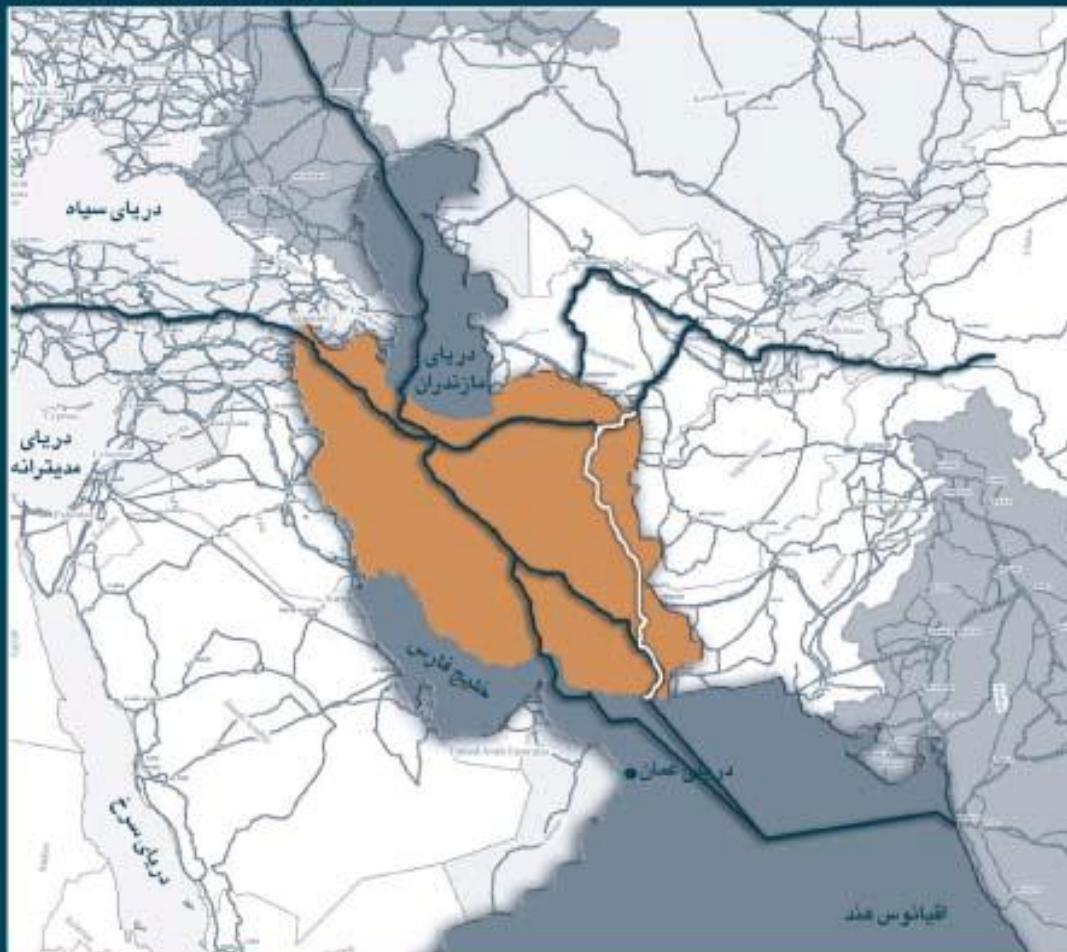


اصلاح
الکوی مصرف

شرق ایران

خاستگاه توسعه ترانزیت منطقه‌ای

نشریه شماره ۱۱۳، پاییز ۱۳۸۸



راہ
SHAHR
International Group



پیکمند و سبزدهمین نشریه علمی، فنی و مهندسی راه‌شهر
آدرس وب سایت نشریات فنی گروه بین‌المللی راه‌شهر
<http://bulletins.rahshahr.com>

بهنام خداوند جان و خرد

آدرس: تهران - میدان ونک، ابتدای بزرگراه حقانی
بعد از چهارراه جهان کودک، خیابان دیدار جنوی
کوچه هوشیار، پلاک ۳
کدپستی: ۰۵۱۸۷-۵۶۴۱۳

پست الکترونیک: info@rahshahr.com
www.rahshahr.com

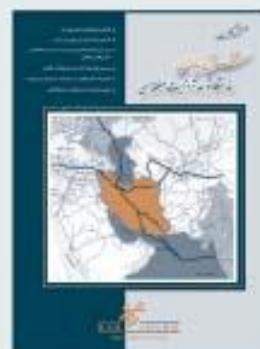
تلفن: ۰۲۱۷۲۱۷۲
دورنگار: ۸۸۸۸۲۸۶۶

شماره سند: ۰۱ ۰۹۶۵۳ O PB ۰۱۱۳ ۰۰

به کوشش
تیم دوازش

امور هنری	ناشر
رهبر افرادگزارو	گروه بین‌المللی راه‌شهر

لیتوگرافی و چاپ	ویرایش و هماهنگی
نقشه‌آمیز	فاطمه خلبانی
صحافی	حروفچینی
اتدیشه	راه‌شهر



- ۳ * سخنی با خوانندگان
- ۴ * نگاهی به موقعیت ترانزیتی ایران
- ۵ * کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران
- ۶ * بررسی وضعیت گنونی موجود و آینده زیرساخت‌های حمل و نقل در کشور
- ۱۴ * بررسی وضعیت ترانزیت حمل و نقل در کشور
- ۱۷ * تجربیات سایر کشورها در توسعه حمل و نقل و ترانزیت
- ۱۸ * ضرورت توسعه حمل و نقل در شرق کشور
- ۱۹ * نقش توسعه حمل و نقل در بخش شرقی کشور
- ۲۲ * راهکارهای پیشنهادی توسعه حمل و نقل در شرق کشور

سخنی با خوانندگان

سرزمین ایران دارای امکانات و مهارت‌های متنوع و بسیاری است و داشتن مرزهای طولانی، هم‌جواری با کشورهای گوناگون و موقعیت ترانزیتی منحصر به فرد (رجوع شود به صفحه ۴) از آن جمله‌اند. استفاده از فرصت‌های هم‌جواری و برقراری تبادل تجاری و همکاری‌های متقابل با کشورهای همسایه نقطه قوتی برای تدوین برنامه توسعه‌ای در کشور است که اجرای آن می‌تواند موجب امنیت توام با اشتغال، درآمدزایی و احساس تعلق بیشتر به سرزمین مادری در بین مرزنشینان شود.

در طول دهه‌های گذشته، از قابلیت‌های بالقوه مرزهای دوسری شرقی و غربی کشورمان کمتر استفاده شده و شرایط لازم برای توسعه ارتباطات فرامرزی این مناطق کمتر مورد توجه قرار گرفته است. مناطق مرزی ماعلاوه بر طولانی بودن دارای موقعیت‌های ویژه‌ای هستند؛ داشتن وجود اشتراک فراوان با کشورهای همسایه از نظر مذهب، قومیت و نژاد از نقاط قوت این مناطق برای توسعه منطقه‌ای است. با این وجود به برنامه‌گذاری برای بهره‌برداری از قابلیت‌ها کمتر توجه شده است، و حاصل این کم توجهی، فقر مردم در دوسری مرزها و در نتیجه ناامنی و بی‌هکاری و قاچاق کالا و مواد مخدوش بوده است. بر اساس باور جهانی امروز امنیت ملی با اسکان انسان‌هادر کالبد شهرهای مرزی توسعه یافته و اشتغال و توامندسازی مرزنشینان و افزایش همکاری با کشورهای همسایه فراهم می‌شود و توجه به این نکته از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. البته با وجود اهمیت توسعه منطقه‌ای در مرزهای هر دوسری کشور، به دلایلی که در این نشریه به آن‌ها می‌پردازیم، توجه به مرزهای شرقی و انجام اقدامات توسعه‌ای خاص در حاشیه این مرزها اهمیت و حساسیت بیشتری را دارد.

در این شماره، ضمن معرفی جایگاه ایران در کریدورهای حمل و نقل و ترانزیتی جهانی که از ایران عبور می‌کند به بررسی زیرساخت‌های حمل و نقل در دو بخش حمل و نقل ریلی و حمل و نقل جاده‌ای می‌پردازیم. سپس به بررسی عملکرد ترانزیت بار در دو بخش ریلی و جاده‌ای پرداخته و با مطالعه برخی گزینه‌های جهانی در زمینه توسعه کریدورهای ترانزیتی، به ویژگی‌های مناطق شرقی کشور پرداخته می‌شود و در پایان نیز به ارایه راهکارهایی جهت رشد و توسعه حمل و نقل و ترانزیت در شرق کشور اشاره خواهد شد.

گروه بین‌المللی راه‌شهر امیدوار است این نشریه بتواند باعث جلب توجه بیشتر برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران کشور به توسعه شاهراه‌های ارتباطی کشور با جهان شود تا شاهد تامین شرایط بهتری برای بهره‌برداری از موقعیت ویژه جغرافیایی کشورمان باشیم.

شرق ایران خاستگاه توسعه تراویزیت منطقه‌ای

در واقع، ایران یک کشور توانزیستی است که از دیرباز در مسیر جاده ایرانیشم از چین تا اروپا قرار داشته و امکان دسترسی کشورهای آسیای میانه به بندهای خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند را فراهم کرده است.

کشور ایران از سال ۱۹۳۱ میلادی، "کتوانسیون و نظام آزادی ترازیت" را به رسیدت شناخته و رعایت اصول ترازیت آزاد را پذیرفته است. در مقدمه سند یاد شده چنین آمده است:

لازم است از حق ترازنی‌بیت آزاد و تدوین قوانین و مقررات منرتبط با آن به عنوان پکی از بهترین اینها برای توسعه همکاری بین دولت‌ها پاد شود، بدون آن که هیچ آسیبی به حقوق کنترل یا نظارت آن‌ها بر راه‌های ترازنی‌بیت موجود نباشد.

نگاهی به موقعیت ترانزیتی ایران

ایران در مرکز چهارراه ارتباطی اروپا (مرز ترکیه)، فقان، آسیای میانه، شبه قاره هند، خلیج فارس و خاور نزدیک قرار گرفته و به لحاظ منابع عظیم نفت و گاز به ترتیب در دسته سوم و بودجه جهانی قرار دارد.

