



صور تجلسه

کد فرم : P1-F16/1
تاریخ : ۱۳۹۸/۰۲/۲۴

شماره صور تجلسه : ۴۴

شماره صفحه : ۳ از ۱۱

موضوع / دستور جلسه: "جلسه هم اندیشی برای یافتن راهکارهای اجرایی سازی سند آمایش مراکز لجستیک در شش پهنه ای که سازمان بنادر مسئولیت توسعه آنها را به عهده دارد"

مکان : سالن جلسات طبقه ۱۲ سازمان

ساعت شروع : ۹:۳۰

ساعت پایان : ۱۱:۳۰

رئیس جلسه : جناب آقای مهندس راستاد

دبیر جلسه : آقای محسن صادقی فر

شرح مذاکرات

جلسه چهل چهارم اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه نشست پیشین و با حضور معاونین و مدیران محترم بخش های مختلف سازمان و اعضای اتاق فکر ستاد مرکزی و بنادر برگزار گردید. پس از تلاوت آیاتی از قرآن کریم، آقای صادقی فر دبیر جلسه ضمن سلام و خوش آمدگویی به حاضرین، از حضور بموقع اعضای اتاق فکر در جلسه تقدیر و تشکر به عمل آوردند.

مطابق برنامه، دستور کار جلسه، ارائه ای از طرف آقایان دکتر سربابی و دکتر صفری مقدم در خصوص موضوع / دستور جلسه: "جلسه هم اندیشی برای یافتن راهکارهای اجرایی سازی سند آمایش مراکز لجستیک در شش پهنه ای که سازمان بنادر مسئولیت توسعه آنها را به عهده دارد" بود. خلاصه موضوع ارائه شده بشرح ذیل می باشد:

در این نشست دکتر سربابی با بیان اینکه بحث لجستیک در ایران پیشینه چندانی ندارد، به سابقه و نحوه شکل گیری لجستیک و تاثیر آن بر اقتصاد کلان کشوری پرداخت. آقای سربابی در ادامه به ویژگی های اساسی سند آمایش مراکز لجستیک کشور اشاره کرد و «واجد نگاه جامع و شبکه ای در جانیابی» و «موجد وحدت رویه در صدور مجوز تاسیس و بهره برداری از مراکز لجستیک» را از جمله این ویژگی ها برشمرد. وی اهداف اصلی طرح احداث مراکز لجستیک را "کاهش قیمت تمام شده بار"، "افزایش سهم ریلی از طریق تجمیع بار در مراکز لجستیک و اتصال آنها به ریل" و "فراهم سازی ایجاد قطار برنامه ای" عنوان کرد. دکتر صفایی مقدم در ادامه تشریح و تبیین موضوع سند آمایش مراکز لجستیک، با این طرح سوال چرایی اهمیت لجستیک در پهنه های بندری، "روان نبودن جریان فعالیت ها" و "پایین بودن بهره وری" را مهم ترین کاستی های فعلی لجستیک در کشور دانست.

آقای صفایی مقدم از تدوین برنامه ها در حوزه های لجستیک در راستای اقدامات استراتژیک جهت افزایش بهره وری و کارایی بخش لجستیک خبر داد و نقش مراکز لجستیک بندری را "جذب بارهای بین المللی با ارائه خدمات ارزش افزوده"، "افزایش مقیاس بار بین المللی وارده به بندر"، "کاهش هزینه های بندر با توجه به افزایش مقیاس بار" و "افزایش سرمایه گذاری در بنادر با توجه به کاهش هزینه ها" عنوان کرد. خاطر نشان می سازد که فایل گزارش کامل این ارائه به پیوست می باشد.

در ادامه سوالات و نظرات اعضای محترم اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی ملاحظه فرمائید:

آقای مهندس فتحی:

۱- لجستیک یک کار عملیاتی است و باید به صورت فیزیکی عینیت پیدا کند و لازم است راجع به استقرار این طرح به درستی برنامه ریزی گردد و یک نقشه راه مناسب ارائه شود.

