

سند تفصیلی برنامه ششم
اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی
استان گیلان
بخش حمل و نقل

سراغاز

بخش حمل و نقل از جمله مهمترین ارکان حیات اقتصادی کشورها محسوب می‌شود؛ به گونه ای که توسعه ی این بخش، زیربنا و پایه ای جهت توسعه سایر بخش‌های اقتصادی و اجتماعی کشورها قلمداد می‌شود و با ایفای نقش رابط میان بازار مصرف و تولید به مثابه پلی است که بخش‌های مختلف جوامع با عبور از آن به سمت توسعه پایدار حرکت می نمایند. در جهان امروز این بخش علاوه بر تحت تاثیر قراردادان فرایند توسعه اقتصادی، خود نیز در روند توسعه ناگزیر به تغییر و تحول می‌باشد.

۱- بررسی عملکرد گذشته و وضع موجود بخش حمل و نقل

۱-۱- توصیف و تحلیل وضع موجود

بخش حمل و نقل مشتمل بر چهار زیر بخش حمل و نقل جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی می باشد که در ادامه به اختصار به بیان وضع موجود و تحلیلی از اوضاع در شرایط ادامه وضع موجود پرداخته خواهد شد.

۱-۱-۱ حمل و نقل جاده ای

به صورت سنتی، مهمترین زیر بخش حمل و نقل استان، حمل و نقل جاده ای می باشد. جا به جایی بار و مسافر به عنوان برون داد سیستم حمل و نقل جاده ای، از جمله شاخص‌های مهم این زیر بخش می باشد که در ادامه به بیان این شاخص ها پرداخته می شود.

۱-۱-۱-۱ حمل و نقل جاده ای (جابجایی مسافر)

همان طور که از جدول ۳ مشخص می گردد، در استان گیلان تعداد ۳/۵ میلیون نفر مسافر در شروع برنامه چهارم (سال ۱۳۸۴) توسط ناوگان حمل و نقل جاده ای (عمومی) جا به جا شده که تا پایان برنامه چهارم این تعداد به ۵/۴ میلیون نفر افزایش یافته که بیان گر رشد متوسط سالانه ۹/۰۶ درصد می باشد. طی سال های برنامه پنجم (۹۰-۱۳۹۴) نیز به ترتیب ۵/۷، ۵/۸، ۶، ۵/۸ و ۵/۹ میلیون نفر مسافر توسط این ناوگان جابه جا شده، که بیان گر رشد نسبتاً "یکنواخت ۰/۸۷" می باشد. این امر در حالیست که در کل کشور روند جابه جایی توسط وسایل نقلیه ی عمومی مسافری جاده ای نزولی بوده که نشان می دهد در سطح کشور علی رغم اقدامات صورت گرفته برای توسعه حمل و نقل عمومی، تمایل مردم به استفاده از حمل و نقل شخصی افزایش یافته است.

جدول ۱- مقایسه وضعیت جابجایی مسافر در زیر بخش های مختلف کشور و استان گیلان طی سالهای برنامه چهارم و پنجم توسعه

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص		واحد متعارف	سال های برنامه چهارم		برنامه پنجم / رشد (درصد)	سال های برنامه پنجم					
				۱۳۸۹	۱۳۸۴		۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	
				رشد / متوسط دوره برنامه پنجم (درصد)								
۱	جابجایی مسافر جاده ای (عمومی)	کشور	میلیون	۴۱۵	۴۵۲	۱,۷۲	۴۳۴	۴۱۶	۳۸۸	۳۱۸	۳۰۰	-۸۸۲
		استان	نفر	۳,۵	۵,۴	۹,۰۶	۵,۷	۵,۸	۶	۵,۸	۵,۹	-۰,۸۷
	نسبت کشور به استان		درصد	-۰,۸۴	۱,۱۹	-	۱,۳۱	۱,۳۹	۱,۵۵	۱,۸۲	۱,۹۷	-
۲	جابجایی مسافر ریلی *	کشور	میلیون	۱۹,۴	۲۸,۸	۸,۱۲	۲۸,۶	۲۷	۲۵,۵	۲۴,۸	۲۵	-۳,۳۱
		استان	نفر	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	نسبت کشور به استان		درصد	-	-	-	-	-	-	-	-	-
۳	جابجایی مسافر هوایی (داخلی) *	کشور	هزار	۱۰۶۰۰	۱۶۱۰۰	۸,۷۲	۱۶۵۰۰	۱۶۶۰۰	۱۶۶۰۰	۱۸۰۰۰	۱۸۱۰۰	۲,۳۴
		استان	نفر	۱۷۷	۳۰۳	۱۱,۳۵	۲۹۷	۲۶۷	۳۲۱	۲۹۲	۳۰۴	-۰,۶۳

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص		واحد متعارف	سال‌های برنامه چهارم		رشد / متوسط دوره برنامه چهارم (درصد)	سال‌های برنامه پنجم					رشد / متوسط دوره برنامه پنجم (درصد)	
				۱۳۸۹	۱۳۸۴		۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴		
	نسبت کشور به استان		درصد	۱,۶۷	۱,۸۸	-	۲,۰۴	۱,۸۳	۱,۹۱	۱,۸۳	۱,۶۸	-	
۴	جابجایی مسافر دریایی		کشور	میلیون	۴,۴	۱,۸	۱۹,۵۷	۵,۱	۵,۷	۷,۸	۸,۵	۹	۱۵,۲۶
			استان	نفر	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	نسبت کشور به استان		درصد	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
۵	جمع جابجایی مسافر		کشور	میلیون	۹۴۵,۳	۷۹۳,۸	۳,۵۶	۹۶۳,۲	۹۲۴,۳	۸۶۶,۹	۸۶۶,۳	۸۸۳,۱	۲,۱۵-
			استان	نفر	۵,۷	۳,۷	۹,۱۷	۶,۰	۶,۱	۶,۳	۶,۱	۶,۲	۰,۸۵
	نسبت کشور به استان		درصد	۰,۱۴۶	۰,۶۰	-	۰,۶۲	۰,۶۶	۰,۷۳	۰,۷۰	۰,۷۰	۰,۷۰	-

* جابجایی مسافر از طریق دریایی و ریلی در استان گیلان انجام نمی‌گیرد.