در مجموع ۱۵ کشور در همسایگی ایران قرار دارند و کشورهای عراق، ترکیه، ارمنستان، آذربایجان، ترکمنستان، افغانستان و پاکستان در همسایگی ریاضی ایران قرار گرفته‌اند. افزون بر این، ایران دارای دو ساحل است: از یک‌سو در شمال به دریایی مازندران (یا دسترسی مستقیم به کشورهای روسیه، آذربایجان، قرقائستان، ترکمنستان) و از سوی دیگر در جنوب به خلیج فارس (مرزهای مشترک آنی با کشورهای عراق، کویت، عربستان سعودی، بحرین، امارات متحده عربی، قطر و عمان).



۳- تواناییت: بخشی از جانه‌هایی، مسائله و کالا بین مبدأ و مقصد که مستلزم عبور از کشور ثالث باشد.

کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران

کریدور حمل و نقل شمال - جنوب



آذربایجان، ارمنستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان. جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان کشور امین وظیفه دارد طرفهای هم پیمان را برای پیوستن سایر کشورهایه این موافقت نامه و یا کناره گیری هر یک از آنها، مطلع سازد. هدف های اصلی در طرح کریدور شمال - جنوب به شرح زیر است:

- ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر در کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب
- افزایش دسترسی طرفهای هم پیمان این موافقت نامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل و نقلی ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی
- افزایش حجم حمل و نقل بین المللی کالا و مسافر
- تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات، همچنین حفظ محیط‌زیست براساس استانداردهای بین المللی
- ارتقای سیاست‌های حمل و نقل و بی‌ریزی قوانین و مقررات موردنیاز برای اجرای این موافقت نامه
- تأمین شرایط برابر برای عرضه کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در کشورهای هم پیمان در چارچوب کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب

کریدورهای^۱ ترانزیتی عبوری از ایران

ایران پیوسته به عنوان پل ارتباطی شمال با جنوب و شرق با غرب شناخته شده است. در عهد باستان، ایران در شاهراه ارتباط بازرگانی جهان قرار داشت و یکی از کوتاه‌ترین، آسان‌ترین و امن‌ترین مسیرهای ارتباطی میان کشورهای گوناگون بود. چنین موقعیتی هم چنان برای ایران وجود دارد، ولیکن به دلیل عدم توسعه شبکه‌های ارتباطی خود، همکام با اقدام‌هایی که برای ایجاد و تسهیل ارتباطات زمینی در سطح منطقه و از دیدگاهی، گرفته، توانسته است خود و دیگر کشورهای منطقه و از دیدگاهی، جهان را از قابلیت‌هایی که با قرار گرفتن در شبکه ارتباط جهانی فراهم می‌شود بهره‌مند سازد.

در زیر ضمن معرفی اقدام‌هایی که در سطح منطقه برای پیوستن به شبکه ارتباط جهانی از طریق ساخت و توسعه کریدورهای ارتباط جاده‌ای و ریلی صورت گرفته است، از یک سو به قابلیت‌های ایران برای پیوستن به این شبکه‌ها و از سوی دیگر به منافع فراوانی که در زمینه‌های گوناگون برای ایران وجود دارد، پرداخته خواهد شد.

کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب^۲

کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب در ۱۶ سپتامبر ۲۰۰۰ (۲۱ شهریور ۱۳۷۹) در سنت پترزبورگ^۳ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند و به منظور ترویج همکاری‌های حمل و نقلی بین اعضاء تأسیس شد. این کریدور اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر و سپس از طریق روسیه به سنت پترزبورگ و شمال اروپا متصل می‌کند.

اکنون این کریدور با پذیرش یازده عضو جدید گسترش یافته است. این اعضاء عبارتند از:

۱. کریدور عبارت است از مسیری که برای حمل و نقل استفاده می‌شود به طوری که بتوان در آن از شیوه‌های گوناگون حمل و نقل (ریلی، جاده‌ای و دریایی) و خطوط انتقال انرژی، نفت و گاز استفاده کرد. از نظر سازمان همکاری راه‌آهن‌ها (کیزد)، کریدور بین المللی به یک شبکه حمل و نقل بین المللی گفته می‌شود که از راه‌آهن آبراهما و چاهه برای حمل و نقل، ترانزیت بین المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن فراغ با صرفه اقتصادی استفاده می‌کند.

2. International North – South Transport Corridor (INSTC)

3. St. Petersburg

کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران

مقایسه هزینه و زمان حمل کانتینر در سیرهای فعلی و کریدور شمال - جنوب

مسیر فعلی				کریدور شمال - جنوب			
مسیر	روز	(کانتینر / دلار)		مسیر	روز	(کانتینر / دلار)	
بندر عباس - هلسینکی ^۱	۲۴	۳۱۰۰		بندر عباس - هلسینکی ^۱	۱۹	۱۹۰۰	
کراچی - هلسینکی ^۲	۴۵	۲۵۰۰		کراچی - هلسینکی ^۲	۲۵	۲۲۰۰	
مومبای - هلسینکی ^۳	۴۵	۲۶۰۰		مومبای - هلسینکی ^۳	۲۲	۲۲۵۰	

کریدور جنوبی آسیا

این مسیر با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه قاره هند از طریق میرجاوه در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو کشور شده و در نهایت از طریق مرزهای شمال غربی شامل بازرگان، رازی و خسروی در مرز کشورهای ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج شده و به سمت حوزه‌های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می‌یابد. طول این مسیر در محور میرجاوه - رازی ۲۴۹۶ کیلومتر است و ظرفیت حمل و نقل سه میلیون تن بار را دارد. لازم به ذکر است بخشی از این مسیر به طول ۲۲۵ کیلومتر در محور زاهدان - کرمان فاقد ارتباط ریلی است، البته این محور طی سه سال آینده ساخته می‌شود و ارتباط ریلی اروپا با شبه قاره هند به طور کامل برقرار خواهد شد. از سوی دیگر هم گام با توسعه ارتباط ریلی - ترانزیتی کشور و جهت برقراری ارتباط ریلی ایران با عراق و حوزه دریای

کریدور شرق - غرب یا جاده باستانی ابریشم

این کریدور که همان جاده باستانی ابریشم است می‌تواند کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه در شرق و شمال شرقی را از طریق قلمرو ایران به حوزه‌های قفقاز، آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه منتقل کند و متقابلاً کالاهای تولیدی در این نواحی را نیز به بازارهای آسیای میانه و چین ترانزیت کند. مسیر ایرانی کریدور شرق - غرب از مرزهای شمال شرقی ایران شامل: دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف آباد، اینجه هرون، به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل: جلفا، بازرگان، سرو، رازی، تمرچین، باشماق، خسروی و بالعکس است. این مسیر دارای دسترسی ریلی در محور سرخس - رازی، به طول ۲۰۰۸ کیلومتر و با ظرفیت حمل نقل دو میلیون تن بار است.

کریدور جنوبی آسیا



کریدور شرق - غرب (جاده ابریشم)



1. Helsinki

2. Karachi

3. Mumbai (Bombay)



کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران



کریدور تراسیکا

مدیترانه، ۶۲۰ کیلومتر راه آهن در محور اراک - خسروی احداث خواهد شد. این تصمیم، توسعه ترانزیت در کریدورهای ترانزیتی شرق - غرب و کریدور جنوبی آسیا به سمت کشورهای آسیای غربی و حوزه دریایی مدیترانه را در پی خواهد داشت.

کریدور تراسیکا^۱

برنامه کریدور تراسیکا در ماه می ۱۹۹۳ (خرداد ۱۳۷۲) در نشست وزرای تجارت و حمل و نقل هشت کشور عضو (پنج کشور جمهوری آسیای

میانه و سه کشور جمهوری قفقاز) در بروکسل ارائه شد و طی آن یک کریدور حمل و نقل شرق - غرب از طریق دریای سیاه - جمهوری قفقاز - دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه تعریف شد. هدف های اصلی اتحادیه اروپا در کریدور تراسیکا از این قرار است:

- حمایت سیاسی و اقتصادی از استقلال جمهوری ها و افزایش ظرفیت آن ها از طریق دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی به کم مسیرهای متعدد حمل و نقل
- افزایش همکاری های منطقه ای میان کشورهای عضو
- استفاده از تراسیکا به عنوان عاملی برای جذب حمایت سازمان های مالی بین المللی و بخش های خصوصی
- اتصال تراسیکا به شبکه ترانزیت - اروپا

تراسیکا به عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی را دارد، معروفی شده است.

اعضای تراسیکا عبارتند از:
آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، قرقیزستان،

تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان، بلغارستان، مولداوی، مغولستان، رومانی، ترکیه، اوکراین.

کریدور آلتید^۲

طرح توسعه زیرساخت حمل و نقل زمینی آسیا (آلتید) برای اولین بار در چهل و هشتمین اجلاس کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه در سال ۱۹۹۲ (۱۳۷۱) مطرح شد. این طرح با تمرکز بر شبکه بزرگراه آسیایی، شبکه راه آهن آسیایی و تسهیل حمل و نقل منطقه ای ایجاد می کند. با همکاری نزدیک کشورهای عضو، پروژه قدم به قدم بر مبنای یک برنامه عمل دو ساله در حال پیش روی است.

اعضای کنونی آلتید عبارتند از:

افغانستان، ارمنستان، آذربایجان، بنگلادش، کامبوج، چین، هند، اندونزی، ایران، قرقیزستان، لاتون، مالزی، مغولستان، میانمار، نپال، پاکستان، فیلیپین، کره، روسیه، سنگاپور، سریلانکا، تاجیکستان، تایلند، ترکمنستان، ترکیه، ازبکستان و ویتنام.^[۱]

1. Transport Corridor Europe Caucasus (TRACECA)

2. Brusel

3. Asian Land Transportation Infrastructure Development (ALTID)

بررسی وضعیت گنونی موجود و آینده زیرساخت‌های حمل و نقل در کشور

◀ بروزی وضعیت گنونی موجود و آینده زیرساخت‌های حمل و نقل در کشور
زیرساخت‌های حمل و نقل ایران در دو بخش حمل و نقل ریلی و حمل و نقل جاده‌ای تعریف می‌شوند.