۲- هر مرکز لجستیکی که ایجاد می شود، خیلی از کسب و کار های سنتی را تحت تاثیر خودش قرار می دهد؛ بنابراین باید تاثیر این فرایند بر سایر ذینفعان کاملاً شناسایی شود و برای دغدغه و ریسک کسب و کار های سنتی طرح جدیدی ارائه گردد.

۳- در زنجیره تامین، دو ذینفع خیلی مهم قرار دارد؛ مصرف کننده و تولید کننده. بنابراین این در بحث لجستیک لازم است بحث "زنجیره ارزش" نیز مد نظر قرار گیرد.

آقای دکتر حق شناس:

آقای حق شناس با طرح مثالی با این محوریت که چرا تاکسی اینترنتی در ایران موفق بود و از آن استقبال شد، عنوان کرد: آیا دولت برای آن تبلیغی کرده بود یا اینکه برای مردم آموزش داده شد که از این تاکسی اینترنتی استفاده کنند و یا دولت رانندگان را مجاب به ثبت نام کرده بود؟ خیر. دولت هیچ یک از این کارها را نکرد و تنها به یک دلیل از این تاکسی اینترنتی استقبال شد و آن هم به دلیل سودی بود که در آن وجود داشت، گرچه دولت نفع خودش را از آن برد.

وی در ادامه اضافه کرد: این امر نشان می دهد که هر جایی و هر کاری در آن سود باشد بدون تبلیغات نیز حمایت مردم به سمت آن خواهند رفت.

امروزه در کشور ما بنادر، فرودگاه ها، راهها، نیروگاه های برق، و ... اقتصادی نیستند و حتی برخی در حال ضرردهی هستند، گفت: این نشان می دهد که ما از اصول اولیه علم اقتصاد فاصله گرفته ایم.

ایشان در خصوص اینکه چرا استقبال برای حمل بار از طریق ریل وجود ندارد، عنوان کرد: تنها دلیل این موضوع این است که مسیرهای دیگر ارزان تر تمام می شود. وی با بیان اینکه «زنجیره تأمین» از سه جریان کالا، اطلاعات و جریان مالی عبور می کند، اظهار داشت: هر مانعی که سد راه این سه جریان باشد هزینه را افزایش



صور تجلسه

کد فرم : P1-F16/1

تاریخ : ۱۳۹۸/۰۲/۲۴

می‌دهد و در نهایت استقبال نخواهد شد. کل اقتصاد ایران با مشکل بهره‌وری مواجه است از همین رو نمی‌توانیم توقع استقبال صاحب کالا از ریل را داشته باشیم. او بیان کرد: زمانی که قیمت سوخت، نفت و گاز ما تقریباً ۲۰ تا ۳۰ درصد قیمت واقعی است و بار سه روز مشخص با کامیون حمل می‌شود طبیعتاً کسی از ریل استقبال نخواهد شد.

حق شناس با بیان اینکه یکی از مشکلات مهم در اقتصاد کشور عدم واقعی بودن قیمت‌ها است، افزود: در شرایط فعلی برای صاحب کالا استفاده از جاده ارزان‌تر از ریل است. ایشان گفتند اگر به اصول اولیه اقتصاد توجه نکنیم، در استنتاج دچار مشکل خواهیم شد.

آقای مهندس دریس:

در این سند فقط لجستیک بندری دیده شد و به نظر می‌رسد، لجستیک و حمل و نقل دریایی دچار غفلت شده است. نکته دگر اینکه، اتاق فکر سازمان بهتر است بجز پرداختن به اهمیت لجستیک و تعاریف آن، به فرایندهای اجرایی و عملیاتی نیز بپردازد.

آقای مهندس سیف الهی:

ما شرکت‌های ارائه دهنده خدمات جاده‌ای نداریم. به عبارت دیگر، شرکت‌هایی که تعهدات بار لجستیک را تعهد کنند، وجود ندارد. نکته دیگر اینکه بنادر لجستیک باید چسبیده به مراکز بار باشند.