ماخذ: سند تفصیلی برنامه ششم اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، اداره کل راه و شهرسازی استان، سالنامه آماری استان گیلان

۱ - ۱ - ۱ - حمل و نقل جاده‌ای (جابجایی بار)

اطلاعات جدول شماره ۳ نشان‌گر این موضوع است که در شروع برنامه چهارم (سال ۱۳۸۴) مقدار ۷/۳ میلیون تن کالا توسط وسایل عمومی باربری جاده‌ای در استان جابه‌جا شده و تا پایان برنامه چهارم این شاخص افزایش و به مقدار ۱۲ میلیون تن کالا جابه‌جا شده رسیده و نرخ رشد متوسط برنامه چهارم نیز ۱۰/۳۶ درصد می‌باشد. با شروع برنامه پنجم از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۳۹۴ به ترتیب ۱۰/۹، ۸/۶، ۷/۵، ۷/۵ و ۷/۹ میلیون تن کالا توسط وسایل عمومی باربری جاده‌ای در استان جابجایی شده، که بیانگر رشد منفی ۷/۸ درصد بوده و روند کاهشی این شاخص را شاهد هستیم، از مهمترین علل آن می‌توان به رکود تخلیه‌ی بار در بندر انزلی

اشاره نمود. در حالی که در کل کشور روند جابه جایی توسط وسایل باربری عمومی جاده ای نسبتاً یکنواخت می باشد.

جدول ۲- مقایسه وضعیت جابجایی بار زمینی در زیر بخش های مختلف کشور و استان گیلان طی سال های برنامه چهارم و پنجم توسعه

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص		واحد متعارف	سال های		رشد/ متوسط دوره برنامه چهارم (درصد)	سال های برنامه پنجم					رشد/ متوسط دوره برنامه پنجم (درصد)
				برنامه چهارم								
				۱۳۸۴	۱۳۸۵		۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	
۱	جابجایی بار جاده ای	کشور	میلیون تن	۴۰۷	۵۴۱	۵۸۶	۵۸۰	۶۱۱	۶۲۱	۵۷۰	۵۸۰	۰
		داخلي		۷,۳۳	۱۲	۱۰,۳۶	۱۰,۹۴	۸,۶	۷,۴۸	۷,۸۴	۷,۹	-۷,۸۲
	استان	نسبت کشور به استان	درصد	۱,۸۰	۲,۲۲	-	۱,۸۹	۱,۴۱	۱,۲۰	۱,۳۸	۱,۳۶	-
۲	جابجایی بار ریلی	کشور	میلیون تن	۲۸,۹	۳۲	۲,۰۶	۳۳,۱	۳۴,۳	۳۲,۷	۳۴	۳۵,۵	۱,۷۷
		داخلي*		-	-	-	-	-	-	-	-	-
	استان	نسبت کشور به استان	درصد	-	-	-	-	-	-	-	-	-
۳	جمع جابجایی بار	کشور	میلیون تن	۴۳۵,۹	۵۷۳	۵۶۲	۶۱۳,۱	۶۴۵,۳	۶۵۳,۷	۶۰۴	۶۱۵,۵	۰,۱
		داخلي		۷,۳۳	۱۲	۱۰,۳۶	۱۰,۹۴	۶,۸	۷,۴۸	۷,۸۴	۷,۹	-۷,۸۲
	استان	نسبت کشور به استان	درصد	۱,۶۸	۲,۰۹	-	۱,۷۸	۱,۱	۱,۱۴	۱,۳	۱,۲۸	-

* جابجایی بار از طریق ریلی در استان گیلان انجام نمی گیرد.

ماخذ: سند تفصیلی برنامه ششم اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، اداره کل راه و شهرسازی استان

۱ - ۱ - ۱ - ۳ - میانگین عمر ناوگان جاده ای

شاخص‌های کلیدی میانگین سنی ناوگان، در جدول شماره ۳ مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. همان طور که از جدول شماره ۳ مشاهده می شود، در شروع برنامه چهارم (سال ۱۳۸۴) متوسط عمر اتوبوس که برای جا به جایی مسافر به خارج از استان مورد استفاده قرار می گیرد ۱۱ سال و در پایان برنامه چهارم (سال ۱۳۸۹) معادل ۸/۷ سال می باشد که نرخ رشد آن نیز با روند مطلوب کاهشی منفی ۴/۵۸ - درصد همراه می باشد. این در حالیست که در کل کشور روند طول عمر ناوگان اتوبوس رانی با افزایش نرخ رشد مواجه گردیده است. در برنامه پنجم نیز با کاهش طول عمر اتوبوس در استان با نرخ رشد منفی ۰/۸۳ - درصد روند مطلوب کاهشی طول عمر ناوگان اتوبوس رانی را شاهد هستیم که این شاخص در کل کشور همچنان به صورت افزایشی می باشد.

در بررسی های به عمل آمده در ناوگان مینی بوس رانی که برای جابه جایی مسافر درون استانی مورد استفاده قرار می گیرد، طول عمر متوسط مینی بوس در برنامه چهارم با نرخ رشد ۲/۶۳ درصد و در برنامه پنجم با نرخ رشد ۱/۵۱ درصد افزایش داشته و این افزایش طول عمر به مراتب بیشتر از ارقام کشوری در طول سنوات برنامه می باشد. قابل ذکر است، در زمینه ناوگان مینی بوس رانی، که نقش مهمی را در حمل و نقل حومه ای، روستایی و درون استانی ایفا می نماید، اهداف امر نوسازی ناوگان محقق نشده و فرسودگی انباشته ی این حوزه، از جمله مشکلات حاد این عرصه می باشد.

متوسط طول عمر سواری بین شهری در استان نیز علی رغم کاهش در طول برنامه چهارم با نرخ رشد منفی ۱/۷۳ در طول برنامه پنجم به صورت متوسط نرخ رشد ۱۳/۵۳ را داشته است که به نسبت کشوری از نرخ رشد بیشتری برخوردار است. همچنین متوسط طول عمر وسایل باری

در استان نیز علی رغم کاهش در طول برنامه چهارم با نرخ رشد منفی ۶/۶۱ در طول برنامه پنجم به صورت متوسط نرخ رشد ۲/۴۵ درصد را داشته است که به نسبت کشوری از نرخ رشد بیشتری برخوردار بوده و در این سال ها ناوگان باری استان فرسوده تر با عمر متوسط بالاتری نسبت به متوسط کشور شده است.

