

شاخص‌های شناور

صحبت از الزامات سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای کشتی‌ها تا سال ۲۰۵۰ و ۲۰۲۰ است که پیش‌بینی می‌شود در ایران مقوله جلوگیری از تغییرات اقلیمی، در وادی اجرای تدابیر IMO و الزام کشتی‌ها به استفاده از سوخت کم‌سولفور به وادی تغافل سپرده شود.



- ◀ گذار به آینده؛ سبزتر و عادلانه‌تر!
- ◀ در فضیلت پیوند فرآوری و ترابری
- ◀ راه مطبوع، هوای نامطبوع!
- ◀ اما و اگرهای رفع دخالت بیجا!
- ◀ عوارض رقیق، عواقب غلیظ!
- ◀ رقیق ۲۵ ساله، سرمایه‌گذار یا پیمانکار؟
- ◀ فردای مه‌آلود کره خاکی!





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



گزشتہ نئی نوبت نامی ماوطن سوزی ایوان

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه مهتاب، بلاک یک، ساختمان فام، طبقه اول
تلفن: ۰۲۰۴۵۸۸۰۱۸۳ | کد پستی: ۱۵۵۷۷۴۳۱۱۳

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

**NAMIK RUN
KHODRO RAD**

namikrun.com

NAMIK



Amatis Calm Sea

NVOCC and Freight Forwarder



SCAN ME

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

☎ +98 21 86194640 - 86194641

✉ Info@amcasea.com

🌐 amatis_calm_sea



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 شماره: ۸۸۷۱۲۷۵۸
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸
تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۶۳۷۱۹

www.Sta-transport.com

Info@sta-transport.com



DPGSLINES
DARYA PARTO GITA SHIPPING CO.



شرکت کشتیرانی دریا پرتوی گیتا

- » Feeder operator
- » Stack provider
- » Port services
- » Ship agency

» Regular port calling schedule at

AEJEA,IRBND,IRASA,IRBIK,IRBUZ,IRKHO

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

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

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

 info@dpgsl.com

 www.dpgshippinglines.com

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 سویق 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 سویق	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



ARIAN TRANS



www.ariantrans.com

BEST WORLDWIDE SHIPPING



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



+021 79343 |



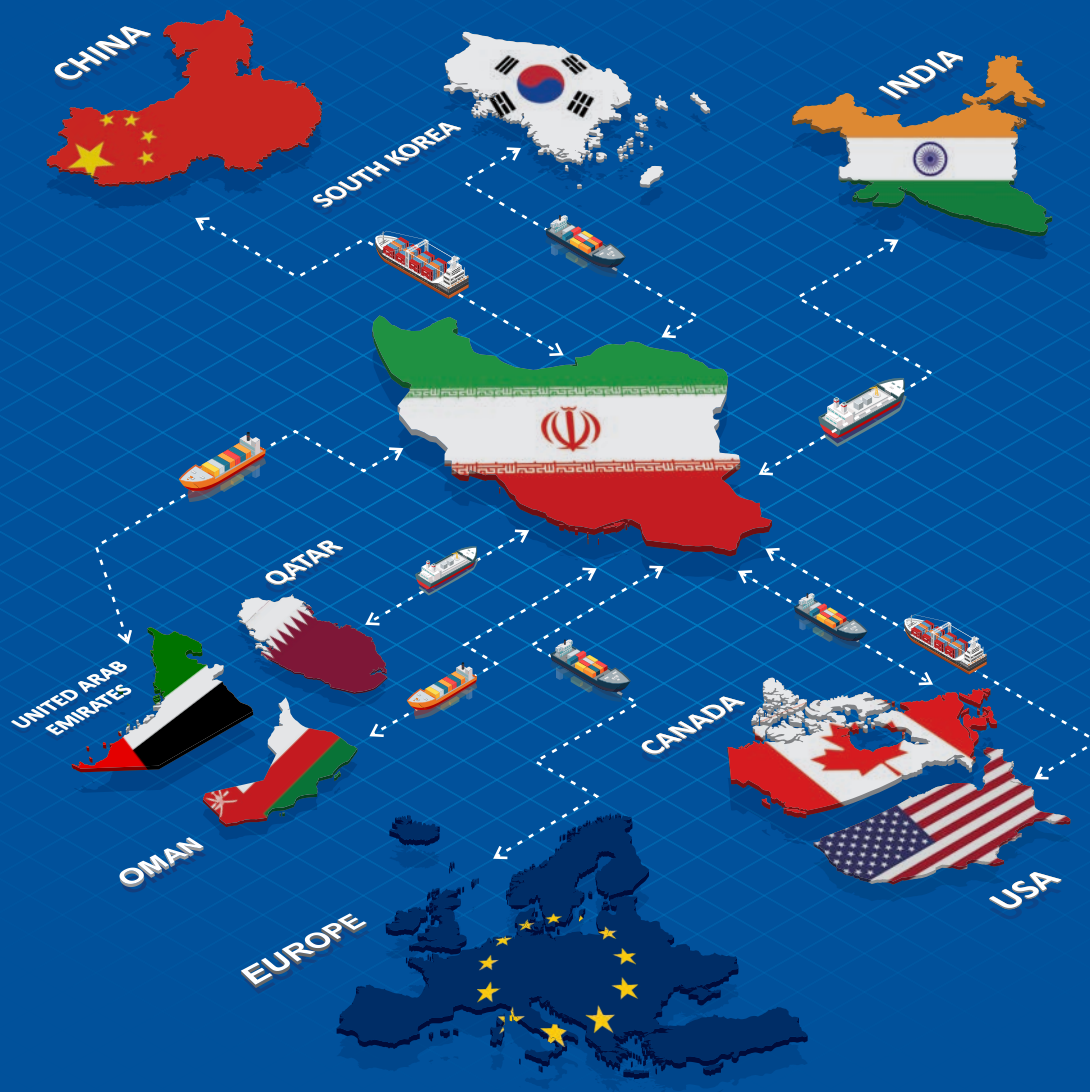
/ariantrans

Merry Christmas





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



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

با مسئولیت محدود

حمل و نقل بین المللی شماره ثبت: ۳۹۵۸۸۶

MEHR RAD Navgan
International Transportation

MLC SHIPPING LINE



مهردریا ناوگان

با مسئولیت محدود

نماینده و خدمات کشتیرانی شماره ثبت: ۱۹۶۲۲

MEHR DARYA Navgan
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

شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران
(سهامی عام)



Iran public Warehouses & customs services co.



ارائه خدمات انبارداری، لجستیک و زنجیره تامین



www.pwcs.co.ir

☎ ۰۲۱ ۸۸۰۶۴۷۷۰ - ۸۸۲۱۹۱۷۳ - ۸۸۰۶۰۳۲۳

✉ ۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵

@ info@pwcs.co.ir

📍 تهران، میدان شیخ بهایی، ابتدای خیابان سئول، کوچه ماهتاب، پلاک ۲۵



بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳
نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

بندرعباس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۰

تهران

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

✉ info@hilaldarya.com

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

LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



Robina

شرکت توسعه تجارت روبینا
نماینده گی کشتیرانی (سهامی خاص)

☎ (+98) 921 461 3640

✉ lcl@robina-shipping.com

☎ (+98) 21 26401237 EXT:120

in Tosse Tejarat Robina

📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com



**PASSARGAD
UNITED SEA**



✉ info@pasusea.com

www.pasusea.com

☎ (+98) 21 58 127 000



SHIPPING AGENCY CO.

Alliance
of Friendship Sea



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of IRAN

BIMCO
MEMBER

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

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

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: info@afsmarine.com

website: www.afsmarine.com





Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

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

۸۸۱۰۰۷۰۱



شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا



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

◀ سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان، شبه قاره هند
بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین

◀ ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

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

بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳
تلفن: ۵۱-۳۳۳۸۶۴۵۰-۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵۲۵-۷۶-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

دفتر تهران: ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز طبقه ۷، واحد ۷۰۴

تلفن: ۲۲۲۵۳۵۷۸ / ۲۲۲۵۳۵۷۷ ۰۲۱

ceo@shakhessd.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیان ترابر حافظ

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

حمل و نقل بین المللی

هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس



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

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

📠 ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



اعتبار با دارایی ست شد!

شما می‌توانید هنگام دریافت تسهیلات با مراجعه به سامانه Set.bsi.ir به سادگی از دارایی‌های خود به عنوان وثیقه استفاده کنید.



بیعت: سامانه وثیقه



بانک صادرات ایران

Commitment, Care, Credibility



با ارائه خدمات
لجستیکی، حمل و نقل
را آسان کردیم

We made transportation easier

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰
www.ilslogistic.com

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵
info.ilslogistic.com

شرکت برو بحر ایران
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی



تابى نهائت دراوچ

ON TOP TOWARDS INFINITY



TIPAXX
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 بنام

بنام ریشرکنس



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

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

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

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

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

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

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001





۳۳ بزنگاه

شاخص‌های شناور

- ◀ گذار به آینده؛ سبزتر و عادلانه‌تر!
- ◀ سوخت‌وسوزهای کربن



۵۳ زیرساخت

ارزش‌های فراموش‌شده

- در فضیلت پیوند فرآوری و ترابری
- راه مطبوع، هوای نامطبوع!
- عوارض رفیق، عواقب غلیظ!



۶۷ ایستگاه

موانع غیرطبیعی روی ریل

- ◀ اما و اگرهای رفع دخالت بیجا!
- ◀ عوارض گرم و سرد شدن!



۷۹ فرودگاه

سقف آسمان ما کوتاه است

- رفیق ۲۵ ساله، سرمایه‌گذار یا پیمانکار؟
- تهاثر برد-باخت، نه سرمایه‌گذاری!
- نمایش قدرت



۸۹ زیستگاه

چالش صلح بشریت با زمین

- ◀ توافق از سر رودر بایستی!
- ◀ فردای مه‌آلود کره خاکی!
- ◀ محیط‌زیست، پیشمرگ توسعه

بازار



۱۶۱ صفحه

ISSN: 1827-5151

ماهانامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم
شماره دویست و چهاردهم / دی ماه ۱۴۰۲



■ صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پرویا عروج‌نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، پرویز باورصاد،

یونس جاوید، مهرداد خواجه‌نوری، پویا فیروزی، علی کجباف،

امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

■ دبیر تحریریه: بهاره بوذری

■ دبیر پایگاه خبری ترابران: مونا روشندل

■ گزارشگران: زینب نورانیان، رامتین موثق

■ مدیر هنری: محمدصادق بهشتی

■ عکاس: فاطمه علی‌نژاد

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: اعظم بزرگی، عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی

■ مسئول روابط عمومی و اشتراک: غزاله خندان‌دل

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۴۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

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

شماره ۴۹۲، طبقه سوم ■ کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸ - ۱۵۷۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۴۰ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام و 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



جاماندگی!

همیشه دیر می‌رسیم... هم در اتخاذ تدابیر و هم در اجرای تعالیم؛ هم در بحبوحه سهم‌گیری‌های سیاسی، اقتصادی، ترانزیتی و ژئوپلیتیکی و هم در کوران حوادث محیط‌زیستی و تلاش برای جبران آثار مخرب آن. حتی اگر به بار عام و ضیافت بزرگان هم خوانده شویم، زمانی حاضر خواهیم شد که بساط جشن و سرور را برچیده‌اند. گویی تأخیر خوی نژادی و تعلل خصلت دیرینه ما ایرانیان شده است. توفیری هم نمی‌کند که به مجالس ملی می‌رویم یا مجامع بین‌المللی، پشت میز مذاکره می‌نشینیم یا پای در مجلس بزرگان می‌نهیم، به دنبال دانش و تکنولوژی هستیم یا سودای دست یازیدن به صنعتی تازه را در سر می‌پرورانیم.

چند نمونه از آن را در همین روزهای دی‌ماه پر از حادثه می‌توان سراغ گرفت، روزهایی که داغی از تعلل‌ها و تغافل‌هایمان بر پیشانی دارد: تعلیق عضویت ایران در کنوانسیون بیمه کارت سبز، مقابله با تغییرات دهشتناک اقلیمی و آلودگی هوا، سقوط پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمای بین‌المللی اوکراین، تصادف کشتی نفتکش سانچی و آتش‌سوزی و ریزش ساختمان پلاسکو که هر کدام به‌شيوه‌ای - از تعلل در اطلاع‌رسانی و اقدام برای پیشگیری گرفته تا واپس ماندن در مدیریت بحران - گویی نمایانگر این خوی نژادی است.

به‌تازگی نیز بر اثر غفلت تاریخی ترانزیتی، با وجود رخت بستن امنیت از دریای سرخ، بهره‌مندی از مسیر میانبر ایران - ترکیه - اروپا به ذهن صاحبان بار یا فعالان حمل‌ونقلی هم خطور نکرده است. شاید که اگر این تغافل نبود، اکنون ایران ناجی لجستیک جهان تلقی می‌شد، نه نظاره‌گر فعالیت ترانزیتی کشورهای رقیب و دلخوش به برنامه‌ریزی برای افزایش ارزش کالاها و خدمات صادراتی به نیت جا دادن خود در زنجیره‌های ارزش جهانی.

از این ماجرا که وجهه بین‌المللی دارد بگذریم، می‌بینیم که هوای تصمیمات ملی نیز پس است. گویا قرار است این بار در مقوله ضرورت آشتی بشر با محیط‌زیست و جلوگیری از تغییرات اقلیمی، در وادی اجرای تدابیر IMO برای کاهش گازهای گلخانه‌ای در تجارت دریابد نیز برگ تازه‌ای به دفتر تسامحات ایرانیان افزوده شود.

داستان از این قرار است که ژانویه سال ۲۰۲۰، در گرماگرم الزام کشتی‌ها به استفاده از سوخت کم‌سولفور با درصد زیر ۵ PPM، مقامات ایرانی که تازه از خواب غفلت بیدار و غافلگیر شده بودند، بادی به غیغب انداختند و ادعا کردند که سه پالایشگاه باید این سوخت را تولید کند. حالا با گذشت ۳ سال از آن روزها، در حالی که هنوز خشت اول این هدف در ایران به‌صورت کامل بر زمین گذاشته نشده، سازمان بین‌المللی دریانوردی نه‌تنها الزاماتی را با افق ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰ وضع کرده، بلکه تا سال ۲۰۲۵، کشتیرانی در دریای مدیترانه هم علاوه بر قاره آمریکا و اروپا منوط به استفاده از سوخت با گوگرد ۰/۱ درصد می‌شود؛ چیزی که ایران هنوز به آن دسترسی ندارد، در راه رسیدن به آن تسامح می‌ورزد و به اطلاع‌رسانی درباره الزامات IMO بسنده می‌کند.

القصه، درک این اندازه از دفع‌الوقت تصمیم‌سازان و سیاستمداران ایرانی - که نکته مجملی از حدیث مفصل آن واگو شد - چنان تخدیری در ذهن و زندگی عوام ایجاد می‌کند که گویی نفس‌هایشان ابر، سرهایشان در گریبان، دل‌هایشان خسته، دست‌هایشان پنهان و زمستان تنها فصل زندگی آنها است!

در کشوری که حکمرانان به کرات خود را در آئینه جهان می‌نگرند و کسی را از خود زیباتر و فریبنده‌تر نمی‌یابند، همه غافل شده‌اند از اینکه تعلل سرآغاز تاریکی مطلق است و تا فرصت تنگ نشده باید از رخوتی که به آن گرفتار شده‌اند، به در آیند و چشم‌انتظار دستی از غیب نمانند.



آرین پارس
ARIAN PARS



LAMARI

WWW.LAMARI.IR

لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو



شاخص‌های شناور

احوال صنعت حمل‌ونقل دریایی در آینه روزهای سپری شده سال ۲۰۲۳، نمایانگر چالش‌هایی است که به دلیل تغییر سیاست بازرگانی کشورها و تحولات ژئوپلیتیکی جلوه تازه‌تری به خود گرفته است. گزارش جدید آنگتاد درباره صنعت کشتیرانی نیز با اعلام شاخص‌هایی در این حوزه، به ارزیابی چالش کربن‌زدایی با اجرای تدابیر کاهش گازهای گلخانه‌ای IMO و پیامدهای آن بر لجستیک و صنعت حمل‌ونقل دریایی کشورها پرداخته است. در پرونده پیش رو، در کنار مقاله‌ای جامع از گزارش آنگتاد، عملکرد ایران در حوزه کربن‌زدایی از سوخت کشتی‌ها بررسی شده است.

◀ گذار به آینده؛ سبزتر و عادلانه‌تر!

◀ سوخت‌وسوزهای کربن

مروری بر گزارش سالانه آنکتاد در زمینه وضعیت حمل‌ونقل دریایی جهان

گذار به آینده؛ سبزتر و عادلانه‌تر!

در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ سیستم حمل‌ونقل دریایی همچنان سرگرم سیر در روندهای پساکروناوی و مواجهه با پیامد این روندها در زنجیره‌های تامین جهانی بود که آثار ماندگار گسست‌ها و نوسان‌های زنجیره‌های تامین در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲، ائت تقاضا در زیربخش کانتینری بازار و تغییر الگوهای تجارت و کشتیرانی تجاری تحت‌تاثیر جنگ روسیه و اوکراین از جمله مهم‌ترین این روندها هستند.

در عین حال، صنعت کشتیرانی در مقیاس جهانی همچنان با چالش‌های متعددی روبه‌رو است که از جمله آنها می‌توان به تغییر سیاست بازرگانی کشورها، تحولات ژئوپلیتیک و مواجهه با چالش‌های جهانی اشاره کرد. علاوه بر این، انتظار عموم بر آن است که این صنعت در مسیر «توسعه پایدار» حرکت کرده و تحولاتی چون «کربن‌زدایی» و «دیجیتال‌سازی» را در خود ساری و جاری کند.

اگرچه تجارت دریابد در سال ۲۰۲۲ به میزان ۴/۰ درصد رشد منفی داشت، اما پیش‌نگری آنکتاد حاکی از رشد ۴/۲ درصدی آن در سال ۲۰۲۳ است. بر اساس پیش‌بینی آنکتاد رشد تجارت دریابد جهان در افاق میان‌مدت (بین سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۸) با شیب ناچیزی برقرار خواهد ماند. البته صنعت کشتیرانی همچنین با مجموعه‌ای از نیروهای متقابل مواجه است که موازنه عرضه و تقاضای ظرفیت را برای خطوط کشتیرانی به یک چالش جدی تبدیل می‌کند.

در سال ۲۰۲۲، حجم تجارت کانتینری (در مقیاس وزنی به واحد تن متریک) به میزان ۷/۳ درصد کاهش یافت. با این حال، بر اساس پیش‌نگری آنکتاد این کمیت در سال ۲۰۲۳ حدود ۲/۱ درصد رشد پیدا کرده و بین سال‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۸ به‌طور متوسط رشدی ۳ درصدی خواهد یافت که همچنان به‌مراتب کمتر از نرخ رشد متوسط ۷ درصدی این کمیت در ۳ دهه گذشته است.

در کفه عرضه، صنعت کشتیرانی تجاری احتمالاً وارد فاز «مازاد عرضه» شده و بدین ترتیب، در سال‌های پیش رو، خطوط کشتیرانی به راهکارهای



مهدی رستگاری

کارشناس ارشد بنادر و دریانوردی

گزارش جدید کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل در زمینه وضعیت سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان نشان می‌دهد که این صنعت در مقیاس جهانی همچنان با چالش‌های متعددی روبه‌رو است: از آثار پساکروناوی گسست در زنجیره‌های تامین و حجم عملیات بنادر و درآمدزایی آنها گرفته تا تغییر در الگوهای تجارت و تاثیرات حاصل از کربن‌زدایی در صنعت کشتیرانی تجاری.

گزارش سالانه آنکتاد، یکی از گزارش‌های جامع و موثق تخصصی در صنعت حمل‌ونقل دریایی است که بیش از نیم قرن سابقه انتشار دارد. در این گزارش تفصیلی که توسط «بخش فناوری و لجستیک» آنکتاد تهیه می‌شود، بر مبنای پایش و تحلیل سالانه جریان‌های تجارت دریابد و مسیرهای کشتیرانی، نرخ‌های کرایه حمل دریایی، نرخ‌های اجاره کشتی، بنادر، لجستیک و حمل‌ونقل سرزمینی، ناوگان جهانی کشتیرانی تجاری و ترکیب مالکیت و پرچم، بهره‌وری و عملکرد در اجزای مختلف بنادر و دریانوردی، مسائل حقوقی و قانونی روز در حوزه بنادر و دریانوردی و روندها و رویدادهای تاثیرگذار بر آنها عرضه می‌شود.

در مطلبی که پیش روی شماست، به مرور آخرین ویراست این گزارش خواهیم پرداخت که در سال ۲۰۲۳ منتشر شده و به‌خوبی نشان‌دهنده «نگاه رو به آینده» سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان در سال‌های پیش‌رو است و جای دارد که این موضوع مورد توجه جدی سیاست‌گذاران و مسئولان سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور قرار گیرد.



پیش بینی آنگتاد حاکی از رشد ۲/۴ درصدی تجارت دریابرد در سال ۲۰۲۳ است. بر اساس پیش بینی آنگتاد رشد تجارت دریابرد جهان در افاق میان مدت (بین سال های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۸) با شیب ناچیزی برقرار خواهد ماند. البته صنعت کشتیرانی همچنن با مجموعه ای عوامل مواجه است که موازنه عرضه و تقاضای ظرفیت را برای خطوط کشتیرانی به یک چالش جدی تبدیل می کند



و رفع محدودیت های ناشی از آن تلقی کرد. در مقابل، در سال ۲۰۲۲، حجم تجارت در زیربخش های فله خشک و کانتینری با کاهش مواجه بوده است. کاهش تجارت کانتینری دریابرد از کاهش رشد اقتصادی در مقیاس جهانی، افزایش نرخ های تورم و همچنن عادی شدن تقاضا در این زیربخش با گذر از دوره شیوع جهانی بیماری کرونا نشئت گرفته است. در عین حال، آمار سفر کشتی ها به بنادر جهان در زیربخش های یادشده

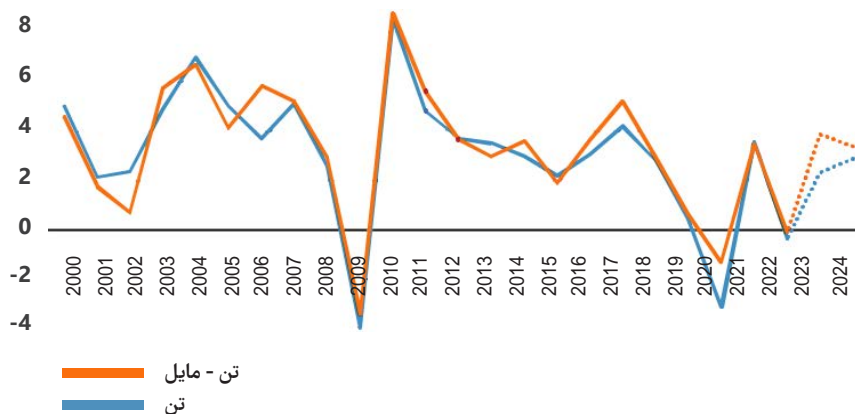
کنترل ظرفیت مازاد خود (از جمله به تعویق انداختن سفارش ساخت کشتی ها، توقف کشتی ها، و اسقاط کشتی ها) روی خواهند آورد، اما بدون شک کلیدی ترین چالش فراروی سیستم حمل و نقل دریایی جهان ضرورت سیر تحول آفرینی است که باید برای تحقق «کربن زدایی» در عین حفظ رشد اقتصادی شکل بگیرد.

موازنه بین مدیریت زیست محیطی، پیروی از الزامات حقوقی و تقاضای اقتصادی، به غایت برای توسعه عدالت محور و تاب آوری در آینده سیستم حمل و نقل دریایی جهان ضروری است و به رغم عدم قطعیت هایی که در زمینه اقدامات آتی در عرصه کربن زدایی (از جمله آثار آن بر هزینه های لجستیک و تجارت) وجود دارد، بخش حمل و نقل دریایی باید التزام خود را به مدرن سازی ناوگان، نوسازی شناورهایی که سن آنها بالا رفته و به کارگیری شیوه های کاهنده تولید و انتشار آلاینده های کربنی حفظ کند. در این خصوص، آسیب پذیری کشورهای کمتر توسعه یافته و کشورهای درحال توسعه جزیره نشین به مراتب بیشتر خواهد بود.

از ابتدای سال ۲۰۲۲، تجارت دریابرد به ویژه در زیربخش های فله جامد و فله مایع تحت تاثیر جنگ روسیه و اوکراین قرار گرفت که به تغییراتی در الگوهای غالب کشتیرانی تجاری منجر شد و به طور اخص «مسافت پیموده شده» محموله های تجاری را (به ویژه در تجارت غله و نفت) افزایش داد. افزایش تن- مایل محموله ها در سال ۲۰۲۲ و پیش نگری های سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ در تصویر ۱ نمایش داده شده است.

در سال ۲۰۲۲، تجارت نفت و گاز در جهان افزایش قابل توجهی داشته و هر یک به ترتیب ۶ و ۴/۶ درصد جهش داشتند. این میزان افزایش را می توان نتیجه افزایش تقاضا برای فرآورده های سوختی در دوران پساکرونا

رشد تناژ و مسافت پیموده تجارت دریابرد بین سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۴ (تغییرات سالانه - درصد)



منبع: محاسبات دبیرخانه آنگتاد

توضیح: داده های سال ۲۰۲۳ بر اساس پیش نگری و داده های سال ۲۰۲۴ بر اساس پیش بینی استوار هستند.

متحده آمریکا و برزیل موجب افزایش مسافت پیموده محموله‌های تجاری وارداتی غلات آنها شده است.

در تجارت کانتینری دریابرد مسافت پیموده‌شده محموله‌های تجاری نسبت به سال ۲۰۲۰ افت کرده و البته در سال ۲۰۲۳ قدری رشد داشته است (تصویر ۳). گفتنی است تجارت کانتینری بین کشورهای آسیایی که بخش اعظم تجارت درون‌منطقه‌ای در آن متمرکز است، در گذر سالیان همواره در حال رشد بوده و از آنجا که تجارت بین کشورهای آسیایی با پیمودن مسافت‌های نسبتاً کوتاه به اجرا در می‌آید، متوسط مسافت پیموده تجارت کانتینری دریابرد جهان نیز نسبتاً کوتاه شده است.

سهم تجارت کانتینری دریابرد کشورهای آسیایی در تجارت دریابرد جهان نشان‌دهنده جایگاه جمهوری خلق چین به‌عنوان قلب تولید صنعتی جهان در کنار سایر کشورهای همجوار آن در شرق آسیا است. این کمیت همچنین حاکی از سهم فزاینده کشورهای شرق آسیا در توسعه زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی است.



◀ شاخص اتصال‌پذیر کشتیرانی کانتینر (LSCI)

در دومین فصل سال ۲۰۲۳، بر اساس سنجش «شاخص اتصال‌پذیری کشتیرانی کانتینر» که به اختصار LSCI نامیده می‌شود، بالاترین سطح اتصال دریانوردی در سطح جهان به‌ترتیب در کشورهای چین، کره جنوبی، سنگاپور، مالزی و ایالات متحده مشاهده می‌شود. در سطح اروپا این شاخص در اسپانیا هلند و بلژیک تا حدودی رشد داشته و در انگلستان و ایرلند قدری تنزل کرده است.

در سال ۲۰۲۳، در اغلب نواحی جهان شاهد کاهش گسست لجستیکی دوره شیوع کرونا و بهبود شاخص اتصال‌پذیری کشتیرانی کانتینر هستیم. در فصل دوم این سال میانگین LSCI در نواحی آسیا، آمریکای لاتین، حوزه کارائیب و اقیانوسیه مقادیر اوج خود را ثبت کرده‌اند. با این وجود، اگرچه در آفریقا نیز میانگین LSCI رشد نشان می‌دهد، اما مقدار رشد آن همچنان در سطوح پایین‌تر از سطوح دوره پیشاکرونا باقی مانده است. نواحی آمریکای شمالی و اروپا نیز شاهد تنزل شاخص LSCI در

»

در سال ۲۰۲۲، حجم تجارت کانتینری (در مقیاس وزنی به واحد تن متریک) به میزان ۳/۷ درصد کاهش یافت، اما بر اساس پیش‌نگری آنگتاد این شاخص در سال ۲۰۲۳ حدود ۱/۲ درصد رشد پیدا کرده و بین سال‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۸ به‌طور متوسط رشدی ۳ درصدی خواهد یافت که همچنان به‌مراتب کمتر از نرخ رشد متوسط ۷ درصدی آن در ۳ دهه گذشته است

«

نیز با تبعیت از روندهای تجارت دریابرد به‌نحو قابل توجهی در آغاز دوره پساکرونا (نیمه اول سال ۲۰۲۲ نسبت به دوره مشابه در سال پیش از آن) کاهش یافت؛ هرچند این شاخص در نیمه دوم سال ۲۰۲۲ افزایش چشمگیری داشت. آمار سفر کشتی‌های تانکر در حالی طی این دوره یک اوج تاریخی را به ثبت رساند که آمار سفر کشتی‌های فله بر به بنادر به سطوح پیشاکرونا و آمار سفر کشتی‌های کانتینر به سطوح قبلی آن در سال ۲۰۱۹ بازگشت.

◀ مسافت پیموده شده محموله‌های تجاری دریابرد جهان

در سال ۲۰۲۳، در سایه گسست‌های لجستیکی ناشی از جنگ روسیه و اوکراین، مسافت پیموده‌شده محموله‌های نفتی در افق بلندمدت به اوج خود رسید. به عبارت بهتر، مسافت پیموده نفت خام و فرآورده‌های پالایشی با ابتکار عمل روسیه برای تغییر بازارهای صادراتی خود و کوشش کشورهای اروپایی برای یافتن تامین‌کنندگان جدید حامل‌های انرژی رشد قابل توجهی را تجربه کرد و مسافت پیموده‌شده محموله‌های غلات نیز از تمام سال‌های دیگر فراتر رفت.

اگرچه توافقات تجاری در حوزه دریای سیاه موجب شد که جریان تامین غلات از اوکراین در سال ۲۰۲۲ به جریان بیفتد، اما بسیاری از کشورهای واردکننده غلات ناچار شدند که در تامین غلات به تامین‌کنندگان دیگری متوسل شوند، بنابراین روی آوردن این کشورها به تامین غلات از ایالات

سال ۲۰۲۲ بوده و این شاخص در آنها فقط در فصل دوم سال ۲۰۲۳ قدری بهبود یافته است.

در آسیا تجارت کانتینری (که شامل ترافیک بین منطقه‌ای نیز می‌شود) افزایش یافته است. در تجارت کانتینری دریابرد اروپا و آمریکای شمالی در بدو امر با جهش تقاضا و میزان بهره‌برداری از ناوگان مواجه بوده که با تثبیت آتی بازار، به کاهش گراییده است، اما در مقابل، در آفریقا شاهد شرایطی میانه بوده‌ایم و تغییر چندانی در تقاضای حمل‌ونقلی وجود نداشته است. در کشورهای درحال توسعه جزیره نشین نیز نشانه‌های نخستین بهبود LSCI مشاهده می‌شود.

وضعیت ناوگان کشتیرانی در سطح جهان

در ژانویه سال ۲۰۲۳، ناوگان کشتیرانی تجاری جهان متشکل از ۱۰۵،۴۹۳ فروند شناور با تناژ خام ۱۰۰ GT و بالاتر از آن بوده است. در سال ۲۰۲۲ وزن قابل بارگیری (DWT) این ناوگان با رشدی ۳/۲ درصدی نسبت به سال قبل به ۲/۲۷ میلیون تن بالغ شد.

ظرفیت ناوگان تانکرهای حامل گاز طبیعی مایع یا LNG نیز در این سال با ۵ درصد افزایش بیشترین رشد را در بازار جهانی این صنعت داشته است. ظرفیت ناوگان در زیربخش‌های کانتینری و نفتی هم به ترتیب شاهد ۳/۹ درصد و ۳/۴ رشد بوده‌اند. همچنین ظرفیت ناوگان زیربخش فله‌بری ۲/۸ درصد رشد یافته است.

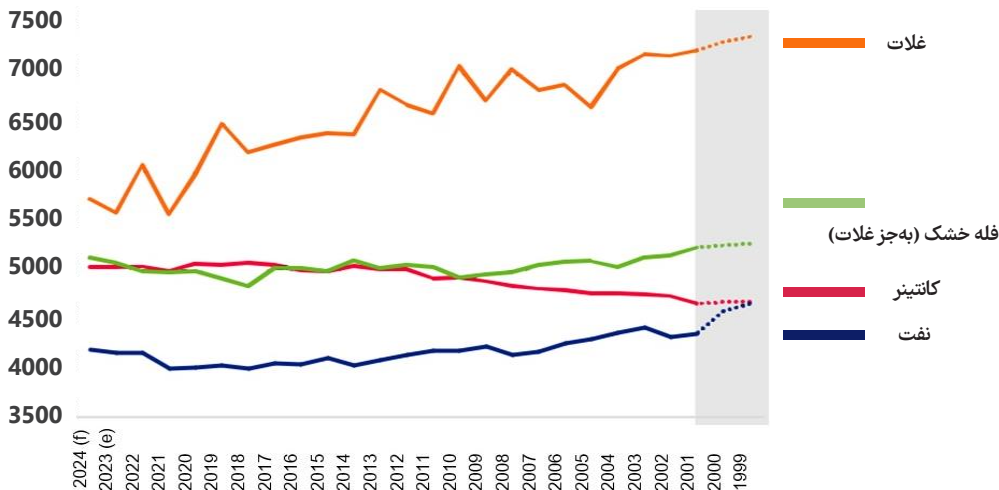
از نظر تحویل سفارش ساخت کشتی‌های تجاری در سال ۲۰۲۲، بیشترین کشتی‌های نوساز تحویل‌شده به ترتیب در زیربخش‌های فله خشک،

در سال‌های آینده، خطوط کشتیرانی به راهکارهای کنترل ظرفیت مازاد خود (از جمله به تعویق انداختن سفارش ساخت کشتی‌ها، توقف کشتی‌ها، و اسقاط کشتی‌ها) روی خواهند آورد، اما بی‌شک کلیدی‌ترین چالش فراروی سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان ضرورت سیر تحول‌آفرینی است که باید برای تحقق «کربن زدایی» در عین حفظ رشد اقتصادی شکل بگیرد

تانکرهای نفتی و کانتینری بوده‌اند. کشورهای چین، کره جنوبی و ژاپن به ترتیب در صدر فهرست کشورهای سازنده کشتی جای گرفته و ۹۳ درصد از کل تناژ نوساز تحویل‌شده در سطح جهان در این سه کشور ساخته شده است.

در سالیان گذشته، توسعه ظرفیت ناوگان جهانی فراز و فرودهای فراوانی را به خود دیده که ناظر بر چرخه‌های کسب‌وکاری و روندهای صنایع

میانگین مسافت پیموده‌شده محموله‌های غلات، سایر کالاهای فله خشک، فله مایع و کانتینرها بین سال‌های ۱۹۹۴ تا ۲۰۲۲ (مایل دریایی)



منبع: محاسبات آنگتاد، ژوئن ۲۰۲۳، (e) برآورد و (f) پیش‌بینی

◀ نرخ کرایه باربری کانتینری در دوره پساکرونا

در سال ۲۰۲۳، نرخ باربری کانتینری در دو نیمه سال با یکدیگر تفاوت قابل توجهی داشت. در ابتدای سال ۲۰۲۲، در اثر بازگشت شیوع کرونا و بحران زنجیره‌های تامین جهانی، نرخ‌های لحظه‌ای (Spot) باربری کانتینری به سطوح رکوردزنی تاریخی خود رسید، اما نرخ‌های مزبور در نیمه دوم سال ۲۰۲۲ در اغلب مسیرهای اصلی کشتیرانی جهان تعدیل و در نیمه اول سال ۲۰۲۳ تثبیت شدند.

شاخص حمل‌ونقل کانتینری شانگهای (SCFI) که بیانگر نرخ لحظه‌ای باربری کانتینری از کشور چین به مقاصد دریایی سطح جهان است، در ژانویه ۲۰۲۲ (با مقدار ۵۰۶۷) به اوج تاریخی خود رسید که ۵ برابر بیشتر از بالاترین مقدار این شاخص در دوره پیشاکرونا (قبل از آغاز سال ۲۰۱۹) بود. البته این شاخص در ژوئن سال ۲۰۲۳، با بیش از ۸۰ درصد افت نسبت به اوج تاریخی یادشده به مقدار ۹۶۷ تنزل یافت، با این حال، برآورد می‌شود که در سال ۲۰۲۲ خطوط کشتیرانی کانتینری موفق به کسب سود هنگفت و بی‌سابقه‌ای در حدود ۳۰۰ میلیارد دلار (بدون احتساب بیمه و مالیات) شده‌اند. همزمان با تنزل نرخ کرایه باربری لحظه‌ای، نرخ کرایه چارتر کشتی نیز در سال ۲۰۲۲ با کاهش قابل توجهی مواجه شد، اما همچنان بالاتر از سطوح دوره پیشاکرونا باقی ماند.

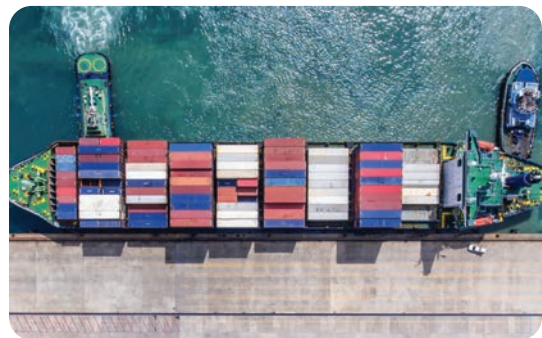
در سال ۲۰۲۲، نرخ‌های قراردادی کرایه باربری کانتینری، در هم‌گامی با روند نرخ‌های لحظه‌ای و پدیده‌هایی مانند تفاوت بین میزان عرضه و تقاضای حمل‌ونقل دریایی، گسست در زنجیره‌های تامین، ازدحام بنادر، فشارهای هزینه‌ای و نامتوازن بودن جریان کالا در تجارت دریابد، روند صعودی پیشه کرده‌اند، هرچند در مقایسه با سال ۲۰۱۹، بیشترین نرخ‌های قراردادی مربوط به مسیرهای کشتیرانی بود که مبدأ آنها در بنادر آسیایی قرار داشت.

از سوی دیگر، در مقایسه با نرخ‌های سال ۲۰۱۹، نرخ باربری دریایی کانتینری در مسیرهای کشتیرانی تجاری بین آسیا و آمریکای جنوبی در سال ۲۰۲۲، حدود ۳۸۶ درصد رشد داشتند. در این سال نامتوازن بودن جریان کالا تاثیر به‌سزایی بر نرخ‌های قراردادی باربری کانتینری داشته و افزایش سهمگین هزینه‌های حمل‌ونقل موجب دامن زدن به تورم در سطوح کلان اقتصادی کشورهای جهان شده است.

با گذار کشتیرانی کانتینر از اوج شکوفایی خود در سال ۲۰۲۱، این زیربخش وارد دوره دشواری از حیات خود شد، چراکه بازگشت بازار به وضعیت عادی و ورود کشتی‌های نوساز به بازار در سال ۲۰۲۳، بروز پدیده «مازاد عرضه» را به دنبال داشت که با تحویل کشتی‌های نوساز بیشتر در سال ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵، تشدید نیز خواهد شد، بنابراین احتمالاً

کشتیرانی تجاری، کشتی‌سازی و تامین مالی دریانوردی است. بین سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۱۰، متوسط نرخ رشد ظرفیت DWT ناوگان جهانی معمولاً در سطح ۷/۱ درصد بوده است؛ اما پس از بحران مالی جهانی سال‌های ۲۰۰۸-۲۰۰۷ و تحت تاثیر عواملی چون ادغام و اکتساب تجاری خطوط کشتیرانی و کوچک‌سازی بازار تامین مالی دریانوردی، میانگین نرخ رشد ظرفیت ناوگان جهانی بین سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۲۳ به ۴/۹ درصد تنزل یافته است. در عین حال، باید در نظر داشت که سن ناوگان دریانوردی جهان نیز بالا رفته است.

در آغاز سال ۲۰۲۳، سن متوسط کشتی‌های تجاری جهان به ۲۲/۲ سال رسیده که اندکی نسبت به مقطع مشابه در سال گذشته افزایش داشته است. در مقایسه با یک دهه پیش، سن کشتی‌های ناوگان جهانی به‌طور متوسط دو سال افزایش داشته و عمر بیش از نیمی از کشتی‌های تجاری جهان از ۱۵ سال فراتر رفته است.



د

در آغاز سال ۲۰۲۳، سن متوسط کشتی‌های تجاری جهان به ۲۲/۲ سال رسیده که اندکی نسبت به دوره مشابه در سال گذشته افزایش داشته است. در مقایسه با یک دهه پیش، سن کشتی‌های ناوگان جهانی به‌طور متوسط دو سال افزایش داشته و عمر بیش از نیمی از کشتی‌های تجاری جهان از ۱۵ سال فراتر رفته است

د

تغییرات اقتصاد کلان (به‌ویژه در اقتصاد چین) اشاره کرد. جنگ اوکراین در این مدت موجب بازآرایی جریان‌های تجارت دریابد و به‌طور اخص افزایش مسافت پیموده‌شده و تن-ماییل محموله‌های تجاری در آن شده است. ضمناً شاخص فله خشک بالیتیک (BDI) که نشان‌دهنده قیمت حمل دریایی در این زیربخش از بازار کشتیرانی است، در این دوره دارای نوسان بسیار شدیدی بوده است؛ به‌طوری که در ماه مه ۲۰۲۲ به اوج خود رسیده و در دسامبر این سال به سطح متعارف در دوره پیشاکرونا بازگشته است.

در اوایل سال ۲۰۲۳، کرایه حمل دریایی در این زیربخش به دلیل کاهش فصلی حجم تجارت دریابد و تأثیر شرایط جوی نامساعد سال قبل بر تولید جهانی کالاهای فله خشک، به کاهش گراییده، اما در نیمه دوم سال ۲۰۲۳، رشد اقتصادی چین در دوره پساکرونا موجب شد که تقاضای حمل کالاهای فله خشک در سطح جهان و به ابع آن، سطوح قیمتی کرایه‌ها افزایش یابد.



راهبردهایی مانند طرح‌ریزی مجدد مسیرهای کشتیرانی، کاهش سرعت سیر کشتی‌ها، و توقف بلندمدت کشتی‌ها بیش از پیش موردتوجه قرار خواهد گرفت.

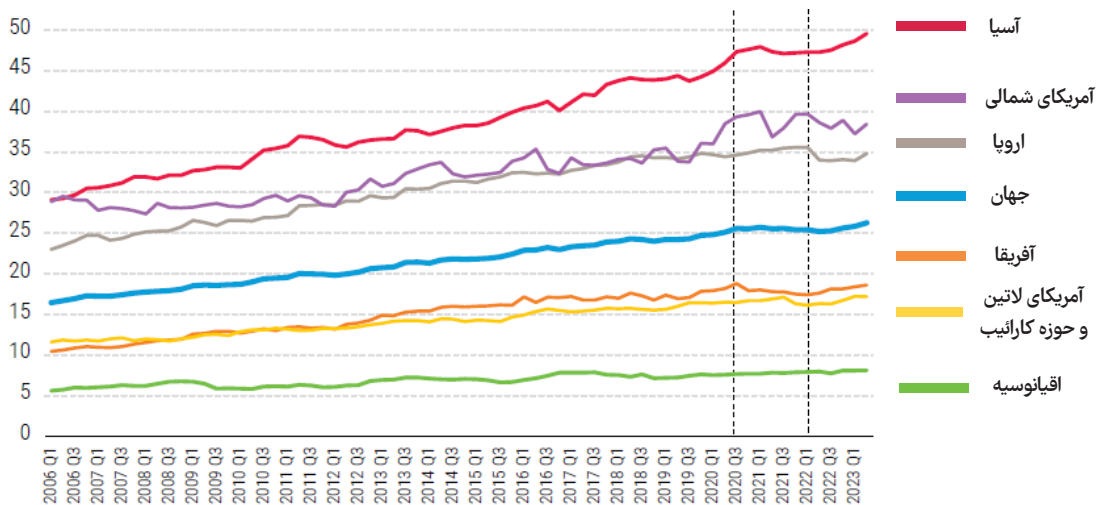
البته در واکنش به تغییراتی که در محیط بازار حمل‌ونقل رخ می‌دهد، خطوط کشتیرانی بزرگ برای افزایش انعطاف و تاب‌آوری خود راهبردهای مختلفی را پیشه کرده‌اند؛ به‌عنوان مثال، خط مرسک روی یکپارچه‌سازی زنجیره تامین و ارائه خدمات تحویل درب درب تمرکز کرده و در مقابل، کشتیرانی‌های بزرگ دیگر مانند MSC همچنان به سفارش کشتی‌های جدید و افزایش ظرفیت ناوگان خود علاقه نشان می‌دهند.

نکته جالب اینکه، در بحیوچه سیر نزولی بازار کشتیرانی کانتینری، برخی از طرف‌های جدیدالورود که تحت‌تأثیر قیمت‌های صعودی سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ به این صنعت پیوسته بودند، اقدام به تعلیق عملیات یا خروج از بازار کردند، هرچند برخی دیگر هم در پی سود جستن از فرصت‌هایی هستند که می‌تواند موجب افزایش سهم آنان از بازار و افزایش بهره‌برداری از ناوگان تجاری‌شان شود.

◀ فراریت نرخ کرایه حمل دریایی کالاهای فله خشک

نرخ حمل دریایی کالاهای فله خشک نیز در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ نیز بسیار فزاد بود؛ از جمله عوامل رقم‌زننده این فراریت می‌توان به تغییرات تقاضای حمل، ازدحام در بنادر (به‌ویژه در نیمه اول سال ۲۰۲۲)، اوج‌گیری تنش‌های ژئوپلیتیک، گسست‌های لجستیکی ناشی از تغییرات اقلیمی، و

میانگین منطقه‌ای و جهانی شاخص اتصال‌پذیری کشتیرانی کانتینر (LSCI) بین فصل اول سال ۲۰۰۶ تا فصل دوم سال ۲۰۲۳



توضیح: شاخص LSCI بر مبنای تناسب به بالاترین مقدار آن در فصل اول سال ۲۰۰۶ در کشور چین و برابر ۱۰۰ فرض شده است.

صادرات نفت و گاز خود برآمده و کشورهای اتحادیه اروپا نیز در پی یافتن جایگزینی برای روسیه در زمینه تامین حامل‌های انرژی باشند.

در اوایل سال ۲۰۲۳، عواملی چون تحولات ژئوپلیتیک و افزایش مسافت پیموده‌شده محموله‌های فله مایع موجب شد که قیمت‌های این زیربخش همچنان در اوج باقی بماند؛ اما باید در نظر داشت که ابعاد ناوگان آینده کسب‌وکار و درآمدزایی این زیربخش به‌احتمال زیاد تحت‌تاثیر روندها و رویدادهای کربن‌زدایی و الزامات جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی (به‌طور اخص شاخص‌های EEX و شاخص شدت کربن) قرار خواهد گرفت.

◀ عملکرد بنادر در سطح جهان

اگرچه مدت زمان اقامت کشتی در بنادر با گذر سالیان شاهد بهبود اندکی بود، اما این بهبودها در دوره شیوع جهانی کرونا به باد رفتند؛ چراکه در این دوره زمان اقامت همه کشتی‌ها در بنادر به میزان بسیار زیادی بالا رفت. در سال ۲۰۲۲، میانگین مدت اقامت کشتی‌های کانتینربر و تانکر در مقایسه با سال ۲۰۲۱ تثبیت شد؛ اما در مقابل، مدت اقامت کشتی‌های حامل کالاهای نیم‌فله در بنادر به میزان ۳ درصد کاهش و مدت اقامت کشتی‌های فله‌بر در بنادر ۳/۴ درصد افزایش یافت. با کاهش گسست‌های لجستیکی دوره پساکرونا در نیمه دوم سال ۲۰۲۲ مدت‌زمان اقامت در بندر کشتی‌ها در اغلب زیربخش‌های صنعت



از ابتدای سال ۲۰۲۲، تجارت دریابرد به‌ویژه در زیربخش‌های فله جامد و فله مایع تحت‌تاثیر جنگ روسیه و اوکراین قرار گرفت که به تغییراتی در الگوهای غالب کشتیرانی تجاری منجر شد و به‌طور اخص «مسافت پیموده‌شده» محموله‌های تجاری را به‌ویژه در تجارت غلات و نفت افزایش داد

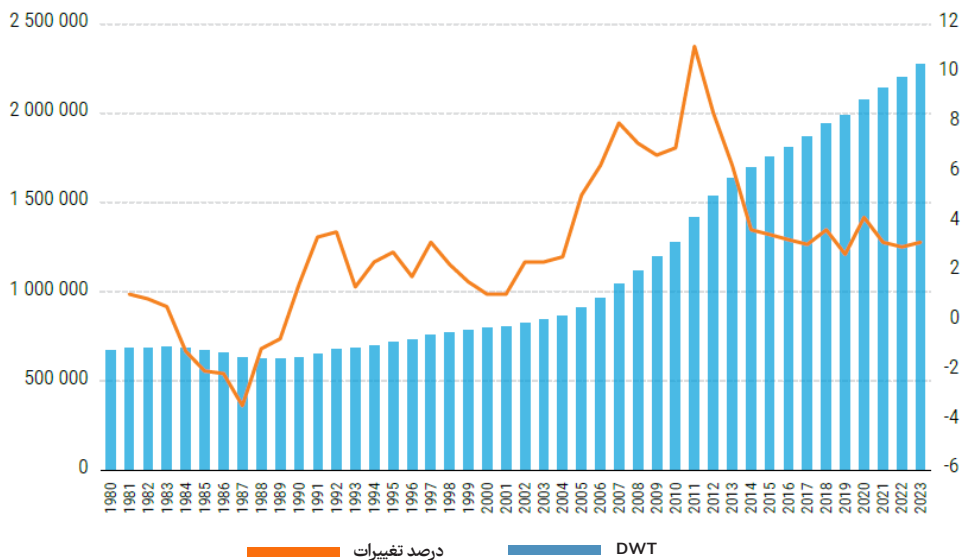


◀ افزایش شدید کرایه حمل کالاهای فله مایع

بازار حمل‌ونقل دریایی کالاهای فله مایع در سال ۲۰۲۲ بهبود چشمگیری داشت و در این زیربخش شاخص‌های BDTI و BCTI به اوج تاریخی خود رسیدند.

جنگ اوکراین نقش به‌سزایی در بازآرایی الگوهای تجارت دریابرد در این زیربخش و حفظ سطوح قیمتی اوج‌گیرنده در آن داشته است. این جنگ به‌ویژه موجب شده است که روسیه درصدد یافتن مقاصد دیگری برای

ظرفیت ناوگان جهانی کشتیرانی بین سال‌های ۱۹۹۸ تا ۲۰۲۳



توضیح: در این نمودار کشتی‌های تجاری با تناژ ناخالص ۱۰۰ GT و بالاتر از آن در ابتدای ژانویه ۲۰۲۳ مدنظر بوده‌اند. وزن قابل بارگیری برخی از کشتی‌ها برآورد شده است.

کشتیرانی تجاری بهبود یافته است.

تصویر ۷ نشان‌دهنده عملکرد بنادر جهان در قالب زمان صرف شده برای هر عمل تخلیه / بارگیری کانتینر از کشتی در کشورهای محل بنادر مطرح در سطح جهانی است. در بین شش کشوری که بنادر آنها بیشترین ترافیک کشتی‌های کانتینر را به خود جذب کرده‌اند، کره جنوبی دارای سریع‌ترین عملیات تخلیه و بارگیری در تمام سطوح حجم عملیات کشتی‌های کانتینری است. در مقابل ایالات متحده کندترین عملیات تخلیه و بارگیری را در سطوح مختلف عملیات کشتی‌های کانتینری داشته است. تفاوت موجود در عملکرد بنادر بازتاب‌دهنده میزان اتوماسیون و حجم ترافیک محموله‌های کانتینری در آنها است: بنادر بزرگ‌تر اغلب متمایل به سطوح بالاتر اتوماسیون در عملیات اسکله و محوطه کانتینری هستند. همچنین باید در نظر داشت که بخش اعظم جریان تجارت کانتینری دریاورد ایالات متحده از جنس واردات است؛ در حالی که فعالیت تجاری بنادر چهار کشور دیگر بر اساس جریان کانتینرهای صادراتی و ترانشیپی متمرکز است.



بازگشت بازار به وضعیت عادی و ورود

کشتی‌های نوساز به بازار در سال ۲۰۲۳، بروز پدیده «مازاد عرضه» را به دنبال داشت که با تحویل کشتی‌های نوساز بیشتر در سال ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵، تشدید نیز خواهد شد، بنابراین احتمالاً راهبردهایی مانند طرح ریزی مجدد مسیرهای کشتیرانی، کاهش سرعت کشتی‌ها و توقف بلندمدت آنها بیش از پیش مورد توجه قرار خواهد گرفت

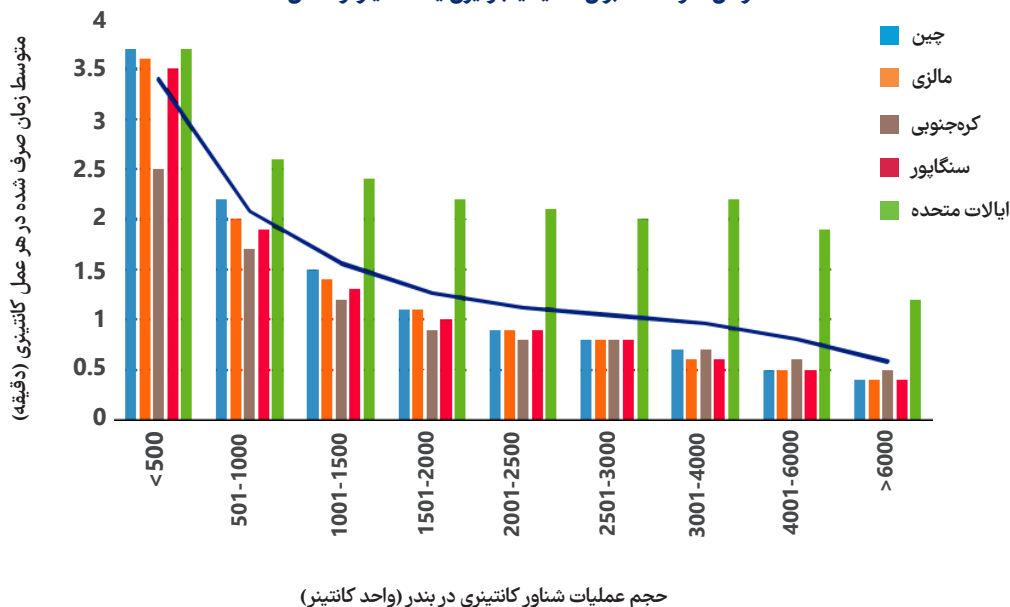


و منابع انسانی جست‌وجو کرد. در ابتدای سال ۲۰۲۲ و در دوره شیوع کرونا، افزایش انتظار کشتی‌ها نیز در کشورهای درحال توسعه به‌مراتب بیشتر بود، اما با افزایش تقاضای حمل محموله‌های کانتینری (به‌ویژه در زمان برقراری قوانین حفظ فاصله اجتماعی و یارانه‌پردازی در برخی از کشورها) بنادر نتوانستند هم‌گامی لازم را با افزایش حجم تجارت کانتینری حاصل کرده و دچار وضعیت ازدحام شدند. این موضوع بالاخص در بنادر کشورهای آمریکای شمالی و اروپا مشهود بود.

