

## اهمیت تامین مالی و سرمایه گذاری در مراکز لجستیک ریلی کشور برای زمینه سازی در جهت

### پیوستن به کریدورهای منطقه ای و بین المللی

فرشاد خرازی کارشناس ارشد تامین مالی و سرمایه گذاری در حوزه حمل و نقل ریلی

۰۹۱۲۵۰۰۹۷۶۶-۰۲۱۵۵۱۲۷۲۵۹

#### چکیده:

در حال حاضر کریدورهای ترکیبی رقیب در اطراف کشورمان در قالب اتحادیه ها و کنواسیوم ها و پیمان های منطقه ای و بین المللی جلوان میدهند و همه ماهه شاهد رصد اخبار و تحولات ساخت و توسعه این نوع کریدورها در قالب IMEC دالان اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا با مشارکت هند، امارات، عربستان، اردن، فلسطین اشغالی، یونان و یک کمربند یک راه کشور چین، کریدور مسیر توسعه فاو-بصره-بغداد-ارییل به مقصد مرزهای ترکیه با مشارکت قطر، امارات، عراق و ترکیه، کریدور باکو-تفلیس-قارص (آذربایجان، گرجستان، ترکیه) کریدور واخان (افغانستان-چین) کریدور اقتصادی چین-پاکستان و سایر کریدورهای مهم در منطقه خاورمیانه، حکایت از تلاش دولت های منطقه برای گسترش و رونق اقتصادی در قالب اتحاد های بلند مدت و نه پیمان های کوتاه مدت شکل می گیرد. با نگاه خوشبینانه و پس از فروکش شدن ناآرامی های منطقه، نگاه دولت های منطقه به گسترش مناسبات و برنامه ریزی هدفمند خواهد بود. در این راستا کشورمان بایستی در این برهه زمانی با بهره گیری از ظرفیتهای قانونی و مشارکت بخش غیردولتی بایستی تدابیر لازم در این خصوص اتخاذ نماید. در این گفتار در نظر داریم به معرفی و بررسی موضوعات مرتبط با راه اندازی مراکز لجستیک ریلی پردازیم

#### طرح موضوع:

پس از ابلاغ سیاست های کلی برنامه هفتم توسعه در تاریخ ۱۴۰۱/۶/۲۲ و علی الخصوص ماده ۹ " که به موضوع اجرای چند طرح عظیم اقتصادی ملی، پیشران، زیرساختی، روزآمد و مبتنی بر آینده نگری" و ماده ۱۰ که به "فعال سازی مزیت های جغرافیایی-سیاسی و تبدیل جمهوری اسلامی ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل و نقل با روان سازی مقررات و ایجاد توسعه زیرساخت های لازم" اشاره دارد.

به استناد بند چ ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰ مجلس محترم شورای اسلامی به منظور تسهیل تجارت و 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: 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 و نسبت به تهیه طرح مکان یابی پایانه های کانتینری و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی و عبوری (ترانزیتی) کشور اعم از شمالی - جنوبی، شرقی - غربی و نیز شبکه آسیایی و اجرای آن از طریق بخش غیردولتی اقدام نماید. ساز و کارهای لازم را برای تحقق افزایش سالانه ده درصد (۱۰٪) حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا فراهم کند.

در ماده ۵۶ و ۵۷ و ۵۸ قانون برنامه هفتم توسعه نیز به صورت مستقیم به موضوع اهمیت ترانزیت و تکلیف شقوق حمل و نقل اشاره شده است از جمله در **ماده ۵۶ با عنوان اهداف کمی:** در جدول ۱۳ ماده ۵۶ اهداف کمی سنجه های عملکردی ترانزیت و از جمله سهم بخش ریلی از برنامه هفتم توسعه را عنوان می دارد. خلاصه بخش ریلی بشرح جدول ذیل می باشد. وزارت راه و شهرسازی مکلف می باشد همه ساله گزارش عملکردی ترانزیت را به مجلس شورای اسلامی گزارش نماید.

سنجه عملکردی / واحد	هدف کمی در پایان برنامه
احداث زیرساخت های ترانزیتی راه آهن (خط اصلی)	۳۲۰۰ کیلومتر
احداث زیرساخت های ترانزیتی راه آهن (خط دوم، برقی سازی)	حداقل ۱۰۰۰ کیلومتر
احداث زیرساخت های ترانزیتی راه آهن (خط فرعی به مراکز معدنی، صنعتی، تجاری)	حداقل ۴۰۰ کیلومتر

**ماده ۵۷ با عنوان مدیریت ترانزیت:** به اقدامات نرم افزاری و سیاست گذاری و برنامه ریزی و اصلاح فرایند، ایجاد ساختار ستاد برای توسعه ترانزیت با مشارکت کلیه زیربخشهای حمل و نقل کشور اشاره دارد.

