

صنعت حمل و نقل ۳۰۰

علمی، فنی، اقتصادی، خبری، مرداد ۱۳۸۹ ۱۱۲ صفحه قیمت ۱۲۰۰ تومان
vol 29, No 300, August 2010 www.iran-transportation.com سال بیست و نهم

شرایط دریافت روایت سفر

به ۹۳ کشور جهان

- اقتصاد ایران در مدار تحریم
 - نوسازی ناوگان تجاری کلید خورد
 - یارانه های هدفمند، پیچیدگی های اجرا
 - نخستین مرکز لجستیکی مجهز کشور
- در بندر شهید رجایی





محوطه پایانه کانتینری بندر عباس آریا با فلش مشخص شده است

بهره‌برداری از BACT نخستین مرکز لجستیکی کشور در بندر شهید رجایی مهر ماه آغاز می‌شود.

بهره‌برداری از نخستین مرکز لجستیکی کشور، پیش‌درآمد توسعه خدمات بندری

سرمایه‌گذاری ۵۰ میلیون دلاری بخش خصوصی برای راه‌اندازی نخستین مرکز مجهز لجستیکی در بندر شهید رجایی به جریان افتاد و در نیمه مهر ماه سال جاری این مرکز با عنوان پایانه کانتینری بندرعباس آریا (Bandarabbas Arya Container Terminal) بهره‌برداری خود را آغاز می‌کند. با آغاز به کار BACT زمینه مساعد برای افزایش بهره‌وری در مدیریت توزیع انواع مختلف محمولات وارداتی و صادراتی با کانتینر در کشور فراهم می‌شود که صاحبان کالا می‌توانند مطمئن باشند به واسطه این مرکز در آینده به میزان قابل توجهی در هزینه‌های انبارداری و توزیع کالا در کشور کاهش هزینه خواهند داشت. محمدرضا قائم مقامی عضو هیات مدیره این مرکز و رئیس هیات مدیره انجمن پایانه‌داران بنادر کشور در گفت‌وگو با ماهنامه از برنامه‌های توسعه‌ای مرکز لجستیکی BACT می‌گوید:

شهید رجایی نمونه کرده است. تاکنون ۹۷ درصد بودجه‌ای که این مرکز داشته هزینه شده است. مهم‌ترین بخش این پروژه ۲۰۰ هزار مترمکعب انبار CFS به عنوان اولین مرکز لجستیکی درون بندری کشور است که قرار است بهره‌برداری نهایی آن اول اکتبر شروع شود. این مرکز می‌تواند عملیات ورود و خروج و توزیع ۳۲ هزار کانتینر در سال را بدون نیاز به نگهداشتن و توقف کانتینرهای خطوط کشتیرانی در ایران مدیریت کند. مصرف‌کنندگان در کشورمان حدود ۱۸۰ میلیون دلار سالانه بابت هزینه توقف کانتینرها به خطوط کشتیرانی می‌پردازند. باوجود این مراکز که محمولات را پس از ورود به بندر از کانتینر خارج می‌کند دیگر نیازی نیست تا این هزینه از کشور خارج شود. علاوه بر این، این اقدام شروع تحولی جدی در نظام حمل و نقل جاده‌ای کشور خواهد بود.

• ممکن است در این خصوص توضیح بیش‌تری بدهید.

- قائم مقامی: اطلاع دارید سالانه حدود یک میلیون تی‌ای یو کانتینر به کشور وارد می‌کنیم که ۷۵ درصد آن راهی مقاصد داخلی کشور می‌شود و

چندان احساس نمی‌شود به علت کمبود سرمایه لازم است که بخش خصوصی قدرت تامین آتی آن را نداشته یا این که بخشی از آن هرز رفته است. آنچه که مسلم است سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌ها در این بندر هنوز آن طور که باید و شاید به ثمر ننشسته است. به نظر من با توجه به این که این بندر منطقه ویژه اقتصادی است ظرفیت جذب ۳ تا ۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری دارد در این صورت است که می‌تواند خدمات به مراتب بهتری به کشور و منطقه خلیج فارس ارائه دهد که هنوز تا رسیدن به آن یا به عبارتی به بندر نسل سوم و چهارم که امروزه مشهور است کمی فاصله دارد.

