

تحويلات كلان منطقه در حوزه حمل و نقل

گردآوری:
گروه کریدورها و کنوانسیون‌های بین‌المللی

معاونت حمل و نقل

کشور گرجستان

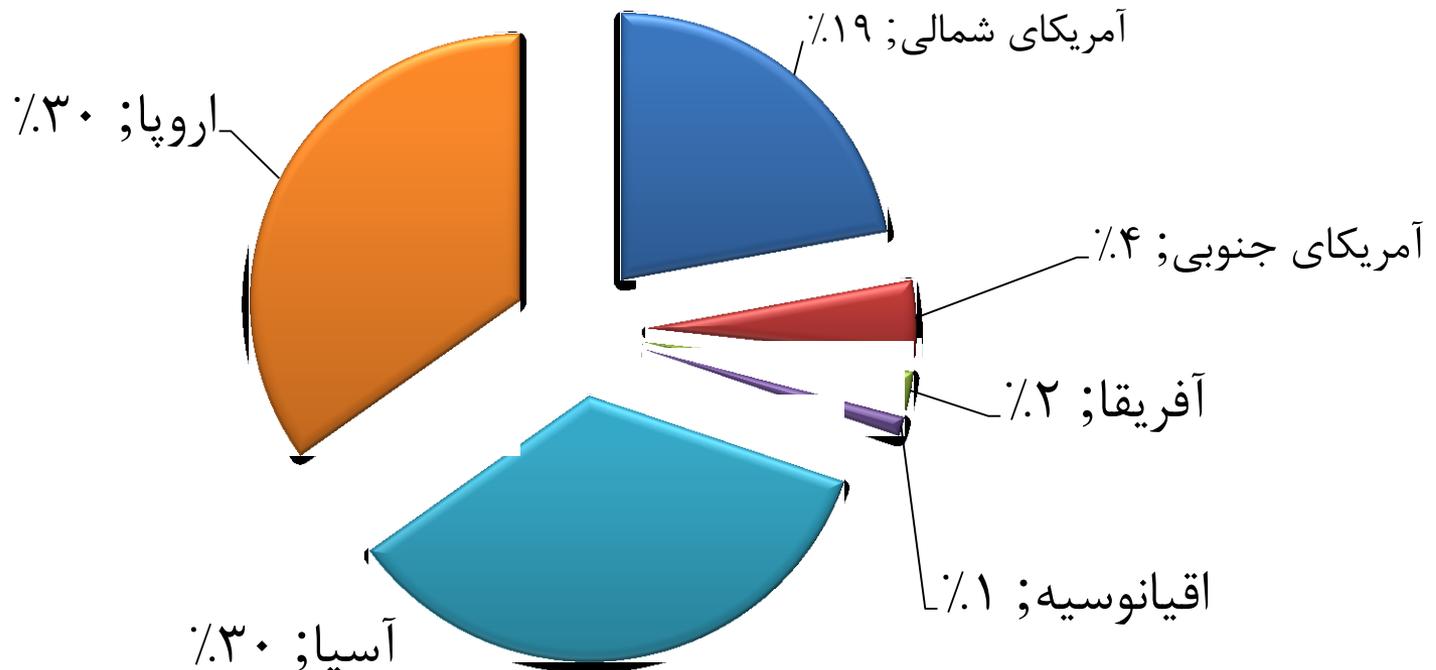


نقش گرجستان در اتصال آسیا به اروپا

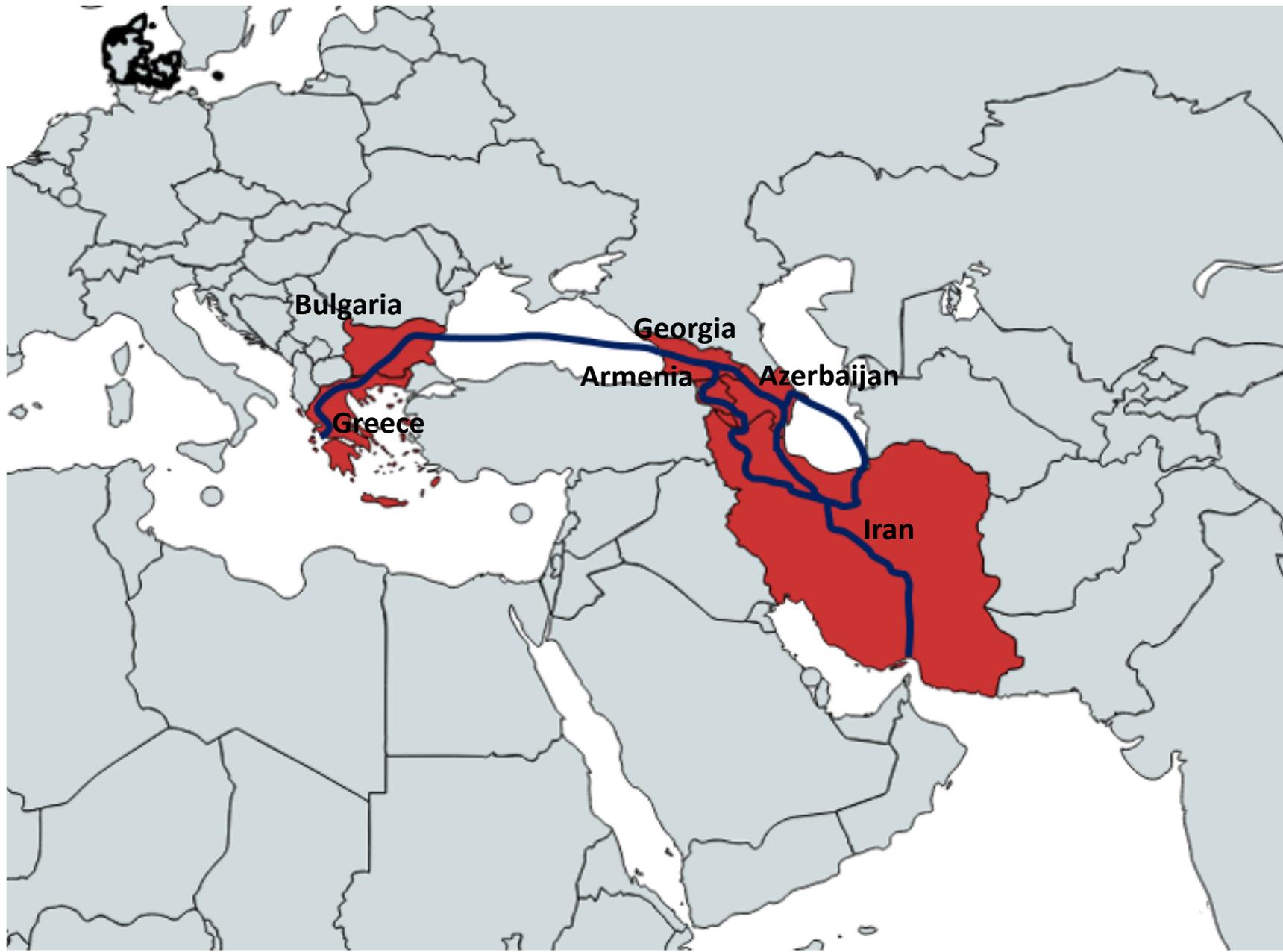
مسیر جایگزین ترکیه برای اتصال ایران به اروپا (کریدور خلیج فارس - دریای سیاه)

