



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی شیراز



# نگاهی کلی به حمل و نقل کشور و بررسی وضعیت حمل و نقل جاده‌ای در استان


فارس

در سال ۹۴

گزارش تحلیلی اقتصادی و اجتماعی

گزارش شماره ۱۳ - سال ۹۵

تهیه شده در دفتر مطالعات اقتصادی و اجتماعی

کد مدرک: SCCIM-FR-009-0	<b>گزارش</b>	اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی شیراز
تاریخ:		

موضوع گزارش:	
تنظیم کننده:	تاریخ ارائه:


## مقدمه

در جهان امروز، نبض توسعه اقتصادی و پویایی افراد در زندگی شهری و روستایی در دستان ارزشمند فعالان عرصه حمل و نقل می‌باشد. گستردگی منحصر به فرد فعالیت‌های انجام شده در بخش حمل و نقل از یک سو و تحولات سریع فن آوری این بخش از سوی دیگر، ارتباط میان آن و فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی را چنان حساس و پیچیده ساخته است که کارشناسان اقتصادی، از بخش حمل و نقل به عنوان «نیروی محرکه توسعه» یاد می‌کنند و کارآمدی و توانمندی آن را، زمینه‌ساز توسعه همه جانبه کشورها می‌دانند. به عقیده کارشناسان، موفقیت‌های راهبردی در زمینه رشد و توسعه اقتصادی، مدیون سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌ها و تجهیزات حمل و نقل و نیز توسعه مهارت‌های حمل و نقل بوده است. بر این اساس، جوامعی که در این مسئله حیاتی سرمایه‌گذاری ننموده و آن را به اهمال و فراموشی بسپارند، به تدریج از قافله پیشرفت و توسعه به دور می‌مانند به طوری که حتی برای رفع نیازهای اولیه خود نیز، نیازمند استعمارگران شرق و غرب می‌گردند. هر واحد رشد اقتصادی در کشورها مستلزم ۱/۵ الی ۲ واحد رشد در بخش حمل و نقل است که این موضوع نشان از سهم انکارناپذیر حمل و نقل در اقتصاد دارد. همراه با رونق اقتصادی دهه‌های اخیر، رشد تجارت جهانی نیز به‌طور مستمر تداوم یافته و امروزه به میزان قابل توجه ۲۰۵۰۰ میلیارد دلار رسیده است در این راستا صنعت حمل و نقل نیز به عنوان جزء تفکیک ناپذیر تجارت جهانی در حال رشد بوده است.

در کشور ما نیز حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و بدلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل انکاری برعهده دارد. بدون وجود شبکه حمل و نقل، تأسیسات و تجهیزات جانبی و ناوگان مطلوب تصور رشد و توسعه عمومی کشور غیرممکن بنظر می‌رسد. اساساً در رشد و توسعه اقتصاد و تجارت جهانی در مقطع زمانی فعلی و روند گسترش آن نمی‌توان نقش سیستم‌های حمل و نقل در بهینه‌سازی هزینه‌ها، زمان سفر، سرعت جابجایی، ایمنی و سطح خدمات ارائه شده را انکار نمود.

## نگاهی به وضعیت حمل و نقل در ایران

صنعت حمل و نقل در ایران، از دیرباز به لحاظ موقعیت اقلیمی و استراتژیک کشور، بستر و زمینه ساز تحولات بنیادی بوده است. جمهوری اسلامی ایران، از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای حمل و نقل خوبی بهره‌مند است و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده

کد مدرک: SCCIM-FR-009-0	<b>گزارش</b>	اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی شیراز
تاریخ:		

تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است که می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا نماید.

در کشوری با طول و عرض بیش از دو هزار کیلومتر، طبعاً حمل و نقل می‌تواند سهم چشمگیری در رشد و توسعه مناطق مختلف و یا عقب ماندگی و انزوای آنها داشته باشد. به طور کلی در تمام عرصه‌های اجتماعی، اقتصادی و تولیدی کشور می‌توان نمودی از حضور بخش حمل و نقل و جایگاه آن را ملاحظه کرد. بخش حمل و نقل در حدود ۵/۸ درصد از تولید ناخالص ملی کشور را به خود اختصاص داده که سهم عمده آن نیز مختص جاده می‌باشد. بخش حمل و نقل طی سال‌های ۱۳۳۸-۱۳۸۶ به طور متوسط ۱۴ درصد از ارزش افزوده بخش خدمات و ۶ درصد از ارزش افزوده کل کشور را به خود اختصاص داده است. در سال‌های بعد از انقلاب اسلامی، بخش حمل و نقل همواره روندی صعودی داشته است و همراه با رشد تولید ناخالص داخلی، بخش حمل و نقل نیز رشد نموده است. در سال‌های اخیر حدود ۹۰ درصد از ارزش افزوده بخش خدمات را ارزش افزوده بخش حمل و نقل تشکیل می‌دهد.

