



گفت و گو با مهندس فرشاد خرازی، کارشناس حمل و نقل
” طرح راه اندازی شهر لجستیک آپرین برای ایجاد انواع پایانه های تخلیه و بارگیری کالا به روش مشارکت عمومی و خصوصی ”

بالا بودن بهره‌وری در یک ترمینال کانتینری منوط به ورود و خروج کانتینر با سرعت مناسب به منظور استفاده بهینه از فضای موجود است. امروزه دیگر بنادر نقش انبار را بازی نمی‌کنند. اگر قرار باشد کانتینرهایی با مدت زمان بالا درون بنادر دیو گردند، بعد از مدت کمی تمام ظرفیت بندر به کانتینرهای قدیمی اختصاص داده خواهد شد به همین منظور بنداری که عمده فعالیت آنها در خصوص کالاهای وارداتی به کشور است باید به فکر پسرکانه‌ای جهت انتقال کانتینرها باشند این محوطه را می‌توان بندر خشک تعبیر کرد.

مراکز لجستیک که به عنوان پشتیبان بنادر ساحلی مطرح می‌گردد با انتقال سریع و حجیم توسط راه‌آهن و نگهداری کالا و سپس انجام عملیات گمرکی در آن، فضای کافی را جهت ورود مجدد کالا به پایانه دریایی به وجود می‌آورد. در حال حاضر در ایران بندر خشک به مفهوم واقعی و اصولی وجود ندارد. اما می‌توان از بندر خشک آپرین در جنوب غربی تهران به عنوان یک نمونه بالقوه نام برد. کیفیت مسیرهای مواصلاتی و شبکه ریلی بین بنادر ساحلی و بندر خشک و نحوه عملکرد ناوگان جاده‌ای و ریلی بر میزان عملکرد بندر خشک تاثیرگذار است. به گونه‌ای که وجود سیستم حمل و نقل سریع، قابل اطمینان و برنامه‌ریزی شده بین بنادر ساحلی و بندر خشک از جمله عوامل موفقیت و بقای بندر خشک است. در همین خصوص گفت‌وگویی با مهندس فرشاد خرازی کارشناس حمل و نقل داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

استقرار سامانه الکترونیکی گمرکی
 ۱۰ - کاهش مشکلات ترافیکی و زیست محیطی

با توجه به ظرفیتی که شرکت راه‌آهن در سایت ایستگاه راه‌آهن آپرین دارد چه برنامه جامعی در راستای توسعه حمل و نقل ریلی دارد؟
 شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران قصد دارد از ظرفیت در اختیار

از مهم‌ترین اهداف و مزایای راه اندازی مراکز لجستیک چه مواردی است؟
 از مهم ترین اهداف می توان گفت:

- ۱ - افزایش راندمان عمیات بندری بنادر ساحلی از طریق کاهش ازدحام و تراکم محوطه‌های آنها
- ۲ - صیانت از منافع و امنیت ملی و تحقق پدافند غیر عامل با توجه به آسیب پذیری بنادر در جهت توسعه پوشش خدمات بندری به داخل قلمرو کشورها
- ۳ - شکل‌گیری راه حل‌های ترکیبی برای حمل و نقل کالا و کانتینر
- ۴ - کاهش نیاز به استفاده از اراضی حاشیه سواحل که معمولا نیازمند سرمایه گذاری‌های گسترده هستند.
- ۵ - افزایش کارایی و بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل کشورها ، کاهش قیمت تمام شده و تقلیل کلی هزینه‌های حمل و نقل کالا و کانتینر با محوریت راه‌آهن
- ۶ - تسریع در توسعه پایدار اقتصادی و یکپارچه سازی لجستیکی مناطق داخلی کشورها
- ۷ - فراهم ساختن زمینه‌های سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه اشتغال و کاهش قیمت تمام شده محصولات
- ۸ - ترغیب صاحبان کالا به استفاده از راه‌آهن در جهت بهره‌مندی از مزایای اقتصادی ناشی از آن، حفظ محیط زیست و تقلیل آثار ناشی از ضایعات جانی و مالی حمل و نقل جاده‌ای
- ۹ - افزایش سرعت انجام و کاهش هزینه مراحل گمرکی با بهره‌گیری و