کریدورهای عبوری از ایران



حمل و نقل ریلی

مهما ترین ضرورت‌های توسعه راه‌آهن در کشور شامل موارد زیر است:
 • اندک بودن طول شبکه راه‌آهن ایران نسبت به جمعیت و سمعت کشور
 • بالا بودن نرخ سواتح و تصادف‌های جاده‌ای در کشور

- بالا بودن شاخص مصرف انرژی در بخش حمل و نقل جاده‌ای
- افزایش شدید تقاضای حمل و نقل هم‌گام با رشد اقتصادی و پیزگی‌های اصلی توسعه حمل و نقل ریلی به شرح زیر است:
- ارتقای سرعت در ترابری مسافری و رقابت با حمل و نقل جاده‌ای و هوایی
- استمرار خدمات در شرایط گوناگون به ویژه شرایط بحرانی
- حجم بالای ترابری در بسیاری از محورهای برون شهری و حومه
- اشغال کم‌تر زمین (در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای)
- آسیب‌های زیست محیطی کم‌تر و سازگاری با هدف‌های توسعه پایدار

کریدورهای ترانزیتی راه‌آهن [۲]

ردیف	نام کریدور	طول خط (کیلومتر)	ظرفیت (میلیون تن در سال)
۱	بندر عباس-سرخس	۱۶۱۹	۵
۲	رازی-کرمان- Zahidan- Mirehavod	۲۶۹۵	۳
۳	بندر عباس- بندر امیر آباد	۱۷۹۵	۱
۴	رازی-سرخس	۲۰۱۳	۲
۵	جلفا-سرخس	۱۹۳۶	۲
۶	بندر امام-سرخس	۱۹۸۰	۲
۷	بندر امام- بندر امیر آباد	۱۲۳۷	۱/۲
۸	بندر عباس- رازی	۲۳۳۱	۲
۹	بندر عباس- جلفا	۲۲۵۹	۲
۱۰	بندر امام- جلفا	۱۸۰۱	۲/۳
۱۱	رازی- بندر امیر آباد	۱۳۷۴	۱/۲
۱۲	جلفا- بندر امیر آباد	۱۳۷۴	۱/۲



بررسی وضعیت کنونی موجود و آینده زیرساخت‌های حمل و نقل در کشور

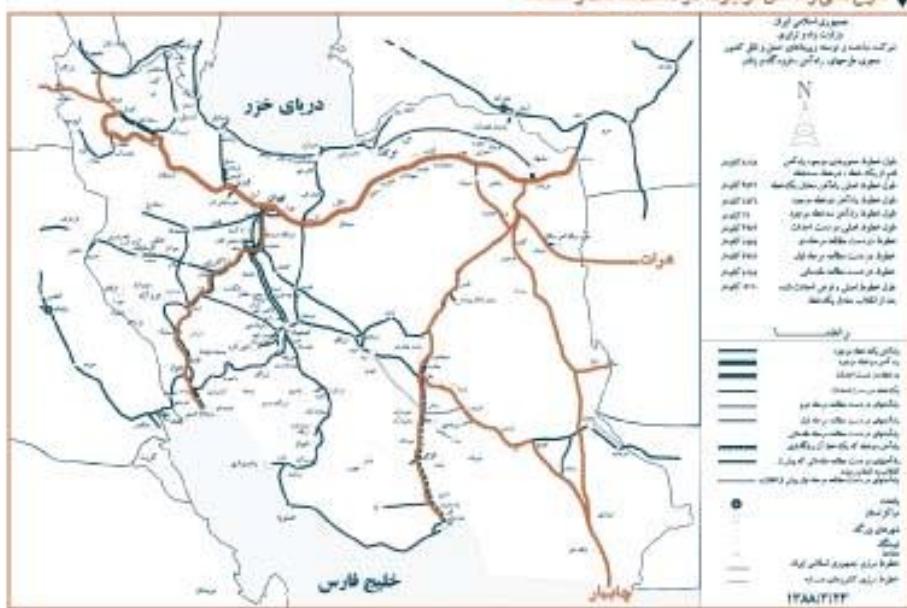
و ضعیت موجود خطوط را داشتند

طول (کیلومتر)	وضعیت موجود خطوط
۸۶۷۶	خطوط اصلی راه آهن (معادل یک خطه)
۲۷۶	خطوط فرعی موجود راه آهن
۱۱۶۱	خطوط راه آهن دو خطه موجود
۳۲۸۹	خطوط راه آهن سه خطه موجود
۳۹۶۶	خطوط اصلی در دست احداث
۲۱۶۷	خطوط در دست مطالعه مرحله دوم
۳۷۶۳	خطوط در دست مطالعه مرحله اول
۷۲۵۵	خطوط در دست مطالعه مقدماتی
۷۳۱۰	محورهای اصلی موجود راه آهن اعم از یک، دو و سه خطه
۴۴۰۷	خطوط اصلی و فرعی احداث شده بعد از انقلاب معادل یک خط

و ضعیت خطوط راه آهن ایران در مقایسه با بین‌کشورها (۲۰۱۳ میلادی)

نام کشور	مقدار خطوط (کیلومتر)	تراکم خطوط (مترخط بازاری) کیلومتر مربع	سرانه خطوط (متر خط بازای هزار نفر)
ایران	۷۲۶۶	۴/۴	۱۰۹
میانگین کشورهای منطقه (عضو اکو)	۴۵۳۰	۱۰/۵	۴۸۲/۴
ژاپن	۳۰۱۵۸	۵۳/۴	۱۵۸
هندوستان	۶۳۱۴۰	۱۹/۲	۶۳
پاکستان	۷۷۹۱	۹/۸	۵۶/۷
عراق	۲۲۳۹	۵/۴	۹۷/۹
ترکیه	۸۶۹۷	۱۱/۲	۱۲۲
فرانسه	۲۹۳۵۲	۵۳/۷	۴۹۶
آلمان	۳۵۸۵۸	۱۰۰/۴	۴۳۵
ایتالیا	۱۶۳۰۷	۵۴/۱	۲۸۱
اسپانیا	۱۳۸۵۶	۲۷/۴	۳۴۴

طرح های راه آهن موجود، در دست ساخت و مطالعه



بررسی وضعیت کنونی موجود و آینده زیرساخت‌های حمل و نقل در کشور

شبکه راه‌آهن کشور (محورها و خطوط اصلی)

ردیف	نام محور	سال آغاز ساخت	سال بهره‌برداری	طول محور (کیلومتر)
۱	تبریز - جلفا	۱۳۹۱	۱۳۹۵	۱۶۸
۲	راهدان - میرجاوه	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۹۴
۳	تهران - بندر ترکمن	۱۳۹۶	۱۳۹۶	۴۶۱
۴	تهران - بندر امام خمینی	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۹۲۸
۵	اهواز - خرمشهر	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۲۱
۶	گرمسار - مشهد	۱۳۹۶	۱۳۹۲	۸۱۲
۷	تهران - تبریز	۱۳۹۷	۱۳۹۷	۷۳۶
۸	گرگان - بندر ترکمن	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۲۵
۹	صفیان - رازی (مرز ترکیه)	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۶۲
۱۰	قم - زرند	۱۳۹۷	۱۳۹۰	۸۴۷
۱۱	سیستان - زرین شهر	۱۳۹۷	۱۳۹۰	۱۱۱
۱۲	زرند - کرمان	۱۳۹۳	۱۳۵۷	۸۰
۱۳	خط دوم میاندشت - بندر امام	۱۳۹۰	۱۳۷۲	۹۲
۱۴	باقق - بندر عباس	۱۳۹۰	۱۳۷۲	۶۳۲
۱۵	خط دوم تهران - گرمسار - مشهد	۱۳۹۶	۱۳۷۸	۱۶۸
۱۶	خط دوم تهران - آبرین	۱۳۹۶	۱۳۷۵	۱۶۵
۱۷	فریمان - مرز سرخس	۱۳۷۱	۱۳۷۵	۱۱۴
۱۸	ایستگاه آبرین - گارمتویی آبرین - ملکی	۱۳۷۱	۱۳۷۸	۱۶۸
۱۹	پادرود - میبد	۱۳۷۴	۱۳۷۶	۱۶۰
۲۰	آبرین - محمدیه ۲	۱۳۷۷	۱۳۷۵	۱۶۰
۲۱	خط دوم محمدیه ۲ - شورآب	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۲۰
۲۲	اتصال محمدیه ۲ به محمدیه ۱	۱۳۷۷	۱۳۷۷	۶
۲۳	چادرملو - اردکان - لریزگ	۱۳۶۹	۱۳۷۷	۲۱۹
۲۴	خط دوم آبرین - محمدیه ۲	۱۳۷۷	۱۳۷۶	۱۶۲
۲۵	خط دوم ملکی - گرج	۱۳۶۹	۱۳۷۶	۱۶
۲۶	بندر امیر آباد - رستم کلا	۱۳۷۴	۱۳۷۶	۲۰
۲۷	خط سوم فریمان - سلام	۱۳۷۸	۱۳۷۶	۱۹
۲۸	خط سوم واریالت سمنان - دامغان	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۶۳/۲
۲۹	آبرین - بهرام	۱۳۷۶	۱۳۸۱	۳۱
۳۰	باقق - چادرملو	۱۳۷۷	۱۳۸۰	۱۵۰
۳۱	چادرملو - مشهد	۱۳۷۷	۱۳۸۴	۹۵۰
۳۲	خط دوم محمدیه - جمکران	۱۳۶۷	۱۳۸۷	۸
۳۳	محمدیه ۲ - ساقه	۱۳۶۹	۱۳۸۷	۲۵
۳۴	کرمان - بهم	۱۳۶۹	۱۳۸۷	۲۲۵

بررسی وضعیت کنونی موجود و آینده زیرساخت‌های حمل و نقل در کشور

خطوط درست احداث [۲]

گسترش و توسعه شبکه راه‌های کشور است. بر اساس آمار منتشرشده، کشور ایران سالانه حدود ۲۵۰ میلیون تن، جایه‌جایی کالا و ۲۲۰ میلیون نفر مسافر دارد (حدود ۹۰ درصد جایه‌جایی بار و ۹۵ درصد جایه‌جایی مسافر)، با توجه به این آمار، بار سنگین حمل و نقل باری و مسافری بر دوش شبکه راه‌های کشور است.

از طرف دیگر، سالانه حدود یک میلیون و سیله نقلیه در کشور تولید و توزیع می‌شود و افزایش این حجم خودرو مستلزم تقویت سرمایه‌گذاری در این بخش است. در ضمن، هر سال قسمت عمده و قابل ملاحظه‌ای از محورهای شریانی کشور به حد اشباع ظرفیت خود نزدیک می‌شود و وضعیت آن‌ها به حد بحرانی می‌رسد و قسمتی از شبکه نیز کار آئی مطلوب خود را از دست می‌دهد و نیاز به توسعه و بهسازی دارد.

افزون بر این، جاده‌های ایران از نظر میزان تصادف‌ها تلفات انسانی بالاترین رتبه جهانی را دارد. میزان تلفات تصادف‌ها رانندگی در ایران ۲۵ برابر زبان و ۲ برابر ترکیه است. در عربستان روزانه ۱۲ نفر قربانی حوادث جاده‌ای می‌شوند، در حالی که این رقم در ایران برابر با ۴۸ نفر است.

