

حمل و نقل دریایی چالش‌ها و الزامات



دی ۱۴۰۱


مریم خزاعی

معاونت بررسی‌های اقتصادی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران



چکیده

- همه‌گیری کووید-۱۹، جنگ روسیه با اوکراین، تغییرات اقلیمی و تحولات ژئوپلیتیکی باعث ایجاد اختلال در لجستیک و حمل‌ونقل دریایی همراه با انسداد و بسته‌شدن برخی بنادر شد که به‌ناچار افزایش تاخیرها و هزینه‌های حمل‌ونقل و همچنین بازآرایی مجدد مسیرهای حمل را بدنبال داشت.
- حدود ۸۰ درصد از حمل‌ونقل کالاهای تجاری جهان توسط کشتی‌ها انجام می‌شود، در نتیجه بروز هر گونه اختلال در بنادر و خطوط کشتیرانی به این معناست که مواد غذایی، انرژی، دارو و سایر اقلام ضروری به موقع به دست مشتریان نمی‌رسد، کسب و کارها در تامین نهاده‌ها و کالاهای مورد نیاز برای تولید با مشکل مواجه می‌شوند و قیمت‌ها برای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان نیز افزایش می‌یابد.
- اگرچه طی ماه‌های پایانی سال ۲۰۲۲ تا حدودی تأخیرها در حمل‌ونقل بهبود یافته و نرخ هزینه حمل نیز در حال کاهش است، ولی حمل‌ونقل دریایی - و به تبع آن تجارت جهانی - همچنان آسیب‌پذیر است. ضرورت دارد صنعت کشتیرانی برای تقویت تاب‌آوری و انعطاف‌پذیری خود در برابر بحران‌های آینده و تغییرات اقلیمی، سرمایه‌گذاری کند.
- بنادر، شرکت‌های کشتیرانی و اپراتورهای حمل‌ونقل باید ظرفیت خود را افزایش، و ناوگان و تجهیزات موردنیاز را تجدید و توسعه دهند، از وجود نیروی کار کافی و ماهر اطمینان حاصل کنند، اتصال به سایر جریان‌های حمل‌ونقل و عملکرد خود را بهبود بخشند، انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش دهند و از وجود و برقراری رقابت سالم بین فعالان این حوزه مراقبت و محافظت کنند. مجموع اقدامات مزبور اطمینان لازم را برای تحمل طوفان بعدی توسط صنعت حمل‌ونقل دریایی تامین خواهد نمود.
- در این گزارش به تحولات متغیرهای اقتصادی مرتبط با حمل‌ونقل دریایی طی سال‌های اخیر، توصیه‌های آنکتابد به دولت‌ها و فعالان این حوزه برای افزایش تاب‌آوری در برابر بحران‌های احتمالی آینده به همراه عملکرد بنادر ایران در حوزه تجارت پرداخته شده است.



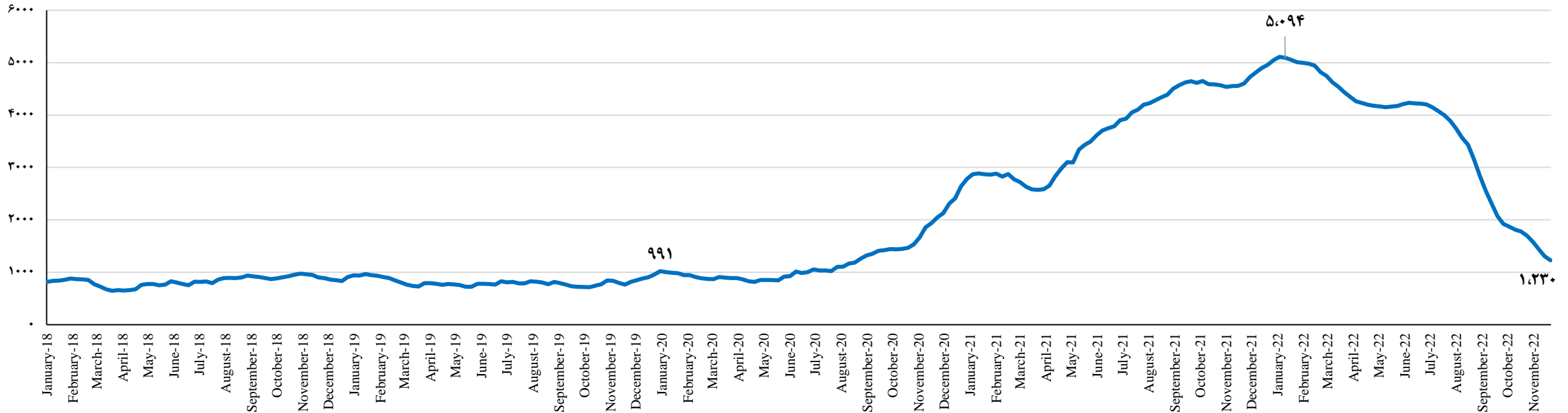
جهان می‌باید برای آینده‌ای
غیرقابل پیش‌بینی همراه با
هزینه‌های حمل‌ونقل
بی‌ثبات، آماده شود.

"برای رویارویی با شرایط آینده، به زنجیره‌های
حمل‌ونقل و تامین کارآمدتر، انعطاف‌پذیرتر و به
مراتب سبزتر نیازمندیم."
ربکا گرینسپن دبیرکل آنکتاد

هزینه‌های حمل و نقل / ۱

- افزایش هزینه‌های مصرف‌کننده در سال ۲۰۲۱ همراه با اختلالات زنجیره تامین و محدودیت‌های لجستیک، نرخ حمل و نقل کانتینری را به پنج برابر سطح قبل از همه‌گیری رساند (نمودار ۱). افزایش مجدد هزینه‌های حمل و نقل کانتینری که در اوایل سال ۲۰۲۲ به اوج خود رسید، به شدت قیمت مصرف‌کننده برای بسیاری از کالاها را نیز افزایش داد.
- اگرچه روند نزولی نرخ کرایه حمل و نقل و چارتر از اواسط سال ۲۰۲۲ آغاز شد، اما همچنان این نرخ بالاتر از سطح قبل از همه‌گیری کووید-۱۹ است و نرخ‌ها برای محموله‌های نفتکش و گاز طبیعی به دلیل بحران انرژی نیز همچنان بالا است. در یک محیط عملیاتی غیرقابل پیش‌بینی، هزینه‌های حمل و نقل آینده احتمالاً بالاتر و با نوساناتی بیشتر از گذشته همراه خواهد بود.

