



بندر خشک

Dry Port



اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی قزوین

دبیر خانه شورای گفتگوی دولت
و بخش خصوصی استان قزوین
کمیته تجارت - مرداد ۹۶





اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی قزوین

مصوبه ستاد حمایت از سرمایه‌گذاری استان قزوین:

۹۶/۴/۱۷

به موضوع ارائه طرح معرفی **بندر خشک** استان قزوین توسط
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی قزوین.



1 اقتصاد حمل و نقل جهان

2 کریدورهای تجاری منطقه

3 جایگاه ایران در صنعت حمل و نقل جهان

4 سیاست های کلان کشور

5 مزیت بندر خشک در استان قزوین





ارزش تجارت کالا در جهان

۱۰,۰۰۰ میلیارد دلار

حجم تجارت بین آسیا و اروپا

۳,۰۰۰ میلیارد دلار

سهم ترانزیت و حمل و نقل آسیا

۳۰۰ میلیارد دلار





۴

میلیارد دلار

سهم ایران از بازار ترانزیت آسیا

معاون توسعه صادرات کالا و خدمات سازمان تجارت

۳ میلیارد دلار

۴۰۰ میلیون دلار

۳۲۰ میلیون دلار

۲۸۰ میلیون دلار

حمل و نقل جاده‌ای

حمل و نقل هوایی

حمل و نقل دریایی

حمل و نقل ریلی



معاونت توسعه صادرات و کسب و کار



۴۰٪



۵٪

در سال ۱۳۹۵

سهم ترانزیت از مبادلات خارج



اتاق بازرگانی مسیح معادن و کشاورزی قزوین

انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران - کارگروه لجستیک وزارت راه و شهر سازی ۱۵

۱۵۰

میلیارد تن

۱۱

میلیارد تن

۷,۵

میلیون تن

براساس آمار
UN COMTrade

براساس آمار
معاونت حمل و نقل وزارت
راه و شهر سازی
۹۶/۲/۲۶

حجم کل ترانزیت
جهان

حجم کل
ترانزیت
آسیا و اروپا

حجم کل ترانزیت
ایران در سال
۹۵

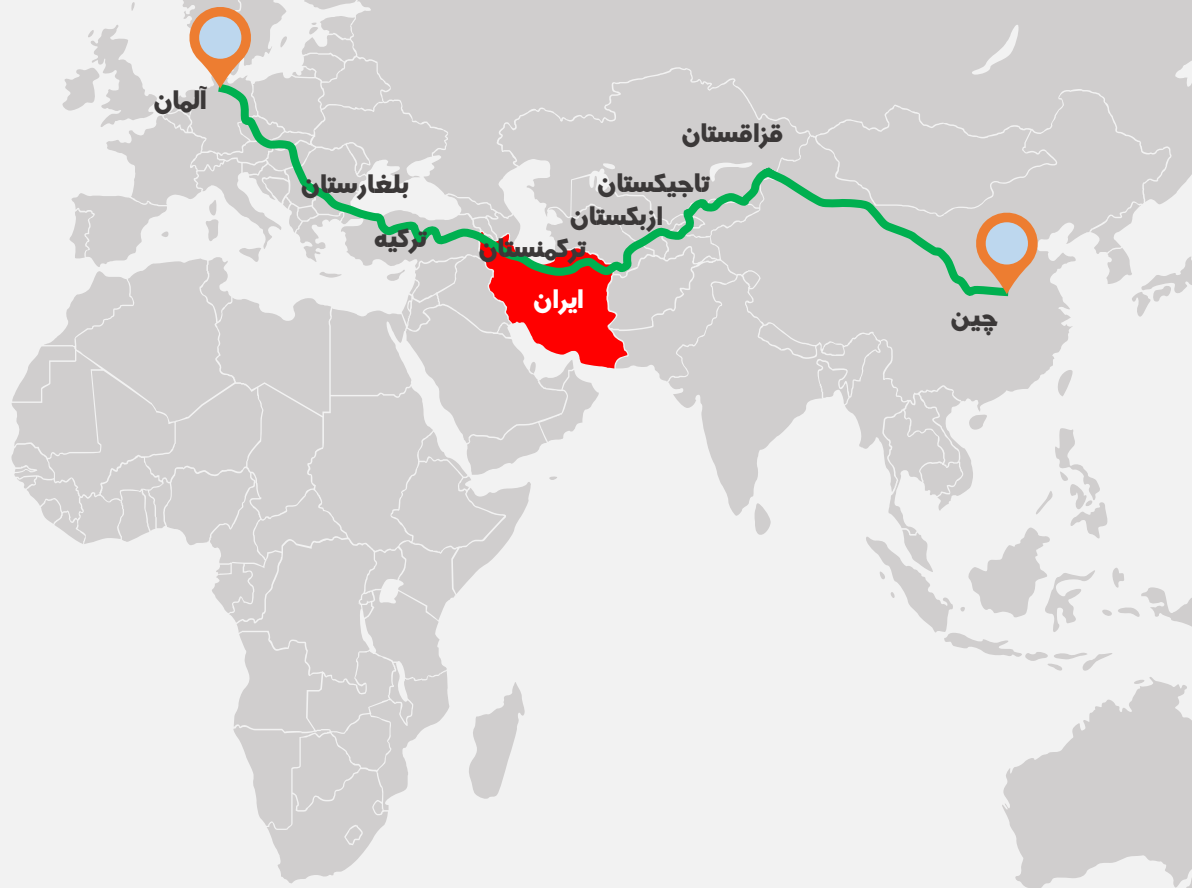


کریدور های تجاری زیادتی از ایران می گذرد



مسیر کریدور های تجاری

کریدور جاده ابریشم شرق - غرب



مسیر کریدور های تجاری

کریدور بین المللی جنوب آسیا



مسیر کریدور های تجاری

کریدور شمال جنوب (غرب خزر)

(از فنلاند تا بمبئی)

سال ۲۰۰۰ توسط سه
کشور ایران، روسیه و
هند



اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی قزوین



مسیر کریدور های تجاری

کریدور بین المللی ریلی

چین - قرقیزستان -
تاجیکستان - افغانستان - ایران



مسیر کریدور های تجاری

کریدور ریلی

بندر عباس - سرخس





جایگاه ایران در شاخص های بین المللی



اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی قزوین



WORLD BANK

شاخص عملکرد لجستیک

logistics Performance Index



WORLD BANK

6

آیتم

01	کارایی فرایندهای ترخیص کالا
02	کیفیت زیرساخت های تجاری و جابجایی
03	سهولت دسترسی به قیمت رقابتی حمل و نقل
04	کفایت و کیفیت خدمات لجستیکی
05	توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی
06	تحويل به موقع کالا

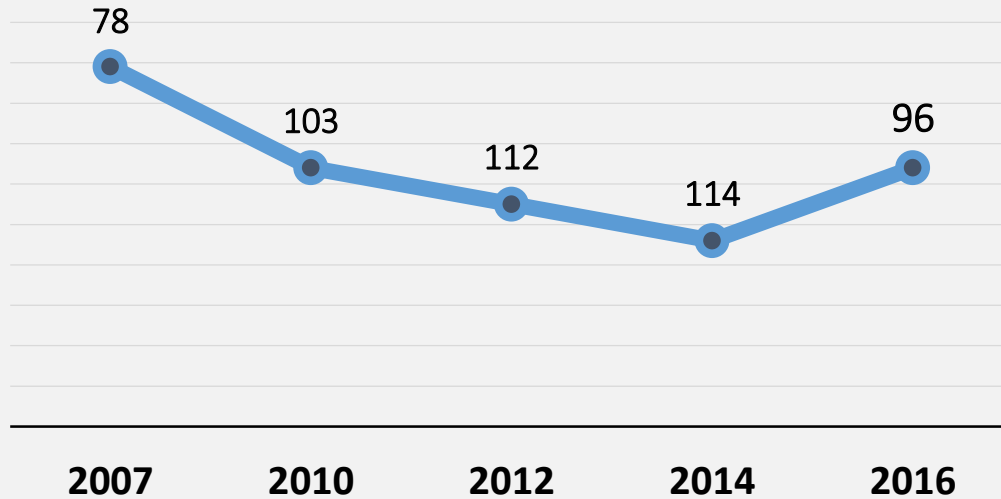




WORLD BANK

Average 2016

From 167 countries of
4 last periods



104 ایران

34 ترکیه

47 عربستان

69 پاکستان

81 قزاقستان

از ۱۵۵ کشور



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

Average 2016	۲۰۱۶	۲۰۱۴	۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۷	کشور ها
۱۰۴	۹۶	۱۱۴	۱۱۲	۱۰۳	۷۸	۱ ایران
۳۴	۳۴	۳۰	۲۷	۳۱	۳۴	۲ ترکیه
۴۷	۵۲	۴۹	۳۷	۴۰	۴۱	۳ عربستان
۶۹	۶۸	۷۲	۷۱	۱۱۰	۶۸	۴ پاکستان
۸۶	۷۷	۸۸	۸۶	۹۱	۱۳۳	۵ قزاقستان