حدود یک سوم مرزهای کشور را مرزهای آبی دریایی تشکیل می‌دهد. لذا نمی‌توان به امر فعالیت‌های بندری و کشتیرانی بی‌توجه بود، زیرا برای کشوری که مرزهای طولانی آبی دارد و دسترسی به آب‌های آزاد امکان پذیر است، رونق کشتیرانی و تجارت دریایی ضروری است. در حالی که سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مثل اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است، اما این رقم در کشور ایران با وجود بیش از سه هزار کیلومتر نوار ساحلی فقط ۲ درصد است. این در حالی است که ظرفیت‌های عظیمی برای ترانزیت کالای کشورهای آسیای میانه از بنادر ایران وجود دارند که این ظرفیت‌ها به طور کامل استفاده نمی‌شوند.

بر اساس گزارش سازمان بنادر و دریانوردی ایران، حجم تخلیه و بارگیری صورت گرفته در بنادر در سال ۱۳۹۳ بالغ بر ۱۴۷ میلیون تن بوده است که نسبت به سال ۱۳۹۲ در حدود ۵ درصد افزایش را نشان می‌دهد. این در حالی است که تنها ۱/۴ درصد از کل بارهای تخلیه و بارگیری در دنیا در بنادر ایران عملیاتی شده است. حمل و نقل کانتینری کشور نیز در دهه گذشته شاهد رشد قابل توجهی بوده است. میزان کل حمل و نقل کانتینری از ۶۱۸۲۲۳ TEU در سال ۱۳۸۰ به ۲۴۵۵۰۹۲ TEU در سال ۱۳۹۳ رسیده است. در میان بنادر کشور بندر شهید رجایی با در اختیار داشتن سهم بیش از ۸۵ درصدی از کل حمل و نقل کانتینری کشور، بیشترین خدمات کانتینری کشور را ارائه داده است.

ظرفیت ترانزیت کشور ۲۰ میلیون تن در سال اعلام می‌شود. در حالی که تنها ۱۰ درصد آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. لازم به ذکر است که سهم خاورمیانه از مجموع حمل و نقل کانتینری جهان در حدود ۵ درصد بوده است. بنادر ایران، از نظر هزینه صادرات و واردات، به ازای هر واحد کانتینر، در حد بالا و از نظر کیفیت حمل و نقل، زیرساخت‌ها، رویه‌های مرزی و کارایی گمرک نیز، نسبت به سایر کشورهای منطقه در حد پایین قرار دارند. ایران دارای ۱۲ بندر مهم در جنوب و شمال کشور، شامل بندر امام خمینی، بوشهر، چابهار، شهید رجایی، لنگه، عسلویه، باهنر، آبادان و خرمشهر در جنوب و بنادر انزلی، نوشهر و امیرآباد در شمال است. در کشور ما،



## گزارش

کد مدرک: SCCIM-FR-009-0۰

تاریخ:


بنادر در مرحله گذار از حالت سنتی به سمت نسل دوم قرار دارند. با این حال به نظر می‌رسد هنوز تا رسیدن به شرایط مناسب فاصله بسیاری دارند. شاید هنوز هم یکی از دغدغه‌های مدیران بنادر ایران، بالا بردن حجم عملیات تخلیه و بارگیری است. در حالی که اغلب بنادر کشور، در سطح بنادر نسل دوم قرار دارند و باید با بالا بردن نرخ بهره‌وری به سرعت به سمت بنادر نسل سوم، حرکت کنند. در سال ۹۴، ۹۸/۵ درصد از واردات نفتی کشور از مرزهای دریایی و ۱/۵ درصد نیز از طریق مرزهای جاده‌ای صورت پذیرفته است. سهم مرزهای دریایی در صادرات کالاهای نفتی نیز بالغ بر ۹۳/۳ درصد است. در همین سال ۹۵/۷ درصد از واردات و ۸۸ درصد از صادرات کالاهای غیر نفتی کشور از مرزهای دریایی انجام شده است.

جدول ۱: میزان واردات و صادرات کالا از مرزهای کشور برحسب نوع عبور در سال ۱۳۹۴

شرح		دریایی		جاده‌ای		جمع	
		درصد	میزان	درصد	میزان	درصد	میزان
واردات	نفتی	۹۸/۵	۲۴۹۱۵۲۷	۱/۵	۳۸۵۸۳	۱۰۰	۲۵۳۰۱۱۰
	غیر نفتی	۹۵/۷	۳۳۴۶۱۲۹۲	۴/۳	۱۴۹۷۷۴۱	۱۰۰	۳۴۹۵۹۰۳۳
	جمع	۹۵/۹	۳۵۹۵۲۸۱۹	۴/۱	۱۵۳۶۳۲۴	۱۰۰	۳۷۴۸۹۱۴۳
صادرات	نفتی	۹۱/۳	۱۵۷۸۱۰۳۳	۸/۷	۱۵۰۵۶۵۴	۱۰۰	۱۷۲۹۳۶۸۷
	غیر نفتی	۸۸/۱	۳۷۷۰۵۴۷۲	۱۱/۹	۵۱۱۵۲۵۴	۱۰۰	۴۲۸۲۰۷۲۶
	جمع	۸۹	۵۳۴۹۳۵۰۵	۱۱	۶۶۲۰۹۰۸	۱۰۰	۶۰۱۱۴۴۱۳

