

کتاب الکترونیکی

مجموعه گفتگوهای تخصصی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

حمل و نقل جاده ای

حمل و نقل ریلی

حمل و نقل دریایی

حمل و نقل هوایی

لجستیک و زنجیره تامین



اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک



پ مثل "پناه" پ مثل "پدر"

همان که نبودنش مرگ غرورمان را رقم زده و جای خالی اش اندوهبار بر سرمان هوار می کشد

پدرم روح شاد که مسیر چگونه زیستن را به من آموختی...



این کتاب هدیه به روح تمام پدران و مادرانی که وجود نازنین خود را صرف تربیت و تعلیم فرزندان این آب و خاک کردند و روح مرحوم پدر بنده و کلیه درگذشتگان اعضاء محترم اتاق حمل و نقل و لجستیک



مقدمه :

در جهان امروز بخش حمل و نقل از جمله بخش های زیر بنایی اقتصاد هر جامعه است که علاوه بر تحت تاثیر قرار دادن فرآیند توسعه ی اقتصادی، خود نیز در جریان توسعه دچار تغییر و تحول می شود ، حمل و نقل با ایفای نقش رابط میان بازار تولید و بازار مصرف و همچنین جابه جایی سریع و ایمن مسافران و گردشگران داخلی و خارجی از نقطه ای به نقطه دیگر به مثابه پایه های پل است که بخش های مختلف اقتصادی ، فرهنگی و اجتماعی جوامع با عبور از آن به سمت توسعه ی پایدار حرکت می کنند ، صنعت حمل و نقل صنعتی توانمند است که در مناسبات فرهنگی ، اجتماعی و اقتصادی جهان امروز نقش و جایگاه ویژه ای دارد ، کلیه کارشناسان و اندیشمندان علم اقتصاد بر این باورند که صنعت حمل و نقل یکی از شاخص های موثر در پیشرفت و ترقی یک کشور است و توجه به حمل و نقل و زیرساخت های سخت افزاری و نرم افزاری آن یکی از اصول واجب و ضروری است ، برخورداری از شبکه و سیستم حمل و نقل ایمن ، سریع ، کارآمد و مبتنی بر علم و دانش روز دنیا از عوامل زمینه ساز توفیق کشورها در عرصه ی تولید ، بازرگانی داخلی و خارجی و شناساندن تمدن و فرهنگ خویش بوده و کشور باستانی و پر افتخار ایران نیز بخشی از موقعیت و اقتدار تاریخی خود را مدیون موقعیت استراتژیک و جغرافیایی خاص و نقش تأثیرگذار حمل و نقلی خود بوده است.

با توجه به گسترش روز افزون شبکه های اجتماعی و اهمیت فضای مجازی و لزوم بهره گیری و بهره مندی از این فضا و با این نگاه گروه حمل و نقل و لجستیک را در یکی از شبکه های اجتماعی موبایلی ایجاد کردیم و با عضویت و حضور بسیاری از عزیزان بخش های حمل و نقل ، صنعت ، معدن ، تجارت ، مراکز علمی و پژوهشی ، رسانه ها و سایر حوزه ها با برنامه از پیش تعیین شده و قوانین مشخص و معین به بحث و تبادل نظر در خصوص مشکلات و چالش های حمل و نقل و لجستیک کشور پرداختیم و اعضاء محترم نظرات ارزشمند و سازنده خویش را در خصوص موضوعات طرح شده اعلام می کردند و نهایتاً تصمیم گرفتیم در جهت حفظ و صیانت از این نظرات ارزشمند و کاربردی کلیه گفتگوهای گروه را جمع بندی و در قالب این کتاب تقدیم علاقه مندان کنیم تا بدین وسیله هم قدردان حضور اعضا گروه باشیم و هم خدمتی باشد به جامعه بزرگ حمل و نقل کشور ، در پایان از جهد و تلاش و مشارکت تک تک اعضا گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک که خالق این اثر ارزشمند شدند و نام زیبایشان در تک تک صفحات این کتاب نمایان است تقدیر و تشکر می کنم . لازم به ذکر است هرگونه استفاده از این اثر حتماً بایستی با اطلاع اینجانب باشد .

با تقدیم احترام

محمد سیاوشی

مدیر اتاق

شماره همراه : 09132366547

ایمیل : siavashi.1980@yahoo.com

نسخه : 1.1

قیمت کتاب : یک صلوات بر محمد و آل محمد

فصل اول :

مباحث حوزه حمل و نقل جاده ای (5 – 351)

فصل دوم :

مباحث حوزه حمل و نقل ریلی (352 – 474)

فصل سوم :

مباحث حوزه حمل و نقل دریایی (475 – 574)

فصل چهارم :

مباحث عمومی (575 – 1020)

فصل پنجم :

لیست اعضاء محترم گروه حمل و نقل و لجستیک به انضمام قوانین و چارت گروه (1021 – 1040)

مباحث حوزه

حمل و نقل

جاده ای

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

نقد و بررسی حوادث و تلفات جاده ای برون شهری

محمد سیاوشی، [۲۸.۰۴.۱۵:۲۹:۲۱]

با عرض سلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

بحث امشب بحثی بسیار مهم و از جایگاه ویژه ای برخوردار است از این جهت که با جان انسان های بی گناه و بی دفاع مواجهیم و این پدیده جان همه ما و عزیزانمان را تهدید می کند و هر روز شاهد داغدار شدن خانواده هایی هستیم که به امید بازگشت عزیزانشان نشسته اند ولی این پدیده شوم برای همیشه عزیزانشان را از آنها دور کرد و غم و ماتم را برای این خانواده ها به ارمغان می آورد.

محمد سیاوشی، [۲۸.۰۴.۱۵:۲۹:۲۱]

از این رو وظیفه و رسالت همه ماست که در هر جایگاه و مقامی که هستیم به مقابله با این پدیده بپردازیم و صرفا سازمان یا ارگان خاصی را مسوول این امر ندانیم.

محمد سیاوشی، [۲۸.۰۴.۱۵:۲۱:۳۰]

در ابتدا نظر عزیزان را مجددا به قانون ششم گروه جلب میکنم:

محمد سیاوشی، [۲۸.۰۴.۱۵:۳۰:۲۱]

قانون ششم :

ما در این گروه به هیچ وجه به دنبال شناسائی یا نام بردن از مقصر یا مقصران نیستیم و فقط به دنبال گفتگو و تعامل سازنده و اثربخش ، تبادل افکار و نظرات و ارائه راهکارهای عملی در خصوص مسائل و مشکلات حوزه حمل و نقل و لجستیک در یک فضای کاملا علمی و تخصصی مبتنی بر اخلاق و احترام هستیم .

محمد سیاوشی، [۲۸.۰۴.۱۵:۳۱:۲۱]

همچنین قبل از شروع گفتگو و با توجه به جدول فوق باید از عزیزانی که تلاش کردند و آمار حوادث و تلفات رانندگی از حدود 27 هزار نفر به حدود 16 هزار نفر در سال 93 کاهش دادند و این کاهش تلفات در حالی رخ داده که در این مدت جمعیت و خودروهای کشور رشد فزاینده ای داشت و قطعاً کاهش حدود 11 هزار نفری تلفات انسانی کاری بس عظیم و بزرگ و قابل تقدیر است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵:۳۱:۲۱]

ولی معتقدیم و ایمان داریم باز هم جای کار در اینخصوص وجود دارد و فوت حتی 1 نفر هم زیاد است و باید باز هم بر تلاش و کوشش فعلی افزود

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵:۳۱:۲۱]

فصل بندی گفتگوی روز سه شنبه با موضوع حوادث جاده ای :

1- مهمترین دلایل و علل بروز حوادث رانندگی ؟

2- دلایل افزایش تلفات رانندگی؟

3- آثار و تبعات زیانبار این حوادث بر روی کشور در همه زمینه ها؟

4- مهمترین راهکارهای کاهش تلفات و حوادث رانندگی ؟

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵:۳۱:۲۱]

از سوال اول شروع خواهیم کرد

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵:۳۱:۲۱]

همانگونه که همه عزیزان مستحضرنند مهمترین عوامل حوادث رانندگی عوامل ذیل هستند که انشالله مورد به مورد بررسی خواهند شد.

انسان

راه

خودرو

قوانین

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵:۳۲:۲۱]

حال چه عوامل و دلایل باعث می شود فرد به گونه ای رانندگی کند که جان خود و دیگران را اینگونه به خطر اندازد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقریان, [۲۱:۳۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

عرض سلام و احترام

نکته ای که در رانندگی ما مشهوده وجود نوعی خودخواهی و عدم گذشت است.

مهندس وامق, [۲۱:۳۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

در تصادفات معمولا تلفیقی از عوامل موثر هستند.

آقای رحیمی, [۲۱:۳۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

سلام به مدیر محترم و سایر عزیزان گروه

متأسفانه عدم خودباوری و توجه رانندگان به پیامدهای رانندگی خطرناک و حادثه ساز یکی از دلایل رخ دادن تصادفات جاده ای است،، به نظر بنده اکتفا کردن به این عبارت که : انشالله اتفاقی نمی افتد این باور را در برخی رانندگان ایجاد کرده که حادثه به سراغ آنها نخواهد آمد..

مهندس باقریان, [۲۱:۳۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

تخلیه هیجانها در کف خیابان بدلیل نبود تفریحات مفرح

مهندس باقریان, [۲۱:۳۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

عدم احترام به قوانین بنا بدلائل متعدد

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

سلام و ارادت خدمت دوستان

مانتریس هادون

قبل،هنگام و بعد تصادف

آقای رحیمی, [۲۱:۴۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

عدم توجه به جلو و عدم رعایت فاصله - انحراف به چپ - تجاوز از سرعت مجاز سه عامل اصلی تصادفات است که هر سه در کنترل و اراده راننده نی باشد پس در عوامل 4 گانه که اعلام شد عامل انسانی بیشترین سهم را دارد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری بنادر, [۲۱:۴۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

نظرسنجی که بنده دوسه سال پیش در یکی از فروم های اینترنتی خودرویی مطرح انجام دادم، با طرح این پرسش که کدام دسته از رانندگان عامل وقوع بیشترین تعداد تصادفات هستند؟ در جامعه آماری آن فروم خودرویی به این نتیجه رسیدیم که رانندگان معمولی بدلیل اعتماد بنفس زیاد از حد و عدم مهارت در کنترل خودرو بیشتر از رانندگان ماهر و رانندگان ناشی بوجود آورنده تصادفات هستند

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

در دلایل عرض کنم
در هر تصادفی معلول عوامل مختلفی است.
انسان، جاده، وسیله نقلیه
سهم هر یک نیز مشخص هست

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۱:۴۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

- راهکارهای اصلی کاهش تصادفات و مرگ و میر جاده ای
راهکارهای اصلی کاهش تصادفات و مرگ و میر جاده ای
- 1- راهکارهای در رابطه با انسان : الف) ایجاد بستر فرهنگی صحیح رانندگی برای نسل بعدی
ب) آموزش صحیح قوانین به نسل حال حاضر
ج) قدرتمند نمودن پلیس و قوانین در رابطه با اجرای دقیق قوانین
د) آموزش همگانی توسط رسانه ها به صورت مداوم و پیگیردر همه رده ها
 - 2- راهکارهای در رابطه با راه :
الف) ایمن نمودن راههای موجود کشور طبق استاندارد های جهانی در همه سطوح راهها
ب) ایجاد و افزایش راهها برابر نیاز روزافزون کشور به صورت استاندارد
ج) گرفتن قرامت از راهسازان در تصادفات که راه در آن نقش دارد
د) بازدید روزانه راه توسط گشتهای ایمنی راه و اصلاح نواقص به صورت روزمره
 - 3- راهکارهای در رابطه با وسیله نقلیه:
الف) تعیین استاندارد های جهانی برای خودروسازان و نظارت دقیق آن
ب) گرفتن قرامت از خودروسازان در تصادفات که خودرو در آن نقش دارد
ج) سامان دادن خودروهای موجود و نایمن کشور به سمت ایمنی
د) ایجاد شرایط توسعه ورقابتی با خودروسازان جهانی در کشور در جهت ارتقاایمنی خودروها

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

هشدار ! با رعایت قوانین و مقررات در وضعیت کنونی نیز می توان حوادث جادهای را به حداقل رساند.

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

دلیل این خودخواهی ها و عدم رعایت قوانین چیست؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

تخلفات مدنظر ما نیست

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

دلایل تخلفات توسط عامل انسانی مد نظر ماست

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

چرا یک انسان دست به چنین تخلفاتی میزند!؟

مهندس کشاورزبان, [۲۱:۴۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

کیفیت نامناسب جاده ها ، عدم وجود علائم راهنمایی و رانندگی

آقای ملکی صادقی, [۲۱:۴۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

با سلام و احترام عوامل موثر بر افزایش ایمنی جاده ای : مهندسی (شامل مهندسی راه و وسیله نقلیه) ، آموزش ، اعمال قانون ، امداد رسانی ، و تشویق کاربران به استفاده از گزینه های بهتر

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

ممنون میشم مورد به مورد پیش بریم

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

و از ریل خارج نشیم

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دلایل تخلفات توسط عامل انسانی مد نظر ماست

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

چرا یک انسان دست به چنین تخلفاتی میزند!؟

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۱:۴۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

با سلام فرهنگ

مهندس کشاورزیان, [۲۱:۴۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

کیفیت نامناسب جاده ها آیا باعث بروز تصادف می شوند؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

سلام جناب سیاوشی بزرگوار

ممنون از اینکه این موضوع را به موضوع تصادفات و تلفات وحشتناک رانندگی اختصاص دادید.

امروز تلفات سال ۹۳ از سوی سازمان پزشکی قانونی بعنوان متولی ارایه امار تلفات و مصدومان

رانندگی اعلام شد

و متاسفانه این عدد ۱۶ هزار و ۸۷۲ نفر است.

البته بنا به امارها کاهش حدود شش درصدی داریم

اما همچنان حدود ۱۹ هزار انسان که میتون سرمایه بزرگی برای کشور باشند را از دست دادیم

مهندس فراهانی, [۲۱:۴۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

نداشتن فرهنگ صحیح که بر گرفته از اعتقادات باورها دانسته ها..

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

جاده ها جناب کشاورزیان یکی از عوامل اصلی است که انشالله به آن هم خواهیم پرداخت

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

احسنت یکی از دلایل عامل فرهنگی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

که خود این فرهنگ هم جای بحث دارد و کنکاش

مهندس باقری, [۲۱:۴۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

دلیل تخلف میتواند ضریب هوشی پایین و ناتوانی ذهن راننده در انجام محاسبات منطقی باشد، مثلاً اینکه راننده محاسبه نمی کند که در یک مسافت مثلاً صدکیلومتری اتوبان تهران قم تفاوت زمان طی کردن مسیر با سرعت صدکیلومتر در ساعت و صد و بیست کیلومتر در ساعت فقط چند دقیقه است، بدون توجه به این محاسبه ساده منطقی و ریاضی پا بر پدال میفشارد و عجله میکند و تصادف

مهندس فراهانی, [۲۱:۴۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

آموزش و دانش

مهندس باقریان, [۲۱:۴۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

فرهنگ

فشارهای روانی، کاری، اجتماعی

مهندس کشاورزیان, [۲۱:۴۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

فرهنگی که متناسب با وسیله رشد نداشته است

مهندس باقری بنادر, [۲۱:۴۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

عذر میخوام، سلام و عرض ادب خدمت مدیر و اعضای گرامی گروه

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

احسنت دوستان عزیز

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

عامل اول فرهنگ

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

عامل دوم مسایل روحی روانی

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵ ۲۱:۴۹]

عامل سوم؟

آقای ملکی صادقی, [۲۸.۰۴.۱۵ ۲۱:۴۹]

به نظر بنده وقتی یک میثاق واحد در طول زمان در یک جامعه شکل میگیرد و همگی برای رسیدن به آن تلاش میکنند وضعیت فرهنگی و تحمل همدیگر بسیار بهبود میابد مثال: جوامع نوپایی مانند برخی کشور های عربی و جنوب شرق آسیا

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵ ۲۱:۴۹]

آموزش

آقای ملکی صادقی, [۲۸.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۰]

عجله و شتاب بی مورد و بی نظمی ترافیکی در رانندگان ایرانی به یک مشکل عمومی تبدیل شده

آقای رحیمی, [۲۸.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۰]

در حین رانندگی به همه چیز فکر میشود جز رانندگی صحیح و سالم - یعنی افکار درگیر مسایل و مشکلات دیگر است و به موضوع با دقت و توجه رانندگی کردن پرداخته نمی شود

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۱]

دوستان عزیز راحت باشند و از عوامل خطای انسانی هر موردی که به ذهنشان میرسد را بیان کنند

مهندس باقری بنادر, [۲۸.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۱]

فرهنگ رانندگی نمونه ای کوچک از کلیت فرهنگ یک انسان یا جامعه است

محمد سیاوشی, [۲۸.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۲]

قطعا موارد متعددی موجب بروز خطاهای انسانی میگردد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس کشاورزیان, [۲۱:۵۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

فرهنگ سازی و آموزش هزینه بر است . به هر صورت حتی اگر این هزینه و امکانات تأمین شود باز هم رشد فرهنگ در جامعه مستلزم طی زمان و رشد و توسعه هماهنگ و متناسب در دیگر بخش ها است

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۵۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

در بحث عامل انسانی میتوانیم به موارد ذیل اشاره کنیم

- 1-ریسک پذیری رانندگان که یکی از انگیزه های اصلی برای انجام تخلف هست
- 2-خودنمایی که در رانندگان بیشتر هست و میخوان جلب توجه کنند
- 3-غرور و خودبرتربینی که فرد راننده منافع خودش را به دیگران ترجیح میدهد
- 4-بی اطلاعی راننده از قوانین

مهندس باقری بنادر, [۲۱:۵۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

نگاه سرمایه ای به خودرو بجای نگاه وسیله رفاهی هم باعث شده که در جاده ها فرهنگ رقابت(کل کل) و فخر فروشی فوران کند،مثلا راننده خودروی پارس تحمل سبقت گیری پراید را ندارد،یا راننده شاسی بلند این انتظار را دارد که لاین پر سرعت همواره برایش گشوده باشد و ازین دست مسایل

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

عزیزان مشارکت کنند به مشکل زمان بر خواهیم خورد اینگونه و هنوز بسیاری از پرسش ها مانده

مهندس باقریان, [۲۱:۵۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

اولین مشکل فرهنگ مطرح شد، اما آیا فرهنگ سازی شده است؟
متولی آن کیست؟

چقدر آموزش داده ایم؟ آیا استمرار داشته است؟

چقدر فضای مناسب جهت تخلیه هیجانات جوانان ایجاد کرده ایم؟

اینها همون مردمانی هستند که هشت سال ایثار داشته اند حالا چه شده که اجازه نمیدهیم خودروی مقابل در تقاطع دور بزند؟!!!!

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۵۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

4-آموزش نادرست و فرهنگ غلط که ریشه در تربیت و تعلیم دوران کودکی دارد

[۲۸.۰۴.۱۵brahim Karimi, ۲۱:۵۶]
با سلام یکی از دلایل تضادفات عدم نظارت بر شرکت های حمل و نقل عمومی است

[۲۸.۰۴.۱۵] محمد سیاوشی,
سپاس از دوستان
مطالب خوبی مطرح شد

[۲۸.۰۴.۱۵] محمد سیاوشی,
با اجازه دوستان به عامل دوم میپردازیم

[۲۸.۰۴.۱۵] محمد سیاوشی,
خودرو

[۲۸.۰۴.۱۵] مهندس کشاورزیان,
توان و ابزار ناکافی بخش حمل و نقل عمومی

[۲۸.۰۴.۱۵] سرهنگ خوشبخت,
باسلام. خدمت اساتید و اعضا محترم گروه.

[۲۸.۰۴.۱۵] محمد سیاوشی,
دوستان از عامل خودرو یا وسیله به چه نکاتی میتوان اشاره کرد

[۲۸.۰۴.۱۵brahim Karimi, ۲۲:۰۰]
استاندارد نبودن خودروهای تولید داخل

[۲۸.۰۴.۱۵] آقای رحیمی,
[۲۲:۰۱]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ورود جناب سرهنگ خوشبخت را خیرمقدم عرض نموده و انشاءالله از رهنمودهای ایشان بهره مند خواهیم شد

در بحث خودرو با توجه به تنوع محصولات تولیدی و وارداتی باید سهم هریک از خودروها مورد توجه قرار گیرد

مهندس باقریان, [۲۲:۰۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

در خصوص وضعیت خودروسازی همه اذعان دارند که وجود انحصار چندجانبه در بازار باعث عدم رقابت پذیری در کیفیت و قیمت خودروهای تولید داخل شده است.

[۲۲:۰۱ ۱۵.۲۸.۰۴ Buz mgr,]

با عرض سلام

عدم ارتقاء فرهنگ اجتماعی

تعمیل مردم به خاطر کمبود و ناهماهنگیهای وقت انجام کارها

نا امنیهای انضباطی جامعه

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

خودروهای غالب را منظورمان است

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۲:۰۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز مد نظرشون قسمت نرم و روح مسئله است ؛ علاوه بر فرهنگ صحیح و اطلاع رسانی مداوم ما نیاز به آموزش صحیح داریم ای کاش روزی برسد که قوانین انتظامی و.... جز دروس مدارس و دانشگاهای ما شود یکی از مشکلات سر منشا ان عدم دانش کافیسیت

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۰۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

متاسفانه ورود خودروهای بی کیفیت به بخش حمل و نقل زمینی در وقوع این حوادث تاثیر گذار هست.

ایا واقعا صرف اینکه چرخ موتور سیکلت می چرخد و موتور ماشینی به حرکت در می آید مجاز هست در هر خیابان تردد کند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۰۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

دولت باید برای خودرو سازان زمانی رو تعیین کند و هر سال ۲۰ درصد از تعرفه واردات خودرو را کاهش دهد تا در یک بازه زمانی ۵ ساله خودرو ها به حد استاندارد های جهانی برسند در این مدت هم کاملا از خودرو سازان را حمایت کند

مهندس کشاورزیان, [۲۲:۰۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

استاندارد نبودن و کیفیت نامناسب قطعات سیستم ترمز و همچنین عدم وجود ایربک بر روی بعضی از وسایل

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۰۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

کشور کنار دستان ترکمنستان چند وقتی است از ورود خودروهای ایرانی تک ایربک به کشورش جلوگیری می کند!!!!

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

ضمن تشکر از نظرات و مطالب بسیار خوب و کاربردی بزرگواران. اگر واقعا بخواهیم علل مختلف تصادفات را تحلیل کنیم. بنظر حقیر باید واقعیت مطالب و موضوعات و کاستی ها و کم کاریهای همه دستگاهها را مطرح و سپس انتظارات خودمان را از کابران ترافیکی و رفتارهای حاکم در انها را در حین رانندگی و..... تجزیه و تحلیل کنیم.

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۲:۰۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

همین اکنون اگر شما از رانندگان محترمی که دارای گواهی نامه هستند اگر راجع به علائم وقوانین راهنمایی بپرسید به جرات میتوان گفت درصد قابل ملاحظه ای دانش کافی را ندارند

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۰۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

نقص فنی و ایمنی پایین برخی خودروهای تولید داخل و فرسودگی و عمربالای برخی خودروهای خارجی

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۰۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

دولت باید تصمیمات بزرگی در حوزه خودرو بگیرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[۲۲:۰۵ ۲۸.۰۴.۱۵brahim Karimi,]

تردد خودروهای فرسوده و خارج از رده در سطح جاده ها

[۲۲:۰۶ ۲۸.۰۴.۱۵] محمد سیاوشی،

فرمایش جنابعالی کاملا صحیح است جناب سرهنگ خوشبخت و فعلا مورد به مورد در حال بررسی موضوعات هستیم بدون ذکر نام سازمان ها یا ارگان های مرتبط و انشاءالله در ادامه به موردی که اشاره داشتید نیز خواهیم رسید.

[۲۲:۰۷ ۲۸.۰۴.۱۵] آقای رحیمی،

درخصوص مسئولیت دستگاهها و ارگانها چنانچه به وظایف پیشگیرانه توجه شود علاج واقعه قبل از وقوع شده است

[۲۲:۰۷ ۲۸.۰۴.۱۵] سرهنگ خوشبخت،

آنچه مسلم هست ضعف شدید آموزشی در درون سازمانهای دخیل و کارآمد نبودن دانش و تخصص بسیاری از دستگاهها مشهود هست.

[۲۲:۰۷ ۲۸.۰۴.۱۵] محمد سیاوشی،

قطعا در بروز خطاهای انسانی ، معایب خودرو و راه و ضعف قوانین کم کاری ها و کمبودهای فراوانی وجود دارد

[۲۲:۰۸ ۲۸.۰۴.۱۵] مهندس قاسمی نژاد،

رانندگی در دنیا امری جمعی ،اما در ایران فردي است

[۲۲:۰۹ ۲۸.۰۴.۱۵] محمد سیاوشی،

ولی فعلا تشخیص دادیم به عوامل اصلی تصادفات بپردازیم و بعد انشاءالله تجزیه و تحلیل این عوامل و بیان کمبودها و کاستی ها

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۲۲:۱۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

جناب خوشبخت،، بیشتر دستگاههای متولی بصورت خودمحور اقدام میکنند و هنوز مدیریت متمرکز و واحد در کشور شکل نگرفته،، منابع آموزشی فراوان وجود دارد ولی از آنها استفاده نمی شود مضافا اینکه بصورت مستمر و مداوم به مسایل ترافیکی جاده و حوادث همانند ایام پیک سفر پرداخته نمی شود

[۲۲:۱۰ ۲۸.۰۴.۱۵Buz mgr, [

با عرض سلام خدمت مدیر محترم گروه و دیگر عزیزان عضو بهترین و کم هزینه ترین راه برای کاهش تصادفات آموزش مستمر مردم از طرق مختلف که موثر ترین ان رسانه ملی است.

خانم فاریابی, [۲۲:۱۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

سلام به همگی. بی مقدمه وارد بحث میشم. اینکه در فرهنگ مشکل داریم درسته و بخصوص در آموزش بسیار نیاز به بازنگری و اصلاح رو ها هست. ولی این وادی پایان نداره، و بخشی با فرهنگ و عادات درست، بر اثر تکرار آموزش و سختگیری در مراقبت از اونها شکل میگیره. اقدامات مهندسی و اعمال قانون بدون تبعیض ، هم روی تصحیح رفتار تاثیر میذاره.

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

از مسیر خارج شدیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

و برای ورود به بحث آموزش دوستان تامل کنند

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

وقوع تصادفات و اخبار تکان دهنده ان بالاخص کشته های دسته جمعی مانند حوادث اخیر علاوه بر خسارت جانی اثر کوبنده فیزیکی و روانی بر روی افراد جامعه دارد که باید بر نقش تک تک عوامل بپردازیم
لذا از دوستان خواهش دارم بصورت موردی پیش برویم تا به یک جمعبندی برسیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

اگر از خودرو و وسایل بگوییم ممنون میشم

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

رفنار راننده قابل اصلاح است، نمونه اش الزام بستن کمربند راننده و مسافران است که هم اکنون دیگر تبدیل به عادت خوب رانندگان شده است

خانم فاریابی, [۲۲:۱۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

ماتریس هادون رو توجه کنید باید اقدامات ماتریسی و همه جانبه باشه.

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

از جناب سیاوشی خواهش دارم یک شب دیگه بابت نقش سازمان ها و نهادها و جمع بندی موضوع اختصاص بدهند و امشب تنها به عوامل پردازیم

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۱۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

آموزش باید از سنین پایین شروع بشه

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

دوستان عزیز

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

از ریل خارج شدیم.....

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

چشم جناب قاسمی نژاد

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

سلام خانم مهندس فاریابی
برای همین ماتریس هادون را ارسال کردم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

که اقدامات ما در سه مرحله باید طبق ماتریس باشد

آقای رحیمی, [۲۲:۱۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

!شروع آموزش از سنین پایین و مقاطع تحصیلی و تداوم و تکرار آنها در بازه های زمانی کوتاهتر از مدت زمان اعتبار گواهینامه ها

خانم فاریابی, [۲۲:۱۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

خودرو بحث بد سرنوشتیه. یعنی کاملا معلومه این قوطی هایی که به عنوان خودرو ساخته میشه به این سادگی ها جمع نمیشه.

خانم فاریابی, [۲۲:۱۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

عملا و آگاهانه به قتل و معلولیت مردم رضا داده ايم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

پس به عامل سوم میپردازیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

راه

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

کدام خودروی ساخت داخل در تست های معتبر بین المللی تصادف مورد آزمون و امتیازدهی قرار گرفته است؟ هیچکدام در واقع.. اگر هم بوده امتیاز آنقدر پایین بوده که قابل بیان نبوده

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

1181642 اگر اشتباه نکنم تعداد ناوگان فرسوده کشور جهت نوسازی در سال 94 هست که دارند در این شبکه تردد می کنند

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۱۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

صرفنظر از ذکر هر سازمانی آگه نظر بر ارتقا فرهنگ ترافیک هست اصلاح رفتارها هست رعایت قوانین ومقررات هست بهتر است عملکرد سازمانها هم مد نظر باشد. ضمن تشکر از اساتید محترم پیشنهاد میکنم .اظهار نظر ها فنی تخصصی در موضوعات مرتبط باشد.

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

ایا راه های کشور دارای ایراد و اشکالات اساسی می باشند؟

آقای رحیمی, [۲۲:۱۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

در بحث خودرو جدای از مسایل فنی باز هم نوع رانندگی در جاده میتواند در کاهش سهم خودرو در حادثه موثر باشد.

دوستان عزیز،، زمانیکه با خودرو رانندگی میکنیم کدامیک به تابلوها و علایم راه بصورت 100 درصد توجه داریم؟!

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۱۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

بیشتر مسایل مربوط به خودرو به موارد اقتصادی تولید منتهی میشه و دولت نقش اساسی در بهبود این وضعیت داره.

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

جناب سرهنگ حتما به سازمان ها نیز خواهیم پرداخت و از نقش و جایگاه هر یک نیز خواهیم گفت

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۱۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

تشکر

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۲:۱۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز با اجازه شما

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۲:۱۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

راهکارهای اصلی کاهش تصادفات ومرگ ومیر جاده ای
راهکارهای اصلی کاهش تصادفات ومرگ ومیر جاده ای

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

1- راهکارهای در رابطه با انسان : الف) ایجاد بستر فرهنگی صحیح رانندگی برای نسل بعدی
ب) آموزش صحیح قوانین به نسل حال حاضر
ج) قدرتمند نمودن پلیس و قوانین در رابطه با اجرای دقیق قوانین
د) آموزش همگانی توسط رسانه ها به صورت مداوم و پیگیر در همه رده ها
2- راهکارهای در رابطه با راه :

الف) ایمن نمودن راههای موجود کشور طبق استاندارد های جهانی در همه سطوح راهها
ب) ایجاد و افزایش راهها برابر نیاز روزافزون کشور به صورت استاندارد
ج) گرفتن قرامت از راهسازان در تصادفات که راه در آن نقش دارد
د) بازدید روزانه راه توسط گشتهای ایمنی راه و اصلاح نواقص به صورت روزمره
3- راهکارهای در رابطه با وسیله نقلیه:

الف) تعیین استاندارد های جهانی برای خودروسازان و نظارت دقیق آن
ب) گرفتن قرامت از خودروسازان در تصادفات که خودرو در آن نقش دارد
ج) سامان دادن خودروهای موجود و نایمن کشور به سمت ایمنی
د) ایجاد شرایط توسعه ورقابیتی با خودروسازان جهانی در کشور در جهت ارتقا ایمنی خودروها

هشدار ! با رعایت قوانین و مقررات در وضعیت کنونی نیز می توان حوادث جادهای رابه حداقل رساند.

آقای رحیمی, [۲۲:۱۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

بسیاری از خودروهای همنام در جاده ها تردد دارند که برخی سالهاست دچار حادثه نشده اند و حتی در صورت بروز حادثه بدلیل رعایت مقررات و مهارت راننده در کنترل وسیله نقلیه هیچ حادثه ای با تلفات همراه نبوده است،

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

به هر حال مبحث تصادفات مبحث پیچیده ای است و از همین رو گفتیم که مورد به مورد بریم جلو تا انشالله تمام جوانب را ببینیم و بعد انشالله وارد بحث های اصلی بشیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

اول کالبد شکافی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

جناب مهندس فراهانی انشالله راهکارها فردا شب

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

امشب علل و عوامله حوادثه

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۲۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

در چند سال اخیر وزارت راه اقدامات زیادی در توسعه راهها انجام داده ولی متاسفانه راههای ساخته شده بدون ممیزی ایمنی به بهره برداری میرسن و طرح اولیه موارد مربوط به ایمنی بهره برداری دیده نمیشه

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۲۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

دربریخی جاده ها کیفیت آسفالت مناسب شرایط آب و هوایی منطقه، تردد کامیونهای سنگین نیست، علاوه براینکه مهندسی مسیر و زاویه پیچ ها و سرراشایی سربالایی ها بایستی اصلاح گردند، کیفیت روکش برخی جاده ها هم استاندارد نیست

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۲۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

بودجه کافی برای حفاظ های میانی وکناری راه ، اجرای ورودی های همسطح فرعی به اصلی ، و دوربرگردان های استاندارد اختصاص داده نمیشه

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۲۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

تقاطع ها، معابر و دسترسی های محلی و دوربرگردان ها نقاط حادثه خیز هستند

آقای رحیمی, [۲۲:۲۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

با وجود اینکه ایرادهای مطرح شده بر حوزه راه وارد است ولی توجه دوستان را به موضوع مهم ناکافی بودن اعتبارات راهسازی و راهداری جلب میکنم

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۲۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

طراحی حفاظ ها از نظر صلبیت طبق محاسبات و متناسب با وضعیت شیب شیروانی نیست در همه جا از گارد ریل استفاده میشه

مهندس جداری, [۲۲:۲۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

سلام دوستان.

فرهنگ و رشد بی رویه جمعیت بدون زیرساخت ها علت اصلی این نا هنجاری در فرهنگ کشور می باشد.

آقای رحیمی, [۲۲:۲۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

بنظر میرسد تحلیل علل هر تصادف و بررسی عمقی آن در کشور نهادینه نشده و لازم است بصورت موشکافانه به آن پرداخته شود و صرفا به آمر و ارقام و مستندسازی و درج در پرونده ها اکتفا نشود

سرهنک خوشبخت, [۲۲:۲۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

در بحث خودرو که دوستان در تبادل نظر هستند. باید خودرو قبل از اینکه از کارخانه بیرون بیاید. از نظر کنترل کیفیت بررسی استانداردهای مورد نظر کنترل الایندها ها دقیقا کنترل سپس تحویل مشتری گردد. چه دلیلی دارد به مشتری گفته شود در کیلومتر فعلا بازدید در زمان (گارانتی) رفع عیب خواهد شد

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

کمبود اعتبارات برای ایجاد راه های ارتباطی ایمن عذر بدتر از گناه است

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

ان جا که اعتبار وجود دارد پس چرا راه ها از کیفیت مناسبی برخوردار نیست

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

دوستان مهندسی راه اظهار نظر بفرمایند دلایل را

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

در خصوص راه ها که دلایل متعددی وجود دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۲۲:۳۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

پایین بودن کیفیت مواد اولیه داخلی و عدم امکان وارد کردن مواد اولیه مناسب با توجه به تحریم خا

آقای رحیمی, [۲۲:۳۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

تحریم ها..

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

عدم نظارت کافی بر روی عملکرد پیمانکاران

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۳ ۱۵.۲۸.۰۴]

استفاده از مصالح نامرغوب

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۳۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

کیفیت بد ساخت راهها و عدم نظارت مناسب در سالهای اولیه بهره برداری اعتبارات زیادی رو هدر

میده

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

عدم اخذ ضمانت های لازم از پیمانکاران در خصوص کیفیت راه های ساخته شده

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

....و

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

وجود فساد در انتخاب پیمانکاران

آقای رحیمی, [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

متاسفانه در حوزه راهسازی برون سپاری وظایف و مسئولیتها

مشکلات عدیده ای در پی داشته

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

تحویل پروژه راهسازی به کسی که پایتترین نرخ را می دهد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

بدون توجه به تبعات ناشی از پایین بود این نرخ ها

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

خوشبختانه در حوزه راه در چند سال اخیر اقدامات خوبی شده ، از سوي ديگر با توجه به نگاه ویژه وزیر راه به مقوله ایمنی و راه اندازی منظم جلسات کمیسیون ایمنی و همچنین با توجه به افزایش توجهات دولت و مجلس به حوزه راهداری، اعتبارات افزایش یافته که موجب افزایش و بهبود خدمات از سوي وزارت راه میشود

مهندس دل قوی، [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

بهتر است بگیم مشکلات نظارتی باعث ایجاد فساد و ... میشود

آقای رحیمی، [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

عدم رعایت تشریفات قانونی در واگذاری پروژه ها

مهندس دل قوی، [۲۲:۳۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

سلام وقت بخیر و عرض ادب دارم خدمت دوستان و استفاده میبرم از نقطه نظرات دوستان

آقای رحیمی، [۲۲:۳۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

در بحث راه،، متاسفانه بدلیل ادغام وزارت راه با وزارت مسکن و انتقال بسیاری از اعتبارات به سمت مسکن،، مشکل کمبود اعتبار وجود دارد

مهندس دل قوی، [۲۲:۳۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

اگر قوانین منسجم داشته باشیم و درست اجرا نماید شرایطی را برای قانون گریزی بوجود نمیاد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۳۸ ۱۵.۲۸.۰۴]

سال گذشته هم مهندسين مشاور وضعیت راهها را مورد بررسی قرار دادند که میتواند به بهبود شرایط کمک کند.

اقدامات خوب دیگری در حوزه ایمنی سازمان راهداری انجام شده که میتوان گفت آینده خوبی پیش رو هست

اما باید به این موضوع اشاره کرد برای انجام هر کاری همت و خرد جمعی نیاز هست

دکتر نظری، [۲۲:۳۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

سلام بر همه اساتید و نیز جناب سیاوشی عزیز بنده از میانه بخش راهسازی وارد بحث شده ام.

به نظر حقیر کم گناه ترین عامل در میان عوامل اثرگذار، راه است...

در واقع انسان عاقل باید بتواند در بدترین راه ها هم با سطح مقبولی از ایمنی تردد کند

دکتر نظری، [۲۲:۴۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

اما اگر خود بخش راه را بخواهیم تحلیل کنیم، به نظرم حتما لازم است آن را در تلفیق با سیاست ها و بی سیاستی های بخش مسکن و شهرسازی ببینیم

آقای رحیمی، [۲۲:۴۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

جناب دکتر نظری سلام،، بانظرجنابعالی موافقم، حتی این ایده در خصوص نوع خودرو نیز میتواند کاربرد داشته باشد

مهندس دل قوی، [۲۲:۴۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

آموزشها باید از دبستان شروع شود و مانند بستن کمربند ، فرهنگ سازی کرد

دکتر نظری، [۲۲:۴۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

[In reply to آقای رحیمی]

همین طور است، البته صفت بخشندگی درباره خودرو بیشتر از راه صادق است، یعنی از خودرو بیشتر از راه و کمتر از انسان انتظار می رود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۴۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

بنده با نظر جناب دکتر نظری کاملاً موافقم

واقعاً اگر وضعیت راه، خودرو خراب باشد این انسان هست که میتواند ایمنی را تامین کند. برای همین اکثر کارشناسان نقش عامل انسانی را مهم میدانند

آقای ملکی صادقی، [۲۲:۴۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

راه باید حداکثر بخشندگی را دارا باشد که در صورت اشتباه راننده کمترین خسارات جانی و مالی را در پی داشته باشد

آقای رحیمی، [۲۲:۴۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

عامل انسانی میتواند نارساییهای راه و خودرو را در ایجاد حوادث به حداقل برساند

مهندس فراهانی حمل و نقل، [۲۲:۴۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

عدم نظارت کافی بر روی عملکرد پیمانکاران

دکتر نظری، [۲۲:۴۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

فی الواقع، فناوری های نو، چه در خودرو و چه در راه، نقش نجات جان و مال انسان خطاکار را بر عهده دارند. انسانی که در عمده سوانح، تازه پس از رخداد در اندیشه عبرت گرفتن است!

دکتر نظری، [۲۲:۴۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

[In reply to آقای ملکی صادقی]

صحیح است، اما به نظرم راهکارهایمان را بهتر است متناظر با وضع اقتصادمان بچینیم.

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۶ ۱۵.۲۸.۰۴]

دوستان عمل بعدی:

قوانین

آقای رحیمی، [۲۲:۴۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در بسیاری از پروژه ها

، پیمانکاران دارای حاشیه امنیت نظارتی هستند و به بیان ساده تر از خود مجموعه دولتی هستند و این کار نظارت را عملاً مشکل میکند

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

دوستان عامل بعدی:

قوانین

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

در دیدگاه افق صفر کشور سوئد هم فرایند عملیات سیستم نظیر آموزش و اعمال قانون باید بگونه ای باشد که رفتارهای کاربر را به بهترین شکل هدایت کند در نظر گرفته شده

دکتر نظری، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

[In reply to محمد سیاوشی]

قوانینمان چندان بازدارنده نیستند

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

قوانین موجود و فعلی از بازدارندگی لازم برخوردارند

آقای ملکی صادقی، [۲۲:۴۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

پایین بودن مبلغ جریمه های رانندگی

آقای رحیمی، [۲۲:۴۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز،

پرداختن به مقوله قوانینی که بعضا دارای قدمت دهها ساله هستند از اهمیت خاصی برخوردار است، قوانینی که متناسب با شرایط تردد و رانندگی دهها سال قبل وضع شده در حال حاضر کم اثر هستند

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

یعنی اگر جرایم بیشتر شوند بازدارندگی ایجاد خواهد شد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۲:۴۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

هم در تلقی های حقوقی و تفکیک نداشتن میان تخلف رانندگی و جرم اجتماعی ناقصیم، و هم در تناسب سطح مجازات با شدت تخلف و جرم بی قواره ایم

آقای رحیمی، [۲۲:۴۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

نظر جناب دکتر خوشبخت در این زمینه بسیار حایز اهمیت خواهد بود البته ایشان جسارت بنده را خواهند بخشید

آقای ملکی صادقی، [۲۲:۴۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

عدم برخورد با فرد در حال ارتکاب تخلف رانندگی خطرناک به عنوان فردی که امنیت عمومی را به خطر انداخته است

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۵۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

عامل قانون

- 1- برخورد با متخلف واقعی در برخی موارد بسیار ملایم و ناکافی هست
- 2- نقش قوانین، باید ها و نبایدهایی در قوانین وجود دارد که باید شهروندان اطلاع داشته باشند.
- 3- نرخ پایین برخی جرائم، تخلفات حادثه ساز که بازدارنده نیست
- 4- عدم اجرای دقیق قوانین و مقررات، قوانین باید مانند یک پازل در کشور پیاده شوند تا تاثیر ان ایجاد گردد

دکتر نظری، [۲۲:۵۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

برای من همیشه جای پرسش است که چرا مبلغ جرایم، مانند دیه، سال به سال تغییر متناسب با تورم ندارد...

آقای ملکی صادقی، [۲۲:۵۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

تجربه جهانی نشان داده که قطعا افزایش مبلغ جرایم باعث بازدارندگی بیشتر خواهد شد

دکتر نظری، [۲۲:۵۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[In reply to آقای ملکی صادقی]

احسنت

معنی این اقدام گاهی می شود اخلال در نظم عمومی

آقای رحیمی, [۲۲:۵۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

جرايم بايد به روز شود همچنين محدوديتها و محروميتها

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

به نظرم قوانین فعلی بیشترین جرات و جسارت را به خاطیان داده است به گونه ای که برخی رانندگان قانون گریز می گویند اگر کشتیم دیه میدیم و بیمه واسه همچین روزایی خوبه

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

بحث برخورد یکسان و اجرای دقیق قانون نیز از عوامل موثر در پیشگیری است

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

در حالی که برخی تصادفات را میتوان به مصادق قتل عمد تلقی کرد

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

مصادق

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۵۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

قانون گریزی در رانندگی افتخار برخی از شهروندان هست، لذا ابزاری باید برای این موضوع وجود داشته باشد که بازدارنده باشد

دکتر نظری, [۲۲:۵۴ ۰۴.۱۵.۲۸]

اعتراف می کنم که در اوایل رانندگی، برای هر گردش چراغ راهنما می زدم، اما پس از مدتی، به دلیل اینکه خودروهای مجاور، از نیت سوء حقیر برای گردش مطلع می شدند و راهم را سد می کردند، کلا بی خیال دسته راهنما شدم!

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

من شاهد بودم راننده ای خلاف میکرد و جریمه ها پرداخت نمیکرد و بعد در حل اختلاف به این دهم
جرایم مشکل جرایم اش را حل میکرد

آقای رحیمی, [۲۲:۵۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

برای تکلیف کردن و محکوم کردن رانندگان به ادامه حیات خود و ایجاد امنیت جانی برای دیگران،
پرداخت هر هزینه ای در قبال سلامتی و ادامه زندگی بسیار ناچیز است

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

موافق کلام آقای رحیمی هستم تناسب بین جرم و جریمه

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

پس یکی از مهمترین دلایل خطاهای انسانی در رانندگی عدم وجود قوانین محکم و غیر بازدارنده در
برخی مواقع است

آقای رحیمی, [۲۲:۵۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

عدم کارایی و اثر بخشی جزاها در محاکم قضایی و حتی حاتم بخشی مانند نمونه ای که اعلام شد،

دکتر نظری, [۲۲:۵۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

نقش ابزارهای کنترلی، به ویژه سامانه های هوشمند، در افزایش قدرت نفوذ قوانین، بسیار مهم است

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۶ ۰۴.۱۵.۲۸]

افزایش جریمه مالی به تنهایی بازدارنده نیست

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۵۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

تا آنجا که میدانم در انگلستان جریمه سرعت غیر مجاز هزار پوند هست

دکتر نظری, [۲۲:۵۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

In reply to محمد سیاوشی]

بله

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در واقع ترکیبی از اقدامات ضروری است

مهندس دل قوی، [۲۲:۵۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

نقش پلیس راهها را باید عوض کرد از آن نقش مچ بگیر

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۷ ۲۸.۰۴.۱۵]

در اینجا فقط قوانین راهنمایی و رانندگی مد نظر نیست

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

بلکه قوانین قضایی نیز دارای ایراد و اشکالات اساسی هستند

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۸ ۲۸.۰۴.۱۵]

به پایان زمان بحث نزدیک شدیم

آقای رحیمی، [۲۲:۵۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

البته جناب دکتر استفاده از سامانه های هوشمند کاربردی لازم است،، اگر قرار باشد تخلفات توسط سیستم های هوشمند ثبت شود ولی با تاخیر به آنها رسیدگی شود اثر فوری ندارد،، بنظر بنده رسیدگی به تخلف و آگاهی راننده از آن هرچه زودتر انجام شود اثر بازدارندگی بیشتری دارد.

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

به پایان زمان بحث نزدیک شدیم

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۵۹ ۲۸.۰۴.۱۵]

در کشور المان اگر پلیس راننده ای را شناسایی کند که با سرعت غیرمجاز حرکت می کند علاوه بر جریمه ،اعتبار گواهینامه اش را یکسال لغو میکند.

آقای رحیمی، [۲۳:۰۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

ضمن تشکر از همه ی عزیزان و مدیرمحترم گروه،، شب بر همه خوش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد, [۲۳:۰۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

در کشور سوئیس هم که تجربه خوبی در زمینه کنترل تخلفات داشته، اگر راننده ای تعداد تخلفات رانندگی اش از حد مجاز تعیین شده در، سال بیشتر بشود بعنوان یک بیمار روانی معرفی و از رانندگی محروم می شود

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۱ ۲۸.۰۴.۱۵]

در دادن گواهینامه نیز باید دقت بیشتری شود و راحت به همه گواهینامه نداد

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

از همه سروران ارجمند تقدیر و تشکر میکنم

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۲ ۲۸.۰۴.۱۵]

و سپاس از همراهی همه شما سروران و عزیزان

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

متقابلا من هم از مدیریت گروه و کلیه دوستان تشکر و شب بخیر عرض میکنم

مهندس قاسمی نژاد, [۲۳:۰۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

ممنون از تمامی دوستان استفاده کردم از موضوعات مطرح شده.

همگی خسته نباشید

به امید کاهش تلفات حوادث رانندگی کشور

دکتر نظری, [۲۳:۰۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

[In reply to آقای رحیمی]

بله موافقم

خودم اشتباهی با خطای دوربین طرح ترافیک تهران جریمه شده ام!

دکتر نظری, [۲۳:۰۳ ۲۸.۰۴.۱۵]

سپاس

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۳:۰۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

خداقوت

آقای ملکی صادقی، [۲۳:۰۵ ۲۸.۰۴.۱۵]

تشکر از مدیر محترم گروه

مهندس معین انصاری، [۲۳:۰۶ ۲۸.۰۴.۱۵]

با سلام و احترام خدمت همه دوستان تمامی مطالب ارزنده شما عزیزان را با دقت مطالعه کردم در هر مورد ولی چون صاحب نظر نبودم نظری ندادم ولی برای هر چهار مورد يك مسئله در همه آنها مشترك است و ان " احساس مسئولیت " است خیلی باید روی ان کار کرد به والله در همه امور نداشتن احساس مسئولیت موجب تمام گرفتارها و ناهنجاریها است . شب همه عزیزان بخیر اطلاعات مفیدی از شما دوستان اموختم

خانم فاریابی، [۲۳:۱۰ ۲۸.۰۴.۱۵]

یه بار سازمان بهداشت جهانی در گزارش خودش آورده بود که اشتباهات رایج رانندگان نباید منجر به فوت یا جراحت و معلولیت کاربران شود. یعنی سیستم های حمل و نقل باید بگونه ای باشند که اشتباهات رانندگان رو جبران کنند. به نظرم این تکلیف بسیار سنگینی هست که انتظار داشته باشیم کاستی های مشخص مهندسی رو با رفتار های بدون کنترل و بی در و پیکر انسانها جبران کنیم. این به معنی عدم توجه به آموزش نیست. تنظیم توقعات و تکالیف هست.

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۴ ۲۸.۰۴.۱۵]

مجددا سپاس

ادامه بحث و پرداختن به نقش ارگان ها و سازمان ها و همچنین ارایه راهکارها انشالله فرداشب . برای همه عزیزان شبی خوب و خوش ارزو میکنم تا فردا شب خدا یار و نگهدارتان

بخش دوم :

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۹:۲۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

با عرض سلام و ادب خدمت همه سروران ارجمند

محمد سیاوشی, [۳۰:۳۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

دیشب با همت عزیزان عوامل اصلی را تک به تک مورد بررسی قرار دادیم

محمد سیاوشی, [۳۰:۳۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

و مشاهده کردیم همه عوامل دخیل دارای ایرادات و اشکالات جدی و اساسی هستند

محمد سیاوشی, [۳۱:۳۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

لذا از عزیزان تقاضا میکنم امشب به ارایه راهکار بپردازیم

محمد سیاوشی, [۳۱:۳۱ ۰۴.۱۵.۲۹]

و از عامل اول شروع کنیم:

عامل انسانی

محمد سیاوشی, [۳۲:۳۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

برای کاهش خطاها و اشتباهات انسانی در رانندگی چه باید کرد؟

آقای رحیمی, [۳۴:۳۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

با سلام خدمت تمامی اعضا و مدیر محترم گروه

در بحث عامل انسانی، فرهنگ سازی هدایت رانندگان به سمت توجه به قوانین و مقررات از الزامات

است. تغییر نگرش رفتاری

سرهنک خوشبخت, [۳۴:۳۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلام. در بحث کاهش خطاها و اشتباهات انسانی. بنظر حقیر. باید به موارد ذیل حدالمقدور بیشتر

توجه شود.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۸ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلام جناب مهندس فتاحی عزیز و جناب مهندس مهربان ارجمند

آقای رحیمی, [۲۱:۳۸ ۲۹.۰۴.۱۵]

مشکل نبودن متولی واحد است و هر دستگاهی بصورت مجزا مثلا کارش را انجام می دهد

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

به نظرم اول باید تعریفی از یک راننده ایده آل داشته باشیم

آقای فتاحی, [۲۱:۳۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

بنده از تجارب و تخصص عزیزان بهره فراوان میبرم و یاد میگیرم.

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

تا بعد از آن بتوانیم به کاستی های رانندگان خویش برسیم

آقای رحیمی, [۲۱:۴۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

بنظر میرسد همه ی دستگاههای دخیل در این موضوع مدعی هستند که کار درست را انجام میدهند ولی انجام درست کار، آنهم نه بصورت موازی به مراتب اثربخش تر خواهد بود.

سرهنگ خوشبخت, [۲۱:۴۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

نحوه آموزش. مکان آموزش و موضوعات متناسب آموزشی تدوین .و توسط متخصص امر آموزش آموزش داده شود

مهندس باقریان, [۲۱:۴۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

آموزش و فرهنگ سازی یک پروسه زمانبر خواهد بود و می بایست در قالب یک برنامه جامع، بلندمدت و فراگیر اقدام شود

مهندس مهربان, [۲۱:۴۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

فرض اینست که وقتی فردی گواهینامه دریافت کرده آموزش دیده وبا قوانین هم اشناست.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سرهنگ خوشبخت, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۱] استفاده از روشهای سلیقه ای اثر بخش نمی باشد

محمد سیاوشی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۱] احسنت جناب سرهنگ

سرهنگ خوشبخت, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۱] ضمن اینکه از آموزشهای ارائه شده باید بازخورد گرفته شود

محمد سیاوشی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۲] پس از این نقطه شروع میکنیم

محمد سیاوشی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۲] آموزش رانندگی

آقای رحیمی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۲]

تجربه علمی و عملی بهمراه سلامت جسم و روح و توجه به قوانین و مقررات و البته رعایت آنها از شاخص های اصلی یک راننده باید باشد و این شاخص ها باید بصورت مستمر و مقطعی پایش شود

مهندس مهربان, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۳] باید اینگونه باشد حال اگر متولی دیمی گواهینامه میدهد مشکل اینجاست.

محمد سیاوشی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۳] اینکه تفاوت رانندگان نسل قدیم و جدید در چیست؟

سرهنگ خوشبخت, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۴] در حال حاضر آموزش ها سلیقه ای بوده و صرفا در حد ادای تکلیف بود کیفیت آموزشها اصلا ارزیابی نمی شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی، [۲۱:۴۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

با توجه به نظر جناب سرهنگ خوشبخت برخوردها باید بصورت مستمر باشد

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

به نظر بنده هم بخش اعظمی از مشکلات در مقوله آموزش رانندگی نهفته است و کاملاً با جناب سرهنگ موافقم

مهندس مهربان، [۲۱:۴۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

رانندگان قدیم صبورتر بودند ولی جدیدها بسیار عجول هستند

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

و همه ما کم و بیش از نحوه کار مراکز آموزش رانندگی مطلعیم

سرهنگ خوشبخت، [۲۱:۴۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

ضعف های نمایان شده اصلاح نمی گردد. وکلا آموزش ها هدفمند نبوده. واقعیت ها را باید بپذیریم

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

و دلیل آن هم اینستکه که مراکز آموزش رانندگی خود بنگاه اقتصادی هستند و برای ادامه حیات اقتصادی نیاز به پول دانشپذیران دارند و برای جذب بهتر قطعا تسهیلات ویژه ای قایل می شوند

سرهنگ خوشبخت، [۲۱:۴۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

اینکه مدام از ضعف آموزش بحث میکنیم ولی برای برطرف کردن انها اقدامات اساسی نکرده ایم و مشارکت و سهم و مسولیت سازمانها تعریف نشده است

آقای رحیمی، [۲۱:۴۸ ۲۹.۰۴.۱۵]

از زمانی که بحث آموزش از بدنه پلیس به بخش خصوصی منتقل شد متاسفانه کمبودهایی در زمینه آموزش رانندگی مشاهده می شود،، صدور گواهی های آموزشی بعضاً بدون طی مراحل قانونی انجام می شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۸]

همانند برخی مراکز معاینه فنی که برای ادامه حیات کارت معاینه فنی را با بیک خدمت صاحب خودرو ارسال میکنند بدون اینکه خودرو را ببینند و این خود هم در افزایش حوادث رانندگی کم تاثیر نیست

آقای رحیمی، [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۹]

ضمن احترامی که به متولیان این بخش داریم ولی متأسفانه پس از برون سپاری امور، نظارت جدی بعدی انجام نمی شود

سرهنگ خوشبخت، [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۹]

بنابراین چون نظارت نیست و یا بسیار ضعیف و موردی انجام می پذیرد.

مهندس باقریان، [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۹]

البته اصل واگذاری امور به بخش خصوصی امری قابل قبول است و بنظر این ضعف فرآیند کنترل و نظارت است

سرهنگ خوشبخت، [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۹]

از آموزش دیدگان چه انتظاری میتوانیم داشته باشیم

محمد سیاوشی، [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۴۹]

به نظر بنده مراکز آموزش رانندگی و مراکز معاینه فنی را نباید به بخش خصوصی واگذار کرد

آقای رحیمی، [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۵۰]

دربخش حاکمیتی باید مدل اجرایی به سمت نظارتی توسعه یابد، درگیر کار اجرایی شدن فرصت نظارت را کم میکند و این کمبود در بسیاری از زمینه ها مشهود است

آقای رحیمی، [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۵۲]

پس آموزش، باز آوری و فرهنگ سازی از طریق یک متولی واحد و سپس نظارت مستمر بعدی و بنابه فرمایش جناب سرهنگ گرفتن برخوردهای مداوم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۲:۲۱]

سلام به همه دوستان

دیشب توفیق شرکت در بحث را نداشتم

مهندس باقریان, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۲:۲۱]

هم اکنون خدمات پلیس و پست داره اکثرا توسط بخش خصوصی انجام میشود و شاهد اینگونه بی نظمی ها نیستیم. چرا؟

بخاطر ابزار کنترلی آن لاین و استفاده گسترده از فناوری اطلاعات

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۲:۲۱]

ایمنی چهار E دارد

سرهنگ خوشبخت, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۳:۲۱]

ما چرا باید پس از تصادف یک راننده که ضعف آموزشی او باعث تلفات جان انسان ها میشود بیایم تازه تیم ها

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۳:۲۱]

سلام علیکم

سرهنگ خوشبخت, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۳:۲۱]

رسیدگی تشکیل بدهیم

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۴:۲۱]

حتما دوستان در حوزه مدیریت بازاریابی P4 را شنیده اند

آقای رحیمی, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۴:۲۱]

واگذاری اساسا بد نیست ولی واگذاری بدون نظارت دایم بعدی متاسفانه به یک اپیدمی تبدیل شده

سرهنگ خوشبخت, [۲۹.۰۴.۱۵:۵۴:۲۱]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آموزش رانندگان باید ارزیابی شود

محمد سیاوشی, [۲۹.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۴]

احسنت جناب سرهنگ

چرا علاج بعد از واقعه

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۴]

در ایمنی هم E4 داریم

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۴]

Education

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۴]

Engineering

محمد سیاوشی, [۱۵.۲۹.۰۴ ۲۱:۵۴]

جناب سرهنگ از کجا باید شروع کرد؟

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۵]

Enforcement

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۵]

Emergency

آقای رحیمی, [۲۹.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۵]

بنظر میرسد در بحث ایمنی و خصوصا عامل انسانی باید همانند دو امدادی عمل کرد و از تک محوری

دوری نمود

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۶]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

غرض اینکه آموزش بدون اعمال مقررات کارسازی کافی نخواهد داشت

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۵۶]

علاوه بر فرهنگ صحیح و اطلاع رسانی مداوم ما نیاز به آموزش صحیح داریم ای کاش روزی برسد که قوانین انتظامی و.... جز دروس مدارس و دانشگاه‌های ما شود یکی از مشکلات سر منشا ان عدم دانش کافیست

مهندس سید وکیلی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۵۶]

Education + Enforcement

آقای رحیمی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۵۶]

منابع آموزشی و مراکز آموزش دهنده باید بصورت واحد باشد نه بخشی

محمد سیاوشی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۵۷]

احسنت جناب آقای رحیمی

نظام واحد و یکپارچه

آقای رحیمی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۵۸]

البته با نظر جناب فراهانی هم موافقم و در این زمینه همانند دروس دفاعی که در نظام آموزش گنجانیده شد باید این موضوع مهم و حیاتی نیز اضافه شود

سرهنگ خوشبخت, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۱:۵۹]

بنظر من هر سازمانی چه بخش خصوصی و چه دولتی باید متعهد گردند در کنار سیاست اقتصادی خود مسولیت ارزیابی و بازخورد آموزش های ارایه شده به افراد باشد.

محمد سیاوشی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۲:۰۰]

دوستان میفرمایند چه سازمان هایی در این خصوص دخیل و دست اندرکار هستند؟

محمد سیاوشی, [۲۹.۰۴.۱۵:۲۲:۰۰]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

پلیس راهنمایی و رانندگی

سرهنک خوشبخت, [۲۲:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

آموزش اساس کار و ارتقاء دهنده رفتارهای رانندگی در جامعه را تشکیل میدهد.

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

سازمان امداد و نجات

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

کمیسیون ایمنی راه ها

آقای رحیمی, [۲۲:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

اگرچه در حال حاضر مباحث طرح ایمن سازی و آموزش های مرتبط با آن از سوی سازمان راهداری بنحو شایسته ای دنبال می شود ولی در این زمینه باید نظام واحد و یکپارچه همانطور که جناب سیاوشی اشاره فرمودند ایجاد شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

اورژانس 115 کشور

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

خودرو سازان در هنگام فروش خودرو

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۲:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

بینید یک بخش عمده مشکلات ما عدم دانش واگاهی است وقتی فردی در این جامعه به سن بلوغ میرسد و وارد جامعه میشود بایستی از حقوق شهروندی انتظامی حقوق عمومی اطلاعات داشته باشد تا سر منشا خیلی از مشکلات و... گرفته شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]
نقش رسانه ملی در آموزش کجاست???

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۲:۰۲ ۲۹.۰۴.۱۵]
در کشورهای پیشرفته چنین است

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۲ ۲۹.۰۴.۱۵]
فرهنگ سازی است

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۲ ۲۹.۰۴.۱۵]
که خود در همان E آموزش قرارداد

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

[In reply to سرهنگ خوشبخت]

اینجا اگر جناب مهندس فرجی عزیز حضور داشتند قطعاً به این سوال پاسخ می دادند

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۲ ۲۹.۰۴.۱۵]
جان انسانها مهم است یا برخی سریالهای بی محتوا و تبلیغات وووو

آقای رحیمی, [۲۲:۰۳ ۲۹.۰۴.۱۵]

بیشترین بهره و نفع اقتصادی در بحث ایمنی را شرکتهای بیمه می بردند ولی کمترین هزینه ای در جهت ارتقاء فرهنگ ترافیک پ رانندگی دارند!!!

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۴ ۲۹.۰۴.۱۵]
در کمیسیون ایمنی تعریف شده است اما استفاده نمیشود

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۲:۰۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کارافرینی اجتماعی این جا معنا میکند همانطور که با تبلیغات صحیح فرهنگ بستن کمربنده ایمنی درکنار قانون تبدیل به یک باور و اعتقاد ملی شد

آقای رحیمی, [۲۲:۰۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

در --- فرهنگ ترافیک و رانندگی..

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

کلا ایمنی در کشور بیشتر دلسوزانه و عاطفی است تا برنامه ای و با پیگیری

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

هزینه ای که برای نقل و انتقال یک فوتبالیست هزینه میشود مقایسه شود با هزینه‌های آموزش برای ارتقا توانمندی کاربران ترافیک

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

بیمه هنوز توسعه یافته نیست

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

دوستان به نظرم در خصوص ایمنی و آموزش گام به گام حرکت کنیم و رو به جلو حرکت کنیم

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

در آموزش برخی ملاحظات باید از بین برود اگر جان انسانها ارزش دارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

اولین عامل مراکز آموزش رانندگی بودند که تبدیل به بنگاه اقتصادی شده اند

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

آموزش جدی قوانین فقط در ابتدای اخذ گواهینامه داده می شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

که قطعا این اشتباه و خطاست

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۷ ۲۹.۰۴.۱۵]
چرا پس از 5 سال مجدد قوانین را امتحان نگیرند

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۷ ۲۹.۰۴.۱۵]
لطفا دوستان بفرمایند از مسایل رفتاری چه سرفصل های آموزش داده میشود

آقای رحیمی, [۲۲:۰۷ ۲۹.۰۴.۱۵]
شاید هم در مقطع زمانی کمتر.

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۷ ۲۹.۰۴.۱۵]
واقعا خود ما آیین نامه را از یاد نبرده ایم

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۷ ۲۹.۰۴.۱۵]
آموزش باید مستمر باشد

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۸ ۲۹.۰۴.۱۵]
برای همین است که قوانین اجرا نمی شود

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۸ ۲۹.۰۴.۱۵]
هم اعمال مقررات ضعف دارد ، هم آموزش و یادآوری آن

خانم فاریابی, [۲۲:۰۸ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلام. متولی جدید لازم نیست. همین پلیس باید فرآیند صدور گواهینامه را معنی دار کند. و با جدیت و بدون اغماض و با دلسوزی آموزش بدهد. در شرایط جوی مختلف آزمون بگیرد و در انواع طرح های هندسی راه آزمون بگیرد و امتیاز رانندگی رو مرحله به مرحله بیشتر کنه تا در یک دوره دو ساله در صورت موفقیت های مرحله یک شخص گواهینامه کامل بگیره.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آموزش های تخصصی هم مثل حمل بار ترافیکی و خطرناک و... توسط سازمان راهداری ارا به یا تایید بشه.

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۸ ۲۹.۰۴.۱۵]
آموزش صرفا دریافت کارت گواهینامه نیست

آقای رحیمی, [۲۲:۰۹ ۲۹.۰۴.۱۵]
استمرار در آموزش و دریافت بازخوردها در بازه های زمانی کوتاه

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۰۹ ۲۹.۰۴.۱۵]
احسنت به همه

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۰۹ ۲۹.۰۴.۱۵]
دوستان واقعا اگر درد را شناسایی کرده ایم باید ب فکر پیشگیری باشیم

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۲۲:۱۰ ۲۹.۰۴.۱۵]
پیشگیری بهتر از درمان است

آقای رحیمی, [۲۲:۱۰ ۲۹.۰۴.۱۵]
سرکارخانم فاریابی سلام
بحث بر سر متولی جدید نیست
مشکل نبود مدیریت واحد و یکپارچه است

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۱۰ ۲۹.۰۴.۱۵]
ما یک رویه وحدت آموزشی نداریم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۲۹.۰۴.۱۵]
ایجاد یکپارچگی و وحدت رویه با توجه به اینکه جان و مال انسان ها در میان است نباید اینقدر سخت باشه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۲۲:۱۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

دقیقا جناب خوشبخت،،

نکنه کلیدی اینجاست که رویه واحد وجود ندارد

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۱۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

اگر موافقید در جمعیت هواداران ایمنی و مرکز تحقیقات ناجا یک کمپین آموزش ایمنی راه بیندازیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

چرا نتوانستیم به وحدت رویه برسیم؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

واقعا چرا؟

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۱۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

خیلی خوبه .

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

چه چیزی مهمتر از جان انسان ها؟

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۱۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

ان هم باید آسیب شناسی شود

آقای رحیمی, [۲۲:۱۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلیقه...

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

برای رسیدن به یکپارچگی و وحدت رویه چکار باید کرد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۲۲:۱۳ ۲۹.۰۴.۱۵]

متأسفانه هر دستگاهی برای خودش سلایقی دارد و اجرا می کند،،

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۳ ۲۹.۰۴.۱۵]

هر دستگاهی!!!!

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

ایا نمایندگان مجلس به صورت یک دغدغه به این مقوله پرداخته اند؟

آقای رحیمی, [۲۲:۱۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

نقش هریک از سازمانهای این زمینه مهم و حیاتی است ولی باید به یک جمع بندی برسند که مدیریت متمرکز و واحد داشته باشند همانند ستاد بحران در کشور و استانها

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

ایا واقعا ما توانستیم این موضوع را تبدیل به یک خواست و دغدغه ملی کنیم؟

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۱۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

باید مسئولین در سطح عالی به موضوع آموزش حساس شوند و یک نیاز استراتژیک تلقی گردد. و بصورت ویژه حمایت کنند

آقای رحیمی, [۲۲:۱۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

برای این امور هیچوقت دیر نیست!! تا دیرتر نشده باید فریاد زد!!

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

و وظیفه ما ایجاد این حساسیت است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

ما باید شروع کنیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۲۹.۰۴.۱۵]
اقدام کنیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۲۹.۰۴.۱۵]
با هر ابزار و امکانی

آقای رحیمی, [۲۲:۱۷ ۲۹.۰۴.۱۵]
آن هم با بانگ بلند،،

آقای رحیمی, [۲۲:۱۸ ۲۹.۰۴.۱۵]
باید در این راستا نگاه فرابخشی ایجاد شود،،

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۱۹ ۲۹.۰۴.۱۵]
امیدوارم اساتید محترم و صاحب نظران به احترام جان انسانها راهکارها و ایده های خودشون را
بفرمایند و یک روش مناسب تدوین و اجرایی شود

آقای رحیمی, [۲۲:۱۹ ۲۹.۰۴.۱۵]
البته در زمانهای اوج سفر اقداماتی انجام میشود ولی مقطعی است و کار ریشه ای انجام نمی شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۱ ۲۹.۰۴.۱۵]
عزیزان دست اندرکار زیادی در این حوزه حضور دارند ولی چرا سکوت اختیار کرده اند خدا داند!!!

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۲ ۱۵.۲۹.۰۴]
خوشبختانه عزیزان دست اندرکار و صاحب نظر زیادی در این حوزه در گروه حضور دارند ، ولی چرا
سکوت اختیار کرده اند خدا داند!!!

آقای رحیمی, [۲۲:۲۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در مبحث مدیریت بحران و حوادث غیرمترقبه تشکیلات رسمی با شرح وظایف دستگاهها و با محوریت ستاد کشور و متناظر آن در استانها ایجاد شده است، بنظر حقیر مقوله ایمنی در جایگاه مهمتری قرار دارد و باید نهادینه شود

مهندس فراهانی حمل و نقل، [۲۲:۲۳ ۲۹.۰۴.۱۵]

راهش این است مثل آموزش دفاعی چند واحد مجلس تصویب شود و در مدارس و دانشگاه ها زیر اساتید فن تدریس شود

آقای رحیمی، [۲۲:۲۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

در حال حاضر بیشتر به بخش بعد از سانحه توجه می‌شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

یکی از ایرادات جدی در حوزه آموزش این است که هیچ آموزشی به رانندگان در زمینه کمک های اولیه امداد و نجات داده نمی شود

آقای رحیمی، [۲۲:۲۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

دقیقا جناب فراهانی،، حقیر هم همین پیشنهاد را مطرح کردم

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

و عدم اطلاع رانندگان از نحوه کمک رسانی به حادثه دیدگان خود عامل افزایش تلفات است

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

حال به راستی چرا اصول امداد و نجات به رانندگان متقاضی رانندگی آموزش داده نمی شود؟

آقای رحیمی، [۲۲:۲۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

در بخش حمل و نقل عمومی بصورت خیلی مختصر وجود دارد اما اصلا کاربردی نیست و جنبه تشریفاتی برای دادن مدرک آموزشی به راننده دارد.

آقای رحیمی، [۲۲:۲۸ ۲۹.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنده هم بطور قاطع با نظر جناب سیاوشی موافقم □□

خانم دکتر خاکزاد، [۲۲:۲۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلام به همه دوستان

به نظرم اگر از حوزه مسیولیت اجتماعی به این موضوع نگاه کنیم، بشود همکاری و کمک بسیاری از افراد و شرکتها را در مورد آموزش و فرهنگسازی جلب کرد

مهندس باقریان، [۲۲:۲۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

یکی از مهمترین ارکان اجتماعی که خلا آن در اکثر زمینه ها حس میشود

NGO

هستند، فعال شدن NGO با موضوع بهینه سازی رفتار رانندگی کمک شایانی به حل مشکلات میکند. نه هزینه ای دارد نه نیازمند سازوکارهای دست و پاگیر اداری

مهندس حمداللهی، [۲۲:۳۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

- مبنای کار باید این باشد که تمام اطلاعات را در اختیار مردم قرار دهیم ، افزایش ایمنی، مشارکت دادن مردم در اطلاعات است چراکه هیچ مدیر دولتی نمی‌تواند ۲۰ میلیون راننده را هدایت کند. در واقع هرچه اطلاعات بیشتری در اختیار رانندگان قرار گیرد سوانح کاهش و ایمنی افزایش می‌یابد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلام جناب مهندس حمداللهی ارجمند

آقای رحیمی، [۲۲:۳۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

بنده هم خدمت استاد و همکار ارجمندم جناب حمداللهی عزیز عرض سلام و ادب دارم

مهندس حمداللهی، [۲۲:۳۲ ۲۹.۰۴.۱۵]

در بخش جاده ای آموزش امداد و نجات انجام می شود ولی همانطور که فرمودند خیلی مختصر است با اصلاح روشها و تغییر نگاه به مقوله آموزش میتوان آن را کاربردی تر نمود

مهندس حمداللهی، [۲۲:۳۳ ۲۹.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام و عرض ادب خدمت همه سروران

خانم دکتر خاکزاد, [۲۲:۳۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

ایجاد قوانین جدید و رویه های اجرایی اگر چه امری ضروری است اما بسیار زمان بر است
راه حل های زودبازده در کنار تصویب قوانین و تغییر سیستم آموزش، میتواند موثر باشد

آقای رحیمی, [۲۲:۳۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

به نظر حقیر تقویت گروه جمعیت طرفداران ایمنی راهها و انتقال خواسته ها به دست اندرکاران این
جمعیت میتواند نقطه آغازی برای ایجاد نظام یکپارچه در بحث ایمنی باشد

مهندس باقریان, [۲۲:۳۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

موافقم جناب رحیمی

مهندس حمدالهی, [۲۲:۳۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

آموزشهای ضمن خدمت با محدودیتهای فراوانی روبروست به نظر بایستی قبل از ورود به حرفه
رانندگی که فرصت و فضای مناسبتری وجود دارد اینگونه آموزشها را انجام داد البته از آموزشهای ضمن
خدمت هم نباید غافل شد

مهندس حمدالهی, [۲۲:۳۸ ۲۹.۰۴.۱۵]

جمعیت طرفداران ایمنی راهها میتواند موثر باشد به شرطی که حمایت شود

آقای رحیمی, [۲۲:۴۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

تشکیلات نوپای جمعیت طرفداران ایمنی راهها در استانها در حال شکل گیری است و انشالله بتواند در
امر ایمنی گامهای موثری بردارد.

مهندس حمدالهی, [۲۲:۴۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

انشالله

مهندس باقریان, [۲۲:۴۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

فعال سازی هاngo بمراتب ساده تر و زودبازده تر از تصویب قوانین و تغییر ساختار می باشد

مهندس باقریان, [۲۲:۴۱ ۲۹.۰۴.۱۵]
متولی کیست؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۲۹.۰۴.۱۵]
ما بارها در حضور جناب مهندس غروی مبحث حوادث رانندگی را مطرح کردیم ولی حتی کوچکترین اظهارنظری نکردند

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۲۹.۰۴.۱۵]
حال چگونه ایمان بیاوریم به چنین نهادی؟

آقای رحیمی, [۲۲:۴۳ ۲۹.۰۴.۱۵]
خوشبختانه نگاه سازمان راهداری به آموزش در حال تغییر است و به آموزشهای ضمن خدمت توجه ویژه تری دارد ولی بازهم در سرفصل های آموزشی،، آموزشهای مرتبط با ایمنی و امداد و نجات کمتر لحاظ شده است.

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۲۹.۰۴.۱۵]
به نظرم قوانین اعطای گواهینامه باید مورد بازبینی مجدد قرار بگیرند

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۲۹.۰۴.۱۵]
از نهادهای فرهنگی همچون رسانه ملی مساعدت بیشتری گرفته شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۵ ۲۹.۰۴.۱۵]
وزارتخانه های علوم و آموزش و پرورش به صورت جدی وارد عمل شوند

آقای رحیمی, [۲۲:۴۶ ۲۹.۰۴.۱۵]
انشالله عزیزان ما در حوزه مسیولیت جمعیت طرفداران ایمنی راهها در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای مهردار گروه عضویت دارند حبه مباحث مطرح شده عنایت خواهند داشت.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

نهادهای تصمیم گیری و قانونگذار قوانین موجود را اصلاح کنند و عنداللزوم قوانین جدید تصویب کنند

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

خودروهای فرسوده از چرخه خارج شوند

خانم دکتر خاکزاد, [۲۲:۴۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

یک مثال ساده اینکه دو طول سال چندین و چند همایش و نمایشگاه در حوزه های مختلف حمل و نقل برگزار میشود که بعضا بازدیدکنندگان زیادی هم دارند
کارگاه های آموزشی و کاربردی کوتاه مدت، نتیجه خوبی در این رویدادها دارد به ویژه آنکه میتواند طیف زیادی از مخاطبان را در بازه های زمانی کوتاه تحت تاثیر قرار دهد و حتی این آموزش ها بعد از رویدادهم تکرار شود

مهندس حمدالهی, [۲۲:۴۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

فعالیت‌هایی در سازمان راهداری در خصوص دیپلم حمل و نقل انجام شده که متأسفانه به دلایل مختلف با جدیت دنبال نشد.

آقای رحیمی, [۲۲:۴۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

متأسفانه هنوز در این زمینه نگاه تشکلهای مرتبط،، بعضا سنتی است و موانعی ایجاد میکنند

مهندس حمدالهی, [۲۲:۴۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

اخیرا هلال احمر هم اقدامات خوبی را انجام داده است

مهندس حمدالهی, [۲۲:۵۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

در خصوص امداد و نجات

آقای رحیمی, [۲۲:۵۰ ۲۹.۰۴.۱۵]

اقدامات در بخش پیشگیری و نهادینه کردن انجام شود و اولویت اول باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمدالهی، [۲۲:۵۳ ۲۹.۰۴.۱۵]

خروج ناوگان فرسوده عزم ملی می‌خواهد البته در صورت تحقق بند ق تبصره 2 قانون بودجه که مقدمات آن تصویب شده میتوان به تسریع در خروج ناوگان فرسوده امیدوار شد

آقای رحیمی، [۲۲:۵۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

البته مانع بزرگ در این زمینه نبودن خودرو جایگزین مناسب و. قابل تهیه توسط دارندگان ناوگان فرسوده بوده است ولی ناچارا باید اقدام کرد،، امروز اقدام شود بهتر از فرداست.

خانم فاریابی، [۲۲:۵۵ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلام به همه بزرگواران. آموزش مهارت های رانندگی و قوانین عبور و مرور که توامان صورت میگیره نیاز به بازنگری و زمانمند شدن داره. آیا لاین موضوع مخالفید؟ اگر همه به ناکافی بودن آموزش در مرحله صدور گواهینامه اذعان داریم، راهکار اون هم مشخصه. هیچ کشوری به این سرعت و با این هزینه کم گواهینامه نمیده.

آقای رحیمی، [۲۲:۵۷ ۲۹.۰۴.۱۵]

و البته صرفا با یک کتاب چند ده صفحه ای و ارایه گواهی آموزش از آموزشگاههای رانندگانی،،!! باید آموزشهای دیگری هم در کنار اینها باشد و استمرار هم داشته باشد

آقای یحیایی، [۲۲:۵۸ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلام به همگی

آموزش باید بهبود سه حوزه دانش، مهارت و نگرش شود فکر می کنم دو حوزه اول را به خوبی پوشش می دهد اما در حوزه سوم ناکارآمد است

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۸ ۲۹.۰۴.۱۵]

از همه عزیزان بی نهایت ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

که در مباحث شرکت کردند و احساس مسئولیت کردند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی، [۲۳:۵۹ ۲۹.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی جسارتا اگر امکان دارد این مبحث حداقل یک جلسه دیگر ادامه داشته باشد.

آقای رحیمی، [۲۳:۰۱ ۲۹.۰۴.۱۵]

باسپاس از مدیر محترم گروه و همه ی عزیزان و سروران گرامی.
ضمن تبریک پیشاپیش روز پدر آرزوی تعطیلات پایان هفته ای خوب برای همه ی بزرگواران..
شب بر همگی خوش

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۳ ۲۹.۰۴.۱۵]

جناب رحیمی عزیز ضمن سپاس از جنابعالی به نظر این دو شب کفایت میکند و گفتنی ها رو دوستان
گفتند و باید منتظر اراده راستین همه دست اندرکاران و عوامل دخیل بود.
تاچه قبول افتد و چه در نظر آید...

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

شب همه عزیزان بخیر و شادی
تا فرصتی دوباره خدا یار و نگهدارتان

مهندس حمدالهی، [۲۳:۰۴ ۲۹.۰۴.۱۵]

خدا نگهدار

آقای عددیان، [۲۳:۰۶ ۲۹.۰۴.۱۵]

سلام خدمت دوستان و حضار واساتید بزرگوار
جناب سیاوشی خسته نباشید

مهندس ملکی، [۰۱:۲۰ ۳۰.۰۴.۱۵]

با سلام و عرض ادب واحترام خدمت همه اساتید حاضر در گروه به نظر این حقیر سبک و سیاق
رانندگی در خیابانهای سطح شهر با جادهها تفاوتهای اساسی وبسیار سرنوشت سازی دارد که در
آموزشها کمتر به ان توجه میشود و جا دارد با شناخت دقیق این تفاوتها آموزشهای ویژه ای برای

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

رانندگی در جاده‌ها پس از گذشت حداقل یک سال از اخذ گواهینامه شهری و آزمونهای نهایی گواهی رانندگی جاده صادر گردد. دوم اینکه جاده‌های کشور حتی اتوبانها کشش سرعت بیش از 120 کیلومتر را ندارند پس باید فکری برای کنترل سرعت انواع خودروهای داخلی و خارجی کرد و سرعت خودرو قبل از تحویل به خریدار تنظیم و امکان افزایش آن به هیچ وجه ممکن نباشد و مجازاتی برای دستکاری آن در نظر گرفته شود. زیرا وقتی نمیتوانیم جاده استاندارد برای سرعتهای بالا داشته باشیم سرعت خودروها را در حد جاده‌ها کاهش و همیم و سوم اینکه ما در جاده‌ها نقاط حادثه خیز زیادی داریم بهترین راه تشخیص حادثه خیز بودن جاده تعداد حوادثی است که در آن نقطه اتفاق می افتد چنانچه پس از اولین حادثه نماد یا علامتی را که نشان از وقوع حادثه در آن نقطه باشد نصب گردد راننده با دیدن آن احتیاط بیشتری را بخرج میدهد و چنانچه حادثه برای بار دوم در همان محل اتفاق افتاد علامت یا نماد دوم نصب شود رانندگان با دیدن دو علامت یا نماد متوجه میشوند که دقت بیشتری را مبذول کنند و اگر حوادث در همان نقطه اتفاق افتاد مسءولین باید پاسخگو باشند و در اسرع وقت مشکل شناسایی و رفع گردد بهتر چنانچه حوادث منجر به فوت شود علامت یا نمادی که مرگ را متبادر کند نصب شود که راننده با دیدن آن متوجه جدی بودن مسءله بشود این روش سالهاست در بیشتر کشورهای اروپا انجام میشود و علامت یا نماد حادثه منجر به فوت یک صلیب بزرگ سیمانی است که برای همه رانندگان قابل رویت است البته نام و مشخصات متوفا روی آن حک شده که معمولا خانواده متوفا در هر یکشنبه گل و فانوسی را در آنجا روشن میکنند که همین موضوع اثر بیشتری در کنترل سرعت دارد.

محمد سیاوشی، [۱۸:۱۶ ۳۰.۰۴.۱۵]

جمع بندی گفتگوهای دو شب گذشته:

محمد سیاوشی، [۱۸:۱۸ ۳۰.۰۴.۱۵]

عوامل اصلی حوادث رانندگی را که شامل انسان، راه، وسیله و قوانین بودند را عزیزان به زیبایی مورد نقد و بررسی قرار دادند

محمد سیاوشی، [۱۸:۱۸ ۳۰.۰۴.۱۵]

و هر چهار عامل دارای ایرادات و اشکالات جدی هستند

محمد سیاوشی، [۱۸:۱۹ ۳۰.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و عزیزان راهکارهای خوبی هم ارائه دادند ولی دچار کمبود وقت شدیم و هر عامل به تنهایی نیاز به چندین جلسه زمان داشت

محمد سیاوشی، [۱۸:۲۰ ۳۰.۰۴.۱۵]

ولی فی المجموع شرایط مساعدی حاکم نیست

محمد سیاوشی، [۱۸:۲۰ ۳۰.۰۴.۱۵]

و نیاز به کارهای زیربنایی وجود دارد

محمد سیاوشی، [۱۸:۲۱ ۳۰.۰۴.۱۵]

و تا زمانی که این چهار عامل اصلی مورد بازبینی و مهندسی مجدد اساسی قرار نگیرند ارائه مرگ در جاده ها به کار خود با قدرت ادامه خواهد داد

محمد سیاوشی، [۱۸:۲۲ ۳۰.۰۴.۱۵]

همچنین برادر بزرگوارم جناب مهندس ملکی پیشنهادات قابل تاملی در پایان جلسه دوم گفتگوها دادند

محمد سیاوشی، [۱۸:۲۲ ۳۰.۰۴.۱۵]

1 - قفل کردن سرعت خودروها بر روی کیلومتر مشخصی

محمد سیاوشی، [۱۸:۲۴ ۳۰.۰۴.۱۵]

این پیشنهاد بسیار موثر خواهد بود و قطعاً در کاهش تصادفات و حوادث رانندگی تاثیرگذار است

محمد سیاوشی، [۱۸:۲۵ ۳۰.۰۴.۱۵]

2- قرار دادن نمادهای مشخص در مکان های حادثه و بنده هم پیشنهاد میکنم به جای نماد عکس های کشته شدگان گذاشته شود و قطعاً این تصاویر بسیار بازدارنده خواهند بود

محمد سیاوشی، [۱۸:۲۹ ۳۰.۰۴.۱۵]

همچنین میتوان از ظرفیت و توان رسانه ملی به نحوی مطلوب در این راستا استفاده کرد و شرکت های بیمه نیز حمایت مالی کنند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع :

بررسی راهکارها و چگونگی نوسازی ناوگان فرسوده حمل و نقل جاده ای

محمد سیاوشی, [21:05 31.12.01]

با عرض سلام و ادب و احترام خدمت سروران ارجمند

محمد سیاوشی, [21:05 31.12.01]

طبق قرار قبلی امشب به یک موضوع مهم دیگر خواهیم پرداخت

محمد سیاوشی, [21:06 31.12.01]

و چگونگی افزایش بهره وری و نوسازی ناوگان فرسوده کشور را مورد نقد و بررسی قرار خواهیم داد

محمد سیاوشی, [21:06 31.12.01]

این موضوع بسیار مهم و راهبردی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد, [21:07 31.12.01]

گزیده امار حمل و نقل کالا، سالنامه آماری سال 92، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

مهندس قاسمی نژاد, [21:07 31.12.01]

با سلام و احترام خدمت دوستان بزرگوار

بیش از 130 هزار دستگاه خودرو در بخش حمل کالا کشور، عمری بالای 25 سال دارند.

همچنین بیش از 65 هزار دستگاه خودرو ناوگان باری بالای 35 سال عمر در کشور وجود دارد.

محمد سیاوشی, [21:07 31.12.01]

ناوگان فرسوده سهم بسزایی در

حوادث جاده ای

هدر رفت انرژی

الودگی محیط زیست

افزایش قیمت تمام شده محصولات و خدمات دارد

مهندس دل قوی, [21:08 31.12.01]

عرض سلام و ادب خدمت مدیریت محترم گروه و اعضای محترم حاضر در بحث

مهندس احمدی, [21:08 31.12.01]

سلام

خدمت همه اعضا محترم و مدیریت محترم گروه

محمد سیاوشی, [21:09 31.12.01]

حال به راستی چه برنامه ای برای این مهم در دستور کار مسولان قرار دارد!؟

آقای منصوری, [21:09 31.12.01]

باسلام خدمت سروران و بلاخص مدیر توانمند گروه قابل ذکر موضوع مطرح شده را از دو منظر خروج

ناوگان فرسوده و ورود ناوگان نو و جوان با ابعاد کمی و کیفی مورد بحث قرار داد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:10 31.12.01]

چه اقداماتی در این خصوص صورت گرفته؟

مهندس قاسمی نژاد, [21:10 31.12.01]

قرار بود از محل صرفه جویی که در مصرف سوخت این ناوگان انجام میشود، شرکت نفت مبلغی را بعنوان یارانه سود، وام به مالکین پرداخت کند تا وامی که اخذ می شود با نرخ و سود کمتری باشد و بتواند اقساط، خوب را راحت تر پرداخت کند.

مهندس میرزایی بورس کالا, [21:10 31.12.01]

سلام و عرض ادب خدمت همه عزیزان

محمد سیاوشی, [21:10 31.12.01]

متولی نوسازی ناوگان کشور کیست؟

مهندس قاسمی نژاد, [21:11 31.12.01]

سلام و عرض ارادت جناب سیاوشی بزرگوار

خانم دکتر شفیعی, [21:12 31.12.01]

با سلام و احترام، خدمت مدیر محترم گروه و اعضای محترم

آقای منصوری, [21:12 31.12.01]

طبیعتاً الگو برداری از کشور های توسعه یافته میتواند ضمن حذف آزمون و خطا ما را در این امر مهم یاری نماید

مهندس احمدی, [21:12 31.12.01]

نکته مورد توجه مدیریت و متولی سازمان ناوگان است که استراتژی و راهبردی ان را لازم است بر عهده بگیرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحمانی, [21:13 31.12.01]

سلام عرض سلام و ادب خدمت همه بزرگواران

آقای منصوری, [21:14 31.12.01]

متولی اصلی سازمان محترم راهداری و بطور قطع مشاور برتر در بخش خود صنف میباشد که سازمان محترم راهداری در این امر نباید دریغ نماید

مهندس قاسمی نژاد, [21:15 31.12.01]

به نظر دوستان چه اقدامی می توان انجام داد
واردات خودرو یا تکیه بر تولید داخل

مهندس رحمانی , [21:15 31.12.01]

کاش بحث به صورت مجزا برای ناوگان جاده ای و ریلی مطرح می شد

مهندس قاسمی نژاد, [21:16 31.12.01]

واردات کامیون زیر 3سال توسط شرکتهای حمل و نقل طبق بند ه ماده 163 برنامه پنجم اقدام خوبی بود اما ایت واقعا در حد کامل و صحیح انجام شد؟
اکنون که به برنامه ششم رسیدیم تا چه حد توانستیم ماده 163 را در کشور بطور صحیح و متناسب با نیاز کشور پیاده کنیم؟

محمد سیاوشی, [21:16 31.12.01]

به نظرم ابتدا به سراغ موانع عدم نوسازی ناوگان بپردازیم

محمد سیاوشی, [21:17 31.12.01]

چه موانعی برای نوسازی وجود دارد؟

محمد سیاوشی, [21:18 31.12.01]

به قول جناب دکتر خاکساری قیمت بالای ناوگان نو

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:18 31.12.01]

بروکراسی های اداری متعدد و پیچیده

مهندس رحمانی, [21:19 31.12.01]

وقتی ناوگان فرسوده برای مصرف کننده سود آور تره کسی سراغ نوسازی نخواهد رفت چاره قطعی واقعی سازی قیمت سوخت خواهد بود

مهندس قاسمی نژاد, [21:19 31.12.01]

عدم اراه تسهیلات با نرخ بهره پایین
همچنین بالا بودت قیمت خودرو
مورد اساسی بعدی واقعی نبودن قیمت حمل که موجب میشود
هزینه-منفعت توازن نداشته باشد
لذا مالکین علاقه ای به نوسازی ندارند

مهندس معین انصاری, [21:19 31.12.01]

تا زمانیکه هزینه تردد کامیونهای فرسوده را افزایش ندهیم ، با این اوضاع خوشبین به نوسازی نباشیم

مهندس احمدی, [21:20 31.12.01]

نبود نظام ساماندهی با پیش بینی منابع مالی

محمد سیاوشی, [21:21 31.12.01]

دقیقا کاملا صحیح میفرمایید دوستان

محمد سیاوشی, [21:21 31.12.01]

حال برای رفع این موانع چه باید کرد؟

محمد سیاوشی, [21:22 31.12.01]

پیشنهادات و راهکارهای دوستان چیست؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحمانی, [21:23 31.12.01]

شاید ترکیه بهترین مثال باشد در مدت کوتاهی ناوگان ترکیه متخول شد آنهم با آزاد سازی قیمت سوخت 20 سال قبل ترکیه با الان قابل مقایسه نیست

مهندس معین انصاری, [21:23 31.12.01]

عرض ارادت کردم جناب سیاوشی
چند عامل اصلی موجب عدم نوسازی ناوگان است
حمایتهای بیمورد از تولیدات داخل بزرگترین عامل عدم نوسازی ناوگان است

دکتر صالحیان, [21:24 31.12.01]

بنظرم باید قیمت سوخت واقعی گردد و کمیسیون شرکتها رقابتی شد

مهندس معین انصاری, [21:26 31.12.01]

گرانی بیش از اندازه تولیدات داخل و وضع نمو دن حقوق و عوارض برای کامیونهای وارداتی

خانم دکتر شفیعی, [21:27 31.12.01]

در برنامه ریزی برای نوسازی ناوگان ابتدا باید راهبرد متولیان امر مشخص گردد: انعطاف پذیر ساختن ظرفیت های حمل و نقل با واردات ناوگان یا حمایت از تولید داخل؟ بی شک تا زمانیکه راهبرد مشخص نگردد، اتخاذ راهکارهای انگیزشی / ارشادی برای بخش خصوصی تاثیر پایدار نخواهد داشت.

محمد سیاوشی, [21:27 31.12.01]

دوستان قیمت سوخت در کشور ارتباط مستقیمی با همه قیمت ها دارد امری که در هیچ کجا دیده نشده جز در کشور ما

محمد سیاوشی, [21:29 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر شفیعی]

سرکار خانم دکتر یعنی این راهبرد وجود ندارد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیف, [21:29 31.12.01]

تخصیص منابع در اقتصاد تابع قواعد اقتصادی است متأسفانه مداخلات دولت در بسیاری از حوزه های اقتصادی با هدف تخصیص بهینه منابع انجام نمی گیرد یا حداقل به این امر نمی انجامد

مهندس سیف, [21:29 31.12.01]

در حوزه نوسازی ناوگان هم دولت باید تلاش کند اول با قاعده و ابلاغ مقررات و دوم با تعرفه گذاری و سوم سیاست قیمت گذاری تلاش نماید حوزه مورد نظر را تقویت کند

مهندس سیف, [21:29 31.12.01]

و پستر لازم را جهت ورود سرمایه له این حوزه فراهم نماید تا وقتی که راه آهن نگاه اداری خویش را بعنوان متولی زیرساخت به سیاستگذار تبدیل نکند این قصه همچنان ادامه دارد

مهندس میرزایی, [21:29 31.12.01]

بنظرم سازمان حمل و نقل و سوخت کشور که مستقیم زیر نظر ریاست جمهوری فعال است و در بازسازی و اسقاط خوروهای فرسوده سواری موفق هم بود برای این منظور هم میتونه عمل کنه

مهندس میرزایی, [21:29 31.12.01]

تبصره 13

منظور از سواری بنزینی

البته اقدامات اولیه را آغاز کردن

دکتر صالحیان, [21:32 31.12.01]

من یک کار تحقیقی انجام دادم اگر بخواهیم بهره وری ناوگان مان 70 درصد باشد حدود 65 هزار ناوگان اضافه داریم. بهره وری فعلی ناوگان های مان برحسب سیستم حدود 48 درصد هست. اگر بخواهیم بهره وری ناوگان بالا برود و نوسازی صورت بگیرد باید قیمت سوخت و درآمد و هزینه حمل و نقل واقعی گردد. الان ماشین 500 میلیونی و ماشین 60 میلیونی یک کرایه را میگیرند و کمیسون برابر به شرکت صادر کننده بارنامه میدهد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیف, [21:32 31.12.01]

بنظرم توزیع رانتهایی نظیر یارانه های واردات بواسطه فساد موجود در سیستم راهگشا نیست

محمد سیاوشی, [21:32 31.12.01]

با این فرمایشات دوستان قضیه بسیار پیچیده شد و رسیدن کمی سخت

مهندس سیف, [21:33 31.12.01]

فقط سیاستهای در جهت نیروهای بازار می تواند کمک کند

دکتر صالحیان, [21:33 31.12.01]

باید کمیسیون دریافتی شرکتها از راننده رقابتی باشد تا شدکتهای حمل اقتصادی بشه

دکتر صالحیان, [21:34 31.12.01]

همین کار را ترکیه انجام داد

محمد سیاوشی, [21:34 31.12.01]

جناب آقای دکتر صالحی جنابعالی به عنوان مشاور محترم رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور چرا این امر را اجرایی نمیکنید؟

دکتر صالحیان, [21:35 31.12.01]

بنظرم اجرایی میشه

محمد سیاوشی, [21:35 31.12.01]

بسیار عالیه

مهندس رحمانی, [21:35 31.12.01]

شرکت های حمل و نقلی حدود 20 درصد کمیسیون می گیرند که 3 درصد را به سازمان راهداری بدهند ! قیمت یک پرینت بارنامه 6 برابر قیمت جاده وزارت راه !

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیف, [21:36 31.12.01]

بنظرم در حمل و نقل جاده ای اصلاح ساختار حمل و نقل به معنی باز تعریف اجزا و نوع رابطه آنها و در حمل ریلی نقش راه آهن به عنوان مالک و مدیر سیر و حرکت ضروری بوده در غیر اینصورت سرمایه گذاری در بخش ریسک پذیر است

آقای فتحی, [21:37 31.12.01]

سلام و شب بخیر اساتید بزرگوار

دکتر صالحیان, [21:37 31.12.01]

از سال 95 قرار هست برنامه بصورت الکترونیکی صادر بشه و در واقع دیگه توسط وزارت اقتصاد چاپ نخواهد شد

مهندس معین انصاری, [21:37 31.12.01]

شکلی نیست تولید داخل البته با کیفیت و قیمت مناسب ارزوی هر ایرانی است دولت میتواند با اخذ عوارض چندین برابر و همچنین وضع نمودن گرانترین سوخت منطقه برای آنها و اخذ مضاعف بیمه و همچنین هزینه های چندین برابر تن کیلومتر از آنها عملاً" ناوگان فرسوده را از رده خارج نماید

محمد سیاوشی, [21:37 31.12.01]

سلام جناب مهندس فتحی عزیز

مهندس رحمانی, [21:37 31.12.01]

در حال حاضر بدلیل وضعیت رکود اقتصادی و فقدان توليدات منطقه ای و کمبود بار در نواحی مختلف نوسازی ناوگان باری توجیه ندارد و از طرف دیگر در بخش مسافر هم وجود خودرو شخصی و ارزان بودن قیمت سوخت حجم مسافر را کم کرده و توجیه برای سرمایه گذاری نیست

مهندس رحمانی, [21:37 31.12.01]

چه تغییری در رفتار شرکت های حمل و نقل ایجاد می شود

دکتر اسدی, [21:39 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام، بهره وری ناوگان وقتی اضافه میشود که ناوگان را درجهت اجابت تقاضای خاص تجهیز کنیم. تاکنون نگاه دولت به مقوله توسعه همواره نگاه عرضه بوده است. یعنی دولت همواره سعی کرده که جنبه عرضه را قوی کند. درحالی که وظیفه والاتر دولت سازماندهی اجتماعی اقتصاد است. دولت میبایست کاری کند که وصلتی بین تقاضای صنایع و تجارت با عرضه ناوگان انجام شود. نگاه تقاضا و دیدگاه Pull به جای نگاه قدمی و منسوخ دولتی Push در اقتصاد همواره مخرب عمل کرده و بهره وری را پایین آورده است.

مهندس حیدری، [21:39 31.12.01]

با سلام و شب بخیر بنر میرسد در اکثر موارد عدم هماهنگی میان دستگاههای اجرایی و وجود بوروکراسی شدید در سرمایه گذاریها و ترانزیت منجر به کاهش سرمایه گذاری در بخش نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای نیز می شود.

محمد سیاوشی، [21:39 31.12.01]

جناب مهندس رحمانی برای نوسازی ناوگان باید نگاه و برنامه بلند مدت داشت و نوسازی ناوگان یک ضرورت است

مهندس قاسمی نژاد، [21:39 31.12.01]

واردات کامیون زیر 3سال توسط شرکتهای حمل و نقل طبق بند ه ماده 163 برنامه پنجم اقدام خوبی بود اما ایت واقعا در حد کامل و صحیح انجام شد؟ اکنون که به برنامه ششم رسیدیم تا چه حد توانستیم ماده 163 را در کشور بطور صحیح و متناسب با نیاز کشور پیاده کنیم؟

مهندس حیدری، [21:40 31.12.01]

تسهیلات واگذاری اعطایی نیز به بخش حمل و نقل در قالب وجوه اداره شده و کمکهای فنی و اعتباری کفاف نیازهای روز افزون و متراکم حتی برای نوسازی ناوگان را نیز نمی دهد و هم اکنون متقاضیان بسیاری وجود دارند که امکان استفاده از این تسهیلات را پیدا نمی کنند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحمانی, [21:40 31.12.01]

ما در حمل و نقل داخل شهری با بارانه ای در حد ۸۵ درصد قیمت خودرو که وزارت کشیر پرداخت می کند روبرو هستیم و در بخش برون شهری فقط میزان بهره وام کم و زیاد می شود. باید قیمت خودروی عمومی کاهش یابد

مهندس قاسمی نژاد, [21:41 31.12.01]

هنوز قیمت حمل در بخش واقعی نشده و مالک تمایلی به نوسازی نداره
نوسازی که بهره بالا و سرمایه گذاری زیاد نیاز دارد

محمد سیاوشی, [21:41 31.12.01]

[In reply to دکتر اسدی]

قابل تامل

مهندس سیف, [21:42 31.12.01]

همین الان فرض بفرمایید اتفاقاتی که دوستان مد نظر دارند بیافتد و بنده هزار دستگاه کامیون وارد کردم ولی وقتی در این اتمسفر کسب و کار اقتصادی میباشد چه خواهد شد

مهندس رحمانی, [21:42 31.12.01]

در بخش کالا باید واردات را با برنامه ای آزاد کنند تا کامیون نو ارزان وارد کنند. کارخانه های ایران که نتوانستند کارب بکنند.

مهندس حیدری, [21:43 31.12.01]

بوروکراسی حاکم نیز برای استفاده از تسهیلات مذکور در سازمان های مربوطه بویژه سیستم بانکی، عملاً سرمایه گذاران را با یاس و نومیدي مواجه می سازد

محمد سیاوشی, [21:43 31.12.01]

دوستان به نکته مهمی اشاره کردید
عرضه و تقاضا باید متناسب با هم باشند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیف, [21:43 31.12.01]

دوستان نهادهای حاکم بر حمل و نقل ساختار چالش زایی است

مهندس رحمانی, [21:43 31.12.01]

قطعا تا تولیدات اقتصادی در کشور کم است ورود کامیون نو در صورت خارج نشدن کامیونهای فرسوده جایگاهی ندارد

مهندس قاسمی نژاد, [21:43 31.12.01]

اولویت باید ساماندهی ناوگان فعلی بر حسب نیاز کشور باشه

مهندس رحمانی, [21:45 31.12.01]

سامان دهی شعار غیر عملیاتی است. آنچه مهم است فعال شدن صنایع و رفع رکود است

محمد سیاوشی, [21:45 31.12.01]

دوستان متولی امر به بنده اعلام کردند در مورد خروج ناوگان بالای 40 سال با کارشکنی و مقاومت های بسیار زیادی مواجه شدند.

حال پس در این مسیر ظاهرا کسانی هستند که مانع از خروج ناوگان فرسوده هستند!!!

خانم دکتر شفیعی, [21:46 31.12.01]

مقصود از راهبرد نوسازی نامشخص که بنده عنوان داشتم، قالب غیریکپارچه برنامه هاست. به طور نمونه در حمل و نقل جاده ای از یک سو ثبت سفارش کامیون و کامیونت های وارداتی (از چین و برخی دیگر از کشورها) در دستور کار قرار می گیرد. از سوی دیگر، برنامه حمایت از تولید داخلی کامیون مطرح است. تمامی اینها در حالی است که در بخش تقاضا، سطح تسهیلات فراهم شده کفایت لازم را ندارد تا صاحبان ناوگان تمایلی برای نوسازی داشته باشند.

مهندس قاسمی نژاد, [21:46 31.12.01]

در ترکیه دولت ضامن شرکتها شد و تولیدکنندگان جهانی خودرو، خودشان تسهیلات را مهیا کردند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیف, [21:46 31.12.01]

برادر سیاوشی همین ها یعنی فساد سیستمی

دکتر اسدی, [21:47 31.12.01]

نحوه تقسیم بندی وزارت خانه ها در کشورمان موجب میشود که حمل و نقل مقابل صنعت و تجارت بایستد. در انگلستان دولتی که در سازماندهی حمل و نقل کوتاهی کند و تسهیلات خوبی را در مکان و جایگاه مناسب معرفی نکند مورد اعتراض کنفدراسیون صنعت واقع میشود. در ایران اتحادیه های صنفی صنعتی به جای کنار حمل و نقل قرار گرفتن از دولت میخواهند که با ایجاد رقابت کاذب و گران کردن کامیون این کسب و کار را که باید به عنوان کارکرد پشتیبان ایشان مطرح باشد ضعیف کند! تا وقتی دوست و دشمن را از هم تشخیص ندهیم بهره وری حمل و نقل درست نخواهد شد و نگاه غلط Push کماکان بر نگاه درست Pull غالب خواهد بود

مهندس رحمانی, [21:47 31.12.01]

کانون انجمنهای صنفی رانندگان خیلی تلاش کرد که بخشنامه محدودیت را لغو کند که موفقیتی هم ظاهراً داشته است

مهندس دل قوی, [21:47 31.12.01]

اجرای بند "ق" در راه آهن (اختصاص 20 درصد درآمد حاصل از محل صرفه جویی گازوئیل به بخش باری) منجر به توسعه و نوسازی ناوگان ریلی شرکت های فعال در حوزه حمل و نقل خواهد شد.

مهندس قاسمی نژاد, [21:48 31.12.01]

سرکار خانم شفیعی اگر قرار بر این باشه کامیون را به چند برابر قیمت از منابث داخلی، تهیه کنند ، مطمئنا حملدو نقل ما پیشرفتی ندارد

مهندس دل قوی, [21:48 31.12.01]

با اجرای این طرح شرکت های فعال در حوزه حمل و نقل ریلی که قابلیت جذب بار و ظرفیت های استفاده نشده دارند می توانند اقدام به خرید و ساخت واگن های نو نمایند، خریدی که عملاً منجر به توسعه و نوسازی ناوگان ریلی شرکت های فعال خواهد شد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس چراغی دریایی, [21:49 31.12.01]

[In reply to دکتر اسدی]

نکته کلیدی در تجارت و حمل و نقل کشور

دکتر اسدی, [21:50 31.12.01]

ترکیه کشوری است که از دیدگاه صنعتی و خصوصا صنعت خودروی تجاری بسیار جلو تر از ایران است. من در ترکیه توانستم کامیون مرسدس بنز وارداتی را با تسهیلات 6% به همان قیمت آلمان بخرم. چه کسی در ایران استراتژی غلط حمایت از صنایع اندک و بسیار کوچک خود روسازی تجاری را در برابر استراتژی درست حمایت از حمل و نقل، این همه سال، مطرح کرده و کماکان ادامه میدهد؟

آقای فتحی, [21:51 31.12.01]

بنده بسیار از نظرات عزیزان استفاده میکنم. ولی بطور کلی عرض میکنم که برای اینکه بتوان در عرصه ی حمل و نقل و نوسازی با هدف ارتقا جایگاه کشور در منطقه و توان ملی بهتر است اولویت های ما چیست

آقای فتحی, [21:51 31.12.01]

مشخص شود اولویت های ما چیست؟

دکتر اسدی, [21:51 31.12.01]

سلام و عرض ادب بر همه دوستان، نیز البته آقای سیف عزیز

خانم فاریابی, [21:52 31.12.01]

سلام و شب همگی بخیر. بخش های اقتصاد متاثر از هم اند. رونق اقتصادی در بخش تولید، بخش خدمات رو هم به تحرک وامیدارد. یه بخش از مشکلات بخش حمل و نقل و عدم تمایل به نوسازی، متاثر از رکود فراگیر در اقتصاد کشوره.

خانم دکتر شفیعی, [21:52 31.12.01]

دقیقا نکته صحیحی را اشاره فرمودید جناب آقای قاسمی نژاد. مادامی که ارتقای تولید داخل به طور جدی پیگیری نمی شود، اما مسولان داعیه حمایت دارند، سپس در مواجهه با قیمت تمام شده بالای

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تولیدات داخل (البته اگر بتوان نام تولید را بر آن نهاد)، ناچارند در جهت خلاف آن حرکت کنند. حتی خریدهای خارجی نیز به صورت مقطعی برنامه ریزی می شود.

مهندس دل قوی، [21:52 31.12.01]

تا پایان امسال ۴۰۰ واگن مسافری به ناوگان ریلی کشور اضافه خواهد شد تا گام دیگری از پروژه نوسازی ناوگان فرسوده ریلی از سوی دولت یازدهم برداشته شود. این خبر را عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی در فروردین امسال اعلام کرد.

خانم فاریابی، [21:52 31.12.01]

یه بخش هم مربوط به ساختار بخشه.

مهندس قاسمی نژاد، [21:53 31.12.01]

از طرفی هم چالش نوسازی نارگام راهکارش زیاد کردم کامیون نیست و رفع مشکل ساختاری بخش حمل و نقل هم باید تغییر کند

خانم فاریابی، [21:54 31.12.01]

و بخش دیگه در ضعف در برنامه های کلان کشوره که به راحتی قربانی مسایل حاشیه ای میشه و گاها متوقف یا حتی از مسیر اصلیش منحرف میشه.

مهندس سیف، [21:54 31.12.01]

بنده با نظرات برادر قاسم نژاد کاملا موافقم

دکتر اسدی، [21:55 31.12.01]

راه آهن ایران نیز در همان سیاه چاله استراتژی اشتباه حمایت از عرضه در برابر استراتژی بهبود تقاضا و افزایش بهره وری فرو رفته است. راه آهن متاسفانه از اندیشه های اقتصادی تهی است.

مهندس چراغی دریایی، [21:55 31.12.01]

اگر نگاه غلط Push در سیستم حمل و نقل و تجارت کشور اصلاح شود و رویکرد Pull غالب شود بهره وری راههای دسترسی و شبکه حمل و نقل به حداکثر خواهد رسید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر اسدی, [21:56 31.12.01]

نرخ IRR ی که راه آهن میخواهد با آن شرکت های ریلی را به سیاه چاله خرید ناوگان نو وارد کند کمتر از ده درصد است؟!

مهندس سیف, [21:57 31.12.01]

راه آهن بیشتر بدنبال تامین حقوق پرسنل خودش هست تا توسعه حمل و نقل و بدنبال اون کشور

مهندس سیف, [21:58 31.12.01]

احسنت دکتر اسدی

مهندس معین انصاری, [22:00 31.12.01]

يك پیشنهاد براي نوسازي ناوگان جاده اي

کلیه کامیونهای فرسوده که در حال تردد در جاده ها میباشند موظف اند حداقل يك سفر در ماه از بندرعباس به تهران کالا را مجاني حمل نماید وگرنه اجازه تردد نخواهد داشت .

مهندس قاسمی نژاد, [22:00 31.12.01]

اگر نوسازي ناوگان را انجام بدهیم و کیفیت خدمات و... تغییر نکنه ، به نظر دردي دوا نمیشه ، پس یک برنامه ریزی اصولي در بخش نیاز داریم

محمد سیاوشی, [22:01 31.12.01]

موانع نوسازی ناوگان:

عدم وجود تفاوت میان ناوگان نو و فرسوده

ارزان بودن سوخت

عدم تنظیم عرضه و تقاضا

گران بودن ناوگان نو

عدم وجود پلان و برنامه مشخص

دکتر اسدی, [22:01 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سوالی دارم. چگونه است که بهره وری ناوگان جاده ای در حوزه صنعت پخش کشور بسیار برتراز حوزه حمل و نقل بین شهری است؟ پاسخ دراین است که دراین حوزه عرضه ناوگان درخدمت تقاضای خاص انبوهی قرار گرفته که درسایه آن مدیریت نیک تر ناوگان میسر شده است.

مهندس رحمانی وزارت راه, [22:01 31.12.01]

In reply to] مهندس معین انصاری]

باعث کاهش ایمنی جاده ها خواهد شد

مهندس سیف, [22:01 31.12.01]

دخل تصرف در اموال خصوصی قانون می خواهد ضمن اینکه پیشنهاد منطقی بنظر نمی رسد

مهندس معین انصاری, [22:02 31.12.01]

الان که دارند تردد میکنند ایمنی مطرح نیست ؟؟؟؟

دکتر خاکساری, [22:02 31.12.01]

با سلام و احترام. متاسفانه بنده نمی توانم در بحث امشب شرکت کنم فقط به احترام دوستان نقطه نظرم را عرض می کنم. اما با توجه به اهمیت موضوع آمادگی شرکت در یک هم اندیشی را دارم
1- بنده در سال 1379 که تازه بحث نوسازی خودروهای فرسوده مطرح شده بود مطلبی در روزنامه ایران چاپ کردم تحت عنوان از رده خارج کردن یا از رده خارج شدن خودروهای فرسوده. نکته کلیدی این نوشته این بود که باید زمینه از رده خارج شدن ناوگان فرسوده فراهم شود بدون تحمیل هزینه به دوش دولت

2- موضوع دیگر بحث خودروهای صفر کیلومتر فرسوده در ایران است. عبارتی میتوان ثابت کرد که خودروهای تولید ایران که جایگزین ناوگان قدیمی میشوند عمدتا از هر جهت با استانداردها روز دنیا فاصله دارند و حتی گاها از خودروهای قدیمی بدتر هستند

3- دلیل اصلی وجود خودروهای قدیمی قیمت سرسام آور ناوگان در کشور است و مسلما تمام کسانیکه خودرو به اصطلاح فرسوده دارند اجبارا از این ناوگان استفاده میکنند و انتخابی ندارند

4- در حدود 15 سال از طرح نوسازی ناوگان در کشور می گذرد و منابع بسیار زیادی صرف شده است و همواره منابع به جیب خودروسازان داخلی رفته اما دولت و مردم متضرر شده اند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خیلی خوشحال خواهم شد تا نظرات دوستان را در ارتباط با مطالب بالا بدانم و عذر خواهی می کنم از اینکه نمی توانم در بحث امشب همراهی کنم.

اما آماده ام به تفصیر از نکاتی که گفته ام دفاع کنم. مجددا تاکید می کنم تنها راه از رده خارج شدن (نه خارج کردن) رقابتی شدن و قیمت واقعی ناوگان می باشد. ارادتمند همه خاکساری

مهندس دل قوی, [22:02 31.12.01]

تیم مدیریتی راه آهن در حال حاضر قوی ترین تیم مدیریتی دوران راه آهن بوده و سیاست های اتخاذ شده در راستای نوسازی و ایمن سازی این بخش ریلی بوده و مقدمات ورود بخش خصوصی برای نوسازی ناوگان مهیا شده است.

مهندس قاسمی نژاد, [22:03 31.12.01]

جناب انصاری

ما نتوانستیم برای مالک تسهیلات، ناوگان ارزان قیمت و سایر زیرساخت های، حمایتی را فراهم کنیم چطور چنین انتظاری را میتوانیم از مالکی که با ان ناوگان هزینه زندگی را تامین می کند داشته باشیم

دکتر خاکساری, [22:03 31.12.01]

جناب آقای سیاوشی با احترام نظراتم را تقدیم شما و دوستان محترم کردم

محمد سیاوشی, [22:04 31.12.01]

[In reply to] دکتر خاکساری

سلام و سپاس جناب دکتر خاکساری عزیز

مهندس سیف, [22:04 31.12.01]

اصلا موضوع مدیر راه آهن نیست تفکر و فرهنگ حاکم بر تصمیمات مدیران را جهت میدهد

مهندس معین انصاری, [22:06 31.12.01]

ممنونم اقای قاسمی نژاد از توضیح جنابعالی . صحیح میفرمایید.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیف, [22:07 31.12.01]

جناب آقای سیاوشی عزیز از نظرات دوستان بسیار بهره بردیم همگی را به خدا میسپارم

دکتر اسدی, [22:07 31.12.01]

سوال دیگری دارم. چگونه است که در ترکیه با سوخت لیتری حدود 4200 تومان فعلی و دستمزد راننده حدود 1500 دلار ماهانه، کامیون ترک میتواند به راحتی با کامیون ایرانی رقابت کند. پاسخ این است که دولت ترکیه توانسته سازماندهی اجتماعی کسب و کار حمل و نقل جاده ای را بهتر و مدبرانه تر و دور اندیشانه تر از دولت های ایرانی نظام دهد.

مهندس قاسمی نژاد, [22:07 31.12.01]

آگه سیستم حمل و نقل، نرخ کرایه و...منطقی باشه ،مالکین خودشان به سمت نوسازی می روند. همیشه به زور مالک را مجبور به فرسوده کردن نمود.

مهندس سعادت, [22:08 31.12.01]

سلام به همه دوستان عزیز از اینکه بحث نوسازی ناوگان در گروه مطرحه خوشحال هستم و سعی کنم از بحث ها استفاده کنم و آگه لازم بود از تجربه خودم نیز نکاتی عرض می کنم.

آقای فتحی, [22:08 31.12.01]

شاید همه سو نگری و توجه به همه ی جنبه ها و قابلیت های کشور در خصوص تولید خودرو و موقعیت ها و فرصت های لجستیکی کشور با هم لزومی نداشته باشد. گمان میکنم ما در کشور دچار کمال گرایی افراطی شده ایم و میخواهیم به همه ی بخشها و فرصت ها با هم برسیم ولی اینجا ما به مهارت عادت کردن به ناقص بودن نیاز داریم

محمد سیاوشی, [22:08 31.12.01]

بسیار سپاسگزارم سروران گرامی

همانگونه که مستحضر هستید امروز سیاست های کلی برنامه ششم توسعه کشور ابلاغ شد و در این سیاست ها به بخش ریلی صراحتا اشاره و تاکید شد و این یعنی اینکه بخش اعظمی از بار بایستی از جاده به ریل منتقل شود و از سویی جناب دکتر صالحیان فرمودند نسبت کامیون های موجود با بار موجود بیشتر است .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حال با توجه به این موارد به نظر می رسد میتوان راحت تر و سریع تر به از رده خارج کردن کامیون ها اقدام کرد.

مهندس معین انصاری, [22:08 31.12.01]

سوال دیگری دارم. چگونه است که در ترکیه با سوخت لیتری حدود 4200 تومان فعلی و دستمزد راننده حدود 1500 دلار ماهانه، کامیون ترک میتواند به راحتی با کامیون ایرانی رقابت کند. پاسخ این است که دولت ترکیه توانسته سازماندهی اجتماعی کسب و کار حمل و نقل جاده ای را بهتر و مدبرانه تر و دور اندیشانه تر از دولت های ایرانی نظام دهد.

مهندس قاسمی نژاد, [22:09 31.12.01]

دوستان به حساب سرانگشتی برای نوسازی ناوگان سواری خودتان انجام بدهید. ببینید در این شرایط اقتصادی چه فشاری را باید تحمل کنیم تا ماشین سواری را ارتقا بدیم. پس نباید انتظاری از مالکین ناوگان کامیونی داشته باشیم

مهندس معین انصاری, [22:09 31.12.01]

با اجازه دکتر اسدی تکرارش کردم

مهندس دل قوی, [22:09 31.12.01]

سیاست های برخی افراد فرصت طلب بر ورود ناوگان بی کیفیت چینی با اعلام نوسازی ناوگان جاده ای و عدم نظارت بر آن دلیلی بر افزون کردن مشکلات بجای حل مشکل بود.

محمد سیاوشی, [22:10 31.12.01]

[In reply to مهندس سعادت]

جناب آقای مهندس سعادت معاونت محترم نوسازی ناوگان ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور ما هم عرض سلام و ادب داریم خدمتتان و خوشحال خواهیم شد از نظرات جنابعالی بهره مند شویم.

مهندس مختاری, [22:10 31.12.01]

[In reply to مهندس قاسمی نژاد]

وقتی ناوگان فرسوده درامدزایی داشته باشه نیازی به اصلاح نمیبینند البته بظاهر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:10 31.12.01]

[In reply to مهندس سیف]

بسیار سپاسگزاریم جناب مهندس سیف عزیز

خیلی محبت کردید

مهندس قاسمی نژاد, [22:12 31.12.01]

بنده هم عرض سلام و خوش آمد دارم خدمت جناب سعادت، خوشحالم که موضوع بحث را دنبال می

فرمایید

دکتر اسدی, [22:12 31.12.01]

عرض ادب دارم جناب آقای انصاری عزیز، صاحب اختیارید.

مهندس قاسمی نژاد, [22:13 31.12.01]

سلام و عرض ارادت خدمت جناب استاد، اسدی بزرگوار

دکتر اسدی, [22:14 31.12.01]

خدمت همه سروران عزیز مجددا عرض ادب و سلام دارم.

محمد سیاوشی, [22:15 31.12.01]

دوستان نقش پلیس در نوسازی ناوگان چیست؟

محمد سیاوشی, [22:15 31.12.01]

ایا پلیس می تواند در این زمینه کمک کند؟

مهندس سعادت, [22:15 31.12.01]

نکاتی که بیان شده به هر حال بخشی از واقعیت هستش ولی برای بحث بیشتر عرض می کنم در

نوسازی دو چیز مهم درون سیستمی در فرایند تنظیم درست هزینه نگهداری ناوگان فرسوده و درآمد

ناوگان نو در به خصوص در ناوگان حمل و نقل تجاری هستش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سعادت, [22:16 31.12.01]

بحث نوسازی جدای از نحوه بهره برداری و مدیریت ناوگان نوسازی شده نیست.

مهندس قاسمی نژاد, [22:17 31.12.01]

اگر نوسازی ناوگان را انجام بدهیم و کیفیت خدمات و... تغییر نکند، به نظر دردی دوا نمیشه، پس یک برنامه ریزی اصولی در بخش نیاز داریم

دکتر اسدی, [22:18 31.12.01]

درد آقای سعادت، درست است. در ایران ما هزینه استهلاک را بجای ذخیره خرج می کنیم. این است که پس از چند سال اندوخته ای برای نو سازی باقی نمی ماند.

خانم فاریابی, [22:19 31.12.01]

حمل و نقل سودآور باشه خودش میره به سمت نوسازی و ارتقا.

مهندس سعادت, [22:19 31.12.01]

بسیاری از کسانی که ناوگان نو را در اختیار می گیرند با توجه به اینکه ناوگان جدید نیز تفاوت فاحشی از نظر ایمنی و مصرف نسبت به ناوگان فرسوده ندارد در بازپرداخت اقساط بانکی با مشکل مواجه شده و بسیاری از راننده ها که فرایند را طی می کنند سایرین را نوسازی به دلیل عدم

مهندس سعادت, [22:19 31.12.01]

سایرین را از نوسازی به دلیل عدم درآمد لازم پس از نوسازی منع می کنند

محمد سیاوشی, [22:22 31.12.01]

دوستان به هر نوسازی ناوگان در کشور یک ضرورت است

محمد سیاوشی, [22:22 31.12.01]

قطعا دستگاه های مرتبط مطالعات زیادی در این خصوص انجام داده اند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:23 31.12.01]
و همگان بر این امر تاکید دارند

محمد سیاوشی, [22:23 31.12.01]
اما به ظاهرا بنا بر فرمایش دوستان موانع زیادی در این مسیر موجود دارد

محمد سیاوشی, [22:24 31.12.01]
و ادامه این روند و وجود ناوگان فرسوده هم تبعات سنگینی برای کشور دارد

محمد سیاوشی, [22:24 31.12.01]
از بین رفتن جان و مال هموطنان

محمد سیاوشی, [22:24 31.12.01]
افزایش قیمت تمام شده محصولات

محمد سیاوشی, [22:24 31.12.01]
هدر رفت انرژی

مهندس سعادت, [22:25 31.12.01]
یکی از موضوعاتی که همیشه ستاد و راهداری در امر نوسازی کامیون ها مواجه میشن 1_ ناوگان نامناسب و گران قابل جایگزینی 2_ تسهیلات گران قیمت با وثیقه نامناسب از جمله ملک و... به علاوه افساط سنگین

محمد سیاوشی, [22:25 31.12.01]
الودگی های زیست محیطی و افزایش بیماری های خطرناک ناشی از این الودگی ها

محمد سیاوشی, [22:28 31.12.01]
[In reply to مهندس سعادت]
بسیار قابل تامل

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سعادت, [22:30 31.12.01]

3_ یک سر خالی بودن ناوگان نوسازی شده و غیرفروسوده به دلیل فردمالکی بودن ناوگان و عدم مدیریت شرکتی و هوشمندسازی شده

4_ عدم اجرای منع تردد ناوگان فرسوده که گهگاه به دلیل موضوعات اجتماعی و یا اقتصادی انجام نمی شود

5_ عدم تفاوت اقتصادی نگهداری فرسوده و غیرفروسوده

6_ عدم تامین مناسب و به هنگام کمکهایی مستقیم دولتی

مهندس سعادت, [22:31 31.12.01]

و غیره... اینها عرض شد تا بحث بشه در این خصوص عوامل درون سیستمی و برون سیستمی زیادی به همراه راهکارهای لازم برای تدوین یک برنامه اجرایی وجود داره که من بیشتر دوست دارم استفاده کنم

مهندس معین انصاری, [22:33 31.12.01]

ظاهراً "میایستی یک تفاهم نامه فی مابین وزارت صنایع و وزارت راه در خصوص نوسازی ناوگان با راهکارهای عملی امضا شود. و شرایط سهلی برای سرمایه گذاری بخش خصوصی فراهم آید تا بتوان از این معضل بزرگ عبور کرد

مهندس رحمانی, [22:35 31.12.01]

دوستان اگر به سیاستهای ابلاغی مقام معظم رهبری در بخش اقتصادی برنامه ششم نگاهی بیاندازیم می بینیم که در چندین بخش به مقوله حمل و نقل توجه شده است و بخصوص در امر ترانزیت کالا. این نشان می دهد که در ارتقاء این بخش باید با جدیت بیشتری اقدام کرد. این امر از طریق اقتصادی نمودن فعالیت حمل و نقل و ارتقاء کیفی ناوگان و بخصوص ارتقاء سطح آگاهی دست اندرکاران واقع می شود.

محمد سیاوشی, [22:35 31.12.01]

[In reply to مهندس سعادت]

بسیار سپاسگزارم جناب مهندس

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

انشالله زمینه همفکری و استفاده از نظرات عزیزان در خصوص موضوعات فوق الذکر توسط دوستان مهیا خواهد شد.

محمد سیاوشی, [22:36 31.12.01]

از همه سروران عزیز ممنون و سپاسگزارم

مهندس رحمانی, [22:36 31.12.01]

بخش صنعت باید هم پای سیاستهای کلی کشور به درک صحیحی از تغییر سیاستهای خودش برسد تا نوسازی ناوگان واقع شود

دکتر خاکساری, [22:39 31.12.01]

دوستان علی رغم اینکه مهمان دارم اما دلم نمی یاد در بحث مهم شرکت نکنم و سه نکته را عرض می کنم

- خدمت دوست گرامی آقای اسدی عرض می کنم که دلیل موفقیت کامیونهای ترک قیمت واقعی کامیون در ترکیه است. بعنوان مثال یک کاکمیون بنز Atego دنده اتوماتیک با تمام تجهیزات مدل 2015 در ترکیه کمتر چهل هزار یورو بفروش می رسد. این قیمت با توجه به درآمد راننده و قیمت سوخت یک سهم واقعی در هزینه حمل و نقل دارد

2- متاسفانه در ایران جایگاه صنعت حمل و نقل و صنعت خودروسازی نامشخص است بطوریکه صنعت حگل و نقل کشور همواره زیر سایه و تابع ص خودرو بوده است! در حالیکه ص خودرو تنها بخش بسیار کوچکی از ص حمل و نقل می باشد. اما بدلیل نفوذ خودروسازان ص حمل و نقل مغفول و وابسته ص خودروسازی داخلی تلقی شده است

3- بحث عرضه و تقاضا ناوگان هم نامشخص است. در واقع ص خودرو سازی بعلاوه واردات بخش عرضه هستند و ص حمل و نقل متقاضی است. در یک اقتصاد سالم عرضه کننده تابع متقاضی است و بر اساس نیاز متقاضی عمل می کند اما در ایران همواره عرضه کننده (آن هم انحصاری) تعیین کننده تمام شرایط بوده است. قیمت، نوع و زمان تحویل ناوگان در دست عرضه کننده بوده است و متقاضی باید خود را با آن انطباق دهد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحمانی, [22:40 31.12.01]

در حال حاضر یک توافق بین المللی و رفع تحریمها می تواند موانع حضور ناوگان کیفی را بخوبی فراهم کند و دولت هم بای مصرا پای کاری خارج مردن ناوگان فرسوده بایستد و اجاره ندهد که هم سوخت ار دستمان برود و هم هزینه های جانبی و تصادفات را بپردازیم .

دکتر خاکساری, [22:41 31.12.01]

خواهش می کنم نظرات بنده را با دقت بخوانید باور کنید این نظرات نتیجه سالها مطالعه و فکر است و لطفا من را راهنمایی کنید. ارادتمند خاکساری

محمد سیاوشی, [22:42 31.12.01]

[In reply to دکتر خاکساری]

جناب دکتر خاکساری عزیز خواندیم و بسیار بهره بردیم

دکتر خاکساری, [22:44 31.12.01]

ممنون و ارادت. شب خوش التماس دعا

مهندس رحمانی, [22:44 31.12.01]

قطعا قیما خودرو در کسب جایگاه و رتبه اول بسیار موثر است. و این امر با روش فعلی تولید کنندگان داخلی و وجود عوارض گمرگی محقق نمی شود

محمد سیاوشی, [22:44 31.12.01]

با توجه به حجم مشارکت ها و اهمیت موضوعات و کیفیت مباحث و همچنین سران والامقام تشکیل دهنده این گروه از برادر ارجمندم جناب مهندس فتحی عزیز خواهش میکنم در ادامه کار گروه برنامه مشخص و مدونی را تهیه و تنظیم کنند و از این فضای ارزشمند در راستای کمک تحقق اهداف حوزه حمل و نقل و لجستیک کشور بهره ببرند.

مهندس مختاری, [22:45 31.12.01]

تشکر از دوستان که باعث افزایش بار علمی مباحث بودند و بنده واقعا استفاده کردم. شب خوش.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

نقد و بررسی تصمیم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور مبنی بر تسهیل اعطای مجوز تاسیس شرکت های حمل و نقل جاده ای

بخش اول :

[21:03 11.01.15Mohammad Siavashi

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

ضمن سپاس و تشکر از همه بزرگواران ، به اطلاع میرساند اهداف این گروه انشالله به شرح ذیل پیگیری و ادامه پیدا خواهد یافت:

[21:04 11.01.15Mohammad Siavashi, [

1- نقد و بررسی بخش به بخش حمل و نقل و رایه راهکارهای کاربردی و اجرایی

[21:05 11.01.15Mohammad Siavashi, [

2- استماع نظرات و مشکلات صاحبان صنایع در خصوص حمل و نقل و بررسی این مشکلات

[21:06 11.01.15Mohammad Siavashi, [

3- لزوم داشتن حمل و نقل چند وجهی و ترکیبی و تاثیرات مثبت آن بر صنعت و اقتصاد کشور

[21:13 11.01.15Mohammad Siavashi, [

در حال حاضر 127 عضو عزیز در این گروه حضور دارند و اگر سابقه کاری هر عزیز را 20 سال در نظر بگیریم جمعا در این گروه بیش از 2500 سال سابقه و تجربه کاری مفید وجود دارد که باید از این گنجینه ارزشمند بیش از 2500 ساله به نحوی صحیح و شایسته استفاده شود در جهت رشد و توسعه حمل و نقل ، صنعت و اقتصاد کشورمان .

[21:15 11.01.15Mohammad Siavashi, [

موضوع بحث امشب تا پایان هفته:

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آیا تسهیل صدور مجوز تاسیس شرکت حمل و نقل تأثیری در کاهش قیمت شرکت و همچنین افزایش حمل کالا و کاهش کرایه حمل دارد؟

دکتر ناطقی, [21:18 11.01.15]

الان قیمت شرکت حمل و نقل ؟

[21:19 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

لازم به ذکر است هرگونه انتقادی ضمن اینکه باید تخصصی باشد حتما باید مبتنی بر احترام و اخلاق باشد و انتقادی که در آن احترام و اخلاق نباشد جنبه تخریب پیدا میکند و این اصلا جز اهداف گروه نیست و مردود است چنین انتقاداتی و تأثیر منفی و سوء دارد.

آقای منصوری, [21:19 11.01.15]

با سلام و شب خوش مسلما نه تنها بهبودی نداره در کلیه ابعاد مختلف تأثیر سوئی خواهد گذاشت

[21:20 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

جناب منصوری عزیز باسلام

چرا و چگونه و با چه دلایلی؟

[21:21 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

جناب دکتر ناطقی قیمت شرکت های حمل و نقل متفاوت است و بر اساس موقعیت و فراوانی بار تعیین می شود و قیمت ثابت و مشخصی وجود ندارد.

آقای منصوری, [21:21 11.01.15]

بلاخص در بحث رقابت ناسالم و تصمیم گیریهای مدیران شرکتهای در قیمت تمام شده حمل که در نتیجه با سرمایه سرمایه گذار اصلی که همان دارندگان کامیون میباشند بازی میشود

آقای منصوری, [21:24 11.01.15]

از طرفی به منظور کسب درآمد و نبود رابط مالی بین درآمد و هزینه تخلفات این بخش جهت نگه داشتن در بازار کار بسیار خواهد شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری, [21:30 11.01.15]

سلام بر همه دوستان صاحب نظر

به نظر بنده بد نیست مقدمات تفکیکی بین نقش های کیری و فورواردری شرکت های حمل و نقل
قابل شویم

آقای منصوری, [21:31 11.01.15]

قبلا عرض کردم نمیشود بخاطر دلالی فروش شرکتهای حمل و نقل در سهل کردن تاسیس باعث بروز
مشکلات بیشتر شد باید با ایجاد فیلتر های صنفی باعث توقف در تاسیس و از طرفی به منظور ارتقای
بخش سیاستهای اعمال که انگیزه سرمایه گذار را فزونی واز طرفی عرصه را برای شرکتهای نداشتن
توان تنگ که در مقطعی آنها که هستند و میتوانند باشند و آنها که نمیتوانند خارج گردند و در قالب
حمل و نقل توانمند و ترکیبی حضوری فعال و مثمر ثمر پیدا کنند . انشاءالله

دکتر نظری, [21:32 11.01.15]

شاید آن بزرگوارانی که نسخه های اولیه آیین نامه تاسیس شرکت را می نوشته اند نظرشان این بوده
که برای جبران بخشی از هزینه های سنگین کامیون داری لازم است حدود هشت تا یازده درصد کرایه
را تحت عنوان کمیسیون به این شرکت ها داد

دکتر نظری, [21:34 11.01.15]

مشکل اکنون این است که بسیاری از شرکت های حمل و نقلی اساسا هیچ کامیونی در مالکیت
واقعی خود ندارند ولی در عین حال از کمیسیون مذکور هم بهره مندند

[21:34 11.01.15] Mohammad Siavashi, [

احسنتم جناب منصورى عزيز تقويت شركت ها و خروج غير متخصصين از اين حوزه

دکتر نظری, [21:35 11.01.15]

این منصفانه نیست و به علاوه باعث ورشکستگی شرکت های کامیوندار واقعی می شود

آقای منصوری, [21:36 11.01.15]

بخشید الان فکر میکنید شرکتهای دارای کامیون الان استفاده ای میبرند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [21:37 11.01.15]

موضوع فساد ناشی از ارتباط ناسالم شرکت های حمل با افراد مرتبط در شرکت های صاحب بار نیز نتیجه همین رویکرد است

[21:37 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

جناب دکتر یعنی الان اکثر شرکت ها نقش صادرکننده بارنامه را دارند ولاغیر

دکتر نظری، [21:37 11.01.15]

اتفاقا بنده هم عرض کردم که شرایط کنونی یه زیان کامیوندار واقعی است

دکتر نظری، [21:37 11.01.15]

بله جناب سیاوشی

دکتر نظری، [21:38 11.01.15]

شاید اکنون برای پیشنهاد دادن زود باشد ولی پیشنهاد بنده تعریف دو نوع شرکت فعال در حمل جاده ای داخلی است

آقای منصوری، [21:38 11.01.15]

نه من خود نیز در این معضل رو به فنا و ورشکستگی قرار گرفته ام چون شرکتهای حمل و نقل فاقد کامیون در قیمت گذاری متاسفانه با سرمایه کامیونداران بازی و فقط به دنبال اخذکارمزد هستند

[21:39 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

پس شرکت هایی که اکثرا فقط بارنامه صادر میکنند کم و زیادشون چه تاثیری میتواند داشته باشه وقتی قدرت اجرایی و تعیین و تثبیت نرخ را نداشته باشند!

دکتر نظری، [21:39 11.01.15]

نوع اول شرکت کامیون دار با سهم بالا از کمیسیون فعلی و نوع دوم شرکتی که صرفا هماهنگ کننده و صادر کننده بارنامه است و سهمش از کمیسیون فعلی اندک است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[21:40 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

پیشنهاد خوبیه

دکتر نظری, [21:40 11.01.15]

به نظر بنده تفکیک مذکور ارجح بر تسهیل موصوف است!

آقای منصوری, [21:41 11.01.15]

نگذاشتن سرمایه تعهدی را ایجاد نمیکند در نتیجه این معضل شکل میگیرد

[21:41 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

کمیسیون چگونه محاسبه شود؟

[21:41 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

باید به گونه ای باشد که صاحب کالا هزینه اضافه متحمل نشود

دکتر نظری, [21:42 11.01.15]

مثلا از کمیسیون هشت درصدی فعلی هفت درصد برای شرکت کامیوندار باشد و یک درصد برای شرکت هماهنگ کننده

[21:43 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

پیشنهادتان خیلی خوبه جناب دکتر ولی در خصوص تقسیم درصد جای کار دارد

آقای منصوری, [21:44 11.01.15]

بخشید همین الان نیز با این کارمزد شرکتها در فقر مالی روزگار را سپری مینمایند و فقط شرکتهای وابسته به بخش تولید ویا آنان که از رانت استفاده مینمایند هزینه های خود را درآورند

دکتر نظری, [21:45 11.01.15]

حالا این که یک ایده خام است و خیلی جای کتر و بحث دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[21:45 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

جناب دکتر به صورت کلی تر میتوانیم بگوییم شرکت ها را کلاس بندی کنیم

دکتر نظری, [21:45 11.01.15]

جناب منصوری به نظرم مشکل شرکت های کنونی همین ناسلامتی فضاست

دکتر نظری, [21:45 11.01.15]

اجازه دهید قدری صریح تر عرض کنم

[21:46 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

بفرمایید

دکتر نظری, [21:46 11.01.15]

بله جناب سیاوشی

آقای منصوری, [21:47 11.01.15]

علت این ناسلامتی خیلی عواملی است که سیاستگذاری های غلط دامن میزند که یکی از اساسی ترین ان موضوع بحث است

دکتر نظری, [21:47 11.01.15]

واقعا تا حالا نشنیده اید که مثلا بار عمده بیست هزارتنی فلان کارخانه از میدا بندرعباس با رشوه ای معادل مثلا پنج درصد کل کرایه به شرکت حمل و نقل خاصی سپرده شده است؟

آقای منصوری, [21:48 11.01.15]

بسیاری از این موضوعها و

دکتر نظری, [21:49 11.01.15]

و شرکت حمل رشوه دهنده با وجود دادن این رشوه بزرگ باز هم منفعت داشته است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری, [21:49 11.01.15]

درست است؟

آقای منصوری, [21:50 11.01.15]

باید ببینیم معیار منفعت چیست؟

آقای منصوری, [21:52 11.01.15]

وگرنه در بسیاری از اوقات پس از دادن هزینه ها و سپس مالیات متوجه میشوند که نه تنها منفعتی نبوده بلکه ضرر هم داشته

دکتر نظری, [21:53 11.01.15]

بله ... البته شرکتی که رشوه می دهد معمولا دودفتره هم هست

[21:53 11.01.15] Mohammad Siavashi, [

به نظرم اگر وارد جزئیات نشویم و بیشتر روی راهکارها تمرکز کنیم به نتایج بهتر و ملموس تری خواهیم رسید

دکتر نظری, [21:55 11.01.15]

ببینید به هر حال وقتی در این فضا می توان شاهد چنین اتفاقی بود که یک طرف تجاری حاضر است بیش از نیمی از درآمدها را برای برنده شدن بپردازد باید نتیجه گرفت که قواعد این تجارت نادرست تعریف شده اند

آقای منصوری, [21:56 11.01.15]

البته اگر همین جزئیات مد نظر قرار نگیرد باز بحث از مضمون و خطا پیش می آید و فرصتها از دست خواهد رفت

دکتر نظری, [21:56 11.01.15]

یعنی اگر فکری برای این قواعد بالادستی نشود روزبه روز وضع برای سرمایه گذار واقعی بدتر می شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[21:58 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

چه فکری و چکار باید کرد تا این قواعد اصلاح شوند؟

دکتر نظری, [21:59 11.01.15]

پیشنهادی که بنده دادم باعث می شود که شرکت های بدون کامیون که اسمشان را می گذاریم واسطه حرفه ای درآمد محدودی داشته باشند و قدرت تقریباً ناسالم فعلی را از دست دهند

دکتر نظری, [22:00 11.01.15]

و بالعکس شرکت هایی که واقعا در این صنعت سرمایه گذاری نموده اند سود واقعی هم کسب کنند و پشیمان نشوند

[22:00 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

بسیار عالی

[22:00 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

یعنی حق به حق دار میرسد اینجوری هرکه بامش بیش برفش بیشتر

آقای منصوری, [22:02 11.01.15]

جناب نظری عزیز یکه از معضلات مهم سیاستگزاری های دولتی است از طرفی سازمان حما و نقل تشویق به ارتقا و داشتن کامیون به جهت مدیریت در ناوگان میکند از طرفی ما شرکتهای دارای کامیون مالیاتهای سنگینی را می پر دازیم بطور مثال مالیات بر ارزش افزوده که ۸ درصد از کل کرایه میپردازیم و شرکتهای فتقد کامیون ۸ درصد از کارمزد خود را پر داخت میکنند ایا به نظر شما انگیزه ای برای سرمایه گزاری و همچنین ساماندهی و مدیریت بر ناوگان و ارتقا بوجود می آید.

آقای سجاد دوست, [22:02 11.01.15]

به نظر میرسد مشکل حمل و نقل مربوط به تعداد آن نیست بلکه 1 الان به نوعی صاحبان کالا تصدی شرکتهای را در اختیار دارند 2 نظارت کافی بر عملکرد شرکتهای نیست 3 هیچ اقدامی برای ایجاد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

وگسترش شرکتهای توانمند یا کشوری انجام نمی شود 4 عملکرد دارایی خصوصا در مبحث مالیات بر ارزش افزوده
جای بس تامل دارد 5

[22:02 11.01.15Mohammad Siavashi, [

و اینجوری قیمت شرکت ها هم یکسان نیست و هر شرکتی به فراخور امکانات و توانمندی ها و کلاس کارش قیمتی متفاوت دارد

دکتر نظری, [22:02 11.01.15]

شرکت کامیوندار تمرکزش روی سرمایه و تجهیزات فیزیکی خواهد بود و شرکت واسطه یا فرواردر هم تمرکزش بر دانش و منابع انسانی

[22:03 11.01.15Mohammad Siavashi, [

پیشنهاد جناب دکتر نظری عزیز قابل تامل است

[22:04 11.01.15Mohammad Siavashi, [

خوش امید جناب سجاددوست عزیز

[22:04 11.01.15Mohammad Siavashi, [

اگر اجرایی شود خیلی از مشکلات و معضلات خود به خود حل میشود

دکتر نظری, [22:04 11.01.15]

بله جناب منصوری قبول دارم که مالیات ارزش افزوده فعلی به زیان شرکت های کامیوندار است و بنده هم چوبش را خورده ام ولی به نظرم باز هم با همین طرح تفکیک نقش ها می توان این مشکل را هم رفع نمود

دکتر نظری, [22:05 11.01.15]

در ادامه پیشنهاد....

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

لقمان نادى, [22:05 11.01.15]

با سلام. بنظر بنده نقش نظارتی را نباید نادیده گرفت. در صورت تبدیل بارنامه های سنتی به الکترونیکی و بالا بردن توان نظارتی و ارتقا تکنولوژی در زمینه حمل و نقل میتوان تا حدود زیادی مشکلات کامیونداران را مرتفع ساخت. البته تجمیع شرکتهای خرد و تبدیل آنها به شرکتهای پر قدرت نیز تاثیر گذار است

[22:06 11.01.15] Mohammad Siavashi, [

سلام جناب آقای مهندس نادى عزیز
خوش امید

دکتر نظری, [22:07 11.01.15]

یک خوبی این طرح این است که شرکت واسطه به دلیل سهم اندکش از کرایه ها مجبور می شود برود دنبال نوآوری هایی مانند دوسر بار کردن و ...

لقمان نادى, [22:08 11.01.15]

شبتون بخیر جناب سیاوشی. ممنون. لطف شما مستدام

[22:09 11.01.15] Mohammad Siavashi, [

و در واقع جناب دکتر اینگونه سازمان و دولت هم در تخصیص اعتبار و دادن تهسیلات و امتیاز به شرکت ها راحتتر است و مثل الان نمیتواند همه را به یه چشم نگاه کند

[22:09 11.01.15] Mohammad Siavashi, [

و در صورت تفکیک و رتبه بندی راحتتر میتواند به تقویت شرکت های رتبه بالا اقدام کند

[22:10 11.01.15] Mohammad Siavashi, [

و به هر شرکتی بر اساس رتبه و جایگاهش نگاه میکند

[22:10 11.01.15] Mohammad Siavashi, [

و صاحبان کالا نیز راحتتر میتوانند شرکت مورد نیاز خود را شناسایی کنند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [22:12 11.01.15]

یقین دارم که با این شیوه سطح سواد بخش حمل و نقل به خوبی بالا می رود چرا که هر دو نوع شرکت ها ناگزیرند در سازمانشان برنامه هایی دقیق تر از اکنون اجرا کنند

دکتر نظری، [22:12 11.01.15]

آقا کل هیات رفتن داخل این سایت...

لقمان نادی، [22:16 11.01.15]

ایجاد رقابت بین شرکتها و افزایش دانش فنی مدیران شرکتها نقش مهمی در بالا رفتن ایمنی جاده ای دارد. توجه به حمل و نقل ایمن باید در دستورکار مسئولین قرار بگیرد.

دکتر نظری، [22:16 11.01.15]

با عرض پوزش بابت ارسال پیام یک گروه دیگر دز اینجا!

[22:16 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

خواهش میکنم

لقمان نادی، [22:17 11.01.15]

البته شرمنده. من با دید ایمنی با مسئله مواجه میشم

[22:18 11.01.15 Mohammad Siavashi, [

خواهش میکنم جناب نادی عزیز ایمنی یکی از اصول و محورهاست.

اول ایمنی بعد کار ☺

سجاد دوست، [22:23 11.01.15]

حقیر با مباحث تفکیک شرکتها و تعیین تعرفه تعیین کارمزد مخالفم چراکه این کارمزد فقط بخاطر مسولیت پذیری شرکت است الان که سرقت بیداد میکند و این همه گرفتاری برای شرکتها است چه برسر یک مدیر شرکت می آید تازه مگر یک شرکت با آنهمه توقعات صاحب کالا و رغابت نا سالم موجود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با هزینه های موجود وسه یا چهار بار آنهم با وجود سالن اعلام بار چه می شود کرد به نظر باید موضوع به نحو دیگری مورد بررسی قرار گیرد که در ادامه خدمتتان هستم البته الان به نظر می رسد که کارمزد شرکتها پایین هم هست البته برای آنهایی که سالم عمل می کنند

[22:24 11.01.15Mohammad Siavashi, [

جناب سجاددوست عزیز راهکار شما چیست؟

سجاددوست, [22:36 11.01.15]

جناب سیاوشی عزیز ببینید باید حمل و نقل توانمند را جایگزین سنتی نمود تا هم خیال صاحبان کالا و هم خیال تولید کنندگان راحت باشد در این رابطه نقش دولت بسیار مهم است ولیکن ملاحظه میکنید که بعلت عدم وجود این حمایت وایفای وظیفه آنانیکه در این بخش تعیین کننده اندکه جای دولت و نقش آن را در این رابطه ایفا میکنند بعنوان مثال حلقه تولید تا مصرف که بسیار مهم است را چه کسی پر می کند

[22:38 11.01.15Mohammad Siavashi, [

جناب سجاددوست عزیز ما الان باید همه شرایط را در نظر بگیریم و بهترین و کم هزینه ترین راهکار را به دولت پیشنهاد بدهیم

[22:39 11.01.15Mohammad Siavashi, [

دولت باید چکار کند تا شرکت ها توانمند شوند؟

[22:39 11.01.15Mohammad Siavashi, [

آیا طرح جناب دکتر نظری منجر با توانمند شدن شرکت ها نمی شود؟

[22:40 11.01.15Mohammad Siavashi, [

به هر حال همه از وضعیت جاری و اقتصادی کشور مطلعیم و باید بر اساس این شرایط نسخه بیچیم

آقای سجاددوست, [22:45 11.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب سیاوشی شما قیمت یک کامیون را در طول چند سال گذشته ملاحظه کنید وسایر متعلقات آنرا در طول سنوات گذشته وضعیت ترکیه را با ایران و حالا ایران را با ترکیه را مقایسه کنید تا به نقش دولت برسیم

[22:47 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

بله قبول دارم ، ولی قطعا دولت الان بودجه لازم را برای اینکار ندارد. و همچنین مستحضرید که الان حدود 380 هزار دستگاه کامیون و کامیونت حمل بار در کشور وجود دارد

[22:48 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

که میتوان از این توان و ظرفیت به نحو احسن استفاده کرد

[22:48 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

و نیازی به خرید کامیون نداریم چون نصف این تعداد کامیون هم فعلا جوابگوی نیاز کشور هست

[22:50 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

و 127 هزار دستگاه از این تعداد بالای 25 سال عمر دارند که فرصت مناسبی است برای خارج کردن آنها از چرخه حمل و نقل کشور

[22:50 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

از بحث کمی خارج شدیم...

آقای سجاد دوست, [22:50 11.01.15]

مباحث را باید باهم دید بحث افزایش کامیون نیست بحث عدم توان تصمیم گیری به خاطر

[22:51 11.01.15 Mohammad Siavashi,]

بله قبول دارم و موافقم

آقای سجاد دوست, [22:51 11.01.15]

عدم مشارکت در این بخش است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:53 11.01.15Mohammad Siavashi, [

حال دولت میخواهد بنا بر دلایلی که ذکر شد صدور مجوز تاسیس شرکت را آسان کند ؟
اکثریت دوستان مخالف بودند و دو راهکار مطرح شد
1- تقویت شرکت ها
2-رتبه بندی شرکت

[22:53 11.01.15Mohammad Siavashi, [

تقویت شرکت ها را باید بیشتر باز کرد

[22:54 11.01.15Mohammad Siavashi, [

ولی به ساعت پایان بحث امشب رسیده ایم

[22:54 11.01.15Mohammad Siavashi, [

و در اینجا با اجازه دوستان بحث را تمام میکنیم

[22:55 11.01.15Mohammad Siavashi, [

و ادامه بحث را به شب های آتی موکول میکنیم

[22:55 11.01.15Mohammad Siavashi, [

این بحث تا جمعه شب ادامه دارد...

دکتر نظری, [22:56 11.01.15]

سپاس از همه دوستان مستمع و مشارکت کننده

[22:56 11.01.15Mohammad Siavashi, [

از همه سروران شرکت کننده در بحث امشب و ناظران مباحث کمال تشکر را دارم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش دوم :

آقای افشار, [21:10 12.01.15]

با سلام

باتوجه به شرایط بازار داخلی و خارجی،اغلب شرکتهای فعال از تمام ظرفیت خود قادر به استفاده نیستند چه برسدکه دراین شرایط شرکتهای جدیدی هم به جمع گرفتار اضافه شود

آقای افشار, [21:13 12.01.15]

از طرف دیگر،گزینش مدیران شرکتهای حمل و شرایط لازم برای تصدی این شغل و همچنین امکانات لازم جهت تاسیس اینگونه شرکتهای بایستی روزآمد شود

آقای افشار, [21:17 12.01.15]

صلاحیت مدیران اجرایی شرکتهای حمل و نقل بخاطر گستره مسیولیتهای مرتبط لازم است از دیدگاههای جدید سنجیده شود
به عنوان نمونه، باتوجه به مقررات این نامه سوابق مکتوب، دلیل متقنی جهت احراز صلاحیت نامبرده جهت اداره صحیح و به دست گرفتن صحیح سکان برای هدایت ناوگان حمل کالاهای مورد نیاز کشور نبوده است

[21:20 12.01.15] Mohammad Siavashi, [

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

اولا باید مشخص شود دلایل سازمان برای تسهیل اعطای مجوز تاسیس چیست؟
و بعد این دلایل مورد نقد و بررسی قرار گیرند.

آقای افشار, [21:21 12.01.15]

از طرف دیگر به دلیل جنبه اقتصادی و مالی در حمل کالاهای تجاری به نظر میرسد همچون کشورهای دیگر، شرکتهای تاسیسی جهت احراز تواناییهای لازم و تعهدات مقابل صاحبان کالا، الزامات مالی در سطح کلان تری گرفته شود تا حقوق بازرگانان و عموم مردم نادیده گرفته نشود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حسین قاسمی نژاد, [21:22 12.01.15]

با سلام و احترام،

یکی از موارد ناوگان ملکی شرکتهای جدیدالتاسیس می باشد.

آقای افشار, [21:22 12.01.15]

دلایل تسهیل ایین نامه فوق را مدیران مرتبط جواب بدهند

آقای افشار, [21:24 12.01.15]

لازمست قبلا از دست اندرکاران حمل و نقل در همه بخشها رایزنی به عمل بیاید

بعد از تصویب، رایزنی از عواقب اجرا جلوگیری به عمل نخواهد آورد

[21:24 12.01.15Mohammad Siavashi, [

ضمن سلام و تشکر از جناب افشار و جناب قاسمی نژاد ، اگر مورد به مورد پیش برویم به هدف نزدیکتر خواهیم شد.

مثلا تسهیل اعطای مجوز شرکت با چه هدف یا اهدافی؟

آقای افشار, [21:27 12.01.15]

اگر اینطور بشود که تسهیل عامل شناسایی و ورود اشخاص صالح تر و مجرب تر که بتوانند چرخش ارابه های ترابری را بهتر

چه سعادتى به ازاین

ما دست به دعا داریم هنوز

[21:28 12.01.15Mohammad Siavashi, [

احسنت برادر افشار اگر یکی از اهداف این باشد که بسیار عالی

[21:31 12.01.15Mohammad Siavashi, [

اگر یکی دیگر از اهداف شکستن نرخ کاذب شرکت هاست به نظرم مسئله قدری سخت و پیچیده

میشود و عواقب سختی در بر دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[21:31 12.01.15Mohammad Siavashi, [

یکی از عواقب اینکار افزایش رقابت ناسالم بین شرکت هاست.

آقای افشار, [21:32 12.01.15]

با عرض پوزش

اگر اینچنین بیاندیشیم

ساده انگاری هست

[21:32 12.01.15Mohammad Siavashi, [

چگونه؟

آقای افشار, [21:33 12.01.15]

در شرایط فعلی مکانیزم صدور پروانه های فعالیت بایستی سخت گیرانه تر شود

آقای افشار, [21:35 12.01.15]

به عنوان نمونه

هرساله همکارانی بست مینشینند در منزل به مدت ماهها مطالعه کرده و تعدادی نیز به جایگاه قبولی

صعود میکنند

آقای افشار, [21:36 12.01.15]

درحالیکه از فیض مدیریت و توانایی لازم برای اداره یک شرکت کریر یا فورواردر عاجزند

آقای افشار, [21:37 12.01.15]

در طرف مقابل همکارانی هستند که به هرصورت و هر شکل شرکتشان از حیض اجازه فعالیت ساقط و

ممنوع فعالیت شده اند، اماچه باک که زر دارند بسیار

[21:38 12.01.15Mohammad Siavashi, [

جناب افشار به نظرتان در مسیر موضوع بحث هستیم الان!؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای افشار, [21:39 12.01.15]

حال در این میان اگر اشخاصی باشند که این دو طرف را به هم برسانند چه میشود؟
هرساله نرخ معاملاتی شرکتها بالاتر و بالاتر می‌رود

آقای افشار, [21:40 12.01.15]

حال

ایا لازمست تسهیل بیشتر صورت بگیرد؟

[21:43 12.01.15Mohammad Siavashi,]

جناب دکتر نظری طرحی را مطرح کردند که در صورت بررسی و کالبدشکافی این طرح شاید بسیاری از مشکلات موجود و پیش رو مرتفع شود.

[21:43 12.01.15Mohammad Siavashi,]

رتبه بندی شرکت های حمل و نقل

[21:44 12.01.15Amir Salahshour,]

با سلام دوستان و شب بخیر

لطفا ابتدا مشخص نمایید منظور از مجوز : حمل و نقل داخلی یا بین المللی میباشد؟؟
آیین نامه های تاسیس این دو تیپ شرکت بسیار متفاوت است

[21:45 12.01.15Mohammad Siavashi,]

سلام جناب سلحشور عزیز

فکر کنم هر دو

[21:45 12.01.15Amir Salahshour,]

جناب سیاوشی عزیز، من خواهش میکنم این دو مقوله کاملا جدا مورد بحث و تبادل نظر قرار بگیرند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای افشار, [21:47 12.01.15]

مقاوم سازی شرکتهای موجود بیشتر منافع ملی را به همراه دارد تا تسهیل جهت تاسیس شرکتهای جدید

[21:49 12.01.15Amir Salahshour,]

همانطور که میتحضرید تفاوت بسیار زیادی بین تشکیل این دو شرکت وجود داره،، در تیپ حمل و نقل بین المللی شرط سابقه کار و مدرک تحصیلی و قبولی در آزمون و بعد از آن تاسیس شرکت درحالی که در این نامه های داخلی ۱۰ دستگاه تریلر متعلق به شرکت و داشتن غرفه در پایانه و یا زمین و سوله و انبار و بعد از اینها صلاحیت مدیر عامل...

[21:49 12.01.15Mohammad Siavashi,]

به نظر بنده قبل از ورود به تفکیک بحث بین داخلی و بین المللی باید روی کلیات صحبت کنیم و اینکه اساسا اینکار مثبت است یا منفی و چه اثرات و بازخوردهایی در بر دارد؟

[21:49 12.01.15Mohammad Siavashi,]

بحث بر روی شرایط تاسیس نیست جناب سلحشور عزیز

[21:50 12.01.15Amir Salahshour,]

متوجه شدم جناب سیاوشی عزیز،، دلیل ذکر شرایط و خواست تفکیک شرکتهای این بود که از جز به کل برسیم

[21:53 12.01.15Amir Salahshour,]

در مطالب ارایه شده بالا تاکید دوستان بر مطالعه جهت آزمون بود،، در حالیکه این مطلب در مورد شرکتهای داخلی صدق نمیکند

[21:53 12.01.15Amir Salahshour,]

به این جهت خواستار تفکیک مسایل شدم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[21:54 12.01.15 Mohammad Siavashi,]

اگر موافق باشید بر روی این موضوع بحث کنیم که افزایش شرکت های حمل و نقل چه تبعاتی در بر دارد؟

آقای سجاد دوست, [21:58 12.01.15]

افزایش شرکت حمل و نقل لطفی ندارد چراکه بار فولاد مبارکه را با دو شرکت هم می شود حمل کرد و نیازی به 80 شرکت نیست

آقای سجاد دوست, [22:00 12.01.15]

باید شرکت توانمند ایجاد شود

دکتر همتی فر, [22:01 12.01.15]

احسنت جناب سجاد دوست

دکتر همتی فر, [22:03 12.01.15]

توانمند بودن و داشتن مزیت رقابتی برای سازمان های موجود موجب می شود تا از مرحله سهم از بازار عبور کرده به سهم از مشتری برسند در این حالت اضافه شدن شرکت های جدید تاثیری در روند فعالیت بازار نخواهد داشت بجز اینکه توانمند ها وارد شوند و رقابت سازنده ایجاد شود

آقای سجاد دوست, [22:03 12.01.15]

اگر قرار باشد سر سفره نفر اضافه کرد و غذا به اندازه نباشد خواهید دید که الی ماشاالله با انواع معضل و سوء استفاده روبرو میشویم

[22:05 12.01.15 Mohammad Siavashi,]

چه معضلاتی جناب سجاد دوست عزیز ؟

ما به عنوان کارشناسان عرصه حمل و نقل باید این معضلات را یک به یک شناسایی کنیم و به اطلاع مسوولین برسانیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سجاد دوست, [22:10 12.01.15]

استاد سیاوشی عزیز درخواست حمل بار زیر تعرفه بخشیدن درصد هایی از کارمزد اجبار در افزایش تناژ وعدم درج آن در برنامه درخواستها خلاف مدیران بعضی شرکتها مبنی بر

[22:10 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

جناب سجاد دوست و جناب دکتر همتی عزیز نظراتتان در مورد توانمند سازی شرکت ها بسیار ارزنده ست و دوستان هم در بحث دیشب در خصوص توانمند سازی شرکت ها تاکید داشتند ولی توانمندسازی یه واژه کلی است و حال چگونگی توانمندسازی هم مهم است و جای بحث فراوان دارد...

[22:11 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

بله جناب سجاد دوست عزیز احتمال وقوع چنین اتفاقاتی وجود دارد و محتمل است.

آقای سجاد دوست, [22:13 12.01.15]

فرمایش جناب سیاوشی صحیح است درخواست نظام و سازمانها زیربط از صنعت حمل و نقل و بخش خصوصی چیست

دکتر همتی فر, [22:16 12.01.15]

منظور بنده از توانمند سازی، راهکار های نوین درآمد زایی و افزایش سهم بازار در این حوزه است که هیچگونه چشم داشتی هم از بخش دولتی ندا رد.

آقای سجاد دوست, [22:16 12.01.15]

توانمندی را باید در چشم انداز و ایتم ها ی تعریف شده آن دید

خانم فاریابی, [22:18 12.01.15]

سلام و شب همگی بخیر. جسارتا، همیشه یافتن یه راه حد وسط کار سخته. توانمندسازی شرکتها باید یه ساز و کار فنی و منطقی داشته باشه و بر اساس عملکرد و سابقه و هر معیار تعریف شده دیگه که میشه روش بحث کرد، امتیازات شرکت ها و دایره فعالیتشون گسترش پیدا کنه. در واقع توان شرکت بر آسای توان تجربی و حرفه ایش افزوده بشه. اگر چنین ساز و کاری با نظام کنترلی و ارزیابی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

قوی وجود داشته باشه شرکتها میتونن از گام های کوچیک شروع کنند ولی کسی میتونه بمونه و ادامه بده و رشد کنه که الزامات تعریف سده رو کسب کنه. در مجموع به نظر منتوانمندی سازی یک روند زمانی باید باشه نه یک شرایط دفعی و سرمایه ای. اینطوری شرکتهای کوچیک هم مجال تاسیس و فعالیت دارند ولی مجال ماندگاری رو بطور ارگانیک نخواهند داشت.

[22:19 12.01.15Mohammad Siavashi, [

بسیار هم عالی جناب دکتر همتی و این خود میتوانند موضوع بحث مهمی باشد که در آینده میتوان با آن پرداخت:

راهکارهای نوین درآمدزایی و افزایش سهم بازار در حوزه صنعت حمل و نقل
سپاس از طرح این موضوع جناب دکتر همتی عزیز

[22:20 12.01.15Mohammad Siavashi, [

سلام و سپاس سرکار خانم مهندس فاریابی

[22:21 12.01.15Mohammad Siavashi, [

پس باز هم طرح جناب دکتر نظری به میان می آید درجه بندی شرکت ها

[22:22 12.01.15Mohammad Siavashi, [

اگر میخواهیم شرکت ها را توانمند کنیم ابتدا باید درجه بندی شوند و بعد بر اساس رتبه و درجه هر شرکتی به آن تسهیلات و اعتبارات داد

آقای سجاد دوست, [22:22 12.01.15]

باید دولت با ایجاد شرایط متعادل درون بخشی ادغام بین شرکتهای کوچک را فراهم ساز

دکتر همتی فر, [22:22 12.01.15]

درجه بندی شرکت ها قدم اول توسعه است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:22 12.01.15Mohammad Siavashi, [اینگونه صنایع هم قدرت انتخاب پیدا خواهند کرد

خانم فاریابی, [22:22 12.01.15] بله، رتبه بندی روش منطقی ایه.

[22:23 12.01.15Mohammad Siavashi, [و هر شرکت به اندازه توان و امکانات خود کسب درآمد خواهد کرد

دکتر همتی فر, [22:23 12.01.15] احسنت

[22:23 12.01.15Mohammad Siavashi, [جناب سجاددوست عزیز ادغام شرکت های کوچک هم پیشنهاد خوبیه

[22:24 12.01.15Mohammad Siavashi, [ولی به نظرم بیش از 90 درصد شرکتها کوچک هستند

خانم فاریابی, [22:24 12.01.15] مثل ورزشی در ورزش. هر چه ورزشی بیشتر میشه، رکوردهای بهتری ثبت میشه. ولی ورزشی باید از طریق تمرینات اصولی و هدفدار بدست بیاد نه دوپینگ!

آقای سجاددوست, [22:25 12.01.15] وظیفه ذاتی شرکتها چه توانمند و چه غیر توانمند یکی است

خانم فاریابی, [22:25 12.01.15] تا الان اینجور اقتضا کرده و شرکتهای کوچیک انگیزه ای برای ادغام یا تواناتر شدن نداشته اند. همیشه این تمایل رو ایجاد کرد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:25 12.01.15Mohammad Siavashi, [

تا پایان سال 91 ما در کشور 4178 شرکت حمل و نقل کالا داشتیم

آقای سجاد دوست, [22:26 12.01.15]

باید زمینه توانمند شدن را فراهم کرد

[22:26 12.01.15Mohammad Siavashi, [

بله جناب سجاد دوست ذات کار یکپاست ولی کیفیت متفاوت است

آقای سجاد دوست, [22:28 12.01.15]

الان چه امتیازاتی برای توانمند شدن دیده شده به جرات می گویم هیچی

سجاد دوست, [22:30 12.01.15]

الان دقیقا بر عکس عمل میشود مثل مبحث مالیات و ارزش افزوده

[22:32 12.01.15Mohammad Siavashi, [

دوستان ما باید صنایع و صاحبان کالا را هم در این تصمیم گیری ببینیم

[22:32 12.01.15Mohammad Siavashi, [

آنها هم یکی طرف های مهم مباحثند

[22:32 12.01.15Mohammad Siavashi, [

باید نظرات آنها هم اخذ شود و دیده شود

مهندس رضایی, [22:32 12.01.15]

با عرض سلام خدمت دوستان گرامی. به نظر بنده ایجاد یک هلدینگ بزرگ حمل و نقل که توانایی حمل درب به درب را با استفاده از همه امکانات ریلی جاده ای هوایی و دریایی داشته باشد می تواند راهگشا باشد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر همتی فر, [22:33 12.01.15]

چرا باید برای توانمند شدن انتظار امتیاز داشت، توانمند شدن خودش امتیاز است، ارتقاء عملکرد نیروی انسانی، پیاده سازی کای زن و از این دست

[22:33 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

بله جناب دکتر موافقم
واقعا توانمند سازی خود یک امتیاز است

[22:35 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

سلام جناب مهندس رضایی
تشکیل هلدینگ حمل و نقل بسیار عالیه
و کم کم باید بدینسو برویم
دنیا سالهاست گام در این مسیر گذاشته

دکتر همتی فر, [22:35 12.01.15]

صحیح است بخش صنعت حلقه مفقوده بحث است چرا که نیازسنجی درست اگر انجام بشود مبنای توانمند سازی قرار خواهد گرفت این نیاز سنجی علاوه بر روشن کردن افق بازار های جدید نقاط ضعف و قوت ما را نیز مشخص خواهد کرد.

آقای سجاد دوست, [22:37 12.01.15]

بهتر است بگویم منبعده اجازه حداقل ها با داشتن 50 مکانیزم باشد تا مبحث توانمندی از یک نقطه به عنوان مبنای شروع شود

[22:39 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

جناب سجاد دوست عزیز داشتن 50 کامیون بسیار عالیه
ولی شرکت ها در حال حاضر قدرت و توانایی خرید این تعداد کامیون را دارند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سجاد دوست, [22:42 12.01.15]

استاد سیاوشی قدرت از کجا و چگونه و به چه شکلی و در سایه حمایت چه کسانی و با کدام قانون محکمی ایجاد میشود

[22:45 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

وگرنه قبول دارم فرمایشات جنابعالی را که باید ضمانت های اجرایی محکمی وجود داشته باشد

[22:46 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

و سرمایه گذاران مورد حمایت قرار گیرند

آقای سجاد دوست, [22:46 12.01.15]

مچکرم ولی استاد باید از یکجا متولیان محترم رفتن به این سمت را شروع کنند

[22:47 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

دقیقا و با جنابعالی کاملا هم نظرم

از یکجایی باید شروع کرد

آقای عددیان, [22:48 12.01.15]

باسلام خدمت دوستان و اساتید محترم

مدت‌هاست این بحث در جریان است و متأسفانه اگر در یک نکته به اجماع هم میرسیم تأثیری در تصمیم گیری‌های مسئولین ندارد . واقعیت اینستکه در حال حاضر حدود نهمصد شرکت حمل در کشور وجود دارد ، برخی قوی ، بعضی متوسط و اکثرا بسیار ضعیف .

لطفا شرکت قوی را تعریف کنید . ابتدا باید یک شرکت در فضایی پر رونق تغذیه و بتدریج قوی شود نه اینکه اول قوی شود بعد منتظر بازار خوب بماند .

شرکتهای قوی شرکتهای وابسته هستند .، امروزه تامین اجتماعی ، صندوق باز نشستگان ، سپاه ، بسیج ، و هریک دارای شرکتهای حمل و نقل بین المللی هستند و بار بار بار کشور را قبضه کردند. این یکی از دلایل تضعیف شرکتهاست .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقریان, [22:49 12.01.15]

سلام به همه دوستان

وقتی که در شرایط تاسیس شرکت جدید داشتن چندین کامیون بنام شرکت الزامی می‌گردد بدیهی است قیمت شرکتهای حمل و نقلی که سابقا ثبت شده اند بالا برود

[22:49 12.01.15Mohammad Siavashi, [

سلام و عرض ادب خدمت جناب آقای عددیان عزیز

[22:50 12.01.15Mohammad Siavashi, [

سلام جناب مهندس باقریان عزیز

نکته ظریفی را اشاره فرمودید

مهندس باقریان, [22:51 12.01.15]

و چون بحث توانمندی و رتبه بندی مطرح نیست ترجیح سرمایه گذار خرید شرکتهای ثبت شده است با قیمتی بالاتر

که این قیمت البته از قیمت خرید چندین کامیون بسیار کمتر خواهد بود

[22:51 12.01.15Mohammad Siavashi, [

احسنت جناب عددیان باید تعریف صورت پذیرد از شرکت های قوی

[22:52 12.01.15Mohammad Siavashi, [

احسنت جناب مهندس باقریان

عدم وجود رتبه بندی یکی از دلایل افزایش قیمت شرکت هاست

آقای عددیان, [22:55 12.01.15]

ازدوستان تقاضا دارم قبل از ارائه هر روش یا پیشنهاد به تعریف فرورادر و کریر در نظام حمل و نقل بین المللی مراجعه فرمایند تا اگر انتقادی از شرکتهای واسطه یا فرورادر میکنند مبنای علمی داشته باشد ، باید از تعاریف و رده های سازمانی این حرفه در اظهار نظر هایمان درست استفاده کنیم .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سجاد دوست, [22:56 12.01.15]

جناب باقریان با احتساب تورم قیمت شرکتها به نسبت بالا نرفته

آقای عددیان, [22:59 12.01.15]

دلایل زیادی برای پایین بودن کیفیت شرکتها وجود دارد ، مدیریت متخصص متکی به علم روز نداریم یا کم داریم ، در حمل و نقل بین المللی ایران چند مدیر می شناسید که بتواند سی دقیقه در مورد حمل و نقل به انگلیسی صحبت کند ؟

مهندس باقریان, [22:59 12.01.15]

جناب سجاد دوست

در شرایط مشابه شخص سرمایه گذار ترجیح میدهد بجای تاسیس شرکت با شرایط جدید امتیاز شرکتها موجود را خریداری کند که البته می بایست همزمان با بخشنامه تاسیس شرکت جدید، فکری هم بحال تمديد پروانه های شرکتهاپی که با مدت قبلی ثبت شده اند کرد ، با اینکار کم شمار شرکتهاپی توانمند با ناوگان اختصاصی بالا خواهد رفت.

[23:00 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

جناب عددیان عزیز اگر مدیر شرکت بین المللی نتواند انگلیسی صحبت کند که فاجعه است...

[23:01 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

جناب باقریان عزیز کاملا با شما موافقم

آقای عددیان, [23:01 12.01.15]

آمار بگیریید ببینیم چند درصد این توانایی رادارند ؟

آقای سجاد دوست, [23:01 12.01.15]

جناب باقریان موافقم

[23:02 12.01.15 Mohammad Siavashi, [

جناب عددیان مورد مهمی را فرمودید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[23:03 12.01.15Mohammad Siavashi, [

دوستان و سروران ارجمند ضمن تقدیر و تشکر از همه شما عزیزان به اطلاع میرسانم به پایان مبحث امشب رسیدیم

آقای عددیان, [23:03 12.01.15]

نیرو انسانی مجرب در لایه های مختلف شغلی نداریم با کمبود روبرو هستیم ، به انجمن مراجعه کنید تا ببینید هرروزه شرکتها چه نیاز هاییرا عنوان میکنند

دکتر همتی فر, [23:04 12.01.15]

درد بر شما، منابع انسانی مهمترین رکن پیشرفت و توانمندی هستند

آقای عددیان, [23:04 12.01.15]

با پوزش انشالله در نوبت بعدی ادامه خواه مداد

[23:04 12.01.15Mohammad Siavashi, [

درد بر غیرت و شرفتان که به عشق کشور و صنعتتان با اختصاص وقت استراحت خویش و خانواده هایتان بدون هیچ چشم داشتی در این مباحث شرکت میکنید

[23:05 12.01.15Mohammad Siavashi, [

و این بسیار بسیار ارزنده و قابل ستایش است

[23:05 12.01.15Mohammad Siavashi, [

از همه حاضران در مباحث و ناظران مباحث امشب کمال تشکر و امتنان را دارم.

[23:06 12.01.15Mohammad Siavashi, [

شبستان بخیر و شادی

تا فردا شب بدرود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش سوم :

محمد سیاوشی, [20:58 14.01.15]

با عرض سلام و ادب و احترام خدمت اعضا محترم گروه جناب آقای قاسمی نژاد عزیز بسیار ممنون و سپاسگزاریم بابت ارسال آمار و اطلاعات ارزشمندتان.

محمد سیاوشی, [21:01 14.01.15]

پیرو مباحث شب های گذشته قبل هر چیز لازم است به سوال جناب مهندس شبر اشاره کنم و یادآور شوم که جناب آقای منصوری در پاسخ به سوال مطرح شده به عنوان اولین پاسخ اعلام کردند که تسهیل صدور مجوز تاسیس شرکت موجبات افزایش رقابت ناسالم میان شرکت ها می شود و این خود معضلی بزرگ است.

محمد سیاوشی, [21:04 14.01.15]

ولی قطعا عزیزان ما در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در این خصوص تمام جوانب کار را دیده اند و فکری هم برای اینگونه معضلات کرده اند.

محمد سیاوشی, [21:07 14.01.15]

ولی قبل از شروع بحث از جناب مهندس فاضلی رییس محترم امور قراردادهای حمل و نقل فولاد مبارکه خواهش میکنم به عنوان بزرگترین کارخانه فولاد ساز خاورمیانه و همچنین حمل و نقل بیش از 18 میلیون تن در سال مواد اولیه و محصولات این کارخانه توسط بخش حمل و نقل ، نظر خود را در خصوص رتبه بندی شرکت ها اعلام کنند و اینکه اساسا با رتبه بندی شرکت ها موافق هستند یا خیر؟

محمد سیاوشی, [21:08 14.01.15]

و رتبه بندی شرکت ها چه تاثیراتی میتواند برای صنایع داشته باشد؟

مهندس فاضلی, [21:10 14.01.15]

سلام جناب سیاوشی عزیز اول از همه غافلگیر شدم دوم من کارشناس قراردادهای هستم و سوم خدمتتون هستم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:12 14.01.15]

سلام شما بزرگوارید جناب مهندس فاضلی عزیز

مهندس فاضلی, [21:14 14.01.15]

من فکر میکنم یکی از اساسیترین نیازهای تولید در کارخانه هایی با این حجم تولید اطمینان از حمل مواد اولیه در وقت مناسب با هزینه معقول و کیفیت کالای تحویل گرفته شده است

مهندس فاضلی, [21:14 14.01.15]

در بحث فروش و صادرات نیز دقیقا همین الزامات وجود دارد.

آقای سجاددوست, [21:15 14.01.15]

باسلام رتبهبندی شرکتها جای بررسی دارد

مهندس فاضلی, [21:16 14.01.15]

دقیقا اما هیچ نظام مدون و استانداردی این اطمینان را به ما نمی دهد.

محمد سیاوشی, [21:16 14.01.15]

دوستان تقاضا دارم تا اتمام صحبت های جناب مهندس فاضلی قدری تامل کنند
با سپاس

مهندس فاضلی, [21:18 14.01.15]

ما برای برگزاری مناقصه در حوزه های دیگر مثل ابنیه،راه،تاسیسات و... دارای ساختار رتبه بندی سازمان مدیریت هستیم اما در بحث لجستیک این کمبود مشهود است.

مهندس فاضلی, [21:20 14.01.15]

ثبت در یک مکان خاص برای شرکت حمل ایجاد حق می کند در حالیکه در بقیه حوزه ها این موضوع بسیار کمزنگ است.

آقای سجاددوست, [21:20 14.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب سیاوشی عزیز لطفا برای رسیدن به نتیجه مطلوب توصیه شود فقط یک موضوع مورد بحث قرا گیرد

مهندس فاضلی, [21:20 14.01.15]

جناب سیاوشی من در خدمت شما و سایر دوستان هستم.

محمد سیاوشی, [21:21 14.01.15]

سپاسگزارم جناب مهندس فاضلی عزیز

محمد سیاوشی, [21:21 14.01.15]

جناب آقای سجاد دوست عزیز دقیقا یک موضوع مورد بحث است

محمد سیاوشی, [21:21 14.01.15]

و امشب خواستیم نظر صنعت را نیز جویا شویم در اینخصوص

محمد سیاوشی, [21:22 14.01.15]

و ممنونم که اطلاعات خوبی داده شد

مهندس فاضلی, [21:22 14.01.15]

جناب سجاددوست عزیز شما نیز نبود نظام رتبه بندی را لمس می کنید این چنین نیست؟

مهندس فاضلی, [21:23 14.01.15]

با چه شاخص هایی شرکتهای حمل و نقل را باید مقایسه کرد؟؟

مهندس فاضلی, [21:25 14.01.15]

جناب افشار توضیحات حضرتعالی چه کمکی به من صنعتگر برای یافتن یک شرکت حمل و نقل قدرتمند

می کند؟؟؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فشار, [21:25 14.01.15]

رتبه بندی شرکتهای حمل و نقل

در حالیکه بیشتر در بخش خصوصی هستند با چه ابزارهایی ممکن است؟

مهندس فاضلی, [21:26 14.01.15]

مگر شرکتهای پیمانکار دولتی هستند؟؟

آقای فشار, [21:26 14.01.15]

لطفا سهم بازار ترابری کالا را بین مناطق مختلف مطالعه کنید

مهندس فاضلی, [21:27 14.01.15]

فرق شرکتی که صد مکانیزم حمل ملکی دارد با شرکتی که اصلا ندارد چیست؟؟

آقای سجاددوست, [21:27 14.01.15]

جناب فاضلی عزیز از نظر سازمان رتبه بندی صرفا به صورت درجه شهرستان مقایسه می شود ولیکن

موضوع مورد بحث جای تامل دارد

آقای فشار, [21:29 14.01.15]

هنوز شرکتهای حمل تفهیم وظایف و تقسیم کار نشده اند

این میتواند اولین قدم رتبه بندی باشد

آقای سجاددوست, [21:29 14.01.15]

دریافت درآمد بیشتر

محمد سیاوشی, [21:29 14.01.15]

جناب افشار پاسخ سوالات مهندس فاضلی داده نشد

محمد سیاوشی, [21:29 14.01.15]

لطفا پاسخ سوالات داده شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فاضلی, [21:30 14.01.15]

جناب سجاد دوست شما نیک می دانید که ما با چه مشکلاتی در حوزه لجستیک دست به گریبانیم. ما اطمینان لازم به حمل کالای مان در وقت مناسب نداریم.

آقای فشار, [21:30 14.01.15]

کدام باربری قوی از خارج از استان میتواند به فولاد مبارکه سرویس حمل بدهد?

مهندس فاضلی, [21:30 14.01.15]

دقیقا یکی از مشکلات همین است!!!

آقای فشار, [21:31 14.01.15]

مقررات جاری اجازه نمیدهد

آقای رحیمی, [21:31 14.01.15]

باسلام خدمت سروران عزیز

جناب مهندس فاضلی تعریف جنابعالی از شرکت حمل و نقل قدرتمند چیست؟ به نظر بنده بخش صنعت بعنوان تامین کننده بخش عمده ای از محموله های قابل حمل بخش حمل و نقل جاده ای میتواند برای اصلاح ضوابط صاحب نظر باشد.

آقای فشار, [21:32 14.01.15]

کدام شرکت حمل و نقل بین المللی متخصص یک نوع باربری داریم تا رتبه بگیرد همه همکاران ما مدعی کبری و فورواردری توام هستند

مهندس فاضلی, [21:32 14.01.15]

جناب رحیمی قبل از ارایه تعریف شرکت قدرتمند باید شاخص های مقایسه ای مشخص گردد

آقای فشار, [21:32 14.01.15]

اول بایستی تقسیمات کاری لازم مشخص شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فاضلی, [21:33 14.01.15]

جناب افشار پیشنهاد میکنم بحث را جهت دهی کنیم بین داخلی و خارجی فعلا شرکتهای حمل داخلی را بحث کنیم.

آقای سجاد دوست, [21:33 14.01.15]

شرکت حمل و نقل عمده وظیفه اش حمل و نقل است

آقای رحیمی, [21:34 14.01.15]

بنظر بنده قبل از توجه صرف به توانمندی شرکتها باید بستر مناسب برای امکان فعالیت بدون دغدغه آنها فراهم شود..

مهندس فاضلی, [21:34 14.01.15]

چه دغدغه ای؟؟

آقای فشار, [21:34 14.01.15]

جابجایی کالا چه در بخش جاده , ریل یا بخشهای دیگر مانند معماری عامل رونق اقتصاد در گوشه گوشه کشور میتواند باشد

آقای رحیمی, [21:35 14.01.15]

فکر میکنم بخش صنعت میتواند در تعیین شاخصها نقش تعیین کننده داشته باشد پیشنهاد میکنم اظهار نظر بفرمائید

محمد سیاوشی, [21:36 14.01.15]

اگر سوال های طرح شده پاسخ داده شود بحث بهتری را شاهدیم

محمد سیاوشی, [21:36 14.01.15]

احسنت جناب آقای رحیمی عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فاضلی, [21:36 14.01.15]

جناب سجاددوست ماموریت و فلسفه وجودی یک شرکت حمل و نقل جابجا کردن کالا است. اما سوال من این است چگونه توانمندی شرکت‌های حمل و نقل باید مورد ارزیابی قرار گیرد؟ کدام توانمندترند؟

آقای رحیمی, [21:37 14.01.15]

دغدغه تصمیم‌گیری‌های محلی یا استانی و نادیده گرفتن قانون تجارت در بخش حمل و نقل..

محمد سیاوشی, [21:37 14.01.15]

صنعت میتواند تعیین‌کننده شاخص‌ها باشد

آقای سجاددوست, [21:37 14.01.15]

دوستان باید توجه کنند سازمان برای شرکت حمل و نقل ضوابط خاص خود را دارد چرا حضور 80 شرکت در یک منطقه

محمد سیاوشی, [21:37 14.01.15]

جناب سجاددوست ماموریت و فلسفه وجودی یک شرکت حمل و نقل جابجا کردن کالا است. اما سوال من این است چگونه توانمندی شرکت‌های حمل و نقل باید مورد ارزیابی قرار گیرد؟ کدام توانمندترند؟

محمد سیاوشی, [21:38 14.01.15]

این سوال مهمیه!!!؟؟؟

آقای رحیمی, [21:38 14.01.15]

بنده همچنان اصرار دارم تعریف صنعت از شرکت توانمند و قوی را بدانم

آقای فشار, [21:38 14.01.15]

در راستای پاسخ جناب فاضلی در مورد مکانیزم‌های حمل و نقل متاسفانه اغلب شرکت‌های حمل فاقد ناوگان ملکی و متعاقب آن ضعف در اداره امور عملیاتی هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فشار, [21:39 14.01.15]

برای تعریف یک بنگاه یا شرکت قوی بایستی مدیر توانمند را تعریف کرد

مهندس فاضلی, [21:39 14.01.15]

ملاکهای همچون سوابق و تجربه، تعداد مکانیزم متناسب ملکی، توان مالی، توان مدیریتی، حسن سابقه

آقای فشار, [21:40 14.01.15]

شرکتهای موجود در ترابری کشور از این بیماری بیشتر رنج میبرند

مهندس فاضلی, [21:40 14.01.15]

از کدام بیماری؟

محمد سیاوشی, [21:41 14.01.15]

جناب افشار لطفا جهت بحث را عوض نکنید

آقای رحیمی, [21:41 14.01.15]

اینها همه شاخصهای کلی است.

بنظر جنابعالی شاخص های کمی درچه سطحی که باشد میتوان شرکت را توانمند قلمداد کرد؟

محمد سیاوشی, [21:41 14.01.15]

و خواهشمندم همسو با بحث حرکت کنیم

آقای فشار, [21:41 14.01.15]

ضعف مدیریت و به هدر رفتن سرمایه های انسانی و مالی حداقل در شرکتهای حمل

آقای سجاددوست, [21:42 14.01.15]

توانمندی که شما تعریف میکنید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:42 14.01.15]

جناب افشار لطفا جهت بحث را عوض نکنید

آقای فشار, [21:42 14.01.15]

ما در راستای موضوع حرکت می کنیم

مهندس فاضلی, [21:44 14.01.15]

روش ارزیابی می گوید ابتدا شاخص ها و سنجه های مناسب را توسط خبرگان مشخص کرده سپس وزن دهی کرده و سپس بین چند رتبه مثلا سه یا پنج مقایسه و طبقه بندی میشود.

محمد سیاوشی, [21:44 14.01.15]

صنعت خواسته های خود را مطرح کرد

محمد سیاوشی, [21:44 14.01.15]

قطعا این خواسته ها کلی و کلان هستند

محمد سیاوشی, [21:45 14.01.15]

حال حمل و نقل باید خویشرا متناسب با نیاز صنعت بیاراید

آقای سجاددوست, [21:45 14.01.15]

گرفتن نبض حمل و ایجاد هر بستری در کلان خود فاجعه است

محمد سیاوشی, [21:46 14.01.15]

جناب افشار فولاد مبارکه نمونه است و یکی از صنایع مادر در کشور است

مهندس فاضلی, [21:47 14.01.15]

جناب افشار بقیه صاحبان بزرگ کالا هم با همین مشکلات دست به گریبانند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فاضلی, [21:49 14.01.15]

در صورتی که جامعه حمل و نقل کشور به فکر اصلاح و کسب منفعت بیشتر نیفتد صاحبان کالا قطعاً بخشی از مشکل خود را حل خواهند کرد.

آقای سجاد دوست, [21:50 14.01.15]

صنعت باید بداند که ایجاد انحصار صرف به صلاح نیست

آقای رحیمی, [21:50 14.01.15]

بنده هنوز به پاسخ صریح و روشن سوال خود نرسیدم ولی پیشنهاد حرکت بسمت تخصصی کردن حمل و نقل همانند حمل کالاهای خاص مانند فرآورده های نفتی، مواد شیمیایی، سیمان و... برویم. یک شاخص مهم میتواند توان حمل کالاهای خاص با ناوگان متناسب با آن کالا باشد.

دکتر نظری, [21:51 14.01.15]

سلام بر دوستان گرامی

جناب مهندس فاضلی به نظر می رسد بیان انتظارات صنایع بزرگی چون فولاد از بخش حمل و نقل جاده ای می تواند کمک خوبی برای تعریف شاخص ها باشد بنابراین سپاسگزار خواهیم بود اگر جزییات یا مثال هایی ارائه فرمایید

آقای رحیمی, [21:53 14.01.15]

منظور حقیر هم دقیقاً نظر جناب سبحان نظری بود

مهندس فاضلی, [21:53 14.01.15]

ما میخواهیم روزی ده هزار تن کالا از بندر امام یا بندرعباس به مبارکه حمل کنیم..چند شرکت داریم که می توانند چنین تصمیمی به ما بدهند؟؟

محمد سیاوشی, [21:55 14.01.15]

اولاً هدف بنده از دعوت از صنعت بیان خواست و نیازشان بود و اینکه نظر صنعت را جویا شویم در همین حد و نه بحث میان صنعت و حمل و نقل

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:55 14.01.15]

ثانیا ما در این گروه به هیچ وجه طرفدار کسی نیستیم

محمد سیاوشی, [21:56 14.01.15]

ثالثا اظهار نظرها باید بر اساس منافع ملی باشد نه صرفا صنفی

محمد سیاوشی, [21:57 14.01.15]

حال جناب مهندس فاضلی عزیز نظرات خود را اعلام کردند و بنده از ایشان بسیار ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [21:58 14.01.15]

و اما ادامه بحث

محمد سیاوشی, [21:58 14.01.15]

با طرح این سوال

محمد سیاوشی, [21:59 14.01.15]

که اساسا شرکت های حمل و نقل رتبه بندی باید بشوند یا خیر؟ چرا؟

آقای عددیان, [22:01 14.01.15]

باسلام

جناب فاضلی سوال کردند فرق شرکتی که کامیون دارد با شرکتی که ندارد چیست .
در عرف حمل و نقل بین المللی به شرکت فاقد وسیله حمل nVOCC گفته میشود و به شرکت دارنده
وسيله VOCC نه داشتن وسیله مزیت است نه نداشتن آن ، کم نیستند شرکتهاییکه با داشتن بیش از
یکصد دستگاه کامیون از کیفیت بسیا پایینی برخوردارند و بسیارند شرکتهاییکه بدون وسیله در رده
های بالای کیفیتی و حجم باریکه حمل میکنند قادردارند . تمام شرکتهای بزرگ ایران فقط فورواردر
هستند و کامیون ندارند اگر نام بردن از شرکتهای در اینجا مجاز بود برای هر کدام مثالها ونمونه های
بسیارزباری تقدیم میکردم .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [22:01 14.01.15]

مدیریت قوی و بروز ، پرسنل کار آمد ، ارتباطات موثر و گسترده از عوامل اولیه و بسیار مهم در تایین کیفیت شرکتها هستند و اتفاقا گاهی داشتن وسیله باعث پایین آمدن سطح کیفی برخی شرکتها میشود .

آقای سجاددوست, [22:03 14.01.15]

جناب سیاوشی رتبه بندی با چه معیاری و بچه هدفی

محمد سیاوشی, [22:03 14.01.15]

از سروران عزیز به دلیل نگه داشتن مباحث عذرخواهی میکنم و جسارت بنده را به بزرگی خویش ببخشند

محمد سیاوشی, [22:03 14.01.15]

سلام و سپاس جناب عددیان عزیز

آقای عددیان, [22:03 14.01.15]

درشرایط کنونی و باجود شرکتهای گوناگون دولتی ووابسته به دولت ،تدوین نظام رتبه بندی دردی را از سیستم حمل و نقل ما دوا نخواهد کرد

آقای منصوری, [22:04 14.01.15]

با سلام و عرض ادب و شب خوش مسلما جناب سیاوشی در اینکه شرکتها بر اساس توانمندیشان که این توانمندی باید دارای تعاریف حسب ابعاد مختلف را دارا باشد باید رتبه بندی شوند اما ساختن این بستر باید به گونه انجام یابد که دست اندر کاران بخش خود نیز به این باور رسیده باشند و بدانند رقابت در صحنه با داشتن توان علمی ,مدیریتی و مالی امکان پذیر است

[22:04 14.01.15A a. sharifpour,]

سلام خدمت همه دوستان و اساتید و خصوصا جناب سیاوشی عزیز مباحث خوبی مطرح و در حال بحث وتبادل نظر است ان نکته ای که اهمیت دارد اینست که قبل از رتبه بندی باید درک درستی از چالشها وفضای کسب و کار داشته باشیم و سپس این سوال مطرح میشود که رتبه بندی برای چه؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:04 14.01.15]

جناب سجاددوست عزیز با هدف تعیین سطح توان و قدرت هر شرکت

[22:05 14.01.15 Hossein Gharamaleki, [

قبلا در اواخر دهه شصت این رتبه بندی انجام شد ولی چرا بعدا متوقف شد دوستان اگر از این تجربه چیزی دارند که الان به کار اید لطفا ارایه فرمایند

محمد سیاوشی, [22:05 14.01.15]

سلام بر استاد عزیز جناب شریف پور و سرور ارجمند جناب منصوری عزیز

[22:06 14.01.15A a. sharifpour, [

حال با پیش فرض های مطرح اگر رتبه بندی هم انجام شد کدام مشکل حل خواهد شد

محمد سیاوشی, [22:06 14.01.15]

دقیقا موافقم دوستان

اگر زیر ساخت ها و بسترها درست نباشند هیچ طرحی موفق نخواهد بود

محمد سیاوشی, [22:06 14.01.15]

هر اصلاحی باید از ریشه صورت پذیرد

دکتر نظری, [22:06 14.01.15]

سلام بر استادم جناب آقای مهندس شریف پور عزیز

رتبه بندی یک حسنش محافظت از سود شرکت های منظم تر و تواناتر در برابر شرکت های اخلالگرا! است

[22:07 14.01.15A a. sharifpour, [

متقابلا عرض سلام و ارادت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر همتی, [22:07 14.01.15]

همانطور که جناب عدیدان فرمودند پارامتر های رشد کیفی در این حوزه به عواملی فارغ از خودرو بستگی دارد، رتبه بندی با ایجاد رقابت و درست کردن یک مزیت رقابتی موجب رشد کیفی در این حوزه خواهد بود

محمد سیاوشی, [22:07 14.01.15]

فقط از عزیزان خواهش میکنم بحث تو بحث نشه

آقای عدیدان, [22:09 14.01.15]

بنظر بنده ساختمان حمل و نقل ما به ثریا رسیده منتها با خشت کج اولیه .
تا خشت اولیه درست نشود این بنا همچنان کج براه خود ادامه میدهد .

محمد سیاوشی, [22:09 14.01.15]

پس روی بسترها و ریشه ها بحث کنیم ک از کجا شروع کنیم و بیایم بالا

آقای منصوری, [22:12 14.01.15]

اساسا بحث اصلی اصلاح ساختار شرایط تاسیس با سهل کردن شرایط به پیشنهاد ریاست محترم سازمان حمل و نقل به جهت کوتاه شدن دست دلالتان فروش اینگونه شرکتهاست لذا خواهشا در اینخصوص نظراتتان را اعلام تا انشاءالله با توجه به رسیدن به پایان هفته به یک جمع بندی مناسب برسیم . انشاءالله

مهندس فاضلی, [22:12 14.01.15]

خشت اول چیست جناب عدیدان؟؟

آقای سجاددوست, [22:17 14.01.15]

شرکت حمل و نقل با توجه به سرمایه بری وهمچنین مشکلات خاص موجود درون بخشی سودی برای سرمایه گذار ندارد البته اگر نظارت قوی صورت بگیرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای منصوری, [22:21 14.01.15]

جناب سجاددوست عزیز سلام با عنایت به مطالب عنوان شده در شبهای قبلتان و الان وان بینشی که از شما سراغ دارم ایا سهل کردن شرایط تاسیس به نظر شما راه چاره است یا خیر اگر نیست چه راه حلی را پیشنهاد میکنید.

