

مسیرهای حمل و نقل و مراکز لجستیک

از نگاه اسکاپ

و

سند آمایش مراکز لجستیک ایران



مصطفی ملکی
زمستان ۹۷



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



کمیسیون اقتصادی و اجتماعی در آسیا و اقیانوسیه (به عنوان سند فراملی)

سند آمایش مراکز لجستیک (به عنوان سند ملی)

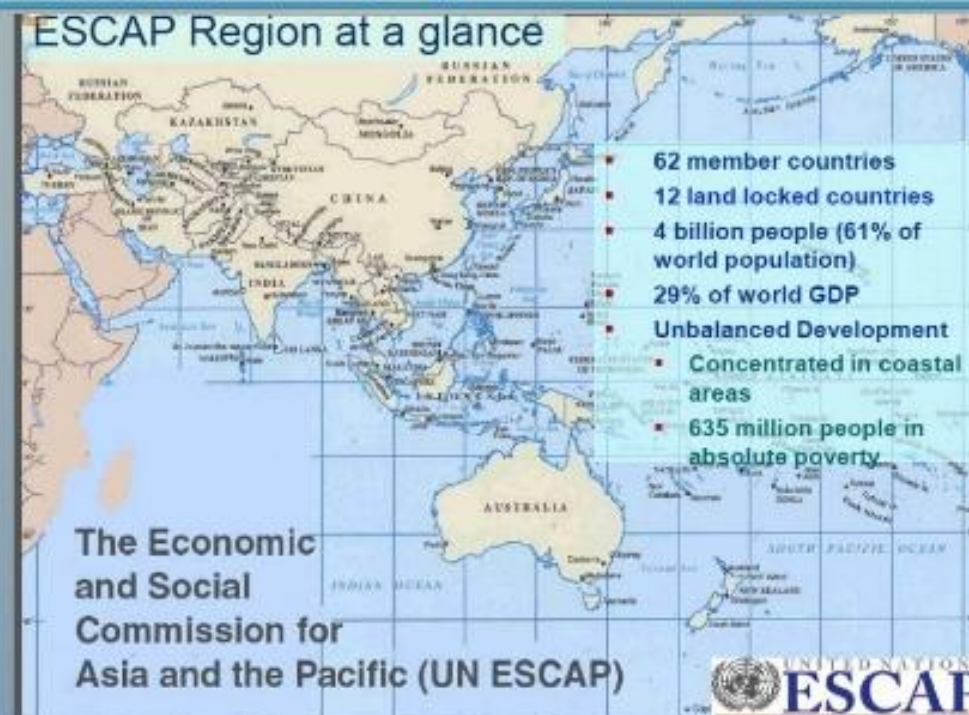
تعاریف

راه آهن جمهوری اسلامی ایران و حمل نقل جاده ای

نگاه سازمان بنادر بر ترانزیت

لحاظ کردن عوامل محیطی تاثیر گذار

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی در آسیا و اقیانوسیه



کمیسیون اقتصادی آسیا و خاور دور (اکافه) در مارس ۱۹۴۷ و با حضور ده کشور چین، آمریکا، شوروی (سابق)، فرانسه، هلند، هند، فیلیپین، استرالیا و تایلند در شهر شانگهای چین تأسیس شد.

هدف اصلی این کمیسیون بازسازی ویرانه‌های ناشی از جنگ جهانی دوم در کشورهای آسیایی و خاور دور تحت نظارت شورای اقتصادی - اجتماعی سازمان ملل (اگوسوک) بوده است.

پس از پیروزی انقلاب چین مقر «اکافه» بنا به دعوت دولت تایلند به بانکوک منتقل شد و در سال ۱۹۸۲ به کمیسیون اقتصادی - اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) تغییر نام یافت.

اعضاء کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و پاسیفیک (اسکاپ)

اعضاء کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ)

- **جمهوری اسلامی ایران** ، افغانستان ، **استرالیا** ، **آمریکا** ، **فدراسیون روسیه** ، اندونزی ، **انگلستان** ، بنگلادش ، بوتان ، برونئی (دارالسلام) ، برمه (میانمار) ، **چین** ، کامبوج ، فرانسه ، **هندوستان** ، **ژاپن** ، جمهوری دموکراتیک خلق لائوس ، مالزی ، مالدیو ، مغولستان ، نپال ، هلند ، زلاندنو ، پاکستان ، پاپائوگینه نو ، فیجی ، فیلیپین ، **جمهوری کره** ، ساموا ، سنگاپور ، جزایر سلیمان ، سری لانکا ، تایلند ، تونکا ، توالو ، نارو ، انواتو و جمهوری سوسیالیستی ویتنام که اعضای وابسته هستند
- جزایر مشترک المنافع ماریانای شمالی ایالات فدراتیو میکرونزی ، هنگ کنگ ، جمهوری جزایر مارشال ، گوام ، کریباتی ، جزایر کوک ، نیو ، جمهوری پالائو ، سرزمین ساموای آمریکایی و ماکائو که اعضا پیوسته هستند.

اعضاء كميسيون اقتصادى و اجتماعى آسيا و پاسيفيك (اسكاپ)

The term "ESCAP region" in this publication refers to the group of countries and territories/ areas comprising: Afghanistan; American Samoa; Armenia; Australia; Azerbaijan; Bangladesh; Bhutan; Brunei Darussalam; Cambodia; China; Cook Islands; Democratic People's Republic of Korea; Fiji; French Polynesia; Georgia; Guam; Hong Kong, China; India; Indonesia; Iran (Islamic Republic of); Japan; Kazakhstan; Kiribati; Kyrgyzstan; Lao People's Democratic Republic; Macao, China; Malaysia; Maldives; Marshall Islands; Micronesia (Federated States of); Mongolia; Myanmar; Nauru; Nepal; New Caledonia; New Zealand; Niue; Northern Mariana Islands; Pakistan; Palau; Papua New Guinea; Philippines; Republic of Korea; Russian Federation; Samoa; Singapore; Solomon Islands; Sri Lanka; Tajikistan; Thailand; Timor-Leste; Tonga; Turkey; Turkmenistan; Tuvalu; Uzbekistan; Vanuatu; and Viet Nam.

The term "East and North-East Asia" in this publication refers collectively to: China; Hong Kong, China; Democratic People's Republic of Korea; Japan; Macao, China; Mongolia; and Republic of Korea.

The term "North and Central Asia" in this publication refers collectively to Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Russian Federation, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan.

The term "South and South-West Asia" in this publication refers collectively to Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, the Islamic Republic of Iran, Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka and Turkey.

The term "South-East Asia" in this publication refers collectively to Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, the Lao People's Democratic Republic, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Singapore, Thailand, Timor-Leste and Viet Nam.

The term "Pacific" in this publication refers collectively to American Samoa, Australia, Cook Islands, Fiji, French Polynesia, Guam, Kiribati, Marshall Islands, Micronesia (Federated States of), Nauru, New Caledonia, New Zealand, Niue, Northern Mariana Islands, Palau, Papua New Guinea, Samoa, Solomon Islands, Tonga, Tuvalu and Vanuatu.



East West North South
جنوب شمال غرب شرق

از اهداف کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ)

توسعه و رشد اقتصادی و بهبود شرایط اجتماعی کشورهای عضو عمده‌ترین هدف اسکاپ بوده است
فعالیت‌ها و برنامه‌های اسکاپ جهت دستیابی به :

گسترش همکاری‌های اقتصادی و بازرگانی و مبادله اطلاعات فنی میان اعضاء و همچنین تسريع فرآیند توسعه اقتصادی کشورهای عضو.

گسترش دامنه فعالیت اسکاپ از ایران تا جزایر کوک ، آن را به بزرگترین کمیسیون منطقه‌ای تبدیل کرده که بیش از نیمی از جمعیت جهان و دو سوم جمعیت کشاورزی جهان را تحت پوشش قرار داده است.
فعالیت‌ها و برنامه‌های اسکاپ جهت دستیابی به اهداف مذکور عبارتند از:

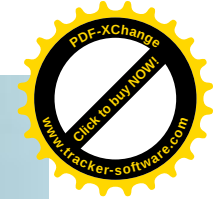
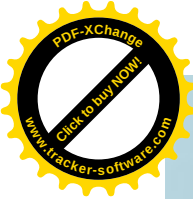
۱- تشخیص مسائل مشترک مین اعضا و تسهیل همکاری‌های اقتصادی، فنی و فرهنگی و اجتماعی بین ملت‌ها به منظور بالا بردن سطح زندگی مردم

۲- ایجاد امکانات و محیط مساعد برای بحث و تبادل نظر در زمینه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی

۳- تدارک کمک‌های فنی و خدمات مشورتی بر اساس خواست اعضا و تلاش در جهت تأمین کمک‌های مورد نیاز از منابع خارج از منطقه اسکاپ

4- ایجاد مراکز تبادل اطلاعات اقتصادی و اجتماعی در منطقه

این فعالیت‌ها با همکاری نزدیک سایر ارگان‌های وابسته به سازمان ملل متحد از جمله برنامه عمران ملل متحد (UNDP)، سازمان توسعه صنعتی ملل متحد (UNIDO)، سازمان خواربار و کشاورزی (FAO) و کنفرانس تجارت و توسعه ملل متحد (UNCTAD) انجام می‌گیرد.



برنامه های کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ)

مهم ترین برنامه های این کمیسیون عبارتند از:

۱- توسعه شبکه حمل و نقل و ارتباطات و ایجاد بزرگراه آسیایی به طول تقریبی ۶۳ هزار کیلومتر که پل ارتباطی بین آسیا و اروپا خواهد بود.

۲- برنامه های توسعه کشتیرانی بنادر و راه های آبی در زمینه های مختلف : لایروبی، تأسیسات بندری، استفاده بیشتر از کانتینر و مسائل آموزشی بنادر و کشتیرانی

کمیته‌های تخصصی اسکاپ

- اسکاپ دارای هفت کمیته تخصصی است که همه ساله غالباً در بانکوک تشکیل می‌شود. این کمیته‌های عبارتند از:

۱- کمیته برنامه‌ریزی

۲- کمیته تجاری

۳- کمیته جمعیت و توسعه اجتماعی

۴- کمیته صنعت و تکنولوژی و مسکن

۵- کمیته کشتیرانی و حمل و نقل و ارتباطات

۶- کمیته کشاورزی، توسعه روستایی و محیط زیست

۷- کمیته منابع طبیعی و انرژی

- کشور ما در سال ۱۳۳۷ به عضویت اسکاپ (اکافه قبلی) پذیرفته شد و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مسئول فعالیت‌های اسکاپ در جمهوری اسلامی ایران است.
- ایران یکی از اعضای اسکاپ و به‌منظور بهره‌گیری از امکانات این کمیسیون غالباً در جلسات سالانه و تخصصی آن شرکت می‌کند.



کمیته کشتیرانی و حمل و نقل و ارتباطات

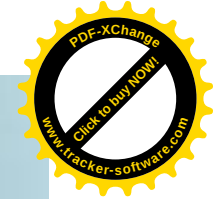
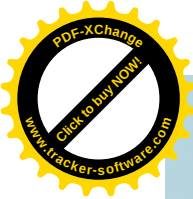
- THE ASIAN HIGHWAY
- TRANS-ASIA RAILWAY
- DRY PORTS
- TRANSPORT FACILITATION

مسیر و بزرگراه های آسیایی ASIAN HIGHWAY

- مسیرهای AH در امتداد شبکه بین المللی جاده ای که شامل ۳۲ کشور است.
- کل مسیر پروژه در ابعاد مختلف، از AH1 تا AH87 تقسیم شده است.
- مسیرهای تک رقمی مسیرهای اصلی در شبکه جاده ای هستند و بیش از یک منطقه را به یکدیگر متصل می کند.

عمده مسیر و بزرگراه های آسیایی ASIAN HIGHWAY

- مسیر جاده ای AH1 به طول ۲۰,۵۵۷ کیلومتر که از توکیو به مرز ترکیه-بلغارستان است. طولانی ترین مسیر در میان کل شبکه جاده ایی آسیا است و از کره ، چین، جنوب شرقی آسیا، هند، پاکستان، افغانستان و ایران می گذرد.
- مسیر جاده ای AH2 به طول ۱۳۱۷۷ کیلومتر از دنیاسار در اندونزی شروع تا خسروی در ایران ادامه دار است. و از اندونزی، سنگاپور، مالزی، تایلند، میانمار، هند، بنگلادش، نپال، پاکستان و ایران عبور می کند.
- مسیر جاده ای AH3 به طول ۷۳۳۱ کیلومتر که از اولان یوده روسیه تا تانگو چین ادامه دارد ، از شانگهای در چین تا چیانگ رای در تایلند و کینگ تونگ میانمار ادامه دارد .
- مسیر جاده ای AH4 به طول ۶۰۲۴ کیلومتر از نووسیپرسک در روسیه به یارانتی در مغولستان و سپس از ارومچی در چین تا کراچی در پاکستان ادامه دارد.
- مسیر جاده ای AH5 به طول ۱۰۳۸۰ کیلومتر از شانگهای در چین تا مرز ترکیه-بلغارستان است. از طریق قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان عبور می کند. این مسیر به AH1 در غرب استانبول متصل می شود.
- مسیر جاده ای AH6 به طول ۱۰۴۷۵ کیلومتر از بوسان در کره جنوبی تا مرز روسیه-بلاروس ادامه دارد. و هم عرض بزرگراه TRANS-SIBERIAN و ROUTE E30 اروپا است.
- مسیر جاده ای AH7 به طول ۵۸۶۸ کیلومتر بین یکتایرینگ در روسیه و کراچی در پاکستان است..
- مسیر جاده ای AH8 به طول ۲۷۱۸ کیلومتر از روسیه و فنلاند به بندر امام در ایران می رسد.



عمده مسیر و بزرگراه های آسیایی ASIAN HIGHWAY

- مسیرهای AH10 تا AH29 عمدتاً در جنوب شرقی آسیا هستند.
- AH30 تا AH39 به شرق و شمال شرقی آسیا اختصاص داده شده است
- AH40 تا AH59 در جنوب آسیا اجرا می شود.
- AH60 تا AH89 در شمال و آسیای مرکزی و جنوب غرب آسیا مربوط می شود .

طول مسیرها

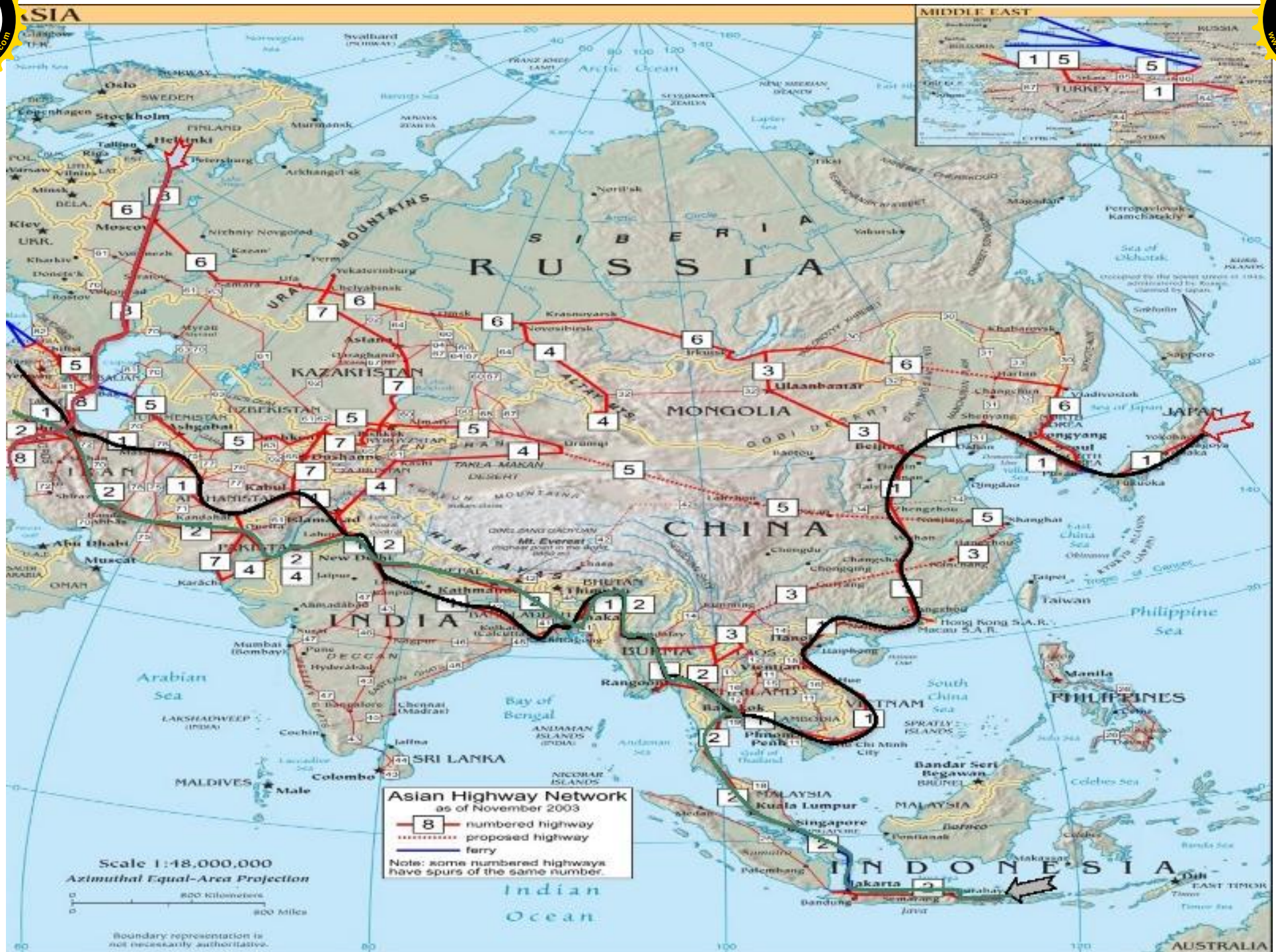
Country	Length (km)	Country	Length (km)
1. Afghanistan*	4,247	17. Malaysia	1,595
2. Armenia	966	18. Mongolia*	4,286
3. Azerbaijan	1,462	19. Myanmar	3,003
4. Bangladesh	1,768	20. Nepal*	1,314
5. Bhutan*	167	21. Pakistan	5,377
6. Cambodia	1,335	22. Philippines	3,517
7. China	26,181	23. South Korea	907
8. DPR Korea	1,462	24. Russia	17,046
9. Georgia	1,101	25. Singapore	19
10. India	11,650	26. Sri Lanka	650
11. Indonesia	3,970	27. Tajikistan*	1,925
12. Iran	11,153	28. Thailand	5,110
13. Japan	1,111	29. Turkey	5,245
14. Kazakhstan*	12,856	30. Turkmenistan*	2,204
15. Kyrgyzstan*	1,695	31. Uzbekistan*	2,966
16. Lao PDR*	2,317	32. Viet Nam	2,631
Source: ESCAP		*Landlocked developing country (LLDC)	



شبکه بزرگراه های آسیایی ASIAN HIGHWAY

AH1 to AH8: Continent-Wide Routes [edit]

Route No. ⇄	Distance ⇄	Start ⇄	End [hide] ⇄
AH1	20,557 km (12,848 miles)	Tokyo, Japan	Kapikule, Turkey (Bulgaria-Turkey border)
AH2	13,177 km (8326 miles)	Denpasar, Bali, Indonesia	Khosravi, Iran
AH3	7,331 km (4682 miles)	Ulan-Ude, Russia Shanghai, China	Tanggu, China Chiang Rai, Thailand and Kyaing Tong, Myanmar
AH4	6,024 km (3765 miles)	Novosibirsk, Russia	Karachi, Pakistan
AH5	10,380 km (6488 miles)	Shanghai, China	Kapikule, Turkey (Bulgaria-Turkey border)
AH6	10,475 km (6547 miles)	Busan, South Korea	Krasnoye, Russia (Belarus-Russia border)
AH7	5,868 km (3667.5 miles)	Yekaterinburg, Russia	Karachi, Pakistan
AH8	4,718 km (2949 miles)	Iortyanovka, Russia (Russia-Finland border)	Bandar-e Imam Khomeyni, Iran