آثار گسست لجستیکی بر حجم عملیات بنادر و درآمدزایی آنها

بر اساس اطلاعات آنکتاد مدت اقامت کشتی‌های کانتینر در بنادر کشورهای در حال توسعه نسبت به مدت اقامت آنها در بنادر کشورهای توسعه‌یافته طولانی‌تر است. علل این موضوع را می‌توان در برآیند عواملی چون پاس سریع‌تر کشتی‌ها، بهره‌وری به‌مراتب بالاتر زیرساخت‌ها

زمان صرف‌شده برای تخلیه یا بارگیری یک کانتینر از کشتی





موازنه بین مدیریت زیست‌محیطی، پیروی از الزامات حقوقی و تقاضای اقتصادی، به غایت برای آینده حمل‌ونقل دریایی جهان ضروری است و به‌رغم عدم قطعیت درباره اقدامات آتی در عرصه کربن‌زدایی، این بخش باید التزام خود را به مدرن‌سازی ناوگان، نوسازی شناورهای فرسوده و به‌کارگیری شیوه‌های کاهنده انتشار آلاینده‌های کربنی حفظ کند



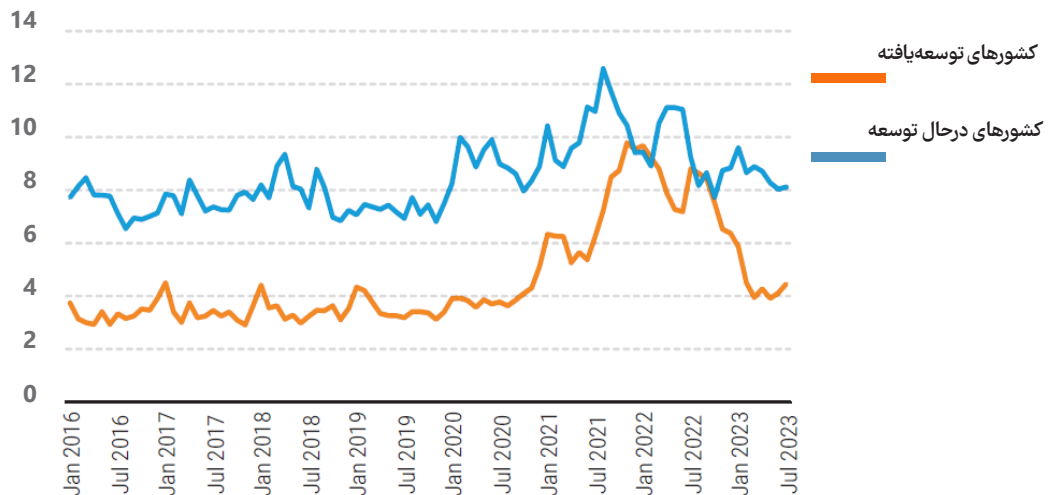
داده‌های حاصل از مشارکت بنادر عضو در برنامه مدیریت بنادر Train For Trade حاکی از آن است که گسست‌های لجستیکی بر رشد حجم عملیات بنادر و درآمدزایی آنها تأثیرگذار بوده است؛ به‌طوری که نرخ‌های رشد حجم عملیات و درآمدزایی بنادر که در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ کاهش یافته بود، در سال ۲۰۲۱ به نحو شدیدی تقویت شد و در سال ۲۰۲۲ مجدداً افت کرد. از بین عوامل متناسب با درآمد کل بنادر، هزینه‌های پرداخت شده برای منابع انسانی فعال در آنها نیز کاهش یافت و این خود نشان از کاهش میزان افزایش حقوق و دستمزد نیروی انسانی و احتیاط در استخدام منابع انسانی جدید در بنادر دارد.

هزینه آموزش نیز به‌عنوان یکی از مولفه‌های تشکیل‌دهنده هزینه‌های پرداخت‌شده برای منابع انسانی در بنادر همچنان اندک باقی ماند؛ این مولفه هزینه‌ای در سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۲ بین ۳٪/۰ درصد تا ۱/۱ درصد از کل هزینه‌های پرداخت‌شده برای منابع انسانی بنادر را تشکیل داده است. اگرچه بخشی از این کاهش هزینه را می‌توان نتیجه رواج یافتن «آموزش‌های آنلاین» تلقی کرد، اما علت اصلی را باید در سرمایه‌گذاری ناکافی بنادر در زمینه آموزش منابع انسانی به‌رغم مواجهه با روندهای تحول‌زا در این صنعت جست‌وجو کرد.

◀ روندها و رویدادهای فراروی فرایند تسهیل تجارت دریابرد

در نظام حمل‌ونقل دریایی، تاخیر در فعالیت‌های بندر اغلب به‌عنوان نشانه‌ای از نارسایی‌های آن بندر در نظر گرفته می‌شود. این نارسایی‌ها

متوسط ماهانه زمان انتظار کشتی‌های کانتینر در بنادر جهان بین ژانویه ۲۰۱۶ تا ژوئیه ۲۰۲۳



توضیح: زمان انتظار کشتی‌ها به صورت زمان بین ورود کشتی به لنگرگاه و پهلوودهی آن در اسکله در نظر گرفته شده است.

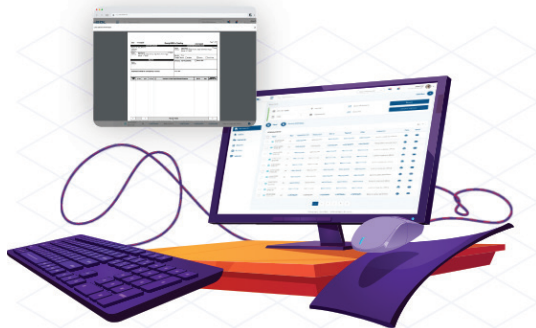
۲۲

در بحبوحه سیر نزولی بازار کشتیرانی کانتینری، برخی از طرف‌های جدید الورد که تحت تاثیر قیمت‌های صعودی سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ به این صنعت پیوسته بودند، اقدام به تعلیق عملیات یا خروج از بازار کردند، هرچند برخی دیگر هم در پی سود جستن از فرصت‌هایی هستند که می‌تواند موجب افزایش سهم آنان از بازار و افزایش بهره‌برداری از ناوگان تجاری‌شان شود

۲۳

جدید شوند که برای این کالاها در نظر گرفته شده است.

بدین‌ترتیب، نهادهای فعال مرزی موظف هستند هر گونه کاربرد کالاهای پرکربن واجد گواهینامه CBAM را که موجب انتشار یک تن گاز دی‌اکسید کربن می‌شود، به دولت متبوع خود گزارش کنند. کل کنترل‌های اداری و صدور گواهینامه CBAM قبل از عبور محموله‌های تجاری این‌گونه کالاها از مرز کشورهای اروپایی به اجرا در خواهد آمد. مکانیسم‌های جدید کنترل کربن‌زایی می‌تواند موجب تغییر در فرایندهای تسهیل تجارت و تشدید مکانیسم‌های کنترل گمرک قبل از ترخیص محموله‌های تجاری شود.



◀ تسهیل پذیرش و کاربرد بارنامه‌های الکترونیک

در ژوئیه ۲۰۲۳، قانونی در انگلستان به تصویب رسید که به‌موجب آن اسناد الکترونیکی تجارت (از جمله اسناد الکترونیک معادل بارنامه‌های

معمولاً از چالش نهادها و روال اداری در حوزه‌هایی همانند ترخیص محموله‌های تجاری نشئت می‌گیرد که برای برطرف کردن آنها می‌توان به سرمایه‌گذاری در زمینه دیجیتال‌سازی و فناوری‌های کمک‌کننده به ارتقای اتکاپذیری و پیش‌بینی‌پذیری عملیات بندری و جریان کالا در آنها متوسل شد. چنین سرمایه‌گذاری‌هایی می‌تواند بسترساز ارتقای کارایی و کاهش تاخیر در فعالیت‌های بندر باشد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی با الزام کشورهای عضو به توسعه و استقرار «تک پنجره الکترونیک دریانوردی» از سال ۲۰۲۴ درصد به راه انداختن یک موج توسعه‌ای بسیار مهم را در زمینه ارتقای زیرساخت بنادر است. «تک پنجره الکترونیک دریانوردی» در پی توسعه یک چهارچوب دیجیتال توانمند برای بهینه‌سازی عملیات بندری و نیازمند حمایت موثر همه اعضای سازمان بین‌المللی دریانوردی و به‌ویژه کشورهای درحال توسعه و کشورهای کمتر توسعه‌یافته است که در به کار بستن تدابیر تفاهم‌نامه سازمان تجارت جهانی از سایر کشورها عقب مانده‌اند.

تحول دیجیتال در بنادر شامل اتصال همه سکوها اطلاعاتی و عملیاتی و ایجاد یک نقطه تسلیم الکترونیکی اطلاعات در سیستم حمل‌ونقل دریایی است. اتصال متقابل سکوها و درگاه‌های تجارت خارجی و گمرک و استانداردسازی جریان‌های داده موجب تسهیل فرایندهای تجارت و کاهش هزینه‌های آنها خواهد شد. یک نمونه بارز چنین سامانه‌هایی را می‌توان در سامانه آسیکودا (ASYCUDA) سراغ گرفت که بستری را برای مدرن‌سازی فعالیت‌های گمرک و تسهیل تجارت بین‌المللی فراهم می‌آورد. این سامانه با اتکا به سکوها دیجیتال خود امکان تبادل یکپارچه داده‌ها را بین دستگاه‌های نظارتی، گمرک و نهادهای حکومتی فراهم کرده و بستر یکپارچه‌سازی فرایندهای اجرایی آنها را فراهم می‌آورد.

سامانه تک‌پنجره آسیکودا به بازرگانان امکان می‌دهد که از طریق یک واسط نرم‌افزاری اسناد محموله‌های تجاری خود را به‌صورت الکترونیک تسلیم کرده و آن را در اختیار همه دستگاه‌های اجرایی و نظارتی نقش‌آفرین در زمینه اجرای تجارت در آن کشور قرار دهند.

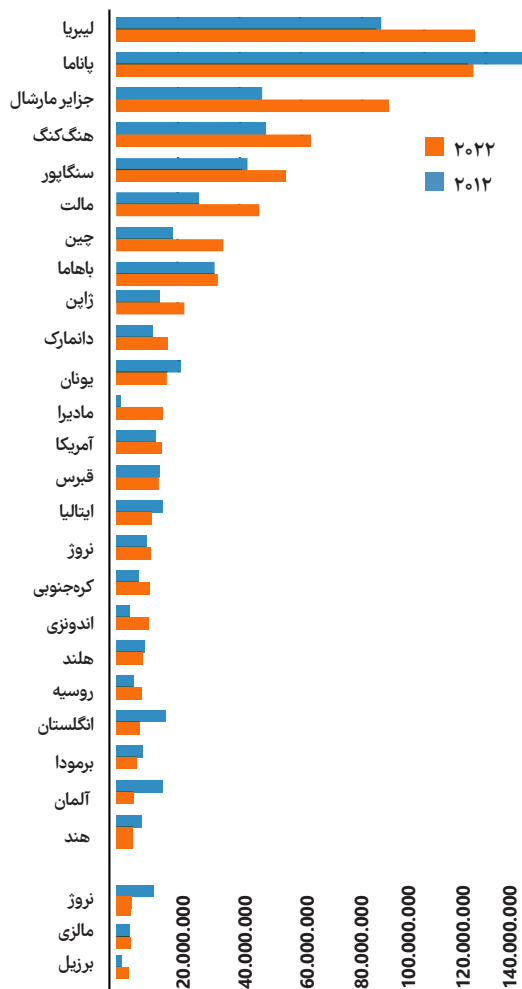
همچنین باید دانست که سازوکارهای محیط‌زیستی جدید می‌توانند موجب تشدید تدابیر کنترلی و خطوط قرمز موجود در تجارت دریابرد شوند. به‌عنوان مثال «مکانیسم تنظیم مرزی کربن» یا CBAM سازوکار جدید محیط‌زیستی در گمرک کشورهای اتحادیه اروپا است که برای تامین مالی نهادهای فعال در زمینه مقابله با تغییر اقلیم به کار افتاده است. با اجرای این سازوکار از ابتدای اکتبر ۲۰۲۳، واردکنندگان کالاهای پرکربن به اتحادیه اروپا باید متقابل پرداخت یک ردیف تعرفه واردات



در بین شش کشوری که بنادر آنها بیشترین ترافیک کشتی‌های کانتینربر را به خود جذب کرده‌اند، کره جنوبی دارای سریع‌ترین عملیات تخلیه و بارگیری در تمام سطوح حجم عملیات کشتی‌های کانتینری است. آمریکا کندترین عملیات تخلیه و بارگیری را در سطوح مختلف عملیاتی داشته است



متوسط ماهانه زمان انتظار کشتی‌های کانتینربر در بنادر جهان
بین ژانویه ۲۰۱۶ تا ژوئیه ۲۰۲۳



قابل معامله) دارای اعتبار قانونی همسان با اسناد چاپی رسمی در این حوزه خواهند بود. از آنجا که قراردادهای بین‌المللی اغلب بر اساس نظام قوانین انگلستان بر اساس توافق طرفین تنظیم می‌شوند، احیاناً تصویب قانون «اسناد الکترونیک تجارت» در این کشور می‌تواند موجب پیشبرد استفاده از بارنامه‌های الکترونیک و کاهش تاخیرهای زمانی در سطح شبکه‌های جهانی تجارت شود؛ با این حال در این عرصه نمی‌توان از ریسک‌های سایبری فزاینده در تراکنش‌های الکترونیک چشم‌پوشی کرد. تحولات شگرف تکنولوژی و رشد سریع این ریسک‌ها توجه و اهتمام سیاست‌گذاران و فعالان صنعت را طلب می‌کند.

همچنین کارگروه ششم کمیسیون حقوق تجارت بین‌الملل سازمان ملل متحد (UNCITRAL) در شرف عرضه ابزار قانونی جدیدی در زمینه اسناد حمل‌ونقلی قابل معامله است که پاسخگوی نیاز فزاینده در زمینه اعتباردهی قانونی به اسناد قابل معامله حمل‌ونقل چندوجهی (از جمله سوابق الکترونیک) در سطح مشابه با بارنامه حمل‌ونقلی قابل معامله خواهد بود. البته باید توجه داشت که اکنون موضوع «مسئولیت در قبال بار» هنوز در این قانون مدنظر نیست، با این حال، تشریح مساعی همه کشورها در زمینه توسعه این ابزار قانونی مورد استقبال این نهاد تخصصی تابع سازمان ملل متحد قرار گرفته است.

◀ نقش کنوانسیون مارپل در آینده سیستم حمل‌ونقل دریایی

با قوت گرفتن ملاحظات محیط‌زیستی و عزم جامعه جهانی برای مواجهه با تغییرات اقلیمی در سه دهه پیش رو، به نظر می‌رسد که کنوانسیون مارپل نقش به‌مراتب پررنگ‌تری در شکل‌دهی به آینده سیستم حمل دریایی جهان یافته است.

پیوست ششم این کنوانسیون که شارح احکام و راهکارهای مقابله با آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها است، به شرح تدابیر قانونی «کربن‌زدایی صنعت کشتیرانی تجاری و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از فعالیت‌های کشتی‌ها» پرداخته است. کشتیرانی تجاری تولیدکننده حدود ۳ درصد از کل گازهای گلخانه‌ای در سطح جهان بوده و کربن‌زدایی در آن به یک مطالبه جهانی برای مبارزه با تغییرات اقلیمی تبدیل شده است.

از جمله اصلی‌ترین تدابیر قانونی لحاظ‌شده در این کنوانسیون می‌توان به ارزیابی الزامی فعالیت کشتی‌ها با شاخص‌های کارایی انرژی کشتی‌های موجود (EEXI) و شدت کربن (CII) اشاره کرد. بر اساس الزام کنوانسیون مارپل، ارزیابی فعالیت کشتی‌ها با شاخص‌های EEXI و CII از سال ۲۰۲۳ در سطح جهان الزامی تلقی می‌شود.

همچنین کمیته حفاظت از محیط‌زیست سازمان بین‌المللی دریانوردی

(IMO) در ژوئیه سال ۲۰۲۳، نسخه بازنگری شده «استراتژی‌های کاهش گازهای گلخانه‌ای» را تصویب کرد و این اقدام موجب شد که صنعت کشتیرانی به نهایی‌سازی طرح‌های کاهش گازهای گلخانه‌ای خود نزدیک‌تر شود؛ اما قبل از اجرای این طرح‌ها، سازمان بین‌المللی دریانوردی برنامه ارزیابی از آثار و پیامدها ناشی از اجرای تدابیر آنها را بر کشورهای عضو در دستور کار خود قرار داده است.



◀ حرکت به سوی کربن‌زدایی در صنعت کشتیرانی تجاری

در سال‌های اخیر مطالبه روزافزون برای توسعه پایدار، شکل‌گیری الزامات قانونی و تجاری جدید و نظارت‌جویی ذی‌نفعان، فعالان صنعت کشتیرانی را تحت فشار زایدالوصفی قرار داده تا در اسرع وقت به کربن‌زدایی فعالیت‌های خود بپردازند؛ اما در عالم واقعیت، دستیابی به اهداف وضع‌شده در نسخه بازنگری شده «استراتژی‌های کاهش گازهای گلخانه‌ای» سازمان بین‌المللی دریانوردی یک چالش تمام‌عیار به‌شمار می‌آید.

واقعیت این است که صنعت کشتیرانی با عدم قطعیت بسیار زیادی در زمینه تعیین شیوه‌های موثر کاهش ترکیبات گازی کربن‌دار مورد انتشار خود و بهره‌جویی از حامل‌های انرژی کم‌کربن یا بی‌کربن مواجه است، بنابراین در شرایط کمبود اطلاعات و غیرشفاف بودن وضعیت سوخت‌های جایگزین دریایی و فناوری‌های سبز دریانوردی، شرکت‌های کشتیرانی ملزم هستند که به مدرن‌سازی و نوسازی ناوگان فرسوده خود با انقیاد به الزاماتی در این زمینه‌ها بپردازند.

در چنین شرایطی اگر عمر اقتصادی طولانی کشتی‌ها را در نظر بیاوریم، متوجه می‌شویم که این مسئله برای این شرکت‌ها به‌مراتب پیچیده‌تر خواهد بود؛ چراکه استفاده از فناوری‌های سبز دریانوردی و سوخت‌های جایگزین در شرایطی در بازار الزامی تلقی می‌شود که از یک طرف نوسازی و بهسازی بسیاری از کشتی‌های فرسوده عملاً صرفه اقتصادی نداشته و از طرف دیگر اسقاط بسیاری از کشتی‌های جوان‌تر ناوگان و جایگزینی آنها با کشتی‌های جدید نیز دارای توجیه اقتصادی نیست.



سهم ناوگان سه کشور پیش‌تاز در زمینه مالکیت کشتی‌ها (چین، ژاپن و یونان) از انتشار ترکیبات آلاینده کربن‌دار صنعت افزایش یافته است. از این رو، مراجع بین‌المللی در تهیه طرح کربن‌زدایی صنعت کشتیرانی، مقدار انتشار آلاینده‌های ناوگان جهانی را با در نظر گرفتن سهم کشتی‌های صاحب پرچم و مالک کشتی‌ها مدنظر خواهند داشت



گفتنی است، بیش از یک‌سوم آلاینده‌های اکسید کربن جهان بر اساس تناژ در ناوگان سه کشور صاحب پرچم اصلی جهان (یعنی کشورهای پاناما؛ لیبریا، و جزایر مارشال) رقم می‌خورد، اما علی‌رغم اینکه کشورهای صاحب پرچم مسئول تضمین التزام کشتی‌ها به الزامات قانونی دریانوردی محسوب می‌شوند، سرمایه‌گذاری‌های لازم برای نوسازی و بهسازی ناوگان و بهره‌جویی از سوخت‌های دریایی و فناوری‌های سبز در کشتی‌ها به عهده مالکان کشتی‌ها خواهد بود. همچنین این تصمیمات مالکان کشتی‌ها است که در عالم واقعیت میزان انطباق ناوگان جهانی با اهداف کاهش آلاینده‌های کربنی IMO را ترسیم خواهد کرد.

در این زمینه باید یادآور شویم که سهم ناوگان سه کشور پیش‌تاز در زمینه مالکیت کشتی‌ها (چین، ژاپن و یونان) از انتشار ترکیبات آلاینده کربن‌دار صنعت افزایش یافته است. از این رو، در تهیه طرح کربن‌زدایی صنعت کشتیرانی، مراجع بین‌المللی مقدار انتشار آلاینده‌های ناوگان جهانی را با در نظر گرفتن سهم کشتی‌های صاحب پرچم و مالک کشتی‌ها و آثار ضمنی آن بر پایش، گزارش و عمل در این حوزه، مدنظر خواهند داشت، بنابراین از هر یک از کشورهای صاحب پرچم و مالک کشتی خواسته خواهد شد که بر کوشش خود در زمینه پیشبرد کربن‌زدایی در ناوگان جهانی صنعت بیفزایند.

اما همان‌طور که پیش‌تر گفتیم، در آینده نه چندان دور مالکان کشتی باید به‌رغم وضعیت غیرشفاف حامل‌های انرژی جایگزین، فناوری‌های

سبز، رژیم‌های حقوقی و ملاحظات عمر اقتصادی ناوگان به تصمیم‌گیری درباره بهسازی و نوسازی ناوگان بپردازند.

بیچیدگی این دورنما احیاناً با افزایش یک‌باره سفارش ساخت کشتی‌ها، محدودیت ظرفیت تولید خطوط کشتی‌سازی جهان و افزایش قیمت و پنجره زمانی تولید تشدید شود. به‌نحوی مشابه، بنادر و پایانه‌های بندری نیز با چالش‌های همانندی در زمینه سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در این زمینه مواجه خواهند بود.

با وجود روند فزاینده تولید و انتشار آلاینده‌های کربن‌دار در دهه گذشته، ویراست جدید «استراتژی‌های کاهش گازهای گلخانه‌ای در افق ۲۰۳۰» سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) مطرح‌کننده عزم جمعی برای کاهش انتشار سالانه گازهای گلخانه‌ای به میزان حداقل ۲۰ درصد نسبت به سال ۲۰۰۸ (با تلاش فراوان برای نیل به کاهش ۳۰ درصدی آن تا سال ۲۰۳۰) است؛ اما تامین کشتی‌های متناسب برای دستیابی به این هدف جدید در سایه‌ای از ابهام قرار داشته و به میزان رغبت خطوط کشتیرانی برای به تعویق انداختن (یا لغو) سفارش ساخت کشتی‌های جدید و آثار بالقوه رعایت الزامات جدید در زمینه سرعت سیر کشتی در قوانین جدید IMO بستگی پیدا می‌کند.

رعایت الزامات جدید IMO در ذیل شاخص EEXI و دستیابی به امتیاز مطلوب در شاخص CII در سطوح A، B و C (که نشان‌دهنده شدت پایین کربن‌زایی هستند) در گرو تحقق کارایی به‌مراتب بالاتری در مصرف سوخت کشتی است که باید از طریق راهکارهایی چون بهینه‌سازی مسیر کشتی، و سوخت و سرعت سیر آن حاصل شود.

در سال ۲۰۲۲، دوسوم کشتی‌های تجاری فعال در سطح جهان توانستند امتیازهای سطح A تا C را در ارزیابی این شاخص حاصل کنند که حاکی از برآورده شدن الزامات IMO است. اما پیش‌بینی‌ها نشان‌دهنده آن هستند که اگر اقدامی در زمینه کاهش امتیاز تا سال ۲۰۲۶ انجام نشود، فقط ۴۶ درصد از کشتی‌های تجاری جهان خواهند توانست که امتیاز مطلوب از نظر شاخص CII را به‌دست آورند.

◀ کربن‌زدایی در گرو همکاری همگانی

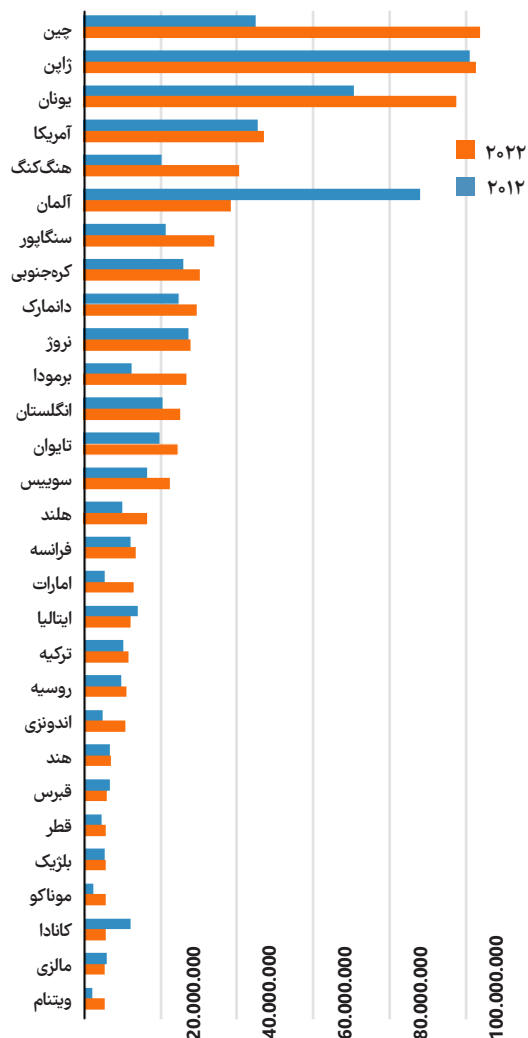
بی‌شک موثرترین راهکار کربن‌زدایی در صنعت کشتیرانی همانا جایگزینی سوخت‌های دریایی هیدروکربور با حامل‌های انرژی کم/بی‌کربن است؛ در کنار این راهکار اصلی می‌توان به راهکارهای دیگری مانند دیجیتال‌سازی، تغییر نقشه لجستیکی، بهبود طراحی هیدرودینامیک کشتی‌ها و نیز فناوری‌هایی چون حبس و انبارش کربن فکر کرد. با آنکه روند جایگزینی سوخت‌های فسیلی در صنعت کشتی‌های تجاری



از سال ۲۰۲۴، سازمان بین‌المللی دریانوردی با الزام کشورهای عضو به توسعه و استقرار «تک پنجره الکترونیک دریانوردی» درصدی به راه انداختن یک موج توسعه‌ای بسیار مهم در زمینه ارتقای زیرساخت بنادر است



مقایسه تولید دی‌اکسید کربن شناورهای ثبت شده در کشورهای مالک ناوگان در سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۲۲ (تن)





از جمله پیامدهای کربن‌زدایی صنعت کشتیرانی تجاری می‌توان به کاهش عمومی سرعت سیر کشتی‌ها در مسیرهای کشتیرانی و ضرورت سرمایه‌گذاری روی تغییر ظرفیت کشتی، سوخت‌های جایگزین و فناوری‌های سبز اشاره کرد. پر واضح است که این پیامدها موجب افزایش هزینه لجستیک دریایی و تغییر ساختار هزینه عملیات صنعت کشتیرانی خواهند شد



◀ هزینه‌زایی و سایر آثار کربن‌زدایی

از جمله مولفه‌هایی که موجب کند شدن فرایند کربن‌زدایی در صنعت کشتیرانی شده‌اند، می‌توان به عواملی چون فراهم نبودن و هزینه‌زایی سوخت‌های جایگزین، میزان بلوغ فناوری‌های موجود، توجیه فنی کاربرد آنها، مسائل ایمنی، زیرساخت‌های سوخت‌رسانی، تسهیلات انبارش سوخت در کشتی، مهارت‌های مورد نیاز منابع انسانی شاغل در کشتی و طرح‌های غالب کشتی و موتور آن اشاره کرد. در این میان، هزینه تامین سوخت کشتی در شمار بزرگ‌ترین مولفه‌های هزینه‌ای در هزینه کل و هزینه عملیات آن به‌شمار می‌آید. با گذار صنعت به سوی سوخت‌های پاک، هزینه‌های تامین سوخت آن نیز به‌مراتب بالاتر خواهد رفت. در هر کشتی به تناسب ابعاد، کارایی موتور، مسافت پیموده آن هزینه تامین سوخت کشتی می‌تواند بین دوسوم و یا همه هزینه کل سفر باشد. باید توجه داشت که هزینه تامین سوخت‌های جایگزین همچنان بسیار بالاتر از سوخت‌های دریایی متعارف است.

به‌تازگی شروع شده، در حدود یک سوم سفارش‌های ساخت کشتی ثبت شده در سال ۲۰۲۲ بر طراحی کشتی بر اساس بهره‌جویی از سوخت‌های جایگزین استوار است.

بهره‌جویی از سوخت‌های جایگزین در سطح گسترده مستلزم تغییرات وسیعی در زنجیره‌های ارزش تولید و توزیع سوخت‌های دریایی است که ذی‌نفعان بسیاری در صنایع کشتیرانی، بنادر و پایانه‌داری، انرژی و بازارهای مالی دارند. از این رو، به‌منظور ایجاد تقاضا برای سوخت‌های جایگزین، کاربرد فناوری‌های سبز در ناوگان‌ها و تشویق فعالان صنعت به سرمایه‌گذاری در این زمینه، نیاز به مداخله سیاسی و قانونی است.

کربن‌زدایی موثر صنعت کشتیرانی در افق سال ۲۰۵۰ میلادی نیازمند سرمایه‌گذاری مازاد بین ۸ تا ۲۸ میلیارد دلار در هر سال است. در این میان، سرمایه‌گذاری مورد نیاز در زیرساخت‌های عرضه سوخت سهم بسیار بزرگی از این ارقام می‌یابد؛ تا آنجا که توسعه واحدهای صنعتی تولید، توزیع و سوخت‌رسانی برای کربن‌زدایی ۱۰۰ درصدی صنعت در افق سال ۲۰۵۰ به سرمایه‌گذاری سالانه بین ۲۸ تا ۹۰ میلیارد دلار نیاز خواهد داشت. برآوردهای به عمل آمده حاکی از آن است که کربن‌زدایی کامل صنعت می‌تواند هزینه سالانه سوخت دریایی را بین ۷۰ تا ۱۰۰ درصد نسبت به سطوح هزینه‌های کنونی آنها افزایش دهد.

در عین حال، صنعت کشتیرانی به‌تنهایی قادر به کربن‌زدایی خود نیست و نیاز به همکاری بین فعالان کشتیرانی از جمله عاملان حمل‌ونقل، ارسال‌کنندگان محموله‌ها، سرمایه‌گذاران، تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان انرژی دارد. از جمله مصادیق چنین همکاری‌هایی می‌توان به اعلامیه COP26 Clydebank اشاره کرد که در پی ایجاد چنین همکاری‌هایی در زمینه توسعه «کریدورهای سبز» است: کریدورهای سبز مسیرهای کشتیرانی هستند که در آن چند ذی‌نفع در پیمایش فاصله دریایی بین دو بندر به همکاری با یکدیگر می‌پردازند.

گفتنی است که همکاری این ذی‌نفعان سه هدف اصلی را تعقیب می‌کند: تامین سوخت‌های کم/ بی‌کربن، تسهیل ارزیابی راهکارهای متنوع در خصوص مسائل این حوزه و حمایت و پشتیبانی از ابتکار عمل‌های سبز. از زمان امضای اعلامیه COP26 Clydebank، ۲۱ ابتکار عمل برای توسعه کریدورهای سبز اعلام شده است.

تجربه توسعه این کریدورها در نواحی مختلف جهان متنوع بوده است و به‌صورت توأمان چالش‌ها و فرصت‌هایی را در پیشبرد کربن‌زدایی از این صنعت خلق می‌کند. گام نهادن در این مسیر موجب خواهد شد که کشورهای کمتر توسعه‌یافته و کشورهای درحال توسعه جزیره‌نشین نیز از کربن‌زدایی صنعت منتفع شوند.

◀ گذار متوازن در حوزه تامین سوخت‌های پاک

با ابلاغ مصوبات IMO در زمینه کاهش تولید و انتشار گازهای گلخانه‌ای، همه کشتی‌های متردد در سطح جهان ملزم به رعایت قواعد چندجانبه مطرح در این مصوبات هستند. این در حالی است که در بسیاری از کشتی‌ها کشور مالک کشتی با کشور صاحب پرچم متفاوت هستند. در تجارت بین‌المللی هم محموله‌های تجاری بین دو یا چند کشور مبادله می‌شوند. در چنین فضایی باید توجه داشت که نگاه وظیفه‌گرایانه یا لحاظ هر گونه معافیت در کشتیرانی بین‌المللی می‌تواند به کاهش تاثیر مطلوب در نتایج حاصل از راهکارهای کربن‌زدایی بینجامد. برای آنکه توازن و تعادل مورد نیاز در حوزه تغییر و غلبه سوخت‌های پاک حاصل شده و کشورهای جهان در این زمینه از یکدیگر پس و پیش نیفتند، باید به طراحی و حاکم کردن یک چهارچوب مقرراتی برای کربن‌زدایی صنعت پرداخت که رعایت آن برای همه کشتی‌ها (فارغ از مالکیت، پرچم، و محل فعالیت آنها) الزامی باشد.

در کشورهای در حال توسعه باید به‌ویژه توجه داشت که تفکرات یک‌جانبه‌نگر بر فرایند کربن‌زدایی حاکم نشده و همه جوانب این فرایند در سیاست‌گذاری و اجرا مد نظر قرار گیرد. در این کشورها باید اصل «مسئولیت‌های مشترک اما متمایز و قابلیت‌های خاص» را در نظر داشت. بر این اساس IMO به ارائه رهنمودها و سیاست‌های جدیدی در زمینه کربن‌زدایی اقدام کرده است و اکنون در پی ارائه مجموعه‌ای از راهکارهای کنترل گازهای گلخانه‌ای در میان‌مدت است که دربرگیرنده جنبه‌های اقتصادی و فنی این موضوع باشد.

مولفه‌های اقتصادی راهکارهای میان‌مدت کنترل گازهای گلخانه‌ای سازمان جهانی دریانوردی همچنین می‌تواند برای تاسیس صندوق‌هایی برای توسعه صنعتی راهکارهای کربن‌زدایی صنعت و همچنین کمک به کشورهای در حال توسعه و دچار هزینه‌های لجستیک بالا به کار گرفته شوند. توصیه می‌شود که سهم قابل‌توجهی از وجوه این گونه صندوق‌ها برای پشتیبانی سرمایه‌گذاری در بنادر کشورهای کمتر توسعه‌یافته و کشورهای جزیره‌نشین در حال توسعه و برای تحقق مقاصدی چون مقابله با تغییر اقلیم، اصلاحات تجارت و حمل‌ونقل و اتصال‌پذیری حمل‌ونقلی و دیجیتال مراکز لجستیک آنها صرف شود.

این‌گونه سرمایه‌گذاری‌ها به اقتصادهای آسیب‌پذیر جهان امکان خواهد داد که هزینه‌های گذار کشتیرانی از سوخت‌های آلاینده به سوخت‌های پاک را کاهش دهند. در عین حال، از وجوه این صندوق‌ها می‌توان برای وارد شدن به فرصت‌های کسب‌وکاری مرتبط با تولید، انبارش، توزیع و سوخت‌رسانی حامل‌های انرژی جایگزین به کار گرفت. ■



هزینه آموزش در سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۲ بین ۰/۳ درصد تا ۱/۱ درصد از کل هزینه منابع انسانی بنادر را تشکیل داده است. اگرچه بخشی از این کاهش هزینه را می‌توان نتیجه رواج یافتن «آموزش‌های آنلاین» تلقی کرد، اما علت اصلی را باید در سرمایه‌گذاری ناکافی بنادر در زمینه آموزش منابع انسانی به‌رغم مواجهه با روندهای تحول‌زا در این صنعت جست‌وجو کرد



از جمله پیامدهای کربن‌زدایی صنعت کشتیرانی تجاری می‌توان به کاهش عمومی سرعت سیر در مسیرهای کشتیرانی و ضرورت سرمایه‌گذاری روی تغییر ظرفیت کشتی، سوخت‌های جایگزین و فناوری‌های سبز اشاره کرد. پر واضح است که این پیامدها موجب افزایش هزینه لجستیک دریایی و تغییر ساختار هزینه عملیات صنعت کشتیرانی خواهند شد.

در مطالعاتی که آنگتاد در سال ۲۰۲۱ روی ارزیابی پیامدهای اجرای «تدابیر کاهش گازهای گلخانه‌ای IMO از طریق الزامات شاخص‌های EEXI و CII داشته، در سناریوی میانه انتظار می‌رود که هزینه‌های لجستیک دریایی ۲/۷ درصد افزایش یافته و متوسط هزینه کشتیرانی تجاری نیز در سال ۲۰۳۰ به میزان ۱/۵ درصد رشد پیدا کند.

در چنین شرایطی تولید ناخالص داخلی (GDP) و جریان‌های تجارت کشورهای در حال توسعه با کاهش به‌مراتب بیشتری نسبت به کشورهای توسعه‌یافته مواجه خواهد شد. نتایج یک بررسی متاخر آنگتاد حاکی از آن است که افزایش هزینه‌های لجستیک دریایی حتی می‌تواند موجب تغییراتی در جریان تجارت بین‌المللی جهان شود.

این بررسی نشان داده که افزایش فرضی ۱۰، ۳۰ و ۵۰ درصدی هزینه‌های لجستیک دریایی موجب تغییرات منفی در تجارت (به ترتیب ۰/۱۱، ۰/۳۲، ۰/۶۰ درصد در سناریوی میانه) و تولید ناخالص داخلی (به ترتیب ۰/۱، ۰/۰۴ و ۰/۰۸ درصد در سناریوی میانه) می‌شود. بر اساس این نتایج می‌توان گفت که مثلاً در سال ۲۰۲۲ که مجموع تولید ناخالص داخلی جهان به ۱۰۴ تریلیون دلار برآورد شده، یک کاهش ۰/۸ درصدی در این کمیت معادل ۸۰ میلیارد دلار خواهد بود.

چند و چون اقدامات سازمان بنادر در پیروی از الزامات IMO درباره کربن‌زدایی در صنعت کشتیرانی

سوخت‌وسوزهای کربن



گزارش از

مونا روشندل

این بار دیر و زود شدن، سوخت‌وسوز دارد، چراکه صحبت از الزامات سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از کشتی‌ها تا سال ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰ است و اگر یک کشتی به رعایت آنها متعهد نباشد، از سفرهای منطقه‌ای و بین‌المللی و تردد در آب‌های آزاد باز می‌ماند. این گزاره، از نوع پیش‌بینی‌های نوسترادموسی نیست که روی آن تمرکز نکنیم، بلکه شیوه رفتاری کشورهای مالک ناوگان دریایی را تعیین می‌کند که یا بدون چون‌وچرا باید از آن تبعیت کرد و در مقابلش گردن نهاد یا لنگر انداخت و یا از دریا بیرون کشید. حالا باید دید در ایرانی که با گذشت ۳ سال از الزام IMO2020 چرخ صنعت پالایشگاهی آن همچنان در این زمینه لنگ است، دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی در هیئت مرجع دریایی کشور برای استفاده از سوخت‌های کم‌کربن و پاک چیست؟ با این پیش‌زمینه، به سراغ مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و رفتیم. هرچند که بسط موضوع از زوایای مختلف مقدور نشد، چراکه پاسخ پرسش‌ها به صورت کتبی به دستمان رسید؛ اما از خلال همین پاسخ‌ها هم معلوم می‌شود که راه‌گزینی نیست و وزارت نفت در برنامه‌های توسعه‌ای خود باید به دنبال تجهیز پالایشگاه‌ها برای تولید سوخت ۰/۱ درصد گوگرد باشد.

به ارگان‌های مرتبط و ذی‌نفعان اطلاع‌رسانی کرده است. ضمناً به‌طور هم‌زمان کارگروه‌های تخصصی با مشارکت همه ارگان‌ها و شرکت‌های مرتبط، در حال بررسی توانمندی‌های کشور برای رسیدن به اهداف مذکور در حال برگزاری جلسات هماهنگی و مطالعات هستند.»

او با بیان اینکه براساس استراتژی کاهش گازهای گلخانه‌ای در صنعت کشتیرانی، انتشار گازهای گلخانه‌ای به‌ویژه کربن باید طی یک برنامه زمانی کاهش و تا سال ۲۰۵۰، کربن به‌طور کامل از سوخت حذف شود، تصریح می‌کند: «مطابق با این برنامه، نسبت به سال پایه ۲۰۰۸ باید انتشار گازهای گلخانه‌ای ۲۰ تا ۳۰ درصد تا سال ۲۰۳۰ و حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد تا سال ۲۰۴۰ کاهش یابد و از سال ۲۰۵۰ به بعد، کاملاً از سوخت‌های بدون کربن (سوخت‌های غیرفسیلی) استفاده شود.»

پسندیده می‌افزاید: «در این زمینه استفاده از سوخت‌های بدون کربن مانند هیدروژن، آمونیاک، متانول یا انرژی‌های پاک مانند انرژی برقی و خورشیدی پیشنهاد شده که هنوز در مرحله تحقیقات است.»

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر با اشاره به اینکه در حال حاضر در دنیا، کماکان استفاده از سوخت کم‌گوگرد کاربرد دارد و در ایران نیز بخشی از این سوخت تولید و بخشی تامین می‌شود، می‌گوید: «توسعه دانش تولید سوخت و تجهیزات مهندسی جدید و سرمایه‌گذاری لازم و حضور موثر در کارگروه‌های فنی بین‌المللی از ضروریات برای رسیدن به اهداف مذکور است که البته در همه این موارد محدودیت‌های بسیار جدی وجود دارد.»

◀ با وزارت نفت شایید، بدون او هرگز

او در پاسخ به پرسشی درباره برنامه‌های سازمان بنادر برای رفع نگرانی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی در خصوص زمینگیر شدن بخشی از ناوگان ایرانی به‌دلیل ناتوانی در اجرای الزامات IMO می‌گوید: «باید بدانیم که آینده سوخت روی کل ناوگان دریایی کشور تاثیر خواهد گذاشت؛ چه برای کشتی‌هایی که به سفرهای بین‌المللی می‌روند چه کشتی‌هایی که فقط در آب‌های داخلی فعالیت می‌کنند، بنابراین همه شرکت‌های کشتیرانی، انجمن‌ها و شرکت‌های سوخت‌رسان فعال در صنعت بانکرینگ در کشور باید در این زمینه همکاری داشته باشند.»

پسندیده به موضوع مهم دیگری هم اشاره و خاطرنشان می‌کند: «سازمان بنادر و دریانوردی، مرجع دریایی کشور است و وظیفه نظارت و کنترل را بر اجرای قوانین و الزامات جهانی در امر دریانوردی ایمن و جلوگیری از آلودگی ناشی از فعالیت کشتی‌ها برعهده دارد، اما در مقوله سوخت، وزارت نفت متولی تامین، تولید و پخش سوخت در کشور است و از

نادر پسندیده، مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در ابتدا درباره ابعاد جهانی و ملی الزامات IMO برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از کشتی‌ها با استفاده از سوخت کم‌گوگرد، کم‌کربن و بدون کربن چنین می‌گوید: «واقعیت این است که سازمان بین‌المللی دریانوردی به دنبال حذف سوخت‌های فسیلی و استفاده از سوخت‌های پاک و تجدیدپذیر یعنی سوخت کم‌کربن/ بدون کربن است و در همین زمینه، در سال ۲۰۱۸، پیش‌نویس یک استراتژی اولیه را برای کاهش گازهای گلخانه‌ای در صنعت کشتیرانی تهیه کرد.»

او با بیان اینکه IMO در جولای سال ۲۰۲۳ این استراتژی را با هدف نهایی استفاده از سوخت‌های بدون کربن در صنعت کشتیرانی از سال ۲۰۵۰ بازنگری کرد، تاکید می‌کند که در حال حاضر، این برنامه در قالب یک استراتژی مطرح شده و از آنجا که هنوز به کنوانسیون اضافه نشده است، پس فعلاً تعهد قانونی برای اجرا توسط کشورها وجود ندارد. با این حال، IMO برنامه استفاده از سوخت‌های بدون کربن از سال ۲۰۵۰ را در برنامه جدی خود دارد.

◀ اقدام از نوع اطلاع‌رسانی

پسندیده یادآور می‌شود: «با اینکه هنوز استراتژی کاهش گازهای گلخانه‌ای الزامی نشده، اما سازمان بنادر، استراتژی و راهکارهای پیشنهادی IMO را درباره آینده سوخت بدون کربن در صنعت کشتیرانی به نحو مقتضی



IMO برنامه استفاده از سوخت‌های بدون کربن از سال ۲۰۵۰ را در برنامه جدی خود دارد؛ هرچند در حال حاضر، این برنامه در قالب یک استراتژی مطرح شده و از آنجا که هنوز به کنوانسیون اضافه نشده است، پس فعلاً تعهد قانونی برای اجرا توسط کشورها به‌وجود نمی‌آورد





با اینکه هنوز استراتژی کاهش گازهای گلخانه‌ای الزامی نشده، اما سازمان بنادر استراتژی و راهکارهای پیشنهادی IMO را درباره آینده سوخت بدون کربن در صنعت کشتیرانی به ارگان‌های مرتبط و ذی‌نفعان اطلاع‌رسانی کرده است. کارگروه‌های تخصصی هم با مشارکت همه سازمان‌ها و شرکت‌های مرتبط، در حال بررسی توانمندی‌های کشور برای رسیدن به اهداف مذکور هستند



تغییر در ساختار موتور دارند و البته پالایشگاه‌های کشور هم باید بتوانند این‌گونه سوخت‌ها را تولید کنند. در نتیجه به لحاظ فنی، موضوع بسیار پیچیده‌ای است و انتظار می‌رود شرکت‌های دانش‌بنیان بتوانند در زمینه حذف و کاهش انتشار کربن از سوخت اثرگذار باشند.»

او با اشاره به راهکاری به نام استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و پاک می‌گوید: «برای استفاده از نیروی الکتریسیته و یا ژنراتورهای برق مانند باتری‌های برقی و هیبریدی به تغییرات اساسی در ساختار کشتی‌ها و اسکله‌های محل پهلوگیری کشتی نیاز است. همچنین استفاده از نیروی خورشیدی (فیبرهای نوری) با توجه به تغییرات شرایط جوی، ممکن است در برخی مواقع قابل اجرا نباشد. علاوه بر این، استفاده از انرژی خورشیدی، کم شدن سرعت حرکت شناورها و طولانی‌تر شدن سفر و حمل‌ونقل کالا را به دنبال خواهد داشت.»

پسندیده تصریح می‌کند: «البته یک راهکار کمکی هم به کشتی‌ها پیشنهاد شده که صرفاً در کنار اسکله‌ها کاربرد دارد و به تامین برق ساحلی (Cold Ironing) معروف است. به این ترتیب که کشتی با ورود به بندر، در کنار اسکله، ژنراتورهای خود را خاموش و با استفاده از نیروی برق بندر، فعالیت تخلیه و بارگیری کالا را آغاز کند که همان‌طور که گفتم این کار

آنجا که الزامات به سمت سوخت کم‌گوگرد یا سوخت بدون کربن رفته است، همکاری وزارت نفت در تولید یا تامین سوخت منطبق با الزامات بین‌المللی بسیار حائز اهمیت است.»

این مقام مسئول می‌افزاید: «اکنون سازمان بنادر برای ایجاد هماهنگی بین شرکت‌های کشتیرانی با وزارت نفت و فعالان بخش بانکرینگ، پیگیر مکاتبات و برگزاری جلسات مستمر برای اطلاع از آخرین وضعیت سوخت ناوگان دریایی کشور منطبق با الزامات بین‌المللی است. در این زمینه، آیین‌نامه اجرایی سوخت‌رسانی دریایی نیز با همکاری نمایندگان سازمان بنادر، وزارت نفت، هیئت دولت و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط، با توجه به چشم‌انداز آینده سوخت در صنعت کشتیرانی و برنامه هفتم توسعه در جهت توسعه صنعت بانکرینگ در دست اقدام است.»

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر تاکید می‌کند: «ما تلاش کرده‌ایم که آینده سوخت صنعت کشتیرانی بین‌المللی را به اطلاع همه سازمان‌ها، شرکت‌ها و ارگان‌های کشور برسانیم و با پیگیری‌های مستمر انتظار می‌رود مطابق با الزامات پیش‌رو، این سازمان‌ها و شرکت‌ها، برنامه‌های موثری را در زمینه تامین سوخت موردنیاز صنعت حمل‌ونقل دریایی در اهداف سازمانی طراحی و برنامه‌ریزی کنند.»

او تصریح می‌کند: «با لحاظ این موضوع که IMO در نظر دارد، استفاده از سوخت‌های بدون کربن را قانونمند کند، وزارت نفت بایستی برنامه‌ریزی برای تولید و تامین سوخت‌های بدون کربن برای ناوگان دریایی کشور را در دستورکار خود قرار دهد.»

◀ آسان نمود اول، ولی افتاد مشکل‌ها

پسندیده در پاسخ به این پرسش که ایران برای حرکت به سمت سوخت‌های غیرفسیلی مانند سوخت‌های هیبریدی و خورشیدی و در یک کلام سوخت پاک چه مشکلات و موانعی پیش رو دارد، می‌گوید: «همان‌گونه که گفته شد، برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای دو راهکار کلی شامل استفاده از سوخت‌های بدون کربن (سوخت‌های پاک) و استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و پاک پیش روی صنعت کشتیرانی است.»

او با اشاره به اینکه سوخت‌های بدون کربن مانند هیدروژن، آمونیاک، متانول و برق فعلاً برای جایگزینی سوخت‌های فسیلی پیشنهاد شده‌اند، می‌افزاید: «البته از آنجا که سوخت متانول، از پایه متان است و کربن دارد، جزء انرژی‌های تجدیدپذیر محسوب نشده و راه‌حلی کوتاه‌مدت است، چون از سال ۲۰۵۰، استفاده از متانول هم باید متوقف شود.»

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر یادآور می‌شود: «بالطبع برای استفاده از سوخت‌هایی که پیش‌تر عنوان شد، کشتی‌ها نیاز به

فقط در کنار اسکله‌ها مقذور است و در هر صورت کشتی برای حرکت در مسیر باید از سوخت‌های پاک استفاده کند.»

◀ عقب‌تر از همه الزامات

از این مدیر دریایی کشور پرسیدیم که ایران تاکنون برای اجرای الزام کشتی‌ها به استفاده از سوخت کم‌سولفور (۵٪ درصد) از سال ۲۰۲۰، چه مشکلاتی داشته است و با وجود داشتن پالایشگاه‌های مختلف، آیا اگر می‌توانستیم در داخل این سوخت را تولید کنیم، از نظر قیمتی و رقابتی برای مالکان و شرکت‌های کشتیرانی به‌صرفه‌تر نبود؟

او در پاسخ به این پرسش، ابتدا توضیحاتی درباره این الزام اعلام و اظهار می‌کند: «با اجرای الزام جهانی استفاده از سوخت کم‌گوگرد (IMO2020) از ابتدای ژانویه سال ۲۰۲۰ (۱۱ دی ۱۳۹۸) براساس ضمیمه ۶ کنوانسیون مارپل، کشتی‌ها موظف به استفاده از سوخت با میزان گوگرد ۵٪ درصد در سفرهای بین‌المللی شدند و IMO یک برنامه زمان‌بندی برای استفاده

کشتی‌ها از سوخت منطبق با الزامات بین‌المللی تهیه کرد که براساس آن کشتی‌ها از اول ژانویه ۲۰۱۲ به استفاده از سوخت با ۳/۵ درصد گوگرد، از اول ژانویه ۲۰۱۵ به استفاده از سوخت ۱ درصد در مناطق ECA یا Emission Control Area (شامل دریای بالتیک، دریای شمال، دریای آمریکای شمالی، دریای کارائیب و هاوایی)، از اول ژانویه ۲۰۲۰ به استفاده از سوخت با ۵٪ درصد گوگرد در جهان غیر از منطقه ECA و در نهایت از اول می ۲۰۲۵ به استفاده از سوخت ۱٪ درصد در دریای مدیترانه ملزم شده‌اند.»

او با بیان اینکه اظهارنظرهایی مانند اینکه پالایشگاه‌های کشور نمی‌توانند سوخت کم‌گوگرد را تولید کنند، صحیح نیست، می‌افزاید: «ناوگان دریایی کشور از ابتدای ژانویه ۲۰۲۰ در سفرهای خارجی از سوخت ۵٪ درصد گوگرد استفاده می‌کند که بخشی از این سوخت توسط پالایشگاه سازند اراک تولید و بخشی دیگر در حین سفرهای دریایی تامین می‌شود. البته ظرفیت تولید سوخت در کشور باید افزایش یابد و تولید سوخت تنها متکی به یک پالایشگاه نباشد.»

پسند به تاکید بر اینکه وزارت نفت نیز در برنامه‌های آتی قصد دارد تعداد پالایشگاه‌های تولیدکننده سوخت با گوگرد ۵٪ درصد را افزایش دهد، متذکر می‌شود که بخش اعظمی از قاره اروپا و آمریکا از سال ۲۰۱۵ از سوخت با گوگرد ۱٪ استفاده می‌کنند و همچنین تا سال ۲۰۲۵، کشتیرانی در دریای مدیترانه (کشورهای پایین قاره اروپا و برخی از کشورهای آفریقایی) منوط به استفاده از سوخت با گوگرد ۱٪ درصد است، پس تردد کشتی‌های ایرانی در آب‌های مناطق یادشده مشروط به استفاده از سوخت ۱٪ درصد خواهد بود، بنابراین وزارت نفت در برنامه‌های توسعه‌ای خود باید به دنبال افزایش پالایشگاه‌ها با توان تولید سوخت ۱٪ درصد گوگرد باشد.

او با اشاره به اینکه حتی کشورهایی مانند ژاپن، سنگاپور، مالزی، مکزیک و برخی بنادر چین اعلام کرده‌اند تا سال ۲۰۲۷ میزان گوگرد سوخت کشتی‌ها را به ۱٪ درصد کاهش خواهند داد، تصریح می‌کند: «درباره کشتی‌های ایرانی که صرفاً در آب‌های داخلی کشور تردد می‌کنند، سازمان بنادر معافیت اعطا کرده و کشتی‌های مذکور می‌توانند کماکان سوخت با گوگرد ۳/۵ درصد استفاده می‌کنند.»

