

# اقتصاد سرآمد

شنبه ۲۸ فروردین ۱۴۰۰ - شماره ۱۹۰

## اخبار حمل و نقل

### بیخودی ۴۰درصد ظرفیت پروازها را هدر می‌دهیم!

رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی با بیان «به‌دلیل شیوع کرونا»الان زمان پیگیری رفع محدودیت ۶۰ درصدی نیست، گفت:بیخودی ۴۰ درصد ظرفیت هواپما را هدر می‌دهیم.به گزارش اقتصادسرآمد، یونس دقیق کیا اظهار کرد: محدودیت ۶۰ درصدی در پروازهای داخلی سه جز صدمه مالی برای شرکت‌های هواپیمایی چیزی نداشته است. وی ادامه داد: فراتر از صدمات مالی، به دلیل تحریم‌ها امکانات شرکت‌های هواپیمایی محدود است و انتقال پول با مشکل مواجه است. وی بیان کرد: همچنین آوردن قطعات-هواپما-مشکل است و بیخودی ۴۰ درصد ظرفیت هواپما را هدر می‌دهیم.رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی تاکید کرد: چون بحث وزارت بهداشت است همه جوره مکتابه کرده و به رئیس‌جمهور هم نامه نوشتم. اما به آقایان وزارت بهداشت دسترسی نداریم چندین نوبت هم دعوت کردیم از مسئولان وزارت بهداشت تا دقیقاً در هواپما ششما را توجیه کنیم.دقیق کیا با یادآوری این‌که موفق به انجام این کار نشدیم، گفت: آنها می‌گویند "می‌دانیم"، وی همچنین با اشاره به وضعیت فرمز کشور به لحاظ شیوع ویروس کرونا، افزود: بود از فروردین موضوع محدودیت ۶۰ درصدی را پیگیری کنیم که با وضعیت فعلی که به دلیل شیوع ویروس کرونا شده، جایی برای مطرح کردن این مسئله وجود ندارد.وی پیش‌تر با انتقاد از اعمال پرواز ایرلاین‌های خارجی که به ایران می‌آیند با تمام ظرفیت انجام می‌شود، تر کشش ایرلاین و قطار پرویز به صورت فول پروازهای خود را به ایران انجام می‌دهند. دنیا قبول ندارد که هواپما محل شیوع ویروس کروناست.دقیق کیا، یادآور شد: با وجودی که اعتقادی به اعمال محدودیت ۶۰ درصدی در پروازهای داخلی نداریم و این کار را علمی نمی‌دانیم اما آن را رعایت می‌کنیم.ما وجود مصوبه ستاد ملی کرونا در خصوص انجام پروازهای داخلی با ۱۰ درصد ظرفیت صندلی‌ها مابریخی ایرلاین‌ها با ظرفیت تقریباً کامل پروازها را انجام می‌دهند. پرواز هواپیمایی شش از آبادان به مشهد نمونه بارزی است که در آن محدودیت ۱۰ درصدی از سوی این ایرلاین رعایت نشده‌بود.

.....

### پروازهای انگلستان آزاد و فرانسه ممنوع شد

سختگویی سازمان هواپیمایی کشوری از رفع تعلیق پروازهای انگلستان خبر داد و گفت: کلیه پروازها به مقصد واز مبدأ کشور فرانسه ممنوع شد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمدحسین ذی بخش اظهار داشت: بر اساس تصمیمات وزارت بهداشت در خصوص پروتکل‌های مراقبت بهداشتی مرزی در مسافرت‌های هوایی، کشور انگلستان از فهرست کشورهای ویژه ویزه خارج و کشور فرانسه به فهرست این کشورها افزوده شد.وی افزود: از امروز پروازها به کشور انگلستان ممنوع و پروازها با کلیه پروازها به مقصد و از مبدأ کشور فرانسه ممنوع می‌شود.ذی بخش با بیان اینکه در حال حاضر محدودیت پروازی به ۳۹ کشور وجود دارد، تصریح کرد: پرواز از مبدأ و مقصد کشورهایی که در لیست شرایط ویژه قرار دارند ممنوع بوده و کشورهایی که در لیست کشورهای پرخطر قرار دارند ملزم به انجام تست مجدد در ایران هستند.سختگویی سازمان هواپیمایی کشوری اظهار داشت: کشورهایی، فرانسه، بوتسوانا، برزیل، جمهوری چک، عراق، استونی، ایرلند، لسوتو، مالوری، موزامبیک، اسلوواکی، آفریقای جنوبی و زامبیا در لیست کشورهای با شرایط ویژه و دارای کرونای با واریانت (ژنوم) انگلیسی قرار دارند.وی تصریح کرد: همچنین کشورهای آلبانی، آندورا، بحرین، بولیوی، بوسنی و هرزگوین، کلمبیا، مصر، اکوادور، مجارستان، اردن، کوزوو، لیتونی، لیبان، مالت، مولداوی، مونتنگرو، مقدونیه شمالی، فلسطین، سنست لوسیا، صربستان،