طبق آمار سالانه حدود ۲۰۰ هزار تصادف در جاده‌های کشور رخ می‌دهد و در هر ۲۰ دقیقه یک نفر در تصادف‌های جاده‌ای کشته می‌شود. خسارات سالانه حوادث جاده‌ای نیز در ایران بالغ بر ۴ هزار میلیارد تومان است که حدود ۴ درصد تولید ناخالص داخلی کشور است. [۴]

تراکم راه‌های موجود نیز اعم از ملی، فرعی، استانی و روستایی کمتر از ۱۱ کیلومتر در ۱۰۰ کیلومتر مربع است. این عدد بسیار کمتر از حدی اغلب کشورهای در حال توسعه است (باتوجه به این‌که شاخص تراکم در کشورهای توسعه یافته بالای ۵ است). طبق مطالعات انجام شده، برای این‌که در برنامه ساخت و توسعه راهها، یک واحد به این شاخص افزوده شود باید ۱۶.۵ کیلومتر راه جدید احداث شود.

ردیف	عنوان طرح	طول مسیر (کیلومتر)	
۱	کرمان - به - زاهدان	۵۴۵	
۲	اشعباب بافق - مشهد	۲۰۰	خواف تامرز
۳	نظامیه - میاندشت	۷۸	
۴	اصفهان - شیراز	۳۷	
۵	غرب کشور	۵۰۶	اراک-ملایر - کرمانشاه
۶	مراغه - ارومیه	۲۶۶	قزوین-رشت - بندر اترالی
۷	بندر اترالی - آستارا	۲۷۰	همدان-ملایر
۸	میانه - بستان آباد - تبریز	۸۳	مراغه - مهاباد
۹	میانه - اردبیل	۱۰۰	مهاباد - ارومیه
۱۰	تهران - همدان - سنتوج	۲۰۵	قزوین-رشت - رشت - آستارا
۱۱	سریع السیر قم - اصفهان	۱۶۲	رشت - آستارا
۱۲	شیراز - بوشهر - عسلویه	۲۰۲	میانه - بستان آباد - تبریز
۱۳	سنگان - هرات	۱۷۵	میانه - اردبیل
۱۴	خرمشهر - بصره	۴۱۸	تهران - همدان - سنتوج
		۲۴۶	سریع السیر قم - اصفهان
		۴۴۲	شیراز - بوشهر - عسلویه
		۱۹۱	سنگان - هرات
		۵۱	خرمشهر - بصره

۱) حمل و نقل جاده‌ای

در حال حاضر، شبکه جاده‌ای کشور حدود ۱۸۷,۰۰۰ کیلومتر است که حدود ۱۰۷,۰۰۰ کیلومتر آن آسفالت و ۸۰,۰۰۰ کیلومتر آن شنی است. حدود ۸۲,۰۰۰ کیلومتر از این راه‌ها آزادراه و بزرگراه راه‌های اصلی و فرعی و بقیه نیز شامل راه‌های روستایی است. حجم بسیار بالای جایه‌جایی کالا و مسافر از طریق شبکه جاده‌ای، افزایش تولید خودرو، بالا بودن میزان تصادف‌ها و تلفات انسانی و همچنین نقش شبکه راه‌هادر مسائل اقتصادی، سیاسی، نظامی و فرهنگی غیر قابل انکار است و بیان گر اهمیت

بررسی وضعیت کنونی موجود و آینده زیرساخت‌های حمل و نقل در گشور

▼ آمار تلفات تصادف‌های جاده‌ای ایران [۵]

سال	زن	مرد	کل	درصد سالانه	میانگین رشد سالانه
۱۳۷۸	۳۶۰	۱۲۳۲۲	۱۵۴۸۲	-	-
۱۳۷۹	۳۲۳۶	۱۳۷۲۳	۱۷۰۵۹	٪۱۰/۲	٪۱۴/۵
۱۳۸۰	۳۹۰۸	۱۵۸۱۹	۱۹۷۲۷	٪۱۵/۶	٪۱۴/۵
۱۳۸۱	۴۰۸۸	۱۷۷۸۵	۲۱۸۷۳	٪۱۰/۹	٪۱۴/۵
۱۳۸۲	۴۶۹۷	۲۱۰۲۵	۲۵۷۲۳	٪۱۷/۹	٪۱۴/۵

■ راهبردهای بیبود و ارتقای کمی و کیفی حمل و نقل جاده‌ای

- ارتقای سطح ایمنی در بخش راه و ترابری منطبق با استانداردهای جهانی
- استفاده از موقعیت جغرافیایی گشور در جهت افزایش میزان ترانزیت کالا و مسافر به منطقه
- توسعه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و غیر دولتی در راستای اهداف و سیاست‌های دولت
- بهینه‌سازی مصرف سوخت

■ برنامه و عملکردهای ساخت و توسعه شبکه راه‌ها

در حال حاضر احداث شبکه راه‌هادر قاتل سه برنامه یعنی احداث بزرگراه‌ها، احداث راه‌های اصلی و بهسازی راه‌های اصلی با کمیتی حدود ۷۰۰ کیلومتر در دست اقدام است. در زیر به بررسی این سه برنامه می‌پردازیم.

• برنامه احداث بزرگراه‌ها: این برنامه شامل ۱۶ طرح مستقل با هدف کمی ۷۲۶۴ کیلومتر و سه پروژه متفرقه با کمیتی حدود ۴۸۹ کیلومتر، جمعاً به طول ۸۳۴ کیلومتر، است. اعتبار مصوب برنامه احداث بزرگراه‌ها در سال ۸۷ جمماً ۳۵۳۴ میلیارد ریال بوده است.

• برنامه احداث راه‌های اصلی: این برنامه شامل ۱۶ طرح مستقل با هدف کمی ۵۲۱۶ کیلومتر و دو پروژه متفرقه با کمیتی حدود

طبق آمار و نظرهای کارشناسی ۲۰ درصد تصادف‌ها به دلیل مشکلات جاده‌ای و ۱۰ درصد به دلیل نقص فنی خودروها و ۷۰ درصد مربوط به عامل انسانی است. در گشورهای توسعه‌یافته و صنعتی با بیبود مشخصات هندسی و کیفیت جاده‌ها و استفاده از خودروهای پیشرفته و ایمن و پیش‌بینی تمہیدات کافی ایمنی در جاده‌ها سهم عامل انسانی را به ۹۵ درصد رسانده‌اند، بنابراین فقط ۵ درصد تصادف‌های ناشی از عامل خودرو و جاده هستند، در نتیجه جهت تأمین تقاضای حمل و نقل، کاهش میزان تصادف‌ها و تأمین ایمنی باید نسبت به احداث محورهای جدید، توسعه و بهسازی و افزایش ظرفیت محورهای موجود و ساخت و توسعه حمل و نقل ریلی اقدام شود.

وزارت راه و ترابری ایران طی سه برنامه گذشته، برای تأمین تقاضای حمل و نقل، کاهش میزان تصادف‌ها و افزایش ایمنی، اقدام به احداث باند دوم و چهار خطه نمودن محورهای شریانی موجود و جدا کردن خطوط رفت و برگشت آن‌ها کرده و طرح‌های آزادراهی را تیز پیش از پیش فعال کرده است. از نظر توسعه و نوسازی ناوگان عمومی لیز اقدامات مهمی آغاز و گام‌های موثری برداشته شده، بهطلوری که در حال حاضر عمر ناوگان به زیر ۵۰ سال کاهش یافته است.

علاوه بر این در زمینه بیبود راهبردها، ارتقای کمی و کیفی حمل و نقل جاده‌ای، برنامه و عملکردهای ساخت و توسعه شبکه راه‌های اینز اقدامات بسیار مهمی النجام شده است. در این قسمت به بررسی اجمالی این موارد می‌پردازیم.

بررسی وضعیت کنونی موجود و آینده زیرساخت‌های حمل و نقل در کشور

▼ نقشه توسعه آزادراه‌های کشور

— در دست ساخت
— در دست مطالعه
— موجود



۹۰ کیلومتر، در مجموع به طول ۵۳۰۶ کیلومتر، است، اعتبار مصوب برنامه احداث راه‌های اصلی در سال ۸۶ جماعتی مبلغ ۳۲۸۰ میلیارد ریال بوده است.

▪ برنامه بهسازی راه‌های اصلی؛ این برنامه شامل ۶ طرح مستقل با هدف کمی ۲۶۶۴ کیلومتر و دو پروژه متفرقه با کمیتی حدود ۱۸۶ کیلومتر، جماعتی طول ۲۸۵ کیلومتر، است. اعتبار مصوب برنامه بهسازی راه اصلی در سال ۸۶ جماعتی مبلغ ۱۲۲۵ میلیارد ریال بوده است.

از ۲۷،۷۰۰ کیلومتر فوق ۱۳،۵۰۰ کیلومتر مربوط به طرح مستقل و ۷۵۶ کیلومتر مربوط به ردیف‌های متفرقه (برنامه بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی و بهسازی راه‌های اصلی) است. حدود ۸۵۰۰ کیلومتر آن در سال‌های گذشته به اتمام رسیده و حدود ۶۲۰۰ کیلومتر در دست اقدام و مابقی نیز به طول حدود ۱۳،۰۰۰ کیلومتر در دست مطالعه است.

