



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

بازنگری در ژئوپلیتیک واردات ایران؛ با تأکید بر کاهش ظرفیت عملیاتی بنادر جنوب و معرفی مسیرهای جایگزین

مرکز مطالعات و بررسی‌های اقتصادی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی
مرداد ۱۴۰۵





اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی

عنوان گزارش: بازنگری در ژئوپلیتیک واردات ایران؛ با تاکید بر کاهش ظرفیت عملیاتی بنادر جنوب و معرفی مسیرهای جایگزین

تهیه کنندگان: سمیرا سبزواری - سعیده به نژاد

همکاران: محمد هاشم صفار - امیرحسین عباسی

نظارت و راهبری عالی: محمودامتی (رئیس شورای پژوهشی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی)

واژگان کلیدی: کریدور - راهگذر - جنوب - ایران - بنادر - واردات - صادرات - ریل - جاده - ترانزیت

شناسه گزارش: RE-PR01-1405-03

تاریخ انتشار: مرداد ۱۴۰۵

تماس با مرکز مطالعات و بررسی های اقتصادی : ۳۲۲۱۶۰۰ داخلی ۲۱۰



➤ مقدمه

➤ عملکرد بنادر کل کشور

- آمار عملکرد بنادر کشور در سال ۱۴۰۴
- ظرفیت اسمی کل بنادر در سال ۱۴۰۴
- ظرفیت کانتینری کل بنادر در سال ۱۴۰۴
- مقایسه تخلیه و بارگیری بنادر کشور
- مقایسه ظرفیت حمل شناورهای ایرانی در جنوب و شمال کشور

➤ معرفی و مقایسه راهبردی بنادر شمال و جنوب کشور

- معرفی بنادر
- مقایسه راهبردی بنادر شمال و جنوب کشور

➤ عملکرد بنادر شمال کشور

- بررسی واردات/صادرات بنادر شمالی کشور
- سهم کشورها از واردات/صادرات صورت گرفته به/از بنادر شمالی کشور
- سهم وزنی بنادر به تفکیک کشورهای عمده مبدأ واردات/ مقصد صادرات
- کالاهای عمده وارداتی/ صادراتی به بنادر شمالی کشور
- سهم وزنی بنادر شمالی از کالاهای عمده وارداتی/ صادراتی
- سهم کشورها از کالاهای عمده وارداتی/ صادراتی به بنادر شمالی
- جایگاه بنادر شمال در ترانزیت ورودی و خروجی کشور

- آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از بنادر شمالی کشور (راه‌آهن)

➤ عملکرد بنادر جنوب کشور

- بررسی واردات/صادرات بنادر جنوبی کشور
- سهم کشورها از واردات/صادرات صورت گرفته به/از بنادر جنوبی کشور
- سهم وزنی بنادر به تفکیک کشورهای عمده مبدأ واردات/ مقصد صادرات
- کالاهای عمده وارداتی/ صادراتی به بنادر جنوبی کشور
- سهم وزنی بنادر جنوبی از کالاهای عمده وارداتی/ صادراتی
- سهم کشورها از کالاهای عمده وارداتی/ صادراتی به بنادر جنوبی
- جایگاه بنادر جنوب در ترانزیت ورودی و خروجی کشور
- آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از بنادر جنوبی کشور (راه‌آهن)

➤ نقش بنادر در تامین کالاهای اساسی

- آمار کلی کالای اساسی در بنادر شمالی و جنوبی
- ترکیب حجمی کالاهای اساسی در بنادر شمالی و جنوبی
- سهم بنادر در واردات کالاهای اساسی
- سهم بنادر کشور در واردات گندم/ذرت/ سویا/ جو/ روغن خوراکی/ شکر/ برنج
- کشورهای مبدأ کالای اساسی در بنادر جنوبی کشور
- کشورهای مبدأ کالای اساسی در بنادر حاشیه خزر
- سهم کشور روسیه/ قزاقستان در تامین کالای اساسی از طریق بنادر حاشیه خزر

➤ مروری بر مبادی زمینی تجارت و ظرفیت‌های مکمل واردات

- پایانه‌های مرزی کشور
- ارزش وزنی / دلاری صادرات صورت گرفته از پایانه های مرزی
- سهم پایانه های مرزی از صادرات کل کشور
- ارزش وزنی/ دلاری واردات به پایانه های مرزی کشور
- سهم پایانه های مرزی از واردات کل کشور
- مقایسه صادرات و واردات پایانه های مرزی کشور
- جایگاه پایانه های مرزی در ترانزیت ورودی و خروجی کشور
- ظرفیت عبور محمولات از مرزهای ریلی کشور
- آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن
- کشورهای همکار در حمل و نقل ریلی بین‌المللی
- مهمترین مقاصد واردات ریلی کشور
- مهم ترین مسیرهای ترانزیتی ریلی کشور

➤ مشخصات کریدورهای ترانزیتی منطقه ای

- جایگاه ایران در کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی
- کریدور بین‌المللی شمال- جنوب و بال‌های شرقی، غربی و دریایی آن
- کریدور های ترانزیتی شرق- غرب عبوری از ایران
- کریدورهای اتصال ایران به اروپا از مسیر قفقاز و دریای سیاه

- کریدورهای چند وجهی عبوری از ایران: شرق-غرب/مدیترانه،شرق-غرب/ جنوب شرق و جنوب-شمال / جنوب شرق
- کریدورهای شرق- غرب پیرامون ایران (غیر عبوری)

➤ راهگذرهای پیشنهادی جایگزین

- راهگذر ۱: چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران
- راهگذر ۲: چین - قزاقستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران
- راهگذر ۳: چین - قزاقستان - ایران
- راهگذر ۴: چین - پاکستان - ایران
- راهگذر ۵: چین - ترکیه - ایران
- راهگذر ۶: چین - عمان (صحار) - ایران (چابهار)
- راهگذر ۷: چین - افغانستان - ایران
- سایر راهگذرهای پیشنهادی

➤ سناریوهای محتمل و آثار آن بر تجارت و لجستیک کشور

- سناریوی اول: پایان تنش‌ها و بازگشت شرایط تجارت دریایی
- سناریوی دوم: قطع ارتباط تجاری با امارات و تداوم ارتباط با سایر کشورها
- سناریوی سوم: تداوم محاصره و استمرار وضعیت فعلی
- سناریوی چهارم: وقوع جنگ و اختلال شدید در تجارت دریایی جنوب
- جمع‌بندی مقایسه‌ای سناریوها

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

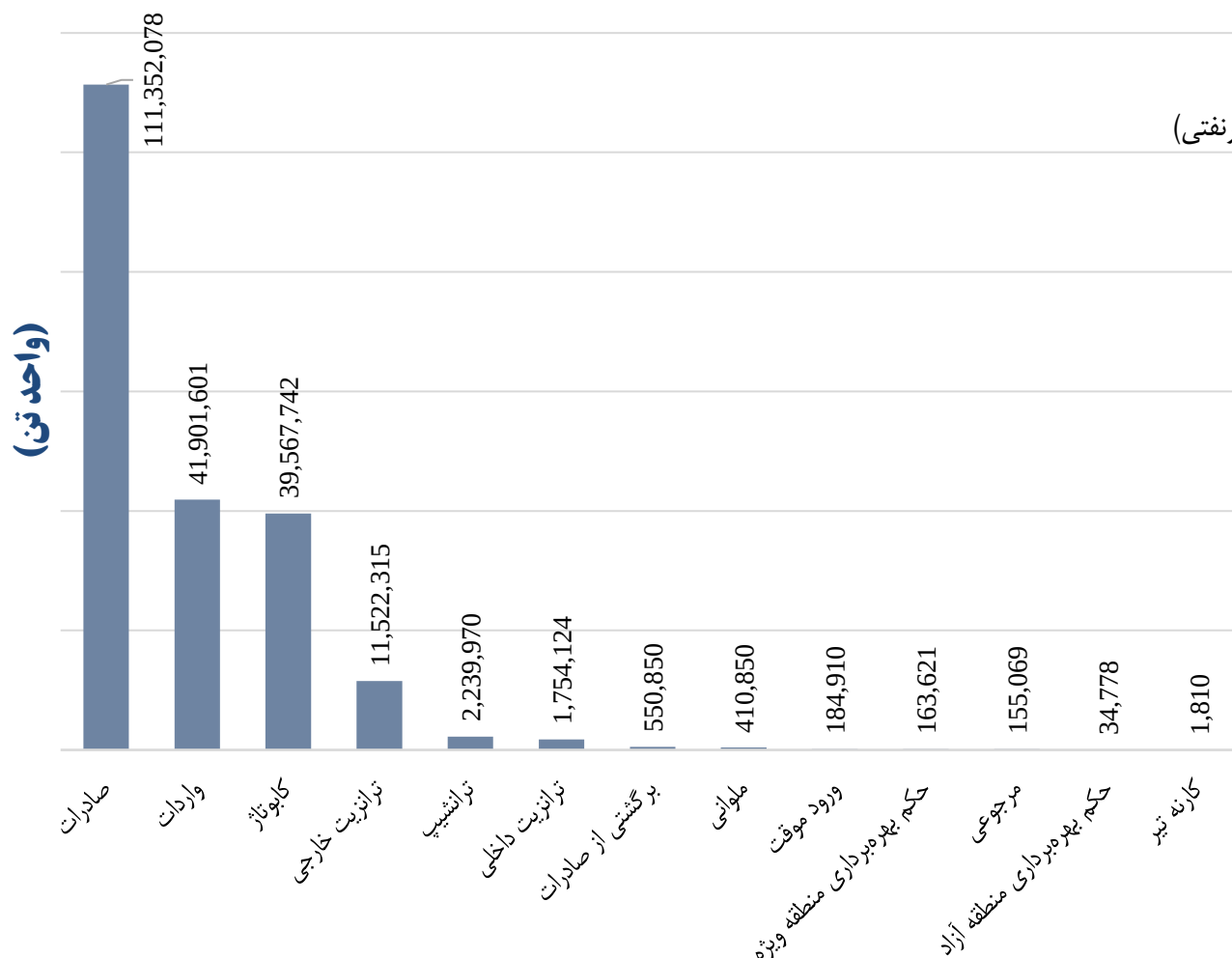
- جمهوری اسلامی ایران از طریق مرزهای آبی و خاکی با ۱۵ کشور ارتباط دارد. این موقعیت جغرافیایی، ایران را به یکی از بازیگران مهم در شبکه ارتباطی و تجاری منطقه تبدیل کرده است. قرارگیری خلیج فارس در جنوب کشور و امکان ارتباط با کشورهای عمده تولیدکننده نفت، از یک سو، و دسترسی به دریای خزر در شمال و ارتباط با کشورهای روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان، از سوی دیگر، جایگاه ایران را به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها و همچنین میان منطقه و سایر نقاط جهان تقویت کرده است.
- افزون بر این، استقرار جمهوری اسلامی ایران در مرکز جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اگو) و نیز نزدیکی به کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا، ظرفیتها و مزیت‌های قابل توجهی را برای کشور فراهم آورده است. بهره‌برداری مؤثر، به موقع و هدفمند از این ظرفیت‌ها، از طریق توسعه و تقویت شبکه‌های حمل و نقل امن، کارآمد، مقرون به صرفه و پایدار، می‌تواند نقش مهمی در تسهیل تجارت میان آسیا، اروپا و کشورهای منطقه ایفا کند و در نتیجه، به توسعه ترانزیت و تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران در مسیر توسعه همه جانبه کشور بینجامد.
- با توجه آمار در ده ماهه ۱۴۰۴، بنادر جنوب به لحاظ وزنی حدود ۷۶ درصد از واردات و ۴۲ درصد از صادرات کل کشور را به خود اختصاص داده اند. از نظر ارزش دلاری نیز سهم این گمرکات از واردات ۵۳ درصد و از صادرات ۲۹ درصد بوده است (که بیانگر تمرکز بالای این گمرکات در تجارت کشور است)، لذا در شرایط بروز تنش‌های ژئوپلیتیکی و اختلال در مسیرهای متعارف تجارت دریایی، اهمیت بررسی مسیرهای جایگزین حمل و نقل و کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی بیش از پیش آشکار می‌شود. در چنین شرایطی، فعال‌سازی و توسعه مسیرهای زمینی و ترکیبی با همکاری کشورهای همسایه، می‌تواند بخشی از نیازهای تجاری و لجستیکی کشور را پوشش دهد و از شدت آسیب‌پذیری در برابر محدودیت‌های احتمالی بکاهد.
- لذا این گزارش، مهم‌ترین مسیرها و کریدورهای جایگزین برای پشتیبانی از تجارت خارجی کشور، بر پایه ظرفیت‌های منطقه‌ای و تحولات موجود، را مورد بررسی قرار می‌دهد.



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

عملکرد بنادر کل کشور

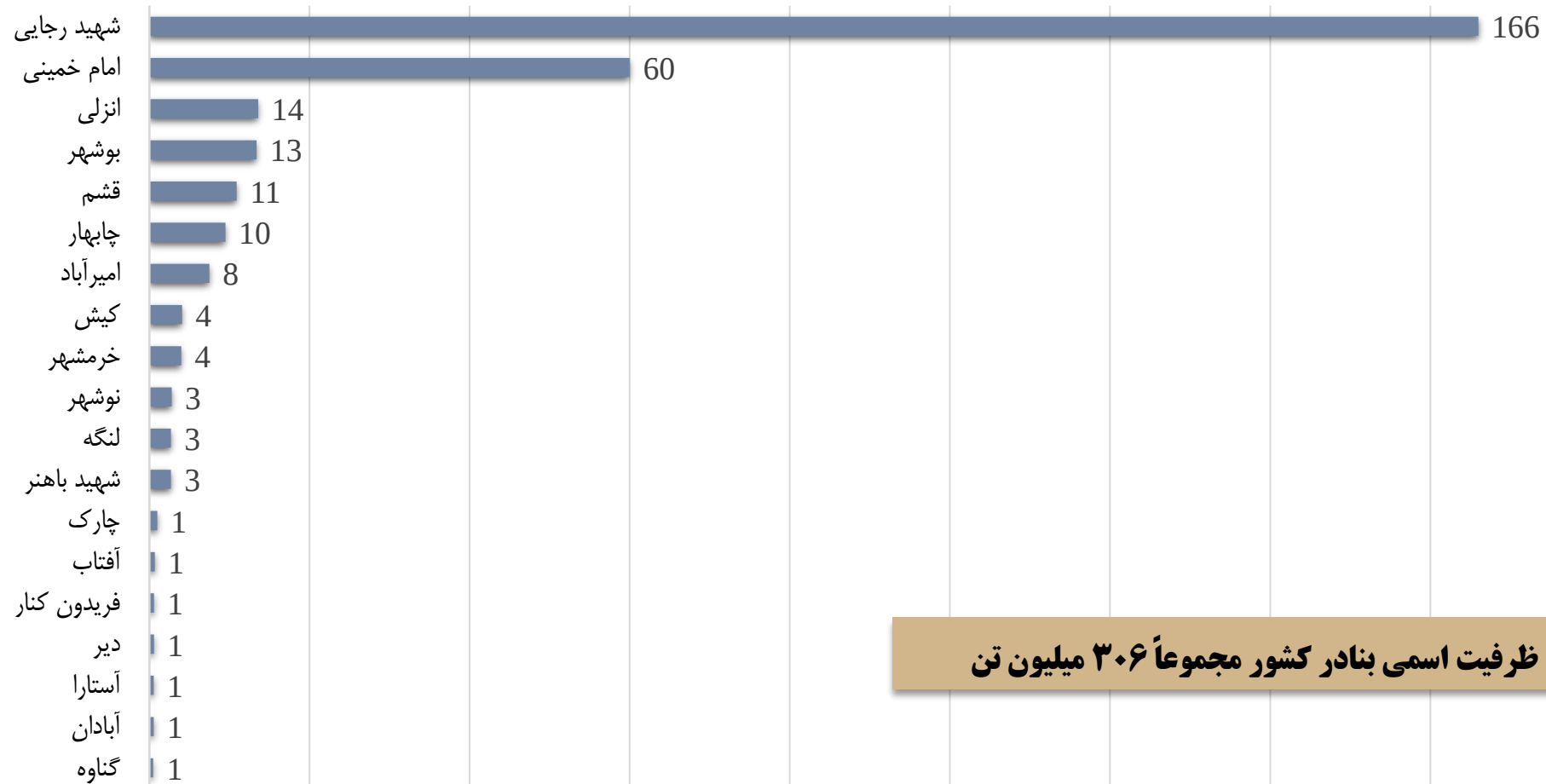
آمار عملکرد بنادر کشور در سال ۱۴۰۴



رویه گمرکی	تناژ (تن)
صادرات	۱۱۱,۳۵۲,۰۷۸ (مجموع صادرات نفتی و غیرنفتی)
واردات	۴۱,۹۰۱,۶۰۱
کابوتاژ	۳۹,۵۶۷,۷۴۲
ترانزیت خارجی	۱۱,۵۲۲,۳۱۵
ترانشیپ	۲,۲۳۹,۹۷۰
ترانزیت داخلی	۱,۷۵۴,۱۲۴
برگشتی از صادرات	۵۵۰,۸۵۰
ملوانی	۴۱۰,۸۵۰
ورود موقت	۱۸۴,۹۱۰
حکم بهره‌برداری منطقه ویژه	۱۶۳,۶۲۱
مرجوعی	۱۵۵,۰۶۹
حکم بهره‌برداری منطقه آزاد	۳۴,۷۷۸
کارنه تیر	۱,۸۱۰
جمع کل	۲۰۹,۸۳۹,۷۱۸

منبع: سامانه آمار و عملیات سازمان بنادر و دریانوردی (۱۴۰۵) آمار مربوط به تجارت نفتی و غیرنفتی است.

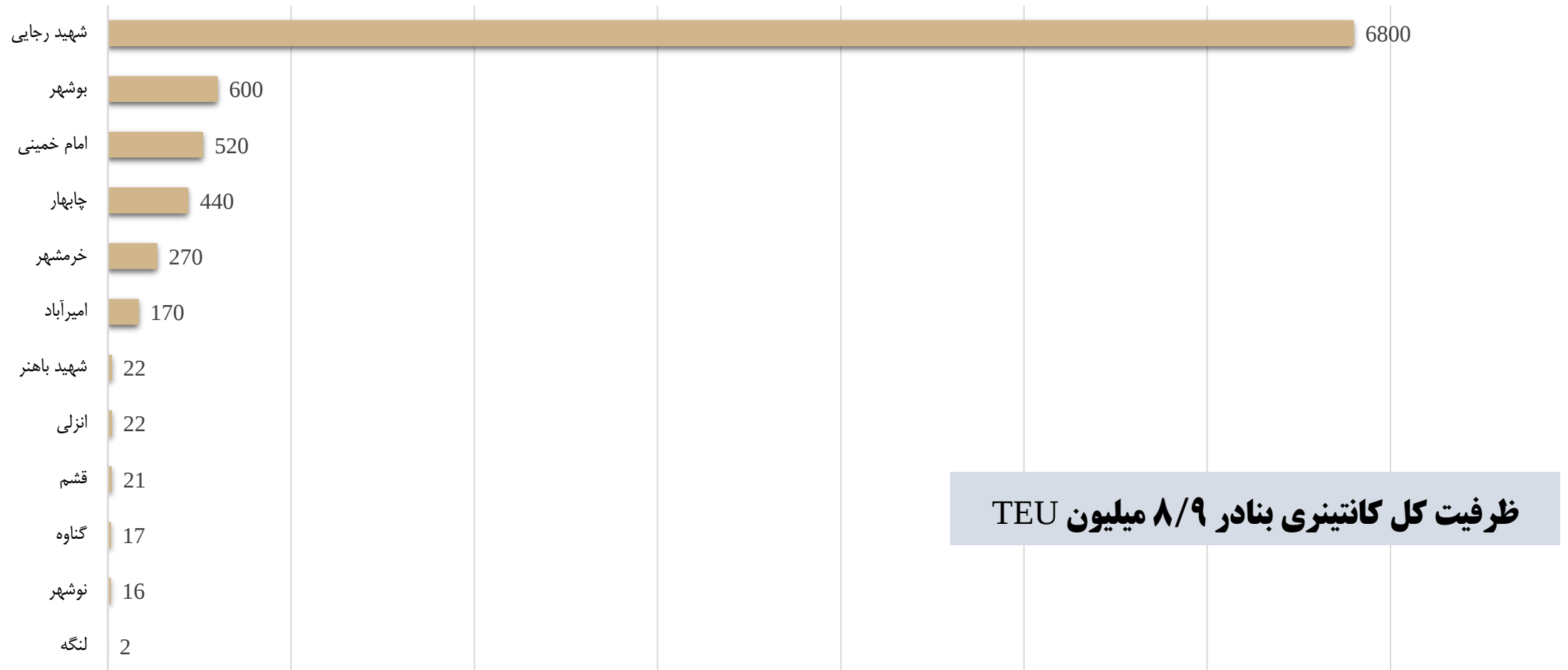
ظرفیت اسمی کل بنادر در سال ۱۴۰۴



(واحد میلیون تن)

منبع : سامانه آمار و عملیات سازمان بنادر و دریانوردی (۱۴۰۵)

ظرفیت کانتینری کل بنادر در سال ۱۴۰۴



ظرفیت کل کانتینری بنادر ۸/۹ میلیون TEU

(واحد هزار TEU)

منبع : سامانه آمار و عملیات سازمان بنادر و دریانوردی (۱۴۰۵)

مقایسه تخلیه و بارگیری بنادر کشور (دوماهه نخست ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵)

فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۴

فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۵

نوع رویه گمرکی	تخلیه سال قبل	بارگیری سال قبل	تخلیه و بارگیری سال قبل	تخلیه سال جاری	بارگیری سال جاری	تخلیه و بارگیری سال جاری	درصد
ترانزیت	۱,۰۷۰,۹۳۹	۱,۳۳۸,۳۹۲	۲,۴۰۹,۳۳۱	۵۲۲,۳۵۸	۲۲۰,۶۱۹	۷۴۲,۹۷۷	-۶۹.۲٪
ترانشیپ	۱۵۹,۴۱۳	۱۶۵,۳۰۰	۳۲۴,۷۱۳	۱۲۶,۵۰۰	۹۷,۵۸۰	۲۲۴,۰۸۱	-۳۱.۰٪
سایر رویه ها	۱۲۷,۸۳۵	۱۴,۹۳۹	۱۴۲,۷۷۴	۲۲,۶۲۶	۱۲۲,۶۳۸	۱۴۵,۲۶۴	۱.۷٪
صادرات		۱۷,۲۹۹,۷۰۴	۱۷,۲۹۹,۷۰۴		۷,۰۴۲,۱۰۴	۷,۰۴۲,۱۰۴	-۵۹.۳٪
واردات	۶,۵۱۸,۷۹۶		۶,۵۱۸,۷۹۶	۴,۴۲۷,۸۵۸		۴,۴۲۷,۸۵۸	-۳۲.۱٪
کابوتاژ	۳,۱۶۴,۰۲۳	۴,۰۰۷,۸۴۰	۷,۱۷۱,۸۶۲	۲,۷۸۲,۴۵۰	۲,۵۰۴,۵۰۹	۵,۲۸۶,۹۵۹	-۲۶.۳٪
جمع کل	۱۱,۰۴۱,۰۰۶	۲۲,۸۲۶,۱۷۵	۳۳,۸۶۷,۱۸۱	۷,۸۸۱,۷۹۲	۹,۹۸۷,۴۵۱	۱۷,۸۶۹,۲۴۳	

منبع : سامانه آمار و عملیات سازمان بنادر و دریانوردی (۱۴۰۵)

مقایسه ظرفیت حمل شناورهای ایرانی در جنوب و شمال کشور

Dead weight Tonnage-DWT: 14,000,000 tone

با احتساب ۱۹ سفر در سال و ضریب بارگیری ۹۰٪ حدود ظرفیت حمل سالیانه ناوگان دریایی کشور
در خلیج فارس و دریای عمان: ۲۴۰ میلیون تن

ظرفیت حمل شناورهای ایرانی
در خلیج فارس و دریای عمان

Dead weight Tonnage-DWT: 380,000 tone

با احتساب ۱۹ سفر در سال و ضریب بارگیری ۹۰٪ حدود ظرفیت حمل سالیانه ناوگان دریایی کشور
در خزر: ۶.۵ میلیون تن

ظرفیت حمل شناورهای ایرانی
در دریای خزر



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

معرفی و مقایسه راهبردی بنادر شمال و جنوب کشور

نوشهر

آستارا

بنادر جنوبی ایران

چابہار

اروند-خرمشهر

گناوه

اروندکنار



مقایسه راهبردی واردات بنادر شمال و جنوب کشور

سال ۱۴۰۳ و ده ماهه ۱۴۰۴

بنادر شمال

	ده ماهه ۱۴۰۴	سال ۱۴۰۳
واردات وزنی	۴.۷۴ میلیون تن (%۱۴.۳)	۷.۳۹ میلیون تن (%۱۸.۶)
واردات ارزشی	۲.۷۶ میلیارد دلار (%۵.۶)	۳.۲۹ میلیارد دلار (%۴.۵)
صادرات وزنی	۲.۸ میلیون تن (%۲.۱۶)	۳.۰۱ میلیون تن (%۱.۹۶)
صادرات ارزشی	۰.۸۸ میلیارد دلار (%۱.۹۶)	۱.۱۰ میلیارد دلار (%۱.۹)
ترانزیت ورودی	— میلیون تن (—)	۰.۹۹ میلیون تن (%۵.۷)

امیرآباد، انزلی، آستارا، نوشهر، فریدونکنار

امارات، ترکیه، روسیه

روسیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان

جو، ذرت دامی، روغن آفتابگردان

سهم واردات وزنی بنادر شمال % ۱۴	سهم واردات ارزی بنادر شمال % ۶	سهم صادرات وزنی بنادر شمال % ۲	سهم صادرات ارزی بنادر شمال % ۲	سهم ترانزیت ورودی بنادر شمال % ۶
---------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--

بنادر جنوب

	ده ماهه ۱۴۰۴	سال ۱۴۰۳
واردات وزنی	۲۵.۱۱ میلیون تن (%۷۵.۷)	۲۷.۸۳ میلیون تن (%۶۹.۹)
واردات ارزشی	۲۵.۹۵ میلیارد دلار (%۵۲.۹)	۳۵.۲۳ میلیارد دلار (%۴۸.۰۳)
صادرات وزنی	۵۴.۲۶ میلیون تن (%۴۱.۷)	۶۰.۴۹ میلیون تن (%۳۹.۲۹)
صادرات ارزشی	۱۲.۹۵ میلیارد دلار (%۲۸.۸)	۱۶.۷۴ میلیارد دلار (%۲۸.۵۸)
ترانزیت ورودی	— میلیون تن (—)	۵.۳۷ میلیون تن (%۳۰.۹)

شهید رجایی، بندر امام خمینی (ره)، چابهار، بوشهر، شهید باهنر، بندرلنگه

امارات، ترکیه، چین

چین، امارات، عمان

ذرت، گندم، سویا

سهم واردات وزنی بنادر جنوب % ۷۶	سهم واردات ارزی بنادر جنوب % ۵۳	سهم صادرات وزنی بنادر جنوب % ۴۲	سهم صادرات ارزی بنادر جنوب % ۲۹	سهم ترانزیت ورودی بنادر جنوب % ۳۱
---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---



بنادر جنوبی بیش از نیمی از ارزش واردات کشور، بیش از یک سوم صادرات و بیش از هفتاد درصد واردات وزنی را پوشش می‌دهند و گلوگاه اصلی تجارت خارجی و تأمین کالاهای اساسی کشور محسوب می‌شوند. بنادر شمالی با تأمین حدود بیست درصد واردات وزنی، در تأمین غلات و نهاده‌های دامی و تجارت با اوراسیا نقش مکمل و راهبردی ایفا می‌کنند.

منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۳)، گمرک جمهوری اسلامی ایران (ده ماهه ۱۴۰۴)، سازمان بنادر و دریانوردی



مقایسه راهبردی بنادر شمال و جنوب کشور

ده ماهه سال ۱۴۰۴		سال ۱۴۰۳			
بنادر جنوب	بنادر شمال	بنادر جنوب	بنادر شمال	شاخص	
۲۵.۱۱ میلیون تن	۴.۷۴ میلیون تن	۲۷.۸۳ میلیون تن	۷.۳۹ میلیون تن	واردات وزنی	واردات
%۷۵.۷۰	%۱۴.۳	%۶۹.۹۹	%۱۸.۶	سهم از واردات وزنی کشور	
۲۵.۹۵ میلیارد دلار	۲.۷۶ میلیارد دلار	۳۵.۲۳ میلیارد دلار	۳.۲۹ میلیارد دلار	واردات ارزشی	
%۵۲.۹۴	%۵.۶	%۴۸.۰۳	%۴.۵	سهم از واردات ارزشی کشور	
ذرت، گندم، دانه سویا	جو، ذرت دامی، روغن دانه آفتابگردان (خام)	ذرت، کنجاله، دانه سویا	جو، ذرت دامی، روغن دانه آفتابگردان (خام)	کالای عمده وارداتی (بر حسب ارزش وزنی)	
امارات، ترکیه، چین	امارات، ترکیه، روسیه	امارات، چین، ترکیه	امارات، ترکیه، روسیه	مبادی عمده وارداتی (بر حسب ارزش وزنی)	
۵۴.۲۶ میلیون تن	۲.۸۰ میلیون تن	۶۰.۴۹ میلیون تن	۳۰.۱۶ میلیون تن	صادرات وزنی	صادرات
%۴۱.۷۳	%۲.۱۶	%۳۹.۲۹	%۱.۹۶	سهم از صادرات وزنی کشور	
۱۲.۹۵ میلیارد دلار	۰.۸۸ میلیارد دلار	۱۶.۷۳ میلیارد دلار	۱.۱۰ میلیارد دلار	صادرات ارزشی	
%۲۸.۸	%۱.۹۶	%۲۸.۵۸	%۱.۸۸	سهم از صادرات ارزشی کشور	
کنسانتره آهن، سنگ آهن، قیر نفت	سیمان سفید، فلفل، سنگ	سنگ آهن، کنسانتره آهن، قیر نفت	سیمان سفید، فلفل، کاهو	کالاهای عمده صادراتی (بر حسب ارزش وزنی)	
چین، امارات، عمان	روسیه، آذربایجان، قزاقستان	چین، امارات، عمان	روسیه، آذربایجان، قزاقستان	مقاصد عمده صادراتی (بر حسب ارزش وزنی)	
-	-	۵.۳۷ میلیون تن	۰.۹۹ میلیون تن	ترانزیت ورودی	ترانزیت جاده‌ای
-	-	%۳۰.۹	%۵.۷	سهم از ترانزیت ورودی کشور	
-	-	۰.۱۵ میلیون تن	۰.۳۱ میلیون تن	ترانزیت خروجی	
-	-	%۰.۱۷	%۳.۴۳	سهم از ترانزیت خروجی کشور	
-	۰.۲۵ میلیون تن	-	۰.۲۸ میلیون تن	تناژ بار وارده	ترانزیت ریلی
۰.۰۰۳ میلیون تن	۰.۲۲ میلیون تن	۰.۰۰۰۴	۰.۱۶ میلیون تن	تناژ بار صادره	



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

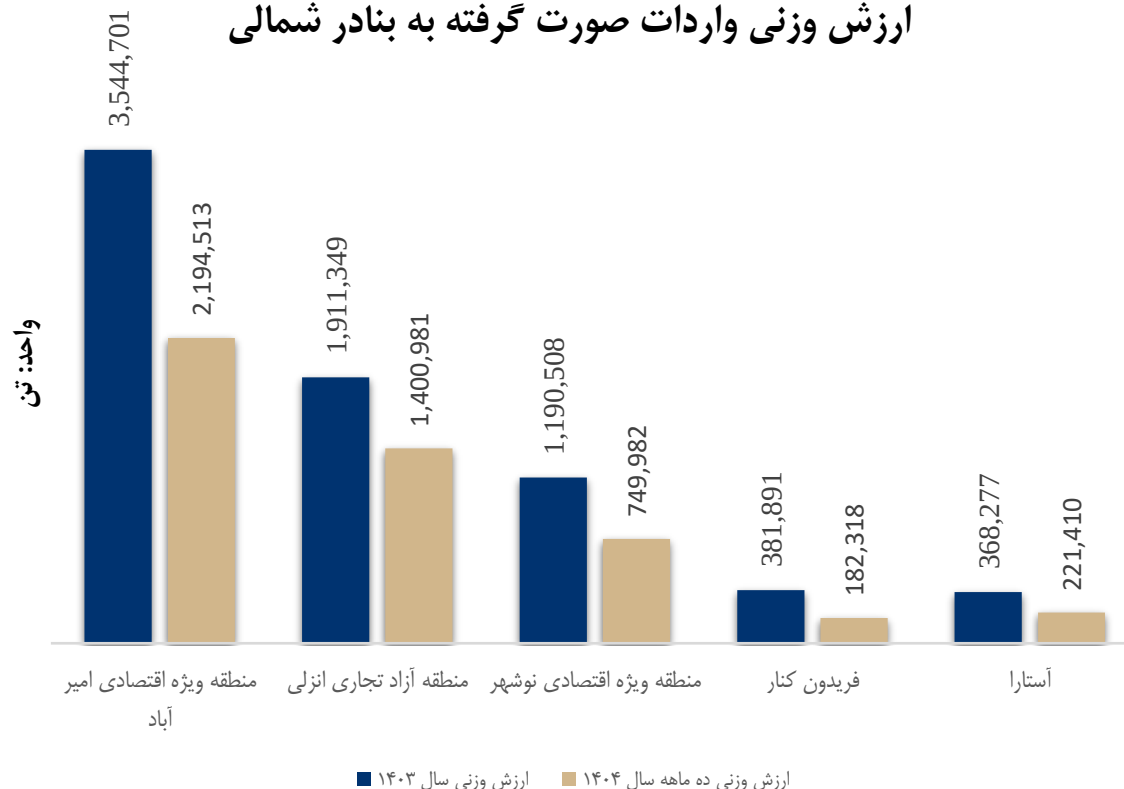
عملکرد بنادر شمال کشور

بررسی واردات بنادر شمالی کشور

ارزش وزنی					ارزش دلاری				
ارزش وزنی سال ۱۴۰۳ (تن)	سهم از واردات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش وزنی ده ماهه سال ۱۴۰۴ (تن)	سهم از واردات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴	نام بندر	ارزش دلاری سال ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	سهم از واردات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش دلاری ده ماهه سال ۱۴۰۴ (میلیون دلار)	سهم از واردات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴	
منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد	۸.۹	۲,۱۹۴,۵۱۳	۶.۶	۳,۵۴۴,۷۰۱	۱,۲۶۸	۱.۷	۱,۰۳۴	۲.۱	منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
منطقه آزاد تجاری انزلی	۴.۸	۱,۴۰۰,۹۸۱	۴.۲	۱,۹۱۱,۳۴۹	۱,۱۸۳	۱.۶	۱,۲۲۷	۲.۵	منطقه آزاد تجاری انزلی
منطقه ویژه اقتصادی نوشهر	۳.۰	۷۴۹,۹۸۲	۲.۳	۱,۱۹۰,۵۰۸	۳۸۰	۰.۵	۲۹۲	۰.۶	منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
فریدون کنار	۱.۰	۱۸۲,۳۱۸	۰.۵	۳۸۱,۸۹۱	۱۲۲	۰.۲	۶۷	۰.۱	فریدون کنار
آستارا	۰.۹	۲۲۱,۴۱۰	۰.۷	۳۶۸,۲۷۷	۳۴۲	۰.۵	۱۴۸	۰.۳	آستارا
جمع بنادر شمال	۱۸.۶	۴,۷۴۹,۲۰۳	۱۴.۳	۷,۳۹۶,۷۲۶	۳,۲۹۴	۴.۵	۲,۷۶۹	۵.۶	جمع بنادر شمال
مجموع واردات کل کشور	—	۳۳,۱۷۶,۶۹۸	—	۳۹,۷۷۰,۳۹۵	۷۳,۳۵۸	—	۴۹,۰۳۳	—	مجموع واردات کل کشور

بررسی واردات بنادر شمالی کشور

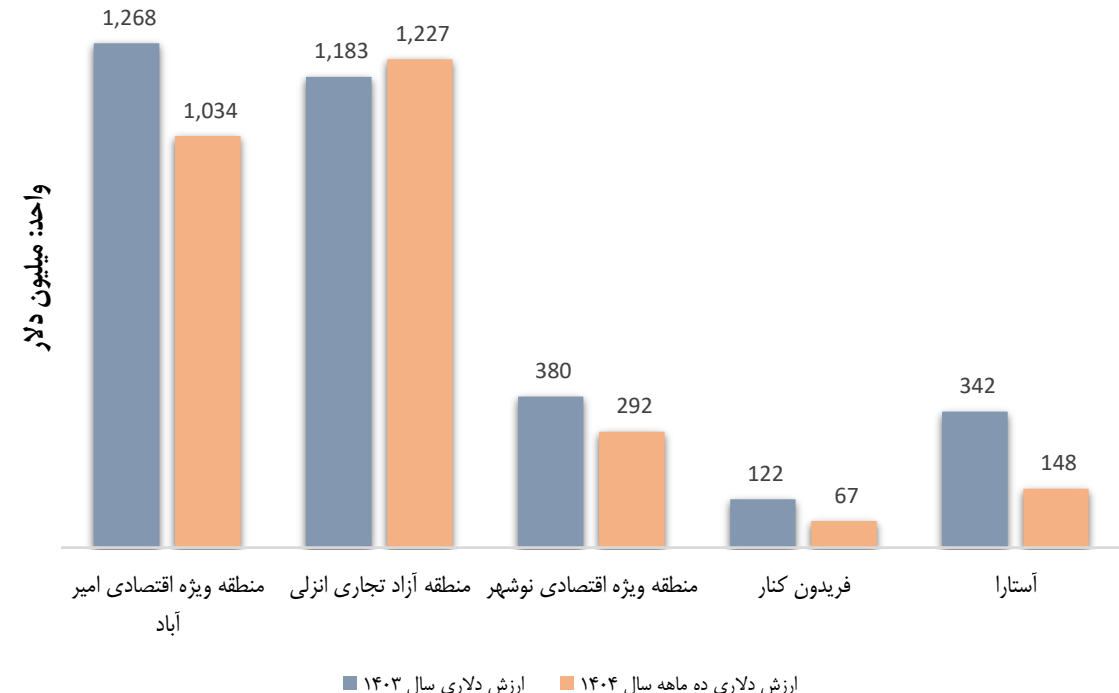
ارزش وزنی واردات صورت گرفته به بنادر شمالی



مجموع واردات به بنادر شمالی در سال ۱۴۰۳: ۷,۳۹۶,۷۲۶ تن

مجموع واردات به بنادر شمالی در ده ماهه ۱۴۰۴: ۴,۷۴۹,۲۰۳ تن

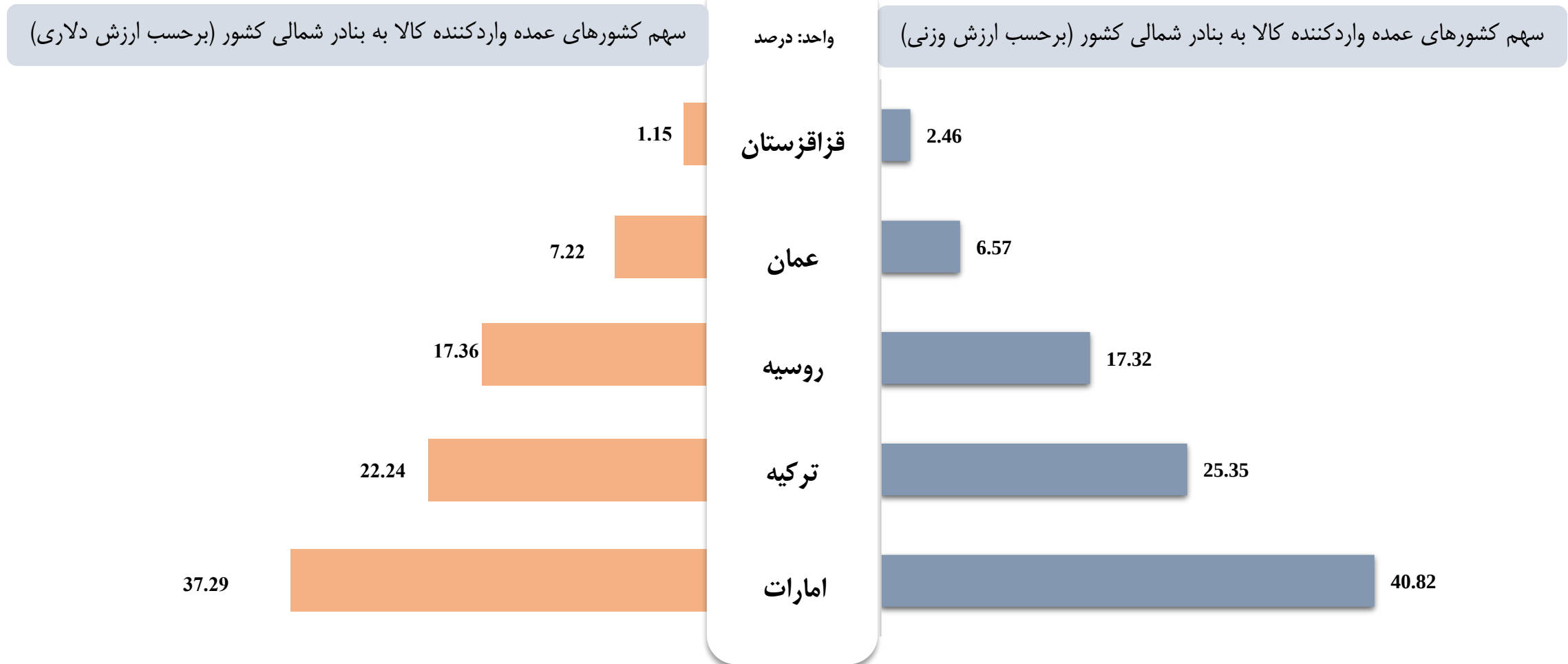
ارزش دلاری واردات صورت گرفته به بنادر شمالی



مجموع واردات به بنادر شمالی در سال ۱۴۰۳: ۳,۲۹۴ میلیون دلار

مجموع واردات به بنادر شمالی در ده ماهه ۱۴۰۴: ۲,۷۶۹ میلیون دلار

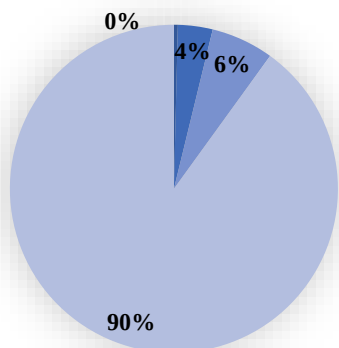
سهم کشورها از واردات صورت گرفته به بنادر شمالی کشور (ده ماهه ۱۴۰۴)



سهم وزنی بنادر به تفکیک کشورهای عمده مبدأ واردات (ده ماهه ۱۴۰۴)

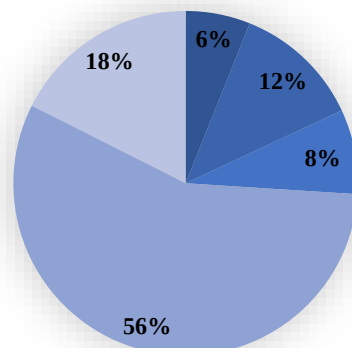
قزاقستان

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه آزاد تجاری انزلی
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد



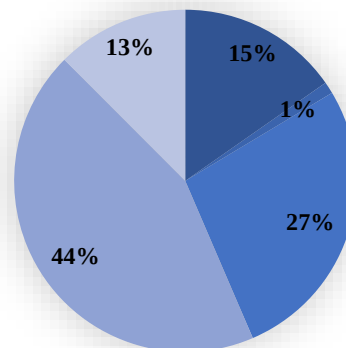
عمان

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه آزاد تجاری انزلی
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر



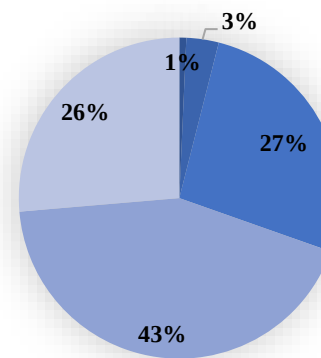
روسیه

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه آزاد تجاری انزلی
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر



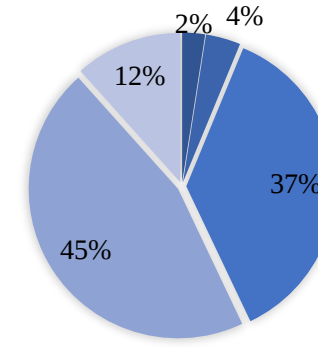
ترکیه

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه آزاد تجاری انزلی
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر



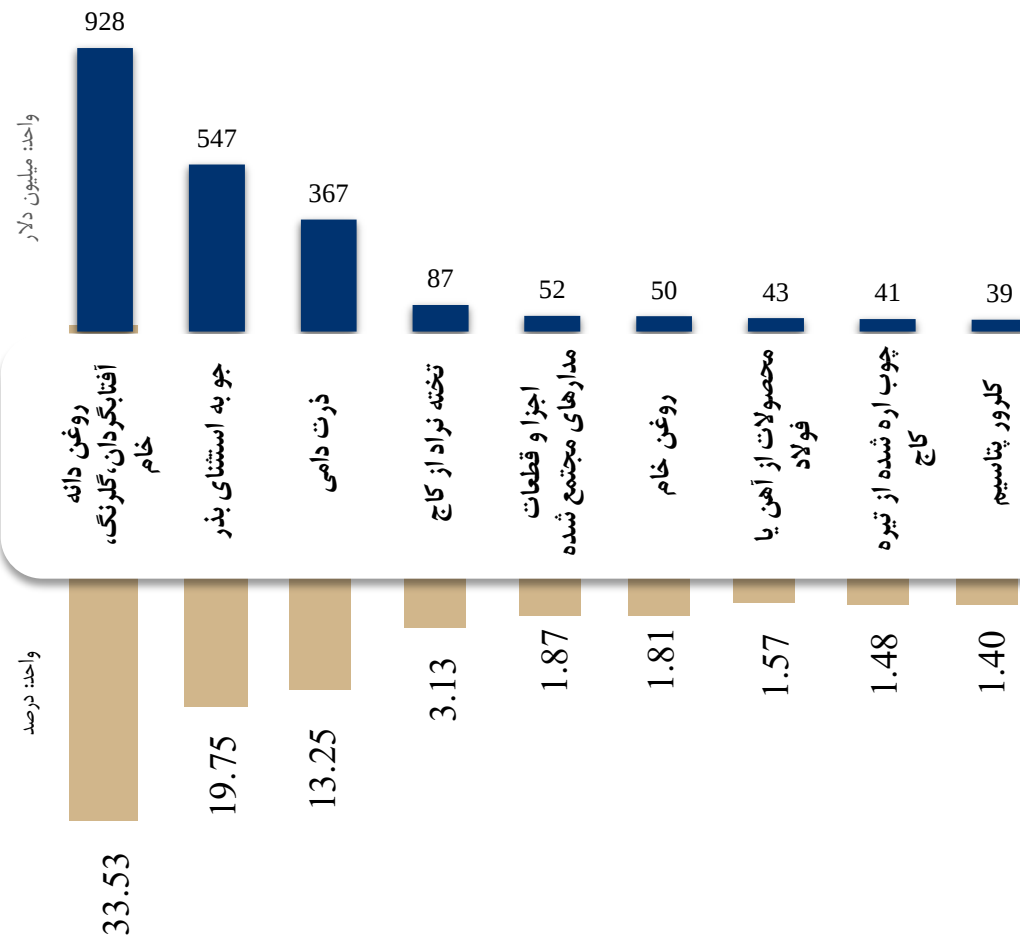
امارات

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه آزاد تجاری انزلی
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر

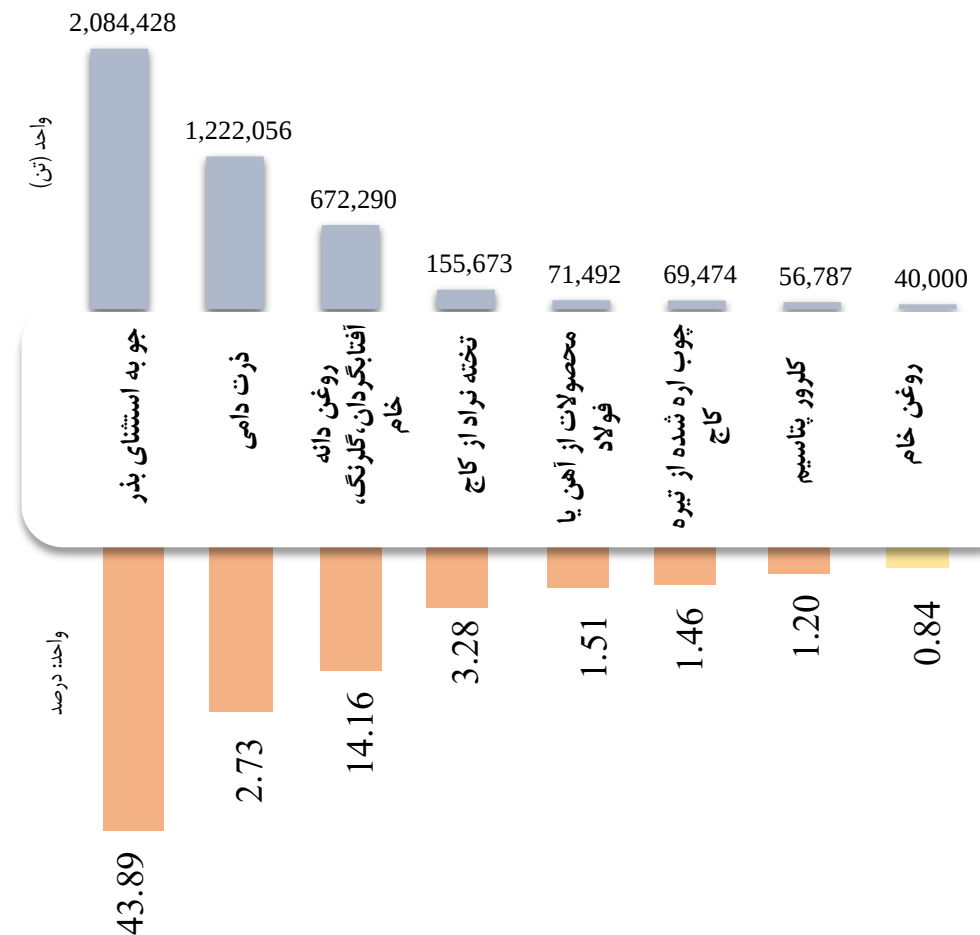


کالاهای عمده وارداتی به بنادر شمالی کشور (ده ماهه ۱۴۰۴)

کالاهای عمده وارداتی به بنادر شمالی کشور (برحسب ارزش دلاری)

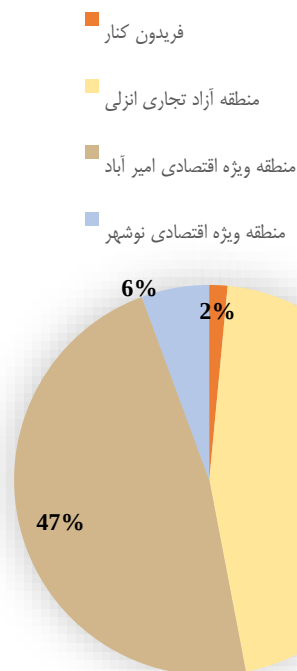


کالاهای عمده وارداتی به بنادر شمالی کشور (برحسب ارزش وزنی)

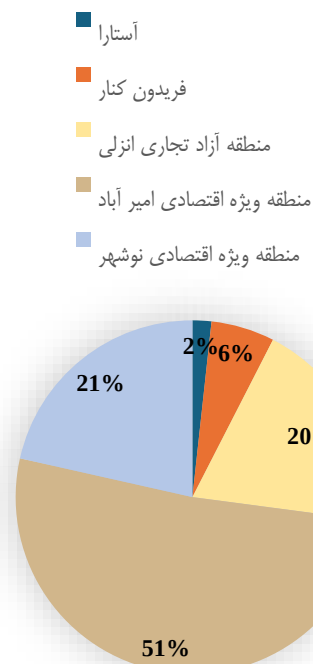


سهم وزنی بنادر شمالی از کالاهای عمده وارداتی (ده ماهه ۱۴۰۴)

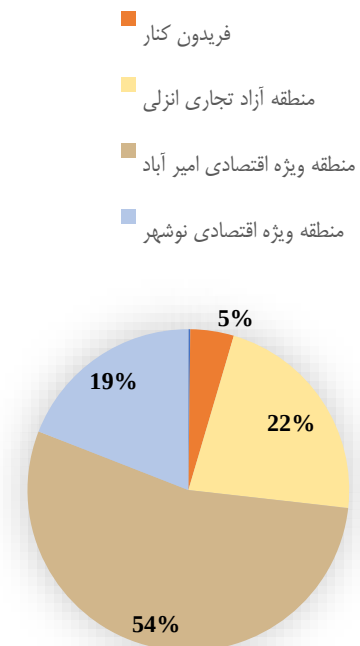
روغن دانه آفتابگردان



ذرت دامی

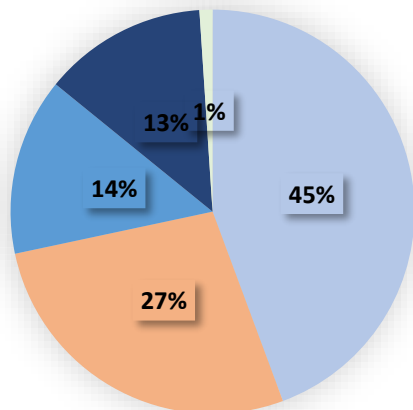
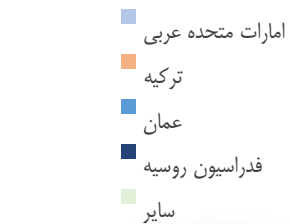


جو

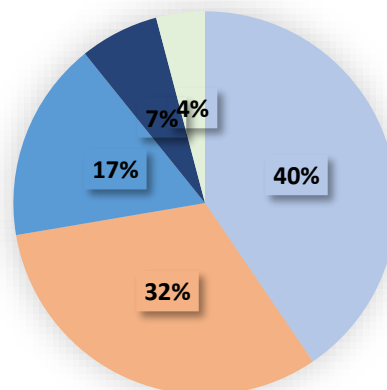
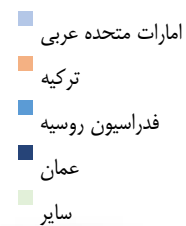


سهم کشورها از کالاهای عمده وارداتی به بنادر شمالی (ده ماهه ۱۴۰۴)

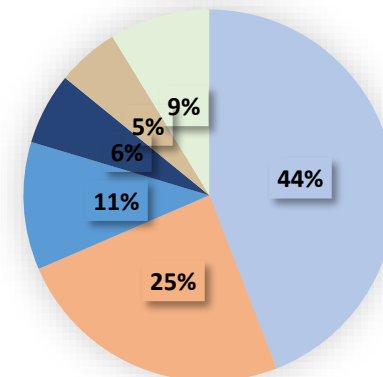
روغن دانه آفتابگردان



ذرت دامی



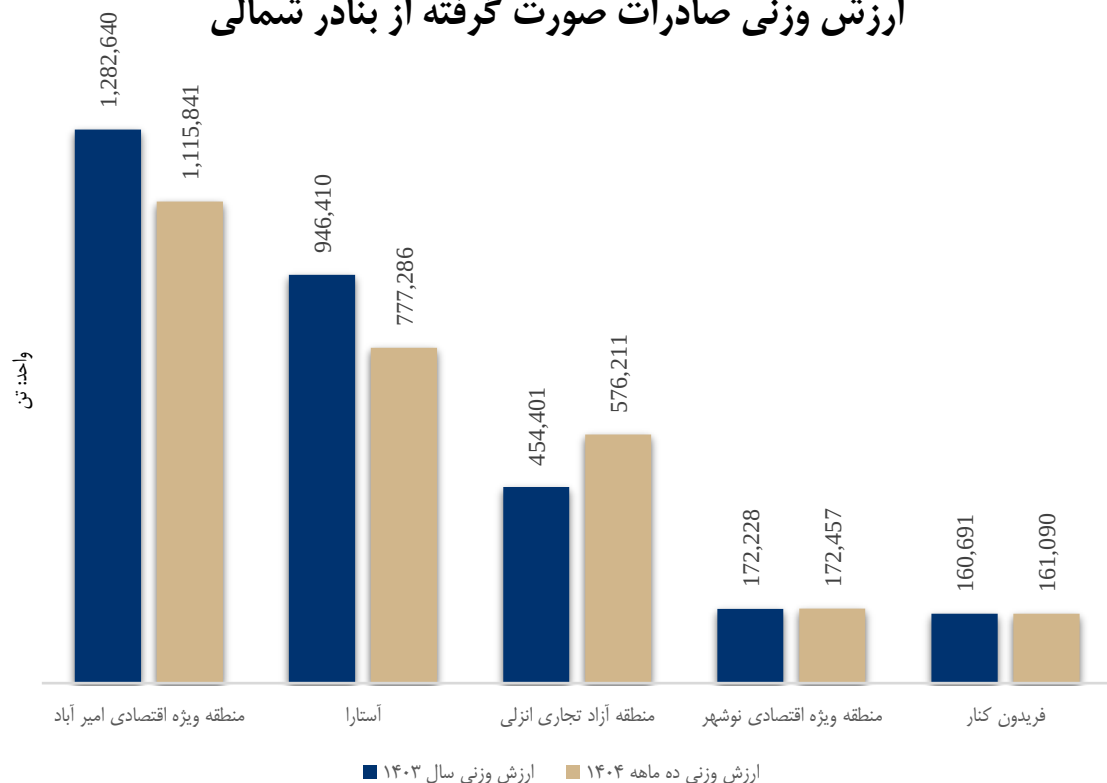
جو



بررسی صادرات بنادر شمالی کشور

ارزش وزنی					ارزش دلاری				
نام بندر	ارزش وزنی سال ۱۴۰۳ (تن)	سهم از صادرات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش وزنی ده ماهه سال ۱۴۰۴ (تن)	سهم از صادرات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴	نام بندر	ارزش دلاری سال ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	سهم از صادرات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش دلاری ده ماهه سال ۱۴۰۴ (میلیون دلار)	سهم از صادرات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴
منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد	۱,۲۸۲,۶۴۰	۰.۸۳	۱,۱۱۵,۸۴۱	۰.۸۶	منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد	۱۲۷	۰.۲۲	۸۵	۰.۱۹
آستارا	۹۴۶,۴۱۰	۰.۶۱	۷۷۷,۲۸۶	۰.۶۰	آستارا	۵۷۹	۰.۹۹	۴۸۵	۱.۰۸
منطقه آزاد تجاری انزلی	۴۵۴,۴۰۱	۰.۳۰	۵۷۶,۲۱۱	۰.۴۴	منطقه آزاد تجاری انزلی	۲۰۴	۰.۳۵	۱۵۰	۰.۳۳
منطقه ویژه اقتصادی نوشهر	۱۷۲,۲۲۸	۰.۱۱	۱۷۲,۴۵۷	۰.۱۳	منطقه ویژه اقتصادی نوشهر	۱۸۲	۰.۳۱	۱۵۳	۰.۳۴
فریدون کنار	۱۶۰,۶۹۱	۰.۱۰	۱۶۱,۰۹۰	۰.۱۲	فریدون کنار	۹	۰.۰۲	۷	۰.۰۲
جمع	۳,۰۱۶,۳۷۰	۱.۹۶	۲,۸۰۲,۸۸۵	۲.۱۶	جمع	۱,۱۰۱	۱.۸۸	۸۸۱	۱.۹۶
مجموع صادرات کل کشور	۱۵۳,۹۶۱,۲۵۱	-	۱۳۰,۰۳۲,۱۶۹	-	مجموع صادرات کل کشور	۵۸,۵۶۰	-	۴۵,۰۰۹	-

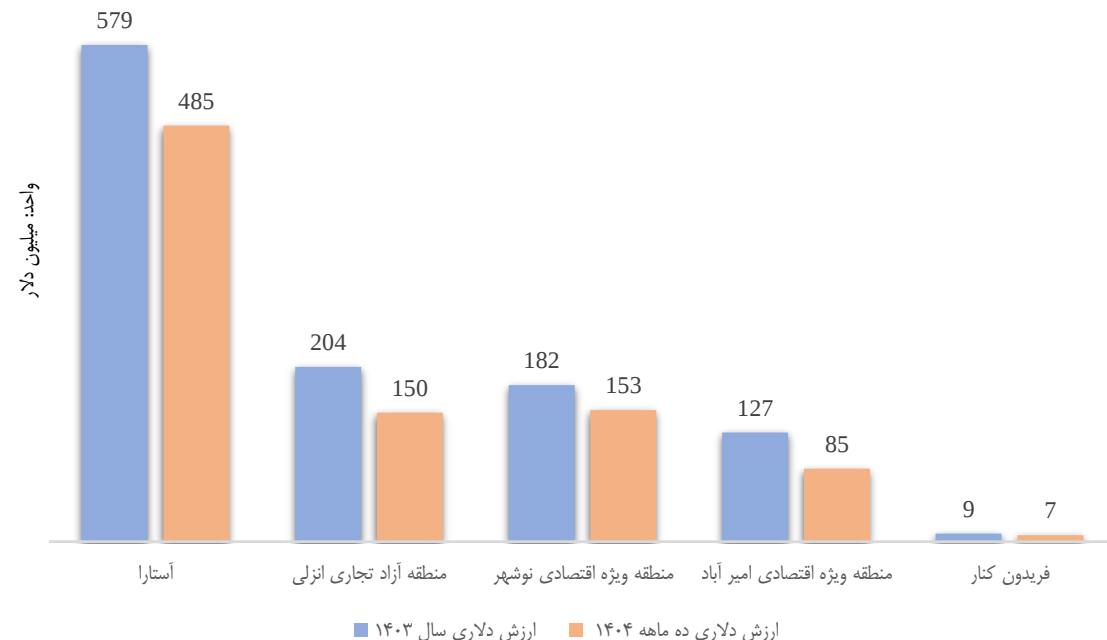
ارزش وزنی صادرات صورت گرفته از بنادر شمالی



مجموع صادرات از بنادر شمالی در سال ۱۴۰۳: ۳,۰۱۶,۳۷۰ تن

مجموع صادرات از بنادر شمالی در ده ماهه ۱۴۰۴: ۲,۸۰۲,۸۸۵ تن

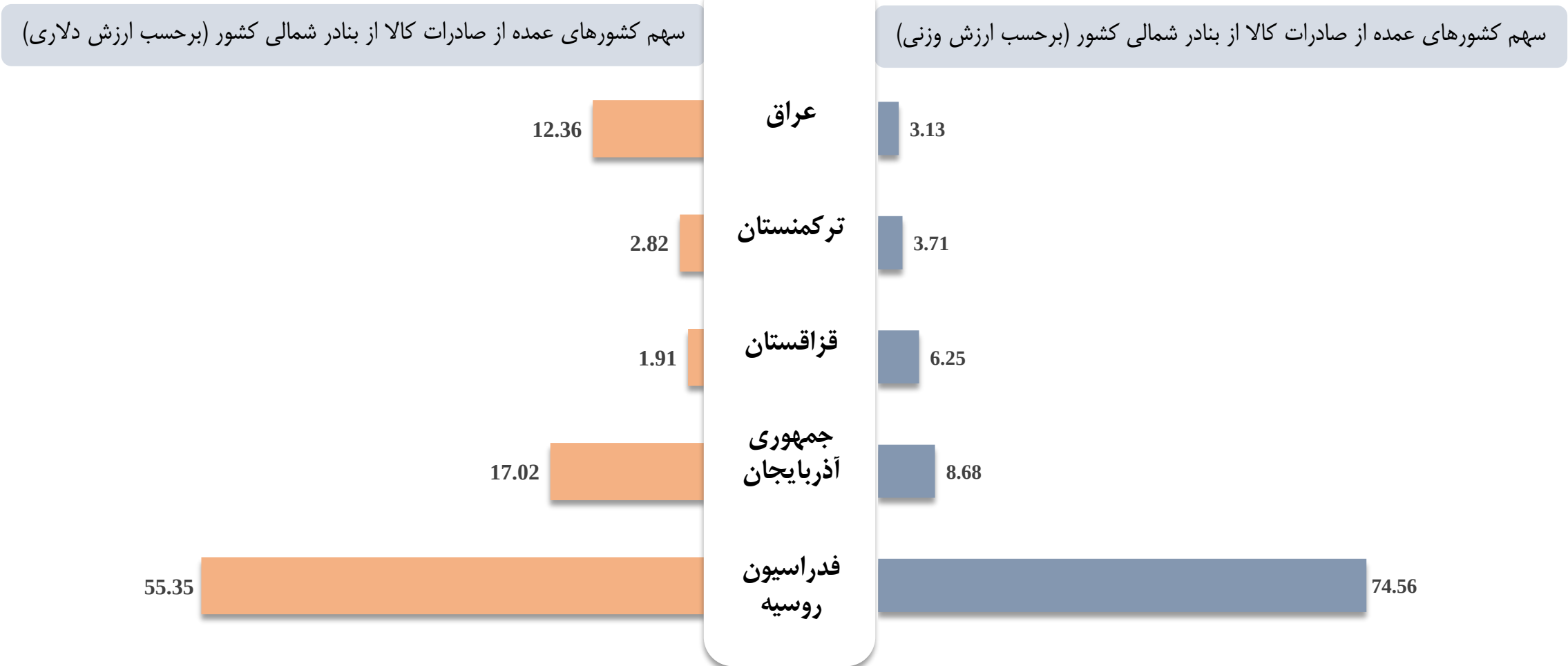
ارزش دلاری صادرات صورت گرفته از بنادر شمالی



مجموع صادرات از بنادر شمالی در سال ۱۴۰۳: ۱,۱۰۱ میلیون دلار

مجموع صادرات از بنادر شمالی در ده ماهه ۱۴۰۴: ۸۸۱ میلیون دلار

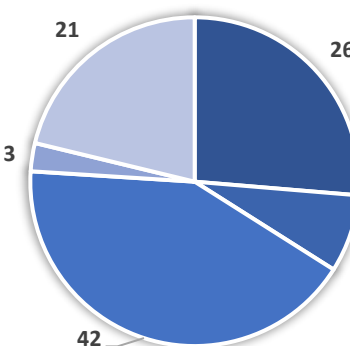
سهم کشورها از صادرات صورت گرفته از بنادر شمالی کشور (ده ماهه ۱۴۰۴)



سهم وزنی بنادر به تفکیک کشورهای عمده مقصد صادرات (ده ماهه ۱۴۰۴)

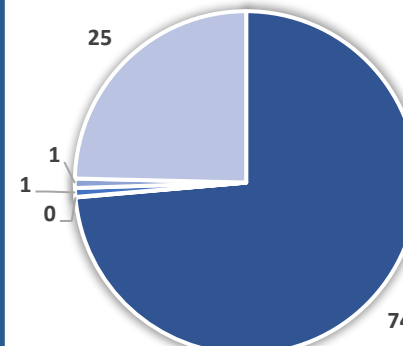
فدراسیون روسیه

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
- منطقه آزاد تجاری انزلی



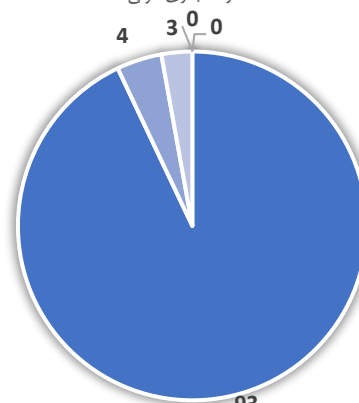
جمهوری آذربایجان

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
- منطقه آزاد تجاری انزلی



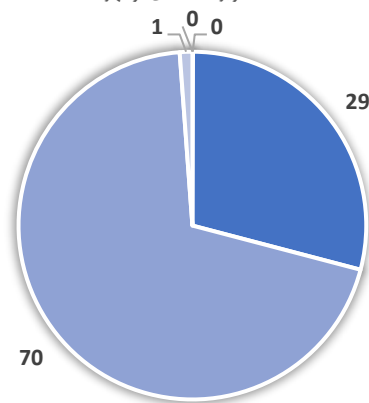
قزاقستان

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
- منطقه آزاد تجاری انزلی



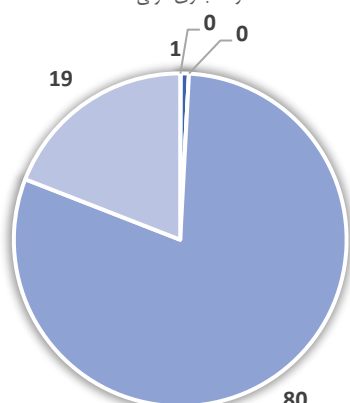
ترکمنستان

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه آزاد تجاری انزلی
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر



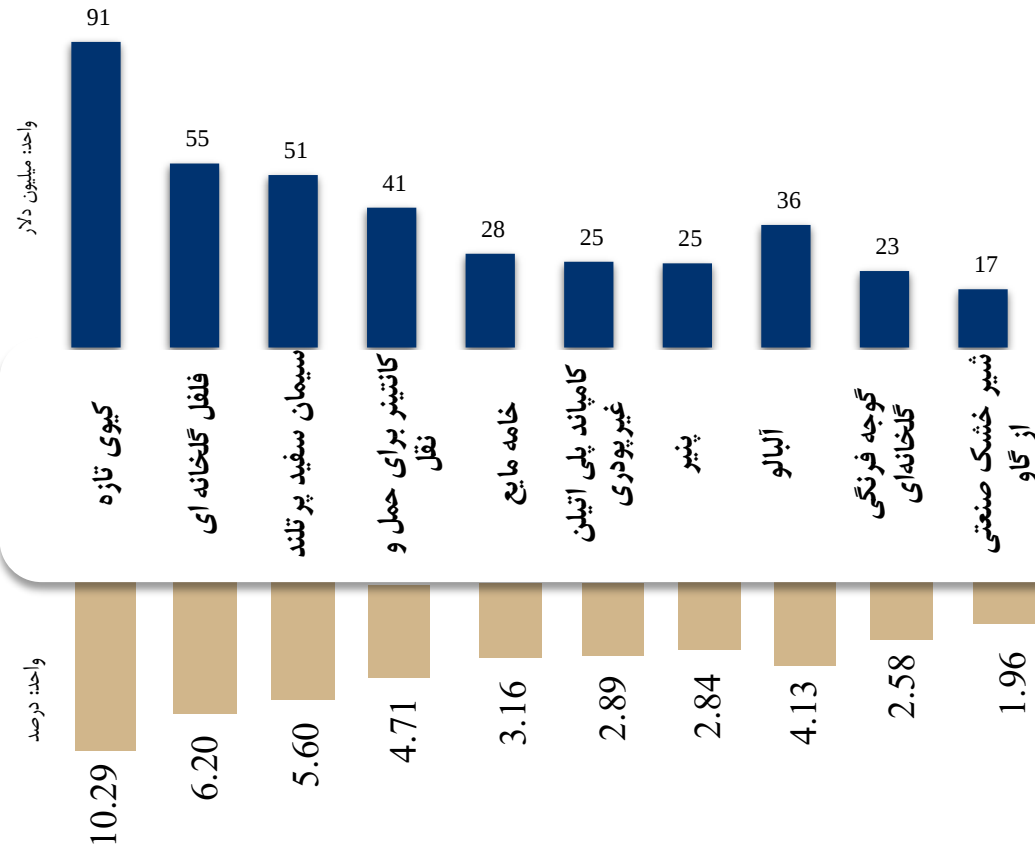
عراق

- آستارا
- فریدون کنار
- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
- منطقه آزاد تجاری انزلی

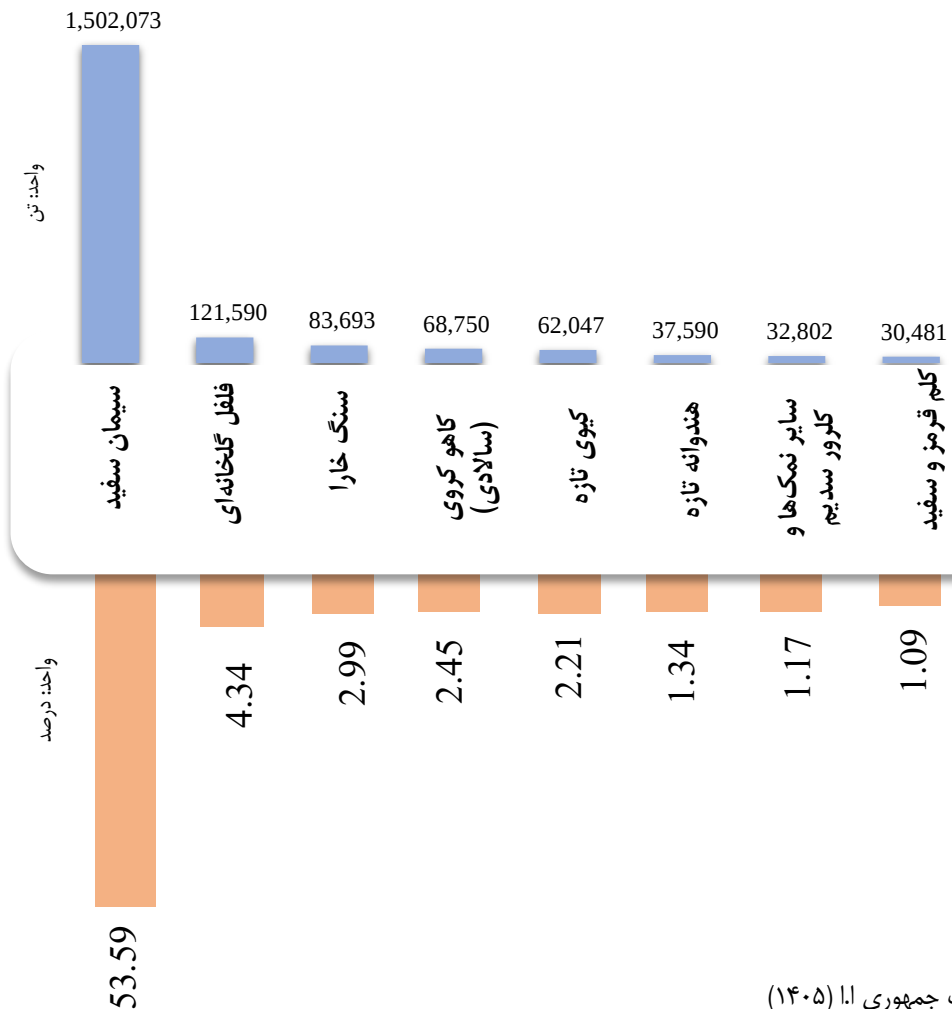


کالاهای عمده صادراتی از بنادر شمال کشور (ده ماهه ۱۴۰۴)

کالاهای عمده صادراتی از بنادر شمالی کشور (برحسب ارزش دلاری)



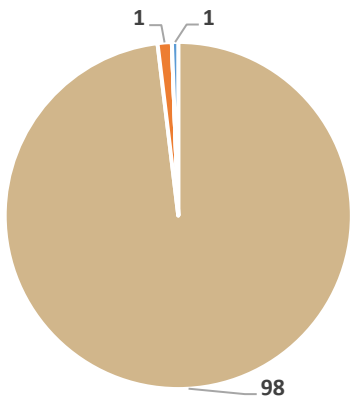
کالاهای عمده صادراتی از بنادر شمالی کشور (برحسب ارزش وزنی)



سهم وزنی بنادر شمالی از کالاهای عمده صادراتی (ده ماهه ۱۴۰۴)

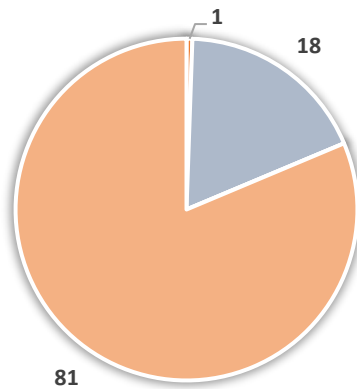
سنگ خارا پولیش داده شده

- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه آزاد تجاری انزلی
- آستارا



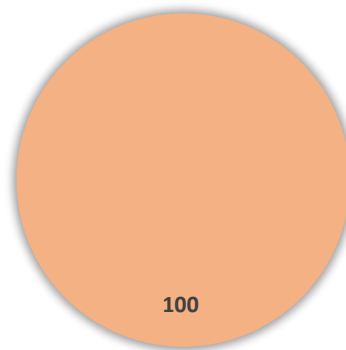
کیوی تازه

- منطقه آزاد تجاری انزلی
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
- آستارا



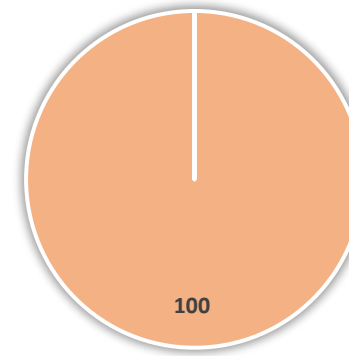
کاهو کروی (سالادی)

- آستارا



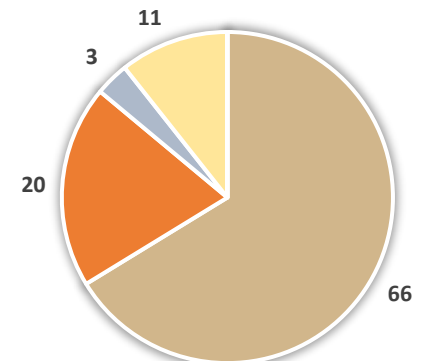
فلفل گلخانه‌ای

- آستارا



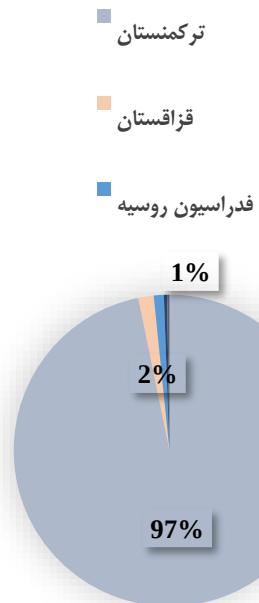
سیمان سفید پرتلند

- منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
- منطقه آزاد تجاری انزلی
- منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
- فریدون کنار

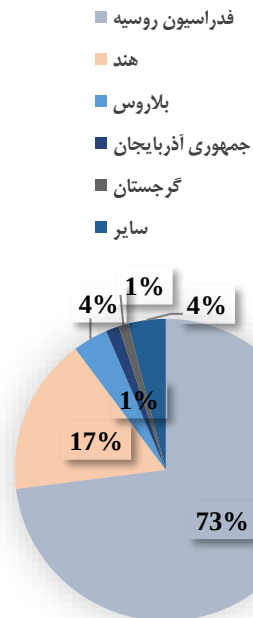


سهم کشورها از کالاهای عمده صادراتی از بنادر شمالی (ده ماهه ۱۴۰۴)

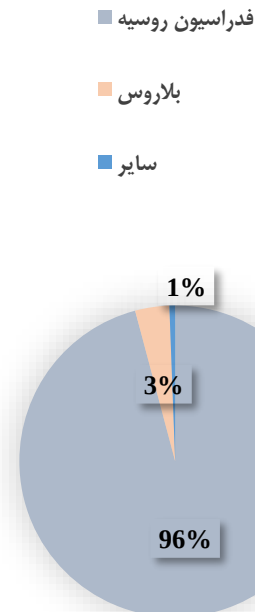
سنگ خارا پولیش داده شده



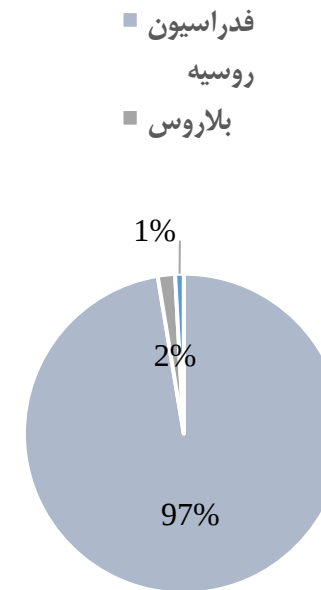
کیوی تازه



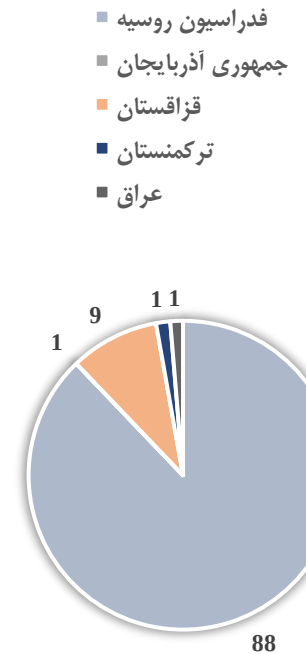
کاهو کروی (سالادی)



فلفل گلخانه‌ای



سیمان سفید پرتلند



جایگاه بنادر شمال در ترانزیت ورودی و خروجی کشور در سال ۱۴۰۳

ترانزیت ورودی

مرز ورود	ترانزیت ورودی (تن)	سهم از مجموع کل ترانزیت ورودی
پایانه مرزی آستارا	۸۷۳,۲۹۰	۵۰.۲۲
بندر انزلی	۹۸,۳۹۱	۰.۵۶۶
بندر فریدون کنار	۱۵,۶۱۳	۰.۰۹۰
پایانه مرزی امیرآباد	۹,۹۷۴	۰.۰۵۷
مجموع بنادر شمال	۹۹۷,۲۶۸	۵.۷۳
جمع کل ترانزیت ورودی کشور	۱۷,۳۸۷,۸۸۵	-

ترانزیت خروجی

مرز ورود	ترانزیت خروجی (تن)	سهم از مجموع کل ترانزیت خروجی
پایانه مرزی آستارا	۳۱۳,۹۰۳	۳.۴۱
بندر انزلی	۱,۶۳۶	۰.۰۱
بندر فریدون کنار	-	-
پایانه مرزی امیرآباد	-	-
مجموع بنادر شمال	۳۱۵,۵۳۹	۳.۴۳
جمع کل ترانزیت خروجی کشور	۹,۱۹۰,۹۳۳	-

آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از بنادر شمالی کشور (راه آهن) : واردات

۱۴۰۴		۱۴۰۳		گمرک
تعداد واگن بار وارده	تناژ بار وارده	تعداد واگن بار وارده	تناژ بار وارده	
۰	۰	۰	۰	امیر آباد
۴۹۷۱	۲۵۹۵۲۸	۵,۱۲۵	۲۸۰,۰۰۰	آستارا
—	—	—	—	انزلی
—	—	—	—	نوشهر
—	—	—	—	فریدون کنار
۴۹۷۱	۲۵۹,۵۲۸	۵,۱۲۵	۲۸۰,۰۰۰	مجموع بنادر شمالی
۸۷۷۲	۴۴۲,۳۹۳	۱,۱۰۶۶	۵۴۲,۰۰۰	مجموع ترانزیت کل کشور

آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از بنادر شمالی کشور (راه آهن) : صادرات

۱۴۰۴		۱۴۰۳		مرز گمرک
تناژ بار صادره	تعداد واگن بار صادره	تناژ بار صادره	تعداد واگن بار صادره	
۰	۰	۰	۰	امیر آباد
۲۲۱,۲۶۴	۴,۱۶۲	۱۶۷,۰۰۰	۳,۱۱۹	آستارا
—	—	—	—	انزلی
—	—	—	—	نوشهر
—	—	—	—	فریدون کنار
۲۲۱,۲۶۴	۴,۱۶۲	۱۶۷,۰۰۰	۳,۱۱۹	مجموع بنادر شمال
۲,۹۸۷,۴۴۲	۴۹,۵۴۳	۲,۱۹۱,۰۰۰	۳۷,۷۹۳	مجموع ترانزیت کل کشور



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

عملکرد بنادر جنوب کشور

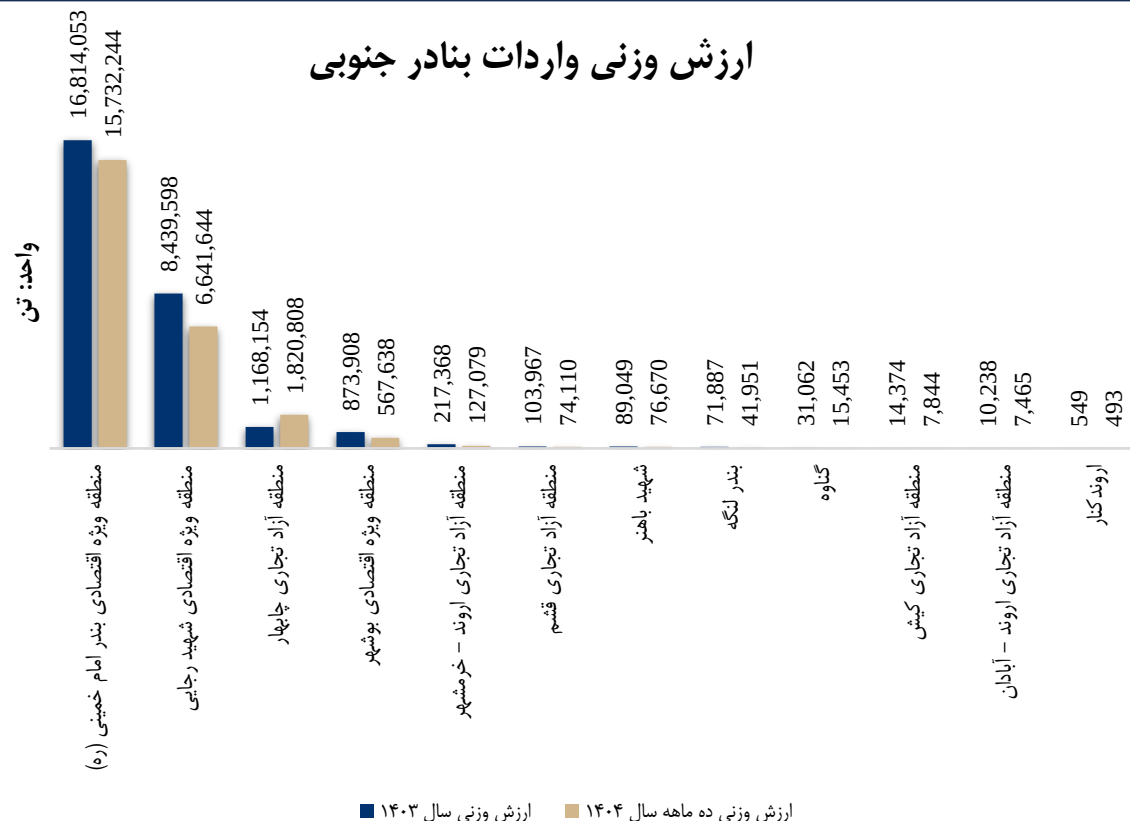
بررسی واردات بنادر جنوبی کشور

ارزش وزنی					ادامه جدول ارزش وزنی				
نام بندر	ارزش وزنی سال ۱۴۰۳ (تن)	سهم از واردات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش وزنی ده ماهه سال ۱۴۰۴ (تن)	سهم از واردات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴	نام بندر	ارزش وزنی سال ۱۴۰۳ (تن)	سهم از واردات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش وزنی ده ماهه سال ۱۴۰۴ (تن)	سهم از واردات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴
منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)	۱۶,۸۱۴,۰۵۳	۴۲.۲۸	۱۵,۷۳۲,۲۴۴	۴۷.۴۲	بندر لنگه	۷۱,۸۸۷	۰.۱۸	۴۱,۹۵۱	۰.۱۳
منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی	۸,۴۳۹,۵۹۸	۲۱.۲۲	۶,۶۴۱,۶۴۴	۲۰.۰۲	گناوه	۳۱,۰۶۲	۰.۰۸	۱۵,۴۵۳	۰.۰۵
منطقه آزاد تجاری چابهار	۱,۱۶۸,۱۵۴	۲.۹۴	۱,۸۲۰,۸۰۸	۵.۴۹	منطقه آزاد تجاری کیش	۱۴,۳۷۴	۰.۰۴	۷,۸۴۴	۰.۰۲
منطقه ویژه اقتصادی بوشهر	۸۷۳,۹۰۸	۲.۲۰	۵۶۷,۶۳۸	۱.۷۱	منطقه آزاد تجاری اروند - آبادان	۱۰,۲۳۸	۰.۰۳	۷,۴۶۵	۰.۰۲
منطقه آزاد تجاری اروند - خرمشهر	۲۱۷,۳۶۸	۰.۵۵	۱۲۷,۰۷۹	۰.۳۸	اروندکنار	۵۴۹	۰.۰۰۱	۴۹۳	۰.۰۰۱
منطقه آزاد تجاری قشم	۱۰۳,۹۶۷	۰.۲۶	۷۴,۱۱۰	۰.۲۲	جمع بنادر جنوب	۲۷,۸۳۴,۲۰۵	۶۹.۹۹	۲۵,۱۱۳,۴۰۰	۷۵.۷۰
شهید باهنر	۸۹,۰۴۹	۰.۲۲	۷۶,۶۷۰	۰.۲۳	مجموع واردات کل کشور	۳۹,۷۷۰,۳۹۵	—	۳۳,۱۷۶,۶۹۸	۰.۱۳