سیشل، اسلوانی، سوئد، سوریه، تانزانیا و امارات متحده عربی در لیست کشورهای پرخطر با بروز بالای بیماری قرار دارند. ذی بخش افزود: عدم تمدن تردد مستلزم ارائه تست PCR منفی با اعتبار ۹۶ ساعته در مبدأ و انجام تست مجدد پس از ورود به کشور برای مسافران بالای ۱۵سال در کشورهای پرخطر است و تردد در سایر کشورها با الزام ارائه تست PCR منفی با اعتبار ۹۶ ساعته در مبدأ و انجام مراقبت‌های سندرومیک پس از ورود به کشور و انجام تست مجدد در صورت نیاز باامعان است.

.....

### روستاهای کشور باید به بستری برای توسعه ملی تبدیل شوند

معاون عمرانی وزیر کشور گفت: روستاهای کشور باید به بستری برای رشد و توسعه ملی در کشور تبدیل شوند. به گزارش اقتصادسرآمد ، مهدی جمالی نژاد در هماهیش ویدئوکنفرانسنی امروز معاونین هماهنگسگی امور عمرانی استانداری‌های سراسر کشور - که در محل وزارت کشور برگزار شد، انتخبات را مهم‌ترین مسئله پیش رو عنوان کرد و گفت: یک بخش مهم این انتخابات که انتخبات دولتی است اسلامی شهر و روستاسست مربوط به حوزه شهرداری‌ها و دهیاری‌های می‌شود و برای همین باید با حساسیت و دقت بالا در این عرصه ورود موثر داشته باشیم.وی با تشریح این امر که باید با اهتمام جدی‌تر از قبل به اتمام پروژه‌های عمرانی نیمه تمام در کشور همت گماریم، گفت: شیرینی و لحاوت اتمام این پروژه‌ها باید در همین بازه زمانی باقی مانده از عمر دولت دوازدهم چشیده شود.معاون عمرانی وزیر کشور با اشاره به اینکه باید به سهم خود در افزایش شور و نشاط و مشارکت عمومی در جامعه کمک کنیم، گفت: انتخبات شهرودهای اسلامی شهر و روستا با توجه به ویژگی‌های محلی‌اش زمینه‌شورآفرینی و حضور بیشتر عموم مردم را دارد و برای همین باید با رعایت اصل قانونمرداری به تقویت شور و شوق انتخباتی در کشور کمک کنیم.جمالی نژاد با بیان اینکه یکی از برنامه‌های معاونین عمرانی باید مساله آموزش باشد، گفت: با استفاده از ظرفیت‌های صدا و سیما در استان‌ها گاهی لازم هم به انتخبات کنندگان و هم انتخبات شوندگان داده شود تا زمینه برای حضور مدیران شایسته و لایق در کشور در سطح شوراها و شهرداری‌ها فراهم شود.



### کارشکنی برخی از نهادهای شهرداری‌ها در اجرای طرح اقدام ملی مسکن

وزیر راه و شهرسازی از کارشکنی برخی از نهادهای شهرداری‌ها در اجرای طرح اقدام ملی مسکن در کشور خبر داد و ابراز امیدواری کرد که با توجه به شعار سال ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری دیگر کسی مزاحمتی برای این پروژه‌ها ایجاد نکند.به گزارش اقتصادسرآمد «محمد اسلامی» اظهار داشت: در یک سری از شهرهای کشور، به خاطر شرایطی

اسلامی یا یادآوری شعار سال ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری مبنی بر «تولید؛ پشتیبانی‌ها و مانع زدایی‌ها» و ضرورت عمل به آن تصریح کرد: امیدواریم از این به بعد دیگر کسی مزاحمتی برای این گونه پروژه‌ها ایجاد نکند و ساخت و تکمیل پروژه‌ها ادامه پیدا کنند.