قرار گیری در چهارراه اتصال اروپا-آسیا

حجم تجارت گرجستان به تفکیک قاره‌ای (۲۰۱۶)



کریدور خلیج فارس- دریای سیاه



اطلاعات کلی کریدور خلیج فارس- دریای سیاه

مبدع کریدور: ایران- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

نقطه شروع طرح: مشکلات در تعامل با ترکیه (در مرز ترکیه) و بررسی مسیرهای جایگزین

برگزاری دو اجلاس کارشناسی با حضور نمایندگان کشورها

ملحق شدن کشور آذربایجان در اجلاس دوم

برگزاری اجلاس سوم در سال جاری به منظور امضای موافقتنامه کریدور خلیج فارس- دریای سیاه

برنامه ریزی سازمان راهداری مبنی بر ارسال محموله های تست در این کریدور

مشکلات کریدور خلیج فارس- دریای سیاه

عدم اتصالات ریلی ایران در مرزهای آذربایجان و ارمنستان

تأخیرات در گمرک جمهوری آذربایجان (آستارا)

لزوم تعیین مکانیزم پلاک‌گذاری محفظه بار بدون کشنده

معطلی زمان حمل به دلیل کمبود سرویس رو-رو در دریای سیاه

بالا بودن قیمت حمل کالا از طریق سرویس رو-رو

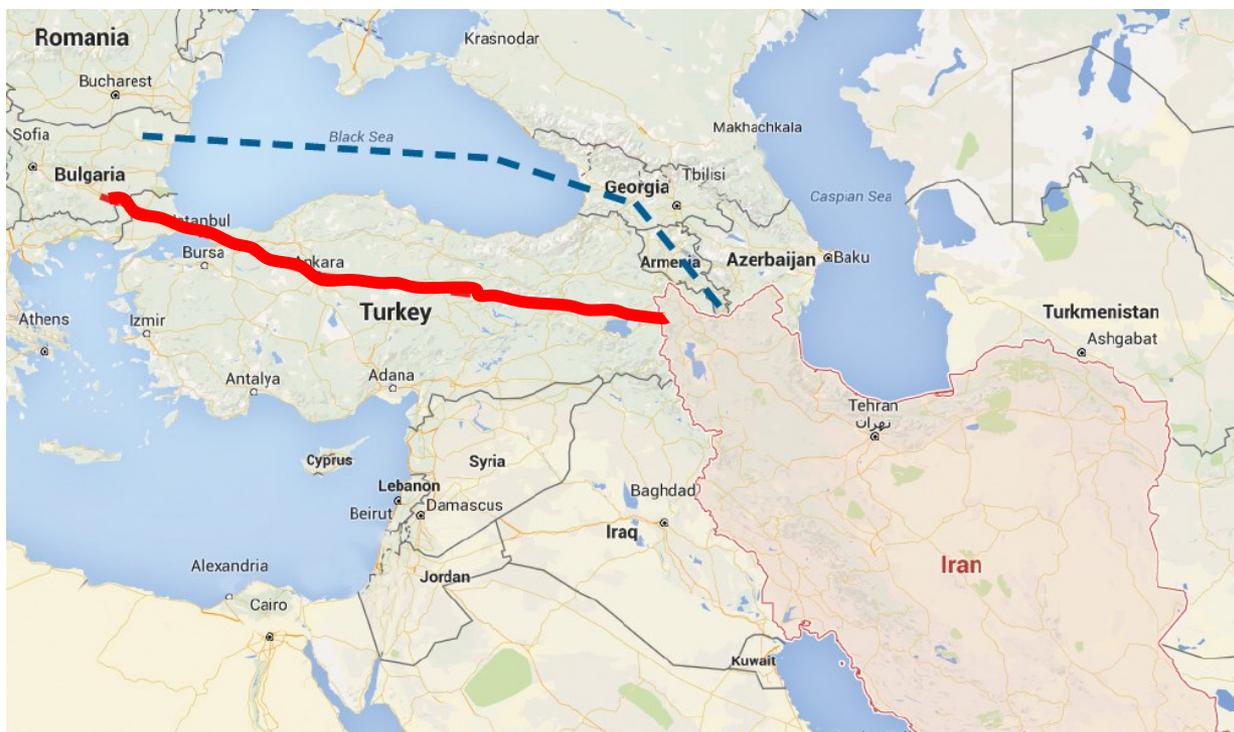
شرایط مسیر فعلی اتصال ایران به اروپا از طریق ترکیه