- بند ۵۷ ماده به موضوع ارتقا بهره وری در صنعت حمل و نقل ریلی کشور با اولویت مشارکت و تامین مالی بخش غیردولتی بخش جزء های ذیل اشاره دارد.

- ۱- بازسازی کشنده های متوقف بیش از پنج سال با مشارکت و سرمایه گذاری بخش غیردولتی
- ۲- صدور مجوز واردات برای کشنده های دارای عمر کمتر از پانزده سال با اولویت کشنده های نو (با اعطای تخفیف در عوارض گمرکی) (مقرر است تدوین آئین نامه اجرایی توسط وزارت راه ، بانک مرکزی، وزارت صمت انجام شود)
- ۳- اعزام قطارهای باری برنامه ای و اعطای مجوز تشکیل قطار به بخش غیردولتی (مقرر است آئین نامه اجرایی توسط وزارت راه تهیه شود)

**ماده ۵۸ با عنوان مشوقها و حمایت ها:** به موضوع افزایش رقابت پذیری ترانزیت از مسیر ایران به نسبت مسیرهای رقیب می پردازد. اهم مفاد بشرح ذیل می باشد.

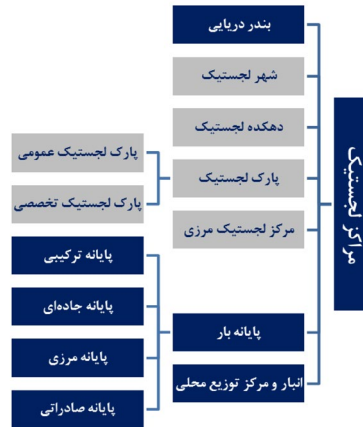
بند ۵۸ ماده ایجاد توسعه زیرساختهای صادراتی نظیر تاسیسات برون ساحلی، مراکز بارانداز و فضاهای مسقف برای تسهیل صدور کالاهای ایرانی و تامین امنیت صادرکنندگان برای تمامی بخش های مرتبط حمل و نقل عنوان دارد

همچنین به استناد قانون موافقت نامه بین دولتی بنادر خشک (مصوب ۱۳۹۴/۱۲/۲۰) اسکاپ، ایران متعهد شده است در راستای توسعه حمل و نقل ترکیبی و ترانزیت در آسیا و اقیانوسیه به توسعه بنادر خشک دارای اهمیت بین المللی طبق استانداردهای مورد قبول سازمان اسکاپ، پردازد. سایر مستندات قانونی وضع شده در طول پنج سال اخیر از جمله ، سند آمایش مراکز لجستیک- دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی- شهریور ۹۷، آئین نامه ستاد مراکز لجستیک کشور- مصوب نشست ۲۰۲ "شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۹۷/۰۲/۳۰" به این امر اشاره دارند.

در راستای ابلاغیه ابلاغ شماره ۸۳۶۷۶/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۳۹۷/۰۶/۲۶، وزیر محترم وقت راه و شهرسازی براساس مصوبه دومین نشست "ستاد مراکز لجستیک کشور مورخ ۱۳۹۷/۰۵/۳۰" شرکت راه آهن ج.ا.ا، سازمان مسئول اعطای موافقت اصولی راه اندازی ۱۷+۱ پهنه لجستیکی ریلی کشور با بهره گیری از مشارکت و سرمایه گذاری بخش غیردولتی اعلام شد و در این راستا برنامه ریزی منطقه ای در کنار توجیه عقلانی زیرساخت های ریلی کشور اعم از توسعه درگاه و کریدورهای ریلی، شلمچه-بصره، خواف-هرات، زاهدان- میرجاوه، رشت-آستارا، جلفا-چشمه ثریا، اینچه برون، اردبیل-پارس آباد، رازی که مورد توجه قرار گرفت و لذا توسعه کیفیت حمل و نقل ریلی و بهبود سرعت بازرگانی، رفع گلوگاههای ظرفیتی ترانزیتی و توسعه حمل و نقل چند وجهی با مشارکت و سرمایه گذاری بخش غیردولتی و با بهره گیری از انواع اهرم های مالی و حمایتی و بسته های تشویقی در دستور اقدامات شرکت راه آهن ج.ا.ا قرار دارد