▼ آزادراه‌های پیره برداری شده

ردیف	عنوان طرح	سال آغاز ساخت	سال بهره‌برداری	طول (کیلومتر)
۱	تهران - کرج - قزوین	قبل از انقلاب	قبل از انقلاب	۱۵۰
۲	قزوین - زنجان	۱۳۷۵	۱۳۶۹	۱۸۹
۳	تهران - ساوه	۱۳۷۶	۱۳۷۰	۱۱۲/۵
۴	ساوه - سلفچگان	۱۳۸۰	۱۳۸۲	۶۸
۵	کاشان - نظرز - اصفهان	۱۳۷۴	۱۳۸۲	۱۸۰
۶	قم - کاشان	۱۳۷۰	۱۳۷۷	۱۰۴
۷	تهران - قم و کمریندی قم	قبل از انقلاب	۱۳۶۰	۱۴۸
۸	مشهد - بافقه	۱۳۷۵	۱۳۸۲	۴۰
۹	زنجان - سرچم	۱۳۷۵	۱۳۸۲	۸۲
۱۰	سرچم - پستان آباد	۱۳۷۴	۱۳۸۵	۱۷۳
۱۱	اهواز - بندر امام خمینی	۱۳۸۲	۱۳۸۶	۹۴
۱۲	کنار گذر غربی اصفهان (فلز اول و دوم)	۱۳۸۲	۱۳۸۶	۸۰
مجموع آزادراه‌های بهره‌برداری شده				۱۴۲۰

بررسی وضعیت ترانزیت حمل و نقل در کشور

آزادراههای آماده سرمایه‌گذاری [۶]

آزادراههای در حال احداث

ردیف	عنوان طرح	طول (کیلومتر)
۱	سپهرجان - بندیر عباس	۳۰۸
۲	اصفهان - شهراز	۲۳۰
۳	پاگین - بهم	۲۰۵
۴	تهران - شهریار - اشتخارد - بوئن زهرا	۱۵۵
۵	پل زال - آندیمشک - اهواز	۱۶۰
۶	تبریز - بازرگان	۲۸۰
۷	اطنز - سپهرجان	۶۲۵
۸	شیراز - فیروز آباد - جم	۳۱۰
۹	مراغه - هشتپرود	۹۰
۱۰	تهران - مشهد	۹۰۰
۱۱	سلفچگان - اراک - خرم آباد	۲۶۰
۱۲	کمرنگی جنتویی تهران	۱۲۴

ردیف	عنوان طرح	طول (کیلومتر)
۱	تهران - شمال	۱۲۱
۲	تهران - پردیس	۲۳
۳	کنارگذر غربی اصفهان	۹۴
۴	کنارگذر شرقی اصفهان	۸۹
۵	قزوین - رشت	۱۲۸
۶	کنارگذر شمالی مشهد	۷۲
۷	خرم آباد - پل زال	۱۰۴
۸	سلاوه - همدان	۱۷۵
۹	تبریز - ارومیه	۱۲۴
۱۰	زنجان - تبریز	۲۵

بررسی وضعیت ترانزیت حمل و نقل در کشور ترانزیت ایران در دو بخش ترانزیت ریلی و جاده‌ای تعریف می‌شود.

عملکرد ترانزیت ریلی

در بهار سال ۱۳۸۵، جاده‌های ایران از لحاظ تعداد کشته‌ها براین حوادث رانندگی، خط‌زنایک‌ترین راه‌های جهان معرفی شدند. هر ساله در جهان بیش از ۵ میلیون نفر در اثر حوادث ترافیکی مجروح و ۱/۲ میلیون نفر کشته می‌شوند و با وجود این که ایران کمتر از یک صدم جمیعت جهان را در خود دارد، بیش از یک چهلم حادث ترافیکی در آن رخ می‌دهد که آماری بسیار وحشتناک است.

مقایسه عملکرد ترانزیت ریلی در سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۶

شرح	واحد	۱۳۸۵	۱۳۸۶	درصد تغییرات
تعداد واگن‌بارگیری شده ترانزیت	دستگاه	۳۳۰۲۵	۳۴۱۶۶	%۳/۴۵
تبازنی ترانزیت	هزار تن	۱۵۴۶	۱۵۴۱	%۰/۳۲
تن کیلومتر ^۱ ترانزیت	میلیون	۲۱۳۴	۲۱۷۱	%۱/۷۳
متوجه سیر بار ترانزیت	کیلومتر	۱۳۸۰	۱۴۰۹	%۲/۰۶

۱. واحد سنجش جایه‌جایی بار است که بیانگر حمل یک تن بار در یک کیلومتر است.

بررسی وضعیت تراanzیت حمل و نقل در گشور

نمودار تعداد واگن بارگیری شده تراanzیت در دهه اخیر



نمودار تن کیلومتر بار تراanzیت در دهه اخیر



نمودار تعداد تناز بار تراanzیت در دهه اخیر



نمودار متوسط سیم بار تراanzیت در دهه اخیر



نمودار درآمد تراanzیت در دهه اخیر [V]



به علت کاهش متوسط سیم بار تراanzیت در سال ۸۵ به علت افزایش تناز بار و کاهش
کیلومتر بار تراanzیت به سال ۸۷ این نمودار روند ذوقی را نشان می‌دهد.

بررسی وضعیت ترانزیت حمل و نقل در کشور

عملکرد ترانزیت جاده‌ای

▼ میزان ترانزیت کالاهای نفتی و غیر نفتی از مرزهای کشور به تفکیک نوع عبور در سال ۱۳۸۶

نوع کالا/نوع عبور	مواد نفتی (تن)	مواد غیرنفتی (تن)	جمع (تن)
جاده‌ای به جاده‌ای (کامیون)	۱۲۲۳۵۷	۱۳۷۷۱۹۹	۱۵۰۰۵۵۶
ورود از مرزهای جاده‌ای (توسط کامیون)، خروج از بنادر	۱۱۳۵۶۵	۲۴۷۶۵۷	۳۶۱۲۲۲
ورود از بنادر، خروج از مرزهای جاده‌ای (توسط کامیون)	۲۵۷۶۰۱	۱۶۶۳۱۲۲	۱۶۲۸۷۲۳
بنادر به بنادر (توسط کامیون)	۳۹۱۷	۹۵۱۴۲۶	۶۵۵۳۴۳
جمع	۵۱۶۴۴۰	۳۹۳۹۴۰۴	۴۴۵۵۸۴۴

▼ آمار ترانزیت کالاهای نفتی و غیر نفتی از مرزهای کشور در سال ۱۳۸۷ و ملایسه آن با سال ۱۳۸۶

سال/نحوه عمل	مواد نفتی (تن)				مواد غیرنفتی (تن)				جمع (تن)			
	درصد تغییر	AY	AP	درصد تغییر	AY	AP	درصد تغییر	AY	AP	درصد تغییر	AY	AP
جاده‌جایی جاده‌ای	۱۶۱۴۲۲۳	۱۵۰۰۵۵۶	۷/۶	۱۳۷۷۱۹۹	۱۳۸۱۰۳	۱۳۷۷۱۹۹	۷/۵	۱۳۲۶۳۰	۱۲۲۳۵۷	۱/۵	۴۴۵۵۸۴۴	۳۹۳۹۴۰۴
جاده‌ای به دریایی	۳۷۷۲۹۲۵	۳۶۱۲۲۲	-۱۲/۵	۲۱۶۶۶۱	۲۴۷۶۵۷	۲۸/۵	۱۵۷۷۲۷۴	۱۱۳۵۶۵	۳/۵	۳۷۷۲۹۲۵	۳۶۱۲۲۲	
دریایی به جاده‌ای	۲۱۵۶۴۵۱	۱۶۲۸۷۲۳	۱۵/۸	۱۹۲۵۴۲۸	۱۶۶۳۱۲۲	-۱۶/۲	۲۲۶۰۲۳	۲۷۵۶۰۱	-۱/۲	۲۱۵۶۴۵۱	۱۶۲۸۷۲۳	
دریایی به دریایی	۵۲۰۴۶۸	۶۵۵۳۴۳	-۲۱/۵	۵۱۱۰۰	۹۵۱۴۲۶	۱۴۴/۵	۹۵۸۷	۳۹۱۷	-۲۰/۶	۵۲۰۴۶۸	۶۵۵۳۴۳	
راه‌آهن	۱۱۹۲۳۶۹	۱۲۶۵۰۶۸	-۱۰/۱	۸۷۱۷۷۴	۹۶۹۲۷۶	۸/۴	۳۲۰۵۹۵	۲۹۵۷۹۲	-۵/۷	۱۱۹۲۳۶۹	۱۲۶۵۰۶۸	
جمع	۵۸۵۷۶۵۶	۵۷۲۰۹۱۲	۲	۵۰۰۶۵۵۶	۴۹۰۸۶۸۰	۴/۸	۸۵۱۰۰	۸۱۲۲۳۲	۲/۴	۵۸۵۷۶۵۶	۵۷۲۰۹۱۲	

▼ میزان صادرات کالا از مرزهای جاده‌ای به تفکیک ملیت کامیون [۸]

ملیت کامیون	بار وارد شده (تن)	بار وارد شده (تن)
آذربایجان	۳۲۲۲۵۱	۳۰۳۰۱۷
افغانستان	۱۲۷۳۷۰	۹۳۹۶۱۹
ایران	۲۰۴۴۳۴	۷۸۱۳۸
ترکمنستان	۸۸۰۸۱	۵۷۷۵۳
عراق	۲۹۷۷۱۹	۵۶۸۶۷۴
سایر	۲۱۵۶۴۷	۷۰۴۲۹
جمع	۳۱۰۹۴۲۲	۲۰۱۷۶۳۰

▼ میزان واردات کالا از مرزهای جاده‌ای به تفکیک ملیت کامیون

ملیت کامیون	بار وارد شده (تن)	بار وارد شده (تن)
آذربایجان	۳۰۳۰۱۷	۳۰۳۰۱۷
ایران	۹۳۹۶۱۹	۹۳۹۶۱۹
پاکستان	۷۸۱۳۸	۷۸۱۳۸
ترکمنستان	۵۷۷۵۳	۵۷۷۵۳
ترکیه	۵۶۸۶۷۴	۵۶۸۶۷۴
سایر	۷۰۴۲۹	۷۰۴۲۹
جمع	۲۰۱۷۶۳۰	۲۰۱۷۶۳۰

تجربه سایر کشورها در توسعه حمل و نقل ترانزیت

تجربه سایر کشورها در توسعه حمل و نقل و ترانزیت

کریدور سراسری سیبری



به ترافیک باری در این کریدور، سرمایه‌گذاری ۱۱میلیارد روبلی (حدود ۳۵۵ میلیون دلار) را طی پنج سال آینده پیش‌بینی کرده است. افزون بر این، به مدیران سازمانی و بهره‌برداران ریلی منطقه‌ای دستور داده شده تا اقدامات لازم را برای افزایش سرعت قطارهای کاتینیزی با استفاده از کریدور سراسری پیش‌بگیرند. در حال حاضر قطارها معمولاً ۹۰۰ کیلومتر را روزانه با پیشنهاد سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت می‌پیمایند، اما طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده قرار است تا پایان سال ۲۰۰۹ (۱۳۸۸)، ۱۱۰۰ کیلومتر را در روز بپیمایند. با افزایش سرعت تا ۹۰ کیلومتر در ساعت در سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۱۲ (۱۳۹۱-۱۳۹۳)، این میانگین به ۱۴۰۰ کیلومتر در روز افزایش خواهد یافت و برای سال ۲۰۱۵ (۱۳۹۶) میلادی هدف ۱۵۰۰ کیلومتر است و البته این زمانی محقق خواهد شد که سرعت سیر به ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد. طبق اعلام راه‌آهن روسیه، در آمد حاصل از چنین برنامه‌ریزی از سال ۲۰۱۵ میلادی (۱۳۹۶) به بعد ۹ میلیارد روبل (حدود ۳۰۰ میلیون دلار) خواهد شد. [۹]