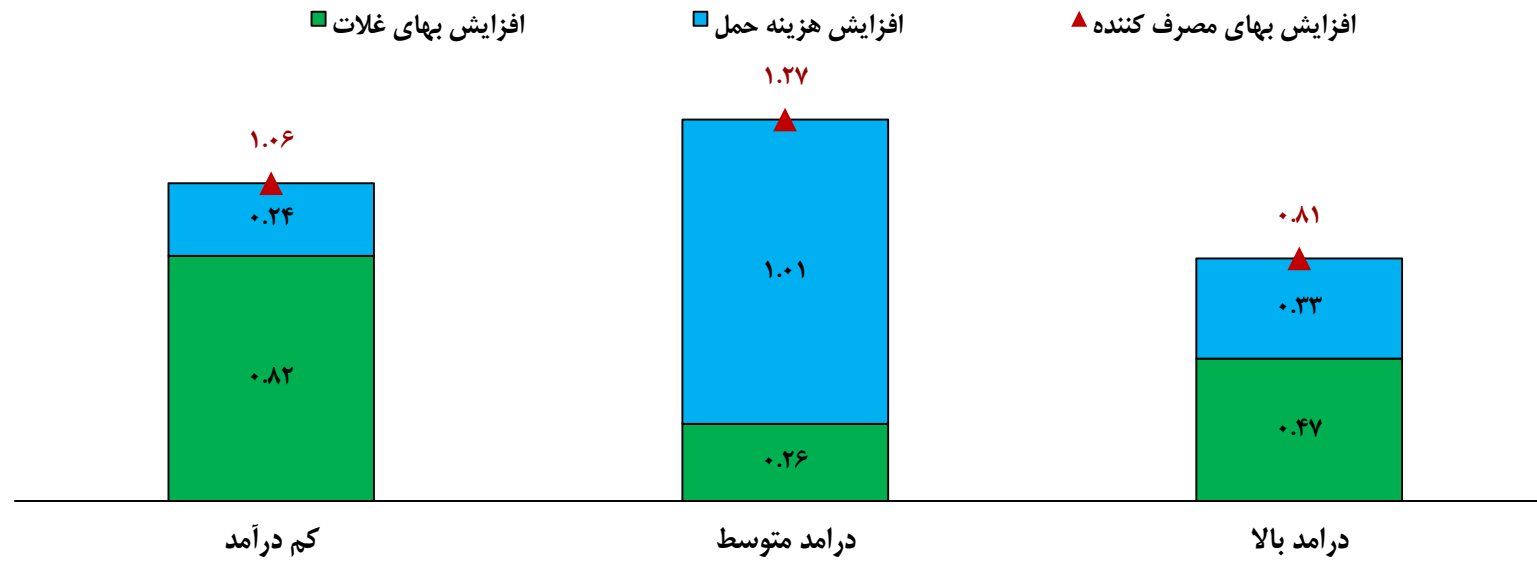
نمودار ۱ - متوسط هزینه حمل هر کانتینر توسط کشتی بر حسب دلار - ژانویه ۲۰۱۸ الی نوامبر ۲۰۲۲



هزینه‌های حمل و نقل / ۲

- نرخ حمل و نقل برای اقلام فله خشک - مواد خام بسته بندی نشده مانند غلات - به دلیل جنگ در اوکراین، بیماری همه گیر طولانی مدت و بحران زنجیره تامین، نیز افزایش یافت. نتایج بررسی‌های آنکتاد نشان می‌دهد که قیمت‌های بالاتر غلات و کرایه‌های حمل، می‌تواند به افزایش ۱.۲ درصدی قیمت مواد غذایی مصرفی در جهان منجر شود که رشد مزبور برای اقتصادهای با درآمد بالا حدود ۰.۸۱ درصد و برای اقتصادهای با درآمد متوسط و کم درآمد ارقامی بالاتر و به ترتیب حدود ۱.۲۷ و ۱.۰۶ درصد است (نمودار ۲).
- نکته قابل توجه، سهم بالاتر هزینه حمل و نقل در افزایش قیمت مصرف کننده غلات در گروه اقتصادهای با درآمد متوسط است که تقریباً ۵ برابر سهم قیمت خود غلات است.

نمودار ۲- افزایش بهای مصرف کننده غلات و ترکیب عوامل مشارکت کننده در آن - درصد، واحد درصد

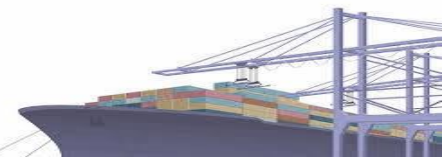


راهکارهای مقابله با نوسانات قیمت

۱- دولت‌ها و اپراتورهای حمل‌ونقل برای گسترش و ارتقاء زیرساخت‌های بندری و ارتباطات حمل‌ونقل دریایی و زمینی و انجام اصلاحات برای تسهیل تجارت به ویژه در حوزه دیجیتالی‌شدن، تسریع کنند.

۲- متصدیان بنادر و شرکت‌های کشتیرانی برای افزایش تعداد و ظرفیت انبارها و کاهش کمبود تجهیزات، سرمایه‌گذاری کنند.

۳- شرکت‌های کشتیرانی نسبت به سرمایه‌گذاری در حوزه کشتیرانی پایدار و استقرار ظرفیت لازم برای حمل‌ونقل دریایی، اقدام کنند.



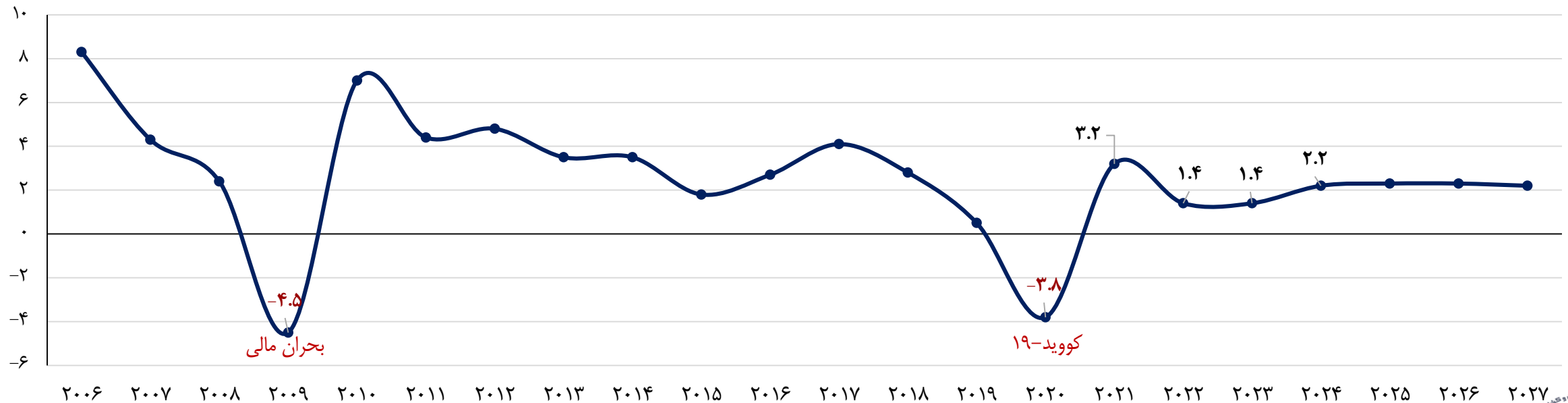


تامین رشد مطلوب، نیازمند
تسریع در به حداقل رساندن
ریسک‌ها و عدم قطعیت‌ها است.