• عملکرد پایانه بازرگان (۹۵) ورود کالای ترانزیتی: ۱/۰۵ میلیون تن

خروج کالای ترانزیتی: ۶۴۴ هزار تن

• ناامنی در منطقه در سال‌های اخیر

• امکان حمل بار بصورت تک مدی



کریدورهای اتصال ایران به دریای سیاه از طریق گرجستان

از مسیر آذربایجان ① از مسیر ارمنستان ②



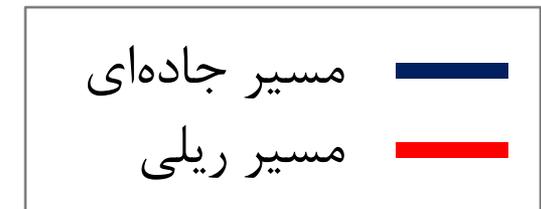
۱ شرایط اتصال ایران از مسیر آذربایجان

- عدم اتصال ریلی به آذربایجان در حال حاضر
- محدودیت سرویس‌های فری از بندر امیرآباد به بندر باکو



۲ شرایط اتصال ایران از مسیر ارمنستان

- عدم اتصال ریلی به ارمنستان در حال حاضر
- دشواری حمل و نقل جاده‌ای در ارمنستان به دلیل کیفیت پایین جاده‌ها
- آب و هوای نامناسب ارمنستان در نیمه دوم سال



پروژه راه آهن جنوبی ارمنستان

کوتاهترین مسیر حمل و نقلی بین خلیج فارس و دریای سیاه

هزینه تخمینی پروژه: ۳,۲ میلیارد دلار

طول خط: ۳۰۵ کیلومتر خط ریلی

ظرفیت برنامه ریزی شده: ۱۵,۴ میلیون تن تا پایان سال ۲۰۲۵ و ۱۸,۳ میلیون تن تا سال ۲۰۳۵ (حجم حمل و نقل داخلی ۳,۲ میلیون تن در سال)

پیش بینی حجم ترانزیت مسافری: جابجایی ۵۸۰ هزار نفر تا پایان سال ۲۰۲۵ و ۱,۱۰۰ هزار نفر تا پایان سال ۲۰۳۵ بین کشورهای ناحیه خلیج فارس و دریای سیاه



پتانسیل بار کریدور

خلیج فارس - دریای سیاه

بررسی پتانسیل بار کریدور خلیج فارس – دریای سیاه از منظر واردات و صادرات

➤ میزان تجارت با ایران در سال ۲۰۱۵:

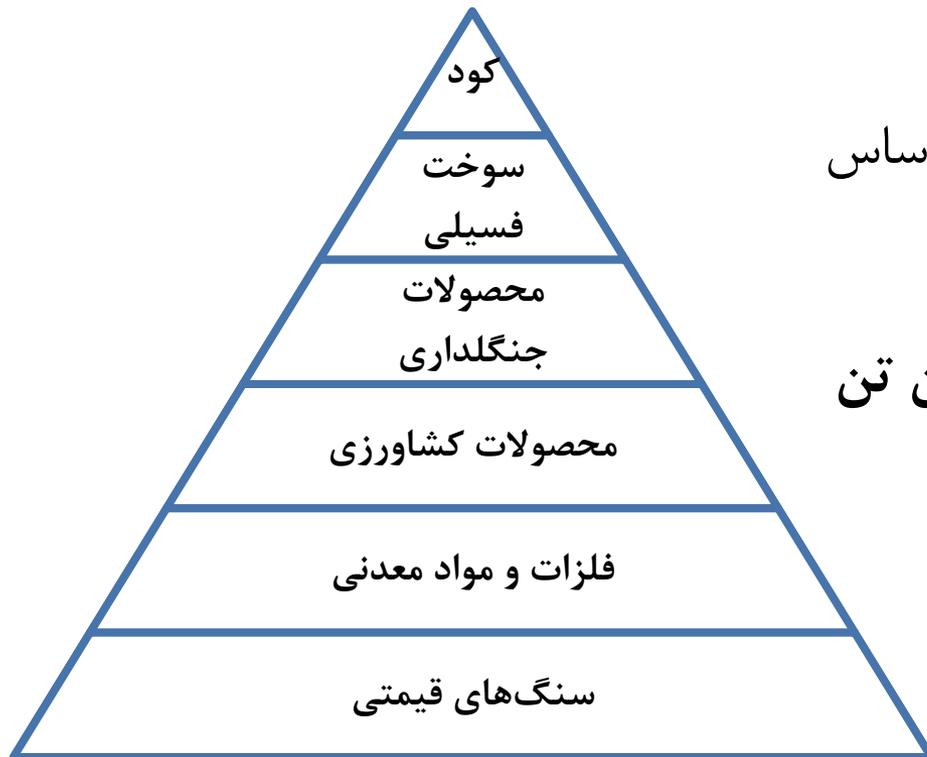
اروپا	یونان	گرجستان	ارمنستان	آذربایجان
۱۰/۹ میلیارد دلار	۳۶ میلیون دلار	۱۲۸ میلیون دلار	۲۶۳ میلیون دلار	۲۲۵ میلیون دلار

گرجستان دروازه‌ای به سوی اروپا

بررسی پتانسیل بار کریدور خلیج فارس – دریای سیاه از منظر ترانزیت

➤ کل تجارت هند در سال ۲۰۱۵*:

آذربایجان	ارمنستان	گرجستان	یونان	اروپا
۶۶۷ میلیون دلار	۶۶ میلیون دلار	۷۶ میلیون دلار	۴۶۳ میلیون دلار	۱۲۷ میلیارد دلار



➤ تجارت هند در سال ۲۰۱۵ به اروپا براساس گروه‌های کالایی**:

۴۴/۹ میلیارد دلار و معادل ۲۵ میلیون تن

*منبع: آزمایشگاه تحقیقاتی دانشگاه MIT

<http://atlas.media.mit.edu>

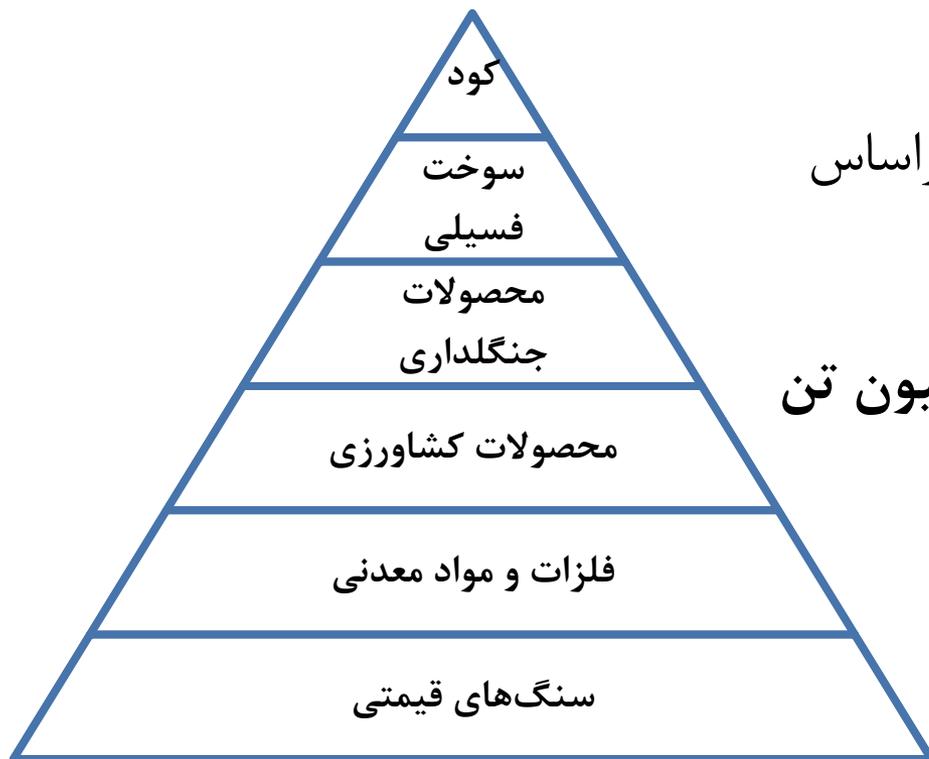
**منبع: Chatham House Resource Trade Database

<https://resourcetrade.earth>

بررسی پتانسیل بار کریدور خلیج فارس – دریای سیاه از منظر ترانزیت

➤ کل تجارت چین در سال ۲۰۱۵:*

آذربایجان	ارمنستان	گرجستان	یونان	اروپا
۴۷۹ میلیون دلار	۴۷۹ میلیون دلار	۷۵۱ میلیون دلار	۳/۳ میلیارد دلار	۷۴۰ میلیارد دلار