کریدور جده - جیبل

شبکه راه‌آهن عربستان هم گام بارشد اقتصادی این کشور، توسعه نیافرته است. در حالی که عربستان سعودی در رتبه‌بندی اقتصادی، بیست و پنجمین کشور توسعه یافته جهان است، اما در جایگاه هفتاد و پنجم طول خطوط ریلی قرار دارد. عربستان سعودی برای رسیدن به استاندارد جایه‌جایی بار در عرصه بین‌المللی،

رسیدن به استانداردهای کیفیت بین‌المللی برای حمل و نقل کاتینیزی، از اولویت‌های راهبردی راه‌آهن روسیه است. در راستای رسیدن به این هدف، راه‌آهن روسیه جهت بهبود کارآئی حمل و نقل کاتینیزی و محموله‌های ترانزیت در کریدور سراسری سیبری، برنامه‌هایی را تصویب و به مرحله اجرا در آورده که در نتیجه آن حجم ترافیک باری در بازارهای سنتی کاهش یافته است. با این وجود برنامه‌ریزان و کارشناسان راه‌آهن روسیه بر این باورند که هنوز فرصت بزرگی برای افزایش جریان ترانزیت و جلب تجارت به راه‌آهن که منجر به رونق در آمد می‌شود وجود دارد. راه‌آهن روسیه و شرکت واپسنه آن (ترانس کاتینیز)، قطارهای کاتینیزی یکسره‌ای را احداث از کرده‌اند که با برنامه منظم مسافت‌هایی به طول ۹۰۰ کیلومتر را می‌پیمایند. در حال حاضر مدت زمان سفر از بندرهای شرقی روسیه به مرز غربی از طریق کریدور ترانس سیبری حدود ۱۲ روز طول می‌کشد، اما برای به دست آوردن سهم بیشتری از بازار کاتینیز آسیا-اروپا، یک برنامه‌ریزی برای سیر هفت روزه قطارهای در دست بررسی و اقدام است. برنامه ترانس سیبری در هفت روز^۷، که راه‌آهن روسیه در اوایل سال ۲۰۰۹ میلادی (۱۳۸۸) تصویب کرد، برای شتاب بخشیدن

قطار کاتینیزبر ترانس سیبری



ضرورت توسعه حمل و نقل در شرق کشور



طرح برابر با ۲/۳ میلیارد دلار است و اجرا و پیاده سازی سامانه های سخت افزاری و نرم افزاری این شبکه، با مشارکت شرکت هایی از چین، فرانسه و آمریکا در حال اجرا است [۱۱].

◀▶ ضرورت توسعه حمل و نقل در شرق کشور

کشور ایران در شرق با کشورهای افغانستان و پاکستان دارای مرز مشترک است، کشور افغانستان درگیر چنگ های داخلی است و قدرت آن در دست قبایل است و هنوز حکومت مرکزی، تسلط کامل بر مرزهای آن را ندارد، با توجه به اشغال افغانستان و

▼ شبکه ریلی عربستان (موجود، در دست ساخت)



1. Dammam
2. Riyadh

3. Jeddah Islamic Port
4. King Abdul Aziz Port

5. Saudi Arabia North-South Railway Project
6. Gulf Cooperation Council

اقدام به تشویق و جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی برای ساخت کریدور جده- جبيل کرده است، شبکه ریلی موجود در عربستان سعودی ارتباطین دمام و ریاض^۱ (این تخت عربستان) را مقدور می سازد، در حال حاضر در این مسیر، دو خط به ویژگی های زیر در حال بهره برداری است:

- ۵۵۶ کیلومتر تک خطه احداث شده در سال ۱۹۵۰ میلادی (۱۳۲۹) جهت حمل بار

- ۴۴۹ کیلومتر تک خطه احداث شده در سال ۱۹۸۰ میلادی (۱۳۵۹) جهت حمل مسافر در این خطوط از حدود ۱۴۰ کیلومتری دمام، به صورت دو خطه موازی قرار دارند، اما مستقل از یکدیگر عمل می کنند.

در سال ۲۰۰۴ میلادی (۱۳۸۳)، ۱/۳ میلیون مسافر و ۱ میلیارد تن- کیلومتر بار توسط راه آهن عربستان حمل شده است، پروژه کریدور جده- جبيل نقش راهبردی در بالا بردن میزان حمل بار و مسافر و هماهنگ ساختن زیرساخت های حمل و نقل عربستان با استانداردهای جهانی را ایفا می کند، این طرح شامل چهار مرحله زیر است.

- ۹۵ کیلومتر خط جدید بین جده- ریاض
- ۱۱۵ کیلومتر خط جدید بین دمام- جبيل

- به سازی خط موجود بین ریاض و دمام و برقراری ارتباط با خط جده- ریاض و دمام- جبيل

- یک پارچه سازی بندر اسلامی جده^۲، بندر شاه عبدالعزیز^۳، دمام و بندر خشک ریاض، [۱۰]

□ کریدور شمال - جنوب عربستان^۴

عربستان سعودی قصد دارد با مشارکت شرکت های داخلی و خارجی و به اجرا در آوردن خط آهن شمال- جنوب این کشور به طول ۲۴۰۰ کیلومتر، ارتباط ریلی خود را با کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس^۵ گسترش دهد، هزینه اجرای این

نقش توسعه حمل و نقل در بخش شرقی کشور

- افزایش ضریب امنیتی در دو سوی مرز ایران و افغانستان
 - امکان دسترسی به بازارهای مصرف کشورهای همسایه
 - بالا بردن جایگاه ترانزیت کشور در خاورمیانه
 - امکان جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر به داخل کشور به لحاظ دسترسی و نظارت مستمر حکومت بر مرزها
 - تسهیل حمل محصولات تولیدی، معادن سنگ آهن سنگان به مجتمع فولاد خراسان و سایر کارخانه‌های فولادسازی کشور به میزان سالانه ۲/۵ میلیون تن گندله آهن
 - افزایش توجیه اقتصادی راه آهن بافق - مشهد
 - ارتقای سطح زندگی مردم منطقه
 - اتصال کشور افغانستان به آب‌های آزاد خلیج فارس
 - مشارکت اثربار ایران در بازسازی کشور افغانستان
 - بخش شرقی ایران دارای امکانات و توانایی‌های بسیاری جهت سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل است. در اینجا به بررسی برخی از این امکانات می‌پردازیم.
- جنگزده بودن آن، قاچاق کالا، مواد مخدر، فساد و ناامنی از جمله مسائل قابل بررسی در این کشور و نیز مرزهای مشترک با ایران است.
- پاکستان نیز کشوری است با قدرت طوایف که مدتی است در مرزهای شمالی خود، به دلیل ایجاد ناامنی و اغتشاشات توسط گروه طالبان، با افغانستان درگیر شده است. دامنه این ناامنی‌ها به مرزهای مشترک با ایران نیز سرایت کرده است، آن چنان که گروه‌های تروریستی نظیر جندالله بر دامنه فعالیت‌های خود علیه جمهوری اسلامی افزوخته‌اند. این موارد دست به دست هم داده و باعث ایجاد مشکلاتی از جمله موارد زیر شده است:
- پایین بودن ضریب امنیت عمومی در شرق کشور
 - نامتجالی بودن فرصت‌های شغلی با افراد جویای کار و مشکل بیکاری در این مناطق
 - عدم سرمایه‌گذاری مناسب جهت توسعه اقتصادی-صنعتی مناطق
 - عدم حمایت کافی از صاحبان مشاغل در مناطق مرزی و نبود برنامه‌ریزی کلان جهت گرایش صنعتی یا کشاورزی
 - کافی نبودن دسترسی سیستم‌های حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی و هوایی)

۱۲ پایانه مرزی سرخس

ایستگاه سرخس در ۱۷۰ کیلومتری شمال شرق مشهد و ۱۵ کیلومتری شهر سرخس در نقطه مرزی ایران و ترکمنستان قرار دارد که بالغ بر ۸۸ درصد ترانزیت ریلی کشور از این ایستگاه انجام می‌شود. ایستگاه سرخس مجهز به سایت گالتنبری و ۴۲۰ هزار مترمربع قضای باز برای ذخیره کالا است. به دلیل عرض بودن خطوط راه آهن ترکمنستان (نسبت به عرض خط استاندارد راه آهن ایران)، در ایستگاه سرخس بوزی^۱ و اگن‌هادر هنگام ورود و خروج تعویض می‌شوند. [۱۲]

این مشکلات سبب پیدایش مناطقی ناامن با احتمال بالای زیان دهی در سرمایه‌گذاری و در نتیجه تهدید کشور و هم‌چنین مهاجرت ساکنین این مناطق به مناطق مرکزی درون سرزمینی شده است. بنابراین برنامه‌ریزی و هدایت راهبردی دولت در این زمینه بیش از پیش ضروری است.

۱۳ نقش توسعه حمل و نقل در بخش شرقی کشور

ایستگاه شهید مطهری در ۳۶ کیلومتری جنوب شهر مشهد، در محل انشعاب راه آهن مشهد از محور سرخس - رازی قرار دارد.

- ایجاد فرصت‌های شغلی
- ایجاد توسعه پایدار

^۱. بوزی به سیستم حرکتی (نافله) و اگن گلته می‌شود و مشکل از قاب (تیرهای طولی و عرضی)، مجموعه فنر و پنجه (تعلیق)، مجموعه چرخ و محور، مجموعه ترمز و انواع مربوط به آن است. بوزی ضمن توزیع پکتواخت وزن و اگن روی خط باعث سهولت در گردش و اگن هنگام عبور از قوس، ایمنی سیر، سهولت در میانه و اگن بین راه آهن‌های با عرض خط مختلف، افزایش ظرفیت بارگیری و اگن در باز محدودی ثابت می‌شود.

