

راهبر یا راهبرد؟

نظر به تلاش کشورهای منطقه برای ایجاد کریدور تازه یا فرارگیری در کریدورهای ترانزیتی و تجاری که شرق را به غرب پیوند می‌دهد، چرا ایران در این عرصه هنوز راه به جایی نبرده است؟ آیا تحریم، بسته بودن راه سرمایه‌گذاری خارجی و فقدان استراتژی جذب بار را تعیین نهاد راهبر یا تعریف راهبرد جبران می‌کند؟

- ◀ شکست در متن، اغراق در حاشیه
- ◀ بلا تکلیفی‌های اشخاص ثالث!
- ◀ برپادفنگی اقلیمی
- ◀ خودروهای متصل در راهند؟
- ◀ بحران نشست!
- ◀ اعداد هرگز دروغ نمی‌گویند!
- ◀ تکاپوی بی‌وقفه

۱۶۸ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

آبان ماه ۱۴۰۲ شماره ۲۱۲





MARINE SAMIN PARS
مارین سمن پارس



خدمات ارسال بار به استرالیا به صورت خرده‌بار و فول کانتینر

Door to Door service (Packing, Labling and ...)

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰ 📠 ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰ ✉ info@msp-co.com



RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس

Shipping & International Freight Forwarder



سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی

بنادر چین، هند، حاشیه خلیج فارس، اروپا، کانادا و استرالیا

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

+98 21 86047425

+98 21 86043379

+98 912 246 0188

www.roshandarya.com

info@roshandarya.com



Amatis Calm Sea

NVOCC and Freight Forwarder



SCAN ME

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

☎ +98 21 86194640 - 86194641

✉ Info@amcasea.com

in amatis_calm_sea



ABDIS MARINE SHIPPING CO

VESSEL OPERATOR

IRBND

IRBUZ

IRBIK

IRASA

AEJEA

IRKHO

 +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 نامبر: 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

SHIPPING
COMPANY

PAKAR

شرکت کشتیرانی پاکار

کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و
صادرات کالا به عمان

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سوئیک عمان از بندر جاسک

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

Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

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

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

 Pakar.shipping.co

 www.pakargroup.co

 pakarshipping@gmail.com



ARIANTRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

+021 79343

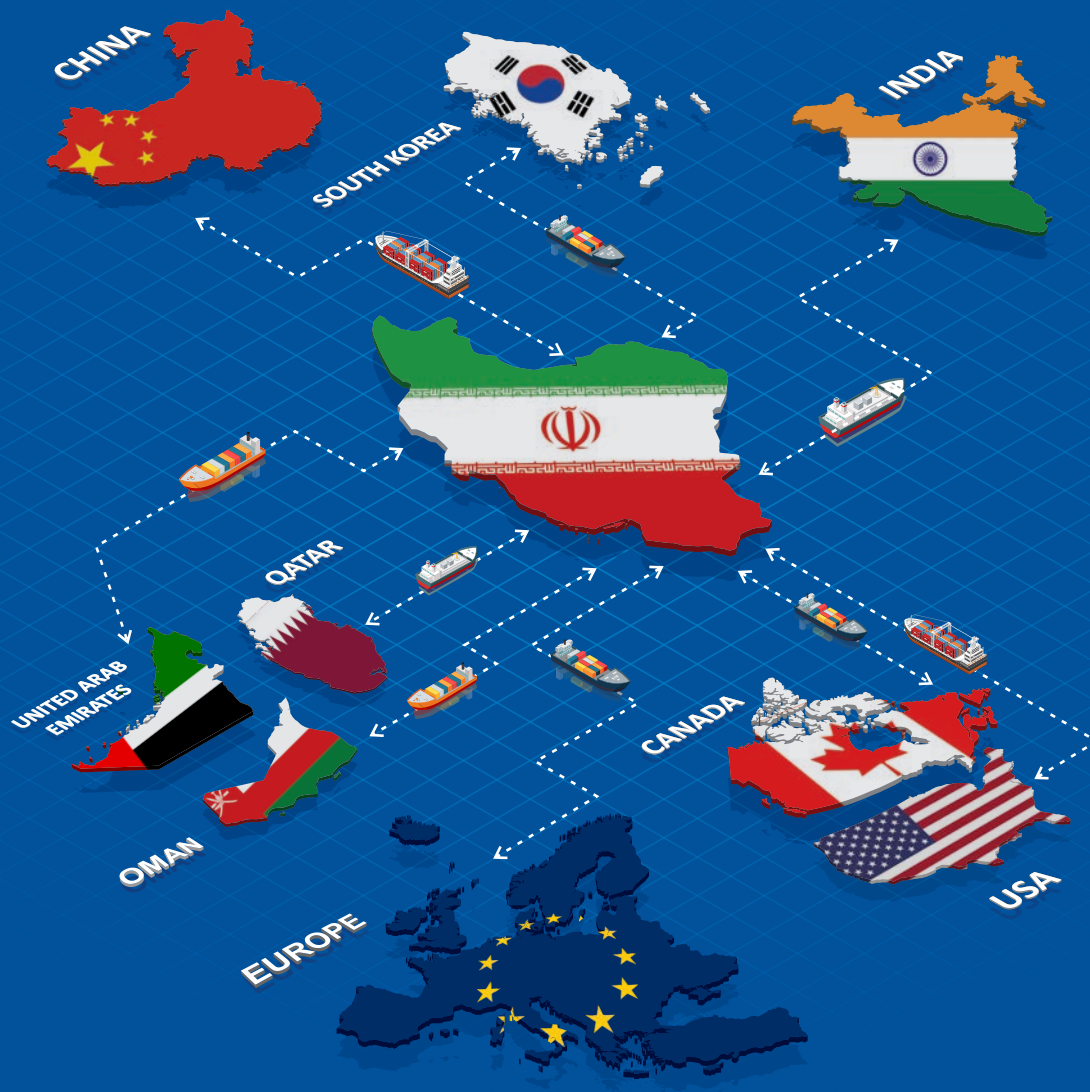
/ariantrans

www.ariantrans.com





B. S. L
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



بازرگانی راد

شماره ثبت: ۴۸۹۷۳۹



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

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

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





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

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  در ایران

فورواردر / ترانزیت داخلی و خارجی

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

دارای شعبه در بندرعباس و بندر امام خمینی و نمایندگی

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

 ۰۲۱-۲۲۲۲۵۳۰۳

 ۰۲۱-۲۲۲۷۰۶۳۸

 www.sevenseasir.com

 general@sevenseasir.com

SHIPPING AGENCY



PAS

شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

We carry your trust...

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

www.pas-shipping.com
info@pas-shipping.com



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

حمل جاده ای، دریایی و هوایی



مهرداد ناوگان

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

MLC SHIPPING LINE



مهرداد ناوگان

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



www.mehrlogistics.com



02191006050



info@mehrlogistics.com



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@dibaahd.com

WWW.DIBAHD.COM

ناوگان حمل و نقل گروه مالی گردشگری



پرچمبار

شرکت حمل و نقل



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

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

ما با بهترین متخصص‌ها
آماده خدمت‌رسانی به شما هستیم

تلفن: ۰۲۱-۴۴۵۴۹۷۶۷-۸

فکس: ۰۲۱-۴۴۵۲۵۹۱۷

تهران، کیلومتر ۱۱ بزرگراه شهید لشگری،

جنب رازک‌شیمی، ساختمان اداری سپه

www.parchambar.com



سرآمد در حفظ و نگهداری کالا

شرکت انبارهای عمومی
و خدمات گمرکی ایران

ارائه خدمات انبارداری، لجستیک و زنجیره تامین



۰۲۱ ۸۸۰۶۴۷۷۰ - ۸۸۲۱۹۱۷۳ - ۸۸۰۶۰۳۲۳

۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵

info@pwcs.co.ir

تهران، میدان شیخ بهایی، ابتدای خیابان سول، کوچه ماهتاب، پلاک ۲۵



www.pwcs.co.ir

General Warehouses and Customs Services Company of Iran



بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳
نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

بندرعباس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۰

تهران

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

✉ info@hilaldarya.com

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

LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



Robina

شرکت توسعه تجارت روبینا
نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

☎ (+98) 921 461 3640

✉ lcl@robina-shipping.com

☎ (+98) 21 26401237 EXT:120

in Tosse Tejarat Robina

📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com



**PASSARGAD
UNITED SEA**



✉ info@pasusea.com

www.pasusea.com

☎ (+98) 21 58 127 000



SHIPPING AGENCY CO.

Alliance
of Friendship Sea



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of IRAN

BIMCO
MEMBER

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

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

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: info@afsmarine.com

website: www.afsmarine.com





Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

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

۸۸۱۰۰۷۰۱



نرم افزار مدیریت حمل و نقل بین المللی

رویان

رویان با خودکارسازی بسیاری از فعالیت‌ها باعث عملکرد بهتر و بهینه‌تر، کاهش خطای انسانی و در نهایت رضایت‌مندی بیش‌تر مشتریان شما خواهد شد.



 SALES@ROYAN.CO

 WWW.ROYANTMS.COM

 021 44 35 14 80



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

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

◀ سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان، شبه قاره هند

بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین

◀ ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

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

بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳
تلفکس: ۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

دفتر تهران: گاندی جنوبی نبش کوچه بیستم ساختمان ۱۱۰ طبقه سوم واحد ۲۱

تلفن: ۸۸۶۵۶۴۴۶ / ۸۸۶۵۶۶۸۹ / ۸۸۶۵۶۶۹۴ / ۸۸۶۵۶۵۰۹

ceo@shakhessd.com

گوشی رو چک کن!



چکنو: چک امن دیجیتال بانک صادرات ایران



لجستیک و زنجیره تامین (Logistics & SC)



زنجیره تامین (Supply Chain)

تبدیل مواد خام به کالا و تحویل به مشتری، زنجیره تامین است.

لجستیک (Logistics)

جابجایی مواد در کل یک زنجیره تامین، لجستیک است.

نمبر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰
www.ilslogistic.com

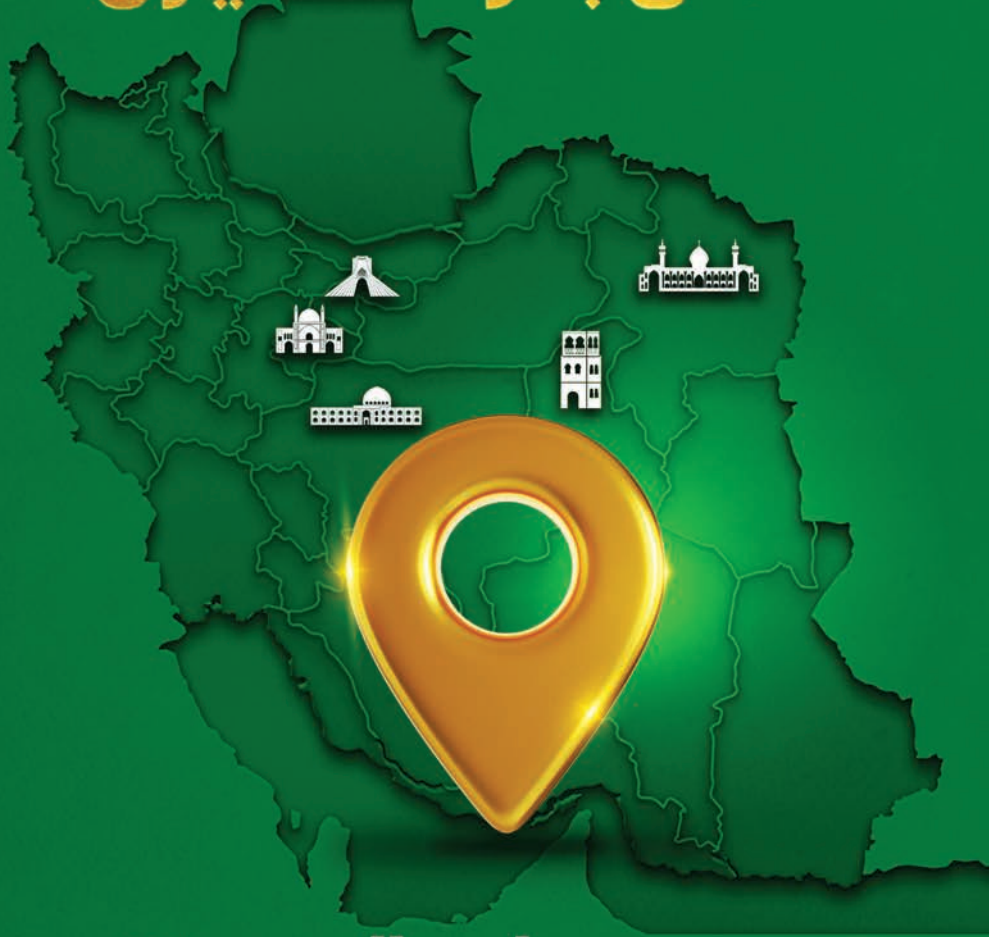
تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰
info@ilslogistic.com

شرکت بر و بحر ایران
خدمات مشتریان و حمل و نقل بین المللی



تیپاکس تقدیم می‌کند:

خدمتی به وسعت ایران



سرویس ارسال بسته بین شهری

TIPAX
Courier Service



www.tipaxco.com
in @tipaxco

شرکت راهیان تجارت مارین Rahian Tejarat Marine Co.



Agent of NVOCC

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

نماینده شرکت NVOCC

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

تلفکس : +۹۸۲۱۸۷۷۰۰۲۶۹

ایمیل : info@rtmarine.co

وبسایت : www.rtmarine.ir

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



Golden Calm Sea
Logistics Beyond Borders

دریای آرام طلایی

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

30 Line

+۹۸ ۲۱ ۸۷۷۰ ۰۷۰۷

Info@Goldencalmsea.com



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

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

BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

پناه ریسرچ گروپ



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

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

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

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

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

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

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001



۳۳ بزننگاه

راهبر یا راهبرد

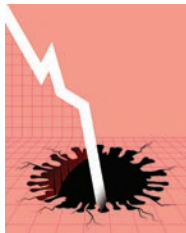
دیریست که از موقعیت ژئوپلیتیکی سرزمینمان در اتصال باختر به خاور بی‌بهره یا کم‌بهره مانده‌ایم. حالا پرسش اینجاست که در چنین شرایطی، تشکیل نهاد راهبر برایمان اولویت دارد یا تعریف نقشه راه؟



۵۱ ایستگاه

به صدا درآمدن زنگ خطر

- شکست در متن، اغراق در حاشیه
- بلا تکلیفی‌های اشخاص ثالث!
- اعداد هرگز دروغ نمی‌گویند!
- بیش از این کشش ندارند!



۶۹ زیستگاه

اقدام برای اقلیم

- «خیلی» عقب هستیم
- کربن در نقش مانع گمرکی!
- برباد رفتگی اقلیمی
- آلوده نامرئی



۸۷ فناوری

هوشمندی

- خودروهای متصل در راهند؟
- بحران نشت!
- از هوش تجاری تا هوش مصنوعی



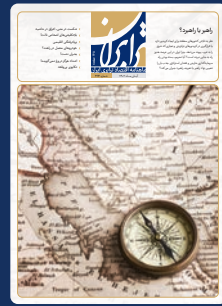
۹۹ جایگاه

تکاپوی بی‌وقفه

همیشه می‌توان روش‌های نوینی برای بهبود کیفیت ساخت پیدا کرد. سرگذشت مهندس غفاری سرشار از جست‌وجوی راه‌های تازه در زمینه راهسازی است.



بازار



ISSN: 1827-5151

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم
شماره دویست و دوازدهم / آبان ماه ۱۴۰۲



■ صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پرویا عروج‌نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرق‌دار

■ پرویز باورصاد، سعید پورمشکی، یونس جاوید

■ مهرداد خواجه‌نوری، آنوش رحام، پویا فیروزی، علی کجیاف،

■ امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

■ دبیر تحریریه: بهاره بوذری

■ دبیر پایگاه خبری ترابران: مونا روشندل

■ مدیر هنری: محمدصادق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی

■ مسئول روابط عمومی و اشتراک: اعظم بزرگی

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۴۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

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

شماره ۴۹۲، طبقه سوم ■ کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸ - ۱۵۷۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۴۰ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام و واتس‌آپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

■ www.tarabaran.com

■ tarabaranmag@gmail.com



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

قابل توجه شرکت های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه پاسارگاد

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

با همکاری:

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

برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

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



www.instransport.com

021-88140071



نبودن‌ها و نداشتن‌ها

تقریباً چهارصدسال پیش، زمانی که مهم‌ترین کالای صادراتی ایران ابریشم بود، شاه عباس اول که گویا آدم باکیاستی بوده، با انحصاری کردن تجارت این کالا، استفاده از بازرگانان ارمنی و در پیش گرفتن سیاست خارجی آمیخته با تجارت، نشان داد سیاستمدار خوب و کارا باید نگران ثبات و ارتقای جایگاه بین‌المللی و درآمد خارجی کشور باشد و در این مسیر از تجارت خارجی مانند یک جام ظریف بلور حراست کند. بی‌روربایستی، فقدان حکمرانانی کاربرد، بزرگ‌ترین گمشده عرصه سیاست در ایران کنونی است.

رقابت‌های ژئوپلیتیکی اوج گرفته، کریدورها میدان جنگ شده و قطب‌های اقتصادی و تجاری هم با تاکتیک‌های نوین به سازماندهی این نبردها مشغولند و گاهی حتی در پس پرده قرعه را به نام درگیری نظامی می‌زنند: جنگ سوریه، حمله روسیه به اوکراین، ناآرامی‌های قره‌باغ و تازه‌ترین آنها درگیری حماس با اسرائیل. آنچه این جنگ را در حیطه جنگ‌های ژئوپلیتیکی می‌گنجد تحرکات آهسته و پیوسته اسرائیل در خاورمیانه است که استقرار پایگاه‌های نظامی در آذربایجان و دست یاری دادن به هندوستان برای راه‌اندازی کریدور عرب-مد نمونه‌هایی از آن است. ماجرا به اینجا ختم نمی‌شود چراکه همین رژیم که ابتدا پشت آذری‌ها در کریدور زنگزور درآمده بود، اخیراً از ارمنستان حمایت کرده است. گویا در اندیشه تدبیری تازه برای بازیگردانی در عرصه کریدورها و ممانعت از قدرت‌یابی پان‌ترکیسم از یک طرف و کیش‌ومات کردن سعودی‌ها و هندی‌ها از طرف دیگر است. شگردهای آمریکا و چین و... هم تقریباً بر همین شیوه استوار بوده است.

در این اوضاع پیچیده و پرتنش، ایران نیز اگر نگوییم کانون اصابت ترکش جنگ‌های ژئوپلیتیکی بوده اما جان سالم هم از آن به در نبرده است. شاید بتوان ادعا کرد قدرت‌های منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای به دنبال چیدن پازل کریدورهای مختلف به گونه‌ای بوده‌اند که تکه ایران با دارا بودن سابقه ۱۷۰۰ سال حضور در قلب کریدوری جهان، بیرون از تصویر نهایی بماند و اندک اندک محو شود...

در عرصه بین‌الملل که چنین می‌نماید. در حوزه داخلی هم چنان به تعارض منافع دچار هستیم که این شبهه را ایجاد می‌کند که کشور هر وزارتخانه با وزارتخانه دیگر توفیر دارد و دستگاه‌های نظارتی هم در قاره‌ای دیگر به سر می‌برند! حالا به نیت برقراری هماهنگی بین آنها کارگروه ایجاد می‌کنیم و وقتی کارگروه ناکارآمد از آب درآمد، طلب کمک از کارگروه دیگر داریم؛ کارگروه پس از کارگروه. در آخر، با هدف کارایی، سطح آنها را افزایش می‌دهیم از وزیر به معاون اول و از معاون اول هم به رئیس‌جمهور. باشد از این میانه یکی کارگر شود... غافل از آنکه به سبب عریض و طویل بودن ساختار بوروکراسی اداری و تعارض منافع محکوم به شکست بوروکراتیک شده‌ایم.

چنین مدلی نه فقط در حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی و حضور در کریدورهای تجاری و اقتصادی پیاده شده که مدل غالب همه فعالیت‌ها در کشور است. از آموزش، بهداشت، درمان و تجارت گرفته تا تولید، صنعت، فناوری، گردشگری و حتی کشورداری. البته وضعیت ترانزیت و کریدورهای تجاری اسفناک‌تر می‌نماید، چراکه مانند کودکی بی‌سرپرست است که از یک سو، هم خویشاوندان برایش بزرگ‌تری می‌کنند و هم به وقت کفالت جملگی از قبول مسئولیت سر باز می‌زنند. شیوه تربیتش را هم نسنجیم بهتر است. درست مانند ترانزیت که هم از نبود نهاد راهبر رنج می‌برد و هم آزرده خلأ استراتژی است و در امور جاری کشور به‌ویژه حمل‌ونقل مشتی است نمونه خروار. فقدان استراتژی و نبودن راهبر، مادر همه نبودن‌های دیگر است.



گواه

تأمین کننده قطعات و ارائه دهنده خدمات پس از فروش محصولات
شرکت ایران خودرو دیزل و ساخت کاربری کلیه خودروهای تجاری



تهران، کیلومتر ۸ جاده مخصوص کرج، خیابان نخ زرین، خ شهید جلال، پلاک ۱۴

☎ ۰۲۱-۴۷۹۷۷ / ۴۴۵۴۵۰۱۶ - ۲۰

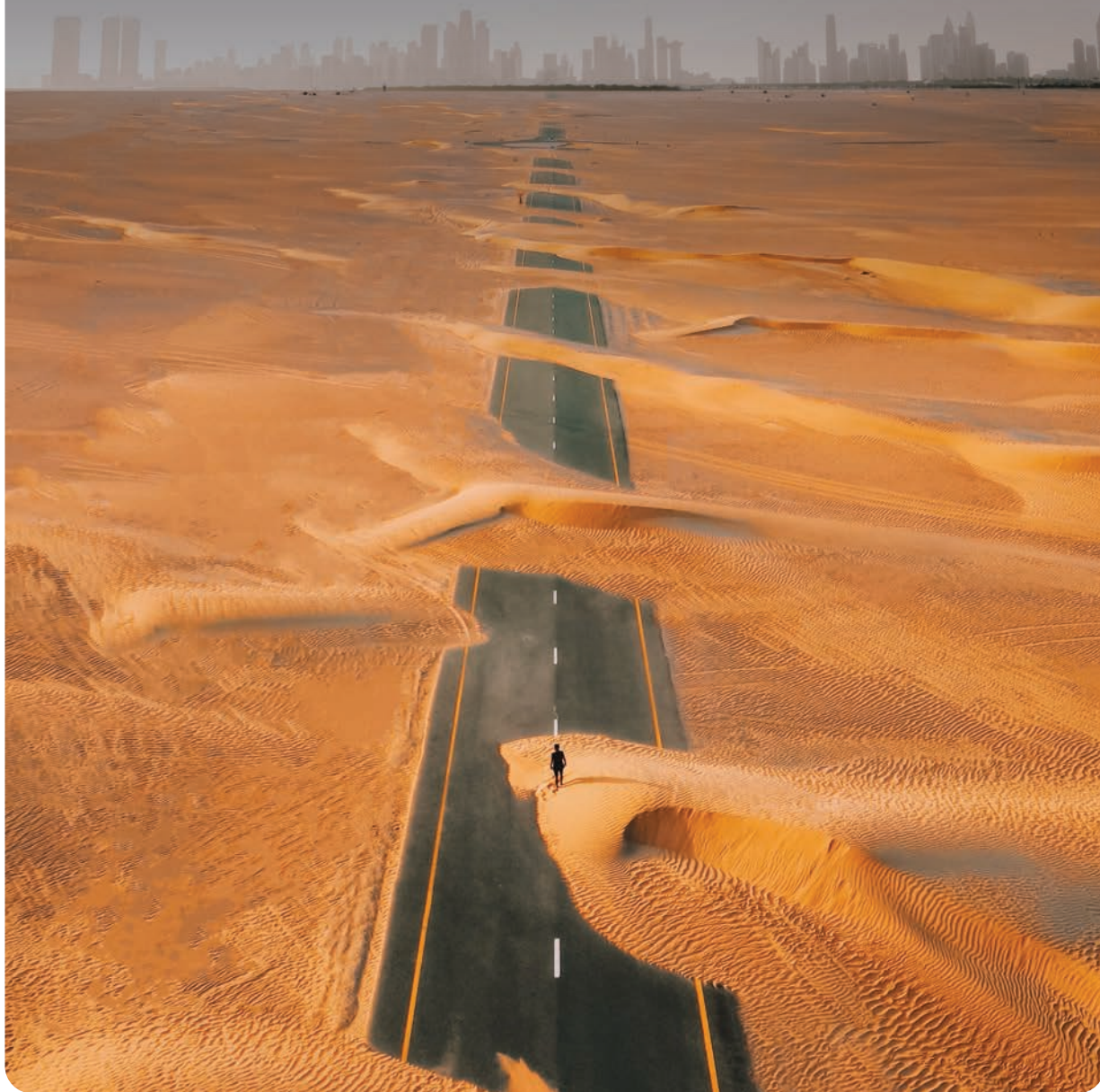
☎ ۰۲۱-۴۴۵۴۵۰۱۳

🌐 www.govah.com

✉ info@govah.com

راهبر یا راهبرد

دیربست که از موقعیت ژئوپلیتیکی سرزمینمان در اتصال باختر به خاور بی بهره یا کم بهره مانده ایم و جایگاهمان در این میدان هر روز کمرنگ تر از دیروز می شود. نه راهبرد داریم و نه راهبری که بتواند همه نهادها را به خط کند. تهیدست در استراتژی جذب بار و دلخوش به موقعیت ژئوپلیتیکی خدادادی، نظاره گر قدرت گرفتن رقباى منطقه ای در این عرصه هستیم. پرسش اینجاست که در چنین شرایطی، تشکیل نهاد راهبر و متولی برایمان حیاتی تر است یا تعریف استراتژی و نقشه راه؟



برشماری چالش‌های موجود برای نقش‌آفرینی ایران در کریدور شرق - غرب

راهبر یا راهبرد؟ مسئله این است

گفت‌وگو از
مونا روشندل

■ **ترابران:** مدتی است تحولات مختلفی را در منطقه شاهد هستیم که ممکن است بیشترین آسیب‌های آن در حوزه ترانزیت، به گذرگاه‌های عبوری از ایران به‌ویژه کریدور شرق - غرب اصابت و نقش ایران را به مراتب کم‌رنگ‌تر می‌کند. با این حال، در سال‌های اخیر بیش از آنچه که باید و شاید به کریدور شمال - جنوب پرداخته شده و از مسیرهای اتصالی ایران بین غرب و شرق غفلت شده است؛ بنابراین در آغاز، بهتر است ابتدا با نگاهی اجمالی، تحولات منطقه و کریدورهای رقیب ایران را در این مسیر بررسی کنیم تا بدانیم دولتمردان ما باید برای مقابله با چه حجمی از برنامه‌ریزی‌ها به جهت در انزوای نگاه داشتن ایران تلاش کنند؟

■ **دکتر امین ترفیع، کارشناس حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت:** اینکه به‌جای پرداختن به تجاری شدن کل شبکه ترانزیتی ایران، تلاش‌ها را صرفاً بر یک مسیر متمرکز کرده‌ایم، نکته دقیقی است؛ آن هم در حالی که از نظر تجاری همه کشورهای منطقه تلاش خود را صرف این موضوع کرده‌اند. درباره کریدورهای رقیب در این مسیر باید بگویم در شرق کشور یک مجموعه شبکه کریدوری به نام CAREC یا شبکه کریدوری سازمان همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی وجود دارد که بانک توسعه آسیایی (ADB) آن را تامین مالی و آمریکا هم آن را حمایت می‌کند. چین هم از این فرصت استفاده و طرح یک کمربند - یک راه خود را از طریق آسیای مرکزی توسعه داده و مبادلات تجاری خود را از مسیر آسیای مرکزی به اروپا می‌رساند. به بیان دیگر، با توسعه مرزهای اقتصادی به سمت آسیای مرکزی و اروپا به دنبال افزایش تجارت است. از طرف دیگر ازبکستان، افغانستان و پاکستان به دنبال جلساتی که در سال ۲۰۱۸ با روسیه درباره راهگذر شمال - جنوب از طریق افغانستان و پاکستان داشتند و درباره احداث و تجاری کردن این کریدور به جمع‌بندی رسیدند، اخیراً نیز سلسله جلساتی کارشناسی و عالی با حضور رئیس‌جمهور

بیراه نیست اگر بخواهیم به طمع بازیگردانی در نخستین کریدور اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و مذهبی جهان به نام «راه ابریشم» همچنان انتظار عبور راهگذر شرق به غرب را از خطه ایران داشته باشیم؛ اما به راهنمایی کدام راهبر و به پشتگیری کدام راهبرد که توانایی تدبیر برای جبران تقصیر ایران را در سال‌های گذشته داشته باشد؟ آن هم در این روزگاری که افزون بر تحریم و نبود روابط بانکی همچنین عدم هماهنگی نهادهای داخلی، هر کدام از کشورهای منطقه با هر تفسیر و به هر تزویری به دنبال قرارگیری در کریدورهای تجاری و ترانزیتی یا راه‌اندازی گذرگاه‌های جدید هستند.

جالب است، دقیقاً زمانی که هندوستان به امضای تفاهم‌نامه ایجاد یک کریدور اقتصادی از شرق به غرب آن هم با همکاری آمریکا و عربستان مغرور است و ترکیه برای همگرایی منطقه‌ای کشورهای ترک‌زبان گام بر می‌دارد و روسیه به تجارت دریای بالتیک و سیاه‌آب می‌ورزد و عراق بسیار جدی و مشتاقانه طرح راه توسعه را پیش می‌گیرد و دیگر کشورها هم به همین رویه رفتار می‌کنند، ایران به امضای موافقت‌نامه با آذربایجان برای احداث کریدور ریلی ارس و افتتاح مسیر کمکی زنگزور خرسند است.

در چنین شرایطی، آیا می‌توان چشم امید به تعریف استراتژی دقیق برای حضور ایران در اتصال باختر به خاور داشت؟ در همین زمینه، ترابران به‌منظور بررسی چالش‌های موجود بر سر راه نقش‌آفرینی ایران در این کریدور، میزگردی را با حضور کارشناسان و مسئولان برجسته این حوزه برگزار کرد.



دکتر عزیز منصوری: کشورهای متخاصم غربی و رقباتی منطقه‌ای، در حوزه‌های رسانه‌ای این موضوع سرمایه‌گذاری کرده و اخبار و محتواهایی تولید می‌کنند تا چنین نمایش دهند که همه‌جا کریدورها فعال شده‌اند و ظرفیت‌ها دایر است، اما ایران به غفلت تاریخی دچار شده و همه امتیازات را به کشورهای دیگر واگذار کرده است



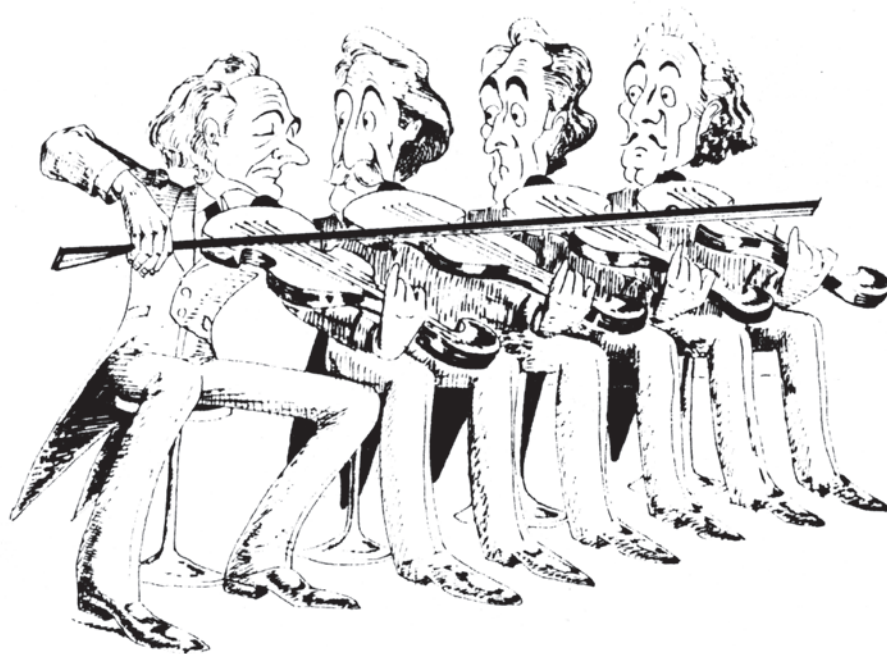
شدن گام بردارند. از جانب دیگر، موضوع راهگذر زنگرور، تحولات منطقه قفقاز و قره‌باغ و ادعاهای کشورهای عربی درباره مالکیت جزایر سه‌گانه ایران که تهدیدی برای تمامیت ارضی ایران محسوب می‌شود. زمانی که همه این تصاویر را در کنار هم مونتاژ کنید، به مجموعه، شبکه یا زنجیره اقتصادی درهم‌تنیده‌ای تبدیل می‌شود که تمام اطراف ایران در شمال، جنوب، شرق و غرب را به هم پیوند داده و در حالی جایگاه

ازبکستان برگزار کرده‌اند که رهبر طالبان نیز بر آن صحنه گذاشته است. امروز توسعه این مسیر یکی از راهبردهای توسعه‌ای ازبکستان برای اتصال به آب‌های آزاد از طریق افغانستان و پاکستان است.

از جهت دیگر، نظر ما متوجه کریدور اقتصادی عرب-مد می‌شود که قرار است کشورهای دخیل در آن، اقتصاد، تجارت و حمل‌ونقل خود را به‌گونه‌ای با هم گره بزنند که این زنجیره بتواند به‌عنوان یک قطب اقتصادی، کشورها را از هند، کشورهای عربی و اسرائیل تا اتحادیه اروپا متصل کند. در واقع این طرح به‌خودی‌خود یک کریدور توسعه اقتصادی است که یک جنبه آن حمل‌ونقلی است.

اتفاق دیگری که در همسایگی ما در حال رخ دادن است «راه توسعه» عراق نام دارد که بندر فاو را از طریق جاده و ریل به ترکیه متصل می‌کند. این یک پروژه عظیم با سرمایه‌گذاری در بخش بندر، ریل، جاده، مراکز لجستیکی، ایستگاه‌های مسافری و باری و... است. حتی شنیده‌ها گفته شده که کامیون‌های ترک حرکت آزمایشی در این مسیر را آغاز کرده‌اند تا هزینه و زمان اتصال به خلیج فارس را از این طریق محاسبه کنند.

مسیر بعدی، کریدور میانی است که علاوه بر ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، کشورهای اتحادیه اروپا، آمریکا و حتی صدراعظم آلمان هم در حال تبلیغ کردن برای آن هستند؛ هرچند که به استناد گزارش‌های همین کشورها، این مسیر از نظر هزینه و زمان حمل‌چالش‌ها و پیچیدگی‌های بسیار زیادی دارد، کشورهای آسیایی این راهگذر نیز توسعه‌نیافته هستند، اما احتمالاً با حمایت غربی‌ها می‌توانند سرمایه، فکر و اندیشه، ایده مدیریتی و تکنولوژی جذب کنند و به سمت تجاری



ترانزیتی آنها را برجسته کرده که در قلب این نقشه، جای نقش آفرینی ایران خالی مانده است.

■ **مهندس شهرام جعفری، کارشناس حمل و نقل ریلی:** راه آهن ایران علاوه بر کریدور شمال - جنوب، فعال کردن کریدور شرق - غرب را نیز همواره در اولویت خود قرار داده و توسعه این کریدور را به فراموشی نسپرده است و درصدد است مسیری امن به مسافت ۲۰۱۴ کیلومتر را با حداقل هزینه حمل برای مشتریان عرضه کند. مرزهای ریلی ایران در امتداد کریدور شرق-غرب، از سمت شرق مرزهای ریلی سرخس و اینچه برون و از سمت غرب مرز ریلی رازی است. مرز سرخس ظرفیت بسیار بالایی دارد، به گونه‌ای که قابلیت مبادله ۴۰۰ دستگاه واگن در شبانه‌روز را داراست و در عین حال می‌تواند بالغ بر ۲۰۰۰ دستگاه واگن را همزمان تا سررسید زمان مبادله به صورت متوقف ذخیره داشته باشد. در حال حاضر، بخش اعظمی از این ظرفیت مورد استفاده قرار گرفته به صورتی که سابقه مبادله بیش از ۴۰۰ دستگاه واگن را در شبانه‌روز تجربه کرده است. همچنین اکنون با توجه به اولویت سیر بارهای ترانزیتی در مسیر ریلی ایران، سیر واگن‌ها در مسیر حدود ۲۰۱۴ کیلومتری سرخس تا رازی ۶ روزه انجام می‌پذیرد.

در عین حال، تعرفه‌های توافقی ایران با راه آهن ترکیه ایده‌آل‌ترین شرایط

فعالیت را برای مشتریان مهیا می‌کند؛ چراکه تعرفه حمل در این مسیر برای بارهای جنرال کارگو هر تن ۱۲٪ یورو به ازای هر تن کیلومتر تعیین شده است، مثلاً کرایه حمل دریافتی برای هر ۱۰۰۰ کیلومتر برابر ۱۲ یورو برای واگن‌های ایرانی و ترکیه‌ای است و همچنین برای بارهای کانتینری به ازای هر کانتینر ۲۰ فوت ۱۸٪ یورو کانتینر - کیلومتر و برای کانتینرهای ۴۰ فوت ۲۳٪ یورو کانتینر - کیلومتر برای واگن‌های ایرانی و ترکیه‌ای تعیین شده است. ضمناً علیرغم آنکه در کریدور شرق-غرب از مبدأ چین، بیشترین مسافت سیر در خاک ایران (البته در مسیر قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران) است، زمان سیر از قلمروی کشور ما ۶ شبانه‌روز است و این موضوع بر اولویت‌دهی راه آهن ایران بر کریدور شرق - غرب (در کنار کریدور شمال-جنوب) صحنه می‌گذارد.

باید توجه داشت که بر اساس آمار مرکز تجارت جهانی، مسیر کریدور شمال - جنوب پتانسیل جذب ۲۵ تا ۳۰ میلیون تن بارهای صادراتی روسیه و قزاقستان به هند، شامل ۷/۵ تا ۸ میلیون تن بارهای شرق روسیه (زغال سنگ) و ۸ میلیون تن فرآورده‌های نفتی را دارد. حال آنکه بر اساس آمار این مرکز، پتانسیل حمل بار در کریدور شرق به غرب ۶ میلیون تن بار (عمدتاً فرآورده‌های نفتی) از جریان تجارت بین کشورهای CIS و ترکیه و همچنین ۱۸ میلیون تن بار از تجارت چین و ترکیه است که جمعاً بالغ بر ۲۴ میلیون تن برآورد می‌شود که جهت استفاده از این فرصت باید مرحله به مرحله با استفاده از ظرفیت‌های کنونی در کوتاه‌مدت و سپس با رفع گلوگاه‌های مسیر (از جمله افزایش تعداد و تردد فریبوت در دریاچه وان و افزایش خطوط مرز ریلی رازی) در میان‌مدت و احداث مسیر جدید ریلی از مسیر چشمه ثریا به شبکه ریلی ترکیه در قارص (در بلندمدت) شرایط جذب بار مذکور را مهیا کرد.

درباره اتصال ریلی به عراق نیز باید بگویم با تلاش و رایزنی‌های به عمل آمده از سوی راه آهن ایران، در قدم اول با اتصال ریلی ایران به عراق از طریق مسیر شلمچه - بصره، می‌توان بخشی از بار کشور عراق به کشورهای چین، قزاقستان و سایر کشورهای CIS را به کریدور شرق - غرب عبوری از ایران جذب کرد و به موازات با احداث خط ریلی از طریق کرمانشاه به مرز خسروی و در ادامه با اتصال به خطوط ریلی کشور عراق، جهت جذب پتانسیل موجود بار در اقلیم کردستان عراق قدم برداشت.

راه آهن ایران همواره میدان‌دار اصلی برای مذاکرات فعال کردن کریدور شرق-غرب بوده است و از سال ۱۳۹۳، به منظور رونق حمل کاملاً ریلی (بدون نیاز به حمل ترکیبی) در مسیر کریدور شرق - غرب، چندین جلسه با کشورهای چین، قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان به‌عنوان کشورهای فعال در این مسیر برگزار کرده است.



دکتر امین ترفیع: درباره بحث رسانه‌ای قوی برای

برزگنمایی کریدورها شکی وجود ندارد؛ حتی مدتی

پیش در جلسه‌ای با حضور دبیرکل تشکل

کریدور میانی، از گم شدن ۶۰ روزه یک کانتینر یا

مدت زمان ۸۰ روزه رسیدن یک کانتینر از قزاقستان

به اروپا سخن به میان آمد، اما با مدلی که این کار را

جلو می‌برند، دور از ذهن نیست که همین کریدوری

که اکنون ۸۰ روز طول می‌کشد تا بار در آن از

قزاقستان به اروپا برسد، در ۵ سال آینده به

ارزان‌ترین و سریع‌ترین مسیر تبدیل شود





ترفع: ما چه در کریدور شمال - جنوب و چه در کریدور شرق - غرب، نقش واسط را داریم، اما کریدوری پایدار خواهد بود که واسط بین قطب‌های توسعه باشد. مثلاً لهستان واسط بین قطب توسعه شمالی و قطب توسعه جنوبی است، BRI واسط بین چین و اروپا است. این در حالی است که هیچ کدام از کشورهای اطراف ما قطب توسعه نیستند



تمرکز اصلی راه‌آهن ایران در این جلسات، تعیین تعرفه یکسان در کل مسیر، چگونگی تامین واگن مورد نیاز (با توجه به عدم امکان سیر واگن‌های ایرانی در کشورهای حوزه CIS به جز ترکمنستان) و مجاب کردن کشورهای مسیر جهت پذیرش تعهد زمان سیر بوده تا مشتریان قادر باشند این مسیر را به‌عنوان اولویت یک در مقایسه با سایر کریدورهای رقیب انتخاب کنند. در نتیجه این تلاش‌ها، نخستین قطار از مبدأ ایوو چین در سال ۱۳۹۴ وارد ایران شد. متعاقباً توافق ۵ جانبه‌ای صورت گرفت و در نتیجه سیر قطارهای چین-ایران تا سال ۱۳۹۸ با توافق همه کشورها بر تعرفه یکسان و تعهد سیر ادامه داشت و ۴۳ رام قطار از مبدأ چین به کشور ایران و ۳ رام قطار از ایران به کشور چین هر کدام در مدت زمان ۱۵ تا ۲۲ روز سیر داده شد. این تجربه بیانگر آن است که حمل کاملاً ریلی از چین به ایران عملیاتی و قابل انجام است.

راهبری در جغرافیای دورمانده از زنجیره ارزش جهانی؟!

دکتر امین ترفع



خورده بلکه به ترانزیت کالاهایی گره خورده که ارزش وزنی‌شان پایین است و آن قدر به قیمت حساس هستند که به محض کوچک‌ترین اتفاقی روی قیمت، ترانزیت آنها از ایران متوقف می‌شود، در حالی که باید تلاش ما این باشد که زنجیره‌های تولید ارزش بین‌المللی به جغرافیای ایران وابستگی پیدا کنند و در این صورت، علاوه بر عبور بار ترانزیتی از مسیر ایران به‌صورت پایدار و فارغ از حساسیت قیمتی، تحریم‌پذیر هم نخواهیم بود. چرا که وابستگی زنجیره‌های ارزش به کشور ما، مانع از تحریم شدن ما خواهد شد.

متأسفانه سیاست راهبردی اتصال ریلی ما بر مبنای منافع تجاری نیست و ملاحظات غیرتجاری و فشارهای منطقه‌ای محلی مبناست. اگر منافع تجاری در زمینه ترانزیت را مبنا قرار دهیم، متوجه می‌شویم که سیاست راهبردی اتصال می‌گوید که به جای تمرکز صرف روی یک پروژه در جهتی خاص، همه جهت‌های ترانزیتی را از جمله کریدور چین-ایران-اروپا مدنظر قرار دهیم و به تکمیل متوازن همه زیرساخت‌های اتصالی بپردازیم.

در حال حاضر جریان تجارت بین چین و آسیای مرکزی و هند با اروپا ۲۷۰ میلیون تن در قالب کانتینر است و هیچ سهمی از این تجارت از مسیر ایران عبور نمی‌کند.

در شرایطی که تحریم هستیم و راه دسترسی لاینرها و فورواردرهای بین‌المللی به ایران بسته است، نهاد متولی یا راهبر هم تحول آشکاری از دستش بر نمی‌آید. مهم وجود همگرایی و استراتژی بازاریابی و همزمان بالانس کردن ریسک‌ها و فرصت‌ها است. اگر این عوامل با هم بالانس نباشند، مدل استراتژی بازاریابی ما کار نمی‌کند. دفتر ترانزیت سازمان راهداری هر ماه به‌طور میانگین عبور حدود ۶۰۰ هزار تن کالای غیرنفتی ترانزیتی را مدیریت می‌کند، اما ترانزیت فرآورده‌های نفتی، همه‌چیز را به هم می‌ریزد. اکنون ماهانه ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار تن کالا به‌صورت جاده‌ای از کشور ترانزیت می‌شود، اما اگر قیمت فرآورده‌های نفتی در بازارهای بین‌المللی تغییر کند، یا بخشنامه‌ای خلق‌الساعه ابلاغ شود، آمار میزان ترانزیت ما متاثر خواهد شد و دچار نوسان می‌شود. همچنین کوچک‌ترین اتفاق برای قیمت گوگرد می‌تواند برای ترانزیت ریلی ما مصیبت‌بار باشد (۸۰ درصد ترانزیت ما گوگرد است) بنابراین به محض اینکه سال گذشته قیمت گوگرد از ۵۰۰ دلار به ۱۵۰ دلار رسید، عملکرد ماهانه ترانزیت ریلی سقوط کرد و به زیر ۱۰۰ هزار تن رسید. از جهت دیگر وقتی که قیمت جهانی مازوت سال قبل سقوط کرد، عملکرد ترانزیت جاده‌ای نیز فوراً کاهش شد. می‌خواهم به این نتیجه برسم که جغرافیای ما به زنجیره ارزش گره

■ **مهندس جواد هدایتی، کارشناس حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت:** بله، حمل بار ریلی از مبدأ چین تا ایران انجام شد اما چرا ادامه نیافت؟! برای ایجاد جهش در ترانزیت باید بخشی از زنجیره ارزش بین‌المللی باشیم و در این چهارچوب نقش آفرینی کنیم. وقتی شرکت‌های برتر لجستیکی دنیا در کشورمان حضور ندارند، یعنی در زنجیره ارزش دنیا قرار نگرفته‌ایم. با شرکت‌های ملی کوچک نمی‌توان کار یک شرکت بین‌المللی را انجام داد و در زنجیره لجستیک نقشی تعریف کرد. ما اغلب عادت داریم از آرزوهایمان صحبت کنیم؛ مثلاً اینکه می‌خواهیم به ۵۰ یا ۱۰۰ میلیون تن جابه‌جایی بار ترانزیتی برسیم یا رتبه اول منطقه را داشته باشیم، اما وقتی از برنامه عملیاتی برای رسیدن به آن هدف پرسیده شود، حرف کارشناسی و اصولی برای گفتن نداریم.

■ **جعفری:** مسلماً جهت رونق کریدور شرق - غرب لازم است گلوگاه‌های اصلی شناسایی شود و قدم به قدم با افزایش حمل بار در جهت رفع آن اقدام کرد. در حال حاضر، در مسیر کریدور شرق به غرب و از مرزهای ورودی سرخس به رازی و اینچه‌برون به رازی، ظرفیت‌های لازم جهت حمل بار و در اولویت قرار دادن بار ترانزیتی در قالب کریدور مهیا است. جهت افزایش حمل بار و با نگاه به آینده و بر اساس سوابق حمل‌های ریلی انجام شده از مبدأ چین به ایران که عمدتاً بارهای وارداتی محسوب می‌شود، مرز ریلی اینچه‌برون به‌عنوان مرز ورودی کشور تعیین شده که



دکتر امین پوربرخورداری: باید یک مرکز مطالعاتی ساختارمند در ایران برای بحث ترانزیت به وجود بیاوریم تا به موضوع با نگاهی جامع نگاه شود. همان‌طور که به یک نهاد راهبر نیاز داریم، باید مرکز مطالعاتی هم داشته باشیم که بتواند مجموع متغیرها و چالش‌ها را در کنار هم ببیند و موضوع را از دید چندین مد حمل و نقلی ریل، جاده، هوا و... بررسی کند و سایر عوامل مرتبط به‌ویژه گمرک، قرنطینه و دیگر مسائل را به صورت مجموعه در نظر بگیرد



لازم است شرایط لازم برای ایستگاه اینچه‌برون به‌عنوان یک مرکز لجستیک پیشرفته، با جذب سرمایه‌گذار و تخصیص اعتبار مورد نیاز و مدیریت راه‌آهن مهیا شود. از طرف دیگر، محدودیت خطوط در مرز رازی و همچنین تعداد فریبوت‌های فعال در دریاچه وان مواردی است که باید مورد توجه قرار گرفته تا مشتریان اصلی استفاده از حمل ریلی در مسیر کریدور مذکور (از جمله شرکت‌های چینی) قادر باشند برنامه‌ریزی لازم جهت تعهد زمانی تحویل بار به مشتری را به‌عمل آورند.

علاوه بر چین، معمولاتی از مبدأ کشورهای دیگر نیز وجود دارد که البته در مقایسه با بار کشور چین کمتر است. از جمله قزاقستان که می‌توان پتانسیل بار ۴ میلیون تنی از مبدأ این کشور (عمدتاً بارهای نفتی) را متصور بود؛ ولی بنابر سیاست‌های این کشور (چه درباره بارهایی که از مبدأ چین حمل می‌شود و چه بارهای که از مبدأ کشور قزاقستان قابل حمل است) مبنی بر کسب درآمد بیشتر با توجه به طول مسیر ریلی در آن کشور در مسیر آلتینکول به بندر آکتائو (که به ریل نیز متصل است) و نیز مدیریت بر واگن‌های ملکی خود، ترجیح قزاقستان استفاده از کریدور میانی و در خاک خودش است، پس به‌منظور سوق دادن جریان بارهای منطقه به شبکه ریلی کشور، باید نسبت به شناسایی و رفع گلوگاه‌ها و محدودیت‌های اصلی زیرساختی کشور اقدام و به موازات آن فعالیت‌های بازاریابی را در منطقه گسترش دهیم.

همچنین باید توجه داشت که حمل قطار در قالب کریدور، مانند تردد کشتی نیست که از یک کشور مبدأ حرکت کند و با عبور از آب‌های بین‌المللی به مقصد مثلاً بندرعباس برسد. قطارهای بین‌المللی باید از قلمروی زمینی کشورهای مختلف عبور کنند؛ بنابراین اگر کشوری در طول مسیر همراهی نکند، عملاً حمل در این مسیر میسر نخواهد بود.

ضمناً در کریدور شرق - غرب به جز مواردی همچون ضرورت عبور کالا از کشورهای مختلف و اثرگذاری سیاست‌های این کشورها و تمایل آنها به عبور کالایشان از ایران، باید مقوله تامین ناوگان را هم در نظر گرفت. با توجه به آنکه ناوگان ایرانی اجازه سیر در شبکه ریلی کشورهای CIS به غیر از ترکمنستان را ندارد، در این زمینه وابستگی زیادی به ناوگان این کشورها وجود دارد؛ که راه‌حل آن سرمایه‌گذاری شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی برای تامین واگن‌هایی با مشخصات فنی شبکه ریلی کشورهای CIS است. در این زمینه راه‌آهن با ارائه مشوق‌های سرمایه‌گذاری از جمله ماده ۱۲ رفع موانع تولید، شرایط را مهیا کرده است.

■ **ترابران:** با توجه به شرح تحولات منطقه که آقای ترفع اعلام کردند و مشکلات زیرساختی و گلوگاه‌هایی که آقای جعفری درباره همکاری



پوربرخورداری: در دنیا، مواجه شدن با پیچیدگی در حمل و نقل بین‌المللی یک موضوع طبیعی و جاری است، اما چون اجزای این پیچیدگی قابل تفکیک از هم هستند شما با ارائه راهکار می‌توانید به نتیجه برسید، اما در ایران علاوه بر مواجهه با مسائل جاری از جمله نواقص زیرساختی، گمرکی، ناهماهنگی بین سازمان‌های مؤثر و مسائلی از جنس متفاوت اعم از تحریم‌های بین‌المللی، خروج از FATF و... ما به درهم‌تنیدگی نیز دچار هستیم که باعث می‌شود نتوان اجزای مسئله را از هم جداکرد و برای آن یک نسخه واحد نوشت



■ **ترفع:** من با آقای منصوری درباره بحث رسانه‌ای بسیار قوی برای بزرگنمایی کریدورها موافقم؛ یعنی درباره کریدور میانی حجم تبلیغاتی که وجود دارد و سطح برگزاری جلسات که در حد نشست وزیر امور خارجه آمریکا و صدراعظم آلمان با رهبران آسیای مرکزی و صحبت درباره کریدور میانی است بسیار بالاست، حتی بعضاً اعدادی هم که اعلام می‌شود مغایر با واقعیت است، مثلاً گرجستان می‌گوید ما ۲۶ میلیون تن بار از کشورمان ترانزیت می‌شود، در صورتی که عملکرد بندری آن کشور ۴ تا ۵ میلیون تن است و ترکیه هم اعلام می‌کند که در سال ۲۰۲۲، کل عملکرد ریلی کریدور باکو-تفلیس-قارص ۸۰۰ هزار تن بوده است.

بد نیست بدانید که درباره همین کریدور، مدتی پیش در جلسه‌ای با حضور دبیرکل تشکل کریدور میانی، از گم شدن ۶۰ روزه یک کانتینر یا مدت زمان ۸۰ روزه رسیدن یک کانتینر از قزاقستان به اروپا سخن به میان آمد، بنابراین می‌بینیم که اکنون شرایط آن گونه که باید باشد، نیست، اما مدلی که این کار را جلو می‌برند، دور از ذهن نیست همین کریدوری که اکنون ۸۰ روز طول می‌کشد تا بار در آن از قزاقستان به اروپا برسد.

کشورهای واقع در مسیر کریدور شرق - غرب با ایران برشمردند، آقای منصوری نظر شما درباره این تحولات چیست؟ آیا وزارت امور خارجه به‌عنوان متولی دیپلماسی سیاسی، اقتصادی و تجاری کشور در این زمینه عملکردی منفعلانه نداشته است؟

■ **دکتر عزیز منصوری، کارشناس روابط بین‌الملل و همکاری‌های چندجانبه تجاری:** موضوع کریدورها و ترانزیت جزء اولویت‌های اصلی جغرافیای سیاسی جهان بوده و به تبع آن وزارت امور خارجه کشورها نیز در این حوزه جزء ذی‌نفعان اصلی این موضوع تلقی می‌شوند. در همین زمینه، در وزارت امور خارجه کشورمان کارگروه دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت بنا بر ضرورت تشکیل یافته و در جلسات این کارگروه با مشارکت بخش‌های مختلف وزارت راه و شهرسازی موضوعات مرتبط با هماهنگی دستگاه‌های اجرایی در حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی پیگیری می‌شود. ریاست این کارگروه با معاون وزیر امور خارجه در حوزه دیپلماسی اقتصادی است. حالا درباره فعالیت کریدورها در کشورهای مختلف باید بگویم که پس از فروپاشی شوروی و ایجاد جمهوری‌های تازه استقلال یافته، تلاش غرب برای نفوذ در این جمهوری‌ها تشدید شد. آنها تلاش کردند تا ارتباط این کشورها را در جهتی توسعه داده و تقویت کنند که وابستگی سنتی آنها نسبت به روسیه هرچه بیشتر کاهش یابد. به همین دلیل، اروپایی‌ها کریدور تراسیکا را با هدف اتصال اروپا به آسیای مرکزی تعریف کردند که البته ملاحظات سیاسی و اقتصادی ایجاب کرده که ما هم عضو آن باشیم.

خوشبختانه علی‌رغم دیدگاه‌های منفی در ابعاد رسانه‌ای داخلی و خارجی درباره نقش ضعیف کشور ایران در حوزه ترانزیت، حمل‌ونقل و کریدورها، مزیت‌های رقابتی ما همچنان پابرجا است. تماس‌های دیپلماتیکی که با ما گرفته می‌شود و رایزنی‌هایی که اتفاق می‌افتد، نشان‌دهنده این نیاز و تقاضایی است که کشورهای دیگر برای استفاده از مسیرهای ایران دارند. این را باید در نظر بگیریم که در جغرافیای سیاسی، کشورهای جهان عمدتاً به دو گروه کشورهای با موقعیت مزیت بری (محصور در خشکی و تجارت از راه خشکی) و کشورهای با موقعیت مزیت‌های بحری (دسترسی به آب‌های آزاد) تقسیم می‌شوند. خوشبختانه کشور ما جزء معدود کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی هر دو خصوصیت و مزیت را دارد. اما کشورهای متخاصم غربی و رقبای منطقه‌ای، در حوزه‌های رسانه‌ای موضوع سرمایه‌گذاری کرده و اخبار و محتواهایی تولید می‌کنند تا چنین نمایش دهند که همه‌جا کریدورها فعال شده‌اند و ظرفیت‌ها دایر است، اما ایران از این غافله عقب مانده، به غفلت تاریخی دچار شده و همه امتیازات را به کشورهای دیگر واگذار کرده است.

شکل می‌گیرد که نزدیکی به آمریکا موجب عملکرد موفق کشورها از جمله ترکیه و دوری از آمریکا نتیجه‌اش سرزشت ایران شده است. من می‌خواهم بگویم باید به ابعاد رسانه‌ای موضوع حتماً توجه کرد. همه این تحولات ادعایی واقعی نیستند و با مقاصد خاصی مطرح می‌شوند.

انتظار ما از رسانه‌هایی مانند شما این است که صرفاً به ترجمه‌ها اکتفا نکنند و واقع‌گرا باشند. خودتان تحقیق و با چند پژوهشگر بی‌طرف مصاحبه کنید تا جبهه‌گیری‌ها صرفاً علیه دولت یا بخش خصوصی نباشد. ما باید یک کار ملی انجام دهیم، هم بخش خصوصی و هم بخش دولتی. این دو بازو باید یکدیگر را تکمیل کنند، اما وقتی همدیگر را قبول نداشته باشند، هیچ حرکتی رخ نخواهد داد. بخش خصوصی ما هم یکسری مشکلات دارد که دوستان بیشتر با آن آشنا هستند. شاید یکی از مسائل مهم این بخش در حوزه حمل‌ونقل، راننده‌مالک بودن ناوگان است، در صورتی که یک شرکت می‌تواند در زمینه ایجاد تعاملات و هماهنگی‌های تجاری و مرزی اعم از گمرکی و ویزا و... عملکرد به‌مراتب منجسم‌تر و حرفه‌ای‌تری از یک راننده داشته باشد. همین موضوع تا الان مشکلات زیادی را برای ما به وجود آورده است.

بحث بعدی آن است که در هر کشوری مسیرهای متعددی برای تجارت پیش‌بینی می‌شود؛ مثلاً بعد از جنگ روسیه با اوکراین و تحریم روسیه، مسیر «یک کمربند - یک راه» چین در روسیه از حیز انتفاع افتاد و مسیر ایران دوباره به صورت جدی‌تر برای چینی‌ها و روسیه مطرح شد؛ تا آنجا که در سرخس به‌عنوان یک مرکز بارانداز سرمایه‌گذاری کردند تا بارهایشان از این طریق به سمت ترکیه و بعد اروپا برود. علاوه بر این، مسیر شلمچه - بصره دوباره اهمیت یافته و هدف این مسیر فقط ارتباط ایران و عراق که در رسانه‌ها مطرح می‌شود نیست، بلکه ارتباط بین کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و از آنجا اتصال به کریدور شمال - جنوب و ارتباط با روسیه مطرح است.

نکته دیگری که نباید نادیده گرفت، محدودیت‌های کانال‌های طبیعی یا مصنوعی در انتقال بار است. اتفاقی که دو سال گذشته در کانال سوئز شاهد بودیم و برای یک مدت محدود این کانال مسدود شد. اما در ادامه مسیرهای جایگزین به‌صورت جدی‌تری دنبال شد و ظرفیت‌های ایران هم مورد تاکید قرار گرفت.

■ **ترابران:** البته در مورد راه آهن شلمچه - بصره حتماً می‌دانید که عراق تاکید کرده فقط برای حمل مسافر مورد استفاده قرار خواهد گرفت، و این هم فقط جنجال رسانه‌ای نیست، چراکه آنها تمام انرژی و تلاش خود را برای بهره‌برداری از فاو و «مسیر توسعه»

در ۵ سال آینده به ارزان‌ترین و سریع‌ترین کریدور تبدیل شود. با این حال، امروز با تمام قوت و قدرت در حال تبلیغات و پروپاگاندا برای کریدور میانی هستند، در حالی که ما حداقل فعالیت تبلیغی را برای اشاعه خوشنامی کریدورهای عبوری از ایران به‌ویژه کریدور شرقی-غربی در سطح بین‌المللی داریم.

■ **ترابران:** شما گفتید که ایران همچنان دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های رقابتی است، اما اجازه بدهید که من از صحبت‌های آقای جعفری استفاده کنم که همین الان از ظرفیت‌های کریدور شرق - غرب به اندازه کافی بهره برده نمی‌شود! در حالی که بنا به گفته آقای ترفع، کامیون‌های ترکیه عبور آزمایشی در مسیر توسعه عراق را آغاز کرده‌اند، بنابراین گویی نمی‌خواهیم باور کنیم که همیای دیگرکشورها پیشرفت نداشته‌ایم و غفلت کرده‌ایم...