جمهوری اسلامی ایران
 وزارت راه و شهرسازی

تاریخ: ۱۳۹۷/۰۱/۲۶
 شماره: ۸۲۶۶۲۱۰۰۰۲

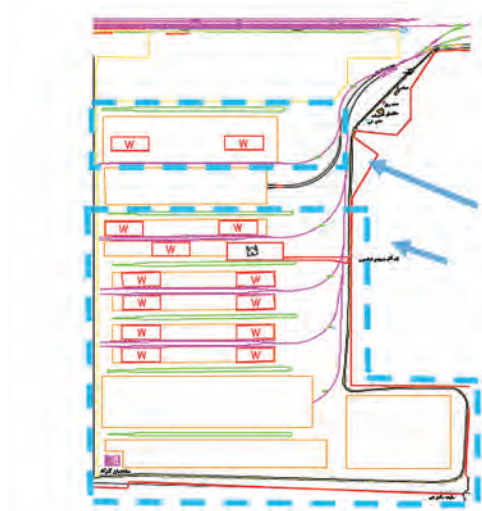
بنامه عالی

جناب آقای دکتر محمدرضا
 مدیرعامل محترم شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

با سلام

عطف به مصوبه دومین نشست ستاد مراکز لجستیک کشور مورخ ۱۳۹۷/۰۱/۲۰، به موجب این فیلاغ شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان سازمان مسئول ایجاد مراکز لجستیک ذیل تعیین می‌گردد:

مراکز لجستیک مرزی	پارک لجستیک	محلدهای لجستیک
۱- شمشیر	۱- خرف	۱- اسفهان
۲- آستارا		۲- قزوین
۳- سرخس		۳- بوشهر
۴- میناجاره		۴- مشهد
۵- اینچه‌برون		۵- تبریز
		۶- سیستان
		۷- شیراز
		۸- قم
		۹- زاهدان
		۱۰- تبریز
		۱۱- کرمانشاه

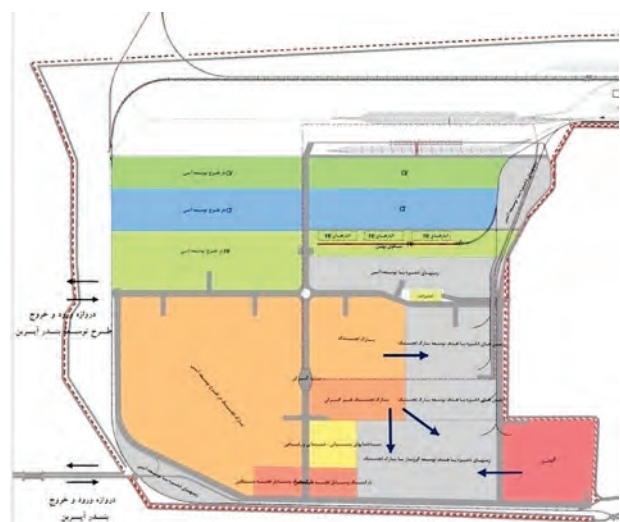


♦ افزایش سهم راه آهن از حمل و نقل کالا در کشور
 ♦ افزایش اثربخشی و بهره وری طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای شرکت

♦ تقویت جایگاه حمل و نقلی سایت آپرین در منطقه
 ♦ حفظ، نگهداری و توسعه فضاها و امکانات موجود در اراضی سایت ایستگاه راه آهن آپرین

ویژگی‌ها

شرکت راه آهن در راستای توسعه حمل و نقل ریلی، امتیاز بهره‌برداری از بخشی از سایت را به شرکت‌های متقاضی در قالب سرمایه‌گذاری جهت احداث پایانه‌های تخلیه و بارگیری کالا واگذار می‌نماید. جهت تسهیل شرایط سرمایه‌گذاری، ایجاد زیرساخت‌های ریلی به عهده راه آهن خواهد بود. مطابق برنامه‌ریزی به عمل آمده این پروژه به روش اجاره به شرط تجهیز مبادله خواهد شد. بخشی از اسکلت فلزی انبارهای کالا از طرف راه آهن در اختیار مستاجر قرار خواهد گرفت. (تعداد دقیق قبل از قرارداد مشخص می‌گردد) کلیه ساختمان‌ها و فضاهای ایجاد شده در دوران بهره‌برداری پروژه توسط سرمایه‌گذار بهره‌برداری خواهد شد.