در ایران، حمل و نقل جاده‌ای، بیشترین سهم را در جابه‌جایی بار و مسافر برعهده دارد. بدین معنی که حدود ۹۰ درصد از حمل بار و مسافر، توسط حمل و نقل جاده‌ای انجام می‌شود. سیستم حمل و نقل جاده‌ای بخش عمده‌ای از شبکه ارتباطات کشور را تشکیل می‌دهد، که زیر ساخت‌هایی از جمله آزاد راه‌ها، بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی و فرعی، راه‌های دسترسی و روستایی را شامل می‌شوند. که در مقایسه با دیگر پروژه‌های توسعه، بیشترین تأثیر را بر محیط اطراف خود می‌گذارد.

در سال ۱۳۹۴ حدود ۱۸۶۴۱۰ میلیون تن - کیلومتر کالا از طریق جاده‌های کشور حمل شده است که از این میزان ۱۷۵۷۸۶ میلیون تن - کیلومتر کالا با سهمی معادل ۹۲ درصد توسط شرکت‌های خصوصی منتقل شده‌اند. از مجموع کالاهای حمل شده از طریق حمل و نقل جاده‌ای، ۲۸ درصد درون استان‌ها و ۷۲ درصد بیرون از استان‌ها جابجا شدند.

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی شیراز	<b>گزارش</b>	کد مدرک: SCCIM-FR-009-0۰
		تاریخ:

جدول ۲: شاخص های حمل و نقل جاده ای کالا در بخش های مختلف در سال ۱۳۹۴

شرح	سهم میزان کالای حمل شده (درصد)	متوسط مسافت طی شده در هر سفر (کیلومتر)	میلیون تن-کیلومتر کالای حمل شده
درون استانی	۲۸	۱۴۱	۱۲۹۹۰
برون استانی	۷۲	۶۴۳	۱۷۳۴۲۱
کل کشور	۱۰۰	۴۹۹	۱۸۶۴۱۱
دولتی	ناچیز	۳۳۱	۱۸۹
تعاونی	۸	۳۴۸	۱۰۴۳۵
خصوصی	۹۲	۵۱۳	۱۷۵۷۸۶
کل	۱۰۰	۴۹۹	۱۸۶۴۱۱

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

جدول ۳: شاخص های حمل و نقل جاده ای مسافر در بخش های مختلف در سال ۱۳۹۴

شرح	سهم مسافر جابجا شده (درصد)	سهم میزان مصرف صورت وضعیت (درصد)	متوسط مسافت طی شده در هر سفر (کیلومتر)	میلیون نفر-کیلومتر مسافر جابجا شده
درون استانی	۵۶	۶۴	۹۵	۹۸۹۴
برون استانی	۴۴	۳۶	۳۸۸	۳۷۸۷۶
کل	۱۰۰	۱۰۰	۲۰۰	۴۷۷۶۹
دولتی	۰	۰	۰	۰
تعاونی	۲۳	۱۹	۱۸۳	۸۸۳۴
خصوصی	۷۷	۸۱	۲۰۴	۳۸۹۳۵
کل	۱۰۰	۱۰۰	۲۰۰	۴۷۷۶۹

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

در طول سال ۹۴، جمعاً ۴۷۷۶۹ میلیون نفر-کیلومتر مسافر در جاده های کشور جابجا شده اند که در این بخش نیز نقش پر رنگ شرکت های خصوصی با انتقال ۳۸۹۳۵ میلیون نفر-کیلومتر انکارناپذیر است. در این سال ۵۶ درصد از مسافرین جاده ها سفرهای درون استانی و ۴۴ درصد بقیه سفرهای برون استانی داشته اند.

آنچه که در اینجا مسلم است این است که افزایش جمعیت و پراکندگی سازمان های حمل و نقل از یک سو و نیاز به افزایش سرعت، سطح کیفیت، بهره وری، کاهش زمان، هزینه، اتلاف انرژی و شتاب فرایند کسب مزیت رقابتی در توسعه این صنعت از سوی دیگر، ایجاد سیستم های یکپارچه را به امری حیاتی مبدل ساخته و ضرورت بازنگری در این صنعت و سازمان های وابسته به آن را در قالب اجرای یک طرح جامع و راهبردی فن آوری اطلاعات برای پاسخ گویی به خواسته های مشتریان و ارضای نیازهای امروز و آینده آنها پیش آورده است.

