



جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

معاونت حمل و نقل

کارگروه

لجستیک

ایران

گزارش نخستین نشست هم‌اندیشی کارگروه لجستیک کشور



تاریخ برگزاری:

۲۸ دی ۱۳۹۵


۱- در یک نگاه



عنوان	کارگروه لجستیک کشور
شماره جلسه	۱
موضوع جلسه	«بررسی جایگاه ترانزیت ایران در مقایسه با کشورهای منطقه» و «بررسی وضعیت لجستیک ایران»
زمان برگزاری	۲۸ دی ۱۳۹۵
ساعت برگزاری	۹ تا ۱۲
محل برگزاری	سالن الغدیر ساختمان وزارت راه و شهرسازی
تعداد مشارکت‌کنندگان	بیش از ۱۰۰ نفر

۲- دستور کار جلسه


- ارائه جناب آقای صفری‌مقدم (بررسی جایگاه ترانزیت ایران در مقایسه با کشورهای منطقه)
- ارائه جناب آقای سلیمانی سدهی (بررسی وضعیت لجستیک ایران)
- تبادل نظر و دریافت نظرات اعضا پیرامون موضوعات مطروحه

دستر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	تهیه‌کننده: گروه لجستیک	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	صفحه 2 از 13	

۳- شرکت کنندگان در جلسه

در این نشست، مسئولین و صاحب‌نظرانی از بخش‌های مختلف خصوصی و دولتی همچون:

- اعضای هیات علمی دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی،
- اتاق بازرگانی ایران،
- وزارت صنعت، معدن و تجارت،
- وزارت کشور،
- وزارت جهاد کشاورزی،
- سازمان گمرک،
- سازمان دامپزشکی،
- سازمان بنادر و دریانوردی،
- شرکت راه‌آهن،
- سازمان راهداری،
- سازمان شهرک‌های صنعتی،
- شرکت کشتیرانی،
- شرکت پست،
- شرکت انبارهای عمومی،
- مرکز ملی شماره‌گذاری کالا،
- ادارات راه و شهرسازی استان‌ها (۱۶ استان)،
- ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز،
- نیروی انتظامی،
- سازمان تعزیرات حکومتی،
- بنیاد مستضعفان،
- فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک،
- انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی،
- انجمن کشتیرانی،
- کانون سراسری انجمن‌های شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی،

تهیه‌کننده: گروه لجستیک		دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 3 از 13		تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	

- کانون انجمن های صنفی کارفرمایی مؤسسات و شرکتهای حمل و نقل داخلی،
- شرکتهای ارایه‌دهنده خدمات لجستیکی،
- شرکتهای مشاوره لجستیکی


حضور داشتند.

۴- مشروح جلسه

نخستین نشست هم‌اندیشی کارگروه (اتاق فکر) لجستیک کشور با حضور بیش از ۱۰۰ نفر از مسئولین، دست‌اندرکاران، اساتید و صاحب‌نظران حوزه لجستیک در ۲۸ دی‌ماه ۱۳۹۵ به مدت سه ساعت در محل وزارت راه و شهرسازی برگزار شد. در این جلسه که با استقبال خوبی مواجه شد، در ابتدا آقای دکتر تقی‌زاده (معاون محترم حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی) به تبیین و تشریح فلسفه تشکیل کارگروه لجستیک کشور پرداختند و هدف اصلی آن را مشارکت همه ذینفعان و صاحب‌نظران لجستیک کشور در نظام تصمیم‌گیری و سیاستگذاری حوزه لجستیک بیان کردند.



در همین راستا، مقرر شد تا ذیل این کارگروه، کمیته‌هایی تخصصی شکل گیرد که پیشنهاد اولیه آن به شرح زیر است:
۱. کمیته ساماندهی مراکز لجستیکی (آمایش لجستیکی)

تهیه کننده: گروه لجستیک	دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 4 از 13	تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	

۲. کمیته توسعه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی

۳. کمیته پایش وضعیت و عملکرد لجستیک

۴. کمیته شرکت‌های لجستیکی نسل جدید

۵. کمیته یکپارچه‌سازی سامانه‌های اطلاعاتی

۶. کمیته جایگاه حمل‌ونقل ریلی در ارتقای لجستیک


۷. کمیته توسعه حمل‌ونقل چندوجهی

۸. کمیته قوانین و مقررات

در ادامه، دو سخنرانی در خصوص «بررسی جایگاه ترانزیت ایران در مقایسه با کشورهای منطقه» و «بررسی وضعیت لجستیک ایران» ارائه گردید (فایل‌های ارائه‌ها در پیوست آمده است).