جدول ۴ - وضعیت میانگین عمر ناوگان جاده ای در کشور و استان گیلان طی سال های برنامه چهارم و پنجم توسعه

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص	سال های برنامه چهارم		سال های برنامه پنجم					رشد متوسط دوره برنامه چهارم (درصد)		
		۱۳۸۴	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	رشد متوسط دوره برنامه پنجم (درصد)			
										۱۳۹۴	
۱	متوسط طول عمر اتوبوس	کشور	۱۱	۱۱،۸	۱،۴۱	۱۱،۸	۱۱،۴	۱۳	۱۲،۷	۱۲	-۰،۴۲
	استان	۱۱،۰	۸،۷	-۴،۵۸	۹،۲	۹،۳	۱۰،۹	۱۱،۴	۸،۹	-۰،۸۳	
۲	متوسط طول عمر مینی بوس	کشور	۲۲	۲۳،۹	۱،۶۷	۲۴	۲۴،۳	۲۵،۶	۲۴،۶	۲۴	۰
	استان	۲۳،۸	۲۷،۱	۲،۶۳	۲۷،۶	۲۸،۳	۲۹،۸	۲۹،۸	۲۹،۳	۱،۵۱	
۳	متوسط عمر سواری کرایه ای بین شهری	کشور	۶،۷	۵،۳	-۴،۵۸	۵،۳	۶،۸	۸،۵	۸،۲	۸،۰	۱۰،۸۴
	استان	۶،۰	۵،۵	-۱،۷۳	۶،۲	۶،۹	۸،۸	۹،۴	۱۰،۳	۱۳،۵۳	
۴	متوسط طول عمر باری	کشور	۱۹،۰	۱۶،۹	-۲،۳۲	۱۵،۷	۱۵،۹	۱۷،۴	۱۷،۳	۱۷	۲،۰۱
	استان	۲۵،۲	۱۷،۹	-۶،۶۱	۱۷،۷	۲۰،۲	۲۱،۰	۲۰،۰	۱۹،۵	۲،۴۵	

ماخذ: سند تفصیلی برنامه ششم اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، اداره کل راه و شهرسازی استان

در ادامه بررسی حمل و نقل جاده ای، شاخص های کلیدی ایمنی جاده ای و وضعیت تلفات، با توجه به جدول شماره ۵ مورد بررسی و تحلیل قرار می گیرد. در زمینه کاهش تصادفات و تعداد کشته شدگان تصادفات برون شهری همان گونه که در جدول ۵ مشاهده می گردد، در طول سال

های برنامه چهارم و پنجم در استان این شاخص ها با نرخ رشد ۳/۷۱ درصدی و ۱/۲۷ درصدی روندی افزایشی داشته در حالی که کشور، با کاهش نرخ رشد موفقیت قابل ملاحظه ای را داشته است. این شاخص که بسیار پر اهمیت بوده، و یکی از پارامترهای توسعه یافتگی نیز می باشد، انسان محور بوده و به عوامل بسیاری از جمله مدیریت راه، عمر ناوگان، توسعه راه ها، فرهنگ سازی، کیفیت خودروها و... بستگی دارد. شایان ذکر است اعم تصادفات و کشته شدگان در استان موتور سواران و عابرین پیاده می باشند.

جدول ۵- شاخص های ایمنی جاده ای در کشور و استان گیلان طی سال های برنامه چهارم و پنجم توسعه

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص	واحد متعارف	سال های برنامه چهارم		رشد/متوسط دوره برنامه چهارم (درصد)	سال های برنامه پنجم				
			۱۳۸۴	۱۳۸۹		۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
۱	تعداد تصادفات برون شهری	کشور	۱۶۵۰۰۰	-	۱۱۷۰۰۰	۱۱۶۰۰۰	۱۱۲۰۰۰	۱۰۲۰۰۰	-	-۴,۴۷
		استان	۹۲۷۴	۹۱۱۶	۶۷۴۹	۷۵۲۶	۷۶۸۸	۷۵۲۸	-	۲,۷
	نسبت کشور به استان	درصد	۵,۶۲	-	۵,۷۷	۶,۴۹	۶,۸۶	۷,۲۸	-	-
۲	تعداد کشته شدگان تصادفات برون شهری	کشور	۱۷۴۷۰	-	۱۲۲۳۲	۱۱۸۱۱	۱۱۵۶۸	۱۰۹۵۱	-	-۳,۶۲
		استان	۱۰۰۹	۶۴۴	۵۱۸	۵۴۲	۶۵۲	۵۳۸	-	۱,۲۷
	نسبت کشور به استان	درصد	۵,۷۸	-	۴,۲۳	۴,۵۹	۵,۶۴	۴,۹۱	-	-
۳	تعداد کشته شدگان تصادفات رانندگی به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت	کشور	۳۹,۱	-	۲۶,۸	۲۴,۷	۲۳	۲۱,۶	-	-۱۲,۷۹
		استان	۴۲,۲	۲۶,۱	۴۰,۷	۳۴,۶	۳۵,۵	۳۰,۵	-	-۹,۱

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص	واحد متعارف	سال‌های برنامه چهارم		رشد/ متوسط دوره برنامه چهارم (درصد)	سال‌های برنامه پنجم					رشد/ متوسط دوره برنامه پنجم (درصد)
			۱۳۸۴	۱۳۸۹		۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	
	نسبت کشور به استان	درصد	۱۰۸	-	-	۱۵۱	۱۴۰	۱۵۴	۱۴۱	-	-

مأخذ: سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

از جمله نکات مهم در ارتقای ایمنی جاده ای، توسعه ی شبکه آزاد راهی و بزرگ راهی استان می باشد که وضعیت شاخص های مزبور در قالب جدول ۶، بیان گردیده است. طی سال های ۱۳۹۰-۱۳۹۴ سهم استان از طول راه های شریانی (آزاد راه، بزرگراه، اصلی) به طور متوسط حدود ۱/۲ درصد و از راه های فرعی ۲/۵ درصد بوده است.