محمد سیاوشی, [22:21 14.01.15]

جناب منصوری عزیز اگر هدف فقط و فقط قطع دست دلالتان باشد که باز مشکلاتی به مراتب بزرگتر پدید خواهیم آمد. بنگاه اقتصادی نیاز به حیات دارد و اگر عرضه و تقاضا دچار اختلال شود انگاه شاهد تخلفات و رقابتهای ناسالم فراوانی میان این بنگاه ها خواهیم بود

آقای منصوری, [22:22 14.01.15]

احسنت

دکتر همتی, [22:23 14.01.15]

احسنت

دکتر نظری, [22:23 14.01.15]

رتبه بندی هم اگر درست تمهید و اجرا شود می تواند به واقعی سازی قیمت شرکت ها و حتی واقعی سازی کرایه ها بینجامد

[22:23 14.01.15A a. sharifpour,]

از امار های مطرح شده در مباحث استفاده می کنیم. اشاره به حدود 4000 واندی شرکت وبالای 250000 وسیله و اگر تعداد کثیر رانندگان را هم اضافه کنیم سه جزیره با کمترین ویا پیوند ضعیف از نظر مسءولیت و مدیریت کنار هم فعالیت می کنند تعریفی که ما از شرکت توانمند در این شرایط خواهیم داشت اینست که بتواند به عنوان بنگاه رهبر شرکت های کوچک را رهبری کند و برای تمایل و تشویق شرکت های کوچک برای تجمیع ساز وکارهایی می طلبد که در اصلاح ضابط تاسیس باید پیش بینی شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [22:24 14.01.15]

جناب فاضلی تمام حمل و نقل ما چه داخلی و چه خارجی روی خشت گاراژ داری بنا شده قوانین گاراژ داری حاکم است و هنوز این قوانین چنان با قوانین و ساختارهای جدید تعامل سود جویانه و موزیانه ای دارند که در عمل آنچه تاثیر گذار تر است عرف گاراژ داریست . یک سوال قبلا طرح کردم و مجددا و کاملتر میپرسم :

چند درصد از مدیران شرکتها داخلی توان محاسبه علمی نرخ باردارند ؟
چند درصد از مدیران شرکتها بین المللی میتوانند سی دقیقه به انگلیسی درباره حمل و نقل صحبت کنند ؟

در صد بالایی از مدیران و صاحبان شرکتها فقط بخاطر داشتن پول در آن مقام قراردارند

محمد سیاوشی, [22:24 14.01.15]

پس قطعا هدف عزیزان سازمان فقط این نیست و اهداف مثبت دیگری نیز دارند.

آقای سجاددوست, [22:24 14.01.15]

جناب منصوری عزیز باسلام مستحضرید که رقابت شدید و انحصار هر دو افت است

محمد سیاوشی, [22:28 14.01.15]

انتقادات را انجام دادیم

دوستان چه پیشنهاداتی دارند ؟

آقای سجاددوست, [22:28 14.01.15]

بسیار به جاست

محمد سیاوشی, [22:29 14.01.15]

جناب دکتر نظری طرح رتبه بندی را مطرح کردند

محمد سیاوشی, [22:29 14.01.15]

این یک پیشنهاد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:31 14.01.15A a. sharifpour,]

ضوابط تاسیس شرکتها در حال بازنگریست و دوستان نظرات پیشنهادی خود را به دفتر کالا ارایه نمایند البته نت پیشنهاد برگزاری سمینار در ایت راستا میدهم که سازمان متولی ان باشد

محمد سیاوشی, [22:32 14.01.15]

به استناد آمارهای رسمی موجود در سایت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تا پایان سال 1391، تعداد 4178 شرکت حمل و نقل در زمینه حمل کالا، 2440 شرکت حمل و نقل در زمینه حمل مسافر، 378496 دستگاه انواع کامیون و کامیونت در زمینه حمل کالا، 88762 دستگاه انواع اتوبوس، مینی بوس و سواری در زمینه حمل مسافر، 590223 نفر راننده در زمینه حمل کالا، 200548 نفر راننده در زمینه حمل مسافر

آقای منصوری, [22:32 14.01.15]

نظارت و کنترل و ساماندهی در بخش ناوگان بمنظور مدیریت ناوگان و ایجاد رقابت سالم و واقعی بدور از رانت ویا انحصار وبستر سازی به جهت توانمند شدن و خروج از سیستم باری شرکتهایی که توان حضور را ندارند و پیشرفت از یک حمل و نقل سنتی به حمل و نقل پویا و کارآمد علمی

محمد سیاوشی, [22:33 14.01.15]

بسیار عالی استاد شریف پور عزیز
برگزاری هم اندیشی یا سیمینار با محوریت سازمان

آقای عددیان, [22:34 14.01.15]

تا وزارت حمل و نقل ایجاد نشود ، نظام حمل و نقل اصلاح نشود ، وتا تخصص و مدیریت قوی سنگ بنای اولیه حمل و نقل نشود ، هر کار دیگری تنها مسکن خواهد بود .

محمد سیاوشی, [22:35 14.01.15]

اگر پیشنهادات ملموس و قابل دسترسی باشد بهتر میتوان نتیجه گرفت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر همتی، [22:37 14.01.15]

پیشنهادم ارتقا عملکرد نیروی انسانی و بالا بردن توان مدیریت سازمانها در حوزه های مختلف است که بر پایه استاندارد های بین المللی قابلیت اجرا دارد

محمد سیاوشی، [22:38 14.01.15]

خواهش میکنم دوستان مشارکت بیشتری داشته باشند و پیشنهادات خود را ارایه دهند

آقای منصوری، [22:39 14.01.15]

شرایط تاسیس و بهره برداری با شرایط واقعی و توانمند و ارتقا در شرکتهای دارای مجوز در دستور کار قرار گیرد که هرکه توان دارد بماند در غیر اینصورت بصورت ترکیبی توانمند شود و اجازه فعالیت داشته باشد

محمد سیاوشی، [22:39 14.01.15]

بسیار عالی جناب منصوری عزیز احسنت

محمد سیاوشی، [22:39 14.01.15]

ممنون از پیشنهاد خوبتان جناب دکتر همتی عزیز

آقای سجاد دوست، [22:40 14.01.15]

حمل و نقل درکشور ما صد درصد خصوصی است ولی بخش دولتی تعیین کننده است به نظر میرسد باید اهداف ترسیمی بلند و کوتاه

آقای سجاد دوست، [22:42 14.01.15]

مدت و ایجاد تسهیلات زمینه رشد وضعیت موجود را باید فراهم نمایند

دکتر همتی، [22:43 14.01.15]

بخش خصوصی همیشه جریان ساز است و بخش دولتی تصمیم ساز انشا الله توالی و تعامل این فرایندها یک سیستم اثر بخش برای جامعه باشد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [22:43 14.01.15]

طرح رتبه بندی مد نظر بنده می تواند چندمعیاره باشد و مانند آیین نامه فعلی معیارهای مختلفی مانند تعداد کامیون و تحویلالت و سوابق مدیران و متراژ زمین و ... را در نظر داشته باشد و در عین حال با لحاظ نمودن معیارهای دیگری مانند سوابق تخلفات و تناژ حمل گذشته و تعداد پرسنل و گستردگی جغرافیایی فعالیت و مقدار مالیات پرداختی و نظایر آنها می توان رتبه را ارتقا داد

محمد سیاوشی، [22:43 14.01.15]

ممنون و سپاس جناب سجاددوست عزیز

دکتر نظری، [22:45 14.01.15]

ضمن اینکه در صورت تصویب هر طرحی برای بازنگری ضوابط تاسیس لازم است به هیچ وجه در تطبیق شرایط شرکت های فعلی ملاحظه ای انجام نشود و همه باید برای بقا ظرف مدت معقولی خود را با ضوابط جدید تطبیق دهند

مهندس باقریان، [22:47 14.01.15]

پیشنهاد آقای نظری متین و قابل تامل است، ابتدا باید مناطق جغرافیایی و حداقل امکانات این مناطق تعریف شوند
شرکتهای جدیدالتاسیس با شرایط جدید ثبت شوند و شرکتهای قدیمی در هر بار تمدید پروانه حسب امکاناتی که فراهم کرده اند امتیاز بگیرند
در این بین نقش دولت و حمایت آن از شرکتهای قدیمی موثر است تا با ارایه تسهیلات آنها نیز تجهیز شوند

آقای سجاددوست، [22:47 14.01.15]

جناب سیاوشی با پیشنهاد تفکیک حملونقل داخل از بین المللی جناب رحیمی وقبول نشست یک روزه برای بررسی ضوابط تاسیس باحضور عزیزان صاحب نظر موافقید

محمد سیاوشی، [22:48 14.01.15]

بنده به شخصه کاملا موافقم جناب سجاددوست عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:48 14.01.15]

احسنت جناب مهندس باقریان عزیز

میثم لشینی, [22:51 14.01.15]

با سلام در حال حاضر پروژه لجستیک الکترونیکی (اختصاص بار بر روی بستر USSD) بدر مرحله راه اندازی سرویس میبشاد

آقای سجاددوست, [22:52 14.01.15]

ما آماده برگزاری نشست را داریم به شرطی که دیگران مکان قابل تجمع بهتری ارائه ندهند وقبول دعوت نیز نمایند

آقای عددیان, [22:52 14.01.15]

جناب همتی پیشنهاد بسیار خوبی دادند .

آقای عددیان, [22:53 14.01.15]

جناب سجاددوست آیا در کشور ما حمل و نقل صددرصد خصوصی است ؟

آقای عددیان, [22:54 14.01.15]

جناب نظری شرکت پرس فورواردر است یا کامیون دارد ؟

آقای عددیان, [22:55 14.01.15]

این شرکت درجه چند است ؟

دکتر نظری, [22:56 14.01.15]

فعلا که نظام درجه بندی نداریم

آقای سجاددوست, [22:57 14.01.15]

جناب عددیان به نسبت سایر دستگاهاهای دیگر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:59 14.01.15]

دوستان ارجمند به پایان مباحث امشب نزدیک شدیم....

محمد سیاوشی, [23:00 14.01.15]

انشالله ادامه مباحث در شب های اتی

آقای عددیان, [23:04 14.01.15]

یک پیشنهاد بنیادی و اساسی اینستکه واقعا حمل و نقل صددرصد خصوصی شود . وخواهید دیده که چطور روبه جلو پرواز میکند . فکر کنید
متشکرم جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [23:04 14.01.15]

بسیار ممنون و سپاسگزارم جناب عددیان عزیز و ارجمند و استاد مسلم بنده

محمد سیاوشی, [23:05 14.01.15]

سپاس از همه سروران حاضر و ناظر مباحث

آقای عددیان, [23:06 14.01.15]

شرمنده میفرمایید ، بنده با شاگردی هم فاصله زیادی دارم .

دکتر نظری, [23:06 14.01.15]

سپاس جناب سیاوشی و دیگر اساتید

محمد سیاوشی, [23:07 14.01.15]

امشب مباحث خیلی سنگین و تخصصی پیش رفت و سواد اندک و ضعف بنده در مدیریت مباحث را به بزرگی خویش ببخشید و اگر خدای ناکرده سهوا جسارتی به محضر دوستان و بزرگان کردم به بزرگی خویش بنده را ببخشید و حلال کنید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش چهارم :

محمد سیاوشی, [22:27 15.01.15]
باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

محمد سیاوشی, [22:29 15.01.15]
به لطف خدا و همت همه عزیزان تا کنون مباحث خواب و ارزشمندی در خصوص موضوع جاری داشتیم

محمد سیاوشی, [22:29 15.01.15]
و مطالب بسیار ارزشمندی را عزیزان و کارشناسان مطرح کردند

محمد سیاوشی, [22:30 15.01.15]
و انشالله طی مدت باقی مانده تا اتمام این بحث به جمع بندی خوبی به کمک عزیزان برسیم

محمد سیاوشی, [22:31 15.01.15]
در ابتدا مشکلات مطرح شد

محمد سیاوشی, [22:31 15.01.15]
بعد پیشنهاداتی داده شد

محمد سیاوشی, [22:32 15.01.15]
سپس صنعت خواسته های خود را مطرح کرد

محمد سیاوشی, [22:33 15.01.15]
و فایل مباحث هم از ابتدا تا کنون در اختیار اعضا محترم قرار گرفت

محمد سیاوشی, [22:33 15.01.15]
و اما ادامه بحث

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:35 15.01.15]

اینکه رتبه بندی یا هر چیز دیگری که باعث شود صلاحیت ها و توانمندی های شرکت ها مشخص شود بسیار خوب و عالی است و مورد قبول همگان
اما....

محمد سیاوشی, [22:35 15.01.15]

به شرط ها و شروط ها

محمد سیاوشی, [22:36 15.01.15]

از سوی دیگر صاحبان شرکت ها هم حرف و استدلال هایی دارند و مشکلات زیادی فراروی آنهاست

محمد سیاوشی, [22:36 15.01.15]

که باید این مشکلات واقعا دیده شود

محمد سیاوشی, [22:36 15.01.15]

و حرفشان هم حق است

محمد سیاوشی, [22:37 15.01.15]

و باید اگر اساسا خواهان حل هر مشکلی هستیم در هر بخشی به صورت ریشه ای موضوع حل و فصل گردد

محمد سیاوشی, [22:41 15.01.15]

انصافا امروز حمل و نقل و فعالان آن در همه بخش ها با مشکلات بسیار جدی مواجه هستند و فشار و استرس بسیار بالایی را تحمل میکنند

محمد سیاوشی, [22:41 15.01.15]

و تحریم ها هم که جای خود دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سجاد دوست, [22:43 15.01.15]

جناب سیاوشی عزیز جالب است سلسله مطالب را به صورت کلاسیک ادامه دهید که به همین منوال جمع بندی شود

محمد سیاوشی, [22:44 15.01.15]

چشم جناب سجاد دوست عزیز

محمد سیاوشی, [22:46 15.01.15]

امروزه حمل و نقل اسیر و درگیر تنها یک یا چند مشکل نیست بلکه آبستن بسیاری از مشکلات و موانع ریز و درشت است که این مشکلات زنجیروار به هم بسته شده اند

محمد سیاوشی, [22:48 15.01.15]

ولی....

آقای سجاد دوست, [22:48 15.01.15]

رتبه بندی به شرط لحاظ داشتن اصولی قابل انجام است

محمد سیاوشی, [22:48 15.01.15]

بسیار عالی جناب سجاد دوست عزیز

محمد سیاوشی, [22:48 15.01.15]

ولی به هر حال باید کاری کرد

محمد سیاوشی, [22:48 15.01.15]

و اقدامی انجام داد

محمد سیاوشی, [22:49 15.01.15]

آن هم اقدامی که با انجامش مشکلی حل شود به گونه ای که اثرش کاملاً موثر و مثبت باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:50 15.01.15]

حال سازمان محترم طرحی دارد و برنامه هایی

آقای سجاددوست, [22:52 15.01.15]

صد البته ولی چنانچه دلسوزی در کار باشد تشکیلات باید اقدام به جمع آور نقطه نظرات همه افراد شاغل درصنف باشد

محمد سیاوشی, [22:54 15.01.15]

و قبل از هر چیز لازم است بگویم مسولان و دست اندرکاران این سازمان فرزندان این آب و خاک هستند و برادران و خواهران خودمان و قطعاً هدف و نیتشان خیر است و از آنسو هم فعالان بخش های خصوصی سربازان پیاده نظام این صنعت هستند و باید با اینگونه به موضوعات نگاه شود و اینکه همه ما خواهان رشد و تعالی این صنعتیم و خدمت به این ملت

محمد سیاوشی, [22:54 15.01.15]

احسنتم جناب سجاددوست

محمد سیاوشی, [22:55 15.01.15]

قطعاً باید از نظرات ارزنده فعالان و کارشناسان نه تنها در این بخش بلکه در همه امور استفاده شود و در این شکی نیست

آقای سجاددوست, [22:55 15.01.15]

اکثر افراد نوشتن برایشان سخت ولی در گفتار توانمندند که باید دیده شود

محمد سیاوشی, [22:56 15.01.15]

انشالله این موضوع با برگزاری جلسات حضوری حل خواهد شد

محمد سیاوشی, [22:58 15.01.15]

بنده با اکثر صنایع هم صحبت کردم و آنها هم نظرات جناب مهندس فاضلی را داشتند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:00 15.01.15]

و در اینجا این حمل و نقل است که باید دست به خودسازی مجدد بزند و با رفع مشکلات و اصلاح زیر ساخت هایش خود را با نیازها و درخواست های مشتریان همسان کند.

آقای سجاد دوست, [23:01 15.01.15]

شما ببینید در همین اقدام با همین اندک نفرات عضو چقدر نقطه نظرات موثر طرح شده که اگر این مبحث منطقه ای و در ادامه استانی و کشوری شود چه گنجینه ای حاصل خواهد شد که بعدا تشکیلات میتواند فیتبعوت احسنه نماید

محمد سیاوشی, [23:05 15.01.15]

حال دوستان نظرات نهایی تان در خصوص تصمیم سازمان چیست؟

محمد سیاوشی, [23:06 15.01.15]

و سازمان باید چه بسترها و زمینه هایی را برای اجرای موثرتر و بهتر این تصمیم خود ایجاد کند؟

محمد سیاوشی, [23:12 15.01.15]

حال دوستان نظرات نهایی تان در خصوص تصمیم سازمان چیست؟
و سازمان باید چه بسترها و زمینه هایی را برای اجرای موثرتر و بهتر این تصمیم خود ایجاد کند؟

محمد سیاوشی, [23:13 15.01.15]

سلام و عرض ادب خدمت دکتر نظری عزیز و مهندس سلحشور ارجمند

دکتر نظری, [23:14 15.01.15]

به نظر می رسد حداقل یکی از بخش های جمع بندی نظرات این است که اکثریت منتقد اطلاق واژه تسهیل برای طرح اصلاحی سازمانند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[23:14 15.01.15Amir Salahshour, [

دوستان عزیز، مطالب و نظریات ارزنده شما در مورد رتبه بندی شرکتها قابل تامل و مقبول بود، يك نکته که شاید غافل از ان بودیم این بود که رتبه بندی شرکتها خصوصا داخلي باعث مانع پیشرفت و توسعه شرکتهاي کوچک شود

آقای سجاد دوست, [23:15 15.01.15]

دقیقا جناب سلحشور

آقای رحیمی, [23:16 15.01.15]

سلام جناب سجاد دوست.. از جنابعالی و سایر دوستان صنف سپاسگزارم.. صرفا بدلیل پرهیز از ایجاد زحمت برای عزیزان با توجه به بعد مسافت از اطلاع رسانی خودداری شده.. انشالله در شادی هایتان جبران کنم..

[23:18 15.01.15Amir Salahshour, [

از انجا که همه دوستان اطلاع کاملی از شرایط و این نامه تشکیل شرکتها دارند و دست اندر کاران واقف به این موضوع هستند که وجود شرایط در این نامه مشکلی از صنعت حمل و نقل حل نمیکند، اکثر شرکتهایی که هم اینک فعالند بازوی قوی خود را مشارکت ناوگان خود مالک میدانند و با مدیریت و هدایت صحیح این عامل توانایی ارائه خدمات در شرکتهای مختلف تولیدی و صنعتی و تجاری رادارند، که این مبحث در آیین نامه نانوشته است

آقای رحیمی, [23:19 15.01.15]

سلام جناب نظری..دقیقا نظر بنده هم همین است..

[23:19 15.01.15Amir Salahshour, [

هرچند رتبه بندی شرکتها خود به خود با توجه به ضوابط آیین نامه در شهرهای کوچک و بزرگ و استانی و توانمند دیده شده است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [23:21 15.01.15]

جناب دکتر نظری..چنانچه دیدگاه عزیزان بخش صنعت و سایر بخشهای مرتبط با حمل و نقل صریح و روشن گفته شود به جمع بندی بهتری خواهیم رسید.

دکتر نظری, [23:22 15.01.15]

دسته بندی لحاظ شده در آیین نامه فعلی شاید چندان کارآمد نباشد به این دلیل که مثلا در مقیاس یک شهرستان شرکت شهرستانی بدون کامیون می تواند صدها برابر شرکت استانی کامیون دار سود برد و این سودبری چندان هم ناشی از صلاحیت و دانش و کارآمدی و حتی کرایه بهتر نباشد

[23:23 15.01.15Amir Salahshour,]

شرکت توانمند شرکتی است که بتواند کلیه خدمات مورد نیاز مشتری خود را به نحو احسن نه تنها در بخش حمل و نقل بلکه در کلیه زمینه های لجستیکی ارائه دهد،

[23:24 15.01.15Amir Salahshour,]

حال ناوگان انبار و ماشین الات ملکی باشد یا استیجاری

مهندس باقریان, [23:24 15.01.15]

بنظر من شرکت توانمند شرکتی است که توان حمل انواع بار به مسیرهای مختلف را داشته باشد با قیمت رقابتی

مهندس باقریان, [23:25 15.01.15]

و بدیهی است بعضی از مسیرها در بعضی مواقع مطلوب رانندگان خود مالک نیست

[23:25 15.01.15Amir Salahshour,]

احسنت جناب باقریان،، نه تنها حمل بار بلکه خدمات مربوط نیز شامل میشود

آقای سجاددوست, [23:25 15.01.15]

به نظر میرسد داشتن مکانیزم را نباید به عنوان اصل توانمندی دانست ولی از اصول موثر خواهد بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:26 15.01.15]

احسنتم

نظرات بسیار خوبی در حال طرح شدن است

دکتر نظری, [23:27 15.01.15]

بله همین طور است جناب سجاددوست و اتفاقا دیشب هم پیشنهاد شد که رتبه بندی چندمعیاره باشد

آقای عددیان, [23:27 15.01.15]

سلام

جناب قراملکی خوش خبر باشید . ممکنه بفرمایید کار ایران و ترکیه بکجارسید ؟
جناب سلحشور در دنیا چند شرکت با مشخصاتیکه فرمودید وجود دارد ؟

[23:27 15.01.15Amir Salahshour,]

بله کاملا صحیح است جناب سجاد دوست، ولی چرا در این نامه لزوم وجود تعداد ۱۰ کامیون " آنهم متعلق به شرکت" نه حتی اهضا هییت مدیره!!!! گنجانده شده؟؟!!!!
۱۰ دستگاه کامیون چه دردی دوا میکند؟

مهندس باقریان, [23:27 15.01.15]

البته داشتن ناوگان اختصاصی در کنار مدیریت موثر و نیروی انسانی کارآمد می تواند یک شرکت حمل و نقل را نسبت به رقبا متمایز کند

دکتر نظری, [23:27 15.01.15]

و ترکیب ناوگان صرفا یکی از این معیارها باشد

آقای سجاددوست, [23:28 15.01.15]

جناب باقریان رقابت باید اصولی داشته باشد در غیر اینصورت فاجعه بدنبال دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[23:28 15.01.15Amir Salahshour,]

جناب آقای عددیان عزیز،، با سلام،، از شرکتهای دنیا اطلاع کاملی ندارم، اما در تهران شرکتهای زیادی هستند که کلیه خدمات مشتریان خود را به نحو احسن انجام میدهند،،

[23:30 15.01.15Amir Salahshour,]

به همین دلیل با توجه به کنبود امکانات خود به مشتریان خاصی اکتفا میکنند،، در صورتی که دولت بتواند با کمکهای خود به این شرکتها اعطا بذل نماید امکان شکوفا شدن و رشد و پیشرفت بیشتری دارند

آقای عددیان, [23:30 15.01.15]

اگر شرکتی ادعا کرد فقط میخواهد فورواردر باشد چطور ؟
لاید باید از شرکتهای کشتیرانی هم کشتی خواست تامجوز بگیرند و ..هوایی
جناب سلحشور یکی را نام ببرید ، لطفا

آقای سجاددوست, [23:31 15.01.15]

جناب سلحشور اینهم از موضوعات قابل تامل است که چرا وبه چه دلیل عدد 10 درج شده

مهندس باقریان, [23:31 15.01.15]

دقیقا جناب سجاددوست
شرکتهای ضعیف چون توان رقابت در خدمات رسانی را ندارند صرفا روی کسر کرایه و بازپرداخت درصد تمرکز دارند

[23:31 15.01.15Amir Salahshour,]

حال سوال این است که اگر بحث رتبه بندی است آیا رضایت مشتریان هم در این نامه یا در رتبه بندی توسط سازمان در نظر گرفته میشود؟؟؟

[23:33 15.01.15Amir Salahshour,]

جناب عددیان عزیز، عدد ۱۰ برای شرکتها حمل و نقل در شهرهای بزرگ است و در شهرهای کوچک این عدد متغیر است، اگر اشتباه نکنم ۶ صحیحی میباشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سجاد دوست, [23:33 15.01.15]

با مطلب اخرجناب سلحشور موافقت کامل دارم

آقای سجاد دوست, [23:38 15.01.15]

جناب باقریان متاسفانه صاحبان کالا همه شرکتها رابه پرداخت درصدی از کمسیون نمودهاند قوی
وضعف همه بنده این درگه اند

[23:39 15.01.15 Amir Salahshour,]

جناب عددیان عزیز،، اجازه دهید از اسم شرکت چیزی گفته نشه که باعث تبلیغ شود، ولي يك مثال:
شرکت سایپا دیزل که معرف حضور همه دوستان است کلیه خدمات لجستیکی خود را توسط يك
پیمانکار انجام میداد، این خدمات شامل:

حمل کانتینر از بندر عباس

حمل بعضی از کانتینرها از دیوهای خود و گمرکات تهران

حمل محصولات تولیدی خود از تهران به شهرستانها

حمل قطعات اولیه جهت تولید از بسیاری مبادی در نقاط مختلف کشور عملیات بارگیری و تخلیه
محمولات

انجام عملیات نمایشگاهی

بعضا انبارداری و دیو محمولات

درخالی که این شرکت پیمانکار فقط يك شرکت با مجوز حمل داخلی کالا است که حتی ۱۰ دستگاه
کامیون ملکی هم ندارد

آقای عددیان, [23:40 15.01.15]

بنظر میرسد در مورد تاسیس و شرایط اولیه و چگونگی کار شرکتها دوستان داخلی و بین المللی را با
یک چوب میزنند . در شرکتهای داخلی تکیه بر کمسیون آنهم بدون کنترل از جانب دستگاههای
نظارتی پسندیده نیست اما در شرکتهای بین المللی این بخش تعریف شده و مجاز فورواردر میباشد .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[23:41 15.01.15Amir Salahshour,]

دوستان واقفند که به لحاظ بازدهی کم و عدم وجود کمکهای مالی از طرف دولت امکان تامین ماشین الات برای شرکتها و سرمایه گذاری در این بخش صرفه اقتصادی ندارد، بهتر است که ابتدا در این نامه ها این حث مرور و اصلاح گردد

آقای سجاد دوست, [23:43 15.01.15]

جناب سلحشور به نظر شما دلیل این انتخاب چه می تواند باشد و به این راحتی شرکت سایپا جایگزینی می پذیرد؟

[23:44 15.01.15Amir Salahshour,]

شرکتهای بزرگ ایران با توجه به قانون خصوصی سازی وارد بازار رقابت شدید شدند و بسیاری از مشتریان خود را از دست دادند، الان اسمی از شرکتهای بزرگی مانند خرمشهر سوسنگرد ساعیران بستان و ... نیست

محمد سیاوشی, [23:44 15.01.15]

احسنتم ، افرین

[23:44 15.01.15Amir Salahshour,]

بسیاری از شرکتهای خصوصی جایگزین شرکتهای بزرگ دولتی شدند فقط و فقط به لحاظ مدیریت صحیحی بخش خصوصی

دکتر نظری, [23:45 15.01.15]

البته فقط مدیریت صحیح تر بخش خصوصی نبود!

محمد سیاوشی, [23:45 15.01.15]

انشالله یه روزی بحث را به این موضوع اختصاص خواهیم داد و آسیب شناسی خواهیم کرد دلیل ناکامی شرکت های بزرگ و معظمی همچون بستان ، خرمشهر و غیره...

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [23:45 15.01.15]

شما با این مثال گفته خودتان را نسخ فرمودید . (بماند که آن شرکت از کجا تغذیه میشد و ..). شرکت مذکور که از امکانات دیگران استفاده میکند و این پروژه را اجرا میکرد دلال نیست و نباید وسیله داشته باشد ؟ چگونه چنین پروژه ای را به شرکتی که یک دستگا ه کامیون ندارد سپردند .

آقای سجاددوست, [23:47 15.01.15]

اگر دوستان علل عدم استقبال شرکتها از خرید کامیون ملکی بنام شرکت را برشمردند بحث کاملتر خواهد شد

[23:47 15.01.15 Amir Salahshour, [

به نظر این حقیر این موضوع در ایین نامه نیست که مدیری که توانایی و شایستگی و لیاقت خود را نشان داده حتما باید کامیون و ملك و انبار و .. داشته باشد؟؟؟؟!!!!
در بحث مجوز برای شرکتهای بین المللی این موضوع شرط اصلی و حتی شرط کافی است
اما در زمینه داخلی به هیچ وجه به این موضوع اهمیتی قابل سزا داده نشده

این است تفاوت مجوز بین شرکتها و لزوم بازنگری شرکتها

دکتر نظری, [23:48 15.01.15]

[Forwarded from آقای سجاددوست]

اگر دوستان علل عدم استقبال شرکتها از خرید کامیون ملکی بنام شرکت را برشمردند بحث کاملتر خواهد شد

دکتر نظری, [23:49 15.01.15]

نکته بسیار مهمی است جناب سجاددوست

آقای عددیان, [23:49 15.01.15]

شما فرمودید باید شرکتهایی با چنین تواناییهایی داشته باشیم و خوتان تایید فرمودید که هنوز نداریم . منم بشما عرض میکنم در دنیا چنین شرکتهایی تعدادشان از انگشتان دودست بیشتر نیست .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[23:49 15.01.15Amir Salahshour, [

جناب عددیان عزیز،، این شرکت دلال نیست،، رضایت مشتری دلیل این ادعا است،، جدای از قیمت‌های رقابتی،، این شرکت حمل و نقل داخلی را میتوان یک فورواردر یا یک شرکت لجستیک‌ی. نامید

[23:50 15.01.15Amir Salahshour, [

جناب آقای نظری عزیز
جناب آقای سجاددوست عزیز
چند دلیل عدم صرفه اقتصادی کامیون‌داری را عرض میکنم:

[23:51 15.01.15Amir Salahshour, [

شرکتها از تامین ماشین آلات چینی فراری هستند که مشکلات ان برای همه دوستان واضح و بدیهی است

آقای سجاددوست, [23:52 15.01.15]

جناب سلحشور ببه نظر شما بغیر از رقابت در نرخ آنهم به عنوان اصلی ترین مطلب صاحب کالا دنبال چه چیز دیگری است

[23:53 15.01.15Amir Salahshour, [

تامین ماشین آلات با کیفیت مثلا ولوو یا اسکانیا به طور معمول برای هردستگاه کامیون بین ۴۰۰الی ۷۰۰ میلیون تومان هزینه دارد برای هر دستگاه

[23:53 15.01.15] مهندس باقریان,

در جواب سوال جناب سجاددوست
کنترل و مدیریت ناوگان برای شرکتها امری پرهزینه و غیراقتصادیست
خرید کامیون سرمایه گذاری سنگین می طلبد

[23:53 15.01.15Ali Ahmadi, [

سلام با نظر اقاي نیشابوري موافقم ختما شرکتها نباید دارای تجهیزات و ماشین آلات باشند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقریان, [23:54 15.01.15]

خیلی ساده سود بانکی یک کامیون بیشتر از منافع کارکرد آن است

محمد سیاوشی, [23:55 15.01.15]

احسنتم

آقای سجاددوست, [23:56 15.01.15]

شرکتها از دارایی ونحوه عملکرد مالیات علی الخصوص نحوه اقدام مالیات بر ارزش افزوده و چند اقدامی امور مالیاتی خسته شدهاند

[23:56 15.01.15 Amir Salahshour,]

در بازار کنونی درآمد يك دستگاه کامیون که در بخش داخلی کار کند بطور متوسط بین ۶-۷ میلیون است

که از این مبلغ هزینه های استهلاک ماشین الات، بیمه ، حقوق راننده،، هزینه های احتمالی تصادفات، لاستیک سالیانه و افت قیمت کامیون را حساب کنید

جدای از این مسایل هزینه های مالیات ارزش افزوده ریسک کامیون داری و مدیریت ناوگان و حقوق پرسنل درگیر را اضافه کنید

[23:56 15.01.15 Amir Salahshour,]

ایا واقعا صرفه دارد؟؟؟؟

آقای عددیان, [23:56 15.01.15]

این بزرگترین و اصلی ترین دلیل آن است

آقای سجاددوست, [23:58 15.01.15]

عدم اجازه حمل بار از طرف سالن اعلام بار به ملکی شرکتها

آقای سجاددوست, [23:59 15.01.15]

25 درصد عملکدد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [15.01.15 23:59]

اگر در ایران مثل همه جای دیگر ارزش کامیون بتدریج کم شود نه اینکه ارزش آن پس از 5 سال کار دوبرابر شود هیچ شرکت خصوصی و دولتی وحتى شخص حقیقی نخواهد توانست دوام بیاورد

مهندس باقریان, [16.01.15 00:00]

تعرفه های دست و پا گیر

شرکت اجازه ندارد برای کامیون خودش زیر تعرفه بارنامه ای صادر کند
حال چگونه داشتن کامیون بنام شرکت می تواند باعث تمایز و رقابت پذیری شود

[16.01.15 Amir Salahshour, 00:00]

جناب آقای سجاد دوست عزیزمشتري که با يك اعلام بار ساده كالاي خود را تحويل ميگيرد و آرامش خاطر خود و كاركنان خود را تامين ميكند،، حتي هزينه بيشتر هم براي شما مهم نيست
دوستان همه ميدانند که با توجه به امر متصدي گري و دلایل مشابه که نام نميبريم بسياري از مشتريان شرکتهای حمل و نقل از پيمانکار خود ناراضيند
همانطور که از شرکتهای حمل و نقل بر ميآيد "" خدمات "" صحيح و موثر در امر حمل و نقل و لجستیک کالا تنها نیاز مشتري است

آقای عددیان, [16.01.15 00:01]

شرکتهای دولتی باین وسیله روی پای خود ميايستند وگر نه تمامشان ورشکست هستند

[16.01.15 Amir Salahshour, 00:02]

حال این مشتري براي شما اهميتي ندارد کامیون متعلق به شرکت باشد یا غير...!!!

محمد سیاوشی, [16.01.15 00:02]

سروران ارجمند ضمن تقدير و تشکر فراوان انشاءالله تا ساعت 12 و 15 دقيقه بحث امشب را به اتمام برسانيم.

[16.01.15 Amir Salahshour, 00:03]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و سوال از مدیران و مسیولان سازمان این است:
آیا کامیون ملکی متعلق به شرکت نفعی برای سازمان دارد یا خیر؟؟؟

[00:03 16.01.15Amir Salahshour, [
شب همه دوستان بخیر.

آقای عددیان, [00:04 16.01.15]
باتشکر از همه دوستان ،شب بخیر

آقای سجاددوست, [00:07 16.01.15]
نا آنجا که دیدها صاحبان کالا دنبال تعرفه پایین تر هستند و هیچ وقت هزینه بیشتر را نمی پذیرند

محمد سیاوشی, [00:07 16.01.15]
مباحث امشب هم به لطف خدا و همت عزیزان بسیار عالی و خوب پیش رفت

آقای سجاددوست, [00:07 16.01.15]
شب همگی بخیر

محمد سیاوشی, [00:08 16.01.15]
از همه سروران ارجمند بی نهایت ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [00:09 16.01.15]
و انشالله فردا مباحث را جمع بندی خواهیم کرد

محمد سیاوشی, [00:10 16.01.15]
و ماحصل کار و نتایج مباحث کارشناسی گروه را کتبا در اختیار مسولان محترم سازمان قرار خواهیم داد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش پنجم:

محمد سیاوشی, [20:02 16.01.15]

با عرض سلام خدمت همه اعضا محترم

محمد سیاوشی, [20:03 16.01.15]

تاکنون نظرات ، انتقادات و پیشنهادات کارشناسان حمل و نقل و صنعت در این گروه مطرح شد

محمد سیاوشی, [20:04 16.01.15]

و بسیار استفاده کردیم از این نقطه نظرات

محمد سیاوشی, [20:04 16.01.15]

حال در شب آخر قصد داریم جمع بندی مبسوط و ملموسی از این نقطه نظرات داشته باشیم

محمد سیاوشی, [20:05 16.01.15]

و سوالی را به شکل ذیل مطرح خواهیم کرد و به پیش خواهیم رفت:

محمد سیاوشی, [20:07 16.01.15]

ما در نهایت باید اساس و مبنایی در جهت شناسایی شرکت ها بر حسب توان و امکانات شان داشته باشیم و به اصطلاح آنها را بر اساس اصول و شایستگی هایشان رتبه بندی کنیم و قطعا رتبه بندی مزایای بسیار زیادی در بر خواهد داشت.
اما...

محمد سیاوشی, [20:08 16.01.15]

الزامات لازم برای رتبه بندی شرکت های حمل و نقل چه هستند؟

محمد سیاوشی, [20:09 16.01.15]

و در واقع چه اقداماتی را باید انجام دهیم تا بتوانیم به رتبه بندی شرکت ها برسیم به گونه ای که تمام جوانب کار دیده شود و در این میان حقی ضایع نشود؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [20:12 16.01.15]

و دولت و بخش خصوصی در این بین باید چه کارها و اقداماتی انجام دهند؟

دکتر نظری, [20:14 16.01.15]

سلام بر اعضای عزیز گروه و بزرگان صنعت حمل و نقل

دکتر نظری, [20:15 16.01.15]

سپاس جناب سیاوشی شفیق بابت زحمات اثرگذار و سودمندتان

محمد سیاوشی, [20:16 16.01.15]

سلام و سپاس خدمت جناب دکتر نظری عزیز و ارجمند

دکتر نظری, [20:18 16.01.15]

البته به نظرم هنوز دوستان نظر نهایی و قطعی خود را در باب ضرورت رتبه بندی و سامان دهی شرکت های حمل و نقل اعلام ننموده اند

محمد سیاوشی, [20:19 16.01.15]

جناب دکتر اکثر دوستان با کلیت و ماهیت این طرح موافق هستند ولی به شرط ها و شروط ها

دکتر نظری, [20:20 16.01.15]

اما با فرض ضرورت ساماندهی از راه رتبه بندی به نظر بنده معیارهایی به این شکل برای گنجانده شدن در این طرح مناسبند

محمد سیاوشی, [20:21 16.01.15]

به هر حال فعالان این صنعت اعلام کرده اند که فعلا درگیر مشکلاتی هستند و باید این مشکلات در گام اول حل و فصل شود و تا رسیدن به شرایط رتبه بندی فاصله ای وجود دارد بین وضع موجود تا وضع مطلوب

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [20:21 16.01.15]

مقدمتا عرض کنم که فعلا موضوع بحث شرکت های جاده ای داخلی هستند

دکتر نظری، [20:22 16.01.15]

اولا مایلم پیشنهاد کنم که شرکت های داخلی نیز مانند شرکتهای بین المللی به دو دسته فورواردر و کریر تقسیم شوند

دکتر نظری، [20:26 16.01.15]

حال معیارهای مناسب در رتبه بندی کریرها:

تعداد کامیون

متوسط سن ناوگان

ترکیب بارگیرها

تعداد شعب

متراژ زمین

امکانات در حوزه فناوری اطلاعات

ویزگی ها و سوابق مدیرعامل و اعضای هیات مدیره

ترکیب منابع انسانی

و ...

که البته هر یک از این معیارها ضریب اهمیت مخصوص خود را خواهد داشت

محمد سیاوشی، [20:27 16.01.15]

احسنت جناب دکتر

محمد سیاوشی، [20:27 16.01.15]

بسیار عالی

دکتر نظری، [20:32 16.01.15]

و معیارهای مناسب برای رتبه بندی فورواردرها:

ترکیب نیروی انسانی از نظر نوع و سطح مدرک تحصیلی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دوره های آموزشی گذرانده شده توسط منابع انسانی کلیدی در زمینه حمل و نقل و حوزه های وابسته

امکانات در حوزه فناوری اطلاعات/برای مثال داشتن وب سایتی که امکان سفارشگذاری آنلاین بار در آن فراهم باشد

نمره مدیر در آزمونی که سازمان برگزار می کند

سوابق کاری متناسب با حمل و نقل در رزومه مدیرعامل و هیات مدیره دفتر کار

و ...

که قاعدتا این معیارها نیز باید اوزان مخصوص داشته باشند

مهندس برخورداری, [20:33 16.01.15]

سلام بر دکتر نظری و برادر سیاوشی عزیز

محمد سیاوشی, [20:33 16.01.15]

سلام و ادب خدمت جناب مهندس برخورداری عزیز

دکتر نظری, [20:34 16.01.15]

هر شرکت با توجه به امکانات و ویژگی های خود می تواند در یکی از رتبه های فورواردری یا کریری یا حتی در صورت لیاقت در هر دو دسته جای بگیرد و فعالیت نماید

دکتر نظری, [20:34 16.01.15]

سلام بر جناب مهندس برخورداری پرتلاش و نمونه

مهندس برخورداری, [20:34 16.01.15]

در بحث شرکتهای حمل و نقل داخلی هنوز موارد بسیاری وجود دارد که اولویت آنها بسیار مهمتر از رتبه بندی است

محمد سیاوشی, [20:35 16.01.15]

مثلا چه مواردی جناب مهندس برخورداری؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [20:35 16.01.15]

بدیهی است که محدوده اختیار و فعالیت شرکت و منافع قابل اکتسابش تابع رتبه آن است

مهندس برخورداری، [20:35 16.01.15]

همانطور که دوستان مطلع هستند اکثرا بسیار سنتی عمل میکنند

مهندس برخورداری، [20:36 16.01.15]

گسترش فناوری اطلاعات

محمد سیاوشی، [20:36 16.01.15]

البته رتبه بندی نقطه ایده آل است و تا رسیدن به نقطه قطعا کارهای بسیاری باید انجام داد و هدف شناسایی نقاط ضعف و رفع آنها در جهت رسیدن به نقطه ایده آل است

مهندس برخورداری، [20:37 16.01.15]

رتبه بندی قرار است توسط چه سازمانی انجام شود؟

محمد سیاوشی، [20:37 16.01.15]

احسنت جناب برخورداری عزیز

اولین معضل بسیار سنتی عمل میکنند شرکت ها در حال حاضر

لقمان نادی، [20:37 16.01.15]

با سلام. هنوز شرکتهای حمل و نقل تا رسیدن به استانداردها و تابعیت همین دستورات عمل کنونی نیز فاصله زیادی دارند

محمد سیاوشی، [20:37 16.01.15]

این نیز می تواند سوال مهمی باشد

محمد سیاوشی، [20:38 16.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام بر جناب نادى عزیز
تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله زیاد است

لقمان نادى, [20:39 16.01.15]

شرکتها چندین سال قبل تاسیس شده و نمیتوانند خودشان را با ضوابط کنونی وفق دهند

مهندس برخوردارى, [20:39 16.01.15]

اگر قرار است این کار انجام شود بهترین رتبه بندى می بایست توسط انجمن شرکتهای حمل و نقل انجام شود.

محمد سیاوشى, [20:39 16.01.15]

نمی توانند یا نمی خواهند؟

مهندس برخوردارى, [20:40 16.01.15]

خدا روشکر تعداد شرکت کنندگان در بحث زیاد شد.

محمد سیاوشى, [20:40 16.01.15]

چرا انجمن جناب برخوردارى عزیز؟

دکتر نظرى, [20:41 16.01.15]

دوستان اتفاقا نظر بنده این است که این طرح همین اکنون اجرا شود تا شرکت های بی امکانات و ضعیفی که اصطلاحا کارشان فقط دلالتی و بازارخراب کنی !!! است پس از کاهش درآمدشان یا خودشان را تقویت کنند و یا از صحنه بازار اخراج شوند

لقمان نادى, [20:41 16.01.15]

باید درابتدا منافعشان را تضمین کرد و قدرت مالی آنها را افزایش داد بعد میشود بفکر بروزرسانی بود

مهندس برخوردارى, [20:42 16.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

از تعداد قریب به 400 شرکت حمل و نقل موجود در تهران، در اکثر مناقصات فقط کمتر از 5 شرکت حضور دارند و بقیه بارنامه فروشی میکنند.

مهندس برخورداری, [20:42 16.01.15]

انجمن باید قوی باشد تا بسیاری از مشکلات حل شود

محمد سیاوشی, [20:42 16.01.15]

تقویت و حمایت که از نیازهای ابتدایی یک فعالیت اقتصادی ست

لقمان نادی, [20:43 16.01.15]

باید تمامی شرکتها تقریبا حداقل ها را داشته باشند بعد ب فکر رتبه بندی بود

دکتر نظری, [20:43 16.01.15]

و به موازات آن شرکت های قوی تر و سرمایه گذاران واقعی که متاسفانه در شرایط بلبشوی کنونی روز به روز از سرمایه گذاری خود بیشتر پشیمان می شوند با درآمد و سود بیشتری ادامه دهند

آقای عددیان, [20:43 16.01.15]

از بررسی نظرات دوستان چنین برمیآید که درصد بالای شرکتها دارای کیفیت نا مطلوبی هستند ، در چنین شرا یطی تسهیل در واگذاری مجوز های جدید وجاهتی دارد ؟

محمد سیاوشی, [20:43 16.01.15]

ولی چگونه و به چه شکل بسیار مهم است

مهندس برخورداری, [20:43 16.01.15]

در حال حاضر تحویل بارنامه به شرکتها مجددا به انجمن واگذار شده و این بهترین فرصت است.

محمد سیاوشی, [20:44 16.01.15]

بارنامه فروشی به نظرتان چه دردی را درمان خواهد کرد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس برخورداری, [20:45 16.01.15]

در حال حاضر در بسیاری از صاحبان کالا با دلالات بیشتر حاضرند کار کنند تا با شرکتهای حمل و نقل

محمد سیاوشی, [20:46 16.01.15]

چرا؟

محمد سیاوشی, [20:46 16.01.15]

جناب عدیان عزیز با سلام

مشکل از شرکت ها نیست از ساختارهای غلطه

مهندس برخورداری, [20:46 16.01.15]

برای اینکه این دلالات پورسانت پرداخت میکنند و هر سال با برنامه یک شرکت حمل و نقل وارد میشوند.

محمد سیاوشی, [20:47 16.01.15]

جالبه

این مدلیشو ندیده بودم

مهندس برخورداری, [20:47 16.01.15]

این اتفاق بارها برای خودم تجربه شده است البته اکثرا برای کارخانجات کوچک و متوسط

محمد سیاوشی, [20:48 16.01.15]

خب تعداد کارخانجات کوچک و متوسط هم کم نیست که

آقای سجاد دوست, [20:48 16.01.15]

تاسیس شرکت با تسهیل در شرایط باعث می شود 1 هر غیر فنی حوس ورود به تشکیلات نماید 2 امنیت برای صاحبان کالا احساس نشود 3 سرمایه گذار بدلیل آسانی شرایط خیلی توجه و دلسوزی بخرج ندهد 4 اگر به هر دلیلی منجر به مشکلی برای شرکت فراهم شد شرکت بسته و اقدام به ایجاد یک شرکت دیگر خواهند نمود 5 این موضوع بنوعی با شرکت محوری و توانمند ی در تضاد است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

6 افزایش تعداد شرکت با رقابت کاذب روبرو بوده که در نتیجه هم صاحبان کالا وهم تشکیلات دولتی و هم توانمندان بخش به نوعی متضرر خواهند شد

مهندس برخورداری, [20:49 16.01.15]

دقیقا درسته.. برای همین اکثر شرکتهای حمل و نقل تمایلی به شرکت در مناقصات ندارند و برنامه فروش می کنند.

محمد سیاوشی, [20:49 16.01.15]

این واقع معضل بزرگیه و البته بسیار قابل تامل

لقمان نادی, [20:49 16.01.15]

با نوسازی ناوگان میشود کمی از زخمهای این بخش را التیام داد. این مورد هم با مشارکت دولت امکانپذیر است. سهم آورده کم با تسهیلات مدت دار. باید کامیونهای ملکی شرکتهای افزایش یابد و با ضوابط تاسیس هماهنگ شود.

مهندس برخورداری, [20:50 16.01.15]

هنوز با شرایط ایده آل فاصله بسیار داریم ولی نباید نا امید شد

محمد سیاوشی, [20:51 16.01.15]

سلام و سپاس جناب سجاد دوست عزیز به نکات مهم و قابل تاملی اشاره کردید

محمد سیاوشی, [20:51 16.01.15]

اکثر این مشکلات قطعا قابل بررسی و رفع می باشند

مهندس برخورداری, [20:51 16.01.15]

پیشنهاد میکنم بیشتر طرحهای کاربردی مطرح شود تا اثرگذارتر باشد.

محمد سیاوشی, [20:52 16.01.15]

بنده هم همین نظر را دارم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحمانی, [20:52 16.01.15]

سلام و شب بخیر

کلا در یک چرخه و دور باطل گرفتاریم! !!!

لقمان نادی, [20:52 16.01.15]

البته اساتید هم درست میفرمایند.

آقای عددیان, [20:52 16.01.15]

بله درسته ولی شرکتهای جدید در همین فضا و با همین ساختار اضافه میشوند

مهندس رحمانی, [20:52 16.01.15]

هیچ متوجه شدید سازمان هر روز سختگیری بیشتری کرده تا شرکت کمتری تاسیس شود ولی موفق نشده است!

محمد سیاوشی, [20:53 16.01.15]

سلام و عرض ادب خدمت جناب مهندس رحمانی عزیز
اگر بیشتر توضیح دهید ممنون خواهیم شد

مهندس برخورداری, [20:53 16.01.15]

در حال حاضر آنچه شرکتهای حمل و نقل جهت افزایش کارایی بیشتر به آن احتیاج دارند، مدیریت کارآمد است.

سلطان جنید, [20:53 16.01.15]

با سلا خدمت دوستان نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای اگر چنانچه مستمر و همگام با فرسودگی ناوگان نباشد تاثیر مقطعی خواهد داشت

محمد سیاوشی, [20:54 16.01.15]

علت عدم موفقیت سازمان در این امر از نگاه شما چیست جناب مهندس رحمانی؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [20:54 16.01.15]

احسنت جناب برخوردار عزیز
عدم کارآمدی مدیریت ها

مهندس رحمانی, [20:54 16.01.15]

اکنون باید با تشکیل کارتل‌های داخلی با ادغام شرکتها در یکدیگر و ایجاد شبکه مشکل را حل کرد!

سلطان جنید, [20:54 16.01.15]

در ضمن تسهیلات بانکی فعلی برای نو سازی ناوگان با نرخ موجود توجیه اقتصادی ندارد

آقای سجاد دوست, [20:55 16.01.15]

جناب سیاوشی مستحضرید که ما در سال 86 شرکتهایمان را امتیاز بندی کردیم که اقدام یادشده در این بحث کارگشا است

مهندس برخوردار, [20:55 16.01.15]

نوسازی ناوگان یک دلیل همیشه موجه و هزینه ساز است، راهکارهای بسیار کم هزینه تری هم هست.

محمد سیاوشی, [20:55 16.01.15]

سلام و سپاس از جناب سلطان جنید عزیز

مهندس رحمانی, [20:55 16.01.15]

وجود سرمایه های سرگردان اندک و تلاش برای کسب سود در کمترین زمان ممکن

محمد سیاوشی, [20:55 16.01.15]

بله جناب سجاد دوست عزیز
اقدام ارزشمندی بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس برخورداری, [20:56 16.01.15]

هیچ اراده ای جهت افزایش بهره وری در اکثر شرکتهای حمل و نقلی نیست و به شرایط موجود راضی هستند.

محمد سیاوشی, [20:57 16.01.15]

در حال حاضر و با توجه به شرایط دولت نوسازی ناوگان تقریباً محال است

مهندس رحمانی, [20:57 16.01.15]

در این راستا شریک کردن رانندگان و استفاده از سرمایه های آنها مدنظر است.

آقای عددیان, [20:57 16.01.15]

در تایید جناب سجاددوست باید عرض کنم درعمل مشکلات مستقیم و غیر مستقیم زیادی حتی برای خود دستگاههای ذیربط بوجود خواهد آمد .

محمد سیاوشی, [20:57 16.01.15]

جناب برخورداری این اراده باید از کجا و چگونه ایجاد شود؟

مهندس برخورداری, [20:57 16.01.15]

من بسیاری را میشناسم که حاضرند سرمایه گذاری کنند ولی..

سلطان جنید, [20:57 16.01.15]

سیاستهای سازمان با ایجاد کارتلهای حمل و نقلی مانند اروپا مغایرت دارد

مهندس رحمانی, [20:58 16.01.15]

در ابلاغیه امسال برای اعتبارات و تسهیلات حمل و نقل را زیر مجموعه گردشگری گذاشته بودند و

مهندس برخورداری, [20:59 16.01.15]

اکثراً مدیران شرکتهای حمل و نقلی بسیار باتجربه و دیدگاه قدیمی دارند. وقتی شما به شرایط موجود راضی باشی دیگر تغییر معنایی ندارد..

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحمانی, [20:59 16.01.15]

اوین خودش در پرداخت وام به رانندگان و شرکتها کار را سخت کرده بود

محمد سیاوشی, [21:00 16.01.15]

دوستان راهکارها چیست؟

سلطان جنید, [21:00 16.01.15]

۵٪ در ناوگان شاید متعلق به شرکتهای حمل و نقل باشد مابقی رانندگان مالک هستند

محمد سیاوشی, [21:00 16.01.15]

این ها همه موانع و مشکلات هستند

حال راهکارها چیست؟

مهندس قاسمی نژاد, [21:01 16.01.15]

سلام و عرض ادب خدمت سروران عزیز.

همانگونه که در پیام قبلی اشاره نمودم، بر اساس ضوابط سازمان راهداری، شرکتها برای اخذ پروانه فعالیت و صدور اسناد حمل بر حسب محل و نوع فعالیت شهرستانی، استانی، سراسری می بایست پنج، پانزده و پنجاه دستگاه ناوگان ملکی در اختیار داشته باشند.

اما برخی شرکتها و موسسات کوچک قدیمی و... این قانون را دور زده و هرگز کامیون ملکی زمان تاسیس را خریداری نموده اند.

وضعیت در درجه اول به زیان کشور هست و در درجه بعد عامل بازدارنده جهت سرمایه گذاری و ایجاد یا تقویت شرکتهای بزرگ هست، چون شرکتهای کوچک در کنار کارخانه ها و واحدهای بزرگ تولیدی دارای بار فعالیت می نمایند و با رابطه فعالیت می کنند و اغلب نرخ خودشان را بر تولید کننده تحمیل می کنند و اجازه ورود به جرکتهای بزرگ را نمیدن.

از طرف دیگه اگه بخوایم منافع رانندگان را هم در نظر بگیریم باید با شرکتهای بزرگ کار کنند، چون با تقویت شرکتهای بزرگ و حمایت آنها میتونیم بونامه ریزی برای ایجاد امکانات مناسب برای رانندگان در مبدا و مقصد و ایجاد امکانات اقامتی و رفاهی در مناطق مختلف فراهم کرد. همچنین امکان دو سر بار کردن و توسعه حمل و نقل هم فراهم میشه.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

از این جهت طرح رتبه بندی با نگاه به ناوگان ملکی و تحت پوشش و نوع بارگیری، وضعیت مدیریت و نیروی انسانی و دوره های آموزشی و مدرک تحصیلی، امکانات شرکت، تخلفات شرکت، پوشش بیمه ای پرسنل، تعداد پرسنل تحت پوشش، وضعیت تاسیسات شرکت، میزان حمل کالا در سنوات گذشته میتواند اثر گذار باشه

مهندس رحمانی، [21:01 16.01.15]

ایران برای قبضه کردن حمل و نقل جاده ای خاورمیانه باید تلاش کند کارتلهای حمل و نقلی ایجاد کند و

محمد سیاوشی، [21:01 16.01.15]

مثلا چگونه از توان و ظرفیت ناوگان خود مالک به بهترین نحو ممکن استفاده کنیم؟

مهندس رحمانی، [21:01 16.01.15]

بگونه ای این کارتلها عمل کنند که مسائل و مشکلات منطقه ای هم حل شود!

لقمان نادی، [21:01 16.01.15]

باید کامیونداران به نوعی در شرکتها سهامدار شوند.

آقای سجاد دوست، [21:02 16.01.15]

در مبحث ناوگان مستحضری که قرار بر واردات کامیون زیر سه سال بود ولی اینقدرمشگل آفرینی شد که انجام نشد و نخواهد هم بشود

محمد سیاوشی، [21:02 16.01.15]

جناب نادی پیشنهاد خوبیست

سلطان جنید، [21:03 16.01.15]

آقای سیاوشی تا زمانیکه گردش اقتصادی گردش کالاهای وارداتی و صادراتی مطابق با ظرفیت ناوگان نباشد این مشکل ادامه دارد

محمد سیاوشی، [21:04 16.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب سلطان جنید عزیز راهکار شما چیست؟

مهندس رحمانی, [21:04 16.01.15]

در پیشنهاد تشکیل کارتل راننده و شرکت بر اساس رابطه برد ~ برد عمل می شود

آقای سجاددوست, [21:04 16.01.15]

پیشنهاد اینکه شرکتهای حمل و نقل و رانندگان مانند شرکتهای مسافر بری شوند به نظر دوستان
چطور است

مهندس قاسمی نژاد, [21:04 16.01.15]

در خصوص واردات ناوگان بوابی شرکتهای

بند ه ماده 163 برنامه پنجم هست که میتونه کمک خوبی برای شرکتهای و شرکت مالکی باشه
اما تاکنون بطور کامل انجام نشده

محمد سیاوشی, [21:05 16.01.15]

یعنی چطوری جناب سجاددوست عزیز؟

مهندس رحمانی, [21:05 16.01.15]

مسافریها چگونه اند

آقای عددیان, [21:05 16.01.15]

جناب سجاددوست واردات زیر سه سال کم و بیش در حال انجام است ولی با مشکلات زیاد

آقای منصوری, [21:05 16.01.15]

باسلام و عرض ادب من از جناب مهندس برخورداری و نادى کمال سپاسگزاری را دارم بسیار قشنگ با
واقعيتها درد هارا عنوان نموده و راهکارهای خوبی نیز میتوان به پیرو فرمایشاتشان دستیافت خدا قوت

مهندس رحمانی, [21:06 16.01.15]

ما باید رابطه برد برد را در شرکتهای کالا برقرار کنیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

لقمان نادى, [21:06 16.01.15]

بنظر من ظرفیت ناوگان ما در شرایط کنونی جوابگوست. باید شرایط بارها را برای همه کامیونها یکسان کنیم.

محمد سیاوشی, [21:06 16.01.15]

بسیار عالی جناب مهندس رحمانی
رابطه برد برد

مهندس رحمانی, [21:07 16.01.15]

این رابطه در یک شرکت منضبط و دقیق اجرا خواهد شد

مهندس قاسمی نژاد, [21:07 16.01.15]

تعداد وسایل نقایه عمومی بار تا پایان سال 92
بارگیر ثابت 254625
غیر ثابت 140646
تعداد کل شرکتها 4176

آقای سجاد دوست, [21:07 16.01.15]

جناب سیاوشی عزیز در حال حاضر هر شرکت دایر 6 کامیون ملکی و 30 کامیون تحت پوشش دارد این تعداد

آقای عددیان, [21:08 16.01.15]

جناب نادى شرایط حمل بار و شرایط مساوی در رقابت بین شرکتهای ایرانی و دیگران بدلیل عدم حمایت دولت وجود ندارد .

آقای منصوری, [21:09 16.01.15]

جناب برخوردارى و جناب نادى در همان زمینه صحبت و راهکار ارایه نمایید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سجاد دوست, [21:09 16.01.15]

باید در فرآیندی از شرکت بار دریافت کنند و مدیر شرکت هم سعی در دوطرفه نمودن بار کند

مهندس برخورداری, [21:10 16.01.15]

بنده با توجه به موضوع بحث امشب

1. با تسهیل ایجاد شرکت حمل و نقلی موافقم ولی به شرط افزایش نظارت بر قانون از جمله کنترل‌های لازم بر راننده و کامیون جهت صدور بارنامه، پیگیری صحت ارسال محموله تا مقصد و ...

2. توسعه فناوری اطلاعات در توانمندی شرکت‌های حمل و نقل بسیار اثر گذار است.

3. افزایش بهره‌وری شرکتها منوط به تغییر دیدگاه مدیران شرکت‌های حمل و نقلی و بسیار ضروری است.

4. بدلیل نقدینگی پایین شرکتها و عدم پشتیبانی از یکدیگر، برخی صاحبان کالا به این صنعت در حال اجحاف هستند.

آقای منصوری, [21:10 16.01.15]

خیلی خوب پیش رفتید ادامه دهید

آقای عددیان, [21:10 16.01.15]

اخیرا با اینکه ناوگان ما دچار کم باری هستند شرکت‌های بلغاری و ترک به بازار ایران یورش آورده و مسئولین براحتی وبدون هیچگونه بررسی اجازه این کار را صادر میکنند

محمد سیاوشی, [21:12 16.01.15]

کیفیت نباید فدای کمیت شود

اگر اینگونه باشد شاهد حوادث جانی و مالی فراوانی خواهیم بود

لقمان نادی, [21:13 16.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

باید این شرایط را ایجاد کرد. الان در مراکز تولید بار ومخصوصا بنادر جنوبی مکانی بعنوان سالن بار هنوز ضابطه مند نشده است. هر صاحب کالا باهرقشر خاص از راننده با زد و بند وارد معامله شده. وشرکتها فقط بارنامه صادر میکنند.

آقای عدریان, [21:13 16.01.15]

هم شرکت‌های خوب و هم شرکت‌های متوسط وغیره دچار رکود بازارند ووقتی توان مالی وجود ندارد نمیتوانیم به انتظارات جامع عمل بپوشانیم

آقای منصوری, [21:13 16.01.15]

من با دیدگاه جناب برخوردار موافقم

آقای سجاددوست, [21:13 16.01.15]

جناب عدریان عزیز کجا اجازه ورود کامیون ولوو یا آکسور زیر سه سال را میدهند

آقای منصوری, [21:14 16.01.15]

جناب نادی درست میفرمایید

مهندس رحمانی, [21:14 16.01.15]

بحثها مطرح عملا گرفتار شدن در چنبره مشکلات موجود بدون توجه به یک راهکار اساسی است.

آقای عدریان, [21:15 16.01.15]

در حال حاضر اجازه رنو و داف داده شده و درحال انجام است ولی با مشکلات زیاد

محمد سیاوشی, [21:15 16.01.15]

راهکارهای اساسی چی هستند؟

آقای منصوری, [21:16 16.01.15]

جناب رحمانی عزیز سلام فرمایشات دوستان خود واقعیتهاست بدور از ارمان گرایی و اگر واقعیتها را در نظر نگیریم درمان ان دور تر از دسترسی به آنان خواهد شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سجاد دوست, [21:16 16.01.15]

بله رنو وداع وبه گفته خودتان آنهم با مشکلات زیاد

آقای عددیان, [21:18 16.01.15]

جناب سیاوشی بهتر است هریک از دوستان الگویی از کشور هاییکه حمل و نقل قوی دارند اگر میشناسند مطرح کنند ..

محمد سیاوشی, [21:19 16.01.15]

جناب عددیان عزیز پیشنهادتان عالییه
الگو برداری از کشورهای موفق

لقمان نادى, [21:19 16.01.15]

راهکار اصلی در نوسازی ناوگان تسهیل در واردات کامیونها با برندهای اروپایی و استانداردهای لازم
وپایین آوردن تعرفه های گمرکی. تا بتوان قدرت خرید را افزایش داد.

آقای عددیان, [21:19 16.01.15]

نکنه اول اینکه

آقای منصورى, [21:20 16.01.15]

در اصل بحث اساسی حسب فرمایش جناب نادى برنامه ریزی صحیح در مدیریت ناوگان میباشد

آقای عددیان, [21:21 16.01.15]

جناب نادى در همین ترکیه شرکتهای حمل با پشتیبانی دولت خرید های 50 و 100 دستگاہی از سازندگان اروپایی بدون پیش پرداخت انجام میدهند

مهندس رحمانى, [21:21 16.01.15]

حل مشکل از پیچیده کردن آن ساده تر خواهد بود در صورتی که بخش خصوصی خودش شروع کند.
آنچه مد نظر من است کاری به سازمان هم نخواهد دادداشت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [21:22 16.01.15]

نکته مهم پشتیبانی دولت است که ما نداریم

محمد سیاوشی, [21:22 16.01.15]

دقیقا جناب مهندس رحمانی

اول از همه خودسازی

محمد سیاوشی, [21:23 16.01.15]

دوستان به نظرتان دولت باید چکار کند؟

آقای عددیان, [21:23 16.01.15]

یکی از مشکلات بزرگ حمل و نقل ما دولتی بودن بخش نسبتا قابل توجهی از کل ای سیستم است

محمد سیاوشی, [21:23 16.01.15]

اگر موافقید اول روی وظایف و اقداماتی که باید دولت انجام دهد بحث کنیم

آقای منصوری, [21:24 16.01.15]

حمایت و پشتیبانی

محمد سیاوشی, [21:24 16.01.15]

جناب منصوری چگونه؟

آقای سجاددوست, [21:24 16.01.15]

دوستان اظهار نظری پیرامون نحوه انجام روش شرکتهای مسافری برای شرکتهای حمل و نقل را فراموش نمودند

محمد سیاوشی, [21:24 16.01.15]

دوستان به نظرتان دولت باید چکار کند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

لقمان نادى, [21:25 16.01.15]

جناب عدديان به نکته خوبی اشاره کرد. دولت باید توانمند سازی شرکتها را با واردات کامیونها با تعرفه بسیار کم گمرکی شروع کند

آقای سجاد دوست, [21:25 16.01.15]

البته نه کامیون از قبل تعیین شده

آقای منصوری, [21:26 16.01.15]

گوش دادن به مباحث تجربی آنان و بررسی طرحهای آنان و همدل شدن این دو بخش دولتی و غیر دولتی

محمد سیاوشی, [21:26 16.01.15]

احسنت جناب نادى
اولین کار دولت کاهش تعرفه واردات کامیون

محمد سیاوشی, [21:26 16.01.15]

پیشنهاد بعدی؟

مهندس قاسمی نژاد, [21:26 16.01.15]

این موضوع تو برنامه پنجم دیده شده (بند ه ماده 163)، تنها حمایت دولت و برداشتن و هموار سازی موانع و کوتاه کردن سیکل کاری را نیاز داره.

محمد سیاوشی, [21:27 16.01.15]

پیشنهاد دوم :
استفاده از توان و تجربه فعالان دلسوز این صنعت

لقمان نادى, [21:27 16.01.15]

بهترین برند در دنیا مد نظر است. وبه دوراز مافیای واردات توسط یک گروه خاص

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:27 16.01.15]
پیشنهاد بعدی ؟

آقای عددیان, [21:27 16.01.15]
وظایف دولت :
حمایت از شرکتها در خرید ناوگان
فراهم کردن شرایط مساوی در رقابت با شرکت های خارجی

محمد سیاوشی, [21:27 16.01.15]
چه جور حمایتی جناب عددیان عزیز؟

آقای سجاددوست, [21:28 16.01.15]
جناب سیاوشی نوع کامیون را باید وارد کننده مشخص کند نه دولت

آقای عددیان, [21:28 16.01.15]
حمایت از شرکتهای ایرانی در حمل بار های وارداتی ایران و ترجیه شرکتهای ایرانی به خارجی های در صورت بالا بودن نرخ تا حدود چند درصد

آقای عددیان, [21:29 16.01.15]
حتی

محمد سیاوشی, [21:29 16.01.15]
موافقم جناب سجاد دوست حق انتخاب داشته باشد خریدار

محمد سیاوشی, [21:30 16.01.15]
جناب عددیان با عرض معذرت باز هم کلی بود پیشنهادتان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

لقمان نادی, [21:30 16.01.15]

وقتی شرکتهای ما بلحاظ تجهیزات حمل و نقلی در شرایط یکسان با دیگر کشورها باشد رقابت ها شکل درستی خواهد داشت.

آقای عددیان, [21:30 16.01.15]

جناب سجاددوست در ماههای گذشته همین مقدار واردات هم کمی باعث گشایش شده

محمد سیاوشی, [21:30 16.01.15]

احسنت جناب نادی

افزایش سطح توان شرکت های داخلی

آقای سجاددوست, [21:31 16.01.15]

مسئله تعرفه گمرکی را با کارکرد مفید سالیان تاتر کنند

محمد سیاوشی, [21:31 16.01.15]

یعنی چی جناب سجاددوست؟

آقای منصوری, [21:31 16.01.15]

از اساسی ترین راهکار اجازه ورود کامیون با دادن تسهیلات به متولیان صنفی و کاهش صد در صدی تعرفه های گمرکی و کاهش مالیات ناوگان جوان و همچنین افزایش نرخ سوخت بر اساس قیمت واقعی این راهکار به جهت نوسازی ناوگا و نیز انگیزه سرمایه گذاری در بخش است که قدرت و توان شرکتهای حمل و نقل را فزونی و انگیزه سرمایه کزاری را بالا و ضمنا حمل و نقل کشور را از معضل تک واحدی نجات که بطور قطع ایجاد مدیریت صحیح در ناوگان موجب اقتصادی شدن حمل و نقل خواهد شد

آقای عددیان, [21:32 16.01.15]

جناب سیاوشی عزیز کامیونهای ترک حق حمل بار وارداتی ایران از اروپارا دارند ،ایران هم میتواند بار وارداتی ترک را حمل کند ؟ ابدا

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:33 16.01.15]

احسنت جناب عددیان
ولی توان ما در حد ترک ها هست در حال حاضر؟

لقمان نادی, [21:33 16.01.15]

فکر نکنم جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [21:33 16.01.15]

عالی جناب منصوری عزیز

آقای عددیان, [21:34 16.01.15]

کامیونهای ترک از داخل ایرا ن بار صادراتی ما را حمل میکنند و کامیونداران ما دچار رکودند

آقای عددیان, [21:34 16.01.15]

اگر از ما حمایت بشود ماهم میتوانیم توانمند شویم خیلی سریع

محمد سیاوشی, [21:34 16.01.15]

جناب عددیان عزیز این نکته مهمی است و جای تامل فراوان دارد

محمد سیاوشی, [21:34 16.01.15]

بسیار هم عالیه

آقای سجاد دوست, [21:36 16.01.15]

جناب سیاوشی کلا تعرفه را بردارند و به جای آن تعداد بارنامه که مسیر مشخص طی نموده را جایگزین کنند

لقمان نادی, [21:36 16.01.15]

اصل حمایت مهم است. اگر از ایرانی حمایت شود و ابزارش را داشته باشد. مطمئناً بقول آقای رحمانی شرکتهای ما به برد برد می‌رسند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [21:37 16.01.15]

تمام رشد ترکها در مدت 5 تا 10 سال صورت گرفت . در سالهای قبل از دهه شصت آنها حسرت مارا میخوردند ولی حالا ما مجبوریم به آنها باج بدهیم

محمد سیاوشی, [21:39 16.01.15]

دوستان عزیز از ریل خارج شدیم

آقای منصوری, [21:39 16.01.15]

بعد از برنامه ریزی بر مدیریت ناوگان ساماندهی در بخش مدیریت بر شرکتها بیشتر مشهود که دران زمان با تدوین دستورالعمل های نیاز بر بخش در کلیه ابعاد بحث رتبه بندی جز مطالبات خود شرکتها خواهد شد که در سطوح مختلف توان انجام کار را بر حسب فورواردر و کریر در بخش حمل و نقل داخلی میتوان تعریف و ضمن ارتقا با تعیین فرصت انقلب دوم انجام پذیرد تا تحول اساسی نمایان و حمل و نقل از شکل سنتی به حمل و نقل علمی واکادمیک تبدیل گردد

محمد سیاوشی, [21:39 16.01.15]

و ضمن سپاس از همه شما سروران خواهش میکنم وارد مسیر اصلی شویم

آقای عددیان, [21:39 16.01.15]

امروز دو کار مهم حمل و نقل ما شکوفا میکند :

1 اینکه صد در صد خصوصی شود

2 اینکه دولت از شرکتها حمایت کند ، حتی توقع حذف تعرفه راهم نداریم

محمد سیاوشی, [21:41 16.01.15]

دوستان عزیز

ضوابط تاسیس

محمد سیاوشی, [21:41 16.01.15]

جمع بندی روی این موضوع است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [21:41 16.01.15]

چرا در ایران مستقیم و غیر مستقیم به مشارکت بخش خصوصی بها داده نمیشود؟

لقمان نادی, [21:42 16.01.15]

میشه بیشتر توضیح بدید؟

محمد سیاوشی, [21:42 16.01.15]

جناب عددیان عزیز فرمایشات جنابعالی واقعا ارزشمند و قابل بررسی هستند و میتوانند موضوع بحث باشند

آقای منصوری, [21:43 16.01.15]

جناب سیاوشی عزیز دو مورد مطرح شده از حقیر به نظرم میرسد جایگاه تغییر ضوابط و شرایط را مشخص کرده و در حال حاضر هیچ ضرورتی وجود ندارد

محمد سیاوشی, [21:43 16.01.15]

ولی امشب جمع بندی داریم

در مورد ضوابط تاسیس

مهندس قاسمی نژاد, [21:43 16.01.15]

دوستان یک موضوع و نقص در ضوابط تاسیس وجود دارد این است که متقاضی تاسیس برای اخذ مجوز تمامی هزینه نقل و انتقال و...سند ناوگان به نام شرکت را بر عهده گرفته و پس از اخذ مجوز دوباره به نام مالک اولیه بر میگردداند.

محمد سیاوشی, [21:43 16.01.15]

جناب منصوری عزیز موارد مطروحه جنابعالی و دوستان واقعا عالی بودند

محمد سیاوشی, [21:44 16.01.15]

فقط چه چیزی ضرورت ندارد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [21:44 16.01.15]

جناب سیاوشی با اینهمه اظهار نظر علمی و تجربی از طرف دوستان و اساتید آیا باین جمع بندی نرسیدید که تسهیل شرایط نتنها دردی از اوضاع دوا نمیکند بلکه وضع را پیچیده تر خواهد کرد

آقای منصوری, [21:46 16.01.15]

هرگونه تغییر که مد نظر است زیرا در حال حاضر مشکلا چیز دیگری است که اگر انها حل شود اشفتگی و وضعیت موجود نیز برطرف و خواسته بخش دولت و صنف نیز برآورده خواهد شد

محمد سیاوشی, [21:46 16.01.15]

جناب عددیان عزیز نظراتان عالییه واقعا و همه این نظرات واقعا ارزنده و کارشناسی هستند ولی برخی دوستان هم اعلام کرده بودند موافق تسهیل هستند اما با شرایطی

آقای سجاددوست, [21:46 16.01.15]

به شرط توجهات و حمایت های دولت شرایط محکم برای تاسیس به نوعی حمایت از صنف است

محمد سیاوشی, [21:48 16.01.15]

دوستان اگر اقدامات بر اساس حمایت از صنف نباشد که نمیشود و قطعا دوستان نظرشان حمایت از صنف است

محمد سیاوشی, [21:48 16.01.15]

در ثانی پیشنهادات بسیار خوبی هم داده شد

محمد سیاوشی, [21:49 16.01.15]

و دوستان واقعا کارشناسانه در حال بحث هستند

آقای عددیان, [21:49 16.01.15]

بصرف اینکه قیمت بالاست نمیتوان به تسهیل شرایط اقدامکرد ، میدانید سر قفلی دکه روز نامه فروشی در تهران چنده ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بهتر نیست اول به این شرکت‌های موجود سرو سامان داده شود بعد اگر کمبودی احساس شد (طبق متن آیین نامه شورای عالی ترابری) اقدام به دادن مجوز جدید بشود

مهندس قاسمی نژاد, [21:49 16.01.15]

تقویت شرکت‌های موجود از ضروریات هست و دولت می بایست با یک فرایند سهل نسبت به افزایش توانمندی آنها اقدام کنه.

و شرایط و ضوابط جدید را طوری در نظر، بگیره که واقعا افرادی که تخصص حمل و نقلی و توان مالکیتی ناوگان و...را دارند وارد عرصه بشوند

محمد سیاوشی, [21:49 16.01.15]

موافقم جناب عددیان

محمد سیاوشی, [21:50 16.01.15]

فرمایشات متین جناب قاسمی نژاد عزیز

لقمان نادی, [21:51 16.01.15]

جناب سیاوشی در حال حاضر تاسیس شرکت دارای شرایط سهل و آسانی است. بنظرم باید تاسیس با در نظر گرفتن افق دید پنجاه ساله و توسعه صنعت حمل و نقل کشور باشد. اگه شرکتها با شرایط سختی مجوز میگرفتند ما در حال حاضر اینقدر مشکل نداشتیم.

آقای عددیان, [21:51 16.01.15]

همین حالا ما در تامین کادر مجرب در شرکتها با مشکل روبرو هستیم
موافقم جناب نادی

آقای منصوری, [21:51 16.01.15]

احسنت

محمد سیاوشی, [21:52 16.01.15]

واقعا الان شرایط سهل و آسان است جناب نادی عزیز؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:52 16.01.15]

جناب عددیان نکته مهمی را فرمودید و صد در صد در اینخصوص با شما موافقم

لقمان نادی, [21:52 16.01.15]

یعنی الان همه شرکتها ضوابط را رعایت کرده اند؟

محمد سیاوشی, [21:52 16.01.15]

کدام ضوابط؟

آقای منصورى, [21:53 16.01.15]

بله اگر اینچنین نبود اینگونه رشد در تاسیس و حضور وجود نداشت

دکتر نظری, [21:53 16.01.15]

دوستان تقریبا همه به تسهیل ضوابط نوعی انتقاد یا شرط گذاری دارند

لقمان نادی, [21:54 16.01.15]

همین آوردن کامیونهای ملکی و تحت پوششش. داشتن فضای لازم و...

آقای عددیان, [21:54 16.01.15]

یکبار دیگر عرض کردم یک ده آباد بهترست از صد آبادی ویران

مهندس قاسمی نژاد, [21:55 16.01.15]

نخیر، برخی شرکتها حتی خیلی از موارد زمان تاسیس خودشان هم ندارند.

محمد سیاوشی, [21:55 16.01.15]

دوستان یک سوال به نظرتان دولت میخواهد و انجام نمی دهد یا اینکه آنها هم با برخی مشکلات و

معضلات گرفتارند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری, [21:55 16.01.15]

لطفا اعلام فرمایید که برای تقویت سرمایه گذاران واقعی و تضعیف دلالتان در فضای کنونی باید ضوابط را چگونه اصلاح نمود؟

محمد سیاوشی, [21:55 16.01.15]

اگر دوستان این سوال را پاسخ بدهند ممنون میشوم؛
به نظرتان دولت میخواهد و انجام نمی دهد یا اینکه آنها هم با برخی مشکلات و معضلات گرفتارند؟

آقای منصوری, [21:57 16.01.15]

خیر مشکلات رانت و سفارشات از جمله مشکلات بخش دولتی است که خودشان نیز از این موضوع ناراحتند

لقمان نادی, [21:57 16.01.15]

بنظرم دولت با یک سری معافیتها در حال حاضر بیشترین حجم انبارهای گمرک ها را خالی نمود.اگر بخواهد میتواند

آقای سجاددوست, [21:57 16.01.15]

جناب سیاوشی اگر بخش خصوصی اینقدر سرمایه گذاری در اینبخش نمی کردو قرار بود دولت خودش وارد شود بایست دولت چقدر سرمایه گذاری میکرد پس بحث حمایت توقع زیادی نیست نیست

محمد سیاوشی, [21:58 16.01.15]

نه جناب سجاددوست عزیز بنده منظور این نبود

محمد سیاوشی, [21:58 16.01.15]

مجددا عرض میکنم

آقای عددیان, [21:58 16.01.15]

جناب سیاوشی چند سال پیش برای تشویق یکی از قهرمانان کشتی که مدال آورده بود یک مجوز تاسیس شرکت حمل و نقل بین المللی دادند و....

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تعداد زیاد شرکتهای دلایل اینچینی هم دارد ، لطفا به سرانه شرکتهای حمل در کشور های دیگر
مراجعه فرمایید

محمد سیاوشی, [21:59 16.01.15]

دولت خودش تمایلی به حمایت ندارد یا اینکه واقعا دستش بسته است و به نحوی گرفتار برخی
مشکلات است؟

مهندس قاسمی نژاد, [22:00 16.01.15]

دولت میتونه با کاهش تعرفه گمرک و ارائه تسهیلات خرید و ورود ناوگان به شرکتهای موجود کمک
شایانی به بخش کند.
یکی از موارد صندوق توسعه ملی

آقای منصوری, [22:01 16.01.15]

احسنت

محمد سیاوشی, [22:02 16.01.15]

احسنت جناب قاسمی نژاد
این میتواند یکی از حمایت ها باشد

محمد سیاوشی, [22:02 16.01.15]

[Forwarded from دکتر نظری]

لطفا اعلام فرمایید که برای تقویت سرمایه گذاران واقعی و تضعیف دلالتان در فضای کنونی باید ضوابط را
چگونه اصلاح نمود؟

[22:02 16.01.15 Amir Salahshour,]

سلام و عرض ادب خدمت همه دوستان

محمد سیاوشی, [22:02 16.01.15]

سلام بر جناب سلحشور عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم فاریابی, [22:02 16.01.15]

سلام. شب همگی بخیر. از مطالب بزرگواران خیلی بهره بردم. یک نکته گوشه ذهنم بالا و پایین میپره و مایلیم در کنار بحثها توجهی به اون انداخته بشه. بخش های اقتصاد به هم وصل اند و از هم تاثیر میگیرن. یک مشکل اساسی که به هر برنامه ای رو میاریم اون برنامه رو آسیب پذیر می کنه، باز بودن مسیر دلالی در هر شرایطه. یعنی دلالی و روحیه دلالی نهادینه شده. هر شرایطی گذاشته میشه بیشترین سود به جیب دلالان میره و صاحبان و رنج کشیدگان واقعی ضرر می کنن یا سخت جلو میرن. من فکر میکنم در کنار تدوین شرایط، راه های دلالی هم پیش بینی و مسدود بشه.

آقای عدریان, [22:02 16.01.15]

ما حمایت مالی نمیخواهیم ، فقط ضمانتهای لازم را در اختیار ما بگذارند و واقعا در همه عرصه ها پشتیبان ما باشد .
به پرونده های قاچاق و احکام صادره آن مراجعه کنید حتما خواهید دید که بزرگترین تخریب کننده شرکتها دواير دولتی مرتبط هستند

[22:02 16.01.15 Amir Salahshour,]

پودش بابت تاخیر اینجانب

محمد سیاوشی, [22:03 16.01.15]

سلام و سپاس سرکار خانم فاریابی

محمد سیاوشی, [22:04 16.01.15]

فکر کنم یکی از مهمترین اهداف دولت از طرح تسهیل همین مبارزه به دلالی است

آقای عدریان, [22:04 16.01.15]

بسیار بسیار متین و منطقی است خانم فاریابی

محمد سیاوشی, [22:05 16.01.15]

اگر این طرح منجر به کاهش دلالی و افزایش توان شرکت ها بشود که خوب است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:05 16.01.15Amir Salahshour, [

دوستان عزیز يك سوال؟

ایا در کشور عزیزمان ما با کمبود ناوگان مواجه هستیم؟؟

دوستان همه مستحضرنند که بعضا با زیادی ناوگان جهت حمل کالا هم روبرو هستیم،، لزوم اینهمه

تاکید جهت خرید ناوگان یا تامین ناوگان ملکی چیست؟؟

آقای سجاددوست, [22:08 16.01.15]

ناوگان زیاد علت این است که مانند شرکتهای مسافربری مدیریت نمی شود والا فرمایش شما جناب

سلحشور صحیح است

محمد سیاوشی, [22:09 16.01.15]

پس مشکل در مدیریت ناوگان است

لقمان نادی, [22:09 16.01.15]

جناب سیاوشی. یکی از عزیزان فرمودند شرکتهای کالا را مانند مسافر وبا شرایط آن تطبیق دهیم و

دیگر توضیحی ندادند. ممنون میشم ادامه بحث این عزیز رو داشته باشیم شاید درحل مسئله راهگشا

باشد

محمد سیاوشی, [22:09 16.01.15]

و نه کمبود ناوگان

محمد سیاوشی, [22:09 16.01.15]

بله جناب سجاددوست عزیز فرمودند

[22:09 16.01.15Amir Salahshour, [

همانطور که در شرکتهای کریر بین المللی مرسوم است شرکتهای با به اصطلاح " کابوتاژ کامیون" های

خود مالک به نام شرکت خود مشکل تامین نارگان خودشان را به نحو احسن حل و به شرکتهای

خودشان قوت میبخشند،، چرا این موضوع در شرکتهای داخلی انجام نمیشود؟؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

البته با شرایطی که در شرکتهای کریر انجام میشود،، یعنی در اختیار گرفتن سند و اخذ وکالتنامه رسمی

آقای عددیان, [22:09 16.01.15]

جناب سلحشور ما ناوگان کم نداریم ، منتها ناوگان ما کهنه و فرسوده است برای نو سازی ناوگان .
در صورت حمایت دولت و گسترش توان حمل و داشتن قدرت رقابت با مثلا ترکها باید ناوگانمان بسیار
قویتر باشد

آقای منصوری, [22:10 16.01.15]

چگونه جناب سیاوشی هیچ فکر کردید اگر شرایط تاسیس سهل گردد و ارزش واقعی شرکت حمل و
نقل به سبب دلالتان کاهش یابد متاسفانه باب تخلف و هرج و مرج به سبب بی ارزش شدن قیمت
تاسیس فزونی یافته و همان خاطیان بنام دیگری با تاسیس و راه اندازی مجدد و حضوری دیگر باز مرتکب
تخلفات دیگری خواهد شد که ضرر ان به اجتماع ویا اقتصاد و نیز بیشتر از امروز خواهد شد با ایجاد
برنامه ای صحیح و رسیدن به ارزش های واقعی به سبب اقتصادی شدن حمل و نقل میتوان به این
صنف ارزش و در نته ارتقا القا نمود

محمد سیاوشی, [22:11 16.01.15]

اگر هدف تسهیل فقط این باشد قطعاً این مسایل به حقی که فرمودید اتفاق خواهند افتاد جناب
منصوری عزیز

محمد سیاوشی, [22:11 16.01.15]

عزیز

[22:13 16.01.15 Amir Salahshour,]

کامیونهای خود مالک علاوه بر اینکه فرصت مناسبی برای شرکتهای هستند ،، همینطور تهدید هم
محسوب میشوند، به دلیل اینکه مدیریت کاملاً صحیح و منطقی از طرف شرکتهای نمیتوان روی ان
نمود،، پس بهتر است که کنترل این ناوگان عظیم با شرایط مناسبتری به شرکتهای حمل و نقل سپرده
شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای منصوری, [22:13 16.01.15]

پس باز شما ودوستان را به دو عرایض گذشته ام راهنمیتی مینمایم و گوشتزد مینمایم به میریت صحیح در ناوگان وسپس ساماندهی در شرکتها

آقای منصوری, [22:13 16.01.15]

اهنمایی

آقای منصوری, [22:13 16.01.15]

راهنمایی

آقای منصوری, [22:13 16.01.15]

مدیریت

محمد سیاوشی, [22:16 16.01.15]

جناب منصوری مدیریت ناوگان و ساماندهی شرکت ها در واقع اصلی ترین مشکلات هستند ولی چگونه و به چه شکلی مهمه

محمد سیاوشی, [22:17 16.01.15]

تحت چه ضوابط و شرایطی مدیریت ناوگان به شرکت ها سپرده شود جناب سلحشور عزیز؟

[22:18 16.01.15 Amir Salahshour,]

همکاران عزیز نظرات بسیار ارزشمند و قابل تاملی برای این مقوله دارند، بهتر است که این بحث در این باره ادامه و جز به جز مسایل تحلیل شود،

بحث در مورد ناوگان خود مالک

ناوگان ملکی شرکت

مدیریت شرکت

و...

هر کدام در این مفرله نمیگنجد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:18 16.01.15]

موافقم

محمد سیاوشی, [22:19 16.01.15]

[Forwarded from مهندس برخوردار]

بنده با توجه به موضوع بحث امشب

1. با تسهیل ایجاد شرکت حمل و نقلی موافقم ولی به شرط افزایش نظارت بر قانون از جمله کنترل‌های لازم بر راننده و کامیون جهت صدور بارنامه، پیگیری صحت ارسال محموله تا مقصد و ...

2. توسعه فناوری اطلاعات در توانمندی شرکت‌های حمل و نقل بسیار اثر گذار است.

3. افزایش بهره‌وری شرکتها منوط به تغییر دیدگاه مدیران شرکت‌های حمل و نقلی و بسیار ضروری است.

4. بدلیل نقدینگی پایین شرکتها و عدم پشتیبانی از یکدیگر، برخی صاحبان کالا به این صنعت در حال اجحاف هستند.

محمد سیاوشی, [22:20 16.01.15]

ایا اگر این انتظارات بر آورده شود دوستان موافق تسهیل هستند؟

[22:21 16.01.15 Amir Salahshour,]

آقای سیاوشی عزیز

با يك مثال ساده بیان میکنم:

رانندگان بعنوان نماینده شرکت‌های حمل و نقل اقدام به بارگیری میکنند،، اما با توجه به اینکه هیچگونه تضمینی از آنها جهت انجام صحیح امور محوله اخذ نمیشود هر راننده ای ساز خود را میزند در اینجا تنها بحثی که مطرح میشود عدم مدیریت شرکت میباشد،، که این کاملاً بدور از انصاف است

[22:22 16.01.15 Amir Salahshour,]

مثال بالا در مورد بند اول فرمایشات جناب آقای برخورداري بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای منصوری, [22:22 16.01.15]

احسنت اول ایجاد شرایط مناسب بر مدیریت ناوگان سپس ساماندهی شرکت

[22:22 16.01.15 Amir Salahshour,]

بسیار ممنون جناب منصوری

آقای عددیان, [22:23 16.01.15]

در چنین شرایطی هرگز احساس کمبود شرکت نخواهیم داشت . هر شرکتی وقتی توانمند و کارا شد باندازه چند شرکت با وضعیت فعلی کلر خواهد کرد

محمد سیاوشی, [22:23 16.01.15]

چه تضمینی باید گرفت جناب سلحشور عزیز؟

[22:23 16.01.15 Amir Salahshour,]

متأسفانه بحث کنترل و مدیریت ناوگان خود مالك توسط شرکتهای حمل و نقل باید از طریق مراجع دولتی پیگیری و انجام شود

لقمان نادی, [22:23 16.01.15]

توانمند شدن شرکتها با موارد ذیل امکانپذیر است :

- 1 دادن وامهای کلان با سود پایین ونوسازی ناوگان فرسوده
- 2 داشتن رویکرد علمی شرکتها وتطبیق باشرایط جهانی
- 3 جذب کامیونداران تحت عنوان سهامدار وحمايت دولت از این کار
- 4 تقویت سالنهای اعلام بار وایجاد شرایط یکسان در حمل بار
- 5 جلوگیری از ایجاد شرکتهای با توانمندی پایین وحركت بسوی تشکیل شرکتهای قدرتمند وتوانمند
- 6 خروج شرکتها از صرفا بارنامه نویسی و ایجاد آشتی بین مراکز تولید بار وشرکتها
- 7 نظارت دقیق ادارات حمل ونقل جهت به ثبات رسیدن موارد فوق

محمد سیاوشی, [22:24 16.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مراجع دولتی چه کمکی در اینخصوص میتوانند بکنند؟

مهندس رحمانی, [22:24 16.01.15]
آقای نادری تناقص دارد ؟

آقای منصوری, [22:25 16.01.15]
جناب نادری عزیز غیر از بند ۴ با دیگر مطالب شما موافقم

مهندس رحمانی, [22:25 16.01.15]
سالن با شرکت توانمند

آقای عددیان, [22:25 16.01.15]
با اجازه جناب نادری
8تشویق برای اقدام چند شرکت ضعیف در یک شرکت قوی و سهامداری صاحبان کانیون

محمد سیاوشی, [22:26 16.01.15]
فرمایشات و پیشنهادهایتان عالی بود ولی سالن اعلام بار با توانمندی مغایر است

محمد سیاوشی, [22:26 16.01.15]
بند 4

آقای منصوری, [22:26 16.01.15]
بله وان حذف سالن اعلام بار است زیرا همین مورد اجازه مدیریت بر ناوگان را گرفت

[22:26 16.01.15Amir Salahshour,]
جناب آقای سیاوشی عزیز:

در شرکتهای بین المللی هر کامیونی که قصد انجام عملیات کابوتاژ خود را دارد با سپردن اصل سند و دادن وکالتنامه محضری اختیار خود را به شرکت متبوع سپرده، و کمتر شاهد انجام تخلف هستیم،،

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

این موضوع اگر در شرکتهای داخلی هم انجام شود، شاید سخت باشد ولی به شرایط انجام بزرگترین مشکل مدیریت ناوگان حل میشود

مهندس رحمانی, [22:27 16.01.15]

در شرایط فعلی شرکتهای بیشتری بهره را می برند و به هیچ وجه خودشان را درگیر کامیون ملکی نین کنند ؟ چون حال سرو کله زدن به قانون کار و دغدغه سلامت خودرو، و غیره را ندارند.

محمد سیاوشی, [22:27 16.01.15]

پیشنهادتان خوب و قابل بررسیه توسط دوستان مسوول جناب سلحشور عزیز

آقای عددیان, [22:28 16.01.15]

با تعیین نرخ خدمات شرکتهای داخلی میشود جلو دلال بازی را گرفت

[22:28 16.01.15 Amir Salahshour,]

با شرط فوق دیگر نیازی به ناوگان ملکی نیست
به خودی خود مشکل ناوگان ملکی شرکت حل میشود

محمد سیاوشی, [22:28 16.01.15]

چگونه؟

آقای عددیان, [22:29 16.01.15]

نحوه برخورد وزارت دارایی با کامیونهای شرکتی یکی از موانع کامیونداری شرکتهاست

محمد سیاوشی, [22:29 16.01.15]

[Forwarded from مهندس رحمانی]

در شرایط فعلی شرکتهای بیشتری بهره را می برند و به هیچ وجه خودشان را درگیر کامیون ملکی نین کنند ؟ چون حال سرو کله زدن به قانون کار و دغدغه سلامت خودرو، و غیره را ندارند.

محمد سیاوشی, [22:30 16.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دوستان در خصوص فرمایش جناب رحمانی نظری ندارند؟

محمد سیاوشی, [22:30 16.01.15]

موافق یا مخالف

لقمان نادی, [22:30 16.01.15]

ناوگان ملکی قدرت مانور شرکتها را در بازار رقابت افزایش میدهد

[22:30 16.01.15Amir Salahshour,]

کاملا موافق

آقای عددیان, [22:31 16.01.15]

نبود رانندگان توانا وسالم برای کار در شرکتها هم از معضلات کامیونداريست

[22:31 16.01.15Amir Salahshour,]

جناب اقای نادی عزیز:

به چه قیمتی؟؟؟

آقای منصوری, [22:31 16.01.15]

نه تجربه نشان داده که اگر شرکتی کامیون نداشته باشد مشکلات کامیونداران را نداشته و در نتیجه بدون در نظر گرفت هزینه ها در قیمت گذاریها رقابت ناسالم میکند

آقای عددیان, [22:31 16.01.15]

منهم موافقم جناب سیاوشی

[22:31 16.01.15Amir Salahshour,]

با بررسی شرایط کامیونداري و در دسرهاي ان به راحتی به صحت فرمایش اقای رحمانی میرسیم

لقمان نادی, [22:32 16.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنده هم درعرايضم گفتم قانونهای دست و پاگیر.

آقای منصوری, [22:33 16.01.15]

من با نظر جناب رحمانی موافقم

محمد سیاوشی, [22:33 16.01.15]

پس راه چاره چیست؟

آقای عددیان, [22:33 16.01.15]

در صورتیکه چنانچه همه چیز اصولی پیش برود باید برعکس باشد و شرکتها توان رقابت بیشتری داشته باشند

محمد سیاوشی, [22:33 16.01.15]

ما از هر سو که برویم با به مشکلی مواجه میشویم!!؟

آقای منصوری, [22:34 16.01.15]

به نظر بنده عرايض استحضاری بالا که عرض کردم

[22:34 16.01.15 Amir Salahshour,]

لزوم وجود ناوگان ملکی در این نامه تاسیس مطلبیست که مدیریت پرسنا و مدیران با تجربه و آزموده را با پول و سرمایه مقایسه و تجربه و مدیریت این عزیزان را زیر سوال میبرد

محمد سیاوشی, [22:35 16.01.15]

یعنی چی جناب سلحشور عزیز؟

[22:36 16.01.15 Amir Salahshour,]

بحث توانایی و تجربه مدیران محترم در مجوزهای بین المللی دیده شده ولی در قانون داخلی اهمیتی به آن نمیدهند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یعنی تنها کسی میتواند وارد مدیریت حمل و نقل داخلی شود که علاوه بر مدیریت " سرمایه " کافی داشته باشد

[22:37 16.01.15Amir Salahshour,]

به بك مدير باتجربه بدون ناوگان هیچ مجوزی نمیدهند

[22:37 16.01.15] محمد سیاوشی،

مدیر مجرب بدون ابزار چکار میخواهد بکند؟

[22:37 16.01.15Amir Salahshour,]

در حالی که مدیر ایده ال شخصیت که بتواند از پتانسیلهای موجود در کشور استفاده کند

[22:41 16.01.15] آقای سجاددوست،

جناب سیاوشی شرکت حمل و نقل باید مسولیت پذیر باشد اینکه حوصله سرو کله زدن ندارد این فرار از مسولیت است البته باید همه شرایط لحاظ شود ولی آنکه شرکت توانمند می خواهد و دنبال منفعت پس باید هزینه های جانبی آن را نیز پذیرا باشد

[22:41 16.01.15Amir Salahshour,]

همانطور که دیشب عرض کردم هستند مدیرانی که کلیه عملیات لجستیکی شرکتها را بدون ناوگان خود مالك انجام میدهند، یا بدون ماشین الات و امکانات

[22:41 16.01.15] دکتر نظری،

جناب سلحشور پیشنهاد دسته بندی دقیقا با همین هدف است که نقش تجربه و دانش و اصطلاحا مغزافزار را در بخش فورواردری ببینیم و نقش سرمایه را در بخش کیری

[22:41 16.01.15Amir Salahshour,]

حال اینکه آیا سازمان به همچین اشخاصی مجوز میدهد یا خیر؟؟

[22:42 16.01.15] محمد سیاوشی،

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به این افراد در زمینه فورواردری باید مجوز بدهند البته پس از اثبات توانمندی هایشان

[22:43 16.01.15Amir Salahshour, [

دکتر نظری عزیز

ممنون از راهنماییتون

اگر درست متوجه شده باشم منظور اینه که شرکتهای داخلی هم به دو بخش فورواردر و کریر تقسیم شوند؟؟

محمد سیاوشی, [22:43 16.01.15]

و اثبات توانمندی ها هم خود مقوله ایست جدا

[22:43 16.01.15Amir Salahshour, [

به فرموده آقای سیاوشی عزیز

[22:44 16.01.15Amir Salahshour, [

طرح بسیار جالبی است

دکتر نظری, [22:44 16.01.15]

بله جناب سلحشور در عرایض مقدماتیم نوشته بودم

[22:45 16.01.15Amir Salahshour, [

بخشید که من اونها را بعلت تاخیر مطالعه نکردم

دکتر نظری, [22:45 16.01.15]

Forwarded from]دکتر نظری]

اولا مایلم پیشنهاد کنم که شرکت های داخلی نیز مانند شرکتهای بین المللی به دو دسته فورواردر و کریر تقسیم شوند

دکتر نظری, [22:45 16.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[Forwarded from دکتر نظری]

حال معیارهای مناسب در رتبه بندی کربرها:

تعداد کامیون

متوسط سن ناوگان

ترکیب بارگیرها

تعداد شعب

مترای زمین

امکانات در حوزه فناوری اطلاعات

ویزگی ها و سوابق مدیرعامل و اعضای هیات مدیره

ترکیب منابع انسانی

و ...

که البته هر یک از این معیارها ضریب اهمیت مخصوص خود را خواهد داشت

[دکتر نظری, 16.01.15 22:45]

[Forwarded from دکتر نظری]

و معیارهای مناسب برای رتبه بندی فورواردرها:

ترکیب نیروی انسانی از نظر نوع و سطح مدرک تحصیلی

دوره های آموزشی گذرانده شده توسط منابع انسانی کلیدی در زمینه حمل و نقل و حوزه های وابسته

امکانات در حوزه فناوری اطلاعات/برای مثال داشتن وب سائیتی که امکان سفارشگذاری آنلاین بار در آن فراهم باشد

نمره مدیر در آزمونی که سازمان برگزار می کند

سوابق کاری متناسب با حمل و نقل در رزومه مدیرعامل و هیات مدیره

دفتر کار

و ...

که قاعدتا این معیارها نیز باید اوزان مخصوص داشته باشند

[دکتر نظری, 16.01.15 22:45]

[Forwarded from دکتر نظری]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

هر شرکت با توجه به امکانات و ویژگی های خود می تواند در یکی از رتبه های فورواردری یا کربری یا حتی در صورت لیاقت در هر دو دسته جای بگیرد و فعالیت نماید

دکتر نظری, [22:45 16.01.15]

[Forwarded from دکتر نظری]

بدیهی است که محدوده اختیار و فعالیت شرکت و منافع قابل اکتسابش تابع رتبه آن است

[22:46 16.01.15Amir Salahshour, [

بسیار عالی

[22:46 16.01.15Amir Salahshour, [

احسنت جناب دکتر

دکتر نظری, [22:47 16.01.15]

خواهش می کنم...

[22:48 16.01.15Amir Salahshour, [

طرح بسیار جالبی به نظر میرسد

به این صورت نقش دلالتی صرف از بین رفته و شرکتها با توجه به تواناییهایشان از سود های سرمایه خود بهره میبرند

[22:50 16.01.15Amir Salahshour, [

بسیاری از مدیران هستند که علیرغم تجربه و دانش بالای خود در این زمینه و پتانسل های بالای خود در زمینه حمل و نقل متاسفانه تاکنون هیچ مجوزی نگرفته و به کارمندی صرف اکتفا کرده اند

لقمان نادى, [22:50 16.01.15]

بنظر بنده باتشکر از جناب دکتر نظری :بهترین کار سوق دادن صنعت حمل و نقل بسان کشورهای اروپایی به شرکتهاى توانمند با داشتن کامیونهای ملکی زیاد است. راننده ها باید کارمندان این شرکتها

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

باشند و داشتن ابزارآلات نظارتی از مبدا تا مقصد میتواند شرکتها را از وضعیت ناوگان شان باخبر سازد. دراین میان هستند شرکت‌هایی که باید خودشان را باشرایط سازگار کنند یا از دور رقابت کنار روند.

دکتر نظری, [22:50 16.01.15]

البته معیارهای دیگری هم می توان برای رتبه بندی در نظر گرفت که بنده از نظرات ارزشمند دوستان استخراج ممودم مانند سوابق پرداخت مالیات و حق بیمه پرسنل و تعداد پرسنل تمام وقت و ...

دکتر نظری, [22:52 16.01.15]

جناب نادى سپاسگزارم البته اروپا و امریکا نیز طرح های دسته بندی و رتبه بندی خودشان را على القاعده دارند

دکتر نظری, [22:53 16.01.15]

ضمن اینکه لازم است در بازه های زمانی معقول مثلا هر ده سال یک بار مجددا ضوابط بارنگری شود

دکتر نظری, [22:53 16.01.15]

بازنگری

[22:53 16.01.15] Amir Salahshour, [

مطابق فرمایشات دوستان شرط دانش و تجربه مدیران در هدایت ناوگان و بهره وری صحیح و به صرفه بازار کشور باید بعنوان شرط اصلی تاسیس شرکتها در نظر گرفته شود

محمد سیاوشی, [22:53 16.01.15]

جناب نادى عزیز ضمن احترام به نظرات ارزشمندتان باید عرض کنم در حال حاضر بهترین راهکار استفاده از ناوگان خود مالک موجود است و تعریف رابطه صحیح و برد برد بین کامیون داران و شرکت ها بر اساس مصالح و نیازهاى کشور

لقمان نادى, [22:54 16.01.15]

البته رتبه بندی دارند ولی شرکتی که دارای پایین ترین گرید است در بازار رقابت بهترین شرکت های ما را میتواند از دور خارج کند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

لقمان نادى, [22:56 16.01.15]

جناب سیاوشی امیدوارم بحث به جمع بندی مناسب رسیده باشه

محمد سیاوشی, [22:56 16.01.15]

بله به نتایج خوبی رسیدیم تا الان به لطف خدا و همت شما سروران عزیز

[22:58 16.01.15Amir Salahshour, [

ما در بازار داخلی نیاز مبرم به وجود شرکتهای فورواردر و یا به تعریفی شرکتهای لجستیکی داریم که این مقوله باید بررسی شود

شرکتهایی که بتوانند علاوه بر عملیات حمل و نقل عملیاتیهای تخلیه بارگیری انبارداری ترخیص و ... را انجام دهند

متأسفانه در اساسنامه شرکتهای حمل و نقل موضوع فعالیت فقط و فقط :

" حمل و نقل داخلی کالا " قید میشود

یعنی کلیه فعالیتهای اجستیکی یک شرکت حمل و نقل داخلی غیر قانونیست؟؟؟؟
به این دلیل اهمیت تجزیه شرکتهای داخلی به بخش فوراردر و کریر مشخص میشود

محمد سیاوشی, [22:59 16.01.15]

بسیار بسیار عالی جناب سلحشور عزیز

محمد سیاوشی, [22:59 16.01.15]

در این لحظه هم به پایان مباحث رسیدیم

محمد سیاوشی, [22:59 16.01.15]

رسیدیم

[23:00 16.01.15Amir Salahshour, [

شب همه دوستان بخیر و شادی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:01 16.01.15]

و بی نهایت از همه سروران عزیز که انصافا وقت گذاشتند و از وقت استراحت خویش گذشتند تقدیر و تشکر میکنم .

محمد سیاوشی, [23:01 16.01.15]

در این یک هفته بسیار اموختم از محضر اساتید

لقمان نادى, [23:02 16.01.15]

شبتون بخیر. خیلی استفاده کردم.

محمد سیاوشی, [23:02 16.01.15]

و خوشحال و خرسندم که کارشناسان ما اینقدر دلسوزانه و بی هیچ توقعی در میدان مباحث تخصصی و سنگین حاضر شدند

محمد سیاوشی, [23:03 16.01.15]

انشالله فایل مباحث از اولین جلسه تا امشب به لطف خدا تهیه می شود و در اختیار مسوولان محترم قراردادده خواهد شد و یک نسخه از آن هم در گروه گذاشته می شود.

محمد سیاوشی, [23:06 16.01.15]

و انشالله از فردا شب فضا کاملا و به مدت یک هفته در اختیار عزیزان و متخصصان حوزه حمل و نقل ریلی قرار خواهد گرفت با موضوع:

حمل و نقل ریلی

فرصت ها ، مشکلات ، راهکارها

محمد سیاوشی, [23:07 16.01.15]

و همه اعضا محترم میتوانند سوالات خود را پرسند و نظرات خود را مطرح کنند

محمد سیاوشی, [23:07 16.01.15]

پرسند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [23:08 16.01.15]

شب دوستان بخیر

محمد سیاوشی, [23:08 16.01.15]

مجددا از همه حاضران و ناظران مباحث سپاسگزارم و شب خوش .

موضوع گفتگو :

نقد و بررسی طرح تحویل سهمیه سوخت بر اساس پیمایش

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۲۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام خدمت دوستان، با توجه به عنوان موضوع، موارد ذیل بصورت خلاصه ارائه می گردد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تعداد کامیون شناسایی شده (امار تا پایان سال 1392) عمومی جاده ای در سطح کشور 395 هزار دستگاه.

متوسط عمر ناوگان باری جاده ای کشور 4/17 سال.
بیشترین فراوانی ناوگان مربوط به عمر 6 تا 10 سال 29 درصد از کل.
کمترین فراوانی ناوگان مربوط به طول عمر 46 سال به بالا 2 درصد از کل
متوسط مسافت طی شده در هر سفر کامیون در سطح کشور 492 کیلومتر
(درون استانی 138 کیلومتر، برون استانی 633 کیلومتر)

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۲۷ ۱۵.۰۹.۰۲]

بخش مسافر.

تعداد ناوگان شناسایی شده عمومی مسافر در سطح کشور 92 هزار دستگاه (اتوبوس 20 هزار، مینی بوس 36 هزار، سواری 36 هزار)

متوسط مسافت طی شده در هر سفر در سطح کشور 198 کیلومتر (اتوبوس 413 ، مینی بوس 96، سواری 124)

متوسط عمر ناوگان مسافر جاده ای در سطح کشور 16 سال

(اتوبوس 98/12 ، مینی بوس 6/25 ، سواری 5/8)

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۲۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

با توجه به اهمیت نظارت بر مصرف نفت گاز و ضرورت تامین سوخت مورد نیاز خودروهای نفت گاز سوز که سهم زیادی در حمل و نقل کالا و مسافر کشور بر عهده دارند (امار ارائه شده)، طرح تخصیص سوخت براساس پیمایش به خودروها گازوئیل سوز اجرا میشود.

تاکنون کامیون ها در سطح کشور در صورت پیمایش مسیر طولانی یا ساکن بودن سهمیه مشابه دریافت می کنند اما در این طرح با استفاده از سیستم نصب شده درون خودرو میزان مصرف سوخت براساس حرکت در سطوح مختلف، توقف طولانی و تغییر سرعت خودرو به صورت هوشمند محاسبه می شود.

اما تا اجرا و آماده سازی زیرساختها مبنا اصلی برای بررسی عملکرد ناوگان و میزان پیمایش صورت گرفته برای اختصاص سوخت برنامه و صورت وضعیت می باشد.

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۲۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حال این سوال مطرح میشود.

- 1- برای ناوگان فعال در معادن و... که دارای فعالیت می باشند اما اسناد حمل اخذ نمی نمایند چه تمهیداتی صورت گرفته شده؟
- 2- برخی شرکتهای حمل و نقل برای ناوگان ساکن فاقد فعالیت اسناد صادر می نمایند، فرایند نظارت به چه صورت می باشد؟

مهندس فراهانی، [۲۱:۳۹ ۰۲.۱۵.۰۹]

با سلام با توجه به نرم افزارهای GIS و همچنین جی پی اس ها مخصوص این کار ما در تهران در یک مجموعه خاص بصورت پایلوت در حال پایش خودروها می باشیم که در پروژه مسیر زمان جهت سرعت و خیلی از المانهای تعریف شده قابل اندازه گیری است بنابر این با پیاده سازی بستر لازم کاری شدنی وهوشمند میباشد

مهندس معین انصاری، [۲۱:۳۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام خدمت کلیه دوستان
با تشکر ویژه از اطلاعات ارائه شده توسط جناب آقای قاسمی نژاد سوال زیر را هم بنده به مطالب آقای قاسمی نژاد اضافه کنم

۳- حمل و تردد کامیونها در محدوده بنادر و ترمینالها که بارنامه صادر نمی شود و در روز بعضاً" از ۳۰ تا ۴۰ سرویس در روز کالا در ترمینالهای بندری جابجا میکنند مکانیزیم پیمایش بر چه اساسی خواهد بود

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

باسلام و ادب خدمت سروران عزیز

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

و سپاس از عزیزان به دلیل ارایه مطالب ارزنده

مهندس مختاری، [۲۱:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام. جناب آقای قاسمی نژاد ضمن تشکر فراوان از آمار زیبا ارائه شده، ممکن است متوسط عمر استاندارد کشورهای صاحب حمل زمینی معتبر را هم داشته باشیم تا بهتر بتوانیم مقایسه کنیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

طرح تحویل سهیمه سوخت بر اساس پیمایش فی نفسه طرحی ارزشمند و دارای خیرات و برکات زیادی است
اما....

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

این خیرات و برکات زمانی حاصل خواهند شد که این طرح به درستی اجرا شود

مهندس فراهانی, [۲۱:۴۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

دقیقا جناب سیاوشی باید دید این برنامه ریزی وپایش به چه صورت قرار است صورت بگیر ایا انلاین یا افلاین

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

حال متر و معیار سنجش پیمایش کامیون ها چیست؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

منتظر مشارکت عزیزان بخش جاده ای هستیم

آقای ملکی صادقی, [۲۱:۵۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت همراهان مسایلی که در حال حاضر برای موضوع متصور است ۱- اگر سوخت بر اساس برنامه تخصیص می یابد در مورد مسیر های یک سر خالی چه تمهیدی اندیشیده شده است ۲- آیا اجرای این پروژه به اخذ برنامه توسط رانندگان کمک خواهد کرد یا نه ؟ ۳- آیا میزان تخصیص سوخت بر اساس میزان مصرف کامیون است (بحث فرسودگی) ۴- آیا سوخت گازوئیل همزمان گرانتر خواهد شد

آقای ملکی صادقی, [۲۱:۵۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

۵- وضعیت میزان سوخت تخصیصی به ناوگان حمل و نقل درون شهری (به طور خاص مینی بوس) چه تغییری خواهد کرد ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فتحی، [۲۱:۵۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

سلام به سروران گرامی

مهندس فتحی، [۲۱:۵۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

با تشکر فراوان از اطلاعات ذیقیمت جناب قاسمی نژاد

مهندس برخورداری، [۲۲:۰۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

با سلام و شب بخیر، در حال حاضر مشکلی بابت سوخت در حمل و نقل وجود ندارد و فقط در نقاط مرزی دچار چالش هستیم.

به نظر چنانچه مقرر باشد پرداخت سوخت تنها بر اساس مسافت درج شده در بارنامه باشد در مراکز کشور و تهران و بسیاری از حملهای شهری و پروژه های خاکبرداری قطعاً مشکلات فراوانی ایجاد میگردد.

پیشنهاد میشود در نقاط مرزی طرح شناور سازی و یا ساز و کار مشابه پیاده سازی شود.

مهندس فتحی، [۲۲:۰۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

اصولاً چنین طرحی باید از نظر چهار رکن سخت افزار ، نرم افزار ، دانش افزار و فهم افزار امکانسنجی شود و معماری اطلاعاتی و سازمانی آن طرحریزی و آماده سازی گردد. لذا لازم است از پشتوانه بسیار توانمند فناوری اطلاعاتی برخوردار باشد

آقای قراملکی، [۲۲:۰۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

در مورد کامونهای ترانزیت معیار چیست ؟

مهندس مهرانی، [۲۲:۰۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

با سلام معمولا در شرکتهای دارای ناوگان ملکی جهت پرداخت هزینه گازوییل برهمین اساس عمل میشود که با مشکلات فراوانی روبرو هستند مثلا مسافت بین شهرها که در نرم افزارها می باشد کاملا دقیق نیست و ابتدا و انتهای دو شهر به عنوان معیار فاصله دوشهر در نظر گرفته میشود و یا مسیرهای کوهستانی که گازوییل بیشتری مصرف میشود به سختی محاسبه میگردد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مهرانی، [۲۲:۰۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

کما اینکه سن ناوگان مسیر پر و خالی تنا بار و حتی نوع یدک در میزان سوخت مصرفی بسیار حایز اهمیت است

مهندس مهرانی، [۲۲:۰۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

و اما مهمترین سوال اینست که فلسفه این کار، چیست

آقای قراملکی، [۲۲:۰۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

انا در شروع مبدا سموخت تحویل می شود با در مقصد؟

مهندس مهرانی، [۲۲:۱۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا به نظر نمی آید دوباره این تصمیم را کسانی گرفته اند که تا کنون حتی یکبار هم با یک کامیون دار رودرو نشده اند و به اصطلاح دود گازوییل نخورده اند

مهندس مهرانی، [۲۲:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

به نظرم این طرح نیاز به پختگی زیاد دارد که نیاز به طرح نظرات کارشناسی و مشورت با انجمن های صنفی بویژه انجمن کامیون داران و اتوبوس داران دارد

آقای ملکی صادقی، [۲۲:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

دلیل کاملا مشخصی داره : مهمترین علت اجرای کار عدم تخصیص سوخت یارانه ای به ناوگانی است که از سازمان راهداری بارنامه دریافت نمیکنند

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۳ ۱۵.۰۹.۰۲]

باسلام مجدد

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

خدمت دوستان عزیز

مهندس مهرانی، [۲۲:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آیا فقط 3 درصد حق پایانه باید موجب تزییع حقوق عده ای و سو استفاده عده ای دیگر نمیشود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

جناب مهرانی عزیز در تصمیم گیری عجله نکنیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

چون هنوز زوایای پیدا و پنهان طرح هویدا نشده

مهندس مهرانی, [۲۲:۱۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت همه دوستان بویژه جناب سیاوشی

مهندس مهرانی, [۲۲:۱۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

زوایای طرح برای ما شرکتهای حمل و نقلی کاملاً هویداست

دکتر نظری, [۲۲:۱۶ ۱۵.۰۹.۰۲]

دوستان یک مشکل مهم ملی که همه ما باید نگرانیش باشیم قاچاق گازوییل است و پیشگیری از این پدیده شوم یکی از اهداف چنین طرحی است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

طرح اگر عدالت مندانه اجرا شود بسیار هم خوب است و در واقع حق به حق دار میرسد و اثرات مثبت بیشماری دارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

ولی چگونگی اجرای طرح مهم است

مهندس مهرانی, [۲۲:۱۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

دکتر نظری برای مبارزه با قاچاق گازوییل این طرح اجرا میسود؟؟؟؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

متر و معیار سنجش پیمایش کامیون ها چیست؟

دکتر نظری، [۲۲:۱۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

ضمن این که ثمره بزرگ و اساسی این طرح به شرط اجرای خردمندانانه کاهش ترددهای خالی خواهد بود

زهرا اخلاقی، [۲۲:۱۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

با سلام

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

بله جناب دکتر موافقم

دکتر نظری، [۲۲:۱۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

جناب مهندس مهرایی عرض کردم یکی از اهدافش کاهش قاچاق است

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

البته به شرط اجرای صحیح

زهرا اخلاقی، [۲۲:۱۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

ظاهرا تنها معیار محاسبه فاصله مبدا و مقصد درج شده در بارنامه های الکترونیکی است

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

قرار بر این است تا زمان تعیین شده که بر روی ناوگان GPS نصب گردد، مبنا و معیتر اسناد حمل(بارنامه یا صورت وضعیت)برخط باشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

نه بارنامه به هیچ وجه نمیتواند ملاک و معیار خوبی باشد

دکتر نظری، [۲۲:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بله جناب سیاوشی و البته مسیر اجرای صحیح از چنین مباحثاتی شروع می شود و قطعاً از برهوتی به نام اجرای ناقص هم باید بگذرد

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

جی پی اس!؟

مهندس مهرانی، [۲۲:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا یکی دیگر از اهداف طرح در آینده ایجاد رانت برای برخی شرکتهای Gps نیست؟؟

زهره اخلاقی، [۲۲:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

با اجرایی شدن برنامه های الکترونیکی اطلاعات هر برنامه به صورت آنلاین برای سازمان راهداری ارسال و در آن سازمان جمع می شود. چون در این اسناد مبداء و مقصد تعریف می شود خود به خود میزان پیمایش هر وسیله حمل بار مشخص می شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

بسترهای لازم برای تحت پوشش قرار گرفتن کل جاده های کشور برای انتقال داده ها پیش بینی شده؟

مهندس معین انصاری، [۲۲:۲۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

اقای فتحی مطمئناً نکات حضرتعالی در نظر گرفته خواهد شد چون لازمه هر کاری هست . بنده فکر میکنم در ارتباط با حمل با کامیون يك ارتباط مستقیم فیما بین برنامه و کارت سوخت باید وجود داشته باشد برای محاسبه میزان سوخت و تمامی کامیونهای که بصورت خالی تردد میکنند بعلت اینکه یکسر بار هستند هم برنامه خالی باید صادر و سهم کمتری سوخت بخاطر سبک بودن در اختیار آنها قرار گیرد و در همین راستا ما متوجه شویم به چه میزان کامیونهای ما در جاده ها بصورت خالی در حال تردد هستند که بتوانیم در آینده آنها را مدیریت کنیم که از این وضعیت خارج شوند. در خصوص حمل مسافر هم که البته هر دو سر مسافر دارند با يك سندی مثل برنامه میشود این کنترل را کرد و برای کامیونهای که در محدوده معادن ، شهرها و بنادر که بصورت دائم در حال تردد هستند با مکانیزم خودش اداره کرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۲:۲۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

نسبت جی پی اس به ماشین مانند نسبت موبایل به انسان است و بنده اساساً متعجبم که چرا اکنون خودروهای ما این قدر عقب مانده اند!

زهرا اخلاقی، [۲۲:۲۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

محاسبه براساس متوسط سوخت مصرفی خودروهای باری گازویلی که در هر ۱۰۰ کیلومتر، ۵۰ لیتر است انجام میشود

مهندس مهرانی، [۲۲:۲۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان مجدداً تاکید میکنم فاصله دو شهر همیشه درست محاسبه نمیشود

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۲۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان در خصوص برنامه و صورت وضعیت موارد را توضیح و برخی ابهامات را نیز مطرح نمودم.

مهندس مهرانی، [۲۲:۲۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا صدور برنامه برای مسیرهای خالی به صورت رایگان می باشد؟

زهرا اخلاقی، [۲۲:۲۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

علت اجرایی کردن این طرح عدم تطابق میزان برنامه های الکترونیکی صادره ""سازمان راهداری "" با میزان سوخت مصرف شده است

مهندس مهرانی، [۲۲:۲۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

با اینکه باز هم کامیونها باید متحمل هزینه های سنگین دیگر شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

نمیتوان برای اجرای این طرح تنها به برنامه اتکا کرد

آقای قراملکی، [۲۲:۲۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

کامیونهای ترانزیت که با برنامه خارجی بار ماورند چه می شود؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مهرانی، [۲۲:۲۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا هزینه های سرسام آور قبلی برای کامیونداران بیشتر خواهد شد

مهندس فتحی، [۲۲:۲۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

جناب انصاری عزیز کاملاً درست میفرمایید. یکی از مهمترین بخش های اجرای چنین طرحهایی توجه به تغییراتی است که با اجرای طرح در فرآیندها، اسناد و قوانین بوجود میآید. در اصل یک فرآیند و تلاش مهندسی مجدد نیاز است. مثلاً ممکن است با اجرای این طرح دیگر سندی با عنوان بارنامه با مفاهیم سنتی نیاز نداشته باشیم

زهره اخلاقی، [۲۲:۲۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

ظاهراً سندهای حمل بار در محموله‌های ترانزیتی نیز در حال صادر شدن است

سجاددوست، [۲۲:۲۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

به نظر میرسد این طرح بر اساس هدفی که پیرامون آن تعریف شده مبارزه با معلول است نه با علت

دکتر نظری، [۲۲:۲۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

[Forwarded from زهره اخلاقی]

علت اجرایی کردن این طرح عدم تطابق میزان بارنامه های الکترونیکی صادره """"سازمان راهداری """" با میزان سوخت مصرف شده است

دکتر نظری، [۲۲:۲۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

[Forwarded from سجاددوست]

به نظر میرسد این طرح بر اساس هدفی که پیرامون آن تعریف شده مبارزه با معلول است نه با علت

دکتر نظری، [۲۲:۲۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

جناب سجاددوست و سرکارخانم اخلاقی آیا جایی رسماً به هدف اصلی طرح اشاره شده؟

مهندس مهرانی، [۲۲:۲۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آیا این طرح فساد را فقط از جایگاه گازوییل به شرکتهای حمل و نقل منتقل نمیکند

زهرا اخلاقی, [۲۲:۲۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

بر اساس این طرح بدون "سند حمل رسمی" خودروها سوخت ارزان نمی‌گیرند و باید از نرخ دوم سوخت استفاده کنند!

مهندس مهرانی, [۲۲:۲۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

اساتید گرامی ای کاش این طرح را قبل از اجرا فقط در یک شرکت حمل و نقلی صاحب کامیون اجرا میگردند تا مشکلات کار رو میدیدند

زهرا اخلاقی, [۲۹:۲۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

بله هدف ظاهری جلوگیری از قاچاق است

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

قاچاق گازوییل؟؟؟

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

یا پرداخت 3 درصد حق سازمان

دکتر نظری, [۲۲:۳۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

جایی رسماً اعلام نشده که هدف فقط کاهش قاچاق است

سجاد دوست, [۲۲:۳۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

تا زمانی که از صنف نظر خواهی نمی‌کنند و با دسلیقه خود انهم بدون تجربه تصمیم میگیرند و ما هم به دلیل مجبور به اطاعت هستیم وضع همین است

زهرا اخلاقی, [۲۲:۳۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

عرض کردم هدف ظاهری

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۲:۳۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

و اتفاقا به نظر بنده مزیت بزرگتر افزایش بهره وری حمل است

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

افزایش بهره وری چگونه

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۳۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

تاکنون ناوگان دارای کارکرد بالا و ناوگان ساکن به یک اندازه سوخت دریافت می کردند. آیا این امر منطقی است؟

زهرا اخلاقی، [۲۲:۳۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

چطور

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

نه منطقی نیست

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

ولی چاره کار چیست؟

مهندس صالحیان، [۲۲:۳۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

سلام دوستان این موضوع از مصوبات کمیسیون قاچاق هست ولی اجرای قطعی منوط به بررسی تمام جوانب هست متغیرهای وابسته زیادی در این طرح مطرح خواهد بود

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

ناوگان ساکن؟؟

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۳۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

چاره این است با بستر سازی مناسب و دقیق ناوگان فعال و غیر فعال را از هم جدا نمود و برای هر یک نسبت سهمیه تخصیص داد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مهرانی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۶]

دوستان حتی نوع یدک هم در میزان مصرف سوخت موثر است آیا واقعا همه متغیرها دیده شده

آقای قراملکی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۷]

به نظر می رسد با نظر خواهی از کامونداران و شرکتهای حمل. نقل تالی فاسدهای این طرح شناسایی شود

سجاد دوست, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۷]

تا حال رسما چیزی در این خصوص اعلا شده است

مهندس مهرانی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۷]

بله متاسفانه

مهندس مهرانی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۸]

تالی فساد این طرح بسیار است

مهندس مهرانی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۹]

دکتر افزایش بهره وری چگونه صورت میگیرد

دکتر نظری, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۹]

جمع تالی فاسد این طرح از وضع موجود کمتر است!

مهندس مهرانی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۹]

تالی فساد وضعیت فعلی چیست؟؟

دکتر نظری, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۳۹]

افزایش بهره وری مثلا از راه کاهش سهمیه برای تردهای خالی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سجاد دوست, [۲۲:۴۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

جواب بنده رسماً اعلام نشد

آقای ملکی صادقی, [۲۲:۴۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

تا کنون به صورت رسمی در مورد جزئیات اجرای طرح مطلبی ارائه نشده

دکتر نظری, [۲۲:۴۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

تالی فاسد فعلی قاچاق گسترده که به نظرم مقیاسش حدود پنج تا ده میلیون لیتر در روز است به

علاوه چهل پنجاه درصد تردد خالی

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

جناب سجاد دوست ظاهراً چیزی اعلام نشده

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان عزیز

زهرا اخلاقی, [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

لطفاً به ترتیب معایب و مزایای این طرح رو اعلام فرمایید

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

ما با اجرای طرح کاملاً موافقیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

و اتفاقاً طرح بسیار خوبه

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

ولی چگونگی اجرای طرح از خود طرح مهمتره

دکتر نظری, [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

این دو موضوعی که الان عرض کردم ضرر مستقیمش به اقتصاد ملی در مقیاس پنج شش میلیارد دلار است در سال

سجاد دوست، [۲۲:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

پس به نظر میرسد ما خودمان جلوتر به مصلی می رویم

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

اگر مبنا حق و عدالت باشد که عالیه

مهندس معین انصاری، [۲۲:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

جهت اطلاع عزیزان قبل از پایین آمدن قیمت نفت اکثر کامیونها در بندرعباس بجای تردد و انتقال کالا در حال معامله کردن سوخت بودند

مهندس مهرانی، [۴۳:۲۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

این اعداد و ارقام واقعا کارشناسی شده است

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

مزایا اصلی، نظارت بر مصرف سوخت از تمامی جهات (قاچاق، سهم بر حسب پیمایش و...)

مهندس مهرانی، [۲۲:۴۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

مضرات طرح افزایش نرخ حمل

مهندس مهرانی، [۲۲:۴۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

مضرات طرح ایجاد فساد گسترده در بین شرکتهای صادر کننده بارنامه

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۴۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

معایب، با توجه به تخصیص براساس صدور اسناد حمل تا آماده شدن کلي زیرساخت و تجهیز شدن ناوگان به Gps ایا

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

1- برای ناوگان فعال در معادن و... که دارای فعالیت می باشند اما اسناد حمل اخذ نمی نمایند چه تمهیداتی صورت گرفته شده؟

2- برخی شرکتهای حمل و نقل برای ناوگان ساکن فاقد فعالیت اسناد صادر می نمایند ، فرایند نظارت به چه صورت می باشد؟

مهندس مهرانی، [۲۲:۴۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

مضرات طرح کندی حمل و نقل

مهندس مهرانی، [۲۲:۴۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

مضرات طرح ایجاد رانت برای شرکتهای Gps

دکتر نظری، [۲۲:۴۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

پیمایش باید از جی پی اس استخراج شود که راستگوست نه از بارنامه که ...!!!

مهندس مهرانی، [۲۲:۴۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

مضرات طرح ایجاد نارضایتی در بین کامیون داران

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

جی پی اس هم میتواند راستگو نباشد ، درسته؟

دکتر نظری، [۲۲:۴۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

اگر دخالت انسانی در جی پی اس نباشد خطایش کم است

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

احسنت

مهندس مهرانی، [۲۲:۴۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

مضرات طرح عدم احقاق حقوق کسانی که به طور سالم دارند کار میکنند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مهرانی, [۰۹.۰۲.۱۵:۴۹:۲۲]
مضرات طرح پرداخت نابجای 3 درصد حق پایانه

دکتر نظری, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۴۹]

ضمناً برای ناوگان معدنی هم با همین فناوری های هوشمند که در زمره AVL قرار می گیرند می توان محاسبات را انجام داد

محمد سیاوشی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۴۹]
به نظر میرسد کمی از موضوع بحث فاصله گرفته ایم

مهندس مهرانی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۴۹]
مضرات طرح افزایش قاجاق گازوییل

مهندس مهرانی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۵۰]
تکرار میکنم افزایش قاجاق گازوییل

محمد سیاوشی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۵۰]
بنده ابتدا به ساکن نکته ای را عرض کنم

دکتر نظری, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۵۰]
چگونه جناب مهرایی؟

محمد سیاوشی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۵۰]
فکر نکنم کسی با اصل طرح مخالف باشد

محمد سیاوشی, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۵۱]
و اگر هم مخالفتی وجود داشته باشد

مهندس سجادپور, [۰۹.۰۲.۱۵:۲۲:۵۱]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام

علاوه بر مشکلاتی که دوستان اشاره کردند چند مورد به ذهنم آمد که به نظر می رسد دوستان پایانه ها و شرکت پخش باید در این طرح مد نظر قرار داده و برای آن چاره اندیشی کنند _ آیا نرم افزار ثبت اطلاعات پیمایش بر اساس جی پی اس پایداری یا آنلاین است _ رابطه سوخت اختصاصی با کارت سوخت پیش فرض است یا اطلاعات آنلاین از طریق پمپ های سوخت؟ _ میزان سوخت اختصاصی بر اساس وزن بار است یا فقط برنامه پر و در این زمینه چگونه محاسبه می شود

_ آیا شرایط جاده ها و شرایط جوی لحاظ شده است
_ اگر کامیونی با برنامه خالی به یکی از بنادر مراجعه و به هر دلیلی به بندر دیگری برای بارگیری مراجعه نماید تکلیف چیست
_ با توجه به گرمای طاقت فرسای بنادر در تابستان برای سرمایه های کامیونهای که در نوبت بارگیری یا صف هستند چه تمهیداتی در نظر گرفته شده است

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۱ ۰۹.۰۲.۱۵]
با چگونگی و شیوه و کیفیت اجرای طرح است

مهندس مهرانی, [۲۲:۵۱ ۰۹.۰۲.۱۵]
فکر میکنم شرکتهای صاحب کامیون مخالف باشند

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۱ ۰۹.۰۲.۱۵]
با اصل طرح؟

مهندس مهرانی, [۲۲:۵۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
بله با اصل طرح

مهندس فتحی, [۲۲:۵۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
آیا از طراحان و برنامه ریزان این طرح در حال حاضر حضور دارند ؟

سجاد دوست, [۲۲:۵۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دوستان بزرگواری توجه کنند مبارزه با قاچاق در سایه عدم تحویل سوخت به وسیله نقلیه روش درستی نیست چرا که فشار بلاخره از سمت دیگری عیان میشود حالا از طریق بارنامه یا gps

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

عدم تحویل سوخت به صاحب کامیون سبب افزایش قاچاق میشود

دکتر نظری، [۲۲:۵۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

نگفته اند عدم تحویل که!

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

چون بالاخره کامیون باید حرکت کند چه با گازوییل سهمیه ای و چه با گازوییل قاچاق

دکتر نظری، [۲۲:۵۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

قیمت سوخت برای غیرفعال ها گران می شود

دکتر نظری، [۲۲:۵۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

اگر حرکت کند بر اساس حرکتش سوخت می گیرد

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

غیر فعال ها کیا هستند و چند درصد کامیون ها هستند

زهرا اخلاقی، [۲۲:۵۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا شرکتهای حمل برای خودروهای برگشت خالی هم بارنامه صادر می کنند با توجه به اینکه تا استقرار سیستمهای ردیابی صرفا از محاسبه و پیمایش مبدا و مقصد استفاده می شود؟ آیا باید خودروهایی که در مسیر کوتاه تردد و یا کار معدنی انجام میدهند هم توسط سازمان راهداری تحت پوشش قرار گیرند و بارنامه داشته باشند و حق پایانه بدهند؟

دکتر نظری، [۲۲:۵۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

غیرفعال ها در حال حاضر هم فعالان زرنگ عرصه پرسود قاچاقند و هم در هر لحظه ای از زمان آن تعدادی که در حال تردد خالیند

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

من از شرایط فعلی راضی نیستم ولی اعتقاد دارم با اجرای این طرح مشکلات و هزینه های شرکتهای صاحب کامیون زیاد میشود

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

چند درصدند؟

سجاد دوست، [۵۷:۲۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

جاده کفی با جاده کوهستانی سن مکانیزم نوع مکانیزم تناز بار از عوامل تاثیر گذار بر مصرف سوخت است چگونگی محاسبه ان به چه صورتی دیده شده

دکتر نظری، [۲۲:۵۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

به خودروهای معدنی و کلا به خودروهای مسیر کوتاه می توان بر اساس مدت روشن بودنشان سوخت داد نه مسافت پیمایششان

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

چگونه

دکتر نظری، [۲۲:۵۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

جناب مهربانی با گنجاندن ماشین های خالی در هر لحظه از زمان حدود پنجاه درصد ناوگان ما غیرفعالند!

زهرا اخلاقی، [۲۲:۵۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا شرکتهای حمل برای کامیونهای برگشت خالی هم برنامه صادر می کنند با توجه به اینکه تا استقرار سیستمهای ردیابی صرفا از محاسبه و پیمایش مبدا و مقصد استفاده می شود؟ آیا باید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کامیونهای که در مسیر کوتاه تردد و یا کار معدنی انجام میدهند هم توسط سازمان راهداری تحت پوشش قرار گیرند و بارنامه داشته باشند و حق پایانه بدهند؟

دکتر نظری، [۲۲:۵۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

چگونه چی؟!

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

پس متغیرهای دیگر چی

دکتر نظری، [۲۲:۵۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

[Forwarded from زهرا اخلاقی]

آیا شرکتهای حمل برای کامیونهای برگشت خالی هم بارنامه صادر می کنند با توجه به اینکه تا استقرار سیستمهای ردیابی صرفاً از محاسبه و پیمایش مبدا و مقصد استفاده می شود؟ آیا باید کامیونهای که در مسیر کوتاه تردد و یا کار معدنی انجام میدهند هم توسط سازمان راهداری تحت پوشش قرار گیرند و بارنامه داشته باشند و حق پایانه بدهند؟

دکتر نظری، [۲۲:۵۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

[Forwarded from دکتر نظری]

به خودروهای معدنی و کلا به خودروهای مسیر کوتاه می توان بر اساس مدت روشن بودنشان سوخت داد نه مسافت پیمایششان

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

دکتر این آمار رو از کجا می آورید

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

50 درصد

دکتر نظری، [۲۳:۰۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان سازمان راهداری تایید نمی کنند که حدود پنجاه درصد تردهای کامیونها خالی است؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

بنده به نظرم بیش از 50 درصد خالیه

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

یکی از مشکلات حمل و نقل جاده ای یکسر خالی بودن کامیون هاست

مهندس سجادپور, [۲۳:۰۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

وقتی بار برای حمل نیست چکار باید بکنند نه تنها کامیونها بلکه شناور ها اکثرا یک سر خالی هستند

مهندس مهران, [۲۳:۰۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

دولت اگر اینقدر توانایی دارد که مدت روشن بودن کامیون ها بویژه نسل قدیم کامیون ها که عمدتا در معادن فعال هستند را تعیین نماید لطفا فکری به حال مرزه‌هایش نماید تا به دلیل قاچاق سوخت از ارایه طرحهای این چنینی خودداری نماید

زهرا اخلاقی, [۲۳:۰۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

همینطور است

دکتر نظری, [۲۳:۰۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

سرکار خانم اخلاقی پیشنهاد درباره معدنی ها را قبول دارید؟

مهندس فراهانی, [۲۳:۰۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان بنده خیلی کوچکتر از ان هستم که خیلی بخواهم وارد جزئیات بشوم اما ما هم اکنون در تهران تعدادی جی پی اس بر روی خودروها نصب کرده ایم که مکمل آن سیستم موبایلی مخابرات هست وبا توجه به ایشن های قابل تعریف بران علاوه بر پایش ان لاین واف لاین مسیر پیموده شده و.... مشخص میکند که از خروجی ان میزان مصرف سوخت سرعت لحظه ای متوسط و...محل توقف ها و... همه مشخص میشود حال باید دید ساز وکار مد نظر مسئولین به چه صورت هست یعنی از نظر علمی وفنی کاری قابل اجرا هست اما باید دید استراتژی ودیدگانچن مسئولین امر چیست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

□

دکتر نظری, [۲۳:۰۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

صحبت جناب فراهانی به اثبات ادعای بنده کمک می کند

زهرا اخلاقی, [۲۳:۰۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

بخشید نمیدانم چرا هر موقع تایم مباحث میشود اینترنت کلا مشکل پیدا می کند

مهندس مهرانى, [۲۳:۰۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

ما بر روی کامیونهای شرکت Gps نصب کرده ایم که عمدتا اطلاعات کاملا صحیحی دریافت نمیکنیم

دکتر نظری, [۲۳:۰۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

ما این مسایل ساده را باور نمی کنیم چون همچنان چسبیده ایم به همان فناوری های قدیم

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

□□

زهرا اخلاقی, [۰۶:۲۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

خب آقای دکتر چگونه میتوان شرکت پخش را قانع کرد که کامیونی که در جا کار می کند چند ساعت روشن بوده؟

مهندس سجادیپور, [۲۳:۰۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

واقعا اگر بهره وری این طرح بخواهد با دو سر پر بارگیری کامیون ها تحقق یابد قطعا در زمان اجرا بنادر با بحران کمبود کامیون مواجه خواهند شد

مهندس مهرانى, [۲۳:۰۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

مشکلات چه از جنس فناوری باشد و چه از جنس های دیگر گریبان گیر کامیوندار را میگیرد آقای دکتر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۳:۰۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

مدت روشن بودن و خاموش بودن و حتی باز و بسته شدن درهای ماشین را با همین فناوری ها می توان از راه دور فهمید

مهندس مهرانی، [۲۳:۰۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

حتی بر روی کامیونهای نسل قدیمی

زهرا اخلاقی، [۲۳:۰۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

بله با در صورت استقرار کامل میشود فهمید

مهندس معین انصاری، [۲۳:۰۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

در هیچ جای دنیا سیستم سهمیه بندی سوخت هوشمند وجود ندارد. علت پایین بودن قیمت سوخت و انگیزه زیاد برای قاچاق شاید بتوان با حداکثر ۵۰۰ کیلومتر پیمایش در روز با سوخت سهمیه ای و برای بیشتر از آن سوخت باقیمت ازاد در نظر گرفت بعبارتی تلفیقی از هر دو قیمت

دکتر نظری، [۲۳:۰۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

البته عرض بنده هم این نیست که تک ابزاره کار شود اما به هر حال باید ضمن شروع کار به فکر استقرار فناوری های جدید هم باشیم

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

□□□□

زهرا اخلاقی، [۲۳:۰۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

بله سیستم جی پی اس اکنون با نصب یک سیم کارت ۱۰ تومانی و هزینه ۵۰۰ هزار تومانی بطور کامل قابل اجراست

دکتر نظری، [۲۳:۱۰ ۰۲.۱۵.۰۹]

مدیر فرمودند وقت تمام

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۳:۱۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

با تشکر از همه عزیزان

مهندس فتحی، [۲۳:۱۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

بنظر میرسد این طرح دارای اهداف و ماموریت فرا بخشی است و به بهره وری حمل و نقل و لجستیک کمکی نمیکند

مهندس مهرانی، [۲۳:۱۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا برای ناوگان به اصطلاح ساکن و یا خالی نمیشود بارنامه سوری صادر کرد

مهندس مهرانی، [۲۳:۱۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

ای کاش مسئولین عملیاتی فکر کنند

مهندس فراهانی، [۲۳:۱۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان من خیلی خلاصه توضیح بدهم بر خلاف تصور جی پی اس خودش بر روی یک سیستم الکترونیکی نصب شده که بر روی خودرو نصب میشود که سیستم مذکور اصلاحات جی پی اس و اطلاعات خودرو رو بطور تواما به کاربر میدهد یعنی شما علاوه بر موقعیت جغرافیایی اطلاعات دقیقی از سوخت و..... دارید

زهرا اخلاقی، [۲۳:۱۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

اگر حق پایانه را بدهید

مهندس فراهانی، [۲۳:۱۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب خوش

مهندس سجادپور، [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

حالا نمیشود این طرح را بصورت آزمایشی اجرا و بعد از استخراج مشکلات آن بصورت سراسری اجرا شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

فقط به فهرست مشکلات عنوان شده نگاه کنیم که ظاهراً توسط دوستان مربوطه پاسخ قانع کننده ای برای آنها وجود نداشت

مهندس فتحی, [۲۳:۱۲ ۰۲.۱۵.۰۹]

تشکر از سروران عزیز و عرض شب بخیر

دکتر نظری, [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب به خیر و خدا قوت

زهرا اخلاقی, [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

متأسفانه اول از همه شاهد اعتصاب کامیونداران و کمبود ناوگان در بنادر خواهیم بود

آقای ملکی صادقی, [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب همگی بخیر

زهرا اخلاقی, [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب خوش

مهندس سجادیپور, [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب به خیر

مهندس معین انصاری, [۲۳:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

ضمناً" به يك اصل توجه كنيد . كسي كه ميخواهد كار خلاف كند بدون در نظر گرفتن عواقب ان تلاش خواهد هر سيستمي را دور بزند . بنابراین همیشه در امور بفرکر کنترل با درصد بالا باشید نه صد در صد

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

سپاس بیکران از همه عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

احسنت جناب انصاری عزیز

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

پس فرهنگ و فرهنگ سازی صحیح از هر اقدامی اولی تر و واجتر است

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

واجب تر

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

سپاس از همه عزیزان

مهندس معین انصاری, [۲۳:۱۵ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب همه عزیزان بخیر

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

قطعا در کمتر کشوری چنین شور و نشاط و اشتیاقی به خدمت و خدمتگزاری یافت میشود و ای کاش از این توان و ظرفیت و پتانسیل ها استفاده صحیح و بهینه شود

مهندس مهرانی, [۲۳:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

پاسخ مضرات طرح را چه کسی یا کسانی خواهند داد

مهندس مهرانی, [۲۳:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا باز شرکتهای صاحب کامیون باید سلاخی شوند و بعد بفهمند که طرح اشتباه بوده ایت

مهندس مهرانی, [۲۳:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

افزایش هزینه ها را چه کسی متحمل میشود؟

مهندس مهرانی, [۲۳:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

وهزاران سوال دیگر.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مهرانی, [۲۳:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب خوش

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

خبرگان و کارشناسانی که تا این لحظه از شب بیدار مانده و سختی کار با این گونه نرم افزارها را به جان خریده و دانش و اطلاعات خود را با افتخار و بدون هیچ چشم داشتی در اختیار عزیزان و تصمیم گیران قرار می دهند حقا شایسته تقدیر و تشکر هستند و قطعاً خالق یکتا میبند و پاداش می دهد.

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

مجدداً از همه حاضران و ناظران مباحث بی نهایت ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

تا فرصت دیگر حق نگهدارتان و شب خوش

زهرا اخلاقی, [۲۳:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

بخشید این را هم اضافه کنم که متأسفانه نسخه به يك دفعه براي كل کشور پیچیده می شود در حالی که می شود حداقل بطور آزمایشی بین دو استان این طرح را پیاده کرد و سپس تصمیم داد

زهرا اخلاقی, [۲۳:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب به خیر

مهندس مختاری, [۲۳:۲۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

سپاس فراوان. امشب از دوستان فراوان اموختم. شب خوش

سجاد دوست, [۲۳:۲۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

با تشکر از همه دوستان و مدیریت محترم گروه شب بخیر

مهندس باقری بنادر, [۰۰:۱۵ ۱۰.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با سپاس و تشکر از دوستان گرامی، باقری هستم از بندر شهید رجایی، امیدوارم همفکری مفیدی در پیش داشته باشیم، شب همگی بخیر

مهندس رحمانی وزارت راه، [۱۰.۰۲.۱۵ ۰۸:۳۶]

با عرض سلام و صبح به خیر / کامیون های باری کشور که دارای کارت هوشمند هستند در سال 1392 میزان 13.2 میلیارد کیلومتر با برنامه طی مسافت کرده اند بیش از 600 هزار کامیون باری در کشور کارت سوخت دارند مصرف گازوییل در کشور در بخش حمل و نقل بیش از 19 میلیارد لیتر است خیلی از کامیون ها بدون برنامه اند خیلی ها یکسر خالی اند خیلی ها به دلایل فرسودگی کارت سوخت ندارند خیلی ها در کارگاههای راهسازی، معادن و سد سازی کار میکنند مصرف سوخت دو کامیون مشابه در شرایط مشابه هم شاید متفاوت باشد تصور من این است که مبحث بسیار پیچیده ایست که ممکن است باعث وقوع معضلات اجتماعی گردد. راه حل قطعی عرضه سوخت به قیمت واقعی است که در این شرایط که نفت در بازار جهانی ارزان شده به نظر می رسد موقعیت خوبی برای رفتن به سمت عرضه به قیمت واقعی باشد.

[Amir Jafar, ۱۰.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۷]

سلام. آمار کارت سوخت ناوگان دیزلی کشور ۸۰۰ هزار دستگاه است که نیمی درون شهری و نیمی برون شهری است. مصوبه دولت برای کل ناوگان دیزلی بار و مسافر درون و برون شهری است و شامل مینیوس و کامیونت هم می شود. اما دوستان بیشتر بر حمل و نقل برون شهری متمرکز شده اند. بنده در تنظیم آیین نامخ

دکتر نظری، [۱۰.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۸]

سلام بر استاد ارجمند و پرتلاش عرصه حمل و نقل کشور جناب آقای دکتر جعفرپور

[Amir Jafar, ۱۰.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

بنده در تنظیم مصوبه حضور داشتم و آمار وحشتناک مصرف سوخت حضار را متعجب کرد. همینقدر بدانیم که ۹۰۰۰ لیتر سوخت برای اتوبوس و کامیون غیر برون شهری لحاظ شده که کسر اندکی از آن در حمل و نقل شهری و حومه ای مصرف می شود. عمده صرفه جویی در حمل و نقل درون شهری است که عبارت از ناوگان وازد و بدون کارت هوشمند برون شهری است. یعنی هرچه اتوبوس و کامیون به

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سن فرسودگی می رسد به بخش حمل و نقل شهری می آید و آلودگی و مصرف بالای سوخت در ساعات ۲۲ شب به بعد در بزرگراههای شهرهای بزرگ قابل مشاهده است.

[Amir Jafar, ۱۰.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۴]

این ناوگان دیزلی هم بهره وری اندک و هم مصرف زیاد دارند و به همت آقای دکتر نظری در آینده نزدیک در طرحی بزرگ ساماندهی خواهند شد.

[Amir Jafar, ۱۰.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۹]

تا آخر فروردین ۱۳۹۴ شناسایی آنها در شهرداریها یعنی سازمان مدیریت بار شهرداری یا در نبود آن سازمان تاکسیرانی و در شهرهای کوچک سازمان حمل و نقل همگانی تکمیل شده و موارد ثبت نشده به حداقل سهمیه دیزل تبدیل خواهند شد. و انتها هم تا اول اسفند تعیین تکلیف می شوند و آنهایی که در شهرداریها ثبت به عنوان ناوگان عمومی نشدند به سهمیه سوخت عادی ۶۰ لیتری و تقلیل سهمیه خواهند داشت.

[Amir Jafar, ۱۰.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۲]

امید است این مصوبه گامی مفید برای اعمال مدیریت یکپارچه حمل و نقل شهری و سپس ملی باشد و این دو تکه ای بودن درون و برون شهری در آینده نزدیک و دوتکه ای بودن حمل و نقل و لجستیک در آینده دور تر با تشکیل وزارت لجستیک و شهرسازی یا آمایش برطرف شود.

[Amir Jafar, ۱۰.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۴]

پایش پیمایش اکنون در چند شهر پایلوت شده و به راحتی در کل ناوگان دیزلی توسعه خواهد یافت. با همکاری و مدیریت استاد مسلم این فن جناب آقای دکتر طبیبی امیدوارم نتایج خوبی در آینده نزدیک گزارش کنم

[Amir Jafar, ۱۰.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۰]

ان شاء الله در جلسه بعدی مباحثه گروه که با نظر مدیر محترم گروه جناب آقای سیاوشی عزیز به ادامه همین مبحث اختصاص یافته شاهد پیشنهادهای مشفقانه و مشارکت فعالانه همه عزیزان باشیم تا سرانجام بسته پیشنهادی جامعی از ماحصل این زحمات تهیه و به مسئولان ذیربط تحویل شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۱۰:۰۲.۱۵ ۲۲:۴۳]

باسلام و سپاس از همه عزیزان

ما در خدمت عزیزان هستیم

مهندس معین انصاری، [۱۰:۲۷ ۱۱:۰۲.۱۵]

با سلام و صبح بخیر به تمامی عزیزان . یوم الله ۲۲ بهمن بر همگان مبارک باد
تشکر میکنم از جناب آقای دکتر جعفری پور و جناب آقای دکتر نظری برای ارائه مطالبشان . يك موضوع
را بنده میخواستم عرض کنم که اول از همه هم شامل حال خودم میشود. دوستان ماها همگی از
اساتید ثنوری و عملی و تجربی این صنعت هستیم. نظرات ما اگر بر اساس منافع ملی نه بر اساس
منافع صنفی و یا شخصی پیگیری شود ، انشالله خروجی خوبی برای تصمیم گیرندگان این صنعت
خواهد داشت . انشالله این فرهنگ در تمامی بخشهای این کشور نهادینه شود.

مهندس مهرانی، [۱۰:۵۲ ۱۱:۰۲.۱۵]

با سلام و عرض ادب محضر تمام اساتید بویژه جناب آقای دکتر انصاری .دقیقا من با گفته شما موافقم
و علت مخالفت من با طرح نیز حفظ منافع ملی است (نه صنفی و نه خدای ناکرده شخصی) اما به
قول دوست عزیزم جناب آقای دکتر نظری زوایای پنهان و نواقص طرح باید مشخص و مرتفع شود که
متاسفانه به نظر این حقیر آنقدر طرح ناقص و صرفا بر مبنای مصالح عده ای نوشته شده که عدم
اجرای آن به مصلحت مملکت است

مهندس مهرانی، [۱۱:۰۰ ۱۱:۰۲.۱۵]

اگر چه ضمانت اجرایی هر طرحی جامع بودن آن است لذا اگر در طرح منافع صنفی دیده نشده باشد
قطعا موفق نخواهد بود

مهندس معین انصاری، [۱۱:۲۲ ۱۱:۰۲.۱۵]

درد بر جناب آقای تندر عزیز متاسفانه بنده نه دکتر هستم و نه مهندس ، ولي الحمدالله در رشته
کاري خودم با تجربه هستم . حضرتعالی بهتر از بنده میدانید منافع صنفی و منافع شخصی در گرو
منافع ملی است . همانطوریکه فرمودید تمامی زوایای پنهان این مسئله را باید با تبادل افکار بیان نمود
که انشالله همه با هم يك پکیج منطقی با حداقل نقص را به دوستان تصمیم گیرنده ارائه نماییم. بنده

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنوبه خودم مطالب جنابعالی را بدقت مطالعه میکنم و دغدغه های شما را بعنوان شخصی که مستقیماً در عمل با موضوع دست و پنجه نرم میکند مانیتور میکنم

مهندس حیدری بنادر, [۱۱:۴۳ ۱۵.۱۱.۰۲]

دروود و آفرین به همه دوستان و جناب استاد انصاری

آقای عددیان, [۱۳:۲۲ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام و عرض ادب خدمت اساتید ارجمند

یقیناً تلاش دست اندر کاران این طرح بهبود وضع حاضر و حرکت روبه جلو در این زمینه است. از اهداف مهم طرح بلاشک ساماندهی توزیع سوخت و جلوگیری از قاچاق سوخت است. از معضلات توزیع سوخت بشکل کنونی وقایع اخیر بین ایران و ترکیه بود که با کمال تأسف در نهایت بنفع ترکها و به ضرر حمل و نقل ایران تمام شد. قیمت کنونی سوخت و اجبار دولت در پرداخت یارانه به بخش داخلی نیز از گره های کور اقتصاد ایران میباشد و عزیزان میدانند در صورتیکه اقتصاد همگون و مبتنی بر بازار و عرضه و تقاضا در جریان باشد نرخ سوخت هم جایگاه خود را خواهد یافت و فشاری هم بیک بخش خاص وارد نمیشود. حال بعنوان یک موافق طرح از جناب مهرایی تقاضا دارم بعنوان یک فعال حمل و نقل و معالفاً فعال اقتصادی که مخالف این طرح هم هستید بفرمایید برای رسیدن به اهداف ذکر شده چه پیشنهادی بهتر از این طرح دارید؟

مهندس مهرانی, [۱۴:۴۳ ۱۱.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت جناب عددیان عزیز همانطور که میدانید پارامترهای زیادی بر سوخت مصرفی موثر میباشند مثل نوع کشنده سن کامیون کشور سازنده قدرت موتور تناژ بار وزن کشنده و یدک شرایط محیطی و جغرافیایی چگونگی رانندگی کردن راننده و..... لذا اجرای طرح های اینچنینی با توجه به اینکه پارامترهای فوق را ندیده اند قطعاً در بهبود وضعیت توزیع موثر نیستند

مهندس مهرانی, [۱۴:۴۸ ۱۱.۰۲.۱۵]

لذا فقط چالشهایی کامیون داران را صد چندان میکند چونکه کامیون دار مجبور به تامین سوخت به هر روشی است مثلاً صدور برنامه سوری و یا خرید از بازار آزاد و..... که موارد فوق سبب افزایش هزینه های حمل میشود که هم به ضرر اقتصاد کشور است و هم کامیون دار بیچاره، بیچاره تر میشود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مهرانی، [۱۴:۴۹ ۱۱.۰۲.۱۵]

در هر صورت عرضه خارج از شبکه گازوییل بیشتر میشود که اقتصاد دانهها به آن قاچاق گازوییل میگویند

مهندس مهرانی، [۱۴:۵۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

یعنی هدف اصلی طرح محقق نشده است

مهندس مهرانی، [۱۴:۵۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

و مسلما طرح به محض اجرا محکوم به شکست است

آقای عددیان، [۱۵:۰۳ ۱۱.۰۲.۱۵]

جناب مهرایی، فرمایشات جنابعالی کاملا صحیح است. بنده و سایر موافقین طرح بشرط دیده شدن تمام زوایا و پیاده شدن کامل طرح بطوریکه نه تنها گره ای به گره ها اضافه نکند بلکه گره گشای مسائل فعلی آن با شد با طرح موافقیم، اصولا ضمن اینکه معتقدم حتما باید برای حل این مشکل کاری کرد در عین حال بعنوان کسیکه شدیداً با این مسئله در گیر است مخالف اجرای هر گونه طرح یا تغییر حساب نشده و غیر اصولی هستم.

بعنوان یک عضو کوچک جامعه حمل و نقل از طراحان و اجراکنندگان طرح تقاضا دارم بدلیل حساسیت فوق العاده موضوع این طرح را بادقت و مشورت و تعامل بیشتری با اعضای جامعه حمل و نقل انجام بدهند تا انشالله نتایج مثبتی دربر داشته باشد.

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

به لطف خدا اعضا محترم از جلسه قبل تاکنون به خوبی در خصوص طرح تحویل سهمیه سوخت بر اساس پیمایش اظهارنظر کردند و آمار و اطلاعات بسیار خوبی ارائه دادند. امیدوارم امشب شاهد حضور حداکثری اعضا محترم در این خصوص باشیم.

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

[Forwarded from] مهندس قاسمی نژاد

برای نوسازی ناوگان باری کشور

1- از چه سنی شروع

2- چه ناوگانی و با چه شاخصی دو اولویت باشند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

3-چه ناوگان با چه مدلی را وارد چرخه حمل و نقل بار کشور کنیم

مهندس معین انصاری، [۲۱:۳۳ ۱۱.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام خدمت تمامی اساتید و دوستان عزیز

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۳ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام جناب انصاری عزیز

مهندس احمدی، [۲۱:۳۳ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام خدمت همه سروران و شب بخیر

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۵ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام جناب مهندس احمدی عزیز

مهندس معین انصاری، [۲۱:۳۸ ۱۱.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی بنده به خاطر کنجکاوای در طول سال چندین بار با سواری در محورهای اصلی کشور تردد میکنم . شکل ظاهری ناوگان در تردد سن قابل قبولی را نسبت به گذشته نشان میدهد مقایسه را هم در این حد تصور کنید تردد ماشین سواری پیکان در تهران نسبت به گذشته !!!

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۹ ۱۱.۰۲.۱۵]

یعنی ناوگان جوان شده؟

مهندس معین انصاری، [۲۱:۴۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

قابل مقایسه با گذشته نیست

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

موافقم

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در خصوص طرح تخصیص سهمیه سوخت باید مجدداً گفت که بنده هم با نظر عزیز موافق موافقم

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۱ ۱۱.۰۲.۱۵]
ولی چگونگی اجرای طرح مهم است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۱ ۱۱.۰۲.۱۵]
و همانگونه که دوستان گفتند مصرف سوخت تابع بسیاری متغیرات است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۱.۰۲.۱۵]
نوع ناوگان

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۱.۰۲.۱۵]
سن ناوگان

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۱.۰۲.۱۵]
برند ناوگان

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۱.۰۲.۱۵]
بار ناوگان

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۱.۰۲.۱۵]
شرایط و موقعیت جغرافیایی تردد ناوگان

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۳ ۱۱.۰۲.۱۵]
نوع رانندگی

مهندس معین انصاری, [۲۱:۴۴ ۱۱.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

قیمت واقعی سوخت ، قیمت واقعی کرایه حمل جاده ای را بدنبال خواهد داشت . قیمت واقعی حمل و نقل جاده ای ارزش حمل با راه آهن را مشخص میکند . فکر نمیکنید یکی از دلایل دور بودن مراکز تولید از دریاهاي آزاد سوخت و کرایه حمل ارزان در ایران باشد؟؟؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۴ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام دوستان ، با توجه به وضعیت عمر بالاي ناوگان باري کشور و به جهت صرفه جويي براي نوسازي ناوگان باري کشور

1-از چه سني شروع به نوسازي ناوگان صورت گیرد؟

2-چه ناوگاني و با چه شاخصي در اولويت باشند؟

3-چه ناوگان باري با چه مدلي را وارد چرخه حمل و نقل بار کشور کنیم؟

کاپیتان حسنونند, [۲۱:۴۵ ۱۱.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت دوستان عزیز

البته تخصص بنده در این زمینه نیست ولی به نظر کلی دارم اونم:

در هر زمینه ای هر نوع سهمیه بندی مشکلات خاص خودش از جمله سو استفاده رو به دنبال داره

کاپیتان حسنونند, [۲۱:۴۶ ۱۱.۰۲.۱۵]

بهتر نیست با نرخ آزاد اعمال بشه

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۶ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام جناب مهندس قاسمی نژاد عزیز

سلام جناب کاپیتان حسنونند ارجمند

مهندس معین انصاری, [۲۱:۴۶ ۰۲.۱۵.۱۱]

ضمناً" به يك اصل توجه کنید . کسی که میخواهد کار خلاف کند بدون در نظر گرفتن عواقب ان تلاش خواهد هر سیستمي را دور بزند . بنابراین همیشه در امور بفکر کنترل با درصد بالا باشید نه صد در صد

مهندس معین انصاری, [۲۱:۴۸ ۱۱.۰۲.۱۵]

قیمت گازوییل در سال گذشته در کشورهای همجوار در حدود قیمتهاي زیر بر اساس دلار آزاد بود:

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

عراق : لیتری 23,600 ریال تقسیم بر دو = 11,800 ریال

ترکیه : لیتری 78,660 ریال تقسیم بر دو = 39,330 ریال

پاکستان : لیتری 36,000 ریال تقسیم بر دو = 18,000 ریال

با توجه به پایین آمدن قیمت نفت به پیش از نصف ، قیمت روز گازوییل در کشورهای فوق بایستی حول و حوش این ارقام در حال حاضر باشد.

اگر مصرف گازوییل ، کامیون و کمپرسی و اتوبوس وغیره راهم درکشور سالی ۱۹ میلیارد در نظر بگیریم ، خودتان ضرب و تقسیم کنید ببینید به چه ارقام تکان دهنده ای خواهید رسید .

یک معما : چگونه کشور ترکیه با پرداخت بالاترین قیمت سوخت ، قویترین ناوگان جاده ای را دارد و اقتصادش با رشد بیشتر از ۸ درصد در جریان است !!!!!

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۴۸ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام جناب سیاوشی بزرگوار

ممنون از طرح سوال.

امیدوارم دوستان در خصوص وضعیت ناوگان باری، شرط و مدل از رده خارج کردن، نوع و تیپ ناوگان جهت ورود اعلام نظر تا به یک جمعبندی برسیم

خانم مفاخری مدیران ایران، [۲۱:۵۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

سی و سومین شماره ماهنامه علمی-تخصصی "لجستیک و زنجیره تامین" با موضوع «زنجیره‌های تامین جهانی» منتشر شد.

جهت دریافت نسخه الکترونیکی:

[10094http://scm.itsr.ir/article/](http://scm.itsr.ir/article/10094)

[/261http://supply-chain-management.persianblog.ir/post/](http://supply-chain-management.persianblog.ir/post/261)

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۱ ۱۱.۰۲.۱۵]

اگر هدف اصلی اجرای طرح جلوگیری از قاچاق سوخت است راه های بهتر هم برای این کار وجود دارد

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۲ ۱۱.۰۲.۱۵]

یکی از راهکارها کنترل کارت های سوخت است

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۲ ۱۱.۰۲.۱۵]

دوستان اگر قیمت‌های سوخت به قیمت‌های واقعی نزدیک باشد مصرف سوخت در کامیونها خودش را نشان خواهد . احتیاجی به نوع سازی نخواهد بود بازار حکم میکند که شما نوع سازی کنید وگرنه کار کردن صرف نخواهد کرد.

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۳ ۱۱.۰۲.۱۵]

در ثانی قاچاق سوخت فقط در حوزه جاده ای نیست سایر بخش ها هم درگیر این تخلف هستند

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۶ ۱۱.۰۲.۱۵]

نوسازی

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۸ ۱۱.۰۲.۱۵]

افای سیاوشی بعبارتی مقداری از سهمیه سوخت جاده ای بصورت قاچاق جذب سوخت دریایی میشود

مهندس معین انصاری، [۲۲:۰۲ ۱۱.۰۲.۱۵]

یکی از راهکارهای با احترام ناوگان فرسوده ، قیمت واقعی سوخت ، بالابردن بیمه نامه و بالا بردن عوارض میباشد

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۰۴ ۱۱.۰۲.۱۵]

چه نوع ناوگانی مناسب برای جایگزین ناوگان فرسوده می باشد، تا تمام جوانب در نظر گرفته شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شفیع نادری، [۲۲:۰۷ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام دوستان. پیشنهاد می‌کنم به جهت لزوم نتیجه‌گیری از بحث، معیار و هدف مشترک تعریف گردد. مثلاً ماکزیمایز کردن منافع ملی کشور و لاغیر. بعید است از سروران گرامی شخصی مخالف این موضوع باشد. حال اگر کشور می‌توانست یکباره قیمت سوخت را به سطح بین‌المللی با مالیات یا به قیمت ترکیه بدهد به نظرم طرح سهمیه بندی سوخت لازم نبود. چون ارایه سوخت به قیمت بین‌المللی فعلاً شدنی نیست یا اراده اش وجود ندارد یا ... و از طرف دیگر ارقام و اعداد بزرگی از قاچاق گازوئیل یا بهره‌وری پایین کامیون‌ها مطرح می‌شود نیاز است تا سهمیه بندی اجرا گردد. حال اگر در این فروض کسی شکی نداشت باقی کار اتخاذ روش اجرایی صحیح است. به نظرم برای یک طرح با این بزرگی اگر مدلی پیشنهاد شود که در ابتدای کار ضریب درستی میزان تخصیص گازوئیل 90 درصد باشد موفقیت بزرگی است و بایستی به تدریج میزان عدالت تسهیم گازوئیل بر مبنای عملکرد واقعی را بالاتر برد.

مهندس معین انصاری، [۲۲:۰۸ ۱۱.۰۲.۱۵]

یکی از مهمترین جوانب، مصرف سوخت وسیله حمل می‌باشد باید فرق قابل توجهی بین کامیون با مصرف پایین و مصرف بالا در نظر گرفته شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۱ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام جناب مهندس شفیع نادری عزیز

یکی از دلایل اصلی اینکه نتوانستیم راهکار مشخصی دست یابیم و به مسیر صحیحی هدایت شویم گنگ و نامبهم بودن شیوه اجرایی این طرح بزرگ و ملی است.

شفیع نادری، [۲۲:۲۱ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام آقای مهندس سیاوشی و ممنون از زحماتی که می‌کشید. بله شیوه اجرایی بسیار مهم است. خوشبختانه ما مدلی تجربه شده و تا حدودی شبیه به آن را در بنزین را داریم که به نظر اینجانب موفقیت آمیز بود و به نوعی رشد راهم کنترل کرد. در گازوئیل هم لازم است مسئولین طرح با مشورت‌هایی که انجام می‌دهند مناسب‌ترین و کم‌عیب‌ترین شیوه اجرایی را طراحی کنند و قبل از اجرا نیز جزئیات را برای خبرگان موضوع تشریح کرده و تأیید ایشان را گرفته باشند. (البته تأکید می‌کنم نایبستی انتظار داشت که این طرح در ابتدای شروع به طور 100 درصد دقیق باشد و پاسخ همه جزئیات و استثنائات و موارد مختلف را داشته باشد همینقدر که 90 درصد هم خوب کار کند موفقیت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بزرگی خواهد بود و بعداً در طول زمان بایستی میزان قابلیت اعتماد به آن در نحوه تسهیم و تخصیص عادلانه گازوئیل را به 100 درصد نزدیک کرد)

مهندس قاسمی نژاد, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۲]

از مواردی که مطرح شد اینجوری برداشت می شود که تا مهلت تعیین شده ناوگان سوخت گازوئیل کشور باید مجهز به GPS بشوند، اما تا قبل از آن پیمایش براساس اسناد حمل (صورت وضعیت و بارنامه است)

برای همین سوالات مربوط به نوع ناوگان، سن مورد نظر برای فرسوده، نوع و تیپ ناوگان مورد نظر جهت جایگزین مطرح

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۶]

جناب قاسمی نژاد gps خود نیز حدیثی مفصل دارد

مهندس قاسمی نژاد, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۸]

بله دقیقاً، چندین سال چندین دستگاه کشور خواستن این سیستم را پیاده کنند اما نشد. از طرفی خود GPS هم داستان مفصلی دارد

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۹]

همچنین در خصوص نوع ناوگان، سن ناوگان و امثالهم نیازمند کار محاسباتی و مهندسی هست.

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۸]

سلام و عرض ادب خدمت همه دوستان

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۰]

سوالی از دوستان عزیز؟ تفاوت مصرف سوخت بین ناوگان نو و کارکرده چقدر است؟ منظورم مصرف سوخت کامیونها باتوجه به عمر آنها چقدر متغیر است؟؟

مهندس معین انصاری, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۳]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دوستان تجربه کارت سوخت و سهمیه بندی در کشور پهناور ایران تبدیل تمامی پمپهای بنزین به کارت خوان و داشتن يك شبکه منسجم كنترلي كه در اول طرح تعداد زيادي از استفاده كنندگان كارتهاي خودشان را جا ميگذاشتن را فراموش نكنيد . دوست عزيزمان با خوش بيني 90 درصد را در ابتداي طرح خوب ميدانند ولي بنده با 75 درصد هم راضي هستم ، چون تفاوت قيمت انقدر زياد است كه اگر در ابتدا شروع طرح شما 25 درصد ان را هم متوجه نشده باشيد باز هم برفع منافع ملي است . خودتان محاسبه كنيد . GPS , صدور بارنامه 3 درصد پايانه و امثالهم در مقابل اين تفاوت قيمت بسيار ناچيز است از يكجا بايد شروع كرد و ظرف يك تا دو سال ان را كامل كرد. ولي اين بار براي تشريك مساعي نه در اتاقهاي در بسته بلكه با حضور دست اندركاران تا زمان را به حداقل برسانيد

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۷]

سلام جناب سلحشور عزیز

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۸]

مصرف سوخت در کامیونها تابعي از شرايط ذيل است:

نوع کاميون و عمر ناوگان

مسير حرکت

شرايط جوي و فصول تردد

شرايط مناسب موتور

تناژ بار و وزن کاميون

مقدار و ساعتهاي توقف کاميون

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۹]

به نظر بنده اگر شرايطي جهت تخصيص سهميه ايجاد شود حتما بايد نکات فوق را در نظر گرفت

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۹]

سلام و خسته نباشيد خدمت اقاى سیاوشى عزیز

مهندس پورسیدآقایى, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۹]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام و شب بخیر اساتید محترم. به نظرم فرمایشات جناب انصاری در خصوص آزادسازی نرخ گازوییل و مقایسه منطقه ای نرخ آن موضوع درستی است. در واقع شاید اگر بجای بررسی راه های تخصیص سوخت و ممانعت از قاچاق و سایر موارد ، شاید بهتر باشد نرخ گازوییل آزاد شود و جبران آن در تعرفه حمل و نقل اعمال شود.

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام جناب مهندس پورسیدآقای عزیز

مهندس پورسیدآقای, [۲۲:۵۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

آیا از اساتید آماری از مقدار تاثیر قیمت سوخت بصورت درصدی در بهای تمام شده حمل و نقل دارند؟

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

جناب سلحشور قبل از اینکه وارد بحث امشب بشوم از يك راننده قدیمی این سوال جنابعالی را کردم . مصرف سوخت بر اساس اطلاعات راننده از بندرعباس به تهران با حمل کالا برای کامیونها قدیمی حدود ۵۵۰ تا ۶۰۰ لیتر و برای کامیونهای جدید بین ۳۵۰ تا ۴۰۰ لیتر است . اختلاف ۵۰ لیتری به خاطر نوع رانندگی است

[۲۲:۵۱ ۱۱.۰۲.۱۵ Amir Salahshour,]

سلام جناب آقای انصاری عزیز

[۲۲:۵۱ ۱۱.۰۲.۱۵ Amir Salahshour,]

اقا مسایل فوق را هم در نظر گرفتند ایشان یا نه؟؟

مهندس پورسیدآقای, [۲۲:۵۱ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام و ارادت خدمت مدیر سخت کوش گروه. جناب سیاوشی. خدا قوت.

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۱۱.۰۲.۱۵]

[Forwarded from] مهندس پورسیدآقای

آیا از اساتید آماری از مقدار تاثیر قیمت سوخت بصورت درصدی در بهای تمام شده حمل و نقل دارند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۲:۵۲]
دوستان کسی پاسخ این پرسش را دارد؟

مهندس معین انصاری, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۲:۵۴]
در شرایط کنونی اگر قیمت حمل از بندرعباس به تهران را يك ميليون و دويست هزار تومان در نظر بگیريم براي کاميونهاي قديمي حدود ده در صد کرایه هزینه سوخت است و براي کاميونهاي جديد هشت درصد

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۲۲:۵۵]
دوست عزيز جناب آقاي محترم و آقاي سیاوشي عزيز
تا امجا که من اطلاع دارم معمولا افزایش نرخ کرایه حمل در زمان تغییر نرخ سوخت نبوده، افزایش کرایه معمولا سالیانه و بعد از اعلام نرخ پایانه بندر بندرعباس در تهران اعمال میشود که این نرخ کرایه معمولا ۱۷ درصد افزایش داشته در زمان افزایش نرخ سوخت ما تغییر چشم گیری در کرایه حمل (در تهران) نداشتیم

مهندس پورسیدآقایی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۲:۵۷]
خوب با توجه به این به نظرم حتی اگر قیمت گازوییل با بنزین همقیمت شود(مانند سایر کشورها) یعنی به 1000 تومن افزایش یابد، حداکثر در بدترین حالت 30 درصد به کرایه حمل اضافه خواهد شد.

مهندس پورسیدآقایی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۲:۵۸]
فکر کنم راه حل های مدیریت پیمایش و تجهیزات آن بیشتر از این هزینه دارد.

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۲۲:۵۸]
البته غافل از این موضوع نشویم که این مقدار افزایش نرخ کرایه از نظر همه کامیونداران انصاف نبوده و همگی اعلان ناراضیاتی داشته اند

مهندس پورسیدآقایی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۱]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با توجه به کاهش قیمت های جهانی گازوییل شاید بهترین زمان برای حل کردن یک باره این معضل همیشگی است. افزایش نرخ به نرخ جهانی و همزمان افزایش تعرفه.

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۰۵:۲۳]

باسپاس فراوان از همه عزیزان

مهندس معین انصاری, [۱۱.۰۲.۱۵:۰۵:۲۳]

یکی از مشکلاتی که دوستان باید راجع به پیدا کردن راهکار ان اقدام کنند این است . زمانیکه شما قیمت سوخت را فرضاً صد درصد اضافه میکنید از لحاظ روانی همه ایتنها در بازار به همان درصد گران میشود در صورتیکه این عمل درست نیست

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۰۷:۲۳]

موضوع افزایش نرخ سوخت به درصد بود اما با همان افزایش نیز درآمد کامیونها کاهش پیدا میکرد

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۰۸:۲۳]

بعد از افزایش نرخ کرایه کامیون با احتساب هزینه های جنبی مقدار ۱۰۰ هزار تومان بود و این موضوع ناراحتی مالکان را در پی داشت،،، البته این مقدار در مسیر بندرعباس به تهران بود

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۰۸:۲۳]

کاهش درآمد منظورم بود

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۰۸:۲۳]

تشکر از همه سروران ارجمند

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۰۹:۲۳]

پایان مباحث امشب اعلام میشود

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۰۹:۲۳]

شب همه دوستان بخیر .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس پورسید آقایی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۰]

موضوع روانی در مورد بنزین بیشتر صدق میکند. شب همگی بخیر. پایان هفته خوبی داشته باشید.

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۰]

برای همه دوستان آخر هفته خوب و خوشی را ارزومندم

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۱]

و مجدداً از عزیزانی که امشب همت کردند و در مباحث شرکت کردند تشکر میکنم .

آقای عددیان, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۲]

شب همه دوستان بخیر

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۲]

بنده هم مانند دیگر دوستانی که در بحث شرکت نکردند در مسافرت هستم!

آقای عددیان, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۴]

جناب سیاوشی لطفاً بفرمایید این بحث تا چند شب ادامه خواهد داشت

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۴]

خواهشی که از عزیزان دارم فقط در فواصل و تایمی که برای مباحث تعریف شده کامنت بگذارند و حتی الامکان در خارج از این تایم کامنت گذاشته نشود.

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۴]

سلام جناب عددیان عزیز

این بحث پایان یافت

آقای عددیان, [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۵]

اگر دوستان موافقت بدلیل حساسیت بحث وقت بیشتری بآن اختصاص داده شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری، [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۶]

شب همه عزیزان بخیر و خوشی . از نظرات تـك تـك شما عزیزان استفاده کردم .

محمد سیاوشی، [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۶]

ما که امشب وقت گذاشتیم جناب عددیان عزیز

آقای عددیان، [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۱۸]

شرایط بنده طوری بود که فقط میتوانستم حضور داشته باشم ، و بنا به قوانین در خارج از ساعات بحث هم نمیخواهم کامنت بگذارم

محمد سیاوشی، [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۲۰]

شما که همیشه و در همه حال کنار ما بودید و انصافا از فعالان اصلی هستید و بنده به نوبه خود از شما سپاسگزارم

محمد سیاوشی، [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۲۱]

برای همه عزیزان شبی خوب و خوش ارزومندم

آقای عددیان، [۱۵.۱۱.۰۲:۲۳:۲۴]

این نظر لطف شناست . بنظر بنده موضوع آنطور که باید و شاید تخصصی و فنی بررسی نشد

محمد سیاوشی، [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۲۵]

بضاعت ما همین اندازه بود

آقای عددیان، [۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۲۷]

ممنون از زحمات شما ، شب شما بخیر

موضوع گفتگو :

ناوگان حمل و نقل جاده ای

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش اول :

آقای فتحی, [۲۱:۴۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

سلام به همه ی سروران عزیز و خسته نباشید به جناب سیاوشی

مهندس مختاری, [۲۱:۵۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

سلام خدمت دوستان

آقای قراملکی, [۲۱:۵۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

سلام خدمت اساتید بزرگوار

آقای عددیان, [۲۱:۵۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

باسلامو عرض ادب خدمت دوستان

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

با سلام خدمت همه عزیزان

جناب قاسمی نژاد مسوول مدیریت بحث امشب است ولی ظاهرا تشریف ندارند!؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۰۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

سلام و ارادت دوستان،هستیم خدمت شما بزرگواران

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۰۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

برای شروع اجازه بفرمایید بار دیگه سوال را مطرح کنم و بحث را شروع کنیم

دکتر نظری, [۲۲:۰۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

سلام بر دوستان ارجمند

از یک سو به سبب بزرگی بازار ایران و از سوی دیگر به دلیل تنوع شرایط مالی و سلايق مشتریان
ضرورت دارد تا طیف وسیعی از گزینه های قابل انتخاب هم وجود داشته باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۰۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

سرفصل های موضوع گفتگوی دوشنبه شب:

1- برای نوسازی ناوگان باری کشور در انتخاب ناوگان نگاه به تولید داخل باشد یا ایجاد رقابت با واردات

کامیون دارای استاندارد روز اروپا ، و به چه روش های تامین منابع مالی ؟

2- در جهت تغییر نگرش نسبت به خودرو در مدیران دولتی ومالکان خودرو و ... چه اقداماتی باید انجام گردد؟

دکتر نظری، [۲۲:۱۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

کامیون یک وسیله نقلیه تجاری پرکار است که پیمایش سالانه آن شاید بیش از ده برابر متوسط خودروی سواری باشد و به همین دلیل فراهم بودن زیرساخت های خدمات پس از فروش برای کامیون ها بسیار مهم است

دکتر نظری، [۲۲:۱۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

بنابراین اگر منصفانه و بلندمدت بیندیشیم به نظرم بهتر است تامین خودرو به گونه ای باشد که دست کم از نظر خدمات پس از فروش در داخل کشور گستردگی مناسبی داشته باشد

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۱۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

دوستان با توجه به وضعیت ناوگان باری کشور و فرسودگی نارگان و از طرفی عدم ارائه تسهیلات و... برای نوسازی ناوگان

در بحث امشب میخواهیم به این موضوع برسیم که دولت چگونه میتونه با حمایت از بخش خصوصی در نوسازی ناوگان باری کشور تسریع کنه.

چه نوع ناوگانی، داخلی یا خارجی برای حمل و نقل کشور مفید است

دکتر نظری، [۲۲:۱۵ ۰۲.۰۳.۱۵]

بند قاف تبصره دو قانون بودجه ظاهرا در زمینه حمایت از نوسازی ناوگان تسهیلاتی فراهم ساخته است

مهندس دل قوی، [۲۲:۱۵ ۰۲.۰۳.۱۵]

با سلام خدمت کلیه دوستان حاضر در گروه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۷ ۰۳.۱۵.۰۲]

بند ۵ ماده 163 برنامه پنجم نیز اجازه واردات خودرو باری برای شرکتها را داده.
حال آیا این واردات به صلاح کشور و حمل و نقل بار است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۰۳.۰۳.۱۵]

باسلام مجدد خدمت اعضا محترم
جناب قاسمی نژاد یعنی چی خودروهای داخلی؟
مگر ما خودروی داخلی هم داریم!؟
منظورتان کامیون های مونتاژ داخلی نظیر ایران خودرو دیزیل و سایپادیزل است؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۹ ۰۳.۰۳.۱۵]

بله جناب سیاوشی خودروهای تولیدی شرکتهایی که فرمودید.

مهندس دل قوی, [۲۲:۲۰ ۰۳.۰۳.۱۵]

هم اکنون ثبت سفارش برای سه هزار و 600 کامیون دست دوم خارجی شده که موافقت ها و
مخالفتهایی را در پی داشته است

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۰۳.۰۳.۱۵]

سپاسگزارم

دکتر نظری, [۲۲:۲۰ ۰۳.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی ضمن سلام این اصطلاح خودروی داخلی را با اندکی اغماض می توان برای برخی از
مدل های کارخانه های داخلی به کار برد که البته به لحاظ فناوری ساخت نمی توان آنها را در زمره
خودروهای مدرن تلقی نمود

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۱ ۰۳.۰۳.۱۵]

ارادتمندم جناب دکتر نظری عزیز و علیک سلام

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۲۲:۲۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

بنده فکر میکنم لازم است مشخص شود که آیا کارآمدی حمل و نقل و افزایش بهره وری آن مهمتر است یا حمایت از خودرو سازها

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

بنده به نظرم قبل از هر چیز ما نیاز به ساماندهی ناوگان فعلی داریم و سپس باید برویم به سمت نوسازی ناوگان

دکتر نظری, [۲۲:۲۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

در مجموع به نظر بنده مهم تر از محل تامین ناوگان بحث چگوتگی تامین مالی و کیفیت توجیه اقتصادی است

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

بیش از 380 هزار دستگاه کامیون و کامیونت حمل کالا در حال حاضر وجود دارد که نیمی از این ناوگان هم کفاف وضعیت فعلی را میدهد فقط لازم است مدیریت شوند

مهندس دل قوی, [۲۲:۲۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

روی همین تحلیل بحث ساماندهی و کمک به کمبود ها واردات کامیونهای دست دوم مورد موافقت قرار گرفت

دکتر نظری, [۲۲:۲۵ ۰۲.۰۳.۱۵]

و اتفاقا به نظر حقیر اگر شیوه تامین مالی یا طرح جبران هزینه مناسبی برای برنامه نوسازی ناوگان فرسوده ایران اجرا شود بهترین برندهای کامیون ساز اروپا نیز حاضرند خطوط تولیدشان را در کارخانه های داخلی راه اندازی کنند

مهندس دل قوی, [۲۲:۲۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

اتفاقا آقای نظری عدم همکاری بانکها و موسسات مالی در تامین منابع و تسهیلات مورد نیاز خریداران کامیونهای ساخت داخل باعث کاهش تقاضا برای خرید کامیون شده است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۲۲:۲۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

تصور بفرمایید از طرفی موضوع پهناوری و میزان سرانه حرکت این نوع خودروها را داریم که به آن فرصت های حمل ترانزیت را هم اضافه بفرمایید و از طرفی فرصت های خودرو سازی، کدامش برای ما مزیت بیشتری دارد؟

دکتر نظری, [۲۲:۲۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

بله تا حد زیادی موافقم جناب دلغوی

دکتر نظری, [۲۲:۲۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب فتحی اولی مهم تر است اما با پرداختن به این آن هم حاصل خواهد شد

مهندس بهمن زاده, [۲۲:۲۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

سلام و شب به خیر به کلیه دوستان گرامی

یک نکته بسیار مهم که از تکالیف دولت هاست رو بهش توجه کنیم

و ان:

وسیله نقلیه تجاری ابزار مکمل تولید و توزیع کالاهای اساسی اقتصادی و کشاورزی و اجتماعی کشور هاست و اصولاً دولت ها تکلیف حمایت از توسعه و نوسازی انرا بر عهده دارند و بدیهی است کلیه قوانین و مقررات مربوطه و حتی مونتاژ انها جهت اصلیش باید کاهش هزینه های تولید و بهره برداری از انها باشد

و پر واضح اینکه دولتها تا نیل به شرایط مناسب اقتصادی و صنعتی مکلف به حمایت از حفظ تعادل در بازار تامین این ادوات مکمل زنجیره تولید و مصرف هستند

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

به نظر بنده و برخی از دوستان بخش،

واردات خودروهای کارکرده اروپایی به کشور به دلایلی از قبیل دستکاری در سیستم های کامپیوتری و ... که کارکرد، را پایین نشان میدهد باعث بروز خسارت میشود.

به نظر باید مشوق هایی را پیدا کرد که صاحبان خودروی فرسوده به سمت نوسازی بیایند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

حال این عمل به چه صورت باشد و چه ناوگانی مفید هست را باید دوستان بفرمایند.

مهندس دل قوی, [۲۲:۳۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

در حال حاضر اگر شخصی بخواهد کامیون خود را نوسازی کند، بابت اسقاط آن 20 میلیون تومان دریافت می‌کند و حداکثر سقف وام پرداختی به او نیز 100 میلیون تومان است که با در نظر گرفتن قیمت 200 میلیون تومانی کامیون، خریدار باید 80 میلیون تومان را خودش تأمین کند.

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

و اتفاقاً به نظر حقیر اگر شیوه تأمین مالی یا طرح جبران هزینه مناسبی برای برنامه نوسازی ناوگان فرسوده ایران اجرا شود بهترین برندهای کامیون ساز اروپا نیز حاضرند خطوط تولیدشان را در کارخانه های داخلی راه اندازی کنند

دکتر نظری, [۲۲:۳۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

طرح تحویل سوخت بر مبنای پیمایش ابزار مناسبی برای این مسیر است

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

با نظر فوق جناب دکتر نظری کاملاً موافقم

آقای فتحی, [۲۲:۳۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب نظری بنظر جنابعالی این دوگانه برنامه ریزی کردن ما را دچار سردرگمی و دوری از هدف اصلی نمیکند ؟

دکتر نظری, [۲۲:۳۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

بله جناب فتحی....

مهندس مختاری, [۲۲:۳۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام مجدد خدمت دوستان. واردات ناوگان نیاز به نظارت صحیح دارد و نمیتوان نو و یا دست دوم بودن آن بستگی به استاندارد و نظارت دارد. گاهی اوقات ماشین دست دوم از بعضی از برندها بهتر کار میکند،

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

اتفاقا در بحث نوسازی ناوگان باید به سمت شرکت محوری حرکت کرد و کامیون ها را به شرکت ها داد نه اشخاص و تسهیلات باید به شرکت ها تخصیص یابد

دکتر نظری، [۲۲:۳۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

به همین دلیل است که بنده نیز تاکید می کنم باید برنامه نوسازی ناوگان را پر وزن تر از برنامه حمایت از خودروسازان دنبال کنیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب دکتر نظری به نظرتان ما در حال حاضر به ساماندهی ناوگان بیشتر نیازمندیم یا نوسازی؟

دکتر نظری، [۲۲:۳۵ ۰۲.۰۳.۱۵]

ولی به عنوان میوه فرعی هم عرض نمودم که گرایش به برنامه نوسازی صحیح خودبه خود می تواند منجر به حمایت از خودروسازان هم بشود

دکتر نظری، [۲۲:۳۵ ۰۲.۰۳.۱۵]

به ساماندهی ناوگان جناب سیاوشی

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۰۲.۰۳.۱۵]

احسنت

دکتر نظری، [۲۲:۳۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

البته دقیق ترش این است:

برنامه ارتقای نظام حمل و نقل بار کشور

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۲۲:۳۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب نظری موافقم

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

380 هزار دستگاه کامیون حمل بار در حال حاضر در کشور وجود دارد

دکتر نظری, [۲۲:۳۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

که فقط یکی از برنامه های فرعی آن اصلاح نظام نوسازی است

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

اگر بهره وری کامیون ها را افزایش دهیم و بتوانیم برنامه ای برای دوسریار کردن کامیون ها پیاده کنیم

آقای فتحی, [۲۲:۳۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

البته فکر میکنم قدرت و نفوذ خودرو سازها از بخش متولی نوسازی بیشتر باشد

دکتر نظری, [۲۲:۳۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

و برنامه های فرعی دیگری هم می توان در ذیل آن تصور کرد مثل برنامه اصلاح سبد سوختی و برنامه هوشمندسازی ناوگان و برنامه آموزش منابع انسانی و ...

دکتر نظری, [۲۲:۳۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب فتحی به نظرم دولت به این نتیجه رسیده که خودروسازان عمدتاً دولتی فرزندان چندان خوبی نبوده اند...

دکتر نظری, [۲۲:۳۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

و به همین دلیل هم این بار امکان فزونی اهمیت حمل و نقل نسبت به صنعت خودرو به خوبی فراهم است

دکتر نظری, [۲۲:۴۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

افسوس...

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

بنده شدیداً معتقدم اگر کامیون‌ها ساماندهی شوند متناسب با نیاز واقعی کشور، دیگر نیازی به نوسازی نیست چون در اینصورت کامیون‌های فرسوده از چرخه خارج و ناوگان جوان باقی میماند. البته به شرط‌ها و شروط‌ها....

دکتر نظری, [۲۲:۴۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی البته این موضوع به صورت مقطعی رخ می‌دهد

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

ولی آقای سیاوشی ثبت سفارش 3600 کامیون دست دوم نیز با اعتقاد و یک راهکار برای سرعت بخشیدن به روند نوسازی ناوگان صورت گرفت

دکتر نظری, [۲۲:۴۲ ۰۳.۱۵.۰۲]

و در واقع تقاضای حمل و نقل جدیدی ایجاد خواهد شد که باز هم پس از مدت کوتاهی نیاز به ناوگان جدید را ایجاد می‌کند

آقای عددیان, [۲۲:۴۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی، ساماندهی ناوگان بجای خود لازم ولی کامیونهای فرسوده کنونی کفایت نیازهای یک کشور در حال توسعه مثل ما را نمیکند

آقای عددیان, [۲۲:۴۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب دل قوی ممکنه بفرمایید ثبت سفارش شده از چه برند و کشوری هستند.؟

دکتر نظری, [۲۲:۴۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

به نظرم افزایش کارایی بخش حمل و نقل می‌تواند اثری تشدید شونده بر کارایی کل اقتصاد داشته باشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

عرض کردم نیاز فعلی

و در گام دوم برای تامین ناوگان باید به سمت شرکت محوری حرکت کرد و تسهیلات را در اختیار شرکت ها قرار داد تا توان مدیریت ناوگان ایجاد شود

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

این کامیونها از کشور چین و برزیل هستند

دکتر نظری, [۲۲:۴۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

همین طور است جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۵ ۰۲.۰۳.۱۵]

مدیر کجاست!؟

دکتر نظری, [۲۲:۴۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

دوستان پردازند به ابزارهای مشوق

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۴۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

ایا واقعا کامیونهای چینی قابلیت ورود به کشور را دارند.

یک طرف قضیه ایمنی هم هست

آقای عددیان, [۲۲:۴۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

این تصمیم گیری صرفا سیاسی است نه اقتصادی ، و اگر کامیونها ساخت دو کشور نامبرده باشند واقعا برای خودم و همکارانم در بخش حمل و نقل زمینی متاسفم

دکتر نظری, [۲۲:۴۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

یک پیشنهاد : قائل شدن تبعیض در سهم سازمان راهداری از هر بارنامه برای کامیون ها بر حسب سن ناوگان

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۴۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با نظر جناب نظری موافقم.

دوستان در گام اول بفرمایند چه مشوق هایی را میشه در نظر گرفت

دکتر نظری، [۲۲:۴۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

یک پیشنهاد: قائل شدن تبعیض در سهم سازمان راهداری از هر بارنامه برای کامیون ها بر حسب سن ناوگان

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۴۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

پیشنهاد، ما به التفاوت نرخ سوخت

مهندس دل قوی، [۲۲:۴۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

هم اکنون حدود 90 هزار کامیون بالای 25 سال و ده هزار کامیون بالای 40 سال در جاده های کشور در حال تردد هستند لذا باید روند اسقاط کامیونها با سرعت بیشتری صورت گیرد و چاره آن دادن تسهیلات به خریداران کامیونهای داخلی است

دکتر نظری، [۲۲:۵۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب دل قوی فقط به خریداران کامیون های داخلی؟!

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۵۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب دل قوی ممنون از ارائه امارتون حال این تسهیلات چگونه ارائه بشه برای خودروهای تولید داخل یا خارج

آقای عددیان، [۲۲:۵۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

در گذشته دو بار این کار در ایران انجام شده ، درسالهای 52 تا 56 و یکبار هم واردات از کانادا (اینترناش) . در هردو انتخاب از بهترین برندها وکشور هابود اولی اروپا و غالباً آلمان دومی امریکا ، ما شاهد لطمات فراوان از ناحیه کامیونهای نو چینی هسایم وای به مستعمل

مهندس دل قوی، [۲۲:۵۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

قطعا بهتر است به خرید های داخلی داده شود چون ما به فکر منافع ملی هم باشیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۲:۵۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

ببینید ارجحیت کامیون نو به کهنه بیشتر در مدرن تر بودن و کم خطرتر بودن و کم مصرف تر بودن و کم آلاینده تر بودنش است

دکتر نظری، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

داخلی بودن در شرایط فعلی ارزش فرعی است

مهندس دل قوی، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

در مطلبی میخواندم در کارخانه آمیکو 6 هزار کامیون تولید شده و آماده تحویل است ولی حمایتی از این تولیدات نمیشود

دکتر نظری، [۲۲:۵۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

البته جناب دل قوی مشکل اصلی این است که از نوسازی هیچ کامیونی حمایت نمی شود

دکتر نظری، [۲۲:۵۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

این مشکل هم شامل تولیدات داخلی است و هم وارداتی

آقای عددیان، [۲۲:۵۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

ترکیه تا تحول در حمل و نقل را عملی نکرد جهش اقتصادی صورت نگرفت ، در ترکیه هیچکس پول یا اعتبار به افراد و شرکتها نداد و فقط بانکها در قبال کمپانیهای اروپایی از آنها بصورت ضمانت حمایت کردند . حتی هم اکنون سازندگان اروپایی حاضرند بدون پیش قسط و اقساط 4 و 5 ساله کامیون بفروشند ، مشروط به پشتیبانی یک بانک معتبر ایرانی ، همین .

حال در چنین شرایطی خرید کانیون مستعمل چینی !!،،،،،،،،،،،!!

آقای عددیان، [۲۲:۵۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

جای تاسف است .

مهندس دل قوی، [۲۲:۵۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ورود دولت در چنین مواقعی است

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۵۷ ۱۵.۰۲.۰۳]

فرسودگی ناوگان باری قاعدتا از هر جهت به اقتصاد کشور ضربه وارد می زنه، طی سالیان گذشته طرح های مختلفی برای نوسازی ناوگان باری اجرا شد، اما طرح ها موفق نبود و استقبال چندانی نشد.

آقای فتحی, [۲۲:۵۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

موافقم جناب نیشابوری

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۸ ۰۳.۱۵.۰۲]

دولت باید بستر مناسب برای بخش خصوصی ایجاد کند و انحصار حتی ورود همین کامیونهای دست دوم را در دست نداشته باشد

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۵۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب عددیان چه روش و،طرحی را پیشنهاد میفرمایید

آقای فتحی, [۲۲:۵۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

حمایت از واردات یا تولید داخلی و یا هر برنامه ی دیگر متاثر از برنامه های کلان تری است و آن برنامه ریزی و جهت گیری استراتژیک کشور در خصوص حمل و نقل است

آقای عددیان, [۲۳:۰۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

من 63 سال دارم و مدت زیادی از عمر کاری من باقی نمانده ولی دردم درد مملکت ، درد جامعه حمل و نقله . شما در جامعه نظر سنجی کنید ، درنیابید همه از این

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

الان باید به شکل ها حق انتخاب داد نه اینکه شرکتهای شبه دولتی اقدام به واردات کامیونهای غیر استاندارد کنند و بخش خصوصی را مجبور به انتخاب کنند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۳:۰۱ ۰۲.۰۳.۱۵]
دولت باید فقط با متغیرهای کلان بازی کند...