تجارت دریایی / ۱

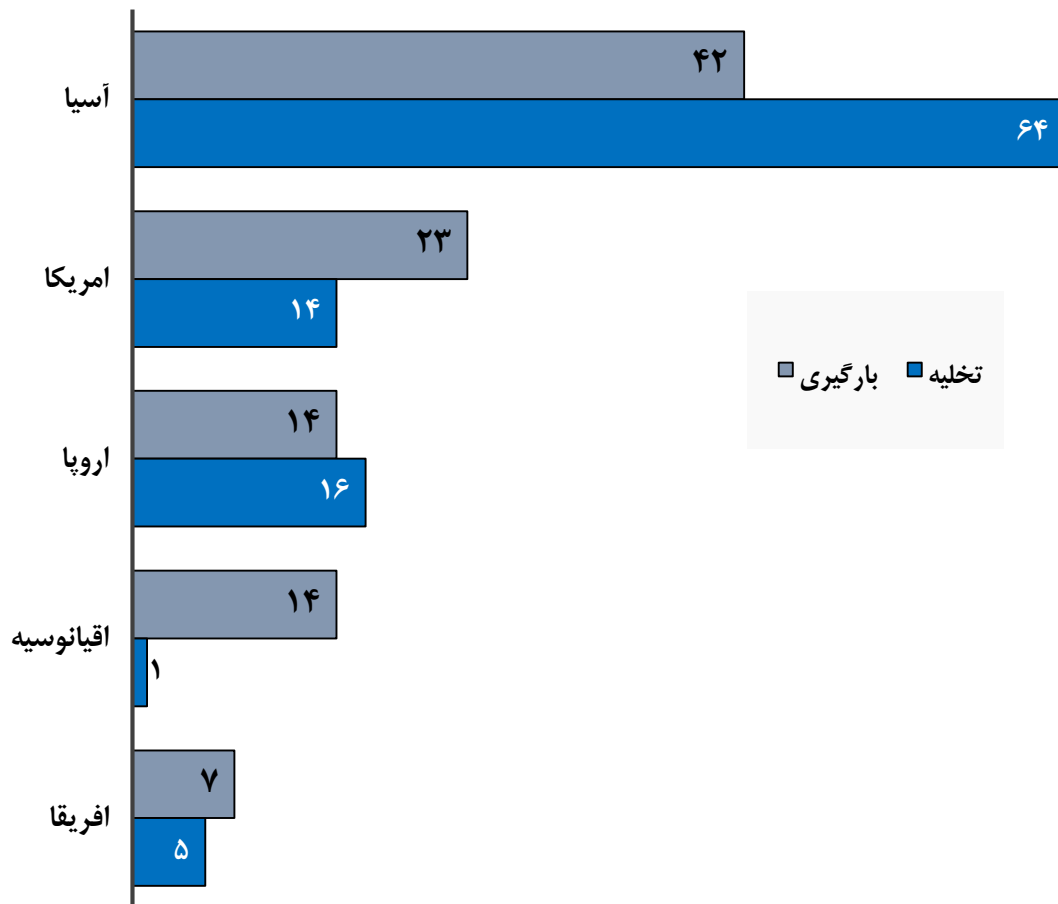
- بحران مالی و بحران همه‌گیری کووید-۱۹ موجب شدند تا میزان کالاهای تجاری بارگیری شده در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۲۰ به ترتیب ۴.۵ درصدی و ۳.۸ درصدی کاهش یابد (نمودار ۳). در سال ۲۰۲۱ با مهار نسبی همه‌گیری، بر سرعت تبادلات دریایی کالاها، افزوده شد و در این سال میزان محموله‌های دریایی با رشد حدود ۳.۲ درصدی نسبت به سال قبل (۷ واحد درصد بهبود رشد نسبت به سال ۲۰۲۰) به ۱۱ میلیارد تن رسید.
- تقریباً در تمام مناطق در حال توسعه، رشد حمل‌ونقل دریایی طی سال ۲۰۲۲ اتفاق افتاد. با این حال، آنکتاد پیش‌بینی می‌کند که از سرعت رشد کل حمل‌ونقل دریایی جهان در سال ۲۰۲۲ کاسته شده و به حدود ۱.۴ درصد برسد. همچنین متوسط رشد سالانه برای بازه زمانی ۲۰۲۳ الی ۲۰۲۷ حدود ۲.۲ درصد پیش‌بینی شده که کمتر از میانگین رشد سالانه ۳.۳ درصد طی سه دهه گذشته است.

نمودار ۳- تغییرات سالانه میزان کالای تجاری بارگیری شده توسط کشتی‌ها- درصد



تجارت دریایی / ۲

نمودار ۴ - ترکیب منطقه‌ای تجارت دریایی در سال ۲۰۲۱ - سهم از کل، درصد



- قاره آسیا مرکز حمل‌ونقل محموله‌های دریایی پیشرو در جهان محسوب می‌شود و ۴۲ درصد از کل کالاهای بارگیری شده و ۶۴ درصد از کالاهای تخلیه‌شده را در سال ۲۰۲۱ تشکیل داده است (نمودار ۴).

- بعد از آسیا، قاره امریکا با سهم ۲۳ درصدی از میزان بار تخلیه‌شده و اروپا با سهم ۱۶ درصدی از میزان کالای بارگیری‌شده، به ترتیب رده دوم را در میزان تخلیه بار و میزان بارگیری در سال ۲۰۲۲، دارا هستند.

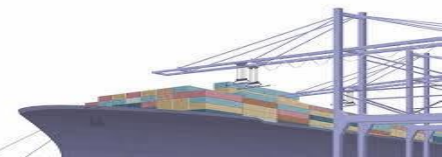
- با وجود رونق نسبی حمل‌ونقل دریایی، تهدیدها و عدم اطمینان‌ها همچنان بالاست. در سطح جهانی، تورم و هزینه‌های زندگی در حال افزایش است که می‌تواند مخارج مصرف‌کنندگان را کاهش دهد. استمرار اعمال سیاست کووید صفر در چین (به عنوان بزرگترین صادرکننده جهان)، می‌تواند تولید را مختل کند و جنگ در اوکراین نیز همچنان بر بازارهای جهانی غذا، انرژی و کود تاثیر می‌گذارد.