THE LONGEST ROUTE OF THE ASIAN HIGHWAY NETWORK(AH1)



AH1 Length: 20,551 km

AH1 crosses 14 countries

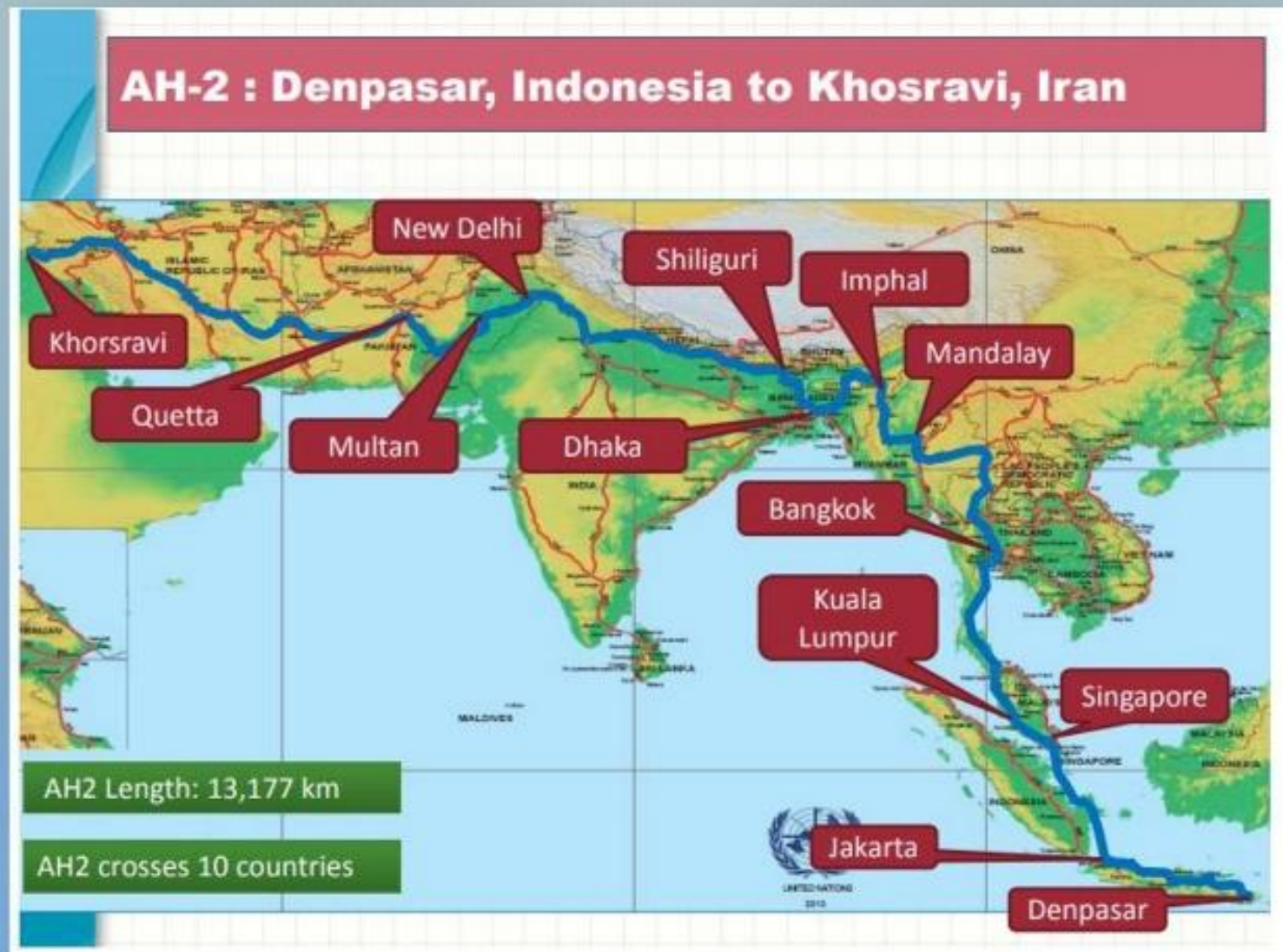
The Asian Highway

1 officially runs from Tokyo to South Korea (via ferry, I know it's weird), and onwards to the Turkey-Bulgaria border.

It crosses 14 countries at a length of 20,551 kilometres.

hours taken to drive 123 hours

THE ASIAN HIGHWAY NETWORK (OR THE GREAT ASIAN HIGHWAY) (AH2)



موقعیت ایران در مسیرهای ترانزیتی آسیا

Status of the Asian Highway in the Islamic Republic of Iran

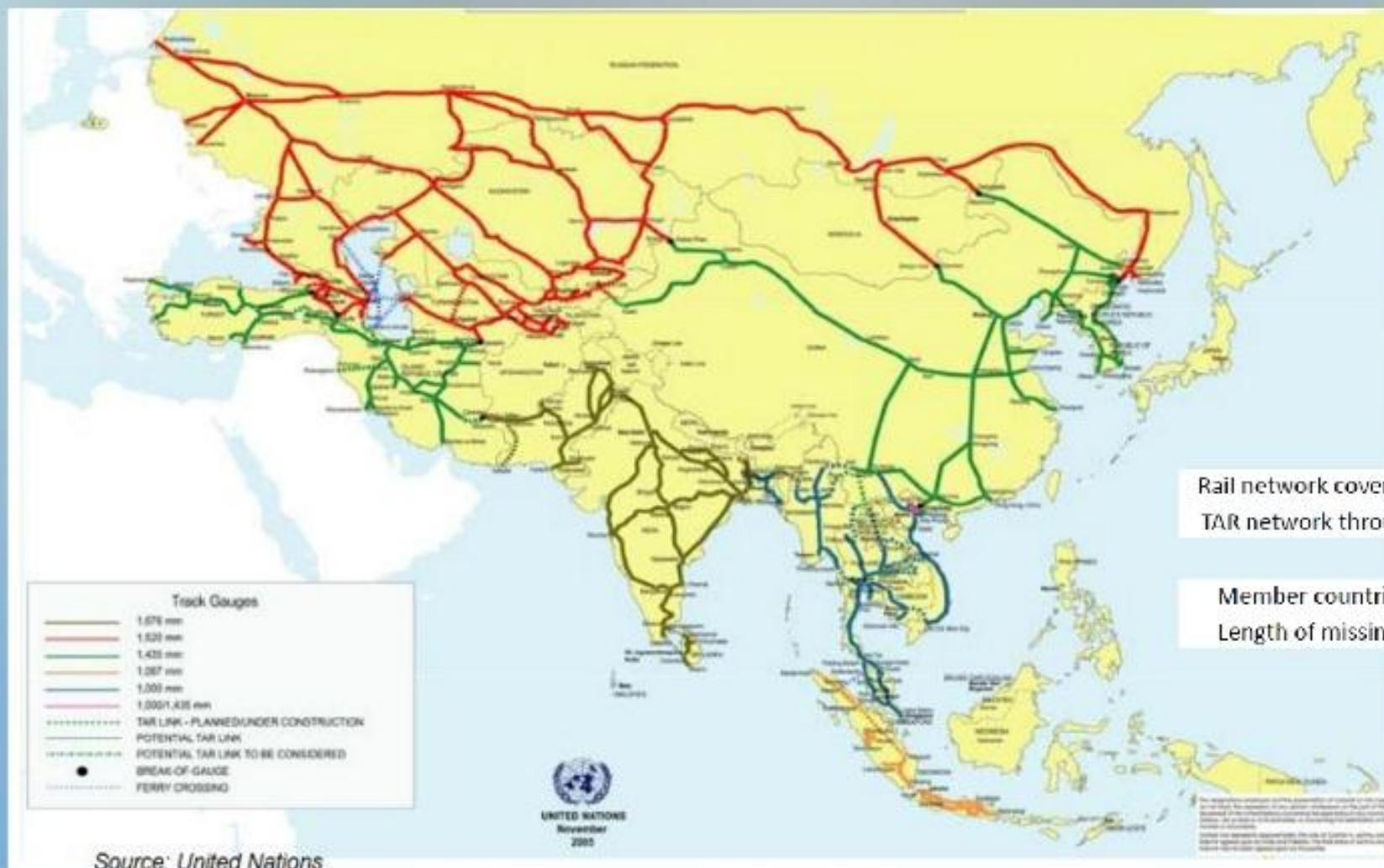
Route No.	Itinerary	Length (km)
AH1	Dogharun – Mashhad – Sabzevar – Damghan – Semnan – Tehran – Qazvin – Tabriz – Iteqlu – Bazargan	2,103
AH2	Mirjaveh – Zahedan – Kerman – Anar – Yazd – Tehran – Saveh – Hamadan – Khosravi	2,310
AH8	Astara – Rasht – Qazvin – Tehran – Saveh – Ahwaz – Bandar Emam	1,207
AH70	Inche Boroun – Gorgan – Sari – Semnan – Damghan – Yazd – Anar – Bandar Abbas	1,390
AH71	Milak – Zabol – Dashtak	162
AH72	Tehran – Qom – Esfahan – Shiraz – Bushehr	1,214
AH75	Sarakhs – Mashhad – Birjand – Nehbandan – Dashtak – Zahedan – Chabahar	1,751
AH78	Bajgirani – Quchan – Sabzevar – Kerman	1,033
AH81	Border of Azerbaijan – Jolfa	1
AH82	Nour Douz – Jolfa – Eyvoghli	146
Total		11,317
Percentage		100

Located in 4 international transit and business corridors:

1. Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA),
2. International East-West Transport Corridor (IEWTC),
3. The International North-South Transport Corridor (INSTC)
4. The Asian Highway Network (or the Great Asian Highway)
5. ...



TRANS – ASIAN RAILWAY NETWORK(TAR)



Rail network coverage: 117 500 km

TAR network through Iran: 8000 km

Member countries: 28

Length of missing links: 10 000 km

وضعیت مطلوب خطوط ریلی ایران در بین کشورهای منطقه



اما ترانزیت ریلی در آسیا یک زنجیره ناقص

مسیرها و مراکز حمل

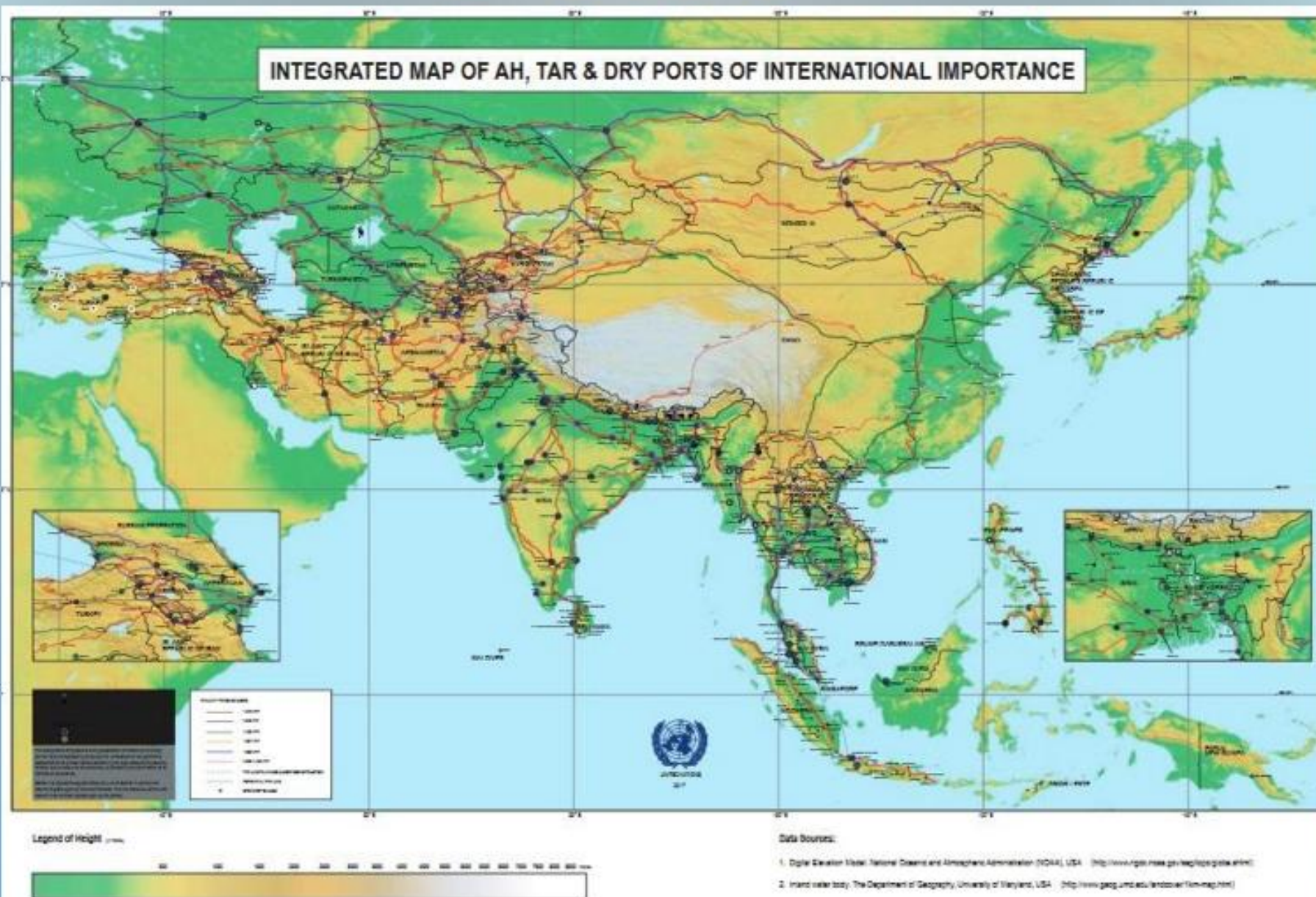
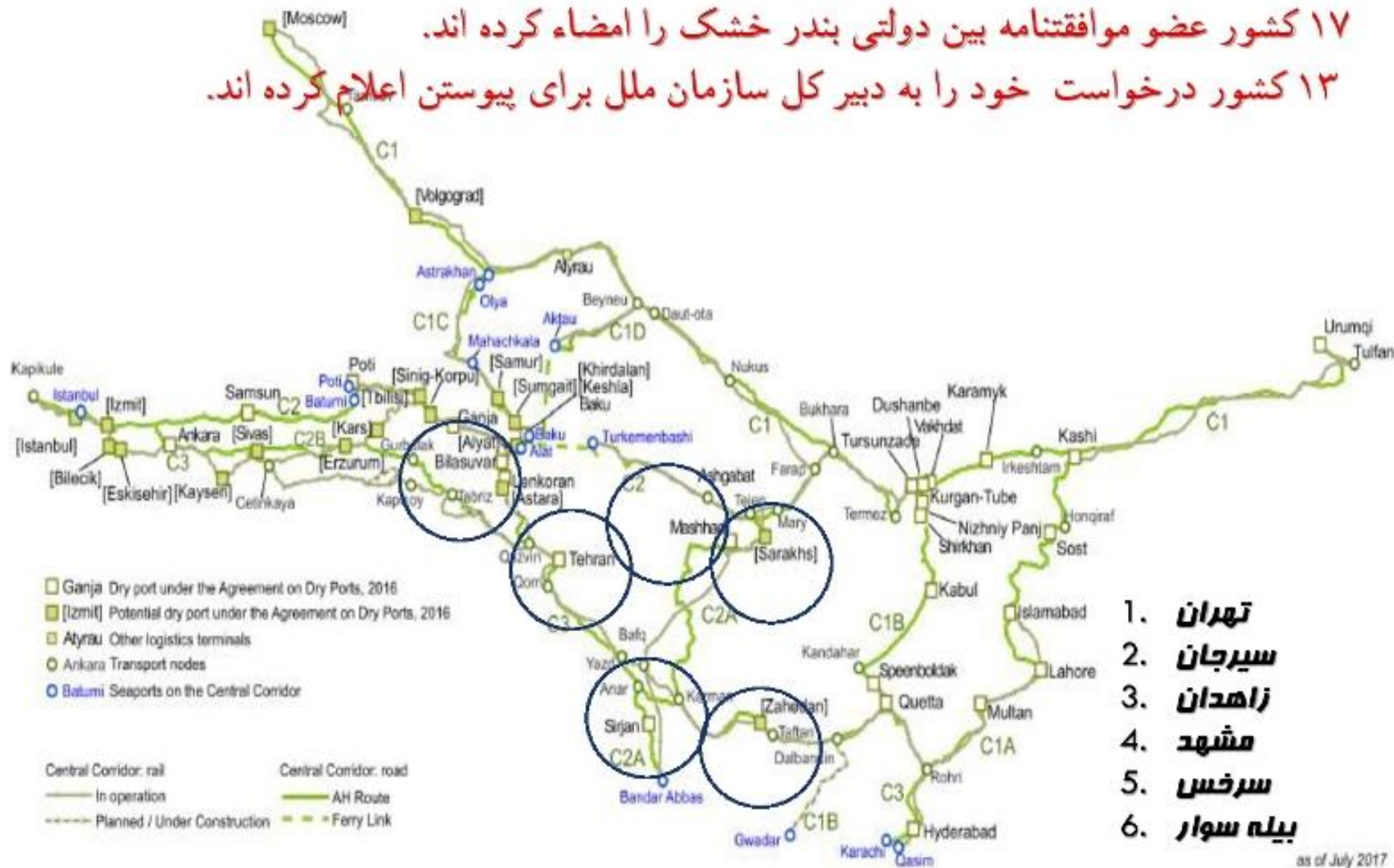


Figure 10 Dry ports, terminals and seaports along the Eurasian Central Corridor

۱۷ کشور عضو موافقتنامه بین دولتی بندر خشک را امضاء کرده اند.
۱۳ کشور درخواست خود را به دبیر کل سازمان ملل برای پیوستن اعلام کرده اند.



as of July 2017

جایگاه و اهمیت بندر ایران



- بندر امیرآباد
- بندر آستارا
- بندر انزلی
- بندر خرمشهر
- بندر امام خمینی
- بندر بوشهر
- بندر عباس
- بندر چاه بهار

Figure 7 Eurasian Central Corridor route



This figure is based on the Eurasian Corridor and Trans-Arctic Railway routes that are provided by EBCAP documents in October 2016 and reflect the state of information as per July 2017. It is not for political purposes but for informational use only. The route is subject to change and is not a guarantee of the route. The route is subject to change and is not a guarantee of the route. The route is subject to change and is not a guarantee of the route.

Figure 8 Railway infrastructure along the Persian Corridor Corridor



Source: EBCAP documents

سند آمایش مراکز لجستیک

از این رو به معاونت حمل و نقل و ترافیک وزارت راه و شهرسازی، ستادی متشکل از تمامی ذی‌نفعان اصلی حوزه لجستیک در کشور تشکیل داده و با بهره‌گیری از الگوهای برنامه‌ریزی ریاضی و استفاده از نقطه نظرات خبرگان و پرهیز از هرگونه تفوق رویکردهای شخصی، سلیقه‌ای و سیاسی، نسبت به تهیه طرح آمایش مراکز لجستیک و سند آن اقدام نماید.

عباس آخوندی

شهریور ۱۳۹۷



هدف و استراتژی

در این عرصه فقدان نگاهی جامع و کلان‌نگر به شبکه‌ای از انواع مراکزهای لجستیک در کشور که بتواند ضمن پشتیبانی از نیازمندی‌های محلی، جریان کالا در شبکه تبادلات ملی و فراملی را بهبود بخشیده و با ایجاد امکان‌های حمل‌ونقل ترکیبی و چندوجهی در سراسر ایران زمینه انتقال بخش قابل توجهی از جریان کالا به سمت حمل‌ونقل پاکه ایمن و ارزان ریلی را فراهم نماید، همواره محسوس بوده است که خوشبختانه سند آمایش مراکزهای لجستیک با رویکردی جامع و با توجه به ابعاد مختلف موضوع تلاش نموده است تا شاید مشکل دیرینه نبود سند ملی آمایش سرزمینی در کشور دست‌کم در حوزه لجستیک مرتفع گردد.