■ **منصوری:** ببینید! یکی از تکنیک‌های ارزیابی عملکرد، مقایسه آن با دیگران است. شما الان درباره عملکرد ایران قضاوت می‌کنید و می‌گویید عملکردی وجود نداشته است، در صورتی که کشورهای دیگر داشته‌اند. من می‌گویم همان سیاست رسانه‌ای که عملکرد ایران را کم نشان می‌دهد، بر بزرگنمایی عملکرد کشورهای رقیب متمرکز است. از مقایسه این دو، نه فقط افکار عمومی ما، بلکه افکار عمومی کشورهای منطقه نیز



مهندس جواد هدایتی: وقتی شرکت‌های برتر لجستیکی دنیا در کشورمان حضور ندارند، یعنی در زنجیره ارزش دنیا قرار نگرفته‌ایم. با شرکت‌های ملی کوچک نمی‌توان کار یک شرکت بین‌المللی را انجام داد و در زنجیره لجستیک نقشی تعریف کرد. ما اغلب عادت داریم از آرزوهایمان صحبت کنیم؛ مثلاً اینکه می‌خواهیم به ۵۰ یا ۱۰۰ میلیون تن جابه‌جایی بار ترانزیتی برسیم یا رتبه اول منطقه را داشته باشیم، اما وقتی از برنامه عملیاتی برای رسیدن به آن هدف پرسیده شود، حرف کارشناسی و اصولی برای گفتن نداریم



کسب شده است، نتیجه اقتصاد مقاومتی و همین تحریمها بود. اگر تحریم نبود شاید به خیلی از دستاوردها نمی‌رسیدیم. مهم تبدیل کردن تحدید تحریم به فرصت است.

■ **مهندس رضا میرهادی، رئیس هیئت‌مدیره شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی پارت نیک:** جناب منصور، درست است که چین هم مانند ما تحریم است و محدودیت‌هایی دارد، اما قدرت اقتصادی این کشور قابل مقایسه نیست؛ حتی اگر منابع مالی لازم را هم برای چنین هم‌اوردی داشته باشیم، به تحریم داخلی، بی‌برنامگی، درست توزیع نشدن ثروت،

گذاشته‌اند. شما تاکید دارید که واقع‌گرا باشیم. آیا واقع‌گرایی یعنی اینکه باید منتظر باشیم تا حوادث سماوی و ارضی در جهان رخ دهد تا مسیر ایران مورد توجه قرار گیرد؟ چالش بزرگ و انکارناپذیر تحریم‌ها و انزوای سیاسی را باید نادیده گرفت؟

■ **منصور:** همه کشورها برای فعالیت‌های اقتصادی‌شان با یکسری چالش مواجه هستند. این‌گونه نیست که فقط ایران تحریم باشد. چین و روسیه هم به‌عنوان اقتصادهای بزرگ دنیا با این معضل مواجه هستند. اما در تولید ناخالص داخلی و تجارت و... با آمریکا رقابت می‌کنند. تحریم لزوماً به معنی محدودیت نیست. برخی از دستاوردهایی که در کشور

نهاد راهبر حداقل باعث می‌شود رشته‌ها پنبه نشود



مهندس جواد هدایتی

دست را حل‌وفصل کند. البته با حل‌وفصل همین مسائل ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی از کشورمان رشد می‌یابد، اما جهش ایجاد نمی‌شود. جهش زمانی رخ می‌دهد که در زمان هدف‌گذاری بتوانید بودجه‌ها، ساختارسازی‌ها و هم‌سوسازی‌ها را به هم متصل و با هم هماهنگ کنید.

در بحث اولویت‌بندی پروژه‌ها و تخصیص منابع محدود نیز جایگاه نهاد راهبر برجسته می‌شود. در همین رابطه باید بگویم با وجود اینکه بحث توسعه ریلی با اتصال شبکه راه‌ها و ریل به شبکه ریل منطقه‌ای حاصل می‌شود و ما با اتصال راه‌آهن از جلفا به قارص از یک طرف به قلب اروپا و از طرف دیگر به چین وصل می‌شویم، اما در این شرایط به اتصال ریلی شلمچه- بصره اصرار داریم که نهایتاً ما را به عراق می‌رساند که اتصال به کریدور بین‌المللی ندارد. در صورتی که اگر نهاد راهبر بود پروژه‌ها را حداقل اولویت‌بندی می‌کرد.

علاوه بر آن، دنیا به سرعت به سمت دیجیتالی شدن و تبادل داده‌ها گام برمی‌دارد، در حالی که ما هنوز تبادل بین‌سازمانی هم نداریم و داده‌ها را اسنادی سازمانی و محرمانه می‌دانیم. در حالی که هنوز در کشور ما تشریفات اداری بعد از تخلیه در بنادر با ارائه فیزیکی اسناد آغاز می‌گردد!

در کریدورهای بین‌المللی الان برای فرضاً برای کاهش تشریفات مرزی از ۱۵ دقیقه به ۶ دقیقه برنامه‌ریزی می‌کنند و ما در ایران به دنبال کاهش زمان ماندگاری کالا به چند روز هستیم!

وقتی در کریدور و زنجیره ارزش کار می‌کنیم، یک ترمولوژی بین‌المللی مانند نقل و انتقال پولی و بانکی، سرمایه‌گذاری‌های خارجی و... وجود دارد که برای ما حداقل به راحتی امکان‌پذیر نیست. این گزاره درست است که نهاد راهبر هم نمی‌تواند در این زمینه خیلی موثر باشد، اما می‌تواند که شرایط کسب‌وکار داخلی موثر بر حوزه بین‌المللی را بهبود دهد. بد نیست بدانید که در برنامه هفتم جابه‌جایی ۳۰ میلیون تن بار ترانزیت هدف‌گذاری شده بود که در کمیسیون تلفیق به ۵۰ میلیون تن رسید، اما وقتی ما نمی‌توانیم در زنجیره ارزش جهانی حضور داشته باشیم، به لحاظ اجرایی ۵۰ میلیون تن ترانزیت چگونه محقق خواهد شد؟ نکته مهم و طلایی این است که اکنون ترانزیت سالانه ما حدود ۱۲ میلیون تن است که بخشی از آن را مواد نفتی و بخش دیگر را چادری تشکیل می‌دهد، در حالی که مهم‌ترین شاخص در فعالیت کریدوری یا تجاری‌سازی یک کریدور، حمل‌کانتینری است. بنابراین ما الان در بهترین شرایط حتی اگر بخواهیم فقط به بالای ۱۲ میلیون تن ترانزیت برسیم، باید یک نهاد راهبر داشته باشیم که موانع فیزیکی و غیرفیزیکی را شناسایی و رفع کند.

ببینید! با وجود اینکه کشورمان عضو کنوانسیون تیر است و این کنوانسیون می‌گوید که بار باید با یک پلمپ از مبدأ تا مقصد برود و صاحب بار از رسیدن سالم بارش اطمینان داشته باشد، گاهی می‌بینیم که بار در مرزهای ایران فک‌پلمپ می‌شود و این یعنی هرچه مذاکره کرده‌ایم، بی‌اثر شده است. نهاد راهبر می‌تواند موضوعاتی از این



مهندس شهرام جعفری: در کریدور شرق - غرب به جز مواردی مانند ضرورت عبور کالا از کشورهای مختلف و اثرگذاری سیاست این کشورها در تمایل آنها به عبور کالا از ایران، باید مقوله تامین ناوگان را هم در نظر گرفت، چراکه ناوگان ایرانی اجازه سیر در شبکه ریلی کشورهای CIS به غیر از ترکمنستان را ندارد. راه خروج از این معضل هم سرمایه گذاری شرکت های حمل و نقل بین المللی برای تامین واگن هایی با مشخصات فنی شبکه ریلی کشورهای CIS است



برنامه ریزی نادرست و ماجراجویی دچار هستیم، مثلاً چند سال پیش اقتصاد قطر تحریم شد و ما به فکر افتادیم که در این فرصت استفاده کنیم اما آیا بعد از رفع تنش ها همچنان مشتاق همکاری و استفاده از مسیرهای هوایی و جاده ای و دریایی ایران ما بودند یا ترکیه را انتخاب کردند؟! یا اینکه به قول شما روسیه با اوکراین وارد جنگ می شود و ناگهان مسیر ما اهمیت می یابد، اما آیا وقتی این جنگ تمام شد، عملکرد اقتصادی ایران در حد و اندازه ای خواهد بود که باز هم مسیر کشور ما انتخاب شود و همچنان استفاده از مسیرها و کریدورهای عبوری از ما را ترجیح دهند.

ما باید دائم در حال بررسی طرح ها و پروژه های جدید باشیم، فقط دنبال استفاده مقطعی از ماجراجویی های سیاسی و اقتصادی در اطراف خود نباشیم و به مسائل بلندمدتری نگاه کنیم و حمل و نقل و لجستیک را به عنوان یک منشأ درآمد مانند نفت ببینیم. الان لهستان به خاطر وصل کردن اروپای شمالی و جنوبی، مرکز لجستیک اروپا شده است .

■ **ترابران: آقای هدایتی تحلیل شما نسبت به این مسائل چیست؟**

■ **هدایتی:** از بخش اول پرسش شما شروع می کنم، این درست است که ما از لحاظ تاریخی چهارراه ترانزیت هستیم، بنابراین هم کریدور شرق به غرب و هم جنوب به شمال باید برای ما اهمیت داشته باشد؛ چراکه برای ما ترانزیت و امنیت و به تبع آن، منافع اقتصادی و اجتماعی

می آورد. گذشته از آن، در منطقه خاورمیانه، اغلب کشورها موقعیت خاصی دارند، اما وسعت جغرافیایی شرقی - غربی و شمالی - جنوبی ایران ویژگی برجسته تری به ما داده، وگرنه در عراق به محض برقراری امنیت، بحث کریدور شمال - جنوب آن هم با مسیر کوتاه تر پیش آمد یا مسیر پاکستان به آسیای میانه از مسیر ما خیلی هم کوتاه تر است، با این وجود مقوله ناامنی این مسیر در افغانستان فعلاً باعث شده که توجه زیادی معطوف به آن نشود، اما نباید فکر کنیم این ناامنی ها یا شرایط موقت و مقطعی (شاید طولانی)، دائمی خواهد بود. این مسائل بالاخره حل می شوند و این کشورها به رقابتی ما تبدیل خواهند شد.

اکنون نیز با وجود پتانسیل های منطقه به جهت اتصال دو قطب اقتصادی در شرق و غرب (چین، هند، ژاپن، اروپا)، هر کشوری به دنبال آن است که نقش آفرینی خود را در این بازار افزایش دهد. دنیا، دنیای رقابت و جنگ اقتصادی است، حتی آبخور جنگ های نظامی مانند قره باغ هم موضوعات اقتصادی و لجستیکی است. پروژه های زیادی در این حوزه مانند کرک، تراسیکا، عرب-مد و... از طرف کشورهای فرامنطقه ای حمایت می شوند. به نظر من، قطعاً بخشی از وقایع سوریه هم برای این بود که دسترسی به مدیترانه را برای برخی کشورها محدود کنند.

اما نکته مهم این است که ما باید در این بازی نقش خودمان را به بهترین شکل ایفا کنیم. باید بدانیم کجای کار هستیم تا بتوانیم منافع ملی مان را در این موضوع در بالاترین سطح تعریف کنیم. برای این کار باید نگاهی ملی داشت؛ یعنی باور به اینکه ما چه در بخش دولتی و چه خصوصی در یک تیم قرار داریم. حالا در اینجا به این نکته می رسیم که برای شکل گیری یک کریدور و تجاری سازی آن، اول به چشم انداز و هدف نیاز داریم تا در ذیل آن به تعریف راهبرد، عملکردها و اقدامات برسیم. همچنین باید توجه داشته باشیم که یک کریدور ذاتاً شامل تعدادی از کشورها است که مانند دانه های یک رشته تسبیح به هم وصل هستند. پس برای تسهیل عبور از آن، باید کل کشورهای مسیر هماهنگ با هم کار کنند؛ توجه داشته باشید که وقتی مثلاً چند لوله را با ضخامت مختلف ۱۰ اینچ، ۳ اینچ و ۵ اینچ به هم وصل کنیم، چیزی که در نهایت از آن عبور می کند به کمترین ظرفیت لوله ها محدود می شود و بخش های دیگر بلااستفاده می ماند، بنابراین استانداردسازی کریدور یعنی اینکه از ابتدا تا انتهای کریدور را در یک سطح متوازن توسعه بدهیم تا بتوان در یک ظرفیت تقریباً برابر از مبدأ تا مقصد یک جریان تجاری را شکل داد.

یک بخش این کار به زیرساخت و مدیریت کریدور مربوط می شود. به عبارت بهتر، در اینجا بحث گلوگاه های مرزی، محل ترانشیپ، تغییر مد حمل و نقل یا خروج از کشوری و ورود به کشور دیگر و بحث قوانین و





جعفری: پروژه‌هایی که می‌توان به‌عنوان اولویت‌های کوتاه‌مدت جهت جذب جریان‌ات بار از چین به سمت ترکیه، اروپا و عراق تعریف کرد عبارتند از توسعه لجستیکی مرزهای ریلی اینچه‌برون و سرخس و افزایش تعداد خطوط ریلی مرز رازی. درباره پروژه‌های میان‌مدت و بلندمدت می‌توان به ترتیب به پروژه شلمچه-بصره، کرمانشاه به خسروی و چشمه ثریا به قارص ترکیه اشاره کرد که با راه‌اندازی آن، گلوگاه اصلی ما در مرز رازی و دریاچه وان برای ترافیک بار مرتفع می‌شود



هم‌پوندی اقتصادی برسیم و یک جریان مستمر سرمایه‌گذاری و فعالیت ایجاد کنیم. باید بدانیم که جهش در ترانزیت با این مدل از روزمرگی حاصل نخواهد شد. رهایی از روزمرگی نیز نیازمند یک برنامه راهبردی منظم است که نهاد راهبر باید تعریف و بر اجرای آن نظارت کند. البته این را هم بگویم که ما با توجه به شرایط نوسانی ناشی از تحریم‌ها معمولاً نمی‌توانیم خیلی به برنامه‌های بلندمدت فکر کنیم، اما حداقل می‌توان برنامه‌های میان‌مدت داشت و در آن چهارچوب حرکت کرد؛ زیرا داشتن یک برنامه بد بهتر از بی‌برنامگی است.

■ **ترفع:** من با نهاد متولی و راهبر مخالف هستیم. نهاد متولی برای زمانی است که واقعاً دستمان به هیچ‌جا نمی‌رسد، محدودیت وجود دارد، گرفتار هستیم و بار نیست و نمی‌آید؛ اما اگر واقعاً این تهدیدها و گرفتاری‌ها حل شود، بار خودش می‌آید و نیازی به نهاد راهبر نیست که تصمیم بگیرد، هدف بگذارد و گرفتاری رفع کند. کما اینکه در سال ۲۰۱۸ که بانک جهانی آخرین شاخص LPI را سنجد، رتبه ایران ۶۴ بود اما در ارزیابی سال ۲۰۲۳ به رتبه ۱۲۳ در کنار قرقیزستان، سومالی و... تنزل کردیم و شاخص لجستیکی ما با قرقیزستان محصور در خشکی یکی شد.

مقررات حمل‌ونقلی مطرح است. فرض کنید در کشوری حداکثر وزن محموله ۳۸ تن و یک جای دیگر ۴۵ تن است، پس هماهنگ کردن و استاندارد کردن قوانین، رویه‌ها و تشریفات، نکاتی است که باید در این کریدورها معنا و مفهوم پیدا کند تا صاحب بار و حمل‌کننده بار بدانند از مبدأ تا مقصد، بار دچار مشکل یا احیاناً مشمول جریمه نمی‌شود.

پس در ابتدا باید در اندیشه مدیریت کریدورها بود که معمولاً در سازوکارهای چندملیتی شکل می‌گیرد و به دنبال آن است که قوانین کشورها را استاندارد و زیرساخت‌هایشان را با هم هماهنگ کند و هرچا گلوگاهی وجود داشت، سرمایه‌گذاری کرده و ظرفیت را ارتقا دهد تا جریان تجاری با آهنگ مشخصی (و نه لزوماً سریع‌تر) برقرار شود تا امکان پیش‌بینی‌پذیری مسیر موردنظر برای استفاده کنندگان ممکن باشد.

■ **ترابران: پس ما در همین گام‌های اول دچار مشکل هستیم، چون فقط یکی از گلوگاه‌های مرزی ما می‌تواند در فعالیت کل کریدور ایجاد انسداد و تاخیر کند...**

■ **هدایتی:** به طور منطقی این گزاره درستی است. پس در سطح اول، باید به موانع ترانزیت کشور از نگاه کاربران آن پرداخته شود. در این مدل مفهومی دارای ماهیت بین‌بخشی، زمانی می‌توانیم در سطح ملی موفق عمل کنیم که یک نهاد راهبر توانمند داشته باشیم تا کنشگران بسیار متنوع و متعارض را با هم هماهنگ کند تا مانند یک رهبر ارکستر سمفونیک، نوازندگان را به‌گونه‌ای مدیریت کند که هماهنگ بنوازند.

ممکن است هر کدام از آنها به‌تنهایی نوازنده متبحری باشند، اما وقتی بدون یک راهبر بنوازند، در مجموع نوای گوش‌نوازی ایجاد نخواهد شد من معتقدم که بزرگ‌ترین خلأ ما در چه در حوزه‌های اجرایی و چه حوزه‌های سیاست‌گذاری فقدان نهاد راهبر است. الان جلسات متعددی در سطوح مختلف از وزارت امور خارجه، وزارت راه، ریاست جمهوری، شورای عالی ترابری، مرکز پژوهش‌های مجلس و... برگزار می‌گردد، این پراکندگی مدیریتی به حلاء نهاد راهبر ترانزیت بر می‌گردد که اختیارات قانونی داشته باشد که بتواند همه نهادها را هماهنگ کند و استراتژی ملی برای این موضوع تدوین کند که از آن استراتژی ملی به یکسری برنامه‌های عملیاتی برسیم، نداریم. این خلأ ما را به روزمرگی دچار می‌کند. فرض کنید یک هیئت از چین می‌آید، نهایت کاری که می‌شود انجام داد، این است که جمع شویم و بگوییم خب الان با چین چه مشکلاتی داریم و ناچاراً به موضوعات پیش یا افتاده بپردازیم. کمتر به ترانزیت نگاه می‌کنیم و وجود داشته است که مثلاً باید با چین چه برنامه کوتاه‌مدت و بلندمدتی داشته باشیم تا فرضاً در بازه‌های ۱۰ ساله به چسبندگی منافع و

زیرساخت درست و مناسب در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل و لجستیک است. ایران با دارا بودن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، بنادر مهم تجاری در شمال و جنوب و دسترسی به آب‌های آزاد و هم مرز بودن با ۱۵ کشور می‌توانست درآمد و موقعیتی را از حمل‌ونقل و ترانزیت و لجستیک به وجود آورد که هم تراز درآمد نفتی در کشور شود؛ اما این اتفاق نیفتاده است؛ چرا؟ چون ما به‌موقع در جهت اصلاح برنامه‌ریزی‌های مربوط به احداث پروژه‌های زیرساختی عمل نکردیم.

پیش از انقلاب، برحسب شرایط، انتخاب ما از نظر سیستم حمل‌ونقلی، حمل‌جاده‌ای با کامیون بود. در اروپا و آمریکا هم همین‌گونه بود (در روسیه سیستم حمل ریلی انتخاب شد) اما اکنون شرایط تغییر کرده و با توجه به گسترش حمل بین‌قاره‌ای، دیگر کامیون پاسخگوی نیاز جوامع مختلف نیست؛ در حالی که همچنان توجه ما معطوف به احداث و توسعه راه‌های جاده‌ای است و در این ۴۰ سالی که از عمر انقلاب می‌گذرد، روی زیرساخت‌ها و تجهیزات ریلی به اندازه کافی و نیازکار نشده است. حتی هنوز با وجود طرح‌ها و برنامه‌های مختلف، در بنادر ما اتصال ریلی برقرار نشده است.

با این توضیحات، حالا می‌پردازم به نقاط ضعف همین اتصالات ریلی که در حال حاضر وجود دارد. یکی از مشکلات این است که مبادلات ریلی ما با کشورهای دیگر با واگن‌های ایرانی انجام نمی‌شود. در زمان کرونا که مسیر جاده‌ای ایران با کشورهای مختلف تا مدتی مسدود بود، پس از مدت‌ها مسیر ریلی ایران به ترکیه از طریق سهلان برقرار شد. هیچ محدودیتی هم برای تردد از نظر مالکیت ناوگان وجود نداشت، با این حال، تعداد واگن‌های ایران در این مسیر بسیار کم است، مثلاً از بین ۱۰۰ واگن فقط ۵ دستگاه متعلق به ایران بود و بقیه متعلق به ترکیه بود. ما کمبود واگن را در این شرایط کاملاً حس کردیم؛ چه برسد به استفاده از واگن‌های ایرانی در مسیر کریدور شمال - جنوب یا شرق - غرب.

از نمونه‌های دیگر در زمینه ضعف زیرساخت باید به خط ریلی خواف به هرات اشاره کنم که تا روزنک در افغانستان کشیده شده، اما همچنان ۳۵ کیلومتر باقیمانده تا هرات بلا تکلیف باقی مانده است (مسیری که می‌تواند ما را به چین وصل کند). همچنین راه‌آهن چابهار به زاهدان و رشت به آستارا، خسروی به خانقین عراق هم هنوز تکمیل نشده است. برای این پروژه‌ها نباید به سرمایه‌گذاری چین و روسیه امیدوار باشیم، دولت باید خودش وارد عمل شود. نگرانی فعالان ترانزیتی و حمل‌ونقلی این است که روسیه با سرمایه‌گذاری در راه‌آهن رشت - آستارا بخواهد اختیار حرکت بار در آن مسیر را به دست بگیرد. همان‌گونه که اختیار توزیع واگن و تعیین نرخ در آستارا به آذربایجان تفویض شد. جالب

بندر که همان بندر، ریل همان ریل و جاده همان جاده است، پس اتفاقات دیگری افتاده که رتبه LPI ما سقوط کرد؛ اما چون مسائل کلان لاینحل مانده، خود را درگیر بحث پیرامون نهاد متولی می‌کنیم. به نظر من، با رفع محدودیت‌های کلان جریان بار فارغ از اینکه نهادی متولی باشد یا نباشد به سوی ایران سرازیر می‌شود.

■ ترابرن: آقای میرهادی، لطفاً شما به‌عنوان یکی از فعالان بخش خصوصی در این حوزه توضیح دهید که برای فعالیت در این کریدور چه چالش‌ها و مشکلاتی را پیش رو دارید؟

■ **میرهادی:** در ابتدا می‌خواهم به این موضوع اشاره کنم که در حال حاضر، حجم مبادلات بین کشورها به‌قدری افزایش یافته که بحث حمل‌ونقل، زمان و هزینه حمل‌ونقل و بحث روش‌های مختلف فعالیت لجستیک بسیار جدی شده و کشورهای مختلف به‌دلیل اهمیت کاهش در هزینه‌های تولید و افزایش درآمد از بابت خدمات لجستیکی و حمل‌ونقلی و ترانزیت روی این بخش تمرکز کرده‌اند و به‌طور مستمر سهم درآمد حمل‌ونقل و لجستیک در تولید ناخالص اقتصادی محاسبه و براساس آن برنامه‌ریزی می‌شود، این در حالی است که متأسفانه ما در ایران آمار صحیح از تاثیر حمل‌ونقل و لجستیک و نقش آن در کاهش هزینه‌های تولید کشور نداریم.

اما درباره پرسش شما باید بگویم که نخستین مشکل ما نداشتن



مهندس رضا میرهادی: پیش از انقلاب، برحسب شرایط، انتخاب ما از نظر سیستم حمل‌ونقلی، حمل‌جاده‌ای با کامیون بود. در اروپا و آمریکا هم همین‌گونه بود (در روسیه سیستم حمل ریلی انتخاب شد) اما اکنون شرایط تغییر کرده و با توجه به گسترش حمل بین‌قاره‌ای، دیگر کامیون پاسخگوی نیاز جوامع مختلف نیست؛ در حالی که همچنان توجه ما معطوف به توسعه راه‌های جاده‌ای است و در ۴۰ سال اخیر، روی زیرساخت‌ها و تجهیزات ریلی به اندازه نیاز کار نشده است



داشت که همین امر موجب شاخ‌وشانه کشیدن وزارتخانه‌ها و نهادهای مختلف برای تولید این فعالیت شد و هنوز هم معلوم نیست که چه سرنوشتی پیدا کند. بنابراین من هم معتقدم که فعالیت حمل‌ونقلی و ترانزیتی و لجستیکی باید صاحب نهاد راهبر شده و به موازات آن وزارت راه و ترابری از وزارت شهرسازی جدا شود. درباره صحبت‌های آقای منصوری و کم‌اهمیت دانستن بحث تحریم‌ها در زمینه توسعه کریدورهای تجاری هم باید بگویم که ما چطور انتظار داریم در مسیر ترانزیتی که صحبت از گردش میلیاردها دلار در آن است، کشورهای دیگر متقبل ریسک عبور بارشان از ایران شوند!

■ **دکتر محمدامین پوربرخورداری، مدیر بازاریابی و فروش حمل‌ونقل چندوجهی مینا:** در بخش تجارت که حمل‌ونقل هم شاخه‌ای از آن

آنکه تعرفه‌های ریلی آذربایجان به آن کشور و مقاصد داخلی روسیه با تعرفه‌ای که در آستارا واگن‌هایشان را اختصاص می‌دهد، بسیار متفاوت است. در آستارا که محدوده خود ماست، مسئولیت تخلیه و بارگیری واگن‌ها با طرف آذربایجانی است که تنی ۹ دلار (حدوداً واگنی ۵۰۰ دلار) از فرستندگان ایرانی می‌گیرند. سوال اینجاست که تخلیه و بارگیری در ایران و با تجهیزات و نفرات ایرانی انجام می‌شود، ولی چرا چنین اختیاراتی به آنها داده شده است؟

نکته بعدی، لزوم اصلاح زیرساخت‌های نرم‌افزاری به‌ویژه قوانین لجستیکی و حمل‌ونقلی در کشورمان است. در دولت گذشته، کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران آیین‌نامه‌ای برای فعالیت شرکت‌های لجستیک تدوین و به وزارت راه و شورای عالی ترابری تقدیم کرد و رسماً از معاونت ریاست جمهوری درخواست تعیین متولی لجستیک در کشور را



مهندس رضا میرهادی

شرایط فعلی، نتیجه هیجان‌زدگی‌های بی‌حاصل است

ما در زمینه کریدورها همیشه تابع هیجانات هستیم، مثلاً در مورد همین کریدور هند به عربستان که آمریکا به قصد تضعیف چین از آن حمایت می‌کند، به‌یکباره تحرکات ما زیاد شد. نمونه دیگر، هیجان اخیر ایجاد شده برای کریدور شرق - غرب است که ناشی از مبادلات دوران کرونا بود که در نقاط مختلف دنیا کرایه و زمان حمل افزایش یافته بود؛ اما علی‌رغم چنین هیجاناتی آن‌قدر عملکرد مناسب از خود نشان نمی‌دهیم که نقشمان همچنان پررنگ باقی بماند. البته همه مشکلاتمان هم به داخل مربوط نمی‌شود؛ مثلاً آذربایجان عملاً به فعال شدن کریدورها از طریق ایران تمایل نشان نداده و مسیر روسیه را برای کالاهای صادراتی و ترانزیتی از آستارا غیراقتصادی کرده و روس‌ها هم در دریای خزر همکاری خوبی با ایران ندارند؛ به‌طوری که اکثر آگشتی‌های روس کالاهایشان را به بنادر ایران می‌آورند، اما یک سر خالی برمی‌گردند. ضمن اینکه حملشان مبتنی بر حمل ریلی است، اما به آستارا واگن روسی نمی‌فرستند. ضمناً با توجه به راه‌اندازی مسیرهای هندوستان و چین به نووروسیسک و سن‌پترزبورگ و حمل محمولات از آن بنادر با همان کانتینر تا مقاصد داخلی روسیه بدون تخلیه و بارگیری کالا از کانتینر اکنون دوباره حمل از بنادر دریای خزر و مرز آستارا خلوت شده است و بار ترانزیتی در آن کم است.

ماجرای این است که بر اثر تحریم همه فرصت‌ها از بین رفت و پس از آن هم حمایت از بخش خصوصی رنگ باخت، در حالی که در همین کشور همسایه یعنی ترکیه، انجمن و بخش خصوصی حمل‌ونقلی بسیار قدرتمند است و وزیر راه ترکیه هیچ‌جا بدون فعالان حمل‌ونقلی در جلسات بین‌المللی شرکت نمی‌کند. این همه جلسات دیپلماتیک با روسیه و کشورهای دیگر انجام می‌شود، چرا جای بخش خصوصی در این جلسات برای چانه‌زنی درباره مبادلات تجاری خالی است. نباید نمایندگان اتاق بازرگانی یا انجمن‌ها و بخش خصوصی راساً وارد مذاکره برای سرمایه‌گذاری و فعالیت با کشورهای مختلف شوند، باید طرف مقابل بداند که دولت ایران پشت سر و حامی بخش خصوصی در ایران است. در این صورت است همکاری قدرت می‌گیرد. در همین بندر فاو، همه سرمایه‌گذاری‌ها به دست شرکت کشتیرانی CMA صورت گرفته، حتی پایانه‌ها را می‌سازد و حمل بعد از فاو را هم در دست دارد، در حالی که در کشور ما اگر شخصی بخواهد مجوز تأسیس شرکت لجستیکی را بگیرد یا سرمایه‌گذاری خارجی برای ایجاد مرکز لجستیک انجام شود، معلوم نیست که چه کسی باید قرارداد ببندد و مجوزش را صادر کند. بنابراین ایجاد نهاد متولی لجستیک می‌تواند راهگشا باشد.



**ترفع: نهاد متولی برای زمانی است که واقعاً
دستمان به هیچ جا نمی‌رسد، محدودیت داریم،
گرفتار هستیم، بار نیست و نمی‌آید؛ اما اگر
این تهدیدها و گرفتاری‌ها حل شود، بار خودش
می‌آید و نیازی به نهاد راهبر نیست. به نظر من،
چون مسائل کلان بخش لاینحل مانده،
ما بی جهت خود را درگیر بحث نهاد متولی می‌کنیم**



محسوب می‌شود وقتی به حوزه بین‌المللی و منطقه‌ای رجوع کنید، می‌بینید که نسبت به حوزه داخلی با افزایش تعداد متغیرهای دخیل، پیچیدگی‌ها هم افزایش می‌یابد؛ پیچیدگی‌هایی که موجب بروز مسائلی از جنس متفاوت شده و باید برای آن راه‌حل‌های متفاوتی هم پیش‌بینی کرد. می‌خواهم بگویم ما در ایران به خاطر وضعیت خاص کشور، در موضوعات مربوطه به حوزه بین‌المللی و ترانزیت نه تنها با پیچیدگی بلکه با یک درهم‌تنیدگی مواجه هستیم. در دنیا، مواجه شدن با پیچیدگی در حمل‌ونقل بین‌المللی یک موضوع طبیعی است، اما چون اجزای این پیچیدگی قابل تفکیک از هم هستند شما با ارائه راهکار می‌توانید آن مسئله را حل کنید، اما در ایران علاوه بر مواجهه با مسائل جاری از جمله نواقص زیرساخت‌ها، گمرک، ناهماهنگی بین سازمان‌های موثر بر حمل‌ونقل به دلیل مسائل مختلف دیگر و از جنس متفاوت اعم از تحریم‌های بین‌المللی و خروج از FATF و... ما به یک درهم‌تنیدگی دچار هستیم که نمی‌توان اجزای آن را از هم جدا و برای آن یک نسخه ارائه کرد. شاید در اینجا وجود یک نهاد راهبر بتواند راهکاری مناسب و بلندمدت را برای حل مسائل درهم‌تنیده ارائه دهد.

ناگفته نماند برای این راهکار متفاوت قطعاً به تلاش مضاعف نیاز داریم و باید هزینه متفاوتی نیز بپردازیم، چه بخش دولتی و چه بخش خصوصی، اما دچار این اشتباه نشویم که بابت این درهم‌تنیدگی ناشی از مسائل روابط خارجی و سیاسی مسئولیت یا تقصیری متوجه بخش خصوصی است. بخش خصوصی با اینکه از تحریم‌ها آسیب دیده، اما

فقط می‌تواند دعا کند که دولت در رفع تحریم‌ها موفق باشد؛ به نظر من حتی بخش‌های خصوصی بزرگ در ایران هم نمی‌توانند نقش آن چنانی در رفع مشکلات و مسائل اینچنینی داشته باشند، صرفاً می‌توانند همراه باشند و تا حدی در راستای مسائل ملی تحمل کنند. اگرچه این تحمل هم برای هر بنگاه اقتصادی حد و مرزی دارد و برای بسیاری از بخش‌ها و واحدهای خصوصی آن حد و مرز رد شده و در صورتی هم که تاکنون فعال بوده باشند، توان تاب‌آوری بیش از این ندارند. است.

مقایسه ایران با چین که آقای منصوری مطرح کردند، مقایسه‌ای ناهمگون است؛ چین یک قدرت سیاسی، اقتصادی و نظامی است. فشاری که بخش خصوصی و مردم چین از تحریم‌ها تحمل می‌کنند، بسیار کمتر از فشار تحمیل‌شده بر مردم و بخش خصوصی ایران بابت تحریم‌هاست. در شرایط فعلی، بخش خصوصی ایران خصوصاً در حوزه حمل و نقل بین‌المللی به ویژه در بهره‌برداری از کریدورهای حمل‌ونقلی توان رقابت را از بعد هزینه، زمان و امنیت برای ترانزیت از دست داده است.

نکته دیگری که می‌بایست به آن اشاره کنم، این است که اگرچه برای فعال شدن یک کریدور و عبور کالا از مسیر ایران تلاش‌های زیادی صورت می‌گیرد از جمله جذب بار توسط فورواردرها، ارائه تخفیفات و تعرفه ترجیحی راه‌آهن و یا همراهی دیگر نهادها، منتهی زمانی که بار ترانزیتی به مرز می‌رسد، بعضاً با مشکلاتی از جمله تشریفات گمرکی، ارزیابی‌های متعدد، مشکلات قطعی مکرر سیستم، یا موارد این‌چنینی مواجه شده و عملاً سیر محموله متوقف می‌گردد. همین موضوع یعنی افزایش هزینه و زمان ترانزیت و در بعضی موارد وارد شدن خدشه به امنیت کالای عبوری موجب از دست رفتن فرصت ترانزیتی می‌شود. به عبارت دیگر، برای فعالیت کریدورها مجموعه‌ای از عوامل می‌بایست در کنار هم در نظر گرفته شود.

البته در مشکلات عدم بهره‌برداری مناسب از کریدورها، همیشه هم فقط طرف ایران مقصر نیست، گاهی با وجود همه تلاش‌ها حتی اگر همه چیز خوب پیش برود و شرایط مهیا باشد، عامل یا عواملی در یک کشور دیگر مانع عبور بار را از مسیر خاک ایران می‌گردد؛ به طور مثال، در کریدور شرق به غرب علاوه بر چین، افغانستان و حوزه CIS کشور پاکستان را در قالب مسیر ترانزیتی ITI (استانبول-تهران-پاکستان) داریم که برای فعال شدن آن زحمت زیادی به‌ویژه توسط راه‌آهن ایران و سازمان آکو کشیده شده و بار هم در آن مسیر جریان داشت، اما همان‌گونه که گفتیم، از آنجا که در مقوله کریدور و بار ترانزیتی فقط یک کشور دخیل نیست، با وجود اینکه راه‌آهن ایران تعرفه را کاهش داد و ترکیه هم همکاری خوبی داشت، بخش خصوصی و دولتی پاکستان بسیار ضعیف

هدایتی: جهش در ترانزیت با این مدل از روزمرگی حاصل نخواهد شد. راهی از روزمرگی نیز نیازمند یک برنامه راهبردی منظم است که نهاد راهبر باید تعریف و بر اجرای آن نظارت کند. البته ما با توجه به شرایط نوسانی ناشی از تحریم ها معمولاً نمی توانیم خیلی به برنامه های بلندمدت فکر کنیم، اما حداقل می توان برنامه های میان مدت داشت و در آن چهارچوب حرکت کرد؛ زیرا داشتن یک برنامه بد بهتر از بی برنامه گی است



در مقایسه با فعالیت های کریدورهای رقیب چقدر است؟ برای پررنگ تر شدن نقش ایران چه راهکارهایی وجود دارد؟

■ **ترفع:** ما چه در کریدور شمال - جنوب و چه در کریدور شرق - غرب، نقش واسط را داریم، اما کریدوری پایدار خواهد بود که واسطه گری بین قطب های توسعه اتفاق بیفتد؛ مثلاً لهستان واسط بین قطب توسعه در شمال و جنوب اروپا است، کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز و ترکیه واسط بین چین و اروپا هستند. پس وقتی آقای پوربرخورداری می گویند پاکستان نتوانست و کنار کشید، علتش این است که اینها قطب توسعه نیستند، هیچ کدام از کشورهای اطراف ما قطب توسعه نیستند. در دهه ۶۰ یا ۷۰ میلادی ارشست هاس نظریه ای در روابط بین الملل در

وارد شدند و عملاً این کریدور به دلیل عدم همکاری مناسب طرف پاکستانی مسکوت مانده است.

درباره مقایسه کریدور شرق - غرب و شمال - جنوب هم باید بگویم که اتفاقاً کار در مسیر شرق به غرب راحت تر است، زیرا در اکثر مسیرهای این کریدور اتصال ریلی کاملاً وصل است و ظرفیت و تجربه هم وجود دارد، اما اینکه مورد توجه قرار نمی گیرد به دلیل تعدد متغیرهای موجود چه خارجی و چه داخلی است.

پیشنهاد بنده این است که ما یک مرکز مطالعاتی ساختارمند در ایران برای بحث ترانزیت به وجود بیاوریم تا به موضوع با نگاهی جامع نگاه شود. همان طور که می خواهیم یک نهاد راهبر وجود داشته باشد، باید مرکز مطالعاتی هم داشته باشیم که بتواند مجموع متغیرها و چالش ها را در کنار هم ببیند و موضوع را از دید چندین مد حمل و نقلی ریل، جاده، هوا و... بررسی و سایر عوامل مرتبط به ویژه گمرک، قرنطینه و دیگر مسائل را به صورت مجموعه در نظر بگیرد. فرض کنید که می خواهیم ببینیم حجم بار در کریدور شمال - جنوب چقدر است و بر اساس آن طرح های بزرگ سرمایه گذاری در سطح ملی تهیه شود، راه آهن یک عدد و وزارت راه عدد دیگری از پتانسیل موجود در این مسیر را اعلام می کند؛ زیرا تعریف مشخصی از ظرفیتی که می تواند از مسیر ایران عبور کند نداریم و احتمالاً هر سازمانی از دید خودش به مسئله نگاه می کند، ولی وقتی درباره کریدور صحبت می کنیم و قرار است همه مدهای حمل و نقل را در نظر بگیریم، جای یک مرکز تحقیقاتی بالاسری در این جا خالی است.

■ **ترابران: گفته شد که همه کشورها به دنبال نقش آفرینی بیشتر در کریدورهای تجاری است. میزان بهره برداری ما از کریدور شرق - غرب**



ما با کشورهای منطقه را متاثر می‌کند. باید بگویم که هرچه ریسک‌ها بالاتر رود، فرصت‌ها کم‌ارزش‌تر می‌شوند یا هرچه ریسک‌ها پایین بیاید فرصت‌ها بیشتر خود را نشان می‌دهند. ایران کشوری است که به تنگه‌ها، آبراه‌ها، خلیج، دریا و دریاچه دسترسی دارد که این مزیت نسبی جغرافیایی، فضای کلان حاکم بر ترانزیت کشور را شکل می‌دهد. وقتی بار ترانزیتی ارزشمند برای عبور از ایران مسیر خود را تغییر می‌دهد که ما پس از کاهش تنش‌ها و ریسک‌های محیطی، مزیت‌های رقابتی را ایجاد کنیم. مزیت رقابتی در کیفیت زیرساخت و فرآیند بدون توقف و کم‌هزینه است.

عامل تاثیر گذار نهایی در مدل توسعه کریدورها، اتخاذ استراتژی جذب بار ترانزیتی برای عبور از ایران است که متأسفانه ما چنین استراتژی را نداریم. هر کسی هر باری را که نتوانست می‌برد، هر کسی هم نتوانست نمی‌برد؛ یعنی ما باید از داشتن نمایندگی در کشورهای مبدأ بار تا تاسیس دفتر، ایجاد شرکت مشترک یا سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، متناسب با شرایط یکی را به‌عنوان استراتژی توسعه بازار ترانزیت خود در کشورهای منطقه انتخاب کنیم و جذب بار کنیم.

■ **هدایتی:** خب جذب بار، کار دولت‌ها نیست، دولت‌ها فقط باید زمینه تسهیل فعالیت‌ها را فراهم کنند، استراتژی جذب بار کار NVOCCها یا لاینرهای بزرگ است که جریان‌ات تجاری را در دنیا مدیریت می‌کنند و عموماً چندملیتی هستند. آنها باید مشترک با بخش خصوصی ما در کشور برای ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی سرمایه‌گذاری کنند. آن زمان است که اگر بخواهند باری را از چین به سمت اروپا ببرند، هر طور که شده آن را در شاخه عبوری از مسیر ایران کریدور شرق- غرب به جریان می‌اندازند تا از بابت سرمایه‌گذاری خود پول بسازند.

■ **میرهادی:** به عقیده من یکی از نتایج ایجاد نهاد راهبر ممانعت از اتخاذ تصمیمات غیرکارشناسانه و خلق‌الساعه است تا مثلاً به محض افزایش ترانزیت سوخت از عراق به افغانستان، شرکت ملی نفت ترانزیت را به طمع خرید از سبد محصولات ایران ممنوع نکند و در حالی که هیچ مسئولیتی در این زمینه ندارد، موجب شود تا نه فقط ترانزیت صورت نگیرد، بلکه نیاز افغانستان از کشورهای دیگر تامین می‌شود.

■ **پوربرخورداری:** درباره بهره‌برداری از کریدورها به‌ویژه کریدور شرق- غرب باز هم تاکید می‌کنم که بخش خصوصی ما مورد حمایت قرار نمی‌گیرد، به همین دلیل انگیزه‌ای برای توسعه کار ندارد. جالب است

قالب «نوکارکردگرایی» مطرح کرد و گفت که همگرایی منطقه‌ای وقتی اتفاق می‌افتد که یکسری شاخص‌های کلان امنیتی، سیاسی، اقتصادی، تجاری، نظامی و فرهنگی با هم همگرا شوند. عکس این جریان هم صادق است، یعنی اگر یکی از کشورها با کشور دیگر مشکلی مثلاً در زمینه سیاسی یا اقتصادی پیدا کند، در بقیه زمینه‌ها هم تأثیر می‌گذارد و همکاری در سایر زمینه‌ها به واگرایی تبدیل می‌شود. مبنای شکل‌گیری یک کریدور هم همین است.

وقتی یک کریدور ایجاد می‌شود که چند کشور در کنار هم به یک همگرایی منطقه‌ای برسند. به‌عنوان مثال، سازمان کشورهای ترک زبان در کنار ایجاد همگرایی تجاری، سیاسی و فرهنگی با کشورهای عضو کریدور میانی، مبنای قربت زبانی فرهنگی را نیز برای افزایش همگرایی منطقه‌ای مبنای کار خود قرار داده و نتیجه آن تقویت کریدور میانی است. از جهت دیگر کشورهای هند، آمریکا، اسرائیل، امارات، عربستان و... اکنون از نظر امنیتی، نظامی، تجاری و اقتصادی همگرایی پیدا کرده‌اند که نتیجه‌اش می‌شود کریدوری که بر اثر همگرایی منطقه‌ای از هند از طریق کشورهای عربی به اروپا می‌رود.

پس برای ایجاد کریدور، مدل توسعه کریدورها به ما می‌گوید که باید همگرایی منطقه‌ای داشته باشیم تا بتوانیم ظرفیت‌های جغرافیایی را با همکاری کشورهای دیگر بالفعل کنیم. فاکتور تاثیرگذار دیگر در این مدل، ریسک‌ها و فرصت‌های متاثر از محیط خارجی هستند. متأسفانه ما امروز ریسک‌های تجاری و اقتصادی زیادی داریم که عوامل همگرایی

د

میرهادی: مشکل اینجاست که بر اثر تحریم همه فرصت‌ها از بین رفت و پس از آن، حمایت از بخش خصوصی رنگ باخت، در همین فاو، همه سرمایه‌گذاری‌ها توسط شرکت کشتیرانی CMA انجام می‌شود، در حالی که در کشور ما اگر شخصی بخواهد مجوز تاسیس شرکت لجستیکی بگیرد، نمی‌داند با چه کسی باید قرارداد ببندد و از چه کسی مجوز بگیرد

ع



ترفع: عامل تاثیر گذار در مدل توسعه کريدورها، اتخاذ استراتژی جذب بار ترانزیتی برای عبور از ایران است که متاسفانه ما چنین استراتژی را نداریم. هر کسی هر باری را که توانست می برد، هر کسی هم نتوانست نمی برد؛ در حالی که ما باید از داشتن نمایندگی در کشورهای مبدأ بار تا تاسیس دفتر، ایجاد شرکت مشترک یا سرمایه گذاری مستقیم خارجی، متناسب با شرایط یکی را به عنوان استراتژی توسعه بازار ترانزیت خود انتخاب و جذب بار کنیم



با توجه به حجم بار امکان ادامه سیر بارهای هم از طریق واگن های پاکستانی وهم از طریق کامیون های پاکستانی امکان پذیر خواهد بود.

■ هدایتی: با این کار بار کجا را می خواهید ببرید؟ آیا می خواهید بار پاکستان به ترکیه را ببرید. مگر بین آنها چقدر تجارت وجود دارد؟ پاکستان کشوری با اقتصاد شبه ورشکسته است. مانند افغانستان محصور در خشکی نیست و گزینه های مختلف دارد و می تواند از مسیرهای دریایی بار ببرد. اگر مسیر ریلی برای پاکستان توجیه داشت، مطمئن باشید بخش خصوصی پاکستانی پیشنهاد می داد که با سرمایه گذاری خودش در زاهدان مرکز لجستیکی بزند و کل بار را با قطار فوق عریض تا مرز زاهدان بیاورد و از آنجا سیر را ادامه دهد

بدانید فورواردرهای چین در همین شرایط هم مشتاق هستند محمولات خود را از مسیر ایران عبور دهند. با جویا شدن دلیل این اشتیاق، متوجه شدیم که دولت چین به بخش خصوصی بابت هر بارنامه ای که از داخل چین به مقصد ایران صادر کنند، مبلغی به عنوان سوبسید می دهد، اما ما چنین حمایت هایی نداریم و اگر هم داشته باشیم مقطعی است و اغلب با تغییر مدیریتی در سطح کلان و تغییر دیدگاه ها، از بین می رود به طور مثال در حوزه سرمایه گذاری صنعت ریلی یکی از حمایت هایی که الان در حال انجام است، اما در مرحله اجرا با مشکلات بسیاری برخورد کرده استفاده از تسهیلات قانون ماده ۱۲ رفع موانع تولید رقابت پذیر است و تنها روشی است که خرید ناوگان را برای بخش خصوصی در چنین شرایطی تا حدودی توجیه پذیر می کند (براساس این ماده قانونی، وزارت نفت میتواند تا ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار به هرگونه سرمایه گذاری در حوزه حمل و نقل ریلی که به صرفه جویی در مصرف سوخت منجر شود کمک کند). البته بخش خصوصی می داند که اجرای این ماده هم به سختی ممکن خواهد بود؛ اما به همان هم کورسوی امید دارد. اگر بتوانیم در حوزه حمل و نقل بین المللی و ترانزیت هم حمایت هایی از جنس ماده ۱۲ البته با قابلیت اجرایی داشته باشیم، مطمئناً به جهش ترانزیت کمک می کند.

■ جعفری: به منظور پررنگ شدن نقش ایران در کریدور شرق به غرب به موازات مذاکرات با ذینفعان اصلی جهت استفاده از کریدور مذکور، باید به صورت اجرایی، درباره کمبود زیرساخت های ریلی این کریدور مطالعات لازم انجام و با هدف گذاری کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت اولویت ها تعیین شود. پروژه هایی که می توان به عنوان اولویت های کوتاه مدت جهت جذب جریان بار از چین به سمت ترکیه، اروپا و عراق تعریف کرد عبارتند از توسعه لجستیکی مرزهای ریلی اینچه برون و سرخس، افزایش تعداد خطوط ریلی مرز رازی.

درباره پروژه های میان مدت و بلندمدت هم می توان به ترتیب به پروژه شلمچه- بصره، کرمانشاه به خسروی و چشمه ثریا به قارص ترکیه اشاره کرد که با راه اندازی این مسیر گلوگاه اصلی ما در مرز رازی و دریاچه وان برای ترافیک بار مرتفع می شود. از دیگر گلوگاه های شبکه ریلی ایران، فوق عریض بودن خط ریلی زاهدان- میرجاوه به طول ۹۰ کیلومتر است و به همین دلیل در مسیر مذکور، وابستگی شدیدی به ناوگان پاکستانی وجود دارد. در صورتی که این قطعه با جذب سرمایه گذار به صورت خط شمال احداث شود، می توان بار را به مرز پاکستان منتقل کرد و با احداث مرکز لجستیک بار در مرز میرجاوه،



هدایتی: اگر می‌خواهیم به همسایگانمان اتصال ریلی داشته باشیم با توجه به ویژگی حمل و نقل انبوه و مستمر ریلی باید اولویت‌مان روی آذربایجان، ترکیه و ترکمنستان باشد که اتصال به آنها ما را به قطب‌های اقتصادی دنیا مثل اروپا و چین متصل می‌کند، نه اینکه به عراق و افغانستان و ارمنستان وصل شویم و به دلیل عدم اتصال آنها به شبکه بین‌المللی ریلی، در همان جا متوقف بمانیم



■ **جعفری:** به نظر می‌رسد که فعلاً برای پاکستان اولویت ندارد، اما با توجه به طول مسیر کوتاه از ایستگاه زاهدان تا میرجاوه و وابستگی شدید ما به ناوگان آنها، می‌تواند برای ایران اولویت داشته باشد.

■ **هدایتی:** مشکل ما همین است. کریدور زمانی شکل می‌گیرد که یک موضوع برای همه کشورهای ذی‌نفع اولویت داشته باشد.

■ **جعفری:** اگر می‌خواهیم کریدور شرق- غرب را در همه مسیرها فعال کنیم، باید نیم‌نگاهی به سایر کشورها در اولویت‌های بعدی داشته باشیم تا نسبت به جذب بار از آن کشورها اقدام کنیم. حتی اگر پتانسیل تجارت پاکستان با سایر کشورها از جمله عراق و ترکیه، چشمگیری نباشد، باید در این مسیر قدم برداشت. آنچه علاوه بر تناژ قابل جذب مهم است، قابلیت جذب بار است. در صورت احداث خط استاندارد زاهدان-میرجاوه و در نتیجه آن افزایش سرعت سیر در این مسیر، می‌توان پتانسیل بارهایی که از کشورهای حوزه CIS به مقصد پاکستان قابل حمل هستند، به‌صورت کامل جذب کرد و با ترانزیت ریلی بارها تا مرز میرجاوه و انتقال آن به کامیون‌های پاکستانی، عملاً شرایط حمل ترکیبی مناسبی را مهیا کرد. همچنین هدف از احداث این خط، فقط سیر بارهای ترانزیتی نیست بلکه می‌توان بارهای صادراتی و وارداتی را نیز پوشش داد.

از دیگر اولویت‌های راه‌آهن ایران، توسعه اتصال ریلی با افغانستان است. در صورت راه‌اندازی مسیر شمتیغ به روزنک می‌توان محمولات از مبدأ چین را از طریق حمل ترکیبی از کشورهای ازبکستان و کشورهای CIS و

نهایتاً افغانستان از طریق شبکه ریلی کشور ترانزیت کرد. البته در صورت راه‌اندازی مسیر روزنک به هرات (به‌عنوان یکی از مراکز چشمه بار) می‌توان از حداکثر ظرفیت این خط استفاده کرد. ناگفته نماند که طی ماه‌های اخیر حمل واگن‌های حامل ریل و تراورس از طریق ایران به افغانستان انجام شده و با رفع مشکلات زیرساختی و نهایی شدن قرارداد بهره‌برداری از مسیر مذکور می‌توان امیدوار بود که به‌عنوان یکی از مسیرهای اصلی جهت حمل و نقل بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد.

به‌طور کلی نباید منتظر اقدام سایر کشورها ماند. تنها راهکار این است که در مرحله اول با احداث خطوط تا مرزهای کشورهای همسایه، اتصالات ریلی کشور تکمیل و در مرزها با احداث بارانداز و مراکز لجستیک امکان ادامه حمل به‌صورت ترکیبی تا مقصد مهیا شود. در مرحله بعد، اگر ادامه ریل‌گذاری و اتصال به شبکه ریلی کشورهای همسایه مورد پذیرش آن کشورها قرار گیرد، اتصال از سوی همان کشور انجام خواهد پذیرفت و حمل کالاها در از مسیر ترانزیتی ایران به مقصد نهایی به صورت تمام ریلی انجام خواهد پذیرفت.

■ **ترفع:** ما با هیچ کشور همسایه ارتباط ریلی پیوسته با شبکه آن کشور نداریم مگر با ترکمنستان، وقتی اتصال پیوسته ریلی وجود ندارد چطور می‌توانیم در کریدورهای ترانزیتی به‌طور پایدار نقش آفرینی کنیم.

■ **هدایتی:** ببینید! ما اگر می‌خواهیم به همسایگانمان اتصال ریلی داشته باشیم با توجه به ویژگی حمل و نقل انبوه و مستمر ریلی باید اولویت‌مان روی آذربایجان، ترکیه و ترکمنستان باشد که اتصال به آنها، ما را به قطب‌های اقتصادی دنیا مثل اروپا و چین متصل می‌کند، نه اینکه به عراق و افغانستان و ارمنستان وصل شویم و به دلیل عدم اتصال آنها به شبکه بین‌المللی ریلی در همان جا متوقف بمانیم.

■ **جعفری:** پیشنهاد راه‌آهن ایران این است که نقشه راهی تعیین شود تا تکلیف هر یک از سازمان‌های متولی در حمل و نقل بین‌المللی از جمله ترانزیت مشخص شود و از این طریق موانع و مشکلات حمل و نقلی چه به‌صورت حمل ترکیبی و چه به‌صورت کاملاً ریلی از بین خواهد رفت. ضمناً وجود یک نهاد راهبر با اختیارات لازم برای هماهنگ کردن دستگاه‌های دخیل در امر ترانزیت به‌ویژه حمل ترکیبی بسیار حیاتی است، مخصوصاً زمانی که با مدیریت دستگاه‌های دخیل در امر ترانزیت، در تعیین اقتصادی‌ترین نرخ و کمترین زمان ترانزیت نسبت به سایر کریدورهای رقیب اقدام می‌کند. ■





به صدا درآمدن زنگ خطر

مدتهاست که ناقوس‌های هشدار برای افت شاخص عملکرد ریلی کشور نواخته می‌شوند، اما گویی فعالان دغدغه‌مند این حوزه هر چه به استناد آمار و ارقام از بحران در همه زیربخش‌ها سخن بگویند، تصمیم‌گیران بی‌اعتنا به وضعیت نگران‌کننده موجود به فعالیت‌های نمایشی خود ادامه می‌دهند. در پرونده این شماره، به بخشی از این چالش‌ها از قبیل کاهش حمل بارهای ترانزیتی، افت فاحش رتبه لجستیکی کشور و مطالبات مالکان لکوموتیو می‌پردازیم.

◀ شکست در متن، اغراق در حاشیه

◀ بلا تکلیفی‌های اشخاص ثالث!

◀ اعداد دروغ نمی‌گویند!

◀ بیش از این کشش ندارند!



دست‌اندرکاران حمل‌ونقل ریلی از استمرار و تشدید افت در مهم‌ترین شاخص‌های عملکردی این بخش گزارش داده‌اند

شکست در متن، اغراق در حاشیه

ماه گذشته به دنبال انتشار آمار عملکرد شاخص‌های مهم صنعت ریلی در بهار امسال و نیز در بازه زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲، انجمن‌ها و تشکل‌های حمل‌ونقل ریلی کشور در نامه‌ای به رئیس‌جمهور، از تحقق نیافتن سود ۶ هزار میلیارد تومانی برای دولت و بخش خصوصی در دو سال گذشته خبر دادند.

در این نامه عنوان شده که بررسی عملکرد بخش حمل‌ونقل ریلی حاکی از استمرار و تشدید افت در مهم‌ترین شاخص‌های عملکردی این بخش است. فعالان حمل‌ونقل ریلی در نامه خود همچنین به رویکرد مقامات و مسئولان شرکت راه‌آهن انتقاد کرده و نوشته‌اند: نکات ناامیدکننده دیگری نیز در رویکردهای مدیریتی متولیان این بخش وجود دارد؛ از جمله تلاش علنی برای بازگشت از خصوصی‌سازی و دولتی‌سازی مجدد بخش ریلی، افزایش نگران‌کننده آمار و شدت سوانح، رسوب سنگین مطالبات پیمانکاران بخش خصوصی مانند سازندگان خطوط ریلی، قطع ارتباط راه‌آهن با بخش خصوصی و محدودسازی این ارتباط به جلسات نمایشی و بی‌حاصل در دو سال اخیر، انحصار دایره تصمیم‌گیران این سازمان بزرگ به اشخاص کم‌تجربه جدیدالورود، تلاش‌های رسانه‌ای فراوان برای نمایش رکوردشکنی‌های عمدتاً گمراه‌کننده یا کذب که از نظر امضاکنندگان، مصداق عینی ترک فعل، شکست در متن و پرداخت افراطی به حواشی به شمار می‌رود. برای اطلاع از مستندات این نامه، در ادامه نگاهی خواهیم داشت به آخرین گزارش انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی درباره شاخص‌های مهم این صنعت و مقایسه آنها با مدت مشابه در سال‌های گذشته.



طی دو سال گذشته شاخص بسیار مهم «بهره‌وری متوسط ماهیانه واگن‌های باری» که ملاک جذابیت سرمایه‌گذاری خصوصی در این بخش است، با رسیدن به ۸۳ هزار تن کیلومتر، افت حدود ۲۵ درصدی را نسبت به سال ۱۳۹۹ تجربه کرده است. به این معنا که هر ۴ واگن باری در سال ۱۴۰۱، به اندازه ۳ واگن باری در سال ۱۳۹۹ بار حمل کرده‌اند



اما در این آمارها، نکته قابل تامل دیگری هم وجود دارد و آن اینکه اگرچه در بهار امسال، تعداد واگن‌های باری در گردش، نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۷/۵ درصد افزایش نشان می‌دهد و از حدود ۲۸ دستگاه به ۳۰ دستگاه رسیده، اما مسافت پیمایش‌ها در همین بازه‌های زمانی از ۲۲۱ میلیون کیلومتر به ۲۱۷ میلیون کیلومتر رسیده و حدود ۲ درصد کاهش داشته است؛ آن هم در شرایطی که مسافت پیمایش در بهار سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۲۵۱ میلیون کیلومتر و در بهار سال ۱۳۹۹ و در اوج همه‌گیری کرونا، ۲۵۹ میلیون کیلومتر بوده است.

در مجموع، این ارقام نشان‌دهنده کاهش ۵ درصدی متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن‌های باری در بهار امسال نسبت به بهار سال ۱۴۰۱ و کاهش ۱۷/۸ نسبت به مدت مشابه در سال ۱۴۰۰ است (در بهار سال گذشته این شاخص نسبت به بازه زمانی مشابه در سال ۱۴۰۰، حدود ۱۳/۵ درصد کاهش نشان می‌داد).

توضیحات دقیق‌تر در این خصوص را می‌توان در خلال نامه سرگشاده انجمن‌ها و تشکل‌های حمل‌ونقل ریلی کشور به رئیس‌جمهور جست‌وجو کرد. در این نامه آمده است: «... در سال ۱۴۰۱، اگرچه با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، ورود حدود ۱۶۰۰ دستگاه واگن باری نو به شبکه منجر به افزایش ۵/۷ درصدی جمعیت این ناوگان شد، شاخص «تن کیلومتر کل بار ریلی حمل‌شده»، ۱/۸ درصد نسبت به سال ۱۴۰۰ افت داشته است. این در حالی است که شاخص یادشده در سال ۱۴۰۰ نیز نسبت به سال ۱۳۹۹ با وجود رشد ۴/۳ درصدی جمعیت واگن‌های

گزارش اخیر گروه مطالعات سیاست‌گذاری و پایش فضای کسب‌وکار انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در خصوص شاخص‌های مهم این صنعت، نشان‌دهنده شرایط ذیل است:

■ **حمل‌ونقل ریلی بار** - براساس گزارش گروه مطالعات سیاست‌گذاری و پایش فضای کسب‌وکار انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، از نظر حمل بار داخلی، در سه‌ماهه اول سال جاری، کالای جابه‌جا شده از طریق حمل‌ونقل ریلی، اگرچه از نظر تن-کیلومتر حدود ۲ درصد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته افزایش داشته، اما از نظر تناژ ۲/۹ درصد کاهش نشان می‌دهد؛ این در حالی است که آمار جابه‌جایی در بهار امسال از نظر تناژ حدود ۸/۶ درصد و از نظر تن کیلومتر نیز ۸/۴ درصد کمتر از مدت مشابه در سال ۱۴۰۰ بوده است.