➤ تجارت چین در سال ۲۰۱۵ به اروپا براساس گروه‌های کالایی:**

۶۱/۷ میلیارد دلار و معادل ۶۷/۵ میلیون تن

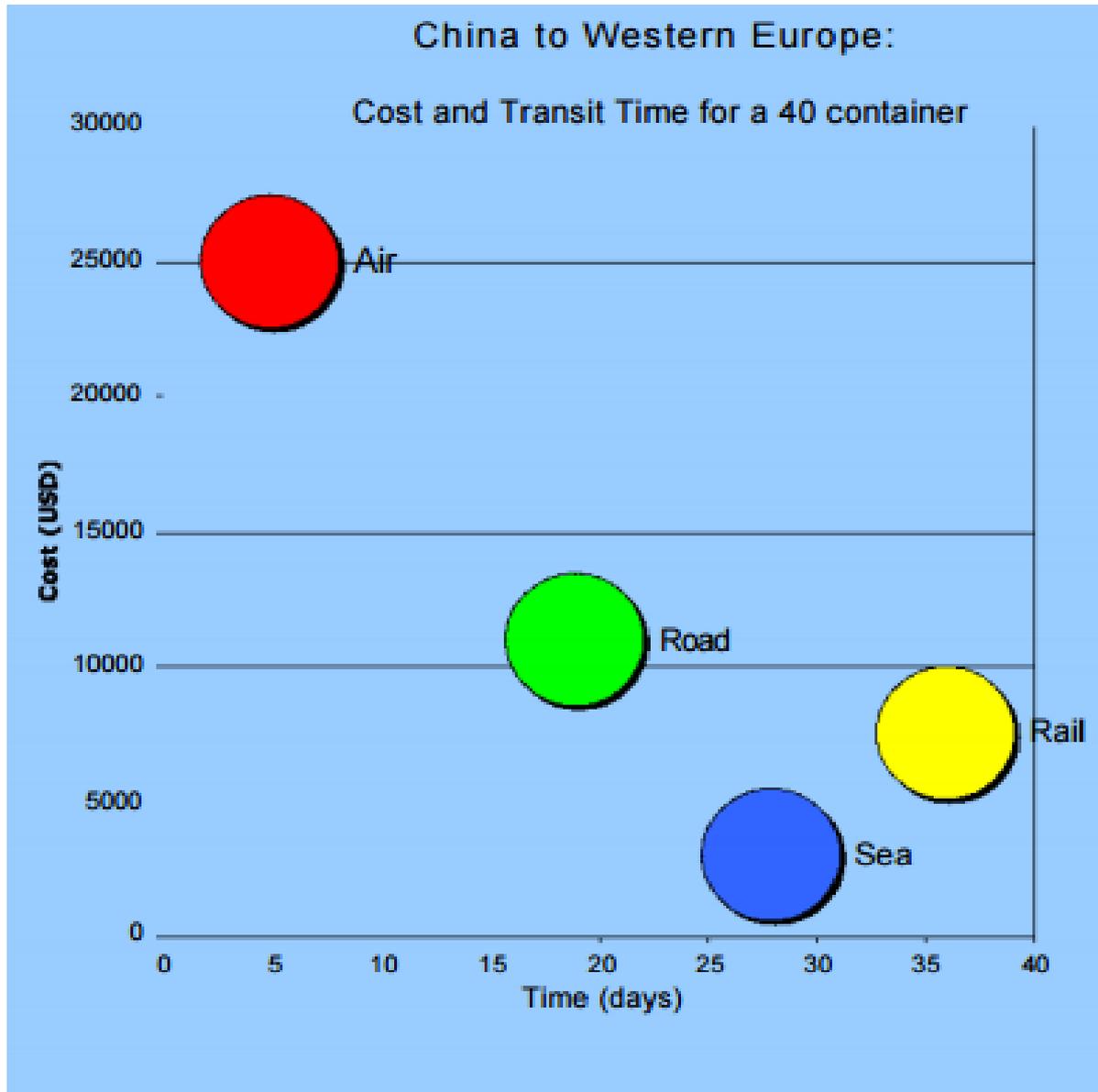
*منبع: آزمایشگاه تحقیقاتی دانشگاه MIT

<http://atlas.media.mit.edu>

**منبع: Chatham House Resource Trade Database

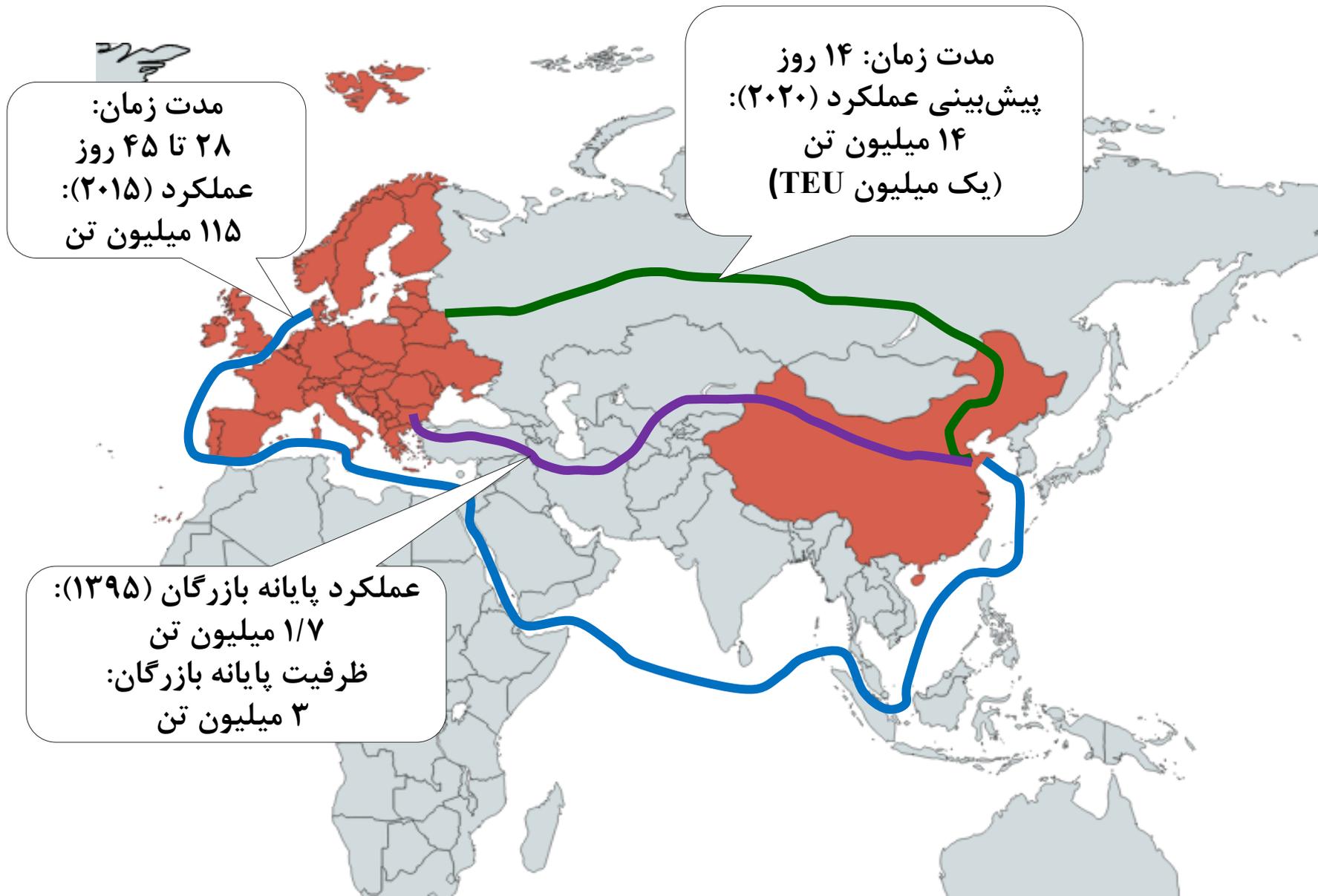
<https://resourcetrade.earth>

پتانسیل بار کریدور-ترانزیت-مسیرهای رقیب



پتانسیل بار کریدور-ترانزیت-مسیرهای رقیب

چین □



مدت زمان: ۱۴ روز
پیش بینی عملکرد (۲۰۲۰):
۱۴ میلیون تن
(یک میلیون TEU)

مدت زمان:
۲۸ تا ۴۵ روز
عملکرد (۲۰۱۵):
۱۱۵ میلیون تن

عملکرد پایانه بازرگان (۱۳۹۵):
۱/۷ میلیون تن
ظرفیت پایانه بازرگان:
۳ میلیون تن

مقایسه هزینه مسیرهای اتصال به اروپا

(طرح ارمنستان)

اجلاس مشترک ایران و ارمنستان در اتاق بازرگانی، صنایع معادن و کشاورزی تهران

اطلاعات کلی در خصوص پروژه پیشنهادی ارمنستان

افزایش سرعت سیر راه آهن ارمنستان از ۲۵ کیلومتر بر ساعت به ۶۰ کیلومتر بر ساعت سرمایه‌گذاری ۲۵۵ میلیون دلار

کاهش زمان ترانزیت از ایروان به بندر پوتی گرجستان به ۳۶ ساعت

امضای توافقنامه کاهش تعرفه انتقال بین گرجستان و ارمنستان

انتقال آزمایشی ۲ کانتینر از شهر برلین به تبریز به منظور برآورد هزینه و زمان دقیق ترانزیت کالا