بررسی واردات بنادر جنوبی کشور

ارزش دلاری					ادامه جدول ارزش دلاری				
نام بندر	ارزش دلاری سال ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	سهم از واردات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش دلاری ده ماهه سال ۱۴۰۴ (میلیون دلار)	سهم از واردات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴	نام بندر	ارزش دلاری سال ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	سهم از واردات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش دلاری ده ماهه سال ۱۴۰۴ (میلیون دلار)	سهم از واردات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴
منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی	۲۰,۵۲۳	۲۷.۹۸	۱۴,۴۴۳	۲۹.۴۶	بندر لنگه	۴۱۱	۰.۵۶	۲۵۹	۰.۵۳
منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)	۷,۸۰۷	۱۰.۶۴	۶,۶۴۳	۱۳.۵۵	گناوه	۱۲۶	۰.۱۷	۵۹	۰.۱۲
منطقه ویژه اقتصادی بوشهر	۲,۷۳۹	۳.۷۳	۱,۶۶۲	۳.۳۹	منطقه آزاد تجاری کیش	۷۹	۰.۱۱	۳۹	۰.۰۸
منطقه آزاد تجاری چابهار	۱,۳۲۵	۱.۸۱	۱,۴۴۲	۲.۹۴	منطقه آزاد تجاری اروند - آبادان	۳۴	۰.۰۵	۸	۰.۰۲
منطقه آزاد تجاری اروند - خرمشهر	۹۶۰	۱.۳۱	۵۲۳	۱.۰۷	اروندکنار	۲	۰.۰۰	۲	۰.۰۰
منطقه آزاد تجاری قشم	۷۵۵	۱.۰۳	۴۸۰	۰.۹۸	جمع واردات بنادر جنوب	۳۵,۲۳۱	۴۸.۰۳	۲۵,۹۵۹	۵۲.۹۴
شهید باهنر	۴۷۰	۰.۶۴	۴۰۰	۰.۸۲	مجموع واردات کل کشور	۷۳,۳۵۸	—	۴۹,۰۳۳	—

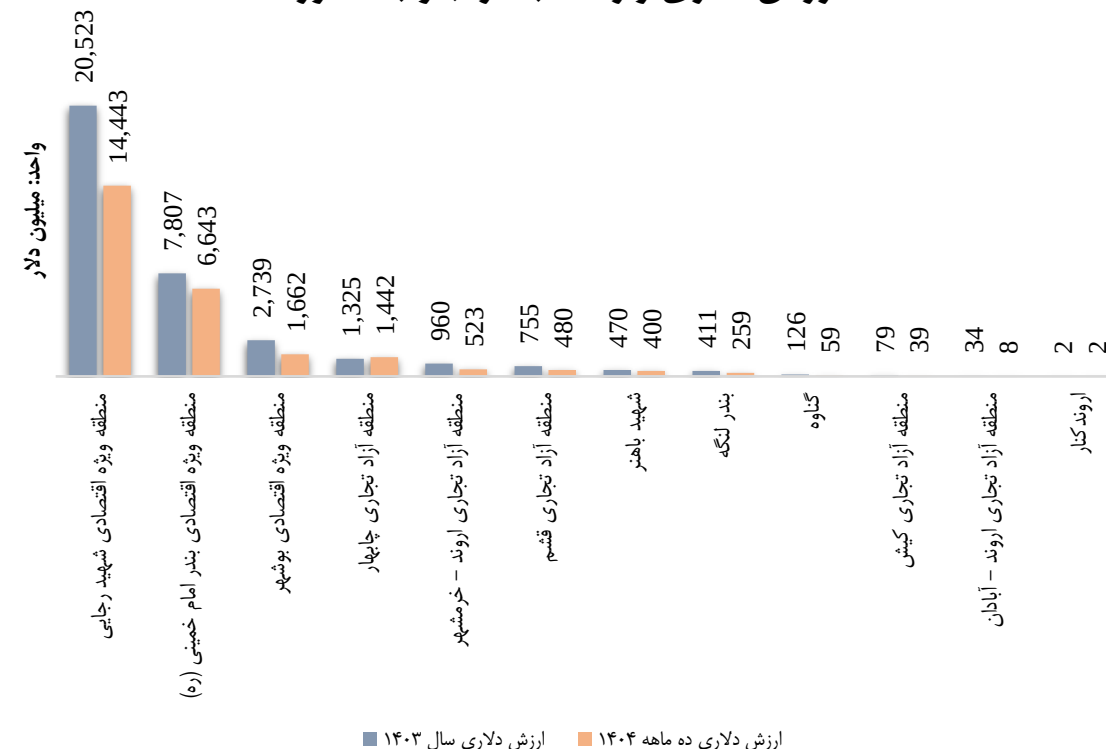
ارزش وزنی واردات بنادر جنوبی



مجموع واردات به بنادر جنوبی در سال ۱۴۰۳: ۲۷,۸۳۴,۲۰۵ تن

مجموع واردات به بنادر جنوبی در ده ماهه ۱۴۰۴: ۲۵,۱۱۳,۴۰۰ تن

ارزش دلاری واردات بنادر جنوب کشور

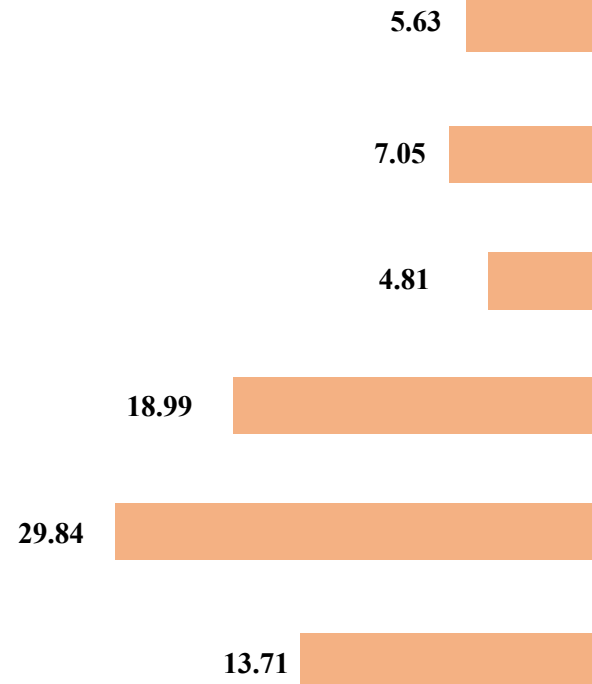


مجموع واردات به بنادر جنوبی در سال ۱۴۰۳: ۳۵,۲۳۱ میلیون دلار

مجموع واردات به بنادر جنوبی در ده ماهه ۱۴۰۴: ۲۵,۹۵۹ میلیون دلار

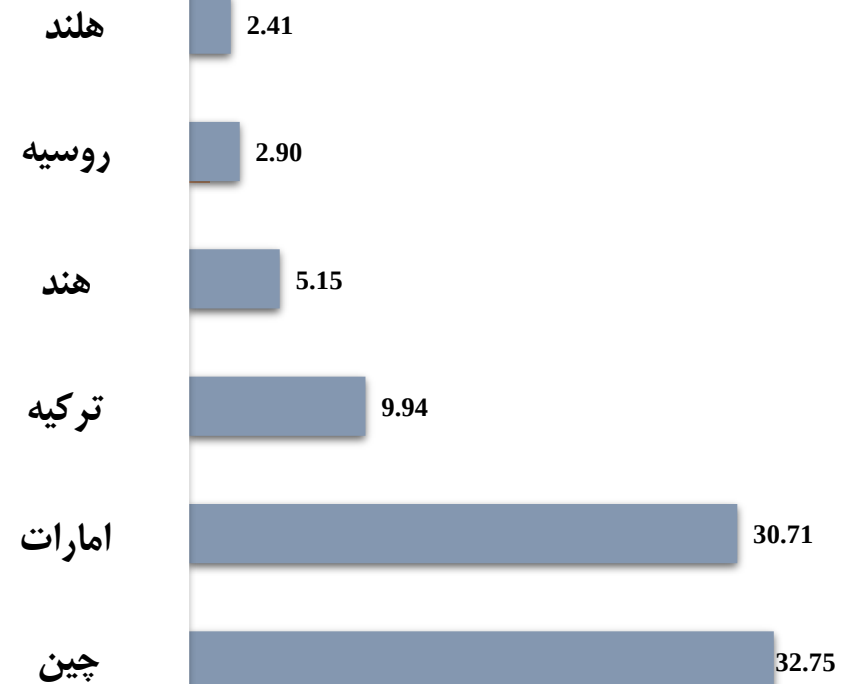
سهم کشورها از واردات صورت گرفته به بنادر جنوبی کشور (ده ماهه ۱۴۰۴)

سهم کشورهای عمده واردکننده کالا به بنادر جنوبی کشور (برحسب ارزش وزنی)



واحد: درصد

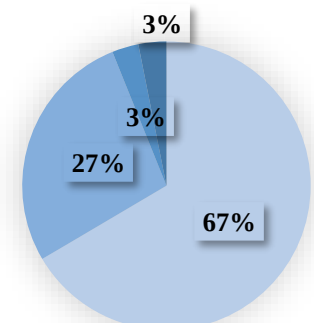
سهم کشورهای عمده واردکننده کالا به بنادر جنوبی کشور (برحسب ارزش دلاری)



سهم وزنی بنادر جنوبی به تفکیک کشورهای عمده مبدأ واردات (ده ماهه ۱۴۰۴)

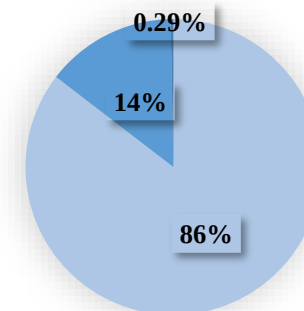
امارات

- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی
- (ره) منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر
- سایر بنادر جنوب



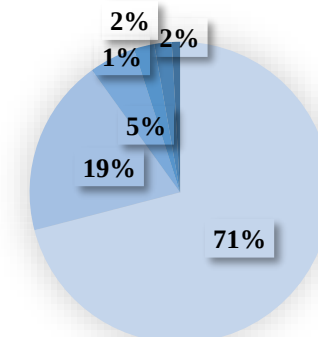
ترکیه

- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- سایر بنادر جنوب



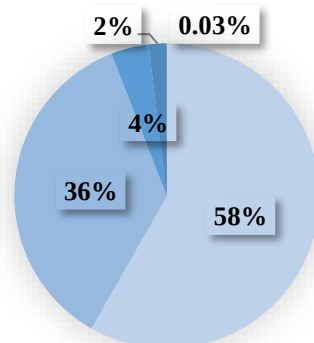
چین

- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر ۱
- منطقه آزاد تجاری چابهار
- منطقه آزاد تجاری اروند - خرمشهر
- سایر بنادر جنوب



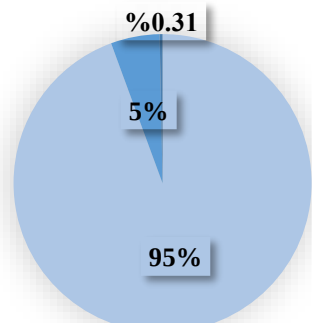
روسیه

- منطقه آزاد تجاری چابهار
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی
- (ره) منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر ۱



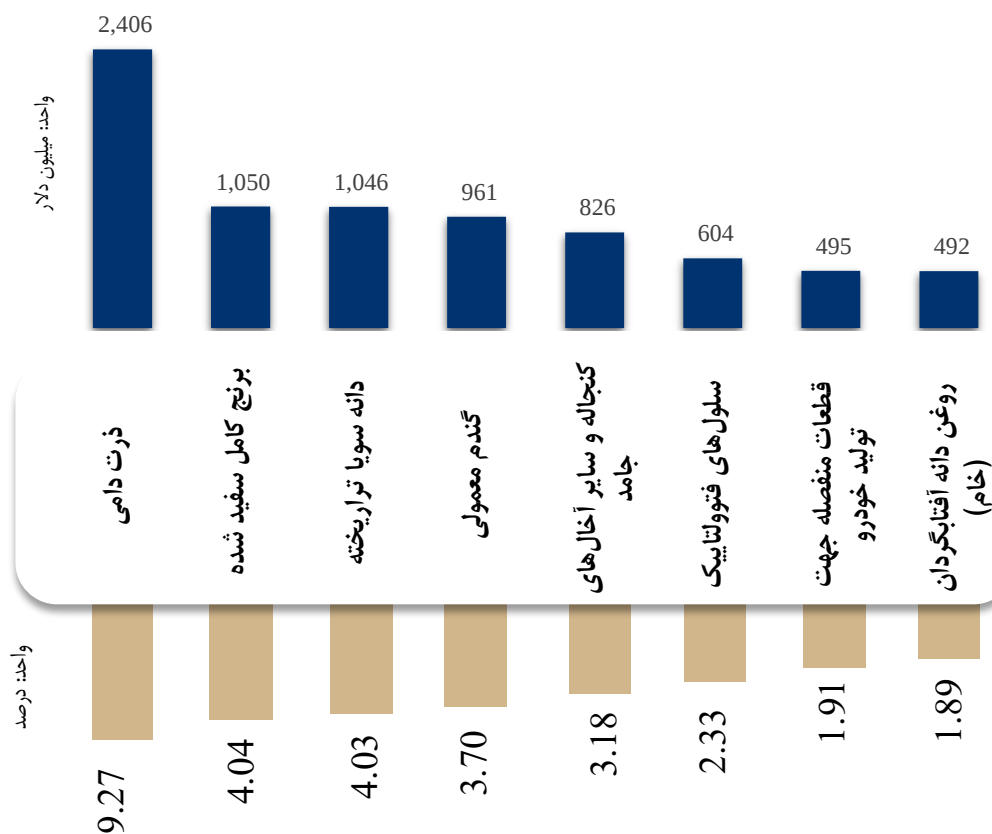
هلند

- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه آزاد تجاری چابهار
- سایر بنادر جنوب

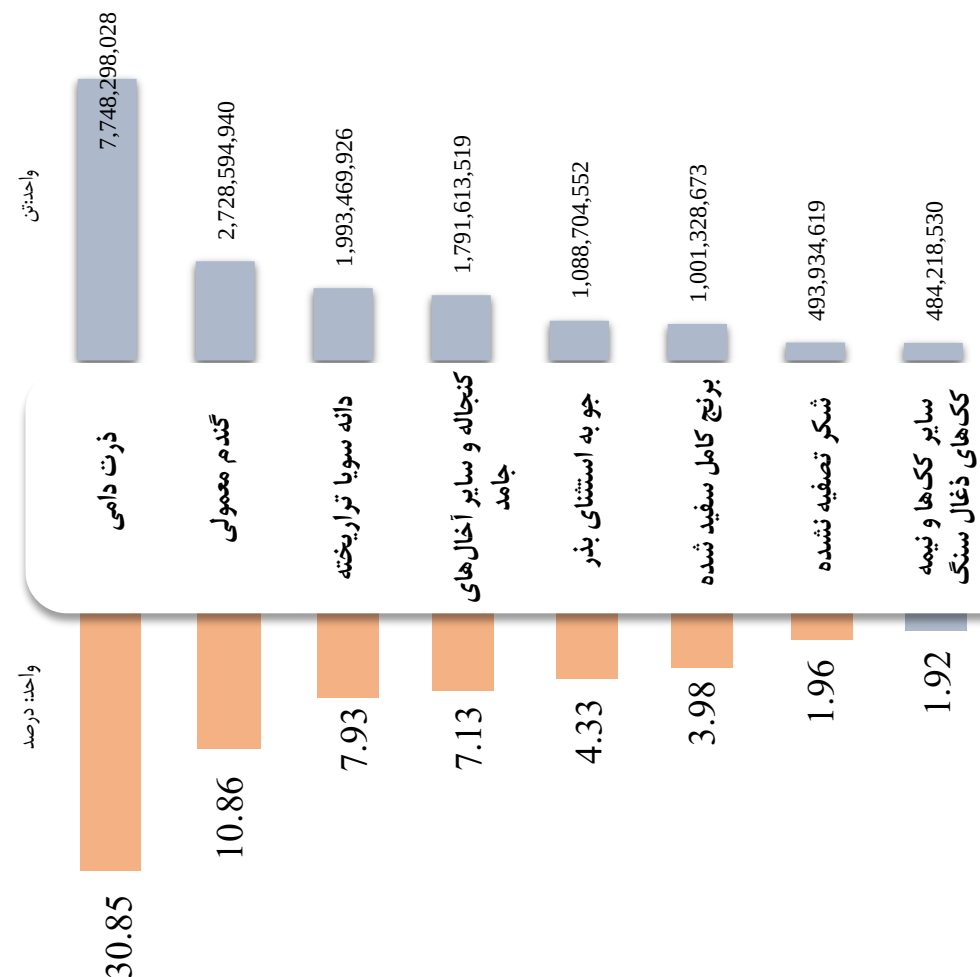


کالاهای عمده وارداتی به بنادر جنوبی کشور (ده ماهه ۱۴۰۴)

کالاهای عمده وارداتی به بنادر جنوبی کشور (برحسب ارزش دلاری)



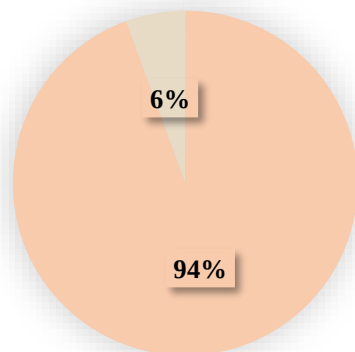
کالاهای عمده وارداتی به بنادر جنوبی کشور (برحسب ارزش وزنی)



سهم وزنی بنادر جنوبی از کالاهای عمده وارداتی (ده ماهه ۱۴۰۴)

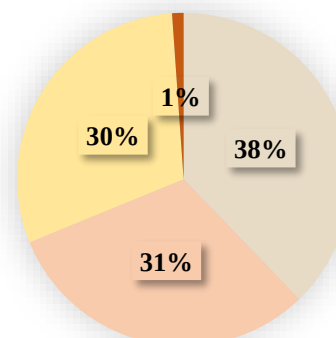
دانه سویا

- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه آزاد تجاری چابهار



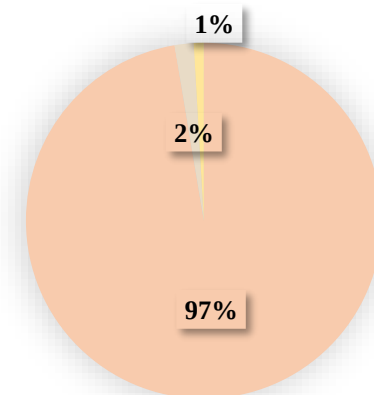
گندم معمولی

- منطقه آزاد تجاری چابهار
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر



ذرت دامی

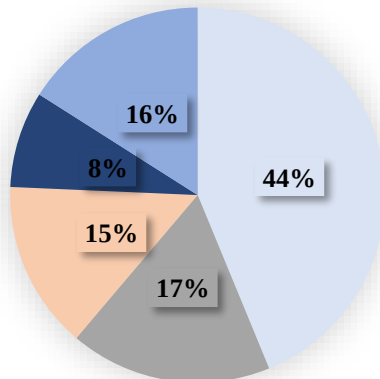
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه آزاد تجاری چابهار
- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی



سهم کشورها از کالاهای عمده وارداتی به بنادر جنوبی (ده ماهه ۱۴۰۴)

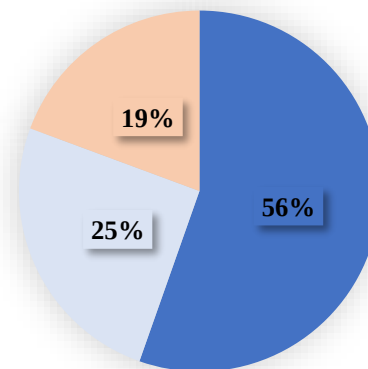
دانه سویا

- امارات متحده عربی
- هلند
- ترکیه
- هنگ کنگ
- سایر کشورها



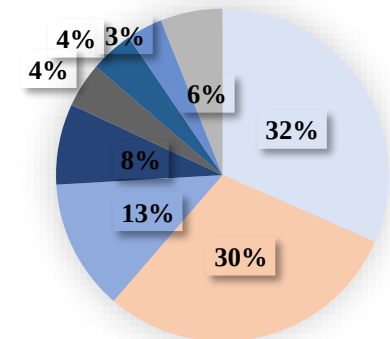
گندم معمولی

- فدراسیون روسیه
- امارات متحده عربی
- ترکیه



ذرت دامی

- امارات متحده عربی
- ترکیه
- سوئیس
- سنگاپور
- هلند
- هنگ کنگ
- عمان
- سایر کشورها



بررسی صادرات بنادر جنوبی کشور

ارزش وزنی					ادامه جدول ارزش وزنی				
نام بندر	ارزش وزنی سال ۱۴۰۳ (تن)	سهم از صادرات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش وزنی ده ماهه سال ۱۴۰۴ (تن)	سهم از صادرات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴	نام بندر	ارزش وزنی سال ۱۴۰۳ (تن)	سهم از صادرات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش وزنی ده ماهه سال ۱۴۰۴ (تن)	سهم از صادرات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴
منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی	۳۲,۸۶۸,۵۰۵	۲۱.۳۵	۲۹,۲۲۲,۶۲۱	۲۲.۴۷	منطقه آزاد تجاری قشم	۶۴۱,۴۰۳	۰.۴۲	۵۷۳,۶۳۳	۰.۴۴
منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)	۱۲,۷۴۲,۱۳۶	۸.۲۸	۱۱,۰۲۷,۴۰۰	۸.۴۸	منطقه آزاد تجاری اروند - آبادان	۳۰۱,۱۲۳	۰.۲۰	۲۹۴,۶۹۹	۰.۲۳
منطقه ویژه اقتصادی بوشهر	۶,۱۶۲,۲۴۶	۴.۰۰	۴,۵۹۷,۵۷۸	۳.۵۴	اروندکنار	۱۷,۳۷۶	۰.۰۱	۱۲,۵۳۴	۰.۰۱
شهید باهنر	۲,۵۲۱,۰۴۰	۱.۶۴	۳,۱۸۴,۹۲۲	۲.۴۵	گناوه	۹,۳۷۷	۰.۰۱	۱,۰۱۵	۰.۰۰
بندر لنگه	۲,۳۲۶,۲۱۳	۱.۵۱	۲,۳۸۹,۲۸۹	۱.۸۴	جمع صادرات بنادر جنوب	۶۰,۴۹۰,۸۶۶	۳۹.۲۹	۵۴,۲۶۴,۹۸۶	۴۱.۷۳
منطقه آزاد تجاری اروند - خرمشهر	۱,۷۸۰,۷۲۶	۱.۱۶	۱,۳۵۹,۸۵۰	۱.۰۵	مجموع صادرات کل کشور	۱۵۳,۹۶۱,۲۵۱	-	۱۳۰,۰۳۲,۱۶۹	
منطقه آزاد تجاری چابهار	۱,۱۲۰,۷۲۲	۰.۷۳	۱,۶۰۱,۴۴۵	۱.۲۳					

بررسی صادرات بنادر جنوبی کشور

ادامه جدول ارزش دلاری

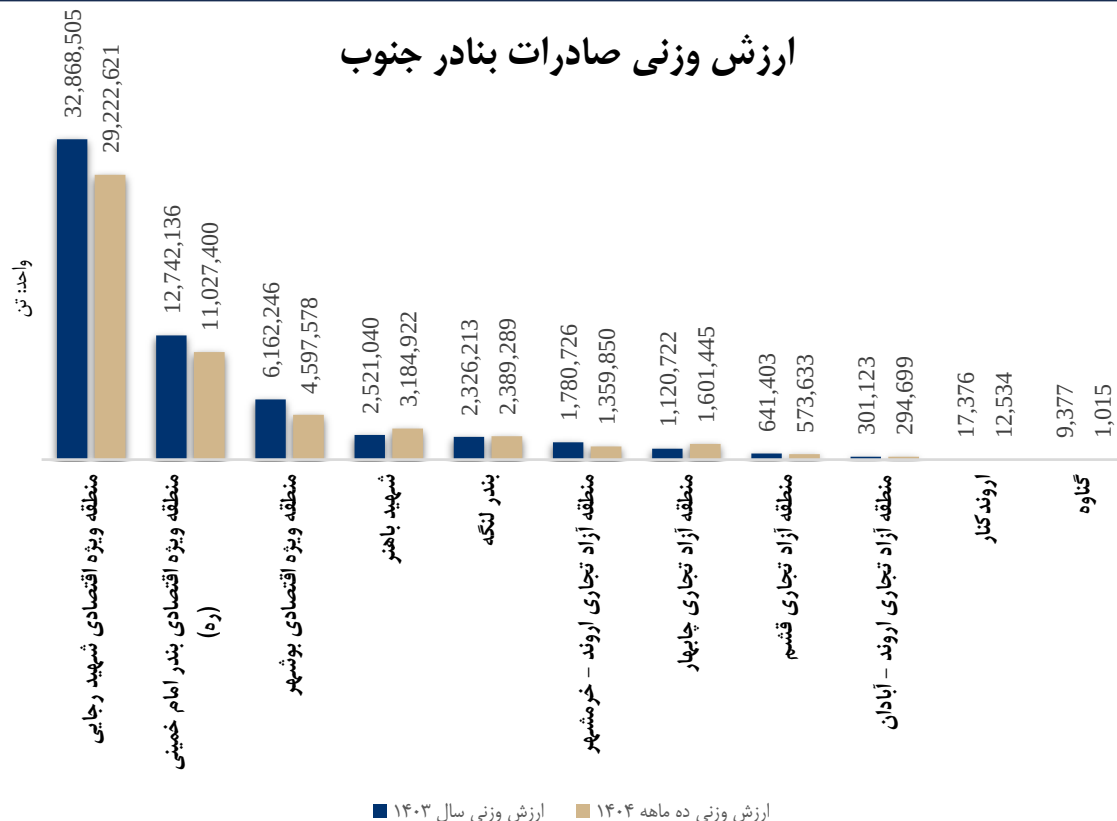
نام بندر	ارزش دلاری سال ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	سهم از صادرات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش دلاری ده ماهه سال ۱۴۰۴ (میلیون دلار)	سهم از صادرات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴
منطقه آزاد تجاری اروند - آبادان	۱۵۲	۰.۲۶	۱۳۷	۰.۳
منطقه آزاد تجاری چابهار	۱۰۷	۰.۱۸	۱۵۱	۰.۳
گناوه	۳	۰.۰۰۵	۱	۰.۰۰۱
اروندکنار	۱	۰.۰۰۲	۱	۰.۰۰۲
جمع صادرات بنادر جنوب	۱۶,۷۳۸	۲۸.۵۸	۱۲,۹۵۳	۲۸.۸
مجموع صادرات کل کشور	۵۸,۵۶۰	-	۴۵,۰۰۹	-

ارزش دلاری

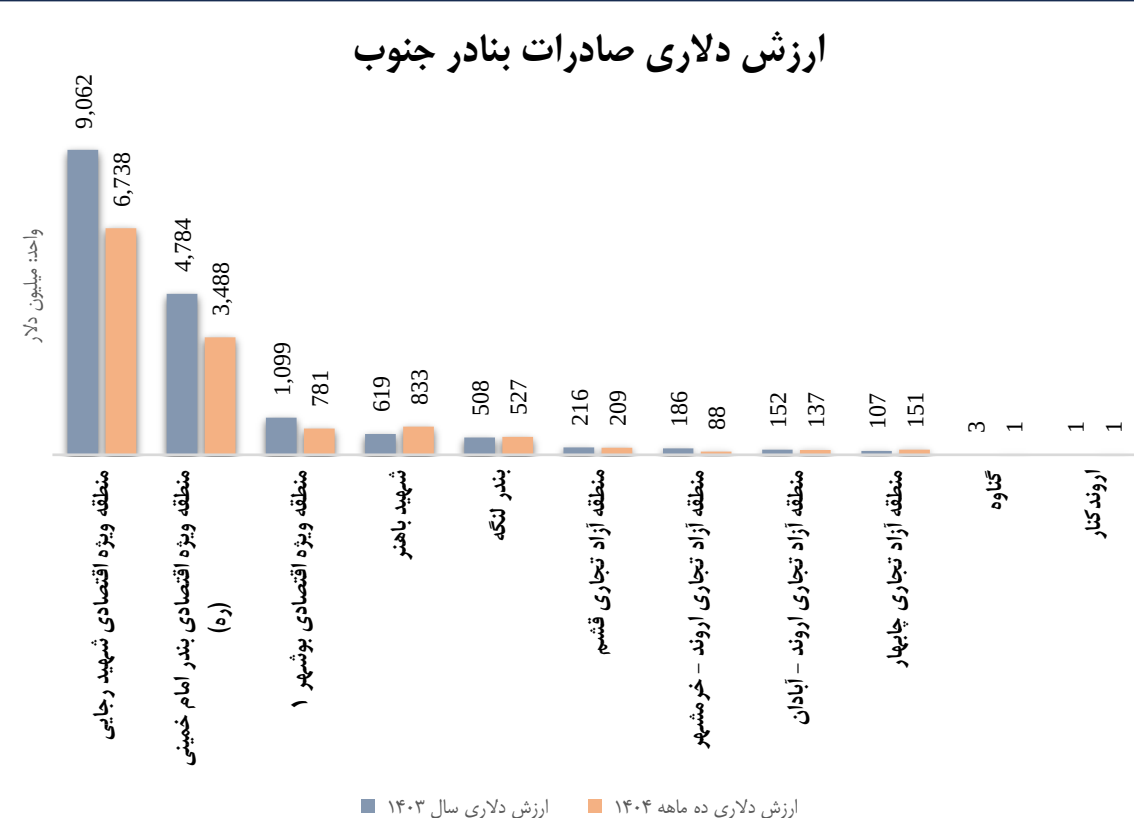
نام بندر	ارزش دلاری سال ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	سهم از صادرات کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش دلاری ده ماهه سال ۱۴۰۴ (میلیون دلار)	سهم از صادرات کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴
منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی	۹,۰۶۲	۱۵.۴۸	۶,۷۳۸	۱۵
منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)	۴,۷۸۴	۸.۱۷	۳,۴۸۸	۸
منطقه ویژه اقتصادی بوشهر	۱,۰۹۹	۱.۸۸	۷۸۱	۲
شهید باهنر	۶۱۹	۱.۰۶	۸۳۳	۲
بندر لنگه	۵۰۸	۰.۸۷	۵۲۷	۱
منطقه آزاد تجاری قشم	۲۱۶	۰.۳۷	۲۰۹	۰.۵
منطقه آزاد تجاری اروند - خرمشهر	۱۸۶	۰.۳۲	۸۸	۰.۲

بررسی صادرات بنادر جنوبی کشور

ارزش وزنی صادرات بنادر جنوب



ارزش دلاری صادرات بنادر جنوب



مجموع صادرات از بنادر جنوبی در سال ۱۴۰۳: ۶۰,۴۹۰,۸۶۶ تن

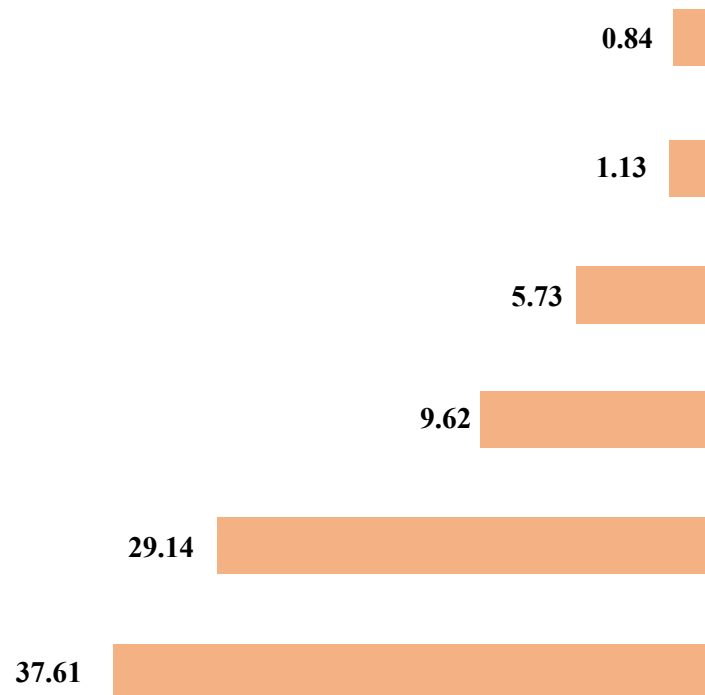
مجموع صادرات از بنادر جنوبی در ده ماهه ۱۴۰۴: ۵۴,۲۶۴,۹۸۶ تن

مجموع صادرات از بنادر جنوبی در سال ۱۴۰۳: ۱۶,۷۳۸ میلیون دلار

مجموع صادرات از بنادر جنوبی در ده ماهه ۱۴۰۴: ۱۲,۹۵۳ میلیون دلار

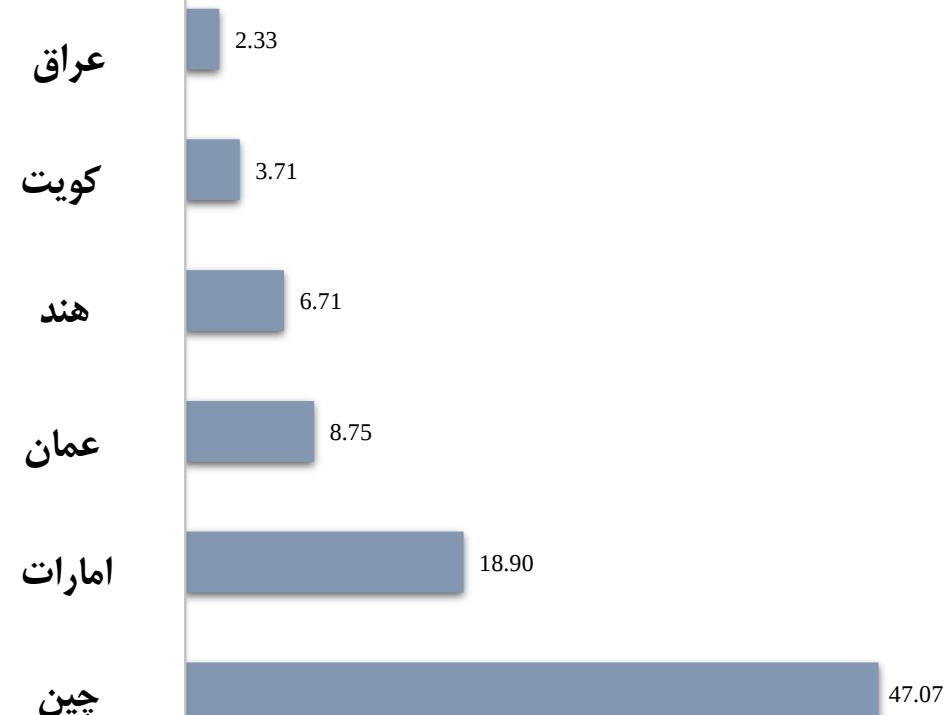
سهم کشورها از صادرات صورت گرفته از بنادر جنوبی کشور (ده ماهه ۱۴۰۴)

سهم کشورهای عمده از صادرات کالا از بنادر جنوبی کشور (برحسب ارزش دلاری)



واحد: درصد

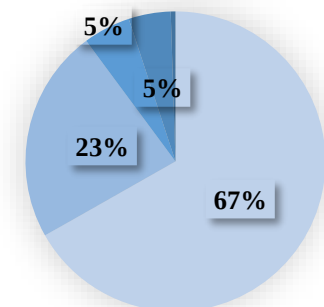
سهم کشورهای عمده از صادرات کالا از بنادر جنوبی کشور (برحسب ارزش وزنی)



سهم وزنی بنادر جنوبی به تفکیک کشورهای عمده مقصد صادرات (ده ماهه ۱۴۰۴)

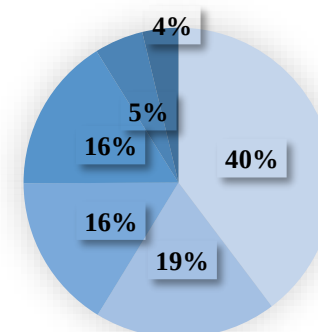
چین

- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر
- منطقه آزاد تجاری چابهار



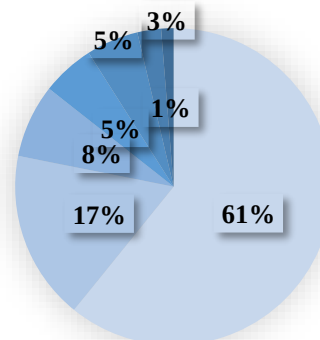
امارات

- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- بندر لنگه
- شهید باهنر
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر
- سایر بنادر جنوب



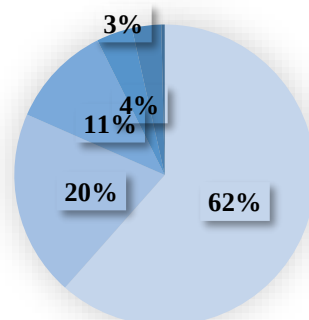
عمان

- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- شهید باهنر
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه آزاد تجاری قشم
- بندر لنگه
- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر
- منطقه آزاد تجاری چابهار



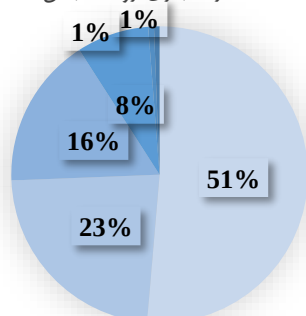
هند

- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر ۱
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- شهید باهنر
- منطقه آزاد تجاری چابهار



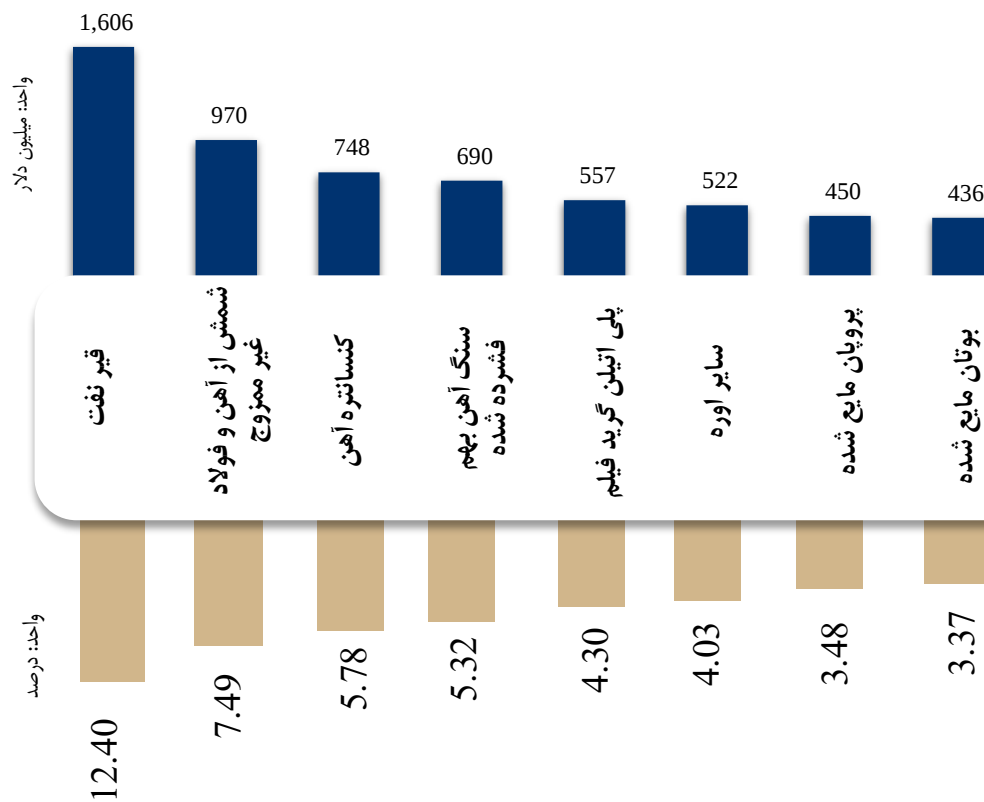
کویت

- منطقه ویژه اقتصادی بوشهر
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه آزاد تجاری اروند - خرمشهر
- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- اروندکنار
- منطقه آزاد تجاری اروند - آبادان

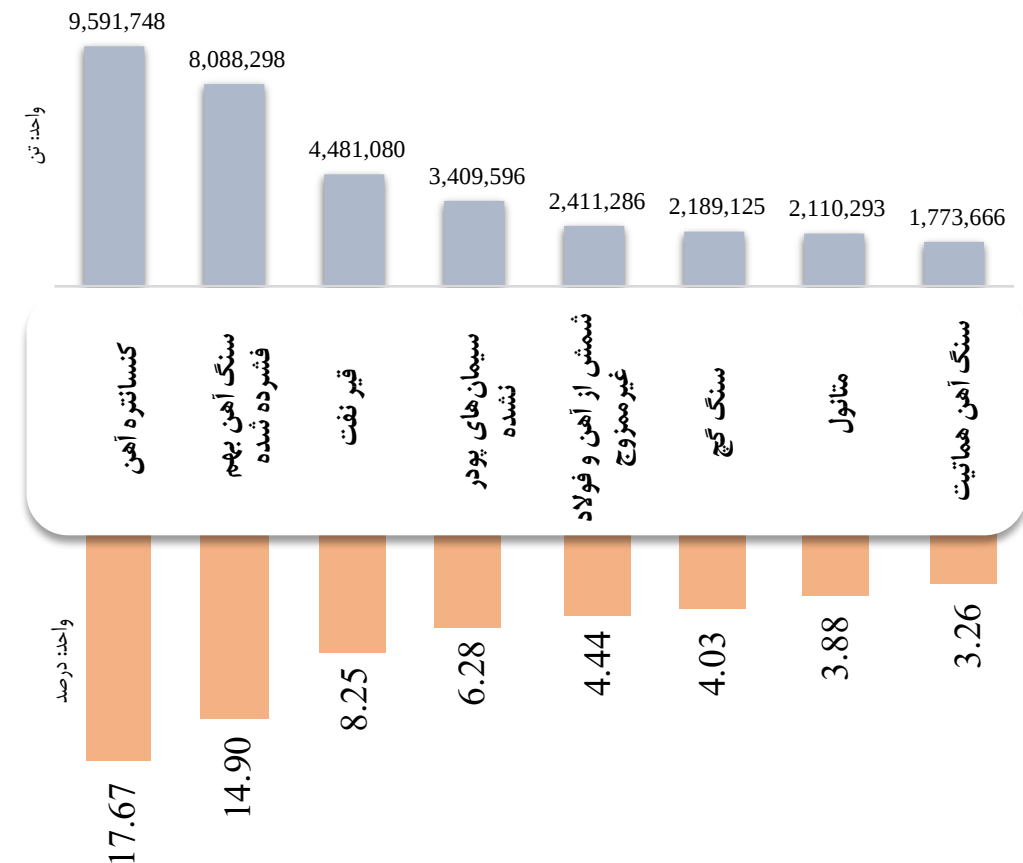


کالاهای عمده صادراتی از بنادر جنوبی کشور (ده ماهه ۱۴۰۴)

کالاهای عمده صادراتی از بنادر جنوبی کشور (برحسب ارزش دلاری)



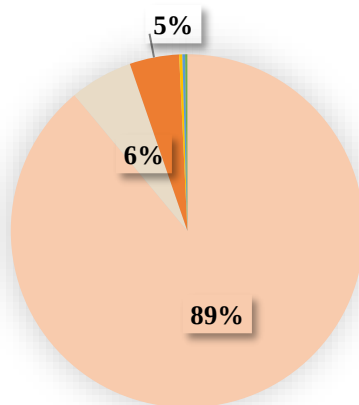
کالاهای عمده صادراتی از بنادر جنوبی کشور (برحسب ارزش وزنی)



سهم وزنی بنادر جنوبی از کالاهای عمده صادراتی (ده ماهه ۱۴۰۴)

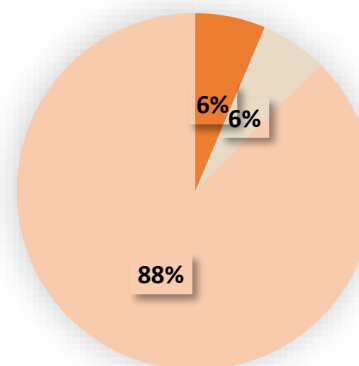
قیر نفت

- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه آزاد تجاری قشم



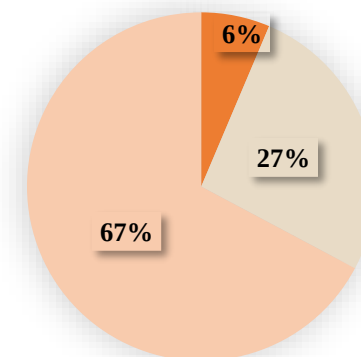
سنگ آهن

- منطقه آزاد تجاری چابهار
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی



کنسانتره آهن

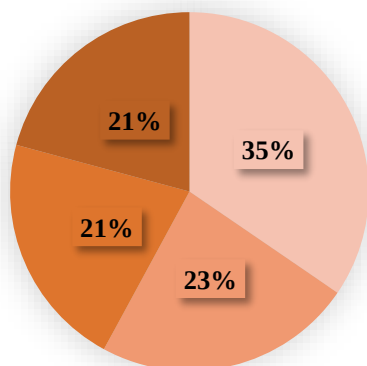
- منطقه آزاد تجاری چابهار
- منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
- منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی



سهم کشورها از کالاهای عمده صادراتی از بنادر جنوبی (ده ماهه ۱۴۰۴)

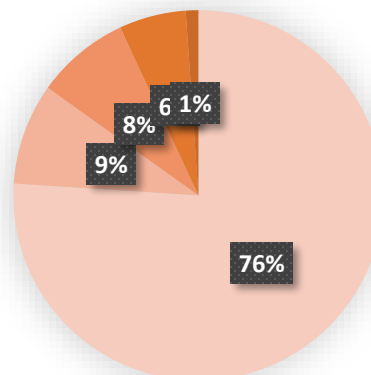
قیر نفت

- امارات متحده عربی
- چین
- عمان
- سایر کشورها



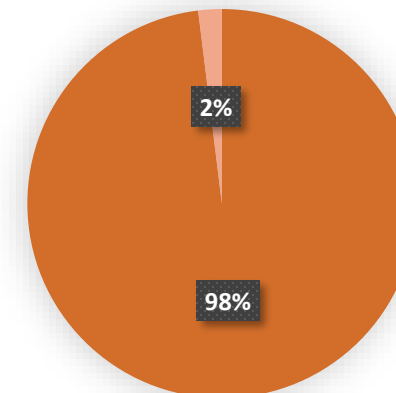
سنگ آهن

- چین
- عمان
- امارات متحده عربی
- هند
- کنیا



کنسانتره آهن

- چین
- سایر کشورها



جایگاه بنادر جنوب در ترانزیت ورودی و خروجی کشور در سال ۱۴۰۳

ترانزیت ورودی

مرز ورود	ترانزیت ورودی (تن)	سهم از مجموع کل ترانزیت ورودی
بندر شهید رجایی	۴,۹۲۵,۴۱۶	۲۸.۳۲
بندر لنگه	۳۶۳,۰۹۷	۲.۰۸۸
بندر شهید باهنر	۵۸,۰۸۸	۰.۳۳
بندر خرمشهر	۸,۱۹۶	۰.۰۴۷
بندر امام خمینی	۷,۳۲۷	۰.۰۴۲
بندر چابهار	۶,۸۶۰	۰.۰۳۹
منطقه آزاد ویژه تجاری قشم (بندر)	۲,۳۲۷	۰.۰۱۳
بندر بوشهر	۲,۰۹۹	۰.۰۱۲
منطقه آزاد کیش (بندر)	۱۰۰	۰.۰۰۱
بندر گناوه	۹۰	۰.۰۰۱
مجموع مرزهای جنوبی	۵,۳۷۳,۶۰۰	۳۰.۹۰
سایر مرزها	۱۲,۰۱۴,۲۸۵	۶۹.۱۰
مجموع کل کشور	۱۷,۳۸۷,۸۸۵	-

ترانزیت خروجی

مرز ورود	ترانزیت خروجی (تن)	سهم از مجموع کل ترانزیت خروجی
بندر لنگه	۱۱,۰۴۳	۰.۱۲۰
بندر شهید رجایی	۳,۶۸۰	۰.۰۴۰
بندر شهید باهنر	۵۱۲	۰.۰۰۶
بندر بوشهر	۳۸	-
بندر خرمشهر	۲۸	-
منطقه آزاد کیش (بندر)	۱۴	-
بندر امام خمینی	-	-
بندر چابهار	-	-
بندر گناوه	-	-
منطقه آزاد ویژه تجاری قشم (بندر)	-	-
مجموع مرزهای جنوبی	۱۵,۳۱۵	۰.۱۷
سایر مرزها	۹,۱۷۵,۶۱۸	۹۹.۸۳
مجموع کل کشور	۹,۱۹۰,۹۳۳	-

میزان کالای ترانزیت شده از مرزها و بنادر جنوب (سال ۱۴۰۳)

- ❖ در سال ۱۴۰۳، مرزها و بنادر جنوبی با ثبت ۵.۳۷ میلیون تن ترانزیت ورودی، ۳۰.۹ درصد از کل ترانزیت ورودی کشور را به خود اختصاص داده‌اند.
- ❖ در مقابل، سهم جنوب از ترانزیت خروجی تنها ۰.۱۷ درصد بوده است؛ بنابراین جنوب بیش از آنکه مسیر خروج ترانزیتی باشد، دروازه اصلی ورود ترانزیتی کشور محسوب می‌شود.
- ❖ در این میان، بندر شهید رجایی با فاصله زیاد مهم‌ترین کانون ترانزیت ورودی در جنوب است.
- ❖ از این منظر، توسعه ظرفیت مبادی جایگزین همچون چابهار، بوشهر و بندر امام خمینی(ره) و تقویت اتصال آن‌ها به شبکه جاده‌ای و ریلی، برای کاهش تمرکز و افزایش تاب‌آوری لجستیکی کشور ضروری است.

آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از بنادر جنوبی کشور (راه آهن) : صادرات

۱۴۰۴		۱۴۰۳		مرز گمرک
تعداد واگن بار صادره	تناژ بار صادره (تن)	تعداد واگن بار صادره	تناژ بار صادره (تن)	
۴۵	۳۲۲	۵۷	۴۴۸	بندرعباس
۴۹,۵۴۳	۲,۹۸۷,۴۴۲	۳۷,۷۹۳	۲,۱۹۱,۰۰۰	مجموع ترانزیت کل کشور

گمرکات بر حسب آمار موجود در آمارنامه اداره کل راه آهن انتخاب شده‌اند.

آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از بنادر جنوبی کشور (راه آهن)

- ❖ در بررسی آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از طریق راه‌آهن در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که مرزهای جنوبی کشور سهم بسیار محدودی در حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی داشته‌اند. در بخش بار وارده، بنادر جنوبی در این بخش عملاً فاقد عملکرد بوده‌اند.
- ❖ در بخش بار صادره نیز مجموع عملکرد مرزهای جنوبی به ۳۲۲ تن می‌رسد که در مقایسه با کل بار صادره ریلی کشور (۲۰۹۸۷ میلیون تن) سهم بسیار ناچیزی را شامل می‌شود. در این بخش نیز بندرعباس در سال ۱۴۰۴ تنها ۳۲۲ تن بار صادراتی ریلی داشته است.
- ❖ این آمار نشان می‌دهد که برخلاف نقش پررنگ جنوب در حمل‌ونقل دریایی و بخشی از ترانزیت جاده‌ای، جایگاه مرزهای جنوبی در حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی کشور بسیار محدود و حاشیه‌ای است. تمرکز عملکرد ریلی جنوب بر میرجاوه نیز بیانگر آن است که شبکه ترانزیت ریلی کشور در سال ۱۴۰۴ هنوز به‌طور مؤثر بر ظرفیت بنادر و مبادی جنوبی متکی نشده و بخش عمده حمل بین‌المللی ریلی از سایر کریدورها و مرزهای غیرجنوبی انجام می‌شود.



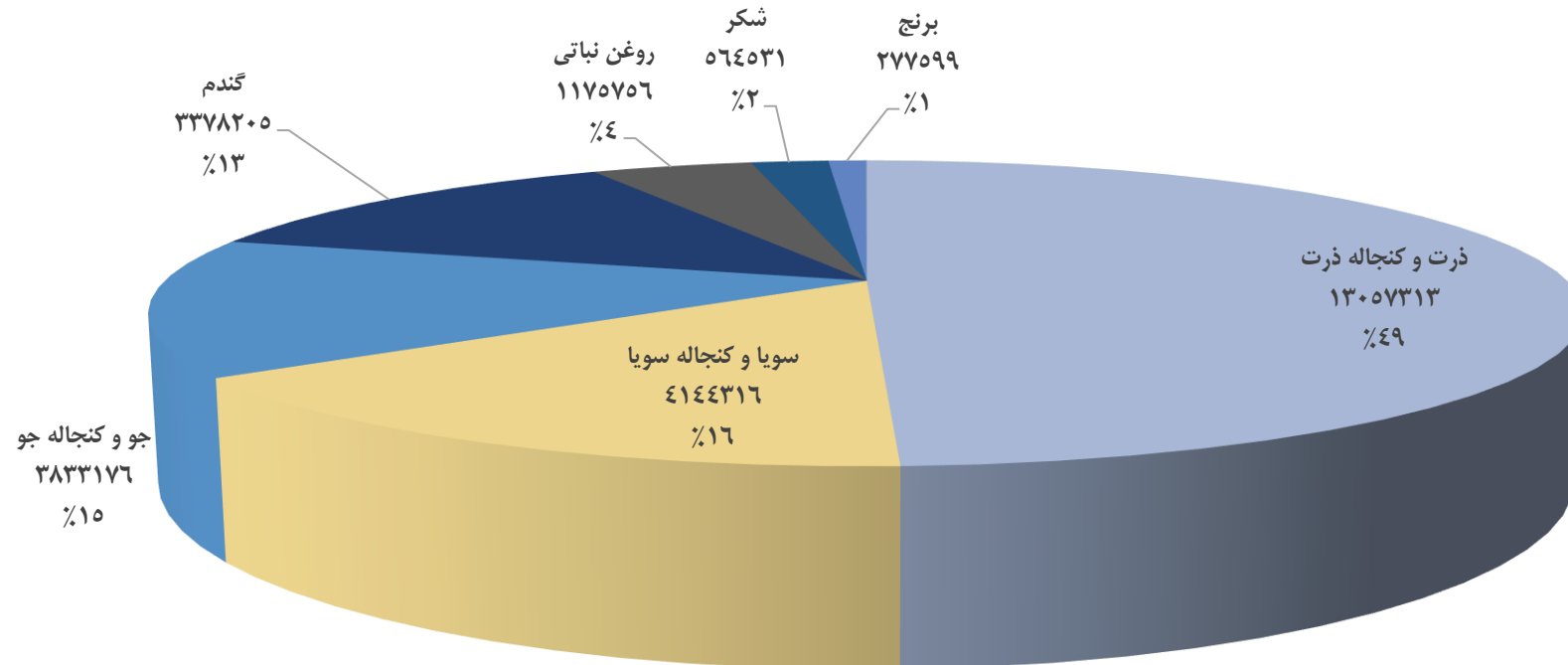
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

نقش بنادر در تامین کالاهای اساسی

آمار کلی کالای اساسی در بنادر شمالی و جنوبی (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)

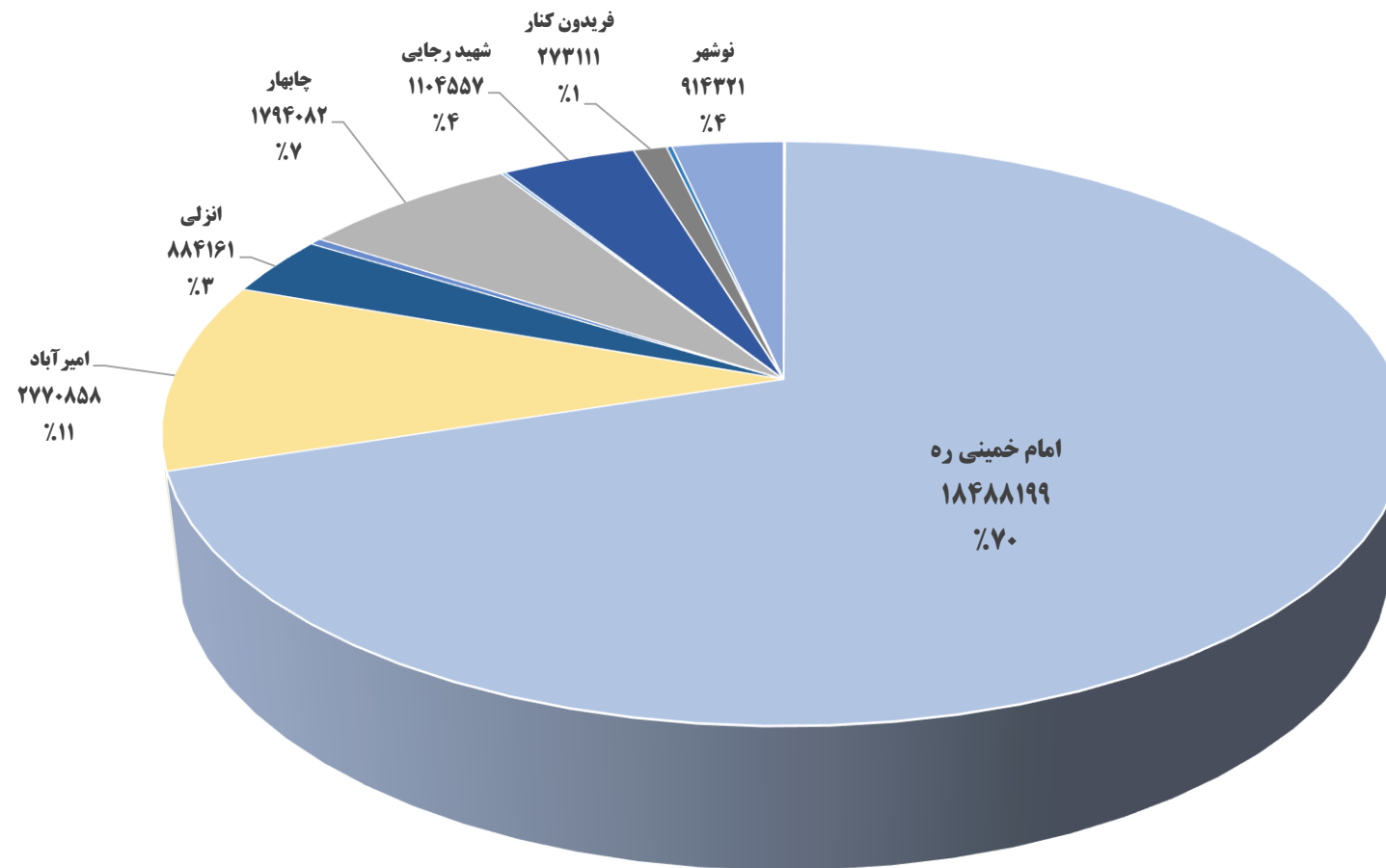
نوع کالا	نوشهر	لنگه	فریدون کنار	شهید رجایی	شهید باهنر	چابهار	بوشهر	انزلی	امیرآباد	امام خمینی	آستارا	اروند کنار	آبادان	جمع کل (تن)
برنج		۳۶,۱۱۹		۴۲۸	۲۷,۳۶۲	۹۷,۲۳۵	۶۳,۹۴۲		۸۱۴	۴۲,۷۲۳		۴۱۹	۸۸۶	۲۶۹,۹۲۸
جو و کنجاله جو	۵۰۵,۹۹۴		۱۲۱,۶۹۸	۵۴,۵۰۱		۷۰,۴۷۸		۴۰۵,۶۸۰	۱,۳۴۷,۷۴۴	۱,۳۲۲,۴۵۰	۴,۶۳۱			۳,۸۳۳,۱۷۶
ذرت و کنجاله ذرت	۳۶۴,۴۹۸	۹,۰۹۰	۱۴۱,۵۶۲	۷۰,۸۸۷	۴,۱۲۴	۲۷۵,۸۹۵	۳,۵۶۴	۳۲۳,۲۲۸	۱,۰۱۸,۸۰۵	۱۰,۸۳۹,۸۰۹	۵,۸۵۱			۱۳,۰۵۷,۳۱۳
روغن نباتی	۴۰,۷۴۹	۹۵	۹,۸۵۱	۸۷,۸۸۶	۴۲۹	۱۵		۱۵۰,۲۵۳	۳۵۴,۵۳۴	۵۲۱,۶۸۱				۱,۱۶۵,۴۹۳
سویا و کنجاله سویا						۶۲,۹۶۸	۲۵		۴,۸۱۰	۴,۰۷۶,۴۲۰				۴,۱۴۴,۲۲۳
شکر						۴۸,۲۵۷				۵۱۶,۲۷۴				۵۶۴,۵۳۱
گندم	۳,۰۸۰			۸۹۰,۸۵۶		۱,۲۳۸,۸۹۱	۳۰,۴۰۰	۵,۰۰۰	۳۹,۵۸۳	۱,۱۶۸,۸۴۲	۱,۵۵۳			۳,۳۷۸,۲۰۵
گوشت		۱۳۴			۱,۵۰۱									۱,۶۳۵
جمع کل (تن)	۹۱۴,۳۲۱	۴۵,۴۳۸	۲۷۳,۱۱۱	۱,۱۰۴,۵۵۸	۳۳,۴۱۶	۱,۷۹۳,۷۳۹	۹۷,۹۳۱	۸۸۴,۱۶۱	۲,۷۶۶,۲۹۰	۱۸,۴۸۸,۱۹۹	۱۲,۰۳۵	۴۹۷	۸۸۶	۲۶,۴۱۴,۵۰۴

ترکیب حجمی کالای اساسی در بنادر شمالی و جنوبی (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)

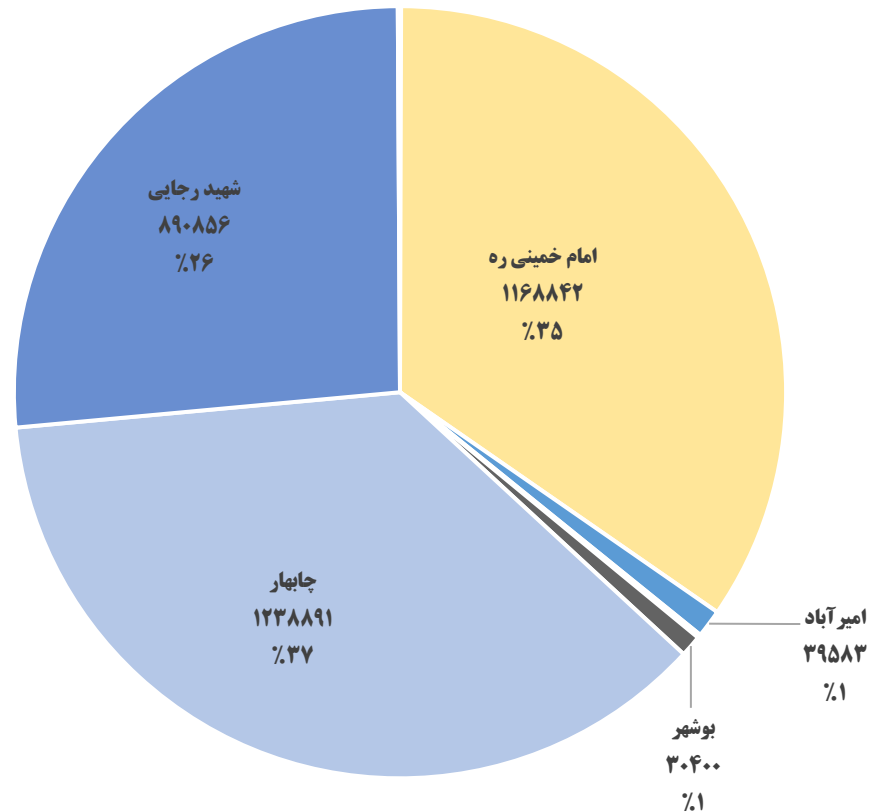


سهم بنادر در واردات کالای اساسی (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی

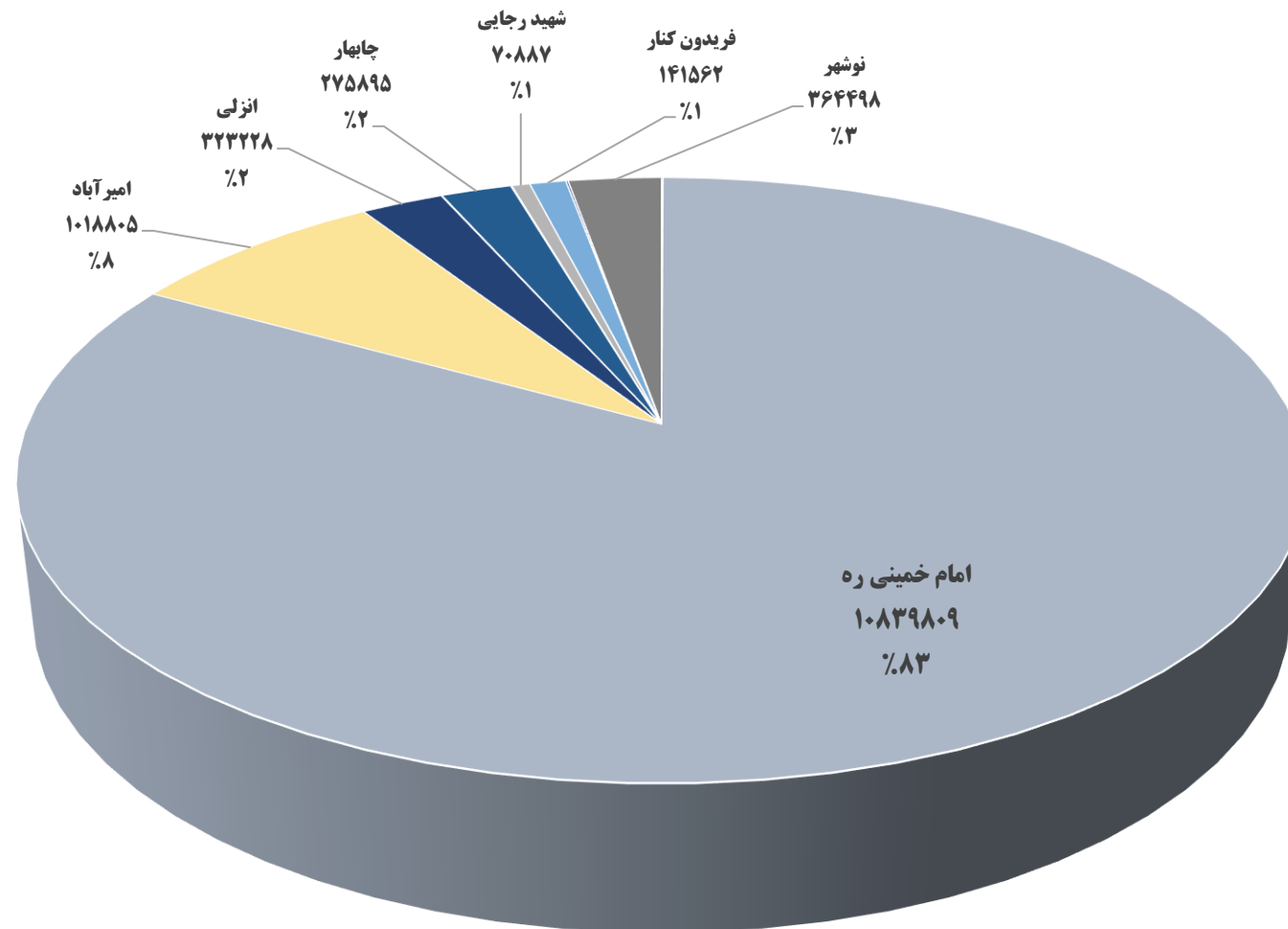


سهم بنادر کشور در واردات گندم (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)



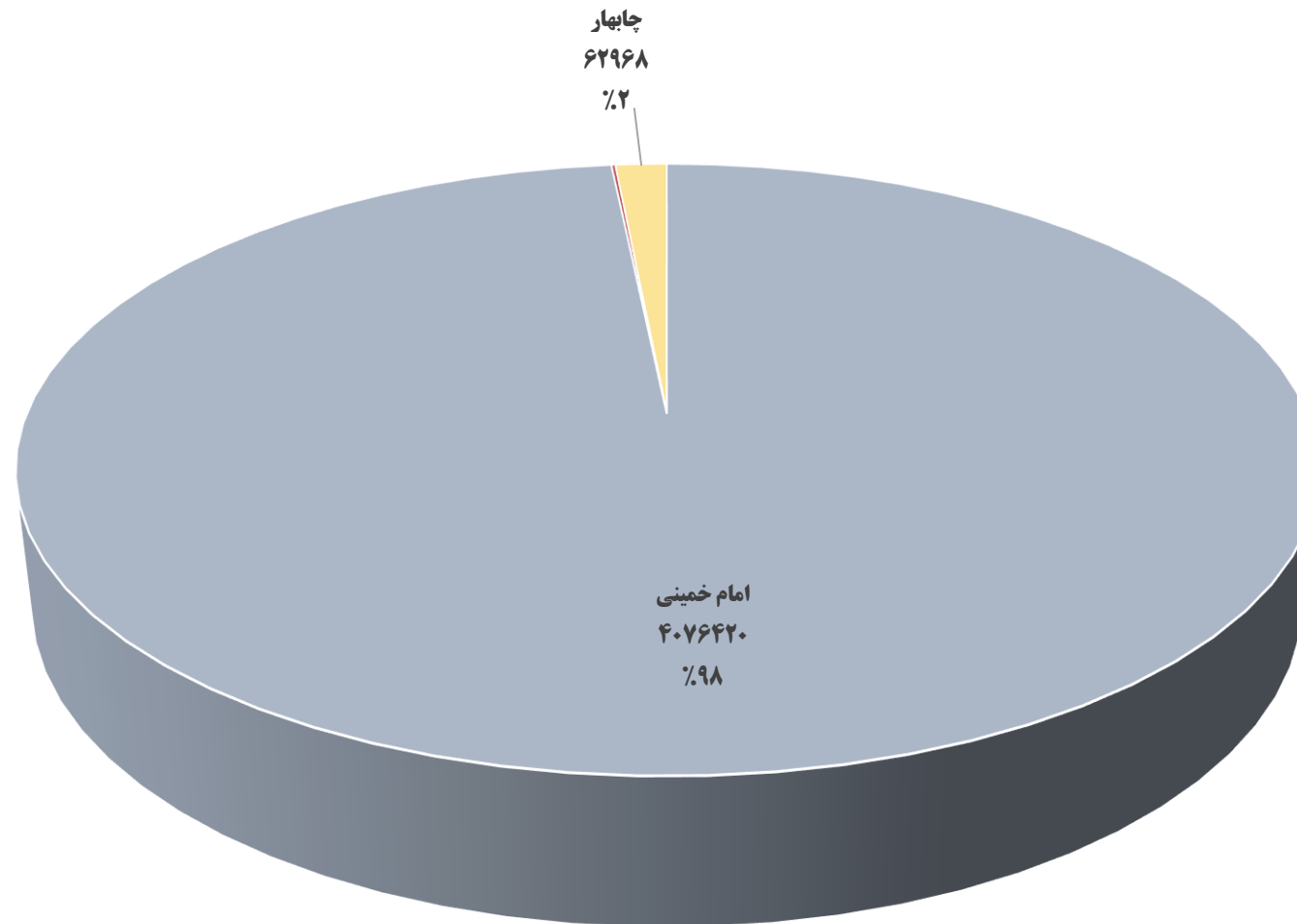
نو شهر	شهید رجایی	چابهار	بوشهر	انزلی	امیرآباد	امام خمینی	آستارا
۳,۰۸۰	۸۹۰,۸۵۶	۱,۲۳۸,۸۹۱	۳۰,۴۰۰	۵,۰۰۰	۳۹,۵۸۳	۱,۱۶۸,۸۴۲	۱,۵۵۳

سهم بنادر کشور در واردات ذرت (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)



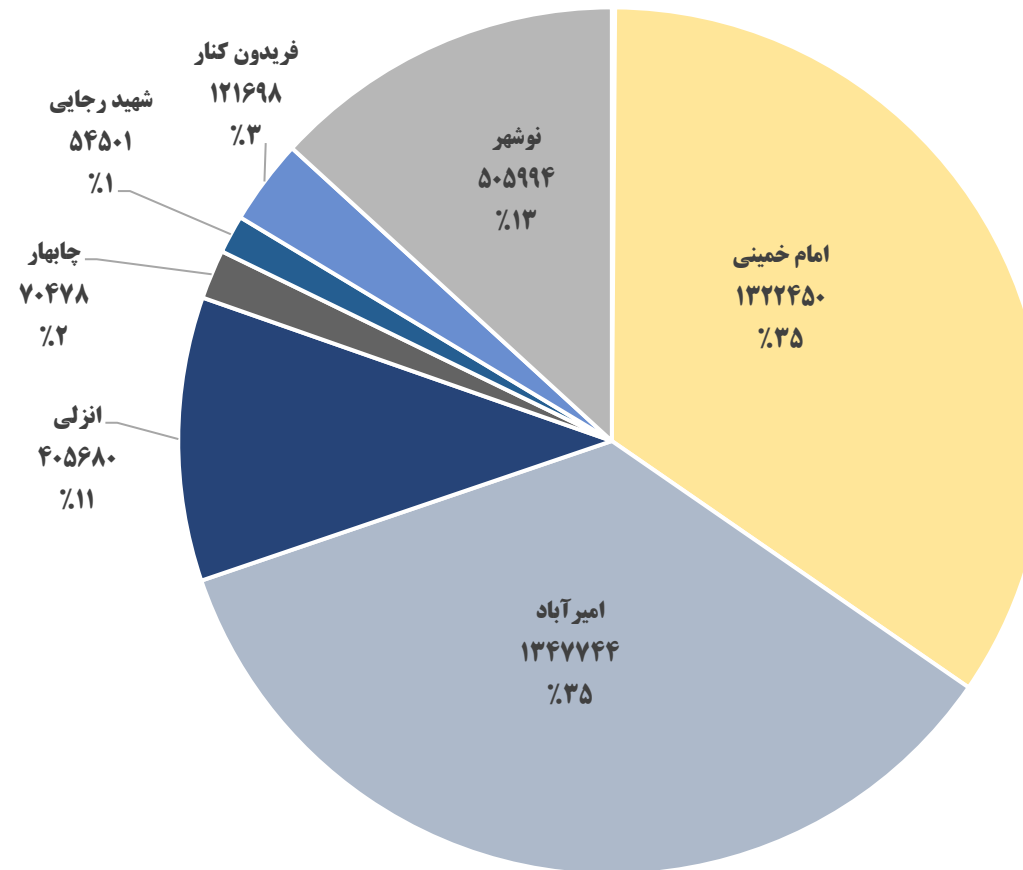
آستارا	امام خمینی	امیرآباد	انزلی	بوشهر	چابهار	شهید باهنر	شهید رجایی	فریدون کنار	لنگه	نوشهر
۵,۸۵۱	۱۰,۸۳۹,۸۰۹	۱,۰۱۸,۸۰۵	۳۲۳,۲۲۸	۳,۵۶۴	۲۷۵,۸۹۵	۴,۱۲۴	۷۰,۸۸۷	۱۴۱,۵۶۲	۹,۰۹۰	۳۶۴,۴۹۸

سهم بنادر کشور در واردات سویا (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)



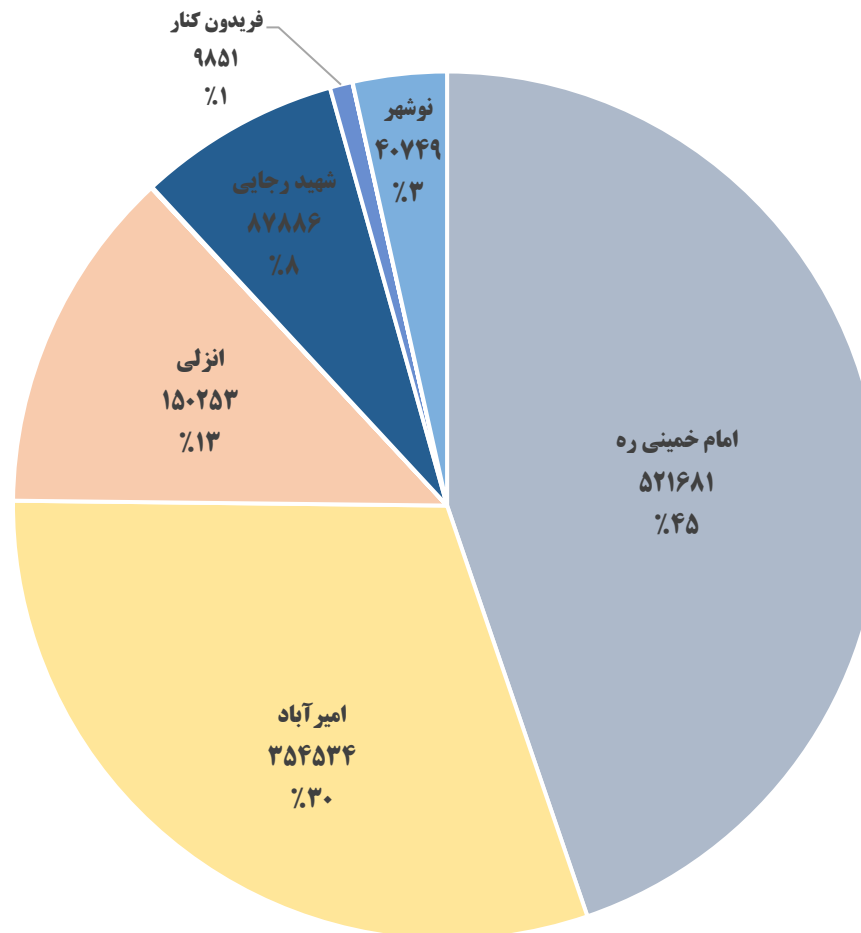
چابهار	بوشهر	امیرآباد	امام خمینی
۶۲,۹۶۸	۲۵	۴,۸۱۰	۴,۰۷۶,۴۲۰

سهم بنادر کشور در واردات جو (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)



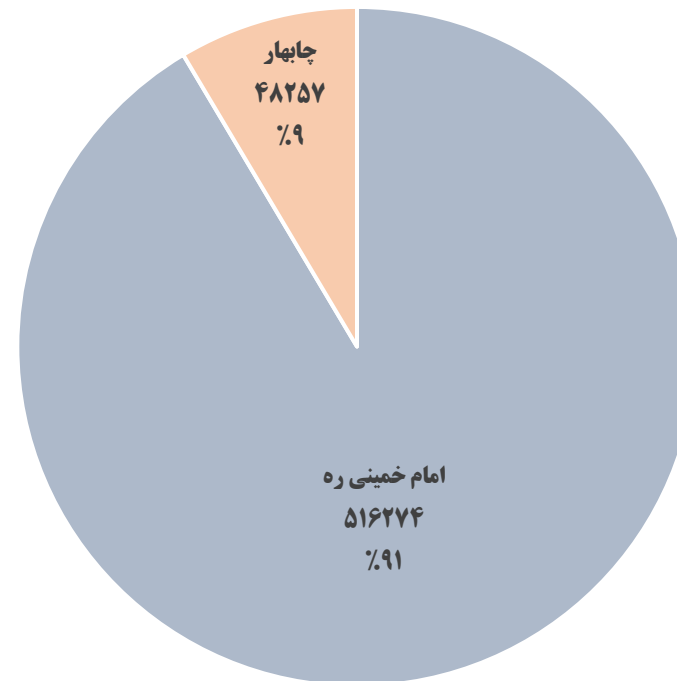
آستارا	امام خمینی	امیرآباد	انزلی	چابهار	شهید رجایی	فریدون کنار	نوشهر
۴,۶۳۱	۱,۳۲۲,۴۵۰	۱,۳۴۷,۷۴۴	۴۰۵,۶۸۰	۷۰,۴۷۸	۵۴,۵۰۱	۱۲۱,۶۹۸	۵۰۵,۹۹۴

سهم بنادر کشور در واردات روغن خوراکی (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)



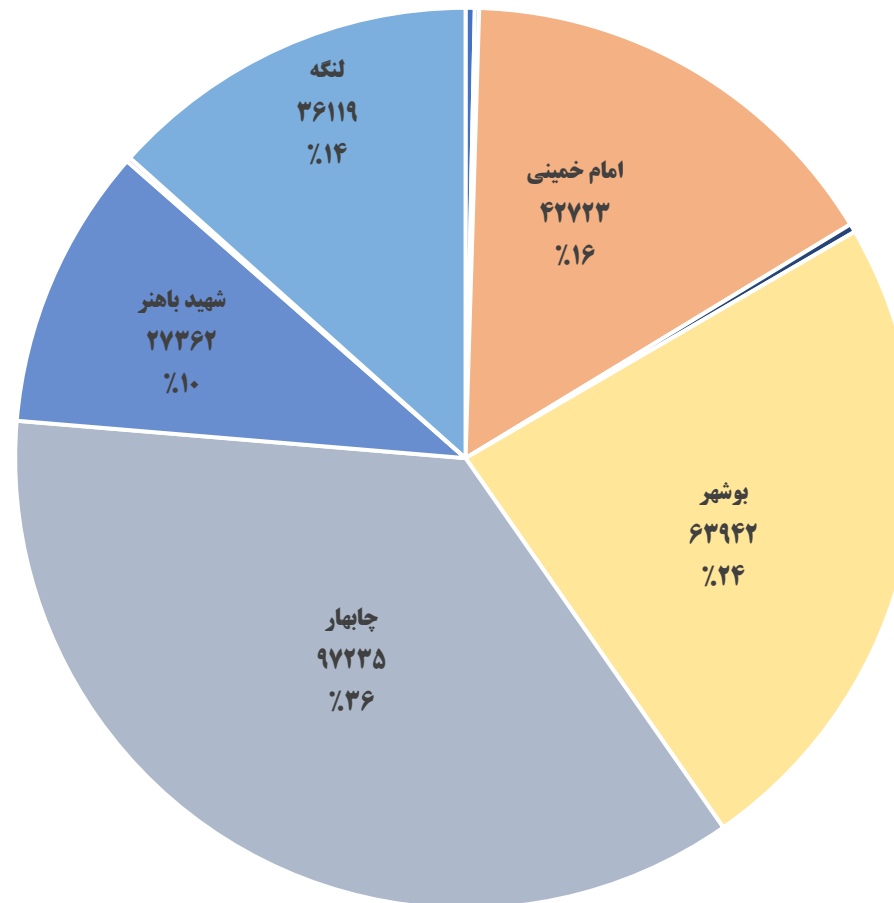
نوشهر	لنگه	فریدون کنار	شهید رجایی	شهید باهنر	چابهار	انزلی	امیرآباد	امام خمینی ره
۴۰,۷۴۹	۹۵	۹,۸۵۱	۸۷,۸۸۶	۴۲۹	۱۵	۱۵۰,۲۵۳	۳۵۴,۵۳۴	۵۲۱,۶۸۱

سهم بنادر کشور در واردات شکر (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)



چابهار	امام خمینی ره
۴۸,۲۵۷	۵۱۶,۲۷۴

سهم بنادر کشور در واردات برنج (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)



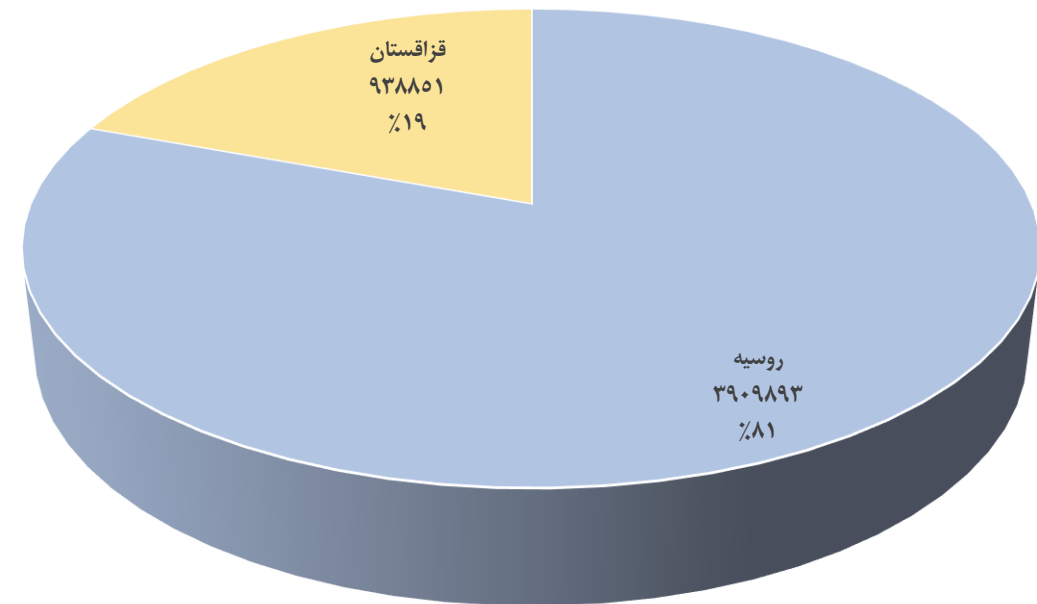
لنگه	شهید رجایی	شهید باهنر	چابهار	بوشهر	امیرآباد	امام خمینی	اروند کنار	آبادان
۳۶,۱۱۹	۴۲۸	۲۷,۳۶۲	۹۷,۲۳۵	۶۳,۹۴۲	۸۱۴	۴۲,۷۲۳	۴۱۹	۸۸۶

کشورهای مبدا کالای اساسی در بنادر جنوبی کشور (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)

کالا	آرژانتین	استرالیا	اکراین	آلمان	امارات متحده عربی	برزیل	پاکستان	ترکیه	روسیه	رومانی	عمان	کانادا	مالزی	هندوستان	جمع کل
برنج					۷۳,۶۴۰		۹۷,۳۳۳							۹۶,۶۷۳	۲۶۷,۶۴۶
جو و کنجاله جو	۵۱,۶۱۸	۷۱,۵۰۰	۱۴۶,۴۵۷	۶۴,۹۲۹				۲۷۶,۶۰۸	۵۱۲,۴۴۱	۳۲۳,۸۷۶					۱,۴۴۷,۴۲۹
ذرت و کنجاله ذرت			۱,۶۹۱,۹۵۹		۱۶,۶۶۷	۹,۰۸۹,۱۷۵		۱۰۸,۵۲۸		۲۹۶,۹۲۹					۱۱,۲۰۳,۲۵۸
روغن نباتی					۱۱۶			۱۱۵,۶۹۵	۱۳۰,۷۴۰		۳۵۷		۳۶۳,۱۹۸		۶۱۰,۱۰۶
سویا و کنجاله سویا	۹۹۴,۷۳۵		۱۳۴,۲۰۷		۲۵	۲,۴۲۰,۸۹۱		۲۱۹,۰۱۵	۱۶,۳۶۳			۲۸۶,۷۴۵		۶۷,۴۳۲	۴,۱۳۹,۴۱۳
شکر					۲۷,۲۰۰	۵۳۷,۳۳۱									۵۶۴,۵۳۱
گندم								۱۳۶,۵۳۰	۳,۱۲۶,۴۵۹						۳,۲۶۲,۹۸۹
گوشت					۱,۴۷۵			۱۵۸							۱,۶۳۳
جمع کل	۱,۰۴۶,۳۵۳	۷۱,۵۰۰	۱,۹۷۲,۶۲۳	۶۴,۹۲۹	۱۱۹,۱۲۳	۱۲,۰۴۷,۳۹۷	۹۷,۳۳۳	۸۵۶,۵۳۴	۳,۷۸۶,۰۰۳	۶۲۰,۸۰۵	۳۵۷	۲۸۶,۷۴۵	۳۶۳,۱۹۸	۱۶۴,۱۰۵	۲۱,۴۹۷,۰۰۵

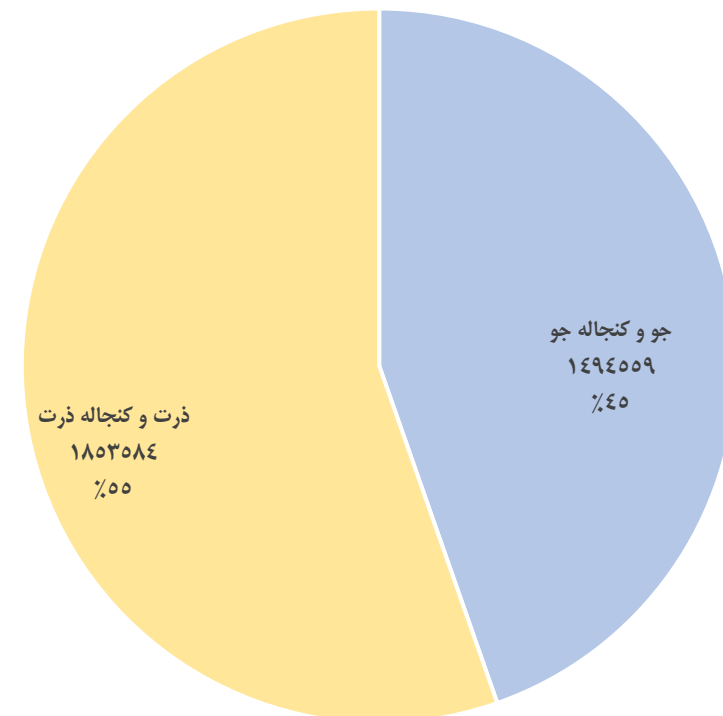
کشورهای مبدا کالای اساسی در بنادر حاشیه خزر (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)

کالا	روسیه	قزاقستان	جمع کل
جو و کنجاله جو	۱,۴۹۴,۵۵۹	۸۹۱,۱۸۸	۲,۳۸۵,۷۴۷
ذرت و کنجاله ذرت	۱,۸۵۳,۵۸۴	—	۱,۸۵۳,۵۸۴
روغن نباتی	۵۵۵,۳۸۷	—	۵۵۵,۳۸۷
سویا و کنجاله سویا	۴,۸۱۰	—	۴,۸۱۰
گندم	۱,۵۵۳	۴۷,۶۶۳	۴۹,۲۱۶
جمع کل	۳,۹۰۹,۸۹۳	۹۳۸,۸۵۱	۴,۸۴۸,۷۴۴



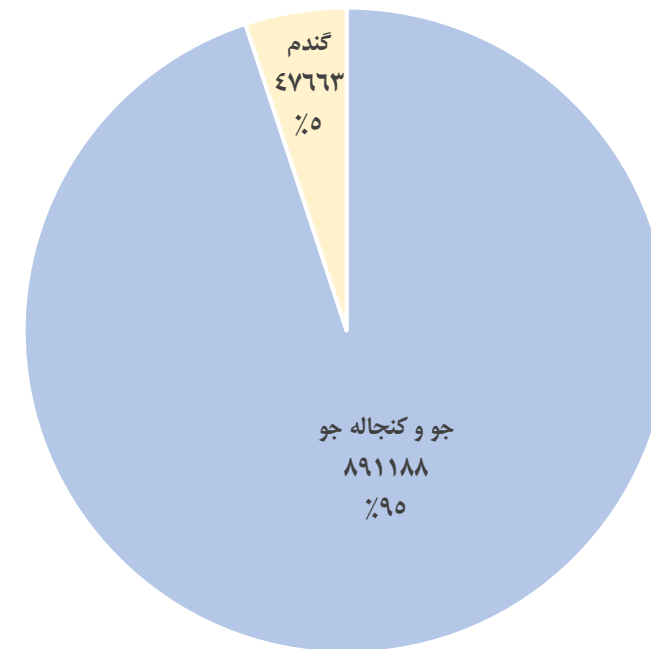
سهم کشور روسیه در تامین کالای اساسی از طریق بنادر حاشیه خزر (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)

جو و کنجاله جو	۱,۴۹۴,۵۵۹
ذرت و کنجاله ذرت	۱,۸۵۳,۵۸۴
روغن نباتی	۵۵۵,۳۸۷
سویا و کنجاله سویا	۴,۸۱۰
گندم	۱,۵۵۳
جمع کل	۳,۹۰۹,۸۹۳

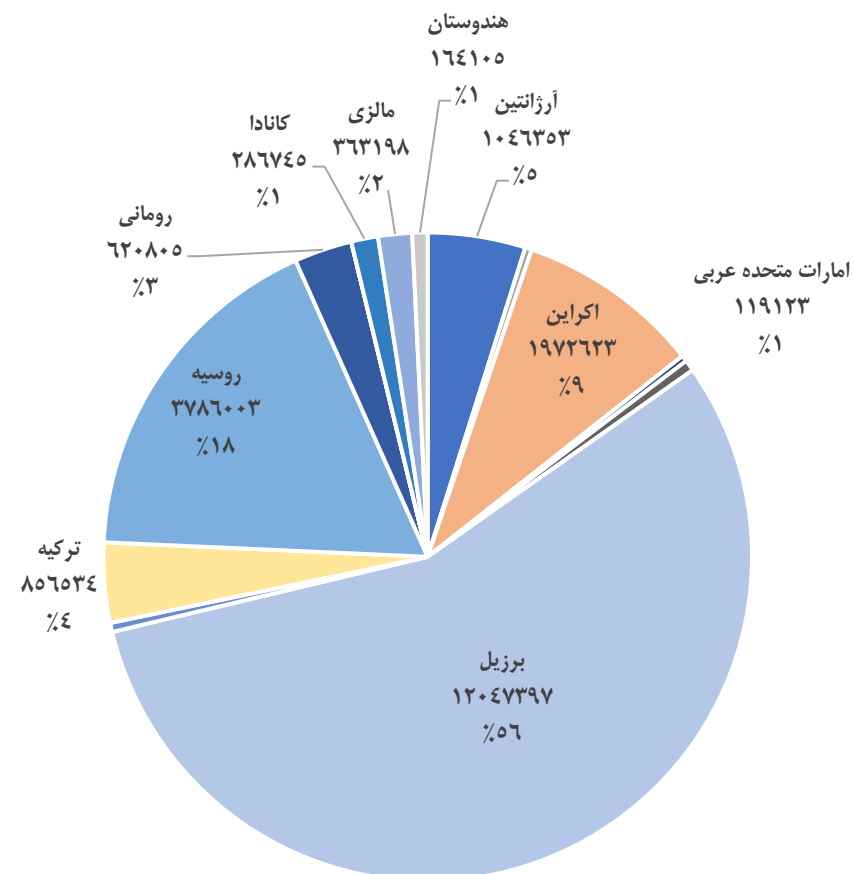


کشور قزاقستان در تامین کالای اساسی از طریق بنادر حاشیه خزر (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)

جو و کنجاله جو	۸۹۱,۱۸۸
گندم	۴۷,۶۶۳
جمع کل	۹۳۸,۸۵۱



کشورهای مبدا کالای اساسی در بنادر جنوبی (سال ۱۴۰۴ - واحد تن)



هندوستان	مالزی	کانادا	عمان	رومانی	روسیه	ترکیه	پاکستان	برزیل	امارات متحده	آلمان	اکراین	استرالیا	آرژانتین
۱۶۴,۱۰۵	۳۶۳,۱۹۸	۲۸۶,۷۴۵	۳۵۷	۶۲۰,۸۰۵	۳,۷۸۶,۰۰۳	۸۵۶,۵۳۴	۹۷,۳۳۳	۱۲,۰۴۷,۳۹۷	۱۱۹,۱۲۳	۶۴,۹۲۹	۱,۹۷۲,۶۲۳	۷۱,۵۰۰	۱,۰۴۶,۳۵۳

جمع بندی: اهمیت راهبردی بنادر جنوب

- بررسی آمارهای تجارت خارجی کشور نشان می‌دهد بنادر جنوبی مهم‌ترین گلوگاه لجستیکی و تجاری ایران محسوب می‌شوند. در سال 1404 حدود ۷۰ درصد واردات کشور و بیش از ۴۰ درصد صادرات کشور از طریق این بنادر انجام شده است. همچنین بخش قابل توجهی از ترانزیت ورودی کشور و عمده واردات کالاهای اساسی نظیر ذرت، جو، سویا، روغن خوراکی، گندم و شکر از مسیر بنادر جنوبی صورت می‌گیرد.
- تمرکز بالای جریان تجارت خارجی در بنادر شهید رجایی و امام خمینی موجب شده است این بنادر نقش زیرساخت‌های حیاتی اقتصاد ملی را ایفا کنند. از این رو هرگونه اختلال ناشی از بحران‌های امنیتی، نظامی، سایبری، حوادث طبیعی یا مشکلات عملیاتی در این بنادر می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای از جمله کاهش ظرفیت صادرات کشور، اختلال در تأمین مواد اولیه صنایع، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک، تأخیر در ورود کالاهای اساسی، افزایش فشارهای تورمی و تضعیف جریان ترانزیت بین‌المللی را به دنبال داشته باشد.
- در چنین شرایطی، توسعه ظرفیت بنادر جایگزین به ویژه چابهار، بوشهر و بنادر شمالی، تقویت کریدورهای ریلی و جاده‌ای پشتیبان، افزایش ذخایر راهبردی کالاهای اساسی و کاهش تمرکز عملیات تجاری در چند بندر محدود، از مهم‌ترین الزامات ارتقای تاب‌آوری لجستیکی و تجاری کشور محسوب می‌شود.



