

«مجیدرضا حریری» با تأکید بر قفل بودن سامانه تجارت در یک ماه اخیر و عدم امکان ترخیص از بندر شهید رجایی:

رسوب کالا و تعلل صمت، خسارات انفجار را فاجعه‌بارتر کرد



رامین موق

با فاجعه اتفاق افتاده در بندر شهید رجایی، زنگ خطر برای بسیاری از مسئولان به صدا در آمد. این حادثه در کنار ایجاد همسدری عمومی، برای بار دیگر، ضعف ایران در مدیریت بحران، ایمنی پایین کارگران در محیط کار، آسیب‌های تحریم، ضرر سیاست‌های تقابل با جهان و… را یادآوری کرد.

اما این فاجعه روی دیگری هم داشت که یکی از قدیمی‌ترین مشکلات دست‌وپاگیر فعالان اقتصادی در این سال بوده‌است و آن هم، مدت زمان زیاد برای ترخیص کالاها؛ گمرک با به اصطلاح رسوب کالا در گمرکات است. بعد از این فاجعه، حتی صدای مسعود پزشکیان، رئیس جمهور هم از این مشکل در آمد و روز یکشنبه در نشست ویژه ستاد مدیریت بحران استان هرمزگان، اظهار کرد: «با لازم است ۱۲۰ تا ۱۴۰ هزار کانتینر را برای ۳ تا ۴ ماه ذخیره کنیم؟ مانمی توانیم وقتی این‌ها می‌رسند، ترخیص کنیم؟ قرار شد استاندار و وزارت راه در این زمینه یک مطالعه تطبیقی با کشورهای پیشرفته داشته باشند که چه می‌کنند و ما باید چه کنیم؟» همچنین برخی فعالان اقتصادی در واکنش به اظهارات رئیس‌جمهور عنوان کردند که پزشکیان باید برای شروع، با فردی ۱۸ ماهه ثبت سفارش کالا را در وزارت صمت قفل کرده‌است، بر خورد کند.

گویی گمرک جمهوری اسلامی هم بعد از این فاجعه‌از خواب غفلت بیدار شد و در بخشنامه جدید خود دستور داد که «گمرکات اجرایی دستور بررس، فوری اظهار نامه‌های این گمرک را صادر کنند، تمامی پرونده‌های کارشناسی نشده باید ظرف ۲۴ ساعت آینده تعیین تکلیف شوند» و مدیران نیز موظف به نظارت و اجرای سریع این بخشنامه شدند.

سوءمدیریت در بندار کشور

بعد از فاجعه بندر نیز برخی انگشت اتهام را به سمت مدیریت داخلی، بر دند و مدیران بنادر را مقصر دانستند

در همین راستا، نماینده تهران، ری، شمیرانات، اسلام‌شهر و پردیس در گفت‌وگو با خبرگزاری

مجیدرضا حریری در گفت‌وگو با

«توسعه ایرانی»: خسارت بندر

شهید رجایی به هر حال خسارت

سنگین و ملی است؛ این پول تاجرو

تولیدکنندگان را که آنجا از بین رفته

است، بیمه باید بپردازد و در نهایت این

خسارات از جیب ملی داده می‌شود.

موانع موجود در گمرکات قاچدا

خسارات و آسیب‌ها را فاجعه‌بارتر کرد

و کاش سیاست‌گذاری‌ها جوری باشد

که هزینه‌های کمتری بدهیم

فارس، در خصوص حادثه بندر شهید رجایی گفت:

حادثه انفجار در بندر شهید رجایی یک فاجعه انسانی تلخ بود که ریشه در ضعف‌های ساختاری و سوءمدیریت جدی در حوزه بندر کشور دارد.

علی‌خضریان افزود: سال‌هاست به‌جای واگذاری پروژه‌های بندری به بخش خصوصی واقعی، شاهد واگذاری محوطه‌های حساس به شرکتهای خصولتی هستیم؛ شرکتهایی که متأسفانه فاقد تخصص کافی بوده و پروژه‌ها را بدون رعایت الزامات ایمنی به‌سایر پیمانکاران واگذار می‌کنند. نتیجه این ساختار معیوب، بروز فجایعی چون حادثه اخیر بندر شهید رجایی است.