راهکارها برای تسهیل تجارت

۱ - جامعه بین‌المللی با فراهم کردن دسترسی بهتر به واکسن‌ها و داروها در کشورهای در حال توسعه، برای کاهش تأثیر کووید-۱۹ اقدام کند.

۲- کشورها باید با به حداقل رساندن اعمال قرنطینه‌ها و با اجتناب از برقراری محدودیت‌های صادراتی و وارداتی - به ویژه در حوزه مواد غذایی، کودها و انرژی، تجارت را به جریان بیندازند.

۳ - کشورها برای ارتقای رشد اقتصادی، و در حالی که تورم را مهار می‌کنند و آسیب پذیری مالی را کاهش می‌دهند، از اعمال اقدامات ریاضتی اجتناب کنند.



صنعت کشتیرانی می‌باید
ضمن کاهش آلودگی، در
زمینه تولید کشتی‌های
جدید سرمایه‌گذاری کند.

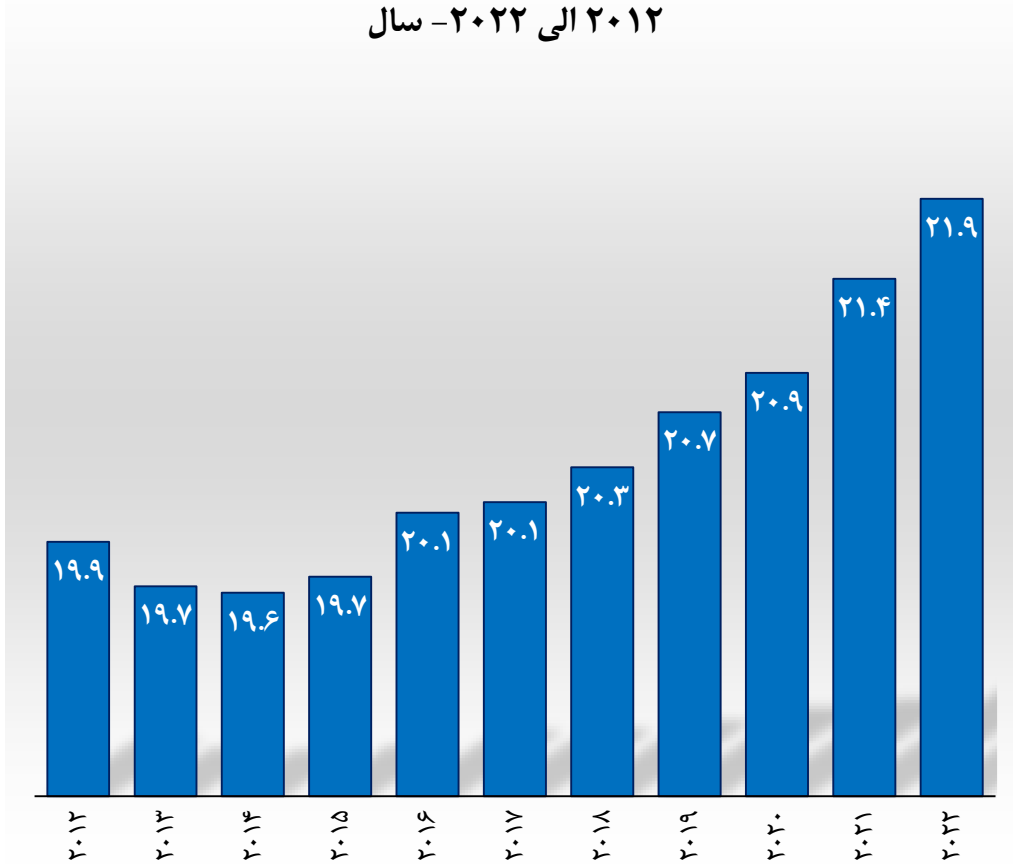


آلودگی و فرسودگی / ۱

- روند انتشار گازهای گلخانه‌ای ناوگان دریایی جهان در مسیر اشتباهی قرار دارد. میزان انتشار مزبور در فاصله سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱ حدود ۴.۷ درصد افزایش یافته (نمودار ۵) که بخش عمده این افزایش مربوط به کشتی‌های کانتینری، کشتی‌های فله‌بر خشک و کشتی‌های باری عمومی بوده است.
- در راستای افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای، میانگین سن ناوگان حمل‌ونقل دریایی نیز در حال افزایش است که نگرانی دیگری را برای محیط زیست ازین منظر که کشتی‌های قدیمی‌تر آلودگی بیشتری تولید می‌کنند، در بردارد. از نظر تعداد کشتی‌ها، میانگین سنی فعلی کشتی‌های جهان ۲۱.۹ سال و از لحاظ ظرفیت حمل، ۱۱.۵ سال است (نمودار ۶).
- افزایش عمر کشتی‌ها و عدم سرمایه‌گذاری جدید تا حدودی به دلیل عدم قطعیت‌های مالکان کشتی درباره پیشرفت‌های آتی فناوری، سوخت‌های جایگزین مقرون‌به‌صرفه‌تر و همچنین در مورد تغییر مقررات و قیمت‌های کربن، است.
- جهان به نسل جدیدی از کشتی‌ها نیاز دارد که بتوانند از سوخت‌های پاک و مقرون به صرفه استفاده کنند و به طور یکپارچه با سیستم‌های دیجیتال هوشمند ادغام شوند. با وجود نیاز مزبور، میزان تولید کشتی جدید در جهان کم است و ناوگان تجاری جهان در سال ۲۰۲۱ کمتر از ۳ درصد (کمترین نرخ رشد از سال ۲۰۰۵) رشد کرد.
- ضرورت انطباق بنادر و سایر زیرساخت‌های مهم حمل‌ونقل با تأثیرات تغییرات آب و هوایی، به‌ویژه برای آسیب‌پذیرترین کشورها، نیز در حال افزایش است.

آلودگی و فرسودگی / ۲

نمودار ۶- میانگین عمر کشتی‌های ناوگان حمل‌ونقل دریایی
۲۰۱۲ الی ۲۰۲۲- سال



نمودار ۵- میزان انتشار دی‌اکسید کربن توسط حمل‌ونقل دریایی- ژانویه
۲۰۱۲ الی آوریل ۲۰۲۲- میلیون تن

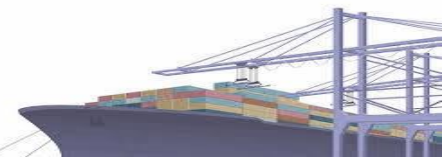


راهکارها برای ارتقای کارایی

۱ - سرمایه‌گذاری بیشتر در فناوری‌های حمل‌ونقل برخوردار از انرژی کارآمد و تغییر سریع به سمت سوخت‌های جایگزین و کم‌کربن برای کاهش ردپای کربن در حمل‌ونقل دریایی