آقای عددیان، [۲۳:۰۲ ۰۲.۰۳.۱۵]
کار و گدوه شغلی فراری هستند چون دید جامعه نثر ناوگان ما بسبب به حمل و نقل کهنه است با نو سازی شود در تفکرها در نگرشها در برخوردها بلید بتواتیم جلو تصمیمات اینچنینی را بگیریم با منطق حرفه ای. با تخصص ، با آمار

مهندس دل قوی، [۲۳:۰۲ ۰۲.۰۳.۱۵]
در تمامی این سالها فقط ده تا پانزده درصد نوسازی صورت گرفته و مجالی به بخش خصوصی داده نشده است

مهندس قاسمی نژاد، [۲۳:۰۴ ۰۲.۰۳.۱۵]
به نظر میرسه و اینطور از شواهد بر میاد در شرایط فعلی برای نوسازی ناوگان همیشه روی کمک دولت حساب باز کرد

آقای فتحی، [۲۳:۰۴ ۰۲.۰۳.۱۵]
موافقم جناب دل قوی.

مهندس قاسمی نژاد، [۲۳:۰۵ ۰۲.۰۳.۱۵]
دوستان با توجه به فرصت کم
و، مواردی که مطرح فرمودید
چه روشهایی را پیشنهاد میفرمایید

آقای عددیان، [۲۳:۰۶ ۰۲.۰۳.۱۵]
پیشنهاد من برای نو سازی اصولی و مقرون بصرفه اول خرید کامیون نو از بهترین برندها وبا وسواس زیاد ، ما از دولت پول نمیخواهیم ، پشتیبانی میخواهیم ،
در درجه دوم واردات کامیون های مستعمل آنهم بادقت ووسواس از بهترین برندها.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۲۳:۰۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

وقتی وظایف دولت افزایش داده شود ، دولت بزرگ شده و وقتی چنین شد ناکارآمد میشود

آقای فتحی, [۲۳:۰۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

بهمین خاطر لازمه بقول جناب نظری دولت فقط با متغیر های کلان بازی کند

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

سرعت بخشیدن به روند اسقاط کامیونهای مستعمل 2- دادن تسهیلات و حمایت های مالی

مهندس قاسمی نژاد, [۲۳:۰۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

با اجازه جناب سیاوشی تا ساعت 15/23 مطالب را ارائه و در نوبت دیگر دوستان روشهای پیشنهادی و انواع ان را بفرمایند.

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۷ ۰۲.۰۳.۱۵]

حمایت از شرکتهای داخلی سازنده

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

کمک به تشکل های کامیون داران

مهندس دل قوی, [۲۳:۱۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

و با نظرات و پیشنهادات آقای عددیان نیشابور ینیز موافقم

مهندس دل قوی, [۲۳:۱۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

آقای عددیان نیشابوری نیز موافقم

مهندس قاسمی نژاد, [۲۳:۱۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب عددیان به نظر اگر دولت تسهیلات اداری ارائه کند و بخواهد ناوگان فرسوده از رده خارج شود به نظر کار سهل تر میشه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [۲۳:۱۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

هر سال حداقل یک مرتبه افزایش کرایه ها اعمال می شود و به نظر بنده در اولین مرتبه بعدی لازم است سه درصد سهم سازمان برای کامیون های فرسوده بیشتر شود مثلا تا هفت درصد

آقای عددیان، [۲۳:۱۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

مملکت از نظر ظرفیت کامیون و بازار حمل و نقل دارای حدی است ، وقتی کامیون جدید واردشود قدیمیها خود بخود بیرون میروند . هم اکنون به شهرکهای کامیونداران مراجعه کنید مملو از کامیون کهنه هستند که در معرض فروش است والبته بوون خریدار !

آقای عددیان، [۲۳:۱۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

بدون

مهندس قاسمی نژاد، [۲۳:۱۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

دوستان و سروران بزرگوار

ممنون از اینکه در، بحث امشب شرکت فرمودید .

با توجه به اتمام زمان

با اجازه مدیریت گروه مابقی بحث و ارائه نظر دوستان را به جلسه اتی موکول می نمایم.

مهندس دل قوی، [۲۳:۱۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

تشکر از تمامی دوستان

آقای فتحی، [۲۳:۱۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

با تشکر از کلیه سروران گرامی بسیار آموختم

آقای عددیان، [۲۳:۱۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

شب دوستان بخیر

آقای فتحی، [۲۳:۱۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

شب بخیر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد، [۲۳:۱۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

بار، دیگر تشکر ویژه دارم از تمامی دوستان بالاخص جناب سیاوشی که این فرصت را به ما دادند.

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

خواهش میکنم

خداوند جناب یوسفی مهر را بیامرزد و رحمت کند.

شب همه عزیزان بخیر

مهندس سید وکیلی، [۲۳:۴۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

از بحث خوب امشب بنده نیز بسیار بهره بردم

مهندس سید وکیلی، [۲۳:۵۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

شب همگی بخیر

بخش دوم :

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۲۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

لام و عرض ادب خدمت تمامی دوستان عضو گروه.

تشکر ویژه از تمامی عزیزانی که در بحث دوشنبه شب شرکت نمودند. امشب نیز به ادامه موضوع می پردازیم.

دوستان با توجه به وضعیت ناوگان باری کشور و فرسودگی ناوگان و از طرفی عدم ارائه تسهیلات و... برای نوسازی ناوگان

در بحث امشب میخواهیم به این موضوع برسیم که دولت چگونه میتونه با حمایت از بخش خصوصی در نوسازی ناوگان باری کشور تسریع و یا منابع مالی را تامین نماید.

چه نوع ناوگانی، داخلی یا خارجی برای حمل و نقل کشور مفید است.

منتظر نظرات و پیشنهادات ارزشمند شما دوستان هستیم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای قراملکی, [۲۱:۳۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

باسلام خدمت همه اساتید محترم، سالها قبل در مقاله‌ای نوشتم آمریکا یک بار کشف شد و دیگر نیازی به کشف دوباره آن توسط ما نیست بیا باید ببینیم همین کشور همسایه ترکیه چگونه از حمل و نقلی با آن ناوگان فرسوده به این وضعیت فعلی رسید ولی آیا مسئولین بررسی نموده‌اند. من فقط یکبار از یکی از آنها شنیدم که وضعیت ایران با ترکیه فرق می‌کند ولی چه فرقی؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۳۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

سلام جناب قراملکی

دقیقا با نظرتون موافقم

واقعا باید دید کشور همسایه ترکیه چطور تونست به این وضعیت دست پیدا کنه و به این سطح دست پیدا کنه.

مهندس مختاری, [۲۱:۳۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

با سلام و شب بخیر خدمت دوستان. دوشنبه بسیار اموختم و امشب هم در کنار شما عزیزان هستم.

مهندس معین انصاری, [۲۱:۳۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

با سلام و احترام خدمت کلیه عزیزان

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۳۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

حالا باید در این وضعیت فعلی کشور و نگاه به تمام جوانب راهکار ارائه بدیم

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۳۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

واقعا دولت چگونه میتونه در این بخش بشه

دکتر نظری, [۲۱:۴۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

سلام بر دوستان عزیز و دلسوز

خلاصه نظر این حقیر که در جلسه پیش داشتیم:

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اولا در میان وظایف دولت، اجرای برنامه ارتقای نظام حمل و نقل و زیرشاخه آن یعنی برنامه نوسازی ناوگان مهم تر و واجب تر از اجرای برنامه حمایت از خودروسازان داخلی است. ثانيا دولت باید در اجرای برنامه مذکور با متغیرهای اصلی تر بازی کند و خیلی وارد جزئیات نشود و این بازی باید هم تنبیهی باشد و هم تشویقی

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

باسلام خدمت همه سروران

بیش از 90 درصد حمل و نقل جاده ای کشور در دست بخش خصوصی است و با سرمایه بخش خصوصی.

و خواهشمندم لفظ دولت را باید برای همیشه از ادبیات گفتاریمان حذف کنیم و بر فکر و توان خودمان متکی باشیم و اتفاقا خرج دولت را هم بدهیم.

آقای قراملکی، [۲۱:۴۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

اگر قرار بر این باشد کامیون را به قیمت نزدیک دوبرابر از منابع داخلی تهیه کنیم مطمئن باشید حمل و نقل ما رشد نخواهد کرد

مهندس معین انصاری، [۲۱:۴۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

من فکر میکنم قبل از اینکه ما به نوسازی ناوگان جاده ایی مان برسیم باید شکل و محتوای شرکتهای فعال جاده ای درون و برون مرزی را نوسازی کنیم . تا زمانیکه شما در این کشور دارای شرکتهای خصوصی حمل و نقل که مالکیت کامیونها و ترمینالهای بین راهی را در اختیار نداشته باشند عملا" نخواهید توانست حتی با نوسازی ناوگان با مالکیت خودراننده بتوانید بصورت بهینه از این سرمایه گذاری استفاده کنید

زهرا اخلاقی، [۲۱:۴۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

با سلام خدمت کارشناسان محترم گروه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

در جلسه قبلی هم عرض کردم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اول ساماندهی ناوگان فعلی بر حسب نیاز فعلی کشور که این خود باعث خروج ناوگان فرسوده از چرخه حمل و نقل خواهد شد و خروج ناوگان فرسوده مزایای اقتصادی و زیست محیطی فراوانی در بر دارد

زهرا اخلاقی، [۲۱:۴۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

صحبت از ترکیه شد بد نیست نگاهی بیندازیم به صنعت لجستیک ترکیه

مهندس دل قوی، [۲۱:۴۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

با سلام اتفاقاً گروهی موافق ورود کامیون های دست دوم بودند تا سرعت بیشتری به نوسازی ناوگان جاده ای داده شود

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

ثانیا پس از ساماندهی ناوگان به سمت توانمندسازی ناوگان و افزایش بهره وری گام بر میداریم

مهندس دل قوی، [۲۱:۴۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب آقای سیاوشی دولت باید به بخش خصوصی در دادن تسهیلات کمک کند تا سرعت خروج ناوگان فرسوده سرعت گیرد وگرنه روند فعلی ده تا پانزده درصد است

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب دل قوی وضعیت فعلی دولت بر هیچکس پوشیده نیست و نمیتوان منتظر ماند

خانم فاریابی، [۲۱:۵۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

سلام، بنده با آقای انصاری موافقم. حمل و نقل رو باید شبکه ای دید. و دیگه اینکه در هر حال حمل و نقل بعنوان یک بخش اقتصادی، متاثر از کل اقتصاد کشوره.

دکتر نظری، [۲۱:۵۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

دوستان همه اتفاق نظر داریم که کارآیی اندک بخش حمل و نقل کشور ناشی از مشکلات متعددی است مثل فرسودگی ناوگان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سختی گردش اطلاعات

خرده مالکی

ساختار نامناسب شرکتها

آموزش نادیده بودن فعالان

فضای رقابتی ناسالم و بعضا فاسد

و ...

اما پیشنهاد می کنم برای جمع شدن بحث فقط بر محور اصلی جلسه امشب یعنی نوسازی ناوگان تمرکز شود

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۰ ۰۴.۰۳.۱۵]
باید سمت جذب سرمایه دار حرکت کرد

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۱ ۰۴.۰۳.۱۵]
موافقم جناب دکتر نظری عزیز

آقای قراملکی, [۲۱:۵۱ ۰۴.۰۳.۱۵]
لازم نیست دولت پول بدهد اگر حمایت هم بکند خیلی کارها میشود کرد

مهندس معین انصاری, [۲۱:۵۳ ۰۴.۰۳.۱۵]
شرکتهای خصوصی منفردا" و یا بصورت کنسرسیوم میتواند با حمایت دولت از طریق منابع مالی ارزان قیمت بانکها برای اینکار مهم استفاده نماید و ناوگانهای متعددی که حداقل دارای ۱۰۰ دستگاه کامیون باشند این بخش را بصورت حرفه ای و امروزی اداره نمایند

آقای فتحی, [۲۱:۵۵ ۰۴.۰۳.۱۵]
سلام و شب بخیر خدمت سروران گرامی

مهندس مردانی, [۲۱:۵۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با سلام اگر در کشور ما مثل جوامع پیشرفته تلاش بشود که بار از جاده منتقل بشود به روی ریل حجم زیادی از مشکلات زیست محیطی سوخت تصادفات جاده ای ترافیک هزینه های زیر ساخت جاده ای و..... حل می شود ولی واقن نیاز به فرهنگ لجستیکی داریم

مهندس حمید نجف, [۲۱:۵۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

سلام خدمت همه سروران گرامی

در شرایط کنونی و وضعیت اقتصادی فعلی توقعی از نظر مالی نباید از دولت داشت دولت تنها باید در بعد سیاستگذاری و نظارتی همراهی نماید در مورد واردات محصولات با کیفیت ، امکان تعدیل ارقام گمرکی ، هدایت تسهیلات مالی بانکها به این سمت و نهایتا سازماندهی و ایجاد ساختاری جدید در این عرصه نظارت و راهبری تنها توقعی است که از دولت باید داشت دولت می تواند با الگو برداری از روشهای جدید و نوین کشورهای موفق این کار را آغاز و عملیاتی نماید

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

بدون حضور مدیر گفتگوی امشب قطعا هم بحث از ریل خارج میشود و هم مباحث قفل میشوند

مهندس دل قوی, [۲۱:۵۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

همانطوریکه تولید کنندگان داخلی اعتقاد دارند بهترین راهکار برای حمایت از آنها خروج خودروهای فرسوده است

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

لذا از مسولان کمیته خواهشمندم هنگام مباحث لطفا حداقل در شب هایی که نوبت گفتگوی آنهاست حتما از ابتدا تا انتهای مباحث حضور داشته باشند. با تشکر

دکتر نظری, [۲۲:۰۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

البته اگر دولت قدرت حمایت مالی داشت بهتر می شد اما در عین حال سیاست های کلان دولت مانند بند قاف تبصره دو قانون بودجه امسال هم اثر خوبی می توانند داشته باشند بشرطها و شروطها مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۰۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب سیاوشی بنده حضور دارم و منتظر نظر، سایر دوستان در محور
روشهای پیشنهادی نوسازی ناوگان
و همچنین چگونگی کمک دولت به بخش هستم

دکتر نظری، [۲۲:۰۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

مهم همسوسازی محرک هاست

مهندس صالحیان، [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

از سرکار خانم اخلاقی تشکر میکنم بنظرم ترکیه در حداقل 5 سال اخیر قویترین لجستیک را دارد باید
شبهه سازی انجام داد متوسط تردد با بار در ترکیه 240 هزار کیلومتر هست در صورتی که در ایران حدود
900000 هزار

مهندس دل قوی، [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

طبق موافقت با نظر دوستان EM تاکید مدیرعامل راه آهن بر انتقال درصدی از بار جاده ای به ناوگان
ریلی استو مزایای ناوگان ریلی نیز بر کسی پوشیده نیست

دکتر نظری، [۲۲:۰۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

در ایران نود هزار

مهندس صالحیان، [۲۲:۰۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

اگر یک میلیون تن کالا از دوش حمل و نقل جاده ای بر داشته شود و به دوش حمل و نقل ریلی
واگذار گردد حدود 32میلیارد تومان فقط در انرژی صرف جویی میشود

آقای قراملکی، [۲۲:۰۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

در ترکیه دولت ضامن شرکتهاشد و آنوقت تولید کنندگان جهانی خودرو خودشان وارد کار شدند و
تسهیلات را مهیا کردند

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۰۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

دوستان با توجه به فرصت اندک

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به ارائه پیشنهاد پر خصوص موضوع روشهای نوسازی و کمک دولت بپردازیم

مهندس معین انصاری، [۲۲:۰۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

تعدد شرکتهای خصوصی با ناوگان ملکی میتواند یک سیستم لجستیک مجهز را نوید دهد که در خدمت صنعت، تجارت و کشاورزی و معادن این سرزمین پهناور باشد. تا زمانیکه اکثر ناوگان جاده ای کشور در اختیار مالکیت خودراننده باشد عملاً" در تمام زمینه ها از جمله نوسازی ناوگان، قیمتهای رقابتی، ثبات قیمتها نتیجه مطلوبی بدست نخواهد آمد.

مهندس دل قوی، [۲۲:۱۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

در کشورهای زیادی تجربه شرکتهای مالک ناوگان وجود دارد و راننده بر روی کامیونها تعویض میشوند

مهندس دل قوی، [۲۲:۱۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

میتوان با تشکیل شرکتهای مالک کامیون به رانندگان کمک کرد و در نتیجه مشکل ناوگان جاده ای نیز حل شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

بنده چند سوال دارم و خواهشمندم به این سوالات پاسخ داده شوند

آقای عددیان، [۲۲:۱۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

سلام و درخدمتم جناب سیاوشی

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

اول:

در حال حاضر کشور به چند هزار دستگاه کامیون جهت حمل بار موجود نیاز دارد؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

سلام و ارادت جناب عددیان عزیز

مهندس معین انصاری، [۲۲:۱۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با تمام احترامی که برای ناوگان ریلی کشور قائم ارزو میکنم انشالله شبکه راه آهن این کشور انقدر گسترده شود که بخش عظیمی از بارهای واگنهای این کشور کامیونهای باشند که حامل کالا هستند

مهندس سیف, [۲۲:۱۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

با سلام به دوستان اصولاً فعالان اقتصادی به انگیزه هاشان پاسخ می دهند تا وقتی که سرمایه گذاری در کریری بدلیل مختلفی که دوستان فرمودند بازدهی لازم را نداشته باشد عملاً امید به سرمایه گذاری سرمایه گذاران حرفه ای بی حاصل است امروز هم خود مالکی و تورم بخشی از این خلع را جبران و انگیزه افرادی که حسابداری صنعتی و قیمت تمام شده را ندارند را حفظ کرده است

مهندس صالحیان, [۲۲:۱۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

کشور کامیون زیاد دارد

مهندس حمید نجف, [۲۲:۱۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

در بسیاری از کشورهای صادرکننده ناوگان امکان اجاره به شرط تملک نیز مقدور می باشد با اینکار می توان به سادگی نسبت به جذب غیر مستقیم سرمایه از خارج نیز مبادرت کرد البته امکان ارزیابی و بررسی اینکار تنها از عهده دولت بر می آید

آقای عددیان, [۲۲:۱۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

چون بخشی از بار کشور فصلی و بخشی به شرایط مالی دولت بستگی دارد و کلاً یک متغیر است دادن تعداد کامیون لازم بسیار مشکل است .

مهندس صالحیان, [۲۲:۱۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

395000 کامیون جهت حمل 400 میلیون تن کالا یعنی هر کامیون حدود 1000 تن یعنی حدوداً 70 سرویس در سال

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

حدودی هم بدهید خوبه

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یعنی تقریباً ماهی 6 سرویس

مهندس مردانی, [۲۲:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

آقای سیاوشی من برنامه گروه را نمیدونم امشب بحث ناوگان جاده ای است؟؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

بله جناب مهندس مردانی ، قبلاً هم اطلاع رسانی کرده بودیم.

مهندس سیف, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

ظرفیت لجستیکی کشور در شرایط کنونی مزاد دارد ولی اگر وضعیت اقتصاد در شرایط مناسب قرار گیرد با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک ایران کمبود هم داریم

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

کشور کامیون فرسوده هم زیاد دارد.

آقای عددیان, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی شما آماری از کامیونهای موجود را ارائه میدهید ، بفرمایید ماخذ این آمار از کجا است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

چند درصد از کامیون های کشور فرسوده هستند؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب عددیان من امشب اماری ندادم

مهندس مردانی, [۲۲:۱۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

تشکر جناب سیاوشی .

مهندس صالحیان, [۲۲:۱۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

حدودنوزده هزار دستگاه بالای 40 سال سن دارند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

اول نیاز فعلی کشور به ناوگان

دوم نیاز آتی کشور ناوگان

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

سوم مکانی که دران ایستاده ایم

آقای عددیان, [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

ولی جلسه قبل آمار دادید

مهندس سیف, [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

نرخ بهره تسهیلات با بازدهی بخش تناسب ندارد

مهندس دل قوی, [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

90 هزار کامیون بالای 25 سال

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

چهارم مکانی که میخواهیم قرار بگیریم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

پنجم چگونه پر کردن گپ حال و آینده

مهندس حمدالهی, [۲۲:۲۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

با سلام در حدود 127 هزار کامیون بالای سن فرسودگی مصوب هیات وزیران یعنی 25 سال فعال هستند

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

اماری که قبلا داده بودم از سایت سازمان راهداری بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیف, [۲۲:۲۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

چون تقاضای حمل و نقل یک تقاضای اشتقاقی است از برنامه سایر بخشها تبعیت می کند و بستگی به شرایط عمومی آتی اقتصاد دارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب مهندس سیف عزیز ضمن عرض سلام و ادب جنابعالی راهکارتان در این خصوص چیست؟

مهندس حمدالهی, [۲۲:۲۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

یکی از مشکلات عدم ترکیب بهینه ناوگان باری در کشور است به طوریکه در برخی گروهها با زیادی کامیون و در بعضی دیگر با کمبود ناوگان روبرو هستیم

مهندس دل قوی, [۲۲:۲۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی آقای امیررضا رجبی معاون نوسازی ناوگان ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت آمار 90 هزار کامیون بالای 25 سال و 10 هزار کامیون بالای 40 سال در حال تردد را در جاده های کشور داده اند

مهندس سیف, [۲۲:۲۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

با سلام بنظرم چالش نوسازی ناوگان راهکارش زیاد کردن کامیون نیست رفع مشکلات ساختاری حمل و نقل جاده ای است

آقای عددیان, [۲۲:۲۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

امارها از روی پلاک یا کارت هوشمند و..... داده میشود ، شامل کامیونهای ازرده خارج شده ، کامیونهاییکه فقط یک سند هستند و کامیونهای فرسوده که اگر کار نکنند باقتصاد مملکت کمک خواهند کرد

مهندس سیف, [۲۲:۲۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

بعبارتی این موضوع معلول است و باید برای رفع آن علت را مرتفع نمود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۴ ۰۴.۰۳.۱۵]
پس از علل سخن بگوئیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۴ ۰۴.۰۳.۱۵]
ایا علل شناسایی شده اند؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۵ ۰۴.۰۳.۱۵]
مثل اینکه دوباره خودم شدم مدیر گفتگو □

مهندس حمدالهی, [۲۲:۲۶ ۰۴.۰۳.۱۵]
واردات کامیون زیر 3سال توسط شرکتهای حمل و نقل بنده ماده 163 برنامه پنجم از اقدامات خوبی بوده که با سیاستگذاری درست میتواند فراتر از یک مسکن عمل کند

آقای قراملکی, [۲۲:۲۶ ۰۴.۰۳.۱۵]
به نظر من اول نیاز سنجی شود چه تعداد کامیون کوچک چه تعداد متوسط چقدر کشنده (درون مرزی - برون مرزی) بعد بیاییم تولید یا واردات را براین اساس تقسیم کنیم مثلا کشندهها وارد شود کامیونها تولید بعد وارد مداخل بعدی شویم

آقای عددیان, [۲۲:۲۶ ۰۴.۰۳.۱۵]
من متاسفم که در اینگونه بحثها مطالب مکررا تکرار میشود فرمایش جناب انصاری و قراملکی کانلا درست است .
قبلا عرض کردم پیمودن راهیکه ترکهارفتند برای ما بسیار ساده تر است و عملی ، ما از آنها متخصص تریم

آقای قراملکی, [۲۲:۲۶ ۰۴.۰۳.۱۵]
مراحل

مهندس سیف, [۲۲:۲۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ساختار حمل و نقل جاده ای بیمار و درگیر یک انحصارطلبی صنفی است و در اقتصاد مبتنی بر رقابت ورود و خروج بنگاهها یکی از شروط تحقق آن برای ماکزیم نمودن رفاه و کارایی اقتصادی است که کاملاً موثر است

آقای عددیان, [۲۲:۲۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

ما توانمان بیشتر است ما در عملیات بسیار پرتوان هستیم و آنها یک چیز دارند و آنها حمایت دولت که ما آنها نداریم

مهندس معین انصاری, [۲۲:۲۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی علت کاملاً مشخص است ساختار ناوگان باید تغییر کند . مثال میزنم اگر آقای سیاوشی نبود ما نمیتوانسیم این گروه را تشکیل بدهیم بنابراین تا این گروه تشکیل نشده نمیتوانیم هر کدام به تنهایی مرامنامه برای آن تعریف کنیم .

مهندس سیف, [۲۲:۲۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

باید رقابت شفاف و مسولیت پذیرانه جایگزین انحصار مسولیت گریز شرکتهای حمل و نقل شود

آقای عددیان, [۲۲:۲۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

همین حالا میتوان یکجا صد یا دویست دستگاه کامیون نو را بدون پیش قسط و با قسط 4 یا 5 ساله خرید فقط با ضمانت یکی از بانکهای ایرانی

مهندس سیف, [۲۲:۳۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

نرخ بهره و ریسک تغییرات نرخ ارز حتی در صورت وجود ضمانت عاقبت روشنی برای تامین مال خارجی ندارد ضمن اینکه نرخ بازدهی این سرمایه گذاری در این ساختار پاسخگو نیست

مهندس دل قوی, [۲۲:۳۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

بایستی با توجه به بیش از 90 درصد حمل و نقل جاده ای در دست بخش خصوصی انحصار از شرکت شبه دولتی در واردات کامیونهای غیراستاندارد گرفته شود

آقای عددیان, [۲۲:۳۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب سیاوشی ساختار حمل و نقل چه داخلی و چه خارجی باید تغییر کند . در داخل هنوز سیستم گاراژ داری حاکم است و اینسیستم کمی هم در بین المللی رسوخ کرده

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

در پاسخ به مثالان جناب معین انصاری اگر سیاوشی به هر دلیل نتوانست از فردا ادامه دهد و از گروه خارج شد آیا باید گروهی با این درجه از اهمیت از بین برود؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

دوستان بحث تغییر ساختار ناوگان کاملاً درست و اساسی است اما این ساختار چگونه و به روشی

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

ایا به ناوگان تولید داخل نگاه کنیم یا نگاه ها را به سمت تولید خارج از کشور ببریم

مهندس دل قوی, [۲۲:۳۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

در موازات واردات کامیونهای با کارکرد زیر سه سال به خرید تولیدات داخلی نیز توجه کرد

مهندس سیف, [۲۲:۳۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

ببخشید امکان دارد مثالهایی از انحصار دولتی بزنید؟

آقای قراملکی, [۲۲:۳۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

یکی از کمکهای دولت میتواند این باشد که تا یک سقف مشخص که نیاز کشور برطرف شود از واردات کامیونها حقوق گمرکی نگیرد

دکتر بامیری, [۲۲:۳۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

بزرگترین ضعف و درد ناوگان حمل و نقل جاده ای کشور مالکیت کامیونها توسط اشخاص حقیقی و به طبع آن ضعیف بودن و کوچک بودن شرکتهای حمل و نقل جاده ای ایران در مقیاس با استانداردها جهانی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۶ ۰۴.۰۳.۱۵]
جناب قراملکی پس نگاه به تولید خارج باشد؟؟

آقای عددیان, [۲۲:۳۷ ۰۴.۰۳.۱۵]
حضور بخش دولتی از حضور مستقیم مثل سالهای 60 تا 80 به حضور غیر محسوس تبدیل شده و خسارات این نوع حضور بمراتب ویرانگر تر از شکل قبل است .

مهندس سیف, [۲۲:۳۷ ۰۴.۰۳.۱۵]
بنظر میرسد دوستان بیشتر راهکارهای تامین کامیون مورد نظرشان است حالا فرض کنیم فردا با فرض محال صد هزار کامیون نو وارد سیستم شد وقتی که یک کشنده 700 میلیونی ماهی هشت تا ده میلیون درآمد دارد چه باید کرد آیا صد هزار بعدی می آید

آقای قراملکی, [۲۲:۳۷ ۰۴.۰۳.۱۵]
عرض کردم تا وقتی که در داخل قیمتها واقعی نیست و نزدیک دو برابر خارج است بله

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۸ ۰۴.۰۳.۱۵]
ان هم در امد ناخالص

مهندس سیف, [۲۲:۳۸ ۰۴.۰۳.۱۵]
احسنت

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۸ ۰۴.۰۳.۱۵]
که پس از کسر هزینه ها چیری تهش نیمونه

آقای عددیان, [۲۲:۳۹ ۰۴.۰۳.۱۵]
شرکتهای دولتی که ظاهرخصوصی دارند کم نیستند و ارتباطاتشان برای گرفتن بار بسیار قوی تر زمانیکه رو بازی میکردند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیف, [۲۲:۳۹ ۰۴.۰۳.۱۵]
احسنت پس باید کاری دیگر کرد

دکتر بامیری, [۲۲:۳۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

فرضا مشکل نوسازی ناوگان جاده‌ای حل شد و ناوگان نوسازی شد آیا تفاوت زیادی در کیفیت خدمات حمل و نقل کشور پیش می‌آید؟ آیا ضعف بزرگ برنامه ریزی حمل که سالهاست تجارت بین الملل کشور را با چالش روبرو کرده است حل میشود؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۹ ۰۴.۰۳.۱۵]
دقیقا

آقای قراملکی, [۲۲:۳۹ ۰۴.۰۳.۱۵]
من فکر میکنم این ۷۰۰ میلیون قیمت واقعی نباشد

مهندس معین انصاری, [۲۲:۳۹ ۰۴.۰۳.۱۵]
جناب سیاوشی بمحض اینکه ساختار بوجود آمد دیگر قائم بفرد نخواهد بود. مانند ساختار اشتباهی که از اول برای ناوگان جاده ای شکل گرفت و تمامی ما در تلاش هستیم که معطلات ان را حل کنیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۰ ۰۴.۰۳.۱۵]
یکی از مهمترین کارها انتقال بخشی از بار موجود به سمت ریل است

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۴۰ ۰۴.۰۳.۱۵]
دولت چه کمکی غیر از بحث گمرکی میتواند به بخش انجام دهد

آقای عددیان, [۲۲:۴۰ ۰۴.۰۳.۱۵]
تا زمانیکه دولت نگاه انتفاعی به واردات و مونتاژ کامیون دارد این موضوع در مسیر اصلی و مثبت قرار نمیگیرد .

مهندس سیف, [۲۲:۴۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دوستان دقت کنند موضوع مالکیت و اصل 44 موضوع بهره وری است مشکل امروز رقابت برای گرفتن بار نیست مشکل پایین بودن بهره وری ناشی از ساختارهاست اگر این چند تا شرکت بخش شبه دولتی و دولتی نبود این کامیونها هم به ناوگان وارد نمی شد برادران

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۴۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

در خصوص بند ه ماده 163 و واردات ناوگان با عمر سه سال به منظور نوسازی کمک دولت به بخش چگونه میتواند باشد

دکتر بامیری, [۲۲:۴۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

دولت می‌بایست تسهیلات و خرید کامیون نو را فقط به شرکتهای حمل و نقل اختصاص دهد

دکتر بامیری, [۲۲:۴۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

و از خرید کامیون توسط اشخاص به صورت غیر مستقیم جلوگیری بعمل آورد

مهندس سیف, [۲۲:۴۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

ای برادر سیاوشی ریل هم که بنده تجربه اندکی در آن دارم متاسفانه... خدا به ما رحم کنه

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۴۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

دوستان با توجه به مهلت 15 دقیقه ای تا پایان مهلت گفتگو و برای جمع بندی

هر یک از دوستان نظر خودشان را در خصوص موارد ذیل بفرمایند

1-روش نوسازی

2-نحوه کمک دولت به بخش

آقای عددیان, [۲۲:۴۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب قراملکی این قیمت امروز است که بنده استعلام آنرا دارم یکدستگا ه کامیون داف مدل 2015 فول اتوماتیک

یور و 5 با 460 قوه اسب شماره شده 380 میلیون قیمت تمام شده ، اگر دولت پایش را کنار بکشد و

دست بخش خصوصی را باز بگذارد نو سازی بتدریج وبا بهترین شکل انجام میشود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب قاسمی نژاد کامیون های سه سال کارکرد بعد از طی مسافتی ۵۰ هزار کیلومتری به صورت کامل سرویس می شوند و تمام قطعات آسیب دیده آنها نوسازی می شود. از طرفی ورود این کامیون ها باعث افت قیمت ماشین های داخلی هم می شوند؛ زیرا به دنبال وارد شدن این کامیون ها دیگر کسی کامیون های بی کیفیت موجود در بازار را نمی خرد.

دکتر بامیری, [۲۲:۴۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

تشکیل کنسرسیوم توسط چند بانک جهت اعطای وام به شرکتهای حمل و نقلی جهت خرید کامیون از داخل و یا خرید کامیون از خارج (بجز کامیون های چینی و روس)

آقای عددیان, [۲۲:۴۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

دولت فقط با گرفتن تضمینهای لازم از شرکتهای حمل و نقل در قبال سازندگان اروپایی حمایت نماید کافی است

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

[Forwarded from مهندس سیف]

بنظر میرسد دوستان بیشتر راهکارهای تامین کامیون مورد نظرشان است حالا فرض کنیم فردا با فرض محال صد هزار کامیون نو وارد سیستم شد وقتی که یک کشنده 700 میلیونی ماهی هشت تا ده میلیون درآمد دارد چه باید کرد آیا صد هزار بعدی می آید

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۴۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

به نظر اگر دولت تسهیلات اداری ارائه کند و بخواهد ناوگان فرسوده از رده خارج بشه به نظر کار سهل تر میشه

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب یزدان سیف الحمدلله با مدیریت دکتر پورسید آقای اقامت خوبی در بخش ریلی صورت گرفته

آقای قراملکی, [۲۲:۴۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

من هم همین را عرض کردم که قیمت الان تقریباً دوبرابر قیمت واقعی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

دادن تسهیلات دولت برای سرعت بخشیدن به خروج ناوگان فرسوده جاده ای

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۹ ۱۵.۰۴.۰۳]

حمایت از تولید کنندگان داخلی

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

واردات کامیونهای زیر سه سال مورد تایید

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

اقداماتی است که نقش دولت در آنها خیلی پررنگ است

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

از سایپا و ایران خودرو هم حمایت شد و نتیجه ان شد که نباید میشد

آقای عددیان, [۲۲:۵۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب دلغوی کدام تولید ، مونتاژ آنها بسیار ناشیانه و غیر اقتصادی نامش تولید نیست !

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

مشکل مدیریت های ما عدم نظارتهای درست است

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

خودروهای بی کیفیت با چند برابر قیمت های خودروهای ایم و استاندارد جهانی

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

ایمن

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و نتیجه افزایش حوادث و تلفات جانی و مالی

آقای عددیان, [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

من نمونه هایی دارم که در یک خط تولید کارگران ومهندسين ایرانی حق جابجا کردن سبد قطعات را هم نداشتند ، این نامش حتی مونتاژ هم نیست

مهندس سیدصدر, [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

با سلام ، خدمت اساتید و دوستان گرامی و عذرخواهی از دیر پیوستن به بحث ، می بایست عمده مالکی جایگزین راننده مالکی گردد و شرکت ها با تشکیل کنسرسیوم یا تجمیع در یکدیگر بتوانند ناوگان خود را تهیه بکنند و برای هزینه مالی هم قطعا دولت ناچار خواهد شد در ازای خارج کردن کامیون فرسوده اجازه واردات با تعرفه گمرکی بسیار بسیار پایین را بدهد یا شرایطی را برای خودروساز مهیا سازد نت قیمت رقابتی داشته باشد. به شدت مخالف واردات خودروهای مستعمل آن هم از نوع چینی هستیم و اعتقاد دارم خودروهای واردات کامیون های چینی مستعمل جنایتی بیش نیست. اما واردات کامیون های ۳۳ تا ۵ ساله اروپایی با کارشناسی دقیق توجیه دارد.

دکتر بامیری, [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز شرکتهای حمل و نقل جاده‌ای کشور به دلیل تمام مشکلات و ضعف ساختاری که بیان شد قادر نیست که در مناقصات بین المللی حمل کالا در سایر کشورها خصوصا کشورهای عربی شرکت کند و لذا مجبور است به حمل داخلی تکیه کند که بدست آوردن آن نیز بعضا با رابطه و رانت ایجاد میشود

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

نظر دوستان در خصوص تضمین بانک ها در خرید ناوگان چیست

مهندس سیدصدر, [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

کامیون های ۲ تا ۵ ساله اروپایی

خانم فاریابی, [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر سیستم حمل و نقل منطقی و اقتصادی باشه، کامیونها خودبخود به سومین نوسازی میرن. همیشه به زور کامیون نو تزریق کرد بدون اینکه بطور طبیعی احساس نیاز کنه. ما همیشه از این نوع مداخلات آسیب دیدیم.

مهندس سیف, [۲۲:۵۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

باسلام به جناب دلجوی سیستم آنجا مشکل دارد البته دعا میکنیم ایشان موفق شوند

دکتر بامیری, [۲۲:۵۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

لذا اگر معضل اصلی حمل و نقل حل شود هر کامیون سوددهی لازم را خواهد داشت

مهندس سیدصدر, [۲۲:۵۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

بانک ها ناوگان دریایی را به عنوان وثیقه قبول می کنند اما در خصوص ناوگان جاده ای به شرکت های لیزینگ ارجاع می دهند

مهندس سیف, [۲۲:۵۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

احسنت احسنت بر خانم فریبابی

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب دکتر بامیری عزیز شرکت های حمل و نقل ما اکثرا نقش صادرکننده بارنامه و دریافت کننده حقوق خود و دولت را به عهده دارند نه چیز دیگری

دکتر بامیری, [۲۲:۵۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

قبول دارم جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

شرکتی میتواند وارد مناقصه شود که بر ابزار و امکانات خود متکی باشد.

آقای عددیان, [۲۲:۵۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

درجو کنونی جناب سیاوشی اگر من و شما هم بودیم همان کار را میکردیم ، شما تا پای درد دل شرکتها ننشسته اید نباید قضاوت کنید

دکتر بامیری, [۲۲:۵۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

عمل کرد مدیریتی و کیفیت کاری شرکتهای حمل و نقل ایران فاصله بسیار زیادی با استانداردها جهانی دارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

بنده شش سال مسوولیت حمل و نقل جاده ای داشته ام جناب عددیان عزیز

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

کاهش اجرای طرحهای عمرانی و حمل و نقل در کشور نیز باعث پایین آمدن میزان تقاضا برای خرید کامیون شده و جریان نقدینگی را به سمت بازارهای کاذب و سفته بازی هدایت کرده است.

آقای عددیان, [۲۲:۵۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

دراینکه بعضا اینطور هستند شکی نیست ولی همه دا با یک چوب زدن بی انصافی است

مهندس سیف, [۲۲:۵۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

البته اصولا همه بدنبال ماکزیمم کردن سود خودشان هستند و متناسب با حرکت مهره توسط ریگولاتور خودشون رو تنظیم میکنند

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۵۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

با توجه به مواردی که مطرح شد نظر اکثر دوستان ناوگان تولید غیرداخلی هست.

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۵۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

و کمک دولت در امور گمرکی و ارائه تسهیلات اداری

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

قضاوت نکردم حقیقت را گفتم هر چند که با نظر جنابعالی هم موافقم و شرایط دست به دست هم داده اند تا این اوضاع پدید آمده اند

آقای عددیان, [۲۲:۵۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی شرایط لحظه ای در حال تغییر است

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

امروز و با این شرایط کامیون داری اصلا به صرفه نیست

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

قطعا اینطور است که میفرمایید جناب سیاوشی

آقای عددیان, [۲۲:۵۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

سالهاست مقرون بصره نیست من سالها کامیون داری کردم و از شرایط آن اگاهم

دکتر بامیری, [۲۲:۵۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

شرکتهای بزرگ در اروپا ژاپن کره و آمریکا و چند کشور دیگر مثل استرالیا بدلیل حضورشان در بازار حمل و نقل جهانی روز به روز رشد کرده و توانمندتر میشوند

مهندس قاسمی نژاد, [۲۳:۰۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

دوستان ممنون و تشکر از حضورتان در، بحث امشب

موارد و موضوعات خوبی مطرح شد که دغدغه بخش هست.

پایان بحث با توجه به مهلت زمانی تخصیص داده شده از سوی مدیریت محترم گروه را اعلام میکنم.

مهندس سیدصدر, [۲۳:۰۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

آقای بامیری اشاره کردند واردات خودرو به جز چینی و روسی ، باید اشاره کنم چند برند بسیار مطرح چینی مانند جآ وجود داره و همچنین کامیون های کاماز روسی هم بسیار قوی و کم استهلاک هستند

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنده سوال اخرم را میپرسم و تمام

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

کشور ایران در زمینه حمل و نقل با چه کشوری در حال حاضر قابل قیاس است ؟
به دور از تعصب پاسخ دهیم

دکتر بامیری، [۲۳:۰۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

در حالیکه شرکتهای ایرانی فقط در بازار محدود ایران گرفتار هستند و محصولات قابل حمل نیز تقریباً محدود لذا انتظار رشد و توانمند شدن نیز نمیروند

مهندس سیدصدر، [۲۳:۰۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

از لحاظ موقعیت جغرافیایی مانند ترکیه ، ولی از لحاظ مدیریت و امکانات این کجا و آن کجا

مهندس معین انصاری، [۲۳:۰۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب قاسمی نژاد در خصوص روش نوسازی ، فعال نمودن شرکتهای خصوصی مالک خودرو ، روش نوسازی ناوگان آنها بستگی به قیمت ، کیفیت ، نحوه پرداخت دارد که خودشان با توجه مسئولیتشان بهتر از هر کسی میدانند چگونه عمل نمایند. نحوه کمک دولت فقط حمایتی است . بانک مرکزی و به تبع آن بانکها را هدایت به ارائه تسهیلات ارزان قیمت نماید و یا اگر دوستان توانستند فاینسور خارجی پیدا کنند ، تضمینهای لازم از طرف بانک مرکزی امکان پذیر باشد

آقای عددیان، [۲۳:۰۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب سید صدر فرمایش شما صحیح اما وقتی میخواهیم پول بدهیم باید بهترین را انتخاب کنیم نه قویترین

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

نه از نظر مدیریت ، امکانات ، بهره وری و توانمندی ها مقصود بندست

دکتر بامیری، [۲۳:۰۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

پاکستان هند بنگلادش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیدصدر, [۲۳:۰۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

بله جنای نیشابوری درست می فرمایید ولی شرایط سیاسی حاکم ، گاهی مباحث فنی رو دستخوش تغییر میده

آقای عددیان, [۲۳:۰۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

حدودا قزاقستان و ترکمنستان

مهندس سیدصدر, [۲۳:۰۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

پاکستان و هند بزرگترین شبکه ریلی رو در غرب آسیا دارند

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

شک نکنید ما منحصر بفرد هستیم

آقای عددیان, [۲۳:۰۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

در چی ؟

مهندس سیدصدر, [۲۳:۰۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی به نظرم سوالتون باید بخش بندی بشه

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

مدیریت ضعیف و عدم استفاده بهینه از منابع و...

دکتر بامیری, [۲۳:۰۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

نه از کشورهای قزاقستان ترکمنستان آذربایجان خیلی خیلی جلوتر هستیم

مهندس سیدصدر, [۲۳:۰۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب نیشابوری در انتخاب نوع و برند ناوگان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [۲۳:۰۵ ۰۴.۰۳.۱۵]
این قبوله

آقای عددیان, [۲۳:۰۵ ۰۴.۰۳.۱۵]
نه در بخش دیگری

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۶ ۰۴.۰۳.۱۵]
شاید نزدیک به آذربایجان، عربستان، سوریه و عراق و ارمنستان

آقای عددیان, [۲۳:۰۶ ۰۴.۰۳.۱۵]
جناب بامیری بالقوه را در نظر نگیرید ، بالفعل را بفرمایید

مهندس قاسمی نژاد, [۲۳:۰۶ ۰۴.۰۳.۱۵]
دوستان ممنونم از بابت حضور در گروه و ارائه نظر

آقای عددیان, [۲۳:۰۷ ۰۴.۰۳.۱۵]
و در مجموع یک پکیج کلی حمل و نقل نه در یک بخش

دکتر بامیری, [۲۳:۰۷ ۰۴.۰۳.۱۵]
جناب سید صدر منظور اینجا فقط حمل و نقل جاده‌ای بود و نه ریلی

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۷ ۰۴.۰۳.۱۵]
کشورهایی که تولیدات داخلی ما به آنها صادر میشد

مهندس سیدصدر, [۲۳:۰۸ ۰۴.۰۳.۱۵]
جناب بامیری ، آقای سیاوشی نوشتند حمل و نقل ، بنده هم بر همون اساس ، تذکر دادم ، فرمایش شما صحیح است

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تمامی دوستان خدایوت

دکتر بامیری، [۲۳:۰۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

چون اگر ریل را در نظر بگیریم از ترکمنستان و قزاقستان هم خیلی خیلی عقب هستیم

مهندس معین انصاری، [۲۳:۰۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی نمیخواهم ناوگان جاده ایمان را با کشوری مقایسه کنم ولی میخواهم بگویم این ناوگان ابداء" در حد نام ایران عزیز نمیباشد و ان هم بدلیل ساختار اشتباه میباشد

آقای عددیان، [۲۳:۰۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

شب دوستان بخیر

مهندس سیدصدر، [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب بامیری از قزاقستان و ترکمنستان در زیرساخت های ریلی عقب نیستیم

مهندس سیدصدر، [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

در صورت تمایل نقشه شبکه ریلی منطقه موجود هست

مهندس معین انصاری، [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

ارادتمند تك تك شما عزیزان هستم و شب خوبی را برای تمامی شما که زحمت کشیدید و در این بحث شرکت کردید ارزو میکنم

دکتر بامیری، [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

از قزاقستان عقب هستیم

کاپیتان کشاورز، [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۳.۱۵]

[Audio]

خانم فاریابی، [۲۳:۱۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظرم از وجود آقای سیاح عم غافل نباشیم و از ایشان دعوت کنیم در گروه اقتصاد سیما فایلی برای حمل و نقل باز کنن.

دکتر بامیری, [۲۳:۱۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

هم از لحاظ میزان موجود خط آهن و از لحاظ گستردگی شبکه ریلی و میزان واگن و غیره

مهندس سیدصدر, [۲۳:۱۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

از لحاظ وجود واگن قبول دارم ، چون دو مجموعه سیلک رود گروپ و یک شرکت دیگر هزینه های بسیار زیادی کرده اند

مهندس سیف, [۲۳:۱۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

شب بخیر ممنون از همه

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

بله سرکار خانم فاریابی ، حضور جناب دکتر سیاح هم فرصتی است مغتنم برای ایجاد فضایی مناسب در راستای انعکاس مشکلات موجود و پیش روی جامعه حمل و نقل از طریق رسانه ملی با همت تلاشگران این صنعت

آقای قراملکی, [۲۳:۱۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

باتوجه به اینکه جناب بامیری قبلا در قزاقستان تشریف داشتند اشراف دارند به وضعیت انجا

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

برای همه عزیزان شبی خوب و خوش ارزومندم

آقای قراملکی, [۲۳:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

شب هم اساتید عزیز بخیر

مهندس سیدصدر, [۲۳:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب قراملکی ، فرمایش آقای بامیری روی چشم میزاریم ، در خصوص زیرساخت های ریلی بسیار بسیار رو به رشد هستیم

دکتر بامیری، [۲۳:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

کشور قزاقستان 2750000 کیلومتر مساحت دارد

دکتر بامیری، [۲۳:۱۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

شبکه ریلی به تمام کارخانجات تمام زمین های کشاورزی و تمام شهرها کوچک و ده و دهستان کشیده شده است

مهندس سیدصدر، [۲۳:۱۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

شبکه ریلی قزاقستان دارای چهار مسیر اصلی طولی (ترکسیب- ترانس- قزاقستان، پتروپاولوسک - کاراگاندا- شو، اورنبورگ- تاشکند و کنگارد- بینو- ماکات- آستاراخان) و سه مسیر عرضی ترانس - سیري، سیري مرکزی و سیري جنوبی (با خطوط فرعی). مجموع خطوط راه آهن در قزاقستان بیش از 14000 کیلومتر است.

مهندس سیدصدر، [۲۳:۱۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

حالا با خطوطی که در ساخت داریم و نسبت مساحت جغرافیایی خودتون حساب بفرمایید

دکتر بامیری، [۲۳:۱۸ ۰۴.۰۳.۱۵]

در حالیکه ایران دارای چنین گسترده شبکه ریلی نمیشد

دکتر بامیری، [۲۳:۲۱ ۰۴.۰۳.۱۵]

بنظر میرسد آمار و محاسبه صحیح نباشد

دکتر بامیری، [۲۳:۲۳ ۰۴.۰۳.۱۵]

انشالله آمار خطوط قزاقستان را در جلسه بعد ارایه خواهیم داد

دکتر بامیری، [۲۳:۲۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

بسمه تعالی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شب تمام عزیزان خوش

موضوع گفتگو :

نقد و بررسی شرکت های حمل و نقل جاده ای کالا

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اهداف این بخش از گفتگوها به شرح ذیل می باشد:

- 1- نقد و بررسی بخش به بخش حمل و نقل و ارائه راهکارهای کاربردی و اجرایی
- 2- استماع نظرات و مشکلات صاحبان صنایع در خصوص حمل و نقل و بررسی این مشکلات
- 3- لزوم داشتن حمل و نقل چند وجهی و ترکیبی و تاثیرات مثبت آن بر صنعت و اقتصاد کشور

موضوع بحث:

آیا تسهیل صدور مجوز تاسیس شرکت حمل و نقل تاثیری در کاهش قیمت شرکت و همچنین افزایش حمل کالا و کاهش کرایه حمل دارد؟

دیدگاه ها و نظرات:

نه تنها بهبودی ندارد بلکه در کلیه ابعاد مختلف تاثیر سویی خواهد گذاشت. بلاخص در بحث رقابت ناسالم و تصمیم گیری های مدیران شرکت ها در قیمت تمام شده حمل که در نتیجه با سرمایه سرمایه گذار اصلی که همان دارندگان کامیون می باشند بازی می شود. از طرفی به منظور کسب درآمد و نبود رابط مالی بین درآمد و هزینه تخلفات این بخش جهت نگه داشتن در بازار کار بسیار خواهد شد، اما بخاطر دلالتی فروش شرکت های حمل و نقل در سهل کردن تاسیس باعث بروز مشکلات بیشتر شد باید با ایجاد فیلتر های صنفی باعث توقف در تاسیس و از طرفی به منظور ارتقای بخش، سیاستهایی اعمال شود که انگیزه سرمایه گذار را فزونی واز طرفی عرصه را برای شرکت های فاقد توان تنگ که در مقطعی آنها که هستند و میتوانند باشند و آنها که نمیتوانند خارج گردند و در قالب حمل و نقل توانمند و ترکیبی حضوری فعال و مثمر ثمر پیدا کنند .

تقویت شرکت ها و خروج غیر متخصصین از این حوزه.

(لازم به ذکر است قیمت شرکت های حمل و نقل متفاوت است و بر اساس موقعیت و فراوانی بار تعیین می شود و قیمت ثابت و مشخصی وجود ندارد،)

بد نیست مقدماتا تفکیکی بین نقش های کیری و فورواردری شرکت های حمل و نقل قایل شویم،

شاید آن بزرگوارانی که نسخه های اولیه آیین نامه تاسیس شرکت را می نوشته اند نظرشان این بوده که برای جبران بخشی از هزینه های سنگین کامیون داری لازم است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حدود هشت تا یازده درصد کرایه را تحت عنوان کمیسیون به این شرکت ها داد. مشکل اکنون این است که بسیاری از شرکت های حمل و نقلی اساسا هیچ کامیونی در مالکیت واقعی خود ندارند ولی در عین حال از کمیسیون مذکور هم بهره مندند. این منصفانه نیست و به علاوه باعث ورشکستگی شرکت های کامیوندار واقعی می شود. موضوع فساد ناشی از ارتباط ناسالم شرکت های حمل با افراد مرتبط در شرکت های صاحب بار نیز نتیجه همین رویکرد است. یعنی اکنون اکثر شرکت ها نقش صادرکننده بارنامه را دارند و لاغیر، به بیانی شرایط کنونی به زیان کامیوندار واقعی است. شرکت های حمل و نقل فاقد کامیون در قیمت گذاری متاسفانه با سرمایه کامیونداران بازی و فقط به دنبال اخذکارمزد هستند.

شاید بهتر باشد اکنون دو نوع شرکت فعال در حمل جاده ای داخلی تعریف کرد: نوع اول شرکت کامیون دار با سهم بالا از کمیسیون فعلی و نوع دوم شرکتی که صرفا هماهنگ کننده و صادر کننده بارنامه است و سهمش از کمیسیون فعلی اندک است.

به نظر می رسد تفکیک مذکور ارجح بر تسهیل موصوف است! کمیسیون چگونه محاسبه شود؟ باید به گونه ای باشد که صاحب کالا هزینه اضافه متحمل نشود مثلا از کمیسیون هشت درصدی فعلی هفت درصد برای شرکت کامیوندار باشد و یک درصد برای شرکت هماهنگ کننده به صورت کلی تر میتوانیم بگوییم شرکت ها را کلاس بندی کنیم به نظرمی رسدمشکل شرکت های کنونی همین ناسلامتی فضاست، علت این ناسلامتی خیلی عواملی است که سیاستگذاری های غلط دامن میزند که یکی از اساسی ترین آن موضوع بحث است. واقعا تا حالا نشنیده اید که مثلا بار عمده بیست هزارتنی فلان کارخانه از مبدا بندرعباس با رشوه ای معادل مثلا پنج درصد کل کرایه به شرکت حمل و نقل خاصی سپرده شده است؟ و شرکت حمل رشوه دهنده با وجود دادن این رشوه بزرگ باز هم منفعت داشته است؟ باید ببینیم معیار منفعت چیست؟ وگرنه در بسیاری از اوقات پس از دادن هزینه ها و سپس مالیات متوجه می شوند که نه تنها منفعتی نبوده بلکه ضرر هم داشته بله ... البته شرکتی که رشوه می دهد معمولا دودفتره هم هست.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به هر حال وقتی در این فضا می توان شاهد چنین اتفاقی بود که یک طرف تجاری حاضر است بیش از نیمی از درآمدها را برای برنده شدن بپردازد باید نتیجه گرفت که قواعد این تجارت نادرست تعریف شده اند البته اگر همین جزئیات مد نظر قرار نگیرد باز بحث از مضمون و خطا پیش می آید و فرصتها از دست خواهد رفت.

یعنی اگر فکری برای این قواعد بالادستی نشود روزبه روز وضع برای سرمایه گذار واقعی بدتر می شود.

چه فکری و چکار باید کرد تا این قواعد اصلاح شوند؟

پیشنهادی اخیر باعث می شود که شرکت های بدون کامیون که اسمشان را می گذاریم واسطه حرفه ای، درآمد محدودی داشته باشند و قدرت تقریباً ناسالم فعلی را از دست دهند.

و بالعکس شرکت هایی که واقعا در این صنعت سرمایه گذاری نموده اند سود واقعی هم کسب کنند و پشیمان نشوند.

اما یکی از معضلات مهم سیاستگزاری های دولتی است، از طرفی سازمان حمل و نقل تشویق به ارتقا و داشتن کامیون به جهت مدیریت در ناوگان میکند از طرفی شرکتهای دارای کامیون مالیاتهای سنگینی را می پردازند بطور مثال مالیات بر ارزش افزوده که ۸ درصد از کل کرایه میپردازند و شرکتهای فاقد کامیون ۸ درصد از کارمزد خود را پرداخت میکنند، آیا به نظر شما انگیزه ای برای سرمایه گذاری و همچنین ساماندهی و مدیریت بر ناوگان و ارتقا بوجود می آید؟

به نظر می رسد مشکل حمل و نقل مربوط به تعداد آن نیست بلکه

1. در حال حاضر به نوعی صاحبان کالا تصدی شرکتهای را در اختیار دارند

2. نظارت کافی بر عملکرد شرکتهای نیست

3. هیچ اقدامی برای ایجاد و گسترش شرکت های توانمند یا کشوری انجام نمی شود

4. عملکرد دارایی خصوصا در مبحث مالیات بر ارزش افزوده جای بس تامل دارد

و اینگونه قیمت شرکت ها هم یکسان نیست و هر شرکتی به فراخور امکانات و توانمندی ها و کلاس کارش قیمتی متفاوت دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تمرکز شرکت کامیوندار روی سرمایه و تجهیزات فیزیکی خواهد بود و شرکت واسطه یا فرواردر هم تمرکزش بر دانش و منابع انسانی

اگر اجرایی شود خیلی از مشکلات و معضلات خود به خود حل میشود

مالیات ارزش افزوده فعلی به زیان شرکت های کامیوندار است ولی به نظرمی رسد باز هم با همین طرح تفکیک نقش ها می توان این مشکل را هم رفع نمود

البته نقش نظارتی را نباید نادیده گرفت. در صورت تبدیل بارنامه های سنتی به الکترونیکی و بالا بردن توان نظارتی و ارتقا تکنولوژی در زمینه حمل و نقل میتوان تا حدود زیادی مشکلات کامیونداران را مرتفع ساخت. البته تجمیع شرکتهای خرد و تبدیل آنها به شرکتهای پرقدرت نیز تاثیرگذار است.

یک خوبی این طرح این است که شرکت واسطه به دلیل سهم اندکش از کرایه ها مجبور می شود برود دنبال نوآوری هایی مانند دوسر بار کردن و ...

و در واقع اینگونه سازمان و دولت هم در تخصیص اعتبار و دادن تسهیلات و امتیاز به شرکت ها راحتتر است و مثل الان نمیتواند همه را به یه چشم نگاه کند

و در صورت تفکیک و رتبه بندی راحتتر میتواند به تقویت شرکت های رتبه بالا اقدام کند

و به هر شرکتی بر اساس رتبه و جایگاهش نگاه میکند و صاحبان کالا نیز راحتتر میتوانند شرکت مورد نیاز خود را شناسایی کنند.

یقیناً با این شیوه سطح سواد بخش حمل و نقل به خوبی بالا می رود چرا که هر دو نوع شرکت ها ناگزیرند در سازمانشان برنامه هایی دقیق تر از اکنون اجرا کنند

ایجاد رقابت بین شرکتهای و افزایش دانش فنی مدیران شرکتهای نقش مهمی در بالا رفتن ایمنی جاده ای دارد. توجه به حمل و نقل ایمن باید در دستور کار مسئولین قرار بگیرد.

البته نظرات مخالف با مباحث تفکیک شرکتهای و تعیین تعرفه تعیین کارمزد نیز وجود دارد چراکه این کارمزد فقط بخاطر مسولیت پذیری شرکت است الان که سرقت بیداد میکند و این همه گرفتاری برای شرکتهای است چه برسد یک مدیر شرکت می آید تازه مگر یک شرکت با آنهمه توقعات صاحب کالا و رغابت نا سالم موجود با هزینه های موجود و سه یا چهار بار آن هم با وجود سالن اعلام بار چه می شود کرد به نظر باید موضوع به نحو دیگری مورد بررسی قرار گیرد که در ادامه به آن می پردازیم البته الان به نظر می رسد که کارمزد شرکتهای پایین هم هست البته برای آنهایی که سالم عمل می کنند.

باید حمل و نقل توانمند را جایگزین سنتی نمود تا هم خیال صاحبان کالا و هم خیال تولید کنندگان راحت باشد در این رابطه نقش دولت بسیار مهم است ولیکن ملاحظه میکنید که بعلت عدم وجود این حمایت و ایفای وظیفه آنانیکه در این بخش تعیین کننده اند که جای دولت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و نقش آن را در این رابطه ایفا میکنند بعنوان مثال حلقه تولید تا مصرف که بسیار مهم است را چه کسی پر می کند؟

باید همه شرایط را در نظر بگیریم و بهترین و کم هزینه ترین راهکار را به دولت پیشنهاد بدهیم. به هر حال همه از وضعیت جاری و اقتصادی کشور مطلعیم و باید بر اساس این شرایط راهکار ارائه دهیم.

قیمت یک کامیون را در طول چند سال گذشته ملاحظه کنید و سایر متعلقات آنرا در طول سنوات گذشته وضعیت ترکیه را با ایران و حالا ایران را با ترکیه را مقایسه کنید تا به نقش دولت برسیم. ولی قطعاً دولت اکنون بودجه لازم را برای اینکار ندارد.

و همچنین مستحضرید که الان حدود 380 هزار دستگاه کامیون و کامیونت حمل بار در کشور وجود دارد که میتوان از این توان و ظرفیت به نحو احسن استفاده کرد و نیازی به خرید کامیون نداریم چون نصف این تعداد کامیون هم فعلاً جوابگوی نیاز کشور هست و 127 هزار دستگاه از این تعداد بالای 25 سال عمر دارند که فرصت مناسبی برای خارج کردن آنها از چرخه حمل و نقل کشور است.

مباحث را باید باهم دید بحث افزایش کامیون نیست بحث عدم توان تصمیم گیری به خاطر عدم مشارکت در این بخش است.

حال دولت میخواهد بنا بر دلایلی که ذکر شد صدور مجوز تاسیس شرکت را آسان کند، اکثریت مخالف بودند و دو راهکار مطرح شد:

1- تقویت شرکت ها

2-رتبه بندی شرکت

باتوجه به شرایط بازار داخلی و خارجی، اغلب شرکتهای فعال از تمام ظرفیت خود قادر به استفاده نیستند چه برسدکه در این شرایط شرکتهای جدیدی هم به جمع گرفتار اضافه شود از طرف دیگر، گزینش مدیران شرکتهای حمل و شرایط لازم برای تصدی این شغل و همچنین امکانات لازم جهت تاسیس اینگونه شرکتهای بایستی روزآمد شود

صلاحیت مدیران اجرایی شرکتهای حمل و نقل بخاطر گستره مسئولیتهای مرتبط لازم است از دیدگاههای جدید سنجیده شود

به عنوان نمونه، باتوجه به مقررات این نامه سوابق مکتوب، دلیل متقنی جهت احراز صلاحیت نامبرده جهت اداره صحیح و به دست گرفتن صحیح سکان برای هدایت ناوگان حمل

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کالاهای مورد نیاز کشور نبوده است. از طرف دیگر به دلیل جنبه اقتصادی و مالی در حمل کالاهای تجاری به نظر میرسد همچون کشورهای دیگر، شرکتهای تاسیسی جهت احراز تواناییهای لازم و تعهدات مقابل صاحبان کالا، الزامات مالی در سطح کلان تری گرفته شود تا حقوق بازرگانان و عموم مردم نادیده گرفته نشود.

یکی از موارد ناوگان ملکی شرکتهای جدیدالتاسیس می باشد.

اما باید دید تسهیل اعطای مجوز شرکت با چه هدف یا اهدافی انجام شود؟

تسهیل عامل بایدشناسایی شود و ورود اشخاص صالح تر و مجرب تر که بتوانند چرخش ارابه های ترابری را بهتر کنترل کنند میسر شود.

اگر یکی دیگر از اهداف که شکستن نرخ کاذب شرکت هاست مورد نظر باشد، به نظرم مسئله قدری سخت و پیچیده میشود و عواقب سختی در بر دارد یکی از عواقب اینکار افزایش رقابت ناسالم بین شرکت هاست.

اگر اینچنین بیاندیشیم

ساده انگاری هست

چگونه؟

در شرایط فعلی مکانیزم صدور پروانه های فعالیت بایستی سخت گیرانه تر شود

به عنوان نمونه

هرساله همکارانی بست می نشینند در منزل به مدت ماهها مطالعه کرده و تعدادی نیز به جایگاه قبولی صعود میکنند

درحالیکه از فیض مدیریت و توانایی لازم برای اداره یک شرکت کریر یا فورواردر عاجزند

در طرف مقابل همکارانی هستند که به هرصورت و هر شکل شرکتشان از حیص اجازه فعالیت ساقط و ممنوع فعالیت شده اند، اماچه باک که زر دارند بسیار...

حال در این میان اگر اشخاصی باشند که این دو طرف را به هم برسانند چه میشود؟

هرساله نرخ معاملات شرکتها بالاتر و بالاتر می رود

حال

ایا لازمست تسهیل بیشتر صورت بگیرد؟

لطفا ابتدا مشخص نمایید منظور از مجوز : حمل و نقل داخلی یا بین المللی میباشد؟

آیین نامه های تاسیس این دو تیپ شرکت بسیار متفاوت است

همانطور که مستحضرید تفاوت بسیار زیادی بین تشکیل این دو شرکت وجود دارد...

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در تیپ حمل و نقل بین المللی شرط سابقه کار و مدرک تحصیلی و قبولی در آزمون و بعد از آن تاسیس شرکت

درحالی که در این نامه های داخلی ۱۰ دستگاه تریلر متعلق به شرکت و داشتن غرفه در پایانه و یا زمین و سوله و انبار و بعد از اینها صلاحیت مدیر عامل...

البته قبل از ورود به تفکیک بحث بین داخلی و بین المللی باید روی کلیات صحبت کنیم و اینکه اساسا اینکار مثبت است یا منفی و چه اثرات و بازخوردهایی در بر دارد؟

دلیل دگر شرایط و خواست تفکیک شرکتها این بود که از جز به کل برسیم

در مطالب ارایه شده بالا تاکید بر مطالعه جهت آزمون بود، در حالیکه این مطلب در مورد شرکتهای داخلی صدق نمیکند

به این جهت خواستار تفکیک مسایل شدیم

می خواهیم بر روی این موضوع بحث کنیم که افزایش شرکت های حمل و نقل چه تبعاتی در بر دارد؟

افزایش شرکت حمل و نقل لطفی ندارد چراکه بار فولاد مبارکه را با دو شرکت هم می شود حمل کرد و نیازی به 80 شرکت نیست

باید شرکت توانمند ایجاد شود

توانمند بودن و داشتن مزیت رقابتی برای سازمان های موجود موجب می شود تا از مرحله سهم از

بازار عبور کرده به سهم از مشتری برسند در این حالت اضافه شدن شرکت های جدید تاثیری در روند

فعالیت بازار نخواهد داشت بجز اینکه توانمند ها وارد شوند و رقابت سازنده ایجاد شود

اگر قرار باشد سر سفره نفر اضافه کرد و غذا به اندازه نباشد خواهید دید که الی ماشاالله با انواع معضل و سوء استفاده روبرو میشویم

به عنوان کارشناسان عرصه حمل و نقل باید این معضلات را یک به یک شناسایی کنیم و به اطلاع مسوولین برسانیم

درخواست حمل بار زیر تعرفه بخشیدن درصد هایی از کارمزد اجبار در افزایش تناژ وعدم درج آن در برنامه درخواستها خلاف مدیران بعضی شرکتها مبنی بر

توانمندسازی یه واژه کلی است و حال چگونگی توانمندسازی هم مهم است و جای بحث فراوان دارد...

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

منظور از توانمند سازی، راهکار های نوین درآمد زایی و افزایش سهم بازار در این حوزه است که هیچگونه چشم داشتی هم از بخش دولتی ندارد. توانمندی را باید در چشم انداز و ایتم ها ی تعریف شده آن دید همیشه یافتن یه راه حد وسط کار سختی است. توانمندسازی شرکتها باید یک ساز و کار فنی و منطقی داشته باشد و بر اساس عملکرد و سابقه و هر معیار تعریف شده دیگه که میشود پیرامون آن بحث کرد، امتیازات شرکت ها و دایره فعالیتشان گسترش پیدا کند. در واقع توان شرکت بر آسای توان تجربی و حرفه ایش افزوده بشود. اگر چنین ساز و کاری با نظام کنترلی و ارزیابی قوی وجود داشته باشد شرکتها میتوانند از گام های کوچک شروع کنند ولی کسی میتواند بماندو ادامه دهد و رشد کند که الزامات تعریف شده را کسب کند. در مجموع توانمندسازی یک روند زمانی باید باشد نه یک شرایط دفعی و سرمایه ای. اینگونه شرکتهای کوچک هم مجال تاسیس و فعالیت دارند ولی مجال ماندگاری را بطور ارگانیک نخواهند داشت.

پس باز هم طرح درجه بندی شرکت ها به میان آمد، اگر میخواهیم شرکت ها را توانمند کنیم ابتدا باید درجه بندی شوند و بعد بر اساس رتبه و درجه هر شرکتی به آن تسهیلات و اعتبارات داد باید دولت با ایجاد شرایط متعادل درون بخشی ادغام بین شرکتهای کوچک را فراهم سازد درجه بندی شرکت ها قدم اول توسعه است اینگونه صنایع هم قدرت انتخاب پیدا خواهند کرد رتبه بندی روش منطقی ای استو هر شرکت به اندازه توان و امکانات خود کسب درآمد خواهد کرد ادغام شرکت های کوچک هم پیشنهاد خوبی است.

ولی به نظر می رسد بیش از 90 درصد شرکتهای کوچک هستند. مثل ورزشی در ورزش. هر چه ورزشی بیشتر میشود، رکوردهای بهتری ثبت می شود. ولی ورزشی باید از طریق تمرینات اصولی و هدفدار بدست آید نه دوپینگ! وظیفه ذاتی شرکتهای چه توانمند و چه غیر توانمند یکی است تا الان این طور اقتضا کرده و شرکتهای کوچک انگیزه ای برای ادغام یا توانا تر شدن نداشته اند. می شود این تمایل را ایجاد کرد. تا پایان سال 91 ما در کشور 4178 شرکت حمل و نقل کالا داشتیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

باید زمینه توانمند شدن را فراهم کرد

ذات کار یکپاست ولی کیفیت متفاوت است

الان چه امتیازاتی برای توانمند شدن دیده شده؟ به جرات می توان گفت هیچ

الان دقیقا بر عکس عمل می شود مثل مبحث مالیات و ارزش افزوده

ما باید صنایع و صاحبان کالا را هم در این تصمیم گیری ببینیم

آنها هم یکی از طرف های مهم مباحثند

باید نظرات آنها هم اخذ شود و دیده شود

ایجاد یک هلدینگ بزرگ حمل و نقل که توانایی حمل درب به درب را با استفاده از همه

امکانات ریلی جاده ای، هوایی و دریایی داشته باشد می تواند راهگشا باشد.

چرا باید برای توانمند شدن انتظار امتیاز داشت، توانمند شدن خودش امتیاز است، ارتقاء

عملکرد نیروی انسانی، پیاده سازی کای زن و از این دست

واقعا توانمند سازی خود یک امتیاز است

تشکیل هلدینگ حمل و نقل بسیار عالی است

و کم کم باید بدینسو برویم

دنیا سالهاست گام در این مسیر نهاده

صحیح است بخش صنعت حلقه مفقوده بحث است چرا که نیازسنجی درست اگر انجام

بشود مبنای توانمند سازی قرار خواهد گرفت این نیازسنجی علاوه بر روشن کردن افق بازار

های جدید نقاط ضعف و قوت ما را نیز مشخص خواهد کرد.

بهتر است بگوییم منبعد اجازه حداقل ها با داشتن 50 مکانیزم باشد تا مبحث توانمندی از

یک نقطه به عنوان مبنای شروع شود

داشتن 50 کامیون بسیار عالی

ولی شرکت ها در حال حاضر قدرت و توانایی خرید این تعداد کامیون را دارند؟

اما قدرت از کجا و چگونه و به چه شکلی و در سایه حمایت چه کسانی و با کدام قانون

محکمی ایجاد میشود؟

البته باید ضمانت های اجرایی محکمی وجود داشته باشد

و سرمایه گذاران مورد حمایت قرار گیرند

باسلام خدمت دوستان و اساتید محترم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

واقعیت این است که در حال حاضر حدود نهمصد شرکت حمل در کشور وجود دارد ، برخی قوی ، بعضی متوسط و اکثرا بسیار ضعیف .
لطفاً شرکت قوی را تعریف کنید . ابتدا باید یک شرکت در فضایی پر رونق تغذیه و بتدریج قوی شود نه اینکه اول قوی شود بعد منتظر بازار خوب بماند .
شرکتهای قوی شرکتهای وابسته هستند ،. امروزه تامین اجتماعی ، صندوق باز نشسنگان ، سپاه ، بسیج ، و... هریک دارای شرکتهای حمل و نقل بین المللی هستند و بازار بار کشور را قبضه کردند. این یکی از دلایل تضعیف شرکتهاست .
وقتی که در شرایط تاسیس شرکت جدید داشتن چندین کامیون بنام شرکت الزامی میگردد بدیهی است قیمت شرکتهای حمل و نقلی که سابقاً ثبت شده اند بالا برود چون بحث توانمندی و رتبه بندی مطرح نیست ترجیح سرمایه گذار خرید شرکتهای ثبت شده است با قیمتی بالاتر

که این قیمت البته از قیمت خرید چندین کامیون بسیار کمتر خواهد بود
عدم وجودرتبه بندی یکی از دلایل افزایش قیمت شرکت هاست.

قبل از ارائه هر روش یا پیشنهاد باید به تعریف فورواردر و کریر در نظام حمل و نقل بین المللی مراجعه کرد تا اگر انتقادی از شرکتهای واسطه یا فورواردر میکنند مبنای علمی داشته باشد ، باید از تعاریف و رده های سازمانی این حرفه در اظهار نظر هایمان درست استفاده کنیم .

دلایل زیادی برای پایین بودن کیفیت شرکتهای وجوددارد ، مدیریت متخصص متکی به علم روز نداریم یا کم داریم ، درحمل و نقل بین المللی ایران چند مدیر میشناسید که بتواند سی دقیقه در مورد حمل و نقل به انگلیسی صحبت کند ؟

در شرایط مشابه شخص سرمایه گذار ترجیح میدهد بجای تاسیس شرکت با شرایط جدید، امتیاز شرکتهای موجود را خریداری کند که البته می بایست همزمان با بخشنامه تاسیس شرکت جدید، فکری هم بحال تمدید پروانه های شرکتهایی که با متد قبلی ثبت شده اند کرد ، با اینکار کم کم شمار شرکتهای توانمند با ناوگان اختصاصی بالا خواهد رفت.

نیرو انسانی مجرب در لایه های مختلف شغلی نداریم با کمبود روبرو هستیم ، به انجمن مراجعه کنید تا ببینید هرروزه شرکتهای چه نیاز هایی را عنوان میکنند
منابع انسانی مهمترین رکن پیشرفت و توانمندی هستند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

همانگونه که اشاره شد، تسهیل صدور مجوز تاسیس شرکت موجبات افزایش رقابت ناسالم میان شرکت ها می شود و این خود معضلی بزرگ است.

ولی قطعا عزیزان ما در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در این خصوص تمام جوانب کار را دیده اند و فکری هم برای اینگونه معضلات کرده اند.

ولی قبل از شروع بحث، نظر جناب مهندس فاضلی رییس محترم امور قراردادهای حمل و نقل فولاد مبارکه به عنوان بزرگترین کارخانه فولاد ساز خاورمیانه و همچنین حمل و نقل بیش از 18 میلیون تن در سال مواد اولیه و محصولات این کارخانه توسط بخش حمل و نقل، و اینکه اساسا با رتبه بندی شرکت ها چه تاثیری خواهد داشت و رتبه بندی شرکت ها چه تاثیراتی میتواند برای صنایع داشته باشد؟ را بررسی میکنیم.

"یکی از اساسی ترین نیازهای تولید در کارخانه هایی با این حجم تولید اطمینان از حمل مواد اولیه در وقت مناسب با هزینه معقول و کیفیت کالای تحویل گرفته شده است. در بحث فروش و صادرات نیز دقیقا همین الزامات وجود دارد.

اما هیچ نظام مدون و استناداری این اطمینان را به ما نمی دهد. ما برای برگزاری مناقصه در حوزه های دیگر مثل ابنیه، راه، تاسیسات و... دارای ساختار رتبه بندی سازمان مدیریت هستیم اما در بحث لجستیک این کمبود مشهود است. ثبت در یک مکان خاص برای شرکت حمل ایجاد حق می کند در حالیکه در بقیه حوزه ها این موضوع بسیار کمرنگ است."

هدف بررسی نظر صنعت در این خصوص می باشد:

نبود نظام رتبه بندی را لمس می کنید این چنین نیست؟

با چه شاخص هایی شرکتهای حمل و نقل را باید مقایسه کرد؟؟

توضیحات فوق چه کمکی به یک صنعتگر برای یافتن یک شرکت حمل و نقل قدرتمند می کند؟؟؟

رتبه بندی شرکتهای حمل و نقل

در حالیکه بیشتر در بخش خصوصی هستند با چه ابزارهایی ممکن است؟

مگر شرکتهای پیمانکار دولتی هستند؟؟

فرق شرکتی که صد مکانیزم حمل ملکی دارد با شرکتی که اصلا ندارد چیست؟؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

از نظر سازمان رتبه بندی صرفاً به صورت درجه شهرستان مقایسه می شود ولیکن موضوع مورد بحث جای تامل دارد

هنوز شرکتهای حمل تفهیم وظایف و تقسیم کار نشده اند این میتواند اولین قدم رتبه بندی باشد

شما نیک می دانید که ما با چه مشکلاتی در حوزه لجستیک دست به گریبانیم. ما اطمینان لازم به حمل کالای مان در وقت مناسب نداریم.

کدام باربری قوی از خارج از استان میتواند به فولاد مبارکه سرویس حمل بدهد؟ دقیقاً یکی از مشکلات همین است!!!

مقررات جاری اجازه نمیدهد

تعریف شرکت حمل و نقل قدرتمند چیست؟ به نظر بنده بخش صنعت بعنوان تامین کننده بخش عمده ای از محموله های قابل حمل بخش حمل و نقل جاده ای میتواند برای اصلاح ضوابط صاحب نظر باشد.

کدام شرکت حمل و نقل بین المللی متخصص یک نوع باربری داریم تا رتبه بگیرد همه همکاران ما مدعی کبری و فورواردری توام هستند

اما قبل از ارایه تعریف شرکت قدرتمند باید شاخص های مقایسه ای مشخص گردد اول بایستی تقسیمات کاری لازم مشخص شود

شاید بهتر باشد بحث را جهت دهی کنیم بین داخلی و خارجی فعلاً شرکت های حمل داخلی را بحث کنیم.

شرکت حمل و نقل عمده وظیفه اش حمل و نقل است.

قبل از توجه صرف به توانمندی شرکتها باید بستر مناسب برای امکان فعالیت بدون دغدغه آنها فراهم شود.

و اما چه دغدغه ای؟

دغدغه تصمیم گیری های محلی یا استانی و نادیده گرفتن قانون تجارت در بخش حمل و نقل جابجایی کالا چه در بخش جاده ، ریل یا بخشهای دیگر مانند معماری عامل رونق اقتصاد در گوشه گوشه کشور میتواند باشد

به نظر می رسد بخش صنعت میتواند در تعیین شاخص ها نقش تعیین کننده داشته باشد. بهتر است به بررسی سوال های مطرح شده بپردازیم.

ماموریت و فلسفه وجودی یک شرکت حمل و نقل جابجا کردن کالا است. اما سوال این است چگونه توانمندی شرکت های حمل و نقل باید مورد ارزیابی قرار گیرد؟ کدام توانمندترند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

باید توجه داشت که سازمان برای شرکت حمل و نقل ضوابط خاص خود را دارد چرا حضور 80 شرکت در یک منطقه

تعریف صنعت از شرکت توانمند و قوی چیست؟

در راستای مکانیزمهای حمل:

متأسفانه اغلب شرکت های حمل فاقد ناوگان ملکی و متعاقب آن ضعف در اداره امور عملیاتی هستند

برای تعریف یک بنگاه یا شرکت قوی بایستی مدیر توانمند را تعریف کرد

ملاکهای همچون سوابق و تجربه، تعداد مکانیزم متناسب ملکی، توان مالی، توان مدیریتی، حسن سابقه

شرکتهای موجود در ترابری کشور از این بیماری بیشتر رنج میبرند

اینها همه شاخص های کلی است.

اما شاخص های کمی در چه سطحی باشد تا بتوان شرکت را توانمند قلمداد کرد؟

ضعف مدیریت و به هدر رفتن سرمایه های انسانی و مالی حداقل در شرکتهای حمل و نقل ارزشیابی می گوید ابتدا شاخص ها و سنجه های مناسب را توسط خبرگان مشخص کرده سپس وزن دهی کرده و سپس بین چند رتبه مثلا سه یا پنج مقایسه و طبقه بندی میشود.

صنعت خواسته های خود را مطرح کرد

قطعا این خواسته ها کلی و کلان هستند

حال حمل و نقل باید خویش را متناسب با نیاز صنعت بیاراید

گرفتن نبض حمل و ایجاد هریستری در کلان خود فاجعه است

فلاد مبارکه نمونه است و یکی از صنایع مادر، در کشور است

بقیه صاحبان بزرگ کالا هم با همین مشکلات دست به گریبانند.

در صورتی که جامعه حمل و نقل کشور به فکر اصلاح و کسب منفعت بیشتر نیفتد صاحبان

کالا قطعا بخشی از مشکل خود را حل خواهند کرد.

صنعت باید بداند که ایجاد انحصار صرف به صلاح نیست

پیشنهادی در باره حرکت بسمت تخصصی کردن حمل و نقل همانند حمل کالاهای خاص

مانند فرآورده های نفتی، مواد شیمیایی، سیمان و... مطرح می شود.

یک شاخص مهم می تواند توان حمل کالاهای خاص با ناوگان متناسب با آن کالا باشد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظر می رسد بیان انتظارات صنایع بزرگی چون فولاد از بخش حمل و نقل جاده ای می تواند کمک خوبی برای تعریف شاخص ها باشد بنابراین اگر جزییات یا مثال هایی ارائه شود بهتر به نظر می رسد.

ما میخواهیم روزی ده هزار تن کالا از بندر امام یا بندرعباس به مبارکه حمل کنیم. چند شرکت داریم که می توانند چنین تضمینی به ما بدهند؟
اولا هدف از دعوت صنعت بیان خواست و نیازشان بود و اینکه نظر صنعت را جویا شویم در همین حد و نه بحث میان صنعت و حمل و نقل
فرق شرکتی که کامیون دارد با شرکتی که ندارد چیست؟

در عرف حمل و نقل بین المللی به شرکت فاقد وسیله حمل nVOCC گفته میشود و به شرکت دارنده وسیله VOCC نه داشتن وسیله مزیت است نه نداشتن آن ، کم نیستند شرکتهایی که با داشتن بیش از یکصد دستگاه کامیون از کیفیت بسیار پایینی برخوردارند و بسیاری شرکتهایی که بدون وسیله در رده های بالای کیفیتی و حجم باری که حمل میکنند قادرند . تمام شرکتهای بزرگ ایران فقط فورواردر هستند و کامیون ندارند.

اساسا شرکت های حمل و نقل رتبه بندی باید بشوند یا خیر؟ چرا؟
مدیریت قوی و به روز ، پرسنل کار آمد ، ارتباطات موثر و گسترده از عوامل اولیه و بسیار مهم در تایین کیفیت شرکتهای هستند و اتفاقا گاهی داشتن وسیله باعث پایین آمدن سطح کیفی برخی شرکت ها میشود .

اما رتبه بندی با چه معیاری و به چه هدفی؟
درشرایط کنونی و باوجود شرکت های گوناگون دولتی و وابسته به دولت ، تدوین نظام رتبه بندی دردی را از سیستم حمل و نقل ما دوا نخواهد کرد،
مسئله در اینکه شرکت ها بر اساس توانمندیشان که این توانمندی باید دارای تعاریف حسب ابعاد مختلف را دارا باشد باید رتبه بندی شوند اما ساختن این بستر باید به گونه انجام یابد که دست اندر کاران بخش خود نیز به این باور رسیده باشند و بدانند رقابت در صحنه با داشتن توان علمی ،مدیریتی و مالی امکان پذیر است

نکته ای که اهمیت دارد این است که قبل از رتبه بندی باید درک درستی از چالش ها و فضای کسب و کار داشته باشیم و سپس این سوال مطرح میشود که رتبه بندی برای چه؟

با هدف تعیین سطح توان و قدرت هر شرکت

قبلا در اواخر دهه شصت این رتبه بندی انجام شد ولی چرا بعدا متوقف شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حال با پیش فرض های مطرح اگر رتبه بندی هم انجام شد کدام مشکل حل خواهد شد؟

اگر زیر ساخت ها و بسترها درست نباشند هیچ طرحی موفق نخواهد بود

هر اصلاحی باید از ریشه صورت پذیرد

رتبه بندی یک حسنش محافظت از سود شرکت های منظم تر و تواناتر در برابر شرکت های اخلاکگر است

همانطور که مطرح شد پارامتر های رشد کیفی در این حوزه به عواملی فارغ از خودرو بستگی دارد، رتبه بندی با ایجاد رقابت و درست کردن یک مزیت رقابتی موجب رشد کیفی در این حوزه خواهد بود به نظر می رسد ساختمان حمل و نقل ما به ثریا رسیده منتها با خشت اولیه کج .

تا خشت اولیه درست نشود این بنا همچنان کج به راه خود ادامه می دهد .

پس روی بسترها و ریشه ها بحث کنیم که از کجا شروع کنیم و بیایم بالا

اساسا بحث اصلی اصلاح ساختار شرایط تاسیس با سهل کردن شرایط به پیشنهاد ریاست محترم سازمان حمل و نقل به جهت کوتاه شدن دست دلانان فروش اینگونه شرکت هاست

خشت اول چیست ؟

شرکت حمل و نقل با توجه به سرمایه بری و همچنین مشکلات خاص موجود درون بخشی سودی برای سرمایه گذار ندارد البته اگر نظارت قوی صورت بگیرد

آیا سهل کردن شرایط تاسیس راه چاره است یا خیر اگر نیست چه راه حلی را باید پیشنهاد کرد.

اگر هدف فقط و فقط قطع دست دلانان باشد که باز مشکلاتی به مراتب بزرگتر پدید خواهد آمد.

بنگاه اقتصادی نیاز به حیات دارد و اگر عرضه و تقاضا دچار اختلال شود آنگاه شاهد تخلفات و رقابت های ناسالم فراوانی میان این بنگاه ها خواهیم بود

رتبه بندی هم اگر درست تمهید و اجرا شود می تواند به واقعی سازی قیمت شرکت ها و حتی

واقعی سازی کرایه ها بینجامد

از آمار های مطرح شده در مباحث استفاده می کنیم . اشاره به حدود 4000 شرکت وبالای 250000

وسیله و اگر تعداد کثیر رانندگان را هم اضافه کنیم سه جزیره با کمترین ویا پیوند ضعیف از

تظرمسئولیت و مدیریت کنار هم فعالیت می کنند تعریفی که ما از شرکت توانمند در این شرایط

خواهیم داشت اینست که بتواند به عنوان بنگاه رهبر شرکت های کوچک را رهبری کند و برای تمایل و

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تشویق شرکت های کوچک برای تجمیع ساز و کارهایی می طلبد که در اصلاح ضابطه تاسیس باید پیش بینی شود

تمام حمل و نقل ما چه داخلی و چه خارجی روی خشت گاراژ داری بنا شده قوانین گاراژ داری حاکم است و هنوز این قوانین چنان با قوانین و ساختارهای جدید تعامل سود جویانه و موزیانه ای دارند که در عمل آنچه تاثیر گذار تر است عرف گاراژ داریست . یک سوال قبلا طرح شد و مجددا و کاملتر بررسی میکنیم:

چند در صدار مدیران شرکت های داخلی توان محاسبه علمی نرخ بار رادارند ؟ چند درصد از مدیران شرکت های بین المللی میتوانند سی دقیقه به انگلیسی درباره حمل و نقل صحبت کنند ؟

در صد بالایی از مدیران و صاحبان شرکتها فقط بخاطر داشتن پول در آن مقام قرار دارند پس قطعا هدف عزیزان سازمان فقط این نیست و اهداف مثبت دیگری نیز دارند. مستحضرید که رقابت شدید و انحصار هر دو افت است

انتقادات را انجام دادیم

پیشنهادات چیست؟

طرح رتبه بندی را مطرح شد

این یک پیشنهاد است

ضوابط تاسیس شرکتها در حال بازنگریست و دوستان نظرات پیشنهادی خود را به دفتر کالا ارائه نمایند البته پیشنهاد برگزاری سمینار در این مطرح می شود که سازمان متولی آن باشد

به استناد آمارهای رسمی موجود در سایت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تا پایان سال

1391، تعداد 4178 شرکت حمل و نقل در زمینه حمل کالا، 2440 شرکت حمل و نقل در زمینه حمل

مسافر، 378496 دستگاه انواع کامیون و کامیونت در زمینه حمل کالا، 88762 دستگاه انواع اتوبوس،

مینی بوس و سواری در زمینه حمل مسافر، 590223 نفر راننده در زمینه حمل کالا، 200548 نفر راننده

در زمینه حمل مسافر

نظارت و کنترل و ساماندهی در بخش ناوگان به منظور مدیریت ناوگان و ایجاد رقابت سالم و واقعی

بدور از رانت ویا انحصار و بستر سازی به جهت توانمند شدن و خروج از سیستم باری شرکت هایی که

توان حضور را ندارند و پیشرفت از یک حمل و نقل سنتی به حمل و نقل پویا و کارآمد علمی.

(برگزاری هم اندیشی یا سیمینار با محوریت سازمان)

تا وزارت حمل و نقل ایجاد نشود ، نظام حمل و نقل اصلاح نشود ، و تا تخصص و مدیریت قوی سنگ

بنای اولیه حمل و نقل نشود ، هر کار دیگری تنها مسکن خواهد بود .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر پیشنهادات ملموس و قابل دسترسی باشد بهتر میتوان نتیجه گرفت
پیشنهادم ارتقا عملکرد نیروی انسانی و بالا بردن توان مدیریت سازمانها در حوزه های مختلف است
که بر پایه استاندارد های بین المللی قابلیت اجرا دارد
شرایط تاسیس و بهره برداری با شرایط واقعی و توانمند و ارتقا در شرکت های دارای مجوز در دستور
کار قرار گیرد که هرکه توان دارد بماند در غیر اینصورت بصورت ترکیبی توانمند شود و اجازه فعالیت
داشته باشد
حمل و نقل درکشور ما صد درصد خصوصی است ولی بخش دولتی تعیین کننده است به نظر میرسد
باید اهداف ترسیمی بلند و کوتاه
مدت و ایجاد تسهیلات زمینه رشد وضعیت موجود را باید فراهم نمایند
بخش خصوصی همیشه جریان ساز است و بخش دولتی تصمیم ساز انشا الله توالی و تعامل این
فرایندها یک سیستم اثر بخش برای جامعه باشد.
طرح رتبه بندی می تواند چندمعیاره باشد و مانند آیین نامه فعلی معیارهای مختلفی مانند تعداد
کامیون و تحویلات و سوابق مدیران و متراژ زمین و ... را در نظر داشته باشد و در عین حال با لحاظ
نمودن معیارهای دیگری مانند سوابق تخلفات و تناژ حمل گذشته و تعداد پرسنل و گستردگی
جغرافیایی فعالیت و مقدار مالیات پرداختی و نظایر آنها می توان رتبه را ارتقا داد
ضمن اینکه در صورت تصویب هر طرحی برای بازنگری ضوابط تاسیس لازم است، به هیچ وجه در
تطبيق شرایط شرکت های فعلی ملاحظه ای انجام نشود و همه باید برای بقا ظرف مدت معقولی خود
را با ضوابط جدید تطبیق دهند
ابتدا باید مناطق جغرافیایی و حداقل امکانات این مناطق تعریف شوند
شرکت های جدیدالتاسیس با شرایط جدید ثبت شوند و شرکت های قدیمی در هر بار تمدید پروانه
حسب امکاناتی که فراهم کرده اند امتیاز بگیرند
در این بین نقش دولت و حمایت آن از شرکت های قدیمی موثر است تا با ارائه تسهیلات آنها نیز تجهیز
شوند
ما آمادگی برگزاری نشست را داریم به شرطی که دیگران مکان قابل تجمع بهتری ارائه ندهند و قبول
دعوت نیز نمایند

آیا در کشور ما حمل و نقل صددرصد خصوصی است ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یک پیشنهاد بنیادی و اساسی این است که واقعا حمل و نقل صددرصد خصوصی شود . و خواهید دید که چطور روبه جلو پرواز میکند .

"چکیده ای از مطالب تا به اینجا:

در ابتدا مشکلات مطرح شد

بعد پیشنهاداتی داده شد

سپس صنعت خواسته های خود را مطرح کرد

اینکه رتبه بندی یا هر چیز دیگری که باعث شود صلاحیت ها و توانمندی های شرکت ها

مشخص شود بسیار خوب و عالی است و مورد قبول همگان

اما....

به شرط ها و شروط ها

از سوی دیگر صاحبان شرکت ها هم حرف و استدلال هایی دارند و مشکلات زیادی فراروی

آنهاست

که باید این مشکلات واقعا دیده شود

و حرفشان هم حق است

و باید اگر اساسا خواهان حل هر مشکلی هستیم در هر بخشی به صورت ریشه ای موضوع

حل و فصل گردد

انصافا امروز حمل و نقل و فعالان آن در همه بخش ها با مشکلات بسیار جدی مواجه

هستند و فشار و استرس بسیار بالایی را تحمل میکنند

و تحریم ها هم که جای خود دارد"

امروزه حمل و نقل اسیر و درگیر تنها یک یا چند مشکل نیست بلکه آبستن بسیاری از

مشکلات و موانع ریز و درشت است که این مشکلات زنجیروار به هم بسته شده اند

ولی....

رتبه بندی به شرط لحاظ داشتن اصولی قابل انجام است

ولی به هر حال باید کاری کرد

و اقدامی انجام داد

آن هم اقدامی که با انجامش مشکلی حل شود به گونه ای که اثرش کاملا موثر و مثبت

باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حال سازمان محترم طرحی دارد و برنامه هایی

و قبل از هر چیز لازم است بگویم مسولان و دست اندرکاران این سازمان فرزندان این آب و خاک هستند و برادران و خواهران خودمان و قطعاً هدف و نیتشان خیر است و از آنسو هم فعالان بخش های خصوصی سربازان پیاده نظام این صنعت هستند و باید اینگونه به موضوعات نگاه شود و اینکه همه ما خواهان رشد و تعالی این صنعت و خدمت به این ملت هستیم.

چنانچه دلسوزی در کار باشد تشکیلات باید اقدام به جمع آوری نقطه نظرات همه افراد شاغل درصنف باشد.

قطعاً باید از نظرات ارزنده فعالان و کارشناسان نه تنها در این بخش بلکه در همه امور استفاده شود و در این شکی نیست

اکثر افراد نوشتن برایشان سخت ولی در گفتار توانمندند که باید دیده شود

و این موضوع با برگزاری جلسات حضوری حل خواهد شد

و در اینجا این حمل و نقل است که باید دست به خودسازی مجدد بزند و با رفع مشکلات و اصلاح زیر ساخت هایش خود را با نیازها و درخواست های مشتریان همسان کند.

حال باید دید نظرات در خصوص تصمیم سازمان چیست؟

و سازمان باید چه بسترها و زمینه هایی را برای اجرای موثرتر و بهتر این تصمیم خود ایجاد کند؟

به نظر می رسد حداقل یکی از بخش های جمع بندی نظرات این است که اکثریت منتقد اطلاق واژه تسهیل برای طرح اصلاحی سازمانند.

یک نکته که باید به آن توجه کرد این است که رتبه بندی شرکتها خصوصاً داخلی مانع پیشرفت و توسعه شرکت های کوچک شود

از آنجا که همه دوستان اطلاع کاملی از شرایط و این نامه تشکیل شرکتها دارند و دست اندر کاران واقف به این موضوع هستند که وجود شرایط در این نامه مشکلی از صنعت حمل و نقل حل نمیکند، اکثر شرکتهایی که هم اینک فعالند بازوی قوی خود را مشارکت ناوگان خود مالک میدانند و با مدیریت و هدایت صحیح این عامل توانایی ارائه خدمات در شرکتهای مختلف تولیدی و صنعتی و تجاری را دارند، که این مبحث در آیین نامه نانوشته است.

هرچند رتبه بندی شرکتها خود به خود با توجه به ضوابط آیین نامه در شهرهای کوچک و بزرگ و استانی و توانمند دیده شده است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دسته بندی لحاظ شده در آیین نامه فعلی شاید چندان کارآمد نباشد به این دلیل که مثلا در مقیاس یک شهرستان شرکت شهرستانی بدون کامیون می تواند صدها برابر شرکت استانی کامیون دار سود ببرد و این سودبری چندان هم ناشی از صلاحیت و دانش و کارآمدی و حتی کرایه بهتر نباشد.

شرکت توانمند شرکتی است که بتواند کلیه خدمات مورد نیاز مشتری خود را به نحو احسن نه تنها در بخش حمل و نقل بلکه در کلیه زمینه های لجستیکی ارائه دهد، حال ناوگان انبار و ماشین الات ملکی باشد یا استیجاری از دیدگاهی دیگر شرکت توانمند شرکتی است که توان حمل انواع بار به مسیرهای مختلف را داشته باشد با قیمت رقابتی و بدیهی است بعضی از مسیرها در بعضی مواقع مطلوب رانندگان خود مالک نیست نه تنها حمل بار بلکه خدمات مربوط نیز شامل میشود

به نظر میرسد داشتن مکانیزم را نباید به عنوان اصل توانمندی دانست ولی از اصول موثر خواهد بود

ولی چرا در آیین نامه لزوم وجود تعداد ۱۰ کامیون " آنهم متعلق به شرکت" نه حتی اهضا هییت مدیره، گنجانده شده؟
۱۰ دستگاه کامیون چه دردی دوا میکند؟

البته داشتن ناوگان اختصاصی در کنار مدیریت موثر و نیروی انسانی کارآمد می تواند یک شرکت حمل و نقل را نسبت به رقبا متمایز کند و ترکیب ناوگان صرفا یکی از این معیارها باشد البته رقابت باید اصولی داشته باشد در غیر اینصورت فاجعه بدنبال دارد در تهران شرکتهای زیادی هستند که کلیه خدمات مشتریان خود را به نحو احسن انجام میدهند.

به همین دلیل با توجه به کمبود امکانات خود به مشتریان خاصی اکتفا میکنند، در صورتی که دولت بتواند با کمکهای خود به این شرکتها اعطا بذل نماید امکان شکوفا شدن و رشد و پیشرفت بیشتری دارند

شرکتهای ضعیف چون توان رقابت در خدمات رسانی را ندارند صرفا روی کسر کرایه و بازپرداخت درصد تمرکز دارند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حال سوال این است که اگر بحث رتبه بندی است آیا رضایت مشتریان هم در آیین نامه یا در رتبه بندی توسط سازمان در نظر گرفته میشود؟
عدد ۱۰ برای شرکت های حمل و نقل در شهرهای بزرگ است و در شهرهای کوچک این عدد متغیر است.
یک مثال:

شرکت سایپا دیزل که معرف حضور همه دوستان است کلیه خدمات لجستیکی خود را توسط یک پیمانکار انجام میداد، این خدمات شامل:
حمل کانتینر از بندر عباس
حمل بعضی از کانتینرها از دیوهای خود و گمرکات تهران
حمل محصولات تولیدی خود از تهران به شهرستانها
حمل قطعات اولیه جهت تولید از بسیاری مبادی در نقاط مختلف کشور عملیات بارگیری و تخلیه محمولات

انجام عملیات نمایشگاهی

بعضا انبارداری و دیو محمولات

درحالی که این شرکت پیمانکار فقط یک شرکت با مجوز حمل داخلی کالا است که حتی ۱۰ دستگاه کامیون ملکی هم ندارد

بنظر میرسد در مورد تاسیس و شرایط اولیه و چگونگی کار شرکتها داخلی و بین المللی را یکسان می دانند که این طور نیست. در شرکتهای داخلی تکیه بر کمیسیون آنها بدون کنترل از جانب دستگاههای نظارتی پسندیده نیست اما در شرکتهای بین المللی این بخش تعریف شده و مجاز فورواردر میباشد.

به لحاظ بازدهی کم و عدم وجود کمکهای مالی از طرف دولت امکان تامین ماشین الات برای شرکتها و سرمایه گذاری در این بخش صرفه اقتصادی ندارد، بهتر است که ابتدا در آئین نامه ها این بحث مرور و اصلاح گردد

دلیل این انتخاب چه می تواند باشد و به این راحتی شرکت سایپا جایگزینی می پذیرد؟

شرکتهای بزرگ ایران با توجه به قانون خصوصی سازی وارد بازار رقابت شدید شدند و بسیاری از مشتریان خود را از دست دادند، الان اسمی از شرکتهای بزرگی مانند خرمشهر سوسنگرد ساعیران بستان و ... نیست

بسیاری از شرکتهای خصوصی جایگزین شرکتهای بزرگ دولتی شدند فقط و فقط به لحاظ مدیریت صحیح بخش خصوصی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

البته فقط مدیریت صحیح تر بخش خصوصی نبود! (بعد به آن پرداخته می شود)
شرکت مذکور که از امکانات دیگران استفاده میکند و این پروژه را اجرا میکرد دلال نیست و نباید وسیله داشته باشد؟ چگونه چنین پروژه ای را به شرکتی که یک دستگاره کامیون ندارد سپردند .

اگر علل عدم استقبال شرکتها از خرید کامیون ملکی بنام شرکت را برشمرده شود بحث کاملتر خواهد شد.

این موضوع در آیین نامه نیست که مدیری که توانایی و شایستگی و لیاقت خود را نشان داده حتما باید کامیون و ملک و انبار و .. داشته باشد؟

در بحث مجوز برای شرکتهای بین المللی این موضوع شرط اصلی و حتی شرط کافی است اما در زمینه داخلی به هیچ وجه به این موضوع اهمیتی قابل سزا داده نشده

این است تفاوت مجوز بین شرکتها و لزوم بازنگری شرکتها در دنیا چنین شرکتهایی تعدادشان از انگشتان دودست بیشتر نیست .
این شرکت دلال نیست، رضایت مشتری دلیل این ادعا است،، جدای از قیمتهای رقابتی ،، این شرکت حمل و نقل داخلی را میتوان یک فرواردر یا یک شرکت لجستیکی. نامید
چند دلیل عدم صرفه اقتصادی کامیونداري عبارتند از:

شرکتها از تامین ماشین آلات چینی فراری هستند که مشکلات ان برای همه دوستان واضح و بدیهی است

تامین ماشین آلات با کیفیت مثلا ولوو یا اسکانیا به طور معمول برای هر دستگاره کامیون بین ۷۰۰ الی ۷۰۰ میلیون تومان برای هر دستگاره هزینه دارد.

کنترل و مدیریت ناوگان برای شرکتها امری پرهزینه و غیراقتصادیست

خرید کامیون سرمایه گذاری سنگین می طلبد

حتما شرکتها نباید دارای تجهیزات و ماشین آلات باشند

خیلی ساده سود بانکی یک کامیون بیشتر از منافع کارکرد آن است

شرکتها از دارایی ونحوه عملکرد مالیات علی الخصوص نحوه اقدام مالیات بر ارزش افزوده و چند اقدامی امور مالیاتی خسته شده اند

در بازار کنونی درآمد يك دستگاره کامیون که در بخش داخلی کار کند بطور متوسط بین ۶-۷ میلیون است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

که از این مبلغ هزینه های استهلاک ماشین الات، بیمه، حقوق راننده، هزینه های احتمالی تصادفات، لاستیک سالیانه و افت قیمت کامیون را حساب کنید جدای از این مسایل هزینه های مالیات ارزش افزوده ریسک کامیون داری و مدیریت ناوگان و حقوق پرسنل درگیری را اضافه می کند

اگر در ایران مثل همه جای دیگر ارزش کامیون بتدریج کم شود نه اینکه ارزش آن پس از 5 سال کار دوبرابرشود هیچ شرکت خصوصی و دولتی و حتی شخص حقیقی نخواهد توانست دوام بیاورد

تعرفه های دست و پا گیر

شرکت اجازه ندارد برای کامیون خودش زیر تعرفه بارنامه ای صادر کند حال چگونه داشتن کامیون بنام شرکت می تواند باعث تمایز و رقابت پذیری شود؟ مشتری ای که با يك اعلام بار ساده کالای خود را تحویل میگیرد و آرامش خاطر خود و کارکنان خود را تامین میکند، حتی هزینه بیشتر هم برایش مهم نیست همه می دانند که با توجه به امر متصدی گری و دلایل مشابه که نام نمیبیریم بسیاری از مشتریان شرکتهای حمل و نقل از پیمانکار خود ناراضی اند.

همانطور که از شرکتهای حمل و نقل بر میآید " خدمات " صحیح و موثر در امر حمل و نقل و لجستیک کالا تنها نیاز مشتری است

شرکتهای دولتی به این وسیله روی پای خود می ایستند و گر نه تمامشان ورشکست هستند

حال این مشتری برایش اهمیتی ندارد کامیون متعلق به شرکت باشد یا غیر...!!!

و سوال از مدیران و مسئولان سازمان این است:

آیا کامیون ملکی متعلق به شرکت نفعی برای سازمان دارد یا خیر؟

نا آنجا که دیده های صاحبان کالا دنبال تعرفه پایین تر هستند و هیچ وقت هزینه بیشتر را نمی پذیرند

ما در نهایت باید اساس و مبنایی در جهت شناسایی شرکت ها بر حسب توان و امکانات شان داشته باشیم و به اصطلاح آنها را بر اساس اصول و شایستگی هایشان رتبه بندی کنیم و قطعا رتبه بندی مزایای بسیار زیادی در بر خواهد داشت.

اما...

الزامات لازم برای رتبه بندی شرکت های حمل و نقل چه هستند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و در واقع چه اقداماتی را باید انجام دهیم تا بتوانیم به رتبه بندی شرکت ها برسیم به گونه ای که تمام جوانب کار دیده شود و در این میان حقی ضایع نشود؟ دولت و بخش خصوصی در این بین باید چه کارها و اقداماتی انجام دهند؟ اما با فرض ضرورت ساماندهی از راه رتبه بندی معیارهایی به این شکل برای گنجانده شدن در این طرح مناسبند. به هر حال فعالان این صنعت اعلام کرده اند که فعلا درگیر مشکلاتی هستند و باید این مشکلات در گام اول حل و فصل شود و تا رسیدن به شرایط رتبه بندی فاصله ای وجود دارد بین وضع موجود تا وضع مطلوب مقدمتا موضوع بحث شرکت های جاده ای داخلی هستند اولاً شرکت های داخلی نیز مانند شرکتهای بین المللی به دو دسته فرورادر و کریر تقسیم می شوند،

حال معیارهای مناسب در رتبه بندی کریرها:

1. تعداد کامیون
 2. متوسط سن ناوگان
 3. ترکیب بارگیرها
 4. تعداد شعب
 5. متراژ زمین
 6. امکانات در حوزه فناوری اطلاعات
 7. ویژگی ها و سوابق مدیرعامل و اعضای هیات مدیره
 8. ترکیب منابع انسانی
- که البته هر یک از این معیارها ضریب اهمیت مخصوص خود را خواهد داشت و معیارهای مناسب برای رتبه بندی فرورادرها:

1. ترکیب نیروی انسانی از نظر نوع و سطح مدرک تحصیلی
2. دوره های آموزشی گذرانده شده توسط منابع انسانی کلیدی در زمینه حمل و نقل و حوزه های وابسته
3. امکانات در حوزه فناوری اطلاعات/برای مثال داشتن وب سائیتی که امکان سفارشگذاری آنلاین بار در آن فراهم باشد
4. نمره مدیر در آزمونی که سازمان برگزار می کند
5. سوابق کاری متناسب با حمل و نقل در رزومه مدیرعامل و هیات مدیره

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

6. دفتر کار

که قاعدتا این معیارها نیز باید اوزان مخصوص داشته باشند هر شرکت با توجه به امکانات و ویژگی های خود می تواند در یکی از رتبه های فورواردری یا کریری یا حتی در صورت لیاقت در هر دو دسته جای بگیرد و فعالیت نماید در بحث شرکتهای حمل و نقل داخلی هنوز موارد بسیاری وجود دارد که اولویت آنها بسیار مهم تر از رتبه بندی است بدیهی است که محدوده اختیار و فعالیت شرکت و منافع قابل اکتسابش تابع رتبه آن است البته رتبه بندی نقطه ایده آل است و تا رسیدن به نقطه قطعا کارهای بسیاری باید انجام داد و هدف شناسایی نقاط ضعف و رفع آنها در جهت رسیدن به نقطه ایده آل است رتبه بندی قرار است توسط چه سازمانی انجام شود؟ اولین معضل این است که در حال حاضر شرکت ها بسیار سنتی عمل می کنند. اما هنوز شرکتهای حمل و نقل تا رسیدن به استانداردها و تابعیت همین دستوالعمل کنونی نیز فاصله زیادی دارند این نیز می تواند سوال مهمی باشد تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله زیاد است شرکت ها چندین سال قبل تاسیس شده و نمیتوانند خودشان را با ضوابط کنونی وفق دهند اگر قرار است این کار انجام شود بهترین رتبه بندی می بایست توسط انجمن شرکتهای حمل و نقل انجام شود.

شایسته است که این طرح همین اکنون اجرا شود تا شرکت های بی امکانات و وضعی که اصطلاحا کارشان فقط دلالی و بازارخراب کنی !!! است پس از کاهش درآمدشان یا خودشان را تقویت کنند و یا از صحنه بازار اخراج شوند

باید درابتدا منافعشان را تضمین کرد و قدرت مالی آنها را افزایش داد بعد می شود ب فکر روزرسانی بود

از تعداد قریب به 400 شرکت حمل و نقل موجود در تهران، در اکثر مناقصات فقط کمتر از 5 شرکت حضور دارند و بقیه بارنامه فروشی میکنند.

انجمن باید قوی باشد تا بسیاری از مشکلات حل شود

باید توجه کرد که تقویت و حمایت از نیازهای ابتدایی یک فعالیت اقتصادی ست باید تمامی شرکتهای تقریبا حداقل ها را داشته باشند بعد ب فکر رتبه بندی بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و به موازات آن شرکت های قوی تر و سرمایه گذاران واقعی که متأسفانه در شرایط نابسامان کنونی روز به روز از سرمایه گذاری خود بیشتر پشیمان می شوند با درآمد و سود بیشتری ادامه دهند

از موارد ذکر شده چنین برمیآید که درصد بالای شرکتها دارای کیفیت نا مطلوبی هستند ، در چنین شرا یطی تسهیل در واگذاری مجوز های جدید و جاهتی دارد ؟ ولی چگونه و به چه شکل بسیار مهم است

در حال حاضر تحویل بارنامه به شرکتها مجدداً به انجمن واگذار شده و این بهترین فرصت است.

بارنامه فروشی به نظرتان چه دردی را درمان خواهد کرد؟

در حال حاضر در بسیاری از صاحبان کالا با دلال بیشتر حاضرند کار کنند تا با شرکتهای حمل و نقل

چرا؟

مشکل از شرکت ها نیست از ساختارهای غلطه

برای اینکه این دلالتان پورسانت پرداخت میکنند و هر سال با بارنامه یک شرکت حمل و نقل وارد میشوند.

این اتفاق اکثراً برای کارخانجات کوچک و متوسط می افتد که البته تعداد آنها کم نیست.

تاسیس شرکت با تسهیل در شرایط باعث می شود:

1. هر غیر فنی حوس ورود به تشکیلات نماید

2. امنیت برای صاحبان کالا احساس نشود

3. سرمایه گذار بدلیل آسانی شرایط خیلی توجه و دلسوزی بخرج ندهد

4. اگر به هر دلیلی مشکلی برای شرکت فراهم شد شرکت بسته و اقدام به ایجاد یک شرکت دیگر خواهند نمود

5. این موضوع بنوعی با شرکت محوری و توانمندی در تضاد است

6. افزایش تعداد شرکت با رقابت کاذب روبرو بوده که در نتیجه هم صاحبان کالا وهم تشکیلات دولتی و هم توانمندان بخش به نوعی متضرر خواهند شد

به همین دلیل اکثر شرکتهای حمل و نقل تمایلی به شرکت در مناقصات ندارند و بارنامه فروشی میکنند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با نوسازی ناوگان میشود کمی از زخمهای این بخش را التیام داد. این مورد هم با مشارکت دولت امکانپذیر است. سهم آورده کم با تسهیلات مدت دار. باید کامیونهای ملکی شرکتها افزایش یابد و با ضوابط تاسیس هماهنگ شود. اکثر این مشکلات قطعا قابل بررسی و رفع می باشند باید توجه داشت که شرکتهای جدید در همین فضا و با همین ساختار اضافه میشوند هیچ متوجه شدید سازمان هر روز سختگیری بیشتری کرده تا شرکت کمتری تاسیس شود ولی موفق نشده است! در حال حاضر آنچه شرکتهای حمل و نقل جهت افزایش کارایی بیشتر به آن احتیاج دارند، مدیریت کارآمد است. نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای اگر چنانچه مستمر و همگام با فرسودگی ناوگان نباشد تاثیر مقطعی خواهد داشت علت عدم موفقیت سازمان در این امر عدم کارآمدی مدیریت ها است. اکنون باید با تشکیل کارتل های داخلی با ادغام شرکت ها در یکدیگر و ایجاد شبکه مشکل را حل کرد! در ضمن تسهیلات بانکی فعلی برای نو سازی ناوگان با نرخ موجود توجیه اقتصادی ندارد ما رد سال 86 شرکت ها میان را امتیاز بندی کردیم که اقدام یادشده در این بحث کارگشا است نوسازی ناوگان یک دلیل همیشه موجه و هزینه ساز است، راهکارهای بسیار کم هزینه تری هم هست. وجود سرمایه های سرگردان اندک و تلاش برای کسب سود در کمترین زمان ممکن هیچ اراده ای جهت افزایش بهره وری در اکثر شرکتهای حمل و نقلی نیست و به شرایط موجود راضی هستند. در حال حاضر و با توجه به شرایط دولت نوسازی ناوگان تقریبا محال است. در این راستا شریک کردن رانندگان و استفاده از سرمایه های آنها مدنظر است. درعمل مشکلات مستقیم و غیر مستقیم زیادی حتی برای خود دستگاه های ذیربط بوجود خواهد آمد . اما این اراده باید از کجا و چگونه ایجاد شود؟ سیاستهای سازمان با ایجاد کارتل های حمل و نقلی مانند اروپا مغایرت دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در ابلاغیه امسال اعتبارات و تسهیلات حمل و نقل را زیر مجموعه گردشگری گذاشته بودند و

اکثراً مدیران شرکتهای حمل و نقلی بسیار باتجربه و دیدگاه قدیمی دارند. وقتی شما به شرایط موجود راضی باشید دیگر تغییر معنایی ندارد

اوین خودش در پرداخت وام به رانندگان و شرکتهای کار را سخت کرده بود
۵٪ در ناوگان شاید متعلق به شرکتهای حمل و نقل باشد مابقی رانندگان مالک هستند
اینها همه موانع و مشکلات هستند
حال راهکارها چیست؟

همانگونه که در پیام قبلی اشاره شد، بر اساس ضوابط سازمان راهداری، شرکتهای برای اخذ پروانه فعالیت و صدور اسناد حمل بر حسب محل و نوع فعالیت شهرستانی، استانی، سراسری میبایست پنج، پانزده و پنجاه دستگاه ناوگان ملکی در اختیار داشته باشند.

اما برخی شرکتهای و موسسات کوچک قدیمی و... این قانون را دور زده و هرگز کامیون ملکی زمان تاسیس را خریداری ننموده اند.

وضعیت در درجه اول به زیان کشور هست و در درجه بعد عامل بازدارنده جهت سرمایه گذاری و ایجاد یا تقویت شرکتهای بزرگ هست، چون شرکتهای کوچک در کنار کارخانه ها و واحدهای بزرگ تولیدی دارای بار، فعالیت می نمایند و با رابطه فعالیت می کنند و اغلب نرخ خودشان را بر تولید کننده تحمیل می کنند و اجازه ورود به شرکتهای بزرگ را نمیدهند.

از طرف دیگر اگر بخواهیم منافع رانندگان را هم در نظر بگیریم باید با شرکتهای بزرگ کار کنند، چون با تقویت شرکتهای بزرگ و حمایت آنها میتوانیم برنامه ریزی برای ایجاد امکانات مناسب برای رانندگان در مبدا و مقصد و ایجاد امکانات اقامتی و رفاهی در مناطق مختلف فراهم کنیم.

همچنین امکان دو سر بار کردن و توسعه حمل و نقل هم فراهم میشود.

از این جهت طرح رتبه بندی با نگاه به ناوگان ملکی و تحت پوشش و نوع بارگیری، وضعیت مدیریت و نیروی انسانی و دوره های آموزشی و مدرک تحصیلی،

امکانات شرکت، تخلفات شرکت، پوشش بیمه ای پرسنل، تعداد پرسنل تحت پوشش، وضعیت تاسیسات شرکت، میزان حمل کالا در سنوات گذشته میتواند اثر گذار باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ایران برای قبضه کردن حمل و نقل جاده ای خاورمیانه باید تلاش کند کارتل های حمل و نقلی ایجاد کند

مثلا چگونه از توان و ظرفیت ناوگان خود مالک به بهترین نحو ممکن استفاده کنیم؟
بگونه ای این کارتل ها عمل کنند که مسائل و مشکلات منطقه ای هم حل شود!
باید کامیونداران به نوعی در شرکتها سهام دار شوند.

در مبحث ناوگان مستحضری که قرار بر واردات کامیون زیر سه سال بود ولی اینقدرمشگل آفرینی شد که انجام نشد و نخواهد هم بشود

تا زمانیکه گردش اقتصادی گردش کالاهای وارداتی و صادراتی مطابق با ظرفیت ناوگان نباشد این مشکل ادامه دارد

در پیشنهاد تشکیل کارتل راننده و شرکت بر اساس رابطه برد ~ برد عمل می شود

پیشنهاد اینکه شرکتهای حمل و نقل و رانندگان مانند شرکتهای مسافر بری شوند به نظر دوستان چطور است؟

در خصوص واردات ناوگان برای شرکتها

بند ه ماده 163 برنامه پنجم هست که میتواند کمک خوبی برای شرکتها و شرکت مالکی باشد

اما تاکنون بطور کامل انجام نشده

واردات زیر سه سال کم و بیش در حال انجام است ولی با مشکلات زیاد

ما باید رابطه برد برد را در شرکتهای کالا برقرار کنیم

بنظر من ظرفیت ناوگان ما درشرایط کنونی جوابگوست. باید شرایط بارها را برای همه کامیونها یکسان کنیم.

این رابطه در یک شرکت منضبط و دقیق اجرا خواهد شد

تعداد وسایل نقلیه عمومی بار تا پایان سال 92:

بارگیر ثابت 254625

غیرثابت 140646

تعداد کل شرکتها 4176

در حال حاضر هر شرکت دایر 6 کامیون ملکی و 30 کامیون تحت پوشش دارد این تعداد باید

در فرآیندی از شرکت بار دریافت کنند و مدیر شرکت هم سعی در دوطرفه نمودن بار کند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شرایط حمل بار و شرایط مساوی در رقابت بین شرکتهای ایرانی و دیگران بدلیل عدم حمایت دولت وجود ندارد .

1. تسهیل ایجاد شرکت حمل و نقلی مناسب است ولی به شرط افزایش نظارت بر قانون از جمله کنترل های لازم بر راننده و کامیون جهت صدور بارنامه، پیگیری صحت ارسال محموله تا مقصد و

2. توسعه فناوری اطلاعات در توانمندی شرکت های حمل و نقل بسیار اثر گذار است.

3. افزایش بهره وری شرکتهای منوط به تغییر دیدگاه مدیران شرکت های حمل و نقلی بسیار ضروری است.

4. بدلیل نقدینگی پایین شرکتهای و عدم پشتیبانی از یکدیگر، برخی صاحبان کالا به این صنعت در حال اجحاف هستند.

اخیرا باینکه ناوگان ما دچار کم باری هستند شرکتهای بلغاری و ترک به بازار ایران یورش آورده و مسئولین براحتهی وبدون هیچگونه بررسی اجازه این کار را صادر میکنند کیفیت نباید فدای کمیت شود

اگر اینگونه باشد شاهد حوادث جانی و مالی فراوانی خواهیم بود

باید این شرایط را ایجاد کرد. الان در مراکز تولید بار ومخصوصا بنادر جنوبی مکانی بعنوان سالن بار هنوز ضابطه مند نشده است. هر صاحب کالا باهرقشر خاص از راننده با زد و بند وارد معامله شده. وشرکتهای فقط بارنامه صادر میکنند.

هم شرکتهای خوب و هم شرکتهای متوسط وغیره دچار رکود بازارند ووقتی توان مالی وجود ندارد نمیتوانیم به انتظارات جامع عمل بیوشانیم

در حال حاضر اجازه رنو و داف داده شده و درحال انجام است ولی با مشکلات زیاد

راهکارهای اساسی چه هستند؟

مطالب ذکر شده عین واقعیت است بدور از ارمان گرایی و اگر واقعیتها را در نظر نگیریم درمان آن دور تر از دسترسی به آنان خواهد شد

الگو برداری از کشورهای موفق

راهکار اصلی در نوسازی ناوگان تسهیل در واردات کامیونها با برندهای اروپایی و استانداردهای لازم وپایین آوردن تعرفه های گمرکی. تا بتوان قدرت خرید را افزایش داد.

در اصل ،بحث اساسی برنامه ریزی صحیح در مدیریت ناوگان میباشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در ترکیه شرکتهای حمل با پشتیبانی دولت خرید های 50 و 100 دستگاهی از سازندگان اروپایی بدون پیش پرداخت انجام میدهند

حل مشکل از پیچیده کردن آن ساده تر خواهد بود در صورتی که بخش خصوصی خودش شروع کند. آنچه مد نظر است کاری به سازمان هم نخواهد داشت

نکته مهم پشتیبانی دولت است که ما نداریم

اول از همه خودسازی

امادولت باید چکار کند؟

یکی از مشکلات بزرگ حمل و نقل ما دولتی بودن بخش نسبتا قابل توجهی از کل سیستم است

گوش دادن به مباحث تجربی انان و بررسی طرح های انان و همدل شدن این دو بخش دولتی و غیر دولتی

اولین کار دولت کاهش تعرفه واردات کامیون است

این موضوع در برنامه پنجم دیده شده (بند 5 ماده 163)، تنها حمایت دولت و برداشتن و هموار سازی موانع و کوتاه کردن سیکل کاری را نیاز دارد

پیشنهاد دوم :

استفاده از توان و تجربه فعالان دلسوز این صنعت

وظایف دولت :

1. حمایت و پشتیبانی
2. دولت باید توانمند سازی شرکتهای را با واردات کامیونها با تعرفه بسیار کم گمرکی شروع کند البته نه کامیون از قبل تعیین شده
3. حمایت از شرکتهای در خرید ناوگان
4. فراهم کردن شرایط مساوی در رقابت با شرکت های خارجی
5. حمایت از شرکتهای ایرانی در حمل بار های وارداتی ایران و ترجیح شرکت های ایرانی به خارجی در صورت بالا بودن نرخ تا حدود چند درصد

نوع کامیون را باید وارد کننده مشخص کند نه دولت یعنی خریدار حق انتخاب داشته باشد

وقتی شرکتهای ما بلحاظ تجهیزات حمل و نقلی در شرایط یکسان با دیگر کشورها باشد رقابت ها شکل درستی خواهد داشت.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در ماه های گذشته همین مقدار واردات هم کمی باعث گشایش شده
افزایش سطح توان شرکت های داخلی

از اساسی ترین راهکار اجازه ورود کامیون با دادن تسهیلات به متولیان صنفی و کاهش صد
در صدی تعرفه های گمرکی و کاهش مالیات ناوگان جوان و همچنین افزایش نرخ سوخت بر
اساس قیمت واقعی این راهکار به جهت نوسازی ناوگان و نیز انگیزه سرمایه گذاری در بخش
است که قدرت و توان شرکت های حمل و نقل را فزونی و انگیزه سرمایه گذاری را بالا و ضمناً
حمل و نقل کشور را از معضل تک واحدی نجات که بطور قطع ایجاد مدیریت صحیح در ناوگان
موجب اقتصادی شدن حمل و نقل خواهد شد

کامیون های ترک حق حمل بار وارداتی ایران از اروپا دارند ، ایران هم میتواند بار وارداتی ترک را حمل
کند ؟

ولی توان ما در حد ترک ها هست در حال حاضر؟

کامیون های ترک از داخل ایران ن بار صادراتی ما را حمل می کنند و کامیونداران ما دچار رکودند
اگر از ما حمایت بشود ما هم میتوانیم خیلی سریع توانمند شویم
کلا تعرفه را بردارند و به جای آن تعداد بارنامه که مسیر مشخص طی نموده را جایگزین کنند
اصل حمایت مهم است. اگر از ایرانی حمایت شود و ابزارش را داشته باشد. مطمئناً
شرکتهای ما به برد برد می رسند

تمام رشد ترکها در مدت 5 تا 10 سال صورت گرفت . در سالهای قبل از دهه شصت آنها
حسرت مارا میخوردند ولی حالا ما مجبوریم به آنها باج بدهیم

بعد از برنامه ریزی بر مدیریت ناوگان ساماندهی در بخش مدیریت بر شرکتها بیشتر مشهود
است که دران زمان با تدوین دستورالعمل های نیاز بر بخش در کلیه ابعاد بحث رتبه بندی
جزو مطالبات خود شرکتها خواهد شد که در سطوح مختلف توان انجام کار را بر حسب
فورواردر و کریر در بخش حمل و نقل داخلی میتوان تعریف و ضمن ارتقا با تعیین فرصت انقلاب
دوم انجام پذیرد تا تحول اساسی نمایان و حمل و نقل از شکل سنتی به حمل و نقل علمی
و اکادمیک تبدیل گردد.

امروز دو کار مهم حمل و نقل ما را شکوفا میکند :

1 اینکه صد در صد خصوصی شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

2 اینکه دولت از شرکتها حمایت کند ، حتی توقع حذف تعرفه راهم نداریم چرا در ایران مستقیم و غیر مستقیم به مشارکت بخش خصوصی بها داده نمیشود ؟ دو مورد مطرح شده به نظرمیرسد جایگاه تغییر ضوابط و شرایط را مشخص کرده و در حال حاضر هیچ ضرورتی وجود ندارد

یک موضوع و نقص در ضوابط تاسیس وجود دارد این است که متقاضی تاسیس برای اخذ مجوز تمامی هزینه نقل و انتقال و...سند ناوگان به نام شرکت را بر عهده گرفته و پس از اخذ مجوز دوباره به نام مالک اولیه بر میگردداند.

با این همه اظهار نظر علمی و تجربی آیا ب این جمع بندی نرسیدید که تسهیل شرایط نه تنها دردی از اوضاع دوا نمیکند بلکه وضع را پیچیده تر خواهد کرد

هرگونه تغییر مد نظر است زیرا در حال حاضر مشکلات چیز دیگری است که اگر انها حل شود اشفتگی و وضعیت موجود نیز برطرف و خواسته بخش دولت و صنف نیز برآورده خواهد شد

به شرط توجهات و حمایت های دولت شرایط محکم برای تاسیس به نوعی حمایت از صنف است

اگر اقدامات بر اساس حمایت از صنف نباشد که نمی شود و قطعاً دوستان نظرشان حمایت از صنف است

بصرف اینکه قیمت بالااست نمیتوان به تسهیل شرایط اقدام کرد ، می دانید سر قفلی دکه روز نامه فروشی در تهران چقدر است ؟

اول بهتر است به این شرکتهای موجود سرو سامان داده شود بعد اگر کمبودی احساس شد (طبق متن آیین نامه شورای عالی ترابری) اقدام به دادن مجوز جدید بشود

تقویت شرکتهای موجود از ضروریات هست و دولت می بایست با یک فرایند سهل نسبت به افزایش توانمندی انها اقدام کند

و شرایط و ضوابط جدید را طوری در نظر،بگیرد که واقعا افرادی که تخصص حمل و نقلی و توان مالکیتی ناوگان و...را دارند وارد عرصه بشوند

درحال حاضر تاسیس شرکت دارای شرایط سهل و آسانی است. باید تاسیس با در نظر گرفتن افق دید پنجاه ساله وتوسعه صنعت حمل ونقل کشور باشد. اگه شرکتها باشرايط سختی مجوز میگرفتند ما درحال حاضر اینقدر مشکل نداشتیم.

همین حالا ما در تامین کادر مجرب در شرکتها با مشکل روبرو هستیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

واقعا اکنون شرایط سهل و آسان است ؟

یعنی الان همه شرکتها ضوابط را رعایت کرده اند؟

بله، اگر اینچنین نبود اینگونه رشد در تاسیس و حضور وجود نداشت

تقریبا همه به تسهیل ضوابط نوعی انتقاد یا شرط گذاری دارند

همین آوردن کامیونهای ملکی و تحت پوشش. داشتن فضای لازم و...

یک ده آباد بهتر است از صد آبادی ویران

اما برخی شرکتها حتی خیلی از موارد زمان تاسیس خودشان هم ندارند.

به نظرتان دولت میخواهد و انجام نمی دهد یا اینکه آنها هم با برخی مشکلات و معضلات

گرفتارند؟

باید مشخص شود که برای تقویت سرمایه گذاران واقعی و تضعیف دلالتان در فضای کنونی

باید ضوابط را چگونه اصلاح نمود؟

به نظرتان دولت میخواهد و انجام نمی دهد یا اینکه آنها هم با برخی مشکلات و معضلات

مواجه اند؟

خیر ، مشکلات رانت و سفارشات از جمله مشکلات بخش دولتی است که خودشان نیز از

این موضوع ناراحتند

دولت با یک سری معافیتها در حال حاضر بیشترین حجم انبارهای گمرک ها را خالی نمود.اگر

بخواهد میتواند

اگر بخش خصوصی اینقدر سرمایه گذاری در این بخش نمی کردو قرار بود دولت خودش وارد

شود بایست دولت چقدر سرمایه گذاری میکرد پس بحث حمایت توقع زیادی نیست.

چند سال پیش برای تشویق یکی از قهرمانان کشتی که مدال آورده بود یک مجوز تاسیس

شرکت حمل و نقل بین المللی دادند و....

تعداد زیاد شرکت هاگها دلایل این چنینی هم دارد ، لطفا به سرانه شرکتهای حمل در

کشور های دیگر مراجعه فرمایید

دولت خودش تمایلی به حمایت ندارد یا اینکه واقعا دستش بسته است و به نحوی گرفتار

برخی مشکلات است؟

دولت می تواند با کاهش تعرفه گمرک و ارائه تسهیلات خرید و ورود ناوگان به شرکت های

موجود کمک شایانی به بخش کند.

یکی از موارد، صندوق توسعه ملی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

این میتواند یکی از حمایت ها باشد
برای تقویت سرمایه گذاران واقعی و تضعیف دلالان در فضای کنونی باید ضوابط را چگونه
اصلاح نمود؟

بخش های اقتصاد به هم وصل اند و از هم تاثیر میگیرند. یک مشکل اساسی که به هر
برنامه ای رو می آوریم آن برنامه را آسیب پذیر می کند، باز بودن مسیر دلالتی در هر شرایط
هست. یعنی دلالتی و روحیه دلالتی نهادینه شده. هر شرایطی گذاشته می شود بیشترین
سود به جیب دلالان میرود و صاحبان و رنج کشیدگان واقعی ضرر می کنند یا سخت جلو می
روند. باید در کنار تدوین شرایط، راه های دلالتی هم پیش بینی و مسدود شود.

ما حمایت مالی نمی خواهیم ، فقط ضمانت های لازم را در اختیار ما بگذارند و واقعا در همه
عرصه ها پشتیبان ما باشد .

به پرونده های قاچاق و احکام صادره آن مراجعه کنید حتما خواهید دید که بزرگترین تخریب
کننده شرکت ها دواير دولتی مرتبط هستند

یکی از مهمترین اهداف دولت از طرح تسهیل همین مبارزه به دلالتی است

اگر این طرح منجر به کاهش دلالتی و افزایش توان شرکت ها شود خوب است

آیا در کشور عزیزمان ما با کمبود ناوگان مواجه هستیم؟؟

همه مستحضرنند که بعضا با زيادي ناوگان جهت حمل کالا هم روبرو هستیم،، لزوم این همه
تاکید جهت خرید ناوگان یا تامین ناوگان ملکی چیست؟؟

ناوگان زیاد علت این است که مانند شرکت های مسافربری مدیریت نمی شود

پس مشکل در مدیریت ناوگان است

همانطور که در شرکتهای کریر بین المللی مرسوم است شرکتهای یا به اصطلاح " کابوتاژ
کامیون" های خود مالک به نام شرکت خود مشکل تامین ناوگان خودشان را به نحو احسن
حل و به شرکت های خودشان قوت می بخشند،، چرا این موضوع در شرکت های داخلی
انجام نمی شود؟؟

البته با شرایطی که در شرکت های کریر انجام می شود،، یعنی در اختیار گرفتن سند و اخذ
وکالتنامه رسمی

ما ناوگان کم نداریم ، منتها ناوگان ما کهنه و فرسوده است .

در صورت حمایت دولت و گسترش توان حمل و داشتن قدرت رقابت با مثلا ترکها باید ناوگانمان
بسیار قویتر باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

چگونه جناب سیاوشی هیچ فکر کردید اگر شرایط تاسیس سهل گردد و ارزش واقعی شرکت حمل و نقل به سبب دلالتان کاهش یابد متاسفانه باب تخلف و هرج و مرج به سبب بی ارزش شدن قیمت تاسیس فزونی یافته و همان خاطیان بنام دیگری با تاسیس و راه اندازی مجدد و حضوری دیگر باز مرتکب تخلفات دیگری خواهد شد که ضرر آن به اجتماع و با اقتصاد و نیز بیشتر از امروز خواهد شد با ایجاد برنامه ای صحیح و رسیدن به ارزش های واقعی به سبب اقتصادی شدن حمل و نقل میتوان به این صنف ارزش و در نتیجه ارتقا القا نمود.

اگر هدف تسهیل فقط این باشد قطعاً این مسایل به حقی که ذکر شد اتفاق خواهند افتاد کامیونهای خود مالک علاوه بر اینکه فرصت مناسبی برای شرکت ها هستند ،، همین طور تهدید هم محسوب می شوند، به دلیل اینکه مدیریت کاملاً صحیح و منطقی از طرف شرکت ها نمیتوان روی آن نمود، پس بهتر است که کنترل این ناوگان عظیم با شرایط مناسب تری به شرکت های حمل و نقل سپرده شود

به دو نکته باید توجه داشت ، مدیریت صحیح در ناوگان و سپس ساماندهی در شرکتها مدیریت ناوگان و ساماندهی شرکت ها در واقع اصلی ترین مشکلات هستند ولی چگونه و به چه شکلی؟

تحت چه ضوابط و شرایطی مدیریت ناوگان به شرکت ها سپرده شود ؟

بحث در مورد ناوگان خود مالک

ناوگان ملکی شرکت

مدیریت شرکت

و...

هر کدام در این مقوله نمی گنجد

1. تسهیل ایجاد شرکت حمل و نقلی مناسب است ولی به شرط افزایش نظارت بر قانون از جمله کنترل های لازم بر راننده و کامیون جهت صدور بارنامه، پیگیری صحت ارسال محموله تا مقصد و

2. توسعه فناوری اطلاعات در توانمندی شرکت های حمل و نقل بسیار اثر گذار است.

3. افزایش بهره وری شرکتها منوط به تغییر دیدگاه مدیران شرکت های حمل و نقلی بسیار ضروری است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

4. بدلیل نقدینگی پایین شرکتها و عدم پشتیبانی از یکدیگر، برخی صاحبان کالا به این صنعت در حال اجحاف هستند.

با يك مثال ساده بیان میکنم:

رانندگان بعنوان نماینده شرکتهای حمل و نقل اقدام به بارگیری میکنند، اما با توجه به اینکه هیچگونه تضمینی از آنها جهت انجام صحیح امور محوله اخذ نمیشود هر راننده ای ساز خود را میزند

در اینجا تنها بحثی که مطرح میشود عدم مدیریت شرکت میباشد،،

که این کاملاً بدور از انصاف است

مثال بالا در مورد بند اول بود

اول ایجاد شرایط مناسب بر مدیریت ناوگان سپس ساماندهی شرکت ها

در چنین شرایطی هرگز احساس کمبود شرکت نخواهیم داشت . هر شرکتی وقتی توانمند و کارا شد به اندازه چند شرکت با وضعیت فعلی کار خواهد کرد
چه تضمینی باید گرفت ؟

متأسفانه بحث کنترل و مدیریت ناوگان خود مالک توسط شرکتهای حمل و نقل باید از طریق مراجع دولتی پیگیری و انجام شود

توانمند شدن شرکت ها با موارد ذیل امکان پذیر است :

1. دادن وامهای کلان با سود پایین ونوسازی ناوگان فرسوده

2. داشتن رویکرد علمی شرکتهای و تطبیق باشرایط جهانی

3. جذب کامیونداران تحت عنوان سهامدار و حمایت دولت از این کار

4. تقویت سالن های اعلام بار و ایجاد شرایط یکسان در حمل بار

5. جلوگیری از ایجاد شرکتهای با توانمندی پایین و حرکت بسوی تشکیل شرکتهای قدرتمند
وتوانمند

6. خروج شرکتهای از صرفاً بارنامه نویسی و ایجاد آشتی بین مراکز تولید بار و شرکتهای

7. نظارت دقیق ادارات حمل و نقل جهت به ثبات رسیدن موارد فوق

8. تشویق برای اقدام چند شرکت ضعیف در یک شرکت قوی و سهامداری صاحبان کانیون

فرمایشات و پیشنهادهایتان خوب است ولی سالن اعلام بار با توانمندی مغایر است

وان حذف سالن اعلام بار است زیرا همین مورد اجازه مدیریت بر ناوگان را گرفت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در شرکتهای بین المللی هر کامیونی که قصد انجام عملیات کابوتاژ خود را دارد با سپردن اصل سند و دادن وکالتنامه محضری اختیار خود را به شرکت متبوع سپرده، و کمتر شاهد انجام تخلف هستیم،،

این موضوع اگر در شرکتهای داخلی هم انجام شود، شاید سخت باشد ولی به شرایط انجام بزرگترین مشکل مدیریت ناوگان حل میشود

در شرایط فعلی شرکتهای بیشتری بهره را می برند و به هیچ وجه خودشان را درگیر کامیون ملکی نمی کنند؟ چون حال سرو کله زدن به قانون کار و دغدغه سلامت خودرو. و غیره را ندارند.

این پیشنهاد خوب و قابل بررسی توسط دوستان مسوول است
با تعیین نرخ خدمات شرکتهای داخلی میشود با دلایلی مقابله کرد.

با شرط فوق دیگر نیازی به ناوگان ملکی نیست

به خودی خود مشکل ناوگان ملکی شرکت حل میشود

چگونه؟

نحوه برخورد وزارت دارایی با کامیون های شرکتی یکی از موانع کامیونداری شرکتهاست

ناوگان ملکی قدرت مانور شرکتهای را در بازار رقابت افزایش میدهد

نبود رانندگان توانا و سالم برای کار در شرکتهای هم از معضلات کامیون داریست

به چه قیمتی؟

تجربه نشان داده که اگر شرکتی کامیون نداشته باشد مشکلات کامیونداران را نداشته و در

نتیجه بدون در نظر گرفتن هزینه ها در قیمت گذاریها رقابت ناسالم میکند

در صورتیکه چنانچه همه چیز اصولی پیش برود باید برعکس باشد و شرکتهای توان رقابت

بیشتری داشته باشند

ما از هر سو که برویم با یک مشکلی مواجه میشویم.

لزوم وجود ناوگان ملکی در ایین نامه تاسیس مطلبی است که مدیریت پرسنل و مدیران با

تجربه و آزموده را با پول و سرمایه مقایسه و تجربه و مدیریت این عزیزان را زیر سوال میبرد

بحث توانایی و تجربه مدیران محترم در مجوزهای بین المللی دیده شده ولی در قانون

داخلی اهمیتی به آن نمیدهند

یعنی تنها کسی میتواند وارد مدیریت حمل و نقل داخلی شود که علاوه بر مدیریت "

سرمایه " کافی داشته باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به یک مدیر باتجربه بدون ناوگان هیچ مجوزی نمی دهند

مدیر مجرب بدون ابزار چکار می خواهد بکند؟

در حالی که مدیر ایده ال شخصیت است که بتواند از پتانسیل های موجود در کشور استفاده کند

شرکت حمل و نقل باید مسولیت پذیر باشد اینکه حوصله سرو کله زدن ندارد این فرار از مسولیت است البته باید همه شرایط لحاظ شود ولی آنکه شرکت توانمند می خواهد و دنبال منفعت پس باید هزینه های جانبی آن را نیز پذیرا باشد

مدیرانی که کلیه عملیات لجستیکی شرکتها را بدون ناوگان خود مالک انجام می دهند، یا بدون ماشین الات و امکانات

پیشنهاد دسته بندی دقیقا با همین هدف است که نقش تجربه و دانش و اصطلاحا مغزافزار

را در بخش فورواردری ببینیم و نقش سرمایه را در بخش کیری

حال اینکه آیا سازمان به اینچنین اشخاصی مجوز میدهد یا خیر؟

به این افراد در زمینه فورواردری باید مجوز بدهند البته پس از اثبات توانمندی هایشان

اثبات توانمندی ها هم خود مقوله ایست جدا

حال معیارهای مناسب در رتبه بندی کیرها:

1. تعداد کامیون

2. متوسط سن ناوگان

3. ترکیب بارگیرها

4. تعداد شعب

5. متراژ زمین

6. امکانات در حوزه فناوری اطلاعات

7. ویژگی ها و سوابق مدیرعامل و اعضای هیات مدیره

8. ترکیب منابع انسانی

و ...

که البته هر یک از این معیارها ضریب اهمیت مخصوص خود را خواهد داشت

و معیارهای مناسب برای رتبه بندی فورواردرها:

1. ترکیب نیروی انسانی از نظر نوع و سطح مدرک تحصیلی

2. دوره های آموزشی گذرانده شده توسط منابع انسانی کلیدی در زمینه حمل و نقل و حوزه

های وابسته

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

3. امکانات در حوزه فناوری اطلاعات/برای مثال داشتن وب سائیتی که امکان سفارش گذاری آنلاین بار در آن فراهم باشد

4. نمره مدیر در آزمونی که سازمان برگزار می کند

5. سوابق کاری متناسب با حمل و نقل در رزومه مدیرعامل و هیات مدیره

6. دفتر کار

و ...

که قاعدتا این معیارها نیز باید اوزان مخصوص داشته باشند

هر شرکت با توجه به امکانات و ویژگی های خود می تواند در یکی از رتبه های فورواردری یا کربری یا حتی در صورت لیاقت در هر دو دسته جای بگیرد و فعالیت نماید بدیهی است که محدوده اختیار و فعالیت شرکت و منافع قابل اکتسابش تابع رتبه آن است طرح بسیار جالبی به نظر میرسد

به این صورت نقش دلالتی صرف از بین رفته و شرکتها با توجه به توانایی هایشان از سود های سرمایه خود بهره میبرند

بسیاری از مدیران هستند که علیرغم تجربه و دانش بالای خود در این زمینه و پتانسل های بالای خود در زمینه حمل و نقل متاسفانه تاکنون هیچ مجوزی نگرفته و به کارمندی صرف اکتفا کرده اند

بهترین کار سوق دادن صنعت حمل و نقل بسان کشورهای اروپایی به شرکت های توانمند باداشتن کامیونهای ملکی زیاد است. راننده ها باید کارمندان این شرکتها باشند و داشتن ابزارآلات نظارتی از مبدا تا مقصد میتواند شرکتها را از وضعیت ناوگان شان باخبر سازد. دراین میان هستند شرکتهایی که باید خودشان را باشرايط سازگار کنند یا از دور رقابت کنار روند. البته معیارهای دیگری هم می توان برای رتبه بندی در نظر گرفت مانند سوابق پرداخت مالیات و حق بیمه پرسنل و تعداد پرسنل تمام وقت و ...

البته اروپا و امریکا نیز طرح های دسته بندی و رتبه بندی خودشان را علی القاعده دارند ضمن اینکه لازم است در بازه های زمانی معقول مثلا هر ده سال یک بار مجددا ضوابط بازنگری شود

شرط دانش و تجربه مدیران در هدایت ناوگان و بهره وری صحیح و به صرفه از بازار کشور باید بعنوان شرط اصلي تاسیس شرکتها در نظر گرفته شود

در حال حاضر بهترین راهکار استفاده از ناوگان خود مالک موجود است و تعریف رابطه صحیح و برد برد بین کامیون داران و شرکت ها بر اساس مصالح و نیازها به کشور

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

البته رتبه بندی دارند ولی شرکتی که دارای پایین ترین گرید است در بازار رقابت بهترین شرکت های ما را میتواند از دور خارج کند

ما در بازار داخلی نیاز مبرم به وجود شرکتهای فورواردر و یا به تعریفی شرکتهای لجستیکی داریم که این مقوله باید بررسی شود

شرکتهایی که بتوانند علاوه بر عملیات حمل و نقل، عملیات های تخلیه، بارگیری، انبارداری، ترخیص و ... را انجام دهند

متأسفانه در اساسنامه شرکتهای حمل و نقل موضوع فعالیت فقط و فقط :

" حمل و نقل داخلی کالا " قید میشود

یعنی کلیه فعالیتهای لجستیکی یک شرکت حمل و نقل داخلی غیر قانونیست؟

به این دلیل اهمیت تجزیه شرکتهای داخلی به بخش فورواردر و کریر مشخص می شود.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

بررسی مشکلات فی مابین حمل و نقل کشورهای ایران و ترکیه

محمد سیاوشی, [21:30 26.05.15]

باعرض سلام و ادب

بنا به خواست تعدادی از اعضا محترم گروه امشب به موضوع مشکلات فی مابین ایران و ترکیه در حوزه ترانزیت و حمل و نقل جاده ای خواهیم پرداخت. و انشالله همچون گذشته بر اساس مقررات گروه و سرلوحه قرارداد اخلاق و احترام در گفتار و انتقادهایمان به بحث و تبادل نظر خواهیم پرداخت . از سوال اول شروع خواهیم کرد و انشالله همینگونه و گام به گام پیش خواهیم رفت .

محمد سیاوشی, [21:30 26.05.15]

سوال نخست:

دلایل کارشکنی و سنگ اندازی ترکیه در حوزه حمل و نقل و ترانزیت با ایران ؟

آقای قراملکی, [21:30 26.05.15]

با سلام خدمت دوستان و اساتید گرامی آقایان بهمن زاده و عددیان برای اینکه مسایل ترکیه را بررسی کنیم لازم است آنها را به چند دسته تقسیم کنیم
1- بارگیری کامیونهای دو کشور از خاک کشور مقابل که این خود به سه دسته تقسیم میشود الف بارگیری کامیونهای دو کشور که با بار به مقصد آن کشور رفته اند به کشور مبدا در این مورد کامیونهای ایرانی که به ترکیه میروند بدون محدودیت برای ایران بارگیری مینمایند و کامیونهای ترکیه که به ایران می آیند نیز با اخذ مجوز از سازمان پاپانه ها از ایران بارگیری مینمایند

محمد سیاوشی, [21:32 26.05.15]

سلام جناب آقای قراملکی عزیز

آقای قراملکی, [21:32 26.05.15]

بارگیری کامیونهای دو کشور که محمولات خود را در کشور دیگری تخلیه مینمایند و برای بارگیری به آن کشور میروند نمونه این وضعیت بارگیری کامیونهای ایرانی که بعد از تخلیه در گرجستان برای بارگیری

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به ترکیه میروند ویا کامیونهای ترک که بار خود را در ترکمنستان تخلیه و برای بارگیری به ایران می آیند در حال حاضر بارگیری این کامیونها از دو طرف بلا مانع است ول سال گذشته دولت ایران بارگیری این کامیونها را ممنوع کرد و ترکیه نیز متقابلا بارگیری کامیونهای ایرانی را در ترکیه ممنوع کرد که هر دو طرف بعد از مدتی به اشتباه خود پی برده و این قانون را لغو کردند

محمد سیاوشی, [21:32 26.05.15]
سرفصل ها را از ابتدا مشخص کرده بودیم

آقای قراملکی, [21:33 26.05.15]
سلام خدمت شما من فقط خواستم مقدمهای بر مشکلات داشته باشیم

محمد سیاوشی, [21:34 26.05.15]
بسیار سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [21:34 26.05.15]
بنده و اعضا آماده شنیدن نظرات حضرتعالی و سایر عزیزان در این حوزه هستیم

آقای قراملکی, [21:35 26.05.15]
از لطف شما سپاسگزارم

مهندس فراهانی حمل و نقل, [21:37 26.05.15]
باسلام برای پاسخ به سوال اول جناب مهندس سیاوشی به نظرم باید یک نیم نگاهی به جغرافیای سیاسی حوزه ایران دراین منطقه بی اندازیم

مهندس فراهانی حمل و نقل, [21:39 26.05.15]
ترکیه نه فقط در حمل و نقل بلکه در سایر موارد و صنایع تا جایی که بتواند ومیتواند درحال شیطنت است

محمد سیاوشی, [21:40 26.05.15]
سلام جناب مهندس فراهانی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [21:40 26.05.15]

سلام و شب بخیر خدمت جناب سیاوشی و سروران گرانی

محمد سیاوشی, [21:40 26.05.15]

دلایل شیطنت های ترکیه در حوزه حمل و نقل چیست؟

محمد سیاوشی, [21:40 26.05.15]

سلام جناب مهندس فتحی عزیز

مهندس مختاری, [21:42 26.05.15]

سلام خدمت تمامی دوستان عزیز

آقای فتحی, [21:42 26.05.15]

سلام جناب مختاری شب شما بخیر

مهندس فراهانی حمل و نقل, [21:45 26.05.15]

آن چه در دیدگاه اول به نظر میرسد ارزانی سوخت در ایران نسبت به کشور ترکیه است و قصد دارد نوعی امتیاز از ایران بگیرد

محمد سیاوشی, [21:46 26.05.15]

سلام جناب مهندس مختاری عزیز

مهندس دل قوی, [21:46 26.05.15]

عرض سلام و ادب خدمت کلیه حاضرین در بحث امشب

محمد سیاوشی, [21:46 26.05.15]

یعنی یکی از دلایلش سوخت است؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:46 26.05.15]

سلام جناب مهندس دل قوی عزیز

مهندس فراهانی حمل و نقل, [21:50 26.05.15]

آنچه به نظر می رسد: فعالان صنعت حمل و نقل ترکیه معتقدند که دولت ایران با پرداخت یارانه سوخت به رانندگان ایرانی، آنها را در مقابل رقبای ترک خود تقویت کرده و حتی بسیاری از بازرگانان ترک، بار خود را به کامیون‌ها و شرکت‌های حمل و نقل ایرانی می‌دهند چون آنها مبلغ کمتری از صاحبان کالا برای جابه‌جایی بار دریافت می‌کنند. به همین دلیل فعالان صنعت حمل و نقل ترکیه معتقدند که اخذ عوارض از رانندگان ایرانی راه متقابلی برای تقویت رانندگان و شرکت‌های ترک است تا در رقابت با هم‌تایان ایرانی خود بتوانند سهم بیشتری از بازار پرسود ترانزیت و حمل کالا داشته باشند.

مهندس خناری, [21:50 26.05.15]

سلام یکی از صنایع مهم ترکیه صنعت حمل و نقله و در مسیر اروپا و آسیا هست لذا دنبال حذف تنها رقیب یعنی ایران هست

محمد سیاوشی, [21:51 26.05.15]

سلام جناب مهندس خناری

مهندس فراهانی حمل و نقل, [21:51 26.05.15]

همچنین دوبار افزایش عوارض درفاصله دو روز از سوی ترکیه نشان می‌دهد، که این کشور یک خواسته اصلی را پیگیری می‌کند: اینکه از مزیت رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل ایرانی در دسترسی به سوخت ارزان بکاهد.

محمد سیاوشی, [21:52 26.05.15]

ایران که در حال حاضر کالاهای خود را هم ظاهرا به کامیون های ترکیه می دهد ، پس به نظر نمی رسد ایران رقیبی برای ترکیه باشد

مهندس باقری بنادر, [21:52 26.05.15]

سلام و عرض ادب

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:52 26.05.15]

سلام جناب مهندس باقری

مهندس خناری, [21:55 26.05.15]

باحذف یا کمرنگ کردن حمل و نقل ایران ورود کامیونها به کشور ایران از امتیاز سوخت ارزان ماهم استفاده

مهندس خناری, [21:56 26.05.15]

می کنند اگرچه ما مثلا پلمب باکهارا انجام می دهیم

آقای عددیان, [21:59 26.05.15]

باسلام خدمت دوستان واساتید محترم گروه

مشکل حمل و نقل ایران و ترکیه یک مشکل تاریخی ، سیاسی ، اقتصادی ، روانیست
وهریک بنوبه خود جای بررسی بسیار گسترده دارد اما از آنجا که تمام این مسائل را نمیتوان یکجا حل کرد دولت ترکیه با توجه به شرایط زمانی و مکانی خود این تصور غلط را دارد که در این مسائل دست بالارا دارد وعلت اصلی بوجود آمدن این تصور بد عمل کردن مسئولین ایرانی و تکیه کردن به مسائل و اهرمهای دیگر بجای بکار گیری و تکیه بر اهالی حمل و نقل است . بد نیس به سخنی از نیچه اشاره کنم آنچه در نهایت پیروز است قدرت است نه عدالت وما قوی عمل نکردیم . این یک مسئله

آقای قراملکی, [22:00 26.05.15]

اگر ممکن است لطفا امار کامیونها و تعداد سفرهای کشور ترکیه را بررسی نمایید وبعد با ایران مقایسه فرمایید

محمد سیاوشی, [22:01 26.05.15]

سلام جناب آقای عددیان عزیز

آقای عددیان, [22:01 26.05.15]

سلام و عرض ادب خدمت شما و همه دوستان حاضر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:03 26.05.15]

موضوع امشب بسیار مهم و راهبردی است در حوزه ترانزیت و قطعا عزیزان اطلاعات ارزشمندی در اینخصوص دارند و انشاءالله شاهد حضور و مشارکت بیشتر اعضا باشیم.

مهندس فراهانی حمل و نقل, [22:03 26.05.15]

[In reply to آقای عددیان]

در کتاب تجارت جنگ است نیز به این مساله تاکید شده است

آقای عددیان, [22:06 26.05.15]

بررسی این مسئله بسیار مهم است که چرا در حالیکه تا اواسط دهه شصت ایران قدرت برتر حمل و نقل منطقه است به ناگاه با یک چرخش ظرف چند سال اوضاع عوض میشود بدو دلیل محوری و اساسی

1- بها ندادن و سیاسی کردن حمل و نقل در ایران

2- بهادادن و پی بردن به ارزشهای واقعی و جایگاه درست حول نقل در تر کیه

آقای عددیان, [22:08 26.05.15]

بررسی این دو موضوع در مجال این بحث نیست و اینکه اکنون چه لاید کرد در اولویت اول است ما چند شرکت داریم که بیش از پنجاه دستگه کامیون ملکی دارند و ترکها چند شرکت بااین مشخصا وجود دارد اگر میخواهیم قوی باشیم این قدرت را ترکیه چگونه بدست آورده است

آقای عددیان, [22:09 26.05.15]

جناب قرا ملکی به پله اول و اساسی مسئله اشاره فر مودند

مهندس خناری, [22:13 26.05.15]

به هرحال برای جلوگیری از کارشکنی ها هماهنگی بین گمرک وپایانه مشخص کرون یک متولی در بازارگان بسیار مهم هست

آقای عددیان, [22:14 26.05.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

چنانچه اشاره شد اگر میخواهیم دست بالارا داشته باشیم باید قوی باشیم وگرنه با های و هوی تو خالی کاری از پیش نمیبریم .

از آرزوهای بزرگ من در سالهای اخیر این بوده که از یکی از سیاست داران کشور بپرسم اصولا داشتن یک حملو نقل قدرتمند در تمام وجوه آن جزو دکترین سیاسی اقتصادی کشور هست یا نه ؟ جواب این سنوال تکلیف ما را که پیرو سیاست گذاران هستند روشن میکند .

مهندس خناری, [22:14 26.05.15]

مااول باید مشکلات بین سازمانی در بازرگان را حل وآنهارا هماهنگ کنیم بعد مسایل برون مرزی

آقای عددیان, [22:18 26.05.15]

سلام جناب خناری

متاسفانه بازرگان بزرگترین لکه ننگ و آبرو ریزی نظام حمل و نقل کشور ایران است و همانطور که در سی و چند سال گذشته کسی یارای درست کردن آنرا نداشته اگر درب به همین پاشنه بچرخد در سی سال آینده هم هیچ قدرتی توان اصلاح آنرا ندارد .

مهندس خناری, [22:18 26.05.15]

به هر حال کشور رقیب بیکار نمی ماند هم حمل و نقل خودش را تقویت می کنه هم چوب لای چرخ ما میذاره

خانم هومانی, [22:18 26.05.15]

[File : turkey-oecd-trade-facilitation-indicators-april-2014.pdf]

آقای عددیان, [22:20 26.05.15]

من و امثال من کسانی هستیم که از حدود سی سال پیش با این منجلاب سرو کار داشته و داریم .

مهندس خناری, [22:21 26.05.15]

واقعا من نمی دانم مرزی که شما استحضار دارید در گذشته تا 700 800 کامیون تردد داشته حالا به این روز افتاده !!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای قراملکی, [22:22 26.05.15]

طاهرا اکثر دوستان امشب تشریف ندارند یا متاسفانه فعال نیستند

آقای عددیان, [22:22 26.05.15]

اگر بدانیم که آنچه هست خواست مسئولین ماست ماهم فشار روانی کمتری را تحمل میکنیم

مهندس خناری, [22:23 26.05.15]

قطعا این طور نیست ولی همتی باید باشد.

مهندس خناری, [22:24 26.05.15]

به نظر خیلی از مشکلات را تعامل وملاقات مرزی حل میکنه

آقای عددیان, [22:25 26.05.15]

باید غرض کنم بازار گان باین صفات که گفتم در دنیا مشهور است . در سال 72 در بندر دوور انگلیس با چند راننده از ملیتهای مختلف صحبت میکردیم وقتی اسم بازرگان گفته شد چنان واکنشی نشان دادند که من از خجالت اب شدم

آقای عددیان, [22:26 26.05.15]

این فقط یکی از هزار است ، ونا همچنان بلا تکلیف و طبیعتا ترکها که میدان را خالی پیدا کردند میتا زند

آقای قراملکی, [22:26 26.05.15]

با توجه به اینکه بنده در تعدد زیادی از مذاکرات دو طرف درایران و ترکیه بودم میدانم که مسؤلان میخواهند مشکلا حل شود ولی در بعضی موارد شاید تصمیمات اشتباهی گرفته شده باشد

مهندس خناری, [22:28 26.05.15]

البته دوستان استحضار دارند که ترکیه به مراتب بیشتر از ایران به حمل ونقلش اهمیت میده گاهی وقتا به خاطر یک راننده سفارتش با گمرک ملاقات ومکاتبات داشته!!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [22:29 26.05.15]

با سلام

البته بنده در این حوزه اطلاعات زیادی ندارم اما فقط یک نکته عرض کنم. کلمه "شیطنت" را در مباحث زیاد می بینم. به نظرم در دنیای کسب و کار و بویژه وقتی رقابتی در سطح بین المللی یا منطقه ای شکل می گیرد دیگر جای تعارف و رعایت همه قواعد نیست و لذا آنکه بیشتر از مهره های خود بهره می برد برنده است. این ساده انگارانه است که انتظار داشته باشیم ترکیه که رقیب اصلی ما در منطقه است باب میل ما رفتار کند. پس ضروریست ما هم این بازی را به نفع خود مدیریت کنیم.

خانم هومانی, [22:31 26.05.15]

مقایسه بین ناوگان حمل و نقل کشور و قدمت آنها و اینکه آیا استاندارد های لازم برای تردد رو هم دارن اهمیت داره. ضمن اینکه ترک ها هم احتمالاً برخلاف ما دنبال اختراع چرخ از اول نیستن و best practice های موجود و مشاوران خبره بهره میگیرند چیزی که مدیران ما کمی با اون مشکل دارن

محمد سیاوشی, [22:32 26.05.15]

سلام سرکار خانم مهندس هومانی

خانم هومانی, [22:32 26.05.15]

سلام و عرض ادب

خانم هومانی, [22:36 26.05.15]

گزارش شرکت deloitte در حوزه لجستیک برای ترکیه مربوط به سال 2013 نشون میده که مدیریت کلان ترکیه برنامه جامعی برای این حوزه و بویژه حمل و نقل در نظر دارن

آقای عددیان, [22:38 26.05.15]

جناب قرا ملکی ، اشتباه یک بار دو بار است نه سی سال

اعتقاد من اینست که با اراده قوی و خواست ملی و تکیه بر نیروهای مومن و متخصص مسائل بین ما و ترکها تماما بنفع ما خاتمه خواهد یافت ، در سالها بیکه مسیرمان را عوض کردیم و از طریق روسیه و لهستان به اروپا میرفتیم عجز و در ماندگی همین قلدران را بچشم دیدیم که چگونه با التماس مارا به مسیر ترکیه باز گرداندند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [22:39 26.05.15]

یکنفر متخصص در مسائل حمل و نقل باید برای مذاکره میرفت نه وزیر ارتباطات

خانم هومانی, [22:41 26.05.15]

[File : TRANSPORTATION-LOGISTICS-INDUSTRY.pdf]

آقای قراملکی, [22:43 26.05.15]

به نظر من باید مذاکرات کلا از دو طرف به بخش خصوصی که به این کار مشغولند و متخصص هستند واگذار گردد

آقای عددیان, [22:43 26.05.15]

همه دست اندر کاران حمل و نقل میدانند که ترکیه بامکانات ما بیشتر نیاز دارد تا ما به آنها ولی ما از این مزیت هیچ استفاده ای نمیکنیم

آقای عددیان, [22:45 26.05.15]

مشروط باینکه نهاد های دولتی ما از بخش خصوصی حمایتها ی لازم را بکنند

آقای عددیان, [22:49 26.05.15]

خوشحال میشدیم دوستان و اساتید دیگر هم در بحث شرکت کنند و از نظراتشان استفاده کنیم

آقای فتحی, [22:50 26.05.15]

سروران عزیز بسیار از مطالب مطرح شده استفاده کردم و آموختم. با نظر جناب قراملکی موافقم. دولت باید امور را به مردم و نماینده آنها در حوزه حمل و نقل یعنی بخش خصوصی بسپارد. مگر دولت چقدر توان دارد که بخواهد به انواع و اقسام مشکلات بپردازد.

آقای فتحی, [22:53 26.05.15]

عدم چابکی و قدرت تصمیم گیری در سطوح مدیریتی دولتی کارایی وارد شدن در این عرصه ها را ندارد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [22:53 26.05.15]

باوجود اینکه بنده نماینده بخش خصوصی نیستم ولی بعنوان یک عضو کوچک این جامعه بزرگ آماده هرگونه تلاش وکوشش در جهت پیشبرد اهداف عالی این بخش هستم .

آقای فتحی, [22:56 26.05.15]

درود بر شما

خانم هومانی, [22:58 26.05.15]

[In reply to آقای عددیان]

باید به تفکر شما افرین گفت

مهندس مهرانی, [22:58 26.05.15]

اگر ایران هم مثل ترکیه انجمن حمل و نقل بین المللی قوی داشت قطعا این مشکلات وجود نداشت

مهندس مهرانی, [22:58 26.05.15]

این کار باید از طریق انجمن ها پیگیری شود و دولت ها کمتر باید مداخله کنند

مهندس مهرانی, [22:59 26.05.15]

البت شیطنت های ترکیه در این بازار هم بسیار است

آقای قراملکی, [23:00 26.05.15]

یک انجمن چچگونه قوی میشود ایا بدون مشارکت اعضا قوی میشود انجمن قوی داشت؟

محمد سیاوشی, [23:00 26.05.15]

سپاس از همه عزیزان

محمد سیاوشی, [23:00 26.05.15]

[In reply to آقای قراملکی]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

این هم میتواند خود موضوع گفتگو باشد

مهندس مهرانی, [23:00 26.05.15]

با انتخابات درست و بدون

آقای عددیان, [23:01 26.05.15]

ممنونم، شرمنده میفرمایید

متأسفانه ترکها از ضعف ما حد اکثر سود را میبرند . وکارشان بجایی رسیده که برای ما در مسایلی که اصلا ربطی به آنها ندارد تعیین تکلیف میکنند و اخیرا هم از ما سوخت با سوبسید طلب میکنند

محمد سیاوشی, [23:02 26.05.15]

از نظرات ارزشمند همه سروران بهره بردیم و استفاده کردیم.

خانم هومانی, [23:02 26.05.15]

متأسفانه بیشتر انجمن های صنفی در کشور ما از مشکل همیت رنج میبرن و اعضا به جای اونکه به منافع جمعی فکر کنن به منافع شخصیشون بیشتر بها میدن.

آقای قراملکی, [23:03 26.05.15]

سپاس از همه ولی جناب سیاوشی لطفا ترتیبی بدهید موضع به این مهمی با مشارکت تعداد بیشتری از اعضا بردسی شود

محمد سیاوشی, [23:04 26.05.15]

[In reply to خانم هومانی]

ما در این گروه فقط به دنبال راهکارها هستیم

محمد سیاوشی, [23:04 26.05.15]

[In reply to آقای قراملکی]

بنده نهایت ارزویم مشارکت حداکثریست جناب قراملکی عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم هومانی, [23:04 26.05.15]

با عرض معذرت تا اسیب شناسی اتفاق نیوفته راهکاری هم بدست نمیاد

محمد سیاوشی, [23:05 26.05.15]

اسیب شناسی را موافقم ولی از راه درست ، علمی و منطقی

آقای عددیان, [23:05 26.05.15]

سرکار خانم هومانی از قدیم گفتند یکی مرد جنگی به از صد هزار امرو حمل و نقل ما مرد جنگی
میخواهد نه انجمنهای تشریفاتی که بیشتر میهمانی در آنها برگزار میشود نه شورای عملیات

خانم هومانی, [23:06 26.05.15]

[In reply to آقای عددیان]

عرض بنده هم دقیقا همین بود

محمد سیاوشی, [23:06 26.05.15]

پایان مباحث امشب اعلام می گردد

آقای عددیان, [23:06 26.05.15]

شب همگی بخیر

محمد سیاوشی, [23:06 26.05.15]

سپاس از همه سروران

آقای فتحی, [23:07 26.05.15]

موافقم جناب عددیان. واقعا بنظرم اگر بجای درگیری دولت با ترکها ، اگر یک شخص یا گروهی آشنا به
روشهای مذاکره و آگاه وارد شوند مشکل حل میشود

آقای فتحی, [23:07 26.05.15]

سپاس از سروران عزیز و جناب سیاوشی عزیز شب بخیر عرض میکنم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی, [23:07 26.05.15]

خداقوت عرض میکنم خدمت کلیه اساتید بنده و امشب اگرچه در بحث بدلیل عدم اطلاعات شرکت نکردم ولی درسها آموختم تشکر میکنم مجدد

محمد سیاوشی, [23:08 26.05.15]

واقعا وقت گذاشتید ، همت کردید و با حضورتان فضای سرد امشب گروه را گرما بخشیدید

مهندس فراهانی حمل و نقل, [23:09 26.05.15]

خسته نباشید ای کاش یک تیم مذاکره کننده فنی وقوی هم دراین خط مقدم داشتیم

محمد سیاوشی, [23:10 26.05.15]

در خصوص گفتگوی امشب مطاباب زیاد برای گفتن وجود داشت اما چون مشارکت اندک بود بحث را آزاد گذاشتیم.

درود و هزاران درود

فصل دوم :

مباحث حوزه

حمل و نقل

ریلی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش اول :

محمد سیاوشی, [22:18 17.01.15]
باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

محمد سیاوشی, [22:19 17.01.15]
طبق برنامه ریزی قبلی مقرر شد از امشب تا پایان هفته فضای گروه کلا در اختیار عزیزان حمل و نقل ریلی باشد.

محمد سیاوشی, [22:20 17.01.15]
درابتدا و به عنوان اولین سوال اگر عزیزان گزارشی در خصوص صنعت حمل و نقل ریلی به صورت عمومی بدهند بسیار عالی خواهد شد.

محمد سیاوشی, [22:21 17.01.15]
طول خطوط
تعداد شرکت ها
سهم حمل و نقل ریلی در جا به جایی کالا
و غیره

دکتر فتحعلی, [22:23 17.01.15]
بنده فکر کنم اگر به صورت رسمی کسی از دوستان در این حوزه آمار جدیدی دارد توضیح دهد

دکتر فتحعلی, [22:24 17.01.15]
در غیر این صورت برای شروع موضوع بنده توضیح مختصر را ارائه کنم

محمد سیاوشی, [22:25 17.01.15]
دوستان جناب دکتر فتحعلی عزیز دارای دکترای حمل و نقل در زمینه راه آهن و استاد دانشگاه امیرکبیر تهران هستند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سجاد دوست, [22:25 17.01.15]

سلام و درود بر همه

محمد سیاوشی, [22:26 17.01.15]

و جناب دکتر نظری عزیز هم دارای دکترای برنامه ریزی حمل و نقل و استاد دانشگاه علم و صنعت هستند.

محمد سیاوشی, [22:26 17.01.15]

بفرمایید جناب دکتر فتحعلی عزیز

لقمان نادی, [22:27 17.01.15]

سلام به همه دوستان و عزیزان

دکتر فتحعلی, [22:28 17.01.15]

واقعیت آن است که با وجود تلاش های دست اندر کاران صنعت ریلی وضعیت شبکه ریلی در مقایسه با برنامه های بالاسری فاصله زیادی دارد

مهندس رضایی, [22:28 17.01.15]

با سلام خدمت همه اساتید و سروران گرامی.

دکتر فتحعلی, [22:29 17.01.15]

برای آغاز بهتر است کیلومتر ریلی موجود را که حدود 13000 کیلومتر عنوان شده و طبق برنامه 1404 باید 25000 کیلومتر باشد را عنوان کنیم

محمد سیاوشی, [22:30 17.01.15]

بله جناب دکتر ، بسیار عالی

دکتر فتحعلی, [22:31 17.01.15]

البته این آمار کلی است که خدمت دوستان مطرح شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [22:31 17.01.15]

سهم ریلی کشور از حمل بار و مسافر نیز جالب توجه است

دکتر فتحعلی, [22:32 17.01.15]

به طوری که سهم حدود 5 درصدی بار و 10 درصدی مسافر را شاهد هستیم

محمد سیاوشی, [22:33 17.01.15]

و تا سال 1404 قراره این سهم 5 درصدی به چه میزانی افزایش یابد؟

مهندس رضایی, [22:33 17.01.15]

مسئله اصلی این است که دولت تاکنون اولویت و سرمایه گذاری که در بخش جاده داشته به هیچ وجه در بخش ریلی نداشته است.

دکتر فتحعلی, [22:34 17.01.15]

واقعیت تا سال 1390 می بایست به عدد 18 درصد برسد در حوزه مسافری

محمد سیاوشی, [22:34 17.01.15]

و در حوزه کالا؟

دکتر فتحعلی, [22:34 17.01.15]

در حمل کالا نیز 30 درصد برنامه ریزی شده بوده است

محمد سیاوشی, [22:35 17.01.15]

30 درصد!!؟

محمد سیاوشی, [22:35 17.01.15]

چه دلایلی باعث عقب ماندن از برنامه ها شد ؟

دکتر فتحعلی, [22:36 17.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تعدادی که خدمت بزرگواران اعلام کردم از قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت مصوب سال 86 است

مهندس رضایی, [22:36 17.01.15]

دولت جاده ها را می سازد و تقریبا بصورت رایگان در اختیار مردم میگذارد ولی در بخش ریل با توجه به سرمایه گذاری کلانی که در این بخش لازم است اعتبار کافی تصویب و تخصیص نمی گردد.

محمد سیاوشی, [22:37 17.01.15]

جناب مهندس رضایی عزیز به ما کمک می کنید تا از ریل مباحث امشب خارج نشویم؟

مهندس رضایی, [22:37 17.01.15]

بله حتما.

محمد سیاوشی, [22:37 17.01.15]

سپاسگزارم

دکتر فتحعلی, [22:38 17.01.15]

به نظر می رسد که به منظور دستیابی به کارایی لازم در این حوزه می بایست بستر رقابتی لازم را پیش از پیش پیگیری کنیم

محمد سیاوشی, [22:39 17.01.15]

جناب مهندس رضایی اگر شما هم به ما کمک کنید و آمار و اطلاعات شرکت های فعال را ارایه کنید خیلی ممنون خواهیم شد

مهندس فاضلی, [22:39 17.01.15]

سلام بر همگی..کمبود طول راه آهن یک بحث است که در جای خود بسیار قابل بحث و بررسی است اما گران بودن نرخ حمل نیز خود مزید بر علت است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:40 17.01.15]

سلام و درود بر جناب مهندس فاضلی عزیز

مهندس فاضلی, [22:41 17.01.15]

استفاده بهینه از همان مقدار ریلی که داریم هم صورت نمی گیرد.

محمد سیاوشی, [22:41 17.01.15]

جناب دکتر فتحعلی عزیز این بستر رقابتی را چگونه باید بوجود آورد؟

مهندس فاضلی, [22:41 17.01.15]

سلام بر مدیر عزیز

دکتر فتحعلی, [22:41 17.01.15]

وقتی صحبت از رقابت می شود

دکتر فتحعلی, [22:42 17.01.15]

به ویژه با مزایای بیشماری که در صنعت ریلی موجود است

دکتر فتحعلی, [22:42 17.01.15]

از جمله ایمنی

مصرف انرژی

محیط زیست

محمد سیاوشی, [22:42 17.01.15]

البته جناب مهندس فاضلی نکته مهمی را فرمودند که حتما به آن هم خواهیم پرداخت

مدیریت صحیح استفاده از خطوط ریلی موجود

دکتر فتحعلی, [22:42 17.01.15]

حجم بالای مسافر و بار قابل حمل و موارد دیگر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رضایی, [22:43 17.01.15]

در بخش ریلی حدود ده شرکت حمل و نقل در بخش مسافری و بیش از بیست شرکت در بخش حمل بار فعال هستند.

دکتر فتحعلی, [22:43 17.01.15]

یعنی باید برای هر یک از این شاخص ها ارزش گذاری مقایسه ای صورت گیرد

محمد سیاوشی, [22:44 17.01.15]

ممنون جناب رضایی امار جالبی بود و البته قابل بحث جدی

دکتر فتحعلی, [22:44 17.01.15]

در شرایط کنونی واقعیت آن است که شرکت ها ترجیح رقابتی به منظور بهره گیری از حمل کالا از طریق ریل ندارند

دکتر فتحعلی, [22:45 17.01.15]

چرا که در دسرهایی فراوان و هزینه تمام شده زیادی دارد

محمد سیاوشی, [22:45 17.01.15]

کدام شرکت ها جناب دکتر؟

محمد سیاوشی, [22:45 17.01.15]

منظورتان کارخانه ها و صنایع هستند؟

دکتر فتحعلی, [22:45 17.01.15]

بله

دکتر فتحعلی, [22:46 17.01.15]

برای مثال فولاد مبارکه اصفهان را عرض می کنم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:46 17.01.15]

جناب مهندس فاضلی پاسخی این سوال را می دهید؟

مهندس رضایی, [22:46 17.01.15]

منظور بنده نیز از مقدمه چینی های اول صحبت همین بود که به همین نقطه برسیم.

دکتر فتحعلی, [22:46 17.01.15]

که به عنوان یکی از مراکز اصلی تولید فولاد کشور نقش آفرینی می کند

مهندس فاضلی, [22:47 17.01.15]

بله حتما

مهندس رضایی, [22:47 17.01.15]

چرا که هزینه تمام شده حمل بار در بخش ریلی بیشتر از بخش جاده ای میگردد و این یعنی مزیت رقابتی کمتر نسبت به جاده.

مهندس فاضلی, [22:48 17.01.15]

ترجیح ما قطعا ریل است اگر قیمتش با جاده رقابتی گردد. و راه آهن لوکوموتیو کافی به شرکتهای حمل اختصاص دهد.

محمد سیاوشی, [22:48 17.01.15]

مگر راه آهن در اینخصوص مشکلی دارد؟

مهندس فاضلی, [22:48 17.01.15]

دولت جدید سیاستهای اصلاحی و صحیحی را در دستور کار قرار داده..

محمد سیاوشی, [22:48 17.01.15]

و چرا قیمت حمل ریلی اساسا گرانتر از جاده است؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فاضلی, [22:49 17.01.15]

کمبود لوکوموتیو و قطعات یدکی

دکتر فتحعلی, [22:49 17.01.15]

حق دسترسی بالا

محمد سیاوشی, [22:49 17.01.15]

جناب دکتر فتحعلی راه آهن با کمبود لوکوموتیو مواجه است؟

دکتر فتحعلی, [22:50 17.01.15]

بله

مهندس رضایی, [22:50 17.01.15]

علت شاید همان یارانه ای است که دولت در بخش جاده میدهد ولی در بخش ریل خیر.

مهندس فاضلی, [22:50 17.01.15]

در بخش ریلی پارامتری داریم به نام حق دسترسی... که توسط راه آهن مشخص میشود و به ازای تن بر کیلومتر از شرکت حمل ریلی اخذ میشود.

آقای سجاد دوست, [22:51 17.01.15]

علت گرانی در خصوص مبلغ قابل توجه سرمایه است که لزوما ریل به خود اختصاص داده

مهندس فاضلی, [22:51 17.01.15]

این حق دسترسی در دولت دهم 55% افزایش یافت.

مهندس رضایی, [22:51 17.01.15]

راه آهن با دو مشکل زیر ساختی اصلی مواجه است یکی کمبود خط و مسیرهای دوخطه و دیگری کمبود نیروی کشش.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:51 17.01.15]

آیا امکان کاهش این حق دسترسی میسر است؟

مهندس فاضلی, [22:52 17.01.15]

سیاست دولت عدم افزایش است

مهندس فاضلی, [22:53 17.01.15]

در صورتی که اقتصاد رونق داشته باشد و شرکت دوسر بار داشته باشد صرفه با ریل است.

مهندس رضایی, [22:53 17.01.15]

ما امسال هیچ افزایش تعرفه ای نداشتیم و در موارد زیادی تخفیفات خوبی هم به شرکتهای حمل و نقل ریلی داده شده است.

مهندس فاضلی, [22:54 17.01.15]

دقیقا جناب رضایی

محمد سیاوشی, [22:54 17.01.15]

تاثیری هم داشت جناب رضایی این تخفیفات؟

محمد سیاوشی, [22:54 17.01.15]

و چند درصد شاهد رشد بودیم؟

مهندس رضایی, [22:55 17.01.15]

البته این مسائل در سایه حمایت دولت جدید و مدیریت خوب جناب دکتر آقایانی صورت گرفته است.

مهندس رضایی, [22:57 17.01.15]

بله قطعا بی تاثیر نبوده است. بنده آمارهای دقیق تر را به یاری خداوند فردا شب خدمت سروران گرامی تقدیم خواهم نمود.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [22:59 17.01.15]

من فکر می کنم بحث مهم در این حوزه ورود سرمایه های جدید با ایجاد بستر رقابتی است

دکتر فتحعلی, [22:59 17.01.15]

ما نگاه سرمایه گذاری در راه آهن را باید با سایر مدها متفاوت بدانیم

دکتر فتحعلی, [22:59 17.01.15]

چرا که هزینه های به مراتب بالاتر را شاهد هستیم

مهندس فاضلی, [23:00 17.01.15]

سرمایه گذاری دولتی یا بخش خصوصی جناب دکتر

دکتر فتحعلی, [23:00 17.01.15]

زمانی که بستر رقابتی ایجاد شود

دکتر فتحعلی, [23:00 17.01.15]

بخش خصوصی رقبت برای حضور پیدا خواهد کرد

محمد سیاوشی, [23:01 17.01.15]

چگونه و چه کسی این بسترها را باید ایجاد کند؟

دکتر فتحعلی, [23:01 17.01.15]

طبق آمار ما باید در افق 1400 توان حمل 915 میلیون تن بار را داشته باشیم

مهندس رضایی, [23:01 17.01.15]

واقعیت این است که همین هزینه های بسیار با لاست که باعث میشود دولت از زیر آن شانه خالی کند.

محمد سیاوشی, [23:02 17.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب دکتر به نظرتان به اهداف افق خواهیم رسید؟

محمد سیاوشی, [23:02 17.01.15]

و البته چگونه و چه کسی این بسترها را باید ایجاد کند؟

مهندس فاضلی, [23:02 17.01.15]

آیا ساز و کار ورود بخش خصوصی تدوین شده است؟؟

دکتر فتحعلی, [23:03 17.01.15]

واقعیت فاصله زیادی داریم

مهندس رضایی, [23:03 17.01.15]

ولی باید ضمانتهای لازم و جذابیت لازم برای ورود بخش خصوصی برای سرمایه گذاری فراهم شود.

محمد سیاوشی, [23:03 17.01.15]

این ضمانت ها و ساز و کارها و بسترهای ورود تعریفشان چیست؟

دکتر فتحعلی, [23:03 17.01.15]

مثلا آماری را که خود وزیر راه در مصاحبه شان عنوان کرده اند جالب توجه است

محمد سیاوشی, [23:04 17.01.15]

یعنی چه کارهایی باید انجام داد؟

مهندس رضایی, [23:04 17.01.15]

در بخش خرید لکوموتیو و واگن جدیدا تسهیلات و جذابیتهای خوبی تدوین گردیده.

دکتر فتحعلی, [23:04 17.01.15]

در بخش ناوگان مسافری 2200 دستگاه واگن داریم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [23:04 17.01.15]

که 1600 دستگاه آن سن قابل قبولی دارند

دکتر فتحعلی, [23:05 17.01.15]

لازم است 2200 واگن مسافری جدید و 54000 واگن باری جدید وارد ناوگان ریلی شود

مهندس رضایی, [23:05 17.01.15]

به عنوان مثال معافیت از پرداخت حق دسترسی تا سقف چهار میلیون کیلومتر برای هر واگن جدید.

دکتر فتحعلی, [23:06 17.01.15]

در حوزه خط باید حدود 10000 کیلومتر خط ریلی جدید ایجاد شود

دکتر فتحعلی, [23:06 17.01.15]

می بینید حجم سرمایه گذاری مورد نیاز تا افق طرح بسیار بالاست

مهندس رضایی, [23:07 17.01.15]

ولی در بخش احداث خط نیاز جدی به سرمایه گذار بخش خصوصی احساس می شود.

محمد سیاوشی, [23:07 17.01.15]

دقیقا

بسیار بسیار بالاست

دکتر فتحعلی, [23:07 17.01.15]

که دولت به تنهایی قادر به پوشش آن ن خواهد بود

مهندس فاضلی, [23:07 17.01.15]

آیا ساز و کار ورود بخش خصوصی تدوین شده است؟؟

محمد سیاوشی, [23:08 17.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ضمانت های لازم سرمایه گذاری در بخش ریلی برای سرمایه گذاران بخش خصوصی چیست؟

دکتر فتحعلی, [23:08 17.01.15]

جالب است بدانید هزینه احداث هر کیلومتر خط ریلی حدود 5 میلیارد تومان است

مهندس رضایی, [23:08 17.01.15]

خرید خدمات

مهندس رضایی, [23:08 17.01.15]

ضمانت خرید تجهیزات و خدمات تولید داخل

دکتر فتحعلی, [23:08 17.01.15]

یعنی با هدف گذاری سالانه 1200 کیلومتر

محمد سیاوشی, [23:09 17.01.15]

هر کیلومتر 5 میلیارد ؟؟؟!!!!

دکتر نظری, [23:09 17.01.15]

ظاهرا هم اکنون هم در عمل توافقاتی با بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در ساخت ریل حاصل شده است

دکتر فتحعلی, [23:09 17.01.15]

6000 میلیارد تومان سرمایه گذاری سالانه

مهندس رضایی, [23:10 17.01.15]

ساخت ریل منظور احداث خط آهن هست؟

دکتر فتحعلی, [23:10 17.01.15]

بله

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:11 17.01.15]

جناب دکتر این 6 هزار میلیارد فقط هزینه خط هست و هزینه خرید تجهیزات هم اضافه خواهد شد

دکتر نظری, [23:11 17.01.15]

هلدینگ معدنی میدکو متعلق به بانک پاسارگاد برای اجرای شبکه ریلی مورد نیاز طرح های فولادی خود در استان کرمان توافق بزرگی با راه آهن داشته است

دکتر فتحعلی, [23:11 17.01.15]

تازه ما هزینه نگهداری و بهره برداری خطوط موجود را نباید فراموش کنیم

محمد سیاوشی, [23:12 17.01.15]

هزینه واگن و لوکوموتیو چند است؟

محمد سیاوشی, [23:12 17.01.15]

هر واگن؟

محمد سیاوشی, [23:12 17.01.15]

هر لوکوموتیو؟

مهندس رضایی, [23:12 17.01.15]

بله دقیقا جناب دکتر.

مهندس رضایی, [23:13 17.01.15]

هزینه های تعمیر و نگهداری نیز بسیار بالاست.

دکتر فتحعلی, [23:14 17.01.15]

عدد دقیق آن را در حال حاضر نمی دانم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:15 17.01.15]

از دوستان شنیده ام قیمت هر واگن حدود 500 میلیون تومان است

مهندس رضایی, [23:15 17.01.15]

هزینه خرید هر لکوموتیو چیزی حدود چهار میلیارد تومان واگنهای مسافری بیش از یک میلیارد و واگنهای باری حدود ۵۰۰ میلیون تومان

دکتر فتحعلی, [23:16 17.01.15]

ممنون از اطلاع رسانی دقیق

محمد سیاوشی, [23:16 17.01.15]

سپاس جناب مهندس رضایی عزیز

دکتر فتحعلی, [23:16 17.01.15]

پس مشاهده می فرمایید که اعداد سرمایه گذاری بسیار کلان است

مهندس رضایی, [23:17 17.01.15]

و حمایتها بسیار کم.

دکتر فتحعلی, [23:17 17.01.15]

نکته دیگری که اشاره به آن ضروری است حوزه مخصوص مسافری سریع است

محمد سیاوشی, [23:17 17.01.15]

بسیار سپاسگزار و ممنونم

دکتر فتحعلی, [23:18 17.01.15]

ما متأسفانه برخلاف کشورها صاحب سبک و حتی کشور همسایه نظیر ترکیه

دکتر فتحعلی, [23:18 17.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

گام های بسیار کوچکی از در این حوزه برداشته ایم

دکتر فتحعلی, [23:18 17.01.15]
که بهتر است در فرصت مناسب در مورد آن نیز صحبت شود

محمد سیاوشی, [23:19 17.01.15]
بله موافقم

محمد سیاوشی, [23:19 17.01.15]
چون به پایان بحث امشب رسیده ایم

مهندس رضایی, [23:19 17.01.15]
علت همان عدم سرمایه گذاری دولتی و عدم ورود بخش خصوصی است.

محمد سیاوشی, [23:19 17.01.15]
و ممنون و سپاسگزارم از همه سروران

دکتر فتحعلی, [23:19 17.01.15]
ممنون از همه بزرگواران

دکتر همتی, [23:20 17.01.15]
ممنون از دوستانو بحث خوب امشب

مهندس رضایی, [23:20 17.01.15]
تشکر از همه اساتید و سروران گرامی.

محمد سیاوشی, [23:20 17.01.15]
و انشالله طی شبهای آتی روی تک تک موضوعات مطروحه امشب که بسیار اساسی بودند به صورت تخصصی بحث و تبادل نظر خواهد شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[23:21 17.01.15Aghaei,]

استفاده کردم و از نظرات همه عزیزان تشکر میکنم.

مهندس رضایی, [23:21 17.01.15]

سلام و شب بخیر ویژه خدمت جناب آقای دکتر آقای.

محمد سیاوشی, [23:22 17.01.15]

جناب آقای دکتر پورسیدآقای مدیریت محترم عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران ضمن عرض سلام و ادب ممنون و سپاسگزاریم که مباحث امشب را رصد کردید و این خود باعث دلگرمی و قوت قلب همه عزیزان بود .

دکتر همتی, [23:24 17.01.15]

نابرده عشق، گنج میسر نمیشود/مزد آن گرفت جان برادر که فکر کرد...
خدایا از تو سپاسگزارم امروز هم بر دانشم افزودی...ممنونم از همه شما سروران و اساتید...بینظیرید...

مهندس رضایی, [23:24 17.01.15]

با تشکر فراوان. شب به خیر

لقمان نادی, [23:33 17.01.15]

از همه اساتید در امور حمل و نقل ریلی ممنونم که اطلاعات من رو در این زمینه افزایش دادند. شبتون بخیر

آقای سخایی, [06:33 18.01.15]

باسلام خدمت اساتید ضمن عذر خواهی بابت تاخیر در ورود به بحث.
در خصوص ورود بخش خصوصی به سرمایه گذاری در صنعت ریلی نکته حائز اهمیت ضمن حجم بالای ریالی که اساتید فرمودند دوره بازگشت و حاشیه سود ان در شرایط فعلیست که این دو از بخشهای مهمی است که جذب سرمایه را در هر بخشی مورد توجه قرار میدهد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

راه آهن بعنوان متولای بخش ریلی

ضمن ایجاد مشوقهایی که جدیداً مطرح شده و با درایت تیم مدیریتی جدید خیلی خوب راهبردی میشود لیکن بدلیل عملیاتی نشدن این مشرقها تا کنون از جذابیت آنها در حال کاسته شدن است

آقای سخایی, [06:42 18.01.15]

ضمن اینکه راه آهن با ایجاد فضاهای جدید در بخشهای مختلف مانند نیروی کشش برای بخش خصوصی ضمن کمک به بهبود این حاشیه سود جذابیت بهتری نیز میتواند ایجاد کند که بطور مثال قطار کامل در مسیرهای مشخص را میتوان نام برد مجدداً عذرخواهی از اینکه اطاله کلام شد

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [08:54 18.01.15]

بخش ریلی با توجه به اینکه زیر سیطره دولت میباشد نتوانسته است سود دهی لازم را برای بخش خصوصی ایجاد کند

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [08:55 18.01.15]

در نتیجه کشش سرمایه گذاری در این بخش بسیار پایین است

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [08:57 18.01.15]

دولت میبایست فضا و اختیارات تصمیم گیری بیشتری را در اختیار بخش خصوصی قرار دهد تا جاذبه سرمایه گذاری در این بخش بیشتر شود

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [09:00 18.01.15]

بطور مثل تقسیم واگن های باری از اختیارات بخش دولتی راه آهن است لذا بخش خصوصی به هیچ وجهی حاضر نیست در چیزی سرمایه گذاری کند که اختیار برنامه ریزی آن را ندارد

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [09:04 18.01.15]

دولت میبایست در بخش ریلی فقط سیاست گذار باشد و بر عملکرد بخش خصوصی نظارت داشته باشد البته با توجه به ضعیف بودن بنیه مالی شرکتهای خصوصی در بخش ریلی انتقال دولت از بخش اجرایی به بخش سیاست گذاری به این زودی ها تحقق نیابد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:25 17.01.15]

از همه عزیزان و سروران ارجمند حاضر و ناظر مباحث کمال تشکر و امتنان را دارم.
در پناه خدای بزرگ تندرست و سرافراز باشید.
خدانگهدارتان

بخش دوم :

[21:19 18.01.15Ali Ahmadi,]

سلام موضوع دلائل سهم پایین حمل و نقل ریلی را ابتدا از بعد فربخشی می توان به ۳ محور اصلی تقسیم نمود شرایط زیر بخش بطور جداگانه نیز تحلیل خواهد شد

[21:23 18.01.15Ali Ahmadi,]

۱- فقر در منابع و سرمایه گذاری در تجهیز و توسعه شبکه ریلی بر حسب مبدأ - مقصد چشمه های بار و با توجه به اینکه شبکه خطوط ریلی ۲ منظوره یعنی باری و مسافری می باشد

[21:25 18.01.15Ali Ahmadi,]

البته در این راستا جناب دکتر پور سید اقای مدیر عامل محترم راه آهن به خوبی و با درایت اقتصادی این موضوع را تشخیص و به سمت جذب منابع دولت و حتی بخش خصوصی شده اند که امید است اثرات آن در کوتاه مدت خود را نشان دهد

[21:32 18.01.15Ali Ahmadi,]

به نحویکه در سالهای گذشته بازده اقتصادی شبکه ریلی بهره برداری ۷۰ درصد بار در ۳۵ درصد خطوط بوده است که نشان دهنده ریل بدون شاخص اقتصاد حمل و نقل یعنی باری نبوده است هر چند که شاخص بهره وری و استفاده حداکثر از منابع موجود نیز در دستور مدیر عامل محترم مورد تاکید می باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:33 18.01.15]

با سلام

جناب آقای مهندس احمدی مدیرکل محترم بازرگانی و بازاریابی راه آهن جمهوری اسلامی از ارایه اطلاعات ارزشمندتان ممنون و سپاسگزاریم .

محمد سیاوشی, [21:34 18.01.15]

انشالله دوستان در این خصوص و موضوع امشب وارد بحث خواهند شد و شاهد مباحثی ارزشمند و موثر باشیم.

دکتر نظری, [21:42 18.01.15]

سلام بر دوستان

دکتر نظری, [21:44 18.01.15]

سپاس از جناب مهندس احمدی که اوقات شبانگاهی خویش را هم ایثارگرانه در این گروه صرف می نمایند

دکتر نظری, [21:45 18.01.15]

شاید بد نباشد مقدماتی عواملی که خارج از اراده شرکت راه آهن است و باعث کاهش سهم حمل ریلی می شود را برشماریم و سپس به نقد راه آهن ج ا ا بپردازیم

دکتر نظری, [21:48 18.01.15]

این ادعای نخستم چندان مبتنی بر مطالعه دقیق نیست اما ظاهراً کشورهایی که در آنها سهم حمل و نقل ریلی از میان شیوه های مختلف حمل و نقل بالاست قیمت گازوییل را واقعی تعیین نموده اند

دکتر نظری, [21:50 18.01.15]

و بنابراین در این کشورها متغیر قیمت سوخت باعث ایجاد شکاف بزرگ میان کرایه حمل ریلی و کرایه کامیون می شود

دکتر فتحعلی, [21:52 18.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام خدمت اساتید و دوستان گرامی

دکتر نظری، [21:52 18.01.15]

این در حالی است که ایران از گذشته تا کنون سوخت خودروها و به ویژه گازوییل را که سوخت عمده مورد استفاده در حمل و نقل عمومی است با یارانه فراوان و قیمت ارزان عرضه می کند و این باعث کاهش تمایل انتقال سهم از جاده به ریل می شود

دکتر فتحعلی، [21:53 18.01.15]

در مورد نکته ای که جناب دکتر سبحانی مطرح فرمودند

دکتر فتحعلی، [21:54 18.01.15]

شاید بتوان تأثیرات هزینه های غیر مستقیم را نیز دخیل کرد

دکتر فتحعلی، [21:55 18.01.15]

به این معنا که صحنه رقابت انتقال بار به صورت عمومی با رویکرد هزینه های مستقیم برای صاحبشان بار در نظر گرفته می شود

دکتر فتحعلی، [21:55 18.01.15]

در حالی که جدای از هزینه های مستقیم نظیر سوخت که دکتر نظری به درستی اشاره فرمودند

دکتر فتحعلی، [21:56 18.01.15]

هزینه های غیر مستقیم نظیر خرابی زیرساخت های جاده ای به علت حجم انبوه بار جابه جا شده

دکتر فتحعلی، [21:57 18.01.15]

افزایش سوانح جاده ای که متاسفانه آمار خوبی را برای آن شاهد نیستیم

دکتر فتحعلی، [21:57 18.01.15]

و سایر موارد را باید در نظر گرفت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [21:57 18.01.15]

یعنی عملاً ما غافل از چنین هزینه های هستیم که بر بدنه زیرساخت ما وارد می شود

عباس پوربصیر, [21:58 18.01.15]

سلام خدمت دوستان و اساتید عزیز.