• مجموع سرمایه‌گذاری شما چه ویژگی‌هایی دارد؟

- قائم مقامی: پایانه کانتینری آریا بندرعباس که به طرح BACT مشهور است یک پروژه ۵۰ میلیون دلاری است که شامل ساخت ۲۰ هکتار محوطه برای نگهداری کانتینر و حدود ۴۵۰۰ مترمربع فضای اداری و حدود ۳ هزار متر کارگاه تعمیراتی و شست و شوی کانتینری از دیگر ویژگی‌های این مرکز است که این طرح را در بندر

• وضعیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در یک نگاه کلی در بنادر کشور چگونه بوده است. چه تحلیل و ارزیابی از نوع نگاه و نگرش مدیران دولتی، قوانین و مقررات و احیاناً چالش‌های پیش رو ارائه می‌دهید؟

- قائم مقامی: بنادر کشورمان مستقل از بقیه بخش‌ها نیست و هم‌اکنون در یک مرحله گذار از مدیریت و مالکیت دولتی به خصوصی قرار داریم تا از سرمایه‌گذاری دولتی و نوع تفکری که طی این سال‌ها در بنادر کشور حاکم بوده است فاصله بگیریم و شاهد حضور موثر بخش خصوصی باشیم. در این نامه‌های اجرایی اصل ۴۴ تا حدود زیادی راهکارها دیده شده است. هرچند که تعریف مشخصی هنوز وجود ندارد و حدود اختیارات مسئولان مشخص نیست و آنها دچار نوعی احتیاط دوگانه از سوی بخش خصوصی و نهادهای دولتی هستند اما جای امیدواری برای تغییر هست.

آمار منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی حکایت از آن دارد که ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی انجام شده است که به نظر من اگر پروژه‌ها تکمیل شده بود رقم باید نمود بهتری می‌داشت و اگر این نمود



سالانه حدود یک میلیون تنی ای یو کانتینر به کشور وارد می‌کنیم که ۷۵ درصد آن راهی مقاصد داخلی کشور می‌شود و به‌طور متوسط ۲۰۰۰ کیلومتر طی طریق می‌شود. حال با احتساب ۲/۵ تن وزن کانتینر ملاحظه خواهید کرد که سه میلیارد و هفتصد و پنجاه تن کیلومتر این ظروف را جابجا می‌کنیم و در عین حال بابت حضور این ظروف در کشور روزانه حدود ۷۰۰۰۰ دلار حق توقف به خطوط کشتیرانی می‌پردازیم بدون این‌که به آن نیازی باشد

مرحله را از هزینه‌های تولید کم کرده‌اند. در این حالت به جای اینکه اقلام به انباری بیاید و دیو شود سپس دوباره از انبار به قسمت مونتاژ برود - یک سر- این زنجیره تدارک و تولید و توزیع در بندر قرار می‌گیرد. برای وارد کنندگان نیز مزیت صرفه جویی دارد یعنی شرکتی که کالا و خدمات خاصی را وارد و توزیع می‌کند احتیاجی ندارد که سرمایه خود را صرف ایجاد انبار کالا در داخل مجموعه‌اش کند. می‌تواند با استفاده از مرکز لجستیک درون مناطق ویژه بندری علاوه بر صرفه جویی در حمل و نقل مضاعف بازار خود را منطقه‌ای کند و هر زمان که خریداری در سایر مناطق دنیا برای کالای خود پیدا کرد آن را به آنجا بفرستد.

