

گزارش مسیرهای حمل

تحلیل کامل و مقایسه مسیرهای
ورود کالا به ایران

- ✓ مسیر مستقیم خلیج فارس
- ✓ مسیر مرسین ترکیه
- ✓ کریدور ریلی / زمینی
- ✓ مسیر صحار عمان



درباره اسید آنلاین

ما در اسید آنلاین، به عنوان اولین و بزرگترین پلتفرم تخصصی عرضه کننده انواع اسیدهای خوراکی در ایران، با تیمی متشکل از بازرگانان و متخصصان برجسته در حوزه مواد اولیه و افزودنی‌های غذایی فعالیت می‌کنیم. هدف اصلی ما ایجاد شفافیت و افزایش کارایی در بازار اسیدهای خوراکی است تا بتوانیم خدماتی پایدار و با کیفیت به تمامی فعالان این صنعت، از کارخانجات و سازمان‌ها گرفته تا شرکت‌های بازرگانی و اشخاص حقیقی، ارائه دهیم. تیم بزرگ ما در واحدهای مختلف از جمله بازرگانی، لجستیک، تحقیق و توسعه و روابط عمومی، همواره در تلاش است تا با نگاهی تخصصی، نیازهای بازار را به بهترین شکل ممکن پوشش دهد.

پلتفرم آنلاین ما یک فضای منحصر به فرد را با هدف **مرجعیت قیمتی** و ارائه نرخ روز انواع اسیدهای خوراکی و سایر افزودنی‌های پرکاربرد در صنعت غذایی به صورت لحظه‌ای و برخط فراهم کرده است. این قابلیت، به فعالان بازار امکان می‌دهد تا با دسترسی به اطلاعات دقیق و به روز، تصمیمات آگاهانه تری اتخاذ کنند. علاوه بر این، ما با **پایش دائمی بازار** و ارائه گزارشات حرفه‌ای در خصوص تحلیل رفتار و نوسانات قیمت، به دنبال ایجاد یک **مرجع اطلاعاتی** جامع و قابل اعتماد هستیم. این اطلاعات به صورت رایگان در اختیار تمامی علاقه‌مندان به این صنعت قرار می‌گیرد تا دانش جمعی در این حوزه ارتقاء یابد.

در راستای رسالت ما به عنوان **مرجع تخصصی اسیدهای خوراکی در ایران** و با توجه به اهمیت استراتژیک اسید سیتریک در صنعت غذا و نوشیدنی در سطح جهانی، این گزارش جامع تهیه و تنظیم شده است. هدف از ارائه این تحلیل، تنها ارائه آمار و ارقام نیست، بلکه فراهم کردن یک دیدگاه عمیق و کارشناسی درباره روندهای بازار جهانی اسید سیتریک است. ما این گزارش را با این هدف منتشر کرده‌ایم که فعالان داخلی بتوانند با درک بهتر از عوامل تأثیرگذار بر قیمت و عرضه در بازارهای بین‌المللی، شناخت دقیق‌تری از جایگاه خود در این صنعت به دست آورند و تصمیمات تجاری خود را بر پایه‌ی اطلاعاتی مستحکم و تحلیل‌شده بنا کنند.