البته ذکر این نکته ضروری است که از نظر تناژ، جابه‌جایی بار از طریق ریلی در بهار امسال نسبت به زمستان و پاییز سال ۱۴۰۱ به ترتیب، ۷/۳ و ۲/۸ درصد رشد نشان می‌دهد (حمل بار ریلی در زمستان سال ۱۴۰۱ در مقایسه با پاییز همان سال، کاهش ۴ درصدی داشته است).

■ **تناژ ترانزیت** - همچون سال‌های گذشته، ضعیف‌ترین آمار و شدیدترین کاهش مربوط به حمل بارهای ترانزیتی بوده؛ به‌طوری که این شاخص از نظر تن-کیلومتر ۳ ماهه اول سال ۱۴۰۲ افت ۶۲/۱ درصدی نسبت به مدت مشابه سال‌های ۱۴۰۱ و افت ۶۹/۴ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰ داشته است.

آمارهای سه‌ماهه اول امسال از نظر تناژ هم حاکی از کاهش ۱۵ درصدی حمل بار ترانزیتی نسبت به بهار سال گذشته و کاهش ۳۱/۷ درصدی نسبت به بهار سال ۱۴۰۰ است (حمل بار ترانزیتی از طریق خطوط راه‌آهن کشور در سه‌ماه اول سال ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه در سال ۱۴۰۰، کاهش ۱۹/۷ درصدی داشت).

البته براساس گزارش انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، در بهار امسال ۳۷۰ هزار تن بار ترانزیتی حمل شده که نسبت به زمستان سال گذشته (۳۶۷ هزار تن) ۰/۸ درصد افزایش نشان می‌دهد. تمامی این ارقام مبین آن است که رکورد ترانزیت ریلی سال ۱۴۰۰ به عواملی خارج از کنترل راه‌آهن و عمدتاً به افزایش مقطعی صادرات گوگرد ترکمنستان وابسته بوده و به همین دلیل در سال ۱۴۰۱ تکرار نشده است.

■ **واگن باری در گردش** - تعداد واگن‌های باری در گردش در بهار امسال شاهد ۱/۳ درصد افزایش نسبت به زمستان سال ۱۴۰۱ بوده و مسافت پیمایش واگن‌ها نیز از ۲۰۶ میلیون کیلومتر در زمستان سال گذشته، به ۲۱۷ میلیون کیلومتر در سه‌ماهه اول سال جاری رسیده که نشان‌دهنده ۵/۳ درصد افزایش است.

مالک واگن باری (با نرخ میانگین ۱۰۰ تومان به ازای هر تن - کیلومتر) حدود ۱۶۰۰ میلیارد تومان و خسارت عدم‌النفع راه‌آهن دولتی به طور مستقیم (با نرخ میانگین ۲۸۰ تومان به ازای هر تن کیلومتر) نیز حدود ۴۴۰۰ میلیارد تومان بوده است.

■ **سرعت بازرگانی** - با وجود ارقام پیش‌گفته، قابل‌پیش‌بینی است که سرعت بازرگانی واگن‌های باری بسیار کند باشد؛ تا آنجا که در بهار امسال نیز با افت ۸/۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۱ به عدد ۳/۲۳ کیلومتر بر ساعت رسیده است! این شاخص ۰/۳ درصد نیز نسبت به زمستان سال گذشته کاهش نشان می‌دهد؛ البته اگر بدانیم که در بهار سال گذشته نسبت به بهار سال ۱۴۰۰، از سرعت بازرگانی واگن‌های ایرانی ۱۵ درصد کاسته شده و زمستان سال قبل هم ۶/۵ درصد کندتر از پاییز همان سال حرکت کرده‌اند، متوجه خواهیم شد که نباید به ناچیز بودن آن کاهش ۰/۳ درصدی دلخوش کنیم.

■ **ناوگان مسافری** - بهره‌وری واگن‌های مسافری در سه‌ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۰ رشد داشته و این روند صعودی نسبت به زمستان سال گذشته نیز مشهود است. البته انجمن‌ها و تشکل‌های حمل‌ونقل ریلی کشور، در نامه خود به نکات دیگری در خصوص عملکرد راه‌آهن در بخش مسافری اشاره می‌کنند. براساس این نامه، بیان اینکه در بخش مسافری، هر دو شاخص «مسافر جابه‌جا شده» و «مسافر کیلومتر جابه‌جا شده» در سال ۱۴۰۱ رشد ۴۴ درصدی نسبت به سال ۱۴۰۰ داشته و به اعداد سال ۱۳۹۹ بازگشته، اما باید توجه داشت که رشد آمار این دو شاخص طی سال گذشته و امسال، ناشی از حذف محدود فاصله‌گذاری (ناشی از شیوع کرونا) و تکمیل ظرفیت قطارها بوده است، بنابراین تبلیغ افراطی مبنی بر رکوردشکنی در حمل مسافر ریلی در سال ۱۴۰۱، ادعای درست و دقیقی نیست. از سوی دیگر، شاخص دقیق و جامع اندازه‌گیری عملکرد حمل مسافر و بار، به جای «نفر» و «تن»، «نفر - کیلومتر» و «تن - کیلومتر» است. با



داده‌های آماری گویای این واقعیت است که در بازه ۸۸ ساله‌ای که از زمان بهره‌برداری راه‌آهن سراسری ایران می‌گذرد، هر سال تقریباً ۱۱ لکوموتیو به ناوگان ریلی کشور اضافه شده، اما کاهش «آماده به کاری» لکوموتیوهای کشور صرفاً طی بازه زمانی حدود سه ساله از آغاز ۱۳۹۹ تا اوایل ۱۴۰۲، به اندازه ۸ سال از تاریخ راه‌آهن کشور بوده است



باری، ۵/۸ درصد کاهش یافته بود. به عبارت دقیق‌تر، افزایش ناوگان نه تنها به افزایش عملکرد حمل بار منجر نشده، حتی با افت عملکرد و درآمدزایی نیز همراه شده است تا سرمایه‌گذاران بخش خصوصی بیش از پیش از این بخش دلزده شوند. در واقع طی دو سال گذشته شاخص بسیار مهم «بهره‌وری متوسط ماهیانه واگن‌های باری» که ملاک جذابیت سرمایه‌گذاری خصوصی در این بخش است، با رسیدن به ۸۳ هزار تن کیلومتر، افت حدود ۲۵ درصدی را نسبت به سال ۱۳۹۹ تجربه کرده است، به این معنا که هر ۴ واگن باری در سال ۱۴۰۱، به اندازه ۳ واگن باری در سال ۱۳۹۹ بار حمل کرده‌اند.

فعالان و کارشناسان صنعت ریلی کشور در نامه سرگشاده خود همچنین در خصوص عدم‌النفع شرکت‌های خصوصی مالک واگن باری و راه‌آهن تاکید کرده‌اند: «... در این دو سال، علاوه بر خسارات ملی فوق، با در نظر گرفتن نرخ‌های سال ۱۴۰۱، خسارت عدم‌النفع شرکت‌های خصوصی





همچون سال‌های گذشته، ضعیف‌ترین آمار و شدیدترین کاهش در ۳ ماهه اول سال ۱۴۰۲ مربوط به حمل بارهای ترانزیتی بوده؛ به طوری که این شاخص از نظر تن-کیلومتر افت ۶۲/۱ درصدی نسبت به مدت مشابه سال‌های ۱۴۰۱ و افت ۶۹/۴ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰ داشته است



دهشتناک است؛ اینکه در بازه ۸۸ ساله‌ای که از زمان بهره‌برداری راه‌آهن سراسری ایران می‌گذرد، هر سال تقریباً ۱۱ لکوموتیو به ناوگان ریلی کشور اضافه شده، اما کاهش آماده به کاری ناوگان لکوموتیو کشور صرفاً طی یک بازه زمانی حدود سه ساله از آغاز ۱۳۹۹ تا اوایل ۱۴۰۲، به اندازه ۸ سال از تاریخ راه‌آهن کشور بوده است.

این حساب، تحلیل آمار حمل مسافر ریلی در ۲۰ سال گذشته و نه حتی در طول تاریخ بیش از صد ساله راه‌آهن نشان می‌دهد که عملکرد حمل مسافر سال ۱۴۰۱ از رکورد قبلی با فاصله فراوانی کمتر است.

آمار موجود در سایت شرکت راه‌آهن نشان می‌دهد حمل مسافر ریلی در سال ۱۴۰۱ از نظر تعداد مسافر (یعنی شاخص نفر) با رسیدن به ۲۹ میلیون و ۶۶۶ هزار نفر، حدود ۳ درصد بهبود در رکورد قبلی (مربوط به سال ۱۳۸۹) ایجاد کرده، اما با شاخص نفر-کیلومتر مسافر جابه‌جا شده که به اعتقاد کارشناسان، شاخص دقیق‌تری است، بهترین عملکرد با رکورد ۱۷ میلیارد و ۸۷۷ میلیون نفر-کیلومتر، مربوط به سال ۱۳۹۰ بوده که بیش از ۱۲ درصد نسبت به عملکرد سال ۱۴۰۱ بهتر بوده است. پس با توجه به این شاخص، عملکرد تمام سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۳ از سال ۱۴۰۱ بهتر بوده است.

■ **نیروی کشش-** در فروردین ماه سال ۱۳۹۹ از مجموع ۹۵۴ دستگاه لکوموتیو کشور، ۵۸۳ دستگاه لکوموتیو، اما در خرداد ماه سال ۱۴۰۲ از مجموع ۹۹۱ دستگاه لکوموتیو، ۵۳۰ دستگاه آماده به کار بوده است. به عبارت دیگر، هرچند در این بازه زمانی ۳۷ دستگاه لکوموتیو جدید به شبکه ریلی اضافه شده، اما در مقابل ۹۰ دستگاه لکوموتیو، سرد و از مدار خدمت خارج شده است. این داده‌های آماری گویای یک واقعیت

روند تغییر شاخص‌های مهم بخش نیروی کشش در چهار فصل اخیر

شاخص	واحد	سه ماهه دوم ۱۴۰۱	سه ماهه سوم ۱۴۰۱	سه ماهه چهارم ۱۴۰۱	۳ ماهه اول ۱۴۰۲
تعداد لکوموتیو در سرویس	دستگاه	۵۱۷	۵۳۳	۵۳۷	۵۴۰
	درصد تغییرات	-	۳/۱	۰/۸	۰/۶
تعداد کل لکوموتیو	دستگاه	۹۶۹	۹۷۷	۹۸۷	۹۹۰
	درصد تغییرات	-	۰/۸	۱	۰/۳
درصد آماده‌به‌کاری لکوموتیوها	دستگاه	۵۳	۵۵	۵۵	۵۵

مقایسه روند تغییر شاخص‌های مهم بخش نیروی کشش با مدت مشابه در سال‌های گذشته

شاخص	واحد	۳ ماهه اول ۱۳۹۹	۳ ماهه اول ۱۴۰۰	۳ ماهه اول ۱۴۰۱	۳ ماهه اول ۱۴۰۲
تعداد لکوموتیو در سرویس	دستگاه	۵۷۸	۵۴۱	۵۲۸	۵۴۰
	درصد تغییرات	-	-۶/۴	-۲/۴	۲/۳
تعداد کل لکوموتیو	دستگاه	۹۵۱	۹۵۵	۹۵۹	۹۹۰
	درصد تغییرات	-	۰/۴	۰/۴	۳/۲
درصد آماده‌به‌کاری لکوموتیوها	دستگاه	۶۱	۵۷	۵۵	۵۵

درصد لکوموتیوهای بخش خصوصی سرد و از سیر خارج شده است. یک نتیجه این روند، حذف چندین رام قطار مسافری در ابتدای تابستان ۱۴۰۲ به علت کمبود لکوموتیو بوده که برای اولین بار در سنوات اخیر رخ داده است.

البته انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی دو پیشنهاد کوتاه‌مدت و بلندمدت برای خروج از این بحران ارائه کرده است: پیشنهاد کوتاه‌مدت این است که راه‌آهن با انعقاد قرارداد سه‌جانبه بین شرکت‌های خصوصی حمل و نقل ریلی (مالکان واگن)، شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو و خود شرکت راه‌آهن به عنوان مالک شبکه ریلی کشور، موافقت کند تا سهم لکوموتیو خصوصی از کرایه حمل بار، پس از وصول از سوی شرکت‌های واگن‌دار، به‌طور مستقیم و فوری و نه با وساطت زمانبر راه‌آهن، به مالکان لکوموتیو خصوصی پرداخت شود.

این انجمن همچنین تاکید کرده که پیش‌نویس این قرارداد طی ماه‌های اخیر توسط انجمن و با همکاری شرکت‌های خصوصی مالک واگن و لکوموتیو تهیه و به راه‌آهن ارسال شده، اما مسئولان شرکت راه‌آهن از

انجمن‌ها و تشکل‌های حمل و نقل ریلی کشور در نامه خود اعلام کرده‌اند که یک عامل مهم و چشم‌پوشی‌ناپذیر که اثر منفی بزرگی بر عملکرد حمل بار ریلی داشته و ناباورانه و با لجاجت راه‌آهن همچنان ادامه دارد، توقیف طویل‌المدت تعداد زیادی از واگن‌های باری شرکت‌های خصوصی با بهانه‌های مختلف و به دلیلی غیر از موضوع نایمن بودن است؛ به‌عنوان مثال، در چند ماه گذشته سیستم صدور بارنامه بیش از ۴ هزار دستگاه واگن از مجموع ۲۹ هزار واگن موجود در کشور طی یک بازه زمانی حدود سه‌ماهه به دلیل تأخیر در پرداخت حق دسترسی به شبکه ریلی، با تصمیم شرکت راه‌آهن مسدود شده است.

دست‌اندرکاران حمل و نقل ریلی مدعی هستند تصدی‌گری ضعیف و آسیب‌زای دولت در این بخش، باعث شده تا راه‌آهن از یک سو در تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای تحت مالکیت خود ناتوان شود و از سوی دیگر، در پرداخت مطالبات مالکین لکوموتیوهای خصوصی تأخیرات حدود ۹ ماهه داشته باشد و در نتیجه ناوگان لکوموتیوهای کشور مستمراً زمین‌گیر شوند، به‌گونه‌ای که در حال حاضر حدود ۵۰

مقایسه روند تغییر شاخص‌های مهم بخش باری طی سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱

شاخص	واحد	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
تن کیلومتر داخلی	میلیون تن کیلومتر	۳۲/۹۸۲	۳۵/۰۵۳	۳۰/۰۶۷	۲۸/۸۲۴
	درصد تغییرات	-	۶/۳	-۱۴/۲	-۴/۱
تن کیلومتر ترانزیت	میلیون تن کیلومتر	۶۶۴	۹۱۰	۲۸۵۲	۱۴۲۵
	درصد تغییرات	-	۳۷	۲۱۳/۴	-۵۰
تعداد واگن باری در گردش	دستگاه	۲۵/۷۲۰	۲۶/۴۴۴	۲۷/۳۵۲	۲۸/۹۰۵
	درصد تغییرات	-	۲/۸	۳/۴	۵/۷
مسافت پیمایش واگن‌ها	میلیون کیلومتر	۹۸۰	۸۶۲	۹۰۶	۸۵۶
	درصد تغییرات	-	-۱۱/۹	-۵	-۵/۵
متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن باری	تن کیلومتر به ازای هر واگن	۱۰۶/۸۲۱	۱۱۰/۴۶۳	۹۱/۶۰۵	۸۳/۱۰۰
	درصد تغییرات	-	-۳/۴	-۱۵/۹	-۹/۳
سرعت بازرگانی	کیلومتر بر ساعت	۴/۳۵	۳/۷۲	۳/۷۸	۳/۳۸
	درصد تغییرات	-	-۱۴/۵	۱/۶	-۱۰/۶
تعداد لکوموتیو در سرویس	دستگاه	۵۷۳	۵۴۳	۵۲۱	۵۲۶
تعداد کل لکوموتیو	دستگاه	۹۵۴	۹۵۴	۹۵۵	۹۷۳
درصد آماده‌به‌کاری لکوموتیوها	درصد	۶۰	۵۷	۵۵	۵۴





موافقت با این قرارداد سر باز زده‌اند.

در عین حال، برای حل بلندمدت مشکل کمبود لکوموتیو و افزایش توان حمل و نقل بار و مسافر نیز پیشنهاد شده تا راه آهن، مطابق وظایف قانونی خود که در آیین‌نامه تعیین سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های راه و راه آهن نیز بر آن تصریح شده، مالکیت لکوموتیوهای دولتی اعم از آماده به کار و زمینگیر را به متقاضیان خصوصی واگذار کند؛ چراکه برخی از صاحبان عمده بار از جمله معادن و فولادسازان بزرگ متقاضی خرید این ناوگان هستند و در صورت عمل به این ایده، ناوگان زمینگیر در مدت کوتاهی با منابع بخش خصوصی راه‌اندازی و به مدار خدمت بازگردانده می‌شود؛ به این ترتیب، علاوه بر تامین منافع بخش خصوصی ریلی، هم‌زمان، هم راه آهن دولتی درآمد بسیار خوبی به خاطر استفاده بیشتر از شبکه کسب می‌کند و هم صنایع بزرگ، می‌توانند به ده‌ها برابر درآمد مستقیمی که برای بخش ریلی خصوصی و دولتی به دست می‌آید، ناائل شوند. ■

د

براساس اعلام فعالان صنعت ریلی، در دو سال اخیر، با در نظر گرفتن نرخ‌های سال ۱۴۰۱، خسارت عدم‌النفع شرکت‌های خصوصی مالک واگن باری (با نرخ میانگین ۱۰۰ تومان به ازای هر تن - کیلومتر) حدود ۱۶۰۰ میلیارد تومان و خسارت عدم‌النفع راه آهن دولتی به طور مستقیم (با نرخ میانگین ۲۸۰ تومان به ازای هر تن کیلومتر) نیز حدود ۴۴۰۰ میلیارد تومان بوده است

ر

مقایسه روند تغییر شاخص‌های مهم بخش باری با مدت مشابه در سال‌های گذشته

شاخص	واحد	۳ ماهه اول ۱۳۹۹	۳ ماهه اول ۱۴۰۰	۳ ماهه اول ۱۴۰۱	۳ ماهه اول ۱۴۰۲
تناژ داخلی	هزار تن	۱۲/۴۴۴	۱۲/۳۲۸	۱۱/۶۰۲	۱۱/۲۶۴
	درصد تغییرات	-	-۰/۹	-۵/۹	-۲/۹
تناژ ترانزیت	هزارتن	۱۱۳	۵۴۲	۴۳۵	۳۷۰
	درصد تغییرات	-	۳۷۹/۶	-۱۹/۷	-۱۴/۹
تن کیلومتر داخلی	میلیون تن کیلومتر	۹/۱۶۰	۸/۲۴۸	۷/۳۹۷	۷/۵۵۴
	درصد تغییرات	-	-۱۰	-۱۰/۳	-۲/۱
تن کیلومتر ترانزیت	میلیون تن کیلومتر	۳۴	۷۸۱	۶۳۰	۲۳۹
	درصد تغییرات	-	۲۱۹۷/۱	-۱۹/۳	-۶۲/۱
تعداد واگن باری در گردش	دستگاه	۲۶/۰۸۳	۲۷/۰۱۷	۲۸/۰۱۰	۳۰/۱۱۵
	درصد تغییرات	-	۳/۶	۳/۷	۷/۵
مسافت پیمایش واگن‌ها	میلیون کیلومتر	۲۵۹	۲۵۱	۲۲۱	۲۱۷
	درصد تغییرات	-	-۳/۱	-۱۲	-۱/۸
متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن باری	تن کیلومتر به ازای هر واگن	۱۱۷/۰۶۲	۱۰۱/۷۶۳	۸۸/۰۲۸	۸۳/۶۱۳
	درصد تغییرات	-	-۱۳/۱	-۱۳/۵	-۵
سرعت بازرگانی	کیلومتر بر ساعت	۴/۴۵	۴/۱۶	۳/۵۳	۳/۲۳
	درصد تغییرات	-	-۶/۵	-۱۵/۱	-۸/۵



نارسانی پوشش‌های بیمه‌ای در حمل‌ونقل ریلی

بلا تکلیفی‌های اشخاص ثالث!

گزارش از

مونا روشندل

اگرچه قانون بیمه اجباری شخص ثالث از سال ۱۳۹۵ در بخش حمل‌ونقل اجرا شده است، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و حتی راه‌آهن به دلیل ابهامات و نواقص متعدد آن، چندان توجهی به ضرورت تبعیت از آن ندارند و حتی ابلاغ تعرفه حق بیمه وسایل نقلیه ریلی در بهمن‌ماه سال ۱۴۰۱ نیز نتوانست یخ شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را در استفاده از این بیمه‌نامه آب کند. این در حالی است که بی‌التفاتان فعالان ریلی به بیمه شخص ثالث و تداوم مقید بودن آنها به بیمه مسئولیت، هم می‌تواند در زمانی حساس شرکت‌های بیمه‌ای را به دام افکند و هم بیش از پیش، توان و بنیه شرکت‌های ریلی را در قالب پرداخت جریمه به جرم ارتکاب عمل خلاف قانون، تحلیل ببرد.

با این همه، ظاهراً دست‌اندرکاران حمل‌ونقل ریلی چندان هم خود را بابت این بی‌توجهی مستحق سرزنش نمی‌دانند، چرا که گفته می‌شود قانون‌گذار با افزودن غیرکارشناسانه واژه «ریلی» به قانون اجباری بیمه شخص ثالث، موجبات مبهم شدن این قانون را در حوزه وسایل نقلیه ریلی فراهم کرده است.

برای بررسی بیشتر این موضوع و چالش‌های بیمه‌ای حمل‌ونقل ریلی، در حاشیه دهمین نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی، صنایع و خدمات وابسته نشست با حضور کارشناسان بیمه‌های اموال و مسئولیت برگزار شد که بسیار روشنگر بود. گزارش پیش‌رو ماحصل مباحث مطرح شده در آن نشست است.



معاون فنی بیمه‌های اموال و مسئولیت بیمه ملت:
اکنون قانون می‌گوید که در مرحله نخست - فارغ از
مقصر بودن یا نبودن - همین که یک فرد وسیله نقلیه
را می‌رانده باید تبعات ناشی از آن اعم از برخورد با
انسان، حیوان یا هرگونه شی و خسارات دیگر را هم
بپذیرد و لازم نیست که حتماً مقصر یا مسئول
باشد. برای پرداخت این خسارات هم باید
بیمه شخص ثالث خریداری کند



◀ **نقص قانون در معرفی خریدار بیمه قطار**

پرواضح است، با چنین قانونی، نخستین پرسشی که ایجاد می‌شود، این است که چه کسی باید این بیمه‌نامه را بخرد؟ برای ارائه این بیمه‌نامه باید به سراغ چه کسانی رفت؟ آیا شرکت راه‌آهن که زیرساخت را در اختیار پیمانکاران قرار می‌دهد یا آن پیمانکاری که وظیفه حمل را انجام می‌دهد یا پیمانکاری که نگهداری راه به عهده او است (اما راه‌آهن نیست) یا... باید بیمه را خریداری کند؟ معاون فنی بیمه‌های اموال و مسئولیت بیمه ملت در پاسخ به چنین پرسش‌هایی گفت: «قانون وظیفه خرید بیمه را برعهده مالک یا بهره‌بردار قطار گذاشته است که اگر یکی از آنها بیمه را خریداری کند، این وظیفه از دیگری ساقط می‌شود، اما مشخص نشده که اگر هیچ‌کدام نخرند و حادثه‌ای رخ دهد، صندوق پرداخت خسارت و حمایت از فرد آسیب‌دیده به سراغ کدام یک از آنها خواهد آمد. فقط مشخص شده که وسیله نقلیه باید بیمه داشته باشد تا نهاد بیمه‌گر از محل آن بیمه‌نامه، خسارت را جبران کند.»

او افزود: «به صورت کلی، گاهی اوقات در قراردادهای تعیین شده است که بین مالک واگن، ارائه‌دهنده خدمات حمل و راه‌آهن (به عنوان سازنده زیرساخت) چه کسی باید بیمه را تقبل کند و هر کدام باید تحت چه شرایطی در یک حادثه مسئول شناخته شوند. این در حالی است که قانون برای حمایت از این سه طرف تصویب نشده، بلکه برای حمایت از فرد آسیب‌دیده تصویب شده است.»

در نشست «چالش‌های حمل‌ونقل ریلی بار و مسافر و قانون بیمه اجباری شخص ثالث وسایل نقلیه ریلی»، مهندس فرهاد عظیمی، معاون فنی بیمه‌های اموال و مسئولیت بیمه ملت، با بیان اینکه قانون مسئولیت‌هایی را برای همه اشخاص اعم از حقیقی یا حقوقی به‌خاطر خطا یا حتی بدون ارتکاب خطا و به دلیل حوزه کاری آنها در نظر گرفته است، گفت: «این مسئولیت در حوزه وسایل نقلیه اعم از موتوری، ریلی، هوایی و دریایی وجود داشت؛ تا اینکه در سال ۱۳۹۵ مقرر شد ما هم مانند کشورهای مترقی کلمه مسئولیت را از حوزه وسایل نقلیه برداریم، بنابراین به دلیل تعدد حوادث ناشی از وسایل نقلیه موتوری و مجروح شدن یا فوت انسان‌ها، افزایش لطمات اقتصادی، بی‌سرپرست شدن خانواده‌ها و... واژه مسئولیت از این حوزه برداشته و قانونی به نام بیمه اجباری شخص ثالث گذاشته شد که از آسیب‌دیدگان ناشی از حوادث وسایل نقلیه حمایت صورت گیرد.»

عظیمی با اشاره به اینکه اگر این قانون را با قانون قبل از سال ۱۳۹۵ مقایسه کنید، متوجه می‌شوید که واژه «مسئولیت» از آن حذف شده است و دیگر نمی‌توان برای یک فرد، میزان تقصیر را مشخص یا او را از تقصیر مبرا کرد، افزود: «اکنون در قانون ما تصریح شده که در مرحله نخست - فارغ از مقصر بودن یا نبودن - همین که یک فرد وسیله نقلیه را می‌رانده باید تبعات ناشی از آن اعم از برخورد با انسان، حیوان یا هرگونه شی و خسارات دیگر را هم بپذیرد و لازم نیست که حتماً مقصر یا مسئول باشد. برای پرداخت این خسارات هم باید بیمه شخص ثالث خریداری کند.»

این کارشناس که معتقد است قانون بیمه شخص ثالث جزء قوانین مترقی کشورمان است، اما بدون اعمال نظرات کارشناسی واژه «ریلی» را نیز به آن افزوده‌اند؛ درباره نواقص این قانون در حوزه ریلی گفت: «در بند ۱ ماده (۱) و در تعریف وسیله نقلیه، وسایل نقلیه ریلی را هم اعم از شهری، بین‌شهری، یک‌ها، لکوموتیو و... هم آمده است، بنابراین هر وسیله نقلیه‌ای که با نیروی موتور، چرخ و ریل حرکت می‌کند باید بیمه‌نامه شخص ثالث داشته باشد،

عظیمی اظهار کرد: «جز این ماده، فقط در یک ماده دیگر به وسایل حمل ریلی پرداخته شده و به جز این دو ماده، قانون بیمه شخص ثالث در مورد حمل ریلی ساکت بوده و فقط برای خودرو و موتورسیکلت نوشته شده است. حالا ما چه دوست داشته باشیم و چه دوست نداشته باشیم این قانون مالک یا بهره‌بردار قطار را موظف کرده که بیمه شخص ثالث (مسئولیت قدیم) خریداری کند؛ یعنی عین همان بیمه شخص ثالثی که مثلاً برای پراید، پژو و سمند می‌خریم، باید برای قطار هم بخریم.»

◀ شبهه در تعیین قطار یا واگن متعارف

عظیمی به موضوع خودروی متعارف در قانون بیمه اجباری شخص ثالث اشاره و با بیان اینکه خودروی بالای ۵۰۰ میلیون تومان خودروی غیرمتعارف شناخته می‌شود، اظهار کرد: «متاسفانه در این قانون، مشخص نیست میزان متعارف بودن وسایل نقلیه ریلی باید چگونه محاسبه شود؛ زیرا قیمت قطار بسیار بالاتر از این میزان است و قطاری نداریم که قیمت آن زیر حد متعارف باشد.»

عظیمی با یادآوری اینکه حدود ۸ ماه قبل، بیمه مرکزی نرخنامه‌ای ابلاغ و اعلام کرد از این به بعد نباید به شرکت‌های ریلی که خواهان خرید بیمه‌نامه مسئولیت در قبال شخص ثالث هستند، بیمه‌نامه مسئولیت ارائه شود (این بیمه در مقابل کارکنان یا بار مشکلی ندارد) گفت: «از آنجا که نرخ بیمه شخص ثالث به ازای هر لکومتیو و هر واگن تعیین شده، معلوم نیست که اگر یک رام قطار ۱۱ واگن داشته باشد، باید یک بیمه‌نامه بزنیم یا ۱۱ عدد؟ از سوی دیگر، بیمه‌نامه شخص ثالث در یک ماده دیگر می‌گوید که حداقل ۲/۵ درصد دیه را برای جبران خسارت‌های مالی (نه جانی) بخرید که امسال با توجه به نرخ دیه یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومانی، حدود ۳۰ میلیون تومان می‌شود، اما مشخص نیست که برای حمل ریلی آیا باید هر واگن ۲/۵ درصد بخرد یا هر قطار ۲/۵ درصد بخرد؟ اگر به ازای قطار ۲/۵ درصد بخرد که ۳۰ میلیون تومان هیچ نسبت و سختی با خسارت‌های ناشی از حوادث ریلی ندارد و تعهد مناسبی برای قطار نیست.»



قانون وظیفه خرید بیمه شخص ثالث را برعهده مالک یا بهره‌بردار قطار گذاشته است که اگر یکی از آنها بیمه را خریداری کند، این وظیفه از دیگری ساقط می‌شود، اما مشخص نشده که اگر هیچ‌کدام نخرند و حادثه‌ای رخ دهد، صندوق پرداخت خسارت و حمایت از فرد آسیب‌دیده به سراغ کدام یک از آنها خواهد آمد



او تصریح کرد: «ممکن است بگویند برای هر واگن باید خرید، اما وقتی برای هر کدام ۳۰ میلیون تومان بیمه بخرد، انگار که یک واگن نسبت به دیگری غریبه است، به عبارت دیگر، اگر در یک تصادف واگن‌ها با هم تصادم داشته باشند، خسارتشان باید از محل خسارت دیگری جبران شود یا خیر؟ آیا واگن شماره یک نسبت به واگن شماره دو ثالث است؟ آیا مانند تصادف ۲ خودرو با هم دیده می‌شود؟ اگر چنین نیست پس چرا دو بیمه‌نامه جدا دارند؟ همان‌گونه که می‌بینید این موضوع نیز از ابهامات قانون بیمه شخص ثالث برای حمل‌ونقل ریلی است.»

عظیمی به نقض دیگری در این قانون مذکور اشاره و خاطرنشان کرد: «خودروها یا موتورسیکلت‌هایی هم که مورد استفاده قرار نمی‌گیرند، بدون استثناء باید بیمه‌نامه شخص ثالث داشته باشند، در غیر این صورت هر زمانی که بخواهند آن را بیمه کنند به مدت سال‌هایی که بیمه‌نامه شخص ثالث نداشته جریمه می‌شود؛ اما درباره قطار اگر مالک یک واگن تصمیم بگیرد از آن استفاده نکند، آیا باز هم باید بیمه‌نامه شخص ثالث داشته باشد یا خیر؟ اینجا دوباره مشکل نخست مطرح می‌شود که آیا باید برای هر واگن جداگانه بیمه بخرد یا برای قطار بیمه بگیرد؟»

او تصریح کرد: «علاوه بر قطار یعنی واگن و لکومتیو، برای بعضی از وسایل نقلیه ریلی مانند درزین هم نرخ اعلام نشده است. گویا قانون‌گذار نسبت به تعدد وسایل نقلیه ریلی هیچ شناختی نداشته است. شاید هم معتقد بوده همان‌گونه که در بیمه شخص ثالث مثلاً برای کمباین نرخ ندادند، اینجا هم برای درزین نرخ ندهند و بگویند اینها نرخ نمی‌خواهد و مشمول بیمه نمی‌شوند؛ اما همین موضوع در قانون ذکر نشده که بگوییم به استناد فلان ماده، این وسایل به بیمه نیاز ندارند.»

او تاکید کرد: «با وجود همه این ابهامات، علی‌رغم توصیه اکیدی که بیمه‌ای‌ها داشتند، نه راه‌آهن و نه رجا بیمه‌نامه شخص ثالث نخریدند و همچنان بیمه‌نامه مسئولیت خودشان را تمدید کرده‌اند. این عمل خلاف قانون است و اگر روزی فردی خارج از این حوزه بخواهد نظارت کند، راه‌آهن را صدا می‌کند و می‌گوید از سال ۱۳۹۵ باید بیمه‌نامه شخص ثالث می‌خریدید که تا امروز ۷ سال شده و باید ۷ سال جریمه پرداخت کنید. پس شرکت راه‌آهن و رجا هرچه صرفه‌جویی در این ۷ سال در خرید بیمه‌نامه داشته‌اند، می‌بایست چند برابر روی آن بگذارند و جریمه به صندوق تامین خسارت پرداخت کنند.»

عظیمی گفت: «همچنین بر اساس این قانون، اگر یک لکومتیوران در یک حادثه مسئول شناخته شود، محدوده مسئولیت برای آن گذاشته نشده است و نمی‌تواند از پس خسارت برآید. حتی نمی‌توانند تشخیص



علیرغم توصیه اکید شرکت‌های بیمه، نه راه آهن و نه رجا بیمه نامه شخص ثالث نمی‌خرند و همچنان بیمه نامه مسئولیت خودشان را تمدید می‌کنند. این عمل خلاف قانون است و اگر روزی فردی خارج از این حوزه بخواهد نظارت کند، شرکت راه آهن و رجا هرچه صرفه جویی در این ۷ سال در خرید بیمه نامه داشته‌اند، باید چند برابر روی آن بگذارند و جریمه به صندوق تامین خسارت پرداخت کنند



«حالا فرض کنید، یک لکوموتیوران یک مخزن سوختی را جابه‌جا می‌کند، این مخزن آسیب می‌بیند و سوخت وارد رودخانه می‌شود و از آن رودخانه آبی برداشت می‌شود که آلودگی آن خسارت‌های جبران‌ناپذیری به ما زده می‌زند. چنین خسارات و نگرانی‌هایی در این قانون دیده نشده است و این قانون اصلاً جبران حوادث راه آهن و ریل را نمی‌کند.»

◀ «حمل ریلی» را از بیمه شخص ثالث حذف کنید

در پایان این نشست؛ عظیمی با اشاره به اینکه واژه ریلی باید از قانون بیمه شخص ثالث حذف شود، گفت: «باید قانون به مجلس برود و اصلاحیه‌ای روی آن خورده و واژه ریلی از آن حذف شود. در ازای آن می‌بایست ماده واحده‌ای تصویب شود که فعالان صنایع ریلی را موظف کند مسئولیت خودشان را در قبال اشخاص ثالث بیمه کنند.»

او اظهار کرد: «پیشنهاد ما این است که یک تیم قوی حقوقی تشکیل شود تا به سرعت یک اصلاحیه از مجلس بگیرد و کلمه ریل را از این قانون درآورد تا مسئولیت فعالان و مالکان حوزه حمل‌ونقل ریلی هم مانند مسئولیت یک مدیر باشگاه یا ساختمان‌ساز، مسئولیت عام باشد؛ یعنی قواعد عمومی مسئولیت درباره آنها صدق کند. در آن صورت، نه امتیازات این قانون شامل فعالان این صنعت می‌شود و نه نقطه‌ضعف‌هایش برای شما دردسر درست می‌کند.» ■

دهند که چه کسی چقدر مقصر است. به صراحت می‌زنند ۷۰ درصد خود لکوموتیوران یا سوزن‌بان اشتباه کرده و قطار از ریل خارج شده است و ۴۰ نفر مرده‌اند، اینجا لکوموتیوران به هیچ وجه نمی‌تواند ۷۰ درصد دیه آنها را بدهد حتی از پس حق بیمه‌اش بر نخواهد آمد.»

او در پاسخ به این پرسش که با توجه به اینکه شرکت راه آهن و رجا، بیمه شخص ثالث نخریده‌اند، آیا در این ۷ سال خسارات را براساس بیمه مسئولیت پرداخت کرده‌اند، گفت: «بله. بیمه تمام خسارات را تا الان داده است تا روزی که یک فردی بیاید و اعتراض کند.»

◀ دست قانون از تعیین مقصر کوتاه است

تشخیص مقصر و میزان تقصیر در صنعت حمل‌ونقل ریلی، با توجه به مجموعه عوامل و پیمانکاران بسیار، اشخاص و تعدد مسئولیت‌های اشخاص حقیقی و حقوقی قابل مقایسه با خودرو که در نهایت دو نفر را درگیر می‌کند، نیست. پس بدون شک این قانون نمی‌تواند به خوبی حوادث ریلی را پوشش دهد.

در ادامه این نشست، مدیر بیمه‌های مهندسی و انرژی بیمه ملت نیز با اشاره به اینکه قانون اجباری بیمه شخص ثالث نمونه بارز قوانین و مقرراتی است که حتی خود ما بیمه‌گران را نگران می‌کند و به ما هم تحمیل می‌شود، گفت: «ما در حد امکان و توان تلاش می‌کنیم که چنین قوانینی را اصلاح کنیم، اما گاهی موضوع خارج از حیطه ماست. نگرانی ما این است که نسبت به وسعت مسئولیت‌ها چه قهری و چه قراردادی، قانون تا کجا شخص مسئول را پیگیری می‌کند؟»

مهندس ناصر رشیدی افزود: «وقتی شما به قانون مسئولیت مدنی مصوب سال ۱۳۳۹ مراجعه می‌کنید، می‌بینید که تکالیف مدیران دولتی سنگین‌تر از تکالیف نهادهای خصوصی است و تکالیف مدیران و کارکنان دولت را قائم بر شخصیت حقیقی آنها دیده است. وقتی این قانون را می‌بینید، باز نگران‌تر می‌شوید؛ زیرا مثلاً یک لکوموتیوران اگر اشتباهی کند و حادثه‌ای مانند خیام نیشابوری یا حادثه ریلی اسپانیا، آلمان، مصر یا اتفاقات هند تکرار شود، قرار است قانون تا کجا کسانی را که سهواً خطا کردند دنبال کند؟ اساساً ما در قراردادهای بین پیمانکاران و راه آهن کمتر مشاهده کرده‌ایم که تکلیفی برای پیمانکاران بگذارند تا پیمانکاران عملیات خودشان را علاوه بر خودشان بیمه کنند تا اگر مقصر از راه آهن یا کارکنان راه آهن هم باشند، خود مسئولیت اینها هم در قالب آن بیمه‌نامه‌ها بیمه شود.»

او با بیان اینکه راه آهن هم بستر سیر را فراهم می‌کند و هم نظارت دارد و بعضاً بحث‌های لجستیک و لکوموتیو هم در اختیار می‌گذارد، تاکید کرد:



با راه‌اندازی سرویس ریلی به بندر نووروسیسک

روسیه برای بی‌نیازی از کریدور شمال - جنوب کمر همت بست

بندر نووروسیسک چند بار مورد حمله اوکراین قرار گرفته، ولی نیروی دریایی و پدافند هوایی روسیه در تلاش است تا از امنیت دریانوردی تجاری از طریق این بندر کلیدی به‌صورت کامل محافظت کند.

گفتنی است که در گزارش اصلی شماره ۱۰۹ ترابران که به ارزیابی اقتصادی ساخت پروژه خط ریلی رشت - آستارا اختصاص داشت، از قول مصاحبه‌شوندگان عنوان شد که طرح ساخت راه‌آهن رشت به آستارا و تکمیل کریدور شمال - جنوب و در آخر دستیابی به ترانزیت ۱۵ میلیون تنی چنان در خیال دولتمردان اغواگرانه جلوه کرده که علی‌رغم همه هشدارها، گام در زمین روسیه گذاشته‌اند و به استقراض از او رضایت داده‌اند.

کارشناسان در آن سلسله گفت‌وگوها تاکید کردند که جنگ جاری در اوکراین قطعاً یکی از انگیزه‌های مهم روسیه در توجه به این کریدور و احیای قطعه ریلی مفقود است اما از کجا معلوم که پس از پایان مناقشه روسیه با غرب، همچنان از این خط‌آهن برای حمل بار استفاده بشود و برای ایران درآمدزایی داشته باشد و سرمایه‌گذاری انجام شده را برگرداند؟ از این تجربه‌های شکست‌خورده کم نداریم از جمله راه‌آهن کرمان - زاهدان و خط‌آهن خواف - هرات. بنابراین بار دیگر ثابت شد که اگر تابع هدف، ساخت‌وساز نیست، بلکه ترانزیت بار روسیه است، ساخت راه‌آهن رشت - آستارا، با توجه به موانع نرم‌افزاری موجود که هیچ ربطی به زیرساخت ندارند، نه فوریت دارد و نه اولویت. فوریت ندارد به دلیل وجود مسیرهای جایگزین و اولویت ندارد به دلیل همسایگی با کانون تنش‌های سیاسی و نظامی. مخصوصاً اینکه روسیه که یک پای ماجرا است، همواره عدم تعهد خود را در ارتباطات بین‌المللی با ایران از زوایای مختلف ثابت کرده است.

شرکت RZD (شرکت راه‌آهن روسیه) سرویس ریلی سریع‌السير کانتینری خود را به بندر نووروسیسک به‌صورت آزمایشی برقرار کرد. به گزارش یورت‌نیوز، راه‌آهن روسیه در کانال پیام رسان تلگرام خود اعلام کرد که راه‌آهن آن کشور (RZD) و پست روسیه اکنون به طور مشترک سرویس قطار کانتینری اکسپرس به بندر نووروسیسک را به طور آزمایشی راه‌اندازی کرده است.

با عملکرد یکپارچه عوامل زنجیره تامین در بخش دریایی، بندری و ریلی روسیه و شکل‌گیری اتصال سریع‌السير ریلی بین بندر نووروسیسک و عمق خاک آن کشور، اکثر صاحبان کالاهای کانتینری نیازی به استفاده از سایر دالان‌های ترانزیتی ترکیبی از جمله کریدور شمال - جنوب برای مبادله محمولات تجاری خود بین هند، امارات و روسیه نخواهند داشت این قطار کانتینری در اول اکتبر از ایستگاه ورسینو واقع در استان کالوگا به نووروسیسک اعزام شد.

این قطار کانتینری که با سرعت ۱۴۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کند تقریباً دو برابر سریع‌تر از قطارهای کانتینری معمولی است و ترانزیت تایم آن به نووروسیسک، مانند یک قطار مسافری سریع‌السير، حدود یک روز است. این قطار در نخستین سفر خود به نووروسیسک، ۸۰ کانتینر را به آن بندر مهم در سواحل دریای سیاه تحویل داده و در ادامه این محمولات توسط خطوط کشتیرانی به‌صورت مستقیم به هند، امارات متحده عربی و کشورهای جنوب شرقی آسیا ارسال می‌شوند.

در حال حاضر، بندر نووروسیسک با استفاده از سرویس‌های سریع‌السير کشتیرانی از طریق کانال سوئز به بنادر موندرا و ناواشیوا (هندوستان) و جبل‌علی (امارات) با کرایه حمل دریایی ارزان متصل است.



هشدار درباره افت رتبه ایران در شاخص جهانی لجستیک و بی‌خیالی دن کیشوت‌وار

اعداد هرگز دروغ نمی‌گویند!

گزارش از
بهار تهامی

شاید مسئولان حوزه حمل‌ونقل و لجستیک دن کیشوت‌وار از شکستن رکوردهای تازه دم بزنند، اما شاخص لجستیکی که آینه روشنی از جایگاه اقتصادی و سیاسی کشور در فضای بین‌الملل است و معمولاً مبنای تصمیم‌گیری بسیاری از کشورها در زمینه سرمایه‌گذاری و همکاری‌های تجاری قرار می‌گیرد، نشان می‌دهد ایران بدترین عملکرد لجستیکی را در بین کشورهای منطقه دارد و حتی کشورهای محصور در خشکی مانند قزاقستان، ازبکستان و گرجستان نیز عملکردی به مراتب بهتر از ایران داشته‌اند!

سقوط ۵۹ پله‌ای کشورمان در زمینه شاخص عملکرد لجستیکی در سال ۲۰۲۳ و هم‌رده قرار گرفتن با کشورهایی مانند بوركینافاسو، قرقیزستان، سوریه، ونزوئلا و... موقعیت اسفبار ایران را در این زمینه بیش از پیش به نمایش می‌گذارد.

با محمد سیاوشی، رئیس کارگروه ریلی اتاق بازرگانی ایران درباره بررسی دلایل این شکست و به‌ویژه نقاط ضعف ایران در لجستیک ریلی گفت‌وگویی داشتیم. به عقیده او، به دلیل بحران سوءمدیریت، این رتبه ۱۲۳ در سال‌های آتی به اعداد بالاتر هم خواهد رسید و این موضوع برای مسئولان مربوطه اهمیتی نخواهد داشت.

محمد سیاوشی، رئیس کارگروه ریلی اتاق بازرگانی ایران در ابتدای سخنان خود، با اشاره به اینکه بزرگ‌ترین امتیاز کشور ما موقعیت مناسب جغرافیایی از نظر ارائه خدمات لجستیکی است، درباره جدی گرفته نشدن اهمیت این موضوع می‌گوید: «متأسفانه لجستیک در ایران برای نهادهای اجرایی و حتی کارشناسان این بخش، مفهوم و معنی واحدی ندارد، بنابراین هیچ متولی مشخصی هم برای آن انتخاب نشده است. هنگامی هم که چنین حوزه کلانی، متولی مشخصی نداشته باشد، قاعدتاً نمی‌توان انتظار ایجاد تحولی در آن را داشت.»

او درباره ارزیابی وضعیت لجستیکی کشور تأکید می‌کند: «وقتی ساختاری وجود داشته باشد، متولی و مسئول آن ساختار مجبور است که از نظر کمی و کیفی، درباره پیشرفت‌ها و پسرفت‌ها آمار و ارقامی به دست دهد که منشأ ارزیابی خواهد بود، ولی وقتی هنوز حتی درباره مفهوم لجستیک هم اتفاق‌نظری وجود ندارد و گاهی آن را در حد پدافند غیرعامل در نظر می‌گیرند، دیگر نه امکان ورود به فازهای بعدی وجود دارد و نه قاعدتاً ارزیابی وجود خواهد داشت.»

سیاوشی یادآور می‌شود: «طبعاً زمانی که قیمت تمام‌شده برای صاحبان صنایع و تصمیم‌گیران ارجحیت داشته باشد، به سمت استفاده از روش‌های لجستیکی حرکت می‌کنند، اما تا زمانی که دستمزدها اندک، نیروی کار ارزان و انرژی ارزان قیمت در دسترس باشد، اثربخشی لجستیک



یکی از دلایل اصلی سهم اندک لجستیک ریلی عدم اتصال چشمه‌های بار به خطوط ریلی است. حتی معادن بزرگی هم که به ریل مجهز شده‌اند، در حال حاضر از این نظر وضعیت خوبی ندارند و عمدتاً با کمبود واگن‌های لبه‌بلند مواجه هستند. البته اگر مشکل واگن هم حمل شود، مشکل جدی بعدی، کمبود لکوموتیو است



به عنوان عامل کاهش قیمت تمام شده و زمان معنا و مفهوم خود را از دست می‌دهد. به همین دلیل است که بسیاری از بنگاه‌های بخش خصوصی، حوزه لجستیک و حمل‌ونقل خود را با برنامه‌ریزی مدیریت کرده‌اند، ولی در سطح کلان و ملی هیچ چشم‌اندازی از توجه به این موضوع وجود ندارد.

سیاوشی در ادامه به معضلات بخش ریلی می‌پردازد و می‌گوید: «در حال حاضر، با بحران جدی درباره کمبود لکوموتیو، فرسودگی خطوط و کمبود ناوگان تخصصی ریلی مواجه هستیم و همه این عوامل باعث شده سهم عملیات لجستیکی در راه‌آهن به نسبت گذشته کمتر و به نسبت برنامه‌های کلان ناچیز شود.»

او با اشاره به اهمیت زنجیره تامین صنایع متکی به حمل‌ونقل ریلی مانند شرکت‌های معدنی و فولادی، یکی از دلایل اصلی سهم اندک لجستیک ریلی را عدم اتصال چشمه‌های بار به خطوط ریلی می‌داند و با اشاره به اینکه بنادر، معادن و شهرک‌های صنعتی در ایران که به ریل متصل نیستند، تاکید می‌کند: «حتی معادن بزرگی هم که به ریل مجهز شده‌اند، در حال حاضر از این نظر وضعیت خوبی ندارند و عمدتاً با کمبود واگن‌های لبه‌بلند مواجه هستند. البته اگر مشکل واگن هم حمل شود، مشکل جدی بعدی، کمبود لکوموتیو است.»

◀ اهمیت شکل‌گیری قطار کامل

رئیس کارگروه ریلی اتاق بازرگانی ایران درباره راهکار تامین لکوموتیو تصریح می‌کند: «حوزه نیروی کشش باید کاملاً به بخش خصوصی واگذار

شود و از آنجا که بخش خصوصی، هم واگن و هم لکوموتیو دارد، الگوی ما باید حرکت به سمت اپراتوری قطار کامل باشد، به عبارت بهتر، راه‌آهن فقط باید مسئولیت و تصدی خط را بر عهده بگیرد و عملیات حمل‌ونقل ریلی (لکوموتیو، واگن و تخلیه و بارگیری در مبدأ و مقصد) به عهده بخش خصوصی باشد تا هم لکوموتیو وارد کنند و هم اقدام به تعمیر لکوموتیوهای موجود شود. اگر قطار کامل شکل بگیرد، مطمئن باشید که شاهد انقلابی در حوزه ریلی خواهیم بود؛ این در حالی است که اکنون تصدی‌گری ضعیف دولت در این بخش، باعث شده تا راه‌آهن از یک سو در تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای تحت مالکیت خود ناتوان شود و از سوی دیگر، در پرداخت مطالبات مالکین لکوموتیوهای خصوصی تاخیرات طولانی‌مدت داشته باشد و در نتیجه ناوگان لکوموتیوهای کشور به‌طور مستمر زمین‌گیر شوند.»

او در بخش دیگری از صحبت‌های خود، با اشاره به اینکه لجستیک، مدیر تعلیم‌یافته می‌خواهد، می‌گوید: «متأسفانه ما مدیری برای آینده صنعت ریلی تربیت نکرده‌ایم. در واقع، یکی از چالش‌های ما در حوزه ریلی آن است که جانشین‌پروری شده و برای بخش‌های لجستیکی بنگاه‌های خود مدیری نداریم تا طراحی و معماری دقیق انجام دهد.»

سیاوشی همچنین خاطرنشان می‌کند: «به دلیل عدم شناخت درست از لجستیک و نداشتن متولی، ما نه‌فقط در داخل کشور نتوانستیم کار موثری از پیش ببریم، بلکه فرصت‌های بین‌المللی خود را هم از دست دادیم. به عبارت دیگر، علی‌رغم اینکه یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های جهان محسوب می‌شود، ساختار فشل حمل‌ونقل و لجستیک ما باعث شده که رقیبمان دست به کار شوند و کریدورهای جدیدی را برنامه‌ریزی کنند؛ از جمله کریدور اخیری که در اجلاس G20 با حضور عربستان و همکاری هند، آمریکا، و اروپا، به‌عنوان جایگزینی برای طرح یک کمر بند - یک راه رونمایی شد.»

◀ صحبت از حمل‌ونقل ریل پایه عبث است

او معتقد است که به دلیل نبود نرم‌افزار و سخت‌افزار لازم، اثربخشی خود را در کریدورهای بین‌المللی از دست داده‌ایم و کشورهای همسایه کریدورهای جدیدی را در راستای بی‌اثر کردن سرمایه‌گذاری کشورهایی مانند چین طراحی کرده‌اند.

سیاوشی همچنین خاطرنشان می‌کند: «با سهم زیر ۵۰ میلیون تن جابه‌جایی در بخش ریلی آن هم در کشوری که فقط در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، بارهای دارای بارنامه حدود ۶۵۰ میلیون تن است (و به قولی، همین مقدار بار هم بدون بارنامه حمل می‌شود یعنی بالغ بر هزار میلیون



وقتی ساختاری وجود داشته باشد، متولی و مسئول آن ساختار مجبور است که از نظر کمی و کیفی، درباره پیشرفت‌ها و پسرقت‌ها آمار و ارقامی به دست دهد که منشأ ارزیابی خواهد بود، ولی وقتی هنوز حتی درباره مفهوم لجستیک هم اتفاق نظری وجود ندارد و گاهی آن را در حد پدافند غیرعامل می‌دانند دیگر نه امکان ورود به فازهای بعدی وجود دارد و نه ارزیابی وجود خواهد داشت



مطلوبی داشتیم، این جایگاه نه حق و نه در شأن ما بود.»

او ادامه می‌دهد: «این در حالی است که اگر نگاهی به کشورهای همسایه ما بیندازیم، رتبه قطر در شاخص عملیات لجستیک، ۳۴، رتبه ترکیه ۳۸، رتبه عمان ۴۳، رتبه کویت ۵۱، رتبه ازبکستان ۸۸، رتبه ارمنستان ۹۷ و رتبه عراق با وضعیت فوق بحرانی خود ۱۱۵ است. واقعیت این است که ما به دلیل سوءمدیریت در کلیات باخته‌ایم.» ■

تن) مشخص می‌شود که در موقعیت کنونی، صحبت از حمل‌ونقل ریل پایه کار عبثی است. ما اول باید به تناژ قابل‌قبولی در حمل ریلی برسیم، بعد ادعا کنیم که می‌خواهیم ریل پایه شویم. ما هنوز در پله اول هم نیستیم که بخواهیم درباره الزامات و اولویت‌های حمل‌ونقل ریل پایه صحبت کنیم.»

او با اشاره به اینکه شاخص بهره‌وری واگن باری در کشور ما حدود یک‌چهارم تا یک‌سوم مقادیر مشابه در کشورهای دارای راه‌آهن توسعه‌یافته است، ادامه می‌دهد: «اگر آلمان یا به طور کلی اروپا یا آمریکا با هر کشور توسعه‌یافته دیگری در حوزه حمل‌ونقل ریلی سهم بالایی دارند، به دلیل این است که همه ساختارهایشان از جمله، راه‌آهن، بانک، مجلس و دولت در یک جهت حرکت می‌کنند و همگام با یکدیگر رشد کرده‌اند، چون این موضوعات در هم تنیده هستند و همه جزئی از یک ساختار موفق محسوب می‌شوند، پس نمی‌توانیم یک بخش از کشورهای توسعه‌یافته را انتخاب کنیم و از آنها بخواهیم که برایمان طرح و برنامه توسعه و تغییر ساختار بنویسند و بعد هم شعار بدهیم که از کشورهای اروپایی الگوبرداری کرده‌ایم.»

رئیس کارگروه ریلی اتاق بازرگانی ایران یادآور می‌شود: «در کشورهای دیگر اگر شما مجوز احداث یک کارخانه یا معدن را بگیرید، مثل امکاناتی مانند آب، برق، گاز و تلفن، خود دولت برای شما خط آهن می‌کشد و بدون پیگیری ریل را به مبدأ شما وصل می‌کنند چون ریل پایه هستند، ولی در ایران، دولت در همه جا راه جاده‌ای را برای تردد خودرو، ناوگان جاده‌ای و باری ایجاد می‌کند و خبری از راه‌آهن نیست؛ این در حالی است که باید به توسعه حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یک حوزه راهبردی و با توجه به نقش آن به عنوان جایگزین حمل‌ونقل جاده‌ای، به‌ویژه در حمل کالاهای اساسی،

به دید مساله امنیتی و ملی نگرینست.»

سیاوشی با تاکید بر اینکه ما باید نقد منصفانه از عملکرد راه‌آهن داشته باشیم، می‌گوید: «در هنگام بررسی فعالیت‌های راه‌آهن، باید این نکات را در نظر بگیریم که آیا کمک‌های دولت به راه‌آهن انجام شده است؟ آیا بودجه‌های لازم تخصیص داده شده است؟ آیا بخش خصوصی رضایت دارد؟ اینها مجموعه عواملی هستند که ما در حوزه ریلی، جاده‌ای دریایی با خلأ و اشکال جدی مواجه هستیم.»

او با اشاره به کاهش رتبه ایران در شاخص LPI خاطرنشان می‌کند: «عوامل یاد شده باعث شد که رتبه ما در شاخص عملکرد لجستیک به ۱۲۳ برسد. ما امروزه هم‌سطح کشورهای همچون بوركینافاسو و سوریه درگیر جنگ محسوب می‌شویم. اگر ما در حوزه حمل‌ونقل دریایی جاده‌ای، هوایی، ریلی، خدمات بندری و ترخیص و گمرک عملکرد

مالکان لکوموتیو در بن بست تاخیر در پرداخت مطالبات گرفتار شده‌اند

بیش از این، کشش ندارند!



گزارش از

تحریریه ترابران

مناقشه درباره تاخیر در پرداخت مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو به مشکلی جدی در مسیر فعالیت این شرکت‌ها تبدیل شده؛ تا آنجا که کارشناسان و تشکل‌های حمل‌ونقل ریلی کشور در نامه‌ای خطاب به رئیس‌جمهور، ضمن اشاره به ناتوانی راه‌آهن در تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای تحت مالکیت خود و از سوی دیگر، عدم پرداخت مطالبات مالکان لکوموتیوهای خصوصی و تأخیرات ۹ ماهه در این زمینه، نسبت به کاهش لکوموتیوهای آماده‌به‌کار در شبکه ریلی کشور به مسئولان هشدار داده و خاطرنشان کرده‌اند که در حال حاضر حدود ۵۰ درصد لکوموتیوهای بخش خصوصی سرد و از سیر خارج شده که یک نتیجه این روند، حذف چندین رام قطار مسافری در ابتدای تابستان ۱۴۰۲ بوده که برای اولین بار در سنوات اخیر رخ داده است.

توضیحات مجتبی لطفی، رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته در گفت‌وگو با نشریه داخلی این انجمن، جزئیات بیشتری از گره ایجاد شده در حوزه فعالیت کشنده‌های ریلی به دست می‌دهد؛ مشکلی که دامنه آن به لکوموتیوداران محدود نمی‌ماند و تمام حلقه‌های زنجیره صنعت ریلی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.



رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن شرکت‌های ریلی:
رسوب مطالبات شرکت‌های لکوموتیوی از راه آهن
تقریباً حدود ۱۰ ماه است. بخشی از صورت وضعیت‌های
قبل از آبان ۱۴۰۱ هم بلوکه است و واریزی بابت آنها از
طرف راه آهن نداشتیم. این بیشترین تاخیر در پرداخت
مطالبات لکوموتیو داران بخش خصوصی
از ابتدای تاسیس این شرکت‌ها است



در گذشته به کمک ما می‌آمد و به کمک آن پرداخت‌های خود را به تاخیر می‌انداختیم، به علت تغییراتی که در شرایط کسب و کارها و بازار اتفاق افتاده، دیگر مثل قبل وجود ندارد، می‌افزاید: «ما مجبوریم یا کاملاً نقدی خرید کنیم، یا بیش از ۵۰ درصد مبلغ قطعات و ملزومات مورد نیاز خود را نقداً بپردازیم. تمام این مسائل دست‌به‌دست هم داده و ما را به اینجا رسانده که از سال ۱۳۹۹ سالانه ۷ تا ۸ درصد لکوموتیوهای فعال ما را کد شوند.»

این فعال اقتصادی توضیح می‌دهد که وقتی لکوموتیوها برای تعمیر به تعمیرگاه برده می‌شوند، اگر هزینه تعمیرات و قطعات آنها سنگین باشد و شرکت مالک لکوموتیو پولی برای تعمیر آن نداشته باشد، ناگزیر آن را غیرفعال می‌کند و وقتی لکوموتیوی غیرفعال شد، به تدریج قطعات از روی آن باز و روی لکوموتیوهای دیگری نصب می‌شود و به این ترتیب یک لکوموتیو قابل تعمیر، به علت بی‌پولی به تدریج به یک لکوموتیو اسقاطی یا نزدیک به اسقاط بدل خواهد شد.

رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های ریلی می‌گوید: «انتشار نامه کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های ریلی، مبنی بر کاهش ۵۰ درصدی ناوگان موجب شد مسئولان شرکت راه آهن صحبت‌ها و مذاکراتی با ما داشته باشند و قول و وعده تسریع در پرداخت‌ها هم داده شد، اما در عمل اتفاق ملموسی نیفتاد.»

رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های ریلی، درباره ابهامات مطرح شده درباره مطالبات لکوموتیو داران می‌گوید: «اکنون که ما در حال صحبت هستیم (یعنی اواخر مردادماه ۱۴۰۲) شرکت راه آهن در حال پرداخت مطالبات آبان ماه سال ۱۴۰۱ است. یعنی هنوز مطالبات آبان ماه ۱۴۰۱ شرکت‌های لکوموتیوی پرداخت نشده و در حال پرداخت است، بنابراین رسوب مطالبات ما تقریباً حدود ۱۰ ماه است. بخشی از صورت وضعیت‌های قبل از آبان ۱۴۰۱ هم بلوکه است و واریزی بابت آنها از طرف راه آهن نداشتیم. خیلی شفاف و خالص باید گفت: این بیشترین تاخیر در پرداخت مطالبات لکوموتیو داران بخش خصوصی از ابتدای تاسیس این شرکت‌ها است.»