به‌واسطه بروز جمیع این شرایط، گزارش حاضر به این موضوع پرداخته‌است که ریشه رسوب کالاها در گمرکات کشور چیست، چه‌آسیبی را برای فعالان اقتصادی در پی داشته‌است و نقش سوءمدیریت در بروز چنین فجایعی چیست؟

زمان تخصیص ارز به ۶ ماه هم می‌کشد!

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره عوامل رسوب کالاها در گمرکات کشور، اظهار کرد: یک بخشی

از این روند که طبیعی است؛ سالیان سال است که از زمان تخلیه یا ترخیص یک فاصله زمانی بین ۲ تا ۵ هفته‌ای داریم که همیشه هست و کاری هم نمی‌توان کرد.

مجیدرضا حریری در باره این روند توضیح داد: تعیین مجوزهای استاندارد، قرنطینه گیاهی و مجوزهای سازمان غذا و دارو بخشی از این روند ترخیص است. به



عکس از ایستگاه

تبدیل شده‌است و حتی ممکن است ۶ ماه هم طول بکشد. پس یک عامل دیگر در طولانی شدن مدت زمان ترخیص کالاها؛ گمرک مربوط به مدت زمان تخصصی ارز است که در چند ماه اخیر به یک رویه تبدیل شده‌است.

تعلل وزارت صمت در ابلاغ بخشنامه‌ها

او درباره عامل دیگر افزایش زمان ترخیص کالاها؛ بندر، گفت: هر ساله در پایان اسفند، وقتی که نرخ ارز در بوجه سال بعد مشخص و بوجه در اسفند جمع می‌شود، وزارت صمت باید یک بخشنامه را، که به بخشنامه تعرفه‌ها معروف است، به گمرک اعلام کند و کار این بخشنامه‌ها این است که مشخص می‌کنند نرخ سود گمرک کی در سال جاری چقدر باشد.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین با اشاره به شدت گرفتن بحث تعیین تعرفه‌ها در مدت اخیر، ادامه داد: با توجه به اینکه نرخ ارز در محاسبات گمرکی از ۲۸۵۰۰ تومان به نرخ ارز هرگز مبادله تغییر کرده، بخشنامه آن باید ابلاغ می‌شده‌است و در مقابل این تغییر، سود عوارض یکسری از کالاها را هم باید کاهش بدهند تا با لافتن نرخ ارز راجبران کنند. این اتفاقات باید با یک بخشنامه بیفتد که وزارت صمت در ارسال این بخشنامه به گمرک تعللی حدود یک ماهه داشته‌است.

حریری اعلام کرد: در نتیجه تقریباً ۲۷ اسفند تا ۲۵ فروردین ۱۴۰۴، کسی اصلا قادر به ترخیص کالای خود از گمرک نبوده‌است زیرا هنوز نرخ‌ها و تعرفه‌ها مشخص نکرده بودند.

او همچنین عنوان کرد که از روز چهارشنبه قبل از فاجعه بندر رجایی در تاریخ ۶ اردیبهشت، سامانه جامع تجارت قفل و گویا هک شده بود و کار نمی‌کرد که البته این مشکلات همیشه در طول سال باقی است.

یک سامانه جامع تجارت داریم که به‌انحای مختلف کاربر خود را ازبیت می‌کند؛ به‌صورتی که هتنگ می‌کند، کار نمی‌کند و هر روز های که فعالان با آن کار داشته باشند، مشکل ایجاد می‌کند و همیشه شکایات بی‌شماری از جانب تجار و کاربران این سامانه وجود داشته‌است. باید این مشکلات دائمی و جدید را برطرف کرد که در مقابل حوادثی که پیش می‌آید، ضربه به حداقل موجود کاهش یابد

پیچیدگی بروکراسی در ایران

نسبت به بنادر معتبر دنیا

این کارشناس مسائیل اقتصادی تصریح کرد: در مورد فاجعه بندر شهید رجایی، نقش سوءمدیریت در بنادر و گمرکات کشور، رانمی‌توان موثر دانست زیرا مشکلات در گمرکات، سازمان بنادر، اپراتورهای بندری و غیره چیزهای جدیدی نیست.

حریری تصریح کرد: به‌هر حال بنادر ایران نسبت به دیگر بنادر معتبر دنیا، بروکراسی پیچیده‌تری دارند و همه اشکالات اداری که در همه بخش‌های دیگر داریم، در گمرکات و بنادر ما هم وجود دارد.