هدف

استراتژی

- کاهش قیمت تمام‌شده بار
- افزایش سهم ریلی از طریق تجمیع بار در مراکز لجستیک و اتصال آن‌ها به ریل
- انتقال حمل بار در مسافت طولانی به ریل
- فراهم‌سازی ایجاد قطار برنامه‌ای
- افزایش کیفیت خدمات لجستیک از طریق تجمیع آن‌ها در مراکز
- کاهش زمان حمل‌ونقل ترکیبی
- کاهش تلفات جاده‌ای و افزایش سایر منافع اجتماعی
- کاهش ضایعات بار و هزینه‌های لجستیکی

- هوشمندسازی حمل‌ونقل بار (زیرساخت، ناوگان و فرآیندها)
- یکپارچه‌سازی فرآیندها، سیستم‌های اطلاعاتی و اسناد حمل بار
- تسهیل شکل‌گیری شرکت‌های لجستیک و حمل ترکیبی بار
- به‌کارگیری ابزارهای نوین حمل ترکیبی
- ایجاد مراکز لجستیک و پایانه‌های ترکیبی حمل بار

تقسیم بندی سند آمایش

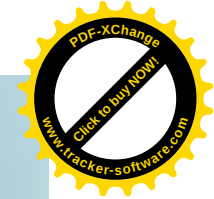
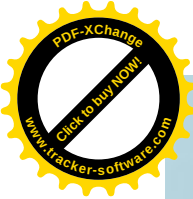
• این سند شامل مکان یابی احداث و سطح بندی مراکز است.

1. ۴ شهر لجستیک
2. ۱۴ دهکده لجستیک
3. ۱۱ پارک لجستیک
4. ۱۸ پارک لجستیک تخصصی کشاورزی

طبق این سند ۵۸ پهنه برای احداث مراکز لجستیک به ترتیب اهمیت به صورت شهر لجستیک، دهکده لجستیک، پارک لجستیک

که پارک لجستیک در دو شق پارک عمومی و پارک اختصاصی تعریف می شود شناسایی شده و نهادهای متولی این مراکز و وضعیت دولتی بودن یا خصوصی بودن آنها به تصویب رسید

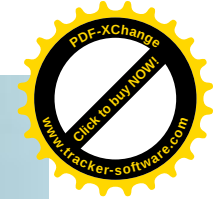
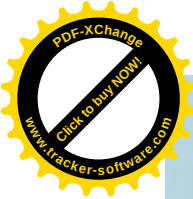
دسته بندی ها در سطح ملی است.



سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی

- افزایش سهم حمل و نقل ریلی
- توسعه حمل و نقل چندوجهی
- کاهش هزینه‌های لجستیک کشور
- تسریع در روند ایجاد شبکه یکپارچه مراکز لجستیک کشور

«آیین‌نامه ستاد مراکز لجستیک کشور» در **دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل**، **معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی** تهیه شده و پس از برگزاری نشست‌های متعدد با ذینفعان و متخصصان لجستیک کشور در تاریخ ۹۷.۰۲.۳۰ در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب رسید.



جایگاه قانونی مراکز لجستیک

در ایران مراکز لجستیک با عناوین «پارک لجستیک»، «پایانه کانتینری» و «بندر خشک» شناخته می‌شوند که تابع :

1. قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور (مصوب ۹۵/۱۱/۱۰ مجلس شورای اسلامی)

2. قانون موافقتنامه بین دولتی بنادر خشک (مصوب ۹۴/۱۲/۲۰).

در قانون موافقتنامه بین دولتی بنادر خشک نیز ، ایران متعهد شده است در راستای توسعه حمل‌ونقل ترکیبی و ترانزیت در آسیا و اقیانوسیه به توسعه بنادر خشک دارای اهمیت بین‌المللی طبق استانداردهای مورد قبول کمیسیون همکاری‌های اقتصادی - اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل (اسکاپ)، پردازد.

جایگاه قانونی مراکز لجستیک

• بخش سوم - سازمان مسئول مراکز لجستیک

ماده ۸- وظایف سازمان مسئول مطابق موارد زیر است:

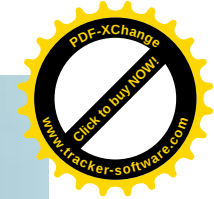
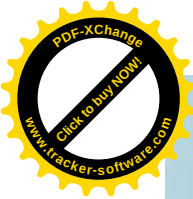
- ۱- ایفای نقش نمایندگی دولت به عنوان مسئول برنامه ریزی و صدور مجوز «احداث و بهره برداری مرکز لجستیک» در پهنه های مصوب ستاد
- ۲- اخذ مصوبه ستاد در مورد نقاط پیشنهادی ایجاد و بهره برداری مراکز لجستیک
- ۳- جذب متقاضی برای ایجاد و بهره برداری مراکز لجستیک در نقاط مصوب ستاد
- ۴- تهیه دستورالعمل های اجرایی کلیه فرآیندهای مربوط به ایجاد و بهره برداری مراکز لجستیک بر اساس چارچوب های مصوب ستاد
- ۵- ارائه برنامه زمان بندی و اجرایی برای ایجاد و بهره برداری از مراکز لجستیک به ستاد
- ۶- نظارت جمع و مؤثر بر روند ایجاد، مدیریت و بهره برداری مراکز لجستیک و ارائه گزارش های دوره ای به ستاد
- ماده ۹- تعیین و تغییر سازمان مسئول با در نظر گرفتن فعالیت و یا شیوه حمل و نقل غالب مرکز لجستیک موضوعه، توسط ستاد صورت خواهد پذیرفت.
- ماده ۱۰- فرآیند صدور، تمدید و ابطال مجوز ایجاد و بهره برداری مراکز لجستیک با تصویب ستاد تعیین خواهد شد.
- ماده ۱۱- مصوبات ستاد مراکز لجستیک از تاریخ تصویب آیین نامه به موجب تفویض اختیارات قانونی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، برای کیه دستگاه های اجرایی ذی ربط لازم الاجراست.

جایگاه قانونی مراکز لجستیک - ادامه

- در این راستا چارچوب اجرایی دو قانون فوق الذکر و بنا بر:
 - ضرورت نگاه جامع و یکپارچه در جانمایی و بهره برداری از انواع مراکز لجستیک
 - ایجاد وحدت رویه در صدور مجوز تاسیس و بهره برداری از این مراکز.
- شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در نشست دویست و دوم خود (مورخ ۹۷/۰۲/۳۰) ستاد مراکز لجستیک کشور را با تصویب آیین نامه مربوطه تشکیل داد و این آیین نامه را جایگزین «آیین نامه تاسیس و بهره برداری از بنادر خشک» معرفی نمود.
- اولین قدم پس از تشکیل ستاد مراکز لجستیک کشور، انجام مطالعات طرح آمایش مراکز لجستیک کشور بود که در دبیرخانه ستاد مراکز لجستیک کشور (دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی) انجام شده و در ستاد به تصویب رسیده است.
 - هدف از این مطالعات تعیین بهینه های مناسب برای احداث مراکز لجستیک و تعیین کارکردهای آنها از حیث نوع مرکز (شهر لجستیک، دهکده لجستیک، پارک لجستیک، بندر خشک و مراکز لجستیک مرزی).

براساس

- انواع بار قابل پردازش در هر مرکز
- میزان بار داخلی و بین المللی مراکز
- اتصالات ریل و جاده مراکز
- اتصالات مراکز به یکدیگر و به بهینه های مجاور
- و در نهایت تعیین سازمان مسئول احداث و بهره برداری هر مرکز بوده است.



آیین نامه ستاد مراکز لجستیک کشور

آیین نامه ستاد مراکز لجستیک کشور با هدف فراهم نمودن چارچوب اجرایی بند «ج» ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور (مصوب ۹۵/۱۱/۱۰ مجلس شورای اسلامی) تدوین گردیده است.

بند «ج» ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه توسعه کشور:

«به منظور تسهیل تجارت، رقابت پذیر کردن فعالیت های حمل و نقل با توجه به مزیت های نسبی در زنجیره عرضه و خدمات ترابری منطقه ای و بین المللی، دولت مجاز است:

۱- از ایجاد پارک های پشتیبانی (لجستیک)، احداث پایانه ها، شهرک های حمل و نقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی حمایت نماید.

۲- نسبت به تهیه طرح مکان یابی پایانه های بارگنج (کانتینری) و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی و عبوری (ترانزیتی) کشور اعم از شمالی- جنوبی، شرقی- غربی و نیز شبکه آسیایی تا پایان سال دوم برنامه و اجرای آن از طریق بخش خصوصی و تعاونی اقدام نماید.

۳- ساز و کارهای لازم را برای تحقق افزایش سالانه ده درصد (۱۰٪) حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا فراهم کند.»

بنابر ضرورت نگاه جامع و یکپارچه در جانیابی و بهره برداری از انواع مراکز لجستیک و همچنین ایجاد وحدت رویه در صدور مجوز تأسیس و بهره برداری از این مراکز، این آیین نامه جایگزین «آیین نامه تأسیس و بهره برداری از بنادر خشک» می گردد.

ستاد مراکز لجستیک کشور

ترکیب، ساختار و وظایف ستاد مراکز لجستیک

ماده ۲- ستاد مراکز لجستیک با ترکیب زیر به عنوان اعضای اصلی ذیل تشکیل می گردد:

۱- وزیر راه و شهرسازی به عنوان رئیس ستاد

۲- معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی به عنوان دبیر ستاد

۳- رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور

۴- دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری، صنعتی و ویژه اقتصادی

۵- معاون ذی ربط وزیر صنعت، معدن و تجارت

۶- رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران

۷- مدیر عامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

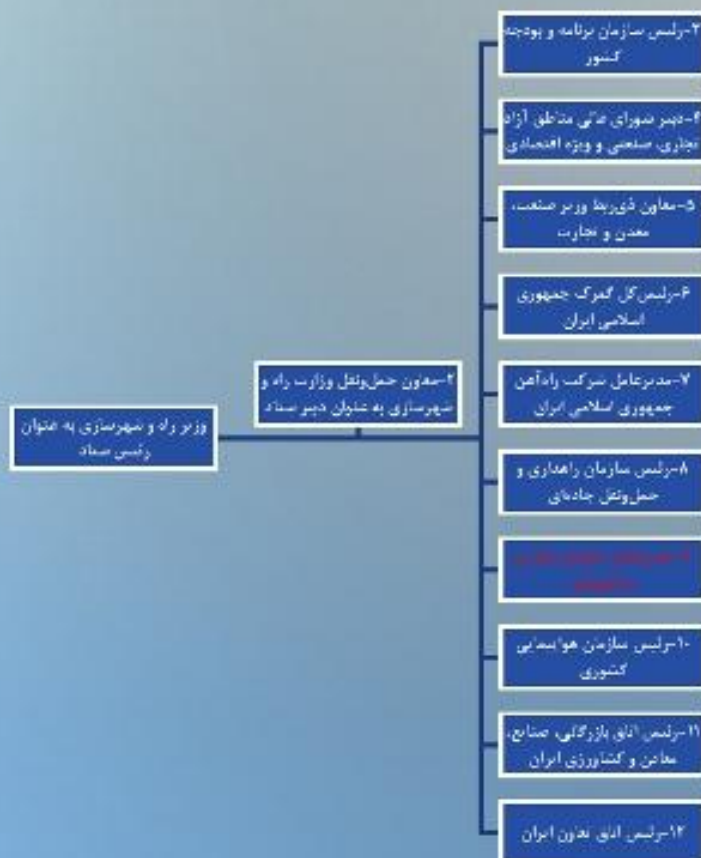
۸- رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

۹- مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

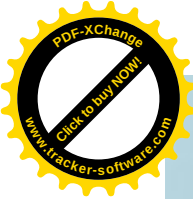
۱۰- رئیس سازمان هواپیمایی کشوری

۱۱- رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

۱۲- رئیس اتاق تعاون ایران



ماده ۳- جلسات ستاد با حضور حداقل ۸ نفر از اعضا رسمیت می یابد و تصمیمات ستاد با رأی گیری و در صورت کسب اکثریت مطلق آرا (۷ رأی) به تصویب می رسد.



تعاریف (در سند)

لجستیک: مدیریت جریان کالاها از محل موجودی به محل مصرف شامل فرآیند مطالعه، برنامه‌ریزی، نظارت بر خدمات، عملیات و اطلاعات مرتبط با حمل کالا، نگهداری و فعالیتهای ارزش افزوده است که با هدف تأمین نیاز مشتریان و کاهش هزینه‌ها انجام می‌پذیرد.

مرکز لجستیک: محدوده مشخصی است که در آن تمامی فعالیتهای مرتبط با حمل، لجستیک و توزیع کالا در دو بُعد داخلی یا بین‌المللی انجام می‌شود.

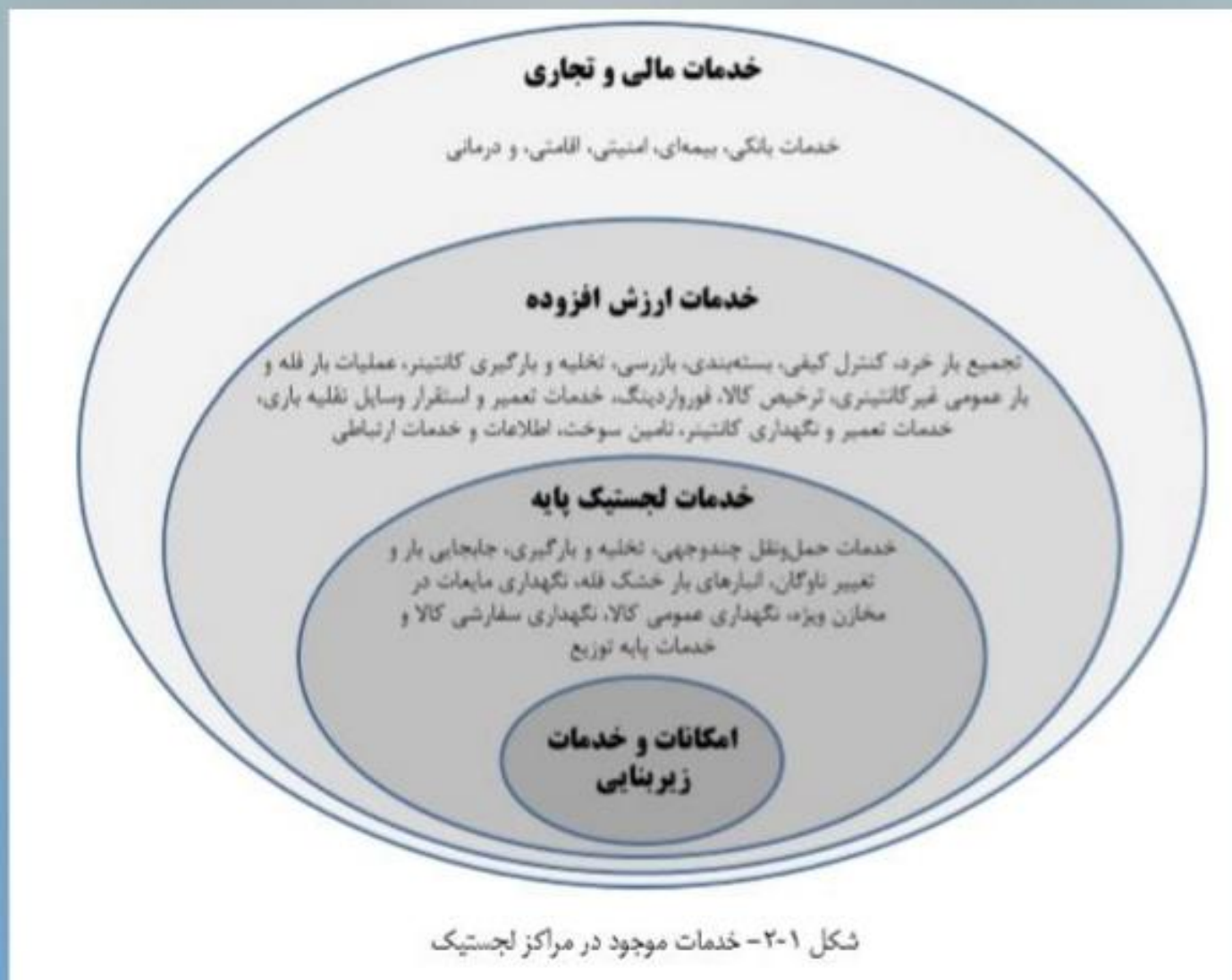
تعاریف مراکز لجستیک (در سند)

- تعاریف هر یک از مراکز لجستیک (بخش خاکستری رنگ) به شرح ذیل است:
- شهر لجستیک: مرکز لجستیکی که با بالاترین سطح عملکردی، حیطه فعالیت و گستره غالباً بین‌المللی (صادرات، واردات، ترانزیت و صادرات مجدد)، به عنوان دروازه اصلی کشور فعالیت می‌کند و با دارا بودن منطقه آزاد یا منطقه ویژه اقتصادی و دسترسی به حداقل سه شیوه حمل‌ونقل نقشی اساسی در حمل‌ونقل و تجارت دارد.
- دهکده لجستیک: مرکز لجستیکی با ظرفیت و سطح عملکردی بالا، دارای حیطه فعالیت و گستره غالباً بین‌المللی (صادرات، واردات، ترانزیت)، دارای بندر خشک و دسترسی بر ظرفیت ریلی و جاده‌ای، جهت ترکیب، توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری، خدمات ارزش افزوده، بازرسی‌های قانونی مربوط به جابجایی کالا و انجام تشریفات و کنترل‌های مرتبط گمرکی فعالیت می‌نماید. بندر خشک منطقه‌ای محصور در داخل دهکده لجستیک است که جهت ترکیب، توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری، بازرسی‌های قانونی مربوط به جابجایی و انجام تشریفات و کنترل‌های گمرکی مرتبط با کالاهای بین‌المللی فعالیت می‌نماید.
- پارک لجستیک عمومی: مرکز لجستیکی دارای حیطه فعالیت و گستره کشوری، دارای پایانه چندوجهی، که به انواع مختلف گروه‌های کالایی، خدمات لجستیک شامل ترکیب، توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری، بازرسی‌های قانونی مربوط به جابجایی کالا و خدمات ارزش افزوده ارائه می‌نماید.
- پارک لجستیک تخصصی: مرکز لجستیکی با تمرکز بر فعالیت‌های یک گروه کالایی خاص در حوزه توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری و دیگر خدمات ارزش افزوده تخصصی گروه کالایی فعالیت می‌نماید.
- مرکز لجستیک مرزی: مرکز لجستیک مرزی، مرکز لجستیکی است که در منطقه مرزی واقع است و امکانات و خدمات لجستیک مورد نیاز را برای صادرات، واردات و ترانزیت فراهم می‌کند. گمرک، مرزبانی، سازمان ملی استاندارد، سازمان حفظ نباتات کشور و به طور کلی تمامی سازمان‌های ذی‌ربط در ورود و خروج کالا خدمات خود را به طور منمركز و یکپارچه در این مرکز ارائه می‌کنند.

