

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته برگزار کرد:

کارگاه مبانی حمل‌ونقل و لجستیک

با تمرکز بر بخش ریلی

امین عاشوری



پیتر دراگر به بحث لجستیک پرداخت و گفت: لجستیک یعنی اقلیم تاریک مدیریت. در راه‌آهن باید به سوی حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی حرکت کنیم زیرا مبنای قیمت‌گذاری در ایران بر حسب تن - کیلومتر است به دلیل اینکه فاصله‌ها زیاد است، قیمت تمام‌شده گران می‌شود و باید در جایی بار را به سیستم جاده‌ای منتقل کنیم. ضمن اینکه شبکه ریلی ما کامل و پیشرفته نیست در حالیکه سیستم جاده‌ای ما همه جا قابل دسترسی است و انعطاف‌پذیر است. همچنین در بخش جاده‌ای فراوانی عرضه حمل و نقل داریم و شرکت‌های ریلی باید از این مزیت در حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی استفاده کنند. دولت‌ها هم با همه شعارهایی که در حمایت از صنعت ریلی می‌دهند اما در نهایت و در بودجه می‌بینیم که بیشترین بودجه را برای جاده در نظر می‌گیرند.

در دنیا مقررات چندوجهی بسیاری وجود دارد که شباهت‌هایی هم باهم دارند اما در جاهایی که اختلاف دارند مناقشه وجود دارد و باعث اتلاف وقت و ایجاد هزینه‌های زیاد برای صاحبان بار و شرکت‌های حمل و نقل می‌شود.

دکتر اسدی به لازم‌الاجرا شدن قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی تاکید کرد و گفت: روند کار به این صورت است که در ایستگاه مبدا راه‌آهن، بار را تحویل بگیرد و راه‌نامه را مهر کند که در فلان ساعت و تاریخ بارها تحویل گرفته شده است. مساله‌ای که در حمل کانتینر وجود دارد این است که کانتینر مهر و موم می‌شود و در بارنامه نوشته می‌شود که این کانتینر شامل چه چیزهایی است و متصدی و راه‌آهن مسئول محتویات و... نیستند.

می‌کنند. مادر کشور شرکت‌های لجستیکی نداریم زیرا برای انجام یک کار، چند مجوز دریافت می‌کنند و رکن یکپارچگی را شرکت‌های داخلی در نظر نمی‌گیرند.

در زنجیره تامین، راندمان یک زنجیره تامین به ضعیف‌ترین حلقه بستگی دارد و اینکه گفته می‌شود نگاره زنجیره‌ای باشد، یعنی اینکه صرفاً خودمان را نبینیم و جزیره‌ای عمل نکنیم.

لجستیک تجاری ذیل لجستیک کلان قرار می‌گیرد و با توجه به اهمیت آن بانک جهانی شاخصی به‌عنوان عملکرد لجستیک را تعریف کرده است و آن شاخص عملکرد لجستیک کشورها را بررسی می‌کند. طبق تعریف بانک جهانی لجستیک یعنی دامنه‌ای از فعالیت‌های ضروری تجاری همچون حمل و نقل و انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، امور گمرکی، تبادلات مرزی و سیستم‌های توزیع جهانی و داخلی را شامل می‌شود.

توانایی یک کشور برای کسب سهم بیشتر از بازار، به طور مستقیم با میزان سهولت دسترسی بازرگانان آن کشور به شبکه‌های لجستیکی برای جابه‌جایی محموله‌های باری در سطح جهان وابسته است و کارایی زنجیره‌های تامین یک کشور نیز از بعد هزینه، زمان و قابلیت اطمینان، به ویژگی‌های مشخصی از لجستیک بازرگانی داخلی آن کشور وابسته است.

یکی دیگر از موضوع‌های مهم در بحث لجستیک تجاری شکل‌گیری هاب‌های لجستیکی در سطح جهانی و داخلی است. تفاوت هاب‌های حمل و نقلی با هاب‌های لجستیکی در این است که در هاب‌های لجستیکی ارزش افزوده ایجاد می‌شود.

در بخش دوم کارگاه دکتر اسدی مسائل حقوقی را مورد بررسی قرار داد و به تعریف

مالی و جریان اطلاعات از تامین‌کنندگان تا مشتری‌ها. کنترل جریان فیزیکی کالا و مدیریت آن را لجستیک می‌نامند. در واقع تمام فعالیت‌هایی که از ابتدای جریان کالا در زنجیره تامین رخ می‌دهد تا به دست مشتری برسد لجستیک نامگذاری می‌شود. سلیمانی در رابطه با تقسیم بندی لجستیک گفت: لجستیک همانند اقتصاد به دو بخش خرد و کلان تقسیم می‌شود. لجستیک خرد بیشتر مربوط به صنایعی همانند صنعت خودرو مربوط می‌شود اما لجستیک کلان به بحث‌های تجاری مانند لجستیک بین‌الملل و داخلی می‌پردازد.