به‌اعتقاد او، این قبیل پیچیدگی‌های بروکراتیک همیشه بوده و چیزی نیست که بتوان گفت به‌سایر مشکلات اضافه شده‌است بلکه می‌توان نام آنها را مشکلات دائمی گذاشت.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین درباره مشکلاتی که بر مشکلات دائمی اضافه می‌شود، تصریح کرد: مثلاً یک سسامانه جامع تجارت داریم که به‌انحای مختلف کاربر خود را ازبیت می‌کند؛ به‌صورتی که هتنگ می‌کند، کار نمی‌کند و هر روز های که فعالان با آن کار داشته باشند، مشکل ایجاد می‌کند و همیشه شکایات بی‌شماری از جانب تجار و کاربران این سامانه وجود داشته‌است. باید این مشکلات دائمی و جدید را برطرف کرد که در مقابل حوادثی که پیش می‌آید، ضربه به حداقل موجود تقلیل یابد.

خسارات بندر را باید از جیب ملی بدهیم

حریری در جمع‌بندی خود از مشکلات موجود در ترخیص کالاها، عنوان کرد: اگر این موانع را در کنار هم بگذاریم، آنوقت مشخص می‌شود که این روند چقدر می‌تواند میزان خسارات را بالا ببرد. او ادامه داد: اگر کارهای ترخیص با روال معمول انجام می‌شد ممکن بود حتی ۱۰ درصد از خسارات حادثه بندر شهید رجایی بندرعباس را کاهش دهد. موانع موجود در گمرکات قاعدتاً خسارات و آسیب‌ها را فاجعه‌بارتر کرد و حتی اگر ۱۰ تا ۱۵ درصد می‌شد این خسارات جلوگیری کند، خوب بود زیرا رقمی قابل چشم‌پوشی نیست.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین تصریح کرد: خسارت بندر شهید رجایی بندرعباس به هر حال خسارت سنگین و ملی است؛ این پول تاجر و تولیدکنندگان را که آنجا از بین رفته‌است، بیمه باید بپردازد و در نهایت این خسارات از جیب ملی داده می‌شود.

حریری با تأکید بر تأسفار بودن حادثه انفجار در بندرعباس، در پایان گفت‌ای کاش سیاست‌گذاری ماجوری باشد که هزینه‌های کمتری بدهیم.

خبر اقتصادی

رئیس جمهور:

از حضور سرمایه‌گذاران در ایران

استقبال می‌کنیم

رئیس‌جمهور از ایران به‌عنوان بستر مناسبی برای سرمایه‌گذاری و تجارت نام برد و گفت: از حضور سرمایه‌گذاران خارجی و تجار بین‌المللی برای فعالیت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری در کشور مان استقبال می‌کنیم. به گزارش ایرنا، مسعود پزشکیان دوشنبه ۸ اردیبهشت ۱۴۰۴ در آیین افتتاح هفتمین نمایشگاه توانمندی‌های صادراتی جمهوری اسلامی ایران (ایران اکسپو ۲۰۲۵)، با تأکید بر اینکه ایران بستر مناسبی برای سرمایه‌گذاری تاجران و همچنین حضور گردشگران خارجی است، افزود: در بستر این ظرفیت می‌توان آینده خوبی برای دنیا از نظر امنیت و صلح ایجاد کرد. صلح و امنیت با تجارت، سرمایه‌گذاری و همراهی و همکاری ایجاد خواهد شد.



تایید رأی داوری به نفع بانک‌های «ملی» و «صادرات» ایران در لاهه

با پیگیری مرکز امور حقوقی بین‌المللی معاونت حقوقی ریاست جمهوری رأی داوری به نفع بانک ملی و صادرات ایران به مبلغ ۲۱۴ میلیون یورو وارد کرد. ۲ میلیون یورو از سوی دادگاه تجدیدنظر لاهه تأیید شد. به گزارش ایلنا، دادگاه تجدیدنظر لاهه ضمن رأی صادره در تاریخ ۲۲ آوریل ۲۰۲۵ دعای دولت بحرین به‌خواسته ابطال رأی داوری صادره به نفع بانک ملی ایران و بانک صادرات ایران به مبلغ ۲۱۴ میلیون یورو وارد دادگاه تجدیدنظر شهر لاهه مانند دیوان داوری ابرام عد صلاحیت را دربرهنگام و نیز قابل استماع اعلام کرد. در باره مغایرت رأی داوری با نظم عمومی (از جمله با ادعای نقض تحریم‌های بین‌المللی توسط فیوجر بانک)، دادگاه نهایتاً دعای دولت بحرین را رد و رأی دیوان داوری را تأیید کرده‌است.