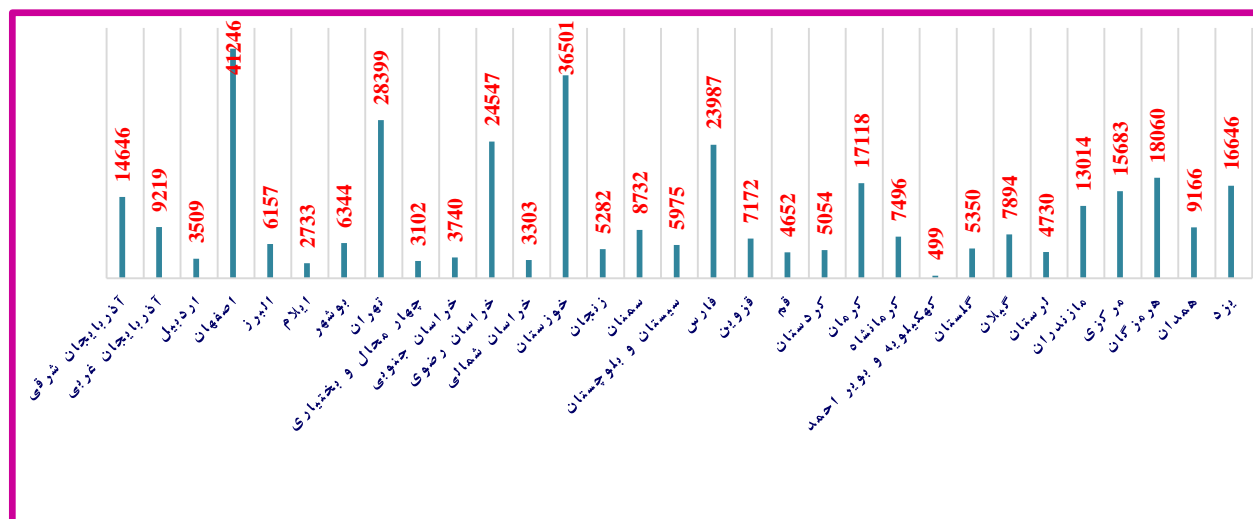


## وضعیت حمل و نقل جاده‌ای در استان فارس

استان فارس با بهره‌گیری از پیشینه فرهنگی، مذهبی و تاریخی غنی و طبیعتی بسیار زیبا، جهانگردان ایرانی و خارجی بسیاری را به خود جذب می‌کند. از طرف دیگر، به دلیل موقعیت جغرافیایی فارس، یکی از بهترین، ایمن‌ترین و زیباترین راه‌های ارتباطی جنوب به شمال کشور عبور از این استان زیبا می‌باشد. علاوه بر این، وجود مراکز مهم دانشگاهی و درمانی بسیار مجهز و وجود پتانسیل‌های بالا در حوزه‌های مختلف کشاورزی، صنعت، نفت و گاز از دیگر دلایل بالا بودن میزان حمل و نقل در این استان به شمار می‌آید و اهمیت توسعه حمل و نقل در ابعاد جاده‌ای، ریلی و هوایی را برای استان چند برابر می‌کند. سهم بخش حمل و نقل هوایی و ریلی در استان فارس بسیار ناچیز است و به همین دلیل بیشترین سهم حمل و نقل در این استان بر دوش حمل و نقل جاده‌ای است که این موضوع نشان دهنده اهمیت این بخش می‌باشد.


سهم استان فارس از میزان کالاهای حمل شده (درون استانی و برون استانی)، ۶/۷ درصد از کل کشور بوده است که بر این اساس ۲۳۹۸۵ هزار تن کالا در سال ۹۴ از استان حمل شده است. از نظر شاخص فوق فارس پس از استان‌های اصفهان، خوزستان، تهران و خراسان رضوی جایگاه پنجم کشور را به خود اختصاص داده است.

نمودار ۱: میزان کالای حمل شده در کشور (درون و برون استانی) در سال ۱۳۹۴



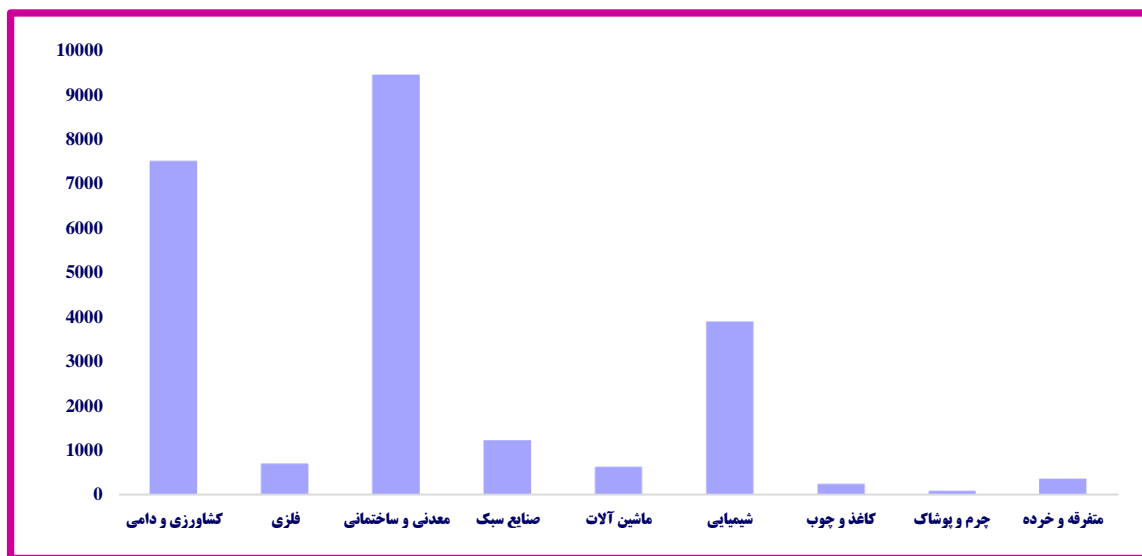
منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