بررسی کریدورهای مختلف از برلین به تبریز (پروژه پیشنهادی کشور ارمنستان)



مقایسه کریدورهای بررسی شده به لحاظ زمان و هزینه ترانزیت

مسیر	کریدور	هزینه (\$/TEU)	زمان (روز)
۱	برلین - بندر کنستانتا (جاده ای)، بندر کنستانتا - بندر پوتی (دریایی)، بندر پوتی - آرماس (ریلی)، آرماس - تبریز (جاده ای)	۴۹۴۰	۱۵
۲	برلین - بندر هامبورگ (جاده ای)، بندر هامبورگ - بندر پوتی (دریایی)، بندر پوتی - آرماس (ریلی)، آرماس - تبریز (جاده ای)	۳۹۴۰	۲۱
۳	برلین - بندر هامبورگ (جاده ای)، بندر هامبورگ - بندر عباس (دریایی)، بندر عباس - تبریز (جاده ای)	۴۲۴۰	۳۴
۴	برلین - استانبول - بازرگان - تبریز (کل مسیر جاده ای می باشد)	۵۴۴۰	۱۲



مقایسه هزینه مسیرهای اتصال به اروپا

(بررسی بخش خصوصی ایران)

مقایسه هزینه تردد کامیون در کریدور تهران - رومانی

□ از طریق خاک ترکیه

مبلغ کل	موضوع هزینه
۲۰۰،۰۰۰ تومان	هزینه بیمه سبز
۱،۵۰۰،۰۰۰ تومان	حقوق راننده
۱،۲۰۰،۰۰۰ تومان	هزینه سوخت-خوراک- ... در ایران
۱،۴۰۰،۰۰۰ تومان	هزینه کارنه تیر و ...
۱۰۰،۰۰۰ تومان	هزینه ویزا
۶۰ دلار	هزینه ترکیه (خوراک)
۲۰۰ دلار	هزینه الباقی سوخت موردنیاز در ترکیه
۱،۰۰۰،۰۰۰ تومان	هزینه گمرک بازرگان (سمت ایران- مابه التفاوت قیمت سوخت)
۱،۲۰۰ یورو	هزینه رفت از مرز ترکیه (اروپا) به رومانی با احتساب سوخت و خوراک
۱۱،۳۵۵،۰۰۰ تومان	جمع کل هزینه ها

مقایسه هزینه تردد کامیون در کریدور تهران - رومانی

□ از طریق گرجستان - دریای سیاه

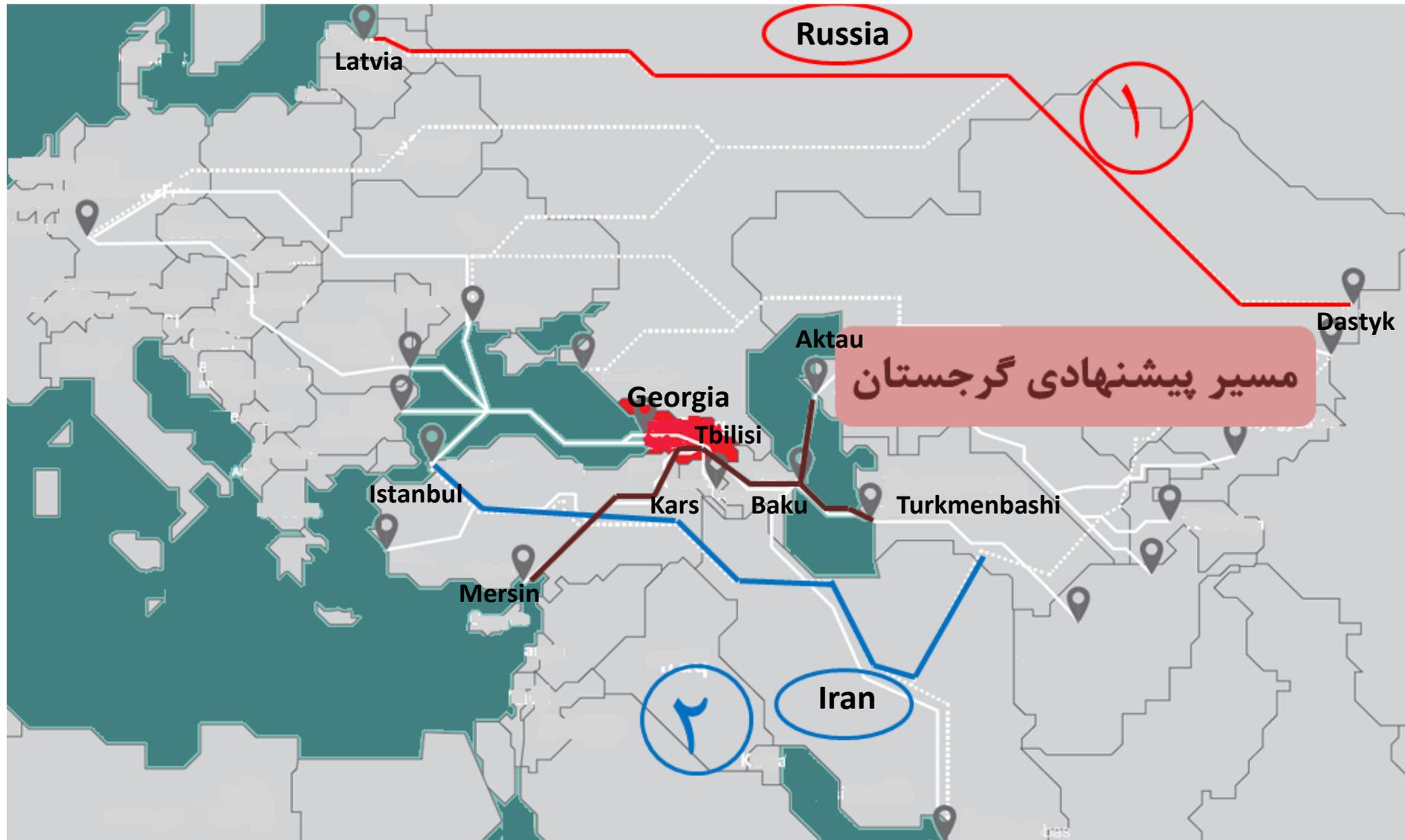
موضوع هزینه	مبلغ کل
هزینه بیمه سبز	۲۰۰,۰۰۰ تومان
حقوق راننده	۱,۵۰۰,۰۰۰ تومان
هزینه راننده در ایران با احتساب سوخت رفت	۱,۲۰۰,۰۰۰ تومان
هزینه کارنه تیر و ...	۱,۴۰۰,۰۰۰ تومان
هزینه سوخت از مرز ایران تا پوتی گرجستان	۳۵۰ دلار
هزینه های جمهوری آذربایجان	۱۵۰ دلار
هزینه های خود راننده در مرز ایران تا پوتی گرجستان (۵روز)	۶۰ دلار
هزینه ویزا	۱۰۰,۰۰۰ تومان
گمرک آستارا (سمت ایران- ما به التفاوت قیمت سوخت)	۲۰۰,۰۰۰ تومان
هزینه رو-رو (دریای سیاه)	۱,۷۰۰ دلار
هزینه در رومانی (با احتساب سوخت و هزینه خوراک)	۴۰۰ یورو
جمع کل هزینه ها	۱۴,۷۳۵,۰۰۰ تومان