۲ - تهیه چارچوب تنظیم‌گری (رگولاتوری) جهانی قابل پیش‌بینی برای سرمایه‌گذاری در زمینه کربن‌زدایی و افزایش پشتیبانی از کشورهای در حال توسعه در رابطه با گذار انرژی

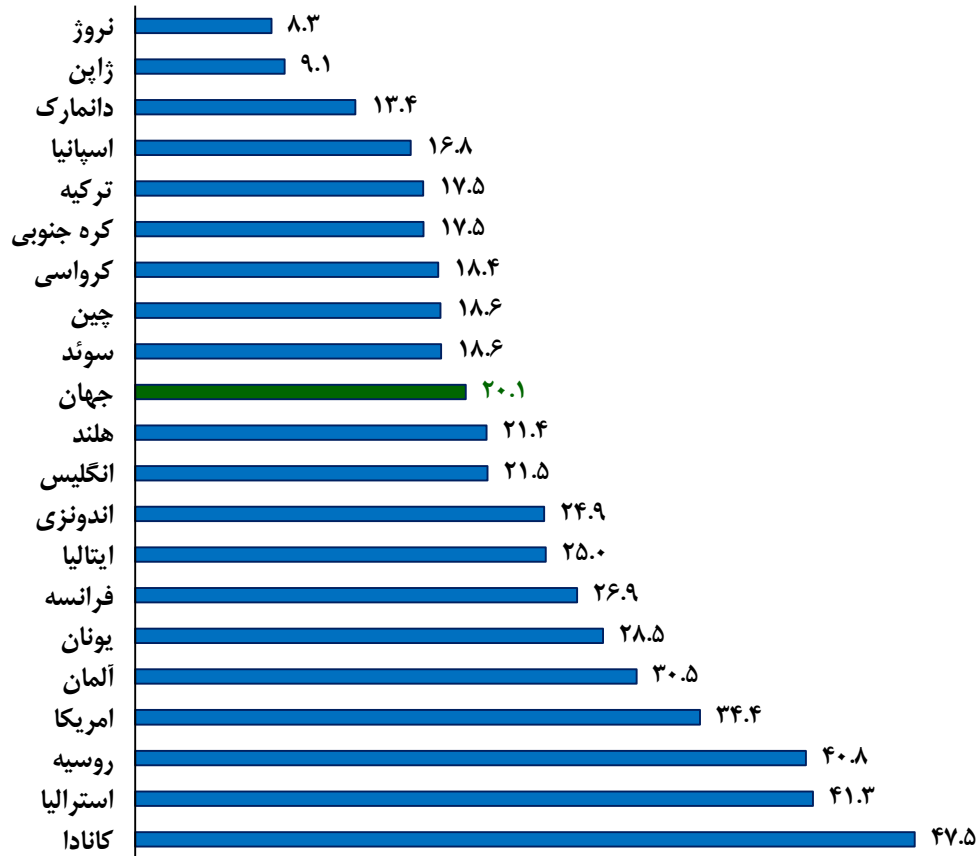
۳ - حمایت قوی‌تر برای کمک به کشورهای در حال توسعه برای تطبیق بنادر با تأثیرات مخرب تغییرات آب و هوایی، به ویژه در کشورهای جزیره‌ای کوچک



کشورها می باید
عملیات بنادر و
اتصال و ارتباط آنها
را بهبود دهند.

گردش و اتصال

نمودار ۷ - میانگین زمان توقف کشتی‌ها در بنادر بیست کشور جهان طی نیمه نخست ۲۰۲۲ - ساعت



- متوسط زمان توقف کشتی‌ها طی نیمه نخست ۲۰۲۲ در جهان حدود ۲۰ ساعت بوده که این رقم بسته به وضعیت و کیفیت زیرساخت بندری کشورها متفاوت و برای ۲۰ کشور برتر فعال در این حوزه بین ۸.۳ ساعت در نروژ تا ۴۷.۵ ساعت در کانادا متغیر است (نمودار ۷). بدیهی است هرچقدر عملیات بنادر با کارایی و سرعت بیشتری صورت گیرد، میزان گردش و اتصال حمل و نقل دریایی نیز با بهبود همراه خواهد بود. در برخی از کشورها (از جمله ایران) میزان توقف کشتی‌ها برای تخلیه کالاها و انجام فرآیندهای اداری مرتبط، بیش از یک ماه طول می‌کشد که تاثیر کاهنده بر روند تجارت دارد.

- اقتصاد جهانی در سال ۲۰۲۱ رشد کرد و رونق مزبور طی ۹ ماه نخست سال ۲۰۲۲ در همه بخش‌ها به جز کشتی‌های کانتینری که با ازدحام مداوم مواجه بودند، ادامه یافت.

- میانگین زمان گردش کشتی‌های کانتینری که بیشتر کالاهای صنعتی جهان را حمل می‌کنند، بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱ حدود ۱۳.۷ درصد افزایش یافت.

- در سطح جهانی، از زمان شروع بحران زنجیره تامین، اتصال خطی حمل و نقل در همه مناطق، البته با میزان متفاوت، آسیب دیده است. به عنوان مثال، در امریکا به دلیل، عدم سرمایه گذاری کافی بلندمدت در رابطه با بهبود زیرساخت بندر ساحل غربی، عملکرد آن در جابجایی کانتینرها تضعیف شده است. همچنین کشورهای منطقه آفریقا، آمریکای لاتین و کارائیب بیش از ۱۰ درصد از ارتباطات مستقیم کشتیرانی قبلی خود را از دست داده‌اند. این در حالی است که کشور هند ارتباطات منطقه‌ای خود را با ارتقای ظرفیت بنادر گسترش داده و چین به عنوان متصل‌ترین کشور جهان، برتری خود را تقویت کرده است.

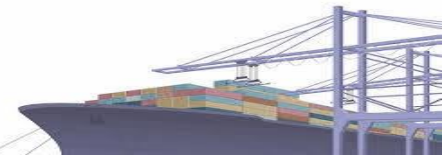


راهکارها برای بهبود عملکرد و اتصال

۱ - حمایت قوی تر برای کمک به کشورهای در حال توسعه برای بهره‌برداری و انطباق با لجستیک دریایی هوشمند، فناوری‌های دیجیتال و اجرای اقداماتی برای بهبود ارتباطات بندری، جاده‌ای و ریلی

۲ - ضرورت اقدام کشورهای در حال توسعه برای بهبود عملکرد و تقویت بهره‌وری بنادر از طریقی نظیر ارتقای ظرفیت بندر و تقویت ارتباطات حمل‌ونقل منطقه‌ای

۳ - جبران کمبود نیروی کار در بنادر و سیستم حمل و نقل دریایی از طریق جذب بیشتر نیروی کار زن و افزایش مشارکت زنان در این بخش