جدول ۶ - وضعیت زیرساخت های حمل و نقل جاده ای در کشور و استان گیلان طی سال های برنامه چهارم و پنجم توسعه

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص	واحد متعارف	سال‌های برنامه چهارم		رشد/ متوسط دوره برنامه چهارم (درصد)	سال‌های برنامه پنجم					رشد/ متوسط دوره برنامه پنجم (درصد)
			۱۳۸۴	۱۳۸۹		۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	
۱	طول آزاد راه ها	کشور	۱۲۴۰	۱۹۵۷	۹,۵۶	۲۰۵۳	۲۱۸۵	۲۲۰۳	۲۴۰۱	۲۵۰۰	۵,۰۵
		استان	۰	۵۳,۱	-	۵۳,۱	۵۳,۱	۵۳,۱	۵۳,۱	۵۷,۴	۵۷,۴
	نسبت کشور به استان	درصد	-	۲,۷۱	-	۲,۵۹	۲,۴۳	۲,۴۱	۲,۳۹	۲,۳۰	-
۲	طول بزرگراه ها	کیلومتر	۵۱۶۱	۱۰۶۶۹	۱۵,۶۳	۱۱۶۵۲	۱۲۹۶۹	۱۴۱۵۵	۱۴۴۸۸	۱۴۹۰۰	۶,۳۴

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص	واحد متعارف	سال‌های برنامه چهارم		رشد / متوسط دوره برنامه چهارم (درصد)	سال‌های برنامه پنجم					رشد / متوسط دوره برنامه پنجم (درصد)
			۱۳۸۹	۱۳۸۴		۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	
	استان		۲۵۰	۲۸۱	۲,۸۷	۳۶۶,۸۷	۳۸۹,۶۸	۳۸۹,۶۸	۴۰۵,۴۸	۴۱۳,۰۸	۳,۰۱
	نسبت کشور به استان	درصد	۴,۸۴	۲,۷۰	-	۳,۱۵	۳	۲,۷۵	۲,۸۰	۲,۷۷	-
۳	طول راه های اصلی کشور	کیلومتر	۲۱۹۹۶	۲۱۳۷۶	-۶۶	۴۳۲۵۸	۴۴۴۵۴	۴۶۴۸۰	۴۶۴۸۵	۴۶۵۰۰	۱,۸۲
		استان	۲۸۹,۶	۲۷۳	-۱,۱۷	۳۰۹,۷۷	۲۹۳,۳۴	۲۹۳,۳۴	۲۸۷,۵۴	۲۹۱,۷۴	-۱,۴۹
	نسبت کشور به استان	درصد	۱,۳۲	۱,۲۸	-	۰,۷۲	۰,۶۶	۰,۶۳	۰,۶۲	۰,۶۳	-
۴	طول راه های فرعی کشور	کیلومتر	۴۳۳۲۲	۴۳۲۶۴	-۰,۳	۴۳۳۲۲	۴۴۴۵۴	۴۶۴۸۵	۴۳۳۲۳	۴۳۵۰۰	-۰,۱
		استان	۱۱۴,۰۵	۱۰۰,۸	-۲,۵۲	۱۱۱,۵	۱۱۰,۹	۱۱۰,۹	۱۱۰,۹	۱۱۰,۹	-۱,۳
	نسبت کشور به استان	درصد	۲,۶۴	۲,۳۲	-	۲,۵۷	۲,۴۹	۲,۳۹	۲,۵۶	۲,۵۵	-
۵	طول راه های روستایی کشور	کیلومتر	۱۰۰۳۱۶	۱۲۰۹۰۲	۳,۸۰	۱۲۶۲۶۳	۱۲۹۰۷۵	۱۲۹۵۳۴	۱۳۲۰۰۸	۱۳۳۰۰۰	۱,۳۱
		استان	۴۵۱۱,۹	۶۰۵۰,۹	۶,۰۵	۶۰۹۳,۲	۶۱۷۰,۱	۶۲۷۲,۷	۶۳۵۱,۷	-	-
	نسبت کشور به استان	درصد	۴,۵۰	۵	-	۴,۸۳	۴,۷۸	۴,۸۴	۴,۸۱	-	-
۶	جمع کشور	کیلومتر	۱۷۲۰۳۵	۱۹۸۰۶۸	۲,۸۶	۲۲۶۵۴۸	۲۳۳۱۳۷	۲۳۸۸۵۷	۲۳۸۷۰۵	۲۴۰۴۰۰	۱,۴۹
		استان	۶۱۹۷	۷۶۷۳	۴,۳۷	۷۹۳۸	۸۰۱۵	۸۱۱۸	۸۲۱۱	۸۱۷۱	-۳,۳۲
	نسبت کشور به استان	درصد	۳,۶۰	۳,۸۷	-	۳,۵۰	۳,۴۴	۳,۴۰	۳,۴۴	-۸۷	-

۲-۱-۱- حمل و نقل هوایی

حمل و نقل هوایی به عنوان سریع ترین شیوه حمل و نقل، اهمیت بسیاری در فرایند توسعه کشورها ایفا می نماید.

سیستم حمل و نقل هوایی شامل سه رکن به شرح زیر می باشد:

– سیستم حاکمیتی یا رگولاتوری که در ایران توسط سازمان هواپیمایی کشوری انجام می گیرد.

– سیستم فرودگاه ها و کمک ناوبری که توسط شرکت مادر تخصصی فرودگاه های کشور انجام می گیرد.

– سیستم ایرلاین ها یا شرکت های هواپیمایی که جابه جایی مسافر و بار توسط این شرکت ها انجام می گیرد.

فرودگاه ها یکی از بخش های مهم و حساس اقتصادی و به عنوان موتور رشد و توسعه ی اقتصادی هر محل، منطقه و کشور خود محسوب می شوند. فرودگاه سردار جنگل به عنوان تنها فرودگاه استان گیلان در سال ۱۳۴۷ تاسیس شده است. و در ۷ کیلومتری جاده رشت به انزلی و حدود ۱۵ کیلومتری منطقه آزاد بندرانزلی واقع شده، مساحت کل فرودگاه ۲۲۰ هکتار و ارتفاع آن ۴۰ پا پایین تر از آب های دریای آزاد می باشد.