محدوده اراضی قابل واگذاری با رنگ آبی مشخص شده است

توضیحاتی در خصوص موقعیت مکانی شهر لجستیک آپرین بدهید؟ و چرا از نظر موقعیت مکانی دارای اهمیت است؟

اراضی شهر لجستیک آپرین در محدوده (بیست) ۲۰ کیلومتری جنوب غربی تهران بزرگ و در محدوده شهرستان اسلام شهر قرار دارد و به دلیل قرار گرفتن در تقاطع کریدور ریلی ترانزیتی شمال - جنوب و شرق - غرب و همچنین دسترسی به جاده‌های نقاط ۴ گانه کشور و نزدیکی به مراکز بزرگ صنعتی و مصرفی کشور و پایتخت مکان مناسبی جهت ایجاد پایانه حمل بار از طریق حمل و نقل ریلی و ترکیبی است که با استناد ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم توسعه و بند ۱۵ (پانزده) مصوبه شماره ۱۴۸۶۴۹/۱۴۳۴۶/۴۵۳۴۶ به تاریخ ۸۹/۰۷/۰۴ هیئت محترم وزیران و مقرر شماره ۵۷۴۶۶ به تاریخ ۸۹/۰۶/۱۷ هیئت محترم وزیران و مصوبه شماره ۱۷۷۲۴۷/۱۰۰/ص به تاریخ ۱۳۹۴/۱۱/۰۴ هیئت مدیره شرکت راه آهن ج.ا.م مجوز سرمایه‌گذاری و فعال نمودن منطقه آپرین جهت احداث بندر خشک برای آن تصویب شده است. در ادامه مطابق مصوبه سال



خود در سایت ایستگاه راه آهن آپرین و در اراضی شهر لجستیک آپرین در راستای توسعه حمل و نقل ریلی و منطقه‌ای بهره‌گیری نماید. از اهداف کلان پیش رو در این برنامه می‌توان به نکات ذیل اشاره نمود:



۹۶ ستاد مراکز لجستیک کشور سازمان مسئول راه اندازی ۱۷ پهنه لجستیکی کشور به شرکت راه آهن واگذار گردید.

محدوده شهر لجستیک آپرین چه ویژگی‌هایی دارد؟

ایستگاه راه آهن آپرین در ۲۱ کیلومتری ایستگاه راه آهن تهران قرار دارد این ایستگاه در شمال شهر اسلامشهر در استان تهران جای گرفته است.

این ایستگاه در مرکز تقاطع کریدورهای ریلی شرق - غرب و شمال - جنوب قرار گرفته و به عنوان کمر بند اتصال محورهای مذکور به یکدیگر ایفای نقش می‌نماید به گونه‌ای که از طریق ایستگاه اسلامشهر به محور جنوب، از طریق ایستگاه بهرام به محور شرق و از طریق ایستگاه ملکی به محور غرب متصل است. سایت ایستگاه آپرین در حدود ۷۰۰ هکتار مساحت داشته و برنامه توسعه‌ای جهت ایجاد شهر لجستیک به وسعت ۴۲۰ هکتار در نظر گرفته شده است. لذا مقرر است در فاز اول در ۲۰۰ هکتار

شرقی شهر لجستیکی تخصیص اراضی، نسبت به تخصیص اراضی در قطعات مجزا جهت احداث پایانه‌های تخلیه و بارگیری ریلی کالا در دستور کار است.