در کنار سخنرانی‌های ارائه شده، شرکت‌کنندگان در این نشست نیز مشارکت فعالی در موضوع داشتند و با بیان نقطه‌نظرات و تحلیل‌های تخصصی خود باعث پربارتر شدن این نشست شدند که در ادامه بخشی از آن‌ها اشاره شده است.

تهیه‌کننده: گروه لجستیک		دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 5 از 13		تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	



آقای عیقرلو- دبیرکل ممتزم فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران

دو مقوله مهم لجستیکی که به آن پرداخته نشده است:

(۱) حمل و نقل لوله‌ای

- در طول ۱۰۰ سال گذشته ایران سابقه طولانی در حوزه حمل‌ونقل لوله‌ای داشته است.
- با وجود زیرساخت مناسب حمل‌ونقل لوله‌ای در ایران، اما ترانزیت از این طریق تقریباً صفر است.
- بخش خصوصی در این زمینه حاضر به همکاری است و باید از این فرصت استفاده کرد.

(۲) سوآپ

- در سال‌های گذشته چندین میلیون تن سوآپ صورت گرفته که با توجه به سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در این بخش، افزایش سوآپ مورد انتظار بود، که متأسفانه در دولت قبلی جلوی اینگونه معاملات گرفته شد.


آقای غراوی-مشاور ممتزم مدیرعامل شرکت راه‌آهن در امور ترانزیت

ترانزیت ریلی در سال ۱۳۹۲ برابر ۵۲۹ هزار تن

ترانزیت ریلی در سال ۱۳۹۳ برابر ۷۵۰ هزار تن

ترانزیت ریلی در سال ۱۳۹۴ برابر ۱۴۳۵ هزار تن

بالاترین نرخ ترانزیت ریلی در سال ۱۳۸۵ برابر ۱۵۴۶ هزار تن بوده است که از سال ۱۳۹۵ روند کاهشی داشته است.

تهیه‌کننده: گروه لجستیک	دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 6 از 13	تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	

مناسب‌ترین کشورها برای همکاری در حوزه‌ی ترانزیت، کشورهای آسیای میانه‌اند، که قابلیت ترانزیت حداکثر ۴,۵ الی ۵ میلیون تن در سال را دارا هستند. ارقام عمده برای این همکاری عبارتند از:

(۱) پنبه از ازبکستان:

به علت محدودیت‌های داخلی حداکثر میزان ترانزیت در سال ۶۰۰ هزار تن پنبه از ازبکستان است.

تولید پنبه ازبکستان ۴,۴ هزار تن در سال است که ۴۰۰ تا ۴۵۰ تن مصرف داخلی شده و مابقی آن صادر می‌شود.

کود شیمیایی از ازبکستان:

حداکثر میزان ترانزیت ریلی کود شیمیایی از ازبکستان به ایران ۳۰۰ هزار تن در سال است که در سال گذشته این مقدار ۲۰۰ هزار تن بوده است.

(۲) گوگرد از ترکمنستان:

ترکمنستان سالانه یک میلیون تن گوگرد برای صادرات دارد که سهم ترانزیت ایران دارای سقف ۶۸۰ هزار تنی است که در سال گذشته این میزان محقق شد. اما در سال ۹۵ به علت افزایش قیمت جهانی گوگرد این میزان کاهش یافته است.

(۳) گندم از قزاقستان:

تولید سالانه گندم قزاقستان ۱۷ الی ۲۰ میلیون تن در سال است.

تولید سال گذشته ۱۹ میلیون تن بوده است که کشور قرقیزستان ۱۳ میلیون تن آن را صادر کرده است.

سهم ایران از این میزان ترانزیت صفر است.

(۴) آلومینیوم از تاجیکستان:

در گذشته ۲۴۰ هزار تن سهم ترانزیتی ایران از تولیدات تاجیکستان بوده است.

در حال حاضر کل تولید تاجیکستان ۱۵۰ هزار تن است.

(۵) سوخت از ترکمنستان:

سوخت ترکمنستان شامل مازوت و ال‌پی‌جی که بیشترین سهم ترانزیتی ایران از این کالاها در سال‌های اخیر، ۵۰۰ هزار تن بوده است.


(۶) ترانزیت هند به شمال روسیه و کشورهای قفقاز:

سالانه ۲۰ میلیون تن بار در این محور جابه‌جا می‌شود که صددرصد بصورت دریایی انجام می‌گردد.

مسیر جایگزین: هند، بندرعباس، اینچه‌برون، ترکمنستان، قزاقستان، روسیه می‌باشد.

مسافت مسیر جاده‌ای ۸۵۰۰ کیلومتر و مسافت مسیر دریایی ۱۱۵۰۰ کیلومتر است.

زمان این مسیر یک سوم مسیر دریایی است.


