



سازمان بازرگانی دریایی

صور تجلسه

کد فرم : P1-F16/1
تاریخ : ۱۳۹۸/۰۷/۲۳

شماره صفحه: ۳ از ۳

شماره صور تجلسه : ۴۹

موضوع / دستور جلسه: شبیه سازی سناریوهای افزایش سهم ریلی بار کانتینری در بندر شهید رجائی

ساعت پایان : ۱۱:۰۰

ساعت شروع : ۹:۰۰

مکان : سالن جلسات طبقه ۱۲ سازمان

دبیر جلسه : آقای محسن صادقی فر

رئیس جلسه : جناب آقای مهندس راستاد

شرح مذاکرات

جلسه چهل و نهم اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با حضور معاونین و مدیران محترم بخش های مختلف سازمان و اعضای اتاق فکرستاد مرکزی و بنادر برگزار گردید . پس از تلاوت آیاتی از قران کریم، آقای صادقی فر دبیر جلسه ضمن سلام و خوش آمدگویی به حاضرین راس ساعت ۹،۰۰ صبح جلسه را آغاز نمودند.

شرح مذاکرات :

در این نشست ابتدا جناب آقای سرایی در خصوص ضرورت افزایش سهم ریل در حمل و نقل از بنادر سخن گفت و تاکید کرد که طی چند سال اخیر این موضوع به دغدغه اصلی در کشور از نگاه متخصصان امر و سیاستگذاران در سطوح عالی شده است.

وی افزود که مزایای افزایش سهم ریل بر کسی پوشیده نیست ؛ اگر این سهم افزایش یابد ، خیلی از هزینه ها کاهش می یابد. وی همچنین با بیان اینکه این پروژه مطالعاتی کاملاً کاربردی است و برای افزایش ۳ تا ۵ درصد از ۱۵ به ۲۰ درصد و از ۲۰ درصد به ۲۵ و در نهایت به ۳۰ درصد مشخص شده تا چه اقداماتی باید انجام دهیم.

در ادامه جناب آقای احمدی ؛ پژوهشگر با اشاره به تاکید اسناد بالا دستی بر لزوم بهبود حمل و نقل ریلی در کشور، سهم پایین حمل و نقل ریلی از ترابری کشور و فاصله زیاد آن با سهم مطلوب از دیدگاه ملی ، اندک بودن طول شبکه راه آهن ایران نسبت به جمعیت و وسعت کشور ، بالا بودن شاخص مصرف انرژی در بخش حمل و نقل جاده ای نسبت به ریلی و استهلاك بالای شبکه و ناوگان در بخش جاده ای در مقایسه با بخش ریلی را از مهم ترین دلایل لزوم بهبود حمل و نقل ریلی در کشور عنوان کرد.

دکتر احمدی پیشنهاد های عملیاتی در این پژوهش را حذف اتلاف های موجود در راه ترخیص کانتینرهای ریلی ؛ بهینه سازی سیر و حرکت قطارها و کاهش زمان چرخش واگن ها ؛ بهره گیری از تجهیزات باسکول و اسکن ریلی و انتقال عملیات قطار به ایستگاه های مانوری برشمرد . گزارش جلسه در ضمیمه ایمل و در سایت اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی موجود می باشد.

آقای سیف اللهی :

اصولاً ریل کانتینرها چسبیده به کانتینر یارد هستند و جزئی از آن محسوب می شود. آنچه مهم است در این ترمینال کانتینر، هر خط می تواند دو دستگاه قطار را در روز سرویس بدهد . ما در بندر ۶ تا خط داریم و می توانیم ۱۲ قطار را در روز سرویس بدهیم. هر قطار حدود ۱۰۰ تا ۱۱۰ TEU کانتینر را جابه جا می کند . این عدد ضربدر ۶ می شود ۶۰۰ TEU کانتینر و ضربدر ۲ می شود ۱۲۰۰ TEU کانتینر و ضربدر ۳۶۵ (یک سال کامل) حدوداً می شود بیش از ۴۰۰ هزار TEU بنابراین مشکل ما در مسئله حمل ریلی آن طرف بندر و خارج از محوطه بندری است .

آقای سیاوشی :

واقعیت این است که ما کمبود واگن کانتینریر داریم. در کل ایران ۱۰۰۰ دستگاه واگن کانتینر بر وجود دارد . به جز این، از این تعداد هزارتا واگن هم به درستی استفاده نمی کنیم. از طرفی ۷۰ درصد بار ریلی کشور روی ۳۰ درصد شبکه ریلی وجود دارد که عمدتاً محورهای جنوب است. مهم ترین مشکل در راه آهن نیروی کشش یا دیزل است.