دکتر نظری, [21:59 18.01.15]

بله جناب دکتر همین طور است متأسفانه قلت سهم ریل باعث زیاندهی جامعه به عنوان یک کلیت می شود

دکتر نظری, [22:00 18.01.15]

دوستان اگر مایل باشند بحث امشب را دو قسمت کنیم یکی عوامل خارج از اراده راه آهن و دیگری عوامل داخلی شرکت راه آهن

دکتر فتحعلی, [22:01 18.01.15]

پیشنهاد خوبی است

دکتر نظری, [22:02 18.01.15]

پس از عامل قیمت سوخت به نظرم باید توزیع نامتوازن اقتصاد در جغرافیای ایران را متهم شماره دو بنامیم

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:02 18.01.15]

همانگونه که مستحضر کمبود لوکوموتیو و ناکافی بودن میزان وانها از موانع اصلی سودآور نبودن حمل و نقل ریلی میباشد

عباس پوربصیر, [22:02 18.01.15]

بنظرم پرداختن به عوامل خارج راه آهن اولویت دارد

دکتر فتحعلی, [22:04 18.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یک عامل خارجی که کمتر مورد توجه قرار گیرد عادت کردن صاحبان بار به بهره گیری از جاده است

دکتر نظری، [22:04 18.01.15]

متأسفانه فعالیت های اقتصادی در مناطق مختلف جغرافیایی ایران با شدت و حدت پرنوسانی توزیع شده و این باعث می شود امکان دو سربار کردن تردها هم در ریل و هم در جاده کم باشد اما به نظر بنده این عامل بر ریل فشار بیشتری وارد می کند

دکتر فتحعلی، [22:04 18.01.15]

شاید یکی از دلایل آن را درب به درب نبودن حمل بار ریلی دانست

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [22:05 18.01.15]

پیشنهادی در دست تهیه می باشد تا به وزیر بازرگانی ارائه شود مبنی بر خرید لوکوموتیو و واگن از کشورهای چین هند و کره جنوبی از محل پول هایی که در این کشورها داریم

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [22:06 18.01.15]

موافقت یکی دیگر از کاستی های این بخش گسترده و مویرگی نبودن شبکه ریلی کشور میباشد

[22:07 18.01.15] Ali Ahmadi, [

دو موضوع اول اشاره شده بنده بحث سوخت بخوبی خود را نشان می دهد کمک های دولت در قالب تسهیلات و پایین بودن قیمت سوخت و سرمایه گذاری کامیون دارها در خرید کامیون و باز پرداخت آن از محل درآمد باعث رونق بخش جاده ای شده است و برابر بند ۱ اشاره شده بنده این اتفاق برای بهش خصوصی ریلی و راه آهن نیافتاده است

[22:07 18.01.15] Ali Ahmadi, [

سرمایه گذاری بخش حاده توسط دولت و ریل از این موضوع مغفول مانده است تحلیل بند ۱ من هم در این راستا بوده است

[22:07 18.01.15] Ali Ahmadi, [

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

أما بند ۲- نبود تمایل رقابت مناسب بین شرکتهای خصوصی ریلی صاحب واگن که فضای بازاریابی در مأموریت آنان خیلی ضعیف بوده و زیاد رقبتی از خود نشان نمی دهند در حالیکه بخش حاده یعنی کامیون دار دنبال درامدست

عباس پوربصیر, [22:07 18.01.15]

موضوع خدمات و پارانه های دولت به جاده و ریل خیلی مهم است چون عملا شرایط رقابت را تعیین می کند

دکتر فتحعلی, [22:11 18.01.15]

اما جدای از عوامل خارجی عوامل داخلی را که به نوعی به خود راه آهن بر می گردد نباید دست کم گرفت

دکتر فتحعلی, [22:11 18.01.15]

سوال آیا راه آهن در حمل بار مشتری مدار است؟

دکتر نظری, [22:12 18.01.15]

جناب مهندس احمدی اگر اجازه بفرمایید برویم سراغ عوامل داخلی راه آهن!

دکتر نظری, [22:12 18.01.15]

به عنوان مدیر بازاریابی راه آهن آماده شنیدن صدای مشتری باشید!

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:12 18.01.15]

اگر پیشنهاد خاصی در خصوص استفاده از منابع مالی موجود ایران در کشورهای چین هند و کره جنوبی جهت تقویت بخش ریلی وجود دارد خواهش میکنم ارائه فرمایید

[22:13 18.01.15Ali Ahmadi, [

به نظر باید بخش نرم افزاری شرکتهای یعنی نیروی متخصص در دانش بازاریابی جدا و بخش سخت افزاری مالك واگن و واگن داری نمایند در قالب مدل فورواردر داخلی برای بازاریابی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:13 18.01.15]

با سلام خدمت جناب دکتر بامیری عزیز رایزن محترم بازرگانی جمهوری اسلامی در هند

طاهری تکادور, [22:16 18.01.15]

سلام خدمت همه اساتید بحث خوبی را دوستان شروع کرده‌اند

دکتر فتحعلی, [22:16 18.01.15]

به نظر من یکی از گلوگاه های اصلی عدم اعتماد به لحاظ کیفیت سیر هزینه و زمان در حمل و نقل ریلی است

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:17 18.01.15]

همانطور که در بالا بیان کردم میتوانیم از محل منابع مذکور با واردات تجهیزات لازم حمل و نقل ریلی را تقویت کنیم

[22:17 18.01.15]Ali Ahmadi, [

در بخش داخلی هم حمل بار ریلی تابع يك معادله چند متغیره است و بر خلاف جاده انعطاف پذیری ساده ندارد

[22:19 18.01.15]Aghaei, [

سلام، خدمت همه عزیزان. بحث خوبی شروع شده و امیدوارم که از نتایج آن استفاده نمایم.

[22:19 18.01.15]Ali Ahmadi, [

مبادئ بارگیری مانند معادن - مانند بنادر - شرکتهای حمل و نقل ریلی - صاحبان لکوموتیو - خود راه آهن در مدیریت ترافیک - صاحبان عمده پاره‌های بزرگ همه نقش موثری در این فرآیند دارند

محمد سیاوشی, [22:20 18.01.15]

جناب آقای دکتر پورسیدآقای ضمن عرض سلام و ادب ، از حضورتان در بحث سپاسگزاریم

دکتر نظری, [22:20 18.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب بامیری ضمن تشکر از پیام کاربردیتان سپاسگزار می شوم اگر تمرکز بحث امشب را بر علل کم بودن سهم ریل قرار دهید

طاهری تکادو, [22:20 18.01.15]

سلام جناب مهندس سیاوشی کار با ارزشی میکنید که مشکلات حمل ریلی را پیگیری میفرمایید

محمد سیاوشی, [22:21 18.01.15]

جناب دکتر بامیری عزیز پیشنهادتان بسیار ارزشمند است

دکتر نظری, [22:22 18.01.15]

جناب مهندس احمدی با شما موافقم که تابع سهم حمل ریلی تابعی چندمتغیره و پیچیده است اما به نظرم حتی در این فضای پیچیده هم راه آهن می تواند با برخی تصمیمات اصلاحی سهمش را بالا ببرد

طاهری تکادو, [22:23 18.01.15]

جناب مهندس احمدی اینکه مدیران فعلی راه آهن به معادن و صاحبان کالا مراجعه واز نزدیک نقاط ضعف را پیگیری میکنند بسیار با ارزش است

[22:23 18.01.15]Ali Ahmadi, [

به عنوان مثال در مواقعی سامانه بارگیری معدنی شات داون (خاموش) می شود و کلبه عوامل آماده بارگیری

دکتر نظری, [22:24 18.01.15]

برای مثال ارائه تخفیفات جذاب و پایدار در هزینه حق دسترسی برای مشتریان وفادار که همواره مشتری پرسفارش ریلند یک سیاست ضروری است

[22:24 18.01.15]Ali Ahmadi, [

بوده واین امر تاخیر در برنامه حمل خواهد گذاشت

دکتر فتحعلی, [22:25 18.01.15]

از کیفیت خط و وسایط نقلیه نیز نباید غافل شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [22:25 18.01.15]

احسنت جناب دکتر فتحعلی

[22:25 18.01.15] Ali Ahmadi, [

موافقم و مراجعه به میباید و چشمه های بار از وظائف بخش بازرگانی است که تلاش می شود این پیشنهاد تقویت هم بشود

دکتر فتحعلی، [22:26 18.01.15]

موضوع خرابی های مکرر زیرساخت و عدم مدیریت نگهداری و تعمیر نظام مند از جمله ضروریات است که قابلیت اعتماد را ارتقا می دهد

طاهری تکادور، [22:28 18.01.15]

نکته بسیار خوبی است مشکلات اخیر دیزلها تاخیر زیادی در حمل بار ایجاد کرده

دکتر فتحعلی، [22:28 18.01.15]

در کنار آن گلوگاه های ظرفیتی خطوط کافی نبودن امکانات ایستگاهی عدم تناسب تجهیزات بارگیری و تخلیه را نیز شاهد هستیم

دکتر نظری، [22:28 18.01.15]

جناب دکتر پورسیدآقای و جناب مهندس احمدی جسارتا به نظرم یکی از رفتارهای سنتی راه آهن که ناشی از خصیصه دولتی بودن آن است انتظار برای مراجعه مشتری و حتی سرمایه گذار علاقه مند به توسعه و برخورد رفع تکلیفی با این مراجعات بوده است که البته ظاهرا در دو سال اخیر تلاش نموده اید این رفتار اصلاح گردد

دکتر فتحعلی، [22:29 18.01.15]

ممنون جناب دکتر سبحانی عزیز

دکتر نظری، [22:30 18.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع ارتباط با سرمایه گذاران ریلی در شرایط کنونی اقتصادی سیاسی کشور باید خیلی متهورانه تر و گشاده دستانه تر باشد

مهندس پورسیدآقای، [22:31 18.01.15]

با سلام خدمت اساتید محترم یکی از دلایلی که عامل استقبال بیشتر از حمل و نقل جاده ای شده است ، عدم شفافیت آن از لحاظ مالیاتی یا بارهای تعزیراتی است. بسیاری از بارها در حمل جاده ای لزوماً به مقصد بارنامه حمل نمیشوند و جابجایی بار و دلال بازی در حمل ریلی برای فعالان جذاب نیست.

[22:31 18.01.15] Ali Ahmadi, [

دقیقا این سیاست و اصل نظام بازاریابی است جلسات فراوان با ایمیدرو و صاحبان عمده در جهت توافق نامه های مشترک به منظور متعهد شدن به برنامه حمل در دستور کار بوده و مدیر عامل محترم راه آهن نیز تلاش در این موضوع دارند

دکتر نظری، [22:32 18.01.15]

خیلی خوب است جناب مهندس احمدی و مصداق باقیه صالحه

مهندس پورسیدآقای، [22:32 18.01.15]

حتی برای صاحبان بار شرکت های بزرگ معدنی و فولادی عدم شفافیت مورد استقبال است.

مهندس رضایی، [22:33 18.01.15]

با سلام خدمت همه اساتید و سروران گرامی.

مهندس فاضلی، [22:33 18.01.15]

سلام جناب پورسیدآقای چه عدم شفافیتی؟؟

مهندس حمید نجف، [22:33 18.01.15]

با سلام و عرض ادب خدمت بزرگواران

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به اعتقاد اینجانب راه آهن جمهوری اسلامی ایران به دلیل وجود مشکلات زیربنایی ذیل توان خدمت رسانی بهینه و توسعه پایدار و ماندگار را ندارد
اول وجود ساختار معیوب و قدیمی دولتی آن است
دوم عدم پاسخگویی صحیح به مشتریان آن است که این هم متأسفانه نشأت گرفته از ساختار دولتی آن است سوم عدم حمایت جامع و کامل مالی نه از سوی دولت و نه حتی مجلسیان محترم است
چهارم نبود فضای رقابتی عادلانه بین این شرکت و بخش خصوصی است
ششم نبود استراتژی های کوتاه میان و دراز مدت معین برای این شرکت است
به نظر حقیر تنها راه برون رفت این شرکت از چالشهای فرارو واگذاری کلیه امور اجرایی و هندلینگ به بخش خصوصی بر اساس اصل مغفول مانده چهل و چهار است و دولت تنها باید در بعد نظارتی باقی بماند
شرمنده از اینکه بدون مقدمه ورود کردم

دکتر نظری, [22:33 18.01.15]

بله متأسفانه یکی از عوامل خارج از اراده راه آهن ج | | هم کدورت فضای نظارتی در جاده است

[22:36 18.01.15Ali Ahmadi,]

تثبیت تعرفه دسترس‌ی ریلی و رقابتی کردن آن با جاده بر حسب مبدأ و مقصد از سیاست‌های جدید مدیر عامل محترم بوده که مزیت نسبی برای بخش خصوصی در سرمایه گذاری است و حتی جذابیت برای صاحبان کالا جهت حمل با ریل

[22:36 18.01.15MR.FARAHANI,]

با سلام خدمت اساتید به نظرم تا زمانی که زاویه دید مان رو عوض نکنیم همین مسائل پا بر جاست
زمانی همه چیز متحول میگردد که ما به این صورت نگاه کنیم
نیاز+ محبت+عزت+احترام = فروش محصول (موفقیت ؛ارزش آفرینی)

[22:38 18.01.15Ali Ahmadi,]

این سیاست حتی باعث شده که دولت به صورت غیر مستقیم در هزینه های غیر مستقیم از جمله سوخت سوانح و.... در منافع اجتماعی و اقتصادی سود ببرد و خواهد برد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای سخایی, [22:41 18.01.15]

با سلام

فرمایش جناب احمدی بسیار متین

لیکن اینکه بخشهای مالی راه آهن همانند سازمان مالیاتی اقدام به صدور اعلامیه های بدهکار مربوط به سنوات قبل را بنمایند ، مزیت حق دسترسی ثابت مانده !؟

مهندس رضایی, [22:41 18.01.15]

به نظر می رسد یکی از مشکلاتی که بارهای کلانی که فعلا در جاده ها حمل میشوند علی رغم خیلی از مزیت های راه آهن جذب نمی شوند مافیاهای حمل بارهای جاده ای هستند البته در بخش خصوصی که اگر چه در ظاهر از حمل ریلی استقبال می کنند ولی به شدت منافع خویش را در خطر می بینند

محمد سیاوشی, [22:42 18.01.15]

نقدی که در آن اخلاق و احترام نهادینه نباشد حکم تخریب را دارد و ما با هرگونه تخریبی شدیداً مخالفیم.

عباس پوربصیر, [22:42 18.01.15]

تمام موارد و عواملی که در زمینه عملکرد راه آهن در جذب و حمل بار و مسافر. مطرح شده و میشوند بسیار مهم هستند و حتما باید از طرف راه آهن مد نظر قرار گیرد. ولی تاثیر قابل توجهی در توسعه راه آهن و ظرفیت حمل آن و جذب سرمایه های بخش خصوصی ندارد. بلکه بیشتر باعث ارتقاء بهره وری امکانات موجود میشود که خیلی هم مهم است ولی امروز مشکل مهمتر فراهم کردن زمینه های توسعه راه آهن است

دکتر نظری, [22:42 18.01.15]

[Forwarded from آقای سخایی]

با سلام

فرمایش جناب احمدی بسیار متین

لیکن اینکه بخشهای مالی راه آهن همانند سازمان مالیاتی اقدام به صدور اعلامیه های بدهکار مربوط به سنوات قبل را بنمایند ، مزیت حق دسترسی ثابت مانده !؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [22:44 18.01.15]

جناب سخایی درست می فرمایند بخش مالی راه آهن کم سرعت است

دکتر نظری، [22:46 18.01.15]

و برخی مواقع طرح موضوعات سنواتی خارج از موعد توسط مالی راه آهن باعث ایجاد دردسرهایی بزرگ برای شرکت ها می شود

دکتر فتحعلی، [22:47 18.01.15]

و به نظر می آید که تعامل و اعمال نظر راه آهن در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل کشور ضروری است

آقای سخایی، [22:48 18.01.15]

علی الخصوص شرکت های بورسی که عامه مردم سهامدار آنها بوده و سود سنوات قبل بر اساس صورتهای مالی را دریافت کرده اند جناب دکتر نظری

دکتر نظری، [22:50 18.01.15]

از سیستم حقوق و دستمزد کارکنان راه آهن خیر ندارم اما یک پیشنهاد قابل تامل شاید این باشد که بخشی از دستمزد کارکنان و حداقل کارکنان بخش سیر و حرکت تابع مقدار تن کیلومتر و نفر کیلومتر سیر واگن ها باشد...

دکتر نظری، [22:51 18.01.15]

بله جناب سخایی و البته حتی شرکت های سهامی خاص کوچک نیز در چنین مواقعی با دارایی درگیری مالیاتی پیدا می کنند

محمد سیاوشی، [22:51 18.01.15]

دوستان این موضوعات بر کاهش سهم ریل موثرند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:52 18.01.15]

و در مسیر مباحث داریم حرکت میکنیم؟

آقای سخایی, [22:52 18.01.15]

قطعاً و مقابله خطرناکی برای شرکتها میباشد

دکتر نظری, [22:53 18.01.15]

بله جناب سیاوشی مثلاً در همین مورد بخش مالی شرکت ها عمدتاً وقتی اسم خطر برخورد مالیاتی ولو در آینده دور می آید فراری می شوند

آقای سخایی, [22:55 18.01.15]

جناب سیاوشی

موضوع جذابیت سرمایه گذاری برای این بخش کم بازده در همین ظرایف نهفته است

دکتر نظری, [22:57 18.01.15]

یک مانع بزرگی که شخصا با آن مواجه بوده ام گران شدن هزینه کل حمل در حالت ترکیب ریل و جاده است

دکتر نظری, [22:59 18.01.15]

در واقع هزینه های بارگیری و تخلیه و کرایه بخش جاده ای ولو به مسافت کوتاه در حالت ترکیبی به قدری بالاست که مجموع هزینه عملیات نسبت به حالت جاده ای در اکثر مسیرها بیشتر می شود و توجیه خود را از دست می دهد

دکتر نظری, [23:01 18.01.15]

شاید بد نباشد راه آهن با تعیین تعدادی پیمانکار ثابت به صورت مناقصه و اعلام فهرست مجاز پیمانکاران تخلیه و بارگیری و نیز پیمانکاران حمل کامیونی ضمن ایجاد سیستم نظارتی مناسب در این بخش ها و ارتقای کیفیت خدماتشان باعث کاهش هزینه کلی هم بشود

دکتر فتحعلی, [23:01 18.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

این همان مشکل درب به درب نبودن حمل بار ریلی است که به عنوان یکی از مشکلات بازاریابی مطرح است دکتر نظری عزیز

دکتر نظری, [23:02 18.01.15]

احتمال موفقیت این پیشنهاد را بالا می دانم چون باعث تضمین تقاضا برای پیمانکاران و در نتیجه کاهش قیمتشان می شود

دکتر نظری, [23:02 18.01.15]

و حتی می توان مانند سازمان بنادر برای خدماتشان نرخ تکلیفی مشخص کرد

دکتر نظری, [23:03 18.01.15]

بله جناب دکتر فتحعلی

دکتر فتحعلی, [23:03 18.01.15]

پیشنهاد قابل تامل و بسیار خوبی است

[23:04 18.01.15]Ali Ahmadi, [

در بخش تخلیه و بارگیری راه أهم نقش ناظر عالیه در جهت رعایت ضوابط ومقررات بارگیری را دارد و عملا مسئولیت تخلیه و بارگیری بر عهده صاحب کالاست

دکتر نظری, [23:06 18.01.15]

بله جناب مهندس احمدی ولی پیشنهاد بنده این بود که شما تعداد پیمانکاران مجاز را محدود کنید و نرخ های خدماتشان را هم خودتان تعیین کنید تا حمل درب تا درب ارزان تر شود

دکتر نظری, [23:07 18.01.15]

این کار هم قانونی است و هم مسبوق به سابقه در سازمان بنادر

[23:07 18.01.15]Ali Ahmadi, [

حتما طرح شما را بررسی میکنم ممنون از پیشنهاد خوب شما

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [23:09 18.01.15]

جسارتا در بررسی تان حتما همه جانبه عمل فرمایید و ...!

[23:09 18.01.15] Ali Ahmadi, [

چشم مخلصیم

دکتر فتحعلی، [23:12 18.01.15]

یکی از موارد دیگری که به نظر می رسد در این حوزه باید روی آن توجه جدی تری صورت گیرد موضوع دستورات عمل های بارگیری و تخلیه سازگار با مد نظر قرار دادن تاسیسات و تجهیزات مورد نیاز است

[23:13 18.01.15] Ali Ahmadi, [

دقیقا در بخش بازرگانی یکی از برنامه های رفع گلوگاه بالأخص در مبدأ و یا مقصد همین موضوع است که در دستور مار راهکارهای افزایش ظرفیت شبکه قرار گرفته است

دکتر فتحعلی، [23:14 18.01.15]

اگرچه فعالیت های ارزشمند توسط همکارمان راه آهن انجام گرفته است و حتی حضور ذهن دارم دستورات عملی سازگار با شرایط انواع کالاها توسط پژوهشکده حمل و نقل ارائه گردید ولی تا بهره گیری کاربردی و تکمیل آن تلاش جدی ضروری به نظر می رسد

مهندس رضایی، [23:14 18.01.15]

قطعا یکی از مشکلات اساسی برای مشتریان همان عدم حمل درب به درب و به طبع آن مشکلات حمل ترکیبی و افزایش هزینه هاست اساتید محترم اگر صلاح بدانید روی این مطلب نیز قدری تامل کنیم و راهکارها را ارائه فرمایید

[23:15 18.01.15] Ali Ahmadi, [

به عبارتی اگر مسیر توسعه ولی مبادئ و مقاصد تخلیه اصلاح و توسعه نباید عملا باز هم در تأمین رضایت مشتری با مشکل روبرو خواهیم بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:16 18.01.15]

سروران ارجمند ضمن تشکر و سپاس بیکران به اطلاع میرسانم به پایان بحث امشب رسیدیم

[23:16 18.01.15Aghaei, [

ممنون از نظرات همه عزیزان. حتما در تصمیم گیری ها آنها را مد نظر قرار خواهیم داد. انشاءالله در بحثهای بعدی راهنمایی فرمایید که چگونه سهم ریلی را افزایش دهیم بخصوص از بنادر و معادن خصوصی.

محمد سیاوشی, [23:17 18.01.15]

بسیار عالی

دوستان انشاءالله برای شب های آتی و بعد از پایان مبحث جاری دستور جناب دکتر پورسیدآقای را محور بحث قرار خواهیم داد.

آقای سخایی, [23:18 18.01.15]

شب بر اساتید و مدیریت محترم راه آهن جناب دکتر آقای خوش

محمد سیاوشی, [23:38 18.01.15]

موضوع بحث فردا شب:

بررسی پیشنهاد جناب دکتر پورسیدآقای مبنی بر چگونگی افزایش سهم ریلی مخصوصا از بنادر و معادن خصوصی

محمد سیاوشی, [23:39 18.01.15]

ممنون و سپاس دوستان عزیز

شب بر همه شما عزیزان خوب و خوش باد

محمد سیاوشی, [23:39 18.01.15]

تا فردا شب خدا یار و نگهدارتان باد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش سوم :

محمد سیاوشی, [21:33 19.01.15]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

محمد سیاوشی, [21:35 19.01.15]

همانگونه که از قبل اعلام شده بود موضوع بحث امشب چگونگی افزایش سهم ریلی مخصوصا از بنادر و معادن خصوصی است.

محمد سیاوشی, [21:35 19.01.15]

و این موضوع از جهات گوناگون قابل بررسی و بحث و گفتگو است.

محمد سیاوشی, [21:36 19.01.15]

و خواهشمند است اعضا محترم در این خصوص نظرات ارزنده خویش را مطرح کنند و ما و جمع حاضر را بهره مند کنند.

خانم شکوهی اتاق فکر ریلی, [21:40 19.01.15]

با سلام و عرض ادب

به نظر میرسد راهکار مناسب حمل و نقل چندوجهی باشد. از صاحب نظران محترم خواهشمندم دلیل اینکه علی رغم مفید بودن و ضرورت این مسئله همچنان در اولویت قرار نگرفته مطرح شود.

خانم شکوهی اتاق فکر ریلی, [21:42 19.01.15]

حمل و نقل چندوجهی باعث ایجاد زنجیره ارزشی در حمل و نقل بار میشود و هزینه های لجستیک را کاهش میدهد

محمد سیاوشی, [21:45 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سرکار خانم شکوهی ضمن سلام و سپاس از مطالب ارزشمندتان ، اگر موافق باشید ابتدا به چگونگی افزایش سهم ریل در حمل محصولات و کالا بپردازیم و انشاءالله در فرصت های آتی به موضوع مهم حمل چندوقهی و ترکیبی بپردازیم.

مهندس محمدی گل گهر, [21:45 19.01.15]

با سلام و شب بخیر. متأسفانه زیر ساخت های هزینه بر ریلی و سرمایه گذاری بلند مدت ان توسعه ان را برای معادن خصوصی غیر اقتصادی نموده است

مهندس محمدی گل گهر, [21:46 19.01.15]

بارکننده های ابتدا و واگن آن لوودر از این موارد است

مهندس احمدی, [21:47 19.01.15]

سلام و شب بخیر سهم ریل در کل بنادر در ۹ ماهه سال جاری در صادرات ۶.۷ درصد - در واردات ۷.۷ درصد و در ترانزیت ۳.۴ درصد بوده است

مهندس محمدی گل گهر, [21:47 19.01.15]

خطوط اختصاصی مورد نیاز از معادن تا خطوط ریلی شبکه از دیگر این سرمایه گذاری های غیر موجه در کوتاه مدت است

مهندس احمدی, [21:48 19.01.15]

که در کل نسبت به مدت مشابه ۱۸.۷ درصد رشد داشته است

محمد سیاوشی, [21:48 19.01.15]

سلام جناب مهندس محمدی مدیریت محترم تامین و تدارک مجتمع گل گهر

محمد سیاوشی, [21:50 19.01.15]

به نظرم از چند بعد باید به این موضوع پرداخته شود

مهندس احمدی, [21:51 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظر بنده از جمله راهکارهای افزایش سهم ریل در بنادر ریلی انجام مطالعات جامع با رویکرد مطالعات سامانه سیستمهای تخلیه و بارگیری و تجهیز اسکله ها با تجهیزات مناسب حسب نوع کالا یعنی خاص بارهای فله و... و حمل مستقیم از کشتی است

مهندس احمدی, [21:52 19.01.15]

این امر ضمن سرعت بخشیدن به حمل باعث کاهش هزینه های تخلیه و بارگیری می شود

مهندس محمدی راه آهن, [21:52 19.01.15]

با سلام یکی از مشکلات اساسی قیمت ارزان سوخت در کشور است و دوم عدم دریافت عوارض در جاده ها یا در حقیقت دریافت حق سهم نگهداری جاده ها منجر به برتری حمل و نقل جاده ایی شده است از طرف دیگر قیمت ارزان جان انسان ها در کشور منجر به عدم مدیریت ترافیک ایمن در جاده ها شده است

مهندس رضایی, [21:53 19.01.15]

با سلام خدمت اساتید و سروران گرامی.

مهندس محمدی گل گهر, [21:54 19.01.15]

جناب احمدی، اولاً حمل مستقیم از کشتی برای بار فله مقدر نیست . حمل توامان مثلاً ۵۰۰۰۰ تن متناسب با ظرفیت جاده و ریل نیست. دوم حجم بار فله وارداتی نسبت به صادراتی بسیار محدود و محدود به چند کالا است .

محمد سیاوشی, [21:54 19.01.15]

دوستان حمل و نقل جاده ای تامل کنند لطفاً و بنده پاسخ خواهم داد
ممنونم

محمد سیاوشی, [21:56 19.01.15]

جناب مهندس محمدی یک سوال؟

مهندس محمدی گل گهر, [21:56 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بفرمایید؟

محمد سیاوشی, [21:56 19.01.15]

گل گهر سیرجان چند درصد از بار خود را توسط جاده حمل میکند؟

محمد سیاوشی, [21:56 19.01.15]

و چند درصد توسط ریل؟

مهندس محمدی گل گهر, [21:58 19.01.15]

اتفاقا امار امروز دریافت کردم جزییات در خاطر نیست اما عدم تناسب دو مقدار بنا به جانمایی مشتریان محصولات ماست.

محمد سیاوشی, [21:59 19.01.15]

مجموعه گل گهر تشخیص استفاده از جاده است یا ریل در حال حاضر؟

مهندس محمدی گل گهر, [22:00 19.01.15]

فولاد مبارکه . فولاد بردسیر فولاد خوزستان فولاد صادرات کم فعلی ... و جانمایی آنها ظرفیت متغیری را ایجاد نموده

خانم صالح خبرنگار معدن 24, [22:01 19.01.15]

باسلام خدمت اعضای محترم گروه

در حقیقت آقای سیاوشی بجز مجتمع های بزرگ معدنی سایر معادن کشور که توسط بخش خصوصی اداره میشوند به دلیل هزینه های بالای سرمایه گذاری فاقد اتصال به شبکه ریلی بوده و یا مجبور به استفاده از حمل ترکیبی هستند

مهندس محمدی گل گهر, [22:02 19.01.15]

هر دو مورد توجه هستند. ظرفیت بالای جاده ای موجود در سیرجان و همزمان اتصال مستقیم ریلی به بارکو مبارکه هر دو مورد استفاده هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس محمدی گل گهر, [22:03 19.01.15]

خانم صالح . ما مجبور به ایجاد خط ریل اختصاصی برای این اتصال گردیده ایم

مهندس محمدی گل گهر, [22:03 19.01.15]

همانطور که عرض کردم سیستم بارگیری مکانیزه

مهندس محمدی گل گهر, [22:04 19.01.15]

از عوامل محدود کننده حجم انبار مقصد و واگن آنلوودر مقصد است/

دکتر فتحعلی, [22:04 19.01.15]

خدمت دوستان عرض سلام و احترام دارم

مهندس فاضلی, [22:05 19.01.15]

سلام بر دوستان ترجیح فولاد مبارکه به حمل با ریل است اما مشکلات ریل و استفاده از آن جدی است.

خانم صالح خبرنگار معدن 24, [22:05 19.01.15]

درست میفرمایید جناب محمدی ولی به دلیل بزرگ بودن مجموعه گل گهر و مجتمع هایی همچون این مجتمع این قابلیت برای این مجتمع حاصل شده و در جریان هستیم که برخی مجتمع های حتی دولتی حمل ترکیبی رو به دلیل این هزینه سرمایه ای ترجیح داده اند

مهندس محمدی گل گهر, [22:07 19.01.15]

حمل ترکیبی گزینه مناسبی است اما در بسیاری موارد و مخصوصا در زمان افت قیمت محصول .. بارگیری و حمل مکرر توجیه اقتصادی را کاسته است

دکتر فتحعلی, [22:07 19.01.15]

من فکر می کنم یکی از جنبه های مهم مغول مانده در حوزه جذب بار عدم وجود دستورالعمل های کاربردی و کارا و نیز عدم آموزش صحیح در حوزه های بارگیری مهاربندی و تخلیه کالاهاست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:08 19.01.15]

جناب مهندس فاضلی عزیز ممکنه بیشتر توضیح دهید و بیان کنید چه مشکلاتی؟

مهندس احمدی, [22:10 19.01.15]

افزایش سهم ریل يك نگاه ملي است

مهندس احمدی, [22:11 19.01.15]

کشورهاي توسعه یافته توسعه ریل را ابزار تحولات اقتصادي خود قرار داده اند

مهندس رضایی, [22:11 19.01.15]

دوستان ایجاد و خرید تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری با تنوع کامل و احداث انبارهایی که توانایی نگهداری انواع مختلف بارها را داشته باشد از لازمه زیرساختهای یک پایانه ریلی قوی می باشد که ممکن است یک سازمان دولتی یا یک شرکت حمل و نقل خصوصی به تنهایی نتواند از عهده تامین هزینه های آن برآید. بنابراین با تجمیع سرمایه ها و توانایی های چند شرکت توانمند می توان هلدینگی ایجاد کرد که بتواند نقش یک هلدینگ حمل و نقل چند وجهی را به خوبی ایفا کند.

مهندس احمدی, [22:13 19.01.15]

پس در فاز اول افزایش سهم ریل يك هم افزایی در سطح کشور را مي طلبد وضع قوانین و تعهد به اجرای ان در کلبه سطوح کشور

محمد سیاوشی, [22:13 19.01.15]

دوستان با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی کشور اگر راهکارها ارایه گردد در دسترسی به نتایج کاربردی و اجرایی موفق تر خواهیم بود

مهندس فاضلی, [22:14 19.01.15]

ضمن تشکر فراوان از نگاه جناب آقای احمدی به مقوله ریل..در بنادر عمده مشکلات قوانین، مکانیزم های کند بارگیری، پرت زیاد محموله های فله و نبود سیستم های توزین به روز است.

مهندس محمدی گل گهر, [22:15 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

عدم استفاده از پارتیشن بندی ، wind wall , ... این پرت را افزایش داده

دکتر فتحعلی, [22:16 19.01.15]

طبق مطالعات صورت گرفته در مجتمع فولاد مبارکه سهم ریل از انتقال محصولات تولید شده مجتمع بسیار پایین و حدود 10 درصد است

مهندس احمدی, [22:17 19.01.15]

در عملکرد ۹ ماهه راه آهن در حمل محمولات فولادی حدود ۳۴۹ هزار تن اقدام نموده است

دکتر فتحعلی, [22:17 19.01.15]

اگر چه مواد اولیه مجتمع به صورت عمده توسط ریل تامین می شود

مهندس محمدی گل گهر, [22:17 19.01.15]

جناب فتحلی فکر میکنم یکی از عوامل استفاده از ظرفیت در حمل مواد ورودی بنا به مشخصات آن است.

مهندس احمدی, [22:18 19.01.15]

البته فقط در حمل داخلی ولی در صادرات حدود ۱.۲ میلیون تن حمل داشته است

دکتر فتحعلی, [22:19 19.01.15]

درست است موضوعی که در ابتدا به آن اشاره شد یعنی دستورات عمل های کاربردی می تواند کمک شایانی را در این حوزه داشته باشد

مهندس فاضلی, [22:19 19.01.15]

فرمایش جناب فتحعلی در مورد محصولات تقریبا نزدیک به واقعیت است اما در واردات مواد خام سهم ریل بسیار بیشتر است.

مهندس محمدی گل گهر, [22:19 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

از دیگر عوامل پراکندگی مصرف کنندگان محصولات شماسست مانند واحد های کم ظرفیت نورد و یا مصرف کنندگان ساختمانی

محمد سیاوشی, [22:19 19.01.15]

سهام حمل ریلی محصولات فولادی بسیار قابل تامل است ، کشور در سال گذشته بیش از پانزده و نیم میلیون تن فقط فولادخام تولید کرد .

دکتر فتحعلی, [22:19 19.01.15]

اجازه بدهید کمی بیشتر توضیح بدهم

مهندس محمدی گل گهر, [22:20 19.01.15]

و هشت میلیون واردات فولاد. جناب سیاوشی

دکتر فتحعلی, [22:20 19.01.15]

به نظر می رسد در گام نخست طبقه بندی کالاها می باید به درستی پیگیری شود

محمد سیاوشی, [22:20 19.01.15]

احسنت جناب مهندس محمدی

دقیقا

دکتر فتحعلی, [22:21 19.01.15]

و دستورالعمل های لازم سازگار با هر یک معرفی و آموزش داده شود

محمد سیاوشی, [22:21 19.01.15]

به نظرم راه آهن ابتدا باید سهمی را برای خود ببیند و در راستای رسیدن به این سهم برنامه ریزی و هدف گذاری کند البته گام به گام

دکتر فتحعلی, [22:22 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

من می خواهم در این بخش نتایج نظرسنجی صورت گرفته در حوزه دستورات عمل ها و آموزش را ارائه کنم که به نوبه خود جالب توجه است

محمد سیاوشی, [22:22 19.01.15]

بفرمایید جناب دکتر

دکتر فتحعلی, [22:23 19.01.15]

نظر سنجی که برای تدوین دستورات عمل مرتبت در سال 87 به وقوع پیوست

دکتر فتحعلی, [22:24 19.01.15]

حدود 40 درصد کارشناسان سطح نظارت بر عملیات بارگیری و بار بندی را متوسط و نامناسب دانسته اند

مهندس محمدی گل گهر, [22:24 19.01.15]

جالب است

دکتر فتحعلی, [22:25 19.01.15]

11 درصد اذعان داشته اند که استانداردها بین المللی در خصوص تمامی کالاها در راه آهن اجرا می شود

مهندس محمدی گل گهر, [22:25 19.01.15]

ما برای حل موضوع تمرکز زیادی روی سیستم توزین نموده ایم

دکتر فتحعلی, [22:26 19.01.15]

66 درصد کارشناسان سرعت و سهولت بارگیری را متوسط می دانند

مهندس احمدی, [22:27 19.01.15]

پیشنهاد میکنم جناب اقای مهندس سیاوشی نشستی تخصصی بابت این موضوع داشته باشیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [22:27 19.01.15]

از نظر نیمی از کارشناسان تجهیزات بارگیری و مهار کالا در کشور اکثرا فرسوده و داری تکنولوژی نامناسب است

دکتر فتحعلی, [22:27 19.01.15]

البته این فرسودگی در بنادر تا حدودی کمتر است

محمد سیاوشی, [22:28 19.01.15]

جناب مهندس احمدی پیشنهادات بسیار عالی و بنده استقبال میکنم.

مهندس محمدی گل گهر, [22:28 19.01.15]

روش تحقیق را می فرمایید چون سرعت و سهولت بارگیری کاملا مرتبط با مکانیزم مورد استفاده بارگیری و توزین است و کاملا متفاوت

دکتر فتحعلی, [22:30 19.01.15]

این نظر سنجی برای پروژه پژوهشی بوده که در پژوهشکده حمل و نقل انجام پذیرفته است

دکتر فتحعلی, [22:31 19.01.15]

برای آن چک لیست ها و سوالاتی طرح شده و با مسئولین تمامی مناطق ریلی تاثیر گذار مصاحبه حضوری تا حد امکان شده است

دکتر فتحعلی, [22:31 19.01.15]

البته طراحی سوالات و تحلیل زمان زیادی را به خود اختصاص داده است

مهندس محمدی گل گهر, [22:32 19.01.15]

البته از سال ۸۷ حدود ۲۰ میلیون به ظرفیت تولید سنگ آهن اضافه شده

مهندس احمدی, [22:33 19.01.15]

جناب دکتر فتحعلی منابع دستیابی را به بنده راهنمایی کنید می توانیذ ایمیل کنید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [22:33 19.01.15]

درست می فرمایید

دکتر فتحعلی, [22:33 19.01.15]

بله حتما

دکتر فتحعلی, [22:34 19.01.15]

عرض بنده آن است که برای رسیدن به راه حل مطلوب می بایست جنبه دستورات عمل های کاربردی و آموزش را با تاکید بیشتری دنبال کنیم

مهندس احمدی, [22:34 19.01.15]

ahmadi_m@rai.ir

مهندس احمدی, [22:34 19.01.15]

دقیقا

دکتر فتحعلی, [22:35 19.01.15]

بنده گزارش مدیریتی طرح را برای حضرتعالی ایمیل خواهم کرد

محمد سیاوشی, [22:36 19.01.15]

دوستان پیشنهاد میکنم تا اینجای مباحث یک جمع بندی داشته باشیم و پس از آن و بر اساس جمع بندی صورت گرفته حرکت کنیم؟

دکتر فتحعلی, [22:36 19.01.15]

خواهش می کنم بفرمایید جناب مهندس سیاوشی

مهندس احمدی, [22:36 19.01.15]

ممنون

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس محمدی گل گهر، [22:37 19.01.15]

جناب قاسمی فیلم جالب بود. این هم نوعی از حمل ترکیبی! هدر دادن منابع! حداقل بار قابل حمل با واگن فله ۵۴ تن. و حداکثر بار قابل حمل خالص ۲۵ تن!

مهندس محمدی گل گهر، [22:37 19.01.15]

با این روش

محمد سیاوشی، [22:37 19.01.15]

اولا ، دلیل عدم استقبال معادن خصوص و صاحبان کالا در بنادر هزینه بری زیاد حمل ریلی است ، درسته؟

محمد سیاوشی، [22:38 19.01.15]

دوما ، نبود زیرساخت های حمل ریلی در اکثر معادن بخش خصوصی

مهندس محمدی گل گهر، [22:39 19.01.15]

حق سیر نامناسب. فرسودگی واگن ها. قیمت بالای اجاره لوکوموتیو عدم اتصال معادن خصوصی به ریل... از دلایل بالا بودن هزینه ریلی است.

محمد سیاوشی، [22:39 19.01.15]

موانع بعدی را دوستان بفرمایند لطفا

محمد سیاوشی، [22:39 19.01.15]

بسیار عالی جناب مهندس محمدی عزیز
حال راهکارها چیست؟

مهندس محمدی گل گهر، [22:40 19.01.15]

جناب سیاوشی زمانی شنیدم بیش از ۵۰۰۰ واگن ۴ و شش محور فله در سیستم ریلی مفقود است!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [22:40 19.01.15]

کمیود تجهیزات بارگیری باربندی و حمل کمیود دستوراتعمل های کاربردی مرتبط و آموزش ضعیف را نیز می توان بیان کرد

محمد سیاوشی, [22:41 19.01.15]

مفقود!!!؟؟؟

مهندس محمدی گل گهر, [22:41 19.01.15]

جناب فتحلی من به اندازه شما روی آموزش تکیه نمی کنم

محمد سیاوشی, [22:41 19.01.15]

چرا جناب مهندس محمدی عزیز؟

مهندس محمدی گل گهر, [22:41 19.01.15]

بله . مفقود یعنی جا مانده در ایستگاهها. تعمیرگاهها...

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:42 19.01.15]

با سلام

محمد سیاوشی, [22:42 19.01.15]

جناب محمدی عزیز اتفاقا بنده همیشه بر روی آموزش تاکید میکنم

مهندس محمدی گل گهر, [22:43 19.01.15]

منظور بنده بی توجهی به آموزش نیست. اولویت اول نیست.

محمد سیاوشی, [22:44 19.01.15]

اولویت اول از نگاه شما چیست جناب مهندس محمدی؟

طاهری تکادور, [22:44 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام خدمت همه عزیزان اگر تصمیمات در راه آهن زمان کمتری ببرد معادن خاخرند پیشنهادهای خوبی جهت همکاری بیشتر با راه آهن بدهند

محمد سیاوشی, [22:44 19.01.15]

و اگر اولویت ها را بفرمایید ممنونم میشویم؟

دکتر احدی حمل و نقل, [22:44 19.01.15]

با سلام خدمت دوستان و همکاران گرامی

مهندس محمدی گل گهر, [22:45 19.01.15]

فکر می کنم نیاز به پژوهشی داریم که اولاً ابتدا تمامی نقاط تولید بالقوه ده سال اتی و بالفعل را شناسایی نماید.

طاهری تکادور, [22:46 19.01.15]

در این شرایط مزیت رقابتی هزینه ها ریل نسبت به جاده اصلاح شود

مهندس رضایی, [22:46 19.01.15]

جناب مهندس محمدی با عرض معذرت فکر نمی کنم آمار درستی باشد.

طاهری تکادور, [22:46 19.01.15]

سلام جناب سیاوشی خدا قوت

مهندس محمدی گل گهر, [22:46 19.01.15]

دوم ظرفیت متناسب ریل و جاده را واقع بینانه بر اساس حجم اول محاسبه نماید

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:47 19.01.15]

حمل و نقل ریلی با توجه به وضعیت فعلی از نظر تعداد واگن تعداد لوکوموتیو و خطوط ریلی موجود سهمش از کل بار موجود در کشور (داخلی و وارداتی) بیش از میزانی که در حال حاضر حمل میکند فراتر نخواهد رفت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

طاهری تکادو, [22:47 19.01.15]

نزدیکتر شدن ریل به معادن با سرمایه‌گذاری مشترک طرفین

مهندس محمدی گل گهر, [22:48 19.01.15]

اگر با نگرش کل نگر سهم هر نقطه و مسیر مشخص و توزیع شود

طاهری تکادو, [22:49 19.01.15]

دعوت از صاحبان معادن و کالا و بررسی راهکارهای

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:49 19.01.15]

برای بهبود وضعیت و افزایش سهم بار حمل شده توسط راه آهن می‌بایست سرمایه گذاری لازم در خصوص موارد ذکر شده حتما انجام شود تا بستر لازم فراهم شود

طاهری تکادو, [22:49 19.01.15]

بررسی راهکارهای کوتاه مدت و میان مدت

مهندس محمدی گل گهر, [22:50 19.01.15]

این سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی امکان پذیر نیست. اجازه دهید بصورت تقریبی محاسبه کنم

محمد سیاوشی, [22:50 19.01.15]

دوستان راهکارهای اجرایی و کاربردی با توجه به شرایط فعلی سیاسی و اقتصادی کشور چه می توانند باشند؟

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:51 19.01.15]

بخش اعظم این سرمایه گذاری البته می‌بایست توسط دولت انجام شود

طاهری تکادو, [22:51 19.01.15]

البته تعدادی از معادن حاضر به همکاری نزدیک باراه آهن هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:53 19.01.15]

بلا تکلیفی ۴۰۰ هزار میلیارد دلار پروژه‌های نیمه‌تمام در کشور

&platform=android&from=share1689765http://khabargardi.com/goto/?id=

محمد سیاوشی, [22:53 19.01.15]

این هم حال و احوال دولت

دکتر احدی حمل و نقل, [22:53 19.01.15]

متاسفانه سهم بازار حمل و نقل ریلی هم در بخش بار و هم در بخش مسافر نسبت به حمل و نقل جاده ای طی 10 سال گذشته به شدت کاهش یافته است و بسیار بعید است سهم 30% بار و 18% مسافر برای حمل و نقل ریلی در آینده نزدیک محقق شود

محمد سیاوشی, [22:53 19.01.15]

و روی دولت به این زودی ها نمیشود حساب کرد

محمد سیاوشی, [22:54 19.01.15]

سپاس جناب دکتر احدی

راهکارها افزایش سهم ریلی از نگاه جنابعالی چیست؟

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:55 19.01.15]

شاید گفته شود با توجه به وضعیت فعلی بودجه ای کشور بحث از سرمایه گذاری دولت در این بخش دارای اولویت دولت نبوده و عملی نخواهد شد

مهندس احمدی, [22:55 19.01.15]

مشارکت معدنی ها و فولادی ها در قالب بسته های سرمایه گذاری سرمایه گذاری در مسیرها و سامانه های تخلیه و بارگیری ریلی

مهندس محمدی گل گهر, [22:56 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یکی از شرکتهای همکار نسبت به خرید سه لوکوموتیو اقدام نموده است. به قیمت ۳۰ میلیارد. واگن لودر حدود ۵ میلیارد. ۲۰۰ واگن حدود ۶۰ میلیارد واگن برگردان حدود ۵ میلیارد. هر کیلومتر ریل ... کل این عدد قابلیت حمل ۱۰ میلیون تن را خواهد داشت یعنی حدود ۴۰ میلیارد ناخالص با احتساب حق سیر. استهلاک سوخت ...

محمد سیاوشی, [22:56 19.01.15]

این پیشنهاد خوب و قابل بررسی است برای صنایع و معادن جناب مهندس احمدی

مهندس محمدی گل گهر, [22:57 19.01.15]

این گونه سرمایه گذاری ها در ابعاد خصوصی نیستند.

دکتر فتحعلی, [22:57 19.01.15]

جناب مهندس احمدی عزیز راهکار بسیار خوبی است ولی نیازمند گام های موثر از سوی راه آهن برای ارائه تضمین های لازم سرمایه گذاری و رفع گلوگاه های سیر محصولات است

طاهری تکادور, [22:57 19.01.15]

حق با شماست ولی اگر در همین شرایط بد بودجه عزیزان راهکارهایی عملیاتی برای اصلاح فعلی مشکلات پیشنهاد دهند وضعیت بهتر خواهد شد

مهندس رضایی, [22:57 19.01.15]

جناب مهندس احمدی ضمن عرض ادب و احترام راهکار بسیار خوبی است .

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:58 19.01.15]

اما همانطور که در بحث دیروز ذکر کردم کشور عزیز ما بیش از 100 میلیارد دلار سرگردان در کشورهای آسیایی دارد که بخش اعظم آن در چین هند ژاپن و کره جنوبی میباشد

مهندس احمدی, [22:58 19.01.15]

البته جای این نکته گفتنی است که مدیر عامل مخترم راه آهن در جهت مشارکت بخش های خصوصی در سرمایه گذاری شبکه و رانندگان از محل منابع و تسهیلات صرفه جویی ستودنی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [22:59 19.01.15]

که متاسفانه برای واردات کالاهای مصرفی بی ارزش در حال هزینه شدن است

دکتر احدی حمل و نقل, [23:00 19.01.15]

بنده با افزایش سهم حمل و نقل ریلی از بنادر کاملاً موافق هستم و ایجاد قطارهای برنامه‌ای را تأثیر گذارترین راه کار در این ارتباط میدانم. در مورد افزایش بیشتر سهم راه آهن از معادن نظر موافقی ندارم و اعتقاد دارم این روند میتواند منجر به وابستگی بیشتر راه آهن به یک بخش محدود از صنعت شود. راه آهن باید بتواند در تمام زنجیره‌های حمل و نقل صنعتی و در یک فضای سالم و غیر دستوری با جاده رقابت کند.

محمد سیاوشی, [23:00 19.01.15]

جناب دکتر بامیری راهکاران بسیار ارزشمند است

محمد سیاوشی, [23:00 19.01.15]

چگونه را آهن میتواند به این اهداف برسد؟

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [23:01 19.01.15]

ما میتوانیم از این منابع در سرمایه گذاری زیر ساختارهایی شبکه ریلی کشور استفاده نمایم

مهندس محمدی گل گهر, [23:01 19.01.15]

جناب احدی عزیز. بخش معدن بخش محدودی نیست. موتور توسعه بقیه صنایع است

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [23:02 19.01.15]

کشور هند یا چین و یا کره بجای ارسال کالاهای مصرفی در قبال پولی که ما در آن کشورها داریم

مهندس محمدی گل گهر, [23:04 19.01.15]

درست میفرمایید اما در صورتی که این مبالغ بگونه‌ای مدیریت شود که برند و تکنولوژی‌های با ارزش وارد گردد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

رایزن بازرگانی ج.ا.ا در هند بامیری, [23:04 19.01.15]
میتوانند پروژه های توسعه شبکه ریلی و سایر پروژه های مشابه در ایران را انجام دهند

مهندس محمدی گل گهر, [23:04 19.01.15]
ایا تجربه خوبی از لوکوموتیوهای چینی موجود است؟

دکتر احدی حمل و نقل, [23:05 19.01.15]
جناب آقای محمدی عزیز قطعاً هم‌منطور است ، اما نباید راه آهن از نظر درآمدی بیش از حد به این بخش وابسته باشد ، توسعه حمل و نقل کانتینری و حمل و نقل ترکیبی کمک میکند راه آهن در تمام حوزه های حمل و نقل بخش از زنجیره حمل و نقل باشد.

رایزن بازرگانی ج.ا.ا در هند بامیری, [23:05 19.01.15]
هدف وزارت صنعت معدن و تجارت و سازمان توسعه تجارت ایران در همین راستا است

محمد سیاوشی, [23:06 19.01.15]
دوستان راهکارهای دیگری هم وجود دارد برای افزایش سهم ریلی؟
دکتر فتحعلی, [23:07 19.01.15]

به نظر می رسد باید روی فناوری های پیشرفته و ایجاد مشوق هایی برای بهره گیری از آن در بین بخش خصوصی برنامه ریزی جدی صورت گیرد

محمد سیاوشی, [23:07 19.01.15]
احسنت جناب دکتر فتحعلی عزیز

محمد سیاوشی, [23:08 19.01.15]
دوستان شرایط کشور را هم در نظر بگیریم

حاج آقا حائری, [23:08 19.01.15]
[Forwarded from حاج آقا حائری]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام علیکم. عرض ارادت خدمت همه اساتید و مدیران و بزرگان. بعرض برسانم مطلعیدسنگ آهن منطقه خراسان توسط تجارخریده و حمل میگردد و تنها معدن وشرکتی که سنگ آهنش راخودش صادر مینماید پارسیان میباشد. برای صادرکننده. قیمت وکم وکسریاروتسهیلات حمل توسط واگن و حمل به کشتی و محل تخلیه درمبدا و مقصد حائز اهمیت میباشد. رجاء واثق دارم که تجار وصادرکنندگان و معدن داران کمترین اطلاعات را از قیمت و دیگر پارامترهای حمل و نقل ریلی ندارند و فقط موارد منفی حمل ریلی انهم غلیظتر ازانی که هست بعرضشان رسانده شده است. اطلاعات حمل و نقل ریلی وظیفه بخش دولتی و خصوصی است که به تجار و صادرکننده و معدن دار تشریح گردد و محاسن حمل و نقل ریلی را بداند علی الظاهر نگاه ها مثبت خواهد شد.

دکتر احدی حمل و نقل, [23:09 19.01.15]

یک راه کار عملی دیگر برای بهبود سهم حمل و نقل ریلی افزایش بهره وری در این صنعت است. بهره وری راه آهن ایران هم در بخش بار و هم در بخش مسافر نسبت به بسیاری از کشورهای عضو UIC کمتر است.

دکتر فتحعلی, [23:10 19.01.15]

جناب دکتر احدی اختلاف چقدر است؟

محمد سیاوشی, [23:11 19.01.15]

سلام جناب آقای حائری

دکتر فتحعلی, [23:12 19.01.15]

نقطه نظر جناب آقای حائری بسیار قابل تامل است

دکتر احدی حمل و نقل, [23:12 19.01.15]

در برخی مطالعات که توسط خود راه آهن ایران انجام شده است ادعا شده که میتوان با همین وضعیت موجود راه آهن ایران بیش از 30% بار و مسافر بیشتر حمل کرد.

مهندس محمدی گل گهر, [23:13 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام جناب حائری، درست میفرمایید. پس سیستم حمل و نقل نیاز به بازاریابی تخصصی دارد تا آگاهی مشتری افزایش یابد

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [23:13 19.01.15]
وضعیت تعداد واگن های موجود متعلق به راه آهن جمهوری اسلامی ایران به گونه ای است که اگر کشور روسیه و ترکمنستان در این خصوص با کشور ما تعامل و همکاریهای لازم را نداشت باشند در حمل ریلی کالا در داخل دچار مشکل بزرگی خواهیم شد

مهندس محمدی گل گهر، [23:14 19.01.15]
بزرگواران راه آهن ایا سیستم دولتی راه آهن بازاریابی و توسعه بازار دارد؟

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [23:15 19.01.15]
لذا دولت می بایست حتما در تولید و یا واردات واگن های مورد نیاز کشور سرمایه گذاری لازم را پیش بینی نماید

مهندس احمدی، [23:15 19.01.15]
مسئله استفاده واگنهای CIS مخدودیت های خطوط عریض ان مشورهاست

مهندس احمدی، [23:16 19.01.15]
البته باید در این خصوص تدابیر مناسبی را تعیین کرد

مهندس احمدی، [23:17 19.01.15]
در ساختار تشکیلاته راه آهن اراده کل بازرگانی و بازاریابی وجود دارد

مهندس محمدی گل گهر، [23:17 19.01.15]
جناب احمدی بروزرسانی ناوگان این کشورها توسط اورال امکان تامین بوژی CIS را هم نا هموار نموده

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [23:18 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

استفاده از واگن های Cis در ایران ممکن است اما استفاده از لوکوموتیو های آنها در خطوط ریلی ایران با مشکلاتی روبرو است

دکتر فتحعلی, [23:18 19.01.15]

جناب مهندس احمدی آیا برنامه ریزی برای بازاریابی تخصصی و تعامل فعال با صاحبان کالا در دستور کار راه آهن قرار دارد؟ در پاسخ به نقطه نظر جناب حائری

مهندس محمدی گل گهر, [23:19 19.01.15]

کاملا درست است. کشنده هایی مثل gm هم که ناممکن

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [23:22 19.01.15]

راه آهن جمهوری اسلامی ایران بایست از زیر بار این وابستگی خارج شود تا حرف برای گفتن داشته باشد

مهندس احمدی, [23:23 19.01.15]

بعله دقیقا البته در دست تقویت هم نی باشیم

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [23:25 19.01.15]

کشورهای Cis

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [23:27 19.01.15]

در کشورهای Cis خطوط ریلی به تمام زمینهای کشاورزی به تمام کارخانجات و تمام معادن و بنادر کشیده شده است

محمد سیاوشی, [23:27 19.01.15]

دوستان تا پایان بحث 5 دقیقه زمان داریم

حاج آقا حائری, [23:27 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام عزیزان، واقعیت این است، اولین سخنی که صادرکننده و تجار اعلام مینمایند قیمت حمل چقدر میباشد؟ دومین سخن صاحب بار چقدر کم و کسرباردارم. دربارکو تخلیه میگردد چه تسهیلاتی به من صادرکننده میدهد. و اما صادرکننده تباری خریدمینماید نماینده چندین شرکت جاده ای دنبال گرفتن بار و حمل میباشد. آیاتاکون چه شرکت دولتی و چه شرکت خصوصی دنبال تجار و صادرکننده باشند تا بلررا حمل نمایند. بعرض برسد 90 درصد از معدن داران و صادرکنندگان هیچ اطلاعاتی از چگونگی حمل و نقل ریلی ندارند. حقیر حاضرم اطلاعاتی به من مدیران ریلی داده تا خریداران را وادار به حمل ریلی نمایم بدون هیچ چشم داشتی و حتی حاضرم محل دفتری درسنگان و خواف هم در اختیار هر شخص و شرکتی که بتواند چگونگی حمل و نقل ریلی را تشریح نماید گذاشته و خودهم کمک نمایم تا بتوانیم فرهنگ حمل و نقل ریلی را میان معدن داران منطقه رواج دهیم.

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [23:28 19.01.15]
به همین جهت حمل ریلی حرف اول را در این کشورها میزند

دکتر فتحعلی، [23:30 19.01.15]
امیدوارم روی تعامل جدی با صاحبان کالا و اعمال قدرت رقابتی راه آهن در مقایسه با سایر مدها حمل و نقل شاهد فعالیت های ثمربخش باشیم

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [23:30 19.01.15]
با عرض معذرت باید بگویم که این مقایسه اشتباه میباشد

محمد سیاوشی، [23:30 19.01.15]
از همه سروران و عزیزان بی نهایت ممنون و سپاسگزارم و انشاءالله این بحث را فردا شب هم ادامه خواهیم داد تا حصول نتایج کاربردی با همت شما دوستان ایران و ایرانی.

مهندس احمدی، [23:31 19.01.15]
راه آهن در مدیریت جدید دقیقا به دنبال همین تعاملات است

مهندس محمدی گل گهر، [23:31 19.01.15]
شب دوستان عزیز به خیر و آرامش و سلامت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:31 19.01.15]

و اما سخن پایانی بنده

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [23:32 19.01.15]

در بخش ریلی تقریباً فقط دولت را داریم با تعداد ناکافی واگن که در پیک بار گرفتن آن واگن ها تقریباً غیر ممکن میباشد

محمد سیاوشی, [23:33 19.01.15]

انشالله فردا شب هم این بحث جاریه و از نظرات ارزشمندتان بهره مند خواهیم شد.

محمد سیاوشی, [23:33 19.01.15]

چون زمان بحث امشب تمام شده است

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [23:33 19.01.15]

و در طرف دیگر که بخش جاده ای میباشد هزاران کامیون و صدها شرکت

محمد سیاوشی, [23:33 19.01.15]

جناب دکتر بامیری عزیز سپاس بیکران

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [23:34 19.01.15]

من هم از شما و تمام عزیزان کمال تشکر را دارم

مهندس حبیبی, [23:35 19.01.15]

با عرض سلام و وقت خوشی برای دوستان. متشکر جناب سیاوشی

دکتر فتحعلی, [23:36 19.01.15]

ممنون از توجه دوستان شب همگی بخیر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر احدی حمل و نقل, [23:37 19.01.15]

شب خوش

خانم شکوهی اتاق فکر ریلی, [23:37 19.01.15]

شب بخیر. خدا قوت!

محمد سیاوشی, [23:37 19.01.15]

سخن اخر بنده و بعد از ان خداحافظی

محمد سیاوشی, [23:41 19.01.15]

در خصوص حمل و نقل جاده ای باید گفت که دوستان و شرکت ها در بخش جاده هم با مشکلات و چالش های بسیار زیادی مواجه هستند و بنده کاملاً در جریان امور جاده ای هستم و لازم است و فشارهای زیادی را مثل سایر بخش ها تحمل میکنند. در خصوص تصادفات و حوادث جاده ای هم طبق گفته مسوولان سازمان راهداری سهم حمل جاده ای در این حوادث و تلفات حدود 2 درصد است

محمد سیاوشی, [23:43 19.01.15]

انشالله با تمرکز روی مشکلات بخشی و ارایه راهکارهای اجرایی بتوانیم زمینه رشد و توسعه همه جانبه سیستم حمل و نقل کشور را میسر کنیم.

مهندس حبیبی, [23:43 19.01.15]

جناب سیاوشی لطفا فردا مطالعه موردی اهداف دولت ترکیه در خصوص ایجاد زیرساخت های بخش ریلی تا 2020 را بخوانید . بسیار موثر است در نگرش. همچنین فایل سهم بخشهای مختلف در حمل جاده ای بیشترین میزان مربوط به سیمان است. سپاس

محمد سیاوشی, [23:44 19.01.15]

چشم جناب مهندس حبیبی عزیز

محمد سیاوشی, [23:45 19.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در پایان از حضور ارزشمند همه شما عزیزان در مباحث و ارایه نظرات ارزشمند بی نهایت ممنون و سپاسگزاریم

محمد سیاوشی, [23:45 19.01.15]

شب همه عزیزان خوب و خوش

محمد سیاوشی, [23:46 19.01.15]

تا فردا شب خدا یار و نگهدارتان

بخش چهارم :

محمد سیاوشی, [21:30 20.01.15]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

محمد سیاوشی, [21:31 20.01.15]

دیشب عزیزان همت و مشارکت بسیار خوبی داشتند و بحث بسیار خوبی شکل گرفت و جای سپاس قدردانی دارد این حضور و مشارکت

محمد سیاوشی, [21:32 20.01.15]

اگر دوستان امشب بیشتر بر روی راهکارها تمرکز کنند ممنون خواهیم شد

محمد سیاوشی, [21:32 20.01.15]

راهکارهایی مبتنی بر شرایط فعلی سیاسی و اقتصادی کشور

محمد سیاوشی, [21:35 20.01.15]

که چگونه میتوان سهم حمل ریلی را افزایش داد علی رغم تمام کاستی ها

محمد سیاوشی, [21:37 20.01.15]

و راه آهن در این راه باید چه قدم هایی بردارد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حبیبی، [21:38 20.01.15]

مهندس سیاوشی به نظر دوستان راه آهن ابتدا رویکرد خودشان در افزایش سهم راه آهن از حمل مواد معدنی و نتایج طرح جامع زنجیره تامین مخصوصا در چرخه فولاد را بفرمایند . بعد بر اساس برنامه ها جذب مشارکت در طرحها را خواهیم داشت.

محمد سیاوشی، [21:40 20.01.15]

پس جناب مهندس حبیبی تا ورود مقامات محترم راه آهن به بحث و پاسخ دادن به پرسش جنابعالی ، خواهش میکنم جنابعالی که سابقه دبیری انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان انجمن سنگ آهن ایران را داشته اید

محمد سیاوشی، [21:41 20.01.15]

بفرمایید که اعضا انجمن و معدن داران عزیز با چه مشکلات و معضلاتی در حوزه حمل ریلی مواجه اند؟

دکتر حجاززاده، [21:44 20.01.15]

با سلام خدمت جناب مهندس سیاوشی و کلیه عزیزان

زهرا اخلاقی، [21:45 20.01.15]

با سلام به همه مدیران و کارشناسان حوزه حمل و نقل

دکتر حجاززاده، [21:45 20.01.15]

جسارتا بنده هم با توجه به مباحث شبهای گذشته با نظر جناب مهندس حبیبی موافقم

مهندس حبیبی، [21:46 20.01.15]

جناب سیاوشی بزرگترین گلوگاه حمل ریلی برای صادرات برای معادن خصوصی در انتهای خط تخلیه نهفته است . در کشور تنها یک ایستگاه تخلیه واگن در منطقه ویژه خلیج فارس داریم با مانور تخلیه حداکثر 350 واگن در روز . این حجم تخلیه باید عملا بیش از هفتاد درصد در خدمت تخلیه گندله برای

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

فولاد هرمزگان و فولاد کاوه جنوب باشد. من سال 91 و 92 به دوستان راه آهنی عرض کردم خط تخلیه صادراتی را به صورت کنسرسیومی شرکتخای حمل از بارکو جدا نمایند .

دکتر حجاززاده, [21:46 20.01.15]

چرا که مسایل مهم تاحدود زیادی مطرح شده است

دکتر بامیری, [21:50 20.01.15]

برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی می‌بایست پروسه واگذاری و اجاره واگن ها بسیار شفاف و همچنین سریع و بدون بوروکراسی صورت پذیرد

مهندس احمدی, [21:50 20.01.15]

سلام موضوع جناب دکتر حبیبی کاملاً صحیح است

دکتر بامیری, [21:51 20.01.15]

تعداد واگن ها اضافه گردد

دکتر حجاززاده, [21:51 20.01.15]

جناب سیاوشی همین مشکل تخلیه در شبهای گذشته هم توسط دوستانی مثل مهندس فاضلی از فولاد مبارکه مطرح شد ولی مهم اینست که برای حل همین مشکل شرکت راه آهن چه برنامه ای دارد?

مهندس احمدی, [21:51 20.01.15]

برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در سطح کشور تغییر الگوی مصرف در ترابری است

مهندس حبیبی, [21:52 20.01.15]

جناب سیاوشی دکتر نیلی در کتاب استراتژی توسعه صنعتی در دو دوم دولت آقای خاتمی اشاره دارند پس از سه دهه از انقلاب وقا ازمون و خطا گذشته . به نظر اگر برنامه مشخص و پالایش شده در

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اختیار قرا بگیرد همه تکلیف خودشان را میدانند . حمل جاده ای در سال گذشته 385 میلیون بوده .
چقدر واگن اضافه کنیم تا این سعم افزایش یابد .

دکتر بامیری, [21:52 20.01.15]

خطوط راه آهن کهنه میباشد لذا سرعت حرکت بسیار پایین

دکتر حجاززاده, [21:52 20.01.15]

چه تسهیلاتی در ارتباط با پیشنهاد کنسرسیوم خواهد داد و ...

مهندس احمدی, [21:52 20.01.15]

ایجاد سوداوری در بخش ریلی و جذابیت برای بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری در بخش بهره
برداري است

دکتر بامیری, [21:53 20.01.15]

با این سرعت جابجایی پایین امکان رقابت پذیری حمل ریلی بسیار پایین خواهد بود

مهندس احمدی, [21:53 20.01.15]

این امر فقط با اعمال قانون گذاری توسط دولت در بخش حمل و نقل ریلی می باشد

محمد سیاوشی, [21:53 20.01.15]

درست میفرمایید

و جناب مهندس احمدی مدیرکل محترم بازرگانی و بازاریابی راه آهن جمهوری اسلامی در بحث شرکت
دارند و سوالات دوستان را دیدند

دکتر بامیری, [21:54 20.01.15]

سلام بر دوستان عزیز و مهندس سیاوشی عزیز

محمد سیاوشی, [21:54 20.01.15]

درست میفرمایید جناب دکتر حجاززاده

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حجاززاده, [21:55 20.01.15]

کلیاتی راجع به کشورهای ترکیه گفته شد که بسیار هم قابل تامل است ولی آیا شرکت راه آهن در ارتباط با دو یا سه مشکل عمده بخش خصوصی فارغ از بحثهای کلان چاره ای دارد؟

مهندس احمدی, [21:55 20.01.15]

در حال حاضر مدیر عامل محترم راه آهن با تثبیت تعرفه دسترسی و سعی در رقابتی کردن آن با بخش جاده سعی در ایجاد سودآوری و جذابیت برای شرکتهای حمل و نقلی را بستر سازی نموده است

مهندس حبیبی, [21:56 20.01.15]

جناب مهندس احمدی چشم انداز توسعه راه آهن تا 1404 ویرایش جدید انجام شده است ؟

مهندس احمدی, [21:56 20.01.15]

به نحوی که سهم دسترسی راه آهن از کل تعرفه تمام شده به حد ۲۵ درصد رسیده است که سابقه نداشته است

دکتر بامیری, [21:56 20.01.15]

با توجه به وضعیت فعلی زیر ساخته‌ای ریلی کشور چگونه میتوان سودآور و همچنین انگیزه سرمایه گذاری برای بخش خصوصی ایجاد نمود؟

دکتر حجاززاده, [21:57 20.01.15]

خیلی خوبست جناب احمدی ولی برای بخش خصوصی هزینه و زمان اولویت کسب و کار اقتصادی است + امنیت

مهندس احمدی, [21:58 20.01.15]

با ارائه تسهیلات و کمک های یارانه ای تا حدی رویکرد اقتصادی تأمین شده است

دکتر بامیری, [21:59 20.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش خصوصی حتی اجازه برنامه ریزی واگذاری واگن های اجاره یا خریداری شده خود را که معمولا از ترکمنستان تامین میشود ندارد

مهندس احمدی, [22:00 20.01.15]

بله چشم انداز حمل و نقل ریلی تا ۱۴۰۴ از ابعاد کمی و کیفی تنظیم شده است

دکتر حجاززاده, [22:00 20.01.15]

کلی بحث نکنیم. در ارتباط با مشکل تخلیه و بارگیری که جز کوچکی است و دغدغه دوستان معدنی و فولادی چه برنامه طرح ریزی شده

مهندس احمدی, [22:02 20.01.15]

اگر توجیه اقتصادی از ابعاد اجاره واگنها داشته باشد برایشان منعی به نظر ندارد

مهندس حبیبی, [22:02 20.01.15]

جناب سیاوشی مسیر بدین به بحث .

محمد سیاوشی, [22:02 20.01.15]

بله چشم

محمد سیاوشی, [22:03 20.01.15]

دوستان از راه آهن چه انتظارات و درخواست هایی دارید؟

مهندس احمدی, [22:03 20.01.15]

در زمینه معادن و فولاد شرکت برنامه های مناسبی با برگزاری جلسات داشته و قرار است تصمیمات مناسبی مابین تصمیم گیرندگان دو بخش انجام بشود

دکتر حجاززاده, [22:04 20.01.15]

جناب احمدی به نظر بنده فارغ از بحثهای کلان نگر که اتفاقا پیشنهاد بنده اینست که یکی از مباحث شبهای آینده چگونگی ورود کشور به بحث کریدورها ی ریلی بین المللی است , بحثها را خورد تر کنیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [22:05 20.01.15]

در بخش معادن و فولاد در نظر است تعرفه ها بر حسب مبدأ و مقصد مورد بررسی در جلسات مشترک شود

دکتر حجاززاده, [22:05 20.01.15]

عالی است

زهرا اخلاقی, [22:05 20.01.15]

بی تردید، حمل و نقل ریلی نقش بسزایی در سیستم حمل و نقل یک کشور دارد زیرا توسعه صنعت و تجارت یک کشور تا حد زیادی متکی به توسعه راه آهن می باشد.

در این میان ، بررسی مزایای داشتن خطوط ریلی و همچنین مشکلات ناشی از داشتن آن خالی از لطف نیست؛

مهندس حبیبی, [22:05 20.01.15]

به نظرم رویکرد راه آهن بر اساس زنجیره تامین معادن بزرگ . فولادسازیهای بزرگ باشد . آیا سهمی در خصوص نقش معادن کوچک هم دیده شده یا به صورت مقطعی جذب میشوند ؟

دکتر حجاززاده, [22:05 20.01.15]

و سایر دغدغه ها؟

مهندس احمدی, [22:06 20.01.15]

تفاهم نامه چند جانبه بین راه آهن - ایمنیدرو - فولادی ها - معادنی ها و شرکت های صاحب واگن در قالب یک برنامه حمل و نقل منظم

مهندس حبیبی, [22:06 20.01.15]

حدسم درست بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

زهرا اخلاقی، [22:06 20.01.15]

مزایای توسعه خطوط راه آهن:

۱- سهولت حمل و نقل کالا بخصوص فله در مسافتهای طولانی در مقایسه با حمل و نقل کامیونی

۲- سرعت ، قاعده مندی و آسودگی خاطر در حمل کالا از طریق ریلی

۳- کمک به فرایند صنعتی کردن یک کشور با حمل آسان ذغال و مواد خام با قیمتی نازل

۴- کمک به جابجایی سریع کالاها از مکانی به مکانی دیگر در مواقع اضطراری نظیر قحطی

۵- اشتغالزایی

۶- امن ترین شیوه حمل و نقل؛

میزان تصادفات و خرابی خطوط در مقایسه با دیگر روشهای حمل و نقل بسیار اندک است؛ بعلاوه، در هنگام بارش باران، برف و طوفان ، کالایی که از طریق ریلی جابجا میشود، مصون خواهد بود. مضاف بر اینکه با استفاده از حمل ریلی از میزان ازدحام جاده ها کاسته خواهد شد.

۷- ظرفیت قابل حمل از طریق ریلی بسیار زیاد است ؛ مضاف بر اینکه این ظرفیت با افزایش تعداد واگنها قابل انعطاف است. البته در صورتی که واگنهای فله بر ۶۷ تنی با واگنهای با ظرفیت بیشتر جایگزین شوند، میزان حمل در زمان واحد بیشتر خواهد بود.

۸- محیط زیست: بطور متوسط، در یک مسیر یکسان، میزان تولید 2CO با حمل ریلی یک سوم حمل جاده ای است.

۹- راه آهن بزرگترین شیوه خدمات عمومی است و بسیاری از خدمات عمومی به عهده این بخش می باشد. به عبارت دیگر داشتن پوشش راه آهن در کشور یک ضرورت ملی است.

مهندس احمدی، [22:06 20.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و همه متعهد به برنامه های خود و تنظیم آماده سازی های امکانات خود

زهرا اخلاقی، [22:07 20.01.15]

مشکلات پیش راه توسعه خطوط راه آهن:

۱- ایجاد خطوط ریلی بسیار سرمایه بر است. هزینه ساخت، نگهداری و هزینه های بالاسری در مقایسه با دیگر روشهای حمل و نقل بسیار بالاست. همچنین سرمایه گذاری انجام شده به گونه ای است که مختص همان کار است و قابل تبدیل نیست؛ بدین معنی که در زمانی که سیر و حرکت کافی نیست و یا بدلیل تحمیلی نظیر رکود طولانی مدت بازار، تحریمها و غیره امکان بهره برداری بهینه از میزان سرمایه ثابت و متغیر ممکن نباشد، عملاً به معنای هدر دادن سرمایه خواهد بود.

۲- در عین حال که در بخش مزایا عرض کردم که حمل و نقل ریلی قابل انعطاف است بایستی اذعان نمایم که این روش به همان میزان هم غیر قابل انعطاف است؛ مسیر سیر و حرکت و زمانبندی آن با نیازهای شخصی تطبیق ندارد؛ مثلاً نمی توان برنامه ریزی کرد که کالا در فلان ساعت تحویل فلان انبار گردد؛ مضاف بر اینکه تخلیه و بارگیری بین راه موجبات اتلاف هزینه و زمان بیشتر و کسری احتمالی بار بخصوص بار فله خواهد شد؛ همچنین، در صورت حمل میزان زیادی واگن در شبانه روز و عدم تخلیه بموقع در مقصد توسط اپراتورهای ترمینال، هزینه های حق توقف گزافی مطابق با ماده ۱۵۱ راه آهن تحمیل خواهد شد. (این مطلب را به عنوان شرکتی که در سال ۱۳۹۲ بالغ بر ۷۷۰۰ واگن و در سال ۹۳ بالغ بر ۴۰۰۰ واگن تحویل، مدیریت و تخلیه نموده ام عرض می نمایم)

مهندس احمدی، [22:07 20.01.15]

و در مقابل ایمیدرو متعهد به افزایش سهم ریلی در قبال تعهدات راه آهن

دکتر بامیری، [22:08 20.01.15]

اگر عزیزان فایل مربوط به راه آهن ترکیه را که توسط دوستان در گروه گذاشته شده است را مطالعه کرده باشند راهکارهای توسعه این بخش و همچنین افزایش سهم حمل ریلی در کل کالاهای قابل حمل در ایران قابل درک خواهد بود

دکتر فتحعلی، [22:08 20.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام عرض می کنم خدمت بزرگواران حاضر در گروه

زهرا اخلاقی, [22:08 20.01.15]

۳- از آنجایی که احداث خطوط راه آهن سرمایه هنگفتی را می طلبد، در مقیاس وسیع، احتمال بروز انحصار طلبان و به تبع آن منجر به نتیجه ای بر خلاف منافع عموم خواهد شد. و از طرفی در صورتی که توسط دولت کنترل و مدیریت شود، فقدان رقابت موجبات هزینه های هنگفت و عدم بهره وری خواهد شد.

۴- حمل ریلی برای مسافتهای کوتاه و میزان اندک کالا غیر اقتصادی است و مناسب نمی باشد.

۵- جهت رزرو واگنها و تحویل کالا در مقایسه با حمل کامیونی زمان انتظار بیشتری سپری خواهد شد.

محمد سیاوشی, [22:09 20.01.15]

سلام جناب دکتر فتحعلی عزیز

محمد سیاوشی, [22:10 20.01.15]

جناب احمدی ضمانت های اجرایی هم برای این تفاهم نامه دیده شده ؟

دکتر فتحعلی, [22:10 20.01.15]

ممنون از نظرات ارزشمند دوستان

مهندس حبیبی, [22:11 20.01.15]

جناب احمدی همانطور که گفتم رویکرد بر اساس تقاضای بزرگ عرضه بزرگ . توسعه بزرگ است .

مهندس حبیبی, [22:11 20.01.15]

جناب سیاوشی یک الزام است نه انتخاب که ضمانت نامه بخواهد .

دکتر بامیری, [22:11 20.01.15]

متأسفانه باید بگویم با نظر سرکار خانم اخلاقی بند 1 نوشته اش مخالف هستیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [22:12 20.01.15]

فکر می کنم یکی از ضعف های اصلی در این حوزه نبود شرکت های واسطه بازاریابی مرتبط کننده راه آهن و صاحبان بار است

دکتر بامیری, [22:13 20.01.15]

سرمایه گذاری ریلی هیچوقت هدر نخواهد رفت و هیچگاه حمل ریلی در هر شرایطی راکد نخواهد شد

دکتر بامیری, [22:14 20.01.15]

واسطه متاسفانه وجود دارد اما نامحسوس

دکتر بامیری, [22:15 20.01.15]

واسطه ها در پروسه واگذاری واگن ها مشکل ایجاد میکنند

دکتر فتحعلی, [22:16 20.01.15]

عرض من در مورد تفکیک وظایف راه آهن و بخش خصوصی در حوزه بازاریابی بار است

دکتر بامیری, [22:16 20.01.15]

بجای واسطه ها خود راه آهن می بایست پروسه واگذاری واگن ها را بسیار شفاف نماید

مهندس احمدی, [22:18 20.01.15]

مطالعات وجود فوروارد رهای حمل و نقل داخلی در دست بررسی است که به نظرم من توصیه درستی در حلقه بازاریابی است

محمد سیاوشی, [22:19 20.01.15]

اتفاقا در مورد پیشنهاد جناب دکتر فتحعلی تامل بسیاری باید کرد

دکتر بامیری, [22:19 20.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جهت اطلاع دوستان اعلام کنم که دولت در حال خرید 250000 تن ریل از کشور هند میباشد از محل پول نفت

مهندس احمدی, [22:19 20.01.15]

این تفاهم نامه در مراحل حلوتر به منظور ضمانت اجرایی لازم است در قالب قرار داد صورت گیرد

مهندس حبیبی, [22:19 20.01.15]

دوستان با عرض معذرت صحبت ها از زوایای مختلف است

محمد سیاوشی, [22:19 20.01.15]

و ایشان به نکته ای بسیار راهبردی اشاره کردند

دکتر بامیری, [22:19 20.01.15]

البته هنوز در مراحل اولیه مذاکره میباشیم

شفیع نادری, [22:19 20.01.15]

سلام دوستان

دکتر فتحعلی, [22:20 20.01.15]

بسیار عالی است جناب مهندس احمدی نتایج آن چه زمانی مشخص و ارائه خواهد شد

مهندس حبیبی, [22:20 20.01.15]

جناب سیاوشی به نظرم یک مسیر شروع و خاتمه یابد .

مهندس احمدی, [22:20 20.01.15]

با کمک آقای شفیع نادری در آینده ای نزدیک

شفیع نادری, [22:21 20.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

پیشنهاد می‌کنم فقط حول و حوش محور اصلی بحث گردد و نکات خارج از بحث در زمانی دیگر بحث شود تا بتوانیم به یک نتیجه گیری ملموس برسیم

محمد سیاوشی, [22:21 20.01.15]

دوستان عزیز موافق هستید در یک مسیر مشخص تری حرکت کنیم؟

مهندس حبیبی, [22:21 20.01.15]

سلام جناب شفیع . مهندس احمدی و دوستان موافقید یک مطلب خاص صحبت شد و جمع بندی گردد.

شفیع نادری, [22:22 20.01.15]

موضوع اصلی که مطرح کرده اید افزایش سهم ریلی به ویژه از بنادر و بخش خصوصی

مهندس حبیبی, [22:22 20.01.15]

پیشنهاد بنده بارکو است .

شفیع نادری, [22:22 20.01.15]

نظر به وسعت بحث پیشنهاد می‌کنم به جای آن و فعلا برای امشب فقط افزایش سهم ریلی از حمل سنگ آهن کشور بحث گردد

شفیع نادری, [22:23 20.01.15]

و در این حوزه نقاط بارگیری و تخلیه یکی از نکات اصلی می‌باشد

شفیع نادری, [22:23 20.01.15]

مانند بارکو

مهندس احمدی, [22:23 20.01.15]

موافقم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شفیع نادری, [22:25 20.01.15]

به نظرم شناسایی نقش بازیگران اصلی و شرح وظایف آنها در این حوزه در حله اول می تواند ما را به شناسایی سیستماتیک مشکلات رهنمون سازد

مهندس حبیبی, [22:25 20.01.15]

مهندس احمدی شما در تفاهم نامه موضوع صفر تا صد حمل . بارگیری حمل و تخلیه را برای شرکتهای حمل دیده اید یا صرفا اجاره واگن است

مهندس حبیبی, [22:26 20.01.15]

به نظرم شرکتهای حمل باید حتی در تخلیه و درآمد ان مخصوصا بارکو سهیم باشند

شفیع نادری, [22:26 20.01.15]

1- مالکین واگن باری از بخش غیر دولتی که حدود 30 شرکت می باشند. دارای حدود 20 هزار واگن می باشند. عملا نرخ کرایه حمل ارایه شده به صاحب کالا را هم طبق قانون این شرکت ها تعیین می نمایند

مهندس احمدی, [22:26 20.01.15]

در راستای صحبت های آقای شفیع نادری تمامی مسئولیت های ذینفعان دیده شده است

شفیع نادری, [22:28 20.01.15]

2- مالکین لکوموتیو که در حدود 5 شرکت هستند با حدود 70 لکوموتیو در وضعیت فعلی شرکت راه آهن لکوموتیو را از این دسته از مالکین اجاره کرده است مثلا برای هر تن کیلومتر حمل بار کرایه ای اجاره ای در حد 200 ریال می پردازد

دکتر بامیری, [22:29 20.01.15]

سهم پایین حمل ریلی از کل بار های موجود به دلیل نبود فوروارد یا بازاریاب خصوصی نمیباشد

دکتر بامیری, [22:30 20.01.15]

مشکل چیز دیگری است با حضور فوروارد مطمینا این سهم افزایش نخواهد یافت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شفیع نادری, [22:30 20.01.15]

3- مالک شبکه زیر بنایی ریلی و حدود 150 لکوموتیو فعال در بخش بار که شرکت دولتی راه آهن می باشد. این شرکت بنا به قانون صورت وضعیت درآمد هزینه دارد

دکتر بامیری, [22:32 20.01.15]

راه آهن ابتدا می‌بایست آسیب شناسی کند و سپس کاستیها را برطرف نماید تا بستر برای رشد سهم حمل ریلی فراهم شود

دکتر حجاززاده, [22:33 20.01.15]

اگر مفاد تفاهمنامه در اختیار دوستان قرار گیرد بسیار خوبست

شفیع نادری, [22:33 20.01.15]

4- در برابر این سه بخش که بدنه اصلی حمل و نقل ریلی را تشکیل میدهند شرکت های تولید کننده سنگ آهن که به طور عمده 10 نفر هستند و شرکت های عمده فولادی کشور وجود دارند که شرکت های مهم آنها 5 نفر هستند قراردادارند. تجار صادر کننده سنگ آهن از بندر عباس نیز یک مشتری مهم دیگر حمل و نقل ریلی می باشند.

شفیع نادری, [22:35 20.01.15]

5- در وضعیت فعلی حدود 75 درصد حمل ریلی را سنگ آهن تشکیل می دهد و رفع مشکلات در اولویت می باشد.

شفیع نادری, [22:35 20.01.15]

و رفع مشکلات درحوزه سنگ آهن در اولویت می باشد

مهندس حبیبی, [22:36 20.01.15]

انشالله.

شفیع نادری, [22:38 20.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

6- در وضعیت فعلی طبق برنامه جاده ای 400 میلیون تن و برآورد کل 600 میلیون تن حمل کالا اتفاق می افتد. از این میزان حدود 35 میلیون تن سنگ آهن توسط جاده حمل می شود که طول سفر آن حدود 800 کیلومتر است

دکتر حجاززاده, [22:38 20.01.15]

جناب سیاوشی به نظرم افزایش سهم ریلی در قالب توجه جدی به مشکلات صنایع مادر معدنی و فولادی بطور محسوسی قابل حل میباشد

دکتر نظری, [22:38 20.01.15]

سلام و سپاس به همه دوستان

دکتر حجاززاده, [22:39 20.01.15]

پس در صورت امکان این مشکلات کالبد شکافی و راهکار پیشنهادی آرایه شود

شفیع نادری, [22:39 20.01.15]

7- مشکلات واقعی و عمده در بحث افزایش سهم ریلی از حمل سنگ آهن به شرح زیر می باشد:

دکتر نظری, [22:39 20.01.15]

تشکر ویژه از جناب مهندس شفیع نادری به خاطر روند منطقی و ساختاریافته تحلیلیشان

حاج آقا حائری, [22:41 20.01.15]

سلام وتشکر از جناب مهندس نادری و جناب مهندس حبیبی

مهندس حبیبی, [22:42 20.01.15]

جناب حایری سلام و عرض ادب و خوشامدگویی

دکتر بامیری, [22:42 20.01.15]

کل بار قابل حمل سنگ آهن چند تن میباشد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شفیع نادری, [22:42 20.01.15]

الف) دوره گردش بالای واگن ها یا به عبارت ملموس تر سرعت پایین سیر بار. در حوزه سرعت 3 نفر نقش دارند بخش بارگیری واگن که همان معادن هستند، بخش حمل واگن بارگیری شده که شرکت راه آهن می باشد و بخش تخلیه واگن که شرکت های فولادی هستند. نقطه ضعف اصلی عدم هماهنگی کامل این سه بخش است

مهندس حبیبی, [22:43 20.01.15]

110 میلیون تن برای 55 میلیون تن فولاد

شفیع نادری, [22:44 20.01.15]

ب) محدودیت ظرفیت عبور قطار در بعضی از مسیرهای مهم ریلی در شرایط فعلی مثلا قسمت بافق تا میبد

شفیع نادری, [22:45 20.01.15]

ج) خرابی در حین سیر قطار ناشی از خرابی واگن های مالکین مذکور در هنگام سیر و لکوموتیوها که باعث انتشار زمان های تاخیر در کل شبکه می شوند

دکتر بامیری, [22:45 20.01.15]

به عبارتی از 110 میلیون تن 75 میلیون تن توسط حمل ریلی انجام میشود؟

مهندس حبیبی, [22:45 20.01.15]

این افق تولید هست .

دکتر حجاززاده, [22:46 20.01.15]

جناب نادری مقایسه هزینه های تن/ کیلومتری هم با جاده در صورت گرفته

شفیع نادری, [22:46 20.01.15]

د) در بعضی از مسیرهای ریلی حمل سنگ آهن نرخ کرایه ریلی از سیستم جاده ای درصدی بالاتر است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حبیبی، [22:46 20.01.15]

الان تقریباً 20 میلیون تن ریلی حمل همیشه

مهندس احمدی، [22:47 20.01.15]

با نکات دقیق گفته شده توسط آقای شفیع نادری پس لازم است يك هم افزایش مناسب بین کلیه عوامل یا ذی نفعان این زنجیره حاصل شود

شفیع نادری، [22:47 20.01.15]

البته دهها مشکل دیگر نیز در سیستم ریلی وجود دارد که در برابر موارد فوق اهمیت کمتری دارند.

شفیع نادری، [22:49 20.01.15]

برای هر کدام از مشکلات فوق راه حل هایی وجود دارد و در صورت مشارکت همه ذینفعان فوق قابلیت حل را دارند. ولی همانطور که آقای مهندس احمدی گفتند ضروری است همه بازیگران فوق به میدان بیایند و طبق شرح وظیفه خودشان تعهد بدهند

مهندس حبیبی، [22:49 20.01.15]

مهندس احمدی نقش شرکتهای حمل باید از دریافت بار تا دپو بار و تحویل باشه. انگیزه توسعه برای شرکتهای حمل و نقل خواهد بود.

دکتر حجاززاده، [22:49 20.01.15]

یا به تعبیر دیگری ضعف اساسی در شبکه لجستیکی در راه آهن میباشد

شفیع نادری، [22:51 20.01.15]

این موضوع در دو سناریو کلی زیر در حال تبادل نظر با مالکین واگن مالکین لکوموتیو معادن مهم و فولادی های مهم می باشد:

شفیع نادری، [22:51 20.01.15]

الف) تفاهم نامه های هماهنگی حمل سنگ آهن با حضور 6 طرف فوق

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حجاززاده, [22:51 20.01.15]

جناب نادری اگر به وظایف خود عمل کنند که کماکان بحث فعالیت جزیره ای خواهد بود

دکتر حجاززاده, [22:51 20.01.15]

مهم اینست که وظایف یا شرایط جدیدی در شبکه زنجیره تعریف شود

مهندس حبیبی, [22:52 20.01.15]

به نظرم شرکتهای معدنی و فولادسازها نباید در حمل حضور یابند .

شفیع نادری, [22:52 20.01.15]

ب) قراردادهای فروش بخشی از ظرفیت مسیر ریلی به اپراتور قطار کامل باری

مهندس احمدی, [22:53 20.01.15]

بنده سکوت می کنم جناب شفیع نادری تحلیل کاملی را دارن بیان می کنن

مهندس احمدی, [22:54 20.01.15]

البته در کنار این تفکر سیستمی برنامه افزایش ظرفیت شبکه از طریق دو خطه کردن - گشایش ایستگاهها و.... در دست اقدام است

شفیع نادری, [22:54 20.01.15]

البته به جز دو سولوشن فوق برای رفع اساسی مشکلات حمل سنگ آهن، مسئولین محترم مربوطه در شرکت راه آهن از هر گونه ایده جدید که قابلیت اجرا هم داشته باشند استقبال خواهند کرد.

شفیع نادری, [22:57 20.01.15]

آقای مهندس احمدی لطف دارند. خود ایشان و همکارانشان در بازرگانی راه آهن و همچنین اداره کل سیر و حرکت راه آهن از بخش معاونت بهره برداری و سیر و حرکت به همراهی کامل و دلسوزانه ایمیدرو فولادی های و معدنی ها و مالکین در حال پیگیری موارد فوق هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شفیع نادری, [22:58 20.01.15]

البته انتظار نایستی داشت که مشکلات در حوزه حمل سنگ آهن و افزایش سهم ریلی از آن که در وضعیت فعلی سهم ریلی از حمل آن زیر 40 درصد است یک شبه و یک تنه فقط توسط راه آهن حل شود

شفیع نادری, [22:58 20.01.15]

ولی اراده ای قوی برای حل آن با توجه به شرایط والزامات فوق وجود دارد

شفیع نادری, [22:59 20.01.15]

از سوی مدیریت ارشد شرکت راه آهن و تیم مربوطه

مهندس حبیبی, [23:00 20.01.15]

جناب نادری ایجاد کنسرسیوم شرکتهای حمل و نقل ریلی و عرضه اوراق پروژه در بورس جهت تامین مالی توسعه ظرفیت گزینه مناسبی است . درباره این موضوع اقدامی شده است ؟

شفیع نادری, [23:02 20.01.15]

با حسن توجه دوستان در دفتر فناوری و اطلاعات سازمان راهداری در مورد مقایسه تن کیلومتری اطلاعات بسیار دقیق و به روزی از وضعیت حمل سنگ آهن در بخش ریلی و بخش جاده ای وجود دارد

شفیع نادری, [23:05 20.01.15]

برای سال 1393 برآورد می گردد حدود 50 میلیون تن حمل سنگ آهن در کشور وجود داشته باشد که 21 میلیون تن آن توسط ریل و 29 میلیون تن آن توسط جاده حمل می گردد

شفیع نادری, [23:06 20.01.15]

مجموع تن کیومتر آن 38 میلیارد تن کیلومتر که 14 تا توسط ریل و 24 تا توسط جاده

دکتر بامیری, [23:07 20.01.15]

توسعه راه آهن و به دنبال آن افزایش سهم حمل ریلی نیازمند یک برنامه بسیار دقیق متفرقه و جامع میباشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حجاززاده, [23:07 20.01.15]

از مطالب ارزنده جناب نادری و حس مسولیت جناب احمدی بهره میبرم

شفیع نادری, [23:08 20.01.15]

بله درست است. هم اکنون هر کدام از طرف ها کاملا مستقل و بدون پیوستگی با یکدیگر کار خودشان را می کنند. هدف این است که در تفاهم نامه های حمل این پیوستگی کاملا مورد نیاز به وجود آید

دکتر حجاززاده, [23:08 20.01.15]

در بحث حمل و نقل ترکیبی موضوع Dry port ها در دنیا بسیار مورد توجه قرار گرفته که یقینا مستلزم الزاماتی میباشد

دکتر بامیری, [23:09 20.01.15]

اقدامات مقطعی بدون چشم انداز روشن انتظارات این بخش را برآورده نخواهد کرد

دکتر حجاززاده, [23:10 20.01.15]

بنظرم میتوان در جهت ارتقا بخش ریلی الخصوص در معادن و فولادی این بحث را بومی سازی نمود

دکتر حجاززاده, [23:10 20.01.15]

بحث بنادر خشک

دکتر حجاززاده, [23:11 20.01.15]

که یقینا مهندس احمدی هم از واحدهای سرمایه پذیر در این بحث میباشند

مهندس احمدی, [23:11 20.01.15]

آیین نامه بنادر خشک با رویکرد ریلی در کارگروه وزارتخانه با حضور نمایندگان بازرگانی و دفتر سرمایه گذاری در حال تدوین است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شفیع نادری, [23:12 20.01.15]

در این تفاهم نامه ها وظایف هر یک از طرف ها کاملا مشخص می باشد به طوری که زنجیره حمل روان را شکل بدهد اما یادآوری می کنم که سروران گرامی در نظر داشته باشند که شرکت راه آهن 1 از 6 نفر است و در صورت اراده کامل هر 6 نفر می تواند اجرایی گردد. ضمانت اجرایی واقعی ای جز همدلی و خواستن این 6 نفر وجود ندارد

شفیع نادری, [23:13 20.01.15]

ولی در موضوع قراردادهای فروش ظرفیت که به عنوان سولوشن دوم مطرح می باشد ضمانت واقعی وجود دارد و هر کدام از دو طرف تعهدات مشخصی دارند

دکتر حجاززاده, [23:14 20.01.15]

بله دقیقا ر این طرح الزامات لجستیکی مطرح است که به آن توجه خواهد شد و همین الزامات راهکارهای مناسبی در جهت دیدگاههای جناب نادری بشرط تمرکز و محوریت معادن و فولاد باشد

دکتر نظری, [23:14 20.01.15]

جناب مهندس نادری ضمن تشکر از توضیحات و تحلیل ارزنده شما به نظرم شرکت راه آهن سهمش از راه حل ها بیش از یک ششم است...

دکتر نظری, [23:16 20.01.15]

یک سوال که انتظار می رود دوستان راه آهنی مشخصا جواب دهند این است که آیا بالانس بین تجهیزات مهم موثر در باربری ریلی فراهم نموده اند؟

دکتر فتحعلی, [23:17 20.01.15]

ضمن تشکر از نقطه نظرات نظام مند مهندس نادری فکر می کنم یکی از ضعف های تاثیر گذار در راه حل های ارائه شده موضوع زیرساخت ریلی و هماهنگی های پیچیده آن به ویژه با وجود نواحی متعدد و مستقل راه آهن می باشد. به نظر متولیان نگهداری زیرساخت نیز باید در جریان این راه حل ها نقش آفرینی موثر داشته باشند تا کیفیت مناسب سیر برای عبور قطارهایی باری تضمین شود.

دکتر نظری, [23:17 20.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مثلا آیا تعداد لوکوموتیوها متناسب با تعداد واگنها هست؟

شفیع نادری, [23:17 20.01.15]

تقریبا تمام بارگیری واگن ها در معادن مهم توسط معادن انجام می شود. در شرکت های عمده فولادی مبارکه ذوب آهن خراسان خوزستان تخلیه واگن ها توسط خود شرکت های فولادی انجام می گردد بنابر این در تفاهم نامه ها حضور فولادی ها و معدنی به این دلیل لازم است. به علاوه بحث های سهمیه مواد معدنی و تسویه حساب های مالی بین معدن و فولاد یکی از مشکلات است که گاه گاهی فرآیند منظم و مداوم حمل را مختل می کند.

دکتر نظری, [23:20 20.01.15]

به نظر می رسد فعلا اولین گلوگاه در زنجیره شش عاملی مذکور خود راه آهن است که ناشی از بالانس نبودن امکانات سیر است

دکتر فتحعلی, [23:21 20.01.15]

بنده با دغدغه دکتر نظری عزیز با تاکید بر ارتقاء کیفیت سیر توسط زیرساخت و وسایط نقلیه ریلی قابل اعتماد موافق بوده و فکر می کنم راه آهن سهم بسیار موثرترین را می باید ایفا کند

شفیع نادری, [23:21 20.01.15]

ایجاد کنسرسیوم ها از شرکت های حمل و نقل ریلی ایده خوبی است ولی به نظر می رسد هنوز در بخش غیر دولتی مالکین واگن یا مالکین لوکوموتیو به بلوغ و تکامل نرسیده است و به نظر می رسد هنوز حداقل 5 سال دیگر بایستی بگذرد تا به این فضا دست یابیم که مثلا چند شرکت کوچک مالک واگن با هم مرج شوند یا حتی کنسرسیوم تشکیل دهند

دکتر حجاززاده, [23:23 20.01.15]

سوال دکتر نظری را کامل نمایم و آن اینکه به نظر آقایان مهندس احمدی نادری با توجه به سهم نوع بار فله به بار تجاری و تفاوت تجهیزات تخلیه و بارگیری و مناطق آن و... آیا بهتر نیست در اولویت بندی در فاز اول تمرکز به این نوع بار در بخش ریلی شود و بارهای تجاری با توجه به تمام محدودیتها در فاز دوم اولویت قرار گیرند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شفیع نادری, [23:24 20.01.15]

در عالم واقعیت و متاسفانه بایستی گفت بیزینس حمل ریلی با نرخ تعرفه های فعلی برای سرمایه گذار جدیدی که می خواهد واگن نو 300 میلیون تومانی و لکوموتیو 10 میلیارد تومانی بخرد و با آن بار حمل نماید جذابیت ندارد. البته بحث بازیگران موجود در بخش سرمایه گذاری کمی فرق می کند. درست به همین دلیل است که در شرکت راه آهن مشوق هایی را به این منظور اعلام کرده اند

دکتر حجاززاده, [23:26 20.01.15]

چرا که ما با افتتاح خط آهن ترکمنستان من بعد بارهای گندم هم در برنامه های تجاری کشور خواهیم داشت

دکتر نظری, [23:26 20.01.15]

ضمن تشکر از دکتر فتحعلی و دکتر حجاززاده مایلم اعتراضا عرض کنم که یکی از مهم ترین دلایل نسبت چندبرابری مقدار تن کیلومتر راه آهن ترکیه نسبت به ایران که از نظر طول ریل مشابهند همین اقدام ساده ایجاد توازن در شبکه است

شفیع نادری, [23:27 20.01.15]

آقای بامیری درست می فرمایند توسعه راه آهن و همراه با آن افزایش سهم برنامه دقیقی را می طلبد که تا آنجا که می دانم اهداف کمی رشد تا چند سال آینده هم مشخص شده است ولی اینکه با چه نقشه راهی به این رشد ها دست پیدا کنیم در دست مطالعه است

مهندس احمدی, [23:27 20.01.15]

در زمینه حمل بارهای فله ما مشکلات عمده ای داریم که لازم است مطالعات مناسبی انجام شود

دکتر حجاززاده, [23:28 20.01.15]

مطالعات کوتاه مدت یا میان مدت

شفیع نادری, [23:28 20.01.15]

در خصوص بنادر خشک اظهار نظر آقای دکتر دانشمند برایم جالب بود که با توجه به ساز و کارهای فعلی آن را به نوعی گرانتر کردن حمل می دانستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [23:29 20.01.15]

مطالعات کوتاه مدت ما جلسات فنی را تقریباً با بازرگانی دولتی آغاز کرده ایم

آقای سجاد دوست, [23:29 20.01.15]

جناب سیاوشی و سایر عزیزان کارشناس با سلام مستحضرید سهم جاده در حمل حدود 90 درصد است جدای از باید ها و نبایدهای مطروحه عزیزان توجه دارند که در حال حاضر این حجم از کالا را صرفاً بخش خصوصی به صورت صد درصد و بدون کوچکترین چشم داشتی ساپورت میکند

دکتر حجاززاده, [23:30 20.01.15]

ممنون جناب احمدی

شفیع نادری, [23:33 20.01.15]

البته ذکر شد راه آهن یک نفر از 6 نفر است ولی اینکه وزن و تأثیرش چقدر است را بحث نکردیم من هم موافقم که شرکت راه آهن نقش پررنگی در این زنجیره دارد و می بایست آن را با کمال تعهد ایفا کند که البته اراده هم همین است اگر چه می توان دهها مشکل انباشته شده از سال ها قبل مثال زد که

شفیع نادری, [23:34 20.01.15]

در هر صورت این وظیفه و تعهد راه آهن است که می بایست آنها را حل کند

دکتر نظری, [23:35 20.01.15]

فارغ از تعیین وزن جناب نادری نظر بنده این است که از نظر زمانی نیز اصلاحات در راه آهن اولی است

مهندس مهرانی, [23:37 20.01.15]

در بخش ریلی در سال جاری و الزام شرکتی حمل ریلی به افزایش تعداد واگنها به 600 واگن دو نکته حایز اهمیت است؛ اول اینکه وعده های دولتی که برای افزایش سرمایه گذاری در این بخش به صاحبان سرمایه داده شده است حتماً عملی شود (که تاکنون عملی نشده است) دوم اینکه اولویت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بندی های اقتصادی بر سیاسی ترجیح داده شود مثلا به جای احداث راه آهن تهران زنجان راه آهن تهران بندر امام جهت تسهیل حمل کالاهای فله ای وارداتی دو طرفه (دو ریله) شود

دکتر نظری, [23:37 20.01.15]

راه آهن نه تنها باید سریعا به متوازن سازی ناوگان واگن و لوکوتیو پردازد بلکه باید تغییری اساسی هم در تعامل خود با سرمایه گذاران حوزه خط ریل ایجاد نماید

آقای سجاددوست, [23:39 20.01.15]

با پوزش وادامه ولی دستگاههای متولی با نظارت عالیه اما و اگرهای زیادی را اعمال که از حوصله بحث خارج است و به نظر میرسد اگر این وضعیت علیرغم مشکلات جاده پا برجا مانده این است که حملو نقل جادهای تا کنون سعی کرده که خواست صاحبان کالا را به نوعی فراهم سازد که به نظر در مباحث دوستان کمتر مد نظر است با پوزش از ورود

مهندس مهرانى, [23:39 20.01.15]

نکنه اساسی دیگر اینست که با ساختار دولتی راه راه آهن تقریبا انجام فعالیت اقتصادی سود ده و با برنامه امکان پذیر نیست

دکتر حجاززاده, [23:39 20.01.15]

تجربه در کشور در حوزه های اصلاحات زیر ساختی حاکی از افزایش زمان,هزینه,تغییرات شاخصها ناشی از تغییرات مدیریت هاست

شفیع نادری, [23:39 20.01.15]

بالانس بین تجهیزات نکته مهم و درستی است. بله به درستی در بخش لکوموتیو و لکوموتیوران و بعضی از نقاط در مسیرهای ریلی کمبود ظرفیت واقعی وجود دارد و لکوموتیوها عمرشان حدود 30 سال است و خرابی های در حین سیر به دلایل موجه و بخش اعظمی از نگرانی ها و استرس ها در سیر وحرکت راه آهن در 3 واژه فوق خلاصه می شود

مهندس احمدی, [23:39 20.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تمامی موارد جناب نظری توسط دفتر سرمایه گذاری و با مدیریت و تعبیر مدیر عامل محترم در دست اقدام است

دکتر نظری، [23:41 20.01.15]

ممنون از توضیحات آقایان احمدی و شفیق نادری درباره بالانسینگ اما نکته دومی که درباره لزوم تغییر رفتار راه آهن در قبال سرمایه گذاران خط ریلی عرض شد...

دکتر حجاززاده، [23:41 20.01.15]

با توجه به سوابق در حوزه جاده ای پروژه های متعددی دستخوش این اصلاح ساختارها قرار گرفته اند

محمد سیاوشی، [23:42 20.01.15]

دوستان و سروران ارجمند

دکتر نظری، [23:43 20.01.15]

.... تا جایی که بنده مطلعم راه آهن با وجود جیب خالیش شروط سخت گیرانه ای برای سرمایه گذاران دارد که به نظرم غیرمنطقی اند

دکتر حجاززاده، [23:44 20.01.15]

که تجربه از جز به کل رسیدن مطلوبتر بوده و برای کشور نفتی مثل ما هم که بودجه های آن تابع تغییرات قیمت نفت میباشد مناسبتر خواهد بود

دکتر فتحعلی، [23:44 20.01.15]

احسنت جناب دکتر نظری

دکتر حجاززاده، [23:45 20.01.15]

شب دوستان خوش استفاده بردم از همه عزیزان

محمد سیاوشی، [23:45 20.01.15]

هر موقع که عزیزان مایل بودند زمان اتمام بحث فوق العاده امشب را اعلام خواهیم کرد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [23:45 20.01.15]

درک نمی کنم چرا کسی که برای حمل عمده سنگ آهن از معدن تا کارخانه خود به احداث ریل می پردازد مجبور می شود برای تردد روی ریل خودش مبلغ سنگین حق دسترسی را بپردازد... من جای هیات مدیره راه آهن بودم در شرایط فعلی کمی گشاده دستانه تر از این تعامل می داشتم!

مهندس احمدی، [23:47 20.01.15]

می توانید مثال ومصادق ان را اعلام نمایید

دکتر نظری، [23:47 20.01.15]

... و حتی اجازه می دادم برای تردد بارهای دیگران روی ریل ساخته خودش درآمد کسب کند

دکتر نظری، [23:47 20.01.15]

خصوصی عرض می کنم

محمد سیاوشی، [23:50 20.01.15]

هر موقع که عزیزان مایل بودند زمان اتمام بحث فوق العاده امشب را اعلام خواهم کرد.

دکتر نظری، [23:50 20.01.15]

ظاهرا بیشتر سرمایه دارانی که در سالیان اخیر قصد ورود به این کسب و کار داشته اند با محاسبات اقتصادی و پس از مشخص شدن نرخ بازگشت داخلی اندک پشیمان گشته اند

دکتر نظری، [23:51 20.01.15]

به هر حال از نظر حقیر برای افزایش آی آر طرح ها سنگین ترین وظیفه بر دوش هیات مدیره محترم راه آهن و البته نه بر دوش بدنه سازمان است

دکتر نظری، [23:52 20.01.15]

من تمام!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شفیع نادری, [23:52 20.01.15]

تن کیلومتر خالص حمل بار در راه آهن ترکیه نه تنها چند برابر ایران نیست که کمتر از ایران هم هست!

محمد سیاوشی, [23:53 20.01.15]

سپاس بیکران از همه عزیزان

محمد سیاوشی, [23:53 20.01.15]

بحث امشب فوق العاده بود

محمد سیاوشی, [23:53 20.01.15]

و بسیار بسیار مفید

مهندس احمدی, [23:53 20.01.15]

شب همگی بخیر و ارزوی سلامتی

محمد سیاوشی, [23:54 20.01.15]

از همه حاضران و ناظران مباحث کمال تشکر و امتنان را دارم

دکتر فتحعلی, [23:54 20.01.15]

ممنون از تمامی عزیزان و شب همگی خوش

محمد سیاوشی, [23:54 20.01.15]

شب همه دوستان بخیر و شادی

محمد سیاوشی, [23:54 20.01.15]

تا فرصتی دوباره خدا یار و نگهدارتان باد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش پنجم و پایانی :

محمد سیاوشی, [21:42 21.01.15]

سلام و شب بخیر خدمت همه اعضا محترم

مهندس قاسمی نژاد, [21:43 21.01.15]

آخرین خبر: مدیرعامل راه آهن: برقراری ایمنی در بخش مسافری مهمترین وظیفه راه آهن است

تاریخ انتشار: 17:42 01/11/93

www.khorasannews.com/OnlineNews.aspx?newsid=1325170

محمد سیاوشی, [21:44 21.01.15]

همانگونه که قبلا اعلام شد امشب ، شب پایانی مباحث ریلی است و مسئولان محترم راه آهن شنونده نظرات و پیشنهادات شما عزیزان هستند

مهندس احمدی, [21:44 21.01.15]

امروز در بازرگانی راه آهن جلسه مشترک بابت راهکارهای افزایش سهم ریل در بنادر کشور مورد بررسی قرار گرفت

حاج آقا حائری, [21:44 21.01.15]

جناب مهندس سیاوشی سلام وتشکر از مدیریت عالی شما.بتمام دوستان واساتید وبزرگواران هم عرض سلام واحترام دارم.

مهندس احمدی, [21:44 21.01.15]

رئیس انجمن صنفی به همراه شرکتهای حمل و نقلی

محمد سیاوشی, [21:46 21.01.15]

خواهشمند امشب با حضور خود همچون دیشب و شب گذشته خواسته ها و پیشنهادات خود را مطرح کنید تا در دستور کار عزیزان راه آهن قرار گیرد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [21:46 21.01.15]
بسیار عالی جناب مهندس احمدی

محمد سیاوشی, [21:47 21.01.15]
در شب های گذشته مطالب ارزنده بسیاری مطرح شد

محمد سیاوشی, [21:48 21.01.15]
و به نقاط ضعف و قوت راه آهن اشاره های خوبی شد

محمد سیاوشی, [21:48 21.01.15]
و بسیار بسیار مباحث ارزنده و ارزشمندی بین کارشناسان محترم صورت گرفت

محمد سیاوشی, [21:49 21.01.15]
حال دوستان پیشنهادات و انتظارات خویش را مطرح کنند

محمد سیاوشی, [21:49 21.01.15]
و منتظر ورود عزیزان به بحث هستیم

مهندس رضایی, [21:53 21.01.15]
با سلام خدمت همه اساتید و سروران گرامی.

دکتر بامیری, [21:55 21.01.15]
مناسفانه تمام نظرات و پیشنهادات دیشب حول محور حمل سنگ آهن زغال سنگ و فولاد با راه آهن میگشت پس تکلیف حمل سایر کالاهای غیر معدنی غذایی و صنعتی و همچنین کالاهای صادراتی چه میشود؟

دکتر بامیری, [21:55 21.01.15]
سلام جناب سیاوشی عزیز و سایر دوستان در گروه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس محمدی گل گهر, [21:55 21.01.15]
با سلام و احترام خدمت بزرگواران

دکتر فتحعلی, [21:57 21.01.15]
با سلام و احترام خدمت دوستان

دکتر بامیری, [21:58 21.01.15]
آیا طرحی هم برای حمل بخش های فوق الذکر در دست اجراء دارید (منظور راه آهن است)

محمد سیاوشی, [21:59 21.01.15]
بسیار عالی جناب دکتر بامیری عزیز

محمد سیاوشی, [21:59 21.01.15]
دوستان راه آهن امشب بیشتر ناظر خواهند بود و مطالب ارزشمند عزیزان را ثبت خواهند کرد جهت بررسی و پیگیری

محمد سیاوشی, [22:00 21.01.15]
البته هر جا هم که لازم بود ورود خواهند کرد به مباحث

مهندس محمدی گل گهر, [22:00 21.01.15]
وضعیت حمل بقیه محصولات نیز بهتر از وضعیت حمل سنگ آهن نیست. شاهد مشکلات دوستانم در حمل سیمان غیر فله بوده ام. با مشقت فراوان مشتری در عمان را مجاب به خرید نموده اند لیکن باید به سختی و با رابطه واگن خالی فراهم نمایند که زمان و هزینه را تحت الشعاع قرارداده یا دوست دیگری از تخریب پاکت های سیمان در حمل ریلی به عراق گله مند بود

دکتر فتحعلی, [22:00 21.01.15]
اگر اجازه دهید مشکلات را در سه بخش اصلی می توان جمع بندی کرد قابلیت اعتماد زیرساخت ایجاد شرایط رقابتی نسبت به سایر مدها و مشکلات بازاریابی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فتحعلی, [22:01 21.01.15]

به نظر می رسد برای ایجاد یک سیستم پایدار جذب بار در سه حوزه مطرح شده توجه ویژه صورت گیرد

دکتر فتحعلی, [22:01 21.01.15]

اولین گام آن که باید قابلیت اعتماد به زیرساخت ریلی را ارتقا داده و رقابتی کنیم

مهندس محمدی گل گهر, [22:02 21.01.15]

دردود جناب فتحعلی

دکتر فتحعلی, [22:03 21.01.15]

نمی توانیم ادعا حمل بار به صورت پایدار داشته باشیم و نه خط ریلی با کیفیت و نه نیروی کشش و ناوگان مناسب داشته باشیم

دکتر فتحعلی, [22:04 21.01.15]

تاکید بر تکنولوژی های نو با رویکرد کمینه کردن خرابی های سیر و ارتقاء بهره وری و در دسترس بودن به عنوان یک ضرورت مطرح بوده که به نظر دوستان در راه آهن باید برای آن برنامه ریزی جدی بویژه با اولویت کردور اصلی بار داشته باشند

دکتر بامیری, [22:04 21.01.15]

در حال حاضر اتفاقا راه آهن هیچ مشکل بازاریابی حداقل برای حمل کالاهای صادراتی ندارد

دکتر بامیری, [22:05 21.01.15]

مشتری فراوان اما واگن به مشکلی و با دردسر گیر می آید

مهندس محمدی گل گهر, [22:06 21.01.15]

البته بهتر است ابتدا به ادبیات مشترکی در رابطه با مفهوم رقابت پذیری در زمینه ریلی برسیم جناب فتحعلی

دکتر فتحعلی, [22:06 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

من امیدوارم مدیران راه آهن با ارائه مشوق های رقابتی زمینه سرمایه گذاری در این حوزه با تاکید بر تکنولوژی های نو را داشته باشند

دکتر بامیری, [22:06 21.01.15]

در حالی که میدانم واگن به اندازه کافی برای این بخش وجود دارد

مهندس محمدی گل گهر, [22:07 21.01.15]

رقابت پذیری شرکت های ریلی نسبت به هم وقتی که قیمت ها نسبتا تحت کنترل است در زمینه کشنده حق سیر واگن...

دکتر فتحعلی, [22:08 21.01.15]

جناب محمدی عزیز رقابت پذیری را با دو رویکرد می توان بیان کرد

دکتر بامیری, [22:08 21.01.15]

آیا تا به حال این معضل از سوی راه آهن مورد بررسی قرار گرفته است؟

مهندس محمدی گل گهر, [22:08 21.01.15]

جناب بامیری وقتی زیرساخت و امکانات ریلی نسبت به تقاضای حمل صادراتی متناسب نیست بازاریابی مفهوم نداشته است

دکتر فتحعلی, [22:09 21.01.15]

یکی بین مدها مختلف یعنی کاری کنیم عوامل خارجی نظیر سوخت محیط زیست و ایمنی با ارزش واقعی خود وارد شده و راه آهن از ظرفیت های بالقوه خود رقابتی استفاده کند

محمد سیاوشی, [22:09 21.01.15]

احسنت ، نکته مهمی فرمودید جناب محمدی عزیز

عدم تناسب امکانات با تقاضا

دکتر فتحعلی, [22:11 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یکی هم رقابت داخلی مثلا اگر شرکتی از واگن های با تکنولوژی جدید که آثار تخریبی کمتر را برای خط و ناوگان دارد و به تبع آن در دسترس بودن و قابلیت اعتماد را ارتقا می دهد چرا باید حق دسترسی یکسان را پرداخت کند

دکتر بامیری, [22:11 21.01.15]

جناب محمدی ای وقتی زیر ساخت مناسب ایجاد شد و حمل آسان سریع و کم هزینه تر ایجاد شود آن موقع بازاریابی برای بدست آوردن سهم بالاتر مفهوم پیدا میکند

مهندس محمدی گل گهر, [22:11 21.01.15]

وقتی وضعیت تقاضا به گونه ای است که فقط با رابطه امکان رزرو واگن در ایستگاههای میانی وجود دارد بازاریابی در این زمینه بعنوان نیاز مد نظر قرار نگرفته است

دکتر بامیری, [22:12 21.01.15]

ما الان و اینجا داریم از واقعیت صحبت میکنیم

مهندس علی آبادی, [22:12 21.01.15]

با عرض سلام خدمت همکاران گرانقدر

مهندس محمدی گل گهر, [22:12 21.01.15]

جناب بامیری, واقعیت عدم تناسب عرضه و تقاضاست.

مهندس علی آبادی, [22:13 21.01.15]

واقعیت این است که در حال حاضر فقط کسانی که مجبور هستند از حمل ریلی استفاده می کنند

دکتر فتحعلی, [22:14 21.01.15]

نکته دوم جدای از زیرساخت ریلی قابل اعتماد و نیروی کشش و واگن کافی و با کیفیت مباحث بازاریابی است

مهندس علی آبادی, [22:14 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و عملاً هیچ مزیت اقتصادی فنی و غیره وجود ندارد

دکتر بامیری، [22:14 21.01.15]

برای واگن‌ها مشتری صادراتی وجود دارد اما علیرغم وجود داشتن تعداد واگن‌های در اختیار بیش از میزان تقاضا اما واگن به سختی و بعضاً با واسطه به دست صادرکننده و با مبلغ بسیار بالا می‌رسد

مهندس شفیق راه آهن، [22:14 21.01.15]

سلام جناب مهندس سیاوشی گرامی و عرض ادب و احترام به اساتید محترم گروه.

محمد سیاوشی، [22:15 21.01.15]

چرا جناب مهندس علی آبادی و پیشنهادتان برای ترغیب صاحبان کالا به استفاده از خدمات ریلی چیست؟

مهندس علی آبادی، [22:16 21.01.15]

مشکلات موجود در راه آهن شامل زیر بنا روبنا و نرم افزاری است

مهندس محمدی گل گهر، [22:16 21.01.15]

پیشنهاد. اگر مقایسه قیمت و هزینه ریلی با جاده ای در هر مسیر بصورت مدون با قابلیت دسترسی برای همه و با به روزرسانی روزانه ایجاد گردد ... بهترین بازاریابی است

محمد سیاوشی، [22:17 21.01.15]

بسیار عالی جناب محمدی

مهندس محمدی گل گهر، [22:17 21.01.15]

صادر کننده با مراجعه به این مقایسه در صورت موجه بودن به لحاظ اقتصادی از ریل استفاده خواهد نمود. البته اگر واگن باشد...

دکتر فتحعلی، [22:18 21.01.15]

جناب محمدی عزیز شفافیت در بازاریابی مطابق نظر حضرتعالی ضروری است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر بامیری, [22:18 21.01.15]

مدیران ارشد راه آهن برای حل این معضل که حداقل بیش از 15 سال است که به همین منوال وجود دارد و اعتماد مشتریان نسبت به راه آن را سلب نموده است راهکاری ارائه نمایند

مهندس علی آبادی, [22:19 21.01.15]

معمولا دولت ها بلحاظ منافع غیر مستقیم حمل ریلی مروج آن هستند ولی در ایران متاسفانه اینگونه منافع مورد نظر نیستند.

مهندس علی آبادی, [22:20 21.01.15]

برای توسعه حمل ریلی باید

مهندس احمدی, [22:20 21.01.15]

در زمینه مدل تعزف رقابتی هر صاحب کالایی تقاضای تخفیف داشته در مقایسه با جاده بررسی و تحلیل و اقدام می شود بر حسب مبدأ و مقصد

مهندس علی آبادی, [22:20 21.01.15]

اولا خطوط فرعی در تعهد راه آهن قرارگیرند

دکتر بامیری, [22:21 21.01.15]

اگر اجاره واگن ها اینترنتی شود و دستی در واگذاری آنها دخیل نباشد شاید بخشی از این معضل حل شود

مهندس علی آبادی, [22:22 21.01.15]

ثانیا هزینه حمل کاهش یابد

محمد سیاوشی, [22:22 21.01.15]

هزینه حمل چگونه کاهش یابد؟

مهندس علی آبادی, [22:23 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ثالثا امکانات حمل ترکیبی از روش ایجاد ترمینال ها فراهم شود.

دکتر نظری, [22:23 21.01.15]

سلام بر همه دوستان

مهندس علی آبادی, [22:23 21.01.15]

کاهش هزینه باید توسط کاهش و حذف حق دسترسی باشد

مهندس علی آبادی, [22:24 21.01.15]

کاري که براي قطارهاي مسافري انجام شد

مهندس محمدی گل گهر, [22:24 21.01.15]

یکدسوال از دوستان راه آهن. ظرفیت خالی ریلی چه میزان است. برای بار فله. کانتینر..

محمد سیاوشی, [22:24 21.01.15]

بسیار عالی

مهندس علی آبادی, [22:24 21.01.15]

هزینه هاي زیربنا باید توسط دولت تأمین شود

دکتر نظری, [22:25 21.01.15]

پیشنهاد می کنم برخی از پیشنهادهای عزیزان از جنسی باشد که روی دست راه آهن خرج زیادی نگذارند و بیشتر از نوع اصلاح رویه یا هماهنگی با بخش خصوصی یا ساختارسازی جدید باشد

مهندس علی آبادی, [22:26 21.01.15]

موضوع خرج روی دست راه آهن نیست همه از جیب دولت خرج می کنند

دکتر نظری, [22:26 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اجرای هر پیشنهاد سرمایه بر نیازمند بودجه های عموماً حجیم است که ظاهراً به این راحتی امکان
تامین ندارد

محمد سیاوشی, [22:26 21.01.15]

بلا تکلیفی ۴۰۰ هزار میلیارد تومان پروژه‌های نیمه‌تمام در کشور

<http://khabargardi.com/goto/?id=1689765&platform=android&from=share>

این هم از حال و روز دولت....

دکتر نظری, [22:27 21.01.15]

جناب سیاوشی یا دلار نیست یا هزار نیست...

دکتر بامیری, [22:27 21.01.15]

هزینه های حمل کالاهای صادراتی بسیار بالا است بطور مثال هزینه حمل یک واگن کالا از تهران تا
شیمکنت قزاقستان که حدود 2800 کیلومتر است حدود 6500 تا 7000 دلار از صاحب کالا گرفته میشود

مهندس علی آبادی, [22:28 21.01.15]

در بحث خصوصی سازی متاسفانه راه آهن بدتر و ضعیف تر از بقیه عمل کرده
و عمدتاً خصولتی ها آمده اند

دکتر بامیری, [22:28 21.01.15]

جناب سیاوشی حتما رقم اشتباه است

محمد سیاوشی, [22:29 21.01.15]

جناب دکتر نظری و جناب دکتر بامیری توی خبر هم همین مقدار ذکر شده

مهندس محمدی گل گهر, [22:29 21.01.15]

جناب بامیری . هزینه تا قزاقستان بنا به تغییر واگن بالاست.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:29 21.01.15]

هرچند که منم شک کردم

مهندس علی آبادی, [22:29 21.01.15]

شاید فقط ۱۰ درصد خصوصی و مابقی دولتی و شبه دولتی هستند

دکتر نظری, [22:29 21.01.15]

خبر اشتباه بوده

دکتر بامیری, [22:30 21.01.15]

جناب محمدی منظورتان را متوجه نشدم

محمد سیاوشی, [22:30 21.01.15]

به هر حال دولت اوضاع اقتصادی مناسبی ندارد

محمد سیاوشی, [22:31 21.01.15]

و باید با همین امکانات و بهره گیری از فکر و ایده های کارشناسان شاهد تحول در این بخش و همه بخش ها باشیم دوستان

دکتر نظری, [22:32 21.01.15]

دوستان خود را جای مسوولان راه آهن بگذارند و راه حل دهند

دکتر فتحعلی, [22:32 21.01.15]

بستر سازی لازم برای جذب سرمایه های خصوصی را نباید فراموش کرد

مهندس محمدی گل گهر, [22:32 21.01.15]

عرض کردم بنا به تفاوت در عرض ریل در دو کشور مثال شما هزینه حمل افزایش میابد

محمد سیاوشی, [22:33 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دوستان عزیز

محمد سیاوشی, [22:33 21.01.15]
امشب را به راهکار اختصاص دهیم اگر موافق هستید

محمد سیاوشی, [22:33 21.01.15]
دوستان راه آهن به دنبال راهکارها و ایده ها هستند

دکتر حاج ابراهیمی, [22:34 21.01.15]
با سلام خدمت سروران عزیز

مهندس محمدی گل گهر, [22:34 21.01.15]
جناب سیاوشی. عرض کردم ظرفیت ازاد ریلی چه میزان است که باید بدنبال بازاریابی باشیم

محمد سیاوشی, [22:34 21.01.15]
ممنونم و سپاسگزار خواهم شد اگر به راهکارها و ایده ها بپردازیم

دکتر حاج ابراهیمی, [22:34 21.01.15]
تصور میکنم بر سیستم مدیریت, بازرگانی و عملیات تمرکز شود.

محمد سیاوشی, [22:35 21.01.15]
چشم جناب محمدی عزیز

مهندس علی آبادی, [22:35 21.01.15]
در مسیر تهران تبریز حدود ۶۰ در صد ظرفیت خالی است

دکتر بامیری, [22:35 21.01.15]
در حالی که حمل کالا از آستانه قزاقستان تا سرخس که حدود 3800 تا 4000 کیلومتر میباشد حدود 5500 دلار میباشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاج ابراهیمی, [22:36 21.01.15]

سلام مجدد و راهکار در بازنکری شیوه.مدیریت ترمینالها و یکپارچگی عملیات در بنادر.

مهندس علی آبادی, [22:37 21.01.15]

خطوط فرعی و مشکلات احداث آنها

محمد سیاوشی, [22:37 21.01.15]

راهکارهایی اجرایی و عملی

مهندس احمدی, [22:37 21.01.15]

یکی از مشکلات ریلی استفاده از مکانیزم ظرفیت سنجی لحظه ای است تا بازرگان بر حسب ظرفیت مسیر بتواند بازاریابی کند

مهندس احمدی, [22:38 21.01.15]

البته به صورت کلی و بر حسب مسیر و تناژ ظرفیت مشخص و تعیین می شود

دکتر بامیری, [22:38 21.01.15]

بازنگری نرخهای صادراتی ریلی

و واقعی نمودن نرخها پیشنهاد ما به راه آهن است

دکتر حاج ابراهیمی, [22:38 21.01.15]

با برخی از مدیران عملیات 2 بندر شهید رجایی و امام صحبت داشتم. هماهنگی لازم با سیستم حمل ریلی مشکل اصلی بود.

مهندس محمدی گل گهر, [22:39 21.01.15]

جناب بامیری ارقام شما نشان میدهد وضعیت عرضه و تقاضا و نه طول مسیر تعیین کننده قیمت است. جناب حاج ابراهیمی راهکار شما منطقی است. گرچه مفهوم بازنگیری خود بحث گسترده ای است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:39 21.01.15]

جناب دکتر حاج ابراهیمی عزیز
راهکار حل این مشکلات چیست؟

دکتر پورسیدآقای, [22:40 21.01.15]

سلام ، خدمت همه بزرگواران. بنده مانند هر شب مباحث را دنبال کرده و استفاده میکنم. در خصوص مباحث شبهای قبل مانند سرمایه گذاری در سیستم های تخلیه و بارگیری و احداث خطوط فرعی تصمیمات خوبی در جال اتخاذ شدن است که بعدا به اطلاع همه دست اندر کاران خواهد رسید.

دکتر بامیری, [22:40 21.01.15]

نه جناب محمدی صحیح نیست

مهندس علی آبادی, [22:41 21.01.15]

عدم حضور جدی بخش خصوصی در راه آهن باعث شده تا راه آهن بجای يك سازمان دولتی در حد يك شرکت دولتی مطرح باشد

دکتر حاج ابراهیمی, [22:41 21.01.15]

ابتدا اگر بتوان بصورت لجستیکی. عملیات بندری را. اداره کرد, و نقش شرکتهای فورواردر و ترمینال داران را. توسعه داد.

محمد سیاوشی, [22:41 21.01.15]

سلام جناب آقای دکتر پورسیدآقای ارجمند
ممنون و سپاس از حضور و پیگیری مطالب گروه

دکتر بامیری, [22:41 21.01.15]

در قزاقستان نرخ ها منطقی و بدون واسطه تعیین میشود و ولت نظارت سفت سوختی بر نرخها دارد

مهندس علی آبادی, [22:41 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شرکتی که بیشتر دنبال سود و زیان خودش است نه توسعه حمل و نقل ریلی

دکتر نظری، [22:42 21.01.15]

جناب سیاوشی بنده برای یادآوری به دوستان مجدداً سه پیشنهاد قبلی خود را که خرج زیادی برای راه آهن ندارد تکرار می‌کنم

یک/ تعریف فهرست شرکت های ارائه دهنده خدمات مکمل حمل و نقل ریلی و تعیین قیمت خدماتشان مانند سازمان بنادر / توضیحا این شرکتها کارهای بارگیری و باربندی و تخلیه و انبارداری و حمل جاده ای به فواصل کوتاه را در تکمیل حمل ریلی انجام می دهند اما قیمت خدماتشان را راه آهن تعیین می کند

دو/ بالانس کردن تجهیزات ریلی با محاسبات و نظارت راه آهن به منظور حذف گلوگاه های زنجیره حمل ریلی برای نمونه تامین لوکوموتیوهای اضافی مورد نیاز بذای بالانس کردن عملیات لوکوموتیوها و واگن ها

سه/ تغییر اساسی در ذویکذد راه آهن در قبال سرمایه گذاران مثلاً عدم اخذ حق دسترسی از خط سازان و حتی اعطای مجوز اخذ حق دسترسی از دیگر مشتریان به این سرمایه گذاران به منظور کوتاه سازی دوره بازگشت سرمایه

مهندس محمدی گل گهر، [22:42 21.01.15]

جناب بامیری جواب را در خصوصی دریافت کردم. متشکرم.

دکتر نظری، [22:43 21.01.15]

ذویکذد: رویکرد

مهندس محمدی گل گهر، [22:44 21.01.15]

جناب نظری، رابطه متناظری بین شرکت‌های ارائه دهنده خدمات بندری با ریلی نیست. مثلاً بار در بارکو تخلیه میگردد با شیب لودر بار گیری میشود. در رجایی با کامیون میاید با باکت بارگیری...

دکتر نظری، [22:44 21.01.15]

تشکر ویژه از جناب دکتر پورسیدآقای به خاطر حضور مؤثر و دلگرم کننده

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس علی آبادی, [22:44 21.01.15]

راه آهن باید از این حالت شرکتی خارج و تبدیل به یک سازمان دولتی شود با اهداف و رویکرد های تعریف شده بجز موضوعات مالی

مهندس محمدی گل گهر, [22:45 21.01.15]

جناب نورالدین. این مخالف اصل ۴۴ است.

دکتر بامیری, [22:45 21.01.15]

با جناب علی آبادی موافق هستم

دکتر حاج ابراهیمی, [22:46 21.01.15]

شرکتهای خط دریایی و خدمات دریایی وارد عرصه فورواردری شده اند و دسترسی بیشتر به یروزه های بزرگ دارند, لذا نظیر سرمایه گذاری در بخش. ترمینالداري میتواند رویکردی هم بر توسعه فعالیت ریلی داشته باشند تا حلقه مفقوده یا کم رنگ این زنجیره یافته شود.

مهندس علی آبادی, [22:47 21.01.15]

در سیاست های واگذاری بخش های مختلف تعیین شده بنحوی که با اصل ۴۴ تناقض نداشته باشد

دکتر بامیری, [22:47 21.01.15]

جناب محمدی اگر قانونا این عمل ممکن نمی باشد حداقل از لحاظ عملکردی این تغییرات رفتاری صورت پذیرد

مهندس علی آبادی, [22:47 21.01.15]

قانونا هم مشکلی ندارد

دکتر نظری, [22:48 21.01.15]

دولتی تر شدن هر سازمان نتیجه اش کاهش کارایی خواهد بود

دکتر نظری, [22:48 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کارایی

محمد سیاوشی, [22:48 21.01.15]
دوستان احساس نمیکنند بحث تو بحث شده؟

دکتر بامیری, [22:48 21.01.15]
موافقم

مهندس محمدی گل گهر, [22:49 21.01.15]
با نظر جناب نظری موافقم

مهندس محمدی گل گهر, [22:49 21.01.15]
دولتی شدن رقابت پذیری را کم می کند

محمد سیاوشی, [22:49 21.01.15]
دوستان احساس نمیکنند بحث تو بحث شده؟

دکتر نظری, [22:50 21.01.15]
دوستان به نظرم تمرکز فرمایند روی پیشنهادهای سریع الاجرا...

مهندس علی آبادی, [22:50 21.01.15]
برای راه آهن تعطیلی بعضی خطوط بهتر است چون منافع ندارد حال آنکه از دیدگاه دولتی توسعه مهم است نه سود اوری

محمد سیاوشی, [22:50 21.01.15]
و بهتره گام به گام پیش بریم

دکتر حاج ابراهیمی, [22:50 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ورود مجدد خطوط کشتیرانی، خارجی که بتدریج اتفاق خواهد افتاد، فرصت مذاکره و انجام مدیریت یکپارچه خدمات حمل و نقل را میسر میسازد و در این راستا صاحبان محمولات بسیار بزرگ یا به میدان حمل ریلی هم خواهند گذاشت.

محمد سیاوشی، [22:51 21.01.15]
ما امشب می‌خواهیم راهکار بدیم و ایده

محمد سیاوشی، [22:51 21.01.15]
ایده‌ها و راهکارهایی سهل الوصول

محمد سیاوشی، [22:51 21.01.15]
و سریع الاجرا

محمد سیاوشی، [22:51 21.01.15]
در کوتاهترین زمان ممکن

محمد سیاوشی، [22:52 21.01.15]
و با کمترین هزینه

محمد سیاوشی، [22:52 21.01.15]
و بازدهی بالا

دکتر حاج ابراهیمی، [22:52 21.01.15]
توسعه ترمینالها و مراکز لجستیک با مدیریت دانش محور و پروژه محور سریعترین اقدام است.

محمد سیاوشی، [22:53 21.01.15]
چگونه جناب دکتر؟

دکتر نظری، [22:53 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب سیاوشی یک پیشنهادشمار نصب بفرمایید!

مهندس محمدی گل گهر, [22:53 21.01.15]

جناب سیاوشی. خلاصه عرض کنم. محاسبه ظرفیت حمل هر منطقه/محاسبه هزینه هر مسیر. سعی در کاهش هزینه تا کمتر از هزینه حمل جاده ای/ ایجاد روش مناسب سفارش حمل

محمد سیاوشی, [22:53 21.01.15]

پیشنهاد اول:

مهندس محمدی گل گهر, [22:54 21.01.15]

جناب سیاوشی. خلاصه عرض کنم. محاسبه ظرفیت حمل هر منطقه/محاسبه هزینه هر مسیر. سعی در کاهش هزینه تا کمتر از هزینه حمل جاده ای/ ایجاد روش مناسب سفارش حمل

محمد سیاوشی, [22:54 21.01.15]

بسیار عالی جناب محمدی

این پیشنهادات قابل بررسی هستند از سوی دوستان راه آهن

محمد سیاوشی, [22:54 21.01.15]

پیشنهاد دوم:

دکتر بامیری, [22:54 21.01.15]

پیشنهادات خوبی است

محمد سیاوشی, [22:55 21.01.15]

پیشنهاد دوم:

دکتر بامیری, [22:56 21.01.15]

به پیشنهادات فوق شفاف سازی واگذاری واگن ها به این پیشنهادات اضافه شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس محمدی گل گهر, [22:56 21.01.15]
کاملا درست است

مهندس علی آبادی, [22:56 21.01.15]
برقراری و توسعه قطارهای برنامه ای

مهندس محمدی گل گهر, [22:56 21.01.15]
برنامه ای و یا فصلی

دکتر حاج ابراهیمی, [22:56 21.01.15]
مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و بنادر نقطه اتکاء خوبی برای مدیریت یکپارچه این خدمات است. یعنی مدیریت صاحب خانه ای را با مدیریت ابزاری تلفیق کنیم و ترمینال خدماتی توسط بخش خصوصی رایج کنیم.

مهندس علی آبادی, [22:57 21.01.15]
برنامه ای

مهندس علی آبادی, [22:57 21.01.15]
Shuttle service

مهندس محمدی گل گهر, [22:58 21.01.15]
عرض کردم فصلی هم اضافه شود. در زمینه های محصولات کشاورزی موثر است

مهندس محمدی گل گهر, [22:59 21.01.15]
ترمینالهای خصوصی در زمینه های بارگیری و واگن برگردان پر هزینه هستند و برای خصوصی سهولت ندارد

محمد سیاوشی, [22:59 21.01.15]
[Forwarded from] دکتر حاج ابراهیمی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و بنادر نقطه اتکاء خوبی برای مدیریت یکپارچه این خدمات است. یعنی مدیریت صاحب خانه ای را با مدیریت ابزاری تلفیق کنیم و ترمینال خدماتی توسط بخش خصوصی رایج کنیم.

مهندس محمدی گل گهر, [23:00 21.01.15]

در رابطه با صحبت جناب حاج ابراهیمی عرض کردم

دکتر بامیری, [23:00 21.01.15]

ایجاد ترمینال هم پیشنهاد خوبی است

دکتر نظری, [23:00 21.01.15]

دوستان پیشنهاد برای کاهش زمان سیر واگن ندارند؟؟؟

دکتر بامیری, [23:02 21.01.15]

در حال حاضر این کار را در سازمان توسعه تجارت انجام میدهم و چند پروژه را که توسط بخش خصوصی در حال انجام است پشتیبانی مالی کرده ایم

دکتر حاج ابراهیمی, [23:02 21.01.15]

هدف مدیریت سرویسی است البته مناطق آزاد فعال میتوانند با. صرف کمترین هزینه ابزار کار را. مهیا. کنند. فعلا در ا روند جنین طرحی. مطرح است.

مهندس محمدی گل گهر, [23:03 21.01.15]

جواب جناب نظری. فکر می کنم کاهش زمان توقف از کاهش زمان سیر میسر تر و امکان پذیر تر است چرا که کاهش زمان سیر سخت افزاری و تکنولوژیکی است و کاهش زمان توقف با برنامه ریزی مقدور است

دکتر نظری, [23:04 21.01.15]

ایجاد ترمینال پیشنهاد خوبی است و البته سرمایه بر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [23:05 21.01.15]

جناب محمدی زیادی زمان سیر دقیقاً به خاطر زیادی زمان توقف است منظور همان است

دکتر بامیری، [23:05 21.01.15]

تعویض خطوط کهنه

خرید لوکوموتیوهای مدرن و سریع

دو خطه نمودن بعضی از مسیرهایی پرورده میتواند سرعت حرکت را بالا ببرد

مهندس احمدی، [23:05 21.01.15]

جناب مهندس سیاوشی تلاش می کنم کلیه ایده ها را جمع اوری طبقه بندی و ارزش گذاری کنیم و در قالب بهترین مدل با کسب بیشترین امتیاز جایزه ای اهدا کنم

دکتر بامیری، [23:06 21.01.15]

که البته سرمایه گذاری دولت را میطلبد

مهندس احمدی، [23:06 21.01.15]

البته جلسات مشترک را با دوستان خواهیم گذاشت

محمد سیاوشی، [23:07 21.01.15]

سپاس فراوان جناب مهندس احمدی عزیز

خبر بسیار خوبی بود

دکتر فتحعلی، [23:07 21.01.15]

در زمینه ایجاد روش مناسب سفارش حمل و نیز شفاف سازی بازاریابی بهره گیری از امکانات الکترونیکی نظیر راه اندازی وب سایتی تجاری محور پیشنهاد می شود

دکتر نظری، [23:08 21.01.15]

پیشنهاد چهارم بنده/ برون سپاری فرایند مدیریت سیر و حرکت واگن ها به یک شرکت متشکل از چند جوان نخبه و چند پیر عرصه ریل...

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری، [23:09 21.01.15]

پیشنهاد چهارم بنده/ برون سپاری فرایند مدیریت سیر و حرکت واگن ها به یک شرکت متشکل از چند جوان نخبه و چند پیر عرصه ریل.../ البته با رعایت قواعد مد نظر راه آهن

مهندس احمدی، [23:09 21.01.15]

منتظر طرحهای کلی شما عزیزان هستم

محمد سیاوشی، [23:10 21.01.15]

پیشنهاد دوستان در خصوص توانمند سازی نیروهای راه آهن چیست؟

محمد سیاوشی، [23:10 21.01.15]

در اینخصوص دوستان پیشنهادی دارند؟

مهندس احمدی، [23:11 21.01.15]

مثلا ایجاد نظام مهندسی

دکتر حاج ابراهیمی، [23:11 21.01.15]

ملاحظات می توان ایجاد کرد که کار تیمی توسط اتحادیه ها صورت گیرد. عودت کانتینرهای خالی و یا صادراتی و همچنین محمولات صادرانی سی ای اس نظیر ینبه و کندم و غلات تاثیر گذار در سرمایه گذاری اتحادیه هاست.

دکتر حاج ابراهیمی، [23:11 21.01.15]

بحث توسعه ترمینالها بجای ناوکان، بحث تازه ای نیست زیرا هدف بهبود مدیریت لجستیک عملیات و بازرگانی از طریق مراکز لجستیک و بنادر منطقه ای نظیر بندر شهید رجایی و امام است.

مهندس احمدی، [23:11 21.01.15]

درسته آقای سیاوشی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر بامیری, [23:11 21.01.15]

ساختار ریلی با ساختار جاده‌ای بسیار متفاوت است لذا برون سپاری بنظر نمیرسد فکر خوبی باشد

زهرا اخلاقی, [23:12 21.01.15]

با سلام خدمت سروران گرامی

در رابطه با استفاده بهینه و کاهش زمان سیر واگنها، يك راه استفاده از واگنهای دو طبقه است؛ سیستمی که در سال ۱۹۸۴ در آمریکا بکار گرفته شد و هم اکنون ۷۰٪ پوشش باربری ترکیبی را به عهده دارد

مهندس محمدی گل گهر, [23:12 21.01.15]

شاید بدیهی ترین جواب آموزش است اما فکر می کنم دسترسی به اطلاعات دقیق ظرفیت ها، مسیر، بارهای موجود .. بهترین توانمند یازی است

محمد سیاوشی, [23:13 21.01.15]

توانمند سازی نیروهای انسانی کمترین هزینه و بالاترین راندمان را دارد.

زهرا اخلاقی, [23:13 21.01.15]

در این روش از يك مسیر ریلی بصورت دوبر استفاده مي شود

مهندس رضایی, [23:13 21.01.15]

جناب مهندس سیاوشی به همت جناب دکتر پور سید آقایی و تیم مدیریت عالی سازمان اقدامات مهم و جالبی از طریق کانال اتاق فکر ریلی تهیه و پیاده نموده اند که از آن جمله پروژه های قابلیت سازی کارکنان ، مدیران و کارشناسان هست که در حال اجرا می باشد.

محمد سیاوشی, [23:13 21.01.15]

آموزش یک قسم از کار است جناب محمدی عزیز

مهندس محمدی گل گهر, [23:13 21.01.15]

سرکار خانم تاخلاقی ضمن تشکر . بار محوری ۲۲ محدودیت این روش است و تونلها

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:14 21.01.15]

راهکارهای متعدد دیگری هم وجود دارد برای توانمند کردن نیروها

مهندس محمدی گل گهر, [23:14 21.01.15]

متشکر جناب سیاوشی و رضایی

زهرا اخلاقی, [23:14 21.01.15]

خب باید از سیستم مورد استفاده در آمریکا الگو برداری کرد

محمد سیاوشی, [23:14 21.01.15]

میتوانم یک نمونه عرض کنم؟

دکتر حاج ابراهیمی, [23:15 21.01.15]

آموزش بنادر خشک, و لجستیک بین الملل برای عزیزان پیش کسوت و با تجربه بالاخص بازرگانی
راه.اهن ضروری است.

مهندس محمدی گل گهر, [23:15 21.01.15]

احتمالا فلت بودن مسیر و سبک بودن کانتینر ها .

مهندس رضایی, [23:15 21.01.15]

بفرمایید جناب سیاوشی.

دکتر بامیری, [23:16 21.01.15]

استفاده از واگن های دابل ظرفیت را بالا میبرد و نه سرعت زمانی انتقال کالا

محمد سیاوشی, [23:16 21.01.15]

در زمان مدیریت جناب هراتی نیک در کارخانه فولاد مبارکه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:16 21.01.15]

ایشان طرحی را از ژاپنی ها را پیاده سازی کردند در این مجتمع

محمد سیاوشی, [23:16 21.01.15]

و آن اینکه پاداش تولید میدادند

محمد سیاوشی, [23:17 21.01.15]

بر اساس اصول و ضوابط تعریف شده و مدون

محمد سیاوشی, [23:17 21.01.15]

بعد از پیاده سازی این طرح

محمد سیاوشی, [23:17 21.01.15]

دقیقا و از ماه های بعد

محمد سیاوشی, [23:17 21.01.15]

تولید کارخانه به دو برابر افزایش یافت

محمد سیاوشی, [23:17 21.01.15]

با همان نیروها و امکانات

محمد سیاوشی, [23:18 21.01.15]

و دقیقا همه پرسنل میدانستند که بابت هر تن تولید چقدر بهشان میرسد

محمد سیاوشی, [23:18 21.01.15]

و این عاملی شد جهت مساعدت و کمک به هم در راستای افزایش تولید

محمد سیاوشی, [23:19 21.01.15]

و کسب پاداش بیشتر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری, [23:19 21.01.15]

[Forwarded from دکتر نظری]

از سیستم حقوق و دستمزد کارکنان راه آهن خبر ندارم اما یک پیشنهاد قابل تامل شاید این باشد که بخشی از دستمزد کارکنان و حداقل کارکنان بخش سیر و حرکت تابع مقدار تن کیلومتر و نفر کیلومتر سیر واگن ها باشد...

محمد سیاوشی, [23:19 21.01.15]

احسنت جناب دکتر نظری عزیز

دکتر نظری, [23:20 21.01.15]

احسنت جناب سیاوشی ... پیشنهاد بنده در شب های گذشته

مهندس محمدی گل گهر, [23:20 21.01.15]

قابل تامل است جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [23:20 21.01.15]

عزیزان راه آهن اگر خواهان رشد و شکوفایی هستید

دکتر حاج ابراهیمی, [23:20 21.01.15]

در بخش خصوصی عملی است اما دولتی؟

محمد سیاوشی, [23:20 21.01.15]

با استفاده از روش های اینچینی

دکتر نظری, [23:21 21.01.15]

و جسارتا به همین منظور هم برون سپاری این فرایند را به یک شرکت دانش بنیان در پیشنهاد چهارم امشب ارائه نمودم

محمد سیاوشی, [23:21 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

پرسنل خود را سهیم کنید

مهندس رضایی، [23:21 21.01.15]
بسیار عالی این نحوه توزیع پاداش یا بهره وری اگر عادلانه باشد و سلیقه ای عمل نشود بسیار جوابگو می باشد ولی در صورت تبعیض آمیز بودن شکافها را بین کارکنان بیشتر می کند و حتی ممکن است اثرات آن برعکس باشد.

محمد سیاوشی، [23:21 21.01.15]
فولاد مبارکه دولتی است جناب دکتر

محمد سیاوشی، [23:22 21.01.15]
این روش فرمول دارد و به هیچ وجه نمیتوان سلیقه ای عمل کرد

دکتر حاج ابراهیمی، [23:22 21.01.15]
حمل و نقل خدمات است. نه تولید و بسادگی قابل اندازه گیری نیست

زهرا اخلاقی، [23:22 21.01.15]
جناب بامیری وقتی قرار است مثلا ۲۰۰ واگن در روز طی مسیر دهد و با دوطبقه شدن واگنها به جای ۴۰۰ واگن در دو روز پیاپی ، ۴۰۰ کانتینر /واگن در یک روز حرکت کند نتیجه اش نصف شدن طول پروسه خواهد بود

زهرا اخلاقی، [23:23 21.01.15]
جناب محمدی وقتی اکنون واگن فله بر ۶۷ تن بار حمل می کند ، یک کانتینر فول ۴۰ فوتی ماکزیمم ۳۰ تن و دابل آن ۶۰ تن خواهد بود پس از لحاظ وزنی مشکلی نخواهد بود

دکتر حاج ابراهیمی، [23:24 21.01.15]
تن کیلومتر شاخص بهره وری است ولی تسری ان به کارکرد ایستگاه به ایستگاه راه.اهن ناممکن.

مهندس محمدی گل گهر، [23:24 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

درست میفرمایید خانم اخلاقی باید بار محوری بیش از ۲۲ تن نباشد. برای عبور از تونل هم اعلام ایده فرمایید

دکتر نظری, [23:24 21.01.15]

مثال بود جناب دکتر... برای هر بخش باید شاخص خودش را تعریف کرد

دکتر بامیری, [23:27 21.01.15]

سرکار خانم مهم میزان کل بار جابجایی شده نیست

دکتر نظری, [23:27 21.01.15]

جناب مهندس احمدی جایزه را می فرستید یا شخصا خدمت برسم؟!!!

مهندس احمدی, [23:27 21.01.15]

همه شماها شایسته هستید برای أخذ جایزه

دکتر بامیری, [23:28 21.01.15]

فرضا من واگن خود را میخواهم یک روزه در بندرعباس دریافت کنم اما به دلیل کهنه بودن خطوط ریلی ایران این واگن 3 روزه بدست من در بندرعباس میرسد

دکتر حاج ابراهیمی, [23:28 21.01.15]

بهر جهت توسعه راه آهن مرتبط با توسعه بنادر, حمل و نقل دریایی و جاده ای و ترمینال سازی. لذا مدیریت یکپارچه میبایست مد نظر باشد.

محمد سیاوشی, [23:30 21.01.15]

توانمند سازی نیروهای انسانی؟

دکتر بامیری, [23:30 21.01.15]

ضمنا همانطور که جناب محمدی فرمودند بعضا مسیرهایی ریلی کشور برای دو طبقه شدن واگن ها مناسب نیستند منظورم از لحاظ ارتفاع میباشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:30 21.01.15]
راهکارهای دیگه ای هست در اینخصوص؟

مهندس رضایی, [23:31 21.01.15]
احسنت جناب دکتر حاج ابراهیمی مدیریت یکپارچه حمل و نقل یک راهکار خوب به نظر می رسد.

زهرا اخلاقی, [23:32 21.01.15]
جناب محمدي, در برخي کشورها نظیر هند، پاکستان، فنلاند و ... کریدورهاي مخصوص گذر واگنهای باري جدای از واگنهای مسافري ایجاد کرده اند که حتي سیمهای برق را تا ۴۵/۷ متر بالاتر نصب کرده اند

دکتر حاج ابراهیمی, [23:33 21.01.15]
امیدوارم در جلساتی که بمنظور شکافتن مبحث مدیریت لجستیک انجام خواهد شد, حضور همگانی داشته باشیم.

زهرا اخلاقی, [23:34 21.01.15]
چیزی که مشخصه اینه که کلیه این زیرساختها بایستی با پلن از پیش مشخص شده ای ایجاد گردد حداقل برای احداث کریدورهای جدید

دکتر بامیری, [23:34 21.01.15]
حق با شماست

مهندس محمدی گل گهر, [23:34 21.01.15]
متأسفانه پهناوری کشور پراکندگی نقاط و کمبود سرمایه حتی امکان دوخطه نمودن بسیاری از مسیرهای استراتژیک حمل را میسر نساخته است

زهرا اخلاقی, [23:35 21.01.15]
بله جناب بامیری ، مشکل طولانی شدن مسیر بخشي به ازدحام مانوري ها برمیگردد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس محمدی گل گهر, [23:35 21.01.15]
به عنوان مثال مسیر تزرچ

محمد سیاوشی, [23:36 21.01.15]
دوستان عزیز

محمد سیاوشی, [23:36 21.01.15]
ضمن سپاس و تشکر فراوان

مهندس محمدی گل گهر, [23:37 21.01.15]
شب همه بخیر.

محمد سیاوشی, [23:37 21.01.15]
پایان مباحث امشب را اعلام میکنم

محمد سیاوشی, [23:37 21.01.15]
سپاس بیکران از همه شما سروران

مهندس رضایی, [23:37 21.01.15]
با تشکر از حضور گرم همه عزیزان.

محمد سیاوشی, [23:37 21.01.15]
و درود بر شرفتان

مهندس احمدی, [23:38 21.01.15]
با سپاس از همه سروران و به امید دیدار شما در مجموعه راه آهن

محمد سیاوشی, [23:39 21.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

که دلسوزانه و با عشق و علاقه و تا این ساعت از شب وقت صرف میکنید و در مباحث گروه حاضر می شوید.

مرحبا به غیرتان

دکتر حاج ابراهیمی, [23:39 21.01.15]
منهم استفاده بردم و ممنونم.

محمد سیاوشی, [23:41 21.01.15]
انشالله از فردا شب در خدمت دریادلان عرصه حمل دریایی خواهیم بود.

دکتر فتحعلی, [23:41 21.01.15]
از همه بزرگواران به واسطه نظرات ارزشمند شان تشکر می کنم

دکتر فتحعلی, [23:41 21.01.15]
امیدوارم شاهد پیشرفت بیش از پیش صنعت ریلی کشور باشیم

دکتر فتحعلی, [23:42 21.01.15]
شب همگی بخیر

محمد سیاوشی, [23:42 21.01.15]
تا فرصتی دیگر خداوند یار و نگهدارتان باشد
شبتان آرام و قشنگ باد

مهندس احمدی, [23:43 21.01.15]
جناب آقای مهندس سیاوشی از مدیریت و زحمات شما کمال تشکر را دارم

زهرا اخلاقی, [23:43 21.01.15]
جناب سیاوشی ایکاش مبحث شیرین راه آهن را تا پایان هفته ادامه میدادید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:43 21.01.15]

سپاس جناب مهندس احمدی عزیز

محمد سیاوشی, [23:45 21.01.15]

سرکار خانم اخلاقی در این گروه باز هم شاهد مباحث راه آهن خواهیم بود اما به صورت متمرکزتر و با موضوعاتی مشخص.

دکتر بامیری, [23:45 21.01.15]

شب همه عزیزان بخیر تا شبی دیگر به خدا میسپارمتان

دکتر پورسیدآفایی, [00:04 22.01.15]

شب همه خوش.

فصل سوم :

مباحث حوزه

حمل و نقل

دریایی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

مشکلات و چالش های فعلی و پیش روی ناوگان حمل و نقل دریایی کشور مشکلات و چالش های فعلی و پیش روی ناوگان حمل و نقل دریایی کشور

خانم دکتر خاکزاد, [01:09 31.12.01]

موضوع گفتگوی امشب، مشکلات و چالش های فعلی و پیش روی ناوگان حمل و نقل دریایی کشور است . امیدوارم امشب از نظرات اساتید و صاحب نظران این حوزه بهره مند شویم

کاپیتان کشاورز, [01:11 31.12.01]

خدمت تمامی دوستان و همکاران سلام عرض می کنم و سالروز شهادت بنیانگذار مذهب تشیع حضرت امام جعفر صادق(ع) را تسلیت عرض می نمایم. کشاورز هستم، مدیر عامل شرکت کانتینری کشتیرانی ج ا ایران، در خدمت دوستان.

مهندس بهمن زاده, [01:14 31.12.01]

سلام بر کلیه دوستان گرانقدر و محترم
ممنون از اینهمه تلاش و احساس مسئولیت و قطعاً راه اینست تلاش-تلاش-تلاش
راه خیلی سخته مسیر هم پر از چالش هر تغییری با کلي مقاومت
مواجه خواهد شد

در خصوص فرمایش جناب سیاوشی و جناب سیف اضافه کنم آموزش از بدو تولد را باید هدف گذاری نمود

اصولاً هیچ تغییری بدون آموزش اساسی امکان پذیر نخواهد بود
باورم بر اینست که در حد نان شب برای کشورمون ارزش داره

خانم دکتر خاکزاد, [01:15 31.12.01]

سلام خدمت جناب کشاورز

خانم دکتر خاکزاد, [01:15 31.12.01]

سلام خدمت جناب بهمن زاده

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کاپیتان کشاورز، [01:17 31.12.01]

در ابتدا شاید لازم باشد اشاره ای مختصر به شرایط کانتینری کشتیرانی ج ا بعنوان بزرگترین ناوگان کشتیرانی کشور، قبل از آغاز تحریم ها در سال 2008 داشته باشم که می تواند نگاه اول ما در خصوص مشکلات فعلی و چالشهای پیش روی جهت رسیدن به شرایط قبل از تحریمهای ظالمانه و توسعه بعد از آن باشد. قبل از آغاز تحریم ها سه سرویس هفتگی از آسیای شمالی، جنوب چین، آسیای جنوب شرقی و شبه قاره هند به خلیج فارس و ایران داشتیم. یک سرویس هفتگی از اروپا به شبه قاره هند، ایران و خلیج فارس داشتیم. یک سرویس مشترک با کشتیرانی China Shipping از آسیا به مدیترانه داشتیم که هر کدام چهار فروند کشتی 500 6 کانتینری به اشتراک گذاشته بودیم. یک سرویس تبادل اسلات با CMA داشتیم که از آسیا به اروپای شمالی بود. با TSLINES هم تبادل اسلات برای هندوستان داشتیم و با SEA CONSORTIUM در جنوب شرق آسیا تبادل اسلات می نمودیم. در حدود دویست و سی هزار TEU کانتینر خودی و چهل هزار TEU کانتینر اجاره ای در گردش داشتیم. دو فروند کشتی 6500 کانتینری دیگر در حال ساخت داشتیم و سفارش ساخت کشتی های TEU 9200 همزمان با UASC روی میز و در حال بررسی بود که تحریم هفت ساله شروع شد. در آن زمان سرویس کانتینری کشتیرانی که فقط 10 سال از عمرش می گذشت، توانسته بود از بابت کانتینری UASC را گرفته و حتی در برخی مسیرها پشت سرگذارد. در سال 2005 هم جایزه بالاترین رشد کانتینری در سطح جهانی را از دستان دبیر کل IMO آقای میتروپولوس دریافت کردیم. همانگونه که استحضار دارند از بابت کالای فله، کالای عمومی و دیگر شقوق کشتیرانی، شرکت کشتیرانی UASC پشت سر ما قرار دارد. ضمناً بیش از نصف در آمد کشتیرانی و سرویسهای کانتینری آن مربوط به حمل بین الملل بود که اصلاً کاری به ایران نداشت. در مجموع گروه کشتیرانی 20 فروند کشتی در سفارش ساخت داشت که تحریم ها شروع و تحویل کشتی ها متوقف گردید. البته یک فروند از کشتی های 6500 کانتینری با تدابیری گرفته شد ولی آن یکی از دست رفت. با برداشتن بیمه، بانکهای خارجی هم تسهیلات چند میلیارد دلاری خود را حال نموده و برخی کشتی ها را توقیف کردند! علاوه بر کشتی های ملکی، تعداد زیادی کشتی اجاره ای داشتیم که مجموع تعداد آنها از آغاز سرویس 29 فروند می شد و رده 18 جهانی در سرویس کانتینر بودیم. استحضار دارید که در رده بندی جهانی، مجموع ظرفیت ملکی و اجاره ای محاسبه می شود. هم اکنون رده 22 جهانی را داریم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس بهمن زاده, [01:17 31.12.01]

سلام از ماست لطف دارین

خوبه جناب کشاورز از ظرفیت ناوگان دریایمون در حوزه حمل کانتینری قدری اطلاعات و نظر بدهند یکی از اصلی ترین پیش نیازهای کریدور شمال-جنوب

کاپیتان کشاورز, [01:18 31.12.01]

با شروع تحریمها، CMA بلافاصله و بدون Notice قانونی از ما جدا شد. shipping China چند ماه مقاومت و ابتدا همکاری خود را جهت کسب رضایت دول غربی محدود ولی نهایتا مجبور شد که او هم جدا شود. بقیه هم به همین ترتیب از ما فاصله گرفتند. تردد کشتی های ما را به بنادر اروپایی کاملا متوقف کردند و کانتینرهای اجاره ای را پس گرفتند که انعطاف سیستم برای تامین کانتینر را بسیار ضعیف کرد و باید همیشه اول کانتینر خودی را ببریم. بسیاری از کانتینرها در بنادر خارجی با انبارداری مواجه شد. با بانکها هم برای مبادله اسناد بدلیل محدودیت OFAC و ...دچار مشکل گردیدیم و بسیاری از مشتریان قدیمی خود را از دست دادیم. خیلی از مشتریان بزرگ مانند سامسونگ، الجی، دیوو، حایر، اسنوا، یوسکو، هانکوک، کیا، هیوندایی و.....هم علیرغم علاقه به ادامه همکاری ولیکن با اخطار لابی غربی کار با ما را متوقف نمودند. بانک ووری کره فقط بارنامه خطوط کره ای و ان هم به بوشهر را قبول کرد و بدین ترتیب از 10,000 کانتینری که در ماه صرفا از دو ندر کره داشتیم، هم اکنون فقط حدود 500 تا 600 کانتینر باقیمانده که آن هم خریدهای نقدی است. برخی کارهای ترمینالی خارج را هم از دست دادیم. پرسنل کلیدیمان، کشتی هایمان، کانتینرهایمان، حسابهای بانکیمان، حتی نمایندگی های خارجیمان همگی در لیست تحریم قرار گرفتند و بعضا حتی پاسپورت های خود را از دست دادند. خط اروپا به خلیج فارس و شبه قاره هند، خطوط آسیا به اروپا و بازار بزرگ مدیترانه را از دست دادیم و صرفا متکی به آسیا، هند و اروپا شدیم. هم اکنون بخش قابل توجهی از ناوگان کشتیرانی ج ا در لنگرگاهها و دریاگیر شده اند.

کاپیتان کشاورز, [01:21 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

هم اکنون 25 فروند کشتی کانتینر بر با مجموع ظرفیت 93000 TEU و بیش از 253000 TEU جعبه کانتینر داریم که مناطق چین شمالی، جنوبی، جنوب شرق آسیا، هند و آفریقا را بطور کامل پوشش می دهند

مهندس فراهانی حمل و نقل, [01:23 31.12.01]

[In reply to کاپیتان کشاورز]

با سلام بنده سوالی داشتم چرا از صنعت بیمه داخلی وحتى بیمه های خصوصی بصورت اتکایی استفاده نشده است؟؟

مهندس افضلی, [01:24 31.12.01]

عرض ادب ویژه حضور سرکارخانم دکتر خاکزاد و اساتید حوزه حمل و نقل دریایی

خانم دکتر خاکزاد, [01:24 31.12.01]

سلام خدمت جناب افضلی

کاپیتان کشاورز, [01:24 31.12.01]

در خصوص کریدور شمال جنوب هم با توجه به وجود شرکت کشتیرانی دریای خزر با 25 فروند کشتی و همچنین شرکت حمل و نقل ترکیبی و سایر امکانات موجود در کشور، از نقطه نظر سخت افزاری شرایط بسیار خوبی در اختیار می باشد

مهندس افضلی, [01:25 31.12.01]

هنگامی که از حمل و نقل دریایی صحبت می شود اولین چیزی که به ذهن انسان می رسد کشتی های باری هستند که برای حمل کالاهای مختلف با ویژگی های خاصی تجهیز شده اند . کالاهایی که از طریق دریا حمل می شوند معمولاً دارای حجم زیادی بوده و به گونه ای هستند که طولانی بودن زمان تاثیری چندانی بر کیفیت و بازار آنها ندارد؛ اگرچه ممکن است که مشخصات جغرافیایی یک کشور نحوه ی جابه جایی کالا را ایجاب کند. در ترابری دریایی بسته به دوری و نزدیکی مسیر ، نوع کالا و ... از وسائل دریایی مختلفی از قبیل نفتکش ، لنج و استفاده می شود. هنگامی که کشتی حامل کالا برای تخلیه پهلو گرفت، مأمورین بهداشت با ورود و بررسی مدارک اجازه ارتباط آن با بندر را صادر می کنند . مأمورین گمرک در

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ابتدا دفتر مخصوصی را به فرمانده کشتی ارائه می‌دهند که خصوصیات کلی کالا و کشتی از قبیل نام فرمانده - تعداد پرسنل و پرچم - نوع کشتی ، بنادر مبدا و مقصد ، وزن ، تعداد کالایی که باید تخلیه شود، مقدار آذوقه و کالاهای ممنوع الورد و... را در آن ثبت می‌نمایند ، سپس انبار کالایی که قرار نیست تخلیه شود (انبار آذوقه ، انبار مشروبات کالاهای ممنوع الورد) مهر می‌گردد و سپس فرمانده کشتی و یا نماینده مؤسسه حمل و نقل مربوطه فهرست محمولاتی را که قصد تخلیه آن را دارند به گمرک در دو نسخه اظهارنامه اظهار می‌نماید که پس از صدور اجازه عملیات تخلیه آغاز می‌گردد و برای کنترل کالاهای تخلیه شده مشخصات ظاهری بسته‌ها به ترتیبی که تخلیه می‌شوند در فهرست‌هایی ثبت می‌گردد که این عمل را تالی گیری می‌گویند و با مشارکت نماینده گمرک (بندر) و موسسات حمل و نقل انجام می‌شود . گمرک با بندر مکلف است تا پانزده روز پس از خاتمه تخلیه با مؤسسه کشتی رانی تصفیه حساب نمایند و به همین منظور از قبل برای هر قلم، بار نامه و قبض انبار صادر می‌شود ؛ نسخه اول قبض انبار به عنوان رسید به نماینده مؤسسه حمل و نقل تحویل میگردد که کالاهای وارده از طریق دریا را به صورت فوق خریداری و توسط حمل و نقل دریایی وسیله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تایید شده است که در این صورت انجام تشریفات پیشگفته در خصوص این گونه کالاهای زیر 2 هزار تن در صورتی که در مسیر عملیاتی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نباشد با موافقت مذکور به وسیله سایر کشتیرانی قابل اجرا خواهد بود.

مهندس افضلی, [01:26 31.12.01]

البته بنده اطلاعات چندانی در زمینه حمل و نقل دریایی نداشته و طبق اوامر مدیرمخترم گروه در این گفتگو مشارکت بسیار بسیار مختصری خواهم داشت

محمد سیاوشی, [01:27 31.12.01]

باسلام و ادب خدمت همه سروران ارجمند

جناب آقای کاپیتان کشاورز عزیز از توضیحات ارزشمند و قابل تامل تان که حقیر را به فکر فرو برد کمال تشکر و امتنان را دارم .

حقیقتا حوزه حمل و نقل دریایی در حوزه تحریم‌ها آسیب‌های بسیار جدی دیده و کار برای شما و همکاران دریادلتان بسیار سخت و دشوار بوده و این حقیقتی بود که باید گفته شود .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کاپیتان کشاورز, [01:28 31.12.01]

یکی از ترندهایی که دول غربی جهت توقف ناوگان کشتیرانی کشور به کار گرفتند بحث بیمه بود که خوشبختانه با ورود بیمه معلم و دیگر موسسات بیمه ای داخلی و حمایت یک میلیارد دلاری دولت، این بیمه هم در محافل خارجی به رسمیت شناخته شد و به کشتیها امکان و اجازه تردد در بنادر خارجی داده شد.

مهندس افضلی, [01:29 31.12.01]

جناب آقای کاپیتان کشاورز . وضعیت فعلی واردات محمولات و کالا با ناوگان دریائی چگونه هست ؟

مهندس افضلی, [01:30 31.12.01]

چرا بندر شهید رجائی عاری از کشتی میباشد؟

کاپیتان کشاورز, [01:36 31.12.01]

جناب آقای سیاوشی، ضمن تشکر از مدیریت اجمالی بسیار خوبی که بر این گروه دارید و همچنین سرکار خانم پاکزاد، واقعیت این است که کشتیرانی به خاطر اهمیتش در اقتصاد کشور مورد هدف قرار گرفت و در ابتدای کار.

بهانه آنها مشارکت این شرکت در کارهای هسته ای بود در حالیکه برهمگان واقف است که بار از درب گمرک وارد میشود و پس از آنالیز مجوز خروج می گیرد. هیچ شرکت کشتیرانی در جایگاهی نیست که بار را بشناسد. بار را حتی اگر داخل یک بطری آب هم تحویل کشتیرانی دهند، قادر به تشخیص نوع آب نیست که ممکن است حتی زهر باشد. در صورتیکه اصل اتهام هم واقعیت نداشت و برای همین هم در دو مقطع دادگاه اتحادیه اروپا رای به برایت کشتیراند داده و هم اکنون به دنبال اخذ خسارت می باشیم.

کاپیتان کشاورز, [01:41 31.12.01]

وضعیت فعلی واردات و صادرات با ناوگان دریایی بدین صورت است که در زمانی که خطوط کانتینری خارجی بنادر ما را تحریم کردند، کشتیرانی ج ا ضمن جلوگیری از بازار سیاه و تثبیت کرایه حمل، در کنار شرکت کشتیرانی والفجر تا حتی 80% از بار کشور را یک تنه حمل نمود و شرکتهای کشتیرانی خارجی را مجبور نمود با سری افکنده مجدداً به بندر عباس بیایند که

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

احتمالا در جریان هستید. هم اکنون بیش از 11 خط خارجی به بندر عباس و دیگر بنادر کشور تردد دارند ولی ما کماکان در تحریم هستیم. حتی بارنامه ما را برخی بانکها رد می کنند.

کاپیتان کشاورز, [01:43 31.12.01]

بندر شهید رجایی هیچوقت عاری از کشتی نبوده ، چه در زمان تحریم توسط خطوط خارجی که ناوگان ملی به وظیفه ذاتی خود به خوبی عمل نمود و چه حالا که آنها هم ترجیح داده اند که برگردند.

مهندس مختاری, [01:45 31.12.01]

با سلام خدمت تمامی عزیزان

مهندس مختاری, [01:45 31.12.01]

زحمات کشتیرانی ج ا را باید قدر دانست و در شرایط جدید لحاظ کرد.

کاپیتان کشاورز, [01:46 31.12.01]

نقش ناوگان ملی در شرایط تحریم خطوط خارجی به گونه ای بود که بازار و مصرف کننده حتی متوجه نشد که خارجی ها قریب به یکسال حتی اجازه تردد کانتینرهای خود به بندر عباس را ندادند.

مهندس مختاری, [01:46 31.12.01]

نوع ترك شركت هاي کشتیرانی خارجی متفاوت بود و در شرایط جدید میبایست تعامل متفاوت با شرکت ها داشت

مهندس افزلی, [01:46 31.12.01]

عاری از کشتی بدین معنا منظورم نبود که تعطیل میباشد

مهندس مختاری, [01:47 31.12.01]

امید است عزیزان در سازمان بنادر رفتار های حرفه ای و غیر حرفه ای و سود جویی بعضی از شرکتها را در زمان پس از تحریم لحاظ کنند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس افضلی, [01:49 31.12.01]

وقتی درسکوهای تخلیه بار در بندر شهید رجایی چند کشتی بیشتر پهلو نگرفته و ظرفیت خیلی کمتر از سخت افزار موجود است منظور عاری بودن این وضعیت بود نه تعطیلی بندر شهید رجایی

کاپیتان کشاورز, [01:49 31.12.01]

جناب آقای مختاری خدمت شما هم سلام دارم. ولی واقعیت این است که برخی مراجع حاکمیتی که باید به این موضوع توجه داشته باشند، التفات لازم را ندارند. دریغ از یک دست خط و یا لوح کوچک یادبود، بعنوان بخشی از تاریخ کشور و بنادر.

مهندس رحام, [01:50 31.12.01]

سلام شب بخیر خدمت دوستان

مهندس فاضلی, [01:50 31.12.01]

سلام بر همگی و شبتون بخیر..تشکر از اطلاعات ارزشمند جناب کاپیتان کشاورز..که همچون کاری که در زمان تحریم انجام دادند سودمند و مفید بود..به نظر من بخشی از چالشها و مشکلات دریایی مربوط به سازمان بنادر و کشتیرانی است که با نرمها و استانداردهای جهانی فاصله معناداری دارد..با از بین رفتن تحریم ها این شکاف معنادارتر و پررنگ تر خواهد شد.

مهندس مختاری, [01:51 31.12.01]

جناب کشاورز، هم کشتیرانی و هم بخش خصوصی در این ایام حرکات و فعالیت بهینه ای انجام داده اند که میبایست هم مکتوب شود و هم مورد تقدیر قرار گیرند

خانم دکتر خاکزاد, [01:52 31.12.01]

سلام خدمت جناب رحام و جناب مختاری

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر خاکزاد, [01:53 31.12.01]

سلام خدمت جناب فاضلي

مهندس فاضلی, [01:54 31.12.01]

سلام بر جنابعالی و تشکر از زحمات شما و جناب سیاوشی

کاپیتان کشاورز, [01:55 31.12.01]

حتی امکاناتی که بنادر خارجی در شرایط عادی (برای روز مبدا که ما در داخل آن هستیم) به ناوگان ملی خود می دهند، دوستان سازمان بنادر به این شرکت نداده اند. برخی کارهایی که اخیرا در بنادر انجام می شود، مصداق "آنچه خود داشت، ز بیگانه تمنا می کرد" می باشد. البته منظورم موضوع تردد خطوط خارجی نمی باشد که ما شرکتی حرفه ای هستیم بلکه از سازمان بنادر می خواهیم اقدامات حمایت از این ناوگان حتی برای روز مبادای خودش (که عینا تجربه نمود) داشته باشد

مهندس رحام, [01:55 31.12.01]

متأسفانه تقدیر لازم که در خور خطوط ملی باشه انجام نشد
در شرایطی که بسیاری شرکتها که به فکر منافع خودش بودند کشتیرانی ج ا ، خزر و... به فکر منافع ملی بودند
تعجب میکنم سازمان بنادر نباید برای خطوط ملی که در سخت ترین شرایط شانه خالی نکردن و با وقار چرخ تجارت کشور را به چرخش درآوردند تسهیلات ویژه ای در نظر بگیره

مهندس رحام, [01:57 31.12.01]

در بحث سوخت هم باید سازمان بنادر با خطوط ملی با نگاه دیگری برخورد کند
اینجا بحث تبعیض نیست
بحث حمایت از شرکتهایست که متعلق به مردم کشوره

مهندس فاضلی, [02:00 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با احترام نسبت به استاد ارجمندم جناب کاپیتان کشاورز، بنده اعتقاد دارم عدم وجود شرکت داخلی دیگر بالاخص با سرمایه گذاری بخش خصوصی و تنها بودن کشتیرانی ج ا ا یکی دیگر از مشکلات آینده صنعت کشتیرانی کشور خواهد بود.

کاپیتان کشاورز، [02:04 31.12.01]

ممنون جناب آقای روهام که در مراجع مختلف نقطه نظرات حمایتی داشته اید. سازمان بنادر حتی حاضر نشد که اجازه دهد کشتیرانی در بحث توسعه ترمینال شهید رجایی با هزینه خود و برای خودش سرمایه گذاری کند و آنوقت امکانات سازمان را برای سرویس دهی بهینه به کشتیهای خارجی به خدمت بگیرد. رقابت در ارایه خدمات بین ناوگان خودی و خارجی هم ایجاد نشود. آن هم در شرایطی که مدیران حاکمیتی باید میایل اقتصاد مقاومتی را مورد توجه قرار می دادند. ما دو دستگاه گانتری آماده آوردن داشتیم که تا حال نصب هم شده بود و چهار دستگاه هم متعاقبا می آمد که حدودا یکسال پیش مکتوب به سازمان هم اعلام نمودیم. ولی متاسفانه سازمان اجازه سرمایه گذاری نداد.

کاپیتان کشاورز، [02:10 31.12.01]

جناب آقای فاضلی

جهت تشویق به سرمایه گذاری در امر کشتیرانی، پیشنهاد ما این است که سیاستی که دول غربی از سال 1920 پیش گرفتند را ما هم دنبال کنیم و آن بحث راه اندازی پرچم های آزاد، FLAG OF CONVENIENCE و ارایه معافیت های مالیاتی و سایر تسهیلات کارگری و قانون کار برای کشتیهایی که در مناطق آزاد ثبت می شوند است. به نظر ما همان منطقی که به کار در مناطق آزاد و درآمد حاصله معافیت مالیاتی می دهد، برای کشتیرانی بعنوان صنعتی استراتژیک و سرمایه محور می تواند به نحو اولی حاکم باشد.

کاپیتان کشاورز، [02:12 31.12.01]

واقعیت این است که صنعت کشتیرانی بسیار پرخرج و توام با ریسکهای مختلف می باشد و کشورهای غربی برای تشویق به سرمایه گذاری در کشتیرانی و کشتی داری، اینگونه اقدامات را انجام داده اند که متاسفانه در کشور ما مورد توجه قرار نگرفته است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کاپیتان کشاورز, [02:17 31.12.01]

ولی کشتیرانی ج. ا هم در بحرانهای مختلفی که کشور در مقاطع مختلف مبتلا به شده و بدترین آن هم تحریم کامل بندر عباس توسط خطوط خارجی بود، بعنوان ناوگان ملی امتحانش را داده است و هیچوقت نمی تواند از سیاستهای کلان نظام خارج شود و همواره تعدیل کننده بوده است.

مهندس فاضلی, [02:22 31.12.01]

عملکرد کشتیرانی حفیظ دریا بسیار عالی و نجات دهنده صنعت ، تولید و تجارت کشور بود اما با نگاهی به سایر کشورها حضور بخش خصوصی و حمایت دولت اجتناب ناپذیر خواهد بود.

مهندس ملایری [31.12.01 02:23], [

با سلام خدمت دوستان و همکاران محترم

کاپیتان کشاورز, [02:24 31.12.01]

جناب آقای رحام، مطالب را که مرور کردم، نام شما را درست تایپ نکرده بودم که از روی عجله بوده است و عذر خواهی می کنم.

مهندس ملایری [31.12.01 02:30], [

همکاری و مساعدت شرکت های کشتیرانی در مدت تحریم ها و محدودیت ها بسیار قابل تقدیر و در خور بود اما بدلیل همین محدودیت ها و بعضا نداشتن گواهی طبقه بندی بین المللی که تنها مرجع مورد تایید بنادر کشور های دیگر است بهانه ای بدست کشور هایی که تمایلی به همکاری و استفاده از ناوگان ایرانی ندارند داده است که نمونه های آنرا شخصا در محموله های فله به مقصد ابوظبی تجربه کرده ام که جناب کاپیتان عموزاده در این خصوص بسیار همکاری خوبی داشتند و چیزی را دریغ نکردند.

کاپیتان کشاورز, [02:39 31.12.01]

جناب آقای ملایری

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

البته تحریم کمک کرد که بخشهای خوبی از کشور فعال شده و ظرفیتهای خودشان را به رخ جهانیان بکشند. دو موسسه رده بندی ایرانیان و آسیا خدمات قابل ملاحظه ای به صنعت کشتیرانی کشور داشتند و باید مورد توجه سازمانهای سیاستگذار و حاکمیتی و بخصوص سازمان بنادر و دریانوردی قرار گیرد تا بهانه های خارجی ها با اقدامات دیپلماتیک سازمان بنادر در مراجع بین المللی رفع گردد. و همانگونه که عرض کردم، آنچه که خود بهترش را هم داریم، از بیگانگان (در امتحان رد شده) تمنا نکنیم. استحضار دارید که سازمان بنادر نماینده دیپلماسی صنعت دریایی کشور در مراجع بین المللی دریایی و بلندگوی این صنعت در این مراجع است.

مهندس ملایری 02:51 31.12.01], [

جناب آقای کشاورز

با سلام

موسسات رده بندی داخلی در حال حاضر مورد پذیرش بسیاری از بنادر دنیا نیستند و بعضا حتی اسم آنها را هم نشنیده اند خصوصا در مورد کالاهای کد دار و طبقه بندی خطرناک از پذیرش ناوگان ایرانی فاقد کلاسیفیکیشن بین المللی سر باز می زنند. انشاءالله سازمان بنادر هم به وظیفه خود در این راه عمل نماید.

کاپیتان کشاورز, [02:55 31.12.01]

بله. حد اقل اینکار می تواند به نوعی برخی از موسسات رده بندی خارجی را به ایجاد موسسه ای مشترک با موسسات داخلی و یا انجام خدمات متقابل مجاب نمایند.

خانم دکتر خاکزاد, [03:03 31.12.01]

با تشکر از دوستان و اساتید عزیز و به خصوص جناب کشاورز به خاطر همراهی در طی گفتگوی امشب

امیدوارم نظرات و عناوین مطرح شده مورد استفاده و بهره برداری قرار گیرد

شب شما بخیر

با احترام

فریبا خاک زاد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کاپیتان کشاورز، [03:10 31.12.01]

سرکار خانم خاک زاد، جناب آقای سیاوشی

از اینکه امشب فرصتی ایجاد شد که اندکی انجام وظیفه نمایم، بسیار خوشحال هستم. واقعیت این است که در ایام هفته گرفتاری کاری کمتر فرصت می دهد که خدمت مناسبی صورت پذیرد ولی از فرمایشات دوستان معمولا بصورت آنلاین و یا آفلاین استفاده بهینه ای برده ام. به روح پر فتوح امام ششم علیه الاف تحیت و السلام صواتی فرستاده و از دوستانی هم که لطف داشته و همراهی نمودند سپاسگذاری و خداحافظی می نمایم.

مهندس بهمن زاده، [03:14 31.12.01]

جناب کاپیتان کشاورز خیلی استفاده کردیم

قطعا سایر دوستان متعاقبا بهره خواهند برد

مناسب خواهد بود خلاصه گزارشی از آنچه در تحریم منحوس هفت ساله بر این صنعت و کشتیهای ایرانی اعم از تجاری و نفتی رفت جهت آگاهی کلیه نهاد های تصمیم گیر چون ک عمران مجلس-شورای عالی ترابری کشور و اعضای ان-مجمع تشخیص- وزیر خارجه -وزیر تجارت ارسال و راهکارهای پیشنهادی برای کشور در تعامل اتی با هریک سازمانهای تاثیر گذار خارجی و چگونگی احیای موقیت حمل دریایی کشور به قبل از تحریم ارائه گردد

کاپیتان کشاورز، [03:18 31.12.01]

جناب آقای بهمن زاده

البته در مقاطع مختلف اقدامات مشابهی انجام شده است ولی باز هم چشم و از لطف شما در این زمینه تشکر و قدردانی می نمایم. شب شما به خیر.

خانم اخلاقی، [04:12 01.01.02]

[In reply to محمد سیاوشی]

جناب آقای سیاوشی

خدمتتان عرض کنم در صحبتهای دیشب عدم فعالیت اعضای گروه بالاخص جامعه دریایی و بندری نه به این دلیل بود که تمایلی به شرکت نداشته باشند بلکه به این دلیل بود که سکاندار اصلی جناب آقای کاپیتان کشاورز بعنوان یک مدیر عالیرتبه از سوی کشتیرانی معظم و ملی جمهوری اسلامی و بعنوان نماینده ای از سوی صاحبان کشتی از نزدیک تمام

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها را لمس کرده اند و بیاناتشان آنقدر رسا و خالصانه بود که دل هر بیطرفی را نیز به درد می آورد.. فلذا بر همگان واجب بود که با سکوت خود به کشتیرانی معظم جمهوری اسلامی ادای احترام کنند و اجازه دهند ایشان به نمایندگی حرف دل همه را به گوش مسوولین محترم برسانند..،

مسوولین محترم ما اگر از ناوگان ملی حمایت لازم را بعمل نیاورند از که میخواهند بعمل آورند؟! این از افتخارات ماست که کشتی‌ها با پرچم کشور عزیزمان در آبهای بین المللی در حرکت باشند؛ چرا ما اینقدر ذوق می کنیم با آمدن دوباره کشتی‌های خارجی و برایشان فرش قرمز پهن می کنیم و وقتی اسم کشتیرانی ملی به میان می آید میگوییم دنبال منافع خودشان هستند؟! چرا نباید اگر قرار است امتیاز و رجحانی داده شود کشتیرانی جمهوری اسلامی در صدر باشد؟!

امیدواریم تمامی صحبت‌های کاپیتان عزیز که به حق و مستند بود باعث شود که مسوولین محترم گوشه چشم بیشتری به منافع ملی داشته باشند و اولویت را به ایشان دهند چون وجود و توسعه ناوگان ملی در سطح بین الملل از افتخارات ما ایرانیان ایران دوست است.

با تشکر

زهرا اخلاقی

پایان

بخش اول :

محمد سیاوشی, [21:30 22.01.15]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

طی شب های گذشته شاهد مباحث بسیار عالی و تخصصی در حوزه های حمل و نقل جاده ای و ریلی بودیم.

مباحثی بسیار کارشناسی و با سطح بسیار عالی و امیدوارم مباحث دریایی همچون مباحث ریلی و جاده ای با شور و نشاط بالایی انجام شود و عزیزان بزرگوار با همتی ستودنی در این مباحث شرکت کردند

امشب نیز بر اساس اعلام قبلی در خدمت دریادلان عرصه حمل و نقل دریایی هستیم و حاصل این مباحث طی ده جلسه 174 صفحه مکتوب شد.

[21:35 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

باسلام وخسته نباشید خدمت همه اساتید عزیز

محمد سیاوشی, [21:35 22.01.15]

و عزیزان این بخش ما و جمع حاضر را از وضعیت این بخش مطلع کنند.

[21:36 22.01.15Roozbeh Mokhtari, [

با سلام خدمت تمامی اساتید محترم

[21:36 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

دوستان عزیز اگر صلاح بدویند تاثیر قراردادها را بر پیشرفت حمل و نقل دریایی رو بررسی کنیم

محمد سیاوشی, [21:37 22.01.15]

در ابتدا عزیزان بخش دریایی در خصوص :

تعداد شرکت ها

بنادر

شناورها

سهم حمل دریایی از حمل کالا

و غیره ...

محمد سیاوشی, [21:37 22.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

توضیحاتی به صورت جنرال ارایه دهند تا بعد انشاءالله به سایر موضوعات بپردازیم

[21:43 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

بحث رو به دو قسمت دریا و بنادر تقسیم کنیم

[21:45 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

در بنادر نیز به تفکیک کالای کانتینری و جنرال کارگو تقسیم میکنیم

[21:46 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

به علت اهمیت کانتینر بیشتر به بنادر کانتینری میپردازیم

مهندس فاضلی, [21:46 22.01.15]

سلام شب بخیر جناب ابوعلی کالاهای فله هم یادتون نره

[21:48 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

بندر شهید رجایی بندر بوشهر بندر امام خمینی (ره) بندر خرمشهر از بنادر فعال جنوب کشور شروع میکنیم

[21:49 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

شهید رجایی دروازه طلایی کشور

[21:51 22.01.15Behrooz Rahmani, [

با سلام مرجع نمودار های فوق سایت بانک جهانی و انکتاد می باشد

[21:52 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

همینطور که توی اسلاید ها هست سهم نیم درصدی کشور رو مبینید

[21:53 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حال علت رو به کمک شما دوستان بررسی کنیم

[21:53 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

علت اینکه نتوانستیم سهم کشور خودمون رو از ترافیک کسب کنیم چیست؟

زهرا اخلاقی, [21:54 22.01.15]

جناب آقای رحمانی این آمار و رتبه ۲۵ مربوط به سال ۲۰۱۲ هست در حالی که الان در سال ۲۰۱۴ رتبه ایران به ۷۶ نزول کرده متأسفانه

زهرا اخلاقی, [21:54 22.01.15]

با سلام

[21:55 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

خانم اخلاقی علت نزول جایگاه چیست؟

زهرا اخلاقی, [21:55 22.01.15]

تشدید تحریمها در وهله اول

[21:55 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

عدم برنامه ریزی بلند مدت برای بنادر

[21:56 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

عدم استفاده از تجارب کشورهای پیشرو

[21:58 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

به نظر من در شرایط تحریم هم اگر برنامه داشته باشیم امکان مدیریت مناسب تر نیز هست

[21:59 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

عوارض عدم برنامه ریزی بلندمدت چیست؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[21:59 22.01.15Behrooz Rahmani, [

بین جنوب شرق آسیا و اتحادیه اروپا 925 میلیارد یورو کالا مبادله شده است سهم ایران از ترانزیت این کالا کجاست

دکتر بامیری, [22:00 22.01.15]

تجهیزات بندری ایران در مقایسه با سایر کشورهای مهم بسیار پایین تر از نظر تعداد و کیفیت میباشد

[22:00 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

پس به نظر شما يك عامل تجهيزات بندري هست؟

دکتر بامیری, [22:02 22.01.15]

همانطور که سایر دوستان نیز فرمودند تحریم تاثیر زیادی دارد اما سرمایه‌گذاری ناکافی در این بخش مهمترین عامل است

دکتر بامیری, [22:02 22.01.15]

بله

[22:02 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

سرمایه گذاری بخش خصوصی؟

[22:02 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

یا دولتی؟

دکتر بامیری, [22:03 22.01.15]

بیشتر دولتی

[22:03 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

جناب صادقی فر سلام

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر بامیری, [22:03 22.01.15]

چون حجم سرمایه گذاری می‌بایست بالا باشد

[22:03 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

سلام و شب بخیر لازم می‌دانم چند نکته را روشن نمایم

[22:04 22.01.15SIAMACK ABOUALI, [

استفاده میکنیم استاد

آقای رحیمی, [22:05 22.01.15]

عرض سلام خدمت تمامی مدیران و کارشناسان محترم گروه بویژه مدیر پرتلاش جناب سیاوشی عزیز.??

دکتر بامیری, [22:05 22.01.15]

و این مقدار حجم سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی ممکن نمیباشد

[22:06 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

آمار ارائه شده در خصوص کانتینری سال ۲۰۱۲ درست است این آمار در سال ۲۰۱۴ به رابه ۲۴ رسیده این آمار کشور است

[22:07 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

آمار بندر شهید رجائی با ۲.۲ میلیون teu در سال ۲۰۱۴ به رتبه ۷۶ رسیده است

[22:08 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

البته بنده گزارشی را در اتاق فکراته نمودم که در سایت مانا منعکس شده است

[22:09 22.01.15Behrooz Rahmani, [

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کل اعتبارات اختصاص داده شده به بخش حمل و نقل در 64 سال اخیر به قیمت ابتدای سال 93 تنها برابر 166 هزار میلیارد تومان بوده است یعنی کمتر از یارانه یکساله انرژی در کشور

مهندس غنجی, [22:09 22.01.15]

سلام

خدمت دوستان محترم

[22:10 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

امار جهانی ۶۵۱ میلیون teu است و امار منطقه خلیج فارس حدود ۳۰ میلیون teu می باشد یعنی سهم منطقه ما از کل عملیات جهانی که قابل اندازه گیری است ۴.۵ درصد می باشد

مهندس احمدی, [22:10 22.01.15]

سلام خدمت همه سروران

دکتر بامیری, [22:11 22.01.15]

یکی دیگر از عوامل را میتوان ساختار مدیریتی دانست

[22:11 22.01.15]Behrooz Rahmani, [

لازم به ذکر است که اعتبارات فوق از محل منابع عمومی بوده است

[22:12 22.01.15]Roobeh Mokhtari, [

مبحث سرمایه گذاری و موارد مربوط به تحریم و شیوه برخورد با مشکلات نیازمند مدیریت جامع و طراحی بلند مدت دارد که بصورت کلان به این موضوع پرداخته نشده است

[22:13 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

امار تجارت حمل و نقل دریائی جهان نیز در سال ۲۰۱۴ معادل ۹.۵ میلیارد تن بوده است این امار شامل امار نفتی و غیرنفتی اعم از کانتینر فله جنرال کارگو و... می باشد که با رشد ۳.۸ درصدی نسبت به سال ماقبل خود بوده است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:13 22.01.15Mohsen Sadeghifar,]

۷۰ در صد غیر نفتی و ۳۰ در صد نفتی

[22:15 22.01.15] محمد سیاوشی،

دوستان اگر موافق باشید ابتدا به وضعیت داخلی پردازیم

[22:16 22.01.15] محمد سیاوشی،

مثلا ما چه توانمندی هایی داریم که میتوانیم از آنها به نحو احسن استفاده کنیم؟

[22:17 22.01.15] محمد سیاوشی،

و بسیار بسیار ممنونم از توضیحاتی که عزیزان تا اینجا بحث دادند و امارهایی که ارائه دادند عالی بود و سپاس فراوان

[22:19 22.01.15] مهندس احمدی،

ظرفیت زیر بخش های حمل و نقل در بنادر چه میزان است ؟

[22:20 22.01.15] مهندس غنچی،

در شمال ایران دریای خزر با داشتن پنج بندر فعال و وجود بیش از 200 فروند شناور مختلف که حدود جهل فروند آن با پرچم ایران تردد می کند قطب بزرگ اقتصاد ی خاموش کشور است که نیاز زیادی به توجه دارد

شرکت کشتیرانی دریای خزر با داشتن بیش 30 درصد از کل حمل و داشتن ناوگان توانمند در خدمت صادرات و واردات کشور است.

توجه به این ناحیه و وجود اقتصادهای نوظهور مانند قزاقستان لزوم توجه مدیران ارشد کشور به این ناحیه و حمایت مالکین ناوگان و به تبع آن حمایت از تجارت با کشورهای بزرگ منطقه را می طلبد.

[22:23 22.01.15Mohsen Sadeghifar,]

ظرفیت بنادر ایران حدود ۲۰۰ میلیون تن می باشد که ۱۴۵ میلیون تن ان استفاده گردیده است

[22:24 22.01.15] محمد سیاوشی،

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب صادقی فر ظرفیت مورد نیاز کشور چقدر باید باشد؟

مهندس احمدی, [22:24 22.01.15]

ایا سهم جاده - ریل دقیقا مشخص است؟

[22:25 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

تجهیزاتی که در بندر شهید رجائی استفاده می شود تجهیزات پیشرفته دنیا و شبیه بندر جبل علی است ولی از لحاظ تعداد ما کمتر هستیم

مهندس احمدی, [22:25 22.01.15]

ایا مطالعات طرح جامع بنادر با توجه به اطلاعات داده شده در سطح منطقه و جهان تدوین شده است ؟

مهندس فاضلی, [22:26 22.01.15]

جناب صادقی فر تشکر از اطلاعات جنابعالی منظور تجهیزات کانتینری است؟

[22:26 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

ظرفیت بنادر کشور براساس برنامه توسعه انجام گرفته و ظرفیت خالی نیز داریم

[22:26 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

بله تجهیزات کانتینری

[22:26 22.01.15]Behrooz Rahmani, [

جناب مهندس احمدی سهم ریل از حمل کالای وارداتی دربنادر 6 درصد در سال 92 بوده است .