از ۱۵۵ کشور



شاخص توانمند سازی تجاری

Enabling trad Index

WORLD
ECONOMIC
FORUM

7

آیتم

01 دسترسی به بازارهای داخلی

02 دسترسی به بازارهای خارجی

03 کارآیی و شفافیت امور گمرکی

04 زیرساخت‌های لجستیکی

05 کیفیت خدمات لجستیکی

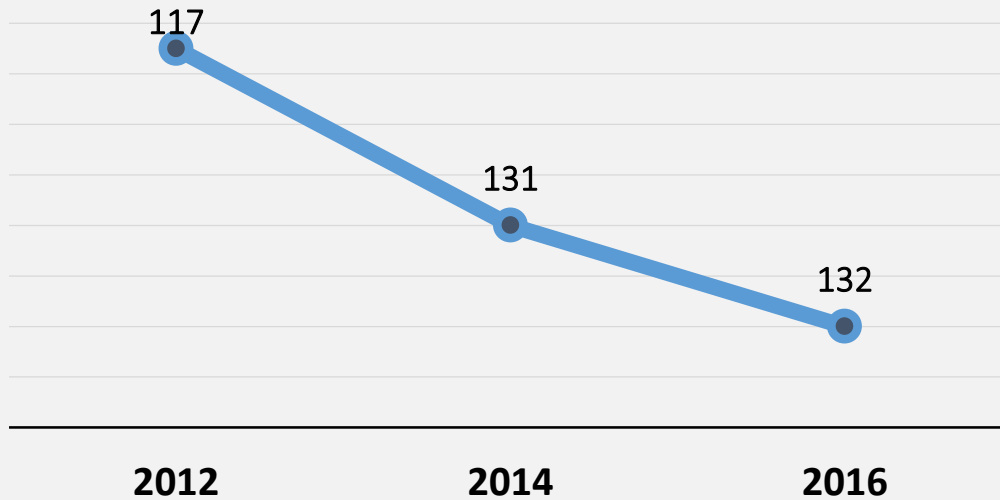
06 زیرساخت‌های فناوری اطلاعات

07 محیط عملیاتی کسب و کار



2016

From 136 countries



از ۱۳۶ کشور

132 ایران

59 ترکیه

67 عربستان

122 پاکستان

88 قزاقستان

41 گرجستان

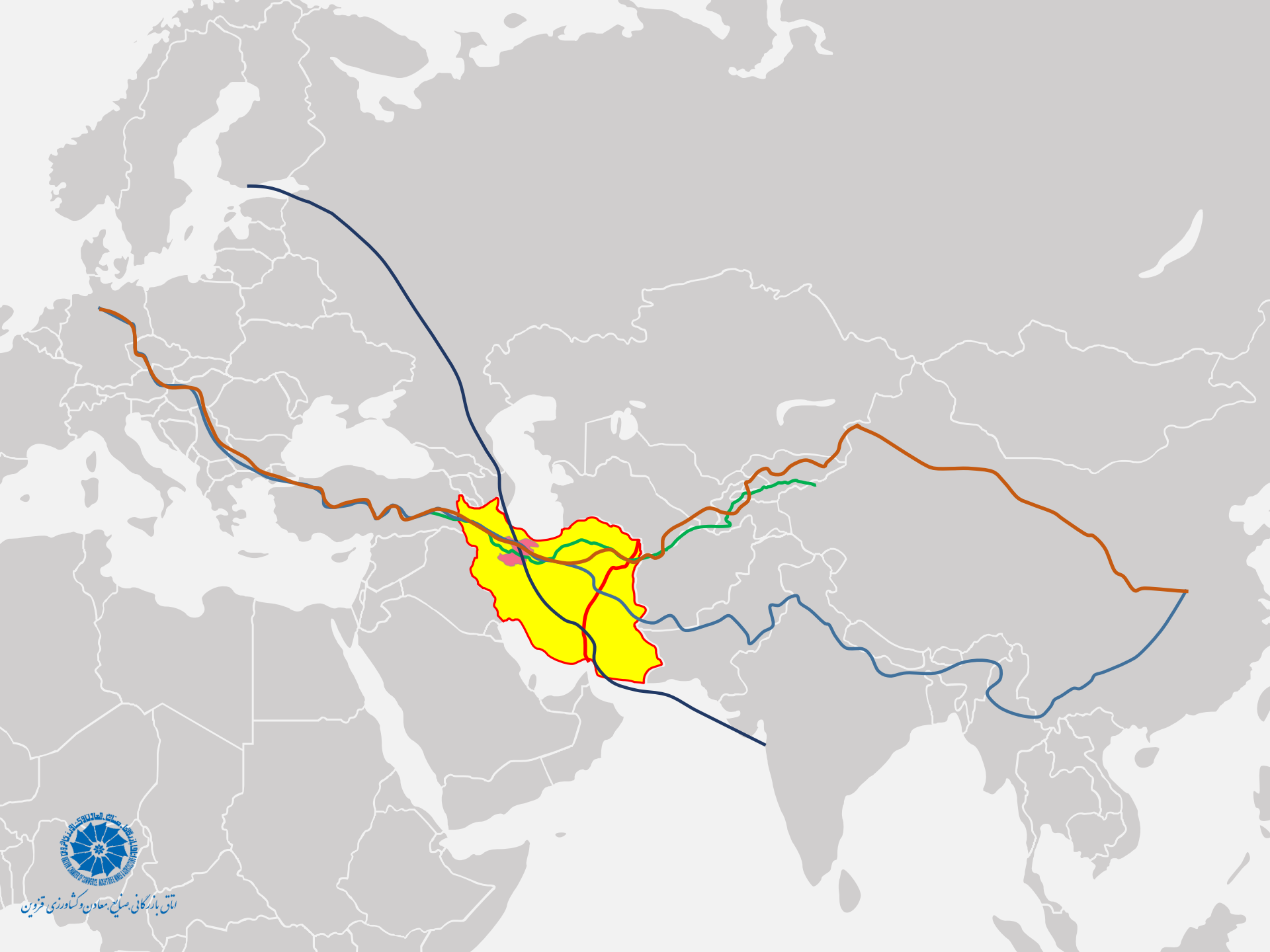


کشور ها

کشور	۲۰۱۶	۲۰۱۴	۲۰۱۲
۱ ایران	۱۳۲	۱۳۱	۱۱۷
۲ ترکیه	۵۹	۴۶	۶۲
۳ عربستان	۶۷	۴۸	۲۷
۴ پاکستان	۱۲۲	۱۱۴	۱۱۶
۵ قزاقستان	۸۸	۹۴	۱۰۵
۶ گرجستان	۴۱	۳۶	۳۸

از ۱۳۶ کشور





معاونت و مشاورت قومی

تغییر کلی سیاست های کشور

- افزایش سهم ترانزیتی

- افزایش سرمایه گذاری در بنادر تجاری

- افزایش ظرفیت ریلی



۳. توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل با توجه به نکات زیر:

- نگرش شبکه‌ای به توسعه محورها.
- آمایش سرزمین.
- ملاحظات دفاعی - امنیتی.
- سودآوری ملی.
- موقعیت ترانزیتی کشور.
- تقاضا.

۵. دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل و نقل بین‌المللی.



بند ۱۰. حمایت همه جانبه هدفمند از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش افزوده و با خالص ارزآوری مثبت از طریق:

...
- **گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و زیرساخت های مورد نیاز.**
....

...
بند ۱۲. افزایش قدرت مقاومت و کاهش آسیب پذیری اقتصاد کشور از طریق:

- **توسعه پیوندهای راهبردی و گسترش همکاری و مشارکت با کشورهای منطقه و جهان بویژه همسایگان.**



بند ۴-

توسعه‌ی پیوندهای اقتصادی و تجاری متقابل و شبکه‌ای کشور به‌ویژه با کشورهای منطقه‌ی آسیای جنوب غربی، **تبدیل شدن به قطب تجاری و ترانزیتی** و انعقاد پیمان‌های پولی دو و چندجانبه با کشورهای طرف تجارت در چارچوب بندهای ۱۰، ۱۱ و ۱۲ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی.

بند ۲۳-

توسعه‌ی بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت.



بند ۲۴. اولویت بخش ریلی در توسعه‌ی حمل‌ونقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن.

بند ۲۵. توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی باری با اولویت تجهیز شبکه و پایانه‌های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه‌های ریلی منطقه‌ای و جهانی به ویژه کریدور شمال - جنوب با هدف توسعه‌ی صادرات و ترانزیت بار.

بند ۲۸. اولویت دادن به حوزه‌های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، حمل‌ونقل، مواد پیشرفته، ساختمان، فناوری اطلاعات و ارتباطات، هوافضا، دریا، آب و کشاورزی) و افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در آنها.



ماده ۳۰ : بند چ:

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

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

۲. نسبت به تهیه طرح مکان یابی پایانه های بارگنج (کانتینری) و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی عبوری (ترانزیتی) کشور اعم از شمالی-جنوبی، شرقی غربی و نیز شبکه آسیایی از طریق **بخش خصوصی و تعاونی** اقدام کند.

۳. سازو کار های لازم را برای تحقق افزایش سالانه ده درصد (۱۰٪) حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا، فراهم کند.



ماده ۲ :

موضوعات زیر مسائل محوری برنامه است. دولت موظف است طرح های (پروژه های) مرتبط با آنها و همچنین مصوبات ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی صرفاً در حوزه های ذیل ال ذکر را در بودجه سالانه اعمال نماید.

الف:.....

ب:

پ: موضوعات خاص بخش پیشروی اقتصاد در مورد معدن و صنایع معدنی، کشاورزی، گردشگری، **عبوری (ترانزیت) و حمل و نقل ریلی**، فناوری نوین و



ماده ۵۲ :

به منظور تقویت اقتصاد حمل و نقل ریلی و ترغیب سرمایه گذاری بخش غیردولتی در این زمینه و

الف: سرمایه گذاری **بخش غیردولتی** در احداث و بهره برداری از حمل و نقل ریلی درون شهری و برون شهری **مانند سرمایه گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته تلقی شده** و مشمول کلیه قوانین و مقررات مرتبط با سرمایه گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته خواهد بود.

