



## اخبار



## ارتقای ۲۸۰ میلیون تنی ظرفیت بنادر کشور

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: پیرو سیاست‌های توسعه‌ای دولت سیزدهم برای ایجاد زیربنای بندری و ظرفیت‌سازی بازرگانی با هدف خنثی و بی‌اثرسازی تحریم‌ها، ظرفیت بنادر اعم از بنادر مالکیتی و حاکمیتی، طی دو سال گذشته از ۲۴۰ میلیون تن به بیش از ۲۸۰ میلیون تن، ارتقا یافته است.

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد: با ظرفیت‌های ایجاد شده و موجود در بنادر، مجموع عملکرد تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی طی ۲ سال فعالیت دولت سیزدهم معادل ۵۰۱ میلیون تن (نفتی معادل ۲۳۸ میلیون تن و غیر نفتی معادل ۲۶۲ میلیون تن) بوده که در بخش ترانزیت شامل حدود ۲۱ میلیون تن و در بخش کانتینری بالغ بر ۶۰۵ میلیون تن و در بخش کالاهای اساسی بالغ بر ۴۸ میلیون تن بوده است.

جلیل اسلامی افزود: تخلیه و بارگیری صورت گرفته در بخش عملیات کانتینری طی ۹ ماهه سال ۱۴۰۲، معادل یک میلیون و ۹۲۰ هزار TEU است که در قیاس با عملیات کانتینری یک میلیون و ۸۶۰ هزار TEU طی مدت مشابه سال گذشته، رشد حدود ۳ درصدی را نشان می‌دهد.

## ایجاد شرکت مشترک

## دریایی بین ایران و ونزوئلا

به گزارش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با توجه به تأکیدات مقام معظم رهبری مبنی بر توسعه همکاری‌های تجاری و اقتصادی با کشورهای مختلف و به خصوص ونزوئلا و امضای یادداشت تفاهم همکاری دریایی و کشتیرانی میان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و وزارت قدرت مردمی حمل‌ونقل ونزوئلا همزمان با سفر خردادماه رئیس جمهور به کاراکاس، اساسنامه شرکت مشترک حمل‌ونقل دریایی ایران و ونزوئلا مورد توافق طرفین قرار گرفت.

امضای اساسنامه، پس از برگزاری جلسات متعدد نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا و حوزه کشورهای امریکا لاتین با وزیر قدرت مردمی حمل‌ونقل ونزوئلا و شرکت کشتیرانی ونزوئلا، به سرانجام رسیده و مقرر شد در سه ماهه اول سال ۲۰۲۴ میلادی، شرکت مذکور عملیاتی و شروع به کار کند.

## افتتاح ۲ هزار واحد

## نهیضت ملی مسکن پرند

آرش صیادی مدیرعامل شرکت عمران شهر جدید پرند گفت: ۷۷ هزار نفر در شهر پرند متقاضی دریافت مسکن بودند.

در سال گذشته ۶۰۰ هکتار به شهر جدید پرند الحاق شد و هم‌اکنون ۳۱ هزار واحد مسکونی نهضت ملی در اراضی تعیین شده جانمایی و فرایند ساخت آنها آغاز شده است.

میانگین پیشرفت فیزیکی واحدهای نهضت ملی مسکن پرند ۲۰ تا ۲۵ درصد است.

وی تصریح کرد: در تلاش هستیم تا اولین نسل پروژه‌های نهضت ملی مسکن به تعداد ۲ هزار واحد در دهه فجر امسال تحویل متقاضیان شود.