وزیر نیرو و تعرفه‌های جدید را ابلاغ کرد: افزایش ۳۶ برابری بهای برق برای مشترکان پرمصرف

تعرفه‌های برق و شرایط عمومی آن‌ها از نسوی وزیر نیرو برای ابلاغ شد. به گزارش انتخاب، بر این اساس، تعرفه برق مشترکان تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) و سایر نهادهای حمایتی برابر مصرف محاسبه می‌شود. مشترکان کم‌مصرف ۲۰ درصد، بخش عمومی، ۵۱ تا ۷۰ درصد و مراکز بهداشتی، ۱۰ درصد، شد خواهند داشت. همچنین بهای برق برای مشترکان بر مصرف در همه پایه‌ها به ۲۶ برابر افزایش یافته‌است. گفتنی است، این تعرفه‌ها از ابتدای خردادماه اجرایی شوند.



وزیر نیرو و تعرفه‌های جدید را ابلاغ کرد: افزایش ۳۶ برابری بهای برق برای مشترکان پرمصرف

تعرفه‌های برق و شرایط عمومی آن‌ها از نسوی وزیر نیرو برای ابلاغ شد. به گزارش انتخاب، بر این اساس، تعرفه برق مشترکان تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) و سایر نهادهای حمایتی برابر مصرف محاسبه می‌شود. مشترکان کم‌مصرف ۲۰ درصد، بخش عمومی، ۵۱ تا ۷۰ درصد و مراکز بهداشتی، ۱۰ درصد، شد خواهند داشت. همچنین بهای برق برای مشترکان بر مصرف در همه پایه‌ها به ۲۶ برابر افزایش یافته‌است. گفتنی است، این تعرفه‌ها از ابتدای خردادماه اجرایی شوند.



مدیر پیشین امور بین‌الملل شرکت ملی نفت: حل مشکل بانکی ایران را به بازار نفت برمی‌گرداند

مدیر پیشین امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران گفت: چین در دوران سخت تحریم از خرید نفت داشته و اکنون اگر تحریم برداشته شود باید همچنان به چین به‌عنوان خریدار نگاه کنیم و بعد می‌توانیم روی سایر خریداران اروپایی و آسیایی کار کنیم. محسن قمصری در گفت‌وگو با ایلنا، تصریح کرد: شرکت‌های تجاری و بخصوص اروپایی‌ها به‌خاطر ساختاری که دارند باید از طریق سیستم‌های بانکی پرداخت داشته باشند بنابراین از الزامات ما برای صادرات، برداشتن تحریم خرید و مبادلات بانکی است که این امکان را می‌دهد که صادرات را به‌رسانهایی که اکنون امکان خریدار مانداز بند، شروع کنیم.



رئیس سازمان بورس: دامنه نوسان سهام شرکت هادر بورس تغییر نمی‌کند

رییس سازمان بورس گفت: با هدف ایجاد تعادل بلندمدت و با در نظر گرفتن ملاحظات و شرایط، به حفظ دامنه نوسان در سطح فعلی، که حدود ۲۰ سال قدمت دارد، تصمیم گرفته شد. به گزارش نسیم، حجت‌اله صیدی در هزارمین نشست مدیره سازمان بورس و اوراق بهادار، افزود: ثبات در تصمیم‌گیری در خصوص ریز ساختارهایی مانند حجم مینا، دامنه نوسان و سایر سیاست‌گذاری‌ها، اهمیت زیادی برخوردار است. به‌همین دلیل در مورد ریز ساختار تصمیم‌گیری‌ها به‌صورت پویا صورت خواهد گرفت.