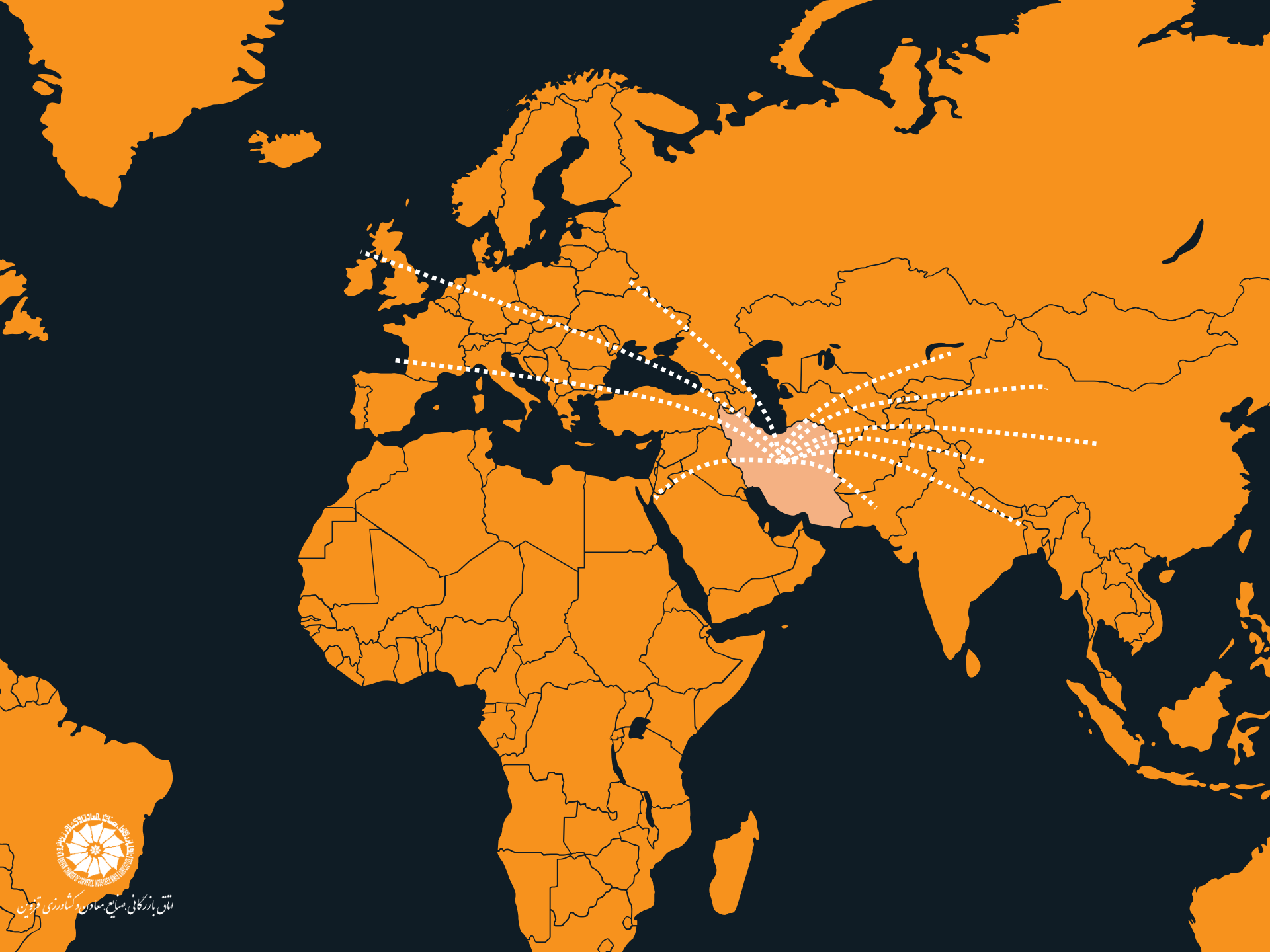
ب: مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی علاوه بر معافیت های مذکور در بند (۱۲) ماده (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر محاسبه خواهد شد.



ماده ۵۷:

ب: با توجه به قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶ به گونه ای برنامه ریزی شود که درطول اجرای قانون برنامه سهم حمل و نقل ریلی **بار حداقل به سی درصد (۳۰٪) و سهم حمل و نقل ریلی مسافر حداقل به بیست درصد (۲۰٪) برسد.**





گریدور شمال - جنوب

مزیت استان قزوین



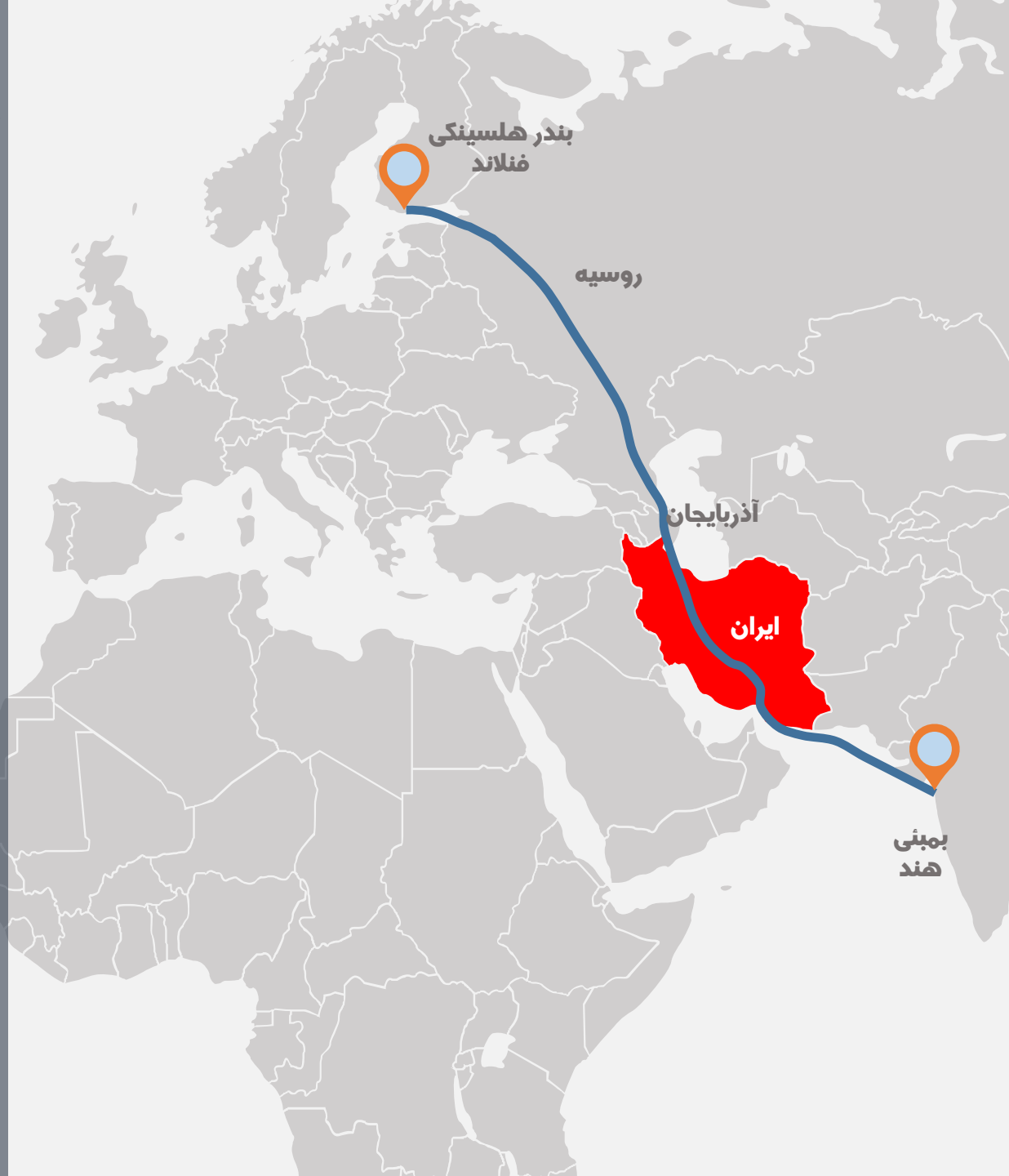
گریدور شمال جنوب

(از فنلاند تا بمبئی)

سال ۲۰۰۰ در سن پترزبورگ
توسط سه کشور ایران،
روسیه و هند و به منظور
ترویج همکاری های حمل
و نقلی بین اعضاء
تأسیس شد.



اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی قزوین



گریدور شمال جنوب

کشور های محصور
در خشکی

۸

جمعیت منطقه محور

فقط ۱۵ کشور همسایه

۶۵۰ میلیون نفر

جمعیت
جهان

۸,۹



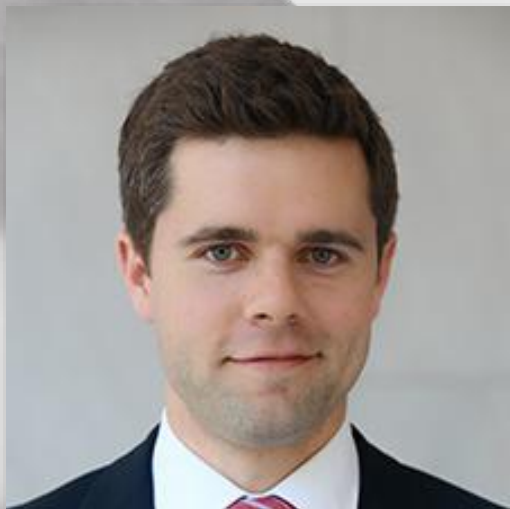
کریدور شمال جنوب

کوتاه تر **۴۲٪**
ارزان تر **۳۰٪**



اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی قزوین





Jonathan Hillman

Asia Reconciliation Director
at the Center for Strategic
and International Studies

جاناتان هیلمن

مدیر بخش اتصال مجدد آسیا در مرکز مطالعات استراتژیک و بین المللی :

این مسیر می تواند مدت زمان سفر بین بمبئی و سن پترزبورگ را به نصف کاهش دهد... بر اساس برخی برآوردها، مسیر شمال- جنوب حتی از نظر اقتصادی بهتر از برخی مسیرهای زمینی تازه مطرح شده شرق به غرب است.



کریدور شمال جنوب - غرب خزر

محور قزوین - رشت - آستارا
۳۷۲ کیلومتر



اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی قزوین



رقببا و مسير هاب جابگزین در کریدور هاب بین المللی



قزاقستان

هدف گذاری برای
ترانزیت کالا از چین

۲۲۰

میلیون تن

در ۱۰ سال آینده

۱۶۰

میلیون تن



اتاق بازرگانی منابع معادن و کشاورزی قزاقستان



تاجیکستان
ازبکستان
ترکمنستان
افغانستان



ترکمنستان آذربایجان

سرمایه گذاری ترکیه در
بندر ترکمن باشی

۲

میلیار دلار



نتیجه:

- توسعه گریدوری و ترانزیت ضروری است.
- ارتقاء خدمات لجستیک بار برای ایران اهمیت دارد.
- نقش بنادر خشک برای رسیدن به این هدف کلیدی است.



بندر خشک

Dry Port

بندر خشک پایانه ای ترکیبی در پس کرانه است که به بندری ساحلی متصل است. تجهیزات لازم و کافی برای مواجهه با تردد ناشی از چندین شیوه حمل و نقل اعم از جاده ای، ریلی و هوایی در آن در نظر گرفته شده و مشتریان می توانند کالاهایشان را از شیوه های مختلف به آن ارسال کنند یا از آن تحویل بگیرند. طبق تعاریف یک بندر خشک می تواند پشتیبان یک یا چند بندر ساحلی و برعکس باشد.



اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی قزوین

سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۰۰ نکته درباره بنادر خشک، ۱۳۹۴

بندر خشک

Dry Port

آیین نامه تاسیس و بهره برداری از بنادر خشک در کشور

۹۳/۱۲/۱۰

ماده ۲. کلیات و تعاریف

الف. بندر خشک (dry port) منطقه ای در داخل کشور با دسترسی به دستکم دوشبکه حمل و نقل ، به ویژه راه آهن و در نزدیکی مراکز تجمع کالا و به منظور تجهیز آنها است.

بندر خشک، خدماتی را برای تخلیه و بارگیری تشریفات گمرکی ، حمل مجدد و انبارسازی موقت کالا های کانتینری و غیر کانتینری که از طریق هر نوع شیوه حمل و نقلی نظیر راه، راه آهن، یا فرودگاهها به بندر خشک وارد یا از آن خارج می شوند فراهم می آورد.

تمام خدمات مرتبط با امور گمرکی، بانکی، انتظامی و سایر خدمات مثل بازرسی های لازم برای واردات و صادرات بار در هر زمان ممکن، در بندر خشک فراهم می گردد.



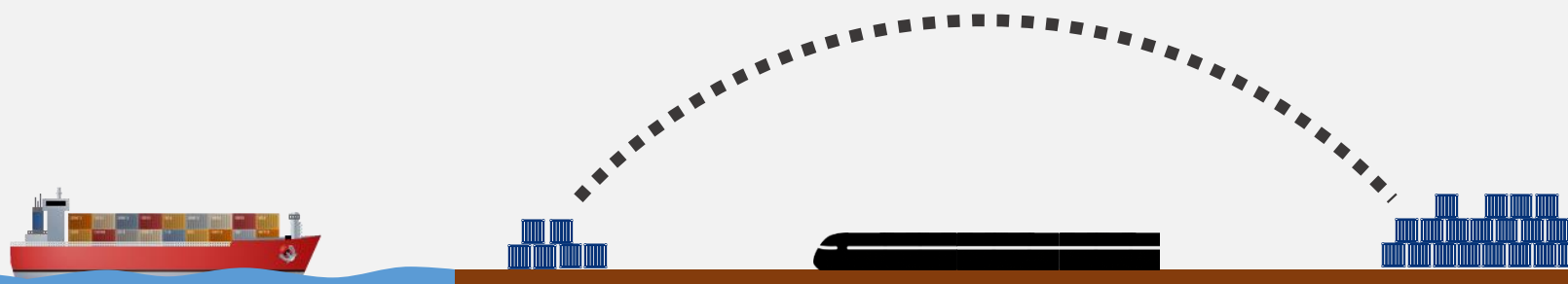
بندر خشک

انبار کالا
دپو و تعمیر کانتینر
امور گمرکی و ترخیص
پشتیبانی کالا
توزیع کالا

نمایندگی خطوط کشتی رانی
شرکت های حمل و نقل بین المللی
امکان ایجاد ارزش افزوده روی کالا

مشکلات بندر:

محدودیت فضا و سرعت کم
مسائل زیست محیطی
ارزش زمین
کارایی حمل و نقل



نتیجه

تمرکز بندر بر کارهای کلیدی
توسعه اسکله
لایروبی افزایش عمق آبخور



موافقت نامه بین دولتی بنادر خشک در تاریخ
۹۴/۱۰/۲۲ توسط مجلس تصویب و در تاریخ
۹۴/۱۲/۱۲ به تایید شورای نگهبان رسید

با یادآوری قطعنامه ۴/۶۶ مورخ ۱۹ می ۲۰۱۰
کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد
برای آسیا و اقیانوسیه در خصوص اجرای بیانیه
بانکوک برای توسعه حمل و نقل در آسیا



آیین نامه تاسیس و بهره برداری از بنادر خشک در کشور

۹۳/۱۲/۱۰

ماده ۲. بند پ

ستاد مدیریت بندر خشک :

به ریاست معاون وزیر راه و شهر سازی و مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران و عضویت نمایندگان تام الاختیار و معرفی شده اتاق ایران، گمرک ایران، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان هواپیمایی کشوری، سازمان مدیریت و برنامه ریزی، وزارت صنعت معدن و تجارت، انجمن های مرتبط با حمل و نقل و حسب مورد سایر دستگاه های مرتبط تشکیل می شود.

دبیر خانه توسط رئیس ستاد اداره می شود.





امینی معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع راه و شهرسازی:

۲۱ خرداد ۱۳۹۶

بر اساس برنامه ششم باید حداقل ۶ بندر خشک را با سرمایه گذاری بخش خصوصی ایجاد کنیم.

دولت در این دو سال مطالعات جامعی روی بنادر خشک انجام داده است و به دنبال استعداد بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در بنادر خشک است؛ **زمین های زیادی در قزوین، کرمانشاه، مشهد، اصفهان و کرمان** وجود دارد که مستعد احداث بنادر خشک هستند و بعد از اتمام مطالعات برای جذب سرمایه گذار در این مناطق ورود می کنیم.





وزارت راه و شهر سازی



معاونت حمل و نقل



کارگروه لجستیک

۱. ساماندهی مراکز لجستیکی

۲. پایش وضعیت لجستیک

۳. آمایش لجستیک

۴. یکپارچه سازی سامانه های اطلاعاتی

۵. توسعه ترانزیت و حمل و نقل بین المللی

۶. جایگاه حمل و نقل ریلی در ارتقاء لجستیک

۷. شرکت های لجستیکی نسل جدید

۸. توسعه حمل و نقل چند وجهی

۹. قوانین و مقررات

قابلیت دسترسی آسان
و اقتصادی به بندر

در نزدیکی مراکز تولید
قرار گرفته باشد

در مناطق خوشه های
توزیع قرار گرفته باشد

۳ شرط
ایجاد بندر
خشک





اقتصاد مقاومتی

افزایش نقش ایران در
مراودات بین المللی

کاهش امکان تحریم و
حذف ایران از صحنه
بین المللی

پدافند

پراکنش بیشتر نقاط
مهم



محیط زیست

کاهش آلودگی های
بندری

ترانزیت با وسائل کمتر
آوده کننده از جمله
قطار



لجستیکی

راهداری:

۴۰٪ حمل و نقل داخلی
کشور یک سر بار است

وزارت صنعت معدن تجارت:

به ازای هر ۲۲۰ کیلو
متر راه که وسیله حمل
بار طی میکند ۱۰۰
کیلومتر بار جابجا می
شود

انتقال وزن ترانزیت از
جاده به ریل



اقتصادی

تحقیق مرکز مطالعات تکنولوژی
دانشگاه علم و صنعت ۱۳۹۲

درآمد ۲۳۰ دلاری
ترانزیت هر تن بار از
کشور

هر ۱۰ میلیون تن بار ۲
میلیارد دلار درآمد

با افزایش هر ۱۰
میلیون تن بار ترانزیتی
به راه آهن بیش از ۶۰
هزار شغل مستقیم و
غیر مستقیم ایجاد
خواهد شد