برای نمایان‌های معتبر که چندین نوع محصول کوچک و حجیم دارند صرف نمی‌کند که کالاهای مورد نیاز خود را حمل کرده و سپس جای دیگری انبار کنند و دوباره از آن انبار حمل و توزیع کنند. این فروشندگان همه نوع محصولات خود را در یک انبار در بندر نگهداری می‌کنند و بر اساس نیازهای مراکز مصرف آن‌ها را از همان جا توزیع می‌کنند. پس در اصل یک مرحله از مراحل تخلیه، بارگیری و ضایعات ناشی از تخلیه و بارگیری چندباره جلوگیری می‌شود. در نظام‌های نوین بازاریابی و فروش، شرکت‌ها ترجیح می‌دهند مرکز نگهداری کالاهای‌شان در بندر باشد تا به مجردی که نیاز باشد از همان جا به نقاط و بازارهای مختلف ارسال شود. بنابراین وجود مراکز لجستیک در بندر جزو الزامات حرکت به‌سوی بندر نسل سوم است.

• فضای پایانه کانتینری آریا چگونه به مراکز تولیدی اختصاص می‌یابد؟

- قائم مقامی: ما انبار مجازی در اختیار مشتریان خود می‌گذاریم. مثلاً شرکتی که مونتاژ خودرو دارد در سال به ۵۰۰ دستگاه چیده دنده نیازمند است که به دلایل تجاری از جمله ثابت

لجستیک نیز هست. فاصله‌ای که این مرکز با اسکله‌ها دارد در اقتصادی ترین چانهایی بندر شهید رجایی قرار دارد و برای ترانشیپ، ترانزیت و بازگشت کانتینرها مناسب‌ترین گزینه بوده است.

• راه‌اندازی مرکز لجستیک چه تاثیری در منطقه می‌گذارد؟

- قائم مقامی: بحث لجستیک در کشور ما به مفهوم تخصصی کلمه شاید هنوز کاربرد عملی نیافته باشد. ولی این مراکز امروز جزء ضروریات بنادر کانونی یا توزیع کننده منطقه ای هستند. بدون وجود آن‌ها بندر نمی‌تواند در داخل کشور و با بنادر دیگر رقابت کنند. فرض بفرمایید اگر قرار است یکی از نمایان‌های معروف مرکز توزیع منطقه‌ای خود را به بندرعباس منتقل کنند در این صورت کلیه محمولات با کانتینر به بندر وارد می‌شود بعد از آن به مرکزی برای تفکیک و تقسیم و مدیریت توزیع لازم است تا بتواند این امور را با نرخ‌های رقابتی در کنار خدمات رقابتی به کشتی‌ها توأم ارایه کنند تا انگیزه انتقال این مراکز منطقه ای ایجاد شود.

می‌دانید که لجستیک به زنجیره ای از جابجایی‌ها اطلاق می‌شود تا تولیدات به انتهای ترین نقطه مصرف برسد. تولید با قیمت رقابتی این خدمات می‌تواند انگیزه کافی برای استفاده از بندر ما را فراهم کند. فکر می‌کنم پرداختن به جزئیات آن نیاز به چند همایش تخصصی داشته باشد. فرض بفرمایید در گذشته و به‌طور سنتی واردکنندگان سعی می‌کردند قطعات مختلف را مثلاً برای مونتاژ خودرو از مناطق مختلف وارد و پس از انتقال به انبارهای خود آن‌ها را دوباره به نقطه مونتاژ حمل کنند. امروزه به مدد مدیریت وقت و به منظور صرفه جویی - تولید کنندگان انتقال و نگهداری در انبارها را حذف و انبارهای خود را مستقیماً به بندر منتقل کرده‌اند و مستقیماً اقلام را به تالار مونتاژ منتقل می‌کنند. یعنی یک

به‌طور متوسط ۲۰۰۰ کیلومتر طی طریق می‌شود تا محموله این کانتینرها به گیرنده تحویل و کانتینرهای خالی به بندر عودت شود. حال با احتساب ۲/۵ تن وزن کانتینر ملاحظه خواهید کرد که سه میلیارد و هفتصد و پنجاه تن کیلومتر این ظروف را جابجا می‌کنیم و در عین حال بابت حضور این ظروف در کشور روزانه حدود ۷۰۰۰۰ دلار حق توقف به خطوط کشتیرانی می‌پردازیم بدون این‌که به آن نیازی باشد. مضافاً هزینه سوخت و استهلاک کامیون‌ها و جاده‌ها را به ارقام فوق اضافه تا ملاحظه بفرمایید چرا باید این تحول بزرگ را در نظام حمل و نقل جاده‌ای خود ایجاد کنیم.