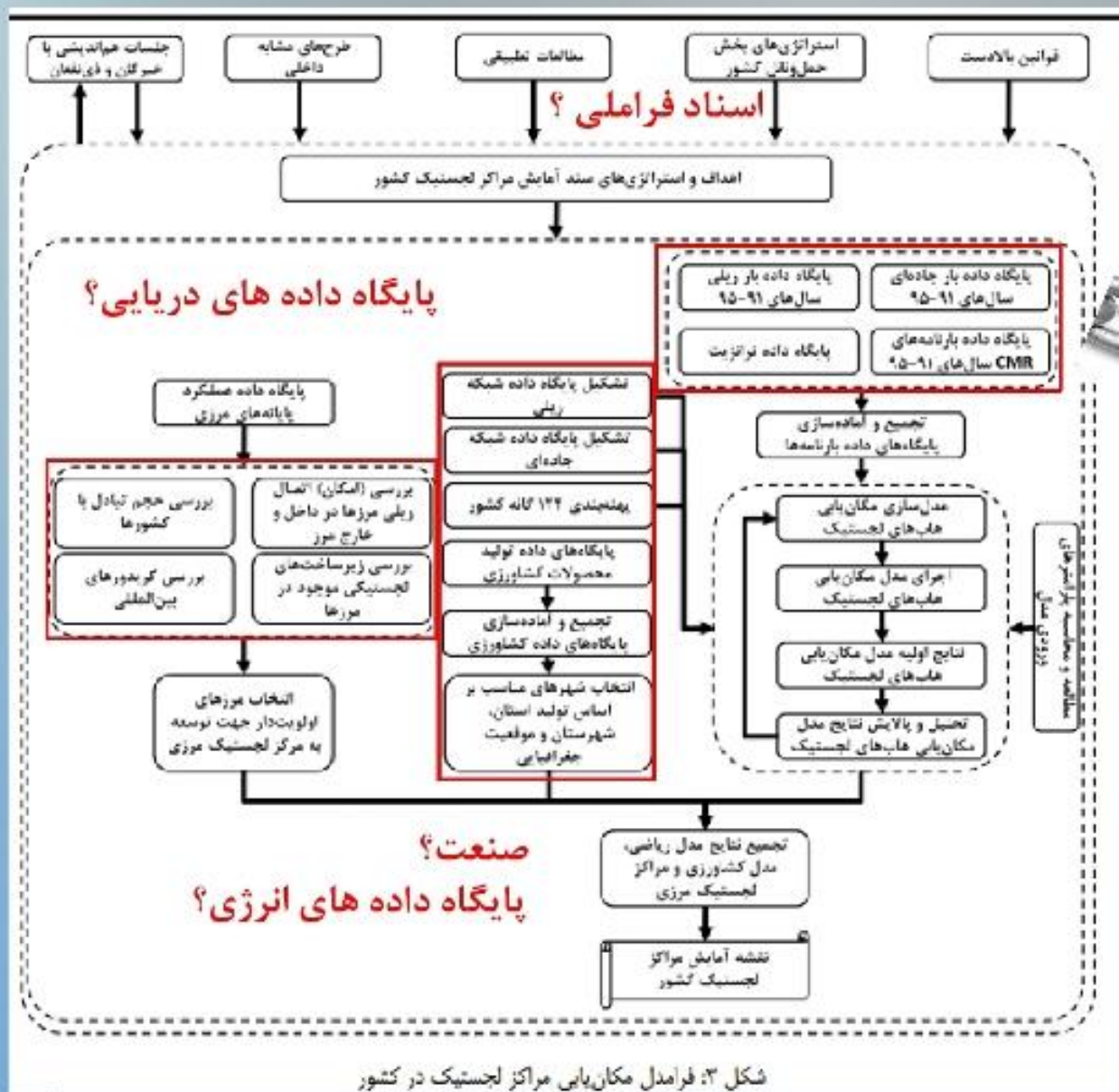


شکل ۱: دسته‌بندی مراکز لجستیک

خدمات مورد انتظار در مراکز لجستیک



روش مکان یابی مراکز لجستیک (در سند)



بندر و دریا



شکل ۳: فرامدل مکان یابی مراکز لجستیک در کشور

مدل مکان یابی مراکز لجستیک (در سند)

فرامدل مکان یابی مراکز لجستیک به طور کلی شامل پنج ورودی اصلی است که پایه های فرامدل را تشکیل می دهند. این ورودی های عبارتند از:

۱. قوانین بالادست؛ شامل بند چ ماده ۳۰ احکام دائمی برنامه های توسعه پنج ساله کشور و قانون موافقت نامه بین دولی اسکاپ؛
۲. استراتژی های بخش حمل و نقل کشور؛ و مشخصاً استراتژی توسعه سهم حمل و نقل ریلی و هدف استراتژیک افزایش کارایی بخش حمل و نقل؛
۳. مطالعات تطبیقی؛ شامل مطالعات تطبیقی نحوه شکل گیری و مکان یابی مراکز لجستیک در کشورهای پیشرفته، شناسایی کارکردهای این مراکز و دسته بندی کاربردی مراکز در کشورها؛
۴. طرح های مشابه داخلی؛ از جمله مطالعات تدوین سند راهبردی توسعه زیرساخت های تجاری در کشور که توسط موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی در سال ۱۳۹۱ صورت گرفت؛
۵. جلسات هم اندیشی با خبرگان و ذی نفعان؛ شامل جلسات متعدد برگزار شده در کمیسیون تخصصی ستاد مراکز لجستیک کشور و سایر جلسات برگزار شده با ذی نفعان و فعالان بخش لجستیک و بازارهای هدف؛ این مورد به دلیل اینکه در مراحل مختلف کار جهت اعتبارسنجی به گرفته شده است، ارتباطی دوسویی و رفت و برگشتی یا کل مراحل انجام طرح دارد.

نخبگان و صاحب نظران (در سند)

1. سازمان بنادر و دریانوردی 2. کشتیرانی



لازم به ذکر است که سلسله جلسات متعددی نیز در طول اجرای طرح و پس از بهپایان رسیدن مرحله اول به ترتیب با پیش‌فرض‌ها و نتایج مدل برگزار شد به‌طوری‌که با ایجاد یک رابطه رفت و برگشتی بین نتایج اولیه به دست آمده و دریافت نظرات اصلاحیه، رهنه‌رفته مدل‌سازی مسأله اصلاح و نتایج طرح تدقیق شد از جمله این جلسات نیز می‌توان موارد زیر را نام برد

۲۵



آمایش مراکز لجستیک کشور

- جلسه هم‌اندیشی با حضور اعضای شورای عالی شهرسازی
- جلسه هم‌اندیشی با حضور گروه آقای دکتر باقری، مشاور و دستیار ویژه وزیر راه و شهرسازی
- جلسه هم‌اندیشی با حضور وزیر محترم و معاونین وزارت راه و شهرسازی
- جلسه هم‌اندیشی با حضور نمایندگان بخش خصوصی، شرکت راه‌آهن و انجمن صنایع شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی
- جلسات کمیسیون تخصصی ستاد مراکز لجستیک کشور با حضور نمایندگان سازمان راهداران و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت راه‌آهن، سازمان هواپیمایی کشوری، معاونت برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی، دفتر طرح‌های کابندی وزارت راه و شهرسازی

۳. برگزاری سلسله جلسات هم‌اندیشی با خبرگان و ذی‌تعمان مراکز لجستیک

در این گام از طرح سعی شده است تا سلسله جلسات هم‌اندیشی در ارتباط با مواردی همچون شناسایی اطلاعات در دسترس، شناخت مقادیر مناسب مربوط به پارامترهای مختلف، رویکردهای مختلف طراحی شبکه، ملاحظات فنی مربوطه، با خبرگان و ذی‌تعمان پروژه برگزار گردد که در ادامه فهرستی از این خبرگان و سازمان‌ها آورده شده است:

- اساتید و اعضای هیأت علمی دانشگاه‌های صنعتی امیرکبیر (پلی‌تکنیک تهران) و علوم‌سنت ایران
- دفتر مهندسی و نظارت تأسیسات زیربنایی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
- دفتر سرمایه‌گذاری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
- اداره کل مدیریت حرکت شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
- دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان راه‌آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای
- دفتر آمار ایمنی و ترافیک معاونت برنامه‌ریزی سازمان راه‌آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای
- دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راه‌آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای
- دفتر نگهداری ابنیه فنی راه‌آهن سازمان راه‌آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای
- دفتر سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی وزارت صنعت، معدن و تجارت
- دفتر آمار و فناوری داده‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت
- دفتر طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت
- سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران
- دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات گمرک ایران
- شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران
- معاونت برنامه‌ریزی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران
- معاونت توسعه بازرگانی و صنایع کشاورزی وزارت جهاد کشاورزی
- مرکز آمار ایران
- شورای عالی مناطق آزاد، تجاری، صنعتی و ویژه اقتصادی
- شرکت تعاونی پیشگامان توسعه بندر خشک کوثر- بندر خشک پیشگامان
- اداره کل راه و شهرسازی استان‌های مختلف همچون کرمانشاه، کرمان، اصفهان و قزوین
- سایر

مدل بهینه سازی ریاضی مکانیابی مراکز لجستیک و پارامترهای آن (در سند)

کلیات مدل ریاضی مکانیابی مراکز لجستیک شامل ورودی‌ها و نتایج حاصل از مدل به صورت شماتیک در شکل ۹-۳ ترسیم شده است.

ذینفعان؟



شکل ۹-۳- شماتیک کلی مدل بهینه‌سازی ریاضی مکانیابی مراکز لجستیک

پارامترهای ورودی مدل به ترتیب زیر است:

$N_p = n$ - تعداد مراکز لجستیک ورودی مدل

M با توجه به تحلیل‌های مختلف، بررسی مقادیر مشابه مختلف و نتایج عددی مختلف به دست آمده است. لیکن تعداد نهایی بهینه‌ها با رویکرد مکانیابی مراکز چندوجهی تعیین شده است.

C_{ij} - هزینه ترانزیت مرتبط به محل ریالی (تومان)

در ادامه تقادیر عددی مربوط به پارامترهای ورودی مدل بهینه‌سازی ریاضی به همراه توصیفات تکمیلی آورده شده است.

شماره‌های مدل به شرح زیر است:

$I = \{1, \dots, I\}$ - مجموعه کل پهنه‌های مربوط به میانی و مقاصد در

$J = \{1, \dots, J\}$ - مجموعه کل پهنه‌های کلیدها برای احداث مراکز لجستیک

$P = \{1, \dots, P\}$ - مجموعه مسیرهای مختلف حمل در (خط ریالی و جاده‌ای)

$K = \{1, \dots, K\}$ - مجموعه کل گروه‌های مختلف کالایی

$L = \{1, \dots, L\}$ - مجموعه دوره‌های مختلف زمانی

متغیرها و مولفه های مدل



سند آمایش مراکز لجستیک کشور

$Fk = 15.00$	Fk : قیمت ۱ لیتر گازوئیل بر اساس نرخ فروش تولید گاز (تومان)
$Rsj = 0.044$	Rsj : نرخ مصرف سوخت جندای به ازای هر تن-کیلومتر (لیتر)
$Rsr = 0.004$	Rsr : نرخ مصرف سوخت ریلی به ازای هر تن-کیلومتر (لیتر)
$Prcj = 17.4$	$Prcj$: متوسط حق دسترسی مسیر جندای به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)
$Prcr = 17.4$	$Prcr$: متوسط حق دسترسی مسیر ریلی به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)
Sdc^p	هزینه مربوط به مسافت اجتماع مسیر ریلی و جندای به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)

$$Sdc^{rail} = Acr + Nur + Tgr \quad , \quad Sdc^{road} = Asj + Nsj + Tsj$$

هزینه مربوط به مختلف اجتماعی مشتمل بر هزینه های ناشی از تصادفات و خسارت چاقی، هزینه های زیست محیطی، تغییر آلودگی است که در ادامه مقدار مربوط به هر یک از این اجزا آورده شده است.

$Asj = 1.4$	Asj : هزینه ناشی از سواج و تصادفات در مسیر جندای به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)
$Nsj = 1.0$	Nsj : هزینه مربوط به آلودگی محیطی در مسیر جندای به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)
$Tsj = 1.0$	Tsj : هزینه مربوط به تغییرات آلودگی در مسیر جندای به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)
$Acr = 0.27$	Acr : هزینه ناشی از سواج و تصادفات در مسیر ریلی به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)
$Nsr = 2.5$	Nsr : هزینه مربوط به آلودگی محیطی در مسیر ریلی به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)
$Tgr = 2.5$	Tgr : هزینه مربوط به تغییرات آلودگی در مسیر ریلی به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)
$MLP = Sdc^{rail} + Sdc^{road}$	MLP : هزینه واحد حمل بار در مسیر جندای به ازای هر تن-کیلومتر (تومان)

$$color_{ij}^{rail} = (Rc^{rail} + Sdc^{rail}) \times d_{ij}^{rail} + Cdr$$

همان طور که مشخص است هزینه حمل بار متشکل از هزینه عملیاتی کرایه بار و هزینه مربوط به ضمانت اجتماعی است به طوریکه ۴۴ درصد هزینه های کل حمل بار مسیر جندای و ۵۶ درصد هزینه های کل حمل بار مسیر ریلی مربوط به هزینه های جاری است.



سند آمایش مراکز لجستیک کشور

فواصل جندای و ریلی مورد استفاده برای مسافت مختلف به صورت فاصله شبکه از مرکز $ARC GIS$ استخراج شده است.

۱۹۷۱: میزان جریح بر کوه تالابی نرخ آلودگی کشور ۳۰۰ کیلومتر جندای/میل آلودگی به مقدار ۴۰۰ کیلومتر

از اطلاعات مربوط به بارنامه های، مادی شامل بارنامه های داخلی و بین المللی برای مقادیری این پارامتر استفاده شده است.

۱۹۷۱: میزان جریح بر کوه تالابی نرخ آلودگی کشور ۳۰۰ کیلومتر ریلی بین میل آلودگی به مقدار ۴۰۰ کیلومتر

از اطلاعات مربوط به بارنامه های ریلی برای مقادیری این پارامتر استفاده شده است.

Dp : متوسط دوره استهلاک مسیر ریلی و جندای (سال)
 $Dp = 40$
با استفاده از معادلات بین المللی و اطلاعات دریایی از شرکت رادلفین مقداردهی مربوط به این پارامتر صورت گرفته است.

$$f_{ij}^p = \frac{P_{ij}^{rail}}{Dp} \quad , \quad f_{ij}^{rail} = \frac{P_{ij}^{rail}}{Dp}$$

در رابطه قبلی، نشانه های f_{ij}^{rail} و f_{ij}^{road} به ترتیب نشانگر هزینه اجزای خط ریلی موجود و جدید هستند.

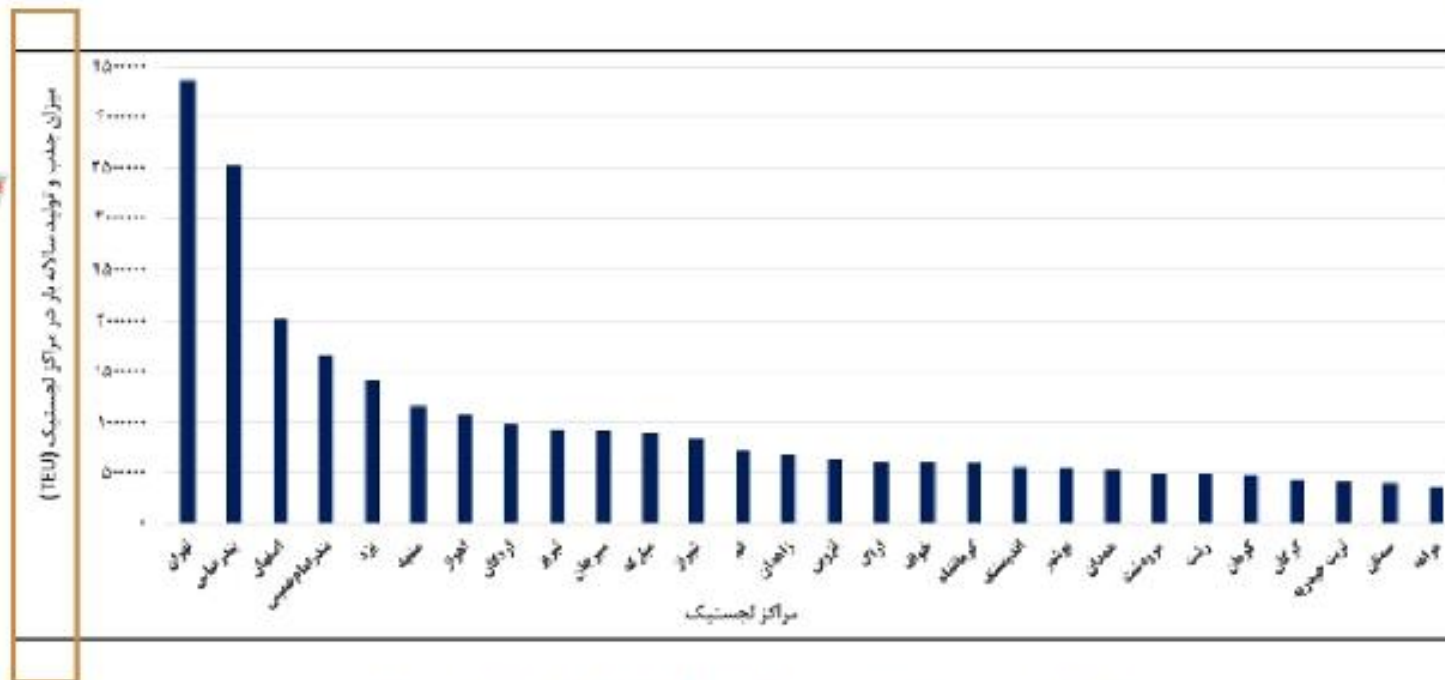
$$Pc^{rail} = Prcj \times Rsj + Fk \times Rsj + Prcr \quad , \quad Pc^{road} = Prcj \times Rsr + Fk \times Rsr + Prcr$$

هزینه واحد کرایه بار مسیر جندای و ریلی مشتمل بر هزینه های عملیاتی، هزینه های سوخت و حق دسترسی است که در ادامه مقدار مربوط به هر یک از این هزینه ها تشریح شده است.

$Prcj = 0.04$	$Prcj$: سهم هزینه های عملیاتی مسیر جندای از کل هزینه کرایه بار (برصد)
$Prcr = 0.04$	$Prcr$: سهم هزینه های عملیاتی مسیر ریلی از کل هزینه کرایه بار (برصد)
$Rsj = 0.04$	Rsj : متوسط نرخ کرایه بار جندای به ازای هر تن-کیلومتر در سال ۱۳۹۶ (تومان)
$Rsr = 0.04$	Rsr : متوسط نرخ کرایه بار ریلی به ازای هر تن-کیلومتر در سال ۱۳۹۶ (تومان)

پهنه های خروجی مدل

در شکل ۱۰-۳ پهنه های خروجی مدل جهت مراکز لجستیک به همراه بیشینه ظرفیت عملکردی سالیانه آنها آورده شده است.