هزینه هر تن – مایل حمل بار

دریایی	۰٫۰۱ دلار
ریلی	۰٫۰۳ دلار
جاده ای	۰٫۲۵ دلار
هوایی	۰٫۵۹ دلار





هر قطار
۳۵-۴۰





قطار
دوبل کانتینر
۱۰۰






۰,۵۹ لیتر

۳,۷ گرم CO2

هر تن کیلومتر



برابر



۰,۱۱ لیتر

۰,۳۷ گرم CO2

هر تن کیلومتر





مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

۱۵

بندر تجاری

دسترسی به شبکه ریلی

میزان تبادل بار قابل توجه

مسافت و زمان دسترسی

تعیین مشخصات شبکه
حمل و نقل ترکیبی و
مکان یابی بنادر خشک



معاونت و مشاوره ملی پژوهش‌های شهرسازی و معماری

بندر انزلی

بندر امام خمینی

بندر شهید رجایی

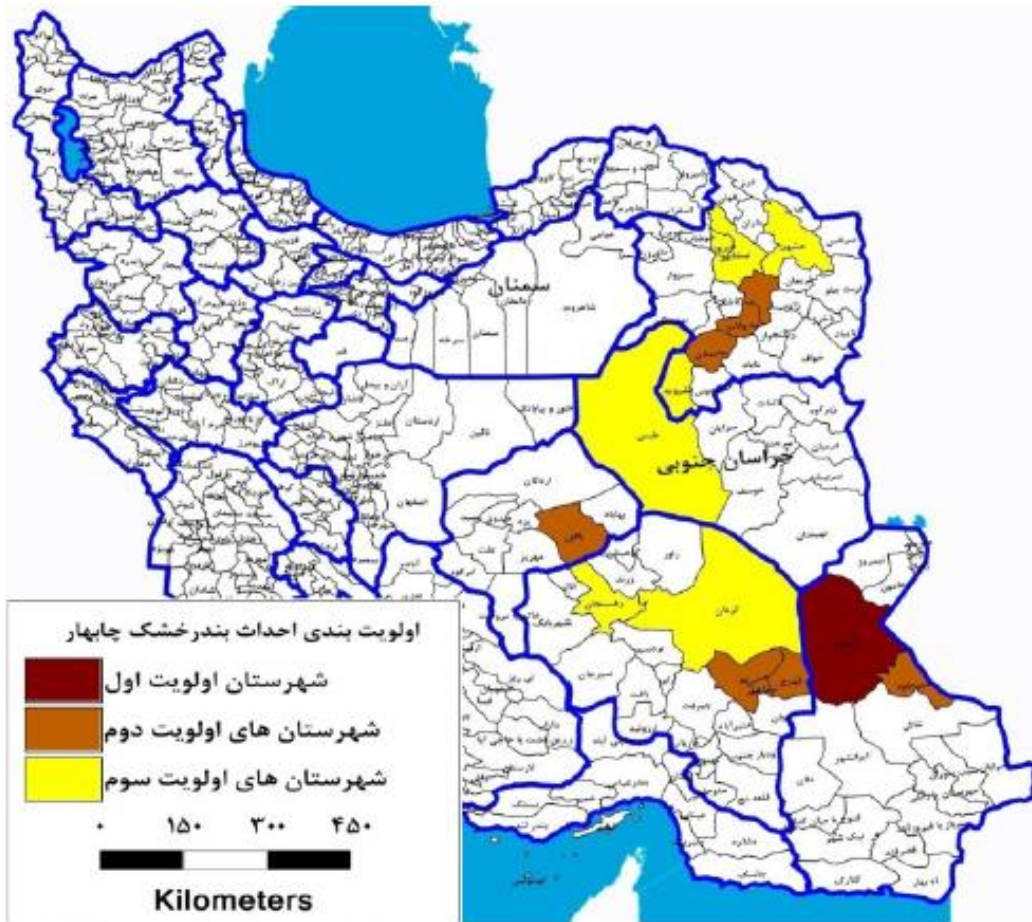
بندر چابهار



بندر چابهار

سیستان و بلوچستان

کرمان- خراسان جنوبی- خراسان شمالی- یزد



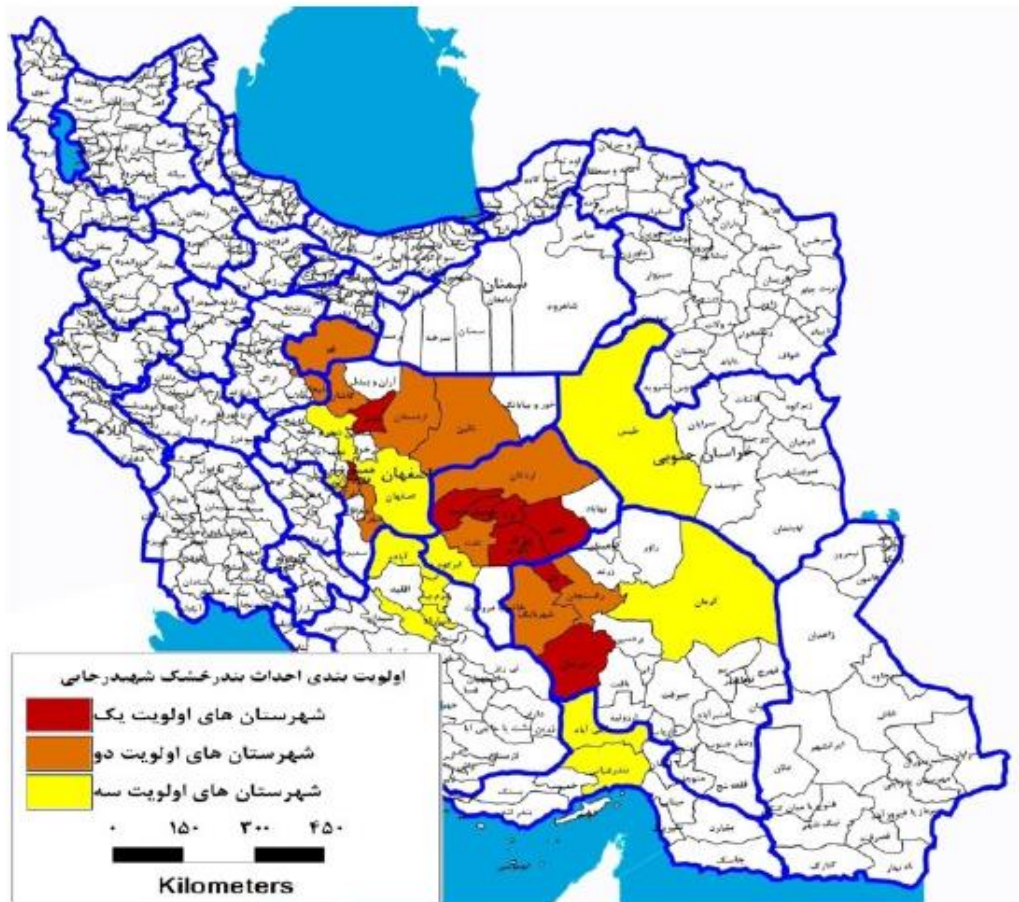
اولویت بندی احداث بندر خشک منسوب به بندر چابهار براساس منافع حاصل از اجرای طرح



بندر شهید رجایی

یزد

کرمان- هرمزگان-
اصفهان - فارس و
خراسان جنوبی



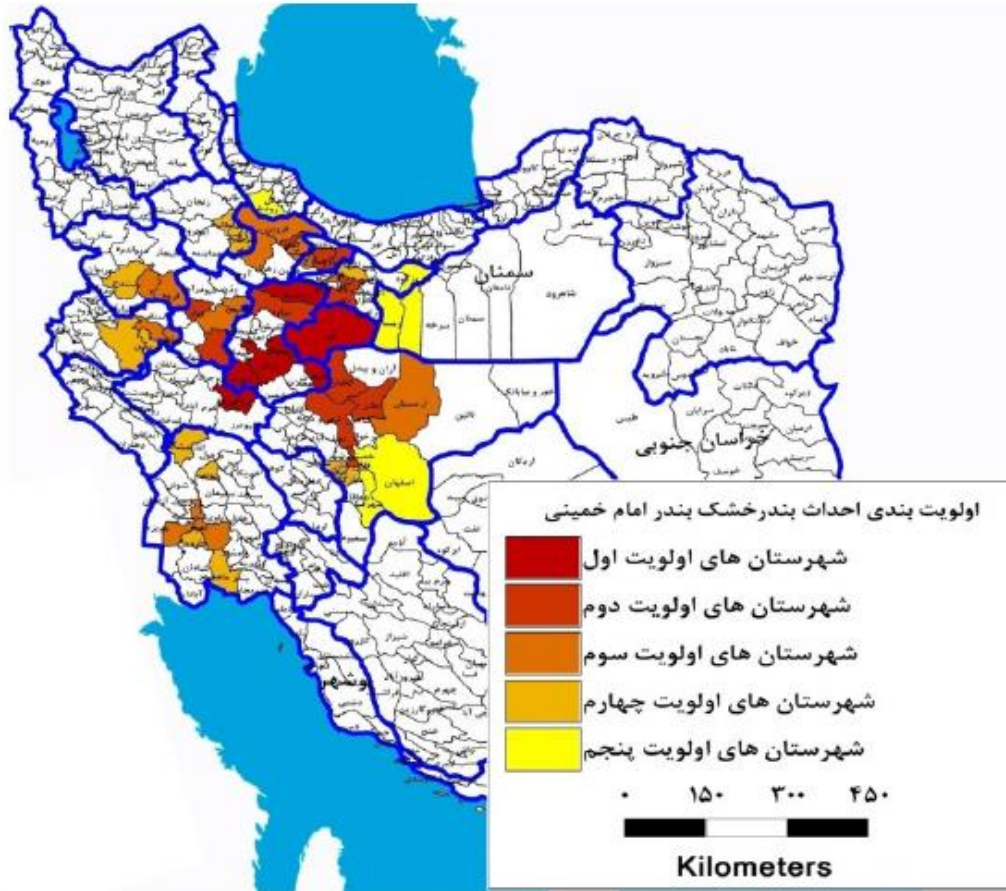
اولویت بندی احداث بندر خشک منسوب به بندر شهید رجایی براساس منافع حاصل از اجرای طرح



بندر امام خمینی

قم - اراک

اصفهان - قزوین -
همدان



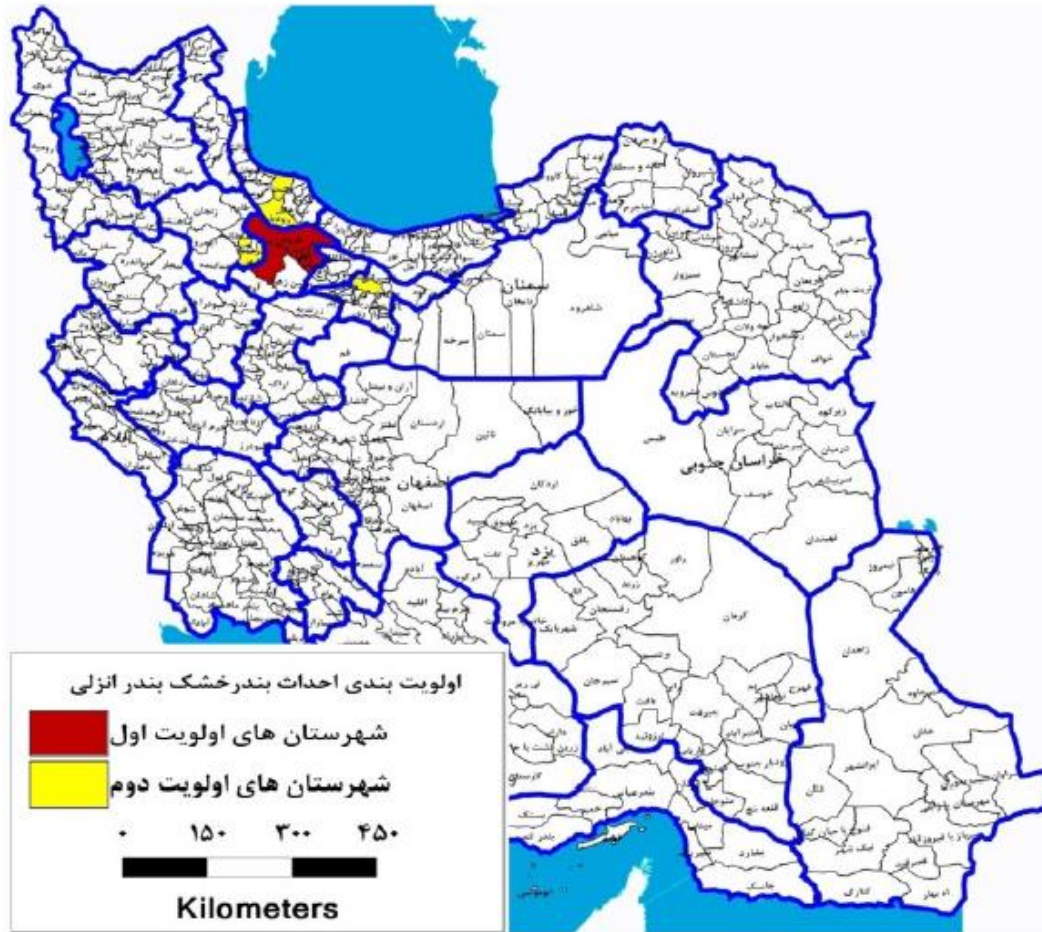
اولویت بندی احداث بندر خشک منسوب به بندر امام خمینی براساس منافع حاصل از اجرای طرح