• آیا کل سرمایه گذاری با بخش خصوصی بوده‌است؟

- قائم مقامی: صددرصد این سرمایه‌گذاری با بخش خصوصی بوده است. در این طرح در حال حاضر ۲۳۰ نفر و در زمان بهره‌برداری نهایی حدود سیصد نفر کار خواهند کرد. یکی دیگر از اقدامات این طرح انجام و اجرای بخش نرم‌افزاری آن است. می‌دانید که تا امروز نرم‌افزار جامعی که مطابق با استانداردهای بین‌المللی باشد و بتواند حجم انبوه کانتینرهای ورودی و خروجی را ساماندهی و مدیریت کند در بندر نداشته‌ایم. نرم‌افزارهای پیشین گرچه در زمان خود تاحدودی پاسخ‌گو بودند اما پاسخ‌گوی حجم بالای کانتینر با عملیات متنوع نیستند. به همین منظور نرم افزار جدیدی وارد و بومی سازی کردیم که اصطلاحاً Terminal Operating System (TOS) می‌نامند که به واسطه آن می‌توان تمامی عملیات را هوشمندانه نظارت و مدیریت کرد. در یک پایانه حرکت افقی و هم حرکت عمودی برای کانتینر وجود دارد که نرم افزار باید کل عملیات را زیر کلید هوش‌مند خود قرار دهد و تمامی عوامل تابع دستوراتی باشد که از جانب TOS صادر می‌شود. علاوه براین این نرم افزار پاسخ‌گوی اداره مرکز



مجموعه پایانه کانتینری بندر عباس آرا

اعداد توجه نمی‌کرد اما الان شاخص‌های - قیمت به‌شدت متأثر از قیمت سوخت مورد توجه همه قرار می‌گیرد برای اینکه از این پس بخش قابل توجهی از هزینه‌های قیمت تمام شده را سوخت تشکیل می‌دهد. وقتی کرایه حمل از بندرعباس به تهران ۶۰۰ هزار تومان است با حذف یارانه‌ها قیمت به ۱ میلیون تومان می‌رسد و اگر امروز ۱۰۰ هزار تومان باید پرداخت شود تا کانتینر خالی را به مبداء برگرداند فردا باید ۳۰۰ هزار تومان پرداخت کنند.

عامل اساسی که منتج به این اصراف‌گرایی در صنعت حمل و نقل ما شد بی‌توجهی به قیمت واقعی سوخت و نهایتاً عدم احساس ضرورت اصلاح ساختار حمل‌ونقل کشور بود که اینک لازم است به‌طور جدی به آن پرداخته شود تا به‌طور اصولی نظام حمل و نقل کشور به درستی سر و سامان گیرد.

در نهایت و هرچه کشور بیش‌تر به سمت اقتصاد آزاد و رقابتی میل کند نقش مراکز لجستیک بیش‌تر نمود می‌یابد. همیشه می‌گویند نیاز، انسان‌ها را به فکر وامی‌دارد.

• **واقعی شدن قیمت سوخت تا چه اندازه به شکل‌گیری چنین مراکزی کمک می‌کند؟**

- **قائم مقامی:** من پیش‌بینی می‌کنم حداقل در مبادی ورودی کشور به حدود ۲۰ مرکز لجستیک نیاز خواهیم داشت که این خدمات را ارائه دهند. ما قبل از شروع به کار نسبت به کسب دانش آن

الکترونیکی دستور بارگیری تعداد مشخصی کالا را از آن‌ها بگیرد و روزانه آن‌ها را در جریان موجودی کالاهایشان قرار دهد. این فرآیند کاری است نو که تاکنون سابقه نداشته است.