یکی از کمبودهای عمده کشور در این زمینه، شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر است. مهم‌ترین مزیت این شرکت‌ها قابلیت ارائه خدمات لجستیک یکپارچه در قالب قراردادهای برون‌سپاری به مشتریان است. این خدمات به صورت راه‌حل‌های اختصاصی شامل ترکیبی از خدمات حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی و انواع خدمات ارزش افزوده لجستیکی متناسب با نیاز کسب‌وکارها و زنجیره‌های تأمین ارائه می‌شود. این بازیگران امروزه نقش محوری را در صنعت لجستیک جهان ایفا می‌کنند؛ به طوری که در سال ۲۰۲۲ ارزش جهانی بازار آنها به بیش از یک میلیارد دلار رسید. به علاوه، از بررسی تجربیات کشورها با لجستیک توسعه‌یافته درمی‌یابیم که مراکز لجستیک یکی از بسترهای بسیار مناسب برای استقرار و فعالیت شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر هستند. این مسأله دقیقاً به تشابه کلیدی ماهیت این مراکز و شرکت‌ها، یعنی یکپارچگی امکانات و خدمات لجستیکی مربوط می‌شود. بنابراین این دورا می‌توان تکمیل‌کننده جایگاه یکدیگر در بازار لجستیک کشور دانست. در ایران تاکنون تلاش‌هایی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی برای کمک به شکل‌گیری شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و بالاتر صورت گرفته است، اما همچنان سازگار مناسبی برای به رسمیت شناختن این نوع خدمات وجود ندارد، چرا که حوزه‌های فعالیت آنها طیف متنوعی از خدمات حمل‌ونقل کبری، کوربری و بارفربری، ذخیره‌سازی، عملیات توزیع، بسته‌بندی، ادغام و تفکیک محموله‌ها، ترخیص کاری و غیره را در برمی‌گیرد که انجام هر یک از آنها مستلزم اخذ مجوز و نظارت توسط نهادهای ذینفع است. در نتیجه تعدادی از این بازیگران که طی سال‌های اخیر پا به این عرصه گذارده‌اند نیز با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستند.

در پایان باید خاطر نشان کرد، اگرچه مراکز لجستیک و شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و چهارم از نیازهای ضروری لجستیک کشور هستند، اما شاید بتوان ردپای برخی از موانع توسعه آنها را در اساسی‌ترین چالش لجستیک کشور دنبال کرد؛ لجستیک به طور ذاتی حوزه‌ای فرابخشی است و نهادهای متعددی در آن ذینفع هستند. به همین جهت این بخش به لحاظ سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری از پیچیدگی‌های خاصی برخوردار است. در نتیجه به‌رغم تلاش‌های صورت گرفته، هنوز رویکرد کلان و منسجمی به مقوله لجستیک در کشورمان وجود ندارد و به عنوان یک بخش مستقل نیازمند سیاست‌گذاری به آن نگرسته نمی‌شود. به نظر می‌رسد شکل‌گیری نگاه یکپارچه و هماهنگ نسبت به این حوزه، راهگشای حل مشکلات موجود باشد.

## تفاوت مراکز لجستیک در ایران و کشورهای دیگر بخصوص کشورهای منطقه در چیست؟ آیا مراکز لجستیک در ایران همان نقشی را در بخش حمل و نقل دارد که این مراکز در کشورهای دیگر دارد؟



برش

با توجه به اینکه هنوز مرکز لجستیکی در کشور به معنای واقعی شکل نگرفته است، در مورد تفاوت و شباهت این مراکز در ایران و کشورهای دیگر نمی‌توان اظهار نظر نمود. اما به طور مثال محوریت مراکز لجستیک کشورهای حاشیه خلیج فارس به لحاظ حمل‌ونقلی عمدتاً دریایی و هوایی و در مورد کشور ترکیه عمدتاً ریلی است که این به شرایط جغرافیایی و زیرساختی این کشورها بازمی‌گردد. ایران به لحاظ وسعت پهنا سرزمینی، وجود شبکه ریلی گسترده و وجود مرزهای خشکی با کشورهای منطقه، وضعیتی تقریباً مشابه ترکیه را داراست. به طوری که محوریت مراکز لجستیک پیش‌بینی شده در سند آمایش مراکز لجستیک نیز مشابه این کشور عمدتاً با ریل است. اما به نظر می‌رسد در مراکز لجستیک ایران جاده نیز جایگاه پررنگ‌تری در مقایسه با مراکز لجستیک ترکیه دارد. اما وضعیت در مقایسه با کشورهای خلیج فارس متفاوت است؛ چرا که برخلاف عمده این کشورها که دسترسی اصلی آنها به بازارها از طریق دریا و هوا برقرار می‌شود، در ایران دسترسی زمینی گسترده‌ای به سایر کشورهای منطقه برقرار است.