او در پایان ابراز امیدواری می‌کند که تولید سوخت کم‌گوگرد در داخل کشور به حدی برسد که نه تنها کشتی‌های ایرانی بتوانند از سوخت کم‌گوگرد استفاده کنند، بلکه صنعت بانکرینگ کشور بتواند بازار فروش سوخت مطابق با الزامات بین‌المللی را در منطقه خلیج فارس و دریای عمان به‌عنوان یک راهکار ارزآوری و ایجاد اشتغال فعال کند. ■



»»

اینکه پالایشگاه‌های کشور نمی‌توانند سوخت کم‌گوگرد را تولید کنند، صحیح نیست، ناوگان دریایی کشور از ابتدای ژانویه ۲۰۲۰ در سفرهای خارجی از سوخت ۵٪ درصد گوگرد استفاده می‌کند که بخشی از این سوخت توسط پالایشگاه سازند اراک تولید و بخشی دیگر در حین سفرهای دریایی تامین می‌شود

««



ارزش‌های فراموش شده

در گیرودار نگرانی‌ها در مورد اینکه فرصت ایران برای قرارگیری در ابرپروژه «کمربند- راه» چین از دست رفت و موقعیت ژئوپلیتیکی و ترانزیتی کشورمان کمرنگ شد؛ سخن از ارزش‌های فراموش شده‌ای به میان آمد که نه تنها برگ برنده ایران را از نظر ژئوپلیتیکی دوباره روی میز می‌آورد، بلکه می‌تواند جایگاه ما را به‌عنوان بازی‌گردان این حوزه ارتقا دهد. به همین سبب، در پرونده پیش رو، گزارشی درباره ایده ابتکاری شیفت و چگونگی خلق ارزش افزوده و ثروت داریم و در ادامه، وضعیت تهویه تونل‌های جاده‌ای کشور و کفایت عوارض آزادراهی برای نگهداری و بهسازی جاده‌ها را به‌عنوان دو مقوله زیرساختی واکاوی کردیم.

- ◀ در فضیلت بیوند فرآوری و ترابری
- ◀ راه مطبوع، هوای نامطبوع!
- ◀ عوارض رقیق، عواقب غلیظ!

سامانه «شیفت» چیست و چه اهداف و کارکردهایی در زمینه ورود به زنجیره ارزش جهانی دارد؟

در فضیلت پیوند فرآوری و ترابری



گزارش از
مونا روشندل

دکتر سحان نظری، رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و یکی از اعضای هسته مسئله‌محور شیفت، این سامانه را ایده و ابتکاری می‌داند که شامل تلفیق «ویژگی‌های حمل‌ونقلی» و «ویژگی‌های صنعتی» ایران با یکدیگر است. او توضیح می‌دهد: «ایده‌پردازان این طرح، نگرانی‌هایی درباره هدف‌گذاری‌های ترانزیتی داشتند؛ چراکه به‌واسطه موقعیت برجسته و خوب ترانزیتی و ژئوپلیتیکی کشورمان، در تصمیمات مختلف و سخنان مسئولان حاکمیتی، تأکیدات بیش از اندازه و زیاد بر توانمندی‌های ترانزیت و بزرگ‌نمایی‌هایی در درآمد ناشی از آن وجود دارد و پتانسیل درآمدزایی این حوزه ۵۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار در سال اعلام شده است.»

او با بیان اینکه توجه به موقعیت ترانزیتی ایران و بهره‌گیری از آن، حرف درستی است، اما اغراق شایسته نیست، می‌گوید: «درآمد ناشی از ترانزیت خام به‌اندازه‌ای که آنها فکر و اعلام می‌کنند، نیست. واقعیت این است که تاکنون رکورد ترانزیت ما حدود ۱۳ میلیون تن بوده و در صورتی که ۸ برابر شود و به ۱۰۰ میلیون تن هم برسد، در نهایت برای ما ۵ میلیارد دلار درآمد ایجاد می‌کند؛ به بیان بهتر، هر یک تن ترانزیت خام معادل ۵۰ دلار درآمد ناخالص تولید می‌کند.»

نظری می‌افزاید: «اگر این میزان درآمد را با ۶۰۰ میلیون تن باری که سالانه در شبکه حمل‌ونقل داخلی ما جابه‌جا می‌شود، مقایسه کنیم، می‌بینیم که حتی اگر به‌اندازه یک‌ششم مجموع فشاری که به شبکه حمل‌ونقل زمینی کشور وارد می‌شود، بار جدید ترانزیتی وارد کنیم، آن‌گاه فقط ۵ میلیارد دلار درآمد خواهیم داشت که چنین درآمدی هزینه‌های ناشی از وارد کردن این میزان فشار به شبکه حمل‌ونقل عدد متقاعدکننده‌ای نیست.»

در عصر کنونی که بیش از هر زمانه‌ای، روابط اقتصادی کشورها بر پایه رقابت شکل می‌گیرد، قرارگیری در زنجیره ارزش جهانی و اتصال به حلقه‌های مختلف آن می‌تواند راه رشد و تعالی را هموار کند و اقتصاد ضعیف و شکست‌خورده ایران را از سراشیبی سقوط نجات و مسیر آن را به سمت صعود تغییر دهد. این در حالی است که منطق حکمرانی ما در اقتصاد، تجارت، صنعت، ترابری و... هیچ‌گاه مبتنی بر توسعه حلقه‌های مختلف زنجیره ارزش نبوده است. به همین سبب، پای بدنه صنعتی، تجاری، ترانزیتی و... کشورمان در حلقه نخست زنجیره ارزش یعنی فروش کالا و خدمات خام و نیمه‌خام فرومانده و به اندک درآمد حاصل از آن بسنده کرده است.

حالا در چنین شرایطی، جمعی از نخبگان دانشگاهی کشور، طرحی نو درانداخته‌اند و با ایده خلق ارزش‌افزوده و ثروت در زوایای مختلف اقتصادی به‌دنبال پیوند ویژگی‌های صنعتی با توانمندی‌های حمل‌ونقلی هستند تا ریل اداره امور اجرایی اقتصاد کشور را تغییر دهند. این طرح که با نام «شبکه یکپارچه فرآوری و ترابری» یا به اختصار «شیفت» شناخته می‌شود، به دنبال دگرگونی مسیر اقتصادی ایران است. در همین رابطه، با دو نفر از اعضای هسته مسئله‌محور شیفت درباره چیرستی این طرح و مزایای آن گفت‌وگو کرده‌ایم.

◀ **حمال اقتصادهای دیگر نباشیم**



سبحان نظری: هیچ کشوری در مقیاس عمده، بار ترانزیتی را بدون دست خوردن و اینکه فرآوری روی آن انجام شود، از کشور خود عبور نمی‌دهد و مانند ما قلمرو و خاک کشور خود را صرفاً به گذرگاه کالای کشورهای دیگر تبدیل نکرده است. ممکن است در مقیاس اندک نسبت به ظرفیت لجستیکی‌شان این کار را انجام دهند، اما به هیچ عنوان رکورد آن سه رقمی نیست



عضو هسته مسئله‌محور شیفت، در پاسخ به این پرسش که کشورهای دیگر در حوزه ترانزیت چه می‌کنند، آیا کشورهای دیگر هم از ترانزیت همین میزان درآمد را دارند؟ می‌گوید: «جالب است بدانیم که کشورهای دیگر از منظر ما به ترانزیت نگاه نمی‌کنند؛ یعنی هیچ کشوری در مقیاس عمده، بار ترانزیتی را بدون دست خوردن و اینکه فرآوری روی آن انجام شود، از کشور خود عبور نمی‌دهد و مانند ما قلمرو و خاک کشور خود را صرفاً به گذرگاه کالای کشورهای دیگر تبدیل نکرده است. ممکن است در مقیاس اندک نسبت به ظرفیت لجستیکی‌شان این کار را انجام دهند، اما به هیچ عنوان رکورد آن سه رقمی نیست و حتی در مقیاس دورقمی بودن آن هم کشورها با احتیاط عمل می‌کنند.»

نظری درباره استراتژی ترانزیتی کشورهای دیگر خاطرنشان می‌کند: «آنها به جای اینکه بار ترانزیتی را از کشور خودشان با بهای پایین عبور دهند، درون کشورشان به آن ارزش افزوده اضافه می‌کنند و پس از فرآوری، آن را عبور می‌دهند. درست مانند کاری که در راه ابریشم باستانی حتی در قلمروی ایران انجام می‌شد، یعنی مثلاً پيله ابریشم از چین در طول مسیر به نخ، پارچه، لباس و... تبدیل می‌شد و به روم باستان می‌رسید. بنابراین کشورهایی که در مسیرهای تجاری قرار داشتند، صرفاً نقش گذردهنده کالا را برای اقتصادهای دیگر بازی نمی‌کردند، بلکه با انجام

شبکه یکپارچه فرآوری و ترابری (شیفت)

طراحی کلان‌راهبرد برای تلفیق مزیت‌های کریدور لجستیکی، انرژی، صنعت و کشاورزی

هدف: استفاده‌ی بهینه از مزیت‌های نسبی سرزمینی با رویکرد ارتقای عدالت منطقه‌ای به منظور افزایش مشارکت در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی



- کمیته
زنجیره ارزش
پایلوت
- کمیته
مشارکت عمومی
خصوصی
- کمیته
سکوی هوشمند
نرم‌افزاری
- کمیته
مدیریت
راهبردی ترابری
- کمیته
دیپلماسی
اقتصادی و انرژی
- کمیته
پیش‌نیازهای
کلان اقتصادی

برتر بنیاد ملی نخبگان ارائه شد تاکنون جلسات کارشناسی بسیاری در حوزه‌های مختلف اعم از انرژی، ترابری، صنعت، معدن و... برگزار شده تا این طرح یکپارچه بر بستر لجستیک قوی پیاده‌سازی شود.»

آیتی با بیان اینکه در این پروژه، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی باید در مسیر پیاده‌سازی شیفیت باشد، می‌افزاید: «فرضاً در مقوله ترابری، اگر بخواهیم در حوزه‌های زیرساختی ترابری جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی سرمایه‌گذاری کنیم، باید در جایی باشد که ارزش افزوده بیشتری خلق کند. در واقع، حرف اصلی این پروژه این است که ما باید در زنجیره‌های ارزش جهانی قرار بگیریم و برای این کار، جهت حکمرانی مبتنی بر خلق ارزش افزوده باشد، یعنی با توجه به منابع تولید ارزش که در اختیار داریم، برای توسعه زنجیره‌های ارزش داخلی گام برداریم و به حلقه‌های زنجیره ارزش منطقه‌ای و بین‌المللی متصل شویم.»

او نیز همانند دکتر نظری، با تاکید بر اینکه باید بتوانیم بر اساس مزیت‌های نسبی که در حوزه‌های مختلف در کشور وجود دارد، از خام‌فروشی خارج شویم، تصریح می‌کند: «با تحلیل آمار صادرات کشور از گذشته تا امروز، متوجه می‌شویم که هر چقدر صادرات ما به لحاظ ارزشی افزایش داشته، به همان اندازه خام‌فروشی ما نیز بیشتر بوده است. به بیان دیگر؛ میزان افزایش سهم صادرات ایران از تجارت بین‌الملل، مربوط به خام‌فروشی بوده؛ چراکه منطق حکمرانی ما در اقتصاد، تجارت، صنعت، تولید، کشاورزی و... به سمت توسعه حلقه‌های مختلف زنجیره ارزش نبوده و برای آن اقدامی انجام نداده‌ایم.»

عضو هسته مسئله‌محور شیفیت تاکید می‌کند: «در دهه‌های گذشته، سرمایه‌گذاری‌های ما فقط در جهت توسعه حلقه‌های اول زنجیره‌های ارزش بوده و به توسعه حلقه‌های بعدی - که از قضا اشتغال‌آفرین هستند، سرمایه کمتری نیاز دارند و ارزش افزوده بیشتری خلق می‌کنند - هیچ توجهی نداشته‌ایم. به همین دلیل، در صنایع پتروشیمی، فولادی، معدنی و... در همان حلقه‌های اول زنجیره ارزش درجا زده‌ایم و نفت، سنگ آهن، فولاد خام و... صادر می‌کنیم. در صورتی که اگر از صادرات یک واحد فولاد خام، A ریال درآمد داشته باشیم، با تبدیل آن به شمش فولاد، چند A درآمد کسب خواهیم کرد.»

آیتی توضیح می‌دهد: «اگر شمش فولاد را به ورق فولاد تبدیل کنیم، ارزشش بالاتر خواهد رفت و اگر مثلاً همین ورق فولاد را به ورق خودرو، سنجا، فنر ساعت و... تبدیل کنیم، حلقه‌های زنجیره ارزش آن تکمیل‌تر و ارزش آن چندصد برابر خواهد شد.»

به گفته او، ممکن است بعضی‌ها معتقد باشند که تکنولوژی لازم را نداریم، اما موضوع اینجاست که وقتی اراده‌ای برای حرکت به سمت

فعالیت صنعتی، خودشان در این تجارت سهم می‌شدند و ترابری و فرآوری را با هم تلفیق می‌کردند و به این شیوه از اقتصادهای دیگر سهمی برای اقتصاد خودشان دست‌وپا می‌کردند.»

او خاطرنشان می‌کند: «از طرف دیگر، با نگاهی به فهرست کشورهای صادرکننده و واردکننده برتر جهان در می‌یابیم که دو کشور چین و آمریکا به‌عنوان برترین‌ها و پس از آن ژاپن، آلمان، کانادا، روسیه و... همزمان هم صادرکننده برتر و هم واردکننده برتر برحسب تناژ و ارزش هستند. این نشان می‌دهد که اقتصادهای بزرگ دنیا کالاهای خام و نیمه‌خام را از کشورهای دیگر وارد کشورشان می‌کنند و تا جایی که بتوانند روی آن فرآوری انجام می‌دهند و سپس آن را صادر می‌کنند، پس اگر ما قسمت فرآوری را فراموش کنیم، کشور خود را به حمال اقتصادهای دیگر تبدیل و به درآمد صرف ترانزیت خام بسنده کرده‌ایم.»

◀ لزوم قرارگیری در زنجیره‌های ارزش جهانی

در همین زمینه، مصطفی آیتی، عضو هیئت اجرایی کنوانسیون تیر سازمان ملل متحد و یکی دیگر از اعضای هسته مسئله‌محور شیفیت با تاکید بر اینکه شیفیت به دنبال خلق ارزش افزوده با اولویت توسعه در مناطق محروم است و در برنامه هفتم توسعه به آن توجه شده؛ می‌گوید: «از مهرماه سال ۱۴۰۱ که طرح توسط دکتر محمد تمنایی، دانشیار دانشگاه صنعتی اصفهان، به‌عنوان یکی از ۵ طرح منتخب و



نظری: ما ظرفیت‌های صنعتی خوبی در حوزه

فولادی، معدنی، نساجی، مواد غذایی و... داریم

که اکنون با یک چهارم تا یک‌دهم ظرفیت خود

کار می‌کنند، در صورتی که اگر ظرفیت لجستیکی

و ترانزیتی کشور را به آن گره بزنیم - بدون حتی یک

ریال سرمایه‌گذاری - می‌توانیم درآمد بالاتر

و اشتغال‌زایی بیشتر داشته باشیم





مصطفی آیتی: با تحلیل آمار صادرات کشور متوجه می‌شویم که تاکنون میزان افزایش سهم صادرات ایران از تجارت بین‌الملل، مربوط به خام‌فروشی بوده؛ چراکه منطق حکمرانی ما در اقتصاد، تجارت، صنعت، تولید، کشاورزی و... به سمت توسعه حلقه‌های مختلف زنجیره ارزش نبوده و برای آن اقدامی انجام نداده‌ایم



ایده عملی خودمان را معرفی و اجرا کنیم.

این عضو هسته مسئله‌محور شیفت معتقد است: «از همین منظر بود که وزیر راه و شهرسازی با انتخاب تیم ایده‌پرداز، ایده محوری «ایران‌راه» را ارائه داد تا ما برای نخستین بار، به‌جای اینکه تابع ابتکارات لجستیک و تجارت بین‌المللی اقتصادهای رقیب باشیم، صاحب ایده جدید شویم. البته روشن است که برای بیشینه‌سازی توان بازاریابی ایده ایران‌راه در سطح منطقه‌ای، لازم است نامی دیگر برای آن برگزینیم و در این زمینه، ناسیونالیستی فکر نکنیم.»

نظری تاکید می‌کند: «ایده ایران‌راه همان مباحث مربوط به شیفت را مطرح می‌کند؛ زیرا تقریباً آنجا هم بحث بر سر این است که از موقعیت حمل‌ونقلی ایران در تلفیق با ظرفیت صنعتی استفاده و ایران را به یک هاب ترانزیتی صنعتی در منطقه تبدیل کنیم.»

او توضیح می‌دهد: «به‌عنوان مثال، ما سال‌ها افتخار کردیم که گوگرد ترکمنستان را بدون هیچ‌گونه فرآوری از خاک ایران عبور دادیم یا گندم ترکمنستان و قزاقستان را به کشورهای دیگر ترانزیت کردیم، در صورتی که مثلاً می‌توانستیم گندم آنها را به ایران بیاوریم، به آرد، نان، ماکارونی، خوراک فرآوری شده از غلات تبدیل کنیم و سپس با ارزش‌افزوده بالاتر از کشور عبور دهیم، این کار هم اشتغال ایجاد می‌کند و هم امنیت

خلق ارزش‌افزوده بیشتر نبوده، طبیعتاً انگیزه‌ای هم برای به‌دست آوردن تکنولوژی وجود نداشته است!

آیتی با اشاره به اینکه با اجرای طرح شیفت به دنبال آن هستیم که در همه ابعاد اقتصادی جهش ایجاد کنیم، می‌گوید: «به این ترتیب، بر اساس منطق حکمرانی شیفت و بستر سکوی‌های هوشمند، پروژه‌ها در حوزه‌های مختلف اعم از تولیدی، صنعتی، کشاورزی، معدنی، ترابری و... به‌اندازه‌ای که ارزش‌افزوده ایجاد کنند، امتیاز خواهند داشت و براساس امتیاز کسب شده، برای سرمایه‌گذاری و اختصاص تسهیلات اولویت می‌یابند؛ زیرا اگر واقعاً هدفمان ایجاد جهش باشد، باید بدانیم زمانی جهش رخ می‌دهد که اولویت‌ها بر اساس مزیت‌های نسبی شناسایی شده و سرمایه‌گذاری‌ها بر اساس آن اولویت‌ها انجام شود تا بتوان زودتر به مقصد رسید و به کمبود منابع هم دچار نشد.»

عضو شورای اجرایی کنوانسیون تیر (ترانزیت) سازمان ملل با اشاره به اینکه سرمایه‌گذاری باید در کوتاه‌ترین زمان، بیشترین بازدهی را داشته باشد تا به خلق ثروت برسیم و برای رسیدن به توسعه، برنامه‌های کلان را اجرا کنیم؛ تاکید می‌کند: «منطق شیفت نیز حرکت به سمت تولید ارزش‌افزوده و خلق ثروت بیشتر است. این یعنی قدرتمند شدن در اقتصاد که مسیر توسعه را هم رقم می‌زند، اما متأسفانه ما اکنون ثروت و منابع کافی نداریم، چراکه تاکنون خلق ثروت مولد به‌عنوان یک ارزش تلقی نشده است.»

◀ راهساز باشیم، نه راهرو

در ادامه این بحث، رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با تاکید بر اینکه ایده شیفت می‌گوید که نباید ایران را صرفاً به‌عنوان حمل‌کننده آن هم ذیل راهبردهای ملی کشورهای دیگر تعریف کرد، می‌گوید: «در چند سال گذشته، رسانه‌ها و برخی سیاستمداران ما تأسف می‌خورند که فرصت قرار گرفتن ما ذیل ایده یک کمر بند - یک جاده چین تمام شده یا اینکه باید به هر طریقی در کریدور شمال - جنوب قرار بگیریم و نقش‌آفرینی کنیم، اما به‌دنبال این نبودیم که خودمان به‌عنوان یکی از تمدن‌های بزرگ دنیا می‌توانیم مانند چین - حالا در مقیاسی کوچک‌تر و منطقه‌ای - ایده و ابتکار خود را داشته باشیم.»

او تصریح می‌کند: «به عبارت بهتر، همان‌گونه که آنها توانستند ابتکار به خرج دهند و کشورهای دیگر را به تحرک وادارند و حتی به تله بدهی ناشی از پذیرش شروط خودش بیندازند، ما هم که در موقعیت جغرافیایی بهتری نسبت به چین قرار داریم، می‌توانیم ابتکار ملی با ابعاد بین‌المللی یا منطقه‌ای داشته باشیم و به‌جای افتادن در دام شروط چین،



نظری: ایده «ایران راه» همان مباحث مربوط به «شیفت» را مطرح می‌کند؛ زیرا تقریباً آنجا هم بحث بر سر این است که از موقعیت حمل و نقلی ایران در تلفیق با ظرفیت صنعتی استفاده و ایران را به یک هاب ترانزیتی صنعتی در منطقه تبدیل کنیم اگر ما قسمت فرآوری را فراموش کنیم، کشور خود را به حمال اقتصادهای دیگر تبدیل و به درآمد صرف ترانزیت خام بسنده کرده‌ایم



می‌آفریند و هم ارز بیشتری برای ما به ارمغان می‌آورد.»

او می‌افزاید: «همین موضوع درباره سنگ‌آهن افغانستان هم صدق می‌کند. اگر ما سنگ‌آهن افغانستان را در کارخانه‌های فولادی خودمان به فولاد تبدیل و صادر کنیم، درآمد ناخالص آن برای کشور ما تنی حداقل ۴۰۰ تا ۵۰۰ دلار است، در صورتی که ترانزیت سنگ‌آهن خام از افغانستان به کشورهای دیگر مانند کشورهای حاشیه خلیج فارس تنی ۵۰ دلار برای ما درآمد دارد. این فاصله قیمتی در کالاهای ارزشمندتر، بیشتر است.»

این عضو هسته مسئله‌محور شیفت خاطر نشان می‌کند: «ما ظرفیت‌های صنعتی خوبی در حوزه فولادی، معدنی، نساجی، مواد غذایی و... داریم که اکنون با یک‌چهارم تا یک‌دهم ظرفیت خود کار می‌کنند، در صورتی که اگر ظرفیت لجستیکی و ترانزیتی کشور را به آن گره بزنیم - بدون حتی یک ریال سرمایه‌گذاری - می‌توانیم درآمد بالاتر و اشتغال‌زایی بیشتر داشته باشیم. همچنین ما نقطه ثقل جمعیتی دنیا هستیم. در یک طرف اروپا و در طرف دیگر چین و هند قرار دارند که همین موقعیت به ما گوشزد می‌کند که باید از ظرفیت صنعتی و ترانزیتی کشور بیشتر بهره ببریم.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا این برنامه کمی بلندپروازانه نیست و نباید ابتدا در مسیرهای ترانزیتی که اکنون از آنها حذف شدیم قرار گیریم

و بعد به فرآوری بار ترانزیتی بپردازیم، می‌گوید: «همین الان هم ما در سطح بسیار اندک این کار را انجام می‌دهیم و تجربه آن را داریم. فقط باید مقیاس آن را بزرگ کنیم و از مواهب آن برخوردار شویم. کنیم.» نظری با تأکید بر اینکه برای تحقق این هدف باید گلوگاه‌ها را برطرف کرد، می‌افزاید: «گلوگاه‌ها و موانع رسیدن به این هدف نه تحریم است و نه امنیت. گلوگاه‌های ما درونی است و اگر تحریم هم باشد از نوع داخلی است. باید ببینیم در درون کشور کدام فرآیند و کدام مقررات و بخشنامه‌ها بر ضد ایده شیفت است و آنها را از بین ببریم. شک نکنید که ما اگر فقط روی فرآوری غلات متمرکز شویم، می‌توانیم تولید ناخالص داخلی خود را به شدت افزایش دهیم؛ زیرا اطراف ما هم بازارهای مصرف پرجمعیت هستند و هم منابع خوبی وجود دارد، حتی ذائقه مردم خاورمیانه و شرق ایران مانند هند، افغانستان و پاکستان نزدیک به غذاهای مبنی بر غلات است.»

او با اشاره به اینکه اگر بگوییم برای افزایش حجم ترانزیت، به تکمیل برخی پروژه‌ها مانند خط ریلی رشت - آستارا یا شلمچه - بصره یا تعریف پروژه‌های جدید نیاز داریم، آدرس غلط داده‌ایم، گفت: «الان هم ایران از نظر اتصالات حمل و نقل بین‌المللی موقعیت خوبی دارد. شاید از طریق ریلی از شلمچه به بصره وصل نباشیم، اما از طریق ۳ تا ۴ مرز جاده‌ای بین‌المللی به کشور عراق وصل هستیم. درباره کشورهای دیگر هم ماجرا همین است.»

این عضو هسته مسئله‌محور شیفت افزود: «باید از همین زیرساخت‌ها برای اجرای این ایده استفاده کنیم، زیرا اصل ارزش افزوده در بخش فرآوری است نه در بخش ترانزیت. اگر به این نکته توجه کنیم، آن زمان می‌بینیم که با همین خطوط دریایی، ریلی و جاده‌ای موجود می‌توانیم تا چندین برابر وزن فعلی واردات و صادرات خود را بدون توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی افزایش دهیم. البته توسعه زیرساخت را نفی نمی‌کنیم، اما اگر منصف باشیم می‌دانیم که همین الان خطوط موجود به اندازه یک پنجم تا یک‌دهم ظرفیتشان کار می‌کنند که می‌توانیم از ظرفیت خالی آنها استفاده کنیم.»

◀ اجرای شیفت در چند زنجیره ارزش با مقیاس کوچک

دکتر نظری توضیح می‌دهد: «خود مبتکران این ایده به‌منظور اجرای این ایده به بهترین شیوه، پیگیری خواهند کرد تا این کار در ۳ تا ۵ زنجیره ارزش متفاوت در مقیاس کوچک پیاده‌سازی شود تا بتوان علاوه بر شناخت بهتر و دقیق‌تر گلوگاه‌های کار، نتایج آن را هم برای حکمرانان و مردم ملموس‌تر کرد، مثلاً می‌توانیم با امضای یک توافقنامه با

د

آیتی: قطعاً هر کار اجرایی، نیازمند پیوست فرهنگی است و به تناسب سختی‌های کار، پیوست فرهنگی باید قوی‌تر باشد. برای اجرای شیفت نیز باید کار فرهنگی و آگاه‌سازی عمومی انجام شود. مردم باید بدانند که مشکل کجاست و راه حل چیست؟ به این صورت، دولت هرچند بروکراتیک و ثقیل، مجبور می‌شود که آن تغییر را در جهت منافع ملی خواسته یا ناخواسته بپذیرد

ر

چراکه برای اجرای شیفت، به دولت سیاست‌گذار و چابک نیاز داریم. او با اشاره به اینکه برای این کار به اقدامات فرهنگی نیز نیازمندیم، می‌گوید: «قطع به یقین هر کار اجرایی، نیازمند پیوست فرهنگی است و به تناسب سختی کار، پیوست فرهنگی باید قوی‌تر باشد. برای اجرای شیفت نیز باید کار فرهنگی و آگاه‌سازی عمومی انجام شود تا مردم هم شیفت را بپذیرند و نسبت به منافع آن آگاهی داشته باشند. مردم باید بدانند که مشکل کجاست و راه حل چیست؟ به این صورت، دولت هرچند بروکراتیک و ثقیل، مجبور می‌شود که آن تغییر را در جهت منافع ملی خواسته یا ناخواسته بپذیرد.»

این عضو هسته مسئله‌محور شیفت با تاکید بر این نکته که بدنه دولت مجبور است به تغییر تن بسپارد و خودش را جراحی کند، می‌افزاید: «این جراحی بسیار دردناک و عمیق است و به مدیران جراح و زبردست نیاز دارد. مدیرانی که جسارت جراحی ندارند، برای اجرای کارهای بزرگ مناسب نیستند و منطق شیفت را نمی‌توانند بپذیرند. خوشبختانه این تکلیفی است که قانون‌گذار بر عهده دولت گذاشته است و باید به سمت آن حرکت کند و هرچه اجرای آن را به تعویق بیندازد اقتصاد ملی باید برای آن بهای سنگین‌تری پرداخت کند. در نتیجه بهتر است زودتر مجموعه دولت و نخبگانی کشور با آگاهی مردم به این نتیجه برسند تا بتوانیم مسیر تغییر را در کوتاه‌ترین زمان سپری کنیم.»

افغانستان و سهم کردن آنها در منافع تجاری آن، سنگ‌آهن افغانستان را به ایران بیاوریم و با فرآوری به کشورهای ثالث صادر کنیم و همین پروسه را برای گندم با ترکمنستان و قزاقستان و برای پنبه با ازبکستان و حتی در حوزه انرژی داشته باشیم و نشان دهیم که منافع این کار نسبت به ترانزیت خام بسیار بیشتر است.

رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: «ترانزیت خام، در کنار درآمدزایی، اندک وابستگی سیاسی نیز به دنبال دارد، اما وقتی ترانزیت را با توانمندی صنعتی تلفیق کنیم وابستگی سیاسی و اقتصادی عمیق‌تر می‌شود؛ زیرا برخی کشورها برای صادرات مواد خام و کشورهای دیگر برای واردات مواد فرآوری شده به ما وابسته می‌شوند. این وابستگی‌ها پرنرگ‌تر از وابستگی در حمل صرف و ترانزیت است. همچنین پایداری اشتغال‌زایی، درآمدزایی و فعالسازی صنعتی را برایمان به ارمغان می‌آورد. علاوه بر آن، ارزش‌افزوده ایجاد شده در کالاهای پرحجم و انبوه مانند فولاد حداقل ۱۰ برابر ترانزیت خام و در کالاهای پیچیده‌تر و ارزشمندتر تا ۱۰۰ برابر ترانزیت خام است.»

◀ ریل اداره امور اجرایی باید تغییر کند

با این حال، زمانی که از آیتی می‌پرسیم برای اجرای طرح شیفت چه مشکلات و موانعی را به صورت پیش‌فرض بر سر راه خود می‌بینید، او با بیان اینکه این طرح به ما می‌گوید که باید ریل اداره امور اجرایی اقتصاد کشور را تغییر دهیم، می‌گوید: «این کار بسیار دشوار و طاقت‌فرسا است، زیرا می‌خواهد مسیر را تغییر دهد. همچنین باید بیشتر مطالعه کرد تا بتوان مشکلات را برای اجرای بهتر آن موشکافانه‌تر احصا کرد، حتی باید توجه داشت که اجرای این طرح پیش‌نیازهایی نیاز دارد؛ از جمله بررسی بیشتر در فاکتورهای کلان اقتصادی (مثلاً ناترازی انرژی، خلق نقدینگی از هیچ!)»

آیتی تاکید کرد: «علاوه بر این، بر اساس تجاری که تاکنون کسب کرده‌ایم، برای اجرای شیفت باید بدنه اجرایی دولت از نظر نگرش، تلنگر اساسی بخورد؛ زیرا در شیفت دولت فقط سیاست‌گذاری و بسترسازی را به عهده دارد و توسعه کار به دست بخش خصوصی انجام می‌شود، حتی پیشنهاد شده که توسعه‌دهنده‌های زنجیره‌های ارزش هم بخش خصوصی و مثلاً دانشگاه‌ها باشند؛ در نتیجه اجرای شیفت مستلزم این است که تفکر دولتی حاکم که تصدی‌گری است، بشکند. این کاری بسیار سخت است، اما باید انجام شود و از آن گزیری نیست.»

به گفته آیتی؛ اگر دولت تصدی‌گر و تصدی‌خواه در امور اقتصادی، بخواهد شیفت را اجرا کند، بدون شک ما با مشکل روبه‌رو می‌شویم؛



از ۳۹۱ تونل جاده‌ای و آزادراهی در کشور فقط ۲۱ تونل به سیستم تهویه مطبوع مجهز است

راه مطبوع، هوای نامطبوع!

گفت‌وگو از

ماه‌ور مجد

گاهی به دلیل شرایط توپوگرافی و جغرافیایی یک منطقه، باید در یک جاده برای تردد ایمن‌تر و آسان‌تر، با رنج بسیار در دل صخره نقبی زد و به سوی دیگر رسید. رنج این کار زمانی افزون می‌شود که راه گریزی در برابر فراهم کردن هوای آزاد و نور برای این نقب حفرشده در دل صخره یعنی همان تونل وجود نداشته باشد، اما به کدام شیوه و از کدام راه؟

تجربه همه ما از ورود به تونل در هنگام رانندگی، بالا کشیدن شیشه و روشن کردن سیستم تهویه هوای خودرو برای پرهیز از ورود دود و گازهای آلاینده به خودرو است. با این حال، گاهی حتی این اقدامات هم کفایت نمی‌کند؛ زیرا همان‌گونه که انسان برای تنفس به ریه نیاز دارد، تونل هم به سیستم تهویه مطبوع وابسته است. این در حالی است که بسیاری از تونل‌های جاده‌ای و آزادراهی در ایران فاقد سیستم تهویه هستند؛ به صورتی که از ۳۹۱ تونل در کشور، فقط ۲۱ تونل به سیستم تهویه مطبوع مجهز است.

با توجه به اهمیت این موضوع و به‌منظور آگاهی از وضعیت تعبیه سیستم تهویه مطبوع و جت‌فن‌های موردنیاز در تونل‌ها به سراغ مهندس مجید صباغ‌زاده، مدیرکل دفتر توسعه ایمنی راه و حریم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای رفتیم تا برنامه‌های این سازمان را برای تجهیز تونل‌ها به سیستم تهویه شرح دهد.



در حال حاضر، ۳۹۱ دستگاه تونل به طول ۲۲۱ کیلومتر در سطح کشور زیر بار ترافیک هستند که از این تعداد، ۳۶۴ تونل به طول ۲۰۹ کیلومتر از سیستم روشنایی برخوردارند، اما فقط ۲۱ تونل به طول ۵۷ کیلومتر به سیستم تهویه مطبوع مجهز هستند



توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور متولی احداث آنها است، موضوع تجهیز تونل‌های بالای ۱۰۰۰ متر به سیستم تهویه مدنظر قرار می‌گیرد، البته گاهی یک تونل زیر ۱۰۰۰ متر است، اما به دلایل مختلف از جمله شرایط توپوگرافی، سرعت و شیب تونل و حجم ترافیک محور و... تهویه گازهای سمی به صورت طبیعی در آن امکان‌پذیر نیست؛ بنابراین برای تخلیه گازهای سمی در این تونل‌ها هم نیازمند به اجرای سیستم‌های تهویه و ایمنی هستیم.

با این توضیحات، باید بگوییم که در حال حاضر، ۳۹۱ دستگاه تونل به طول ۲۲۱ کیلومتر در سطح کشور زیر بار ترافیک هستند که از این تعداد، ۳۶۴ تونل به طول ۲۰۹ کیلومتر از سیستم روشنایی برخوردارند، اما فقط ۲۱ تونل به طول ۵۷ کیلومتر به سیستم تهویه مطبوع مجهز هستند.

■ ترابران: در حال حاضر، چند کیلومتر از این ۲۲۱ کیلومتر به سیستم تهویه نیاز دارند؟

■ به‌منظور رعایت الزامات ایمنی باید ۳۸ تونل دیگر به طول ۵۷ کیلومتر به سیستم تهویه و ایمنی مجهز شوند که با توجه به منابع اعتباری بر اساس اولویت‌بندی، برنامه‌ریزی و اجرا خواهد شد.

■ ترابران: آیا سازمان راهداری برای تجهیز تونل‌ها به سیستم تهویه، اولویت‌بندی دارد؟ این اولویت‌ها به چه صورت است؟

■ ترابران: با توجه به اهمیت موضوع تهویه مناسب در تونل‌ها، لطفاً ابتدا بفرمایید در کشور چند تونل زیر هزار متر و بالای هزار متر داریم و چند درصد از تونل‌ها به سیستم تهویه مطبوع مجهز و چند درصد فاقد این سیستم هستند؟

■ در ابتدا باید بگوییم که به‌واسطه توپوگرافی مناطق کوهستانی و غیرممکن بودن روش‌های دیگر برای احداث راه، گاهی به‌منظور کاهش زمان سفر، صرفه‌جویی در مصرف سوخت و وسایل نقلیه و همچنین تردد ایمن و آسان مسافران و استفاده‌کنندگان از راه مجبور به حفر تونل هستیم که در کنار مزایای ذکر شده، ممکن است دشواری‌ها یا خطراتی را اعم از متساعد شدن گازهای آلاینده در صورت بروز حریق در وسایل نقلیه و افزایش احتمال خفگی استفاده‌کنندگان از تونل، کاهش قدرت دید رانندگان به‌دلیل تجمع آلاینده‌ها در داخل تونل، کاهش قدرت دید رانندگان به هنگام ورود از محیط روشن به محیط تاریک تونل، محدودیت نسبی عرض معبر و عدم فضای مناسب به منظور فرار از برخورد، ریزش سنگ از دیواره‌های تونل، محدودیت ارتفاع و محدودیت مانور وسیله نقلیه در شرایط اضطراری، انسداد مسیر در صورت بروز سانحه و احتمال برخورد وسایل از پشت به یکدیگر و... نیز به همراه داشته باشد.

با این وجود، یکی از نکات مهم در افزایش ایمنی تونل‌ها، احداث سیستم روشنایی به‌ویژه در ورودی و خروجی تونل‌ها به‌منظور افزایش قدرت تطابق چشم راننده است که از منظر استاندارد، تونل‌های بالای ۲۰۰ متر باید به سیستم‌های روشنایی مناسب مجهز شوند. منظور از تطابق چشم این است که چشم انسان مدت زمانی طول می‌کشد تا به محیط تاریک عادت کند و لذا با توجه به سرعت وسیله نقلیه در هنگام ورود به تونل باید با افزایش تعداد چراغ و شدت نور در ورودی تونل‌ها به رانندگان کمک کنیم تا ضمن عادت کردن زودتر به تاریکی محیط تونل، از وقوع تصادف احتمالی جلوگیری شود.

پس از سیستم‌های روشنایی، مهم‌ترین موضوع در رعایت الزامات ایمنی تونل‌ها، تهویه است؛ زیرا فضای تونل بسته و محدود است و به‌دلیل استفاده وسایل نقلیه از سوخت‌های فسیلی، گاز CO و CO₂ و دوده در تونل منتشر و متراکم می‌شود که اگر به شیوه مناسب از تونل خارج نشود، می‌تواند پیامدهای خطرناکی را رقم بزند. ضمن اینکه خارج کردن دوده و هوای آلوده از فضای تونل میزان دید رانندگان را نیز افزایش خواهد داد.

مطابق آیین‌نامه ایمنی راه‌ها، تونل‌های بالای ۱۰۰۰ متر و ترافیک بیش از ۲۰۰۰ وسیله نقلیه باید به سیستم‌های مختلف ایمنی (روشنایی، تهویه و کنترل) تجهیز شوند. در نتیجه، در تونل‌هایی که شرکت ساخت و



برای سرویس دهی مناسب به کاربران راه، در کنار بحث تهویه تونل، مشکلات دیگری اعم از رویه راه، ابنیه فنی، آسفالت، علانم راهنمایی و... هم مطرح است که مسائل و مشکلات خاص خود همانند تامین منابع و... را دارند. در نهایت اگر تامین مالی با شرایط فعلی باشد، حداقل ۷ تا ۸ سال دیگر طول می‌کشد که تونل‌های فعلی تجهیز شوند



بله، سازمان راهداری آنها را اولویت‌بندی کرده است. اکنون حداقل ۱۰ تونل داریم که جزء برنامه کاری ما برای تجهیز به سیستم تهویه قرار گرفته‌اند. البته بعضی از تونل‌ها هم به بهسازی و نوسازی نیاز دارند و سیستم تهویه بعضی تونل‌ها هم به واسطه اتفاقات و حوادثی که رخ داده، تخریب شده که در حال بازسازی است. یکی از این تونل‌ها «تنگ زاغ» است که سیستم تهویه آن به دلیل وقوع حریق ناشی از تصادف کامیون حامل سوخت کاملاً از بین رفت و اکنون سیر قانونی انتخاب پیمانکار برای تجهیز مجدد تونل در دست انجام است.

ترابران: تونل‌هایی که هنوز سیستم تهویه ندارند یا سیستم تهویه آنها به نوسازی نیاز دارد، کدام تونل‌ها هستند؟

یکی از اولویت‌های اجرای سیستم‌های ایمنی و تهویه، تونل اقلید به طول ۲۶۱۰ متر در استان فارس است. تونل‌های رفت و برگشت ۲۵۰۰ متری آزادراه زنجان - تبریز نیز از اولویت برخوردار است. تونل‌های دو قلوی «رخ» به طول ۱۳۴۲ متر در محور شهرکرد - اصفهان نیز باید به سیستم ایمنی مجهز شوند. همچنین تونل شماره ۴ صاحب‌الزمان در محور یاسوج - بابامیدان به طول ۲۰۱۵ متر در اولویت قرار دارد.

ترابران: روند تجهیز تونل‌ها یا نوسازی سیستم تهویه آنها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا فقط به سرعت تخصیص بودجه سازمان راهداری

بستگی دارد یا عوامل دیگر هم در آن دخیل است؟

پرسش سختی است. یکسری پروژه‌ها در اولویت قرار دارند؛ اما برای اجرای آن اولویت‌ها - به‌ویژه در زمینه کارهایی با شرایط خاص - به منابع اعتباری بیشتری نیاز داریم؛ مثلاً خط‌کشی راه‌ها هم جزء اولویت‌های سازمان است و خب برای این کار حداقل ۵۰ شرکت توانمند در کشور وجود دارد که با کیفیت‌ها و هزینه‌های مختلف می‌توانند این کار را انجام دهند، اما بحث تونل و سیستم تهویه متفاوت با این موضوع است؛ زیرا تجهیزات موردنیاز در این کار هزینه‌بر است، تولیدکنندگان متعدد ندارد، تولید آن به طراحی نیاز دارد و مانند ساخت یک ساختمان تا زمانی که طراحی نشود و شرایط ورودی، خروجی، محیط اطراف تونل و ویژگی جت‌فن‌ها بررسی نشود، طراحی و ساخت آن امکان نخواهد داشت.

تازه بعد از طراحی، با مقوله تامین مالی، شرایط برگزاری مناقصه، شناسایی پیمانکار و در نهایت اجرای پلان طراحی‌شده روبه‌رو خواهید بود، بنابراین پس از طراحی اولیه، مهم‌ترین معضل و مسئله برای اجرا، تامین منابع مالی است. اگر منابع موردنیاز تامین شود، این توانایی و پتانسیل وجود دارد که بتوانیم همه این اولویت‌ها را با هم انجام دهیم، اما متأسفانه اکنون به دلیل محدودیت منابع مالی اجرای همه این پروژه‌ها با سرعت مطلوب و مناسب میسر نیست.

ترابران: برخی کارشناسان و فعالان حوزه راهسازی معتقدند که اعتبارات به‌اندازه‌ای اندک و قطره‌چکانی است که به نوسازی، بهسازی و نصب سیستم تهویه مطبوع در تونل‌ها نمی‌رسد...

ما این گونه فکر نمی‌کنیم. ما می‌گوییم که نمی‌توانیم همه را با هم انجام دهیم، اما اگر سالی یک یا دو پروژه هم انجام شود، تا ۵ سال آینده اولویت‌ها را می‌توان به اتمام رساند. البته بحث اصلی این است که بر اساس بحران‌هایی که ممکن است رخ دهد، در برخی مسیرها مانند تونل تنگ زاغ به هر ترتیب باید منابع مالی تامین شود.

به هر حال، متناسب با اعتبار موجود و حتی بیشتر از آن اعتباری که ممکن است تا پایان سال تامین شود، برنامه‌ریزی می‌کنیم تا بتوانیم تونل‌های بیشتری را تجهیز کنیم.

ترابران: از چه سالی الزام و استاندارد تجهیز تونل‌های بالای ۱۰۰۰ متر به سیستم تهویه مطبوع اجباری شد؟ آیا از آن به بعد همه تونل‌هایی که ساخته شدند، به این سیستم‌ها مجهز خواهند بود؟ نظارت بر

اجرای این آیین‌نامه و الزامات بر عهده چه نهادی است؟

بخش زیادی از تونل‌هایی که ما الان در مورد آنها معضل داریم و

سیستم تهویه ندارند، تونل‌هایی هستند که شاید سابقه ۵۰ ساله داشته باشند. تدوین یا به‌روزرسانی اکثر استانداردهای فعلی نیز مربوط به سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۵ است. آیین‌نامه تونل‌ها هم در سال ۱۳۸۵ تعریف و ابلاغ شد و پس از آن، اکثر تونل‌ها تجهیز شدند، اما به هر حال، تونل‌هایی هم وجود دارند که به‌دلیل شرایط مالی بدون نصب سیستم تهویه زیر بار ترافیک رفته‌اند.

درباره نهاد ناظر هم باید گفت که قاعداً کارفرمای پروژه باید به‌عنوان نهاد ناظر ایفای مسئولیت داشته باشد؛ پس وقتی شرکت ساخت پروژه‌ای را تعریف می‌کند باید همه این الزامات رعایت و کنترل شود تا در زمانی که پروژه به بهره‌برداری می‌رسد، کاملاً مجهز باشد. خوشبختانه در پروژه‌های چند سال اخیر مانند آزادراه تهران-شمال، خرم‌آباد-اراک و... این سیستم‌ها پیش‌بینی و تعبیه شده‌اند، اما در بعضی هم مانند یک یا دو تونل که در استان‌های فارس (تونل اقلید) و آذربایجان شرقی (تونل‌های شیپلی) ساخته شده، هنوز سیستم تهویه تعبیه نشده است.

■ **ترابران: شما به آزادراه تهران-شمال اشاره کردید. یکی از همان تونل‌هایی که کاربران راه نسبت به سیستم تهویه آن ناراضی هستند، تونل‌های این آزادراه است. آیا این نارضایتی به‌واسطه نامناسب بودن سیستم تهویه است یا مشکل دیگری وجود دارد؟**

■ قاعداً در آزادراه تهران-شمال سعی شده که استانداردهای ایمنی به‌ویژه در تونل‌ها به‌صورت کامل رعایت شود. حالا اینکه کاربران ناراضی هستند، می‌تواند دو دلیل داشته باشد؛ یکی از آنها وجود خاک و غبار روی سطح تونل است که در صورت تردد زیاد ماشین‌ها، در فضای تونل ایجاد گردوغبار می‌کند. موضوع دیگر، مبحث وجود گازهای CO و CO₂ است که با چشم غیرمسلح قابل تشخیص نیست و می‌بایست به کمک دستگاه‌های سنجش آلودگی در تونل اندازه‌گیری شود. به هر حال، در مجموع، تونل‌های آزادراه تهران-شمال جزء تونل‌هایی هستند که از سیستم تهویه بالا و مجهزی در آنها استفاده شده‌است.

■ **ترابران: آیا تونلی داریم که به سیستم سنجش دی‌اکسید کربن، اعلام خطر، دود و آتش‌یاب همچنین اطفای حریق مجهز باشد؟**

■ در حال حاضر، تونل‌های آزادراه تهران-شمال به همه سیستم‌های ایمنی مجهز هستند که از سیستم‌های مهم آن می‌توان به سیستم اطفای حریق اشاره کرد که به محض وقوع حریق در داخل تونل‌ها کاربران و رانندگان، خود می‌توانند با شلنگ‌های آتش‌نشانی نصب‌شده در تونل در لحظات اولیه حریق نسبت به خاموش کردن آن اقدام کنند. البته این



بخش زیادی از تونل‌هایی که ما الان در مورد آنها معضل داریم و سیستم تهویه ندارند، تونل‌هایی هستند که شاید سابقه ۵۰ ساله داشته باشند، چراکه تدوین یا به‌روزرسانی اکثر استانداردهای فعلی مربوط به سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۵ است و آیین‌نامه تونل‌ها هم در سال ۱۳۸۵ تعریف و ابلاغ شد



موضوع علاوه بر استقرار ماشین‌های آتش‌نشانی در آزادراه یاد شده است

■ **ترابران: چه زمانی می‌توانیم ادعا کنیم همه تونل‌هایمان به سیستم روشنایی و تهویه مطبوع مجهز شده‌اند؟**

■ بستگی به تامین منابع مالی دارد، ضمن اینکه برای سرویس‌دهی مناسب به کاربران راه، در کنار بحث تهویه تونل، مشکلات دیگری اعم از رویه راه، ابنیه فنی، آسفالت، علائم راهنمایی و... هم مطرح است که مسائل و مشکلات خاص خود همانند تامین منابع و... را دارند. در نهایت، اگر تامین مالی با شرایط فعلی باشد، حداقل ۷ تا ۸ سال دیگر طول می‌کشد که تونل‌های فعلی تجهیز شوند.

■ **ترابران: سیستم‌های تهویه مطبوع و جت‌فن‌های تونل‌ها از محل تولید داخل تامین می‌شود یا وارداتی است؟**

■ سیستم‌های تعبیه‌شده در برخی تونل‌ها محصول تولیدکنندگان داخلی است. حالا ممکن است قطعات آن را وارد و در اینجا مونتاژ کرده باشند یا اینکه خودشان ساخته باشند، اما نهایتاً آنچه در تونل استفاده می‌شود، تولید داخل است. امکان واردات هم وجود دارد، اما وقتی جنس داخلی داریم و امکان در دسترس بودن سازنده - برای اصلاحات و تعمیرات احتمالی بدون سپری کردن پروسه‌ای طولانی - وجود دارد، منطقی نیست که به‌سمت واردات برویم. ■

کلنگ‌زنی تعبیه سیستم تهویه مطبوع در تونل‌ها به شرط تامین بودجه ۵ هزار میلیارد تومانی

راهسازی بدون هواسازی

طراحی نادرست سیستم تهویه و ایراد و اشکال در محصول از عوامل اصلی و سومین مورد یعنی نصب نادرست عامل جانبی محسوب می‌شود.»

بستانچی با اشاره به اینکه کار طراحی سیستم تهویه مطبوع تونل‌ها تمام شده است و فقط برای اجرا به منابع مالی و اختصاص بودجه نیاز دارد، تصریح کرد: «اگر وضعیت تونل‌ها به همین صورت باقی بماند، می‌تواند آثار مخرب جانی داشته باشد.»

او با اشاره به اهمیت مقوله ایمنی در حمل‌ونقل گفت: «ما با موضوعی به نام ایمنی بهره‌برداری مواجه هستیم، زیرا این موضوع علاوه بر اینکه می‌تواند جان افراد را به خطر بیندازد، ممکن است بر اثر تهویه نشدن هوا یک حادثه‌ای مانند آتش‌سوزی به فاجعه تبدیل شود یا یک سانحه کوچک تصادف به دلیل نبود هوای سالم به مرگ افراد منجر شود بدون اینکه آنها در تصادف آسیب دیده باشند.»

رئیس هیئت‌مدیره انجمن تولیدکنندگان سیستم‌های تهویه مطبوع ایران با بیان اینکه بخش خصوصی به شرط اختصاص و تامین بودجه لازم، برای تجهیز تونل‌ها به سیستم تهویه آمادگی لازم را دارد، گفت: «واقعیت این است که این کار باید در چند فاز عملیاتی شود اما در فاز نخست حداقل به ۵ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم.» او در پایان تاکید کرد: «نباید منتظر باشیم حادثه‌ای تلخ با تلفات جانی و ضرر مالی در تونل‌ها رخ دهد و بعد برای اجرای استانداردهای بین‌المللی چاره‌اندیشی کنیم.»

رئیس هیئت‌مدیره انجمن تولیدکنندگان سیستم‌های تهویه مطبوع ایران با تاکید بر اینکه برای چاره‌اندیشی به‌منظور تجهیز تونل‌های آزادراهی و بین‌شهری به سیستم تهویه مطبوع نباید منتظر وقوع حادثه‌ای تلخ باشیم، گفت: «متأسفانه تعداد بسیار کمی از تونل‌های جاده‌ای و بزرگراهی در کشور دارای سیستم تهویه مطبوع هستند، حتی سیستم تهویه تونل‌های مجهز نیز کارآمد نیست. این در حالی است که برای تجهیز تونل‌ها در فاز اول به ۵ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم.»

مهدی بستانچی، رئیس هیئت‌مدیره انجمن تولیدکنندگان سیستم‌های تهویه مطبوع ایران با اشاره به اینکه از چند سال گذشته، هر تونلی که راه‌اندازی می‌شود باید سیستم تهویه در آن تعبیه شده باشد، به ترابران گفت: «با این حال، ما حجم زیادی از تونل‌هایی را داریم که در ادوار گذشته ساخته شده و به بهره‌برداری رسیده‌اند، بدون اینکه سیستم تهویه داشته باشند یا بعداً به این سیستم مجهز شوند که طبیعتاً از دو منظر اعم از حرکت خودروها و تولید گازهای آلاینده و امکان ایجاد آتش‌سوزی و متساعد شدن گازهای مسموم‌کننده خطرآفرین است و ممکن است جان مسافران حتی گروه‌های امداد را تهدید کند.»