## دسته بندی مراکز لجستیکی کشور :

مراکز لجستیک در کشورهای مختلف نه تنها در نقش مفصل های اتصال مدهای مختلف حمل و نقل عمل می کنند، بلکه به عنوان حلقه های اتصال تجارت و حمل و نقل ظاهر شده اند که اهمیت این نهادها در شکل گیری و توسعه لجستیک در کشور را نشان می دهد. در ایران مراکز لجستیک با عناوین شهر لجستیک، دهکده لجستیک، مرکز لجستیک مرزی و پارک لجستیک ساخته می شوند



**شهر لجستیک:** مرکز لجستیکی با بالاترین سطح عملکردی، حیطه فعالیت و گسترده غالباً بین المللی (صادرات، ترانزیت و صادرات مجدد) به عنوان دروازه اصلی کشور فعالیت می کند و با دارا بودن منطقه آزاد یا منطقه ویژه اقتصادی و دسترسی به حداقل ۳ شیوه حمل و نقل نقشی اساسی در حمل و نقل و تجارت دارد.

**دهکده لجستیک:** مرکز لجستیکی با ظرفیت و سطح عملکردی بالا، دارای حیطه فعالیت و گسترده غالباً (صادرات، واردات، ترانزیت) دارای منطقه محصور تمرکز و فعالیت های یک گروه کالایی خاص در حوزه توزیع تخلیه، بارگیری، نگهداری، خدمات ارزش افزوده، بازرسی های قانونی مربوط به جابجایی کالا و انجام تشریفات و کنترل های مرتبط گمرکی فعالیت می نماید.

**مرکز لجستیک مرزی:** مرکز لجستیکی که در منطقه مرزی واقع است و امکانات و خدمات لجستیک مورد نیاز را برای صادرات، واردات و ترانزیت فراهم می کند. گمرک، مرزبانی، سازمان ملی استاندارد، سازمان حفظ نباتات کشور و به طور کلی تمامی سازمان های ذی ربط در ورود و خروج کالا خدمات خود را به طور متمرکز و یکپارچه در این مرکز ارائه می کنند.

**پارک لجستیک عمومی:** مرکز لجستیکی حیطه فعالیت و گسترده کشوری، دارای پایانه چند وجهی که به انواع مختلف گروه های کالایی، خدمات لجستیک شامل ترکیب توزیع تخلیه بارگیری نگهداری بازرسی های قانونی مربوط به جابجایی کالا و انجام تشریفات و کنترل های مرتبط گمرکی فعالیت می نماید.

**پارک لجستیک تخصصی:** مرکز لجستیکی با تمرکز و فعالیت های یک گروه کالایی خاص در حوزه توزیع تخلیه، بارگیری، نگهداری و دیگر خدمات ارزش افزوده تخصصی گروه کالایی فعالیت می نماید

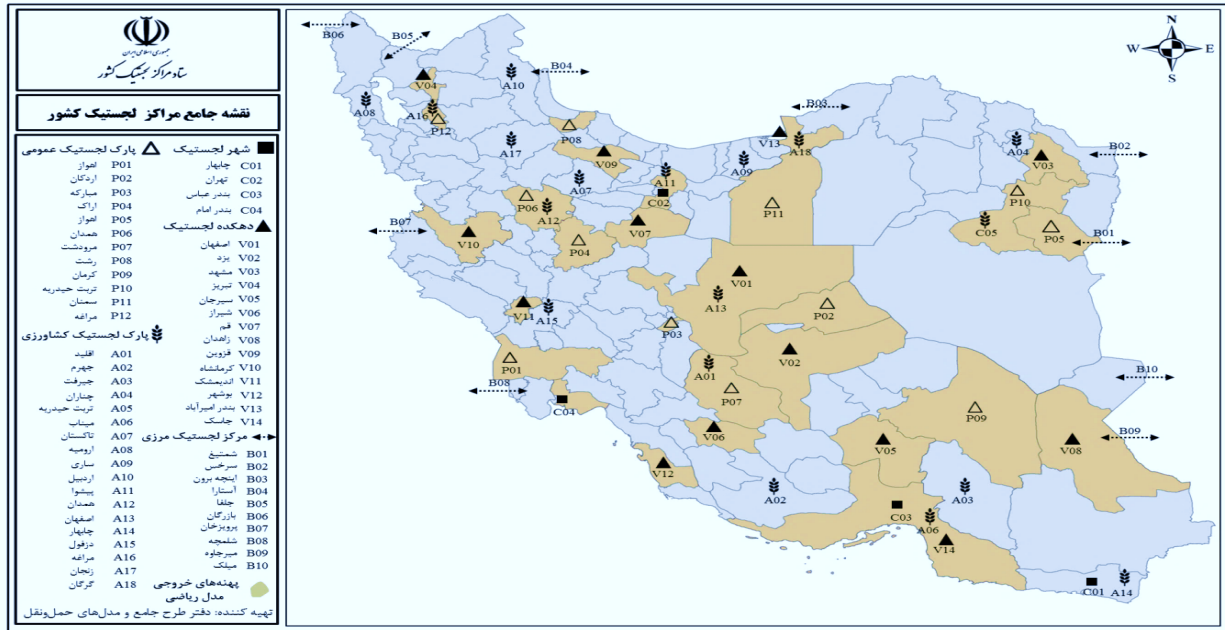
**خدمات لجستیکی:** در مراکز لجستیکی ۳ دسته خدمات قابل ارائه می باشد:

۱. **خدمات لجستیک پایه:** خدمات حمل و نقل چندوجهی، تخلیه و بارگیری، جابجایی بار و تغییر ناوگان، انبارهای بارخسک فله، نگهداری مایعات در مخازن ویژه، نگهداری عمومی کالا، نگهداری سفارشی کالا و خدمات توزیع پایه

۲. خدمات ارزش افزوده: جمع بار خرد، بسته بندی، بازرسی، عملیات بارهای کانتینری، فله و بار عمومی غیر کانتینری، ترخیص کالا، عملیات بار فرابری (فوراردینگ)، خدمات تعمیر و استقرار وسایل نقلیه باری، خدمات تعمیر و نگهداری کانتینر، تامین سوخت، خدمات مرتبط با فناوری اطلاعات

۳. خدمات مالی، تجاری و رفاهی: خدمات بانکی، بیمه ای، امنیتی، اقامتی و درمانی.

### نقشه جامع مراکز لجستیک کشور



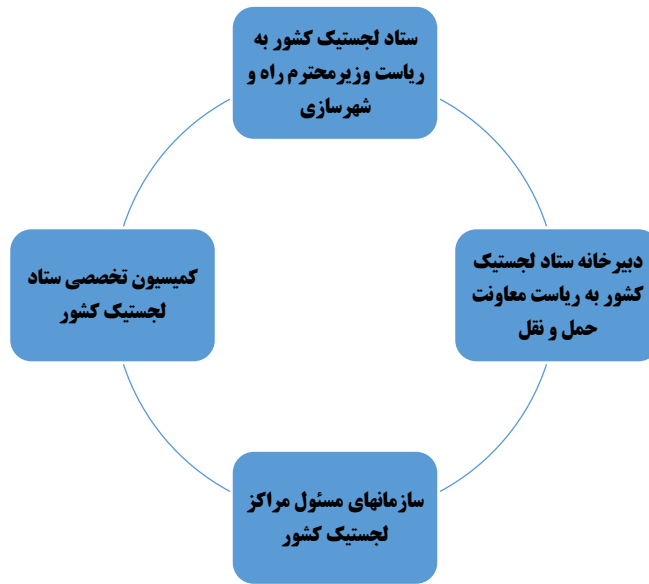
### اهداف از راه اندازی مراکز لجستیک در راه آهن شامل موارد ذیل می باشد:

- کاهش قیمت تمام شده بار
- افزایش سهم ریلی از طریق تجمع 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 تجمع آن‌ها در مراکز
- کاهش زمان حمل و نقل ترکیبی
- کاهش تلفات جاده‌ای و افزایش سایر منافع اجتماعی
- کاهش ضایعات بار و هزینه‌های لجستیکی

### عمده مزایای راه اندازی مراکز لجستیک شامل موارد ذیل می باشد

- کاهش کلی هزینه های حمل و نقل
- ترغیب به استفاده از راه آهن به جای استفاده از جاده و در نتیجه کاهش خسارت به محیط زیست
- تقویت وضعیت بنادر در زنجیره های حمل و نقل
- تقویت راهکارهای ترکیبی حمل و نقل
- افزایش جریانهای کالا
- کاربری بهینه از ظرفیتهای موجود
- کاهش نیاز به خرید اراضی گرانبه در نواحی شهری حاشیه بندری
- احتمال کاهش قابل توجه گره های ترافیکی در معابر شهری و دروازه های به علت انتقال شیوه های حمل و نقل جاده ای به ریلی
- کاهش مشکلات محیط زیست در شهرهای ساحلی
- یکپارچگی محوطه های بندری به شهرها
- بهبود در جریان ثبت داده ها و جمع آوری آمار و اطلاعات
- افزایش قابلیت برنامه ریزی و زمانبندی ارسال و حمل کالا
- توسعه نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصتهای مختلف شغلی به ویژه در کشورهای توسعه نیافته
- احتمال افزایش سرعت مراحل گمرکی برای کالاهای حمل شده به وسایله احداث بنادر خشک مجهز گمرکی