بندر انزلی

قزوین

تهران- گیلان - زنجان

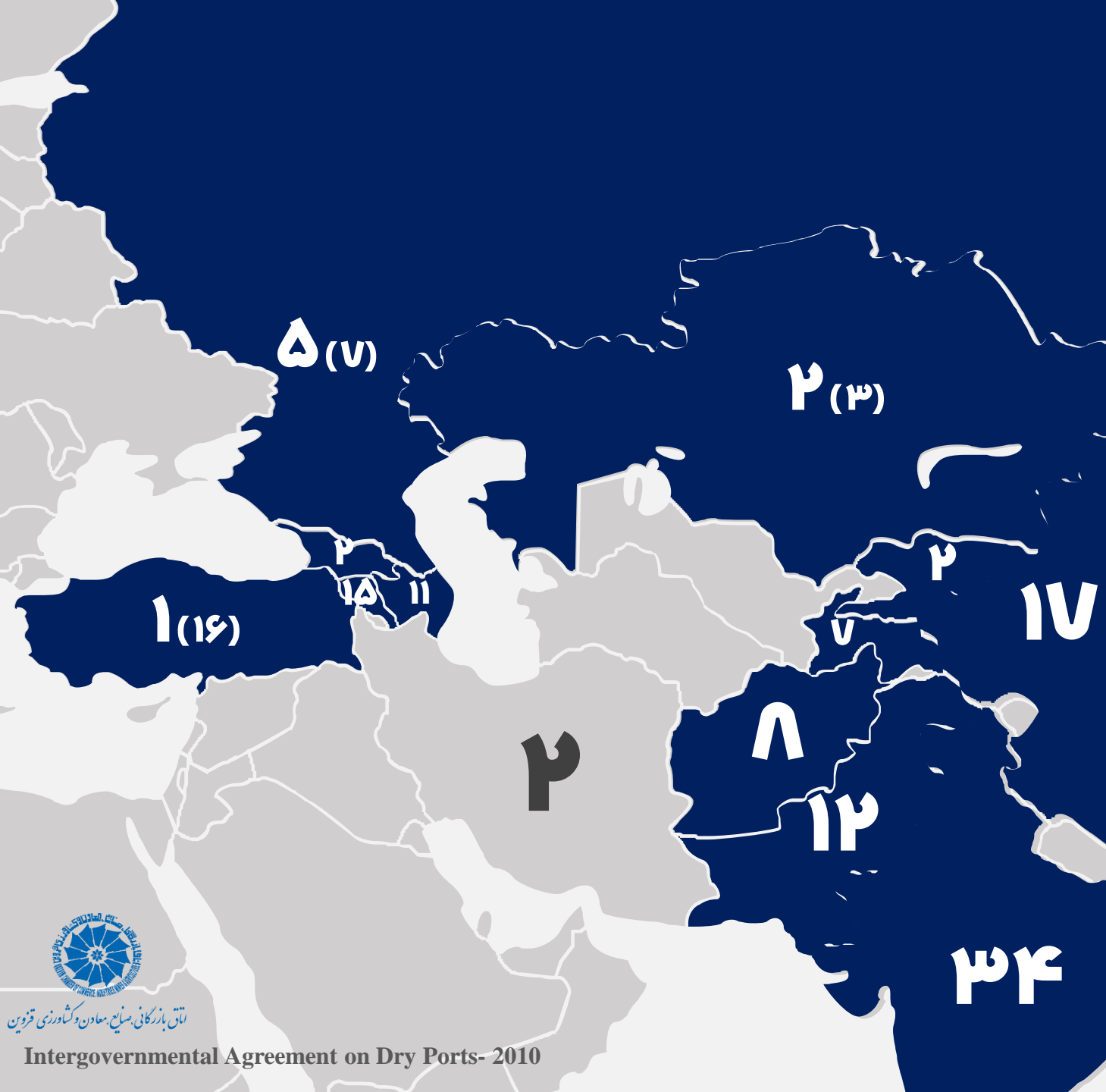


اولویت بندی احداث بندر خشک منسوب به بندر انزلی براساس منافع حاصل از اجرای طرح



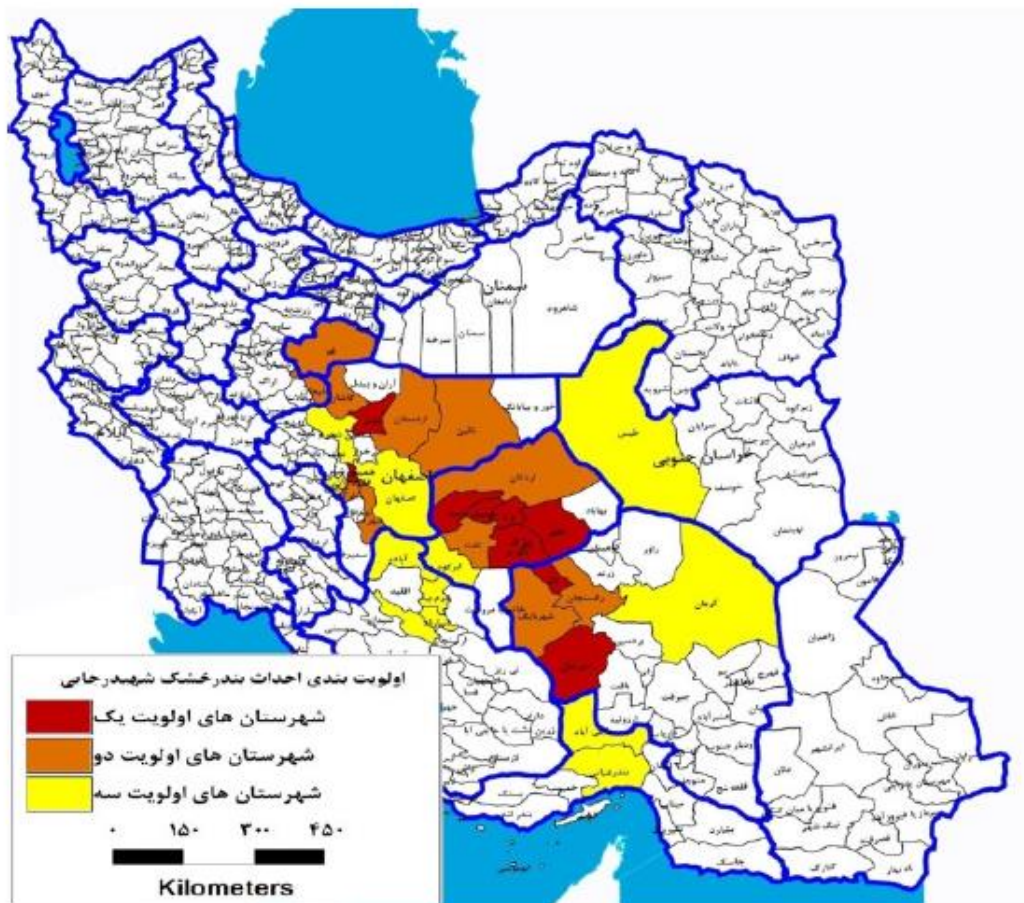
بنادر خشک و پارک های لجستیک در منطقه

۱۱۸



اتفاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی قزوین

Intergovernmental Agreement on Dry Ports- 2010



اولویت بندی احداث بندر خشک منسوب به بندر شهید رجایی براساس منافع حاصل از اجرای طرح