در بین کالاهای حمل شده از طریق جاده‌های استان فارس، گروه کالای مواد معدنی و ساختمانی با میزان ۹۴۳۲ هزار تن بیشترین و گروه کالای چرم و پوشاک با ۷۴ هزار تن کمترین سهم را در سال ۹۴ به خود اختصاص داده‌اند. میزان حمل کالاهای کشاورزی و

کد مدرک: SCCIM-FR-009-0۰	<b>گزارش</b>	اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی شیراز
تاریخ:		

دامی در همین سال معادل ۷۴۹۰ هزار تن بوده که پس از مواد معدنی و ساختمانی در جایگاه دوم قرار دارد. بیشترین میزان کالای حمل شده در استان در ماه‌های خرداد و مهر و به ترتیب ۲۲۸۰ و ۲۲۶۹ هزار تن بوده است.

نمودار ۲: میزان کالای حمل شده در جاده‌های استان فارس برحسب گروه کالا در سال ۹۴ (هزار تن)




منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

نمودار ۳: میزان کالای حمل شده در استان فارس بر حسب ماه در سال ۹۴ (هزار تن)

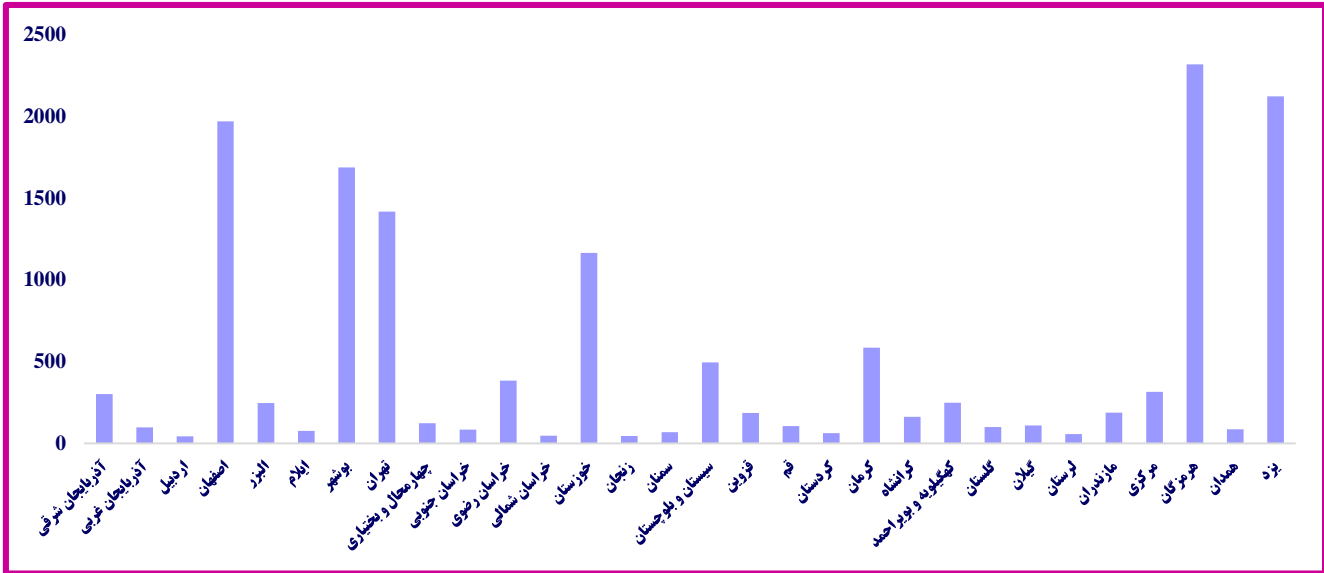


منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

در سال ۹۴ بیشترین میزان کالاهای حمل شده از فارس به استان‌های همجوار از جمله هرمزگان، یزد، اصفهان، بوشهر و خوزستان منتقل شده است. از طرفی بخش قابل ملاحظه‌ای از کالاهای این استان با رقمی معادل ۱۴۱۷ هزار تن به استان تهران حمل گردیده است.