نمودار ارکان مدیریت و سیاست گذاری مراکز لجستیک کشور:



**جدول سازمان مسئول های راه اندازی مراکز لجستیک کشور:**

سهم شرکت راه آهن شامل ۱۷ پهنه به همراه شهر لجستیک تهران و منظور اراضی آپرین واقع در محدوده ۲۵ کیلومتری جنوب غربی شهر تهران و شهرستان نسیم شهر می باشد.

سایر	وزارت صمت	راهداری	راه آهن	سازمان بندر
معاونت حمل و نقل	اراک	اهواز	اصفهان	بندر عباس
تهران	سمنان	همدان	قزوین	بندر امام
x متولی انجام مطالعات مکانیابی فاز ۲ منطقه آزاد	مبارکه	رشت	یزد	بندر امیرآباد
جلفا		کرمان	مشهد	بوشهر
شلمچه		تربت حیدریه	تبریز	جاسک
بازرگان		مراغه	سیرجان	چابهار
		مرودشت	شیراز	
		اردکان	قم	
		هرمزخان	زاهدان	
		میلمک	اندیشک	
		پارک های لجستیک کشاورزی	کرماتشاه	
			شمشخ	
			آستارا	
			سرخس	
			میرجاوه	
			اینچه برون	
			خواف	

## نمودار، رویکرد توسعه مراکز لجستیک ریلی در شرکت راه آهن

در نظر گرفتن مالکیت مراکز لجستیک به صورت دولتی (راه آهن)

فراهم کردن زیرساخت ها، انشعابات و آماده سازی زمین های مورد نظر بر عهده راه آهن

ساخت و بهره برداری بر عهده سرمایه گذار بخش غیردولتی (مشابه شهرک های صنعتی)

### لزوم اجرای و پیاده سازی و فعال سازی کریدورهای بین المللی

در اهمیت کریدورهای ترابری زمینی بین المللی دیدگاه های متفاوتی وجود دارد که برخی بنا به ارزانی حمل دریایی قایل به رشد کریدورهای حمل زمینی نیستند و برخی نیز در بیان اهمیت کریدورهای ترابری و ترانزیت اغراق کرده و درآمدهای دهها میلیارد دلاری را برای آن توصیف می کنند. واقعیت آنکه بطور کلی ترابری زمینی در رقابت با حمل دریایی روند رو به رشدی را نشان می دهد. میزان ترانزیت کشور ما سالهاست حدود ده میلیون تن است و حتی برای ترانزیت ۵۰ میلیون تنی هم که بیشتر جاده ای صورت می گیرد، شبکه ترابری کافی داریم و اینکه منافع مستقیم ترانزیت توجیه کننده احداث پروژه های متعدد در کوتاه مدت باشد، صحت ندارد. هرچند بعضی بهبودهای شبکه برای این منظور لازم است. البته همراه با حجم اندک ترانزیت باید میزان صادرات و واردات نیز دیده شود که برای آنها هم نیاز به شبکه اتصالی به بنادر و کشورهای همجوار می باشد. با اینحال منافع حمل و نقل بین المللی و ترانزیت فقط اقتصادی نیست بلکه منافع متعدد سیاسی و امنیتی هم وجود دارد.

مزایای حمل و نقل ترانزیت و بین المللی به اختصار عبارت است از :

- ✓ تسهیل صادرات و واردات و گسترش بازار تجاری
- ✓ افزایش درآمد ارزی، بهبود تعاملات تجاری با کشورها و تنوع منابع درآمد و ایجاد اشتغال
- ✓ بهبود روابط و امنیت و همگرایی منطقه ای برای کشورهای در مسیر و کاهش نقش قدرت های فرامنطقه ای
- ✓ بهبود کیفیت زیرساخت ها و خدمات و تجارت
- ✓ افزایش فرصت رشد برای مناطقی که در مسیرهای ترابری واقع شده است.
- ✓ افزایش تعاملات فرهنگی بین مناطق و کشورها.