وزیر راه و شهرسازی درباره میزان پروژه‌های متوقف شده طرح اقدام ملی مسکن در سطح کشور گفت: این گونه پروژه‌های متوقف مانده در سطح کشور کم هستند.

اфт ترانزیت جاده‌ای، ریلی و دریایی طی سال های اخیر، «اقتصادسرآمد» بررسی می‌کند

# خطر حذف ایران از پروژه‌های ترانزیتی منطقه



برنامه در زمینه سهم بخش ریلی کشور از جا به جایی بار ترانزیت است.وزیرت بیگلریان عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی در گفت و گو با روزنامه اقتصاد سرآمد ، در توضیح محاطرات از دست رفتن موقعیت تجاری و ترانزیتی ایران در میان کشورهای منطقه به دلیل دستیابی آن ها به زیر ساخت های مکفی ترانزیتی کالا، به خیر نگار ما گفت: در برنامه ششم توسعه، ترانزیت کشور باید ۳۰درصدافزایش می‌یافت، اما متأسفانه در هر سه بخش جاده‌ای، ریلی و دریایی به ترتیب ۱۳، ۴۴ و ۲۲ درصد افت داشته است.

### تعلل ایران، پیشرفت زیرساخت ترانزیت در کشورهای همسایه

وی با تاکید براین مهم کسه در دوران غفلت از مباحث ایجاد زیر ساخت‌های ترانزیتی کشورهای همسایه در تلاش برای تقویت این بخش بوده اند، افزود: همزمان با این تعلل، زیرساخت‌های ترانزیتی در کشورهای همسایه ایجاد و باعث دور خوردن ایران در ترانزیت کالا شده است.

این نماینده حوزه انتخابیه ارمنی‌های اصفهان و جنوب کشور در مجلس شورای اسلامی با اشاره

به این نکته که پرداختن به موضوعی، مباحث دیگر در کشور را از خاطر مجریان حمل و نقل بازمی دارد، افزود: در سال‌های اخیر متأسفانه با افت ترانزیت کشور در هر سه بخش جاده‌ای، ریلی و دریایی مواجه هستیم.

**ضرورت‌های فراموش شده ترانزیت ایران**
وی ضمن یادآوری ضرورت همسویی توسعه زیرساخت ترانزیتی با سیاست های کلان کشور در قبال موافقت نامه کمربندراه، تصریح کرد: طبق ماده ۳۰از قانون برنامه ششم توسعه، 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 نسبت به تهیه طرح مکان یابی علاوه بر آنکه تعجب بسیاری از کارشناسان اقتصادی در خصوص افزایش قدرت تولید در ترکیه و صادرات کالا به چین را برانگیزت، زنگ خطر را برای فعالان حمل و نقل و متولیان ترانزیت در کشور به صدا درآورد مبنی بر اینکه ایران به زودی در مسیر ترانزیتی کریدور شرق به غرب حذف می‌شود.