کد مدرک: SCCIM-FR-009-0۰	<b>گزارش</b>	اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی شیراز 
تاریخ:		

نمودار ۴: میزان کالای حمل شده از استان فارس به سایر استان‌ها در سال ۹۴ (هزار تن)



منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

فارس با سهمی معادل ۶/۹ درصد پس از استان‌های تهران، خراسان رضوی و اصفهان، جایگاه چهارم را به عنوان مقصد مسافرین در داخل کشور به خود اختصاص داده است. در سال ۱۳۹۴، تعداد کل مسافرین جابجا شده با وسایل حمل و نقل عمومی (درون استانی و برون استانی) ۱۲۴۱۵ هزار نفر بوده است.

بیشترین تعداد مسافرین از استان‌های بوشهر (۷۹۹ هزار نفر)، تهران (۴۹۶ هزار نفر)، خوزستان (۴۵۰ هزار نفر)، هرمزگان (۴۰۶ هزار نفر) و اصفهان (۳۰۴ هزار نفر) در طول سال ۹۴ به فارس وارد شدند.



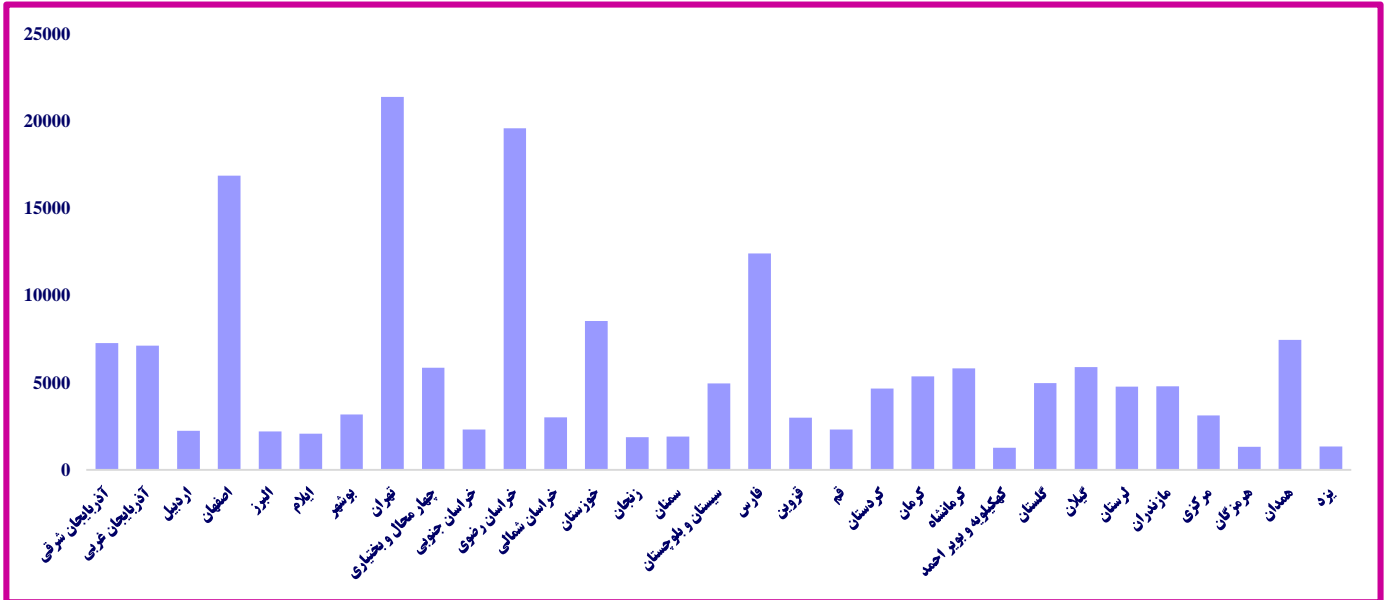


## گزارش

کد مدرک: SCCIM-FR-009-0۰

تاریخ:

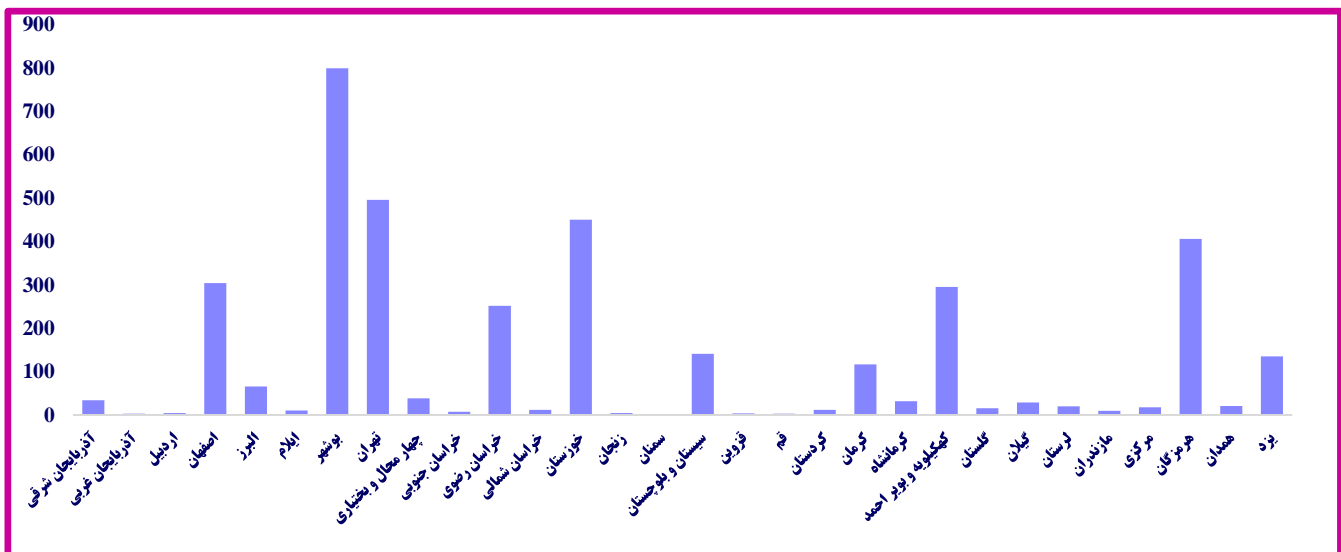
نمودار ۵: تعداد مسافرین جابجا شده در استان‌های مختلف با وسایل حمل و نقل عمومی (هزار نفر)



منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

به رغم اینکه استان فارس به دلیل داشتن جاذبه‌های مذهبی، طبیعی، گردشگری، تاریخی، فرهنگی، پرشکی و ... در تمام طول سال پذیرای خیل عظیمی از مسافرین از سراسر کشور است لیکن بر اساس آمار موجود در ماه‌های شهریور و اردیبهشت، به ترتیب ۱۱۶۳ و ۱۱۳۸ هزار نفر، بیشترین میزان جابجایی مسافر را نسبت به ماه‌های دیگر سال داشته است.

نمودار ۶: تعداد مسافرین وارد شده به فارس از سایر استان‌ها (هزار نفر)





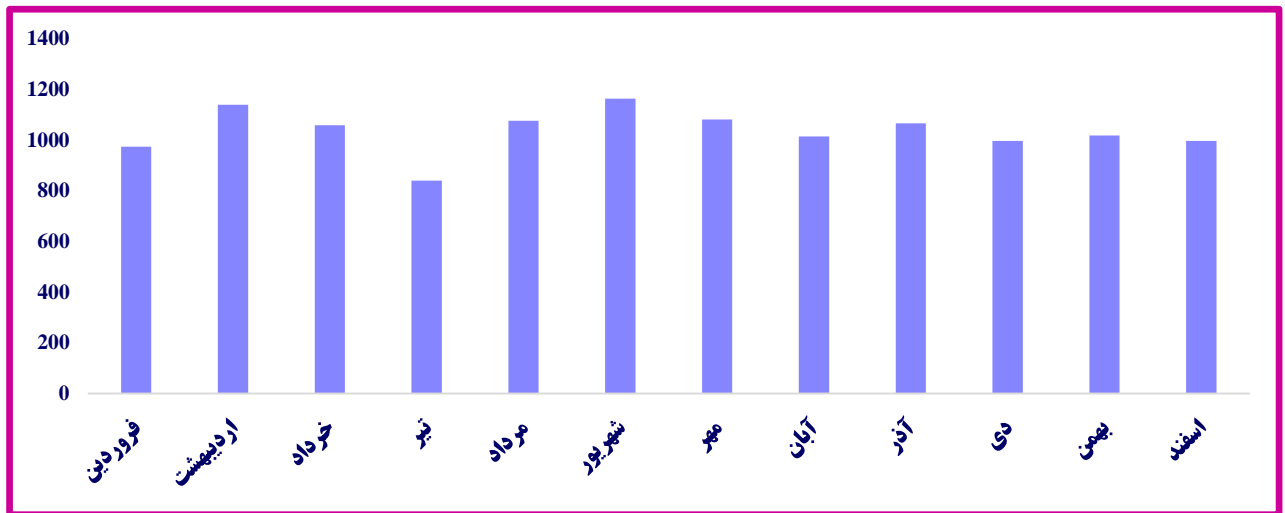
## گزارش

کد مدرک: SCCIM-FR-009-0۰

تاریخ:

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

نمودار ۷: تعداد مسافرین جابجا شده در استان فارس بر حسب ماه در سال ۹۴ (هزار نفر)




منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

تعداد وسایل نقلیه عمومی باری استان فارس تا پایان سال ۹۴ در حدود ۳۶۶۱۴ دستگاه می‌باشد که سهمی معادل ۱۰/۴ درصد

ناوگان عمومی باری کشور را داراست.