او با اشاره به اینکه گاهی حتی سیستم تهویه در برخی تونل‌ها تعبیه شده، اما باز هم هوای داخل تونل آلوده است و تهویه به‌صورت مطبوع صورت نمی‌گیرد، گفت: «سه عامل می‌تواند در بهینه عمل نکردن سیستم تهویه داخل تونل موثر باشد که دو مورد اول یعنی

فراخوان مخاطبان ترابران

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

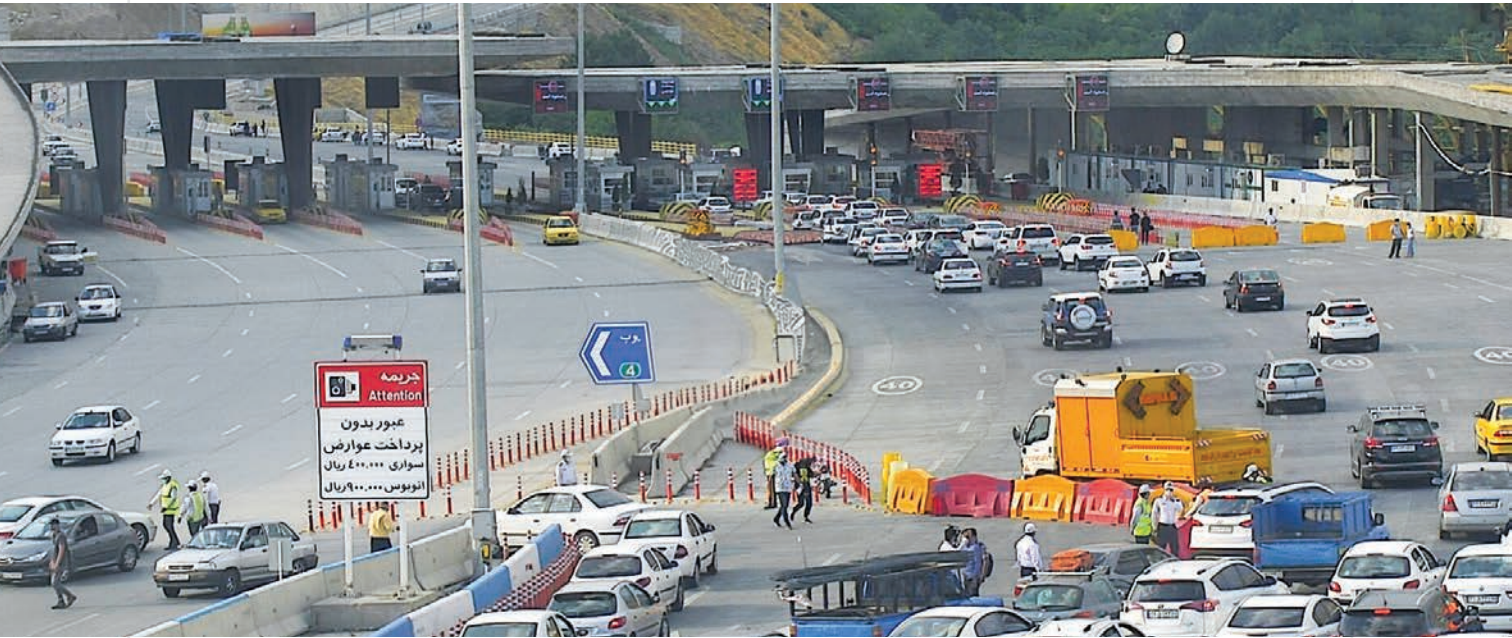
۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

tarabaranmag@gmail.com



به علت عدم تکافوی اعتبارات، سال به سال بحث نگهداشت زیرساخت‌ها
به سال‌های آتی موکول می‌شود

عوارض رقیق، عواقب غلیظ!



بنا بر گزارش‌های رسمی، در نیمه نخست سال جاری، ۱۰ هزار و ۷۲۰ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند و این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال قبل که آمار تلفات ۹ هزار و ۹۰۴ نفر بود، ۸/۲ درصد افزایش یافته است. سالانه بالغ بر ۸ درصد تولید ناخالص داخلی کشور صرف آسیب‌دیدگان تصادفات رانندگی می‌شود که طبق اعلام بانک مرکزی در سال ۱۴۰۱ و با رشد ۴/۸ درصدی نسبت به سال قبل از آن، این رقم ۸۱۱ هزار و ۹۳۲ میلیارد تومان محاسبه شده است. البته این رقم جدا از سهم قابل توجه حادثه‌دیدگان از بودجه سلامت و بیمه است. بر اساس آمارهای ارائه شده از سوی صندوق خسارت‌های بدنی، سهم عوامل مختلف در تصادفات جاده‌ای برابر است با ۵۱ درصد خودروی ایرانی، ۲۹ درصد خطای انسانی و ۲۰ درصد راه، بنابراین به حداقل رسیدن حادثه و حفاظت از جان انسان‌ها نیاز به راه و خودروهای ایمن دارد. متأسفانه، کشور ما از نظر تعداد کشته‌شدگان ناشی از تصادفات رانندگی به‌ازای هر ۱۰۰ هزار نفر، در رتبه ناشایست ۵۴ جهانی قرار گرفته است. روزانه حدود ۵۷ نفر در تصادفات رانندگی کشور جان خود را از دست

میلااد گل‌پور

مدیر شرکت احداث، نگهداری و بهره‌برداری آزادراه کربلا



یکی از چالش‌های اصلی بخش حمل‌ونقل، پایین بودن بهره‌وری زیرساخت‌ها (شبکه و تجهیزات) و ناوگان حمل‌ونقل در تمامی شیوه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی به واسطه عدم بهره‌برداری بهینه از منابع موجود است. در این میان، موضوع نگهداری و بهسازی سرمایه‌های موجود نیز به یکی از چالش‌های مهم بخش حمل‌ونقل تبدیل شده است، آن هم در شرایطی که حمل‌ونقل زمینی در کشور ما حدود ۹۰ درصد از کل جابه‌جایی‌ها را به خود اختصاص می‌دهد. با این شرایط، آیا اعمال تعرفه‌های دستوری عوارض تردد در آزادراه‌ها از سوی وزارت راه، می‌تواند هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری چنین زیرساخت‌های با ارزش و مهمی را تامین کند؟



اعمال تعرفه‌های دستوری که به کمبود بودجه جهت نگهداری و بهسازی آزادراه‌ها منتج می‌شود جز تحمیل هزینه‌های چهار برابری در آینده نزدیک و افزایش آمار کشته‌شدگان و مصدومان سوانح جاده‌ای، چه نتیجه‌ای دارد؟ در وضعیت نابسامان اقتصادی و در قیاس با سایر هزینه‌های زندگی، مگر عوارض تردد در آزادراه‌ها چه میزان از سبد هزینه‌های خانوار را تشکیل می‌دهد؟!



می‌دهند. این ارقام هراسناک، عمق یک فاجعه انسانی را نشان می‌دهد. با توجه به توسعه زیرساخت‌ها در جهان در دهه‌های گذشته، در دهه فعلی بحث نگهداشت زیرساخت‌ها به دغدغه جهانی تبدیل شده است و همه کشورها تلاش می‌کنند مبتنی بر تحلیل چرخه عمر به‌عنوان مولفه مهم نگهداشت زیرساخت، مدیریت و ارزیابی صحیحی در این خصوص داشته باشند.

از سوی دیگر، بر مبنای تجربه جهانی در زمینه نگهداشت زیرساخت‌های کشور، اگر امروز با یک رویکرد و برنامه‌ریزی منسجم در زمینه نگهداشت زیرساخت‌های کشور هزینه شود به نسبت ۱ به ۴ براساس هزینه‌های آتی برای بهسازی و بازسازی، صرفه‌جویی خواهد شد، این در حالی است که در شرایط فعلی به‌علت عدم تکافوی اعتبارات به‌دلیل محدودیت منابع، سال به سال بحث نگهداشت زیرساخت‌ها به سال‌های آتی موکول می‌شود و به همین دلیل، خطر تخریب این داشته‌های ارزشمند روزبه‌روز بیشتر احساس می‌شود.

مطالعات بانک جهانی پیرامون فرایند عمر بهره‌برداری راه‌ها در دهه‌های کشور با شرایط اقلیمی متفاوت و شیوه‌های گوناگون ساخت و نگهداری و بهره‌برداری، بیانگر آن است که می‌بایست به‌طور میانگین سالیانه ۲ درصد از ارزش راه طی ۱۵ سال ابتدایی احداث راه صرف امور نگهداری معمولی و راهداری دوره‌ای شود. در بازه زمانی ۱۵ تا ۲۰ سال از عمر راه، می‌بایست ۵ تا ۱۰ درصد از ارزش راه صرف احیای راه و در بازه زمانی ۲۰ تا ۲۵ سال از عمر راه، تا ۲۵ درصد از ارزش راه صرف بازسازی راه و پس از گذشت ۲۵

سال از عمر راه، تا ۵۰ درصد از ارزش راه صرف نوسازی راه شود.

با عنایت به آنچه گفته شد، این پرسش‌ها مطرح می‌شود که:

۱- اعمال تعرفه‌های دستوری عوارض تردد در آزادراه‌ها از سوی وزارت راه و شهرسازی و در ظاهر، پایین نگه‌داشتن هزینه‌های تردد با این دیدگاه که قدرت اقتصادی ترددکنندگان تکافوی پرداخت عوارض بیشتر را نمی‌دهد و اعمال تعرفه‌های کارشناسی، پیامدهای اجتماعی در پی خواهد داشت، تا چه اندازه با واقعیت‌های آماری سازگار است؟

۲- اعمال تعرفه دستوری که به کمبود بودجه جهت نگهداری و بهسازی آزادراه‌ها منتج می‌شود، جز تحمیل هزینه‌های ۴ برابری در آینده نزدیک و افزایش آمار کشته‌شدگان و مصدومان سوانح جاده‌ای که نمی‌توان برای آن صرفاً ارزش مادی قائل شد، چه نتیجه‌ای دارد؟

۳- در وضعیت نابسامان اقتصادی کشور و در مقایسه با سایر هزینه‌های زندگی، مگر عوارض تردد در آزادراه‌ها چه میزان از سبد هزینه‌های خانوار را تشکیل می‌دهد؟! ضمن آنکه، عوارض تردد پایین و عدم امکان حفظ و نگهداشت اصولی آزادراه، آسیب به خودروها و متعاقباً هزینه‌های تحمیلی به خانوارها جهت تعمیرات خودروها را در پی دارد.

۴- در شرایطی که «عوارض سایه» از سوی دولت یا وزارت راه و شهرسازی در اختیار سرمایه‌گذاران آزادراهی قرار نمی‌گیرد یا به نص صریح تبصره ۵ قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور مبنی بر تضمین درآمدها عمل نمی‌شود، چه شرایطی بر سرمایه‌گذاران و کاربران تحمیل می‌شود؟

۵- در شرایطی که تعرفه‌ها دستوری است و استانداردهای ایمنی به‌طور پیوسته در حال ارتقا است و همچنین ترافیک رو به ازدیاد است، با کدام بودجه می‌توان نسبت به ارتقای ایمنی تردد و تامین تابلو و علائم و تجهیزات ایمنی اقدام کرد؟

در پایان به نظر می‌رسد در شرایط فعلی که بودجه قابل تخصیص به موضوع نگهداری و بهسازی آزادراه‌ها در حدود ۱۰ درصد بودجه متناظر برآورد شده طبق فهرست‌بهای راهداری منتشر شده توسط سازمان برنامه و بودجه است، ابلاغ نرخ عوارض تردد به‌صورت سالیانه و متناسب با تورم افسارگسیخته سال‌های اخیر و در مجموع، منع مداخله دولت در این زمینه، می‌تواند یکی از راهکارهای قابل‌تصور برای برون‌رفت از بحران موجود باشد؛ ضمن اینکه راهکار اصولی، تامین و جبران این اختلاف بودجه از سایر محل‌ها از جمله صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش تلفات جانی و مالی ناشی از احداث آزادراه‌ها، قدرالسهم جرائم رانندگی، مالیات بر سوخت، حفظ محیط‌زیست و... است که امیدواریم این مهم در آینده نزدیک محقق شود. ■

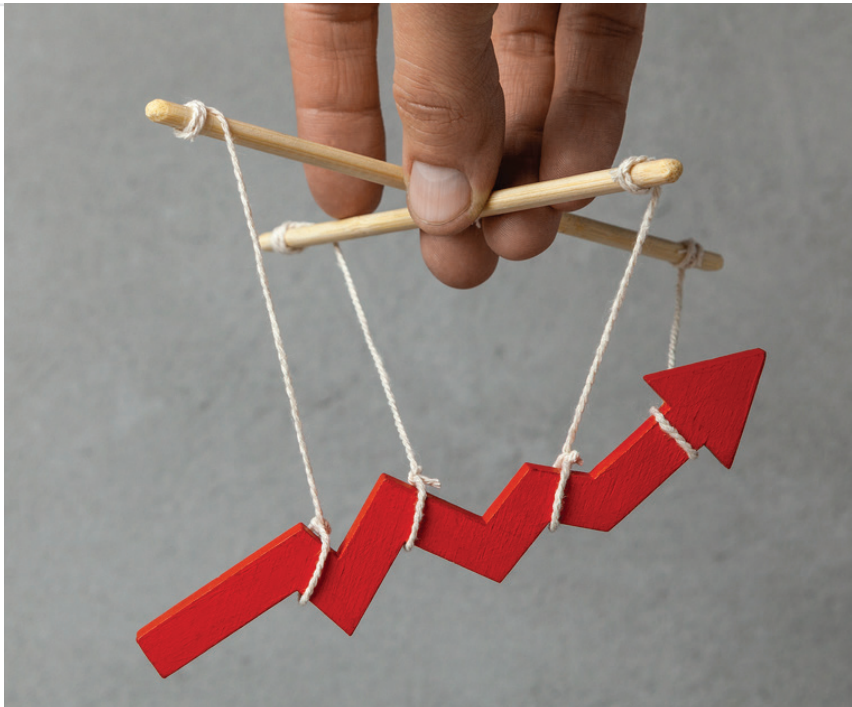


موانع غیرطبیعی روی ریل

مسائل گوناگون بخش ریلی کشورمان روشن و راهکارها مشخص است، اما انحصارگرایی و نبود نقدینگی لازم موجب عقب ماندگی ریلی به ویژه در بخش مسافری شده است. در پرونده پیش رو، به این موضوع پرداخته شده که علی رغم مزیت های فراوان بخش ریلی در برابر حمل و نقل جاده ای، به چه دلایلی این بخش از ظرفیت های مشارکت بخش خصوصی و سرمایه گذاری بی نصیب مانده است؟

◀ اما و اگرهای رفع دخالت بیجا!

◀ عوارض گرم و سرد شدن!



آیا در برنامه هفتم توسعه قیمت حمل بار و مسافر ریلی مشمول قیمت‌گذاری است؟

اما و اگرهای رفع دخالت بیجا!

بموجب ماده ۹ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، آزادی عمل شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در تعیین بهای بلیت مسافران محدود شده است، براساس این ماده قانونی شرکت‌های مذکور «در هر مسیر و بر حسب نوع و درجه واگن، قطار و خدماتی که ارائه می‌شود» بهای بلیت مسافر را تعیین می‌کنند، اما اجرایی شدن این قیمت‌ها منوط به تایید هیئت‌مدیره شرکت راه‌آهن است؛ در همین چهارچوب است که شرکت راه‌آهن بهای بلیت مسافر را در فواصل زمانی مشخص تصویب و ابلاغ می‌کند؛ گاهی برای بلیت مسافری سقفی تعیین نمی‌شود و گاهی مانند دو سال اخیر، سقف قیمت لحاظ می‌شود.

در این زمینه گاهی قطارهای حومه‌ای با بیشترین سرکوب قیمتی مواجه می‌شوند و گاهی قطارهای پنج‌ستاره و این موضوع تا حد زیادی وابسته به سلیقه و باورهای اشخاصی است که سکندار شرکت راه‌آهن شده‌اند؛ برای مثال، در سال ۱۴۰۱، بهای بلیت قطارهای مسافری بین‌شهری در مسیرهای مختلف از تاریخ ۰۱/۰۳/۱۴۰۱ با اعمال حداکثر ۲۵ درصد

دکتر علی نصیری‌اقدم

استادیار گروه برنامه‌ریزی و توسعه اقتصادی



در حال حاضر، خدماتی که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای حمل بار و مسافر ارائه می‌دهند مشمول قیمت‌گذاری است، اما در احکام مصوب برنامه هفتم توسعه قیمت‌گذاری ممنوع شده است مگر اینکه کالاها و خدمات مورد نظر، یارانه‌ای، انحصاری یا عمومی باشند. حال پرسش مهم این است که آیا به‌موجب اصل این حکم، قیمت‌گذاری در صنعت ریل متوقف می‌شود یا به‌استناد استثنائات ذکر شده باید همچنان ادامه یابد.

یکی از کارشناسان اقتصادی و اساتید دانشگاه علامه طباطبایی، در پژوهشی به کوشش اندیشکده ریل و پیشرفت، به این پرسش پاسخ داده است.



قیمت‌گذاری دولتی براساس جزء ۳ بند ج ماده ۴۸ برنامه هفتم توسعه در سه مورد مجاز شمرده شده: کالاهای اساسی یارانه‌ای، کالاها و خدمات انحصاری و کالاها و خدمات عمومی؛ اما حمل بار و مسافر، نه مصداق کالاها و خدمات انحصاری است، نه عمومی؛ ضمن اینکه در بازار حمل و نقل ریلی (بار و مسافر) یارانه مستقیم ریلی هم پرداخت نمی‌شود، پس نباید موضوع دولت برای قیمت‌گذاری باشد



در تبصره ۲ همین ماده قانونی، به دولت اجازه داده شده است برای بهره‌مند شدن از مزیت‌های حمل‌ونقل ریلی، کل هزینه مربوط به نگهداری شبکه را از محل تعرفه بهره‌برداری تامین مالی نکند و اعتبارات آن را در بودجه‌های سنواتی از محل صرفه‌جویی سوخت تامین کند. از ظرفیت این تبصره قانونی نوعاً برای فعال‌سازی مزیت حمل‌ونقل ریلی استفاده نشده است.

با این وصف، پرسش اصلی این است که پس از تصویب نهایی قانون برنامه هفتم توسعه و نیز عملیاتی شدن حکم بند «ج» ماده ۴۸ مبنی بر ممنوعیت قیمت‌گذاری دولتی، وضعیت قیمت‌گذاری خدمات در صنعت ریل به چه صورتی درمی‌آید؟ آیا این حکم مشخصاً به معنای توقف اجرای ماده ۹ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور در طول سال‌های اجرای برنامه هفتم و آزاد شدن قیمت بلیت مسافری است یا اینکه ممکن است به استناد موارد استثنا شده، قیمت‌گذاری حفظ شده یا به سایر موارد تسری پیدا کند؟

برای پرداختن به این مسئله مناسب است که ابتدا نگاهی به زنجیره ارزش و ساختار این صنعت داشته باشیم و کمی روشن‌تر راجع به روابط مالی میان بازیگران آن صحبت کنیم. آن‌گاه بهتر می‌توانیم در مورد اینکه آیا می‌توان خدمات بار و مسافر را از مصادیق استثنائاتی به حساب آورد که مشمول قیمت‌گذاری می‌شوند یا خیر، اظهار نظر کنیم.

افزایش نسبت به نرخ سال ۱۴۰۰ تعیین شده است. البته این افزایش نرخ بلیت در محاسبه نرخ بلیت قطارهای مسافری پنج‌ستاره اعمال نشد و سقف قیمت بلیت قطارهای مسافری پنج‌ستاره همچنان بر اساس قیمت‌های قبلی ماند. (نامه قائم‌مقام مدیر عامل و عضو هیئت‌مدیره شرکت راه‌آهن به معاون مسافری شرکت مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۱۷ را ببینید. در این نامه تصمیم هیئت‌مدیره شرکت برای اجرا ابلاغ شده و تصمیم مستند شده است به ماده ۹ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی و تأییدیه ستاد تنظیم بازار. البته در مصوبه ستاد تنظیم بازار اشاره‌ای به استثنای قطارهای پنج‌ستاره نشده است).

مشابه همین مقرر در سال ۱۴۰۲ هم وجود دارد. با این تفاوت که سقف افزایش قیمت بلیت نسبت به سال پیش از آن، ۲۹ درصد و برای قطارهای مسافری پنج‌ستاره این سقف افزایش نسبت به سقف قیمت سال ۱۴۰۰ معادل ۱۰ درصد تعیین شد (در نامه قائم‌مقام مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره شرکت راه‌آهن به معاون مسافری شرکت به تاریخ ۱۴۰۱/۰۳/۰۱ به همان مستندات قبلی ارجاع داده شده است).

در ماده قانونی مذکور، در زمینه حمل بار چنین تصریح شده است: «نرخ حمل‌ونقل ریلی بار متناسب با حمل‌ونقل جاده‌ای به صورت توافقی بین صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تعیین و اجرا خواهد شد» بنابراین تاکنون قاعده قانونی این بوده که دولت یا شرکت راه‌آهن دخالتی در امر قیمت حمل بار ریلی نکنند. با این حال، طبیعتاً شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای حمل بار از زیرساخت و نیروی کشش استفاده می‌کنند و شرکت راه‌آهن در بازه‌های زمانی مختلف تعرفه دسترسی به شبکه و استفاده از خدمات نیروی کشش را مشخص و اعلام می‌کند (ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی) که این تعرفه به‌طور متوسط حدود دوسوم قیمت حمل بار را شکل می‌دهد. به عبارت دیگر، قدرت مانور شرکت‌های ریلی برای بالا و پایین کردن قیمت و کم و زیاد کردن حاشیه سود خود، مربوط به یک‌سوم باقیمانده است.

البته شرکت راه‌آهن براساس تبصره ماده ۶ قانون مذکور مکلف است در تعیین «نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی... به‌گونه‌ای... عمل کند که ضمن تامین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی، استفاده از حمل‌ونقل ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل دارای مزیت باشد» اما وقتی به تجربه سالیان گذشته نگاه می‌کنیم می‌بینیم که گاهی در جهت ایجاد این مزیت حرکت و گاهی از آن چشم‌پوشی شده است و در حال حاضر نیز برای حمل بار از طریق جاده از هر برنامه معادل ۹ درصد ارزش بار عوارض دریافت می‌شود، حال آنکه این عدد در حمل‌ونقل ریلی بار حدود یک‌سوم قیمت حمل است.

با این وجود، به تدریج این پرسش در دنیا مطرح شده که آیا وقتی از انحصار طبیعی صحبت می‌کنیم، منظور آن است که کل یک صنعت دارای انحصار است یا بخشی از آن. به عبارت دیگر، آیا عاملی که منجر به نزولی شدن هزینه متوسط در دامنه وسیعی از تولید می‌شود، در کل صنعت مصداق دارد یا می‌توان ساختار صنعت را به لایه‌ها یا بخش‌های مختلفی شکست و بخشی را که دارای انحصار طبیعی است از سایر بخش‌ها جدا کرد.

به تدریج این آگاهی ایجاد شد که در کل صنایع مذکور، موضوع انحصار طبیعی نیستند؛ برای مثال، در صنعت راه‌آهن فقط زیرساخت ریلی و شبکه است که موضوع انحصار طبیعی است و ارائه خدمات حمل بار و مسافر چنین شرایطی ندارد، یعنی اگر از نگاه زنجیره ارزش به موضوع نگاه کنیم، ما در این صنعت، یک بازار نداریم بلکه چند بازار مرتبط به هم داریم؛ یکی مربوط به زیرساخت و مدیریت شبکه و موارد دیگر مربوط به خدمات حمل بار و مسافر است و این بدون لحاظ صنایعی است که در این صنعت، خدمات وابسته را عرضه می‌کنند.

به این ترتیب، شرکت راه‌آهن یک کشور، نهاده‌های مختلفی را خریداری و ریل را احداث می‌کند و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای استفاده از شبکه ریلی به شرکت راه‌آهن مراجعه و از او درخواست می‌کنند که امکان دسترسی به زیرساخت را برایشان فراهم کند. البته این امر در ایران برای شرکت راه‌آهن یک تکلیف قانونی است.

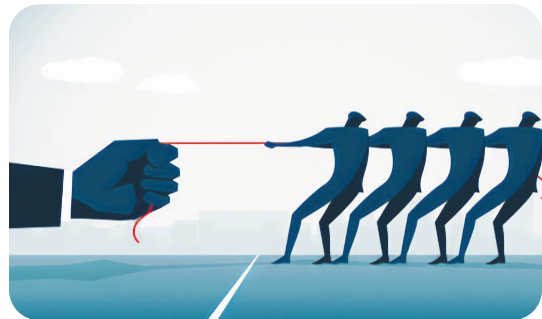
در هر حال، عرضه زیرساخت انحصاری است و فقط یک شرکت وجود دارد که زیرساخت را تامین و مدیریت می‌کند، بنابراین در اینجا قیمت‌گذاری موضوعیت دارد و آنچه محل اختلاف است مرجع قیمت‌گذاری است؛ آیا آن‌طور که قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی مقرر می‌دارد، شرکت راه‌آهن خودش باید تعرفه بهره‌برداری را به عنوان یک انحصارگر مشخص کند یا اینکه مرجع ثالث باید بیاید و بین تامین‌کننده زیرساخت و بهره‌برداری از زیرساخت قرار بگیرد و قواعد و قیمت دسترسی را تعیین کند. در تبصره دو جزء ۳ بند ج ماده ۴۸ برنامه در حال تصویب هفتم تشخیص این موضوع به شورای رقابت واگذار شده است.

حال در حلقه بعدی این زنجیره، ارائه خدمت به مسافران و صاحبان کالا قرار دارد. یعنی، اینجا دو بازار به نسبت مستقل از هم داریم، یعنی بازار مسافر و بازار بار (دلیل اینکه از عبارت «به نسبت مستقل» استفاده شده این است که بین حمل بار و مسافر نوعی رقابت و اثر ازدحامی وجود دارد. در یک شبکه با ظرفیت مشخص، هر چه مسافر بیشتری جابه‌جا شود، امکان حمل بار کاهش پیدا می‌کند و برعکس). این بازارها، برخلاف حلقه قبل، هم در سمت عرضه‌کنندگان و هم در سمت متقاضیان رقابتی

”

در زمینه تامین لکوموتیو مسافری، دولت یارانه مستقیم ریلی پرداخت نمی‌کند، اما هزینه‌ای را برای تامین لکوموتیوهای مسافری متحمل می‌شود که تنها بخشی از آن را از شرکت‌های حمل دریافت می‌کند، اما این موضوع نمی‌تواند مستمسکی برای ورود دولت به قیمت‌گذاری بلیت آنها باشد، چون مجوز قیمت‌گذاری منوط به پرداخت ریلی مستقیم است، ضمن اینکه راه‌آهن در تعیین تعرفه بهره‌برداری، همه این قبیل هزینه‌ها را در نظر می‌گیرد

“



◀ زنجیره ارزش و ساختار صنعت ریل

صنعت ریل از مصادیق انحصار طبیعی است، یعنی ساختار هزینه‌های صنعت به نحوی است که باعث می‌شود هزینه متوسط تولید کالا یا ارائه خدمت در دامنه وسیعی از تقاضای بازار نزولی شده، بنگاه حاضر در صنعت بتواند نسبت به هر بنگاه دیگری تقاضای بازار را با قیمت کمتری اجابت کند. به بیان دیگر، ساختار هزینه‌های تولید به گونه‌ای است که به طور طبیعی انحصار ایجاد می‌کند و بیش از یک فعال اقتصادی نمی‌تواند در آن حضور داشته باشد. این موضوع در اکثر صنایع شبکه‌ای نظیر شبکه‌های انتقال و توزیع آب و برق و گاز، مخابرات، حمل‌ونقل هوایی و نظایر آن موضوعیت دارد.



آیا آن طور که قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور مقرر کرده، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی باید خود تعرفه بهره برداری را به عنوان یک انحصارگر مشخص کند یا اینکه یک مرجع ثالث قواعد و قیمت دسترسی را تعیین کند؟
براساس تبصره دو جزء ۳ بند ج ماده ۴۸ برنامه هفتم توسعه تشخیص این موضوع به شورای رقابت واگذار شده است



در تملک و اختیار دولت بوده و منافع حاصل از فروش آن نیز مستقیماً در اختیار دولت قرار می‌گیرد.»

اگرچه درستی این تعاریف می‌تواند محل مناقشه قرار بگیرد، ولی در حال حاضر نص قانونی موجود، دلالت بر همین تعاریف دارد؛ حال پرسش این است که آیا با این دامنه اختیارات، دولت مجاز به قیمت‌گذاری در مورد بهای بلیت مسافر است یا خیر. قبل از پرداختن به پاسخ این پرسش، توجه به این نکته ضروری است که وقتی قانون‌گذار قیمت‌گذاری دولتی را در زمینه‌ای مجاز می‌شمارد و مابقی اختیارات را در زمینه قیمت‌گذاری حذف می‌کند، یعنی اولاً همه اختیارات قیمت‌گذاری حذف می‌شود و قوانین موجود کشور در طول اجرای برنامه موقوف‌الاجرا می‌شود و ثانیاً چون در موارد استثنا دولت مجاز به قیمت‌گذاری شده است، شخصیت دیگری مجاز به قیمت‌گذاری نیست مگر با استفاده از تفویض اختیارات مطابق اصول قانون اساسی.

حال، اجازه دهید برگردیم به موارد مجاز قیمت‌گذاری. در مورد انحصاری بودن و عمومی بودن که در تعاریف قانونی با یکدیگر همپوشانی وثیقی دارند، با توجه به ساختاری که در بخش قبل توصیف شد، قیمت‌گذاری دولت منوط به تشخیص شورای رقابت فقط در زمینه تعیین تعرفه بهره‌برداری مجاز است و هیئت‌مدیره راه آهن هم دیگر چنین اختیاری ندارد. حمل بار و مسافر، اما، نه مصداق کالاها و خدمات انحصاری است، نه مصداق کالاها و خدمات عمومی. از این رو، به روشنی این موارد

است و تعداد زیادی شرکت حمل‌ونقل ریلی با یکدیگر، صاحبان کالا با یکدیگر و مسافران هم با یکدیگر رقابت می‌کنند. در این حلقه‌ها به وضوح انحصار و قیمت‌گذاری از بابت آن موضوعیت پیدا نمی‌کند.

در این خصوص، توجه به موضوعات مطرح شده در زمینه یارانه کالاهای اساسی در تبصره یک ماده قانونی پیش‌گفته حائز اهمیت است. دولت اکنون به چند طریق در این صنعت هزینه می‌کند. یکی اینکه از طریق بودجه عمومی اعتباراتی را در اختیار شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور قرار می‌دهد تا خطوط ریلی را احداث نماید. همچنین اعتباراتی را در اختیار شرکت راه آهن قرار می‌دهد تا کسری منابع خود در نگهداری و توسعه زیرساخت ریلی و مدیریت شبکه را جبران کند، اما آنچه دولت در این قالب‌ها پرداخت می‌کند مربوط به بازار انحصاری این صنعت است، نه مربوط به بازارهای رقابتی آن (حمل بار و مسافر). البته در مورد حمل مسافر، نیروی کشش برای شرکت‌های مسافری در قیمتی کمتر از قیمت تمام‌شده تامین می‌شود. در اینجا یارانه‌ای پرداخت نمی‌شود، اما عدم‌النفعی وجود دارد که شرکت راه آهن برای دستیابی به اهداف اجتماعی خود نظیر جابه‌جایی ارزان‌تر مسافر متحمل می‌شود. با این همه، در سال‌های پیش از واگذاری شرکت رجا، برای جبران سفرهای تکلیفی و حومه‌ای یک ردیف اعتباری در بودجه عمومی کشور وجود داشت که پس از خصوصی‌سازی حذف شد.

در تبصره یک حکم قانونی مورد نظر، کالاها اساسی یارانه‌ای این گونه تعریف شده‌است: «کالاهایی... که از یارانه مستقیم ارز ترجیحی یا یارانه مستقیم ریالی مانند پرداخت مستقیم بخشی از قیمت کالا توسط دولت برخوردار شده‌اند.» حال سوال این است که آیا بهای بلیت مسافران به واسطه یارانه‌های دولتی مشمول قیمت‌گذاری خواهد شد یا خیر.

◀ موارد مجاز و غیرمجاز قیمت‌گذاری

در ذیل جزء ۳ بند ج ماده ۴۸ قانون در حال تصویب برنامه هفتم توسعه چند تبصره وجود دارد که دامنه قیمت‌گذاری دولت را مشخص می‌کند. به‌طور کلی قیمت‌گذاری دولتی در سه محور مجاز شمرده شده است: کالاها اساسی یارانه‌ای؛ کالاها و خدمات انحصاری و کالاها و خدمات عمومی. همان‌طور که در پیش‌تر گفته شد منظور از «کالاهای اساسی یارانه‌ای، کالاهایی است که از یارانه مستقیم ارز ترجیحی یا یارانه مستقیم ریالی مانند پرداخت مستقیم بخشی از قیمت کالا توسط دولت برخوردار شده‌اند» همچنین، تشخیص بازارهای انحصاری بر عهده شورای رقابت گذاشته شده و منظور از کالاها و خدمات عمومی، «کالاها و خدماتی است که دولت تنها عرضه‌کننده آنها بوده و تولید و عرضه آن



براساس تبصره ماده ۶ قانون دسترسی، راه آهن باید در تعیین نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی، به گونه‌ای عمل کند که استفاده از حمل و نقل ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل دارای مزیت باشد، این در حالی است که اکنون عوارض حمل بار از طریق جاده به‌ازای ارزش هر بارنامه معادل ۹ درصد، اما در حمل و نقل ریلی حدود یک سوم قیمت حمل است!



تصریح دارد که پرداخت ریالی مستقیم انجام شود، اما در مورد تامین لکوموتیو قطارهای مسافری پرداخت مستقیم انجام نمی‌شود.

۲- نکته دوم و مهم‌تر اینکه شرکت راه‌آهن در تعیین تعرفه بهره‌برداری، همه این قبیل هزینه‌ها را در نظر می‌گیرد و بعد در بازار انحصاری تأمین زیرساخت و نیروی کشش قیمت‌گذاری می‌کند، بنابراین می‌توان چنین استدلال کرد که در مجموع صنعت چنین یارانه‌ای وجود خارجی ندارد، حتی به صورت عدم النفع.

۳- نکته سوم، شیوه تخصیص یارانه به صنعت است. در حال حاضر، یارانه پرداختی ارتباطی با عملکرد ندارد؛ نه در بخش زیرساخت و نه در بخش ارائه خدمات. اگرچه منطق این کار به طور کلی نیاز به بازنگری دارد، اما در حد یک نکته می‌توان به این موضوع اشاره کرد که برای حمایت از مصرف‌کنندگان بهتر است به جای مداخله در قیمت بلیت، برای هر مسافر یارانه مشخصی در نظر گرفته و پرداخت شود؛ چراکه ذی‌نفع نهایی مسافر است، نه شرکت‌های حمل و نقل ریلی، پس باید لکوموتیو لااقل به قیمت تمام‌شده تامین و حمایت‌ها به مسافران شود.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

هدف از این گزارش کوتاه، تحلیل حکم مقرر در جزء ۳ بند ج ماده ۴۸ قانون در حال تصویب برنامه هفتم و ارزیابی دلالت آن برای صنعت ریل بود؛ بنابراین به‌طور خلاصه:

۱- از نظر انحصار، تامین زیرساخت و شبکه یک بازار انحصاری است، بنابراین دولت با تشخیص شورای رقابت می‌تواند برای تعیین تعرفه بهره‌برداری از زیرساخت و لکوموتیو قیمت‌گذاری کند و شرکت راه‌آهن دیگر اختیاری در این خصوص ندارد، مگر با ترتیبات مقرر در اصول ۱۲۷ و ۱۳۸ قانون اساسی.

۲- از نظر پرداخت یارانه نیز نه خدمات حمل بار و نه خدمات جابه‌جایی مسافر مشمول تعریف مقرر در قانون نیستند و قیمت‌گذاری آنها باید آزاد شود که این به‌معنای موقوف‌الاجرا بودن ماده ۹ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور در طول اجرای قانون برنامه هفتم توسعه در زمینه قیمت‌گذاری است.

باید فرصت برنامه هفتم را غنیمت شمرد و نظام تعیین تعرفه بهره‌برداری را به‌صورت بنیادین بازنگری کرد. حال که بنا است مرجعی جز شرکت راه‌آهن قیمت دسترسی به زیرساخت را تعیین کند، خوب است که اولاً به رقابت‌پذیری ریل با جاده توجه شود و ثانیاً، تامین لکوموتیو از انحصار شرکت راه‌آهن خارج شود و شرکت‌های مالک لکوموتیو بتوانند اختیار مایملک خود را به‌دست بگیرند. ■

نمی‌تواند دلیل دولت برای قیمت‌گذاری باشد.

اما مقوله «یارانه کالاهای اساسی» نیاز به شرح و بسط بیشتری دارد و لازم است محل نزاع در این مورد مشخص به‌درستی تقریر شود؛ چراکه فهم فنی متخصصان از کالاهای اساسی، متفاوت از تعریفی است که در قانون ذکر شده است. در قانون مذکور، اساسی بودن کالا به یارانه پرداختی به آن گره زده شده است (کالاهایی... که از یارانه مستقیم ارز ترجیحی یا یارانه مستقیم ریالی مانند پرداخت مستقیم بخشی از قیمت کالا توسط دولت برخوردار شده‌اند) اما از اشکال در تعریف که بگذریم، مشخصاً در بازار حمل و نقل ریلی (اعم از بار و مسافر) ارز ترجیحی پرداخت نمی‌شود و یارانه مستقیم ریالی هم پرداخت نمی‌شود و دولت بخشی از قیمت کالا را به‌صورت مستقیم پرداخت نمی‌کند؛ لذا حسب نص قانون، حمل بار و مسافر نمی‌تواند موضوع قیمت‌گذاری باشد.

از سوی دیگر، از مطالعه ساختار کنونی صنعت و روابط میان بازیگران آن به‌خوبی می‌دانیم که در زمینه تامین لکوموتیو مسافری، دولت پرداخت ریالی مستقیم انجام نمی‌دهد، اما هزینه‌ای را برای تامین لکوموتیوهای مسافری متحمل می‌شود که تنها بخشی از آن را از شرکت‌های حمل ریلی دریافت می‌کند. آیا این موضوع می‌تواند مستمسکی برای ورود دولت به قیمت‌گذاری بلیت قطارهای مسافری باشد؟ در این خصوص توجه به چند نکته حائز اهمیت است:

۱- در تفسیر قواعد حقوقی، نص قانون تعیین‌کننده است و نص قانون

مدیرعامل راه آهن می گوید عقب ماندگی بخش لکوموتیو ریلی ۲۰ ساله است

وجود ۵۰۰ واگن مسافری با عمر بالای ۳۰ سال



۱۸، می تواند مشوق خوبی برای تولیدکنندگان باشد. به همین دلیل

امیدواریم تا سال ۱۴۰۳ به نتایج خوبی برسیم.»

صالحی با بیان اینکه در موضوع تزریق نقدینگی سعی کردیم همه مسیرها را دنبال کنیم، تصریح کرد: «با وجود گذشت ۸ سال از ماده ۱۲ اما این ظرفیت قانونی به دلیل بوروکراسی های مختلف قابلیت نقد شدن پیدا نکرد، اما خوشبختانه اکنون این قابلیت اجرایی شده و تا پایان سال جاری بیش از ۲ هزار میلیارد تومان از محل ماده ۱۲ به سازمان برنامه ارسال می شود که امیدوارم از سازمان به بخش خصوصی پرداخت شود.»

او با اشاره اینکه تمرکز خود را برای تولید داخلی واگن مسافری و لکوموتیو گذاشتیم که اثرات آن در ماه های آینده مشخص خواهد شد، گفت: «حوزه مسافری با توجه به قیمت گذاری های دستوری در سال های گذشته جذابیتی برای سرمایه گذاران نداشته است، این در حالی است که ما تلاش داریم با تسهیلات تبصره ۱۸ این کار را جذاب کنیم، اما عقب ماندگی جدی است و مردم نیاز دارند که ما ظرفیت بیشتری را برای حوزه ریلی داشته باشیم.»

به گفته صالحی، تلاش های مختلف در حال انجام است تا مجوزهای مختلف برای تامین ناوگان مسافری اخذ شود. او افزود: «در این زمینه نگاه اصلی به تولید داخل است که سفارش گذاری ها انجام شده و پس از آن، برای مابقی نیازها از ظرفیت واردات استفاده می شود. در ۱۰ سال گذشته، از ۲۰۰۰ واگن مسافری به ۱۰۰۰ واگن مسافری رسیدیم و عمر آنها هم افزایش داشته است، ۵۰۰ واگن مسافری داریم که عمر بالای ۳۰ سال دارند که باید بازسازی شوند و اگر تولید داخل کفایت نکرد، باید از ظرفیت واردات استفاده شود.»

مدیرعامل راه آهن گفت: «موضوع لکوموتیو، عقب ماندگی جدی است و در سال های گذشته به این میزان تولید ما در لکوموتیو باری به انگشتان یک دست هم نمی رسد. در گام اول توجه ما به تولید داخل است، سال گذشته، ۲۳ لکوموتیو نو وارد مدار شده و در سال ۱۴۰۲، مجموعه لکوموتیوها به ۳۱ عدد رسیده که یعنی ۹۲ درصد رشد داشتیم، اما عقب ماندگی ما با این اعداد جابه جا نمی شود و به تعداد بیشتری ناوگان نیاز داریم.»



مدیرعامل شرکت راه آهن با اعلام بسته شدن بودجه سال ۱۴۰۳ با پرداخت زیان مسافری ریلی، از وجود ۵۰۰ واگن مسافری با عمر بالای ۳۰ سال خبر داد و بر نوسازی ناوگان ریلی تاکید کرد.

به گزارش ترابران، سید میعاد صالحی، مدیرعامل شرکت راه آهن در یک نشست با خبرنگاران در هفتمین نمایشگاه حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته با اشاره به اینکه در قانون برنامه هفتم توسعه و در بخش حمل ریلی، به زیان مسافری توجه شده، گفت: «این موضوع را مجلس هم مصوب کرده است که خوشبختانه بودجه سال ۱۴۰۳ با پرداخت زیان مسافری ریلی بسته خواهد شد.»

صالحی خاطرنشان کرد: «در ۸ ماه نخست امسال، ۲۱ میلیون و ۶۰۰ هزار مسافر در بخش حمل و نقل ریلی کشور جابه جا شده است که نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته ۱۰ درصد افزایش داشته است، بنابراین پیش بینی می شود تا پایان سال جاری به آمار ۳۰ میلیون مسافر جابه جا شده در بخش ریلی کشور برسیم.»

صالحی با اشاره به ترانزیت ریلی تاکید کرد: «در ۸ ماه نخست امسال، نسبت به مدت مشابه سال گذشته در بخش ترانزیت ریلی از نظر تناژ ۵ درصد افزایش داشتیم که پیش بینی می شود این روند افزایشی تا پایان سال ادامه داشته باشد.»

مدیرعامل راه آهن در ادامه با اشاره به اینکه در سال گذشته ۱۵۹۸ واگن باری نو با افزایش ۴۸ درصدی نسبت به مدت زمان مشابه تولید شد، اظهار کرد: «در حوزه واگن باری مشکلی نداریم و خودکفا هستیم، حتی توان صادرات به کشورهای دیگر نیز داریم، اما در حوزه واگن مسافری و لکوموتیو عقب ماندگی ۲۰ ساله وجود دارد. از این رو، توسعه ناوگان را در اولویت قرار دادیم و تلاش کردیم تسهیلات بیشتری در این حوزه داشته باشیم. به همین منظور تسهیلات تبصره



هر روز از تعداد لکوموتیوهای گرم کاسته و بر جمع لکوموتیوهای سرد افزوده می‌شود

عوارض گرم و سرد شدن!

گزارش از

زینب نورانیان



سالیان درازی است که دولت توانسته در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور با وعده‌های رنگارنگ، توجهات را از قصور مدیریتی منحرف کند. چند سال هم هست که با بستن چشم روی توان داخلی، بر طبل واردات می‌کوبد. با این حال، همان‌گونه که نیاز کشور به لکوموتیو گرم روز به روز بیشتر می‌شود، وزارت صمت هم از ثبت سفارش برای واردات لکوموتیو خودداری می‌کند. در نتیجه، در بخشی از بدنه دولت برای واردات فرش قرمز گسترده شده و در بخش دیگر، راه واردات مسدود می‌شود. البته مهم‌تر آنکه معضل کشنده‌های ریلی در این مورد خلاصه نمی‌شود، بلکه بر اساس قراردادهای موجود برای تعمیر و نگهداری لکوموتیوها، شرکت‌ها فقط به تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای گرم می‌پردازند و کشنده‌های سرد را به حال خود رها کرده‌اند. در همین زمینه، رحمت‌الله پوربایایی، دبیر انجمن صنفی کارفرمایی تولیدکنندگان واگن و لکوموتیو با بیان اینکه مدیران راه‌آهن تامین نقدینگی را دلیل اصلی کاهش مستمر تعداد لکوموتیوهای گرم می‌دانند، می‌گوید: «اگر اراده‌ای برای حل معضل نیاز کشور به لکوموتیو وجود داشته باشد، راهکارهای دیگری غیر از دراز کردن دست راه‌آهن جلوی دولت وجود دارد، چراکه درآمدزایی فرمول پیچیده‌ای نیست، اما متأسفانه هیچ‌وقت از راه‌حل‌ها استقبال نشده است.»





نیاز به لکوموتیو در کشور روزبه روز افزایش می‌یابد. طی سال‌های متمادی باید لکوموتیو وارد چرخه می‌شود، اما این روند طی نشده است. تا آنجا که ما الان حتی لکوموتیوهای ۴۰ و ۵۰ ساله داریم. دولت هم طی ۱۵ سال اخیر هیچ قراردادی با شرکت‌های تولیدکننده داخلی و خارجی برای ساخت لکوموتیو منعقد نکرده است



تعمیر دارند به حال خود رها شده‌اند!»

او در این باره چنین توضیح می‌دهد: «قراردادهای موجود برای تعمیر و نگهداری لکوموتیوهایی است که اصطلاحاً به آنها می‌گوییم گرم و در حال کار کردن هستند که هر روز به شارژ و تعمیر و نگهداری نیاز دارند. این عملیات برای این دسته از لکوموتیوها انجام می‌شود که شامل حدود ۶۰ درصد از لکوموتیوهای موجود کشور می‌شود، اما یک سری لکوموتیو نیز داریم که از رده خارج و سرد شده‌اند.»

پوربابایی تاکید می‌کند: «برای تعمیر این دسته از لکوموتیوها به قرارداد جدید نیاز داریم که این قراردادها در گرو تامین نقدینگی است. اگر پول باشد و تامین مالی به درستی انجام شود، لکوموتیوهای سرد و از رده خارج را هم می‌توان به شبکه ریلی کشور بازگرداند.»

دبیر انجمن کارفرمایی تولیدکنندگان واگن و لکوموتیو خبر می‌دهد که حدود ۴ سال است هیچ قراردادی برای تعمیر لکوموتیوهای سرد بسته نشده و روزبه‌روز از تعداد لکوموتیوهای گرم کم و به لکوموتیوهای سرد و از رده خارج شده اضافه می‌شود.

او ادامه می‌دهد: «مدیران راه‌آهن کمبود نقدینگی را دلیل این امر مطرح می‌کنند، در حالی که اگر اراده‌ای برای حل این معضل وجود داشته باشد، راهکارهای دیگری غیر از اینکه راه‌آهن دستش را جلوی دولت دراز کند،

با وجود هشدارهای مکرر درباره کاهش تعداد لکوموتیو گرم موجود در شبکه ریلی کشور، بی‌توجهی به این بحران بزرگ تداوم دارد. بر اساس سند چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ بخش حمل‌ونقل ریلی باید به سهم جابه‌جایی ۲۰ درصدی از مسافر کشور و ۳۰ درصدی بار برسد؛ اما داده‌های آماری از تعداد لکوموتیوهای فعال و غیرفعال گویای حقیقت دیگری است. در همین رابطه، رحمت‌الله پوربابایی، دبیر انجمن کارفرمایی تولیدکنندگان واگن شرکت‌های داخلی می‌گوید: «در حال حاضر، مجموع لکوموتیوهای کشور ۹۷۶ دستگاه است که از این تعداد ۷۹۴ دستگاه متعلق به راه‌آهن و ۱۸۲ دستگاه در تملک بخش خصوصی است.»

پوربابایی با اشاره به اینکه حدود نیمی از این لکوموتیوها به تعمیر نیاز دارند، اضافه می‌کند: «از حدود ۹۷۶ دستگاه لکوموتیو موجود، ۴۵۰ دستگاه در حال کار کردن هستند و ۳۳۶ لکوموتیو به تعمیر نیاز دارند. علاوه بر این، تا جایی که می‌دانم، ۱۳۰ دستگاه لکوموتیو متعلق به راه‌آهن خارج از سرویس و در انتظار بازسازی است.»

آن‌طور که از آمار و اطلاعات برمی‌آید، وضعیت کشنده‌های ریلی موجود به یکی از چالش‌های جدی پیش روی این صنعت تبدیل شده؛ تا آنجا که درصد آماده‌به‌کاری لکوموتیوها در فصل تابستان جاری نسبت به هر سه فصل پیش از آن، ۷/۲ درصد کاهش یافته است. همچنین مقدار این شاخص در شش‌ماهه نخست سال جاری ۵۳ درصد است که کمترین مقدار در میان دوره‌های مشابه ۴ سال اخیر است.

این در شرایطی است که کارشناسان و متخصصان این حوزه معتقدند توان داخلی برای تعمیر و بازگشت حدود ۵۰۰ دستگاه لکوموتیو زمینگیر به شبکه ریلی کشور وجود دارد. دبیر انجمن کارفرمایی تولیدکنندگان واگن و لکوموتیو در این خصوص تصریح می‌کند: «شرکت‌های داخلی توان این کار را دارند و خودشان می‌توانند لکوموتیوها را تجهیز و تعمیر کنند، بنابراین برای این کار به توان شرکت خارجی و قرارداد با خارج از کشور نیازی نیست. بسیاری از قطعات مورد استفاده نیز در داخل تولید می‌شود و حتی اگر به واردات قطعه هم نیاز باشد، خود این شرکت‌ها می‌توانند قطعات را وارد کنند.»

◀ دلایل سرد شدن ۳۳۷ لکوموتیو

پوربابایی با این توضیحات، از مشکلات دیگری در این زمینه رونمایی می‌کند و می‌گوید: «قراردادهایی که برای تعمیر و نگهداری لکوموتیوها وجود دارد، فقط مختص لکوموتیوهای گرم است. به عبارت دیگر، شرکت‌ها فقط به تعمیر و نگهداری لکوموتیوهایی می‌پردازند که در حال کار کردن هستند و ۳۳۷ لکوموتیوی که اصطلاحاً سرد شده و نیاز به

وجود دارد و با اتکا به توان بخش خصوصی می‌توان مشکلات را بدون کمک دولت حل کرد.»

او درباره راهکار پیشنهادی این انجمن برای حل مشکل نقدینگی خاطرنشان می‌کند: «ما به مدیران راه‌آهن پیشنهاد دادیم که بسته‌های ۱۰ یا ۱۵ تایی در نظر بگیرند و آن را به یک پیمانکار یا سرمایه‌گذار واگذار کنند تا با تامین نقدینگی، لکوموتیوهای سردشده مجدداً وارد چرخه حمل شوند و در نهایت با یک فرمول مشخص، سرمایه‌گذار هم به سودش برسد. این‌گونه هم راه‌آهن منتفع می‌شود، هم مملکت و هم پیمانکار. این راهکار عملی است، اما متأسفانه هیچ‌گاه راه‌آهن پای کار نیامده است. در واقع، برنامه آنان این است که لکوموتیوهای در حال کار فعلاً آب و روغن عوض کنند و برنامه بیشتری ندارند!»

پوربابایی درباره علت عدم توجه شرکت راه‌آهن به پیشنهادهای این انجمن می‌گوید: «عموماً میانه دولتی‌ها با انجمن‌های صنفی خوب نیست و حتی نمی‌خواهند پیشنهادهای ما را بشنوند، در صورتی که اعضای انجمن از مدیران و کارشناسان با سابقه راه‌آهن هستند. اغلب اعضای انجمن، پیش‌تر یا پیمانکار یا از مدیران بازنشسته یا کارشناس راه‌آهن بوده‌اند، بنابراین اگر راه‌حلی می‌دهند، به دلیل آن است که راه‌آهن را متعلق به خود می‌دانند و نسبت به آن دلسوزی دارند.»

او می‌افزاید: «ما به مدیران راه‌آهن می‌گوییم اگر مشکل شما نقدینگی است، خوب پول ندهید، به جای آن، ۱۰ دستگاه لکوموتیو به یک شرکت داخلی بدهید خودش پول جور کرده و آنها را راه‌اندازی می‌کند. در نهایت



درست است که مجلس واردات لکوموتیو ۱۵ ساله را آزاد کرده، ولی کسی چنین لکوموتیوهایی را نمی‌فروشد. مگر اینکه کشوری مانند کره جنوبی و هند که برنامه دارند لکوموتیوهای خود را از دیزلی به برقی تبدیل کنند. ما موتور ۲۵ ساله نمی‌توانیم پیدا کنیم آن وقت لکوموتیو ۱۵ ساله پیدا کنیم!؟



هم دو طرف سود می‌برند. درآمدزایی اصلاً فرمول پیچیده‌ای نیست. اگر بخواهیم منتظر دولت باشیم که پول بدهد، هیچ وقت این اتفاق نمی‌افتد و روز به روز اوضاع بدتر می‌شود.»

◀ **بدهی ۵ هزار میلیاردی دولت به راه‌آهن**

پوربابایی در ادامه از بدهکاری‌های نجومی دولت به راه‌آهن پرده‌برداری می‌کند و می‌گوید: «بدهی میلیاردی دولت به راه‌آهن که از سنوات قبل باقی مانده، روزه‌روز در حال افزایش است. مدیرعامل راه‌آهن اخیراً اعلام کرده که بدهی راه‌آهن به بخش خصوصی در زمان تحویل مدیریت بیش از ۲ هزار میلیارد تومان بوده، بنابراین به نظر می‌رسد این بدهی اکنون به رقمی حدود ۵ هزار میلیارد تومان رسیده باشد.»

دبیر انجمن کارفرمایی تولیدکنندگان واگن خاطرنشان می‌کند: «نیاز به لکوموتیو در کشور روزه‌روز افزایش می‌یابد، چون طی سال‌های متمادی باید لکوموتیو وارد چرخه می‌شد، اما این روند طی نشده است. ما الان لکوموتیوهای ۴۰ و ۵۰ ساله داریم که باید لکوموتیو جدید جایگزین آنها شود. دولت هم طی ۱۵ سال اخیر هیچ قراردادی با شرکت‌های تولیدکننده داخلی و خارجی برای ساخت لکوموتیو منعقد نکرده است. البته بخش خصوصی فعال در این زمینه، حدود ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو وارد صنعت کرده است، اما دولت نه.»

او می‌افزاید: «ما در زمینه ساخت لکوموتیو چند تولیدکننده داخلی در کشور داریم، بنابراین اینکه شرکت خارجی به صورت کامل لکوموتیو وارد کشور کند، منصفانه نیست. پیشنهاد ما این است که از توان داخلی برای این کار استفاده شود؛ زیرا شرکت داخلی هم برای تولید لکوموتیو باید از خارج از کشور قطعات وارد کند، بنابراین می‌توان کنسرسیومی ایجاد کرد که شرکت‌ها قطعات و مجموعه وارد کنند و سپس توسط بخش داخلی مونتاژ شود.»

پوربابایی درباره مشکلات واردات لکوموتیو می‌گوید: «دولت سال‌هاست می‌گوید لکوموتیو نداریم و چند سال است که می‌خواهد لکوموتیو وارد کند، اما بخش خصوصی مقابلش ایستاده است. وزارت صمت هم ثبت سفارش نمی‌کند و از سوی دیگر، نیاز کشور هم روزه‌روز انباشته می‌شود، بنابراین باید فکر اساسی به حال این وضعیت کرد.»