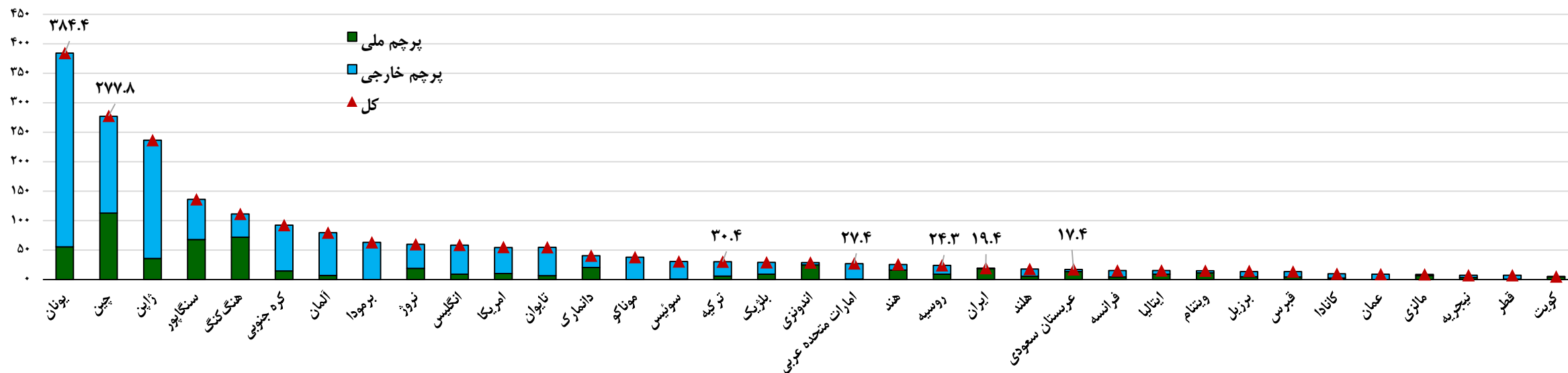


کشورها می باید از
برقراری رقابت و
تقویت آن در حوزه
حمل و نقل دریایی
محافظت کنند.

ظرفیت فعلی

- کل ظرفیت حمل کشتی‌های جهان، با تعداد ۵۵۰۳۷ کشتی و بر اساس^۱ DWT، حدود ۲.۱۸ میلیارد تن است که ۳۵ کشور سهم ۹۶ درصدی از رقم مزبور را به خود اختصاص داده‌اند (نمودار ۸). بیشترین ظرفیت حمل و نقل دریایی در اختیار سه کشور یونان، چین و ژاپن با مجموع تعداد ۱۶۸۸۴ کشتی، برابر با ۸۹۹ میلیون تن است.
- حدود ۷۱ درصد از ظرفیت حمل کشتی‌های جهان متعلق به کشتی‌های تحت پرچم خارجی و ۲۹ درصد متعلق به کشتی‌های با پرچم ملی است.
- بر اساس داده‌های آنکتاد، ایران با دارا بودن ۲۵۵ کشتی (۲۴۴ مورد تحت پرچم ملی و ۱۰ مورد با پرچم خارجی) و ظرفیت حمل ۹.۴ میلیون تن (با سهم ۰.۸۹ درصد از کل جهان)، رتبه ۱۲۲ام را در بین کشورهای جهان در حوزه حمل و نقل دریایی به خود اختصاص داده است. در میان ۳۵ کشور برتر جهان، کمترین سهم پرچم خارجی متعلق به کشور ایران با رقم ۴.۲۷ درصد است در حالی که این رقم برای عمان بیش از ۹۹ درصد، برای امارات متحده عربی حدود ۹۸ درصد، برای قطر نزدیک به ۹۰ درصد و برای عربستان سعودی نیز حدود ۲۲ درصد می‌باشد.

نمودار ۸- کشورهای با بیشترین مالکیت کشتی‌های جهان بر حسب وزن مرده در سال ۲۰۲۲-۲ میلیون تن

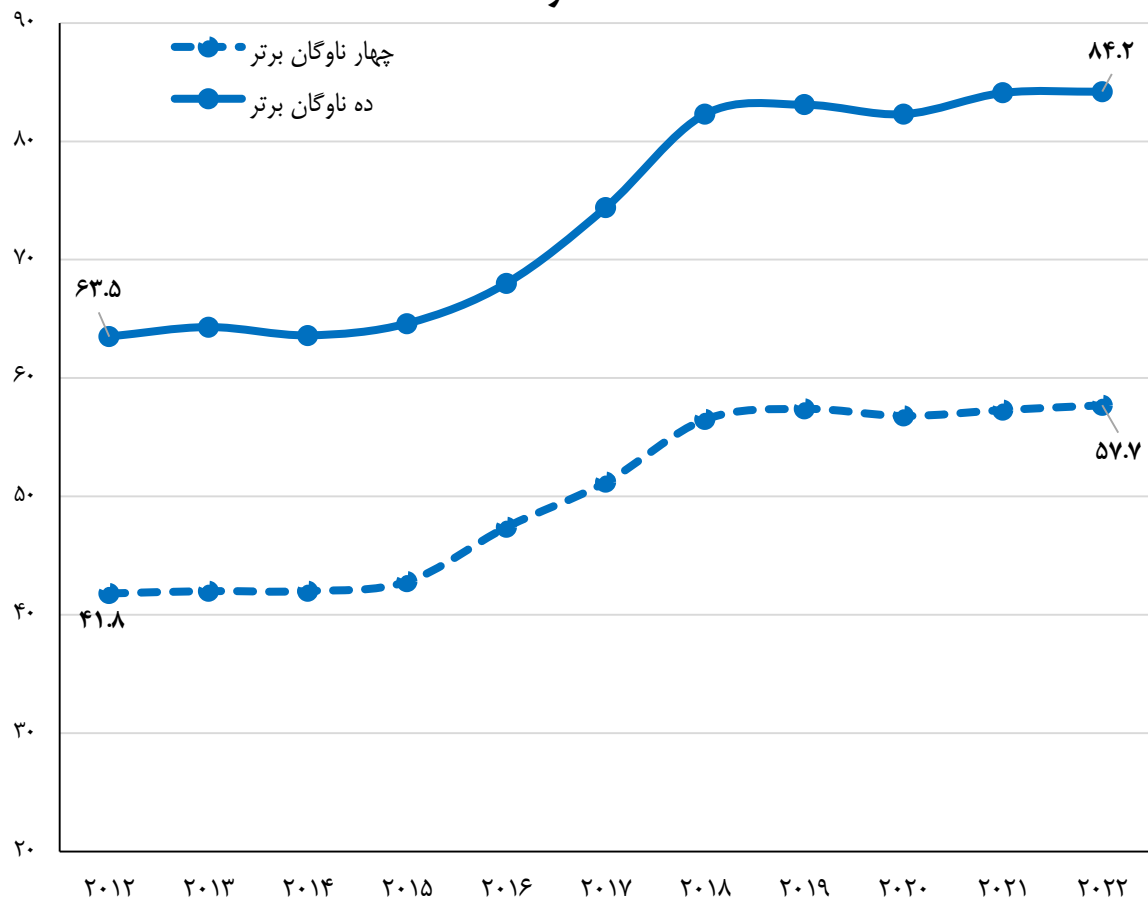


۱- وزن مرده (Deadweight Tonnage-DWT) به مقدار جرم قابل حمل توسط یک کشتی بدون احتساب وزن خود کشتی شامل مجموع وزن محموله، سوخت و سایر موارد، اطلاق می‌شود.