لجستیک انواع مختلفی دارد مانند لجستیک نظامی که پیشرو بحث لجستیک است و بحث‌ها و مسائلی که در لجستیک نظامی مطرح می‌شود متفاوت و جدا از بحث لجستیک تجاری است.

لجستیک یعنی اینکه بتوانید ۷ مطلوب را در کنار هم داشته باشید. یعنی بتوانید محصول مطلوب را به مقدار مطلوب، با کیفیت مطلوب، در شرایط مطلوب، در مکان مطلوب، در زمان مطلوب و با هزینه مطلوب به دست مشتری برسانید. اگر شبکه تولید تجارت را به بدن انسان تشبیه کنیم کالبد انسان زنجیره تامین را تشکیل می‌دهد و اسکلت انسان نقش زیرساخت‌های لجستیک را دارد و مغز انسان نقش مدیریت زنجیره تامین را بازی می‌کند و لجستیک در واقع خونی است که جریان دارد. شبکه تولید تجارت، بخش اصلی اقتصاد کشور است و زنجیره تامین ۸۰ درصد این شبکه را مدیریت می‌کند.

طبق بررسی‌هایی که درباره هزینه‌های لجستیک انجام شده کارشناسان به این نتیجه رسیده‌اند که دوسوم بخش لجستیک را حمل و نقل تشکیل می‌دهد و یک‌سوم را انبارداری و ذخیره‌سازی تشکیل می‌دهد و حدود ۴ درصد را مدیریت اطلاعات تشکیل می‌دهد.

لجستیک بر سه رکن اصلی همکاری، هماهنگی و یکپارچگی استوار است و برخلاف باور غلطی است که وجود دارد و شرکت‌های حمل و نقل طبق آن کار

کارگاه آموزشی تحت عنوان "مبانی حمل‌ونقل و لجستیک با تمرکز بر بخش ریلی" توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته برگزار شد. این کارگاه آموزشی با حضور تعدادی از مدیران، کارشناسان و فعالان حوزه حمل‌ونقل و لجستیک از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی عضو انجمن و سایر بخش‌های مرتبط دولتی و غیردولتی، اتاق بازرگانی و فدراسیون حمل‌ونقل و در محل ساختمان شکل‌های اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.

در این کارگاه تعاریفی درباره لجستیک تجاری، مقایسه شیوه‌های حمل، انواع شرکت‌های تخصصی لجستیکی، حمل‌ونقل چندوجهی و مقررات و کنوانسیون‌های مرتبط نظیر CMR, CIM, SMGS ارائه شد و کارشناسان و اساتید این حوزه به تشریح شیوه‌های کارآمد حمل‌ونقل از نظر اعمال صرفه‌جویی‌های مالی و مصرف سوخت و کاهش دهنده آلاینده‌های زیست‌محیطی و همچنین به بررسی شیوه‌های کارآمد لجستیک پرداختند.

در بخش نخست کارگاه، دکتر مجتبی سلیمانی، مدیر طرح ساماندهی لجستیک تجاری و زنجیره تامین وزارت صنعت سخنان خود را با بحث لجستیک تجاری و حمل و نقل چندوجهی آغاز کردند، ایشان به مقایسه مدهای ترابری چندوجهی و موضوع شرکت‌های تخصصی لجستیکی که با ۳PL شناخته می‌شوند پرداخت و گفت: لجستیک واژه‌ای یونانی است و همانند بسیاری از موارد دیگر خاستگاه نظامی داشته و بعدها وارد فرهنگ عمومی شده است و در فارسی واژه "آمد" را معادل آن در نظر گرفته‌اند. لجستیک همان‌گونه که با حمل و نقل ارتباط تنگاتنگی دارد با مدیریت زنجیره تامین نیز ارتباط تنگاتنگی دارد. مدیریت زنجیره تامین یعنی فرآیند برنامه‌ریزی، طراحی، اجرا و کنترل که لجستیک جزء محیط مدیریت زنجیره تامین قرار می‌گیرد. زنجیره تامین امور مدیریتی مربوط به سه جریان فیزیکی را کنترل می‌کند. جریان فیزیکی کالا، جریان