◀ **تامین نیاز کشور، با افزایش سالانه ۱۰۰ لکوموتیو**

به گفته دبیر انجمن صنفی کارفرمایی تولیدکنندگان واگن، هر کدام از شرکت‌های تولیدکننده داخلی با در نظر گرفتن تحریم‌ها و تورم می‌توانند در سال ۵۰ لکوموتیو تحویل راه‌آهن بدهند.



پوربایایی در پاسخ به این پرسش که آیا این تعداد لکوموتیو پاسخگوی نیازهای کشور هست یا خیر، می‌گوید: «اکنون نیاز کشور به لکوموتیو متورم شده است. اگر سالی ۲۰ تا ۳۰ لکوموتیو اضافه می‌شد، اکنون مشکلی در این بخش نداشتیم، اما اکنون مجبوریم سالانه ۱۰۰ لکوموتیو اضافه کنیم تا نیاز کشور برطرف می‌شود.»

او با بیان اینکه راه‌آهن مدعی است هزار دستگاه لکوموتیو نیاز داریم، می‌افزاید: «من معتقدم این رقم اغراق‌آمیز و غیرواقع‌بینانه است، چون اگر هزار لکوموتیو وارد شبکه کنیم، باید ۵ هزار لکوموتیوران هم استخدام کنیم. از سوی دیگر باید ۵ هزار نیرو برای تعمیرات و نگهداری این لکوموتیوها هم داشته باشیم و فضا و امکانات نگهداری برای این تعداد نیز موجود نیست و زیرساخت متناسب هم وجود ندارد.»

مصوبه‌ای بی‌خاصیت برای واردات لکوموتیو با عمر زیر ۱۵ سال

به‌تازگی نمایندگان مجلس در قالب یکی از بندهای برنامه هفتم توسعه واردات دیزل‌های با عمر زیر ۱۵ سال را تصویب کردند تا از این طریق یکی از موانع پیش‌روی بخش ریلی در حوزه کشنده‌ها را رفع کنند، اما دبیر انجمن تولیدکنندگان واگن و لکوموتیو معتقد است این مصوبه



ما به مدیران شرکت راه‌آهن پیشنهاد دادیم که بسته‌های ۱۰ یا ۱۵ تایی در نظر بگیرد و آن را به یک پیمانکار یا سرمایه‌گذار واگذار کند تا با تامین نقدینگی، لکوموتیوهای سرد شده مجدداً وارد چرخه حمل شوند و در نهایت با یک فرمول مشخص، سرمایه‌گذار هم به سودش برسد، اما برنامه آنها این است که لکوموتیوهای در حال کار فعلاً آب و روغن عوض کنند و برنامه بیشتری ندارند!



روند تغییر شاخص‌های مهم بخش نیروی کشش در چهار فصل اخیر

شاخص	واحد	سه ماهه سوم ۱۴۰۱	سه ماهه چهارم ۱۴۰۱	سه ماهه اول ۱۴۰۲	سه ماهه دوم ۱۴۰۲
تعداد لکوموتیو در سرویس	دستگاه	۵۳۳	۵۳۷	۵۴۰	۵۰۹
	درصد تغییرات	-	۰/۸	۰/۶	-۵/۷
تعداد کل لکوموتیو	دستگاه	۹۷۷	۹۸۷	۹۹۰	۹۹۴
	درصد تغییرات	-	۱	۰/۳	-۰/۴
درصد آماده‌به‌کاری لکوموتیوها	دستگاه	۵۵	۵۵	۵۵	۵۱

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	۵۳۷	۵۲۳	۵۱۷	۵۲۵
	درصد تغییرات	-	-۲/۶	-۱/۱	۱/۵
تعداد کل لکوموتیو	دستگاه	۹۵۴	۹۵۵	۹۶۴	۹۹۲
	درصد تغییرات	-	۰/۱	۰/۹	۲/۹
درصد آماده‌به‌کاری لکوموتیوها	دستگاه	۵۶	۵۵	۵۴	۵۳

ماخذ: گروه مطالعات سیاست‌گذاری و پایش فضای کسب‌وکار انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته



راه آهن مدعی است که هزار دستگاه لکوموتیو نیاز داریم، اما من معتقدم این رقم اغراق آمیز است، چون اگر هزار لکوموتیو وارد شبکه ریلی کشور کنیم، باید ۵ هزار لکوموتیوران هم استخدام کنیم. علاوه بر این، باید حدود ۵ هزار نیرو هم برای تعمیرات و نگهداری این لکوموتیوها داشته باشیم، در حالی که فضا و امکانات استخدام و حفظ این تعداد نیروی انسانی وجود ندارد



شرکت راه آهن اشاره می کند و می گوید: «در آن جلسه مطلبی گفتم که مدیرعامل قبلی خیلی ناراحت شد. این جلسه برای ۴ سال پیش است که ۳۰ لکوموتیو از رده خارج شده بود. من آن روز هشدار دادم که اگر این وضع ادامه پیدا کند، شرایط بحرانی خواهد شد، اما آقای مدیرعامل خیلی ناراحت شد و گفت مگر قرار است چه کار کنید؟! این نشان می دهد که چقدر ایشان نسبت به مسائل و مشکلات راه آهن ناآگاه بود.»

پوربابایی یادآوری می کند: «اکنون سررشته کار از دستشان خارج شده و ۴۰ درصد از لکوموتیوها سرد شده اند. برای تعمیر و بازگرداندن اینها به ریل هم به منابع مالی عظیمی نیاز است؛ طوری که اگر امروز همه توان بخش خصوصی به میدان بیاید و از نظر مالی هم مشکلی وجود نداشته باشد ۵ سال زمان می برد تا اوضاع کمی عادی شود. هرچند باز هم به آمار سال ۹۶ نمی رسیم.»

او تاکید می کند که نباید همه مشکلات را به گردن دولت فعلی انداخت چون مشکلات از سال ۹۷ آغاز شده است.

◀ لزوم ایجاد توازن بین توسعه شبکه و توسعه ناوگان

دبیر انجمن صنفی کارفرمایی تولیدکنندگان واگن در ادامه به تمرکز دولت به توسعه شبکه ریلی کشور اشاره و تاکید می کند باید بین توسعه شبکه ریلی کشور و توسعه ناوگان توازنی برقرار شود.

او در همین زمینه توضیح می دهد: «اکنون هیچ موازنه ای وجود ندارد. توسعه خطوط ریلی خیلی خوب است، اما باید با توسعه ناوگان همراه باشد. این مشکل فقط در راه آهن وجود ندارد و در مترو هم همین شرایط حاکم است. در مترو ۷۰ درصد از منابع خرج تونل، زیربنا و علائم الکتریکی شده و فقط ۳۰ درصد برای توسعه ناوگان هزینه می شود. ما دائم تونل، ریل و خطوط افتتاح می کنیم، در حالی که واگن مترو اضافه نکرده ایم. پیش از این، هر ۳ دقیقه یک بار قطار مترو می آمد، اما الان حتی به ۲۰ دقیقه هم رسیده است!»

پوربابایی به شیوه توسعه شبکه ریلی کشور هم انتقاد دارد و می گوید: «در توسعه شبکه ریلی هم سراغ جاهایی می روند که باری وجود ندارد در حالی که ایران باید حمل و نقل بارش را روی ریل بیاورد.»

او بر لزوم بهره گیری از ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید در بخش ریلی کشور و حل مشکلات این بخش از طریق این ماده تاکید دارد و در این باره می گوید: «قانون برای ماده ۱۲ دست را باز گذاشته است. اگر ماده ۱۲ به کمک صنعت ریلی نیاید هیچ توسعه ای ایجاد نمی شود و هیچ کس هم سرمایه گذاری نمی کند. اگر عزمی برای اجرای ماده ۱۲ نباشد توسعه صنعت ریلی محال است.» ■

تأثیری در رفع مشکلات این حوزه نخواهد داشت. او توضیح می دهد: «تا الان واردات لکوموتیو دست دوم برای دولت ممنوع بود، اما برای بخش خصوصی ممنوعیتی وجود نداشت. با این حال، ثبت سفارشی انجام نمی شد، بنابراین این مصوبه منجر به اتفاق تازه ای نمی شود.»

پوربابایی از زاویه دیگری هم به این مصوبه نگاه کرده و می گوید: «اگرچه مجلس واردات لکوموتیو ۱۵ ساله را آزاد کرده، ولی لکوموتیو ۱۵ ساله در دنیا برای فروش نیست! ما موتور ۲۵ ساله نمی توانیم پیدا کنیم، آن وقت لکوموتیو ۱۵ ساله پیدا کنیم؟ اصلاً نشدنی است. کسی لکوموتیو ۱۵ ساله نمی فروشد. مگر اینکه کشوری مانند کره جنوبی و هند که برنامه دارند لکوموتیوهای خود را از دیزلی به برقی تبدیل کنند. لکوموتیوهای هم که ما می خریم اسقاطی و ۲۵ ساله است.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا واردات لکوموتیوهای اسقاطی توجیه اقتصادی دارد یا خیر، می گوید: «واردات لکوموتیو نو به ۲ میلیون دلار نقدینگی نیاز دارد، پس اگر بخواهیم لکوموتیو ۲ میلیون دلاری وارد کنیم، اصلاً توجیه اقتصادی ندارد، زیرا بازگشت سرمایه آن بعید است، ولی از آنجا که لکوموتیو دست دوم وارداتی حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار دلار هزینه خواهد داشت تا گرم شود؛ پس ۴۰ درصد زیر قیمت لکوموتیو نو وارد بازار می شود.»

دبیر انجمن کارفرمایی تولیدکنندگان واگن به جلسه ای با مدیرعامل قبلی

سقف آسمان ما کوتاه است

با وجود نمایش قدرت رقبا، آرزوهای بزرگی در سر می‌پرورانیم همچون تبدیل شدن به هاب حمل‌ونقل هوایی در منطقه، غافل از آنکه لازمه هاب شدن فارغ از توسعه فرودگاهی، گسترش روابط بین‌المللی و همکاری مستمر با ایرلاین‌های خارجی در سایه رفع بازدارنده‌های سیاسی است؛ البته در همین مشارکت با کشورهای دیگر هم شرط و شروط بسیاری مطرح است؛ همچنانکه در موضوع مورد بحث این شماره یعنی توسعه فرودگاه امام، سرمایه‌گذاری چین، از نگاه کارشناسی، بدترین نوع پیمانکاری به صورت کاملاً یک‌طرفه محسوب می‌شود!

◀ رفیق ۲۵ ساله، سرمایه‌گذار یا پیمانکار؟

◀ تهاتر برد-باخت، نه سرمایه‌گذاری!

◀ نمایش قدرت



همکاری ایران و چین برای توسعه فاز دو فرودگاه امام آغاز شد

رفیق ۲۵ ساله، سرمایه‌گذار یا پیمانکار؟

گزارش از
رامتین موثق

چهارم آذر ماه، عملیات اجرایی فاز دوم احداث فرودگاه امام خمینی در قالب اولین پروژه طرح «ایران به پیش» وزارت راه و شهرسازی آغاز شد، اما در حالی که وزیر راه و شهرسازی در این مراسم اعلام کرد عملیات اجرایی فاز دو این فرودگاه به ارزش بیش از ۲/۵ میلیارد یورو با مشارکت طرف خارجی (چینی) انجام خواهد شد و مدیر شرکت چینی «هاکان انزلی» هم توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی را نقطه عطف قرارداد ۲۵ ساله ایران و چین دانست، دو روز بعد، مدیرعامل شهر فرودگاهی امام با بیان این که در طرح توسعه فاز ۲ فرودگاه امام، شرکت چینی سرمایه‌گذار نیست و از آنها به‌عنوان پیمانکار استفاده می‌کنیم، افزود: «منابع مالی موردنیاز برای اجرای پروژه تماماً از محل منابع داخلی و از طریق تهاتر تامین خواهد شد.»

بنابراین به نظر می‌رسد تکلیف خود مسئولان هم درباره این شیوه همکاری روشن نیست، از طرفی آن را سرمایه‌گذاری می‌خوانند و از طرف دیگر، برای انجام این پروژه باید از منابع داخلی هزینه کنند. حالا باید پرسید آیا این شیوه همکاری مطلوب است یا اقتصاد ایران راهی دیگر جز این روش بیش‌روی نگذاشته است؟ پس اگر مجبور به این شیوه همکاری هستیم، باید چه راهی را پیش بگیریم که این قرارداد و همکاری اگر به نفع ایران هم نباشد به ضررش تمام نشود.

در مراسم آغاز عملیات اجرایی فاز دوم فرودگاه امام خمینی، مهرداد بذریاش وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد با ۲/۵ میلیارد دلار اعتبار و ساخت ۴۱۰ هزار مترمربع ترمینال/شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) تبدیل به نگین زیبای انگشتر صنعت هوایی شده و با ظرفیت جابه‌جایی ۳۵ میلیون مسافر در سال، یکی از هاب‌های راهبردی و ترانزیتی فرودگاهی منطقه خواهد بود! این ادعا در حالی مطرح می‌شود که کشور به‌شدت





محمد رضا عبدالرحیمی: مقرر شده است که ایران به چین نفت بدهد و شرکت هاگان انرژی از پول آن برای توسعه فرودگاه امام هزینه کند، اما خواسته ما این است که سرمایه گذاری به معنای واقعی انجام شود. یعنی سرمایه گذار با پذیرش ریسک های تجاری از پول خودش استفاده و عایدات سود مورد انتظار را طبق قرارداد دریافت کند



اقتصادی ایران باعث شده، برخی شرکتها از انجام همکاری با ایران شانه خالی کنند، باید چه ملاحظاتی را در چنین مراوداتی رعایت کرد؟ یک کارشناس حمل و نقل هوایی پروژه همکاری ایران و چین در توسعه فرودگاه امام را یک گام رو به جلو خوانده و تاکید می کند این همکاری بخشی از عقب ماندگی قبلی را جبران می کند، اما باید یکسری ملاحظات و شرایط را در اجزای یک ابرپروژه مدنظر قرار دهیم.

خلیل الله معمارزاده، در گفت و گو با ترابران ابتدا به مشکلات مدیریت پروژه در ایران اشاره کرده و می گوید: «ضروری است تجربه سابق اجرای ابرپروژه ها را در نظر بگیریم؛ چراکه مشکل ما فقط مربوط به کمبود منابع نیست، بلکه عمده مشکلات از نحوه مدیریت پروژه ناشی می شود. به عبارت بهتر، ما نتوانسته ایم مفهوم اجرایی مدیریت پروژه را به درستی به کار بگیریم.»

او توضیح می دهد: «وقتی از مدیریت پروژه صحبت می کنیم، منظورمان کنترل ساختار، اجزا، محدوده های پروژه و ارتباطی است که باید بین اجزا وجود داشته باشد. همچنین زمان بندی این اجزا و توالی اجرای آنها، مدیریت هزینه، تدارکات، میزان ریسک و منابع انسانی هم باید در بحث مدیریت پروژه به صورت دقیق مورد ارزیابی قرار گیرد تا اجرای پروژه مورد نظر بر اساس اهدافی پیش بینی شده موفق باشد.»

او با تاکید بر این نکته که ساختار حکمرانی و حاکمیتی پروژه یا همان

با کمبود ناوگان مدرن و پیشرفته روبه روست و از سوی دیگر، به دلیل تهدیدهای موجود، آسمان ایران محل تردد خطوط هوایی خارجی نیست! ضمن اینکه رقبای منطقه ای با سرعتی باورنکردنی در حال توسعه ظرفیت های فرودگاهی خود هستند و به عنوان نمونه، قرار است سهم فرودگاه جدید استانبول از تولید ناخالص داخلی ترکیه تا سال ۲۰۲۵ به ۹/۴ درصد برسد و در سال گذشته، بیش از ۶۴ میلیون مسافر در این فرودگاه جا به جا شده اند! یا در سال ۲۰۲۲ و مقارن با پایان همه گیری کرونا، ۶۶ میلیون مسافر از فرودگاه دوبی استفاده کردند.

بهبتر بود سرمایه گذاری واقعی انجام می شد

محمد رضا عبدالرحیمی، از اعضای هیئت مدیره انجمن علمی حمل و نقل هوایی، در گفت و گو با ترابران درباره نحوه همکاری با چینی ها در انجام فاز دوم فرودگاه امام تاکید کرد: «مقرر شده است که ایران به چین نفت بدهد و شرکت هاگان انرژی چینی از پول آن برای توسعه فرودگاه امام سرمایه گذاری کند. باعث تعجب است که چرا چنین روندی رخ داده. بهتر بود ایران خود نفت بفروشد و پول آن را به فرارگاه خاتم الانبیا بدهد تا نیازی به واسطه چینی نباشد.»

او درباره ارزیابی کلی از این پروژه گفت: «از نظر کلی هر اقدامی که به رونق صنعت هوانوردی کشور در توسعه زیرساختها و در حوزه روبنا بینجامد، اقدامی ضروری و قابل تقدیر است. صنعت هوانوردی ایران بسیار عقب افتاده و نیازمند اهتمام و سرمایه گذاری چه از ناحیه دولت و چه از ناحیه کشورهای دیگر است، اما بهتر بود سازوکار همکاری به شکل سرمایه گذاری واقعی باشد. چینی ها که روابط سیاسی خوبی با ایران دارند، جمهوری اسلامی را شریک سیاسی خود می دانند، مطلوب تر آن است که در این پروژه ها مشارکت و در قراردادهای سرمایه گذاری ورود کنند.» عبدالرحیمی با بیان اینکه تنها اگر امکان سرمایه گذاری مستقیم وجود نداشت، باید از طرف چینی تامین مالی صورت می گرفت، خاطرنشان کرد: «اکنون این پروژه با توان مالی خارجی اتفاق نمی افتد، بلکه به وسیله منابع ملی کشور انجام می شود. هر چند در اینجا به جای پول، نفت مصرف می شود، اما خواسته ما این است که سرمایه گذاری به معنای واقعی انجام شود. یعنی سرمایه گذار با پذیرش ریسک های تجاری از پول خودش استفاده و عایدات سود مورد انتظار را طبق قرارداد دریافت کند.»

همکاری، ملزومات و شرایط دارد

طبیعی است که در یک همکاری بین دو کشور، طرفین می خواهند بیشترین سود و منفعت را برای خود طلب کنند. پس حالا که شرایط

مدیریت ترافیک هوایی و همکاری‌های فی‌مابین هم لحاظ شوند.»
معمارزاده تصریح می‌کند: «طبیعی است که طرف چینی در پی کسب حداکثری منافع خود باشد، بنابراین این هماهنگی و قدرت طرف ایرانی است که می‌تواند تضمین‌کننده کسب فرصت‌های متوازن و متعادل و منصفانه منافع ملی باشد. ما باید در مقابله با طرف‌های بین‌المللی دقت کنیم، خصوصاً وقتی که طرف مقابل چینی است. چینی‌ها هم دنبال منافع ملی خود هستند و این ما هستیم که باید ببینیم در مفاد و ظرفیت قرارداد چه منافع منصفانه‌ای وجود دارد.»

◀ لزوم توسعه ناوگان در کنار فرودگاه

عبدالرحیمی، عضو هیئت‌مدیره انجمن حمل‌ونقل هوایی، درباره نحوه استفاده از ظرفیت ایجاد حاصل از توسعه فاز دوم فرودگاه می‌گوید: «البته صرف فرودگاه ما را به مرکز حمل‌ونقل یا حتی به یکی از مراکز منطقه تبدیل نمی‌کند. حتماً باید به توسعه ناوگان و به‌ویژه ناوگان تحت پرچم ایران (هما) توجه جدی شود. هرچند اکنون نیز برای این نوسازی دیر شده، اما بدون توسعه ناوگان ظرفیت افزایش یافته فرودگاهی قابلیت استفاده نخواهد داشت.»

او می‌افزاید: «اگر می‌توانستیم شبکه هوایی خود را توسعه دهیم، سهم خوبی از حمل‌ونقل‌های هوایی منطقه را به خود اختصاص می‌دادیم. البته جای قدردانی است که نظام تصمیم‌گیری، توسعه فرودگاه امام را آغاز کرده که این توسعه، ارزش افزوده بسیار خواهد داشت.»
عبدالرحیمی به لزوم ورود بانک‌های چینی برای تامین ناوگان اشاره کرده و ادامه می‌دهد: «این قرارداد طبیعتاً نیاز به مشارکت بانک‌های پیشرو چینی دارد. بانک‌های پیشرو چینی که در بحث واسپاری لیزینگ هواپیماها هم فعال هستند، می‌توانند بخشی از تامین و کسر ناوگان را با ناوگان خروجی از بازار بزرگ چین تامین کنند، بنابراین این موقعیت مناسبی است که از بازار بزرگ و در حال رشد انفجاری چین استفاده کنیم.»

معمارزاده نیز با اشاره به ضرورت توسعه ناوگان تاکید می‌کند: «هم‌زمان با توسعه فرودگاه ملی باید به توسعه ناوگان ملی هم توجه کرد. اگر ترافیک مسافری را مورد توجه قرار می‌دهیم باید پرسید با کدام ناوگان و شرایط قرار است به چنین ترافیکی برسیم. در کنار یک فرودگاه موفق، یک ایرلاین موفق هم لازم است تا در کنار هم، از ظرفیت‌های فرودگاه استفاده کنند. اگر فرودگاه توسعه پیدا کند، ولی ترافیکی داخل آن نباشد، فرودگاه به اهداف موردنظر خود نمی‌رسد.»

یک کارشناس دیگر صنعت هوانوردی نیز در گفت‌وگو با ترابان تصریح می‌کند: «در مجموع به دلیل اینکه ما مجبور به توسعه فرودگاه امام



خلیل‌الله معمارزاده: لازمه هاب حمل‌ونقل شدن فقط توسعه فرودگاه نیست زیرا نمی‌توان ایرلاین‌های خارجی را به همکاری ملزم کنیم. باید زمینه جذب این شرکت‌ها را داشته باشیم اما واقعیت‌های سیاسی مانع این کار می‌شوند. شرکت‌های خارجی اگر جذابیتی برای همکاری حس نکنند، پروازهای خود را توسعه نمی‌دهند



Governance Chart بسیار اهمیت دارد و بهتر است کاملاً شفاف و مستند باشد، به ضرورت توجه به تقسیم کار اشاره کرده و می‌گوید: «نکته بعدی مهم با توجه به حضور بخش‌های متعدد از جمله پیمانکاران داخلی و خارجی، ترسیم دقیق تقسیم کار، اختیارات و مسئولیت‌ها است تا بتوان در روند اجرا از مجریان امر، پاسخگویی دقیق داشت و تداخل وظایف به وجود نیاید.»

معمارزاده ملاحظه دیگر را در داشتن یک هیئت راهبردی (Steering Board) می‌داند و معتقد است: «برای چنین پروژه‌هایی بهتر است در هیئت راهبردی، افرادی با ارتباطات سیاسی قوی، یک فرد مسلط به حقوق بین‌الملل و افراد مسلط به بحث‌های فنی حضور داشته باشد تا هم بحث‌های داخل پروژه را کنترل و مدیریت کنند و هم ارتباطات برون‌پروژه‌ای با بخش حقوقی و سیاسی مدیریت شود.»

این کارشناس حمل‌ونقل هوایی با تاکید بر اینکه باید از ظرفیت این پروژه برای همکاری‌های نزدیک و متقابل شرکت‌های هواپیمایی چینی و ایرانی استفاده کرد، می‌گوید: «چینی‌ها باید در پایگاه تعمیر و نگهداری فرودگاه و بخش‌های تجاری به‌صورت مشارکتی سرمایه‌گذاری کنند؛ یعنی صرفاً همکاری به ساخت محدود نشود، بلکه بهره‌برداری و انتقال دانش اجرا و مدیریت هم پیش‌بینی شود تا با ارتباط نزدیک‌تر، به توسعه ناوگان هم اقدام کنیم. ضمناً باید تمهیدات توسعه زیرساخت‌های ارتباطی، ناوبری و نظارتی به همراه انتقال سخت‌افزاری و نرم‌افزاری



معمار زاده: باید هم زمان با توسعه فرودگاه ملی به توسعه ناوگان ملی هم توجه کرد. اگر ترافیک مسافری را مورد توجه قرار می‌دهیم باید معلوم باشد که با کدام ناوگان و شرایط قرار است به چنین ترافیکی برسیم. اگر فرودگاه توسعه پیدا کند، ولی ترافیکی داخل آن نباشد، فرودگاه به اهداف مورد نظر خود نمی‌رسد



به هاب حمل‌ونقل منطقه تبدیل شود؟ و اساساً شرایط استفاده از این بخش توسعه‌یافته چیست؟

معمارزاده در پاسخ به اینکه آیا با این توسعه فرودگاه می‌توانیم به هاب حمل‌ونقل هوایی منطقه تبدیل شویم، می‌گوید: «واقعیت این است که در رقابت بخش زیادی از فرصت‌ها را از دست دادیم، اما باید تلاش کرده و به بخشی از ظرفیت بازار که خالی مانده است، توجه کنیم. البته لازمه این کار فقط توسعه فرودگاه نیست، زیرا نمی‌توان ایرلاین‌های خارجی را به همکاری حتمی ملزم کنیم. باید زمینه جذب این شرکت‌ها را داشته باشیم که متأسفانه واقعیت‌های سیاسی مانع این کار می‌شوند. شرکت‌های خارجی اگر جذابیتی برای همکاری حس نکنند و تا ملاحظات دیگر رعایت نشود، پروازهای خود را توسعه نمی‌دهند.»

عبدالرحیمی نیز با بیان اینکه ایران هم‌اکنون نیز از توسعه عقب افتاده و در غیاب ما کشورهای منطقه از موقعیت جغرافیایی و استراتژیک خاورمیانه استفاده کرده‌اند، درباره ارتباط بین توسعه فرودگاهی و قدرت اقتصادی یک کشور می‌افزاید: «اگر یک فرودگاه مجهز در مقیاس بین‌المللی و یک شرکت هواپیمایی برخوردار از ناوگان گسترده و شبکه پروازی قدرتمند داشته باشیم، می‌توانیم از فاکتورهایی که قدرت نرم یک کشور را تشکیل می‌دهند، بهره‌مند شویم و از این منظر است که برخی کشورها مانند ترکیه و امارات به سرعت و شدت در حال سرمایه‌گذاری در این حوزه هستند.» ■

بودیم و دولت هم منابع مالی کافی نداشت، این سرمایه‌گذاری می‌تواند مفید باشد به شرط اینکه بخش اعظم کار که به صورت تامین مالی است به‌دست چینی‌ها و بحث اجرایی توسط فرارگاه خاتم انجام شود.»

علیرضا منطری درباره شیوه همکاری ایران و چین در این پروژه، بر اهمیت انتقال مدیریت و تکنولوژی تأکید می‌کند و درباره شرایط استفاده بهینه از بخش توسعه‌یافته فرودگاه می‌گوید: «در این مورد باید به دو مسئله توجه کرد؛ مسئله اول اینکه ایرلاین‌های داخلی باید ظرفیت‌های ناوگان خود را افزایش دهند و مسئله دوم اینکه پروازهای خارجی بیشتری به فرودگاه امام (ره) انجام شود که هر دوی این موضوعات منوط به توسعه روابط خارجی کشور خواهد بود. هرچقدر روابط خارجی یک کشور گسترش یابد، جابه‌جایی مسافران خارجی افزایش می‌یابد که در نهایت افزایش ناوگان را از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر می‌کند.»

◀ ضرورت تغییر مدیریت پروژه

معمارزاده، معتقد است بهره‌بردار پروژه نباید همان بهره‌بردار و مدیریت فرودگاه باشد. او می‌گوید: «به اشتباه این‌گونه تصور می‌شود که بهره‌بردار فرودگاه (شهر فرودگاهی) به‌طور هم‌زمان می‌تواند مدیریت خود پروژه را هم به عهده بگیرد، اما معمولاً کسی که درگیر بهره‌برداری است، نمی‌تواند هم‌زمان کار اجرایی چنین پروژه عظیمی را نیز به عهده بگیرد. البته قطعاً باید همکاری داشته باشد، اما اداره آن، اجرا را دچار مشکل می‌کند.»

معمارزاده در ادامه تأکید کرد که در کنار توسعه فرودگاه امام باید به توسعه دیگر فرودگاه تهران یعنی مهرآباد توجه کرد زیرا درست است که این دو فرودگاه از هم جدا هستند اما فضای هوایی مشترک دارند، پس باید به بهسازی فرودگاه مهرآباد هم توجه داشته باشیم تا مکمل همدیگر باشند و هم‌افزایی ایجاد کنند.»

در این خصوص، پیشنهاد منطری این است که مدیریت ترمینال جدید فرودگاه امام به بخش خصوصی واگذار شود. او می‌افزاید: «بهتر است از همین الان گروه‌ها یا شرکت‌هایی که مجاز به مدیریت فرودگاه هستند، در کنار سرمایه‌گذار خارجی قرار گیرند تا با همفکری و هماهنگی آنها این پروژه انجام شود و شرکت خصوصی بتواند بعد از آماده شدن ترمینال، بهره‌برداری از آن را انجام دهد.»

◀ ایران در رقابت عقب افتاده است

اما پرسشی که بعد از توسعه فرودگاه مطرح می‌شود، این است که بعد از این توسعه، جایگاه ایران در رقابت با دیگر کشورهای منطقه چگونه تغییر می‌کند و آیا می‌تواند با وجود رقبای قدرتمندی چون امارات و ترکیه

نتیجه محتمل در نبود اراده جدی برای توسعه

تهاتر برد- باخت، نه سرمایه‌گذاری!

بخش خصوصی نوید توسعه روزافزون و گشودن افق طلایی مقام اول منطقه هوانوردی داده می‌شود ولی دریغ از تحقق و اراده جدی توسعه! رجب مهرجویی با بیان اینکه اکنون شاید با تهاتر نفت با چین بتوان به حداقل‌ها در توسعه فرودگاه امام دست یافت، در پاسخ به این پرسش که آیا روش‌های بهتری برای توسعه این فاز وجود داشت یا خیر، افزود: «حتماً روش‌های بهتری وجود دارد، ولی مشکل اصلی در اراده جدی و تصمیم‌گیری است. سال‌هاست با وجود فضای بسته سیاسی و اقتصادی، برای فرودگاه امام زمینه بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی بخش خصوصی وجود داشته، ولی به بهانه‌های مختلف نهادهای قدرتمند سیاسی و اقتصادی و خارج از اراده سیستم تخصصی و مسئولان هوانوردی، در آخرین مرحله تحقق رها می‌شود.»

مدیرعامل سابق فرودگاه امام در تشریح این روش‌ها گفت: «در شرایط فعلی سخت‌تر از گذشته می‌توان نسبت به جذب سرمایه خارجی اقدام کرد، ولی یک شرط حتماً باید رعایت شود و آن هم عدم دخالت نهادهای سیاسی و امنیتی است. همچنین از طریق فاینانس با ضمانت یک بانک خارجی و با در نظر گرفتن ریسک بالا و افزایش سود برای ذی‌نفعان، می‌توانیم برای توسعه شهر فرودگاهی امام اقدام کنیم.»

این کارشناس خاطرنشان کرد: «تصمیم سختی است ولی نظام جمهوری اسلامی می‌بایست به برنامه‌های مصوب پنج‌ساله گذشته احترام بگذارد و هدف را توجیه کند، نه وسیله را. در غیر این صورت، به علت ناتوانی در تصمیم‌گیری باید همین راه انتخابی را ادامه دهد تا پس از سال‌ها، حداقل کار ممکن را انجام دهد و مایه سرزنش نشود.»

◀ انحراف روش به اسم سرمایه‌گذاری!

مهرجویی در ادامه با یادآوری اینکه این روش همکاری بر خلاف ماهیت آن، از همان ابتدا در مصاحبه‌های مسئولان به انحراف کشیده شده، تصریح کرد که این روش را در مصاحبه‌ها به عنوان سرمایه‌گذاری در فرودگاه امام تلقی کرده‌اند که کاملاً اشتباه است. او افزود: «ماهیت این همکاری می‌بایست انتخاب پیمانکار با پول



مدیرعامل سابق فرودگاه امام، روش همکاری ایران و چین در ساختن فاز دوم این فرودگاه را نامطلوب دانست



و حتی آن را باخت برای ایران و برد برای چین ارزیابی کرد. رجب مهرجویی با بیان اینکه انتخاب چین به این منظور به‌منابۀ یک انتخاب بین بد و بدتر است، افزود: «با نگاه ملی، این روش توسعه با استفاده از منابع تهاتری نفت روش برد- باخت محسوب می‌شود چون منابع مالی خود را به دیگران سپرده‌ایم و با این کار، امکان تصمیم‌گیری و آزادی عمل را از خود سلب کرده‌ایم، به این ترتیب طرف مقابل می‌تواند از هر نظر پروژه را به نفع خود پیش برد، از جمله از منظر قیمت تمام‌شده، زمان ساخت، کیفیت ساخت، استانداردهای مورد نظر و تجهیز و بهره‌برداری.»

یک کارشناس صنعت هوانوردی در گفت‌وگو با ترابران، با اشاره به اینکه چینی‌ها سابقه خوبی در سرمایه‌گذاری و انجام تعهدات مالی، فنی و کیفی ندارند، افزود: «البته این سخنان من از نگاه منافع ملی است و ممکن است از نگاه بخشی حاضر در صنعت هوانوردی، این روش، گزینه نسبتاً مطلوبی باشد زیرا از سال ۸۴ که فرودگاه امام به‌طور رسمی افتتاح شد، همچنان با وعده و وعید تامین منابع داخلی در قالب دولتی و



ماهیت این همکاری باید انتخاب پیمانکار با پول خودمان می‌بود که اکنون در دستان طرف چینی محصور شده و عملاً اختیاری برای پرداخت صورت حساب‌های پیمانکار براساس قراردادهای شسته‌رفته و استاندارد پیمان‌های معمول کشور نداریم، بنابراین از بدترین نوع پیمانکاری به صورت کاملاً یک‌طرفه و برد-باخت محسوب می‌شود.



این کارشناس با بیان اینکه این روش تنها مسیری است که برای اغنای ذهنی و اقتصادی خود تصور کرده‌ایم زیرا حرفی برای گفتن نداریم، اظهار کرد: «البته در همین روش نیز اگر الزام و مشارکت چینی‌ها در دوره بهره‌برداری و بازاریابی را به دنبال داشته باشد (یعنی همان چیزی که ما تجربه موفق در مورد آن نداریم و چینی‌ها در آن استادند) شاید بتوان منافع پروژه را در نتیجه نهایی و افزایش ظرفیت مسافر و بار، به‌عنوان مهم‌ترین نتیجه موفق این سرمایه‌گذاری سنگین جست‌وجو کرد.»

مهرجویی با بیان اینکه توسعه فرودگاه امام صدرصد ضروری است و الزام آن در برنامه‌های توسعه کشور نیز دیده شده بود که متأسفانه امکان پذیر نشد، بیان کرد: «وضعیت موجود از نظر زیرساخت‌ها کاملاً فرسوده، فاقد استانداردهای روز، دچار عقب‌افتادگی و بعضاً کمبود امکانات است و سطح خدمات و فرودگاه هم افت زیادی نموده و اصلاً قابل مقایسه با فرودگاه‌های منطقه نیست.»

او افزود: «با توسعه فرودگاه، امکانات فنی و عملیاتی به‌روزتر شده و سطح خدمات افزایش می‌یابد، ولی هاب شدن با این میزان توسعه تحقق نمی‌یابد و به ده‌ها پارامتر دیگر هم بستگی دارد که در استراتژی‌های فعلی مملکت چشم‌انداز مناسبی برای آن نمی‌بینیم و تا آن شرایط فراهم نشود امکان هاب شدن آرزویی بیش نیست!»

MTC Mojdeh Tarabar
International Forwarding Transport Co.LTD



info@mojdehtarabar.com
www.mojdehtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
بارفرابر پایاگام

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

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



info@payagam.org www.Payagam.org

تهران - خیابان سمیه - پلاک ۱۲۲ - طبقه ۴ - واحد ۲۰۲
۸۸۵۹۴۱۵۶-۸۸۳۲۸۳۳۷

رکوردشکنی ۱۰۱ میلیارد دلاری قراردادهای نمایشگاه هوایی ۲۰۲۳ دبی

نمایش قدرت



نمایشگاه هوایی ۲۰۲۳ دبی که با حمایت شیخ محمد بن راشد آل مکتوم، معاون و نخست‌وزیر امارات متحده عربی و حاکم آن برگزار شد، امسال شاهد موفقیت‌های بزرگی بود. در این نمایشگاه، شرکت‌های هواپیمایی، فضایی و دفاعی جهان جدیدترین محصولات و فناوری‌های خود را به نمایش گذاشتند و بیش از ۱۰۱ میلیارد دلار قرارداد امضا کردند. این نمایشگاه همچنین نشان داد که صنعت هوانوردی و دفاعی جهان در حال رشد و پیشرفت است.

هواپیمایی امارات در اولین روز نمایشگاه هوایی دبی، از سرمایه‌گذاری هنگفت ۹۵۰ میلیون دلاری برای ساخت یک مرکز مهندسی جدید در بی ورلد سنترال خبر داد. این مرکز مهندسی جدید هواپیمایی، با مساحتی بالغ بر یک میلیون مترمربع، بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین مرکز مهندسی در جهان خواهد بود که به بهبود زیرساخت‌های هوانوردی در کلاس جهانی کمک خواهد کرد.

این مرکز مهندسی جدید هواپیمایی امارات برای پشتیبانی از ناوگان و عملیات این شرکت تا دهه ۲۰۴۰ طراحی شده است و به‌عنوان مرکز عالی خدمات مهندسی هوانوردی تجاری در خاورمیانه فعالیت خواهد کرد و می‌تواند به سایر ایراتورهاى هوانوردی نیز خدمات ارائه دهد.

ترجمه و تنظیم از

ابوالفضل جعفری نژاد

بزرگ‌ترین نمایشگاه هوایی در خاورمیانه که از ۱۳ تا ۱۷ نوامبر با حضور بیش از ۱۴۰۰ شرکت از ۹۵ کشور جهان در مرکز تجارت جهانی دبی (Dubai World Trade Centre) برگزار شد، امسال با شکستن رکورد بیشترین بازدیدکننده و قراردادهای تجاری، شاهد بزرگ‌ترین و موفق‌ترین دوره از زمان برگزاری بود و موقعیت امارات را به‌عنوان قطب جهانی هوافضا تقویت کرد. در این نمایشگاه، ۱۸۰ مدل از انواع هواپیما، از جمله هواپیماهای تجاری، نظامی و بدون سرنشین، به نمایش درآمد و در حاشیه آن، ۹ کنفرانس با حضور متخصصان صنعت هوانوردی درباره موضوعات مختلف این صنعت برگزار شد.

به گفته مسئولان برگزارکننده نمایشگاه هوایی دبی ۲۰۲۳، امسال ۳۹۰ هیئت ارشد نظامی و غیرنظامی از کشورهای مختلف دنیا در این نمایشگاه حضور داشتند. این نمایشگاه همچنین میزبان نمایندگان شرکت‌های هوایی داخلی ایران از جمله ایران ایر بود.



د

هواپیمایی امارات در اولین روز نمایشگاه هوایی دبی ۲۰۲۳، از سرمایه‌گذاری هنگفت ۹۵۰ میلیون دلاری برای ساخت یک مرکز مهندسی جدید و پیشرفته با مساحتی بالغ بر یک میلیون مترمربع برای پشتیبانی از ناوگان و عملیات این شرکت تا دهه ۲۰۴۰ خبر داد که به‌عنوان مرکز عالی خدمات مهندسی هوانوردی تجاری در خاورمیانه فعالیت خواهد کرد

د

بازار پروتق خرید و فروش

رئیس و مدیر اجرایی شرکت هواپیمایی امارات در این زمینه گفته است: «این سرمایه‌گذاری بزرگ نشان‌دهنده اعتماد ما به رشد آینده خطوط هوایی امارات و به‌طور کلی بخش هوانوردی است.»

هواپیمایی امارات با ساخت این مرکز مهندسی جدید، قصد دارد تا به خودکفایی کامل در زمینه تعمیر و نگهداری هواپیماهای خود نائل شود و قادر به انجام تعمیرات منظم، سبک و سنگین و کلیه الزامات مهندسی برای ناوگان هواپیمایی امارات باشد.

گفتنی است، شرکت هواپیمایی امارات اخیراً سود شش ماهه اول امسال خود را مبلغ ۲ میلیارد و ۷۰۰ هزار دلار اعلام کرده است. این مبلغ یک رکورد تازه برای شرکتی است که سال گذشته در همین شرایط یک میلیارد و ۲۰۰ هزار یورو سود کسب کرده بود. علاوه بر این، این شرکت موفق شده تاکنون ۲ میلیارد و ۵۰۰ هزار دلار از وام‌هایی را که برای جلوگیری از ورشکستگی در دوران کووید-۱۹ دریافت کرده بود، بازپرداخت کند.

از مذاکرات خطوط هوایی ترکیه برای خرید حداکثر ۳۵۵ هواپیمای ایرباس خبر داده و ایرباس نیز انجام این مذاکرات را تأیید کرده است. شرکت «ریاض ایر» هم که جدیدترین ایرلاین عربستان محسوب می‌شود، اعلام کرده در حال برنامه‌ریزی برای سفارش و خرید حدود ۱۵۰ هواپیمای باریک‌پیکر است.

در جریان برگزاری نمایشگاه هوایی دبی، سفارش‌های خرید مهم دیگری نیز انجام شد، از جمله شرکت‌های بوئینگ و سان‌اکسپرس نیز در روز اول نمایشگاه هوایی دبی، از سرمایه‌گذاری مشترک بین ترکیش‌ایرلاینز و لوفت‌هانزا برای خرید ۹۰ فروند هواپیمای پهن‌پیکر بوئینگ خبر دادند. این قرارداد شامل خرید ۲۸ فروند بوئینگ 737-8، ۱۷ فروند بوئینگ 737-10 و ۴۵ فروند بوئینگ MAX 737 است.

ایر بالتیک، شرکت هواپیمایی لیتوانیایی، دیگر شرکتی بود که از قراردادهای جدید خود برای توسعه ناوگان هوایی خبر داد. این ایرلاین، قرارداد خرید ۳۰ فروند هواپیمای A220-300 را با ایرباس امضا کرد که شامل امکان خرید ۲۰ فروند هواپیمای دیگر از همین مدل نیز می‌شود.

ارزش کل این قرارداد تا ۲/۷۴ میلیارد دلار اعلام شده است ایرباس اخیراً اعلام کرده که در فصل سوم ۲۰۲۳ درآمد این شرکت به ۱۴/۹ میلیارد یورو رسیده و ۸۰۶ میلیون یورو هم سوددهی داشته است. همچنین ایرباس تا پایان ماه اکتبر ۵۵۹ هواپیما تحویل داده و قصد دارد سال ۲۰۲۳ را با تحویل ۷۲۰ هواپیما به پایان برد.

در خلال برگزاری نمایشگاه دبی، شرکت هواپیمایی مصر نیز ۱۸ هواپیمای

مهم‌ترین خبر مربوط به روز اول این نمایشگاه این بود که شرکت‌های هواپیمایی دبی با پیش‌بینی رشد سفرهای بین‌المللی، ارزش سفارش‌های خود برای خرید جت‌های بوئینگ را به بیش از ۵۰ میلیارد دلار رساندند و به این ترتیب رقبای منطقه‌ای خود را کنار زدند.

براساس اخبار منتشر شده، شرکت هواپیمایی «امارات» متعلق به دولت این کشور و شرکت هواپیمایی خاورش یعنی «فلای‌دبی» سفارش خرید ۱۲۵ فروند هواپیمای جت پهن‌پیکر بوئینگ را در اولین روز نمایشگاه نهایی کردند و در مقابل، شرکت هواپیمایی ایرباس را در انتظار دریافت سفارش برای جت‌های تقریباً مشابه قرار دادند.

هواپیمایی امارات سفارش خرید ۵۵ فروند هواپیمای بوئینگ 777-9 و ۳۵ فروند هواپیمای بوئینگ 777-8 را با موتورهای GE-9X و همچنین سفارش خرید ۲۰۲ موتور GE-9X و قرارداد دیگری برای خرید پنج فروند بوئینگ 7۸۷ دریم‌لایبر را نهایی کرده و فلای‌دبی هم ۳۰ فروند هواپیمای بوئینگ 787-9 دریم لاینر به ارزش ۱۱ میلیارد دلار خریداری کرده است. این هواپیماها بخشی از تلاش این شرکت برای تنوع بخشیدن به ناوگان خود با استفاده از هواپیماهای پهن‌پیکر هستند.

با این وجود تحلیلگران معتقدند که این حجم از سفارش، خطر افزایش شدیدتر رقابت‌ها در خطوط هوایی منطقه را افزایش داده، زیرا عربستان در حال گسترش ناوگان خود است و شرکت‌های هواپیمایی در هند و ترکیه نیز برنامه‌هایی برای جذب بخش بیشتری از ترافیک هوایی منطقه خلیج فارس دارند. در همین زمینه، خبرگزاری دولتی آنا تولی چندی پیش

در ۵ تا ۱۰ سال آینده تجربه خواهد کرد.»

در همین حال، شرکت فرودگاه‌های دبی نیز از طرح‌های جدید خود برای توسعه فناوری‌های جدید در بخش سفر، گردشگری و هوانوردی خبر داد. پل گریفیت، مدیرعامل فرودگاه‌های دبی با تاکید بر اینکه آنها در حال برنامه‌ریزی برای جایگزینی فرودگاه فعلی بین‌المللی خود با فرودگاهی جدید و بزرگ‌تر هستند، گفت: «ما می‌خواهیم در دهه ۲۰۳۰، ظرفیت پذیرش حداکثر ۱۲۰ میلیون مسافر را در فرودگاه‌های خود داشته باشیم. این ظرفیت، ایده‌آل ما است، بنابراین با رسیدن به این سطح، به فرودگاه جدیدی نیاز خواهیم داشت. ما در چند ماه آینده روی این طرح‌ها کار خواهیم کرد، بنابراین مسیر ما مشخص است و اعتماد ما به این صنعت همچنان بالاست.»

او افزود: «این امر ضروری است تا دبی بتواند موقعیت خود را به‌عنوان یک مرکز هوایی مهم در منطقه حفظ کند.» مدیرعامل فرودگاه‌های دبی توضیح داد که سرمایه‌گذاری شرکت‌های هواپیمایی منطقه در ساخت فرودگاه‌های جدید و همچنین برنامه عربستان سعودی برای ایجاد یک هاب هوایی جدید در ریاض، دبی را تحت فشار قرار می‌دهد تا ظرفیت خود را افزایش دهد.

◀ پیش‌بینی بازار جهانی

در ماه‌های اخیر، هر دو گول هوافضا نیاز به هواپیمای جدید در ۲۰ سال آینده را نیز پیش‌بینی کرده‌اند. بنا به پیش‌بینی ایرباس در ۲۰ سال آینده تقاضا برای ۴۰۸۵۰ هواپیمای مسافربری و باری جدید وجود خواهد داشت که یا جایگزین هواپیمای قدیمی فعلی در بازار خواهند شد یا به ناوگان جهانی موجود اضافه می‌شوند. بررسی‌های ایرباس نشان می‌دهد که منطقه آسیا و اقیانوسیه و چین بیشترین تقاضا را برای هواپیمای جدید در دو دهه آینده خواهند داشت و شاهد بیش از ۴۶ درصد (تقریباً ۱۹۰۰۰) هواپیمای جدید خواهند بود. اروپا و آمریکای شمالی نیز هر کدام نزدیک به ۲۰ درصد تقاضا برای هواپیمای جدید را تشکیل خواهند داد. پیش‌بینی ایرباس حاکی از آن است که منطقه خاورمیانه نزدیک به ۱۰ درصد هواپیمای جدید را به خود اختصاص خواهد داد.

اما نسخه ۲۰۲۳ چشم‌انداز بازار تجاری بوئینگ نشان می‌دهد که در ۲۰ سال آینده به ۴۲۵۹۵ هواپیما نیاز خواهد بود. آنها هم معتقدند که هند و چین در سال‌های آینده بیش‌تاز رشد هوانوردی خواهند بود. بوئینگ پیش‌بینی کرده کمتر از ۲۵ درصد از ناوگان فعال جهانی در سال ۲۰۴۲ حفظ شده و ۷۵ درصد باقیمانده با هواپیمای نسل بعدی جایگزین خواهند شد. ■



تحلیلگران معتقدند که این حجم از سفارش خرید ناوگان، خطر افزایش شدیدتر رقابت‌ها در خطوط هوایی منطقه را افزایش داده است، در همین زمینه، خبرگزاری دولتی آناتولی چندی پیش از مذاکرات خطوط هوایی ترکیه برای خرید حداکثر ۳۵۵ هواپیمای ایرباس خبر داده و عربستان هم اعلام کرده در حال برنامه‌ریزی برای سفارش حدود ۱۵۰ هواپیمای باریک‌پیکر است



MAX 737 را به‌عنوان بخشی از قرارداد اجاره با شرکت ایر لیز (ALC) سفارش داد. بوئینگ همچنین توانست از شرکت هواپیمایی رویال اردن سفارش خرید چهار فروند بوئینگ 787-9 به ارزش ۱/۱۷ میلیارد دلار را دریافت کند. این ایرلاین همچنین قرار است به کمک بوئینگ سیستم‌های ارتباطی هواپیمای ۷۸۷ خود را به‌روز کرد. رقابت بر سر خرید هواپیمای جدید در حالی در جریان است که در پی آغاز جنگ اسرائیل و حماس و در نتیجه بسته شدن حریم هوایی برخی کشورها و مناطق، پروازها برای برخی از خطوط هوایی طولانی‌تر و گران‌تر شده است.

◀ بازار «تجربه سفر متفاوت»

این دوره از نمایشگاه هوایی دبی شاهد حضور شرکت‌های مختلف حاضر در حوزه هواپیماها و پروازهای لوکس و بیزنس هم بود. مدیرعامل یکی از شرکت‌های حاضر در نمایشگاه، درباره رونق سفرهای هوایی لوکس می‌گوید: بازده سفرهای لاکچری اکنون ۲۰ درصد از دوران پیش از کووید بیشتر است. بسیاری می‌گویند این وضعیت موقتی است و مردم می‌خواهند پس از دو سال قرنطینه تجربه‌های نو کسب کنند، اما آنچه ما در یک برنامه پنج ساله می‌بینیم این است که نیاز به تجربه نو خود یک بازار در حال توسعه است. مردم به دنبال تجربیات جدید می‌گردند، بنابراین بازار «تجربه سفر متفاوت» یکی از سریع‌ترین رشد‌ها را



چالش صلح بشریت با زمین

حال زمین ناخوش است و تصمیم گیران در اقصی نقاط دنیا در خواب، اما جهان گرمایی و تغییرات اقلیمی واقعیت زهرآگینی است که هر روز که چشم باز می‌کنیم، آن را می‌چشیم؛ گویی گرفتاری اصلی کره زمین انسان‌ها هستند که با خوش بینی ساده لوحانه آینده ترسناک محیط زیست جهان را نادیده می‌گیرند و همچنان به اقدامات تهدیدآمیز خود ادامه می‌دهند. هشدارهایی درباره ضرورت پایان دادن به جنگ آدمی با زمین را در گزارش‌های پیش رو می‌خوانید.

- ◀ توافق از سر رودر بایستی!
- ◀ فردای مه‌آلود کره خاکی!
- ◀ محیط‌زیست، پیشمرگ توسعه

در آخرین ساعات کنفرانس کاپ ۲۸ صورت گرفت

توافق از سر رودر بایستی!

دره عمیقی تولیدکنندگان نفت را از جهان جدا می‌کند؛ کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی!

گزارش از

فریا کهن

واژه کاپ مخفف کنفرانس اعضای شرکت‌کننده (Conference of Parties) است و اعضای شرکت‌کننده در این کنفرانس کشورهایی هستند که کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره تغییر اقلیم را در سال ۱۹۹۲ امضا کرده‌اند. این نشست‌ها از سال ۱۹۹۵، پس از آنکه بسیاری از کشورها در سال ۱۹۹۲ به توافق‌نامه‌ای به نام کنوانسیون چهارچوب تغییرات آب‌وهوایی سازمان ملل متحد (UNFCCC) پیوستند، آغاز شدند و هدف اصلی آنها یافتن راه‌هایی برای کاهش گازهای گلخانه‌ای و جلوگیری از گرم‌شدن بیش از حد زمین است.

تاکنون ۲۸ نشست کاپ (COP) برگزار شده که برخی از دستاوردهای کلیدی این کنفرانس‌ها به شرح زیر است:

- ۱- کاپ ۳- (کیوتو، ۱۹۹۷): پروتکل کیوتو به تصویب رسید که کشورهای صنعتی را به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای متعهد می‌کرد.
- ۲- کاپ ۱۱- (مونترال، ۲۰۰۵): طرح اقدام مونترال به توافق رسید که پروتکل کیوتو را تمدید و مذاکرات برای جانشین آن را آغاز کرد.
- ۳- کاپ ۱۵- (کپنهاگ، ۲۰۰۹): نیاز به محدودکردن افزایش دمای جهانی به زیر ۲ درجه سلسیوس را به رسمیت شناخت.
- ۴- کاپ ۲۱- (پاریس، ۲۰۱۵): توافق پاریس یک نقطه عطف بزرگ بود که براساس آن کشورها متعهد شدند برای محدود کردن گرمایش جهانی به کمتر از ۲ درجه سانتی‌گراد کار کنند و تلاش‌ها را برای محدودکردن آن به ۱/۵ درجه سانتی‌گراد دنبال کنند.
- ۵- کاپ ۲۶- (گلاسکو، ۲۰۲۱): کشورها تعهدات خود را برای کاهش انتشار به‌روز کردند و روی قوانین اجرایی توافق پاریس به توافق رسیدند. ماه گذشته هم کاپ ۲۸ برگزار شد که مهم‌ترین موضوع آن بررسی گزارش ارزیابی پیشرفت جهانی اقدامات (Global Stocktake) بود.

تاسیس صندوق ضرر و زیان

اهداف نشست سالانه تغییرات اقلیمی موسوم به کاپ ۲۸ در دوی، شامل ارزیابی پیشرفت به سوی هدف توافق‌شده بین‌المللی برای محدود

پس از یک سال پرتلاطم از رویدادهای اقلیمی که بر اثر آنها بسیاری از رکوردهای جهانی آب‌وهوایی جهان شکسته شد، با توافقی تاریخی که در نشست تغییرات اقلیمی سازمان ملل متحد (کاپ ۲۸) حاصل شد، جامعه جهانی برای اولین بار یک صدا «بر ضرورت گذار از سوخت‌های فسیلی» مهر تابید زد و از همه کشورهای دنیا خواست تا استفاده از سوخت‌های فسیلی را کنار بگذارند.