[22:28 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

از امار سی میلیون منطقه ۶۰ در صد در امارات بنادر جبل علی و شارجه انجام می شود و رده پنجم بندرعباس با سهم هشت در صد در منطقه می باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [22:28 22.01.15]

بله منظورم عملکرد نبود مهندس رحمانی ایا مطالعات اقتصاد حمل و نقل در بنادر صورت گرفته و با توجه به رویکرد های توسعه کشور جایگاه ریل چگونه دیده شده است ؟

مهندس فاضلی, [22:28 22.01.15]

جناب صادقی فر به نظر شما یکی از مشکلات بنادر و صاحبان کالا قوانین و تشریفات گمرکی نیست؟

مهندس فاضلی, [22:29 22.01.15]

آیا بخشی از عدم کارآیی و رسوب کانتینر مربوط به مسایل گمرکی نمی باشد؟

[22:31 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

البته ما دربخش ظرفیت کانتینر ی کلا مشکل داریم فعلا در حالت تحریم می باشیم و خطوط کانتینری بزرگ لاینری به بندر نمی آیند و کلا سمت اروپا تعطیل است و عمدتا جنوب شرقی اسیا فعال می باشند

مهندس احمدی, [22:31 22.01.15]

مدیریت لجستیک در بنادر چگونه است ؟ ایا دارای مدل اقتصادی و منطقی در عملیات هستند ؟ نقش نظارت و حاکمیت چگونه است ؟

[22:32 22.01.15]alireza abdollaifard, [

با توجه به سیاست سازمان در خصوص افزایش میزان ترانشیب از طریق بندر عباس به بقیه بنادر ایران حرکت خوبی در زمینه توسعه بنادر میباشد

[22:32 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

رسوب کانتینر به طرر متوسط به بیست روز رسیده است ولی مشکلات در بندر گمرگ و کلیه دست اندرکاران مسلما وجود دارد

[22:35 22.01.15]alireza abdollaifard, [

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

از طرفی بندر عباس به عنوان بندر هاب منطقه میتونه جایگزین جبل علی برای کالاهای بنادر مختلف ایران باشد

[22:35 22.01.15Mohsen Sadeghifar,]

رسوب کانتینر توقف بیش از حد شناور در بنادر در صورت افزایش امار ورود کانتینر و رفع تحریم با توجه به تعداد اسکله های موجود مانتینری و تعداد تجهیزات قطعی است

[22:36 22.01.15] مهندس فاضلی،

ترانسشیپ از بندرعباس به کدام بنادر؟؟؟

[22:36 22.01.15alireza abdollaifard,]

بوشهر

بندر گناوه

بندر امام

خرمشهر

لنگه

[22:37 22.01.15Mohsen Sadeghifar,]

مقایسه بندر جبل علی و بندرعباس فعلا قیاس مع الفارق می باشد

[22:37 22.01.15alireza abdollaifard,]

و بنادر دیگر که در زمینه کانتینری فعالیت دارند

[22:38 22.01.15Mohsen Sadeghifar,]

بندر جبل علی ظرفیت ۱۹ میلیون reu کانتینر را آماده دارد بندر عباس سه میلیون است

[22:38 22.01.15alireza abdollaifard,]

جناب صادق فر شاید از نظر امکانات و زیر ساخت و رو ساخت ها قابل مقایسه نباشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فاضلی, [22:39 22.01.15]

جناب عبدالعلی فرد توضیح بیشتری میفرماید

زهرا اخلاقی, [22:39 22.01.15]

جناب صادقی فر آیا در این دوران رکود و تحریم تغییری در زیرساختها و آماده سازی بنادر جهت پذیرش لاینرها پس از تحریمها صورت گرفته؟

[22:39 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

۵۰ در صد عملکرد جبل علی ترانشیپ به منطقه و بنادر غیر اماراتی است

[22:39 22.01.15]alireza abdollaifard, [

در حالی که تمام بنادر حوزه خلیج فارس را پوشش میدهد

زهرا اخلاقی, [22:40 22.01.15]

یا باز همان شرایط پورت کانسسشن را شاهد خواهیم بود

[22:41 22.01.15]alireza abdollaifard, [

ولی اگر تنها کالاهای بنادر ایران و ترانزیت عراق از طریق بندر عباس صورت گیرد حجم قابل توجهی هست

[22:41 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

البته یالهای ترمینال دو با ظرفیت سه میلیون teu ساخته شده ولیکن هنوز تجهیز نشده و خوشبختانه اخیرا خرید ان نهائی شده که به محض ورود ظرفیت ما به شش میلیون teu می رسد

[22:42 22.01.15]Mohsen Sadeghifar, [

هفته آینده هم ساخت ترمینال سه شروع خواهد شد که ۱.۵ میلیون teu هم ان بخش می باشد

[22:43 22.01.15]alireza abdollaifard, [

در این حال ضرورت نیاز به ساخت پسکرانه در بندر عباس به بنادر دیگر منتقل میشود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:43 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

بنادر شهید بهشتی چابهار و جزیره نگین بوشهر هم می باشد که ظرفیت کانتینری کشور را افزایش می دهد

[22:44 22.01.15alireza abdollaifard, [

طرح ساخت ۶۰۰ متر اسکله با پسکرانه ۳۰ هکتاری

[22:45 22.01.15alireza abdollaifard, [

با ظرفیت ۶۰۰ هزار کانتینر در جزیره نگین در دستور کار قرار گرفته

[22:46 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

ما در سلل ۸۸ به رتبه ۴۴ با سه میلیون teu رسیده بودیم لیکن تحریم و نیامدن خطوط کانتینری امار بندرعباس و رابه ما را کاهش داد

[22:46 22.01.15alireza abdollaifard, [

و همچنین ساخت اسکله ۲۰۰ متری با پسکرانه ۱۵ هکتاری برای کالای عمومی

[22:47 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

کشور ما موقعیت بهتری نسبت به کلیه بنادر منطقه دارد با توجه به دسترسی به کشورهای cis و جمعیت کشور

[22:48 22.01.15Meissam Heidari, [

با عرض ادب و احترام حضور همه عزیزان

[22:48 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

مشکل ما فقدان طرح جامع و دقیق حمل و نقل کشور است

زهرا اخلاقی, [22:48 22.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب عبدالهیی فرد درباره جزیره نگین و الحاق آن به بندر بوشهر توضیحاتی می فرمایید

[22:48 22.01.15Meissam Heidari, [

حمایت و توانمندسازی اپراتور ها به عنوان بازوان اصلی بنادر بیشترین تاثیر در عملکرد و افزایش توان بنادر را خواهد داشت
با قرارداد های مشخص و با زمان طولانی امکان سرمایه گذاری و تجهیز اسکله و محوطه فراهم خواهد شد

[22:48 22.01.15alireza abdollaifard, [

در خصوص بندر رجایی جناب حیدری اطلاعات جامع تری دارند

[22:49 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

فرمایش آقای حیدری درست است

[22:51 22.01.15] مهندس فاضلی,

جناب صادقی فر آیا نمیتوان از تجربه کشورهای پیشرفته تر در تدوین یک طرح جامع سود برد؟؟ چرخ اختراع شده فقط کافی است همت کنیم و استفاده کنیم.

[22:52 22.01.15alireza abdollaifard, [

مجمع بندری نگین با توجه به میزان پسکرانه قابل توجهی که دارد میتواند به عنوان پشتیبان بندر فعلی بوشهر حرکت روبه جلو خیلی خوبی در جهت توسعه فعالیت بندری در بوشهر باشد

[22:52 22.01.15Meissam Heidari, [

اپراتور های بندر به عنوان بخش خصوصی نیز در بازاریابی خطوط اصلی و جذب کشتی های لاینری نقش بسیار مهمی خواهند داشت

[22:53 22.01.15Mohsen Sadeghifar, [

بخشید من صرفا خواستم مطالبی را خدمت دوستان عرض کرده باشم
جناب فاضلی مسلما می توان استفاده کرد منتهی ما برنامه محور نیستیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر سوال برخی دوستان را نتوانستم پاسخ دهم عذر خواهی می نمایم

مهندس فاضلی, [22:53 22.01.15]

بزرگوارید

[22:53 22.01.15alireza abdollaifard,]

جناب حیدری درست میفرمایند

محمد سیاوشی, [22:54 22.01.15]

جناب مهندس صادقی فر دبیر محترم اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی کشور اطلاعاتتون بسیار

ارزشمند بود و سپاسگزاریم.

همچنان کنار ما باشید قربان

مهندس احمدی, [22:55 22.01.15]

بنادر مبدأ و مقصد حرکت بارها هستند و لازم است مطالعات توسعه ان بر اساس کاربران دقیق تنظیم

شود بنادر نیازمند تنظیم کننده است

[22:56 22.01.15Meissam Heidari,]

البته جناب مهندس صادقی فر و سایر دوستان صاحب نظر ذیصلاح تر هستند

[22:58 22.01.15Mohsen Sadeghifar,]

ارادتمند دوستان عزیز هستم و استفاده خواهیم نمود از اطلاعات عزیزان

مهندس بهمن زاده, [22:58 22.01.15]

سلام و شب همه عزیزان به خیر

[22:59 22.01.15Meissam Heidari,]

در گام اول بنظر میرسد اصلاح قرارداد های بخش خصوصی بخصوص اپر اتور های بندری در توسعه و

افزایش توان عملیات بندری تاثیر سریع الوقوعی خواهد داشت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس بهمن زاده, [22:59 22.01.15]

البته قطعا همه عزیزان بر جایگاه شرکتهای فورواردری در توسعه فعالیتهای بنادر اشراف دارند

دکتر حاج ابراهیمی, [23:02 22.01.15]

با سلام خدمت همه عزیزان

مهندس بهمن زاده, [23:02 22.01.15]

فعالیت بنادر و تسهیل امور مربوط به نظرم با فعالیت سازمانهای حساسی چون گمرک نیز عجین است

[23:02 22.01.15]alireza abdollaifard, [

بله با توجه به زیر ساخت های بنادر تابعه مطمئنن شرکتهای فورواردری با توجه به کشتی های متناسب با بندر مورد فعالیت در توسعه بنادر نقش به سزایی دارند

دکتر حاج ابراهیمی, [23:04 22.01.15]

ایا توسعه تجارت دریایی ایران با حضور شرکتهای حمل و نقل دریایی در مدیریت لجستیک فعالیتهای حمل و نقل مرتبط می باشد؟

مهندس بهمن زاده, [23:04 22.01.15]

البته در سالهای اخیر فعالیت سازمانهای دیگری نیز بنادر را تحت تاثیر مستقیم قرار داده اند مانند ستاد مبارزه با قاچاق کالا و روشهای بعضا محدود کننده

مهندس بهمن زاده, [23:05 22.01.15]

که موجب کندي تخلیه کالا به سرزمین اصلی شده و توقف ناوگان زمینی را موجب شده و میشود

مهندس احمدی, [23:06 22.01.15]

سیستمهای مدیریت هوشمند کالاها و کانتینرها در بنادر چگونه است ؟ اصولا زیر ساخت های فن اوری اطلاعات موجود است ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاج ابراهیمی, [23:07 22.01.15]

اگر این ارتباط نیازمند توسعه عملیاتی شرکتهای حمل و خدمات دریایی در عرصه, لجستیک و امور ترمینالداري باشد, چگونه عملی خواهد شد؟

مهندس احمدی, [23:08 22.01.15]

زیر ساخت های یکپارچه حتی بین سازمانهایی مثل گمرک وجود دارد ؟

[23:08 22.01.15]alireza abdollaifard, [

جناب اقاي بهمن زاده عزیز حرکت ستاد مبارزه با قاچاق کالا در خصوص محدود شدن ترانزیت کالا از يك بندر به بندر دیگر حرکت خوبی بوده

مهندس بهمن زاده, [23:08 22.01.15]

حضور منظم و مستمر مدیران بنادر در اجلاسهای سازمانهای منطقه ای و جهانی ذیربط نیز موجب رشد همگام بنادر را در پی خواهد داشت

دکتر حاج ابراهیمی, [23:08 22.01.15]

ارتباط نزدیکتر شرکتهای دریایی با لجستیک بین الملل و تجارت منطقه در توسعه تجارت دریایی بسیار موثر میباشد.

[23:10 22.01.15]Meissam Heidari, [

سامانه CCS به عنوان نرم افزار هماهنگ کننده عملیات کانتینری بین نمایندگان کشتیرانی ، اپراتورها و ذینفعان عملیات اخیرا در بندر رجایی مستقر شده است که ان شاله به زودی در سایر بنادر کانتینری نیز اجرا خواهد شد

دکتر حاج ابراهیمی, [23:11 22.01.15]

از دیگر موارد در توسعه تجارت دریایی, توسعه بخش بازاریابی بنادر و آموزش حرفه ای آنها با لجستیک حمل و نقل میباشد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [23:11 22.01.15]
سامانه مذکور ایا توان رهگیری هم دارد؟

مهندس بهمن زاده, [23:12 22.01.15]
به قول جناب رییس جمهور محترم مبني بر اینکه دیگر زمان اعطاي يارانه از اقتصاد به سیاست در کشور به سر رسیده و لازم است سیاست در خدمت اقتصاد باشه این معني را بنادر و راه آهن و جاده و هواپیمایی کشورمان با تمام وجود در کرده اند

محمد سیاوشی, [23:13 22.01.15]
پرسش های زیادی مطرح شد ولی ظاهرا بی پاسخ ماندند این پرسش ها!؟

مهندس بهمن زاده, [23:13 22.01.15]
پس توسعه تعاملات تجاري و اقتصادي با صاحبان کالا هاي منطقه و جهان نیز در مسیر توسعه بنادر و سایر زیر ساختها است

محمد سیاوشی, [23:13 22.01.15]
دوستان عزیز سازمان بنادر و دریانوردی اگر پاسخ بدهند ممنون خواهیم شد

محمد سیاوشی, [23:14 22.01.15]
میزبان امشب دوستان عزیز سازمان بنادر و دریانوردی هستند و ما مهمان

دکتر حاج ابراهیمی, [23:15 22.01.15]
بندر محل تلاقي شیوه هاي مختلف حمل و نقل است و لزوم اشنایي کاءشناسان و مدیران محترم در بنادر به لجستیک حمل و نقل ضروري است.

[23:15 22.01.15 Meissam Heidari,]
در حال حاضر بخش رهگیری برای نمایندگان خطوط کشتیرانی مهیا و ان شاله در چند روز آینده برای صاحبان کالا فراهم خواهد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [23:15 22.01.15]
عالی

مهندس بهمن زاده, [23:17 22.01.15]
حدود دو سال قبل دولت در سدد طراحی نرم افزار هماهنگ و پیاده سازی ان در بنادر بود اگه دوستان نتیجه رو اعلام کنند سازنده میشود

مهندس بهمن زاده, [23:18 22.01.15]
جناب حیدری تعمیر نرم افزار به رهایی کالا های خروجی از بنادر تا مقاصد نهایی و یا مرزهای خروجی زمینی مفید خواهد بود

مهندس احمدی, [23:19 22.01.15]
نظام قیمت گذاری در امور لجستیک چگونه تعیین - مدیریت و نظارت می شود؟

دکتر حاج ابراهیمی, [23:21 22.01.15]
اشنایی با سیستمهای مدیریت تجارت دریایی , بازرگانی و عملیات جهت یکپارچه کردن فعالیتها در بنادر حرکت زیرساختی در ایجاد نرم افزارهای ضروری مدیریت لجستیک بنادر و شناخت زنجیره تامینبنادر است.

[23:21 22.01.15Meissam Heidari,]
سامانه CCS با توجه به معماری سرویس گرا به عنوان نرم افزار خوشه بندی امکان اتصال به سایر خوشه ها نظیر سامانه گمرکی و حمل و نقل و... را داشته و بدین سان میتوان چرخه رهگیری را به تکامل رساند

محمد سیاوشی, [23:22 22.01.15]
[Forwarded from مهندس احمدی]
نظام قیمت گذاری در امور لجستیک چگونه تعیین - مدیریت و نظارت می شود؟

دکتر حاج ابراهیمی, [23:22 22.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

زنجیره تامین

[23:26 22.01.15 Meissam Heidari,]

در حوزه تفکیک حمل کانتینری بصورت ریلی و جحمل با کامیون

[23:27 22.01.15] مهندس بهمن زاده،

نقش آموزش کلیه فعالین بنادر در زمینه زنجیره تامین و جایگاه ان در توسعه فعالیتهاي بندري و افزایش بهره وري اپراتور ها و کلیه بهره برداران بنادر نیز ناگفته در راس امور است

[23:28 22.01.15 Meissam Heidari,]

حمل با کامیون در حال طراحی بخشی در سامانه هستیم تا از همان مانیفست اظهاری شیوه حمل مشخص شده و تسریع در فرایند صورت پذیرد

[23:28 22.01.15] مهندس احمدی،

نظام مجوز فعالیت و صدور پروانه فعالیت اپراتورها ایا مثل جاده و ریل دستورالعمل دارد؟ شرایط فني - مالي و تخصصي چگونه است ؟

[23:31 22.01.15] مهندس بهمن زاده،

هماهنگي فعالیتهاي سازمانهاي مستقر در بنادر هم از اهمیت خاصی برخوردار است که مدیریت این امر بر عهده مدیریت سازمان بنادر است

[23:31 22.01.15] مهندس بهمن زاده،

دو ستان باید مسایل شفاف و بي پرده تحلیل بشوند

[23:32 22.01.15] دکتر حاج ابراهیمی،

با بررسی شاخصهاي مدیریتی و عملیاتی بندر و نظام عرضه و تقاضا با رویکرد به افزایش بهره وري بنادر.

[23:32 22.01.15] دکتر حاج ابراهیمی،

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنادر ما از نوع لند لرد یا مالکیتی است، لذا بخش خصوصی در سطح امور عملیاتی در ترمینالهای خصوصی حق قیمتگذاری دارند و لاغیر.

دکتر حاج ابراهیمی، [23:32 22.01.15]

البته بسیار از هزینه ها نیز تابع نرخهای تعرفه ای میباشد.

محمد سیاوشی، [23:34 22.01.15]

با سپاس فراوان

محمد سیاوشی، [23:34 22.01.15]

از همه اعضا محترم

محمد سیاوشی، [23:34 22.01.15]

سوالات زیادی مطرح شد توسط عزیزان

محمد سیاوشی، [23:34 22.01.15]

که بی پاسخ ماند

دکتر حاج ابراهیمی، [23:35 22.01.15]

آموزش یکی از آنها بود

محمد سیاوشی، [23:36 22.01.15]

امیدوار بودیم مشارکت حداکثری مسئولان محترم سازمان بنادر و دریانوردی را شاهد باشیم با توجه به مباحث خوبی که شب های گذشته مطرح شده بود و همچنین حضور ارزنده مقامات و پاسخگویی آنها به سوالات کارشناسان.

محمد سیاوشی، [23:38 22.01.15]

به همین دلیل و به علت حضور پر شور عزیزان حمل جاده ای و ریلی ، متوقع شده بودیم که مقامات سازمان بنادر و دریانوردی هم آنگونه ظاهر شوند .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

زهرا اخلاقی, [23:39 22.01.15]

ضمن تشکر از حضور دوستان، البته جناب سیاوشی بعلت ویک اند شاید سروران گرامی امکان حضور نداشته اند

محمد سیاوشی, [23:39 22.01.15]

انشالله در فرصت های اتی شاهد حضور عزیزان خواهیم بود.

[23:41 22.01.15alireza abdollaifard, [

دوست عزیز جناب سیاوشی عزیز از آنجا که گروه با دوستان فعال در حوزه حمل و نقل جاده ای شروع شده و دوستان بندری و دریایی کمتر حضور دارند در این گروه اینشالا در شب های آینده در مباحث همراهی میکنند

[23:42 22.01.15Meissam Heidari, [

عملیات بندری بصورت شبانه روزی در حال انجام است و تنها تعطیلات روز محرم و اول فروردین است

مهندس بهمن زاده, [23:43 22.01.15]

ارزوی موفقیت برای همه دوستانمون داریم

محمد سیاوشی, [23:43 22.01.15]

دوستان عزیز انشالله فردا شب در خصوص حوزه دریا و دریانوردی بحث و گفتگو خواهیم کرد

مهندس احمدی, [23:44 22.01.15]

خسته نباشید و بهره مند شدم از اطلاعات و دانشی که صادفانه در اختیار بنده گذاشتید شب خوش بر همه سروران

مهندس بهمن زاده, [23:44 22.01.15]

خوب بود دوستانی از شرکتهای اپراتوری و خطوط کشتیرانی و شرکتهای کشتیرانی نیز در گروه حضور میداشتند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:53 22.01.15]

ممنون و سپاس از همه عزیزان

شب بخیر

بخش دوم :

محمد سیاوشی, [21:32 02.02.15]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

محمد سیاوشی, [21:32 02.02.15]

پیرو اطلاع رسانی قبلی امشب در خصوص حوزه دریانوردی و کشتیرانی گفتگو و تبادل نظر خواهیم کرد

محمد سیاوشی, [21:34 02.02.15]

مباحث در چند فصل انشالله طرح و به بحث گذاشته خواهند شد.

محمد سیاوشی, [21:36 02.02.15]

اول : اطلاعات عمومی

دوم: ناوگان

سوم : نیروی انسانی

چهارم : تعرفه های بندری

محمد سیاوشی, [21:36 02.02.15]

در خدمت دریادلان ارجمند هستیم

محمد سیاوشی, [21:37 02.02.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

چقدر مرز آبی داریم؟

محمد سیاوشی, [21:37 02.02.15]
جایگاه ایران در رنکینگ جهانی؟

محمد سیاوشی, [21:37 02.02.15]
سهم دریا از حمل کالا و محصولات؟

دکتر غنجی, [21:38 02.02.15]
با احتساب جزایر حدود 5000 کیلومتر

دکتر غنجی, [21:38 02.02.15]
در شمال ایران حدود 900 کیلومتر

محمد سیاوشی, [21:39 02.02.15]
جایگاه ایران در رنکینگ جهانی؟

آقای فتحی, [21:40 02.02.15]
اگر اساتید محترم اجازه بفرمایید همانطور که جناب سیاوشی فرمودند مطالب عمومی در این حوزه
ارایه شود تا بعد از آن وارد محورهای دیگر شد

علی غلامی, [21:40 02.02.15]
با سلام
بطور معمول 90 درصد تجارت جهان از طریق دریا صورت میگیرد

دکتر غنجی, [21:41 02.02.15]
بنده در خزر عرض کنم رتبه اول و 40 درصد حمل توسط ناوگان ایران اعم از خصوصی و ملی

زهرا اخلاقی, [21:41 02.02.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

۹۰٪؟؟

محمد سیاوشی, [21:42 02.02.15]
بحث ناوگان:

محمد سیاوشی, [21:43 02.02.15]
تعداد ناوگان
سن ناوگان
مشکلات ناوگان

دکتر غنچی, [21:43 02.02.15]
سهم دریا در حمل نقل حدود 90 درصد

دکتر غنچی, [21:45 02.02.15]
در رنکینگ جهانی متغیر است ولی حدود بیستم دلیل تغییر عوامل تحریم بوده است

مهندس معین انصاری, [21:45 02.02.15]
در این بخش که مربوط به ناوگان میشود دوستان در کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش و احتمالاً "دوستان در انجمن مالکان میتوانند توضیح دهند .

دکتر غنچی, [21:47 02.02.15]
در اتحادیه مالکان بیش از 80 مالک ثبت شده که در رشته های مختلف هستند

محمد سیاوشی, [21:47 02.02.15]
دوستان دریایی به جناب غنچی عزیز کمک کنند

آقای فتحی, [21:47 02.02.15]
البته جایگاه و توانمندیهای کشور نسبت به جایگاهی که در فعالیت بندر و دریایی منطقه ای و جهانی دارد اصلاً شایسته کشورمان نیست و میتوان به دلایل آن پرداخت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [21:48 02.02.15]

قربان حدود بیستم بنظر میرسد صحیح نباشد . ولی فکر کنم شرکت ملی نفتکش که انشالله دوستان مطلع اطلاع رسانی خواهند کرد جز 10Top باشیم.

[21:48 02.02.15alireza abdollaifard, [

سلام و عرض ادب خدمت دوستان عزیز

[21:48 02.02.15alireza abdollaifard, [

:برای گسترش صنعت دریانوردی کشور روزآمدی و ظهور ظرفیت های بالقوه ، باید بنادر کشور مورد توجه قرار گیرد

آقای فتحی, [21:50 02.02.15]

در اصل بنادر با توجه به میزان واردات و صادرات کشور همچون درگاه و دروازه ورود و خروج کالا هستند و قطعا درگاهی به تجارت و تبادلات جهانی

دکتر غنچی, [21:50 02.02.15]

بنده رتبه میانگین شامل تمام ناوگان را عرض کردم

مهندس معین انصاری, [21:50 02.02.15]

جناب سیاوشی اجازه میدهید بطور کلی راجع به مشکلات بحثی را بنده باز کنم سپس وارد مراحل بعدی شویم

محمد سیاوشی, [21:51 02.02.15]

خواهش میکنم ، بفرمایید جناب انصاری عزیز

مهندس سجادپور, [21:52 02.02.15]

سلام خدمت همه دوستان

براساس رده بندی لویدز ظرفیت ناوگان ملی نفت کش رتبه 4 جهان می باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [21:53 02.02.15]

مشکلات در بخش دریایی و بندری مثل مشکلات در کلیه بخشهای دیگر جامعه ریشه در عدم درک متقابل در بخشهای حاکمیتی و غیر حاکمیتی دارد بزبان ساده هر طرفی به فکر منافع خودش است . تا يك زبان مشترك و همدلي در بخشها حاصل نشود هر طرف با استدلال خودش به رد طرف مقابل مي پردازد. باید تلاش کرد از بزرگترین مقام این جامعه دریایی و بندری که آقای سعید نژاد میباشند تا کوچکترین آنها که بنده میباشم درک کنیم که همگی در يك قایق حضور داریم و لازم و ملزوم همدیگر هستیم .

مهندس مختاری, [21:54 02.02.15]

نزدیک شدن دیدگاه بخش خصوصی و دولتی و درک متقابل از شرایط یکدیگر

دکتر غنچی, [21:54 02.02.15]

جناب انصاری

با سلام

چگونه این درک ایجاد می شود

مهندس معین انصاری, [21:55 02.02.15]

سوال بسیار خوبی است . تشکلهای در این زمانه مسئولیت بسیار سنگینی دارند و باید نقش خودشان را بخوبی ایفا نمایند

دکتر غنچی, [21:56 02.02.15]

تا بخش حاکمیتی تغییر در دیدگاه را از خودش شروع نکند به هدف درک مشترک رسیدن سخت است

مهندس مختاری, [21:56 02.02.15]

مشکلات بخش دولتی فراوان است و متأسفانه بخش خصوصی بدون در نظر گرفتن این مشکلات مسائل را بررسی میکند

آقای فتحی, [21:56 02.02.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با تایید فرمایش جناب انصاری با اجازه اساتید و سروران محور های چالش برانگیز این حوزه که بیشتر به قول جناب انصاری مشکلات عمومی کشور است خدمتتان ارایه شود تا بعد به راهکارها پرداخت

مهندس مختاری, [21:57 02.02.15]

بخش دولتی چون جایگاه حاکمیتی را دارا میباشد باید خود را مسئول این نزدیکی تفکر بداند

محمد سیاوشی, [21:57 02.02.15]

دوستان عمده مشکلات بخش دریانوردی و کشتیرانی در حال حاضر چیست؟

مهندس سجادیپور, [21:58 02.02.15]

در بخش شناور های سنتی

مهندس معین انصاری, [21:58 02.02.15]

این تغییر در دیدگاه حاکمیتی را ما باید به حرکت در بیاوریم حتی اگر حرکت آن در ابتدا کند باشد

آقای فتحی, [21:58 02.02.15]

با اجازه درسی را که خود اساتید این حوزه گرفتم جمع بندی کرده و ارایه کنم

آقای فتحی, [21:58 02.02.15]

چالش ها ، راهکار ها و فرصت ها در حوزه دریانوردی و کشتیرانی :

الف_ چالش ها

1- فقدان

دیدگاهی فراگیر و بنیادی در خصوص لجستیک بندری و جایگاه آن در لجستیک زنجیره تامین ملی و جهانی

منظور ایجاد چشم اندازی است که ساختار و پیکر زنجیره تامین ملی و احیانا جهانی را مدنظر قرار دهد و بر این اساس جایگاه و نقش کلیه حوزه های مختلف لجستیکی از جمله حوزه بندری و دریایی را مشخص کند و بر اساس چنین چشم اندازی به سوالات ذیل پاسخ دهد .

- اصول ، پیش فرض ها ، اهداف و ماموریت این حوزه با توجه به جایگاه آن در کل زنجیره تامین ملی و جهانی چیست ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

- نحوه و روش طرحریزی سازه ، سازمان ، فعالیت ها ، فرآیند ها و روابط مابین بازیگران در چارچوب زنجیره تامین ملی و جهانی
- ویژگیهای بنیادی آن چه باید باشد ؟ ویژگی های فنی ، مدیریتی ، دانش و مهارت ها و

- میزان کنترل و تسهیل کسب و کار این حوزه چیست ؟
_ سرعت و تسهیلات لازم و ضروری و استفاده از فناوری اطلاعات جهت انتقال سریع و دقیق اطلاعات

آقای فتحی, [21:59 02.02.15]

- 1- آمایش سرزمینی آن چگونه است و چگونه باید باشد ؟
- 2- فقدان نقش رهبری در این حوزه : سازمان بر اساس فلسفه حوزه مورد نظر در وظایف ، مأموریت و ساختار خودش بررسی و تجدید نظر کند
- 3- استراتژی حوزه چیست ؟ استراتژی اداره و رهبری بنادر کشور باید تعریف شود
- 4- فقدان پیکربندی مناسب با استراتژی های مربوطه
- 5- نبود زبان مشترک و زیر ساخت های اطلاعاتی مشترک مابین حوزه بنادر و دریانوردی و سایر حوزه های نقش آفرین در لجستیک زنجیره تامین ملی و بین المللی
- 6- عدم وجود زیر ساخت های مناسب ارتباطی و مخابراتی
- 7- متوازن سازی چهار رکن اساسی در رشد و توسعه شامل سخت افزار ، نرم افزار ، دانش افزار و فهم افزار

مهندس مختاری, [21:59 02.02.15]

جناب آقای انصاری با شما موافق هستم و لازم است از طریق تشکل ها این مهم انجام شود

[21:59 02.02.15]alireza abdollaifard, [

یکی از مشکلات عمده در این حوزه و فعالیت اقتصادی ، سرمایه گذاری و تجارت ، در شرایطی که بویژه در سالهای گذشته ، در این حوزه وجود داشته ، مسیر دشواری را برای فعالیت ایجاد کرده

دکتر غنچی, [22:00 02.02.15]

متأسفانه تشکل ها هم تحت تاثیر فشارهای دولتی قرار میگیرند و نمی توانند آزاده نظر دهند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [22:01 02.02.15]

نیاز به تشکل شجاع داریم و این شجاعت را اعضا هر تشکل بوجود می آورند

مهندس مختاری, [22:03 02.02.15]

تشکر جناب فتحي از توضیحات کامل و صحیح

آقای فتحي, [22:03 02.02.15]

جناب مختاری درست میفرمایید شجاعت نیاز است و انهم زمانی حاصل میشود که آگاهی و تسلط بر سوژه باشد

دکتر غنچی, [22:04 02.02.15]

عمده مشکلات که بنده شاهد آن در بزرگترین ناوگان در دریای خزر هستم
بالا بودن تعرفه های بندری

نبودن متولی در آموزش و تولید نیروی کار حرفه ای در رشته دریانوردی
نبود تعریف درست در ساخت کشتی در ایران در نگاه با حرکت اقتصاد و ایجاد فشار روانی برای
ممنوعیت خرید شناورهای ساخت خارج

مهندس مختاری, [22:04 02.02.15]

علم و آگاهی باید بهر شکل ممکن در اصناف ایجاد و ترویج شوند

مهندس بنچاری, [22:04 02.02.15]

سلام و عرض ادب

به نظرم بخش خصوصی به باور لازم و کافی مبنی بر تاثیر خود در این حوزه نرسیده. و همواره منتظر دولت برای شروع حرکت است

آقای فتحي, [22:05 02.02.15]

کاملا درست میفرمایید جناب مختاری

آقای فتحي, [22:06 02.02.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به باور بنده این آگاهی و تسلط و دانش وجود دارد ولی باید بها داده شود و فضای کار برایش فراهم گردد

مهندس معین انصاری, [22:06 02.02.15]

اگر نشسته ایم که ببینیم بخش حاکمیتی چکار میکند که سخت در اشتباهیم چون اونها خودشان گرفتار دستگاههای نظارتی هستند. تك تك هم بریم فقط میتوانیم مشکل مقطعی خودمان را حل کنیم تنها راه برای به سامان رسیدن امور تلاش تشکلهای خواهد بود

مهندس سجادپور, [22:06 02.02.15]

مشکلات بخش شناور های کوچک شامل چوبی و فلزی که حوزه فعالیت ایمن آنها آبهای خلیج فارس است اشرافیت تا 4 برابری ناوگان در مقابل تقاضای حمل کالا در این منطقه است که متاسفانه دلیل بوجود آمدن این ظرفیت نه وجود تقاضا بلکه سوبسیدها آشکار و پنهان به همراه گره خوردن معیشت و اقتصاد این شهرها با دریا و بندر می باشد

مهندس مختاری, [22:06 02.02.15]

آموزش میتواند مشکلات علمی را برطرف کند اما حضور و تعامل میتواند آگاهی را افزایش دهد

[22:07 02.02.15]alireza abdollaifard, [

جناب مهندس بنچاری درست میفرمایید ولی در این حوزه برای ادامه راه نیاز به حمایت های سازمانی از الزامات میباشد

علی غلامی, [22:07 02.02.15]

در شرایطی که عملاً نیمی از ناوگان ایران امکان فعالیت ندارند ریسک سرمایه گذاری در این حوزه بسیار بالاست

آقای فتحی, [22:08 02.02.15]

آموزش رکن فهم افزار را تقویت میکند و دانش افزار نگاه به کشف و مدیریت دانش پنهان در میان همین تشکل ها و متخصصین امر دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:09 02.02.15]alireza abdollaifard, [

به دلیل وجود برخی مشکلات تا کنون توجه شایسته ای به صنایع دریایی کشور نشده و امیدواریم باتوجه به سیاست های دولت تدبیر و امید با نگاه دریا محور و تدوین نقشه راه در این حوزه توسط سازمان محترم بنادر شاهد حرکت به سمت جلو با سرعت بیشتری باشیم

مهندس معین انصاری, [22:09 02.02.15]

ممنون اقای فتحي براي ارائه مطالبتان

خانم دکتر شفیعی, [22:09 02.02.15]

با سلام خدمت همگی، تاثیر نامطلوب «ناسازگاری زمانی سیاستها در بخش حاکمیت» هم عامل مهمی در عدم تمایل بخش غیردولتی و انفعال تشکلهاست.

مهندس بنچاری, [22:10 02.02.15]

در حوزه آموزش منابع انسانی دریا. از ابتدای الزام به اجرای کنوانسیون STCW سازمان بنادر کار را به بخشهای خصوصی واگذار کرد. یعنی حدود ۱۷ سال پیش. اما امروز شاهد یک مرکز در حد و اندازه کلاس منطقه و جهانی نیستیم. چرا؟

محمد سیاوشی, [22:11 02.02.15]

دوستان مباحث کمی تداخل پیدا کردند

محمد سیاوشی, [22:11 02.02.15]

اگر اجازه بفرمایید وارد حوزه منابع انسانی شویم

آقای فتحي, [22:12 02.02.15]

تغییر نگاه در بخش دولتی بصورت بنیادی نسبت به کل پیکره ی لجستیک بندری و نقش بنادر از اولین چالش های عمده در این بخش است

محمد سیاوشی, [22:12 02.02.15]

در خصوص تربیت نیروی متخصص و ماهر در این حوزه چه وضعیتی داریم؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[22:12 02.02.15alireza abdollaifard,]

چنانچه بخواهیم ریشه‌ای به مشکل تامین نیروی انسانی دریایی کشورمان بپردازیم به نقش ناکارآمد مشاوران آموزشی در دوره دبیرستان برمی‌خوریم که هیچگاه برگزیدن چنین حرفه‌ای را به جوانان مستعد توصیه نمی‌کنند.

دکتر غنجی, [22:12 02.02.15]

اتفاقا موسسه خوب داریم مثل موسسه کشتیرانی ج.ا.ا ولی انحصار نگذاشت ورود قوی باشد که بنده مصداق زیاد دارم

علی غلامی, [22:12 02.02.15]

علی رغم وجود 229 فروندکشتی ایران سهم ایران از تجارت دریایی کمتر از یک درصد وبدون بستر سازی مناسب توسط دولتاز بخش خصوصی نمی توان انتظار معجزه داشت

محمد سیاوشی, [22:13 02.02.15]

دوستان مباحث کمی تداخل پیدا کردند
اگر اجازه بفرمایید وارد حوزه منابع انسانی شویم
در خصوص تربیت نیروی متخصص و ماهر در این حوزه چه وضعیتی داریم؟

مهندس سجادیپور, [22:13 02.02.15]

دوستان اگر مشکلات بخش خود با سازمانها حاکمیتی را در هر بخش بطور مصداقی بیان بفرمایند شاید بهتر بتوان بحث را پیش برد

[22:13 02.02.15alireza abdollaifard,]

شاید دریانوردی را جزو مشاغل سخت و طاقت‌فرسا می‌پندارند و ترجیح می‌دهند به طور سنتی جوانان را به رشته‌های اسم و رسم‌داری چون مهندسی و پزشکی و علوم انسانی سوق دهند که طی بیش از سه دهه گذشته، این گزینش رشته‌ها هیچ ارتباط منطقی با بازار کار هم نداشته‌است.

محمد سیاوشی, [22:14 02.02.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مراکز علمی برای این حوزه نیروی انسانی تربیت کرده اند؟

مهندس بنچاری, [22:14 02.02.15]

متأسفانه شواهد حاکی از آن است که موسسه معظم کشتیرانی ج ا نگاهی دولتی به آموزش دارد و در قواره بحث خصوصی وارد این عرصه نشده

محمد سیاوشی, [22:14 02.02.15]

یا به خارج وابسته ایم ؟

دکتر غنجی, [22:14 02.02.15]

چرا نباید دانشگاهها در رشته دریانوردی تولید داشته باشند
هزینه آموزش دریانورد بالاست

مهندس مختاری, [22:15 02.02.15]

بحث آموزش بازرگانی کشتیرانی بمراتب از قسمتهای دیگر مشکل سازتر است

محمد سیاوشی, [22:15 02.02.15]

یعنی دانشگاه ها نیروی دریانورد تربیت نکرده اند؟

آقای فتحی, [22:15 02.02.15]

موضوع نیروی انسانی از دو جنبه قابل توجه است یکی بهره گیری از دانش همین نیروهای موجود چه
بخش خصوصی یا دولتی و دوم توانمند سازی نیروهای انسانی

محمد سیاوشی, [22:17 02.02.15]

من در جلسه قبلی دیدم که دوستان گفتند هنوز در برخی بخش ها از نیروی خارجی استفاده می
شود.

دکتر غنجی, [22:17 02.02.15]

بصورت مدون و برنامه دار با توجه به نیاز ناوگان داخلی و حتی صدور به بازار بین المللی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خیر ، الان دانشگاه چابهار در چه اندازه ای است و یا دانشگاه زاهدان و یا امیرکبیر چطور

مهندس مختاری, [22:17 02.02.15]

جناب فتحي اول لازم است این مهم به بخش خصوصي واگذار شود

[22:18 02.02.15]alireza abdollaifard, [

متاسفانه کم‌توجهی به سواحل گسترده در شمال و جنوب و نیز فضای نامطلوب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی نتوانسته‌جوانان را قانع کنند تا به این حرفه گرایش یابند.

مهندس سجادپور, [22:18 02.02.15]

هم اکنون در رشته مهندسی دریانوردی ددانشگاه چابهار، آزاد خارگ و نوشهر در رشته های مهندسی دریانوردی عرشه دانشجو

مهندس بنچاری, [22:18 02.02.15]

عمده ترین دلیل استفاده از نیروی خارجی به دستمزد بر میگردد. و فاکتر دوم سازگاری بیشتر با محیط کار سخت دریا است

مهندس معین انصاری, [22:19 02.02.15]

دوستان دولتي و خصوصي همه مربوط به این مملکت هستند اگر جایگاهمان در دنیا خوب است که احسنت به همه ولي اگر نقص داریم و جایگاهی در حد کشور عزیزمان نداریم پس وای بر همه ما. دنبال مقصر نگردید مرامنامه این اتاق هم این را گفته. باید بشینیم با هم صحبت کنیم والا هم دولتي ها خسته شدند هم خصوصيها از این اوضاع

آقای فتحي, [22:19 02.02.15]

بله جناب مختاری چالش رهبری که در فهرست گفته شد ، اشاره به ایفای نقش رهبری و نظارتی و حمایتی برای بخش های حاکمیتی است که تنفس گاه و فضای کار را برای بخش خصوصی فراهم باشد

مهندس بنچاری, [22:20 02.02.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موافقم آقای انصاری

راه کار عملی ارائه شود

مفید خواهد بود

دکتر غنجدی، [22:20 02.02.15]

جناب انصاری

باید نیاز کشور برآورد شود و طبق فرمایش جنابعالی برنامه ریزی آموزشی برای رفع نیاز کرد.

محمد سیاوشی، [22:21 02.02.15]

احسنت

نیازسنجی

آقای فتحی، [22:21 02.02.15]

ب - راهکارها :

- 1- راهکارهای پیشنهادی بر اساس چالش های طرح شده قابل استنباط است و لازم است کمبودها و زیر ساخت های لازم بر اساس برنامه مشخصی برطرف گردد
- 2- ایجاد بنادر هاب در جنوب و شمال کشور و ارایه نقش پیشرو و رهبری به این بنادر از جنبه های عملیاتی و دانش فنی
- 3- لازم است استراتژی حوزه مشخص گردد و بنابر نظر بسیاری از صاحب نظران بهترین راهکار در این خصوص حرکت در مسیر و فضایی است که رقابت کمتری وجود داشته باشد یعنی اقیانوس آبی
- 4- بازنگری در تعریف بنادر و اینکه بنادر مخازن نگهداری کالای فله و کانتینر نیستند و لازم است نقش دروازه های کشور را ایفا نمایند تا انبار
- 5- توسعه بنادر با توجه به طرح جامع لجستیک زنجیره تامین باشد و در اصل به بنادر بعنوان حلقه ای از زنجیره تامین نگاه شود نه مستقل از آن
- 6- توسعه زیر ساخت های مخابراتی
- 7- توجه و فعالیت روی کلیه چهار رکن سخت افزار ، نرم افزار ، دانش افزار و مغز افزار و توسعه متوازن هر چهار رکن

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

- 8- ایجاد زبان مشترک مابین کلیه بازیگران و حلقه های اصلی زنجیره تامین ملی و همچنین زبان مشترک بین المللی
- 9- بازنگری در ساختار

مهندس مختاری, [22:22 02.02.15]

اجازه بفرمایید از زاویه دیگری هم به این موضوع نگاه کنیم. آیا بخش خصوصی توانسته است اطمینان بخش دولتی را جهت آموزش جلب کند؟ مسئولیت بخش خصوصی جهت این باور چیست؟

آقای فتحی, [22:23 02.02.15]

سازمان ، شرح وظایف و کارکردها

[22:23 02.02.15]alireza abdollaifard, [

یکی از این راهکارها استفاده از مدل هایی هست که کشورهای موفق در این حوزه داشته اند

[22:23 02.02.15]alireza abdollaifard, [

سازمان جهانی کار ILO و سازمان جهانی دریانوردی در این زمینه تلاش های بسیاری داشته اند که تجربیات این نهادها به کار برنامه ریزی کشور می آید.

محمد سیاوشی, [22:24 02.02.15]

در خصوص آموزش چکار باید کرد؟

محمد سیاوشی, [22:25 02.02.15]

البته به نحوه و کیفیت آموزش های فعلی هم ایراد بسیار وارد است

محمد سیاوشی, [22:26 02.02.15]

بخش خصوص یا اتحادیه ها اقداماتی انجام داده اند؟

آقای فتحی, [22:26 02.02.15]

بنده اعتقاد دارم مهمترین موضوع در رابطه با آموزش ابتدا فراهم سازی مشارکت است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [22:27 02.02.15]

باز هم باید از تشکل ها شروع کرد و هر تشکل با توجه به نیاز اعضا خود باید با قدرت وارد شود فارغ از اینکه آموزش فوق توسط سازمان یا دیگر ارگانهای دولتی اجباری باشد یا نه

محمد سیاوشی, [22:27 02.02.15]

آموزش باید علمی و کاربردی باشد نه صرفا تئوریک

آقای فتحی, [22:27 02.02.15]

بقول جناب انصاری لازم است ابتدا متوجه باشیم که همه سوار یک کشتی هستند

مهندس مختاری, [22:28 02.02.15]

موضوع مورد آموزش و سطح آن باید بشکلی باشد که صنف نیاز آن را حس کند و نگاه مشارکت صورت میپذیرد

آقای فتحی, [22:29 02.02.15]

شما تصور بفرمایید بهترین آموزش روز به نیروها داده شود ولی زمینه بکارگیری این نیروهای آموزش دیده نباشد

محمد سیاوشی, [22:29 02.02.15]

بله درسته

ولی رسیدن به این درک و باور زمان بر است

حال باید چکار کرد؟

با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی کشور باید گفتگو کرد

[22:29 02.02.15]alireza abdollaifard, [

حرفه دریانوردی از اساس ماهیت بین‌المللی دارد و با توجه به نیاز وافر جهان خارج از مرزهای ما به دریانوردان و افسران قابل، می‌توان از سرمایه‌گذاری در این خصوص بهره کافی برد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:29 02.02.15]

اتلاف منابع و سرمایه

مهندس معین انصاری, [22:30 02.02.15]

جناب سیاوشی انجمن کشتیرانی بخش آموزش بسیار فعالی دارد . بخش آموزش کشتیرانی جمهوری اسلامی بسیار قوی عمل میکند . بعد نیست يك تور از کتابخانه و روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی داشته باشید . من بعنوان يك فرد از بخش خصوصی واقعا افتخار میکنم به داشتن ناوگانی مثل کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش

محمد سیاوشی, [22:30 02.02.15]

یعنی از شرکت های آموزشی خارجی دعوت کنیم؟

محمد سیاوشی, [22:31 02.02.15]

جناب انصاری یعنی کافیه همین تعداد آموزشگاه موجود؟

[22:31 02.02.15]alireza abdollaifard, [

در این حوزه باید به شکل کلان فکر کرد و آموزش ها باید به شکلی باشد که نیروهای آموزش دیده بتوانند در سطح بین المللی مطرح باشند نه تنها به صرف نیاز به داخل کشور

محمد سیاوشی, [22:32 02.02.15]

و این قوی عمل کردن با کجا مقایسه می شود و در سطح کلاس جهانی می باشد این آموزش ها؟

مهندس معین انصاری, [22:34 02.02.15]

اقای عبداللهی فرد ببخشید مزاح نمیکنم خارجیا باید بیاین اینجا از ما چه در بخش بندرو چه در بخش دریا کار یاد بگیرند.

خانم دکتر شفیعی, [22:34 02.02.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آموزش یک موضوع بین دستگاهی است. از این طریق گام اول در ایجاد موازنه بین عرضه آموزش ها و ظرفیت جذب آن در داخل برداشته میشه. بعد از آن تازه بحث سطح آموزش ها، نحوه برگزاری و بنچمارکینگهاست که تعیین کننده نتیجه نهایی است.

[22:35 02.02.15alireza abdollaifard,]

جناب اقای معین انصاری عزیز عرض ادب

آقای فتحی, [22:35 02.02.15]

جناب سیاوشی بنده افتخار داشتم و با نیروهای مجرب بنادر مختلف مثله رجایی و امام و... کار کردم که همگی تحصیل کرده بهترین دانشگاهها معتبر دنیا بودند

[22:36 02.02.15alireza abdollaifard,]

در این خصوص که ما ایرانی ها در هر زمینه ای واقعاً حرفی برای گفتن داریم شکی نیست

[22:36 02.02.15Saeid Jafari,]

با سلام خدمت همه دوستان . صرفاً جهت استحضار دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار قبل از انقلاب توسط انگلیسی ها تاسیس و تا الان به آموزش دریانورد و نیروهای متخصص مشغوله اوایل اساتید اون اکثراً خارجی و آخرین استاد خارجی کاپتان آبراهام در سال 1378 از ایران رفت و از اون به بعد توسط اساتید خوب وطنی آموزشها ادامه داره . دانشگاه چابهار زیر نظر Imo و تحت کلاس stcw آموزش ها رو انجام میده و خیلی از متخصصین حمل و نقل دریایی و حتی بسیاری از مدیران بنادر تحصیلکرده این دانشگاه هستند

[22:36 02.02.15] محمد سیاوشی,

حال ما توانمندیم یا کم توان در آموزش؟

[22:37 02.02.15] مهندس سجادپور,

در زمینه نیروی انسانی دریانورد و بر اساس استاندارد آموزش و گواهینامه های دریانوردی و رتبه بندی سازمان جهانی دریانوردی ایران در لیست خاکستری قرار دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [22:37 02.02.15]

جناب سیاوشی موسسات دیگر آموزشی هم هستند که مشغول هستند ولی مردم برایشان صف نبستن .

محمد سیاوشی, [22:38 02.02.15]

لیست خاکستری یعنی چی؟

مهندس مختاری, [22:38 02.02.15]

جناب سیاوشی از همین میزان در کشتیرانی جمهوری اسلامی و انجمن کشتیرانی هم بهینه استفاده نمیشود هر چند شرایط بسیار مطلوبی وجود دارد

مهندس سجادیپور, [22:39 02.02.15]

سفید عالی خاکستری متوسط و سیاه وضعیت بد و خارج از استاندارد

دکتر غنجدی, [22:40 02.02.15]

جناب مختاری منظورتان در عدم استفاده چیست

مهندس معین انصاری, [22:41 02.02.15]

باعتماد من بسیار توانمند هستیم و نیروی انسانی در دریا و بندر و پسرانه در شرایط بسیار عالی هستند. ادم این کاپیتانها و افسران ارشد کشتیرانی و نفتکش را میبیند حظ میکند. برای اینکه اکثر عزیزان باهاشون سروکار ندارند خبر ندارند ولی يك چیز را همتان میدانید و ان مهارت خلبان ایرانی نسبت به همکار خارجیست هست در دریا هم همین تصور را داشته باشید

مهندس مختاری, [22:42 02.02.15]

عمومیت کاربردی ، نگاه سازمانی و پذیرش مرجعیت آنان

دکتر غنجدی, [22:43 02.02.15]

نیروهای ایرانی در بهترین سطح کیفی بوده و هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [22:45 02.02.15]

اگر از قسمت دریا به خشکی بیایم شرایط خیلی بدی داریم. مهارت دریانوردان کاملاً مشهود است اما در بخش بازرگانی حمل و نقل که عمده شرکت های خصوصی نمایندگی به آن نیاز دارند شرایط مطلوبی نداریم

آقای فتحی, [22:45 02.02.15]

بنده در جریان هستم که از کشور کره و سنگاپور برای دمو نرم افزارهای تخصصی به بعضی بنادر مراجعه شد و هنگامی که با ترم افزار های تولید داخل که عملیاتی شده اند برخورد کردند اذعان داشتند که شما از ما بهترش را دارید

محمد سیاوشی, [22:45 02.02.15]

دوستان در هنر و توانمندی ایرانیان که شکی نیست ولی از این سرمایه های انسانی به خوبی آموزش و بکارگیری می شوند؟

آقای فتحی, [22:46 02.02.15]

مشکل به همین بخش یعنی بهره گیری مربوط است جناب سیاوشی

[22:46 02.02.15]alireza abdollaifard, [

ورود بخش خصوصی به عرصه کشتی‌داری و فعال شدن اتحادیه مالکان کشتی، تا حدود زیادی قابل پیش‌بینی است که در آینده، دریانوردان حرفه‌ای جذب شرکت‌های خصوصی شوند.

[22:47 02.02.15]alireza abdollaifard, [

تامین نیرو برای این دسته از شرکت‌های تازه‌وارد، دغدغه مهم و نیازمند برنامه‌ریزی است

مهندس معین انصاری, [22:47 02.02.15]

یکی از حسنهای حاکمیت در سخت کردن تجارت برای بخش خصوصی بوجود آوردن نیروی انسانی توانمند (پوست کلفت) شد که از این باب ما تشکر میکنیم جوان بودیم نمیدانستیم ولی حالا وقت استفاده از این سرمایه هاست الحمدلله قیمت نفت هم که آمده پایین انشالله دوستان حاکمیتی یک نظری به بخش خصوصی خواهند کرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [22:49 02.02.15]

تشکلها هم آماده برای این وصلت

زهرا اخلاقی, [22:49 02.02.15]

لطفا مطالعه فرمایید:

مروري بر حمل دریایی طبق گزارش سال ۲۰۱۴ آنکتاد(کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل)

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development

آقای فتحی, [22:50 02.02.15]

کاملا موافقم جناب انصاری. بخشی از مشکلات به وجود دلارهای نفتی مربوط همیشه

محمد سیاوشی, [22:50 02.02.15]

دوستان یعنی همه مشکلات به حاکمیت بر میگردد؟

محمد سیاوشی, [22:51 02.02.15]

بخش خصوصی هیچ قصوری نداره؟

مهندس بنچاری, [22:51 02.02.15]

اگر به حاکمیت بر میگردد پس نظریه همه در یک قایق چه میشود؟

مهندس معین انصاری, [22:51 02.02.15]

نه قربان بخش خصوصی هم در این فضا دوست دارد چراغ خاموش کار کند اونهم درست نیست

محمد سیاوشی, [22:52 02.02.15]

پس از خود شروع کنیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر غنچی, [22:52 02.02.15]

اصلا مقصر یابی هدف نیست اصلاح روش هدف است

آقای فتحی, [22:52 02.02.15]

بنده فکر میکنم بخش عمده ای از مشکلات به نحوه نقش آفرینی بازیگران برمیگردد چه خصوصی و چه دولتی

مهندس بنچاری, [22:52 02.02.15]

یا بهبود

محمد سیاوشی, [22:52 02.02.15]

بله بحث قصور نیست

مهندس مختاری, [22:53 02.02.15]

عرض کردم بخش خصوصی خود را ثابت نکرده هر چند فضای لازم را نداشته اما میبایست خودش این شرایط را بوجود بیاورد و قبول دارم که در این زمینه بخش خصوصی کم کاری داشته

محمد سیاوشی, [22:53 02.02.15]

ولی آیا به بخش خصوصی هم ایرادی وارد است یا خیر؟

آقای فتحی, [22:53 02.02.15]

تغییر دیدگاه و ایجاد باور شاید مهمترین چالش باشد

[22:53 02.02.15Hamid Reza Abaie,]

سلامو عرض ارادت

به نظر مباحث خیلی خوبی را شروع نموده اید موضوع آموزش دریانوردی و امور بندری از مباحث اصلی حمل و نقل دریایی است که با توجه به ماهیت بین المللی بسیار مهم می باشد ولی در خصوص امور دریانوردی اقدامات خوبی انجام شده که دوستان بدانها اشاره نمودند اما در رابطه با امور بندری باید توضیحاتی ارائه شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:54 02.02.15]

سلام جناب دکتر آبایی عزیز

مهندس مختاری, [22:54 02.02.15]

ارادتمند جناب دکتر آبایی

مهندس معین انصاری, [22:55 02.02.15]

دکتر ابایی عزیز ارادتمند

آقای فتحی, [22:56 02.02.15]

سلام و شب بخیر جناب دکتر آبایی

مهندس معین انصاری, [22:57 02.02.15]

دکتر ابایی عزیز امکان دارد در خصوص امور بندری توضیح بفرمایید یا سرنخ را برای بحث بما بدهید

خانم دکتر شفیعی, [22:57 02.02.15]

در بسیاری از کشورهای توسعه یافته مشارکت بخش عمومی و خصوصی در قالب راهبرد بخشی در نظر گرفته میشه و نقشه راه نقش آفرینی هر دو بخش در طول زمان ترسیم میشه. متاسفانه در کشور ما اتکای زیادی به دست نامرئی میشه و همین عامل توقفه

آقای فتحی, [22:59 02.02.15]

خانم دکتر شفیعی موافقم

آقای یحیایی, [23:00 02.02.15]

باسلام و تشکر از پذیرش اینجانب در گروه

فکر می کنم آموزش دریانوردی جزو بهترین و موثرترین آموزش های دانشگاهی کشور است شاید تنها ایراد ان طول دوره آموزشی است که حدود ۵ سال طول می کشد و با کاهش واحدهای غیر ضروری می توان حتی ان را تا سه سال کاهش داد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کاپیتان کشاورز, [23:00 02.02.15]

سلام خدمت آقای انصاری و بقیه دوستان
خوشحالم که در خدمتان هستم.
با تشکر، کشاورز

آقای فتحی, [23:01 02.02.15]

بهمین خاطر فکر میکنم حتی نباید از بدیهیات هم غافل شد. انجام مطالعات بنیادی در این خصوص
لازم و ضروریه

دکتر غنجدی, [23:01 02.02.15]

سلام جناب کاپیتان کشاورز

[23:01 02.02.15Hamid Reza Abaie,]

شاید در جریان باشید که با هماهنگی صورت گرفته با مراکز خصوصی دوره های تخلیه و بارگیری و راهبری تجهیزات برگزار می شود که البته نواقصی دارد از جمله عدم وجود شبیه سازهای تجهیزات استراتژیک که می بایست با جدیت در دستور کار قرار گیرد همچنین دوره لجستیک بندری با همکاری اساتید و شرکتهای متولی تدوین و تمامی محتوی و مطالب و عناوین آن تهیه شده که می بایست با استفاده از توان داخلی و خارجی نسبت به اجرای دقیق آنها اقدام نمود که از اهم فعالیتهای آینده امور آموزش سازمان بنادر خواهد بود هرچند دارای نواقصی است که نیاز به بازنگری و استفاده از تجارب هم عزیزان می باشد

آقای یحیایی, [23:02 02.02.15]

بحث به کارگیری نیروهای عرشه و موتور به خصوص در رده های بالا فکر نکنم محدودیته باشد بر عکس
عدم اقبال دریانوردان ایرانی به ادامه کار در دریا است

محمد سیاوشی, [23:03 02.02.15]

یعنی ایرانی هامایل به کار در امور دریایی نیستند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[23:03 02.02.15Hamid Reza Abaie, [
عرض سلام خدمت همه عزیزان حاضر در گروه

دکتر غنجی, [23:03 02.02.15]
مشکلات دوری از خانواده و زمان خدمت از مشکلات درایبان است

دکتر غنجی, [23:04 02.02.15]
البته با سخت و زیان آور شناخته شدن شغل دربانوردی مشکل مدت زمان کار تا حدودی بهتر شده

[23:06 02.02.15alireza abdollaifard, [
دربانوردی می تواند حرفه مشقت باری نباشد چنانکه جنبه های جذاب و منطبق با استانداردهای امروزی
را برای آن در نظر بگیریم.

دکتر غنجی, [23:06 02.02.15]
دقیقا

[23:07 02.02.15Hamid Reza Abaie, [
تدوین رویه ها و فرآیندها و حتی بازنگری در دستورالعمل های اجرایی بر اساس تسهیلات قانونی و
مقرراتی در کلیه امور بنادر کشور بحث آموزش نیروی انسانی را بدلیل اهمیت اجرا دو چندان می کند
که لازمه آن داشتن سیستمی آموزشی بروز و کارآمد و دارتی توان تخصصی بالاست.

محمد سیاوشی, [23:07 02.02.15]
مباحث امشب بسیار عالی بودند و انشاءالله در فرصت های بعد حتما وارد جزئیات خواهیم شد

مهندس معین انصاری, [23:07 02.02.15]
ممنون آقای دکتر ابایی مطمئنا" با سرمایه های انسانی همچون شما و بقیه کارشناسان دلسوز در
سازمان و بخش خصوصی که حامی منافع ملی است اگر ایراد جزئی هم وجود داشته باشد بطرف
خواهد شد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:08 02.02.15]

انشاءالله چهارشنبه شب هم فضا را در اختیار عزیزان قرار خواهیم داد

آقای فتحی, [23:08 02.02.15]

با تشکر از سروران گرامی و سپاس فراوان از جناب سیاوشی به همه شب بخیر عرض میکنم

[23:08 02.02.15Hamid Reza Abaie, [

انشاءالله موفق و پیروز باشید با سپاس شب بخیر

محمد سیاوشی, [23:08 02.02.15]

و در خصوص تعرفه های بندری گفتگو خواهیم کرد

دکتر غنچی, [23:08 02.02.15]

شب خوش

آقای یحیایی, [23:09 02.02.15]

شب خوش و تشکر از پذیرش اینجانب

مهندس معین انصاری, [23:09 02.02.15]

ضمناً" سرکارخانم دکتر شفیععی از مطالب کوتاه ولی پر محتوی شما کمال استفاده را کردیم

[23:10 02.02.15alireza abdollaifard, [

سپاس از کلیه عزیزان گرامی و خسته نباشید خدمت جناب سیاوشی عزیز

[23:10 02.02.15Hamid Reza Abaie, [

لطفا وارد حریم

محمد سیاوشی, [23:10 02.02.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

از همه عزیزان حاضر در مباحث و ناظران مباحث بی نهایت ممنون و سپاسگزاریم

مهندس مختاری, [23:11 02.02.15]

شب همه دوستان خوش و تشکر از تك تك عزیزان که اطلاعات خوبی را به اشتراك گذاشتن و استفاده کردیم

مهندس معین انصاری, [23:11 02.02.15]

اقای غنچی از حضورتان در بحثهای امشب کمال استفاده را کردیم برقرار باشید

دکتر غنچی, [23:12 02.02.15]

جناب انصاری شب شما هم بخیر خوشی

مهندس معین انصاری, [23:13 02.02.15]

شب بخیر به تمامی عزیزان که همواره به تك تك ان افتخار میکنم ما این بخش کشورمان را با کمک هم و تمامی سروران حاکمیتی بنحو احسن خواهیم ساخت

دکتر غنچی, [23:14 02.02.15]

میشه این این ارزو به واقعیت به پیونده همونی که دکتر ابایی فرمودند

محمد سیاوشی, [23:14 02.02.15]

انشالله جناب انصاری عزیز

کاپیتان کشاورز, [23:15 02.02.15]

سلام و شب به خیر بنده هم که همزمان شد! شب همه عزیزان به خیر.

محمد سیاوشی, [23:17 02.02.15]

بنده هم برای همه عزیزان ارزوی شبی خوب و خوش دارم و ضعف بنده در کنترل مباحث را هم به بزرگی خویش ببخشید.
تا چهارشنبه شب خدا یار و نگهدارتان.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش سوم :

تعرفه های بندری

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

باسلام و ادب خدمت همه سروران و عزیزان گروه

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

قبل از هر چیز لازم است توضیحاتی را ارایه کنم

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

و بعد انشالله در خدمت عزیزان خواهیم بود

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

امشب بحث تعرفه ها را از جنبه مدیریتی پی خواهیم گرفت

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

و خواهشمندم عزیزان همچون گذشته با رعایت اخلاق و احترام در گفتگو و انتقادات بحث را به پیش ببرند.

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

پیش خواهیم برد

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۳۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام خدمت همه عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

سازمان محترم بنادر و دریانوردی تصمیمی گرفته و این تصمیم برای همه ما محترم و ارزشمند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

و امشب این تصمیم مورد بحث میان کارشناسان و دلسوزان قرار خواهد گرفت

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

چندی پیش رییس جمهور محترم گفتند معنی نقد یعنی اینکه راه بهتر را نشان است

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

و ما بر همین اساس نقد خواهیم کرد یعنی کمک کردن جهت دست یابی به راه های بهتر.

محمد حسین شمخانی, [۲۱:۳۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

مهندس سیاوشی تشکر بابت انتخاب این موضوع که یکی از دغدغه های مالکین شناور هاست و در

هیت مدیره اتحادیه هم به بحث گذاشته شده که امیدواریم بتونیم نتیجه بگیریم

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

یکی از دلایل مهمی که سازمان چنین تصمیمی را اتخاذ کرده ظاهرا این است که از محل تعرفه ها

درآمد سازمان حاصل میشود

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

و به هر حال برای پوشش هزینه های خویش ناچار به کسب درآمد است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

چون ظاهرا ردیف بودجه ای برای این امر ندارد

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

از این منظر به نظرم حق با سازمان است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

اما....

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد حسین شمخانی, [۲۱:۴۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

اگر سروران گرامی اجازه بدهند من متنی رو یادداشت کردم که نظرات این حقیره و شاید کمی به بحث کمک کنه... اگر اجازه بدهید خدمتتان ارسال کنم

مهندس مختاری, [۲۱:۴۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام خدمت کلیه دوستان. جناب سیاوشی در بحث امشب به جزئیات پرداخته خواهد شد و یا مطلب را میبایست بصورت کلان بررسی کنیم.

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

آیا تصمیم یا راهکار بهتری نیز وجود دارد؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

بحث را کلان دنبال خواهیم کرد و حتی الامکان وارد جزئیات نخواهیم شد

کاپیتان مرادی, [۲۱:۴۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

تعرفه بندری میتواند باعث رونق بنادر باشد وهم میتواند ...

آقای فتحی, [۲۱:۴۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

عزیزان در این خصوص صرفا از نظر یک شخص بیطرف که به مباحث لجستیکی کشور علاقه دارد و هیچ منافعی هم در این بخش ندارد خدمتتان مطالبی عرض میکنم

مهندس معین انصاری, [۲۱:۴۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام و شب بخیر خدمت کلیه عزیزان

مهندس مختاری, [۲۱:۴۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

تشکر و اگر مجالی باشد در خدمت شما هستم. فقط مطلب را عرض کنم. انجمن کشتیرانی جلسات متعددی در این مورد با دوستان در سازمان بنادر داشته و توضیحات کامل و مکتوبی را خدمت عزیزان ارائه شده است و اشراف دوستان در سازمان به موارد تعرفه جامع است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۲۱:۴۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

یکی از مهمترین چالش های مطرح در حوزه ی بندر و دریا ، فقدان دیدگاهی فراگیر و بنیادی در خصوص لجستیک بندری و جایگاه آن در لجستیک زنجیره تامین ملی و جهانی :
این قضیه در خصوص خیلی از موارد قابل تحلیل و بررسی است . بطور مثال قضیه تعرفه ها .

در این خصوص یک موضوع مهم اینست که مشخص گردد نقش تعرفه در کل پیکره ی اقتصادی و تجارت دریایی و بندری کشور چیست ؟

- آیا به تعرفه بعنوان صرفا منبعی جهت درآمدزایی و تامین مصارف و هزینه ها نگاه می شود ؟

- آیا به تعرفه بعنوان منبع تامین هزینه های سرمایه گذاری برای توسعه تکنولوژی و امکانات در بنادر نگاه می شود ؟

- آیا تعرفه ابزاری جهت تشویق بازیگران به رقابت و بالا بردن توان عملیاتی شان است ؟

- آیا تعرفه گذاری با توجه به این دیدگاه که بنادر دروازه لجستیکی کشور هستند تدوین شده اند ؟

- اگر اینگونه است آیا روی اثر تغییرات نرخ تعرفه ها در زنجیره تامین کالاها در بازار داخلی تحلیل و بررسی های اقتصادی انجام شده است ؟ بخصوص با توجه به اثر شلاق چرمی در زنجیره تامین

- آیا تعرفه ها متناسب با برنامه های بالا بردن سهم کشور در تجارت جهانی و منطقه ای وضع شده است ؟

- آیا در تدوین نظام تعرفه ها سطح و حجم فعالیت بنادر لحاظ گردیده است ؟

- اگر بخشی از درآمد تعرفه ها برای احداث بنادر جدید مصروف شده است و بدینگونه مشتریان بنادر در هزینه ها سهیم شده اند ، آیا در عواید بعدی آن نیز بر سهیم هستند ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مسلمانان نوع دیدگاه صرفاً بخشی و حوزه ای به بنادر و دریانوردی یا دیدگاه نگاه به بنادر بعنوان دروازه لجستیکی زنجیره تامین ملی روی نحوه و نوع پاسخ ما تاثیر بسیار زیادی دارد. بنظر می رسد ما فاقد دیدگاهی فراگیر و بنیادی در خصوص لجستیک بندری و جایگاه آن در لجستیک زنجیره تامین ملی و جهانی هستیم و لازم است دیدگاه خود را تغییر دهیم. این موضوع فقط مربوط به بخش دولتی نیست و بخش خصوصی هم باید تغییر دیدگاهی اساسی در خود ایجاد نماید.

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

جناب مهندس شمخانی جنابعالی هم متنناتن را ارسال کنید

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

تا با قرائت متون وارد گفتگو شویم

محمد حسین شمخانی، [۲۱:۴۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

آن! سازمان میبایست دنبال افزایش درآمد از طریق افزایش عبور مرور شناورها باشد نه از طریق اعمال تعرفه های گزاف.

محمد حسین شمخانی، [۲۱:۴۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

مشکل چیست؟

در حال حاضر متاسفانه یکی از مشکلاتی که گریبانگیر مالکین شناورها و همچنین تجار میباشد هزینه های بالای بندری در مقایسه با بنادر مختلف جهان میباشد. به صورت اجمالی میتوان گفت تعرفه های بندری درکشورمان از 1/5 تا 3 برابر در مقایسه با بنادر دیگر کشورهای حوزه خلیج فارس و خاور دور میباشد. در جدول زیر که مقایسه هزینه های بندری در بندرعباس و جبل علی امارات یک شناور با GT 9600 میباشد میتوان ملاحظه کرد که هزینه های مترتب به این شناور در بندرعباس 10/861 دلار و در بندر جبل علی 5/646 دلار است که حاکی از تعرفه های تقریباً دو برابری در کشورمان نسبت به امارات میباشد به صورت نمونه هزینه جابجایی درب انبار کشتی Hatch cover در بندرعباس 154 دلار به ازای هر درب میباشد که این هزینه در بندر جبل علی 58 دلار است.

ناگفته نماند تعرفه های موجود تناسبی با میزان خدمات نیز ندارد. متاسفانه خدمات ارائه شده در بندرعباس در مواردی به مراتب از کیفیت پایین تری نسبت به بنادر دیگر دنیا برخوردار میباشد. به طور مثال امکانات تحویل Fresh water در اسکله های کانتینری بندرعباس وجود ندارد و مالکین شناور

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجبور به گرفتن Fresh water در بنادر غیر از بندرعباس و یا لنگرگاه هستند که هزینه بر است. ویا در زمینه خدمات گذرنامه ای برای پرسنل شناور، متاسفانه بندر شهید رجایی فاقد امکانات لازم جهت ارائه خدمات و خروجی پرسنل شناور میباشد و به همین دلیل نماینده ها مجبور به مراجعه به فرودگاه و اتلاف وقت میشوند. به طور خلاصه خدمات ارائه شده در بندرعباس با تعرفه ها و هزینه ها همخوانی ندارند.

تاثیرات تعرفه های بالا:

جالب است بدانید اولین و بزرگترین بازنده تعرفه و عوارض گران بندری در کشورمان سازمان بنادر است. هزینه های بالای بندری منجر به هزینه تمام شده بالاتر کالاهای صادراتی به خصوص در قسمت فله میشود که در نهایت قدرت رقابت تجار ایرانی در بازارهای جهانی از بین میرود از آنجا که کالای ایرانی به دلیل هزینه های بالای بندری در نهایت گرانتر خواهد بود، تاجر ایرانی توانایی صادرات نخواهد داشت. خود به خود عبور و مرور کشتی ها به بندر کمتر خواهد شد که باعث کاهش درآمدهای سازمان بنادر میشود.

یک مثال بارز در این حوزه صادرات شن و ماسه (گابرو) می باشد. در حال حاضر بازار گابرو کشورهای قطر و کویت در انحصار معادن کشور امارات در راس الخیمه و فجیره می باشد حال آنکه معادن گابرو کشور ما در هرمزگان تعطیل شده اند. یکی از دلایل تعطیلی معادن هزینه های تمام شده محصولات معدنی ایرانی است. معادن گابرو ما در بخش تولید به مراتب قیمت تمام شده پایین تری در بخش تولید نسبت به معادن امارات دارند اما وقتی معدن دارد به مرحله صادرات میرسد، هزینه های بندری مترتب به کالا و همچنین کشتی منجر به افزایش قیمت تمام شده میشود و در نهایت معدن دار توان رقابت با معادن امارات را از دست میدهد. متعاقباً نه معدن دار کسب و کاری خواهد داشت و نه سازمان درآمد جدیدی برای خود ایجاد کرده که این یک خسارت بزرگ برای کشور به دلیل عدم رسیدن به درآمدهای ارزی، برای سازمان بنادر به دلیل عدم مراجعه شناورهای بیشتر به بندرهای کشورمان و برای معدن دار (به طور مثال) به دلیل تعطیلی کسب و کار می باشد.

بدیهی است بازنده دیگر تعرفه های بالای بندری مالکین شناورها می باشند عوارض خارج از عرف بندری ثروتی است که از جیب مالکین خارج میشود و به جیب سازمان میرود. این یعنی انتقال ثروت از دریا به خشکی، حال آنکه کشور ما در دریا نیازمند سرمایه گذاری های کلان می باشد. متاسفانه هزینه های بالای بندری یکی از گلوگاه های مالکین شناور در کشورمان می باشد که سازمان باید توجه ویژه ایی به این مقوله داشته باشد.

بازنده دیگر تعرفه های گران تجار محترم می باشند که هزینه های بالای تمام شده کالا قدرت رقابت را از آنها می گیرد و در نهایت نمی توانند کالا و محصولات خود را در بازارهای جهانی عرضه کنند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

راه حل چیست؟

به نظر من در اولین قدم سازمان بنادر باید نگاه خود را تغییر دهد. سازمان در کنار اینکه یک سازمان حاکمیتی است (در کشور ما) یک بنگاه اقتصادی نیز هست، به همین دلیل باید دید تجاری به تعرفه های بندری داشته باشد. من شکی ندارم که اولین برنده کاهش عوارض بندری خود سازمان است چون باعث رونق بیشتر بنادر خواهد شد (عبور و مرور شناورها و داد و ستد تجار افزایش پیدا می کند). به همین دلیل اعتقاد دارم سازمان می بایست نگاه تجاری به این مقوله داشته باشد. شما ببینید معدن دار ما که سنگ آهن به چین صادر می کنند در رقابت 1 دلار و 50 سنت با رقبا جهانی است. اگر تاثیر تعرفه ها یک دلار در تن باشد همین صادرکننده را از گردانه ی رقابت حذف میکند و بدیهی است کشتی به بندرعباس نخواهد آمد که بارگیری نماید! در نهایت اعتقاد دارم کاهش تعرفه و عوارض بندری موجب افزایش درآمد سازمان بنادر میشود، نه افزایش تعرفه ها و یا گران بودن

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۱ ۱۵.۰۴.۰۲]

متون ارسالی قرائت شد

کاپیتان مرادی، [۲۱:۵۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

سازمان بنادر سازمانی درآمد هزینه ای است که میبایست جوابگوی هزینه های خود باشد ولی میبایست تمام جهات را در نظر گرفت زیرا اگر صرفاً این نگاه باشد باعث لطمه و بی انگیزگی برای مالکان کشتی میشود این موضوع به طور جدی در هیئت مدیره اتحادیه مالکان کشتی مطرح شده و اتحادیه هم به نوبه خود پیگیر میباشد

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان همانگونه که عرض کردم سازمان برای بقا و پوشش هزینه هایش نیاز به درآمد دارد

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۱:۵۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

خدمات حمل و نقل معمولاً بر اساس سود محوری، هزینه فایده، رقیب محوری و نهایتاً مشتری مداری است. اما بنادر بجهت نقش آنها در توسعه تجارت کشور و از جمله تجارت حمل و نقل بر اساس ارزش محوری مدیریت میشوند..

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و مهمترین منبع درآمدش تعرفه هاست

کاپیتان مرادی, [۲۱:۵۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
وبه راهکارهای خوبی هم دست پیدا کرده

دکتر غنچی, [۲۱:۵۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
جناب سیاوشی و سایر دوستان سلام

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
دوستان چه راهکارهایی پیشنهاد می دهند؟

دکتر غنچی, [۲۱:۵۴ ۰۴.۰۲.۱۵]
جناب شمخانی و مرادی عرض ادب

محمد حسین شمخانی, [۲۱:۵۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
عرض ادب جناب غنچی

مهندس مختاری, [۲۱:۵۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
در ابتدا تعرفه بایستی بومی شود و تخفیفات با توجه با نیاز هر بندر صورت پذیرد

کاپیتان مرادی, [۲۱:۵۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
ارادتمندم جناب غنچی عزیز

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
شرایط فعلی کشور هم مدنظر قرار گرفته شود (سیاسی، اقتصادی)

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
کمبود شدید نقدینگی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
تورم

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
رکود

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
تحریم

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
و

مهندس معین انصاری, [۲۱:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان تعرفه های بندر به دو سرگروه کشتی و کالا تعلق میگیرید . طرف سازمان برای دریافت تعرفه ها در ارتباط با کشتی مالکان و یا نمایندگان آنها هستند در خصوص کالا عوارض از صاحبان کالا(صادر کننده و وارده کننده) اخذ میگردد . لطفا" به این مهم توجه فرمایید.

دکتر بامیری, [۲۱:۵۷ ۰۴.۰۲.۱۵]
با سلام خدمت تمامی عزیزان

مهندس مختاری, [۲۱:۵۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

نوع اعمال تعرفه هم مهم است بعنوان مثال کشتی جنرال کارگو و یا چند منظوره اگر کالای کانتینری حمل کند و در اسکله کانتینری هم پهلو بگیرد باید هزینه بالای کشتی جنرال کارگو را پرداخت کند

دکتر غنچی, [۲۱:۵۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

دادن تعرفه از بابت استفاده از سرویس های در یافتی کاملا قانونی است و داشتن درآمد هم منطقی است ولی رعایت حال مصرف کننده خدمات شرط است

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

درسته جناب دکتر

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

چاره کار چیست

دکتر بامیری, [۲۱:۵۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتفاقا شرایط سیاسی و اقتصادی کشور بیش از هر زمان دیگری می‌بایست ما را به حرکت صحیح و اصولی وادارد

دکتر غنجی, [۲۱:۵۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

هدف حمل و نقل رسیدن کالا به مقصد و مصرف کننده است. تلاش ما کم شدن فشار به مصرف کننده است. این یکی از اهداف اقتصاد مقاومتی در شرایط تحریم است.

دکتر بامیری, [۲۱:۵۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

شرایط فعلی کشور میگوید ما ارز لازم داریم

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

مثلا کاهش زمان توقف کشتی در بنادر یکی از راهکارهاست که میتواند موثر باشد

دکتر بامیری, [۲۲:۰۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

ما توسعه اقتصادی نیاز داریم

ما افزایش صادرات نیاز داریم

دکتر بامیری, [۲۲:۰۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

ما باید در نظر بگیریم کدام اصل است کدام فرع

محمد حسین شمخانی, [۲۲:۰۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

یندر به عنوان گلوگاه صادرات و واردات نقش بسزایی در هزینه های تمام شده کالا دارد ... ایا تعرفه گذاری مناسب نمیتواند منجر به افزایش تجارت شود ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر غنجدی, [۲۲:۰۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

ارزان شدن خدمات با افزایش سرویس دهی خطر کاهش درآمد را جبران کرده و فشار بر مردم را هم کم.

دکتر بامیری, [۲۲:۰۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

حفظ و برای سازمان و بنادر اصل است یا منافع و توسعه اقتصادی کشور

محمد حسین شمخانی, [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

ما با تعرفه گران بازارهای صادراتی قابل توجهی را از دست داده ایم

کاپیتان مرادی, [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

سازمان میتواند برابر سایر کشورهای منطقه عمل کند

مهندس معین انصاری, [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

مالکان کشتی هم به سه دسته تقسیم میشوند ۱- ایرانی یا عبارتی با پرچم ایرانی ۲- ایرانی با پرچم خارجی ۳- خارجی با پرچم خارجی . امکان دارد خارجی با پرچم ایرانی هم باشد که فکر کنم در حال حاضر یکم خارج از تصور است

زهرا اخلاقی, [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام به همه سروران گرامی

دکتر غنجدی, [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

توسعه اقتصادی جدای از توسعه صادرات نیست

کاپیتان مرادی, [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

ویا منطقی کردن تعرفه بهره وری را بالا ببرد

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بندر در طرح جامع حمل و نقل هر کشوری بسیار نقش ویژه ای دارد. یعنی شروع هر فعالیت بین المللی. اگر بتوانیم بنادر را مسیر اصلی فعالیت لجستیکی تجارت بدانیم به درآمدهای ضروری نیز دست خواهیم یافت.

دکتر بامیری، [۲۲:۰۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

مشکل درآمدها سازمان بنادر به سادگی قابل حل می باشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

چگونه جناب دکتر بامیری؟

دکتر غنچی، [۲۲:۰۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

ترکمنستان برای جذب بار بیشتر از ایران بدلیل ارزانی کالا تعرفه های بندری را 50 درصد کاهش داد. چرا؟

دکتر بامیری، [۲۲:۰۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

فرضا سازمان بنادر از ورود 10 کشتی 100 هزار دلار کسب میکند

کاپیتان مرادی، [۲۲:۰۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

در بحث صادرات يك دلار در هرتن میتواند خیلی موثر باشد

مهندس احمدی، [۲۲:۰۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام خدمت دوستان

زمان خدمات و سازمان های مرتبط با واردات و صادرات و ترانزیت را در نظر بگیریم

محمد حسین شمخانی، [۲۲:۰۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

دقیقاً جناب مرادی ...

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۰۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

توسعه کشتیرانی، یعنی توسعه ترمینالهای چند منظوره و تخصصی، ایجاد باراندازها، ورود صنایع سبک و نیمه سبک به بنادر بویژه مناطق ویژه و آزاد اقتصادی و برنامه ریزی عملیات تولید و یخش و توزیع و ..

مهندس مختاری، [۲۲:۰۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

ظرفیت اسمی ترمینال کانتینری شهید رجایی ۶ ملیون تی ای یو است اما در بهترین شرایط به نصف ان هم نرسیده ایم این یعنی درآمد از دست رفته سازمان

دکتر بامیری، [۲۲:۰۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

اگر سازمان تعرفه را از 10 هزار دلار برای هر کشتی به 5 هزار دلار کاهش دهد میتواند به جای 10 کشتی 20 کشتی را با این کاهش بسوی بنادر جذب کند و همان 100 هزار دلار درآمد خود را داشته باشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

جناب مختاری چرا این اتفاق افتاده؟

آقای فتحی، [۲۲:۰۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام و شب شما بخیر سرکار خانم اخلاقی و سایر دوستان

دکتر بامیری، [۲۲:۰۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

تا اعداد و ارقام فرضی بود

کاپیتان مرادی، [۲۲:۰۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

اگر تعرفه منطقی باشد باعث انگیزه برای کشتیرانی ها میشود و بهره وری را بالا میبرد و باعث میشود که تعداد کشتی ها به بنادر افزایش پیدا کند که خود باعث درآمد ارزی برای سازمان میشود

آقای طاهری نکادو، [۲۲:۰۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام خدمت همه اساتید

مهندس مختاری، [۲۲:۰۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

عدم استفاده بهینه و عدم سیاست بازاریابی. مهم ترین مورد جذب کشتی و بار غیر از محمولات کشوری و ترانزیت ، بحث ترانشیپ است که اقدام بایسته صورت نپذیرفته

زهرا اخلاقی، [۲۲:۰۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

به نظر بنده آنکه بیش از همه ضرر می کند صاحب کالاست از یکطرف تعرفه و عوارض مترتب بر کالا و از طرف دیگر تعرفه گزاف بر شناورها که مستقیماً بر هزینه حمل کالا سرشکن می شود و قیمت تمام شده کالا را بالا میبرد

دکتر بامیری، [۲۲:۱۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

تعرفه های سازمان بنادر از حداقل 17 سال پیش حداقل دو برابر تعرفه های بنادر کشورهای همسایه بود

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان عزیز یک سوال؟

مهندس معین انصاری، [۲۲:۱۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

تعرفه بالا در خصوص کشتی موجب افزایش کرایه حمل میشود و متأسفانه برای ان بخش از کشتیهایی که در منطقه خلیج فارس تردد میکنند بخاطر رقابت بیش از اندازه بسیار سنگین خواهد بود

دکتر بامیری، [۲۲:۱۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

در آن زمان وضعیت مالی کشور و سازمان بنادر بسیار عالی بود لیکن باز سازمان بنادر حاضر به کاهش تعرفه های خود و رقابتی نمودن تعرفه ها نبودند

زهرا اخلاقی، [۲۲:۱۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

من در گروه دیگری هم در این رابطه مواردی را عرض کردم که لازم میدانم برای جمع بندی نهایی و ان شا الله نتیجه گیری مثبت در اینجا نیز بیان کنم

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان عزیز یک سوال؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۲ ۰۴.۰۲.۱۵]
میخواهم از منظر دیگری به موضوع بپردازیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
هر وقت اعلام کردید سوالم را مطرح خواهم کرد

مهندس مختاری, [۲۲:۱۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
بفرمایید

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
خودتان را جای سازمان بگذارید با شرایط ذیل
1- ردیف بودجه ندارید
2- هزینه های سازمان را باید پوشش دهید
3- شرایط سیاسی و اقتصادی کشور نامساعد است
4- تحریم های شدید

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
و ده ها مشکل دیگر

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۲:۱۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
البته بحث تعرفه های بندری است, اما هدف کاهش این هزینه ها بجهت کاهش قیمت تمام شده خدمات و کالاست.
با افزایش کیفیت خدمات و بهبود اجرای خدمات.
یعنی همان مدیریت لجستیکی بنادر.

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
در این شرایط چه تصمیمی اتخاذ خواهید کرد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر غنچی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
ساخت و سازهای بی مورد متوقف شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
احسنت جناب دکتر غنچی

دکتر غنچی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
و از ظرفیت کامل بنادر استفاده شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
این اولین پیشنهاد بود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
چگونه؟

مهندس معین انصاری, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
سوسپدها به دیگر ارگانها ممنوع

مهندس مختاری, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
در ابتدا بایستی هزینه کاهش یابد و بدنه سازمان کوچک شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
یعنی چی؟

آقای فتحی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
جذب مشارکت بیشتر بخش خصوصی

دکتر غنچی, [۲۲:۱۷ ۰۴.۰۲.۱۵]
سازمان ردیف بودجه دارد. بودجه باید درست طرح شود تا کسری بوجود نیاید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۱۷ ۱۵.۰۴.۰۲]

با سلام خدمت همه عزیزان، مشکل مهم در تعیین تعرفه ها نوع نگاه حاکمیت به این ابزار سیاستی است؛ مغتنم شماری درآمد حاصله بدون توجه به توان رقابتمندی بنادر. در این میان سازمان باید رقابت پذیری خود را افزایش سرعت خدمات در همین نرخهای تعرفه بالا ببرد

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان راهکارها قابلیت اجرا باید داشته باشند با شرایط فعلی

مهندس مختاری، [۲۲:۱۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

فقط بعنوان مثال قسمت مالی سازمان نسبت به چند سال گذشته بسیار بزرگتر شده اما بازدهی افزایش نیافته

مهندس فراهانی، [۲۲:۱۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان جسارتا به نظر بنده باید SWOT و برنامه استراتژیک داشت

مهندس معین انصاری، [۲۲:۱۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

صرف حق پرچم در بنادر کشور . در حال حاضر در خارج از بندر و دریا هزینه میشود

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

نظر من بهبود امور حقوقی، قراردادها با ترمینالداران، تجارت الکترونیکی و توسعه نقش فورواردرها و خطوط کشتیرانی در بنادر است.

دکتر غنچی، [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

کمک به خطوط کشتیرانی در کاهش هزینه و کاهش بار بر مزدم یعنی کم شدن فشار تحریم

مهندس فراهانی، [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

ضعف در کار تیمی و همچنین بازاریابی مختلط

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام فراوان، باید دور باطل از یکجا شکسته شود. بهتر است با همین نرخها، اول رقابتمندی کیفی ارتقا یابد و همانگونه که جناب فتحی نیز فرمودند جلب مشارکت بخش خصوصی محرک بسیار خوبی بشمار میرود

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

بخش خصوصی انگیزه ای برای ورود و مساعدت دارد؟

مهندس مختاری، [۲۲:۲۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

حق پرچم که از صاحبان کالا که از شرکت های کشتیرانی با پرچم غیر ایرانی دریافت میشود حق دریا و سازمان است که در آنجا هزینه نمیشود

آقای فتحی، [۲۲:۲۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

ممنونم خانم دکتر. البته این نیاز به تغییر دیدگاه سازمان دارد

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

فضا و بستر برای بخش خصوصی مهیا است؟

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۲۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

شواهد حاکی از بیرغبتی برای حضور فعال بخش خصوصی است. تنها داعیه ان سر داده میشود

علی غلامی، [۲۲:۲۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

با سلام

درخصوص کالای ورود قطعی سازمان تمایلی به کاهش تعرفه ندارد

اما اگر بحث ترانزیت مطرح باشد و جذب کالا میتوان با کاهش دراین بخش ورود کالا را افزایش داد

آقای فتحی، [۲۲:۲۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

سازمان برای توسعه بنادر جدید از منبع تعرفه ها استفاده میکند یعنی بنوعی مشتریان را در سرمایه گذاری وارد میکند. خوبست این مشارکت را در توسعه مستقیما به بخش خصوصی واگذار کند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۲۲:۲۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

سازمان باید تغییر دیدگاه بدهد و به سوالات ذیل پاسخ دهد

دکتر غنجی, [۲۲:۲۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

اطاله زمان در دادن فرصت سرمایه گذاری در بنادر انگیزه را کم کرده

مهندس سجادپور, [۲۲:۲۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلام خدمت همه عزیزان

یک سوال مهم چرا بخش خصوصی حاضر به ساخت بندر در سواحل کشور نمی باشد؟

شاید این موضوع به خیلی از موارد مطرح شده کمک نماید

آقای فتحی, [۲۲:۲۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

نقش تعرفه در کل پیکره ی اقتصادی و تجارت دریایی و بندری کشور چیست ؟

- آیا به تعرفه بعنوان صرفا منبعی جهت درآمدزایی و تامین مصارف و هزینه ها نگاه می شود ؟

- آیا به تعرفه بعنوان منبع تامین هزینه های سرمایه گذاری برای توسعه تکنولوژی و امکانات در بنادر نگاه می شود ؟

- آیا تعرفه ابزاری جهت تشویق بازیگران به رقابت و بالا بردن توان عملیاتی شان است ؟

- آیا تعرفه گذاری با توجه به این دیدگاه که بنادر دروازه لجستیکی کشور هستند تدوین شده اند ؟

- اگر اینگونه است آیا روی اثر تغییرات نرخ تعرفه ها در زنجیره تامین کالاها در بازار داخلی تحلیل و بررسی های اقتصادی انجام شده است ؟ بخصوص با توجه به اثر شلاق چرمی در زنجیره تامین

- آیا تعرفه ها متناسب با برنامه های بالا بردن سهم کشور در تجارت جهانی و منطقه ای وضع شده است ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

- آیا در تدوین نظام تعرفه ها سطح و حجم فعالیت بنادر لحاظ گردیده است ؟

- اگر بخشی از درآمد تعرفه ها برای احداث بنادر جدید مصروف شده است و بدینگونه مشتریان بنادر در هزینه ها سهیم شده اند ، آیا در عواید بعدی آن نیز بر سهیم هستند ؟

مسئله نوع دیدگاه صرفاً بخشی و حوزه ای به بنادر و دریانوردی یا دیدگاه نگاه به بنادر بعنوان دروازه لجستیکی زنجیره تامین ملی روی نحوه و نوع پاسخ ما تاثیر بسیار زیادی دارد . بنظر می رسد ما فاقد دیدگاهی فراگیر و بنیادی در خصوص لجستیک بندری و جایگاه آن در لجستیک زنجیره تامین ملی و جهانی هستیم و لازم است دیدگاه خود را تغییر دهیم . این موضوع فقط مربوط به بخش دولتی نیست و بخش خصوصی هم باید تغییر دیدگاهی اساسی در خود ایجاد نماید .

آقای فتحی, [۰۴.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۷]

جناب سجاد پور بنظر بنده بخاطر اینکه سازمان به بخش خصوصی بعنوان شریک و پارتنر نگاه نمیکند

علی غلامی, [۰۴.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۷]

زمانی که از ظرفیت فعلی بنادر به طور کامل استفاده نمیشود رغبتی به سرمایه گذاری در سواحل به وجود نمی آید

آقای فتحی, [۰۴.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۸]

سازمان لازم است ساختار زنجیره تامین خود را شناسایی و تشکیل بدهد

محمد سیاوشی, [۰۴.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۸]

به بخش خصوصی در همه جای ضمانت های اجرایی داده میشود.
در ایران تصمیمات خلق الساعه هستند

دکتر غنچی, [۰۲.۱۵.۰۴ ۲۲:۲۹]

جناب سیاوشی
چرا دوستان صاحب نظر مربوط ساکنند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۳۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

بی اعتمادی هر دو بخش دولتی و غیردولتی به یکدیگر، هزینه مشارکت میان آنها را افزایش داده است

مهندس سجادپور، [۲۲:۳۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت آقای فتحی

ولی آقای فتحی، هزینه ساخت یک بندر از جمله موج شکن لایروبی نگهداری آن به همراه ساخت اسکله بسیار بال است و قطعاً درآمدهای حاصله از کشتی به هیچ وجه جابجایی این سرمایه گذاری نیست

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت دوستان و در پاسخ به سوال آقای سجاد پور به نظرم در حال حاضر بخش خصوصی توان سرمایه گذاری در این حجم را ندارد

مهندس معین انصاری، [۲۲:۳۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

بخش خصوصی که از لحاظ مالی وضعیت خوب باشد و قادر به انجام پروژههای ۵۰ میلیارد تومان به بالا باشد فقط در بخش مسکن و برج سازی وجود دارد. منابع مالی بانکها به یک نوعی باید جذب سرمایه گذاری در بنادر اختصاص یابد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

چه عرض کنم جناب دکتر

علی غلامی، [۲۲:۳۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

در صورت کاهش ریسک سرمایه گذاری و ورود شرکتهای خارجی میتوان شاهد رشد سریع بنادر بود

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

به نظرم احداث بنادر از زیر ساختهای است که فقط دولت ویا شرکتهای وابسته به دولت میتوانند انجام دهند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان حال و در شرایط تحریم مگر میتوان از ظرفیت کامل بنادر استفاده کرد!!!؟؟؟

آقای فتحی, [۲۲:۳۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان مگر سازمان منبع درآمدش از همین مشتریان نیست. منبع وجود دارد ولی سازمان این بخش را خودش مدیریت میکند

مهندس معین انصاری, [۲۲:۳۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

کنسرسیومهای بخش خصوصی با اخذ تسهیلات ارزان قیمت از بانکها میتواند یکی از راهکارها باشد

دکتر بامیری, [۲۲:۳۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

یکی از بزرگترین معضلات سازمان ها افزایش بی رویه نیروهای انسانی مازاد بر نیاز در طول سالهای گذشته میباشد بطوری که هزینه ای جاری سازمان های دولتی را به شدت بالا برده بدون اینکه کیفیت ارائه خدمات بهتر شده باشد

دکتر بامیری, [۲۲:۳۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

کاهش نیروها کاهش هزینه های جاری را در بر خواهد داشت

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان حال و در شرایط تحریم مگر میتوان از ظرفیت کامل بنادر استفاده کرد!!!؟؟؟

مهندس معین انصاری, [۲۲:۳۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

خیر

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

پس چگونه سازمان باید از ظرفیت خالی بنادر استفاده کند؟

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در ضمن بنادر در حال حاضر تقریباً خالی از کالا هستند و با معدودی کالاهای دولتی مثل گندم در حال تخلیه است از طرفی چشم انداز روشنی نیز در سالهای آینده متصور نیست پس چگونه بخش خصوصی میتواند وارد صحنه شود

علی غلامی, [۲۲:۳۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

دربخش فله نتنها تحریم ها بی اثر بوده بلکه رشد چشم گیری داشته

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

از طرفی تحریمها نفس بنادر را بریده است نه کشتی ونه نمایندگی معتبر

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

فله جناب غلامی بیشتر در بندر امام است

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

بندرعباس و سایر بنادر چ؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

چی؟

دکتر بامیری, [۲۲:۳۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتفاقاً امروز که وضع اقتصاد دنیا در رکود و کسادى بسر میبرد تعرفه ها و قیمت های رقابتی کشش خوبی برای جلب تجارت را به همراه خواهد داشت

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

جناب غلامی عزیز در بخش فله هم فکر میکنم تحریمها اثر چشمگیر داشته است

مهندس معین انصاری, [۲۲:۳۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

با دموراج سنگین

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سجادیپور, [۲۲:۳۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

آقای سیاوشی عزیز با شرایطی که جنابعالی مطلبی از جمله سیاست تغییر مسیر کالاهای نفتی از کشورهای همسایه از ایران و علی رغم کاهش تعرفه های ترانشیپ تا یک پنجم و حتی ترانزیت بدلیل سیاسی و نه اقتصادی از ظرفیت بنادر برای ترانزیت و ترانشیپ خیلی کم استفاده شده

علی غلامی, [۲۲:۳۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

بله بطوری که روزانه بیش از 1500 تن در لنگرگاه منتظر ورود هستند

مهندس سجادیپور, [۲۲:۳۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

البته انتظار نوبت در حالت پیک و ورود همزمان چند شناور امری اجتناب ناپذیر است

علی غلامی, [۲۲:۳۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

اما کمبود تجهیزات استراتژیک زمان انتظار را بالا برده

مهندس معین انصاری, [۲۲:۴۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

در خصوص کالاهای فله مشکل تبادل اسناد تجاری مشکل زمان انتظار را بوجود آورده نه تجهیزات

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۰۴.۰۲.۱۵]

جناب سجادیپور واقعا شرایط سخت و کمرشکن است

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

به هر حال افزایش تعرفه ها قطعا اثار سو و زیانباری را در بر دارد

دکتر بامیری, [۲۲:۴۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

برای رفع این معضل سازمان بنادر باید اجازه بدهد بخش خصوص ایرانی یا جوینت ونچر ایرانی-خارجی و یا خارجی وارد کارزار شود

علی غلامی, [۲۲:۴۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

بله یکی از دلایل هم مشکل اسنادی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
و اثراتی که به جا خواهد گذاشت بسیار زیانبار است

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
کاش مسوولان ارشد سازمان وارد مباحث میشدند

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
و با عزیزان گفتگو میکردند

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۰۴.۰۲.۱۵]
اینگونه شاید گفتگوی دو طرفه نتایج درخشانی در پی میداشت

آقای فتحی, [۲۲:۴۴ ۰۴.۰۲.۱۵]
جناب سیاوشی موضوع اصلی همین است.

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۰۴.۰۲.۱۵]
به هر حال تصمیم گیری ها باید ملی باشد

آقای فتحی, [۲۲:۴۴ ۰۴.۰۲.۱۵]
مشارکت مشارکت و مشارکت

محمد حسین شمخانی, [۲۲:۴۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
البته عزیزان سازمان در مصاحبه های اخیر نظرات خود رو گفتند که البته شاهد دو صدای متفاوت بودیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۵ ۰۴.۰۲.۱۵]
و از نظرات همه عزیزان و کارشناسان باید بهره مند شد

مهندس معین انصاری, [۲۲:۴۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

این متاسفانه يك مشكلي است که ما تقریبا" در فضاي مجزاي به ان عادت کردیم . ولي يك حسن دارد حداقل نظرات را هر چه هم پراکنده باشد می‌شنوند.

مهندس سجادیپور, [۲۲:۴۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

البته هیچ تحقیق مستند در مورد نقش تعرفه های لجستیک از جمله بنادر در قیمت تمام شده کالا در ایران ندیده ام ولی در مورد مواد معدنی مثل سنگ گچ هزینه بندر هر تن در بوشهر کمتر از یک دلار می باشد قیمت فروش تقریبا 14 دلار است

محمد حسین شمخانی, [۲۲:۴۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

آقای جهان‌نیده يك مصاحبه بسیار سازنده ، منطقي و امیدوار کننده داشتند

آقای فتحی, [۲۲:۴۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

تجارت کشور مسلما خیلی بزرگتر از سازمان و بنادر است. جلب مشارکت این بخش بزرگ بجای محدود شدن در این حوزه راه حل این کار است

محمد حسین شمخانی, [۲۲:۴۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

اما جناب سعیدنژاد خیلی نا امیدمون کردن

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

همه اساتید شاهد هستند که انصافا گفتگوهای اعضا گروه در چه سطح و با چه کیفیتی و در اوج احترام و ادب و اخلاق همیشه جاری بوده و هست و خواهد بود انشالله

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۴.۰۲]

جناب شمخانی عزیز توکل بر خدا

دکتر غنچی, [۲۲:۴۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

بنده تعجب می کنم رهبر معظم انقلاب از گفتمان و ایجاد کرسی آزاد اندیشی حمایت می کند چرا از بحث در موضوعات پایه کشور دوری می شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کاپیتان مرادی, [۲۲:۴۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

البته انصافا دکتر جهاننیده همیشه در گذشته و حال حامی بخش خصوصی بودند

محمد حسین شمخانی, [۲۲:۴۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

بله جناب جهاننیده دغدغه بخش خصوصی رو همیشه داشته اند. ما که بارها این رو حس کردیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

سرکار خانم دکتر شفیعی موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی در چنین موضوعاتی هم وارد می شود؟

کاپیتان مرادی, [۲۲:۴۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

و در مصاحبه اخیر هم این امیدواری به وضوح مشخص بود

محمد حسین شمخانی, [۲۲:۴۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

امیدواریم روحیه ایشان به کل سازمان تسری پیدا کنه

کاپیتان مرادی, [۲۲:۵۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

انشالله

کاپیتان مرادی, [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

ایشان پیگیر این موضوع هستن که اگر راهکار منطقی باشد استقبال میکنند در همین راستا روز شنبه جلسه ای را خدمت ایشان خواهیم بود

خانم دکتر شفیعی, [۲۲:۵۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

مشخصا در خصوص مباحث حمل و نقل خیر، ولی بحثهای مرتبط با افزایش مشارکت گیری از بخش غیردولتی در زیرساختها تا حدی

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

البته ناگفته نماند ما هر وقت در جلسات حضوری با مدیران ارشد سازمان داریم در فضای بسیار صمیمی موارد مطرح میشود و نیز تا حدودی به محدودیت های آنها جهت تغییر سریع در سیاستها آگاهی پیدا کردیم

علی غلامی، [۲۲:۵۴ ۰۲.۱۵.۰۴]

متأسفانه سرمایه گذاری ها گاهی بر اساس بررسی شاخصها صورت نمیگیرد بعنوان مثال با بررسی ضریب اشغال اسکله باید اسکله سازی صورت بگیرد نه صرف تبلیغات سرمایه را در جاهایی مصرف کرد که بازدهی ندارد

دکتر غنچی، [۲۲:۵۵ ۰۴.۰۲.۱۵]

ب: استفاده از همه ی ظرفیتهای دولتی و مردمی بخش خصوصی را باید کمک کرد. اینکه ما «اقتصاد مقاومتی» را مطرح کردیم، خوب، خود اقتصاد مقاومتی شرائطی دارد، ارکانی دارد؛ یکی از بخشهایش همین تکیه ی به مردم است؛ همین سیاستهای اصل 44 با تأکید و اهتمام و دقت و وسواس هرچه بیشتر باید دنبال شود؛ این جزو کارهای اساسی شماست. در بعضی از موارد، من از خود مسئولین کشور می شنوم که بخش خصوصی به خاطر کم توانی اش جلو نمی آید. خوب، باید فکری بکنید برای اینکه به بخش خصوصی توانبخشی بشود؛ حالا از طریق بانکهاست، از طریق قوانین لازم و مقررات لازم است؛ از هر طریقی که لازم است، کاری کنید که بخش خصوصی، بخش مردمی، فعال شود. بالاخره اقتصاد مقاومتی معنایش این است که ما یک اقتصادی داشته باشیم که هم روند رو به رشد اقتصادی در کشور محفوظ بماند، هم آسیب پذیری اش کاهش پیدا کند. یعنی وضع اقتصادی کشور و نظام اقتصادی جوری باشد که در مقابل ترفندهای دشمنان که همیشگی و به شکلهای مختلف خواهد بود، کمتر آسیب ببیند و اختلال پیدا کند. یکی از شرائطش، استفاده از همه ی ظرفیتهای دولتی و مردمی است؛ هم از فکرها و اندیشه ها و راهکارهایی که صاحب نظران میدهند، استفاده کنید، هم از سرمایه ها استفاده شود. به مردم هم باید واقعاً میدان داده شود. البته در بیانات دوستان به برخی از این حوادثی که ناشی از پیگیری مفسدین اقتصادی و مفاسد اقتصادی است، اشاره شد. واقعاً نمیشود ما کار اقتصادی درست و قوی بکنیم، اما با مفاسد اقتصادی مبارزه نکنیم؛ این واقعاً نشدنی است. همان چند سال پیش هم که من راجع به این قضیه بحث کردم و مطالبی را به مسئولین کشور گفتم، به همین نکته توجه داشتیم، که تصور نشود ما میتوانیم سرمایه گذاری مردمی و کار سالم مردمی داشته باشیم، بدون مبارزه ی با مفاسد اقتصادی؛ و تصور نشود که مبارزه ی با مفاسد اقتصادی موجب میشود که ما مشارکت مردم و سرمایه گذاری مردم را کم داشته باشیم؛ نه، چون اکثر کسانی که میخواهند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

وارد میدان اقتصادی بشوند، اهل کار سالمند، مردمان سالمی هستند؛ حالا یکی دو نفر هم آدمهای ناسالم پیدا میشوند. باید با چشمهای تیزبین، ریزبین و دوربین مراقبت کنید که کسانی نیابند به عنوان ایجاد اشتغال و ایجاد کار و کارآفرینی تسهیلات بانکی بگیرند، اما کارآفرینی واقعی انجام نگیرد. این را باید مراقبت کنید؛ هم شما مراقبت کنید، هم قوه قضائیه مراقبت کند. به نظر من همکاری قوه مجریه و قوه قضائیه در اینجا یک کار بسیار لازمی است. 4ج: حمایت از تولید ملیک رکن دیگر اقتصاد مقاومتی، حمایت از تولید ملی است؛ صنعت و کشاورزی. خب، آمارهایی که آقایان میدهند، آمارهای خوبی است؛ لیکن از آن طرف هم از داخل دولت، خود مسئولین به ما میگویند که بعضی کارخانه‌ها دچار مشکلند، اختلال دارند، در بعضی جاها تعطیلی صنایع وجود دارد - گزارشهای گوناگونی به ما میرسد، خود شما هم گزارش میدید؛ یعنی من گزارشهای دیگر هم دارم، اما اتکاء من به گزارشهای دیگران نیست؛ گزارشهای خود شما هم هست که به دست ما میرسد - خب، باید این را علاج کرد. اینها طبعاً ایجاد اشکال میکند. اگر چنانچه همین بخش دوم قضیه - یعنی آن نیمه‌ی خالی لیوان - نمیبود، شما امروز از لحاظ رونق اقتصادی، وضع بهتری را در کشور ارائه میکردید و کمکهای بیشتری به مردم میشد. بالاخره حمایت از تولید ملی، آن بخش درونزای اقتصاد ماست و به این بایستی تکیه کرد. واحدهای کوچک و متوسط را فعال کنید. البته خوشبختانه واحدهای بزرگ ما فعالند، خوبند و سوددهی‌شان هم خوب است، کارشان هم خوب است، اشتغالشان هم خوب است؛ عمده‌ی واحدهای بزرگ ما وضعشان اینجور است - لذا همان طور که گفتید، محصول سیمانمان، محصول فولادمان، محصولات عمده‌ی اینجوریمان خوب است - لیکن باید به فکر واحدهای متوسط و کوچک باشید؛ اینها خیلی مهم است، اینها در زندگی مردم تأثیرات مستقیم دارد. 5د: مدیریت منابع ارزشمندی منابع ارزی هم مسئله‌ی مهمی است؛ که خب، حالا آقایان توجه دارید. روی این مسئله دقت کنید، خیلی باید کار کنید. واقعاً باید منابع ارزی را درست مدیریت کرد. حالا اشاره شد به ارز پایه؛ در این زمینه هم حرفهای گوناگونی از دولت صادر شد. یعنی در روزنامه‌ها از قول یک مسئول، یک جور گفته شد؛ فردا یا دو روز بعد، یک جور دیگر گفته شد. نگذارید این اتفاق بیفتد. واقعاً یک تصمیم قاطع گرفته شود، روی آن تصمیم پافشاری شود و مسئله را دنبال کنید. به هر حال منابع ارزی باید مدیریت دقیق بشود.

دکتر غنچی، [۲۲:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

فرازی از فرمایش مقام رهبری

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یک مشکل مهم در رابطه با بحث تعیین تعرفه های بنادر، تجمیع وظایف حاکمیتی و تنظیمی regulatory سازمان بنادر است. سازمان خودش هم بازیگر شبکه است و هم رگولاتور

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

احسنت

مهندس سجادپور، [۲۲:۵۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

قطعا حرف آقای غلامی درست است ولی آیا فشارهای محلی، نمایندگان حتی دولت برای ساخت بنادر کوچک یا موج شکن های مردمی را بر سازمان بنادر که یک سازمان دولتی است را می توان نادیده گرفت؟

آقای فتحی، [۲۲:۵۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

احسنت خانم دکتر شفیعی

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

این هم یکی از مشکلات بزرگ ماست جناب سجادپور عزیز

آقای فتحی، [۲۳:۰۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

این تغییر نقش و رفتن به سمت نقش رهبری بجای مدیر ، صاحب اختیار و مالک خیلی اهمیت دارد

خانم دکتر شفیعی، [۲۳:۰۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

در واقع جایی که صحبت از چگونگی عملکرد است باید به نظام تنظیمی پرداخت که متاسفانه تنها مبنای آن ملاحظات درآمدزایی به عوض منافع اجتماعی است. این بخش هم همچون بسیاری دیگر از بخشهای زیرساختی مواجه با ساختار انحصاری است و قطعا نظارت مقام رقابتی یا عبارتی شورای رقابت بر عملکرد تعرفه بندی آن ضرورت دارد.

دکتر بامیری، [۲۳:۰۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

بررسیها بدرستی نشان داده است که اصلی ترین و عمده ترین مشکلات بخش حمل و نقل در بخشهایی جاده ریل و دریا طرز تفکر و سیاستگذاری سازمانهایی مربوطه در این سه بخش میباشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر بامیری, [۲۳:۰۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

اولویت دهی به کسب درآمد در این سازمانها محور اصلی سیاستگذاری ها قرار گرفته است

خانم دکتر شفیعی, [۲۳:۰۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

سلامت باشید جناب فتحی. در بسیاری از تجربیات موفق جهان، کل صنایع شبکه ای و زیرساختی تحت مونیتورینگ رگولاتورهای فرابخشی قرار دارد و از هر گونه رفتار غیرراهبردی و منافی منافع اجتماعی جلوگیری میشود. در کنار همه اینها بخش حاکمیت همواره نقش خود به عنوان provider را ایفا میکند و به بخش خصوصی اجازه operation در فضای رقابتی داده میشود.

علی غلامی, [۲۳:۰۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

یکی از مسایلی که عدم انعطاف تعرفه از آن ناشی میشود نبود راهبرد بازاریابی است

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

با سپاس بیکران از همه سروران

خانم دکتر شفیعی, [۲۳:۰۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

شب همگی خوش و ممنون از جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

و از حضور بی نظیرتان در بحث امشب بسیار سپاسگزارم

علی غلامی, [۲۳:۰۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

شب همه خوش

تشکر جناب سیاوشی

کاپیتان مرادی, [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

شب همه بزرگوارن به شادی

متشکرم جناب سیاوشی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

با تشکر از همه سروران و تشکر از خانم دکتر شفیعوی بابت مطالب ارزنده شان و خسته نباشید خدمت جناب سیاوشی عزیز به همه شب بخیر عرض میکنم

مهندس سجادیپور, [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

شب همه عزیزان بخیر

خانم دکتر شفیعوی, [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

تشکر فراوان از اظهار لطف جناب فتحی

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

درود بر شرف و غیرتتان

که بدون هیچ چشم داشتی و تا این لحظه از شب بیدار ماندید و نظرات ارزشمند و تجارب گران بهایتان را در اختیار عزیزان قرار دادید

دکتر غنچی, [۲۳:۱۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خواستار حمایت از ناوگان کشتیرانی داخلی شد و بر اعمال تعرفه‌های ترجیحی در عوارض بندری تاکید کرد.

محمدحسین داجمر اظهار کرد: نرخ سوختی که وزارت نفت از ناوگان کشتیرانی دریافت می‌کند گران است و بر اساس نرخ آزاد محاسبه می‌شود که بحث بر این است حداقل سوختی که به کشتی‌ها می‌دهند با نرخ ارز مبادله ای دریافت شود.

وی بر ارائه سوخت با نرخ ترجیحی و اولویت بهره برداری از آن برای جبران خسارت ناشی از تحریم‌ها تاکید کرد.

امکان رقابت با کشتیرانی دیگر کشورها را نداریم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

داجمر اظهار کرد: به دلیل این که کشورهای غربی ناوگان ایرانی را تحریم کردند امکان رقابت با بقیه شرکت های کشتیرانی در کشورهای دیگر را نداریم و خیلی از کشورها اجازه ورود به ما نمی دهند. این در حالی است که آن ها به راحتی می توانند به بنادر ما بیایند.

وی ادامه داد: وقتی بازار ما را تحریم کردند هزینه های زیادی به ما تحمیل می شود لذا مدیریت بحران اقتضا می کند که به طریقی هزینه های تحمیلی جبران شود.

به اعتقاد مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یکی از راهکارها اعمال تعرفه های ترجیحی برای شرکت های داخلی کشتیرانی است چون کشتیرانی های داخلی به دلیل رکود اقتصاد جهانی و تحریم ها دچار مشکلات زیادی شده اند و هزینه های زیادی نیز به آنها تحمیل شده است.

داجمر همچنین درباره لغو تحریم برخی شرکت های وابسته به کشتیرانی توضیح داد: تعدادی از شرکت هایی که وابسته به کشتیرانی جمهوری اسلامی بودند و عمده آن ها در آلمان و تعدادی هم در ایران فعالیت می کنند، در تحریم قرار داشتند که به این موضوع اعتراض کرده بودیم و سرانجام اعتراضمان پذیرفته شد و آن ها از فهرست تحریم خارج شدند.

وی گفت: این شرکت ها به دخالت داشتن در فعالیت های موشکی و هسته ای متهم شده بودند.

مهندس معین انصاری، [۲۳:۱۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

تشکر میکنیم از تمامی مدیران سازمان که میدانیم در خصوص تعرفه ها وقت زیادی صرف میکنند که هم مشتریانشان راضی باشند و هم خودشان گرفتار کسری بودجه نشوند. از کلیه دوستانی که مشارکت نمودند و مطالب ارزنده ای را بیان داشتند تشکر میکنیم و دوستان دیگر که وقت صرف کردند و مطالعه نمودند تشکر میکنم و همگی را بخدای یکتا میسپارم . شب خوش

دکتر غنچی، [۲۳:۱۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

شب خوش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۴۰۴.۰۲.۱۵]

خدا را شاکریم که اعضا محترم گروه مثل گذشته این بار هم در سطحی بسیار بالا و کیفیتی عالی و در اوج احترام نظراتشان را اعلام کردند و هر آنچه گفتند حق بود و ارزشمند و زیبا ، مجدداً از همه شما عزیزان تقدیر و تشکر میکنم و تا فرصت دوباره خدا یار و نگهدارتان باد ، شب خوش و آخر هفته خوب و خوشی داشته باشی ، یا حق

این نظر یکی از کارشناسان بود که نخواستند نامشان اعلام شود :

سازمان باید زیرساخت و اساس تعرفه ها رو کلاً بازنگری کنه . تعرفه های سازمان سنتی و قدیمی است . به عنوان مثال تعرفه شارژ اسکله براساس ظرفیت ناخالص کشتی محاسبه میشه در حالیکه میتوان براساس طول کشتی محاسبه کنن (طول کشتی هست که اسکله رو اشغال میکنه) یا مثلاً چرا کشتیرانی باید برای بنادری که در طول زمان نیاز کمتری به لایروبی دارد مبلغی مساوی با بندری بپردازد که هر چند سال یکبار باید لایروبی بشه؟ مشکل دیگه این هست که تعرفه ها کمتر بومی شده در حالیکه هر بندر شرایط خاص خودش و داره. مثلاً بندر بوشهر در حال حاضر از 120 درصد ظرفیت محوطه هاش داره استفاده میشه و حتی سر ریز کانتینر به منطقه دیگری داره ترانزیت میشه ؛ چرا تعرفه انبارداریش شبیه بندر شهید رجایی هست که نصف ظرفیتش خالیه؟

دوستان کشتیرانی هم حق دارند کافیه تعرفه های بنادر منطقه خلیج فارس رو با بنادر خودمون مقایسه کنیم خدمات ارائه شده رو هم مقایسه کنیم . مثلاً تحویل سوخت یا تحویل آب شیرین و ... اون موقع است که متوجه خواهیم شد. البته سازمان بنادر هم خصوصاً در بخش ترانزیت و ترانشیپ واقعا تعرفه ها رو کم کرده و حتی یک چهارم جبل علی ولی باز هم فایده ای نداشته و تحریمها اجازه رقابت پذیری ندادن.

سازمان بنادر و دریانوردی از ردیف بودجه‌یی برخوردار نیست. بنابراین طبیعی است که موضوع کسب درآمد را برای پوشش دادن هزینه‌ها دنبال کنند اما در این میان گناه مالکان کشتی، صاحبان کالا و شرکتهای حمل و نقلی و دیگران چیست؟

به نظر می‌رسد در این ارتباط باید راهکاری اندیشیده شود تا فشار مضاعفی به مشتریان بندری وارد نشود که برنامه ششم می‌تواند با ارایه پیشنهادهای و راه‌حل‌ها به کمک هر دو طرف بشتابد. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری و واگذاری خدمات بندری به بخش خصوصی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

هزینه‌های بندری کشور در مقابل کشورهای دیگر بالاست و بخشی از آن هم به این دلیل است که در کشور ما به هزینه‌های بندری به‌عنوان درآمد نگاه می‌شود و اگر نگاهمان این باشد که هزینه‌ها را افزایش دهیم مشکلی به وجود نخواهد آمد اما اگر این نگاه حاکم باشد که کشتی‌ها خارجی هستند و هزینه را آنها می‌دهند پس این هزینه وارد جیب خودمان می‌شود، این باور کاملاً اشتباه است.

هزینه‌های کشتی، قیمت‌های تمام شده را در بر می‌گیرد و زمانی که یک کشتی می‌خواهد کرایه حملش را اضافه کند، هزینه‌ها به قیمت تمام شده، اضافه می‌شود و اصطلاحاً عوارض بندری نام می‌گیرد.

اگر خدمات را در بنادر افزایش دهیم، افراد صاحب کشتی به این نتیجه خواهند رسید که مثلاً مدت زمان تخلیه به بنادر ایران 3 روز و مدت زمانی که به بندر کشوری دیگر بروند 10 روز خواهد بود. بنابراین، این موضوع نشان می‌دهد که وضعیت بنادر ایران بهتر است، پس صاحب کشتی کرایه را کاهش می‌دهد و با این تفاسیر در عین حال که افزایش هزینه‌های بندری وجود دارد درکنار آن خدمات بهتری هم ارائه می‌شود.

افزایش هزینه‌های بندری همیشه باید با توجه به دو موضوع صورت گیرد. خدماتی که در بندر به کشتی‌ها ارائه می‌دهیم و دیگری حقوق و عوارضی که دولت از این بابت دریافت می‌کند و در این میان شاید به جنبه افزایش هزینه‌های بندری توجه کنیم و این گرانی و افزایش عوارض را باعث افزایش درآمد دولت بدانیم اما در واقع افزایش هزینه‌ها دوباره به کشور باز می‌گردد.

تمام کشتی‌هایی که وارد کشور می‌شوند، عوارض تعیین شده را روی کرایه خود اضافه می‌کنند بنابراین افزایش هزینه‌های بندری به‌عنوان درآمدزایی از دیدگاه دولت برای کشور نمی‌تواند نتیجه مثبت داشته باشد و در درجه اول فقط بنادر را در مقوله رقابت با همسایگان در رتبه پایین‌تری قرار می‌دهد.

اما اگر افزایش هزینه‌های بندری از خدمات ارائه شده بهتر باشد، نکته‌ی بسیار ارزشمند است. به این معنا که هزینه‌ها را افزایش داده‌ایم اما در مقابل آن کیفیت خدمات را نیز بالاتر برده‌ایم. به‌عنوان مثال اگر قبل از افزایش هزینه‌ها تخلیه بار کشتی‌ها 4 تا 5 روز در بندر طول می‌کشید و معطل می‌شدند حال با افزایش هزینه‌ها در مقابل خدمات بهتری ارائه می‌شود. به این معنا که کشتی زودتر کالایش را تخلیه، زودتر بارگیری و زودتر بندر را ترک می‌کند و این موضوع از نظر اقتصادی کار مثبتی است. درحالت بعد از افزایش هزینه‌ها این زمان را کمتر می‌کنیم تا برای مالکان کشتی‌ها انگیزه ایجاد شود و در واقع با این

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

زمان کمتر نگر داشته کشتی‌ها در بندر موجب رقابت با بنادر کشورهای همسایه شده و باعث می‌شود در درجه بهتری قرار بگیریم.

به دلیل اینکه در حال حاضر مدیریت بنادر دولتی است و هزینه‌هایشان بالاست، می‌خواهند هزینه‌ها را از این طریق دریافت کنند که این موضوع بهره‌وری را کاهش می‌دهد و گرایش استفاده از بنادر کم می‌شود.

اگر افزایش هزینه‌های بندری را صرفاً از جهت درآمدی نگاه کنیم و هیچ‌گونه تغییر خدمات نداشته باشیم و فقط افزایش هزینه داشته باشیم چون این هزینه مجدداً به قیمت تمام شده کالا بازمی‌گردد نفعی برای کشور ندارد و در واقع ما داریم به کارآیی پایین اقتصادی‌مان در سازمان‌های دولتی یک پاداش می‌دهیم و مثل این است که به آنها بگوییم: کارایی شما پایین است. مشکلی نیست ما با افزایش هزینه‌های بندری کارآیی پایین اقتصادی دولت را جبران می‌کنیم اما بهتر است با فکر و سیاست خاص هزینه‌های بندری را افزایش دهیم و فقط به جنبه درآمدی آن فکر نکنیم بلکه تمام جوانب کار را ببینیم و در نظر بگیریم و در نهایت بهترین راهکار را اتخاذ کنیم.

زهره اخلاقی، [۱۲:۵۵ ۰۵.۰۲.۱۵]

سلام به همه عزیزان،

متأسفانه شب گذشته با سوویچ شدن مبحث نتوانستم مواردی را مطرح کنم که در اینجا با ذکر مستندات موارد را ارائه میدهم و امیدوارم جناب آقای دکتر جهانپنده و جناب آقای دکتر سرایی در این زمینه نظرات خود را بفرمایند.

زهره اخلاقی، [۱۲:۵۶ ۰۵.۰۲.۱۵]

۱- نرخ فله خشک جهت کالای صادراتی در سال ۱۳۹۱ مبلغ ۷۴۰ تومان/تن بوده و با لحاظ ۵۰٪ تخفیف جهت کالاهای حمل یکسره حدود ۳۷۰ تومان میشده است.

۲- نرخ فله خشک در سال ۱۳۹۲ یک دفعه با افزایش ۳۵۰ درصدی (بدون لحاظ کردن تخفیف) از نرخ ۷۴۰ تومان به ۲۵۹۲ تومان برای فله خشک و ۱۳۴۰۰ تومان برای کالای خطرناک رسیده است!!!!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

۳- مجددا در سال ۹۳ نرخهای سال ۹۲ با افزایش ۱۰٪ به میزان ۲۸۵۰ و ۱۴۷۳۰ تومان به ترتیب برای کالاهای فله خشک و خطرناک رسیده اند!!

سوال اول: علت این افزایش هنگفت در سال ۱۳۹۲ چیست؟!

سوال دوم: علت تفاوت هنگفت بالغ بر ۵۰۰ درصدی بین تعرفه کالای فله و خطرناک چیست؟؟؟ در مورد کالاهای کانتینری تفاوت THC کالای خطرناک و جنرال کارگو تنها ۵۰٪ است و حتی ocean freight نیز حدود ۳۰-۵۰٪ نسبت به جنرال کارگو بالاتر است؛ پس چرا در مورد کالای خطرناک که بر روی کشتی های فله بارگیری میشوند ۵۰۰ درصد !!! تفاوت وجود دارد؟!

زهرا اخلاقی، [۱۳:۱۴ ۰۵.۰۲.۱۵]

این تعرفه های مترتب بر کالای فله در حالی است که بسیاری از کالاها و بخصوص آنچه یکدفعه با تغییر تعرفه در زمره کالاهای خطرناک قرار گرفت از خارج اسکله و از انبارهای خارج از محوطه بندری به اسکله می آیند و بر روی کشتی ها در اسکله ها بارگیری می شوند؛ ضمن آنکه کلیه جابجایی ها و تجهیزات بارگیری توسط شخص صادر کننده و کشتی چارتر شده و به هزینه وی انجام می شود و جز گذر از مسیر بندری هیچ خدماتی داده نمیشود.

فصل چهارم :

مباحث عمومی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

نقد و بررسی معایب و محاسن ادغام وزارت خانه های راه و ترابری و مسکن و شهرسازی

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۳۰]

باعرض سلام و ادب خدمت عزیزان ارجمند

امشب انشاءالله به یکی از مهمترین موضوعات حمل و نقل کشور خواهیم پرداخت و از نظرات شما بزرگواران بهره مند خواهیم شد.

از همه سروران خواهش میکنم این موضوع به صورت کلان دیده شود و از منظر بخشی و صنفی به این موضوع پرداخته نشود.

سوال اول :

محاسن این ادغام چیست؟

سوال دوم :

معایب و اثرات منفی این ادغام چیست ؟

سوال سوم :

راهکارهای پیشنهادی عزیزان در اینخصوص چیست؟

انشاءالله گام به گام حرکت خواهیم کرد و از سوال اول شروع میکنیم.

مهندس قاسمی نژاد, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۳۶]

سلام و ارادت خدمت دوستان

در فرودین سال 90 دولت دست به ادغام چند وزارتخانه زد که موجب شد دو تا وزارتخانه راه و ترابری و مسکن و شهرسازی ادغام شوند.

ادغام دو وزارتخانه ای که علیرغم وجوه مشترکی که دارند از نظر ماهیت با هم تفاوت دارند

مهندس حمید نجف, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۳۶]

با سلام و عرض

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظر بنده این ادغام از اول هم اشتباه بود در عمل هم مشخص شد که این کار چندان کار مطالعه شده ای نبود گسترش و وسعت این دو وزارتخانه بقدری است که خود وزیر محترم راه را در بعضی از تصمیم گیریها دچار سر در گمی کرده است

مهندس قاسمی نژاد، [۱۲۰۵.۱۵ ۲۱:۳۷]

هدف دولت و مجلس در ان سال در ادغام، کوچک سازی بود بطوریکه دو مجموعه با هم ادغام شوند و ساختار انسانی و وظیفه جدید شکل بگیره در صورتی که این امر محقق نشد

مهندس احمدی، [۱۲۰۵.۱۵ ۲۱:۳۸]

سلام

به نظر بنده تغییرات بنیادی در اصلاحات ساختار سازمانی نیازمند مطالعات عمیق با تعیین مأموریت و وظائف دقیق است

مهندس قاسمی نژاد، [۱۲۰۵.۱۵ ۲۱:۳۸]

و کوچک سازی در حد وزیر، معاون وزیر و یک معاون پارلمانی از ساختار وزارتخانه بود

مهندس احمدی، [۱۲۰۵.۱۵ ۲۱:۳۹]

در این ادغام به نظرم مطالعات و جهت گیری مناسب تنظیم نشده است

محمد سیاوشی، [۱۲۰۵.۱۵ ۲۱:۳۹]

دوستان اول از محاسن بگوئیم و بعد برویم سراغ معایب

آقای رحیمی، [۱۲۰۵.۱۵ ۲۱:۳۹]

امکان استفاده از پتانسیل های نیروی انسانی متخصص در زمینه عمران و همچنین اعتبارات این دو وزارتخانه شاید یکی از دلایل ادغام بوده است که البته کارشناسی شده نیست.

مهندس احمدی، [۱۲۰۵.۱۵ ۲۱:۳۹]

بنابراین لازم است اشتباه مجدد اتفاق نیافتد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[Saeid Jafari, ۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۳۹]

وجه تشابه وزارتخانه های مسکن و راه فقط مصالح ساختمانی بکار رفته در ساخت مسکن و جاده و اسکله ... هست ولاغیر

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۳۹]

آیا محاسن داشته این ادغام یا خیر؟

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۳۹]

اگه همگان میگویند خیر

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۰]

میروم به سمت معایب

مهندس احمدی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۰]

لذا لازم مطالعات مجدد جهت اصلاحات انجام شود نه تفکیک مجدد

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۰]

احسنت جناب مهندس احمدی

اصلاحات مجدد

آقای رحیمی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۰]

ضمن احترامی که به تصمیم سازان و تصمیم گیرندگان هست بنظر میرسد محاسن پایه ای و کلان وجود ندارد

مهندس حمید نجف, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۰]

متأسفانه بیشترین نا کارآمدی ما حاصل این ادغام را ما در حوزه راه مشاهده می کنیم حوزه ای که وزیر محترم کمتر تجربه کاری در آن دارند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۱:۴۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

از حمله معایب این ادغام نبود و یا عدم تعیین استراتژی است که لازم است مطالعات دقیق در فلسفه وجودی این ساختار انجام شود

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

پس ظاهراً محاسنی و مزایایی مد نظر عزیزان نیست

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

بسیار خب

[۲۱:۴۲ ۱۲.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [

دغدغه های اجتماعی مردم برای تهیه مسکن به حدی زیاده که تمام وقت وزیر رو میگیره و واقعا فرصتی برای راه نیمونه

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

دوستان از اثرات منفی بگویند

مهندس احمدی, [۲۱:۴۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

بنابراین می توان چنین اشاره نمود که ساختار وزارت خانه باید حاکمیتی طراحی شود و کلیه وظائف تصدی گری به سازمان ها و شرکتهای تابعه منتقل شود

مهندس احمدی, [۲۱:۴۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

طراحی ساختار سازمانی براساس رگولاتوری و تنظیم بخش مقررات و سازمانهای تابعه بازوهای اجرایی

آقای رحیمی, [۲۱:۴۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

به بخش راه باید مقوله وسیع و بسیار مهم حمل و نقل را هم اضافه کرد،، بخشی که خود در حد یک وزارتخانه مسئولیت و شرح وظایف دارد،،

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۱:۴۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

این ساختار طراحی شده پر از عیب است که لازم است اصلاح شود

مهندس احمدی, [۲۱:۴۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

و به نظرم به تفکیک نیازی نیست

خانم روستا, [۲۱:۴۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

سلام. در تایید سخنان آقای جعفری در خصوص گستردگی حوزه مسکن, باید بگویم من اظهارات سه ماه گذشته آقای اخوندی را سرچ کردم, چهار صد خبر پیدا کردم که حداقل ۳۰۰ مورد درباره مسکن بود.

منوچهر هادی, [۲۱:۴۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

تصمیم بطور کلی عجولانه بوده است و هیچ نشانه ای از کار کارشناسی در آن نیست

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

در زمان ادغام در حوزه حمل و نقل و راه با ادغام صورت گرفته, خیلی از مباحث اصلی حوزه حمل و نقل و راه با حاشیه رانده شد. و مباحث حمل و نقلی مورد غفلت قرار گرفت و حوزه مسکن تمام وجود وزارتخانه را تحت تاثیر قرار داد. البته در دولت جدید این نقیصه در حال جبران هست

مهندس حمید نجف, [۲۱:۴۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

گستره فعالیت و بزرگی ساختار از یک سو و منافات زیاد در تخصص های دو وزارتخانه

مهندس چلوپی, [۲۱:۴۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

با سلام خدمت اعضا محترم گروه

آقای رحیمی, [۲۱:۴۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

توجه یک سو به بخش مسکن و از طرفی استفاده از مدیران با تخصص مسکن در بسیاری استانیها کار آمدی حوزه راه را کم کرده است

[۲۱:۴۵ ۱۲.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سازمان بنادر و دریانوردی ، سازمان هواپیمایی ، راهداری و حمل و نقل جا ه ای . راه آهن . هر کدام از این سازمانها خود به غول هستن و تجمیعشون با وزارت مسکن واقعا عجیب و غریب بود

خانم فاریابی, [۲۱:۴۶ ۱۲.۰۵.۱۵]

وزارت راه قبلا از ادغام با جهاد کشاورزی آسیب دیده بود ولی از ادغام با مسکن بیشتر تضعیف شد. بخصوص که انگیزه ادغام اخیر سیاسی بود نه فنی و کارشناسی.

مهندس چلوپی, [۲۱:۴۷ ۱۲.۰۵.۱۵]

آنچه عرض میکنم از باب سیاسی نیست و در جهت درک علت اقدام مهم است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۷ ۱۲.۰۵.۱۵]

ممنون میشم وارد سیاست نشیم و فقط از بعد فنی به موضوع پردازیم و طبق مقررات گروه حرکت کنیم

آقای رحیمی, [۲۱:۴۷ ۱۲.۰۵.۱۵]

شاید جناب وزیر محترم هم بدلیل فشارهای نمایندگان و سایرین ناخواسته به فعالیت بیشتر در حوزه مسکن می پردازند

خانم روستا, [۲۱:۴۸ ۱۲.۰۵.۱۵]

قرار بود آقای تیم آقای اخوندی در پاسخ به مطالبه بخش حمل و نقل در خصوص تفکیک مطالعاتی انجام دهد و بر اساس آن در مورد ادامه ادغام یا تفکیک تصمیم بگیرند اما تا کنون هیچ سخنی از این مطالعه و نتیجه آن اعلام نشده است. در حالی که مطالعات اعضای شورای حمل و نقل همگانی بر تفکیک تاکید داشت.

مهندس حمید نجف, [۲۱:۴۸ ۱۲.۰۵.۱۵]

متأسفانه بیشترین ضربه را در حوزه راه و ترابری از این ادغام صنعت هوایی خورد

مهندس میرشفایی, [۲۱:۴۸ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با سلام ادغام این دو وزارتخانه بدون هیچگونه استراتژی صورت گرفته و عمل طرح موفقی نبوده

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۴۸ ۱۲.۰۵.۱۵]

حوزه حمل و نقل در وزارت راه دارای گستردگی هست، حجم کار زیادی هم دارد. بطوریکه حداقل با چند روش حمل و نقلی سر کار داریم که هر کدام گستره وسیعی دارند

مهندس حمید نجف، [۲۱:۴۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

جالبه خود وزیر محترم راه نیز قبل دریافت پست وزارت جزو منتقدین این ادغام بود

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۵۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

در حدود همیشه گفت 30 درصد از کجورها مثل نالزی، امریکا، روسیه و وزارت به عنوان حمل و نقل جدا از سایر وزارتخانه ها دارد فعالیت می کند

مهندس چلوپی، [۲۱:۵۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

اصولا تصمیم گیریها در دولت گذشته بیشتر تابع انفعال در قبال اتفاقات و حوادث تا اینکه به راهبردهای کلی توجه شود و این اقدام هم بدون ارزیابی ارزشی و فقط از دید متدلوژی تابع همان روش کلی بود

مهندس حمید نجف، [۲۱:۵۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

هر کدام از شبکه های زیر مجموعه وزارت راه به دلیل گستردگی خود قابلیت یک وزارتخانه را دارد

مهندس احمدی، [۲۱:۵۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

اشتباه را با اشتباه تکرار نکنیم

مهندس احمدی، [۲۱:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

مطالعات کارشناسی دقیق و اصلاحات ساختاری بر بنیان خاکمیت در شرایط ادغام فعلی

مهندس حمید نجف، [۲۱:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

تجربه را تجربه کردن خطاست جناب احمدی عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سرهنگ خوشبخت, [۲۱:۵۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

سلام و عرض ادب و احترام محضر اساتید محترم. خدا قوت

مهندس باقری, [۲۱:۵۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

سلام و شب بخیر و عرض ادب

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

سلام جناب سرهنگ خوشبخت

سلام جناب مهندس باقری

مهندس چلوپی, [۲۱:۵۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

من در مورد روش و راهبرد تصمیم گیری و زمینه های آن عرایضی داشتم و اصلا جنبه سیاسی آن الان اهمیتی ندارد علی ایحال به مدیریت گروه احترام می گذارم و بحث را از این منظر ختم میکنم

مهندس احمدی, [۲۱:۵۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

برون سپاری و انتقال وظائف به زیر بخش ها و ازاد سازی و تنظیم ستاد بر پایه نقش های خاکمیت دولت در بخش اول اشتباهات را کمرنگ می کند

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۵۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

با عرض سلام خدمت همه عزیزان

دو خلا بزرگ در صنعت حمل و نقل جاده ای کشور وجود دارد

یک, نبود نظام جامع حمل و نقل و دوم, بانک تخصصی حمل و نقل

در مقابل دو ظرفیت عالی در وزارت ارتباطات وجود دارد یکی شرکت پست و دیگری پست بانک

مهندس حمید نجف, [۲۱:۵۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

به نظر من دولت باید سریعاً لایحه تفکیک این دو وزارتخانه را آماده و تقدیم مجلس کند

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۵۶ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در کشوری مثل هندوستان برای هر کدام از مدهای حمل و نقل وزارتخانه جداگانه مثل، وزارت حمل و نقل و بزرگراه، وزارت دریانوردی، وزارت راه آهن تاسیس شده

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۵۷ ۱۲.۰۵.۱۵]

البته طی طرحی جامع خدمت وزرا محترم راه و ارتباطات پیشنهادهای مبنی بر استفاده از ظرفیتهای یاد شده ارایه داده ام که ظاهراً مورد استقبال و پذیرش آقایان واقع شده

مهندس احمدی, [۲۱:۵۷ ۱۲.۰۵.۱۵]

مطالعات تطبیقی خیلی خوب است ولی اصلاحات بر اساس شرایط سیاسی اقتصادی و جغرافیایی

مهندس میرشفایی, [۲۱:۵۷ ۱۲.۰۵.۱۵]

بنده توجه دوستان را به سند چشم انداز در حوزه حمل و نقل ریلی جلب میکنم در این سند 25000 کیلومتر خط هدف گذاری شده است این یک تکلیف بزرگی برای یک وزارتخانه است

مهندس حمید نجف, [۲۱:۵۷ ۱۲.۰۵.۱۵]

اگر این ادغام حسنی داشت حداقل باید طی این مدت حداقل کارشناسان این حوزه به بعضی از آن اشاره میکردند

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۵۸ ۱۲.۰۵.۱۵]

امیدوارم در آینده ای نزدیک اتفاقات خوبی در سطح کلان بیفتد

مهندس باقری, [۲۱:۵۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

بنظر اینجانب هم ادغام ضررش بیشتر از سودش بوده، تمرکز و تخصص حمل و نقل دچار آشفتگی شده، سازمان های طرف حمل و نقل عمدتاً درآمد زا هستند واز دیگر سو سازمان های طرف مسکن بیشتر بودجه میبلعند.

مهندس چلوپی مدیرعامل مهاب, [۲۱:۵۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

یک مشکل اساسی و در واقع یک سوال اساسی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اینست که معیار تشکیل یک وزارتخانه چیست ؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۰ ۱۵.۱۲.۰۵]

دوستان عزیز پس حال که همه ما مضرات را بیشتر از منافع میدانیم
راهکارها را بفرمایید؟

آقای شریفی مطلق, [۲۲:۰۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

اصلاح ساختار

تشکیل وزارت راه و ارتباطات

[۲۲:۰۱ ۱۲.۰۵.۱۵] Saeid Jafari,

یعنی از چاله در بیاییم بریم تو چاه؟

مهندس چلویی, [۲۲:۰۱ ۰۵.۱۵.۱۲]

و در حقیقت ریشه تغییرات زیاد در ساختار وزارت خانه ها به نبود پاسخ این سوال برمیگردد

آقای رحیمی, [۲۲:۰۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

بنده با نظر جناب مهندس شریفی مطلق موافقم

خانم فاریابی, [۲۲:۰۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

اینکه به راحتی بتوان دو وزارتخانه رو ادغام یا تفکیک کرد نشانه شتابزدگی در تصمیم گیری هاست.
برای همین آسیب می بینیم. شاید هر کدام در جای خود حرکت لازمی باشه ولی شتابزدگی، و
انفعالی عمل کردن اجازه نمیده شاکله ای درست بشه و قوام پیدا کنه

مهندس حمید نجف, [۲۲:۰۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

به نظر من دولت باید سریعاً لایحه تفکیک این دو وزارتخانه را آماده و تقدیم مجلس کند

خانم روستا, [۲۲:۰۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظر من ابتدایی ترین کار این است که آقای وزیر به طور شفاف بگویند آیا به قول خود در ابتدای تصدی وزارتخانه در مورد مطالعه در این مورد وفا کرده اند و اگر کرده اند نتیجه مطالعه چه بوده شاید واقعا نتیجه فایده کننده باشد.

مهندس حمید نجف, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۰۳]

این هم راهکار برادر سیاوشی

مهندس باقری بنادر, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۰۳]

حمل و نقل بایستی به ریشه و فلسفه وجودیش که همانا تسهیل واردات و صادرات و ترانزیت و ارائه خدمات مسافریست بازگردد و از طریق تسهیل جابجایی کالا و مسافر زیرساخت های رفاه و توسعه را فراهم آورد

[۱۲۰۰۵.۱۵ Saeid Jafari, ۲۲:۰۳]

وزارت راه خودش 4 تا غول داره که هر یک پتانسیل تبدیل به وزارتخانه مستقل و دارن و من موندم چرا برخی دوستان دوست دارن حتما با یه وزارتخانه دیگه ادغام بشه. حالا مسکن و بذاریم کنار با ارتباطات ادغامش کنیم؟

محمد سیاوشی, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۰۵]

سلام جناب مهندس هدایتی عزیز

مهندس قاسمی نژاد, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۰۵]

دوستان

من تعریف کلی میکنم

(وزارت راه و شهرسازی، ادغامی عجولانه

اینک تصمیم تفکیک اما کارشناسانه)

آقای رحیمی, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

جناب سیاوشی مطمئنا اگر پیشنهاد ادغام وزارت راه با وزارت ارتباطات در بعنوان یک راهکار نهایی در بین اعضای گروه به رای گذاشته شود پیش بینی می شود بالای 80 درصد موافق هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای شریفی مطلق, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

دوستان عزیز, با توجه به واگذاری قسمت اعظم وظایف وزارت ارتباطات و سنخیت وظایف باقیمانده با وظایف وزارت راه, موضوع ادغام این دو وزارتخانه به نظر من بهترین گزینه است

[Saeid Jafari, ۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

آقای رحیمی ضمن احترام به دیدگاه شما من مخالفم

مهندس هدایتی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۰۷]

نه بعنوان دفاع از ادغام ولی بعنوان یکی از محاسن بالقوه این ادغام باید عرض کنم امکان تصمیم گیری متمرکز درباره چگونگی توسعه راهها و سکونتگاه ها است در حال حاضر بشدت دچار آشفتگی و تفرق است

مهندس حمید نجف, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۰۸]

اینکه اکثر قریب به اتفاق کارشناسان رای به تفکیک میدهند موضوع مهمی است که می طلبد وزارتخانه به آن عنایت کند

محمد سیاوشی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۰۸]

یعنی دوستان با تفکیک موافقت؟
تفکیک هم به خودی خود هزینه های زیادی دارد

محمد سیاوشی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۰۹]

گزینه اصلاحات مناسبتر نیست؟

[Saeid Jafari, ۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۰۹]

آقای سیاوشی ضرر رو هر جا جلوش بگیری منفعته

آقای شریفی مطلق, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۰۹]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دوستان قوی ترین زیرساختهای نرم افزاری و مغز افزاری در شرکت پست وجود دارد در حالیکه بخش حمل و نقل جاده ای از نبود پرتال حمل و نقل البته به مهنای واقعی و کاربردی رنج میبرد

مهندس حمید نجف, [۲۲:۰۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

چرا ادغام مگر قطع الرجال است

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

یعنی چی جناب نجف عزیز؟

مهندس هدایتی, [۲۲:۱۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

اینکه ۶۳ درصد تصادف فوتی کشور در حوزه برون شهری در محدوده شهرها اتفاق میافتد ناشی از عدم تطابق طرحهای تفصیلی سکونتگاه ها با طرح جامع توسعه راهها است

مهندس حیدری, [۲۲:۱۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

با عرض سلام و ادب

باید بررسی کرد از لحاظ اهداف هر وزارت خانه وزارت راه و ترابری چقدر نزدیک به وزارت مسکن و شهرسازی است

وزن اشتراکات چقدر هست

اصلا اهداف دو وزارت خانه از یک جنس و باهم جمع پذیر هست

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۱۰ ۱۵.۱۲.۰۵]

ضمن تشکر از طرح سوال بسیار خوب. بنظر حقیر ادغام این دو وزارت خانه یکی از اشتباهات بزرگ و راهبردی بوده که بدون مطالعات لازم و کارشناسی انجام پذیرفت در دنیای امروز بحث حمل و نقل و ترافیک یک وزارت خانه استراتژیک محسوب میشود. تحت یک مدیریت بخش زیادی از ماموریتهای محوله این دو وزارت خانه از نظر ها دور بوده و اصلا فراموش شده است حوزه وزارت راه فوق العاده گسترده هست ضمن اینکه نوع فعالیت و ماموریت های هر دو با هم فرق دارند. لذا بنظر باید با نگرش به واقعیات باید این دو حوزه جدا از هم مدیریت شوند.

آقای شریفی مطلق, [۲۲:۱۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در حالیکه پست بانک با گسترده ترین شبکه بانکی زبان ده هست
ما هنوز بانک تخصصی حمل و نقل نداریم!!!!!!!

مهندس قاسمی نژاد, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۱۰]

اگر دیدی کارشناسانه و جدی به وظایف حوزه حمل و نقل داشته باشیم و عقب ماندگی را در کشورمون در نظر بگیریم، نیاز فراوانی به توسعه زیرساختها داریم که میشه گفت از برنامه پنجم هم عقب هستیم

آقای رحیمی, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۱۰]

همانطور که اشاره شد بسیاری از وظایف و مسئولیتهای وزارت ارتباطات واگذار شده و بدنه وزارتخانه کوچک شده و اگر تکلیف این باشد که حتما باید دو وزارتخانه در هم ادغام شود گزینه خوبی است البته اگر زمینه ایجاد یک وزارتخانه مستقل وجود داشته باشد که عالی ست

مهندس دل قوی, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۱۱]

وزارت راه و شهرسازی به تنهایی خود یک وزیر و وزارتخانه مستقل میخواهد

مهندس حمید نجف, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۱۱]

دوستان پیشنهاد میدهند از اینجا جدا شویم بریم با یک وزارتخانه دیگه ادغام شویم یعنی از چاله در بیائیم بیفتیم تو چاه

مهندس باقری, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۱۲]

تفکیک هم باید با حوصله و کارشناسانه انجام شود، پانسمان این زخم را اگر به ناگهان برداریم، مریض دچار شوک میشود

مهندس دل قوی, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۱۲]

موردی که تا تاکنون وزیر مورد استیضاح قرار گرفته مربوط به مسکن بوده

مهندس حیدری بنادر, [۱۲۰۰۵.۱۵ ۲۲:۱۳]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آیا به صرف رشته تحصیلی دانشگاهی راه و ساختمان میتوان به نتیجه رسید وزارت راه و مسکن و شهرسازی؟!
ترابری چه شد؟!

مهندس معین انصاری، [۲۲:۱۳ ۰۵.۱۵.۱۲]

با سلام و احترام خدمت دوستان . بنده برای اینکه بحث را یکم داغ کنم . کاملاً با ادغام وزارتخانه به همین موجود موافق هستم ولی فکر میکنم این ادغام شامل يك سري اقدامات اوليه اي بود که تاکنون صورت نپذیرفته است

مهندس میرزایی بورس کالا، [۱۳:۲۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

هزینه ادغام را دادیم و حالا مجدداً برای تفکیک هم زمان و هم بایستی هزینه هنگفتی پرداخته شود

مهندس دل قوی، [۲۲:۱۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

و این یعنی اینکه تمرکز وزارتخانه به سمت مسکن دارد پیش میرود

آقای رحیمی، [۲۲:۱۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

دوستانی که نظر مخالف دارند به این نکته توجه بفرمایند که اگر زمینه برای ایجاد وزارتخانه مستقل وجود داشته باشد اولویت اول است ولی اگر قرار باشد با وزارتخانه دیگری ادغام شود،، وزارت ارتباطات پیشنهاد می شود

دکتر بامیری، [۲۲:۱۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

با سلام خدمت عزیزان

باید بگویم که وزارت راه آنقدر حیطة وظایفش بزرگ و وسیع است که احتیاجی به ادغام با وزارت دیگر ندارد

مهندس میرزایی، [۲۲:۱۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

چرا با همین وضع به فکر اصلاح ساختار نباشیم

مهندس رحام، [۲۲:۱۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

هنگام ادغام چند مورد تحلیل بابت مزایای ادغام منتشر شد،؟؟؟؟
کسی طرح کارشناسی شده
که توسط دولت منتشر بشه دیده؟

مهندس میرزایی بورس کالا، [۲۲:۱۴ ۱۲.۰۵.۱۵]
اصلاحات فقط تفکیک نیست

مهندس رحام، [۲۲:۱۵ ۱۲.۰۵.۱۵]
این مدل ادغام برای کشورهای مثل ایران که در حوزه حمل و نقل و راهسازی موقعیت ویژه و کوریدور دارند کجا و در چه مدلی اجرایی شده؟

مهندس هدایتی، [۲۲:۱۵ ۱۲.۰۵.۱۵]
بهترین تصمیم ایجاد وزارت حمل و نقل است که مسولیت حمل و نقل درون و برون شهر را داشته باشد

دکتر بامیری، [۲۲:۱۵ ۱۲.۰۵.۱۵]
ضربه‌ای که این ادغامی بی مطالعه به روند توسعه کشور زده را سالها طول خواهد کشید تا جبران کرد

آقای شریفی مطلق، [۲۲:۱۶ ۱۲.۰۵.۱۵]
اگر روی ادغام تاکید میکنیم صرفا بواسطه الزامات قانونی مبنی بر کم شدن تعداد وزارتخانه هاست

مهندس هدایتی، [۲۲:۱۶ ۱۲.۰۵.۱۵]
یکپارچه سازی حمل و نقل کشور یک ضرورت است

مهندس حمید نجف، [۲۲:۱۷ ۱۲.۰۵.۱۵]
پا فشاری و عجله دولت قبل جهت ادغام بیشتر به دلیل استیضاح بهبهانی بود اگر این برکناری در کار نبود خود دولت سابق هم علاقه ای به این ادغام و لجبازی نداشت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۲۲:۱۷ ۱۲.۰۵.۱۵]
بعنوان اولویت اول،، نظر جناب هدایتی عالیست..

خانم روستا, [۲۲:۱۷ ۱۲.۰۵.۱۵]
به نظر من هم وزارت راه باید مستقل باشد و با وزارتخانه دیگری ادغام نشود , هر ادغامی فقط به ضرر حمل و نقل خواهد بود.

مهندس میرزایی, [۲۲:۱۷ ۱۲.۰۵.۱۵]
اگر تفکر اصلاح ساختار با هدف کوچک کردن وزارت فعلی و برون سپاری و خصوصی سازی پیاده شود به مقصود و هدم نزدیکتر میشویم

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۷ ۱۲.۰۵.۱۵]
بنده با نظر جناب مهندس هدایتی موافقم.
وزارتخانه ای که متولی حمل و نقل درون و برون شهری باشد.
جدا بودن این دو موضوع اسباب بسیاری دارد. خیلی از برنامه ها هم به دلیل مدیریت جداگانه قابل اجرا نیست

آقای یحیایی, [۲۲:۱۷ ۱۲.۰۵.۱۵]
وزارت راه و شهرسازی فقط در شن و ماسه با هم وجه مشترک دارند هر چند نوع شن و ماسه مورد کاربرد در دو صنعت نیز از نظر اندازه با هم تفاوت داشته باشند □

دکتر بامیری, [۲۲:۱۷ ۱۲.۰۵.۱۵]
هندوستان وزارتخانه shipping دارد در حالیکه در ایران سازمان بنادر یک جزء از وزارت راه و ترابری و مسکن و شهرسازی است

مهندس معین انصاری, [۲۲:۱۸ ۱۲.۰۵.۱۵]
دوستان توجه داشته باشند در کشورهای پیشرفته که تصدی گری را به بخشهای خصوصی و بازار سرمایه واگذار کرده اند همگی در حال ادغام و کوچک کردن دولت هستند و دولت را بعنوان نظار بر اقتصاد و سیاست وغیره انتخاب کرده اند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۲:۱۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

اگر از بعد ارتباط توسعه جمعیتی و ارتباطات به موضوع نگاه کنیم می توان ساختار موجود را با نگاه ملی اصلاح نمود و نگاه صنفی

[۲۲:۱۹ ۱۲.۰۵.۱۵ Saeid Jafari,]

آقای انصاری عزیز حرف شما کاملا متین ولی چرا وزارت راه با مسکن؟ چه وجه اشتراکی داشتن؟

دکتر بامیری, [۲۲:۱۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

کوچک شدن دولت به معنای کم کردن وزیر نیست

مهندس احمدی, [۲۲:۱۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

البته نه نگاه صنفی

مهندس حمید نجف, [۲۲:۲۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

به نظر بنده جناب سیاوشی عزیز باید جمع بندی نظرات کارشناسان محترم را به اطلاع وزیر محترم و اعضای کمیسیون عمران مجلس برسانند

مهندس باقری, [۲۲:۲۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

کوچک شدن دولت به معنای غیرتخصصی شدن بدنه دولت هم نیست

دکتر بامیری, [۲۲:۲۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

ما در ایران فقط تعداد وزیر را کم کردیم و بجای آن دهها معاون وزیر و قائم مقام اضافه کردیم

مهندس هدایتی, [۲۰:۲۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

قرار داشتن مدیریت حمل و نقل شهری در یک وزارتخانه از بنیان سیاسی باعث عقب افتادگی آن و آسیبهای فعلی از جمله معضلات ترافیک , عدم بهره وری و ... است

مهندس میرزایی, [۲۲:۲۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دوستان چه غلط و چه درست ادغام صورت گرفته، برای شرایط فعلی باید فکری کرد

مهندس حیدری، [۱۲۰۵۰۵.۱۵:۲۲:۲۰]

جناب استاد انصاری سلام

در ایران همه بهتر میدانند شعار خصوصی سازی بیشتر سهم شرکت های خصولتی و یا شرکت های تعاونی های فارچی هست که معتقد به از این جیب به اون جیب هستن تا انجام کار

مهندس میرزایی، [۱۲۰۵۰۵.۱۵:۲۲:۲۱]

فرمایش جناب بایری کاملاً درسته

آقای رحیمی، [۱۲۰۵۰۵.۱۵:۲۲:۲۱]

بنظر میرسد در خصوص ادامه فعالیت وزارت راه و.. دو پیشنهاد در گروه مطرح است که با توجه به سیاست دولت و برنامه توسعه به ترتیب مستقل بودن وزارت راه- ایجاد وزارت حمل و نقل و در صورتیکه ناچار به ادغام باشیم،، ادغام با وزارت ارتباطات،،

خانم روستا، [۱۲۰۵۰۵.۱۵:۲۲:۲۱]

پاسخ کدامیک از پرسشهای آقای رهام مثبت است. هیچ کدام

دکتر بامیری، [۱۲۰۵۰۵.۱۵:۲۲:۲۲]

باید تمرکز را بر بازگرداندن اوضاع به شرایط قبل قرارداد و وزارتخانه ها به وضعیت اولیه خود برگردانده شوند

آقای فتحی، [۱۲۰۵۰۵.۱۵:۲۲:۲۲]

وقتی به عنوان این وزارتخانه نگاه میشود بلافاصله رشته دانشگاهی مهندسی راه و ساختمان به ذهن متبادر میشود. یعنی نگاه به موضوع از دیدگاه سازه نه ماموریت، رسالت و تخصص

مهندس دل قوی، [۱۲۰۵۰۵.۱۵:۲۲:۲۲]

استقلال وزارتخانه بهترین گزینه است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[Saeid Jafari, ۱۳۰۵.۱۵.۲۳:۲۳]

بررسی مزایا و معایب تفکیک در قالب یک طرح کارشناسی اولین اقدام باید باشه

مهندس هدایتی, [۱۳۰۵.۱۵.۲۳:۲۳]

برگشت به حالت قبل

دکتر بامیری, [۱۳۰۵.۱۵.۲۳:۲۳]

بعد باید نشست و راهکار مبنی به واگذاری اختیارات بسیاری از وظایف به بخش خصوصی نمود

مهندس هدایتی, [۱۳۰۵.۱۵.۲۳:۲۳]

عملا غیر ممکن است

مهندس حمید نجف, [۱۳۰۵.۱۵.۲۳:۲۳]

ما به جای اصلاح ساختار تنها یک وزیر را تعدیل کردیم

[Saeid Jafari, ۱۳۰۵.۱۵.۲۴:۲۳]

برگشت به حالت قبل ولی نه با عجله بلکه با کارشناسی و مطالعه

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵.۲۴:۲۳]

چی غیر ممکنه جناب مهندس هدایتی؟

مهندس حمید نجف, [۱۳۰۵.۱۵.۲۴:۲۳]

این کوچک سازی نیست

مهندس احمدی, [۱۳۰۵.۱۵.۲۴:۲۳]

موافق با جدا سازی نیستم اگر اصلاحات منطقی و بر پایه تقویت نقش حاکمیت باشد و وظائف اجرایی

به سازمانهای تابعه منتقل شود می توان نتیجه را مثبت دید

دکتر بامیری, [۱۳۰۵.۱۵.۲۵:۲۳]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

همانگونه که به سادگی آب خوردن این ادغام را انجام دادند این برگشت هم به همزن سادگی امکانپذیر است

آقای رحیمی, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]

معمولا برگشت به عقب ممکن نیست پس باید به ایجاد یک وزارتخانه جدید یا بناچار ادغام با وزارتخانه دیگر فکر کرد.

مهندس هدایتی, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]

واقع بینانه نگاه کنیم بازگشت به حالت قبل غیر ممکن است

مهندس حیدری, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]

تخصیص بودجه وزارت خانه تجمیعی بنا به اولویت قابل شیر به اولویت بالاتر می شود

مهندس احمدی, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]

در خال حاضر حتی شرکتهای تابعه نقش حاکمیت دارند فقط تمرکز به وزارتخانه نداشته باشیم

خانم روستا, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]

در چند سالی که از ادغام گذشته است چه نتیجه مثبتی کسب شده است . دوستان موافق ادغام بگویند شاید قانع کننده باشد

دکتر بامیری, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]

این برگشت به عقب نیست بلکه جلوگیری از صدمات بیشتر به اقتصاد کشور است

مهندس معین انصاری, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۲۶]

دوستان اینقدر کارها را سنگین تلقی نکنید موقعیکه حجم پرسنلی و ادارات متعدد و بودجه های کلان صرف کارهای دولتی شود و برای اینکه بگویم به طرف خصوصی سازی پیش رفتیم درصد ناچیزی واگذاری انجام داده باشیم دولت یا نهایتاً وزارتخانه ها انقدر بزرگ میشوند که بعد ما تازه میگویم وزارت راه چه ارتباطی با مسکن دارد . اول کار تصدی گری کاملاً" به مردم واگذار شود هیچ اشکالی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ندارد که وزارت راه و مسکن که حداقل از لحاظ ساختن جاده و مسکن با هم شباهتهایی دارند با هم ادغام شوند

مهندس احمدی، [۱۲۰۰۵.۱۵:۲۶:۲۲]

خب اصلاحات را به درستی و خارج از نظرات شخصی و دستوری انجام دهیم

مهندس هدایتی، [۱۲۰۰۵.۱۵:۲۶:۲۲]

راه جلوگیری از صدمات بیشتر لزوماً برگشت به عقب نیست

[Saeid Jafari, ۱۲۰۰۵.۱۵:۲۶:۲۲]

یعنی وزیر اختیارات خودش رو به روسای سازمانها تفویض کنه؟ اینکه مجدداً باعث بزرگ شدن چارت وزارتخانه خواهد شد

مهندس رحام، [۱۲۰۰۵.۱۵:۲۷:۲۲]

ضمن عرض ادب خدمت حضا و جناب مهندس سیاوشی عزیزم
عارضم در کشورهای توسعه یافته دولت سیاست گذار و بخش خصوصی مجریست
در کشور ما دولت عملاً خصوصی سازی را انجام نمیدهد که کوخک سازی دولت و ادغام به موازات آن
انجام شود

دکتر بامیری، [۱۲۰۰۵.۱۵:۲۷:۲۲]

ما کپی برداری کردیم فقط از روی ظاهر و نه از روی باطن
کسی موافق ادغام نبوده و نیست البته با مسکن،،

مهندس احمدی، [۱۲۰۰۵.۱۵:۲۸:۲۲]

هنوز وظائف و اختیارات شفاف نشده که در این خصوص بتوانیم بسادگی نظر بدهیم

دکتر بامیری، [۱۲۰۰۵.۱۵:۲۸:۲۲]

شما وزارت صنعت و بازرگانی هند را بررسی کنید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر بامیری, [۲۲:۲۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

هیچ ارگان و یا سازمان عظیمی درونش نیست

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۲۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

ایا تاکنون بازخورد فعالیت‌های ای این دو حوزه قبل و بعد از ادغام مورد بررسی قرار گرفته؟

مهندس رحام, [۲۲:۲۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

باز هم عرض میکنم این مدل ادغام برای کشورهای مثل ایران که در حوزه حمل و نقل و راهسازی موقعیت ویژه و کوریدور دارند کجا و در چه مدلی اجرایی شده؟

مهندس دل قوی, [۲۲:۲۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

به نظر میرسد ادغام دو وزارتخانه مسکن و راه و ترابری در دنیا هم منحصر بفرد باشد

دکتر بامیری, [۲۲:۲۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

حال آنرا با وزارت صنعت معدن و تجارت ایران مقایسه کنید

دکتر بامیری, [۲۲:۳۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

فقط بخش فولاد و خودروسازی یک دنیا است

مهندس احمدی, [۲۲:۳۰ ۱۵.۱۲.۰۵]

ساختارهای وزارت خانه ها باید منطق بر نظارت تصمیم گیری و کنترلی باشد به عبارتی نظام ساختار یافته حاکمیت

مهندس رحام, [۲۲:۳۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

بحث وزارت صمت که به نظر بدتر هم می آید عملا بسیاری از مسایل مغفول مانده و تک بعدی رفتار میشود

آقای رحیمی, [۲۲:۳۱ ۱۵.۱۲.۰۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

برای اصلاح امور هیچگاه از روشهای قبل و در شرایط گذشته استفاده نمی شود بلکه وضعیت جدید ایجاد و از شرایط جدید استفاده می شود

مهندس رحام, [۲۲:۳۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

جناب سیاوشی بنده معتقدم این ادغام بیشتر يك رفتار سياسي بود تا کارشناسي و جاي تامل دارد

مهندس دل قوی, [۲۲:۳۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

برای بازنگری از نتایج ادغام زمان مشخص شده بود ولی جناب آقای آخوندی فراموش کردند

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

(وزارت راه و شهرسازی, ادغامی عجولانه

اینک تصمیم تفکیک اما کارشناسانه)

مهندس حیدری, [۲۲:۳۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

جناب رهام شایدم تمرکز و صرف بودجه در جهت مسکن های مهر

دکتر بامیری, [۲۲:۳۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

دولت باید وظایف و بارها اضافه را از دوش خود بردارد تا بتواند چابهار حرکت کند و نه اینکه دو وزیر را یکی کند و بگوید کوچک سازی شده است

مهندس هدایتی, [۲۲:۳۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

بجای نقد بیشتر این ادغام بر روی راه حل‌های اصلاح وضعیت موجود متمرکز شد

مهندس رحام, [۲۲:۳۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

بله جناب حیدری

بعضی مخالفت داشتند

بالاخص معاونین وزارتي اما توجه نشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظرم در خصوص راهکارها باید جلسه ای دیگر گذاشت

مهندس رحام, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

عملا وزارت خانه ها تجارت داخلی می‌کردند

همین بحثی که وزیر محترم زنکنه هم از آن به ستوه آمدند

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

چون هنوز انگونه که باید وارد راهکارهای اجرایی نشدیم

آقای رحیمی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

زمانی حجم فعالیت‌های حمل و نقل شاید برای ایجاد وزارتخانه مستقل توجیه نداشت ولی در حال حاضر

با گسترش دامنه فعالیت‌ها و مسئولیت‌های حوزه حمل و نقل در شقوق مختلف آن وجود یک وزارتخانه

مستقل را لازم و ضروری نموده است

مهندس دل قوی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

در بخش مسکن هم وزارتخانه موفق نبوده و رفت و آمدهای وزیر به مجلس همش مربوط به مسایل

مسکن بوده

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۲:۳۵]

دوستان فکر نمیکنند مشکل اصلی ادغام یا تفکیک نیست؟

مهندس معین انصاری, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۲:۳۵]

دوستان چند سال دیگر شما انشالله شاهد دولت الکترونیکی کاملی خواهید بود . از این فرصتهای

بوجود آمده باید کمال استفاده را کرد و مردم را وارد صحنه نمود . اونوقت اگر خصوصی سازی بدرستی

انجام شود دوستانی که مخالف ادغام وزارت راه و مسکن هستند طرفدار ادغام وزارت راه و مسکن و

وزارت صنعت ، معدن و تجارت هم خواهند بود

آقای رحیمی, [۱۲.۰۵.۱۵ ۲۲:۳۶]

چون اساس کار مسکن از ابتدا و حتی قبل از ادغام کارشناسی نبوده!!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۳۶]

تفکیک عقب گرد از بیراهه است به جاده اصلی جناب رحیمی

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۳۷]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

دوستان فکر نمیکنند مشکل اصلی ادغام یا تفکیک نیست؟

مهندس قاسمی نژاد, [۰۵.۱۵.۱۲:۲۲:۳۷]

دوستان بزرگواری در گروه حضور دارند که در زمان ادغام از نزدیک در جریان فرایند کار بودند. جا داره نظراتشون را اعلام کنن

مهندس حیدری بنادر, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۳۷]

آیا می توان چند شرکت واقعا و کاملا خصوصی بزرگ و موفق را در راستای کوچک سازی دولت نام برد!!؟

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۳۷]

و مشکلات دیگری وجود ندارد که باید اصلاح شوند

مهندس دل قوی, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۳۷]

چون در بخش مسکن قرار بود الگوی ایرانی اسلامی در بخش کوچکتر آن (مسکن مهر) ایجاد شود که صورت نگرفت

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۳۸]

دوستان در حال حاضر وزارت راه و شهر سازی بیشتر عطر و بوی عمرانی دارد به دلایل متعدد

محمد سیاوشی, [۱۲.۰۵.۱۵:۲۲:۳۹]

و حمل و نقل کمتر مورد توجه قرار گرفته

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۲۲:۳۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

دقیقا جناب سیاوشی

مهندس رحام, [۲۲:۳۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

دقیقا فرمایش شما درسته اقای سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

حال باید برای این کم توجهی راه چاره ای اندیشید

مهندس رحام, [۲۲:۳۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

در مورد وزارت صمت هم همین مساله مشهود است

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

بنده با تفکیک کاملا مخالفم

و دلیل آن فرایندهای طولانی و همچنین هزینه های سنگین آن است

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

و اما پیشنهاد بنده :

مهندس احمدی, [۲۲:۴۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

با نظر جناب مهندس سیاوشی موافقم

مهندس حیدری, [۲۲:۴۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

دقیقا ,کاملا مشهود هست

آقای فتحی, [۲۲:۴۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

اگر بخواهیم از الگوی هزینه ای به موضوع نگاه کنیم این وزارت خیلی نقش خود را خوب بازی کرده و مبالغ هنگفتی هزینه ساخت ساختمان و احیانا راه داشته ولی اگر نگاهی از دیدگاه درآمد زایی و مثلا موضوع ارایه خدمات لجستیکی و ایفای نقش ترانزیت منطقه ای را ایفا کند این الگوی درستی نیست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس هدایتی، [۲۲:۴۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

وزارتخانه در حال حاضر توان تحمل یک شوک جدید را ندارد

مهندس احمدی، [۲۲:۴۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

پنّا بر اظهارات جناب آقای فتحي پس اصلاحات ساختاري لازم است بر همین پایه ازاد سازي و ایجاد شرایط رقابتي انجام شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

به نظر بنده باید در وزارتخانه دو معاونت ایجاد شود به نام های معاونت حمل و نقل و معاونت راه و شهرسازی

اولی جنبه مدیریتی و دومی جنبه عمرانی

و سایر معاونت ها مانند مالی ، اداری ، برنامه ریزی و غیره به هر دو معاونت خدمات می دهند مانند صدا و سیما

معاونت سیما و معاونت صدا

مهندس احمدی، [۲۲:۴۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

تسهیل در تصدی گری برای بازی گران و فعالان

آقای فتحي، [۲۲:۴۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

ما هنگامی که بخواهیم از دیدگاه ساخت سازه و هزینه های مربوطه به مطلب نگاه کنیم واقعا راه و ساختمان بهم خیلی مربوط هستند ولی از نظر ماموریت حمل و نقل بنظر سنخینی وجود ندارد

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

معاونین این دو معاونت ها هم خود باید در حد وزیر توانمند باشند

معاون حمل و نقل کاملا با تخصص حمل و نقل و معاونت راه و شهرسازی متخصص عمران

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظر این اصلاح کمترین هزینه و بیشترین تاثیر را خواهد داشت

مهندس احمدی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۴۵]

البته تعیین ساختار به این زودی کمی عجولانه است مباحث زیست محیطی و قوانین و مقررات و ... لذا لازم است مطالعات خیلی ریشه ای صورت گیرد

مهندس معین انصاری, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۴۶]

اگر شرایط امروزی را در وزارت راه و مسکن مشاهده کنیم بنظر شما در کدامیک از آنها بخش خصوصی و بخش تعاونی قویتر عمل کرده است؟ هر کدام که بیشتر عمل کرده باشد سمت و سوی وزارتخانه ای به آن خواهد بود

آقای فتحی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۴۷]

با نظر شما موافقم جناب علی احمدی. کاهش تصدی گری در بخشی که مربوط به حمل و نقل است و عوض آن ایجاد و تقویت زیر ساختها در خصوص راه که بقول جناب سیاوشی مربوط به معاونت عمران میشود

مهندس قاسمی نژاد, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۴۸]

تاکنون هم هزینه بالایی از تمام جوانب بابت ادغام پرداخت شده و واقعا اگر قرار بر تفکیک است اولین و آخرین مهم نگاه کارشناسانه و تخصصی هست

مهندس دل قوی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۴۸]

بخش راه به نظر میرسد قویتر عمل شده و مورد استیضاح هم بیشتر سمت و سوی مسکن داشته است

محمد سیاوشی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۴۹]

دوستان نظرشان در خصوص ایجاد دو معاونت حمل و نقل و معاونت راه و شهرسازی چیست؟

مهندس دل قوی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۴۹]

با توجه به تاکید هم که دولت به بخش ریلی داشته نقطه قوت وزارتخانه راه بوده است نه مسکن

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حیدری، [۱۲۰۵.۱۵:۲۲:۴۹]

در خصوص مسکن موجی از انتظارات و توقعات وعده ها ایجاد شده

دکتر بامیری، [۱۲۰۵.۱۵:۲۲:۴۹]

فقط این تفکیک و یا تغییر ساختار مدیریتی درد را دوا نمیکند و شاهد تغییر خاصی در عملکرد نخواهیم بود

مهندس احمدی، [۱۲۰۵.۱۵:۲۲:۴۹]

لازم است حتی بخش های توسعه زیر ساخت به زیر بخش ها منتقل و در سطح وزارتخانه در قالب طرح جامع اولویت ها براساس نگاه ملی مرجح شوند

محمد سیاوشی، [۱۲۰۵.۱۵:۲۲:۵۰]

به نظرم اگر معاونین قوی انتخاب شوند این معاونین قدرت تحول و ساماندهی امور درون بخشی تحت امر خود را خواهند داشت

محمد سیاوشی، [۱۲۰۵.۱۵:۲۲:۵۰]

و کار کوچکتر و سهل تر خواهد شد

دکتر بامیری، [۱۲۰۵.۱۵:۲۲:۵۱]

اگر نخواهیم که این ادغام ها را بر هم بزنیم وزارتخانه ها آنوقت باید برویم سراغ کم کردن بارهای اضافه وزارتخانه ها

محمد سیاوشی، [۱۲۰۵.۱۵:۲۲:۵۱]

ریسک تفکیک بسیار بالاست

مهندس هدایتی، [۱۲۰۵.۱۵:۲۲:۵۱]

جناب سیاوشی با اجازتون من با پیشنهادتون مخالفم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۲:۵۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

در حال حاضر شرکت توسعه زیر ساخت ها در وزارت خانه است که اولویت های توسعه زیر ساخت ها را تعیین می کند که لازم است مطالعه و حتی تحزیه و منتقل به زیر بخش ها

آقای رحیمی, [۲۲:۵۱ ۱۲.۰۵.۱۵]

جناب سیاوشی,, مسئولیتها و وظایف این دو معاونت در حال حاضر در قالب سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و اداره کل راه و شهرسازی تعریف شده است

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

[In reply to] مهندس هدایتی]

خواهش میکنم جناب مهندس هدایتی

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

دلیل مخالفتتان؟

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۲ ۱۲.۰۵.۱۵]

یکبار دیگه اگر ممکنه به صحبت های آقای زنگنه توجه کنید . ایشان میگوید اگر کار دست بخش خصوصی باشد من تکلیف خودم را میدانم هیچی سرچاش نیست . دولتتون در رقابت با یکدیگر

مهندس احمدی, [۲۲:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

پیچیدگی های زیادی در سطح وزارتخانه است که لازم است با مطالعات دقیق بررسی و تحزیه و تلفیق و.. شوند

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

[In reply to] آقای رحیمی]

به صورت کلان مدنظر هست

دکتر بامیری, [۲۲:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بطور مثال در وزارت صنعت معدن و تجارت باید خودروسازی و فولاد سازها را جدا کرد و خصوصی کرد و خیلی چیزهای دیگر از این دسته

مهندس رحام, [۲۲:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

خوب دقیقا مشکل همینجاست جناب انصاری

مهندس احمدی, [۲۲:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

هنوز مصوبات قدیمی شورای عالی ترابری ملاک عمل است

مهندس رحام, [۲۲:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

ضمنا تعاونی ها در ایران جواب نداده اند

آقای فتحی, [۲۲:۵۳ ۱۲.۰۵.۱۵]

بنده فکر میکنم که بصلاح نیست که بودجه عمرانی مربوط به راه و ساختمان را از این وزارتخانه گرفت و وزارت حمل و نقل یا لجستیک ایجاد کردتا وقتی که بخش حمل و نقل به حد بلوغ کافی برسد

دکتر بامیری, [۲۲:۵۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

و همین کار را برای وزارت راه و ترابری و مسکن و شهرسازی

مهندس احمدی, [۲۲:۵۴ ۱۲.۰۵.۱۵]

آساسنامه های شرکتها و سازمانهای تابعه قدیمی هستند و با شرایط موجود اصلاح نشده اند

مهندس احمدی, [۲۲:۵۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

نقش ها و وظائف نیازمند بازنگری هستند

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۵ ۱۲.۰۵.۱۵]

[In reply to] مهندس احمدی

بررسی مجدد قوانین و مقررات

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحام, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۵۵]

بعد از ادغام هم هیچ سند راهبردی تهیه نشد

دکتر بامیری, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۵۵]

وزارت صنعت حتی خطوط کشتیرانی دارد که بسیار جای تعمق دارد

خانم فاریابی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۵۶]

ادغام با مسکن به این دلیل ناموفقی ارزیابی میشه که از نظر ماهیت کار هیچ تغییری رخ نداد بلکه ساختمانها و افراد در هم شدند و پستهای اداری توزیع سلیقه ای یافت و... در حالیکه اگر دغدغه، آبادانی کشور بود به سادگی باید نتایج دیگری گرفته میشد. به نظر من همین گروه روی یک پیشنهاد جدی متمرکز بشه و به مراجع ذیصلاح ارائه بده. از جمله تاکید روی یکپارچگی حمل و نقل که مهندس هدایتی فرمودند میتونه یکی از اینها باشه.

مهندس هدایتی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۵۶]

الان شقوق مختلف حمل و نقل در قالب سازمانهای تخصصی مدیریت می‌شوند که به لحاظ قوانین، فضا و امورات سختی با هم ندارند. لذا معاونتی که بتواند هم از نظر تخصصی، سیاستگذاری، اجرایی و .. بتواند همه شاخه ها را مدیریت کند خیلی بعید بنظر میرسد

مهندس دل قوی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۵۶]

همانطوریکه قبلا گفتم ادغام مقرر شده بود بازنگری بشود قرار بود نتایج دیده شوند ولی عملا اینکار صورت نگرفتو شد یک طرح عجولانه

محمد سیاوشی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۲:۵۷]

[In reply to خانم فاریابی]

چشم سرکار خانم

اگر به راهکار مورد موافقت اکثر عزیزن دست یافتیم حتما انرا مورد بررسی و کالبد شکافی قرار خواهیم داد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۲:۵۸ ۱۲.۰۵.۱۵]

در سازمانها و شرکتهای تابعه معاونین وزیر نفس حاکمیت دارند و رییس هیات مدیره نقش تجاری چگونه این دو نقش در يك فرد مي تواند مؤثر باشد پس لازم است اصلاحات در تمامی زیر بخش ها و سپس در سطح وزارتخانه انجام شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۸ ۱۲.۰۵.۱۵]

دوستان ارجمند به پایان گفتگو نزدیک شده ایم.

مهندس هدایتی, [۲۲:۵۸ ۱۲.۰۵.۱۵]

الان که بدنه وزارتخانه درگیر تبعات ادغام است راه حل تقویت توان عملکردی سازمانهای تخصصی است

خانم فاریابی, [۲۲:۵۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

همین ادغام توان عملکردی رو آورده پایین. بخصوص جاهایی که مدیر مسکنی نصب شده، راه خیلی تضعیف شده

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

دوستان گروه حمل و نقل و لجستیک ما همگی کم کاری کردیم و هر کسی سرش توی لاک خودش بوده ، باید بیشتر وارد صحنه شد و دست بکار شد یا منفردا" یا گروهی و کنسرسیومی اول خودمان را در این وزارتخانه جا بیاندازیم بعد بگویم ادغام خوب است یا بد

مهندس هدایتی, [۲۲:۵۹ ۱۲.۰۵.۱۵]

دقیقا خانم فاریابی

آقای رحیمی, [۲۲:۰۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

با نظر سرکارخانم فاریابی موافقم

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۰ ۱۲.۰۵.۱۵]

[In reply to خانم فاریابی]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

قابل تامل....

محمد سیاوشی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۳:۰۱]

سپاس فراوان سروران ارجمند ، سپاس از حضورتان ، سپاس از توجهتان ، سپاس از مشارکتتان و سپاس از احساس مسئولیتتان

مهندس قاسمی نژاد, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۳:۰۳]

اگر دید کارشناسی داشته باشیم و عقب ماندگی را ببینیم ، نیاز به توسعه زیرساخت حمل و نقل را به وضوح درک میکنیم. پس باید نگاه ویژه ای به این مسائل بالاخص در حوزه راه که سالانه حدود 17هزار کشته میده داشته باشیم. و تصمیمات را لزوما کارشناسی و در جهت تقویت حوزه های تخصصی بگیریم

خانم سیف نیا, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۳:۱۱]

با سلام خدمت دوستان عزیز بنده نیز با پیشنهاد آقای هدایتی موافقم می بایست وزارتخانه هدف معین و مشترک داشته باشد تعدد اهداف موجب می شود تا نتیجه معین ومطلوبی نداشته باشیم اتفاقی که همین اکنون شاهد آن هستیم.

محمد سیاوشی, [۱۲۰۵.۱۵ ۲۳:۰۳]

انشالله فردا شب فقط بر روی راهکارها متمرکز خواهیم شد و انشالله در پایان جزوه ای تهیه و در اختیار عزیزان قرار خواهیم داد. مجددا سپاس و تشکر از حضاران و ناظران گفتگوی ارزشمند امشب. شب آرام و شادی برای همه شما عزیزان ارزومندم و تا فردا شب خدا یار و نگهدارتان.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش دوم :

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۵]

باعرض سلام و ادب

به لطف خدا دیشب هم مانند جلسات گذشته شاهد گفتگوی بسیار خوبی بین اعضا بودیم و در کنار اظهارات و نقطه نظرات ارزشمند عزیزان شاهد تبلور اخلاق و احترام در گفتار و انتقادهای بودیم که این خود دستاوردی بس ارزشمند و عظیم است و به همین دلیل به همه شما سروران تبریک عرض می‌گم.

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۵]

دوستان عزیز در ادامه بحث دیشب ، امشب به لطف خدا به راهکارها خواهیم پرداخت.

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۶]

سوال اول :

آیا تفکیت گزینه مناسبی است؟ چرا؟

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۶]

شب گذشته در سفر بودم اما مطالب را کامل بررسی کردم و بسیار جالب بود

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۶]

سوال دوم :

آیا با گزینه اصلاحات موافقید ؟

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۶:۲۱]

اگر موافقید چگونه و از کجا باید اصلاحات را شروع کرد؟

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۶]

از سوال اول شروع خواهیم کرد:

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۶]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سوال اول :

آیا تفکیک گزینه مناسبی است؟ چرا؟

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۸]

به نظر بنده تفکیک گزینه مناسبی نیست

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۸]

چون الان یک وزیر عمرانی در راس کاره و حمل و نقلی ها معترض هستند

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۹]

اما اگر بعدها یک وزیر حمل و نقلی در راس کار آمد انوقت مسکنی ها معترض خواهند شد

مهندس مختاری، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۹]

اگر علت ادغام را در کوچک شدن بدنه دولت بدانیم و مسیر این حرکت را اشتباه در نظر بگیریم، که همین هم است، تفکیک شاید اشتباه دیگری باشد.

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۹]

و عملاً این دو دستگی ادامه دارد

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۲۹]

و مشکلی حل نخواهد شد

مهندس مختاری، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۳۱]

شاید سؤال این باشد که چگونه بدنه را باید کوچک کرد؟ آیا با اصلاحات میتوان به این مهم رسید؟

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۳۱]

جناب مختاری عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۱ ۱۳.۰۵.۱۵]
اگر اجازه بدید

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۱ ۱۳.۰۵.۱۵]
اول سوال اول رو به نتیجه برسیم

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۱ ۱۳.۰۵.۱۵]
بعد بریم سراغ اصلاحات که خیلی مفصله

مهندس مختاری, [۲۱:۳۲ ۱۳.۰۵.۱۵]
چشم جناب سیاوشی. نظر بنده تفکیک شاید باعث بهدر رفتن زمان و سرمایه شود

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۳۳ ۱۳.۰۵.۱۵]
مفروضات موضوع:

یک : پست بانک با چهارده هزار دفتر نمایندگی در اقصی نقاط کشور گسترده ترین شبکه بانکی کشور میباشد, ولی هم اکنون زیانده است
دو: شرکت پست دارای زیرساختهای مناسب نرم افزاری جهت ره گیری کالا و بسته های پستی است

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۳ ۱۳.۰۵.۱۵]
چشماتان بی بلا برادر بزرگوارم

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۱۳.۰۵.۱۵]
[In reply to آقای شریفی مطلق]

جناب شریفی مطلق عزیز در بخش اصلاحات به پیشنهاد بسیار خوب شما خواهیم پرداخت

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۱۳.۰۵.۱۵]
دوستان عزیز اگر مشارکت کنند ممنون خواهیم شد چون وقت را از دست خواهیم داد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۵ ۱۳.۰۵.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

سوال اول :

آیا تفکیک گزینه مناسبی است؟ چرا؟

مهندس میرشفایی, [۲۱:۳۵ ۱۳.۰۵.۱۵]

سلام خدمت جناب مهندس سیاوشی و دیگر عزیزان

مهندس مختاری, [۲۱:۳۵ ۱۳.۰۵.۱۵]

نباید يك حرکت اشتباه را عجولانه با حرکت دیگری جبران کرد

مهندس احمدی, [۲۱:۳۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

تفکیک مجدد گزینه مناسبی نیست از موده را از مودن خطا ست دلیل؛

چرا که مجددا دچار هزینه های زیاد و ار دست دادن فرصت ها از بابت دوباره کاری خواهیم شد

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۳۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

سه : حمل و نقل جاده ای فاقد نظام جامع پاسخگو است

چهار: حمل و نقل کشور هنوز بانک تخصصی ندارد

پنج: دو خلا جدی در حمل و نقل جاده ای وجود دارد در حالیکه ظرفیتهای بسیار عالی در پست بانک و

شرکت پست مستتر است

مهندس مختاری, [۲۱:۳۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

شاید در زمان ادغام فقط يك وزیر از بدنه دولت حذف شد اما در زمان ادغام خیلی افراد و ساختارها

اضافه میشوند

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۳۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

بنابراین صنعت حمل و نقل میتواند با بهره برداری از این ظرفیتهای، نقایص خویش را جبران نماید، بدون

آنکه کمترین هزینه ای به کشور تحمیل نماید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۲۱:۳۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

و احتمالاً بعد از تفکیک هر وزارت خانه بزرگتر از قبل از تفکیک میشوند

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۳۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

از این طریق به صورت کاملاً نامحسوس و ناملموس ادغام وزارت راه و ارتباطات صورت میپذیرد

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۱۳.۰۵.۱۵]

به نظرم اکثریت اعضا با گزینه تفکیک مخالف هستند

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۱۳.۰۵.۱۵]

پس میرویم سراغ سوال دوم:

مهندس احمدی, [۲۱:۴۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

بزرگ شدن احتمالی ساختار های جدید

هزینه های احتمالی

حایگزینی افراد

نارضایتی های کارکنان

از دست دادن زمان

اشتباهات جدید در ساختار های جدید به علت طراحی ساختار بر اساس روابط

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

سوال دوم :

آیا با گزینه اصلاحات موافقید ؟

اگر موافقید چگونه و از کجا باید اصلاحات را شروع کرد؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۳.۰۵.۱۵]

حال اصلاحات را چگونه باید شروع کرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۱:۴۲ ۱۳.۰۵.۱۵]

اولین تفکر و مبانی در اصلاح ساختار تنظیم مأموریت و استراتژی و تفکیک وظائف و شناسایی وظائف بر اساس مأموریت و جهت گیری های درست است

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۴۲ ۱۳.۰۵.۱۵]

گزینه تفکیک

مهندس مختاری, [۲۱:۴۲ ۱۳.۰۵.۱۵]

أصل کوچک کردن بدنه دولت درست است و بهترین راه اصلاح جهت بهینه کردن بدنه دولت و استفاده بهینه از توان بخش خصوصی است

در خصوص تفکیک باید عرض کنم ،وزارتخانه بعد ادغام در تمام جوانب هزینه بسیار بالایی را پرداخت و تکرار ان شاید خوب نباشد.

اگر تصمیم بر تفکیک هست باید کارشناسی شده و با بررسی و ارزیابی چند ساله ادغام وزارتخانه باشد

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۴۳ ۱۳.۰۵.۱۵]

نتایج منفی ناشی از تفکیک بیشتر از منافع ان است, با تفکیک مخالفم

آقای فتحی, [۲۱:۴۳ ۱۳.۰۵.۱۵]

سلام خدمت همگی سروران شب همگی بخیر

مهندس احمدی, [۲۱:۴۳ ۱۳.۰۵.۱۵]

در این طراحی مجدد نقش های حاکمیت دولت بخش خصوصی کاملاً شفاف می شود

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۴ ۱۳.۰۵.۱۵]

سلام جناب مهندس فتحی عزیز

سلام جناب مهندس قاسمی نژاد عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۱:۴۴ ۱۳.۰۵.۱۵]

و حتی اگر لازم باشد ماده واحده قانونی نیز به تصویب مجلس برسد

مهندس حمید نجف, [۲۱:۴۴ ۱۳.۰۵.۱۵]

سلام و عرض ادب

جالبه دیشب اکثرا مخالف ادغام بودند امشب اکثرا مخالف تفکیک شده اند

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۴۵ ۱۳.۰۵.۱۵]

به نظر من راه حل, تعدیل مشکلات و تقویت بخشهای مختلف حمل و نقل بالاخص جاده ای است انهم با استفاده از ظرفیتهای موجود کشور

خانم فاریابی, [۲۱:۴۵ ۱۳.۰۵.۱۵]

سلام به همه بزرگواران. بنده با تفکیک مسکن از راه موافقم ولی به این معنی که مسکن یکی از دفاتر زیرمجموعه راه باشه. در واقع نظرم اصلاح ساختار فعلیه.

مهندس احمدی, [۲۱:۴۵ ۱۳.۰۵.۱۵]

و به دنبال ان کلیه اساسنامه های شرکت ها و سازمانهای تابعه اصلاح و به دنبال ان ساختارهای سازمانی حقوقی انسانی و مالی باید اصلاح و تدوین مجدد شوند

خانم فاریابی, [۲۱:۴۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

مسکن به تنهایی در حد یک وزارت نبود و نیست.

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

جناب آقای نجف عزیز مخالف ادغام چون غیر کارشناسی بود و مخالف تفکیک چون هزینه بر و زمان بر است.

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۴۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

دیشب ادغام دو وزارتخانه راه و مسکن را نا مطلوب و ادغام راه با ارتباطات را معقول تر دانستیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۴۶]

و در نهایت اصلاح ساختار ستاد یعنی وزارت خانه متناسب با انتقال وظائف تصدی گری برون سپاری و عملیاتی به زیر بخش ها در نقش حاکمیت واقعی

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۴۷]

یک کار اشتباهی صورت گرفت و نباید اشتباه مجددی انجام شود

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۴۷]

طبیعی است هم اکنون بازگشت به گذشته و تفکیک را به صلاح کشور نمیدانیم

آقای فتحی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۴۷]

بنده گمان میکنم مشکل وزارت راه ادغام یا عدم ادغام نیست بلکه اینست که بطور کلی حتی اگر وزارت حمل و نقل ایجاد شود ، هیچیک از مجموعه های تخصصی حمل با دیگری زبان مشترکی ندارد ، زیر ساخت و بستر دانش مشترکی ندارند ، تبادل اطلاعات و دانش بین آنها وجود ندارد و ..

مهندس حمید نجف, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۴۷]

بنده امشب زیاد وقت عزیزان را نمی گیرم بنده همچنان مخالف این ادغام بوده ، هستم و خواهم بود دلایل انرا هم دیشب عرض کردم

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۴۷]

به نظرم باید اول اهداف؛ چشم اندازها استراتژیها مشخص و شفاف شود چرا که بر همین اساس استراتژیهای راهبردی ساختارها تعریف میشود

مهندس قاسمی نژاد, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۴۸]

اگر در این حوزه دید کارشناسی داشته باشیم و عقب ماندگی چندساله را ببینیم ، نیاز به توسعه زیرساخت حمل و نقل را به وضوح درک میکنیم حتی از برنامه پنجم نیز عقب هستیم. پس باید نگاه ویژه ای به این مسائل بالاخص در حوزه راه داشته باشیم.

و تصمیمات را لزوما کارشناسی و در جهت تقویت و رشد حوزه های تخصصی بگیریم

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۱:۴۸]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

باید دیدگاهی جامع و همه جانبه داشت

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

[In reply to] مهندس حمید نجف

جناب نجف عزیز اکثر دوستان با شما در زمینه ادغام موافق هستند

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

جناب نجف بزرگوار دوستان موافق ادغام نیستند، نظر دیشب دوستان کاملا واضح بود.

اما تفکیکی که بخواهد بدون برنامه و بازگشت به قبل باشد نیز قابل قبول نیست

مهندس حمید نجف, [۲۱:۴۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

اگر قبول بر راه اشتباه داریم باید راه رفته را برگردیم هزینه آن را هم به جان بخریم

مهندس احمدی, [۲۱:۴۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

البته به دنبال این اصلاحات لازم است در منابع انسانی نیز اصلاحات تفکری انجام شود و در سطوح

عالی این تفکرات منتقل آموزش و باور واقعی بر این اصلاحات یعنی تقویت ساختار ستاد بر حاکمیت

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۰ ۱۳.۰۵.۱۵]

[In reply to] مهندس حمید نجف

از هزینه های این برگشت به عقب مطلعید؟

خانم فاریابی, [۲۱:۵۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

جناب سیاوشی فکر کنم موافقت با ادغام بدلیل پرهیز از تکرار نابسامانی هاست نه مقبولیت ایده

ادغام.

آقای رحیمی, [۲۱:۵۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

سلام خدمت جناب سیاوشی و تمامی سروران ارجمند،، تاخیر بنده را به بزرگواریتان ببخشید

مهندس احمدی, [۲۱:۵۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنابراین پیشنهاد می‌کنم مشاوران ذیصلاح انتخاب و جناب وزیر محترم دو شورای معاونین وقتی را تعیین تا نتایج مشاور منتقل تا انتقال دانش و فرهنگ به صورت یکپارچه منتقل شود و همه با باور واقعی به اجرای آن بپردازند

مهندس حمید نجف، [۲۱:۵۲ ۱۳۰۰۵.۱۵]

سالهاست که ما با آزمون و خطا پیش می‌رویم و هزینه‌های سو مدیریت خود را به گردن مردم می‌گذاریم

آقای فتحی، [۲۱:۵۲ ۱۳۰۰۵.۱۵]

اگر در کشور بازیگر اول صحنه‌ی حمل و نقل یعنی اپراتور حمل ترکیبی را نداریم، ایجاد وزارت حمل بدون مخاطب و ذینفع خواهد ماند

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۲ ۱۳۰۰۵.۱۵]

دوستان راهکارهای عملی:

مهندس مختاری، [۲۱:۵۲ ۱۳۰۰۵.۱۵]

اگر اصل را بر نظارت و رهبری و سیاست‌گذاری توسط هر وزارت خانه‌ی بدانیم و روی آن تمرکز کنیم نیازی به تفکیک و یا ادغام نیست

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۳ ۱۳۰۰۵.۱۵]

راهکارهای ملموس

مهندس حمید نجف، [۲۱:۵۳ ۱۳۰۰۵.۱۵]

اگر اعتقاد راسخ داریم که راه درست است باید هزینه‌ی آن را هم به جان بخریم

آقای رحیمی، [۲۱:۵۳ ۱۳۰۰۵.۱۵]

شب گذشته اکثر عزیزان با ادغام مخالف بودند و بحث تقریباً خاتمه یافت، امشب اصلاحات مطرح است که به منزله رد نظر قبلی دوستان نیست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۳ ۱۳.۰۵.۱۵]
اجازه میدهید موضوعی را مطرح کنم؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۴ ۱۳.۰۵.۱۵]
جناب آقای شریفی مطلق پیشنهادی دادند

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۴ ۱۳.۰۵.۱۵]
که ان را به شور خواهیم گذاشت

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۴ ۱۳.۰۵.۱۵]
و پیشنهاد اینست

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۵۴ ۱۳.۰۵.۱۵]

علت ناراحتی کارشناسان از نوع ادغام صورت گرفته, بواسطه مغفول ماندن حمل و نقل در مقایسه با امر مسکن بود, اگر توجه به حمل و نقل به صورت جدی صورت پذیرد, مانعی برای ادامه وضعیت کنونی وجود نخواهد داشت

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۵ ۱۳.۰۵.۱۵]
ادغام وزارت ارتباطات با وزارت راه و شهرسازی فعلی

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۵ ۱۳.۰۵.۱۵]
با توضیحاتی هم که دادند

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۵ ۱۳.۰۵.۱۵]
به نظرم عملیست

آقای رحیمی, [۲۱:۵۵ ۱۳.۰۵.۱۵]
این بنظرم یعنی تقویت بخش حمل و نقل در بدنه وزارتخانه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [۲۱:۵۵ ۱۳.۰۵.۱۵]

با امید به اصلاحات عزیزان مشتاقانه نظرات بزرگواران را دنبال خواهیم کرد

آقای شریفی مطلق, [۲۱:۵۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

از لطف و توجهتان متشکرم جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۱۵.۱۳.۰۵]

دوستان در مورد پیشنهاد جناب شریفی مطلق نظر میدهند؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

ادغام وزارت ارتباطات با وزارت راه و شهرسازی فعلی

مهندس حمید نجف, [۲۱:۵۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

ادغام جدید هزینه ندارد

خانم فاریابی, [۲۱:۵۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

پیشنهاد من تقویت بخش راه و حمل و نقله. مسکن یه دفتری در وزارت خونه باشه کافیه. در استانها قطعا باید تفکیک صورت بگیره و یا مدیران راهی بکار گرفته بشن.

مهندس مختاری, [۲۱:۵۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

ادغامی دیگر همان راه رفته است.

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

جناب مختاری جناب شریفی مطلق دلایل منطقی برای اینکار دارند

آقای فتحی, [۲۱:۵۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

بسیار پیشنهاد هوشمندانه ای است. اگر زیر ساخت های راه با زیر ساخت های IT و ICT تقویت بشود اگر خوب مدیریت شود نتیجه شایانی خواهد داشت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

بنده قانع شدم

آقای رحیمی، [۲۱:۵۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

بنده دیشب هم با پیشنهاد جناب شریفی مطلق موافق بودم و بدلیل ارتباط کاری که با حوزه ارتباطات و فن آوری داشته ام این کار را برای استفاده از ظرفیتهای بخش ارتباطات و در خدمت گرفتن برای حوزه راه و حمل و نقل عملی می بینم

مهندس حمید نجف، [۲۱:۵۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

وزیر محترم از پس همین مقدار وظایف محوله بر نمی آید چرا مسئولیتش را سنگین تر میکنید

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

عملا وزارت ارتباطات حجم سنگینی ندارد

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

و بیشتر وظایفش نرم افزار است

محمد سیاوشی، [۵۹:۲۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

و کمک موثری میتواند برای حوزه حمل و نقل باشد

آقای شریفی مطلق، [۲۲:۰۰ ۱۳.۰۵.۱۵]

اگر وزیر محترم ابزارهای مغز افزاری و نرم افزاری که هم اکنون در وزارت ارتباطات تقریبا بلا استفاده مانده را در اختیار داشته باشد، به مراتب موضوعات حمل و نقلی را بهتر مدیریت میکند

آقای رحیمی، [۲۲:۰۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

و این کار حتی ادغام نمی تواند باشد بلکه انتقال ماموریتهای وزارت ارتباطات به وزارت فعلی راه تلقی شود، یعنی توانمندیها و زیرساختهای ارتباطات در خدمت راه و حمل و نقل و حتی مسکن

آقای شریفی مطلق، [۲۲:۰۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مشکل آقای وزیر نبود امکانات است

مهندس مختاری، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۱]

جناب سیاوشی یکی از دلایل بنده کوچک کردن واقعی و انتقال مسئولیتها به یخش خصوصی است. بعد از انجام این مهم میتوان بفرآیند ادغام بود اما اگر قبل از کوچک کردن وزارت خانه و انتقال به بخش خصوصی بخواهیم ادغام دیگری انجام دهیم دلائل منطقی دوستان جهت ادغام میسر نمیشود

[۱۳۰۵.۱۵brahim Karimi, [۲۲:۰۱]

با سلام و شب بخیر تامین زیرساخت های ای تی یکی از مهم ترین و اساسی ترین نیازهای هر کشور می باشد

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۲]

جناب مختاری مشکلات فعلی وزارت راه بیشتر دیدگاهی است

خانم فاریابی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۲]

ارتباطات در کشور ما هنوز به اون پختگی نرسیده که به حمل و نقل با دید نرم افزاری و مفهومی نگاه کرده بشه. ادغام با ارتباطات زوده.