ادعای معاون وزیر کشاورزی: اختلال در عرضه روغن برطرف شد

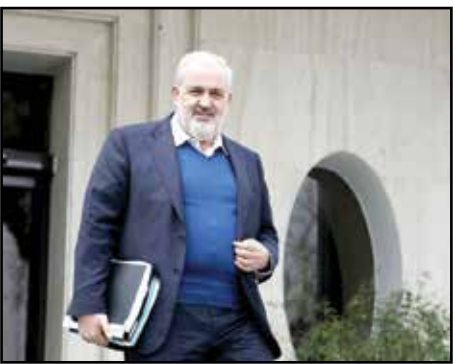
معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد وزارت جهاد کشاورزی ادعا کرد: کاهش عرضه روغن در فرودسگاه‌ها موضوعی موقت بود که به‌دلیل یک مغایرت قانونی اتفاق افتاد

و با ورود دولت برطرف شد. در حال حاضر هیچ مشکلی در تأمین و تخصیص ارز به واردات کالاها، اساسی وجود ندارد. به گزارش ایلنا، اکبر فتحی ادامه داد: مشکلی که در عرضه روغن به‌وجود آمده برآمده از آن بود که قیمت مشخصی برای روغن به‌عرضه‌کنندگان اعلام نشده بود و این اتفاق به‌دلیل مغایرتی رخ داد که در بندی از قانون در بوجه سنواتی قانون بوجه ۱۴۰۴ وجود داشت.



معاون برنامه‌ریزی ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل: ۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور ترک‌د دارد

معاون برنامه‌ریزی ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل از تردد ۱۱ میلیون دستگاه موتورسیکلت فرسوده در کشور خبر داد. به گزارش مهر، مهدی ابراهیمی در جلسه بررسی راهکارهای نوسازی ناوگان موتورسیکلت‌های فرسوده، یکی از معضلات اصلی موتورسیکلت‌های فرسوده را آلایندگی چندپراپی نسبت به خودروهای فرسوده دانست و گفت: در کنار این امر مصرف بالای سوخت این موتورسیکلت‌ها یکی از علل اصلی نارتاری انرژی در کشور است. در این جلسه نمایندگان موتورسیکلت‌سازان نیز ضمن بحث و تبادل نظر تأکید کردند در صورت مشارکت دولت و تخصیص منابع مورد نیاز، احتمال می‌توانیم ۲۰۰ هزار موتورسیکلت فرسوده را اسقاط کنیم.



گر مایماند تا ببینند کارگری با کوره چه می‌کند، تصریح کرد: متأسفانه دولت اصلاً به صحبت‌های کارشناسان توجهی ندارد. حدود ۲۰ درصد مصرف برق کشور در صنایع تهویه مطبوع مصرف می‌شود، اما دروغ از این که دولت یک تماس بگیرد و از من به‌عنوان رئیس انجمن تولیدکنندگان سیستم‌های تهویه مطبوع ایران بپرسد که چه کاری می‌شود کرد و آیا می‌شود این ۲۰ درصد مصرف را کاهش داد؟ قطعاً ارهاک وجود دارد، در دنیا هم مصرف تهویه مطبوع زیاد است، ولی با مدیریت مصرف را بهینه می‌کنند.

صنایع قطع نشود؛ و گر نه برق صنایع از هفته اول اردیبهشت قطع می‌شود. ما از وزیر صنعت همچنین رویکردی انتظار داریم که پیگیری مشکلات واقعی باشد. در حالی که به نظر می‌رسد وزیر در گیر موضوعات فرعی شده‌است که اولویت‌های کشور نیستند. بسته حمایت از صنایع هم که وزیر صمت وعده آن را داده بود، رانه کسی داده و نه کسی گرفته‌است. اصلاً بسته حمایتی به چه دردی می‌خورد وقتی که قرار است برق قطع بشود. این چه منطقی است که ب‌برق را قطع کنند و بعد یک کمک هزینه کوچکی بدهند و بگویند کارگر را بیکار کنید و خودتان در خانه بخواهید، این روش بر خورد با صنعت نیست.

به گفته‌او، ۵ سال گذشته کاهش تولید از ۳۵ درصد در تابستان گذشته آغاز شده و به ۵۰ درصد در پایان سال رسیده‌است. امسال هم با این شروع زود هنگام، این عدد بیشتر خواهد شد و وضعیت کشور را به سمت بحران می‌برد. این کارشناس توضیح داد: این وضعیت سبب بیکاری گسترده، مخصوصاً در اطراف شهرها که مناطق صنعتی در آن مستقر هستند می‌شود که تبعات اجتماعی، امنیتی و اقتصادی زیادی به همراه دارد. اما ظاهر آذوسنایی که در اتاق‌های خنک نشسته‌اند، این مسائل را درک نمی‌کنند.