تعداد مسافر پروازهای داخلی استان در سال های برنامه چهارم به طور متوسط سالانه ۱۱/۶ درصد رشد داشته است، اما در سال های برنامه پنجم علی رغم رشد متوسط کشور در این شاخص، سهم متوسط استان رشد منفی ۰/۴۲ می باشد. ضمن این که در سال های برنامه چهارم رشد متوسط سالانه پرواز های خارجی ۷۲/۱۱ درصد بوده که به رشد متوسط منفی ۲۸/۹۲ درصد در سال های برنامه پنجم کاهش یافته است. روند فزاینده جابه جایی مسافر در پروازهای داخلی و خارجی در سطح کشور نشانگر پتانسیل بالای تقاضا جهت استفاده از خدمات حمل و نقل هوایی می باشد، که استان گیلان در این زمینه ها با عقب ماندگی قابل توجهی مواجه گردیده است. بررسی ها نشان گر آن است تقاضای سفر هوایی در استان بسیار بالا بوده و

متأسفانه به دلیل محدودیت های ناوگان و ضعف خدمات، تا کنون امکان پاسخ گویی به آن به نحو مطلوب وجود نداشته است.

جدول ۷- وضعیت حمل و نقل هوایی در کشور و استان گیلان طی سال های برنامه چهارم و پنجم توسعه

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص		واحد متعارف	سال های برنامه چهارم		رشد/ متوسط دوره برنامه چهارم (درصد)	سال های برنامه پنجم					رشد/ متوسط دوره برنامه پنجم (درصد)	
				۱۳۸۹	۱۳۹۰		۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴		
				۱۶۱۰۰	۱۰۶۰۰		۱۶۵۰۰	۱۶۶۰۰	۱۶۶۰۰	۱۸۰۰۰	۱۸۱۰۰		
۱	جایگایی مسافر هوایی (داخلی)	کشور	هزار	۱۶۱۰۰	۱۰۶۰۰	۸,۷۲	۱۶۵۰۰	۱۶۶۰۰	۱۶۶۰۰	۱۶۶۰۰	۱۸۰۰۰	۱۸۱۰۰	۲,۳۴
		استان	نفر	۳۰۳	۱۷۵	۱۱,۶	۲۹۷	۲۶۷	۳۲۱	۲۹۲	۲۹۲	۲۹۲	-۴۲
	نسبت استان به کشور	درصد	۱,۸۸	۱,۶۵	-	۱,۸۰	۱,۶۱	۱,۹۳	۱,۶۲	۱,۶۱	۱,۶۱	۱,۶۱	-
۲	جایگایی مسافر هوایی (خارجی)	کشور	هزار	۷۹۰۰	۵۱۰۰	۹۱۵۰	۸۸۰۰	۸۰۰۰	۹۱۰۰	۱۰۷۰۰	۱۰۷۰۰	۱۰۷۰۰	۵,۰۱
		استان	نفر	۱۵,۱	۱	۷۲,۱۱	۱۰,۹۷	۱۰,۰۴	۱,۲۱	۲,۸	۲,۸	۲,۸	-۲۸,۹۲
	نسبت استان به کشور	درصد	۰,۱۹	۰,۰۲	-	۰,۱۲	۰,۱۳	۰,۰۱	۰,۰۳	۰,۰۳	۰,۰۳	۰,۰۳	-

۳-۱-۱ - حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی به عنوان ارزان ترین شیوه حمل و نقلی، نقش حایز اهمیتی را در عرصه تجارت بین الملل ایفا می نماید. در کشور ما نیز بالغ بر ۶۰ درصد صادرات و ۷۵ درصد واردات کشور از طریق حمل و نقل دریایی و بنادر صورت می گیرد. سازمان بنادر و دریانوردی

مسئولیت اعمال حاکمیت و نیز ظرفیت سازی و اداره بنادر کشور را برعهده دارد و حجم عملیات (میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر) تابعی از تجارت خارجی کشور می باشد.

در بین بنادر شمالی، بندرانزلی بزرگ ترین و فعال ترین بندر حاشیه جنوبی دریای خزر است که مجهز به امکانات مدرن تخلیه و بارگیری می باشد و برخورداری از مزیت های زیر آن را نسبت به سایر بنادر ایرانی و خارجی دریای خزر متمایز نموده است:

- رتبه سوم بین بنادر کشور بعد از امام خمینی و بندر شهید رجایی از لحاظ تناژ تخلیه و بارگیری
- نزدیکی با بنادر آستراخان و لاگان در روسیه، ترکمن باشی در ترکمنستان، اکتائو در قزاقستان و باکو در آذربایجان
- ارتباط با بازارهای منطقه ای و دسترسی به بازار مصرف بالای ۳۰۰ میلیونی کشورهای همسایه شمالی دریای کاسپین
- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین المللی شمال - جنوب که سه برابر از مسیر فعلی کوتاه تر و ارزان تر می باشد.
- واقع شدن بندر در محدوده منطقه آزاد، و فراهم نمودن تسهیلات ویژه برای صاحبان کالا، تجار و سرمایه گذاران
- نزدیکی به فرودگاه بین المللی (۳۵ کیلومتر)
- مسیر دسترسی زمینی مناسب به استان های همجوار
- نزدیکی به بزرگترین ذخایر نفت و گاز دریای خزر
- برخورداری از معافیت مالیاتی
- دسترسی به معادن سرب، روی و آهن و مراکز صنعتی و نزدیکی به استان های صنعتی همجوار و پایتخت
- بهره گیری از توان بخش خصوصی در اداره ترمینالها و ایجاد فضای رقابتی جهت کاهش نرم تخلیه و بارگیری

- بهره مندی از نیروهای متخصص آموزش دیده و باسابقه
- برخورداری از شرایط آب و هوایی معتدل استان گیلان

علاوه بر موارد فوق، مرز دریایی انزلی یکی از مرزهای مهم کشور بوده و سالانه بیش از میلیون ها تن کالا وارد این مرز می شود و سالانه بیش از هزاران تن سوخت و هزاران تن کالای غیرنفتی به صورت حمل و نقل ترکیبی از طریق این بندر به داخل یا خارج کشور ترانزیت می گردد. این مرز به عنوان نقطه حساس ارتباط حمل و نقل بین المللی کالا با کشورهای حوزه دریای خزر و دروازه ورود به اروپا به شمار می رود. امروزه به دلیل فعالیت های اقتصادی منطقه و مطرح گردیدن شیوه های جدید ترانزیت و حمل و نقل بین المللی از جمله کریدور شمال- جنوب، وجود منطقه آزاد تجاری اهمیت و نقش حساس این بندر بیش از پیش نمایان می گردد.