	تهیه‌کننده: گروه لجستیک	دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 7 از 13		تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	

هزینه این مسیر یک سوم مسیر دریایی است. زمان ترانزیتی این مسیر ۲۳ الی ۲۷ روز و مسیر دریایی ۴۵ الی ۶۰ روز است. هزینه هر تن ترانزیت از مسیر زمینی ۱۲۳ دلار و از مسیر دریایی ۱۴۸ دلار است. اما مسئولین هندی با وجود بازدید از این مسیر هیچ سهمی از این میزان ترانزیت را به مسیر نامبرده اختصاص نداده‌اند.

آقای جاوید-رئیس ممتزم هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران



- برای بررسی وضعیت ترانزیت ایران باید شاخص نسبت ترانزیت به صادرات-واردات را مشخص نماییم.
- صادرات و واردات کل جهان ۱۴۰ الی ۱۵۰ میلیارد تن در سال است.
- صادرات و واردات کل ایران ۱۲۰ الی ۱۴۰ میلیون تن در سال است.
- ایران ۱۰ میلیون تن ترانزیت داشته است، که تقریباً ۷ درصد مبادلات ما با کشورهای دیگر است.
- ترانزیت امسال ۳۸ درصد کاهش داشته است، در نتیجه امسال حدود ۵ درصد از مبادلات خارجی ما به ترانزیت مربوط می‌شود. در حالی که سهم ترانزیت از مبادلات خارجی کشور ترکیه حدود ۴۰ درصد است.
- یکی از دلایل کاهش ترانزیت ملحق نشدن ما به کنوانسیون‌های بین‌المللی حوزه حمل‌ونقل است که بعضی از کنوانسیون‌ها با قوانین داخلی ما در تضاد است.

تهیه‌کننده: گروه لجستیک		دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 8 از 13		تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	


انگیزه از قاچاق کالا به علت کاغذ بازی‌های زیاد، عملیات پیچیده ترانزیت در کشور، تصمیم‌گیری ارزیاب‌ها بر طبق دیدگاه‌های شخصی برای ورود یا عدم ورود کالاها به کشور، بالا بودن حقوق ورودی کشور و سپری شدن زمان طولانی در فرآیند ترانزیت زیاد شده است. در حالی که کشورهای همسایه ما مثل ترکمنستان محموله صبح وارد و شب از مرز دیگر خارج می‌شود.

طرح جامع حمل‌ونقل و ترانزیت شامل تمام مباحث مالیات، ارزش افزوده، بیمه، مبارزه با قاچاق، کنوانسیون‌ها است. مالیات بر ارزش افزوده در هیچ کشوری به حمل و نقل تعلق نمی‌گیرد. مالیات بر ارزش افزوده باعث از بین رفتن قراردادهای ترانزیتی ایران شده است.

آقای ماه‌ابراهیمی - استاد و صاحب‌نظر حوزه لجستیک

- طرح راهبردی در حوزه‌ی لجستیک و زنجیره تامین باید بصورت توسعه پایدار صورت گیرد.
- در توسعه پایدار باید تمامی جوانب اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی در نظر گرفته شود.
- وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت، نفت و امور خارجه و سازمان‌های مطالعات سپاه و بنادر و دریانوردی نیز در حوزه‌ی لجستیک فعالیت دارند.
- باید یک تعریف مشترک از لجستیک در دستور کار قرار گیرد که شامل همه‌ی اقسام لجستیکی باشد.



تهیه کننده: گروه لجستیک	دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 9 از 13	تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	


آقای ملک-رئیس ممتزم کمیسیون ممل و نقل و لجستیک اتاق ایران



- حمل و نقل پلی است که ما را از وضعیت اکنون به وضعیت مطلوب می‌رساند.
- رشد پدیده قاچاق معلول تعرفه‌های بالا است.
- متوسط تعرفه در کشور ۲۵ درصد است.
- ابتدا باید به بررسی مشکلات پرداخت و بعد اهداف را مشخص کرد.
- هیچ شرکت لجستیکی در ایران وجود ندارد.
- برندها از کشورهای مختلف به کشور ما سفر می‌کنند اما به علت تعرفه بالا نمی‌آید.

آقای امیری-دبیرکل انجمن شرکت‌های ممل و نقل بین‌المللی ایران

- از سال ۱۳۷۷ مسئولیت ترانزیت به این وزارت‌خانه داده شده است.
- باید ۲۴ ساعته شدن مرزها و تعامل با سایر کشورها در دستور کار قرار گیرد.
- به ازای هر روز ماندن در پشت مرزها ۲۵۰ هزار تومان ضرر به شرکت‌ها روی هر کانتینر می‌رسد که با مقایسه با سود ۴۰۰ هزار تومانی روی هر کانتینر برای شرکت‌ها، در نهایت منجر به ورشکستگی شرکت‌ها می‌شود.
- در حال حاضر ۲۰۵ هزار نفر در حوزه‌ی ترانزیت کار می‌کنند.