نقش توسعه حمل و نقل در پنجمین دوره اقتصادی کشور

کانی این معدن ۲/۱ میلیارد تن اعلام شده است، اما اکتشافات اخیر نشان می‌دهد می‌توان حدود ۳ برابر رقم فوق را به ذخایر فعلی به اثبات رساند. [۱۴]

مساحت محدوده ایستگاه شهید مطهری حدود ۱/۹ میلیون مترمربع است. میزان تخلیه بار ایستگاه در سال ۱۳۸۵ برابر ۵۲۵ هزار تن و حجم صادرات ۱۰/۸ هزار تن بوده است. در ایستگاه مطهری تشکیلات گمرک مستقر است. [۱۳]

راه آهن سنگان - هرات^۱

با توجه به عبور راه آهن بافق - مشهد از تربت حیدریه و نیز هم راستایی آن با مسیر معدن عظیم سنگ آهن سنگان و مجتمع فولاد خراسان (لیشاپور)، اتصال راه آهن بافق - مشهد به سنگان مطرح شد. هم چنین از آن جا که معدن سنگ آهن سنگان در حاشیه مرزی و به فاصله ۳۰ کیلومتری خاک کشور افغانستان قرار دارد، احداث راه آهن تربت حیدریه - سنگان - هرات مورد مطالعه قرار گرفت.

راه آهن تربت حیدریه - سنگان - هرات تحت عنوان «آغاز تمدن نوین شرق» گامی نو در جهت احیای جاده ابریشم محسوب می‌شود که در نهایت کشورهای افغانستان، پاکستان، هند و چین را به ایران و روسیه متصل خواهد کرد.

طول کل مسیر راه آهن تربت حیدریه - سنگان ۱۴۸ کیلومتر است. تعداد ایستگاه‌های بین راهی پیش‌بینی شده در طول مسیر راه آهن تربت حیدریه - سنگان ۶ ایستگاه وجود دارد. طول مسیر راه آهن سنگان - هرات نیز حدود ۱۶۸ کیلومتر

معدن سنگ آهن سنگان در نزدیکی روستای سنگان از توابع شهرستان خوف در استان خراسان رضوی واقع شده‌اند. این معدن در ۲۸۰ کیلومتری جنوب شرق مشهد، ۴۸ کیلومتری جنوب غرب تایباد، ۴۰ کیلومتری شمال شرق خوف، ۸ کیلومتری شمال شرق روستای سنگان و در حدود ۴۰ کیلومتری مرز افغانستان قرار دارند. این معدن در گستره‌ای به طول تقریبی ۳۰ کیلومتر و عرض حدود ۲ کیلومتر از غرب ایران تا مرز افغانستان توسعه یافته‌اند. گمانه زنی‌ها گویای این مطلب است که بیش از ۶۰ درصد این معدن در خاک کشور افغانستان واقع شده است. پروره سنگان بزرگ‌ترین پروره ملی شرق کشور است و از این پروره به عنوان عسلویه شرق کشور یاد می‌شود. سنگ آهن سنگان از لحاظ کمی از بزرگ‌ترین معدن کشور و از نظر کیفی محصول تولید شده قابل رقابت در بازارهای جهانی و قابل استفاده در کارخانه‌های فولادسازی کشور است. در حال حاضر ذخایر

مسیر راه آهن سنگان - هرات



معدن سنگ آهن سنگان



نقش توسعه حمل و نقل در بخش شرقی کشور

نکته: ارتباط ترانزیتی چابهار



شبکه ارتباط دریایی

بندر چابهار در حاشیه دریای عمان واقعیاتوس هند قرار دارد و از طریق این آب‌ها با سایر نقاط جهان بخصوص کشورهای شبه قاره هند، شرق دور و آفریقای شرقی در ارتباط است.

فاصله دریایی بندرهای مهم منطقه تا بندر چابهار

فاصله (مایل)	کشور	نام بندر
۳۰۵	ایران	بندر عباس
۸۰۵	ایران	بندر امام
۶۸۰	ایران	خارک
۱۶۵	ایران	چاسک
۴۲۰	ایران	کیش
۲۹۵	ایران	قشم
۶۸۰	ایران	بوشهر
۸۷۵	ایران	خرمشهر
۷۹۰	ایران	آبدان
۳۶۴	امارات	دیبی*
۱۵۱	عمان	مسقط*
۸۹۵	کویت	شویخ*
۳۷۵	امارات	شارجه*
۵۶۰	قطر	دوحه*
۶۲۵	بحیرین	منامه*

1. Ghurian
2. Zendeh Jan

۳. انتقال کالا لزیک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر

پیش‌بینی شده است که از شهر سنگان شروع و پس از عبور از شهرهای غوریان^۱ و زنده جان^۲ به هرات منتهی می‌شود. این راه آهن نخستین خط راه‌آهن کشور افغانستان به شمار می‌آید و سبب ارتباط افغانستان از طریق راه‌آهن با اروپا و بندرهای جنوبی کشورمان می‌شود. هزینه احداث قطعه داخل افغانستان بالغ بر ۷۵ میلیون دلار است و تا پایان سال ۱۳۸۸ به بهره برداری خواهد رسید. [۱۵]

بندر چابهار

بندر چابهار مجموعه‌ای از بندرهای شهید بهشتی و کلانتری است و تحت عنوان منطقه آزاد اداره می‌شود. جمع تخلیه و بازگیری کالا در سال ۱۳۸۵ در بندر چابهار برابر ۱۶۰ میلیون تن بوده است. [۱۶] بندر چابهار به عنوان یکی از بندرهای مهم در جنوب ایران و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است. این بندر به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و نقش مهمی در زمینه ترانزیت و ترانشیپ^۳ ایقا خواهد کرد.

بندر چابهار شامل دو بندر شهید کلانتری و بندر شهید بهشتی است. اسکله شهید بهشتی ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۱۰۰ هزار تنی را دارد و دارای ۱۸۰۰۰ متر مربع انبار سرپوشیده است. اسکله شهید کلانتری قابلیت پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت ۴۵ هزار تنی را دارد و دارای ۴۵۰۰ متر مربع انبار سرپوشیده است. چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتی‌رانی و حمل و نقل دریایی است. وجود آب‌های عمیق در خلیج وسیع، شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و ایجاد تاسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده است. ظرفیت بندر چابهار با اعتباری بالغ بر ۴۷۰ میلیون دلار و با احداث پست اسکله (۳ پست اسکله کالاتیبری و ۲ پست فله‌بر) در بندر شهید بهشتی، تا سال ۱۳۸۹ به ۶ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

4. Dubai
5. Masqat

6. Shuwaikh
7. Sharjah
8. Doha
9. Manama

راه کارهای پیشنهادی توسعه حمل و نقل در شرق کشور



☒ دسترسی به بازار شمال افغانستان

با توجه به عدم احاطه طالبان بر شمال افغانستان و برخورداری نسبی از امنیت و همچنین اتصال راه آهن سنگان-هرات و نیز بزرگراه چهارخطه سنگان-هرات، تبادل تجاری با این منطقه امکان پذیر است.

☒ دسترسی به بازار آسیای میانه
با اتصال ریلی سنگان به راه آهن سراسری، امکان دسترسی به پایانه مرزی سرخس و اتصال به تاجیکستان ایجاد می شود. از این طریق ارتباط با آسیای میانه، افغانستان و پاکستان فراهم می شود که می تواند سهم ایران را در ترانزیت کالا در منطقه افزایش دهد.

☒ راه کارهای پیشنهادی توسعه حمل و نقل در شرق کشور

با توجه به امکانات و نیز مشکلات موجود و به منظور توسعه و بهبود حمل و نقل در شرق کشور راه کارهای زیر پیشنهاد می شود:

فاصله در ریلی بین راه چابهار با بندرهای عدد جهان [۱۸]

نام بندر	کشور	فاصله (مايل)
کراچی	پاکستان	۳۳۱
بمبئی	هند	۷۶۸
کلمبو ^۷	سریلانکا	۱۵۲۰
سیدنی ^۸	استرالیا	۶۶۵۵
شانگهای ^۹	چین	۵۲۶۸
هونگ کنگ ^{۱۰}	چین	۴۵۳۱
بوسان ^{۱۱}	کره جنوبی	۵۵۷۹
لندن ^{۱۲}	انگلستان	۵۶۸۶
سنگلپور ^{۱۳}	سنگلپور	۳۰۷۶
یوکوهاما ^{۱۴}	ژاپن	۵۹۷۱
کیپ تاون ^{۱۵}	آفریقای جنوبی	۴۴۰۰
هامبورگ ^{۱۶}	آلمان	۶۰۰۱

7 . Colombo
8. Sidney

9. Shanghai
10. Hong Kong

11. Busan
12 . London

13. Singapore
14. Yokohama

15. Keep Town
16. Hamburg

راه‌گارهای پیشنهادی توسعه حمل و نقل در شرق کشور

توسعه بندر چابهار

طبق سند چشم انداز توسعه پیست ساله برای این منطقه، برنامه‌ریزی جهت تخصیص ۵۶۰۰ میلیارد ریال بودجه در نظر گرفته شده است. طی اسال گذشته نزدیک به ۶۰۰ میلیارد ریال بودجه صرف احداث زیرساخت‌ها شده است و تقریباً ۵۰۰ میلیارد ریال باقی مانده است. با روند تخصیص اعتبار فوق احداث زیرساخت‌ها حدود ۸۰۰ اسال طول خواهد کشید. توسعه بندر چابهار با توجه به موقعیت آن در منطقه و نیز امکانات بالقوه در پس‌گرانه آن، نقش مستقیمی در توسعه منطقه شرق کشور خواهد داشت.

منابع مورد استفاده و استناد در این بروزس

۱. سازمان بنادر و دریانوردی
۲. راه آهن جمهوری اسلامی ایران
۳. معاونت ساخت و توسعه راه آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای‌های حمل و نقل کشور
۴. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
۵. مقایسه و تحلیل آمار تلفات حوادث معابر بین شهری اعلام شده توسط ناجا و سازمان پزشکی قانونی
۶. معاونت ساخت و توسعه راه‌ها، شرکت ساخت و توسعه زیربنای‌های حمل و نقل کشور
۷. راه آهن جمهوری اسلامی ایران
۸. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
9. Trans Siberian Railway
10. Saudi Landbridge Project
11. System
۱۲. معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری
۱۳. معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری
۱۴. وزارت صنایع و معدن جمهوری اسلامی ایران
۱۵. وزارت راه و ترابری
۱۶. معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری
۱۷. سازمان بنادر و دریانوردی
۱۸. راه آهن جمهوری اسلامی ایران

تبدیل پایانه ریلی شهید مطهری به بندر خشک^۱ دور از ساحل

با توجه به استقرار تشکیلات گمرک، اینبارهای گستردۀ دسترسی مسیرهای جاده‌ای به ایستگاه شهید مطهری و نیز ارتباط آن با پایانه مرزی سرخس، تغییر کاربری این پایانه به بندر خشک امکان‌پذیر است. این تصمیم باعث بهبود مدیریت جریان حمل کالا، پرهیز از انباشت و رسوب کالا در پس‌گرانه ساحلی (بندر چابهار) شده و ظرفیت بندر ساحلی را در وضعیت بهینه قرار می‌دهد.