آیا شهر لجستیک ایجاد می‌شود و سپس صنایع و مرکز بار را به سمت خود جذب می‌کند یا نه شهر لستیکی و مراکز لجستیک باید بروند در انجایی که مراکز بار وجود دارد، ایجاد و راه اندازی شوند؟

ما نمی‌توانیم با ایجاد مراکز لجستیک، مراکز بار ایجاد کنیم؛ بلکه مراکز لجستیک هستند که باید به سمت مراکز بار بروند و فرایند بهینه‌ای را فراهم کنند.

آقای دکتر علی مرادی:

در کنار توسعه لجستیک با مفهوم توسعه نسل بنادر نیز مواجه هستیم که هر کدام کارکرد و ویژگی‌های خاص خود را دارند. آیا در این آمایش به این موضوع توجه شده است؟

در حال حاضر بنادر با عبور از نسل چهارم که مرکز فرآوری کالاها هستند به سمت بنادر نسل پنجم که اصطلاحاً بنادر هوشمند گفته می‌شود و بنادر نسل ششم با قابلیت پذیرش کشتی‌های خیلی بزرگ با ظرفیت ۵۰ هزار TEU و با آبخور ۲۰ متر در حال گذر هستند و این تغییرات بی‌ارتباط با موضوع لجستیک نخواهد بود.

آقای مهندس سیاوشی:

در بندر امام خمینی که هاب غلات است، ظرفیت خط ریلی اجازه بارگیری بیش از حد را نمی‌دهد؛ ظرفیت موثر ۷ و نیم میلیون تن بار است در حالی که توان حمل ۴ و نیم میلیون تن است و لازم است آلترناتیوی در این خصوص تعیین شود.

آقای دکتر حسن زاده:

در هیچ یک از شهرهای لجستیکی مورد نظر در ایران، شعبه بانک خارجی نداریم. وقتی که از جریان کالا حرف می‌زنیم، منظور هاب بزرگ کالا است و در کنار آن به جریان مالی و جریان الکترونیک اطلاعات نیز نیاز داریم. خیلی از مولفه‌های ایجاد شهر لجستیک مثل بندر شهید رجایی و چابهار خارج از اراده سازمان بنادر است.

آقای مهندس رضوانی:

در حال حاضر هارمونی و هماهنگی بین سازمان بنادر و سایر نهاد‌هایی که لجستیک را سرویس می‌دهند مثل گمرک و مدیریت مرزی، وجود ندارد.

آقای مهندس امیری:

ما هنوز فکر می‌کنیم و باور داریم دولت باید کارها را انجام دهد و به امورات سامان دهد.

آقای مهندس تفضلی:

در این سند آمایش، نوع نگاه اگر قرار است بر اساس بنادر خشک شکل بگیرد، باید سازوکار این سند نیز بر اساس بنادر خشک پیش برود؛ نه اینکه شهر لجستیک با تعاریف جدید از لجستیک ایجاد کنیم.

آقای مهندس سعیدی پور:

تحلیل‌هایی که در این جلسه ارائه شد صرفاً به تعاریف و مفاهیم اولیه موضوع لجستیک اختصاص داشت؛ در صورتی که هنوز نمی‌دانیم برنامه عملیاتی آینده چیست؛ بخش‌های تشکیل دهنده مراکز لجستیک که می‌خواهد در ایران اثرگذار باشد، کدام است؟ و نیازمندی‌های خدماتی که جا دارد وقت بیشتری به آن اختصاص داده شود.

لجستیک در کل دنیا سه ستون اصلی دارد: حمل، خدمات ارزش افزوده و توزیع. در این نشست بیشتر در خصوص حمل بحث شد؛ اینکه در کدام روش حمل (جاده‌ای یا ریل) باشد. در صورتی که فراتر از آن خدمات دیگری نیز در لجستیک مطرح است.