جمع بندی و نتیجه گیری

- اصلی ترین مسیرهای رقیب این کریدور:
 - از مبادی هند و چین: کریدور TAR شمالی، مسیر دریایی
- ضرورت بررسی میزان جذب بار توسط این کریدور
- مشکلات کریدور خلیج فارس- دریای سیاه :
 - وجود مشکلات مرزی در کشور آذربایجان
 - زیرساخت های جاده ای نامناسب در کشور ارمنستان
 - کمبود تعداد سرویس های رو-رو در دریای سیاه

پروژه های حمل و نقلی گرجستان

مسیرهای ریلی رقیب کشور گرجستان



کریدور بین المللی از طریق دریای خزر (TITR)

اتصال چند مدی کشورهای چین-قزاقستان-آذربایجان-گرجستان-ترکیه-اروپا

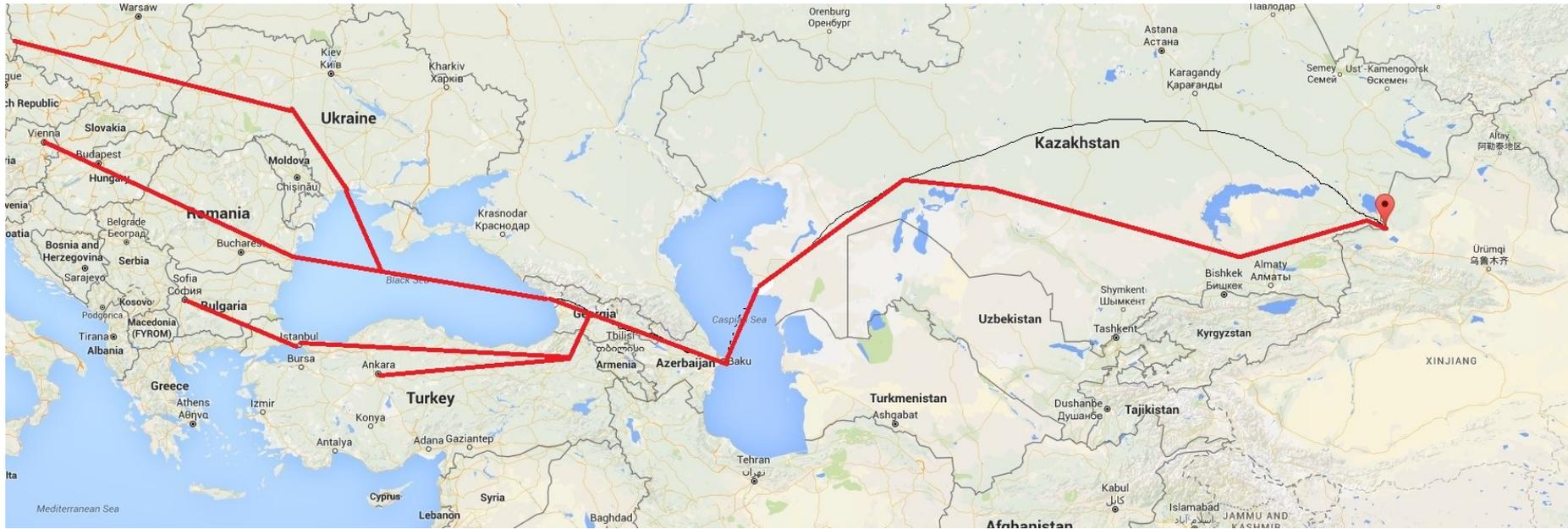
زمان آغاز پروژه: پایان سال ۲۰۱۶ و زمان بهره برداری: سال ۲۰۲۰

طول خط: ۴۷۶۶ کیلومتر (۴۲۵۶ ریل و ۵۰۸ دریایی)

ظرفیت برنامه ریزی شده: ۲۷,۵ میلیون تن ظرفیت سالانه بار کانتینری و ۳۰۰ هزار TEU در سال ۲۰۲۰