مساحت محوطه بندر انزلی با استحصال ۱۴۲ هکتار و مساحت انبارهای قابل بهره برداری ۳۵۳۳۱ متر مربع می باشد و مساحت انبارهای در حال احداث ۴۸۰۰۰ متر مربع و مساحت محوطه های بار انداز نیز ۵۹۲۳۰۰ متر مربع می باشد. تعداد اسکله ها در حال حاضر ۱۲ پست به طول ۱۶۸۴ متر و در آینده تا ۳۰ پست افزوده خواهد گردید. طول موج شکن های بندر انزلی بیش از ۳۲۰۰ متر می باشد.

مهمترین شاخصهای مربوط به عملکرد حوزه ی حمل و نقل دریایی و بنادر در قالب شاخص های ظرفیت و عملکرد بنادر بیان می گردد که جدول به بیان آن می پردازد.

جدول ۸- عملکرد حمل و نقل دریایی و بندری کشور و استان گیلان طی سال های برنامه

چهارم و پنجم توسعه

ردیف	هدف کمی/عنوان شاخص	واحد متعارف	سال های برنامه چهارم	سال های برنامه پنجم
۱				

	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰		۱۳۸۸	۱۳۸۴				
۱	۳,۳۵	۱۵۴۰۰۰	۱۴۷۰۰۰	۱۳۹۰۰۰	۱۳۹۰۰۰	۱۳۵۰۰	۷,۳۹	۱۴۰۰۰۰	۹۸۰۰۰	هزار تن	کشور	عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری
	-۱۶۲۳	۲۶۹۷	۲۶۹۷	۲۲۴۴	۳۷۹۰	۵۴۷۷	۱۵,۸۰	۶۸۴۹	۳۲۸۹		استان	
	-	۱,۷۵	۱,۸۳	۱,۶۱	۲,۷۳	۴,۰۶	-	۴,۸۹	۳,۳۶	درصد	نسبت استان به کشور	

در طول سال های گذشته ایجاد ظرفیت در بنادر استان تقریبا به نحو مطلوب انجام گرفته است. لیکن در حوزه کانتینری به دلیل عدم امکان خرید تجهیزات استراتژیک بندری به واسطه تحریم ها، امکان تحقق اهداف میسر نشده است. روند تخلیه و بارگیری کالا در بنادر نیز در سال های برنامه ی چهارم همواره افزایش یافته و رشد متوسط ۱۵/۸ درصد داشته است. اما در سال های برنامه پنجم عملکرد تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر کشور به علت کاهش فعالیت خطوط کشتی رانی لاینری به مقصد بنادر ایران، کاهش یافته و رشد متوسط منفی ۱۶/۲۳ درصد داشته است، که البته در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ ثابت باقی مانده است.

۴-۱-۱- هوشناسی

در بخش هوشناسی زیرساخت های عمده استان شامل: ۴ ایستگاه سینوپتیک اصلی، ۱ ایستگاه هوشناسی فرودگاهی، ۱ ایستگاه هوشناسی دریایی، ۱ ایستگاه هوشناسی جاده ای، ۱ رادار هوشناسی، ۱ ایستگاه هوشناسی کشاورزی، ۷ ایستگاه اقلیم شناسی، ۴ ایستگاه اقلیم شناسی سنتی، ۸ ایستگاه خودکار هوشناسی و ۱ سامانه اطلاعات ماهواره ای هوشناسی و ۱۲ ایستگاه مجهز به نرم افزار ICS می باشد.

۱-۲- تنگناها و چالش‌های بخش حمل و نقل

- ۱- سهم غالب حمل و نقل جاده ای نسبت به سایر شقوق حمل و نقل
- ۲- فرسودگی و ناکافی بودن ناوگان عمومی حمل و نقل کالا و مسافر استان
- ۳- تلفات و خسارات بالای ناشی از تصادفات جاده‌ای و مشکلات در حوزه ایمنی
- ۴- آسیب پذیری حمل و نقل جاده ای ناشی از وابستگی شدید به حمل و نقل دریایی
- ۵- مقرون به صرفه نبودن سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل جاده ای
- ۶- عدم تکمیل شبکه حمل و نقل جاده‌ای
- ۷- طولانی شدن زمان اجرای راه آهن قزوین _ رشت
- ۸- اجرایی نشدن راه آهن رشت- انزلی- آستارا و رشت- ساری
- ۹- بدون استفاده ماندن و غیر اقتصادی بودن بخش بزرگی از فرودگاه به دلیل عدم بازاریابی صحیح باری و مسافربری
- ۱۰- عدم تناسب ظرفیت ها و زیرساخت های فعلی فرودگاه سردار جنگل با نیازهای آتی استان
- ۱۱- عدم تامین استانداردهای لازم جهت ارتقاء فرودگاه مرز هوایی سردار جنگل به فرودگاه بین المللی
- ۱۲- فقدان گواهینامه فرودگاهی
- ۱۳- ضعف مدیریت آژانس های گردشگری در خصوص فعالسازی مسیرهای پروازی
- ۱۴- پاسخگو نبودن شرکت های هواپیمایی به الزامات و ضوابط قانونی مترتب به آنها
- ۱۵- فرسودگی ناوگان حمل و نقل دریایی تجاری
- ۱۶- عدم استقبال بخش خصوصی به سرمایه گذاری جهت خرید شناور های مسافری علی رغم ایجاد زیر ساخت و مشوق های مناسب
- ۱۷- عدم اتصال بنادر استان به شبکه ی ریلی