در خصوص نقش مراکز لجستیک در افزایش ترانزیت باید گفت ایجاد مراکز با رویکرد بین‌المللی و به خصوص مراکز لجستیک مرزی می‌تواند به تسهیل عملیات لجستیک در مرزهای زمینی و دریایی و افزایش سهم ریل از کالاهای عبوری از داخل کشور بینجامد؛ در نهایت با کاهش هزینه و زمان ترانزیت کالا، جذابیت کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران نیز بهبود می‌یابد



عکس: ایران

## مراکز تخصصی لجستیکی حلقه مفقوده توسعه حمل‌ونقل

لجستیک بین‌المللی، عدم اتصال بهینه تمامی بنادر اصلی به شبکه‌های زمینی موجب افزایش زمان و هزینه انتقال کالا در واردات و صادرات و ظرفیت محدود انتقال کالا در حجم‌های بالا بین بنادر و داخل خاک کشور شده است. رفع این مشکلات نیازمند اصلاحاتی در دو بعد زیرساخت‌های فیزیکی و هماهنگی مدیریتی و عملیاتی است. در بعد زیرساختی، ایجاد پایانه‌های حمل‌ونقل ترکیبی (مخصوصاً پایانه‌های ریلی-جاده‌ای) و امکانات بارگیری و تخلیه مستقیم بین شبکه‌های حمل‌ونقل (به‌طور مثال بین بندر و شبکه ریلی) در نقاط اتصال کلیدی این شبکه‌ها، می‌تواند یکپارچگی مدنظر را تا حدودی برقرار کند. اما اگر در این نقاط مراکز لجستیکی استقرار یابد که از امکانات فوق‌نیز به عنوان بخشی از زیرساخت‌های خود بهره‌می‌برند، ارزش افزوده و هم‌افزایی بسیار بالاتری را از دیگر جنبه‌های لجستیکی و نه فقط حمل‌ونقل برای کشور به دنبال خواهد داشت. در واقع مراکز لجستیک از مهم‌ترین قطعات مفقوده پازل شبکه لجستیک و حمل‌ونقل کشور هستند.

## ایجاد مراکز و یا شرکت‌های لجستیکی با راه از سوی سیاست‌گذاران مطرح شده و حتی جانمایی نیز شده است، پیشرفتی در احداث مراکز لجستیکی داشته‌ایم؟

دیگر قطعه مفقوده این پازل، بازیگران نوین لجستیکی هستند که خود از ارکان مهم صنعت لجستیک محسوب می‌شوند. صنعت لجستیک، بازاری متشکل از بازیگران سنتی در زمینه حمل‌ونقل بار و مرسوله و خدمات مرتبط، اپراتوری بندری، انبارداری و سردخانه‌داری، توزیع و... و بازیگران نوین نظیر خدمات لجستیک طرف سوم، چهارم و بالاتر، خدمات لجستیکی مبتنی بر فناوری اطلاعات و پلتفرم‌ها، استارت‌آپ‌ها و مانند آن است. اگر چه طی سال‌های اخیر این صنعت با موج توسعه و ظهور مدل‌های کسب‌وکار جدید مواجه بوده است، اما به طور کلی خدمات نوین سهم بسیار اندکی از بازار لجستیک کشور را در اختیار دارند.

## ایجاد مراکز و یا شرکت‌های لجستیکی با راه از سوی سیاست‌گذاران مطرح شده و حتی جانمایی نیز شده است، پیشرفتی در احداث مراکز لجستیکی داشته‌ایم؟

دیگر قطعه مفقوده این پازل، بازیگران نوین لجستیکی هستند که خود از ارکان مهم صنعت لجستیک محسوب می‌شوند. صنعت لجستیک، بازاری متشکل از بازیگران سنتی در زمینه حمل‌ونقل بار و مرسوله و خدمات مرتبط، اپراتوری بندری، انبارداری و سردخانه‌داری، توزیع و... و بازیگران نوین نظیر خدمات لجستیک طرف سوم، چهارم و بالاتر، خدمات لجستیکی مبتنی بر فناوری اطلاعات و پلتفرم‌ها، استارت‌آپ‌ها و مانند آن است. اگر چه طی سال‌های اخیر این صنعت با موج توسعه و ظهور مدل‌های کسب‌وکار جدید مواجه بوده است، اما به طور کلی خدمات نوین سهم بسیار اندکی از بازار لجستیک کشور را در اختیار دارند.