ساخت کریدور ریلی Baku-Tbilisi-Kars به عنوان بخشی از زیرساخت مسیر

احداث بندر Anaklia در گرجستان بدین منظور



ساخت کریدور ریلی Baku-Tbilisi-Kars

تنها کریدور ریلی اتصال دریای خزر به اروپا از طریق ترکیه

زمان بهره برداری: پایان سال ۲۰۱۷

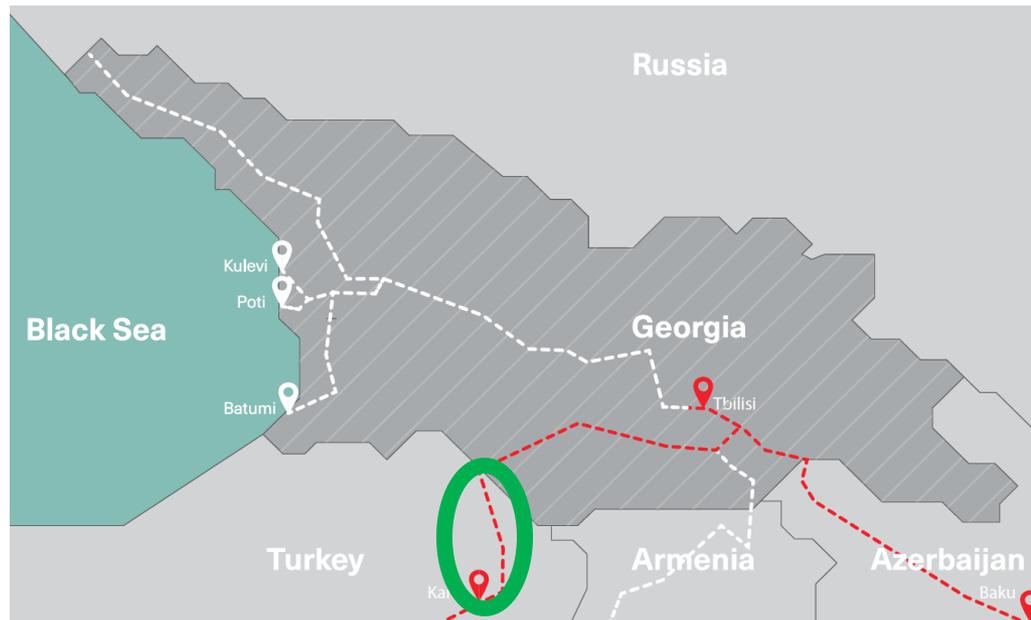
طول خط ۸۲۶ کیلومتر (۱۷۸ کیلومتر در کشور گرجستان)

ظرفیت در ابتدای بهره برداری: جابجایی ۱ میلیون مسافر و ۶,۵ میلیون تن بار

ظرفیت برنامه ریزی شده: ۳ میلیون مسافر و ۲۰ میلیون تن بار تا پایان سال ۲۰۳۴

بخشی از کریدور پرسرعت اروپا - قفقاز - آسیا در آینده

وام ۲۲۰ میلیون دلاری توسط گرجستان از طریق کشور آذربایجان به منظور تکمیل پروژه



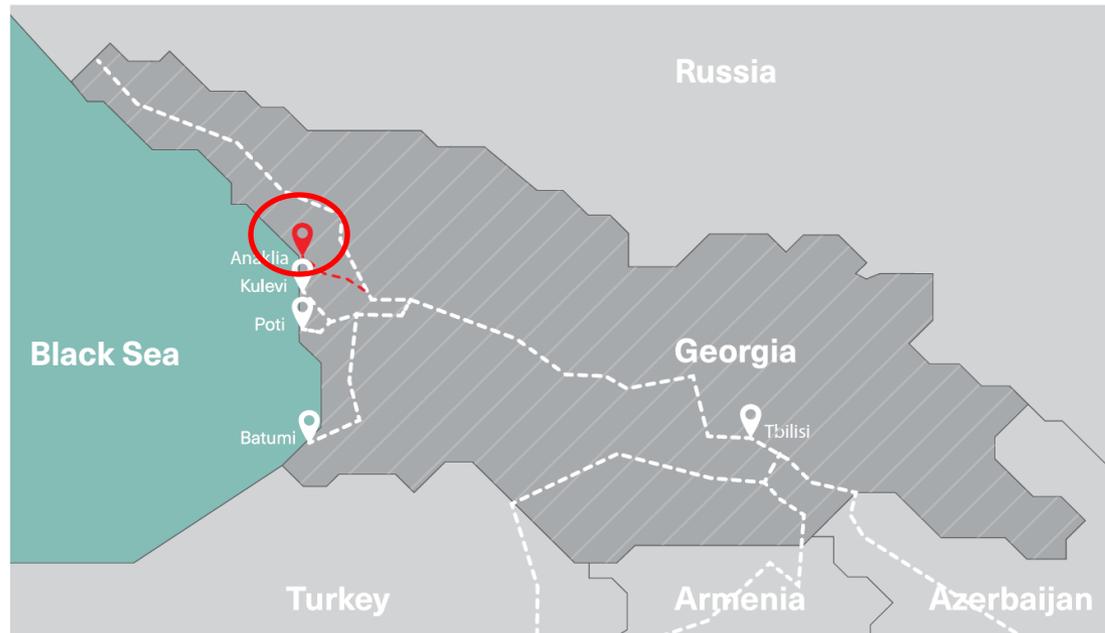
احداث بندر Anaklia

بزرگترین سرمایه گذاری خارجی در تاریخ گرجستان (۲,۵ میلیارد دلار در ۹ فاز)

زمان آغاز پروژه: ابتدای سال ۲۰۱۷، زمان بهره برداری: سال ۲۰۲۰

ظرفیت برنامه ریزی شده: ۴۰ میلیون تن و ۱۰۰۰۰ TEU در سال (ارتقاء تا ۱۰۰ میلیون تن و ۳۰۰۰۰۰ TEU در سال)

سرمایه گذاری ۱۱۰ میلیون دلاری برای توسعه جاده و ریل به منظور اتصال شبکه جاده ای و ریلی به این بندر



توسعه بندر پوتی

بزرگترین بندر گرجستان با ۱۵ اسکله

هزینه تخمینی: ۲۵۰ میلیون دلار در فاز اول

زمان آغاز پروژه: دسامبر ۲۰۱۶، زمان بهره برداری: سال ۲۰۱۹

ظرفیت کنونی: ۸ میلیون تن و ۴۰۰ هزار TEU در سال

ظرفیت برنامه ریزی شده: ۵۰ میلیون تن و ۲ میلیون TEU در سال

فرصت اتصال گرجستان به راه ابریشم



بندر گوادر فرصت یا تهدید؟

• امکان اتصال به کریدور اقتصادی چین پاکستان و سپس عبور از خاک ایران

فرصت؟

• امکان اتصال به اروپا از طریق کشور چین

تهدید؟