مجتبی لطفی توضیح می‌دهد که این مشکل فقط مربوط به بخش خصوصی نیست و لکوموتیوهای دولتی هم دچار مشکل هستند، چراکه خود شرکت راه آهن بزرگ‌ترین لکوموتیو دار کشور است و در حوزه حمل بار فقط ۳۵ درصد کسندوها متعلق به بخش خصوصی است.

او درباره مشکلات لکوموتیو داران بابت عدم پرداخت مطالبات و نبود نقدینگی، با اشاره به افزایش فوق‌العاده هزینه‌های لکوموتیو داری طی یکی دو سال اخیر، می‌افزاید: «بخشی از هزینه لکوموتیو مخارج ارزی است. به این معنی که قطعات باید از محل واردات و با پرداخت ارز تامین شود. درصد قطعات مورد نیاز وارداتی در لکوموتیوهای مختلف متفاوت است و به‌عنوان مثال؛ قطعات وارداتی لکوموتیوهای جدید زیمنس، بیشتر از لکوموتیوهای قدیمی‌تر است، اما با جهش‌هایی که در نرخ ارز طی یکی دو سال گذشته در چند نوبت رخ داده، هزینه قطعات وارداتی کمرشکن شده است. تحریم بانکی هم مخارج دیگری را به این هزینه‌ها اضافه می‌کند.»

رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های ریلی، در ادامه با اشاره به هزینه‌های ریالی شرکت‌ها تصریح می‌کند: «این هزینه‌ها هم تحت‌تاثیر نرخ ارز هستند، به‌عنوان مثال؛ ما برای خرید روغن، فیلتر، کفش ترمز و اقلامی از این دست، ارز پرداخت نمی‌کنیم، ولی به دلیل تورمی که در بخش صنعت وجود دارد، قیمت این کالاها - که کالاهای داخلی و جزو اقلام مصرفی لکوموتیو هستند - ظرف یکی دو سال اخیر هر سه ماه یکبار جهش داشته است.»

او می‌افزاید: «بخش دیگری از هزینه‌های ما هم هزینه‌های حقوق و دستمزد است که این هزینه‌ها هم در دو سال اخیر به شدت افزایش داشته است. طبیعتاً وقتی مطالبات ما پرداخت نشود، باید با دست خالی با هزینه‌هایی که ذکر شد روبرو شویم.»

لطفی با بیان اینکه سیستم خرید اعتباری و باز کردن ال سی هم که

فرستادیم، راه‌آهن اعلام کرد حاضر به ایفای نقش‌هایی که برای این شرکت در نظر گرفته شده نیست.»

به گفته این فعال اقتصادی، انجمن شرکت‌های ریلی از راه‌آهن خواسته که به موضع قبلی خود، یعنی موافقت با قرارداد بین لکوموتیوداران و واگن‌داران و پذیرش نقش ناظر و مجری سیر و حرکت برگردد، ولی فعلاً مواضع آنها تغییری نکرده است.

لطفی تاکید می‌کند: «مگر مالکان لکوموتیو جز اینکه پولشان به موقع پرداخت شود، چه درخواستی دارند که به آن بی‌توجهی می‌شود؟! ما نه کمک خاصی می‌خواهیم، نه یارانه می‌خواهیم، نه ارزش ترجیحی می‌خواهیم! شرایط کشور ما الان به صورتی است که بخش حمل‌ونقل به شدت نیازمند لکوموتیو است و بخش صنعت و بازرگانی از این کمبود صدمه می‌بیند، پس باید در این شرایط از ما حمایت شود، در حالی که شاهد برعکس این موضوع هستیم. اگر راه‌آهن این پول را از واگن‌داران نگرفته بود، پرداخت نشدن طلب لکوموتیوداران تا حدی قابل درک بود، ولی وقتی راه‌آهن پول را گرفته و به ما پرداخت نمی‌کند، دیگر چه چیزی را باید درک کرد؟!»

او با اشاره به اینکه اسناد مالی شرکت‌های واگنی این موضوع را نشان می‌دهد که آنها به صورت نقدی یا دوماهه و سه‌ماهه پول را به راه‌آهن پرداخت می‌کنند، می‌افزاید: «ما در ابتدای تصدی آقای دکتر صالحی به مدیرعاملی شرکت راه‌آهن خدمت ایشان رسیدیم و اظهار کردند این پول حق الناس است و نباید در حساب راه‌آهن بماند، ولی عملاً این حق الناس به صاحبان حق که لکوموتیودارها باشند داده نشده است.»

لطفی در عین حال خاطرنشان می‌کند: «البته این‌طور نیست که راه‌آهن پول داشته باشد و به ما ندهد، آنها پولی ندارند که به ما بدهد؛ چراکه امثال این نقدینگی صرف رفع و رجوع بدهی‌های انباشته و هزینه‌های جاری سنگین در راه‌آهن می‌شود، اما باید در مدیریت راه‌آهن اراده‌ای به وجود بیاید و بین درآمدها و منابع بودجه این شرکت و پول‌های ورودی که متعلق به سایر ذی‌نفعان است، تفکیک ایجاد شود، نه اینکه هر پولی در دسترس بود، راه‌آهن کسری نقدینگی خود را از آن تامین کند.»

رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن شرکت‌های ریلی و خدمات وابسته در پایان تاکید می‌کند: «مدعی و خسارت‌دیده از این وضعیت هم فقط ما لکوموتیودارها نیستیم. فولادی‌ها و معدنی‌ها و کلیه صاحبان بارهای عمده و سازمان‌هایی که دفاع از حقوق مسافران را به عهده دارند هم باید وارد این گود شوند و از راه‌آهن و هر مرجعی که می‌تواند برای رفع این مشکل اقدامی انجام دهد، اصلاح اساسی و ریشه‌ای این شرایط خسارت‌بار را مطالبه کنند.» ■



اینطور نیست که راه‌آهن پول داشته باشد و به ما ندهد، اما نقدینگی ناشی از پرداخت شرکت‌های مالک واگن، صرف رفع و رجوع بدهی‌های انباشته و هزینه‌های جاری می‌شود، در حالی که باید بین درآمدها و منابع بودجه این شرکت و پول‌های ورودی متعلق به سایر ذی‌نفعان، تفکیک قائل شد، نه اینکه هر پولی که در دسترس بود، صرف جبران کسری نقدینگی کنند



لطفی با اشاره به اینکه سیاستی که مالکان لکوموتیو در پیش گرفتند، از روی ناچاری بود. چراکه فعال نگهداشتن تمام ناوگان با منابع نقدینگی که حقیقتاً که آنها در اختیار دارند، ناممکن است، می‌افزاید: «وضعیت لکوموتیوهای بخش خصوصی امروز کاملاً ناپایدار است؛ چراکه اکنون بین ۹۰ تا ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو فعال داریم که هر روز ممکن است تعداد آنها به زیر ۹۰ دستگاه سقوط کند.»

رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های ریلی می‌گوید: «فعلاً راهکار اساسی که اجرای آن در اختیار لکوموتیوداران باشد، در دسترس ما نیست و باید گفت مالکان لکوموتیو در یک بن‌بست به دام افتاده‌اند. شرکت‌های لکوموتیوی این مسیر را هم امتحان کرده‌اند که به جای راه‌آهن با شرکت‌های مالک واگن قرارداد ببندند. اما آن هم به نتیجه‌ای نرسیده است. توجه داشته باشید که وقتی مالک واگن و مالک لکوموتیو قرارداد ببندند، باز هم سیر و حرکت این واگن و لکوموتیو در اختیار طرف سومی به نام شرکت راه‌آهن است و راه‌آهن هم باید در این قرارداد مشارکت داشته باشد، اما راه‌آهن تمایلی به مشارکت در این قرارداد ندارد.»

او می‌افزاید: «ما نقش راه‌آهن را در این قراردادها به حداقل رسانده‌ایم؛ به این شکل که فقط نقش ناظر و مجری سیر و حرکت را داشته باشد و چهار بند مسئولیت هم برای راه‌آهن تعریف کردیم. آنها در جلساتی که داشتیم درخواست ما را پذیرفتند و از انجمن شرکت‌های ریلی خواستند که قراردادهای بین شرکت‌های مالک واگن و مالک لکوموتیو را نهایی کند که این کار را هم انجام دادیم، اما وقتی قراردادها را برای راه‌آهن

اقدام برای اقلیم

تغییرات اقلیمی تهدیدی بزرگ برای اقتصاد و تجارت جهانی است تا جایی که پیش‌بینی شده تا سال ۲۰۳۰ حدود ۱۳۵ میلیون نفر به بلای فقر دچار شوند. چنین گزاره‌ای ضرورت اقدام به‌منظور ممانعت از تاثیر تغییرات آب‌وهوایی را در کشورها به‌ویژه کشورهای توسعه‌نیافته یا کمتر توسعه‌یافته حیاتی‌تر می‌کند. ترابران با در نظر گرفتن این اقتضا، در گزارش‌های پیش رو، علاوه بر بررسی مصوبه هیئت دولت در زمینه کاهش CO2 خودروهایی داخلی به سرعت تاثیر تغییرات آب‌وهوایی بر تجارت جهانی و وضعیت آلاینده‌گی ازن در شهرها نیز نگاهی افکنده است.

◀ «خیلی» عقب هستیم

◀ کربن در نقش مانع گمرکی!

◀ بربادرفتگی اقلیمی

◀ آلوده نامرئی



نگاهی به مصوبه هیئت دولت در زمینه کاهش CO2 خودروهای داخلی

«خیلی» عقب هستیم

گزارش از
بابک وفایی



بعضی قوانین در ایران از ابتدا نوشته می‌شوند که اجرا نشوند. موضوع اصلاً محدود به یک دولت یا مجلس خاص نیست و حتی در یک صنعت یا بخش اقتصادی مشخص هم خلاصه نمی‌شود. دولت‌ها و مجالس در ایران عادت عجیبی به تصمیماتی دارند که روی کاغذ جذاب و ایده‌آل هستند؛ اما نه با واقعیات اقتصادی و صنعتی و اجتماعی کشور همخوانی دارند و نه توان و گاهی انگیزه لازم برای اجرایشان وجود دارد. یکی از تازه‌ترین این قوانین، مصوبه هیئت‌دولت با عنوان «آیین‌نامه اجرایی تبصره ماده ۳ قانون ساماندهی صنعت خودرو» است، مصوبه‌ای که البته در بین انبوه اخبار عجیب و غریب و متناقض این روزهای صنعت بازار خودرو گم شد و چندان محل بحث قرار نگرفت، از آن دسته مصوبه‌هایی است که نه فقط احتمال به نتیجه رسیدن آن بسیار کم است، بلکه می‌تواند در آینده یک مشکل و پیچیدگی جدید به صنعت و بازار خودرو کشور اضافه کند.

موضوع اصلی این مصوبه، لزوم کاهش تولید CO2 خودروهای تولیدی است؛ هرچند بررسی اعداد و ارقام و محدودیت‌های آن از یک سو با واقعیات صنعت خودروی ایران همخوانی ندارد و از سوی دیگر، نشان از فاصله بسیار زیاد خودروسازان ایرانی با شرکت‌های بین‌المللی دارد.

برای بررسی این مصوبه، با مهندس حسین ایزانلو، قائم‌مقام پیشین مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو به گفت‌وگو نشستیم. مردی که تجربیات زیادی از همکاری با شرکت‌ها و دانشگاه‌های معتبر بین‌المللی دارد و در زمینه کاهش آلاینده‌ی موتورسیکلت‌ها نیز فعالیت‌های مختلفی داشته است.





بر اساس مصوبه جدید هیئت دولت، حد مجاز انتشار CO2 در سبد محصولات خودروهای سواری، تجاری سبک و موتورسیکلت‌ها مشخص و برحسب میزان افزایش میزان تولید CO2 در سبد محصولات نسبت به حدود تعیین شده، جرایمی در نظر گرفته شده و خودروسازان و تولیدکنندگان موتورسیکلت موظف شده‌اند برای شماره‌گذاری محصولات، این جرایم را پرداخت کرده و آن را به‌عنوان هزینه تولید، از مشتری اخذ نکنند



برای خودروهای سواری، معادل ۱۶۹ گرم بر کیلومتر در نظر گرفته شده که هرچند فاصله زیادی تا استانداردهای جهانی دارد (در ادامه به آن‌ها پرداخته می‌شود) اما فقط برای بعضی از خودروهای کشورمان تا حدی دست‌یافتنی است. هرچند اطلاعات به‌روزی از میزان تولید CO2 خودروهای داخلی در دسترس نیست، اما شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) در سال ۱۳۹۷، گزارشی از میزان متوسط انتشار CO2 به ازای هر کیلومتر پیمایش را برای خودروسازان داخلی منتشر کرد که در غیاب گزارش به‌روزر می‌توان به آن استناد کرد.

این گزارش بر اساس سایت‌های تولیدی خودروسازان تنظیم شده و با توجه به اینکه بعضی محصولات که در آن سال در دست تولید بودند، امروزه دیگر تولید نمی‌شوند، شاید تطابق آن با وضعیت فعلی کمی دشوار باشد اما همین گزارش نیز نشان‌دهنده سهل‌گیرانه بودن نسیه اعداد در مصوبه هیات دولت (حداقل برای خودروهای پرتیراژ) است؛ به‌عنوان نمونه، بر اساس این گزارش، متوسط تولید CO2 محصولات تولید شده سایپا ۱۵۶ گرم در هر کیلومتر و در پارس خودرو ۱۷۰ کیلوگرم در هر کیلومتر است. این در حالی است که در سال ۹۷، پراید با فناوری و بازدهی پایین موتور، هنوز در خط تولید این دو شرکت قرار داشت و اتفاقاً سهم تولید آن هم بالا بود.

شرح کامل مصوبه هیئت دولت شاید کمی طولانی باشد، اما این مصوبه به طور خلاصه، چهارچوبی برای میزان تولید CO2 خودروهای داخلی است. توضیحات در زمینه نقش منفی CO2 منتشر شده از خودروها بر محیط اطراف می‌تواند طولانی باشد، اما به‌طور خلاصه، این گاز نقش اصلی را در گرمایش کره زمین دارد و خودروها یکی از متهمان اصلی تولید آن هستند. به همین دلیل در دهه‌های اخیر، توجه ویژه‌ای به کاهش آن معطوف شده و در همین راستا، قوانین متعددی در جهان برای ملزم کردن خودروسازان برای کاهش تولید CO2 وضع شده است. میزان تولید CO2 خودروها بر اساس واحد گرم بر کیلومتر پیمایش خودرو سنجیده می‌شود و در کشورهای پیشرفته، یکی از عوامل موثر بر مالیات خودرو است تا جایی که خودروسازان میزان تولید این گاز توسط خودرو را در تبلیغات خود ذکر می‌کنند.

در ایران اما توجه کمی به این آلاینده وجود دارد و نهایت توجه به آن را می‌توان روی بعضی از برچسب‌های سوخت نصب شده بر خودروها دید، برچسب‌هایی که بعید است خریداران توجهی به آن بکنند، بنابراین مصوبه اخیر هیئت دولت تلاش دارد قوانین سخت‌گیرانه‌تری در این زمینه وضع کند. طبق مصوبه جدید دولت، حد مجاز انتشار گاز CO2 در سبد محصولات خودروهای سواری، تجاری سبک و موتورسیکلت‌ها مشخص شده است. علاوه بر این، برحسب میزان افزایش میزان تولید CO2 در سبد محصولات نسبت به حدود تعیین شده، جرایمی در نظر گرفته شده و خودروسازان و تولیدکنندگان موتورسیکلت موظف شده‌اند برای شماره‌گذاری محصولات، این جرایم را پرداخت کرده و آن را به‌عنوان هزینه تولید، از مشتری اخذ نکنند. همچنین در بند دیگری از این مصوبه، به کاهش ۵ درصدی حدود مجاز تولید CO2 برای گروه محصولات مختلف طی پنج سال اشاره شده است.

◀ الان کجا هستیم؟

پیش از آنکه به بررسی چشم‌انداز آینده در این سند بپردازیم، بهتر است نگاهی کوتاه به وضعیت فعلی تولید آلاینده CO2 خودروهای داخلی و میزان تطابق آن با مصوبه هیئت‌دولت داشته باشیم؛ جایی که به‌نظر می‌رسد تدوین‌کنندگان این مصوبه، نیم‌نگاهی هم به وضعیت فعلی صنعت خودروسازی کشورمان داشته‌اند و تا حدی کوشیده‌اند که اعداد پایه برای انتشار مجاز CO2 را چندان سخت‌گیرانه در نظر نگیرند؛ هرچند همچنان بسیاری از خودروهای ساخت داخل، در دستیابی به همین اعداد هم ناتوان هستند.

به‌عنوان نمونه، بر اساس مصوبه هیات دولت، میزان مجاز انتشار CO2

بهروز هستند، اما در مقابل به دلیل آنکه در کلاس ابعادی بزرگ و قوی‌تر جای می‌گیرند، میزان تولید آلاینده‌ی CO₂ بالا است.

◀ ما کجاایم و دنیا کجا است؟

تا اینجا می‌دانیم که برخی خودروسازان و برخی از خودروها، برای رسیدن به اهداف مورد نظر این مصوبه دچار مشکل خواهند بود (و مشکل بعضی نیز جدی است) حالا بد نیست وضعیت مطلوب ترسیم‌شده در این مصوبه با وضعیت فعلی کشورهای پیشرفته جهانی نسجم.

بار دیگر به سراغ خودروهای سواری می‌رویم، جایی که براساس مصوبه هیئت‌دولت، میزان مجاز تولید CO₂ معادل ۱۶۹ گرم در هر کیلومتر پیمایش است. برای مقایسه، باید بدانیم که میانگین تولید CO₂ خودروهای سواری جدید عرضه شده در اتحادیه اروپا معادل ۱۱۴ گرم بوده که البته شامل خودروهای سواری دیزل (که همچنان کم‌وبیش در اروپا محبوب هستند) و خودروهای هیبرید هم می‌شود. از همین جا مشخص است اهداف تنظیم شده در این مصوبه، حدود ۵۰ درصد بیشتر از وضعیت فعلی قاره اروپا است. براساس برنامه‌ریزی اتحادیه اروپا، حد مجاز تولید گاز CO₂ برای خودروهای سواری معادل ۹۵ گرم در هر کیلومتر پیمایش است و برای اعداد بالاتر از این مقدار، خودروسازان جریمه می‌شوند. این عدد حتی بیشتر از قبل فاصله معنادار ما را با استانداردهای جهانی را نشان می‌دهد چراکه بر این اساس، حتی اگر خودروسازان بتوانند به مصوبه هیئت‌دولت برسند (که احتمال آن بعید است)، باز هم میزان تولید CO₂ آنها بیش از ۷۰ درصد بالاتر از اهداف کشورهای اتحادیه اروپا است.

البته در این زمینه باید به تدوین‌کنندگان این مصوبه حق داد، چراکه این سند تا حدی بر اساس واقعیات صنعت خودروی کشور (حداقل در مورد خودروهایی با تیراژ بالا) تدوین شده و قرار نبوده بلافاصله تحولی مهم در میزان آلاینده‌ی خودروها ایجاد کند.

مهندس ایزائلو درباره فاصله اهداف این مصوبه و وضعیت فعلی صنعت خودروسازی ایران می‌گوید: «فاصله ما با جهان زیاد است و در سال‌های اخیر بیشتر هم شده است. سرعت رشد صنعت خودرو در جهان بسیار بالا است، اما چون در این سال‌ها ارتباطات بین‌المللی ما محدود شده و تا حد زیادی منزوی شده‌ایم، صنعت خودروی کشور از این پیشرفت‌ها جا مانده است. اعدادی که در این مصوبه وجود دارد، برای بعضی از خودروهای تولیدشده در کشور قابل دستیابی است و در مقابل بعضی از خودروها هم فاصله زیادی با این اعداد دارند، اما در نهایت، این اهداف و چشم‌انداز حتی اگر محقق هم بشود، فاصله زیادی با دنیا دارد.»



هرچند تدوین‌کنندگان مصوبه جدید دولت، تلاش کرده‌اند اعداد پایه برای حد مجاز انتشار CO₂ را چندان سخت‌گیرانه در نظر نگیرند؛ اما همچنان بسیاری از خودروهای داخلی، در دستیابی به همین اعداد هم ناتوان هستند و در صورت اجرایی شدن این قانون، بسیاری از آنها و به‌ویژه تولیدکنندگان خودروهای مونتاژی دچار مشکل خواهند شد



البته همانطور که اشاره شد، در این مدت، تعدادی از قدیمی‌ترین خودروهای خطوط تولید خودروسازان داخلی از جمله پراید، پژو ۴۰۵، وانت آریسان نسل اول (با موتوری که ریشه آن به پیکان می‌رسید) و ... از خطوط تولید خارج شده‌اند. به این ترتیب می‌توان انتظار داشت در صورت به‌روزرسانی این گزارش، وضعیت بهتر از گذشته باشد.

مهندس حسین ایزائلو، قائم مقام پیشین مرکز تحقیقات موتور ایران‌خودرو در این زمینه می‌گوید: «اگر اعداد مصوبه هیئت‌دولت را به‌عنوان مثال در بخش سواری در نظر بگیریم، وضعیت شرکت‌هایی مثل ایران‌خودرو و سایپا در بعضی از خودروها چندان بد نیست؛ به‌عنوان مثال خروجی CO₂ خودرویی مثل رانا با موتور TU5 تقریباً در همین محدوده است. در مورد سایپا هم چون عمدتاً محصولاتی در همین کلاس ابعادی و وزنی تولید می‌کند، وضعیت کم‌وبیش مشابه است. البته اگر بحث سید محصول را در نظر بگیریم، محصولات ایران‌خودرو چون بزرگ‌تر و سنگین‌تر هستند و بعضاً کلاس ابعادی و وزنی بالاتری دارند، ممکن است در بعضی موارد از استاندارد تعریف‌شده بالاتر باشند، اما در مقابل از نظر فناوری موتوری به‌روزتر هستند.»

در عین حال، این وضعیت برای همه خودروسازان و همه خودروهای تولید داخل صادق نیست و در صورت اجرایی شدن این قانون، بسیاری از آنها و به‌ویژه تولیدکنندگان خودروهای مونتاژی دچار مشکل خواهند شد، خودروهایی که هرچند از نظر فناوری موتوری، بعضاً محصولاتی



»

مهندس حسین ایزانلو: اگر بخواهیم واقعیات صنعت کشور و شرایط خودروسازان را بررسی کنیم، متوجه می‌شویم که در حال حاضر ۵ درصد کاهش در تولید سالیانه CO2 از نظر فناوری ممکن نیست، پس این بخش از قانون در آینده محلی برای چانه‌زنی خواهد بود تا خطوط تولید متوقف نشود یا خودروسازان قیمت را افزایش ندهند

«

◀ وقتی دولت تقصیر را به گردن نمی‌گرداند

در میان راه‌حل‌های مورد اشاره توسط معاون سابق مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو، باید متذکر شد که برخی از آن‌ها از جمله استفاده از توربوشاژر و تزریق مستقیم سوخت، اکنون در بعضی از خودروهای مونتاژ شده در کشور مورد استفاده قرار می‌گیرد، اما مالکان این خودروها شدیداً درگیر کیفیت سوخت هستند و در روزهایی که یافتن بنزین سوپر، بیش از قبل دشوار (و در بعضی روزها و بعضی شهرها ناممکن) شده، نبود سوخت مناسب عاملی است که می‌تواند جلوی روند توسعه این فناوری‌ها را بگیرد.

ایزانلو در زمینه تأثیر کیفیت سوخت در این زمینه معتقد است: «این اولین بار نیست که دولت آن چیزی را که وظیفه خودش است نادیده می‌گیرد و تقصیر و بار مشکلات را به گردن خودروسازان، چه خودروسازان وابسته به دولت و چه بخش خصوصی می‌اندازد. مشابه همین اتفاق را قبلاً هم در زمینه سوخت دیزل و نصب فیلتر دوده دیده بودیم.»

او ادامه می‌دهد: «در موتورهای Down Size شده، وقتی کیفیت و اکتان سوخت مناسب نباشد، موتور به شدت به مشکل می‌خورد. اگر کیفیت سوخت مناسب باشد، حتی در موتورهای فعلی هم با تغییر آوانس جرکه موتور و افزایش ضریب تراکم، می‌توان مصرف سوخت و تولید CO2 را کاهش داد. فناوری این کار در کشور وجود دارد ولی همین کار نیز سوخت با اکتان بالا می‌خواهد. در حال حاضر بنزین سوپر

◀ چگونه می‌رسیم؟

همانطور که پیش‌تر اشاره شد، هرچند خودروسازان داخلی در بعضی کلاس‌های خودرویی، در محدوده تعیین شده در مصوبه هیئت دولت هستند، اما این کلاس‌ها عمدتاً شامل خودروهای کامپکت بوده و در کلاس‌های بزرگ‌تر، میزان تولید CO2 بالاتر از حد استاندارد است.

ایزانلو در این زمینه می‌گوید: «برای دستیابی به اهداف مدنظر این مصوبه آن هم در حالی که با وضعیت فعلی در بازارهای جهانی اختلاف زیادی دارد، نیاز به تغییرات فناوری در موتورها و خودروها است که البته در حال حاضر عملاً ممکن نیست. برای کاهش میزان تولید CO2 چند راه‌حل وجود دارد که در جهان مورد استفاده قرار گرفته و می‌توان مشابه آن را در صنعت خودرو ایران هم پیاده کرد، اما هیچ‌کدام از این راه‌حل‌ها هم به فوریت قابلیت اجرا ندارند.»

او می‌افزاید: «یکی از اولین راه‌حل‌ها که اکنون هم به‌طور گسترده استفاده می‌شود، بحث کوچک کردن ابعاد و حجم موتور و استفاده از راهکارهایی برای تقویت آن است. این مسئله در صنعت خودرو به‌عنوان Down Sizing شناخته می‌شود. برای این منظور، حجم موتور کاهش پیدا می‌کند و با ترکیبی از توربوشاژر و تزریق مستقیم سوخت و تنظیماتی دیگری در موتور، توان آن افزایش می‌یابد، ضمن اینکه می‌توان میزان تولید CO2 آن را کنترل کرد.»

او توضیح می‌دهد: «نکته مهم در این زمینه، تزریق مستقیم سوخت است، چون بدون آن و تنها با اتکا به نصب توربوشاژر، موتور تقویت می‌شود، اما میزان تولید CO2 معمولاً کاهش پیدا نمی‌کند. فناوری تزریق مستقیم سوخت هم در حال حاضر برای صنعت خودرو کشورمان یک فناوری وارداتی است. البته ایران خودرو پروژه‌ای در این زمینه تعریف کرده، اما در نهایت این فناوری وارداتی است که اگر هم بخواهیم اجرایی کنیم، میزان ارزیابی خودرو و در نهایت قیمت آن را بالا می‌برد.»

این کارشناس صنعت خودرو در زمینه راه‌حل‌های دیگر مرتبط با کاهش میزان تولید CO2 تصریح می‌کند: «یکی دیگر از راه‌حل‌ها که می‌تواند به عنوان میانبری برای کاهش CO2 مطرح باشد، کاهش بار از روی موتور خودرو با برقی کردن بخش‌های مختلف آن است. البته این مسئله متفاوت از تولید خودرو برقی یا هیبرید است. منظور از این راه‌حل، برقی کردن و یا هوشمند کردن اجزایی مانند واترپمپ و اویل پمپ و فن و مواردی از این دست است. در اینجا هم تجربیات جهانی وجود دارد، ولی اجرایی کردن آن نیاز به انتقال فناوری دارد و هزینه‌بر خواهد بود، ضمناً سریع هم نیست، بنابراین راه‌حل نهایی حرکت به سمت خودروهای هیبرید یا برقی است.»



براساس برنامه ریزی اتحادیه اروپا، حد مجاز تولید گاز CO2 برای خودروهای سواری معادل ۹۵ گرم در هر کیلومتر پیمایش است و برای اعداد بالاتر از این مقدار، خودروسازان جریمه می‌شوند. این عدد فاصله معنادار ما را با استانداردهای جهانی نشان می‌دهد چراکه بر این اساس، حتی اگر خودروسازان بتوانند به مصوبه هیئت دولت عمل کنند، باز هم میزان تولید CO2 آنها بیش از ۷۰ درصد بالاتر از اهداف کشورهای اتحادیه اروپا است



گوگرد در گازوییل ما بسیار بالاتر از حد استاندارد است، این فیلتر در خودروها از کار می‌افتد. دولت هم به جای اینکه گوگرد گازوییل را به حد استاندارد برساند، قانون هوای پاک را که خودش مصوب کرده بود دور زد و سیستم EEEV را تایید کرد تا نیازی به نصب فیلتر دوده نباشد. البته سیستم مزیت دارد، ولی نمی‌تواند جایگزین DPF شود.»

◀ ایده‌ای برای پیاده نشدن!

همان‌گونه که در ابتدا اشاره شد، براساس یکی دیگر از تبصره‌های مصوبه هیئت‌دولت، باید میزان تولید CO2 برای سبد خودروهای سواری و تجاری سبک، سالیانه معادل ۵ درصد کاهش پیدا کند و در غیر این صورت، خودروسازان مشمول جریمه خواهند شد.

ایزانلو می‌گوید: «اگر بخواهیم واقعیت صنعت کشور و شرایط را بررسی کنیم، این ۵ درصد کاهش تولید سالیانه CO2 نشدنی است. این بخش از قانون در آینده محلی برای چانه‌زنی خواهد بود تا خطوط تولید متوقف نشود یا خودروسازان قیمت را افزایش ندهند، چون دستیابی به این عدد از نظر فناوری در حال حاضر ممکن نیست.»

او در زمینه شرایط اجرایی شده این بند از مصوبه هیئت‌دولت معتقد است: «حتی اگر فرض بگیریم شرایط ایده‌آل باشد، روابط با جهان برقرار شود و امکان ورود فناوری هم وجود داشته باشد، کاهش ۵ درصدی از سال بعد ممکن نیست. اگر واقعاً می‌خواهیم این کاهش سالیانه اجرایی شود، باید قانون بگذاریم که به فرض از سه سال دیگر خودروسازان موظف به کاهش ۵ درصدی هستند. در این صورت و با پیش فرض اینکه شرایط فراهم باشد، از نظر فناوری می‌توان به این عدد رسید.»



کاهش تولید CO2 مطابق مصوبه هیئت دولت از سوی خودروسازان با همه اما و اگرهای آن تنها یک روی سکه است، سکه‌ای که روی دیگرش قدرت خرید محصولات با فناوری بالاتر از سوی خریداران خواهد بود. فناوری‌های پیشرفته، هزینه خود را دارند و در نهایت دستیابی به این اهداف (حتی اگر قابل دستیابی باشند) بدون هزینه اتفاق نخواهد افتاد. هزینه‌ای که در نهایت خریداران باید بپای آن را بپردازند، آن هم در شرایطی که فعلاً چشم اندازی از بهبود قدرت خرید در اقتصاد ایران به چشم نمی‌آید. با در نظر گرفتن این محدودیت‌ها می‌توان با اطمینان گفت، ایده کاهش پیوسته تولید CO2 از سوی خودروسازان، حداقل در آینده نزدیک رنگ واقعیت به خود نخواهد گرفت و بعید است در سال‌های آینده کسی هم به دنبال اجرای آن باشد، آن هم در حالی که دولت هم راهکار مشخصی برای بهبود شرایط عمومی صنعت و بازار ندارد. ■

که قاعدتاً باید اکتان مناسبی داشته باشد و حتی در این زمینه هم تردید وجود دارد، در خیلی جایگاه‌ها در دسترس نیست. اگر دولت فقط بتواند به وظیفه خودش عمل کند و اکتان بنزین را بالا ببرد و سوخت با کیفیت را توزیع کند، بخشی از مشکلات مرتبط با CO2 و مصرف سوخت کاهش پیدا می‌کند.»

مشکل سوخت و آلاینده‌گی و البته مقصر جلوه دادن خودروسازان و در نهایت دور زدن قوانین مصوب، توسط خود دولت، پیش از این نیز وجود داشته و نمونه آن را می‌توان در بحث استفاده از فیلتر دوده یا DPF در خودروهای دیزل دید. ایزانلو در این زمینه چنین توضیح می‌دهد: «در خودروهای دیزل، فیلتر دوده نقش بسیار مهمی در کاهش آلاینده‌گی دارد و هم اکنون هم در جهان استفاده می‌شود. این سیستم مطابق قانون باید بر روی خودروهای دیزل در ایران هم نصب می‌شد، اما به دلیل اینکه



با تصویب مکانیسم تنظیم مرزی کربن، صادرات بخش‌های تولیدی
با کنترل سخت‌تری مواجه خواهند شد

کربن در نقش مانع گمرکی!

گزارش از
تحریریه ترابران

جهان در حالی با چالش اساسی در زمینه کاهش تغییرات آب‌وهوایی دست‌وپنجه نرم می‌کند که تجارت بین‌الملل به‌عنوان یکی از عوامل اصلی انتشار CO₂ در جهان و دو حوزه اصلی آن یعنی حمل‌ونقل و تولید، بزرگ‌ترین عوامل تولید گازهای آلاینده شناخته می‌شوند و حتی برآوردهای انجام‌شده توسط مراکز معتبر جهانی، سهم تجارت جهانی در تغییرات آب‌وهوایی را بین ۲۰ تا ۳۰ درصد تخمین می‌زنند که این یعنی، تجارت مسئول حدود یک‌پنجم تا یک‌سوم کل انتشار گازهای گلخانه‌ای در سراسر جهان است. این گره محیط‌زیستی وقتی کورتر به چشم می‌آید که بدانیم سهم تجارت جهانی در تغییرات آب‌وهوایی جهانی احتمالاً در آینده افزایش نیز خواهد یافت، زیرا حجم تجارت همچنان در حال افزایش و محرک اصلی رشد اقتصادی است و رشد اقتصادی نیز اغلب با افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای همراه خواهد بود. از این رو، ضرورت کربن‌زدایی تجارت بین‌المللی و استفاده از ابزارهای مختلف جهت دستیابی به این هدف، بیش از پیش اهمیت می‌یابد.

اجرای مکانیسم‌های قیمت‌گذاری کربن و در ادامه، تنظیم مرزی کربن (CBAM) که مدتی پیش در پارلمان و شورای اتحادیه اروپا مورد تصویب قرار گرفت و از اول اکتبر سال جاری اجرایی خواهد شد، در راستای قاعده‌سازی‌های نوین در حوزه تجارت و تغییرات اقلیمی تلقی می‌شود.

۶- قیمت‌گذاری کربن به‌طور گسترده در اقتصادهای نوظهور مورد استفاده قرار می‌گیرد و بخش خصوصی نیز به‌طور فزاینده‌ای از قیمت‌گذاری کربن حمایت می‌کند.

۷- قیمت‌گذاری کربن به توسعه نوآوری در فناوری‌های کم‌کربن کمک کرده و درآمدی را فراهم می‌کند که می‌تواند برای حمایت از اقدامات آب‌وهوایی و سایر اهداف توسعه پایدار مورد استفاده قرار گیرد.

با این وجود، کربن‌زدایی از تجارت بین‌المللی علی‌رغم مزایا، همچنان با چالش‌های متعددی مواجه است که در گزارش جامع بانک جهانی هم بر آنها تاکید شده است؛ از جمله فقدان شرایط منصفانه به‌ویژه برای کشورهای در حال توسعه که ممکن است منابع لازم برای سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پاک را نداشته باشند. چالش دیگر، پتانسیل انحراف تجارت است؛ چراکه محصولات با شدت کربن بالا از کشورهایی با استانداردهای محیط‌زیستی ضعیف وارد می‌شوند.

در عین حال، همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، گسترش ابتکارات مختلف قیمت‌گذاری کربن، خطر ایجاد مجموعه‌ای پیچیده از سیستم‌های مختلف را افزایش می‌دهد. براساس آخرین برآوردهای انجام‌شده، در حال حاضر تقریباً ۷۰ طرح قیمت‌گذاری کربن (که از کمتر از ۱ دلار تا بیش از ۱۳۰ دلار آمریکا در هر تن CO₂ را دربر می‌گیرد و ۲۳ درصد از انتشار گازهای گلخانه‌ای جهانی را پوشش می‌دهد) در ۴۶ حوزه قضایی ملی در سراسر جهان به تصویب رسیده و این در حالی است که از منظر سازمان تجارت جهانی، قیمت جهانی هماهنگ برای انتشار کربن جهت دستیابی به اهداف کاهش انتشار، کارآمدتر از قیمت‌های کربن منطقه‌ای خواهد بود، زیرا باعث می‌شود که انتشار گازهای گلخانه‌ای در مکان‌هایی که هزینه کمتری دارد کاهش یابد. علاوه بر این، سیاست‌های ناهماهنگ قیمت‌گذاری کربن، خطر نشست کربن، کاهش رقابت‌پذیری در مناطقی که سیاست‌های بلندپروازانه آب‌وهوایی را اجرا می‌کنند و هزینه‌های اداری را افزایش می‌دهد.

◀ مکانیسم تنظیم مرزی کربن

قیمت‌گذاری کربن (در تعریفی گسترده‌تر، قیمت‌گذاری گازهای گلخانه‌ای یا GHG تا متان و سایر گازهای گلخانه‌ای فراتر از CO₂) توسط بسیاری از سیاست‌گذاران به‌عنوان ابزاری حیاتی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و ایجاد انگیزه برای افراد و مشاغل در تمام بخش‌ها جهت شکل‌دهی به آینده‌ای با انرژی پاک در نظر گرفته می‌شود و تاکنون حدود ۴۶ کشور برای انتشار گازهای گلخانه‌ای، قیمتی را از طریق هزینه‌های کربن یا سیستم‌های تجارت مجاز انتشار گازهای گلخانه‌ای اعمال می‌کنند و دهها کشور دیگر

گزارش «وضعیت و روند قیمت‌گذاری کربن در سال ۲۰۲۳» که اخیراً از سوی بانک جهانی منتشر شده، شامل برخی از نکات کلیدی است که در ادامه به آنها اشاره خواهیم کرد:

۱- تعداد سیستم‌های قیمت‌گذاری کربن در حال افزایش است. در سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۷۳ سیستم قیمت‌گذاری کربن وجود داشت که حدود ۲۳ درصد از انتشار گازهای گلخانه‌ای جهان را پوشش می‌داد. این تعداد در مقایسه با ۳۹ سیستم در سال ۲۰۱۳ افزایش قابل توجهی یافته است.

۲- سطح قیمت کربن نیز در حال افزایش است. میانگین قیمت کربن در سال ۲۰۲۲ معادل ۳۴ دلار در هر تن بود که نسبت به ۱۴ دلار در هر تن در سال ۲۰۱۳ افزایش داشته است.

۳- قیمت‌گذاری کربن متنوع‌تر شده و علاوه بر مالیات کربن و سیستم‌های تجارت انتشار گازهای گلخانه‌ای، از دیگر ابزارهای قیمت‌گذاری، مانند جبران کربن و تنظیم کربن مرزی نیز استفاده می‌شود.

۴- قیمت‌گذاری کربن تاثیر مثبتی بر انتشار گازهای گلخانه‌ای دارد. مطالعات اخیر نشان داده که قیمت‌گذاری کربن می‌تواند به کاهش قابل توجهی در انتشار منجر شود. به‌عنوان مثال، مطالعه‌ای توسط صندوق بین‌المللی پول نشان داد که قیمت کربن ۵۰ دلاری در هر تن می‌تواند تا سال ۲۰۳۰، انتشار جهانی را تا ۲۰ درصد کاهش دهد.

۵- قیمت‌گذاری کربن روبه‌رشد است. کشورهای بیشتر و بیشتری در حال بررسی یا اجرای قیمت‌گذاری کربن هستند و حمایت فزاینده‌ای از قیمت‌گذاری کربن در سطح بین‌المللی وجود دارد.



با سرعت گرفتن روندهای تغییر اقلیم، به تدریج هزینه‌های تجارت، الگوهای تجارت و توزیع منابع دچار تغییر می‌شود، اما در ایران هنوز هیچ برنامه مشخصی برای مواجهه با این تغییرات به چشم نمی‌خورد و در عوض، بیش از یک سال است که همه ارکان کشور درگیر تدوین لایحه عفاف و حجاب، حمایت از فرزندآوری و سیانت از فضای مجازی شده‌اند!





در اوایل ماه مه سال ۲۰۲۳ (خردادماه ۱۴۰۲)
قانون گذاران اتحادیه مقررات مکانیسم تنظیم
مرزی کربن را تصویب کردند و این مقررات یک روز
پس از انتشار در مجله رسمی اتحادیه اروپا،
در ۱۶ مه ۲۰۲۳ رسماً لازم‌الاجرا شد؛ هرچند
آیین‌نامه‌های مرتبط برای گزارش دهی شرکت‌های
واردکننده این کالاها به اتحادیه، تا ابتدای
سال ۲۰۲۴ تنظیم خواهد شد



می‌کنند، از طریق اعمال تعرفه متناسب بر این دسته از کالاهای وارداتی به این اتحادیه تضمین می‌شود.

در اوایل ماه مه سال ۲۰۲۳ (خرداد سال ۱۴۰۲) قانون‌گذاران اتحادیه، مقررات مکانیسم تنظیم مرزی کربن را تصویب کردند و این مقررات یک روز پس از انتشار در مجله رسمی اتحادیه اروپا، در ۱۶ مه ۲۰۲۳ رسماً لازم‌الاجرا شد؛ اما این مقررات در ابتدا به یک دوره انتقالی نیاز دارد که طی آن، تعهدات واردکنندگان در دوره انتقال محدود به گزارش‌دهی خواهد بود. هرچند آیین‌نامه‌های مرتبط برای گزارش‌دهی شرکت‌های واردکننده این کالاها به اتحادیه، تا ابتدای سال ۲۰۲۴ تنظیم خواهد شد.

این مکانیسم در ابتدا برای واردات برخی کالاها که شدت کربن در فرایند تولید آنها بالاست و در معرض خطر عمده نشت کربن هستند، از جمله سیمان، آهن، فولاد، آلومینیوم، کودها، برق و هیدروژن اعمال می‌شود، اما هنگامی که مکانیسم تعدیل مرزی کربن در ۱ ژانویه ۲۰۲۶ کاملاً پیاده شود، واردکنندگان کالاهای مورد اشاره در بالا، باید هر سال مقدار کالاهای وارد شده به اتحادیه اروپا در سال قبل و میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در فرایند تولید آنها را به مراجع ذی‌صلاح اعلام نمایند. در صورتی که در فرایند تولید این کالاها، مالیات بر کربن طبق نرخ‌های اتحادیه در کشور مبدأ پرداخت شده باشد، چنین مالیاتی مجدداً از واردکنندگان اخذ نخواهد شد. در غیر این صورت، واردکنندگان باید مالیات بر کربن را پرداخت کنند که میزان آن توسط اتحادیه تعیین می‌شود. البته اتحادیه

در حال بررسی گزینه‌های قیمت‌گذاری هستند، اما همان‌گونه که گفته شد، قیمت‌های متفاوت و در واقع مالیات متفاوت گازهای گلخانه‌ای در سراسر جهان یک چالش استراتژیک برای سیستم تجارت بین‌المللی است؛ چون با توجه به تعهد جهانی به توقف انتشار گازهای گلخانه‌ای، دولت‌هایی که نمی‌توانند قیمتی بر انتشار گازهای گلخانه‌ای اعمال یا به نحوی دیگر انتشار گازهای گلخانه‌ای را تنظیم می‌کنند، به ارائه یارانه‌های سنگین به تولیدکنندگان خود متهم می‌شوند و از دیگر سو، طیفی از کشورها و شرکت‌ها برای گریز از مالیات بر کربن، تولید را به کشورها یا مناطقی منتقل می‌کنند که استانداردهای محیط‌زیستی ضعیفی دارند و خود را ملزم به رعایت مالیات بر کربن نمی‌دانند.

از همین رو برای حذف هرگونه انگیزه برای انتقال تولید به مکان‌هایی با سیاست‌های تغییر اقلیم ضعیف‌تر، جایی که هزینه‌های عملیاتی ممکن است کمتر باشد و برای محافظت از اثربخشی تلاش‌های کاهش انتشار، دولت‌هایی که سیاست‌های سخت‌گیرانه‌ای برای مقابله با تغییرات آب‌وهوایی اتخاذ کرده‌اند، به تدریج توسعه استراتژی‌های مکانیسم تنظیم مرزی کربن را آغاز کرده‌اند.

چنین مکانیزم‌هایی برای اعمال تعرفه بر کالاهای وارداتی براساس تفاوت بین سطح قیمت‌گذاری GHG تولیدکننده و نرخ کربن در حوزه واردات در نظر گرفته شده است. کشورهایی که به دنبال هماهنگی بهتر ساختار سیستم تجاری با تعهد جامعه بین‌المللی به مقابله با تغییرات آب‌وهوایی هستند، از سازمان تجارت جهانی خواسته‌اند برای اعمال تعرفه‌های مکانیسم تنظیم مرزی کربن با ساختار مناسب مجوز دهد، اما کشورهای درحال توسعه نگران آن هستند که چنین تعرفه‌هایی به شیوهای تبعیض‌آمیز اجرا شود.

کشورهای عضو اتحادیه اروپا پیش‌تاز استفاده از این مکانیسم در راستای قاعده‌سازی‌های نوین در حوزه تجارت و تغییرات اقلیمی تلقی می‌شوند که در قالب آن، مالیات جدیدی تحت عنوان مالیات بر کربن بر برخی از واردات این اتحادیه اعمال خواهد شد. اجرای این قانون قرار است از سال جاری میلادی آغاز شود و طیف وسیعی از کالاهای انرژی‌بر را پوشش دهد.

از منظر اتحادیه اروپا، مکانیسم تنظیم مرزی کربن به‌عنوان ابزار کلیدی اتحادیه اروپا جهت تعیین قیمت منصفانه، برای کربن منتشر شده در فرایند تولید کالاهای وارداتی اتحادیه که از شدت کربن بالایی برخوردارند و نیز تشویق تولید صنعتی پاک‌تر در کشورهای غیر از اتحادیه اروپا طراحی شده و در چهارچوب آن، برابری هزینه‌ای که شرکت‌های اروپایی برای انتشار کربن در فرایند تولید کالاهای با شدت کربن بالا پرداخت



کشورهای عضو اتحادیه اروپا پیشتاز استفاده از مکانیسم‌هایی در راستای قاعده‌سازی‌های نوین در حوزه تجارت و تغییرات اقلیمی هستند که در قالب آن مالیات جدیدی تحت عنوان مالیات بر کربن بر برخی از واردات این اتحادیه اعمال خواهد شد. اجرای این قانون از سال جاری میلادی آغاز می‌شود و طیف وسیعی از کالاهای انرژی‌بر را پوشش می‌دهد



اروپا به تدریج فهرست کالاها را گسترش داده و طیف دیگری از کالاهای با شدت کربن بالا را نیز مشمول این طرح خواهد کرد.

◀ تاثیر مکانیسم تنظیم مرزی کربن بر مراودات تجاری

انتظار می‌رود مکانیسم تنظیم مرزی کربن تأثیرات زیادی بر روابط اتحادیه اروپا با شرکای تجاری برتر داشته باشد. این تأثیرات عبارتند از: افزایش اختلافات تجاری؛ مکانیسم تنظیم مرزی کربن احتمالاً منجر به افزایش اختلافات تجاری بین اتحادیه اروپا و شرکای تجاری اصلی آن می‌شود. عمدتاً به این دلیل که مکانیسم تنظیم مرزی کربن می‌تواند به‌عنوان نوعی حمایت‌گرایی از سوی کشورهایی که مشمول یک رژیم قیمت‌گذاری کربن نیستند، تفسیر شود.

تغییر الگوهای تجاری؛ مکانیسم تنظیم مرزی کربن احتمالاً منجر به تغییر الگوهای تجاری بین اتحادیه اروپا و شرکای تجاری اصلی آن می‌شود، چراکه می‌تواند واردات کالاها از کشورهایی با آلاینده‌ی بالاتر را برای شرکت‌ها گران‌تر کند. در نتیجه، شرکت‌ها ممکن است یا به دنبال تأمین کالاهای خود از کشورهایی با آلاینده‌ی کمتری بروند یا در روش‌های تولید بدون کربن سرمایه‌گذاری کنند.

افزایش هزینه مشاغل؛ این مکانیسم احتمالاً هزینه‌های مشاغل را که کالاها را از کشورهایی با آلاینده‌ی بالاتر وارد می‌کنند افزایش می‌دهد. افزایش فشار بر دولت‌ها؛ مکانیسم تنظیم مرزی کربن احتمالاً فشار بر دولت‌ها و به‌ویژه شرکای تجاری برتر اتحادیه را برای اتخاذ سیاست‌های

سخت‌گیرانه‌تر در مورد تغییرات آب‌وهوایی افزایش می‌دهد. اگر دولت‌ها اقدامات مهمی در این راستا انجام ندهند احتمالاً در میان‌مدت با محدودیت‌های فزاینده‌ای در بازار بزرگ اروپا مواجه خواهند شد. مطالعه‌ای توسط کمیسیون اروپا نشان داد که مکانیسم تنظیم مرزی کربن می‌تواند منجر به افزایش واردات اتحادیه اروپا از کشورهای با انتشار کمتر تا ۱۰ درصد شود. مطالعه دیگری توسط سازمان تجارت جهانی هم نشان می‌دهد که مکانیسم تنظیم مرزی کربن می‌تواند منجر به افزایش اختلافات تجاری بین اتحادیه اروپا و شرکای تجاری اصلی آن شود. افزون بر این، بر مبنای مطالعه انجام‌شده توسط بانک اروپایی بازاریابی و توسعه، مکانیسم تنظیم مرزی کربن می‌تواند هزینه‌های کسب‌وکارهایی را که کالاها را از کشورهایی با آلاینده‌ی بالاتر وارد می‌کنند تا ۱۰ درصد افزایش دهد. البته اینها تنها بخشی از تأثیرات بالقوه مکانیسم تنظیم مرزی کربن بر روابط اتحادیه اروپا با شرکای تجاری برتر است و تأثیرات واقعی به عوامل متعددی از جمله طراحی مکانیسم تنظیم مرزی کربن و واکنش کسب‌وکارها و دولت‌ها در شرکای تجاری برتر بستگی دارد.

مکانیسم تنظیم مرزی کربن احتمالاً تأثیر قابل‌توجهی نیز بر روابط اتحادیه اروپا با چین و ایالات متحده خواهد داشت. چین صادرکننده عمده کالاهای با شدت کربن بالا به اتحادیه اروپا است و مکانیسم تنظیم مرزی کربن می‌تواند هزینه‌های قابل‌توجهی را بر این صادرات تحمیل کند. طبق مطالعه کمیسیون اروپا، مکانیسم تنظیم مرزی کربن می‌تواند قیمت فولاد وارداتی از چین را تا ۲۰ درصد افزایش دهد و منجر به از دست رفتن بخشی از مشاغل در صنعت فولاد چین شود. بر اساس مطالعه‌ای که توسط موسسه اقتصاد بین‌الملل پترسون انجام شده، مکانیسم تنظیم مرزی کربن قیمت آلومینیوم وارداتی اتحادیه از ایالات متحده را هم تا ۱۰ درصد افزایش خواهد داد.



با توجه به آنچه تشریح شد، می‌توان به سادگی دریافت که با سرعت گرفتن روندهای تغییر اقلیم، به تدریج هزینه‌های تجارت، الگوهای تجارت و توزیع منابع دچار تغییر می‌شود. شکل‌گیری انواع مکانیسم‌های تعدیل مرزی و قیمت‌گذاری کربن را می‌توان نخستین نشانه این تحولات دانست، بنابراین به شدت نیازمند بازاندیشی و تطبیق سیاست‌های تجاری کشور با الگوهای در حال تحول تجارت جهانی در مواجهه با پیامدهای تغییرات اقلیمی هستیم؛ در حالی که هنوز هیچ برنامه مشخصی برای مواجهه با این تغییرات به چشم نمی‌خورد و در عوض، بیش از یک سال است که همه ارکان کشور درگیر تدوین لایحه عفاف و حجاب، حمایت از فرزندآوری و صیانت از فضای مجازی شده‌اند! ■

سرعت تاثیر تغییرات آب‌وهوایی بر تجارت جهانی در حال افزایش است

برباد رفتگی اقلیمی



براساس گزارش مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، یکی از مطالعات معتبر نشان می‌دهد که تغییرات آب‌وهوایی تا سال ۲۰۵۰ می‌تواند منجر به از دست دادن ۲۳ تریلیون دلار در تولید اقتصاد جهانی شود که نشان‌دهنده کاهش بالقوه ۱۱ تا ۱۴ درصدی در تولید اقتصاد جهانی در مقایسه با سطوح رشدی است که بدون تغییرات اقلیمی می‌تواند صورت گیرد. بر مبنای مطالعه‌ای هم که بانک جهانی انجام داده است، تغییرات اقلیمی می‌تواند ۶۸ تا ۱۳۵ میلیون نفر را تا سال ۲۰۳۰ به فقر بکشد.

در عین حال، مهم‌ترین تأثیرات ناشی از تغییرات آب‌وهوایی، بیشتر در فقیرترین کشورها نمایان خواهد شد؛ چراکه بیشتر به کشاورزی و منابع طبیعی متکی هستند که هر دو از تغییرات آب‌وهوایی به شدت تأثیر می‌پذیرند، بنابراین تخمین زده می‌شود که ممکن است این کشورها به دلیل تأثیرات تغییرات آب‌وهوایی، ثروت خود را به‌ازای هر نفر بین ۱۷ تا ۳۰ درصد از دست بدهند، در حالی که ثروتمندترین کشورها احتمالاً تحت تأثیر چندان‌ی قرار نگرفته یا حتی رشد اقتصادی فزاینده‌ای را تجربه می‌کنند. مطالعه‌ای که توسط هیئت بین‌دولتی تغییرات آب‌وهوایی

اگرچه اغلب تأثیرات ناشی از تغییرات اقلیمی از زاویه محیط‌زیستی مورد توجه قرار می‌گیرد، اما در سال‌های اخیر این تغییرات به‌عنوان یکی از روندهای دگرگون‌کننده اقتصاد و تجارت جهانی نیز مورد توجه طیف فزاینده‌ای از کشورها بوده است. با این حال، علی‌رغم اینکه ایران و محیط همسایگی آن به‌طور فزاینده تحت تأثیر چنین تغییراتی است، سیاست‌گذاری صنعتی و تجاری در کشور ما همچنان بدون توجه به تأثیرات آن انجام می‌گیرد که تازه‌ترین نماد این نوع سیاست‌گذاری در لایحه برنامه هفتم توسعه متبلور بوده؛ جایی که آثار تغییرات آب‌وهوایی حتی در حاشیه آن هم مطرح نشد.

در گزارش حاضر، بخش خصوصی اقتصاد ایران، با تهیه گزارشی از «تغییرات اقلیمی و آینده تجارت جهانی» تأثیرات کلان تغییرات اقلیمی را بر الگوهای تجارت جهانی مورد بررسی قرار داده است تا شاید مقدمه‌ای بر سیاست‌گذاری تطبیق‌پذیر با این تغییرات در حوزه‌های صنعتی و تجاری باشد.



انتظار می‌رود زیان‌های اقتصادی ناشی از تغییرات آب‌وهوایی، در طول زمان افزایش یابد و مهم‌ترین تاثیر آن در فقیرترین کشورها ایجاد شود و چنین کشورهایی ثروت خود را به ازای هر نفر بین ۱۷ تا ۳۰ درصد از دست دهند. بر مبنای گزارش کمیسیون جهانی اقتصاد و آب‌وهوا، جهان تا سال ۲۰۳۰ باید ۲۱ تریلیون دلار برای جبران زیان‌های زیرساختی ناشی از تغییرات اقلیمی سرمایه‌گذاری کند



(IPCC) انجام شد، نشان داد که تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ بالغ بر ۱۰۰ میلیون نفر دیگر را به فقر بکشد که اکثریت این افراد در کشورهای درحال توسعه خواهند بود.

تحقیقات دانشگاه استنفورد هم نشان داده است که تغییرات آب‌وهوایی از دهه ۱۹۶۰ بدین سو، نابرابری اقتصادی را تشدید کرده و در حالی که گرم شدن کره زمین، کشورهای سردتر مانند نروژ و سوئد را غنی‌تر کرده، رشد اقتصادی در کشورهای گرم‌تر مانند هند و نیجریه با چالش‌های جدی‌تری مواجه شده است. این مطالعه همچنین نمایانگر آن است که شکاف بین بالاترین و کم‌ترین تولید ناخالص داخلی سرانه، به دلیل تغییرات آب‌وهوایی، تقریباً ۲۵ درصد افزایش یافته است. به دیگر سخن، اثرات اقتصادی تغییرات آب‌وهوایی به‌طور متوازن در بین کشورها یا مناطق توزیع نشده است. برای نمونه، کشورهای جنوب آسیا در معرض سیل، کمبود آب، آتش‌سوزی و طوفان هستند که می‌تواند منجر به از دست دادن ۱۰ تا ۱۸ درصد از تولید ناخالص داخلی آنها شود. برآوردهای بانک توسعه آسیایی نیز نشان می‌دهد که آسیا بیشترین آسیب را از تغییرات آب‌وهوایی خواهد دید و در مقابل کشورهای توسعه‌یافته غربی چندان تحت‌تاثیر قرار نخواهند گرفت.

البته تغییرات آب‌وهوایی به طرق مختلف می‌تواند نابرابری اقتصادی را تشدید کند؛ برای مثال، رویدادهای شدید آب‌وهوایی مانند طوفان، سیل و خشکسالی می‌تواند در ابتدا محصولات، خانه‌ها و زیرساخت‌ها را از بین ببرد و توسعه اقتصادی مناطق آسیب‌دیده را به عقب براند که در

ادامه به چرخه معیوب فقر و تخریب محیط‌زیست منجر خواهد شد، زیرا ساکنان چنین مناطقی مجبور می‌شوند برای زنده ماندن به شیوه‌های ناپایدار مانند جنگل‌زدایی و صید بی‌رویه تکیه کنند. این در حالی است که نابرابری اقتصادی، اجرای سیاست‌های آب‌وهوایی موثر را هم دشوار می‌کند؛ چراکه افراد و شرکت‌های ثروتمند نسبت به افراد و جوامع فقیرتر قدرت و نفوذ بیش‌تری بر سیاست‌های دولت‌ها دارند و اغلب در برابر سیاست‌هایی که سودشان را کاهش می‌دهد یا مصرفشان را محدود می‌کند، مقاومت می‌کنند و همین امر به یک بن‌بست سیاسی در مورد اقدامات آب‌وهوایی منجر شده است.

تغییرات آب‌وهوایی تهدید قابل‌توجهی هم برای زیرساخت‌ها مانند مسکن، فرودگاه‌ها، اسکله‌ها، راه‌آهن‌ها و جاده‌ها محسوب می‌شوند و هزینه‌های بالقوه آنها را به تریلیون‌ها دلار می‌رسانند. به‌جز آسیب‌های وارده به ساختمان‌ها و سایر سازه‌ها در اثر تشدید سیل، طوفان، آتش‌سوزی‌های جنگلی و...، تغییر در الگوهای دما و بارش می‌تواند بر دوام مواد مورد استفاده در زیرساخت نیز تاثیر بگذارد و منجر به ترک‌ها و آسیب‌های دیگر شود؛ تا آنجا که بر مبنای گزارش کمیسیون جهانی اقتصاد و آب‌وهوا، جهان تا سال ۲۰۳۰ باید ۲۱ تریلیون دلار برای جبران زیان‌های زیرساختی ناشی از تغییرات اقلیمی سرمایه‌گذاری کند.

افزون بر این، رویدادهای ناشی از تغییرات آب‌وهوایی مانند بالا آمدن سطح آب دریا یا خشکسالی، افزایش مهاجرت و جابه‌جایی افراد در مقیاس بزرگ را به دنبال خواهد داشت که به نوبه خود می‌تواند فشارهای اجتماعی و اقتصادی ایجاد کند و منجر به افزایش تنش بین کشورها شود. جمعیت‌های آواره ممکن است به کشورهای همسایه پناه ببرند و به‌طور بالقوه منابع را تحت فشار قرار دهند و درگیری را بر سر مرزها، زمین و دسترسی به امکانات اولیه تشدید کنند.

بانک جهانی تخمین می‌زند که تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ دسترسی به آب در خاورمیانه را تا ۱۰ درصد کاهش داده و خطر درگیری آبی را در این منطقه افزایش دهد، افزایش تنش‌ها و درگیری‌ها بر سر منابع آبی مشترک مانند تنش‌هایی که اکنون بین ایران و افغانستان و ترکیه وجود دارد یا رقابت بین ترکیه، سوریه و عراق برای دسترسی به رود فرات که پتانسیل ایجاد درگیری را نیز دارد، از دیگر تاثیرات تغییرات اقلیمی است که در نهایت ممکن است در اثر بی‌ثباتی اجتماعی، اقتصادی و سیاسی زمینه مساعدی را برای ایدئولوژی‌های افراطی و شورش ایجاد کند؛ به عنوان مثال، خشکسالی در سوریه که در سال ۲۰۰۶ آغاز شد، بیش از ۱/۵ میلیون نفر را آواره کرد و عده بسیاری بر این باورند که در آغاز جنگ داخلی سوریه نقش داشته است..



◀ تاثیر تغییرات اقلیمی بر کسب‌وکارها

در حال حاضر، کسب‌وکارها در سراسر جهان به‌طور فزاینده‌ای تأثیرات تغییرات آب‌وهوایی را احساس می‌کنند؛ تغییراتی که پتانسیل ایجاد اختلالات قابل‌توجهی در زنجیره تامین، تاسیسات تولید و شبکه‌های حمل‌ونقل را داراست.