## برگزیده حمل و نقل

## واگذاری زمین به صورت اجاره ۹۹ساله



اقبال شاکری با اشاره به این واقعیت که پیش از ۱۲.۵میلیون خانوادہ ایرانی فاقد مسکن هستند، گفت: در جریان طرح برای کارگران ساخته‌شود و کارگرانی که تحت پوشش بیمه تامین اجتماعی هستند در اولویت قرار دارند.به گزارش اقتصادسرآمد،با وجود آنکه کارگران یکی از محروم ترین و آسیب پذیرترین قشر جامعه به شمار می روند و به عنوان بدنه اصلی تولید نقش موثری در توسعه اقتصاد کشور دارند اما بخش اعظمی از هزینه‌های سبد معیشت آنها را هزینه های مسکن و اجاره بها شامل می شود و از این رو مسکن یکی از دغدغه های اساسی آنها به شمار می رود.در حال حاضر یکی از مشکلات کارگران رفت و آمد از شهرک‌ها و نواحی صنعتی به محل سکونت است که برای کمک به حل این مشکل و خانه‌دار شدن آنها، طرح احداث مسکن کارگری در دستور کار قرار گرفت و بر همین اساس تفاهم نامه ای میان اتاق تعاون ایران و وزارت راه و شهرسازی به امضا رسید که به موجب آن، احداث ۱۰۰هزار واحد مسکونی در جوار شهرک‌های صنعتی با مشارکت تعاونی های مسکن آغاز شود.آنطور که رئیس اتاق تعاون ایران می گوید: ساخت ۱۰۰هزار واحد مسکونی ارزان قیمت در جوار شهرک‌ها و نواحی صنعتی برای کارگران برنامه‌ریزی شده و مراحل اولیه ثبت‌نام در استان‌ها در دست اقدام است.بهمن عبدالمحل می گوید: قرار است در فاز نخست برای آن دسته از کارگرانی که دارای بیمه تامین اجتماعی هستند، ۱۰۰ هزار واحد مسکونی ساخته شود و این طرح قابلیت افزایش تا ۲۰۰ هزار واحد مسکونی را دارد.وی با بیان اینکه استان‌های مختلف باید اساسی متقاضیان فاقد مسکن را در سامانه مربوط ثبت کنند، می افزاید: تاکنون ۲۲ استان کشور برای تامین زمین ارزان یا رایگان واحداث مسکن کارگری اعلام آمادگی و ۸۵هزار نفر متقاضی ثبت‌نام کرده‌اند.به گفته عبدالمهل، سال گذشته برای این طرح ۲۲۰ میلیون تومان تسهیلات در نظر گرفته و مقرر شد باقیمانده توسط متقاضی تامین شود و در قانون بودجه سال جاری این مبلغ به ۳۰۰میلیون تومان افزایش یافت.آمارها نشان می دهد که در شهرک‌های صنعتی دستکم بین ۷۰۰هزار تا ۸۰۰هزار نفر مشغول کار هستند و به دلیل مشکلاتی که در بحث رفت و آمد و طرح کردن مسافت طولانی تا محل کار دارند، تامین مسکنی ارزان برای آنها امری ضروری است.بر همین اساس بسیاری از کارشناسان و فعالان حوزه کار، ساخت مسکن کارگری در شهرک‌های صنعتی را اقدامی راهگشا در جهت رفع دغدغه کارگران و خانه دار شدن آنها می دانند.

به دلیل افساط سنگین نخواهند داشت.

به دلیل افساط سنگین نخواهند داشت.

به دلیل افساط سنگین نخواهند داشت.

## گزارش

### اولویت‌های حمل‌ونقل کشور مشخص‌شده است

مرکز پژوهش‌های مجلس طی گزارشی با اشاره به نبود طرح جامع مصوب حمل‌ونقل در کشور، نامشخص بودن اولویت‌های حمل‌ونقل برای توسعه را یکی از پیامدهای این مسئله عنوان کرد.به گزارش اقتصادسرآمد از تسنیم، مطابق گزارش سازمان برنامه و بودجه با عنوان بررسی فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰، حمل‌ونقل کشور حدود ۲۰درصد از کل اعتبارات عمرانی و حدود ۴۰درصد از اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی کشور را به خود اختصاص م‌دهد . همچنین، حدود ۹درصد از جمعیت شاغل کشور نیز در این بخش مشغول به کار هستند .اگرچه این آمارها نشان‌دهنده اهمیت بسیار زیاد این بخش در اقتصاد کشور و ضرورت برنامه‌ریزی دقیق و بهینه برای آن است، اما متأسفانه، پیچیدگی‌های ذاتی مسائل حمل‌ونقلی و د کنار آن وجود برخی نگاه‌های محلی، موضعی و غیرابهرسری در فرایندهای تصمیم‌گیری در این بخش، موجب شده است طرح‌ها و برنامه‌هایی که در این بخش تعریف می‌شوند از پیوستگی، یکپارچگی و جامعیت کافی برخوردار نباشند.