شکل ۱۰-۳- بیشینه ظرفیت عملکردی سالیانه مراکز لجستیک پیشنهادی

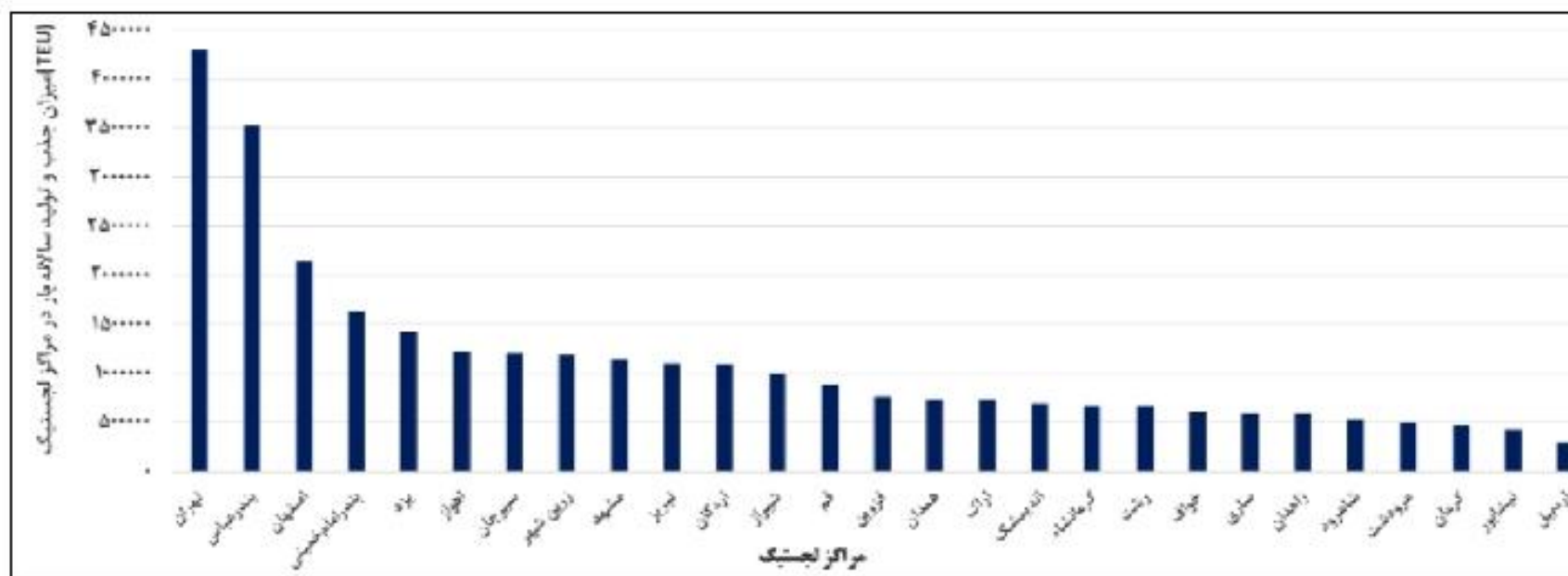
جذب و توزیع

پیش بینی از روی مدل



ستاد مراکز بهداشت کشور

سند آمایش مراکز لجستیک کشور



شکل ۳-۱۱- پیشینه ظرفیت عملکردی سالیانه هاب‌های لجستیک خروجی مدل با فرض وضعیت موجود

پهنه های خروجی مدل

جدول ۲-۳ زیرشهرهای مربوط به پهنه های منتخب

ردیف	نام پهنه	زیرشهرها
۱	تهران	تهران، پردیس
۲	بندرعباس	بندرعباس، بندرچابک، بندرلنگه، ابوموسی، حاجی آباد، دهباز، قشم، سیناب، بستک، بندرخمیر، پارسیان، سیریک، سردشت

۲۵



سند آلودگی مراکز لجستیک کشور

ردیف	نام پهنه	زیرشهرها
۳	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۴	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۵	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۶	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۷	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۸	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۹	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۰	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۱	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۲	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۳	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۴	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۵	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۶	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۷	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۸	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۱۹	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۰	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۱	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۲	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۳	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۴	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۵	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۶	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۷	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۸	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۲۹	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان
۳۰	اصفهان	اصفهان، ارسن، اصفهان، اصفهان

جدول ۲-۳ زیرشهرهای مربوط به پهنه های منتخب

ردیف	نام پهنه	زیرشهرها
۱	تهران	تهران، پردیس
۲	بندرعباس	بندرعباس، بندرچابک، بندرلنگه، ابوموسی، حاجی آباد، دهباز، قشم، سیناب، بستک، بندرخمیر، پارسیان، سیریک، سردشت

۲۲	بوشهر	بوشهر، اهرم، خورموج
۲۳	رشت	رشت، فومن، شفت

همان طور که انتظار می رود، با توجه به پتانسیل های مربوط به پهنه های تهران، بندرعباس، اصفهان و یزد، این پهنه ها به عنوان پهنه های منتخب جهت احداث مراکز لجستیک با ظرفیت عملکردی بالا انتخاب شده اند. میزان ظرفیت عملکردی نمایش داده شده در شکل فوق مشتمل بر میزان جذب و تولید بار مربوط به خود این پهنه ها و همچنین میزان بار عبوری تجمع و توزیع شده در هر یک از این مراکز لجستیک است. همان طور که پیش تر بیان شد این مقادیر برآوردی از پیشینه ظرفیت عملکردی سالیانه مربوط به مراکز لجستیک هستند و با توجه به اینکه در این فاز از طرح تمامی ملاحظات مربوط به نمایاات سفر صاحبان بار در نظر گرفته نشده است، لذا از این مقادیر به عنوان پیشینه ظرفیت عملکردی اسمی قابل دستیابی برای مراکز لجستیک می توان یاد کرد. در جدول ۲-۳ پهنه های منتخب مدل همراه با زیرشهرهای مربوطه ذکر شده است. همچنین اطلاعات ناحیه بندی کشور به همراه شهرهای آن در پیوست ۱ آمده است.

هاب بندر امام به عنوان نمونه



جدول ۲-۲-۲: جریان های هاب بندر امام خمینی و سایر هاب ها

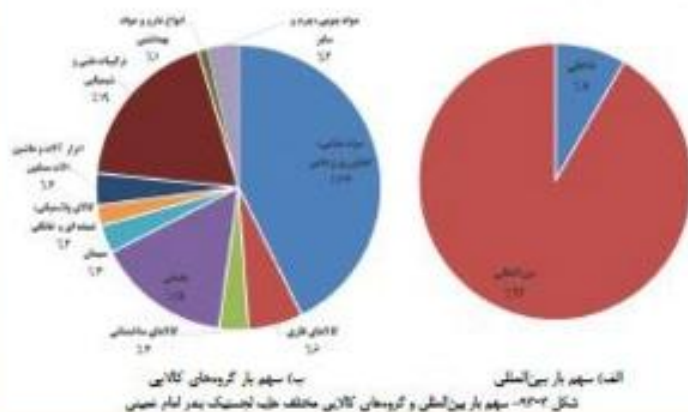
بندر امام خمینی (LHA)					
کد	نام پهنه مربوط به هاب	حجم بار (TEU سالانه)	کد	نام پهنه مربوط به هاب	حجم بار (TEU سالانه)
C02	تهران	۶۳۸۶۴	P03	سارک	۲۲۵۲۵
P11	مدان	۲۰۱۷	P06	مدان	۲۹۳۳۷
V07	قم	۵۲۲۶	V04	نوریز	۱۶۸۱۹
P04	اراک	۱۱۱۵۳۹	P12	مراتنه	۷۷۲۸
V09	قزوین	۳۴۸۳	V08	زاهدان	۲۱۵
P08	رشت	۷۷۷۵	P09	کرمان	۳۷۸
V13	کرگان (بندر امیرآباد)	۶۲۷	V05	سیرجان	۵۰۲
V03	مشهد	۷۸۲۸	V06	شیراز	۸۲۷۴
P05	خواف	۷۴۳۵	P07	مرودشت	۵۰۲۰
P10	نورث خنجره	۱۵۲	V12	بوشهر	۱۴۴۹۴
V02	یزد	۵۹۲۴	P01	اصفهان	۴۷۷
P02	اردکان	۸۷۰۴	V11	آبادشک	۱۹۷۰۵
V01	اصفهان	۲۲۲۵۵	V10	کرمانشاه	۱۵۴۹۲

در شکل ۲-۲-۳ نقشه جریان های هاب بندر امام خمینی و سایر هاب ها ترسیم شده است.



شکل ۲-۲-۳: نقشه جریان های هاب بندر امام خمینی و سایر هاب ها

نمودارهای مربوط به سهم بار بین المللی و سهم بار گروه های کالایی مربوط به مرکز لجستیک بندر امام خمینی در شکل ۲-۲-۴ ترسیم شده است.



پهنه های منتخب مراکز لجستیک کشور

جدول ۳-۴- شهرستان های منتخب برای احداث پارک لجستیک کشاورزی و نظام آموزشی و نظامی منتخب برای احداث مراکز لجستیک مرزی

ردیف	پارک لجستیک کشاورزی	ردیف	مراکز لجستیک مرزی
۱	قند	۱	شمشیر
۲	چیرم	۲	آسارا
۳	حیرت	۳	سرخس
۴	چناران	۴	پرویزخان
۵	نرگس خدره	۵	استخرسوی
۶	صناب	۶	قارکان
۷	تاکستان	۷	میرناوه
۸	ارومیه	۸	شلمچه
۹	ساری	۹	میلک
۱۰	اردبیل	۱۰	ظفا
۱۱	پیشوا		
۱۲	همدان		
۱۳	اصفهان		
۱۴	دایهوار		
۱۵	مظفر		
۱۶	مراغه		
۱۷	زنجان		
۱۸	کرمان		

جدول ۱-۴- لیست پهنه های منتخب برای احداث مراکز لجستیک

ردیف	شهر لجستیک	ردیف	دهکده لجستیک	ردیف	پارک لجستیک عمومی
۱	چابهار	۱	اصفهان	۱	اهواز
۲	تهران	۲	یزد	۲	همدان
۳	بندر عباس	۳	مشهد	۳	رشت
۴	بندر امام خمینی	۴	تبریز	۴	کرمشاه
		۵	بندر انزلی	۵	اصفهان
		۶	سیرجان	۶	اراک
		۷	شیراز	۷	مبارکه
		۸	قم	۸	نورث خدره
		۹	زاهدان	۹	مراغه
		۱۰	قزوین	۱۰	مرودشت
		۱۱	کرمانشاه	۱۱	اردکان
		۱۲	اندیمشک	۱۲	شواف
		۱۳	بوشهر		
		۱۴	چابک		

نقشه جامع مراکز لجستیک کشور شامل «شهر لجستیک»، «دهکده لجستیک»، «پارک لجستیک عمومی»، «پارک لجستیک کشاورزی» و «مراکز لجستیک مرزی» با توجه به پهنه های منتخب در شکل ۱-۴ نشان داده شده است. در سند آمایش مراکز لجستیک که در شکل ۱-۴ نمایش داده شده است، مجموعاً ۵۸ مراکز لجستیک شامل چهار شهر لجستیک، ۱۴ دهکده لجستیک، ۱۲ پارک لجستیک عمومی، ۱۸ پارک لجستیک کشاورزی و نهایتاً ۱۰ مراکز لجستیک مرزی مشخص شده است.

شکل ۳-۱۲- محدوده پوشش هاب‌های لجستیک

سند آمایش مراکز لجستیک کشور



پارک لجستیکی کشاورزی



شکل ۳-۱۰ - شهرستان‌های منتخب برای احداث پارک لجستیک کشاورزی

مراکز لجستیک مرزی

جدول ۳-۶۳- مراکز لجستیک مرزی

مراکز لجستیک مرزی	کشور مقابل	بار ورودی فعلی (هزار تن)	بار خروجی فعلی (هزار تن)
شمیغ	افغانستان	-	-
میلک	افغانستان	۴۰۶	۱۹۵۸۰۴
سرخس	ترکمنستان	۷۸۰۵۷	۱۲۲۵۸۴
اینچه برون	ترکمنستان	۵۸۰۴۴	۵۱۵۲۲
آستارا	آذربایجان	۲۶۵۵۳	۷۷۴۷۸
چلغا	نخجوان	۲۸۶۴۳	۲۷۹۹۲
بازرگان	ترکیه	۲۳۱۱۲۱	۱۹۵۰۹۸
پرویز خان	عراق	۱۱۶۷۵۷	۶۷۶۱۶
شلمچه	عراق	-	۱۹۰۳۱
سیر چلو	پاکستان	۷۰۹۸	۱۷۰۳۱



شکل ۳-۶۳- نقشه مراکز لجستیک مرزی کشور

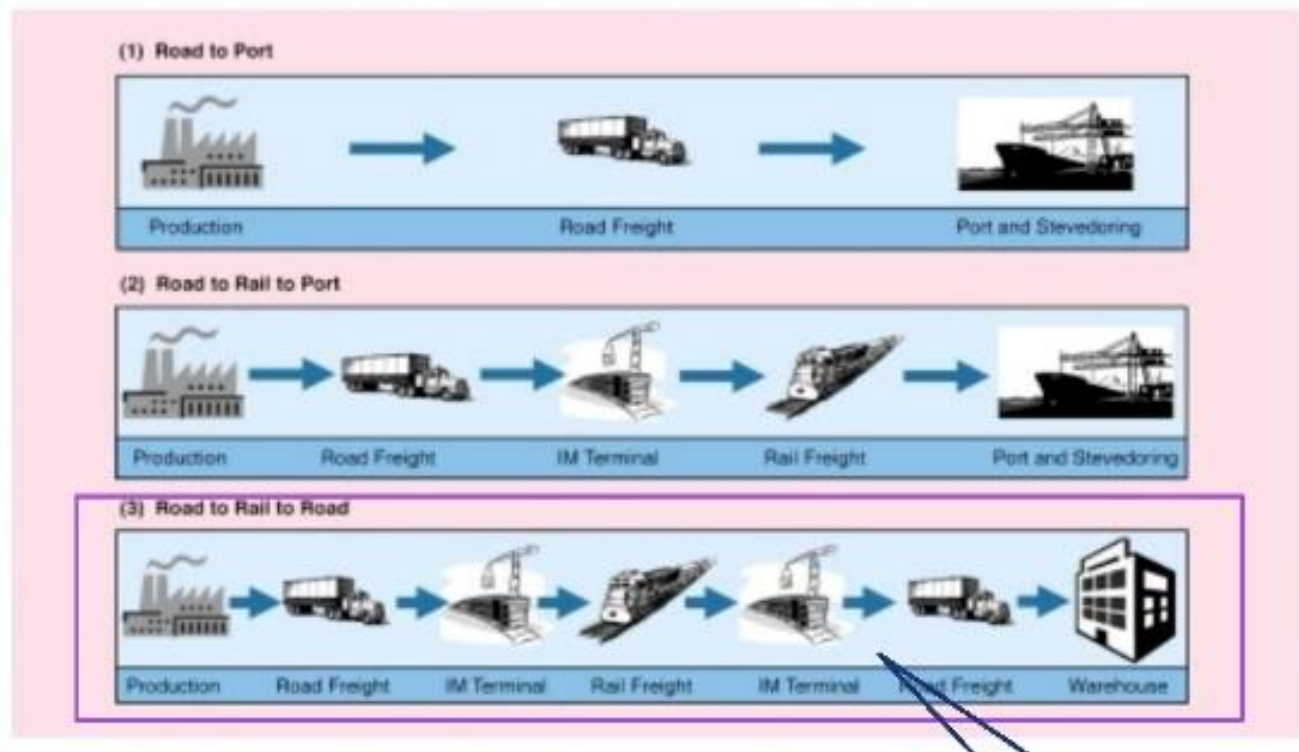


بیله سوار؟

ارمنستان؟

شیوه های مختلف حمل و نقل

Figure XV.1. Common types of intermodal surface transport movements in Asia



شیوه منتخب ؟

هاب بندر امام به عنوان نمونه



جدول ۲-۲-۲: جریان های هاب بندر امام خمینی و سایر هاب ها

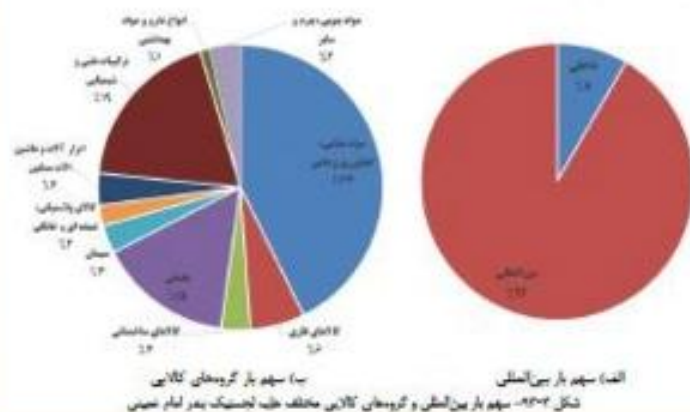
بندر امام خمینی (LHA)					
کد	نام پهنه مربوط به هاب	حجم بار (TEU سالانه)	کد	نام پهنه مربوط به هاب	حجم بار (TEU سالانه)
C02	تهران	۶۳۸۶۴	P03	سارک	۲۲۵۲۵
P11	مدان	۲۰۱۷	P06	مدان	۲۹۳۳۷
V07	قم	۵۲۲۶	V04	نوریز	۱۶۸۱۹
P04	اراک	۱۱۱۵۳۹	P12	مراتنه	۷۷۲۸
V09	قزوین	۳۴۸۳	V08	زاهدان	۲۱۵
P08	رشت	۷۷۷۵	P09	کرمان	۳۷۸
V13	کرگان (بندر امیرآباد)	۶۲۷	V05	سیرجان	۵۰۲
V03	مشهد	۷۸۲۸	V06	شیراز	۸۲۷۴
P05	خواف	۷۴۳۵	P07	مرودشت	۵۰۲۰
P10	نورث خنجره	۱۵۲	V12	بوشهر	۱۴۴۹۴
V02	یزد	۵۹۲۴	P01	اسواز	۴۷۷
P02	اردکان	۸۷۰۴	V11	آبادشک	۱۹۷۰۵
V01	اسفهان	۲۲۲۵۵	V10	کرمانشاه	۱۵۴۹۲

در شکل ۲-۲-۳ نقشه جریان های هاب بندر امام خمینی و سایر هاب ها ترسیم شده است.



شکل ۲-۲-۳: نقشه جریان های هاب بندر امام خمینی و سایر هاب ها

نمودارهای مربوط به سهم بار بین المللی و سهم بار گروه های کالایی مربوط به مرکز لجستیک بندر امام خمینی در شکل ۲-۲-۴ ترسیم شده است.



نقش سازمان بنادر در سند مراکز لجستیک

سازمان بنادر و دریانوردی مسئول ایجاد مراکز لجستیک در پهنه‌های بندری:

- بنادر رجایی، امام خمینی(ره) و شهیدبهبشتی مراکز لجستیکی کشور
- بنادر بوشهر، امیرآباد و جاسک به عنوان دهکده لجستیک کشور

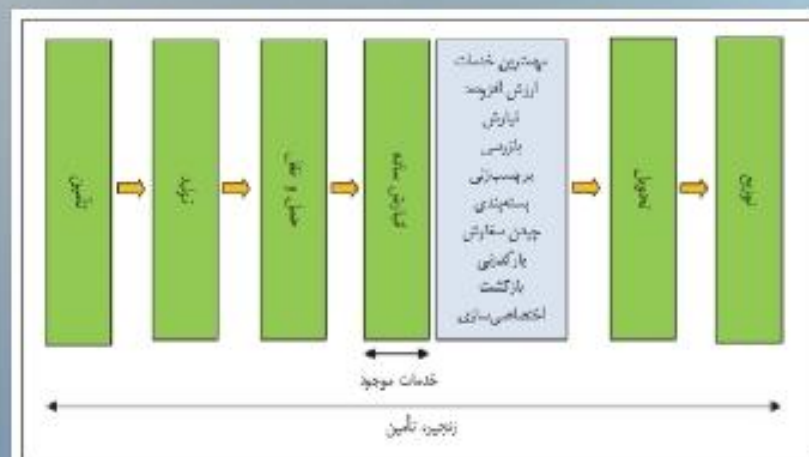
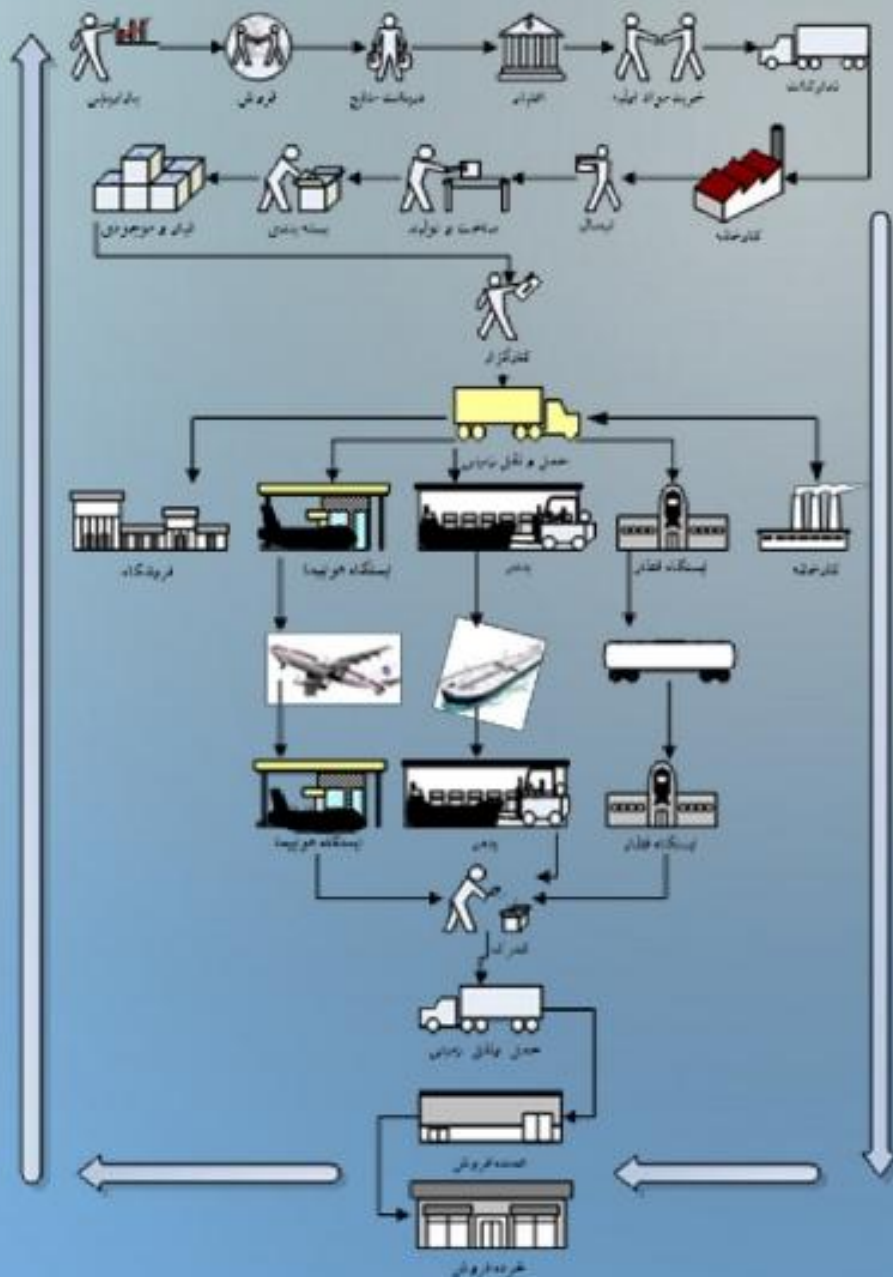
در گذشته :

۱- تاسیس ۶ بندر خشک تا پایان برنامه ششم توسعه

۲- بندر انزلی، چابهار، امام خمینی و رجایی به عنوان هدف نهایی سرویس‌دادن به بنادر خشک داخل خاک ایران در نظر گرفته شده بود و قرار بر این بود به پشتیبانی این ۴ بندر، بنادر خشک در نقاط مختلف ایجاد شود.