افزون بر این، ممکن است شرکت‌ها به دلیل نیاز به انطباق با مقررات جدید، مانند قیمت‌گذاری کربن یا یارانه برای فناوری‌های انرژی پاک، با افزایش هزینه‌ها مواجه شوند. حتی در برخی موارد ممکن است محصولات کسب‌وکارها به‌سرعت منسوخ شود یا سهم بازار را در نتیجه عوامل مرتبط با تغییرات آب‌وهوایی به‌سرعت از دست بدهند. گزارش خطرات جهانی ۲۰۲۲ مجمع جهانی اقتصاد، شکست اقدامات آب‌وهوایی را به‌عنوان یکی از پنج خطر بزرگ جهانی از نظر احتمال و تأثیر شناسایی می‌کند. این گزارش تخمین می‌زند که تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند تا سال ۲۰۵۰ تا ۲۰ تریلیون دلار برای اقتصاد جهانی هزینه داشته باشد.

بازار مالی نیز در معرض خطرات ناشی از تغییرات آب‌وهوایی قرار دارند، زیرا سرمایه‌گذاران به‌طور فزاینده‌ای در مورد پتانسیل «داری‌های سرگردان» نگران می‌شوند؛ داری‌هایی که دچار کاهش ارزش پیش‌بینی‌نشده یا زود هنگام می‌گردند. مطالعه‌ای در سال ۲۰۲۱ نشان داد که ۲۱۵ شرکت از ۵۰۰ شرکت بزرگ جهان ممکن است طی پنج سال آینده حدود ۱ تریلیون دلار به دلیل تغییرات آب‌وهوایی ضرر کنند.

شرکت‌های کوچک و متوسط، آسیب‌پذیرترین شرکت‌ها در برابر تغییرات اقلیمی هستند و به‌طور فزاینده‌ای در معرض اختلالات تجاری و مرتبط با آب‌وهوا قرار می‌گیرند. به‌عنوان مثال گردشگری، بخشی که بسیاری از شرکت‌های کوچک و متوسط در آن فعال هستند، در پیامد تغییرات اقلیمی به‌شدت به چالش کشیده می‌شود.

نکته مهم آن است که تنها ۳۸ درصد از کسب‌وکارهای کوچک (در مقایسه با ۶۰ درصد شرکت‌های بزرگ) برای کاهش خطرات مرتبط با آب‌وهوا سرمایه‌گذاری کرده‌اند. مطالعه‌ای توسط مجمع جهانی اقتصاد نشان داد که تغییرات آب‌وهوایی، بزرگ‌ترین خطر خارجی است که شرکت‌های کوچک و متوسط در پهنه جهانی با آن مواجه‌اند.

تغییرات آب‌وهوایی می‌توانند از چند طریق بر فعالیت شرکت‌های کوچک و متوسط تأثیر بگذارد:

الف- افزایش هزینه‌ها: شرکت‌های کوچک و متوسط به دلیل تغییرات اقلیمی، با افزایش هزینه‌هایی مانند قیمت‌های انرژی بالاتر، حق بیمه و هزینه‌های مدیریت بلایا مواجه هستند. مطالعه توسط بانک جهانی نشان داده است که تغییرات آب‌وهوایی تا سال ۲۰۳۰ می‌تواند برای

د

بر اساس یکی از مطالعات معتبر صورت گرفته
تغییرات آب‌وهوایی تا سال ۲۰۵۰ می‌تواند منجر به
از دست دادن ۲۳ تریلیون دلار در تولید اقتصاد
جهانی شود. این رقم نشان‌دهنده کاهش بالقوه
۱۱ تا ۱۴ درصدی در تولید اقتصاد جهانی در مقایسه
با سطوح رشدی است که بدون تغییرات
اقلیمی می‌تواند رخ دهد

د

شرکت‌های کوچک و متوسط در کشورهای درحال توسعه تا ۱ تریلیون دلار هزینه ایجاد کند.

ب- کاهش بهره‌وری: شرکت‌های کوچک و متوسط نیز به دلیل تغییرات آب‌وهوایی، مانند از دست دادن روزهای کاری به دلیل رویدادهای شدید آب‌وهوایی و اختلال در زنجیره تامین، با کاهش بهره‌وری مواجه‌اند. یک مطالعه نشان داده تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند تولید اقتصادی در ایالات متحده را تا ۲ درصد تا سال ۲۰۳۰ کاهش دهد.

ج- خطرات جدید: شرکت‌های کوچک یا متوسط با خطرات جدیدی مانند شکایت برای خسارات ناشی از تغییرات آب‌وهوایی و اختلال در فعالیت‌ها در اثر رویدادهای شدید آب‌وهوایی مواجه هستند. چنین شرکت‌هایی بیشتر از شرکت‌های بزرگ‌تر برای خسارات ناشی از تغییرات آب‌وهوایی مورد شکایت قرار می‌گیرند. اثرات تغییرات آب‌وهوایی بر این دسته از شرکت‌ها قابل‌توجه است و انتظار می‌رود در سال‌های آینده بدتر شود. آنها به‌شدت در برابر تأثیرات تغییرات آب‌وهوایی آسیب‌پذیر هستند؛ زیرا اغلب منابع مالی کمتر و نسبت به شرکت‌های بزرگ‌تر دسترسی کمتری به اطلاعات و منابع دارند.

از سوی دیگر، تلاش برای انطباق با تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند فرصت‌ها و مزایایی را برای آن دسته از شرکت‌هایی که بر موضوعات محیط‌زیستی تمرکز کرده‌اند، مانند «کارآفرینان اقتصادی» که محصولات و خدمات جدید را توسعه می‌دهند ایجاد کند. هرچند شرکت‌های کوچک و متوسطی که در افزایش بهره‌وری تولید و کاهش هزینه‌های تجاری موفق



گزارش خطرات جهانی ۲۰۲۲ مجمع جهانی اقتصاد

شکست اقدامات آب‌وهوایی را به‌عنوان یکی از

پنج خطر بزرگ جهانی از نظر احتمال و تاثیر شناسایی

می‌کند. این گزارش تخمین می‌زند که تغییرات

آب‌وهوایی می‌تواند تا سال ۲۰۵۰ تا ۲۰ تریلیون دلار

برای اقتصاد جهانی هزینه داشته باشد



شوند، ممکن است فرصت‌های جدیدی کشف کنند. بر اساس مطالعه سازمان تجارت جهانی، بیش از نیمی از شرکت‌های آفریقایی اعلام کرده‌اند که بهبود عملکرد محیط‌زیستی شرکت‌هایشان منجر به بهبود بازده و کیفیت محصولاتشان، دسترسی به بازارهای جدید، کاهش هزینه‌های ورودی و توانایی بهتر برای دسترسی به منابع مالی سبز شده است.

یکی دیگر از زمینه‌های بالقوه رشد شرکت‌ها، فناوری‌های جذب و استفاده از کربن به منظور حذف دی‌اکسیدکربن از جو و استفاده از آن برای اهداف تولیدی، مانند ایجاد مواد یا سوخت‌های جدید است. توسعه این فناوری‌ها می‌تواند به کاهش اثرات تغییرات آب‌وهوا کمک کرده و در عین حال فرصت‌های اقتصادی جدیدی ایجاد کند. به‌علاوه تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند نوآوری و توسعه مدل‌های کسب‌وکار جدید را هدایت کند، مانند تولید گوشت گیاهی و توسعه فزاینده وسایل نقلیه الکتریکی و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی الکتریکی.

بدین ترتیب، آثار تغییرات اقلیمی بر تجارت جهانی را می‌توان به سه دسته ذیل تقسیم کرد:

الف- اختلال در زنجیره تامین: تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند زنجیره تامین را به طرق مختلفی از جمله رویدادهای شدید آب‌وهوایی، بالا آمدن سطح آب دریاها و تغییرات در محصولات کشاورزی مختل کند. به‌عنوان مثال، یک مطالعه توسط بانک جهانی نشان داد که افزایش ۱ درصدی دما، صادرات محصولات کشاورزی کشورهای درحال توسعه را تقریباً ۱۳ درصد کاهش می‌دهد.

ب- افزایش هزینه‌های تجاری: تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند هزینه‌های

تجارت را از طرق مختلف افزایش دهد، از جمله نیاز به ایجاد زیرساخت‌های جدید برای محافظت در برابر حوادث شدید آب‌وهوایی، افزایش هزینه انرژی و نیاز به رعایت مقررات جدید محیط‌زیستی؛ تحقیقات OECD نشان داده که تغییرات آب‌وهوایی می‌تواند هزینه‌های تجارت جهانی را تا سال ۲۰۵۰ تا ۳۰ درصد افزایش دهد.

ج- تغییرات مزیت نسبی: تغییرات اقلیمی احتمالاً مزیت نسبی کشورها را از نظر توانایی تولید و صادرات کالا و خدمات تغییر خواهد داد؛ به‌عنوان مثال، کشورهایی که در حال حاضر گرم و خشک هستند ممکن است حتی برای تولید محصولات کشاورزی نامناسب‌تر شوند، در حالی که کشورهای سرد و مرطوب ممکن است به محیط مناسب‌تری برای تولید این محصولات تبدیل شوند. این تغییرات به نوبه خود تغییر در الگوهای تجارت جهانی را به دنبال خواهد داشت.

د- فرصت‌های جدید برای تجارت: تغییرات آب‌وهوایی فرصت‌های جدیدی مانند توسعه و استقرار فناوری‌های جدید سازگار با آب‌وهوا را نیز برای تجارت ایجاد می‌کند، به‌عنوان مثال، بازار انرژی‌های تجدیدپذیر به‌سرعت در حال رشد است و فرصت‌های جدیدی برای تجارت پنل‌های خورشیدی، توربین‌های بادی و سایر فناوری‌های انرژی پاک وجود دارد. ذکر این نکته ضروری است که تأثیرات تغییرات آب‌وهوایی بر تجارت جهانی پیچیده است و دامنه این تأثیرات به عوامل متعددی از جمله میزان تغییرات آب‌وهوایی، سیاست‌های خاصی که برای مقابله با تغییرات آب‌وهوایی اجرا می‌شود و توانایی کسب‌وکارها و دولت‌ها برای انطباق با تغییر اقلیم بستگی دارد.



تغییرات آب‌وهوایی تهدیدی بزرگ برای اقتصاد و تجارت جهانی است که برخی از مهم‌ترین آنها عبارتند از افزایش هزینه‌های تجارت، تغییر در الگوهای تجارت و افزایش رقابت برای منابع که می‌تواند منجر به درگیری‌های تجاری شود.

ایران نیز به‌شدت در برابر تأثیرات تغییرات آب‌وهوایی آسیب‌پذیر است، بنابراین برای سازگاری با تغییرات اقلیمی نیاز به تغییر سیاست‌های تجاری خود دارد؛ توجه بیشتر به تجارت کالاها و خدمات سازگار با تغییرات آب‌وهوایی، تحقیق و توسعه در زمینه فناوری‌های جدید مرتبط با کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، فراهم کردن محیط حمایتی برای کسب‌وکارهای سازگار با تغییرات اقلیمی (ارائه معافیت‌های مالیاتی، یارانه‌ها و سایر مشوق‌ها برای مشاغل که در تلاش برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای خود هستند) و اجتناب از ایجاد موانع تجاری برای ورود کالاها و خدمات سازگار با آب‌وهوا، از جمله این سیاست‌هاست. ■



بررسی وضعیت آلاینده‌گی ازن در آلودگی هوای کشور

آلوده نامرئی

در سال‌های اخیر غلظت آلاینده ازن در روزهای گرم سال اهمیت بسیاری پیدا کرده؛ چراکه وضعیت این آلاینده در شهر تهران سال به سال وخیم‌تر می‌شود؛ به نحوی که تعداد روزهای نامطلوب از لحاظ این آلاینده از یک روز در سال ۱۳۹۵ به ۴۷ روز در سال ۱۴۰۱ افزایش یافته است. در سال جاری و تا نیمه مردادماه نیز شهر تهران ۱۷ روز کیفیت هوای نامطلوب داشته که عامل آن ازن بوده؛ در حالی که در همان سال تعداد روزهای نامطلوب پایتخت از منظر کیفیت هوا برابر ۱۷۰ روز بوده و این یعنی بیش از ۲۷ درصد روزهای آلوده تهران در سال ۱۴۰۱ به دلیل افزایش آلاینده ازن اتفاق افتاده است. به این ترتیب، قاعداً باید توجه ویژه‌ای به کنترل و کاهش آن صورت گیرد، اما جای تاسف اینجاست که با وجود گذشت ۵ سال از تصویب و ابلاغ قانون هوای پاک توسط مجلس و ارائه راهکارهایی برای کاهش آلاینده‌های هوا در آن، هر سال شهرهای جدیدی درگیر این معضل محیط‌زیستی می‌شوند؛ تا آنجا که به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس از بین ۵۶ ماده موجود در قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن، تاکنون ۲۲ ماده به صورت ضعیف و ۱۷ ماده به صورت متوسط اجرا شده‌اند و بیشترین وزن از لحاظ کیفیت اجرا مربوط به اجرای ضعیف بوده است.



از بابت گرمای هوا در معرض این نوع از آلودگی قرار نگرفتند، بلکه به واسطه انتشار ذرات معلق با منشأ طبیعی یا انسان‌ساخت نیز با تشدید انتشار گاز ازن مواجه شدند. نمودار ۱ روند تغییرات تعداد روزهای آلوده از لحاظ آلاینده ازن به همراه اکسیدهای نیتروژن را در شهر تهران از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۴۰۱ نمایش می‌دهد. با مشاهده این نمودار مشخص می‌شود که از سال ۱۳۹۵ غلظت آلاینده ازن رو به افزایش بوده به گونه‌ای که تعداد روزهای نامطلوب از لحاظ این آلاینده از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱ از صفر تا ۴۷ روز افزایش پیدا

تهرانی‌ها در اولین ماه گرم سال ۱۴۰۲ در مجموع ۱۹ روز هوای آلوده تنفس کردند که آلاینده اصلی در ۹ روز، گاز ازن و آلاینده ۱۰ روز دیگر ذرات معلق بوده است. هرچند به طور معمول هوای آلوده به ذرات معلق به واسطه انعکاس ظاهری در آسمان بیشتر مورد توجه عموم مردم قرار می‌گیرد، اما عواقب تنفس در هوای آلوده به ازن کمتر از ذرات معلق موسوم به «PM» نیست. با توجه به ارتباط تنگاتنگ آلاینده‌های انسان‌ساخت خروجی از اگزوز خودروها با تولید آلاینده ثانویه «ازن»، تهرانی‌ها تابستان امسال فقط

کرده است. همچنین تعداد روزهای آلوده از لحاظ آلاینده اکسیدهای نیتروژن با آلاینده ازن رفتار معکوس دارد. نمودار ۲ نیز میانگین غلظت سالیانه این آلاینده را در طی سال‌های اخیر نمایش می‌دهد. براساس این نمودار غلظت میانگین آلاینده ازن از سال ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۱ از حدود ۱۸ ppb به حدود ۲۱ ppb افزایش پیدا کرده است.

◀ عوامل اثرگذار بر آلاینده ازن

ازن را شاید بیشتر مردم به عنوان گاز ضامن حیات در کره زمین بشناسند و اطلاع ندارند که غلظت بالای آن می‌تواند سلامت آنها را به مخاطره بیندازد. اما واقعیت این است که ازن موجود در جو شامل دو دسته «ازن خوب» و «ازن بد» است. مقصود از ازن خوب همان لایه ازن است که زمین را در آغوش گرفته و با جذب ۹۵ تا ۹۹ درصد از پرتو فرابنفش خورشید، زندگی را روی این کره خاکی ممکن کرده است؛ این در حالی است که اگر غلظت همین گاز در لایه‌های پایینی جو افزایش پیدا کند، کارکرد مثبت خود را از دست می‌دهد و به یک آلاینده تبدیل می‌شود که عوارض آن برای سلامتی همپای عوارضی است که دیگر آلاینده‌های گازی و ذرات معلق ایجاد می‌کند.

آلاینده ازن از منابع مختلف منتشر نمی‌شود، بلکه از برهم‌کنش شیمیایی آلاینده‌های دیگر با گازهای موجود در اتمسفر در جو تولید می‌شود؛ بنابراین پارامترهای مختلفی بر میزان غلظت این آلاینده تأثیرگذار است که به بررسی این موارد پرداخته خواهد شد.



با توجه به ارتباط تنگاتنگ آلاینده‌های انسان ساخت

خروجی از اگزوز خودروها با تولید آلاینده نانویه

«ازن»، تهرانی‌ها تابستان امسال فقط از بابت گرمای

هوا در معرض این نوع از آلودگی قرار نگرفتند

بلکه به واسطه انتشار ذرات معلق با منشأ

طبیعی یا انسان ساخت نیز با تشدید انتشار

گاز ازن مواجه شدند



۱- آلاینده‌های پیش‌ساز: به‌طور کلی دو آلاینده ترکیبات آلی فرار (VOCs) و اکسیدهای نیتروژن (NOx) در تعیین غلظت آلاینده ازن بیشترین تاثیر را دارند. با افزایش انتشار ترکیبات آلی فرار، غلظت ازن نیز افزایش می‌یابد و حضور این گاز به‌نوعی در تشکیل ازن کمک‌کننده است. هرچند آلاینده اکسیدهای نیتروژن پیش‌ساز تولید ازن هستند؛ اما نسبت دی‌اکسیدنیتروژن به اکسیدنیتروژن (NO₂ / NO) در این خصوص بسیار تعیین‌کننده است و هرچه این نسبت عدد بالاتری باشد غلظت آلاینده ازن نیز افزایش می‌یابد.

۲- میزان تابش خورشید: واکنش‌های اثرگذار بر تولید آلاینده ازن در جو، گرماگیر هستند و نیازمند انرژی بیرونی هستند. این انرژی از طریق فوتون‌های تابش شده از خورشید تامین می‌شود و هرچه سطح انرژی این فوتون‌ها بالاتر باشد، می‌توان انتظار تولید ازن بیشتری را نیز داشت. در نتیجه در روزهای گرم‌تر با تابش نور خورشید بیشتر معمولاً غلظت ازن نیز در حالت بیشینه قرار دارد. به این ترتیب، گرم‌ترین روزهای سال در تابستان و اواخر بهار بستر مناسبی برای تولید ازن است. روند تشکیل ازن در اتمسفر نیز در گرم‌ترین ساعات روز تشدید می‌شود.

۳- جریان هوا: سکون هوا و کاهش لایه مرزی منجر به کاهش حجم هوای حاکم بر شهر و در نتیجه افزایش غلظت آلاینده‌های هوا می‌شود و این اصل در مورد تمامی آلاینده‌ها صدق می‌کند.

۴- رطوبت و بارش باران: به‌طور کلی رطوبت هوا و بارش باران منجر به کاهش غلظت آلاینده‌های هوا می‌شوند و اصطلاحاً عمل شست‌وشوی آلاینده‌ها، از غلظت آنها در جو می‌کاهد.

۵- توزیع مکانی و زمانی آلاینده‌های پیش‌ساز: همان‌گونه که پیش‌تر گفته شد غلظت آلاینده‌های پیش‌ساز ازن بر میزان تولید ازن اثرگذارند. در کنار این، نسبت غلظت این آلاینده‌های پیش‌ساز به یکدیگر نیز در نحوه برهم‌کنش شیمیایی در حال انجام در جو اثرگذار است. از لحاظ مکانی در محدوده بزرگراه‌ها و مناطق پرتردد شاهد غلظت کمی از ازن هستیم، چراکه در این مناطق هرچند میزان NOx بالاست، اما نسبت NO به NO₂ نیز بالا است، اما هرچه از منابع انتشار اصلی آلاینده‌ها، یعنی منابع متحرک فاصله گرفته و به مناطق مسکونی و فضاهای سبز نزدیک می‌شویم با کاهش نسبت NO به NO₂ غلظت ازن نیز افزایش می‌یابد. پس معمولاً انتظار می‌رود که غلظت ازن در مناطق شهری در بخش‌هایی که فاصله بیشتری با محل تردد وسایل نقلیه دارند مقدار بیشینه باشد.

از طرف دیگر، زمان انتشار آلاینده‌های پیش‌ساز نیز اهمیت دارد، در روزهای عادی که اوج ترافیک در ساعات اولیه صبح اتفاق می‌افتد با توجه به پایین بودن میزان تابش خورشید در این ساعات، غلظت ازن از

حدی بالاتر نمی‌رود، اما در روزهای تعطیل که اوج تردد پس از ساعات اولیه صبح است با توجه به اینکه این موضوع همزمان با ساعات اوج تابش نور خورشید است و همچنین انتشار اکسیدهای نیتروژن نیز در کمترین میزان خود قرار دارد، غلظت ازن بیشتر می‌شود که به این پدیده «اثر آخر هفته» می‌گویند؛ بنابراین برخلاف سایر آلاینده‌ها، ازن در روزهای تعطیل غلظت بالاتری دارد.

در عین حال، آلاینده ازن بسیار ناپایدار بوده و طی تنها چند ساعت انجام واکنش شیمیایی به گازهای دیگر تبدیل می‌شود. بنابراین ازن همانگونه که به وجود آمد، به‌خودی‌خود نیز از بین می‌رود، اما در طی ساعاتی که غلظتش از حدی بالاتر است آثار منفی بر سلامت انسان می‌گذارد.

◀ همه راه‌های نرفته

البته راهکارهایی برای مهار ازن در فصل گرم سال وجود دارد، اما همچون خیلی از موارد دیگر از جمله اجرای آیین‌نامه هوای پاک مورد غفلت قرار گرفته است؛ حالا یا به دلیل کمبود منابع مالی یا در اولویت نبودن مسئله آلودگی هوا، عدم وجود نظارت کافی و موثر، ناهماهنگی بین دستگاه‌های مجری و عملکرد جزیره‌ای، تفسیر شخصی از متون قانون و... به هر حال، با توجه منابع اصلی انتشار دو آلاینده پیش‌ساز ازن،

می‌توان راهکارهای کاهش این آلاینده را چنین خلاصه کرد:

۱- منابع متحرک: همان‌گونه که توضیح داده شد مهم‌ترین عامل انتشار VOCs و NOx منابع متحرک هستند. سالیانه به تعداد وسایل نقلیه در حال تردد افزوده شده و از طرفی میانگین سنی آنها نیز افزایش می‌یابد که خود افزایش آلودگی ناوگان را به دنبال دارد، اما اگر به‌ازای ورود هر وسیله‌نقلیه جدید، یک خودروی فرسوده حذف شود، هم از افزایش ناوگان جلوگیری خواهد شد و هم ضرایب انتشار میانگین ناوگان بهبود می‌یابد.

عامل مهم دیگری که به کاهش انتشار آلاینده‌ها از وسایل نقلیه

۱۱

تهرانی‌ها در اولین ماه گرم سال ۱۴۰۲ در مجموع ۱۹ روز هوای آلوده تنفس کردند که آلاینده اصلی در ۹ روز، گاز ازن و آلاینده ۱۰ روز دیگر ذرات معلق بوده است. هرچند به طور معمول هوای آلوده به ذرات معلق به واسطه انعکاس ظاهری در آسمان بیشتر مورد توجه عموم مردم قرار می‌گیرد، اما عواقب تنفس در هوای آلوده به ازن کمتر از ذرات معلق موسوم به «PM» نیست

۱۲

کمک می‌کند، نظارت کارآمد بر وسایل نقلیه در حال تردد است که اغلب از طریق معاینه فنی انجام می‌شود، اما فعلاً چالش‌های عدیده‌ای در این حوزه در کشور وجود دارد که باعث عدم کارایی آن در بهبود کیفیت هوا می‌شود.

مدیریت تردها و ترافیک نیز سومین عامل مهم تعیین‌کننده در میزان انتشار آلاینده‌هاست. در این خصوص بهبود و توسعه حمل‌ونقل عمومی و غیرموتوری، کاهش میزان تقاضای سفرهای درون‌شهری، بهینه‌سازی آلوده‌شد و کاهش زمان سفرها، ایجاد محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های ترافیکی و... می‌تواند راهگشا باشد، اما شوربختانه به بخش عمده‌ای از این مسائل توجه لازم و کافی صورت نمی‌گیرد.

در کنار آلاینده‌های منتشر شده از آگزوز، آلاینده VOCs در

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

انتشار آلاینده ذرات معلق و اکسیدهای گوگرد شده و از طرفی انتشار آلاینده دی‌اکسید نیتروژن را افزایش می‌دهد.

در کنار بحث کیفیت سوخت، نوع سیستم‌های احتراقی و بازدهی آنها، بررسی کمی و کیفی تجهیزات کنترل‌کننده آلاینده واحدها و میزان کارکرد واحدها در تعیین میزان آلایندهی آنها موثر است. تصمیم‌گیری در خصوص نحوه سیاست‌گذاری بر این منابع با تمرکز بر آلاینده ازن (بسته به مکان و زمان) ممکن است متفاوت باشد؛ چراکه پیش‌تر گفته شد تاثیر NOx بر کاهش یا افزایش تولید ازن می‌تواند متفاوت باشد. اما به‌طور کلی بهتر است در شهرهایی که این منابع سهم بالایی در انتشار NOx دارند، از راهکارهایی مانند نصب تجهیزات deNOx یا سیستم‌های مخصوص کاهش NOx استفاده شود.

۳- جایگاه‌های سوخت: عامل دوم انتشار ترکیبات آلی فرار، جایگاه‌های سوخت هستند که صرفاً آلاینده VOCs را منتشر می‌کنند. کاهش انتشار این آلاینده منجر به کاهش ازن می‌شود؛ بنابراین اجرای اقداماتی مانند طرح کهاب در جهت کنترل بخار بنزین در جایگاه‌های سوخت برای مقابله با ازن اقدامی اثرگذار خواهد بود.

۴- منابع خانگی و تجاری: یکی دیگر از منابع انتشار آلاینده‌های پیش‌ساز ازن، احتراق در سیستم‌های گرمایشی ساختمان‌هاست. منابع خانگی و تجاری مجموعاً حدود ۱۴ درصد در انتشار اکسیدهای نیتروژن و دو درصد در انتشار ترکیبات آلی فرار به هوای شهر تهران نقش دارند. می‌توان با بهینه‌سازی سیستم‌های احتراقی گرمایشی به کاهش انتشار این آلاینده‌ها کمک کرد. ■



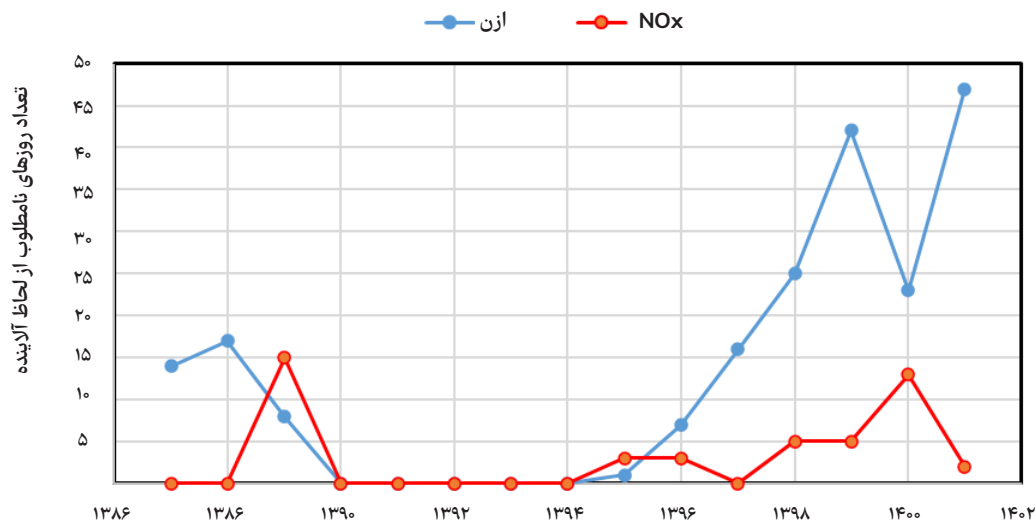
روند تغییرات تعداد روزهای آلوده از لحاظ آلاینده ازن به همراه اکسیدهای نیتروژن در شهر تهران از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۴۰۱ نشان می‌دهد که از سال ۱۳۹۵ غلظت آلاینده ازن رو به افزایش بوده به‌گونه‌ای که تعداد روزهای نامطلوب از لحاظ این آلاینده از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱ از صفر تا ۴۷ روز افزایش پیدا کرده است



روزهای گرم از باک خودروها به‌صورت تبخیری به جو منتشر می‌شود که در این زمینه می‌توان استانداردهای سخت‌گیرانه‌ای را درباره سیستم سوخت‌رسانی خودروها و موتورسیکلت‌ها برای کنترل بخار سوخت الزامی کرد.

۲- نیروگاه‌ها، پالایشگاه‌ها و صنایع: براساس سیاهه انتشار آلایندهی در شهر تهران چیزی در حدود ۵۰ درصد از کل انتشار اکسیدهای نیتروژن سهم این منابع است؛ اما این منابع در انتشار ترکیبات آلی فرار سهم چشمگیری ندارند. عمده شاخص تعیین‌کننده در میزان آلاینده این منابع کیفیت سوخت آنهاست. طبیعتاً استفاده از سوخت گاز منجر به کاهش

تعداد روزهای نامطلوب از لحاظ آلاینده ازن و NOx در شهرهای تهران طی ۱۵ سال گذشته





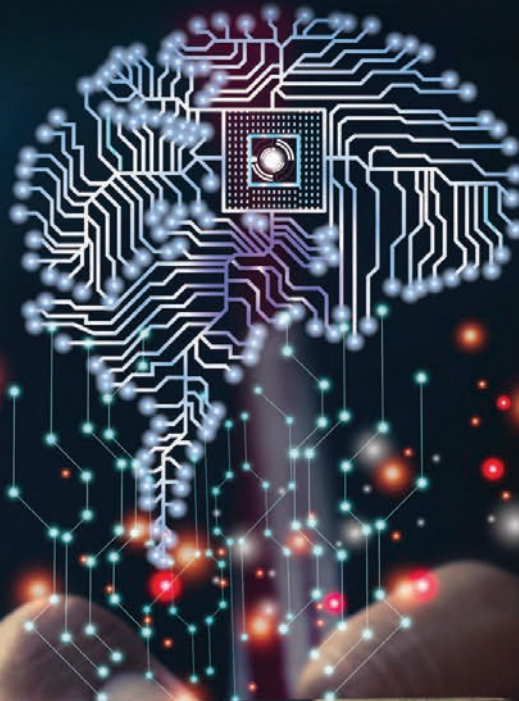
هوشمندی

به کارگیری هوش مصنوعی در حوزه حمل و نقل، دیگر نه یک انتخاب بلکه بخشی از راهکارهای توسعه است، اما در ایران با توجه به مشکلات ظاهراً لاینحل کندی و قطعی اینترنت، هوشمندسازی آینده پرچالش تری را در پیش دارد. رونمایی از نخستین امداد خودروی هوشمند از یک طرف و واکنش کند کسب و کارها در برابر خطر سرقت داده‌ها، بیم و امیدهایی در مسیر پیش رو است که با هم مرور خواهیم کرد.

◀ خودروهای متصل در راهند؟

◀ بحران نشئت!

◀ از هوش تجاری تا هوش مصنوعی



رویدادی در مسیر معرفی خودروهای متصل در ایران

خودروهای متصل در راهند؟

گزارش از
بهاره بوذری

در سال ۱۹۸۰ که شرکت BMW با بهره‌گیری از فناوری موفقیت‌آمیز انتقال داده‌ها در خودروهای خود، از پیشگامان ساخت ماشین‌های متصل شد، شاید سرعت پیشرفت این خودروها قابل‌تصور نبود اما امروزه، خودروهای متصل یکی از تکنولوژی‌های مهم و مورد نیاز برای حل چالش‌های کلان‌شهری شناخته می‌شوند. رشد سریع خودروهای متصل به حدی رسیده که عصر جدیدی در صنعت خودرو به وجود آورده و شبکه‌ای متصل و بسیار گسترده را بین خودروها، زیرساخت‌های شهری، عابران پیاده و به طور کل فضای شهری شکل داده است.

به منظور آشنایی بیشتر با آخرین فناوری‌های بومی‌شده در حوزه خودروهای متصل، ۹ مهرماه، مراسم رونمایی از نوآوری‌های شرکت دلفین در حوزه مدیریت ناوگان خودرویی و خودروهای متصل در مرکز همایش‌های بین‌المللی تهران برگزار و در آن از اولین امداد خودروی هوشمند ایران نیز رونمایی شد.

در مطلب پیش‌رو، با مرور اجمالی بر ویژگی‌های خودروهای متصل، گزارشی از این رویداد را می‌خوانید.

یکی از مفاهیم و فناوری‌های متعددی که پس از ظهور اینترنت در صنایع مختلف ایجاد شده، خودروی متصل است. هر خودرویی که به هر نحوی بتواند به اینترنت وصل شود و از داده‌های مختلف برای بهبود تجربه رانندگی، آسایش راننده، ایمنی جاده و جلوگیری از تصادف استفاده کند، به عنوان خودروی متصل در نظر گرفته می‌شود.

به بیان دقیق‌تر، خودروی متصل (Connected Car) به ماشینی گفته می‌شود که با استفاده از ارتباطات اینترنتی و همین‌طور سنسورها





خودروی متصل (Connected Car)، به ماشینی گفته می‌شود که با استفاده از ارتباطات اینترنتی و همین‌طور سنسورها و دستگاه‌های ارتباطی متعدد می‌تواند با پیرامون خود تعامل برقرار کند. فناوری‌های به‌کاررفته در خودروی متصل شامل GPS، سیستم‌های اطلاعات، سنسورهای شناسایی و ابزارهای ارتباطی می‌شود که امکان ارسال و دریافت داده را برای خودرو فراهم می‌آورند.



◀ ویژگی برتر خودروهای متصل چیست؟

در رویداد ۹ مهرماه شرکت دلفین، زکریا سلطانی، مدیرعامل همران (پلتفرم خودروهای متصل)، میزان اهمیت فناوری خودروهای متصل، نیازها و چالش‌های این حوزه را بررسی کرد. او با اشاره به اینکه ما در حوزه خودروهای متصل چالش فناوری نداریم، توضیح داد: «شرکت اریکسون در سال ۲۰۲۲، در گزارشی ۵ چالش اصلی خودروهای متصل را تشریح کرده است. یکی از چالش‌ها انتظارات مشتری است؛ به طور مثال، در هنگام خرید تلفن همراه، تکنولوژی به‌کاررفته عامل برتری یک محصول از رقیب است و مشتری آن تلفنی را انتخاب می‌کند که با سبک زندگی او سازگارتر باشد.»

او ادامه داد: «از نظر اریکسون، این موضوع در حوزه خودرو هم صادق است. این روزها مشتریان دیگر به آرم کاپوت دقت نمی‌کنند و فاکتورهایی مانند زیبایی و امنیت چندان مطرح نیستند، زیرا همه خودروها اکنون به سطح رضایت‌بخشی از ایمنی و زیبایی رسیده‌اند، پس این عامل تکنولوژی‌ها و امکانات به‌روز است که مشتری را برای خرید متقاعد می‌کند.»

سلطانی گفت: «ما حدود ۲۷ میلیون دستگاه خودرو در کشور داریم. تصور کنید اگر فقط نیمی از این تعداد متصل بودند و درصد کمی از این تعداد روزانه درخواستی را به سرویس‌دهنده می‌فرستادند، ما با چه حجم عظیمی از درخواست‌ها روبه‌رو می‌شدیم.»

و دستگاه‌های ارتباطی متعدد می‌تواند با پیرامون خود تعامل برقرار کند. فناوری‌های به‌کاررفته در خودروی متصل شامل مسیریابی GPS، سیستم‌های جمع‌آوری اطلاعات و ایجاد سرگرمی، سنسورهای شناسایی و ابزارهای ارتباطی می‌شود که امکان ارسال و دریافت داده را برای خودرو فراهم می‌آورند. خودروی متصل می‌تواند با خودروهای دیگر، زیرساخت ترافیکی و سرویس‌های آنلاین ارتباط برقرار کرده و با تهیه اطلاعات آنی برای رانندگان، ایمنی، آسایش و راحتی راننده و سرنشینان خودرو را فراهم آورد.

خودروی متصل دو کاربرد اصلی دارد: در کاربردهای تکی، فناوری‌های مختلفی روی هر خودرو نصب می‌شود تا قابلیت‌هایی همچون دستیار راننده و سیستم اطلاعات و سرگرمی ایجاد کنند؛ اما کاربردهای تعاونی و همکارانه، ارتباط بین خودروها و سایر اجزای موجود در زیرساخت جاده‌ای و ترافیکی، مثل چراغ‌های راهنمایی و... را میسر می‌کند. این کاربردها به ارتباطات V2V (خودرو با خودرو) و V2I (خودرو با زیرساخت) برای بهبود ایمنی و جریان ترافیکی وابسته است.

برخی کشورها در زمینه استفاده از فناوری خودروهای متصل پیشرو محسوب می‌شوند که از آن جمله می‌توان به آمریکا، چین، آلمان، ژاپن و کره جنوبی اشاره کرد، این در حالی است که فناوری خودروهای متصل در کشورهای دیگری مانند کانادا، فرانسه، ایتالیا، اسپانیا، انگلستان، استرالیا و... نیز در حال استفاده و گسترش است.

◀ استفاده از فناوری خودروهای متصل در ایران

در حال حاضر، استفاده از کاربردهای خودروهای متصل در ایران صرفاً به سیستم‌های ردیاب خودرو برای امنیت و مدیریت ناوگان حمل‌ونقل محدود می‌شود و کاربردهای دیگر از جمله خودروهای برقی، رانندگی هوشمند و... همچنان در فاز تحقیق و توسعه هستند. ضمن اینکه مجوز بهره‌گیری از این کاربردها باید توسط شرکت‌های خودروسازی و نهادهای رگولاتوری کشور ارائه شود تا امکان پیاده‌سازی و گسترش آنها وجود داشته باشد.

البته در سال‌های گذشته، شرکت‌های خودرویی مانند سایپا و ایران‌خودرو با انعقاد تفاهم‌نامه‌هایی با شرکت‌های مرتبط در بخش زیرساخت‌های اینترنتی، به دنبال توسعه این محصول بودند؛ برای مثال خودروی شاهین متصل به‌عنوان جدیدترین محصول سایپا از سرویس خودروی متصل ایرانسل بهره می‌برد و در عین حال، ایران‌خودرو نیز برای توسعه این فناوری به سراغ همراه اول رفته است. ضمن اینکه شرکت‌هایی مانند دلفین و اورنگ هم به دنبال تحقق این هدف هستند.



مدیر توسعه محصول دلفین: یکی از جدیدترین محصولات که به سبب ما اضافه شده دستیار پیشرفته راننده است که از جمله قابلیت‌های آن، می‌توان به ذخیره‌سازی ۲۰ چهره مجزا از راننده برای تشخیص خواب‌آلودگی و حالت‌های رفتاری راننده اشاره کرد که می‌تواند امکان کنترل و مراقبت از راننده را فراهم کرده و جلوی بسیاری از حوادث جاده‌ای را بگیرد



مدیرعامل همرا با اشاره به اینکه در دنیا، شرکت‌های بیمه، ریسک خودروها را بررسی می‌کنند و طبق میزان ریسک، حق بیمه به آن تعلق می‌گیرد، گفت: «همه خودروها در شرایط متفاوت، حق بیمه یکسانی پرداخت نمی‌کنند. وقتی بیمه نیاز دارد که به حجم عظیمی از داده‌ها پاسخ داده شود، آیا زیرساخت لازم برای پاسخگویی به این تعداد از داده وجود دارد؟ طبیعتاً خیر، اما ما در پلتفرم خودروهای متصل همرا (اپلیکیشن هوشمند خدمات آنلاین خودرو) به تمام این پرسش‌ها پاسخ می‌دهیم و به سازمان‌ها، سرویس‌دهندگان و خدمات پس از فروش کمک می‌کنیم تا متناسب با نیاز کاربر بهترین پاسخ را بدهند.»

سلطانی خاطرنشان کرد که آنها براساس مسئولیت اجتماعی خود، سعی کرده‌اند نیاز حوزه علمی خودروهای متصل (ترکیبی از فناوری اطلاعات و برق خودرو) را برطرف کنند و از این رو، برای ذی‌نفعانی که نقشی در حوزه خودروهای متصل دارند، کتابی را با عنوان «خودروهای متصل، مقصد نهایی» منتشر کرده و در ادامه این مسیر، به یک آکادمی در حوزه خودروهای متصل با همکاری ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضای حمل‌ونقل کشور، دانشگاه‌های مطرح کشور مثل دانشگاه علم و صنعت، علامه طباطبایی رسیده‌اند.

فناوری‌های نوین دلفین

در این رویداد، مهندس محمدمهدی شیران، به عنوان یکی از بنیان‌گذاران و مدیرعامل شرکت دلفین، با اشاره به مسیر پرفرازونشیب ۱۴ ساله

کارآفرینی دلفین، گفت: «اولین مشتریان دلفین، شهرداری‌ها بودند. در واقع آنها می‌خواستند با کمک محصولات و راهکارهایی، نظارت و کنترل دقیق‌تری بر انجام عملیات‌های مرتبط با جمع‌آوری زباله‌ها و نظافت شهری داشته باشند، اما به‌مرور زمان، مشتریان دلفین بیشتر و نیازهای آنها پیچیده‌تر شد.»

به گفته شیران، دلفین در طی سال‌های فعالیت خود، توانسته با توجه به نیازها و چالش‌های مختلفی که هرکدام از سازمان‌ها در صنایع مختلف با آنها مواجه هستند، راهکارها و ماژول‌های کاربردی و منحصربه‌فردی را برای مشتریان طراحی کند؛ برای مثال، طراحی ماژول مدیریت مأموریت اعزامی خودروهای عملیاتی امدادی، ماژول تعمیر و نگهداری، طراحی و توسعه سنسورهای وزن، شیب، دما و... ارائه داشبورد و گزارش‌های کاربردی برای تصمیم‌گیری داده‌محور، فراهم کردن قابلیت عیب‌یابی خودرو از راه دور و ارتباط با ECU.

در ادامه، فاطمه جمالی، به‌عنوان یکی دیگر از بنیان‌گذاران و مدیر توسعه محصول دلفین، جدیدترین محصولات سخت‌افزاری این شرکت را معرفی کرد. به گفته او، دلفین به‌واسطه ارتباطات نزدیک با مشتریان، نیازها و چالش‌های بسیاری را شناسایی کرده و محصولات و راهکارهایی را برای آنها ارائه داده است. دستیار پیشرفته راننده (ADAS)، دستگاه جدید BLE5 و فناوری eSIM از جمله جدیدترین محصولات و راهکارهایی بود که در این بخش معرفی شدند.

جمالی در ارتباط با کاربرد ADAS گفت: «یکی از جدیدترین محصولات که به سبب ما اضافه شده است دستیار پیشرفته راننده است که انقلابی در حوزه فناوری‌های جدید محسوب می‌شود و از جمله قابلیت‌های آن، می‌توان به ذخیره‌سازی ۲۰ چهره مجزا از راننده برای تشخیص خواب‌آلودگی و حالت‌های رفتاری راننده اشاره کرد که می‌تواند امکان کنترل و مراقبت از راننده را فراهم کرده و جلوی بسیاری از حوادث جاده‌ای را بگیرد.»

مدیر توسعه محصول دلفین در ارتباط با عملکرد دستگاه Gateway نیز چنین توضیح داد: «در صنایع مختلف، ردیاب‌ها نمی‌توانند به‌خوبی پاسخگوی نیاز مشتریان باشند؛ در راستای حل چنین چالش‌ها و نیازهایی، ما دستگاه Gateway را ارائه دادیم. این محصول به‌کمک تنوع پورت‌ها و قابلیت سفارشی‌سازی، داده‌ها را از منابع مختلف دریافت، پردازش و آنها را به سرور ارسال می‌کند.»

مهدی صمدانی، مدیر فنی دلفین، به‌عنوان سخنران بعدی این رویداد، درباره مدل سامانه ابری مدیریت ناوگان و جدیدترین راهکارهای دلفین

د

ایما امداد با اضافه شدن تجهیزات جانی، به اولین خودروی امدادی هوشمند در ایران تبدیل شده که قابلیت‌هایی مانند پیش‌لحظه‌ای وضعیت خودرو، بررسی و آنالیز رفتار رانندگان، نظارت لحظه‌ای و تصویری بر امدادگر، ردیابی لحظه‌ای موقعیت مکانی امدادگر، ارائه گزارش‌ها و سابقه مأموریت‌ها و برقراری تماس اضطراری با فناوری eCall از جمله قابلیت‌های آن است

ع



پرداخت و افزودن: «در اکوسیستم خودروهای متصل سه سمت مشتری، تامین‌کنندگان و مکمل‌ها باید تحلیل شوند. همه باید به اکوسیستم بپیوندند. اگر تامین‌کننده در اکوسیستم نباشد، خروجی اکوسیستم چیزی نخواهد بود. وظیفه ارکستراتور هماهنگی است. این نتیجه فعالیت جمعی است که منجر به ایجاد ارزش نهایی می‌شود و اینجا استراتژی‌ها و شیوه تحلیل استراتژیک شرکت ارکستراتوری باید به‌نوعی باشد که نیازمندی‌های هر سه سمت را به‌خوبی تحلیل کرده و براساس آنها، یک ارزش پیشنهادی خاص ارائه دهد.»

در بخش پایانی مراسم نیز تفاهم‌نامه‌ای در راستای همکاری‌های علمی، آموزشی، پژوهشی و فناوری، میان ستاد توسعه اقتصاد دانش‌بنیان حمل‌ونقل و فضایی، دانشگاه‌های علم و صنعت و تربیت مدرس، شرکت سرمایه‌گذاری علم‌گستر خاورمیانه و شرکت اعتماد امن‌گستر لیان امضا شد. ■

براساس نیاز کسب‌وکار توضیح داد و گفت: «هدف ما از طراحی سامانه ابری این بود که بتوانیم هم به نیازهای آینده و هم به نیازهای گذشته پاسخ دهیم؛ به عبارت دیگر، هم پاسخگوی نیازهای خودروهای متصل و هم نیازهای حوزه مدیریت ناوگان باشیم.»

به گفته مدیر فنی شرکت دلفین، پویایی، سادگی و داده‌محوری، ۳ اصل مهم در سامانه ابری دلفین هستند؛ به طوری که کاربران این سامانه، بدون اینکه درگیر جزئیات و پیچیدگی شوند، به کمک رابط کاربری ساده می‌توانند داده‌ها و شاخص‌های کلیدی سازمان خود را به راحتی مصور کرده و براساس آنها تصمیم‌گیری کنند؛ ضمن اینکه، در آینده نزدیک نیز با کمک داده‌کاوی و هوش مصنوعی، استنباط دقیق‌تر و عمیق‌تری از این داده‌ها خواهند داشت.

◀ نخستین امداد خودروی هوشمند

در بخش دیگری از این رویداد، از اولین امدادخودرو هوشمند ایران رونمایی شد. ایما امداد که بر پایه خودروی لاماری ایما به‌روزرسانی و تجهیز شده است، با اضافه شدن تجهیزات جانی، به اولین خودرو امدادی هوشمند در ایران تبدیل شده است. قابلیت‌هایی مانند پیش‌لحظه‌ای وضعیت خودرو از طریق ارتباط با ECU، بررسی و آنالیز رفتار رانندگان، نظارت لحظه‌ای تصویری بر امدادگر، ردیابی لحظه‌ای موقعیت مکانی امدادگر، ارائه گزارش‌ها و سابقه مأموریت‌ها و برقراری تماس اضطراری با فناوری eCall، از جمله قابلیت‌هایی بودند که به‌طور زنده در این رویداد رونمایی شدند.

خودروی لاماری امداد به دو دوربین داشبورد (دش کم) مجهز است که فعالیت‌های انجام گرفته در داخل و همچنین خارج از این خودرو را رصد می‌کند. یک دوربین در سمت چپ داشبورد و روبه‌روی راننده قرار گرفته است تا فعالیت‌ها و اقدامات راننده خودرو امداد را رصد کند و در صورت رخ دادن تخلف از سوی راننده، اطلاعات را در اختیار شرکت ارائه‌دهنده خدمات امدادی قرار داده و فعالیت‌ها را کنترل می‌کند.

دوربین دوم در کنار آینه وسط و رو به جاده تعبیه شده است و اتفاقات و سفرهای روزانه خودروی امداد را ثبت می‌کند. هدف از قرارگیری این دوربین‌ها ثبت اطلاعات و اتفاقات در مسیر خدمت‌رسانی خودرو امداد لاماری است و به این صورت می‌توان از کیفیت و نحوه ارائه خدمات امدادی به خانواده محصولات لاماری اطمینان حاصل کرد.

در ادامه، سند معماری اکوسیستم خودروهای متصل هم‌راست توسط مدیر برنامه‌ریزی استراتژیک دلفین، معرفی شد. حسین نوروزیان، به بررسی ماهیت اکوسیستمی خودروهای متصل، استراتژی‌ها و فرآیندها

واکنش کند کسب‌وکارها در برابر خطر سرقت داده‌ها چه عواقبی دارد؟

بحران نشت!



روشن نوری

کارشناس ارشد ارتباطات

خبر کوتاه و شوکه‌کننده بود: «یک هکر ادعا کرد توانسته با هک کردن سامانه ثبت احوال، به اطلاعات ۱۳۰ میلیون ایرانی دست پیدا کند.» واکنش رسانه‌ای این سازمان دولتی به این ماجرا هم قابل پیش‌بینی بود. تکذیبیه کوتاهی که می‌گفت: «این خبر شایعه بوده و خدمات الکترونیک این سازمان بدون اختلال در حال ارائه به دستگاه‌های دولتی و عمومی و آحاد جامعه است.» هکر هم در پاسخ به این تکذیبیه، سورس‌کد بخش‌هایی از وبسایت را منتشر کرد که نشان می‌داد به اطلاعات مهم و به‌روزی از شهروندان ایرانی دست یافته است. حالا نوبت مخاطبان بود تا میان دم خروس و قسم حضرت عباس یکی را باور کنند.

هر سال اطلاعات گوناگون کاربران ایرانی از درون سازمان‌های دولتی و خصوصی نشت پیدا می‌کند یا هک و سپس منتشر می‌شوند. اطلاعاتی محرمانه، حساس و البته ارزشمند که آنقدر هک شده و نشت پیدا کرده که به یک اتفاق عادی شبیه است. آنقدر عادی که شاید شما هم با یک جست‌وجوی ساده بتوانید اطلاعاتی مانند کد ملی و آدرس سکونت خود را در یکی از دیتابیس‌های منتشرشده پیدا کنید. کنار هم گذاشتن و جمع‌بندی این اطلاعات می‌تواند حریم خصوصی کاربران را به شدت نقض کند. در این میان اما اگر نشت و هک را اجتناب‌ناپذیر بدانیم، تفاوت محسوسی در بین رفتار شرکت‌های خصوصی و دولتی وجود ندارد و واکنش شرکت‌ها و روابط عمومی آنها مایوس‌کننده است.

د

در تابستان امسال ادعا شد که بیش از ۱۰۰ میلیون رکورد از ۲۰ شرکت بیمه نشت کرده است، اما تا امروز هیچ بیانیه‌ای توسط این شرکت‌های بیمه یا شرکت فناوری اطلاعات خبره» که راهکارهای جامع بیمه‌گری اکثر این شرکت‌های بیمه را ارائه می‌دهد، منتشر نشده است؛ نه در تایید و نه در تکذیب

د

این پاسخگویی در قبال کاربران ایرانی که با شایعه نشت اطلاعاتشان روبه‌رو هستند هم اتفاق می‌افتاد.

اما فناپ بر خلاف «فناوران اطلاعات خبره» در بیانیه مفصلی نسبت به حکم نرم‌افزار «به‌نما» واکنش نشان داد. بیانیه‌ای مبهم و متناقض که از یک سو می‌گفت: «ادعای مطرح‌شده درباره حمله هکری به نرم‌افزار به‌نما صحیح نبوده» و از سوی دیگر تاکید می‌کرد که «صرفاً بخشی از اطلاعات لاگ‌های نرم‌افزار و فایل‌های داکر با اتصال به اینترنت برای مدتی دسترس قرار گرفته است!»

فناپ در انتهای بیانیه نیز به موعظه فعالان رسانه‌ای پرداخته و صحبت در مورد حریم خصوصی مردم را منتسب به جریانی برای ضربه به کسب‌وکارهای ایرانی دانسته است.

این بخشی از بیانیه فناپ درباره حکم نرم‌افزار به‌نمای این شرکت است: «به نظر می‌رسد جریانی در سال‌های اخیر به بهانه‌های گمراه‌کننده و غیرکارشناسی، با انتشار مطالبی غیرواقعی و غیرمنصفانه سعی در تحریک مخاطبان و هدایت افکار عمومی به سمت وسوی نادرست دارد و به‌دنبال ضربه زدن به کسب‌وکارهای مستقل ایرانی، هم‌چنین ایجاد بی‌انگیزگی و ناامیدی در میان جوانان کشور است. بی‌شک برای جلوگیری از سوءاستفاده‌های مشابه در حوزه رسانه و شبکه‌های اجتماعی، نهادهای مستقل رسانه‌ای با صحت‌سنجی و راستی‌آزمایی اخبار و ادعاها می‌توانند نقش مهمی در آگاهی عمومی جامعه داشته باشند.»

این بیانیه نمونه بسیار خوبی برای فعالان روابط عمومی است از آنچه

بیش از هرچیز باید پذیرفت که جنس بحران‌های کسب‌وکار در ایران از جنسی که کسب‌کارهای بین‌المللی تجربه می‌کنند نیست و بحران‌های ناشی از مسائل حاکمیتی، شرایط اجتماعی و... همیشه در کمین سازمان‌های ایرانی بوده است، اما بحران «نشت اطلاعات کاربران» تا حد زیادی از جنس همان بحران‌هایی است که کسب‌وکارهای مختلف در سراسر دنیا با آن روبه‌رو هستند. تجربیات بسیاری در دنیا از این بحران وجود دارد و پروتکل‌های بسیاری برای مدیریت ارتباطات بحران در چنین شرایطی تدوین شده است. بسیاری از مدیران روابط عمومی کسب‌وکارها نیز این پروتکل‌ها را در دوره‌های آموزشی تدریس می‌کنند، اما آیا این پروتکل‌ها در تیم‌های ارتباطات کسب‌وکارهای ایرانی، اجرا هم می‌شود؟ هیچ‌کدام از ما انتظاری بیشتر از یک تکذیبیه ناشیانه در بحران نشت اطلاعات از یک سازمان دولتی نداریم اما در مورد کسب‌وکارهای خصوصی که از قضا تیم‌های ارتباطات حرفه‌ای هم دارند، انتظاری به همین مقدار محدود نیست.

هفته‌ها از حکم و نشت اطلاعات کاربران چندین کسب‌وکار گذشته است. صبر و پیگیری فعالان فناوری اطلاعات و رسانه‌ها نیز راه به جایی نبرده است. همه منتظر بودند شاید اقداماتی در دست انجام است و بیانیه‌ای از ابعاد و اقدامات منتشر خواهد شد، با این حال، همچنان برخی کسب‌وکارها روزه سکوت خود را نشکسته‌اند. در اینکه «سکوت» خود یک رفتار فعال ارتباطی است، شکی نداریم، اما سکوت در میانه بحران نشت اطلاعات کاربران را باید سرشار از کدام ناگفته‌ها دانست؟ هرچند کسب‌وکارهایی هم که تلاش کردند تا با انتشار بیانیه موضوع خود را نسبت به این بحران اعلام کنند، نشان دادند که مطلقاً برای چنین شرایطی آماده نیستند.

حال که کمی از این موضوع فاصله گرفته‌ایم سعی کرده‌ایم به دور از هیجان، نگاهی به عملکرد ارتباطی کسب‌وکارهای ایرانی در قبال بحران نشت اطلاعات کاربرانمان بیاندازیم.

◀ فناپ و یک حکم «کم‌اهمیت»

در تابستان امسال ادعا شد که بیش از ۱۰۰ میلیون رکورد از ۲۰ شرکت بیمه نشت کرده است، اما تا امروز هیچ بیانیه‌ای توسط این شرکت‌های بیمه یا شرکت «فناوران اطلاعات خبره» که راهکارهای جامع بیمه‌گری اکثر این شرکت‌های بیمه را ارائه می‌دهد، منتشر نشده است؛ نه در تایید و نه در تکذیب. اگر به سایت شرکت فناوران اطلاعات خبره سر بزنید، می‌بینید که آخرین خبر منتشر شده در تیرماه به این اشاره دارد که این شرکت «پاسخگوترین شرکت به رزومه‌ها» بوده است. شاید بد نبود اگر



ادعا شده است که از نفوذ به سایت تپسی اطلاعات دستگاه همراه بیش از ۲۷ میلیون مسافر، بیش از ۶ میلیون راننده و بیش از ۱۳۶ میلیون سفر به دست آمده و تپسی هم اعلام کرد که از طریق پلیس فتا در حال پیگیری موضوع است، اما با گذشت ماه‌ها، همچنان اطلاعات هک شده تپسی در یک کانال تلگرامی به قیمت ۸۱ هزار دلار به فروش می‌رسد



که نباید در بیانیه بنویسند و نشان می‌دهد که فناپ هر چقدر هم تلاش کند که تصویر خود را به عنوان یک کسب‌وکار خصوصی و مستقل نشان دهد، ادبیات دولتی و حاکمیتی مستتر در بیانیه منتشرشده، مانع از ایجاد چنین تصویری می‌شود.

◀ Tapsi left the market

هک تاکسی اینترنتی تپسی را می‌بایست بزرگ‌ترین بحران این کسب‌وکار از ابتدای تاسیس آن دانست. نفوذی که ادعا شده در آن اطلاعات بیش از ۲۷ میلیون مسافر، بیش از ۶ میلیون راننده، بیش از ۱۳۶ میلیون سفر، سوریس کد محصولات و اطلاعات دستگاه همراه مسافر و راننده به دست آمده است.

اطلاع‌رسانی هک را میلاد منشی‌پور مدیرعامل این شرکت در قالب یک رشته‌توییت انجام داد و گفت که این شرکت حاضر به باج دادن به هکرها نشده است. حضور تپسی در بورس باعث شد تا این شرکت چندی بعد در سایت کدال هم خبری در مورد مساله هک این پلتفرم منتشر کند: «به استناد ماده ۲ مکرر ۳ دستورالعمل اجرایی افشای اطلاعات شرکت‌های ثبت‌شده نزد سازمان به اطلاع می‌رساند پیرو اخبار منتشر شده در پایگاه خبری به استحضار می‌رساند با توجه به دسترسی غیرمجاز به اطلاعات شرکت تپسی جهت اخاذی، این شرکت با ثبت شکایت به پلیس فتا در حال پیگیری موضوع می‌باشد.»

اما با گذشت هفته‌ها، همچنان اطلاعات هک‌شده تپسی در یک کانال

تلگرامی به قیمت ۸۱ هزار دلار به فروش می‌رسد. این کانال اعلام کرده در صورتی که کسی تمایل به خرید کل دیتا داشته باشد، می‌تواند با تخفیف ویژه، این اطلاعات را به قیمت ۷۵ هزار دلار بخرد! تپسی هم بعد از توییت میلاد منشی‌پور، دیگر هیچ واکنش رسمی و مستقیمی به این هک گسترده نشان نداده است.

◀ مسئولیت‌پذیری در حفاظت از اطلاعات و اطلاع‌رسانی

مشکل فیلترینگ، ایران‌اکسس*، تحریم و دیگر چالش‌هایی که ارتباط فناوری اطلاعات ایران را با جهان قطع کرده و منجر به آسیب دیدن کاربران نهایی شده است. بسیاری از محصولات و راهکارهای امنیت به اکوسیستم فناوری اطلاعات ایران وارد نمی‌شوند و همین موضوع در کنار آسیب‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، امنیت کاربران را بیش از پیش به خطر انداخته است. امنیتی که گویی برای هیچکس اهمیتی ندارد؛ نه حاکمیت، نه سازمان‌های دولتی و نه کسب‌وکارها. همین مساله باعث می‌شود تا خطرها، آسیب‌ها و کلاهبرداری‌هایی که از نشت اطلاعات کاربران نشأت می‌گیرد در عرصه عمومی و رسانه‌ها مطرح نشود. حتی شاید نشود ارزیابی کرد که چه کسی، چه زمانی و چه مقدار، هزینه داده و خسارت دیده است. گروهی از این اطلاعات برای بازاریابی بهره می‌گیرند و گروهی دیگر در معرض کلاهبرداری‌های شخصی قرار می‌گیرند. زندگی‌هایی که از نشت اطلاعات تباہ می‌شوند و در جایی ثبت نمی‌شوند.

کسب‌کارهای خصوصی در تبلیغات، بیانیه‌ها و نشست‌های مطبوعاتی از مسئولیت‌پذیری در قبال داده‌ها و اطلاعات کاربران بسیار سخن گفته‌اند؛ اما زمانی که با این بحران مواجه می‌شوند، حتی خود را برای اطلاع‌رسانی کامل، شفاف و حرفه‌ای در این زمینه مسئول نمی‌دانند.

هنوز هیچکس نمی‌داند این نشت اطلاعات از چه طریقی اتفاق افتاده و این کسب‌کارها برای عدم تکرار این اتفاق ناگوار چه اقداماتی را انجام داده‌اند. بنابراین بیراه نیست که تمامی رفتارهای قبلی آنها را به حساب مانور تبلیغاتی تلقی کنیم. ضمن اینکه به نظر می‌رسد روابط عمومی کسب‌وکارهای خصوصی هم در نهایت ترجیح داده‌اند، همان الگوی سازمان‌های دولتی و نهادهای حکومتی را انتخاب کنند.



توضیح: IPهای ایران‌اکسس، آی‌بی‌های اینترنتی هستند که محدودیت‌هایی از طریق روتر اصلی زیرساخت، بر روی آنها اعمال می‌شود. با این کار دسترسی تنها برای آی‌بی‌های ایرانی وجود خواهد داشت و هیچکس از خارج کشور نمی‌تواند به این سرورها متصل شوند.