بسیاتنجی با تأکید بر اینکه اگر نارتاری برق وجود دارد، ابتدا برق ساختمان‌های وزارت نیرو قطع نشود، وزیر یک هفته در

ظاهرا هدف علی‌آبادی فشار بیشتر به تولید است

رئیس شورای هماهنگی شهرک‌های صنعتی: قرار است قطع برق صنایع از یک روز در هفته آغاز و سه روز در هفته برسد، تأکید کرد: هیچ اقدام عملی از سوی وزارت نیرو و صمت انجام نشده و انگار هدف این است صنایعی که چرخ کشور را می‌چرخانند بیشتر تحت فشار باشند. مهدی بستانچی در خصوص جزئیات قطع برق شهرک‌های صنعتی به اقتصادآنلاین گفت: هنوز جزئیاتی به‌ما اعلام نشده و صرفاً یک پیامکار ۸ سال شده‌است؛ اما طبق صحبتی که قبلاً انجام شده، قرار است ابتدا، یک روز در هفته، سپس دو روز در هفته و بعد از آن سه روز در هفته برق شهرک‌های صنعتی قطع شود. این وضعیت متأسفانه مربوط به فصل بهار است و مشخص نیست که در اواسط تابستان چند روز در هفته برق قطع شود.

او با اشاره به مسئولیت وزارت نیرو در این زمینه، افزود: به نظر می‌رسد آقای علی‌آبادی دغدغه‌های دیگری غیر از تولید دارد و ندر دقیقاً نمی‌دانم چه دغدغه‌ای دارد. وزیر نیرو قبلاً عادت داشتند که یک‌سری صحبت‌های بی‌اساس مطرح کنند، الان هم

گزارش

انفجار بندر رجایی به معنای بحران در ترانزیت ایران است

ترک بر ستون فقرات تجارت دریایی کشور

آتش سوزی در بندر شهید رجایی در حالی رخ داد که مطابق آمار سازمان بنادر و دریانوردی کشور، در سال ۱۴۰۳ بیش از ۸۰ میلیون تن کالا در منطقه ویژه شهید رجایی تخلیه و بارگیری شده و در این بین بخش عمده‌ای از تجارت بر شی کالا‌های مهم، تنها از طریق بندر استراتژیک کشور صورت می‌گیرد. بندر شهید رجایی ظرفیت پذیرش بیش از ۴۰۰۰ کشتی از انواع فله بر، کانتینری و نفتکش را دارد و بیش از ۵۲ درصد عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور را به خود اختصاص داده‌است.

دروازه طلایی تجارت ایران دو روز است که در آتش می‌سوزد و از اثرش تا سیاه و هلال احمر و تمام دولت دست به کار شده‌اند که این آتش افتاده بر جان یکی از مهم‌ترین معبرهای اقتصادی ایران را فروزنشانند و تازه هرزبنه‌های تعطیلی بندر، جداز خسارت احتمالا چند میلیون دلاری است که به تأسیسات و زیرساخت‌های این شهرآره ایی ایران و البته اموال خصوصی شهروندان و عمومی شهر وارد شده‌است. حادثه انفجار و



آتش سوزی بندر شهید رجایی از این جهت، ما شاید بیشتر اهمیت دارد که ۸۵% عملیات کانتینری، ۷۰% ترانزیت کالا، ۵۸% عملیات غیر نفتی و ۴۳ درصد عملیات نفتی در بندر شهید رجایی انجام می‌شود و همچنین دسترسی عالی به کریدور شمال و جنوب ریلی و زمینی و اتصال سریع به تنگه هرمز موقعیت عالی این بندر را هدف واردات و صادرات کرده بود.

بندر شهید رجایی ظرفیت پذیرش بیش از ۴۰۰۰ کشتی از انواع فله بر، کانتینری و نفتکش را دارد و بیش از ۵۲ درصد عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور را به خود اختصاص داده‌است. منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی در مرکز کریدور ترانزیتی جنوب به شمال قرار دارد که یکی از مهم‌ترین کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی در دنیا است. دسترسی به آب‌راه آزاد جهان از طریق خلیج فارس، اتصال به شبکه بین‌المللی راه آهن و جاده ابریشم، بر خورداری از تجهیزات و امکانات مدرن، نزدیکی به مناطق آزاد کیش و قشم و بنادر حوزه خلیج فارس