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن،
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

مروری بر مبادی زمینی تجارت و ظرفیت‌های مکمل واردات

پایانه‌های مرزی کشور

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی



نام پایانه مرزی	استان	کشور همسایه
آستارا	گیلان	جمهوری آذربایجان
نوردوز	آذربایجان شرقی	ارمنستان
جلفا	آذربایجان شرقی	جمهوری آذربایجان
پلدشت	آذربایجان غربی	جمهوری آذربایجان
بازرگان	آذربایجان غربی	ترکیه
رازی	آذربایجان غربی	ترکیه
سرو	آذربایجان غربی	ترکیه
تمرچین	آذربایجان غربی	عراق
بيله‌سوار	اردبیل	جمهوری آذربایجان
باشماق	کردستان	عراق
پرویزخان	کرمانشاه	عراق
خسروی	کرمانشاه	عراق
مهران	ایلام	عراق
چذابه	خوزستان	عراق
تسلمچه	خوزستان	عراق

نام پایانه مرزی	استان	کشور همسایه
پیشین	سیستان و بلوچستان	پاکستان
ریمدان	سیستان و بلوچستان	پاکستان
میرجاوه	سیستان و بلوچستان	پاکستان
میلک	سیستان و بلوچستان	افغانستان
ماهیرود	خراسان جنوبی	افغانستان
دوغارون	خراسان رضوی	افغانستان
سرخس	خراسان رضوی	ترکمنستان
لطف‌آباد	خراسان رضوی	ترکمنستان
باجگیران	خراسان رضوی	ترکمنستان
اینچه‌برون	گلستان	ترکمنستان

ارزش وزنی صادرات صورت گرفته از پایانه های مرزی کشور

پایانه مرزی	میزان صادرات در سال ۱۴۰۳ (هزار تن)	سهم از کل صادرات سال ۱۴۰۳	میزان صادرات در ده ماهه ۱۴۰۴ (هزار تن)	سهم از کل صادرات ده ماهه ۱۴۰۴
بازرگان	۹,۶۵۷,۸۴	۶,۲۷	۷,۵۲۲,۴۵	۵,۷۸
خسروی	۸,۳۶۷,۰۱	۵,۴۳	۶,۷۷۵,۸۲	۵,۲۱
شلمچه	۷,۶۷۰,۳۸	۴,۹۸	۳,۰۳۳,۶۰	۲,۳۳
مهران	۱,۸۴۶,۰۵	۱,۲۰	۱,۲۹۹,۸۷	۱,۰۰
پرویز خان	۱,۶۱۸,۷۸	۱,۰۵	۱,۰۹۶,۸۲	۰,۸۴
نوردوز	۱,۴۴۹,۷۵	۰,۹۴	۱,۰۵۶,۵۵	۰,۸۱
ماهیرود	۱,۴۶۷,۵۴	۰,۹۵	۱,۸۹۹,۳۸	۱,۴۶
چذابه -مرزبستان	۱,۱۶۷,۶۷	۰,۷۶	۱,۲۲۷,۰۹	۰,۹۴
تمرچین پیرانشهر	۱,۱۰۸,۰۲	۰,۷۲	۱,۰۴۰,۶۴	۰,۸۰
آستارا	۹۴۶,۴۱	۰,۶۱	۷۷۷,۲۸	۰,۶۰
اینچه برون	۷۱۷,۶۰	۰,۴۷	۷۱۲,۷۵	۰,۵۵
باشماق	۷۰۸,۷۲	۰,۴۶	۶۷۲,۰۷	۰,۵۲
دوغارون	۶۹۳,۴۲	۰,۴۵	۷۹۹,۵۹	۰,۶۱
جلفا	۳۸۷,۲۵	۰,۲۵	۱۹۷,۴۶	۰,۱۵
بيله سوار	۳۸۲,۳۸	۰,۲۵	۳۳۲,۵۳	۰,۲۶
منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۳۵۵,۰۰	۰,۲۳	۱۵۶,۶۴	۰,۱۲
لطف آباد	۳۴۸,۱۱	۰,۲۳	۳۱۴,۰۸	۰,۲۴
پیشین	۱۶۸,۰۵	۰,۱۱	۱۶۲,۶۹	۰,۱۳
میرجاوه	۸۸,۵۲	۰,۰۶	۱۰۱,۷۶	۰,۰۸
میلک	۸۴,۶۶	۰,۰۵	۷۶,۷۹	۰,۰۶
پلدشت	۲۰,۹۶	۰,۰۱	۳۳,۲۲	۰,۰۳
باجگیران	۵,۹۵	۰,۰۰۳۹	۴,۶۱	۰,۰۰
بازارچه مرزی ریمدان	۰,۲۰	۰,۰۰۰۱	۶,۹۹	۰,۰۱
سرو	۰,۱۴	۰,۰۰۰۱	۰,۰۲	۰,۰۰۰۰۲
جمع پایانه های مرزی کشور	۳۹,۲۶۰,۴۱	۲۵,۴۸ درصد	۲۹,۳۰۰,۷۰	۲۲,۵۳ درصد
جمع کل کشور	۱۵۳,۹۶۱,۲۵	-	۱۳۰,۰۳۶,۱۰	-

پایانه های صادراتی از بیشترین ارزش صادراتی به کمترین مرتب شده اند



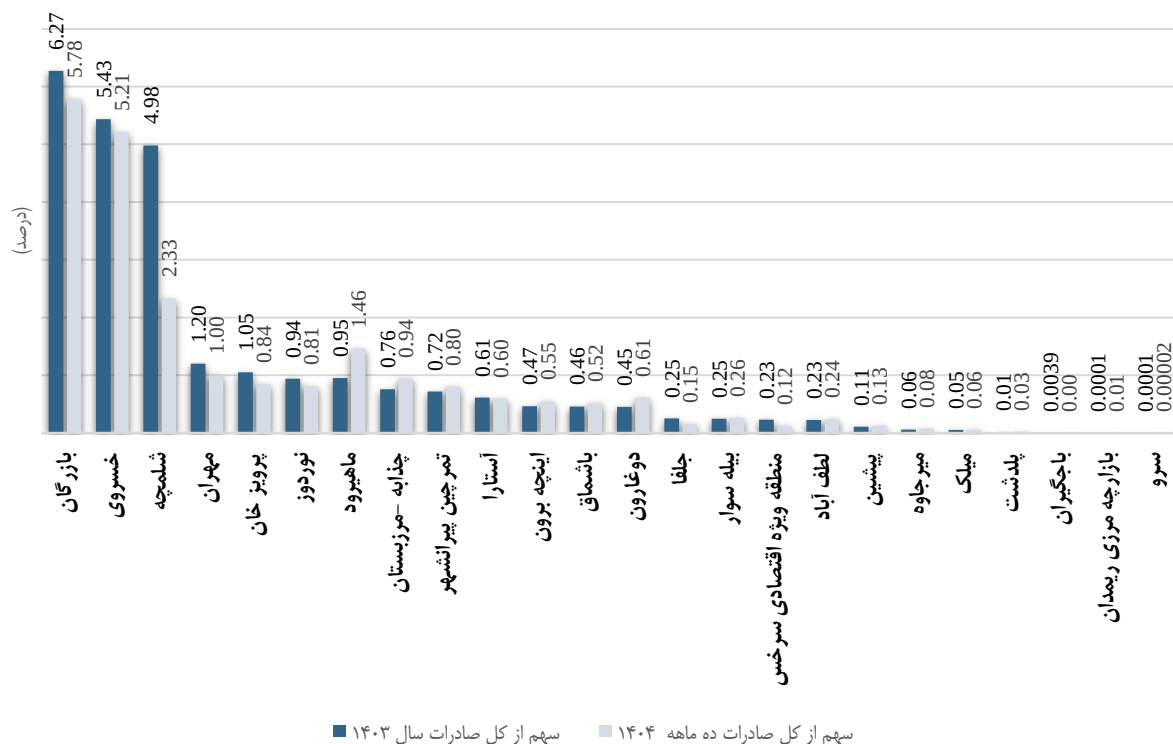
ارزش دلاری صادرات صورت گرفته از پایانه های مرزی کشور

پایانه مرزی	ارزش صادرات در سال ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	سهم از صادرات کل کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش صادرات در ده ماهه ۱۴۰۴ (میلیون دلار)	سهم از صادرات کل کشور در ده ماهه ۱۴۰۴
بازرگان	۳,۲۰۷,۶۴۴	۵.۴۸	۲,۴۱۳,۸۹	۵.۳۶
خسروی	۲,۸۱۶,۷۲	۴.۸۱	۲,۰۰۸,۶۸	۴.۴۶
شلمچه	۲,۰۲۰,۸۳	۳.۴۵	۷۰۲,۹۴	۱.۵۶
مهران	۱,۱۷۳,۰۰	۲.۰۰	۸۲۵,۸۵	۱.۸۳
پرویز خان	۶۶۷,۹۱	۱.۱۴	۴۵۹,۸۴	۱.۰۲
آستارا	۵۷۸,۷۰	۰.۹۹	۴۸۴,۷۲	۱.۰۸
تمرچین پیرانشهر	۵۱۱,۸۲	۰.۸۷	۴۹۳,۵۱	۱.۱۰
اینچه برون	۴۶۴,۰۱	۰.۷۹	۴۰۰,۶۱	۰.۸۹
باشماق	۳۶۷,۷۳	۰.۶۳	۳۰۸,۲۱	۰.۶۸
چذابه - مرزبستان	۳۶۲,۵۳	۰.۶۲	۳۹۷,۹۹	۰.۸۸
جلفا	۲۴۱,۵۸	۰.۴۱	۱۰۴,۹۷	۰.۲۳
ماهیرود	۲۶۷,۳۴	۰.۴۶	۳۹۱,۷۴	۰.۸۷
دوغارون	۲۶۰,۴۸	۰.۴۴	۲۶۷,۱۴	۰.۵۹
بیله سوار	۲۱۶,۵۰	۰.۳۷	۲۰۱,۶۹	۰.۴۵
نوردوز	۲۰۱,۵۱	۰.۳۴	۲۱۱,۹۵	۰.۴۷
لطف آباد	۱۸۷,۹۳	۰.۳۲	۱۸۰,۷۴	۰.۴۰
منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۸۶,۰۲	۰.۱۵	۹۹,۵۱	۰.۲۲
میرجاوه	۵۷,۷۷	۰.۱۰	۴۳,۷۷	۰.۱۰
پیشین	۱۵,۴۲	۰.۰۳	۱۱,۳۹	۰.۰۳
میلک	۲۷,۰۴	۰.۰۵	۲۸,۷۳	۰.۰۶
پلدشت	۱۲,۰۰	۰.۰۲	۳۲,۷۱	۰.۰۷
باجگیران	۱۱,۵۲	۰.۰۲	۷,۹۳	۰.۰۲
سرو	۰,۱۶	۰.۰۰۰۳	۰,۰۶	۰.۰۰۰۱
بازارچه مرزی ریمدان	۰,۰۹	۰.۰۰۰۲	۱,۶۸	۰.۰۰۰۴
جمع پایانه های مرزی کشور	۱۳,۷۵۶,۲۵	۲۳.۴۹ درصد	۱۰,۰۸۰,۲۵	۲۲.۳۷ درصد
مجموع صادرات کل کشور	۵۸,۵۵۹,۶۸	-	۴۵,۰۱۵,۳۹	-

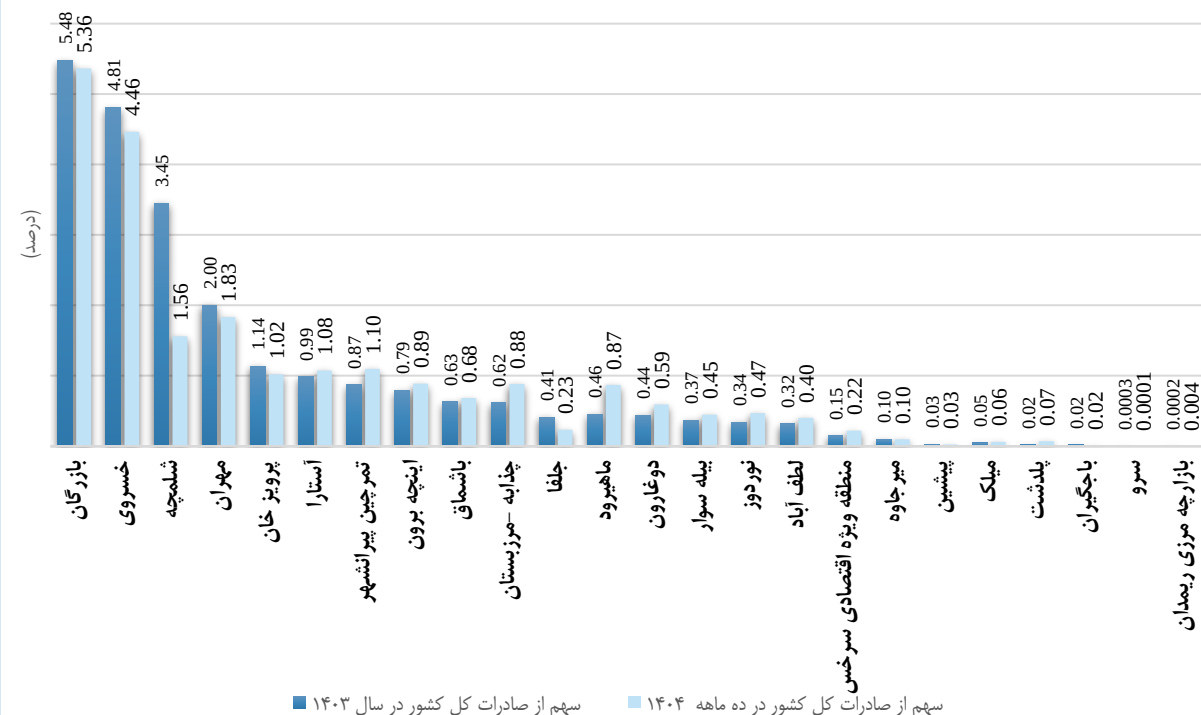
پایانه های صادراتی از بیشترین ارزش صادراتی به کمترین مرتب شده اند

سهم پایانه های مرزی از صادرات کل کشور

سهم پایانه های مرزی از صادرات کل کشور (بر حسب ارزش وزنی)



سهم پایانه های مرزی از صادرات کل کشور (بر حسب ارزش دلاری)



سهم پایانه های مرزی از صادرات کل کشور

- ❖ صادرات مرزی کشور متمرکز است و بخش عمده آن از چند پایانه اصلی انجام می شود؛ در هر دو شاخص ارزش و وزن، **بازرگان، خسروی، شلمچه و مهران** در جایگاه های بالاتر قرار دارند.
- ❖ **مرزهای غربی و جنوب غربی** به ویژه در ارتباط با عراق، **پیشران اصلی** صادرات مرزی ایران هستند؛ این موضوع نشان دهنده وابستگی بالای تجارت زمینی ایران به بازار عراق است.
- ❖ تفاوت رتبه پایانه ها در ارزش و وزن نشان می دهد که ترکیب کالایی مرزها متفاوت است؛ برخی مرزها بیشتر محل عبور کالاهای حجیم و کم ارزش تر و برخی دیگر محل صادرات کالاهای با ارزش افزوده بالاتر هستند.
- ❖ مرزهای شمالی و شمال شرقی مانند آستارا، اینچه برون، سرخس و لطف آباد علاوه بر نقش صادراتی، از منظر کریدوری و ترانزیتی نیز اهمیت دارند و ظرفیت تنوع بخشی به مقاصد صادراتی را فراهم می کنند.
- ❖ مرزهای شرقی مانند دوغارون، ماهیرود و میلک عمدتاً در تجارت با افغانستان فعال اند و بیشتر کارکرد صادرات محور دارند.
- ❖ تمرکز بالا در چند پایانه اصلی، هرچند نشانه شکل گیری مزیت تجاری است، اما همزمان ریسک پذیری تجارت کشور را در برابر اختلالات سیاسی، امنیتی و مقرراتی افزایش می دهد.

ارزش وزنی واردات به پایانه های مرزی کشور

پایانه مرزی	ارزش وزنی واردات در سال ۱۴۰۳ (هزار تن)	سهم از واردات کل کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش وزنی واردات در ده ماهه ۱۴۰۴ (هزار تن)	سهم از واردات کل کشور در ده ماهه ۱۴۰۴
بازرگان	۳۵۳	۰.۸۹	۲۳۴	۰.۷۱
جلفا	۳۳۳	۰.۸۴	۲۲۹	۰.۶۹
آستارا	۳۶۸	۰.۹۳	۲۲۱	۰.۶۷
منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۱۴۱	۰.۳۵	۱۲۴	۰.۳۷
میرجاوه	۸۹	۰.۲۲	۵۶	۰.۱۷
اینچه برون	۳۴	۰.۰۹	۴۱	۰.۱۳
تمرچین پیرانشهر	۲۵	۰.۰۶	۳۱	۰.۰۹
باشماق	۲۳	۰.۰۶	۲۴	۰.۰۷
ریمدان	۲۰	۰.۰۵	۶	۰.۰۲
دوغارون	۲۰	۰.۰۵	۱۳	۰.۰۴
لطف آباد	۱۱	۰.۰۳	۱۰	۰.۰۳
سرو	۷	۰.۰۲	۱	۰.۰۰
میلک	۶	۰.۰۲	۱۴	۰.۰۴
بازارچه مرزی ریمدان	۵	۰.۰۱	۵	۰.۰۱
پیشین	۴	۰.۰۱	۳	۰.۰۱
پلدشت	۲	۰.۰۱	۱	۰.۰۰
ماهیرود	۲	۰.۰۰۶	۲	۰.۰۱
پرویز خان	۲	۰.۰۰۵	۲	۰.۰۱
نوردوز	۱	۰.۰۰۲	۰.۲	۰.۰۰۰۵
مهران	۱	۰.۰۰۱	۰.۳	۰.۰۰۰۸
بیله سوار	۰.۳	۰.۰۰۱	۰.۱	۰.۰۰۰۲
رازی	۰.۰۰۰۰۲	۰.۰۰۰۰۰۰۵	۰.۰۰۰۰۳	۰.۰۰۰۰۰۰۱
شلمچه	-	-	۳	۰.۰۱
جمع پایانه های مرزی کشور	۱,۴۴۷.۳	۳.۷	۱,۰۲۰.۶	۳.۱
جمع کل کشور	۳۹۷۷۰		۳۳,۱۷۷	

پایانه های صادراتی از بیشترین ارزش صادراتی به کمترین مرتب شده اند.

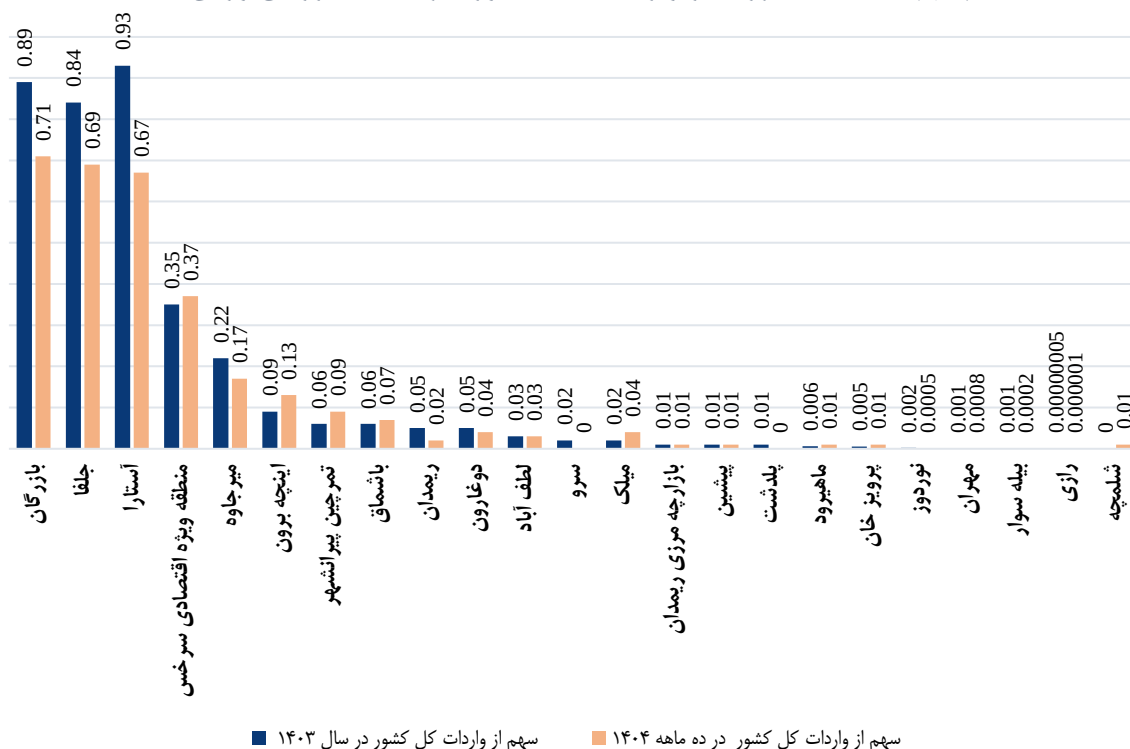
ارزش دلاری واردات به پایانه های مرزی کل کشور

پایانه مرزی	ارزش دلاری واردات در سال ۱۴۰۳ (میلیون دلار)	سهم از واردات کل کشور در سال ۱۴۰۳	ارزش دلاری واردات در ده ماهه ۱۴۰۴ (میلیون دلار)	سهم از واردات کل کشور در ده ماهه ۱۴۰۴
جلفا	۱,۰۰۳,۶۳	۱.۳۷	۵۴۳.۷۳	۱.۱۱
بازرگان	۸۰۲.۸۶	۱.۰۹	۶۶۷.۷۶	۱.۳۶
آستارا	۳۴۱.۸۴	۰.۴۷	۱۴۸.۲۹	۰.۳۰
منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۲۳۸.۲۸	۰.۳۲	۲۱۹.۶۶	۰.۴۵
باشماق	۱۸۵.۰۹	۰.۲۵	۲۰۹.۱۶	۰.۴۳
ریمدان	۱۰۵.۴۴	۰.۱۴	۳۱.۳۶	۰.۰۶
بازارچه مرزی ریمدان	۱۵.۱۴	۰.۰۲	۱۲.۲۳	۰.۰۲
اینچه برون	۸۹.۵۶	۰.۱۲	۸۸.۶۶	۰.۱۸
میرجاوه	۹۴.۲۶	۰.۱۳	۴۱.۷۳	۰.۰۸
تمرچین پیرانشهر	۶۵.۰۱	۰.۰۹	۴۴.۶۶	۰.۰۹
دوغارون	۲۰.۲۴	۰.۰۳	۱۴.۰۰	۰.۰۳
پیشین	۱۲.۷۴	۰.۰۲	۴.۷۴	۰.۰۱
میلک	۸.۹۱	۰.۰۱	۱۵.۸۳	۰.۰۳
لطف آباد	۷.۲۳	۰.۰۱	۳.۹۸	۰.۰۱
نوردوز	۴.۶۱	۰.۰۱	۱.۲۲	۰.۰۰
پلدشت	۳.۷۶	۰.۰۱	۲.۹۵	۰.۰۱
سرو	۳.۷۶	۰.۰۱	۰.۷۹	۰.۰۰
ماهیرود	۱.۰۹	۰.۰۰	۱.۰۱	۰.۰۰
پرویز خان	۰.۴۷	۰.۰۰	۱.۸۷	۰.۰۰
بیله سوار	۰.۳۶	۰.۰۰	۰.۱۶	۰.۰۰
مهران	۰.۲۷	۰.۰۰	۰.۲۶	۰.۰۰
رازی	۰.۰۲	۰.۰۰	۰.۴۹	۰.۰۰
شلمچه	-	-	۷.۶۴	۰.۰۲
جمع پایانه های مرزی کشور	۳,۰۰۴.۵۷	۴.۱ درصد	۲,۰۶۲.۱۸	۴.۱ درصد
جمع کل کشور	۷۳,۵۰۲.۲۲		۴۹,۱۰۷.۳۱	

پایانه های صادراتی از بیشترین ارزش صادراتی به کمترین مرتب شده اند.

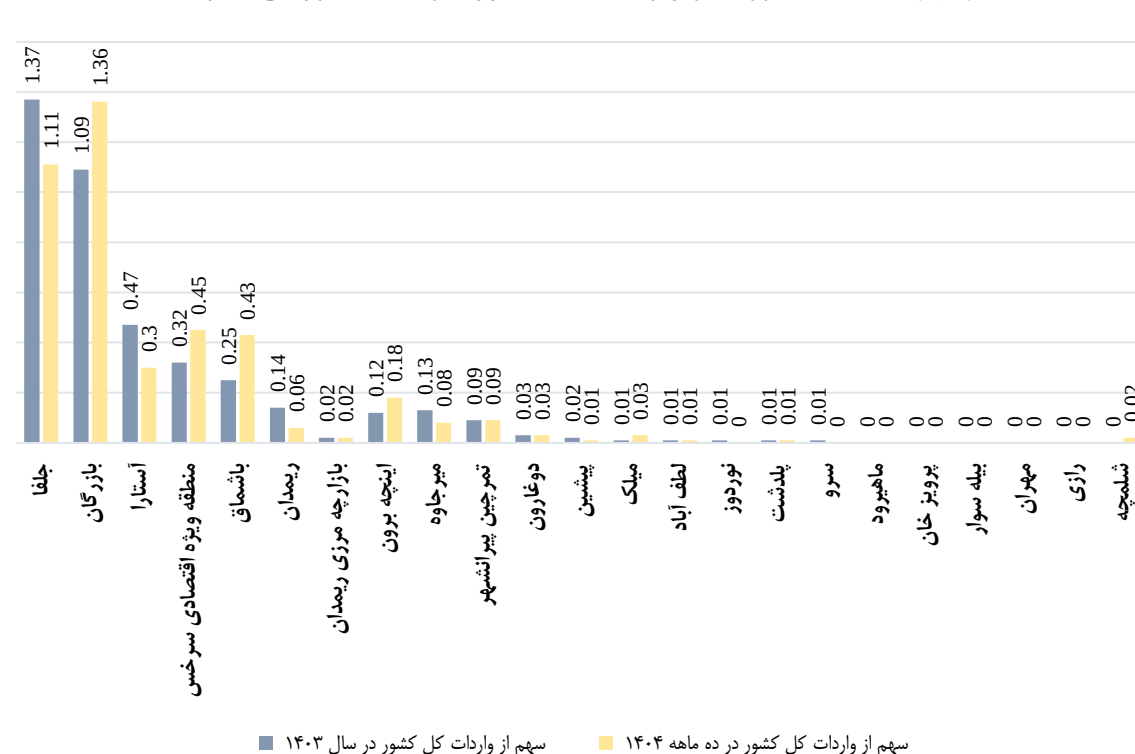
سهم پایانه های مرزی از واردات کل کشور

سهم پایانه های مرزی از واردات کل کشور (بر حسب ارزش وزنی)



مجموع سهم پایانه های مرزی از واردات وزنی کل کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴:
۳.۱ درصد

سهم پایانه های مرزی از واردات کل کشور (بر حسب ارزش دلاری)



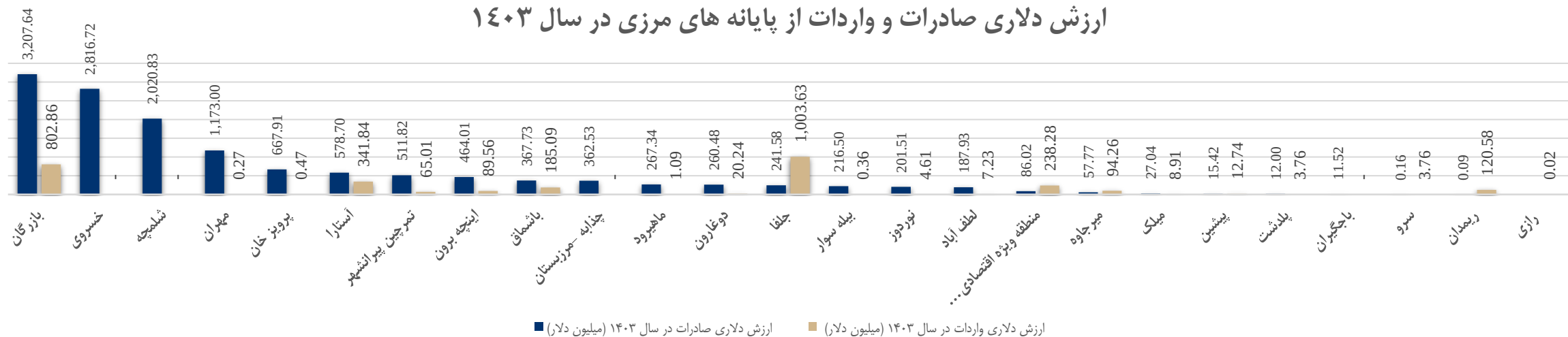
مجموع سهم پایانه های مرزی از واردات دلاری کل کشور در ده ماهه سال ۱۴۰۴:
۴.۱ درصد

سهم پایانه های مرزی از واردات کل کشور

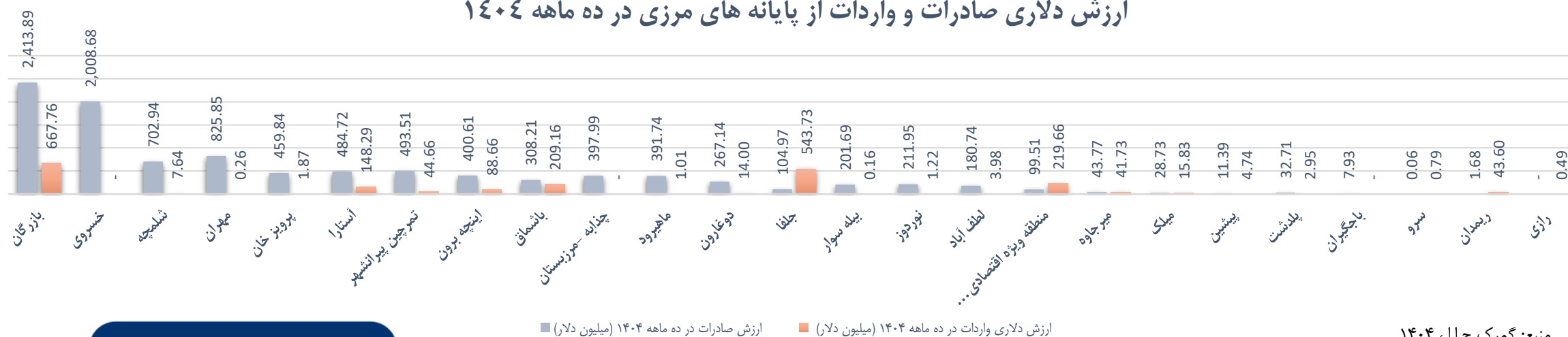
- ❖ واردات مرزی کشور بر مبنای ارزش دلاری و وزنی در چند پایانه محدود متمرکز است و **جلفا، بازرگان، آستارا، سرخس**، بیشترین سهم را دارند.
- ❖ غلبه مرزهای شمالی و شمال غربی نشان می دهد که محور اصلی واردات زمینی کشور در مسیرهای متصل به ترکیه، قفقاز و آسیای مرکزی قرار دارد.
- ❖ فاصله معنادار میان چند مرز نخست و سایر پایانه ها بیانگر آن است که بخش زیادی از مرزها در واردات، نقش محدود و مکمل دارند.
- ❖ مجموع واردات ۲۵ پایانه مرزی از نظر وزنی حدود ۳ درصد واردات کل کشور است؛ از این رو، این پایانه ها بیشتر مبادی فرعی و تکمیلی واردات محسوب می شوند.

مقایسه صادرات و واردات پایانه های مرزی کشور

ارزش دلاری صادرات و واردات از پایانه های مرزی در سال ۱۴۰۳



ارزش دلاری صادرات و واردات از پایانه های مرزی در ده ماهه ۱۴۰۴





مقایسه صادرات و واردات پایانه های مرزی کشور (بر حسب ارزش وزنی)

واحد: هزار تن

پایانه مرزی	ارزش وزنی واردات در سال ۱۴۰۳	ارزش وزنی صادرات در سال ۱۴۰۳
بازرگان	۳۵۳	۹,۶۵۷.۸۴
خسروی	-	۸,۳۶۷.۰۱
شلمچه	-	۷,۶۷۰.۳۸
مهران	۱	۱,۸۴۶.۰۵
پرویز خان	۲	۱,۶۱۸.۷۸
نوردوز	۱	۱,۴۴۹.۷۵
ماهیرود	۲	۱,۴۶۷.۵۴
چذابه - مرزبستان		۱,۱۶۷.۶۷
تمرچین پیرانشهر	۲۵	۱,۱۰۸.۰۲
آستارا	۳۶۸	۹۴۶.۴۱
اینچه برون	۳۴	۷۱۷.۶
باشماق	۲۳	۷۰۸.۷۲
دوغارون	۲۰	۶۹۳.۴۲
جلفا	۳۳۳	۳۸۷.۲۵
بيله سوار	۰.۳	۳۸۲.۳۸
منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۱۴۱	۳۵۵
لطف آباد	۱۱	۳۴۸.۱۱
پیشین	۴	۱۶۸.۰۵
میرجاوه	۸۹	۸۸.۵۲
میلک	۶	۸۴.۶۶
پلدشت	۲	۲۰.۹۶
باجگیران	-	۵.۹۵
بازارچه مرزی ریمدان	۲۵	۰.۲
سرو	۷	۰.۱۴
رازی	۰.۰۰۰۰۲	-
جمع پایانه های مرزی کشور	۱,۴۴۷.۳۰	۳۹,۲۶۰.۴۱
جمع کل کشور	۳۹۷۷۰	۱۵۳,۹۶۱.۲۵

پایانه مرزی	ارزش وزنی واردات در ده ماهه ۱۴۰۴	ارزش وزنی صادرات در ده ماهه ۱۴۰۴
بازرگان	۲۳۴	۷,۵۲۲.۴۵
خسروی		۶,۷۷۵.۸۲
شلمچه	۳	۳,۰۳۳.۶۰
مهران	۰.۳	۱,۲۹۹.۸۷
پرویز خان	۲	۱,۰۹۶.۸۲
نوردوز	۰.۲	۱,۰۵۶.۵۵
ماهیرود	۲	۱,۸۹۹.۳۸
چذابه - مرزبستان		۱,۲۲۷.۰۹
تمرچین پیرانشهر	۳۱	۱,۰۴۰.۶۴
آستارا	۲۲۱	۷۷۷.۲۸
اینچه برون	۴۱	۷۱۲.۷۵
باشماق	۲۴	۶۷۲.۰۷
دوغارون	۱۳	۷۹۹.۵۹
جلفا	۲۲۹	۱۹۷.۴۶
بيله سوار	۰.۱	۳۳۲.۵۳
منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۱۲۴	۱۵۶.۶۴
لطف آباد	۱۰	۳۱۴.۰۸
پیشین	۳	۱۶۲.۶۹
میرجاوه	۵۶	۱۰۱.۷۶
میلک	۱۴	۷۶.۷۹
پلدشت	۱	۳۳.۲۲
باجگیران		۴.۶۱
بازارچه مرزی ریمدان	۱۱	۶.۹۹
سرو	۱	۰.۰۲
رازی	۰.۰۰۰۰۳	
جمع پایانه های مرزی کشور	۱,۰۲۰.۶۰	۲۹,۳۰۰.۷۰
جمع کل کشور	۳۳,۱۷۷	۱۳۰,۰۳۶.۱۰

واحد: هزار تن

مقایسه صادرات و واردات پایانه های مرزی

- ❖ بررسی مقایسه‌ای ارزش وزنی و دلاری صادرات و واردات از پایانه‌های مرزی کشور در سال ۱۴۰۳ و ده‌ماهه ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که ساختار تجارت مرزی ایران نامتوازن و صادرات محور است.
- ❖ در بیشتر پایانه‌ها، ارزش صادرات به مراتب بیش از واردات است و این موضوع به‌ویژه در مرزهای غربی و مرزهای مرتبط با عراق کاملاً مشهود است.
- ❖ در مقابل، واردات مرزی محدودتر و متمرکزتر بوده و عمدتاً از مرزهای شمالی، شمال غربی و شمال شرقی همچون جلفا، آستارا، سرخس و بازرگان انجام می‌شود.
- ❖ در این میان، بازرگان مهم‌ترین پایانه چندمنظوره کشور به شمار می‌رود که در هر دو سوی تجارت جایگاه برجسته‌ای دارد.