• **ایا برنامه‌ای برای توسعه این مرکز دارید؟ به فرض بخواهید آن را در سایر بنادر کشور به اجرا درآورید؟**

- **قائم مقامی:** ما در حال حاضر طرح توسعه تالار دوم را در دست داریم، با دو برابر این حجم و نهایتاً هدف ما دستیابی به سرویس برای یکصد هزار کانتینر در سال است. توجه داشته باشید که متوسط توقف کانتینر در ایران حدود سی روز است. اگر یک میلیون کانتینر را در ۳۰ روز و در ۸ دلار ضرب کنید متوجه خواهید شد که در طول یک سال مبلغ قابل توجهی خسارت توقف کانتینر پرداخت می‌کنیم که خسارت سالانه آن را قبلاً عرض کردم. به دلیل مزیت‌های بسیار است که در همه جای دنیا در مبادی ورودی و بندری مراکز لجستیکی وجود دارد.

• **با توجه به هدفمند شدن یارانه‌ها تصور می‌کنید تا چه میزان مرکزی مانند BACT بتواند در کاهش هزینه تمام شده کالاها نقش داشته باشد؟**

- **قائم مقامی:** به دلیل این که قیمت سوخت در کشور ما ارزان بوده است. برای مصرف‌کننده مهم نبود که هزینه سه میلیارد و هفتصد پنجاه هزار تن کیلومتر را بپردازد، در اصل کسی تا دیروز به این

قیمت تمام شده مایل است به‌همراه بقیه اقلام جملگی را سفارش دهد و وارد کند.

اما برای تولید روزانه ۵۰ دستگاه خودرو برای خط تولیدش به‌میزان معینی قطعات نیاز دارد. آن‌ها می‌توانند از فضای این مرکز به درستی استفاده کنند و قطعات خود را روزانه به خط تولید برسانند. فرمولی که ما داریم قطعاً هزینه کم‌تری برای آن‌ها دارد. چراکه در غیر این‌صورت باید هزینه‌های جانبی زیادی از جمله هزینه نگهداری کالا، هزینه‌های نیروی انسانی و بسیاری هزینه‌های دیگر را متحمل شوند.

چون مدیریت انبار و لجستیک جزو کارهای اصلی آن‌ها نیست همیشه این کارهای فرعی با قیمت‌های بیش‌تری انجام می‌شود و نهایتاً در هزینه‌های تمام شده آن‌ها تأثیر مستقیم دارد و قیمت تمام شده آن‌ها بیش‌تر از شرکت‌هایی است که این گونه خدمات تخصصی را خریداری می‌کنند.

• **در خصوص نرم‌افزاری که برای مدیریت مرکز لجستیکی به کار می‌رود توضیح دهید.**

- **قائم مقامی:** نرم‌افزاری به نام MACH که در بیش از ۲۰ بندر بزرگ دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرد بومی سازی شده است. این نرم‌افزار برنامه دیگری را پشتیبانی می‌کند که مرکز لجستیک را کنترل می‌کند یعنی جزئی‌ترین اطلاعات فرآیند ورود و خروج کالا را با ضریب اطمینان بسیار بالا در اختیار صاحبان می‌گذارد و می‌تواند به صورت



توسط شرکت گلف اجنسی

حدنصاب تازه برای تخلیه میلگرد

حدنصاب میزان تخلیه در یک شبانه روز کاری و بالاتر از مرز ۱۰۰۰ تن در اسکله ۱۷ پایانه شماره ۱ واردات بندر امام خمینی (ره) توسط شرکت گلف اجنسی شکسته شد. عطوفی، مدیرعامل گلف اجنسی می‌گوید: به‌کارگیری تجهیزات پیشرفته و کافی، کارکنان متخصص و آموزش دیده، هماهنگی بین شرکت‌های مرتبط توسط مدیریت ترمینال و صفای مناسب کالا از ویژگی‌های این عملیات دقیق بود. وی افزود: تخلیه کشتی سان ست حامل ۲۵۳۹۰ تن میلگرد از ساعت ۱۴/۲۰ مورخ ۸۹/۳/۱ در پایانه مذکور آغاز شد و در ساعت ۱۶/۲۰ مورخ ۸۹/۳/۵ به اتمام رسید که حدنصاب جدیدی برای تخلیه این نوع کالا است.