- ۱۸- متنوع نبودن سبد کالایی حمل و نقل دریایی و یکسره بار بودن کشتی ها
- ۱۹- کمبود فضای انبارش و نگه داری کالا در بندر انزلی و آستارا
- ۲۰- عدم استفاده از شرکت های معتبر بین المللی برای فعالیت در عملیات بنادر
- ۲۱- میزان پایین مشارکت بخش خصوصی در ساخت و توسعه خطوط جاده ای و نوسازی ناوگان عمومی حمل و نقل
- ۲۲- عدم استفاده موثر از سیستم های هوشمند حمل و نقل در مدیریت حمل و نقل
- ۲۳- عدم مدیریت یکپارچه در زمینه حمل و نقل جاده ای (داخلی و بین المللی)
- ۲۴- عدم وجود شرکت های حمل و نقل توانمند در زمینه حمل و نقل چند وجهی (multimodal)
- ۲۵- ناکافی بودن ظرفیت شرکت های حمل و نقل بین المللی در بخش ترانزیت و پایین بودن سطح توانمندی شرکت های فعال
- ۲۶- پایین بودن سطح توانمندی شرکت های حمل و نقل داخلی
- ۲۷- توزیع نامناسب شرکت های حمل و نقل کالا به طوری که در برخی مناطق تعداد شرکت ها نسبت به حجم کالای جابه جا شده اندک و در برخی دیگر تعداد شرکت های فعال نسبت به میزان کالای حمل شده پایین است
- ۲۸- عدم استفاده از شرکت های معتبر بین المللی در عملیات بندری
- ۲۹- عدم وجود زیرساختهای لازم جهت هاب لجستیک در منطقه بندرانزلی
- ۳۰- عدم وجود پایانه صادرات محصولات کشاورزی
- ۳۱- ناکافی بودن تجهیزات سخت افزاری و نرم افزاری سامانه های هواشناسی
- ۳۲- ناکافی بودن شناخت شرایط محیطی، دریایی و جوی

۲- برنامه راهبردی بخش حمل و نقل استان گیلان

۲-۱- اهداف کلی و راهبردهای بخش حمل و نقل استان گیلان

اهداف کلی	راهبردهای دستیابی به اهداف کلی	ردیف
افزایش ترانزیت و ارتقای نقش بین المللی سیستم حمل و نقل استان	ارتقای کیفی و کمی شبکه ی جاده ای استان با تاکید بر کریدورها و راه های شریانی	۱
	ارتقای کارکرد بنادر استان و ایجاد مرکز لجستیک	
	توسعه حمل و نقل چند وجهی	
ارتقای ایمنی و کاهش تلفات در حمل و نقل جاده ای	ارتقای کمی و کیفی زیر ساخت های حمل و نقل جاده ای	۲
افزایش سهم سایر شقوق حمل و نقل نسبت به حمل و نقل جاده ای	بهره گیری بهینه از ظرفیت های حمل و نقل هوایی	۳
	اتصال استان به شبکه ریلی کشور	
بهبود شرایط زیست محیطی فعالیت های بخش و کاهش انتشار انواع آلاینده ها	حمل و نقل پاک و توسعه شبکه	۴
افزایش سهم ناوگان ایرانی در تجارت دریایی کاسپین	توسعه حمل و نقل دریایی ملی و منطقه ای	۵
ارتقاء خدمات هواشناسی و بهبود خدمات کاربردی	توسعه سخت افزاری و نرم افزاری هواشناسی استان	۶

۲-۲- اهداف کمی بخش حمل و نقل

۲-۳- راهبردهای دستیابی به اهداف کلی ، سیاست ها و اقدامات اساسی بخش حمل و نقل استان گیلان

اهداف اساسی	سیاست ها	راهبرد ها	ردیف
تسریع در احداث و بهره برداری از راه های ترانزیتی با اولویت آزاد راه های استان	تمرکز بر تکمیل پروژه های دارای اولویت و موثر بر رونق ترانزیت	ارتقای کیفی و کمی شبکه جاده ای استان با تاکید بر کریدورها و راه های شریانی	۱
بهبود و تکمیل کریدورهای مواصلاتی از نقاط مختلف استان به کریدور های ترانزیتی و راه های شریانی	گسترش شبکه های حمل و نقل و اتصال به کریدورهای ترانزیتی بین المللی با رعایت سطوح استاندارد جهانی		
ایجاد و تکمیل کنار گذر شهرهای واقع در مسیر ترانزیت استان			
ایجاد مرکز لجستیک			
اتصال به سیستم حمل و نقل ریلی و مرکز لجستیک			

ردیف	راهبرد ها	سیاست ها	اقدامات اساسی
	ارتقای کارکرد بنادر استان و ایجاد مرکز لجستیک	توسعه ی زیر ساخت ها و روساخت های بنادر استان	ساخت و بهره برداری اسکله های جدید
			احداث انبارهای سرپوشیده، سیلو و مخازن ذخیره
			تأمین تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری
			استفاده از توان تخصصی شرکت های اپراتوری توانمند بخش خصوصی جهت افزایش راندمان بنادر و ترانزیت دریایی
	ارتقای زیر ساخت ها و روساخت های گردشگری و مسافرت های دریایی	بهره برداری از اسکله و ترمینال مسافری دریایی	اجرای طرح گردشگری دریایی در محدوده حوضچه غربی موج شکن های بندر انزلی
			ساخت اسکله و ترمینال مسافری دریایی در بندر آستارا
			ساماندهی فعالیت شناورهای تفریحی
			تأمین تجهیزات پیشرفته کنترل و مقابله با آلودگی های نفتی دریایی و سیستم مانیتورینگ علائم کمک ناوبری در استان
	ارتقای سطح ایمنی، امنیت و حفاظت از محیط زیست دریایی	تأمین تجهیزات هوایی و دریایی برای عملیات جستجو و نجات دریایی	تهیه نقشه های دریایی فیزیکی و الکترونیکی برای محدوده دریای کاسپین
			آموزش نیروهای متخصص دریایی و بندری
			تجهیز شرکت های حمل و نقل به کامیون های یخچال دار
			راه اندازی پارکینگ ترانزیتی بندر انزلی
	توسعه ی حمل و نقل چند وجهی	توسعه حمل و نقل کانتینری	ایجاد سرویس های ویژه حمل و نقل ترکیبی کانتینری
			ساخت پل جدید اتومبیل رو بر روی رودخانه آستارا
			مدیریت یکپارچه ترمینالهای کانتینری و حمل و نقل زمینی
			اجرای مدیریت واحد در پایانه های مرزی استان
	توسعه حمل و نقل چند وجهی	ارتقای کمی و کیفی ناوگان عمومی حمل و نقل	ایجاد شرکت های حمل و نقل توانمند در عرصه حمل و نقل چندوجهی
			ایجاد سامانه هوشمند ارتباط بین مراکز تولید و توزیع کالا، پایانه ها و شرکت های حمل و نقل
			ساخت و راه اندازی پایانه ویژه ی محصولات
			بهبود بازرگانی و بازاریابی ترانزیت و گسترش مناسبات و مبادلات