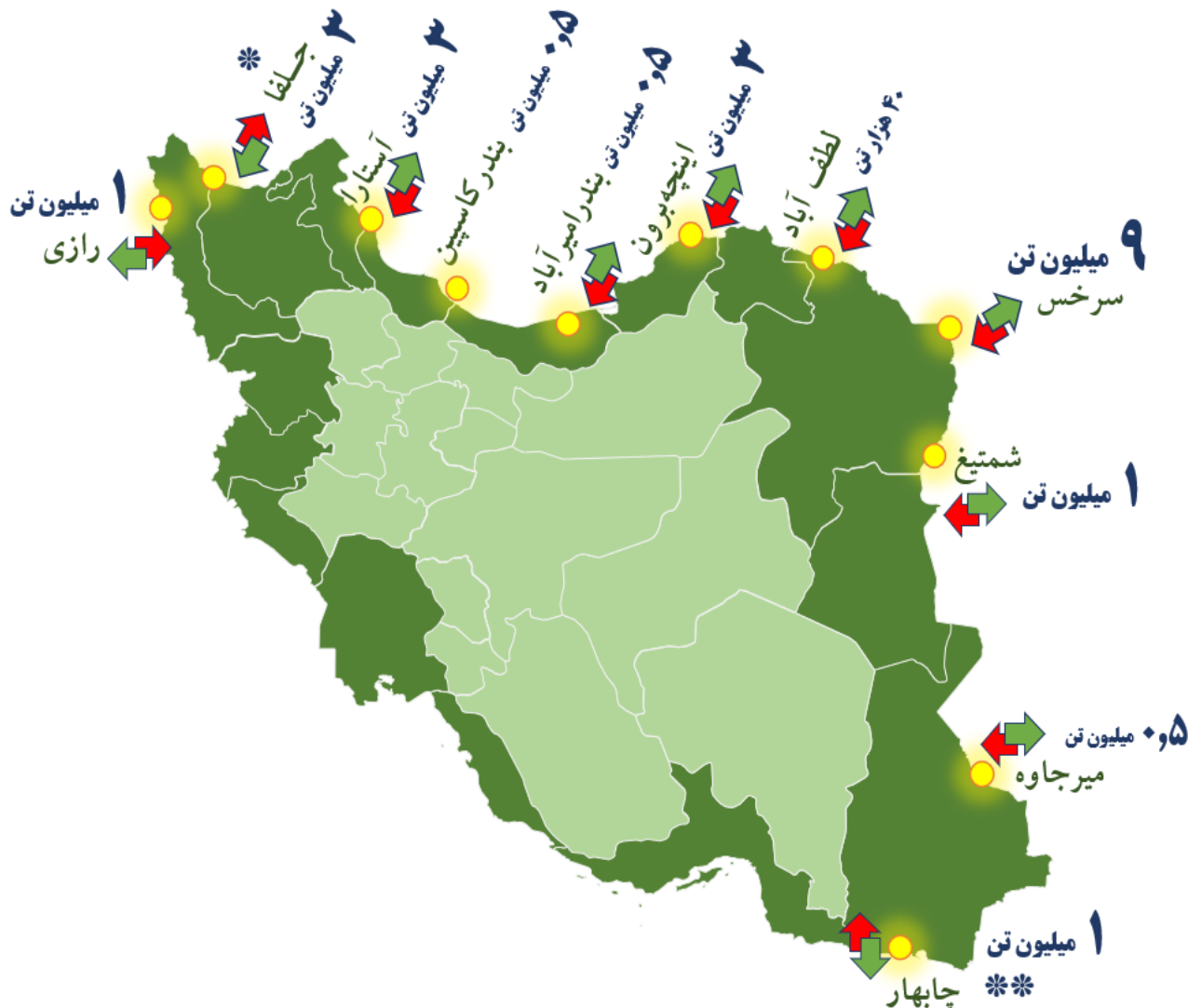
جایگاه پایانه های مرزی در ترانزیت ورودی و خروجی کشور در سال ۱۴۰۳

مرز خروج	ترانزیت خروجی (تن)	سهم از مجموع کل ترانزیت خروجی
پایانه مرزی آستارا	۳۱۳,۹۰۳	۳.۴۲
پایانه مرزی اینچه برون	۱۷۳,۶۴۲	۱.۸۹
پایانه مرزی باشماق	۷۰۳,۵۵۸	۷.۶۵
پایانه مرزی بيله سوار	۶۸۱,۸۳۹	۷.۴۲
پایانه مرزی پرویز خان	۷۷,۲۷۵	۰.۸۴
پایانه مرزی پلدشت	۴۸۸,۰۵۱	۵.۳۱
پایانه مرزی تمرچین	۴۹۸,۹۸۶	۵.۴۳
پایانه مرزی جلفا	۴۴۸,۲۸۰	۴.۸۸
پایانه مرزی خسروی	۹۷,۰۴۴	۱.۰۶
پایانه مرزی دوغارون	۱,۳۲۹,۲۳۵	۱۴.۴۶
پایانه مرزی سرخس	۹۱۴,۵۶۱	۹.۹۵
پایانه مرزی سرو	۶۵,۳۴۰	۰.۷۱
پایانه مرزی شلمچه	۲۰,۴۰۲	۰.۲۲
پایانه مرزی لطف آباد	۸۷۹,۳۰۶	۹.۵۷
پایانه مرزی ماهیرود	۷۴۰,۰۴۷	۸.۰۵
پایانه مرزی مهران	۷۲,۷۵۰	۰.۷۹
پایانه مرزی میرجاوه	۲۲۳,۲۴۲	۲.۴۳
پایانه مرزی میلک	۷۱۰,۲۴۸	۷.۷۳
پایانه مرزی نوردوز	۳۲۷,۵۴۳	۳.۵۶
رازی	۱۴۳	۰.۰۰
پایانه مرزی باجگیران	۷۵	۰.۰۰
پایانه مرزی ریمدان	۰	۰.۰۰
پایانه مرزی چذابه	۰	۰.۰۰
جمع پایانه های مرزی	۸,۷۶۵,۴۷۰	۹۵ درصد
مجموع ترانزیت خروجی کل کشور	۹,۱۹۰,۹۳۳	

مرز ورود	ترانزیت ورودی (تن)	سهم از مجموع کل ترانزیت ورودی
پایانه مرزی پرویز خان	۳,۹۵۷,۰۳۰	۲۲.۷۶
پایانه مرزی باشماق	۲,۷۱۴,۷۸۱	۱۵.۶۱
پایانه مرزی آستارا	۸۷۳,۲۹۰	۵.۰۲
پایانه مرزی لطف آباد	۷۹۱,۸۶۲	۴.۵۵
پایانه مرزی تمرچین	۶۷۱,۸۰۹	۳.۸۶
پایانه مرزی بيله سوار	۴۰۴,۴۵۱	۲.۳۳
پایانه مرزی جلفا	۳۶۴,۱۸۳	۲.۰۹
پایانه مرزی سرخس	۳۳۷,۴۶۲	۱.۹۴
پایانه مرزی پلدشت	۱۹۱,۷۳۴	۱.۱۰
پایانه مرزی میرجاوه	۱۸۹,۲۳۸	۱.۰۹
پایانه مرزی سرو	۱۵۱,۹۶۷	۰.۸۷
پایانه مرزی دوغارون	۱۱۷,۲۲۱	۰.۶۷
پایانه مرزی نوردوز	۵۸,۱۶۰	۰.۳۳
پایانه مرزی خسروی	۲۷,۳۲۳	۰.۱۶
پایانه مرزی اینچه برون	۲۴,۸۱۲	۰.۱۴
پایانه مرزی میلک	۱۷,۸۹۷	۰.۱۰
پایانه مرزی ماهیرود	۱,۷۵۲	۰.۰۱
پایانه مرزی مهران	۷۹۴	۰.۰۰۵
پایانه مرزی شلمچه	۱۸۲	۰.۰۰۱
رازی	۰	۰.۰۰
پایانه مرزی باجگیران	۰	۰.۰۰
پایانه مرزی ریمدان	۰	۰.۰۰
پایانه مرزی چذابه	۰	۰.۰۰
جمع پایانه های مرزی	۱۰,۸۹۵,۹۴۸	۶۳ درصد
جمع ترانزیت ورودی کل کشور	۱۷,۳۸۷,۸۸۵	

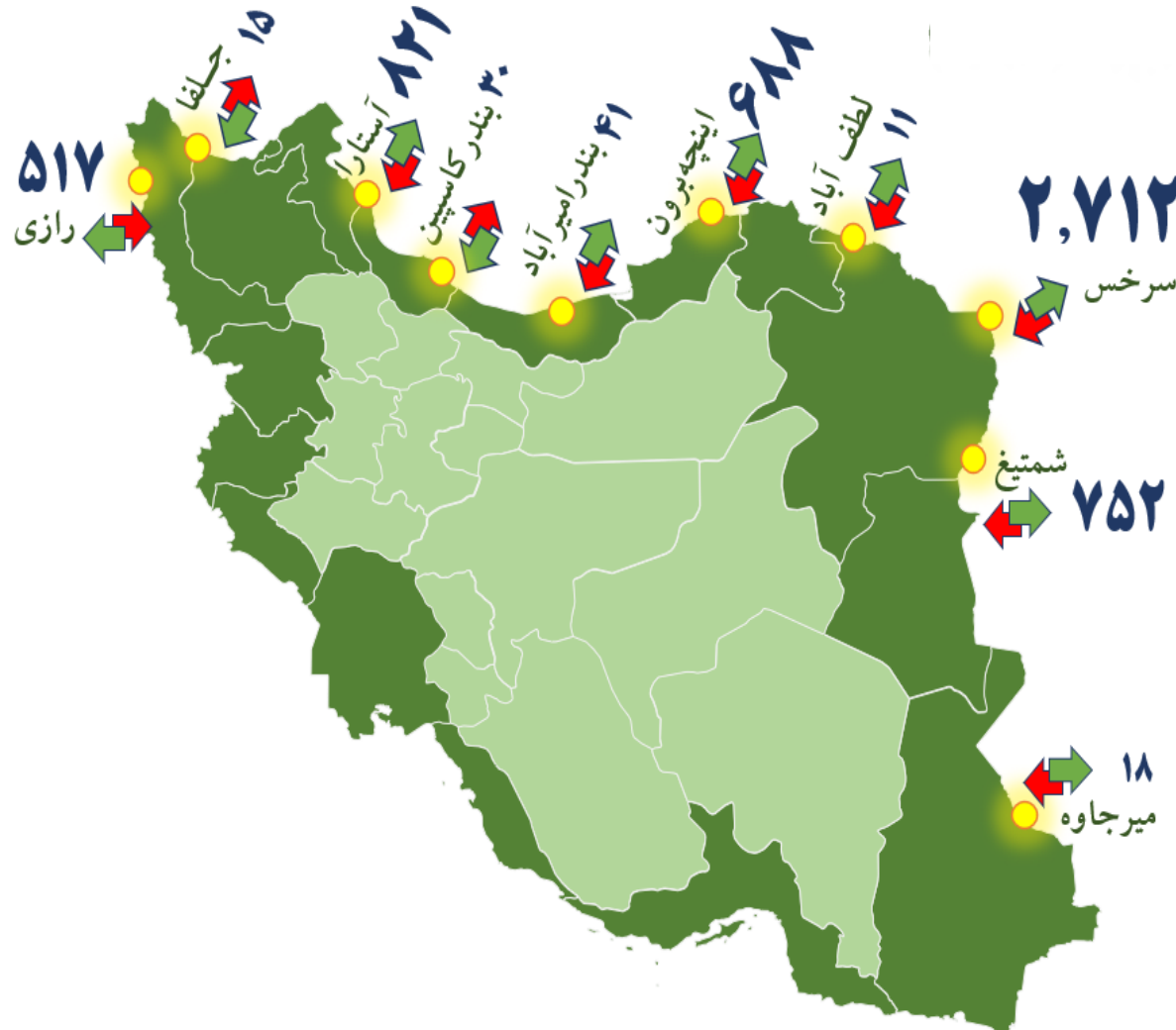
پایانه های صادراتی از بیشترین به کمترین مرتب شده اند.

ظرفیت عبور محمولات از مرزهای ریلی کشور



منبع: سامانه آمار و عملیات سازمان بنادر و دریانوردی (۱۴۰۵)

حجم عبور محمولات از مرزهای ریلی کشور (هزار تن)



آمار ترانزیت بین‌المللی کالا از طریق راه آهن

آمار ترانزیت وارده از طریق راه آهن

مرز/گمرک	تعداد واگن بار وارده در سال ۱۴۰۳	تعداد واگن بار وارده در سال ۱۴۰۴	تناژ بار وارده در سال ۱۴۰۳ (تن)	تناژ بار وارده در سال ۱۴۰۴ (تن)
اینچه برون	189	1,846	11,780	84,209
سرخس	1,129	698	67,470	45,318
رازی	4,552	1,216	180,722	52,363
میر جاوه	71	40	1,633	920
آستارا	5,125	4,971	280,390	259,528
لطف آباد				

آمار ترانزیت صادره از طریق راه آهن

مرز/گمرک	تعداد واگن بار صادر در سال ۱۴۰۳	تعداد واگن بار صادر در سال ۱۴۰۴	تناژ بار صادر در سال ۱۴۰۳ (تن)	تناژ بار صادره در سال ۱۴۰۴ (تن)
اینچه برون	7,049	7,945	447,022	518,331
سرخس	17,117	19,190	1,106,408	1,256,532
رازی	8,809	7,427	402,540	353,259
میر جاوه	901	739	20,723	16,999
آستارا	3,119	4,162	167,422	221,264
لطف آباد		140		9,429

گمرکات بر حسب آمار موجود در آمارنامه اداره کل راه آهن انتخاب شده‌اند.

منبع: آمار حمل و نقل ریلی کشور، ۱۴۰۴

کشورهای همکار در حمل و نقل ریلی بین المللی در سال ۱۴۰۴

(واحد هزار تن)

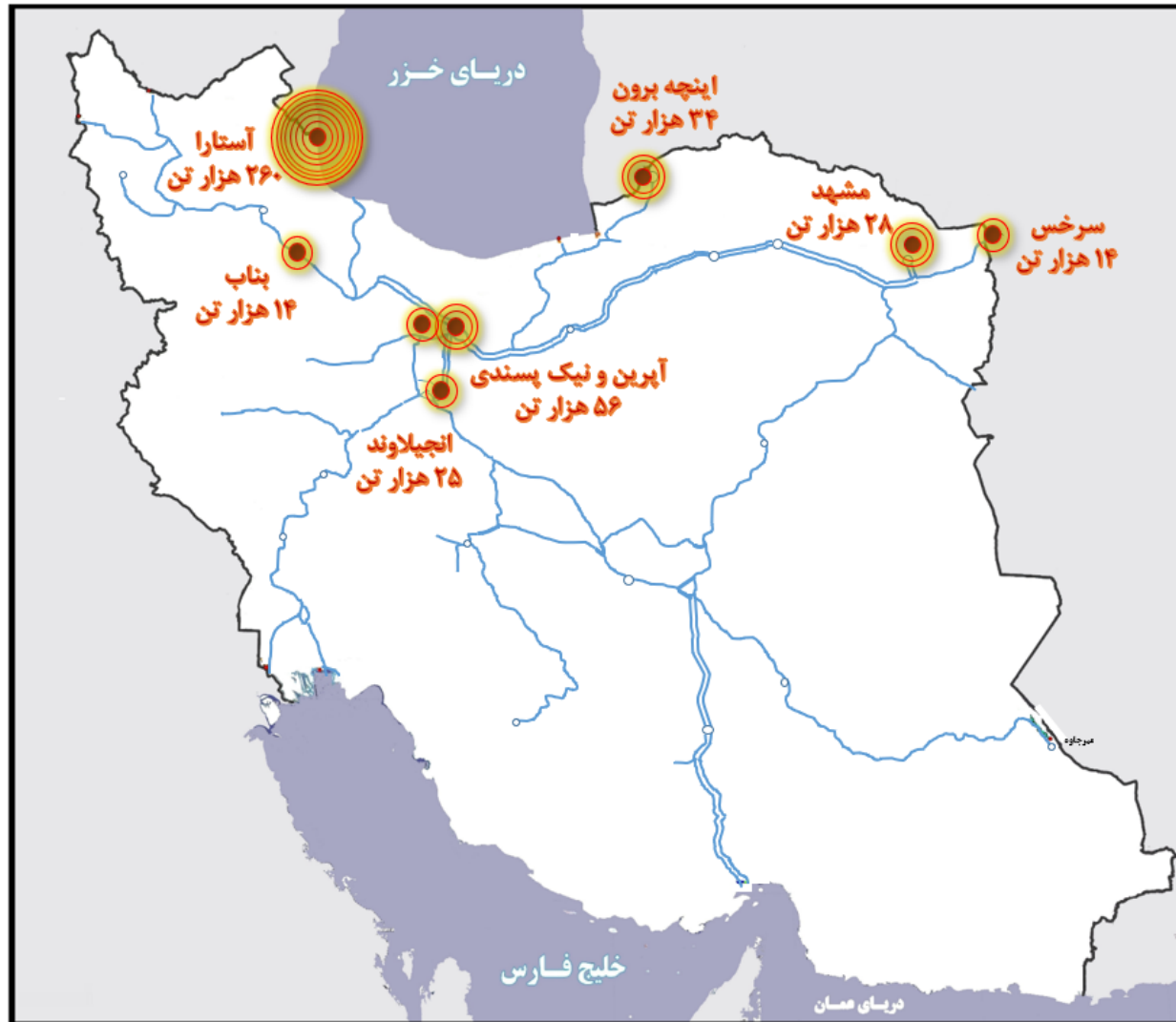
کشور مبدا	ترانزیت از	ترانزیت به	واردات از	صادرات به	جمع کل
ترکمنستان	۹۸۴	۳۰	۲۱	۵۱۹	۱,۵۵۳
امارات	۲۶۶	۷۸۱		۰.۱	۱,۰۴۷
آذربایجان	۳۴۱	۱	۲۶۰	۲۲۱	۸۲۲
افغانستان	۲	۱۶۴	۰.۱	۶۳۷	۸۰۳
تاجیکستان		۱۶۰	۱	۶۳۹	۸۰۰
ازبکستان	۹۰	۳۴	۱۱	۴۲۶	۵۶۱
ترکیه	۱۰۸	۱۲	۵۲	۳۴۱	۵۱۴
قزاقستان	۹	۲۵	۳۴	۱۵۰	۲۱۸
چین	۲۳	۲	۴۷		۷۲
روسیه	۲۲	۵	۱۵		۴۳
قرقیزستان		۴		۱۹	۲۲
پاکستان	۰.۱		۱	۱۷	۱۸
هندوستان	۲	۷			۹
عراق	۵	۴			۹
یلاروس	۲				۲
بلغارستان	۰			۱	۱
کره	۱				۱
ویتنام	۰.۱				۰.۱



■ در سال ۱۴۰۴ **هجده کشور** مختلف بعنوان مبدا یا مقصد محمولات ریلی بین المللی شامل **ترانزیت صادرات، و واردات** ایران عملکرد داشتند.

■ بیشترین حجم مبادلات محمولات ریلی با ایران مربوط به کشورهای **ترکمنستان، امارات، آذربایجان، افغانستان و تاجیکستان** بوده است.

مهمترین مقاصد واردات ریلی کشور در سال ۱۴۰۴

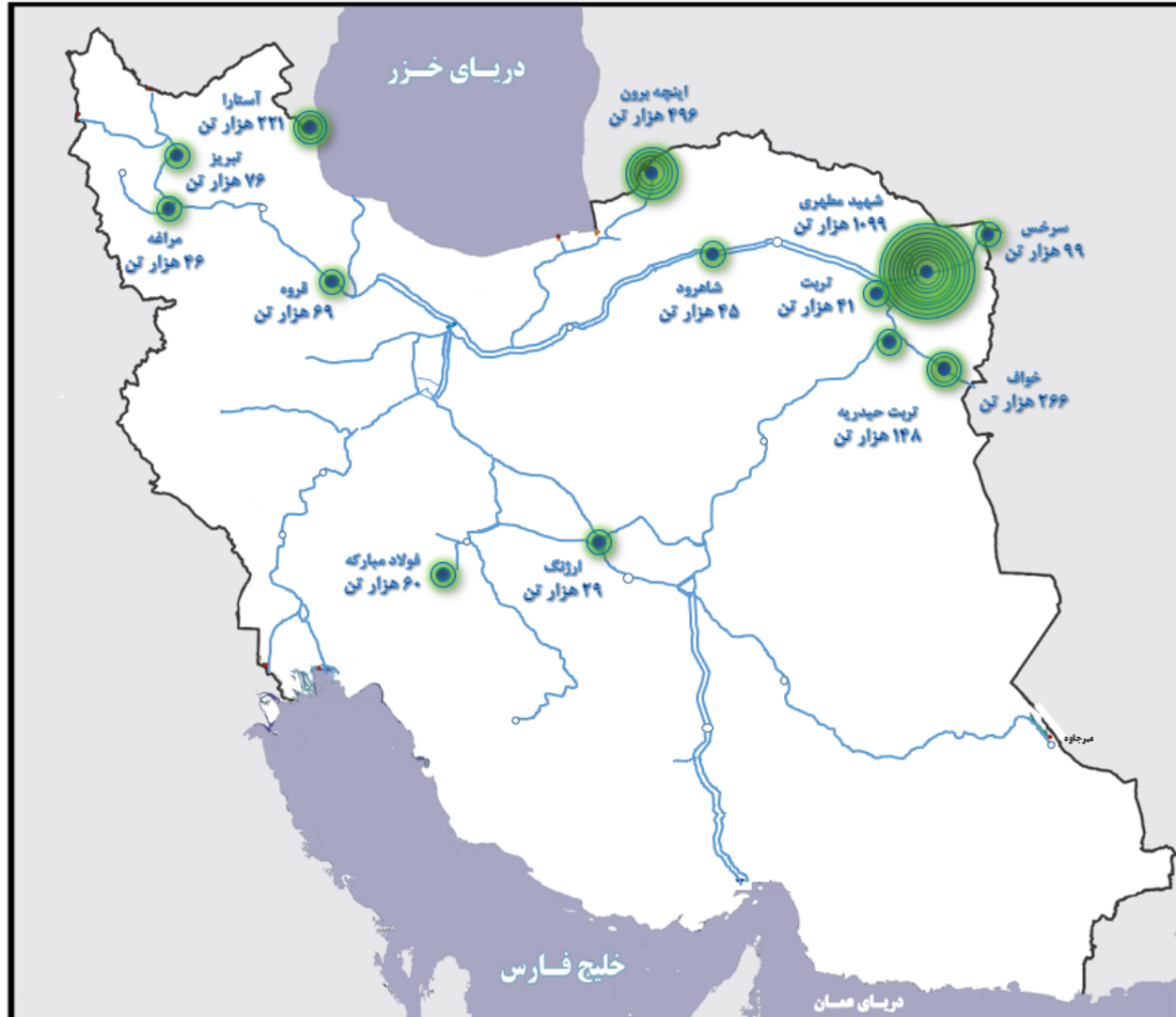


مهم ترین مقاصد واردات ریلی در سال ۱۴۰۴

۸ ایستگاه، جمعا ۹۷ درصد از کل مقاصد واردات ریلی کشور را در سال ۱۴۰۴ پوشش دادند.

رتبه	ایستگاه مقصد	عملکرد (هزار تن)	سهم از واردات ریلی
۱	آستارا	۲۶۰	۵۹٪
۲	آهرین	۳۹	۹٪
۳	اینچه برون	۳۴	۸٪
۴	مشهد	۲۸	۶٪
۵	انجیلوند	۲۵	۶٪
۶	نیک پسندی	۱۸	۴٪
۷	بناب	۱۴	۳٪
۸	سرخس	۱۴	۳٪
۹	سایر	۱۰	۲٪
	جمع	۴۴۱	۱۰۰٪

مهمترین مبادی صادرات ریلی کشور در سال ۱۴۰۴

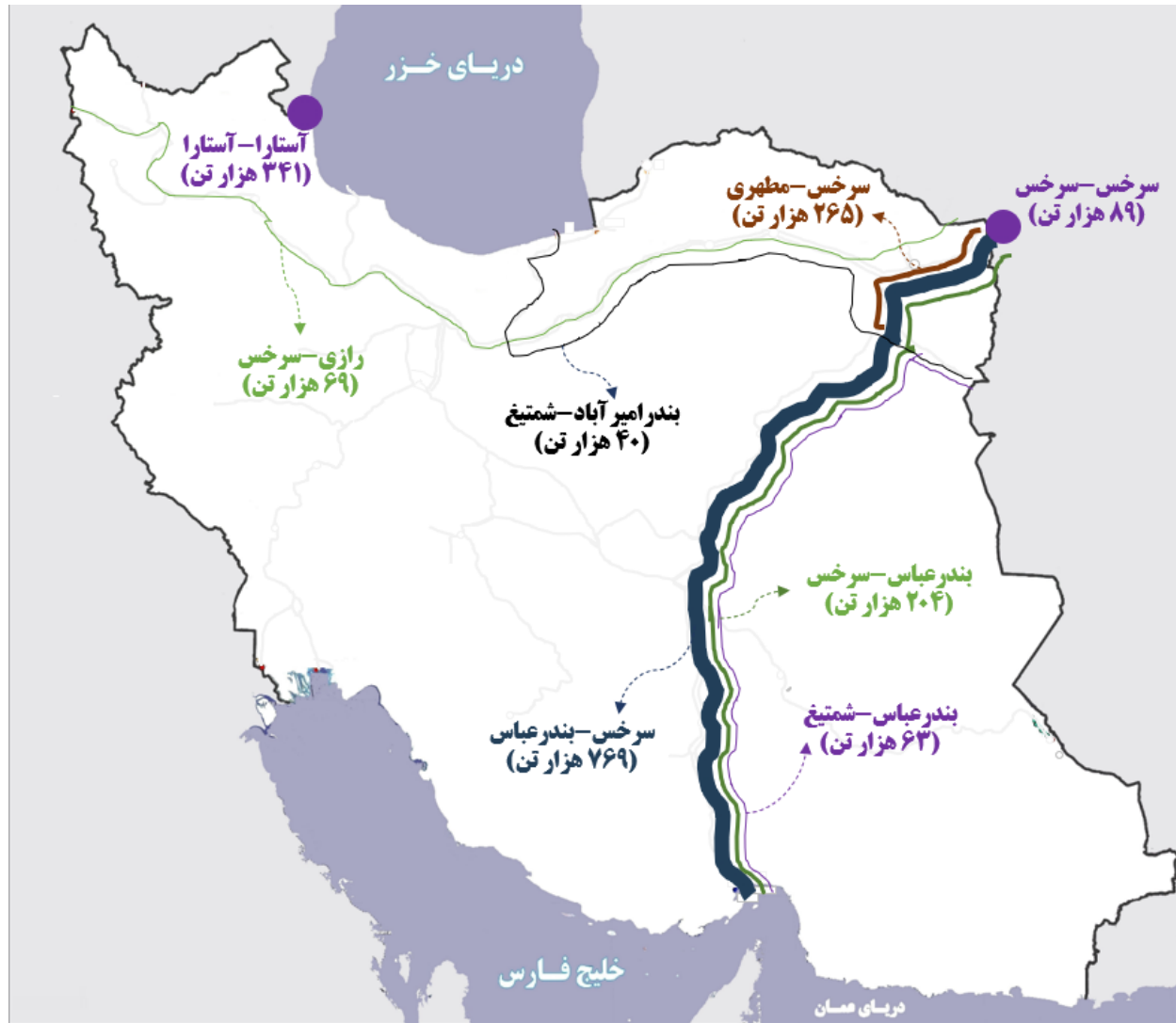


مهم ترین مبادی صادرات ریلی در سال ۱۴۰۴

۱۳ ایستگاه، جمعاً بیش از ۹۰ درصد از کل صادرات ریلی کشور را در سال ۱۴۰۴ پوشش دادند.

رتبه	مبادی صادرات	عملکرد (هزار تن)	سهم از صادرات ریلی
۱	شهید مطهری	۱۰,۹۹۹	۳۷٪
۲	اینچه برون	۴۹۶	۱۷٪
۳	خواف	۲۶۶	۹٪
۴	آستارا	۲۲۱	۷٪
۵	ترت حیدریه	۱۴۸	۵٪
۶	سرخس	۹۹	۳٪
۷	تبریز	۷۶	۳٪
۸	قروه	۶۹	۲٪
۹	فولاد مبارکه	۶۰	۲٪
۱۰	مراغه	۴۶	۲٪
۱۱	شاهرود	۴۵	۲٪
۱۲	ترت	۴۱	۱٪
۱۳	ارژنگ	۲۹	۱٪
۱۴	سایر	۲۸۰	۹٪
	جمع	۲,۹۷۵	۱۰۰٪

مهم ترین مسیرهای ترانزیتی ریلی کشور در سال ۱۴۰۴



مهم ترین مسیرهای ترانزیتی ریلی در سال ۱۴۰۴

۸ مسیر ترانزیتی، ۹۲ درصد از کل ترانزیت ریلی کشور را
در سال ۱۴۰۴ به خود اختصاص دادند.

رتبه	مبدأ - مقصد	عملکرد (هزار تن)	سهم از ترانزیت ریلی
۱	سرخس-بندرعباس	۷۶۹	۳۸٪
۲	آستارا-آستارا	۳۴۱	۱۷٪
۳	سرخس-شهید مطهری	۲۶۵	۱۳٪
۴	بندرعباس-سرخس	۲۰۴	۱۰٪
۵	سرخس-سرخس	۸۹	۴٪
۶	رازی-سرخس	۶۹	۳٪
۷	بندرعباس-شمتیغ	۶۳	۳٪
۸	بندر امیر آباد-شمتیغ	۴۰	۲٪
۹	سایر	۱۶۷	۸٪
	جمع	۲,۰۰۷	۱۰۰٪

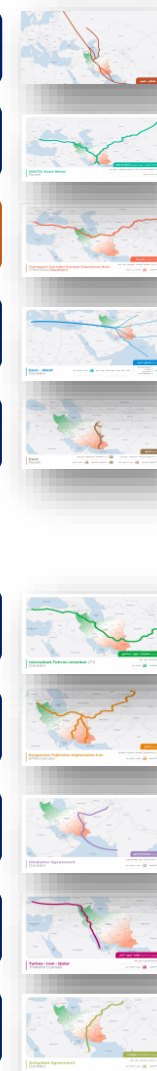


اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

مشخصات کریدورهای ترانزیتی منطقه ای

جایگاه ایران در کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی

نام کریدور	مسیر	مسافت	نوع حمل
کریدور شمال - جنوب	هند - ایران - روسیه (سن پترزبورگ)	۸۵۰۰ کیلومتر	دریایی - جاده ای - ریلی
شاخه های شرقی و غربی کریدور شمال - جنوب	کشورهای آسیای میانه - ایران - آبهای آزاد خلیج فارس - دریای عمان	-	ریلی - جاده ای دریایی
شاخه جنوبی تراسیکا	چین - قزاقستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه	۶۳۹۰ کیلومتر	جاده ای - ریلی - دریایی
کریدور شرق - غرب	ایران - عراق - سوریه - دریای مدیترانه - یونان - اروپا	-	دریایی - جاده ای - ریلی
محور شرق	مسیر ۱: کشورهای آسیای میانه - ایران (چابهار) - دریای عمان	۱۷۳۰ کیلومتر (داخل ایران)	دریایی - جاده ای - ریلی
	مسیر ۲: افغانستان - ایران چابهار - دریای عمان	۱۴۰۰ کیلومتر (داخل ایران)	دریایی - جاده ای
کریدور اسلام آباد - تهران - استانبول	پاکستان - ایران - ترکیه	۵۵۰۶ کیلومتر	جاده ای - ریلی
کریدور کتای	ایران (بندر عباس) - افغانستان - تاجیکستان - قرقیزستان	۳۹۳۳ کیلومتر	دریایی - جاده ای - ریلی
کریدور چابهار	هند (بندر بمبئی) - ایران - افغانستان (هرات)	۳۲۷۰ کیلومتر	دریایی - جاده ای - ریلی
کریدور سه جانبه ترکیه - ایران - قطر	ترکیه (استانبول) - ایران - قطر	۳۲۶۲ کیلومتر	دریایی - جاده ای - ریلی
کریدور عشق آباد	ازبکستان - ترکمنستان - ایران - عمان	۳۱۳۰ کیلومتر	دریایی - جاده ای - ریلی

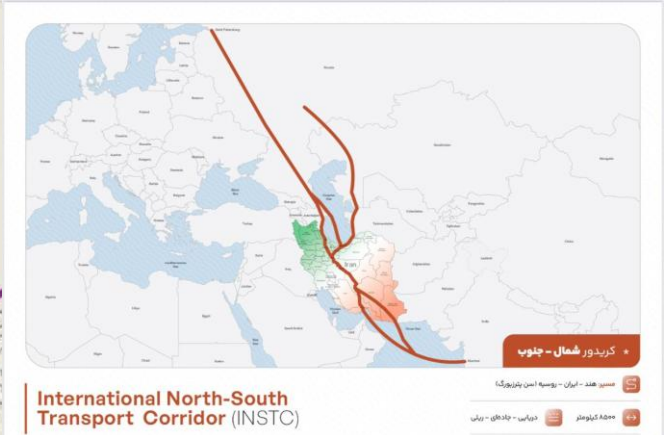


کریدور بین المللی شمال - جنوب و بال های شرقی، غربی و دریایی آن

#	نام کریدور	جهت	وضعیت	نوع حمل	مسیر اصلی	کشورهای متصل	ظرفیت اسمی (Mt/y)	ظرفیت عملیاتی (Mt/y)	گلوگاه اصلی	مزیت راهبردی	سطح بلوغ	اولویت توسعه برای ایران
۱	کریدور بین المللی شمال - جنوب (INSTC)	شمال - جنوب	اصلی / فعال اما محدود	چندوجهی	هند - ایران - روسیه - اروپا	هند، ایران، آذربایجان، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان	۴۵-۳۰	۱۸-۱۴	ناپوستگی ریلی، هماهنگی گمرکی، ناوگان و بنادر	اتصال هند به روسیه و اوراسیا، کاهش زمان حمل	متوسط	بسیار بالا
۲	شاخه غربی INSTC		اصلی / فعال	ریلی / جاده ای	هند - ایران - آذربایجان - روسیه	هند، ایران، آذربایجان، روسیه	۲۰-۱۵	۱۰-۸	گلوگاه های مرزی و ظرفیت خط ریلی در آذربایجان و ایران	مستقیم ترین شاخه زمینی با تقاضای بالا	متوسط رو به بالا	بسیار بالا
۳	شاخه شرقی INSTC		مکمل / فعال	ریلی	ایران - ترکمنستان - قزاقستان - روسیه	ایران، ترکمنستان، قزاقستان، روسیه	۱۵-۱۲	۷-۵	محدودیت ظرفیت در ترکمنستان و عملیات مرزی	مسیر جایگزین برای کاهش وابستگی به شاخه غربی	متوسط	بالا
۴	شاخه خزر INSTC		مکمل / فعال اما فصلی و محدود	دریایی + ریلی	ایران - بنادر خزر - روسیه / قزاقستان	ایران، روسیه، قزاقستان	۱۰-۱۲	۴-۶	محدودیت بنادر خزر، فصلی بودن، ناوگان RO-RO	امکان حمل ترکیبی و تنوع بخشی مسیرها	متوسط	بالا
۵	محور آلمانی - بندرعباس (به عنوان زیرشاخه شرقی INSTC)		مکمل / فعال	ریلی	قزاقستان - ترکمنستان - ایران - بندرعباس	قزاقستان، ترکمنستان، ایران	۸-۶	۴-۲	وابستگی به تقاضای صادراتی و ظرفیت مرزی	اتصال آسیای مرکزی به آب های آزاد	متوسط	متوسط



Designed by: Saeed Khorram



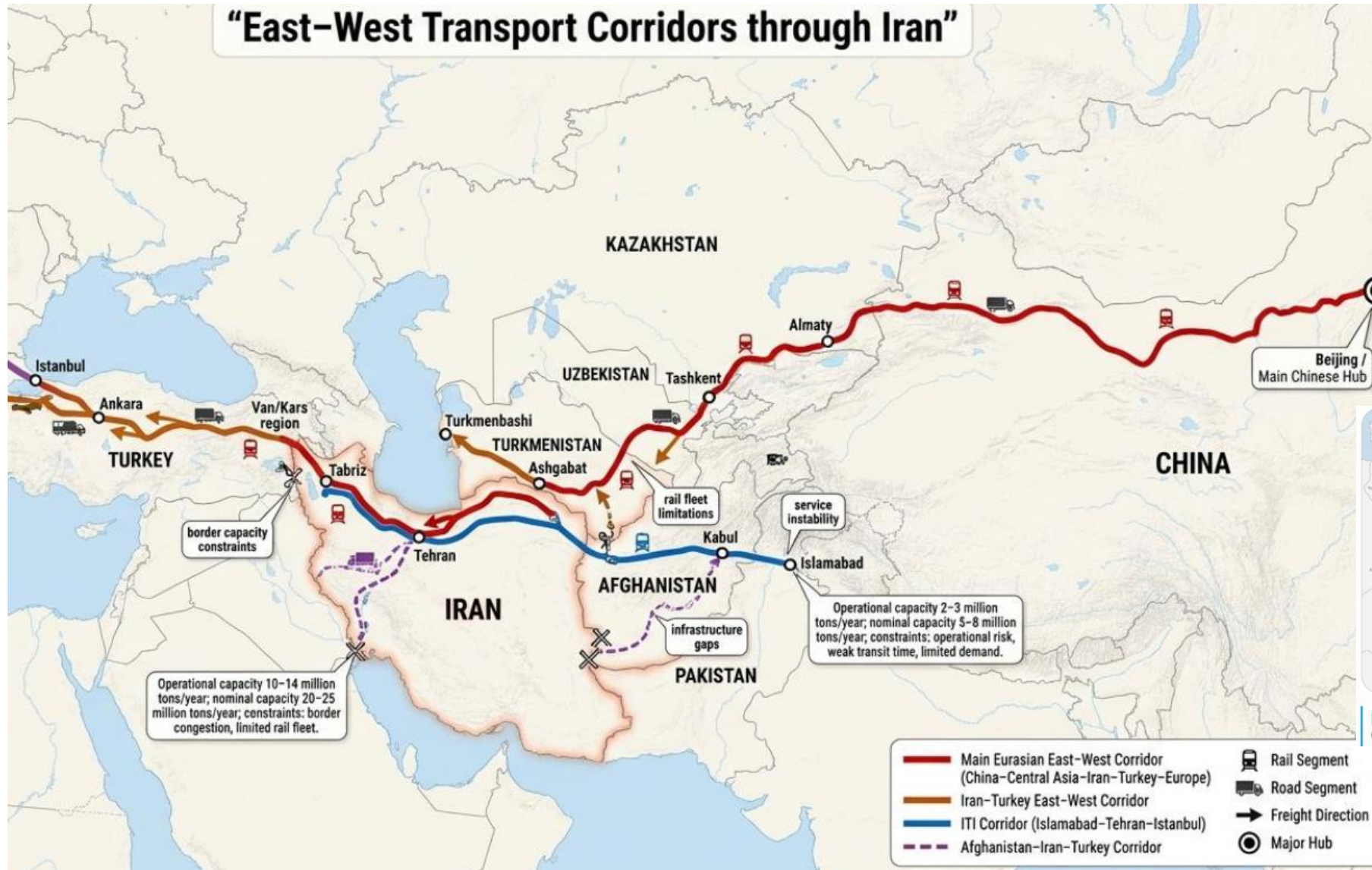
نقشه کریدور بین المللی شمال - جنوب و بال های شرقی، غربی و دریایی آن



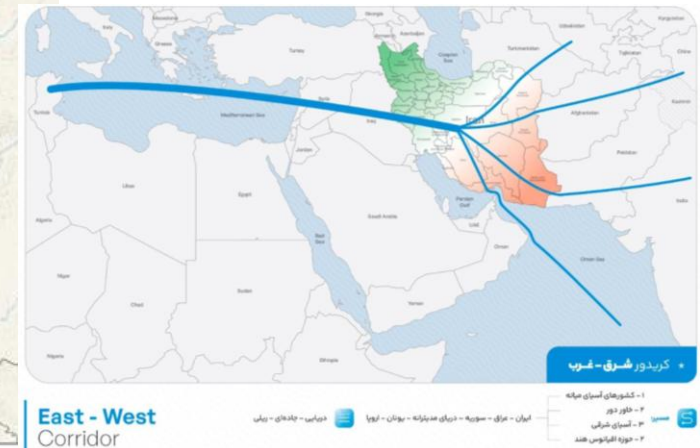
کریدور های ترانزیتی شرق - غرب عبوری از ایران

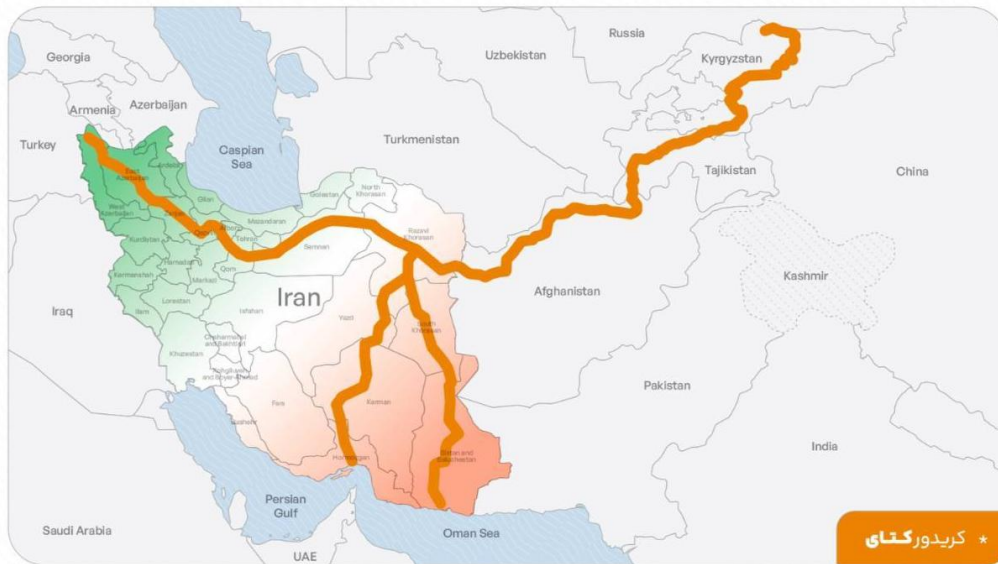
#	نام کریدور	جهت	وضعیت	نوع حمل	مسیر اصلی	کشورهای متصل	ظرفیت اسمی (Mt/y)	ظرفیت عملیاتی (Mt/y)	گلوگاه اصلی	مزیت راهبردی	سطح بلوغ	اولویت توسعه برای ایران
۶	چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا	ترانزیت	اصلی / فعال	ریلی / چندوجهی	چین - آسیای مرکزی - ایران - ترکیه - اروپا	چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه	۳۵-۲۵	۱۸-۱۲	رقابت با مسیرهای دریایی و میانی، ظرفیت مرزی	قرارگیری ایران در محور میانی شرق-غرب	متوسط رو به بالا	بسیار بالا
۷	کریدور شرق-غرب ایران - ترکیه		اصلی / فعال	ریلی / جاده‌ای	آسیای مرکزی - ایران - ترکیه - اروپا	ایران، ترکیه، کشورهای آسیای مرکزی	۲۵-۲۰	۱۴-۱۰	تراکم مرزی و محدودیت ناوگان ریلی	پیوند مستقیم آسیای مرکزی به ترکیه و اروپا	بالا	بسیار بالا
۸	کریدور ITI اسلام‌آباد - تهران - استانبول		اصلی / فعال اما کم بهره‌برداری	ریلی / جاده‌ای	پاکستان - ایران - ترکیه	پاکستان، ایران، ترکیه	۱۰-۸	۳-۱	ناپایداری سرویس منظم، زمان ترانزیت، تقاضای محدود	اتصال سه‌جانبه مهم منطقه‌ای	پایین تا متوسط	متوسط
۹	کریدور افغانستان - ایران - ترکیه		مکمل / فعال محدود	جاده‌ای	افغانستان - ایران - ترکیه - اروپا	افغانستان، ایران، ترکیه	۸-۵	۳-۲	ریسک عملیاتی، ضعف زیرساخت و تقاضای ناپایدار	ترانزیت افغانستان به غرب	پایین تا متوسط	متوسط

"East-West Transport Corridors through Iran"