اسید آنلاین | مرجع اسیدهای خوراکی ایران

🌐 www.acidonline.net

☎ +۹۸۲۶۹۱۰۰۵۵۲۵

📠 +۹۸۹۹۲۸۸۸۹۷۱۹

📠 +۹۸۹۹۶۱۳۵۳۹۶۷

📠 +۹۸۹۹۰۴۰۴۷۵۲۷

مسیرهای حمل کالا از چین، هند و مالزی به بندر شهید رجایی

مقایسه هزینه، زمان و ریسک در شرایط محاصره

ردیف #	مسیر حمل	مبدأ	زمان ترانزیت (روز)	ریسک (سطح ریسک)	مزیت اصلی	مناسب برای
1	خلیج فارس مستقیم به بندر شهید رجایی (کشتیرانی جمهوری اسلامی)	چین هند مالزی	60 - 70	بسیار بالا ● ○ ○ ○ ○	کوتاه‌ترین مسیر کمترین ترانزیت‌تایم کمترین هزینه	محصول‌های عمومی با ریسک‌پذیری بالا و نیاز فوری (در صورت دسترسی به سرویس مطمئن)
2	مرسین ترکیه دریایی + حمل زمینی (مرسین → ترکیه → بازرگارانلای → ایران)	چین هند مالزی	80 - 90	متوسط ● ● ● ○ ○	دور زدن تنگه هرمز قابلیت اجرا با کشتیرانی + خارجی ریسک دریایی پایین‌تر	محصول‌های حساس، ارزشمند و کارخانه‌های با توقف هزینه بالا
3	کریدور زمینی / ریلی از مسیر شمالی (چین → آسیای مرکزی → ایران)	چین	30 - 40	متوسط ● ● ● ○ ○	عدم وابستگی به هرمز مناسب برای کالاهای ارزش بالا و فوری	کالاهای با ارزش بالا، فوری و حجمی کمتر
4	صحار عمان (فیدر) دریایی تا صحار + صحار به شهید رجایی (Main Line) یا صحار → فیدر به ایران	چین هند مالزی	50 - 55	متوسط ● ● ● ○ ○	انعطاف در انتخاب خطوط اصلی امکان استفاده از خطوط خارجی تا عمان	مناسب برای محصول‌های چین و مالزی بایند به ترکیب هزینه و ریسک

خلاصه مسیرهای حمل

تصویر فوق چهار مسیر اصلی را برای ورود کالا به ایران مقایسه می‌کند: مسیر مستقیم خلیج فارس به بندر شهید رجایی، مسیر ترکیبی دریایی-زمینی از طریق مرسین و بازرگان، کریدور شمالی/ریلی از آسیای مرکزی و مسیر دریایی چین/هند/مالزی به صحار عمان و سپس بافیدر به ایران. با توجه به شرایط عملیاتی فعلی، برنامه‌ریزی امروز دیگر فقط زمان حرکت کشتی نیست و باید زمان انتظار بندر تغییر کشتی، ریسک عبور از تنگه هرمز، محدودیت فیدر، تشریفات مرزی و ترخیص را نیز در نظر گرفت.

در وضعیت فعلی، مسیر مستقیم خلیج فارس از نظر تئوریک کوتاه‌ترین مسیر است، اما از نظر قابلیت اتکا ضعیف‌ترین گزینه برای برنامه‌ریزی قطعی محسوب می‌شود. داده‌های حمل‌ونقل در اواسط اوت ۲۰۲۶ نشان می‌دهد عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز به شدت کاهش یافته و برخی اپراتورها مسیرهای جایگزین یا توقف عملیاتی را در دستور کار دارند. هم‌زمان، شاخص ازدحام بندر شهید رجایی در داده‌های اخیر به سطح بالایی رسیده است؛ بنابراین حتی در صورت حرکت کشتی‌تایم رسیدن اعلامی را نباید معادل زمان تحویل واقعی تلقی کرد.

برای تصمیم‌گیری تجاری، برای محموله‌های چین به شهید رجایی، در شرایط فعلی باید برای مسیر مستقیم حدود ۶۰ تا ۷۰ روز حاشیه برنامه‌ریزی در نظر گرفت. مسیر مرسین به دلیل ترکیب حمل دریایی طولانی، مرز زمینی و صف کامیون‌ها، معمولاً در بازه ۸۰ تا ۹۰ روز قابل برنامه‌ریزی است. کریدور ریلی شمالی از نظر زمان جذاب‌تر است، اما برای کالاهای غذایی در حجم‌های بزرگ از منظر تغییر مرزهای متعدد باید قبل از رزرو قطعی بررسی شود. مسیر صحرانیز به دلیل ازدحام فزاینده در صحران و محدودیت فیدر، در صورت امکان عملیاتی فیدر به ایران، حدود ۵۰ تا ۵۵ روز برای برنامه‌ریزی مناسب‌تر است؛ در غیر این صورت، توقف در صحران و تغییر مسیر باید به‌عنوان سناریوی جایگزین لحاظ شود.