آقای پل مه :

یکی از مقولات مورد توجه صاحبان کالا برای عدم استفاده از ریل در شرایط موجود، سیر و حرکت است و یکی از مهم ترین مغفولات در مسیر و حرکت ، گلوگاه های ترافیکی است که نقطه ضعف راه آهن قلمداد می شود. اعتقاد دارم با زیرساخت و تکمیل تجهیزات موجود و با مدیریت قوی و همچنین با ایجاد شبکه بندر خشک یا Dry Port در مسیر ، به راحتی می توانیم در گلوگاه ها، سرعت را افزایش بدهیم و حمل را به ۲ برابر افزایش



صور تجلسه

کد فرم : P1-F16/1
تاریخ : ۱۳۹۸/۰۵/۱۵

بدھیم .

در این زمینه اراده قوی در راه آهن وجود ندارد و بخش خصوصی به طریق اولی ، نگاهش به جاده است.

آقای امیری:

در بخش چالش ها گفته شده که عدم صدور بارنامه سراسری یک چالش است. این نمی تواند چالش باشد ؛ چون کالا هایی که از بندر می آید از آن طرف آب آمده و بارنامه سراسری دارد ؛ چه داخل کشور برود چه از کشور خارج شود. همچنین راه آهن باید با راه اندازی سیستم ، تکلیف موضوع برگشت کانتینر چه در داخل کشور و چه خارج از ایران را مشخص کند.

آقای رضا مرادی:

در این سناریو بیشتر در خصوص انبارش در داخل بندر و خطوط ریلی در داخل بندر ، بحث و نظر شده است. به نظر می رسد که می توانستیم با افزایش عامل هایی که در بیرون از بندر موثر هستند ، آنها را به عنوان اولویت در نظر گرفته می شد.

آقای بندرچیان:

طول خطوط ریلی کشور با جمعیت ما تقریباً متناسب است ؛ نکته اساسی این جاست که بهره وری ما خیلی پایین است. بنابراین باید ابتدا رفتارمان را عوض کنیم.

آقای پاک نژاد :

برای محاسبه افزایش سهم ریل در حمل و نقل ، بدون شک انجام مطالعات در سه شکل میدانی ، تطبیقی و کتابخانه ای بهترین روش ممکن است. اما نکته مهم در این زمینه، محدوده مدل سازی از اسکله تا گیت خروجی بندر در این مطالعات است که ادامه پیدا نکرد. یعنی به پسرکانه نگاه نشده است و فقط نگاه به بندر بوده است. در حالی که باید به کل شبکه نگاه مطالعاتی داشته باشیم.

آقای عفیفی پور:

پدیده پیچیده حمل ریلی که پارامترهای متعددی هم دارد. انتظار می رفت در این مطالعه همه این موارد به صورت یک شبکه کامل دیده می شد. این مطالعه باید به ما کمک کند تا بتوانیم فرایند ها ، زیرساخت ها و رویکرد ها و دستورالعمل ها اصلاح کنیم

آقای حیدری:

8درصد بار هدف در این مطالعه و رشد از ۲ درصد به ۸ درصد باید ناشی از علاقه صاحب کالا باشد تا آن هدف محقق شود.

آقای هدایتی:

در بحث مطالعات شبکه، آنچه که از طرف صاحب بار به مقصد می رسد ، لزوماً کانتینر نیست. لازم است مطالعات اجتماعی و اقتصادی در زمینه صورت گیرد.

آقای مهندس راستاد:

افزایش سهم ریلی بار کانتینری؛ یک مساله فرابخشی است . برای افزایش سهم بار ریلی در کشور ضرورت دارد که فقط به زیربخش های حمل و نقلی متمرکز نشویم چرا که آثار و تبعات آن ملی است. برای اجرایی سازی افزایش سهم بار ریلی در بنادر لازم است تکالیف سایر دستگاه ها از جمله گمرک و راه آهن نیز مشخص و تبیین شود.

برای مقایسه کردن سهم ریل در کشور با برخی از نقاط دیگر دنیا، باید شرایط خاص خودمان را در نظر بگیریم. همچنین برای افزایش سهم ریل در بنادر از منظر بهره بردار ، نمی توانیم به صورت دستوری عمل کنیم و لازم است به اقتصاد و شرایط اقتصادی صاحب کالا و بهره بردار نهایی نیز توجه ویژه داشته باشیم.

ایشان در خاتمه از کلیه اعضای محترم اتاق فکر در تهران و بنادر به لحاظ حضور فعال و مشارکت تشکر و قدر دانی نمودند.

جلسه ساعت ۱۱:۰۰ با ذکر صلوات بر محمد و آل محمد (ص) خاتمه یافت.