این مهم طی نامه‌ای از سوی رئیس محترم اداره امور بندری به‌عنوان ثبت حدنصاب تخلیه و نیز قدردانی از عوامل آن به مقامات انعکاس یافت.

شرکت گلف اجنسی ایران با بیش از نیم قرن سابقه فعالیت و با بهره‌گیری از تجارب، به‌کارگیری مدیران متخصص و ایجاد هماهنگی‌های مدیریتی بین شعبات، توانسته است با وجود فراز و نشیب‌هایی که به‌خصوص در چندین سال اخیر و طی تحریم‌های مختلف جهانی در صنعت کشتیرانی به وجود آمده است، از توان‌مندی‌های بالقوه خود استفاده بهینه داشته باشد. حضور پر رنگ در بخش‌های مختلف صنعت دریایی، این شرکت را جزء یکی از تأثیرگذارترین شرکت‌های معتبر در این زمینه معرفی کرده است.



شماره ۳۰۰ - مرداد ۸۹ - ۳۳

اقدام کرده‌ایم و کشور مامور دارای دانش کافی است تا بتواند در ساخت و طراحی این‌گونه پایانه‌ها اقدام کند. تا حدود ۴۵ روز دیگر از اولین مرکز لجستیکی که در حال ساخت هست بهره‌برداری می‌کنیم.

آن‌گاه همگی خواهند دید که این‌گونه مراکز چه خدماتی را به حمل و نقل کشور ارائه می‌دهند و چه ارزش افزوده‌ای را برای فعالیت‌های تجاری در پی خواهند داشت. امروز طول زمان تحویل، پارامتر تعیین‌کننده است. وقتی توزیع‌کننده‌ای که در دبی نشسته بداند خدمات لجستیکی که در بندر عباس ارائه می‌شود ارزان‌تر از دبی است و در زمان تحویل به مقصد نهایی نیز تفاوتی نیست دلیلی ندارد که کالایش را به این بندر دپو نکند تا از این‌جا توزیع شود. وجود این مراکز می‌تواند امور لجستیکی و خدمات مورد نیاز بازرگانان را تسهیل کند.

من می‌گویم تقاضا زیاد است ولی متأسفانه سرمایه‌گذاری و فرصت را برای تولید این‌گونه خدمات در بندر ایجاد نکرده‌ایم. اگر این فرصت را ایجاد کنیم و بتوانیم هزینه‌های مصرف‌کنندگان و یا خدمات‌گیرندگان را کاهش دهیم، قطعاً تقاضای آن وجود خواهد داشت.

بزرگ‌ترین مرکز لجستیک منطقه هم‌اکنون در جبل‌علی وجود دارد و حدود یک میلیون متر مربع انبار مسقف در آنجا تدارک دیده اند. بنابراین ما در کشورمان هنوز جای کار بسیار داریم.

• بخش حاکمیتی برای تقویت و ایجاد مراکز لجستیکی چه عملکردی می‌تواند داشته باشد؟

- قائم مقامی: در این‌جا دو بحث مطرح است یکی بحث زیرساخت‌ها، تأسیسات و ابنیه و سخت‌افزاری قضیه است و دیگری بحث قوانین و مایل نرم افزاری هستند.

قوانین ما به‌ویژه در مناطق ویژه اقتصادی برای بنگاه‌ها و بازرگانان ما شفاف نیست بنابراین باید مزیت‌های مقررات این مناطق را به‌ویژه امکان سهولت انتقال محمولات به بندر دیگر را برای آن‌ها توضیح دهیم یا به زبان ما بازاریابی کنیم. از طرفی مسئولین مناطق آزاد می‌بایست انجام تشریفات ورود و خروج کالاها را به این مناطق سریع‌تر انجام دهند تا خدماتی را که لازمه بندر تسل جدید است محقق شود. متأسفانه هنوز نگاه مناطق ویژه به ورود و خروج کالاها نگاه دولتی است که کنکاش و تردید جزء لاینفک آن است

این تلقی و تفحص‌های غیرمرسوم در بندر دیگر از عوامل بازدارنده‌ای است که می‌تواند پیش‌برد چنین طرح‌هایی را به‌کندی دچار کند.