تحلیل عمیق مسیرها

مسیر مستقیم خلیج فارس به شهید رجایی

داده‌های عملیاتی اخیر برای برخی مبادی چین نشان می‌دهد زمان مسیر دریایی چین-شهید رجایی بسته به بندر مبدأ و سرویس حدود ۴ هفته یا بیشتر است؛ اما این اعداد، زمان سرویس برنامه‌ریزی شده هستند و با وضعیت امروز تفاوت دارند. در حال حاضر تنگه هرمز با محدودیت شدید تردد روبه‌روست و تعداد عبورها نسبت به دوره عادی بسیار پایین آمده است. همچنین گزارش‌های امنیت دریایی ریسک حمله به شناورها در خلیج فارس، هرمز و دریای عمان را بالا ارزیابی می‌کنند.

عامل دوم، ازدحام بندر است. داده‌های اخیر بندر شهید رجایی، زمان انتظار میانه‌ای در حدود ۱۰ روز را در یک بازه هفتگی نشان داده است. بنابراین حتی اگر زمان حرکت دریایی عادی فرض شود، افزودن حدود یک تا دو هفته برای انتظار/تغییر برنامه و سپس زمان عملیات بندری منطقی است. برای خرید مواد اولیه، بازه ۳۰ تا ۴۵ روز باید مبنای برنامه‌ریزی عادی قرار گیرد و در محموله‌های حساس حاشیه ۳۰ روزه برای سناریوی اختلال در نظر گرفته شود.

مسیر مرسین ترکیه

این مسیر از نظر ساختاری یک مسیر چندمرحله‌ای است: بار از چین به بندر مرسین می‌رسد، سپس از طریق جاده به مرز بازرگان وارد ایران می‌شود و از آنجا به مقصد داخلی یا بندری حرکت می‌کند. داده‌های مسیرهای فعلی چین-مرسین، بسته به بندر مبدأ و لاین بازه‌ای حدود ۶۰ تا ۷۰ روز را نشان می‌دهد. گزارش‌های عملیاتی سال ۲۰۲۶ از صف‌های سنگین کامیون در مرز بازرگان خبر داده‌اند. مزیت اصلی مرسین این است که وابستگی مستقیم به ورود کشتی به شهید رجایی را کاهش می‌دهد؛ اما در عوض تعداد نقاط شکست بیشتر می‌شود: بندر مبدأ چین، مسیر دریایی، بندر مرسین، ترمینال زمینی، مرز ترکیه-ایران، گمرک ایران و حمل داخلی. بنابراین این مسیر برای محموله‌ای که حتماً باید تا یک تاریخ مشخص برسد الزاماً بهتر از مسیر دریایی نیست. برای مواد اولیه غذایی اگر مقصد نهایی جنوب یا مرکز ایران باشد، باید هزینه و زمان حمل داخلی پس از بازرگان نیز جداگانه دیده شود.

کریدور شمالی/ریلی چین-آسیای مرکزی-ایران

کریدور ریلی چین به ایران یکی از مهم‌ترین مسیرهای جایگزین حمل دریایی است. در این مسیر، کالا از چین به سمت **خُرگوس/آلتین‌کول** حرکت کرده و پس از عبور از قزاقستان و ترکمنستان، از مرز **سرخس** وارد ایران می‌شود و سپس به مقصد نهایی ارسال می‌گردد. این مسیر به دلیل عبور نکردن از تنگه هرمز، در شرایط فعلی یک مزیت مهم دارد و می‌تواند ریسک حمل دریایی را کاهش دهد. زمان‌های اعلامی برای سرویس‌های ریلی سریع حدود ۳۰ تا ۴۰ روز است، اما این اعداد به شرایط سرویس، مبدأ کالا، ظرفیت قطار و وضعیت مرزها بستگی دارد. بنابراین برای برنامه‌ریزی تجاری، بهتر است تأخیرهای احتمالی در مرز، تغییر واگن، تشریفات گمرکی و انتقال کالا نیز در نظر گرفته شود.

حمل زمینی چین به ایران

در کنار حمل ریلی، امکان ارسال مستقیم کالا از چین به ایران به صورت **زمینی و جاده‌ای (TIR)** نیز وجود دارد. این مسیر معمولاً از چین و مرز **خُرگوس** وارد قزاقستان شده و سپس از مسیر **قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان** به ایران می‌رسد. در این روش، برخلاف حمل ریلی، کالا وابستگی کمتری به برنامه حرکت قطار و ظرفیت واگن دارد و امکان حمل درب‌به‌درب نیز وجود دارد.