## به نظری رسد بیشترین مشکل در بحث لجستیک مربوط به حمل بار جاده‌ای و ریلی است، چرا در این دو بخش زیرساخت‌های لجستیک نداریم با این مراکز کارکرد لازم را ندارند؟

عدم اتصال مناسب جاده به ریل از جمله عوامل تأثیرگذار بر پایین بودن سهم ریل از جابه‌جایی کالا در داخل کشور است. در

مراکز لجستیکی در نقاط مختلف کشور در حال انجام است، ولی تاکنون هیچ مرکز لجستیکی به معنای واقعی در کشورمان راه‌اندازی نشده است. برخی از زیرساخت‌های موجود نظیر پایانه آپرین نیز عمدتاً کارکرد یک پایانه ترکیبی ریلی-جاده‌ای را دارند و فعلاً نمی‌توان آن را مرکز لجستیکی قلمداد کرد. طبق برآوردهای سند آمایش مراکز لجستیک، ایجاد این مراکز می‌تواند به افزایش سهم ریل از حمل‌ونقل بار در کشور به‌واسطه بهبود اتصال بین شبکه ریلی و دیگر شبکه‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه بنادر و جاده منجر شود.

سهم ریل از تناژ جابه‌جایی کالا در سال ۱۴۰۱ در داخل کشور ۷٫۵ درصد، در واردات و صادرات کمتر از ۲ درصد و در ترانزیت حدود ۱۳ درصد بوده است که با توجه به پتانسیل‌های موجود با وضعیت ایده‌آل فاصله داریم. بنابراین ایجاد مراکز لجستیکی می‌تواند به پررنگ شدن نقش ریل در لجستیک کشور و تسهیل حمل‌ونقل داخلی و خارجی کمک کند. البته با این پیش‌فرض که همزمان سیاست‌گذاری‌های مناسب برای افزایش جذابیت حمل‌ریلی بار نسبت به جاده نیز صورت گیرد. در خصوص نقش مراکز لجستیک در افزایش ترانزیت باید گفت ایجاد مراکز با رویکرد بین‌المللی و به خصوص مراکز لجستیک مرزی، می‌تواند به تسهیل عملیات

لجستیک در مرزهای زمینی و دریایی و افزایش سهم ریل از کالاهای عبوری از داخل کشور بینجامد. در نهایت با کاهش هزینه و زمان ترانزیت کالا، جذابیت کریدورهای ترانزیتی عبوری از ایران نیز بهبود می‌یابد. البته باید خاطر نشان کرد که مراکز لجستیک تنها یکی از ابزارهای افزایش ترانزیت از کشور هستند.

## به نظری رسد بیشترین مشکل در بحث لجستیک مربوط به حمل بار جاده‌ای و ریلی است، چرا در این دو بخش زیرساخت‌های لجستیک نداریم با این مراکز کارکرد لازم را ندارند؟

عدم اتصال مناسب جاده به ریل از جمله عوامل تأثیرگذار بر پایین بودن سهم ریل از جابه‌جایی کالا در داخل کشور است. در

## گفت و گو

هر چند که سند آمایش ایجاد مراکز لجستیک در سال ۱۳۹۷ به تصویب وزارت راه و شهرسازی رسید، ولی تاکنون هیچ مرکز لجستیکی به معنای واقعی در کشورمان راه‌اندازی نشده است. شرکت‌های لجستیکی در بیشتر کشورها، مسئولیت زنجیره حمل‌ونقل از منبع تولید تا بازار و مصرف‌کننده را در دست دارند و حمل بدون توقف بار را بر عهده دارند، کاهش هزینه و زمان حمل مهم‌ترین کارکرد شرکت‌های لجستیکی است. با توجه به راهبرد افزایش ترانزیت، جای خالی این شرکت‌ها در تحقق این هدف دیده می‌شود. ال‌ناز میان‌دوآبی، مدیر گروه لجستیک و زنجیره ارزش مؤسسه پژوهش‌های بازرگانی در گفت‌وگو با «ایران» ایجاد شرکت‌های لجستیک در توسعه حمل و نقل را تشریح کرد.

برخی از زیرساخت‌های موجود نظیر پایانه آپرین نیز عمدتاً کارکرد یک پایانه ترکیبی ریلی-جاده‌ای را دارند و فعلاً نمی‌توان آن را مرکز لجستیکی قلمداد کرد.