با وجود تلاش کشورهای نفت‌خیز برای پرهیز از اشاره به حذف سوخت‌های فسیلی، مخالفت‌های شدید کشورهای دیگر این تلاش‌ها را ناکام گذاشت، با این حال، در متن توافق نهایی که سلطان جابر، میزبان اماراتی نشست، آن را حرکت به سمت درست خواند، اما و اگر و ابهامات زیادی وجود دارد به ویژه در خصوص کمک به کشورهای فقیر و آسیب‌دیده که توقعاتشان برآورده نشده است.

از سوی دیگر، نماینده چین در اجلاس، نارضایتی خود از این توافق را اعلام و کشورهای ثروتمند را متهم کرد که دهه‌ها با سوزاندن سوخت‌های فسیلی ثروت اندوخته‌اند، اما می‌خواهند اقتصادهای نوظهور را از همان رشد منع کنند. با این حال، آنتونیو گوترش، دبیرکل سازمان ملل، در واکنش به انتقادات مخالفان توافق گفته است: «مایلم به کسانی که در نشست تغییرات اقلیمی امسال به صراحت با حذف سوخت‌های فسیلی مخالفت کرده‌اند، بگویم که چه بخواهید و چه نخواهید، حذف سوخت‌های فسیلی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. فقط باید امیدوار باشیم دیر نشده باشد.»

کردن افزایش دمای کره زمین تا حد ۱/۵ درجه سانتی‌گراد (میزان پیش از صنعتی شدن زمین) بود، این در حالی است که همزمان با آغاز به کار نشست، سازمان ملل متحد در گزارشی تایید کرد که سال ۲۰۲۳ گرم‌ترین سال تاریخ بشر بوده و دبیرکل این سازمان هشدار داد که فاجعه آب و هوایی واقعی در پیش است؛ چراکه در حال حاضر سطح دریاها و دمای آب دریاها به بالاترین میزان خود و میزان یخ قطب به پایین‌ترین حد خود رسیده است.

بدین ترتیب، ایجاد صندوقی برای کمک به فقیرترین و آسیب‌پذیرترین کشورهای جهان - که توسط فاجعه اقلیمی صدمه دیده‌اند - اولین تصمیم مورد توافق در کنفرانس کاپ ۲۸ بود. سال گذشته در نشست کاپ ۲۷ بر سر تاسیس صندوق «ضرر و زیان» توافق و امسال ضوابط و قوانین مرتبط با نحوه عملکرد آن نهایی شده است.

این صندوق برای چهار سال اول پس از راه‌اندازی، تحت نظارت بانک جهانی اداره می‌شود و کشورهای توسعه‌یافته و سایرین به‌طور داوطلبانه متعهد به پرداخت پول به آن خواهند شد.

رؤسای جمهور بزرگ‌ترین تولیدکنندگان گازهای گلخانه‌ای جهان یعنی ایالات متحده و چین، در نشست کاپ ۲۸ حضور نداشتند، اما بریتانیا متعهد شد که ۶۰ میلیون پوند (۴۷ میلیون دلار) به صندوق خسارات ناشی از تغییرات اقلیمی کمک کند و جان کری، فرستاده ویژه تغییرات اقلیمی آمریکا هم اعلام کرد که کشورش ۱۷ میلیون و ۵۰۰ هزار دلار به این صندوق کمک خواهد کرد.

امارات متحده عربی و آلمان هم متعهد شدند که ۱۰۰ میلیون دلار به این صندوق کمک کنند. میزان اولیه تامین مالی نزدیک به ۴۲۹ میلیون دلار

۱۱

ایجاد صندوقی برای کمک به آسیب‌پذیرترین کشورهای جهان - که توسط فاجعه اقلیمی صدمه دیده‌اند - اولین تصمیم مورد توافق در کنفرانس کاپ ۲۸ بود. سال قبل، در نشست کاپ ۲۷ روی تاسیس صندوق «ضرر و زیان» توافق و امسال ضوابط و قوانین مرتبط با نحوه عملکرد آن نهایی شده است. این صندوق برای چهار سال اول پس از راه‌اندازی، تحت نظارت بانک جهانی اداره می‌شود

۱۲

است که اتحادیه اروپا متعهد شده است ۲۴۵ میلیون دلار آن را تامین کند؛ با این حال تنها گروه V20 (۲۰ کشور آسیب‌پذیر) از مجموعه ۵۸ کشور در خطر، هزینه‌هایشان در ارتباط با خسارات اقلیمی در ۲۰ سال گذشته را ۵۲۵ میلیارد دلار اعلام کرده‌اند و طبق تحقیقات انجام‌شده خسارات اقلیمی در سرتاسر جهان می‌تواند تا سال ۲۰۵۰ به سالانه یک تا ۱/۸ تریلیون دلار برسد.



دولت، و میزان کاهش درآمدهای نفتی ظرف دو دهه آینده که با در نظر گرفتن این دو عامل، کشورهایی نظیر ونزوئلا، قطر و کشورهای نفتخیز آفریقایی مانند نیجریه، آنگولا و چاد با بالاترین درجه خطر مواجهند. عربستان، امارات متحده عربی، الجزایر و آذربایجان در درجه دوم خطر، عراق، روسیه و لیبی در درجه سوم، ایران، نروژ و مکزیک در درجه چهارم و ترکمنستان، اوکراین و کلمبیا در درجه پنجم خطر قرار دارند.

به نظر می‌رسد یکی از دلایل درجه پایین ریسک ایران، کاهش قابل توجه صادرات نفتی به دلیل تحریم‌های آمریکا باشد که به کاهش سهم نفت در بودجه دولت منجر شده است.



◀ توافق برای افزایش ظرفیت تولید انرژی تجدیدپذیر

از دیگر رویدادهای مهم در کنفرانس تغییرات اقلیمی امسال، امضای میثاق‌نامه‌ای توسط ۱۱۸ کشور جهان از جمله آمریکا برای سه برابر کردن ظرفیت تولید انرژی از منابع تجدیدپذیر تا سال ۲۰۳۰ بود؛ چراکه کارشناسان بر لزوم کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی برای دستیابی به کاهش کربن تاکید می‌کنند. با این حال، در بیانیه ریاست کنفرانس تاکید شده که دستیابی به هدف مذکور، اجباری نیست و «نقاط آغازین مختلف و شرایط ملی» هر کشور امضاکننده را در نظر می‌گیرد. این ۱۱۸ کشور همچنین توافق کرده‌اند که میانگین سالانه جهانی بهبود بهره‌وری انرژی را از ۲ درصد به بیش از ۴ درصد تا سال ۲۰۳۰ افزایش دهند. ایالات متحده، فرانسه و ژاپن جزء بیست کشوری هستند که مایلند تولید انرژی هسته‌ای خود را تا اواسط قرن سه برابر کنند. ظرفیت انرژی‌های تجدیدپذیر جهانی در سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۳/۴ تراوات بوده که اکنون افزایش آن به میزان ۱۱ تراوات هدف‌گذاری شده است. توافق برای افزایش ظرفیت تولید انرژی از منابع تجدیدپذیر، توسط



میزان اولیه تامین مالی صندوق «ضرر و زیان» نزدیک به ۴۲۹ میلیون دلار است؛ با این حال تنها ۲۰ کشور آسیب‌پذیر از مجموعه ۵۸ کشور در خطر، هزینه‌های خسارات اقلیمی را در ۲۰ سال گذشته، ۵۲۵ میلیارد دلار اعلام کرده‌اند و بر اساس تحقیقات انجام شده خسارات اقلیمی در سرتاسر جهان می‌تواند تا سال ۲۰۵۰ به سالانه یک تا ۱/۸ تریلیون دلار برسد



◀ ضرر ۸ تریلیون دلاری برای کشورهای نفتخیز

هم‌زمان با اجلاس تغییرات اقلیمی سازمان ملل، یک اندیشکده محیط زیستی هشدار داده رشد منابع انرژی تجدیدپذیر و کاهش تقاضا برای سوخت‌های فسیلی ظرف ۱۷ سال آینده درآمد کشورهای نفتخیز را جمعاً هشت تریلیون دلار یعنی هشت هزار میلیارد دلار کاهش می‌دهد. موسسه Carbon Tracker در گزارشی با عنوان «دولت‌های نفتی در زوال» برآورد کرده که تلاش جهانی برای کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای و فاصله گرفتن از سوخت‌های فسیلی، ریسکی جدی برای کشورهای نفتخیز از جمله ایران است و ۲۸ کشور ممکن است تا سال ۲۰۴۰ بیش از نیمی از درآمدشان را از دست بدهند. مشاور ارشد اندیشکده «کربن ترکر» اعلام کرده است: «حتی در سناریوهای متعادل هم تحلیلگران مستقل مانند آژانس بین‌المللی انرژی انتظار دارند درآمد کشورهای نفتخیز از نفت و گاز تا سال ۲۰۴۰ نصف شود. یعنی مجموع درآمد نفتی این کشورها تا آن زمان، به‌جای ۱۷ تریلیون دلار، ۹ تریلیون دلار کاهش پیدا می‌کند و کشورهای نفتخیزی که بودجه‌شان را بر اساس آن درآمد بالا بسته‌اند، در ۱۰ تا ۱۵ سال آینده فقط نصف آن درآمد را کسب می‌کنند.»

به گزارش کربن ترکر، میزان ریسک کشورهای نفتخیز در فرآیند گذار به انرژی‌های پاک به دو عامل بستگی دارد: سهم درآمدهای نفتی از بودجه



هم‌زمان با اجلاس تغییرات اقلیمی سازمان ملل، یک اندیشکده محیط زیستی در گزارشی با عنوان «دولت‌های نفتی در زوال» برآورد کرده که تلاش جهانی برای کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای و فاصله گرفتن از سوخت‌های فسیلی، ریسکی جدی برای کشورهای نفت‌خیز از جمله ایران است و ۲۸ کشور ممکن است تا سال ۲۰۴۰ بیش از نیمی از درآمدهای خود را از دست بدهند



◀ تعهدات و کمک‌های کشورها و سازمان‌ها در کاپ ۲۸

در کاپ ۲۸، کشورها و سازمان‌های مختلف تعهدات و کمک‌های قابل توجهی برای مقابله با تغییرات آب‌وهوایی ارائه دادند که در ادامه به برخی از نکات برجسته آن اشاره می‌کنیم:

کاهش متان: امارات متحده عربی ۱۰۰ میلیون دلار به صندوق جدید متان بانک جهانی کمک کرد که هدف آن کاهش انتشار این گاز گلخانه‌ای قدرتمند است. علاوه بر این، نزدیک به دوازده بنیاد خیریه تعهد کردند که طی سه سال آینده ۴۵۰ میلیون دلار برای حمایت از اقدامات ملی برای مقابله با انتشار متان سرمایه‌گذاری کنند.

حمایت از کشاورزان آسیب‌دیده: بنیاد «بیل و ملیندا گیتس» و امارات متحده عربی ۲۰۰ میلیون دلار برای کمک به کشاورزان کوچک در آفریقای جنوبی صحرا و جنوب آسیا در ساختن تاب‌آوری و سازگاری با تغییرات آب‌وهوایی اهدا کردند.

حفاظت از طبیعت: بانک توسعه ملی برزیل یک طرح ۲۰۵ میلیون دلاری برای بازسازی جنگل‌های تخریب شده در آمازون راه‌اندازی کرد که هدف آن بازسازی ۶۰۰۰۰ کیلومتر مربع تا سال ۲۰۳۰ است.

سلامت: امارات متحده عربی و چندین خیریه ۷۷۷ میلیون دلار برای ریشه‌کن کردن بیماری‌های استوایی نادیده گرفته شده که انتظار می‌رود با افزایش دما بدتر شوند، ارائه دادند.

اتحادیه اروپا، آمریکا و امارات رهبری شد و برزیل، نیجریه، استرالیا، ژاپن، ایسلند، کانادا و شیلی نیز در فهرست امضاکنندگان این پیمان قرار دارند، اما ترکیه، چین، هند و آفریقای جنوبی از امضای آن خودداری کردند. این به آن معناست که صنعت انرژی‌های تجدیدپذیر در سال‌های آینده نیز با فرصت‌ها و چالش‌های متعددی روبه‌رو است؛ از یک سو، تقاضا برای انرژی‌های تجدیدپذیر در حال افزایش است که از نیاز به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، افزایش امنیت انرژی و دستیابی به توسعه پایدار ناشی می‌شود و از سوی دیگر، این صنعت همچنین با اختلالات زنجیره تامین، فشار هزینه، عدم قطعیت سیاست‌ها و تنگناهای زیرساختی دست‌وپنجه نرم می‌کند که پتانسیل رشد را تحت تاثیر قرار می‌دهد.

◀ استراتژی دستیابی به سوخت سبز تا سال ۲۰۳۰

استراتژی دستیابی به سوخت سبز نیز در اجلاس جهانی COP 28 به تصویب سران و نمایندگان ۱۰۰ کشور جهان رسید و بر این اساس قرار شد تا سال ۲۰۳۰ میزان تولید سوخت بدون آلاینده ناشی از متانول، هیدروژن و آمونیاک به ۱۱ میلیون تن در سال افزایش یابد.

در عین حال، مقرر شد صاحبان کالا، اپراتورهای کشتی، مدیران بنادر و شرکت‌های ذخیره‌سازی سوخت و سازندگان تجهیزات به‌منظور تولید سوخت‌های تجدیدپذیر امکانات لازم را به‌طور مشترک فراهم کرده و تا سال ۲۰۴۰ میلادی، ۹۰ درصد از کشتی‌ها و تجهیزات قابل استفاده در حمل‌ونقل و صنایع دریایی از سوخت‌های سبز استفاده کنند. بدین ترتیب، تولیدکنندگان تجهیزات مربوط به صنایع دریایی متعهد می‌شوند نسبت به تسریع تولید سوخت و بهسازی موتورآلات، اقدامات لازم را به عمل آورند. اگرچه از دید امضاکنندگان این بیانیه، تلاش IMO را برای استفاده از سوخت‌های سبز و تعیین ضرب‌الاجل برای سال ۲۰۳۰ جاه‌طلبانه به نظر می‌رسد، اما به هر حال نمایندگان کشورها برای تولید ۱۱ میلیون تن سوخت سبز شامل هیدروژن و آمونیاک به توافق رسیدند و بدین ترتیب استراتژی مورد توافق، کاهش گازهای گلخانه‌ای توسط کشتی‌ها به میزان ۸۶ درصد تا سال ۲۰۴۰ است.

در این میان، موسسات IMO و لویدز رجیستر نیز به‌منظور آموزش دریانوردان برای استفاده از سوخت‌های سبز متعهد شدند. امضاکنندگان از کشورهای ساحلی و نیز سازمان IMO خواستند تا استراتژی لازم و غیربندپروازانه‌ای را برای کاهش گازهای گلخانه‌ای در سال‌های ۲۰۳۰ و ۲۰۴۰ میلادی تدوین کنند، ضمناً پیشنهاد شد که حمایت‌های سیاسی برای کاهش مالیات برای سوخت‌های بدون آلاینده به میزان ۵ تا ۱۰ درصد تا سال ۲۰۳۰ به عمل آید.



تعهدات به صندوق سازگاری: کشورهای متعددی تعهدات مالی به صندوق سازگاری ارائه دادند که هدف آن حمایت از اقدامات سازگاری در پاسخ به تغییرات آب‌وهوایی است. مهم‌ترین کمک‌کنندگان شامل آلمان، کمیسیون اروپا، ایالات متحده آمریکا و دیگران بودند، با تعهداتی که از سال به سال متغیر است.

چند نکته در مورد موافقتنامه پایانی کاپ ۲۸

توافقنامه COP۲۸، که اکنون به نام «اجماع امارات» شناخته می‌شود، شامل چندین نکته کلیدی است:

گذار از سوخت‌های فسیلی: توافقنامه بر نیاز کشورها به گذار از استفاده از سوخت‌های فسیلی و تسریع در کاهش سوخت‌های زغال سنگ برای مقابله با تغییرات آب‌وهوایی تاکید می‌کند.

بیان کاهش انتشارات: متن شامل برخی از قوی‌ترین بیان در مورد نیاز به کاهش انتشارات است.

اقدام فوری: تاکید زیادی بر فوریت اقدام در این دهه حساس حال حاضر برای مبارزه با تغییرات آب‌وهوایی وجود دارد.

صفر خالص تا سال ۲۰۵۰: توافقنامه خواستار گذار به صفر خالص انتشارات تا سال ۲۰۵۰ است.

یارانه‌های ناکارآمد سوخت فسیلی: در متن توافق، بر حذف یارانه‌های ناکارآمد سوخت‌های فسیلی تاکید شده، اقدامی که به عنوان عاملی حیاتی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای محسوب می‌شود. ■

در اجلاس امسال تغییرات اقلیمی مقرر شد صاحبان کالا، اپراتورهای کشتی، مدیران بنادر و شرکت‌های ذخیره‌سازی سوخت و سازندگان تجهیزات به منظور تولید سوخت‌های تجدیدپذیر امکانات لازم را به طور مشترک فراهم و تا سال ۲۰۴۰ میلادی، ۹۰ درصد از کشتی‌ها و تجهیزات قابل استفاده در حمل‌ونقل و صنایع دریایی از سوخت‌های سبز استفاده کنند



کمک‌های بلافاصله پس از فاجعه: بانک جهانی دامنه شرایط بدهی مقاوم در برابر آب‌وهوا را در وام‌های خود گسترش داد تا شامل تمام وام‌های موجود بانک جهانی برای کشورهای آسیب‌پذیر شود. امارات متحده عربی، بریتانیا، آلمان و ایالات متحده آمریکا بیش از ۳۰۰ میلیون دلار به صندوق جدید بلافاصله پس از فاجعه آب‌وهوایی کمک کردند.

آسیا پیشتاز در تولید و جایگزین کردن سوخت‌های سبز



و جالب توجه این است که بیشتر کشتی‌های مجهز به سوخت متانول کشتی‌های کانتینری خواهند بود که از مراکز بانکرینگ آسیا سوخت‌گیری می‌کنند. در این زمینه کشورهایی همانند قطر، روسیه و چین از جمله کشورهایی هستند که در تولید سوخت‌های سبز فعالیت‌های خوبی از خود نشان می‌دهند.

در همین حال، طراحی کشتی‌های جدید به منظور مجهز کردن آنها به سوخت سبز نیز توسط چین، کره، ژاپن، روسیه و هند ادامه دارد؛ برای مثال، شرکت کاسکو اخیراً طرح‌های جدید توسعه کشتی‌های سبزتر را با استفاده از متانول و آمونیاک به نمایش گذاشته است. این شرکت طراحی کشتی‌های جدید را با سوخت سبز و طراحی بادبان‌های با ارتفاع بلند برای کاهش مصرف سوخت در دست اقدام دارد.

آسیا به‌عنوان پیشتاز تولید و جایگزین کردن سوخت‌های سبز به جای سوخت‌های فسیلی روزه‌روز نسبت به تولید و طراحی کشتی‌های مجهز به سوخت سبز ادامه می‌دهد.

براساس آمارهای منتشر شده از سوی موسسه متانول هم اکنون اداره بنادر سنگاپور به عنوان بزرگ‌ترین هاب سوخت سبز آسیایی در جهان مطرح است، به گونه‌ای که از ابتدای سال ۲۰۲۳، فروش LNG در این هاب منطقه‌ای ۹ برابر شده و فروش متانول ۵.۵ برابر بالا رفته است. بر اساس این گزارش در شرایط فعلی ۲۵ کشتی با سوخت متانول در سراسر جهان فعالیت می‌کنند و ۱۶۵ کشتی در دست سفارش ساخت قرار دارد.

طبق پیش‌بینی موسسه پژوهشی متانول، تعداد کشتی‌هایی که تا سال ۲۰۳۰ مجهز به سوخت متانول خواهند شد به ۱۲۰۰ فروند خواهد رسید

فردای مه‌آلود کره‌خاکی!



■ بگذارید سوالات را این‌گونه آغاز کنیم که اوضاع از نظر تاثیرات حاصل از تغییرات اقلیمی تا چه حد وخیم است؟

■ پرسش مهمی است، مخصوصاً اینکه اساساً اظهارنظر درباره آینده، با پیشرفت دانش بشری دشوارتر می‌شود. زمانی که به پیش‌بینی‌هایی که در گذشته نخبگان علم انجام داده‌اند دقت کنیم، بیشتر به نسی بودن این پیش‌بینی‌ها یا حتی اشتباهات فاحش آنها پی می‌بریم؛ برای مثال، شما اگر کتاب «آتن فرسوده» از افلاطون را که ۲۳۰۰ سال پیش نوشته شده، بخوانید، می‌بینید که او بیان می‌کند وقتی اطراف آتن را بررسی می‌کنم به نیایشگاه‌ها و معابدی می‌رسم که ارتفاع بسیار بلندی دارند و این ارتفاع بلند و این سقف‌های بسیار بزرگ حاصل تنه‌های چوب قطوری است که در ساخت این معابد و نیایشگاه‌ها به کار رفته است. در صورتی که هرچه اطراف آتن را نگاه می‌کنم چنین درخت‌هایی وجود ندارد که بخواهند با آنها چنین معابد و نیایشگاه‌هایی را بسازند.

این سخن بسیار مهمی است زیرا نشان می‌دهد هزاران سال پیش‌تر از آن تاریخ (۲۳۰۰ سال قبل) اطراف آتن جنگل‌های بسیار انبوهی از درختان

هیچ‌گاه در مخیله بشر هم نمی‌گنجید که دمای قطب شمال یا قطب جنوب بتواند به بالای صفر برود؛ اما اکنون بیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که در سال ۲۰۷۰، متوسط افزایش دمای کره زمین از ۴ درجه عبور می‌کند و تا نابودی آخرین جنگل بارانی تنها ۷۵ سال باقی مانده است.

در این میان، ایران با شیب بسیار تندتری از متوسط جهانی به سمت فروپاشی اقلیمی حرکت می‌کند؛ تا آنجا که مساحت جنگل‌هایمان از ۲۰ میلیون هکتار به ۱۲ میلیون هکتار و آب قابل استحصال از ۱۵۰ میلیارد مترمکعب در سال به ۱۰۵ میلیارد متر مکعب در سال رسیده است.

آنچه می‌خوانید گفت‌وگوی پادکست «فرداها» با محمد درویش، کنشگر و پژوهشگر محیط‌زیست و رئیس کمیته محیط‌زیست در کرسی سلامت اجتماعی یونسکو، درباره موضوعاتی است که به زیست ما در آینده گره خورده است. قرن ۲۲ چگونه قری خواهد بود؟ آیا بشریت به صلح با زمین می‌رسد؟

هرساله وقتی نقشه Dead Zone ها یا همان کویرهای دریایی را نگاه می‌کنیم (مناطق که در آنها به ظاهر آب وجود دارد، اما هیچ چیز در این آب نیست و حتی فیتوپلانکتون‌ها هم در آنها وجود ندارند) متوجه می‌شویم که این مناطق مرتباً در حال گسترش هستند. پنج سال است که متأسفانه وارد خلیج فارس هم شده‌اند؛ به طوری که در جنوب این دریا و در نزدیکی امارات و بحرین در اثر فعالیت آب شیرین‌کن‌ها ما شاهد اولین لکه Dead Zone یا کویر دریایی هستیم که به سرعت هم در حال افزایش است. همین حقایق است که باعث شده آن پیش‌بینی لامارک هم در کتاب «اشتباهات علمی جهان» ثبت شود.

این موارد را یادآوری کردم تا تاکید کنم بسیار سخت است که با توجه به دانش امروز بخواهید وضعیت حتی ۱۰۰ سال آینده را پیش‌بینی کنید. آینده می‌تواند بسیار متفاوت باشد؛ به‌عنوان مثال، بر اساس اطلاعاتی که الان در دست داریم، می‌دانیم که ما هر سال ۴۸ میلیارد تن CO₂ در اتمسفر منتشر می‌کنیم و این ۴۸ میلیارد تن به شدت میانگین افزایش دما در کره زمین را با شتابی صعودی و نگران‌کننده ارتقا می‌دهد؛ یعنی تمام پیش‌بینی‌ها حکایت از این دارد که رهبران جهان نمی‌توانند به توافق برسند و میزان جهان‌گرمایی یا افزایش متوسط دمای کره زمین از مرز دو درجه بالاتر خواهد رفت.

در حال حاضر، مناطقی در سیبری، شمال آلاسکا و ایسلند پس از حدود ۲۰۰ میلیون سال از زیر یخ و برف بیرون آمده‌اند. این اتفاق البته خبر خوشی است برای اهل کسب‌وکار و معامله‌گران؛ چراکه در این مناطق کسب‌وکارها رونق پیدا کرده است. ریکیاویک (پایتخت ایسلند) که سال‌ها تنها ۲۰۰ هزار نفر جمعیت داشته، الان یکی از پرطرفدارترین مقاصد ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری در اروپا شده است. در ایسلند به این دلیل که کشور به کل یخ زده بود و با وجود مساحت بسیار وسیع این کشور، عملاً نقاط بسیار کوچکی از آن قابل سکونت بود، اما حالا به دلیل آب شدن یخ‌ها بخش‌های بزرگی از آن دارد از زیر یخ خارج می‌شود. همه این اتفاقات نتیجه افزایش یک درجه‌ای دمای زمین است.

ویروس‌هایی که میلیون‌ها سال زیر یخ بوده‌اند و کنترل شده بودند حال دوباره زنده می‌شوند ولی دیگر وارد خشکی نمی‌شوند، بلکه وارد اقیانوس می‌شوند که سه‌چهارم از کره زمین را دربر گرفته است. ویروس‌هایی به مراتب ناشناخته‌تر و خطرناک‌تر از کرونا که می‌تواند به کل حیات انسانی را مختل کند.

ما هیچ‌گاه حتی در ذهنمان هم نبود که دمای قطب شمال یا قطب جنوب بتواند مثبت شود یعنی بالای صفر باشد. الان این اتفاق افتاده است و قطب دمای بالای صفر را هم تجربه کرده است. مدتی پیش مردم

سکویا یا درختان غول‌پیکر بوده که در زمان افلاطون هیچ چیز از آنها باقی نمانده است. او می‌گوید حال به زحمت برای زنبورها در اطراف دامنه‌های کوهستان‌های آتن غذا پیدا می‌شود و پیش‌بینی می‌کند که با این روند به زودی دیگر چیزی برای از دست دادن نخواهیم داشت.

اکنون حدود ۲۳۰۰ سال از این پیش‌بینی بسیار تکان‌دهنده و تلخ و سیاه افلاطون که از آن به‌عنوان نخستین گزارش بیابان‌زایی در جهان یاد می‌کنند، می‌گذرد و ما همچنان توانسته‌ایم به حیات خودمان در کره زمین ادامه دهیم و از جمعیت حدود ۱ میلیارد نفری به حدود ۸/۵ میلیارد نفر رسیده‌ایم.

از طرف دیگر، اگر از نظر تاریخی جلوتر بیایم به «ژان باتیست لامارک» می‌رسیم. این شخص اکولوژیست بسیار بزرگی بوده و حتی از او به‌عنوان پیامبر اکولوژیست‌ها در قرن هجدهم یاد می‌شود. لامارک جمله معروفی دارد که می‌گوید: «زمانی که شما به عظمت اقیانوس‌ها دقت می‌کنید، به ژرفای آب دقت می‌کنید، به تنوع و تعداد آبزیانی که در این اقیانوس‌ها و دریاها در حال زندگی هستند دقت می‌کنید به یک نکته شفاف‌انگیز می‌رسید و آن اینکه امکان آن که روزی نوع بشر بتواند خللی در زندگی این آبزیان به وجود بیاورد اصلاً وجود ندارد» در صورتی که در حال حاضر، فقط عملیات سدسازی ۳۰ درصد از کل ماهیان آب‌های شیرین را از بین برده است، ۲۵ درصد کل گونه‌های آبی در اقیانوس‌ها از بین رفته‌اند و بسیاری از صخره‌های مرجانی تماماً نابود شده‌اند.

»

خطر سناریوی خوشبینانه نسبت به آینده این است که می‌تواند چراغ سبزی باشد به افکار کسانی که معتقدند فعالان محیط‌زیست بی‌جهت شلوغش کرده‌اند، اما اگر هم نسبت به آینده خیلی بدبین باشیم، مثل آن گروه ارکستر روی عرشه کشتی تایتانیک خواهیم بود که چون مطمئن بودند چند دقیقه بعد غرق خواهند شد، پس فقط موزیک می‌نواختند و کاری برای نجات خودشان انجام نمی‌دادند

«



نرخ فرسایش خاک ایران رتبه اول را در جهان دارد و جزء پنج کشور اول جهان از نظر نرخ بیابان‌زایی هستیم. ما رکورد فرونشست زمین را دو بار در قرن بیست و یکم به نام خود ثبت کرده‌ایم؛ یک بار در سال ۲۰۰۵، به میزان ۳۶ سانتی‌متر در سال در جنوب غربی تهران و بار دوم در سال ۲۰۱۰، به میزان ۵۴ سانتی‌متر در سال بین دشت فسا و جهرم



دمای چهار درجه در سال ۲۰۷۰ ختم شود، اما خب احتمال آن که دوباره ترامپ رای بیاورد و تفکر ترامپیست برقرار شود زیاد است و بنابراین ممکن است کل بودجه ۵۰ میلیاردی که انگیزه بزرگی ایجاد کرد برای امیدوار شدن افرادی مثل ما، منتفی شود.

یا تصور کنید یوتین به بن‌بست بزرگی در اوکراین برسد و کل دنیا را به خون و آتش و جنگ بکشد یا مشکلات دیگری که مثلاً ممکن است ابله روانپریشی در کره شمالی ایجاد کند، یا درگیری بین تایوان و چین که می‌تواند تمام معادلات صلح جهانی را برهم بزند، اما در عین حال، چنین اتفاقاتی می‌تواند به نفع تاب‌آوری کره زمین تمام شود، زیرا مجال تنفس پیدا می‌کند.



در سوئد دچار گرم‌زدگی شده‌اند، چون اساساً در این کشور سیستم‌های خنک‌کننده وجود ندارد.

موسسه بسیار معتبری در آلمان پیش‌بینی کرده که در سال ۲۰۷۰ متوسط افزایش دما از چهار درجه عبور می‌کند و فقط ۵۰۰ میلیون تا یک میلیارد نفر از ساکنان زمین قرن ۲۲ را خواهند دید و ۷۰ درصد کل اکوسیستم‌های جهان مطلقاً نابود خواهد شد. موسسات دیگر در استرالیا و اتحادیه اروپا هم همین پیش‌بینی را تایید می‌کنند. این موضوع که کشوری مثل ایالات متحده آمریکا حاضر است یک برنامه ۵۰۰ میلیارد دلاری برای مهار خطر افزایش جهان گرمایی را تصویب و اجرا کند و یا کشورهای دیگر مثل چین، عربستان و اتحادیه اروپا حاضر می‌شوند ۱۰۰ میلیارد دلار در سال از درآمدهای خود را به کشورهای جنوبی ببخشند که آنها نیز بتوانند اقداماتی برای مهار انتشار گازهای گلخانه‌ای کنند، نشان‌دهنده آن است که اتاق‌های فکر بالادست می‌دانند که این موضوع شوخی نیست. آنقدر جدی است که تصمیم گرفته‌اند تا سال ۲۰۴۰ هر نوع وسیله‌ای که در سطح زمین تردد می‌کند باید استفاده از سوخت فسیلی را متوقف کند. تا سال ۲۰۵۰ هر پرنده‌ای که در آسمان پرواز می‌کند دیگر نباید متکی به سوخت فسیلی باشد، یعنی یا باید از انرژی خورشیدی یا از پیل‌های الکتریکی تجدیدپذیر استفاده شود.

تمام صنایع آب، برق، آهن و فولاد که در شمار صنایع انتشاردهنده گازهای گلخانه‌ای هستند باید ماهیت تولید خود را تا ۲۰۴۰ تغییر دهند، وگرنه مجبورند بابت بعضی محصولات تولیدی مالیات بپردازند. چنین نمونه‌هایی نشان‌دهنده حقیقت است که شرایط بر اساس دانش کنونی ما فوق‌العاده نگران‌کننده است.

اگر به خاطر داشته باشید در موضوع کرونا، یکی از مدیران ارشد دولت آلمان که بسیاری باور داشتند می‌تواند روزی صدراعظم آلمان شود خودش گفت که تنها یادداشتی از خود به‌جای گذاشت که در آن گفته بود: «اگر آن چیزهایی که من می‌دانم شما نیز می‌دانستید همان کاری را می‌کردید که من امروز کردم» البته من مجدداً تاکید می‌کنم که بر اساس دانش امروز، شاید بتوان گفت کار حیات نه‌فقط برای انسان‌ها بلکه برای بسیاری از موجودات کره زمین در قرن ۲۱ تقریباً تمام است، اما درباره حیات آن چیزی که جهان می‌نامیم، هیچ چیز معلوم نیست.

■ **تا اینجا گفت‌وگو، شما بدبینانه‌ترین سناریو را بیان کردید، اما خوشبینانه‌ترین سناریویی که می‌توان متصور شد چیست؟**

■ ممکن است که رهبران جهان به تعهدات خود در شرم‌الشیخ و تعهدنامه پاریس عمل کنند و اجازه ندهند به آن فاجعه یعنی افزایش

برای نجات خودشان انجام نمی‌دادند که آن هم بسیار خطرناک است.

■ شما درباره سناریوهای احتمالی جهان صحبت کردید. حالا ببینیم

ایران در این مسیر و این سناریوها کجای ماجرا قرار دارد؟

■ ایران کشوری است که با شیب تندتری از متوسط جهانی به سمت فروپاشی حرکت می‌کند. ما تالاب‌هایمان را از دست داده‌ایم. چیزی از هامون، ارژن، پریشان، بختگان، گلوخونی، دریاچه ارومیه، هورالعظیم و شادگان نمانده است. مساحت جنگل‌هایمان از ۲۰ میلیون هکتار رسیده به ۱۲ میلیون هکتار و آب قابل استحصال از ۱۵۰ میلیارد متر مکعب در سال به ۱۰۵ میلیارد متر مکعب در سال رسیده است. از امروز که در حال صحبت هستیم تا نابودی آخرین جنگل بارانی ۷۵ سال مانده است، اما این بدان معنا نیست که ۷۵ سال دیگر جنگل‌ها نابود می‌شوند، زیرا به احتمال قوی ۳۰ یا ۴۰ سال دیگر اکثر جنگل‌ها نابود شده‌اند، منظور این است که آخرین جنگل جان‌سختی که باقی می‌ماند تا ۷۵ سال دیگر نابود می‌شود.

این در حالی است که ایران پتانسیل‌های بسیار زیادی در حوزه زمین‌گرایی، انرژی جزر و مدی و همچنین انرژی بادی دارد که ما مطلقاً نتوانسته‌ایم به درستی از آنها استفاده کنیم. بد نیست بدانید که سه نقطه در کره زمین وجود دارد که استعداد دریافت انرژی خورشیدی در آنها، بالاترین میزان در جهان است؛ بخش‌هایی از عربستان، بخش‌هایی از استرالیا و ایران. ما می‌توانیم عرضه‌ای به طول و عرض ۳۰۰ کیلومتر را از طریق تجهیز به سلول‌های خورشیدی با همین راندمان کنونی که زیر ۳۰ درصد است به جایی تبدیل کنیم که نیاز انرژی کل مردم جهان را در طول یک سال تامین کند. ما می‌توانیم به بزرگ‌ترین صادرکننده انرژی تبدیل شویم و هیچ نیازی به نیروگاه‌های حرارتی، سدهای برق آبی و انرژی اتمی نداشته باشیم. همچنین با صادرات انرژی درآمد کافی برای تامین امنیت غذایی کشور خود فراهم آوریم.

ما می‌توانیم با تقویت زیرساخت‌های خود در حوزه گردشگری طبیعی، تاریخی، فرهنگی حرف‌های بسیاری برای گفتن داشته باشیم. وقتی کشور کوچکی مثل امارات و یک شهر کوچک‌تری به نام دبی می‌تواند سالیانه ۵۴ میلیارد دلار تنها از گردشگری درآمد داشته باشد چگونه است که کشور پهناوری مثل ایران تنها ۱/۰۱ میلیارد دلار درآمد از گردشگری دارد! این موارد نشان دهنده است که ما از آنچه در اختیارمان بوده، به درستی استفاده نکرده‌ایم.

همین الان یک شهرک سلامتی در اصفهان به وسیله فردی به نام مسعود صرامی ساخته شده که می‌تواند ۳/۵ میلیارد دلار درآمد از توریسم



اگر بیماری قبول کند که مثلاً سرطان دارد می‌توان امیدوار بود که مراحل درمانی را تحمل کند و نجات یابد، اما به بیماری که در مرحله انکار است امیدی نیست. وقتی بخش محیط‌زیست و منابع طبیعی در برنامه هفتم توسعه کشوری با چنین بحران‌های محیط‌زیستی کاملاً حذف می‌شود، آیا می‌توان به آینده مردمان آن امیدوار بود؟!



■ در واقع مشکل کره‌زمین انسان‌ها هستند...

■ بله، کره زمین ۴/۶ میلیارد سال زندگی کرده و تنها دو میلیون سال آن همراه با انسان‌ها بوده است، پس طبیعتاً بدون انسان‌ها می‌تواند راحت‌تر به زندگی خود ادامه دهد. نمونه آن محوطه ۱۱۰ کیلومتر مربع در اطراف نیروگاه چرنوبیل که ۲۵ سال به دلیل آن فاجعه عظیم از سکنه خالی شد و همه چیز در آن سوخت و نابود شد، اما اخیراً که دوباره به آن محدودده رفته‌اند، مشاهده کرده‌اند که حتی گونه‌های اندمیک نابودشده و تمام چشمه‌ها و کوهسارها دوباره جان گرفته‌اند و تبدیل به یک بهشت بزرگ شده است. پس خطرناک‌تر از بمب اتم، انسان است که اگر فقط ۲۵ سال حذفش کنید آن منطقه یک بهشت مطلق خواهد شد.

تمام اینها می‌تواند سناریوهای محتمل باشد. اما سناریویی که بنده دوست دارم اتفاق بیفتد این است که بتوانیم با درایت بسیاری از غفلت‌ها را جبران کنیم. خطری که سناریوی خوشبینانه دارد این است که می‌تواند چراغ سبزی باشد به افکار کسانی مانند ترامپ که معتقدند فعالان محیط‌زیست بی‌جهت و الکی شلوغش کرده‌اند و احتیاجی به اختصاص بودجه برای محیط‌زیست و مقابله با گرمایش زمین نیست، ولی از سوی دیگر، اگر خیلی بدبین و ناامید نسبت به آینده باشیم، مثل آن گروه ارکستر روی سقف کشتی تایتانیک خواهیم بود که چون مطمئن بودند چند دقیقه بعد غرق خواهند شد، پس فقط موزیک می‌نواختند و کاری



د

دانشمندان برای اولین بار در سال ۲۰۰۲ کشف کرده‌اند که سال ۱۹۸۰ آخرین سالی بوده که مجموعه تولید کره زمین بیشتر از مجموع مصرف آن بوده است. یعنی از سال ۱۹۸۰ که جمعیت جهان از چهار میلیارد نفر عبور کرد، دیگر تولیدات جهان جوابگوی مصرف نبوده است حتی امسال پنج یا شش ماه زودتر از پایان سال ۲۰۲۳، کل تولید یک ساله کره زمین توسط جمعیت انسانی مصرف شده و الان در حال مصرف از اندوخته‌ها هستیم

د

است. جالب است بدانید که پنج یا شش ماه زودتر از پایان سال ۲۰۲۳، کل تولید یک ساله کره زمین توسط جمعیت انسانی مصرف شد و پس از آن در حال مصرف از اندوخته‌ها بوده‌ایم. خانواده‌ای را در نظر بگیرید که قبلاً درآمدش پاسخگوی خرج و دخل بوده و مقداری را هم برای سفر یا تحصیل و غیره پس‌انداز می‌کرده‌اند، اما آرام‌آرام از میزان درآمد کم می‌شود و به جایی می‌رسد که دیگر نمی‌تواند پس‌انداز کند، ولی راحت زندگی می‌کند. بعد به تدریج مجبور به وام گرفتن می‌شوند، وسایل ارزشمند را می‌فروشند و در مرحله بعد به جایی می‌رسند که دیگر کسی به آنها وام نمی‌دهد و چیزی هم برای فروختن ندارند و اینجاست آن خانواده دچار فروپاشی می‌شود. کره زمین در حال حرکت به این سمت است.

آماري را به شما ارائه می‌کنم که همین امسال منتشر شده و می‌گوید اگر تمام مردم دنیا مانند مردم عربستان زندگی می‌کردند، ما یک کره زمین نیاز داشتیم که ۱۲/۱ برابر کره زمین فعلی باشد و اگر تمام مردم جهان مثل ایرانی‌ها زندگی می‌کردند، ما به دو برابر کره زمین فعلی نیاز داشتیم. این آمار به‌طور میانگین در حال حاضر ۱/۸ است پس ما بیشتر از میزان متوسط مصرف می‌کنیم.

در نتیجه جمعیت یکی از بزرگ‌ترین مولفه‌ها است. در ۱۰ هزار سال

سلامت برای ایرانیان به ارمغان آورد که این بیشتر از کل درآمد بخش دام و طیور، زراعت و شیلات در کل استان اصفهان است. یعنی بدون آنکه سفره‌های آب زیرزمینی کم شود، بدون آلودگی هوا و بدون مصرف برق فراوان ما می‌توانیم تولید ثروت کنیم، ولی از هیچ‌کدام از این امکانات استفاده بهینه نمی‌شود.

همین حالا حجم سالانه آب قابل استفاده در ایران ۱۰۵ میلیارد مترمکعب است که با توجه به جمعیت ۸۵ میلیون نفری کشور، سرانه آب در دسترس ایرانیان ۱۲۰۰ مترمکعب در سال خواهد بود؛ این یعنی ما وارد تنش آبی و در بخش‌های ایران مرکزی یعنی استان‌های اصفهان، یزد، تهران، البرز و بخش‌هایی از سمنان و مرکزی و فارس دچار بحران شده‌ایم که اگر ادامه یابد می‌تواند به فروپاشی ختم شود.

نرخ فرسایش خاک ایران هم رتبه اول را در جهان دارد و جزء پنج کشور اول جهان از نظر نرخ بیابان‌زایی هستیم. ما رکورد فرونشست زمین را دو بار در قرن بیست‌ویکم به نام خود شکسته‌ایم؛ یک بار در سال ۲۰۰۵ به میزان ۳۶ سانتی‌متر در سال در جنوب‌غربی تهران و بار دوم در سال ۲۰۱۰ به میزان ۵۴ سانتی‌متر در سال بین دشت فسا و جهرم.

تمام اینها نشانه‌هایی دال بر وخامت اوضاع ایران است و نگران‌کننده‌تر اینکه در کشوری با چنین بحران‌های محیط‌زیستی مهم‌ترین موضوعی که در صحن پارلمان مطرح می‌شود، طرح عفاف و حجاب است. حتماً می‌دانید که اگر بیماری قبول کند که مثلاً سرطان دارد ۵۰ درصد راه را رفته است و می‌توان امیدوار بود که جراحی‌های سخت و شیمی‌درمانی را تحمل کند و نجات یابد، اما به بیماری که در مرحله انکار است امیدی نیست. شما اگر برنامه هفتم بودجه را بررسی کنید می‌بینید که بخش محیط‌زیست و منابع طبیعی تماماً در آن حذف شده است. آیا با چنین تدبیری می‌توان امیدوار بود؟

■ **پرسش بعدی شاید به‌طور مستقیم به محیط زیست مرتبط نباشد، اما می‌توان گفت باعث وضعیت فعلی است؛ یعنی افزایش جمعیت روی کره زمین. به نظر شما، آیا این محیط زیست کشتش و تحمل جمعیت رو به افزایش جهان را دارد؟**

■ مفهومی به‌تازگی وارد دایره درک و دانش ما در حوزه محیط‌زیست شده که از آن به نام Ecological footprint یا ردپای اکولوژیکی یاد می‌شود. دانشمندان توانسته‌اند برای اولین بار در سال ۲۰۰۲ کشف کنند که سال ۱۹۸۰ آخرین سالی بوده که مجموعه تولید کره زمین بیشتر از مجموع مصرف آن بوده است. یعنی از سال ۱۹۸۰ که جمعیت جهان از چهار میلیارد نفر عبور کرد، دیگر تولیدات جهان جوابگوی مصرف نبوده



ما ۴/۵ میلیارد نفر به جمعیت جهان اضافه کرده‌ایم، یعنی راهی را که در طول ده هزار سال طی شده بود را در طول چهل سال رفته‌ایم!

■ **ما الان حدود دو میلیارد نفر کشاورز در جهان داریم یعنی به اندازه جمعیت آن زمان در گذشته...**

■ در ایران، ما در ابتدای قرن گذشته یعنی سال‌های ۱۳۰۰ شمسی، ۱۵ میلیون نفر جمعیت، ۱۵۰ میلیارد مترمکعب آب قابل استحصال و ۲۰ میلیون هکتار جنگل داشتیم و حالا که ۱۰۰ سال از آن تاریخ گذشته، جمعیت از ۱۵ به ۸۵ میلیون رسیده است، مساحت جنگل‌ها از ۲۰ میلیون هکتار به ۱۲ میلیون هکتار رسیده و آب قابل استحصال ۱۰۵ میلیارد مترمکعب است!

پس در سال ۱۳۰۰، هر ایرانی ۱۰ هزار مترمکعب آب سالانه در دسترس داشت و الان به کمتر از ۱۲۰۰ مترمکعب رسیده است. سرانه جنگل یا درختان هم به یک‌چهارم میانگین جهانی کاهش پیدا کرده است، بنابراین حتی اگر بهترین حکومت دنیا را می‌داشتیم و خردمندانه‌ترین رفتار را هم در پیش می‌گرفتیم، همین افزایش جمعیت و کاهش منابع هر حکومتی را می‌تواند نابود کند. ■

آماری که همین امسال منتشر شده نشان می‌دهد اگر تمام مردم دنیا مانند مردم عربستان زندگی می‌کردند، ما به کره زمینی نیاز داشتیم که ۱۲/۱ برابر کره زمین فعلی باشد. اگر هم تمام مردم جهان مثل ایرانی‌ها زندگی می‌کردند، ما به دو برابر کره زمین فعلی نیاز داشتیم. این آمار به‌طور میانگین در حال حاضر ۱/۸ است پس ما بیشتر از میزان متوسط مصرف می‌کنیم



پیش، زمانی که کشاورزی اختراع شد جمعیت زمین یک میلیارد نفر بوده و تقریباً ۱۰ هزار سال طول کشید تا جمعیت زمین به چهار میلیارد نفر در سال ۱۹۸۰ برسد، الان که حدود ۴۰ سال از آن زمان گذشته است،

خشکسالی ایران، عراق و سوریه بدون تغییرات اقلیمی رخ نمی‌داد



دیگر رویدادی نادر نیستند و می‌توان انتظار داشت که هر دهه حداقل یک بار در عراق و سوریه و هر دهه دو بار در ایران اتفاق بیفتند. شمال آفریقا و خاورمیانه یکی از آسیب‌پذیرترین مناطق جهان از تغییر اقلیم است؛ به طوری که دانشمندان هشدار می‌دهند افزایش دما تا پایان قرن بسیاری مناطق آن را غیرقابل سکونت خواهد کرد. نویسندگان این گزارش می‌گویند که نیازی بسیار فوری برای توافق جهانی بر سر سیاست‌های تخفیف و تطبیق با تغییر اقلیم وجود دارد تا از بدترین عوارض گرمایش جلوگیری شود. سال گذشته هم مطالعه‌ای توسط بخش مطالعات شیمی موسسه «ماکس پلانک» آلمان می‌گفت منطقه خاورمیانه و شرق مدیترانه به یک نقطه حاد از نظر تغییر اقلیم بدل شده است؛ به طوری که میزان رشد دمای میانگین آن در سال‌های اخیر تقریباً دو برابر میانگین جهانی است. این منطقه شامل بحرین، قبرس، مصر، یونان، ایران، عراق، اسرائیل، اردن، کویت، لبنان، عمان، منطقه خودگردان فلسطینی، قطر، عربستان سعودی، سوریه، ترکیه و امارات متحده عربی می‌شود.

یک مطالعه تازه نشان داده که وقوع خشکسالی سه‌ساله و دمای طاقت‌فرسا در ایران، عراق و سوریه بدون تغییرات اقلیمی و گرم‌تر شدن زمین «تقریباً غیرممکن» بود. این بررسی که توسط گروهی از اقلیم‌شناسان در گروه «انتساب آب‌وهوای جهانی» انجام شده، یک ابتکار عمل جهانی برای تحلیل سریع رویدادهای آب‌وهوایی است. محققان در این مطالعه اثر تغییر اقلیم بر میزان بارندگی و دمای بالا را از ژوئیه ۲۰۲۰ تا ژوئن ۲۰۲۳ بررسی کردند. منطقه مورد بررسی ایران و همچنین بخش‌هایی از «هلال حاصلخیز» در عراق و سوریه در اطراف رودهای دجله و فرات بود. خشکسالی سه سال اخیر دومین خشکسالی بد این منطقه از زمان ثبت رکوردها توصیف شده است. محققان دریافتند که گرمایش به طور قابل توجهی بر میزان بارندگی اثر نگذاشته، اما احتمال وقوع دمای طاقت‌فرسای سه سال اخیر در ایران را ۱۶ برابر و در عراق و سوریه را ۲۵ برابر کرده است. نتایج این مطالعه، آینده‌ای نگران‌کننده را برای منطقه را ترسیم می‌کند. به گفته محققان، خشکسالی‌های شدید سه ساله در سوریه، عراق و ایران



نگاهی به پیامدهای توسعه اقتصادی، بدون توجه به محیط زیست

محیط زیست، پیشمرگ توسعه



گزارش از
بهاره بوذری

یکی از مباحث مهم اقتصاد محیط زیست به عنوان یک شاخه علمی جدید، این است که در کشورهای در حال توسعه، دغدغه عقب نماندن از کشورهای پیشرفته دنیا به هر طریق ممکن منجر به نادیده گرفتن محیط زیست و در طولانی مدت، نابودی آن شده است.

در ایران نیز تصمیم گیران سالهاست با پیاده سازی برنامه های توسعه ای نامتوازن کمر به تخریب منابع طبیعی بسته اند. ماجرای پتروشیمی میانکاله یکی از هزار داستان پرآب چشمی است که بر سر محیط زیست این کشور آمده است؛ تا آنجا که با وجود مخالف سازمان محیط زیست با اعطای مجوز به احداث کارخانه پتروشیمی در در چند کیلومتری این ذخیره گاه زیست کره، منافع اقتصادی گروهی خاص تا اندازه ای قدرت دارد که همه معترضان به اجرای آن، خائن و معاند منافع ملی، توسعه و اشتغالزایی در کشور قلمداد می شوند.

رسانه اقتصادی «بازار و ما» نشستی در نقد و بررسی تبعات اقتصادی تخریب محیط زیست با حضور فعالان محیط زیست و برخی اقتصاددانان برگزار کرده بود که با توجه به اهمیت مباحث مطرح شده در آن، تصمیم گرفتیم در گزارش پیش رو، بخش هایی از صحبت های دکتر محمود جامساز را در این نشست به اطلاع مخاطبان ترابران برسانیم.

او معتقد است با رویکردی که مسئولان اقتصادی کشور در پیش گرفته اند، نه طعمی از توسعه یافتگی خواهیم چشید و نه محیط زیستی برای ما و آیندگانمان باقی خواهد ماند.



به گفته این اقتصاددان، از جمله دانشمندان که در این زمینه به مطالعه و پژوهش پرداختند، سایمون کوزنتس، اقتصاددان آمریکایی بود که در ۱۹۵۰ برنده جایزه نوبل اقتصاد شد. او رابطه بین رشد اقتصادی و درآمد سرانه و محیط‌زیست را تحلیل کرد و منحنی محیط‌زیستی به نام Environmental Kuznets curve یا EKC را ارائه داد که رابطه متغیرهای رشد اقتصادی، درآمد سرانه و وضعیت محیط زیست را به صورت U وارونه نشان می‌دهد.

جامساز توضیح می‌دهد: «کوزنتس معتقد بود وقتی رشد اقتصادی در یک کشور شروع می‌شود، این رشد اقتصادی همزمان باعث تخریب محیط‌زیست می‌شود تا زمانی که رشد اقتصادی به آستانه خود برسد، اما وقتی به آستانه خود رسید اشتغال، درآمد ملی و درآمد سرانه افزایش می‌یابد و از این مقطع به بعد، بخشی از درآمدها به بهبود محیط‌زیست اختصاص پیدا کرده و تخریب محیط‌زیست نزولی می‌شود، یعنی زمانی که رشد اقتصادی افزایش می‌یابد، محیط‌زیست تخریب می‌شود و از آن طرف، وقتی به آستانه می‌رسد، تخریب محیط‌زیست در کشورهای توسعه‌یافته کاهش می‌یابد.»

به گفته دکتر جامساز: «تاریخ توسعه کشورها هم موید همین نظر است و نشان می‌دهد آنهایی که در ابتدای راه توسعه هستند، به محیط‌زیست توجه نمی‌کنند و فقط می‌خواهند رشد اقتصادی را افزایش دهند، اما بعد که رشد اقتصادی افزایش یافت، تازه متوجه می‌شوند که چه اتفاقاتی در محیط‌زیست در حال رخ دادن است، بنابراین اکنون وضعیت محیط‌زیست کشورهایی که توسعه‌یافته شده‌اند، با زمانی که در حال توسعه بودند بسیار متفاوت است. یک مصداق آن انگلستان است؛ لندن در ۷۰ یا ۸۰ سال پیش زغال‌سنگ می‌سوزاند و آلودگی ناشی از این زغال‌سنگ به شدت بر سلامتی مردم تاثیر گذاشته بود؛ به طوری که افراد بسیاری به همین دلیل جان خود را از دست دادند، ولی اکنون لندن از هوای نسبتاً سالمی برخوردار است.»

◀ کشورهای توسعه‌یافته آلودگی تولید را مدیریت می‌کنند

این اقتصاددان با یادآوری اینکه اکنون وضعیت محیط‌زیست، عاملی بسیار مهم برای تعیین وزن و اعتبار کشورها در رتبه‌بندی موسسات اعتبارسنجی دنیا شناخته می‌شود، تصریح کرد: «شاخصی به نام Environmental Social and Governance، یا ESG وجود دارد که وضعیت کشورها را از حیث محیط‌زیست و وضعیت اجتماعی و شیوه حکمرانی بررسی می‌کند. ESG یک شاخص بسیار مهم برای سرمایه‌گذاران جهان است که بدانند قرار است در چه کشوری سرمایه‌گذاری کنند. البته این

دکتر محمود جامساز در ابتدای صحبت‌های خود، اقتصاد محیط‌زیست را یک شاخه مطالعاتی میان‌رشته‌ای و جدید می‌خواند و تاکید می‌کند: «اقتصاد با تمام علوم و تمام جنبه‌های زندگی آحاد بشر چه در ایران و چه در خارج از ایران و چه در امر جهانی شدن مرتبط است. در مورد اقتصاد و محیط‌زیست هم این ارتباط مانند قوانین طبیعی خلقت همواره وجود داشته، اما آثار آن به تدریج آشکار شده است.»