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۲]

باید روی دیدگاه ها کار شود

آقای رحیمی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۳]

مشکل وزارتخانه فعلی عدم توزیع مناسب نیروی انسانی متخصص در هر بخش است، تخصص مسکن باید برای مسکن و تخصص راه و حمل و نقل هم برای راه و حمل و نقل بکار گمارده شود

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۳]

نگاه به حمل و نقل باید تغییر کند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۳]

اصلاحات ساختاری لازم است از پایین به بالا انجام شود تا نتیجه بهش باشد

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۳]

حمل و نقل را باید از زاویه تجارتي و اقتصادی دید

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۴]

از ششصد میلیون تن کالایی که در طول یال در خطوط برون شهری جابجا میشود میزان دویست و پنجاه ملیون تن بدون بارنامه و کسب هرگونه درآمدی برای دولت میباشد, میدانید چرا؟

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۴]

حمل و نقل کشور بسیار بسیار سنتی است

مهندس احمدی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۴]

دقیقا جناب آقای سیاوشی شرکتها باید تجاری شوند و ساختار وزارت خانه حاکمیتی

آقای فتحی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۴]

بر اساس اصل هماهنگی و همزمانی حرکت محموله و حرکت اطلاعات محموله در علم لجستیک این پیشنهاد میتواند این نقص مهم در لجستیک ملی را برطرف نماید

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۴]

سرکارخانم فاریابی,,درحال حاضر یکی از بزرگترین مشکلات زیر ساختی در حوزه راه و حمل و نقل,, ضعف زیرساخت مناسب ارتباطات است

[brahim Karimi, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۵]

برای اصلاح بخش حمل و نقل باید دیدگاه ها اصلاح شود

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یک مقایسه کوچک حمل و نقل کشور با سایر کشورها همه چیز را مبرهن و هویدا خواهد کرد و خواهیم فهمید کجای کاریم

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

جناب سیاوشی اصلاح دیدگاه شرط لازمه هر نوع تغییر ، اصلاح و یا ادغام است

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

باید به باور رسید

خانم فاریابی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

این ضعف بدلیل عدم احساس نیاز در بخش حمل و نقله که هنوز به روز نشده.

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

تغییر نگاه و دیدگاه از بزرگترین و ارزشمندترین اصلاحات است

خانم فاریابی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

بدنه حمل و نقل حال ترقی نداره

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

هنوز بر سر این موضوع که حمل و نقل خدماتی ست یا تجاری یا... اختلاف نظر وجود دارد

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۶]

گوشه نشینی بخش حمل و نقل

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۷]

حال چگونه باید این نگاه را تغییر داد ؟

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۰۷]

مبایست اهمیت حمل و نقل فرهنگ سازی شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۷ ۱۳.۰۵.۱۵]
و چگونه باید اهمیت حمل و نقل اثبات کرد؟

آقای شریفی مطلق, [۲۲:۰۸ ۱۳.۰۵.۱۵]
دوستان اگر از ظرفیتهای وزارت ارتباطات به نفع حمل و نقل استفاده شود, بدون اینکه ادغام به معنای خاص کلمه رخ زاده باشد نوعی در هم آمیزی بهره مندی متقابل در تعاملی سازنده صورت میپذیرد

آقای رحیمی, [۲۲:۰۸ ۱۳.۰۵.۱۵]
چرا نیاز احساس و حتی مطالبه شده ولی بدلیل اختلاف سلیقه در انجام امور و نبودن هماهنگی بین دستگاهی متاسفانه خیلی کند حرکت میکنیم

مهندس مختاری, [۲۲:۰۸ ۱۳.۰۵.۱۵]
با تلاش همکاران و تبلیغات

[۲۲:۰۸ ۱۳.۰۵.۱۵]brahim Karimi, [
باید حمل و نقل به معنی واقعی به بخش خصوصی واگذار شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۹ ۱۳.۰۵.۱۵]
به صورت ملموس و کاربردی در جهت اصلاح و تغییر نوع نگاه ها به حمل و نقل چه پیشنهاداتی دارند دوستان؟

آقای رحیمی, [۲۲:۰۹ ۱۳.۰۵.۱۵]
یعنی نوعی همپوشانی در انجام ماموریتها و مسئولیتها

آقای شریفی مطلق, [۲۲:۰۹ ۱۳.۰۵.۱۵]
بله

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با باید باید کاری پیش نمیرود

آقای فتحی, [۲۲:۰۹ ۱۳:۰۵:۱۵]

جناب مختاری باید اطلاعات مانیفست کشتی در آن واحد تا آخرین حلقه ی لجستیک کشور توزیع و منتشر شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۹ ۱۳:۰۵:۱۵]

با چگونه کار پیش میرود

خانم فاریابی, [۲۲:۰۹ ۱۳:۰۵:۱۵]

میشه یک مثال از استفاده از ظرفیت های وزارت ارتباطات در حمل و نقل بزیند؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۰ ۱۳:۰۵:۱۵]

[In reply to خانم فاریابی]

جناب شریفی مطلق عزیز جهت استحضار

آقای رحیمی, [۲۲:۱۰ ۱۳:۰۵:۱۵]

حوزه حمل و نقل باید یک سازمان تخصصی و مادر داشته باشد و از راهداری جدا شود

مهندس مختاری, [۲۲:۱۰ ۱۳:۰۵:۱۵]

مدتی است که دوستان بجای تبلیغ شرکت خود در مجلات از موارد علمی و آموزنده استفاده میکنند. یعنی اول صنعت و صنف سپس شرکت خود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۱۳:۰۵:۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

با باید باید کاری پیش نمیرود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۱۳:۰۵:۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با چگونه کار پیش میرود

مهندس قاسمی نژاد، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۱]
با تعامل دو وزارتخانه حمل و نقل و وزارتخانه ارتباطات آیا مشکلات حل همیشه
حتما باید ادغام شوند که مشکلات زیرساختی حل شود؟!!!!

آقای شریفی مطلق، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۱]
با استفاده از زیر ساختهای شرکت پست، متصدیان حمل، شرکتهای حمل و نقل، صاحبان کالا،
رانندگان و مالکان وسایط نقلیه به صورت همزمان به اطلاعات یکدیگر دسترسی دارند

مهندس مختاری، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۲]
جناب فتاحی اطلاعات کامل را میتوان توزیع کرد

آقای شریفی مطلق، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۲]
این یعنی جلوگیری از اتلاف وقت و انرژی و سرعت و سهولت در امور
یعنی افزایش بهره وری

آقای فتحی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۲]
توزیع و انتشار اطلاعات نیاز به زیرساختهای ICT دارد

مهندس مختاری، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۲]
اما حرکات آموزشی، تهیه فیلم و سریال و تبلیغات جهت اصلاح فرهنگ

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۳]
جناب قاسمی نژاد وزارت ارتباطات عملا فقط پست را در اختیار دارد و وظیفه دیگری ندارد

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۳]
مخابرات و همراه اول در ید بخش دیگری است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی، [۱۳۰۵.۱۵ ۱۳:۲۲]

برای نمونه مدیریت ترافیک و توزین و دوربین های نظارت تصویری و.. همگی نیازمند تجهیزات و امکانات در اختیار بخش ارتباطات هستند که با وجود برنامه ریزی بخش حمل و نقل برای سرعت دادن به تجهیز بیشتر راههای کشور به این امکانات، نبود زیرساخت حوزه ارتباطات مانع پیشرفت شده

آقای شریفی مطلق، [۱۳۰۵.۱۵ ۱۳:۲۲]

هم اکنون هر وسیله باری به ازای هر یکصد کیلومتر پیمایش پر، یکصد و پانزده کیلومتر پیمایش خالی دارد!!!!!!

مهندس قاسمی نژاد، [۱۳۰۵.۱۵ ۱۴:۲۲]

خوب پس ادغام چه سودی دارد؟؟؟

خانم فاریابی، [۱۳۰۵.۱۵ ۱۴:۲۲]

نور علی نور...اول جهاد بعد مسکن بعد پست!

مهندس مختاری، [۱۳۰۵.۱۵ ۱۴:۲۲]

فراموش نکنیم که حمل و نقل زمینی و هوایی و دریایی داریم و بحث بین المللی

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۱۴:۲۲]

استفاده از توان و ظرفیت خالی و بلااستفاده وزارت ارتباط در حوزه حمل و نقل

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۱۴:۲۲]

تجهیزات

سخت افزارها و نرم افزارها

و از همه مهمتر مهندسين جوان و خوش فکر ای تی وزارت ارتباطات در بخش حمل و نقل

آقای رحیمی، [۱۳۰۵.۱۵ ۱۵:۲۲]

ارتباطات با بخش راه سنجیت زیادی دارد در حالیکه در حوزه مسکن این ارتباط وجود ندارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۲۲:۱۵ ۱۳.۰۵.۱۵]

ابتدا میبایست سبک سازی ، فرهنگ سازی و رسیدن به این باور را بوجود آورد قبل از تهیه نقشه ادغام

آقای فتحی, [۲۲:۱۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

در حال حاضر وزارت ارتباطات به عرصه ارائه خدمات اینترنت و رقابت با بخش خصوصی شده و بزرگترین عرضه کننده این خدمات است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

و این باعث می شود سریعتر به حمل و نقل هوشمند مدنظر دوستان برسیم

آقای فتحی, [۲۲:۱۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

ولی آیا چنین سرمایه ای جای بهتری نمیتواند صرف شود ؟

مهندس مختاری, [۲۲:۱۶ ۱۳.۰۵.۱۵]

حیف از این نیروی جوان و دانا را بدون تدبیر به این میدان سخت ورود داد

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

[In reply to مهندس مختاری]

خب با تدبیر وارد میکنند

مهندس حمید نجف, [۲۲:۱۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

با این توجیحات میشود نسبت به ادغام سازمان راهداری با راهنمایی و رانندگی هم اقدام نمود چون وجه مشترک زیادی دارند

آقای شریفی مطلق, [۲۲:۱۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

بهتر است به جای ادغام, عبارات تعامل و تجمیع وظایف وزارتخانه های راه و ارتباطات را بکار ببریم

آقای رحیمی, [۲۲:۱۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنظرم از ادغام نگوییم بهتر است،
استفاده از ظرفیتهای ارتباطات در حوزه راه و حمل و نقل

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۷]
ابتدا میبایست سبک سازی ، فرهنگ سازی و رسیدن به این باور را بوجود آورد قبل از تهیه نقشه
ادغام

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۸]
و ورود جوانان خوش فکر

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۸]
دقیقا جناب شریفی مطلق عزیز □

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۸]
اتفاقا این بحث هم درست است, اگر موانع امنیای و نظامی نبچد پلیس راه کشور به عنوان گارد وزارت
راه عمل میکرد و این موضوع سالهاست که در سطح حاکمیت مطرح است

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۱۹]
موانع امنیتی و انتظامی نبود

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۰]
راهنمایی و رانندگی در حوزه شهر فعالیت دارد! مضافا اینکه راهداری با پلیس راه تعامل خوب و سازنده
ای بویژه در چند سال اخیر داشته و دارد

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۰]
همه اینها بیانگر نقش و اهمیت صنعت حمل و نقل است

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۱]
حتی در مقطعی بحث ایجاد گارد حمل و نقل مطرح بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۱]

یکی از عمده دلایل ناکارآمدی وزارتخانه ناشی از حجم بالای ماموریتهاست به نظر من افزودن به این حجم کار اشتباهی است

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۱]

از حسن نظرتان جناب کیوان رحیمی سپاسگزارم

آقای فتحی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۱]

منتهی این جذب و هدایت ظرفیت باید با سه هدف استراتژیک باشد اول ایجاد زبان مشترک ، بستر اطلاعاتی و حافظه و پایگاه دانش فرابخشی در سطح حمل و نقل های تخصصی

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۱]

دوستان در حال حاضر حمل و نقل کشور در جایگاه خود ننشسته و با جایگاه واقعی خود فاصله زیادی دارد

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۲]

احسنت, کاملا درست است

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۲]

این کار افزودن به ماموریتها نیست بلکه پرکردن خلاها و کاستی ها و هم پوشانی ست

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۲]

همینطور است

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۲]

درست است جناب سیاوشی

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۳]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خواهش میکنم جناب شریفی عزیز

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۳]
حوزه حمل و نقل از نظر علمی بسیار فقیر است

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۳]
نوع نگاه به حمل و نقل اصلا شایسته این حوزه نیست

خانم فاریابی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۳]
درسته.

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۴]
حمل و نقل یک فعالیت تجاری و اقتصادی است

مهندس حمید نجف, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۴]
پر کردن خلاها قبلا یک بار از طریق ادغام به شکست انجامیده

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۴]
و بسیار موثر بر همه بخشها

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۴]
اقتصادی
اجتماعی
فرهنگی
سیاسی

مهندس حمید نجف, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۴]
تجربه را تجربه کردن خطاست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵:۲۴:۲۲]
نفس ادغام صورت گرفته نامطلوب بوده

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]
در حال حاضر اگر به وزارتخانه فعلی به شکل یک پازل نگاه کنیم بخشهای خالی آنرا میتوان با بخش
ارتباطات پر کرد تا مکمل همدیگر باشند

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵:۲۵:۲۲]
ما هنوز به راهکار نرسیدیم
نیاز امروز ما راهکار است

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵:۲۶:۲۲]
تعامل جدی دو وزارتخانه خود راهکار است

خانم فاریابی, [۱۳۰۵.۱۵:۲۶:۲۲]
آقای رحیمی به مثال عملی میزنید؟

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵:۲۶:۲۲]
ایجاد جایگاه برای بخش خصوصی. شاید لازم باشد از رشته های دانشگاهی شروع کنیم

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵:۲۶:۲۲]
تعامل یک واژه بسیار کلان است

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵:۲۶:۲۲]
ادغام قبلی از ریشه و اساس مشکل داشت چون سنخیتی بین راه و مسکن نبود یا اگر هم بوده
بسیار اندک و ناچیز

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۱۳۰۵.۱۵:۲۷:۲۲]
جناب سیاوشی راه کار تعریف وظایف و مشخص اهداف راهبردی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۲۲:۲۷ ۱۳.۰۵.۱۵]
ورود جدی رشته های جدید در دانشگاه ها

مهندس دل قوی, [۲۲:۲۷ ۱۳.۰۵.۱۵]
ادغام شتاب زده بود و آن هم بدلیل استیضاح وزیر راه و ترابری

آقای رحیمی, [۲۲:۲۷ ۱۳.۰۵.۱۵]
در بخش قبلی نمونه ای اشاره کردم

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۷ ۱۳.۰۵.۱۵]
مثلا راهکارهای تغییر دیدگاه مسوولان نسبت به حمل و نقل چیست؟

مهندس مختاری, [۲۲:۲۸ ۱۳.۰۵.۱۵]
از طریق دانشگاه میتوان به نکاتی که جناب سیاوشی فرمودند نزدیک شد

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۸ ۱۳.۰۵.۱۵]
ما چگونه باید ثابت کنیم حوزه حمل و نقل بسیار استراتژیک و راهبردی است؟

آقای فتحی, [۲۲:۲۹ ۱۳.۰۵.۱۵]
یکی از راهکارها تشویق بخش خصوصی جهت انجام خدمات لجستیک در سطح سرزمین است

مهندس مختاری, [۲۲:۲۹ ۱۳.۰۵.۱۵]
باید بحث حمل و نقل را سر تیتتر جراید کنیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۹ ۱۳.۰۵.۱۵]
مثلا صدا و سیما چه کمکی میتواند در این راه به معرفی اهمیت حوزه حمل و نقل کند؟

آقای شریفی مطلق, [۲۲:۲۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با بررسی کشورهای توسعه یافته

مهندس دل قوی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۹]

به نظر می آید ادغام راه و ترابری با مسکن اعتراض آقای احمدی نژاد به استیضاح وزیر در مجلس بود

آقای فتحی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۹]

ما در این عرصه چنین بازیگری که اصلی ترین نقش را دارد را نداریم

مهندس قاسمی نژاد، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۲۹]

برای اینکه ضرورت پرداختن به موضوع حمل و نقل را درک کنیم
همین بس که سالانه 17000 نفر بر اثر حمل و نقل ناایمن و غیرمطمئن کشته می شوند

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۰]

[In reply to آقای فتحی]

نکنه بسیار مهمیه

مهندس مختاری، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۰]

تحریم نا جوانمردانه این فضا را برای ما بوجود آورد تا نمایش خوبی از اهمیت حمل و نقل را نشان دهیم

آقای رحیمی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۰]

جناب سیاوشی عمده مشکلات حوزه حمل و نقل مربوط به مسئولین نیست،، متاسفانه بدنه اجرایی
این بخش و لایه های زیرین هنوز سنتی سنتی هستند و در مقابل تغییرات بشدت مقاومت میکنند
باید فکری برای این گروه بزرگ بشود

آقای شریفی مطلق، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۰]

و سیصد هزار نفر مصدوم

محمد سیاوشی، [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۰]

[In reply to مهندس مختاری]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب مهندس مختاری عزیز با کمال احترام مخالف این نظر هستم

مهندس حمید نجف, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۰]

تقویت حوزه راه ابتدا باید با انتخاب فردی قوی و متخصص به عنوان قائم مقام وزیر در این وزارتخانه آغاز شود

[۱۳۰۵.۱۵brahim Karimi, [۲۲:۳۱
بیان نقش حمل و نقل در پیشرفت کشور .

محمد سیاوشی, [۱۵.۱۳.۰۵ ۲۲:۳۱]

[In reply to ebrahim Karimi]

مثلاً؟

مهندس قاسمی نژاد, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۱]

حمل و نقل کلید توسعه در هر کشوری هست

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۲]

وقتی يك حرکتی بدون صدا انجام میشود کسی به اهمیت آن پی نمیرد اما وقتی اختلال بوجود می آید اهمیت موضوع روشنتر میشود

مهندس دل قوی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۲]

تاکید رهبری بر کارآمد شدن حمل و نقل و توجه دولت آقای روحانی شرایط را برای رونق این صنعت باز کرده است

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۲]

[In reply to مهندس قاسمی نژاد]

به نظرتان این شعار است یا واقعیت؟

[۱۳۰۵.۱۵brahim Karimi, [۲۲:۳۲]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اولین عامل توسعه در کشورهای توسعه یافته وجود حمل و نقل مناسب و سریع می باشد

مهندس مختاری, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۲]

یک واقعیت

آقای عددیان, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۳]

با سلام و عرض ادب خدمت اساتید محترم

باتوجه به اهمیت حمل و نقل و نقش کلیدی در تمام وجوه سیاسی و اقتصادی و فرهنگی کشور و

تقش بسیار مهم آن در آینده این مرزو بوم و با توجه به راهی که غالب کسور های پیشرفته پیموند

من بطور خلاصه نظر وپیشنهاد خودرا تقدیم میکنم :

تشکیل دو وزارتخانه با نام و محدوده :

1 وزارت حمل و نقل

2 وزارت مسکن وشهر سازی و زیر ساخت .

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۳]

[In reply to مهندس مختاری]

حال چگونه حقیقت این واقعیت را میتوانید ثابت کنید؟

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

سلام جناب آقای عددیان

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

جناب عددیان عزیز سلام،، این با اصل کاهش تعداد وزارتخانه ها منافات دارد

مهندس حمید نجف, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

با جناب عددیان موافقم

مهندس دل قوی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

یک واقعیت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

مثلا راهکارهای تغییر دیدگاه مسوولان نسبت به حمل و نقل چیست؟

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۴]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

ما چگونه باید ثابت کنیم حوزه حمل و نقل بسیار استراتژیک و راهبردی است؟

مهندس دل قوی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۵]

در هر مکانی حمل و نقل در آن تحرک داشته آبادانی را هم با خود داشته است

آقای فتحی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۵]

بهترین راه اینست که این بخش به سودآوری برسد

مهندس قاسمی نژاد, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۶]

جناب سیاوشی

عرض کردم همین که سالانه تعداد زیادی از هموطنان بر اثر حوادث ناشی از حمل و نقل نا ایمن کشته می شوند خود دلیلی بر تغییر دیدگاه باید باشد

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۶]

جامعه حمل و نقل کشور اگر بتواند اهمیت ، جایگاه و نقش استراتژیک حمل و نقل را با اسناد و ادله کافی برای مسوولان تصمیم گیر کشور ثابت کند قطعا بسیاری از مشکلات رفع خواهند شد

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۶]

تغییر نگاه از خدماتی به تجاری و اقتصادی

آقای شریفی مطلق, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۳۶]

چرا حمل و نقل در کشور ما توجیه اقتصادی ندارد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۲۲:۳۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

بر اساس بررسی های اولیه انجام شده ، درآمد ترانزیت میتواند به درآمد نفت پهلو بزند

خانم فاریابی, [۲۲:۳۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

بدلیل رکود اقتصادی فراگیر!

آقای عددیان, [۲۲:۳۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

اصل کاهش تعداد وزارتخانه ها بشرطی درست و قابل اجراست که به ارکان اقتصادی کشور لطمه ای وارد نشود . در زمانیکه بحث برسر تشکیل وزارت گردشگری است آیا نراشتن وزارت حمل و نقل منطقی است ؟

مهندس دل قوی, [۲۲:۳۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

چون حمل و نقل ترکیبی نداریم و مدیریتی استفاده نمیکنیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۷ ۱۳.۰۵.۱۵]

In reply to] مهندس قاسمی نژاد]

جناب قاسمی نژاد در مبحث تصادفات عوامل و دستگاه های متعددی دخیل هستند

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

دوستان عزیز

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۸ ۱۳.۰۵.۱۵]

با توجه به نزدیک شدن به پایان گفتگوها

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۸ ۰۵.۱۵.۱۳]

به جمع بندی خواهیم پرداخت

آقای رحیمی, [۲۲:۳۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

چون نگاه اقتصادی به حوزه حمل و نقل نمی شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

1- تجمیع وظایف وزارت ارتباطات با حوزه حمل و نقل

آقای عددیان, [۲۲:۳۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

آیا در تمام وجوه حمل و نقل به اعلا درجه رسیدیم ؟ شما قبول ندارید که حمل و نقل بتنهایی قادر به رقابت با نفت است ؟

آقای رحیمی, [۲۲:۳۹ ۱۳.۰۵.۱۵]

دقیقا خانم فاریابی

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۰ ۱۳.۰۵.۱۵]

2- اصلاح ساختارها

مهندس حمید نجف, [۲۲:۴۰ ۱۳.۰۵.۱۵]

در پاسخ به سئوال شما جناب سیاوشی گرامی تنها با آگاهی بخشی به مدیران اجرایی و اعضای کمیسیون عمران مجلس

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۰ ۱۳.۰۵.۱۵]

3 - آموزش

آقای رحیمی, [۲۲:۴۰ ۱۳.۰۵.۱۵]

تقویت سازمانهای تخصصی فعلی

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

4 - تبیین اهمیت حمل و نقل

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۱۳.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

5 - تغییر نگاه و دیدگاه ها به حمل و نقل

آقای عددیان, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۴۱]

من نمیدانم چرا مسئولین به وزارت حمل و نقل مستقل فکر نمیکنند و معتقدم حمل و نقل این کشور بدون وزارتخانه مستقل به جایی نخواهد رسید و هر گز جایگاه واقعی خود را پیدا نخواهد کرد .

آقای رحیمی, [۱۳۰۵.۱۵ ۴۳:۲۲]

جناب سیاوشی عزیز تا اینجا بحث بسیار عالی جمع بندی فرمودید

مهندس قاسمی نژاد, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۴۳]

همه ناشی از حمل و نقل نا ایمن است.

در جمع بندی به نظر باید وزیر محترم راه و شهرسازی با توجه به کثرت حوزه های تحت پوشش وزارتخانه بالاخص در حوزه راه و تحت تاثیر قرار گرفتن مسائل دو وزارتخانه راه و مسکن و کم اهمیت شدن شرح وظایف تعیین شده بوابی بعضی از حوزه ها، با همکاری مشاورین عملکرد چندساله وزارتخانه را مشاهده و ارزیابی کنند و تصمیمات لازم را بگیرند.

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۴۵]

دوستان عزیز اعلام پایان مباحث

محمد سیاوشی, [۱۳۰۵.۱۵ ۲۲:۴۵]

بسیار ممنون و سپاسگزارن

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

نقد و بررسی بنادر خشک در ایران

بخش اول :

تاریخ گفتگو : 1394/01/24

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴۰۱۵:۲۱:۳۰]

باسلام و ادب خدمت همه اعضا محترم

بعد از مدت ها مجددا گفتگوهای گروه آغاز شد

بحث امشب در خصوص بنادر خشک است

امیدوارم اعضا محترم همچون گذشته همراهی خوبی داشته باشند و با حضورشان بر غنای مطالب بیفزایند

زهرا اخلاقی، [۱۳۰۴۰۱۵:۲۱:۲۴]

با سلام

زهرا اخلاقی، [۱۳۰۴۰۱۵:۲۱:۲۵]

تعریف اولیه " بندر خشک" به متون سازمان ملل در سال ۱۹۸۲ برمیگردد:

" بندر خشک يك ترمینال درون مرزي است که کشتیرانی هابارنامه کالای وارداتی یا صادراتی را با در

نظر گرفتن کلیه مسوولیتها و شرایط به آن مقصد وارد و یا از آن مبدا صادر می کنند"

به عبارت ساده تر، بندر خشک (dry port) یا آی سی دی (ICD (Inland Clearance Depot) سایتهاي

ویژه ای هستند که کالاهای وارداتی و صادراتی برای بازرسی گمرکی در آنجا ورود و خروج می شوند و

در اسنادی نظیر بارنامه حمل ترکیبی یا چند وجهی ، این سایتها بعنوان مبدا کالا و یا مقصد کالاهای

ترانزیتی به شمار می روند.

مهندس قاسمی نژاد، [۱۳۰۴۰۱۵:۲۱:۲۸]

سلام و عرض ادب خدمت بزرگواران.

طبق این نامه اجرایی ایجاد بنادر خشک، این قبیل بنادر پایانه های ترکیبی هستند که در داخل کشور

و مجاور خطوط اصلی ریلی و جاده ای و در نزدیکی مراکز تجمع کالا هساند که حداقل به وسیله دو

شیوه ریل و جاده با بنادر ساحلی یا مرزهای فعال تجاری متصل هستند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حال این سوال مطرح میشه ، مکانیابی بنادر خشک با چه اولویتهایی باید باشد.

مهندس قاسمی نژاد، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۳۰]

به نظر یکی از اهداف اصلی ایجاد بندر خشک استفاده حداکثری از حمل و نقل ریلی در کشور هست .
ایا ایجاد بنادر خشک در کشور توجیه اقتصادی دارد؟ و هزینه حمل را بیشتر نمی کند؟ چون صاحب کالا
اول باید محموله وارداتی خودشان را در گمرک بندر اظهار کنند و بار دیگه در گمرک بندر خشک....

مهندس قاسمی نژاد، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۳۱]

سلام جناب سیاوشی بزرگوار، دلتنگ شده بودیم و بی صبرانه منتظر شروع بحث

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۳۲]

که عزیزان در ابتدا بفرمایند در حال حاضر چند بندر خشک در کشور وجود دارد

مهندس صادقی وزارت راه، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۳۳]

سلام

قرار نیست در بندر ساحلی یا مرز زمینی اظهار گمرکی صورت گیرد. بلکه بار از زیر هوک کشتی به بندر
خشک منتقل می شود

مهندس دل قوی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۳۳]

خدمت کلیه دوستان عرض سلام و ادب دارم

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۳۴]

انشالله گام به گام حرکت خواهیم کرد

مهندس دل قوی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۳۴]

نخستین معیار انتخاب مکانی برای احداث بندر خشک، دسترسی آسان و اتصال به خط آهن ملی در
یک کشور است. از آنجایی که بندر خشک مجموعه‌ای از حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی است،
بنابراین مکانی که متصل به خط آهن باشد، بهترین نقطه برای احداث بندر خشک است.

[۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۳۴] alireza abdollaifard،

سلام

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و عرض ادب خدمت دوستان

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۱۳.۰۴.۱۵]
و مورد به مورد پیش خواهیم رفت

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۱۳.۰۴.۱۵]
تعداد بنادر خشک ایران؟؟؟

مهندس کشاورزیان, [۲۱:۳۵ ۱۳.۰۴.۱۵]
سلام خدمت دوستان بزرگوار

[۲۱:۳۵ ۱۳.۰۴.۱۵]alireza abdollaifard, [

همانطور که می دانیم محل استقرار بنادر خشک می بایست حداقل سه ویژگی را دارا باشد. نخست قابلیت دسترسی به آن آسان و اقتصادی باشد که در خشکی بهترین آن حمل و نقل ریلی است. ثانيا در نزدیکی مراکز تولید قرار گرفته باشد و نهایتا در مناطق خوشه های توزیع قرار گرفته باشد

مهندس صادقی وزارت راه, [۲۱:۳۵ ۱۳.۰۴.۱۵]
فعلن تعداد مشخصی ندارد

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۵ ۱۳.۰۴.۱۵]
یعنی امار تعداد بنادر خشک مشخص نیست؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۱۳.۰۴.۱۵]
دوستان در خصوص مکان یابی بعدا صحبت خواهیم کرد

مهندس صادقی وزارت راه, [۲۱:۳۶ ۱۳.۰۴.۱۵]
ولی در موافقتنامه اسکاپ چهار نقطه اصلی و پنج نقطه داخل براکت معرفی شده اند

مهندس صادقی وزارت راه, [۲۱:۳۶ ۱۳.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سیرجان سلفچگان فرودگاه امام و ایستگاه مطهری مشهد

زهرا اخلاقی, [۲۱:۳۷ ۱۳.۰۴.۱۵]

بله درسته جناب آقای صادقی، چون در اصل مقصد کالا در بارنامه بندر خشک است

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۱۳.۰۴.۱۵]

فعلا اهمیت بنادر خشک و پس از بیان اهمیت و مزایا انشاءالله به سراغ مکان یابی خواهیم رفت

آقای فتحی, [۲۱:۳۷ ۱۳.۰۴.۱۵]

سلام به سروران گرامی

مهندس صادقی وزارت راه, [۲۱:۳۷ ۱۳.۰۴.۱۵]

البته قراره جای فرودگاه امام آپرین معرفی بشود

مهندس مختاری, [۲۱:۳۷ ۱۳.۰۴.۱۵]

سلام خدمت تمامی دوستان. گمان نمیکنم بندر خشک واقعی در حال عملیات داشته باشیم

مهندس صادقی وزارت راه, [۲۱:۳۸ ۱۳.۰۴.۱۵]

در هر کشوری با توجه به تعاریف آن کشور تعداد بنادر خشک متفاوت است

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۸ ۱۳.۰۴.۱۵]

فکر کنم فعلا فقط سلفچگان باشه که ان هم به ریل وصل نیست

مهندس دل قوی, [۲۱:۳۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

صاحبان کالا بجای اینکه کالا خود را در بندر تحویل بگیرند میتوانند آنها را از بنادر خشک تحویل بگیرند و

برعکس برای صادرات کالا در بندر خشک تحویل میشود

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۳۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

تا انجا که میدانم، سلفچگان، فرودگاه امام از بنادر خشک هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۱۳۰۴۰۱۵ ۲۱:۳۹]

با سلام خدمت کلیه عزیزان و اساتید محترم. با توجه به دستور نشست امشب در خصوص بنادر خشک لازم است تحلیل این موضوع مهم از نظرات و دیدگاه های لجستیک و زنجیره تامین نیز انجام و مورد توجه قرار بگیرد. لذا ملاحظات و نکاتی با همین منظر و خاستگاه ارائه میشود.

[alireza abdollaifard, ۱۳۰۴۰۱۵ ۲۱:۳۹]

از نظر اهمیت به نظر میاد :

احداث این بنادر برای کشور ایران هیچ گونه صرفه اقتصادی ندارد زیرا عملکرد صاحبان کالا را دو برابر می کند. به گونه ای که صاحب کالا باید نخست محموله وارداتی خود را در گمرک بندر و یا گمرک مرزی اظهار کرده و برگه گمرکی دریافت کند و یکبار هم در بندر خشک این کار را انجام دهد، بنابراین، هزینه حمل و نقل کالا را دو برابر می کند و برخلاف مصوبه این طرح که می گوید هزینه حمل کالا را کمتر کرده و موجب کاهش قیمت نهایی کالا می شود، است؛ چه بسا به خاطر پرداخت مجدد هزینه های گمرکی و حمل و نقلی موجب افزایش قیمت نیز بشود

آقای فتحی, [۱۳۰۴۰۱۵ ۲۱:۳۹]

ملاحظات مربوط به بنادر خشک :

- 1- ضرورت وجود کریدور امن و مطمئن مابین بنادر آبی و بنادر خشک
- 2- تعیین نقش حاکمیتی در بنادر خشک و همچنین تنظیم روابط مابین بنادر آبی و خشک از دیدگاه های مختلف مدیریتی ، مالی ، حقوقی و
- 3- حمل مستقیم از کشتی به بنادر خشک بدون تشریفات و معطلی
- 4- وجود زیر ساخت های ارتباطی و نرم افزاری مابین بنادر آبی و خشک
- 5- یکپارچگی اطلاعاتی و زبان مشترک مابین آنها

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

6- هماهنگی دستگاه های نظارتی و عملیاتی

7- اقتصادی بودن عملیات در بنادر خشک برای سرمایه گذاران و بازیگران بخش خصوصی

8- وجود زیر ساخت های تخلیه ، بارگیری و نگهداری در بنادر خشک

9- توجه به مزیت های نسبی عملیاتی ، زمان ، هزینه ای و بومی بودن بنادر خشک نسبت به بنادر آبی

10- یکپارچگی در حوزه مفاهیم و اطلاعات پایه در حوزه ی عملیات اسنادی اطلاعات محموله و عملیات بندری در هر دو منطقه

11_ لزوم بازنگری در زمینه نقش آفرینان و بازیگران لجستیکی چنین عرصه ای با توجه به وارد شدن عرصه ای تحت عنوان بنادر خشک و تنظیم روابط این بازیگران با مجموعه های دولتی ، مشتریان ، سرویس دهندگان

زهره اخلاقی، [۱۳۰۴.۱۵:۲۱:۴۰]

براساس موافقت نامه اسکا پ ۹ منطقه مشخص در ایران جهت احداث بندر خشک اعلام و به تصویب رسیده است که این مناطق براساس اولویت بندی ویا به صورت اصلی – فرعی می باشند که عبارتند از :

اولویت های اصلی :

- ۱ - فرودگاه بین المللی امام خمینی (استان تهران)
- ۲ - ایستگاه شهید مطهری (استان خراسان رضوی)
- ۳ - منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان قم (استان قم)
- ۴ - منطقه ویژه اقتصادی سیرجان (استان کرمان)

اولویت های فرعی :

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

۱- منطقه آزاد اروند (استان خوزستان)

۲- منطقه ویژه اقتصادی سهلان (استان آذربایجان شرقی)

۳- منطقه ویژه اقتصادی سرخس (استان خراسان رضوی)

۴- فرودگاه بین المللی شهید دستغیب (استان فارس- شیراز)

۵- مرکز لجستیک زاهدان (استان سیستان و بلوچستان)

مهندس صادقی وزارت راه، [۲۱:۴۱ ۱۳۰۴۰۱۵]

در هندوستان ۲۴۷ بندر خشک است که ۱۷۰ تا از آنها فعال هستند

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۲ ۱۳۰۴۰۱۵]

جناب عبدالهی فرد عزیز بنده هم با جنابعالی موافقم ولی ایراد در قوانین موجود و نحوه مدیریت است

نه در ایجاد بنادر خشک

مهندس صادقی وزارت راه، [۲۱:۴۲ ۱۳۰۴۰۱۵]

با توجه به شرایط و نحوه مدیریت باید تصمیم گیری نمود

[۲۱:۴۲ ۱۳۰۴۰۱۵]alireza abdollaifard،

موقعیت کشور ایران با هندوستان خیلی متفاوت است

[۲۱:۴۳ ۱۳۰۴۰۱۵]alireza abdollaifard،

کشور ما دارای مرزهای آبی بسیار زیاد و پسرانه با وسعت زیاد

مهندس صادقی وزارت راه، [۲۱:۴۳ ۱۳۰۴۰۱۵]

اگر شیوه لندلرد که اکنون در بنادر ساحلی ما حاکم است بر بنادر خشک نیز حاکم شود حداکثر ۱۲

نقطه کفایت میکند

[۲۱:۴۴ ۱۳۰۴۰۱۵]Saeid Jafari،

سلام دوستان ، رویه گمرکی انتقال کالا از بندر ساحلی به بندر خشک چه رویه ایست؟

مهندس صادقی وزارت راه، [۲۱:۴۴ ۱۳۰۴۰۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ولی اگر به بخش خصوصی اجازه ایجاد بندر داده شود تعداد آن اهمیتی ندارد

[alireza abdollaifard, ۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۴۴]

برای ما که همه بنادرمان به خصوص در جنوب کشور در مناطق محروم واقع شده، و پسکرانه بی‌انتها دارد و توسعه بنادر می‌تواند موجب رونق منطقه شود، احداث مکان‌هایی به نام بندر خشک با هزینه‌های گزاف اقتصادی نیست.

[مهندس صادقی وزارت راه, ۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۴۵]

ولی ظاهرن قرار است شیوه لندلرد پیاده شود

[alireza abdollaifard, ۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۴۶]

همه مرزهای خشکی ایران که گمرک دارد می‌تواند منطقه مناسبی برای احداث بندر خشک باشد، زیرا در این گونه مناطق حداقل گمرک و سازمان استاندارد و دیگر نهادهای دخیل در امر تجارت وجود دارد و برای فعال کردن آنها در بندر خشک دوباره کاری انجام نمی‌شود

[مهندس صادقی وزارت راه, ۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۴۶]

لزومن ارتباط با بنادر ساحلی نباید داشته باشد

ایجاد بنادر خشک میتواند صفهای کیلومتری در مرزها را نیز از بین ببرد

[محمد سیاوشی, ۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۴۸]

دوستان مزیت های بنادر خشک باید ملموس و مقرون به صرفه باشد

ایا با توجه به شرایط و موقعیت کشور و قوانین موجود واقعا ایجاد بنادر خشک دستاوردهای ملموس و موثری در بر دارد یا خیر؟

[کاپیتان میرانی, ۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۴۹]

سلام

مطالعه بندر خشک اصفهان تقدیم می گردد

[آقای فتحی, ۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۴۹]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یکی از مزایای رونق گیری بنادر خشک تشویق و ترغیب بخش خصوصی به وارد شدن به ارائه خدمات لجستیک و یا عبارت دیگر PL3 است که متاسفانه فعلا در کشور در حد صفر است
[alireza abdollaifard, ۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۵۰]

اگر بخواهیم وارد فاز اجرایی بندر خشک شویم، به نظر شما چه سازمان یا سازمان‌هایی بهتر است متولی این کار باشند؟
سازمان بنادر
گمرک
یا ارگان و سازمان دیگه

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۵۱]
متاسفانه بخاطر عدم ورود بخش خصوصی به این فضا ، بنادر ساحلی در نسل اول باقی مانده اند

مهندس دل قوی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۵۲]
وزارت راه و شهرسازی هم میتواند متولی بنادر خشک باشد

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۵۳]
در رابطه با لجستیک محموله شاید بتوان گفت که تعیین کننده ترین نقش مربوط به شرکتهای ارائه خدمات لجستیک است که اگر پا بگیرند لجستیک محموله در زنجیره تامین ملی و حتی جهانی کشور رونق میگیرد

کاپیتان میرانی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۵۴]
سلام، وقت همه دوستان بخیر

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۵۵]
[Forwarded from محمد سیاوشی]
دوستان مزیت های بنادر خشک باید ملموس و مقرون به صرفه باشد
ایا با توجه به شرایط و موقعیت کشور و قوانین موجود واقعا ایجاد بنادر خشک دستاوردهای ملموس و موثری در بر دارد یا خیر؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس صادقی وزارت راه، [۲۱:۵۶ ۱۳۰۴۰۱۵] بستگی به شرایط و قوانین و مقررات دارد

[۲۱:۵۷ ۱۳۰۴۰۱۵] alireza abdollaifard, [به دلیل اینکه سرمایه در ایران گران است

بنابراین، باید با احتیاط استفاده شود، بندر خشک صرفه اقتصادی ندارد و سرمایه شما به هدر می‌رود بهتر است این سرمایه را به سمت تجهیز بنادر ساحلی و توسعه پسکرانه‌ها و مناطق ویژه هدایت کنید

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۷ ۱۳۰۴۰۱۵] شرایط و قوانین فعلی مدنظر است جناب مهندس صادقی

مهندس باقری بنادر، [۲۱:۵۷ ۱۳۰۴۰۱۵] سلام و عرض ادب

آقای فتحی، [۲۱:۵۷ ۱۳۰۴۰۱۵]

شرکتهای فعال در امر تخلیه و بارگیری کشتی ، ترمینال داران در بنادر ، شرکتهای حمل و نقل. در کلیه زمینه های جاده و ریل ، شرکتهای کشتیرانی در اصل حلقه های یک زنجیره هستند که با گسترش فعالیتشان در سطح سرزمین تبدیل به شرکتهای ارائه خدمات لجستیک میشوند.

مهندس صادقی وزارت راه، [۲۱:۵۷ ۱۳۰۴۰۱۵] به نظر با این قوانین خیر

مهندس دل قوی، [۲۱:۵۸ ۱۳۰۴۰۱۵]

موفقیت عملکرد بنادر خشک به عوامل متعددی همچون دسترسی به خطوط ریلی، هماهنگی دستگاه‌ها و ارگان‌های ذیربط در جابجایی و ترخیص کالا، برخورداری از فعالیت‌های کارآمد لجستیکی و وجود ساختار تشکیلاتی مناسب، استقرار فعالیت‌های ارزش‌آفرین در محدوده، مکان‌یابی مناسب و حمایت بخش دولتی بستگی دارد تا بتواند خدمات ارزش‌افزوده و حداقل در سطح بنادر دریایی ارائه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دهد. در غیراین صورت عدم تمایل خطوط کشتیرانی یا صاحبان کالاها در انتقال کالا به بنادر خشک و یا سرمایه گذاران برای تقویت فعالیت های لجستیکی را به همراه خواهد داشت.

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۸ ۱۳.۰۴.۱۵]

با سلام و احترام خدمت کلیه دوستان

بدون روانسازي و تسهیل در امر تجارت (صادرات و واردات) اصولاً وارد شدن به مقوله ای بنام بنادر خشک جز هزینه مضاعف ثمره دیگری حاصل نخواهد شد

مهندس صادقی وزارت راه، [۲۱:۵۸ ۱۳.۰۴.۱۵]

ظرفیتهای خالی بندری با میلیاردها تومان هزینه نگهداری بدلیل رطوبت مناطق ساحلی برای چه باید گسترش یابند؟

مهندس باقری بنادر، [۲۱:۵۸ ۱۳.۰۴.۱۵]

خانم اخلاقی تعریفی که در ابتدا فرمودید بر اساس متون آنکتاب سازمان ملل مقداری قدیمیست، هرچند اصل حفظ شده و آن متون هم بازنگری نشده اند

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

احسنت

پس نتیجه میگیریم با قوانین موجود راه به جایی نخواهیم برد و اولین گام اصلاح قوانین است که این نیز خود پروسه ای بس طولانی است

[alireza abdollaifard, ۱۳.۰۴.۱۵ ۲۱:۵۹]

این طرح به لحظ علمی و عملی آن طور که باید و شاید برای مسوولان توجیه نشده است؛ هرچند که ممکن است با اجرای این طرح عدهای مشغول به کار شوند اما این هدف برای کوتاه مدت موثر واقع می شود و در بلندمدت نمودی ندارد. زیرا حتی اگر حمل و نقل دو برابر و رشد اقتصادی 6 تا 8 درصد هم شود، ظرفیت بنادر ساحلی ما می تواند جوابگوی نیازهای تجاری اعم از صادرات و واردات باشد. بنابراین، بازهم نیازی به هزینه کرد برای احداث بنادر خشک نیست.

مهندس مختاری، [۲۱:۵۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یکی از موارد بندر خشک استفاده از راه آهن برای مسافت های بیش از ۵۰۰ کیلومتر و کمتر از آن به عنوان مسافت کوتاه از کامیون و حمل زمینی استفاده شود

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۱:۵۹]

مورد دوم بنادر خشک به سه گروه نزدیک ، متوسط و دور تقسیم میشوند

[Saeid Jafari, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۰]

به هر حال آنچه مسلم است یکی از اهداف ایجاد بنادر خشک از بین بردن رسوب کالا در بنادر است اما تا کنون در ایران کسی نسبت به این موضوع که رویه ترانزیت کالا چیست صحبتی نکرده. مزید استحضار در حال حاضر رویه گمرکی ترانزیت خارجی است

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۱]

هر کدام از موارد بندر خشک شرایط خاص خود را دارند

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۱]

سلام جناب انصاری با شما موافقم

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۲]

سلام و شب بخیر خدمت همه عزیزان چنانچه می دانید از نقطه نظر لجستیک بنادر خشک عمدتاً به عنوان یکپارچه ساز و مکانیزم هماهنگ کننده بین مولفه های مختلف نظیر خطوط کشتیرانی، انبارداری و حمل و نقل داخل سرزمینی عمل می کنند

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۲]

اما بدون روان سازی و سرعت بخشیدن به امور بندر خشک مفهوم پیدا نمیکند

[alireza abdollaifard, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۲]

یکی از اهداف اصلی بندر خشک در ایران افزایش استفاده از حمل و نقل ریلی بوده است استفاده از راه آهن هیچ تعارضی با بنادر خشک ندارد. اما برای استفاده از این وسیله نقلیه در این بنادر نیاز به بارانداز داریم که خود هزینه بر است اما همین امکانات در بنادر ساحلی وجود دارد که ما می توانیم با هزینه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سرمایه‌های موجود برای بندر خشک آنها را در بندر ساحلی تزریق کرده و آنجا را بیشتر تجهیز کنیم. مثلا در بندرعباس ترمینال ریلی داریم، بارانداز هم داریم همیشه هم کالا برای انتقال در آنجا وجود دارد. حالا به نظر شما بهتر آن است که کانتینر را به بندر خشک در یک شهر دیگر ببریم و یا به فاصله چند کیلومتری از بندر منتقل کنیم؟

مهندس باقری بنادر, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۲]

بندر خشک را الزاما محدود به مرزهای جغرافیایی ایران نکنیم، کشورهای که دسترسی به دریاهاى آزاد ندارند بعنوان پسرکرانه بنادر خشک میتوانند در نظر گرفته شوند و به آنها خدمات ارائه دهند

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۲]

جناب مهندس جعفری حتما سوال شما که رویه ترانزیت کالا چیست را در فرصت مناسب از دوستان خواهم پرسید.

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۳]

درست میفرمایید جناب مختاری. بنادر خشک خود متاثر از یک سیستم و نظام بزرگتر هستند تحت عنوان لجستیک و آنهم متاثر از تجارت

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۳]

اما تا کنون آنچه در کشور اتفاق افتاده است یک الگو برداری ناموفق از کشورهای بدون توجه به فلسفه پشت تصمیمات آنهاست

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۴]

جناب باقری بندر خشک دور به همین منظور است

مهندس قاسمی نژاد, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۴]

ایا ایجاد بنادر خشک در کشور توجیه اقتصادی دارد؟ و هزینه حمل را بیشتر نمی کند؟ چون صاحب کالا اول باید محموله وارداتی خودشان را در گمرک بندر اظهار کنند و بار دیگه در گمرک بندر خشک....

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۰۴]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کشورهای دیگر

مهندس صادقی وزارت راه، [۱۳۰۴.۱۵:۲۲:۰۵]
سلام دکتر سرایی عزیز

مهندس صادقی وزارت راه، [۱۳۰۴.۱۵:۲۲:۰۵]
ولی هنوز تو ایران هم اتفاقی نیفتاده و فقط تب این داستان کل نمایندگان مجلس و استانداران را گرفته است

مهندس مختاری، [۱۳۰۴.۱۵:۲۲:۰۶]
اگر تسهیلات گمرکی و افزایش سرعت خروج کالا از بنادر ابی را نداشته باشیم بندر خشک نتیجه نخولها داد

زهرا اخلاقی، [۱۳۰۴.۱۵:۲۲:۰۶]
بله جناب آقای باقری درست میفرمایید؛ هدف بیان تعریف اولیه بندر خشک بود

آقای فتحی، [۱۳۰۴.۱۵:۲۲:۰۶]
اساتید محترم توجه داشته باشند که شرکتی که به حوزه لجستیک محموله وارد میشود نباید خود را محدود به مناطق اطراف بنادر دریایی یا اطراف آن نماید بلکه باید دیدگاهی سرزمینی داشته باشد

دکتر سرائی، [۱۳۰۴.۱۵:۲۲:۰۶]
سلام خدمت جناب سیاوشی و جناب صادقی عزیز و همه سروران

مهندس باقری بنادر، [۱۳۰۴.۱۵:۲۲:۰۷]
عمان به اندازه یک استان ما مساحت دارد، لطفا متن خبر رو مطالعه نمایید

مهندس مختاری، [۱۳۰۴.۱۵:۲۲:۰۷]
حد اقل فاصله بندر خشک با بندر دریایی باید ۵۰۰ کیلومتر باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[alireza abdollaifard, ۱۳۰۴.۰۴.۱۵ ۲۲:۰۷]

تجهیز مناطق ویژه؛ بهترین گزینه برای احداث بندر خشک

در کشورهای دیگر اگر بندر خشک احداث شده است مناطقی به نام منطقه ویژه و یا منطقه آزاد ندارند. در صورتی که مناطق ویژه و مناطق آزاد ما همان کاری را که بندر خشک در کشورهای دیگر انجام می‌دهند، ایفا می‌کند. بنابراین، اشتباه مسوولان در عنوان یا نام این مناطق اینجا روشن‌تر می‌شود. مثلاً در هند منطقه‌ای به نام منطقه آزاد یا ویژه نداریم. ولی در قبال آن بندر خشک داریم و همین موجب شد تا آقایان به خاطر یک واژه و اسم به خطا روند.

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۰۴.۱۵ ۲۲:۰۸]

دوستان گام اول ، دوم ، سوم و برای ایجاد بندر خشک چیست؟

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۰۴.۱۵ ۲۲:۰۸]

جناب دکتر سرایی ضمن عرض سلام خدمت شما با شما در خصوص توجه به فلسفه بنادر خشک موافقم

مهندس قاسمی نژاد, [۱۳۰۴.۰۴.۱۵ ۲۲:۰۸]

ایا این امکان وجود دارد به منظور تسهیل در ارائه خدمات. فرایند خدمات گمرکی تنها در بندر خشک انجام شود

مهندس صادقی وزارت راه, [۱۳۰۴.۰۴.۱۵ ۲۲:۰۸]

باید همینگونه باشد

دکتر سرایی, [۱۳۰۴.۰۴.۱۵ ۲۲:۰۹]

بنده یک فایل پاورپوینت خوب دارم که نتایج یک تحقیق توسط اینجانب است اما متاسفانه نمی دانم چطور در این محیط می توانم برای عزیزان ارسال نمایم

مهندس دل قوی, [۱۳۰۴.۰۴.۱۵ ۲۲:۰۹]

<http://uplod.ir/1objf8ln62dr/IMJ522341395347400.pdf.htm>

شناسایی و اولویت بندی شاخص های موثر در مکان یابی بنادر خشک

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

جناب سرایی فایل رو می تونید پیوست کنید همین جا

دکتر سرائی, [۲۲:۱۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

چرخه مطلوب ایجاد بندر خشک می بایست بین چهار آیتم لینک قوی و تاثیر گذار ایجاد نماید

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۱ ۱۳.۰۴.۱۵]

گام اول بنظر بنده بازاریابیست، ابتدا باید بخش خصوصی مشتاق وجود داشته باشد که بررسی بازار کرده، در صورت بصره بودن به سمت گام های بعدی برود

مهندس مختاری, [۲۲:۱۲ ۱۳.۰۴.۱۵]

گام اول شناسایی مکان بندر خشک است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۲ ۱۳.۰۴.۱۵]

تا الان نتیجه گرفتیم با شرایط و قوانین موجود بندر خشک توجیه اقتصادی ندارد

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۳ ۱۳.۰۴.۱۵]

توجیه اقتصادی ندارد یا توجیه فنی؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۳ ۱۳.۰۴.۱۵]

فعلا و در مرحله اول ظاهرا توجیه اقتصادی ندارد

مهندس مختاری, [۲۲:۱۳ ۱۳.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی اگر بندر خشک درست دیده شود و موارد مهم ان در نظر گرفته شود توجیه اقتصادی دارد

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۱۳ ۱۳.۰۴.۱۵]

با توجه به مواردی که دوستان فرمودند، توجیه اقتصادی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۴ ۱۳۰۴.۱۵]

اینجا ما بررسی اقتصادی انجام دادیم؟ یا فقط بدلیل نبود یا کمبود یا سخت گیری قوانین و مقررات آن را رد کردیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۱۳۰۴.۱۵]

جناب باقری عزیز بنده هم عرض کردم با توجه به قوانین موجود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۱۳۰۴.۱۵]

اگر قوانین مناسب نباشند قطعاً راه به جایی نخواهیم برد

لقمان نادی, [۲۲:۱۵ ۱۳۰۴.۱۵]

سلام به همه عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۱۳۰۴.۱۵]

پس به نظر بنده گام اول اصلاح قوانین است

مهندس مختاری, [۲۲:۱۵ ۱۳۰۴.۱۵]

اصلاح قوانین مخصوصاً گمرکی و راه آهن بسیار لازم است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۱۳۰۴.۱۵]

عرض بنده هم همین بود جناب مختاری عزیز

[۲۲:۱۶ ۱۳۰۴.۱۵]alireza abdollaifard, [

جناب مختاری عزیز

اگر بخواهیم وارد فاز اجرایی بندر خشک شویم، به نظر شما چه سازمان یا سازمان‌هایی بهتر است متولی این کار باشند؟
سازمان بنادر

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

گمرک

یا ارگان و سازمان دیگه

مهندس مختاری, [۱۳۰۴۰۴:۱۶ ۲۲]

➤ بندر خشک بندری است با فاصله اقتصادی از بنادر ساحلی که داخل کشور قرار گرفته است.
➤ منطقه ای با یک پایانه ترکیبی است که یک منطقه مشترک برای روشهای مختلف حمل (مسیرهای ریلی جاده ای هوایی) جهت توزیع کالا هایی که از بنادر ساحلی می آید فراهم میکند.
➤ یک بندر درون مرزی است معمولا لجستیک بین المللی و خدمات توزیع در آن انجام میشود.
➤ بنادر خشک از نظر ساختاری مشابه پایانه های زمینی بوده و با بنادر ساحلی در زمینه تسهیل در روند حمل و نقل چند وجهی همکاری می کند.

لقمان نادی, [۱۳۰۴۰۴:۱۷ ۲۲]

همزمان با اصلاح قوانین می بایست مکانیابی هم براساس معیارهای فنی.. نزدیکی به خطوط ریلی و... صورت بگیرد. و مکانیابی های قبلی بازنگری شود.

مهندس باقری بنادر, [۱۳۰۴۰۴:۱۷ ۲۲]

تا ما چارچوب و تعریف درست و روزآمدی از بنادر خشک و کارکرد آنها نداریم، قوانین رو در چه جهتی میخواهیم اصلاح نماییم؟

دکتر سرائی, [۱۳۰۴۰۴:۱۷ ۲۲]

این چهار حلقه عبارتند از 1- سرمایه گذاری در صنایع لجستیکی ، تولیدی، کشاورزی، و خدمات 2- توسعه زیر ساخت های حمل و نقلی ک تشویق سرمایه گذاری به این منظور3- توسعه حمل و نقل چند وجهی و 4- کاهش هزینه های حمل و نقل و ترانزیت کالا

مهندس میرزایی بورس کالا, [۱۳۰۴۰۴:۱۸ ۲۲]

سلام به همه اساتید و بزرگواران محترم.
ضمن عرض تبریک سال نو خواستم بدونم فرق بین اتیت گمرک که هر استانی دارا میباشد با بندر خشک از نظر ضوابط و مقررات و فرآیند کار چیست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۲۲:۱۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

7. دامنه گسترش برای توسعه آینده سایت

معیارهای تعیین کننده در مکانیابی بندر خشک

مهندس میرزایی بورس کالا, [۲۲:۱۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

چون از این گمرک مراکز استان هم کالا صادر و وارد میشود

مهندس مختاری, [۲۲:۲۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

• مهمترین فاکتورهای تاثیرگذار در راه اندازی بندر خشک (زیرساخت، کاربری زمین، محیط زیست و متولی و قوانین لازم الاجرا) می باشد.

• بدین منظوره بررسی معیارهایی که برای تعیین مکان بهینه ی بنادر خشک نیاز داریم، به ترتیب الویتشان می پردازیم.

دکتر سرائی, [۲۲:۲۱ ۱۳.۰۴.۱۵]

حال برای کشوری مثل ماکه از نعمت مرزهای دریایی در شمال و جنوب برخوردار هستیم و حداقل 3 مولفه از مولفه های 4گانه فوق را در بنادر دریایی در سالیان گذشته ایجاد کرده ایم ایجاد بنادر خشک یعنی همپوشانی شدید با فعالیت بنادر دریایی

آقای کیوانداریان, [۲۲:۲۱ ۱۳.۰۴.۱۵]

باسلام واحترام خدمت همراهان عزیز .پیش بینی بنادر خشک با توجه به شرایط اقلیمی کشور و توزیع مکانی راهها و خطوط راه آهن و میزان دسترسی آسان در جهت تسهیل امور بازرگانی اعم از صادرات و واردات انجام میشود.

مهندس مختاری, [۲۲:۲۱ ۱۳.۰۴.۱۵]

1. تعیین جریان ترافیک بین مراکز تولید و مراکز مصرف درون مرز و بنادر ، این جریانات با موارد زیر تحلیل میشود :

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

- (نوع کالا - نسب جهت دار واردات به صادرات-تعیین سهم کانتینر های دربست و خرده بار-درصد بارهای قابل کانتینری شدن-پیش بینی رشد تجارت در آینده-موقعیت های نسبی مراکز درون کشور)
- 2. مدهای حمل و نقلی در دسترس و ظرفیت های کریدور و شبکه
- 3. امکان کاهش هزینه ها در تن یا جعبه به ازاء هر کیلومتر با معرفی بندر خشک و کاهش هزینه های واحد حمل و نقل
- 4. در نظر گرفتن وظایف بندر خشک که در اسلاید های قبلی ذکر شد.
- 5. زیرساخت های حمل و نقلی در مجاورت مکان پیشنهادی
- 6. خدمات کمکی موجود وابسته به حمل و نقل در مجاورت مکان پیشنهادی
- 7. دامنه گسترش برای توسعه آینده سایت

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۲]

جناب میرزایی عزیز سوالی پرسیدند

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۲]

[Forwarded from] مهندس میرزایی بورس کالا]

سلام به همه اساتید و بزرگواران محترم.

ضمن عرض تبریک سال نو خواستم بدونم فرق بین اتیت گمرک که هر استانی دارا میباشد با بندر خشک از نظر ضوابط و مقررات و فرآیند کار چیست

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۲]

[Forwarded from] مهندس میرزایی بورس کالا]

چون از این گمرک مراکز استان هم کالا صادر و وارد میشود

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۴]

اما از نظر علت یابی ایجاد بندر خشک در آسیا، بندر خشک تجارت بین منطقه ای را توسعه می دهد
نه حمل و نقل داخل کشور را

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۴]

جناب سیاوشی این همان نقطه ای است که به اعتقاد بنده ما به خطا رفته ایم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۴]

دقیقا سوال جناب میرزایی، سوال بنده هم هست
با وجود گمرک در تمام استانها ایا بنادر خشک توجیه دارد

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۵]

در تکمیل موارد فوق نیاز به اصلاح و تدوین قوانین مشخصه بنادر خشک هستیم

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۶]

پس جناب دکتر سرایی باید اسباب شناسی کرد و در مقابل هر اسباب و مانع موجود راهکار ارائه داد

مهندس معین انصاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۶]

گام اول "تسهیل در تجارت" بمفهوم اینکه هیئت دولت برای صدور هر بخشنامه ای که اثرگذار در عدم تسهیل تجارت میشود وزارتخانه مربوطه يك جریمه ای به خزانه واریز نماید که این قضیه موجب این شود که کارشناسان با حساب و کتاب دست به اینکار بزنند. اگر به کهن اکثر بخشنامه ها رجوع شود سلیقه ای و یا بعبارتی فقط تفکر وزارتخانه ای است. دوم تمامی استانهای ما دارای اداره گمرک میباشند و معمولا" دارای فضای باراندازی هستند و ما هم اکنون با انجام ترانزیت کالا با توجه مقررات امروزه مشغول انجام اینکار هستیم ولی بصورت حرفه ای انجام نمی پذیرد. مطمئن باشید حرکت بسوی تسهیلات تجارت بازار خودش بطرف این نوع سرمایه گذاری خواهد رفت

آقای کیوانداریان, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۶]

کشور ما از قدیم محل ترانزیت کالا بوده. وبا تغییرات شدت و ضعف داشته. لذا بندر خشک میتواند کمک زیادی در جهت تقویت صادرات و واردات با سیاست عدم تمرکز فراهم نماید

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۷]

تحویل کالا در نزدیک ترین مکان مورد نیاز جهت واردات و بارگیری کالای صادراتی از محل تولید از اهداف بنادر خشک میباشد

دکتر سرایی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۲۸]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

فرض بفرمائید بنادر خشک برای حمل زمینی ترجیحا ریلی بین کشورهای همسایه در جهت افقی باشد مثلا از چین هند پاکستان یا افغانستان به ایران و ترکیه و ... اینجاست که احداث بنادر خشک در ایران از جنبه اقتصادی و تجاری توجیه پذیر می شود

مهندس مختاری, [۲۲:۲۸ ۱۳.۰۴.۱۵]

حدود ۷۰ درصد تردد کانتینر در ایران بصورت خالی صورت میپذیرد که بنادر خشک میتوانند مانع از این امر شوند.

آقای فتحی, [۲۲:۲۸ ۱۳.۰۴.۱۵]

گمرک در هر استان امکان ایجاد فعالیت های بندری را فراهم نمیکند چون ماموریت گمرک با بندر متفاوت است

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

ولی گمرک و بندرخشک در موازات هم هستند

مهندس مختاری, [۲۲:۲۹ ۰۴.۱۵.۱۳]

تفاوت بین گمرک و بندر خشک فراوان است و گمرک شرط لازم است نه شرط کافی

کاپیتان میرانی, [۲۲:۳۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

از آنجا که بحث بنادر خشک مثل همه اموری که در یک بازه زمانی بحث روز میشود و همگان قبل از ورود کارشناسانه به آن، تحت تاثیر جو روز، عجولانه سعی در ربودن گوی سبقت در قبول آن ایده دارند، بنده از اساتید ارجمند تقاضا میکنم کمی تامل بفرمایند.

دکتر سرائی, [۲۲:۳۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

بله جناب سیاوشی ما باید ببینیم کارکرد بنادر خشک در دیگر نقاط مد نظر اسکاپ چه بوده و اهداف ما از ایجاد بنادر خشک چیست

آقای فتحی, [۲۲:۳۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

وارد شدن به تجارت بین منطقه ای نیازمند اصلی ترین بازیگر یعنی شرکتهای لجستیکی با مفهوم علمی و نوین آن است

آقای کیوانداریان, [۱۳۰۴۰۴:۲۲:۳۰]

گمرک دروازه کشوره ولی بندر محل توزیع مطمئن.

دکتر سرائی, [۱۳۰۴۰۴:۲۲:۳۱]

دقیقا جناب فتحی با جنابعالی موافقم

مهندس مختاری, [۱۳۰۴۰۴:۲۲:۳۱]

از شروط دیگر استفاده از بارنامه سراسری است که میبایست بدون تشریفات گمرکی در بندر ساحلی به بندر خشک انتقال یابد

کاپیتان میرانی, [۱۳۰۴۰۴:۲۲:۳۱]

پیشنهاد بنده برای تامل نه از باب رد ضرورت بنادر خشک ، بلکه تلاش در دانستن مفاهیم و مکانیزم ها و اساساً ضرورتهاست که موجب ایجاد تقاضا برای بنادر خشک میشود است. چرا که عدم شناخت موضوعات بنیادین موجب هدر دادن سرمایه های اندک کشور در جهت ایجاد - باراندازهای داخلی- بجای بنادر خشک که بعضاً نه تنها مفید بغایده در تسهیل زنجیره تولید و توزیع نیست ، بلکه خود موجب افزایش هزینه های حمل، افزایش غیره ضروری آلودگی محیط زیست در مجاور کلان شهرها و نهایتاً عدم کاهش هزینه حمل خواهد شد.

آقای کیوانداریان, [۱۳۰۴۰۴:۲۲:۳۱]

گمرک کشور از سیاست ترانزیت کالا میتواند بسیار سریعتر کار کند

دکتر سرائی, [۱۳۰۴۰۴:۲۲:۳۲]

ما باید نگاه به بیرون داشته باشیم

دکتر سرائی, [۱۳۰۴۰۴:۲۲:۳۲]

از ایجاد بندر خشک در کشور نباید هدفمان فقط واردات و صادرات باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کاپیتان میرانی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۲]

همانطور که از مصوبه ۶۹-۷ تفاهم نامه جهانی مشهود است انگیزه اصلی بنادر خشک ، ایجاد فرصت های جدید در تجارت جهانیست که گذر آسان کالا از مرزها و ترانزیت به کشورهای ثالث را در ایجاد و توسعه بنادر خشک و مزیت های هزینه ای آنرا مفید بحال توسعه تجارت میدانند، نه باراندازهایی که در کنار کلان شهرهای بمنظور انبار سازی کالا و یا ایجاد شبکه توزیع بکار میروند. نگاهی به لیست بنادر پیشنهادی ، از جمله بنادر پیشنهادی ایران و مثلاً ترکیه نشان میدهد که توجه به استفاده از حمل و نقل جاده ای و یا ریلی برای انتقال کالا به نزدیکترین نقطه مصرف حملگی از یک قانون مهم تجاری بهره میگیرد که کاهش زمان و هزینه حمل است

مهندس مختاری، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۳]

جناب فتحي نژديكي بحث لجستیک و بندر خشک کاملاً مورد تأیید است

مهندس میرزایی بورس کالا، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۳]

به نظر میرسد با وجود گمرک در مراکز استان که تمام رسالت صادرات و واردات کالا را بعهده دارد تاسیس بناور خشک نه تنها تسهیلی در فرآیند تبادل کالا ندارد بلکه منجر به موازی کاری و افزایش هزینه تبادل میشه

آقای فتحی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۳]

جناب سرایی بنظر شما چگونه میتوان چنین شرکتهایی ایجاد کرد ؟ بنده فکر میکنم که گسترش عملیات بندری در سطح کشور میتواند به این امر کمک کند

دکتر سرائی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۴]

دقیقا همینطور است

مهندس معین انصاری، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۵]

تسهیل در تجارت کلید اصلی برای رسیدن به بنادر خشک و حرفه ای نمودن بنادر و لجستیک کشور خواهد شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۵]

يك تعريف جنبي براي بنادر خشك وجود دارد. بندر خشك قسمت توسعه یافته بنادر ساحلي است.

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۵]

اما آنچه از مشکلات زیر بنایی ما محسوب می شود نبود MTO ها در کشور است

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۵]

با توجه به کانتینر بیس بودن عملیات بندری که لازمه در سطح کشور پیاده سازی بشود و عدم اهمیت این قضیه برای گمرک ، نمیتوان این مهم را به گمرک سپرد

کاپیتان میرانی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۶]

اشاره کنم در دولت قبل بدون انجام مطالعات اقلیمی ، آمایش سرزمین، توجیحات اقتصادی و ضرورت‌های استراتژیکی دادن مجوز بندر خشک کم هزینه ترین پیش کشی بود که رئیس دولت تقدیم میزبانان استانی خود میکرد

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۶]

أصل مطلب تجميع مطالب آقایان فتحی ، سرايي و انصاري است

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۷]

بينيد ما هر حرکتی که می خواهیم انجام دهيم چه در ترانزیت و چه واردات و چه صادرات شديدا از نبود مالتی مودال ترانسپورت اپراتور رنج می بریم

مهندس دل قوی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۸]

دقیقا

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۸]

آفرین جناب سرايي. مر مطلب را فرمایش نمودید.

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۳۸]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

حال بندر خشک درست کنیم که چه بشود وقتی یک شرکت حرفه ای نداریم که از آن بهره برداری نماید

دکتر سرائی, [۲۲:۳۹ ۱۵.۱۳.۰۴]

اختیار دارید قربان از فرمایش همه دوستان استفاده بردیم

آقای فتحی, [۲۲:۳۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

باید توجه داشت که وقتی کسی وارد حوزه لجستیک میشود باید خود را در اشل یرزمینی

مهندس مختاری, [۲۲:۳۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

بندر خشک میتواند مشکلات زیر را برطرف نماید: افزایش ترافیک و تصادفات

فقدان فضای کافی به منظور انبارسازی در بنادر ورودی

افزایش هزینه های مترتب به کالا

افزایش مشکلات زیست محیطی

تردد کانتینر خالی

افزایش ریسک و مسئولیتها

احتمال قاچاق کالا

افزایش دوره چرخش کانتینر

آقای فتحی, [۲۲:۳۹ ۱۳.۰۴.۱۵]

سرزمینی ، منطقه ای و حتی جهانی ببیند تا بتوانیم به نقطه موفقیت برسیم

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

قطعا ایجاد بندر خشک یک حلقه از یک سری عوامل زیر ساختی است

مهندس معین انصاری, [۲۲:۴۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

با صدور متجاوز از دهها بخشنامه روزانه به گمرک از سوی وزارتخانه های مختلف بندر ابي هم خشک

خواهد شد . من واقعا" به سازمان گمرک يك خدا قوت میگم که چطوري اینها میتوانند با این همه

دستورالعمل دست و پنجه نرم کنند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی، [۲۲:۴۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

به تنهایی ایجاد بندر خشک مشکلی را حل نمیکند و توسعه ایجاد نمیکند

دکتر سرائی، [۲۲:۴۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

اما خواهش من از دوستان این است که یک خطی را مشخص کنیم خدا رو شکر این گروه به همت جناب سیاوشی عزیز و همه اعضا می تواند بسیار تاثیر گذار باشد

دکتر سرائی، [۲۲:۴۱ ۱۳.۰۴.۱۵]

این خط به پیشنهاد بنده این است که

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۲ ۱۳.۰۴.۱۵]

بفرمایید جناب دکتر سرائی عزیز

دکتر سرائی، [۲۲:۴۳ ۱۳.۰۴.۱۵]

1- بندر خشک باید با نگاه به بیرون و آوردن منافع مالی و ایجاد شغل و ... در داخل باشد امروز می خواندم در درود هم می خوهند بندر خشک احداث کنند

دکتر سرائی، [۲۲:۴۳ ۱۳.۰۴.۱۵]

که واقعا نشان می دهد طی این سال ها چقدر درونگرا شده ایم

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۴ ۱۳.۰۴.۱۵]

اگر نگاه اینگونه باشد که اثرات بسیاری در بر دارد اما به شرط ها و شروط ها

مهندس مختاری، [۲۲:۴۵ ۱۳.۰۴.۱۵]

یکی از پدیده های بنادر خشک افزایش ترانزیت ، کاهش هزینه و زمان ان است با در نظر گرفتن نقاط مرزی

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۵ ۰۴.۱۵.۱۳]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ما در بسیاری از بسترها و زیرساخت ها و قوانین در حال حاضر مشکلات جدی داریم

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۴۵]

درسته جناب مختاری عزیز ولی این پدیده ها به قول شما با وضعیت موجود حاصل می شوند؟

مهندس سید وکیلی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۴۶]

سلام به دوستان گرامی

اولین موضوع سال 94 عجب داغ شده

بنده تازه ملحق شدم

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۴۶]

خیر تغییر قوانین لازم است

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۴۷]

2- همه دوستان اساتید بنده هستند اما واقعا خیلی زود اسیر واژه ها می شویم یک زمان پارک لجستیک ، یک زمان پارک توزیع ، یک زمان شهرک های بندری یک نفری یک کشوری برای حل مشکلات خود یک پیشنهادی می دهد ، عین آن پیشنهاد را ما هم در کشور می خواهیم اجرا کنیم بدون توجه به موضوعیت

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۴۷]

به رسمیت شناختن شرکت های لجستیک توسط گمرک و سازمان بنادر از دیگر نیازها است

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۴۸]

یکی از روش هایی که متاسفانه یا خوشبختانه در کشور جا افتاده روش راه انداختن و جا انداختن

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۲:۴۸]

جناب مختاری عزیز کاملا با فرمایش جنابعالی موافقم اما ابتدا جهت حرکت مشخص شود و بدانیم واقعا چه می خواهیم سپس حرکت در جهت اصاح قوانین

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی، [۲۲:۴۹ ۱۳۰۴.۱۵]

جناب مختاری

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۹ ۱۳۰۴.۱۵]

پس به نقشه راه نیاز داریم

مهندس مختاری، [۲۲:۴۹ ۱۳۰۴.۱۵]

بندر خشک میتواند مشکلات زیر را برطرف نماید: افزایش ترافیک و تصادفات

فقدان فضای کافی به منظور انبارسازی در بنادر ورودی

افزایش هزینه های مترتب به کالا

افزایش مشکلات زیست محیطی

تردد کانتینر خالی

افزایش ریسک و مسئولیتها

احتمال قاچاق کالا

افزایش دوره چرخش کانتینر

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۰ ۱۳۰۴.۱۵]

جناب مختاری عزیز اینها نتایج است و تا رسیدن به این مرحله راهی بس دشوار در پیش است

مهندس مختاری، [۲۲:۵۰ ۱۳۰۴.۱۵]

اگر هدف حذف موارد فوق باشد قدم بزرگی برداشته میشود

آقای فتحی، [۲۲:۵۰ ۱۳۰۴.۱۵]

واقعا اگر بین یک برنامه و زمان عملیاتی سازی آن در کشور فاصله زیاد بیوفتد از اذهان خارج میشود

مهندس دل قوی، [۲۲:۵۰ ۱۳۰۴.۱۵]

با توسعه ادبیات جهانی تجارت، مفهوم بنادر خشک نیز از توجه به بنادر محلی و ملی به نگاه بین المللی در چارچوب زنجیره جهانی تأمین کالا و دسترسی سریع، ایمن و ارزان محصولات به مشتریان تغییر یافته است. به طوری که در نهایت برای غلبه بر یکی از موانع تسهیل تجارت، کمیسیون اقتصادی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و اجتماعی منطقه آسیا و پاسیفیک سازمان ملل (UN-SCAPE)، بنادر خشک را در مسیرهای تجارت بین المللی مکانیابی و با همکاری کشورهای ذی ربط تحت عنوان توافقنامه بین دولتی بنادر خشک تعیین تکلیف نموده اند و به امضای 16 کشور درآمده است. در این سند بین المللی، بنادر خشک تعریف شده کشورمان با کارکرد بین المللی و فرامنطقه ای و در راستای تقویت تجارت بین المللی، توسعه ترانزیت و توجه به زیرساخت های حمل و نقل چندوجهی شناسایی و تعریف شده اند.

آقای فتحی، [۲۲:۵۰ ۱۳.۰۴.۱۵]

یعنی از دستور کار خارج میشود

دکتر سرائی، [۲۲:۵۱ ۰۴.۱۵.۱۳]

2- آنچه که اسکاپ دنبال می نموده از احداث بنادر خشک، تسهیل تجارت بین منطقه ای و ترانزیت بین کشورها خصوصا کشورهای لندلاک بوده

مهندس مختاری، [۲۲:۵۱ ۱۳.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی این را بعنوان اهداف اولیه در نظر داشته باشیم و سپس به مشکلات بپردازیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۲ ۱۳.۰۴.۱۵]

بله جناب مختاری عزیز موافقم

مهندس مختاری، [۲۲:۵۲ ۱۳.۰۴.۱۵]

جناب سرای عرض بنده هم در همین راستا بود

مهندس مختاری، [۲۲:۵۲ ۱۳.۰۴.۱۵]

بندر خشک دور و یا میانه

دکتر سرائی، [۲۲:۵۳ ۱۳.۰۴.۱۵]

3- ما می توانیم در جهت تسهیل تجارت شرق به غرب و بالعکس از طریق خاک کشورمان با احداث بنادر خشک بیشترین بهره را ببریم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۳ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

بنادر خشک تعریف شده کشورمان با کارکرد بین المللی و فرامنطقه ای و در راستای تقویت تجارت بین المللی، توسعه ترانزیت و توجه به زیرساخت های حمل و نقل چندوجهی شناسایی و تعریف شده اند.

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۵۴ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

نظرات دوستان بسیار قابل استفاده است،

آیا بنادر خشک مدل های توسعه یافته مراکز لجستیک هستند؟

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۵۵ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

آیا ترانزیت شرط لازم است؟ یا خیر

دکتر سرائی, [۲۲:۵۵ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

4- بندر خشکی که به منظور تسهیل ترانزیت بین بنادر دریایی شمال و جنوب احداث شود تنها باعث افزایش زمان و هزینه خواهد بود

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۵۶ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

پس شرط لازم نیست؟

دکتر سرائی, [۲۲:۵۶ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

کالا می بایست با حداقل عملیات تخلیه و بارگیری و حمل مجدد طی طریق نماید

مهندس مختاری, [۲۲:۵۶ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

یک نکته را هم نباید فراموش کنیم و آن اینکه بنادر خشک نباید باعث به هدر رفتن سرمایه گذاری پسکرانه ها در بنادر ساحلی شود

دکتر سرائی, [۲۲:۵۷ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

دقیقا همینطور است

دکتر سرائی, [۲۲:۵۸ ۱۳۰۰۴۰۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در ابتدای عرایض عنوان کردم سال های سال است در بنادر دریایی کشور با هدف ایجاد بنادر نسل سوم حرکت کرده ایم

آقای فتحی, [۱۳۰۴۰۱۵ ۲۲:۵۸]

توجه داشته باشیم که اگر بنادر خشک با هدف تشویق شرکتهای لجستیکی به وارد شدن به عرصه ملی و بعد از آن منطقه ای باشند ، آنگاه تولید هم رونق میگیرد چرا بسیاری از تولیدات بخاطر عدم تخصص و دردهای لجستیکی تولید کنندگان از بین میرود. توجه شما را به نمونه زعفران جلب میکنم که بخاطر موضوع بسته بندی و شناخت کانالهای توزیع برای ایران و اسپانیا چه معنی و مفهومی دارد

دکتر سرائی, [۱۳۰۴۰۱۵ ۲۲:۵۹]

بندر نسل سوم دریایی یعنی صنایع تولیدی و ارزش افزوده در کنار و یا در دل بندر

مهندس معین انصاری, [۱۳۰۴۰۱۵ ۲۲:۵۹]

با اجرایی شدن قانون بهبود مستمر کسب و کار بسیاری از معضلات تجاری بسوی روانسازی حرکت خواهد کرد که بنادر خشک در آن مقطع نیاز خود را نمایان خواهد کرد . بامید روزی که بنادر ایران محل عبور سریع کالاها به بنادر خشک با فاصله بیش از پانصد کیلومتر باشد و بنادر ما عملاً " اگر توفقی انهم بصورت محدود در آن انجام میپذیرد فقط مربوط به کالاهای ترانس شپمنت ، ترانزیت و صادرات باشد . مراتب فوق ارزوی يك سرمایه گذار ایرانی در بندر شهید رجایی است

آقای فتحی, [۱۳۰۴۰۱۵ ۲۳:۰۰]

ملاحظات مربوط به بنادر خشک :

- 1- ضرورت وجود کریدور امن و مطمئن مابین بنادر آبی و بنادر خشک
- 2- تعیین نقش حاکمیتی در بنادر خشک و همچنین تنظیم روابط مابین بنادر آبی و خشک از دیدگاه های مختلف مدیریتی ، مالی ، حقوقی و
- 3- حمل مستقیم از کشتی به بنادر خشک بدون تشریفات و معطلی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

4- وجود زیر ساخت های ارتباطی و نرم افزاری مابین بنادر آبی و خشک

5- یکپارچگی اطلاعاتی و زبان مشترک مابین آنها

6- هماهنگی دستگاه های نظارتی و عملیاتی

7- اقتصادی بودن عملیات در بنادر خشک برای سرمایه گذاران و بازیگران بخش خصوصی

8- وجود زیر ساخت های تخلیه ، بارگیری و نگهداری در بنادر خشک

9- توجه به مزیت های نسبی عملیاتی ، زمان ، هزینه ای و بومی بودن بنادر خشک نسبت به بنادر آبی

10- یکپارچگی در حوزه مفاهیم و اطلاعات پایه در حوزه ی عملیات اسنادی اطلاعات محموله و عملیات بندری در هر دو منطقه

11_ لزوم بازنگری در زمینه نقش آفرینان و بازیگران لجستیکی چنین عرصه ای با توجه به وارد شدن عرصه ای تحت عنوان بنادر خشک و تنظیم روابط این بازیگران با مجموعه های دولتی ، مشتریان ، سرویس دهندگان

دکتر سرائی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۰]

بنابراین در داخل کشور می توان بندر خشک حداکثر در دو یا سه نقطه داشت

دکتر سرائی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۰]

با هدف ترانزیت شرقی غربی و بالعکس

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۱]

از سروران ارجمند

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۱]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بی نهایت سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۱]

وقت گفتگوی امشب به پایان رسید

آقای فتحی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۲]

با تشکر از کلیه اساتید محترم و تشکر ویژه از مهندس سیاوشی عزیز به همه عزیزان شب بخیر عرض میکنم

دکتر سرائی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۲]

بنده پر حرفی کردم عذر می خواهم و همه سروران را به خدای بزرگ می سپارم شب خوش

مهندس مختاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۳]

تشکر از تمامی دوستان و سپاس. شب خوش

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۴]

بی نهایت لذت بردیم از سطح کیفی مباحث و استفاده کردیم

مهندس دل قوی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۴]

از نقطه نظرات کلیه دوستان استفاده کردم شب همه شیک

مهندس معین انصاری, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۴]

با تشکر از تمامی دوستان که مشارکت فرمودند بنده که دوباره تمام مطالب را یکبار دیگر از ابتدا تا انتها مطالعه خواهم کرد چون مطالب بسیار ارزشمندی مطرح شد. شب همگی بخیر

محمد سیاوشی, [۱۳۰۴.۱۵ ۲۳:۰۴]

خواهش میکنم جناب دکتر سرایی عزیز

خیلی لطف کردید و ممنونیم از شما

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس میرزایی بورس کالا، [۲۳:۰۵ ۱۳:۰۴:۱۵]
از کلیه دوستان که مطالب ارزنده‌ای طرح کردن کمال تشکر را دارم. بنده هم مطالب را مجدداً مرور خواهم نمود

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۵ ۱۳:۰۴:۱۵]
پیام‌های بسیاری در خصوص دریافت کردم و اعضا محترم مراتب تشکر و قدردانی خود را از شرکت کنندگان در بحث اعلام کردند

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۶ ۱۳:۰۴:۱۵]
انشالله چهارشنبه شب را هم به همین بحث اختصاص خواهیم داد

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۷ ۱۳:۰۴:۱۵]
گفتگوهای شما سروران را باز هم تبدیل به کتاب خواهیم کرد تا ماندگار و مانا شوند پیشنهادات و نظرات ارزشمند شما سروران و طالبان علم از این گفتگوها استفاده کنند.

مهندس مختاری، [۲۳:۰۸ ۱۳:۰۴:۱۵]
جناب سیاوشی ضمن تشکر از زحمات شما با توجه به گستردگی بحث بنادر خشک لطفاً يك زاویه و نگاه خاص را برای بحث آینده در نظر بگیرید

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۸ ۱۳:۰۴:۱۵]
چشم جناب مختاری عزیز

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۹ ۱۳:۰۴:۱۵]
چهارشنبه شب تخصصی‌تر خواهیم پرداخت به این موضوع و از یک زاویه خاص به قول شما ☺

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۹ ۱۳:۰۴:۱۵]
مجدداً سپاس بیکران از همه شما عزیزان و سروران

مهندس مختاری، [۲۳:۰۹ ۱۳:۰۴:۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ارادتمند

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۱۰:۲۳]

شب همه شما عزیزان بخیر و شادی

زنده باد ایران زنده باد ایرانی

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۱۹:۲۳]

[Forwarded from دکتر حاجی ابراهیمی]

بخت بنادر خشک بسیار جذاب است. باید اجازه دهیم همه عزیزان نقطه نظرات خود را بدهند و سپس در یک جلسه تکمیلی موضوعات را دسته بندی کنیم.

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۱۹:۲۳]

[Forwarded from دکتر حاجی ابراهیمی]

هدف مهم احداث بنادر خشک فقرزدایی در نقاط مرکزی و ایجاد کار و جلوگیری از مهاجرت بی رویه به نقاط ساحلی و کران شدن زمین و مشکلات اجتماعی در بنادر است.

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۱۹:۲۳]

[Forwarded from دکتر حاجی ابراهیمی]

همچنین بهبود فعالیت ترمنالداري و انواع باراندازهاي توليدي - يخش - حمل و نقل - فرصت ساز و ... میباشد.

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۱۹:۲۳]

[Forwarded from دکتر حاجی ابراهیمی]

نقش توسعه تجارت خارجی و سرمایه گذاری خارجی از طریق ارتباط مناطق آزاد در بنادر خشک ساحلی یا نزدیک به ساحل بسیار با اهمیت است.

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۱۹:۲۳]

[Forwarded from دکتر حاجی ابراهیمی]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

انشاله در جلسه دیگری آقای فتحي موضوعات را دسته بندي کرده و لجستیک حمل و نقل را با مفاهيم بنادر خشك مرتبط خواهد نمود.

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۱۹:۲۳]

[Forwarded from دکتر حاجی ابراهیمی]

ضمنا آقای اخوندي راه آهن را.متولي هماهنكي و دبیرخانه بنادر خشك کشور نموده اند و تاکنون 96 درخواست راه اندازي بنادر خشك به سازمان بنادر رسیده!!!!

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۱۹:۲۳]

[Forwarded from دکتر حاجی ابراهیمی]

همچنین بندر خشك یزد در حال احداث میباشد.

محمد سیاوشی، [۱۳۰۴.۱۵ ۴۷:۲۳]

فایل های مصوبات جدید شورا ي عالي ترابري کشور در خصوص بندر خشك خدمت اعضا محترم گروه ارسال شد.

مهندس دعاگویی، [۰۴.۱۵.۱۴ ۰۳:۰۰]

ممنون آقای سیاوشی و آقای حاج ابراهیمی

مهندس باقری بنادر، [۱۴.۰۴.۱۵ ۲۱:۰۰]

تشکر و خسته نباشید به تمامی دوستان و سروران گرامی

پایان

بخش اول

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش دوم:

تاریخ گفتگو : 1394/01/26

محمد سیاوشی, [۱۷:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

سرفصل های گفتگوی امشب :

1- آیا با توجه به شرایط و موقعیت فعلی کشور نیاز به ایجاد بنادر خشک داریم یا خیر؟ دلایل موافقان یا مخالفان این پرسش چیست؟

2- اگر نیاز به بندر خشک داریم نقشه راه ایجاد این بنادر به صورت گام به گام چیست؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

امیدوارم امشب همانند دوشنبه شب شاهد بحث خوبی از سوی اعضا محترم باشیم و بتوانیم به یک جمع بندی خوب و مفید برسیم.
همچنین از همه کارشناسان و خبرگان محترم تقاضا می شود در مباحث مشارکت کنند و صرفا ناظر نباشند .

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

نظر عزیزان در خصوص پرسش اول چیست؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

1- آیا با توجه به شرایط و موقعیت فعلی کشور نیاز به ایجاد بنادر خشک داریم یا خیر؟ دلایل موافقان یا مخالفان این پرسش چیست؟

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۳۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

با سلام خدمت سروران کرامی

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۳۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تصور میکنم قبل از آغاز مبحث بندر خشک به بحث تجارت دریایی بپردازیم.

مهندس دل قوی، [۱۵.۰۴.۱۵:۳۴:۲۱]

عرض سلام و ادب خدمت کلیه دوستان دارم

آقای فتحی، [۱۵.۰۴.۱۵:۳۴:۲۱]

سلام و شب بخیر خدمت اساتید محترم

مهندس کشاورزبان، [۱۵.۰۴.۱۵:۳۵:۲۱]

سلام و عرض ادب خدمت دوستان بزرگوار

دکتر حاجی ابراهیمی، [۱۵.۰۴.۱۵:۴۰:۲۱]

متلاجکونه بندر هامبورگ و برمن در المان بنادر خشک و مراکز لجستیکی اطریش و سویس را حمایت میکنند. یا نقش بندر کلاییدیا در لتونی و سایورت مرکز لجستیکی یریلسه بیلوروس چگونه است. همچنین چرا شرکتهای فورواردر ترکیه علاقمند به ایجاد بنادر خشک در منطقه ازاد ماکو و ارس میباشند تا محمولات وارداتی به بنادر خود را با تشریفات کمتر و سریعتر با راه آهن از طریق مرز رازی به جلفا برسانند. حال صادرات به ایران باشد یا ترانزیت به کشورهای مشترک المنافع؟

مهندس دل قوی، [۱۵.۱۵.۰۴:۴۱:۲۱]

همانطوریکه در جلسه هم اندیشی قبل مطرح شد موفقیت عملکرد بنادر خشک به عوامل متعددی همچون دسترسی به خطوط ریلی، هماهنگی دستگاهها و ارگان های ذیربط در جابجایی و ترخیص کالا، برخورداری از فعالیت های کارآمد لجستیکی و وجود ساختار تشکیلاتی مناسب، استقرار فعالیت های ارزش آفرین در محدوده، مکان یابی مناسب و حمایت بخش دولتی بستگی دارد تا بتواند خدمات ارزش افزوده و حداقل در سطح بنادر دریایی ارائه دهد

مهندس دل قوی، [۱۵.۰۴.۱۵:۴۲:۲۱]

کاملاً روشن است که تحقق چنین امری از یک سو نیازمند ایجاد یک نهاد هماهنگ کننده قوی و قانونگذار و یا نهاد توسعه ای است که اختیارات قانونی در بنادر خشک داشته باشد و بتواند آن را در چارچوب استانداردهای جهانی و فراملی تنظیم کند. در غیر این صورت چنین تغییرات کلیدی در

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سیاست‌های کشورهای در حال توسعه به ویژه در کشورهایی که نگاه‌های بخشی بر آن حکمفرماست، کار بس دشواری خواهد بود.

مهندس جداری، [۲۱:۴۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب مهندس سیاوشی
با سلام و خسته نباشید.

در مرکز ایران، شمال غرب و شمال شرق نیاز مبرم به بندر خشک است که با وجود شبکه ریلی منظم و سریع السیر توجیه اقتصادی بالایی هم خواهد داشت.

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۱:۴۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

جاب است بدانیم بارجلانیهای قدیمی اسلام قلعه در خاک افغانستان و مرز ایران هنوز این منطقه را یرت اسلام قلعه مینامند به تبعیت از انکلیسیها که قریب 100 سال پیش کالاهای افغان را از جاب بهار به این کشور میفرستادند.

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۰۴.۱۵.۱۵]

جناب دکتر حاج ابراهیمی عزیز برخی دوستان اعلام کردند با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور و همچنین وضعیت موجود ایجاد بندر خشک فقط اتلاف سرمایه و منابع است.
این استدلال‌ها درست‌ه؟

مهندس احمدی، [۲۱:۴۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

سلام
خدمت دوستان و شب بخیر

مهندس احمدی، [۲۱:۵۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنده نیز اعتقاد دارم بنادر خشک لازم است با نگاه ملی به آن توجه شود
یعنی يك حمل و نقل ترکیبی با اسان سازی روش‌ها اقتصادی نمودن حمل و رضایت مشتری

آقای فتحی، [۲۱:۵۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر تفاوت و تمایزی بین بندر خشک و مراکز لجستیکی قایل شویم ، شاید بتوان با تمرکز روی لین تعریف ، ضرورت و عدم ضرورت آن را مشخص نمود

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

بفرمایید جناب مهندس فتحی عزیز

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

وجوه تمایز را بفرمایید

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۵۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنده با اعتقاد مبرم به توسعه اقتصادی ایران از طریق تجارت دریایی و مدیریت زنجیره تامین تولید و مصرف بواسطه حضور شرکتهای p13 تا p14 در این مراکز به توجیه وجود این بنادر معتقدم.

مهندس احمدی, [۲۱:۵۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

ترکیبی از يك حمل و نقل چند وجهی دریا - ریل - جاده با آزاد سازی قوانین و مقررات و سرعت در خدمات

آقای فتحی, [۲۱:۵۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

تاکید دوستان روی موضوع حمل ترکیبی نقطه ی کلیدی است

مهندس احمدی, [۲۱:۵۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنابراین سازمانهای مرتبط لازم است در خدمت این شیوه حمل و نقل باشند

مهندس جداری, [۲۱:۵۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

ایجاد بنادر خشک توجیه اقتصادی دارد و یکی از سرمایه گذارهای موفق در ایران خواهد بود.

مهندس احمدی, [۲۱:۵۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

مانند گمرک و نظام بانکی قرنطینه بهداشت و....

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۵۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

یر واضح است که نقش حمل و نقل یکپارچه که بواسطه حمل و نقل کانتینری توسعه یافته و رشد صادرات بواسطه حمل اسانتر کالا با کانتینرهای وارداتی از اهم مسایل بندر خشک است.

مهندس احمدی, [۲۱:۵۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

عجیب است که در رسانی ها مکان هایی را می خوانم که تأکید بر ایجاد بندر خشک دارند در صورتیکه زیر ساخت های ریلی اصلن ندارد

مهندس احمدی, [۲۱:۵۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

با نوشته های دکتر ابراهیمی کاملاً موافقم

آقای فتحی, [۲۱:۵۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

در مراکز لجستیکی موضوع بسته بندی یا بسته بندی مجدد، انبارداری و موارد دیگر سروکار داریم ولی در بنادر خشک تأکید روی تغییر روش حمل و توزیع با حداقل هزینه و بالاترین سرعت است

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۰۴.۱۵.۱۵]

ما به اهمیت و نقش موثر و سازنده بنادر خشک در کاهش هزینه ها و افزایش سرعت جابه جایی کالا کاملاً واقفیم ولی میگوئیم شرایط موجود شرایطی نیست که سرمایه گذار بخواهد نسبت به این امر سرمایه گذاری کند

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

امیدوارم امشب همانند دوشنبه شب شاهد بحث خوبی از سوی اعضا محترم باشیم و بتوانیم به یک جمع بندی خوب و مفید برسیم.

همچنین از همه کارشناسان و خبرگان محترم تقاضا می شود در مباحث مشارکت کنند و صرفاً ناظر نباشند .

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۵۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر بخواهیم مراکز لجستیکی و بنادر خشک را تفاوتی قایل شویم 1- حمل ریلی و حمل و نقل کانتینری بیشترین تاثیر را در توسعه این بنادر داشته اند..

مهندس احمدی, [۲۱:۵۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

در بندر شهید رجایی حمل کانتینری با قطار برنامه ای به سمت اپرین صورت می گیرد و از آنجا با جاده توزیع موی رگی با نرخ تعرفه دسترسی صفر که راه آهن تخفیف داده است

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۵۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

2- بنادر خشک به متابه مدیریت لجستیک حمل و نقل کالاست و مراکز لجستیکی بمنظور مدیریت زنجیره تامین فعالیتهاست.

آقای فتحی, [۲۲:۰۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

درست میفرمایید جناب سیاوشی. بازیگر اصلی صحنه بنادر خشک شرکتهای لجستیکی هستند. شرکتهایی با تفکر باز و البته فضای مناسب کار که خود را محدود به فعالیت در یک منطقه خاص. و فعالیت محدود نکنند تا آنگاه بتوانند تحلیل و شناخت صحیحی از اقتصادی بودن این کار بدست بیاورند

مهندس احمدی, [۲۲:۰۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

اشکال اصلی توسعه زیر ساخت ها و خدمات لجستیک و استقرار گمرک و الزام استقرار سازمانهای مرتبط است

آقای فتحی, [۲۲:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب دکتر حاج ابراهیمی موافقم با شما

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۲:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

3- بیشترین منافع بنادر خشک نصیب دولتها میشود که بزرگترین وارد کننده و صادر کننده هستند و مراکز لجستیکی بیشتر به بخش خصوصی و شرکتهای SME ها خدمت رسانی میکند از طریق فورواردرها و مدیریت تخصصی آنها

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب احمدی درست میفرمایید ، ظاهرا هر منطقه ای خواستار ایجاد بندر خشک شده گویا بندر خشک گوشت نذری است

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

و همه انتظار دارند بندر خشک داشته باشند

مهندس دل قوی، [۲۲:۰۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

بایستی با توجه به همه این موارد به این نکته نیز با توجه به مصوبه ۷ ت ۶۹ تفاهم نامه جهانی دقت کرد که انگیزه اصلی بنادر خشک ، ایجاد فرصت های جدید در تجارت جهانیست نه ایجاد بارانداز در کنار کلان شهرها

آقای فتحی، [۲۲:۰۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب دکتر حاج ابراهیمی آیا بعبارت دیگر بنادر خشک همچون بنادر دریایی در اختیار دولتها هستند ؟

دکتر سرائی، [۲۲:۰۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

سلام ک شب بخیر خدمت همه گرامیان

دکتر سرائی، [۲۲:۰۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

با جناب آقای دل قوی موافقم یکبار دیگر نقش بنادر خشک در اسناد اسکاپ را بازنگری کنیم

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۰۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

سیستم بنادر ایران بصورت لندلرد اداره میشود و انهم دلایل بسیاری دارد که تاریخ ایران نشاندهنده حضور قوای بیگانه از طریق حیاتی ترین مرزهای کشور است و شاید میبایست این بنادر خشک نیز بواسطه راه آهن دولتی به همین طریق اداره شوند.

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۰۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

البته الزامات بخش خصوصی در لجستیک حمل و نقل کشور بسیار مهم است.

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۱۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بسیار مهم است.

دکتر سرائی، [۲۲:۱۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

به وضوح از جابجائی قابل اتکا کالا به عنوان بخشی از وظایف لجستیک جهانی/منطقه ای و مدیریت زنجیره تامین به عنوان وظایف بنادر خشک نام می برد

آقای فتحی، [۲۲:۱۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

سوال اینجاست ، فاصله ی شرق تا غرب کشور که هیچ گونه بندر دریایی نیز ندارد آیا نشان میدهد که باید در این مسیر بنادر خشک را داشته باشیم ؟

دکتر سرائی، [۲۲:۱۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

دقیقا جناب فتحی

دکتر سرائی، [۲۲:۱۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

نه تنها برای ایران بلکه برای کل منطقه آسیا

مهندس مختاری، [۲۲:۱۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

با سلام خدمت دوستان

مهندس باقری بنادر، [۲۲:۱۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

سلام و شب بخیر و خسته نباشید خدمت حضار

دکتر سرائی، [۲۲:۱۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنادر خشک می بایست با دیدگاهی برونگرا برای ترانزیت شرق و غرب و بالعکس احداث شود

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۱۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

سه راه سلفجکان نقطه تلاقی شرق به غرب و حتی در بسیاری موارد شمال به جنوب کشور است. اما بدلیل عدم وجود 8 کیلومتر مسیر ریلی قابل استفاده بعنوان مهمترین بندر خشک کشور نیست.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۲۲:۱۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

بندر خشک و مکان یابی آن بحث علمی و تعریف شده دارد که در جلسه قبل عرض کردم و باید از تأثیر گذاری سیاسی بر آن جلوگیری شود

آقای فتحی, [۲۲:۱۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

سوال بعدی اینست که آیا بنادر خشک میتواند مابین دو بندر دریایی در کشور هم ایجاد شود؟ با توجه به وجود مرزهای مشترک و همسایه های فراوان کشور؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

8 کیلومتر ریل !!!

مهندس مختاری, [۲۲:۱۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

فراموش نکنیم که سرعت بیشتر انتقال کالا میتواند احتمال قاچاق را نیز کاهش دهد

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنظر بنده نیز پاسخ پرسش اول مثبت است، دلیل موافقت هم توسعه زنجیره تامین و همچنین افزایش امنیت چرخه حمل و نقل است

مهندس مختاری, [۲۲:۱۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب فتحی بندر خشک میانی و یا متوسط این وظیفه را دارد

دکتر سرائی, [۲۲:۱۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

فرض بفرمایید خطوط ریل کشور قابلیت اتصال به بنادر شمال و جنوب را داشته باشد آیا در میان راه نیز نیاز به بنادر خشک داریم؟

مهندس مختاری, [۲۲:۱۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنادر دور برای مرزها و شاید حتی خارج از آن میباشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب دکتر سرایی به نظر بنده بله نیاز داریم

مهندس مختاری, [۲۲:۱۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب سرایی درصد قابل توجه ای از تردد کانتینر بدلیل نبود بندر خشک میانی بصورت خالی انجام میشود

دکتر سرایی, [۲۲:۱۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

باید بین پارک های توزیع و بنادر خشک تفاوت قائل شویم

آقای فتحی, [۲۲:۱۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

باتوجه به اینکه مثلا با افغانستان ، ترکیه آبراه مشترک نداریم شاید بتوان بوجود بنادر خشک فکر کرد

مهندس دل قوی, [۲۲:۱۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

دقیقا نظر آقای فتحی منطقی است

دکتر سرایی, [۲۲:۱۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب مختاری این امر در پارک های توزیع هم امکان پذیر است

مهندس مختاری, [۲۲:۱۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

یک مثال عرض کنم. حمل سنگ کپ و یه تیکه از معادن به بنادر و سپس عملیات تخلیه و بارگرمی مجدد در کانتینر بسیار مشکل ساد است حال آنکه با تحویل کانتینر خالی در بنادر خشک میانی و حمل به بنادر مشکل بزرگی برطرف میشود

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

توجه داشته باشیم که امنیت چرخه تامین و انعطاف آن با وجود بنادر خشک در مسیرهای اصلی ترانزیت کشور بیشتر تامین میشود و برای کشور ما که تقریبا همیشه در معرض تهدید خارجی بوده افزایش امنیت با بالا بردن انعطاف مسیرهای اصلی تجاری از اصول پدافند غیرعامل می باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی، [۲۲:۱۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

مثال جنابعالی دقیقاً در پارک های توزیع و جمع آوری کالا کاملاً قابل انجتم است

مهندس مختاری، [۲۲:۱۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

در همان حال اگر کانتینر از وارد کننده در بنادر خشک تحویل شود هزینه برگشت کانتینر خالی از دوش وارد کننده برداشته میشود که به میگویند صرفه جویی

مهندس مختاری، [۲۲:۲۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

پارک توزیع را باید با افزایش مسئولیت به بندر خشک تبدیل کنیم

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۲۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

حمل فراورده های کشاورزی و کالاهای سردخانه ای. حمل موار شیمیایی و خطرناک و بسیار موارد دیگر بواسطه نبود بنادر خشک یر هزینه و کند و گاه بسیار یر ریسک انجام میشود.

دکتر سرائی، [۲۲:۲۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب باقری کاملاً درست می فرمائید آنچه مد نظر اسکاپ است بهره برداری از بنادر خشک برای تسهیل تجارت بین منطقه ای و ترانزیت است

مهندس مختاری، [۲۲:۲۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب آقای ابراهیمی با شما موافق هستم

دکتر سرائی، [۲۲:۲۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

پارک لجستیک شخصیت ملی دارد و بنادر خشک شخصیت بین المللی

مهندس مختاری، [۲۲:۲۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

صدور برنامه سراسری میتواند عملیات بین المللی را افزایش دهد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۳]

با توجه به اینکه جابجایی و تخلیه و بارگیری مجدد یک کار لجستیکی است و هدف بنادر خشک اجتناب از این کار حتی الامکان است شاید بتوان گفت که باید این کار را به پارک توزیع یا مراکز لجستیک سپرد ولی با توجه به اصل دسترسی به انواع روشهای حمل در بنادر خشک شاید بتوان این دو مرکز را در هم ادغام کرد

دکتر سرائی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۳]

انتظارات از بنادر خشک با پارک لجستیک متفاوت است البته هر دو وظیفه می تواند در یک مکان صورت پذیرد

دکتر حاجی ابراهیمی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۳]

پارکهای لجستیکی را درکاههای ملی بئای تسریه و نظم دهی در فعالیت لجستیک داخلی میدانیم ولی مسولیت بنادر خشک فراتر از اینهاست.

دکتر سرائی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۴]

دقیقا درست است

مهندس مختاری, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۴]

موافق هستم جناب دکتر سرایی

مهندس مختاری, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۴]

و آقای ابراهیمی

مهندس مختاری, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۵]

در هر صورت به ان نیاز داریم اما سرعت در عملیات جابجایی با تسهیلات گمرکی و بندری

مهندس دل قوی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۵]

جناب سیاوشی با توجه به نظرات دوستان مخالفت جدی با ایجاد بنادر خشک دیده نمیشود پس به نظر میرسد بایستی دنبال نقشه راه ایجاد این بنادر بصورت گام به گام بود و نظر دوستان را شنید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۵]

از شروط اولیه است

دکتر حاجی ابراهیمی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۵]

جناب مختاری عزیز از رهنمودهای شما در بخش دریایی بالاخص ممنونیم.

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۵]

موافقم جناب مهندس دل قوی

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۵]

با سلام به نظر بنده باید امکان سنجی؛ مکان سنجی و همچنین باتوجه به پیوستگی خطوط ریلی و... ودر نظر گرفتن پتانسیل حجم وارزش کالا و تحویل و توزیع کالا وبار این امر صورت بگیرد

مهندس باقری بنادر, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۶]

خوب ظاهرا امشب اکثریت با وجود بنادر خشک موافقت، تحلیلی از مخالفین نداریم؟

دکتر سرائی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۶]

اگر بزرگواران موافق باشند می توان تا همین حد را به عنوان نظریه کارشناسی منعکس نمود

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۶]

دوستان اگر اجازه بفرمایید به سراغ پرسش دوم برویم

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۶]

و انشاءالله جمع بندی کنیم

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۲۷]

2- اگر نیاز به بندر خشک داریم نقشه راه ایجاد این بنادر به صورت گام به گام چیست؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی، [۲۲:۲۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

جمع بندی بخش اول؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

به ترتیب اهمیت

آقای فتحی، [۲۲:۲۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی اگر صلاح بدانید روی این بخش در فرصتی جمع بندی مشخصی داشته باشیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

بفرمایید جناب دکتر سرایی و جناب مهندس فتحی عزیز جمع بندی کنید

دکتر سرائی، [۲۲:۲۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

اولین گام ایجاد یک مرکزیت است فرابخشی

دکتر سرائی، [۲۲:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

اوکی برگردیم به جمع بندی

مهندس مختاری، [۲۲:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

ذینفع ان را باید مشخص کنیم

دکتر سرائی، [۲۲:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب فتحی و دیگر دوستان بفرمایید

مهندس مهرانی، [۲۲:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

با سلام خدمت دوستان به نظر حقیر نیز ایجاد بنادر خشک اگر توجیه اقتصادی داشته باشد ضروری

است و در گام نخست نیز مکان یابی مناسب است

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

نظریات ارزشمند فعالان توانمند در عرصه حمل ریلی و دریایی و امور صادرات، واردات و ترانزیت و کمرک میبایست جمع اوری و تقسیم بندی شود. بعنوان قدم اول

آقای فتحی، [۲۲:۳۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

در مسیر شرق و غرب فکر میکنم همه با ایجاد بنادر خشک موافق باشند

دکتر سرائی، [۲۲:۳۰ ۱۵.۱۵.۰۴]

بله این نکته اساسی است

مهندس مختاری، [۲۲:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

اما مراکز صنعتی و تجاری مهم را هم نباید فراموش کرد

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

امارها حمل و نقل و ممیزی آنها در هر تصمیم گیری اساسی است.

دکتر سرائی، [۲۲:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

بندر خشک با نگاه به بیرون و تسهیل تجارت منطقه ای و ترانزیت شرق به غرب و بالعکس

آقای فتحی، [۲۲:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

در اصل قبل از مکان یابی مسیر و توجه به کریدور مربوطه اهمیت دارد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

دوستان در حال جمع بندی پرسش اول هستند یا پاسخ به پرسش دوم؟

دکتر سرائی، [۲۲:۳۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی جنابعالی زحمت جمع بندی را بکشید تا به اینجا پیشنهادات بود برای بخش اول

دکتر سرائی، [۲۲:۳۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

به سراغ بخش دوم برویم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

مثلا در یزد (مسیر شرق به غرب) این اتفاق افتاد ولی به نظرم چون مکان یابی مناسب نبوده است طرح تقریبا ابتر مانده است

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۳۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

هر فعالیتی در این زمینه نیازمند نوعی جغرافیای اقتصادی است که گاهی بصورت غیر عمد مکانیابی بنادر خشک به سوی جغرافیای سیاسی محدود میشود.

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

و حتی عمدا مثلا لابی نماینده مجلس آن منطقه

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

پیشنهاد میکنند با توجه به کمبود وقت جمع بندی را بعدا یکی از اساتید انجام دهد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

و به سراغ پاسخ پرسش دوم برویم

دکتر سرائی، [۲۲:۳۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

به نظر بنده نظرات دوستان با آنچه که بیان شد توسط بنده و آقای فتحی وفاق کامل دارد

مهندس دل قوی، [۲۲:۳۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

ان شالله بایستی حداقل در انتخاب مکان یابی بنادر خشک بحث سیاسی نشود که زیان های بسیاری کشور از این بعد خورده است

دکتر سرائی، [۲۲:۳۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

پرسش دوم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

از اقاي فتحي مسول کمیته لجستیک و حمل و نقل استدعا دارم هماهنگی نمایند.

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

انشالله کمیته لجستیک گروه زحمت جمع بندی ها را خواهد کشید

مهندس مختاری, [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

پرسش دوم

مهندس احمدی, [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

با توجه به مباحث نقش خاکمیت و ایجاد منطقه ویژه از بعد ملی جز اختیارات دولت است

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

2- اگر نیاز به بندر خشک داریم نقشه راه ایجاد این بنادر به صورت گام به گام چیست؟

دکتر سرائی, [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

اول عرض شد یک مدیریت متمرکز خصوصی دولتی و البته فرابخشی

مهندس مختاری, [۲۲:۳۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

تعیین ذیعنفعان

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب دکتر سرائی این مدیریت متمرکز چگونه باید شکل بگیرد؟

مهندس مختاری, [۲۲:۳۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

و سپس مشخصات مکانی ان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی، [۲۲:۳۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

این کار به اندازه ای بزرگ است که تنها در یک بخش جمع بندی نمی شود

مهندس احمدی، [۲۲:۳۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

مدیریت بنادر خشک از بعد نظارت و رگولاتوری جز وظائف حاکمیت است

دکتر یوسفی، [۲۲:۳۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

با سلام خدمت دوستان عزیز به نظر حقیر مهمترین عامل برای مکان یابی میزان حجم ترانزیت از طریق کریدورهای بین المللی است که بواسطه آن می توان مکان مناسب را تعیین نمود .

دکتر سرائی، [۲۲:۳۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

با شناسایی. ذینفعان که جناب مختاری می فرمایند

مهندس مختاری، [۲۲:۳۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

•مهمترین فاکتورهای تاثیرگذار در راه اندازی بندر خشک (زیرساخت، کاربری زمین، محیط زیست و متولی و قوانین لازم الاجرا) می باشد.

•بدین منظوره بررسی معیارهایی که برای تعیین مکان بهینه ی بنادر خشک نیاز داریم، به ترتیب الویتشان می پردازیم.

1. تعیین جریان ترافیک بین مراکز تولید و مراکز مصرف درون مرز وبنادر ، این جریانات با موارد زیر تحلیل میشود :

•(نوع کالا - نسب جهت دار واردات به صادرات-تعیین سهم کانتینر های در بست و خرده بار-درصد بارهای قابل کانتینری شدن-پیش بینی رشد تجارت در آینده-موقعیت های نسبی مراکز درون کشور)

2.مدهای حمل و نقلی در دسترس و ظرفیت های کریدور و شبکه

3. امکان کاهش هزینه ها در تن یا جعبه به ازاء هر کیلومتریا معرفی بندرخشک و کاهش هزینه های واحد حمل و نقل

4.در نظر گرفتن وظایف بندر خشک که در اسلاید های قبلی ذکر شد.

5.زیرساخت های حمل و نقلی در مجاورت مکان پیشنهادی

6.خدمات کمکی موجود وابسته به حمل و نقل در مجاورت مکان پیشنهادی

7.دامنه گسترش برای توسعه آینده سایت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی، [۱۵.۰۴.۱۵:۲۲:۳۸]

پایین بودن هزینه حمل و نقل هم عامل موثری در انتخاب مکان مناسب است

محمد سیاوشی، [۱۵.۰۴.۱۵:۲۲:۳۸]

سلام جناب دکتر یوسفی عزیز

مهندس احمدی، [۱۵.۰۴.۱۵:۲۲:۳۸]

ترانزیت فقط نیست متاسفانه بنادر خشک در تعاریف بین المللی متفاوت است با تعاریف بندر خشک برای ما که بندر داریم

دکتر سرائی، [۱۵.۰۴.۱۵:۲۲:۳۸]

هسته اولیه برای شروع کار و سپس بسط گروه کاری

مهندس باقری بنادر، [۱۵.۰۴.۱۵:۲۲:۳۹]

بنظر بنده اول متولی ملی تعیین شود، مثلا وزارت راه یا بازرگانی دفتر بنادر خشک را بصورت متمرکز از تمامی ارگان ها تاسیس نموده، رویه ها قوانین مقررات و پژوهش های مربوط به مکان یابی و غیره در این دفتر انجام شود و نقاط تعیین شده به همراه الزامات و مطالعات اقتصادی جهت جذب بخش خصوصی به اکران گذاشته شود

مهندس دل قوی، [۱۵.۰۴.۱۵:۲۲:۴۰]

فاکتورهای تاثیرگذار ارائه شده توسط آقای مختاری جامع بودند

دکتر حاجی ابراهیمی، [۱۵.۰۴.۱۵:۲۲:۴۱]

الزامات بنادر خشک روشن شود و کلیه ذینفعان به زبان مشترکی برسند و سپس حرکت بعدی برای ارتباط با بخش حاکمیتی از طریق NGO

مهندس دل قوی، [۱۵.۰۴.۱۵:۲۲:۴۱]

آقای آخوندی وزیر محترم راه و شهرسازی راه آهن را متولی این امر انتخاب نموده اند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۴۱]
جناب آقای دلقاوی درست می فرمایند

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۴۲]
بسیار عالی جناب دکتر حاج ابراهیمی عزیز
الزامات بنادر خشک ؟

آقای فتحی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۴۲]
بله در خصوص جمع بندی بنده خدمت هستم

مهندس مختاری, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۴۲]
متولای توسط حاکمیت انتخاب شده اما گروه کاری مهم است که چه افرادی در آن شرکت کنند
همانگونه که آقای ابراهیمی فرمودند

آقای فتحی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۴۳]
با توجه به اندک تجربه لجستیک نظامی ، بنظر بنده اولین گام اخذ آگاهی های موقعیتی است که
جناب مختاری بدرستی اشاره کردند

مهندس مختاری, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۴۳]
نقش گمرک ، سازمان بنادر، شرکت های کشتیرانی ، شرکت های حمل و نقل بین المللی و
لجستیک و در نهایت فورواردر ها

دکتر حاجی ابراهیمی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۲:۴۴]
فدراسیون حمل و نقل که مجموعه ای از تمام اصناف حمل و نقل است با تعامل اتاق بازرگانی میتواند
حضور بسزایی داشته باشد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۲:۴۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

علت اصلی انتخاب راه آهن به خاطر توزیع شبکه ریلی در منطقه ویژه بندر خشک است و مدیریت بهره برداری توسط بهش خصوصی

مهندس مختاری, [۲۲:۴۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

اما اگر این تعریف را برای بندر خشک بپذیریم که بندر خشک قسمت توسعه یافته بنادر ساحلی است انگاه نقش سازمان بنادر بیشتر روشن میشود

دکتر یوسفی بازیافت کشتی, [۲۲:۴۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

شاید اگر به عوامل تأثیر گذار در عدم موفقیت بنادر خشک در کشور پرداخته شود سریعتر بتوان به راهکارهای توسعه بنادر خشک دست یافت.

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۲:۴۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

شاید بعلت حضور شبکه راه آهن در حمل کالاهای استراتژیک کشور و نقش کمرنگ راه اهت در ترمینالداري در بنادر دریایی.

آقای فتحی, [۲۲:۴۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنظر بنده پخته نمودن این ایده و تبدیل آن به یک پیشنهاد اولین گام است

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۲:۴۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

راه آهن

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

قطعا با تمرکز که دولت آقای روحانی بر روی توسعه راه آهن گذاشتند این معطل حل خواهد شد

مهندس احمدی, [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

توجیهات اقتصادی و نقش ریل در آثار اجتماعی بالأخص در مراکز بزرگ شهری که دیگر کامیون جوابگو نیست جناب دکتر ابراهیمی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری، [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنظرم انتخاب راه آهن بعنوان مشوقی برای همگام نمودن این ارگان با سایر نهادهای پیشرو در زمینه توسعه خدمات حمل و نقل بوده است

دکتر سرائی، [۲۲:۵۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

اگر تفاوت در کارکردهای ترمینال داخل سرزمینی، پارک های لجستیک، مراکز توزیع و جمع اوری بار، پارک های مناطق صنعتی و مراکز ارزش افزوده و بنادر خشک را دریابیم بسیار راهگشا خواهد بود

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۵۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

امیدوارم کارشناسان محترم راه آهن این وظیفه بزرگ را بخوبی به سر منزل مقصود برسانند.

مهندس دل قوی، [۲۲:۵۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

با نظر جناب آقای سرایی موافقم

آقای فتحی، [۲۲:۵۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

دانش و تخصصی و تجربه ی بنادر دریایی منبع قابل توجهی است و این خود یکی از مهمترین آگاهی های موقعیتی است

دکتر سرائی، [۲۲:۵۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

از ارائه راهکار برای نقشه راه ایجاد بنادر خشک دور شد بحث

مهندس مختاری، [۲۲:۵۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

اجازه بفرمایید يك بار دیگر به تعاریف بندر خشك نگاهی بیاندازیم شاید پاسخگوي بعضي از سؤالات باشد

مهندس مختاری، [۲۲:۵۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

➤ بندر خشک بندری است با فاصله اقتصادی از بنادر ساحلی که داخل کشور قرار گرفته است.
➤ منطقه ای با یک پایانه ترکیبی است که یک منطقه مشترک برای روشهای مختلف حمل (مسیرهای ریلی جاده ای هوایی) جهت توزیع کالا هایی که از بنادر ساحلی می آید فراهم میکند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

➤ یک بندر درون مرزی است معمولا لجستیک بین المللی و خدمات توزیع در آن انجام میشود.
➤ بنادر خشک از نظر ساختاری مشابه پایانه های زمینی بوده و با بنادر ساحلی در زمینه تسهیل در روند حمل و نقل چند وجهی همکاری می کند.

مهندس مختاری, [۲۲:۵۳ ۱۵.۰۴.۱۵]
با دقت در تعاریف میتوان نقشه راه را بیابیم

دکتر سرائی, [۲۲:۵۳ ۱۵.۰۴.۱۵]
بند اول خیلی مهم است جناب مختاری

آقای فتحی, [۲۲:۵۴ ۱۵.۰۴.۱۵]
با جناب سرایی در خصوص تفکیک این مراکز موافقم

دکتر سرائی, [۲۲:۵۴ ۱۵.۰۴.۱۵]
بندر خشک با فاصله اقتصادی از بنادر ساحلی

مهندس مختاری, [۲۲:۵۴ ۱۵.۰۴.۱۵]
فاصله اقتصادی حد اقل ۵۰۰ کیلومتر است

دکتر سرائی, [۲۲:۵۴ ۱۵.۰۴.۱۵]
تا اینجا درست

دکتر سرائی, [۲۲:۵۵ ۱۵.۰۴.۱۵]
اما لزوما این فاصله از بنادر ساحلی همان کشور نیست

مهندس احمدی, [۲۲:۵۵ ۱۵.۰۴.۱۵]
در مدیریت بهره برداری توسط بخش خصوصی به صورت واحد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۲۲:۵۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

حمل ریلی تا بنر خشک و جاده ای برای فواصل کوتاه

دکتر سرائی, [۲۲:۵۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

در تعاریف اسکاپ

مهندس مختاری, [۲۲:۵۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

درست میفرمایید جناب سرایی

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۵۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

بله دقیقا، این ۵۰۰ کیلومتر الزاما در مرزهای داخلی یک کشور محدود نمیشود

دکتر سرائی, [۲۲:۵۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

از بنادر ساحلی اشاره شده است اما نه الزاما داخل همان کشور

مهندس مختاری, [۲۲:۵۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

که به ان بنادر خشک دور میگویند جناب باقری

دکتر سرائی, [۵۷:۲۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنادر خشک می تواند در داخل یک کشور لندلاک باشد مثل افغانستان

مهندس مختاری, [۲۲:۵۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

و اگر داخل کشور باشد میشود بند خشک نزدیک با اهداف کاملا متفاوت ولی لازم

آقای فتحی, [۲۲:۵۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

یک چیز مهم در تعاریف بچشم میخورد که در هر صورت یک سر حمل بنادر ساحلی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۵۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

درست میفرمایید جناب مختاری، توجه داشته باشیم نرخ گازوییل و میزان آزاد سازی قیمت آن ممکن است این ۵۰۰ کیلومتر را کوتاه تر هم نماید

مهندس مختاری, [۲۲:۵۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

برای افغانستان و یا شمال عراق کاربرد دارد جناب سرایی

مهندس مختاری, [۲۳:۰۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

یک سؤال. کانتینرهای ترانزیت به افغانستان در برگشت چه میکنند؟

دکتر سرایی, [۲۳:۰۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

با احترام به نظر جناب عالی جناب مختاری اما این بحث نیاز به زمان بیشتری دارد با اسناد

مهندس مختاری, [۲۳:۰۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

ایا کالاهای صادراتی پلمب شده از مثلا مشهد حمل میکنند؟

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

و سوال پایانی:

نظر دوستان درباره شیوه فعلی ایجاد بنادر خشک چیست ؟

که هر منطقه ای خواستار و خواهان ایجاد بندر خشک است

دکتر سرایی, [۲۳:۰۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

به اسناد انکتاد و اسکاپ کمی می تواند تفاوت داشته باشد

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۳:۰۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

راه آهن تا 90 کیلومتری شمال عراق کشیده شده. شهر مهاباد و بیرانشهر با مرز باشماق کمتر از 7 کیلومتر فاصله دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

ببینید در سال 2013 و 2014 در اطراف مان چه اتفاقاتی افتاده است

مهندس مختاری، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب سیاوشی همان دلیل ایجاد فرودگاه در مناطقی که نیاز نداشتند و یا مناطق ویژه فراوان

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

مثلا چه منطقی وجود دارد که در سه نقطه یزد ، اصفهان و سلفچگان ایجاد شود علی رغم فاصله زمانی بسیار اندک بین این سه نقطه

دکتر سرائی، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

CMA CGM ود

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

یک شورای مطالعاتی و بازنکری در راه آهن با حضور کارشناسان خبره لجستیک حمل. .نقل

مهندس باقری بنادر، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

هرج و مرج و نابسامانی نتیجه روشن این وضعیت است

مهندس احمدی، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

لازم است حتما شرایط بین شیوه های حمل و نقل حاصل شود تا نوحیه اولیه بندر خشک به وجود آید
جناب آقای مهندس سیاوشی

مهندس دل قوی، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

قطعا پاسخ سوال پایانی در ایجاد بنادر خشک رعایت موارد هفت گانه ای است که جناب آقای مختاری
بعنوان فاکتورهای موثر نام بردند

دکتر سرائی، [۲۳:۰۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

در عراق در نزدیکی بغداد بندر خشک با هدف ترانزیت راه اندازی نموده

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [۲۳:۰۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنده با تعاریف آقای دکتر سرایی که با رویکرد ترانزیت بنادر خشک را تعریف می کنند موافق نیستم

دکتر سرایی, [۲۳:۰۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

با سرمایه گذاری امارات بررگترین بندر خشک در جلال آباد افغانستان در 2014 احداث شد

دکتر سرایی, [۲۳:۰۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

و تمامی مثال هایی که در این رابطه هست نشان می دهد بنادر خشک با هدف تسهیل تجارت بین منطقه ای و ترانزیت است

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

چرا موافق نیستید جناب مهندس احمدی عزیز؟

مهندس احمدی, [۲۳:۰۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

این بنادر خشک مربوطه به حمل و نقل ترانزیتی است و نمی توان با بنادر خشک داخل کشور مقایسه نمود و تعاریف ان را تطبیق با تعاریف داخلی دانست

دکتر سرایی, [۲۳:۰۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

وگرنه با سرمایه گذاری های عظیمی که در بنادر شمال و جنوب توسط دولت و بخش خصوصی انجام داده است از دیدگاه اقتصاد حمل و نقل توجیهی ندارد ایجاد بنادر خشک در میانه جغرافیایی کشور

دکتر سرایی, [۲۳:۰۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

اگر تفاوت در کارکردهای ترمینال داخل سرزمینی، پارک های لجستیک، مراکز توزیع و جمع اوری بار، پارک های مناطق صنعتی و مراکز ارزش افزوده و بنادر خشک را دریابیم بسیار راهگشا خواهد بود

دکتر سرایی, [۲۳:۰۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنده آنچه که عرض می کنم کاملاً مستند به اسناد اسکاپ است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۲۳:۰۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب سرایبی با توجه به روابط شمال عراق با دولت مرکزی کاریردی برای اقلیم کردستان ندارد

مهندس احمدی, [۲۳:۱۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

اگر کشوری بندر ابی نداشت بندر خشک چگونه تعریف می شود؟

دکتر سرائی, [۲۳:۱۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

لزوما ایجاد بنادر خشک منوط به وجود بندر دریایی نیست

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۳:۱۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

از آقای فتحی خواهش میکنم نظریات عزیزان این گروه و صاحب نظران را در رابطه با تفاوت نکرشها به تعاریف مد نظر آقای سرایبی را جمع اوری نمایند. البته حتی الامکان

دکتر سرائی, [۲۳:۱۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

یک خط فرضی از چین به عراق و سوریه فرض کنید می توان بنادر خشکی داشت که که با ریل به یکدیگر وصل شوند

مهندس احمدی, [۲۳:۱۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

دقیقا تفاوت تعریف همین جاست بنده بندر خشک را بدون بندر ناقص می دانم

دکتر سرائی, [۲۳:۱۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

بندر خشک بین بنادر جنوبی و شمالی کشور چه توجیهی دارد؟

مهندس مختاری, [۲۳:۱۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

کاهش هزینه و افزایش سرعت و معطلی کمتر در بنادر

دکتر سرائی, [۲۳:۱۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

ایجاد بنادر خشک برای واردات و صادرات یعنی دور ریختن سرمایه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی، [۲۳:۱۴ ۱۵.۰۴.۱۵]
سرما به

مهندس دل قوی، [۲۳:۱۵ ۱۵.۰۴.۱۵]
عدم تجمیع بارها و کالاها در بنادر

دکتر سرائی، [۲۳:۱۵ ۱۵.۰۴.۱۵]
این اتفاقات در بنادر هم می توانند بیافند

مهندس بنچاری، [۲۳:۱۶ ۱۵.۰۴.۱۵]
فایده که ندارد. باعث افزایش بهای تمام شده ی کالا. اتلاف زمان بیشتر. همچنین افزایش بروکراسی خواهد شد

دکتر سرائی، [۲۳:۱۶ ۱۵.۰۴.۱۵]
هر دفعه تخلیه و بارگیری اضافه یعنی تحمیل هزینه به مردم

مهندس احمدی، [۲۳:۱۶ ۱۵.۰۴.۱۵]
تعریف آقای سرایی يك تعريف حالت خاص است که از تعاریف بین المللی اقتباس می شود
ولی تعاریف بنده استفاده از چند مد حمل و نقلی است که بار را از بندر به بنادر خشک با ریل منتقل نماید

مهندس دل قوی، [۲۳:۱۶ ۱۵.۰۴.۱۵]
برای همین موضوعات است که انتخاب بنادر خشک اهمیت پیدا میکنند.

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۳:۱۸ ۱۵.۰۴.۱۵]
جناب سیاوشی از برگزاری جلسه ای دیگر در همین ارتباط و جمع اوری اطلاعات و تقسیم بندی انها ممنونم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی, [۲۳:۱۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

بنادر خشک اگر به حمل بین المللی اتصال داشته بتشد یعنی ارز آوری و در غیر این صورت یعنی تحمیل هزینه اضافه

مهندس بنچاری, [۲۳:۱۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

یکی از معایب جدی ان هم معطل ماندن ظرفیتهای ایجاد شده در بنادر خواهد بود

دکتر سرائی, [۲۳:۱۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

ای کاش فرصتی فراهم می شد این مباحث زیبای کارشناسی حضوری ادامه پیدا می کرد

مهندس احمدی, [۲۳:۱۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

بله دقیقا بندر به عنوان مثال می تواند در مسیر بندر - اپرین - سرخس قرار گیرد ولی لازم نیست و فقط ملاک اوز اوری نیست

مهندس دل قوی, [۲۳:۲۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب سرایی توجه داشته باشید بعضی مسایل غیر موثر در انتخاب بنادر خشک در کشور تاثیر گذار بوده اند که تردید در عملکرد این بنادر بوجود آورده است

[۲۳:۲۰ ۱۵.۰۴.۱۵]anoosh roham, [

سلام و شب استید بخیر

[۲۳:۲۰ ۱۵.۰۴.۱۵]anoosh roham, [

سلام و شب اساتید بخیر

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۳:۲۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

سمینار بنادر خشک به همت گروه و مدیریت کمیته مربوطه ضروری است.

مهندس باقری بنادر, [۲۳:۲۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

از تجربیات هند هم میتوان بهره گرفت، اگر فایلی در اختیار دارید به اشتراک بگذارید جناب سیاوشی گرامی

دکتر سرائی، [۲۳:۲۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

دقیقا همینطور است ظرفیت های ایجاد شده مثلا در شهید رجایی و 2400 هکتار محوطه را معطل گذاشته شود و کار اضافه تری در مسافتی دور تر انجام شود که بندر خشک داشته باشیم

دکتر سرائی، [۲۳:۲۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

و هزینه های جدی ملی ایجاد شود

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۳:۲۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

البته جلوی ضرر را هر چه زودتر بگیریم غنیمت است.

مهندس دل قوی، [۲۳:۲۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

متأسفانه برخی مدیریت های احساسی و ... عامل بوجود آورنده این مشکلات هستند

دکتر سرائی، [۲۳:۲۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

یک موضوع دیگری که شاید خیلی فانتزی نگاه شود به نوع عملیات است

مهندس احمدی، [۲۳:۲۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

پس با این تعریف شما بالاخره با بندر خشک موافق هستید یا خیر جناب دکتر سرایی

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۳ ۱۵.۰۴.۱۵]

نه جناب مهندس باقری عزیز فایلی ندارم

[۲۳:۲۴ ۱۵.۰۴.۱۵] anoosh roham,

بنده مدتهاست مباحث گروه را مشاهده میکنم و لذت میبرم
در بحث بندر خشک فکر میکنم نظران جناب آقای سرایی درست است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۳:۲۴ ۱۵.۰۴.۱۵]

فایل هند در اسرع وقت در اختیار اقای سیاوشی قرار داده خواهد شد.

مهندس مختاری, [۲۳:۲۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

جلسه قبل عرض کردم که نباید بندر خشک باعث هدر رفتن سرمایه گذاری انجام شده در بنادر شود و از سوی دیگر باید بدنبال دامد در حرکت باشیم نه درآمد در سکون و با انجام عملیات لجستیکی صحیح هم حرکت بهینه داشته باشیم و هم سرمایه گذاری از بین نرود

دکتر سرائی, [۲۳:۲۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

این نگاه به این شکل است بار با کانتینر با کشتی می آید بطور مستقیم روی ریل بارگیری می شود به سرعت به بندر خشک منتقل می شود و بعد گمرک ترخیص می کند و به سرعت به محل مصرف یا استفاده منتقل می شود

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۳:۲۵ ۱۵.۰۴.۱۵]

بد نیست بدانیم چگونه هند به سومین اقتصاد بزرگ جهان پس از امریکا و چین تا 15 سال دیگر تبدیل میشود.

دکتر سرائی, [۲۳:۲۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

این تصور تنها در یک انیمیشن زیبا قابل رویت است

مهندس بنچاری, [۲۳:۲۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

یکی از مباحث جدی در حمل و نقل و لجستیک بهینه کردن زمان صرف شده برای فرایندهای متعدد است. با ایجاد بندر خشک این مشکل گسترده تر خواهد شد.

مهندس احمدی, [۲۳:۲۶ ۱۵.۰۴.۱۵]

دقیقا با روش مسئله شما موافقم جناب دکتر سرائی
بنده ارادت دارم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی, [۲۳:۲۷ ۱۵.۰۴.۱۵]

با جنابعالی کاملاً موافقم جناب مختاری

دکتر سرائی, [۲۳:۲۸ ۱۵.۰۴.۱۵]

درآمد باید در حرکت ایجاد شود نه در سکون

دکتر سرائی, [۲۳:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

آنچه که مد نظر جنابعالی است جناب احمدی کاملاً درست است اما با شرایطی

[۲۳:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵] anoosh roham, [

بنده معتقدم بنادر خشک در يك صورت با توجه به مرزهاي كسترده آبي کشورمون کاربرد دارند
چراکه هرگونه ایستایی در مسیر حرکت کالا و کوریور گردش ترانزیت مغایر با تسهیل تجارت است و
هزینه مازاد به کالا و خدمات ترانزیت تحمیل میکند

دکتر سرائی, [۲۳:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

احسنت

مهندس مختاری, [۲۳:۲۹ ۱۵.۰۴.۱۵]

اگر نگاهی به ماندگاری بالایی بعضی از کالاها در بنادر داشته باشیم میتوانیم آر انبارهاي بنادر جهت
استریپ و عودت کانتینر به خط کشتیرانی استفاده کنیم تا با حذف حق توقف باعث افزایش انبارداری
شویم به شکلی که برآیند آن هزینه کمتر برای وارد کنند است

محمد سیاوشی, [۲۳:۳۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

با اجازه همه سروران و عذرخواهی فراوان

محمد سیاوشی, [۲۳:۳۰ ۱۵.۰۴.۱۵]

پایان گفتگوی امشب را اعلام میکنم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر سرائی, [۲۳:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

جناب مختاری جنابعالی استاد هستید و می دانید آن موضوع هم از جهات گوناگون قابل بررسی است

محمد سیاوشی, [۲۳:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

واقعا دوست نداشتم بحث امشب پایان یابد

[۲۳:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵] anoosh roham, [

نهایتا در شرایطی مثل ترخیص در مسیر آبی که کالا قبل از ورود به بورد لاین ترخیص میشود میتواند بعنوان يك هاب ((صرفا نظارت و کنترل)) براي مطابقت کالا و اسناد در مرکز کشور بکار گرفته شود که در کشور ما کاربرد ندارد

مهندس احمدی, [۲۳:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

شب همگان سروران و همکاران عزیزم به خیر و آرامش و ارزوي تعطیلات اخر هفته خوب

دکتر سرائی, [۲۳:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

موافقم جناب رهام

محمد سیاوشی, [۲۳:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

به دلیل سطح گفتگوها و نظرات بسیار ارزشمند اساتید

مهندس دل قوی, [۲۳:۳۱ ۱۵.۰۴.۱۵]

با تشکر از جناب سیاوشی جهت مهیا نمودن این فضا و تشکر از کلیه دوستان حاضر در بحث از اظهار نظر های کارشناسی شان شب تان شیک

دکتر سرائی, [۲۳:۳۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

شب همه عزیزان خوش حیف است این مباحث بدون نتیجه گیری رها شود

مهندس بنچاری, [۲۳:۳۲ ۱۵.۰۴.۱۵]

مباحث عالی بود. دست باعث بانیش درد نکند. شب خوش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۳:۳۲]

تشکر جناب دکتر سرایی و تشکر از جناب سیاوشی. هر چند بحث داغ شده اما به فرمایش شما شب بر همه خوش

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۳:۳۳]

جناب دکتر سرایی عزیز این مباحث انشاءالله توسط کمیته لجستیک و جناب آقای مهندس فتحی حتما جمع بندی خواهند شد

دکتر سرائی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۳:۳۳]

جناب مختاری و همه عزیزان شب خوش/ پایدار باشید

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۳:۳۴]

بنده هم جزوه کامل این گفتگوها را تهیه و در اختیار جنابعالی و عزیزان گروه خواهم نهاد

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۳:۳۵]

مجددا سپاس بیکران از همه عزیزانی که همت کردند و وقت گذاشتند و ما را از تجارب و نقطه نظرات ارزشمندشان بهره مند کردم و زکات علمشان را به زیبایی پرداختند.

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۳:۳۶]

مجددا سپاس بیکران از همه عزیزانی که همت کردند و وقت گذاشتند و ما را از تجارب و نقطه نظرات ارزشمندشان بهره مند کردند و زکات علمشان را به زیبایی پرداختند.

محمد سیاوشی, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۳:۳۹]

مجددا از سروران ارجمند بابت اعلام پایان زمان گفتگوهای بسیار ارزنده امشب عذرخواهی میکنم. خواهش میکنم جناب دکتر سرایی عزیز ، انجام وظیفه میکنم.

در پایان برای همه عزیزان شبی آرام و آخر هفته ای خوب و خوش آرزومندم.

تا فرصتی دوباره خدا یار و نگهدارتان باد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۱۵.۰۴.۱۵ ۲۳:۴۷]

[Forwarded from مهندس فراهانی حمل و نقل]

با سلام به نظر بنده باید امکان سنجی؛ مکان سنجی و همچنین باتوجه به پیوستگی خطوط ریلی و... ودر نظر گرفتن پتانسیل حجم وارزش کالا و تحویل و توزیع کالا وبار این امر صورت بگیرد

مهندس سید وکیلی, [۱۶.۰۴.۱۵ ۰۶:۰۶]

نکنه ای که غالبا از قلم ممیافتد، ظرفیت کافی برای خط ریلی است

مهندس سید وکیلی, [۱۶.۰۴.۱۵ ۰۶:۰۶]

جناب مختاری برای پانصد کیلومتر ماخذ چیست؟

مهندس مختاری, [۱۶.۰۴.۱۵ ۰۷:۰۱]

از نظر اقتصادی مسافت زیر ۵۰۰ کیلومتر توسط راه آهن مقرون به صرفه نیست و در کلیه مباحث این موضوع تکرار شده است

مهندس سید وکیلی, [۱۶.۰۴.۱۵ ۰۷:۰۹]

سلام جناب مختاری

متاسفانه گوشی بنده دیشب وصل نبودهو پیام صبح ارسال شده،
دسته بنده هم زیاد شنیدم اما مرجعی ندیدم گفتم شاید شما داشته باشید.

مهندس سید وکیلی, [۱۶.۰۴.۱۵ ۰۷:۱۰]

معیار دیگر نوع و تناژ بار است که میتواند برای فاصل بسیار کمتر نیز توجیه پذیر کند.

مهندس مختاری, [۱۶.۰۴.۱۵ ۰۷:۱۶]

دلیل اصلی هزینه سوخت و تفاوت نوع وسیله است. منبع خدمتان ارسال میکنم

خانم روستا, [۱۶.۰۴.۱۵ ۱۰:۲۵]

بنادر خشک و مشکلات آن/ ایراد در قوانین و نحوه مدیریت است یا در ایجاد بنادر خشک؟
<http://www.tinn.ir/vdcc.html2laa8bqop0.2sq0>

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی، [۱۰:۵۶ ۱۶.۰۴.۱۵]

با سلام خدمت عزیزان و پوزش از اینکه دیشب تا انتهای بحث خدمت اساتید نبودم. امر جناب دکتر حاج ابراهیمی و مهندس سیاوشی را در خصوص جمع بندی مباحث بر دیده ی منت میگذارم.

محمد سیاوشی، [۱۲:۰۸ ۱۶.۰۴.۱۵]

سلام و سپاس از لطفتان جناب مهندس فتحی عزیز

محمد سیاوشی، [۱۲:۱۳ ۱۶.۰۴.۱۵]

به لطف خدا و همت عزیزان گفتگوهای مربوط به بندر خشک به شدت مورد استقبال اکثر اعضا محترم گروه قرار گرفت .

انصافا هم اطلاعات عزیزان و سطح گفتگوها بسیار بالا بود و جا دارد از کلیه عزیزانی که در گفتگوها شرکت کردند تقدیر و تشکر جانانه ای شود. خدا قوت و اجرتان دهد.

آقای فتحی، [۱۲:۵۶ ۱۶.۰۴.۱۵]

براساس موافقت نامه اسکاپ ۹ منطقه مشخص در ایران جهت احداث بندر خشک اعلام و به تصویب رسیده است که این مناطق براساس اولویت بندی ویا به صورت اصلی – فرعی می باشند که عبارتند از:

اولویت های اصلی:

- ۱ - فرودگاه بین المللی امام خمینی (استان تهران)
- ۲ - ایستگاه شهید مطهری (استان خراسان رضوی)
- ۳ - منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان قم (استان قم)
- ۴ - منطقه ویژه اقتصادی سیرجان (استان کرمان)

اولویت های فرعی :

- ۱ - منطقه آزاد اروند (استان خوزستان)
- ۲ - منطقه ویژه اقتصادی سهلان (استان آذربایجان شرقی)

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

۳ - منطقه ویژه اقتصادی سرخس (استان خراسان رضوی)

۴ - فرودگاه بین المللی شهید دستغیب (استان فارس- شیراز)

۵ - مرکز لجستیک زاهدان (استان سیستان و بلوچستان)

آقای فتحی, [۱۳:۵۷ ۱۶.۰۴.۱۵]

آیا اساتید محترم نظری در خصوص نوع و نحوه ی تعیین مناطق اصلی که بیشتر در نیمه شرقی تا مرکز کشور پیشنهاد شده است نظری دارند ؟

مهندس فراهانی حمل و نقل, [۱۳:۵۸ ۱۶.۰۴.۱۵]

عرضه و تقاضا

آقای فتحی, [۱۳:۵۸ ۱۶.۰۴.۱۵]

و به طبع مناطق فرعی که در میان آنها بعضی نقاط در غرب وجود دارد ؟

آقای فتحی, [۱۳:۰۲ ۱۶.۰۴.۱۵]

جناب فراهانی با سلام بنظر میرسد نیمه غربی کشور بیشتر تقاضا و عرضه وجود دارد! !!!؟؟؟

پایان بخش دوم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

قوانین و رویه های گمرکی در راستای تسهیل ترانزیت

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

با عرض سلام و ادب خدمت عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

در ابتدا عزیزان جدید ورود را خدمت اعضا محترم معرفی خواهم کرد

مهندس رحام, [۲۱:۳۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

عرض خوشامد خدمت دوستان و عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

و سپس به موضوع گفتگوی امشب خواهیم پرداخت

مهندس دل قوی, [۲۱:۳۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

من هم عرض سلام و ادب خدمت کلیه دوستان دارم .

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

جناب آقای مهندس دشتانی مدیرکل محترم دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

جناب آقای مهندس آیتی معاون محترم دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

جناب آقای مهندس خناری کارشناس محترم دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران

مهندس آیتی, [۲۱:۳۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام خدمت همه دوستان گروه

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

سپاس از جناب آقای مهندس رحام بابت دعوت عزیزان گمرک کشور

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

سلام جناب مهندس آیتی خوش امدید

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

و همچنین عرض سلام و ادب مجدد خدمت کلیه عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

امشب انشاءالله به بررسی قوانین و رویه های گمرکی جهت تسهیل ترانزیت خواهیم پرداخت.

مهندس رحام, [۲۱:۳۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

همانطور که مستحضر هستید ترانزیت یکی از مهمترین رویه های مورد استفاده در جابه جایی کالا بین کشورها و بین گمرکات داخلی است

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

در ابتدا از جناب مهندس رحام خواهشمندم توضیحاتی در خصوص بحث امشب بدهند

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

تا انشاءالله در مرحله اول به موضوع مشکلات و چالش ها بپردازیم

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

و در مرحله دوم به سمت راهکارها و راه های برون رفت در جهت تسهیل تجارت و ترانزیت برویم

مهندس رحام, [۲۱:۴۱ ۰۵.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

همانطور که مستحضر هستید ترانزیت یکی از مهمترین رویه های مورد استفاده در جابه جایی کالا بین کشورها و بین گمرکات داخلی است

در این رویه کالا بعد از ارزیابی از گمرک مبدا به گمرک مقصد ارسال میگردد
عدم دسترسی به کالا در وسیله حامل در طول مسیر به وسیله پلمب تضمین میگردد
سلامت پلمب و اصالت کالا در مقصد به وسیله ارزیابان گمرک کنترل و تایید میشود
ترانزیت داخلی و خارجی بعنوان دو رویه اصلی ترانزیت مطرح است

مهندس رحام، [۲۱:۴۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

در ترانزیت خارجی کالا از کشور عبور

و در ترانزیت داخلی کالا در گمرکات دیگر وصول و اصولاً در روند واردات قطعی ترخیص میشود

مهندس آیتی، [۲۱:۴۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

خوشحالم که امشب به جمع دوستان عزیز پیوستم

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

دوستان در حین توضیحات جناب رحام مطالب و سوالات خود را آماده کنند تا انشاءالله از زمان به نحو شایسته ای استفاده کنیم

مهندس آیتی، [۲۱:۴۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

سلام بفرمایید استفاده میکنیم

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

و همچنین اذچالش ها و مشکلات رویه های موجود بگویند

مهندس رحام، [۲۱:۴۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

سامانه هوشمند ترانزیت در کنار سامانه های هوشمند توزین ، کنترل دسترسی، انبار و حواله بارگیری میتواند به طور کامل فرایند عبور کالا را پوشش دهد

مهندس معین انصاری، [۲۱:۴۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با سلام و احترام خدمت کلیه دوستان

بنده اعتقاد دارم ابتدا میبایستی يك نگاه منطقي نسبت به سازمان گمرک داشته باشیم سپس به بررسی قوانین و رویه های ان نظري بیا فکنیم . اگر قبول داشته باشیم گمرک سازمانی است که از طرف حاکمیت (دولت) جهت کنترل بازار و حمایت از تولیدات داخلی و کسب درآمدهای بودجه و رعایت کنترل استانداردهای واردات و صادرات و... مینماید. به نقش کلیدی ان بیشتر پی میبریم . حال سوال اینجاست ، بقیه چه وظایفی نسبت به گمرک بعنوان يك سازمان حاکمیتی دارند؟ آیا حمایت از تولیدات داخلی باید یکطرفه باشد و یا تولیدات داخلی نیز میبایست در سایه این حمایت نسبت به کیفیت تولید خود بیاندیشند . آیا وارد کننده یا صادر کننده نباید اشنایی با مقررات گمرکی در خصوص حرفه و یا تخصص کاری خودشان داشته باشد؟ بنده فکر میکنم مجموعه این بی توجهی ها که شاید شامل حال صنعت حمل و نقل کشور نیز باشد و از طرفی عبور کالا های تجاری خارج از کریدور های رسمی همگی دست بدست هم داده و موجب تصمیم گیریهای مقطعی میگردد که در قسمت ترانزیت که مورد بحث امشب ما هست اثرات منفی بگذارد.

[Saeid Jafari, ۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۶]

آقای رهام ضمن عرض سلام ، رویه ترانزیت بین مناطق ویژه در داخل کشور ترانزیت داخلی باید باشه یا ترانزیت خارجی ؟

[مهندس رحام, ۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۷]

سلام و عرض ادب

خارجی

[Saeid Jafari, ۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۸]

بعد اگر کالا در منطقه ویژه مبدا ترخیص قطعی بشه چه بلایی بر سر آمار ترانزیت خارجی میاد؟ یعنی ترانزیت خارجی بین دو منطقه ویژه همانند ترانزیت خارجی از ایران به عنوان کشور واسطه هست؟

[مهندس رحام, ۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۸]

همانطور که مستحضر هستید ترانزیت یکی از مهمترین رویه های مورد استفاده در جابه جایی کالا بین کشورها و بین گمرکات داخلی است در این رویه کالا بعد از ارزیابی از گمرک مبدا به گمرک مقصد ارسال میگردد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

عدم دسترسی به کالا در وسیله حامل در طول مسیر به وسیله پلمب تضمین می‌گردد سلامت پلمب و اصالت کالا در مقصد به وسیله ارزیابان گمرک کنترل و تایید میشود ترانزیت داخلی و خارجی بعنوان دو رویه اصلی ترانزیت مطرح است در ترانزیت خارجی کالا از کشور عبور و در ترانزیت داخلی کالا در گمرکات دیگر وصول و اصولاً در روند واردات قطعی ترخیص میشود سامانه هوشمند ترانزیت در کنار سامانه های هوشمند توزین ، کنترل دسترسی، انبار و حواله بارگیری میتواند به طور کامل فرایند عبور کالا را پوشش دهد

[Saeid Jafari, ۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۸]

بخشید منطقه ویژه مقصد

آقای فتحی, [۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۴۸]

وقتی به بندری همچون رجایی نگاه میکنیم کاملاً بندری را میبینیم بر مبنای عملیات کانتینری. حال سوال اینجاست که آیا میتوان روشهای سنتی ارزیابی و بازرسی گمرکی در چنین بندری اعمال نمود؟

مهندس رحام, [۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۵۰]

ماده 53 ق ا گ میگه قلمرو و منطقه ویژه قلمرو گمرکی داخلی نیست

آقای فتحی, [۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۵۰]

خیر مقدم خدمت جناب کرباسیان

[Saeid Jafari, ۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۵۲]

بله درسته آقای رهام ولی گمرک در تفکیک آمار بین ترانزیت خارجی واقعی و ترانزیت خارجی بین مناطق ویژه به مشکل نمیخوره؟

مهندس رحام, [۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۵۲]

وقتی در منطقه آزاد کالا ترخیص قطعی شود خیر

آقای رحیمی, [۰۵.۰۵.۱۵ ۲۱:۵۲]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

عرض سلام و ادب و احترام خدمت مدیر محترم گروه و همه ی عزیزان و سرورانی که در بحث امشب مطالب زیادی به ما خواهند آموخت،، باکمال افتخار از فرمایشات بزرگواران استفاده و بهره می برم. [۱]

[Saeid Jafari, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۱:۵۲]

چون به هر حال هر دوی این ترانزیت ها از رویه ترانزیت خارجی و با شرکت حمل و نقل بین المللی و با بن ضمانت انجام میشه

[مهندس رحام, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۱:۵۳]

البته این نکته درسته اما قانونگذار این تعریف را از ترانزیت خارجی کرده

[مهندس رحام, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۱:۵۴]

بنابراین گمرک مکلف به استفاده از این رویه در ترانزیت به مناطق آزاده

[Saeid Jafari, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۱:۵۴]

ولی آمار ترانزیت خارجی مخدوش میشه البته به نظر حقیر مدیران محترم گمرک بایستی یه فیلتر آماری بذارن که آمار ترانزیت خارجی غیر واقعی نشه

[مهندس خناری, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۱:۵۴]

سلام و عرض ادب خدمت دوستان

[محمد سیاوشی, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۱:۵۵]

سلام جناب آقای مهندس خناری

[Saeid Jafari, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۱:۵۵]

به هر حال ممنون آقای رهام

[مهندس رحام, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۱:۵۷]

جناب جعفري

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در این موارد مناطق ویژه هم حکم قلمرو خارجی را دارند و ترخیص و واردات از اون بمعنی واردات از خارج هست

مهندس خناری, [۲۱:۵۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

وقتی مناطق آزاد و ویژه را خارج از قلمرو گمرکی میدونیم و با توجه به ماده 53 ق.اگ آمار ت.خارجی درسته

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

عزیزان در خصوص ایرادات و اشکالات رویه های موجود نظرات خود را اعلام فرمایند.

مهندس معین انصاری, [۲۱:۵۸ ۰۵.۱۵.۰۵]

جناب رحام در خصوص ترانزیت خارجی که از اهمیت ویژه ای برخوردار است و کشور شدیداً به آن احتیاج دارد . چه باید انجام دهیم که کالاهای کشور ثالث در همان روز ورود کالا تشریفات آن انجام پذیرد. توجه دارید در حال حاضر در طرح بیمه تامین انجمن ها و خود بیمه جهت به کمک گمرک نقش قابل قبولی را بازی میکنند

[۲۱:۵۹ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari,

البته حقیر فکر میکنم نظر همه صاحب نظران اینه که ترانزیت خارجی رو تقویت کنیم که کالایی خارجی از خاک ایران گذر کنه و مزایای اون شامل حال کشور عزیزمون بشه لذا ترانزیت خارجی بین مناطق ویژه یا آزاد زیاد اقبالی بهش نیست

مهندس آیتی, [۲۲:۰۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

ببینید دوستان در این مقوله سرعت انجام تشریفات به عوامل متعددی وابسته است

مهندس خناری, [۲۲:۰۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

اظهار از راه دور اخذ پروانه گمرکی قبل از ورود و در واقع حمل یکسره

مهندس رحام, [۲۲:۰۰ ۱۵.۰۵.۰۵]

قطعا همینطور هست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

لذا زیرساخت های لازم برای ترانزیت خارجی باید محیا شود

مهندس خناری, [۲۲:۰۱ ۰۵.۰۵.۱۵]
مانیفست الکترونیکی ولینک ان به اظهار و...

مهندس خناری, [۲۲:۰۱ ۰۵.۰۵.۱۵]
کاهش هزینه

مهندس خناری, [۲۲:۰۲ ۰۵.۰۵.۱۵]
سرعت وامنیت خاطر تجار از سلامت ترانزیت از کشور

[۲۲:۰۳ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [
آیا خروج کانتینر های ترانزیت خارجی از گمرکات 24 ساعته است؟

[۲۲:۰۳ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [
و همینطور ورودش به گمرک مقصد جهت خروج از کشور

مهندس خناری, [۲۲:۰۳ ۰۵.۰۵.۱۵]
همه سازمانها دخیل باید هماهنگ باشند

مهندس خناری, [۲۲:۰۴ ۰۵.۰۵.۱۵]
الان اگه اسناد درست باشه یک روزه انجام میشه

مهندس آیتی, [۲۲:۰۴ ۰۵.۰۵.۱۵]
بستگی به گمرکش داره

مهندس خناری, [۲۲:۰۴ ۰۵.۰۵.۱۵]
ما خیلی از کانتینر هارو باپلمب مبدا وبدون باز کردن می فرستیم
مهندس آیتی, [۲۲:۰۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مثلا گمرکات ترکمنستان روزی چند ساعت بیشتر پذیرش ندارند

مهندس خناری, [۲۲:۰۵ ۰۵.۰۵.۱۵]
ماده نه ح.ون. و 96 ق.ا.گ این تسهیلات رو گذاشته

آقای فتحی, [۲۲:۰۵ ۰۵.۰۵.۱۵]
گمرک کشور چقدر به جایگاهی که بعنوان حلقه ای از زنجیره تجارت منطقه ای و جهانی متصل بشه
فاصله داره؟

مهندس رحام, [۲۲:۰۵ ۰۵.۰۵.۱۵]
موضوع ارزیابی کانتینرها با پلمب مبدا مشخصا توسط گمرک با توجه به میزان رسیک اعمال میشود

[۲۲:۰۶ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari,
یعنی امکان ارزیابی و باز کردن درب کانتینر هم هست ؟

[۲۲:۰۶ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari,
در حالیکه کالا قراره از کشور خارج شه؟

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۰۶ ۰۵.۰۵.۱۵]
سلام و عرض ادب

مهندس خناری, [۲۲:۰۶ ۰۵.۰۵.۱۵]
گمرک به سرعت با الکترونیکی شدن این فاصله هارو داره کم میکنه

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۷ ۰۵.۰۵.۱۵]
سلام جناب مهندس باقری

آقای فتحی, [۲۲:۰۷ ۰۵.۰۵.۱۵]
پروژه آسیکودا ورد چقدر عملیاتی شده است ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [۲۲:۰۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

این حق همواره برای گمرک برای باز و ارزیابی کالا هست

مهندس معین انصاری, [۲۲:۰۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

یک سوال . چرا کمرگ بمحض کشف یک عمل خلاف که نسبت به انجام کار درست بسیار بسیار ناچیز است سختگیری را شامل حال همه میکند . هر کی خلاف میکند جرم محسوب میشود و قانون هم تکلیف ان را مشخص نموده است

مهندس خناری, [۲۲:۰۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

برخی کالاها برای تعیین ماهیت نیاز به ارزیابی دارند مواد شیمیایی

مهندس رحام, [۲۲:۰۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

جناب آقای انصاری این مورد مرتفع شده

جهت اطلاع قبلا یک اظهارنامه ترانزیت در صورت تخلف اعلام جرم شامل کل محموله و کامیونها میشود

آقای فتحی, [۲۲:۰۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

چرا از روشهای سنتی ارزیابی و بازرسی کانتینری استفاده میشه در حالیکه مثلا بندر رجایی مبالغ هنگفتی برای عملیات کانتینری سرمایه گذاری کرده است ؟

مهندس خناری, [۲۲:۰۹ ۰۵.۱۵.۰۵]

ما دنبال عوامل پیشگیرانه هستیم نه تنبیه همه شرکتهای متخلف از تسهیلات محرومند نه فعالیت

مهندس رحام, [۲۲:۱۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

در حال حاضر به هر وسیله ((تراك)) يك كد از محل اظهارنامه تعلق میگیرد و در صورت عدم اعلام وصول همان وسیله و محموله اعلام جرم میشود

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اعتمادی که می بایست بصورت طبیعی و اصولی بین گمرک، صاحب کالا و حمل کننده وجود داشته باشد، وجود ندارد، علت اصلی این بی اعتمادی هم میتواند تخلف های گاه و بی گاه باشد

مهندس رحام، [۲۲:۱۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

دقیقا جناب باقري

مهندس رحام، [۲۲:۱۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

دوستان یکم شدت سئوالات را کم کنند جواب داده بشه ☺

مهندس خناری، [۲۲:۱۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

ایکس ری هم جزی ارزیابی ومدیریت ریسک هست

[۲۲:۱۱ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari,

ایکس ری و جی پی اس میتونه این کنترل رو خیلی تسریع کنه

محمد سیاوشی، [۱۱:۲۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

[Forwarded from آقای فتحی]

چرا از روشهای سنتی ارزیابی و بازرسی کانتینری استفاده میشه در حالیکه مثلا بندر رجایی مبالغ هنگفتی برای عملیات کانتینری سرمایه گذاری کرده است ؟

مهندس رحام، [۲۲:۱۱ ۰۵.۰۵.۱۵]

قطعا همینطوره

هر دو تکنولوژی در حال توسعه در گمرک هست

مهندس آیتی، [۲۲:۱۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

حجم عملیات رجایی زیاده و البته گمرک از مدیریت ریسک استفاده می کنه و سرعت نسبت به قبل خیلی بهتر شده

مهندس خناری، [۲۲:۱۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بحث ارزیابی راندومی (سلکتیویته) هم در دستور کار هست

مهندس رحام, [۲۲:۱۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

جناب آقای فتحی در مواردی لزوماً بازرسی‌ها باید حضوری انجام شود
در کالاهای هدف،

آقای فتحی, [۲۲:۱۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

چقدر از این تاخیرها بعثت ارزیابی‌های ارزش محموله‌هاست؟

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

ایکس‌ری بندررجایی را ما مدتی بررسی کردیم، بیشتر برای کانتینرهای ترانزیتی استفاده می‌شود و تاکنون کشفیاتی هم داشته، اما مشکلاتی هم دارد، ساعت کارش مانند ساعت کاری گمرک است، یعنی ۲۴ ساعته نیست، حتی گاهی ساعت ۱۴ تعطیل می‌شود، بنابراین اگر ساعت ۱۶ کانتینر ترانزیتی تشخیص داده شود که به ایکس‌ری برود، حداقل تا ۸ صبح فردا اصطلاحاً خواب می‌خورد

[۲۲:۱۳ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari,

آقای رهام دلیل ارزیابی کانتینری که قراره از کشور خارج بشه ریسک ورودش به کشور هست یا تعیین ارزشش؟

مهندس رحام, [۲۲:۱۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

قطعا بیم‌جا به جایی کالا

مهندس رحام, [۲۲:۱۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

ریسک رسوب در کشور

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

دوستان اگر سوالات و موارد را گام به گام و مورد به مورد بررسی قرار دهند قطعاً نتایج بهتری حاصل خواهد شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [۲۲:۱۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

در خصوص جی پی اس یک تعامل در بین تمام سازمانه باید باشه گمرک فعلا از افلاین استفاده میکنه

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

من فکر کنم مباحث قدری پراکنده دنبال می شود

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

ولی کل پروسه ایکس ری حدود ربع ساعت طول میکشد که بمراتب از بازرسی سنتی سریعتر است

مهندس خناری, [۲۲:۱۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

سازمانها

مهندس معین انصاری, [۲۲:۱۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

ممنون که شما دنبال عوامل پیشگیرانه هستید ، ولی این مسئله موجب تاخیر کارهای دیگرانی که يك عمر درست کار کرده اند میشود

مهندس خناری, [۲۲:۱۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

هم رسوب کالا هم ارزش هم از نظر امنیتی بهداشتی استاندارد و...

[۲۲:۱۶ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [

استفاده صحیح از تکنولوژی خیلی راحت میتونه این نگرانیها رو برطرف کنه . مثل اقداماتی که اخیرا در دستور کار گمرک قرار گرفته (جی پی اس ، پلمپ الکترونیکی و ...)

مهندس آیتی, [۲۲:۱۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

برنامه های آتی گمرک در توسعه تجهیزات و افزایش سرعت است

مهندس آیتی, [۲۲:۱۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

دقیقا گمرک در مسیر حرکت به تکنولوژیهای جدیده

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [۲۲:۱۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

افرادی که درست کار کردن از تسهیلات استفاده می کنند از لحاظ نگاه گمرک هم توجه بیشتری همیشه

مهندس رحام, [۲۲:۱۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

جناب انصاری سلام

در این خصوص هم میزان عملکرد شرکتهای حمل و رتبه بندی آنها مدنظر دفتر نظارت بر ترانزیت هست

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

مطالب دوستان بسیار ارزنده و ذیقیمت است

مهندس آیتی, [۲۲:۱۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

البته برخی مشکلات هم در این راه وجود داره ولی انصافا گمرک بیش از بضاعتش در توسعه سرمایه گذاری کرده

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

ولی حتی بایستی نقشه راه مشخص شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

و گام به گام حرکت شود

مهندس رحام, [۲۲:۱۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

اما گمرک بعنوان سازمانی که وظیفه کنترل دقیق محموله های ترانزیت، عبوری و ورود قطعی را دارد باید از کلیه روشهای کنترلی و نظارتی بهره ببرد

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

امشب ایرادات و اشکالات مطرح شود

مهندس آیتی, [۲۲:۱۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

این نقشه راه تقزیا در گمرک مشخصه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

فرداشب راهکارها

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

نقشه راه بحث گروه را عرض میکنم جناب مهندس آیتی عزیز

مهندس خناری, [۲۲:۲۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

قانون جدید گمرک تسهیلات زیادی را درت. خارجی ایجاد کرده

مهندس آیتی, [۲۲:۲۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

ولی باور کنید خیلی از کارها باید در سالهلی اخیر انجام می شد که نشده و الان داره با سرعت بیشتری برای جبران حرکت میشه

[۲۲:۲۱ ۰۵.۱۵.۰۵ Saeid Jafari,]

بنده حرف آقای آیتی رو تایید میکنم اخیرا اقدامات خوبی صورت گرفته ولی نیاز به توسعه داره

آقای فتحی, [۲۲:۲۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

البته همه ی محموله های ترانزیت پر خطر نیستند و اگر به اطلاعات اظهاری صاحب کالا و از آن بهتر بهاطلاعات گمرک مبدا در خارج کشور دسترسی داشت امکان جدا سازی این محموله ها حتی قبل وارد شدن به کشور و گمرک وجود دارد

مهندس آیتی, [۲۲:۲۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

ببینید نگاه گمرک توسعه و تسهیل و این به نظر فی نفسه حایز اهمیتیه

[۲۲:۲۲ ۰۵.۰۵.۱۵ Saeid Jafari,]

اگر قراره به عنوان یک کریدور ترانزیتی بصورت فعال نقش داشته باشیم باید توقفات رو به حداقل برسونیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[Saeid Jafari, ۰۵.۰۵.۱۵:۲۲:۲۲]

بحث ریل و جاده هم که جای بحث داره

مهندس آیتی, [۰۵.۰۵.۱۵:۲۲:۲۳]

با اجرای مانیفست الکترونیک این موضوع حل میشه

مهندس خناری, [۰۵.۰۵.۱۵:۲۲:۲۳]

در ترانزیت یک سازمان باید حرف اخررا بزنه هماهنگی بیش از پیش وتعامل انها را نیاز داریم کشورهای منطقه به سرعت دنبال جایگزینی وبهره مندی از صنعت ترانزیتند

مهندس رحام, [۰۵.۰۵.۱۵:۲۲:۲۳]

ببینید توسعه به خودی خود اتفاق نمی افته

حرکت صحیح و بجا روی پلت فرم فعلی نهایتا منجر به توسعه میشود

در این بین هم کاربران و شرکتهای همکار کمرك در حوزه ترانزیت و هم بدنه اجرایی و ستادی گمرك در حال هموار کردن مسیر هستند

مهندس آیتی, [۰۵.۰۵.۱۵:۲۲:۲۴]

دوستان ببینید بنظر من ما در همه بخشها نواقصی داریم اما نکته اساسی اینه که ما جایگاهمون اونی که باید باشه را با اونی که هست مقایسه کنیم

مهندس رحام, [۰۵.۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]

جناب آقای فتحي محموله ها به چه شکل قبل از ورود به کشور جدا سازي شوند به شکلي که به صاحب کالا هزینه تحمیل نشود؟

مهندس معین انصاری, [۰۵.۰۵.۱۵:۲۲:۲۵]

دوستان عزیز گمركي تحولات زيادي در تسريع و ساده سازي تشریفات گمركي در دولت جدید صورت گرفته که بسیار هم حرفه اي است . و از این بابت ما بسیار متشکریم . ولي ذات ایرانی را که طلب بیشتر میکند را باید چکار کرد !!!!!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [۲۲:۲۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

ما فقط 4 درصد از ریلی ترانزیت داریم در حالی که حمل ریلی حتی بن بیمه هم نمی خواهد تسهیلات از این بیشتر یکی باید استفاده کنه

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۲۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

اشکالات و ایرادات: در زمینه ترانزیت فراورده های نفتی عراق توسط کامیونها از مبدا مرز ایران-عراق تا مقصد بندر شهید رجایی مشکلات گمرکی داریم

آقای فتحی, [۲۲:۲۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

از طریق سیستم آسکودا ورد این امکان فراهم نمیشود ؟

مهندس آیتی, [۲۲:۲۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

ما مقوله ترانزیت را فقط در گمرک به گمرک نبینیم

مهندس آیتی, [۲۲:۲۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

ضمنا آسکودا سیستم قدیم هست الان دیگه نیست

مهندس خناری, [۲۲:۲۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

چه مشکلی ا. باقری؟

مهندس رحام, [۲۲:۲۸ ۰۵.۱۵.۰۵]

سیستم آسکودا در گمرک ایران استفاده نمیشود جناب فتحی
بحث تبادل اسناد با کشور مبدا هم نیاز به يك کمیته مشترك بین بندر و گمرک برای استانداردسازی اسناد
کاهش اسناد احراز دارد

آقای فتحی, [۲۲:۲۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

یعنی ارتباط و تبادل الکترونیکی مابین گمرکات کشورها کنار گذاشته شده است ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحام, [۲۲:۲۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

در شرایط فعلی هم امکان تبادل اسناد بصورت کامل وجود ندارد

مهندس رحام, [۲۲:۲۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

در بحث واردات قطعی تبادل اسناد
به مراتب بهتر است تا ترانزیت

مهندس رحام, [۲۲:۳۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

اجرای طرح مانفیست الکترونیک
در همین مورد است

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۳۱ ۰۵.۰۵.۱۵]

سلام. و عرض ادب. خدمت بزرگواران

مهندس رحام, [۲۲:۳۱ ۰۵.۰۵.۱۵]

یعنی اطلاعات با بندر لینک شود
که نیازمند تعادل دو سازمان است
اما تبادل اسناد بین کشورها خیر

مهندس خناری, [۲۲:۳۱ ۰۵.۰۵.۱۵]

درواردات اسناد فقط دریک گمرک رسیدگی میشه ولی درترانزیت این اسناد در مقصد هم چک میشه
برای همین واردات و ترانزیت قابل مقایسه نیست

مهندس آیتی, [۲۲:۳۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

دوستان البته ما در خصوص کارنه تیر بزودی بصورت پایلوت با کشور ترکیه پروژه تبادل الکترونیکی
اطلاعات کارنه تیر را شروع می کنیم

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۳۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

[In reply to مهندس خناری]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بدلیل پلمب گمرک راننده در طول مسیر امکان باز کردن و چک کردن تانکر را ندارد و اگر بدلیل گرمای هوا یا خواص فراورده نفتی، انبساط پیش بیاید، کامیون صددرصد دچار نشستی در طول مسیر میشود، بدلیل همین پلمب امکان چک کردن ماهیت محموله یا آزمایش ان توسط شرکتهای دارنده مخازن داخل محدوده بندر وجود ندارد، پس از باز شدن پلمب، اگر محموله با اظهار نامه تفاوت داشته باشید بدلیل فک پلمب بازگرداندن کامیون به مبدا بسیار پر دردسر است، به دلیل چنین اختلافاتی گاهی یک کامیون ترانزیتی چند روز معطل میشود

آقای فتحی، [۲۲:۳۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

برداشت بنده اینست که شرایط تجارت جهانی بیشتر متمایل به واردات است تا ترانزیت. ولی چگونه میتوان این دیدگاه را تغییر داد ؟

مهندس رحام، [۲۲:۳۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

بحث انبساط که باید برابر چکالی کالا بارگیری شود

مهندس آیتی، [۲۲:۳۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

یکی دیگر از مشکلات فرسودگی ناوگان داخلی هست آقای باقری

مهندس خناری، [۲۲:۳۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

مانیفست الکترونیکی ق.انبار الکترونیکی. اظهار ازراه دور لینک مجوز با اظهار و... اینها همه باید در کنار هم باشه تا سرعت و تسهیل باشه و این کار در مدیریت جدید به سرعت در حال تکمیل کاری که سالها پیش باید انجام میشد مشکلات زیادی بود از جمله بودجه و...

مهندس باقری بنادر، [۲۲:۳۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

باوجود این مشکلات و سایر ایرادات، ترانزیت فراورده های نفتی آنچنان جذاب و بستر آن آنچنان آماده است که شاهد رشد خیلی سریعش نسبت به سال گذشته هستیم

مهندس خناری، [۲۲:۳۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

که کار را به تعویق انداخت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس آیتی, [۲۲:۳۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

ببیند اصولا ناوگان حمل محمولات نفتی در حال حاضر استاندارد نیست

مهندس خناری, [۲۲:۳۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

کشور افغانستان هم هر دفعه یه قانون وضع میکنه

مهندس خناری, [۲۲:۳۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

نوسانات قیمت نفت هم مشکل ایجاد کرده

[۲۲:۳۶ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [

ترانزیت خارجی متاسفانه در ایران مثل بچه ای هست که همه دوسش دارن و نوازشش میکنن ولی پدر نداره واقعا متولی ترانزیت خارجی که با ارگانهای مختلفی سر و کار داره کیه؟

مهندس آیتی, [۲۲:۳۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

اگر ما ناوگان نو داشتیم مشکلات مد نظر آقای باقری کمتر بود

مهندس آیتی, [۲۲:۳۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

اساسا جایگاهها باید دیده بشه

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۳۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

بله، محوله های نفتی از مبدا اربیل گاهی با آب یا سایر ناخالصی ها مخلوط هستند(ظاهرا در اربیل و کردستان مخازن نگهداری کارگاهی فراوان هستند) و کامیونهای ترانزیتی و غیرترانزیتی نفتی اصلا واجد شرایط استاندارد فنی نیستند

مهندس آیتی, [۲۲:۳۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

ترانزیت از بستر سازی فیزیکی گرفته تا ایجاد تسهیلات سفر روادید و گمرک هنه در مجموع باید دیده بشه

مهندس خناری, [۲۲:۳۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

واینها همه موجب کاهش ت. سوخت شده

مهندس آیتی, [۲۲:۴۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

بعنوان مثال یکی از فرصتهای بسیار ناب ما در توسعه ترانزیت مسیر بندر چابهار به شرق هست واقعا یک دستگاه در توسعه اون نقش داره?

مهندس خناری, [۲۲:۴۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

ما یک پتانسیل خوب در اکو داریم که دبیرخانه اش درایرانه ومی توانیم یکسان سازی در کشورهای عضو داشته باشیم ولی عملا کاری نکردیم

سرهنگ خوشبخت, [۲۲:۴۱ ۰۵.۰۵.۱۵]

دوستان نظارت برکامیونهای ترانزیت در طول جاده ها به هنگام تردد. بعهده کدام سازمانهاست

آقای فتحی, [۲۲:۴۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

متقاضی محموله های ترانزیت خارجی قطعا در کشور نیستند ولی شرکت های خدمات لجستیک مصرف کننده ی چنین بستری خواهند بود.

مهندس آیتی, [۲۲:۴۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

قانون مشخص کرده

مهندس خناری, [۲۲:۴۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

فعلا ت.سوخت به افغانستان کمه و برای همین بندر امارش رفته بالا

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

[Forwarded from سرهنگ خوشبخت]

دوستان نظارت برکامیونهای ترانزیت در طول جاده ها به هنگام تردد. بعهده کدام سازمانهاست

مهندس خناری, [۲۲:۴۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

راهداری ونیروی انتظامی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [۴۴:۲۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

مشخص کردن مسیر ترانزیت باتابلو مدت زمان سفر و احداث تیر پارک باراهداری

مهندس خناری, [۲۲:۴۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

و هدایت کامیون در مسیر ترانزیت با نیروی انتظامی

آقای عددیان, [۲۲:۴۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

با سلام خدمت کلیه اعضای گروه ، تشکر و سپاس خدمت آقای سیاوشی برای دعوت ا عزیزان گمرک ، عرض خیرمقدم به جناب کرباسیان ، دشتانی ، آیتی و خناری . فکر میکنم بحث پیرامون ترانزیت با حضور این عزیزان از وزن و جاهت بالایی برخوردار خواهد بود . البته من کمی دیر رسیدم که پوزش میطلبم .

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۴۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

مشکل: کامیون های ترانزیتی بدلیل مختلف معمولا به صورت کاروانی وارد کشور شده، بهمین صورت هم در جاده ها تردد یا توقف میکنند، بهمین صورت هم به یکباره وارد بندر میشوند، باعث ترافیک، هرج و مرج وصف میشوند

مهندس خناری, [۲۲:۴۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

ایجاد تیرپارک و پارکینگ در خارج وحاشیه بندر مشکلو حل میکنه ولی کی انجام بده؟ متولی؟

[۲۲:۴۹ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [

اصولا تکیه بر حمل و نقل جاده ای کفی و کامیون در بحث ترانزیت اشتباهه، جاده هایی که با هر تعطیلاتی بروی کامیون بسته میشه که نمیشه روش حساب کرد نمونه اش تعطیلات نوروز . مشکل رو ریل حل میکنه که اون هم هزار و یک مشکل داره در کشور ما

مهندس آیتی, [۲۲:۵۰ ۰۵.۰۵.۱۵]

باید کمک کنیم که ریل توسعه پیدا کنه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحام, [۲۲:۵۱ ۰۵.۰۵.۱۵]
دوستان خطوط رجا هم حضور دارند

مهندس آیتی, [۲۲:۵۱ ۰۵.۰۵.۱۵]
تا جایی که من اطلاع دارم اخیرا کارهای خوبی شده در راهن به ویژه در کم کردن زمان حمل

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۵۱ ۰۵.۰۵.۱۵]
در خارج از بندر ما (بنادر و دریانوردی) متولی پارکینگ نیستیم و کامیونهای ترانزیتی هم به پایانه های حمل و نقل سازمان راهداری هدایت نمیشوند، بنابراین بالاجبار محوطه بندر تبدیل به پارکینگ آنها شده است

[۲۲:۵۱ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [
در راه آهن ایران اولویت با حمل مسافر هست نه بار و کالا چرا که خطوط ریلی محدودن

مهندس رحام, [۲۲:۵۱ ۰۵.۰۵.۱۵]
دقیقا با عنایت به اینکه ترانزیت توسط خطوط ریلی کمترین ریسک را دارد

[۲۲:۵۲ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [
در راه آهن دغدغه گمرک هم کمتره

مهندس آیتی, [۲۲:۵۲ ۰۵.۰۵.۱۵]
دقیقا

مهندس رحام, [۲۲:۵۲ ۰۵.۰۵.۱۵]
دقیقا و از همین حیث یکی از بهترین روشهای توسعه ترانزیت توسعه موازی خطوط ریلی است

مهندس خناری, [۲۲:۵۳ ۰۵.۰۵.۱۵]
ماز ریل استقبال میکنیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری، [۲۲:۵۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

وبه یک تعهد هم بسنده می کنیم

مهندس رحام، [۲۲:۵۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

مسافت و میزان سوخت مصرفی و اتلاف امرژی در رویه حمل ریلی یکسان است

مهندس دل قوی، [۲۲:۵۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

اگر چه راه آهن تعهد حمل مسافر را دارد و در خدمت مردم میباشد ولی کارهای زیادی خصوصا در مقطع فعلی مدیریت دکتر آقای در اتصال مبادی بار به شبکه ریلی صورت گرفته است

[۲۲:۵۴ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari,

من فک میکنم بیماری ترانزیت خارجی در ایران شناسایی شده فقط یکی باید پیدا شه درمانش کنم.

آقای عددیان، [۲۲:۵۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

جناب خوشبخت نظارت بر کامیونهای ترانزیت با دریافت تضمینهای سنگین از شرکتهای حمل و نقل عملا و مستقیم و غیر مستقیم فقط بعهده شرکتهای است ، وبمحض پیش آمدن کوچکترین مشکلی در مسیر تمام سازمانها وارگانهاییکه خود باید بخشی از این مسئولیت را بدوش بکشند در موضع مدعی قرار میگیرند نه مسئول ، حتی بیمه ها برخلاف ذات و تعریف وجودیشان ابتدا از شرکتهای تعهد میگیرند و سپس بن صادر میکنند .

مهندس سید وکیلی، [۲۲:۵۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

سلام به عزیزان محترم

مهندس خناری، [۲۲:۵۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

به نظر میرسه مشکل ریل واگنهای روسی وزمان تحویل انها به ایران ومبادلات پولی باشه. همینطوره؟

مهندس سید وکیلی، [۲۲:۵۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

کشور ما کشور ساخت و توسعهاست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سید وکیلی, [۲۲:۵۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

هنوز فرایندی نشده ایم

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۵۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

مشکل راه آهن در ترانزیت فراورده های نفتی: راه آهن ما در نقاط صفر مرزی به راه آهن عراق، ترکمنستان و ... متصل نیست، بنابراین چند کیلومتر بالاجبار از مرز تا ایستگاه ریلی باید توسط کامیون حمل شود، ضمن اینکه بایست مخزن نگهداری هم کنار خط ریل ساخته شود، حتی با تمام اینها، ریل مزیت خوبی نسبت به کامیون در حمل مواد نفتی دارد

[۲۲:۵۷ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [

آقای باقری ضمن تایید فرمایش شما ولی با وجود کانتینر نقطه مرزی زیاد دغدغه نیست اصل موضوع انتقال کانتینر از بنادر جنوبی به مرز خروجی توسط ریل هست که متاسفانه ضعیف هستیم

مهندس خناری, [۲۲:۵۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

شب خوس

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۵۸ ۰۵.۰۵.۱۵]

در مورد کانتینر، راه آهن در تامین قطار برنامه ای که قرار بود چهل و هشت ساعته مسیر ترانزیت رجایی به شمال کشور را طی کند موفق عمل نموده است

[۲۲:۵۹ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [

اگر متخصصین بفرمایند یک قطار باری از بندر شهید رجایی تا شمال کشور چند روز در راه ممنون میشم؟

آقای فتحی, [۲۲:۵۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

با تشکر از سروران و کارشناسان عزیز گمرک و تشکرو خسته نباشی از جناب مهندس سیاوشی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [۲۲:۵۹ ۰۵.۰۵.۱۵]

اینکه فکر کنیم یا تلاش کنیم تمام ترانزیت را بسمت ربل ببریم نه منطقی است نه عملی

سرهنگ خوشبخت, [۲۳:۰۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

از توضیحات بزرگواران و جناب نیشابوری تشکر میکنم.

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

تمام ترانزیت که قطعا نمیشود ولی میشود از حمل و نقل ترکیبی به مجموعه کمک کرد

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

سروران عزیز و ارجمند واقعا سپاس

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۲ ۰۵.۰۵.۱۵]

تشکر از مدیریت گروه و بحث امشب

[۲۳:۰۲ ۰۵.۰۵.۱۵] Saeid Jafari, [

شب همگی بخیر و خدانگهدار

آقای رحیمی, [۲۳:۰۳ ۰۵.۰۵.۱۵]

سروران عزیز و ارجمند پ بزرگواران متخصص در بخش گمرگ،، حقیر بدلیل ضعف اطلاعات و عدم توان همراهی در مباحث افتخار این را داشتم که امشب مطالب فراوانی در زمینه موضوع بحث (گمرک) آموختم و وظیفه خود میدانم ابتدا از مدیر محترم گروه و سپس از همه ی شما عزیزان سپاسگزاری کنم

مهندس معین انصاری, [۲۳:۰۴ ۰۵.۰۵.۱۵]

تشکر از تمامی عزیزان که در بحث امشب شرکت کردند . شب همگی بخیر

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۵ ۰۵.۰۵.۱۵]

مجددا از همه حاضران و ناظران گفتگوی امشب تقدیر و تشکر میکنم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحام, [۲۳:۰۶ ۰۵.۰۵.۱۵]

ضمن تشکر از حضور دوستان بنده چکیده ای از اقدامات و توفیقات گمرک ایران و دفتر نظارت بر ترانزیت را جهت اطلاع عزیزان عرض میکنم

۱- کاهش پروندهای قاچاق بدلیل اجرای سامانه جامع گمرکی و کاهش ردیفهای تسویه نشده

۲- یکسان سازی دستوارعملها در حوزه ترانزیت و کاهش بروکراسی

۳- کاهش تشریفات در مبدا با اجرای سامانه جامع گمرکی و ترانزیت

۴- اجرای طرح اظهار از راه دور بدون نیاز به حضور ارباب رجوع

۵- حرکت بسمت ایجاد دسترسی و رویت اطلاعات کامیونها برای شرکتهای حمل

۶- اجرای طرح بیمه الکترونیک

۷- استفاده از جی پی اس و کنترلرهای میدانی

مهندس آیتی, [۲۳:۰۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

شب همه دوستان خوش

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۷ ۰۵.۰۵.۱۵]

برای همه سروران شبی آرام و خوش ارزومندم

تا گفتگویی دوباره خدا یار و نگهدارتان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

بررسی پدیده سکوت سازمانی در سازمان ها

آقای کیوانداریان, [08:33 31.12.01]

باسلام واحترام, سکوت سازمانی (organizational silence) پدیده جدیدی است که در آن کارکنان سازمان به دلایل متفاوت از اظهار نظر با مشکلات سازمان خودداری و امتناع ورزیده و سکوت میکنند.

خانم دکتر امیرآبادی, [08:35 31.12.01]

سلام. سکوت سازمانی نه تنها برای افراد مضر خواهد بود، سازمان را به سمت بحران پیش خواهد برد

محمد سیاوشی, [08:37 31.12.01]

به نام خدای هستی بخش

عرض سلام و ادب دارم خدمت سروران ارجمند

ضمن عرض تبریک مجدد حلول ماه رمضان ماه خدا خدمت عزیزان ، همانگونه که قبلا اطلاع رسانی کرده بودیم امشب به موضوع بسیار مهم پدیده سکوت سازمانی خواهیم پرداخت ، پدیده ای بس خطرناک و مخرب و هر جامعه ای که دچار چنین پدیده ای شود قطعاً یارای حرکت رو به جلو را نخواهد داشت و تبعات این پدیده در همه ابعاد به مرور خود را نشان خواهد داد ، امشب از عزیزان خواهش میکنم وارد بحث شوند و ما را از علل و پیامدهای این پدیده بیشتر آگاه کنند . امیدوارم با حضور پر شور خود و ادامه چنین جلسات و گفتمان هایی راه شهدا از جمله 175 شهید دست بسته را در عمل ادامه دهیم .

آقای کیوانداریان, [08:38 31.12.01]

با توجه به نوع انگیزه کارکنان سکوت در سازمانها به سه دسته قابل تقسیم بندی است. سکوت مطیع_ سکوت تدافعی_ سکوت دوستانه

خانم سیف نیا, [08:38 31.12.01]

به نظر شما سکوت سازمانی در چه سازمان هایی بیشتر شایع است کوچک یا بزرگ دولتی و یا خصوصی؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [08:39 31.12.01]

سلام خانم دکتر امیرآبادی. آیا سکوت سازمانی یک عارضه سازمانی است که در نتیجه اراده مدیران سازمان حاصل میشود یا بخاطر عدم آگاهی آنان؟

محمد سیاوشی, [08:40 31.12.01]

سروران ارجمند به نظرم ابتدا باید ما با سکوت سازمانی آشنا شویم و بعد از آن به دنبال علل و دلایل پدید آمدن آن برویم.
گام به گام

خانم سیف نیا, [08:40 31.12.01]

فکر می‌کنم در سازمان هایی که به لحاظ اندازه بزرگ و غیر قابل تمرکز باشند شایع تر است

آقای کیوانداریان, [08:41 31.12.01]

دلایل سکوت مطیع: باور داشتن اینکه صحبت کردن بی فایده است. ثانیاً، عدم اطمینان از توانایی شخصی برای نفوذ در شرایط موجود

محمد سیاوشی, [08:41 31.12.01]

ایا سکوت سازمانی فقط حرف نزدن و اظهار نظر نکردن است!؟

آقای کیوانداریان, [08:42 31.12.01]

دلایل سکوت تدافعی: به دلیل آشفته شدن افراد و ایجاد پیامدهای منفی برای خود فرد

خانم دکتر امیرآبادی, [08:42 31.12.01]

همکاران عزیز سکوت سازمانی به حجم سازمان ارتباطی ندارد

خانم دکتر امیرآبادی, [08:43 31.12.01]

اگر موافقید ابتدا یک تعریف از سکوت ارائه دهیم، تا با تمرکز بیشتری مسیر را ادامه دهیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم سیف نیا, [08:44 31.12.01]

خیر حتی عدم خلاقیت در کارها نیز می‌تواند سکوت سازمانی بتشد

خانم دکتر امیرآبادی, [08:44 31.12.01]

به نظرم بد نیست، دوستانی که مقاله‌ها رو مطالعه کردند، هر کدام از منظر خودشون یک تعریفی ارائه دهند

آقای کیوانداریان, [08:44 31.12.01]

دلایل سکوت دوستانه: استفاده از نظر دیگران, خوداری از ارائه اطلاعات به دلایل سری و محرمانه بودن مهندس خناری, [08:45 31.12.01]
سکوت سازمانی یک پدیده جمعی و تمایل کارکنان برای مطرح نکردن نظرات و نگرانی نسبت به مسایل سازمان

آقای فتحی, [08:45 31.12.01]

فکر سکوت سازمانی نوعی عدم مشارکت سازمانی باشد

مهندس ملایری شرکت [31.12.01 08:46], [

بطور تجربی و نه علمی به عقیده من افراد در سازمان‌ها در زمینه سکوت در قبال مشکلات محرز و خواسته‌های شناسایی شده به دو گروه تقسیم می‌شوند: گروه اول پرسنلی که سکوت می‌کنند چون از گفتن و صحبت کردن به هر دلیلی واهمه دارند و گروه دوم افراد با جسارت و شجاع در بیان حرف‌هایشان.

خب چرایی سکوت گروه اول چندان نامشخص نیست؛ اما چرا گروه دوم نیز غالباً در مشکلات و موانع سازمان سکوت پیشه می‌کنند؟ به نظرم یکی از دلایل سکوت سازمانی برای افرادی که شجاعت بیان حقایق را دارند اما سکوت می‌کنند، احساس بی‌تاثیری بیان مشکلات و یا خواسته‌هایشان و نبودن گوش شنوا در مدیریت ارشد سازمان‌ها و ایجاد تضاد، دشمنی و برچسب‌گذاری پس از بیان خواسته‌ها، اشکالات و انتقادها است.

لذا درمان را ابتدا می‌بایست از بررسی، تغییر و اصلاح شیوه نگرش مدیر ارشد (هم بخش خصوصی و هم بخش دولتی) شروع کرد و سپس به آموزش پرسنل پرداخت.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [08:47 31.12.01]

شکلهای متفاوتی به خود می گیرد مانند نرخپایین مشارکت در نظرخواهی میزان کم ابراز ایده ها

خانم سیف نیا, [08:47 31.12.01]

سکوت سازمانی به دلیل عدم امنیت در سازمان ویا ترس از آینده شغلی و بی انگیزه بودن در کار است

آقای کیوانداریان, [08:49 31.12.01]

عوامل ایجاد کننده سکوت سازمانی: عوامل مدیریتی, عوامل سازمانی و محیطی, عوامل گروهی و عوامل فردی

آقای فتحی, [08:49 31.12.01]

سکوت سازمانی شاید بخاطر نوع و شکل سازمان نیز حاصل شود مثلا در سازمانهایی که بشدت به سلسله مراتب پایبند هستند و ساختاری عمودی دارند امکان ابراز ایده و نظر مشکل میشود

مهندس خناری, [08:49 31.12.01]

مثلا فضای حاکم و ترس و تهدید باعث ایجاد این پدیده می شود.

مهندس حمید نجف, [08:50 31.12.01]

سکوت سازمانی منجر به رکود میشود راه اصلاح را میندد و سازمان را دچار فرسایش میکند

خانم سیف نیا, [08:50 31.12.01]

ممکن است فرد به ظاهر با سازمان همکاری نماید ولی در حقیقت همکاری مناسب و کامل ارائه ننماید

مهندس خناری, [08:51 31.12.01]

سکوت فقط حرف نزدن نیست نوشتن حاضرشدن نشنیدن ونادیده گرفتن هم هست

مهندس احمدی, [08:52 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام

کارکنان سازمان ها وقتي احساس ستم کنند سکوت سازمانی را در پی خواهد داشت

مهندس حمید نجف, [08:52 31.12.01]

سکوت سازمانی موجب سر خوردگی و بی انگیزگی کارکنان میشود و به تدریج باعث کاهش بهره وری میشود

مهندس احمدی, [08:53 31.12.01]

سلام دارم خدمت جناب مدیریت گروه و همه دوستان

خانم سیف نیا, [08:54 31.12.01]

سکوت سازمانی هنگامی رخ می‌دهد که به نظرات و پیشنهادات کارکنان اهمیت داده نشود و یا به تمسخر گرفته شوند

محمد سیاوشی, [08:54 31.12.01]

سروران ارجمند این مسایلی که فرمودید در زمره پیامدهای این پدیده هستند

مهندس حمید نجف, [08:54 31.12.01]

مشارکت و همفکری را کاهش میدهد و مشکلات را به معضل تبدیل میکند

خانم دکتر امیرآبادی, [08:54 31.12.01]

من با نظر جناب آقای ملایری تا حدی موافقم. از این جهت که افراد در برابر پدیده سکوت خود به چند دسته تقسیم میشوند. اما به یاد داشته باشیم حتی افرادی که زیاد هم جسارت بیان ندارند در محیط مناسب نظرشان را اعلام میکنند

محمد سیاوشی, [08:54 31.12.01]

علل و دلایل بوجود آمدن این پدیده چیست؟

خانم دکتر امیرآبادی, [08:55 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر امکانش هست من یک بحث را باز کنم و سپس آن را توضیح دهم

محمد سیاوشی, [08:55 31.12.01]

خواهش میکنم بفرمایید خانم دکتر

مهندس خناری, [08:55 31.12.01]

سکوت در واقع خودداری کارکنان از انتقال اظهارنظرهای خالصانه و حقیقی خود درباره اوضاع و مسایل سازمانی به مقامی که می تواند بران شرایط و مسایل تاثیر بگذارد

مهندس حمید نجف, [08:55 31.12.01]

ترس مدیران از نقد شدن خود و سازمان

خانم دکتر امیرآبادی, [08:55 31.12.01]

افراد حاضر در سازمان به لحاظ رفتار سازمانی در 4 دسته عمده قرار میگیرند

خانم دکتر امیرآبادی, [08:55 31.12.01]

تصمیم گیرنده

خانم دکتر امیرآبادی, [08:56 31.12.01]

ارتباط برقرار کنندگان

خانم دکتر امیرآبادی, [08:56 31.12.01]

افراد ریزبین

خانم دکتر امیرآبادی, [08:56 31.12.01]

افراد قانون مند

خانم سیف نیا, [08:56 31.12.01]

ترس از بی توجهی و بی اهمیت جلوه دادن نظرات

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ابراهیم کریمی سازمان بنادر, [08:56 31.12.01]

سلام زمانی که صحبت کردن بی فایده وی تاثیر باشد باعث سکوت میشود

خانم دکتر امیرآبادی, [08:56 31.12.01]

دو دسته اول در سازمانها در سکوت سازمان آسیب بیشتری میبیند

خانم دکتر امیرآبادی, [08:57 31.12.01]

اما دو دسته دوم سعی میکنند با شرایط کنار بیایند

محمد سیاوشی, [08:57 31.12.01]

دوستان ارجمند اگر اجازه دهند مطالب سرکار خانم دکتر امیر آبادی تمام شود و سپس وارد بحث شویم

خانم دکتر امیرآبادی, [08:57 31.12.01]

اما اینکه چرا پدیده سازمانی رخ میدهد دلایل علمی آن باز نبودن کانالهای بازخورد است

خانم سیف نیا, [08:57 31.12.01]

بدون پاسخ و پاداش گذاشتن ایده ها

آقای عددیان, [08:58 31.12.01]

سلام

در سازمانیکه از بالا تا پستهای بسیار پایین حتی در بانی و نگهبانی آن با ضابطه و سفاشی و رانتی است نه تخصصی و شایسته سالاری سکوت سازمانی مسئله ای واجب و بدیهی و لازم خواهد بود

محمد سیاوشی, [08:58 31.12.01]

[In reply to] خانم دکتر امیرآبادی

یعنی چی باز نبودن کانال های بازخورد؟

اگر توضیح دهید ممنون خواهیم شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [08:59 31.12.01]

استاد گرانقدرم دکتر زارعی متین اوا راهم مانند سکوت دانسته که هردو در سه حالت تدافعی مطیع ودوستانه اثرمنفی در سازمان دارند

خانم دکتر امیرآبادی, [08:59 31.12.01]

اینکه افراد احساس کنند بازخوردی دریافت نمیکنند و بازخورد هایشان اثربخش نیست

خانم دکتر امیرآبادی, [08:59 31.12.01]

متاسفانه در سازمانهای ما سیستمهای بازخورد به اندازه کافی فعال نیستند

خانم دکتر امیرآبادی, [09:00 31.12.01]

اغلب مدیران گمان میکنند انتقاد همان بازخورد است

خانم دکتر امیرآبادی, [09:01 31.12.01]

جناب مهندس سیاوشی در سازمانها مکانیزم مناسبی برای بازخورد تعریف نشده است

[Tondar, [31.12.01 09:01]

با سلام خدمت سروران گرامی . سکوت سازمانی یکی از نتایج فساد اداری است که قبل از سکوت سازمانی به نظر من باید جنبه های مختلف فساد اداری توضیح داده شود

خانم دکتر امیرآبادی, [09:02 31.12.01]

از میان دوستان سازمانی هست که بطور مکانیزه سیستم بازخورد داشته باشد؟

مهندس خناری, [09:02 31.12.01]

دلایل سکوت سازمانی بازخورد منفی مدیران ازدست دادن شغل ناامیدی کارکنان از ایجاد تغییرمطلوب رویه های تصمیم گیری نوع شخصیت فروتنی واحترام به دیگران

خانم دکتر امیرآبادی, [09:02 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آیا کسی برای این مهارت آموزش دیده است؟

آقای کیوانداریان, [09:02 31.12.01]

پیامدهای سکوت سازمانی:

1_ محدود شدن داده ها و اطلاعات 2_ عدم تجربه و تحلیل ایده ها و تصمیم گیری برای آنها 3_ کاهش اثربخشی تصمیم گیری 4_ کاهش توانایی سازمان برای شناسایی و اصلاح اشتباهات 5_ تضعیف تعهد و عرق سازمانی و اعتماد کارکنان 6_ احساس عدم کنترل کارکنان 7_ کاهش انگیزش کارکنان و افزایش نارضایتی 8_ ناهماهنگی شناختی کارکنان 9_ کاهش مشارکت و خلاقیت در بین کارکنان

[Tondar, [31.12.01 09:03]

مثلا عدم شایسته سالاری و یا انتخاب مدیران بر اساس رابطه و نه ضابطه

[Tondar, [31.12.01 09:03]

این مطالب پرسنل رو به سکوت میکشاند

محمد سیاوشی, [09:04 31.12.01]

چه اتفاقاتی باید رخ دهد تا پدیده سازمانی رخ دهد؟

[, [31.12.01 09:04]

In reply to] خانم دکتر امیرآبادی]

سلام و احترام خدمت خانم دکتر امیرآبادی

البته به عقیده من غالبا به علت عدم پختگی و بلوغ اداری سازمان ها افراد در بیان احساسات و خواسته های خود دچار تردید ها و سردرگمی هم می شوند و مرجع و کانال و شیوه بیان اونها را هم نمی دانند و یاد هم نمی گیرند به کجا و چه شخصی و از چه منظری وارد تعامل و گفتگو شوند تا بازهورد مناسب بدست آورند.