## مراکز لجستیک چه سهمی در تسهیل حمل‌ونقل و به‌ویژه ترانزیت کالا دارد؟ آیا در ایران مراکز لجستیکی که تنها کارکرد آن نگهداری بار نباشد، داریم؟

در ایران طبق سند آمایش مراکز لجستیک که در سال ۱۳۹۷ به تصویب وزارت راه و شهرسازی رسید، تعداد ۵۸ پهنه مناسب برای ایجاد انواع مراکز لجستیک با سطوح عملکردی مختلف پیشنهاد شده است. بر اساس تعاریف این سند، مراکز لجستیکی می‌توانند در قالب یکی از چهار نوع مرکز تعریف شده اعم از شهر لجستیک، دهکده لجستیک، پارک لجستیک (عمومی یا تخصصی نظیر کشاورزی) و مرکز لجستیک مرزی احداث شوند که گستره جغرافیایی خدمات‌دهی آنها سطوح بین‌المللی تا ملی را در برمی‌گیرد. در حال حاضر مطالعات تخصصی برای احداث

ارسالان مالک، معاون وزیر راه و شهرسازی از آغاز عملیات اجرایی یک میلیون و ۹۰۰ هزار واحد مسکونی در قالب طرح نهضت ملی مسکن خبر داد.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: تا این لحظه بیش از ۳۸ هزار هکتار زمین با ظرفیت ساخت یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحد مسکونی در محدوده شهرها تأمین شده است. وی همچنین اعلام کرد: تاکنون قرارداد ۲۵ هزار هکتار پروژه آماده‌سازی در کشور منعقد شده که حجم اجرای این پروژه‌ها معادل بیش از ۶ هزار کیلومتر جاده‌سازی است. مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن این حجم از کار را در کشور بی‌سابقه دانست و در توضیح اهمیت این امر اضافه کرد: اگر بخواهیم



عکس: ایرنا

صنعت ساخت و ساز دانست و افزود: علاوه بر اینها تنظیم و مدیریت تسهیلات بانکی توسط دولت باعث می‌شود متقاضیان و شرکت‌ها بتوانند مصالح را آسان‌تر تهیه کنند. وی در پایان، همکاری صنایع فولاد با مراکز دانشگاهی

## ایجاد مشوق برای حمایت از فناوری‌های نوین ساخت در نهضت ملی مسکن

مدیریت پروژه رفت. وی اظهار کرد: ما بر این باوریم در دستیابی به دانش صنعت فولاد در ساختمان چیزی از کشورهای دنیا کم نداریم و باید با مدیریت بهره‌وری و کنترل پروژه‌ها، ضعف‌های موجود را رفع کنیم. مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن در بخش دیگری از صحبت‌هایش ساماندهی و رتبه‌بندی تولیدکنندگان برای رقابت عادلانه و بالابردن کیفیت محصولات را خواستار شد و رسیدن به شرایط ایده‌آل و جایگاه اصلی در این بخش را دور از ذهن ندانست.

مالکی نقش نظارتی در تسهیل مقررات و ایجاد مشوق‌هایی از طریق استفاده از فناوری‌های نوین ساخت را از وظایف دولت در رفع چالش‌های مدیریت پروژه رفت. وی اظهار کرد: ما بر این باوریم در دستیابی به دانش صنعت فولاد در ساختمان چیزی از کشورهای دنیا کم نداریم و باید با مدیریت بهره‌وری و کنترل پروژه‌ها، ضعف‌های موجود را رفع کنیم. مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن در بخش دیگری از صحبت‌هایش ساماندهی و رتبه‌بندی تولیدکنندگان برای رقابت عادلانه و بالابردن کیفیت محصولات را خواستار شد و رسیدن به شرایط ایده‌آل و جایگاه اصلی در این بخش را دور از ذهن ندانست.

این عدد را با عملکرد بخش مسکن در گذشته مقایسه کنیم باید یادآوری کنیم که در مسکن مهر مجموعاً ۵۹۰ هزار واحد مسکن در سازمان ملی زمین و مسکن ساخته شد.

مالکی در ادامه گفت: افزایش سرعت و کیفیت و پایین آوردن قیمت تمام‌شده در ساخت واحدهای نهضت ملی مسکن برای ما از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و نقش صنعت فولاد در تمامی این موارد بارز است.

معاون وزیر راه و شهرسازی آمادگی این وزارتخانه در حمایت از فناوری‌های نوین ساخت را اعلام کرد و افزود: مشوق‌هایی در این خصوص پیش‌بینی شده و این اقدام قابل توسعه و افزایش است و همچنین باید در این عرصه به سمت نظام