کریدور های ترانزیتی شرق - غرب عبوری از ایران



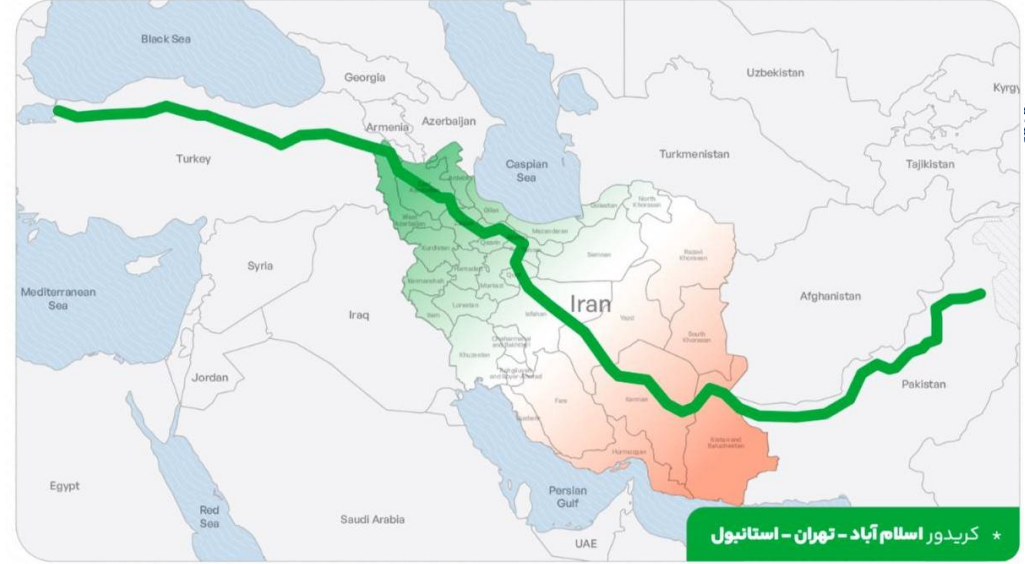


★ کریدور گنای

Kyrgyzstan-Tajikistan-Afghanistan-Iran (KTAI) Corridor

مسیر ۱: ایران (بندرعباس) - افغانستان - تاجیکستان - قرقیزستان

۳۹۳۳ کیلومتر - دریایی - جاده‌ای - ریلی



★ کریدور اسلام آباد - تهران - استانبول

Islamabad-Tehran-Istanbul (ITI) Corridor

مسیر ۲: پاکستان - ایران - ترکیه

۵۵۶۴ کیلومتر - جاده‌ای - ریلی

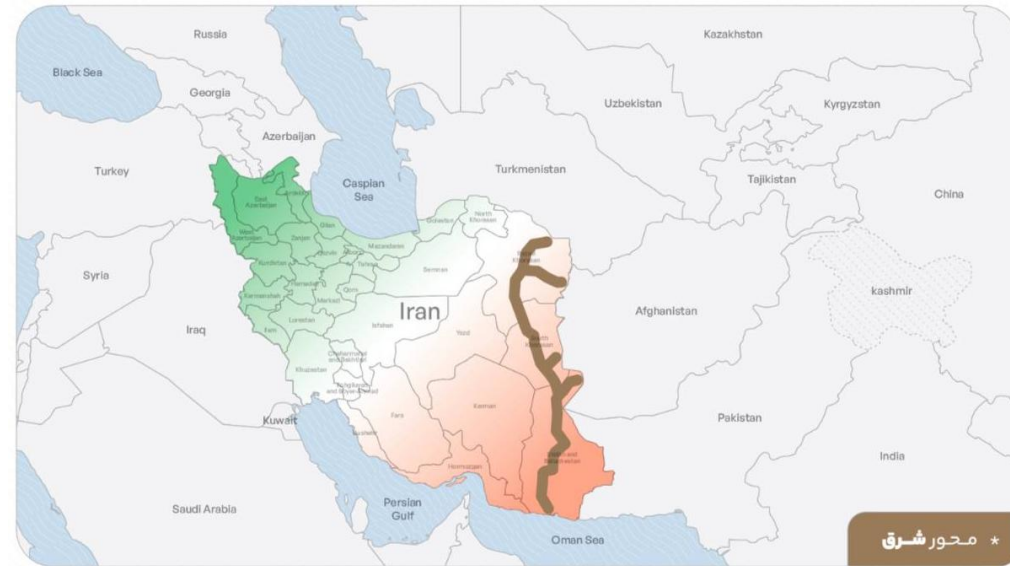


★ شاخه جنوبی ترانسیکا

Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) Southern

مسیر ۳: چین - قزاقستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه

۶۳۹۰ کیلومتر - جاده‌ای - ریلی - دریایی



★ محور شرق

East Routh

مسیر ۴: کشورهای آسیای میانه - ایران (چابهار) - دریای عمان

۱۷۳۰ کیلومتر (داخل ایران) - دریایی - جاده‌ای - ریلی

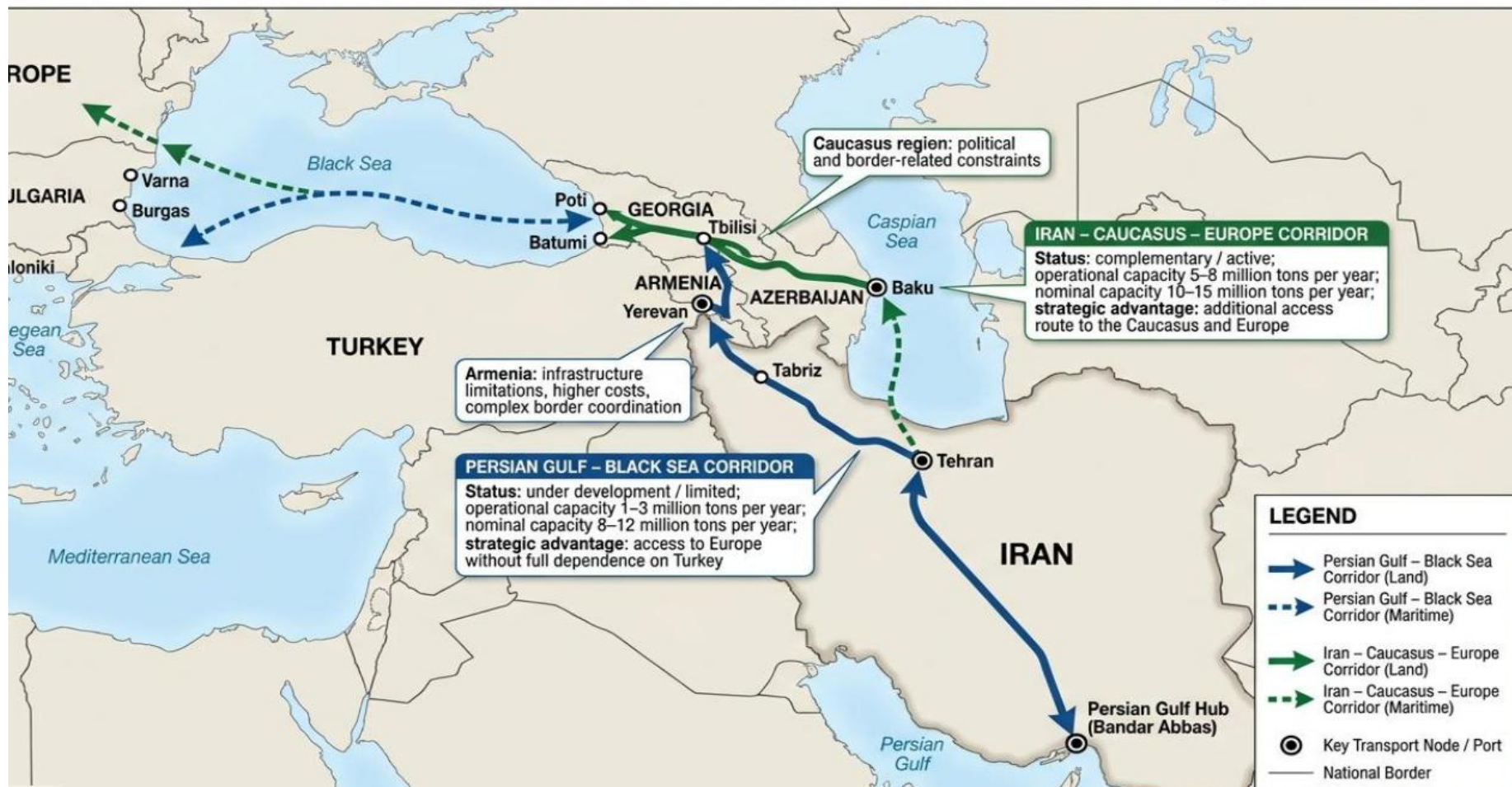
مسیر ۵: افغانستان - ایران (چابهار) - دریای عمان

۱۴۰۰ کیلومتر (داخل ایران) - دریایی - جاده‌ای - ریلی

کریدورهای اتصال ایران به اروپا از مسیر قفقاز و دریای سیاه

#	نام کریدور	جهت	وضعیت	نوع حمل	مسیر اصلی	کشورهای متصل	ظرفیت اسمی (Mt/y)	ظرفیت عملیاتی (Mt/y)	گلوگاه اصلی	مزیت راهبردی	سطح بلوغ	اولویت توسعه برای ایران
۱۰	کریدور خلیج فارس - دریای سیاه	شمال غرب - اروپا	در حال توسعه / محدود	چندوجهی	ایران - ارمنستان - گرجستان - اروپا	ایران، ارمنستان، گرجستان، بلغارستان، یونان	۱۲-۸	۳-۱	زیرساخت ارمنستان، هزینه بالا، هماهنگی مرزی	مسیر دسترسی به اروپا بدون اتکای کامل به ترکیه	پایین تا متوسط	متوسط
۱۱	کریدور ایران - قفقاز - اروپا		مکمل / فعال	جاده‌ای / ریلی	ایران - آذربایجان - گرجستان - اروپا	ایران، آذربایجان، گرجستان	۱۵-۱۰	۸-۵	محدودیت‌های سیاسی و مرزی منطقه‌ای	دسترسی مکمل به بازار قفقاز و اروپا	متوسط	بالا

North-West Corridors from Iran to the Black Sea and Europe



نقشه کریدورهای اتصال
ایران به اروپا از مسیر قفقاز
و دریای سیاه

کریدورهای چند وجهی عبوری از ایران: شرق-غرب / مدیترانه، شرق-غرب / جنوب شرق و جنوب-شمال / جنوب شرق

#	نام کریدور	جهت	وضعیت	نوع حمل	مسیر اصلی	کشورهای متصل	ظرفیت اسمی (Mt/y)	ظرفیت عملیاتی (Mt/y)	گلوگاه اصلی	مزیت راهبردی	سطح بلوغ	اولویت توسعه برای ایران
۱۲	محور آسیای مرکزی - ایران - مدیترانه	شرق-غرب / مدیترانه	در حال توسعه / دارای ریسک ژئوپلیتیکی و زیرساختی	چندوجهی	آسیای مرکزی - ایران - عراق - سوریه	ایران، عراق، سوریه	۱۵-۱۰	کمتر از ۱	زیرساخت ناکامل، ریسک امنیتی، هزینه بیمه	دسترسی بالقوه به مدیترانه	پایین	متوسط رو به پایین
۱۳	کریدور ایران - پاکستان	شرق-غرب / جنوب شرق	مکمل / فعال محدود	جاده‌ای / ریلی	ایران - پاکستان	ایران، پاکستان	۷-۵	۲-۱	ضعف اتصال ریلی کامل و تجارت نامتوازن	بازار همسایه و پیوند جنوب شرق	پایین	متوسط
۱۴	کریدور چابهار - افغانستان - آسیای مرکزی	جنوب-شمال / جنوب شرق	مکمل / راهبردی / در حال توسعه	چندوجهی	هند - چابهار - افغانستان - آسیای مرکزی	هند، ایران، افغانستان، ازبکستان	۱۲-۸	۴-۲	اتصال ریلی چابهار، تقاضای پایدار، هماهنگی چندجانبه	مزیت بندری و چابهار و دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی	متوسط	بسیار بالا

Southern and Mediterranean Transport Corridors through Iran



نقشه کریدورهای چند وجهی

کریدورهای شرق - غرب پیرامون ایران (غیر عبوری) ۱

#	نام کریدور	جهت	وضعیت	نوع حمل	مسیر اصلی	کشورهای متصل	ظرفیت اسمی (Mt/y)	ظرفیت عملیاتی (Mt/y)	گلوگاه اصلی	مزیت راهبردی	سطح بلوغ	اولویت توسعه برای ایران
۱	کریدور میانی TITR /	شرق-غرب	فعال و در حال توسعه	چندوجهی / ریلی / دریایی	چین - قزاقستان - خزر - آذربایجان - گرجستان / ترکیه - اروپا	چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه، اروپا	۲۵-۲۰	۱۵-۱۰	محدودیت بنادر و ناوگان خزر، جابه‌جایی بین‌وجهی، ناهماهنگی تعرفه و عملیات چندکشوری	رقیب مستقیم و مهم محور شرق-غرب عبوری از ایران؛ جذب بار چین-اروپا از مسیر خزر و قفقاز	متوسط رو به بالا	بالا
۲	TRACECA		فعال شبکه‌ای / نهادی	چندوجهی	اروپا - دریای سیاه - قفقاز - خزر - آسیای مرکزی	اروپا، کشورهای قفقاز، آسیای مرکزی، پیوندهای پیرامونی	+۲۰	۱۵-۸	چندشاخه بودن، ناهمگونی زیرساخت، ضعف یکپارچگی نهادی و تعرفه‌ای	چارچوب شبکه‌ای مهم اروپا-قفقاز-آسیا؛ تقویت‌کننده مسیرهای پیرامونی رقیب ایران	متوسط	متوسط
۳	کریدور شمالی اوراسیا		فعال اما متغیر	عمدتاً ریلی	چین - قزاقستان / روسیه - بلاروس - اروپا	چین، قزاقستان، روسیه، بلاروس، اروپا	+۴۰۰	۳۵۰-۲۰۰	ریسک‌های ژئواقتصادی، محدودیت‌های عملیاتی، تفاوت عرض خط، گلوگاه‌های مرزی	مسیر تثبیت‌شده و پرظرفیت ریلی چین-اروپا؛ رقیب مهم مسیرهای زمینی پیرامون ایران	بالا	بالا
۴	کریدور لاجورد		فعال اما محدود	جاده‌ای / ریلی / دریایی	افغانستان - ترکمنستان - خزر - آذربایجان - گرجستان - ترکیه	افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه	۸-۵	۳-۱	ریسک عملیاتی بالا، ناپایداری جریان بار، ضعف زیرساخت و وابستگی به خزر	مسیر جایگزین اتصال افغانستان به اروپا و ترکیه بدون ایران	پایین تا متوسط	متوسط
۵	راه‌آهن باکو-تفلیس - قارص BTK /		فعال	ریلی	باکو - تفلیس - قارص	آذربایجان، گرجستان، ترکیه	۶.۵-۵	۳-۱.۵	محدودیت ظرفیت، هماهنگی مرزی، توسعه ترمینال و ناوگان	حلقه ریلی کلیدی برای اتصال قفقاز به ترکیه و اروپا؛ تقویت‌کننده مستقیم کریدور میانی	بالا	متوسط

Competing Eurasian East-West Corridors (North of Iran)

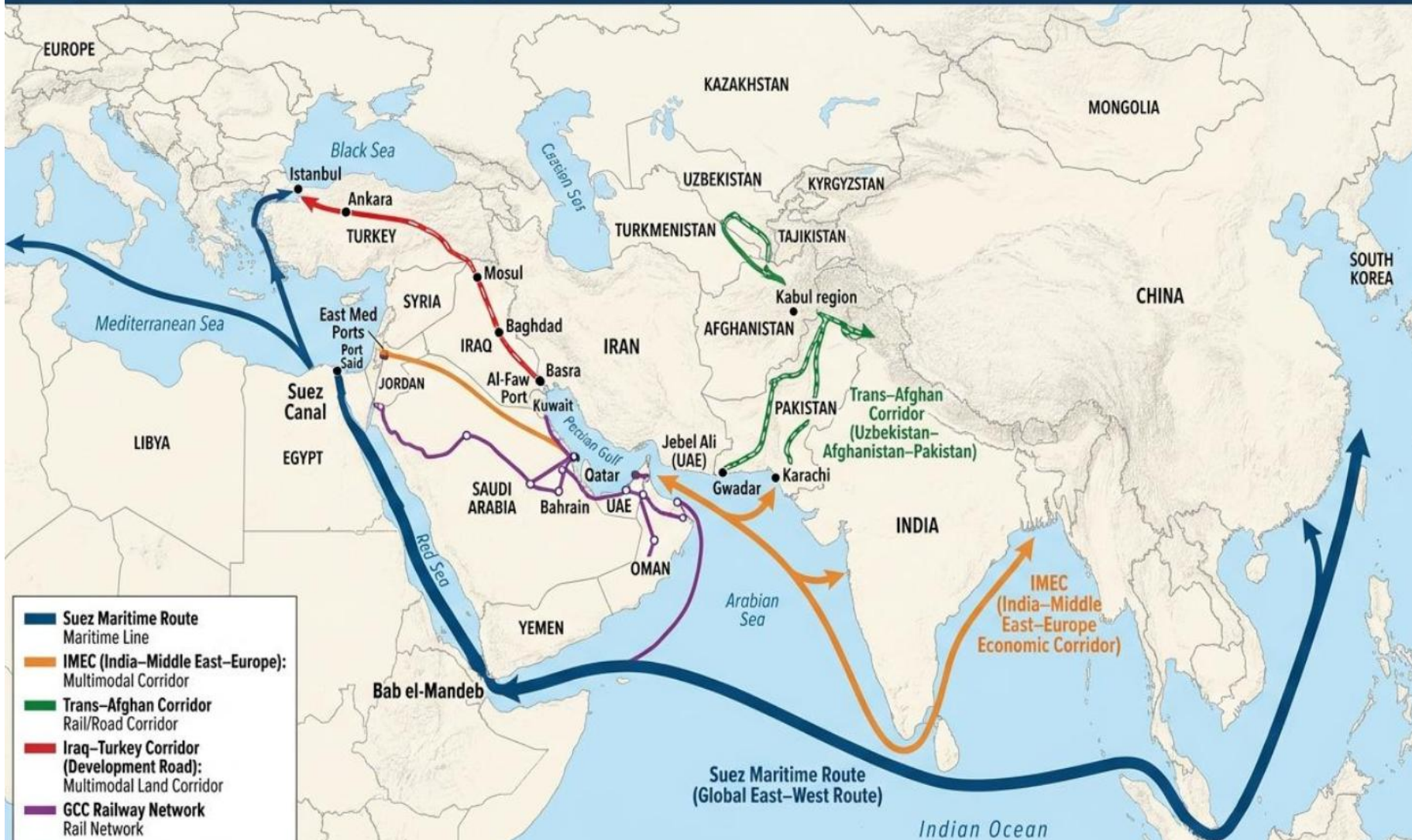


نقشه کریدورهای شرق-غرب
پیرامون ایران (غیر عبوری) ۱

کریدورهای شرق - غرب پیرامون ایران (غیر عبوری) ۲

#	نام کریدور	جهت	وضعیت	نوع حمل	مسیر اصلی	کشورهای متصل	ظرفیت اسمی (Mt/y)	ظرفیت عملیاتی (Mt/y)	گلوگاه اصلی	مزیت راهبردی	سطح بلوغ	اولویت توسعه برای ایران
۶	مسیر دریایی سوئز	شرق-غرب جهانی	بسیار فعال	دریایی	شرق آسیا/هند - اقیانوس هند - دریای سرخ - کانال سوئز - مدیترانه - اروپا	شرق آسیا، جنوب آسیا، خاورمیانه، اروپا، آفریقا	+۱۰۰۰	+۸۰۰	آسیب‌پذیری به اختلال دریایی، تراکم، شوک‌های زنجیره تأمین و ریسک گذرگاه‌های دریایی	معیار اصلی مقایسه هزینه و مقیاس برای همه کریدورهای زمینی؛ شبکه جهانی تثبیت‌شده	بسیار بالا	بالا
۷	IMEC	جنوب آسیا-اروپا	در حال توسعه / نیمه‌عملیاتی	چندوجهی / دریایی / ریلی	هند - خلیج فارس عربی - شبکه ریلی عربی - مدیترانه - اروپا	هند، امارات، عربستان، اردن، مدیترانه شرقی، اروپا	۲۵-۱۵	۵-۰	ناتمام بودن اتصال‌های ریلی، نیاز به هماهنگی چندکشوری، عدم تثبیت تجاری در مقیاس بزرگ	رقیب بالقوه برای اتصال هند به اروپا بدون عبور از ایران؛ اهمیت ژئواکونومیک بالا	پایین تا متوسط	بالا
۸	کریدور ترانس‌افغان	شمال-جنوب	در حال توسعه	ریلی / جاده‌ای	ازبکستان - افغانستان - پاکستان - کراچی/گواد	ازبکستان، افغانستان، پاکستان	۲۰-۱۰	۲-۰	ناامنی و بی‌ثباتی در افغانستان، کمبود زیرساخت، نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین	رقیب بالقوه اتصال آسیای مرکزی به آب‌های آزاد از مسیر پاکستان به‌جای ایران	پایین	بالا
۹	کریدور راه عراق-ترکیه	جنوب-شمال / خلیج فارس-اروپا	در حال توسعه	چندوجهی / ریلی / جاده‌ای	بندر فاو - بصره - بغداد - موصل - مرز ترکیه - ترکیه - اروپا	عراق، ترکیه، پیوندهای خلیج فارس و اروپا	۲۵-۱۵	۳-۰	ناتمام بودن زیرساخت ریلی و لجستیکی عراق، تأمین مالی، امنیت، هماهنگی اجرایی چندبخشی	مسیر بالقوه رقیب برای پیوند خلیج فارس به ترکیه و اروپا بدون عبور از ایران؛ تقویت جایگاه عراق به‌عنوان گذرگاه ترانزیتی	پایین تا متوسط	بالا
۱۰	کریدور ریلی کشورهای خلیج فارس	درون‌خلیجی / جنوب-شرق-غرب	در حال توسعه / بخشی فعال	ریلی	کویت - عربستان - بحرین/قطر - امارات - عمان	امارات، عربستان، قطر، بحرین، کویت، عمان	۵۰-۳۰	۱۵-۵	ناپیوستگی برخی قطعات، تفاوت اولویت‌های ملی، هزینه سرمایه‌گذاری بالا، اتصال فرامرزی ناقص در بعضی بخش‌ها	ایجاد شبکه ریلی یکپارچه در جنوب خلیج فارس و تقویت پیوند بنادر عربی با یکدیگر و با مسیرهای برون‌منطقه‌ای؛ رقیب بالقوه برای بخشی از مزیت ترانزیتی ایران	متوسط	بالا

Competing Maritime and Emerging Land Corridors around Iran



نقشه کریدورهای شرق-غرب
پیرامون ایران (غیر عبوری) ۲



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

راهگذرهای پیشنهادی جایگزین



- ۱ چین ----- ریلی ----- قزاقستان ----- ریلی ----- ترکمنستان ----- ریلی ----- ایران (مرز اینچه برون)
- ۲ چین ----- ریلی ----- قزاقستان ----- ریلی ----- ازبکستان ----- ریلی ----- ترکمنستان ----- ریلی ----- ایران (مرز سرخس)
- ۳ چین ----- ریلی ----- قزاقستان (بندر آکتائو) ----- دریایی ----- ایران (بندر امیر آباد یا انزلی)
- ۴ چین ----- دریایی ----- پاکستان ----- زمینی ----- ایران (ریمدان - میرجاوه)
- ۵ چین ----- دریایی ----- بندر مرسین ترکیه ----- زمینی ----- ایران (مرز بازرگان و مرز رازی)
- ۶ چین ----- دریایی ----- عمان (صحار) ----- دریایی (لنج/شناور) ----- ایران
- ۷ چین ----- ریلی ----- افغانستان (کانال واخان) ----- ایران
- ۸ مسیرهای غیررسمی از کشورهای حاشیه خلیج فارس به بنادر جنوبی

راهگذر ۱

چین — قزاقستان — ترکمنستان — ایران

راهگذر ۱: مسیر ریلی



دارای توافقنامه چهارجانبه (آوریل ۲۰۲۴)

کریدور: شمال شرق (راه آهن چین)

مسیر اصلی: چین (شیان) ----- قزاقستان (التینکول) ----- ترکمنستان ----- ایران (اینچه برون)



مرز ورودی:

اینچه برون

زمان

حدود ۳۰ روز (کمتر از یکماه)

مسافت تقریبی

۷۰۰۰ کیلومتر

هزینه

۷۰۰۰-۸۰۰۰ دلار

وضعیت فعلی

فعال - با افزایش ظرفیت

هزینه حمل مسیر چین به ایران به تفکیک مبادی مختلف بر اساس توافق چهار جانبه (چین، قزاقستان، ترکمنستان، ایران) در آوریل ۲۰۲۴

مرز ورود به ایران	ایستگاه مقصد در ایران	مسافت از مرز اینچه برون (کیلومتر)	نوع کانتینر	کرایه حمل (دلار)	هزینه شرکت‌های فورواردری (دلار)	هزینه استفاده از واگن‌های ایرانی (دلار)	مجموع هزینه در ایران (دلار)	مجموع هزینه در مسیر (آلتینکول تا ایستگاه مقصد (دلار))
اینچه برون	مشهد	۱۲۵۵	کانتینر ۲۰ فوت	۲۲۶	۴۰	۲۶۴	۵۲۹	۲۲۵۷
			کانتینر ۴۰ فوت	۳۰۱	۴۰	۳۲۶	۶۶۸	۲۸۱۷

مزایا راهگذر ۱

ارزان‌ترین

سریع‌ترین

امن‌ترین

حمل یکسره (حداقل جابجایی کالا در طول مسیر)

ثبات قیمت بیشتر

معایب راهگذر ۱

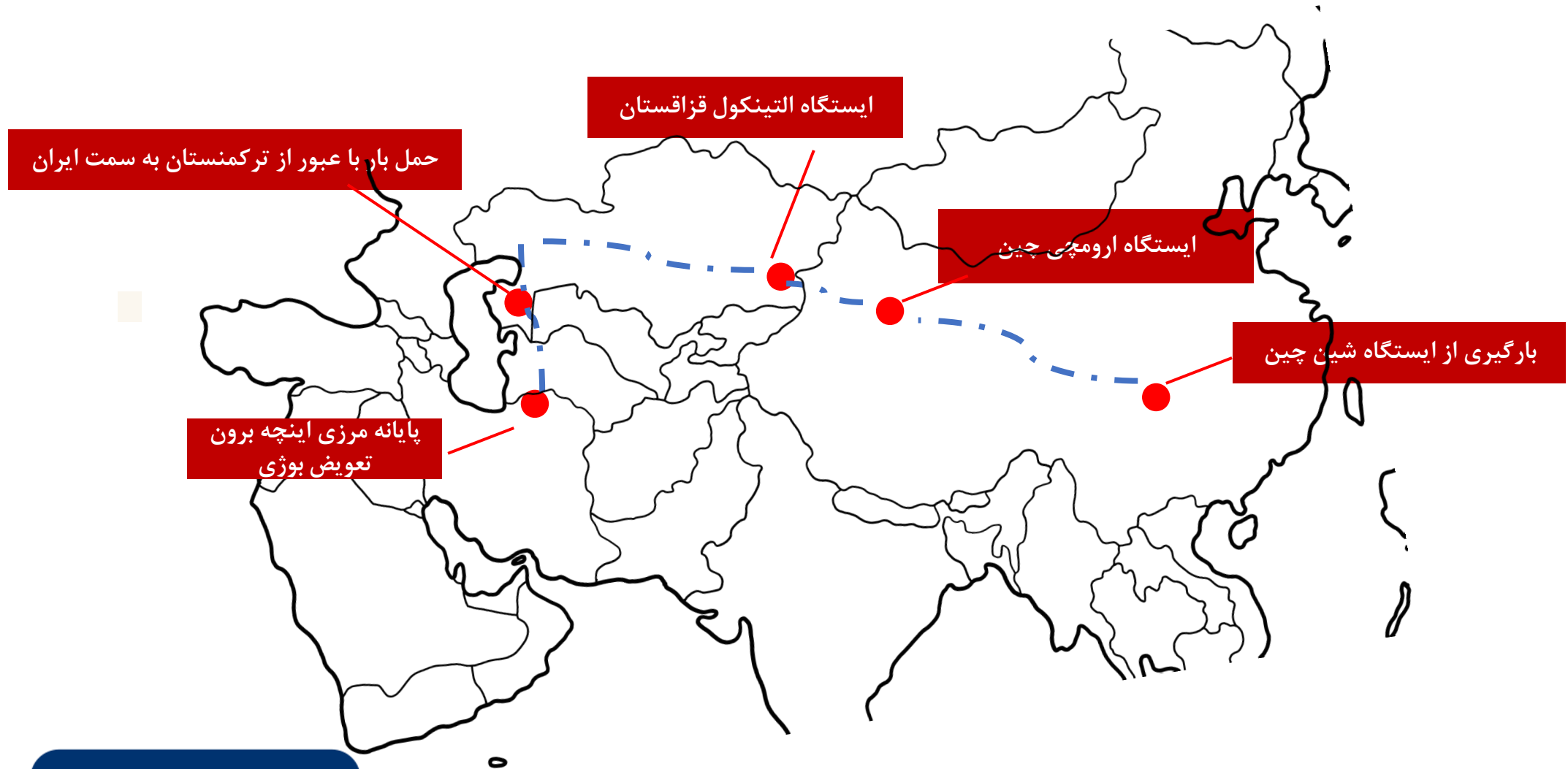
محدودیت در حمل کالاهای خطرناک مثل باطری

محدودیت رزرو - ۲ قطار در ماه

حداقل سفارش ۱ کانتینر ۴۰ فوت و یا ۲ کانتینر ۲۰ فوت

محدودیت پذیرش برندهای فاقد تعامل مستقیم با ایران

راهگذر ۱: مسیر ریلی





راهگذر ۲

چین --- قزاقستان --- ازبکستان --- ترکمنستان --- ایران

راهگذر ۲: مسیر ریلی



کریدور: ریلی چین - آسیای میانه - غرب آسیا

این مسیر بخشی از پروژه کمربند و جاده چین است.

مسیر اصلی: چین (شیان) --- ریلی --- قزاقستان --- ریلی --- ازبکستان --- ریلی --- ترکمنستان --- ریلی --- ایران (سرخس)



هزینه

۷۰۰۰-۸۰۰۰ دلار

زمان

حدود ۲۵-۳۰ روز

مسافت تقریبی

۱۰۴۰۰ کیلومتر

مرز ورودی

سرخس

وضعیت فعلی

فعال

نوع کانتینر	کرایه حمل (دلار)	هزینه شرکت‌های فورواردری (دلار)	هزینه استفاده از واگن‌های ایرانی (دلار)	مجموع هزینه در ایران (دلار)	مجموع هزینه در مسیر
کانتینر ۲۰ فوت					
کانتینر ۴۰ فوت	عمده کالاها در این مسیر کانتینر ۴۰ فوت است				

راهگذر ۲: مسیر ریلی



ایران — ترکمنستان — ازبکستان — قزاقستان — چین

مزایا

در حال احداث دو خط ریلی جدید (۲۰۲۵-۲۰۲۶) برای افزایش ظرفیت

ظرفیت ۴ میلیون تن بار ریلی در سال با ترکمنستان (افزایش از ۱٫۶ میلیون تن)

این مسیر با توجه به ظرفیت های بالاتر گمرک سرخس نسبت اینکه برون مزیت دارد (ترانشیپ ندارد)

معایب

تعویض ریل (عدم تطابق عرض ریل)

محدودیت واگن نسبت به کشتی



راهگذر ۳

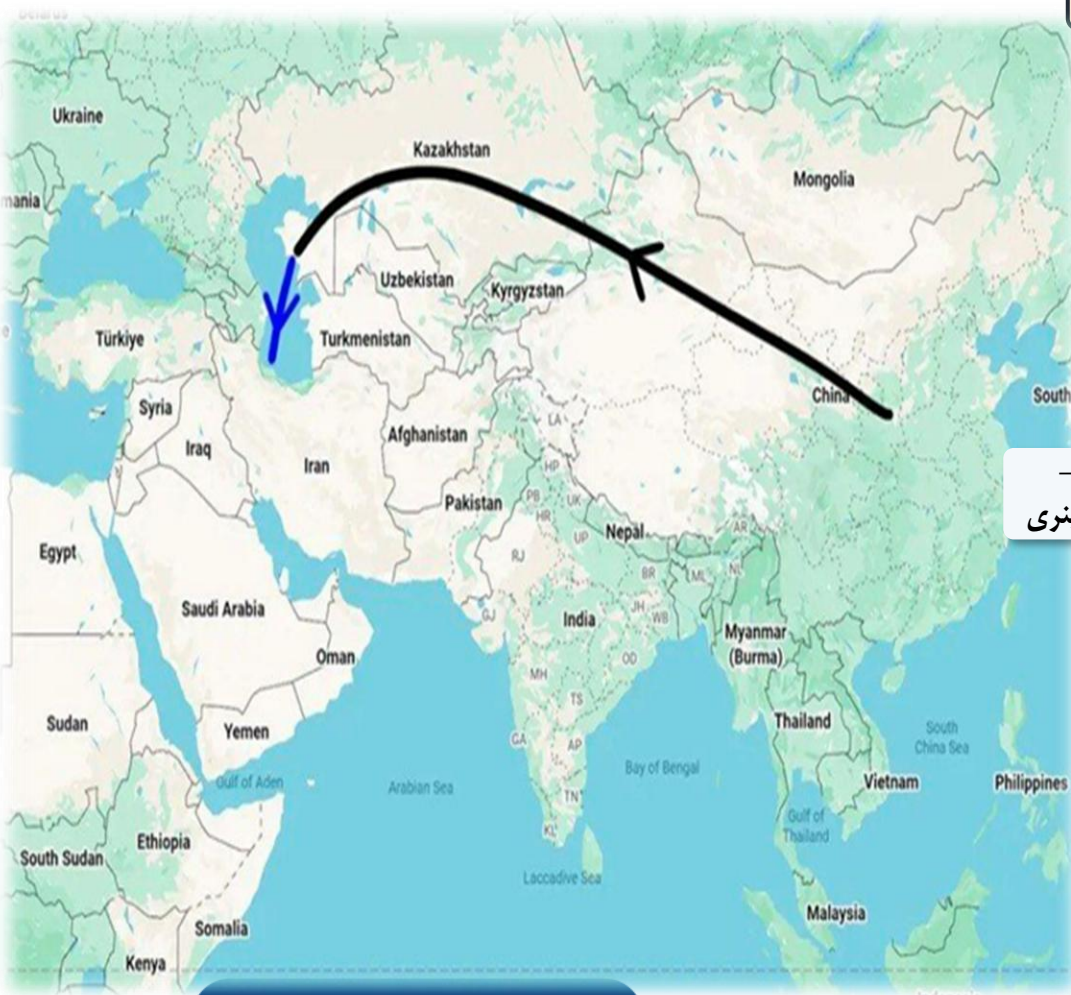
چین ----- قزاقستان ----- ایران

راهگذر ۳: مسیر ریلی- دریایی



یکی از کریدورهای استراتژیک جایگزین در شرایط محاصره دریایی خلیج فارس است

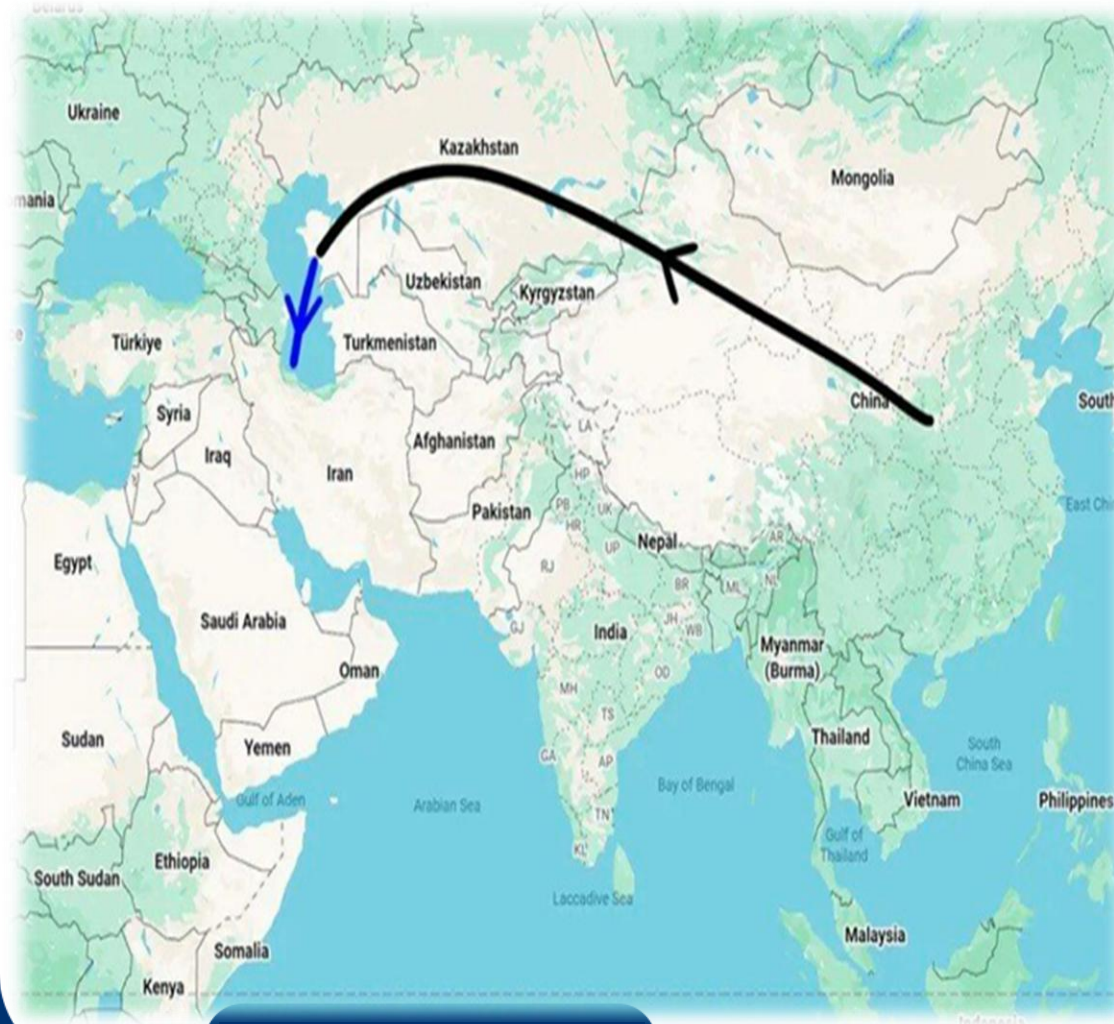
مسیر اصلی: چین (شیان) --- ریلی --- قزاقستان (بندر آکتائو) --- دریایی --- ایران (بندر انزلی / امیرآباد)



نوع حمل	مسافت	زمان	محدودیت	چین - قزاقستان
ریلی	۵۰۰۰-۶۰۰۰ کیلومتر	۱۵-۱۰ روز	تعویض ریل	
نوع حمل	مسافت	زمان	محدودیت	آکتائو - امیرآباد
کشتی-دریایی	۷۰۰-۸۰۰ کیلومتر	۳-۵ روز (با احتساب بارگیری و تخلیه)	شرایط آب و هوایی - کمبود کشتی‌های کانتینری	
نوع حمل	مسافت	زمان	مزیت	امیرآباد - مشهد
ریلی-جاده‌ای	۷۵۰ کیلومتر	۱۰-۱۲ ساعت	متصل به شبکه ریلی	

▪ نکته مهم: بندر امیرآباد از طریق خط راه‌آهن به شبکه ریلی سراسری ایران متصل است و دسترسی آسانی به تهران و سایر شهرهای صنعتی دارد

راهگذر ۳: مسیر ریلی- دریایی



برآورد هزینه (دلار)	
هزینه حمل ریلی (چین به آکتائو)	هر کانتینر ۴۰ فوتی : به طور تقریبی ۵۰۰۰-۶۰۰۰ دلار
هزینه کشتی خزر (آکتائو به امیرآباد)	هر کانتینر: ۱۰۰۰-۱۵۰۰ دلار
هزینه حمل داخلی ایران	به طور تقریبی ۵۰۰-۱۰۰۰ دلار
هزینه کل تقریبی	۶۵۰۰-۸۰۰۰ دلار

داده ها برآورد شده و تقریبی می باشد

راهگذر ۳: مسیر ریلی - دریایی



قزاقستان



ایران



مزایا

ارزان

سریع

امن

معایب

حداقل سفارش: ۱ کانتینر ۴۰ فوت و یا ۲ کانتینر ۲۰ فوت

محدودیت رزرو - ۲ قطار در ماه

محدودیت در حمل کالاهای خطرناک مثل باتری

محدودیت پذیرش برندهای فاقد تعامل مستقیم با ایران

راهگذر ۴

چین ————— پاکستان ————— ایران

راهگذر ۴: مسیر دریایی - زمینی



کریدور: مسیر شرق (پاکستان)

مدت زمان کل مسیر: ۵۰-۶۰ روز

مسیر اصلی: چین --- دریایی --- پاکستان (کراچی / گوادر) --- زمینی --- ایران (ریمدان / میرجاوه)



مرز ورودی به پاکستان:

بنادر کراچی / گوادر

زمان حمل دریایی تا بنادر پاکستان

۱۷-۲۰ روز قبل از جنگ
۲۵-۳۰ روز بعد از جنگ به
دلیل ترافیک بار و حمل

مسافت تقریبی حمل دریایی

۸۵۰۰ تا ۸۹۰۰ کیلومتر

وضعیت فعلی

فعال

هزینه کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوت

بین ۱۶۰۰ تا ۳۱۰۰ دلار

هزینه ها حتی تا ۵۰۰۰ دلار
نیز در زمان جنگ رسیده
است

کراچی / گوادر نزدیک ترین جایگزین بندر جبل علی

کریدور: مسیر شرق (پاکستان)

مسیر اصلی: چین --- دریایی --- پاکستان (کراچی/گوادر) --- زمینی --- ایران (ریمدان/میرجاوه)

مسیر زمینی	مسافت تقریبی	زمان	هزینه
کراچی به ریمدان	۶۵۰-۷۰۰ کیلومتر		۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار
کراچی به تفتان (مرز میرجاوه)	۱۴۰۰-۱۵۰۰ کیلومتر		۵۰۰۰ تا ۶۰۰۰ دلار
گوادر به ریمدان	۷۰-۱۲۰ کیلومتر		

فهرست هزینه های مربوط به حمل و نقل و ترخیص کالا (کانتینری) از کراچی (دلار)

نوع کانتینر	هزینه های THC و قبض انبار	هزینه های خط کشتیرانی	سپرده تضمین	ترخیص به بندر
کانتینر ۲۰ فوت	۲۰۰	۲۰۰	۱۵۰۰	۲۰۰
کانتینر ۴۰ فوت	۳۰۰	۴۰۰	۳۰۰۰	۳۰۰

منبع: نامه معاون امور بین الملل اتاق ایران واصله از سفارت ایران در پاکستان





چین

راهگذر ۴: مسیر دریایی - زمینی



پاکستان



ایران

مدت زمان کل مسیر دریای - زمینی : ۵۰-۶۰ روز

مزایا

امن تر از مسیر عمان بخاطر شرایط خلیج فارس

معایب

زمان بر بودن: مسیر طولانی از نظر مدت زمان تحویل

کمبود تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر پاکستان

فقدان سابقه عملیاتی: مسیر نوپا و آزمون نشده در حوزه ترانزیت کالا با مشکلات زیر ساختی

هزینه بالای ترانزیت زمینی: عدم توجیه اقتصادی حمل جاده ای از کراچی تا مرزهای ایران

ریسک هزینه های پیش بینی نشده: احتمال بالای مواجهه با هزینه های پنهان و جانبی در طول مسیر

خلأ شناخت تخصصی: عدم آشنایی شرکتهای حمل و بازرگانان با چالش های اجرایی این مسیر

ابهام در پایداری: ناشناخته بودن مسیر به عنوان یک گزینه جایگزین

الزام: اجرایی و عملیاتی شدن توافقنامه ترانزیتی دو کشور



راهگذر ۵

چین ————— ترکیه ————— ایران

راهگذر ۵: مسیر دریایی - جاده ای



مسیر اصلی: چین --- دریای --- ترکیه (مرسین) --- جاده ای --- ایران (مرز بازرگان / رازی)

چین - ترکیه

نوع حمل	مسافت	زمان	محدودیت
دریایی - کشتی	۱۷۰۰۰-۱۵۰۰۰ کیلومتر	۲۸-۴۰ روز	ریسک ازدحام و بحران، ظرفیت کمتر بارگیری نسبت به خلیج فارس

مرسین -
بازرگان / رازی

نوع حمل	مسافت	زمان
کامیون	۱۶۰۰-۱۴۰۰ کیلومتر	۲ الی ۳ روز

نکته: این مسیر برای محموله های از مبدا اروپا و کشورهای و آفریقایی و برای مقصد استان های غربی کشور و تهران مناسب تر و بهینه تر می باشد



راهگذر ۵: مسیر دریایی - جاده ای



جزئیات	هزینه (دلار / هر کانتینر ۴۰ (قوت)	
شامل سوخت و تعدیل مسیر (احتمال دور زدن آفریقا)	۳,۶۰۰ - ۲,۴۰۰	کرایه دریایی (چین به مرسین)
اسناد، تشریفات THC	۷۵۰ - ۳۸۰	هزینه‌های بندری (مرسین)
کامیون تا مرز مرسین	۲,۴۰۰ - ۱,۸۰۰	حمل جاده‌ای (مرسین به مرز ترکیه)
تشریفات گمرکی، اسناد ترانزیت	۶۰۰ - ۲۵۰	هزینه‌های مرزی و ترانزیت
بیمه بار، ریسک تأخیر	۳۵۰ - ۱۵۰	بیمه و ریسک تأخیر
مکانیسم‌های تجاری برای دور زدن تحریم‌ها	۴۵۰ - ۳۰۰	تغییر اسناد / تجارت واسطه
از چین تا ایران	۸,۱۵۰ - ۴,۹۵۰	هزینه کل لجستیکی

داده ها برآورد شده و تقریبی می باشد

راهگذر ۵: مسیر دریایی - جاده ای



مدت زمان: حدود ۷۰ روز

مزایا

امنیت بالای حمل دریایی: ایمن ترین گزینه در میان مسیرهای دریایی منتهی به منطقه

دسترسی آسان: تسهیل در پیگیری و مراودات به دلیل دسترسی بهتر بازرگانان ایرانی به ترکیه در مقایسه با پاکستان

توجیه اقتصادی در ترانزیت زمینی هزینه پایین تر حمل جاده ای از ترکیه به ایران نسبت به مسیرهای مشابه مانند پاکستان

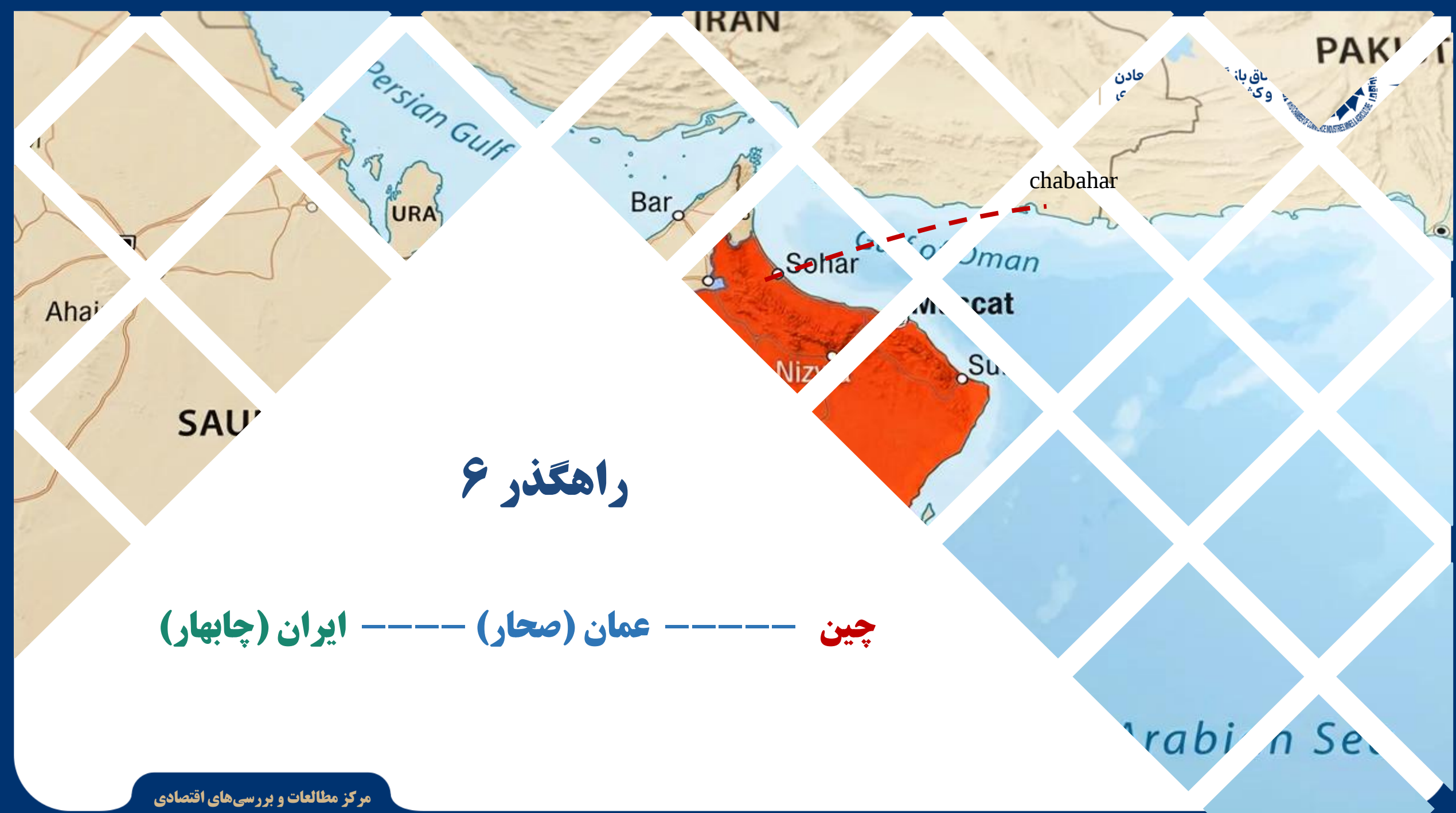
شناخت عملیاتی: مسیری شناخته شده با زیر ساخت های فعال به دلیل حجم بالای صادرات ترکیه به ایران

معایب

زمان بر بودن: مسیر طولانی از نظر مدت زمان تحویل کالا

تعدد جابجایی کالا، کراس استاف اجباری الزام به تخلیه کالا از کانتینر و تحویل کانتینر خالی در مرسین و انتقال کالا از کشتی به تریلی و کامیون جهت حمل نهایی به مرزهای ایران





راهگذر ۶

چین ————— عمان (صحار) ————— ایران (چابهار)

راهگذر ۶:



چین ----- عمان (صحار) ----- ایران (چابهار)



از دو مسیر می توان کالا به چابهار کالا برد

۲- امارات - عمان - چابهار

۱- چین - عمان - چابهار

معایب: غیر رسمی بودن مسیر و عدم حضور کشتی های بزرگ

مسیر اصلی: چین ----- عمان (صحار) ----- ایران (چابهار)



راهگذر ۶:

چین



----- عمان (صحار) ----- ایران (چابهار)



مزایا

مناسب کالاهای خرد و ته لنجی

معایب

ناپایداری امنیتی: ریسک بالای تردد در منطقه خلیج فارس و توقف های مقطعی مسیر به دلیل شرایط نامساعد امنیتی

پیچیدگی ترانزیت بین کشوری: الزام به عبور کالا از خاک امارات متحده عربی برای جابجایی بین بخش های جدا افتاده کشور عمان (رسیدن به بندر خصب)

حمل و نقل چندگانه: نیاز به تغییر مداوم وسیله نقلیه از دریایی به زمینی و مجدداً دریایی (لنج/ شناور) جهت انتقال نهایی به ایران

هزینه مضاعف عوارض گمرکی امارات: کالا باید به صورت ترانزیت از خاک امارات رد شود هزینه های اداری این کشور هم به بار تحمیل میشود



راهگذر ۷

چین ————— افغانستان ————— ایران



مسیر اصلی: چین ---- ریلی ---- افغانستان (کانال واخان) ---- جاده ای ---- ایران (دوغارون)

وضعیت فعلی

مطالعات کارشناسی و نیازمند سرمایه گذاری بالا

مسافت تقریبی

۲۰۰۰ کیلومتر

کانال واخان بطول حدود ۳۵۰ کیلومتر بصورت عملیاتی و اجرایی فعال نیست.