خانم سیف نیا, [09:04 31.12.01]

یکی از سیستم های بازخورد سیستم و وجود نظام مشارکتی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [09:04 31.12.01]

خانم دکتر بنظر شما این پدیده ای ارادی است که توسط مدیران اعمال میشود یا بخاطر عدم آگاهی ؟

مهندس دل قوی, [09:04 31.12.01]

عرض سلام و ادب دارم خدمت کلیه اعضای حاضر در گروه و مدیریت گروه

مهندس خناری, [09:05 31.12.01]

وقتی کارمندی پیشنهادی به مدیر می دهد وازجانب وی بازخورد منفی دریافت کند موجب سکوت وی می شود

خانم دکتر امیرآبادی, [09:05 31.12.01]

[In reply to آقای فتحی]

اغلب غیر ارادی آغاز میشود و سپس تبدیل به فرهنگ میشود

مهندس باقری بنادر, [09:05 31.12.01]

سلام و شب بخیر☺

خانم دکتر امیرآبادی, [09:05 31.12.01]

[In reply to مهندس خناری]

الزاما اینطور نیست، بازخورد منفی را کمی بیشتر باز کنید

محمد سیاوشی, [09:06 31.12.01]

سلام جناب مهندس دل قوی

سلام جناب مهندس باقری

خانم دکتر امیرآبادی, [09:06 31.12.01]

[In reply to مهندس خناری]

بازخورد مثبت و منفی هر دو کارساز است، بی توجهی است که کار را خراب میکند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری, [09:06 31.12.01]

بنظر من سکوت سازمانی معادل بازنشستگی زودتر از موعود است، فرد در سازمان هست اما انگار نیست ، هم خودخوری میکند و هم سرعت رشد سازمان گرفته میشود

خانم دکتر امیرآبادی, [09:07 31.12.01]

[In reply to محمد سیاوشی]

ببینید سکوت ابتدا از هیئت مدیره آغاز میشود و سپس در سازمان جاری میشود و در آخر میشود فرهنگ

خانم سیف نیا, [09:08 31.12.01]

حتی ممکن است حضور ش در سازمان موجب کندی و مانع پیشرفت سازمان نیز گردد

آقای عددیان, [09:09 31.12.01]

فکر میکنم ابتدا یکی از عزیزان تعریف جامعی از سازمان ارائه کنند بعد به بررسی سکوت سازمانی ، علل بوجود آمدن و عواقب آن پردازیم تا تعاریف و مباحث کاملا مفهوم باشند .

آقای فتحی, [09:09 31.12.01]

آیا سکوت سازمانی یک مشکل سیستماتیک است یا متاثر از شخصیت مدیران ؟

محمد سیاوشی, [09:09 31.12.01]

ولی بنده به دفعات مشاهده کردم مدیریت عالی مجموعه بسیار علاقه مند به اظهار نظر هستند ولی مدیریت میانی مانع می شوند

مهندس خناری, [09:09 31.12.01]

مدیران یا به دلیل عدم آگاهی و تسلط بر موضوع یا عدم اعتماد به کارمند ویا عدم توانایی در حل مشکل بازخورد منفی از خود نشان می دهد

آقای فتحی, [09:10 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بله جناب سیاوشی بنده هم تجربه عدم توانایی مدیران میانی را دارم

خانم فاریابی, [09:10 31.12.01]

سلام. به هر دلیلی کارکنان احساس تعلق به سازمان خود رو از دست بدن، به سکوت کشیده میشن. سکوت ممکنه بصورت بی انگیزگی در کار و عدم حساسیت به نتایج فعالیت ها دیده بشه.

مهندس دل قوی, [09:11 31.12.01]

ماکس وبر :

سازمان يك رابطه اجتماعی است که طبق مقررات به افراد خارجی اجازه ورود نمی‌دهد. دستورات برای عملیات به وسیله افراد خاصی که عهده‌دار این وظیفه هستند و در رأس سازمان قرار می‌گیرند اعمال می‌شوند و معمولا يك ستاد اداری و اجرایی دارد.

البته نکته ای که نباید درموضوع سازمان از ان غفلت کرد این است که انجام فعالیت ها قطعا وقاعدتا می بایست دریک چارچوب مشخصی انجام شود لذا عده ای نیز سازمان را با فرایندی دانستن ان منوط به انجام فرایند هایی که دریک سازمان صورت میگیرد تعریف نموده اند .

وگفته اند که سازمان عبارت است از فرآیندی نظامیافته از روابط متقابل افراد برای دست یافتن به هدف های معینکه دارای عناصرذیل است

الف) سازمان همیشه از افراد تشکیل می شود

ب) این افراد به طریقی با یکدیگر ارتباط دارند

ج) این روابط متقابل را می توان نظام بخشید

د) کلیه افراد در سازمان دارای هدف های مشخص هستند

ه) این روابط متقابل همچنین نیل به هدف های مشترک سازمانی را میسر می کند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

وعده ای ذینفع یا همان مشتری را به عنوان مرکز ثقل سازمان مد نظر قراردادده وگفته اند که سازمان بنا به يك تعريف رسمی عبارت است از مجموعه ای از افراد که برای دستیابی به یک هدف مشترک با یکدیگر کار می کنند تا خدمات یا کالاهایی را تولید یا عرضه کنند و نیازهای مشتریان یا ارباب رجوع را برآورده سازند

مهندس باقری, [09:11 31.12.01]

بنظر بنده، سکوت سازمانی در قالب سکوت گروهی سازمانی رشد و نمو پیدا میکند، گروهی ساکت دور هم جمع میشوند و در واقع با سکوت درقبال سازمان با یکدیگر همدردی میکنند

محمد سیاوشی, [09:11 31.12.01]

بر حسب تجربه عرض میکنم یکی از عوامل سکوت سازمانی مدیران میانی و پایین تر هستند

مهندس خناری, [09:12 31.12.01]

وکارمند هم به این نتیجه برسد که یاپیام بی اهمیت بوده ویابرای مدیر قابل اعتماد نیست وحتى ممکن است تصور کند که این پیشنهاد تهدیدی برای اوست سکوت اختیار می کند

محمد سیاوشی, [09:12 31.12.01]

سلام سرکار خانم فاریابی

مهندس احمدی, [09:12 31.12.01]

فرهنگ سازمانی نقش بسزایی در کلیه این تعاریف دارد

خانم سیف نیا, [09:12 31.12.01]

در هر رده شغلی می تواند باشد

خانم دکتر امیرآبادی, [09:12 31.12.01]

[In reply to محمد سیاوشی]

این پدیده در هر جایی ممکن است آغاز شود. هر جایی که کانال بازخورد بسته شده باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس ملایری شرکت [31.12.01 09:12], [gidc,

[In reply to محمد سیاوشی]

سازمان های عموماً بزرگ توسط مدیران میانی اداره می شود و می توان منشأ عدم تحمل را در اینجا جستجو کرد

خانم دکتر امیرآبادی, [31.12.01 09:13]

[In reply to مهندس احمدی]

جناب آقای احمدی، این بخشی از فرهنگ است

خانم سیف نیا, [31.12.01 09:13]

وقتی اعتقادی به ایده پردازی و خلاقیت در سازمان نباشد سکوت سازمانی برقرار است

محمد سیاوشی, [31.12.01 09:13]

توضیح سازمانی فقط سازمان نیست در اجتماع هم رخ می دهید و منوط به یک اداره و سازمان نیست مثال در برابر یک اتفاق ناپسند در کوچه و خیابان بی تفاوت هستیم و به راحتی از کنار آن میگذریم

خانم دکتر امیرآبادی, [31.12.01 09:14]

[In reply to محمد سیاوشی]

سکوت نوعی پرخاشگری است

خانم دکتر امیرآبادی, [31.12.01 09:14]

الزاماً فقط در سازمان نیست، در خانواده ها هم رخ میدهد.

خانم سیف نیا, [31.12.01 09:14]

واقعا درست می فرمایید

آقای فتحی, [31.12.01 09:14]

گمان میکنم اگر سازمان به لحاظ سیستماتیک مجهز به ابزار و روشهای مشارکت و مدیریت دانش باشد حتی باعث همراه نمودن مدیران بسته بنامید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم سیف نیا, [09:15 31.12.01]

در هر اجتماع کوچک و بزرگ می تواند رخ دهد

مهندس خناری, [09:15 31.12.01]

سکوت البته در طول زمان رخ میدهد ودرتمام سازمانها کم و بیش هست که عدم توجه به آن باعث عدم یادگیری سازمانی می گردد.

خانم دکتر امیرآبادی, [09:15 31.12.01]

انسانها در برابر پدیده هایی که مطابق نظرشان نیست ابتدا نظر میدهند، سپس پرخاشگری میکنند و در آخر از تلاش دست میکشند، اینجا سکوت آغاز میشود

مهندس کریمی , [09:15 31.12.01]

سکوت نوعی اعتراض به وضع موجود است

خانم دکتر امیرآبادی, [09:16 31.12.01]

In reply to] مهندس باقری بنادر]

نه فکر میکنم منظورشان بی تفاوتی است

مهندس خناری, [09:16 31.12.01]

این پدیده در سازمانهای خصوصی هم می تواند باشد

محمد سیاوشی, [09:16 31.12.01]

In reply to] مهندس باقری بنادر]

نه منظورم همان سکوت است که در رفتار خود را بروز می دهد

خانم دکتر امیرآبادی, [09:16 31.12.01]

In reply to] ابراهیم کریمی سازمان بنادر]

دقیقا. نوعی عدم تلاش است، به عبارتی پرخاشگری منفعل است یا همان لجبازی در سطح خرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [09:18 31.12.01]

حال دوستان پیامدهای این سکوت چیست؟

محمد سیاوشی, [09:18 31.12.01]

و تأثیرات مخرب این پدیده در کجا و چگونه خود را نشان می دهند؟

مهندس باقری, [09:19 31.12.01]

کاهش بهره وری نیروی انسانی

مهندس خناری, [09:19 31.12.01]

تغییر در ساختار عدالت تعهد سازمانی ایجاد امنیت بیان نظرات بدون ذکر نام یابانام استعاری از عوامل برون رفت از سکوت خواهد بود

محمد سیاوشی, [09:19 31.12.01]

In reply to مهندس باقری بنادر]

بله

این یکی از عوامل است

خانم دکتر شفیعی, [09:21 31.12.01]

عرض سلام خدمت مدیریت محترم و اعضای محترم گروه

ضمن تشکر از توضیحات ارزشمند سرکار خانم دکتر امیرآبادی، بنظر اینجانب،

مهلکترین پیامد این عارضه، مسری شدن آن در قالب «تعمیق فرهنگ برخورد انفعالی» است.

خانم دکتر امیرآبادی, [09:21 31.12.01]

آخرین بیان اینکه سکوت ناشی از شخصیت نیست، سکوت ناشی از عدم مهارت است خوشبختانه و قابل یادگیری است

مهندس خناری, [09:21 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

همچنین برقراری برنامه های بهبود مدیریت منابع انسانی و مدیریت فرهنگ سازمانی یعنی توسعه فرهنگ سازمانی یادگیرنده ویاددهنده

خانم دکتر امیرآبادی, [09:21 31.12.01]

[In reply to مهندس خناری]

وجود کانالهای متفاوت بازخورد اثربخش خواهد بود. به یک سیستم خاص برای بازخورد اکتفا نکنید

خانم سیف نیا, [09:22 31.12.01]

نارضایتی، ترس، عدم کارایی مناسب در سیستم، شکایت و بی انگیزگی در کار و در یک کلام کاهش بهره وری سرمایه انسانی

خانم دکتر امیرآبادی, [09:22 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر شفیع]

دقیقا. بدترین پیامد آن این است که افراد از موضوع کناره گیری میکنند و مانند ربات دستورات را اجرا میکنند

مهندس باقری بنادر, [09:22 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر امیرآبادی]

میفرمایید شخصیت برونگرا یا درونگرا تاثیری در سکوت سازمانی افراد ندارد؟

خانم دکتر امیرآبادی, [09:22 31.12.01]

اینجا است که سازمان افسردگی میگیرد

خانم دکتر امیرآبادی, [09:23 31.12.01]

[In reply to مهندس باقری بنادر]

شخصیت مدیران منظور است؟

مهندس خناری, [09:23 31.12.01]

سکوت تدافعی درواقع احساس ترس در فرد وتعمدی برای حفظ موقعیت است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری بنادر, [09:24 31.12.01]

شخصیت هر فردی که دچار این عارضه شده

خانم دکتر شفیعی, [09:24 31.12.01]

با برخورد انفعالی «نیاز به کسب مهارت های تعامل در سازمان و پیگیری مطالبات جمعی»، جای خود را به «غنیمت شماری دستجمعی» میدهد.

خانم دکتر امیرآبادی, [09:26 31.12.01]

In reply to مهندس باقری بنادر]

بینید شخصیت نیست مهارت است. بطور کلی مدیر برونکرا حتما بیشتر صحبت خواهد کرد اما اگر مهارت بازخورد نداشته باشد، خودش آسیب رسان است

مهندس خناری, [09:26 31.12.01]

کارکنان دارای سکوت باعث می شوند سازمان پول زیادی ازدست بدهد وعملکرد ضعیفی داشتهباشد

مهندس باقری بنادر, [09:27 31.12.01]

In reply to خانم دکتر امیرآبادی]

فکر میکنم من مفاهیم و چارچوب سکوت سازمانی را درست برداشت نکرده ام و مطالعه مجدد منابع لازم است!

خانم دکتر امیرآبادی, [09:27 31.12.01]

In reply to خانم دکتر شفیعی]

البته سرکار خانم شفیعی این پدیده صرفا در سازمانهای بزرگ نیست، در شرکت 3 نفره هم رخ خواهد داد

مهندس خناری, [09:27 31.12.01]

ومدیر غافل ازاین موضوع

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [09:28 31.12.01]

سازمانهای دچار این عارضه از بخش عمده ای از دانش پنهان خود که در اختیار کارکنان است محروم میشود

مهندس میرشفایی, [09:28 31.12.01]

با سلام و عرض ادب خدمت آقای سیاوشی و دیگر دوستان، بنظر بنده سکوت در هر سازمانی یک پدیده فرهنگی است، وعدم وجود تفکر سیستمی در سازمان ها به این موضوع بیشتر دامن میزند.

مهندس باقری, [09:28 31.12.01]

من گمان می‌کردم سکوت از لایه های پایین به مدیریت منتقل میشود حال آنکه ظاهرا از نوک هرم به سمت لایه های پایین نشر می یابد

محمد سیاوشی, [09:29 31.12.01]

[In reply to] مهندس میرشفایی

سلام جناب مهندس مهندس میرشفایی
موافقم یک پدیده فرهنگی است

خانم دکتر شفیععی, [09:30 31.12.01]

قطعا همینطور است خانم دکتر، متأسفانه بخشی از دلایل این عارضه را باید در آموزش های ارایه شده به افراد در «هسته ای ترین نهاد آموزش مهارت‌های زندگی»، یعنی خانواده دانست.

مهندس رحام, [09:31 31.12.01]

یکی از مسایل سکوت سازمانی عدم پذیرش مشکلات مدیریتی و عدم وجود تحقیقات میدانی در سازمانهاست

اساسا بسیاری از مدیران به مند و مندولوژی که در سادمان تحت مدیریت خود اجرا میکنند اعتقادی ندارند و سالهاست که کشور از ساختارهای معیوب رنج میبرد

در این بین در همه کشورهای پیشرفته تحقیقات میدانی و تحلیلی برون سپاری میشود تا از هر دو قطب داخلی interior و بیرونی exterior یک سازمان بررسی شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در بخش داخلی این امکان سازی باید وجود داشته باشد که پرسنل بدون دغدغه مسایل را طرح کند چرا که عامل اصلی مدل عرضه یابی همین است

آقای فتحی, [09:31 31.12.01]

جناب میرشفایی با فقدان تفکر سیستماتیک کاملا موافقم. سازمان بعنوان مجموعه ای بزرگتر از اجزا لازم است مجهز به این مهارت بشود

محمد سیاوشی, [09:31 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر شفیع]

کاملا موافقم

خانواده منشا بسیاری از رفتارهای مناسب یا نا مناسب فرد در اجتماع است

مهندس خناری, [09:33 31.12.01]

البته یکی از دلایل سکوت نوع شخصیت است که برخی افراد باتوجه به شخصیت شان کمتر حرف و اظهار نظر می کنند و این ربطی به مدیر و یاساختار سازمانی ندارد

مهندس خناری, [09:33 31.12.01]

این بعد سکوت

مهندس رحام, [09:34 31.12.01]

خوب این هم راهکار دارد
معمولا پرسنل مسایل را مکتوب گزارش میکنند

مهندس خناری, [09:34 31.12.01]

از خانواده تاثیر می پذیرد

آقای فتحی, [09:34 31.12.01]

شخصیت افراد وقتی تاثیر گذار است که سازمان مجهز به این مهارت نباشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس میرشفایی، [09:36 31.12.01]

مرحوم علامه جعفری معتقد بود همیشه یک اقلیتی برای اکثریت فرهنگ ساری میکند و آن فرهنگ را نشر میدهند متأسفانه در جامعه سازمانی ما این فرهنگ وجود ندارد.

خانم دکتر شفیعی، [09:37 31.12.01]

جایگزینی هنجارهایی همچون «غنیمت شماری، خودسانسوری، و سکوت مصلحتی» با ارزش‌هایی همچون «اثربخشی فعال در اجتماع» محصول نظام آموزشی، تربیتی و فرهنگی معیوب است.

محمد سیاوشی، [09:37 31.12.01]

بنده معتقدم یکی از مهمترین دلایل سکوت سازمانی ناآگاهی و عدم آموزش افراد است و اینکه اساساً چون مهارت اظهار نظر و روش حل مسئله را نمی‌دانند ممکن است اظهار نظر نا مناسبی داشته باشند و موجب برخورد مقام عالی با وی شود و از این رو سرخورده میگردد و بعد موضوع را به سایر پرسنل منتقل می‌کند و این یکی از موجبات شیوع این پدیده هم می‌تواند باشد

خانم دکتر امیرآبادی، [09:37 31.12.01]

[In reply to] مهندس باقری بنادر]

نه الزاماً، اشتباه بین شخصیت و مهارت اشتباهی عمومی است

خانم دکتر امیرآبادی، [09:37 31.12.01]

[In reply to] آقای فتحی]

دقیقاً. خلاقیت و دانش به راحتی از دست میرود

خانم دکتر امیرآبادی، [09:37 31.12.01]

[In reply to] مهندس باقری بنادر]

سکوت در هر سطحی میتواند آغاز شود اما مدیریت میتواند آن را از بین ببرد

خانم دکتر عبدی، [09:38 31.12.01]

سلام و شب به خیر خدمت عزیزان همراه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [09:38 31.12.01]

با این همه ناراضی چرا آنانی که سکوت را میشکنند و توبیخ میشوند باز هم مورد بی مهری و عدم حمایت سایر کارکنان قرار میگیرند

مهندس خناری, [09:39 31.12.01]

دریعد ساختار سازمانی کاهش تمرکز و کاهش رسمیت سبب تسهیل بیشتر مشارکت کنندگان و دادن آزادی عمل و ایده می گردد

خانم دکتر امیرآبادی, [09:39 31.12.01]

[In reply to مهندس خناری]

شخصیت افراد سبب سکوت نمیشود. افراد درونگرا که کمتر صحبت میکنند روشهای خود را برای بیان نظراتشان پیدا میکنند

مهندس حمید نجف, [09:39 31.12.01]

اینجا تنها مدیران مقصر نیستند این نقد بر ما هم رواست

محمد سیاوشی, [09:40 31.12.01]

[In reply to مهندس حمید نجف]

تغییر همواره مقاومت در بر دارد

خانم دکتر شفیعی, [09:40 31.12.01]

ابتدا باید بدنه سازمان احساس نیاز به کسب مهارتهای تعاملی در سازمان داشته باشد تا با تلاش مدیریت، رفع این عارضه ممکن شود.

خانم دکتر امیرآبادی, [09:41 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر شفیعی]

حتما خانواده موثر است اما برای آموزش هیچوقت دیر نیست. بطور کلی سیستم فرزندپروری اقتداری در ایران ضعیف است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر عبدی, [09:41 31.12.01]

یکی از دلایل سکوت سازمانی وجود رهبران فرمند مخرب است

محمد سیاوشی, [09:41 31.12.01]

بنده عینا مشاهده کردم مدیر ارشدی پرسنل خود را ترغیب و تشویق میکرد جهت اظهارنظر و ارائه راهکار ولی پرسنل اصلا و ابدا مشارکتی نداشته و اظهار نظری نکردند

محمد سیاوشی, [09:42 31.12.01]

پس اینجا تنها مدیران و رهبران نیستند و قصور در همه ابعاد وجود دارد به نسبت

خانم دکتر شفیعی, [09:43 31.12.01]

جناب سیاوشی، به درستی اشاره فرمودید. چگونه ممکن است پرسنل نابلد را به سمت شنیده شدن هدایت کنید، وقتی ظرفیت سازی کافی یا بعبارتی آموزش مهارت رفتار سازمانی انجام نشده است.

مهندس خناری, [09:43 31.12.01]

بحث نوع شخصیت ریشه در فرهنگ و تعلیم و تربیت آنها در خانواده و مدرسه و البته فرهنگ جامعه دارد که فرد در آن رشد یافته لذا نقش مهمی در سکوت وی دارد(برگرفته از کتاب دکتر زارعی)

خانم دکتر امیرآبادی, [09:43 31.12.01]

[In reply to محمد سیاوشی]

دقیقا. بطور کلی بازخورد بخشی از فرایند است و توان نه شنیدن مهارت دیگری است

مهندس خناری, [09:43 31.12.01]

رفتار سازمانی پیشرفته دکتر زارعی متین

خانم دکتر امیرآبادی, [09:44 31.12.01]

[In reply to مهندس خناری]

دقیقا. البته انسانها در گذر زمان میتوانند شخصیت را آگاهانه تغییر دهند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [09:45 31.12.01]

یکی دیگر از دلایل سکوت سازمان وجود همکاران ضعیف در سازمان است که برای از دست ندادن کرسی خود مانع بیان حقایق توسط دیگران می شوند و نقش بازدارندگی دارند

محمد سیاوشی, [09:45 31.12.01]

و به نوعی دیگران را می ترسانند یا دلسرد می کنند

خانم دکتر امیرآبادی, [09:46 31.12.01]

[In reply to محمد سیاوشی]

شاید صرفاً از آنها اظهار نظر خواسته شده اما فرایند دریافت بازخورد مناسب نبوده است و افراد به تجربه کناره گیری را آموخته اند

خانم دکتر عبدی, [09:47 31.12.01]

از ویژگیهای این نوع رهبری میتوان به موارد زیر اشاره کرد :

از قدرت فقط برای اثرگذاری و سود شخصی استفاده میکنند

فقط بینش و دیدگاه خود را ارتقا میدهد

تقطعه نظرهای بحرانی و مخالف خود را سانسور میکنند

دیگران را وادار میسازند تصمیمات وی را بدون چون و چرا بپذیرند

ارتباط بکطرفه ایجاد میکنند

نسبت به نیازهای کارکنان حساسیتی نشان نمیدهند

فقط به معیارهای اخلاقی خارج از گروه و تا آن میزان که موجب ارضای نیازهای شخصی او و منافعش

شود توجه دارد

محمد سیاوشی, [09:47 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر عبدی]

سرکار خانم دکتر عمده دلایل دیگر را هم می فرمایید؟

مهندس دل قوی, [09:47 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یک فیلسوف ایتالیایی میگوید : برای اینکه نشان دهی بزرگ هستی لازم نیست بگویی بزرگی ، کافی است بگویی دیگران کوچک هستند تو بزرگ دیده میشوی

خانم دکتر امیرآبادی, [09:47 31.12.01]

[In reply to محمد سیاوشی]

بازهم تاکید میکنم به این افراد فرصت داده میشود تا در میدان بتازند اما اگر سیستمهای بازخورد مناسب تعریف شود میتوان تحدی جلوی این افراد را گرفت

مهندس دل قوی, [09:48 31.12.01]

در تایید سخن آقای سیاوشی در سازمانها افرادی از این نظریه پیروی میکند

مهندس خناری, [09:49 31.12.01]

بنده عینا مشاهده کردم مدیر ارشدی پرسنل خود را ترغیب و تشویق میکرد جهت اظهارنظر و ... جناب سیاوشی به نظر این نکته برمی گردد به همان موضوع نوع شخصیت

مهندس ملایری شرکت [gidc, [31.12.01 09:49]

[In reply to محمد سیاوشی]

متأسفانه دیدگاهی وجود دارد که افراد ساکت را در سازمان بعنوان افرادی محجوب، مودب و الگویی دیگران معرفی می کنند و در مقابل افرادی که سکوت نمی کنند را پرخاشگر، غرغرو و کم تحمل می دانند.

خانم دکتر امیرآبادی, [09:50 31.12.01]

[In reply to مهندس ملایری شرکت gidc]

این همان فرهنگ سازمانی است

آقای فتحی, [09:51 31.12.01]

خانم دکتر عبدی شما به جزمیت رهبری سازمان در کشیده شدن سازمان به سکوت صحبت فرمودید. بنظر بنده این موضوع اهمیت بسیاری زیادی دارد چرا که این رهبری و مدیریت سازمان هستش که وظیفه ایجاد مهارت ها و .کانالهای ارتباطی را برعهده دارند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر امیرآبادی, [09:51 31.12.01]

ما از کارکنان انتظار داریم نظراتشان را بیان کنند، اما ما واکنشی نشان ندهیم. در مقابل هم کارکنان فکر میکنند نظراتشان را به هر صورتی که خواستند میتوانند بیان کنند و تحمل شنیدن نه را ندارند

خانم دکتر امیرآبادی, [09:52 31.12.01]

[In reply to آقای فتحی]

دقیقا این فرهنگی است که مدیریت با توجه به قدرتشان میتوانند در سازمان ایجاد کنند

مهندس دل قوی, [09:52 31.12.01]

گاهی تفکر نشان دادن کارمندان ساکت بعنوان افراد محجوب و مودب دلیلی برای عدم پاسخگویی مدیران ارشد در سازمان ها باشد

مهندس احمدی, [09:53 31.12.01]

دلایل این همه بی توجهی کارکنان بالاخره چیست ؟

مهندس دل قوی, [09:54 31.12.01]

عدم مشاهده بازخوری از نظرات خود و شاید ترس از کارمند یاغی و سرکش معرفی شدن

خانم دکتر امیرآبادی, [09:55 31.12.01]

[In reply to مهندس احمدی]

آقای احمدی بیاید شرایطی را تصور کنید که در آن افراد مهارت لازم ارتباطی را ندارند، اصولا کسی در این بین مقصر نیست، مشکل از عدم مهارت است

خانم دکتر عبدی, [09:55 31.12.01]

[In reply to آقای فتحی]

جناب مهندس فتحی مدیران موفق در عرصه بهره وری به شکل مداوم در حال ارتقا سطح مهارتها و یادگیری پرسنل خود میباشند .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی, [09:55 31.12.01]

عدم توانمندی بودن کارمندان نیز در اینکه سکوت سازمانی تشدید شود بی اثر نیست

خانم دکتر امیرآبادی, [09:56 31.12.01]

[In reply to مهندس دل قوی]

اگر به نظرات اهمیت داده شود افراد می آموزند که نظرشان را بیان کنند

آقای فتحی, [09:56 31.12.01]

شاید در این میان قصور مدیران بیشتر باشد چرا که آنها منابع و اختیارات بیشتری دارند

خانم دکتر امیرآبادی, [09:56 31.12.01]

[In reply to مهندس دل قوی]

گاهی هم سکوت از عدم اعتماد به نفس و عدم آگاهی کافی است

آقای فتحی, [09:57 31.12.01]

خانم دکتر عبدی

محمد سیاوشی, [09:57 31.12.01]

خیلی وقتها این مدیر ارشد خود نیز با چنین برخوردی از سوی مدیران عالی خود نیز مواجه است

آقای فتحی, [09:58 31.12.01]

بهر روی ساختار مدیریت دچار مشکل است

خانم دکتر عبدی, [09:59 31.12.01]

در صورتی که مدیران یک سازمان در دوره های آموزشی مفید اثر بخش و مبتنی بر مهارتهای شناختی هیجانی و رفتاری خاص شرکت نکنند و این مهم را برای کارکنان خود فراهم نیاورند امکان افزایش بهره وری خود و سازمان یا واحد تحت نظارت خود را نخواهند داشت

خانم دکتر امیرآبادی, [09:59 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بهترین راه بررسی سکوت سازمانی آن است که مدیران از خود بپرسند، آخرین بازخوردی که به کارکنان دارند چه زمانی بوده است، در مقابل آن چه کردند؟ آخرین پیشنهادی که دریافت کردند چه زمانی بوده است

آقای فتحی, [10:00 31.12.01]

شاید موضوع ارتقا بهره وری مدیریت باعث ایجاد شرایط مناسب برای مشارکت بشود

خانم دکتر امیرآبادی, [10:01 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر عبدی]

این مهارتها قابل یادگیری است و این جای خوشحالی دارد

مهندس خناری, [10:01 31.12.01]

شب خوش

خانم دکتر امیرآبادی, [10:01 31.12.01]

مدیرانی که در ارتباطات خود از هوش هیجانی استفاده میکنند به رفع این معضل کمک میکنند

خانم دکتر عبدی, [10:02 31.12.01]

آموزش مهارت تفکر انتقادی به مدیران جهت استفاده از افکار و نظرات کارکنان و گرفتن بازخورد و اطلاعات مداوم یکی از راههای گریز از سکوت سازمانی است

خانم دکتر امیرآبادی, [10:03 31.12.01]

آموزش مهارتهای ارتباطی، نحوه صحیح بازخورد، شناسایی رفتار، درک رفتار سازمانی همه میتواند مفید باشد

مهندس احمدی, [10:04 31.12.01]

کمی دوستان بر پارامترهایی مانند تبعیض در شایسته سالاری - حقوق و عوامل فیزیکی و مادی هم توجه نمایند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس میرشفایی، [10:05 31.12.01]

بنابراین باید به فرهنگ یادگیری در سازمان های ما بها داده شود.

خانم دکتر عبدی، [10:05 31.12.01]

گاهی مدیر مربوطه خود به اثرات مخرب مدیریتییش آگاه نیست و تنها به خاطر نداشتن مهارت تفکر انتقادی و سیستماتیک افراد زیردست را به سوی سکوت سازمانی پیش میبرد

آقای فتحی، [10:05 31.12.01]

این مهارتها نهایتا تا چه میزان باید ایجاد شود و کافیسست ؟

خانم دکتر خاکزاد، [10:06 31.12.01]

سلام به همه دوستان

یکی از راه های بررسی سکوت سازمانی، عارضه یابی این موضوع از طریق مصاحبه فردی با پرسنل است.

معمولا افراد ترجیح میدهند با افراد غریبه در سازمان صحبت کنند تا مدیر خود ما در چند پروژه، بصورت مشاور برون سازمانی با پرسنل مصاحبه هدفمند داشتیم و خروجی این مصاحبه ها، که زمان زیادی هم صرف انجام آن شد، لیستی از مشکلات سازمان و دلایل سکوت پرسنل بود

خانم دکتر عبدی، [10:06 31.12.01]

یکی از معضلات جامعه کنونی عدم شایسته سالاری است

مهندس رحام، [10:07 31.12.01]

نمونه پرسشنامه سکوت سازمانی:

خانم دکتر عبدی، [10:07 31.12.01]

[In reply to آقای فتحی]

به نظر من در رابطه با مدیران مهارتها باید در سطوح بالا وجود داشته باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر امیرآبادی, [10:08 31.12.01]

[In reply to] مهندس احمدی

موافقم. اما به نظرم سیستم پاداش الزاما مادی نیست. همانطور که ابتدای بحث گفتم افراد متفاوتند و پاداش ها هم متفاوتند

خانم دکتر امیرآبادی, [10:08 31.12.01]

[In reply to] خانم دکتر خاکزاد

بطور کلی ناظر برون سازمانی همیشه معضلات را بهتر میبینند

مهندس احمدی, [10:08 31.12.01]

پس عوامل مادی و معنوی

خانم دکتر امیرآبادی, [10:09 31.12.01]

[In reply to] مهندس احمدی

بطور کلی یکی از معضلات ما نداشتن مدل شایستگی مناسب است

خانم دکتر عبدی, [10:10 31.12.01]

یکی دیگر از دلایل سکوت سازمانی این است که پرسنل تعلق خاطر لازم به سیستم را ندارد و چون سیستم را پاسخگوی نیازها و در جهت دفاع از حقوق خود نمیبینند لزومی به همراهی و همکاری بیشتر با سیستم ندارد .

خانم دکتر امیرآبادی, [10:10 31.12.01]

ما در سازمانها نمیدانیم خوب یعنی چه؟

مهندس رحام, [10:10 31.12.01]

دقیقا مدل شایسته سالاری در نظام سازمانی

خانم دکتر خاکزاد, [10:11 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اینکه مدیران قبول کنند ناظر یا مشاور برون سازمانی ، مدت مشخصی رفتار مدیر و پرسنل را بررسی و تحلیل کند، بعضا مورد علاقه مدیران نیست

خانم دکتر امیرآبادی, [10:11 31.12.01]

[In reply to] مهندس رحام

ما نمیدانیم شایسته چیست. مدل شایستگی نداریم

خانم دکتر امیرآبادی, [10:12 31.12.01]

[In reply to] خانم دکتر خاکزاد

همیشه در مقابل تغییر مقاومت وجود دارد

خانم دکتر عبدی, [10:12 31.12.01]

[In reply to] خانم دکتر خاکزاد

در صورتی که این روش بهترین روش برای ارزیابی نقاط ضعف و قوت سازمان میباشد

خانم دکتر عبدی, [10:12 31.12.01]

[In reply to] خانم دکتر امیرآبادی

دوستان به واقع شایسته چیست ؟

خانم دکتر خاکزاد, [10:13 31.12.01]

هرچقدر تعامل بین مدیر و پرسنل بیشتر شود پرسنل بیشتر احساس امنیت و تعلق خاطر به سازمان خواهند داشت و در نتیجه کم کم راحت تر نظر میدهند، در بحث ها شرکت میکنند و مشکلات و میایل را مطرح میکنند

خانم دکتر امیرآبادی, [10:13 31.12.01]

همراهان محترم با توجه به اینکه زمان بحث به اتمام رسیده است و ممکن است نوتیفیکیشن ها آزاردهنده باشد پیشنهاد میکنم زمان دیگری برای بحث در نظر بگیریم

مهندس رحام, [10:13 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سکوت یکی از عارضه ها در رفتار سازمانیست
کجا در کدام سازمان رفتار سازمانی نوین تعریف شده؟؟؟
چه عواملی شاخص های شایسته سالاری هست

خانم دکتر امیرآبادی, [10:14 31.12.01]

In reply to خانم دکتر عبدی]

طراحی competency model بر مبنای استراتژی است

آقای فتحی, [10:15 31.12.01]

اصولا توجه داشته باشیم که هر چقدر مقاومت در مقابل تغییر بیشتر باشد تلاش بیشتر در ادامه
اصلاح نتایج خوبی خواهد داشت

خانم دکتر عبدی, [10:17 31.12.01]

برای استقبال از تغییر باید از مدیران برونگرا بهره جست که با شجاعت بیشتری به سمت تغییرات و
تازه ها حرکت میکنند

خانم دکتر عبدی, [10:17 31.12.01]

[Forwarded from آقای فتحی]

اصولا توجه داشته باشیم که هر چقدر مقاومت در مقابل تغییر بیشتر باشد تلاش بیشتر در ادامه
اصلاح نتایج خوبی خواهد داشت

آقای شریفی مطلق, [01:00 18.06.15]

سلام بر همه عزیزان, چون من تازه از سفر رسیدم لذا توفیق شرکت در گفتگو را نداشتم, ولیکن
مطالبی را به صورت مختصر و مفید عرض میکنم که شاید مفید واقع شود

آقای شریفی مطلق, [01:02 18.06.15]

شخصیت انسان دارای سه لایه است, درونی ترین لایه ان ناشی از ژنها و وراثت است, که معمولا
قابل تغییر نیست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای شریفی مطلق, [01:03 18.06.15]

محتوای لایه دوم, اعتقادات فرد است که انهم به سختی تغییر میکند

آقای شریفی مطلق, [01:04 18.06.15]

واما , لایه سوم که منظور نظر من است , ویژگیهای رفتاری فرد است که با آموزش و تربیت قابل تغییر است

آقای شریفی مطلق, [01:06 18.06.15]

به کرات شنیده ایم که یکی از معضلات کشور را در بی کفایتی و سو مدیریت میدانند, البته این نظر در اغلب مواقع درست است , ولی به نظر شما آیا هیچ مدیری علاقمند است که به بی کفایتی محکوم شود؟

آقای شریفی مطلق, [01:07 18.06.15]

مسلمما خیر
پس مشکل کجاست
دوست داشتم عزیزان به اشاره به حرفهای بعضا کلیشه ای , به ریشه های بروز این موضوع
میپرداختند,

آقای شریفی مطلق, [01:09 18.06.15]

واما , پس از اشاره به لایه های شخصیت فرد , به انواع شخصیت میپردازم , که عبارتند از شخصیتهای
برون گرا, درون گرا, منفعل , هیجان خواه و غیره

آقای شریفی مطلق, [01:10 18.06.15]

مشکل اساسی اینست که هنگام انتخاب یک مدیر به ویژگیهای شخصیتی وی نمیپردازند

آقای شریفی مطلق, [01:13 18.06.15]

یک شخص درون گرا را در یک پست پر هیجان و اکتیو منصوب میکنند , توجه نمیشود که اصولا و ذاتا
این فرد به درد این مسولیت نمیخورد, مثلا یک فرد درون گرا را در مدیریت یک مرز زمینی یا دریایی
منصوب میکنند, جایی که هر لحظه احتمال بروز یک حادثه و ضرورت تصمیم گیری سریع پیش میاید,

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای شریفی مطلق, [01:18 18.06.15]

یا مثلاً یک ادم هابیر اکتیو و برون گرا را در یک مسند ی که نیاز به یک مدیر ایستگاهی، آرام ، با وقار و متفکر میخواهد، میگذارند که بر اساس روحیات خاص خودش با تصمیمات عجولانه سیستم ان اداره را به هم میریزد

آقای شریفی مطلق, [01:20 18.06.15]

حال چاره چیست؟

بهترین کار اینست که قبل از انتصاب افراد ویژگیهای شخصیتی انها توسط تستهای مربوطه ارزیابی شود، کاری که کشورهای پیشرفته از چهل سال پیش اجرا میکنند

آقای شریفی مطلق, [01:22 18.06.15]

به اعتقاد صاحب نظران علوم رفتاری، استاندارد ترین تست ، تست disc است که برای اطلاع بیشتر عزیزان یک کلیپ برایتان ارسال میکنم ، مشاهده کنید،

آقای شریفی مطلق, [01:26 18.06.15]

به نظر من اگر مدیر به درستی انتخاب شود ، هیچ کارمندی جرات انفعال و بی تفاوتی و به قول شما عزیزان سکوت را نخواهد داشت، چون لازمه کار کردن با ان مدیر شایسته، همراهی و به روز بودن کارمند میباشد.

پایان بخش اول

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شروع بخش دوم :

مهندس فتحی, [21:21 31.12.01]

با سلام به کلیه اساتید محترم و خیر مقدم خدمت اعضای تازه وارد شده با توجه به اینکه همه ی ما میدانیم که در این مدت که از فعالیت این گروه میگذرد کار و فشار زیادی بر عهده ی جناب سیاوشی عزیز بوده است بنده از ایشان درخواست کردم اجازه بدهند بنده امشب در خدمت اعضا باشم و ایشان در نقش یک عضو شرکت کننده نقش ایفا کنند تا کمی هم ایشان از فایده و بهره این گروه از این منظر منتفع شوند

مهندس فتحی, [21:22 31.12.01]

انشالله که اساتید محترم مشارکت نمایند و بنده را پیش ایشان رو سفید کنند

مهندس ملایری, [21:23 31.12.01]

با سلام و احترام خدمت جناب فتحی و جناب سیاوشی.

مهندس خناری, [21:25 31.12.01]

سلام چگونگی برون رفت از این پدیده از توجه به مسایل رفتاری در سطح فردی، گروهی و سازمانی گرفته تا توجه مدیران به سازمان، ساختار و چگونگی سازماندهی، استقرار رویه های مناسب تصمیم گیری را در بر میگیرد .

مهندس خناری, [21:26 31.12.01]

تغییر در ساختار سازمانی در واقع توجه به عدم تمرکز پایین بودن پیچیدگی عمودی کاهش رسمیت و تمرکز زدایی از اهم این تغییر است

مهندس خناری, [21:28 31.12.01]

هرچه رسمیت و سلسله مراتب کمتر باشد سبب تسهیل بیشتر مشارکت کارکنان و دادن آزادی عمل می گردد و این امر بر کاهش سکوت سازمانی موثر است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس ملایری, [21:29 31.12.01]

جناب آقای فتحی خواهش می کنم ابتدا و قبل از شروع بحث امشب يك نتیجه گیری کلی از بحث گذشته و آسیب شناسی پدیده سکوت سازمانی داشته باشیم تا حول محوری یکپارچه تمرکز کنیم و انشالله نتیجه بهتری از گفتگوی امشب بگیریم

مهندس رحام, [21:29 31.12.01]

امیدوارم در کشورمان مدیران ارشد از مشاوره متخصصین آسیب شناس و عارضه یاب استفاده کنند

مهندس کیوان, [21:30 31.12.01]

جناب فتحی، در مباحث قبلی اساتید بزرگوار در رابطه با تعاریف و مفهوم سکوت سازمانی و اثرات مخرب آن بحث نمودند. در واقع صورت مشکل مطرح گردیده، اگر موافق باشید بحث امشب با تمرکز بر راه کارها باشد.

مهندس رحام, [21:30 31.12.01]

دومین موضوع پذیرش تکثر ارا در سازمانها ست

مهندس خناری, [21:30 31.12.01]

دوم عدالت در سازمان مدیران باید اطمینان بدهند که تصمیمات آنها بدون تعصب و بر مبنای مشورت و اطلاعات درست است

خانم فاریابی, [21:30 31.12.01]

سلام به همگی. تصویری که آقای ملایری ارسال کردند حاوی نکات مهمیه. و میتونه هدایتگر شیوه های مدیریتی باشه.

مهندس فتحی, [21:32 31.12.01]

با توجه به مبحث جلسه اول سعی شد با استفاده از خرد جمعی اساتید در رشته های مختلف به موضوع سکوت سازمانی پردازیم و تعریف مبسوط از ارایه شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم فاریابی, [21:33 31.12.01]

کارکنان و البته همه آحاد جامعه تشنه احترام و تاثیر پذیر از آن هستند. مدیر یا سیستمی که به اعضایش ارج بذاره و شان انسانی رو مقدم بر حرفه و کار بدونه، در کار هم نتایج مثبتی میگیره.

مهندس فتحی, [21:33 31.12.01]

در این جلسه سعی بر این است که راهکار های برون رفت از این شرایط ارایه شود

مهندس خناری, [21:34 31.12.01]

توسعه فرهنگ سازمانی یادگیرنده و یاددهنده نیز میتواند علاقه کارکنان در ابراز نظر و اطلاعات و تسهیم دانش خود را در سازمان تسهیل سازد

مهندس باقری بنادر, [21:35 31.12.01]

اگر بتوان عواملی را که منشا ایجاد سکوت سازمانی توسط مدیران سازمان است از بین برد میتوان این عارضه را در سازمان کنترل نمود

مهندس رحام, [21:36 31.12.01]

سوابق و پیامدهای اقدامات و سکوت سازمانی:
بررسی تجربی ماریا واکوالا - دیمیتري بوراداس
گروه مدیریت سازمانی ، فن آوری و کسب و کار دانشگاه آتن

مهندس باقری بنادر, [21:36 31.12.01]

عواملی که در سمت چپ این چارت موجودند، چارت برگرفته از همان مقاله ایست که خانم امیرآبادی قرار دادند در گروه

مهندس کیوان, [21:37 31.12.01]

در رابطه با دلایلی که به عنوان ریشه سکوت سازمانی مطرح گردیده، راه کارهای اجرایی که کمترین تبعات منفی بر کارکنان داشته باشد چه مواردی می تواند باشد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری، [21:38 31.12.01]

فراهم نمودن احساس امنیت برای کارکنان تشویقوتشکر از آنها چه در هنگام انتقاد و چه در هنگام پیشنهاد باعث میشود آنها احساس کنند در عمل حق اظهار نظر دارند

مهندس فراهانی، [21:38 31.12.01]

راه کارهای کاهش پدیده سکوت سازمانی:

1. اتخاذ تصمیم ها به صورت گروهی و اهمیت دادن به گروه ها و کمیته های کاری در سازمان.
2. تشکیل کارگاههای آموزشی مهارتهای برقراری ارتباط برای مدیران و سرپرستان
3. تغییر فرهنگ سازمان ها در جهت سازمان های یادگیرنده و یادگیری سازمانی
4. شناسایی توانمندی ها و قابلیت های افراد و استفاده از آنها در امور اجرایی و تصمیم گیری
5. استقرار نظام پاداش دهی مناسب برای نظریات و پیشنهادهای خلاق.
6. شناسایی ویژگی های فردی و شخصیتی افراد برای واگذاری مسولیت به آنها.
7. تدوین این نامه هایی برای حمایت از نظریات کارکنان و تشویق کارکنان به ارائه نظرات.

سکوت سازمانی پدیده ای است که در آن کارکنان سازمان به علل مختلف از اظهار نظر در مورد مسایل سازمان خودداری کرده و سکوت اختیار می کنند. سکوت یک علامت بسیار مهم بیماری، استرس، پیری، افسردگی و یا ترس در سازمان به شمار میرود و مدیران باید در اولین فرصت عامل آن را ردیابی و برطرف نمایند. بی توجهی به این موضوع میتواند سبب اتفاقات وخیم تر و حتی مرگ سازمان شود. مهمترین علل سکوت سازمانی عبارتند:

۱- ترس از عواقب اظهارنظرها مشتمل بر تنبیهات، مرگ، بی نصیب بودن از امتیازات، برکناری از سمت و پست سازمانی و....

۲- ترس از بی توجهی مدیر ارشد و بلا استفاده ماندن نظریات و ایده ها. در بدترین حالت مدیران ممکن است حتی نظریات ارائه شده را نخوانند و در بهترین حالت ممکن است مدیر ارشد این نظریات را بخواند؛ ولی با دلایل ناکافی یا مصلحت های غیر قابل توجه؛ اقدام به رد ایده ارائه شده بنماید.

۳- بدون پاداش گذاشتن ایده ها. وقتی که سازمان برای ایده های ارائه شده که مورد استفاده هم قرار گرفته و اثر بخش بوده اند؛ پاداشی پرداخت نمی کند. همان گونه که می بینید احساس ترس و ناامنی؛ مهمترین علت سکوت در سازمان تلقی میگردد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

۴- شکل بسیار بدتر سکوت سازمانی وقتی است که کارکنان سازمان به ظاهر فعال و پر سر و صدا هستند ولی آنها از اظهارنظرهای واقعی و اقدامات مناسب و کارشناسی شده خودداری می کنند؛ و در برخوردها چیزی را می گویند یا کاری را انجام میدهند که مدیر ارشد سازمان می خواهد.

متخصصان علم مدیریت از پدیده سکوت سازمانی با عباراتی چون خطرناک یا مضر نام می برند. با توجه به نوع انگیزه کارکنان سکوت در سازمانها به ۳ دسته زیر قابل تقسیم بندی است:

- ۱- سکوت مطیع : انگیزه این نوع سکوت کناره گیری، تسلیم بودن و رضایت دادن به هر چیزی است.
- ۲- سکوت تدافعی : انگیزه این نوع سکوت خود حفاظتی است؛ یعنی علت سکوت کارمند در سازمان ترس است.
- ۳- سکوت دوستانه: انگیزه این نوع سکوت؛ علاقه به دیگران و ایجاد فرصت برای نشر یک مساعی می باشد.

دلایل سکوت مطیع :

- ۱- باور داشته باشد که صحبت کردن بی فایده است .
 - ۲- از توانایی های شخصی خود برای نفوذ در شرایط، نا مطمئن باشند.
- دلایل سکوت تدافعی :

- ۱- به دلیل اشفته شدن افراد
 - ۲- ایجاد پیامد های منفی برای خود فرد.
- دلایل سکوت دوستانه :

- ۱- سود بردن از نظرات دیگران
 - ۲- خودداری از ارائه اطلاعات به دلایل سری و محرمانه بودن
- عوامل ایجاد کننده سکوت سازمانی :

اما پدیده سکوت سازمانی پدیده ای چند بعدی است و از چند جهت قابل بررسی می باشد. از جمله می توان دلایل و عوامل سکوت سازمانی به شرح زیر دسته بندی نمود:

- ۱- عوامل مدیریتی
 - ۲- عوامل سازمانی و محیطی
 - ۳- عوامل گروهی
 - ۴- عوامل فردی
- عوامل مدیریتی:

- ۱- باورهای ضمنی مدیران نسبت به سکوت سازمانی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

۲- اقدامات مدیریتی

۳- سبک رهبری مدیریت سازمان

۴- ترس از بازخورد منفی

۵- تفاوت‌های جمعیت شناختی مابین کارکنان و مدیران

۶- ایجاد جو بی اعتمادی و سوء ظن در سازمان

عوامل سازمانی :

۱- سکون شغلی

۲- سیاست ها و ساختارهای سازمانی

۳- فقدان مکانیزم باز خورد از پایین به بالا

۴- تصمیم گیری متمرکز

عوامل فرهنگی، اجتماعی و گروهی :

۱- هم‌نوایی با جمع (انطباق با گروه)

۲- گروه اندیشی

۳- اثر بخشی فرهنگ آداب و رسوم خانواده بر نحوه ارتباط فرزندان با بزرگتر ها.

عوامل فردی :

۱- حفظ موقعیت کنونی

۲- بی اعتمادی و بد بینی به مدیر

۳- احساس ناتوانی در ایجاد تغییر

۴- ترس از ارائه نظرات و بیان مشکلات

۵- مصلحت اندیشی

پیامد های سکوت سازمانی:

۱- محدود شدن داده ها و اطلاعات

۲- عدم تجزیه و تحلیل ایده ها و دلیل های تصمیم گیری

۳- کاهش اثر بخشی تصمیم گیری

۴- کاهش توانایی سازمان برای شناسایی و اصلاح اشتباهات

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

۵- تضعیف تعهد و عرق سازمانی و اعتماد کارکنان

۶- احساس عدم کنترل کارکنان

۷- کاهش انگیزش کارکنان و افزایش نارضایتی

۸- ناهماهنگی شناختی کارکنان

۹- کاهش مشارکت و خلاقیت در بین کارکنان

مهندس باقری بنادر, [21:38 31.12.01]

[In reply to] خانم دکتر امیرآبادی

سلام خانم امیرآبادی، آیا اینکه بگوییم کنترل و رفع سکوت سازمانی تنها از طریق اصلاح مدیریت ارشد سازمان قابل انجام است، گزاره درستی نی باشد؟

مهندس ملایری, [21:40 31.12.01]

دوستان عزیز به نظرم بهتره حقایق موجود را برای برون رفت از این معضل مطرح نمایم و از طرح مسایل و مواردی که در جامعه کاری ایران کاربردی نیستند اعم از کم کردن سلسله مراتب و رسمیت... و یا نظریه های غیر بومی جامعه ایرانی خودداری کنیم چرا که عملا دستیابی به آنها چندان ممکن نیست

خانم دکتر امیرآبادی, [21:40 31.12.01]

ترس از عواقب نظرات، بدون پاداش گذاشتن ایده ها، ترس از بی توجهی مدیران از دلایل سکوت سازمانی است

مهندس فتحی, [21:40 31.12.01]

بنده عذر خواهی میکنم اینترنتم با من یاری نکرد هر چند اساتید بسیار خوب مشارکت فرمودند و از این بابت سپاس گذارم

مهندس خناری, [21:40 31.12.01]

تشکیل کمیته فنی در خصوص ارزش تعرفه در گمرک ایران وبه خصوص مباحث فنی ترانزیت در دفترمان از نمونه های بارز خروج از این پدیده است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای ملکی صادقی, [21:41 31.12.01]

با سلام از نظر بنده محترم شمردن نقد در یک سازمان نمونه کوچکی از وضعیت جامعه و قدرت تحمل همدیگر و مناسبات طبیعی مردم است. در واقع این فرهنگ و تاریخ یک ملت است که نوع رفتار آنها را جهت می دهد.

مهندس باقری بنادر, [21:42 31.12.01]

[In reply to مهندس خناری]

لطفا رابطه این دو مورد را بیشتر تشریح می کنید؟

مهندس رحام, [21:42 31.12.01]

با هدف بررسی سکوت سازمانی و تأثیر آن بر تعهد شغلی و رضایت شغلی در
موضوعات مقاله شامل

الف: بررسی فضای سکوت درک شده (نگرش مدیران عالی به سکوت، نگرش سرپرستان به سکوت و فرصت‌های ارتباطی) ، ب: ارزیابی رفتار سکوت‌آمیز کارکنان، ج: بررسی رضایت شغلی کارکنان و د: بررسی تعهد شغلی کارکنان می‌باشد.

مدیران بنگاه های اقتصادی، نهادها و سازمانهای اقتصادی و کسب و کار محور

مهندس خناری, [21:43 31.12.01]

دراین کمیته هریک از اعضا نظرات خود را اعلام و سپس جمع بندی می شود

مهندس کیوان, [21:43 31.12.01]

[In reply to مهندس ملایری]

در سازمانی که نظام پیشنهادات و نظرات از فیلتر مدیران میانی و مدیران ارشد عبور می کند، چگونه می توان با سکوت سازمانی مقابله کرد. این یک وضعیت عینی از شرایط حاکم بر سازمان ها و شرکت ها می باشد.

خانم دکتر امیرآبادی, [21:43 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بدترین شکل سکوت سازمانی کارکنانی هستند که به ظاهر فعال و پر سر و صدا هستند ولی از اظهارنظرهای واقعی و اقدامات مناسب خودداری کرده و صرفاً کاری را انجام میدهند که به آنها ارجاع شده است

مهندس خناری, [21:44 31.12.01]

حتی افراد می توانند نظر خود را به عنوان مخالف و اقلیت مطرح کنند

آقای ملکی صادقی, [21:45 31.12.01]

از نظر ویل دورانت مفهوم آزادی برای یک انسان آمریکایی و روسی ممکن است متفاوت باشد . (لذات فلسفه) ترجیح سکوت به بیان مساله در یک سازمان بیشتر ریشه در فرهنگ دارد

مهندس فتحی, [21:45 31.12.01]

با توجه به اینکه اساتید محترم با توجه به تجارب ذیقیمتشان قطعاً با این پدیده برخورد داشته اند و راهکارهایی پیشنهاد میدهند. خواهش بنده اینست که خانم دکتر ایرآبادی یک راهکار یا راهکارهای تئوریک این پدیده را ارایه بدهند تا بعد با تجارب و پیشنهاد اساتید تطبیق دهیم

خانم دکتر امیرآبادی, [21:46 31.12.01]

هفته پیش بیان شد که سکوت سازمانی سه نوع است: سکوت مطیع، سکوت تدافعی، سکوت دوستانه

مهندس فراهانی, [21:47 31.12.01]

جسارتاً باید سازمان قبول ودرک این کمیته و خروجی را داشته باشد چرا که ما می بینیم کارگروههای تخصصی زیادی تشکیل میشود و خروجی های خوبی هم استخراج می شود اما آنچه قابل مشاهده است اکثر این کارگروهها تشریفاتی است مانند خیلی از سمینارها و کنفرانسها به نظر راس هرم باید قبول کند از این مشاورها استفاده کنند تا تاثیر آن هویدا شود

مهندس خناری, [21:47 31.12.01]

توجه واستناد به مواد قانونی در اظهارنظر می تواند واکنش منفی مدیر را کاهش داد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر امیرآبادی, [21:47 31.12.01]

دلیل سکوت مطیع: باور به اینکه صحبت بی فایده است، نامطمین بودن از کیفیت نظرات شخصی

خانم دکتر امیرآبادی, [21:49 31.12.01]

دلایل سکوت تدافعی: آشفتن شدن افراد، ایجاد پیامد منفی برای خود فرد

خانم دکتر امیرآبادی, [21:49 31.12.01]

دلایل سکوت دوستانه: سود بردن از نظرات دیگران، خودداری از ارائه اطلاعات به دلیل محرمانه بودن

مهندس خناری, [21:50 31.12.01]

خوشبختانه چون کمیته برپایه مواد قانون امور گمرکی و سایر قوانین است دخالت فردی و سلیقه ای مدیر بسیار پایین است

خانم دکتر امیرآبادی, [21:50 31.12.01]

سکوت را باید از چند بعد بررسی کرد: عوامل مدیریتی، عوامل محیطی، عوامل گروهی، عوامل فردی

مهندس فتحی, [21:50 31.12.01]

خانم دکتر آیا سکوت مطیع بنوعی به بدلیل کمبود دانش و تسلط پرسنل است که بنوعی اشاره به عدم آگاهی از قوانینی دارد که جناب خناری فرمودند ؟

آقای عبدالخانی, [21:51 31.12.01]

دوستانی که با پدیده سکوت سازمانی در سازمان های کشورمان مخالفند، لطفا با استدلال بفرمایند که سکوت سازمانی چیز بدی است

خانم دکتر امیرآبادی, [21:51 31.12.01]

[In reply to] مهندس فتحی

سکوت مطیع در دو حالت رخ میدهد بی نتیجه بودن نظرات که منجر به نوعی پرخاشگری منفعل میشود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [21:52 31.12.01]

بیان نظرات بی نام ویا بانام استعار مثل صندوق پیشنهادات وانتقادات میتواند روشی برای کاهش این پدیده باشد

خانم دکتر امیرآبادی, [21:52 31.12.01]

از سوی دیگر هم کارمندان با اعتماد به نفس کم نیز سبب سکوت میشوند

خانم دکتر امیرآبادی, [21:52 31.12.01]

[In reply to مهندس خناری]

این روش سبب باز شدن کانالهای بازخورد میشود

مهندس فتحی, [21:53 31.12.01]

سلام بزرگوار. امید است استدلالهای قابل قبولی در ادامه بحث دریافت بفرمایید

آقای عبدالخانی, [21:53 31.12.01]

چشم.من منتظر می مانم

آقای عبدالخانی, [21:54 31.12.01]

چون بر خلاف همه اساتید محترم معتقدم که سکوت سازمانی در کشورمان پدیده منفی نیست

مهندس فتحی, [21:55 31.12.01]

آیا سکوت سازمانی راهکار های قطعی و استانداردی دارد یا باید مطالعه موردی شود ؟

خانم دکتر امیرآبادی, [21:55 31.12.01]

عوامل مدیریتی سکوت سازمانی :باورهای ضمنی مدیران نسبت به سکوت، اقدامات مدیریتی، سبک رهبری استبدادی، ترس از بازخورد منفی، ایجاد جو بی اعتمادی و سو ظن در سلزمان

مهندس خناری, [21:55 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به هر حال همه آنها زمانی اثرگذار خواهد بود که مدیران میانی و عالی سازمان این مشکل را باید درک کنند و در واقع فرهنگ سازی شود

مهندس فراهانی, [21:56 31.12.01]

[In reply to] خانم دکتر امیرآبادی]

خانم دکتر با سلام بنده شخصا چنین چیزی لمس کرده ام آنچه در سازمان مد نظر ما با چنین عملی گذشته عدم اجازه دادن به شرکت در کمیتهها و توسط کارشناسان هست و بیشتر مدیر پروری هست و گاهی نیز حتی نظریهها و فعالیت های کارگروهها به سخره گرفته میشود

مهندس میرشفایی, [21:56 31.12.01]

بنظر میرسد در حال حاضر دوره مدیریت فرماندهی بسر رسیده و مدیران سازمان ها باید در قالب یک مربی در سازمان خود، نقش ایفا نمایند.

خانم دکتر امیرآبادی, [21:56 31.12.01]

عوامل سازمانی سکوت : سکون شغلی، سیاستهای سازمان، فقدان مکانیزم بازخورد از پایین به بالا، تصمیم گیری متمرکز

خانم هومانی, [21:57 31.12.01]

می توان پیشنهادات زیر را برای کاهش سکوت در سازمانها ارائه کرد:

۱- استقرار نظام پاداش دهی مناسب برای نظرات و پیشنهادات خلاق؛

۲- استقرار سیستم تربیون آزاد بدون کوچکترین استرس و نگرانی و ترس از بیان آزاد عقاید؛

۳- شناسایی توانمندی ها و قابلیت های افراد و استفاده از آنها در امور اجرایی و تصمیم گیری؛

۴- کاهش تمرکز سازمانی و تفویض اختیار؛

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

۵- شناخت ویژگیهای فردی و شخصیتی افراد جهت واگذاری مسئولیت به آنها؛

۶- تشکیل کارگاههای آموزشی روابط عمومی و برقراری ارتباط؛

۷- تدوین آئین نامه‌هایی برای حمایت از نظرات کارکنان؛

۸- تغییر فرهنگ سازمان در جهت دستیابی به موقعیت سازمانهای یادگیرنده و یادگیری سازمانی؛

۹- برقراری برنامه بهبود مدیریت منابع انسانی؛

۱۰- ایجاد امنیت شغلی برای کارکنان و کاهش جو ترس و هراس از انتقاد؛

۱۱- ایجاد سیستم بازخورد مثبت و منفی توامان.

۱۲- استقرار سیستم آموزش کارکنان برای همگام بودن با تکنولوژی و فن آوری های روز دنیا.

مهندس فتحی, [21:57 31.12.01]

آیا کانالهای بازخورد باید بروکراتیک و سنتی مثل صندوق پیشنهادات باشد یا سیستماتیک ؟

خانم دکتر امیرآبادی, [21:57 31.12.01]

[In reply to مهندس فراهانی]

دقیقا، عدم وجود تصمیم مشارکتی یکی از دلایل میتواند باشد

مهندس ملایری, [21:58 31.12.01]

[In reply to مهندس فتحی]

سالهاست که این مدل بکار گرفته شده است و عدم کارایی آن کاملا هویداست

مهندس فتحی, [21:58 31.12.01]

سلام خانم هومانی گرامی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر امیرآبادی, [21:58 31.12.01]

عوامل فرهنگی سکوت :همنوایی با جمع، گروه اندیشی، فرهنگ

مهندس فراهانی, [21:59 31.12.01]

[In reply to خانم هومانی]

سرکار خانم هومانی سپاس به شرطی که فرهنگ سازمانی پذیرای این موارد ارایه گردیده باشد

خانم دکتر امیرآبادی, [21:59 31.12.01]

با توجه به دلایل سکوت باید به ارایه راهکار پرداخت

مهندس حمدالهی, [21:59 31.12.01]

ایجاد امنیت شغلی برای کارکنان و کاهش جو ترس و هراس از انتقاد میتواند نقش مهمی در جلوگیری از سکوت سازمانی داشته باشد

مهندس کیوان, [21:59 31.12.01]

[In reply to مهندس ملایری]

به خصوص زمانی که افراد و تیم رسیدگی کننده به نظرات و ارا، خود از عوامل ایجاد سکوت هستند.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:00 31.12.01]

فراموش نکنیم در سکوت مدیریت، فرهنگ و حتی خود کارمندان نیز دخیل هستند

خانم فاریابی, [22:00 31.12.01]

یه پیشنهاد آموزش دیدن مدیران هست.

مهندس خناری, [22:00 31.12.01]

این روش سبب باز شدن کانالهای بازخورد میشود رالطفا بیشتر توضیح دهید یعنی باعث برون رفت از سکوت نمی شود؟

مهندس حمدالهی, [22:00 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دقیقا

مهندس فتحی, [22:01 31.12.01]

آیا سکوت سازمانی میتواند خود بخشی از فرایند تعالی سازمان باشد ؟ شاید نظر جناب استادی که مخالف با منفی بودن سکوت سازمانی بود نیز همین است ؟

خانم دکتر امیرآبادی, [22:01 31.12.01]

[In reply to مهندس حمدالهی]

در کنار اینها باید آموزشهای لازم در جهت نحوه ارایه صحیح بازخورد نیز ارایه شود

مهندس میرشفاپی, [22:01 31.12.01]

افراد در سازمانها باید حس کنند که صاحب ومالک مشاغل خود هستند ودر گردش امور نقش دارند.

خانم فاریابی, [22:01 31.12.01]

مدیران باید هم آموزش ببینند. و هم وادار بشن که در مورد مجموعه تحت پوشش خود تجربیات عملی آسمون بنویسن!

خانم دکتر امیرآبادی, [22:01 31.12.01]

[In reply to مهندس فتحی]

من به شخسه مزیتی در سکوت نمیبینم

خانم فاریابی, [22:01 31.12.01]

عملی اشون

مهندس باقری بنادر, [22:01 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر امیرآبادی]

کدام بخش از سازمان باید راهکار ارایه دهد؟مدیرانی که خود منشا ایجاد سکوت سازمانی هستند میتوانند راهکارها را اجرا نمایند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس ملایری, [22:02 31.12.01]

[In reply to خانم فاریابی]

پیشنهاد خوبیه اما غالباً به محض تمام شدن کلاس ها باز به شیوه خودشان رفتار می کنند و فقط از بخشی از مطالب آموزشی در جهت اهداف و سلیقه های شخصی خودشان استفاده می کنند

مهندس حمدالهی, [22:02 31.12.01]

به نظرم تفویض اختیار به کارمندان هم می تواند مفید باشد

خانم دکتر امیرآبادی, [22:02 31.12.01]

[In reply to مهندس باقری بنادر]

اغلب مشاوران در این خصوص بهتر عمل میکنند زیر سیستم دفاعی کمتری در مقابل آنها هست

آقای ملکی صادقی, [22:03 31.12.01]

کدام یک از انواع سکوت سازمانی در کشور ما بیشتر رایج است ؟

خانم دکتر امیرآبادی, [22:03 31.12.01]

[In reply to مهندس حمدالهی]

تفویض اختیار همراه با توانمند سازی

خانم فاریابی, [22:03 31.12.01]

برای همین میگم باید وادار بشن بنویسن که دارن چه می کنن و چه بازخوردی میگیرن.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:03 31.12.01]

[In reply to آقای ملکی صادقی]

من هر سه نوع را دیده ام، البته شدت شان متفاوت است.

مهندس فتحی, [22:04 31.12.01]

پس خارج شدن از این وضعیت خود یک فرایند و پروسه منظم و برنامه ریزی شده ای نیاز دارد ؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فراهانی, [22:04 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر امیرآبادی]

سر کار خانم به نظرم باید اول این فرهنگ سازی برای مدیران ارشد صورت بپذیرد چون اگر چنین بشود پویایی و شکوفایی رخ میدهد بطور عامیانه کارمندان رخصت بازی کردن در گردونه را پیدا می نمایند

خانم فاریابی, [22:04 31.12.01]

ما هیچ مجموعه مدونی از تجربیات مدیریتی نداریم و مدیران هم ملزم نبوده‌اند در مورد شیوه هاشون پاسخگو باشند.

مهندس فتحی, [22:04 31.12.01]

[Forwarded from آقای ملکی صادقی]

کدام یک از انواع سکوت سازمانی در کشور ما بیشتر رایج است ؟

خانم هومانی, [22:05 31.12.01]

[In reply to مهندس فراهانی]

به هر حال راهکارها همیشه در ارتباط با فرهنگ سازمان هستند و بایستی فرهنگ سازمانی هم ارتقا داده بشه تا راهکار موقر باشه

مهندس فتحی, [22:05 31.12.01]

[Forwarded from آقای عبدالخانی]

چون بر خلاف همه اساتید محترم معتقدم که سکوت سازمانی در کشورمان پدیده منفی نیست

مهندس خناری, [22:05 31.12.01]

به نظر سکوت تدافعی باتوجه به وضعیت اشتغال برای افراد در کشور بیشتر رایج است

خانم دکتر امیرآبادی, [22:05 31.12.01]

[In reply to مهندس فراهانی]

حتما باید فرهنگ سازی انجام شود و تمام راهکارها همراستا با فرهنگ هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس خناری, [22:05 31.12.01]
بخصوص برای قراردادی ها

مهندس فراهانی, [22:05 31.12.01]
[In reply to خانم هومانی]
دقیقا

مهندس فتحی, [22:05 31.12.01]
[Forwarded from خانم فاریابی]
ما هیچ مجموعه مدونی از تجربیات مدیریتی نداریم و مدیران هم ملزم نبوده‌اند در مورد شیوه هاشون پاسخگو باشند.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:06 31.12.01]
[In reply to مهندس فتحی]
چه سودی در سکوت مبینید؟

خانم هومانی, [22:06 31.12.01]
[In reply to خانم هومانی]
عرایض بنده جنبه عمونی داشت و از جنس مواردی هست که با یه تفرانسی در همه سازمانها جواب میده

مهندس فتحی, [22:06 31.12.01]
آیا عدم پاسخگویی مدیران خود عاملی برای این پدیده است ؟

مهندس میرشفایی, [22:07 31.12.01]
مدیر یک سازمان باید بتواند الهام دهنده، برانگیزنده و نیز به مجموعه خود گوش بسپارد.

مهندس فراهانی, [22:07 31.12.01]
سکوت سازمانی و ایجاد آن برای یکسری که دنبال شبکه های قدرت و.... هستند مفید است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر امیرآبادی, [22:07 31.12.01]

[In reply to مهندس فتحی]

روشهای مدیریتی را توضیح ندادن گاهی به فرد امکان نادیده گرفتن بازخورد را میدهد

خانم هومانی, [22:07 31.12.01]

[In reply to مهندس فتحی]

دقیقا وقتی مدیریت به هر دلیلی پاسخگو نباشه به تدریج کارکنان هم پا پس میکشند و مشارکت رو به حداقل میرسونن

مهندس خناری, [22:07 31.12.01]

تدافعی یک سکوت تعمدی است باینکه گزینه های بهتر را می داند ولی چون احساس ترس میکند سکوت میکند

خانم فاریابی, [22:07 31.12.01]

عدم پاسخگویی مدیران حداقل نتیجه اش بی قید شدن مدیران نسبت به عملکردشان میشه

مهندس فراهانی, [22:08 31.12.01]

چرا که استراتژیها و اهداف و... را فقط انها هدایت میکنند چه غلط چه درست

خانم دکتر امیرآبادی, [22:08 31.12.01]

[In reply to مهندس فراهانی]

این فایده سکوت نیست یکی از دلایل سکوت است

مهندس ملایری, [22:08 31.12.01]

می توان انتظار داشت که هر يك از ما در مسند هر يك از مدیرانی که منتقد کارهایشان هستیم قرار بگیریم به احتمال زیاد به زعم خودمان همان اشتباهات را مرتکب خواهیم شد و نگرش بالا به پایین، عدم تحمل نقد و آراء مخالف و برخورد سلبی با کارمندان منتقد و به اصطلاح زبان دراز را پیشه خواهیم کرد.. فقط ژست روشنفکری و نقد پذیری داریم البته تا زمانی که در مسند قدرت نیستیم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمدالهی, [22:09 31.12.01]
انتقاد سازنده با زبان درازی فرق میکند

مهندس باقری بنادر, [22:10 31.12.01]
[In reply to مهندس ملایری]

بله دقیقا...چون در آن پست هم مواجه با سکوت سازمانی از سمت نذیر ارشدتر میشویم

مهندس فتحی, [22:10 31.12.01]

دوره ی درمان این پدیده چقدر زمان میبرد ؟ مراقبت های عدم گرایش بعدی چیست ؟

مهندس ملایری, [22:10 31.12.01]

همه ی آن مدیرانی که در حال نقدشان هستیم با سیستم ها و جامعه پرسنلی پیچیده ای روبرو هستند و درک همه کارکنان و گوش دادن به حرفهایشان و نشان دادن بازخوردی در فراخور کار آسانی برایشان میست

خانم دکتر امیرآبادی, [22:11 31.12.01]

[In reply to مهندس حمدالهی]

دقیقا. بنده بخاطر همین آموزش را مهم میدانم

خانم دکتر امیرآبادی, [22:12 31.12.01]

[In reply to مهندس ملایری]

شنیدن انتقاد خود یک مهارت عظیم است

مهندس فراهانی, [22:12 31.12.01]

بنده پیشنهاد می دهم واقعیگرا باشیم تا تیوری گرا و تحلیل تیوری های مدیریتی. در همین جا هم بد نیست این علوم را به صورت تجربی تحلیل و اجرا کنیم

مهندس خناری, [22:12 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شاید اگر جنبه مثبت انرا بخواهیم ببینیم تا حدودی در سکوت نوع دوستانه برای تواضع و ایجاد فرصت برای اظهار نظر دیگران ویا حفظ منافع دیگران دیده شود.

مهندس حمدالهی, [22:12 31.12.01]

آموزش کاربردی

مهندس فتحی, [22:12 31.12.01]

شاید اگر کارکنان بصورت صحیح و بموقع احساس کنند که حرفشان شنیده میشود ما با ناهنجاری های این چنینی مواجه نشویم

مهندس حمدالهی, [22:12 31.12.01]

کارگاههای عملی و قرار گرفتن در شرایط مختلف

خانم دکتر امیرآبادی, [22:12 31.12.01]

[In reply to] مهندس فتحی]

بستگی به عمق موضوع دارد اما دوره های 6 ماهه علایم اولیه را از بین میبرد

خانم دکتر امیرآبادی, [22:14 31.12.01]

کار کردن روی فرهنگ و سعی در ایجاد ثبات در فرهنگ همیشگی باید باشد

مهندس فتحی, [22:14 31.12.01]

چه بخش هایی در مقابل درمان این پدیده بیشتر مقاومت میکنند و چه بخشهایی بیشتر همکاری میکنند ؟

مهندس خناری, [22:14 31.12.01]

مطمینا تا آموزش و فرهنگ سازی نباشد این پدیده و پیامدهای آن ریشه کن نخواهد شد

مهندس فتحی, [22:14 31.12.01]

[Forwarded from] مهندس حمدالهی]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کارگاههای عملی و قرار گرفتن در شرایط مختلف

خانم دکتر امیرآبادی, [22:14 31.12.01]

گاهی اشکال در این است که ما فکر میکنیم همه باید به فرهنگ نانوشته باور داشته باشیم و به آن عمل کنیم

مهندس حمدالهی, [22:15 31.12.01]

[In reply to مهندس فراهانی]

هم مهارت عظیم است و هم نشانه فرهنگ است

خانم دکتر امیرآبادی, [22:15 31.12.01]

[In reply to مهندس فتحی]

همیشه مدیران مقاومت بیشتری دارند

خانم دکتر امیرآبادی, [22:15 31.12.01]

[In reply to مهندس حمدالهی]

و هم نشانه آموزش

مهندس فتحی, [22:16 31.12.01]

آیا بازنگری در جذب نیروی انسانی میتواند یک راهکار باشد؟

مهندس خناری, [22:16 31.12.01]

به نظر مدیرانی که بی ضابطه در راس قرار بگیرند بیشتر مقاومت می کنند

مهندس کیوان, [22:16 31.12.01]

از آنجا که معمولاً انسجام لازم بین کارکنان در یک مجموعه وجود ندارد، به نظرم وجود یک حداقل روحیه پذیرش مقابله با سکوت سازمانی در بین مدیران ارشد از الزامات مقابله با این پدیده است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی, [22:16 31.12.01]

عرض سلام و ادب دارم خدمت مدیر محترم گروه و کلیه حاضران در بحث

مهندس حمدالهی, [22:16 31.12.01]

کاملا موافقم

مهندس میرشفایی, [22:17 31.12.01]

گوش دادن موثر، تایید احساس کارمند پس از شنیدن درد دله‌اودرک احساس اوست این شیوه برخورد، زیر دستان را هدایت می کند و به آنها احساس مسؤولیت و استقلال می دهد.

مهندس فتحی, [22:17 31.12.01]

سلام جناب دل‌قوی عزیز

مهندس فتحی, [22:18 31.12.01]

از انجا که معمولا انسجام لازم بین کارکنان در یک مجموعه وجود ندارد، به نظرم وجود یک حداقل روحیه پذیرش مقابله با سکوت سازمانی در بین مدیران ارشد از الزامات مقابله با این پدیده است.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:18 31.12.01]

[In reply to مهندس میرشفایی]

دقیقا این به روش هوش هیجانی است. این رفتار باید در کنار این باشد که به نظرات تا حدی عمل شود.

مهندس فراهانی, [22:18 31.12.01]

وقتی روح و فرهنگ سازمانی ایراد دارد تعویض نیرو چه تاثیری دارد نیروهای جدید هم بعد از مددتی دچار سرخوردگی و رکود و سکوت سازمانی می شوند

مهندس خناری, [22:19 31.12.01]

دکتر زارعی متین استاد دانشگاه تهران یکی از راههای برون رفت را برقراری برنامه های بهبود مدیریت منابع انسانی به لحاظ کارکرد جذب و استخدام افراد میدانند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر امیرآبادی, [22:19 31.12.01]

[In reply to مهندس کیوان]

توانایی ایجاد کار تیمی میتواند اثربخش باشد

خانم دکتر امیرآبادی, [22:19 31.12.01]

اگر دوستان اجازه دهند من یک تجربه خوب در این حوزه دارن

مهندس حمدالهی, [22:19 31.12.01]

مشارکت در تصمیم گیریها تا حد معقول بسیار موثر است

مهندس فتحی, [22:20 31.12.01]

آیا پدیده ی سکوت سازمانی راهکار سیستماتیک دارد یا متأثر از مهارت های مدیران است ؟

خانم دکتر امیرآبادی, [22:20 31.12.01]

بنده به عنوان مشاور با یک مجموعه 112 نفری کار میکردم، مدیریت سیستم تغییر کرد و مدیریت جدید روش استبدادی را نمیپذیرفتند

دکتر نظری, [22:20 31.12.01]

اساتید محترم، به نظرم خوب است بحث امشب بیشتر بر ارائه راهکارهای قابل پیگیری در فضای فرهنگی اداری کشورمان متمرکز شود.

مهندس فتحی, [22:20 31.12.01]

بفرمایید خانم دکتر

مهندس فراهانی, [22:21 31.12.01]

[In reply to مهندس فتحی]

این جا باید رهبری تیمی صورت بگیر و محرک سازمانی انجام شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عبدالخانی, [22:21 31.12.01]

عمده علوم انسانی از جمله علم مدیریت رفتار سازمانی، برای سازمان های کشورمان مثل کت و شلوار سایز 52 برای یک آدم لاغر با وزن 40 کیلوست.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:21 31.12.01]

بنده با حمایت مدیریت جدید و با کمک همکاران منابع انسانی سعی کردیم آموزشهای لازم در حوزه بازخورد را ارایه دهیم

آقای عبدالخانی, [22:22 31.12.01]

مدیریت یک سازمان در شرایط فعلی کشور با تئوری ها امکان پذیر نیست

خانم دکتر امیرآبادی, [22:23 31.12.01]

سری کارهایی که کردیم از ایجاد نظام پیشنهادات، دادن پاداش به ایده ها، استفاده از استند در راهرو، شعار هفته مدیریتی،..... بود تا برگزاری جلسات بازخورد

خانم دکتر امیرآبادی, [22:23 31.12.01]

اما نقطه عطف این پروژه یک دوره آموزشی چالشی بود که تمام افراد سازمان در آن شرکت کردند

مهندس فراهانی, [22:24 31.12.01]

In reply to خانم دکتر امیرآبادی]

به نظرم شما از مدیریت به سوی رهبری سازمان اقدام نموده اید

آقای عبدالخانی, [22:24 31.12.01]

من حاضرم قسم جلاله بخورم همین اساتید ارجمندی که بحث میکنند، اگر یک روزی مدیر عالی یک سازمان در کشور بشوند، همه تئوری های مدیریت را زیرپا میذارند

خانم دکتر امیرآبادی, [22:24 31.12.01]

همه افراد شرکت، حتی آبدارچی هم در دوره سه روزه حضور داشتند. همه باهم یک سفر پر از چالش و مسئله به شمال داشتیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عبدالخانی, [22:24 31.12.01]

چون مجبورند اینکار را بکنند

خانم دکتر امیرآبادی, [22:25 31.12.01]

قبل از دوره سعی کردیم بازی هایی را طراحی کنیم که در آن تمام افراد بتوانند و باید نظر دهند

خانم دکتر امیرآبادی, [22:26 31.12.01]

[In reply to] مهندس فراهانی

سعی کردیم مشارکت کارکنان را هم داشته باشیم

مهندس میرشفایی, [22:26 31.12.01]

سرکار خانم امیر آبادی چقدر این روش در سازمان شما نهادینه و استمرار پیدا کرد.

آقای عبدالخانی, [22:26 31.12.01]

عزیزان باور کنید که مفاهیم و تئوری های اقتصاد و مدیریت برای کشور ما و جهان سوم نوشته نشده برای کشورهای توسعه یافته است

مهندس فتحی, [22:26 31.12.01]

البته اگر فکر و دید تغییر نکند و فضای لازم برای قبول و پذیرش نباشد ممکن است هر کسی دچار این شرایط بشود

آقای عبدالخانی, [22:27 31.12.01]

شما می توانید یک کارمند رسمی را از یک سازمانی اخراج کنید؟

مهندس فراهانی, [22:27 31.12.01]

بسیاری از مدیران سازمان ها، از تفاوت میان رهبری و مدیریت آگاهی ندارند و همین امر باعث می شود که در اجرای وظایف سازمانی خود، به اشتباه عمل کنند...

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بسیاری از مدیران سازمان ها، از تفاوت میان رهبری و مدیریت آگاهی ندارند و همین امر باعث می شود که در اجرای وظایف سازمانی خود، به اشتباه عمل کنند.

رهبری همان مدیریت نیست. اگر چه بسیاری از مدیران رهبرند و بسیاری از رهبران مدیر، ولی فعالیت های رهبری و مدیریت فعالیت های یکسانی نیست.

باید توجه داشت که «مدیریت» با «رهبری» تفاوت های عمده ای دارد که باید مدیران در اجرای وظایف خود به این تفاوت ها توجه داشته باشند، برای آشنایی مدیران، به چند مورد از تفاوت های یک «مدیر» با یک «رهبر» در یک سازمان اشاره می کنند:

1- مدیران در پست خود منصوب شده اند. آنان قدرت قانونی دارند که اجازه می دهد در مواقع ضروری به دیگران پاداش دهند یا آنان را تنبیه کنند. در حالی که یک رهبر ممکن است منصوب شده و یا از درون گروه پدید آمده باشد و این اجازه را نداشته باشد که در مواضع ضروری دیگران را تشویق یا تنبیه کند چرا که قدرت قانونی ندارد.

2- توانایی تاثیرگذاری مدیران بر افراد سازمان، بر مبنای اختیار رسمی است که از پست سازمانی آنها ناشی شده است در حالی که رهبران می توانند بر عملکرد دیگران تاثیر بگذارند بدون آنکه قدرت تاثیرگذاری آنان از اختیار رسمی ناشی شده باشد.

3- مدیر اداره می کند در حالی که رهبر ابداع می کند.

4- مدیریت یک رونوشت است در حالی که «رهبری» یک اصل است.

5- مدیر امور را نگهداری می کند در حالی که رهبر آنها را بهبود می بخشد.

6- مدیر روی سیستمها و ساختار تمرکز دارد ولی رهبر روی افراد تمرکز می کند. در واقع مدیریت به فرآیندهای سازمانی توجهی حساب شده دارد در حالی که رهبری به کارکنان به عنوان افراد انسانی توجه واقعی دارد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

7- مدیر از اجرای یک شغل اطمینان حاصل می کند، در حالی که رهبر مراقب فردی است که آن شغل را اجرا می کند و به او توجه دارد.

8- مدیر نظارت می کند، ولی رهبر اعتماد می پراکند.

9- مدیر دیدگاه محدودی دارد، ولی رهبر از دیدگاه وسیعی برخوردار است.

10- مدیر «چگونه و چه وقت» را می پرسد، در حالی که رهبر «چه چیز و چرا» را می پرسد.

11- مدیر نظر به انتهای خط دارد، ولی رهبر چشم به افق دارد.

12- مدیر پیروی می کند، در حالی که رهبر سرچشمه می گیرد.

13- مدیر وضع موجود را می پذیرد، ولی رهبر با وضع موجود در جدال است.

14- مدیر سرباز قدیمی خوبی است، اما رهبر آدم خودش است.

مدیر کارها را درست انجام می دهد، در حالی که رهبر کارهای درست را، انجام می دهد.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:27 31.12.01]

[In reply to مهندس میرشفایی]

این سازمان من نیست بنده مشاور هستم. اما تا الان از آن زمان سه سال گذشته و برنامه تداوم دارد

مهندس رحام, [22:27 31.12.01]

[In reply to آقای عبدالخانی]

دوست عزیزم

جناب آقای AB شما معتقدید نباید همچین موضوعی بررسی شود به صرف اینکه جنابعالی معتقدید راهکار ندارد

بنظرتون همین تفکر منجر به انزوا طلبی در سازمانها نمیشود؟؟؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمدالهی, [22:27 31.12.01]

اگر مدیران پله پله و از بدنه مجموعه تحت مدیریت رشد کرده باشند ارتباط بهتری با کارکنان خواهند داشت

خانم دکتر امیرآبادی, [22:27 31.12.01]

حتی برای کارکنانی که تازه وارد سازمان میشوند جلسات توجیهی فرهنگ گذاشته میشود

خانم فاریابی, [22:28 31.12.01]

جناب A.B شما درست میگوید. ولی اگر مدیران با شرایط موجود و با نظریات واقعگرایانه تر آموزش ببینند میتونه تا حدودی کمک کنه.

مهندس فتحی, [22:28 31.12.01]

استاد ارجمند قطعاً موانعی وجود دارد ولی تجارب موفقی هم وجود دارد که خانم دکتر به آن اشاره فرمودند

خانم دکتر امیرآبادی, [22:29 31.12.01]

[In reply to آقای عبدالخانی]

به نظرم این دیدگاه ناشی از منبع کنترل بیرونی است. حتی اگر تمام دانش آنها برای ما کارایی نداشته باشد نمیتوانیم درصدی که کارایی دارد را نادیده بگیریم

خانم دکتر امیرآبادی, [22:30 31.12.01]

[In reply to مهندس فتحی]

حتماً موانعی هست، در همین سازمان ما کلی مخالف اولیه داشتیم

مهندس حمدالهی, [22:31 31.12.01]

هر کار جدیدی قطعاً با مقاومت هایی روبرو خواهد بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر امیرآبادی, [22:31 31.12.01]

افرادی که من آنها را مشابه شخصیت "من میدونم همیشه" در کارتون گالیه میدونم

خانم دکتر امیرآبادی, [22:32 31.12.01]

[In reply to] مهندس حمدالهی

دقیقا. اصلا بعضی انسانها از تغییر هراس دارند

آقای عبدالخانی, [22:32 31.12.01]

من با یک مثال خدمتتان عرض میکنم

مهندس ملایری, [22:32 31.12.01]

شرکت ۱۱۲ نفری يك شرکت با مقیاس كوچك است و سكوت سازمانی و مشكلات يك سازمان را ندارد و غالب این مشكلات مطرح شده در سازمانها و شرکت های بزرگ پر رنگ تر و مساله ساز هستند

مهندس فتحی, [22:32 31.12.01]

سوال همینجاست که در قبال روشها و تلاشها ما چه میزان موفق خواهیم شد ؟ قطعا اگر انگیزه های معنوی و مادی در کنار هم همراه با خواست و ارادت مدیران باشد موفقیت با درصد بیشتری حاصل میشود

آقای عبدالخانی, [22:32 31.12.01]

من کارمند یک سازمان عریض و طویل دولتی کار میکنم

خانم دکتر امیرآبادی, [22:32 31.12.01]

بر طبق آزمون دیسک افرادی که d,s هستند حتما با تغییر مخالفت میکنند

مهندس حمدالهی, [22:33 31.12.01]

[In reply to] مهندس ملایری

سازمانهای بزرگ هم قابل تبدیل به مجموعه های کوچک هستند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عبدالخانی, [22:33 31.12.01]

تا الان شاهد پنج رییس سازمان بودم

مهندس خناری, [22:33 31.12.01]

به هر حال مانباید بی تفاوت باشیم درواقع سکوت کنیم کار را آنکس کرد که شروع کرد بالاخره باید ازیه جایی شروع کرد تااز جهان سوم قدری فاصله بگیریم.

مهندس حمدالهی, [22:34 31.12.01]

[In reply to آقای عبدالخانی]

تغییر مداوم مدیران یک معضل بزرگ در کشور است

مهندس ملایری, [22:34 31.12.01]

[In reply to مهندس حمدالهی]

خیر نیستند

خانم دکتر امیرآبادی, [22:34 31.12.01]

[In reply to مهندس خناری]

دقیقا همین دیدگاه سبب آغاز یک حرکت است.

مهندس فتحی, [22:35 31.12.01]

فکر میکنم بحث جهان سوم قدری بزرگ نمودن حیطة بحث و عدم نتیجه گیری را بدنبال دارد

آقای عبدالخانی, [22:35 31.12.01]

سه رییس سازمان تا حدود زیادی به مفاهیم علم مدیریت معتقد بودند....اولا مشاوران زیادی از اساتید برجسته استخدام کردند

خانم دکتر امیرآبادی, [22:35 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

من تجربه این تغییر و سعی در ایجاد اعتماد در سازمان 3000 نفری را داشته ام، خیلی کند بود، دو سال طول کشید اما واقعا تغییر ایجاد شد

آقای عبدالخانی، [22:35 31.12.01]

کمیته مشاوران جوانان تشکیل دادند

مهندس دل قوی، [22:35 31.12.01]

در هر سازمان پرسنل بی تفاوت خطرناکتر از پرسنل مخالف هستند

مهندس باقری بنادر، [22:36 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر امیرآبادی]

شما ادامه ندادید، در سازمانی که تجربه داشتید نهایتا چه شد؟

مهندس حمدالهی، [22:36 31.12.01]

[In reply to مهندس ملایری]

تغییر را اگر در یک سازمان بزرگ نتوان پیاده کرد ولی در زیرمجموعه های آن می توان پیاده نمود

آقای عبدالخانی، [22:36 31.12.01]

اتاق فکر تشکیل دادند

آقای عبدالخانی، [22:36 31.12.01]

اتاق مشاوره تشکیل دادند

آقای عبدالخانی، [22:36 31.12.01]

نتیجه چی شد؟

آقای عبدالخانی، [22:36 31.12.01]

سطح توقع کارمندان بیشتر و بیشتر شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فتحی, [22:37 31.12.01]

[Forwarded from دکتر نظری]

اساتید محترم، به نظرم خوب است بحث امشب بیشتر بر ارائه راهکارهای قابل پیگیری در فضای فرهنگی اداری کشورمان متمرکز شود.

دکتر نظری, [22:37 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر امیرآبادی]

واقعا استفاده کردم سرکار خانم دکتر امیرآبادی. سپاس گزار خواهم بود اگر ادامه راهکارهای به کار گرفته شده در سازمان های کارفرمای خود را نیز بیان فرمایید.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:38 31.12.01]

[In reply to مهندس باقری بنادر]

در دوره سه روزه داد اینقدر اتفاقات رخ داد که بعد از بازگشت یکی از کارمندان در مورد آن مطالبی تونست و به اشتراک گذاشت. فاصله بین سلسله مراتب با رعایت احترام کم شد

مهندس فتحی, [22:38 31.12.01]

دوستان و اساتید محترم چگونه تلاش ما برای مقابله با سکوت سازمانی سطح توقع کارکنان را بگونه ی غیر متعارف افزایش ندهد ؟

مهندس حمدالهی, [22:38 31.12.01]

[In reply to مهندس فتحی]

استقرار سیستم تربیون آزاد بدون کوچکترین واهمه و استرسی برای ترس از بیان آزاد عقاید

آقای عبدالخانی, [22:38 31.12.01]

بنظرم در فضای اداری و فرهنگی موجود و حاکم بر کشور، هر چه سکوت سازمانی بیشتر باشد، سازمان موفق تر است (بر خلاف تمام تئوری های علمی دنیا)

خانم دکتر امیرآبادی, [22:38 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یکی از مدیران سازمان بعد از آن میگفت من واقعا فکر نمیکردم این رفتارم اینقدر آزاردهنده بوده باشد

خانم فاریابی, [22:39 31.12.01]

پیشنهاد من اول آموزش مدیرانه. دوم ضابطه مند کردن جذب و ارتقای نیروی انسانی. به نحوی که مدیران خارج از اون ضوابط و بی دلیل کارکنان رو جابجا نکنن.

دکتر نظری, [22:39 31.12.01]

قدری بحث امشب به سمت تحلیل پیشین و پسین پروژه های سکوت زدایی گرایش یافت، در حالی که قصدمان ارائه طراحی و پیشنهاد راهکارهای سکوت زدایی بود.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:39 31.12.01]

[In reply to] مهندس فتحی]

این بخشی از آموزش است

مهندس خناری, [22:40 31.12.01]

به نظر میرسد نگاه کاربردی و قابل پیگیری و قابل اجرایی بدون بستر فرهنگی و آموزشی در حال حاضر قدری زود باشد

خانم دکتر امیرآبادی, [22:40 31.12.01]

[In reply to] دکتر نظری]

من وقتی دلایل را توضیح دادم قدمم توجه به راهکارها بود

خانم فاریابی, [22:40 31.12.01]

کارکنان تا حدودی باید ثبات شغلی و روند تاثیرگذاری رو درک کنند.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:41 31.12.01]

[In reply to] دکتر نظری]

باید به موضوع چند بعدی نگاه کرد و سعی شود بر روی تمام ابعاد با کمک دلایل آنها کار کرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فتحی, [22:41 31.12.01]

اگر جناب سیاوشی و سایر اساتید تمایل داشته باشند باز هم به این مبحث خواهیم پرداخت

خانم دکتر امیرآبادی, [22:41 31.12.01]

[In reply to خانم فاریابی]

شاید بهتر باشد بگوییم باید به شایسته سالاری معتقد شوند

دکتر نظری, [22:42 31.12.01]

[In reply to خانم دکتر امیرآبادی]

اتفاقا مباحث سرکار عالی، رشته اصلی و محوری بحث را تشکیل می دهد و کم و زیاد ندارد! سپاس.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:42 31.12.01]

بنده هم موافقم که بحث را خاتمه دهیم و دوستان را آزار ندهیم

مهندس فتحی, [22:42 31.12.01]

قطعا شایسته سالاری یکی از راهکارهاست

مهندس خناری, [22:42 31.12.01]

بنظرم در فضای اداری و فرهنگی موجود.....

به نظرهمین نگاه باعث کاهش بهره وری در سازمانها شده

مهندس مقدم, [22:43 31.12.01]

به نظر من از اولین راهکارهای خروج از سکوت سازمانی تغییر آموزش از سطح ابتدایی تا دانشگاه..برای تغییر نگرش مدیران به کارشناسنه

خانم دکتر امیرآبادی, [22:43 31.12.01]

[In reply to دکتر نظری]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

لطف دارید. منظورم این بود نسخه واحدی برای درمان این درد وجود ندارد باید از عارضه یابی به سمت درمان حرکت کنیم

مهندس حمدالهی، [22:43 31.12.01]

[In reply to] مهندس مقدم

□□□

دکتر نظری، [22:44 31.12.01]

[In reply to] خانم دکتر امیرآبادی

همین طور است. طراحی درست، مبتنی بر تحلیل واقع بینانه است.

مهندس ملایری، [22:44 31.12.01]

به نظرم نداشتن روحیه برخورد مناسب با افکار و آراء مخالف که باعث سکوت و سرخوردگی شخص منتقد می شود حتی در این بحث هم وجود دارد؛ بعنوان مصداق آن در برخورد با آقای A B که بخشی از فرمایششان قابل قبول است و برخی از نظرشان قابل نقد، ایشان را شبیه شخصیت کارتونی گالیور معرفی کردند و بجای توجیه فرد از راه مغالطه در جهت سامت کردن شخص استفاده شد..

مهندس فتحی، [22:44 31.12.01]

سکوت سازمانی زمانی معنا دار میشود که شرایط آن فراهم باشد. سکوت وقتی معنادارست که حرف یا ایده یا پیشنهادی قابل طرح وجود دارد ولی بیان نمیشود لذا شاید برای هر سازمانی چندان نتایج محسوسی نداشته باشد

مهندس رحام، [22:45 31.12.01]

دوستان به پایان وقت گفتگو نزدیک میشیم

خانم دکتر امیرآبادی، [22:45 31.12.01]

[In reply to] مهندس ملایری

بیایم بجای روحیه از نداشتن مهارت صحبت کنیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر امیرآبادی, [22:45 31.12.01]
بنده پیشنهاد میکنم بحث را تمام کنیم

مهندس مقدم, [22:45 31.12.01]
وقتی امدزش ما آموزش اسند شاگردی هست و استاد اجازه به چالش کشیدن موضوعات رو به شاگرد نمیده ..بعدها این شاگرد به عنوان استاد و مدیر یک سازمان بر اساس آموزشی که دیده حاضر نیست اجازه به چالش کشیدن سیاستها و دیدگاه خودش رو توسط پرسنل بده

دکتر نظری, [22:46 31.12.01]
امشب تصمیم گرفتم پیش از شروع پروژه تدوین برنامه ریزی استراتژیک سازمان، یک جلسه توجیهی با هدف سکوت زدایی برگزار کنم. خصوصا در هنگام بیان نقاط ضعف سازمان، سکوت سنتی نهفته در فرهنگ ما، مانع بیان واقعیات است.

خانم دکتر امیرآبادی, [22:48 31.12.01]
[In reply to مهندس ملایری]
اشتباه نفرمایید منظورم آقای ab نبودند، لطفا با دقت مطالعه کنید. من گفتم تعریف ام از افراد مخالف تغییر در سازمان این است. با این روش سعی میکنم احساس همراهی در آنها ایجاد کنم

محمد سیاوشی, [22:48 31.12.01]
سلام مجدد خدمت سروران ارجمند

دکتر نظری, [22:48 31.12.01]
[Forwarded from مهندس فتحی]
استاد ارجمند قطعا موانعی وجود دارد ولی تجارب موفقی هم وجود دارد که خانم دکتر به آن اشاره فرمودند

دکتر نظری, [22:48 31.12.01]
[Forwarded from خانم دکتر امیرآبادی]
حتما موانعی هست، در همین سازمان ما کلی مخالف اولیه داشتیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر نظری, [22:48 31.12.01]

[Forwarded from خانم دکتر امیرآبادی]

افرادی که من آنها را مشابه شخصیت "من میدونم همیشه" در کارتون گالیله میدونم

خانم دکتر امیرآبادی, [22:48 31.12.01]

وگرنه بنده به نظر ایشان احترام میگذرام بهر حال ایشان تجربه های خوبی در این خصوص نداشته اند و حق میدهم

دکتر نظری, [22:49 31.12.01]

این سه پیام فوق ثابت می کنند که منظور خانم دکتر ایشان نبوده است!

محمد سیاوشی, [22:49 31.12.01]

از تک تک عزیزان ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [22:50 31.12.01]

گفتگوی بسیار خوبی میان فرزندان ارزشمند و کارشناس این مرز و بوم صورت گرفت

خانم دکتر امیرآبادی, [22:50 31.12.01]

[In reply to دکتر نظری]

عالی است. این حتما یک تجربه آغازین و خوب خواهد بود

خانم دکتر امیرآبادی, [22:50 31.12.01]

[In reply to دکتر نظری]

سپاس از توجهتان

محمد سیاوشی, [22:50 31.12.01]

گفتگویی بسیار فشرده و در عین حال مثل همیشه مبتنی بر اخلاق و احترام.

مهندس فتحی, [22:50 31.12.01]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با توجه به پایان زمان جلسه از حضور و مشارکت اساتید چه موافق چه مخالف و چه منتقد و چه ناظر تشکر میکنم و پایان جلسه را اعلام میکنم

خانم فاریابی, [22:51 31.12.01]

شب همگی خوش.

محمد سیاوشی, [22:51 31.12.01]

عزیزان علی رغم سنگینی بحث امشب و تضاد آرا به زیبایی به یکدیگر و نظرات هم احترام گذاشتند

محمد سیاوشی, [22:52 31.12.01]

از مدیر گفتگوی بحث امشب جناب مهندس فتحی عزیز هم بسیار تشکر میکنم به دلیل مدیریت زیباییشان.

مهندس رحام, [22:52 31.12.01]

جناب آقای سیاوشی و سایر دوستان عزیزم از مشارکت دوستان و جناب آقای فتحی نهایت تشکر را دارم

مهندس رحام, [22:52 31.12.01]

در انتها

محمد سیاوشی, [22:52 31.12.01]

و از تک تک سروران تقدیر و تشکر میکنم

مهندس دل قوی, [22:53 31.12.01]

خدا قوت مهندس فتحی

آقای عبدالخانی, [22:53 31.12.01]

از جناب آقای سیاوشی عزیز و همچنین جناب آقای فتحی کا

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی, [22:53 31.12.01]
خداقوت به تمامی سروران حاضر در گروه

مهندس فتحی, [22:54 31.12.01]
با عذر خواهی از قطع شدن های مکرر نت بنده و با تشکر از مشارکت همه ی اعضا تشکر میکنم

آقای عبدالخانی, [22:54 31.12.01]
که زحمت اصلی مدیریت جلسه را کشیدند تشکر و قدرانی می نمایم

مهندس باقری بنادر, [22:54 31.12.01]
سپاس و شب بخیر

مهندس حمدالهی, [22:54 31.12.01]
بنده هم به شخصه استفاده کردم ممنون از مهندس فتحی عزیز و سایر دوستان مشارکت کننده در بحث امشب

مهندس رحام, [22:54 31.12.01]
بنده سعی کردم در طول بحث مباحث عزیزان را تحلیل کنم و در يك رشته یادداشت تحلیلی در اختیار عزیزان قرار بزم
اگر احیانا اشتباهات املایی و یا لپی در آن هست به جهت تحلیل و پیاده سازی همزمان است انشالله در فرصت مناسب منتشر شود
با تشکر
آنوش رحام

یادداشت گفتگوی امشب:

مهندس رحام, [22:54 31.12.01]
گفتگو مروه حمل و نقل و لجستیک با هدف بررسی سکوت سازمانی و تأثیر آن بر تعهد شغلی و رضایت شغلی در

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سکوت سازمانی را میتوان ویروس مهلك بهبود مستمر و عارضه یابی در سازمانها دانست که منجر به انزوای طلبی نیروی انسانی میشود و عملاً مانع تحرك در سازمانها میشود

موضوعات بحث:

الف: بررسی فضای سکوت درک شده (نگرش مدیران عالی به سکوت، نگرش سرپرستان به سکوت و

فرصت‌های ارتباطی) ،

ب: ارزیابی و مخاطرات رفتار سکوت‌آمیز کارکنان،

ج: بررسی رضایت شغلی کارکنان و

د: بررسی تعهد شغلی کارکنان به وجود خلاءها در يك سازمان می‌باشد.

آگاهی مدیران در محترم شمردن نقد در یک سازمان نمونه کوچکی از وضعیت جامعه و قدرت تحمل همدیگر و مناسبات طبیعی مردم است.

در واقع این فرهنگ و تاریخ یک ملت است که نوع رفتار آنها را جهت می‌دهد که نهایتاً منجر به سکوت سازمانی میشود

از منظر کارشناسان علم مدیریت و روانشناسی سازمانی بدترین شکل سکوت سازمانی ، کارکنانی هستند که به ظاهر فعال و پر سر و صدا هستند ولی از اظهارنظرهای واقعی و اقدامات مناسب خودداری کرده و صرفاً کاری را انجام میدهند که به آنها ارجاع شده است در صورتی که حتی افراد می‌توانند نظر خود را به عنوان مخالف و اقلیت مطرح کنند

از دیگر سو در سازمانی که نظام پیشنهادات و نظرات از فیلتر مدیران میانی و مدیران ارشد عبور می‌کند، چگونه می‌توان با سکوت سازمانی مقابله کرد. این یک وضعیت عینی از شرایط حاکم بر سازمانها و شرکتها می‌باشد.

اساساً سکوت سازمانی سه نوع است ۱- سکوت مطیع،

۲- سکوت تدافعی،

۳- سکوت دوستانه

• دلیل سکوت مطیع: باور به اینکه صحبت بی‌فایده است، نامطمین بودن از کیفیت نظرات شخصی که عمدتاً در دو حالت رخ میدهد بی‌نتیجه بودن نظرات که منجر به نوعی پرخاشگری منفعل میشود

• دلایل سکوت تدافعی: آشفته شدن افراد، ایجاد پیامد منفی برای خود فرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

• دلایل سکوت دوستانه: سود بردن از نظرات دیگران، خودداری از ارائه اطلاعات به دلیل محرمانه بودن

که نهایتاً سکوت را باید از چند بعد بررسی کرد:

عوامل مدیریتی،

عوامل محیطی،

عوامل گروهی،

عوامل فردی

حال این سؤال مطرح است که آیا سکوت سازمانی راهکارهای قطعی و استانداردی دارد یا باید مطالعه موردی شود؟

عوامل مدیریتی سکوت سازمانی شامل باورهای ضمنی مدیران نسبت به سکوت، اقدامات مدیریتی، سبک رهبری استبدادی، ترس از بازخورد منفی، ایجاد جو بی اعتمادی و سو ظن در سازمان است و نهایتاً ایجاد امنیت شغلی برای کارکنان و کاهش جو ترس و هراس از انتقاد میتواند نقش مهمی در جلوگیری از سکوت سازمانی داشته باشد.

اما نباید فراموش نکنیم در سکوت مدیریت، فرهنگ و حتی خود کارمندان نیز دخیل هستند و بعضاً کارمندان با اعتماد به نفس کم نیز سبب سکوت میشوند در چنین شرایطی ایجاد بستری برای

بیان نظرات بی نام ویا بانام استعار مثل صندوق پیشنهادات و انتقادات میتواند روشی برای کاهش این پدیده باشد.

این روش سبب باز شدن کانالهای بازخورد میشود اما نباید فراموش کرد که به هر حال همه این راهکارها زمانی اثرگذار خواهد بود که مدیران میانی و عالی مشکل سکوت سازمانی را درک کنند و در مورد این عارضه مهلك نظام سازمانی فرهنگ سازی شود.

یکی از بهترین راهکارها ایجاد کمیته های فنی و کمیسیونهای آراء است که موجب فراهم نمودن احساس امنیت برای کارکنان، تشویق و تشکر از آنها چه در هنگام انتقاد و چه در هنگام پیشنهاد است که باعث میشود آنها احساس کنند در عمل حق اظهار نظر فنی دارند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تشکیل کمیته فنی و کمیسیونهای آراء در خصوص ارزش تعرفه در گمرک ایران و به خصوص مباحث فنی ترانزیت در دفترمان از نمونه های بارز خروج از این پدیده است
در این کمیته هریک از اعضا نظرات خود را اعلام و سپس جمع بندی می شود
حتی افراد می توانند نظر خود را به عنوان مخالف و اقلیت مطرح کنند
خوشبختانه چون کمیته برپایه مواد قانون امور گمرکی و سایر قوانین است دخالت فردی و سلیقه ای مدیر بسیار پایین است

سئوال دیگری که به ذهن خطور میکند اینست که آیا کانالهای بازخورد باید بروکراتیک و سنتی مثل صندوق پیشنهادات باشد یا سیستماتیک مثل کمیته های فنی و کمیسیون های آراء
اغلب مشاوران در این خصوص بهتر عمل میکنند زیر سیستم دفاعی کمتری در مقابل آنها هست و نهایتا منجر به نتایج مفیدی در سازمانها میشود و دو روش فوق بعنوان راهکارهایی در کنار بکارگیری مشاورین زبده موثر است

که حتما باید در مواجهه با این پدیده فرهنگ سازی انجام شود و تمام راهکارها همراستا با فرهنگ هستند که مطلوب خواهند بود

و این آگاهی ایجاد شود که از پدیده سکوت سازمانی چه اشخاصی سودی میبرند؟؟؟
و متاسفانه دیده میشود که ما هیچ مجموعه مدونی از متودولوژی رفتاری و تجربیات مدیریتی نداریم در مواجهه با این پدیده نداریم و عمدتا در سازمانها مدیران در طول دوره مدیریتشان هم ملزم نبوده اند در مورد شیوه های مدیریتی پاسخگو باشند چراکه مدیر یک سازمان باید بتواند ا

مهندس رحام، [22:54 31.12.01]

لهام دهنده، برانگیزنده و نیز به پیشنهادات مجموعه خود گوش بسپارد.

در چنین شرایطی وقتی مدیریت به هر دلیلی پاسخگو نباشد به تدریج کارکنان هم عقب نشینی میکنند و مشارکت رو به حداقل میرسونن بنابراین شروع درمان سکوت سازمانی باید با مشاوره از راس سازمان صورت بگیرد

در گام بعدی از آنجا که معمولا انسجام لازم بین کارکنان در یک مجموعه وجود ندارد، وجود یک حداقل روحیه پذیرش مقابله با سکوت سازمانی در بین مدیران ارشد و میانی از الزامات مقابله با این پدیده است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

برای آشنایی بیشتر در مواجهه با پدیده سکوت سازمانی یک کارشناس و استاد دانشگاه با کمک همکاران منابع انسانی آموزشهای لازم در حوزه بازخورد را ارائه و با ایجاد نظام پیشنهادات، پاداش به ایده ها، بکارگیری طرح های اطلاع رسانی در فضاهای مختلف در سازمان و تدوین شعار هفته مدیریتی، و برگزاری جلسات بازخورد که با حضور و همکاری کلیه ارکان نیروی انسانی یک سازمان از پایین ترین پستها تا مدیریت ارشد در دوره های سه روزه حضور داشتند نهایتا در یک سفر پر از چالش موضوع سکوت بررسی شد که نهایتا منجر به کاهش فاصله بین سایه مراتب سازمانی با رعایت احترام شد

در پایان می توان انتظار داشت اشتباهات گذشته را در مدیریت و رفتار سازمانی مرتکب نشویم و با نگرش بالا به پایین، و تحمل نقد و آراء مخالف و پرهیز از برخورد سلبی با کارمندان پرسشگر و تحلیلگر سازمانها موجبات رشد و تعالی را در کسور ایجاد کنیم امید می رود همه ما در هر پست و جایگاهی نقد پذیر باشیم و بپذیریم این نقد منصفانه و سازمان یافته در چهارچوب و چارت مورد تایید متخصصین مشاور منجر به آگاهی از خلاءهای موجود در هر سازمانی میباشد که اولین پیشنیاز دو مقوله عارضه یابی و بهبود مستمر در سازمانها مواجه و درمان علمی پدیده سکوت سازمانی است

بسیاری از مدیران سازمان ها، از تفاوت میان رهبری و مدیریت آگاهی ندارند و همین امر باعث می شود که در اجرای وظایف سازمانی خود، به اشتباه عمل کنند.

رهبری همان مدیریت نیست. اگر چه بسیاری از مدیران رهبرند و بسیاری از رهبران مدیر، ولی فعالیت های رهبری و مدیریت فعالیت های یکسانی نیست.

باید توجه داشت که «مدیریت» با «رهبری» تفاوت های عمده ای دارد که باید مدیران در اجرای وظایف خود به این تفاوت ها توجه داشته باشند، برای آشنایی مدیران، به چند مورد از تفاوت های یک «مدیر» با یک «رهبر» در یک سازمان اشاره می کنند:

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

1- مدیران در پست خود منصوب شده اند. آنان قدرت قانونی دارند که اجازه می دهد در مواقع ضروری به دیگران پاداش دهند یا آنان را تنبیه کنند. در حالی که یک رهبر ممکن است منصوب شده و یا از درون گروه پدید آمده باشد و این اجازه را نداشته باشد که در مواضع ضروری دیگران را تشویق یا تنبیه کند چرا که قدرت قانونی ندارد.

2- توانایی تاثیرگذاری مدیران بر افراد سازمان، بر مبنای اختیار رسمی است که از پست سازمانی آنها ناشی شده است در حالی که رهبران می توانند بر عملکرد دیگران تاثیر بگذارند بدون آنکه قدرت تاثیرگذاری آنان از اختیار رسمی ناشی شده باشد.

3- مدیر اداره می کند در حالی که رهبر ابداع می کند.

4- مدیریت یک رونوشت است در حالی که «رهبری» یک اصل است.

5- مدیر امور را نگهداری می کند در حالی که رهبر آنها را بهبود می بخشد.

6- مدیر روی سیستمها و ساختار تمرکز دارد ولی رهبر روی افراد تمرکز می کند. در واقع مدیریت به فرآیندهای سازمانی توجهی حساب شده دارد در حالی که رهبری به کارکنان به عنوان افراد انسانی توجه واقعی دارد.

7- مدیر از اجرای یک شغل اطمینان حاصل می کند، در حالی که رهبر مراقب فردی است که آن شغل را اجرا می کند و به او توجه دارد.

8- مدیر نظارت می کند، ولی رهبر اعتماد می پراکند.

9- مدیر دیدگاه محدودی دارد، ولی رهبر از دیدگاه وسیعی برخوردار است.

10- مدیر «چگونه و چه وقت» را می پرسد، در حالی که رهبر «چه چیز و چرا» را می پرسد.

11- مدیر نظر به انتهای خط دارد، ولی رهبر چشم به افق دارد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

12- مدیر پیروی می کند، در حالی که رهبر سرچشمه می گیرد.

13- مدیر وضع موجود را می پذیرد، ولی رهبر با وضع موجود در جدال است.

14- مدیر سرباز قدیمی خوبی است، اما رهبر آدم خودش است.

مدیر کارها را درست انجام می دهد، در حالی که رهبر کارهای درست را، انجام می دهد.

مهندس فتحی، [22:55 31.12.01]

فقط یک نکته عرض کنم که شاید تشخیص درد نصف درمان و راهکار است و تشخیص اینکه در سازمان پدیده ی سکوت سازمانی وجود دارد و قبول آن خود نیمی از راهکار درمان آن باشد

خانم دکتر امیرآبادی، [22:56 31.12.01]

لطف کردید. ممنون از همراهی سروران

مهندس ملایری، [22:56 31.12.01]

جناب فتحی ممنون از زحمتی که امشب کشیدید و با آرزوی شبی خوش برای دوستان و همکاران عزیز

مهندس رحام، [22:56 31.12.01]

خانم امیرآبادی تشکر ویژه از طرح نظرات و مباحث علمی جنابعالی

مهندس خناری، [22:56 31.12.01]

شب خوش

خانم دکتر امیرآبادی، [22:57 31.12.01]

[In reply to مهندس رحام]

خواهش میکنم. ممنون از همراهی جنابعالی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رحام, [22:58 31.12.01]

چکیده گفتگوی امشب

سکوت سازمانی را میتوان ویروس مهلك بهبود مستمر و عارضه یابی در سازمانها دانست که منجر به انزوای طلبی نیروی انسانی میشود و عملاً مانع تحرك در سازمانها میشود

موضوعات بحث:

الف: بررسی فضای سکوت درک شده (نگرش مدیران عالی به سکوت،

نگرش سرپرستان به سکوت و

فرصت‌های ارتباطی) ،

ب: ارزیابی و مخاطرات رفتار سکوت‌آمیز کارکنان،

ج: بررسی رضایت شغلی کارکنان و

د: بررسی تعهد شغلی کارکنان به وجود خلاءها در يك سازمان می‌باشد.

آگاهی مدیران در محترم شمردن نقد در یک سازمان نمونه کوچکی از وضعیت جامعه و قدرت تحمل همدیگر و مناسبات طبیعی مردم است.

در واقع این فرهنگ و تاریخ یک ملت است که نوع رفتار آنها را جهت می‌دهد که نهایتاً منجر به سکوت سازمانی میشود

از منظر کارشناسان علم مدیریت و روانشناسی سازمانی بدترین شکل سکوت سازمانی ، کارکنانی هستند که به ظاهر فعال و پر سر و صدا هستند ولی از اظهارنظرهای واقعی و اقدامات مناسب خودداری کرده و صرفاً کاری را انجام میدهند که به آنها ارجاع شده است در صورتی که حتی افراد می‌توانند نظر خود را به عنوان مخالف و اقلیت مطرح کنند

از دیگر سو در سازمانی که نظام پیشنهادات و نظرات از فیلتر مدیران میانی و مدیران ارشد عبور می‌کند، چگونه می‌توان با سکوت سازمانی مقابله کرد. این یک وضعیت عینی از شرایط حاکم بر سازمانها و شرکتها می‌باشد.

اساساً سکوت سازمانی سه نوع است ۱- سکوت مطیع،

۲- سکوت تدافعی،

۳- سکوت دوستانه

• دلیل سکوت مطیع: باور به اینکه صحبت بی‌فایده است، نامطمین بودن از کیفیت نظرات شخصی که عمدتاً در دو حالت رخ میدهد بی‌نتیجه بودن نظرات که منجر به نوعی پرخاشگری منفعل میشود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

- دلایل سکوت تدافعی: آشفته شدن افراد، ایجاد پیامد منفی برای خود فرد
- دلایل سکوت دوستانه: سود بردن از نظرات دیگران، خودداری از ارائه اطلاعات به دلیل محرمانه بودن

که نهایتاً سکوت را باید از چند بعد بررسی کرد :

عوامل مدیریتی،

عوامل محیطی،

عوامل گروهی،

عوامل فردی

حال این سؤال مطرح است که آیا سکوت سازمانی راهکار های قطعی و استاندارد دارد یا باید مطالعه موردی شود ؟

عوامل مدیریتی سکوت سازمانی شامل باورهای ضمنی مدیران نسبت به سکوت، اقدامات مدیریتی، سبک رهبری استبدادی، ترس از بازخورد منفی، ایجاد جو بی اعتمادی و سو ظن در سازمان است و نهایتاً ایجاد امنیت شغلی برای کارکنان و کاهش جو ترس و هراس از انتقاد میتواند نقش مهمی در جلوگیری از سکوت سازمانی داشته باشد

اما نباید فراموش نکنیم در سکوت مدیریت، فرهنگ و حتی خود کارمندان نیز دخیل هستند و بعضاً کارمندان با اعتماد به نفس کم نیز سبب سکوت میشوند

در چنین شرایطی ایجاد بستری برای

بیان نظرات بی نام ویا بانام استعار مثل صندوق پیشنهادات و انتقادات میتواند روشی برای کاهش این پدیده باشد

این روش سبب باز شدن کانالهای بازخورد میشود اما نباید فراموش کرد که به هر حال همه این راهکارها زمانی اثرگذار خواهد بود که مدیران میانی و عالی مشکل سکوت سازمانی را درک کنند و در مورد این عارضه مهلك نظام سازمانی فرهنگ سازی شود

یکی از بهترین راهکارها ایجاد کمیته های فنی و کمیسیونهای آراء است که موجب فراهم نمودن احساس امنیت برای کارکنان ، تشویق و تشکر از آنها چه در هنگام انتقاد و چه در هنگام پیشنهاد است که باعث میشود آنها احساس کنند در عمل حق اظهار نظر فنی دارند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تشکیل کمیته فنی و کمیسیونهای آراء در خصوص ارزش تعرفه در گمرک ایران و به خصوص مباحث فنی ترانزیت در دفترمان از نمونه های بارز خروج از این پدیده است
در این کمیته هریک از اعضا نظرات خود را اعلام و سپس جمع بندی می شود
حتی افراد می توانند نظر خود را به عنوان مخالف و اقلیت مطرح کنند
خوشبختانه چون کمیته برپایه مواد قانون امور گمرکی و سایر قوانین است دخالت فردی و سلیقه ای مدیر بسیار پایین است

سئوال دیگری که به ذهن خطور میکند اینست که آیا کانالهای بازخورد باید بروکراتیک و سنتی مثل صندوق پیشنهادات باشد یا سیستماتیک مثل کمیته های فنی و کمیسیون های آراء
اغلب مشاوران در این خصوص بهتر عمل میکنند زیر سیستم دفاعی کمتری در مقابل آنها هست و نهایتا منجر به نتایج مفیدی در سازمانها میشود و دو روش فوق بعنوان راهکارهایی در کنار بکارگیری مشاورین زنده موثر است

که حتما باید در مواجهه با این پدیده فرهنگ سازی انجام شود و تمام راهکارها همراستا با فرهنگ هستند که مطلوب خواهند بود

و این آگاهی ایجاد شود که از پدیده سکوت سازمانی چه اشخاصی سودی میبرند؟؟؟
و متاسفانه دیده میشود که ما هیچ مجموعه مدونی از متودولوژی رفتاری و تجربیات مدیریتی نداریم در مواجهه با این پدیده نداریم و عمدتا در سازمانها مدیران در طول دوره مدیریتشان هم ملزم نبوده اند در مورد شیوه های مدیریتی پاسخگو باشند چراکه مدیر یک سازمان باید بتواند الهام دهنده، برانگیزنده و نیز به پیشنهادات مجموعه خود گوش بسپارد.

در چنین شرایطی وقتی مدیریت به هر دلیلی پ

مهندس رحام، [22:58 31.12.01]

اسخگو نباشه به تدریج کارکنان هم عقب نشینی میکنند و مشارکت رو به حداقل میرسونن بنابراین شروع درمان سکوت سازمانی باید با مشاوره از راس سازمان صورت بگیرد
در گام بعدی از آنجا که معمولا انسجام لازم بین کارکنان در یک مجموعه وجود ندارد، وجود یک حداقل روحیه پذیرش مقابله با سکوت سازمانی در بین مدیران ارشد و میانی از الزامات مقابله با این پدیده است.

برای آشنایی بیشتر در مواجهه با پدیده سکوت سازمانی
یک کارشناس و استاد دانشگاه با کمک همکاران منابع انسانی آموزشهای لازم در حوزه بازخورد را ارایه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

و با ایجاد نظام پیشنهادات،

پاداش به ایده ها،

بکارگیری طرح های اطلاع رسانی در فضاهای مختلف در سازمان

و تدوین شعار هفته مدیریتی،

و برگزاری جلسات بازخورد

که با حضور و همکاری کلیه ارکان نیروی انسانی يك سازمان از پایین ترین پستها تا مدیریت ارشد در دوره های سه روزه حضور داشتند نهایتا در یک سفر پر از چالش موضوع سکوت بررسی شد که نهایتا منجر به کاهش فاصله بین سایه مراتب سازمانی با رعایت احترام شد

در پایان می توان انتظار داشت اشتباهات گذشته را در مدیریت و رفتار سازمانی مرتکب نشویم و با نگرش بالا به پایین، و تحمل نقد و آراء مخالف و پرهیز از برخورد سلبی با کارمندان پرسشگر و تحلیلگر سازمانها موجبات رشد و تعالی را در کسور ایجاد کنیم

امید می رود همه ما در هر پست و جایگاهی نقد پذیر باشیم و بپذیریم این نقد منصفانه و سازمان یافته در چهاچوب و چارت مورد تایید متخصصین مشاور منجر به آگاهی از خلاءهای موجود در هر سازمانی میباشد که اولین پیشنهاد دو مقوله عارضه یابی و بهبود مستمر در سازمانها مواجه و درمان علمی پدیده سکوت سازمانی است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

توانمند سازی سرمایه های انسانی بخش حمل و نقل

بخش اول :

مهندس معین انصاری, [19:53 26.01.15]

با سلام و احترام خدمت کلیه اعضا محترم گروه ، جاده ای ، ریلی ، هوایی ، صنعت و معدن و تجارت و سایر حوزه ها و همکاران دریایی و بندری. بنده مثل تیم ملی یکساعت زودتر برای گرم کردن وارد میدان شدم ولی تا ساعت ۹ شب شروع نخواهم کرد . از کلیه عزیزان مخصوصاً "دوستان دریایی و بندری تقاضا دارم در بحث امشب شرکت نمایند . بدیهی است دوستان دیگر در بقیه حوزه ها ما را از دانش خودشان بی بهره نخواهند گذاشت . پایدار و استوار باشید

آقای فتحی, [19:56 26.01.15]

سلام به اساتید محترم جناب انصاری و تهرانی

آقای فتحی, [19:57 26.01.15]

جناب انصاری در خدمت شما هستم که یاد بگیرم

مجید طهرانی, [19:58 26.01.15]

سلام و درود.من برای اینکه با سلام و علیک صفحه را پر نکنم سلام و پاسخ متواضعانه و پر مهری را تقدیم وجود نازنین همه میکنم پس از این حمل بر بی ادبی من نفرمایند عزیزان سکوت را.سپاس

محمد سیاوشی, [20:03 26.01.15]

باسلام و ادب خدمت سروران ارجمند

انشالله امشب به بحث و تبادل نظر در خصوص مشکلات ، ضعف ها و آثار مخرب ناشی از این عوامل بر پیکره سازمان و اقتصاد کشور خواهیم پرداخت و به امید خدا در مبحث روز چهارشنبه به موضوع راهکارها خواهیم پرداخت.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [20:05 26.01.15]

بر اساس اطلاعات آقای سیاوشی حدود ۱۶۰ نفر عضو گروه هستند که بنده کوچک همه آنها هستم. اگر یکوقت پاسخی نمیدهم در خصوص تعارفات حسنه فرهنگ ایرانی بخاطر احترام به آقای سیاوشی بعنوان مسئول گروه است. ولی بیصبرانه هم برای یاد گیری و هم اگر توانستم در حد پاسخگویی برای بحثهای تخصصی در خدمتتان هستم.

محمد سیاوشی, [20:05 26.01.15]

و پیشنهاد میکنم حوزه به حوزه وارد شویم
مثلا مشکلات ناشی از ناکارآمدی و ضعف نیروهای انسانی در حوزه حمل جاده ای و ...
مجید طهرانی, [20:14 26.01.15]
من یک مدل پیشنهاد میکنم که میشه به ازای هر عنصر آن اظهار نظر نمود.

مجید طهرانی, [20:15 26.01.15]

وقتی درخصوص سرمایه انسانی سخن میگوییم لازمست به سه عنصر، راهبری، فرایند ها و نتایج توجه کنیم

مجید طهرانی, [20:16 26.01.15]

مراد از راهبری عبارتست از 1-رهبری (leadership) و 2-راهبرد(strategy)

مجید طهرانی, [20:18 26.01.15]

مراد از فرایند عبارتست از 1-انگیزش سرمایه انسانی. 2-جبران خدمت سرمایه انسانی. 3-توسعه سرمایه انسانی. 4-جذب سرمایه انسانی

مجید طهرانی, [20:18 26.01.15]

مراد از نتایج عبارتست از 1-نتایج ادراکی. 2-نتایج عملکردی و 3- نتایج سازمانی

مجید طهرانی, [20:19 26.01.15]

با تفکیک بحث به عناصر فوق میتوان درخصوص سرمایه انسانی دقیق تر گفت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [20:21 26.01.15]

بنده بعد از ۳۵ کار امدم که از شما دوستان این مدلها را یاد بگیرم ولي يك مطلب را هم دوست دارم بیان کنم و ان این است ، ناکارآمدی و ضعف نیروهای انسانی که متأسفانه در اکثر قریب به اتفاق مجموعه های کاری این کشور نهادینه شده است دارای یکسری عوامل مشترک است که بنده با ساده ترین نحوه ان را توضیح خواهم داد.

مجید طهرانی, [20:24 26.01.15]

سپاس. استفاده میکنم. من در یک کلام عرض کنم چون این مدلی که عرض شد یا هر مدل دیگری که بفرمایید اصلا در کشور جاری نیست. پرورش نیروی انسانی به صورت دیم است و خلاصه کاشت دیم هم محدودیتهای خود را دارد. از جمله مواردی که خواهید فرمود

مهندس معین انصاری, [20:34 26.01.15]

جناب سیاوشی حتما" حوزه به حوزه هم وارد بحث خواهیم شد . دوستان ما در گروه و حوزه های مختلف ماشالله دارای تجارب زیادی هستند که بحث را داغ خواهند کرد . کار جنابعالی هم خیلی مهم است که در پایان بحث موارد را جمع اوری و مدیریت میکنید ضمنا" خودتان هم که بدون شك صاحب نظرید.

مهندس معین انصاری, [20:37 26.01.15]

دکتر تهرانی امشب بعد از اتمام جلسه باید تا ساعت دو صبح بشینم با دقت مطالب شما را مطالعه کنم .

مجید طهرانی, [20:38 26.01.15]

عکس را به این نیت تقدیم کردم که اجزای مدل مورد اشاره را در یک تصویر داشته باشیم. ارادت استاد انصاری راستش تا الان که برعکس بوده قربان و بنده استفاده بردم

آقای فتحی, [20:39 26.01.15]

جناب دکتر تهرانی جنابعالی به رهبری اشاره میفرمایید بجای مدیریت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [20:40 26.01.15]

لطفا فرق مدیریت و رهبری را نیز توضیح بفرمایید

آقای فتحی, [20:42 26.01.15]

بنده تصور میکنم رهبری نیروی انسانی نقصانی است که اصولا در کشور ما بسیار با مشکل مواجه است.

آقای فتحی, [20:44 26.01.15]

در سازمان ها و حوزه های کاری در کشور چه بخش خصوصی و چه دولتی هنوز مدل های برخورد با نیروی انسانی همان مدل های دوران نظریات کلاسیک مدیریت میباشد

مجید طهرانی, [20:44 26.01.15]

جناب فتحی با شما موافقم.

آقای فتحی, [20:47 26.01.15]

با تشکر از جناب حلاجین مدل فرق رهبر با رییس را بخوبی ارایه میدهد

محمد سیاوشی, [20:49 26.01.15]

انشالله با شروع ساعت 21:30 و آغاز رسمی مباحث سایر عزیزان که برنامه ریزی کرده اند برای آن ساعت ، به جمع ما ملحق خواهند شد و شاهد مباحث بسیار ارزشمند خواهیم بود و دوستان ما و جمع حاضر را از این طلاعات مفید بهره مند کنند.

دکتر سهیلی, [20:52 26.01.15]

درود بر همه دوستان عزیز

و جناب سیاوشی

امشب به دستور جناب سیاوشی و البته با میل شخصی با شما هستم و مباحث را تعقیب میکنم.

در موارد لازم به مباحث وارد خواهیم شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید طهرانی, [20:54 26.01.15]

نسبت مدل به واقعیت، نسبت نقشه است به شهر. ممکن است مدل ناقص باشد ولی با کمک آن سریع به محدوده مطلب احاطه پیدا میکنیم. عناصر مدل مورد اشاره یا هر مدل پیشنهادی دیگری میتواند راه را برای اظهار نظر در هر حوزه شفاف کند. مثلاً رهبری که مورد توجه قرار گرفت.

مهندس معین انصاری, [20:57 26.01.15]

جناب سهیلی به تخصص شما احترام ویژه میزارم. احسنت به انتخاب آقای سیاوشی

آقای فتحی, [21:01 26.01.15]

درد بر جناب سهیلی و تشکر از جناب حلاج

آقای حلاج, [21:02 26.01.15]

ارادتمندم جناب فتحی عزیز

درد میفرستم به عزیزان گروه و تشکر از جناب سیاوشی و عرض ادب به استاد خودم دکتر سهیلی عزیز

مهندس شفیق , [21:06 26.01.15]

جناب سیاوشی گرامی: اگر در حوزه منابع انسانی بخش حمل و نقل ، مطالعات مبتنی بر آسیب شناسی قبلاً انجام شده، بهتر است در اختیار اعضا قرار بگیرد. اگر نه ، میتوان با پیشنهاد راییه مسایل و مشکلات هر بخش از حوزه های حمل و نقل ، بحث هارا کاربردی تر کرد، تا براساس آن بتوان راه کارهای برون رفت را ارایه نمود.

خانم فاریابی, [21:08 26.01.15]

سلام و شب همگی بخیر. جسارت منو ببخشید. به نظر من این مدل ها با کشور ما و شرایط فرهنگی اش بخصوص وضعیت سازمان های باز هم بخصوص دولتی، سازگار نیست. البته میتونه باشه ولی ما از تناقض های ارزشی و فرهنگی بسیاری رنج میبریم. رهبری موضوع مهمیه. که بشدت کمبودش حس میشه. امیدوارم در نتیجه مباحث امشب به یه مدل سازگارتر با کشور مون و قبل از اون به شناختی واقعی از نقاط آسیب رسان سرمایه انسانی دست پیدا کنیم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقریان, [21:14 26.01.15]

مشکل ما تفاوت فرهنگی نیست مشکل در مدیرانی است که رهبر نیستند

دکتر سهیلی, [21:18 26.01.15]

البته ارایه عملکرد با کیفیت از سوی رهبران سازمان مستلزم زیربنای مساعد در تیم سازمان است

دکتر سهیلی, [21:19 26.01.15]

در واقع موضوع لازم از از زوایا و در سطوح مختلفی مورد بررسی قرار گیرد

دکتر سهیلی, [21:19 26.01.15]

در واقع موضوع لازم است از از زوایا و در سطوح مختلفی مورد بررسی قرار گیرد

مهندس قاسمی نژاد, [21:19 26.01.15]

سلام و عرض ادب خدمت سروران بزرگوار.

در خصوص توانمندسازی نیروی انسانی به این مورد باید اشاره کنم که مهم ترین و حیاتی ترین دارایی

تو هر سازمان چه بخش دولتی و چه خصوصی نیروی انسانی ان هست.

کیفیت و توانمندی نیروی انسانی مهمترین عامل بقا و حیات سازمان ها و...هست.

میشه گفت نیروی انسانی توانمند، سازمانی توانمند رو بوجود می آورد. و رشد اقتصادی هم به توانمند

کردن کارکنان بستگی داره.

یکی از مهمترین مسائل همکاری کارکنان و نیروی انسانی با هم هست.

مهمترین مزیت توانمندسازی این هست که کارکنان اون سازمان و شغل را از خودشان بدانند و از کار

کردن در ان به خودشون ببالن(تا چه اندازه در این امر موفق بودیم!!!؟؟).

مهمترین گزینه در توانمند سازی سازمان ها و...مدیرسازمان هست چون بطور مستقیم و غیر مستقیم

تمام عوامل محیطی را تحت تاثیر قرار میده.

یه مدیر میتونه با تفویض اختیار و دادن قدرت بیشتر به کارمند و یا...و حذف شرایطی که موجب بی

قدرتی نیرو شده، بستر لازم را برای توانمندی افراد بوجود بیاره.

حالا واقعا تا چه میزان تو این موضوع موفق بودیم!!!!!!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [21:20 26.01.15]

سرکار خانم فاریابی من هم دغدغه شما را دارم ولی اصلاً "نگران نیستم . مدلها همانطوریکه فرمودید میتونه سازگار هم باشه . بهمان سازگاریش بی اندیشیم بقیه را میشه بومی سازی کرد

آقای فتحی, [21:23 26.01.15]

جناب انصاری موضوع بومی سازی با توجه به فرهنگ و روحیات انسان ایرانی هم از موضوعات پایه ای و مهم است

مهندس معین انصاری, [21:23 26.01.15]

موافقم

آقای فتحی, [21:26 26.01.15]

مطالعه تاریخ نشان میدهد که هر گاه ایرانی ها بدرستی رهبری شده اند ، بنحو فوق العاده ای از کارایی و بلوغ بالایی برخوردار شدند

مجید طهرانی, [21:26 26.01.15]

مراد از فرهنگ، شیوه انجام امور است. لذا باید به ارزش ها باورها و هنجار ها به عنوان عوامل سازنده فرهنگ توجه کرد و با آموزش سنجش و پاداش آنها را ارتقا داد. نکته اینجاست که ندل تعالی انسانی که مورد اشاره من قرار گرفت و به عنوان یک مثال و در باب ضرورت استفاده از مدل به آن اشاره شد دقیقاً یک مدل بومی است و محصول آقای دکتر بهروز قلیچ لی است.

مهندس معین انصاری, [21:28 26.01.15]

با سلام و احترام خدمت کلیه دوستان

همانطوریکه مستحضرید نیروی انسانی کارآمد یکی از مهمترین شاخصی موفقیت یک مجموعه کاری میباشد. راهکار اساسی ان از مدیر گرفته تا بقیه افراد مجموعه مسئله آموزش میباشد. در این آموزش علاوه بر مطلع نمودن افراد نسبت به وظایف سازمانی ، یک کلاس مخصوص برای احساس مسئولیت افراد نسبت به منافع ملی و سپس مجموعه مربوطه بصورت مستمر باید برگزار شود. به اعتقاد بنده مقام یک آبدارچی با احساس مسئولیت ، بمراتب بالاتر از یک مدیر بدون احساس مسئولیت است. احساس مسئولیت افراد نسبت به منافع ملی اصولاً" موجب بروز بهترین تصمیمات برای مجموعه هم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خواهد شد. مسئله دوم انگیزه است. احترام و اخلاق حسنه در فضای يك مجموعه و ارزش قایل شدن برای کار افراد بعلاوه حقوق مکفی میتواند مهمترین عامل انگیزه افراد باشد. آقای فتحی, [21:30 26.01.15] با جناب انصاری موافقم و همچنین با دکتر تهرانی که روی مدل بومی تاکید دارند

محمد سیاوشی, [21:31 26.01.15]

با نام و یاد خدای مهربان

عرض سلام و ادب و احترام خدمت همه عزیزان
واقعا این شور و علاقه هر انسانی را به وجد می آورد
مرحبا و درود به شرفتان

محمد سیاوشی, [21:31 26.01.15]

جناب دکتر سهیلی عزیز بنده خواهش کردم و ممنون از شما و همه عزیزان

آقای فتحی, [21:32 26.01.15]

جالب است که نظریات جدید در حوزه مدیریت و سازمان که متاثر از فیزیک کوانتوم است دقیقا بر رهبری بجای مدیریت تاکید دارد

محمد سیاوشی, [21:32 26.01.15]

با اجازه دوستان و در ابتدا بنده مطالبی را عنوان میکنم و بعد در خدمت سروران گرامی هستیم

مهندس معین انصاری, [21:32 26.01.15]

دکتر تهرانی بنده همه جوره شما را قبول دارم و این قبول داشتن بر اساس يك سابقه است منتظر فرمایشات جنابعالی هستیم

محمد سیاوشی, [21:33 26.01.15]

چرا موضوع منابع انسانی را انتخاب کردیم؟

مجید طهرانی, [21:34 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سپاس آقای انصاری ممنونم که شاگرد نواز هستید و با حمایت و انرژی مثبت و دلگرمی ما جوان ها را تشویق میفرمایید

محمد سیاوشی, [21:34 26.01.15]

به این دلیل که منابع انسانی اصلی ترین سرمایه های هر سازمان و تشکیلات است. ولی در کشور ما به هیچ عنوان نیروی انسانی آنگونه که باید و شاید مورد توجه نیست

محمد سیاوشی, [21:35 26.01.15]

و یکی از دلایل تاخر و عقب ماندگی ما به دلیل عدم استفاده صحیح از این سرمایه ارزشمند است

محمد سیاوشی, [21:36 26.01.15]

سرمایه ای که فقط در شعارها ارزشمند است ولی در عمل....

محمد سیاوشی, [21:37 26.01.15]

حال به لطف خدا و همت سروران ابتدا به صورت تخصصی به این موضوع خواهیم پرداخت

محمد سیاوشی, [21:37 26.01.15]

و خواهشمندم به صورت ملموس و کاربردی به این موضوع پرداخته شود

مجید طهرانی, [21:37 26.01.15]

منحنی فیلیپس (به انگلیسی: Philips Curve) در علم اقتصاد نشان‌دهنده ارتباط میان نرخ تورم و نرخ بیکاری است [۱]. این منحنی بیان می‌کند که نرخ بالای اشتغال با نرخ بالای تورم رابطه ی معکوس دارد. به این معنا که در کوتاه مدت برای کاهش نرخ بیکاری می‌بایست نرخ بالاتر تورم را بپذیریم. در کتابی از دکار نیلی درخصوص اقتصاد ایران اشاره میشود که این منحنی در ایران کار نمی‌کند و حدس ایشان اینست که دلیل آن نقش کم‌رنگ منابع انسانی در برابر منابع سرمایه ای است.

مجید طهرانی, [21:39 26.01.15]

به عبارت دیگر در کشورهایی مانند آمریکا سهم سرمایه انسانی حداقل برابر با نقش سرمایه فیزیکی و حتی در برخی موارد بیشتر است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید طهرانی, [21:39 26.01.15]

اما در ایران سهم منابع انسانی کمتر از سهم منابع سرمایه ای و حتب منابع دیگر مانند روابط است

مجید طهرانی, [21:40 26.01.15]

این مشکل ریشه در کارآفرینی سنتی و بازاری دارد

محمد سیاوشی, [21:41 26.01.15]

در حال حاضر مهمترین عیوب و مشکلات در حوزه نیروهای انسانی چی هستند؟

محمد سیاوشی, [21:41 26.01.15]

مثلا بی انگیزگی

محمد سیاوشی, [21:41 26.01.15]

راندمان پایین

مجید طهرانی, [21:42 26.01.15]

به این کتاب مراجعه بفرمایید تا فرق کارآفرینی با رویکرد بازاری ببینیم

محمد سیاوشی, [21:42 26.01.15]

به مشکلات و عیوب پردازیم و انشالله در فرصت بعدی به راهکارها

مجید طهرانی, [21:43 26.01.15]

رویکرد بازاری درواقع مشکل است و سهم اندک سرمایه انسانی در برابر سرمایه فیزیکی از عوارض این رویکرد است لذا

مجید طهرانی, [21:44 26.01.15]

من معتقدم همین که نیروی انسانی ما با این جنگ اقتصادی نابرابر و جنگ تبلیغاتی خل و چل نشده باید روی چشم گذاشتش و با سرمایه گذاری و توسعه او را برای کار با کیفیت بالاتر تربیت کرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید طهرانی, [21:45 26.01.15]

البته ما شاد اعتصاب ها و زیاده خواهی ها هم بوده ایم اما اینها درصد کمی از دریای نورانی سرمایه انسانی این مملکت هستند و من به سدت امید و اعتقاد دارم

محمد سیاوشی, [21:46 26.01.15]

بنده از حمل و نقل جاده ای شروع میکنم

محمد سیاوشی, [21:47 26.01.15]

حمل و نقل جاده ای در حال حاضر بیش از 90 درصد حمل کالا و مسافر را به عهده دارد

دکتر سهیلی, [21:48 26.01.15]

دقیقا چاره کار در تحلیل دقیق شرایط و وضعیت موجود است و نه جستجو به دنبال مقصر

محمد سیاوشی, [21:48 26.01.15]

و جمعا بیش از 6 هزار شرکت حمل کالا و مسافر وجود دارد

محمد سیاوشی, [21:49 26.01.15]

حال حمل و نقل جاده ای کالا و مسافر با ان همه اهمیت و تاثیرش یک رشته دانشگاهی برایش تعریف و ایجاد نشده

محمد سیاوشی, [21:49 26.01.15]

پس چه کسی و با چه تخصصی باید سکاندار این صنعت باشد !!!

دکتر عابدی, [21:50 26.01.15]

باسلام و درود حضور دوستان

وقتی عوامل مؤثر شناسائی شوند، دیگر بدنبال مقصر نخواهیم گشت.

محمد سیاوشی, [21:50 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام جناب دکتر عابدی عزیز
عوامل موثر شناسایی شده اند؟

خانم فاریابی, [21:51 26.01.15]

مشکل منابع انسانی در نادیده گرفتن اونه. یعنی علی رغم تاکیدات زبانی و قلمی، در عمل نهادهایی که باید دقیقاً از این منابع بهره ببرند، هیچ اعتقادی به اونها ندارند. تاکیدات هم برای رفع تکلیف و ژست زمانه است.

دکتر حاج ابراهیمی, [21:52 26.01.15]

سلام بر سروران عزیز
توسعه کمی و کیفی حمل و نقل بر اساس آگاهی و شناخت به صنعت و تجارت حمل و نقل بطور یکپارچه امکان پذیر است یا همان لجستیک حمل و نقل

خانم فاریابی, [21:53 26.01.15]

نتیجه بی اعتقادی هم در تخصیص اعتبارهای آموزشی و برنامه ریزی های آموزشی خودشو نشون میده

دکتر عابدی, [21:55 26.01.15]

وقتی دولتها یکی پس از دیگری میایند و واتوبوسی نیروی انسانی آموزش دیده و آزمون و خطا کرده را جابجا میکنند، شما دنبال چه نیروی انسانی هستید؟ که چه کند؟!
چه میتوانسته و کرده؟
بنظر بنده اینجا فقط از بخش خصوصی صحبت بشه و استفاده کارشناسی از این منبع عظیم بهتر است تا کلی گوئیهای که توضیح واضح است.

مهندس باقریان, [21:56 26.01.15]

در حمل و نقل جاده ای نیروی انسانی بیشترین ارتباط را با مشتریان دارد و عمده کار شرکتها ارایه خدمات به مشتریان است چند درصد از پرسنل شرکتها آموزش دیده اند؟ آیا با مفاهیم ارتباط با مشتری آشنا هستند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم فاریابی, [21:57 26.01.15]

همون روش جابجایی اتوبوسی دولت ها نشون میده دولتمردان خودشون نیاز به توسعه فرهنگی دارن

مجید طهرانی, [21:58 26.01.15]

خوب این یعنی سما در مدلی که به آن اشاره کردم به فرایند توسعه سرمایه انسانی یا human capital development نقد دارید. نقد شما هم وارد است. برخی دیگر از دوستان هم به رهبری سرمایه انسانی نقد داشتند اینهم درست است. کمی دقت کنیم خواهیم دید کلا همه اجزای مدل نقد جدی دارند. اما نکته اینجاست که بین مساله problem و عوارض آن symptom باید تمیز قایل شد اینها همه عارضه هستند. به نظر من اصل مساله سهم اندک سرمایه انسانی در اقتصاد است یعنی سرمایه فیزیکی اصالت بیشتری در اکثریت اقتصاد دارد. اینهم محصول تفکر بازاری است. در واقع از نظر من همینکه با این اختلاس های عظیم و بیکاری زیاد و عدم تناسب شغل و شاغل در کشور و قدرت پایین خرید عرف دستمزد اکثر مشاغل و ... هنوز ما متقاضی میلیونی در کنکور داریم و کلی نیروی تازه نفس نعمت عظیمی است و باید با صبور اشکالات نیرو را با ایجاد مدل شایستگی رفع کرد. مدل شایستگی هم اوع باید روی مدیران اعمال شود بعد شاغلین

دکتر حاج ابراهیمی, [21:58 26.01.15]

ایجاد مدارس و موسسات آموزشی تجاری و هماهنگی آنها با دانشکاهها و با نظارت و هماهنگی انجمنهای علمی و صنفی, اولین قدم در توسعه کیفی و توانمندسازی این بخش از لجستیک حمل و نقل میباشد.

خانم فاریابی, [21:59 26.01.15]

من هم با محدود کردن بحث به بخش خصوصی و شاغلین موافقم هر چند معتقدم بخش خصوصی از تصمیمات سیاستگذاران ناشی آسیب های جدی خواهد دید

دکتر حاج ابراهیمی, [22:00 26.01.15]

برای مثال اکادمی لویدز و کلبال اکادمی ای بی سی بطور گسترده در این آموزش جهانی حضور دارند.

دکتر عابدی, [22:00 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

درد بردکترسهیلی نازنین و دوست گرانسگم جناب سیاوشی عزیز با این کار زیبایی که آغاز نمودند و مدیریت صحیح و مفهومی به پیش میروند.

این یعنی اینکه این نیروی انسانی خودش پی به استعدادش برده و قدمی برداشته و با عمق دید و کرامت دل، دوستان رو به همفکری و همراهی با خود همسو میکنه، این یعنی نیروی انسانی موفق در صورت نادیده شدن، از خود آغاز میکند

محمد سیاوشی, [22:01 26.01.15]

سپاس بیکران جناب دکتر عابدی عزیز

دکتر عابدی, [22:01 26.01.15]

و این منبع عظیم باید از خود شروع کند

دکتر حاج ابراهیمی, [22:02 26.01.15]

تمایل به یادگیری بالاخص وقتی در تجارت جهانی حمل و نقل حضور داریم يك ضرورت است که به يك اجبار تبدیل خواهد شد.

دکتر عابدی, [22:02 26.01.15]

زنده باشین انشالله

مجید طهرانی, [22:03 26.01.15]

کارکنان بخش دولتی در خود آمریکا هم فشل هستند این مقاله هاوارد را ببینید پیغام منتقل میشود

[/why-government-workers-are-harder-to-motivate11/2014https://hbr.org/](https://hbr.org/why-government-workers-are-harder-to-motivate11/2014)

مهم بخش خصوصی و غیر دولتی است وگرنه بخش دولتی اساسا نمیتواند موضوع بحث باشد.

مهندس باقریان, [22:03 26.01.15]

سوال

بنظر شما حداقل تخصص های یک کارمند شرکت حمل و نقل چیست؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:04 26.01.15]

دوستان مایل هستید ابتدا شرایط فعلی و موجود را ببینیم و هزینه هایی که روش جاری بر پیکره صنعت و اقتصاد وارده کرده را مورد بحث قرار دهیم و بعد انشالله به راهکارها بپردازیم؟

مجید طهرانی, [22:04 26.01.15]

افرین سوال خوبی است آقای باقریان

مهندس معین انصاری, [22:04 26.01.15]

بنده هم اعتقاد دارم بهتر است ما ابتدا به نیروی انسانی در بخش خصوصی توجه کنیم انشالله در آینده دولت هم کوچکتر میشه راحتتر میتونه مشکلات نیروی انسانی را حل کند

مجید طهرانی, [22:04 26.01.15]

جواب هرچی که هست باید در شکل مدل ساینستگی کارکنان و مدل ساینستگی مدیران عرضه شود

دکتر حاج ابراهیمی, [22:05 26.01.15]

آموزش دوره ای مدیران حمل و نقل بصورت دوره ای مثلا هر 3 سال یکبار (زمان تمدید مجوزها) با تکنولوژیهای مدرن و اقتصاد جهانی و تحولات مالی و بازرگانی و حمل و نقل کشورهای منطقه و طرفهای تجاری بسیار اهمیت دارد.

محمد سیاوشی, [22:06 26.01.15]

بنده خیلی مایلیم روی واقعیت های امروز بحث کنیم

آقای فتحی, [22:07 26.01.15]

مشکلی نیست که فقط روی بخش دولتی تمرکز کرد ولی باور بفرمایید سبک و سیاق مدیریت و نگرش دولتی به مقوله نیروی انسانی روی نگرش بخش خصوصی بسیار تاثیر گذار است

مجید طهرانی, [22:07 26.01.15]

موافقم آقای فتحی

مهندس باقریان, [22:08 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنظر بنده این دو مقوله می توانند هم راستا نباشند

مجید طهرانی, [22:08 26.01.15]

اما بحمدلله پول نفت پرید تعداد زیادی از چاه ها هم بسته شد و جعفر پارتی دولت تمام است وقت کار بهش خصوصی و غیر دولتی است

مجید طهرانی, [22:08 26.01.15]

اسیب هم میزنند

دکتر حاج ابراهیمی, [22:09 26.01.15]

اگر به تقسیم بندی در آموزش بخش خصوصی بپردازیم, بهتر است شرکتهای کریر را در توسعه ناوگان هدایت کنیم و شرکتهای فورواردر را در توسعه ترمینالها و توسعه ارتباطات با مشتریان و ..

مجید طهرانی, [22:10 26.01.15]

اگر به شاخص اخلال دولت دکتر درگاهی مراجعه کنید میبینید که دولت خودش منشابزرگ خوداخلالی است چه در نظام ستم شاهی چه الان و باید درستش کرد

آقای فتحی, [22:10 26.01.15]

بنده فکر میکنم ابتدا بخش دولتی لازم است نگرش خود را تغییر بدهد و بجای تحکم و اجبار بخش خصوصی به دنباله روی صرف ، نقش رهبری خود را بپذیرد و در این جایگاه قرار بگیرد

مهندس باقریان, [22:11 26.01.15]

اما جناب فتحی این موضوع خیلی دست نیافتنی است

مجید طهرانی, [22:12 26.01.15]

خوب است ولی عملی نیست من و شما که هیچ مقام معظم رهبری بارها اشاره فرمودند و نتیجه کمتر از انتظار است در عمل

مهندس معین انصاری, [22:12 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب باقریان اگر قیمت نفت تا دو سه سال آینده بهمین میزان باشد دست یافتنی است

آقای فتحی, [22:13 26.01.15]

جناب باقریان بقول جناب دکتر تهرانی با کاهش درآمد نفت امکان پذیر بلکه اجتناب ناپذیره

مهندس باقریان, [22:13 26.01.15]

تغییر رفتار دولتها ملزومات بسیاری نیاز دارد یکی از آنها مسایل سیاسی است

همین تغییرات اتوبوسی

یکی بودجه های نفتی

مجید تهرانی, [22:14 26.01.15]

جناب انصاری نفت بر اساس نتایج آشوب فکری فعالین در داوس خدافل سه سال در رکود مطلق است

مهندس معین انصاری, [22:14 26.01.15]

خدا را شکر

محمد سیاوشی, [22:14 26.01.15]

دوستان مایل هستید وارد حوزه ها شویم؟

مهندس معین انصاری, [22:15 26.01.15]

بفرمایید قربان

محمد سیاوشی, [22:15 26.01.15]

در حوزه دریایی و کشتیرانی وضعیت نیروی انسانی مطلوب است؟

آقای فتحی, [22:15 26.01.15]

مشکل عمده کسب و کار حمل و نقل که بسیاری از دیگر کسب و کارها عدم وجود فضا و تنفس گاه

کارآفرینان و بخش خصوصی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاج ابراهیمی، [22:17 26.01.15]

جناب سیاوشی در این فرصت کم، از دانش و تجارب سروران عالیقدر در لجستیک حمل و نقل بهره مند شویم.

دکتر حاج ابراهیمی، [22:19 26.01.15]

بنادر محل تلاقی شیوه های حمل و نقل هستند و عدم تناسب رشد کمی و کیفی این شیوه ها نیز بنادر را متاثر میکنند.

دکتر حاج ابراهیمی، [22:20 26.01.15]

عدم سرمایه گذاری در آموزش علمی تجارت دریایی نیز بنادر را کم بازده نموده است.

مجید طهرانی، [22:20 26.01.15]

از بخش بندری به خاطر ملاحظات امنیتی بیشتر از جمله بالا چیزی نمیتوانم بگویم. اساتید بفرمایند منم استفاده میکنم

مهندس معین انصاری، [22:21 26.01.15]

جناب سیاوشی پتانسیلش برای مطلوب بودن بشدت وجود دارد ولی متاسفانه بطور عام مطلوب نیست و میتواند بمراتب بهتر از این باشد. جهت اطلاع جنابعالی انجمن کشتیرانی با سرمایه گذاری در بخش آموزش در حال پیشروی خوبی است که ابتدا پرسنل شاغل در شرکتها را در تمامی قسمتها آموزش داد و همزمان برای شرکتهایی که در حال صادرات و واردات بصورت عمده هستند این کلاسها را با توجه به نیاز آنها در بخش حمل و نقل دریایی اجرا میکند

دکتر حاج ابراهیمی، [22:23 26.01.15]

بنادر، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نیازمند به همسویی با تجارت جهانی و نوعی هماهنگی با شرایط رشد منطقه میباشند. لذا آموزش بسیار تخصصی و ویژه ای را نیازمندند.

محمد سیاوشی، [22:23 26.01.15]

بسیار عالی جناب معین انصاری عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [22:24 26.01.15]

جناب انصاری خود شما بعنوان یک فعال در حوزه تجارت دریایی و بین المللی فکر میکنید در خصوص تخصص و تجربه و دانش کار چیزی از رقبای منطقه ای خود دارید ؟

خانم الوند, [22:25 26.01.15]

با سلام و عرض ادب خدمت همه اساتید و سروران گرامی

آقای فتحی, [22:25 26.01.15]

بخوانید کمبودی دارید

مهندس غنجی, [22:26 26.01.15]

جناب سیاوشی

با سلام و سپاس از طرح موضوع بسیار اساسی

یعنی منابع انسانی که متاسفانه در بخش دریا مشکلات مختلفی وجود دارد

دکتر حاج ابراهیمی, [22:26 26.01.15]

اصلاح نگاه مالکیتی در بنادر به بنادر تخصص خدماتی میبایست با دقت توسط اهالی فن بررسی شده و نقش نیروی انسانی مستعد و متخصص مشخص شود.

علی غلامی, [22:26 26.01.15]

با سلام خدمت بزرگواران اساتید

درچرخه لجستیک آنجایی که نیروی انسانی تمرکز دارد آموزش به نسبه انجام میشود اما جایی که پای انجیوها وسندیکای به میان می آید عملا رنگ میبازد

سعید وفاپی, [22:26 26.01.15]

سلام خدمت دوستان عزیز

مهندس معین انصاری, [22:27 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب حاج ابراهیمی مطلبی را که خدمتتان عرض میکنم شعار نیست . نیروی انسانی ایرانی در بخش دریایی و بندری در مقایسه با شرکتهای غربی بمراتب آگاه تر هستند و در زمینه آموزش هم بسیار جلوتر از آنها با توجه به بومی کردن یکسری از قوانین که مختص این مملکت است

سعید وفاپی, [22:27 26.01.15]

سلام جناب سیاوشی

خانم الوند, [22:27 26.01.15]

یکی از مهمترین مسایل و مشکلات در حوزه مدیریت منابع انسانی , عدم نگاه یکپارچه و سیستمی به این حوزه است

محمد سیاوشی, [22:27 26.01.15]

سلام جناب آقای وفاپی عزیز

محمد سیاوشی, [22:28 26.01.15]

سلام جناب آقای غلامی عزیز

دکتر غنجدی, [22:28 26.01.15]

سلام جناب سیاوشی

متأسفانه نبود متولی در بخش آموزش و تربیت نیروی متخصص دریایی هم ناوگان را از وجود نیروهای بومی با چالس روبرو کرده و کشور از درآمد ناشب از صدور متخصصین به بازار کار جهانی و به تبع آن ورکد ارز

خانم الوند, [22:29 26.01.15]

مدیریت منابع انسانی زیر سیستم های مختلفی دارد که به شدت با هم در تعامل هستند , پرداختن به آموزش بدون در نظر گرفتن سایر زیر سیستم ها مثل انگیزش, جبران خدمت, توسعه, طراحی شغل و.... اثربخش نخواهد بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:29 26.01.15]

دوستان آیا توانمند سازی فقط با آموزش محقق میشود؟

سعید وفاپی, [22:29 26.01.15]

به نظر بنده زمانی که شرایطی فراهم نشه که افراد کار رو از خودشون بدونن همیشه توقع بهره وری بالا رو داشت

خانم الوند, [22:29 26.01.15]

قطعا, خیر

مهندس مختاری, [22:29 26.01.15]

با سلام خدمت دوستان. بحث نیروی انسانی و آموزش از مهمترین موارد بخش خصوصی است اما یا در مسیر قرار نگرفته یا از مسیر خارج شده

دکتر غنجی, [22:29 26.01.15]

خیر ولی ستون است

مهندس معین انصاری, [22:30 26.01.15]

موافقم آقای وفاپی

دکتر حاج ابراهیمی, [22:30 26.01.15]

سروران عزیز, آموزش لجستیک حمل و نقل کختص بخش دولتی یا خصوصی نیست و یا شیوه حمل خاصی. بلکه هدف توسعه تجارت حمل و نقل بطور همه جانبه است.

مهندس غنجی, [22:30 26.01.15]

خصوصا در دریا

محمد سیاوشی, [22:30 26.01.15]

سلام جناب آقای مختاری

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاج ابراهیمی, [22:30 26.01.15]
عذر میخواهم. ..مختص...

مهندس مختاری, [22:30 26.01.15]
آموزش شرط لازم است اما شرط کافی نیست. سلام جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [22:31 26.01.15]
پس یکی از ستون ها آموزش است
حال ستون های دیگر چه هستند؟

سعید وفاپی, [22:31 26.01.15]
اگه برگردیم به نگاهی که هرزبرگ در خصوص نیروهای دوگانه بهداشتی و انگیزشی داره میشه فهمید
اگه حداقل ها رعایت نشه ممکنه آموزش هم موثر نباشه

مهندس معین انصاری, [22:31 26.01.15]
انگیزه

خانم الوند, [22:31 26.01.15]
آموزش ها در ایران بیشتر حول و حوش آموزش های تخصصی بوده و سازمانهای ما به شدت در حوزه
آموزش مهارت ها و توانایی های مورد نیاز برای انجام شغل ضعف دارند

محمد سیاوشی, [22:31 26.01.15]
یکی از بزرگترین مشکلات امروزی نیروی انسانی ما بی انگیزگی آناست

خانم الوند, [22:31 26.01.15]
انگیزش, تفویض اختیار

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

علی غلامی, [22:31 26.01.15]

آموزش و ارزیابی در حوزه‌هایی که ارزیابی از نیروی انسانی انجام نمیشود آموزش اثربخشی لازم را ندارد

خانم الوند, [22:32 26.01.15]

مدیران ما بسیار از تفویض اختیار و اعتماد به کارکنان هراس دارند

مهندس غنجی, [22:32 26.01.15]

انگیزه با کار فرهنگی آمیخته است و تنها عامل مادی در آن اصل نیست

محمد سیاوشی, [22:32 26.01.15]

حال همین آموزش‌ها که دوستان می‌فرمایند مگر وجود ندارد؟
ولی چه تاثیری دارد

مهندس معین انصاری, [22:32 26.01.15]

شما عزیزان را رجوع میدهم به اولین مطلبي که خدمتتان عرض کردم

سعید وفايي, [22:32 26.01.15]

گاهی مدیران مجموعه‌ها برای آموزش پرسنل از من دعوت می‌کنند و انتظار معجزه دارند ولی همیشه چند نکته رو متذکر میشم

مهندس مختاری, [22:33 26.01.15]

شاید بی‌هدفی نیروی جوان و عدم شفافیت آینده آنان باعث بروز ضعف آموزش شود

سعید وفايي, [22:33 26.01.15]

اولا باید در انتخاب پرسنل در مرحله استخدام و همخوانی شغل و شاغل دقت لازم انجام بشه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [22:33 26.01.15]

اگر بهترین آموزش ها هم داده شود ولی فضای کار وجود نداشته باشد و یا مشکل فرهنگی وجود داشته باشد جز سرخوردگی نیروهای آموزش دیده چه حاصلی بدست میاوریم ؟

سعید وفایی, [22:34 26.01.15]

بعد باید سیستم های انگیزشی و تشویق و تنبیه لازم وجود داشته باشه البته با شرط اینکه حداقل ها رعایت شده باشه

محمد سیاوشی, [22:35 26.01.15]

احسنت

دکتر حاج ابراهیمی, [22:35 26.01.15]

آموزشهای فنی و تخصصی و آموزشهای مدیریتی مرتبط و توانمندسازی نیروهای مستعد و کارآفرین میتواند يك هدف ارزنده باشد.

دکتر غنچی, [22:35 26.01.15]

به نوعی آموزش به نوعی شعارگرایی آلوده شده بنابراین آموزش مدون و هدف دار حداقل در قسمت دریا وجود ندارد

محمد سیاوشی, [22:36 26.01.15]

در خصوص نیروهای دریایی دوستان گفتند زمینه رشد وجود دارد ولی مطلوب نیست

محمد سیاوشی, [22:36 26.01.15]

و ظاهرا از کادر غیر ایرانی استفاده میشود در برخی موقعیت ها

دکتر حاج ابراهیمی, [22:37 26.01.15]

لجستیک حمل و نقل به مدعین خبره و نخبه نیازمند است و بدون تجربه ورود به لجستیک حمل و نقل بی نتیجه است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [22:37 26.01.15]

به يك مورد هم كه شايد مورد اعتراض اقاي سیاوشی قرار بگیرم اشاره میکنم و ان این است هر شهري اصولاً جمعیتش از ۳ میلیون نفر تجاوز کند و بیش از ۸۰ درصد کارهای اقتصادی هم دست دولت باشد نه با آموزش نه با حقوق مکفی و نه با هیچ چیز دیگه بتوان او را راضی کرد

مهندس مختاری, [22:37 26.01.15]

بہتر است بگویم شرایط استخدامی وجود دارد اما شرایط اولیه متقاضیان وجود ندارد

دکتر غنچی, [22:38 26.01.15]

بله وجود ندارد. وزارت علوم در این زمینه باید رشته های دریایی داشته باشد در دانشگاهها

سعید وفاپی, [22:38 26.01.15]

تصور کنید من وارد یک مجموعه میشم و در مورد اهمیت مشتری و مشتری مداری برای پرسنل تدریس می کنم اما اگه اون پرسنل از شرایط کاریش راضی نباشه و یا احساس مشارکت در موفقیت سازمانش رو نداشته باشه چه انگیزه ای برای اجرای اون آموزه ها داره؟

مهندس معین انصاری, [22:39 26.01.15]

متجاوز از ۵ هزار کیلومتر ساحل داریم من نمیدانم این همه ادم تو تهران و کرج چکار میکنند . اول از همه هم خود دریایی و بندری باید شروع کنند

دکتر غنچی, [22:39 26.01.15]

بله دلیل عدم تامین نیروی مجرب هنوز نیروهای خارجی در ناوگان کشور حضور دارند

خانم الوند, [22:40 26.01.15]

با جناب وفاپی موافقم, کارکنان ناراضی علاقه ای به آموزش و توسعه نشان نمی دهند

مجید طهرانی, [22:40 26.01.15]

تاکنون عزیزان به رهبری و توسعه و انگیزش از عناصر مدل اشاره فرمودند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاج ابراهیمی, [22:41 26.01.15]

بدیهی است که آموزش مدیسان این بخش در اولویت بیستری نسبت به کارکنان میباشد، بلاحظ حرفه ای بودن این مدیریتها در تصمیم گیریهای بموقه و انی.

خانم الوند, [22:41 26.01.15]

در مدیریت و به خصوص در منابع انسانی همه چیز به هم ربط داشته و بر هم تاثیر میگذارند

دکتر حاج ابراهیمی, [22:41 26.01.15]

آموزش مدیران

محمد سیاوشی, [22:41 26.01.15]

انگیزه ای نداره جناب وفاپی

سعید وفاپی, [22:42 26.01.15]

بله جناب سیاوشی

من این رو به عینه دیدم

و به عنوان مشاور بارها از نیروی انسانی شنیدم

محمد سیاوشی, [22:42 26.01.15]

جناب وفاپی دلایل بی انگیزگی این پرسنل چه بود؟

مهندس معین انصاری, [22:42 26.01.15]

اقای وفاپی قبول دارم ولی در همین بازار هم داریم بخش خصوصی هایی که کارمندان دارند که با ۳۰ سال سابقه در همان شرکت بازنشسته شده اند

علی غلامی, [22:42 26.01.15]

اگر آموزش و ارتقاسطح دانش در حوزه مدیریت به درستی صورت گیرد لایه های پایین تر در درازمدت از مزایای آن بهره مند خواهند شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [22:43 26.01.15]

با آقای ابراهیمی عزیز موافق هستم اول باید مدیران آموزش لازم رو ببینند

دکتر حاج ابراهیمی, [22:43 26.01.15]

در لجستیک حمل و نقل، مدیران قادر به مدیریت فعالیت خود نیستند مگر خط کش اندازه گیری فعالیت کارها را در دست داشته باشند.

آقای فتحی, [22:43 26.01.15]

تا بخش دولتی نقش رهبری خود را درک نکند، شرایط و فضای لازم برای برنامه ریزی مناسب روی نیروی انسانی فراهم نمیشود

سعید وفاپی, [22:43 26.01.15]

جناب انصاری

بازنشستگی دلیل بر رضایت نیست

مهندس باقریان, [22:44 26.01.15]

احسنت

سعید وفاپی, [22:44 26.01.15]

بیشتر به عدم خودباوری و احساس توانمندی ربط داره

مهندس مختاری, [22:44 26.01.15]

سی سال کار در یک شرکت خصوصی بی دلیل نیست

سعید وفاپی, [22:44 26.01.15]

و ترس از بیکاری شاید

مهندس معین انصاری, [22:44 26.01.15]

اگر ۲۰ تا باشند چي اگر فرزندان شان هم در همان شرکت کار کنند چي ???

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاج ابراهیمی, [22:45 26.01.15]
یعنی از قاعده هرم فعالیت برخاسته باشند.

مهندس باقریان, [22:45 26.01.15]
جناب وفایی نکته ظریفی اشاره فرمودند
اولین گام انتخاب کارمندان شایسته است

محمد سیاوشی, [22:45 26.01.15]
دوستان کار تیمی؟

محمد سیاوشی, [22:45 26.01.15]
مشکل اصلی کار تیمی نیست؟

محمد سیاوشی, [22:45 26.01.15]
که نداریم

مجید طهرانی, [22:46 26.01.15]
انگیزه یعنی انرژی + جهت + پایداری. نیروی بی انگیزه در قرن بیست و یکم حذف است. الان اکثر مشاغل به self-motivation به عنوان میش فرض نگاه میکنند. کسی که انگیزه ندارد یعنی یا جهت ندارد که ناشی از ضعف رهبری است یا انرژی ندارد که باید به پزشک مراجعه کند یا پایداری ندارد که باید خود را اصلاح کند.

محمد سیاوشی, [22:46 26.01.15]
و باعث و بانی همه این مشکلات شده

مجید طهرانی, [22:46 26.01.15]
در باب کار تیمی مراجعه بفرمایید به فرهنگ سیاسی ایرانیان نوشته دکار محمود سریع القلم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقریان, [22:46 26.01.15]

کار تیمی جناب سیاوشی نیازمند رهبری موثر در سازمان است
ما متأسفانه مدیر رهبر خیلی کم داریم

مهندس معین انصاری, [22:47 26.01.15]

جناب سیاوشی کار تیمی در بخش خصوصی حمل و نقلی يك اصل است. همه تلاش میکنند اجرا کنند. مگر در بخش خصوصی که سیاستهاش پلیسی باشد

خانم الوند, [22:47 26.01.15]

فرهنگ ایران تناسب چندانی با کار تیمی ندارد

دکتر حاج ابراهیمی, [22:47 26.01.15]

در بخش خصوصی حمل و نقل تجارت خانوادگی بسیار محسوس است, شاید بعلت نقش یررنك تجربه بر علم یا بدبینی به عوامل خارجی و دلایل بسیار. شاید روزی مطلب فمیلی بیزینس بیشتر مورد بحث واقع شود.

محمد سیاوشی, [22:48 26.01.15]

چرا سرکار خانم الوند؟

مجید طهرانی, [22:48 26.01.15]

کار تیمی باید فزهنک سازی بشود یعنی داخل جرخه احوزش سنجش و پاداش برود وگرنه ایرانی امروز حتی در communication مشکل دارد. باور نمیفرمایید برخورد نمایندگان محترم مجلس را در موضوعات جالشی بررسی بفرمایید

خانم الوند, [22:48 26.01.15]

بر اساس مدل فرهنگی هافستد عرض می کنم , جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [22:49 26.01.15]

یعنی ایرانیان توانایی انجام کارهای تیمی را ندارند و این ریشه در فرهنگشان دارد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حاج ابراهیمی, [22:49 26.01.15]

شاید نوعی کار تیمی در تجارتهای خانوادگی وجود داشته باشد.

مجید طهرانی, [22:49 26.01.15]

تجارت خانوادگی هم نداریم

خانم الوند, [22:49 26.01.15]

بر اساس تحقیقات انجام گرفته در مدل هافستد فرد گرا هستند نه جمع گرا

دکتر حاج ابراهیمی, [22:50 26.01.15]

اما خطوط داخلی شرایط تبدیل شدن به یک مجموعه جهانی را مشکل میسازد.

مهندس باقریان, [22:50 26.01.15]

اما امریکایی ها هم فردگرا هستند

مجید طهرانی, [22:50 26.01.15]

شما نگاه کن به تاریخ مآلشعیر های خارجی بیسن سیصد سال دلرند نسل به نسل کلر میکنند اینجا هزار تا سوهان ... و پسران اصل اصل داریم

آقای فتحی, [22:50 26.01.15]

کار تیمی بدون متصور شدن رهبری امکان پذیر است ؟

خانم الوند, [22:50 26.01.15]

اتفاقا یکی از دلایلی که الگو برداری از ژاپن برای ایران جواب نمیدهد تفاوت در فرهنگ جمع گرایی ژاپن و فردگرایی ما است

مجید طهرانی, [22:50 26.01.15]

اصالت فرد با فردگرایی فرق دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سعید وفایی, [22:50 26.01.15]

الینه من در طی سالها فعالیت در بخش خصوصی با موضوع دیگه ای هم سروکار داشتم و اون هم مشکل پیدا کردن و جذب نیروی کار خوب

مجید طهرانی, [22:51 26.01.15]

پس عنصر دیگری بعد از رهبری و انگیزش و توسعه تایید شد: جذب

مهندس معین انصاری, [22:51 26.01.15]

اقای تهرانی میتونم اینطوری برداشت کنم که اصالت فرد عاشق کار تیمی است؟؟؟

مجید طهرانی, [22:52 26.01.15]

راستش من ضمن رد جایگاه ضاله ایندویژوالیسم یا اصالت فرد فرمایش شما را تایید میکنم قربان

مهندس معین انصاری, [22:53 26.01.15]

بومی سازی کردم دکتر

خانم الوند, [22:53 26.01.15]

به نظر بنده کار تیمی هم یکی از فدهای مدیریتی است که مدتی است در فضای مدیریتی و سازمانی ایران فراگیر شده بدون این که واقعا اعتقادی به اون وجود داشته باشه

دکتر حاج ابراهیمی, [22:53 26.01.15]

معمولا شرایط حاکم اجازه بزرگ شدن شرکتهای بخش خصوصی را نمیدهد و این شرکتهای ترجیح میدهند کوچک یا متوسط بمانند تا دچار مشکلات شرکتهایی نظیر ایران.مارین سرویس نشوند.

مجید طهرانی, [22:54 26.01.15]

من پنج ت را در محیطهای تحت مدیریتم ترویج میکنم

مجید طهرانی, [22:54 26.01.15]

تخصص تجربه تیم تعیین تکلیف توجه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید طهرانی, [22:54 26.01.15]

خداییش بیشترین سختی را در جا انداختن تیم داشته ایم تا به حال

مجید طهرانی, [22:54 26.01.15]

بعد هم توجه

سعید وفایی, [22:55 26.01.15]

استفان کاوی در مقوله بلوغ اجتماعی سه مرحله رو معرفی می کنه

اتکا

استقلال

اتکای متقابل

که اگه این مراحل رو تا اتکای متقابل طی نکنیم کار تیمی معنا نداره

مهندس باقریان, [22:55 26.01.15]

جناب طهرانی امکان دارد در خصوص تعیین تکلیف توضیح بیشتری بفرمایید

خانم الوند, [22:55 26.01.15]

جناب طهرانی, توجه را تعریف میفرمایید

مجید طهرانی, [22:55 26.01.15]

مراد از تعیین تکلیف پیگیری تا حصول نتیجه قطعی وظیفه محوله است. نوعی فرایندی دیدن

مجید طهرانی, [22:56 26.01.15]

جای وظیفه ای نگریستن

دکتر حاج ابراهیمی, [22:56 26.01.15]

تیم کوچک نیز تمایل به بروز تجارب خود و نقد ان ندارد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سعید وفاپی, [22:56 26.01.15]

من پیشنهاد می کنم دوستان کتابهای جان مکسول رو حتما مطالعه کنن

مجید طهرانی, [22:57 26.01.15]

مراد از توجه آنست که ذهن شاغل آموزش ببیند تا در گذشته و آینده نوسان نکند و بر زمان حال و اینجا و همه واقعیتها آن گشوده باشد

مهندس باقریان, [22:57 26.01.15]

این اصول پنج گانه عالیست

خانم الوند, [22:57 26.01.15]

این مستلزم تغییر ساختار از شکل کاملا هرمی و سنتی اون به ساختاری انعطاف پذیر و گسترده است

مجید طهرانی, [22:57 26.01.15]

ما در بندر بدون این پنج ت فلح میشویم. این پنج ت راز موفقیت است

سعید وفاپی, [22:59 26.01.15]

جناب طهرانی

اگه داکيومنتی ارزش دارید برامون ارسال کنید

سعید وفاپی, [22:59 26.01.15]

تا بیشتر مطالعه کنیم

مهندس باقریان, [22:59 26.01.15]

لطف میکنید جناب طهرانی

واقعا مبحث زیبایی است

مجید طهرانی, [23:00 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مستندش تجربه ناب مدیرانی است که بندر بوده اند. یک مدل تجربی است اعتبارش هم میرسد به مهندس مسعود شریفی قائم مقام مدیرکل فاوای سازمان بنادر و دریانوردی

آقای فتحی, [23:00 26.01.15]

در خصوص حرکت از مدیریت کلاسیک که متأثر از تفکر نیوتنی به سمت رهبری که متأثر از تفکر کوانتومی است پیشنهاد میکنم به مقالات و کتب مربوطه مراجعه بشود

مهندس معین انصاری, [23:00 26.01.15]

کاملاً" درست است آقای دکتر. من فکر کنم داشتن قرارداد دراز مدت مشکل کار تیمی و توجه را هم حل کند

مجید طهرانی, [23:01 26.01.15]

من در فرابندی empirical اینها را یافته و به عمل بستم و از جنس ادبیات امثال تریسی و رابینز و لوبوف و ... نیست

دکتر حاج ابراهیمی, [23:01 26.01.15]

امیدوارم سازمانهای دولتی مرتبط با اجازه راه اندازی موسسات حمل و نقل بجای افزایش کمی شرکتها به بهانه ایجاد رقابت بر توسعه کیفی شرکتهای موجود تکیه کنند و به اصطلاح يك ده اباد به از صد شهر خراب است.

مجید طهرانی, [23:02 26.01.15]

استاد انصاری قرارداد دراز مدت تنها را درمان اصولی مشکلات منابع انسانی است

سعید وفاپی, [23:02 26.01.15]

جناب طهرانی

به هر حال بسیاری از کتابها از تجارب حاصل شدن

اگه قرار باشه نشه اونا رو مستند کرد و دراختیار دیگران قرار داد قابل تکثیر نیست

خانم فاریابی, [23:03 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شاید یکی از عوامل توفیق در بخش دریایی محدود بودن و جمع و جور تر بودنش نسبت به بخش جاده
ایه که بی در و پیکره

مجید طهرانی, [23:03 26.01.15]

موافقم

دکتر حاج ابراهیمی, [23:03 26.01.15]

و نقش انجمنهای صنفی و علمی بیشتر در مقوله آموزش و توسعه علمی هم صنفانشان دیده شود.

مجید طهرانی, [23:03 26.01.15]

جناب وفایی موافقم

آقای فتحی, [23:03 26.01.15]

تفکر کوانتومی تاثیر شگرف بر مباحث مدیریت منابع انسانی گذاشته است

خانم فاریابی, [23:04 26.01.15]

انجمن های صنفی تا خودشون باور نکنند که صاحبان اصلی بخش اونها هستند نه دولت به فکر
توسعه و غنی سازی منابع انسانی نمی افتن

مجید طهرانی, [23:04 26.01.15]

سپاس از اساتید بسیار بهره بردم و ممنون از نکات ارزشمند شما. برای رعایت چارچوب زمانی تشکر
کرده و وجود نازنین شما را به خدا میسپارم

سعید وفایی, [23:06 26.01.15]

برای همه دوستان شبی پر از عشق و آرامش آرزو می کنم

www.saeedvafae.com

آقای فتحی, [23:06 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در این خصوص مهارت های کوانتومی مطرح گشته که بر اساس اصل جدایی ناپذیری و مرتبط بودن پدیده ها در تفکر کوانتومی قرار دارد

مهندس معین انصاری, [23:07 26.01.15]

سرکارخانم فاریابی من بر خلاف دکتر تهرانی موافق نیستم . مشکل جاده فقط و فقط بخاطر نداشتن و یا بعبارتی کمک نکردن برای تاسیس شرکتهای حمل و نقل مالک کامیون است . تا عمده صاحبان کامیون ما راننده هستند شما حتی در محدوده بندری هم موفق نخواهید بود

محمد سیاوشی, [23:07 26.01.15]

سروران ارجمند

دکتر حاج ابراهیمی, [23:07 26.01.15]

جناب سیاوشی اکر. کفایت مذاکرات رسیده با ارزی یکپارچه سازی انجمنها در يك.فدراسیون لجستیکی حمل و نقل و ارزی سلامتی همه اندیشمندان محترم

محمد سیاوشی, [23:07 26.01.15]

بسیار ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [23:08 26.01.15]

و واقعا بهره بردیم و استفاده کردیم

آقای فتحی, [23:08 26.01.15]

تشکر از همه دوستان و بویژه جناب سیاوشی عزیز به عزیزان شب بخیر میگم

محمد سیاوشی, [23:09 26.01.15]

ممنون که حاضر شدید و وقت ارزشمندتان را در اختیار ما گذاشتید

خانم فاریابی, [23:10 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظرم بحث ها فشرده و ناکافی بود. بخصوص که مجالی نشد از تفکر کوانتومی سوال کنم... بسیار برای بنده این تفکر جذابه.
در هر حال برای همه شبی خوش آرزو میکنم

مجید طهرانی, [23:10 26.01.15]

در پراتنز استاد انصاری عدم رعایت ارزش حسابداری خودرو پس از استهلاک توسط سازمان امور مالیاتی به خاطر تورم ساختاری و تضعیف مستمر ارزش پول و مشکلات مالکیت باعث میشود هیچ شرکتی تمایل به خرید کامیون نداشته باشد. شب خوش

مهندس مختاری, [23:11 26.01.15]

از تمامی دوستان تشکر و شب خوش

مهندس معین انصاری, [23:11 26.01.15]

دوستانی که برای اولین بار از نظراتتان استفاده کردم خیلی از اشنایتون خوشحالم و افتخار میکنم که همچین هموطنانی دارم بقیه را هم که میشناسم قبلا" بهشان گفتم . شب همگیتان بخیر به امید داشتن ایرانی اباد

محمد سیاوشی, [23:12 26.01.15]

کشور باید به خاطر داشتن چنین فرزندانى به خود بیالد
به امید فرداهایی روشن و ایرانی پیشرفته تر و توسعه یافته تر از امروز

محمد سیاوشی, [23:14 26.01.15]

مجددا از حاضران و ناظران مباحث تقدیر و تشکر میکنم

محمد سیاوشی, [23:14 26.01.15]

شب همه عزیزان به خیر و شادی
تا فرصتی دوباره خدا نگهدارتان

آقای فتحی, [23:25 26.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با عرض معذرت از خانم فاریابی. متن شما را الان دیدم. در خصوص تفکر کوانتومی در حد بضاعت در خدمت هستم.

آقای فتحی, [23:28 26.01.15]

در این خصوص در کنفرانس مدیریت دانش که در روزهای 28 و 29 بهمن برگزار میشود مقاله ای تحت عنوان " معرفی راهکار دانش بنیان بر مبنای جوهره ی کوانتومی سازمان ها " بعنوان مقاله برگزیده ارایه میشود.

آقای فتحی, [23:29 26.01.15]

شب همه عزیزان بخیر

خانم فاریابی, [23:29 26.01.15]

بسیار عالی. لطفا محل و زمان دقیقشو بنویسید

آقای کیوانداریان, [23:54 26.01.15]

باسلام خدمت دوستان. نیروی انسانی بخش حمل و نقل بصورت سنتی رشد کرده. قبلا اشاره ای به آموزش داشتم. تعامل چرخه صنعت و مسائل کلان کشور, با آموزشهای پایه و تخصصی میسر است که طی یک دهه بتوان امیدوار به تغییر در نسل اول به دوم در بخش نیروی انسانی باشیم.

مهندس فراهانی, [00:13 27.01.15]

جسارتا چون سیستم اداری و فرهنگ سازمانی ما قدیمی هست ما با مشکلات فراوانی روبرو هستیم تا زمانی فرهنگ سازمانی و ساختار سازمانی به سوی کار تیمی نرود ما همچنان با این معضلات دسته و پنجه نرم میکنیم البته منظور از کار تیمی کاری گروهی نمی باشد

آقای فتحی, [08:26 27.01.15]

خانم فاریابی لطفا به وب آدرس kmiran.com رجوع بفرمایید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخش دوم و پایانی :

محمد سیاوشی, [21:30 28.01.15]

با عرض سلام و ادب و وقت بخیر خدمت اعضا محترم گروه

مهندس حمید نجف, [21:31 28.01.15]

سلام و عرض ادب خدمت یکایک بزرگواران

مهندس احمدی, [21:31 28.01.15]

سلام خدمت سروران عزیز شبستان بخیر

مهندس صدر, [21:32 28.01.15]

سلام و عرض ادب به کلیه اعضا گروه ، به امید کسب نتیجه مطلوب

محمد سیاوشی, [21:32 28.01.15]

نظر به اهمیت مباحث منابع انسانی و استقبال گسترده اعضا محترم از این بحث ، مقرر گردید امشب نیز بحث منابع انسانی را ادامه دهیم و از پیشنهادات و تجارب موفق و ناموفق عزیزان ما و جمع حاضر بهره مند شوند

حاج آقا حائری, [21:34 28.01.15]

عرض سلام و احترام به یکایک عزیزانم درگروه و عرض سلام خدمت مدیرجوان گروه ولادت امام حسن عسگری را خدمت همه عزیزان تبریک عرض مینمایم

مهندس احمدی, [21:36 28.01.15]

در مبحث منابع انسانی ابتدا لازم است تفکیک بخش های حاکمیت و خصوصی از بعد جایگاه و تعیین حدود اختیارات و مسئولیتها و استراتژی تعیین نظام پرداخت کاملا شفاف و اصلاح شود به دنبال آن طرح جامع مشاغل تخصصی و اختصاصی بازنگری شود

مهندس معین انصاری, [21:37 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر صحبت از حق و حقوق شهروندی در کلیه امور میشود که بسیار پسندیده است ، وضعیت احساس مسئولیت نسبت به کار در خصوص این حق و حقوق چگونه میتواند متبلور شود

محمد سیاوشی, [21:38 28.01.15]

دوستان میدانید که مبحث سرمایه های انسانی فوق العاده گسترده و پیچیده است

مهندس حمید نجف, [21:39 28.01.15]

جناب سیاوشی عزیز اجازه دارم با چند سؤال ساده شروع کنم

محمد سیاوشی, [21:39 28.01.15]

بفرمایید جناب نجف عزیز

مهندس احمدی, [21:40 28.01.15]

در این تفکر تعریف نقش حاکمیت و تقویت نظام نظارتی و مهندسی کاملاً شفاف و نظام پرداخت ها باید جانمایی شود بخش نظارت و حاکمیت اگر ضعیف طراحی نشود همچنان درگیر موارد نقض قوانین و مقررات دو تمامی حوزه های فنی و اجرایی توسط بخش خصوصی و تصدی گری خواهیم بود

مهندس احمدی, [21:42 28.01.15]

طراحی نظام مهندسی و تعریف شرایط شغل و نظام نامه آموزشی برای شرایط اشغال شغل حیاتی می باشد

آقای فتحی, [21:42 28.01.15]

تجربه بنده بخصوص در یک دهه گذشته بنده را به این نتیجه رسانده که روز به روز وضعیت نیروی انسانی بدتر شده است.

مهندس احمدی, [21:43 28.01.15]

با تعیین نظام آموزشی مشاغل و شرایط فنی و مهندسی و ... می توان شرایط محتوای و دانشی شرکتها را کنترل و محوزه های آموزشی را صادر نمود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [21:44 28.01.15]

دلیل آن نیز بدلیل تولید نیروهای تربیت شده بمقدار بسیار زیاد و کاهش کیفیت آموزش است. ما دچار یک در جا زدگی در حوزه کسب و کار تجارت و صنعت هستیم

مهندس معین انصاری, [21:45 28.01.15]

با فرمایشات جناب احمدی کاملاً "موافقم ولی فکر نمی کنی قبل از ان باید يك کار فرهنگی کرد و جایگاه شاغل بودن را برای نیروی انسانی کاملاً" شفاف نمود و کار کردن را فقط گذران عمر تلقی ننمود.

مهندس احمدی, [21:46 28.01.15]

تنظیم نظام آموزشی در تمامی حوزه ها و تنظیم درخت آموزشی از بدو خدمت و تعیین مزایا متناسب با ان و ارتقا در صورت گذراندن ان شروط اصلی رشد شغلی و سازمانی است

مهندس احمدی, [21:47 28.01.15]

دقیقا موافق نظر شما هستیم در این نظام تعریف شغل و شرایط شغل دیده می شود

دکتر حاجی ابراهیمی, [21:48 28.01.15]

با سلام خدمت سروران عزیز

دکتر حاجی ابراهیمی, [21:49 28.01.15]

فرهنگ آموزشی ما همسطح با فرهنگ اجتماعی ماست.

مهندس حمید نجف, [21:49 28.01.15]

چرا مکانیزم شایسته سالاری در ساختار اداری و پرسنلی ما جایگاهی ندارد

مهندس حمید نجف, [21:49 28.01.15]

نفت طلا برلیان یا منابع انسانی کدام با ارزشتر است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [21:49 28.01.15]

مقولات مهم و حساسی چون رضایت شغلی فرهنگ کار و آموزش در کشور ما از چه جایگاهی برخوردار است

دکتر حاجی ابراهیمی, [21:49 28.01.15]

افراطیکری در جامعه حکمفرماست.

مهندس احمدی, [21:49 28.01.15]

بنابراین در این نظام کارشناس خبره تربیت و شاغل چنان از مزایای خوب و جایگاه سازمانی برخوردار خواهد بود که تفاوتی با پستهای مدیریت آن هم فقط به خاطر مزایای مدیریتی نداشته و همه تلاش می کنند بر کیفیت بپردازند

دکتر حاجی ابراهیمی, [21:50 28.01.15]

برای مثال دوستیهای ما و دشمنیهای ما افراطی است.

دکتر حاجی ابراهیمی, [21:51 28.01.15]

یا در همین درگاهها یا از یکسو گرفتار تعارف و احسنیتیم و از یکسو تهمت و افترا و بدکویی.

محمد سیاوشی, [21:51 28.01.15]

دوستان عزیز مایل هستید امشب وارد مبحث تجارب و پیشنهادات شویم؟

دکتر حاجی ابراهیمی, [21:52 28.01.15]

زیرا که فرهنگ اجتماعی ما دانش محور نیست بلکه دانش و تخصص ابزار است.

محمد سیاوشی, [21:52 28.01.15]

و در این باب صحبت کنیم

خانم فاریابی, [21:52 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام. بدون طی مقدماتی که احتمالاً در ذهن همه هست باید عرض کنم اگر حس خودباوری در افراد و تعلق به مجموعه و شغل تقویت نشه، نیاز به آموزش و غنی سازی فردی هم در افراد به ظهور نمیرسه. امروزه ما در همه سازمانها و جمع ها، شاهد یه جور یاس و دلمردگی و انفعال در نیروی انسانی هستیم. بگونه ای که نقش و اهمیت خودشونو فراموش کردن. بویژه در بخش حمل و نقل جاده ای و رانندگان این امر محسوسه.

من پیشنهاد می کنم یه نهضت خودباوری راه بیفته و با برگزاری کارگاههای یک روزه در اقصی نقاط کشور برخی نکات اساسی در این زمینه با زبانی بومی شده و ساده ترویج داده بشه. پشتوانه این حرکت هم باید کار کارشناسی شده و قابل سنجش در یک مرکزیت تعریف شده باشه.

مهندس احمدی, [21:52 28.01.15]

تفویض اختیار + اعتماد + حقوق مناسب + جانشین پروری + سایر مسائل را به ان اضافه کنید

محمد سیاوشی, [21:52 28.01.15]

دوستان عزیز مایل هستید امشب وارد مبحث تجارب و پیشنهادات شویم؟

مهندس احمدی, [21:53 28.01.15]

فرهنگ سازمانی از جمله ابزارهای مناسب در هم افزایی کارکنان است

مهندس احمدی, [21:54 28.01.15]

عالی آقای مهندس سیاوشی

خانم فاریابی, [21:54 28.01.15]

بله بنده موافقم

محمد سیاوشی, [21:54 28.01.15]

قبل از ورود ازجناب آقای فتحی خواهش میکنم اسلایدهای خویش را ارسال کنند

محمد سیاوشی, [21:55 28.01.15]

و توضیحات لازم را ارایه دهند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [21:56 28.01.15]

با وارد شدن به عصر تفکر کوانتومی و دنیای ذرات زیر اتمی ، با جهانی آشنا شدیم که فیزیک کلاسیک نیوتنی قادر به توضیح آن نیست

مهندس حمید نجف, [21:56 28.01.15]

آیا در ساختار اداری و معیوب فعلی امکان تحقق این راهکارها میسر است

آقای فتحی, [21:56 28.01.15]

این تفکر کوانتومی تاثیر بسیاری حتی در نگاه به هستی گذارده:

آقای طاهری نکادو, [21:57 28.01.15]

سلام خدمت اساتید عزیز و بحث خیلی خوب

آقای طاهری نکادو, [21:59 28.01.15]

انشاله جناب سیاوشی نتایج این بحث ها را بتوان بصورت یک جزوه تخصصی ارائه کرد

آقای فتحی, [22:00 28.01.15]

دیدگاه و تفکر کوانتومی حتی در تعریف رهبری نیز نقش خود و تاثیر خود را گذاشته است

مهندس حمید نجف, [22:00 28.01.15]

باز نگری و مهندسی مجدد ساختار سازمانی گام اول در ایجاد رسیدن به این اهداف عالییه مد نظر عزیزان است

آقای فتحی, [22:01 28.01.15]

در این خصوص هفت مهارت برای رسیدن از مدیریت به سمت رهبری کوانتومی مطرح شده است

آقای فتحی, [22:01 28.01.15]

از این جهت تفاوت های مابین مدیریت کلاسیک و رهبری کوانتومی مطرح شده است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای فتحی, [22:02 28.01.15]

دکتر حجاززاده, [22:02 28.01.15]

با سلام خدمت اعضا محترم

آقای فتحی, [22:03 28.01.15]

برای دستیابی به چنین جایگاهی لازم است استراتژی خود نسبت به نیروی انسانی و سازمان
طرحریزی کنیم

مهندس فراهانی, [22:03 28.01.15]

تفاوت رهبری و مدیریت در سازمان

مدیر رهبر «1- افراد را وادار می کند.....انگیزه می دهد. 2- امر و
نهی می کند.....ارشاد و تشویق می کند 3- کارها را تصحیح می
کند.....کارهای صحیح را تأیید و هدایت می کند 4- ایده های خود را مطرح می
کند.....باعث ایجاد ایده می شود. 5- در قضاوت سریع است.....در فهم
مطلب و شرایط موفق است 6- اول صحبت می کند.....اول گوش می دهد 7- مهلت تعیین
می کند.....مهلت می دهد افراد برنامه ریزی کنند 8- به مقام و اقتدارش وابسته
است.....به شخصیت و اراده خود متکی است 9- ایجاد ترس می
کند.....حمایت و پشتیبانی می کند 10- تعیین می کند چه چیز مورد نیاز
است.....می پرسد چه چیز مورد نیاز است 13- نشان می دهد چه کسی اشتباه می
کند.....نشان می دهد چه چیزی غلط است 12- می گوید به من احترام
بگذارید.....می گوید به یکدیگر احترام بگذارید

یک سازمان برای آنکه به اهداف عالی خود دست یابد باید به دو مقوله «رهبری» و «مدیریت» توجه
داشته باشد. چرا که در جهان صنعتی امروز صرفاً برخوردار بودن از مهارتهای مدیریتی برای موفقیت یک
مدیر کافی نیست، بلکه مدیران باید شناختی اساسی از تفاوت میان «مدیریت» و «رهبری» داشته
باشند و بدانند چگونه این دو فعالیت برای تحقق موفقیت سازمان باید با هم ترکیب شوند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در یک سازمان با وجود تفاوت عمده بین «رهبری» و «مدیریت»، ارتباط تنگاتنگی بین آن دو وجود دارد؛ یک رهبر می تواند مدیر باشد و یک مدیر نیز می تواند «رهبری» کند. عکس این قضیه نیز صادق است؛ یعنی یک فرد می تواند دارای هنر «رهبری» باشد بدون اینکه قادر باشد هدفهای سازمانی را تحقق بخشد (مدیر نباشد) و یا اینکه یک فرد ممکن است مدیر منظمی باشد ولی کارکنان از روی ترس و اجبار وظایف خودشان را انجام دهند (رهبر نباشد).