رئیس انجمن اینترنت اشیا و علوم داده اعلام کرد:

مهم‌ترین چالش حوزه اینترنت اشیا، قطعی اینترنت است

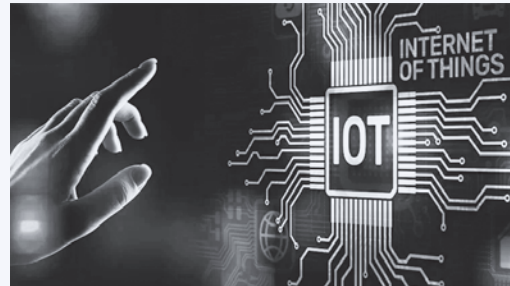


صنایع به دلیل استفاده از فیلترشکن‌ها هک شده‌اند. این فعال حوزه فاوا با اشاره به اینکه اینترنت اشیا در کشور هنوز صنعتی نوپا است، علاوه بر مشکلات اینترنت و فیلترینگ دلایل دیگری را هم برای این اتفاق برشمرد: «ناشناخته بودن و بالا بودن هزینه‌ها از جمله مهم‌ترین دلایل این عدم رشد به شمار می‌روند. بخشی از بار این ناشناخته بودن به دوش فعالان این حوزه است که نتوانسته‌اند به صورت اصولی این حوزه را معرفی کنند. متأسفانه فعالان این حوزه فقط به دنبال فروش بیشتر هستند، نه بازاریابی.» او در مورد وضع رگولاتوری در حوزه اینترنت اشیا هم از نگاه امنیتی در بخش حاکمیتی گلایه کرد.

به گفته او در سال ۲۰۲۰، تقریباً در جهان به ازای هر پنج نفر یک دیوایس اینترنت اشیا وجود داشت. بازارده افزود: «نمونه قابل لمس آن تاکسی‌های اینترنتی هستند که با یک دیوایس اینترنت اشیا (موبایل) کسب‌وکار تاکسی‌های تلفنی را از کشور تقریباً جمع کردند. شاید این سوال پیش بیاید که اینترنت اشیا کجای این موضوع است؟ موبایل‌های ما دیوایس‌های اینترنت اشیا هستند و در سیستم تاکسی اینترنتی موبایل‌ها تعیین هویت می‌شوند نه افراد. همین موضوع را به خیلی چیزهای دیگر می‌شود بسط داد.»

رئیس انجمن اینترنت اشیا و علوم داده، خاطرنشان کرد: «آینده اینترنت اشیا روشن است اما مشخص نیست که چه کسی می‌تواند از ظرفیت‌های آن استفاده کند؛ به طور مثال، این فرصت وجود داشت تا با اینترنت اشیا، بحران آب را در کشور پشت سر بگذاریم. متأسفانه در کشور بحران‌های بسیار زیادی وجود دارد که می‌توان با اینترنت اشیا تأثیرات آن‌ها را کاهش داد.»

مهندس بازارده در پایان متذکر شد: «با توجه به مهاجرت فعالان اینترنت اشیا، کشور، می‌توان میزان استقبال جهانی را اندازه‌گیری کرد. حتی کشورهایی مثل قبرس تبدیل به مقاصد مهاجرتی شرکت‌های ایرانی شده‌اند. اگر بخواهم جمع‌بندی کنم، وضعیت این بخش در کشور آنچنان ناامیدکننده به نظر می‌رسد که بهبود آن در سال‌های آینده بسیار دور از انتظار است.»



رئیس انجمن اینترنت اشیا و علوم داده، چالش اصلی اینترنت اشیا را کیفیت پایین اینترنت، فیلترینگ و ناپایداری‌های مربوط به آن اعلام کرد و قطعی اینترنت، مهاجرت شرکت‌ها و مشکلات رگولاتوری را از چالش‌هایی دانست که مانع رشد اینترنت اشیا در کشور شده‌اند.

روزبه بازارده، با اشاره به اینکه ایران هنوز درگیر حل چالش‌های مختلف مرحله سوم انقلاب صنعتی است، به سند اصول حاکم بر اینترنت اشیا که در سال ۱۳۹۶ از سوی شورای عالی فضای مجازی تدوین شد، اشاره کرد و گفت: «این سند به گونه‌ای تدوین شده که به جای پیشرفت حوزه مذکور، خاموشی و نابودی این صنعت را در پی داشته است. در سازمان نظام صنفی رایانه‌ای تلاش داشته‌ایم تا با اسناد این‌جینی مقابله کنیم و به صورت فنی به آن‌ها پاسخ بدهیم. در سال ۱۴۰۰، این شورا سند دیگری تحت عنوان سند پلتفرم‌های خودروهای متصل تصویب کرد که در قالب پنج تشکل مرتبط با موضوع، به آن اعتراض کردیم. در جلسهای که با حضور اعضای شورا برگزار شد ایرادات و پیامدهای این اسناد را تشریح کردیم.»

او با تأکید بر اینکه مهم‌ترین چالش این حوزه قطعی اینترنت بوده، گفت: «هنگامی که بازار در حال شکل‌گیری بود، اینترنت کشور قطع و منجر به این شده که متقاضیان این حوزه دلسرد شوند و به سمت استفاده از روش‌های گذشته بروند و دیگر تمایلی برای برگشت به سمت هوشمندسازی نداشته باشند. همچنین فیلترینگ گسترده باعث شده تا امنیت شبکه‌ها بسیار پایین بیاید و هک سیستم‌ها بسیار آسان شود. در سال گذشته تعداد بسیار زیادی از کارخانه‌ها و



تکنیک‌های یادگیری ماشینی، مدیریت درآمد خطوط هوایی را متحول کرده است

از هوش تجاری تا هوش مصنوعی

خلیل‌الله معمارزاده

کارشناس و تحلیلگر هوانوردی



نقش مدیریت درآمد خطوط هوایی، تجزیه و تحلیل و پیش‌بینی تقاضا برای هر پرواز و تعیین قیمت بر اساس آن است و جهت دستیابی به این هدف، در حال حاضر، شرکت‌های هواپیمایی ایران ناگزیر از تجزیه و تحلیل داده‌های تاریخی و تصمیم‌گیری آگاهانه و داده‌محور براساس ابزارهای هوش تجاری (BI) هستند؛ از این رو، ترمینال وب‌سیستم رزرواسیون نیرا که بیشتر شرکت‌های هواپیمایی ایران از آن بهره می‌گیرند، دارای ماژول BI است؛ ضمن اینکه در صورت نبود آن، نرم‌افزار در دسترس مایکروسافت یعنی Power BI نیز جهت افزایش موثر درآمدها قابل به‌کارگیری خواهد بود.

با این حال، با ظهور هوش مصنوعی (AI)، شرکت‌های هواپیمایی اکنون از الگوریتم‌های پیشرفته و تکنیک‌های یادگیری ماشینی برای بهینه‌سازی استراتژی‌های مدیریت درآمد خود استفاده می‌کنند تا با ترکیب مدل‌های ریاضی گذشته به زبان کامپیوتر، به‌صورت خودکار و سریع مدیریت درآمد خود را انجام دهند. فن‌آوری‌های پیشرفته که بهینه‌سازی ظرفیت، شناخت مشتری، استراتژی قیمت‌گذاری و دقت پیش‌بینی را بهبود می‌بخشند، خطوط هوایی را برای به دست آوردن مزیت رقابتی بیشتر یاری می‌دهند.

روندهای پیچیده آینده را به تصویر بکشند، در صورتی که به کمک هوش مصنوعی (AI) شرکت‌های هواپیمایی می‌توانند از الگوریتم‌های پیچیده‌ای استفاده کنند که حجم وسیعی از داده‌ها از جمله رفتار مشتری و الگوی رزرواسیون، روند بازار، شرایط آب‌وهوایی و رویدادها

جهت پیش‌بینی تقاضا از طریق ابزارهای هوش تجاری (BI) خطوط هوایی معمولاً از داده‌های تاریخی و مدل‌های آماری برای پیش‌بینی تقاضا برای هر پرواز و سپس تعیین قیمت‌های بهینه برای هر کلاس صندلی استفاده می‌کنند، اما این روش‌ها اغلب نمی‌توانند الگوها و

۱۱

به کمک هوش مصنوعی ایرلاین ها می توانند حجم وسیعی از داده ها از جمله رفتار مشتری و الگوی رزرواسیون، روند بازار، شرایط آب و هوایی و رویدادها را تجزیه و تحلیل کنند. اخیراً خطوط هوایی سنگاپور یک سیستم پیش بینی تقاضا مبتنی بر هوش مصنوعی را اجرا کرده که منجر به بهبود ۱۵ درصدی در دقت پیش بینی تقاضا و افزایش قابل توجه درآمدها شده است

۱۲

اول اجرا شده است. هواپیمایی امارات نیز یک موتور توصیه مبتنی بر هوش مصنوعی را پیاده سازی کرده که داده های مشتریان را برای ارائه بسته های مسافرتی شخصی، ارتقای صندلی و خدمات جانبی تجزیه و تحلیل می کند. این رویکرد هم منجر به افزایش ۱۰ درصدی در درآمد جانبی و بهبود وفاداری مشتریان شده است.

نمونه دیگر لوفت هانزا است که در سال ۲۰۱۹ با ایلیکیشن رزرو سفر Hopper همکاری کرد تا از قابلیت های هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی خود برای پیش بینی دقیق تر قیمت پروازها استفاده کند. ایرآسیا نیز بسته فناوری خود را به گونه ای پیکربندی کرده که از طریق همکاری با Kambr، تجزیه و تحلیل داده های آینده نگرتر را امکان پذیر نماید.

این در حالی است که بررسی ساختار دستوری شبکه پروازی ایران، نشان می دهد شرکت های هواپیمایی ایران تحلیل اقتصادی و تراز مالی مسیر دقیقی ندارند و عمدتاً شبکه و برنامه Timetable فصلی پروازهای برنامه خود را به روش چانه زنی و تصورات ذهنی تنظیم می کنند و همان برنامه ها را هم سال ها به صورت هفتگی ادامه می دهند و یک بار از خود نمی پرسند با وجود تمام این محدودیت ها آیا گزینه های بهتری مثل زمان یا کانکشن با فرکانس هم می تواند در مذاکرات و چانه زنی ها در دسترس باشند یا خیر.

همان گونه که گفته شد، برنامه ریزی مسیر از طریق هوش تجاری یا BI، مبتنی بر داده های تاریخی و تجزیه و تحلیل های دستی است و اغلب منجر به تصمیم گیری های نادرست و عملیات ناکارآمد می شود، در حالی

را تجزیه و تحلیل می کند. به عبارت بهتر، با ترکیب عوامل خارجی و داده های بلادرنگ، مدل های پیش بینی تقاضا مبتنی بر هوش مصنوعی و انتخاب محور (Choice-based) قادر هستند پیش بینی های دقیق تری ارائه دهند و خطوط هوایی را قادر سازند تا قیمت گذاری و تخصیص و توزیع موجودی صندلی ها را در کلاس های نرخی مختلف بهینه کنند؛ به عنوان مثال اخیراً خطوط هوایی سنگاپور یک سیستم پیش بینی تقاضا مبتنی بر هوش مصنوعی را اجرا کرده که منجر به بهبود ۱۵ درصدی در دقت پیش بینی تقاضا و افزایش قابل توجه درآمدها شده است. در واقع، روش های قیمت گذاری ایستا در کلاس های نرخی مختلف با فواصل نرخی ثابت که اکنون مورد استفاده قرار می گیرد، با روش های قیمت گذاری پویا و پیشنهاد قیمت (Bid pricing) به چالش کشیده شده است.

قیمت گذاری پویا برای خطوط هوایی به این معنی است که نرخ بلیت می تواند به طور مکرر بر اساس عوامل مختلف مانند ظرفیت و فرکانس پرواز، مسیریابی رقبا، زمان روز، روز هفته، فصل و حتی آب و هوا تغییر کند، این امر به ویژه در صنعت هواپیمایی بسیار رقابتی، که در آن حاشیه سود اغلب ناچیز است و تقاضا می تواند به سرعت در نوسان باشد، مهم است.

در مدل های قیمت گذاری ایستا مبتنی بر هوش تجاری استراتژی های قیمت گذاری بر اساس قوانین ثابت نرخی و تنظیمات دستی و با مداخله انسان انجام می گیرد که توان محدودی برای واکنش سریع به تغییرات بازار و ترجیحات مشتریان دارد و گاهی به واسطه اختلاف های نرخی ناچیز با رقبا در سورت موتورهای جستجوگر درآمدهای زیادی را از دست می دهند، در حالی که با AI و الگوریتم های قیمت گذاری پویا مبتنی بر هوش مصنوعی، به طور مداوم شرایط بازار، قیمت گذاری رقبا، نوسانات تقاضا و تقسیم بندی مشتری برای تعیین قیمت های بهینه در لحظه، بلادرنگ و برخط تجزیه و تحلیل می شوند. این امر خطوط هوایی را قادر می سازد تا با ارائه قیمت های شخصی و سفارشی شده و رقابتی به بخش های مختلف مشتریان، درآمد خود را در مجموع از یک پرواز ثابت به حداکثر برسانند و سود پخش و توزیع بلیت در آژانس آنلاین فروش را نیز خود به چنگ آورند.

به عنوان نمونه، بریتیش ایرویز یک سیستم قیمت گذاری پویا را پیاده سازی کرده است که براساس آن، Fares یا نرخ کرایه ها (Fare یا Price تفاوت دارد) بر اساس عواملی مانند در دسترس بودن صندلی، الگوهای رزرو و پروفایل مشتری تنظیم می شود. این رویکرد منجر به افزایش ۵ درصدی درآمد به ازای هر کیلومتر صندلی در دسترس (RASK) در سال

را نیز افزایش دهند؛ به‌عنوان نمونه، خطوط هوایی دلتا یک سیستم بهینه‌سازی مسیر مبتنی بر هوش مصنوعی را پیاده‌سازی کرده که عواملی مانند الگوهای آب‌وهوا، تراکم ترافیک هوایی و قیمت سوخت را در نظر می‌گیرد. این رویکرد منجر به کاهش ۱۲ درصد در هزینه سوخت و بهبود عملکرد به‌موقع (OTP) شده است.

همچنین سیستم Delta Analyze & Recommend Tool هواپیمایی دلتا موسوم به DART یک ابزار مبتنی بر هوش مصنوعی در مدیریت درآمد است که با الگوریتم‌های یادگیری ماشینی و بهینه‌سازی قیمت‌گذاری، تخصیص صندلی و تصمیمات رزرو بیش از حد Overbooking، شیوه‌های مدیریت درآمد خود را بهبود بخشیده و به دستاوردهای مالی قابل‌توجهی دست یافته است و برخی گزارش‌ها نشان می‌دهد تا ۲۵ درصد سود عملیاتی شرکت‌های هواپیمایی از انجام هوشمندانه ریسک رزرو مازاد به دست آمده است.



گذار از هوش تجاری به هوش مصنوعی، مدیریت درآمد خطوط هوایی را متحول کرده است. راه‌حل‌های مبتنی بر هوش مصنوعی خطوط هوایی را قادر می‌سازد تا تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر داده‌ها، بهینه‌سازی استراتژی‌های قیمت‌گذاری، شخصی‌سازی پیشنهادها و افزایش کارایی عملیاتی را انجام دهند. همان‌طور که هوش مصنوعی به تکامل خود ادامه می‌دهد، خطوط هوایی باید از این فناوری‌ها استفاده کنند تا در چشم‌انداز دنیای هوانوردی آینده جایگاهی داشته باشند. ■



بررسی ساختار دستوری شبکه پروازی ایران، نشان می‌دهد شرکت‌های هواپیمایی ایران تحلیل اقتصادی و تراز مالی مسیر دقیقی ندارند و عمدتاً شبکه و برنامه Timetable فصلی پروازهای برنامه خود را به روش چانه‌زنی و تصورات ذهنی تنظیم می‌کنند و همان برنامه‌ها را هم سال‌ها به‌صورت هفتگی ادامه می‌دهند



که هوش مصنوعی به کمک الگوریتم‌های مرتبط با بهینه‌سازی مسیر، متغیرهای متعددی مانند هزینه‌های سوخت، در دسترس بودن هواپیما بر اساس برنامه قابلیت اطمینان، تقاضای مسافر و محدودیت‌های فضای هوایی و ساعات اسلات فرودگاهی را در نظر می‌گیرد و به این ترتیب، با تجزیه و تحلیل داده‌های بلادرنگ و شبیه‌سازی سناریوهای مختلف، خطوط هوایی می‌توانند سودآورترین مسیرها را شناسایی کنند، مصرف سوخت را کاهش دهند و در عین حال، کارایی عملیاتی خود



توتال برای ایرباس، خودروی برقی سوخت‌رسان ساخت



(Saft) در کارخانه نرساک در جنوب فرانسه ساخته شده است. توتال علاوه بر استانداردسازی شرایط استفاده از وسایل برقی به عنوان یک دستگاه سوخت‌رسان، از روندی برای طراحی و ساخت این خودروها استفاده می‌کند که کمترین اثر محیط‌زیستی را بر روند تامین سوخت و نگهداری از هواپیماها داشته باشد. این شرکت اعلام کرده که تا سال ۲۰۵۰ هیچ کربنی در فعالیتهای خود تولید نخواهد کرد و این روند از نقطه تولید تا زمان مصرف توسط مشتری رعایت خواهد شد. توتال یکی از بزرگترین تامین‌کنندگان سوخت در فرانسه، اروپا و آفریقا برای تجهیزات هوایی محسوب می‌شود و تجربه زیادی در تولید انواع دستگاه‌های سوخت‌رسانی و تانکرهای سوخت دارد.

شرکت توتال با همکاری یکی از شرکای خود، نخستین خودروی تحویل سوخت به هواپیماها (ART) را ساخته است که با پیش‌رانه برقی فعالیت می‌کند. این خودروی حمل سوخت قرار است در سایت صنایع ایرباس در تولوز فرانسه استفاده شود، قابلیت حمل دو تانکر سوخت با ظرفیت ۳۰ تن برای هر تانکر را دارد.

زمان تحویل این خودروی سوخت‌رسان برقی تا پایان سال ۲۰۲۳ معین شده است. توتال برای ساخت این خودرو به همکاری با شرکت گوسین (Gaussin) پرداخته که ۴۰ سال سابقه طراحی و تولید باتری برای خودروهای برقی و هیبریدی را دارد. قرار است توتال برای ساخت این خودرو از باتری‌های لیتیوم-یونی استفاده کند که توسط شرکت سافت



تکاپوی بی وقفه

راه‌ها به عنوان سرمایه‌های ملی امانت‌گرانهایی برای نسل‌های متمادی یک سرزمین است که با مهندسی ارزش و بهینه‌سازی طرح‌ها می‌توان در زمینه ساخت و نگهداری آنها اقدامات ماندگارتری انجام داد. مهندس عباس غفاری، مدیرعامل شرکت توسار و یکی از کارآفرینان حوزه راهسازی، طی ۵۰ سال فعالیت خود همیشه فارغ از نقشه‌های مصوب کشوری، جست‌وجوی یافتن روش‌های کارآمدتر را سرلوحه کار خود قرار داده است. او علاوه بر فعالیت‌های راهسازی، اقدامات شاخصی نیز در حوزه پروژه‌های زیست‌محیطی، ساخت واحدهای مسکونی، احداث واحدهای آموزشی و تاسیسات زیربنایی شهر بین‌المللی دبی انجام داده است. در صفحات پیش رو، گذری بر سرگذشت شخصی و حرفه‌ای او خواهیم داشت.



گذری بر پیشینه حرفه‌ای یکی دیگر از کارآفرینان در حوزه راهسازی

تکاپوی بی‌وقفه برای گشودن راه



گفت‌وگو از

بهاره بوذری

من در تاریخ ۲۸ فروردین ۱۳۲۸، در شاهرود متولد شدم. پدرم تکنسین نصب ماشین‌آلات بود و تجاری در دوران نوجوانی در انارک (شهری نزدیک به نایین در استان اصفهان و زادگاه او) از آلمانی‌ها آموخته بود و بعدها نصب تاسیسات کارخانه‌های روغن‌کشی، پنبه‌پاک‌کنی و همچنین مسئولیت نصب بخش کوچکی از کارخانه کاناداداری را عهده‌دار بود. مادرم هم خانه‌دار و فرزند یکی از سرشناسان و بزرگان شاهرود در بخش تجارت و زراعت بود که مدت‌ها قبل، از انارک کوچ کرده بودند. پدرم نیز در جوانی از انارک به شاهرود کوچ و با مادرم ازدواج کرد. من هم با وجود تولد در شاهرود، خود را انارکی می‌دانم و طی این سال‌ها سعی کرده‌ام با انحای مختلف عمرانی و اجتماعی به آن منطقه خدمت کنم.

به هر حال تا شش سالگی در شاهرود بودم و در آن مدت، یعنی از سال ۱۳۲۲ تا ۱۳۲۸ پدرم عهده‌دار همه امور فنی مربوط به مزرعه پدربزرگ بود؛ ضمن اینکه در یک قلعه قدیمی به نام اصغرآباد در بخش میامی شاهرود کارخانه پنبه‌پاک‌کنی و کارخانه آرد، نصب و راه‌اندازی کرد. خانواده‌ام در شش سالگی من، به دلیل شغل پدرم و قراردادی که با یکی از کارخانه‌های بزرگ روغن‌کشی نباتی برای توسعه و راه‌اندازی داشت، به تهران مهاجرت کردند.

◀ دوران تحصیل و دانشگاه

پس از مهاجرت به تهران، در حوالی میدان ژاله ساکن شدیم. دوران ابتدایی را در مدرسه دولتی روزبه گذراندم. در دوره دبیرستان نیز در مدرسه ملی هدف شماره سه که از مدارس شاخص آن زمان بود، به تحصیل ادامه دادم و در سال ۱۳۴۶، از آن دبیرستان فارغ‌التحصیل شدم. آن زمان برای ورود به دانشگاه‌های مختلف، کنکورهای جداگانه برگزار می‌شد و من هم در آزمون‌های متعددی شرکت کردم که اولین آنها دانشگاه پهلوی (دانشگاه شیراز فعلی) و آخرین آنها دانشکده فنی دانشگاه تهران بود. در تمام کنکورهایی که دادم قبول شدم و تنها در یک مورد در فهرست ذخیره بودم، اما به این دلیل که نتایج دانشگاه شیراز زودتر

به برخی از زندگی‌ها هر طور که نگاه کنید، متوجه خواهید شد که عرض عمر بیشتر از طولش بوده و ساحت اثرگذاری شخص در حیطه‌های گوناگون عمرانی، اقتصادی، تولیدی، اجتماعی، صنفی و فرهنگی به قدری است که گویی بیش از زندگی یک فرد دستاورد داشته‌اند.

چهره این شماره ترابران مهندس عباس غفاری یکی از پیشکسوتان و نوآوران راهسازی کشور است که طی بیش از ۵۰ سال در حوزه ساختمان، راه و راه‌آهن فعالیت داشته است. او به عنوان مدیرعامل چندین شرکت عمرانی از جمله شرکت توسعه ساختمان و راه (توسار)، شرکت توسعه منابع و احداث (توما) و چندین شرکت عمرانی دیگر، کارهای شاخصی از جمله ساخت هنرستان عالی موسیقی، احداث کارخانه شیر پاکتی در جاده مخصوص کرج، مهندسی معکوس و بومی‌سازی طرح و ساخت پل ساری راه‌آهن میانه - اردبیل و انجام نخستین پروژه EPC (طراحی و تامین تجهیزات و اجرا) بزرگراهی کشور در محور پارسیان - عسلویه را در کارنامه خود دارد؛ غفاری علاوه بر فعالیت در بخش‌های عمرانی، تولیدی و سرمایه‌گذاری، همزمان در حوزه‌های اجتماعی فعالیت داشته و از بنیان‌گذاران انجمن شرکت‌های راهسازی ایران است.

زندگی سرشار از تجربه مهندس غفاری شاید به این دلیل باشد که معتقد است که کار نشدنی در جهان وجود ندارد و همیشه می‌توان راه تازه‌ای پیدا کرد.

در ادامه گوشه‌هایی از زندگینامه او را البته با رویکرد اقدامات عمرانی در بخش راهسازی و احداث پروژه بزرگ زیست‌محیطی یعنی تصفیه‌خانه فاضلاب تهران خواهیم خواند.

د

در سال ۵۱، در مقطع کارشناسی ارشد راه و ساختمان از دانشگاه تهران فارغ التحصیل شدم. در سال ۵۸ بار دیگر در رشته اقتصاد بین الملل مدرسه عالی بازرگانی (علامه طباطبایی فعلی) پذیرفته شدم که به دلیل انقلاب فرهنگی و تعطیلی دانشگاه‌ها و پس از آن گرفتاری‌های شغلی، آن را ناتمام گذاشتم؛ تا اینکه در سال ۸۷، در کنکور دانشگاه آزاد شرکت کردم و توانستم در رشته زبان و ادبیات انگلیسی که همیشه از آرزوهای تحصیلی من بود فارغ التحصیل شوم

د

ادامه دهم. به همین دلیل در دوران دانشجویی و سربازی با کار زیاد در شرکت‌های مهندسی مشاور و پیمانکاری همواره در پی کسب تجربه اداره شرکت بودم.

بعد از پایان دوره سربازی در ۱۳۵۲/۱۲/۱۲، اولین شرکت خودم را به همراه چهار نفر از همکلاسی‌های دانشگاه به نام شرکت «خیز» تاسیس کردم. این شرکت در زمینه ساختمانی فعالیت می‌کرد و اولین کار آن، پروژه شهرک «فرسج» در نویسرکان بود که شامل ساخت حمام، کشتارگاه، کودکستان، زمین ورزشی و تامین آب و شبکه آب‌رسانی بود.

این پروژه به‌عنوان اولین پروژه اجرایی بعد از فارغ التحصیلی تجربیات بسیاری برای من داشت و با خاطرات بسیار جالبی از کم‌تجربگی گروه ما همراه بود. در آن زمان محیط کارهای پیمانکاری مانند یک سربازخانه بر اساس انضباط و سلسله مراتب بود و در کنار این انضباط سادگی و صمیمیت هم وجود داشت و همه از این شرایط راضی بودند.

دو سال از فعالیت شرکت خیز می‌گذشت که با شراکت دو تن از سهامداران آن، شرکت «کاپیس» را خریداری کردیم و اولین پروژه این شرکت با مدیریت جدید، ساخت هنرستان عالی موسیقی و کارخانه شیر پاکتی در جاده مخصوص کرج بود.

شرکت‌های «خیز» و «کاپیس» همزمان مشغول ساخت و ساز پروژه‌های متعددی بودند و کارها تماماً با موفقیت به اتمام می‌رسید. از جمله کارهای شرکت خیز، ساخت دو بانک اعتبارات ایران در اهواز و

اعلام شد، ابتدا به آن دانشگاه رفتم و با توجه به نمرات خوبی که داشتم در رشته پزشکی ثبت‌نام کردم؛ تا اینکه در اواخر شهریور، با اعلام نتایج دانشکده فنی مسیر تحصیلم را تغییر دادم، به تهران آمدم و در آن دانشگاه در رشته مهندسی ثبت‌نام کردم. بر اساس روند آن زمان دانشکده، پس از دو سال دوره عمومی، رشته راه و ساختمان (عمران فعلی) را برگزیدم و در سال ۱۳۵۱ در مقطع کارشناسی ارشد راه و ساختمان فارغ التحصیل شدم. در دانشکده فنی استادهای بسیار خوبی داشتیم. دکتر ریاضی، دکتر جالینوس، دکتر عقیلی، دکتر مجتهدی، دکتر جفرودی و دکتر حامی از اساتید ما بودند، دکتر ایرج سلیمانی تحصیلات عالی از فرانسه داشت، من به ایشان در تهیه مطالب درسی کمک می‌کردم و به همین دلیل دو سال به عنوان کارآموز همراه ایشان به گنبدکاووس رفتم. آن زمان، دکتر سلیمانی در شرکت مهندسین مشاور گنبدکاووس مسئولیت نظارت بر مسیر راه شاهپسند (آزادشهر فعلی) تا قوچان را عهده‌دار بود و همانطور که گفتم، من کارآموز ایشان شدم و تجربه خوبی در راه‌سازی به ویژه در بخش آسفالت سرد و گرم پیدا کردم.

البته این نکته را هم اضافه کنم که در دوران دانشکده و از سال دوم به بعد، برای کمک‌هزینه تحصیلی، در دبیرستان‌های تهران در رشته فیزیک و گاهی ریاضی، تدریس هم می‌کردم. به هر حال، پس از فارغ التحصیلی از دانشکده فنی، برای خدمت سربازی اعزام و علی‌رغم میل باطنی (آن زمان می‌خواستم حتماً در پادگان‌ها و محیط نظامی باشم) با درجه ستوان یکمی در دبیرستان‌ها مامور و در دلیرجان (استان اصفهان) به تدریس در رشته فیزیک پرداختم و شاگردان بسیار خوب و ممتازی هم داشتم که باعث افتخار من هستند.

اما تحصیلات من به اینجا ختم نشد. به دلیل علاقه فراوانی که به تحصیل داشتم، در سال ۱۳۵۸ بار دیگر کنکور دادم و در رشته اقتصاد بین‌الملل مدرسه عالی بازرگانی (علامه طباطبایی فعلی) پذیرفته شدم که متأسفانه به دلیل انقلاب فرهنگی و تعطیلی دانشگاه‌ها و پس از آن گرفتاری‌های شغلی که پیدا کردم، آن را ناتمام گذاشتم. یک بار دیگر نیز در سال ۱۳۸۷، در کنکور دانشگاه آزاد شرکت کردم و توانستم در رشته زبان و ادبیات انگلیسی که همیشه از آرزوهای تحصیلی من بود فارغ التحصیل شوم.

◀ تأسیس نخستین شرکت

در دوران نوجوانی به کسب‌وکار علاقه زیادی داشتم و در زمان تعطیلی مدارس همراه با سایر بچه‌ها با خرید و فروش در محله خودمان تمرین تجارت می‌کردم. همین تجربه‌های کار در نوجوانی به من یاد داد که روحیه‌ام مناسب کارمندی نیست و باید کار را در قالب اداره شرکت خودم

خرمشهر بود که شعبه خرمشهر آن که ساختمان بسیار زیبایی هم داشت، در اولین روزهای جنگ مورد حمله قرار گرفت و بمباران شد.

◀ تاسیس شرکت توسعه ساختمان و راه (توسار)

من در مهر ماه سال ۱۳۵۴، با توجه به روحیه‌ای که در خودم سراغ داشتم، با هدف تاسیس شرکت مستقل از شرکت‌های «خیز» و «کاپیس»، شرکت «توسعه ساختمان و راه» (توسار) را تاسیس کردم و سپس در سال ۱۳۵۶ از آقای مهندس محمد معلمی و تعدادی از دوستان و فامیل از جمله آقای مهندس مجید سعیدی دعوت کردم تا هیئت‌مدیره شرکت توسار را تشکیل بدهیم که تا امروز هم اعضای آن ثابت مانده و تنها یک جابه‌جایی در سال ۱۳۸۷، در سمت رئیس هیئت‌مدیره اتفاق افتاده که آقای مهندس محمد معلمی بازنشسته و پسرشان آقای مهندس مسعود معلمی جایگزین ایشان شدند و به این ترتیب ایده همیشگی من مبنی بر ثبات هیئت‌مدیره و وحدت نظر در آن، محقق شده است.

چون هدف اولیه از تاسیس شرکت توسار، اجرای پروژه‌های راهسازی بود، پس از مدتی، شرکت «بنیان و توسعه» (باننو) را با دو تن از همکلاسی‌های خود که در شرکت «خیز» هم با من شریک بودند، با هدف کارهای ساختمانی تاسیس کردم و نهایتاً شرکت «توسعه منابع و احداث» (توما) را با یکی از دوستان که در امور تجاری فعالیت داشت به ثبت رساندم. هدف من آن زمان ایجاد مجموعه‌ای به نام «گروه شرکت‌های توسعه» بود که یکی کار ساختمانی و دیگری راهسازی و شرکت سوم امور بازرگانی، تامین مصالح و ماشین‌آلات دو شرکت دیگر را به عهده داشته باشد، اما بعد از انقلاب این اتفاق عملی نشد و عمدتاً شرکت «توسار» در همه زمینه‌ها درگیر پروژه‌های اجرایی شد.

◀ فعالیت‌های پس از انقلاب

شرکت توسعه ساختمان و راه (توسار) پس از انقلاب، اولین پروژه راهسازی خود را در مقیاس بسیار کوچک در ساخت یک راه فرعی در محور دامغان- سمنان شروع کرد. این کار کوچک، مقدمه‌ای شد برای اجرای پروژه‌های بزرگ راه و راه‌آهن در شرکت «توسار».

در سال ۱۳۶۱ نیز پروژه راه اصلی نائین - کاشان را به طول ۷۰ کیلومتر گرفتیم که کار بزرگی محسوب می‌شد. این پروژه به عقیده بسیاری از کارشناسان، با کیفیت بسیار عالی به انجام رسید.

از ابداعات و ابتکارات نسبتاً زیاد شرکت توسعه ساختمان و راه (توسار) می‌توانم به اجرای آب‌روهای دومتري به صورت باکس‌های پیش‌ساخته در محور سمنان - دامغان در محدوده گردنه آهوان. استفاده از نیوجرسی‌های کوتاه با ارتفاع ۶۰ سانتیمتر به‌عنوان جداکننده (دیوایدر) مسیرهای دوخطه در گردنه آهوان، ایجاد باند دوم به صورت مجزا از محور موجود (به‌جای تعریض محور به صورت چسبیده به محور موجود) در محور سمنان - دامغان، اجرای رنگ روشن تا ارتفاع دو متر در تونل‌ها در محور بندرطاهری- عسلویه اشاره کنم.



◀ از پل تا شهرک

کار پل‌سازی شرکت «توسار» با ساخت پل‌های لوله‌ای دو متری در محور آبخوری شروع شد و با ساخت پل ۸۰ متری روی اتوبان جاده ساوه (ورودی فرودگاه امام خمینی) دارای دهانه ۴۰ متری و استفاده از سیستم پیش‌کشیده و پس‌تنیده ادامه پیدا کرد و با ساخت پل «سارای» در محور راه‌آهن میانه- اردبیل به طول ۵۶۰ متر و دهانه میانی پل با ۹۵ متر طول و ۵۶ متر ارتفاع که یکی از پل‌های بزرگ راه‌آهن ایران در زمان حال است و اخیراً از سوی هیات داوران انجمن بتن ایران به عنوان سازه برتر بتنی سال ۱۴۰۲ انتخاب و معرفی شده است، به اوج رسید.

در فاصله ساخت پل‌های لوله‌ای تا پل سارای تعداد زیادی پل اعم از پل‌های خاص فلزی تا دهانه ۶۳ متر، پل‌های پیش‌ساخته با دهانه‌های ۲۰ متر و پل‌های پیش‌کشیده و پس‌تنیده با دهانه ۳۰ متر و پل‌های طاقی با

د

از جمله کارهای شرکت خیز که بعد از پایان سرسازی آن را به همراه چند نفر از همکلاسی‌های دانشگاه تاسیس کردم، ساخت دو بانک اعتبارات ایران در اهواز و خرمشهر بود که شعبه خرمشهر آن که بسیار هم زیبا بود، در اولین روزهای جنگ مورد حمله قرار گرفت و بمباران شد

ع



۲۲

کار پیل سازی شرکت «توسار» با ساخت پل های لوله ای دو متری در محور آبخوری شروع شد و با ساخت پل ۸۰ متری روی اتوبان جاده ساوه (ورودی فرودگاه امام) ادامه پیدا کرد و با ساخت پل «سارای» در محور راه آهن میانه - اردبیل به طول ۵۶ متر و ۵۶ متر ارتفاع که اخیراً از سوی انجمن بتن ایران به عنوان سازه برتر بتنی سال ۱۴۰۲ انتخاب و معرفی شده، به اوج رسید

۲۲

با همکاری یک شرکت ایرانی و یک شرکت اتریشی انجام شد و در حال حاضر با ظرفیت ۱/۳ مترمکعب در ثانیه، فاضلاب تصفیه و معادل بیش از یکصد حلقه چاه با لوله چهار اینچ به کانال های آبیاری و زهکشی دشت ورامین هدایت می شود. این تصفیه خانه به عنوان بزرگترین پروژه زیست محیطی خاورمیانه، با کمک شرکت اتریشی به گونه ای طراحی و اجرا شده که با اضافه کردن سیستم های خاص نظیر آنچه در سنگاپور در حال اجراست می توان حتی آب شرب از آن به دست آورد. علاوه بر اینها، در این تصفیه خانه از گاز حاصل از تصفیه فاضلاب، برق به دست می آید و از پساب فاضلاب، کود تولید می شود. بعضی از پروژه های مهمی که شرکت توسار در زمینه ساخت و ساز مسکونی

دهانه شش متر و طول های تا ۱۲۰ متر در زیر بستر راه ها اجرا شد. برای ساخت پل «سارای» از قالب مخصوص شاریو (ارابه ای) استفاده شده است. این قالب ها استفاده از مهندسی معکوس قالب های اروپایی NRS در کارگاه شرکت «توسار» در نزدیکی شهر میانه و با استفاده از توان قطعه سازان ایرانی در تبریز، میانه، اصفهان و تهران انجام و با نام TRS وارد پروژه شد که بسیار کارآمد بود. از این نمونه قالب در پروژه های دیگر نیز استفاده شد که به مراتب ارزان تر از نمونه های خارجی است.

بعد از تجربه ساخت شهرک «فرسفج» تویسرکان در مقیاس کوچک در اولین سال های فعالیت من در شرکت خیز که قبلاً به آن اشاره کردم، کار شهرک سازی با انجام کارهای زیربنایی (برق رسانی، آب رسانی، کانال کشی، پیاده روی سازی) شهرک کارکنان صنعت نفت اراک (شهرک مهاجران) ادامه پیدا کرد و سرانجام شرکت توسار تسطیح و ساخت تاسیسات زیربنایی (آب رسانی، برق رسانی، فاضلاب، جمع آوری آب های سطحی، لوله های اتصال آب سرد، جدول گذاری و آسفالت) شهرک ۷۰۰ هکتاری انترنشنال سیتی در دبی به کارفرمایی شرکت نخیل را با همکاری دو شرکت ایرانی طی سال های ۲۰۰۶ تا ۲۰۰۸ به عهده گرفت و به انجام رساند.

◀ پروژه های خدماتی و زیست محیطی

شرکت توسار از همان اوایل فعالیت و دوران همکاری با شرکت خیز، در پروژه های عام المنفعه بسیاری هم مشارکت داشته است، در این زمینه می توانم به تامین منابع آب در شهرک تویسرکان و در سالیان بعد به لوله کشی خط لوله ۱۶۰۰ میلیمتری در سد زبردان تا پیرسهراب در مسیر چابهار اشاره کنم. مهم تر از همه، پروژه موفق تصفیه خانه تهران است که در منطقه شهری





یکی از پروژه‌های مهم، پروژه موفق تصفیه‌خانه تهران است که در منطقه شهرری با همکاری یک شرکت ایرانی و یک شرکت اتریشی انجام شد و در حال حاضر با ظرفیت ۱/۳ مترمکعب در ثانیه، فاضلاب تصفیه و معادل بیش از یکصد حلقه چاه با لوله چهار اینچ به کانال‌های آبیاری و زه‌کشی دشت ورامین هدایت می‌شود. این تصفیه‌خانه به عنوان بزرگ‌ترین پروژه زیست محیطی خاورمیانه است



اجرای چندین هزارتن آسفالت روکش و... ساخته شد. بخش مهم دیگری از سوابق طولانی اجرایی شرکت توسار مشارکت در اجرای پروژه‌های زیرسازی و روسازی راه‌آهن است که رزومه بسیار خوبی از لحاظ کیفیت و از لحاظ کمیت از خود به جا گذاشته است.



در نام بردن از مهم‌ترین این پروژه‌ها باید با زیرسازی راه‌آهن باد - میبد به طول ۹۸ کیلومتر شروع کرد. زیرسازی و روسازی دو قطعه از قطعات محور بافق-زرین شهر به طول ۱۰۰ کیلومتر و پروژه‌های راه‌آهن گارمانوری- سیر رستم به طول ۳۰ کیلومتر و پروژه زیرسازی و واریانت راه‌آهن دو خطه اردکان - چاردملو و پروژه زیرسازی راه‌آهن سیرجان- بردسیر- کرمان به طول ۸۰ کیلومتر و همچنین پروژه راه‌آهن میانه - اردبیل که سختی بسیاری در اجرا داشت از دیگر پروژه‌های مهم ریلی توسار است.

مجموعه این خطوط راه‌آهن بالغ بر ۳۶۰ کیلومتر، معادل حدود ۴ درصد از زیرسازی اجرا شده در راه‌آهن پس از انقلاب است. همچنین بالغ بر ۳۰ دستگاه تونل با مجموع طول دوازده کیلومتر در کشور توسط مجموعه ما احداث شده است.



◀ رهاورد زندگی

به لطف خدا، دو فرزند پسر دارم که یکی دارای دو فوق‌لیسانس در رشته مهندسی و MBA است و فرزند دیگرم فوق دکترای گوارش و کبد دارد. هر دو ازدواج کرده‌اند و دارای فرزند هستند. ارزش روزهای زندگیم در کنار آنها دوچندان می‌شود.

توصیه‌ام به جوانان این است که خود و قابلیت‌هایشان را بشناسند و با این شناخت، راهشان را در زندگی شغلی و خانوادگی پیدا کنند، بعد از آن از پا نشینند و از درجا زدن که حاصل ترس از شکست است پرهیز کنند. انسان با شناخت نقاط ضعف و قابلیت‌های خود می‌تواند به هر هدفی که بخواهد برسد. اصولاً کار نشدنی در جهان وجود ندارد و همیشه می‌توان راه تازه‌ای پیدا کرد. همان طور که من در رویارویی با مشکلات بزرگی چون اصابت گلوله و تصادف شدید رانندگی در حین ماموریت کاری، از پای ننشسته و کماکان به فعالیت خود ادامه دادم. ■

و پروژه‌های زیست‌محیطی اجرا کرده شامل ساخت مراکز آموزشی از دبستان تا دبیرستان، آموزشگاه فنی و حرفه‌ای، آموزشگاه بهیاری، سلف سرویس هما، کارخانه یخ خشک، مرکز اداری سایپا کاشان، ساخت ۲۳۰۰ واحد مسکونی است.

◀ از راه فرعی تا آزادراه و راه‌آهن

اولین راهی که توسط شرکت توسار احداث شد و به بهره‌برداری رسید، راه فرعی جام‌آبخوری-دوزهیر بود. بعدها نیز طی سالیان متمادی، چندین کیلومتر راه، از جمله راه اصلی نائین-کاشان، راه سمنان-دامغان، قطعات اول و دوم، بهسازی و روکش آسفالت ساوه - سلفچگان، قطعه دوم مسیر شاهرود - سبزوار، قطعه ۱۳ آزادراه زنجان - تبریز، قطعه اول بزرگراه جم‌طاهری-عسلویه، راه اصلی شهر شیراز - قادرآباد، بزرگراه پارسیان-عسلویه (به‌عنوان اولین پروژه آزادراهی به طریق EPC)،



ABDIS MARINE

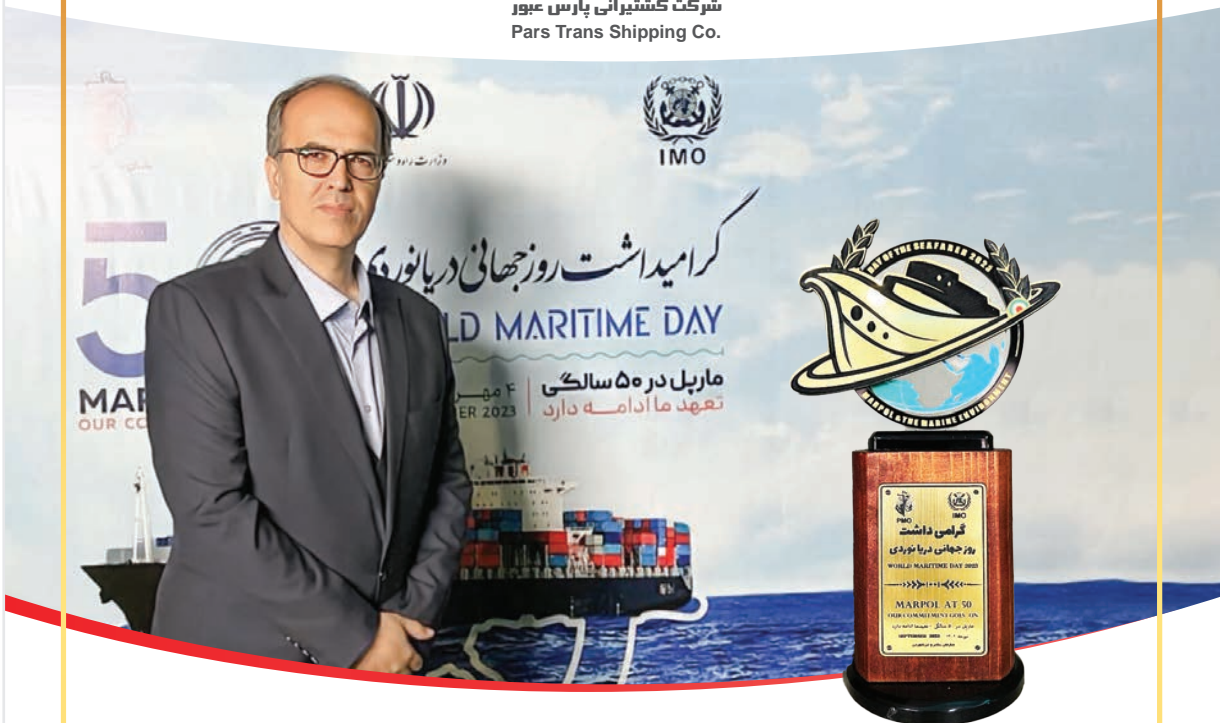
در مراسم گرامی داشت روز جهانی دریانوردی،
شرکت کشتیرانی آبدیس مارین به عنوان شرکت کشتیرانی نمونه
در سالهای ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ برگزیده و معرفی شد.

+98 (21)41685000

www.abdismarine.com



شرکت کشتیرانی پارس عبور
Pars Trans Shipping Co.



در مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانوردی،
شرکت کشتیرانی پارس عبور به عنوان شرکت کشتیرانی
نمونه سال ۱۴۰۲ برگزیده و معرفی شد.

+98 (13)-44442751

info@parstrans.co

راهنمای شرکتهای حمل و نقل داخلی و بین المللی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست اندرکار حمل و نقل کشور



حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان	
استاد ترابری	۱۵۴
حنان ترابری شرق	۱۲۶
صبا ماهان مشهد	۱۲۶
شاهراه طلایی کیهان	۱۲۶

حمل و نقل بین المللی استان کردستان	
ایران وچ	۱۴۳

حمل و نقل بین المللی استان کرمانشاه	
روانسر ترابری	۱۴۳

حمل و نقل بین المللی استان گیلان	
زرین بار پیشرو	۱۲۶
فارتیتر ترابری	۱۵۲

حمل و نقل بین المللی استان هرمزگان	
روان ترابری امید	۱۲۶
نیکسان کالا تجارت	۱۴۰
هزیر راه	۱۲۰

حمل و نقل داخلی کل کشور	
پام بار دلچیان	۱۵۵
تکران سرعت سیراف	۱۳۰
توکا	۱۳۱
جاده رانان رفسنجان	۱۲۷
حمل و نقل پتروشیمی	۱۲۷
سعادت ترابری	۱۲۷
شباهنگ بروجن	۱۳۱
صنایع روغن بار گلزا	۱۵۴
فولاد ترابری خاورمیانه	۱۵۵
طارق	۱۵۵
عدل ترابریان توس	۱۵۴
گلدشت دماوند	۱۵۴
ممتاز	۱۵۴
وطن گرد	۱۵۴

حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	
آرتا لجستیک	۱۲۹
اسپاد ترابری ویوا	۱۲۸
ایده آل راه	۱۵۴
ترنم تبریز	۱۲۹
ساربان گستر سیلان	۱۲۸
سرافراز ترابری	۱۲۹
شهاب سحر آذر	۱۲۹
کالچار	۱۲۹
نیرو ترابری	۱۲۹

حمل و نقل بین المللی استان خراسان	
آبا تمیم گیتی	۱۲۳
آبانه طوس	۱۲۳
آنا ترابری اطلس	۱۲۴
اجاقی	۱۲۵
آسا بروودت طوس	۱۲۴
آسا ترابری شرق	۱۲۵
بانی راه توس	۱۲۴
بیسلم ترابری بویا	۱۲۴
پیشواز ترابری عصر خاوران	۱۲۴
تانیبار بارید تبر پارس	۱۲۳
توکا ترابری	۱۲۴
جواهر نگار توس	۱۲۳
خادم لجستیک	۱۲۴
خلیج فارس ریل	۱۲۴
ره تاش توس	۱۲۳
زرین ترابری آسیا	۱۲۵
زهره شب	۱۲۳
سپهر زاوه طوس	۱۲۳
سدنا آسیا بار فرابر	۱۲۵
سلمان ترابری توس	۱۲۵
کارکبا ترابری آسیا	۱۴۷
کیا مهر ترابری	۱۲۳
ماوال ترابری ایرانیان	۱۲۳
میچکا ترابری شرق	۱۲۵
همهران شب توس	۱۲۶

حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	
آتشین ترابری هرمزگان	۱۳۰
آتیه گستر همکاران	۱۳۱
آزاده بندر	۱۳۰
آذر ترابری هرمز	۱۳۰
احسان هرمزگان	۱۳۱
امیر ترابری مهرگان	۱۳۱
بندر پیشواز	۱۳۰
توحید هرمزگان	۱۳۱
دوستان هرمزگان	۱۳۱
رشید بار بندر	۱۳۱
سعادت بندر	۱۳۰
نسیم ترابری بندر	۱۳۱

حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	
ستی	۱۲۷
سنگین ترابری	۱۲۷

خدمات لجستیک	
امیر لجستیک	۱۱۵
رامین لجستیک	۱۴۱
سام ران لجستیک	۱۱۸
سهند لجستیک	۱۵۵
صبا لجستیک	۱۲۰
هدف مارین	۱۴۵

حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	
آرتا نگین	۱۲۹
شهاب تبر آسیا	۱۲۸
مروارید ماکو	۱۲۹
نیک بر	۱۱۲

حمل و نقل بین المللی استان خراسان	
آبا تمیم گیتی	۱۲۳
آبانه طوس	۱۲۳
آنا ترابری اطلس	۱۲۴
اجاقی	۱۲۵
آسا بروودت طوس	۱۲۴
آسا ترابری شرق	۱۲۵
بانی راه توس	۱۲۴
بیسلم ترابری بویا	۱۲۴
پیشواز ترابری عصر خاوران	۱۲۴
تانیبار بارید تبر پارس	۱۲۳
توکا ترابری	۱۲۴
جواهر نگار توس	۱۲۳
خادم لجستیک	۱۲۴
خلیج فارس ریل	۱۲۴
ره تاش توس	۱۲۳
زرین ترابری آسیا	۱۲۵
زهره شب	۱۲۳
سپهر زاوه طوس	۱۲۳
سدنا آسیا بار فرابر	۱۲۵
سلمان ترابری توس	۱۲۵
کارکبا ترابری آسیا	۱۴۷
کیا مهر ترابری	۱۲۳
ماوال ترابری ایرانیان	۱۲۳
میچکا ترابری شرق	۱۲۵
همهران شب توس	۱۲۶

حمل و نقل بین المللی استان اردبیل	
بادیا اردبیل	۱۵۴
مانا ترابری	۱۲۸
ماهوار کبان سیلان	۱۲۸

حمل و نقل بین المللی استان البرز	
فهرمان سیر البرز	۱۲۹

جهان جاده	۱۱۹
جهان یخچال بار	۱۱۴
حامد بار	۱۴۳
خزر ترابری	۱۰۸
خط سفید خزر	۱۱۵
خیام ترابری	۱۰۸
دریا زمین اروند	۱۱۶
دلنا بار	۱۰۹
دنیا بار	۱۴۳
دنیا گرد	۱۱۶
دی ترانس صبا	۱۱۰
راگا ترابری پاساگراد	۱۱۸
راگا ترابری پارسیمان	۱۱۸
رادمان ترابری	۱۱۹
زادمان دریایی ماهان	۱۲۱
راه گستر فارس	۱۱۳
راه وند	۱۱۰
روشن تبر	۱۰۹
رهیاد ابریشم	۱۰۹
رهسار	۱۱۷
رهزاد ترابری	۱۱۱
زمرد ترابری نوین	۱۱۴
سلان لجستیک	۱۲۱
سپهران ترابری	۱۱۱
سما مروارید آسیا	۱۲۰
سی رود کالای خاورمیانه	۱۴۳
سینا صدر	۱۰۹
سی بن ترابری	۱۱۲
شامخ فرابر	۱۱۷
شاهین ترابری	۱۲۰
شهاب ترابری آسیا	۱۰۸
شهاب ناقب	۱۰۹
شهام ترابری	۱۱۷
شهب	۱۱۴
صحرا ترابری	۱۲۸
کارکبا نیک نام	۱۱۶
کارکبا ترابری کبان	۱۲۱
فراز رانان جهان	۱۱۳
کلمیمن	۱۰۸
کالا بر	۱۱۰
کالا سپید ترابری	۱۱۸
کهکشان سیر آسیا	۱۱۶
کیان ترابری حافظ	۱۲۲
گنج بار تهران	۱۱۲
لایتر ترانسپورت کیش	۱۱۱
ماکو سیر	۱۱۳
ماهان ترنس	۱۲۰
مرسا ترابری پیشرو	۱۱۱
مژده ترابری	۱۰۹
مسیرا کسیر	۱۱۳
ملک ترابری	۱۱۲
مهان تندر بار	۱۱۳
مهرداد ناوگان	۱۲۲
مهرکاران تهران	۱۱۸
میهن ترابری	۱۰۹

صفحه	حمل و نقل بین المللی تهران
۱۰۹	آرسام بار آریایی
۱۰۸	آرش تبر زین
۱۱۸	آرمان دریا زمین
۱۴۱	آریا فرین جام
۱۱۱	آرین ترابری امیر
۱۱۲	اسکان پروودت پارس
۱۰۸	اسرع ترابری
۱۱۷	افرا بار
۱۱۹	اکسون ترابری ابریشم
۱۱۴	الماس ترابری پارس
۱۰۹	البیت آسیا جم
۱۱۰	امید اندیش
۱۰۹	امین ترابری
۱۱۷	ایران سریع
۱۱۲	ایران ترکمن
۱۱۰	ایران پروودت بار
۱۱۹	ایلیا لجستیک
۱۲۰	بارایستا توان ترابری
۱۰۹	بارپون ایران
۱۱۰	بارید
۱۱۳	بارفرابری کامیاران
۱۱۷	بارمان ره تنیس
۱۱۲	به تام ترابری
۱۰۸	بی تا ترابری
۱۱۵	پارسا ترابری پریشیا
۱۱۵	پارساترابری کاسپین
۱۱۵	پارس پیشرو دریا گوهر
۱۱۸	پارس ترابری
۱۱۳	پارس سما کالا
۱۱۳	پارس گیتا
۱۱۱	پارسیمان زمین دریا
۱۱۲	پریشیا سفید ترابری
۱۲۱	پل وان ترابری
۱۱۷	پنج اقلیم
۱۱۲	پیروز رانان جهان
۱۴۱	پیشرو ترابری متحد آراز
۱۰۸	پیشرو حمل کالا
۱۱۶	پیشرو ناوگان سیراف
۱۲۲	پیشواز اطلس
۱۰۸	پیشوازان
۱۱۹	تات فریر ایرانیان
۱۲۱	ترابری صد راه جم
۱۲۲	ترابری ایران فن
۱۲۷	ترکیب حمل و نقل
۱۳۷	توزال تکرو آسیا
۱۱۸	تیران
۱۰۹	تیرکاران
۱۱۵	تهران تبر
۱۱۳	تهران راهوار
۱۱۲	تهران رختی
۱۱۴	جاده ابریشم
۱۱۵	جاده ابریشم فرابر
۱۱۶	جاده پویان جهان
۱۱۹	جوانه کارگو بار



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

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

✉ sales@namdaranlogistic.com

🌐 www.namdaranlogistic.com



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر فورواردر

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

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

☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷

✉ info@khazartarabar.com



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

☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳

☎ ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۵۵۳

خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

✉ info@bitatarabar.com

🌐 www.bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

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

Khayyam Tarabar
Co.LTD

hipping & International
transportation
Carrier - Forwarder
Customs services
Customes clearance

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و
گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و
کانتینری دوریس در امارات
متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

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

Having Agencies in all ports
and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company

Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD
SEAIKON SHIPPING AGENCY
PVT.LTD.

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

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

☎ ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵

☎ ۸۸۷۰۰۲۶۵-۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

✉ Info@khayyamtarabar.com

🌐 www.khayyamtarabar.com



شهاب ترابر آریا

شرکت حمل و نقل بین المللی
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 tasimacilik A.S

K.bakkalkoy may,Dudullu Bostanci
yolu cad,brandium resdans,Ri-
Bloock,Kat:19 No:220 Atasehir/
Istanbul/Turkey

Tel:(+90216)4699990

Fax:(+90216)4699059

EUROPE OFFICE

HANI TRANS GmbH

Vogelsanger Weg 6 .50354 Hürth

Tel:+49 6331 2281010-11

Fax:+49 633 2271012

www.hanitrans.de

info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قنبر(بازارست).

کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ (۱۰ خط) - فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰

🌐 www.shtarya.com



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی،
فورواردری و خدمات کشتیرانی

جاده‌ای، دریایی، هوایی و ریلی

📍 تهران، خیابان بهشتی، بعد از چهار
راه اندیشه، نرسیده به سهروردی،
پلاک ۱۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

☎ ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰-۷۲

☎ ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲

✉ info@pishrohaml.com

🌐 www.pishrohaml.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

📍 تهران، خیابان دکتر شریعتی،
شماره ۲۶۵، طبقه سوم

☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

☎ ۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

✉ Info@phishtazan.net

🌐 www.pishtazan.net

☎ ۴۴۰۱۱۱۰۶-۶

✉ arashtrizzarrin@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر فورواردر

تهران میرزای شیرازی
شمالی، نبش کوچه شهدها،
پلاک ۲۲۹، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹

☎ ۸۸۶۱۶۶۴۰

✉ Caspian@caspiantransport.ir

🌐 www.caspiantransport.ir

☎ ۴۴۰۱۱۱۰۶-۶

✉ arashtrizzarrin@gmail.com



کریر - فورواردر
ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

◆ حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به
عراق و بالعکس

◆ حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
(آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس

◆ دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰
دستگاه کامیون تحت کاپوتاژ جهت
حمل سوخت

📍 تهران، خیابان آیت الله کاشانی،
اول خیابان وفا آذر، بن بست طالقانی،
ساختمان بانک پاسارگاد، طبقه ۵، واحد ۱۸

☎ ۴۴۰۱۱۱۰۶-۶

✉ arashtrizzarrin@gmail.com



حمل و نقل بین المللی
اسرع ترابر

📍 تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج
افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷

دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷

☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹

🌐 www.asratarabar.com

✉ info@asratarabar.com

🌐 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 امیرتاتابک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۲) / ۸۸۸۲۰۱۶۲ / ۸۸۸۲۰۱۸۳

ایمیل: Deltabar@deltabar.com

وبسایت: www.deltabar.com



باربران ایران

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

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

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶ / ۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

ایمیل: barbaraniran

ایمیل: Farid@barbaraniran.com

وبسایت: www.barbaraniran.com



روشن تیر

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی

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

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

ایمیل: info@roshantir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

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

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

تلفن: ۷۷۶۱۲۵۴۱

تلفن: ۷۷۶۸۵۱۶۸

ایمیل: sinasadr@neda.net.ir



الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی نمایندگی کشتی رانی

خدمات بار هوایی ترانزیت - ترخیص

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

تلفن: ۰۲۱-۵۸۷۴۱

دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

ایمیل: info@elitetaria.com

وبسایت: www.elitetaria.com



شرکت مهین ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۲ / ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۳

ایمیل: info@mihan-tarabar.com

وبسایت: www.mihan-tarabar.com



مژده ترابار

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

تهران، بلوار آیت الله کاشانی، برج اداری یاران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۵۸۴۲

تلفن: ۴۴۰۵۸۹۵۷

ایمیل: info@mojdehtarabar.com

وبسایت: www.mojdehtarabar.com



حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

زمینی - هوایی - دریایی کریر - فورواردر

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

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

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

تلفن: ۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۸-۲۹

وبسایت: www.arsambarco.com



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

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

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

تلفن: +359-877443900

ایمیل: info@safecargo-co.com

وبسایت: www.safecargo-co.com



رهپاد ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی فورواردر - کریر

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

خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

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

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

تلفن: ۸۸۳۰۷۵۸۵

ایمیل: ecmelan2003@yahoo.com



امین ترابار

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹ (خط ۳۰)

ایمیل: amintarabar

ایمیل: info@amintarabar.com

وبسایت: www.amintarabar.com



شهاب ثاقب

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹ (خط ۳۰)

ایمیل: shahabsaghebintl

ایمیل: info@shahabsagheb.com

وبسایت: www.shahabsagheb.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲

تلفن: ۶۶۷۲۵۹۳۲

ایمیل: info@tirakantransport.com

وبسایت: www.tirakantransport.com



شرکت
کالابر

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

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

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

☎ ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

☎ ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸

همراه مدیرعامل: ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸

✉ info@kalabar.net

🌐 www.kalabar.net



حمل و نقل بین المللی
**راهیان
دریای سعادت**

مالک 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
CIS به کشورهای
● حمل محمولات فله و پروژه ای
● حمل هوایی ● حمل زمینی از اروپا
از تمامی (خرده بار) LCL متصدی حمل
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
☎ (داخلی) ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

✉ info@rdsshopping.com

🌐 www.rdsshopping.com



دارای ۲۰ سال سابقه و تجربه
حمل و نقل بین المللی کالا
هوایی، زمینی و دریایی

● ارائه دهنده سرویس های خاص
حمل هوایی، زمینی به ایران و بالعکس
● حمل بارهای مسافری (فریت)
با بسته بندی مناسب و مطابق با
آخرین استانداردها در دفتر فرودگاه
شرکت (Door To Door)

● انجام امور گمرکی از آدرس اعلام
شده تا مقصد

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

☎ ۸۸۵۰۵۳۹۰-۹۲

☎ ۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:
۵۱۰۰۵۱۶۹-۷۰

✉ wiseman@wiseman-cargo.org

🌐 www.wiseman-cargo.org



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر - فورواردر
به مدیریت غلامرضا حنفی

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

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

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

☎ ۸۸۴۹۴۰۵۱ - ۸۸۳۱۲۴۰۰
☎ ۸۸۳۰۲۰۷۵

✉ Info@omidandish.com

🌐 www.omidandish.com



حمل و نقل بین المللی

دی ترانس صبا

کریر - فورواردر

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

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

☎ ۸۸۳۴۰۵۵۱-۵۰۷

☎ ۸۸۳۴۰۵۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com

✉ Daytranssaba@gmail.com



ایران برودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR

INT'L TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۴

🌐 www.ibbitc.com

✉ info@ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و
کشتیرانی

راه وند

Rahvand

Internation Transport &
Shipping Co

● تهران، خیابان استاد نجات‌اللهی
(ویلا)، شماره ۲۲۷

☎ ۸۸۸۹۵۱۰۹ / ۸۶۰۳۷۱۴۱

☎ ۸۸۹۱۲۷۱۱

✉ Info@rahvand.com

🌐 www.rahvand.com



... & AIR CARGO AGY



... و خدمات بار هوایی



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

☎ ۰۲۱-۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



Deutch-Iranische



ECO



Iran,Belgium



✉ info@euroasia.biz.tr

🌐 www.barbodea.com

✉ info@barbodea.com



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

کریر - فرورادر

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

نماینده انحصاری گراند مولتی
مودال لجستیک (چین و تایوان)

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

☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
☎ ۸۸۱۷۶۷۹۱

✉ info@huyartarabar.com

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

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

☎ ۹۱۰۵۵۵۷

☎ ۰۹۱۲۲۳۳۸۷۴

WWW.MORSA-GROUP.COM



مرسا ترابر پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی



بارفرابری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

WWW.PLS-CO.COM



رهزاد ترابر
Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

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

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

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

✉ rahzad.tarabar@yahoo.com



سپهران تیرا

شرکت حمل و نقل بین المللی

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

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

☎ ۲۲۰۲۸۷۸۱-۵
☎ ۲۲۰۲۸۷۸۰

✉ info@sepehrun.com



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

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

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

☎ ۲۲۱۳۵۸۱۴-۱۷ ☎ ۲۲۳۶۷۷۰۹
☎ ۲۲۳۶۷۷۱۰ ☎ ۰۹۱۲۱۳۲۳۳۶۶

WWW.ARIANTARABAR.COM

✉ info@ariantarabar.com



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

کریر - فرورادر



شرکت حمل و نقل بین المللی و
کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

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

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

✉ Info@linertransportkish

WWW.LINERTRANSPORTKISH.COM



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

From Anywhere to IKA ...