در موضوع جانمایی کلی لازم به ذکر است با توجه به ظرفیت‌های موجود مقرر است زمین، خطوط ریلی، راه‌های دسترسی به اراضی، اسکلت‌های فلزی موجود در سایت آپرین و برخی از سازه‌های بتنی بعنوان آورده راه آهن و تکمیل سوله‌ها، ساخت سکوها و شبکه راه‌های داخلی و تاسیسات مورد نیاز به عنوان آورده سرمایه‌گذار لحاظ شده و با توجه به مدل مالی مورد توافق حجم و مدت سرمایه‌گذاری تعیین گردد.

هدف از اجرای طرح، ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های ساختمانی و تاسیساتی و احداث پایانه ریلی کالا و کانتینر، ترمینال‌ها، پارک لجستیک کالا، انبارهای روباز و سرویس‌دهنده کالا و کانتینر، تعمیرگاه‌های تجهیزات و تاسیسات شستشو و

ضد عفونی کانتینرها و هرگونه فعالیت مرتبط دیگر توسط طرف قرارداد می‌باشد. همچنین طرف قرارداد باید موضوع حضور گمرک و بندر خشک شدن اراضی مجتمع آپرین را مد نظر داشته باشد طرف قرارداد متعهد می‌گردد در فاز اول ۲۰۰ برای ظرفیت تخلیه و بارگیری حدودا یک میلیون TEU کانتینر با در نظر گرفتن استانداردهای طرح تفصیلی از جمله، کدهای ارتفاعی و دفع آبهای سطحی و توسعه آینده ظرف مدت حداقل ۳ سال به انجام برساند.

دوره مشارکت برآورد ۳۰ ساله در نظر گرفته شده است.

مدل سرمایه‌گذاری پروژه به چه صورت بوده است؟

روش سرمایه‌گذاری پروژه فوق بصورت قرارداد btl است که در چهار چوب مدل مالی و اقتصادی قابل سرمایه‌گذار و با توجه به آورده خود و تا زمان بازگشت سرمایه از منافع پروژه (اجاره)

برخوردار خواهد شد.

چه موانع و مشکلاتی در راه اندازی شهر لجستیک آپرین وجود دارد؟

در خصوص موانع موارد زیر قابل ذکر است:

◆ تشریفات طولانی حضور گمرک بدلیل دیوان‌سالاری اداری

◆ مجاور اراضی شهر آپرین در محدوده گمرک جاده‌ای شهریار و ... که این امر باعث طولانی شدن اخذ مجوز از گمرک شده است (مافیای جاده ای)

◆ اولویت اعطای مجوز گمرک به جاده‌ای بجای ریلی

◆ نداشتن طرح جامع مصوب که لازم اجرا بوده و به‌عنوان پیوست قانون به دستگاه اجرایی (شرکت راه آهن) ابلاغ می‌گردد.

◆ تغییرات مدیریتی و عدم ثبات

◆ محدودیت‌های ناشی از اجازه قانونی برای انجام مذاکره

مستقیم با متقاضیان جذب مشارکت و سرمایه‌گذاری که این امر سبب کاهش متقاضیان بواسطه شرکت در فراخوان می‌گردد.

◆ دسترسی ریلی با توجه به گلوگاه‌های ظرفیت ریلی منتهی به شهر آپرین مرتفع نشده و انتقال بار و قطار برنامه‌ای با مشکلات زیرساختی مواجه است.

◆ نزدیکی منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان و فرودگاه حضرت امام (ره) در محدوده شهر آپرین

◆ بیش از سی سال از شعار راه اندازی بندر خشک آپرین می‌گذرد و طولانی شدن موضوع تبلیغات معکوس و منفی برای متقاضیان سرمایه‌گذاری مبنی بر اینکه اقدامی انجام نخواهد شد متوجه می‌باشد.

◆ سهم خواهی شهرداری و مراکز مجاورت شهر لجستیکی مبنی بر مشارکت در اراضی

◆ حضور شرکت‌هایی در قالب تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری و عدم اقدام عملی که این امر باعث شده فرصت زمانی از سایر شرکت‌ها سلب شود.