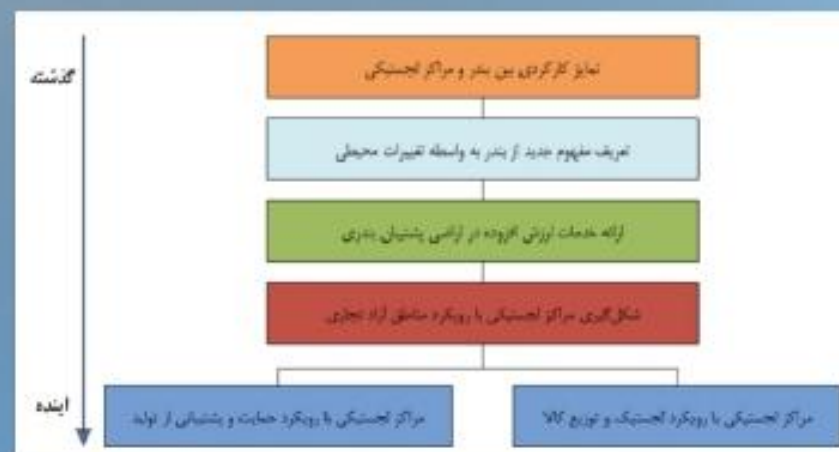
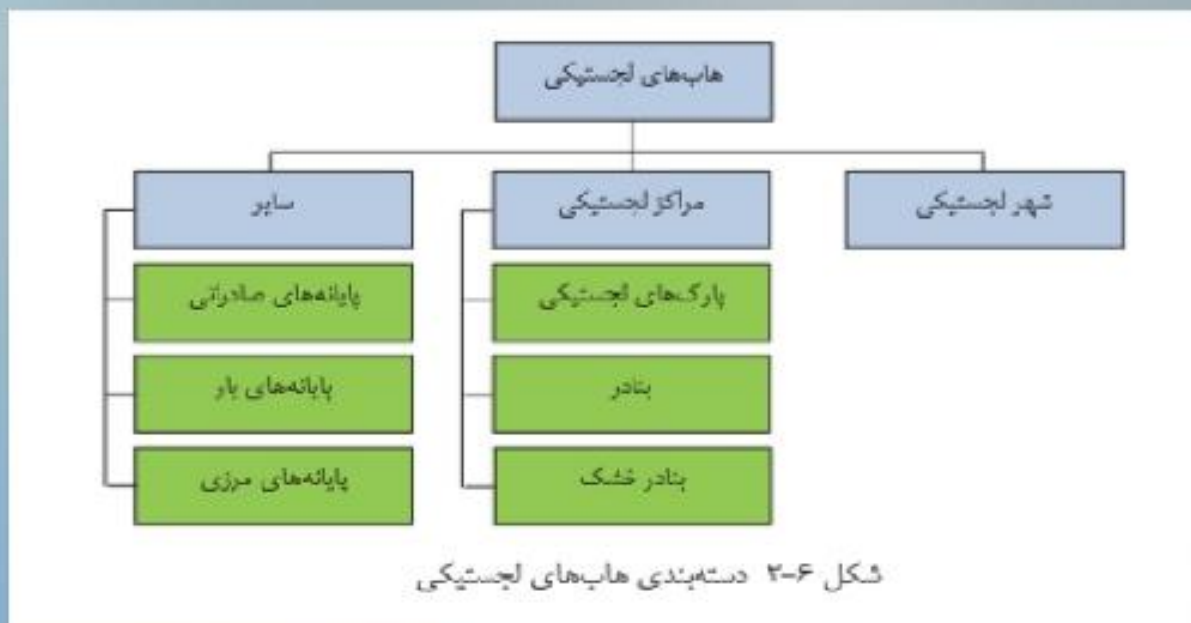
- چه نیازی و چه مشکلی رامی خواهد حل کند ؟
- نقش تعیین کننده سازمان بنادر و دریانوردی چیست ؟

گريزي بر تعاريف زنحيره تامين

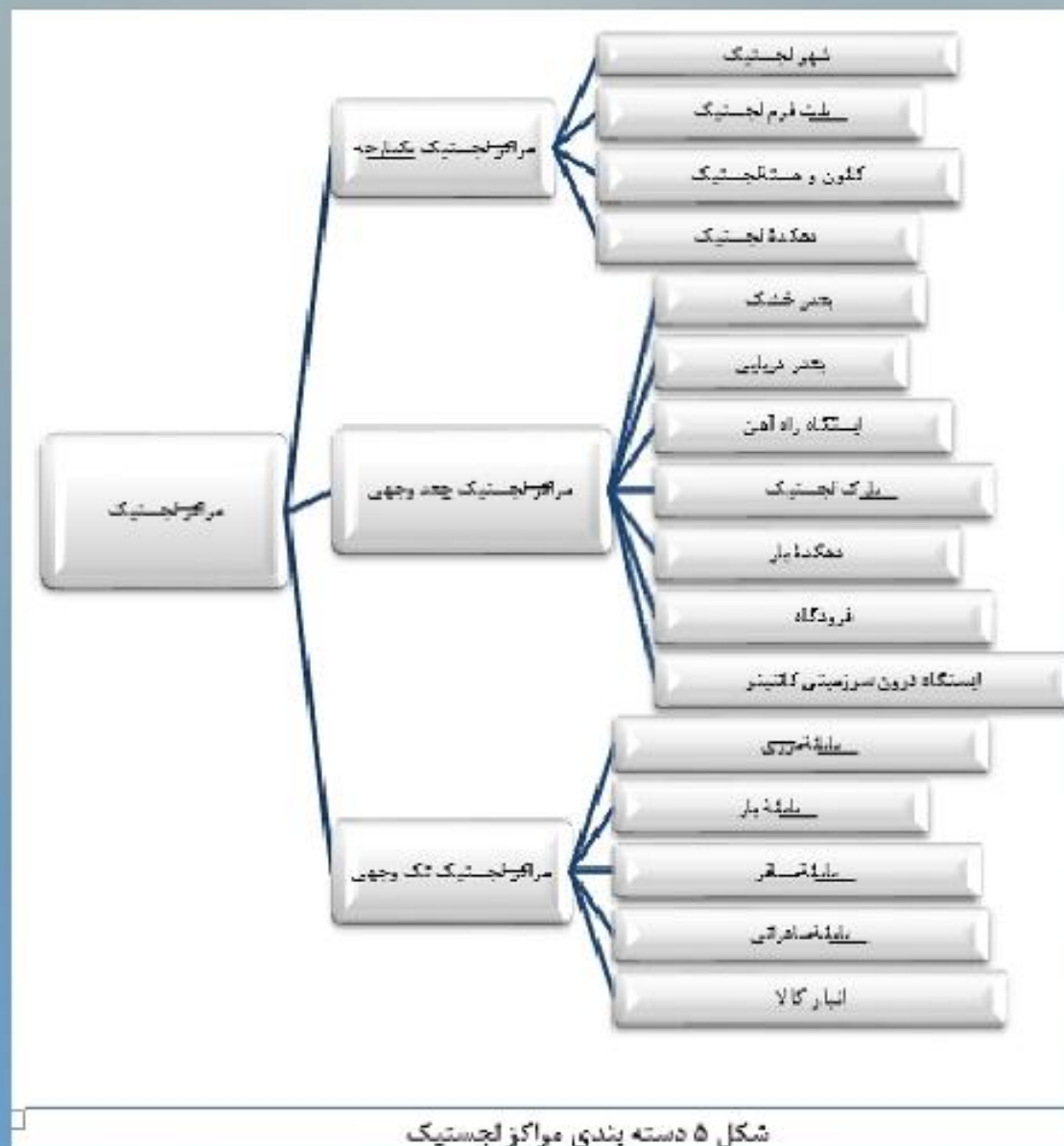


گزینی بر سلسله مراتب مراکز لجستیک

پایانه بزرگ بندر دریایی یا پایانه اصلی بندر (XXL)	ارتباط زیادی بین دریا ، قطار ، کامیون و کشتی در سراسر جهان برقرار می کند و از مشخصه های آن کاهش هزینه ، حجم زیاد ، استفاده از ظرفیت بالا ، فعالیت گسترده تکنولوژی اطلاعات است و نقش بزرگی در لجستیک جهانی دارد و معمولا پایانه بزرگ بندر دریایی با یک بندر بزرگ دریایی یا با یک فرودگاه بزرگ بین المللی ارتباط برقرار می کند .
پایانه بین المللی (XL)	ارتباط زیادی بین دریا ، قطار ، کامیون و کشتی در سطح قاره ای برقرار می کند و بعنوان مرکز ویژه توزیع بین المللی بکار می رود .
پایانه ملی (L)	عملکرد آن در سطح کشوری بوده و ارتباطی بین قطار ، کامیون و کشتی در سطح ملی برقرار می کند و بعنوان مرکز ویژه توزیع در سطح ملی در اروپا بکار می رود .
پایانه منطقه ای (M)	از مشخصه های آن کاهش هزینه بدلیل محدودیت بودجه ، حجم نسبتا پایین کالا و عملکرد تجهیزات ، تکنولوژی اطلاعات است و توان عملیاتی کاربران آن در سطح پایین تر بوده و به عنوان مرکزی جهت توزیع منطقه ای با کامیون ، ریل و کشتی مورد استفاده قرار می گیرد .
پایانه محلی (S)	فقط توسط کامیونها خدمات ارائه می شود و محموله جمع آوری و به مقصد نهایی توزیع می شود ، رابطه ساده ای با قطار یا کشتی بوجود می آید. سلسله مراتب مراکز لجستیک (ویگسنز و همکارانش ۱۹۹۹)



گریزی بر دسته بندی مراکز لجستیک





تعاریف

لجستیک :

بخشی از فرآیند زنجیره تامین (تدارکات) است که در آن انتقال و انبار کردن موثر و کارای کالاها و خدمات و اطلاعات مربوطه را به منظور برآورده کردن نیاز مصرف کننده از مبدا تولید به مقصد مصرف برنامه ریزی ، اجرا و کنترل می کند.

تعاریف

مراکز و مناطق لجستیکی

- مراکز و مناطق لجستیکی به عنوان پشتیبان حمل و نقل و ترابری و همچنین مراکز لجستیک منطقه ای و بین المللی به منظور اتصال بهینه شبکه های حمل و نقل با مسافت طولانی و شبکه های تحویل محلی عمل می کنند.
- این مراکز و مناطق که به ارائه خدماتی از قبیل ترخیص گمرکی، امنیت، نگهداری وسایل نقلیه، توزیع، انبار، تخلیه، بارگیری و... کالا و کانتینر و... می پردازند.

سطوح مختلفی از خدمات در این مراکز ارائه می شود و یک مرکز لجستیکی ممکن است یک یا چند دسته از خدمات را به طور همزمان ارائه کند.

- ✚ لجستیک شهری یا توزیع شهری (جمع آوری و توزیع کالاها در مناطق شهری)
- ✚ لجستیک منطقه ای (جمع آوری و توزیع کالاها در داخل مناطق)
- ✚ لجستیک ملی یا بین المللی (انتقال کالا در سطح ملی، واردات، صادرات، ترانزیت)
- ✚ لجستیک معکوس (جمع آوری و انهدام زباله ها که معمولاً در لجستیک شهر ادغام می شود)

تعاریف

شهر لجستیکی

- شهر لجستیکی **LOGISTICS CITIES** را مجموعه‌ای از تعدادی پایانه، فرودگاه‌ها، بندر، دهکده بار و مواردی از این قبیل دانسته‌اند که در یک محدوده جغرافیایی به صورت شبکه‌ای یکپارچه با یکدیگر در ارتباط هستند، دیده شده است. از ویژگی‌های مهم این هاب‌ها می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:
- قرارگیری در مناطق آزاد
- پشتیبانی از کامل‌ترین شکل حمل‌ونقل چندوجهی و ایجاد یکپارچگی کامل بین سیستم‌های حمل‌ونقل (دریایی، زمینی و هوایی)
- قابلیت ارائه کامل‌ترین طیف خدمات لجستیکی و خدمات ارزش‌افزوده شامل جابجایی، نگهداری، پردازش محصولات، بسته‌بندی، تولید سبک و مونتاژ
- هاب ترانزیتی بین‌المللی برای انتقال کالای بین‌قاره‌ای، هاب توزیع بین‌المللی برای شرکت‌های جهانی جهت نگهداری و توزیع کالا در مناطق مختلف جهان.
- شهرهای لجستیکی (LC) را می‌توان پیشرفته‌ترین و کامل‌ترین انواع مراکز لجستیکی اطلاق کرد.

تعاریف

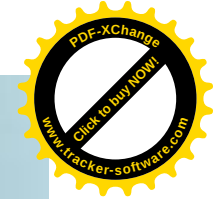
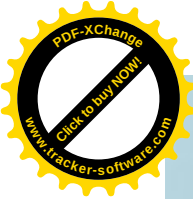
شهر لجستیکی

- شهر لجستیکی کامل ترین نوع کانون لجستیکی است. مراکز لجستیکی تک وجهی و چندوجهی در سطح پایین تری قرار دارند. شهر لجستیکی را می توان پیشرفته ترین و کامل ترین نوع کانون لجستیکی دانست که به تازگی در سطح جهان مورد توجه قرار گرفته است. در واقع شهر لجستیکی حد کمال یک کانون لجستیکی است. شهرهای لجستیکی تنها در دهه اخیر مورد توجه قرار گرفته اند. این مراکز قابلیت ارائه خدمات لجستیکی را در سطوح بین المللی دارند. چنین مراکزی نیازمند زیرساخت های عظیمی همچون فرودگاه و بندر هستند. در زیرمجموعه مراکز لجستیکی یکپارچه، مجدداً موارد به ترتیب میزان توسعه یافتگی از بالا به پایین مرتب شده اند. زیرساخت هایی است که به طور خاص در جهان فعال هستند.

تعاریف

دهکده لجستیکی

- دهکده لجستیکی **FREIGHT VILLAGE OR LOGISTICS VILLAGE** یک ناحیه تعریف شده است که در آن تمامی فعالیت‌های مربوط به حمل‌ونقل، انبارداری، لجستیک و توزیع کالاها، هم در سطح ملی و هم در سطح بین‌المللی، توسط اپراتورهای مختلف انجام می‌گیرد.
- مجتمعی که شرکت‌های مستقل لجستیکی (حمل‌ونقل، توزیع و انبارداری) و تجاری در یک منطقه صنعتی قرار گرفته‌اند
- ارتباط مستقیم دو و یا چند روش حمل متفاوت از جمله ریلی و جاده‌ای در یک پایانه چندوجهی.
- مرکز اتصال ترافیک و خطوط حمل‌ونقل محلی با ترافیک و خطوط حمل‌ونقل مسافت‌های طولانی.



تعاریف

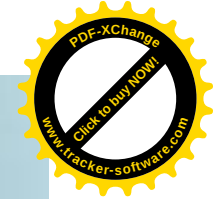
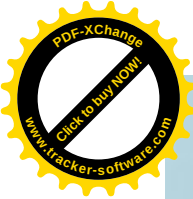
پارک لجستیک

- پارک لجستیک (PL) یک منطقه مشخص شده است که در داخل آن اپراتورها تمام فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل کالا، لجستیک و توزیع کالا را انجام می‌دهند.
- پارک‌های لجستیک نه تنها فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل را پوشش می‌دهد بلکه خود نیز نوعی مناطق خدماتی محسوب می‌شود.

تعاریف

بنادر خشک

- بنادر خشک پایانه‌های درون‌مرزی هستند که به‌صورت مستقلی و از طریق تجهیزات و تسهیلات حمل‌ونقل با ظرفیت بالا به بنادر دریایی متصل بوده و مشتریان می‌توانند محموله‌های استاندارد شده کالای خود را (کانتینر و غیره) همانند شرایط موجود در بنادر دریایی ارسال و دریافت کنند.
- به‌طور کلی مهم‌ترین مشخصه‌های چنین مراکزی عبارت‌اند از اتصال مستقیم به بنادر، ارتباطات حمل‌ونقل با ظرفیت‌های بالا و قابلیت دسترسی به خدمات ارائه‌شده در بنادر دریایی است.