این اقتصاددان، در ادامه به چندین عارضه ناشی از انقلاب صنعتی اشاره می‌کند و می‌گوید: «آغاز انقلاب صنعتی در اغلب کشورها از جمله انگلستان، Mass Production یا تولید انبوه را به دنبال داشت و به همین دلیل، نیاز به منابع سوختی افزایش یافت، اما چون از این منظر کمبود شدیدی وجود داشت، کشورهای قدرتمندتر با اتکا به قدرت نظامی و دریانوردی به جست‌وجوی نفت در کشورهای توسعه‌نیافته برآمدند که می‌توان آن را سرآغاز استثمار نفتی نامید؛ نمونه چنین سیاستی فعالیت‌های نفتی ویلیام داری در ایران و در پی آن، امضای قرارداد نفتی با مظفرالدین‌شاه و ماجراهای پس از آن بود که خود داستان مفصلی دارد... به هر حال، منظوم از بیان این تاریخچه آن بود که بگویم آنها برای تامین انرژی موردنیاز خود، به سراغ منابع کشورهای دیگر هم رفتند تا چرخ موتور صنعتی خود را بگردانند.»

جامساز به عارضه بعدی انقلاب صنعتی در عرصه کشاورزی اشاره می‌کند و می‌گوید: «از آنجا که انقلاب صنعتی کشاورزان را به امید درآمد بیشتر به طرف مناطق صنعتی کشاند، روستاها تخلیه شدند و ترکیب نوع جمعیت تغییر کرد که خود اثرگذار بر محیط‌زیست بود.»

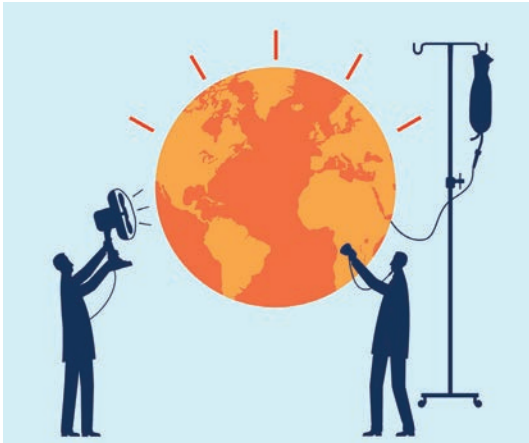


سایمون کوزنتس، اقتصاددان آمریکایی که در سال ۱۹۵۰ برنده جایزه نوبل اقتصاد درباره رابطه بین رشد اقتصادی و درآمد سرانه و محیط‌زیست معتقد است وقتی رشد اقتصادی در یک کشور شروع می‌شود، همراه با تخریب محیط‌زیست خواهد بود، اما وقتی رشد اقتصادی به آستانه خود برسد، تخریب محیط‌زیست نزولی می‌شود





وقتی همه هزینه‌های محیط‌زیستی از هزینه‌های تولید ناخالص داخلی کسر شود، شاخص خالص تولید یا همان شاخص واقعی پیشرفت به دست می‌آید که متاسفانه در این شاخص ایران در رده رتبه‌بندی اعتباری جهانی در زمره پایین‌ترین رتبه‌ها قرار گرفته و ما فقط ۱۶ رتبه بالاتر از فقیرترین کشورهای آفریقایی هستیم



۷۸ کارخانه فعال سیمان در کشور وجود دارد، می‌گوید: «وقتی تصمیم به توسعه اقتصادی از طریق تولیدات چنین کارخانجاتی داریم و در عین حال با کمبود آب در این مناطق مواجه هستیم، قاعدتاً مجبور می‌شویم که با هزینه‌های بسیار زیاد، آبی را که باید به مصارف دیگر می‌رسید، منحرف کرده و به محل این تاسیسات منتقل کنیم. به این ترتیب زمین‌های کشاورزی را که قبلاً از این آب سیراب می‌شدند محروم کردیم که از عواقب آن کاهش محصولات زراعی و درآمد کشاورزان است که به تبع آن، افزایش فقر و میل به مهاجرت به مناطق شهری است.»

شاخص در کنار شاخص دیگری به نام شاخص واقعی پیشرفت معنا پیدا می‌کند، یعنی باید توجه کرد که تولیدات یک کشور تا چه حد ضایعات محیط‌زیستی به وجود می‌آورد، به طور مثال، یک کارخانه گچ می‌تواند در زمان تولید، پودر گچ را تا شعاع حدود ۲ کیلومتر اطرافش پراکنده کرده و هوا را آلوده کند. خب! این هزینه خارجی تولید است که دولت‌ها بایستی تولیدکنندگان را مکلف به جبران آن کنند، مثلاً با هزینه خود برای جلوگیری از آلودگی هوا فیلتر متناسب نصب کنند.»

او با اشاره به اینکه اکثر کشورهای توسعه‌یافته اثر خارجی تولیدات خود را به کشورهای دیگر منتقل کرده‌اند، توضیح می‌دهد: «مثلاً سعی می‌کنند صنایع آلاینده‌ای مانند فولاد، ذوب‌آهن یا صنایع شیمیایی را به کشورهای درحال توسعه یا کشورهای توسعه‌نیافته منتقل کنند تا خود از عواقب آن مصون بمانند، در حالی که این موضوع تبدیل به مسئله‌ای جهانی شده است. یعنی وقتی به‌واسطه سوخت‌های فسیلی، مونواکسیدکربن، اکسید نیتروژن و متان در هوا معلق می‌شود، گرم شدن زمین را به دنبال خواهد داشت، به لایه اوزون آسیب خواهد زد و تابش اشعه ماوراءبنفش را افزایش خواهد داد که برای موجودات بسیار مضر است و مختص یک کشور خاص نیست.»

او با تاکید بر اهمیت شاخص واقعی پیشرفت (Genuine Progress Indicator) در ارزیابی رشد اقتصادی کشورها، می‌افزاید: «در زمان تولید، باید تمام هزینه‌های محیط‌زیستی از هزینه‌های تولید ناخالص داخلی کسر شود تا شاخص خالص تولید به دست آید. این مسئله بسیار مهم است، اما متاسفانه در این شاخص ایران در رده رتبه‌بندی اعتباری جهانی، در زمره پایین‌ترین رتبه‌ها قرار گرفته، یعنی ما فقط ۱۶ رتبه بالاتر از فقیرترین کشورهای آفریقایی هستیم و بر اساس آمارهای جهانی در بین ۱۶۳ کشور عنوان رتبه ۱۴۱ را به دست آورده‌ایم. ناگفته پیداست که در مورد شاخص ESG هم در رتبه‌های پایین قرار داریم که باعث می‌شود نتوانیم سرمایه‌های خارجی را جذب کنیم، در حالی که یک کشور بدون جذب سرمایه خارجی امکان توسعه نخواهد داشت.»

او با اشاره به کشته شدن سالانه ۲۰ هزار نفر از ایرانیان به دلیل آلودگی هوای ناشی از سوخت اتومبیل‌ها، تصریح می‌کند: «یکی از مواردی که در توسعه اقتصادی ایران نقش دارد، صنایع خودروسازی است که طبق آخرین آمار ۲ تا ۳ درصد تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهند، صنایع فولادی نیز به‌عنوان یک صنعت مرتبط و در عین حال بسیار آلاینده، ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده‌اند، آن هم با وجود جانمایی‌های بسیار غلط بر اساس رانت و تسهیلات.»

جامساز با بیان اینکه در حال حاضر، حدود ۱۱۰ کارخانه فعال فولاد یا



اکثر کشورهای توسعه یافته اثر خارجی تولیدات خود را به کشورهای در حال توسعه یا کشورهای توسعه نیافته منتقل کرده اند، در حالی که وقتی به واسطه سوخت های فسیلی، مونواکسید کربن، اکسید نیتروژن و متان در هوا معلق می شود، گرم شدن زمین را به دنبال دارد، به لایه اوزون آسیب می زند و تابش اشعه ماوراء بنفش را افزایش خواهد داد که برای همه موجودات زمین مضر است و مختص یک کشور نیست



◀ منابع صرف پروپاگاندا می شود، نه منافع ملی

جامساز با بیان اینکه مسئله توسعه اقتصادی به میزان زیادی معطوف به نگاه توسعه گرا یا نگاه واپس گرا و دگماتیستی سیاست گذاران، تصمیم سازان و مجریان است، خاطرنشان می کند: «متأسفانه در کشور ما نگاه توسعه گرا وجود ندارد، در حقیقت نگاه توسعه گرا فدای توسعه ایدئولوژی شده است، یعنی عمده منابعی که باید صرف توسعه با هدف رفاه ملی و مصالح ملی شود، صرف پروپاگاندا و تلاش های برون مرزی برای صادر کردن ایدئولوژی شده و منافع و مصالح ایدئولوژیک بر منافع و مصالح ملی مرجح بوده است. به همین دلیل است که ما در یک ساختار معیوب اقتصاد سیاسی رانتی دستوری ایدئولوژیک زندگی می کنیم. من نام این ساختار را نظام یا رژیم نمی گذارم، زیرا در یک نظام، تمام اجزا و ارکان از ارتباطی وثیق و مستحکم با یکدیگر برخوردارند، اما وقتی یک ساختار یا مجموعه ای از بالا دستوری صادر و ابلاغ می کند و آن دستور باید بدون در نظر گرفتن نتایج و قابلیت اجرایی آن، بودجه های کلان مصرف کند، نظام نیست بلکه ساختار معیوبی است که راه توسعه را مسدود کرده است.»

او معتقد است در ساختار اقتصادی معیوب و مریض جمهوری اسلامی توسعه صورت نمی گیرد، مگر وقتی که شاهد تغییر پارادایم در اندیشه سیاست گذاران باشیم.

جامساز با تأکید بر نقش مخرب اقتصاد دولتی، تصریح می کند: «شما در کمتر حوزه ای می بینید که دولت دخالت نکرده باشد، در تمام حوزه ها یا دولت یا فرادولت دخالت دارند. تعداد شرکت های دولتی که به وجود آمده، به قدری زیاد است که در برابر شرکت هایی که پیش از انقلاب وجود داشته، تقریباً ۲۶ هزار درصد رشد نشان می دهد و اکثر آنها هم در بودجه کل کشور صاحب ردیف هستند.»

این اقتصاددان با تأکید بر اینکه اساساً معضل کشور ما علاوه بر ساختار، بودجه هم هست، توضیح می دهد: «هر ساله ناترازی بودجه در حال افزایش است و افزایش ناترازی همواره باعث می شود نقدینگی و تورم افزایش پیدا کند. امسال شعار کنترل مهار تورم و رشد تولید داده شده که اساساً در تناقض و پارادوکسیکال است؛ چرا که وقتی می خواهید تورم را مهار کنید، رشد اقتصادی کند و منقبض می شود. کنترل تورم در وهله اول، در گروی برطرف کردن ناترازی بودجه است، اما آیا دولت در مقابل این نهادهای پر قدرت فرادولتی قدرتی دارد که بخواهد از اختصاص بودجه به آنان خودداری کند و ناترازی بودجه را از بین ببرد؟ بنابراین در کشوری که سیاست گذار در مورد توسعه بی توجه است، اگر هم صناعی به وجود بیاید، فقط براساس رانت و منافع شخصی و گروهی خاص است.»

◀ اقتصاد اول منطقه شدن، برای ما شوخی است

دکتر جامساز با بیان اینکه فقط در یک اقتصاد آزاد لیبرال، بازار رقابتی با محوریت بخش خصوصی و عدم دخالت های نامطلوب دولت در اقتصاد، توسعه همه جانبه و پایدار امکان پذیر است، خاطرنشان می کند: «واقعیت این است که به دلیل محدودیت های بخش حقیقی اقتصاد و نبود بازار آزاد رقابتی، کشور ما نه تنها توسعه ای نداشته، بلکه با توجه به پیشرفت های شگفت آور علوم و تکنولوژی دچار پسرفت هم بوده ایم، وضعیت ما را با کشورهای همسایه مقایسه کنید؛ اندازه اقتصاد ترکیه ۵ برابر اقتصاد ماست، در حالی که قبل از انقلاب یک پنجم بود.»

او می گوید: «من در مصاحبه دیگری هم گفته ام که اگر تمام شرایط ایران درست شود، اقتصاد و سیاست درست شود، نگاه توسعه گرا داشته باشیم، متخصصان سرچاپشان باشند، نخبگان مناصب خودشان را داشته باشند و استادان دانشگاه از جمع نخبگان و شایستگان منصوب شوند و همه چیز برای رشد اقتصادی آماده باشد و رشد اقتصادی ۱۰ درصد در هر سال محقق شود، ۱۰ سال دیگر اقتصادمان ۲ برابر می شود، در حالی که همین حالا، اقتصاد ترکیه ۵ برابر حال تصور کنید که ما می خواستیم در اقیانوس ۱۴۰۴ رتبه اول منطقه شویم؟! این واقعاً یک شوخی است.»

جامساز درباره راهکارهای پیشنهادی برای برون رفت از شرایط اقتصادی



شاخصی به نام ESG وجود دارد که وضعیت کشورها را از حیث محیط‌زیست و وضعیت اجتماعی و شیوه حکمرانی بررسی می‌کند. این شاخص برای سرمایه‌گذاران جهان بسیار مهم است چون می‌خواهند بدانند که قرار است در چه کشوری سرمایه‌گذاری کنند. ناگفته پیداست که ایران در شاخص ESG هم در رتبه‌های پایین قرار دارد



در دو سال اخیر سالانه به طور میانگین ماهیانه یک میلیارد و دویست میلیون دلار از صندوق توسعه ذخیره ارزی پول برداشت کرده است. پس

از ۱۵۰ میلیارد دلاری که اوپاما به ما داد، فقط ۱۰ میلیارد دلار باقی مانده، یعنی صندوق ذخایر ارزی تهی شده است.»

جامساز معتقد است: «ما نیاز به جذب سرمایه مستقیم خارجی داریم، اما هیچ کشوری در ایران سرمایه‌گذاری نمی‌کند. پس اگر با کشورهای توسعه‌یافته غربی کنار نیاییم، باید با همین تنگنای شدید ارزی سر کنیم که سبب تنگنای پول ملی هم می‌شود؛ در نتیجه همیشه با ناترازی بودجه، ناترازی نظام بانکی، ناترازی در عرضه و تقاضا و افزایش تورم مواجه خواهیم بود و دیگر امکان اقداماتی برای حفاظت از محیط زیست باقی نمی‌ماند.» ■

موجود و امکان توسعه بدون تخریب محیط‌زیست، معتقد است: «تغییر و تحول کلی در ساختار اقتصادی - سیاسی رانته کشور مسئله بسیار مهمی است. از نظر دولتمردان ما، گسترش صنعت خودروسازی داخلی که چندین هزار نفر در آن شاغل هستند به معنای توسعه است؛ در حالی که این صنعت آسیب شدید و جبران‌ناپذیری به محیط‌زیست و سلامتی مردم زده است، زیرا تولیدات ما حدود سه برابر اتومبیل‌های خارجی هم‌کلاس خود بنزین مصرف می‌کنند.»

او در ادامه می‌گوید: «من خاطرم هست که در سال ۱۹۷۵ در آمریکا وقتی وضعیت مصرف انرژی بحرانی شد، دولت آمریکا حداکثر سرعت را در بزرگراه‌ها به ۵۵ مایل رساند تا بنزین زیاد مصرف نشود و بعد هم اقدام به تولید بنزین بدون سرب کردند. آنهایی هم که خودروهایشان قدیمی‌تر بود مجبور بودند یک یونیت به نام کاتالیتیک کانورتور بین موتور و اگزوز بگذارند تا بتوانند بنزین بدون سرب را مصرف کنند، اما در ایران ما هیچ اهمیتی برای کیفیت بنزین قائل نیستیم و فقط ۲۰ درصد از خودروها می‌توانند از بنزین یورو ۴ استفاده کنند. بنابراین ناچاریم با عوارض ناشی از استنشاق دی‌اکسیدکربن و گازهای سمی که از اگزوز اتومبیل‌ها و موتورسیکلت‌ها خارج می‌شود دست‌وپنجه نرم کرده و میلیاردها تومان هزینه سلامتی خود کنیم.»

دکتر جامساز با اشاره به اینکه به دلیل تحریم‌ها امکان صدور کالا و ایجاد مناسبات درست با کشورهای توسعه‌یافته وجود ندارد، می‌گوید: «متأسفانه ما خودمان را به چین و شوروی وابسته کردیم، در حالی که هیچ کشوری به پشتوانه آنها توسعه پیدا نکرده‌اند. ما با دنیای غرب از ابتدا سرعناد داشتیم و داریم و از ابتدا پنداره دشمن‌ستیزی داشتیم، بنابراین و در انزوا قرار گرفتیم و این انزوای سیاسی ما را به انزوای اقتصادی هم سوق داد که خود منجر به محدودیت شدید تجارت خارجی و آسیب به تولیدات داخلی شد.»

او یادآور می‌شود: «آقای رئیسی

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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



Sea Breeze Transporters
شرکت کشتیرانی کالابران نسیم دریا



Pars Trans
شرکت کشتیرانی پارس عبور

شرکت های زیر مجموعه

Delta Shipping Co.

شرکت دلتا شیپینگ

Astra Shipping Co.

شرکت آسترا شیپینگ

Mega Wood

کارخانه مگاودود

Matrix Co.

شرکت ماتریکس

Zanjir Bar Inland Transportation Co.

شرکت حمل و نقل داخلی زنجیربار

Khazar Gostar Marlik Inland Transportation Co. شرکت خزرگستر مارلیک

Insurance Agency - code 1517

کارگزاری بیمه کد ۱۵۱۷



+ 98 13 4444 3561
+ 98 13 4444 3562



Info@parstrans.ru



www.parstrans.ru



No.60, Iadan alley, Ramezani St.
Bandar Anzali, Gilan, Iran

راهنمای شرکت‌های حمل و نقل داخلی و بین‌المللی ایران

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار حمل و نقل کشور



حامل و نقل بین‌المللی تهران	صفحه
آرسان بار آریایی	۱۰۹
آرش تیر زمین	۱۰۸
آرمان دریا زمین	۱۱۸
آریا فرین جام	۱۴۱
آرین ترابری امیر	۱۱۱
اسکان پروتد پارس	۱۱۲
اسرع ترابری	۱۰۸
افرا بار	۱۱۷
آکسون ترابری ایریشم	۱۱۹
الماس ترابری پارس	۱۱۴
البت آریا جم	۱۰۹
امید اندیش	۱۱۰
امین ترابری	۱۰۹
ایران سریع	۱۱۷
ایران ترکمن	۱۱۲
ایران پروتد بار	۱۱۰
ایلپا لجستیک	۱۱۹
بارایستا توان ترابری	۱۲۰
بارپول ایران	۱۰۹
بارید	۱۱۰
بارفراوری کامیاران	۱۱۳
بارمان ره تمیس	۱۱۷
به نام ترابری	۱۱۲
بی‌تا ترابری	۱۰۸
پارسا ترابری پریشیا	۱۱۵
پارساترایی کاسپین	۱۱۵
پارس پیشرو دریا گوهر	۱۱۵
پارس ترابری	۱۱۸
پارس سما کالا	۱۱۳
پارس گیتا	۱۱۳
پارسیمان زمین دریا	۱۱۱
پل وان ترابری	۱۲۱
پنج اقلیم	۱۱۷
پیروز رانان جهان	۱۱۲
پیشرو ترابری متحد آراز	۱۴۱
پیشرو حمل کالا	۱۰۸
پیشرو ناوگان سیراف	۱۱۶
پیشناز اطلس	۱۲۲
پیشنازان	۱۰۸
تات فریر ایرانیان	۱۱۹
ترابری صد راه جم	۱۲۱
ترابری ایران فن	۱۲۲
ترکیب حمل و نقل	۱۲۷
توزال تکرو آسیا	۱۳۷
تیران	۱۱۸
تیرکاران	۱۰۹
تهران تیر	۱۱۵
تهران راهوار	۱۱۳
تهران رخش	۱۱۲
جاده ایریشم	۱۱۴
جاده ایریشم فرابر	۱۱۵
جاده پویان جهان	۱۱۶
جوانه کارگو بار	۱۱۹
جهان جاده	۱۱۹
جهان یخچال بار	۱۱۴

حافظ	۱۱۲
حامد بار	۱۲۸
خزر ترابری	۱۰۸
خیام ترابری	۱۰۸
دریا زمین اروند	۱۱۶
دلنا بار	۱۰۹
دنیا گرد	۱۱۶
دی ترانس صبا	۱۱۰
راگا ترابری پاسارگاد	۱۱۸
راگا ترابری پارسیمان	۱۱۸
زادمان ترابری	۱۱۹
زادمان دریایی ماهان	۱۲۱
راه گستر فارس	۱۱۳
راه وند	۱۱۰
روشن تیر	۱۰۹
رهیاد ایریشم	۱۰۹
رهبار	۱۱۷
رهزاد ترابری	۱۱۱
زمره ترابری نوین	۱۱۴
سارال لجستیک	۱۴۱
سان لجستیک	۱۲۱
سپهران ترابری	۱۱۱
سما مروارید آسیا	۱۲۰
سی‌رود کالای خاورمیانه	۱۴۳
سینا صدر	۱۰۹
سی بی ترابری	۱۱۲
شامخ فرابری	۱۱۷
شاهین ترابری	۱۲۰
شهاب ترابری آریا	۱۰۸
شهاب ناقب	۱۰۹
شهام ترابری	۱۱۷
شیب	۱۱۴
صحرا ترابری	۱۲۸
کارگیا نیک نام	۱۱۶
کارینا ترابری کیان	۱۲۱
گسترتش	۱۵۴
فراز رانان جهان	۱۱۳
گلسپین	۱۰۸
کاسپین بار فرابر	۱۵۴
کالا بر	۱۱۰
کالا سپید ترابری	۱۱۸
کهنکشان سیر آسیا	۱۱۶
کیان ترابری حافظ	۱۲۲
گردونه مهر	۱۱۵
لایتر ترانسپورت کیش	۱۱۱
ماکو سیر	۱۱۳
ماهان ترنس	۱۲۰
ماهان فراتیر	۱۲۲
مرسا ترابری پیشرو	۱۱۱
مژده ترابری	۱۰۹
مسیر آکسیر	۱۱۳
ملک ترابری	۱۱۲
مهان نندار بار	۱۱۳
مهارد ناوگان	۱۲۲
مهزگان تهران	۱۱۸
میهن ترابری	۱۰۹

نامداران ترابری	۱۰۸
نصرالوافدین	۱۱۵
نیک تک	۱۱۴
ویرا آسمان دریا	۱۲۶
ویسمان	۱۱۰
هاگ بار	۱۱۴
هویار ترابری	۱۱۱
یونیکاک	۱۲۱

حامل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی	
آرتا لجستیک	۱۲۹
اسپاد ترابری ویرا	۱۲۸
ایده آل راه	۱۴۶
ترنم تبریز	۱۲۹
ساریان گستر سیلان	۱۲۸
سرافراز ترابری	۱۲۹
شهاب سحر آذر	۱۲۹
کالجار	۱۲۹
نیرو ترابری	۱۲۹

حامل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی	
آزنگ نگین	۱۲۹
مروارید ماکو	۱۲۹
نیک بر	۱۱۲

حامل و نقل بین‌المللی استان خراسان	
آبا تمیم گیتی	۱۲۳
آبازده طوس	۱۲۳
آتا ترابری اطلس	۱۲۶
اجاقی	۱۲۵
آسا پروتد طوس	۱۲۵
آسا ترابری شرق	۱۲۵
بانی راه توس	۱۲۴
بیسان ترابری پویا	۱۲۴
پیشناز ترابری عصر خاوران	۱۲۴
تایما بارید تیر پارس	۱۲۳
توکا ترابری	۱۲۶
جواهر نگار توس	۱۲۳
خادم لجستیک	۱۲۴
خلیج فارس ریل	۱۲۴
ره تانش توس	۱۲۳
زهره شب	۱۴۶
سپهر زاوه طوس	۱۲۳
سدنا آسیا بار فرابر	۱۲۵
سلمان ترابری توس	۱۲۵
شمگیر بار طوس	۱۲۴
کارگیا ترابری آسیا	۱۲۳
کیا مهر ترابری	۱۲۳
مازل ترابری ایرانیان	۱۲۳
میچکا ترابری شرق	۱۲۵
همهران شب توس	۱۲۶

حامل و نقل بین‌المللی استان اردبیل	
بادپا اردبیل	۱۲۸
مانا ترابری	۱۲۸
ماهوز کیان سیلان	۱۲۸

حامل و نقل بین‌المللی استان البرز	
فهرمان سیر البرز	۱۲۹

حامل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان	
استاد ترابری	۱۴۶
حنان ترابری شرق	۱۲۶
صبا ماهان مشهد	۱۲۶
شاهراه طلای کیهان	۱۲۷

حامل و نقل بین‌المللی استان کردستان	
ایران ویج	۱۴۷

حامل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه	
روانسر ترابری	۱۴۷

حامل و نقل بین‌المللی استان گیلان	
زین بار پیشرو	۱۲۶
فرانتر ترابری	۱۵۲

حامل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان	
روان ترابری امید	۱۲۶
هژیر راه	۱۲۰

حامل و نقل داخلی کل کشور	
پیام بار دلچیان	۱۵۵
تکران سرعت سیراف	۱۳۰
توکا	۱۳۱
جاده رانان رفسنجان	۱۲۷
حمل و نقل پتروشیمی	۱۲۷
شباهنگ بروجین	۱۳۱
صنایع روغن بار گلزا	۱۵۴
فولاد ترابری خاورمیانه	۱۵۵
طارق	۱۵۵
عدل ترابریان توس	۱۵۴
کامل ترابری	۱۲۸
گلدشت دماوند	۱۵۴
ممتاز	۱۵۴
میمم ترابری	۱۵۴
وطن گرد	۱۵۴

حامل 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 پیشناز	۱۳۰
توحید هرمزگان	۱۳۱
دوستان هرمزگان	۱۳۱
رشید بار بندر	۱۳۱
سعادت بندر	۱۳۰
نسیم ترابری بندر	۱۳۱

حامل و نقل سنگین و فوق سنگین	
ستی	۱۲۷
سنگین ترابری	۱۲۷

خدمات لجستیک	
امیر لجستیک	۱۱۵
رایین لجستیک	۱۴۰
سام ران لجستیک	۱۱۸
سهیند لجستیک	۱۵۵
صبا لجستیک	۱۲۰
هدف مارین	۱۴۵



نامداران
حمل نقل بین المللی و لجستیکی

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

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱
☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱
✉ sales@namdaranlogistic.com
www.namdaranlogistic.com



شرکت خزر ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریبر فورواردر
Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان
علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی،
پلاک ۵۵، طبقه ۳
☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳
☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷

✉ info@khazartarabar.com
www.khazartarabar.com



بی تا ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریبر- فورواردر
حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و
بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران سعادت آباد، خیابان
علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی،
پلاک ۵۵، طبقه ۳
☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳ ☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳
☎ 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
کریبر- فورواردر
خدمات گمرکی- ترخیص کالا

Khayyam Tarabar
Co.LTD

hipping & International
transportation
Carrier - Forwarder
Customs services
Customes clearance

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و
گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و
کانتینری دوریس در امارات
متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

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

Having Agencies in all ports
and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company

Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD
SEAIKON SHIPPING AGENCY
PVT.LTD.

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

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

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



شهاب ترابر آریا
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریبر-فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا
(دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
- حمل کالاهای وارداتی از اتحادیه اروپا
و کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده
عربی به ایران
- ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و
مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی
- ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و
مرزهای زمینی به سایر کشورها
- حمل محمولات ترافیکی از اروپا، چین
و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات
ترانزیت در صورت لزوم.
- انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور
(ترخیص، ترانزیت)
- حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین
و دبی به ایران

TURKEY OFFICE
Hardway Logistics tasimacilik A.S
K.bakkalkoy may,Dudullu Bostanci
yolu cad,brandium resdans,Ri-
Bloock,Kat:19 No:220 Atasehir/
Istanbul/Turkey
Tel:(+90216)4699990
Fax:(+90216)4699059

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

تهران - خیابان احمد قنبر (بازارست)،
کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ (۱۰ خط) - فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰
www.shtarya.com



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

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



پیشتازان
شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران، خیابان دکتر شریعتی،
شماره ۲۶۵، طبقه سوم
☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
☎ ۷۷۵۰۹۱۵۵
✉ Info@phishtazan.net
www.pishtazan.net



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



کاسپین
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریبر فورواردر
تهران میرزای شیرازی
شمالی، نبش کوچه شهید،
پلاک ۲۲۹، طبقه ۲، واحد ۸
☎ ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹
☎ ۸۸۶۱۶۶۴۰
✉ Caspian@caspian-transport.ir
www.caspian-transport.ir



آرش تیر زین
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریبر - 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
● حمل کالا به اروپا الخصوص
(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
☎ ۴۴۰۱۱۱۰۱-۶
✉ arashtirzarrin@gmail.com





Delta Bar Shipping Services & International Transport Company

دلتابار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۲)
۸۸۸۲۰۱۶۲
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳

✉ Deltabar@deltabar.com

🌐 www.deltabar.com



باربران ایران

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

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

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۶۴۲۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶
۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

فکس: ۰۲۱-۶۶۶۴۶۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

📧 barbaraniran

✉ Farid@barbaraniran.com

🌐 www.barbaraniran.com



روشن تیر

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی

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

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

✉ info@roshantir.com



سینا صدر

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

۷۷۶۱۲۵۴۱

فکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸

✉ info@sinasadr.com



الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی نمایندگی کشتی رانی

خدمات بار هوایی ترانزیت - ترخیص

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

تلفن: ۰۲۱-۵۸۷۴۱

دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

✉ info@elitetaria.com

🌐 www.elitetaria.com



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

فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵

✉ ecmelan2003@yahoo.com



شرکت مهین ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۲ / ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳

فکس: ۸۸۸۲۰۷۳۳

✉ info@mihan-tarabar.com

🌐 www.mihan-tarabar.com



مژده ترابار

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

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

تلفن: ۴۵۸۴۲

فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷

✉ info@mojdehtarabar.com

🌐 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

🌐 www.arsambarco.com



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

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

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

تلفن: +359-877443900

✉ info@safecargo-co.com

🌐 www.safecargo-co.com



امین ترابار

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲ (خط ۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

📧 amintarabar

✉ info@amintarabar.com

🌐 www.amintarabar.com



شهاب ثاقب

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲ (خط ۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

📧 shahabsaghebintl

✉ info@shahabsagheb.com

🌐 www.shahabsagheb.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲

فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

✉ info@tirkantransport.com

🌐 www.tirkantransport.com

متخصص حمل کالا و خرده بار به ارمنستان و اوراسیا

کامیونت، کامیون، تریلر، یخچالدار



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

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

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

☎ ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

☎ ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸

همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰

✉ info@kalabar.net

🌐 www.kalabar.net



RDS GROUP
گروه شرکت های راهیان

- ◀ ارائه خدمات حمل و نقل دریایی
- ◀ توسط کانتینرهای ملکی شرکت FCL
- ◀ ارائه خدمات تخلیه، بارگیری، انبارداری
- ◀ ارائه خدمات نمایندگی کشتی
- ◀ ارائه خدمات کانتینری بصورت LCL
- ◀ ارائه خدمات حمل کانتینر یخچالی
- ◀ ارائه خدمات بیمه

تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۳۳

☎ (داخلی) ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۸

✉ info@rdsshipping.com

🌐 www.rdsshipping.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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۰۵۳۹۰-۹۲

☎ ۰۲۱-۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:
۰۲۱-۸۸۵۱۶۹-۷۰

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۴۹۴۰۵۱ - ۰۲۱-۸۸۳۱۲۴۰۰

☎ ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۷۵

✉ 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 گرامی

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

☎ ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۵۱-۵۰۷

☎ ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳

✉ esmaeili@daytranssaba.com

✉ Daytranssaba@gmail.com



ایران برودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR

INT'L TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۴

🌐 www.ibbitc.com

✉ info@ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

راه وند

Rahvand

International Transport & Shipping Co

تهران، خیابان استاد نجات اللهی (ویلا)، شماره ۲۲۷

☎ ۰۲۱-۸۸۸۹۵۱۰۹ / ۰۲۱-۸۶۰۳۷۱۴۱

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۲۷۱۱

✉ 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



CCI Deutsch-Iranische



ECO



Iran,Belgium



I.E.C.C.

✉ info@euroasia.biz.tr

🌐 www.barbodea.com

✉ info@barbodea.com



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

کریر - فرورادر

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

نماینده انحصاری گراند مولتی
موдал 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



بارفراوری 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
چهارانگه، 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،
حمل و نقل چند وجهی و حمل
کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از
کلیه مبادی به مقاصد داخلی،
آسیای میانه و روسیه

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

☎ ۲۲۰۲۸۷۸۱-۵
☎ ۲۲۰۲۸۷۸۰

✉ info@sepehrun.com



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

- ◀ ارائه دهنده خدمات مشاوره امور گمرکی و بازرگانی از خرید تا ترخیص کالا
- ◀ اخذ مجوز ثبت سفارش
- ◀ 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

☎ ۲۲۳۶۷۷۱۰

☎ ۲۲۳۶۷۷۰۹

☎ 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



شرکت حمل و نقل بین المللی به تام ترابر

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

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

☎ 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

🌐 www.behtam.net ✉ Info@behtam.net



شرکت حمل و نقل بین المللی حافظ

کریر - فورواردر
حمل محمولات وارداتی صادراتی از کلیه کشورهای اروپایی

تهران، خیابان خالد اسلامبولی، کوچه ۱۶، پلاک ۱۴، طبقه ۳

☎ ۰۲۱ ۸۸۷۲۶۲۶۸

☎ ۰۲۱ ۸۸۷۱۸۳۹۶

☎ ۰۹۱۲۶۱۶۰۴۶۱

✉ info@hafeztrans.ir

🌐 www.hafeztrans.ir



پیروزرانان 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



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



شرکت حمل و نقل بین المللی کریر و فورواردر

NIKBAR Co
Int'l transport
URMIA IRAN

☎ 04432759351-4

✉ infonikbarco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی تهران رخش
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 ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

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

تهران، کریمخان زند، خردمند شمالی، پلاک ۹۵، ساختمان کفرنگ طبقه ۷

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲ ☎ ۸۸۸۴۷۶۴۲

✉ Info@sebonetarabar.com

🌐 www.sebonetarabar.com



ارکان برودت 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 ترابر (با استثنای محدود)

متخصص در امور روسیه

ملک ترابر

هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

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

(واخط) ۰۲۱-۶۶۰۱۸۱۸۲

☎ ۰۲۱-۶۶۰۱۸۰۸۰

🌐 www.malektarabar.com ✉ Info@malektarabar.com

- ◀ 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





amyaran
شرکت بازرگانی کامیاران
(با مسئولیت محدود)

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



Pars Gita
INTERNATIONAL FREIGHT CO. LTD.
پارس گیتا
حمل و نقل بین المللی

شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس گیتا
(تاسیس ۱۳۶۰ - تهران)

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

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶
۸۸۳۰۴۰۳۲-۳
☎ ۸۸۸۴۴۴۵۴۳

✉ 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



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس سما کالا
(با مسئولیت محدود)

زمینی، دریایی، هوایی

تهران، خیابان بهشتی، پلاک
۲۳۷، طبقه دوم، واحد ۸

☎ ۸۸۱۷۱۱۵۰

✉ info@parsamakala.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
مسیر اکسیر

تنها در سال گذشته، بیش از
۴۰،۰۰۰ تن بار در قالب 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



irsa Daryaye Fartak

نماینده خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

ایرسا دریای فرتاک

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

☎ ۰۲۱۴۳۸۴۱۱۰۴
☎ ۰۲۱۴۳۸۴۱۰۰۰

✉ info@irsadaryayefartak.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

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

دی 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

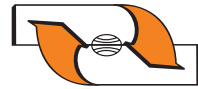
☎ ۸۸۸۷۷۵۳۰

☎ 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



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

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: ۰۲۱-۸۸۸۵۱۰۰۶ / شماره: ۰۲۱-۸۸۹۰۹۳۵۸





پارسا تزابر پرشیا

شرکت حمل و نقل بین المللی
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



شرکت حمل و نقل بین المللی

گردونه مهر

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

تهران، خیابان اسکندری جنوبی،

ما بین خ جمهوری و ارومیه پ ۳۸۳، ط اول ۳

۰۲۱-۶۶۹۴۷۰۱۷

۶۶۹۴۶۴۶۰

۶۶۹۲۰۰۴۳

Mehrgardooneh@yahoo.com



شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



حمل و نقل به عراق و سوریه

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



ایران - تهران sales1@nasr-alfadain.com

عراق - بغداد +98-2188921210

عراق - بغداد +964-7721033931

International logistics

www.nasr-alfadain.com



پارسا تزابر کاسپین

شرکت حمل و نقل بین المللی
ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

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

۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

ptc.acc@parsagroup.biz



ماهان تجارت لیمارک

شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی

- سرویس کامیونی ویژه، اروپا، ترکیه، عراق، لبنان و سوریه
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت رک
- حمل تخصصی قیر (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل و انجام پروژه های نفتی به کشورهای همسایه
- فروش و حمل بنزین و گازوئیل به کشورهای غرب آسیا

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران، مجتمع اطلس مال طبقه پنجم، واحد ۲۰

۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

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



امیر لجستیک

شرکت حمل و نقل بین المللی



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریبر - 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 بازرگانی حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
 (سهامی خاص)

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

✉ info@arvandsealand.com

🌐 www.arvandsealand.com

- ◀ 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

✉ kahkeshanseirasia@gmail.com





شامخ فراابر
SHAMEKH FARABAR

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

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

۴۰۲۲۹۵۴۸ / ۴۰۲۲۴۵۱۸
۴۰۲۲۵۸۰۴ / ۴۰۲۲۸۵۱۹
Info@shamekh.org

www.shamekh.org



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



سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

خدمات حمل Door to Door

خدمات حمل پروژه‌های

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

۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ / ۸۸۷۵۷۸۸۱

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

افرا بار

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

تهران، خیابان طالقانی خیابان

ایران شهر جنوبی پلاک ۱۳۴

مجتمع میلاد، طبقه ۲ واحد ۴

۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲

۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

afrabar2@gmail.com



International
Transporte & Trade GmbH

ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

Iran Sari'e

International transport co.



کریر - فورورادر

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

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

تهران، خیابان فلسطین نبش بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱

۶۶۴۰۳۳۳۹ / ۶۶۴۶۸۰۶۶

۶۶۴۰۷۱۸۷

info@ariangmbh.com

www.iransarie.com

info@iransarie.com

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

مهرکاران تهران

MEHR KARAN Tehran International Transportation

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

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

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۴۱۹ ☎ ۰۲۱-۸۸۱۰۴۲۷۶-۷

www.mehrkaran.net info@mehrkaran.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر

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

(با مسئولیت محدود)

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ ☎ ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

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

☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

پارس ترابر

PARS TARABAR
International Shipping & Forwarding Agency

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

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)

☎ ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت

سام ران لجستیک

SAMRUN logistics

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

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

☎ ۰۲۱-۲۶۲۹۰۰۲۳-۸

www.samrun.co info@samrun.co

TRANSPORTATION IS ART
ITS EASY WITH US!

راگا ترابر پاسارگاد
فعال در کلیه امور حمل و نقل هوایی

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

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه اول و پنجم
واحد ۱ و ۵ و ۸ / ۲۴۵۵۱۴۸۷-۸

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

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

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

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

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

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

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

☎ ۸۸۵۰۷۱۰۱-۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵

☎ ۸۸۱۷۴۲۹۵ ☎ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com info@aslline.com

عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران



شرکت حمل و نقل بین‌المللی رادمان ترابر

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

- ♦ سرویس‌های صادرات و واردات به کلیه نقاط اروپا
- ♦ دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، اسلونی، بلغارستان و ترکیه
- ♦ انجام کلیه عملیات لجستیکی در اروپا و سرویس منظم گروپاژ (خرده بار)
- ♦ سرویس‌های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس‌های منظم به کشورهای عراق، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان و پاکستان
- ♦ سرویس‌های مستقیم به مناطق عرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره و سایر شهرهایی که
- ♦ امنیت داشته باشد انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر کشور

www.ritco.co

info@ritco.co

Jahan Jadedeh

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

International transport and
Freight Forwarders

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

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

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

(کریر و فورواردر)

مدیرعامل: احد زمانی

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
ایلیا لجستیک

Elya Logistics Intl Transport co.ltd

تهران، سهروردی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه، یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده
☎ ۰۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸ / ۸۶۰۲۶۵۰۴ / ۸۶۰۲۴۸۷۷
📠 ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰

جوانه کارگو بار

حمل و نقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)
JAVANEH CARGO BAR
Int'l Transportation Co. Ltd.

ارائه دهنده کلیه خدمات ترخیص و حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی، ترانزیتی و ریلی

تهران، خیابان امیر آباد شمالی، بالاتر از جلال آل احمد، نبش خیابان دهم، ساختمان امیر، طبقه ششم، واحد ۶۰۳
☎ ۰۲۱-۸۸۰۱۴۵۲۹-۳۰ 📠 ۸۸۳۳۶۶۶۸
📠 ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۲۲

www.javanehcargo.com info@javahehcargo.com

تات فرابر ایرانیان

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(کریر - فورواردر)

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

تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش کوچه جرج جرداق، پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹
📠 ۸۸۹۲۵۵۳۲ 📠 ۰۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

Alipour@tatfarabar.com trans_shams@yahoo.com

Axon Trabar Abrisham International Transportation Co.

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



Axon Trabar Abrisham
International Transportation Co.

حمل و نقل بین‌المللی
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 - فرورادر

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

۸۸۸۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فرورادر
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، فله، 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 صندوقهای چوبی
- بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری
- کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار
- حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی
- جابجایی دفاتر شرکتها و سفارتخانهها و دفاتر روزنامه
- عضویت در انجمنهای 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 کاوسی 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



شرکت حمل و نقل بین المللی
پیش‌تاز اطلس

« تامین کامیون برای بارهای وارداتی و صادراتی

« **تامین کامیون به اتحادیه اروپا**

ترکیه - قزاقستان و روسیه

« تامین کشتی فله‌بر

« **انجام تشریفات گمرکی**

(کارت بازرگانی، ترخیص، تغییر اسناد، گواهی مبدأ، اینویس پکینگ)

☎ ۰۹۱۲۸۹۵۸۱۱۷

مدیریت: آقای فضل‌خواه

✉ Info@tpa-sud.com



☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

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

🌐 www.tpa-sud.com

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۷



کریر آسیای میانه - اروپا - ترکیه

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

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

☎ ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹ مدیریت



✉ bazargani1@tpa-sud.com



We Know The Business,
You Call,
We Move!

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



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



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



📍 تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

✉ info@mehrllogistics.com

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

☎ ۰۲۱-۷۷۶۲۴۹۷۲
۷۷۶۲۴۹۷۳
☎ ۷۷۵۲۳۶۶۹



حمل و نقل بین المللی

ترابری ایران فن (تراف)

شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

✉ info@traftransport.ir

🌐 www.traftransport.ir

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را

برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین‌المللی هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس

☎ ۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

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

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

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

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیان ترابر حافظ

KIYAN TARABAR HAFEZ

INT'L SHPPING & FORWARDING





شرکت حمل و نقل
بین المللی (T.B.T)

تانیا باربد تیر پارس

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

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

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



سپهر زوه طوس SEPEHR ZAVEH TOOS ایمن، سریع و اقتصادی

حمل و نقل ریلی و جاده ای
داخلی و بین المللی

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

☎ ۰۵۱-۳۷۱۲۶۳۷۰-۷۱
☎ ۳۷۱۲۷۳۸۳
☎ ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۲۰
✉ info@sephertoos.ir
sephertoos.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 لجستیک و حمل و نقل بین المللی
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



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

کیامهر ترابار

کریر - فورواردر

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

مشهد، خیابان امام خمینی،
سه راه دارایی، ساختمان اداری
مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳
☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷
☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰
✉ kiamehr@mail.ru

www.kiamehrtarabar.com



مارال ترابار ایرانیان شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل و نقل اختصاصی محمولات قله 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



کارکیا ترابار آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

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

مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع اداری آرمیتاژ گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۴ و ۵۰۲

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

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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

✉ karkiatarabar.com ✉ Traffic@karkiatarabar.com



شرکت حمل و نقل
بین المللی

جواهر نگار طوس

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال
در گمرکات مرزی کشور
◀ فعال در ترانزیت کالا
به آسیای میانه و افغانستان
مشهد، کوهسنگی ۳۶، ساختمان
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۱۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۷۱
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۰۱۲۴۶
بندرعباس ۲-۵۱۱۳۵۱-۲-۷۶
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

✉ info@javahernegar.com ✉ rahtash@gmail.com



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

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال
در گمرکات مرزی کشور
◀ فعال در ترانزیت کالا
به آسیای میانه و افغانستان
مشهد، کوهسنگی ۳۶، ساختمان
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۹

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰
☎ ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
بندرعباس ۲-۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

✉ rahtash@gmail.com

WAGON BAR واگن بار آسیا
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

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

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

☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ 📠 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

✉ info@wagonbar.com

KHADEM
Logistics Holding



www.khadem-logistics.com
Contact us : 021-88609173
021-88605083
051-31731000

حمل و نقل بین المللی کشتیرانی
ریلی هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری



حمل و نقل بین المللی
خلیج فارس ریل

تاسیس از سال ۱۳۷۴ همراه با تیم مجرب و حرفه‌ای

- حمل و نقل بین المللی ریلی و جاده‌ای به آسیای میانه و روسیه
- دارای نمایندگی در (ترکمنستان، تاجیکستان و امارات)
- ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی
- دارای دفاتر فعال در: مشهد، بندرعباس، تهران، سرخس و امارات
- عضویت در اتاق‌های بازرگانی و مجامع رسمی

مشهد، بلوار سازمان آب، شهید صادقی ۱۷، پلاک ۷

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۹۱۱ 📠 ۰۹۱۵۸۲۸۰۶۰۹ / ۰۹۱۵۱۱۶۰۴۴۸

🌐 www.khalijfarsrail.com ✉ Sales@khalijfarsrail.com



Bany Rah Toos
International Transport Co

شرکت حمل و نقل بین المللی
بانی راه توس

کریر، فورواردر سوخت و کالا (صادرات، واردات، ترانزیت، به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا) جاده‌ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با 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



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

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

🌐 www.bisantarabar.com ✉ info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
پیش‌تاز ترابر
عصر خاوران



کریر - فورواردر

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

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

☎ ۰۹۱۲۰۸۵۱۴۲۳ 📠 ۰۵۱-۹۱۰۰۹۱۳۳

✉ pish taz tarabar@yahoo.com

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

☎ (+98) 513 767 6911-13

📠 (+98) 513 765 2236

📠 (+98) 915 110 6624

📠 (+98) 915 110 1645

📠 (+98) 915 315 5323

📠 (+98) 915 560 0687



شبگیر بارطوس

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

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

Internal & International Rail

کریری - فورواردری

ریلی - جاده‌ای

حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک

دارای نمایندگی فعال در کلیه گمرکات و بندر ایران

🌐 www.shabgirbartoos.com

✉ shabgirbartoos@gmail.com





«مفتخر به دریافت تندیس زرین»

شرکت نمونه حمل و نقل بین المللی در سال ۱۴۰۱

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

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

salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین المللی

سلمان ترابر توس

حمل و نقل بین المللی
آسا ترابر شرق

کریر - فورواردر



• ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی • مشاوره و حمل محموله های کانتینری، چادری، یخچالی و سوخت • سرویس منظم از بندرعباس به تمامی کشورهای CIS، افغانستان، عراق و روسیه • حمل کالاهای خطرناک، یخچالی و فسادپذیر، سنگین وزن، ترافیکی و LPG • حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه بنادر چین و کشورهای حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس • دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

مشهد، بلوار جانباز، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱۴ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.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 بین المللی 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 بین المللی
میچکا ترابر شرق

کریر - فورواردر



• حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، به خصوص روسیه، تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و بالعکس • حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS • نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد، خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
 ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
 علیرضا فرتاج : ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴ / ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶

info@michka-mts.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آسا برودت توس

کریر - فورواردر

• مشاوره و ترخیص گمرک • حمل کالای یخچالی
 • حمل کالای پروژه‌های صادرات - واردات و ترانزیت
 • دارای دفاتر نمایندگی سرخس، چین، هند، مالزی، سنگاپور و دبی
 • دارای شرکت‌های ثبت شده و فعال در آسیای میانه

مشهد، برج ضامن آهو، طبقه ۴، واحد ۴۰۵
 +9851-38114747 / +989153141875
 www.Danesh-Biz.Com Info@Danesh-Biz.Com

- حمل و نقل بین المللی جاده‌ای، دریایی، ریلی، هوایی
- ارائه دهنده خدمات حمل و نقل بین المللی و بازرگانی بین الملل
- دارای نمایندگی‌های معتبر داخلی، خارجی و دفاتر مرزی و بندری
- تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- اخذ گواهینامه‌های مرتبط، خدمات انبارداری، بازرسی کالا، تامین کالا و ...