بندر خشک پیشگامان یزد

۲۵ کیلومتر بزرگراه یزد - مهریز
۷۰۰ هکتار

۳ فاز - به مدت ۵ سال
۴۰۰ میلیارد تومان

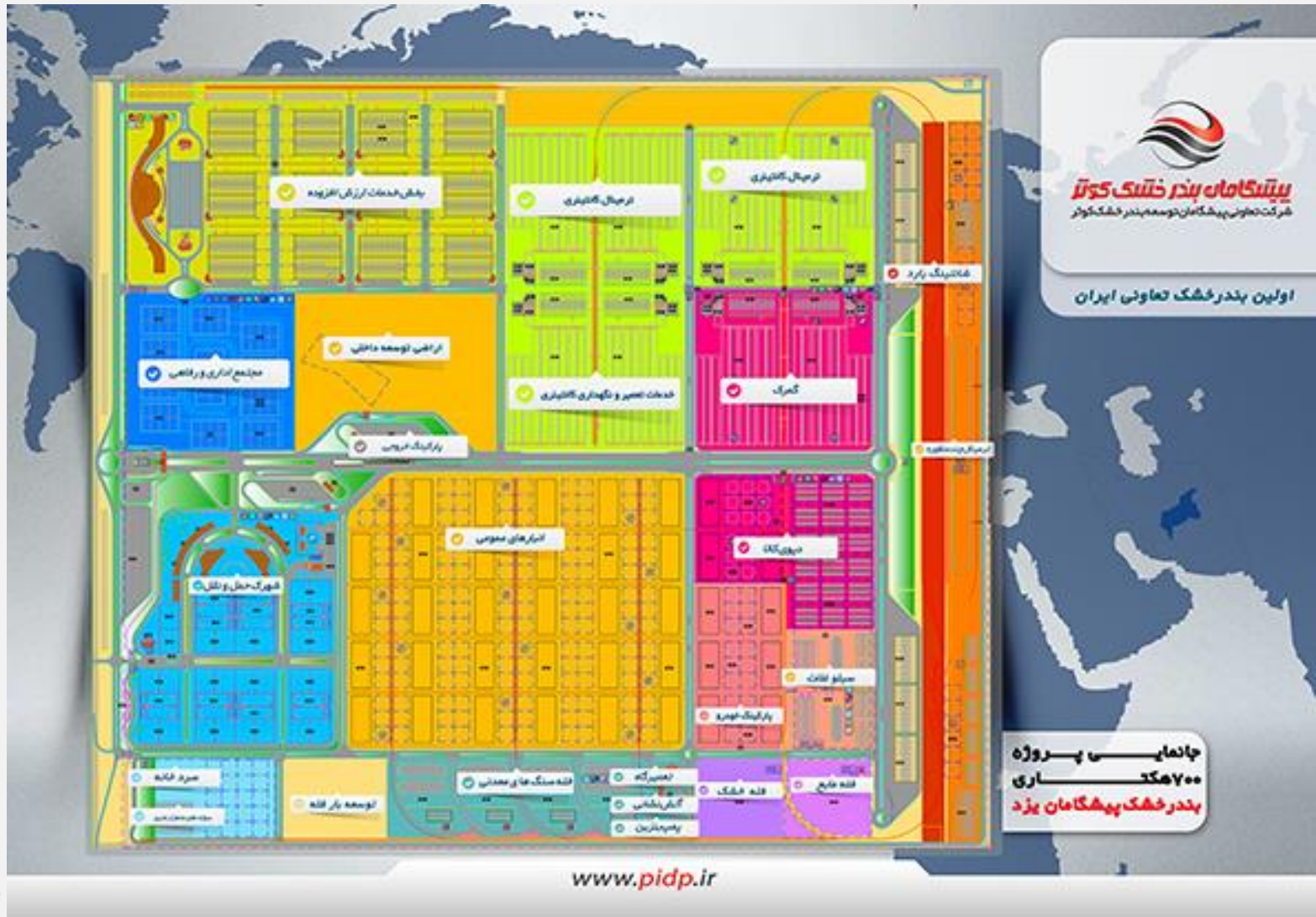


بندر خشك پیشگامان یزد

- گمرک و خدمات ترخیص کالا
- مجتمع انبارهای عمومی ، سردخانه و باسکول
- شهرک پایانه ها و واسطه های حمل زمینی
- دفاتر خدمات نمایندگی کشتیرانی
- دفاتر ارائه دهنده خدمات حمل ریلی کالا
- دفاتر خدمات عمومی شامل بیمه، بانک، رفاهی و ...
- خدمات بازرگانی
- خدمات حمل یکپارچه کالا
- خدمات کانتینری شامل انبارش، اجاره، شستشو و تعمیر کانتینر
- خدمات ردیابی تحت شبکه کالا
- خدمات بسته بندی کالا
- خدمات مونتاژ و پیش فروش کالا



پیشگامان یزد



پیشگامان بندر خشک کوثر
شرکت تعاونی پیشگامان توسعه بندر خشک کوثر

اولین بندر خشک تعاونی ایران

چهارم شهری پروزه
۷۰۰ هکتار
بندر خشک پیشگامان یزد

www.pidp.ir



معاونت ملی برنامه‌ریزی و عمران و کشاورزی قزوین

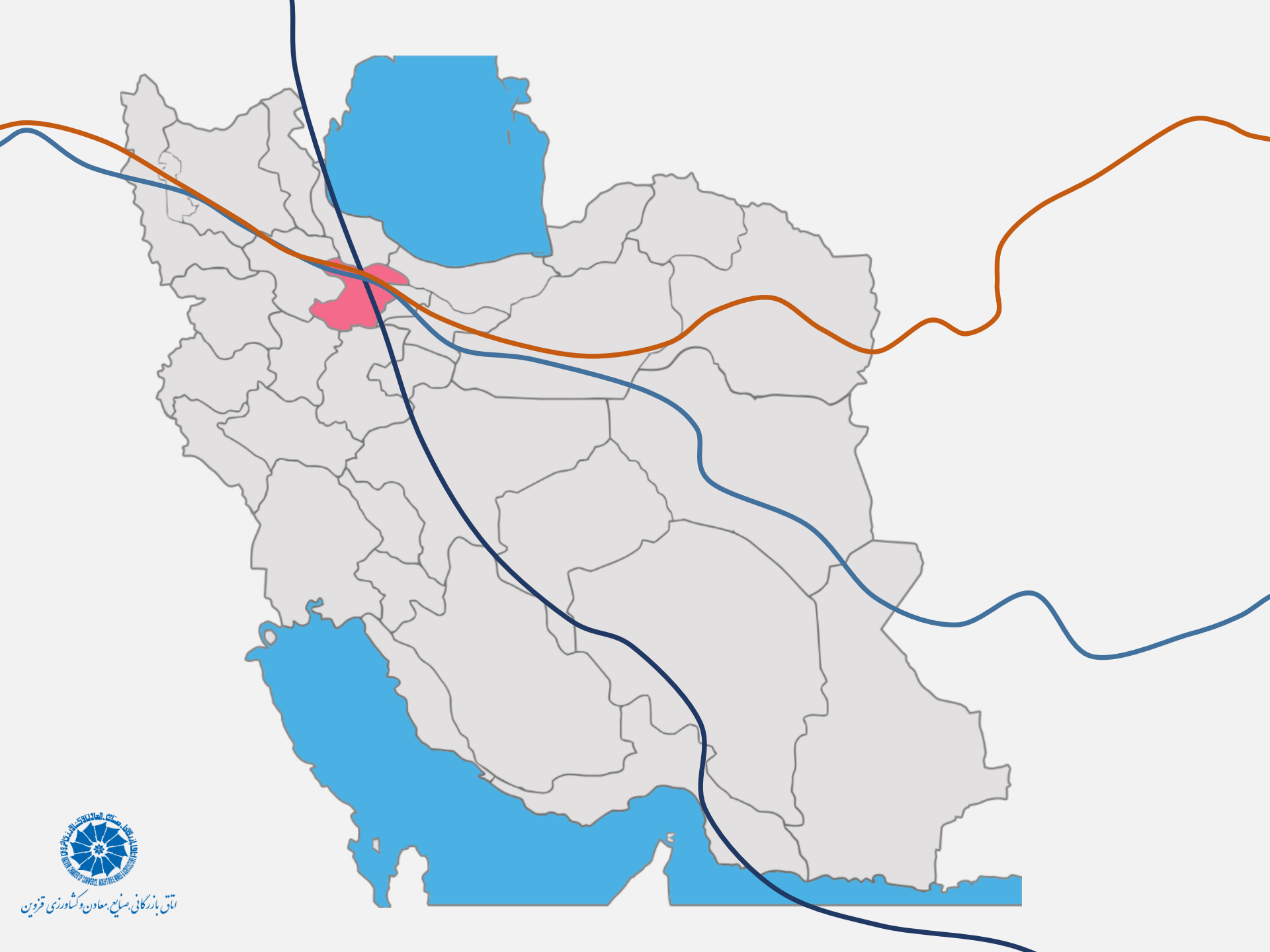
بندر خشک آپرین

- ۲۰ کیلومتری تهران – اسلامشهر
- ۴۰۰ هکتار طرح
- فاز یک ۳۵ هکتار
- فاز دو ۱۶۵ هکتار
- از شهریور ۹۵ در مدت ۲ سال
- ۸۷ میلیارد تومان
- انتقال ۶۰ ساعته کانتینر از بندر شهید رجایی تا آپرین
- ۴۰۰ هزار TEU در سال