ردیف	راهبرد ها	سیاست ها	اقدامات اساسی		
		حمل و نقلی با سایر کشورها			
۲	ارتقای کمی و کیفی زیر ساخت های حمل و نقل جاده ای	اصلاح، گسترش و بهسازی شبکه جاده ای استان	اتصال مراکز شهرستان به مرکز استان با مشخصات راه های چهار خطه و افزایش ایمنی عبور و مرور		
			آسفالت راه های روستایی فاقد آسفالت با اولویت روستاهای بالای ۲۰ خانوار		
			بهسازی و ارتقاء راه های مواصلاتی و دسترسی به مراکز جمعیتی، صنعتی و گردشگری		
		تقویت بخش راهداری و افزایش ایمنی شبکه راه های موجود	ارتقای کمی و کیفی زیر ساخت های حمل و نقل جاده ای	توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل	رفع موانع قانونی در استفاده از ظرفیت منطقه آزاد در تامین ماشین آلات و دستگاه های عملیاتی با کیفیت
					تقویت ناوگان راهداری
					اجرای روشنایی در محورهای فاقد روشنایی
					توجه ویژه به حذف نقاط پر حادثه
					استفاده از روش های نوین هوشمند اطلاعاتی و نظارتی راه ها و بهبود وضعیت موجود در کنترل ترافیک
					مشارکت در طراحی و اجرای سیستم ترومای استان
					نوسازی و استاندارد سازی ناوگان عمومی حمل و نقل کالا و مسافر
					حذف تدریجی ناوگان خود مالکی در حمل و نقل عمومی کالا و مسافر
					ساماندهی جا به جایی کالا و مسافر در سطح استان با استفاده از اسناد حمل (بارنامه و صورت وضعیت)
توانمند سازی شرکت های حمل و نقل کالا و مسافر					
۳	بهره گیری بهینه از ظرفیت های حمل و نقل هوایی	اخذ گواهینامه فرودگاهی توسعه عوامل پروازی	تملك ۱۶۰هكتار اراضی اطراف فرودگاه		
			پوشش رودخانه های ابتدا و انتهای باند فرودگاه و ساماندهی زه کش ها		
			رفع موانع اطراف فرودگاه و برچیدن آن در قیف پروازی (درخت و دکل های فشار قوی)		
			احداث ترمینال بین المللی		
			احداث ترمینال بار (Cargo)		
			اخذ مجوز جذب نیروی انسانی متخصص		

ردیف	راهبرد ها	سیاست ها	اقدامات اساسی
	اتصال استان به شبکه ریلی کشور	تکمیل و توسعه خطوط ریلی استان	توسعه باند و توسعه اپرون فرودگاه
			ارتقای تجهیزات کمک ناوبری
			تسریع در احداث و بهره برداری راه آهن قزوین - رشت - انزلی
			احداث راه آهن رشت - آستارا
			احداث راه آهن رشت - ساری
	اتصال شبکه ریلی استان به مراکز انبوه بار		
۴	حمل و نقل پاک و توسعه شبکه	توسعه و نوسازی ناوگان عمومی حمل و نقل	ارتقاء کیفیت ناوگان
			نصب کاتالیست جهت کاهش آلاینده ها بر روی ناوگان عمومی حمل و نقل
۵	توسعه حمل و نقل دریایی ملی و منطقه ای	توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی	نوسازی و افزایش ظرفیت ناوگان تجاری
			افزایش ظرفیت ناوگان مسافربری
			همکاری با ناوگان بخش خصوصی برای ورود شناور به محدوده کاسپین
			اعطای تسهیلات و مشوق های جذب سرمایه گذار (بخش خصوصی) خرید شناور مسافربری
			آموزش و به کارگیری نیروی انسانی متخصص دریاورد در شناورهای پرچم ملی
			نظارت بر اجرای کیفی دوره های تخصصی دریایی در مراکز آموزشی استان گیلان
			تسهیل فرآیند ارائه خدمات به کشتی ها با بهره گیری از مزیت های منطقه آزاد تجاری
۶	توسعه سخت افزاری و نرم افزاری هواشناسی استان	پوشش خلاء داده ای هواشناسی در استان	ساخت مرکز تعمیر کشتی ها در محدوده حوضچه جدید شرقی بندر
			تبدیل بندر انزلی به بندر مادر (Home Port) برای شرکت های کشتیرانی
			اجرای طرح های سرمایه گذاری بندری با اولویت مشارکت شرکت های کشتیرانی بزرگ
	توسعه سخت افزاری و نرم افزاری هواشناسی استان	پوشش خلاء داده ای هواشناسی در استان	استقرار سامانه های سخت افزاری و نرم افزاری مدل های عددی جوی و دریایی در استان
			تکمیل شبکه پایش استان (جوی، دریایی، جاده ای و فرودگاهی)
			انجام مطالعه و تحقیق و پژوهش جهت شناخت جامع شرایط جوی - دریایی و محیطی استان

اقدامات اساسی	سیاست ها	راهبردها	ردیف
متنوع سازی محصولات هواشناسی			

سازمان برنامه و بودجه استان گیلان - غیر قابل استناد