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

☎ +90 5325731914

☎ +98 9362760202 only for persian speakers

✉ cargo@larafreight.com



ایران ترکمن
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

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

تهران، میرداماد، میدان مادر، خیابان شاه نظری، کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه ۴، واحد ۷
کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳
☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹
✉ Info@iranturkeman.com



Behtam
Behtam Tarabar Int'l transport company

شرکت حمل و نقل بین المللی به تام ترابار

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

فرودگاه امام خمینی (ره)، ترمینال بار، جنب گمرک حوزه ۲ تجاری، شماره ۲۱
☎ ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ۰۲۱-۵۱۰۵۵۱۹۲
تهران، کریمخان زند، کوچه ماهشهر، پلاک ۹، طبقه دوم، واحد ۶
☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۵۳۴۷ / ۸۸۳۴۲۸۶۵ / ۸۸۳۴۲۸۶۴
✉ behtam.tarabar h.miri@behtam.net
www.behtam.net Info@behtam.net



پرتیا سپید ترابار
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی
☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷ / ۸۸۷۳۳۱۰۰
☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲
✉ Info@persiasepidtarabar.com
www.persiasepidtarabar.com



پیروز زارانان جهان
شرکت حمل و نقل بین المللی
خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس و آسیای میانه به ایران و بالعکس

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



گنج بار تهران
شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

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
☎ ۴۵۶۷۴۰۰۰ / ۸۸۸۹۸۷۰۰ ☎ ۸۸۹۳۰۲۴۴
www.ganjbar.com info@ganjbar.com



نیکبار
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر و فورواردر

NIKBAR Co
Int'l transport
URMIA IRAN

☎ 04432759351-4
✉ infonikbarco@gmail.com



تهران رخس
حمل و نقل بین المللی

حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، ریلی
کریر، فورواردر
آژانس هواپیمایی

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان شهید عباسپور شمالی (توانیر)، کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲
☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۰
☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۶
✉ info@trclco.com
www.trcl.ir



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

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

ارائه خدمات ترخیص، ترانزیت و مشاوره گمرکی

تهران، کریمخان زند، خردمند شمالی، پلاک ۹۵، ساختمان کفرنگ طبقه ۷
☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲ ☎ ۸۸۸۴۷۶۴۲
✉ Info@sebonetarabar.com
www.sebonetarabar.com



اسکان بروودت پارس
حمل و نقل بین المللی

حمل تخصصی
کالاهای فاسد شدنی

☎ ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
☎ ۸۸۴۵۶۰۳۵
✉ info@skanbp.com



Malek Tarabar International Transp
شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابار (با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷
☎ ۶۶۰۱۸۱۸۲ (داخلی)
☎ ۶۶۰۱۸۰۸۰
www.malektarabar.com Info@malektarabar.com



ملک ترابار
هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

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



عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها
FIATA
مدیر عامل: آرش نبوی
صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت
از ایران به آسیای میانه بلعکس

تهران سعادت آباد، ابتدای بلوار
دریا، پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴
☎ ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰
☎ ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸
✉ manager@kamyaran.co
🌐 sales2@kamyaran.co



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

ترانزیت کالا و اتو مبیل به کشورهای آسیای میانه
حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات
و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان،
ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و
تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

تهران، میدان ولیعصر،
خیابان فیروزه، مجتمع
اداری ولیعصر، طبقه
چهارم، واحد ۷۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۶۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱
☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸

🌐 www.rgfco.net ✉ Info@rgfco.net



پارس گیتا
شرکت حمل و نقل بین المللی
(تاسیس ۱۳۶۵ - تهران)

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی،
بالا تر از میدان شعاع، نرسیده به
مطهری، کوچه بوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱،
واحد ۵ و ۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶
☎ ۸۸۳۰۴۰۳۲-۳
☎ ۸۸۸۴۴۵۴۳

✉ 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
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷
☎ ۸۶۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹
☎ ۸۸۷۴۷۷۸۳
☎ ۸۶۰۳۱۲۰۵
✉ ms_makuseir@yahoo.com



شرکت تهران راهوار
(ب.م.م)
Tehran Rahvar Co. Ltd
International Freight Forwarders
کریر - فورواردر

انجام کلیه خدمات دریایی، فله و کانتینر و حمل و نقل کالاهای
سنگین و فوق سنگین به صورت ترانزیت و حمل داخلی

تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۳۳۰۷، ساختمان
آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲
☎ ۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲ ☎ ۸۸۲۰۶۳۳۹

🌐 www.tehranrahvar.net ✉ info@tehranrahvar.net



پارس سما کالا
شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
زمینی، دریایی، هوایی

تهران، خیابان بهشتی، پلاک
۲۳۷، طبقه دوم، واحد ۸
☎ ۸۸۱۷۱۱۵۰
✉ info@parsamakala.com



مسیر اکسیر
شرکت حمل و نقل بین المللی

تنها در سال گذشته، بیش از
۴۰،۰۰۰ تن بار در قالب ۶۰ پروژه
موفق حمل و نقل بین المللی هوایی،
دریایی و زمینی برای ۱۷۰ مشتری
حمل کرده ایم.

☎ ۰۲۱-۸۸۶۶۳۳۱۲-۱۳
🌐 www.masirex.com



مهان تندر بار
MEHANTONDAR BAR
GLOBAL FORWARDING
شرکت حمل و نقل بین المللی

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک ساعی، بن بست گل،
ساختمان گل، طبقه دوم، واحد ۲۰۱
☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱ / ۸۸۶۵۲۲۱۹-۲۱
✉ md@mehantondar.com
🌐 www.mehantondar.com



ایرسا دریای فرتاک
نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

- حمل دریایی، زمینی و هوایی
- Door to Door، انجام خدمات لجستیکی
- در کلیه کشورهای جهان
- اجاره کشتی و قبول نمایندگی
- های فله بر و تانکر کشتی

☎ ۰۲۱-۸۸۵۵۵۳۷۷
✉ info@irsadaryayefartak.com



حمل و نقل روسیه تخصص ماست
شرکت فراز رانان جهان با بیش از ۲۰ سال سابقه در مسیر روسیه

تهران، 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

آبان ماه ۱۴۰۲



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هگبار

حمل و نقل بین المللی

کریر- فورواردر

داخلی توانمند ،
سراسری بزرگ مقیاس هوشمند،
نمایندگی کشتیرانی

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

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

۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰

۴۴۹۰۷۱۶۹

info@hbtc.biz

www.hagbarco.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

خدمات گمرکی و ترخیص کالا

حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی

انبارداری و توزیع

مشاوره لجستیک

ترانزیت (داخلی و خارجی)

سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین

مدیریت پروژه های خاص خدمات امورنمایشگاهی

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا،

خیابان عطار، پلاک ۴۸

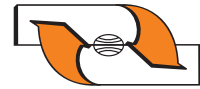
۸۸۸۷۷۵۳۰

۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

www.niktak.com

info@niktak.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی
زمینی و هوایی

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

۴۰۸۸۱۱۱۲

۴۰۸۸۱۵۷۰

info@silk-roadco.com

www.silk-roadco.com



ALMAS GROUP
INT'L TRANSPORTATION CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

گروه الماس ترابر پارس

ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه

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

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

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

دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران

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

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

۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

www.almastpgroup.com

info@almastpgroup.com



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

کشتیرانی

تهران، بزرگراه نواب، نبش

آذربایجان شرقی، برج گردون،

واحد ۵۰۲ شمالی

۶۶۳۸۳۰۹۵-۷

۶۶۳۸۳۰۹۸

info@zomorrod tarabar.com

www.zomorrod tarabar.com



شرکت خدمات بار هوایی و گردشگری

شهاب

(مسئولیت محدود)

ارسال بار هوایی

صادرات و واردات

حمل بار به صورت کارگو و

فریت بار مسافری

ترخیص کالا و امور گمرکی

تشکیل تور سیاحتی و درمانی

www.shibshahab.ws

info@shibshahab.ws



شیب

شیب

(سهامی خاص)

زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

کریر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا

صادرات و واردات

ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا

حمل محمولات ترافیکی

و فوق سنگین و پروژه ای

www.shib.ws

Info@shib.ws



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

جان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان سهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت،

شماره ۲۹

کدپستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

۸۸۸۳۴۷۸۰ ۸۸۸۳۵۱۳۵

۸۸۸۴۴۳۷۵ ۸۸۸۳۱۳۹۱

Info@jybco.com

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

تلفن ویژه: ۸۸۸۵۱۰۰۶ / شماره: ۸۸۹۰۹۳۵۸





شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابری پرشیا

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

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

۸۸۷۶۴۶۱۱

۸۸۷۶۷۰۶۰

info@pasargas.com



جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

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

۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶

info@silkroadfarabar.com

www.silkroadfarabar.com



Pars Pishro Darya Gohar
International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرو دریا گوهر

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

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

۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲

۸۸۷۸۶۴۴۳

info@pars-pishro.com



حمل و نقل بین المللی خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت علی الخصوص کشور چین

بندرعباس، بندر امام، بندر خم شهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغان، خرم آباد

نماینده در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره

تهران، ابتدای نواب، برج سهیل

۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۱۶-۱۹

۶۶۳۸۱۴۲۰



شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



حمل و نقل به عراق و سوریه

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



ایران - تهران sales1@nasr-alfafedain.com

عراق - بغداد +98-2188921210

عراق - بغداد +964-7721033931

International logistics

www.nasr-alfafedain.com



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابری کاسپین

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

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

۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

ptc.acc@parsagroup.biz



شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی ماهان تجارت لیمارک

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

۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

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



شرکت حمل و نقل بین المللی امیر لجستیک



شرکت حمل و نقل بین المللی کریر - فورواردر

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

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

۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

۸۸۸۴۹۰۲۵

tehrantair@gmail.com



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

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

✉ info@donyagard.ir
azad@donyagard.ir

🌐 www.Donyagard.co



شرکت
پیشرو ناوگان سیراف
International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین المللی کالاهای پروژه‌ای
ارائه کلیه خدمات لجستیکی

Direct To Every Dircetion

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

☎ ۲۲۰۵۶۰۸۶ / ۲۲۰۵۵۰۲۱ ☎ ۲۲۰۵۸۳۳۰

🌐 www.pishronavgan.com



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

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

✉ info@arvandsealand.com

🌐 www.arvandsealand.com

◀ فروش انواع کسندنه وارداتی ◀ خرید مستقیم بدون واسطه از اروپا

◀ ترخیص و انجام کلیه تشریفات گمرکی صفر تا صد در کمترین زمان

◀ حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

◀ ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

◀ دارای دفاتر نمایندگی در اروپا و کشورهای CIS

◀ صدور بارنامه فیاتا و CMR

◀ دارای انبار اختصاصی در استانبول و آلمان

تهران، خیابان سمیه، ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۸۷ / ۸۸۳۱۳۰۷۶

بعد از مفتح، پلاک ۱۱۰، طبقه ۴، واحد ۱۶ ☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۸۶۰۹

بازرگان، پشت بانک ملت، ساختمان ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶

جاده پویان جهان ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸ ☎ ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰

🌐 www.jaddehpouyanjahan.com

✉ jaddehpouyanjahan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

جاده پویان جهان

JADDEH POUYAN JAHAN
International trasport co.

کریر-فورواردر



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

کارکیا نیک نام

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

تهران، سهروردی شمالی، کوچه سلطانی،

پلاک ۲۴، واحد ۲

☎ ۸۸۱۷۲۶۵۰-۵۴

☎ ۸۸۱۷۵۲۷۵

✉ info@niknamtransport.com

🌐 www.niknamtransport.com



Tav Freight



حمل و نقل و خدمات
هوایی، دریایی، زمینی

به صورت | Direct LCL
هفتگی | services

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

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

www.Tavfreight.com

sales@Tavfreight.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کهکشان سیر آسیا

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات
بندرعباس، بازرگان، تهران

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

☎ ۶۶۴۳۲۵۴۲-۶۶۹۰۴۹۵۵

☎ ۶۶۵۸۳۸۰۷-۶۶۵۸۳۸۱۵

✉ kahkeshanseireasia@gmail.com





شامخ فراابر
SHAMEKH FARABAR

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

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

۴۰۲۲۹۵۴۸ / ۴۰۲۲۴۵۱۸
۴۰۲۲۵۸۰۴ / ۴۰۲۲۸۵۱۹
Info@shamekh.org

www.shamekh.org



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

سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

خدمات حمل Door to Door

خدمات حمل پروژه‌های

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

۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ / ۸۸۷۵۷۸۸۱

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

افرا بار

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

تهران، خیابان طالقانی خیابان

ایران شهر جنوبی پلاک ۱۳۴

مجتمع میلاد، طبقه ۲ واحد ۴

۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲

۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

afrabar2@gmail.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

Iran Sari'e

International transport co.

کریر - فورورادر

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

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

تهران، خیابان فلسطین نبش بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱

۶۶۴۰۳۳۳۹ / ۶۶۴۶۸۰۶۶

۶۶۴۰۷۱۸۷

info@ariangmbh.com

www.iransarie.com

info@iransarie.com

شرکت حمل و نقل بین المللی



رهبار

Rahbar

International Transport Co.

کریر - فورورادر

ترخیص و ترانزیت کالا

تهران، ابتدای سهروردی شمالی،

خیابان باغ، پلاک ۴۶، واحد ۳

۰۲۱-۸۸۷۵۰۵۳۹

۰۹۱۴۱۶۱۳۶۵۹

۰۹۱۲۳۹۶۸۷۸۳

rahbarco.co@gmail.com



حمل و نقل بین المللی
بارمان لجستیک

ره تئیس

متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

صادرات - واردات - ترانزیت

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

پلاک ۶۸، ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

۸۸۸۴۷۰۹۳-۴ / ۸۸۸۴۷۴۹۶ / ۸۸۸۴۷۵۳۸

www.brt-co.com

info@brt-co.com

شاهام ترابار

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶



مدیریت: احمد رضا ره آورد

۰۹۱۲۳۲۷۴۹۳۲

تهران، خیابان سپهبد قرنی،

خیابان شهید کلاتنری، پلاک ۷۶

طبقه اول، واحد ۹

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۱۴

۸۶۰۳۶۳۱۷

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabar.co

TIRAN
INTL TRANSPORT & FORWARDING CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

تیران

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

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

☎ ۸۸۲۴۱۰۳۴-۵ ۸۶۰۱۶۷۲۶-۲۸

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

حمل و نقل بین المللی

مهراکاران تهران

MEHR KARAN Tehran
International Transportation

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

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

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۴۱۹ ☎ ۰۲۱-۸۸۱۰۴۲۷۶-۷

www.mehrkaran.net info@mehrkaran.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر

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

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ ☎ ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

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

☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

پارس ترابر

PARS TARABAR
International Shipping & Forwarding Agency

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

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)

☎ ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت

سام ران لجستیک

SAMRUN
logistics

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

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

☎ ۰۲۱-۲۶۲۹۰۰۲۳-۸

www.samrun.co info@samrun.co

شرکت حمل و نقل بین المللی

راگا ترابر پاسارگاد

Raga Tarabar Pasargad

- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- 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 اول و پنجم، واحد ۱۰۵ و ۵۰۸

☎ ۲۲۵۵۱۴۸۸ ☎ ۲۲۵۵۱۴۸۷

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

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

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

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

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

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

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

☎ ۸۸۵۰۷۱۰۱-۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵

☎ ۸۸۱۷۴۲۹۵ ☎ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۹

www.aslline.com info@aslline.com

عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران



شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابر

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به
سهرابه فاطمی، کوچه شهید حمید
صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲
☎ ۸۸۸۰۲۶۰۶ 📠 ۸۸۹۲۶۵۲۴

- ♦ سرویس های 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)
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم به کشورهای عراق، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان و پاکستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق عرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره و سایر شهرهایی که
- ♦ امنیت داشته باشد انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر کشور

www.ritco.co

info@ritco.co

Jahan Jadedeh

شرکت حمل و نقل بین المللی
جهان جاده
(کریر - فورواردر)

International transport and
Freight Forwarders

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

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

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

کریر و فورواردر

مدیرعامل: احد زمانی

شرکت حمل و نقل بین المللی
ایلیا لجستیک

Elya Logistics Intl Transport co.ltd

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

☎ ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰

جوانه کارگو بار
حمل و نقل 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،
نبش خیابان دهم، ساختمان امیر، طبقه ششم، واحد ۶۰۳
☎ ۰۲۱-۸۸۰۱۴۵۲۹-۳۰ 📠 ۸۸۳۳۶۶۶۸

☎ ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۷۲

www.javanehcargo.com info@javahehcargo.com

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، نبش کوچه جرج جرداق،
پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹

☎ ۸۸۹۲۵۵۳۲ 📠 ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶

Alipour@tatfarabar.com trans_shams

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Axon Trabar Abrisham International Transportation Co.

- ارائه دهنده بهترین سرویس ترانزیت و حمل کالاهای نفت، گاز و پتروشیمی
 - دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
- تهران، بلوار کشاورز، ابتدای فلسطین جنوبی، پلاک ۴۱۸، واحد ۵
☎ ۰۲۱-۸۸۹۸۹۸۰۱ / ۸۸۹۵۳۰۳۶ 📠 ۸۸۹۷۷۹۴۰



Axon Trabar Abrisham
International Transportation Co.

حمل و نقل بین المللی
اکسون ترابر ابریشم

فورواردر - ترانزیت

axontarabar.ir

info@axontarabar.ir

Shaahin Tarabar

International Transport Co. LTD

(با مسوولیت محدود)

شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی



کریر و فورواردر
Carrier & Forwarder

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

خط ویژه) ۸۸۳۲۲۲۹۷

۸۸۳۲۲۲۹۶

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



www.shaahintrans.com

Info@www.shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

هژیرراه

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

۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹ / ۲۲۱۲۳۹۳۰ / ۲۲۱۲۳۹۳۱-۰۲۱-۰۲۱

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

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۹

www.hazhirrah.com info@hazhirrah.com



SABA LOGISTICS CO

شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا لجستیک

حمل و نقل محمولات
صادراتی، ترانزیتی و وارداتی

تهران، خیابان آزادی، برج توحید، پلاک ۸۱، واحد ۱۵

۰۶۶۵۷۸۷۳۹ / ۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷

۰۲۱-۶۶۹۲۸۰۵۵

www.sabaLc.com info@sabaLc.com



ماهان ترانس

با مسوولیت محدود

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

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

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

۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ / ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۲

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

۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا، پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴-۱۵

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

۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶

تلفن ویژه ۰۲۱-۴۱۱۲۲۶



SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.

شرکت لجستیک بین المللی

سما مروارید آسیا

خدمات حمل

هوایی، دریایی، زمینی

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

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

۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳ / ۰۲۱-۵۷۶۴۳

sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مسوولیت محدود

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده‌ای با ناوگان تحت مالکیت

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

کدپستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵

۸۸۸۱۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فرواردر
ایران - اروپا



Pole One Trans International Trans, Co.LTD

☎ ۸۸۳۴۳۷۲۲-۲۳
۸۸۳۰۹۱۴۱
۸۸۸۳۳۲۷۴
۸۸۳۴۳۷۲۳
۸۸۸۳۳۳۴۹
📠 ۸۸۸۲۰۸۸۹

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

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



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

🌐 www.poleone.com

✉ Info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی ترابر صدراه جم

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

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

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳
📠 ۶۶۳۹۵۳۷۵ 📠 ۰۹۱۲۳۲۵۴۴۳۱

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



شرکت یونپاک

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

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

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

(خط ۷) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ ☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰

🌐 www.unipack.ir ✉ info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی سان لجستیک

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

📍 تهران، خیابان بهشتی، قبل از سهروردی، پلاک ۸۶، طبقه ۱
☎ ۸۸۴۵۸۹۵۲ - ۸۸۴۵۶۲۰۶ 📠 Sun.logistic

🌐 sun.logistic.net ✉ Info@sun.logistic.net



RADIAN DARYAYE MAHAN

شرکت حمل و نقل بین المللی

رادیان دریای ماهان

فورواردری

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (چردن)، ساختمان نگین آفریقا، پلاک ۸۸، طبقه ۴، واحد ۴۰۸

☎ ۰۲۱-۸۸۷۸۷۹۲۹

✉ Shirin@radianshipping.com

♦ حمل انواع خودرو سبک و سنگین از امارات و ترانزیت به روسیه، قزاقستان

قرقیزستان تاجیکستان، ازبکستان، گرجستان، آذربایجان، عراق

♦ حمل و ترانزیت انواع خودرو از اروپا به ایران

♦ ترخیص و ترانزیت خودروهای سبک و سنگین از بنادر جنوبی ایران

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، ☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۴۹۲۹ - ۸۸۵۴۴۹۲۸

📍 خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۵۳۶۸۰۵

🌐 www.karinatarabar.com

✉ info@karinatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کارینا ترابر کیان

KARINA TARABAR KIAN

International Transport Co. Ltd



**PISHCAZ
ATLAS**

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیشتاز اطلس

« تامین کامیون برای بارهای وارداتی و صادراتی

« **تامین کامیون به اتحادیه اروپا**
ترکیه - قزاقستان و روسیه

« **تامین کشتی فلهبر**

« **انجام تشریفات گمرکی**
(کارت بازرگانی - ترخیص - تغییر اسناد -
گواهی مبدا - اینویس پکینگ)

مدیریت: آقای فضل خواه ۰۹۱۲۸۹۵۸۱۱۷

Info@tpa-sud.com

مدیر بازرگانی واردات ۰۹۱۲۰۳۴۲۲۶۹

tajalli@tpa-sud.com

مدیر بازرگانی صادرات ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹

bazargani1@tpa-sud.com

۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

تهران، هفت تیر، خیابان بهار شیراز، روبه روی اداره پست،

مجتمع امین، پلاک ۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۷

www.tpa-sud.com



We Know The Business,
You Call,
We Move!

شرکت خدمات کشتیرانی مهردریا ناوگان
نماینده خط کشتیرانی و ارائه کننده خدمات دریایی



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



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



تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

info@mehrllogistics.com

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

۰۲۱-۷۷۶۲۴۹۷۲

۷۷۶۲۴۹۷۳

۷۷۵۲۳۶۶۹

info@traftransport.ir

www.traftransport.ir



حمل و نقل بین المللی

ترابری ایران فن (تراف)

شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

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

۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

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

نیش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

www.kthcargo.com

info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیان ترابر حافظ

KIYAN TARABAR HAFEZ

INT'L SHPPING & FORWARDING





شرکت حمل و نقل
بین المللی (T.B.T)

تانیا باربد تیر پارس

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

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

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳
☎ ۳۷۱۶۲۸۴
☎ ۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰
☎ ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸
☎ ۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳
✉ TANIA.BARBOD@GMAIL.COM
www.taniabarbod.com



سپهر زوه طوس
SEPEHR ZAVEH TOOS
ایمن، سریع و اقتصادی

حمل و نقل ریلی و جاده ای
داخلی و بین المللی

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

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

شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه طوس

کریر - فورواردر

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

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

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



دریای آبی متحد

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

تجاری جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل چند وجهی بین المللی Multimodal Transport

« حمل از مبدا تا مقصد نهایی Door to Door Services

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

ترکیه، افغانستان، امارات و چین

« ترخیص کالا

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



جواهر نگار طوس

کریر - فورواردر

دارای نمایندگی های فعال
در گمرکات مرزی کشور
فعال در ترانزیت کالا
به آسیای میانه و افغانستان
مشهد، کوهسنگی ۳۶، ساختمان
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۱۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۷۱
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۰۱۲۴۶
☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com rahtash@gmail.com



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

کیامهر ترابار

کریر - فورواردر

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

مشهد، خیابان امام خمینی،
سه راه دارایی، ساختمان اداری
مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷
☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰
✉ kiamehr@mail.ru
www.kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
مارال ترابار ایرانیان

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۹۴۲۵۳۸ / ۳۸۶۹۷۷۶۹
☎ ۰۵۱-۳۸۶۹۷۷۴۹
☎ ۰۹۱۵۳۱۶۶۷۵۳
✉ Malekabad1358@gmail.com
Maral.tarabar.iranian1@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

زهره شب

کریر - فورواردر - ترانزیت

« حمل کالاهای ترانزیتی به کشورهای CIS و به خصوص افغانستان
« حمل کالاهای صادراتی به کلیه کشورهای جهان
CIS آهن به کشورهای « حمل کالا از طریق راه
نمایندگی در چندین شهر افغانستان و کشور امارات متحده عربی »
« اجاره ترنس (دستگاه مولد برق) در دیپوی بندرعباس جهت
کانتینرهای یخچالی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴
☎ ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۱۶ / ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۳۲ / ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۸۵
☎ ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸ ☎ ۰۹۱۵۵۱۱۸۵۳۳ ☎ ۰۹۱۵۴۱۴۰۴۱۲

www.zohreshab.com info@zohreshab.com



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

کریر - فورواردر
دارای نمایندگی های فعال
در گمرکات مرزی کشور
فعال در ترانزیت کالا
به آسیای میانه و افغانستان
مشهد، کوهسنگی ۳۶، ساختمان
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۹

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۹۹۷۸
☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com

WAGON BAR واگن بار آسیا
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

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

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

☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ ☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

✉ info@wagonbar.com



حمل و نقل بین المللی
خلیج فارس ریل

تاسیس از سال ۱۳۷۴ همراه با تیم مجرب و حرفه‌ای

- حمل و نقل بین المللی ریلی به آسیای میانه
- دارای نمایندگی در (ترکمنستان، تاجیکستان و امارات)
- ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی
- دارای دفاتر فعال در: مشهد، بندرعباس، تهران، سرخس و امارات
- عضویت در اتاق‌های بازرگانی و مجامع رسمی

مشهد، بلوار سازمان آب، شهید صادقی ۱۷، پلاک ۷

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۹۱۱ ☎ ۰۹۱۵۱۱۶۰۴۴۸ / ۰۹۱۵۸۲۸۰۶۰۹

🌐 www.persiangulfirail.ir ✉ Sms.ghandchi@gmail.com



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

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

🌐 www.bisantarabar.com ✉ info@bisantarabar.com

ATA TARABAR ATLAS
International Transport Co



حمل و نقل بین المللی (دریایی، ریلی، جاده‌ای)

دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران

📍 Zist-e-Khavar building, Shariati Sq, Mashhad, Iran

☎ 098-5138550305-9 ☎ 098-5138545669



🌐 www.atatarabar.com ✉ info@atatarabar.com

KHADEM
Logistics Holding



www.khadem-logistics.com
Contact us : 021-88609173
021-88605083
051-31731000

حمل و نقل بین المللی کشتیرانی
ریلی هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری



Bany Rah Toos
International Transport Co

شرکت حمل و نقل بین المللی
بانی راه توس

کریر، فورواردر سوخت و کالا (صادرات، واردات، ترانزیت، به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا) جاده‌ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کپسول های واجد شرایط با تأیید سازمان بررسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده‌های غیر نفتی با تانکر های استیل استاندارد
- حمل محموله های کانتینری با انواع تریلر های کفی، چادری، خودرو بر

خراسان رضوی، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴

☎ ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ ☎ ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳ ☎ ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۳۷

✉ Brtco.11253@gmail.com ☎ ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۶۹ سامانه پیامکی

🌐 www.Brt.Co.Ir ✉ Brtco_11253@Yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
پیشتاز ترابر



عصر خاوران

- کریر - فورواردر
- حمل فرآورده های نفتی صادراتی از مبداء انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و ترکیه
- حمل کلیه کالاهای، محمولات و محمولات کارخانجات و صنایع بین المللی
- حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و ترکیه

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

☎ ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸۰ ☎ ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶

پیشتاز ترابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۶۷-۹ / ۳۳۸۲۲۱۰۱

✉ pishataztarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آسا برودت طوس

کریر - فورواردر

- مشاوره و ترخیص گمرک
- حمل کالای یخچالی
- حمل کالای پروژهای صادرات - واردات و ترانزیت
- دارای دفاتر نمایندگی سرخس، چین، هند، مالزی، سنگاپور و دبی
- دارای شرکت‌های ثبت شده و فعال در آسیای میانه

مشهد، برج ضامن آهو، طبقه ۴، واحد ۴۰۵

☎ +9851-38114747

☎ +989153141875

🌐 www.Danesh-Biz.Com ✉ Info@Danesh-Biz.Com





«مفتخر به دریافت تندیس زرین»

المللی در سال ۱۴۰۱ نقل بین و شرکت نمونه حمل

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

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

salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

سلمان ترابر توس

حمل و نقل بین‌المللی
آسا ترابر شرق



کریر - فورواردر
 • ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی • مشاوره و حمل محموله های کانتینری، چادری، یخچالی و سوخت • سرویس منظم از بندرعباس به تمامی کشورهای CIS، افغانستان، عراق و روسیه • حمل کالاهای خطرناک، یخچالی و فسادپذیر، سنگین وزن، ترافیکی و LPG • حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه بنادر چین و کشورهای حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس • دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

مشهد، بلوار جانباز، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



سدنا آسیا بار فرابر

(مسئولیت محدود)

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co. Ltd

• تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
 • تخصص در حمل پروژه‌های ترکیبی به صورت درب به درب
 • خدمات ترابری بین‌المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
 • خدمات گمرکی و ترخیص کالا

مشهد، بلوار خیام جنوبی ۱۰، نبش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۳، واحد ۶
 098-51-37666958-59 / 098-51-37650426
 No.30, Unit 6, Gelayol St. 10, South Khayyam Blvd, Mashhad, Iran

www.sednaasiaforwarder.com Info@sednaasiaforwarder.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

زرین ترابر آسیا

مدیرعامل: سید حسین قمری

■ مشاور در امور گمرکی
 ■ ترانزیت به کشورهای آسیای میانه
 ■ دارای ناوگان حمل جاده ای
 ■ حمل محموله های وارداتی و صادراتی (جاده ای ریلی) ای (ترانزیتی) صادراتی) بصورت ریلی جاده CIS
 ■ بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص محموله های ترافیکی و سنگین بار و ایران
 ■ CIS در منطقه SPS و MPS
 ■ جستجوی و ردیابی واگن های



مشهد، خ امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، برج مرمر، طبقه ۱۰، واحد ۱۳
 ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۹۲-۴ / ۳۸۱۱۴۳۷۷ / ۰۹۱۵۳۰۹۳۷۲۶

zta.co.ir@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
میچکا ترابر شرق



کریر - فورواردر

عضو کنوانسیون تیر

• حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، به خصوص روسیه، تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و بالعکس • حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS • نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد، خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
 ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
 علیرضا فرتاج : ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com

- حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای، دریایی، ریلی، هوایی
- ارائه دهنده خدمات حمل و نقل بین‌المللی و بازرگانی بین‌الملل
- دارای نمایندگی‌های معتبر داخلی، خارجی و دفاتر مرزی و بندری
- تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- اخذ گواهینامه‌های مرتبط، خدمات انبارداری، بازرسی کالا، تامین کالا و ...

مشهد، خیابان پاسداران، نبش پاسداران ۸، پلاک ۱۲۸، طبقه ۲۵

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

www.ojaghitrade.com info@ojaghitrade.com



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین‌المللی

اجاقی



توکا ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریبر فورواردر
(جاده‌ای - دریایی - ریلی)

◀ حمل 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 ۵۱
☎ ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵
☎ ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰

✉ info@tookatarabar.com



شاهراه طلایی کیهان
شرکت حمل و نقل بین المللی

با کادری مجرب، دارای دفاتر در شهرهای مهم مرزی و بندری (بازرگان، لطف آباد و بندر عباس) در زمینه حمل و نقل بین المللی کالا اعم از حمل و نقل زمینی، دریایی، ریلی و ترکیبی با همکاری مهمترین و بزرگترین ناوگان‌های حمل و نقل خدماتی با کیفیت و مطمئن را در کوتاه‌ترین زمان به مشتریان خود عرضه می‌دارد

📍 زاهدان، خیابان امیرالمومنین ۶، ساختمان نعیم، واحد ۱۵ طبقه ۵
☎ ۰۹۱۵۵۱۵۸۷۲۷ ☎ ۰۹۱۵۱۴۰۶۸۳۰ ☎ ۰۹۳۷۰۷۸۱۸۰۰

✉ info@shahrahtalayi.com



خان ترابر شرق
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریبر-فورواردر
حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات

📍 زاهدان، خیابان آزادی، آزادی ۶، پلاک ۲
☎ ۰۵۴۳۳۲۳۰۵۱۰
☎ ۰۵۴۳۳۲۲۸۳۹۳
☎ ۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳
☎ ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸
☎ ۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴

✉ Hannantarabarshargh@gmail.com



زرین بار پیشرو
Iran , Guilan , Port of ASTARA

Progressive Golden Freight
Consulate of International Transportation Operations

📍 گیلان، آستارا، خیابان فارابی، حد فاصل، کوی تابنده و حسینیه
☎ ۰۱۳-۴۴۸۱۱۳۶۷ ✉ contact@zarrein.com

🌐 www.zarrein.com



همراهان شب توس
HAMRAHAN SHAB TOOS

◀ حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل اعم از جاده‌ای دریایی ریلی و هوایی
◀ مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین المللی
◀ دارای انبار مجهز به دو انبار سر پوشیده، باسکول و کلیه ماشین آلات تخلیه و بارگیری به همراه ۳ خط ریل
◀ ارائه خدمات لجستیکی از قبیل انبارداری بسته بندی تخلیه بارگیری کلیه محمولات و نیز صدور کلیه اسناد و مدارک و مجوزهای مربوط به محمولات خاص

📍 مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز عباسی، ساختمان ۷۲، طبقه اول، واحد ۱
☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۹۳۲۱۹ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۸۳۹
☎ ۰۹۱۵۵۲۵۲۶۶۵ / ۰۹۱۵۵۲۵۲۳۵۷

✉ hamrahan_toos@yahoo.com




مدیریت آقای مهاجری

شرکت بازرگانی **مرورید تجارت توانا مکران**

شرکت حمل و نقل بین المللی **سبا ماهان مشهد**

کریبر- فورواردر- ترخیص کالا
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

📍 زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶
☎ ۰۵۴۳۳۲۲۳۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ ☎ ۰۵۴۳۳۲۲۶۴۰۵
☎ ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸ / ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸

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



روان تراب نوین امید
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریبر-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

📍 بندرعباس، سهره سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳
☎ ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۶۰ / ۳۲۲۲۷۸۵۲

✉ RAVANTARABAR@GMAIL.COM



ویرا آسمان دریا
شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

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

📍 تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه شبنم، پلاک ۱۴، طبقه اول، واحد ۲
☎ ۰۲۱-۸۸۸۲۳۰۵۱-۳ ☎ ۸۸۳۲۴۷۲۵
☎ ۰۹۱۲۳۹۷۶۵۰۷

✉ Info@virasky-co.com ✉ ceo@virasky-co.com

Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.

سنگین ترابار
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژه - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین
(داخلی - آسیای میانه)

تهران، خیابان ولی عصر، بالاتر از شهید بهشتی، برج سرو ساعی، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۴

☎ ۸۸۷۰۷۶۷۱-۴ / ۸۸۷۰۵۶۵۶ ☎ ۸۸۷۲۱۵۲۶

www.sangintarabar.com info@sangintarabar.com

سستی
سهامی خاص

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و مسافرتی

حمل و نقل بین‌المللی، امور کشتیرانی، حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...

دارنده: ISO9001:2000

☎ ۱۵۸۷۶ کد پستی: ۲۲۷ شماره ۲۲۷

☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

www.sati-co.com info@sati-co.com

TARKIB HAML-O-NAGHL CO
Affiliated with I.R.I Rail ways
Personnel Saving Found Institute (PSRAI)

شرکت ترکیب حمل و نقل

- Internal & International Rail, Road and multi-modal freight transportation
- Iran Railway's representative of International North-South Transport Corridor (INSTC)
- Active Agencies at the Iran borders and ports

No.158, West Nosrat St, Tohid Square, Tehran

☎ (+9821) 66915183-5 ☎ (+9821)66915187

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir

شرکت ترکیب حمل و نقل

وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کارکنان شرکت راه آهن ج.ا. ایران

- کریبر - فرورابردی
- ریلی - جاده‌ای
- حمل داخلی و بین‌المللی (ترانزیت داخلی و خارجی)
- نماینده ایران در کریدور بین الملل شمال - جنوب
- دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر ایران

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

☎ ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۹ (خط ۶) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

جاده رانان رفسنجان
شرکت حمل و نقل

قبول حمل کالای مجاز به تمام نقاط کشور

دارای بروزترین ناوگان حمل کالا و رانندگان مجرب و باتجربه

رفسنجان، کیلومتر ۵ جاده یزد پایانه بار غرفه شماره ۱۲

☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۵-۳۶ ☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۷

☎ ۰۹۱۲۰۳۲۹۸۴۷ ☎ ۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲

aligholamhoseyni537@gmail.com

سعادت ترابار
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

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، طبس و کوهبنان

دکتر مرکزی، کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

☎ ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۶۸۲۴

زرنده، جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج)

مدیرعامل: محمدرضا باربد ☎ ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹ / ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

www.saadattarabar.com saadat_tarabar@ymail.com

۳۰ سال سابقه فعالیت

یکی از شرکت های بزرگ مقیاس در کشور

« امکان صدور بارنامه تمبردار دولتی در سراسر کشور »

« دارای شعب فعال در شهرستان های : »

« تهران - بندرامام - بندرعباس - عسلویه - تبریز - اراک - اصفهان - شیراز - کرمانشاه - ایلام »

« حمل و نقل داخلی و بین‌المللی کالا (جاده‌ای - ریلی - دریایی - ترکیبی- ترانزیت - ترافیکی) »

« انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص کالا از تمام گمرکات کشور »

تهران، سعادت آباد، بین تقاطع مسجد القدس و خیابان رامشه، جنب داروخانه دریا، پلاک ۳۲

شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی
P.T.E.C

شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

☎ ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲ ☎ ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹

www.ptec-ir.com info@ptec-ir.com

آبان ماه ۱۴۰۲



صحرا ترابار
(با مسئولیت محدود)
SAHRA TARABAR CO.
Shipping & International Transport

شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی خطوط کشتیرانی
کریر و فورواردر

« حق عملکردی، انباری، مشاوره در
امور گمرکی و ترخیص

« ترانزیت کالا توسط کامیونهای
کفی، چادری، تانکر، کارکریر،
کمرشکن، بوژی

« ترخیص کالا هر کلیه بنادر
گمرکات معتبر

📍 تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی،
نیش سمیه، شماره ۱۱۴، طبقه
اول، واحد ۲

☎ ۸۸۳۱۸۸۵۰-۵۲

☎ ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل

☎ ۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰ / ۳۳۸۱۲۶۶۲

✉ Info@stcotransport.com

🌐 www.stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
شهاب تیرآریا
کریر و فورواردر

« دارای کشنده های ملکی

« فعال در مسیرهای اقلیم کردستان، عراق و ترکیه

« دارای مجوز حمل یکسره و سرویس منظم به اقلیم کردستان

📍 ارومیه، بلوار آزادی نرسیده به گمرک، ساختمان شهاب تیر
آریا، طبقه همکف

☎ ۴۴-۳۲۷۵۶۱۴۶-۷ / ۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳

☎ ۴۴-۳۲۷۵۶۱۴۶-۷ / ۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳

📍 تبریز، انتهای خیابان رسالت
مرکز تجاری رسالت ساختمان
مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴



شرکت حمل و نقل بین المللی
ساربان گستر سبلان

با مسئولیت محدود
کریر - فورواردر

☎ ۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰

☎ ۳۴۴۶۸۷۰۱

☎ ۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

✉ sarban.int@gmail.com



AGENCIES



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000

Fax +98 21 75301999

فعال ترین شرکت
حمل و نقل ریلی
در مسیر ترکیه و اروپا

- پروانه فعالیت حمل و نقل جاده ای
- نقل ریلی و پروانه فعالیت حمل
- پروانه کارگزاری گمرکی
- گواهی فعالیت فیاتا

اسپاد ترابار ویرا

شرکت حمل و نقل بین المللی / مسئولیت محدود

- حمل و نقل تخصصی ریلی در حوزه داخلی و بین المللی
- ای و دریایی نقل جاده و • حمل
- نقل ترکیبی و درب به درب و • حمل
- امور گمرکی و ترخیص کالا
- خدمات پشتیبانی حمل

📍 تبریز، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۰-۶۹

☎ ۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۰-۱

☎ ۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۲

🌐 www.spodgroup.com

✉ s.sanavi@spodgroup.com



Mana Tarabar
International Transportation

شرکت حمل و نقل بین المللی
مانا ترابار
خاورمیانه پارسیان

حمل و نقل تخصصی گاز LPG

📍 اردبیل، بزرگراه بسیج، میدان سینا، ساختمان ماهان تیر پلاک ۱۱۱

☎ ۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸ ☎ ۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

✉ manatarabarparisiyan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ماهور کیان سبلان

مدیریت: سیفی کریر - فورواردر

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

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

☎ ۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶ ☎ ۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰

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

☎ ۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳

☎ ۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

✉ info@mahourkiyan.ir





شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فروردر

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

تبریز، چهارراه آبرسان، ساختمان

اسکان، طبقه هفتم، واحد DY

☎ ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳

☎ ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵

۳۳۳۵۵۳۱۸

✉ info@taranomtabriz.ir



کالجار

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

International Transport & Air Cargo Services.co Carrier - Forwarder

نمایندگی کلیه ایرلاینها

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

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۴۵

فرودگاه تبریز، روبه روی سالن مسافری

☎ ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳

مدیر عامل ایوب ساعی ۰۹۱۴۱۱۴۶۹۷۶

www.kaljar.net www.kaljar.ir



MORVARID MAKU

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

مروارید ماکو

(سهامی خاص)

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

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

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۷۴۰

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

☎ (+9844) 34375084/ 6 ☎ +984434372740

✉ morvaridmaku_transport@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

کریر - فروردر

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. LTD.

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

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

ferdousi7005@hotmail.com ferdousialireza@gmail.com

www.sarafraztarabar.com ✉ info@sarafraztarabar.com



ARTA LOGISTICS

آرتا لجستیک

کریر - فروردر

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

« کارگزار رسمی واردات کسنددهای روز اروپا

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

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

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

☎ تبریز، محله نصف راه، خیابان شهید آیت اله محلاتی، بلوار ۲۲

بهمن، مجتمع ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰ ☎ ۰۹۱۴۴۳۳۰۵۳۲

www.artalogistic.com ✉ info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابار

کریر - فروردر

Niroy Tarabar

International Transport

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

تبریز، میدان جهاد، ساختمان

بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

☎ دیزل آباد، اول دیزل آباد، جنب

گاراژ مدرن

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



حمل و نقل بین المللی کالا

شهاب سحر آذر

کریر - فروردر

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

☎ جلفا، خیابان تیمسار فلاحی،

روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷

✉ shahabsaharazar@gmail.com

♦ کریر-فروردر ♦ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

♦ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

♦ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق، اربیل، آذربایجان، باکو، گرجستان، تفتان، آلمان، ایتالیا، یونان، بلغارستان و ترکیه

☎ ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

☎ ارومیه، کیلومتر ۲ جاده سلماس

☎ خوی، بلوار ولی عصر، طبقه دوم بانک مهر ایرانیان ۲

☎ (تنومند) ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶

☎ کرج، گرمدره، خیابان شهید علی براتی، بزرگراه لشگری، پلاک ۱۴، طبقه ۳، واحد ۵

☎ ۰۲۶-۳۶۱۰۵۳۶۷ / ۳۶۱۰۶۸۹۴ ☎ ۰۹۱۴۴۶۲۵۴۸۸ / ۰۹۱۲۸۹۰۳۷۰۹

www.lbeg.ir

✉ info@lbeg.ir

✉ Kahraman.s.a.co@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی

قهرمان سیر البرز



مدیر عامل: حسینی کریمی اوریمی

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲

کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲

ترخیص و بارگیری

استریپ

حمل و نقل داخلی



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

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

azartarabarhormoz@yahoo.com



شرکت حمل و نقل آزاده بندر

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

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

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۲۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۰۹

پایانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴

میدان ترهبان: بندرعباس، میدان تره بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه‌های، حمل و نقل غرفه ۱
تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای بندر پیشتاز هرمزگان

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

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

دفتر عملیات: پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۳ دستگاه

امیرکریم الدینی ۳۴۵۴۳۱۷-۰۹۱۳ / ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۵۵ / ۳۴۵۷۶۷۱-۰۹۱۳ / ۳۴۵۷۶۷۱-۰۹۱۳

Bandarpishtaz.hormozgan@gmail.com bandarpishtaz_hormozgan



شرکت سعادت بندر

حمل و نقل داخلی، ریلی - جاده‌ای، انجام عملیات تخلیه و بارگیری از مبدأ بندرعباس و اسکله شهید رجایی، به سراسر کشور

بندرعباس، امیرآباد، بلوار پاسداران، پلاک ۸، ساختمان پالم

پالاس، طبقه سوم، واحد ۴

۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۹۵ / ۳۳۵۱۱۱۴۰

www.saadatbandar.ir j_sadeghimajd@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی تکران سرعت سیراف

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

مدیرعامل: علیرضا شاه نشین

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

۰۹۱۲۲۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۷۳۷۱۲۲۶۴

آتشین ترابر هرمزگان

شرکت حمل و نقل داخلی

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

بندرعباس، پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۲ دستگاه



سهامی خاص

شماره ثبت: ۱۶۷۸۹

۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۶۹ / ۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴

atashin_tara @hesamee

atashin-tarabar.ir

atashin.co95@yahoo.com





شرکت حمل و نقل جاده‌ای
رشید بار بندر

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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

✉ rashidbar_company2006@yahoo.com

www.rashidbar.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
توحید هرمزگان

حمل کالا از بندرعباس
به اقصی نقاط کشور

بندرعباس، خیابان امام خمینی،
ساختمان ستاره بندر، طبقه دوم، واحد ۱۰

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵

مدیرعامل: مجید رحیمی

☎ ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی:

☎ ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



شرکت حمل و نقل
دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس به کلیه
نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به
خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده

کشتی‌سازی، شهرک حمل و نقل،

غرفه شماره ۲۰

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

☎ ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

✉ Info@doostanhormozgan.com



شرکت حمل و نقل
نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

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

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۴۷

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴

✉ nasimtarabarco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
توکا

بزرگ مقیاس هوشمند

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

(۱) مدیریت و برنامه‌ریزی لجستیک صنایع فولادی

از حمل مواد اولیه تا محصولات

(۲) تامین مکانیزم‌های حمل سنگین ترافیکی

(۳) توانمند در تخلیه و بارگیری کشتی،

حمل شهری، استریپ، ترخیص و انبارداری در بندر
و سایر مناطق کشور

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

داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی

(۵) توانمند در حمل کالا بصورت ترکیبی

(جاده ای و ریلی)

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

با رتبه ممتاز کشوری

(۷) دارای پلتفرم هوشمند حمل و نقل

راننده و صاحبان کالا

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب

فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵ - ۷۹

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵

☎ ۳۳۸۷۲۵۶۵-۰۳۱ دفتر اصفهان:

☎ ۵۲۷۳۵۰۸۱-۰۳۱ شعبه مبارکه:

☎ ۳۳۴۴۵۱۴۵-۰۷۶ شعبه بندرعباس:

☎ ۵۵۵۴۶۱۲۵-۰۳۱ شعبه کاشان:

☎ ۵۲۲۲۳۵۹۰۰۳۱ شعبه زین شهر:

☎ ۵۲۷۳۵۰۷۵-۰۳۱ رشت (داخلی ۱۵۳):

☎ ۵۲۷۳۵۰۷۵-۰۳۱ خواف (داخلی ۱۵۳):

✉ Info@tukatarasport.ir

www.Tukatransport.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
احسان هرمزگان

- دارای کمرشکن ۱۱،۷۴ محور جهت حمل محمولات
سبک و سنگین به تمام نقاط ایران
- قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور
- مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات
- دارای محوطه جهت حمل شهری و انبارداری

بندرعباس، بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه
جهانباز، ساختمان ایران خودرو، طبقه ۱

مدیریت: ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲

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

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ۰۳۳۷۱۰۰۶۱-۰۷۶ / ۳۳۷۱۰۰۷۴-۰۷۶ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

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



امیر ترابرمهرگان

شرکت حمل و نقل
با مسئولیت محدود

- با بیش از سی سال سابقه فعالیت در صنعت حمل و نقل
- دارای دفتر بازرگانی و ترخیص کالا از گمرک بندرعباس
- دارای انبار جهت تخلیه و بارگیری و دیپوی کالا
- المللی نقل بین و نمایندگی شرکت های حمل
- دارای بیمه‌نامه معتبر جهت حمل محمولات و پرداخت خسارت احتمالی در کمترین زمان
- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین از مبدا بندر عباس
به تمام نقاط با کامیون‌های کفی، چادری، ترانزیت، یخچالدار،
لبه‌دار، خاور و کامیون‌های کشویی و کمرشکن و بوژی

بندرعباس، میدان شهید، خ امام، کوچه پیروزی، ۲۰، ساختمان دیپلمات، ط، واحد ۲

مدیر عامل داریوش امیری ۰۹۱۷۳۶۸۸۸۰۶ / ۰۹۱۷۷۶۹۰۴۴۸

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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۹۷۷

✉ ATM.tco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی
آتیه گستر همکاران

حمل انواع کالا از بندرعباس
به سراسر کشور

دفتر مرکزی:

۰۷۶۳۲۲۱۰۷۶۴-۵

دفتر پایانه:

۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

واتس اپ:

۰۹۱۷۶۱۷۱۹۹

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

☎ @agh_transport

www.aghtrans.com



بنیان: ۱۳۱۹

شرکت حمل و نقل

شباهنگ بروجن
(متحد)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی

دانشگاه آزاد

☎ ۳۴۲۲۱۶۵۰

☎ ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰

☎ ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

☎ ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



شرکت کشتیرانی فانوس طلایی جزیره

Fanus Talae Jazire Shipping LLC (As Agents)

						
BH	MY	PK	CH	SG	KW	AE
						
SY	SA	JO	EU	EG	AF	TH
						
IQ	VN	SK	NK	KH	JP	BG

تهران ، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا) ، خیابان کاتوزیان ، پلاک ۸ ، طبقه دوم

Floor 1 , NO 8 , Katooziyan Street , Khaled Eslamboli Street (Vozara) , Tehran

بندر عباس ، بلوار امام خمینی ، خیابان امام موسی صدر ، ساختمان پاداش ۲ ، طبقه ۶


Floor 6 , Padash Building , Emam Moosa Sadr Street , Emam BLVD , Bandar Abbas

Info@iglship.com 

تهران : ۰۲۱ - ۹۱۰۰۱۹۵۰
بندر عباس : ۰۷۶۳ - ۲۲۵۳۲۲۴ - ۷



Fanus_Talae_Jazire_Shipping 

www.iglship.com 

راهنمای شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی ایران

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار کشتیرانی و خدمات دریایی کشور



خدمات دریایی و کشتیرانی		صفحه
آباد اختر آریامن	۱۳۶	۱۳۶
آینوس خارک	۱۳۵	۱۳۷
آبتین راه خاورمیانه	۱۵۶	۱۱۶
آراد راه دریا	۱۴۵	۱۳۹
آرمان راه کوروش	۱۳۶	۱۴۵
آریا بندر سینتا	۱۴۳	۱۴۲
آریا راد مهر دریا	۱۳۹	۱۳۴
آرین ترنس	۱۴۲	۱۳۸
آرین سپهر اروند	۱۴۲	۱۳۷
آسمان دریا رها	۱۴۷	۱۴۴
آهنگ دریا	۱۴۲	۱۳۵
ابنکار ترابری پارسا	۱۴۷	۱۴۱
اتحاد دریایی دوستی	۱۴۰	۱۳۵
اسپندان ترابری آتیه	۱۴۲	۱۳۸
البرز سیریک	۱۵۶	۱۳۸
امواج دریا	۱۳۶	۱۲۸
امواج زرین دریا	۱۵۶	۱۳۹
اوزال دریا	۱۵۶	۱۲۳
ایران ترابری	۱۴۲	۱۴۱
ایرسا دریا لجستیک	۱۳۹	۱۴۵
ایرسا دریای فرتاک	۱۱۳	۱۴۴
ایرسا مارین	۱۳۸	۱۵۶
پاسارگاد لاین	۱۳۷	۱۳۴
پاشا دریا شرق	۱۳۸	۱۳۸
پردیس اقیانوس سیراف	۱۳۶	۱۳۶
تاجران دریا کالا	۱۳۷	۱۳۷
تاو ساحل اروند	۱۱۶	۱۱۶
ترنگ دریا (TDS)	۱۳۹	۱۳۹
توسعه تجارت رویینا	۱۴۵	۱۴۵
توشه بر	۱۴۲	۱۴۲
جهان دنیز کالا	۱۳۴	۱۳۴
خط استوا مارین	۱۳۸	۱۳۸
خط کرانه دریایی	۱۳۷	۱۳۷
خورشید دریایی آبی	۱۴۴	۱۴۴
داتام دریای اروند	۱۳۵	۱۳۵
دروازه طلایی دریای نور	۱۴۱	۱۴۱
دریا پرژوی گینا	۱۳۵	۱۳۵
دریا پیمای امین پارس	۱۳۸	۱۳۸
دریا تجارت سامیار	۱۳۸	۱۳۸
دریا سرعت	۱۲۸	۱۲۸
دریا سفیر هرمز	۱۳۹	۱۳۹
دریای آبی متحد	۱۲۳	۱۲۳
دریای آرام آلماتیس	۱۴۱	۱۴۱
دریای نیلگون شفق	۱۴۵	۱۴۵
دنیز دریا نورد متحد	۱۴۴	۱۴۴
دورقی	۱۵۶	۱۵۶
راشا تجارت شایگان	۱۳۴	۱۳۴
راهیان تجارت مارین	۱۳۵	۱۳۵
راهیان دریای سعادت	۱۱۰	۱۱۰
رایکا دریا تجارت	۱۳۵	۱۳۵
روشن دریای پارس	۱۴۷	۱۴۷
ساعی ترابری آرشام	۱۴۴	۱۴۴
ساعی پارس دریا	۱۳۶	۱۳۶
سام دریا آسیا	۱۳۹	۱۳۹
سپید بندر مکران	۱۳۶	۱۳۶
سناره	۱۴۲	۱۴۲
ستاره آبی دریا (BSL)	۱۳۵	۱۳۵
سلین دنیز	۱۳۷	۱۳۷
سهارسا مانا	۱۴۳	۱۴۳
سیراف دریا لیان	۱۴۵	۱۴۵
سیما دریای گناوه	۱۳۷	۱۳۷
شاخص صدف دریا	۱۳۴	۱۳۴
فاووس ساحل	۱۴۴	۱۴۴
فرتاک دریای آرام	۱۳۴	۱۳۴
فرمد	۱۴۲	۱۴۲
کیان راه ساحل	۱۴۰	۱۴۰
گذرگاه دریا پارس	۱۴۴	۱۴۴
لنکا آبی کیش	۱۳۹	۱۳۹
لنگر دریای جنوب	۱۴۲	۱۴۲
ماروس ترابری	۱۳۶	۱۳۶
مدیریت بار و دریا	۱۴۴	۱۴۴
مروارید اقیانوس آرام	۱۴۵	۱۴۵
مروارید دریای آرام	۱۴۴	۱۴۴
موج مد	۱۴۳	۱۴۳
مهر دریا فاوگان	۱۲۲	۱۲۲
نیک یاد دریا	۱۳۴	۱۳۴
ونوس دریا	۱۳۷	۱۳۷
هفت دریا	۱۴۳	۱۴۳
هلال دریای ایرانیان	۱۳۸	۱۳۸
هماهنگ دریای پارس	۱۳۸	۱۳۸
هزارا ناو دریا	۱۴۵	۱۴۵
هیوا امید دریا	۱۴۱	۱۴۱
یکتا مارین	۱۳۸	۱۳۸
خدمات بندری		
امبدان ساحل پارسیان	۱۴۰	۱۴۰
تیم دریا	۱۳۴	۱۳۴
خلیج یژم	۱۴۳	۱۴۳
دریای آبی خلیج فارس	۱۴۰	۱۴۰
ساحل نمایان بندر	۱۴۷	۱۴۷
کسری افق دریا	۱۳۷	۱۳۷



شرکت حمل و نقل بین‌المللی بار فرابر پایاگام

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

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

تهران - خیابان سمیه - پلاک ۱۲۲ - طبقه ۴ - واحد ۴۰۲
۸۸۵۹۴۱۵۶-۸۸۳۲۸۳۳۷



www.Payagam.org info@payagam.org



jdjco.seats

www.Jamdarjam-az.Com

۰۲۱۵۶۴۵۴۲۲۱

۰۹۱۲۲۴۷۰۳۱۳



۱۲ ماه کارانتی

۵ سال خدمات پشتیبانی

انواع صندلی‌های بادی و وزنه ای داخلی و خارجی :

- ♦ راهبر قطار
- ♦ راننده اتوبوس
- ♦ کاپیتان کشتی و خدمه
- ♦ ماشین سنگین و نیمه سنگین
- ♦ ماشین آلات راهسازی و معدنی و جرثقیل ها

دفتر فروش: تهران - سه راه آدران



FARTAK DARYAYE ARAM
SHIPPING AGENCY LTD.