تهیه‌کننده: گروه لجستیک		دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 10 از 13		تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	

آقای سیف- مدیرعامل شرکت خدمات ممایتی کشاورزی



دو رویکرد در مورد ترانزیت وجود دارد.

✓ رویکرد ساده‌نگر: اعداد و ارقام را بصورت ساده ببینیم.


✓ رویکرد واقع‌نگر: واقعیت‌ها و جنبه‌های منفی را هم ببینیم.

بررسی ترانزیت در سه سطح باید صورت گیرد.

• سطح اول: حاکمیت (از منظر اقتصاد)

- مشکل این است که تعریف ما از اقتصاد بازار و منفعت شخصی یک تعریف غلط است.
- رویکردهای حاکمیت نتوانسته کارکردهای نظام بازار را به خوبی نشان دهد.
- دخالت نکردن حاکمیت در حوزه‌ی نفع شخصی.
- چالش‌های حاکمیت شامل ریسک و ناپایداری.
- تعبیر غلط از اصل خصوصی سازی.
- بزرگ کردن دولت منجر به افزایش مالیات می‌شود.

• سطح دوم: صنعت


تهیه‌کننده: گروه لجستیک		دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 11 از 13		تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	

- اقتصاد ما بر طبق نظام رانتی خلق شده است.
- در کشور به جای ۴ الی ۵ هزار شرکت حمل و نقلی، در حال حاضر دارای ۱۰ الی ۱۲ شرکت هستیم.
- باید به جایی برسیم که شرکت‌ها بزرگ‌تر و تعداد آنها بسیار بیشتر شود.
- توجه به بحث رقابت پذیری.
- **سطح سوم: بنگاه**
- ترکیب تحویلات با بنگاه‌ها مهم است.

سرکارخانم آریا پسند-معاون متمرک مديركل دفتر مديريت، اطلاعات و برنامه‌ريزي گمرک ايران



- هرکس از دیدگاه خود و با توجه به مسئولیت خود به ترانزیت نگاه می‌کند و مشکلات را مطرح می‌کند.
- گمرک چه کاری می‌تواند برای مرتفع کردن مشکلات انجام دهد؟
- لازم است مشکلات به صورت واقعی و با توجه به تعاریف بین‌المللی دیده شود.
- باید مشکلات شناسایی شده و راه حل ارائه شود تا گمرک بتواند موثر باشد.

تهیه‌کننده: گروه لجستیک		دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 12 از 13		تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	


- در ابتدا به نظر می‌رسد مشکلات ترانزیتی بیشتر به مشکلات گمرک برمی‌گردد اما در اصل باید بصورت علی معلولی به مساله نگاه کرد تا مشکل اصلی مرتفع شود.
- قوانین گمرکی وقتی عملی می‌شوند، مشکلات آن مشخص می‌شود. گمرک برای حل مشکلات آمادگی دارد.

۵- جمع‌بندی

فصل مشترک ارایه‌ها و اظهارنظرهای این جلسه، بیانگر وضعیت و عملکرد ضعیف لجستیک و ترانزیت کشور بود؛ به‌گونه‌ای که به نظر می‌رسد، حوزه لجستیک و ترانزیت کشور بیش از آنکه به «بهبود» نیاز داشته باشد، نیازمند «تحول» است.

لزوم توجه به مقوله لجستیک و ترانزیت به عنوان یکی از محورهای توسعه اقتصادی که باعث کاهش وابستگی کشور به اقتصاد نفتی می‌شود و تلاش برای تبدیل شدن به هاب لجستیکی منطقه‌ای مورد تاکید قرار گرفت. همچنین برقراری هم‌بندی بین مولفه‌های مختلف لجستیک از طریق ایجاد مراکز و هاب‌های لجستیکی، بنادر خشک، پایانه‌های حمل‌ونقل چندوجهی در کشور به عنوان حلقه مفقوده و پاشنه آشیل توسعه لجستیک و بهبود عملکرد آن در ایران مطرح گردید.

کارگروه لجستیک ایران قرار است به‌طور منظم و ماهیانه برگزار شود و جمع‌بندی‌های این کارگروه به عنوان پیشنهاد در اختیار مراجع تصمیم‌گیر قرار گیرد.

تهیه‌کننده: گروه لجستیک	دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل	 جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی
صفحه 13 از 13	تاریخ: ۲۸ دی ۱۳۹۵	