صور تجلسه

کد فرم : P1-F16/1
تاریخ : ۱۳۹۸/۰۲/۲۴

آقای مهندس بندرچیان:

دولت باید آن مطلوبیت بیشتری که مد نظر صاحب کالا است را ایجاد کند تا صاحب کالا به سمت ریل و حمل و نقل ریلی جذب شود. برای حمل و نقل ترکیبی مناسب، حرکت به سمت لجستیک است. اما لازم است نگاه و قوانین و مقررات نیز به روز و مطلوب باشد. به عبارت دیگر لجستیک باید مطلوب صاحب کالا باشد، در غیر این صورت هیچ اتفاقی نمی افتد.

آقای مهندس راوند:

۱- نقش تشکل های اقتصادی در توسعه مراکز لجستیک چیست؟

۲- بیزینس مدل هادر این توسعه دیده شود؛ اینکه PPP باشد یا مدل دیگری.

۳- استارآپ های قوی در حوزه حمل و نقل شکل گرفته است. به کارگیری آنها در مدرن سازی مراکز لجستیک مطلوب خواهد بود.

آقای مهندس رضا مرادی:

در بحث مراکز لجستیک فقط به مقوله خشکی توجه شد؛ در حالی از چوئیده آبادان تا گوادر چابهار می تواند مقوله بسیار برای تبادل کالا در کشور باشد. همین طور در شمال ایران از خلیج گرگان تا آستارا نیز این قابلیت وجود دارد.

آقای مهندس قادری:

۶ پهنه ای که قرار است سازمان بنادر در آن مسئولیت داشته باشد، الزامات و استانداردهایش مشخص شود. دو استاندارد و کنوانسیون بین المللی در زمینه لجستیک وجود دارد: کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی و اسکاپ.

آقای مهندس راستاد:

پهنه های تحت مسئولیت سازمان بنادر و دریانوردی در قالب سند آمایش مراکز لجستیک، برای اولین بار فراتر از حصار بندر و محیط پیرامونی اش تعریف شده و این رویکردی جدید برای سازمان بنادر است.

تهیه و تصویب سند آمایش مراکز لجستیک، یک رویکرد راهبردی و زیر بنایی خیلی بزرگ است که وزارت راه و شهرسازی به آن اهتمام کرد و به سرانجام رساند. نکته حایز اهمیت در این شرایط، برنامه ریزی برای ایجاد مراکز لجستیکی در نقاط با فاصله نسبتا دور از بنادر است. در این سند و بر اساس سلسله مراتبی که برای مراکز لجستیکی تعیین شده، شهرهای لجستیکی بالاترین سطح تعریف شده است که تحت مسئولیت سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد.

به جز دهکده های لجستیکی تحت مسئولیت سازمان بنادر، چهار شهر در سند آمایش مراکز لجستیک تعیین شده که سه شهر در محدوده بندری و تحت مسئولیت سازمان بنادر قرار دارد و این بیانگر نقش موثر این سازمان و اجزای پیرامونش در شکل دهی و آماده سازی مراکز لجستیکی و شهرهای بندری است. پذیرش کشتی های حامل کالاهای اساسی در دستور کار بنادر شهید رجایی هرمزگان و شهید بهشتی چابهار قرار دارد و این ظرفیت در بزودی در بنادر یاد شده توسعه پیدا می کند.

دبیر جلسه: از آنجائیکه زمان برای ارائه مطالب و پاسخ سوالات برای آقایان دکتر سرائی و دکتر صفری مقدم میسر نشد مقرر گردید که در جلسه بعدی اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی که در تاریخ ۲۱ خرداد ماه برگزار خواهد شد، سخنرانان محترم ضمن توجه به سوالات اعضای محترم در تهران و بنادر نسبت به ادامه بحث اقدام نمایند.

جناب آقای مهندس راستاد مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی از کلیه اعضای محترم اتاق فکر در تهران و بنادر و از دبیر محترم اتاق فکر تشکر و قدر دانی نمودند. جلسه ساعت ۱۲:۰۰ با ذکر صلوات بر محمد و آل محمد (ص) خاتمه یافت.