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴



تلفن : ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۹۶
۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹
۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶
نمابر : ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

شرکت نمایندگی کشتیرانی

فرتاک دریای آرام

- « حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL) »
- « خدمات حمل پروژه ای صنایع (DOOR TO DOOR) »
- « ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی »
- « ارائه خدمات فورواردی و استعلام آنلاین »

WWW.FDA-CO.COM

@fartak_darya

Info@fda-co.com



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- « فورواردی »
- « حمل کالاهای سنگین »
- « ترانزیت داخلی و خارجی »
- « خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات) »
- « انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز) »

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



شرکت خدمات ساحلی تیا دریا

نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی اعم از

- ♦ کانتینر های ۲۰ فوت و ۴۰ فوت
- ♦ کانتینر یخچالی (RF)
- ♦ حمل بار فله (Bulk & Break Bulk)
- ♦ عملیات فلکسی

تهران، میرداماد، نفت شمالی، خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۲

۰۲۱-۲۶۴۰۴۵۳۱-۶

۲۶۴۲۲۴۱۶

info@tiamdarya.com



NIK PAD DARYA
SHIPPING AGENCY (P.J.S)

نمایندگی کشتیرانی

نیک پاد دریا

- حمل و نقل بین المللی انواع کالا بصورت هوایی، دریایی، زمینی و ریلی
- حمل کالاهای خطرناک و آتشزا
- حمل محمولات فله
- حمل کانتینرهای ویژه: ISO TANK, OPEN TOP, FLAT RACK, MAFI
- حمل کانتینر های یخچالی
- حمل کانتینر های یخچالی

تهران، خیابان احمدقصر، کوچه ششم، پلاک ۱ طبقه ۴ واحد ۱۳

۰۲۱-۴۵۴۷۵۰۰۰

INFO@NIKPADCO.COM

WWW.NIKPADCO.COM



نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

« صادرات و واردات و ترخیص کالا »

- « ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحر (عمان) و جبل علی (امارات) »
- « ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی »
- « سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان، شبه قاره هند، بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین »

بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی،

ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳

۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵

INFO@SHAKHESD.COM

راشا تجارت شایگان

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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



تهران، بلوار نلسون ماندلا خیابان عاطفی

غربی، پلاک ۸۱، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸

www.rashats.com

info@rashats.com





B. S. L.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP

☎ ۰۲۱-۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰

🌐 www.bslshipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
آبنوس خارگ
مدیر عامل: هادی بخشی

♦ نمایندگی خطوط (NVOCC) کشتیرانی فعال در ایران، و شرکتی پیشرو در زمینه حمل و نقل بین‌المللی به صورت کانتینری (انواع کانتینر) به کلیه نقاط دنیا، کالای فله، تانکر و... ♦ شعبات: بندر و پایانه های جزیره خارگ، بندر بوشهر، بندرعباس، بندر عسلویه، بندر امام خمینی

📍 تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی، پلاک ۳،

طبقه ۴، واحد ۱۹

☎ ۷۷۵۲۲۱۹۵ ☎ ۷۷۶۷۱۲۰۶

☎ ۰۹۱۷۳۷۲۲۹۹۰ / ۰۹۱۷۵۱۲۲۹۵

🌐 www.abnouskharg.com ✉ info@abnouskharg.com



شرکت کشتیرانی

📍 تهران، چهارراه جهان کودک، نیش خیابان ۲۵ گاندی،

ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲

☎ ۸۸۷۷۷۸۹۴

☎ ۸۸۷۷۴۶۵۱

✉ management@raikaseatrade.com

🌐 www.raikaseatrade.com



شرکت کشتیرانی

داتام دریای اروند

📍 تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

✉ info@datamsea.org

🌐 www.datamsea.org



شرکت کشتیرانی
دریا پرتوی گیتا

» Feeder operator

» Port services

» Stack provider

» Ship agency

» Regular port calling schedule at

AEJEA,IRBND,IRASA,IRBIK,IRBUZ,IRKHO

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

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵،

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

طبقه ۴، واحد ۷

🌐 www.dpgshippinglines.com ✉ info@dpgsl.com



راهیان تجارت مارین

• نماینده شرکت NVOCC

- حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ (خط ۳۰) ☎ ۸۷۷۰۰۲۶۹

🌐 www.rtmarine.co



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

- خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی
- سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل
- مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا
- حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر
- حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر
- خدمات فوروردی • ترانزیت کالا

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

☎ ۸۶۰۸۷۸۷۰۰۴

www.seawaves.net administration@seawaves.net



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 / ۳۵۳۲۰۲۴۹ / ۳۵۳۲۱۳۷۰

☎ ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳ / ۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶

✉ INFO@SEPIDBANDAR.COM

WWW.SEPIDBANDAR.COM

گروه شرکت های کشتیرانی ماروس



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

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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

www.maroos.net
www.linkedin.com/company/maroos-group



شرکت آباد اختر آرمان

کارگزاری ترابری دریایی
نماینده خط کشتیرانی AAA هند
حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳
۳۳۴۴۶۴۶۴ / ۳۳۴۴۶۵۶۵

✉ Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفربری بین المللی ساعی پارس دریا

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
مشاوره حمل و نقل

تهران، میرداماد، میدان مادر (محسنی)، ابتدای خیابان سنجابی
(بهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

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



شرکت نمایندگی کشتیرانی آرمان راه کوروش

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

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

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

☎ ۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ / ۰۹۱۲۶۳۶۴۹۸۷

www.arkcotrans.com

نمایندگی خطوط کشتیرانی

پردیس اقیانوس سیراف

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

www.pas-shipping.com



شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

☎ ۸۸۸۷۱۳۸۱



CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L
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، خاور دور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا به صورت EX Work • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

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

☎ ۸۸۶۷۰۵۳۰ 📠 ۸۸۱۵۳۵۴۵

🌐 www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی
Reg No.: 468726 (مسئولیت محدود)

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۰۰۰ (خط ۳۰)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور
خیابان هفتم، برج آژند، طبقه نهم، واحد ۹۳



نماینده خط کشتیرانی سیمای دریای گناوه

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

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

☎ ۸۶۰۴۵۲۷۰

📠 ۸۶۰۴۵۲۷۰

☎ ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۰۷۸

☎ ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

✉ info@sdgshipping.com

✉ info@toojaltakro.com

🌐 www.sdgshipping.com

🌐 www.toojaltakro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی توژال تکرو آسیا

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

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

☎ ۸۶۰۴۵۲۷۰

📠 ۸۶۰۴۵۲۷۰

☎ ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۰۷۸

☎ ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

✉ info@sdgshipping.com

✉ info@toojaltakro.com

🌐 www.sdgshipping.com

🌐 www.toojaltakro.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، ضلع جنوب غربی، پلاک ۲۲، ساختمان صبا، طبقه ۱، واحد ۱

☎ ۰۲۱-۴۲۰۳۴۱۰۱ | ۰۲۱ ۵۹ ۱۸۲۰۰۰ | 📠 ۰۹۱۲۷۶۶۲۷۲

www.venusdarya.com | info@venusdarya.com



Celine Deniz Int'l Shipping Co.

نماینده خطوط کشتیرانی سلین دنیز

تهران، بلوار آفریقا، خیابان کاج آبادی، پلاک ۷۷، واحد ۴۴

۰۲۱-۲۶۲۰۴۱۰۳-۷

INFO@CELINEDENIZ.COM



PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد

یکی از فیدر اپراتورهای مطرح

دفتر گنساوه: ۰۷۷ - ۳۳۱۳۰۹۰۰

دفتر تهران: ۰۲۱ - ۲۲۰۴۱۰۶۴

دفتر دبئی: ۰۹۷۱۵ - ۱۷۱۳۰۲۴

دفتر بندرعباس: ۰۷۶ - ۳۳۴۵۴۱۹۱

🌐 www.pasargadline.com | ✉ office.thr@pasargadline.ir

فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوها نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در بندر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی
- فروش شناور

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

✉ ksh.co.asl@gmail.com



Trading and Shipping Agency Co. Ltd.

شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی

☎ ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶ / ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



شرکت کشتیرانی
خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌ای

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

☎ ۸۸۷۷۱۹۴۵ / ۸۸۸۸۵۸۷۶

✉ Info@tmlines.com



شرکت کشتیرانی
یکتا مارین

حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی

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

☎ ۸۸۰۶۸۱۷۴ / ۸۸۰۶۸۱۲۸

🌐 www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

♦ خدمات کارگزاری ترابری دریائی (نمابندگی کشتیرانی) برای انواع کشتی‌ها در تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی ♦ حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
☎ ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵-۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ (خط ۵)

✉ saleh@pashamarine.com



نمابندگی کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

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

☎ ۸۳۵۶۰ ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۶۴

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

✉ info@hilaldarya.com



شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

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

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

Email: info@irsa-marine.com



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

Your Logistic Advisor and Partner

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

☎ ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

✉ Comm2@sstrade-ir.com



شرکت کشتیرانی
دریاپیمای امین پارس

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

☎ ۲۶۴۱۴۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ ☎ ۲۶۴۰۹۶۰۷

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

☎ ۰۷۶۳۲۲۱۰۸۲۶-۸

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



نمابندگی خطوط کشتیرانی
هماهنگ دریای پارس

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

☎ ۰۲۱- ۷۵۹۹۲ ☎ ۲۶۷۰۵۷۹۱

✉ ss@hamahangdaryaypars.com





شرکت کشتیرانی
سام دریا آسیا

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

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



شرکت کشتیرانی
لتکا آبی کیش

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

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



کشتیرانی بین الملل
ایرسا دریا لجستیک

- ارائه کلیه خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
- انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
- لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایروتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی محصولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

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

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



نمایندگی کشتیرانی
آریا رادمهر دریا

NVOCC Agency

حمل دریایی / سرویس کانتینر یخچالی
حمل کالای خطرناک / ترخیص
و سایر خدمات حمل

تهران، خیابان میرزای شیرازی، پلاک ۱۹،
ساختمان شورای خلیفه گری، طبقه ۴، واحد ۱۰

☎ ۸۸۸۶۶۰۰۱-۵ ☎ ۸۸۳۱۹۳۶۷
🌐 www.armdshipping.com 📧 info@armdshipping.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



**OCEAN POLE STAR
SHIPPING**

SAHEL TRADING GROUP

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

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

☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

📧 INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

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

بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲
☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ 📠 ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶

📧 daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی
دریا سفیر هرمز

خدمات کامل شرکت حمل و نقل بین المللی چند وجهی و حمل و نقل بین المللی، خدمات ترانزیت داخلی/خارجی به کشورهای مستقل مشترک المنافع، عراق، ترکیه و اروپا، دفتر مرکزی واقع در تهران/ایران و شعب مستقر در بنادر BND، BIK، Bushehr، و خرمشهر که با استفاده از یک گروه همکاران قوی در سراسر جهان

Full service international multi-modal shipping & international transportation Company, Internal/ External Transit Service to CIS, Iraq, Turkey and Europe, central office located in Tehran/Iran and branches located in BND , BIK , Bushehr, and Khoramshahr ports that using from a strong worldwide network agencies.

📍 2nd floor, No. 98, Sohrvardi, Motahari St. Tehran - IRAN
☎ +98 21 86037500 (5 LINES) 📠 +98 21 88760173



نماینده کشتیرانی

کیان راه ساحل

📍 تهران، خیابان مطهری، نرسیده به سهروردی، پلاک ۹۸، طبقه ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳
☎ (خط ۵) ۰۲۱-۸۶۰۳۷۵۰۰

🌐 www.srkco.Net

✉ info@srkco.Net

بیمه آسیا
خدمات بیمه‌ای بوبره‌ژ (سهامی خاص)

کد: ۵۱۰۶۹
نماینده برتر

صادر انواع بیمه نامه:
باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

📍 تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲، طبقه ۴، واحد ۱۷

☎ ۰۹۱۲-۳۸۶۷۱۹۵ 📠 ۸۸۳۱۷۹۷۳
۸۸۳۴۰۱۸۳ / ۸۸۳۰۳۴۹۷

✉ bobehreja@gmail.com

شرکت دریای آبی خلیج فارس
(خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا)

عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کلینگر)
عملیات تخلیه از کامیون به محوطه، دپو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی
تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی) در سال

📍 بندر امام خمینی، سایت اداری اسکله ۳۲ (W32)

☎ ۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴ 📠 ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱
✉ blue_sea_pg@yahoo.com Shahrokh_Bik@yahoo.com

🌐 www.blueSPG.com

شرکت امیدان ساحل پارسین

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

📍 تهران، پاسداران، خیابان گل‌نبی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰ 📠 ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

🌐 www.ospico.com ✉ info@ospico.com

AFS Alliance of Friendship Sea Shipping Agency Co.
شرکت نماینده کشتیرانی

اتحاد دریای دوستی

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

☎ ۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱
✉ info@afsmarine.com

🌐 www.afsmarine.com

ترانزیت، صادرات، واردات
ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران

☎ ۰۷۶۰۷۶-۳۲۲۳۹۶۵۷ - ۳۲۲۳۳۸۹۲ - ۳۲۲۳۹۳۷۵
☎ ۰۹۱۲۹۴۵۰۴۴۱

📍 بندرعباس، سه راه دلگشا، خیابان پدران آسمانی، نبش کوچه پدران آسمانی ۱۲
ساختمان کلاسیک ۳، طبقه اول، سمت راست، آخرین واحد

🌐 www.nkt-co.com ✉ info@nkt-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
نیکسان کالا تجارت
Niksan Kala Tejarat





شرکت حمل و نقل بین المللی
آریا فرین جام
ARIA FARIN JAAM
INTERNATIONAL FREIGHT
FORWARDING CO.

« سرویس منظم هفتگی حمل زمینی از کلیه مبادی اروپا و سایر نقاط بوسیله کامیون در دست یا به صورت خرده 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 کانتینر به صورت خرده بار یا در ستاز کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، و به صورت در دست از بنادر ایران به کلیه بنادر جهان به صورت مستقیم و غیرمستقیم
« انجام امور ترانزیت داخلی و خارجی از کلیه گمرکات ورودی به کلیه گمرکات با حفظ شرایط قوانین مربوط به ترانزیت داخلی و خارجی کالا
« تهران، خیابان مطهری، نرسیده به قائم مقام، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

www.ariafarin.com

Info@ariafarin.com



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

« ارائه کلیه خدمات حمل کالا (نرمل، خطرناک) به صورت دریایی، هوایی، زمینی و ترانزیت (FCL - LCL)
« سرویس تخصصی کانتینرهای خشک و یخچالی به تمامی بنادر حوزه خلیج فارس، هند، چین و اروپا و ... (صادرات، واردات)
« تهران، یوسف آباد، نبش خیابان ۵۵، شماره ۴۰۲، طبقه ۲، واحد ۱۲
« ۰۲۱ ۸۶۱۹۴۶۴۰ / ۸۶۱۹۴۶۴۱

Info@amcasea.com

in amatis_calm_sea



Darvazeh Talaie
Daryaye Noor
Shipping CO.

شرکت کشتیرانی
دروازه طلایی دریای نور

« حمل و نقل دریایی (کانتینری، فله)

« نمایندگی کشتیرانی

(فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)

« خدمات گمرکی و ترخیص کالا

« ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

(Air-Freight) نقل هوایی و « حمل از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

« خرید از مبدا تا تحویل در مقصد

۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۵۵ / ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۴

۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۶۶ / ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

daryayenoor.co

www.dtdnco.com

info@dnshippingco.com

رابین لجستیک

Logistics Service Provider (3PL,4PL)

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

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۲۸۳۷۵ | همراه: ۰۹۳۹-۳۵۹۰۶۲۰ | واتس آپ: ۰۹۳۸-۸۹۸۳۱۲۳



WWW.ROBINTP.COM



شرکت نمایندگی کشتیرانی

هیوا امید دریا

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

NVOCC

« بندر عباس، بلوار پاسداران، سورو قدیم ساختمان نیا، طبقه ۳ واحد ۱۰

۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۰۱ / ۳۳۵۴۸۳۰۲

info@hivaomidarya.com

www.hivaomidarya.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیشرو ترابر متحد آراز

« دارای نمایندگی فعال در ترکیه، کشورهای اروپایی و کشورهای آسیای میانه

« وارد کننده کشتنده از اروپا

« صادرات، واردات، ترخیص کالا

« کربری و فورواردری

دفتر نمایندگی کشور ترکیه

+۹۰ - ۵۰۷۵۶۰۱۳۵۹

Pi.t.m.a

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

۰۲۱-۸۸۱۷۰۵۳۵ / ۸۶۱۲۲۰۸۴

۰۲۱-۸۶۱۲۲۹۸۴

۰۹۱۲۰۴۶۹۳۶۴

www.pitmatransport.ir

info@pitmatransport.com



شماره ثبت: ۵۴۶۸۴۷



شرکت اسپندان ترابری
Spandan Tarabar Atieh
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر، پلاک ۴ واحد ۷
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۹۶۰۸
☎ ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸
✉ m.bahrami@sta-co.com
✉ info@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری
آهنگ دریا
نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاہ، بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه
☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹
☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰

تهران، خیابان وحید دستگردی، پلاک ۴۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
☎ ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲
☎ ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس
☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
☎ ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲
دفتر عسلویه
☎ ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

✉ ahangdarya@mehd.net



ایران ترابری
نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

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

تهران، میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصبی، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
☎ ۸۸۱۷۲۰۲۴ ☎ ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com

ARIAN GROUP

ARIAN TRANS
نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

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



www.ariantrans.com

JSF Air
حمل و نقل هوایی

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



www.jsfair.ir

ARIAN Sepehr
حمل و نقل دریایی

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



www.cargoexport.com

TCIS
خدمات فنی و بازرسی

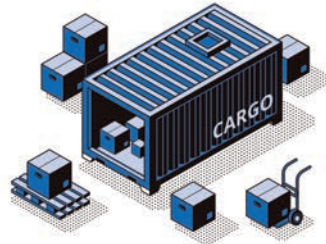
خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI

TCIS

www.tcisrns.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com
info@ariantrans.com



خط کانتینری فرمد

حمل دریایی
کانتینرهای یخچالی و خشک
از بندر اصلی کشور به بندر قزاقستان، روسیه، هند، دوبی

☎ ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵
✉ info@farmad.co
www.farmad.co



Star Marine services Co.LTD.

(با مسئولیت محدود)
مدیر عامل:
محمد مهدی عسگری بهبهانی
زمینه فعالیت:
• نمایندگی خطوط کشتیرانی و چارترینگ
• نماینده انحصاری خط عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K. Line (MOL)
شعبات: بندر امام خمینی، بندرعباس، بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار، خازک و کیش

تهران، خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه سوم، واحد ۱۲
کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۴۸
☎ ۸۸۷۲۵۷۵۸
☎ ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷
✉ Info@starmarine.net
www.starmarine.net



شرکت **لنگر دریا جنوب**
South Sea Anchor Co Ltd
sea&port Service Customs Clearance
Export / Import

♦ خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، ♦ صادرات، واردات ♦ نمایندگی حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی ♦ خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی از بندر عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

بندر امام خمینی (سریندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاہ، کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳

☎ ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹ ☎ ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

☎ ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ☎ ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

☎ ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹ / ☎ ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲

✉ info@langardarya.com



توشه‌بر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

Tushehbar
shipping & international
freight forwarders co.
(Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲، ساختمان توشه بر

(تا ۳۰ خط) ☎ ۰۲۱-۴۳۶۰۲
☎ ۸۸۷۳۶۹۷۱





**کشتیرانی بین‌المللی
آریا بندر سپنتا**

دریایی، زمینی، هوایی
 • نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL
 • ترانزیت از مبادی ورودی
 • به گمرکات داخل و خارج کشور
 • دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

☎ ۸۸۷۰۸۰۳۰۴ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
 ☎ ۸۸۷۰۳۴۸۰۰۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸
 ✉ info@absshshipping.com

www.absshshipping.com



حامد بار
 (بزرگ مقیاس هوشمند)
 شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی سراسری
 شرکت برتر در حمل‌ونقل کشور
 در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

« دارای سامانه هوشمند اختصاصی حمل‌ونقل »
 « صدور بارنامه‌های دولتی در سراسر کشور »
 « ارائه خدمات حمل‌ونقل در سراسر کشور در سریع‌ترین زمان توسط تریلرهای حمل‌خودرو، کفی، اتاقدار و ترانزیت و کلیه کامیون‌ها »
 « دارای ترمینال اختصاصی

تهران، خیابان آزادی، روبروی مسجد دانشگاه شریف، شماره ۴۶۰، ساختمان مصطفی
 ☎ ۶۶۰۴۹۰۹۶-۹
 ☎ ۶۶۰۰۱۰۸۶
 ✉ info@hamedbar.ir

www.hamedbar.ir



**شرکت حمل و نقل بین‌المللی
سیرود کالای خاورمیانه کارا**
 (با مسئولیت محدود)

« ارائه دهنده خدمات بارفرابری جاده‌ای، دریایی، هوایی »
 « حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت

تهران، خیابان وزرا، کوچه هفتم
 پلاک ۱۳ طبقه ۲ واحد ۸

☎ ۰۲۱-۸۸۷۰۶۳۰۰
 ☎ ۰۹۱۲۲۸۹۷۰۶۱
 ✉ info@searoadkala.com

www.searoadkala.com



**شرکت کشتیرانی
سُها رَسا مانا**

◀ حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس
 ▶ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی
 ▶ انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و استافینگ

بندر انزلی، خیابان رضائی، کوچه مجید سیری، پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

☎ ۰۹۱۱-۱۸۱۱۰۳۴
 ☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



**شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی و نمایندگی کشتیرانی
دنیا بار**
 International Forwarding & Shipping agency CO.LTD

تهران، خیابان مطهری، خیابان سنائی، پلاک ۱۵۴، طبقه ۲، واحد ۳
 ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۱۹۵۶-۵۷

www.donyabar.com ✉ info@donyabar.com



**شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی
روانسر ترابری**

مدیر عامل: جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

☎ ۰۹۱۸۸۸۸۸۸۸۳۹
 ☎ ۰۲۱-۸۸۷۴۶۵۵۰ تهران
 ☎ ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲-۹۳ کرمانشاه
 ☎ +۹۶۴-۷۷۰۷۷۰۲۰۴۰ سلیمانیه
 ☎ +۳۷۵-۲۹۶۵۳۰۴۳۰ بلاروس

✉ jafarsouri@yahoo.com



**حمل‌ونقل بین‌المللی
کشتیرانی و امور گمرکی
کردستان
ایران ویچو**

سندج، خیابان طالقانی، کوچه مولوی کرد، پلاک ۸
 ☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸
 ☎ ۳۳۱۷۰۱۰۱
 ☎ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

تهران، خیابان سپهبد قرنی، خیابان سوسن، شماره ۴، طبقه ۴
 ☎ ۸۸۹۰۶۷۶۹
 ☎ ۸۸۹۱۱۰۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰
 ☎ ۸۸۸۹۷۴۹۷
 ☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

✉ iranvichoo@yahoo.com



تهران، خیابان خرمشهر (آپادانا)، خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱

دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
 ☎ ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

✉ Info@pejamgulf.com



**شرکت کشتیرانی و حمل‌ونقل
بین‌المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD**



نمایندگی انحصاری خط کانتینری RCL در ایران

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

تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

☎ (خط) ۲۲۲۲۵۳۰۳
 ☎ ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در: بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بارزگان، دوغانرون و کلیه شهر های ایران

✉ General@sevenseasir.com

www.sevenseasir.com



**خدمات کشتیرانی
موج مد**

نمایندگی خط کشتیرانی
Moj Madd
Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری
صادراتی و وارداتی

شعب داخلی:
بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۲۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

☎ (خط) ۸۸۷۹۲۷۹۳
 ☎ ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

✉ Info@mojmadd.org



شرکت خدمات کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)
خورشید دریای آبی
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

♦ عضویت در گروه نمایندگی‌های Cooperative & Pacific Power Logistic در کلیه کشورهای جهان ♦ ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL ♦ انجام خدمات حمل Door to Door ♦ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس ♦ اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فلبر و تانکر ♦ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۴۸ / ۸۶۰۸۶۷۲۹
☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
✉ info@blueseasun.com
🌐 www.BlueSeaSun.com



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس
Pars Sea Passage Shipping Co. 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، سعادت آباد، میدان کاج، کوچه علی اکبر، پلاک ۲، واحد ۵۰۴

☎ ۲۲۳۸۶۰۵۴ / ۲۲۳۸۶۰۷۸ / ۲۲۳۸۶۰۴۶
Sarah.tn@psp-shipping.com
✉ gmr@psp-shipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
مرورید دریای آرام

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

📍 تهران، یوسف آباد، خیابان سیدجمال‌الدین اسدآبادی، خیابان چهل و یکم، ساختمان صدف، پلاک ۳۶۷، واحد ۸، طبقه ۲

☎ ۸۸۶۱۵۳۴۰ / ۸۸۶۰۹۹۲۶
۸۸۰۶۷۱۳۸
☎ ۸۸۰۶۷۱۲۶
✉ info@csp-shpg.com
🌐 www.csp-shpg.com



SAEI TARABAR ARSHAM
SHIPPING AGENCY CO. LTD.

♦ ارائه سرویس حمل و نقل و وارداتی و صادراتی
♦ خدمات حمل DOOR TO DOOR
♦ ارائه خدمات فوراردری
♦ نمایندگی کشتیرانی و غیر کانتینری

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهار راه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۶۹۲۱-۲
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۷۱۹
نمابر: ۸۸۱۰۶۹۲۱

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



نمایندگی خطوط کشتیرانی
ANC و SMS

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

📍 تهران، خ ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان دریاوندی، پ ۶۶، طبقه ۳ و ۳

☎ ۲۲۰۲۸۷۷۷-۹
✉ info@csmshipping.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
شرکت دینزدیانورد متحد


♦ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
♦ ارائه سرویس‌های Cross stuffing و switch BL ♦ ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL
♦ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس ♦ خدمات Door-to-Door

📍 تهران، خیابان شهیدبهبشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیا، پلاک ۲، برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

کدپستی ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ / ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴

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

🌐 denizseafarer.com ✉ info@denizseafarer.com



نمایندگی کشتیرانی
(ثبت ۶۴۲ تاسیس ۱۳۶۱)
مدیر عامل: خدابخش امینی

شرکت فانوس ساحل

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

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

☎ ۸۸۶۹۹۸۱۴ / ۸۸۶۹۳۰۴۹
☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹
aminifanusahel.com
operation@fanussahel.com
✉ Fanus@fanussahel.com





دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی
خدمات دریایی

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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

daryaynilgoonsh@gmail.com

✉ Doc1@dnsship.com



شرکت توسعه تجارت روبینا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

◀ سرویس حمل مستقیم کانترینری به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور، شبه
قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export) ▶ سرویس
Cross Stuffing به کلیه بنادر از جبل علی، Oman و Antwerp ▶ سرویس حمل
Part Cargo و Break Bulk (از اروپا، چین و کره) ▶ سرویس حمل زمینی و
هوایی ▶ سرویس حمل سنگین و فوق سنگین ▶ سرویس کانترینر یخچالی
▶ سرویس ریلی ▶ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب
کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تامین فلکسی، استافینگ،
بارگیری در محل ریفراینری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

📍 تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵

☎ ۲۶۴۰۱۲۳۷

✉ info@robina-shipping.com

🌐 www.robina-shipping.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی مروارید اقیانوس آرام

حمل تخصصی فلکسی به صورت

Full Package

- 20_40_45 ft
- 20/40 Reefer
- 20ft Iso Tank
- 20/40 Flat Rack
- 20/40 ft Open Top

☎ داخلی ۰۲۱-۴۳۶۰۲ (۳۹/۴۰۷)

☎ ۰۹۱۲۱۴۹۶۶۹۴

🌐 GhaderiTushehbar

🌐 www.pcp-shpng.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

- . دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری
- . خدمات بارفربری دریایی، زمینی و هوایی
- . ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی
- . خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
- . خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- . دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
- . دارای تقدیرنامه پلاتینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN



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

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۸، طبقه پنجم
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰ / فکس: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲
ایمیل: info@hansnav.com

www.hansnav.com



HADAF MARINE
INT'L LOGISTICS CO.



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

☎ +9821-220 20 108
☎ +9821-220 20 136
☎ +98 9128866844

✉ info@hbdco.net



شرکت خدمات کشتیرانی
آراد راه دریا
ARAD SEA WAY
ARAD SEA WAY SHIPPING CO

• نمایندگی کشتیرانی
• حمل و نقل بین المللی

• خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

📍 تهران، مطهری بعد از سلیمان خاطر، بعد از اورامان

پلاک ۱۱۶، طبقه دوم، واحد ۳

☎ ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

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، قله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی
- (Door-to-Door) خدمات
- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی
- از میدادی مختلف به ایران و بالعکس

📍 بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک،
ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdllogistics.com



Alborz Sirik Port Terminal

شرکت کشتیرانی پایانه کالا
البرز سیریک

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

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

۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷

md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



SGW
نماینده کشتیرانی
امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا، نبش
خیابان بیست و سوم، پلاک ۱۳۹، طبقه ۲،
واحد ۴۴ تلفن: ۸-۸۶۱۲۴۱۷۱ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com

info@sgwshipping.com



دورقی

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، شمال میدان هفت تیر،
خیابان غفاری، شماره ۲۰،
ساختمان دورقی

۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

داخلی (۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)،
آستارا، تبریز، بندرانزلی، مشهد،
بندرعباس، بندر امام، بوشهر،
دوغارون، چابهار و مراکز شهرها

douraghi@douraghi.com

- ♦ دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- ♦ خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
- ♦ ارائه خدمات لجستیکی، لاشینگ و حمل و نقل زمینی جهت پروسه صادرات
- ♦ ارائه خدمات آماده سازی بار جهت واردات در بنادر مختلف
- ♦ ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت خارجی و داخلی
- ♦ ارائه خدمات چارترینگ انواع شناور و حمل و نقل انواع بار فله
- ♦ انجام خدمات cross stuff در تمامی بنادر ایران و بنادر شاخص دنیا
- ♦ دارای نمایندگی و شعب در تمامی بنادر ایران
- ♦ ارائه خدمات حمل و نقل مرکب از/به ایران و تمام نقاط جهان



شرکت کشتیرانی

اوزال دریا

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

۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷

+۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳

@ozaldarya

www.ozaldarya.com

info@ozaldarya.com



ABTIN WAY MIDDLE EAST INTL SHIPPING AGENCY CO LTD

شرکت آبتین راه خاورمیانه

(نماینده 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 کارآمد.
۴. قابلیت انجام حمل های (فورواردری زمینی و دریایی و هوایی)
 - (کانتینر در بست) FCL، (خرده بار کانتینری) 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: ۹۸۲۱ ۸۸۵۹۸۹۸ +
فکس: ۹۸۲۱ ۸۸۷۸۴۲۰ +

Email: info@abtinway.com

Website: www.abtinway.com



RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس

Shipping & International Freight Forwarder

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

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۷۴۲۵ 📠 ۸۶۰۴۳۳۷۹ 📠 ۰۹۱۲۲۴۶۰۱۸۸

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



نمایندگی کشتیرانی

آسمان دریا ره

Free Sea Sky Shipping Agency Co. (IUC)

نمایندگی خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

📍 تهران، خیابان ملاصدرا، نرسیده به چمران ساختمان
مهر (پلاک ۲۳۵)، طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۸۸۲۱۰۰۰۳ / ۸۸۲۱۸۰۸۶ - ۷ / ۸۶۰۵۸۵۸۱
📠 ۰۲۱-۸۶۰۵۸۸۴۳

📍 بندرعباس، بلوار پاسداران خیابان مالک اشتر،

ساختمان مروارید، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۷۱ 📠 ۰۹۱۷۶۵۶۲۷۵۴

📧 info@freesea-sky.com



شرکت ابتکار ترابرسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

- نمایندگی کشتیرانی • حمل خرده بار دریایی به کانادا، استرالیا، امارات و عمان
- متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل و مبلمان به کانادا، آمریکا، استرالیا و اروپا
- انجام تمامی خدمات لجستیکی، ساخت جعبه‌های چوبی و بسته‌بندی کالاهای تجاری و نمایشگاهی
- انجام امور تخلیه و بارگیری، انبارداری و انجام تشریفات گمرکی در تهران و بندرعباس
- صادرات، واردات، ترانزیت داخلی • حمل کالا به صورت دریایی، هوایی، زمینی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از عباس‌آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

☎ ۰۲۱-۴۵۵۱۳ ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ 📠 ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

🌐 www.etpcargo.com

📧 info@etpcargo.com



کارکیا ترابرسا آسیا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

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

📍 مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع اداری آرمنی‌تاز گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۲ و ۵۰۳

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ 📠 ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

📠 ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ 📠 ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

🌐 karkiatarabar.com

📧 Traffic@karkiatarabar.com



شرکت خدمات دریایی و بندری

ساحل نمایان بندر

- حمل شهری، تخلیه و بارگیری، بارنوسسی، انبار داری • استریپ و استافینگ
- کانینتر • مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • ساخت باگت مکانیکی جهت
- تسریع در عملیات بارگیری انواع محمولات فله به کشتی، با حذف نیروی انسانی
- در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

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

📍 تهران، میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

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

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ 📠 ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

📧 sahelnamyanbnd@gmail.com

🌐 www.sahelnamabnd.ir



BACT

Bandarabbas Arya Container Terminal

پایانه کانتینری بندر عباس آریا



پایانه کانتینری بندرعباس آریا شرکت منتخب و برتر با کسب بالاترین امتیاز در شاخص های عملیاتی و ایمنی در سال ۱۴۰۲ از طرف سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان مفتخر است با زیرساختی مناسب کاملترین و باکیفیت ترین خدمات بندری را به مشتریان خود در بندر شهید رجایی ارائه نماید



بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا

☎ ۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۲۵۱ - ۲

🌐 www.bact.ir



راهنمای شرکت‌های بازرگانی، ریلی، لجستیک و خدمات وابسته

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار ریلی، لجستیک و خدمات وابسته کشور

صنعت و خدمات	آژانس‌های مسافرتی و خدمات بار هوایی	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	صفحه	حمل‌ونقل ریلی
۱۴۲ خدمات فنی و بازرسی TCIS	۱۵۴ آماد راه	۱۵۲ بازرگانی ایشی	۱۵۱	اسپاد ترابریویرا
۱۵۵ موسسه آموزشی کارآمد	۱۰۶ تهران رخس	۱۵۳ بازرگانی ابراهیمی رهبر	۱۵۱	پیشناز راه و شهر
	۱۴۲ JSF AIR	۱۲۰ بازرگانی اجافی	۱۲۴	خلیج فارس ریل
Tarabaran Guide	۱۵۴ چاپار	۱۵۳ بازرگانی اسلامی	۱۵۰	راه آهن حمل و نقل
157 Abdis Marine	۱۲۷ سنی	۱۵۲ بازرگانی HCO	۱۵۰	راه آهن کشتی
117 Arian	۱۱۴ شیب شهاب	۱۵۲ بازرگانی لطفی	۱۵۱	راهبرون ریلی آسیا بار
157 B.S.L Shipping	۱۴۵ هنزا ناو دریا	۱۵۲ بازرگانی لاله رخسار	۱۵۰	سمند ریل
157 Pale One Trans	۱۲۶ ویرا آسمان ترابر	۱۵۳ تاب فورورادر	۱۵۵	سهند لجستیک
139 Ocean Ppole Star	۱۱۱ Lara Freight	۱۵۳ سلطان تجارت بازرگان	۱۵۱	سینا ریل پارس
157 Rahian Tejarat Marine	خدمات بیمه	۱۱۱ کارو تجارت آرین رابین	۱۲۰	صبا لجستیک
157 Rasha Tejarat Shaygan	۱۴۰ بیمه آسیا (بویه رز)	۱۵۳ گمرکی عباس نوری	۱۲۴	واگن بار
157 Marin Samin Pars		۱۵۲ عرفان تجارت آستارا		
109 Safe Cargo	مسافری داخلی و بین‌المللی	۱۱۵ ماهان تجارت لیماک		خودروسازی
157 Shaahin Tarabar	۱۵۴ آرام گرد ابهر	۱۲۶ مروارید تجارت توانا مکران	۱۵۶	ایران خودرو دیزل
157 Torang Darya	۱۵۲ ایران بیمه	۱۵۳ نوید راسا آذر	۱۵۶	گواه
	۱۵۲ تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	۱۵۳ هامون صنعت شریف		

آخرین اخبار حمل‌ونقل کشور را در سایت ترابران دنبال کنید.

www.tarabaran.com



سال ۱۴۰۲

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

Iran's Transportation Magazine

زیر نظر موسسه فرهنگی هنری ترابران اندیشه فردا



فرم اشتراک

ترابران از تمامی دست‌اندرکاران و کارشناسان حمل‌ونقل دعوت می‌کند با دریافت **اشتراک ماهنامه**، این گروه مطبوعاتی را در جهت تداوم انتشار، استمرار حضور و نقش آفرینی بیشتر در عرصه اطلاع رسانی در بخش حمل‌ونقل یاری نمایند.

پیش‌تاز یا پیک (ریال)	نوع
شهرستان	اشتراک
تهران	شش نوبت (باتخفیف)
۷/۵۰۰/۰۰۰ ریال	دوازده نوبت (باتخفیف)
۱۳/۷۰۰/۰۰۰ ریال	
۱۴/۸۰۰/۰۰۰ ریال	

نسخه تک فروشی ۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال

■ خواهشمنداست پس از تکمیل فرم، هزینه اشتراک را به

شماره حساب: ۱۵۵-۹۹۶۷-۷۱۳۴۲۴-۱

به نام موسسه فرهنگی هنری موسسه

شماره شبدا: IR ۹۰۰۶۴۰۰۱۵۵۹۹۶۷۰۷۱۳۴۲۴۰۰۱

فرهنگی هنری ترابران اندیشه فردا

شماره کارت: ۵۰۵۴-۱۶۷۰-۰۰۰۱۴-۵۴۹۱

سمندریل ، پیشرو در ارائه خدمات لجستیک

- ارائه دهنده خدمات لجستیکی حمل و نقل بصورت ۳PL
- مجهز به ناوگان ملکی ریلی و جاده‌ای
- دارای رتبه نخست در حمل ریلی کانیتنر در کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت ترکیبی
- امکانات منحصر به فرد در عملیات لجستیکی (تخلیه / بارگیری / استافینگ / فیتینگ و ...)
و انبارش (مسقف و روباز) در مجاورت تهران
- تنوع در حمل انواع محمولات (پتروشیمی ، کانیتنر ، انواع ورق آهن ، انواع لوله ، خودرو و ...)



☎ ۰۲۱-۴۴۷۹۴۲۷۶

☎ ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۲۹

🌐 www.samandrail.ir

✉ info@samandrail.ir



حمل و نقل داخلی

مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور ، مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور

حمل و نقل بین المللی

واردات، صادرات و ترانزیت و خدمات فوروردی از کشورهای CIS، چین، ترکیه به ایران و برعکس

امکانات لجستیکی

ناوگان باری ملکی، لبه بلند و مخزن دار سازه های اختصاصی تخلیه مواد فله در بندرعباس و سنگان

🌐 www.rwf.ir
✉ info@rwf.ir

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ کد پستی : ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰
☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶



شرکت
راه آهن کَشَش

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

📍 تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳

☎ ۰۲۱-۶۶۹۳۹۴۴۰ / ۶۶۹۰۳۴۳۳ ☎ ۶۶۹۱۶۱۸۸

🌐 www.rak.co.ir

✉ info@rak.co.ir



حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل انواع مواد معدنی و فله شامل سنگ آهن، گندله، کنسانتره، آهن و ...
- حمل انواع محمولات نفتی مانند نفت کوره، نفت گاز و ...
- حمل انواع محمولات شیمیایی، اسیدسولفوریک و سود مایع و ...
- حمل انواع محمولات روغن صنعتی و خوراکی.
- حمل انواع محمولات فله ای مانند گندم، سیمان کیسه ای و ...

سینا ریل پارس

SINA RAIL PARS



مدیرعامل: حامد نوروزی

تهران، بزرگراه، شهید ستاری شمال،
نبش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰،
ساختمان سینا، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۴۶۱۰۰۹۸۰-۹

www.srpt.ir
info@srpt.ir


شرکت پیشتاز راه و شهر

(سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah & Shahr Trading Co.

◀ حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فورواردی، محمولات کانتینری، تخلیه و بارگیری، حمل درب به درب بار و خودرو به صورت ریلی و ترکیبی با خودرو

◀ امکانات لجستیکی:

ناوگان باری پرسرعت ملکی، ناوگان خودروبر استیجاری، ناوگان باری کم سرعت استیجاری، ناوگان حمل کانتینر استیجاری، دارای نمایندگی در بیش از ۴۰ ایستگاه راه آهن در سراسر شبکه ریلی کشور و بهره‌برداری انحصاری از انبارهای حمل خرده بار ایستگاه های قطار

📍 دفتر مرکزی، تهران، اتوبان کردستان، نبش خیابان حسین‌پور، پلاک ۲۳، برج شهاب، واحد ۱

☎ ۰۲۱-۸۸۶۳۵۸۱۹ - ۸۸۶۳۵۸۶۹

📍 هاب لجستیک تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه راه آهن،

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ - ۸۸۹۹۵۱۷۹ ساختمان صیوری، طبقه همکف، پلاک ۱۰۴

☎ ۰۲-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

www.ghatarbar.ir
info@ghatarbar.ir


اسپاد ترابیر ویرا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی / مسئولیت محدود



حمل و نقل تخصصی ریلی، جاده‌ای و دریایی

ترکیبی و درب به درب | امور گمرک و ترخیص | پشتیبانی حمل و نقل

تبریز، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۹-۶۰

تلفن: ۰۲۱-۳۳۶۰ ۳۳۶۰ ۳۳۶۰ | فکس: ۰۲۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۲

www.spodgroup.com
info@spodgroup.com


شرکت حمل و نقل بین‌المللی

راهبران ریلی آسیا بار

انجام کلیه امور حمل و نقل ریلی

از ایران به اروپا و کشورهای CIS و بالعکس

📍 تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۴

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۳

asiabarco@asiabarco.com
www.asiabarco.com



بازرگانی رحیم ابشی

♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
♦ کارگزار (حق العمل کار)
رسمی گمرک ایران

♦ صادرات - واردات و ترخیص کالا
از کلیه گمرکات کشور

بندر انزلی

☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵
☎ ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
☎ ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰
☎ ۰۹۱۱۸۱۵۵۶۸

✉ rahimabshi@yahoo.com



گروه بازرگانی HCO

♦ مشاور بازرگانی بین المللی

♦ تخصصی اروپا، عراق، عمان، امارات، قطر، ترکیه

♦ ترخیص کلیه کالاهای وارداتی مجاز

♦ دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک



📍 کیش، بلوار امیرکبیر، امیرکبیر ۳، ساختمان مهرز-طبقه ۲، واحد ۲۰۶

☎ ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵ ☎ ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۵۳

🌐 www.ariaataskish.com

✉ export@ariaataskish.com ✉ import@ariaataskish.com



بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

📍 تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
☎ ۸۸۶۷۷۶۴۶
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

✉ Lotfi_trade@yahoo.com

🌐 www.lotfitrade.com



ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)

شماره ۲ تعاونی مسافری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

☎ ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب ۰۴-۵۵۱۸۵۳
پایانه شرق ۰۶-۵۵۱۸۵۳۲۴

پایانه شرق
۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

✉ pmt.t2co@gmail.com

🌐 www.pmtco.ir



فارا تیر ترابار

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)

شماره ۲ تعاونی مسافری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

☎ ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب ۰۴-۵۵۱۸۵۳
پایانه شرق ۰۶-۵۵۱۸۵۳۲۴

پایانه شرق
۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

✉ pmt.t2co@gmail.com

🌐 www.pmtco.ir



ایران پیمان

پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری

دفتر مرکزی
۶۶۷۰۷۱۴۸
رزرو ترمینال جنوب
۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳
رزرو ترمینال غرب
۴۴۶۶۳۹۵۴-۵
رزرو ترمینال شرق
۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰
رزرو پارکینگ بیهقی
۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

🌐 www.iranpeyma.info



بازرگانی لاله رخسار LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۳۳)

ترخیص کالا در بوشهر

صادرات، واردات

« مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا

« لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امر بانکی و ارزی

تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۷۰۸

بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج اداره بندر، ساختمان عیسوندی، طبقه ۱، واحد ۲

دبی: خیابان القوز، روبروی الخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

☎ ۰۲۱-۴۵۹۴۳ ۳۳۳ داخلی بوشهر
☎ ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰ ۲۱۱ داخلی تهران
📧 lrtrading.co

🌐 www.LRtrading.co ✉ info@LRtrading.co





شرکت نوید راسا آذر

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

- حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه- سوریه- لبنان- اردن و گرجستان
 - ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
 - انبار رو باز اختصاصی ۳۰ هزار متر مربع در شهر دیلووآسی استانبول ترکیه
 - و انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قبضه استانبول
- Tavsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A
TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI
ÇAKAN ANTREPO
- İstanbul'daki depomuz dilovasi 30 bin metir ve 10 bin metir kapali depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir. ☎ +905347875532 ☎ +902627540126 ☎ ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ ☎ ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶
- Farhad Azarafza ☎ +905323131857 ☎ +989122077929 ☎ ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ ☎ ۶۶۲۷۷۰۵۶-۸

www.cakannakliyat.com

rohat.cakan@cakannakliyat.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت صادرات، واردات، کامیون و واگن

- ☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷
- ☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
- ☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
- ☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com



هر آنچه شما نمایند، به ما بسپارید
۲۵ سال سابقه در انجام امور گمرک و لجستیک
در منطقه آزاد جبل علی و امارات متحده

FZS1AJ03, SOUTH ZONE, JEBEL ALI FREE ZONE, DUBAI-UAE

- ☎ +971 439 57 664 ☎ +971 502827073
- ☎ +971 50 774 6775 ☎ +971 56 9474757

Kourosh@topforwarder.com

Samira@topforwarder.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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com



شرکت بازرگانی افشین ابراهیمی رهبر

- ارائه خدمات ترخیص کالا، واردات و صادرات، حمل دریایی و زمینی
- صادرات به عمان و کلیه کشورهای حوزه خلیج فارس به صورت فله و کانتینر

بندرعباس، بلوار رسالت جنوبی، کوچه اردیبهشت، ساختمان عرشیا، طبقه ۴، واحد ۸

مدیریت: افشین ابراهیمی رهبر

- ☎ ۰۷۶۰۹۱۰۹۹۸۹۴-۵ ☎ ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷

www.mobindarya.ir

Bazargani.rahbar@yahoo.com



شرکت بازرگانی هامون صنعت شریف

واردات - صادرات - ترخیص
دارای دفاتر در چین- ترکیه- دوی

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع طالقانی،

مجتمع تجاری اداری نور تهران، طبقه پنجم اداری، واحد ۱۷۱۲

☎ ۰۲۱-۸۶۰۹۷۳۲۹

☎ ۸۶۰۹۷۴۲۱

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات

◀ ترخیص کالا از کلیه بازارچه‌های رسمی کشور

◀ انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه‌روی متروی شریعتی، خیابان زیبا، پلاک ۴۶، واحد ۸

- ☎ ۰۲۱-۲۸۱۱۱۰۳۴ / ☎ ۰۲۱-۲۲۸۵۵۹۰۲
- ☎ ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ ☎ ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ / ☎ ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶

www.s-clearance.com

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STBMAM



شرکت کارسازان چاپار

حمل و سرویس درب به درب

مرسولات پستی داخلی و بین الملل

تهران، بالاتر از چهارراه جهان کودک، کوچه کیش پلاک ۱۸

☎ ۰۲۱-۶۴۰۸۵

✉ Chapar.intl@chaparnet.com

www.chaparnet.com



شرکت حمل و نقل
صنایع روغن بارگولزا

حمل کننده کلیه کالاها بانواع کاربریها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور (بنادریعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...) حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳ بندرامام: ۰۲۱-۵۲۲۴۱۳۵۲-۱۲۹۸

تهران: ۰۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۰۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

www.bargolza.com

bargolzatrn@yahoo.com



حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند
عدل ترابران توس

(عدالتیان)

■ حمل و نقل فرآورده‌های نفتی، کالا و مواد معدنی بصورت تخصصی با بیش از ۱۵۰ دستگاه ناوگان ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه ناوگان تحت پوشش.

■ عضو شرکت‌های هوشمند دارای اپلیکیشن حمل بار

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسگریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰ ☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

☎ ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷ ☎ ۰۵۱-۳۱۳۴۷ شماره ویژه

✉ adltarabaran@yahoo.com



International Freight Forwarding

Right Service on the Right Time

حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، خیابان عاطفی شرقی،

پلاک ۱۶، طبقه ۴، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۲۶۲۱۵۲۰۳

☎ ۲۶۲۱۵۶۰۴ / ۲۶۲۱۶۰۳۹

www.amadrah.com

info@amadrah.com

حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با کامیون های گفی و کانتینربر به کشورهای همجوار



شرکت حمل و نقل بین المللی

بادپا اردبیل

☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۲۰۷-۸

☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

☎ اردبیل، مابین فلکه سینا و میدان ترهبار، ترسیده به ترمینال مسافری، ساختمان STC طبقه چهارم

✉ badpa_ardabil@yahoo.com

موسسه حمل و نقل و باربری ممتاز قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور (تحت پوشش بیمه)



تهران، خیابان فدائیان اسلام، ایستگاه ممتاز

تلفن غرفه ۲۳۴۴ پایانه ۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳

☎ ۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)

☎ ۳۳۷۴۲۹۲۸

شرکت حمل و نقل وین گرد
Vatan Gard Transport Co



باربری اهواز به کلیه نقاط ایران

کلیه خدمات حمل و نقل از اهواز، درون شهری و برون شهری

☎ خوزستان، اهواز، کیلومتر ۲

جاده اهواز-اندیمشک، شهرک

حمل و نقل کالای اهواز، پلاک ۶۵

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۱۰-۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۶۷۰۰۳

☎ ۰۹۱۶۱۱۳۱۴۱۷

✉ Vatangard@gmail.com

www.vatanguardco.com

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

آرام گرد ابهر

گلدشت دماوند

به مدیریت محمد رضا همتی

مدیر عامل: ☎ ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

☎ باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵

☎ باربری: ☎ ۰۱۱۵۴۱۱-۰۹۹۰

☎ ۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳

☎ مسافری ابهر: پایانه مسافری

☎ مسافری دفتر امام حسین: ☎ ۰۲۴۳-۵۲۷۳۳۵۷

☎ دفتر ترمینال: ☎ ۰۲۴۳-۵۲۱۴۰۳۵

☎ خرم دره: ☎ ۰۲۴۳-۵۵۲۸۱۰۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریر - فوروردر

☎ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا،

☎ آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس

☎ حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس،

☎ اوکراین و بالعکس

☎ حمل قیر با تانکرهای مخصوص

☎ حمل محمولات یخچالی

☎ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در

☎ کلیه گمرکات

☎ تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری

☎ کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

✉ idealrah@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

استاد ترابر

☎ کریر- فوروردر

☎ حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و

☎ ترانزیت دارای نمایندگی‌های فعال

☎ در گمرکات مرزی کشور

☎ فعال در ترانزیت کالا به آسیای

☎ میانه، افغانستان و قفقاز

☎ زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲،

☎ پلاک ۵۰

☎ ۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹

☎ ۳۳۲۶۴۲۹۶

✉ ostadtarabar@gmail.com




موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد

آموزش کارآمد، خدمات سرآمد

خدمات موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد:

- بسترسازی مناسب در جهت پرورش نیروهای متخصص و کارآمد
- راهگشای مدیران و افراد تازه وارد به صنعت حمل و نقل بین المللی
- ارائه خدمات آموزشی در تمامی مباحث کاربردی حمل و نقل
- آشنایی با نحوه کسب و کار در بخشهای مختلف اعم از فروش و بازاریابی، اسناد و عملیات و خدمات مشتریان

 ۰۹۳۵۴۰۹۵۰۳۱

 karamad_transport_training

karamad_transport_training کانال آپارات

 Karamad.transport.training@gmail.com

دارای کد پیمانکاری حمل قیر از شرکت نفت پاسارگاد

ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه حمل و نقل قیری

بشکهای و تانکری بین المللی و داخلی، مجهز به سیستم کنترل از راه دور،

حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز

استان مرکزی، دلیجان، روستای شهرک صنعتی دلیجان، انتهای بلوار اصلی، خیابان سرو ۵

 ۰۲۱-۸۸۶۱۸۹۳۰

 ۰۸۶-۴۴۴۳۳۷۳۰

 ۰۹۱۲۴۲۳۰۶۱۲



شرکت حمل و نقل

پیام بار دلیجان
 www.sebex.co

 info@sebex.co

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

تهران، شهرک راه آهن، میدان ساحل، خ نیما یوشیج، مجتمع آکادا سنتر، طبقه ۶، واحد ۴۰۲

 ۰۲۱ - ۴۴۲۱۰۱۲۰

 ۰۲۱ - ۴۵۸۱۲۵۲۵

 slc.ir

 info@slc.ir

 شرکت حمل و نقل ریلی و
لجستیک بین المللی

سهند لجستیک


لجستیک و حمل و نقل شهری

شرکت حمل و نقل


طارق

- تامین کننده، تریلر و کمرشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت «پس از رسید» از مبدا اهواز
- تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت، سرقت جزئی)
- حمل محمولات فله شامل گندله سنگ آهن
- آلات شامل ورق، شمش، کویل، تیر آهن، میلگرد، کلاف، رول و... حمل آهن، های سنگین ای، قطعات و نگله ای و کیسه حمل محمولات پروژه قطعات کارخانه های فولادی
- ارائه خدمات لجستیک جهت حمل محمولات فولاد صادراتی
- ارائه گزارشات آماری و پیشرفته پروژه به صاحبان کالا براساس متدهای استاندارد

اهواز، شهرک حمل و نقل کالا، خیابان اصلی، پلاک ۳۰

 ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۶-۸

 ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹

 ۰۹۱۲۳۲۱۱۸۱۳

/ ۰۹۱۶۱۱۸۷۰۶۵

 www.tareghtrans.com

 info@tareghtrans.com

METSCO

شرکت حمل و نقل

فولاد ترابار خاورمیانه
امانت داری، دقت و سرعت در تحویل کالا
حمل کالا از اهواز به تمام نقاط کشور
۳۰ سال سابقه با مدیریت و کادری مجرب

اهواز، کیلومتر ۲ جاده اندیشمک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز،

ساختمان حمل و نقل فولاد ترابار خاورمیانه، پلاک ۴۹

 ۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶

 ۳۳۸۳۲۳۵۷

 fooladtarabartransport@gmail.com



تأمین کننده قطعات و ارائه دهنده خدمات پس از فروش محصولات
شرکت ایران خودرو دیزل و ساخت کاربری کلیه خودروهای تجاری

تهران، کیلومتر ۸ جاده مخصوص کرج، خیابان نخ زرین، خ شهید جلال، پلاک ۱۴

☎ ۰۲۱-۴۷۹۷۷ / ۴۴۵۴۵۰۱۶ - ۲۰

📠 ۰۲۱-۴۴۵۴۵۰۱۳

🌐 www.govah.com

بزرگترین شرکت خودروساز تجاری ایران و خاورمیانه



حوزه های فعالیت

بوس، کامیون، کامیونت، ون و • تولیدکننده انواع خودروهای کار و تجاری شامل اتوبوس، مینی وانت پیکاپ دوکابین

سبد محصولات:

- کامیون کشنده فوتون H۵، کامیون کشنده فوتون H۴، کامیون کشنده آتامان، کامیون های باری و کمپرسی
- مرسدس بنز ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴، کامیونت آرنا پلاس، اتوبوس درون شهری اتروس، اتوبوس برقی e-Atros، مینی بوس آرین، ون وانا، وانت پیکاپ دوکابین فوتون دیزلی با گیربکس دستی و وانت پیکاپ دوکابین فوتون بنزینی اتوماتیک
- برخورداری از نمایندگی های گسترده خدمات پس از فروش سراسر کشور

تهران، بزرگراه آزادگان، بزرگراه آیت الله سعیدی، بلوار شهدای ایران خودرو دیزل، شرکت ایران خودرو دیزل

☎ ۰۲۱-۵۱۲۴۲۴۲۴

☎ ۰۲۱-۵۱۲۴۲۷۲۸

🌐 www.ikd.ir

📠 IKDCO





Pole One Trans (LTD)

International Trans, Co.

The exact address of goods transportation
in to the world

Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

(+9821)88820889

(+9821)88833349 / 88343722-3

www.poleone.com Info@poleone.com

Shaahin Tarabar



International Transport Co. LTD
Carrier and Forwarder

Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

(+9821) 88322297 (+9821) 88322296

Info@shaahintrans.com

www.shaahintrans.com



Rahian Tejarat Marine Co.

Unit.2, 1 st floor, Block No.62, West Taban Alley,
After Mirdamad Bridge, Africa Blv, TEHRAN-IRAN

+98 21 87700269

info@rtmarine.co



Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran

+9821 42034000 +9821 88481532

Info@torangedarya.com

www.torangedarya.com

Abdis Marine Shipping Co



+98 21 41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



Shipping & Int'l Transport Co.

info@m-sp-co.com

Tel: 021 88 17 83 30 0921 358 51 69

No 12, Unit 7, East 14th St, Beihaghi St,
Argentina Sq, Tehran - Iran

www.m-sp-co.com



Unit 2, First floor, No.161, Motahari
Ave, Tehran

021-42278 / 57806000

www.bslshipping.com

Rasha Tejarat Shaygan Shipping Co



Unit104, 1st floor, block no. 81, west Atefi
st. ,Nelson Mandela Blvd, Tehran, Iran

0982171400988 (30 lines)

www.rashats.com info@rashats.com



پارس پژوهان آسیا

اولین مجموعه ارائه دهنده خدمات تخصصی ایمیل و میزبانی وب به شرکتهای حمل و نقل بین المللی

اهمیت ویژه استفاده از ایمیل جهت ارتباط با مشتریان، مهمترین پارامتر شرکت های حمل و نقل بین المللی می باشد.
شرکت پارس پژوهان آسیا (PPA) با توجه به این حساسیت و تجربه (۲۱ ساله) خود در این حوزه و همکاری با بسیاری از شرکت های حمل و نقل بین المللی، آمادگی خود را در خصوص ارائه خدماتی متمایزتر جهت پیشرفت این صنعت حیاتی اعلام می نماید.



سرویس های ما :

- خدمات میزبانی حرفه ای ایمیل
- خدمات میزبانی حرفه ای وب
- ثبت و انتقال دامنه
- ارائه گواهینامه SSL
- ارائه سرویس Backup
- ارائه خدمات مشاوره

۰۲۱) ۷۹۶۸۱

www.ppa.ir



شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)

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

دفتر مرکزی:

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

کارخانه:

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

 www.FardaDiesel.com |  info@FardaDiesel.com



بیمه یا سارگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با
همکاری بیمه پاسارگاد اجرامی کند:



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



* تسهیلات طرح:

دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی.

عدم تودیع اسناد تضامنی

عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری

پوشش خسارت‌های وارده به بدنه کانتینر (مشروط به احراز شرایط)

پوشش ۱۵ روزه حق توقف ناشی از حادثه (مشروط به احراز شرایط)

در حال حاضر بیش از ۷۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولیدکنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند.

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی شکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران
توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی: بسیار خوب
- عضویت: عالی
- خدمات: عالی
- تأثیرگذاری بر سیاست: عالی
- تنظیم‌گری: مطلوب
- تعامل با اتاق: عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran

shipping.iran@

www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹

آبیس مارین



سرویس ویژه کانتینر (خشک و یخچالی)

کشورهای موزه خلیج فارس و هند، چین، کره جنوبی، ژاپن، آفریقا، اروپا و آمریکا



Abdis Marine Shipping Co
GP, Flat Rack, Open Top, Reefer



**Always
Fresh**



www.abdismarine.com

+98 (21) 4168 5000

Sales@abdismarine.com



شرکت مبشر نور دریا

MO
B
A
S
H
E
R

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجائی:

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ✓ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریائی
- ✓ حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ✓ دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ✓ استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجائی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰-۳۳۵۱۴۱۶۰

www.mobasherco.com



ARAD SEA WAY

ARAD SEA WAY SHIPPING CO



حمل زمینی



حمل دریایی



حمل هوایی

☎ ۰۲۱ - ۸۸۳۱۲۳۳۵

📍 تهران، خیابان مطهری، بعد از خیابان اورامان، پلاک ۱۶، طبقه ۲، واحد ۳

🌐 www.aradseaway.com

✉ doc3@asw-shipping.com

RASHA TEJARAT SHAYGAN

Rasha Tejarat Shaygan shipping company has been established with a full International transportation services in order to develop and bring long-term cooperation and satisfaction by offering competitive Prices along with fast, reliable and safe services. We always stand for competitive prices and efficient service.



شرکت کشتیرانی راشا تجارت شایگان با دارا بودن نمایندگی خطوط کشتیرانی و بهره گیری از مجوزات لازم در زمینه حمل و نقل بین المللی به منظور توسعه و ایجاد همکاری و رضایت بلندمدت مشتریان با ارائه خدمات رضایت بخش همراه با سرویس سریع و ایمن تاسیس شده است

Info@rashats.com

021-71400988

WWW.RASHATS.COM

تهران ، بلوار نلسون ماندلا ، خیابان عاطفی غربی ، پلاک ۸۱ ، واحد ۱۰۴



PAYAM BAR

پیام بار

ناوگان تخصصی حمل و نقل گروه سبکو

تکیه بر توان داخلی، ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه

حمل و نقل ملی و بین المللی قیری تانکری و بشکه ای مجهز به سیستم کنترل از راه دور، حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز



+98 (21) 88 61 89 30

+98 (912) 42 30 612



WWW.SEBEX.CO 

EUROPE

is our main Route



First Floor, No. 45 , 47
Hamid Sadr St.,
Vali - e - Asr Ave., Tehran
Tel : +9821- 8880 2606
www.ritco.co



FARDA DIESEL

آغاز فروش اعتباری

کشنده تک محور | کشنده جفت محور

FD560-I

موتور 560hp HANMA

FD550-II

موتور 550hp HANMA



www.FardaDiesel.com

info@FardaDiesel.com

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

+98 (21) - 4864 1616

+98 (21) - 4864 1011

شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)

تهران، کیلومتر ۹ جاده قدیم کرج، خیابان شهید سامانی پور، خیابان البرز اول



جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی‌های مجاز فروش
و یا وبسایت اینترنتی شرکت ایران خودرو دیزل مراجعه فرمایید

www.ikd.ir

 IKDCO

کامیون کشنده آتامان

مجهز به موتور مرسدس بنز