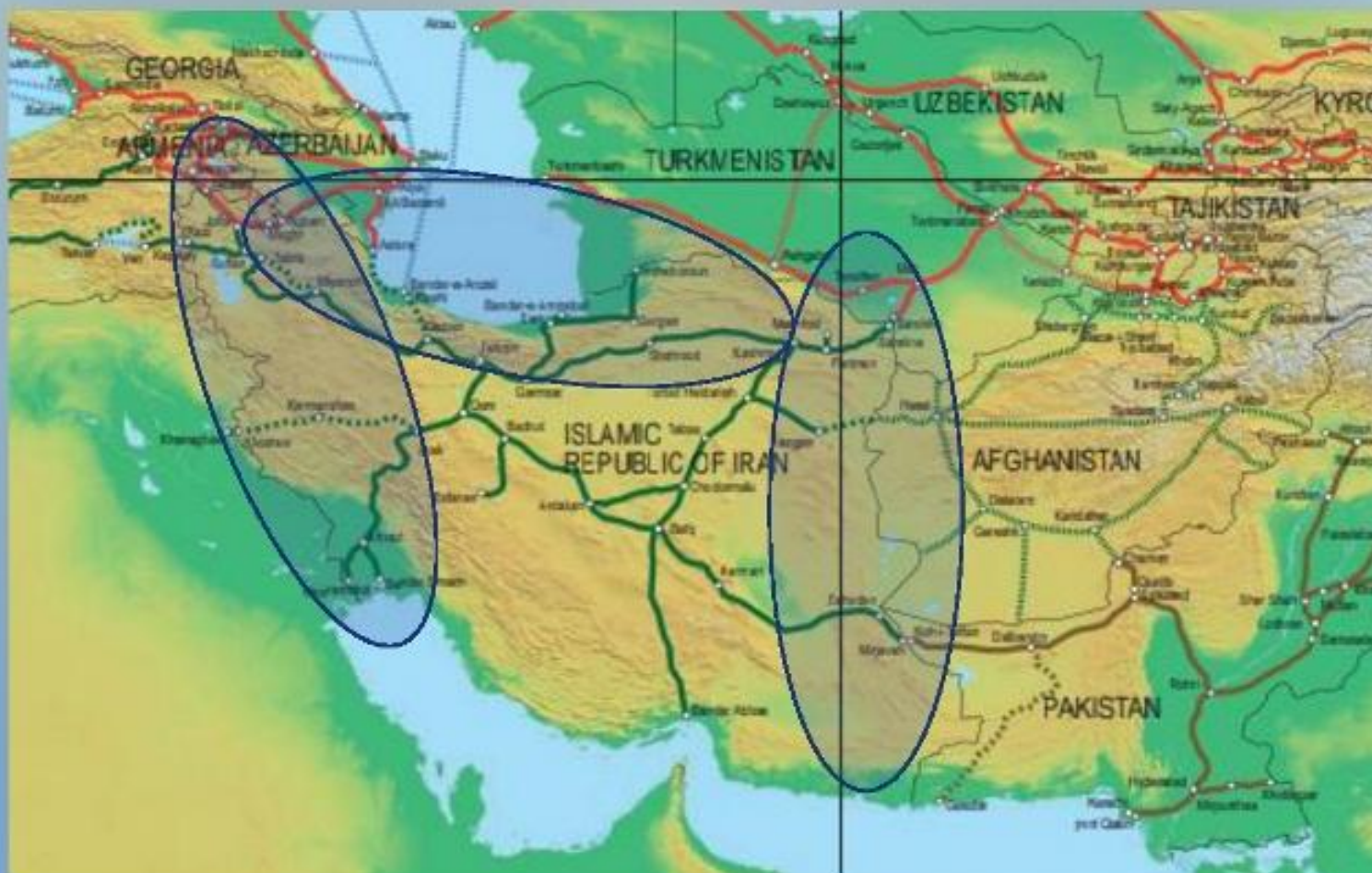
نگاه راه آهن جمهوری اسلامی ایران

- در برنامه چشم اندازی ۱۴۰۴ سهم راه آهن در ترانزیت باید به **حدود ۱۰ میلیون تن** برسد.
- ظرفیت موجود برای ترانزیت در کشور حدود **۳۰ میلیون تن** است.
- ایران ظرفیت ترانزیت ۱۷ درصد از بار کشورهای جهان را دارد.
- سهم راه آهن باید به **۱۲ درصد برسد و تا ۳۰ درصد** نیز قابل افزایش است .
- امکان جذب بار در این حوزه رقمی در حدود **۹۰ میلیون تن** است.
- مدیرعامل شرکت راه آهن : در سال ۹۶ از **مجموع ۴۵۰ میلیون تن بار کل کشور حدود ۴۷ میلیون تن بار جذب حوزه ریلی شد.**
- با توجه به این که ترانزیت هر تن کالا برای کشور ۲۸۵ دلار درآمد مستقیم و غیر مستقیم دارد، در صورت دستیابی به اهداف چشم انداز ۱۴۰۴ در حوزه ترانزیت می توان سالانه ۲۸.۵ میلیارد دلار درآمد کسب کرد.

نگاه کارشناسان به خطوط ریلی

- براساس چشم‌انداز ۲۰ ساله، ایران باید بتواند در افق ۱۴۰۴، ۲۵ هزار کیلومتر خط ریلی که ۲ هزار کیلومتر آن برای تردد قطار برقی ساخته شده است، داشته باشد.
- در واقع برای تحقق اهداف این سند باید سالانه بین ۸۵۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتر خط آهن ساخته و مورد بهره‌برداری قرار گیرد.
- اما کارشناسان ریلی معتقدند با وضعیت موجود و در خوشبینانه‌ترین حالت، احداث سالانه ۲۰۰ تا نهایتاً ۳۰۰ کیلومتر خط آهن برای رسیدن به اهداف سند چشم‌انداز ۲۰ ساله بیش از ۵۵ سال طول خواهد کشید و این موضوع بیانگر آن است که ما در بخش ریلی و سرعت ساخت خط آهن تا چه میزان از برنامه‌های توسعه‌یی در نظر گرفته شده برای کشور عقب هستیم.

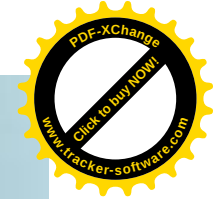
منطقه



زیر ساخت ایران ±

مشروط بر همگامی! بازی در زمین خود!

منطقه -



نگاه وزارت و راه شهر سازی

- توسعه ترانزیت و اتصال شبکه راه های کشور به مسیر حمل و نقل بین المللی با ایجاد ۱۰ کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب به طول ۲۱ هزار کیلومتر، از مهم ترین برنامه های وزارت راه و شهرسازی در طرح جامع حمل و نقل است.
- در طرح جامع حمل و نقل کشور قرار است نخستین کریدور مهم کشور به طول ۱۹۲۰ کیلومتر از منطقه گواتر در جنوب شرقی ایران آغاز و پس از گذر از جاسک، بندرعباس، بندرلنگه و بندر بوشهر به هندیجان و بندر آبادان و خرمشهر منتهی شود.
- یکی از اهداف سند چشم انداز ۱۴۰۴ مبنی بر این که ایران باید به قطب ترانزیت اول منطقه تبدیل شود.

سازمان بنادر و دریانوردی در برنامه

جدول ۱- عناوین اهداف کلی و کمی بخش / فرابخش به تفکیک بخش دولتی و غیردولتی

هدف کلی	هدف جزئی	واحد اندازه گیری	سال ۱۳۹۹	سال ۱۳۹۵	مشتقات بخش دولتی	مشتقات بخش غیردولتی
هدف کلی	هدف جزئی	واحد اندازه گیری	سال ۱۳۹۹	سال ۱۳۹۵	مشتقات بخش دولتی	مشتقات بخش غیردولتی
۱. ارتقای ظرفیت خدمات حمل و نقل مسافر	افزایش سهم کشور از حمل و نقل دریایی منطقه	میلیون تن	۱۵	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۲. ارتقای سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	هزار TCU	۲۹۹۱	۲۰۶۵	۱۰۰	۱۰۰
۳. ارتقای سهم و کلاس ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم و کلاس ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	میلیون تن	۲۱	۲۲	۲۲	۲۲
۴. ارتقای سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	هزار TCU	۳۵	۲۵	۲۵	۲۵
۵. ارتقای سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	میلیون تن	۱۵	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۶. ارتقای سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	میلیون تن	۱۵	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۷. ارتقای سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	میلیون تن	۱۵	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۸. ارتقای سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	میلیون تن	۱۵	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۹. ارتقای سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	میلیون تن	۱۵	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
۱۰. ارتقای سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی	میلیون تن	۱۵	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

جدول (۴-۱۷)، برآورد ترافیک بنادر - میلیون تن

نام بندر	۱۳۸۴	۱۳۸۹	۱۳۹۴	۱۳۹۹	۱۴۰۴	۱۴۰۹	رشد ۲۰ ساله	رشد ۲۵ ساله
بندرعباس	۲۰,۱۲	۵۰,۲۲	۷۵,۱۲	۸۷,۵۲	۹۶,۱۹	۱۰۷,۵۹	۲۳,۸۷	۲۵,۲۷
بندر امام خمینی	۱۸,۳۷	۲۹,۲۵	۳۳,۲۷	۴۰,۸۳	۴۹,۱۸	۴۸,۰۶	۲۳,۴۶	۲۳,۹۲
بندر آژان	۳,۱۳	۷,۹۷	۱۱,۰۵	۱۳,۸۴	۱۷,۰۱	۲۰,۶۴	۱۵,۴۴	۱۷,۸۶
بندر نوشهر	۱,۳۳	۲,۰۱	۳,۰۹	۳,۹۱	۴,۷۴	۵,۶۸	۱۵,۳۱	۱۶,۳۴
بندر آمل	۰,۷۸	۱,۲۴	۱,۸۵	۲,۰۵	۲,۴۱	۲,۸۶	۱۵,۲۹	۱۵,۲۹
بندر نوشهر	۰,۹۸	۱,۳۶	۱,۵۴	۱,۶۲	۱,۶۴	۱,۶۶	۱۵,۱۱	۱۵,۸۸
کل	۵۴,۶۰	۸۶,۴۰	۱۲۶,۲۷	۱۵۰,۲۲	۱۶۶,۴۱	۱۸۶,۸۳	۲۳,۹۳	۲۵,۰۴

سال	بندینانه	میان (۱)	میان (۲)	خوش بینانه	بندینانه	میان (۱)	میان (۲)	خوش بینانه
۱۴۰۱	۲۵	۳۵	۴۵	۶۶	۱۲۷	۸۴	۱۳۰	۲۰۳
۱۴۰۲	۲۵	۳۵	۴۶	۶۹	۱۳۱	۹۰	۱۳۶	۲۳۰
۱۴۰۳	۲۴	۳۵	۴۸	۷۲	۱۳۸	۹۷	۱۴۴	۲۳۹
۱۴۰۴	۲۳	۳۵	۵۰	۷۵	۱۴۳	۱۰۳	۱۵۱	۲۶۱

منبع: طرح جامع بندر و ترافیک کشور
سال پایه: ۱۳۸۴
سال هدف: ۱۴۰۴
سال برآورد: ۱۴۰۴
سال محاسبه: ۱۴۰۴

جدول ۲ نتایج سناریو های مختلف حجم ترانزیت عبوری از کشور

نام سناریو	غیردولتی بندری	غیردولتی غیربندری	پتانسیل	مجموع
حالت پایه	۱۳,۷۶	۵۸۰	۲۷,۳۶	۴۱,۱۲
راه آهن قزوین - رشت - تنزلی - استارا	۱۴,۰۰	۵۸۵	۲۷,۵۲	۴۱,۳۷
راه آهن شورای همکاری خلیج فارس (الاتحاد)	۱۳,۱۸	۵۸۰	۲۵,۶۲	۳۸,۸۰
راه آهن چابهار - دوغانر	۱۳,۹۳	۵۸۵	۲۷,۸۱	۴۱,۷۴
توسعه بندر اکتاو (قزاقستان)	۱۸,۸۹	۵۷۳	۲۸,۲۵	۴۷,۱۴
راه آهن گرگان - اینچه برون - ترکمنستان	۱۶,۵۳	۶,۷۱	۲۷,۲۵	۴۳,۷۹

ظرفیت مورد نیاز صادرات و واردات دریایی

دانشگاه علامه طباطبائی - اسفند ۹۶

جدول (۷-۱۴) - ظرفیت مورد نیاز صادرات و واردات دریایی در سال ۲۰۲۵ (هزار تن)

سناریوها	وضعیت تنش منطقه‌ای	روابط خارجی و تعامل با دنیای خارج	قیمت نفت	صادرات دریایی	واردات دریایی
سناریو ۱	فقدان تنش منطقه‌ای	نرمال بودن روابط خارجی	۴۰ دلار	۷۸,۳۲۹/۴	۱۰۵,۸۲۲/۸
سناریو ۲	فقدان تنش منطقه‌ای	نرمال بودن روابط خارجی	۵۰ دلار	۹۰,۱۸۹/۹	۱۲۱,۸۴۶/۲
سناریو ۳ (سناریوهای بندر شیشه‌ای)	وجود تنش منطقه‌ای	نرمال بودن روابط خارجی	۴۰ دلار	۷۶,۵۲۱/۵	۱۰۳,۳۹۳/۸
سناریو ۴ (سناریوهای بندر شیشه‌ای)	وجود تنش منطقه‌ای	نرمال بودن روابط خارجی	۵۰ دلار	۸۸,۶۵۰/۲	۱۲۰,۱۷۶/۴

منبع: محاسبات تحقیق

میلیون تن ۲۲۵ ظرفیت مورد نیاز

جدول (۱۲-۴) - حجم توانزیت قابل جذب از بنادر در افق ۱۴۰۴ (میلیون تن)

وضعیت منطقه	هماهنگی / ناهماهنگی بازیگران	پتانسیل توانزیتی بنادر	روابط بین المللی	ضریب روابط بین المللی	توانزیت قابل جذب از بنادر	توانزیت قابل جذب نفت و گاز
ثبات	هماهنگی	۹۶,۸	مطلوب	۱	۹۶,۸	۶۴,۰
			نامطلوب	-۰,۳۶	۳۳,۹	۲۲,۴

نگاه سازمان بنادر بر ترانزیت



به روز رسانی طرح جاذب بنادر بارگانی ایران
ملاحظات پیش‌بینی ترافیک حمل و نقل دریایی کشور
SPT-CM074-C-00-GN-SPT-006-A
صفحه ۱۱۸
پروژه ۱۳۷۲

جدول ۲-۲ پیش‌بینی حجم ترانزیت عبوری از ایران در تفق ۱۴۰۴ (هزار تن)

ردیف	نام ناحیه	مرکز ناحیه	کشورها
۱	کشورهای اسکاندیناوی	استکهلم	سوئد - نروژ - دانمارک
۲	روسیه و اروپای شرقی	مسکو	روسیه - لهستان - آلمان - روسیه سفید
۳	آسیای میانه	تاشکند	قرقیزستان - ازبکستان - ترکمنستان
۴	کشورهای حاشیه خلیج	دبی	عمان - قطر - عراق - بحرین - امارات متحده عربی
۵	افغانستان	کابل	افغانستان
۶	هند	بمبئی	هند - پاکستان - بنگلادش - نیپال - سریلانکا
۷	آسیای جنوب شرقی	سنگاپور	مالزی - اندونزی - فیلیپین - تایوان - هنگ کنگ - چین - ویتنام
۸	چین شمالی	پکن	چین - کره شمالی - روسیه
۹	ژاپن و کره	توکیو	ژاپن - کره شمالی - کره جنوبی
۱۰	تایوان	تایپه	تایوان - چین - هنگ کنگ
۱۱	بین جنوبی	سنگاپور	مالزی - اندونزی - فیلیپین - تایوان - هنگ کنگ
۱۲	پاکستان	اسلام آباد	پاکستان
۱۳	عراق	بغداد	عراق - سوریه - لبنان - اردن - فلسطین
۱۴	ترکیه	استانبول	ترکیه

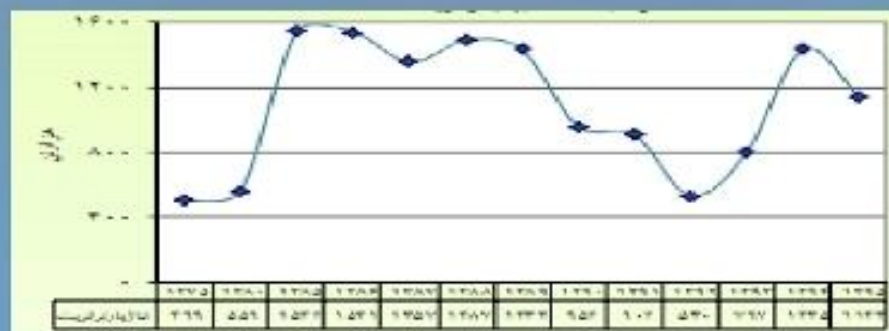
عملکرد ترانزیت حمل و نقل ریلی

اطلاعات بخش حمل و نقل ریلی: ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۵

مقدار بار حمل شده با راه آهن به مقدار بار حمل شده با راه آهن از مبادی

سال	میزان کل بار جابجا شده ریلی میلیون تن	مقاصد خروجی هزار تن	ورودی هزار تن	میزان ترانزیت ریلی میلیون تن
۱۳۸۳	۲۹.۵	۵۷۶۳	۵۶۸۲	۱.۴
۱۳۸۴	۳۰.۳	۶۱۹۲	۵۵۲۶	۱.۳
۱۳۸۵	۳۳.۰	۶۸۹۰	۵۵۵۳	۱.۵
۱۳۸۶	۳۱.۰	۶۴۶۱	۴۵۴۵	۱.۵
۱۳۸۷	۳۳.۰	۵۷۱۷	۴۲۹۱	۱.۴
۱۳۸۸	۳۲.۸	۶۵۸۷	۴۱۰۵	۱.۵
۱۳۸۹	۳۳.۵	۷۷۵۶	۳۴۴۳	۱.۴
۱۳۹۰	۳۳.۱	۵۸۱۶	۳۰۷۹	۱.۰
۱۳۹۱	۳۴.۳	۶۴۸۵	۲۸۷۴	۰.۹
۱۳۹۲	۳۲.۷	۶۴۵۷	۱۹۰۰	۰.۵
۱۳۹۳	۳۴.۹	۶۶۸۲	۳۶۹۳	۰.۸
۱۳۹۴	۳۵.۶	۷۳۴۵	۳۲۳۳	۱.۴
۱۳۹۵	۴۰.۳	۱۱۰۹۸	۲۴۷۱	۱.۱

مأخذ: وزارت راه و شهرسازی



عملکرد ترانزیت حمل و نقل جاده ای و دریایی

آمار ترانزیت ورودی کالاهای نفتی و غیر نفتی در سال ۱۳۹۶ / واحد: تن / درصد					
درصد	کل	نفتی	غیر نفتی	بندر	
۰٫۹	۷۹,۳۲۴	۷,۳۵۹	۷۱,۹۶۵	بندر امیرآباد	
۱٫۵	۱۳۷,۳۶۷	۷۵,۰۴۲	۶۲,۳۲۵	بندر انزلی	
۰	۷۲۸	-	۷۲۸	بندر بوشهر	
۰	۲,۰۴۳	-	۲,۰۴۳	بندر خرمشهر	
۱٫۳	۱۲۴,۷۷۵	۲	۱۲۴,۷۷۳	بندر لنگه	
۰	۲,۰۰۹	-	۲,۰۰۹	بندر نوشهر	
۰٫۹	۸۱,۳۶۷	-	۸۱,۳۶۷	بندر چابهار	
۶٫۳	۵۸۵,۸۲۲	۳۰,۰۱۰	۵۵۵,۸۱۲	بندر شهید باهنر	
۰٫۲۵	۳,۲۴۸,۲۳۴	۳۴,۳۱۲	۳,۲۱۳,۹۲۲	بندر شهید رجایی	
۰٫۳	۲۶,۳۰۲	۲۶,۳۰۲	-	بندر فریدون کتار	
۰٫۳	۲۸,۲۷۸	۲۳,۲۹۲	۴,۹۸۶	بندر امام خمینی	
۴۷	۴,۳۱۶,۲۴۹	۱۹۶,۳۱۹	۴,۱۱۹,۹۳۰	کل بخش دریایی	
۱۰۰	۹,۲۸۱,۶۵۲	۲,۸۴۴,۲۷۲	۶,۴۳۷,۳۸۱	کل حمل و نقل ترانزیتی در کشور	
		۳۱	۶۹	سهم ترانزیت	

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

۴-۱-۲- میزان ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی از مرزهای کشور برحسب نوع عبور در سال ۱۳۹۶

واحد: تن

تجمع		سواد نفتی	سواد غیرنفتی	نوع عبور
درصد به کل	میزان			
۲۵/۴	۲۳۵۷۴۰۰	۱۹۵۹۲۹۴	۳۹۸۱۰۲	جاده ای به جاده ای (توسط کامیون)
۳۸/۹	۳۶۰۵۴۴۰	۳۵۵۵۷۴	۳۲۴۹۸۴۶	ورود از مرزهای جاده ای (توسط کامیون) خروج از بندر
۴۵/۰	۴۱۷۶۳۷۹	۳۹۸۴۰۵۱	۱۹۲۲۳۱۹	ورود از بندر خروج از مرزهای جاده ای (توسط کامیون)
۱/۵	۱۴۲۵۵۳	۱۳۸۴۵۲	۴۱۰۱	بندر به بندر (توسط کامیون)
	۹۲۸۱۶۵۲	۶۴۲۷۴۸۱	۲۸۴۴۲۷۲	جمع جاده ای
	۱۰۰ / ۰	۶۹ / ۴	۳۰ / ۶	درصد به کل

ملاحظات: دفتر فناوری اطلاعات سیستم تردد از مرزهای جاده ای

در ۱۲ ماه سال ۹۶ بیش از ۹ میلیون و ۲۰۰ هزار تن کالا از ۳۲ مرز فعال زمینی و آبی کشور جابه‌جا شده که در قیاس با سال ۹۵ افزایش ۱۹ درصدی را نشان می‌دهد. از مجموع کالاهای ترانزیت شده سهم مواد غیرنفتی به حدود ۶ میلیون و ۴۰۰ هزار تن رسید.