برای وظایف دستگاه های اجرایی در این خصوص می توان به اسناد بالادستی نظیر سند سیاست های کلی بخش حمل و نقل، سند سیاست های اقتصاد مقاومتی، سند سیاست های برنامه ششم و سند ملی آمایش سرزمین استناد نمود.

گرچه در ایران ترابری جاده ای رواج بسیار بیشتری از ترابری ریلی دارد ولی در کشورهای آسیای میانه، روسیه و چین ترابری انبوه و با مسافت طولانی متکی بر ترابری ریلی است. نمودار ذیل نقاط متعدد مرزی راه آهن ایران که بستری برای رونق دادن به ترانزیت ریلی است و سهولت دسترسی به مناطق مختلف از طریق قلمرو ایران را نشان می دهد. رونق دادن به حمل و نقل ترانزیتی به خصوص ترانزیت ریلی بیش از آنکه نیازمند احداث پروژه های جدید زیربنایی باشد، نیازمند آسیب شناسی فعالیت های قبلی، هماهنگی نهادهای داخلی و رفع بخشی نگرانی سازمان های متعدد ذیربط و وجود ستاد ویژه و تلاش مستمر برای هماهنگی، استفاده حداکثری از امکانات و زیربنای

موجود، استفاده از نگرش زنجیره تأمینی در امور حمل و نقل و لجستیک و هماهنگی های فشرده با سازمانهای بین المللی ذیربط و کشورهای مختلف به ویژه همسایگان می باشد.

باید توجه داشت توسعه زیرساخت های ترابری بین المللی معمولاً جزء پروژه های پرهزینه هستند و سرمایه گذاری در آنها از نظر تداوم همکاری بین المللی برای انتفاع از این پروژه ها ریسک دارد و لذا هنگام توافق برای احداث این نوع پروژه ها باید به این ریسک توجه و راهبردهای مناسب برای کنترل این ریسک در نظر گرفت. یکی از موضوعات مهم همکاری با کشورهای همجوار ایران و آسیای شرقی و اروپا، همکاری های مشترک دو یا چندجانبه میان ایران و دیگر کشورهای مدنظر در حوزه حمل و نقل بین المللی و فعال و چابک نمودن کریدورهای عبوری از ایران و عقد تفاهم نامه به ویژه با کشورهای آسیای میانه از جمله سیر و آنگهای ایرانی در تمام خطوط ریلی کشورهای CIS و رفع برخی مباحث حقوقی و همکاری های لجستیکی در پهنه لجستیکی ریلی کشور از جمله ۱۷+۱ پهنه می باشد.

### معرفی بسته های حمایتی تامین مالی و سرمایه گذاری راه اندازی مراکز لجستیک ریلی

تعریف بسته های حمایتی متناسب با شرایط هر پهنه و با در نظر گرفتن متغیرهایی از قبیل میزان بارقابل جذب در نقطه مصوب، سطوح دسترسی و شرایط اقلیمی هر پهنه، قرار گرفتن نقاط مصوب در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، همجواری نقاط با درگاههای مرزی کشور و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین المللی شمال به جنوب و شرق و غرب حمل بار متفاوت خواهد بود. لذا در دسته بندی کلی، بسته های حمایتی در چهارچوب مدل فنی، مالی و اقتصادی قابل قبول بشرح جدول ذیل می باشد.

ردیف	عنوان	مکانیزم عملیات نمودن
۱	حمایت های حاکمیتی	حسب نقطه مصوب، معرفی سرمایه گذار به ارگان ها و سازمان های ملی و منطقه ای و بین المللی و حمایت های لازم جهت اخذ مجوزها و اعطای تسهیلات
۲	واگذاری زمین به سرمایه گذار	حسب نقطه مصوب، مدت زمان بهره برداری، مبلغ اجاره بهای زمین، براساس مدل مالی توافق شده تعیین می گردد.
۳	ایجاد دسترسی ریلی (احداث خطوط آنتنی / فرعی)	براساس فاصله نقطه مصوب از خط اصلی، مشارکت در تامین مالی خطوط آنتنی با در نظر گرفتن ملاحظات قانونی و بررسی و توافق دوجانبه (راه آهن و سرمایه گذار) تعیین می گردد
۴	معافیت مالیاتی (به استناد ماده ۱۳۲ قانون مالیاتهای مستقیم)	حداقل ۱۰ سال
۵	حضور گمرک	حسب ظرفیتهای موجود در نقطه مصوب و نوع مرکز لجستیک ( پایانه / دهکده / مرزی / شهر) امکان انجام مذاکره و معرفی نقطه مصوب به گمرک جهت حضور در اراضی با در نظر گرفتن ملاحظات قانونی امکان پذیر می باشد.
۶	برقراری قطار برنامه ای	حسب ظرفیتهای موجود در ظرفیت بهره برداری شبکه ریلی و باتوجه به مطالعات بازار، امکان برقراری قطار از/ به مرکز لجستیک با توافق و مذاکره امکان پذیر می باشد.
۷	ایجاد محوطه شانینگ در مراکز لجستیکی	براساس طرح فنی مصوب، مشارکت در تامین مالی خطوط تخلیه و بارگیری در محدوده مرکز لجستیک امکان پذیر می باشد.