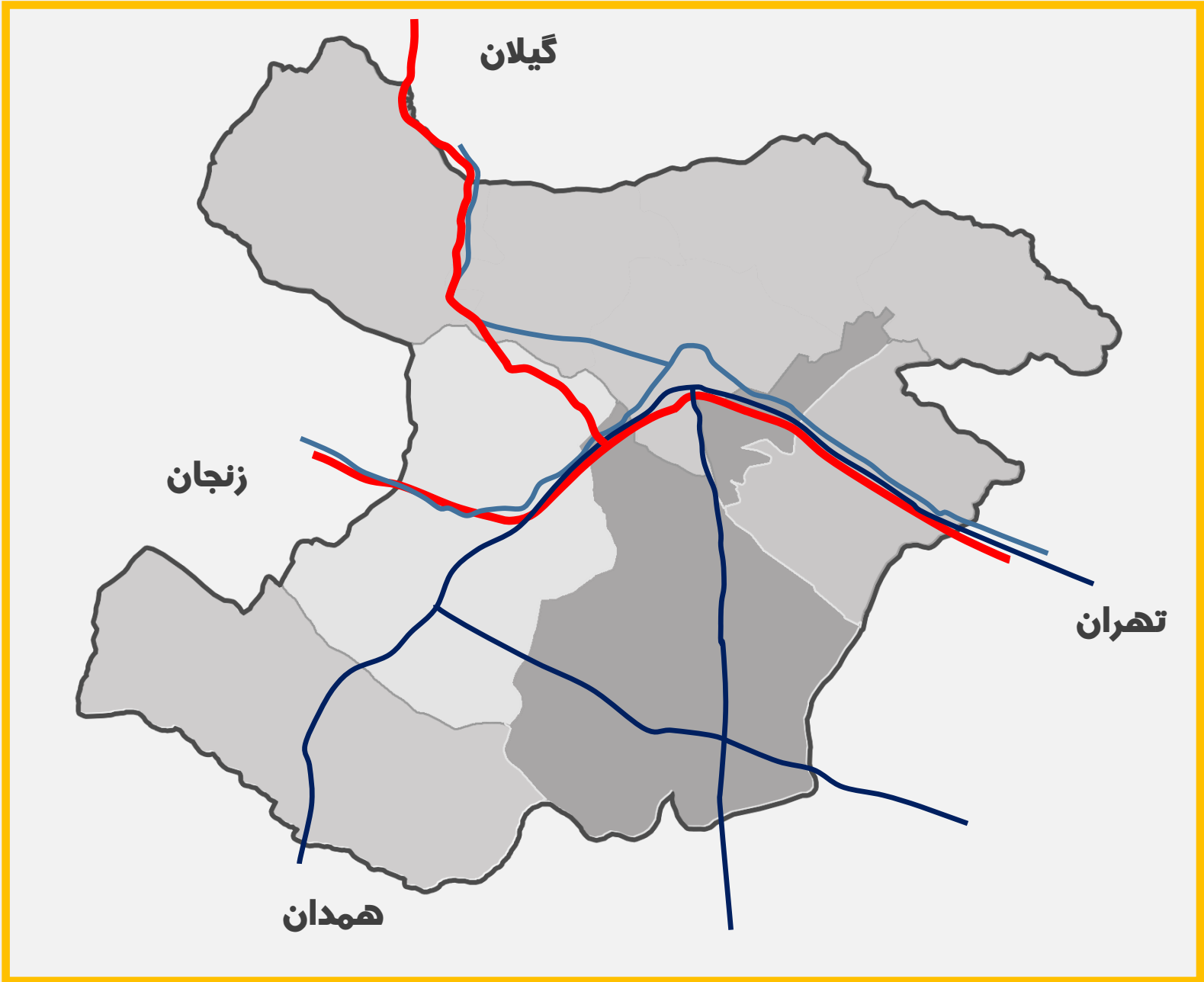


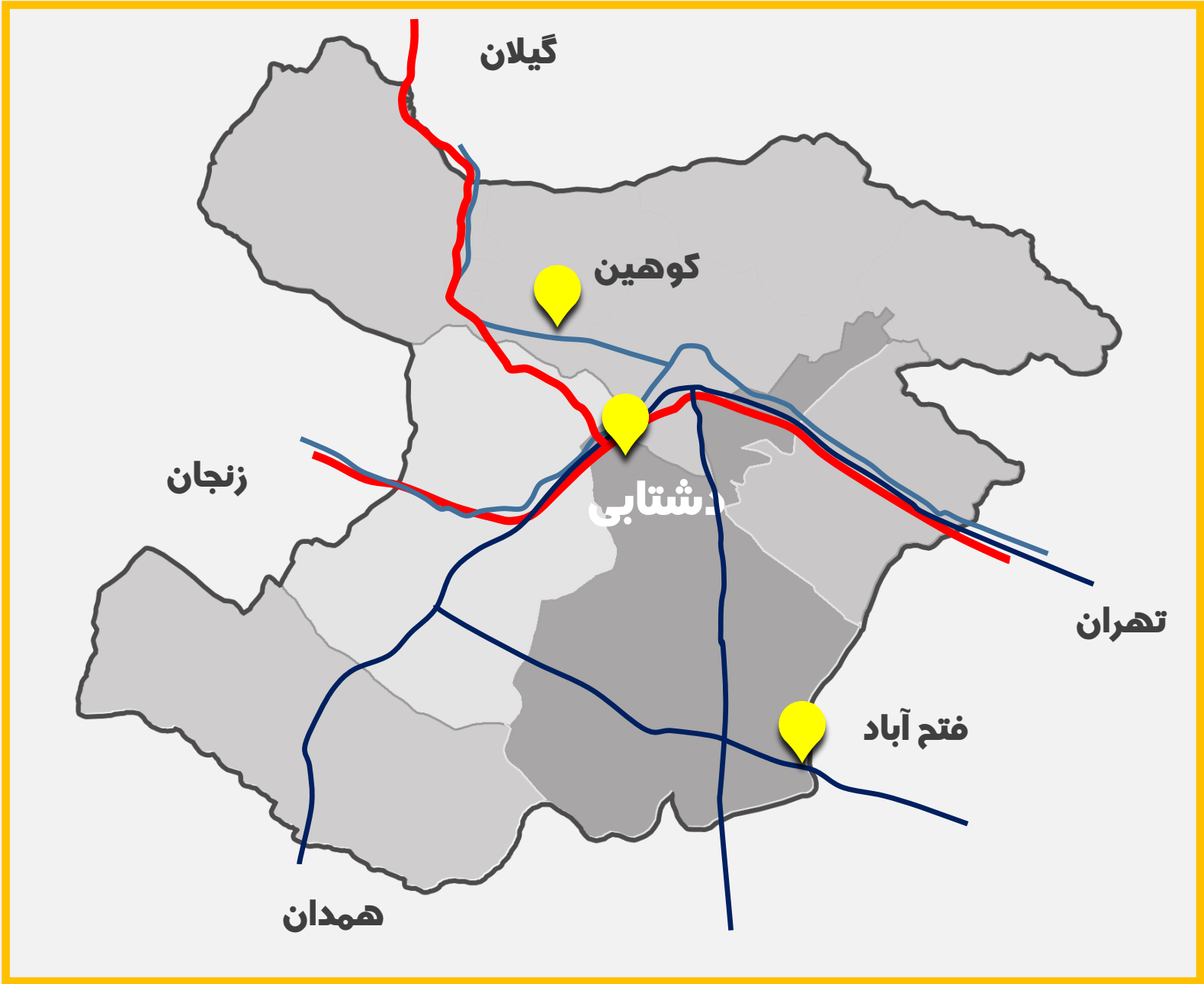
مزیت قزوین در احداث بندر خشک چیست؟





مركز برنامه‌ریزی و پژوهش‌های اقتصادی
مركز ملی برنامه‌ریزی و پژوهش‌های اقتصادی







مطالعات آمایش استان:

منطقه بوئین زهرا:

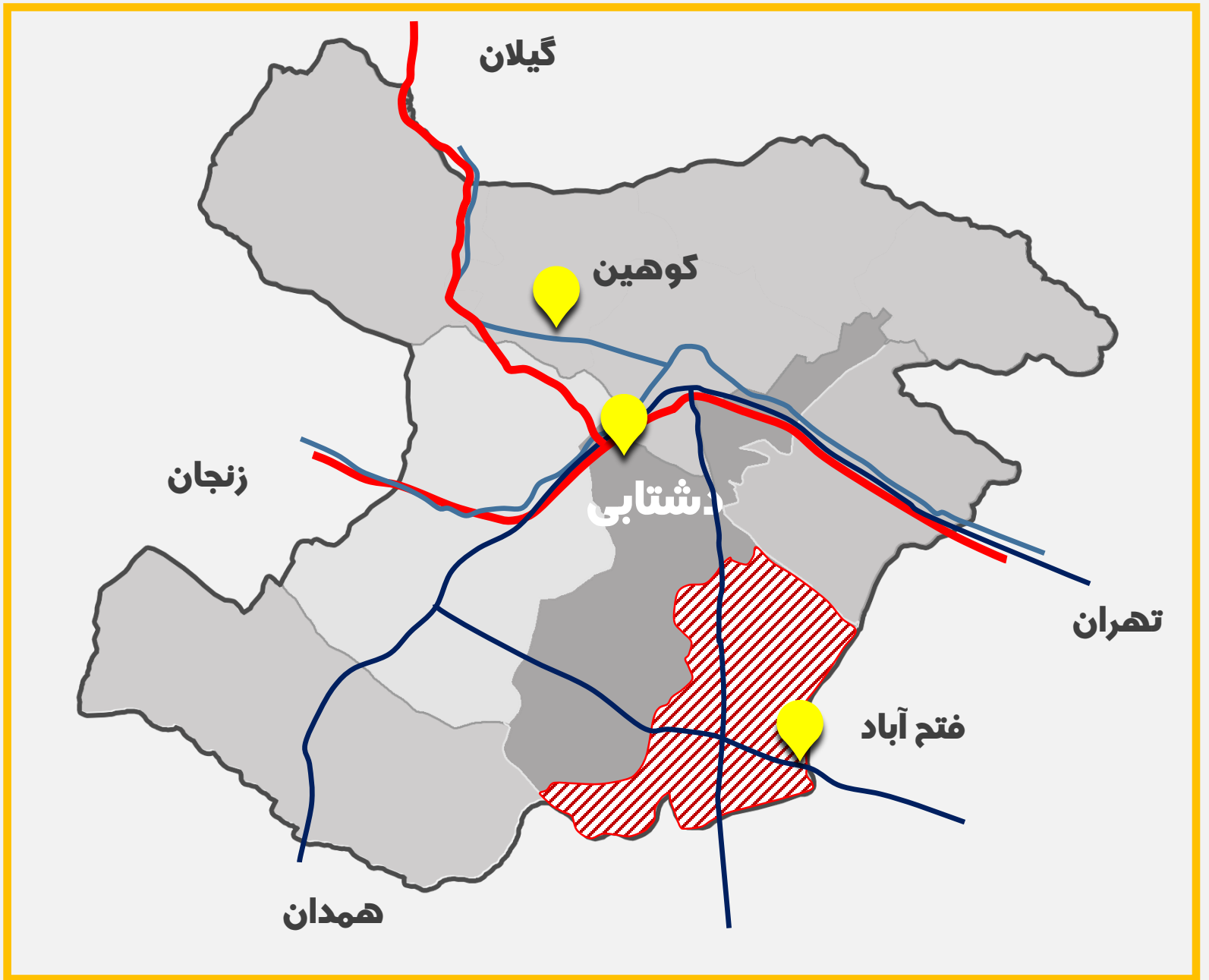
فصل بازرگانی:

اصل افزایش کارایی و بازدهی اقتصادی

نواحی (۶-۱) و (۶-۲): شکل گیری زیر ساخت مدرن بازرگانی در راستای تمرکز زدایی از مجموعه شهری تهران و پشتیبانی از کشاورزی و صنعت منطقه و استان.

اقدامات اولویت دار در سطح نواحی منطقه بر حسب فصل بازرگانی:

نواحی (۶-۱) و (۶-۲): **راه اندازی پایانه های متناسب صادراتی محصولات صنعتی** (بالاخص کاشی و سرامیک) با مشارکت صنایع بزرگ منطقه و محصولات کشاورزی بالاخص پسته با مشارکت واحد های بزرگ کشاورزی منطقه **راه اندازی امورات گمرکی و انتقال بخشی از وظایف گمرکات تهران و قزوین بالاخص با راه اندازی راه آهن قم ساوه قزوین**



۱. همه پیش بینی ها مبنی بر افزایش تجارت آسیا به سمت اروپا و بالعکس است.
۲. سهم ما باید افزایش پیدا کند.
۳. قزوین به دلائل مختلف دارای مزیت است.
۴. غیر از حمل بار افق تازه تجارت بین المللی و رونق فضای کسب و کار داخلی در استان قزوین و استان های همجوار باز است.



درخواست مصوبه:

**پیگیری برای دریافت مجوز و احداث بندر
خشك قزوین به عنوان بندر فرا ساحلی
مشترك برای بنادر انزلی و شهید رجایی**



درخواست مصوبه جدید:

۱. مشخص شدن چگونگی پی گیری و اخذ
مصوبات کشوری

۲. جانمایی مکان پیشنهادی استان برای
احداث بندر خشک





اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی قزوین

با سپاس از توجه شما

مرکز تحقیقات اتاق
بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
قزوین و دبیر خانه شورای گفتگو

مرداد ۹۶