تخلیه و بارگیری کالا براساس رویه گمرکی اتن / درصد / منبع سازمان بنادر

تخلیہ و پارگیری کلا پر اساس روپہ عمر کی آتن / درصد / متبع / زمان بنام

تخلیه و بارگیری به تفکیک رویه گمرکی

کل			سایر		تراشید		کابو ناز		مرا نیت		واردات و صادرات		۱۳۹۶
تخلیه و باز گیری	تخلیه	باز گیری	تخلیه	باز گیری	تخلیه	باز گیری	تخلیه	باز گیری	تخلیه	باز گیری	واردات	صادرات	بنادر
۵۶.۲-۵.۱۵۹	۶۵.۱۵۷,۶--	۹۱.۳۴۷,۳۵۹	۲۱۶,۷۷۶	۲,۱-۵,۷۸-	۱,۶۳۵,۳۵۸	۱,۹۹۱,۱۲۳	۲۱,۹۳۶,۷۶۳	۵,۵۵۹,۱۶۵	۵,۳۱۰-۰-۶	۳,۱۵۹-۹-۳۲	۳۶-۳۵,۳۶-	۷۷,۹۷۵,۱-۶	مجموع

عوامل تکنولوژیکی

۱. زیر ساخت سلامت

۱. ارتقای نسل بنابر
۲. بزرگ شدن اندازه کشتی ها

۴. ترافیک بنادر

۵. پدروگاههای امن

ع. توسعه فناوری کارآفرینی

٧. توسعه فناوری اطلاعات و ارتباطات

ردیف	کشور	نمرد شخص عملکرد لیستی	گمرک	زیرساخت	نسبت نمرد محموله های این مشتق	نسبتهای لیستی	ویژگی و رنگی	واریات زمانی تغییر شده عبور کالا
۱	آلمان	۴,۱۲	۴,۱۰	۴,۳۲	۴,۳۴	۴,۱۴	۴,۱۷	۴,۴۶
۲	هند	۴,۰۵	۳,۹۶	۴,۳۳	۴,۶۴	۴,۱۳	۴,۰۷	۴,۴۳
۳	بلژیک	۴,۰۴	۴,۸۰	۴,۱۰	۴,۸۰	۴,۱۱	۴,۱۱	۴,۴۹
۴	ایالات متحده عربی	۳,۵۴	۴,۴۲	۴,۷۰	۴,۷۰	۴,۵۰	۴,۵۷	۴,۹۲
۵	قطر	۴,۵۲	۴,۳۱	۴,۴۴	۴,۵۵	۴,۵۵	۴,۴۷	۴,۸۷
۶	ترکیه	۴,۵۰	۴,۳۳	۴,۵۴	۴,۱۸	۴,۴۴	۴,۳۷	۴,۶۸
۷	عربستان	۴,۱۵	۴,۸۶	۴,۳۴	۴,۵۴	۴,۱۱	۴,۱۵	۴,۵۵
۸	بحرین	۴,۰۸	۴,۳۹	۴,۰۴	۴,۰۴	۴,۰۴	۴,۳۹	۴,۸۰
۹	هند	۴,۰۸	۴,۳۳	۴,۸۸	۴,۳۰	۴,۰۴	۴,۱۱	۴,۵۱
۱۰	کویت	۴,۰۱	۴,۶۹	۴,۱۶	۴,۱۶	۴,۱۶	۴,۱۶	۴,۳۹
۱۱	پاکستان	۴,۸۳	۴,۸۴	۴,۶۷	۴,۰۸	۴,۳۹	۴,۳۳	۴,۳۹

[illegible]

همانطور که ملاحظه می شود علی رغم اینکه ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی موقعیتی استثنایی در منطقه (و حتی جهان) دارد و به طور بالقوه یک کشور احتمالی محسوب می شود ولی متأسفانه به لحاظ عملکرد اقتصادی وضعیت مناسبی نداشته این درجامت که کشورهایی همچون امرات، بحرین، کویت، ترکیه و عربستان، ظرفیت ضعیف تر بودن بیشترها و موقعیت جغرافیایی شال نیست به ایران، توانی و توانی به درون، بهتر از ایران هستند. نگاهی به وضعیت کشورهای در حوزه امنیت و حمل و نقل توانی تجارت خارجی این مسئله آشکار می کند که اصولاً برخی مؤلفه های مهم و حیاتی مرتبط با این موضوع در کشور تقریباً وجود ندارد. با ناهای عمل و نقل ترکیبی توانی انتقال آلاینده ها، سنگهای، چاه ایزه، برق، و گاز، که توانمند و با بیشتر این سنگها و ایزه به یکدیگر متصل کنند تقریباً هیچ توانمند.

به طور نسبی مهم‌ترین نقصان و ضعف در اجزای کشور در حوزه سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی، امکان ردیابی بار، دقتی، محموله‌ها و کام‌های در آید ترخیص گمرک و میزان تحویل به مقاصد محموله‌ها در مورد شده است و همچنین با توجه به اندک

لحاظ کردن عوامل محیطی تاثیر گذار

محیط خارجی را می توان به فضای نزدیک و دور تقسیم نمود. محیط دور، شامل عناصری از محیط است که برای همه سازمانها صرف نظر از صنعتی که در آن فعالیت می کنند مشترک است. در یک تقسیم بندی اولیه عوامل محیط خارجی در شش گروه سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوری، زیست محیطی و قانونی تقسیم می گردند. در ادامه به بیان مهم ترین عوامل مؤثر بر محیط دور سازمان بنابر و دریانوردی پرداخته می شود.

جدول ۱: روند توسعه تجارت بین المللی در طی دهه های ۱۹۷۰ تا ۱۹۹۰ (میلیون تن بارگیری شده)

سال	هند و پاکستان	هند آسیایی	شرق آسیا	آسیای جنوب شرقی
۱۹۷۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۱۹۷۵	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۱۹۸۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۱۹۸۵	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۱۹۹۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۱۹۹۵	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۲۰۰۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۲۰۰۵	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۲۰۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۲۰۱۵	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۲۰۲۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۲۰۲۵	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰
۲۰۳۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰	۱۱۰

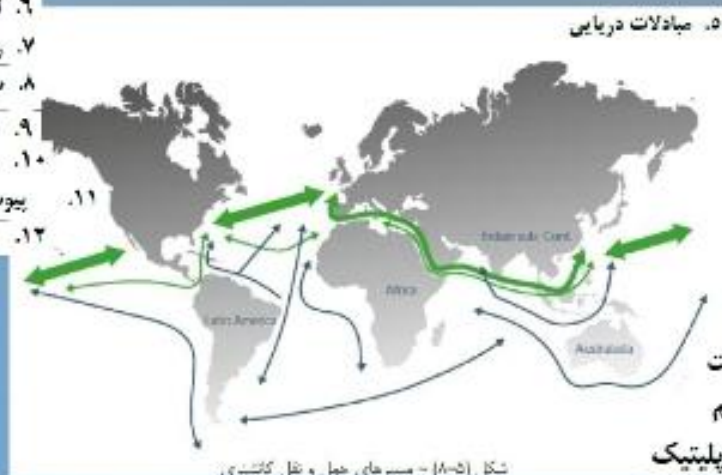


منبع: (۱۵-۱۶) - روند میزان بارگیری دریایی و خردفروش ناوگان حمل و نقل ایران کشور طی سالهای ۱۳۷۰-۱۳۹۷ (میلیون تن)

عوامل اقتصادی

۱. تولید ناخالص داخلی
۲. گردشهای حمل و نقل
۳. تجارت های نفتی
۴. بازارهای پس کرانه
۵. مبادلات دریایی
۶. نرخ تورم
۷. رشد اقتصادی
۸. سرمایه گذاری داخلی و خارجی
۹. بودجه
۱۰. نرخ ارز
۱۱. پیوستن به سازمان تجارت جهانی
۱۲. خصوصی سازی

۵. مبادلات دریایی



عوامل اجتماعی و فرهنگی

۱. توزیع جمعیت
۲. امید به زندگی
۳. وضعیت اشتغال
۴. شبکه زندگی و فرهنگ مصرف
۵. گردشگری و صنعت توریست
۶. احیای جاده ابریشم
۷. موقعیت ژئوپلیتیک

- دیگر مسائل سیاسی
۱. نظام جهانی
 ۲. توسعه روابط منطقه ای
 ۳. افزایش مشارکت اجتماعی

لحاظ کردن عوامل محیطی تاثیر گذار



عوامل زیست محیطی

۱. تغییرات اقلیمی
۲. آلودگی آب، هوا، خاک
- آلودگی ناشی از لایروبی و احیاء اراضی
- آلودگی ناشی از کشتی ها
- آلودگی نفتی
- آلودگی ناشی از پساب
- اثرات آلودگی صوتی بر حیات دریایی
- اثرات گازهای گلخانه ای
- آلودگی فلزات سنگین
- مجموع بین المللی در خصوص آلودگی های زیست محیطی

۲. عضویت در سازمان بین المللی دریانوردی
۳. انجمن جهانی زیر ساخت های حمل و نقل آبی
۴. اجلاس سران بنادر کشورهای حاشیه خزر
۵. نشست های مشترک مدیران بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر
۶. وجود استانداردهای بدون نظارتی

آینده پژوهی ترانزیت در افق ۱۴۰۴

استخراج عوامل کلیدی و بازیگران عمده تاثیرگذار بر ترانزیت از بنادر ایران

بررسی کریدورها ترانزیتی مرتبط با بنادر ایران

۱. مسیر اصلی کریدور شمال - جنوب^۶

۲. شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب (محور ترانزیتی شرق)

۳. شاخه غربی کریدور شمال - جنوب (روسیه به آذربایجان و دریای سیاه به ارمنستان)

۴. کریدورهای منطقه‌ای^۷

علاوه بر کریدور بین‌المللی شمال- جنوب، در سال‌های اخیر برخی کریدورهای منطقه‌ای نیز سازمان راهداری شناسایی کرده‌اند که اغلب از سایر جنوب کشور عبور می‌کنند. این کریدورها به شرح زیر هستند:

- کریدور ریلی ترانسیرسلان - تاجیکستان - افغانستان - ایران (KTAI) (سازمان RCO)
- کریدور ریلی آلماتی - بندر عباس (سازمان RCO)
- کریدور بین‌المللی موافقت‌نامه عشق‌آباد (بین ترکمنستان، ازبکستان، ایران، عمان و قزاقستان و چین)

جدول (۱-۸) - قطعه مسیرهای کریدور شمال - جنوب (مسیر اصلی) خارج از ایران

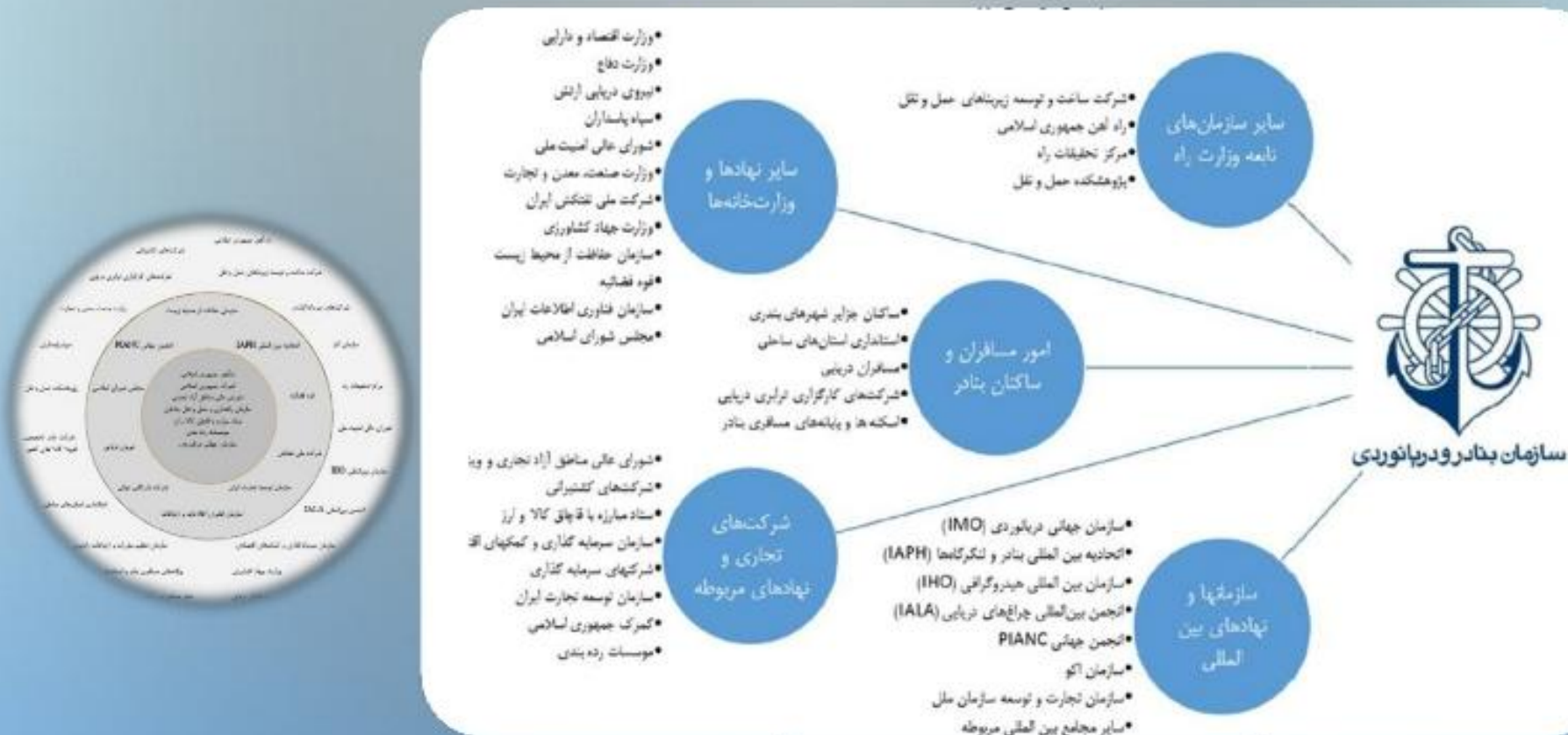
مسیر کریدور	قطعه مسیر
مسیرهای مشترک (روسیه و دانمارک)	جاسونگی - مدوگر مسکو - استراخان
مسیر دریایی دریای آزادی قزاقی	بندر آستاراخان - بندر ادلی بندر آستاراخان - بندر امیرلاد
مسیر ریلی و جاده‌ای غرب دریای خزر (آذربایجان)	بندر آستاراخان - داکو داکو - لندابا
مسیر ریلی و جاده‌ای غرب دریای خزر (ارمنستان)	کرجستان (بانوس) - ارمنستان (مغری) ارمنستان (مغری) - سیز جقه (ایران)
مسیر ریلی و جاده‌ای شرق دریای خزر (قزاقستان - ازبکستان - ترکمنستان)	قزاقستان (گالوشینک) - قزاقستان (کاراکول) - ازبکستان (کاراکول) - بخارا - ترکمنستان (چارنو) - ترکمنستان
مسیر ریلی و جاده‌ای شرق دریای خزر (قزاقستان - ازبکستان - ترکمنستان)	قزاقستان (اوزن) - ترکمنستان (برکت) - ترک - لنگه برون

جدول (۲-۸) - قطعه مسیرهای ریلی کریدور شمال - جنوب (مسیر اصلی) داخل ایران

توضیحات	قطعه مسیر
بنادر ایرانی به سواحل دریای سیاه	کریدورهای ترانزیتی اروپا که منتهی به مرزهای سیاه هستند
کریدورهای ریلی و بزرگراهی خاک ارمنستان در حال احداث است	کریدورهای ریلی - ارمنستان (مغری)
وجود ندارد	حلقه (ایران)

مسیر کریدور	قطعه مسیر	توضیحات
مسیرهای شرق ایران	مرخس - نودت حمزه - باقی - بندر عباس مرخس - کاندور - گرمسار - تهران - اهواز - بندر امام لنگه بیون - بندر مرس - گرمسار - تهران - باقی - بندر عباس آباده بیون - بندر مرس - گرمسار - تهران - اهواز - بندر امام	- - - -
مسیرهای غرب ایران	جلدا - تبریز - تهران - باقی - بندر عباس جلدا - تبریز - تهران - اهواز - بندر امام	اتصال ریلی به ارمنستان برقرار نشده اتصال ریلی به آذربایجان برقرار نشده
مسیرهای اصلی	اصفا - رشت - قزوین - تهران - باقی - بندر عباس اصفا - رشت - قزوین - تهران - اهواز - بندر امام بندر امیرلاد - گرمسار - تهران - باقی - بندر عباس بندر امیرلاد - گرمسار - تهران - اهواز - بندر امام بندر اهواز - رشت - قزوین - تهران - باقی - بندر عباس بندر اهواز - رشت - قزوین - تهران - اهواز - بندر امام	- - - - بندر اهواز به شبکه ریلی وصل نیست

ذینفعان



تعیین اهمیت ذی‌نفعان:

معین و اساس تحلیل انجام شده در خصوص اعتبارات قدرت و نقش آفرینی هر یک از ذی‌نفعان که در جدولی قابل مشاهده گردید، ذی‌نفعان سازمان را به سه گروه زیر تقسیم نمود:

- ذی‌نفعان کلیدی: حیات با موفقیت سازمان وابسته به ارائه خدمات آنها است.
- ذی‌نفعان اصلی: اثرگذاری بالایی بر عملکرد سازمان دارد.
- ذی‌نفعان ثانویه: اثرگذاری بالایی بر عملکرد سازمان دارد.

در نمودار زیر نقشه گروه بندی شده ذی‌نفعان نمایش داده شده است.

متغیرهای موثر بر آینده سازمان

ردیف	متغیرها	ردیف	متغیرها	ردیف	متغیرها
۱	نرخ رشد اقتصادی کشور	۱۷	زیرساخت های فناوری اطلاعات بنادر	۳۳	محیط زیست
۲	توسعه ترانزیت	۱۸	رشد جمعیت	۳۴	تخصص گرایی در سازمان
۳	تجارت خارجی غیرنفتی	۱۹	نرخ بیکاری	۳۵	استانداردهای مدون نظارتی
۴	تقاضای پس کرانه	۲۰	سبک زندگی و فرهنگ مصرف	۳۶	تناخل قوانین و مقررات
۵	نرخ تورم	۲۱	گردشگری و صنعت توریسم	۳۷	انسجام سیاسی داخلی
۶	سرمایه گذاری داخلی	۲۲	ترانزیت از مسیر جاده ابریشم	۳۸	ثبات مدیریتی در سازمان
۷	سرمایه گذاری خارجی	۲۳	موقعیت ژئوپلیتیک	۳۹	تنش و بی ثباتی در منطقه
۸	نرخ ارز	۲۴	تغییرات اقلیمی	۴۰	تغییرات در جغرافیای سیاسی منطقه (تجزیه کشورهای منطقه)
۹	پیوستن به سازمان تجارت جهانی	۲۵	آلودگی آب، هوا و خاک	۴۱	روابط سیاسی ایران با غرب
۱۰	خصوصی سازی واقعی	۲۶	تحریم های بین المللی	۴۲	جهانی شدن
۱۱	زیر ساخت های بنادر	۲۷	تغییر در نظم جهانی	۴۳	الگوی مدیریت بنادر
۱۲	حمل و نقل پس کرانه (جاده ای، ریلی و هوایی)	۲۸	همکاری های منطقه ای کشورهای حاشیه خلیج فارس	۴۴	بین المللی سازی شرکت های اپراتوری ایران
۱۳	اندازه کشتی ها (بزرگ شدن)	۲۹	همکاری های منطقه ای کشورهای حاشیه دریای خزر	۴۵	سرمایه گذاری دولت در زیرساخت های بندری
۱۴	ترافیک بنادر	۳۰	اجرای شدن کنوانسیون های بین المللی	۴۶	هماهنگی نهادی (هماهنگی بین بازیگران کلیدی زنجیره لجستیک)
۱۵	امنیت دریانوردی (دزدی دریایی و غیره)	۳۱	عضویت در سازمان بین المللی دریانوردی	۴۷	قیمت انرژی
۱۶	ایمنی جان، کالا و کشتی	۳۲	فساد	۴۸	نظام حکمرانی بنادر و دریانوردی کشور

تقاضای متقابل بنادر در مناطق و خارج کشور



باتشکر

مصطفی ملکی
زمستان ۱۳۹۷