۸	بهره مندی از ظرفیت فنی، اعتبارات استانی	در صورت پیش بینی در سرفصل اعتبارات استانی و درج در قوانین بودجه سنواتی برای احداث و بهره برداری از مراکز لجستیک
۹	ایجاد دسترسی زیرساختی و انشعابات	بر اساس طرح فنی و اقتصادی قابل قبول، امکان فراهم نمودن دسترسی انشعابات چهارگانه برای ایجاد مرکز تا درب ورودی مرکز لجستیک
۱۰	ماده ۱۲ قانون حمایت از تولید رقابت پذیر	بهره مندی متقاضیان سرمایه گذاری از ظرفیتهای ماده ۱۲ به ازای ما به تفاوت جابه جایی بار از جاده به ریل و صرفه جوئی مصرف سوخت ایجاد شده.

### مراکز لجستیکی عملیاتی یا در دست اقدام در شرکت راه آهن ج.ا.ا

نظر به اقدامات انجام شده در طی حدودا ده سال اخیر در شرکت راه آهن برای توسعه مراکز لجستیکی در شبکه ریلی کشور با مشارکت و سرمایه گذاری بخش غیردولتی، اهم پروژه ها و اقدامات به شرح جدول ذیل می باشد

ردیف	محل	نوع	استان	وضعیت
۱	پایانه ترکیبی ریلی-جاده ای آستارا-آستارا به وسعت ۲۷ هکتار واقع در استان گیلان به روش BOLT و از محل قانون موافقتنامه تشویق و حمایت از سرمایه گذاری خارجی ایران و آذربایجان	مرکز لجستیک مرزی	گیلان	دوره ساخت پایانه یافته است و دوران بهره برداری ۳۰ ساله آغاز شده است. انتقال بارهای جاده ای از کشورمان به جمهوری آذربایجان بصورت اتصال ریلی در حال انجام است. در صورت تکمیل و اتصال ریلی محور استراتژیک رشت-آستارا، سهم حمل و نقل ریلی از این مرکز افزایش خواهد داشت
۲	سایت ایستگاه آپرین در حدود ۷۰۰ هکتار مساحت داشته و برنامه توسعه ای جهت ایجاد مرکز لجستیک به وسعت ۴۲۰ هکتار در نظر گرفته شده است. لذا مقرر است در فاز اول در ۲۰۰ هکتار شرقی سایت لجستیکی تخصیص اراضی، نسبت به تخصیص اراضی در قطعات مجزا جهت احداث پایانه های تخلیه و بارگیری ریلی کالا در دستور کار می باشد.	شهر لجستیک	تهران	در بلوک ۲۰۰ هکتاری قرارداد با شرکت گروه ترابری بین المللی پرس قرارداد ۲۰ ساله به روش BLT و شرکت سمند ریل قرارداد ۱۵ ساله به روش BLT عملیاتی شده است و با شرکت تایداوتر خاورمیانه/گروه شیرین عسل/مذاکراتی برای حضور انجام شده که فعلا نتیجه عملیاتی نداشته است
۳	پایانه تخلیه بارگیری سرخس	مرکز لجستیک مرزی	خراسان رضوی	در زمینی به وسعت ۲ هکتار با شرکت واگن بار آسیا به مدت ۱۰ سال به روش BOT که در حال حاضر عملیاتی می باشد
۴	پایانه تخلیه و بارگیری و سیلو ایستگاه گرگان	پارک لجستیک	گرگان	در زمینی به وسعت ۶۰۰۰ متر مربع با سرمایه گذار حقیقی با مدت ۱۷ سال به روش BOT که در حال حاضر عملیاتی می باشد.
۵	پایانه تخلیه و بارگیری و سیلو ایستگاه سیوند	پارک لجستیک	فارس	در زمینی به وسعت ۱ هکتار با سرمایه گذار ی شرکت پارسیان ریل شرق با مدت ۱۷ سال به روش BOT که در حال حاضر عملیاتی می باشد.