استان فارس در شاخص طول کل راه‌ها، ۸ درصد، طول بزرگراه‌ها، ۱۰ درصد و طول راه‌های اصلی ۸/۸ درصد از سهم کل کشور را به خود اختصاص داده و در مجموع از میانگین کشوری به نسبت مابقی استان‌ها در جایگاه مناسبی قرار گرفته است.

علیرغم دارا بودن سهم ۸/۶ درصدی استان فارس از راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی (جایگاه دوم کشوری) و با وجود تمام پتانسیل‌های ذکر شده در زمینه حمل و نقل جاده‌ای، اما فارس تنها استان بزرگی است که آزاد راه ندارد و از لحاظ شاخص طول آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها در جایگاه ۲۱ کشور قرار دارد. همچنین دارای مشکلات متعددی در شبکه جاده‌ای است که نیازمند توسعه کمی و کیفی این شبکه می‌باشند. ذکر این نکته ضروری است که مشکلات متعدد موجود در بخش ناوگان حمل و نقل باعث بروز مشکلات اصلی بخش صادرات استان گردیده است. نبود پایانه حمل هوایی و خطوط ریلی گسترده و مجهز، مشکلی است که اگر به آن توجه نشود نباید انتظار رسیدن به جایگاه مناسب در صادرات را داشت. لذا ضرورت دارد متولیان حوزه حمل و نقل در بحث بهینه سازی، نوسازی و بازسازی گام‌های بلندتری برای پشتیبانی از تولید استان فارس بردارند. و انتظار می‌رود وزارت راه و شهرسازی در بهینه سازی، بهبود و توسعه حمل و نقل تجاری اقدامات گسترده‌ای را در امر توسعه صادرات استان فارس انجام دهد. توسعه، تقویت و تجهیز شبکه‌های ارتباطی جاده‌ای و ریلی با عملکرد ارتباط سطوح ملی، منطقه‌ای و استانی جهت ترانزیت کالا، مسافر

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی شیراز	<b>گزارش</b>	کد مدرک: SCCIM-FR-009-0۰
		تاریخ:

و انرژی، کاهش تلفات و سوانح جاده‌ای با ایمن‌سازی و ارتقای سطح کیفی و کمی جاده‌ها، تجهیز محورهای استان به سیستم‌های هوشمند حمل و نقل و... را می‌توان از مهم‌ترین اهداف بخش حمل و نقلی استان فارس برشمرد که لازم است به آن توجه وافر مبذول داشت.

جدول ۴: چکیده آمار مربوط به حمل و نقل استان فارس تا سال ۹۴

۲۱	تعداد پایانه‌های عمومی مسافری فعال	۷۴۳۰	طول راه‌های تحت حوزه وزارت راه و شهرسازی (بدون روستایی) - کیلومتر
۰	تعداد پایانه‌های مرزی فعال	۱۱۵۳	طول آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها - کیلومتر
۱۱۸۸۳	تن. کیلومتر کالای طی شده عبوری از استان - میلیون	۲۶۱۸	طول راه‌های شریانی - کیلومتر
۱۰۹۷۰	تن. کیلومتر کالای طی شده از مبدأ استان - میلیون	۱۴۰۴	طول راه‌های ترانزیتی - کیلومتر
۲۳۹۸۵	میزان کالای حمل شده از مبدأ استان - هزارتن	۸۵۲۲	طول راه‌های روستایی - کیلومتر
۲۰۱۲	تعداد سفرهای باری از مبدأ استان - هزارسفر	۲۱۸	تعداد شرکت‌ها و موسسات باری داخلی
۲۹۹۴	نفر. کیلومتر مسافری طی شده عبوری از استان - میلیون	۱۱۶	تعداد شرکت‌ها و موسسات مسافری داخلی
۳۴۹۱	نفر. کیلومتر مسافری طی شده از مبدأ استان - میلیون	۲	تعداد شرکت‌ها و موسسات بین‌المللی
۱۲۴۱۵	میزان مسافر جابجا شده از مبدأ استان - هزارنفر	۶	تعداد پایانه‌های باری و شهرک‌های حمل و نقل فعال
		۱۰۳۶	تعداد سفرهای مسافری از مبدأ استان - هزارسفر

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

### منابع:

- عاشوری، ح.، شفیعی نادری، ع. و دیگران. ۱۳۹۲. تحلیل وضعیت و پیشنهاد راهکارها و اقدامات اجرایی کلان جهت توسعه و ارتقای حمل و نقل ریلی ایران. پانزدهمین همایش بین‌المللی حمل و نقل ریلی.
- معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی. ۱۳۹۴. بخش حمل و نقل در برنامه ششم توسعه.
- وزارت راه و ترابری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سالنامه آماری در سال ۱۳۹۴.
- [http://multimodaltransport.cnf.ir/files\\_site/files/r\\_24\\_120702212416.pdf](http://multimodaltransport.cnf.ir/files_site/files/r_24_120702212416.pdf)