تنظیم‌گری

نمودار ۸ - سهم ناوگان‌های برتر از کل حمل‌ونقل دریایی طی ۲۰۱۲ الی ۲۰۲۲ - درصد



- طی سال‌ها، ادغام‌ها و تملک‌ها، بخش حمل‌ونقل کانتینری را که اکثر کالاهای مصرفی جهان را حمل می‌کند، متحول کرده است. در همین دوره، اپراتورهای حمل‌ونقل یکپارچه سازی عمودی را به همراه سرمایه گذاری در عملیات ترمینال و سایر خدمات لجستیکی دنبال کرده‌اند.

- طی ۲۵ سال گذشته، ۲۰ شرکت حمل‌ونقل برتر تقریباً سهم خود را از کل بازار حمل‌ونقل از ۴۸ درصد به ۹۱ درصد افزایش داده‌اند و در شرایط فعلی چهار شرکت بزرگ حمل‌ونقل بیش از نیمی از ظرفیت حمل‌ونقل کانتینری جهانی را در اختیار داشته و کنترل می‌کنند.

- به همین ترتیب، تعداد شرکت‌هایی که به واردکنندگان و صادرکنندگان خدمات نیز ارائه می‌کنند، در ۱۱۰ کشور به‌ویژه در کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه مواجهه با انحصارات، کاهش یافته است.

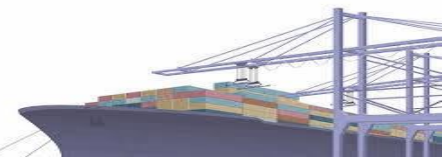
- ادغام و اتحاد بین شرکت‌های گوناگون حمل‌ونقل به توان آنها برای اتخاذ مواضع در حین مذاکره و چانه‌زنی در مقابل مقامات بندری به دلیل دارا بودن جایگاه بیشتری در میز مذاکرات (هم به‌عنوان مستأجر پایانه‌ها و هم به‌عنوان ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل) افزوده است.

- از سوی دیگر ممکن است ادغام در بازار کشتیرانی، رقابت را کاهش دهد و عرضه را محدود کند. ضمن اینکه احتمال تبانی برای سوء استفاده از قدرت بازار، اعمال هزینه‌های حمل‌ونقل بیشتر برای کسب و کارها و در نتیجه قیمت‌های غیررقابتی و بالاتر برای مصرف‌کنندگان نیز وجود دارد.



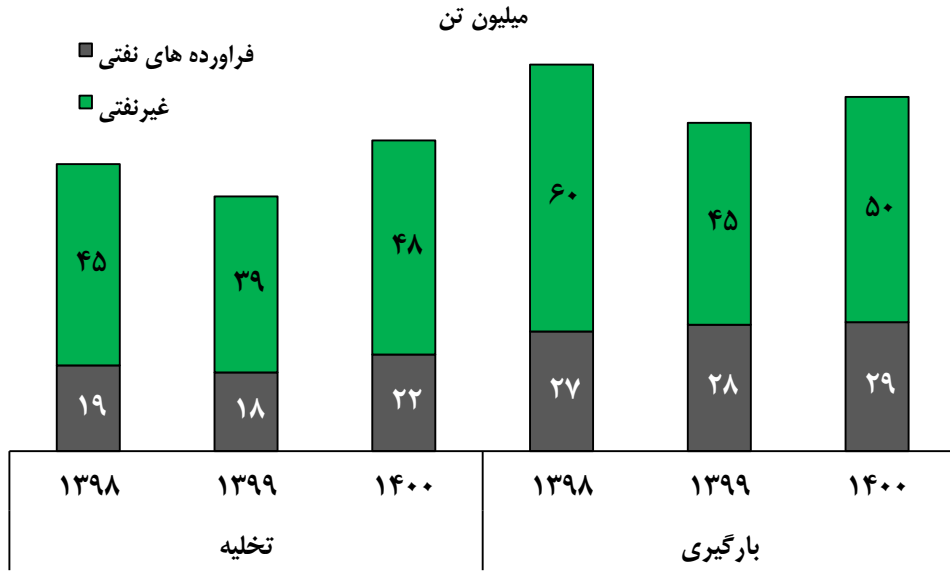
راهکارها برای تقویت رقابت

- ۱- برقراری رقابت لازم ضمن همکاری با مقامات بندری برای پایش و نظارت بر نرخها و هزینه‌های حمل‌ونقل و اتخاذ واکنش مناسب در برابر پیامدهای ناشی از فعالیت بنگاه‌های ادغام‌شده در راستای محافظت از رقابت فیما بین بنگاه‌های فعال
- ۲- همکاری بین‌المللی قوی‌تر در رابطه با اعمال قوانین و اصول رقابت سازمان ملل متحد در حوزه رویه‌های فرامرزی و ضدرقابتی در حمل‌ونقل دریایی
- ۳- لزوم نظارت و پایش دولت‌ها بر روند ساختارها و خدمات صنعت دریایی با هدف حصول اطمینان از وجود شرایط بازی یکسان، به‌ویژه برای فعالان کوچک‌تر در کشورهای در حال توسعه