۶	پایانه تخلیه و بارگیری فرآوردهای نفتی ایستگاه مراغه	پارک لجستیک	زنجان	در زمینی به وسعت ۱۲۰۰۰ مترمربع با سرمایه گذاری شرکت بناگستر کرانه با مدت ۱۷ سال به روش BOT که در حال حاضر عملیات بدلیل مشکلات ترانزیتی با اقلیم کردستان و کشور عراق متوقف می باشد.
---	--	----------------	-------	--

لازم به ذکر است، درآمدهای توافق شده در راه اندازی انواع مراکز لجستیک در چارچوب مدل مالی و فنی و اقتصادی قابل قبول و کسب بخشی از درآمد حاصل شده شرکت سرمایه گذار در قالب اجاره ثابت ماهانه (یعنی کسب اجاره بواسطه ارایه امتیاز دولتی برای حضور در اراضی راه آهن) و اجاره متغیر ماهانه (یعنی بخشی از درآمد حاصل از تراکشن های عملیاتی تخلیه و بارگیری و ارایه خدمات لازم) از سرمایه گذار اخذ می شود

### جمع بندی و احصا مهمترین مشکلات توسعه بخش ریلی لجستیک در کشور

باتوجه به بررسی های انجام شده موارد رخ داده در حین مذاکرات و اخذ مجوزهای راه اندازی مراکز لجستیک ریلی در حین اقدامات عملیاتی بشرح ذیل اعلام می گردد

- ۱- تشریفات طولانی مجوز حضور سایت گمرک ج.ا.۱ در مراکز لجستیک ریلی بدلیل بورکراسی اداری
- ۲- اولویت اعطای مجوز گمرک به مراکز لجستیک جاده ای بجای ریلی
- ۳- محدودیت های ناشی از اجازه قانونی برای انجام مذاکره مستقیم با متقاضیان جذب مشارکت و سرمایه گذاری که این امر سبب کاهش متقاضیان بواسطه شرکت در فراخوان می گردد و حضور شرکتهای غیرحرفه ای عملاً باعث حذف شرکتهای توانمند و بایشهاد موثر برای سرمایه گذاری می گردد.
- ۴- نزدیکی برخی مناطق ویژه و اقتصادی کشور در محدوده مراکز لجستیک ریلی که عملاً بعنوان رقیب باارایه شرایط و پیشنهادات جذاب به متقاضیان سرمایه گذاری، عملاً انگیزه سرمایه گذاران به حضور در مراکز را کاهش میدهد.
- ۵- سهم خواهی شهرداری ها و نهادهای ذی نفوذ غیر متخصص در مجاورت مراکز مجاورت شهر لجستیکی مبنی بر مشارکت در راه اندازی اراضی یا ادعای مالکیت
- ۶- سایر موارد از قبیل: روان نبودن جریان شبکه ریلی و وجود گلوگاههای ظرفیتی (ناشی از نبود خط دوم، برقی نشدن مسیر ریلی، تعدد قطارهای مسافری و ....)، هزینه بالا راه اندازی مراکز لجستیک، به روز نبودن تکنولوژی ها، عدم یکپارچگی فرآیندها و اسناد، سهم پایین حمل ریلی از کل بارهای زمینی در کشور، حمل یک سر خالی واگنها از مبدا به مقصد و بالعکس، مشکلات حمل ترکیبی بار ریلی و جاده ای، تحریم های اعمال شده به کشور و با رفتن هزینه های سرمایه گذاری.
- ۷- عدم توجه به بهره مندی از ظرفیتهای قانونی موجود در کشورمان برای جلب و جذب مشارکت و سرمایه گذاران خارجی، از قبیل آئین نامه اجرایی قانون تشویق و حمایت از سرمایه گذاری خارجی مصوب سال ۱۳۸۱ مجلس محترم شورای اسلامی که در مفاد آن برای تسهیل امر سرمایه گذاری خارجی، شرایطی را فراهم نموده است و متعاقب آن حدوداً ۶۷ قانون موافقتنامه فی مابین ایران و کشورهای ثالث از جمله کشورهای همسایه منعقد شده است و حمل و نقل ریلی از زمان تصویب قانون از آن بهره مند نشده است.