درنتیجه، این تصمیم‌گیری‌های جزیره‌ای خسارت‌های هنگفتی به اقتصاد کشور وارد آورد. ضرورت توجه به این موضوع در احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور به‌خوبی دیده شده است و اکنون مجلس شورای اسلامی این امکان را دارد که با بررسی میزان تحقق این دست قوانین، حمل‌ونقل کشور را هرچه بیشتر بر مدار برنامه‌ریزی‌های جامع و یکپارچه قرار دهد. رصد و ارزیابی میزان تحقق اهداف تعریف‌شده در قوانین توسعه کشور از یک سو در راستای انجام وظیفه نظارتی مجلس شورای اسلامی مبنی بر نظارت بر عملکرد دستگاه‌های اجرایی قرار می‌گیرد و از سوی دیگر، می‌تواند برای تدوین برنامه‌های واقع‌بینانه‌تر و متناسب با ظرفیت و توان دستگاه‌های اجرایی در قانون برنامه هفتم توسعه کشور مفید باشد. در گزارش جاری، با در نظر گرفتن اولویت‌های بخش حمل‌ونقل کشور حول پنج محور، عملکرد دستگاه‌های اجرایی در زمینه تحقق اهداف تعریف‌شده در دو قانون «احکام دائمی توسعه کشور» و قانون «برنامه پنجساله ششم توسعه» مورد ارزیابی قرار میگردد. پنج محور یاد شده عبارت‌ند از:

۱. طرح جامع حملونقل کشور- ۲ حمل‌ونقل بار و جابجایی- ۳- ایمنی ۴- سفرهای عبوری (ترانزیتی) ۵- حمل‌ونقل مسافری

بر اساس احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، مقرر شده است نظام حمل‌ونقل کشور بر اساس طرحی همه‌جانبه‌نگر تحت عنوان طرح جامع حمل‌ونقل کشور توسعه یابد. با گذشت چندین سال از تصویب این قانون، تا پایان سال ۱۳۹۹ کشور همچنان از داشتن طرح جامع حمل‌ونقل مصوب، بی‌بهره است.

یکی از پیامدهای عدم برخورداری از طرح جامع حمل‌ونقل، عدم شناخت صحیح اولویت‌ها در توسعه طرح‌های حمل‌ونقلی کشور است. این درحالی است که با توجه به محدودیت‌های بودجه‌ای و ازسویی فشارهای خارجی و تحریم‌ها و نیز خطر از دست رفتن فرصت‌های ترانزیتی فوق‌العاده کشور، لازم است طرح‌های توسعه بخش حملونقل توسط ابزار تخصصی این امر یعنی مدل برنامه‌ریزی حمل‌ونقل کشور ارزیابی و در قالب طرح جامع حمل‌ونقل کشور، اولویت‌بندی شوند.

«ح»به‌منظور بهره‌برداری بهینه از ظرفیتها و موقعیتهای جغرافیایی کشور: طرح جامع حمل‌ونقل کشور با هدف پاسخگویی به تقاضاهای باغقل و باقوه و دستیابی به جایگاه مناسب در حوزه‌های ایمنی، انرژی، اقتصاد، حملونقل و محیط‌زیست تا مدت ۱۵ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون به تصویب هیئت وزیران می‌رسد. از زمان تصویب طرح جامع، شروع کلیه طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربناهای حمل‌ونقل، فقط بر اساس این طرح و در قالب بودجه سنواتی قابل اجراست.

بر اساس مصوبه شورای اقتصاد در جلسه مورخ ۱۳۸۲/۲/۲۰، یک مطالعه جامع حمل‌ونقل با مشارکت شرکت ایرانی مترا و شرکت فرانسوی EGIS بین سالهای ۸۲ تا ۸۷ کشور انجام شد.

این طرح اقیانوس‌ساله را برای سالهای ۸۹ تا ۱۴۰۹ در نظر داشت که در عمل هیچگاه به تصویب نرسید و درنتیجه عملیاتی و اجرایی نشد. طرح دیگری در سالهای اخیر از سال ۹۷ در دو مرحله تعریف شد که فاز اول آن، یعنی تهیه مدل کامل طرح جامع حمل‌ونقل طی ۹ ماه‌۹ تابستان ۹۷ تا پایان سال با مشارکت هفت دانشگاه معتبر کشور انجام شد.

لکن انجام مطالعه فاز دوم و تکمیل طرح جامع که میتواند هدف نهایی یعنی «شروع کلیه طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربناهای حملونقل، فقط بر اساس این طرح و در قالب بودجه سننوتانی» را محقق سازد، هنوز آغاز نشده است.

ارزیابی: تهیه طرح جامع حمل‌ونقل کشور مسئله‌ای پیچیده و نسبتاً زمانبر است، اما به‌دلیل اهمیت بسیار زیاد این موضوع که در این بخش اجمالاً به آن اشاره شدو نزدیک به ۵ سال معطل ماندن حکم یاد شده و با توجه به نیروی انسانی متخصص و توان کافی در کشور، برنامه‌ریزی برای استفاده از همه ظرفیت‌های موجود با هدف تسریع در تکمیل این مطالعات از مهمترین اولویتهای وزارت راه و شهرسازی ارزیابی می‌شود.