مشهد، خیابان پاسداران، نبش پاسداران ۸، پلاک ۱۲۸، طبقه ۲۵
 (رامین اجاقی) ۰۹۱۵۹۱۲۵۰۷۸ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۳ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۴

www.ojaghitrade.com info@ojaghitrade.com



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین المللی

اجاقی



شرکت حمل و نقل بین المللی
توکا ترابار
کریر فورواردر
(جاده ای - دریایی - ریلی)

◀ حمل و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان
◀ ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا
◀ انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات عضو فیاتا

📍 مشهد میدان، شریعتی، مجتمع زیست
خاور، طبقه ۵، واحد ۵۰
☎ ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵
☎ ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰

✉ info@tookatarabar.com

ATA TARABAR ATLAS
International Transport Co



حمل و نقل بین المللی (دریایی، ریلی، جاده ای)

دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت
شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران

📍 Zist-e-Khavar building, Shariati Sq, Mashhad, Iran

☎ 098-5138550305-9 ☎ 098-5138545669



🌐 www.atarabar.com

✉ info@atarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
خان ترابار شرق

کریر فورواردر
حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات

📍 زاهدان، خیابان آزادی،

آزادی ۶، پلاک ۲

☎ ۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱۰

☎ 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 حسینی

☎ ۰۱۳-۴۴۸۱۱۳۶۷

✉ contact@zarrein.com

🌐 www.zarrein.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
همراهان شب توس

HAMRAHAN SHAB TOOS

◀ حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل اعم از جاده ای دریایی ریلی و هوایی
◀ مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین المللی ◀ دارای انبار جاده ای مسقف واقع در جاده آسیایی ◀ دارای انبار ریلی مجهز به دو انبار سر پوشیده، باسکول و کلیه ماشین آلات تخلیه و بارگیری به همراه ۳ خط ریل ◀ ارائه خدمات لجستیکی از قبیل انبارداری بسته بندی تخلیه بارگیری کلیه محمولات و نیز صدور کلیه اسناد و مدارک و مجوزهای مربوط به محمولات خاص

📍 مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز عباسی، ساختمان ۷۲، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۹۳۲۱۹ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۸۳۹

☎ ۰۹۱۵۵۲۵۲۶۶۵ / ۰۹۱۵۵۲۵۲۳۵۷

✉ hamrahan_toos@yahoo.com



شرکت بازرگانی
مروارید تجارت توانا مکران

مدیریت
آقای مهاجری



شرکت حمل و نقل بین المللی
سبا ماهان مشهد

کریر- فورواردر- ترخیص کالا

ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان،

آسیای میانه و بالعکس

📍 زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶

☎ ۰۵۴۳۳۲۲۳۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ ☎ ۰۵۴۳۳۲۶۴۰۵

☎ ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸ / ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸

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



روان تراب نوین امید

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

* حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی * واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص * واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی * حمل زمینی از اروپا * خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

📍 بندرعباس، سهره سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷،

طبقه ۳، واحد ۳

☎ ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۶۰ / ۳۲۲۲۷۸۵۲

✉ RAVANTARABAR@GMAIL.COM

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی و ویرا آسمان دریا
با سابقه درخشان و ارایه کننده خدمات حمل و نقل بین المللی در زمینه
حمل کالاهای هوایی، دریایی، زمینی، ترانزیتی و ترخیص کالا و ارائه مشاوره
در جهت خرید خارجی و امور بازرگانی

📍 تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه شبنم، پلاک ۱۴، طبقه اول، واحد ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۸۲۳۰۰۱-۳

☎ ۸۸۳۲۴۷۲۵

☎ ۰۹۱۲۳۹۷۶۵۰۷

✉ Info@virasky-co.com

✉ ceo@virasky-co.com



Vira Sky Sea Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

و خدمات بار هوایی

ویرا آسمان دریا



Sangin Tarabar
Road Transporta 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)

• Internal & International Rail,
Road and multi-modal freight transportation
• Iran Railway's representative of International North-South Transport Corridor (INSTC)
• Active Agencies at the Iran borders and ports

📍 No.158, West Nosrat St, Tohid Square, Tehran
☎ (+9821) 66915183-5 ☎ (+9821)66915187

🌐 www.tarkibtrans.ir

شرکت ترکیب حمل و نقل

وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کارکنان شرکت راه آهن ج.ا. ایران

• کریبر - فوروردری
• 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) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

✉ info@tarkibtrans.ir

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

شاهراه طلایی کیهان
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

با کادری مجرب، دارای دفاتر در شهرهای مهم مرزی و بندری (بازرگان، لطف آباد و بندر عباس) در زمینه حمل و نقل بین‌المللی کالا اعم از حمل و نقل زمینی، دریایی، ریلی و ترکیبی با همکاری مهمترین و بزرگترین ناوگان‌های حمل و نقل خدماتی با کیفیت و مطمئن را در کوتاه‌ترین زمان به مشتریان خود عرضه می‌دارد

📍 زاهدان، خیابان امیرالمومنین ۶، ساختمان نعیم، واحد ۱۵ طبقه ۵
☎ ۰۹۱۵۵۱۵۸۷۲۷ ☎ ۰۹۱۵۱۴۰۶۸۳۰ ☎ ۰۹۳۷۰۷۸۱۸۰۰

✉ info@shahrahtalayi.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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲ ☎ ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹

🌐 www.ptec-ir.com ✉ info@ptec-ir.com

دی ماه ۱۴۰۲



صحرا ترابار
(با مسئولیت محدود)
SAHRA TARABAR CO.
Shipping & International Transport

شرکت حمل و نقل بین المللی
نماینده خطوط کشتیرانی
کریر و فورواردر

- « حق عملکردی، انباری، مشاوره در امور گمرکی و ترخیص »
- « ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی، چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی »
- « ترخیص کالا هر کلیه بنادر گمرکات معتبر »

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه، شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن ۸۸۳۱۸۸۵۰-۵۲

تلفن ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰ / ۳۳۸۱۲۶۶۲

ایمیل Info@stcotransport.com

وبسایت www.stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ساربان گستر سبلان

کریر - فورواردر

تبریز، انتهای خیابان رسالت مرکز تجاری رسالت ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

تلفن ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰

تلفن ۳۴۴۶۸۷۰۱

تلفن ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

ایمیل sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بادپا اردبیل

حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با کامیون های کفی و کانترینر به کشورهای همجوار

اردبیل، ما بین فلکه سینا و میدان ترهبار

نرسیده به ترمینال مسافربری، ساختمان STC طبقه چهارم

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۲۲۰۵۷-۸

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

ایمیل badpa_ardabil@yahoo.com

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

کامل تبریز

حمل سریع سیمان فله و کیسه‌ای به تمام نقاط کشور با نازلترین قیمت توسط کامیون های اختصاصی

تبریز، کیلومتر ۲۷ جاده تبریز مرند جنب سیمان صوفیان

به مدیریت اسد اسدی

تلفن ۰۴۱-۴۲۵۲۷۳۳۴

تلفن ۰۴۱-۴۲۵۲۷۳۳۵

تلفن ۰۹۱۴-۱۱۵۴۳۳۰



شرکت حمل و نقل بین المللی سراسری

شرکت برتر در حمل و نقل کشور در سال های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

- « دارای سامانه هوشمند اختصاصی حمل و نقل »
- « صدور برنامه های دولتی در سراسر کشور »
- « ارائه خدمات حمل و نقل در سراسر کشور در سریع ترین زمان توسط تریلرهای حمل خودرو، کفی، اتاقدار و ترانزیت و کلیه کامیون ها »
- « دارای ترمینال اختصاصی »

تهران، خیابان آزادی، روبروی

مسجد دانشگاه شریف، شماره ۴۶۰ ساختمان مصطفی

تلفن ۶۶۰۴۹۰۹۶-۹

تلفن ۶۶۰۰۱۰۸۶

ایمیل info@hamedbar.ir

وبسایت www.hamedbar.ir



اسپاد ترابر ویرا

شرکت حمل و نقل بین المللی / مسئولیت محدود

- حمل و نقل ریلی داخلی و بین المللی
- حمل و نقل جاده‌ای
- حمل و نقل دریایی
- حمل و نقل ترکیبی و درب به درب
- امور گمرکی و ترخیص کالا
- خدمات پشتیبانی حمل و نقل



تبریز، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۰-۶۹

تلفن +۹۸۹۱۴۱۰۹۵۳۸۰

تلفن +۹۸۹۱۱۷۳۰۰۷۱۱

ایمیل INFO@SPODGROUP.COM

وبسایت WWW.SPODGROUP.COM



Mana Tarabar
International transportation

شرکت حمل و نقل بین المللی

مانا ترابار

خاورمیانه پارسیان

حمل و نقل تخصصی گاز LPG

اردبیل، بزرگراه بسیج، میدان سینا، ساختمان ماهان تیر پلاک ۱۱۱

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

ایمیل manatarabarparsiyani@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماهور کیان سبلان

مدیریت: سیفی کریر - فورواردر

■ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس

■ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

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

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶

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

تلفن ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳

تلفن ۰۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

ایمیل info@mahourkiyan.ir





شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فروردر

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

تبریز، چهارراه آبرسان، ساختمان

اسکان، طبقه هفتم، واحد DY

☎ ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳

☎ ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵

۳۳۳۵۵۳۱۸

✉ info@taranomtabriz.ir



کلجار

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

شرکت حمل و نقل بین المللی

(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 شهیدآیت 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 کالاها 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 / ۰۷۶-۳۲۰۰۹ / ۰۷۶-۳۳۴۴۲۰۳

پایانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴

- تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴
- میدان ترهبان: بندرعباس، میدان تره بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه‌های، حمل و نقل غرفه ۱

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای 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 احیدر حسینی پور

Bandarpishtaz.hormozgan@gmail.com bandarpishtaz_hormozgan



شرکت سعادت بندر

شماره ثبت: ۳۳۴۲

حمل و نقل داخلی، ریلی - جاده‌ای،

انجام عملیات تخلیه و بارگیری از مبدأ بندرعباس و اسکله شهید رجایی، به سراسر کشور

بندرعباس، امیرآباد، بلوار پاسداران، پلاک ۸، ساختمان پالم

پالاس، طبقه سوم، واحد ۴

۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۹۵ / ۳۳۵۱۱۱۴۰

www.saadatbandar.ir j_sadeghimajd@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی تکران سرعت سیراف

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

مدیرعامل: علیرضا شاه نشین

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

۰۹۱۲۲۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۷۳۷۱۲۲۶۴

آتشین ترابر هرمزگان

شرکت حمل و نقل داخلی

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

بندرعباس، پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۲ دستگاه



سهامی خاص

شماره ثبت: ۱۶۷۸۹

۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۶۹ / ۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴

atashin_tara @hesamee

atashin-tarabar.ir

atashin.co95@yahoo.com





**شرکت حمل و نقل جاده‌ای
رشید بار بندر**

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

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶-۴۳۷۰۰۹۸

رشدبار_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

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵

مدیرعامل: مجید رحیمی
تلفن: ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی
تلفن: 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

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

فکس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

تلفن: 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

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۴۷

فکس: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸

تلفن: ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸

تلفن: ۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰

تلفن: 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

- مدیریت و برنامه‌ریزی لجستیک صنایع فولادی از حمل مواد اولیه تا محصولات
- تامین مکانیزم‌های حمل سنگین ترافیکی
- توانمند در تخلیه و بارگیری کشتی، حمل شهری، استریپ، ترخیص و انبارداری در بندر و سایر مناطق کشور
- توانمند در اجرای پروژه‌های متنوع و حمل و نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- توانمند در حمل کالا بصورت ترکیبی (جاده ای و ریلی)
- نماینده مجاز شرکت ایران خودرو دیزل (گواه) با رتبه ممتاز کشوری
- دارای پلتفرم هوشمند حمل و نقل راننده و صاحبان کالا

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

تلفن: ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵-۷۹

فکس: ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵

دفتر اصفهان: ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۵

شعبه مبارکه: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۱

شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۴۵۱۴۵

شعبه کاشان: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۵

شعبه زرین شهر: ۰۳۱-۵۲۲۲۳۵۹۰

رشت (داخلی ۱۵۳): ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵

خواف (داخلی ۱۵۳): ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵

Info@tukatransport.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 جهانبار، ساختمان ایران خودرو، طبقه ۱

مدیریت: ۰۹۱۷۳۶۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲

دفتر مرکزی: ۳۳۴۶۸۱۲۳ / ۳۳۴۶۸۱۵۵-۰۷۶ / ۳۳۴۶۸۰۶۷۰۷۶

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ۰۷۶-۳۳۷۱۰۵۶۱ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۵۷۴ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

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



امیر ترابر هرمزگان

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

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۹۷۷

ATM.tco@yahoo.com



**شرکت حمل و نقل داخلی
آتیه گستر همکاران**

حمل انواع کالا از بندرعباس به سراسر کشور

دفتر مرکزی:

۰۷۶۳۳۲۱۰۷۶۴-۵

دفتر پایانه:

۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

واتس اپ:

۰۹۱۷۶۶۱۷۹۱۹

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

@agh_transport

www.aghtrans.com



بنیان: ۱۳۱۹

شرکت حمل و نقل

شبا هنگ بروجن (متحد)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی دانشگاه آزاد

تلفن: 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

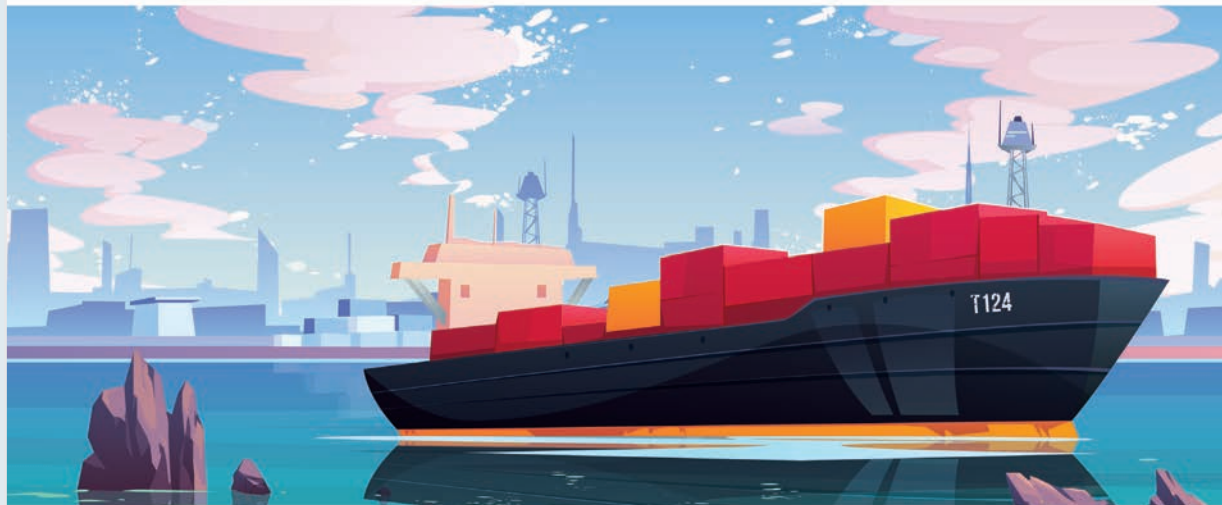


صفحه	خدمات دریایی و کشتیرانی
۱۳۶	آباد اختر آریامن
۱۳۹	آبتین اقیانوس طلایی
۱۳۵	آبتوس خارک
۱۴۴	آباد راه دریا
۱۳۶	آریامن راه کوروش
۱۴۳	آریا بندر سینتا
۱۳۷	آریا راد مهر دریا
۱۴۲	آرین ترنس
۱۴۲	آرین سپهر اروند
۱۴۷	آسمان دریا رها
۱۴۵	آئیل دریا
۱۴۲	آشگ دریا
۱۴۷	اینکار ترابری پارسا
۱۴۰	اتحاد دریایی دوستی
۱۴۲	اسپندان ترابری آتیه
۱۵۶	البرز سپریک
۱۳۶	امواج دریا
۱۵۶	امواج زمین دریا
۱۵۶	اوزال دریا
۱۴۲	ایران ترابری
۱۳۹	ایرسا دریا لجستیک
۱۱۳	ایرسا دریای فرتاک
۱۳۸	ایرسا مارین
۱۳۷	پاسارگاد لاین
۱۳۸	پاشا دریا شرق
۱۳۶	پردیس اقیانوس سیراف
۱۳۷	تاجران دریا کالا
۱۱۶	تاو ساحل اروند
۱۳۹	ترنگ دریا (TDS)
۱۴۵	توسعه تجارت روبینا
۱۴۲	توشه بر
۱۳۴	جهان دنیز کالا
۱۳۸	خط استوا مارین
۱۳۷	خط کرانه دریایی
۱۴۴	خورشید دریایی آبی
۱۳۵	داتام دریای اروند
۱۴۳	دروازه طلایی دریای نور
۱۳۵	دریا پرزوی گیتا
۱۳۸	دریا پیمای امین پارس
۱۳۸	دریا تجارت سامبار
۱۴۳	دریا سرعت
۱۳۹	دریا سفیر هرمز
۱۲۳	دریای آبی متحد
۱۴۱	دریای آرام آمانیس
۱۴۵	دریای نیلگون شفق
۱۴۴	دنیز دریا نورد متحد
۱۵۶	دورقی
۱۳۴	راشا تجارت شایگان
۱۳۵	راهمان تجارت مارین
۱۱۰	راهمان دریای سعادت
۱۳۵	رایکا دریا تجارت
۱۴۷	روشن دریای پارس
۱۳۶	سانا دریا بار
۱۴۴	ساعی ترابری آرشام
۱۳۶	ساعی پارس دریا
۱۳۹	سام دریا آسیا
۱۴۲	ستاره
۱۳۵	ستاره آبی دریا (BSL)
۱۳۷	سلین دنیز
۱۴۳	سها رسا مانا
۱۴۵	سیراف دریا لیان
۱۳۷	سیما دریای گناهه
۱۳۴	شاخص صدف دریا
۱۴۴	فانوس ساحل
۱۳۴	فرتاک دریای آرام
۱۴۲	فرمد
۱۴۰	کیان راه ساحل
۱۳۹	لنکا آبی کیش
۱۴۲	لنکر دریای جنوب
۱۳۶	ماروس ترابری
۱۴۴	مدیریت بار و دریا
۱۴۵	مروارید اقیانوس آرام
۱۴۴	مروارید دریای آرام
۱۴۳	موج مد
۱۲۲	مهر دریا ناوگان
۱۳۴	نیک یاد دریا
۱۴۳	هفت دریا
۱۳۸	هلال دریای ایرانیان
۱۳۸	هماهنگ دریای پارس
۱۴۵	هنزا ناو دریا
۱۴۰	هیوا امید دریا
۱۳۸	یکتا مارین
خدمات بندری	
۱۴۰	امیدان ساحل پارسیان
۱۳۴	تیام دریا
۱۴۳	خلیج پژم
۱۴۰	دریای آبی خلیج فارس
۱۴۷	ساحل نمایان بندر
۱۳۷	کسری افق دریا

PARS SEA PASSAGE SHIPPING AGENCY CO.

Providing regular services in all type of containers in FCL/LCL and etc. shipments

BORDERLESS LOGISTICS



+98 912 272 7375

+98-21-22386043 / 22386054

Iran, Tehran, Saadat Abad, above Kaj sq, Ali Akbar alley No 20, floor 001

www.psp-shipping.com

GMR@psp-shipping.com

WE CAN PROVIDE SERVICE

FROM / TO IRAN
TO ANY AVAILABLE PORT WORLDWIDE

- Export
- Import
- Forwarding(sea/land/air)
- Cross stuff service



FARTAK DARYAYE ARAM
SHIPPING AGENCY LTD.

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴



تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۹۶
۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹
۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

شرکت نمایندگی کشتیرانی

فرتاک دریای آرام

- « حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL) »
- « خدمات حمل پروژه ای صنایع (DOOR TO DOOR) »
- « ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی »
- « ارائه خدمات فورواردی و استعلام آنلاین »

WWW.FDA-CO.COM

@fartak_darya

Info@fda-co.com



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- « فورواردی »
- « حمل کالاهای سنگین »
- « ترانزیت داخلی و خارجی »
- « خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات) »
- « انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز) »

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



شرکت خدمات ساحلی تیا دریا

نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی اعم از

- ♦ کانتینر های ۲۰ فوت و ۴۰ فوت
- ♦ کانتینر یخچالی (RF)
- ♦ حمل بار فله (Bulk & Break Bulk)
- ♦ عملیات فلکسی

تهران، میرداماد، نفت شمالی، خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۲

۰۲۱-۲۶۴۰۴۵۳۱-۶

۲۶۴۲۲۴۱۶

info@tiamdarya.com



NIK PAD DARYA
SHIPPING AGENCY (P.J.S)

نمایندگی کشتیرانی

نیک پاد دریا

- حمل و نقل بین المللی انواع کالا بصورت هوایی، دریایی، زمینی و ریلی
- حمل کالاهای خطرناک و آتشزا
- حمل محمولات فله
- حمل کانتینرهای ویژه: ISO TANK, OPEN TOP, FLAT RACK, MAFI
- حمل کانتینر های یخچالی
- حمل کانتینر های یخچالی

تهران، خیابان احمدقصر، کوچه ششم، پلاک ۱ طبقه ۴ واحد ۱۳

۰۲۱-۴۵۴۷۵۰۰۰

INFO@NIKPADCO.COM

WWW.NIKPADCO.COM



نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

« صادرات و واردات و ترخیص کالا »

« ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی »

تهران، ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز
طبقه ۷، واحد ۷۰۴ / ۲۲۲۵۳۵۷۸ / ۲۲۲۵۳۵۷۷

بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا،
طبقه ۳، واحد ۲۱۲ / ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵-۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۵۰-۵۱

INFO@SHAKHSSD.COM

راشا تجارت شایگان

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

(WAREHOUSING-CROSS STUFFING)

www.rashats.com

info@rashats.com



تهران، بلوار نلسون ماندلا خیابان عاطفی

غربی، پلاک ۸۱، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸





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 ارنود

(سهامی خاص)

📍 تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

✉ info@datamsea.org

🌐 www.datamsea.org



شرکت کشتیرانی
دریا پرتوی گیتا

» Feeder operator

» Port services

» Stack provider

» Ship agency

» Regular port calling schedule at

AEJEA,IRBND,IRASA,IRBIK,IRBUZ,IRKHO

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

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵،

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

طبقه ۴، واحد ۷

🌐 www.dpgshippinglines.com ✉ info@dpgsl.com



راهیان تجارت مارین

نمایندگی خطوط کشتیرانی

♦ نماینده شرکت NVOCC

- ♦ حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- ♦ انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- ♦ ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- ♦ حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ (خط ۳۰) ☎ ۸۷۷۰۰۲۶۹

🌐 www.rtmarine.co



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

- خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی
- سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل
- مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا
- حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر
- حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر
- خدمات فوروردری • ترانزیت کالا

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

☎ ۸۶۰۸۷۸۷۰-۴

www.seawaves.net administration@seawaves.net



نمایندگی کشتیرانی
سانا دریا بار

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

دارای شعب در بندرعباس، بوشهر و خرمشهر

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

☎ ۸۶۰۴۴۲۳۰ / ۰۲۱-۸۸۵۴۲۹۲۵ / ۸۸۷۴۴۵۳۹

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

www.sanadarya.com

گروه شرکت های کشتیرانی ماروس



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

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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

www.maroos.net
www.linkedin.com/company/maroos-group



شرکت
آباد اختر آربامن

کارگزاری ترابری دریایی

نماینده خط کشتیرانی AAA هند

حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳ / ۳۳۴۴۶۴۶۴ / ۳۳۴۴۶۵۶۵

✉ Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفربری بین المللی
ساعی پارس دریا

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
مشاوره حمل و نقل

تهران، میرداماد، میدان مادر (محسنی)، ابتدای خیابان سنجابی
(بهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

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



شرکت نمایندگی کشتیرانی
آرمان راه کوروش

حمل هوایی کلیه محمولات
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان

- مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)
- حمل دریایی، زمینی، هوایی • واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا

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

☎ ۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ / ۰۹۱۲۶۳۶۴۹۸۷

www.arkcotrans.com

پردیس اقیانوس سیراف

نمایندگی خطوط کشتیرانی

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



شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

☎ ۸۸۸۷۱۳۸۱

www.pas-shipping.com



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



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 (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

☎ ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۱۶

📧 info@sdgshipping.com

📧 info@toojaltakro.com

🌐 www.sdgshipping.com

🌐 www.toojaltakro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی توژال تکرو آسیا



نماینده کشتیرانی

آریا رادمهر دری

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



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 گناوه: 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

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۹۴۱۲-۱۳ / ۸۶۱۹۹۶۱۲

🌐 www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (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 بهره‌گیری از پایانه‌های 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 نیش
خیابان زاگرس، ساختمان پرهام، پلاک ۱۸/۱، طبقه ۲، واحد ۶
☎ ۰۲۱-۸۸۱۹۵۷۰۶ / ۸۸۱۹۵۶۱۰ / ۸۸۱۹۷۸۳۴



شرکت کشتیرانی
لتکا آبی کیش

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

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



کشتیرانی بین الملل
ایرسا دریا لجستیک

- ارائه کلیه خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
- انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
- لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایروتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی محمولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

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

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



نمایندگی کشتیرانی،
خدمات دریایی و بازرگانی
آبتین اقیانوس طلایی

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

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

بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات،
طبقه ۹، واحد ۹۰۲
☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

📧 Abtin.Shipping@gmail.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



**OCEAN POLE STAR
SHIPPING**

SAHEL TRADING GROUP

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

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

☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

📧 INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

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

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

📧 daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی
دریا سفیر هرمز

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



نمایندگی کشتیرانی

کیان راه ساحل

📍 تهران، خیابان مطهری، نرسیده به سهروردی، پلاک ۹۸، طبقه ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳
☎ (خط ۵) ۰۲۱-۸۶۰۳۷۵۰۰

🌐 www.srkco.Net

✉ info@srkco.Net



خدمات بیمه‌ای بوبه‌رژ (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

☎ ۰۲۱-۳۸۶۷۱۹۵ 📠 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 📠 ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹

✉ 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



اتحاد دریای دوستی

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

☎ ۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱

✉ info@afsmarine.com

🌐 www.afsmarine.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 مکتوس

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۲۸۳۷۵ | همراه: ۰۳۵۹۰۶۲۰ | واتس‌آپ: ۰۹۳۸-۸۹۸۳۱۲۳



🌐 www.ROBINTP.COM



هیوا امید دریا

شرکت نمایندگی کشتیرانی

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

NVOCC

📍 بندر عباس، بلوار پاسداران، سورو قدیم ساختمان نیا، طبقه ۳ واحد ۱۰

☎ ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۰۱ / ۳۳۵۴۸۳۰۲

✉ info@hivaomiddarya.com

🌐 www.hivaomiddarya.com





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 یل در دستاز
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
☎ ۰۲۱-۴۱۴۸۲۰۰۰
📍 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 (نرمال، خطرناک) به صورت دریایی،
هوایی، زمینی و ترانزیت (FCL - LCL)
■ سرویس تخصصی کانتینرهای خشک و یخچالی به تمامی
بنادر حوزه خلیج فارس، هند، چین و اروپا و ... (صادرات، واردات)
📍 تهران، یوسف آباد، نبش خیابان ۵۰، شماره ۴۰۲، طبقه ۲، واحد ۱۲
☎ ۰۲۱ ۸۶۱۹۴۶۴۰ / ۸۶۱۹۴۶۴۱

✉ Info@amcasea.com

in [amatis_calm_sea](https://www.linkedin.com/company/amatis_calm_sea)



حمل و نقل بین المللی

سارا لجستیک

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۸۴۱۰

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

🌐 www.saralogistics.co

✉ info@saralogistics.co

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیشروترابر متحد آراز

- ♦ دارای نمایندگی فعال در ترکیه، کشورهای اروپایی و کشورهای آسیای میانه
- ♦ وارد کننده کشتنده از اروپا
- ♦ صادرات، واردات، ترخیص کالا
- ♦ کربری و فوروردی

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 ترابریه

Spandan Tarabar Atieh
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، نبش خیابان وراوینی برج دلتا پلاک ۱۱۵ واحد ۱۱۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۱۹۸۰۱-۲

m.bahrami@sta-co.com

info@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

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

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۵

تهران، خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱

تلفن: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه

تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@mehd.net



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

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

تهران، میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصبیر، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴ تلفن: ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com

ARIAN GROUP

ARIAN TRANS

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

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



www.ariantrans.com

JSF Air
حمل و نقل هوایی

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



www.jsfair.ir

ARIAN Sepehr

حمل و نقل دریایی

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



www.cargobooking.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

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

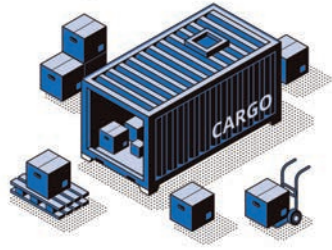


www.tcisrnsn.com

خط ۳۰: ۰۲۱-۷۹۳۴۳

www.ariantrans.com

info@ariantrans.com



شرکت لانگر دریا جنوب

South Sea Anchor Co Ltd

sea&port Service Customs Clearance
Export / Import

♦ خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، ♦ صادرات، واردات ♦ نمایندگی حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی ♦ خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی از

بندار عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

♦ بندر امام خمینی (سریندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه

شکوفه ۳، پلاک ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹ تلفن: ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / تلفن: ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹ / تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲

info@langardarya.com



خط کانتینری فرمد

حمل دریایی

کانتینرهای یخچالی و خشک از بندر اصلی کشور به بندر قزاقستان، روسیه، هند، دوبی

تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵

info@farmad.co

www.farmad.co



ستاره

(با مسئولیت محدود)

Star Marine services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K. Line (MOL)

شعبات: بندر امام خمینی، بندرعباس،

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران، خیابان شهید بهشتی،

بین قائم مقام و میرزای شیرازی،

پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه

سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

تلفن: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

Info@starmarine.net

www.starmarine.net



توشه‌بر

Tushehbar

shipping & international
freight forwarders co.
(Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲، ساختمان توشه بر

(تا ۳۰ خط) ۰۲۱-۴۳۶۰۲

تلفن: 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

☎ ۸۸۷۰۸۰۳۰۳-۴ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
 ☎ ۸۸۷۰۳۴۸۰۰-۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸
 ✉ info@absshopping.com

www.absshopping.com



AGENCIES



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000
 Fax +98 21 75301999



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
سیرود کالای خاورمیانه کارا
 (با مسئولیت محدود)

« ارائه دهنده خدمات باربربری
 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 رسا مانا

◀ حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر روسیه،
 قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس
 ▶ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و
 ترانزیتی

◀ انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و
 بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و
 استافینگ

📍 بندر انزلی، خیابان رضائی، کوچه مجید سیری،
 پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

☎ ۰۹۱۱-۱۸۱۱۰۳۴
 ☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



Darvazeh Talaie
Daryayeh Noor
 Shipping CO.

شرکت کشتیرانی دروازه طلایی دریای نور

« حمل و نقل دریایی (کانتینری، فله)

« نمایندگی کشتیرانی

(فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)

« خدمات گمرکی و ترخیص کالا

« ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

« حمل و نقل هوایی (Air-Freight)

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

« خرید از مبدا تا تحویل در مقصد

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۵۵ / ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۴

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۶۶ ☎ ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

🌐 daryayenoor.co

www.dtdnco.com

✉ info@dnshippingco.com



📍 تهران، خیابان خرمشهر (آپادانا)،
 خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱

📍 دفتر مرکزی: بندر عباس،
 منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶

☎ ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

✉ Info@pejamgulf.com



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

Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD



نمایندگی انحصاری خط کانتینری
 در ایران

✓ فورواردر

✓ ترانزیت داخلی و خارجی

✓ حمل پروژه

✓ ISO TANK

✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

📍 تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

☎ ۲۲۲۲۵۳۰۳ (خط ۱۲)

☎ ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر،

بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی،

جلفا، سرخس، بارگان، دوغانرون و کلیه

شهر های ایران

✉ General@sevenseasir.com

www.sevenseasir.com



خدمات کشتیرانی

موج مد

نمایندگی خط کشتیرانی

Moj Madd

Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر،

بندر امام، عسلویه، چابهار

📍 تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی،

شماره ۴۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

☎ ۸۸۷۹۲۷۹۳ (خط ۰)

☎ ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

✉ Info@mojmadd.org



شرکت خدمات کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)
خورشید دریای آبی
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

عضویت در گروه نمایندگی‌های
Cooperative & Pacific Power Logistic
در کلیه کشورهای جهان • ارائه
سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری
وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL
• انجام خدمات حمل Door to Door
• عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک
و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس
• اجاره کشتی و قبول نمایندگی
کشتی‌های فلبر و تانکری • انجام کلیه
عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۴۸ / ۸۶۰۸۶۷۲۹
☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
✉ info@blueseasun.com
🌐 www.BlueSeaSun.com



شرکت خدمات کشتیرانی
آراد راه دریا
ARAD SEA WAY
ARAD SEA WAY SHIPPING CO

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل و نقل بین‌المللی
- خدمات تحویل‌گیری کالا به صورت درب به درب

📍 تهران، مطهری بعد از سلیمان‌خاطر، بعد از اورامان

پلاک ۱۱۶، طبقه دوم، واحد ۳

☎ ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

L.mahabadi@asw-shipping.com

✉ S.kashani@asw-shipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
مروارید دریای آرام

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

📍 تهران، یوسف‌آباد، 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 وارداتی و صادراتی
- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- ارائه خدمات فوروردی
- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری 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: ۰۲۱-۸۸۱۰۶۹۲۱-۲ • شماره: ۸۸۱۷۲۷۵۸
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۷۱۹

Add : Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahari St, Valiasr St, Tehran Tel : (+9821) 88106921-2 Fax : 88712758

www.Sta-transport.com Info@sta-transport.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی

ANC و SMS

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

📍 تهران، خ ولیعصر، روبروی پارک

ملت، خیابان دریابندری، پ ۶۶،

ط ۳ و ۳

☎ ۲۲۰۲۸۷۷۷-۹

✉ info@csmshipping.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
شرکت دینزدانورد متح

Tehran Chamber of Commerce Industries Mines and Agriculture
IRANO-ITALIANA Camera di Commercio Industrie e Miniere
C.I.T.I.H

- دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
- ارائه سرویس‌های Cross stuffing و switch BL • ارائه سرویس
های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران
و بالعکس • خدمات Door-to-Door

📍 تهران، خیابان شهیدبهبشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیا، پلاک ۲،

برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴ / ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ کدپستی

U.A.E. (Dubai) OFFICE:
DENIZ Sea Shipping Lines
Agents L.L.C. Suite No.4108, 41
Floor, Churchill Tower, Business
Bay, Dubai, UAE

Pakistan Office:
Deniz Seafarer Pakistan
Suite #108, 1st Floor Progres-
sive Center, P.E.C.H.S Block 6
Karachi, Pakistan

🌐 denizseafarer.com

✉ info@denizseafarer.com



نمایندگی کشتیرانی
شرکت فانوس ساحل

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

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

☎ ۸۸۹۶۹۸۱۴ / ۸۸۹۶۳۰۴۹

☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹

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 (تأمین فلکسی، استافینگ،
بارگیری در محل ریفراینری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

📍 تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵

☎ ۲۶۴۰۱۲۳۷

✉ info@robina-shipping.com

🌐 www.robina-shipping.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی مروارید اقیانوس آرام

حمل تخصصی فلکسی به صورت

Full Package

- 20_40_45 ft
- 20/40 Reefer
- 20ft Iso Tank
- 20/40 Flat Rack
- 20/40 ft Open Top

☎ داخلی ۰۲۱- ۴۳۶۰۲ (۳۹/۴۰۷)

☎ ۰۹۱۲۱۴۹۶۶۹۴

🌐 GhaderiTushehbar

🌐 www.pcp-shpng.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

. دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری
. خدمات بارفربری دریایی، زمینی و هوایی
. ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی
. خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
. خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
. دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
. دارای تقدیرنامه پلاتینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۸، طبقه پنجم
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰ / فکس: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲
ایمیل: info@hansnav.com



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



ANIL DARYA International Shipping & Freight Forwarder Co نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی آنیل دریا



حمل دریایی، هوایی و زمینی
از/به هر نقطه جهان

📍 دفتر مرکزی: تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان آپادانا (خرمشهر)،
پلاک ۸۹، واحد ۴

☎ +۹۸ - ۹۰۰۰۲۰۱۴

☎ ۰۹۱۲۸۵۹۵۲۸۲ / ۰۹۱۲۴۴۷۳۰۵۵

🌐 www.anildarya.com

✉ info@anildarya.com



شرکت کشتیرانی سیراف دریا لیان Siraf Darya Lian

ارائه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- ◊ حمل و نقل دریایی (کانترینر، قله، تانکر)
- ◊ نمایندگی کشتیرانی
- (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- ◊ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ◊ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی
- از میدادی مختلف به ایران و بالعکس

📍 بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک،
ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdllogistics.com



Alborz Sirik Port Terminal
شرکت کشتیرانی پایانه کالا
البرز سیریک

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

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

۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷

md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



SGW
نماینده کشتیرانی
امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا، نبش
خیابان بیست و سوم، پلاک ۱۳۹، طبقه ۲،
واحد ۴۴ تلفن: ۸-۸۶۱۲۴۱۷۱ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com

info@sgwshipping.com



دورقی

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

۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۶-۸

(داخلی ۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۶-۸

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)،
آستارا، تبریز، بندرانزلی، مشهد،
بندرعباس، بندر امام، بوشهر،
دوغارون، چابهار و مراکز شهرها

douraghi@douraghi.com

- ♦ دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- ♦ خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
- ♦ ارائه خدمات لجستیکی، لاشینگ و حمل و نقل زمینی جهت پروسه صادرات
- ♦ ارائه خدمات آماده سازی بار جهت واردات در بنادر مختلف
- ♦ ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت خارجی و داخلی
- ♦ ارائه خدمات چارترینگ انواع شناور و حمل و نقل انواع بار فله
- ♦ انجام خدمات CROSS STUFF در تمامی بنادر ایران و بنادر شاخص دنیا
- ♦ دارای نمایندگی و شعب در تمامی بنادر ایران
- ♦ ارائه خدمات حمل و نقل مرکب از/به ایران و تمام نقاط جهان



شرکت کشتیرانی

اوزال دریا

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

۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷

+۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳

@ozaldarya

www.ozaldarya.com

info@ozaldarya.com



IDEAL RAH
شرکت حمل و نقل بین المللی
ایده آل راه

کریر - فورواردر

- ◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه، بلاروس اوکراین و بالعکس
- ◀ حمل قیر با تانکرهای مخصوص
- ◀ حمل محمولات یخچالی
- ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری

کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱

۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com

www.idealrah.com



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 ژنست (دستگاه مولد برق) در دیوی 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

استاد ترابر

کریر - فورواردر

- ◀ حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- ◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- ◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه، افغانستان و قفقاز

زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲،

پلاک ۵۰

۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹

۳۳۲۶۴۲۹۶

ostadtarabar@gmail.com



RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس

Shipping & International Freight Forwarder

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

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۷۴۲۵ 📠 ۸۶۰۴۳۳۷۹ 📠 ۰۹۱۲۲۴۶۰۱۸۸

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



نمایندگی کشتیرانی

آسمان دریا ره

Free Sea Sky Shipping Agency Co. (IUC)

نمایندگی خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران، خیابان ملاصدرا، نرسیده به چمران ساختمان
مهر (پلاک ۳۳۵)، طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۸۸۲۱۰۰۰۳ / ۸۸۲۱۸۰۸۶ - ۷ / ۸۶۰۵۸۵۸۱

📠 ۰۲۱-۸۶۰۵۸۸۴۳

بندرعباس، بلوار پاسداران خیابان مالک اشتر،

ساختمان مروارید، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۷۱ 📠 ۰۹۱۷۶۵۶۲۷۵۴

📧 info@freesea-sky.com



شرکت ابتکار ترابری پارس
International shipping agency

شرکت ابتکار ترابری پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

- نمایندگی کشتیرانی • حمل خرده بار دریایی به کانادا، استرالیا، امارات و عمان
- متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل و مبلمان به کانادا، آمریکا، استرالیا و اروپا
- انجام تمامی خدمات لجستیکی، ساخت جعبه‌های چوبی و بسته‌بندی کالاهای تجاری و نمایشگاهی
- انجام امور تخلیه و بارگیری، انبارداری و انجام تشریفات گمرکی در تهران و بندرعباس
- صادرات، واردات، ترانزیت داخلی • حمل کالا به صورت دریایی، هوایی، زمینی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از عباس‌آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

☎ ۰۲۱-۴۵۵۱۳ ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ 📠 ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

🌐 www.etpcargo.com

📧 info@etpcargo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

روانسر ترابری

مدیر عامل: جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

📠 ۰۹۱۸۸۸۸۸۸۳۹

☎ تهران ۰۲۱-۸۸۷۴۶۵۰

☎ کرمانشاه ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲-۹۳

☎ سلیمانیه ۰۹۶۴-۷۷۰۷۷۰۲۰۴۰

☎ بلاروس ۰۳۷۵-۲۹۶۵۳۰۴۳۰

📧 jafarsouri@yahoo.com



شرکت خدمات دریایی و بندری

ساحل نمایان بندر

- حمل شهری، تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبار داری • استریپ و استافینگ
- کانتینر • مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • ساخت باگت مکانیکی جهت
- تسریع در عملیات بارگیری انواع محمولات فله به کشتی، با حذف نیروی انسانی
- در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

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

تهران، میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

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

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ 📠 ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

📧 sahelnamyanbnd@gmail.com

🌐 www.sahelnamabnd.ir



حمل و نقل بین‌المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچو کردستان

سنندج، خیابان طالقانی، کوچه مولوی کرد، پلاک ۸

☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸

📠 ۳۳۱۷۰۱۰

☎ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

تهران، خیابان سپهبد فرنی، خیابان

سوسن، شماره ۴، طبقه ۴

☎ ۸۸۹۰۶۷۶۹

☎ ۸۸۹۱۱۰۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰

📠 ۸۸۸۹۷۴۹۷

☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

📧 iranvichko@yahoo.com



BACT

Bandarabbas Arya Container Terminal

پایانه کانتینری بندر عباس آریا



پایانه کانتینری بندرعباس آریا شرکت منتخب و برتر با کسب بالاترین امتیاز در شاخص های عملیاتی و ایمنی در سال ۱۴۰۲ از طرف سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان مفتخر است با زیرساختی مناسب کاملترین و باکیفیت ترین خدمات بندری را به مشتریان خود در بندر شهید رجایی ارائه نماید



بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا

☎ ۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۲۵۱ - ۲

🌐 www.bact.ir



راهنمای شرکت‌های بازرگانی، ریلی، لجستیک و خدمات وابسته

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار ریلی، لجستیک و خدمات وابسته کشور

صنعت و خدمات	نام شرکت	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	صفحه	حمل و نقل ریلی
۱۴۲ خدمات فنی و بازرسی TCIS	۱۵۳ هامون صنعت شریف	۱۵۲ بازرگانی ایشی	۱۵۱	اسپاد ترابرویرا
۱۵۵ موسسه آموزشی کارآمد	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	۱۵۳ بازرگانی ابراهیمی رهبر	۱۵۱	بیشناز راه و شهر
	۱۱۲ آمد راه	۱۲۰ بازرگانی اجاقی	۱۲۴	خلیج فارس ریل
	۱۰۶ تهران رخش	۱۵۳ بازرگانی اسلامی	۱۵۰	راه آهن حمل و نقل
	۱۴۲ JSF AIR	۱۵۲ بازرگانی HCO	۱۵۰	راه آهن کشش
	۱۲۷ ستی	۱۵۲ بازرگانی لطفی	۱۵۱	راهبران ریلی آسیا بار
	۱۱۴ شیب شهاب	۱۵۲ بازرگانی لاله رخسار	۱۵۰	سمند ریل
	۱۴۵ هنزا ناو دریا	۱۵۳ تاب فورواردر	۱۵۵	سهند لجستیک
	۱۲۶ ویرا آسمان ترابر	۱۵۳ سلطان تجارت بازرگان	۱۵۱	سینا ریل پارس
	Lara Freight	۱۱۱ کارو تجارت آرین رایین	۱۲۰	صبا لجستیک
	خدمات بیمه	۱۵۳ گمرکی عباس نوری	۱۲۴	واگن بار
	۱۴۰ بیمه آسیا (بویه رز)	۱۵۲ عرفان تجارت آستارا		
	مسافربری داخلی و بین المللی	۱۱۵ ماهان تجارت لیماک		
	۱۵۴ آرام گرد انهر	۱۲۶ مروارید تجارت توانا مکران	۱۵۶	ایران خودرو دیزل
	۱۵۲ ایران بیمه	۱۵۳ نوید راسا آذر	۱۵۶	گواه
	۱۵۲ تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	۱۵۴ نیلگون آبی ایرانیان		

آخرین اخبار حمل و نقل کشور را در سایت ترابران دنبال کنید.

www.tarabaran.com



بارفرابری راهیان

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

سرویس های هوائی، دریایی، زمینی و ریلی از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس

ترانزیت داخلی و خارجی،

ترخیص کالا از گمرک،

سرویس های Door to Door

تهران، خیابان مطهری، خیابان شهید علی اکبری، کوچه شادان، پلاک ۲۴، طبقه اول، واحد یک

☎ ۰۲۱-۵۲۹۵۴۰۰۰

✉ info@bfr-transportation.com

🌐 Bfr-transportation.com

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.rwt.ir
✉ info@rwt.ir

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶



شرکت راه آهن کیش

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 ترابز ویرا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی / مسئولیت محدود



حمل و نقل تخصصی ریلی، جاده‌ای و دریایی

ترکیبی و درب به درب | امور گمرک و ترخیص | پشتیبانی حمل و نقل

تبریز، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۹-۶۰

تلفن: ۰۲۱-۳۳۶۰ ۳۳۶۰ ۳۳۶۰ | فکس: ۰۲۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۲

www.spodgroup.com
info@spodgroup.com


شرکت حمل و نقل بین‌المللی

راهبران ریلی آسیا بار

انجام کلیه امور حمل و نقل ریلی

از ایران به اروپا و کشورهای CIS و بالعکس

📍 تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۴

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۳

asiabarco@asiabarco.com
www.asiabarco.com



بازرگانی لطفی

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
 فکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶
 شماره موبایل: ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi_trade@yahoo.com
 www.lotfitrade.com



گروه بازرگانی HCO

مشاور بازرگانی بین المللی

تخصصی اروپا، عراق، عمان، امارات، قطر، ترکیه

ترخیص کلیه کالاهای وارداتی مجاز


دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک

کیش، بلوار امیرکبیر، امیرکبیر ۳، ساختمان مهرز-طبقه ۲، واحد ۲۰۶

تلفن: ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵
 شماره موبایل: ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۵۳

www.ariaataskish.com

export@ariaataskish.com import@ariaataskish.com



ایران پیما

پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافربری

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



ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)

شرکت تعاونی مسافربری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

پایانه غرب: ۴۴۶۶۶۶۸۱-۲

پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴
 ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
 ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

pmt.t2co@gmail.com
 www.pmtco.ir



عرفان تجارت آستارا

شرکت حمل و نقل بین المللی

قبول حمل کالا به تمام کشورهای آسیای میانه (صادرات - واردات - امور گمرکی - ترانزیت کالا - ریلی - زمینی - دریایی)

دارای ناوگان یخچالدار روسی به تمام نقاط روسیه

انجام کلیه امور بارگیری تخلیه و ترانزیت و صادرات کالا از مبادی زمینی دریایی و ریلی کمرگ آستارا

آستارا، خیابان حکیم نظامی، روبروی داروخانه شبانه روزی دکتر حریری، ساختمان دولت پرست، طبقه اول

تلفن: ۰۱۳۴۴۸۱۶۰۳۲
 شماره موبایل: ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷ / ۰۹۹۰۲۷۰۷۴۱۷

erfantejarat.astara@gmail.com
 faratirtarabarastara@gmail.com



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 نخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

داخلی بوشهر: ۰۲۱-۴۵۹۴۳
 داخلی تهران: ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

lrrtrading.co

www.LRtrading.co info@LRtrading.co

www.tarabaran.com





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
- İstanbul'daki depomuz dilovasi 30 bin metir ve 10 bin metir kapali depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir. ☎ +905347875532 ☎ +902627540126 📠 ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ ☎ ۰۶۶۲۷۱۲۶۵-۶
Farhad Azarafza ☎ +905323131857 ☎ +989122077929 📠 ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ ☎ ۰۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

www.cakannakliyat.com

rohat.cakan@cakannakliyat.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت صادرات، واردات، کامیون و واگن

- ☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷
- ☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
- ☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
- ☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com



هر آنچه شما نیاز دارید، 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

- ☎ ۰۷۶-۹۱۰۹۹۸۹۴-۵ ☎ ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷

www.mobindarya.ir

Bazargani.rahbar@yahoo.com



شرکت بازرگانی هامون صنعت شریف

واردات - صادرات - ترخیص دارای دفاتر در چین- ترکیه- دوبی

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع طالقانی،

مجتمع تجاری اداری نور تهران، طبقه پنجم اداری، واحد ۱۷۱۲

☎ ۰۲۱-۸۶۰۹۷۳۲۹

☎ ۸۶۰۹۷۴۲۱

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات

◀ ترخیص کالا از کلیه بازارچه‌های رسمی کشور

◀ انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه‌روی متروی شریعتی، خیابان زیبا، پلاک ۴۶، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۲۸۱۱۱۰۳۴ / ☎ ۰۲۱-۲۲۸۵۵۹۰۲

☎ ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ / ☎ ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶

www.s-clearance.com

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STBMAM

گروه شرکت های حمل و نقل

نیلگون



گسترش

حمل و نقل بین المللی
فوروارد - کریر - ترانزیت کالا



میثم ترابر

حمل و نقل داخلی و بین شهری کالا



نیلگون آب ایرانیان

ترخیص کالا، صادرات و واردات

« حمل محمولات صادراتی و وارداتی به / از کشورهای اروپایی

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

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

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

« حمل محموله های (نفی و گاز) از ایران و عراق به کلیه کشورها به صورت (صادرات ترانزیت و واردات)

« حمل کلیه کالاها به در اختیار داشتن تعداد ناوگانی شامل ۴۵۰ دستگاه کامیون های (چادری، یخچالی، تانکر و اتاق بر، فیرکس، کارکریر، کفی)

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

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم،

پلاک ۲۲۴۵، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱ - ۸۸۷۷۶۷۸۸ ۷۷۵۲۰۵۷۲

☎ ۰۲۱ - ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹

🌐 www.nilgongroup.com ✉ info@nilgongroup.com



حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند عدل ترابران توس

(عدالتیان)

■ حمل و نقل فراورده های نفتی، کالا و مواد معدنی بصورت تخصصی با بیش از ۱۵۰ دستگاه ناوگان ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه ناوگان تحت پوشش.

■ عضو شرکت های هوشمند دارای اپلیکیشن حمل بار

📍 مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

☎ (داخلی) ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ - ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰

☎ شماره ویژه ۰۵۱-۳۱۳۴۷

☎ ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷ ✉ adltarabaran@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی کاسپین بار فرابر

CASPIAN
BAR FARBAR GROUP

ترانزیت داخلی به کلیه گمرکات داخلی کشور

ترانزیت خارجی به کشورهای CIS، عراق، افغانستان، ترکیه

📍 تهران، خیابان جمالزاده شمالی، نبش کوچه نادری،

ساختمان اداری اطلس، پلاک ۳۴۵، واحد ۳۰۳

☎ ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۰۸ ☎ ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۰۹

✉ Info@Caspian-ag.com

شرکت حمل و نقل وطن گرد
Vatan Gard Transport Co



باربری اهواز به کلیه نقاط ایران

کلیه خدمات حمل و نقل از اهواز،
درون شهری و برون شهری

📍 خوزستان، اهواز، کیلومتر ۲

جاده اهواز-اندیمشک، شهرک

حمل و نقل کالای اهواز، پلاک ۶۵

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۱۰ - ۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۶۷۰۰۳

☎ ۰۹۱۶۱۱۳۱۴۱۷

✉ Vatangard@gmail.com

🌐 www.vatangardco.com

موسسه حمل و نقل و باربری ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)

📍 تهران، خیابان فدائیان اسلام،
ایستگاه ممتاز

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه
۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳

☎ ۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)

☎ ۳۳۷۴۲۹۲۸



شرکت حمل و نقل صنایع روغن بارگولزا

حمل کننده کلیه کالاها با انواع کاربری ها از تمامی نقاط کشور به مقاصد

مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور

(بنادرعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)

حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳ - بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۲-۱۲۹۸

تهران: ۱۰-۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

🌐 www.bargolza.com

✉ bargolzatrn@yahoo.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

✉ Karamad.transport.training@gmail.com

دارای کد پیمانکاری حمل قیر از شرکت نفت پاسارگاد

ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه حمل و نقل قیری

بشکهای و تانکری بین المللی و داخلی، مجهز به سیستم کنترل از راه دور،

حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز

📍 استان مرکزی، دلیجان، روستای شهرک صنعتی دلیجان، انتهای بلوار اصلی، خیابان سرو ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۶۱۸۹۳۰

☎ ۰۸۶-۴۴۴۳۳۷۳۰

☎ ۰۹۱۲۴۲۳۰۶۱۲



PBDC
PAYAM BAR DELIJAN

شرکت حمل و نقل

پیام بار دلیجان

🌐 www.sebex.co

✉ info@sebex.co

- 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

سهنل لجستیک



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



شرکت تجارت گستر ناوک آسیا (سهامی خاص)

زیر مجموعه شرکت پتروشیمی تبریز (سهامی عام)

متعلق به هلدینگ نفت و گاز پارسیان (سهامی عام)

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

تلفن: ۰۲۱۸۸۵۴۱۱۳۱ • info@tgnac.com

بزرگترین شرکت خودروساز تجاری ایران و خاورمیانه



حوزه های فعالیت

- تولیدکننده انواع خودروهای کار و تجاری شامل اتوبوس، مینی‌بوس، کامیون، کامیونت، ون و وانت پیکاپ دوکابین

سبد محصولات:

- کامیون کشنده فوتون H5، کامیون کشنده فوتون H4، کامیون کشنده آتامان، کامیون‌های باری و کمپرسی
- مرسدس بنز ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴، کامیونت آرنا پلاس، اتوبوس درون‌شهری اتروس، اتوبوس برقی e-Atros، مینی‌بوس آرین، ون وانا، وانت پیکاپ دوکابین فوتون دیزلی با گیربکس دستی و وانت پیکاپ دوکابین فوتون بنزینی اتوماتیک
- برخورداری از نمایندگی‌های گسترده خدمات پس از فروش سراسر کشور

تهران، بزرگراه آزادگان، بزرگراه آیت الله سعیدی، بلوار شهدای ایران خودرو دیزل، شرکت ایران خودرو دیزل

☎ ۰۲۱-۵۱۲۴۲۲۲۴

☎ ۰۲۱-۵۱۲۴۲۲۲۸

🌐 www.ikdco.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



مرکز مدیریت راه‌های کشور چشم‌بیدار جاده‌ها

هفته حمل و نقل، رانندگان
وراهداری گرامی باد

۲۶ آذر تا ۱ دی



سازمان راهداری و
حمل و نقل جاده‌ای



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی



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: ۰۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۰۴-۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی تشکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران
توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی: بسیار خوب
- عضویت: عالی
- خدمات: عالی
- تأثیرگذاری بر سیاست: عالی
- تنظیم‌گری: مطلوب
- تعامل با اتاق: عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran

shipping.iran@

www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹

مبارک ورم زیندو

IRAN LOGITRANS®

1402

The First International Exhibition For Logistics & Transportation
نخستین همایش و نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و لجستیک

Supporter



IRAN, KISH FREE ZONE

ایران منطقه آزاد کیش

27 - 29 FEBRUARY 2024

۸ - ۱۰ اسفند ۱۴۰۲

Organizer :



WWW.PMT-CO.BIZ
PMT@PMT-CO.BIZ
+989109100928

LOGITRANS.IR

Sponsor



kish 2023
Invex





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

مبشر نور دریا



MOBASHER NOOR DARYA

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجایی:

- ◀ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- ◀ 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 رجایی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷ www.mobasherco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

اسپاد ترابر ویرا

(مسئولیت محدود)

فعال ترین شرکت حمل و نقل ریلی در مسیر ترکیه و اروپا

www.spodgroup.com

info@spodgroup.com

تهران، سعادت آباد، خیابان سرو غربی، نرسیده به میدان کتاب، پلاک ۱۳۳، طبقه سوم

دفتر تبریز ۰۴۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۰ - ۱

دفتر تهران ۰۲۱ ۲۶۶۱ ۹۸۳۴

RASHA TEJARAT SHAYGAN

Rasha Tejarat Shaygan shipping company has been established with a full International transportation services in order to develop and bring long-term cooperation and satisfaction by offering competitive Prices along with fast, reliable and safe services. We always stand for competitive prices and efficient service.



شرکت کشتیرانی راشا تجارت شایگان با دارا بودن نمایندگی خطوط کشتیرانی و بهره گیری از مجوزات لازم در زمینه حمل و نقل بین المللی به منظور توسعه و ایجاد همکاری و رضایت بلندمدت مشتریان با ارائه خدمات رضایت بخش همراه با سرویس سریع و ایمن تاسیس شده است

Info@rashats.com

021-71400988

WWW.RASHATS.COM

تهران ، بلوار نلسون ماندلا ، خیابان عاطفی غربی ، پلاک ۸۱ ، واحد ۱۰۴



PBDCO
PAYAM BAR DELIJAN



PAYAM BAR

پیام بار

ناوگان تخصصی حمل و نقل گروه سبکو

تکیه بر توان داخلی، ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه

حمل و نقل ملی و بین المللی قیری تانکری و بشکه ای مجهز به سیستم کنترل از راه دور، حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز



+98 (21) 88 61 89 30

+98 (912) 42 30 612



WWW.SEBEX.CO 

EUROPE

is our main Route



First Floor, No. 45 , 47
Hamid Sadr St.,
Vali - e - Asr Ave., Tehran
Tel : +9821- 8880 2606
www.ritco.co





گروه ماشین آلات راهسازی و معدنی فردا ماشین



IMPROVEMENT NEVER STOPS



Wheel Loader
FL 958G-II



ASANKHODRO

5 YEARS
IRAN Standard & Quality
Inspection Co
ISO 9001

رتبه نخست خدمات پس از فروش
کشور در ۵ سال متوالی



EXCAVATOR
FMC 225



نماینده فروش و خدمات پس از فروش
ماشین آلات زوم لایون در ایران



Salafchegan Factory



MTIC GROUP
TUV
INTERCERT
SAAR

ARIAN TUV PASARGAD
member of InterCert GmbH
MTIC Group



GOODYEAR
All in One



Central repair shop



The 13th Specialized Exhibition of The
Supply Chain of Mining, Cement,
Steel, Tunneling, Road Construction,
Machinery & Related Industries

ISFAHAN
International Exhibition
Center - IRAN
3-6 January 2024



Central warehouse



ISMEX
2024

13 نمایشگاه زنجیره تامین
معدن، سیمان، فولاد، تونل سازی
راهسازی، ماشین آلات و تجهیزات وابسته
۱۳ الی ۱۶ دی ماه ۱۴۰۲
محل دائمی نمایشگاه های بین المللی اصفهان
ساعت بازدید: ۱۵ الی ۲۱ - سالن امیرکبیر، غرفه C20

ASANKHODRO CHIRAN MACHINE
ASANKHODRO NOVIN FIDAR FARDA



تهران، کیلومتر ۹ اتوبان فتح (جاده قدیم کرج)، خیابان شهید سامانی پور، خیابان البرز اول، کدپستی: ۱۳۷۹۸۴۳۴۱۳

+98 (21) - 48641010 | www.FardaMachine.com | FardaMachine_Official

+98 (21) - 4864 1011 | info@FardaMachine.com | FardaMachineOfficial



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