چالش های ساختاری مسیر

مزایا در صورت راه اندازی مسیر

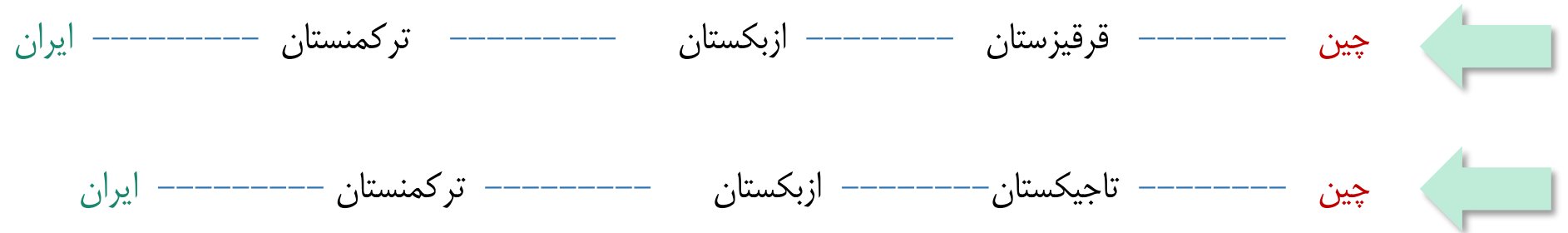
- محدودیت های جغرافیایی و زیرساختی (واخان منطقه ای با ارتفاع بیش از ۴۵۰۰ متر از سطح دریا، آب و هوای سخت و فاقد جاده آسفalte مناسب)
- رقابت های ژئوپلیتیک و ناامنی
- چالش های امنیتی و بی اعتمادی سیاسی میان کشورهای منطقه (به ویژه تنش های طالبان- پاکستان)
- عدم سرمایه گذاری کافی از سوی چین

- کاهش ۵۰ درصدی مسافت حمل از چین به ایران - در مقایسه با مسیرهای فعلی از طریق قزاقستان و ترکمنستان
- حذف مشکل تعویض ریل : در مسیرهای فعلی (چین- قزاقستان و ترکمنستان-ایران) به دلیل اختلاف عرض ریل، نیاز به تعویض بوژی یا جابجایی بار است
- حرکت مستقیم قطار از چین به ایران و اروپا بدون نیاز به تغییر واگن در مرزها



© Encyclopædia Britannica, Inc

سایر راه‌گذرهای پیشنهادی





نقشه ریلی کشورهای آسیای میانه



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

سناریوهای محتمل و آثار آن بر تجارت و لجستیک کشور

سناریوهای محتمل پیش روی تجارت خارجی کشور و آثار آن بر کریدورها و زنجیره تأمین

- با توجه به شرایط ژئوپلیتیکی منطقه، وابستگی بالای تجارت خارجی کشور به بنادر جنوبی و تمرکز بخش عمده واردات (بیش از ۷۷ درصد) در محور خلیج فارس، آینده تجارت خارجی ایران را می توان در قالب **چهار سناریوی اصلی** مورد بررسی قرار داد.
 - **سناریوی اول:** پایان تنش ها و بازگشت شرایط تجارت دریایی به وضعیت پیش از ۹ اسفند
 - **سناریوی دوم:** قطع ارتباط تجاری با امارات و تداوم ارتباط با سایر کشورها
 - **سناریوی سوم:** تداوم محاصره و استمرار وضعیت فعلی
 - **سناریوی چهارم:** وقوع جنگ و اختلال شدید در تجارت دریایی جنوب
- هر یک از این سناریوها، پیامدهای متفاوتی بر هزینه تجارت، امنیت زنجیره تأمین، عملکرد کریدورها و جهت گیری سیاست های لجستیکی کشور خواهد داشت.

سناریوی اول: پایان تنش‌ها و بازگشت شرایط تجارت دریایی به وضعیت پیش از ۹ اسفند

➤ در این سناریو، تنش‌های منطقه‌ای کاهش یافته، محدودیت‌های عملیاتی و بیمه‌ای حمل‌ونقل دریایی رفع شده و تجارت از طریق بنادر جنوبی، به‌ویژه بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی، به وضعیت عادی بازمی‌گردد

➤ **نتایج راهبردی:** در این وضعیت، هرچند فشار فوری از روی زنجیره تأمین کشور برداشته می‌شود، اما تجربه بحران نشان می‌دهد که حفظ و توسعه مسیرهای جایگزین همچنان ضروری است؛ زیرا تمرکز بیش از حد تجارت کشور در جنوب، همچنان یک ریسک ساختاری برای اقتصاد ایران محسوب می‌شود

پیشنهاد سیاستی:

- حفظ سرمایه‌گذاری در کریدورهای جایگزین حتی در شرایط عادی
- توسعه تدریجی ظرفیت چابهار به‌عنوان بندر پشتیبان خارج از تنگه هرمز
- استمرار توافقات ترانزیتی با آسیای میانه، روسیه، پاکستان و ترکیه

پیامدهای محتمل:

- کاهش مجدد هزینه حمل دریایی و بیمه کشتی‌ها
- بازگشت خطوط کشتیرانی و افزایش تردد کانتینری
- کاهش فشار بر مسیرهای زمینی و ریلی جایگزین
- احیای نقش امارات به‌عنوان هاب واسطه تجارت ایران
- کاهش جذابیت اقتصادی مسیرهای جایگزین ریلی و زمینی نظیر پاکستان، آسیای میانه و ...

سناریوی اول: پایان تنش‌ها و بازگشت شرایط تجارت دریایی به وضعیت پیش از ۹ اسفند

وضعیت بارگیری:

- خطوط کشتیرانی به شرایط عادی باز می‌گردند.
- امکان رزرو کانتینر افزایش می‌یابد.
- هزینه بیمه و حمل کاهش پیدا می‌کند

ظرفیت بنادر برای پذیرش

بنادر اصلی:

- بندر شهید رجایی
- بندر امام خمینی
- بوشهر
- چابهار

این بنادر توان پذیرش حجم اصلی تجارت کشور را دارند، اما تمرکز شدید بر شهید رجایی همچنان یک ریسک ساختاری باقی می‌ماند و احتمال ازدحام مقطعی در دوره بازگشت تجارت وجود دارد

وضعیت حمل و زمان رسیدن کالا

در این وضعیت، تجارت مجدداً بر محور بنادر جنوبی و خصوصاً بندر شهید رجایی متمرکز خواهد شد.

زمان تقریبی حمل:

- چین تا بندرعباس: حدود ۱۸ تا ۲۵ روز
- امارات تا بنادر ایران: ۲ تا ۷ روز
- هند تا ایران: ۷ تا ۱۲ روز
- اروپا تا ایران: ۲۰ تا ۳۰ روز

➤ میزان قابل تحقق

- بسیار بالا (بیش از ۹۰ درصد ظرفیت پیشین)
- زیرساخت‌های فعلی کشور برای این وضعیت طراحی شده‌اند.
- عمده تجارت کشور بدون نیاز به مسیرهای جایگزین انجام می‌شود.

سناریوی دوم: قطع ارتباط تجاری با امارات و تداوم ارتباط با سایر کشورها

آثار بر کريدورها:

- مسیر چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران از طریق اینچه برون اهمیت بیشتری پیدا می کند.
- مسیر پاکستان (کراچی/گوادری - ریمدان/میرجاوه) به عنوان جایگزین جبل علی فعال تر می شود.
- بنادر عمان، به ویژه صحر، می توانند به هاب واسط جدید تجارت ایران تبدیل شوند

➤ در این سناریو، روابط تجاری مستقیم یا غیرمستقیم با امارات متحده عربی دچار اختلال می شود، اما تجارت ایران با سایر کشورها همچنان ادامه می یابد

نتایج راهبردی:

- اقتصاد ایران در این سناریو با شوک هزینه ای مواجه می شود، اما امکان مدیریت بحران از طریق تنوع بخشی جغرافیایی تجارت وجود دارد. وابستگی شدید بخشی از واردات کشور به امارات، ضرورت بازتعریف شبکه شرکای لجستیکی ایران را آشکار می سازد

پیامدهای محتمل:

- اختلال جدی در واردات مجدد Re-export و تجارت واسطه ای
- افزایش هزینه تأمین کالاهای واسطه ای و مصرفی
- انتقال بخشی از بار تجاری به عمان، قطر، پاکستان و ترکیه
- افزایش اهمیت بنادر چابهار، بوشهر و بنادر کوچک جنوب
- رشد نقش مسیرهای زمینی ترکیه، قفقاز و آسیای میانه

پیشنهاد سیاستی:

- توسعه همکاری تجاری و لجستیکی با عمان و پاکستان
- تقویت زیرساخت های مرزی ریمدان، میرجاوه و اینچه برون
- ایجاد مشوق برای انتقال دفاتر بازرگانی ایرانی از امارات به عمان و آسیای میانه
- توسعه انبارها و مراکز لجستیکی در شرق کشور

سناریوی دوم: قطع ارتباط تجاری با امارات و تداوم ارتباط با سایر کشورها

وضعیت حمل و زمان رسیدن کالا

مسیرهای جایگزین:

۱- مسیر پاکستان (کراچی/گوادر - ریمدان/میرجاوه)
زمان حمل دریایی چین تا کراچی/گوادر: ۱۷ تا ۲۰ روز
حمل زمینی تا ایران: ۵ تا ۱۰ روزم
مجموع زمان: حدود ۲۵ تا ۴۰ روز

۲- مسیر ریلی چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران
زمان: حدود ۳۰ روز پایدارتر ولی دارای محدودیت رزرو

ظرفیت بنادر و مرزها

- گوادر و کراچی ظرفیت بالقوه مناسب دارند. اما اتصال لجستیکی و گمرکی با ایران هنوز محدود است.
- چابهار مهم‌ترین بندر جایگزین ظرفیت توسعه دارد اما هنوز به اندازه شهید رجایی تجهیز نشده است.
- مرزهای شرقی: ریمدان میرجاوه ظرفیت فعلی آن‌ها برای جهش ناگهانی تجارت کافی نیست و نیازمند: توسعه پایانه‌ها افزایش ناوگان تسهیل گمرکی امنیت جاده‌ایه ستند.

میزان قابل تحقق

- متوسط حدود ۴۰ تا ۶۰ درصد تجارت قابل انتقال به مسیرهای جایگزین است، اما همه کالاها قابلیت انتقال سریع ندارند.
- برخی خطوط تجاری وابستگی عملیاتی به امارات دارند. زیرساخت‌های پاکستان و برخی مرزهای شرقی هنوز محدود هستند.

سناریوی سوم: تداوم محاصره و استمرار وضعیت فعلی

آثار بر زیرساخت ها:

- فشار مضاعف بر بنادر جنوبی و شبکه جاده‌ای
- رشد تدریجی سهم مسیرهای ریلی و زمینی
- افزایش اهمیت مرزهای شمالی و شرقی کشور
- فعال تر شدن کریدور شمال - جنوب و مسیرهای متصل به روسیه و آسیای میانه

➤ در این سناریو، شرایط فعلی شامل محدودیت‌های دریایی، نااطمینانی بیمه‌ای، افزایش هزینه حمل و کاهش ظرفیت عملیاتی بنادر جنوب ادامه پیدا می‌کند، بدون آنکه جنگ مستقیم گسترده‌ای رخ دهد

نتایج راهبردی:

- در این وضعیت، کشور وارد یک دوره "تطبیق پرهزینه" می‌شود؛ به گونه‌ای که تجارت متوقف نمی‌شود، اما با هزینه بالاتر، زمان بیشتر و بهره‌وری کمتر ادامه می‌یابد

پیامدهای محتمل:

- افزایش مستمر هزینه واردات و زمان تأمین کالا
- کاهش رقابت‌پذیری تجارت خارجی کشور
- افزایش فشار بر ذخایر ارزی و هزینه تولید داخلی
- فرسایش تدریجی زنجیره تأمین صنایع وابسته به واردات
- افزایش اهمیت ذخیره‌سازی راهبردی کالاهای اساسی

پیشنهاد سیاستی:

- توسعه فوری حمل‌ونقل ترکیبی (ریلی - جاده‌ای - دریایی)
- اولویت‌بندی واردات کالاهای اساسی و مواد اولیه تولید
- حمایت از ایجاد هاب‌های لجستیکی در شمال و شرق کشور
- تسهیل مقررات گمرکی و ترانزیتی در مرزهای جایگزین
- توسعه توافقات پولی و تجاری منطقه‌ای برای کاهش هزینه مبادلات

سناریوی سوم: تداوم محاصره و استمرار وضعیت فعلی

وضعیت حمل و زمان رسیدن کالا

زمان تقریبی:

افزایش ۲۰ تا ۵۰ درصدی زمان

➤ حمل چین تا ایران: دریایی ۳۰ تا ۴۵ روز

➤ ریلی: حدود ۳۰ روز اروپا تا ایران ۳۵ تا ۵۰ روز

دلایل افزایش زمان: تغییر مسیر کشتی‌ها - معطلی بیمه و بازرسی - تراکم بنادر و محدودیت خطوط کشتیرانی است

میزان قابل تحقق

➤ نسبتاً بالا اما پرهزینه حدود ۶۰ تا ۷۵ درصد تجارت کشور قابل تداوم است، اما هزینه واردات افزایش می‌یابد.

➤ برخی کالاهای حساس با کمبود مواجه می‌شوند.

➤ تجارت به سمت کالاهای ضروری محدودتر می‌شود.

ظرفیت بنادر و مرزها

بنادر جنوبی:

همچنان فعال‌اند اما با راندمان کمتر ازدحام و کاهش بهره‌وری محتمل است.

مرزهای زمینی:

ظرفیت مرزهای بازرگان - خسروی - شلمچه - اینچه‌برون و سرخس بسیار مهم می‌شود.

محدودیت اصلی:

شبکه ریلی و جاده‌ای کشور هنوز ظرفیت جایگزینی کامل تجارت دریایی را ندارد. کمبود کانتینر، واگن و ناوگان حمل تشدید می‌شود.

سناریوی چهارم: وقوع جنگ و اختلال شدید در تجارت دریایی جنوب

آثار بر کریدورهای جایگزین

- در این وضعیت، مسیرهای جایگزین از "مسیر مکمل" به "مسیر حیاتی" تبدیل می‌شوند:
- کریدور ریلی چین - آسیای میانه - ایران اهمیت استراتژیک پیدا می‌کند.
- مسیر پاکستان و گوادر به یکی از محدود مسیرهای عملیاتی واردات تبدیل می‌شود.
- مرزهای ترکیه، آذربایجان، ترکمنستان و افغانستان نقش کلیدی در تداوم تجارت خواهند داشت.
- بندر چابهار به مهم‌ترین بندر ایمن کشور تبدیل می‌شود؛ زیرا خارج از تنگه هرمز قرار دارد

نتایج راهبردی:

- این سناریو، ضرورت تغییر بنیادین در معماری لجستیک و امنیت اقتصادی کشور را آشکار می‌کند. در چنین شرایطی، مزیت اصلی کشور نه «کم‌هزینه‌ترین مسیر»، بلکه پایدارترین و امن‌ترین مسیر خواهد بود.

پیشنهادهای سیاستی:

- تشکیل ستاد ملی تاب‌آوری لجستیک و تجارت خارجی
- اولویت فوری توسعه چابهار و اتصال ریلی آن
- فعال‌سازی دیپلماسی ترانزیتی با روسیه، چین، پاکستان، عمان و آسیای میانه
- ایجاد ذخایر راهبردی کالاهای اساسی و مواد اولیه
- تمرکز بر تجارت منطقه‌ای و پیمان‌های پولی دوجانبه
- افزایش نقش بخش خصوصی در مدیریت زنجیره تأمین بحران

- در این سناریو، جنگ مستقیم یا درگیری گسترده منطقه‌ای منجر به اختلال جدی در عملکرد بنادر جنوبی، محدودیت عبور کشتی‌ها از خلیج فارس و کاهش شدید ظرفیت تجارت دریایی کشور می‌شود

پیامدهای محتمل:

- اختلال جدی در واردات کالاهای اساسی، نهاده‌ها و مواد اولیه
- جهش شدید هزینه حمل‌ونقل و بیمه
- کاهش شدید ظرفیت عملیاتی بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی
- ایجاد کمبود در زنجیره تأمین صنایع و بازار داخلی
- افزایش تورم ناشی از شوک عرضه
- افزایش احتمال سهمیه‌بندی و مداخلات دولتی در تجارت

سناریوی چهارم: وقوع جنگ و اختلال شدید در تجارت دریایی جنوب

وضعیت حمل و زمان رسیدن کالا

حمل دریایی:

- غیرقابل پیش‌بینی
- احتمال توقف کامل برخی خطوط
- زمان حمل ممکن است به ۶۰ تا ۹۰ روز برسد.

حمل زمینی و ریلی:

- مسیرهای جایگزین فعال می‌شوند اما با ازدحام شدید
- زمان حمل ریلی چین تا ایران ممکن است به ۴۰ تا ۶۰ روز برسد.

میزان قابل تحقق

- پایین تا متوسط و در بهترین حالت تنها ۳۰ تا ۵۰ درصد نیاز تجاری کشور قابل پوشش خواهد بود.
- اولویت تجارت به کالاهای اساسی - دارو - نهاده‌های تولید و تجهیزات حیاتی محدود می‌شود

ظرفیت بنادر و مرزها

بنادر جنوبی

- احتمال کاهش شدید ظرفیت عملیات‌ریسک امنیتی بالامحدودیت ورود کشتی‌ها

چابهار:

- مهم‌ترین بندر عملیاتی کشور خواهد شد؛ زیرا خارج از تنگه هرمز قرار دارد. اما ظرفیت فعلی آن پاسخگوی کل نیاز کشور نیست.
- اتصال ریلی آن هنوز کامل و پرظرفیت نشده است.

جمع‌بندی مقایسه‌ای سناریوها

سناریو	زمان متوسط حمل	میزان تحقق تجارت	وضعیت ظرفیت بنادر
بازگشت شرایط عادی	۱۸ تا ۲۵ روز	بسیار بالا	ظرفیت مناسب
قطع ارتباط با امارات	۲۵ تا ۴۰ روز	متوسط	فشار بر چابهار و شرق
تداوم محاصره	۳۰ تا ۴۵ روز	نسبتاً بالا اما پرهزینه	ازدحام و کاهش راندمان
جنگ	۴۰ تا ۹۰ روز	پایین تا متوسط	اختلال شدید



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن
و کشاورزی خراسان رضوی
مرکز مطالعات و
بررسی‌های اقتصادی

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرائی مشترک در تمامی سناریوها

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

- بررسی چهار سناریوی پیش‌روی تجارت خارجی کشور، از بازگشت شرایط عادی تا تداوم محدودیت‌ها و وقوع اختلال گسترده در تجارت دریایی جنوب، نشان می‌دهد که توسعه مسیرهای جایگزین نباید صرفاً یک واکنش موقت به بحران تلقی شود.
- هدف اصلی باید ایجاد یک شبکه تجارت خارجی متنوع، منعطف و تاب‌آور باشد که در شرایط عادی دارای توجیه اقتصادی و در شرایط بحران قادر به حفظ جریان تجارت کشور باشد.
- در ادامه مطالعات انجام‌شده پیرامون مسیرهای جایگزین بنادر جنوبی، موقعیت ژئوپلیتیکی ایران و ظرفیت‌ها و چالش‌های کریدورها، راه‌ها، راه‌آهن، بنادر و پایانه‌های مرزی کشور و با بررسی چهار سناریوی احتمالی پیش‌رو، مجموعه یافته‌ها و پیشنهادها حاصل جمع‌بندی گردید. برآیند این مطالعات به شناسایی ۱۰ راهبرد کلان منجر شده است که چارچوب نهایی پیشنهادی برای افزایش تاب‌آوری، تنوع‌بخشی به مسیرها و پایداری تجارت خارجی کشور را تشکیل می‌دهد

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۱- توسعه بندر چابهار و تکمیل اتصال آن به شبکه ریلی کشور

راهبرد:

تثبیت جایگاه چابهار به عنوان دروازه اقیانوسی و پشتیبان راهبردی بنادر جنوبی کشور، با هدف کاهش وابستگی تجارت خارجی به مسیر خلیج فارس و تنگه هرمز.

هدف عملیاتی:

چابهار نباید صرفاً "بندر روز بحران" باشد؛ بلکه باید در شرایط عادی سهم مشخص و پایداری از تجارت خارجی کشور داشته باشد تا در زمان بحران امکان افزایش سریع ظرفیت آن وجود داشته باشد.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- تسریع در تکمیل محور ریلی چابهار-زاهدان و اتصال مؤثر آن به شبکه سراسری راه آهن.
- افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری، فله و کالاهای اساسی و توسعه تجهیزات بندری.
- ایجاد و توسعه انبارها، سیلوها، سردخانه‌ها، مراکز لجستیکی و امکانات پشتیبانی در پسکرانه بندر.
- ایجاد مشوق‌های تعرفه‌ای و حمل‌ونقلی برای صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی جهت استفاده مستمر از چابهار.
- برقراری خطوط منظم کشتیرانی با بنادر منطقه و بازارهای هدف و طراحی سرویس‌های ترکیبی دریایی-ریلی-جاده‌ای.
- پیش‌بینی ظرفیت عملیاتی اضطراری بندر برای انتقال سریع بخشی از بار بنادر جنوبی در شرایط بحران.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۲- تقویت کریدور شرق و شمال شرق و مرزهای خراسان

راهبرد:

تبدیل شرق و شمال شرق کشور و به‌ویژه خراسان رضوی به یکی از محورهای اصلی تجارت و ترانزیت ایران با افغانستان، آسیای میانه و از طریق این کشورها با چین و سایر بازارهای منطقه. تحقق این هدف مستلزم توسعه همزمان زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای، پایانه‌ای و لجستیکی در محورهای منتهی به مرزهای استان است.

هدف عملیاتی:

ایجاد یک محور قدرتمند ریلی-جاده‌ای-مرزی-لجستیکی در خراسان رضوی که با محوریت مشهد و اتصال به سرخس، لطف‌آباد و دوغارون، امکان دسترسی همزمان ایران به افغانستان و آسیای میانه را فراهم کند و در شرایط اختلال در مسیرهای جنوبی، ظرفیت پذیرش و انتقال بخش قابل توجهی از جریان تجارت خارجی کشور را داشته باشد.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- توسعه ظرفیت پایانه‌های مرزی دوغارون، سرخس و لطف‌آباد، افزایش خطوط ورود و خروج و ایجاد ظرفیت متناسب برای پذیرش افزایش ناوگان در شرایط عادی و بحرانی.
- تفکیک مسیرهای ترانزیتی، صادراتی، وارداتی و مسافری و توسعه پارکینگ‌ها و فضاهای پشتیبانی به‌منظور جلوگیری از ایجاد صف و توقف در مبادی مرزی.
- حرکت به سمت فعالیت شبانه‌روزی مرزهای اصلی و هماهنگی ساعات کاری با کشورهای مقابل.
- کاهش ایستگاه‌ها و کنترل‌های موازی و استقرار مدیریت واحد و پاسخگو در مرزها برای هماهنگی دستگاه‌های متعدد مستقر در پایانه‌ها.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۲- تقویت کریدور شرق و شمال‌شرق و مرزهای خراسان

ادامه راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- توسعه ظرفیت‌های ریلی موجود در سرخس و مسیر خواف-هرات در کنار احداث محور ریلی دوغانرون، به‌گونه‌ای که خراسان رضوی از چند مسیر مستقل ریلی به آسیای میانه و افغانستان متصل باشد.
- بهره‌گیری هدفمند از ظرفیت مناطق آزاد تجاری-صنعتی دوغانرون و سرخس برای ایجاد هاب‌های لجستیکی، انبارداری، ترانشیپمنت، پردازش و بسته‌بندی کالا، صادرات مجدد و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی.
- ایجاد مراکز لجستیکی و پایانه‌های حمل‌ونقل چندوجهی در نقاط مناسب استان با اتصال همزمان به شبکه جاده‌ای، ریلی، مناطق آزاد و پایانه‌های مرزی.
- احداث و توسعه خط آهن مشهد-فریمان-تربت‌جام-دوغانرون به‌عنوان یکی از پروژه‌های راهبردی کریدور شرق؛ این خط می‌تواند دوغانرون و شبکه ریلی افغانستان را به مشهد، شبکه سراسری ایران و در ادامه به سایر کریدورهای داخلی و بین‌المللی متصل کند.
- توسعه، تعریض و ایمن‌سازی جاده‌های مواصلاتی منتهی به مرزهای سرخس، دوغانرون و لطف‌آباد متناسب با حجم فعلی و پیش‌بینی‌شده تردد ناوگان تجاری؛ به‌ویژه رفع نقاط حادثه‌خیز، تکمیل باندهای دوم و افزایش ظرفیت محورهای پرتردد مرزی.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۳- توسعه شبکه ریلی و حمل‌ونقل چندوجهی راهبرد:

افزایش سهم راه‌آهن در تجارت خارجی و ایجاد امکان جابه‌جایی کالا میان دریا، ریل و جاده بدون وابستگی مطلق به یک شیوه حمل.
هدف عملیاتی:

ایجاد شبکه‌ای که در صورت اختلال در یک مسیر، بتوان بار را در کوتاه‌ترین زمان میان جاده، ریل و دریا منتقل کرد.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- شناسایی و رفع گلوگاه‌های شبکه ریلی در مسیرهای اصلی شرق، شمال، شمال‌شرق و شمال-جنوب.
- اولویت دادن به تکمیل حلقه‌های مفقوده خطوط ریلی دارای نقش بین‌المللی.
- توسعه پایانه‌های ترکیبی ریلی-جاده‌ای در مجاورت مرزها، بنادر، مناطق آزاد و مراکز تولید.
- افزایش ناوگان لکوموتیو، واگن باری و واگن کانتینری متناسب با افزایش تقاضا.
- تسهیل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ناوگان و پایانه‌های ریلی.
- طراحی سرویس‌های منظم قطار باری میان بنادر، مناطق صنعتی و مرزهای کشور.
- ایجاد تعرفه‌های رقابتی برای حمل ترکیبی و کاهش هزینه تغییر شیوه حمل.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۴- توسعه ظرفیت دریای خزر و کریدور بین‌المللی شمال-جنوب راهبرد:

استفاده از دریای خزر و کریدور شمال-جنوب به‌عنوان یکی از مسیرهای اصلی جایگزین برای ارتباط ایران با روسیه، قفقاز، آسیای میانه و بازارهای شمالی.

هدف عملیاتی:

تبدیل دریای خزر از یک ظرفیت مکمل به یکی از اجزای ثابت شبکه تجارت خارجی کشور.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- افزایش ظرفیت عملیاتی بنادر شمالی و توسعه تجهیزات تخلیه، بارگیری و کانتینری.
- افزایش و نوسازی ناوگان تجاری ایران در دریای خزر.
- ایجاد خطوط منظم کشتیرانی میان بنادر ایران و بنادر روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان.
- تقویت اتصال ریلی و جاده‌ای بنادر خزر به مراکز تولید و مصرف کشور.
- رفع گلوگاه‌های کریدور شمال-جنوب و تسریع در تکمیل حلقه‌های مفقوده آن.
- هماهنگ‌سازی تعرفه‌ها، اسناد و رویه‌های ترانزیتی با کشورهای مسیر.
- انعقاد قراردادهای بلندمدت حمل برای ایجاد جریان پایدار بار در این کریدور.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۵- ایجاد هاب‌های لجستیکی، مراکز توزیع و انبارهای راهبردی

راهبرد:

تمرکززدایی از انبارش و توزیع کالا و ایجاد شبکه‌ای از مراکز لجستیکی در مجاورت مسیرهای جایگزین.

هدف عملیاتی:

ایجاد امکان ذخیره، تجمیع، تغییر مسیر و توزیع سریع کالا بدون وابستگی به انبارها و مراکز لجستیکی محدود در جنوب کشور.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- ایجاد و توسعه مراکز لجستیکی در استان‌های خراسان رضوی، سیستان و بلوچستان، گلستان، آذربایجان شرقی و آذربایجان غربی و سایر نقاط راهبردی.
- جانمایی مراکز بر اساس اتصال همزمان به راه‌آهن، شبکه جاده‌ای، مرز و در صورت امکان بندر.
- توسعه انبارهای عمومی، سردخانه، سیلو، مخازن و مراکز نگهداری کالاهای تخصصی.
- ایجاد امکانات بسته‌بندی، پردازش، تجمیع و تفکیک کالا و صادرات مجدد.
- واگذاری احداث و بهره‌برداری بخش عمده این مراکز به بخش خصوصی و فراهم کردن زمین و زیرساخت توسط دولت.
- ایجاد سامانه ملی اطلاعات ظرفیت انبارها و مراکز لجستیکی.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۶- توسعه پایانه‌های مرزی، حمل یکسره و افزایش ظرفیت عملیاتی

راهبرد:

اولویت نخست در مدیریت مرزها باید سیاست‌گذاری بر مبنای حمل یکسره، عبور روان و حداقل توقف کالا و ناوگان باشد. پایانه مرزی نباید به محل توقف، رسوب کالا و انجام فرآیندهای متعدد و موازی تبدیل شود؛ بلکه باید به عنوان گره‌ای سریع و کارآمد در زنجیره تجارت، ترانزیت و لجستیک عمل کند. اصل بر این باشد که کالا و ناوگان، در صورت نداشتن منع قانونی یا ضرورت کنترلی، با حداقل توقف و تشریفات از مرز عبور کنند و ترانشیپمنت، تخلیه و بارگیری مجدد صرفاً در موارد ضروری یا دارای توجیه اقتصادی انجام شود.

هدف عملیاتی:

- تغییر رویکرد از مدیریت توقف در مرز به مدیریت عبور از مرز؛ به گونه‌ای که اصل بر حمل یکسره، حداقل توقف و روان‌سازی جریان کالا و ناوگان باشد و توسعه ساختمان، محوطه و تجهیزات نیز در خدمت همین هدف قرار گیرد.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- توسعه حمل یکسره و فراهم کردن امکان تردد مستقیم ناوگان ایرانی و خارجی تا مقصد یا نقاط تعیین شده در دو کشور، بر اساس توافقات دوجانبه.
- بازنگری فرآیندهای موجود مرزی با هدف حذف مراحل، کنترل‌ها، توقفگاه‌ها و تشریفات غیرضروری و موازی.
- تعیین زمان استاندارد عبور کامیون از مرز و الزام دستگاه‌های مستقر به رعایت آن.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۶- توسعه پایانه‌های مرزی، حمل یکسره و افزایش ظرفیت عملیاتی

- افزایش خطوط ورود و خروج کامیون و ظرفیت محوطه‌های عملیاتی متناسب با حجم تردد.
- تجهیز پایانه‌ها به انبار، سردخانه، باسکول، تجهیزات تخلیه و بارگیری و امکانات ترانشیپمنت برای موارد موردنیاز.
- تفکیک فیزیکی مسیرهای ترانزیت، صادرات، واردات و مسافری در مرزهای پرتردد.
- استقرار سامانه نوبت‌دهی هوشمند، تبادل اطلاعات پیش از ورود و مدیریت الکترونیکی صف کامیون‌ها.
- هماهنگی ساعات کاری دو سوی مرز و حرکت به سمت فعالیت ۲۴ ساعته و هفت روز هفته در مرزهای اصلی.
- تأمین نیروی انسانی کافی برای گمرک، پایانه، مرزبانی، گذرنامه، قرنطینه، استاندارد و سایر دستگاه‌های مستقر در مرز.
- حذف کنترل‌ها و توقف‌های تکراری و استقرار مدیریت واحد، مقتدر و پاسخگو در مرز با اختیار لازم برای هماهنگی دستگاه‌های مستقر.
- هماهنگی مستمر با کشور مقابل برای تطبیق ظرفیت پذیرش، ساعات فعالیت و فرآیندهای عبور؛ زیرا افزایش ظرفیت یک‌طرفه بدون هماهنگی دو سوی مرز اثربخش نخواهد بود.
- تعیین شاخص‌های کمی مانند زمان متوسط عبور کامیون، تعداد تردد روزانه، میزان توقف و هزینه عبور از مرز و ارزیابی مستمر عملکرد مدیران و دستگاه‌های مستقر بر اساس این شاخص‌ها.

معیار نهایی موفقیت یک مرز، وسعت ساختمان و محوطه آن نیست؛ بلکه تعداد عبور، زمان توقف، هزینه تجارت و قابلیت حفظ جریان کالا در شرایط عادی و بحرانی است.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۷- تنوع‌بخشی به شرکای تجاری، افزایش تعاملات بین‌المللی و کاهش تنش‌ها راهبرد:

کاهش ریسک‌های تجارت خارجی از طریق تنوع بازارها و مسیرها و همزمان افزایش تعاملات اقتصادی و سیاسی سازنده با کشورهای منطقه و جهان.

هدف عملیاتی:

کاهش هزینه ژئوپلیتیک تجارت ایران؛ زیرا توسعه زیرساخت بدون روابط خارجی باثبات، به‌تنهایی قادر به ایجاد کریدورهای رقابتی و پایدار نیست.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- تقویت دیپلماسی اقتصادی و قرار دادن موضوع تجارت، ترانزیت و لجستیک در اولویت روابط خارجی.
- توسعه همکاری با همسایگان به‌ویژه عمان، پاکستان، ترکیه، افغانستان، کشورهای آسیای میانه، قفقاز و روسیه.
- توسعه روابط تجاری با سایر اقتصادهای منطقه‌ای و بین‌المللی و جلوگیری از تمرکز تجارت بر تعداد محدودی کشور.
- پیگیری سیاست کاهش تنش‌های بین‌المللی و رفع موانع سیاسی مؤثر بر تجارت، حمل‌ونقل، بیمه، بانک و سرمایه‌گذاری.
- تشکیل کمیته‌های مشترک حمل‌ونقل و ترانزیت با کشورهای مسیر و تعیین برنامه اجرایی و زمان‌بندی شده.
- حمایت از ایجاد دفاتر تجاری، مراکز توزیع و شبکه‌های لجستیکی شرکت‌های ایرانی در کشورهای هدف.
- استفاده فعال‌تر از موافقت‌نامه‌های تجاری منطقه‌ای و ظرفیت سازمان‌های اقتصادی بین‌المللی.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۸- اصلاح فرآیندهای گمرکی، ترانزیتی و دیجیتالی‌سازی تجارت

راهبرد:

کاهش زمان و هزینه عبور کالا و افزایش قابلیت رقابت مسیرهای جایگزین ایران.

هدف عملیاتی:

کاهش محسوس زمان توقف کالا و کامیون در بنادر و مرزها و تبدیل «سرعت عبور» به یکی از مزیت‌های رقابتی کریدورهای ایران.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- ایجاد پنجره واحد واقعی میان گمرک، سازمان راهداری، استاندارد، قرنطینه، بنادر، راه‌آهن و سایر دستگاه‌ها.
- حذف درخواست چندباره اطلاعات و مدارک مشابه از صاحب کالا و شرکت حمل.
- توسعه اظهار قبل از ورود و انجام بخش عمده تشریفات پیش از رسیدن کالا به مرز.
- گسترش پذیرش اسناد الکترونیکی و تبادل اطلاعات با کشورهای همسایه.
- استفاده از مدیریت ریسک برای کاهش بازرسی‌های فیزیکی غیرضروری.
- ایجاد مسیر سبز برای کالاها و شرکت‌های خوش سابقه.
- طراحی رویه‌های ویژه و از پیش تصویب‌شده برای شرایط اضطراری تا در زمان بحران نیازی به تصمیم‌گیری موردی نباشد.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۹- تقویت ذخایر راهبردی کالاهای اساسی و مواد اولیه تولید

راهبرد:

کاهش آسیب‌پذیری بازار و صنایع کشور در برابر قطع یا تأخیر مسیرهای تأمین خارجی.

هدف عملیاتی:

ایجاد زمان تنفس کافی برای اقتصاد کشور تا در صورت اختلال ناگهانی، فرصت تغییر مسیر تأمین بدون ایجاد کمبود و شوک شدید قیمتی فراهم شود.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- تعیین فهرست کالاهای حیاتی شامل کالاهای اساسی، دارو، نهاده‌های کشاورزی، قطعات و مواد اولیه صنایع کلیدی.
- تعیین حداقل موجودی ایمن برای هر گروه کالا متناسب با مدت احتمالی اختلال.
- توزیع جغرافیایی ذخایر و جلوگیری از تمرکز آنها در یک منطقه یا بندر.
- ایجاد بخشی از ذخایر در نزدیکی کریدورهای شمالی و شرقی.
- ایجاد سامانه پایش موجودی، مصرف و زمان تأمین کالاهای راهبردی.
- طراحی سازوکار چرخش موجودی برای جلوگیری از فساد، استهلاک و تحمیل هزینه اضافی.
- استفاده از ظرفیت انبارها و شبکه توزیع بخش خصوصی در کنار ذخایر دولتی.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۱۰- ایجاد نظام ملی حکمرانی و تاب‌آوری لجستیک با مشارکت مؤثر بخش خصوصی

راهبرد:

ایجاد فرماندهی هماهنگ برای پیشگیری و مدیریت اختلالات تجارت خارجی و تبدیل بخش خصوصی از دریافت‌کننده تصمیمات به یکی از اجزای اصلی فرآیند تصمیم‌سازی.

هدف عملیاتی:

کاهش فاصله میان شناسایی مشکل و اتخاذ تصمیم و ایجاد یک نظام فرماندهی که در شرایط بحران بتواند ظرف ساعات و روزها، نه هفته‌ها و ماه‌ها، مسیرهای جایگزین را فعال کند.

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- تشکیل ستاد ملی تاب‌آوری لجستیک و تجارت خارجی با اختیار تصمیم‌گیری فرابخشی.
- حضور وزارتخانه‌های مرتبط، گمرک، سازمان بنادر، راه‌آهن، سازمان راهداری و سایر دستگاه‌های مسئول در ساختار ستاد.
- حضور مؤثر و سازمان‌یافته اتاق بازرگانی ایران، اتاق‌های بازرگانی استان‌های مرزی و تشکلهای تخصصی حمل‌ونقل، لجستیک، صادرات و واردات.
- ایجاد مرکز رصد مستمر وضعیت بنادر، مرزها، کریدورها، هزینه حمل، زمان توقف و جریان کالا.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

۱۰- ایجاد نظام ملی حکمرانی و تاب‌آوری لجستیک با مشارکت مؤثر بخش خصوصی

راهکارهای اجرایی و عملیاتی:

- تهیه نقشه ظرفیت هر مسیر و تعیین مسیر جایگزین از پیش طراحی شده برای گروه‌های مختلف کالا.
- تشکیل کارگروه‌های استانی در استان‌های مرزی با مشارکت استانداری، دستگاه‌های اجرایی و اتاق‌های بازرگانی.
- دریافت منظم گزارش‌های میدانی از شرکت‌های حمل‌ونقل، صاحبان کالا و فعالان مرزی و تبدیل آنها به تصمیم اجرایی.
- تعریف شاخص‌های کمی برای ارزیابی عملکرد دستگاه‌ها و انتشار گزارش دوره‌ای از میزان پیشرفت برنامه‌ها.
- برگزاری مانورهای دوره‌ای برای سنجش آمادگی کشور در انتقال جریان کالا از یک کریدور به کریدور دیگر.

نقش ویژه بخش خصوصی و اتاق بازرگانی:

اتاق‌های بازرگانی و تشکلهای تخصصی به دلیل ارتباط مستقیم با صاحبان کالا، شرکت‌های حمل‌ونقل و بازارهای خارجی، می‌توانند سریع‌تر از بسیاری از ساختارهای اداری گلوگاه‌ها، افزایش هزینه‌ها و تغییر مسیر جریان تجارت را شناسایی کنند. بنابراین حضور آنها باید در مرحله تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری باشد، نه صرفاً پس از اتخاذ تصمیم برای مشورت یا اجرا.

جمع‌بندی کلان راهبردها و اقدامات اجرایی مشترک در تمامی سناریوها

جمع‌بندی نهایی

- اجرای این ده محور باید با یک اصل اساسی همراه باشد: مسیر جایگزین را نمی‌توان پس از وقوع بحران ایجاد کرد؛ ظرفیت جایگزین باید پیش از بحران ساخته، آزمایش و به‌صورت اقتصادی فعال نگه داشته شود.
- از این منظر، چابهار، شبکه ریلی، دریای خزر، کریدور شمال-جنوب، مرزهای شرق و شمال‌شرق، مناطق آزاد دوغارون و سرخس، پایانه‌های مرزی و هاب‌های لجستیکی اجزای یک شبکه واحد هستند و نباید به‌صورت پروژه‌های منفک از یکدیگر دیده شوند.
- در کنار توسعه زیرساخت نیز افزایش تعاملات بین‌المللی و کاهش تنش‌ها، اصلاح فرآیندهای داخلی و مشارکت واقعی بخش خصوصی سه پیش‌شرط مهم موفقیت این برنامه محسوب می‌شوند. هدف نهایی باید آن باشد که هیچ بندر، مرز، کشور واسط یا شیوه حمل‌ونقل واحدی به نقطه آسیب‌پذیری تجارت خارجی ایران تبدیل نشود.



باتشکر از توجه شما