عملکرد تجارت دریایی ایران / ۱

نمودار ۹- ترکیب کالاهای تخلیه و بارگیری شده در بنادر کشور ۱۳۹۸ الی ۱۴۰۰-



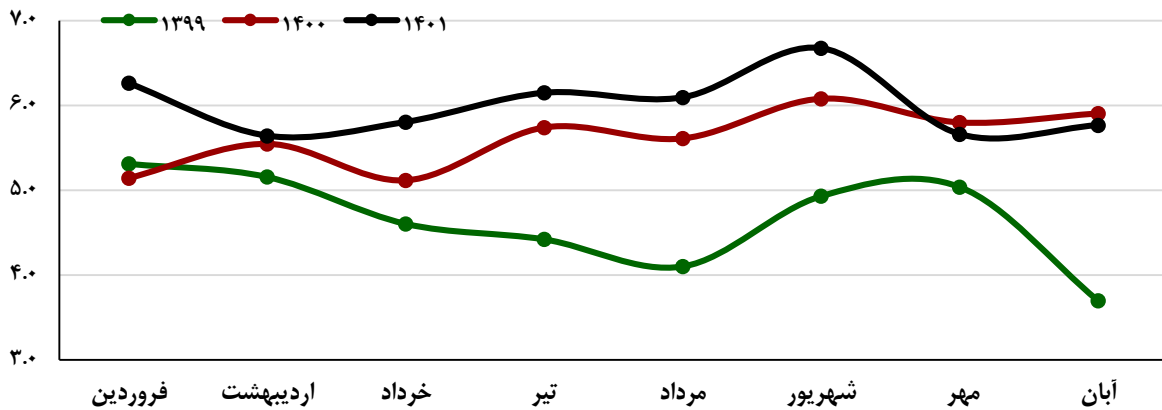
- در سال ۱۴۰۰ حدود ۶۹.۳ میلیون تن کالا از طریق ۲۱ بندر فعال کشور، تخلیه و در مقابل ۷۹.۱ میلیون تن کالا نیز بارگیری شده است (نمودار ۹). در سال ۱۳۹۸ حدود ۸۷ میلیون تن کالا در بنادر کشور بارگیری شده که این رقم در سال ۱۴۰۰ به ۷۹ میلیون تن رسیده است. در مقابل بیشترین میزان تخلیه کالا طی سه سال اخیر، در سال ۱۴۰۰ و با رقم ۷۰ میلیون تن انجام شده است. ۸۰ درصد از میزان بارگیری و تخلیه کالایی در دو بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی صورت می گیرد.

- از حیث ترکیب کالایی، ۵۰ درصد از میزان بارگیری و ۴۸ درصد از میزان تخلیه در سال ۱۴۰۰ اختصاص به کالای غیرنفتی داشته و مابقی متعلق به اقلام فراورده های نفتی بوده است.

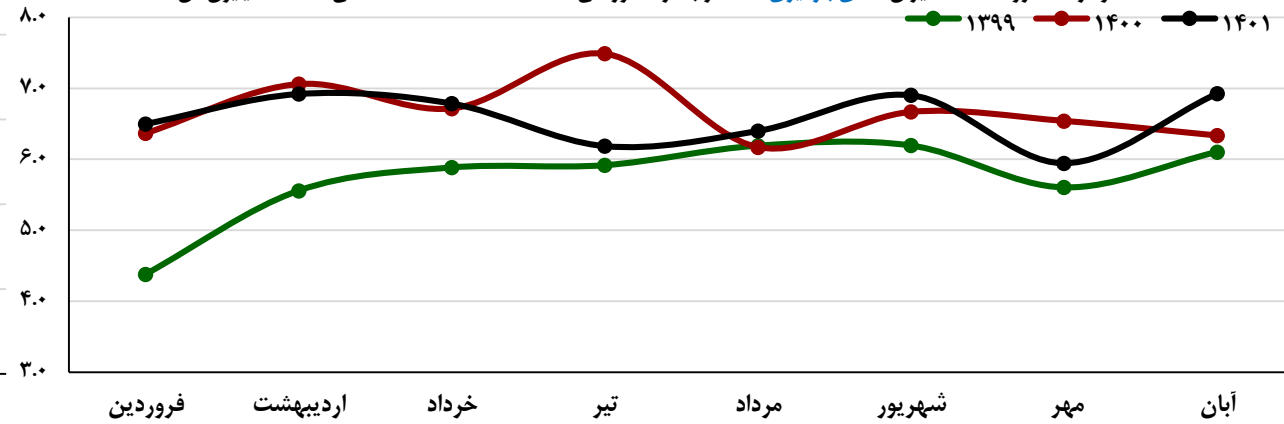
- روند هشت ماهه تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور طی سه سال اخیر در نمودارهای ۱۰ و ۱۱ ارائه شده است. بیشترین میزان تخلیه کالا در بنادر کشور مربوط به هشت ماهه سال ۱۴۰۱ به میزان ۴۸ میلیون تن و بیشترین میزان بارگیری نیز در همین بازه زمانی مربوط به هشت ماهه سال ۱۴۰۰ و به میزان ۵۳ میلیون تن است.

- به طور متوسط طی هشت ماهه سال ۱۴۰۱، در هر ماه حدود ۶ میلیون تن کالا در بنادر ایران تخلیه و حدود ۶.۵ میلیون تن کالا نیز بارگیری شده است. همچنین طی هشت ماهه سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، میزان تخلیه کالا در بنادر کشور با رشد ۶.۹ درصدی و میزان بارگیری کالا با افت ۱.۵ درصدی همراه بوده است.

نمودار ۱۰- روند ماهانه میزان تخلیه بار در بنادر کشور طی هشت ماهه نخست ۱۳۹۹ الی ۱۴۰۱- میلیون تن



نمودار ۱۱- روند ماهانه میزان کالای بارگیری شده در بنادر کشور طی هشت ماهه نخست ۱۳۹۹ الی ۱۴۰۱- میلیون تن



عملکرد تجارت دریایی ایران / ۲

- بخش قابل توجهی از صادرات و واردات کالایی کشور (نفتی و غیرنفتی) از طریق بنادر ایران انجام می‌شود. بررسی روند تجارت کالایی کشور از مسیر بنادر کشور نشان می‌دهد که بیشترین میزان کالای صادرشده از طریق بنادر در سال ۱۳۹۸ با رقم ۷۸.۴ میلیون تن و بیشترین واردات نیز در سال ۱۳۹۱ و با میزان ۴۴.۸ میلیون تن انجام شده است (نمودار ۱۲).
- طی دهه ۱۳۹۰ روند عمومی میزان صادرات کالا از طریق بنادر کشور، افزایشی و روند واردات کالا، کاهشی بوده است. متوسط رشد سالانه صادرات کالایی از بنادر کشور طی دهه مزبور ۶.۹ درصد و متوسط رشد سالانه برای واردات منفی ۱.۲ درصد است. طبق آمار گمرک ایران، در سال ۱۴۰۰ میزان صادرات بدون نفت خام برابر با ۱۲۳ میلیون تن و میزان واردات کالا نیز ۴۱ میلیون تن بوده که در مقایسه با صادرات و واردات کالایی از طریق بنادر کشور مشخص می‌شود تقریباً ۹۲ درصد از واردات کالایی ایران از طریق حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد و رقم متناظر برای بخش صادرات نیز حدود ۵۵ درصد برآورد می‌شود.
- طی هشت ماهه نخست ۱۴۰۱، میزان صادرات و واردات کالا از بنادر کشور به ترتیب حدود ۴۳ و ۲۵ میلیون تن بوده که صادرات با کاهش ۰.۱۱ درصد و واردات نیز با افزایش ۴.۲۳ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، همراه بوده است.

نمودار ۱۲ - صادرات و واردات کالایی از طریق بنادر کشور - میلیون تن