با توجه به قرارگیری در ماه‌های پایانی دولت، ضرورت دارد شروع فاز دوم مطالعات به‌صورت جدی در برنامه وزارت راه و شهرسازی قرار گیرد تا آغاز این فرایند مشمول تأخیر مضاعف ناشی از تغییر دولت نشود.

بهره‌وری یابین شبکه حمل‌ونقل باری کشور و هزینه‌های ده‌ها هزار میلیارد تومانی ناشی از آن، درد انجم صاحبظران این حوزه قرار دارد. ریشه این ناکارآمدی را می‌توان در کافی نبودن زیرساختهای حمل‌ونقل ترابری، هماهنگی اطلاعاتی ضعیف بین اجزای مختلف شبکه لجستیک، قوی‌ان و سیاستهای نامتوازن مانند سیاست‌های پیرانه سوخت و عوامل دیگر جستجو کرد که رفع آن نیازمند توجه و همکاری این سه دستگاه است.

شایان ذکر است، به‌دلیل اهمیت این مسئله، موضوع توسعه لجستیک و حمل‌ونقل ترکیبی در کشور به‌عنوان یکی از سه اولویت تقنینی و نظارتی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در سال ۱۴۰۰ در نظر گرفته شده است. همچنین، در قوانین احکام دائمی کشور و برنامه ششم توسعه ۱۲۰ حکم در ارتباط با حمل‌ونقل بار و لجستیک ذکر شده است که در ادامه به آنها اشاره می‌شود.

بنده‌ا ح: به‌منظور تسهیل تجارت و رقابت پذیرکردن فعالیت‌های حمل‌ونقل با توجه به مزیت‌های نسبی در زنجیره عرضه و خدمات ترابری منطقه‌ای و بین‌المللی، دولت مجاز است:
۱. از ایجاد پارک‌های پشتیبانی لجستیک، احداث پایانه‌ها، شهرک های حمل‌ونقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی حمایت کند.

۲. نسبت به تهیه طرح مکان‌یابی پایانه‌های بازگنج کانتینری و حمل‌ونقل ترکیبی در شبکه ای عبوری (ترانزیتی) کشور اعم از شمالی – جنوبی، شرقی – غربی و نیز شبکه آسیایی از طریق بخش خصوصی و تعاونی اقدام کند.ارزیابی: بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که تاکنون مراکز لجستیکی در کشور شکل نگرفته است و مهمترین اقدام صورت گرفته در این راستا، تهیه مطالعات آمایش مراکز لجستیک کشور در وزارت راه و شهرسازی و انتخاب شرکت کارآهمن به‌عنوان متولی و مسئول ایجاد ۱۷ مرکز لجستیک است. شرکت راه‌آهن نیز تاکنون اقدام‌هایی در زمینه تعیین نقطه دقیق برخی از مراکز لجستیک و اختصاص زمین و نظارت بر عملیات ساخت را پیش برده‌است. نکته نگران‌کننده در خصوص عملکرد وزارت راه و شهرسازی در این بخش این است که از آنجایی که تصمیمی ای که در صورت ایجاد مراکز لجستیک اخذ می‌شوند از نوع تصمیمات استراتژیک هستند و تجدیدنظر در آنها بسیار پرهزینه است، لازم است پیش از احداث این مراکز، در زمان انجام مطالعات سندد آمایش مراکز لجستیک، مراکز لجستیک یک بررسی شوده‌مسئله اول: عدم استفاده از سند آمایش سرزمین صورت گرفته در مطالعات سند آمایش مراکز لجستیک است: زیرتقاضای مراکز تولید بار در قالب بلندمدت کشور، در سند اد آمایش سرزمین مشخص شده اند که لازم است در مطالعات سند آمایش مراکز لجستیک نیز مورد توجه قرار گیرد.

مسئله دوم: عدم استفاده از مدل برنامه ریزی حمل‌ونقل به دلیل موجود نبودن این مدل در زمان انجام مطالعات سندد آمایش مراکز لجستیک مطالعات سندد آمایش مراکز لجستیک است. امکان مشارکت در طرح را به دلیل افساط سنگین نخواهند داشت.