تبدیل سنجان به بندر خشک با فاصله متوسط از ساحل

با درنظر گرفتن موقعیت سنجان در شرق کشور و ارتباط ریلی آن با هرات در افغانستان، این منطقه نقش مهمی در تجارت و ترانزیت کالا با افغانستان خواهد داشت. با توجه به عدم دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد و موقعیت ایران جهت رفع این مشکل افغانستان، با تبدیل منطقه سنجان به بندر خشک با فاصله متوسط از ساحل، امکان تجمعی کالا، انجام امور گمرکی و ارایه خدمات اینبارداری کالا فراهم می‌آید. این امر سبب افزایش مبادلات تجاری بین دو کشور و نیز افزایش سهم ترانزیت ایران می‌شود.

تسريع دسترسی ریلی بندر چابهار به شبکه راه آهن سراسری

با برقراری ارتباط ریلی بندر چابهار به شبکه راه آهن سراسری، امکان انتقال کالا از کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد فراهم می‌آید. لازم به توضیح است که هم اینک این ارتباط از طریق محور سرخس- بافق- بندر عباس محدود است اما با ارتباط بندر چابهار به شبکه راه آهن سراسری، مسیر سرخس- سنجان- بندر چابهار از مسیر فوق کوتاه‌تر شده و تمایل برای انتقال بار از آن پیش‌تر می‌شود.

۱. بندر خشک پایانه‌ای ترکیبی در پس‌گرانه است که متصل به یک بندر ساحلی است و از تجهیزات موردنیاز برای پهنه‌گیری از شیوه‌های گوناگون حمل و نقل، اعم از ریلی، جاده‌ای و هوایی برخوردار است. از این رو، مشتریان این بندرها می‌توانند کالاهای اشان را با استفاده از این شیوه‌های مختلف ارسال و دریافت کنند. بندرهای خشک بسته به فاصله از بندر ساحلی، به بندرهای خشک دور از ساحل، با فاصله متوسط از ساحل، با بندرهای خشک دور از ساحل، با ساحل دسته بنده می‌شوند. برای دریافت اطلاعات بیشتر به تشرییف شماره ۱۱۲ (بندر خشک)، گروه بین‌المللی و مسیر مراجعه نمایید.

فهرست نشریات منتشر شده

گروه بین المللی راه شهر از تاستان ۱۳۷۱ تاکنون ۱۱۲ نسخه منتشر کرده است؛ در زیر عنوانی که از بهار ۱۳۸۳ تاکنون منتشر شده ملاحظه می کنید:

۲۵. پام سیز (پاییز ۱۳۸۷)
۲۶. سامانه های گرمابی شهری (بهار ۱۳۸۸)
۲۷. روند توسعه در خلیج فارس و دریای عمان پخش هفتم (خرداد ۱۳۸۸)
۲۸. بحران جهانی و چشم انداز آینده (تایستان ۱۳۸۸)
۲۹. حمل و نقل همگانی (تایستان ۱۳۸۸)
۳۰. ناوفناوری اینترنت (تایستان ۱۳۸۸)
۳۱. از شهر فروگاهی تا منطقه فروگاهی (بخش اول) (تایستان ۱۳۸۸)
۳۲. از شهر فروگاهی تا منطقه فروگاهی (بخش دوم) (پاییز ۱۳۸۸)
۳۳. پندر خشک (پاییز ۱۳۸۸)

همین نشریات تخصصی ذیل لیز توسط پخش های مختلف گروه مهندسین مشاور و شهر منشور گردیده اند:

- حقایقی در مورد شرکت های بزرگ (بخش تحقیق و توسعه) (زمستان ۱۳۷۲)
- انتخاب محل و نوع سد براساس شرایط زیست محیطی و زیست‌بودی (بخش عمران آب) (زمستان ۱۳۷۲)
- تحلیل منطقه ای سلاب در حوضه های شمالی تهران (بخش عمران آب) (بهار ۱۳۷۲)
- اصول طراحی مراکز دیسپاچینگ (بخش ارزی) (زمستان ۱۳۷۲)
- پارک پویش: اندیشه سالم / بدن سالم در شهرک قاطعه منطقه ۲۰ شهرداری تهران (بخش شهر سالم) (پاییز ۱۳۷۲)
- شهرک ترافیکی کودکان (بخش شهر سالم) (پاییز ۱۳۷۲)
- سازماندهی کارکردهای پویش تماشگاه های دیجیتالی (زمستان ۱۳۷۲)
- استفاده از موافق ویژن در مراکز پر تردد شهری (بخش شهر سالم) (بهار ۱۳۷۲)
- پارک ارزی های تو (بخش شهر سالم) (تایستان ۱۳۷۲)
- پویش سازی خدمات پرور (بخش شهر سالم) (زمستان ۱۳۷۲)
- بازارچه صنایع دستی در کوهپایه های شمال تهران (تایستان ۱۳۷۲)

ضمناً کتب ذیل لیز توسطه گروه مهندسین مشاور و شهر منشور گردیده است:

۱. سازه پارکینگ های طبقائی (PARKING STRUCTURES) (۱۳۷۲)
۲. سازه های آبی (HYDRAULIC STRUCTURES) (۱۳۷۲)
۳. خودآموز الکtronک (۱۳۷۳) (AUTO CAD. V.۱۲ USER S GUIDE)
۴. برنامه ارزی و طراحی هتل (دفتر تحقیقات و معیارهای فنی سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور - ۱۳۷۵)
۵. پیست و پنج جلد استانداردهای ساخت آب کشور (دفتر امور فنی و تدوین معیارهای سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور - ۱۳۷۵)
۶. راهنمای برنامه نویسی سه بعدی OpenGL (۱۳۸۲)
۷. معماری سیز - هوای پاکیزه بکاربرم (۱۳۸۴)
۸. HSE در سفر (۱۳۸۵)
۹. معماری سیز - با گیاهان آب را تصویه کنیم (۱۳۸۶)
۱۰. ناوفناوری برای همه (زمستان ۱۳۸۷)

گروه بین المللی راه شهر از تاستان ۱۳۷۱ تاکنون ۱۱۲ نسخه منتشر

کرده است؛ در زیر عنوانی که از بهار ۱۳۸۳ تاکنون منتشر شده ملاحظه می کنید:

۱. فن آوری اطلاعات - بخش هشتم: آموزش الکترونیکی (بهار ۱۳۸۳)
۲. فن آوری اطلاعات - بخش نهم: دانشگاه الکترونیکی (بهار ۱۳۸۳)
۳. فن آوری اطلاعات - بخش دهم: سیستم های اطلاعات مدیریتی ساختمن (تایستان ۱۳۸۳)
۴. فن آوری اطلاعات - بخش بیاندهم: دانشگاه الکترونیکی (پاییز ۱۳۸۳)
۵. فن آوری اطلاعات - بخش دوازدهم: مدیریت پرونده های الکترونیکی (زمستان ۱۳۸۳)
۶. فن آوری اطلاعات - بخش سیزدهم: دموکراسی الکترونیکی (زمستان ۱۳۸۳)
۷. فن آوری اطلاعات - بخش چهاردهم: انتخابات الکترونیکی (زمستان ۱۳۸۳)
۸. فن آوری اطلاعات - بخش پانزدهم: حقایقیت مجازی (تایستان ۱۳۸۴)
۹. برگزاری مناقصه های دولتی (تصویب شده سال ۱۳۸۳) (تایستان ۱۳۸۴)
۱۰. چین دومین مصرف کننده ارزی در جهان (تایستان ۱۳۸۴)
۱۱. مدیریت پروره - استانداردهای مدیریت پروره (بخش اول - تایستان ۱۳۸۴)
۱۲. فن آوری اطلاعات - بخش شانزدهم: توسعه فن آوری اطلاعات در روستاها (عدالت اجتماعی) (پاییز ۱۳۸۴)
۱۳. فن آوری اطلاعات - بخش هفدهم: مدیریت ارتباط با مشتریان (پاییز ۱۳۸۴)
۱۴. مدیریت پروره - استانداردهای مدیریت پروره (بخش دوم - زمستان ۱۳۸۴)
۱۵. مهندسی ارزش - بخش اول: اصول، مبانی و فرآیند (زمستان ۱۳۸۴)
۱۶. مدیریت پروره - استانداردهای مدیریت پروره (بخش سوم - فروردین ۱۳۸۵)
۱۷. فن آوری اطلاعات - بخش هجدهم: پایختکن الکترونیکی - تجلی عدالت اجتماعی (تایستان ۱۳۸۵)
۱۸. مدیریت پروره - دفتر مدیریت پروره (بخش اول - تایستان ۱۳۸۵)
۱۹. متداولویزی های مدیریت پروره (تایستان ۱۳۸۵)
۲۰. صنایع ارزی بر، نظریه ها و دیدگاهها (تایستان ۱۳۸۵)
۲۱. آشنایی مقدماتی با ارزیابی محیط زیست (پاییز ۱۳۸۵)
۲۲. آشنایی با فرآوری های گازی LNG، CNG (زمستان ۱۳۸۵)
۲۳. رهنمون هایی برای توسعه (زمستان ۱۳۸۵)
۲۴. خبرنامه تحولات توسعه در حوزه خلیج فارس (بهار ۱۳۸۶)
۲۵. متداولویزی مکان یابی صنایع (تایستان ۱۳۸۶)
۲۶. خبرنامه تحولات توسعه در حوزه خلیج فارس (جلد دوم) (تایستان ۱۳۸۶)
۲۷. خبرنامه تحولات توسعه در حوزه خلیج فارس (جلد سوم) (تایستان ۱۳۸۶)
۲۸. معماری سیز، (الرزی افتخار در معماری) (پاییز ۱۳۸۶)
۲۹. معماری سیز، (الرزی زمین گرمابی) (پاییز ۱۳۸۶)
۳۰. خبرنامه تحولات توسعه در حوزه خلیج فارس (نسخه چهارم) (پاییز ۱۳۸۶)
۳۱. ایران ترانزیت (بهار ۱۳۸۷)
۳۲. سورچ چاذب ها (راهی برای گسترش فضای سیز و مقابله با کمبود آب) (تایستان ۱۳۸۷)
۳۳. روند توسعه در خلیج فارس و دریای عمان (بخش یکم) (تایستان ۱۳۸۷)
۳۴. روند توسعه در خلیج فارس و دریای عمان (بخش ششم) (پاییز ۱۳۸۷)