مسیر صحار عمان

صحار در شرایط فعلی نقش مهم‌تری به‌عنوان هاب جایگزین پیدا کرده است. داده‌های عملیاتی مسیر چین-صحار از ازدحام قابل‌توجه در صحار و فشار بر ظرفیت فیدر و ترمینال خبر می‌دهند. به همین دلیل، این مسیر را نباید صرفاً به دلیل دور بودن از شهید رجایی مسیر سریع تلقی کرد. نقطه حساس این مدل، بخش صحار تا ایران است. در شرایط فعلی، هر فیدری که بخواهد بار را به شهید رجایی برساند باید از وضعیت امنیتی و عملیاتی عبور از هرمز تأثیر بپذیرد. در نتیجه، مزیت صحار بیشتر در ایجاد یک نقطه انعطاف برای تغییر مسیر است تا تضمین زمان کوتاه. اگر فیدر مستقیم به ایران تأیید نشود، باید سناریوی تخلیه در صحار و حمل چندوجهی به مقصد جایگزین نیز از ابتدا تعریف شود.

عامل	اثر زمان بر
ریسک تنگه هرمز	کاهش شدید تردد کشتی‌ها، توقف یا تغییر مسیر، افزایش زمان انتظار و عدم ETA قطعی
ازدحام شهید رجایی	افزایش زمان انتظار برای پهلوگیری و تخلیه؛ در نتیجه زمان دریایی اسمی با زمان تحویل واقعی فاصله گرفته است
ازدحام بنادر مبدأ چین	در داده‌های اخیر، برای بنادری مانند شانگهای، نینگبو و چینگ‌دائو نشانه‌هایی از ازدحام و محدودیت ظرفیت دیده می‌شود
تغییر سرویس و ترانشیپ	انتقال بار بین کشتی‌ها، تغییر بندر واسط می‌تواند چند روز تا چند هفته به اضافه کند
مرزهای زمینی	در مرسین و کریدور ریلی، صف کامیون، بازرسی و اسناد می‌تواند زمان را نوسانی کند
امنیت و بیمه	ریسک منطقه‌ای باعث احتیاط بیشتر خطوط کشتیرانی و اعمال محدودیت‌ها/هزینه‌های اضطراری شده و بر پایداری سرویس اثر می‌گذارد

جمع بندی نهایی

بررسی مسیرهای حمل نشان می‌دهد که در شرایط فعلی، انتخاب مسیر فقط به کوتاه‌ترین زمان محدود نمی‌شود و ریسک، پایداری سرویس و امکان ادامه تأمین اهمیت بیشتری پیدا کرده است. مسیر مستقیم خلیج فارس و شهید رجایی همچنان ساده‌ترین گزینه است، اما به دلیل شرایط هرمز و وضعیت بنادر جنوبی، ریسک و نوسان بیشتری دارد. مرسین می‌تواند یک مسیر جایگزین برای کاهش وابستگی به جنوب باشد، هرچند به دلیل حمل زمینی و عبور از مرز زمان بیشتری نیاز دارد. مسیر ریلی و زمینی از چین از طریق آسیای مرکزی مزیت مهمی دارد؛ زیرا وابستگی به هرمز را کاهش می‌دهد و برای محموله‌های حساس به زمان می‌تواند گزینه مناسبی باشد. صحران نیز می‌تواند به‌عنوان یک هاب جایگزین مورد استفاده قرار گیرد، اما کارایی آن به وضعیت فیدر و امکان انتقال کالا از عمان به ایران وابسته است.

در مجموع، بهترین رویکرد در شرایط فعلی وابسته نبودن به یک مسیر واحد است. برای محموله‌های عادی می‌توان حمل مستقیم دریایی را در نظر گرفت و در کنار آن، مسیرهای ریلی، زمینی، مرسین و صحران را به‌عنوان گزینه‌های جایگزین فعال نگه داشت. همچنین زمان‌های ترانزیت باید بازه‌های تقریبی برای برنامه‌ریزی در نظر گرفته شوند، نه زمان قطعی تحویل؛ بنابراین قبل از هر رزرو، زمان و شرایط سرویس باید مجدداً از لاین یا فروواردر استعلام شود. این رویکرد کمک می‌کند در صورت ایجاد اختلال در هر مسیر، تأمین مواد اولیه بدون توقف و با کمترین ریسک ادامه پیدا کند.