تعریف رهبری :

فرآیند نفوذ در دیگران و برانگیختن آنها برای همکاری با یکدیگر در جهت تحقق هدف های گروهی را «رهبری» می گویند. یا می توان گفت: رهبری استفاده از فرآیند ارتباطات در موقعیتی خاص برای اعمال نفوذ در میان افراد و جهت دادن آنها به سوی مقاصد مشخص است. و یا رهبری فرآیند نفوذ در دیگران است به طوری که آنها با اشتیاق و جدیت در دستیابی به اهداف سازمانی تلاش نمایند. «رهبری» را اصولاً «هنر نفوذ در دیگران» می دانند. بدین معنی که پیروان به دلخواه نه از روی اجبار، از رهبر اطاعت می کنند. بنابراین، منظور از رهبری به طور عام، تأثیر گذاری بر افراد و انگیزش آنان به طوری است که از روی میل، علاقه و با اشتیاق برای دستیابی به هدف های گروهی تلاش کنند.

تعریف مدیریت:

فرآیند برنامه ریزی، سازماندهی، هدایت و نظارت بر کار اعضای سازمان و کاربرد کلیه منابع قابل دسترسی برای رسیدن به هدفهای تعیین شده سازمان را «مدیریت» می گویند. «مدیریت» به عنوان « هنر انجام دادن کارها به وسیله دیگران» نیز تعریف شده است. چرا که مدیر با اتخاذ تدابیری برای انجام کارها توسط دیگران و نه شخص مدیر به اهداف سازمان نایل می شود

به چند مورد از تفاوت های یک «مدیر» با یک «رهبر» در یک سازمان اشاره می گردد:

1- مدیران در پست خود منصوب شده اند. آنان قدرت قانونی دارند که اجازه می دهد در مواقع ضروری به دیگران پاداش دهند یا آنان را تنبیه کنند. در حالی که یک رهبر ممکن است منصوب شده و یا از درون گروه پدید آمده باشد و این اجازه را نداشته باشد که در مواضع ضروری دیگران را تشویق یا تنبیه کند چرا که قدرت قانونی ندارد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

- 2 - توانایی تاثیرگذاری مدیران بر افراد سازمان، بر مبنای اختیار رسمی است که از پست سازمانی آنها ناشی شده است در حالی که رهبران می توانند بر عملکرد دیگران تاثیر بگذارند بدون آنکه قدرت تاثیرگذاری آنان از اختیار رسمی ناشی شده باشد.
- 3- مدیر اداره می کند در حالی که رهبر ابداع می کند.
- 4 - «مدیریت» یک رونوشت است در حالی که «رهبری» یک اصل است.
- 5- مدیر امور را نگهداری می کند در حالی که رهبر آنها را بهبود می بخشد.
- 6- مدیر روی سیستمها و ساختار تمرکز دارد ولی رهبر روی افراد تمرکز می کند. در واقع مدیریت به فرآیندهای سازمانی توجهی حساب شده دارد در حالی که رهبری به کارکنان به عنوان افراد انسانی توجه واقعی دارد.
- 7- مدیر از اجرای یک شغل اطمینان حاصل می کند، در حالی که رهبر مراقب فردی است که آن شغل را اجرا می کند و به او توجه دارد.
- 8- مدیر نظارت می کند، ولی رهبر اعتماد می پراکند.
- 9- مدیر دیدگاه محدودی دارد، ولی رهبر از دیدگاه وسیعی برخوردار است.
- 10- مدیر «چگونه و چه وقت» را می پرسد، در حالی که رهبر «چه چیز و چرا» را می پرسد.
- 11- مدیر نظر به انتهای خط دارد، ولی رهبر چشم به افق دارد.
- 12- مدیر پیروی می کند، در حالی که رهبر سرچشمه می گیرد.
- 13- مدیر وضع موجود را می پذیرد، ولی رهبر با وضع موجود در جدال است.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

- 14- مدیر سرباز قدیمی خوبی است، اما رهبر آدم خودش است.
 - 15- مدیر کارها را درست انجام می دهد، در حالی که رهبر کارهای درست را، انجام می دهد.
از جمله خصوصیات عمده ای که برای رهبران ذکر می شود، می توان به موارد زیر اشاره کرد:
 - 1- هوش: تحقیقات انجام شده بر روی رهبران موفق سازمانی نشان می دهد که هوش آنان از میانگین هوش پیروان و زیردستانشان بیشتر است.
 - 2- خصوصیات ظاهری و فیزیکی مانند قد، سیما و حرکات دست.
 - 3- بلوغ اجتماعی و وسعت دید: رهبران از جهت عاطفی با ثبات و دارای اعتماد به نفس اند و نسبت به مسایل و رویدادهای اطراف خود دید و بینش وسیعی دارند.
 - 4- رهبران شخصیت برونگرا دارند.
 - 5- انگیزه های توفیق طلبی و نیل به هدف: رهبران دارای انگیزه های قوی برای موفقیت هستند و توفیق طلب اند.
 - 6- خصوصیات شغلی مانند پشتکار و تلاش و ابداع و ابتکار.
 - 7- خصوصیات اجتماعی مانند مرتب اجتماعی و سیاسی.
 - 8- انسانگرایی: انسانگرایی و تاکید بر ارزش انسانها خصوصیت بارز دیگر رهبران موفق است.
- هر چند که عده ای عقیده دارند که توانایی رهبری با خصوصیت فرد یا ویژگی های موروثی قابل بیان است، ولی باید این نکته را در نظر داشت که می توان برای رهبر خوب شدن آموزش دید و با برنامه های آموزشی یک رهبر موفق شد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

منبع: تلخیص از کتب و مقاله های مدیریت

دکتر حجاززاده, [22:04 28.01.15]

جناب فتحی پیش نیازهای این تفکر در جامعه چیست

آقای فتحی, [22:04 28.01.15]

در چنین شرایطی در آینده با سازمان های کوانتومی روبرو خواهیم بود

آقای فتحی, [22:04 28.01.15]

خلاصه مطلب

دکتر حجاززاده, [22:05 28.01.15]

اسلاید بعدی توضیح دادید

آقای فتحی, [22:05 28.01.15]

بسیار سپاسگذارم از وقت و حوصله سروران

محمد سیاوشی, [22:06 28.01.15]

دوستان در این خصوص سوالی دارند از جناب مهندس فتحی عزیز؟

آقای فتحی, [22:07 28.01.15]

اگر فرصت بود در جلسات بعدی در خصوص این تفکر بیشتر تبادل نظر شود

آقای فتحی, [22:07 28.01.15]

در خصوص سوال جناب MH

محمد سیاوشی, [22:07 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر دوستان سوال داشتند که ادامه میدهیم و اگر نه که وارد مبحث اصلی خواهیم شد

مهندس معین انصاری, [22:08 28.01.15]

ممنون جناب فتحي زحمت کشيدید

دکتر حجاززاده, [22:08 28.01.15]

سوال اینست که طراحان این نظریه چه گروه سنی را برای شروع و پیاده سازی در جامعه پیشنهاد داده اند

آقای فتحي, [22:08 28.01.15]

زمینه های آن کار روی مهارت ها کوانتومی و استراتژی مربوطه که اسلایدها ارائه شد میباشد

مهندس احمدی, [22:09 28.01.15]

با تشکر از آقای فتحي عزیز نکات داده شده نقش مدیریت و رهبر است ولي در حال حاضر با داشته های موجود نیروی انسانی و ساختار های موجود چگونه می توان. به اصلاحات بنیادی پرداخت

آقای فتحي, [22:10 28.01.15]

در سطح جامعه کاری دراز مدت ولی در سازمان معین در برنامه دو ساله قابل انجام است

دکتر حاجی ابراهیمی, [22:12 28.01.15]

ضمن تشکر از زحمت جناب آقای فتحي در تهیه متون استراتژی سازمانی از تیوری تا عمل, و لزوم بررسی اقتصاد در سیستمهای باز و بسته

مهندس احمدی, [22:12 28.01.15]

نداشتن استراتژی برنامه منابع انسانی و افق ساختار های مالی تشکیلاتی حقوقی و ... که به علت ملاحظات فردی انباشته شده است فقط اصول مدیریت بر منابع انسانی کافی نیست

آقای فتحي, [22:13 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب احمدی در استراتژی ها گفته شده و در این بخش به دانش اهمیت فراوان داده شده است در کنار خلاقیت و یادگیری هدفمند
دکتر حاجی ابراهیمی, [22:13 28.01.15]
.. شاید بهتر است به بحث تجارب موفق و ناموفق در روشهای آموزشی صنعت و تجارت حمل و نقل بپردازیم.

محمد سیاوشی, [22:14 28.01.15]
موافقم

مهندس معین انصاری, [22:14 28.01.15]
بنده با شما موافق هستم

دکتر حجاززاده, [22:14 28.01.15]
جناب فتحی ممنون از مطالب ولی به نظر میرسد این تفکر ابتدا باید در سطح کلان جامعه و نه در یک بخش. مثلا کاری بسط یابد

آقای فتحی, [22:14 28.01.15]
موافقم و در خصوص سوالات بطور خصوصی در خدمتم

محمد سیاوشی, [22:15 28.01.15]
پیشنهاد میکنم وارد مبحث اصلی شویم

مهندس رجبی, [22:15 28.01.15]
سلام بر دوستان عزیز

مهندس رجبی, [22:16 28.01.15]
به نظر بنده باید به فرمایشات مهندس احمدی دقت بیشتری کنیم

مهندس رجبی, [22:16 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

الان بطور مثال لکوموتیوران در مشاغل راه آهن

مهندس رجیبی, [22:17 28.01.15]
تعریف دقیق با پارامترهای قانونی تصدی گری محسوب میشود

مهندس حمید نجف, [22:17 28.01.15]
توجه به مقوله انگیزش منابع انسانی
آموزش و بهسازی نیروها
فرهنگ
یکسان سازی استخدامی
نظام هماهنگ پرداختی
..و

از جمله راهکارهای موجود جهت گذار از وضعیت کنونی است

دکتر حجاززاده, [22:17 28.01.15]
در ارتباط با توانمند سازی منابع انسانی در حمل و نقل نکته قابل تامل به اهمیت و حساسیت آن شق
از حمل و نقل در جامعه برمیگردد

مهندس رجیبی, [22:18 28.01.15]
اما هنوز حاکمیت تلقی کامل از این شغل به بخش خصوصی نداده..که آیا تصدی گری است یا
حاکمیتی

مهندس رجیبی, [22:19 28.01.15]
نداشتن استراتژی با ترسیم نقشه راه معضل اصلی توانمند سازی در حمل نقل است

دکتر حجاززاده, [22:19 28.01.15]
برای مثال حوزه هوایی بدلیل حساسیت بالا یقیناً برنامه های استاندارد از نوع جهانی برای پرسنل
خود دارد در حالیکه در جاده و ریل این حساسیت بسیار کمتر است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حجاززاده, [22:20 28.01.15]

یا به تعبیری الزاماتی تدوین شده است

دکتر حجاززاده, [22:21 28.01.15]

البته این تفکر از سی سال گذشته تاکنون در کشور چه در حوزه خصوصی و چه دولتی حمل و نقل حاکم است

خانم فاریابی, [22:21 28.01.15]

در جاده پرسنل سازماندهی مدونی نداره.

مهندس حمید نجف, [22:22 28.01.15]

تزیق تدریجی نیروهای متورم ستادی در بخشهای عملیاتی هم از جمله راهکارهای مناسب مقابله با پدیده شوم بیکاری پنهان منابع انسانی است

مهندس رجبی, [22:22 28.01.15]

الان بطور قطع به یقین هیچ شرکت خصوصی با نگاه بلند مدت به تامین نیروی انسانی ندارد که این باعث کاهش اثر در این بخش خصوصی است

دکتر حجاززاده, [22:23 28.01.15]

عرض کردم حساسیت و توجه کمتر است

دکتر حجاززاده, [22:23 28.01.15]

نه سازماندهی ندارد

محمد سیاوشی, [22:23 28.01.15]

تجارب و پیشنهادات ؟

خانم فاریابی, [22:23 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

برای مثال جایگاه راننده، و شان اجتماعی اش هم نیاز به ترمیم داره

محمد سیاوشی, [22:24 28.01.15]

[Forwarded from مهندس احمدی]

با تشکر از آقای فتحي عزيز نکات داده شده نقش مدیریت و رهبر است ولي در خال حاضر با داشته هاي موجود نیروي انساني و ساختار هاي موجود چگونه مي توان. به اصلاحات بنيادي پرداخت

دکتر بابایی, [22:24 28.01.15]

سرمایه انسانی نوع متحول شده نیروی کار و منابع انسانی. یعنی رویکرد تاریخی که به انسان بود او را به عنوان نیروی کار ارزیابی می کرد. در این رویکرد صرفاً بعد توان فیزیکی مد نظر و خواسته صنعت بود. با تبیین الگوهای رفتاری و پر رنگ شدن نقش فکری انسان در فرایند توسعه از انسان به مرور به عنوان یک منبع و سرمایه توجه شد. به همین دلیل به مرور انسان به عنوان دارایی پر ارزش سامان محسوب گردید و منبعی شد برای سرمایه گذاری.

دکتر حجاززاده, [22:24 28.01.15]

مزید آگاهی عزیزان عرض کنم در بخش دولتی چارت های سازمانی مصوب داریم با تعریف شرایط شغل

مهندس احمدی, [22:24 28.01.15]

تا کنون هیچ اجباری در آموزش منابع انسانی برأی خود ندیدم

دکتر سهیلی, [22:24 28.01.15]

دروود بر همه دوستان

دکتر حجاززاده, [22:25 28.01.15]

ولی اغلب شغل تعریفی با شخصی که در حال انجام است همخوانی ندارد

مهندس رضایی, [22:26 28.01.15]

سلام و خدا قوت خدمت همه اساتید محترم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:26 28.01.15]

و این یعنی اتلاف سرمایه ها

مهندس احمدی, [22:26 28.01.15]

البته در دوره مدیریت جدید راه آهن دوره توسعه مدیران و ارزیابی آنان برگزار گردید که خیلی مؤثر و سازنده بود

دکتر حجاززاده, [22:26 28.01.15]

نکته مهندس احمدی هم آفتاب آمد دلیل آفتاب

دکتر سهیلی, [22:27 28.01.15]

ضمن تشکر از مطالب عالی جناب فتحی عزیز
اجازه میخواهم تا نظر شخصی ام را در مورد راه حل اصلی برون رفت از فضای حاکم بر مناسبات منابع انسانی در کشور خدمت دوستان عزیز عرض کنم

مهندس رجبی, [22:27 28.01.15]

جناب احمدی دوره کوچینگ و تست هوش هبجانی مدیران هم بود

محمد سیاوشی, [22:27 28.01.15]

بفرمایید جناب دکتر سهیلی عزیز

مهندس رضایی, [22:28 28.01.15]

باعث افتخار است که جناب مهندس احمدی از مدیران راه آهن چنین دیدگاهی نسبت به منابع انسانی دارند.

دکتر بابایی, [22:29 28.01.15]

سوال اینجاست که چرا دنیا از رویکرد نیروی کار به سرمایه انسانی رسید؟ سرمایه انسانی چه مزیتی دارد که قبلا نیروی کار و حتی منابع انسانی نداشته اند؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حجاززاده, [22:30 28.01.15]

حال همین نیروی انسانی غیر کارآمد و بهره ور بدلیل عدم تخصص لازم بنا دارد حرفهای تخصصی بخش خصوصی را تجزیه و تحلیل و مشکلاتش را مرتفع نماید!!!

دکتر حاجی ابراهیمی, [22:31 28.01.15]

از مطالب عمیقی که مطرح میشود, بسیار استفاده میبریم. امیدوارم جلسه ای را هم برای بررسی تجارب موفق و ناموفق سازمانهای آموزشی در صنعت حمل و نقل و لجستیک داشته باشیم!!!

دکتر سهیلی, [22:32 28.01.15]

عملکرد هر انسانی، در هر شرایطی، بستگی مستقیم به تعدادی پارامتر اساسی و اصلی دارد:

دکتر سهیلی, [22:32 28.01.15]

1. تعبیر آن انسان در مورد [وضع موجود]

دکتر سهیلی, [22:33 28.01.15]

2. [احساس] آن انسان در [آن لحظه]

مهندس رجبی, [22:33 28.01.15]

با عرض پوزش از دوست عزیز... فکر نکنم اینقدر که شما میفرمایید بخش خصوصی در ایران اینقدر تفاوت با نیروی انسانی دولتی داشته باشد

آقای فتحی, [22:33 28.01.15]

موضوع نیروی انسانی بسیار اهمیت داره بخصوص در جهان امروز که همه چیز در حال تغییر است. بنظر بنده نگاه کل مجموعه مدیریت کشور باید نسبت به نیروی انسانی تغییر کند نه بخاطر انسان دوستی و اخلاق بلکه بخاطر بقا و توسعه

مهندس احمدی, [22:34 28.01.15]

افزین اقاي فتحی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رجبی, [22:34 28.01.15]

بالا تر هستاما خیلی پایینتر از استاندارد های موجود

دکتر سهیلی, [22:34 28.01.15]

3. [مهارت] های [ذهنی] آن انسان

مهندس حمید نجف, [22:34 28.01.15]

بر خلاف تصور دوست عزیزمان در حوزه هوایی هم مشکلات عدیده‌ای به مانند ریل و جاده وجود دارد

دکتر بابایی, [22:35 28.01.15]

در علم اقتصاد دو آکسیوم مهم داریم.

1) اصل انتخاب

2) اصل تعقل

بر این اساس انسان می تواند فکر کند و تصمیم درست بگیرد. حال اگر چنین وجهی را از انسان بگیریم چه اتفاقی در سازمان خواهد افتاد. 200 سال پیش در دوران انقلاب صنعتی نیروی کار چنین انتخابی نداشت و از همین رو فقط روی توان فیزیکی او حساب می شد.

مهندس احمدی, [22:35 28.01.15]

ما در حوزه خدمات مشکل آموزش داریم

دکتر سهیلی, [22:35 28.01.15]

و از همه مهم تر:

سطح [خودآگاهی] آن انسان

که البته خود یکی از مهارت های ذهنی است

آقای فتحی, [22:35 28.01.15]

جناب سهیلی با شما موافقم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس احمدی, [22:36 28.01.15]

در جامعه مشاهده می کنیم با مراجعه مشتری در هر بخشی چگونه رفتار می شود

آقای فتحی, [22:37 28.01.15]

در مطالبتان روی موجودیتی بنام انسان تاکید میکنید و بازتعریفی هستی شناسانه از وی که بسیار درست است

مهندس احمدی, [22:37 28.01.15]

ساده ترین برخورد در زمینه مشتری مداری وجود ندارد

مهندس احمدی, [22:37 28.01.15]

چرا علت چیست ؟

مهندس حمید نجف, [22:37 28.01.15]

چارت های سازمانی موجود در بعضی از شرکتهای دولتی بسیار قدیمی و نیازمند بازنگری هستند

آقای فتحی, [22:37 28.01.15]

موافقم جناب احمدی

دکتر بابایی, [22:37 28.01.15]

متأسفانه امروز سازمان های ما بی شباهت با آن دوران نیست. هرچند برنامه های توسعه انسانی در دست اجراست اما حلقه های مفقوده ای دارد که در نظرات دوستان هم ذکر آنها رفت.

دکتر حجاززاده, [22:39 28.01.15]

تجربه اندک حقیر در ساختار سازمانی بخش دولتی و تعریف شغل در این حوزه تفاوت های عمیقی را با نیازهای بخش خصوصی که ناشی از دیدگاه تجاری آنان میباشد رقم زده است

مهندس احمدی, [22:40 28.01.15]

دقیقا پس لازم است دقیقا وظائف و مسئولیتها در ابتدا تفکیک و تبیین شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر حجاززاده, [22:40 28.01.15]

که این شکاف گسترده طرز تفکر نیروی انسانی بدلیل عدم برنامه تقاضا محور حمل و نقل و لجستیک از جانب دولت میباشد

آقای فتحی, [22:41 28.01.15]

جناب MH آیا واقعا جایگاه بخش دولتی و خصوصی و روابطشان بدرستی تعریف شده است ؟

دکتر حجاززاده, [22:42 28.01.15]

خیر

خانم الوند, [22:42 28.01.15]

سلام و عرض ادب خدمت همه سروران گرامی

آقای فتحی, [22:43 28.01.15]

آیا در این ساختارها بر اساس زایش فکر ، دانش ، نوآوری و کارآفرینی شکل گرفته است ؟

دکتر حجاززاده, [22:43 28.01.15]

مشکل همینجاست

محمد سیاوشی, [22:43 28.01.15]

دوستان در زمینه تفاوت شرکت های خصوصی و دولتی کافی است مثلا در بخش حمل و نقل جاده ای نگاهی به عملکرد این شرکت ها داشته باشیم
کدام بخش موفق تر است؟
کدام امکاناتش بیشتر است؟

مهندس احمدی, [22:43 28.01.15]

مباحث بنده در ابتدا دقیقا بر همین اصل تمرکز داشت جناب آقای فتحی عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رجیبی, [22:44 28.01.15]

دوست عزیز بنده قصد دفاع از بخش دولتی ندارم.... ولی به بدنه بخش خصوصی انتقاد دارم.... چون ظرفیت و فضا وجود دارد.... ولی خلاقیت.... رهبری..... تعالی..... بهره وری به ندرت دیده میشود

آقای فتحی, [22:44 28.01.15]

ساختار مدیریتی ما شدیداً نیازمند خلاقیت و نوآوری است و جدا شدن از تفکرات کلاسیک

مهندس رجیبی, [22:44 28.01.15]

فضای باز در خصوصی متأسفانه در مراودات مالی بازرگانی نمود دارد اما در ایده و خلاقیت تفاوت زیادی ندارد

مهندس رجیبی, [22:45 28.01.15]

آینده متعلق به بخش خصوصی است و این بسیار نا امید کننده است

دکتر حجاززاده, [22:45 28.01.15]

و روی صحبت بنده هم دقیقاً تقاضای جامعه خصوصی است که تا بحال ساختار دولتی نتوانسته بر اساس این نیاز پوست اندازی کند

دکتر سهیلی, [22:45 28.01.15]

تجربه من در فضای آموزش هایی که در فضای مدیریت ذهن و هوش هیجانی داشته ام، و خصوصاً با مشاهده و بررسی خروجی های فضای آموزش ها، این است که ارتقای سطح خودآگاهی افراد تأثیر مستقیم بر درک افراد از جایگاه و نقش خودشان در فضای کسب و کار و بر سطح تعهد حرفه ای و مسئولیت اجتماعی آنها دارد

آقای فتحی, [22:46 28.01.15]

جناب احمدی ارادت دارم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر بابایی, [22:47 28.01.15]

اشکالی که این بحث سرمایه انسانی دارد و دوستان بیشتر به آن می پردازند این هست که به انسان فقط در محیط سازمان توجه می شود در حالی که قبل از ورود به سازمان انسان در فضاهای دیگری نظیر خانواده دانشگاه و جامعه پرورش می یابد.

دکتر سهیلی, [22:47 28.01.15]

و شخصاً به این باور قطعی رسیده ام که تنها همین یک عمل، یعنی ارتقای سطح خودآگاهی افراد، امکان تغییر سطح عملکرد اجتماعی و حرفه ای افراد در جهت رشد را دارا هست

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

چند اسلاید ببینید خود شما عزیزان نحوه پیوند این دو را درخواهید یافت

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

سلام و درود

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

استفاده کردم از مباحث. دیشب من تاکیدم این بود که باید مدل داشت تا محدوده بحث پیرامون منابع انسانی را به خوبی بشناسیم و به عنوان مثال مدل تعالی منابع انسانی را معرفی کردم

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

بعد به جایگاه ارزش ها اشاره شد زیرا ارزش ها باورها و هنجارها از ارکان فرهنگ بودند

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

مثال زدم توجه تخصص تجربه تیم و تعیین تکلیف نوعی سیستم ارزشی است که در بندر کاربرد دارد

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

همچنین تعریف ارزشها به تنهایی فرهنگ ساز نیست بلکه باید چرخه آموزش+سنجش+پاداش ارزشها را تثبیت بکند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

در خصوص آموزش امشب اشاره ای میکنم به نقش مدل شایستگی برای هدف گذاری آموزش

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

برلی سنجش اشاره باید بکنم به نظام مدیریت عملکرد که زمان بیشتری میخواهد

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

برای پاداش هم اشاره میکنم به نظام جبران خدمت

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

از آخر به اول

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

نظام جبران خدمت سه رکن دارد

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

پرداخت ثابت (نقدی یا غیر نقدی)

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

پرداخت متغیر(نقدی یا غیر نقدی)

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

بیمه، ایمنی، سلامت، رفاهی

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

جبران خدمت باید ترکیبی از این سه حوزه باشد

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

به عبارت دقیقتر باید به سه سوال جواب داد تا از صحت عملکردنظام جبران خدمت مطمئن شد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

1- آیا پرداخت ثابت به کارکنان متناسب با مقتضیات خاص شغل، سازمان و صنعت طراحی و اجرت میشود؟

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

2- آیا پرداخت های متغیر مبتنی بر عملکرد و مزتیا و تسهیلات رفاهی متناسب با محدودیتهای گروه های مختلف کارکنان طراحی و اجرت میشود؟

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

3- آیا برنامه های توسعه و بهبود مستمر سلامت، بیمه، بهداشت، ایمنی در سطح سازمان طراحی و اجرا می شود؟

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

اگر سه سوال پاسخ مثبت داشتند یعنی بلدیم پاداش بدهیم باید برویم سراغ سنجش یا همان سنجش عملکرد که شب دیگری باید درخصوص آن گفت

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

اما آموزش

مجید طهرانی, [22:47 28.01.15]

من برای اینکه نحوه طراحی آموزش بر اساس مدل شایستگی ها را عرض کنم بحثم را از کارکنان که تنوع مهارتی زیاد دارد به مدیران محدود میکنم

دکتر سهیلی, [22:48 28.01.15]

جناب بابایی بحثی که من مطرح میکنم دقیقا از زاویه انسانی است

دکتر حجاززاده, [22:48 28.01.15]

و اما بخش خصوصی هم در اقتصادی که قریب به 80% آن دولتی است بهتر از دولتی ها نمیشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [22:48 28.01.15]

[Forwarded from دکتر سهیلی]

و شخصاً به این باور قطعی رسیده ام که تنها همین یک عمل، یعنی ارتقای سطح خودآگاهی افراد، امکان تغییر سطح عملکرد اجتماعی و حرفه ای افراد در جهت رشد را دارا هست

دکتر بابایی, [22:48 28.01.15]

با شما موافقم جناب سهیلی

آقای فتحی, [22:49 28.01.15]

تمام موضوع سازمان ، کار در آینده و حال حاضر جهان حول و حوش انسان ، رفتارش ، ذهنش ویژگیهای روحیش و هوشش میچرخد ولی ساختار مدیریت از همه اینها فقط بخش نیروی کارش را میبیند

دکتر سهیلی, [22:50 28.01.15]

جناب طهرانی عزیز،

مدل مورد استناد حضرتعالی پارامترهای لایه های زیرین وجود یک انسان را تا چه اندازه مورد توجه قرار داده است؟

مهندس رجبی, [22:50 28.01.15]

چون متأسفانه همان 20 درصد هم ساختار ذهنی دولتی دارند

مجید طهرانی, [22:50 28.01.15]

جناب سهیلی

مجید طهرانی, [22:50 28.01.15]

Approach یعنی

مهندس احمدی, [22:51 28.01.15]

در کنار تمامی نکات گفته شده استقرار نظام ارزشیابی اصل تداوم راهکارهای آرائه شده است نظامی بر پایه شاخص عملکردی نه دخالت شخصی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید طهرانی, [22:51 28.01.15]

زاویه ای که ما به یک مساله نگاه میکنیم

مهندس حمید نجف, [22:51 28.01.15]

امیداورم با احیا سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور طرح مهندسی مجدد ساختار اداری کشور با فوریت در دستور کار قرار بگیرد

مجید طهرانی, [22:51 28.01.15]

مثلا شما از طبقه اول یال شمالی برج تهران به تهران مینگیرد دگیری از طبقه بیستم یال جنوبی

مجید طهرانی, [22:52 28.01.15]

هیچکدام اشتباه نیست بلکه مکمل است

مجید طهرانی, [22:52 28.01.15]

سوال شما در مورد لایه ها

مجید طهرانی, [22:52 28.01.15]

یعنی

مجید طهرانی, [22:52 28.01.15]

Cognitive approach

دکتر بابایی, [22:52 28.01.15]

جناب فتاحی وقتی ساختار ذهنی سازمان طوری طراحی شده که در فرایند تصمیم گیری نقشی برای منابع فکری قایل نباشد در نتیجه توان بکارگیری آن را نیز نخواهد داشت

مجید طهرانی, [22:53 28.01.15]

من که در خصوص رفتار و پاداش و .. میگویم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید طهرانی, [22:53 28.01.15]
یعنی behavioral approach

مجید طهرانی, [22:53 28.01.15]
لذا به نوعی تکمیل در بین دیدگاه ها وجود دارد اما ادبیاتشان به خاطر زاویه دید فرق میکند

مجید طهرانی, [22:53 28.01.15]
خلاصه جواب شما این است

مجید طهرانی, [22:54 28.01.15]
که در مهارت های ادراکی

مجید طهرانی, [22:54 28.01.15]
ما self awareness را یک موضوع موجه آموزشی می‌شناسیم

مهندس احمدی, [22:55 28.01.15]
در کنار موارد منابع انسانی لازم است اصلاحات ساختار منابع انسانی با استقرار سیستم‌های مکانیزه
غنی سازی شود کوچک سازی سازمانی با رویکرد it

دکتر بابایی, [22:56 28.01.15]
البته بخشی از مشکلات ما در حوزه نیروی انسانی به خود افراد بر می‌گردد.

دکتر بابایی, [22:57 28.01.15]
اینجاست که لایه های فرهنگی حاکم بر جامعه کارکردهای خود را نشان می‌دهد.

آقای فتحی, [22:57 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب بابایی بهمین خاطر بنده فکر میکنم که لازم است نوع نگاه ساختار مدیریتی نسبت به انسان و توانمندیهای وی تغییر کند. مهارتهای کوانتومی نیز مهارتهایی است که لازم است به مهارتهای مدیریتی کلاسیک مثله برنامه ریزی ، تصمیم گیری و هدایت اضافه شود

دکتر حجاززاده, [22:57 28.01.15]

دوستان یه سوال ساده :آیا در بین دوستان و اساتید فردی میتواند ادعا کند که نظام شایسته سالاری یا همین مباحث نظامهای مدیریتی مثل نظام انگیزشی در مجموعه تحت مدیریت پیاده سازی شده تا الگوی دیگران قرار گیرد?

دکتر بابایی, [22:58 28.01.15]

موافقم جناب فتحی

مهندس احمدی, [22:58 28.01.15]

در بخش های برون سازمانی سازمان هایی مانند نظام آموزش و پرورش ما و نظام وزارت علوم نقش حیاتی در پرورش منابع انسانی دارند که متأسفانه نظام های فوق فقط بر آموزش متمرکز هستند

مهندس معین انصاری, [22:58 28.01.15]

من تلاش میکنم تجارب ۳۵ سال خودم را فهرست وار به دوستان منتقل نمایم.

۱- شروع کارم را با المانیها در رشته حمل و نقل قبل از انقلاب آغاز کردم واز انها یاد گرفتم تمام شخصیت اجتماعی من در حال و آینده بستگی به احساس مسئولیت ام نسبت بکار دارد.

۲-بعد از انقلاب سال ۵۸ در رشته کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی و لجستیک با دو عزیز دیگر شرکت را توسعه دادیم و هم اکنون هم با هم هستیم.

۳- تاکنون متجاوز از ۳۰ نفر از پرسنل شرکت که تمام ۳۰ سال را در همین مجموعه کار کردند بازنشسته تامین اجتماعی شده اند

۴- تعدادی از پرسنل شرکت با کمک بنده هم اکنون دارای شرکت مشابه میباشند و در بخشی های از کار با هم همکاری میکنیم.

۵- احترام به همکارانم مخصوصاً " انهایی که احساس مسئولیت میکنند از اصول شرکت است و شرکت در مشکلات انها سهیم میباشد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دیگر بیشتر از این نمی نویسم لطفاً " نقاط ضعفم را با توجه به تجاربتان به بنده گوشزد کنید. در صورتیکه نکات مثبت در آن می بینید آن را به دیگران انتقال دهید. مطالب فوق حسب الامر آقای سیاوشی در خصوص موضوع جلسه مطرح شد.

دکتر بابایی, [22:59 28.01.15]

جناب انصاری تبریک

دکتر حجاززاده, [22:59 28.01.15]

احسنت جناب انصاری

دکتر حجاززاده, [23:00 28.01.15]

من به شخصه در این گروه بیشتر دنبال این تجربیات هستم

دکتر بابایی, [23:01 28.01.15]

دوستان از ناهنجاری های فرهنگی غافل نشویم. مثلا پدیده سکوت سازمانی در رگ و پی مدیران و کارکنان و حتی کارکرد شهروندی ما وجود دارد.

دکتر بابایی, [23:02 28.01.15]

سکوت سازمانی ناشی از چیست؟

آقای فتحی, [23:02 28.01.15]

بنده یک تجربه برایتان تعریف کنم. بنده با همین تفکر رهبری بجای مدیریت یکساله مدیریت در شرکت خصوصی را داشتم بعد از یک سال مدیر شرکت به بنده گفت که سبک شما بدرد ما نمیخورد. لازمه که شما کمی حال همکارانتان را بگیرید

مهندس احمدی, [23:02 28.01.15]

درگیر نمودن نیروی کار در استراتژی های سطوح سازمانی و ارتباط مؤثر

مهندس بهمن زاده, [23:02 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام به مدیریت گرامی و همه عزیزان گرانقدر

دکتر بابایی, [23:02 28.01.15]

مقصر مدیر است یا کارمند؟

دکتر حجاززاده, [23:02 28.01.15]

جناب انصاری در ابتدای فعالیت با آلمانها چه تفاوتی بین شیوه های رفتاری شما و آنها وجود داشت؟

مهندس بهمن زاده, [23:03 28.01.15]

تشکر از جناب انصاری و تبریک به شما

دکتر بابایی, [23:03 28.01.15]

جناب فتحی آن هم خودش نوعی استراتژی برخورد با کارکنان است

دکتر حجاززاده, [23:03 28.01.15]

جناب دکتر حاجی ابراهیمی جنابعالی هم از این تفاوتها بفرمایید

مهندس معین انصاری, [23:04 28.01.15]

اخلاقیات با توجه به فرهنگ جامعه ایرانی بیشتر از آنها نمایانگر بود

مهندس بهمن زاده, [23:04 28.01.15]

یک تجربه کوچک هم عرض کنم که اون هم از المانها ست

دکتر حجاززاده, [23:04 28.01.15]

بفرما جناب بهمن زاده عزیز

مهندس بهمن زاده, [23:05 28.01.15]

دهه ۶۰ یک بحثی با وزارت حملو نقل المان داشتیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فقیهی، [23:05 28.01.15]

با سلام خدمت دوستان

آقای فتحی، [23:05 28.01.15]

جناب انصاری به این میگویند تفاوت در نگاه. خیلی پیچیده و تخصصی هم نیست. نگاه شما به همکاران نگاه انسانی بوده است و بنده نام این نگاه شما را نگاه کوانتومی نام میگذارم

دکتر فقیهی، [23:06 28.01.15]

سلام بر شما آقای مهندس سیاوشی عزیز و بقیه دوستان

دکتر حاجی ابراهیمی، [23:06 28.01.15]

سرور کرامی آقای دکتر حجاززاده، بنده مدتی از دوران تحصیل و کارم در المان گذشت و در يك شرکت تولید کننده تجهیزات حمل و نقل کار کردم.

مهندس بهمن زاده، [23:07 28.01.15]

سوالی مشابه بحث امشب راجع به تفاوت کیفی نیروی انسانی اونا با ایران شد

دکتر فقیهی، [23:07 28.01.15]

به نظر بنده مشکل اصلی نیروی انسانی در کشور عدن رعایت تعادل در مدیریت منابع انسانی است

دکتر سهیلی، [23:07 28.01.15]

جناب طهرانی عزیز

با مفهوم approach آشنا هستم

نکته اینجاست که در فرمایشات و تعبیر حضرتعالی اهمیت خودآگاهی از یک [لزوم] و یک [اولویت] تبدیل به یک بحث موجه شده است

دکتر حجاززاده، [23:07 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب انصاری این نگاه آبا نتایج منفی هم در کار بدنبال داشت یا همگی مثبت بود

مهندس احمدی, [23:08 28.01.15]

بنده در زمان انجام تغییرات تحول سازمانی با رویکرد It و مکانیزاسیون سیستمها تیم تحول را با درگیر نمودن صاحبان فرآیند آغاز کردیم

مهندس احمدی, [23:09 28.01.15]

همراه نمودن خود همکاران در تغییرات + اعتماد سازی + تفویض اختیار + پاداش در صورت کسب نتایج

مهندس بهمن زاده, [23:09 28.01.15]

پاسخ مدیر کل المانی:

۱- به جهت دریافتی مناسب دولتیها تقاضا برای ورود به دولت بالاست

۲- دولت استخدام رو از طریق گزینش علمی انجام میدهد

۳- پس از انتخاب علمی نوبت به انتخاب iq میرسه

یعنی با تست نهایی IQ

استخدام نهایی میکنند

خلاصه عرض کنم به مانند وجود انسان عقل و دانش و تامین مناسب وظیفه راهبردی سازمانهای دولتی را در اختیار دارند

دکتر حاجی ابراهیمی, [23:09 28.01.15]

مدیر اسبابی ان شرکت می گفت, خریداران ایرانی تخصص کافی نسبت به محصولی که تقاضا دارند نداشته, و اکثر اوقات نوعی وسیله کرانتر و غیر قابل مصرف در شرایط ایران را, میخواهند.

مهندس معین انصاری, [23:09 28.01.15]

نتایج منفی هم داشت و لی چون میزان انرژی مثبتش بسیار بالا بود ان را محو میکرد

دکتر فقیهی, [23:09 28.01.15]

در برخی سازمان ها برخورد با نیروی انسانی کاملا غیر انسانی و ابزاری است و در برخی سازمان ها آنقدر جنبه های انسانی تاکید می شود که سازمان قاب مدیریت نیست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس رجبی, [23:10 28.01.15]

یکی از تجربیات خوب در راه آهن بود که با مدیریت جناب احمدی و پشتیبانی آقای زارع قائم مقام وقت صورت گرفت

محمد سیاوشی, [23:10 28.01.15]

[Forwarded from دکتر فقیهی]

در برخی سازمان ها برخورد با نیروی انسانی کاملا غیر انسانی و ابزاری است و در برخی سازمان ها آنقدر جنبه های انسانی تاکید می شود که سازمان قاب مدیریت نیست

دکتر حاجی ابراهیمی, [23:10 28.01.15]

خلاصه کلام از من خواستند لجستیک فروش را بکار بسته و مناسبترین محصول را به بازار حمل و نقل ایران معءفی کنم حتی اگر ارزانتر باشد!!!!

محمد سیاوشی, [23:11 28.01.15]

دوستان و سروران عزیز عرض پوزش مباحث کاملا با هم تداخل پیدا کرده اند...

دکتر حاجی ابراهیمی, [23:11 28.01.15]

لجستیک فروش (مهندسی و مدیریت فروش)

مهندس بهمن زاده, [23:13 28.01.15]

بعنی راهبري دولت توتنمند ترين و با هوش ترين انسانها بر عهده دارند

آقای فتحی, [23:13 28.01.15]

وقتی برخورد صحیح با نیروی کار نشود سازمانهای غیر رسمی و حاشیه ای رشد میکنند که کاملا مخفی و در لایه های زیرین قرار دارد

آقای فتحی, [23:14 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آنگاه مدیران در ظاهر حس میکنند که شرایط مساعد است ولی اشتباه فکر میکنند

دکتر حجاززاده, [23:15 28.01.15]

جناب دکتر فقیهی اثرات منفی سازمانهای غیر رسمی متاسفانه در ایران بسیار بالاست که کمتر به آن پرداخته شده است

دکتر فقیهی, [23:16 28.01.15]

دقیقا درست می فرمایید

مهندس احمدی, [23:17 28.01.15]

در نوع مدیریت منابع انسانی از پیچیده ترین و سخت ترین نوع مدیریت محسوب می شود

دکتر فقیهی, [23:17 28.01.15]

البته یک ریشه اصلی مساله به آموزش هیر هدفم و غیر بومی مباحث مدیریت منابع انسانی در کشور باز می گردد

آقای فتحی, [23:17 28.01.15]

این نوع نگاه نگاه سنتی مدیریت است. دیدگاه نوین مدیریت یا همان رهبری کوانتومی اصلا به ظاهر و روبنا کاری ندارد بلکه روی لایه های زیرین یعنی نگاه و برداشت و روحیات کارکنان متمرکز میشوند

مهندس باقریان, [23:18 28.01.15]

بنده از مباحث اساتید بسیار لذت می برم

نکته اینجاست

مدیریت, رهبری, شایسته سالاری

دکتر حجاززاده, [23:18 28.01.15]

حال عمده دلایل ایجاد اینگونه سازمانهای غیر رسمی چیست?

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دکتر فقیهی، [23:18 28.01.15]

رفرنس مباحث رفتار سازمانی و منابع انسانی اغلب آمریکایی است

مهندس رجبی، [23:19 28.01.15]

عدم تامین کلیه نیازهای زیر بخش ها از ساختار مصوب و قانونی

دکتر فقیهی، [23:20 28.01.15]

با نظریه های که بر اساس شواهد نیروی انسانی آمریکا حاصل شده اند نمی توان نیروی کار ایرانی را مدیریت کرد

دکتر فقیهی، [23:20 28.01.15]

دلیل اصلی ایجاد سازمانها غیر رسمی منافع گروهی است

آقای فتحی، [23:21 28.01.15]

جناب دکتر فقیهی موافقم. لازمه که ما به بازآفرینی یک سبک مدیریت و رهبری ایرانی بپردازیم

مهندس باقریان، [23:21 28.01.15]

سازمانهای غیر رسمی بالنفسه مضر نیستند و در مواردی باعث افزایش کارایی میگردند

مهندس رجبی، [23:22 28.01.15]

دقیقاً موافقم جناب باقریان

مهندس احمدی، [23:22 28.01.15]

البته در کشور عزیزمان احساسات غالب بر رفتارهای سازمانی است

دکتر حجاززاده، [23:22 28.01.15]

از دیگر دلایل عدم شفافیت و تمرکز قدرت و عدم کانالهای منطقی هم میتوان اضافه نمود

دکتر فقیهی، [23:22 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بله دقیقا ما در سالها اخیر صرفا مصرف کننده نظریه ها بودیم

مهندس رجبی, [23:22 28.01.15]

تا وقتی که به سازمان رسمی خدشه ای وارد نشود

آقای فتحی, [23:22 28.01.15]

مدیران چون تصورشان دچار جزمیت و سنتی است با پدیده سازمان غیر رسمی شدیدا مشکل دارند

دکتر فقیهی, [23:23 28.01.15]

در دانشگاهها کار جدی به هیچ وجه انجام نمیشود

آقای فتحی, [23:24 28.01.15]

در حالیکه همان مواردی که اسم حاشیه روی آن میگذارند دغدغه های فکری پرسنل هستند

مهندس رضایی, [23:24 28.01.15]

دوستان برای جذب و نگهداری نیروی انسانی پیاده سازی اصول شخصیت ۹ گانه اینیگرام در سازمانها بسیار مفید و علمی است برای اینکه اکنون در مباحث تداخلی ایجاد نشود بحث را در این رابطه باز نمیکنم ولی در صورت موافق بودن سروران گرامی و مدیریت گروه یک جلسه فقط راجع به این موضوع بحث بشه چرا که در صورت پیاده سازی این اصول خیلی از مشکلات منابع انسانی سازمانها چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی حل خواهد شد.

مهندس احمدی, [23:24 28.01.15]

تجربیات در سازمان غیر رسمی پاسخ خوبی داده است اگر خوب مدیریت یود و تداخل وظائف در ساختار رسمی نداشته باشد

دکتر فقیهی, [23:26 28.01.15]

روابط غیر رسمی در سازمان های کارکردشان با بخش خصوصی متفاوت است

آقای فتحی, [23:26 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موافقم جناب احمدی

مهندس باقریان, [23:26 28.01.15]

جناب فقیهیدر باب عدم نوآوری دانشگاه ها

وقتی دانشجویی پروپوزال برای پایان نامه ارائه میدهد اولین و تنها نکته ای که استاد راهنما توجه میکند مدل استفاده شده است. مدل‌های جدید و البته از بزرگان مدیریت که قطعا ایرانی نیستند

دکتر فقیهی, [23:26 28.01.15]

به نظر می رسد این روابط در سازمان های دولتی بیشتر مخربند تا موثر

دکتر فقیهی, [23:28 28.01.15]

مشکل اینجا که ما در دانشگاه صرفا به دنبال کار کمی و آماری هستیم و به کارای کیفی و نظریه پردازی بها نمی دهیم

مهندس احمدی, [23:28 28.01.15]

بنده تجربه فوق العاده ای داشتم

آقای فتحی, [23:29 28.01.15]

رهبری کوانتومی یعنی رفتن به سراغ بخشهای پنهان. در این لایه های پنهان بخش قابل ملاحظه توان ، دانش و انرژی وجود دارد که قابل رهبری است

دکتر فقیهی, [23:29 28.01.15]

به دنبال قیاس هستیم نه استقرا چون در قیاس به راحتی با مشاهده فرضیات را تست می کنیم ولی نظریه ساختن مشکل است

آقای فتحی, [23:30 28.01.15]

خوشحال میشم استفاده کنم از تجربیات ارزنده شما جناب احمدی

دکتر فقیهی, [23:30 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

همین مشکل را من در گروه با همکاران هیات علمی دارم

دکتر فقیهی, [23:31 28.01.15]

تا کار آماری در پروپزال نباشد پروپزال را تایید نمی کنند

مهندس احمدی, [23:31 28.01.15]

عالی گفتید آقای فتاحی حتما در سایت خصوصی گزارش خواهم داد

مهندس احمدی, [23:32 28.01.15]

منظورم بخش پنهان را که اشاره نمودید

آقای فتاحی, [23:34 28.01.15]

بله دانش پنهان در سازمانها در لایه های زیرین و مخفی یا همان سازمانهای غیر رسمی یافت میشود. کاملا روی نکته کلیدی دست گذاشتید جناب احمدی

دکتر فقیهی, [23:35 28.01.15]

ببخشید منظور شما از سازمانهای غیر رسمی دقیقا چیست

مهندس احمدی, [23:35 28.01.15]

دقیقا آقای فتاحی بنده دقیقا با همین استراتژی حرکت کردیم که بعدا با هم تبادل افکار خواهیم کرد

آقای میرحسینی, [23:37 28.01.15]

دوستان بنظر من سازمان غیر رسمی توسط افرادی با منافع مشترک که معمولا استعداد ضیفی دارند تشکیل میشود واز طریق اتصال به قطبهای رسمی قدرت در سازمان موجبات ورود خدشه به قوانین ومقررات جاری شده ونتیجتا انگیزه را از افرادعادی سازمان بخاطر تبعیض حاکم شده سلب میکنند وگاهها موجب تناقضات تصمیم گیری در امور میشود

مهندس احمدی, [23:38 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

برای کمی توضیح در سازمان راه آهن مدیران پروژه در قالب ساختار غیر رسمی با تعیین هدف و استراتژی معین و ابلاغ در سطح سازمان وظائف تحول را تبیین و با تعیین افراد با نکاتی که آقای فتحی اشاره داشتند ایفای نقش نمودند

دکتر فقیهی, [23:38 28.01.15]

منظور همان روابط غیررسمی در قالب تشکل ها است؟

دکتر فقیهی, [23:39 28.01.15]

اگر منظور این باشد کارکرد آنها در سازمان های دولتی را باید به صورت جزئی تحلیل کرد

مهندس احمدی, [23:40 28.01.15]

وظائف جاری در قالب ساختار رسمی و تحولات سازمانی با ساختار غیر رسمی

دکتر فقیهی, [23:40 28.01.15]

همان طور که قبلا عرض کردم به نظر می رسد تبعات آنها بیشتر از اثراتش هست

مهندس احمدی, [23:41 28.01.15]

البته استقرار نظام مدیریت تغییر در کنار آن اصل مهمی است که مدیر ارشد آن را مدیریت می کند

آقای فتحی, [23:41 28.01.15]

جناب دکتر. منظور و مراد وجه مخرب سازمان غیر رسمی که مدیریت کلاسیک مدنظر دارد نیست. بلکه بیشتر به حجم و توان و دانش قابل ملاحظه‌ای دارد که در نزد نیروهای انسانی وجود دارد

مهندس احمدی, [23:42 28.01.15]

افزین آقای فتحی

دکتر فقیهی, [23:42 28.01.15]

جناب فتحی از نظریات فاصله بگیریم به فضای مدیریتی ایران بر گردیم

آقای فتحی, [23:42 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب دکتر موافقم

مهندس احمدی, [23:43 28.01.15]

این يك واقعیت است جناب اقای فقیهی عزیز

دکتر فقیهی, [23:43 28.01.15]

در یک سازمان دولتی مانند راه آهن چه سازمانها ی غیر رسمی وجود دلرد

مهندس احمدی, [23:43 28.01.15]

و موافقم با نظر شما

دکتر فقیهی, [23:43 28.01.15]

جناب احمدی

مهندس احمدی, [23:43 28.01.15]

در جلسات مشترك توضیح خواهم داد اگر اجازه بدهید

محمد سیاوشی, [23:44 28.01.15]

مباحث امشب به اندازه ای شیرین و موثر بود که علی رغم گذشت بیش از 45 دقیقه از زمان مقرر ،
حیفم میاد اعلام پایان بحث کنم .

دکتر فقیهی, [23:44 28.01.15]

آیا دو نفر خدماتی و راننده که در یک ساختار غیر رسمی با رییس سازمان ارتباط بر قرار می کنند
قدرتی فراتر از معاون سازمان پیدا نمی کند؟

آقای فتحی, [23:44 28.01.15]

در سازمانهایی که من در آن مشغول به کار هستم واقعا سبک مدیریت اتفاقا بخش ضعیف را جذب و
بخش متخصص و مجرب را بسوی حاشیه میراند

مهندس احمدی, [23:45 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بخشید اگر از موضوعات کمی خارج شدم

محمد سیاوشی, [23:46 28.01.15]

امشب بسیاری از عزیزان پا به پای هم بیدار ماندند و شاهد و ناظر مباحث اساتید هستند

آقای فتحی, [23:46 28.01.15]

این بخش متخصص چون درست درک و رهبری نمیشود کم کم تشکیل یک اجتماع را میدهد.

محمد سیاوشی, [23:47 28.01.15]

پیشنهاد میکنم برای مباحث منابع انسانی سمیناری تشکیل شود با حضور اعضا محترم گروه

دکتر فقیهی, [23:47 28.01.15]

اگر سازمانها اینچنینی تشکیل شود جناب فتحی کارکردشان مطلوب است ولی آیا چنین سازمانهایی تشکیل می شود؟

آقای میرحسینی, [23:48 28.01.15]

اتفاقا بخش متخصص چون درست درک نمیشوند بیانگیزه

آقای فتحی, [23:49 28.01.15]

بنده که با. چنین پدیده ای کم برخورد نداشتم متاسفانه جناب دکتر

مهندس احمدی, [23:49 28.01.15]

انشاااا در يك مدل مربع مباحث اقای فتحی را برای اقای فقیهی که افراد در لایه های مختلف چگونه متمرکز و با پنهان می شوند را در جلسات تشریح خواهم کرد

دکتر فقیهی, [23:49 28.01.15]

ممنون می شوم

آقای فتحی, [23:49 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب احمدی در خدمتم

آقای میرحسینی، [23:50 28.01.15]

بی انگیزه شده یا سکوت پیشه میکنند و گوشه نشین میشوند و یا سازمان را ترک میکنند

مهندس احمدی، [23:50 28.01.15]

از تجربیات شما استفاده خواهم کرد جناب آقای فتحي

مهندس احمدی، [23:51 28.01.15]

موافقم آقای حسینی

مهندس باقریان، [23:51 28.01.15]

سازمان غیر رسمی اجتناب ناپذیر است، این هنر مدیر است که بتواند از آن در راستای منافع سازمان استفاده کند.

آقای میرحسینی، [23:51 28.01.15]

بخشید که مطلبم دو تکه شد

دکتر فقیهی، [23:51 28.01.15]

دقیقا جناب باقریان

مهندس احمدی، [23:52 28.01.15]

آقای باقریان نیز به نوع دیگر و عالی اشاره نمودند

آقای فتحي، [23:52 28.01.15]

با تشکر از کلیه سروران بویژه جناب سیاوشی و اعلام توافق با جناب میرحسینی به همه عزیزان شب بخیر عرض میکنم

دکتر فقیهی، [23:52 28.01.15]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ولی بخشی از آنها هستند که نفوذشان از مدیر عالی سازمان هم بیشتر است . در سازمان های دولتی

مهندس معین انصاری, [23:53 28.01.15]

بنده که خیلی استفاده کردم و به تك تك عزیزان که در بحث امشب شرکت کردند افتخار میکنم و مطمئن هستم دوستان دیگری که نظاره گر بودند مطالب زیادی برای ارائه دارند که انشاءالله در آینده از ان بهره خواهیم برد

محمد سیاوشی, [23:53 28.01.15]

انشاءالله به زودی و به کمک دوستان گروه سمیناری در این خصوص برپا خواهد شد

مهندس معین انصاری, [23:53 28.01.15]

شب همگی بخیر

مهندس احمدی, [23:53 28.01.15]

بنده هم از تحمل عرائض بنده توسط اعضای گروه تشکر و شب بخیر و ارزوی اخر هفته خوبی را ارزو می کنم

محمد سیاوشی, [23:54 28.01.15]

پایان مباحث امشب را اعلام میکنم

دکتر فقیهی, [23:54 28.01.15]

از آشنایی با دوستان جدید و مطالب جدیدی که یاد گرفتم خرسندم شب همگی بخیر

محمد سیاوشی, [23:55 28.01.15]

ایران عزیز به شما سروران می بالد

مهندس حیدری, [23:55 28.01.15]

با عرض ادب و شب بخیر خدمت تمام عزیزان و تشکر از ارایه مطالب بسیار استفاده کردم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [23:55 28.01.15]

درود به غیرتتان سروران ارجمند

محمد سیاوشی, [23:56 28.01.15]

مباحث بسیار ارزشمند و با رعایت کامل اخلاق و احترام

محمد سیاوشی, [23:57 28.01.15]

بسیار بسیار ممنون و سپاسگزارم اساتید ارجمند

مهندس حیدری, [23:57 28.01.15]

در خصوص مدیریت نیروی انسانی به اعتقاد حقیر اگرچه مهارت و توانایی اهمیت دارد اما تعریف فرایندی و سازمانی نیز یک ضرورت است ، اگر قرار است کاربران نقش فعالی در فرایند های بر نامه ریزی تحلیل و نظارت و کنت ل ف ایندی بسیار پیشرفته ایفا کنند به همان تناسب آمادگی لازم در آنها ایجاد شود

بخشید دیر وقته شب همه عزیزان خوش

محمد سیاوشی, [23:58 28.01.15]

و در پایان از همه حاضران و ناظران مباحث بی نهایت ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [23:59 28.01.15]

شب همه عزیزان خوب و خوش

تا فرصتی دیگر خدا نگهدارتان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

حمل و نقل جز کدام بخش است صنعت یا خدمات :

محمد سیاوشی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۱۹:۴۲]

سر فصل های موضوع گفتگوی دوشنبه شب :

- 1- در حال حاضر در کشور با چه دیدی به حمل و نقل نگاه می شود ؟ خدمات یا صنعت ؟ چرا؟
- 2- کدام نگاه برای حمل و نقل مناسب و شایسته است خدماتی یا صنعتی ؟ چرا؟
- 3- در سایر کشورها چگونه به حمل و نقل نگاه می شود ؟ چرا؟
- 4- آیا امکان تغییر و اصلاح نگاه موجود وجود دارد؟ چرا و چگونه؟

محمد سیاوشی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۱:۲۹]

با عرض سلام و ادب خدمت سروران ارجمند

محمد سیاوشی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۰]

به مانند جلسات گذشته امشب هم به امید خدا یکی از مهمترین مباحث حوزه حمل و نقل خواهیم پرداخت و نظرات سروران ارجمند را در خصوص موضوع امشب جویا خواهیم شد.

محمد سیاوشی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۱]

و انشاءالله مثل همیشه شاهدی گفتگویی جذاب و پر فایده خواهیم بود.

محمد سیاوشی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۲]

سوال اول :

حمل و نقل جزو کدامین دسته بندی است صنعت یا خدمات؟

مهندس فتحی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۴]

سلام به همه سروران و جناب سیاوشی عزیز

محمد سیاوشی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۵]

سلام جناب مهندس فتحی عزیز

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

منتظر نظرات دوستان هستیم برای شروع و ورود به گفتگو

مهندس دل قوی, [۲۱:۳۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت کلیه سروران حاضر در گروه

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام جناب مهندس دل قوی ارجمند

خانم صادقی فولاد نیوز, [۲۱:۳۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام به همه خسته نباشید جناب، سیاوشی

مهندس مختاری, [۲۱:۳۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام خدمت تمامی عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۹ ۰۲.۱۵.۲۳]

سلام سرکار خانم صادقی ارجمند

سلام جناب مهندس مختاری عزیز

مهندس دل قوی, [۲۱:۳۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

حمل و نقل را باید به عنوان یک صنعت در نظر گرفت

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

چرا جناب مهندس دل قوی؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

مگر المان های یک صنعت را دارد؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس ایرانمنش، [۲۱:۴۱ ۲۳.۰۲.۱۵]
با سلام و عرض ادب جناب سیاوشی

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۱ ۲۳.۰۲.۱۵]
سلام جناب مهندس ایرانمنش عزیز

مهندس منطری، [۲۱:۴۳ ۲۳.۰۲.۱۵]
سلام خدمت تمامی عزیزان

در متون اقتصادی و آمارهای صندوق بین المللی پول و بانک مرکزی حمل و نقل در بخش خدمات د
سته بندی شده و در نظام سازمان ملل و سازمان جهانی تجارت نیز حمل و نقل از جمله مصادیق
خدمات بشمار می رود

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۴ ۲۳.۰۲.۱۵]
سلام جناب مهندس منطری گرامی

مهندس ایرانمنش، [۲۱:۴۴ ۲۳.۰۲.۱۵]
در بخش حمل و نقل هوایی متاسفانه نگاه دوگانه ایی وجود دارد، هم مدعی صنعت هستیم، هم
خدمات، لیکن مبنای انجام کار بر خدمات است

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۵ ۲۳.۰۲.۱۵]
بسیار عالی
حال اگر خدمات است آیا به مثابه شرکت های خدماتی با حمل و نقل رفتار می شود و از مزایا و
معافیت های شرکت های خدماتی بهره مند است یا خیر؟

مهندس منطری، [۲۱:۴۶ ۲۳.۰۲.۱۵]
اگر چه اخیرا تلاش میشود به جهاتی حمل و نقل و گردشگری را در زمره صنعت تعریف کنند ولی از
قدیم جزء خدمات عمومی بشمار میرفت که دولت ها موظف به ارایه آن خدمات بودند

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

پس دوگانگی وجود دارد و بحث ما هم همین است
اول باید تکلیف روشن شود

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

اگر صنعت است که صنعت تعریفی دارد و اگر خدمات است که آن هم تعریف خاص خود را دارد

خانم خاکزاد, [۲۱:۴۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام به دوستان و اساتید گرامی

ماهیت حمل و نقل، از مباحث خدمات است اما با توجه به گستردگی بخش هایی که در این حوزه وجود دارد و برای تامین الزامات ارایه این خدمات، عملاً به نوعی، صنعت با خدمات تلفیق شده است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

یکی از مشکلات اصلی حمل و نقل همین دوگانگی و بلالتکلیفی است

مهندس منطری, [۲۱:۴۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

ولی از زمان خصوصی سازی حمل و نقل با توجه به اهمیت آن و جلب توجه سیاستگذاران میخواهند آن را در زمره صنایع بشمار آورند که عمدتاً در کشورهای در حال توسعه است چون در کشورهای توسعه یافته سیاست ها و نگرش ها برای خدمات مساوی با تولید است

مهندس ایرانمنش, [۲۱:۴۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

سهم صنعت در زنجیره تولید تا ارائه خدمات ۱۵ درصد است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام خانم دکتر خاکزاد ارجمند

مهندس ایرانمنش, [۲۱:۴۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

و مابقی سهم خدمات

[۲۱:۵۰ ۲۳.۰۲.۱۵]Khosro Saraie, [

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام و عرض ادب خدمت همه سروران گرامی/ بحث بسیار جالبی است/ البته به بخشی از اقتصاد که در مقیاس بالا به تولید کالا و خدمات می پردازد می توان صنعت اطلاق نمود و هیچ منافاتی با این موضوع هم ندارد که در همان صنعت خدماتی هم ارائه شود/ مثل صنعت توریسم یا صنعت هتل داری / در یک صنعت خدمت و یا کالا تولید می شود و در صورتی که تولید محصول را تنها منوط به بکارگیری تجهیزات بدانیم و منظور از صنعت فقط صنعت منجر به ساخت باشد در این صورت توریسم را هم نمی توان صنعت نامید. اما در جایی که توریسم صنعت نامیده بشود حتما می توان حمل و نقل را هم صنعت نامید

آقای عددیان, [۲۱:۵۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

باسلام خدمت همه عزیزان فرهیخته

فقط دراین باره لفاظی صورت گرفته و برای بزرگ وبا اهمیت نشان دادن حمل و نقل آنرا صنعت خواندند .
مثل صنعت گردشگری

این مطلب تنهادر اندکی پس از انقلاب بصورت یک واژه مداول بکار گرفته شد ، در دو قانون مدنی 1308 و تجارت ایران 1311 هم حمل و نقل خدمات هستند نه صنعت .

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام جناب دکتر سرائی گرامی

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام جناب عددیان عزیز

[Khosro Saraie, ۲۱:۵۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

عرض سلام و ادب جناب سیاوشی و خدقوت

مهندس دل قوی, [۲۱:۵۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

با توجه به اینکه دارای منافع غیر اقتصادی نیز میباشد و غیر قابل انبار کردن است و سمت تقاضای آن تحت تاثیر عوامل غیر اقتصادی نیز میباشد میشود به حمل و نقل نگاهی صنعتی داشت

آقای عددیان, [۲۱:۵۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

عرض ارادت جناب سیاوشی

خانم خاکزاد, [۲۱:۵۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

چرا تا کنون دسته بندی حمل و نقل مشخصا تعریف نشد و به صورت دوگانه با آن رفتار شده است؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

و بر اساس تعریف مشخص از حمل و نقل توقع داشته باشند؟

مهندس دل قوی, [۲۱:۵۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

به نظر میرسد نگاهی که مردم از حمل و نقل داشتند در بخش خدمات پر رنگ تر بوده است

مهندس دل قوی, [۲۱:۵۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

مثلا در راه آهن بخش مسافری پر رنگتر از بخش باری دیده میشود

آقای عددیان, [۲۱:۵۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

چرا تعریف شدنش را نمیپذیریم ، حتی در قانون ؟

حمل و نقل صنع نیست خدمت است

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۷ ۰۲.۱۵.۲۳]

جناب عددیان بنده هم موافقم که خدمت است ولی سوال اینجاست که با حمل و نقل به مانند شرکت

های خدماتی رفتار می شود و از مزایا و معافیت های شرکت های خدماتی بهره مند است؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

یا نه در لحظه پرداخت عوارض و مالیات و امثالهم صنعتی مینامندش؟

خانم دکتر شفیععی, [۲۱:۵۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام خدمت همه عزیزان و جناب آقای سیاوشی، در پاسخ به این سوال که حمل و نقل صنعت است یا خدمت:

از منظر ستانده بخش: مطابق آنچه بزرگواران نیز عنوان فرمودند، حمل و نقل زیرمجموعه خدمات است با محصولات نامرئی *intangible product*

از منظر فرایندی: طبق تعریف، صنعت به صورت مجموعه ای از واحدهای اقتصادی است که دارای فعالیت بازاری مشترک هستند یا نهاده ای برای بخش های پایین دستی را فراهم میکنند. با این تعریف بیش از چند دهه است که حمل و نقل همچون گردشگری در زمره صنعت در نظر گرفته میشود. در واقع انتخاب میان این دو ماهیت بستگی به قدرت بخش حمل و نقل در ایجاد محرک در سایر بخشها یا سرویس دهی صرف به آنها دارد.

مهندس فتحی، [۲۲:۰۰ ۲۳:۰۲.۱۵]

حمل و نقل در اصل خدمات است که بعنوان یکی از اجزا لجستیک. و حلقه های زنجیره تامین قابل تعریف است. در این رابطه صنعت نیز بعنوان حلقه ای دیگر از زنجیره تامین قابل تعریف است. بدون وجود یکی دیگری مفهوم ندارد و ناقص است. لذا در این تعریف هیچ حلقه ای بر حلقه ی دیگر ارجحیت و اشرافیت ندارد و هر یک باید به فراخور اندازه و حجم لجستیک ملی و جهانی شکل بگیرد و فعالیت کند

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۰ ۲۳:۰۲.۱۵]

سلام سرکار خانم دکتر شفیعی

آقای عددیان، [۲۲:۰۱ ۲۳:۰۲.۱۵]

اینکه با آن چگونه برخورد میشود مقوله دیگری است ، ولی بحث ما برسر ماهیت آن است که عرص میکنم خدمات است ، این ماهستیم که باید بقبولانیم که خدماتیم و تسهیلاتش را طلب کنیم . و البته در بحث جداگانه بخاطر اهمیت و بزرگی آن .

مهندس ایرانمنش، [۲۲:۰۲ ۲۳:۰۲.۱۵]

با جناب فتحی موافقم، حمل و نقل را میتوان به سه رده زیرساخت، وسایل نقلیه و بهره برداری تقسیم نمود،

مهندس ایرانمنش، [۲۲:۰۲ ۲۳:۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

صنعت نیز در این بخشها به نوعی جایگاه دارد، اما بسیار کم

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

ولی بنده موافق اینکه حمل و نقل را در ردیف خدمات قرار دهند نیستیم

خانم خاکزاد، [۲۲:۰۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

خدمات در بخش حمل و نقل به خصوص از نگاه کاربران این حوزه ، نقش پر رنگ تری دارد. اما از آنجا که
ارایه این خدمات نیازمند ساخت و تهیه الزامات و سازو کار مرتبط در هر بخش است و پیچیدگی های
خود را دارد، عملا با بخش صنعت هم تلفیق شده است.

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

حمل نقل قطعا یک صنعت است آن هم صنعتی بزرگ و موثر در اقتصاد هر کشور

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

چگونه میتوان حمل و نقل را خدمات نامید با ان همه تجهیزات و امکانات عظیم .

مهندس دل قوی، [۲۲:۰۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

به حمل و نقل باید صنعتی تصور شود تا دیدگاه نسبت به آن هم یک دیدگاه صنعتی و تاثیر گذار در نظر
گرفته شود

آقای عددیان، [۲۲:۰۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

جناب فتخی به اعتقاد بنده حمل و نقل بمراتب به صنعت ارجحیت دارد . حمل و نقل به همراه آدم و هوا
شروع شده و صنعت سالها وشاید قرنها بعد . بتارخچه حمل و نقل مرا جعه کنید ، صنعت بدون حمل
ونقل یعنی هیچ ولی بدون صنعت هم زندگی بشر به حمل و نقل نیاز منداست

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

ناوگان ریلی ، دریایی ، هوایی ، جاده ای ، زیرساخت ها ، بسترها و یک دنیا امور فنی و مهندسی

مهندس فتحی، [۲۲:۰۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

در تعریف حمل و نقل از منظر زنجیره تامین ، دیگر موضوع صنعت یا خدمات بودن اهمیتش با نگاه حلقه های شکل دهنده این زنجیره کمرنگ میشود

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۷ ۲۳:۰۲.۱۵]

در ایران فقط مدیریتش دیده شده و اجزایش را در آن ندیده اند

آقای عددیان, [۲۲:۰۷ ۲۳:۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی تمام بخشهای مهم خدمات از وسایل و ابزار صنعتی سود میبرند ولی صنعت نیستند .

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۸ ۲۳:۰۲.۱۵]

پس چگونه توریسم صنعت شد!؟

مهندس ایرانمنش, [۲۲:۰۸ ۲۳:۰۲.۱۵]

صنعت مهندسی میکند، تولید میکند، تا خدمات ارایه شود

مهندس فتحی, [۲۲:۰۹ ۲۳:۰۲.۱۵]

جناب نیشابوری و ایرانمنش ضمن تایید فرمایشات شما عرض میکنم که اهمیت حمل و نقل بهیچ وجه کمتر که حتی بر صنعت میتواند ارجح باشد. این بخش قادر است تولید کار و ارزش افزوده قابل ملاحظه حتی بالاتر از صنعت داشته باشد

آقای عددیان, [۲۲:۱۰ ۲۳:۰۲.۱۵]

اگر به وسایل نگاه کنیم شهرداری هم میشود صنعت

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۲۳:۰۲.۱۵]

مقایسه شهرداری با حمل و نقل قیاس مع الفارق است

خانم دکتر شفیعی, [۲۲:۱۱ ۲۳:۰۲.۱۵]

از آنجاکه بخش گردشگری قویتر از حمل و نقل توانسته محرک سایر بخشها باشد ، لذا ماهیت صنعت بودنش در متون اقتصادی پررنگتر بوده است. این در حالی است که به لحاظ نوع محصولی که ایجاد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

میکنند زیربخش خدمات است. در راستای همین موضوع محققان گردشگری هویت این بخش را با تدوین حسابهای اقماری و شاخص سازی قدرت پیشران آن بر سایر بخشها، به صورت صنعت نهادینه کرده اند. این همان چیزی است که بخش حمل و نقل از کمبود آن رنج میبرد: نهادسازی مقتضی در ارایه تصاویر کمی از قدرت تکاثری اقتصادی این بخش.

[alireza abdollaifard, ۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

حمل و نقل به دلیل نقش زیربنایی و تأثیر مستقیم بر سایر بخش های اقتصادی از مهمترین ارکان توسعه کشورها به حساب می آید.

آقای عددیان, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

برای روشن شدن عرضم مثال زدم

مهندس فتحی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

سرکار خانم شفیعی با شما موافقم

خانم دکتر شفیعی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

ضمناً اگر تنها توجه ما به حسابهای ملی باشد، هرگز نمیتوان بخشهای پشتیبان مانند بیمه و بانکداری را صنعت نامید.

[alireza abdollaifard, ۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

همین امر سبب شده است که این صنعت سهم قابل توجهی در تولید ناخالص داخلی کشورهای پیشرفته داشته باشد به گونه ای که بر اساس گزارش اداره آمار وزارت حمل و نقل آمریکا، سهم این صنعت در تولید ناخالص داخلی آمریکا در سال ۲۰۰۷، بالغ بر ۱۰% بوده است.

خانم دکتر شفیعی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

ممنون جناب فتحی، ارادتمندیم

محمد سیاوشی, [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

خانم دکتر دقیقا به یکی از بزرگترین ضعف ها به درستی اشاره کردید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فتحی, [۲۲:۱۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

اینکه این بخش نیازمند تغییر دیدگاه اساسی است و اینکه برای این تغییر لازم است از جنبه های متعدد تغییر انجام شود

مهندس دل قوی, [۲۲:۱۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

من هم با نظر آقای فتحی موافقم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

[Forwarded from خانم دکتر شفیع]

ضمن عرض سلام فراوان، متأسفانه نگاه به حمل و نقل بیشتر ماهیت نیاز مشتقه دارد، در بسیاری مواقع، این بخش مهم در کنار بخشی که به آن خدمت میدهد تعریف میشود. این امر زمینه نگاه تخصصی به بخش را تضعیف میکند.

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

باسلام و شب بخیر، بنظر بنده خدمت و صنعت در حمل و نقل مکمل همدیگر هستند و نه در مقابل هم یا موازی هم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام جناب عبدالهی فرد عزیز

سلام جناب باقری ارجمند

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

جناب باقری در اینجا هدف اول تعیین جایگاه است حمل و نقل است

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۲۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

اگر پافشاری بر تفکیک مفهوم خدمت و صنعت در بخش حمل و نقل زیانی برای این بخش نداشته باشد، شاید سودی هم نداشته باشد،

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

که همه دوستان طبق تعریف قانون تجارت جز گروه خدمات از آن یاد شده

مهندس فتوحی، [۲۳:۲۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

قطعا نگاهی که به کل پیکره ی حمل و نقل کشور چه از نظر انواع روش های و چه از نظر انسجام خدمات و سرویس ها و چه از نظر کسب و کار و تجارب جهانی بعنوان یک پیکره واحد نگاه شود . لازم است با دیدگاه لجستیک به حمل و نقل نگاه شود و جایگاه آنرا با توجه به نقش آن در زنجیره تامین ملی و منطقه ای و حتی جهانی بازتعریف نمود . این نگاه فعلی به موضوع حمل و نقل بسیار سنتی و قدیمی است . در دیدگاه های نوین حمل و نقل با تکیه بر مفهوم و جایگاه لجستیک بسیار پویا ، زنده و فعال بوده و همپای صنایع و تجارت ، در اقتصاد جهان نقش آفرینی می کند . لازم است هر چه سریعتر از نگاه فعلی دور شد و به بازتعریف این رکن مهم توسعه و حلقه پر اهمیت زنجیره تامین اقدام نمود

لازم است که نگاه موجود به حمل و نقل اصلاح شود با توجه به چند جنبه مهم بقرار ذیل :

جنبه یکپارچگی سیستمی و مفهومی حمل و نقل : امر حمل و نقل خود از نظر مفهومی و فلسفی زیر مجموعه مفهوم بزرگتری تحت عنوان لجستیک قرار دارد و لازم است بازنگری در موضوع حمل و نقل با این دید بشود تا موضوع حمل و نقل از چشم انداز مناسب نگاه شود و جایگاه مفهومی و فلسفی خود را پیدا کند

- جنبه روش های حمل و نقل : لازم است به موضوع حمل و نقل جدای از روش های حمل جاده ، ریل و دریا و هوا نگاه بشود و همه اینها تبدیل به نگاهی فرابخشی و سه وجهی بشود . در این خصوص رجوع کنیم به طرح پیشنهادی 41 بندی برای تقویت ترانزیت و حمل و نقل چند وجهی

- جنبه کامل بودن حمل و نقل : بنظر بنده حمل و نقل لازم و ضروری است که با سایر خدمات لجستیکی بصورت کامل مدنظر قرار بگیرد . خدماتی همچون انبارداری ، بسته بندی و

- جنبه کسب و کار حمل و نقل : لازم است با توجه به موضوع کامل دیدن و کامل بودن حمل و نقل به موضوع تعریف قالب و چارچوب های نوین در خصوص کسب و کار و تجارت پرداخت و با کمک گرفتن از واقعیتی بنام برون سپاری اقدام به تعریف مجموعه خدمات لجستیکی نمود که حمل و نقل بخشی از

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آنست نه همه ی آن . در سال های اخیر برون سپاری فعالیت های لجستیکی به عنوان یکی از سیاست های کاهش هزینه های تولیدی مورد توجه کشورهای صنعتی قرار گرفته است. شرکت های فعال در این کشورها با سپردن فعالیت های لجستیکی به شرکت های طرف سوم، سرعت و کیفیت ارائه خدمات لجستیکی شان را بهبود بخشیده اند.

- جنبه تحقیق و بلوغ حوزه : لازم است در این حوزه بودجه های پژوهشی خوبی پیش بینی نمود و در خصوص شاخص های فوق و ارتقا آنها در کشور مطالعه های علمی و کاربردی نمود .

- جنبه راهبردی و استراتژیک

با توجه به جمیع شاخص های فوق و همچنین ضرورت های پیش آمده با توجه تحولات اخیر در نظام اقتصادی همچون نهضت کاهش قیمت تمام شده و طرح هدفمندی یارانه ها، کاهش قیمت نفت و لزوم توجه به موضوع حمل و نقل در چارچوب سیستم لجستیکی در کشور اهمیت بیش از پیش پیدا می کند.. بنظر می رسد نگاه فعلی که در سطح کلان دولتی به حمل و نقل وجود دارد و تحت عنوان وزارت راه متبلور شده است ، توان و ظرفیت چنین نگاهی از این دست را ندارد و لازم است به نهادی مبدل شود که چنین ظرفیتی را داراست . بهمین خاطر پیشنهاد میشود ساختار و ماموریت و رسالت وزارت مورد اشاره با توجه به مفهوم لجستیکی باز آفرینی و بازتعریف شود تا ظرفیت ها ، تعاریف ، جایگاه ها و قوانین و دستورالعمل ها و روش های لازم در این خصوص را بتوان ایجاد و بسترسازی کرد . محمد سیاوشی، [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۱]

بحث سود و زیان نیست

بلکه فعلا به مثابه ضرب المثل شتر مرغ شده است

دسته بندی خدمات

توقع صنعتی

مهندس باقری بنادر، [۲۳.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۲]

کامل متوجه ام، بنظر میرسد که در بخش هایی از حمل و نقل که بیشتر مایل به جابجایی مسافره مفهوم خدمت پر رنگ تره و در قسمتهایی که جابجایی کالا پراهمیت تره مفهوم صنعت چربش داره

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای عددیان, [۲۲:۲۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

حمل و نقل در ایران هیچگاه در جایگاه واقعی و سزاوار خود قرار نگرفته تا در آنجا به تعریف جامع و کامل خود دست پیدا کند. نمونه اش همینکه ما کسا نیکه در این بخش تنفس میکنیم برسر تعریف آن دارای نظرا مختلف هستیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

اتفاقا اختلاف نظر خیلی عالیه و باعث رشد خواهد شد

خانم خاکزاد, [۲۲:۲۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

به نظرم با توسعه زیر مجموعه های حمل و نقل مانند حمل و نقل هوایی، عملا این بخش ها به صورت جدا گانه و در قالب یک بخش صنعتی\خدماتی جدید گسترش پیدا کرده اند، در نتیجه توجه به سرشاخه اصلی که همان حمل و نقل است کمتر شده

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

چرا باید حمل و نقل به تنهایی دیده نشود و همواره در دل سایر صنایع حل شود و پنهان!؟

[Khosro Saraie, [۲۲:۲۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

طبق استاندارد بین المللی صنعتی ISIC حمل و نقل در زمره صنعت طبقه بندی شده است. صنعت ساخت دارای یک خط تولید است که در مکان کارخانه قرار داده شده اما صنعت حمل و نقل خط تولیدش از مبدا تا مقصد / صنعت ساخت هم تجهیزات بکار می گیرد و هم کارگر بر است حمل و نقل هم به همین / صنعت سرمایه بر است و حمل و نقل هم / اما تفاوت در این است که صنعت ساخت دارای تولید انبوه و tangible و قابلیت انبار شدن دارد اما حمل و نقل خیر/ تجهیزات بکارگرفته شده در حمل و نقل مانند صنعت ساخت ساکن نیستند و ارزش افزوده بر تولید را ضمن جابجایی ایجاد می کنند

آقای عددیان, [۲۲:۲۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

درسته ولی در سال 2015 هستیم جناب سیاوشی تعریف یک فرایند از مباحث اولیه انست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

سال 2015 برای دنیاست نه برای ما که هنوز در ابتدای راهیم.

در سال 2015 نگاهی به حمل و نقل کشورهای پیشرفته بیندازید و تطبیق دهید با ما

آقای عددیان, [۲۲:۲۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

دقیقا عرض بنده هم همینه . در جایگاه واقعی خود نیستیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

خب پس باید جایگاه خود را بدانیم تا بر اساس جایگاه تعریف شده گام برداریم

آقای عددیان, [۲۲:۲۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

انشاله

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

بحث تعیین جایگاه یک بحث راهبردی و تعیین کننده است.

آقای عددیان, [۲۲:۲۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

من با اجازه مرخص میشوم شب خوش

مهندس فتحی, [۲۲:۲۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

جایگاه ما تغییر نمیکند مگر اینکه دیدگاه ما در این خصوص تغییر کند

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۲۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

انقدر که از نظر تکنولوژی حمل و نقل در ابتدای راهیم از نظر زیرساخت های حمل و نقل عقب نیستیم، بنظر من هم تعاریف و مفاهیم حمل و نقل در طول دهه های اخیر تغییر چندانی نکرده اند

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۳۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

آقای سیاوشی چرا تعیین جایگاه راهبردی و تعیین کننده است؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

جناب باقری ما در زیرساخت عقب نیستیم؟
منظورتان کدام بخش است؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

چون با یافتن موقعیت و جایگاه واقعی خود از موقعیتی که در آن ایستاده ایم مطلع میشویم و متناسب با جایگاه خود استراتژی های خود را تعریف و پیاده سازی میکنیم.

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۳۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

موضوع حمل و نقل یک موضوع ومسئله جهانی هست،اصولا حمل و نقل کلید توسعه در هر کشوری مطرح است.اما این کلید توسعه از منظر متخصصان خدمت است یا صنعت؟!
به اعتقاد من با توجه به این اهمیت،حمل و نقل،به مراتب فراتر از صنعت است.
به نظر اگر حمل ونقلی وجود نداشت و خدمتی ارائه نمی کرد،صنعتی وجود نداشت.
اما همانطور،که دوستان فرمودن بخش عظیمی از حمل و نقل صرف گردشگری میشه ،از جنبه صنعت بیشتر،به اون نگاه میشه

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۳۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

منظورم در مفاهیم زیرساختی است،بله عقب نیستیم،از نظر مفاهیم ما شبکه جاده ای و ریلی و فرودگاهی و بنادر گسترده ای داریم،شبکه منسجمی است،تقریبا در تمام مراکز جمعیتی کشور پخش شده است و اگر از نظر تکنولوژی نوسازی و بازسازی شود خدمات قابل قبولی ارائه خواهد داد،خدماتی که در مقایسه با کشورهای همرده قابل رقابت خواهد بود

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

دوستان در خصوص فرمایش جناب مهندس باقری نظر دهند لطفا

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

منظور ما از صنعت یا خدمات به هیچ وجه برتری و اهمیت و امثالهم نیست

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بلکه رفع دوگانگی های موجود است

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

در اهمیت حمل و نقل که هیچ بحثی وجود ندارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

حال آیا این اهمیت فراگیر است و نگاه همگان به حمل و نقل بدینگونه است یا خیر؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

به نظر کمی به انحراف رفتیم و از مفهوم و منظور حقیقی بحث امشب کمی فاصله گرفتیم

خانم دکتر شفیعی, [۲۲:۳۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

آنجا که صحبت از الگوهای رقابت پذیری محصولات است، از سه بخش حمل و نقل، بانکداری و بیمه به عنوان صنایع پشتیبان یاد میشود. آنها صنعت خوانده میشوند، چون در آن چارچوب بیشتر از آنکه جنس ارزش افزوده شان مهم باشد، ماموریت آنها در حرکت دهی به قدرت رقابت پذیری مهم است. اگر چنین است پس باید در اولویت بندی های صنایع نیز به این بخشها توجهی درخور شان یک صنعت شود.

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۳۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

حمل و نقل الفبای توسعه

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

جناب مهندس باقری ایا اعتقاد راسخ وجود دارد در کشور به این الفبای توسعه؟

زهرا اخلاقی, [۲۲:۳۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام خدمت سروران گرامی

خانم فاریابی, [۲۲:۳۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سلام. همیشه به چشم دوگانگی هم نگاه نکرد. بالاخره حمل و نقل هم وجه صنعتی داره و هم وجه خدماتی. مقید کردنش به یکی از این وجوه، زدن شاخ و برگ اونه. به نظرم به جایگاه و وضعیت خدماتی ا هم باید نگاه کرد به جایگاه صنعتی اش هم.

مهندس فتحی, [۲۲:۴۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

با جناب باقری موافقم . اصولا با همین زیر ساختهای موجود هم امکان بالا بردن بهره وری حمل و نقل کشور وجود دارد. یعنی بهره وری همین ستاده ها بسیار از میزان استاندارد جهانی پایینتر است

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام سرکار خانم اخلاقی

سلام سرکار خانم فاریابی

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۴۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

فکر میکنم هم در سطوح مدیریتی و هم در کف جامعه این اعتقاد وجود دارد، ولی اینکه آیا این اعتقاد در سطح مدیریتی تبدیل به عمل گرایمی مفید و موثر میشود، شک دارم

مهندس ایرانمنش, [۲۳:۲۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

با سرکار خانم فاریابی موافقم، حمل و نقل هم صنعت است هم خدمات، اما صنعت در خدمت خدمات

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۴۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

بنظرم دوگانگی واژه مناسبی نباشه، مکمل یا به گفته خانم شفیعی پشتیبان توصیف درست تری ازین وضعیت نیست؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

صحبت در خصوص نقش و جایگاه و اهمیت حمل و نقل بسیار بدیهی است. منظور و مراد این است که در عمل هم اینگونه است و متناسب با نقش و جایگاهش با آن رفتار می شود یا خیر؟

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۴۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

متاسفانه بخش حمل و نقل در سه راهی: 1_محصول خدمات محور، 2_ماهیت زیرساختی و 3_ماموریت صناعی گیر میکند. پس اولین اشکال واقع میشود: ابهام در تدوین راهبرد مشخص و سپس تعریف برنامه های راهبردی. وقتی راهبرد درست تعریف نشود حتی با وجود تجهیزات نوین، مسیر حرکت به سمت شرایط بهینه هدایت نمشود و بخش دچار تنگنا و موقعیت یابی ضعیف میان سایر بخشها میشود.

مهندس دل قوی، [۲۲:۴۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

کلمه پشتیبان کلمه جامع تری است

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۴۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

با جمله صنعت در خدمت خدمات جناب ایرانمنش موافقم

مهندس فتحی، [۲۲:۴۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

حمل و نقل و صنعت و بیمه و بانکداری که خانم دکتر شفیعی فرمودند همگی حلقه های زنجیره اقتصاد و تجارت ملی و جهانی هستند که اگر حلقه ای ضعیف باشد این زنجیر از هم می پاشد

مهندس دل قوی، [۲۲:۴۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

دقیقا درست میفرمایید جناب فتحی

خانم فاریابی، [۲۲:۴۶ ۲۳.۰۲.۱۵]

طبیعتا نباید با وجه خدماتی اش برخورد صنعتی کرد و بالعکس. این برمیگرده به درک قانون گذار از موضوع و تلاش صاحبان بخش برای متقاعد کردن قانونگذار!

مهندس فتحی، [۲۲:۴۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

ممنونم جناب دل قوی ارادت دارم

مهندس دل قوی، [۲۲:۴۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

تاکنون که متاسفانه قانونگذار بخش خدماتی حمل و نقل را در تعاریف پرنرنگتر نشان داده است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۴۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

خانم شفیعی، مگر نمیتوان راهبردی تدوین نمود که هر سه جنبه حمل و نقل را در بر بگیرد؟ اتفاقاً با وجود پیچیدگی مورد اشاره شما که این راهبرد خواهد داشت، از سوی دیگر یک سند جامع، دقیق و هدفمند در جهت توسعه یک کشور خواهد بود

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

دوستان ما درباره شرایط فعلی و موجود و حال حاضر حمل و نقل کشور در حال گفتگو هستیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

نه در خصوص نقش و اهمیت حمل و نقل

خانم دکتر شفیعی, [۲۲:۵۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

راهبرد مسیر حرکت است. میشود در یک مسیر دو ملاحظه دیگر را هم لحاظ کرد، اما نمیشود سه مسیر همزمان تعریف کرد

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

همه سروران میدانید و بر آن واقف هستید که شرایط موجود شرایط مطلوبی نیست به علل و دلایل فراوان

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

حال چرا دچار این شرایط شده ایم

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

و در واقع در حال ریشه یابی علل هستیم نه چیزی دیگر

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

به نظر گفتگوی امشب بیشتر بر روی اهمیت حمل و نقل بود نه مشکلات و چالش های امروزش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

بنده دوست داشتم عزیزان بحث را باز کنند و به ریشه ها پرداخته شود

مهندس دل قوی, [۲۳:۵۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل به منابع زیادی نیاز دارد که کمتر به آن توجه شده است

مهندس دل قوی, [۲۳:۵۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

بخش خصوصی کمتر تمایل در سرمایه گذاری در این بخش داشته است

محمد سیاوشی, [۵۷:۲۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

و هدف این نبود که این بخش اساسا خدمات است یا صنعت بلکه هدف دوگانگی در رفتار و برخورد با این بخش است که آنگونه که باید و شاید به این موضوع پرداخته نشد

خانم دکتر شفیعی, [۲۳:۵۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

در هر کجا که تصمیمات مسولان ماهیت مقطعی بخود میگیرد، نگاه راهبردی کم رنگ میشود. این موضوع نه تنها در بخش حمل و نقل بلکه در برخی بخشهای دیگر نیز بچشم میخورد؛ برخوردهای چندگانه و اقتضایی مسولان، عدم لحاظ الگو در انجام سرمایه گذاریهای زیرساختی

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

به هر حال واقعیتی است که با حمل و نقل رفتار دوگانه میشود و بر اساس اهمیت و جایگاهش با آن رفتار و برخورد نمی شود.

خانم دکتر شفیعی, [۲۳:۵۸ ۲۳.۰۲.۱۵]

برخوردهای دوگانه مسولان پوششی است بر ضعف نگاه راهبردی آنها

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

خیلی مایل بودم اینگونه که خانم دکتر اشاره کردند از این دریچه به موضوع نگاه شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

برخوردهای دوگانه با حمل و نقل علی رغم اهمیت و جایگاه بسیار استراتژیکش

مهندس باقری بنادر, [۲۳:۰۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

آقای سیاوشی لطفا یک مصداق از دوگانگی مورد اشاره ذکر میکنید؟

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

جناب باقری عزیز پاسخ سوال شما را موکول میکنم به عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

بنده به اندازه کافی امشب صحبت کردم و وقت را در اختیار سایر سروران قرار میدهم

مهندس فتحی, [۲۳:۰۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

با درود به همه ی سروران و خسته نباشید خدمت تک تک اعضا بویژه جناب سیاوشی خدمتتان شب بخیر عرض میکنم و شما را به خدای بزرگ میسپارم

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۷ ۲۳.۰۲.۱۵]

ضمنا 5 اسفند روز مهندس نیز بر همه مهندسین عزیز مبارک باشد

مهندس باقری بنادر, [۲۳:۱۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

تشکر و شب بخیر

خانم فاریابی, [۰۷:۲۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

نیامد کس اندر جهان کو بماند مگر آن کزو نام نیکو بماند

نمرد آنکه ماند پس از وی به جای

پل و راه هموار و مهمانسرای

روز مهندس بر همه مهندسان عزیز مبارک باد.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم روستا، [۰۹:۰۴ ۲۴.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام و ضمن تبریک روز مهندس به مهندسان فعال در بخش حمل و نقل ، تیترا مطلب زیر پرسشی است که یکی از کاربران تین نیوز مطرح کرده است. امید روزی پاسخی برای پرسشش پیدا شود.

مهندس آجیلیان، [۰۹:۰۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

چون این صنعت و یا خدمات متولی ندارد وقتی صادر کننده دستورات عمل و مجری و ناظر یکی است به نظر شما وضع بهتر است

مهندس آجیلیان، [۰۹:۰۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

چرا در بخش ریلی مدیران خود را ملزم به عذر خواهی از مسافر و جبران خسارت می دانند

مهندس آجیلیان، [۰۹:۰۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

چون متولیان آن بخش عالم به حوزه خود هستند

مهندس آجیلیان، [۰۹:۰۸ ۲۴.۰۲.۱۵]

و باز گرا در ماه های اخیر مسافران هوایی حق خود را ناشی از تاخیرات طولانی ایرلاین ها را نقدی و با اعتراض دریافت و پس از آن از هواپیما پیاده می شوند

مهندس آجیلیان، [۰۹:۰۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

این بدلیل عدم مدیریت در این بخش است

مهندس آجیلیان، [۰۹:۰۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

و بالطبع بالادستی نیز مواخذه ای نمی نماید

خانم روستا، [۰۹:۱۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

پس برمی گردیم به همان بحث قدیمی تصمیم اشتباه دولت دهم و مجلسیان برای ادغام وزارت راه و با مسکن و شهرسازی که مدیریت منسجم در این بخش را با مشکلات جدی مواجه کرد. جالب است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

که مجلسیان اخیرا بحث استیضاح وزیر راه را مطرح می کنند اما نه به دلیل کاستی های موجود در بخش حمل و نقل بلکه به دلیل کاستی های که از نظر خودشان در بخش مسکن وجود دارد!! این یعنی اصلا فراموش شده که بخش راه و ترابری هم وجود دارد و همه از ایشان انتظار پاسخگویی در مورد بخش مسکن را دارند.

خانم روستا، [۰۹:۱۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

از دوستان تقاضا دارم برای این که نظم گفت و گو های این گروه برقرار باشد، اگر نظری در این مورد دارند در قالب کامنت در زیر مطلب در خود تین نیوز ارایه نظر بپردازند و در همان جا در این مورد گفت و گو شود.

آقای عددیان، [۰۹:۲۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

سلام ، احسنت خانم روستا

محمد سیاوشی، [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

دوستان ما درباره شرایط فعلی و موجود و حال حاضر حمل و نقل کشور در حال گفتگو هستیم

محمد سیاوشی، [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

نه در خصوص نقش و اهمیت حمل و نقل

محمد سیاوشی، [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

همه سروران میدانید و بر آن واقف هستید که شرایط موجود شرایط مطلوبی نیست به علل و دلایل فراوان

محمد سیاوشی، [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

حال چرا دچار این شرایط شده ایم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

و در واقع در حال ریشه یابی علل هستیم نه چیزی دیگر

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

به نظر گفتگوی امشب بیشتر بر روی اهمیت حمل و نقل بود نه مشکلات و چالش های امروزش

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

بنده دوست داشتم عزیزان بحث را باز کنند و به ریشه ها پرداخته شود

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

و هدف این نبود که این بخش اساسا خدمات است یا صنعت بلکه هدف دوگانگی در رفتار و برخورد با این بخش است که چگونه که باید و شاید به این موضوع پرداخته نشد

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۳ ۰۲.۱۵.۲۴]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

به هر حال واقعیتی است که با حمل و نقل رفتار دوگانه میشود و بر اساس اهمیت و جایگاهش با آن رفتار و برخورد نمی شود.

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

خیلی مایل بودم اینگونه که خانم دکتر اشاره کردند از این دریچه به موضوع نگاه شود

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

برخوردهای دوگانه با حمل و نقل علی رغم اهمیت و جایگاه بسیار استراتژیکش

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[Forwarded from خانم روستا]

پس برمی گردیم به همان بحث قدیمی تصمیم اشتباه دولت دهم و مجلسیان برای ادغام وزارت راه و با مسکن و شهرسازی که مدیریت منسجم در این بخش را با مشکلات جدی مواجه کرد. جالب است که مجلسیان اخیرا بحث استیضاح وزیر راه را مطرح می کنند اما نه به دلیل کاستی های موجود در بخش حمل و نقل بلکه به دلیل کاستی های که از نظر خودشان در بخش مسکن وجود دارد!! این یعنی اصلا فراموش شده که بخش راه و ترابری هم وجود دارد و همه از ایشان انتظار پاسخگویی در مورد بخش مسکن را دارند.

محمد سیاوشی, [۰۹:۲۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

آفتاب آمد دلیل آفتاب

پاسخ ان دوستان را که دنبال مصداقی از دوگانگی میگشت نیز داده شد.

محمد سیاوشی, [۰۹:۳۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

هر چند به استناد قانون ششم گروه ما به دنبال شناسایی یا نام بردن از مقصر یا مقصران نیستیم. حال این مشکل وجود دارد و اگر عزم یا اراده یا اعتقادی وجود دارد به اینکه تصمیم قبلی یا نگاه گذشتگان اشتباه بوده بسم الله اصلاحش کنند

آقای عددیان, [۰۹:۴۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

اولین قدم درراه هویت دادن به حمل و نقل و سامان یافتن آن برای شروع پیشرفت و حرکت روبه جلو تشکیل وزارت حمل و نقل است .

مهندس آجیلیان, [۰۹:۵۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

اولا تین نیوز اینگونه کامنت ها را معمولا شطرنجی می کند

مهندس آجیلیان, [۰۹:۵۸ ۲۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

ثانیا برادر عزیز ادغام دو وزارت راه و مسکن تصمیم نبود و بلکه اگر کمی به حافظه مان فشار بیاوریم ناشی از لجبازی های سیاسی بود

مهندس آجیلیان, [۰۹:۵۸ ۲۴.۰۲.۱۵]

دولت جدید هم قرار بود در بازه نه ماهه لایحه تفکیک دو وزارت را ارایه نماید

مهندس آجیلیان, [۰۹:۵۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

که البته به صلاح ندیدند!!!

مهندس آجیلیان, [۰۹:۵۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

نمایندگان محترم مجلس نیز به قول دوستان گله مند مصوبه مسکن هستند

مهندس آجیلیان, [۱۰:۰۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

چون حمل و نقل دغدغه آنها نیست

مهندس آجیلیان, [۰۱:۱۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

اگر بود حداقل تو بخش هوایی مدیریت بخش مهم فرودگاه داری را با سرپرستی اداره نمی نمودند

مهندس آجیلیان, [۱۰:۰۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

کتاب است جناب ترکان پایان نامه تحصیلی شان لزوم تشکیل وزارت حمل و نقل بوده است

مهندس آجیلیان, [۱۰:۰۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

این موضوع بسیار مهم است زیرا با این تصمیم شاید بتوان صنعتی بودن و یا خدماتی بودن حمل و نقل را پیگیری نمود

مهندس آجیلیان, [۱۰:۰۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

ریشه یابی مشکل در حوزه هوانوردی وقتی متصور است که مدیری ! باشد که بتوانید موضوع را با او به چالش بکشید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس آجیلیان, [۱۰:۰۶ ۲۴.۰۲.۱۵]
ولی واقعا الان چنین مدیریتی وجود دارد????

آقای عددیان, [۱۰:۱۰ ۲۴.۰۲.۱۵]
وقتی حمل و نقل جایگاه و شخصیت واقعی خود را پیدا کند چه فرقی میکند صنعت باشد یا خدمات .
این متولیان آن هستند که بارفتار و کنش های خود معلوم میکنند که ما چه هستیم .

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۲۰ ۲۴.۰۲.۱۵]
[- : pdf210004File .]

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۲۲ ۲۴.۰۲.۱۵]
با سلام در خصوص تفکیک بخش راه از مسکن قبلا نظر سنجی از متخصصین حمل و نقل در اتاق فکر
حمل و نقل ایران انجام شده که فایل فوق مشروح نظرات افراد می باشد. جمع بندی نشان می دهد
یکی از مهمترین اقدامات در وزارت راه و شهرسازی همین تفکیک می باشد

مهندس آجیلیان, [۱۰:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]
جناب نیشابوری
سپاسگزارم ما را گم کرده ایم
دعویمان سر نوع وسیله است

مهندس آجیلیان, [۱۰:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]
آیا الان حمل و نقل جایی در صنعت دارد و یا خدمات?

مهندس آجیلیان, [۱۰:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]
هیچکدام

مهندس آجیلیان, [۱۰:۲۵ ۲۴.۰۲.۱۵]
فعلا حمل و نقل عامل سیاسی است و اصلا جایی در این مقولات ندارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۱۰:۲۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

احسنت

ما راه گم کرده ایم...

مهندس آجیلیان, [۱۰:۲۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

جناب بابایی

آیا وزارت راه تمایل به این تفکیک دارا!!!!

مهندس آجیلیان, [۱۰:۲۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

دقیقا و تحقیقا هیر

مهندس آجیلیان, [۱۰:۲۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

خیر

محمد سیاوشی, [۱۰:۲۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

و این ان کلیدواژه ای بود که به دنبال آن میگذشتیم

ما راه گم کرده ایم

وگرنه مقصود تویی

صنعت و خدمات بهانه است...

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۲۸ ۲۴.۰۲.۱۵]

سلام جناب بیکران متاسفانه خیر

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۲۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

اصولا به برخی اقدامات اساسی در وزارت خانه کم توجهی شده است.

مهندس آجیلیان, [۱۰:۲۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

شاید هم نمی خواهند و نمی گذرانند در مسیر صحیح پیش برویم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم روستا، [۱۰:۲۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

البته جناب بیکران د رمورد این که فرمودید تین نیوز کامنت ها را شطرنجی می کند، توضیح می دهم که اگر کامنت های افرادی که با نام و ایمیل غیر واقعی مواردی را مطرح می کنند که برپای ما را به دادگاه می کشاند، شطرنجی بشود چه اشکالی دارد؟ همان طور که فرد نویسنده کامنت نیز برای این که به جایگاه شغلی، حقوق ماهیانه، احیانا کاهش نظر مثبت مدیر به خودش و ... خدشه ای وارد نشود از اعلام نظر با هویت خود پرهیز کرده و منفعت خود را د رنظر گرفته است. البته این نظر شخصی بنده است و شاید با دیدگاه مدیریت سایت متفاوت باشد.

مهندس آجیلیان، [۱۰:۲۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

جناب بابایی

برخی!!!!

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل، [۱۰:۳۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

مثلا علی رغم تشکیل کمیته جمع بندی طرح جامع هنوز اقدامی نشده است.

مهندس آجیلیان، [۱۰:۳۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

کلا حمل و نقل بدیم بوده و مغفول مانده است

مهندس آجیلیان، [۱۰:۳۱ ۲۴.۰۲.۱۵]

بگونه ای که گاهی در مراسم جشن عاطفه عا برخی مثلا تمایل دارند صنعت هوایی را به فرزندى قبول کنند!!!!

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل، [۱۰:۳۱ ۲۴.۰۲.۱۵]

مثلا چند سالیست بخش خصوصی ریلی بدنال ایجاد نهاد مستقل تنظیم مقررات ریلی است و شخص وزیر در برنامه پیشنهادی خودشان هم به آن تاکید داشتند اما اقدامی انجام نمی شود.

مهندس آجیلیان، [۱۰:۳۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

چند درصد برنامه پیشنهادی وزیر عملی شده

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس آجیلیان, [۱۰:۳۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

ببخشید مطرح شده است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۳۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

موضوع یکسان سازی عوارض جاده ای و حق دسترسی ریلی هنوز بطور کامل اتفاق نیافتاده

آقای عددیان, [۱۰:۳۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی چکیده واصل قضیه را فرمودید ،

مهندس آجیلیان, [۱۰:۳۴ ۲۴.۰۲.۱۵]

یک سال و نیم این دوران وزارت گذشت!!!!

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۳۴ ۲۴.۰۲.۱۵]

موضوع آزادسازی قیمت دنبال نمی شود

شفیع نادری, [۱۰:۳۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

سلام دوستان تا آنجا که من اطلاع دارم نمایندگان شرکت راه آهن جهت تنظیم مقررات ریلی به شورای رقابت معرفی شده اند

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۳۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

بطور کل تمامی دولت ها به شدت دنبال مداخله در بازار هستند

مهندس آجیلیان, [۱۰:۳۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

کسی که خواب است با تلنگری بیدار نی شود
وای به زمانی کسی خودش را بخواب بزند

مهندس آجیلیان, [۱۰:۳۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

وا ویلا

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس میرشفایی, [۱۰:۳۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

باسلام خدمات آقای مهندس سیاوشی و دیگر عزیزان، نداشتن یک استراتژی مشخص در حمل و نقل ریلی باعث شده این بخش توسعه لازم را پیدا نکند.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۳۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

به همین دلیل بدنبال کوچک سازی و یا اتخاذ تصمیماتی که کنترل آنها را کاهش دهد نمی روند.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۳۸ ۲۴.۰۲.۱۵]

جناب مهندس شفیع نادری بنده هم البته به عنوان بخش خصوصی در جلسات شورای رقابت حضور داشتم اما فعلا دولت علاقه ای به این موضوع ندارد.

مهندس آجیلیان, [۱۰:۳۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

به صلاح دولتی ها نیست

اینها نی خواهند خصولتی بمانند

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۴۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

در حالی که نهادهای مدنی و غیر دولتی مهمترین عامل پیشرفت کشورها در یک قرن اخیر بوده است.

مهندس احمدی, [۱۰:۴۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

حمل و نقل ریلی همانند راه های اوپا (اتحادیه اروپا) نیازمند قانون حمل و نقل ریلی می باشد

مهندس آجیلیان, [۱۰:۴۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

جناب بابایی

الگو های موفق دنیا برای مهم نیست

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۴۴ ۲۴.۰۲.۱۵]

جناب احمدی سلام

مدل خصوصی سازی بخش ریلی مشابه مدل اروپایی است. به نظرم مدل پیشرفته ای هم هست. دست جناب سعیدزاد که در سال 84 این حرکت را آغاز کردند درد نکنه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اما قانون اصلاحات بخش ریلی اروپا یک بند حیاتی دارد. ماده 30 قانون تشکیل نهاد مستقل تنظیم مقررات را برای همه کشورهای عضو الزامی کرده است. اما ما همین یک بند را نمی خواهیم اجرا کنیم

مهندس احمدی, [۱۰:۴۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

درست است

اصلاحات بنیادی در راه آهن لازم است در قالب ماده واحده تنظیم و تصویب شود در این صورت دولت و همه در یک دوره زمانی مشخص موظف به تجاری سازی راه آهن خواهند پرداخت

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۴۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

متأسفانه ما عادت کرده ایم فراتر از قانون باشیم. بخش ریلی ظرفیت های قانونی خوبی دارد اما مسولین اجرایی براحتی آن را دور می زنند. مجلس هم که اصولاً بعد از تصویب قانون چیزی به نام نظارت ندارد

مهندس آجیلیان, [۱۰:۴۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

نظارت!!!!!!

کلمه زیبایی است ولی فقط برای نگارش

مهندس احمدی, [۱۰:۴۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

در این ماده واحده استراتژی و جهت گیری ساختار راه آهن از ابعاد حقوقی مالی ساختاری و منابع انسانی تعیین و زمان طرح کلی آن تعیین خواهد شد

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۵۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

شرایط به گونه ایست که بخش خصوصی واقعی اعتماد لازم را به مسولین ندارد. ریسک سرمایه گذاری را بالا می داند. از دخالت های دولت در طبیعی ترین حقوق خود نگران است.

شفیع نادری, [۱۰:۵۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

در خصوص نهاد تنظیم مقررات ریلی فکر کنم با توجه به جمیع جهات و شرایط فعلی مناسب ترین مکان اش شورای رقابت است که در حالت کلی ماموریت دارد برای همه بخش ها. در قدم اول شرکت راه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آهن نیز نمایندگان خود را نیز به این شورا معرفی کرده است. مراحل بعدی نیز از سوی این شورا بایستی پیگیری شود.

مهندس احمدی، [۱۰:۵۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

مشکلات دقیقا به نظر من در مدل ارائه شده حل خواهد شد دولت موظف به قبول بخشی از بدهی ها وضع قوانین و تضامین و ایجاد شرایط رقابتی مناسب با سایر شیوه ها و در درون حمل و نقل ریلی خواهد بود

مهندس میرشفایی، [۱۰:۵۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

متاسفانه در حوزه حمل و نقل ریلی از حرف تا عمل فاصله زیادی است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل، [۱۰:۵۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

جناب احمدی طرحی در راه آهن به نام تحول ساختاری در حال شکل گیری است. جای تبریک به مدیریت راه آهن دارد. اما اینکه منتظر بمانیم چند سال بعد خروجی های آن به مرور اجرا شود درست نیست. اگر افکار و نگاه به امر خصوصی سازی اصلاح نشود نتیجه نمی دهد.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل، [۱۰:۵۴ ۲۴.۰۲.۱۵]

آقای شفیع نادری موضوع شورای رقابت به نظر منتفی شد

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل، [۱۰:۵۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

حتی تشکیل نهاد مذکور در سطح وزارتخانه هم یک قدم به جلوست

مهندس احمدی، [۱۰:۵۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

بعله بنده ام به وجود دکتر اقای که با درایت به رفع مشکلات اقدام نموده اند افتخار می کنم ولی کمی به مدیریت بخش خصوصی هم دقت نمایید

مهندس احمدی، [۱۰:۵۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

به روش رقابت شرکتها توجه نمایید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس آجیلیان, [۱۰:۵۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

این مصداق کنک وزارت راه به حمل و نقل است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۰۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

آقای احمدی یک مشکل جدی در بخش خصوصی داریم. خصوصی نیستند. از جیب خود خرج نمی کنند. روحیه دولتی دارند و ...

اما دولت ها در تمامی کشورهای مشابه به همین بهانه مداخله در بازار می کنند و تعادل را بر هم می زنند. قیمت ها را فریز می کنند و رقابت را مخدوش.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۰۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

مثلا اگر یک شرکت بخواهد بر روی قیمت بلیط تخفیف بدهد باید از راه آهن اجازه بگیرد و تازه خودش هم نمی تواند در سیستم فروش این کار را انجام دهد و کارمند راه آهن به سیستم فروش دسترسی دارد.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۰۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

به نظرم مکتب فکری کنترل همه جانبه با روح خصوصی سازی و قوانین موجود ناسازگار است

مهندس احمدی, [۱۱:۰۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

افرین پس مشکل کجاست ؟

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۰۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

تعجب بنده بیشتر از شخص وزیر محترم راه می باشد که تحصیلات اقتصاد دارند. کجای علم اقتصاد گفته سیاست هایی اتخاذ شود که طرف عرضه به شدت تضعیف شود و عدم تعادلی به بار آورد که ککش قیمتی تقاضا را به صفر نزدیک کند.

مهندس آجیلیان, [۱۱:۰۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

باید مسئولیت را واگذار. انحراف از مسیر را نظارت کرد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۰۸ ۲۴.۰۲.۱۵]

این یعنی مشتری مجبور به انتخاب است و در نتیجه کیفیت قطعا فدا می شود.

مهندس آجیلیان, [۱۱:۰۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

بخش خصوصی اجازه مانور در عرض جاده و مامان تنظیم سرعت در طول جاده را دارد

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

موضوع نهاد تنظیم مقررات از این جهت بسیار بسیار ضروری است که مداخلات را کنترل می کند و از انحصار دولتی و خصوصی جلوگیری می نماید.

شفیع نادری, [۱۱:۱۱ ۲۴.۰۲.۱۵]

پیشنهاد می کنم اگر به دنبال نتیجه گیری ملموس هستیم روی مورد مشخصی بحث گردد مثلا حمل بار در سیستم ریلی

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

مسئله تبعیض هم هست. رقابت وجه مقابل تبعیض است. اختصاص عادلانه ظرفیت از سوی دولت توسط چه کسی باید مدیریت شود.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

یکی از وظایف نهاد همین است.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

جناب شفیع نادری موافقم

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

در بخش باری مهمترین مسئله سرعت تجاری است

شفیع نادری, [۱۱:۱۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

پیشنهاد می کنم مصادیق لزوم حضور شورای رقابت در حمل بار ریلی را ارایه فرمائید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۵ ۲۴.۰۲.۱۵]
یعنی از ظرفیت یک واگن تا چه حد استفاده کنیم تا سرمایه گذاری بازگشت مناسبی داشته باشد.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۵ ۲۴.۰۲.۱۵]
راه آهن تعهد سیر روزانه 300 کیلومتر را 10 سال پیش داده است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۶ ۲۴.۰۲.۱۵]
الآن حدود 95 کیلومتر است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۶ ۲۴.۰۲.۱۵]
البته باردار و خالی

شفیع نادری, [۱۱:۱۸ ۲۴.۰۲.۱۵]
فکر می کنید با توجه به جمیع جهات اجرایی موجود راهکار اساسی و دراز مدت برای افزایش سیر روزانه واگن ها چیست؟

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۹ ۲۴.۰۲.۱۵]
روش درست الزام طرفین به رعایت قانون و تعهدات است

شفیع نادری, [۱۱:۲۰ ۲۴.۰۲.۱۵]
همین طور است. بستر اجرایی و شدنی موضوع با توجه به ساز و کارهای واقعی که جنابعالی بهتر از من می دانید را چه روشی می دانید؟

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۲۱ ۲۴.۰۲.۱۵]
مثلا برابر قانون دسترسی راه آهن مسول حفظ امنیت شبکه است. حال اگر از واگن بخش خصوصی سرقتی انجام شود مسول کیست؟ خب راه آهن باید خسارت بپردازد که نمی پردازد. حال بخش خصوصی باید شکایت به کجا ببرد؟ راه آهن که خودش ذینفع است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۲۴ ۲۴.۰۲.۱۵]

موضوع بریدن چرخ که شما هم می دانید عمدتاً توسط بی احتیاطی عوامل سیر و حرکت انجام می شود خسارت زیادی به بخش خصوصی وارد می کند حال چه کسی باید این خسارت را بپردازد. راه آهن خودش ذینفع است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۲۴ ۲۴.۰۲.۱۵]

از این دست مثال ها بسیار است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۲۵ ۲۴.۰۲.۱۵]

اولاً بایستی اینگونه خدمات به خود بخش خصوصی واگذار شود

شفیع نادری, [۱۱:۲۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

البته حالت برعکسش هم مصداق دارد. یعنی تعمیرات کم کیفیت بوژی به نحوی انجام شود که به خط ضربه بزند و خسارت بیش از نرمال به خط وارد شود یا اضافه بار محوری

شفیع نادری, [۱۱:۲۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

به نظرم همه مصادیق فوق بایستی دسته بندی شود و برایش راهکار اساسی و درازمدت پیش بینی گردد

شفیع نادری, [۱۱:۲۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

و معمولاً تعامل نزدیک دو طرف بهتر جواب می دهد

شفیع نادری, [۱۱:۲۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

به نظرم در این گونه مصادیق حضور بخش ثالث بازرسی کننده مستقل که هزینه هایش توسط دو بخش اول تامین می شود موثرتر است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۲۹ ۲۴.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

این مصادیق بسیار است و نمی توان در هر موردی تعامل کرد. اگر قانون و حدود مسولیت ها روشن باشد که تا حدود زیادی هم روشن است بایستی شخص ثالث غیر ذینفع در این ساختار پیش بینی شود که همان نهاد است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۳۰ ۲۴.۰۲.۱۵]
رفتن راه غلط تصمیمات و اجرا غلط را بدنبال دارد

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۳۳ ۲۴.۰۲.۱۵]
به نظرم مکتب فکری حاکم بر دولت ها نیازمند اصلاح است. ممکن است در دوره ای به سبب حضور افراد خوش فکر و توانمند اصلاحات موضعی صورت گیرد اما تا اندیشه کلی اصلاح نشود موفقیت پایدار نیست.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۳۶ ۲۴.۰۲.۱۵]
تغییرات بنیادی در بازار زمان بر است. باید اعتماد ایجاد شود. و اعتماد بر بستر حاکم شکل می گیرد.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۳۷ ۲۴.۰۲.۱۵]
دولت بایستی فقط نقش تسهیل گر داشته باشد و لا غیر. هم اینک این نقش جای خود را به نقش مجری داده است.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۴۱ ۲۴.۰۲.۱۵]
دولت همه کاره معادل بخش خصوصی هیچ کاره است. اصل 44 این را نمی گوید. قانون دسترسی آزاد هم این را نمی گوید. عملکرد 10 سال اخیر هم این نظریه را ثابت می کند.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۴۳ ۲۴.۰۲.۱۵]
پس وظیفه ما کارشناسان تامل پیرامون این کمبود اساسی باید باشد.

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۴۳ ۲۴.۰۲.۱۵]
اصلاح ساختار و تغییر نگرش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۲۴.۰۲.۱۵ ۱۱:۴۴]

بقیه کارها را بسپریم به بازار و سازوکارهای بازار خودش تنظیم گر خوبیست

محمد سیاوشی, [۲۴.۰۲.۱۵ ۰۳:۱۲]

از عزیزان و سروران ارجمند ممنون و سپاسگزارم و خرسندم که امروز بیشتر به هدف موضوع گفتگوی دیشب نزدیک شدیم و عزیزان اشارات خوبی داشتند و در واقع برخوردهای دوگانه و سلیقه ای با بخش حمل و نقل بیش از پیش نمایان و هویدا شد و همانگونه که قبلا اشاره شد هدف اصلاح است ولاغیر و همه ما در قبال منافع و مصالح کشور مسئول و متعهدیم .

محمد سیاوشی, [۲۴.۰۲.۱۵ ۰۵:۱۲]

کشور برای رشد و توسعه چاره و راهکاری جز استفاده از نظرات کارشناسان خبره و متعهد ندارد ، نظراتی که به گمان بسیاری تلخ و ازاردهنده است ولی یادمان باشد داری هر دردی تلخ است و به مزه آن نیندیشیم بلکه به تاثیر بیندیشیم .

محمد سیاوشی, [۲۴.۰۲.۱۵ ۰۷:۱۲]

اینکه همه چیز را خوب و عالی و زیبا نشان دهیم هنر نیست ، هنر در بیان حقایق موجود و ارائه راهکار و دواى دردهاست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

حمل و نقل و رسانه

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۱۸.۰۲.۱۵]
باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

مهندس مختاری, [۲۱:۳۰ ۱۸.۰۲.۱۵]
سلام خدمت دوستان

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۱۸.۰۲.۱۵]
نظر به انتشار اولین هفته نامه تخصصی حمل و نقل

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۱ ۱۸.۰۲.۱۵]
مقرر شد موضوع گفتگوی امشب در خصوص رسانه و اثرات آن بر عرصه حمل و نقل باشد

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
از این رو و با توجه به سرفصل های گفتگوی امشب خواهشمندم اعضا محترم مشارکت حداکثری در این گفتگو داشته باشند

مهندس فتحی, [۲۱:۳۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
سلام به سروران عزیز
شب شما بخیر

خانم روستا, [۲۱:۱۷ ۱۸.۰۲.۱۵]
با سلام و عرض شب به خیر به همه بزرگواران، به عنوان یک فعال رسانه ای در بخش حمل و نقل علاقه مندم که بزرگواران بی تعارف بفرمایند، جدا از رسانه ها چه انتظاری دارند؟ گاهی همین ندانستن انتظارات، موجب عدم موفقیت فعالیت های ما و نارضایتی فعالان این بخش، از رسانه ها می شود. بنابراین خواهشمندم هریک از شما چه به عنوان مدیر بخش خصوصی، چه دولتی و چه در سطوح کارشناسی این انتظارات را بیان بفرمایید.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم روستا، [۲۱:۱۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

شاید اگر ما دقیقاً بدانیم چگونه می‌توانیم بهترین خدمات را به این بخش ارائه کنیم، بهتر در جهت پاسخگویی به نیازهای بخش قدم برداریم.

مهندس معین انصاری، [۲۱:۳۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام خدمت کلیه عزیزان ،

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

دوستان عزیز چرا تاکنون حمل و نقل با این گستردگی و اهمیت نتوانست در عرصه مطبوعات دارای هفته نامه یا روزنامه تخصصی شود؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

و حتی در سایر روزنامه ها یک صفحه اختصاصی هم ندارد!!!!

مهندس سیدصدر، [۲۱:۳۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت همه دوستان حاضر و غایب

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

واقعا اشکال کار کجاست؟

مهندس مختاری، [۲۱:۳۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

اجازه بفرمایید مطلبی را در ابتدا عرض کنم. وقتی در مورد اصناف مختلف صحبت میشود اکثر جامعه یک تصویر بالایی ۵۰ درصد قابل درک است اما بحث حمل و نقل و لجستیک در جامعه ملموس نیست و این مهم بر عهده دوستان مطبوعاتی است که بسیار سخت است

آقای رحیمی، [۲۱:۳۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام خدمت مدیر محترم گروه و سایر سروران ارجمندم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیدصدر, [۲۱:۳۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

ضمن عرض ادب ، موضوع تمشب یکی از دغدغه های ما در ده سال اخیر می باشد که شاید با یک جلسه هم تموم نشه.بزرگترین مشکل در این صنعت عدم آشنایی عموم و حتی سیاست گذاران جامعه با مبحث صنعت حمل و نقل هست

مهندس سیدصدر, [۲۱:۳۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

به هر کسی بگویند حمل و نقل فقط به ذهنشون باربری و خاور و نیسان خطور م یکنه و به نوعی اصلا هیچ اطلاع رسانی تخصصی و فرهنگ سازی در این سال ها صورت نگرفته است

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب سیدصدر اگر نیاز شد در جلسات متعدد به این موضوع خواهیم پرداخت

مهندس مختاری, [۲۱:۳۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

مطلب حمل و نقل میبایست از تخصص به سطح جامعه انتقال یابد تا درك بیشتری از ان بوجود بیاید در ان زمان به روزنامه هم احتیاج پیدا خواهیم کرد

مهندس سیدصدر, [۲۱:۳۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی صرفا من باب اهمیت عرض کردم ، ممکنه در یک جلسه تموم نشه

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

یعنی چی جناب مختاری؟

مهندس سیدصدر, [۲۱:۴۰ ۰۲.۱۵.۱۸]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اگر افراد کمی به حمل و نقل فکر کنند متوجه خواهند شد که از صبح وقتی می خواهند از منزل خارج شوند با این صنعت درگیر هستند و حتی برای تهیه هر نوع مایحتاج روزانه نیاز به اجرای صحیح لجستیک و زنجیره تامین هستند

خانم روستا, [۲۱:۴۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

بیا عرض سلام مجدد، رسانه ها ابتدا باید از انتظارت فعالان این بخش مطلع باشند سپس فعالیت خود را بر همان مبنا تنظیم کنند. اما ما از انتظارت شما دقیقا مطلع نیستم

مهندس معین انصاری, [۲۱:۴۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

بنده اصولاً ارباب جراید مستقل و یا تخصصی را در هر موضوعی به عنوان " امر به معروف و نهی از منکر " میدانم.

مهندس سیدصدر, [۲۱:۴۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

وقتی در کل جامعه به اهمیت این صنعت واقف نیستند عموم رسانه نیز حاضر نیستند به بخش حمل و نقل بپردازند. در ازای آن به بحث خودرو الی ماشاالله پرداخته میشه

خانم روستا, [۲۱:۴۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

تین نیوز در حال حاضر حدود شش سال است که فعالیت خود را شروع کرده اما قطعاً نتوانسته انتظارت شما را برآورده کند. در حالی که ما تمام تلاش خود را می کنیم اما همین عدم آگاهی از آن چه که دقیقا مورد نظر فعالان این بخش است، موجب عدم موفقیت مان می شود؟ آ

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۰۲.۱۵.۱۸]

سرکار خانم روستا فعال محترم و زحمتکش عرصه رسانه میفرمایند ما از انتظارات و توقعات جامعه حمل و نقل کشور بی اطلاعیم!!!!
این یه دنیا حرف درونش نهفته است....

مهندس مختاری, [۲۱:۴۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

در جامعه درك درستي از حمل و نقل وجود ندارد و اهمیت ان حس نمیشود. معطلی کشتی در لنگرگاه خسارات سنگینی دارد اما از تاخیر نیم ساعته هواپیما برای جامعه کم اهمیت تر است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۲۱:۴۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

بدون مقدمه عرض کنم. استفاده از رسانه در دو بعد عمومی و تخصصی حایز اهمیت است، هنوز در خیلی جاها با عناوین سازمانهای فعال در عرصه حمل و نقل آشنا نیستند که با استفاده از رسانه میتوان ابتدا نام سازمانها و رسالت آنها را بیان کرد، در بعد تخصصی نیز انتقال دیدگاه کارشناسان و گروههای کاری کارشناسی حوزه حمل و نقل به سطوح کلان میتواند از طریق رسانه انجام شود.

خانم فاریابی, [۲۱:۴۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام به همگی. به نظر من خود بخش هم تا کنون به اهمیت داشتن رسانه توجه کافی نکرده

مهندس فتحی, [۲۱:۴۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

قطعا ایجاد فرهنگ مطالعه و آگاهی راجع به موضوع حمل و نقل در بین مردم از اهمیت فراوان برخورداره. کشور ما اصولا همچون چهارراه جهان شرق و غرب هستش و چنین جایگاهی باید به بخشی از فکر و برنامه زندگی مردم تبدیل بشه تا بستر های بومی درک چنین جایگاهی فراهم بشود

دکتر فتحعلی, [۲۱:۴۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام خدمت کلیه بزرگواران و دوستان گرامی

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام خانم فاریابی

عدم توجه کافی بخش حمل و نقل به اهمیت داشتن رسانه

خانم روستا, [۲۱:۴۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

مشکلی که ما داریم بخش دولتی گسترده و همچنین بخش خصوصی گسترده در این حوزه است، هم دولتی ها از ما انتظار حمایت دارند هم خصوصی ها. مشکل ما وقتی است که این دو رو در روی هم قرار می گیرند.

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[Forwarded from محمد سیاوشی]

سرکار خانم روستا فعال محترم و زحمتکش عرصه رسانه میفرمایند ما از انتظارات و توقعات جامعه حمل و نقل کشور بی اطلاعیم!!!
این په دنیا حرف درونش نهفته است....

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۱:۴۵]

من هم سرکار خانم فاریابی موافقم. د رنگاه نخست خود بخش حمل و نقل باید نیاز به رسانه را بیش از آن چه اکنون هست حس کند

آقای ذهبیون, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۱:۴۵]

سلام خدمت حاضران و جناب سیاوشی

مهندس مختاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۱:۴۶]

رسانه نباید بدنال رضایت موردی بخشی باشد بلکه باید مقبولیت کلان داشته باشد

دکتر فتحعلی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۱:۴۶]

سلام جناب ذهبیون و تبریک مجدد به واسطه هفته نامه حمل و نقل

آقای ذهبیون, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۱:۴۷]

ارادت خدمت همه دوستان دارم و از لطف دوستان ممنون

مهندس فتحی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۱:۴۷]

سلام و شب بخیر خدمت جناب ذهبیون گرامی

[Alireza manzari ۱۸.۰۲.۱۵ ۲۱:۴۸]

با سلام کارکرد رسانه و حوزه حمل و نقل دو طرفه است. در کشور ضعف دو طرفه است. انتظار حمل و نقل دستیابی به اطلاعات و اخبار و تجزیه و تحلیل صحیح است و رسانه نیز با گسترش اقتدار دولت و رودرپایستی اخبار را متمایل به آنها ارایه میدهد. برای این است که همدیگر را در نمب یابند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

پس چرا سایر صنایع و بخش ها از وجود رسانه و مطبوعات بهره مند هستند

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

یعنی این مشکلات فقط مختص حمل و نقل بوده

[Alireza manzari, [۲۱:۵۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

انتظار حوزه حمل و نقل ایجاد فضای نقادی و دستیابی به راهکار صحیح و اثر گذار بر تصمیمات مسءولین میباشد

خانم روستا, [۲۱:۵۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام جناب منطری، دقیقا همین گونه است. با عرض پوزش از فعالان بخش خصوصی، اما برخی اوقات ملاحظه کاری های بخش خصوصی در انتقال اطلاعات موجب می شود ما اطلاعات یه پروژه خصوصی را هم از دولتی ها دریافت کنیم. چون فعالان بخش خصوصی نمی خواهند چیزی را مطرح کنند که نا خواسته به کسی بر بخورد.

[Alireza manzari, [۲۱:۵۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

در حمل و نقل هوایی چون حوزه محدود است و بخش خصوصی وسیع نیست کارشناسان برای از دست ندادن شغل محتاط هستند

خانم روستا, [۲۱:۵۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب آقای سیاوشی در مورد سوال شما فکر کنم دلپیش گسترگی بخش حمل و نقل نسبت به سایر حوزه ها باشد. خودرو د رتمام رسانه یک صفحه دارد اما این همه صاحب ندارد، بخش حمل و نقل خیلی صاحب دارد و خیلی آن را متعلق به خود می دانند.

مهندس مختاری, [۲۱:۵۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

در بحث حمل و نقل با مشکلات روزانه مواجه هستیم نه ماهانه ! در بخش دریا همیشه بخش خصوصی حضور داشته و آماده هر نوع نقد و بررسی میباشد ولی نیاز به فراهم شدن بشتر مناسب دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۲۱:۵۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

متأسفانه هنوز هم با وجود گستردگی فعالیتهای حوزه حمل و نقل و لزوم پایه ریزی تشکیلات قوی و مستقل از سایر حوزه ها، نگاه واقع بینانه به آن نمی شود رسالت رسانه ایجاد زبان واحد برای انتقال خواسته ها و سماجت در پیگیری تا حصول نتیجه است.

[Alireza manzari, [۲۱:۵۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

آن هم بدلیل عدم اعتماد است رسانه باید اعتماد دوطرفه را فراهم آورد

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

صنعت بسیار گسترده تر از حمل و نقل است یا تجارت ولی کلی رسانه دارند

خانم روستا, [۲۱:۵۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

حوزه هایشان اینقدر به هم وابسته نیست. در بخش حمل و نقل وابستگی حوزه های مختلف به هم خیلی زیاد است

مهندس معین انصاری, [۲۱:۵۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

نوع سوال و نحوه نگارش و انعکاس خبر در هفته نامه و یا ماهنامه حمل و نقل میتواند بسیار اثرگذار باشد. برای رسیدن به آن احتیاج به یک دوره آموزشی برای خبرنگاران عزیز در حوزه حمل و نقل میباشد. که با اصول حمل و نقل آشنایی داشته باشند. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته آمادگی خود را برای آموزش خبرنگاران در این حوزه بصورت رایگان اعلام میدارد.

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

دوستان عزیز گستردگی نمی تواند مشکل اصلی باشد

آقای رحیمی, [۲۱:۵۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی در حوزه حمل و نقل خلاهای دیگری هم وجود دارد که همانند نداشتن رسانه مورد بی مهری قرار گرفته.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [۲۱:۵۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام بر همه اساتید

من فکر میکنم رسانه آئینه تمام نمایی از جامعه است هر این رسانه شفافتر باشد می تواند مشکلات نارسائیها و حتی زیبایی ها را بهتر منعکس نماید

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

دلایل اصلی عدم بهره مندی جامعه خدوم حمل و نقل از نعمت رسانه :

1-....

2-....

3-.....

مهندس سیدصدر, [۲۱:۵۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب معین انصاری ، سازمان های مربوطه در دوره های مختلف برای اصحاب رسانه از این دست دوره ها برگزار کردند ، باید خبرنگاران این حوزه یک کارشناس تمام عیار باشند تا بتوانند اشراف کاملی به مباحث داشته باشند

مهندس دل قوی, [۲۱:۵۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت دوستان حاضر در گروه در پاسخ به سوال نیاز به رسانه در جامعه حمل و نقل بایستی گفت قطعا این نیاز ضروری و لازم است زیرا نشریات و رسانه در حالت عمومی چون مخاطبان عام دارند لذا انتخاب و مطالبی که در آنها صورت میگیرد غیر تخصصی است و مطالب به گونه ای انتشار و انتخاب میگردند که عموم پسند باشد لذا اگر رسانه های تخصصی در صنعت حمل و نقل نباشند

[Alireza manzari, ۲۱:۵۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

در صنعت چون گسترده است جمع آوری مطالب راحت تر است در حمل و نقل افراد محدودیت رفاقت و آشنایی را دارند که اظهار نظر نمیکنند و مطالب دقیق و بهنگام ارایه نمیگردد

[Alireza manzari, ۲۱:۵۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

در حوزه حمل و نقل هوایی با عرض معذرت عدم تسلط خبرنگاران بر موضوعات است که با تجربه و آموزش اصلاح شو د.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس دل قوی, [۲۱:۵۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

خیلی از مطالب و اخبار تخصصی صنعت حمل و نقل منتشر نمیشوند و اطلاع رسانی صورت نمیگیرد

مهندس سیدصدر, [۲۲:۰۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

شاید دلیل اصلی، اقتصاد رسانه و استقلال رسانه باشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب سیدصدر اشراف کامل بر تمام بخش های حمل و نقل تقریبا غیر ممکنه

مهندس سیدصدر, [۲۲:۰۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

هر خبرنگار در حوزه فعالیت خودش

مهندس دل قوی, [۲۲:۰۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

عدم وجود افراد متخصص و ماهر آشنا به هر دو عرصه حمل و نقل و رسانه

مهندس حمید نجف, [۲۲:۰۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

هر چند که متاسفانه هستند کسانی که از شفاف سازی رسانه و انعکاس واقعیات بیم دارند

[Alireza manzari, [۲۲:۰۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

درست است یک موضوع مهم اقتصاد رسانه است که برای استقلالش لطمه دارد

مهندس مختاری, [۲۲:۰۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

نیاز آموزش و کلام مشترک را حس میکنیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

[Forwarded from]مهندس حمید نجف]

هر چند که متاسفانه هستند کسانی که از شفاف سازی رسانه و انعکاس واقعیات بیم دارند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۳]

جناب منطري بحث اقتصاد بسيار مهم است که اهرم فشاري است بر رسانه

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۳]

ببا نظر آقای صدر در مورد اقتصاد رسانه موافقم، بخش های دیگر بیشتر از بخش حمل و نقل در رسانه ها سرمایه گذاری کرده اند، پوشش خبری عظیم بخش خودرو دقیقا به خاطر آگهی نلیغاتی است که به رسانه ها می دهد.

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۳]

[Forwarded from Alireza manzari]

در حوزه حمل و نقل هوایی با عرض معذرت عدم تسلط خبرنگاران بر موضوعات است که با تجربه و آموزش اصلاح شود.

مهندس فراهانی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۳]

[Forwarded from مهندس فراهانی]

عرض میکنم که خیلی از مشکلات ما عدم آگاهی کامل وعدم احاطه کامل وکافی نسبت به مسائل موجود در اطراف ماست قطعاً رسانه با روشنگری واگاه سازی اذهان سبب فرهنگ سازی واعتماد سازی واجرای صحیح قوانین موجود وروند اجرا میشود

مهندس مختاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۴]

آموزش و کلام و گفتار مشترك

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۴]

یکی از دلایل نداشتن رسانه می تواند عدم سرمایه گذاری کافی بخش حمل و نقل در حوزه رسانه باشد.

مهندس دل قوی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۵]

نبايستی دیدگاه بنگاه اقتصادی به رسانه های تخصصی حمل و نقل وجود داشته باشد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۰۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

ضمن عرض سلام فراوان، متأسفانه نگاه به حمل و نقل بیشتر ماهیت نیاز مشتقه دارد، در بسیاری مواقع، این بخش مهم در کنار بخشی که به آن خدمت میدهد تعریف میشود. این امر زمینه نگاه تخصصی به بخش را تضعیف میکند.

مهندس حمید نجف، [۲۲:۰۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

بعضی تنها در شعار دم از مزایایی نقد میزنند اما تاب تحمل یک نقد سازنده و راهگشا را ندارند

خانم روستا، [۲۲:۰۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

پس به همان موضوعی که بنده ابتدا عرض کردم می‌رسیم. ما انتظارات را نمی‌دانیم. در واقع یکی از انتظارات بخش حمل نقل از ما این است که خودمان را بنگاه اقتصادی ندانیم؟

مهندس دل قوی، [۲۲:۰۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

بلکه باید به رسانه در این عرصه همان دیدگاه نقش و رسالت رسانه که اطلاع رسانی شفاف و آموزش است بایستی لحاظ گردد

[Alireza manzari, [۲۲:۰۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

منظور بنگاه اقتصادی نیست بلکه محل تامین بودجه غیر دولتی و یا سایر مراکز قدرت

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

[Forwarded from خانم دکتر شفیعی]

ضمن عرض سلام فراوان، متأسفانه نگاه به حمل و نقل بیشتر ماهیت نیاز مشتقه دارد، در بسیاری مواقع، این بخش مهم در کنار بخشی که به آن خدمت میدهد تعریف میشود. این امر زمینه نگاه تخصصی به بخش را تضعیف میکند.

مهندس باقری بنادر، [۲۲:۰۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

با سلام و شب بخیر، انتظار بنده بعنوان فعال حمل و نقل از رسانه های مجازی و چاپی این اینه که مستقل و شفاف باشند، اکثر سایت های خبری موجود هر کدوم وابستگی های کم و بیش روشنی به بخش های مختلف حمل و نقل دارند و منعکس کننده انتظارات و انتقادات اون صنف یا گروه خاص

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

هستند، از رسانه انتظار میره دیدگاهی تخصصی و اصطلاحاً فراچناحی داشته باشه و تلاش کنه بجای تبلیغات، خبررسانی تیتروار و ایجاد هجمه، تحلیل های تخصصی اقتصادی ارائه بده، جای تحلیل های حمل و نقلی در نشریات و سایت ها خیلی خالیست، یک پژوهنده و محقق اگر در مورد کلید واژه ای هاص به جستجو پردازش بجای تحلیل به اخبار و تیتروارهای تکراری دست پیدا میکنه

مهندس مختاری، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۸]

شاید بتوان گفت که از طریق رسانه باید به آموزش پرداخت و میبایست آموزش در رسانه هم داشته باشیم

محمد سیاوشی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۸]

دوستان مطلب خانم دکتر نکات زیادی در ان نهفته بود

مهندس باقری بنادر، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۹]

سلام عرض شد جناب سیاوشی و دوستان محترم

محمد سیاوشی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۹]

واقعا هم همینگونه است ، همواره بخش حمل و نقل در بطن صنایع و خدمات حل میشود

خانم روستا، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۹]

اما مطمئن باشید سایر بخش ها که بسیار فعال در رسانه ها حضور دارند سرمایه گذاری عظیمی در این حوزه کرده اند. من خودم قبلا در حوزه خودرو فعالیت می کردم و از میزان هزینه این بخش در رسانه ها مطلعم

مهندس حمید نجف، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۰]

الفبای رشد و توسعه پایدار در رسانه قوی و مستقل است

محمد سیاوشی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۰]

و این نکته ای بسیار ظریف بود که هیچگاه به ذهنم خطور نکرده بود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۰ ۱۸.۰۲.۱۵]
حل شدن حمل و نقل در بطن صنایع

آقای رحیمی, [۲۲:۱۱ ۱۸.۰۲.۱۵]
احسنت جناب سیاوشی،،

خانم روستا, [۲۲:۱۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
جناب آقای نجف آیا می توان در ایارن یک رسانه قوی و مستقل را نام برد؟

خانم روستا, [۲۲:۱۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
کدام رسانه مستقل است؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
این مطالب را سرکار خانم دکتر شفیعی با نکته بینی دقیق فرمودند

آقای ذهبیون, [۲۲:۱۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
به نظر من بخش حمل و نقل دولتی نگاه مسلط بر حوزه رسانه دارد،
و بخش خصوص نگاه منفعل به حوزه رسانه دارد

مهندس حمید نجف, [۲۲:۱۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
کار رسانه داری در کشور ما بسیار سخت و طاقت فرساست واقعا باید عاشق بود تا بدین سو رفت از
بحث اقتصادی گرفته تا پاسخگویی های پی در پی به این و آن و

مهندس معین انصاری, [۲۲:۱۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
حل شدن حمل و نقل در بطن صنایع + بازرگانی

[Alireza manzari, [۲۲:۱۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
چنانچه رسانه بتواند سبب آگاهی بخشی جامعه حمل و نقل شود خود بخود با خرید مطبوعه به تعدا
د بیشتر زمینه استقلال حفظ میشود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۱۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

ما در حالی درصدد تربیون سازی برای این بخش مهم هستیم که تجربه کشورهای توسعه یافته جهان از دهه نود میلادی مبین نهادسازی های مستقل «رگولاتورهای مستقل» و به تبع آن اطلاع رسانی در فضای شفاف است.

مهندس معین انصاری، [۲۲:۱۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

آقای ذهبیون فکر کنم ما باید ما کار حمل و نقل که تا اینجا یاد گرفتیم رها کنیم بیاییم خدمت شما برای کارآموزی خبرنگاری شاید مشکل حل شود

آقای رحیمی، [۲۲:۱۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب ذهبیون،، بنظر حقیر ایجاد تعادل از طریق زبان مشترک بین بخش دولتی و خصوصی باید در سرلوحه کار رسانه حمل و نقل قرارگیرد و در مرحله بعد به اقتصادی بودن آن پرداخته شود.

آقای ذهبیون، [۲۲:۱۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

اگر حمل و نقل در صنایع دیگر حل شده، خود بخش هم بدش نیامده دیده نشود

[۲۲:۱۵ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

چون ریش و قیچی در دست دولت بوده و از بخش خصوصی حمایت نمیشود.

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۱۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

در واقع تا استقلال گردانندگان از سیاستگذاران این بخش حادث نشود، انتظار شفاف سازی اطلاعاتی از طریق رسانه تخصصی به سبب جایگاه بسیار استراتژیک این بخش سخت است.

مهندس سیدصدر، [۲۲:۱۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

البته خانم دکتر شفیعی، در اصل کار رسانه بسیار فراتر از فقط اطلاع رسانی می باشد

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۱۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

قطعا، رسانه یعنی اطلاع رسانی هدفمند و الگومدار.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیدصدر, [۲۲:۱۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

احسنت

مهندس فتحی, [۲۲:۱۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

رسانه های حوزه های حمل و نقل بیشتر گزارشگر آنچه اتفاق افتاده بودند که در جای خود بسیار هم خوب است. ولی یک جنبه ی مهم دیگر رسانه بیان آنچه‌ی است که نباید رخ بدهد یا اینکه چرا رخ داده است و بحث نقد است. نقد اصولا مخاطب خودش را دارد که متاسفانه رسانه های این حوزه در این بخش ضعیفند

مهندس حمید نجف, [۱۷:۲۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

بخش خصوصی زیاد علاقه ای به سرک کشیدن در کارش ندارد بخش دولتی هم همش به فکر تعریف و تمجید و چشم فرو بستن رسانه ها بر مشکلات است

آقای رحیمی, [۲۲:۱۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

خود بخش متاسفانه تحت تاثیر فشارهای بخش های دیگر بوده است، هرچند فریادهایی برای خروج از این معضل داشته ولی زبان واحدی برای انتقال نبوده که انتظار می‌رود با تولد هفته نامه حمل و نقل این مشکل برطرف شود

خانم روستا, [۲۲:۱۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

[22:12 18.02.15Zahabioon,]

به نظر من بخش حمل و نقل دولتی نگاه مسلط بر حوزه رسانه دارد، و بخش خصوص نگاه منفعل به حوزه رسانه دارد

مهندس حمید نجف, [۲۲:۱۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

این کار رسانه را بسیار سخت میکند

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۱۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آیا این گزاره درست نیست: صنایع حمل و نقل قوی در یک کشور پشتیبان رسانه حمل و نقل قوی در آن کشور هستند، الان خوراک تحلیل و پیش بینی های اقتصادی از طرف صنایع به طرف رسانه ها روانه میشود؟

محمد سیاوشی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۰]

صنایع حمل و نقل مورد نظرتون میباشد جناب باقری؟

[Alireza manzari, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۱]

مسئولان رسانه باید این نگاه را بتدریج تغییر دهند

مهندس باقری بنادر، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۱]

بله صنعت حمل و نقل

محمد سیاوشی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۲]

این سوال را باید دوستان رسانه ای پاسخ دهند

مهندس سیدصدر، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

جناب باقری ، سوالتون را باز کنید

آقای رحیمی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

باکسب اجازه از خانم دکتر شفيعي ؛ و در تکمیلذفرمایش ایشان انتظار و تعریف حوزه حمل و نقل از رسانه یعنی:

اطلاع رسانی هدفمند و الگومدار و پیگیری تا حصول نتیجه

مهندس حمید نجف، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

یکی از امتیازات رسانه ها استقلال مالی آن است اگر به هر دلیلی وابستگی مالی پیش بیاید چه به بخش خصوصی و چه دولتی رسانه مجبور میشود گاهی از رسالت خود عدول کند و این آفت خطرناکی برای یک رسانه به شمار میرود

آقای رحیمی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تکمیل

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۴]
دوستان مباحث ظاهرا از ریل اصلی خارج شده

مهندس باقری بنادر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۴]
الان یک خبری که از طرف روابط عمومی مثلا یک ارگان دولتی اعلام میشه، از طرف بیشتر رسانه ها بهمون شکل منعکس میشه و کمتر تحلیلی روش انجام میشه، اگه رسالت رسانه خبررسان نیست که همون روابط عمومی ها در حال پوشش اون هستند

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۴]
همه رسانه دارند الی حمل و نقل
به همین سادگی...

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۵]
مشکلات که مطرح شد همه با ان درگیرند و فقط مختص حمل و نقل نیست

[Alireza manzari, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۵]
در کنار صنعت حمل و نقل قوی زمینه مساعد برای ارایه تحلیل هم باید برای کارشناس بوجود آید

خانم فاریابی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۶]
یک سری مشکلات رسانه ای خاص بخش حمل و نقل نیست، عمومیت داره و ریشه اش در ضعیف بودن رکن چهارم دموکراسی در کشوره..که موضوع مستقیم بحث ما نیست ولی تبعاتش رو غیرمستقیم، لمس می کنیم.
ولی در همین حد موجود، بخش حمل و نقل، به حدی درگیر مشکلات و مناسبات اقتصادی خودشه که به فکر بازتاب دادن مسایلیش در آینه رسانه نیست. در حالیکه از همین مسیر مشکلاتش راه حل های خوب پیدا می کنه....
مطلوبیت نداشتن، صراحت و شفافیت، زمینه ساز روابط اقتصادی ناسالم میشه و در نهایت همه متضرر میشن.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای ذهبیون, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۷]

بخش حمل و نقل ساختار تاثیر گذار در صنعت و اقتصاد کشور ندارد! و تا دلتان بخواهد ساختار کوچک غیر موثر دارد، هنوز بخش حمل و نقل یک سندیکا درست و حسابی ندارد، بعنوان نمونه سندیکای برق با حدود 300 شرکت عضو تاثیر و نقش مهمی در تصمیم گیری های کلان حوزه برق دارد و حتی در مجلس صدای آنها شنیده می شود

مهندس سیدصدر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۸:۲۲]

موردی که مطرح شد فقط بخشی از فعالیت یک رسانه میتونه باشه ، و در بالا هم ذکر شد مه فعالیت یک رسانه بسیار فراتر از اطلاع رسانی عادیست و همه هم به این امر اذعان دارند. اما ادامه حیات رسانه ها به نوعی در همکاری مثبت با روابز عموم یهاست ، بیشتر به دلیل حمایت مادی

آقای رحیمی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۸]

حوزه حمل و نقل دچار روزمرگی شده و رسانه میتواند تفکر برنامه ریزی را به رگهای این حوزه تزریق کند

مهندس معین انصاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۸]

جهت اطلاع دوستان . در اتاق بازرگانی طرح تشکیل کنفدراسیون حمل و نقل در حال شکل گیری است که کلیه تشکلهای حمل و نقلی را در خود جا خواهد داد . در صورت بوجود آمدن این کنفدراسیون بازوی رسانه ای از الزامات ان است که در ان بطور حتم دیده شده است.

مهندس باقری بنادر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۹]

آقای صدر، من بخش دریایی بندری رو مثال میزنم، در سطح بین المللی ما ده ها نشریه بسیار قوی از کشورهای مختلف داریم که هر مقاله و تحلیلشون میتونه مبنای تصمیم گیری های خرد و کلان قرار بگیره، وقتی این وب سایت ها یا این نشریات رو ورق میزنی جای پای غول های صنعت حمل دریایی بندری بوضوح در این نوشته ها پیدااست، اون شرکت ها هستن که با انجام تحلیلهای اقتصادی و

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آزمایشگاهی خوراک نשרیات رو تامین میکنند و سایت ها و نשרیات واقعا پر بار هستن، آیا چنین اتفاقی در رسانه های دریایی کشورمون میوفته؟

مهندس سیدصدر، [۲۲:۳۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

خیر

آقای رحیمی، [۲۲:۳۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

در حوزه حمل و نقل هم تشکلهای صنفی هستند ولی متاسفانه فقط مجری تصمیمات بخش دولتی هستند و بدنه کارشناسی ندارند، ورود رسانه به این مباحث، تقویت ساختار تشکلهای را در پی خواهد داشت.

مهندس سیدصدر، [۲۲:۳۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

به طور مثال Mearsk Line را ببینید به چه صورت حمایت مادی و معنوی از رسانه های مطرح در همه جا داره؟

مهندس سیدصدر، [۲۲:۳۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

در ایران کجارو داریم؟

خانم فاریابی، [۲۲:۳۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

وجود تشکل های صنفی بسیار مهم اند

مهندس مختاری، [۲۲:۳۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

دو انجمن کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی مستقل عمل میکنند و در گیر منافع دولتی نیستند

مهندس سیدصدر، [۲۲:۳۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

ما در ایران هنوز در بحث صنعت حمل و نقل دانشگاه تخصصی نداریم ، در حمل و نقل بین المللی به سوئیس می رفتند و دوره های فیاتا را می گذراندند

خانم فاریابی، [۲۲:۳۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

صنف باید به دولت خط بده...ولی در حال حاضر دولت به او بخشنامه میدهد!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [۲۲:۳۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

یک رسانه تا زمانی موفق است که تحلیلها و راهکار هایش از سوی مدیران اجرایی بکار گرفته شود در غیر این صورت زحماتش بی حاصل است

مهندس سیدصدر, [۲۲:۳۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

الان دانشگاه علم و صنعت به مبحث اقتصاد و بازرگانی حمل و نقل ریل یاصلا پرداخته نمیشه

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۳۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

شما وقتی یک پاراگراف خبر ساده مثلا در لویدز لیست میخونین که بندر جبل علی تعدادی جرتقیل برای پنج سال بعد سفارش داده...همین شکل بیان این خبر ساده آنقدر حرفه ای انجام میشه که القا کننده مارا تن رقابت منطقه ایست اما شکل انعکاس مثلا سفارش گنتی کرین برای بندر شهید رجایی رو ببینید، رسانه ها عینا خبر روابط عمومی سازمان رو بدون واوی کم و زیاد تکرار میکنن...

[۲۲:۳۴ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

در گذشته عموما افراد تجربی در صنعت حمل و نقل حضور داشته و سرگرم فعالیت بوده و به گسترش فعالیت علمی کمتر توجه میشد. گسترش آن میتواند زمینه قوی کارشناسی برای رسانه را فراهم آورد

مهندس معین انصاری, [۲۲:۳۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب سیدصدر لایسنز دوره های فیاتا در ایران انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی است و گواهینامه های ان اعتبار جهانی دارد

آقای ذهبیون, [۲۲:۳۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

فقط جهت اطلاع عرض می کنم چون سوال شد: بیش از از دوسال است بخش وبلاگ در سایت تین ایجادشده و شاید به هزار نفر رودر رو صحبت شده برای ایجاد وبلاگ اختصاصی و نوشتن دغدغه های خود و صنعت، اما فقط موفق شده ایم 70 وبلاگ ایجاد کنیم که فعالان واقعی آن حدود 10 نفر می باشند!! یعنی راندمان یک درصد!

این نشان می دهد خود متخصصین به دلایل مختلف حاضر به ارایه نظر و مباحث کاری نیستند!

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیدصدر، [۲۲:۳۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب باقری وقتی یک خبرنگار از شغلش تامین بشه و اون رسانه هم به صورت ثابت و مداوم از پرسنلش حمایت کنه، اون وقت میشه انتظار داشت بهترین تحلیل هارو ارائه بده

مهندس سیدصدر، [۲۲:۳۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب انصاری قبلا را عرض میکردم و خوشبختانه الان کانون فارغ التحصیلان فیاتا هم تشکیل شده

آقای رحیمی، [۲۲:۳۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

دقیقا جناب صدر، بسیاری از بخشهای دیگر از طریق مراکز آموزش علمی و کاربردی رشته های مرتبط را ایجاد و در حال پذیرش دانشجو هستند ولی حوزه حما و نقل و اختصاصا بخش جاده ای هنوز به این مرحله نرسیده، در کنار رسانه این مهم هم باید مورد عنایت قرار بگیره

خانم روستا، [۲۲:۳۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

مشکلات دیگر را هم بیان کنید آقای ذهبیون، این که کارشناسان به طور ناشناس فقط حاضرند واقعیت ها را مطرح کنند و...

مهندس فتحی، [۲۲:۳۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب مختاری و جناب انصاری آیا رسانه های فعال در حمل و نقل با انجمن های یاد شده شما ارتباط مشخص و منظمی دارند؟

مهندس حمید نجف، [۲۲:۳۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

نقد ناپذیری مدیران و حتی بی عملی آنان کم کم باعث می شود که کارشناسان موجود هم دلسرد شوند جناب ذهبیون

[۲۲:۳۹ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

بحث جناب ذهبیون درست حتما بخش کارشناسی هم تقصیر دارد البته همان دلایل قبلی برای عدم اظهار نظر حاکم است چون سریع مورد مواخذه قرار میگیرند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیدصدر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۹]

جناب نجف ، اگه به دلسردی باشه که اول از همه رسانه ها با تمام مشکلات باید اول از همه دلسرد بشن

آقای ذهبیون, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۹]

احسنت جناب سید صدر

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۰]

به نظر بنده فضای نقد و انتقاد در جامعه حمل و نقل بسیار محدود است و استانه تحمل ها هم مقداری پایین است و این خود یکی از عوامل اصلی عدم بی انگیزگی فعالان رسانه ای جهت ورود به این بخش است و همچنین عدم حمایت مالی جامعه حمل و نقل از فعالان رسانه ای.

دکتر فتحعلی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۰]

یکی از مواردی که تشریح بیشتر آن ضروری است وجود پایگاه مستقلی است که رسانه بتواند در بستر آن رشد کند و پشتیبانی های مالی و تخصصی خود را به ویژه در حوزه حمل و نقل از آن بگیرد به نظر بنده ضعف اصلی در عدم داشتن چنین پایگاه مستقلی است که رغبت و توان تحلیل و شفاف سازی را از بین می برد. یک رسانه مستقل در بستر مستقلی نظیر انجمن یا گروه تخصصی می تواند رشد یابد که وابسته به بخش دولتی نباشد و توان نقد و سوال از بالاترین مقام های اجرایی و تصمیم گیری را داشته باشد. بدون این پشتیبانی فکر نمی کنم وضعیتی بهتر از تبلیغی شدن رسانه ها را پیش رو داشته باشیم

مهندس حمید نجف, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۰]

مدیران به جای توجه به اصل موضوعات مطرحه شده و عمل به راهکارهای ارائه شده به دنبال نقادان و خفه کردن صدای ضعیف آنان هستند

[Alireza manzari, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۱]

چون در ابتدای راه هستیم باید تحمل کرد و استوار پیش رفت تا کارشناسان همراهی کنند و ناشناس وارد نشوند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

واقعش را عرض می کنم ، کدوم یکی از مدیران حمل و نقل ثابت بودند و به فکر اقتصاد رسانه ، چند تا انجمن و شرکت سراغ دارید که دغدغه فعالیت مداوم یک رسانه را داشتند؟

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

منظور از مدیران ارشد در وزارتخانه که با تغییر دولت ها عوض می شوند

خانم روستا, [۲۲:۴۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

بخش خصوصی که کمترین دغدغه ای د رمورد تداوم یا عدم تدام یک رسانه ندارد

خانم روستا, [۲۲:۴۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

بخش دولتی هم اگر داشته باشد برای تعریف و تمجید از خود

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

به نظر بنده فضای نقد و انتقاد در جامعه حمل و نقل بسیار محدود است و استانه تحمل ها هم مقداری پایین است و این خود یکی از عوامل اصلی بی انگیزگی فعالان رسانه ای جهت ورود به این بخش است و همچنین عدم حمایت مالی جامعه حمل و نقل از فعالان رسانه ای و مطبوعات

آقای ذهبیون, [۲۲:۴۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

طرح مشکلات رسانه برای فعالان حمل و نقل که ده ها مشکل دارند، مشکل چندم است؟ اول با دهم یا صدم؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

درآمد اکثر رسانه ها و مطبوعات از طریق آگهی های تبلیغاتی است

[۲۲:۴۴ ۱۸.۰۲.۱۵]Alireza manzari, [

بخش خصوصی بدنبال آن است که چگونه دولت را دور بزند رغبت به افسای روش ها ندارد

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تمام انجمن ها و شرکت ها برای خود نشریه یا سایت درست کردند آن هم غیر حرفه ای ، همه به دنبال مستقل شدن بودند و اینکه تصاویر و ایم نفرات خودشون رو درج بکنند ، شما بین تمامی رسانه های این حوزه فکر می کنید چند تا رسانه حرفه ای با زیرساخت های حرفه ای وجود داره؟

مهندس معین انصاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۵]

دوستان یکسری ماهنامه های منظم حمل و نقلی وجود دارد که انصافاً "موارد تخصصی در حوزه حمل و نقل را بیان میکنند و شرکتهای حمل و نقل هم از آنها حمایت میکنند . این موجب شده که اقای ذهبیون که از دست ماها دلخور هم هستند بخاطر وبلاگ هفته نامه حمل و نقل را هم راه اندازی کردند خدا را هم شکر کنیم فقط ارتباطات با یکدیگر باید قوی شود که همه دارند تلاش میکنند.

مهندس حمید نجف, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۵]

امیدوارم مدیران ما به این موضوع مهم توجه کنند که ارزش یک نقد سازنده می تواند تا چه اندازه برای آنان و سازمانهایشان مثمر ثمر باشد

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۵]

و جالب است بخش عمده ای از آگهی های تبلیغاتی مربوط به آژانس های گردشگری است

مهندس حمید نجف, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۶]

موافقم استاد منطری

[Alireza manzari, ۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۶]

ولی برای یک مطلب تحلیلی هزینه نمیکند

مهندس سیدصدر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۶]

جناب سیاوشی ، اول باید رسانه ها را دسته بندی کرد ، بعد در مورد دادن آگهی شرکت ها به اون رسانه صحبت کرد ، خیلی از شرکت ها می گویند ما در نشریه فلان سازمان حضور پیدا م یکنیم آن هم به خاطر اینکه با اون سازملن مراروده دارند.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۸]

دسته بندی بر چه اساسی؟

مهندس سیدصدر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۴۹:۲۲]

آقای انصاری عزیز ، به جز نشریه صنعت حمل و نقل که از اول دهه شصت آقای ذرقانی راه انداختند ، نشریه ترابران متعلق به ایرسوتر هست.همین برایش کافیه ، در اختیار داشتن فضا ، آب برق بیمه پرسنلو...

آقای ذهبیون, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۹]

الان تین 6 سال است فعالیت دارد، غیر از توقع از اینکه خوب بنویسیم، مشکلات را بنویسیم، تخصصی بنویسیم ، یک ریال کسی هزینه کرده است؟! جناب صدر شما چقدر وقت می گذارید که هزینه های خود را تامین و پوشش دهید؟ تین با 24 نفر پرسنل دستش را باید چند بار دراز کند تا بتواند هزینه های خود را پوشش دهد؟

البته می توان بزرگ نمایی کرد و ضعف ها را بولد کرد تا همه از ترس کار رسانه را جدی بگیرند! اما بنده شخصا اعتقاد دارم، مقدمه کار سالم باید سالم باشد! اگر به روش های غیر معمول و دروغ نمایی و بزرگ نمایی مشکلات بخواهیم کار کنیم هیچکس به مسئله صدم اصلا توجهی نمی کند! پوزش از طرح صریح موضوع!

مهندس سیدصدر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۰]

مکتوب ، فضای مجازی ، نوع اطلاع رسانی ، در چه حوزه ای فعالیت داره؟ مثلا نشریه ای که برای بخش زیرساخت ها باشه مهندسین مشاور و پیمانکاران چه توجهیه یداره که آگهی بدهند وقتی از طریق مناقصه باید کار را انجام بدهند

مهندس معین انصاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۰]

جناب فتحي اعضاي هيئت مديره و دبیر انجمن بر حسب نیاز رسانه ها در موارد خاص روز همواره با انها مصاحبه میکنند و نظرات انها در جراید و فضای مجازی منعکس میگردد . ولي حالت ان بصورت منظم نیست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

خانم روستا, [۲۲:۵۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

پس بگذارید من هم صریح بگویم، همان ها هم که می گویند خوب بنویسم، مشکلات را بنویسم، تخصصی بنویسیم هم فقط در صورت ناشناخته ماندن حاضرند این گونه بنویسند.

[۲۲:۵۱ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari,

البته اگر بتوان بر تصمیمات دولت بطور منطقی تاثیر گذاشت و در مسیر صحیح ورود امید به کمک بیستر میشود

مهندس حمید نجف, [۲۲:۵۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

خوشبختانه جناب ذهبیون توانسته است تعادل خوبی بین کارشناسان و مدیران اجرایی بر قرار کنند و تا حدودی مشکلات را در تین نیز مدیریت کنند کار ایشان تعامل به جای تقابل است این درسیست که من از ایشان اموختم

آقای ذهبیون, [۲۲:۵۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

لطف دارید جناب نجف!

آقای رحیمی, [۲۲:۵۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

یکی از دلایل اصلی دوری کارشناسان حوزه حمل و نقل از رسانه عدم امنیت شغلی است! پس پیشنهاد کمتر داده می شود

مهندس فتحی, [۲۲:۵۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب ذهبیون تشکر میکنم از این صراحت. ما به این صراحت واقعا نیاز داریم

خانم روستا, [۲۲:۵۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

در بخش کامنت های تین نیوز که نیازی به اعلام نام و آدرس دقیق نیست، هزار موضوع با نام و ایمیل غیر واقعی بیان می شود بیان می شود که سراسر دردرس است منتشر شود اما جالب است که خود برای حفظ جایگاه و از دست ندان شغل اسم خود را نیز بیان نمی کنند.

مهندس فتحی, [۲۲:۵۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب انصاری تشکر میکنم. فکر میکنم ظرفیت های اطلاع رسانی و خبر رسانی مثلا این دو انجمن خیلی بیشتر از اینها باشد

مهندس سیدصدر, [۲۲:۵۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

اگر قرار باشد حرف های دلمان را بیان کنیم بحث به بیراهه می رود ، فقط میتوانم بگویم عشق و علاقه و داشتن دغدغه باعث ادامه راه میشه و اینکه در بخش دولتی فقط بر اساس رابطه و یا نوع تفکر و شخصیت یک مدیر از رسانه ها حمایت می کنند. برای مسادل فرمالینه و تشریفاتی هزینه های بسیار میشه اما برای کارهای ریشه ای خیر

آقای ذهبیون, [۲۲:۵۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

من این افتخار را داشتم که با جناب مهندس رحمتی کار کنم که از انتقاد نمی هراسید و بنده بعنوان روابط عمومی وزارت هیچوجه با نشریه ای بخاطر نقد برخورد نکرد، احترام آنها را حفظ می کرد!

مهندس مختاری, [۲۲:۵۶ ۱۵.۱۸.۰۲]

دوستان مطبوعاتی بسیار مصاحبه داشته اند و بنده همیشه دوست داشتم در هنگام مصاحبه به نقد کشیده شوم و دوستان نسبت به موارد عنوان شده صاحب نظر و نقاد باشند تا اشتباهات را متوجه و با آن برخورد کنند.

مهندس سیدصدر, [۲۲:۵۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

مشکل دیگر در رسانه های فضای مجازی آن هم در قشر حمل و نقل ، جدید بودن این سبک برای آنها و عینی نبودن هست و در ثانی در اینترنت همه به دنبال اطلاعات رایگانه هستند و توقع درج خبر و.. دارند اما هزینه ای بابت انجام امور پرداخت نمیشه

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

تقدیم به آقای ذهبیون و همکاران سخت کوششان بنده اصولاً ارباب جراید مستقل و یا تخصصی را در هر موضوعی به عنوان " امر به معروف و نهی از منکر " میدانم.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۷]

جناب سیاوشی با توجه به نزدیک شدن بهساعت پایان جلسه امشب تقاضا دارم از جناب ذهبیون برای امکان استفاده از هفته نامه حمل و نقل توسط اعضا گروه و بویژه غیر پایتختی ها!! عنایتی بشود، متشکرم

مهندس سیدصدر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۷]

همه این ها دست به دست هم میده و باعث میشه جایگاه رسانه در جای واقعی خودش نباشه

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۸]

سپاس فراوان از همه عزیزان

مهندس فتحی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۹]

با تشکر از سروران عزیز و خسته نباشی به جناب سیاوشی به همه شب بخیر عرض میکنم

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۹]

بسیار متشکر و ممنونم که مثل همیشه همت کردید و حضور خوبی در مباحث داشتید

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۰]

بحث رسانه همانگونه که دوستان فرمودند بسیار گسترده است و تابع شرایط و ضوابط خاصی است و پیچیدگی های خاص خودش را دارد

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۱]

در این میان هم رسانه و هم حمل و نقل دارای کاستی ها و ایرادات جدی هستند

آقای رحیمی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۱]

سرکارخانم روستا منظور حقیر ارایه مطلب در هفته نامه یا روزنامه بود ..پوزش بنده را بپذیرید

مهندس حمید نجف, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۱]

ممنون از همه عزیزان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس مختاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۱]

ضمن تشکر از تمامی دوستان و لازم است مشکلات دوستان در رسانه را هم بتوانیم درک کنیم و در کنار هم به رفع مشکلات بپردازیم. شب خوش

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۲]

انشالله باز هم و در فرصت های آتی به این موضوع مهم خواهیم پرداخت

آقای یحیایی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۲]

باسلام خدمت همه عزیزان

تمام صنایع برای معرفی خود و نقش خود نیازمند رسانه اند و برای بهبود خود نیازمند نقدهای رسانه ها

دکتر فتحعلی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۲]

از نقطه نظرات دوستان بهره مند شدم به امید موفقیت بیش از پیش اصحاب دلسوز رسانه

خانم دکتر شفیعی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۳]

سپاس از همه عزیزان، به واقع مباحث عالی امشب بسیار تامل برانگیز بود.

مهندس سیدصدر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۳]

ان شا الله کلیه دوستان همکاری مداوم و مفیدی با رسانه ها داشته باشند ، حتما نباید همکاری ها حمایت مادی باشد ، گاهی حمایت معنوی بسیار اثرگذارتر خواهد بود ، شب بر همه خوش در پناه حق

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۳]

اگر تشکیلاتی دارای رسانه ای قوی و مقتدر و صریح باشد قطعا ان تشکیلات یا سازمان شاهد رشد روز افزون خواهد بود

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۴]

نقد و انتقاد سازنده لازمه رشد و ترقی است این یک اصل است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۴]

باتشکر از سعه صدر مدیر محترم گروه جناب سیاوشی همچنین جناب ذهبیون و سرکارخانم روستا و همه عزیزان گروه برایتان شب آرام و پایان هفته خوبی آرزومندم ..شب خوش

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۴]

سپاس از همگی ، با آرزوی شبنی خوش برای شما

آقای یحیایی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۴]

البته رسانه سازمان ها معذوریت های دارند و نقش انها نقش يك رسانه واقعي نیست

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۶]

در پایان هم نظر یکی از عزیزان را به شرح ذیل در گروه کپی خواهم کرد :
متأسفانه رسانه های ما به جای رسانه شده اند روابط عمومی برون سپاری شده چرا ما در صدا و سیما یک مجری دکترای حمل و نقل نداریم که وزیر و وکیل و دانشگاه را به چالش بکشد؟!

چرا هیچ رسانه حمل و نقلی یک کارشناس خبره حمل و نقلی یا حداقل مجرب در اجرائیات حمل و نقل استخدام نمی کند تا مباحث تحلیلی غنی شده تحویل جامعه بدهد؟
چرا نشریات ما مثل بیزینس مانیتور گزارش های پرمفعت تولید نمی کنند که هم با فروش آنها به قیمت بالا به مشتریان خاص درآمد خوبی جذب کنند و هم به جامعه هدفشان اطلاع رسانی مناسب تری کنند؟

به نظر من ایراد اصلی از خود رسانه هاست

رسانه ها باید موتور پیش برنده باشند نه بچه یتیم گریان منتظر صدقه

آقای یحیایی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۶]

شاید یکی از اولویت های اولیه رسانه مستقل تربیت و پرورش خبرنگاران و نویسندگانی باشد که هم حوزه حمل و نقل را بشناسند و هم رسانه را

مهندس معین انصاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۶]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بنده به شخصه اعتقاد فراوانی نسبت به نقش رسانه در جامعه دارم و خود را موظف به حمایت از این عزیزان در حوزه حمل و نقل میدانم . از نظرات کلیه عزیزان کمال استفاده را کردم شب همگی بخیر و خوشی

آقای ذهبیون, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۶]

در پایان بحث امشب باز هم دوست داریم صریح عرض کنم که هفته نامه حمل و نقل و تین نیوز، متعلق به همه حمل و نقل است ، برای طرح و بحث در مورد مسایل و مشکلات! با درک درست از کار وارد این حوزه شدیم و میدانیم سختی زیاد است، ولی ایستاده ایم، و خواهیم ایستاد، تا قدمی برای رشد و توسعه حمل و نقل برداریم، از همه عزیزان انتظار داریم به هر شکلی از رسانه های صنعت حمایت کنند،

من هنوز متاسفم که سمینار برگزار می شود، نمایشگاه برگزار می شود ، همایش برگزار می شود و رسانه های حمل و نقل در آن ها جایگاه طفیلی دارند!!! و در بسیاری از مواقع آنها را صدا هم نمی کنند!! شما یک همایش و سمینار ریلی اروپایی را پیدا کنید اگر اسم نشریه ریل وی گز railwaygazet را روی آن ندیدید؟ فقط یک منطقه ای نمایشگاه بیش از 30 حامی رسانه ای دارد! در حالی که در داخل برای حضور در یک نمایشگاه و خمایش همین حداقل ها برای حضور را هم باید به دوستان اصرار کنیم که بپذیرند!! و حتی سیستم کار ستاد خبری همایش و نمایشگاه حمل و نقلی را به رسانه های بیرون از صنعت میدهند!؟؟

دکتر غنچی, [۱۹.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۰]

جناب سیاوشی

سلام

بنده واقعا تا دیر وقت در محل کار گرفتار بودم و عذرخواهی می کنم. لازم است به استحضار برسانم کشتیرانی جمهوری اسلامی با توجه به اهمیت رسانه برای نقد و بررسی اوضاع صنعت کشتیرانی که بخش مهمی از حمل و نقل است چه در ناحیه رسانه مکتوب مجله پیام دریا را چاپ و عرضه می کند و هم چنین در ناحیه رسانه دیجیتال بصورت فعال سایت مانا را برای اطلاع رسانی و کاوش موارد مربوط فعال نموده است.

آقای ذهبیون, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۸]

شب بر همه دوستان خوش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۹ ۱۸.۰۲.۱۵]
مجددا از همه عزیزان تقدیر و تشکر میکنم

مهندس باقری بنادر، [۲۳:۱۰ ۱۸.۰۲.۱۵]
تشکر، شب بخیر

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۲ ۱۸.۰۲.۱۵]
ذکر یک نکته الزامی است :
برخی عزیزان بخش های خصوصی تحت هیچ شرایطی وارد مباحث نمی شوند و تاکنون حتی یک نظر هم نداده اند و یک سلام هم نکرده اند.
این عزیزان باید بدانند بسیاری عزیزان پشت درب های گروه منتظر ورود به گروه هستند و اگر این رویه را ادامه دهند بنده هم مجبور به پایش هستم و شرمنده شان میشوم.

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۴ ۱۸.۰۲.۱۵]
از همه حاضران و ناظران گفتگوی امشب بی نهایت ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۵ ۱۸.۰۲.۱۵]
مثل همیشه شاهد گفتگوهای تخصصی مبتنی بر اخلاق و احترام بودیم

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۵ ۱۸.۰۲.۱۵]
تا فرصتی دوباره خدا یار و نگهدارتان باد
شب خوش

مهندس سیدصدر، [۲۳:۱۵ ۱۸.۰۲.۱۵]
متشکرم ، همینطور شما و سایر دوستان

آقای رحیمی، [۲۳:۱۸ ۱۸.۰۲.۱۵]
در پناه حق و خدا یار و یاورتان

بسمه تعالی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

شب برشما آرام و خوش ☺☺

مهندس مرادی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۱۹]

با تشکر از مشارکت فعال اعضای گروه. واقعا از مطالعه دیدگاهها و نظرات شما استفاده کردم.

خانم فاریابی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۳:۱۹]

شب همگی بخیر.

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

موضوع گفتگو :

بحث و تبادل نظر داخلی در خصوص گروه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فتحی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۲۵]

با سلام خدمت همه ی سروران عزیز

مهندس قاسمی نژاد, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۲۶]

با سلام و احترام خدمت دوستان

مهندس فتحی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۲۶]

با توجه به موضوع گفتگوی امشب از همه عزیزان خواهشمندم در بحث شرکت نموده و نظرشان را اعلام بفرمایند

مهندس ملایری, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۲۹]

با درود و وقت بخیر خدمت همه دوستان و همکاران عزیز

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۱]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۲]

و تشکر فراوان از ابراز لطف محبت سروران ارجمند

آقای رحیمی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۲]

سلام و عرض ادب خدمت مدیر محترم و دیگر عزیزان گروه.☺

مهندس مختاری, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۲]

سلام و ارادت خدمت تمامی عزیزان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس قاسمی نژاد، [۱۶۰۲۰۲۰۱۵:۳۳:۲۱]

سلام و عرض ارادت خدمت دوستان بزرگوار

جناب آقای سیاوشی، بنده در گروه‌های مختلفی از قبیل تجربیات حمل و نقل، هم‌اندیشی و... عضو می‌باشم که تعدادی از دوستان این گروه هم در آن عضو هستند، با اینکه مدیریت یک گروه با بنده بود اما باید اعتراف کنم گروه حمل و نقل و لجستیک تحت مدیریت جنابعالی و عضویت اساتید و صاحب‌نظران بخش حمل و نقل به واقع به دور از تمامی حواشی دلسوزانه و با احساس مسئولیت فعالیت می‌نماید.

وجود و فعالیت اینگونه گروه‌ها که اعضا با عشق و شور و در آن حضور می‌یابند علاوه بر هم‌اندیشی و تبادل افکار و در نتیجه آرایه راه حل جهت حل بخشی از مشکلات حمل و نقل، موجب آشنایی، ارتباط و همکاری اعضا می‌شود که خود نقش مهمی در پیشبرد برنامه‌های حمل و نقل دارد.

لذا تداوم فعالیت این گروه با حضور حداکثری و مشارکت اعضا می‌تواند زمینه ساز تصمیم‌های بزرگ‌تر باشد

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۲۰۱۵:۳۳:۲۱]

قبل از شروع بحث جدیدترین آمار و اطلاعات گروه را خدمت سروران آرایه خواهم داد و بعد از آن در خدمت عزیزان هستیم

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۲۰۱۵:۳۴:۲۱]

جدیدترین ترکیب اعضا گروه حمل و نقل و لجستیک :

حمل و نقل جاده ای 42 عضو

حمل و نقل دریایی 39 عضو

حمل و نقل ریلی 24 عضو

حمل و نقل هوایی 4 عضو

صنعت ، معدن ، تجارت 42 عضو

دانشگاه 14 عضو

رسانه 7 عضو

سایر 3 عضو

تعداد کل اعضا: 175

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

لازم به ذکر است بیش از 50% اعضا محترم این گروه علاوه بر مسئولیت اجرایی جز مدرسین دانشگاه نیز هستند ولی چون ملاک شغل بود آمار این عزیزان جز بخش های محل فعالیتشان دیده شد.

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۴]

مباحث حمل و نقل جاده ای 7 جلسه ، مستندات مباحث 114 صفحه

مباحث حمل و نقل ریلی 5 جلسه ، مستندات مباحث 104 صفحه

مباحث حمل و نقل دریایی 3 جلسه ، مستندات مباحث 81 صفحه

مباحث توانمندسازی سرمایه های انسانی 2 جلسه ، مستندات مباحث 74 صفحه

جمع کل جلسات : 17 جلسه

جمع کل مستندات : 373 صفحه

مهندس قاسمی نژاد, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۶]

عذرخواهم ، مثل اینکه من بحث را زود شروع کردم!!!!

علاقه به تداوم فعالیت گروه باعث شد زود شروع کنم.

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۶]

همانگونه که همه عزیزان مستحضر هستند مستندات هر گفتگو روز بعد در گروه ارسال میشد و برای مسئولین امر هم به صورت خصوصی ارسال میشد این مستندات

مهندس فتحی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۷]

دروود بر جناب سیاوشی. آمار بسیار جالبی است. این سطح از توان و تخصص و تجربه و مباحث مطرح شده نشان از گرانقدر بودن این گروه است

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۸]

حال ادامه این روند با مشغله فراوان بنده میسر نمی باشد و قطعا یک تیم باید گروه را اداره کند نه یک نفر

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۱:۳۹]

از این رو و در گام اول مایل هستیم صرفا نظرات ارزنده و انتقادات ارزنده اعضا را در خصوص گروه بدانیم

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف، [۲۱:۳۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام و درود به کلیه اعضای محترم گروه به نظر بنده تداوم و پایداری هر گروهی نیازمند همراهی، مشارکت و همدلی است بنده پیشنهاد میکنم عزیزانی که از نظر امکانات، توانایی و از همه مهمتر زمان بیشتری برخوردار هستند در مدیریت گروه مشارکت و با مدیر محترم همراهی نمایند

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۰ ۱۵.۱۶.۰۲]

همچنین لطف اعضا محترم برای بنده ثابت شده است و به اندازه کافی شرمنده شما بزرگواران شدم و خواهش مندم بیش از این بنده را شرمنده نفرمایید و فقط در مورد گروه نظرات خویش را بفرمایید.

مهندس حبیبی، [۲۱:۴۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام و عرض ادب . جناب سیاوشی بر اساس آمار تقسیم بندی شده که ارایه نمودید . زیر گروهها به نظر میتونن تشکیل بشن .

آقای رحیمی، [۲۱:۴۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی،، اگرچه حقیر در معدودی از جلسات افتخار مشارکت داشته ام با این وجود پیشنهاد میکنم از مشارکت بیشتر اساتید و مدیران گروه استفاده شود چنانچه آمار مشارکت کنندگان در مباحث به تفکیک هر حوزه مشخص شود تصمیم گیری منطقی تر خواهد بود،، اینکه گروه از نظر تعداد 174 عضو برجسته دارد بسیار عالی ست ولی چنانچه حداکثر تعداد بزرگواران در مباحث حضور یابند،، خروجی های خوبی خواهیم داشت،،

علی غلامی، [۲۱:۴۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام خدمت سروران

ابتدا باید هدف تشکیل گروه مدنظر قرارگیرد بعد نحوه کارکرد گروه بعد از آن بررسی میزان دستیابی به اهداف

مهندس حمید نجف، [۲۱:۴۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

من فکر میکنم اکثر اعضای محترم نظر بر تداوم و ماندگاری گروه داشته باشند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فتحی، [۲۱:۴۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

بنده فکر میکنم لازم است رسالت گروه مشخص گردد. آیا این گروه صرفاً جهت ایفای نقش تربیون بحث تخصصی ایفای نقش میکند یا علاوه بر آن بازوی مشورتی و ایده پردازی نیز هست

مهندس حبیبی، [۲۱:۴۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

این زیر گروهها با توجه به دانش تخصص تجربه و مهارت . تولید کننده محتوا خواهند بود و با اشتراک گذاری با گروههای دیگر برنامه پیشنهاد میشه

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

انشالله در گام بعدی به سراغ راهکارها خواهیم رفت

خانم روستا، [۲۱:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام خدمت اعضای محترم . به نظر می رسد در حال حاضر دو بحث مطرح هست یکی نظرخواهی د رمورد تدام فعالیت گروه دو دیگری چگونگی اداره گروه.

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

امشب مایل هستیم نظرات عزیزان در مورد گروه و میزان تاثیرگذاری مباحث گروه بدانیم.

مهندس فراهانی، [۲۱:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام ودرود بر سروران گرامی

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۷ ۱۵.۱۶.۰۲]

احسنت خانم روستا

آقای رحیمی، [۲۱:۴۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

موضوع دوم اینکه پیشنهاد میشود تعداد جلسات له یک جلسه در هفته کاهش یابد و در هرماه(4 هفته) به یک موضوع مورد توافق و با اهمیت پرداخته شود که مشخصاً جلسه آخر در هرماه به جمع بندی موضوع مورد بحث تعلق گیرد..

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با پوزش از تمامی سروران ارجمند، برادران و خواهران عزیز در گروه،،

دکتر نظری، [۲۱:۴۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام بر همه دوستان و سلامی داغ به مدیر خدوم گروه جناب سیاوشی
دوستان به نظرم خود آقای سیاوشی هم نظرشان بر تداوم فعالیت است اما سوال امشب چگونگی
تداوم با در نظر داشتن محدودیت های ایشان است

خانم روستا، [۲۱:۴۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

پس برای جلوگیری از پراکندگی مباحث لطفا بفرمایید اول در مورد کدام مورد نظر بدهیم و سپس
بحث را ادامه بدهیم

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام جناب دکتر نظری

خانم روستا، [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

اگرچه پر واضح است که اکثرا برتداوم فعالیت گروه تاکید دارند

[۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

با سلام و خسته نباشی. در هر حال کار جمعی آثار بسیار ارزنده ای داشته و شاید در برخی مواقع نیز
اشکالاتی را بوجود آورد که قابل اغماص است. بحث های این گروه و نحوه مویریت بخوبی انجام شد
بدیهی است مشارکت در مدیریت میتواند به مدیر گروه کمک کند تا به امور دیگر خود بپردازد. تداوم
گروه به صلاح است

مهندس معین انصاری، [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام خدمت کلیه عزیزان

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

اول نظرات در مورد گروه و تاثیرات مثبت یا منفی آن

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

دوستان راهکاری برای برداشتن موانع موجود به جهت ادامه مستمر فعالیتهای گروه ارائه فرمایند

علی غلامی, [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز لطفا یک بار دیگر هدف گروه را تشریح فرمایید

زهرا اخلاقی, [۲۱:۵۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام و عرض ادب

آقای قراملکی, [۲۱:۵۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت کلبه اساتید گرامی, بنده فکر می کنم در مورد ادامه فعالیت گروه هم اعضا متفقا به ادامه رای دهند پس لطفا بر سر موضوع دوم صحبت کنیم

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب غلامی عزیز اهداف گروه در قوانین ذکر شده اند

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

بله سروران بنده هم با تداوم فعالیت موافقم ولی نه بدین شکل

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام جناب قراملکی

دکتر نظری, [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

بنده اطمینان می دهم که مباحثات این گروه بر روند مدیریت حمل و نقل کشور مستقیما اثرگذار بوده است پاسخ پرسش نخست یقینا مثبت است

آقای قراملکی, [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام مدیر محترم و دانای گروه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فراهانی، [۲۱:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز این جلسات یک حسن بزرگی که دارد دوستان با توجه به نوع فعالیت خودشان از زوایای مختلف با قوانین و... دست و پنجه نرم میکنند که این امر باعث نقد صحیح شدع و نقاط قوت و ضعف موجود را مشخص می نماید که میتوان نقاط قوت موجود را تقدیر و نقاط ضعف را جهت اصلاح به گوش تصمیم گیرندگان و قانون گزارن رساند

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

خوشبختانه همه با تداوم کار گروه موافقت . بنابراین اولین موضوع که همگی باید پایبند به ان باشد رعایت دقیق مرامنامه است

مهندس حمید نجف، [۲۱:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

پر واضح است که تاثیرات. بسیار مثبتی دارد جناب سیاوشی عزیز

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

ما تا میزان تاثیرگذاری را متوجه نشویم نمیتوانیم تصمیم درستی را اتخاذ کنیم.

مهندس دل قوی، [۲۱:۵۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام قطعا ادامه کار با قوانین مشخصه گروه امری پسندیده است و مورد قبول همه و مشابه آن همین اتاق فکر ریلی در راه آهن میباشد

دکتر بابایی، [۲۱:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت همه دوستان گرامی

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

اتاق فکر ریلی با آن همه امکانات و نیرو و اختیارات قابل قیاس نیست

خانم روستا، [۲۱:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

به نظر من حتی اگر تاثیرات کلان را د رنظر نگیرم و نخواهیم به تاثیر مباحث این گروه بر سیستم حمل و نقل کشور پردازیم، تاثیری که بر خودمان داشته است هم حائز اهمیت است. به شخصه د راین گروه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

بسیار آموختم، مهمترین آن نظم بود، گمشده امروز کشورمان، از پایین ترین نهادهای اجتماعی شامل خانه و مدرسه و خیابان و تا محیط کار و

مهندس دل قوی، [۲۱:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

کاری که در اتاق فکر ریلی شده گروههای تخصصی ایجاد شده است و کارگروه ها در انها فعال هستند

مهندس فتحی، [۲۱:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

این گروه تاثیر گذار بوده ؟ قطعاً بوده ولی آیا آنقدر این تاثیر قابل توجه بوده که مورد حمایت بیشتر قرار بگیرد و بتواند دامنه ی تاثیر و فایده اش گسترش بدهد ؟

مهندس حمید نجف، [۲۱:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

برای فراغت بیشتر جناب سیاوشی گرامی یا باید از تعداد جلسات گروه کاست یا دوستانی که زمان بیشتری دارند ایشان را در مدیریت همراهی کنند

دکتر بابایی، [۲۱:۵۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

مدت کمی هست بحث های این گروه را دنبال می کنم اما فرصت مشارکت نداشته ام. کار خوبی شکل گرفته و قابل تقدیر است.

دکتر بابایی، [۲۱:۵۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

اینکه جمع کردن نتایج کار وقت گیری هست درسته و باید به شکلی تقسیم وظایف بین زیرگروه ها صورت گیرد

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

خوشحال میشوم انتقادات را هم بشنوم

مهندس حمید نجف، [۲۱:۵۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

در خصوص میزان تاثیر گذاری قطعاً باید مدیران محترم فعال در این حوزه نظر دهند

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[Forwarded from آقای سخایی]

ادامه کار گروه لازمه ولی با مدیریت مشارکتی

مهندس فراهانی، [۱۶۰۲۰۱۵ ۲۲:۰۰]

جناب سیاوشی بنده یک پیشنهاد دارم

علی غلامی، [۱۶۰۲۰۱۵ ۲۲:۰۰]

قانون چهارم :

ما در این گروه به هیچ وجه به دنبال شناسائی یا نام بردن از مقصر یا مقصران نیستیم و فقط به دنبال گفتگو و تبادل نظر و ارائه راهکار در خصوص مسائل و مشکلات حوزه حمل و نقل و لجستیک در یک فضای علمی و تخصصی هستیم .

دکتر بابایی، [۱۶۰۲۰۱۵ ۲۲:۰۰]

البته در مورد تاثیرگذاری نتایج جای بررسی بیشتر دارم

آقای رحیمی، [۱۶۰۲۰۱۵ ۲۲:۰۰]

سرکار خانم روستا دقیقا فرمایش جنابعالی درست است.. ولی باستحضار دوستان برسانم که یکی از موضوعات مهم گروه بحث تخصیص سهمیه سوخت بر اساس پیمایش بود که با وجود مباحث خوبی که مطرح شد،، بخشنامه ی اجرایی این طرح از اول اردیبهشت ابلاغ شده و تاکید بر اجرای آن است!! پس به نظر میرسد برای تاثیرگذاری در سطح کلان هر حوزه تدبیر جدیدی اندیشید.

مهندس فتحی، [۱۶۰۲۰۱۵ ۲۲:۰۰]

خواهشی که دارم دوستانی که مثلا اتاق ریلی را مطرح میکنند در خصوص آن بیشتر توضیح بدهند تا میزان توان ، مشارکت ، اثربخشی و امکانات آن برای بقیه مشخص. گردد بلکه ایده و الگوی کار باشد

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵ ۲۲:۰۱]

منظور بنده از تاثیرگذاری ، اثربخشی شخصی است

علی غلامی، [۱۶۰۲۰۱۵ ۲۲:۰۱]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

باعنایت به قانون چهارم گروه باید گفت در این خصوص گروه کاملا موفق بوده

خانم روستا, [۲۲:۰۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی به نظر می رسد از نظر فکری خیلی نزدیک به هم هستیم. بنده هم بیشتر بر تاثیر پذیری شخصی تاکید دارم تا تاثیرات این گروه بر سیاستگذاری های کشور

آقای رحیمی, [۲۲:۰۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

در خصوص اثر بخشی شخصی قطعا گروه تاثیرات مثبتی داشته است,,، حقیر بعنوان عضو کوچکی از بدنه دولت مطالب فراوانی آموختم ودر زمینه کارم از آنها بهره میگیرم

دکتر بابایی, [۲۲:۰۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

خانم روستا منظور از تاثیرپذیری شخصی چیست؟

مهندس دل قوی, [۲۲:۰۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

اتاق فکر ریلی یا همان Railway Think Tank ، در راه آهن ج.ا.ا در سال ۱۳۹۲ تشکیل گردید .
اتاق فکر ریلی شامل کارگروه های تخصصی متعددی است که هر کدام در حوزه ای تخصصی ،
جلسات مختلفی برگزار ، و با استفاده از نظرات متخصصین مسائل مختلف راه آهن را بررسی و راهکار
مناسب ارائه می نمایند .

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

خواهش میکنم

بله قطعا هدف بنده تاثیرات شخصی است و نظرات شخصی عزیزان را مایل هستیم بدانیم

خانم روستا, [۲۲:۰۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

به نظر من همان چه در قوانین گروه عنوان شد و همگی تمرین کردیم که رعایت کنیم

مهندس دل قوی, [۲۲:۰۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

<http://tra.ir>

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فتحی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۵]

سپاس جناب دل قوی عزیز

مهندس فراهانی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۵]

بنده پیشنهاد دارم علاوه بر این کار گروه تخصصی تشکیل شده زیر مجموعه ای از گروه‌های تخصصی نیز در جهت ارزش آفرینی و انتقال تجربیات بزرگان و نتایج حاصل شده در زیر مجموعه های حاصله شود چرا که وقتی نهاد های کوچک تقویت شوند ورشد پیدا کنند همین نهادها وانجی اوها تبدیل به سازمانها و بنگاه های بزرگ تاثیر گذار آینده میشوند

خانم روستا, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۵]

تمرین کردیم دنبال مقصر نباشیم، فقط به بیان مشکلات اکتفا نکنیم، راهکار بدهیم، تحمل داشته باشیم، نظم داشته باشیم، اهل تعارف نباشیم

مهندس حمید نجف, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۶]

طبیعتا تاثیرات شخصی فراوانی. خواهد داشت وسط آگاهی اعضا را به تدریج بالا خواهد برد

مهندس ملایری, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۶]

با سلام. صحبت از میزان تاثیر گذاري کار بسیار دشواري خواهد بود، چرا که باید معنای تاثیر گذاري را بصورت خاص تعریف گردد. اگر هدف تاثیر گذاري در کمیته ها و اتاق های تصمیم سازی/ گيري نهاد های دولتي و یا سازمان های قانونگذار و یا مجري هست که پاسخ درستي نمی توان داد. اما بطور عام و در جهت ایجاد آگاهی و افزایش دانش اعضاي گروه نهایتا تاثیر مثبتی خواهد داشت. البته انتظار تاثیر در کوتاه مدت منطقی به نظر نمی رسد، زیرا ارتقا دانش در بلند مدت برای يك جامعه تغییر، تحول و پیشرفت را میسر خواهد کرد.

خانم روستا, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۷]

با کسانی که از قوانین تخطی می کنند برخورد کنیم، تحت تاثیر ذ القاب و عناوین قرار نگیریم، با اسم و رسم واقعی به میدان بیایم

دکتر بابایی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۷]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

به نظرم وظیفه گروه اینه که در خصوص موضوعات بخش به درستی و با استدلال مناسب تصویری درست و واقعی را برای مسولین ترسیم کند.

علی غلامی, [۲۲:۰۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی بی شک جایی که از نظرات عزیزانی استفاده میشود که هم با تجربه هستند هم دارای علم روز ، اثر بخشی بالا خواهد بود

مهندس حمید نجف, [۲۲:۰۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

اعضا حتی میتوانند با مطالعه مباحث سایر گرو های تخصصی بر آموخته های خود بیفزایند

آقای رحیمی, [۲۲:۰۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

پس تکلیف ما در تاثیرگذاری در بخش حمل و نقل چیست؟
اینکه دیدگاه شخصی مان تغییر کند ولی نتوانیم بر بخش تاثیرگذار باشیم! بنظر بیشتر باید بررسی شود. ، ،

مهندس دل قوی, [۲۲:۰۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

قطعا اگر اطلاعات درستی به مسئولین رسانده شود تصمیم گیری های صحیحی نیز صورت خواهد گرفت

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام جناب ملایری

مهندس دل قوی, [۲۲:۱۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

تصمیماتی که بعضا گرفته میشود بدلیل عدم کار کارشناسی دقیق و عدم اطلاعات بوده است که ما با مشارکت در چنین گروه هایی میتوانیم به سیستم در این امور کمک کنیم

مهندس فراهانی, [۲۲:۱۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز این جلسات یک حسن بزرگی که دارد دوستان با توجه به نوع فعالیت خودشان از زوایای مختلف با قوانین و... دست و پنجه نرم میکنند که این امر باعث نقد صحیح شدع و نقاط قوت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

وضعف موجود را مشخص می نمایید که میتوان نقاط قوت موجود را تقدیر و نقاط ضعف را جهت اصلاح به گوش تصمیم گیرندگان و قانون گزاران رساند
جناب سیاوشی بنده یک پیشنهاد دارم
بنده پیشنهاد دارم علاوه بر این کار گروه تخصصی تشکیل شده زیر مجموعه ای از گروههای تخصصی نیز در جهت ارزش آفرینی و انتقال تجربیات بزرگان و نتایج حاصل شده در زیر مجموعه های حاصله شود چرا که وقتی نهاد های کوچک تقویت شوند و رشد پیدا کنند همین نهادها وانجی اوها تبدیل به سازمانها و بنگاه های بزرگ تاثیر گذار آینده میشوند

مهندس فتحی، [۲۲:۱۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

یکی از روش های تشخیص تاثیر گذاری بحث در خصوص مباحث ، برنامه و مشکلات مبتلابه است و رصد نمودن میزان نفوذ مباحث اتاق از دیدگاه بخش های مختلف

دکتر جلالی، [۲۲:۱۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام من معتقدم این گروه موفق بوده بدلیل زیر
مباحث تخصصی مطرح شده

متخصصین چه در بخش خصوصی و یا دولتی موارد را پیگیری میکردند و مشارکت داشتند
بالاتفاق مایل به تداوم فعالیت ان هستند
و افرادی چون من بسیار اموختیم

اما باید سطح توقع خود را از يك گروه نوپا پایین بیاوریم من فکر میکنم ماهها رحاب سالها لازم است تا تاثیرات مطالب مطرح شده هویدا شود پس صبور باشیم

دکتر بابایی، [۲۲:۱۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

اما یک انتقاد

به نظرم موضوعات بیشتر بر حسب تجربیات تحلیل می شود. پشتیبانی علمی از موضوعات هم وزن تجربیات نیست. آخرین دستاوردهای سایر کشورها کمتر مورد بحث و استفاده قرار می گیرد. قبول کنیم که ممکن است برخی از تجربیات ما برای آینده بخش کارساز نباشد.

خانم روستا، [۲۲:۱۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

تصمیم گیری در کشور ما تابع متغییرات زیادی است که در نهایت به مباحث سیاسی ختم می شود. بنابراین به نظرم نمی توان از چنین گروه هایی انتظار تاثیر گذاری کلان داشت. در برخی موارد حتی شخص وزیر و معاونانشان هم امکان تصمیم گیری مستقل ندارند

آقای رحیمی, [۱۴:۲۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

نوع فعالیت در بخش دولتی و خصوصی متفاوت است و یک کارگزار دولتی موظف به اجراست، بسیاری از مدیران ارشد بخش در گروه تشریف دارند و همین مباحث میتواند بروز به ایشان منتقل شود، در اینکه گروه مرحله تاثیرات شخصی مثبت را سپری کرده شکی نیست، باید یک قدم به جلو برداریم و آنهم برنامه ریزی برای تاثیرگذاری بر سطح کلان.

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

به نظرم در مورد تاثیرگذاری کمی به انحراف رفتیم

خانم روستا, [۲۲:۱۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

به نظم برای رسیدن به آن چه می فرمایید باید از همین جا شروع کرد و به تمرین پرداخت.

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

بنده نظرات شخصی یا عمومی مدنظرم بود و میزان رضایتمندی اعضا

مهندس معین انصاری, [۲۲:۱۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

دوستان تاثیرگذاری تزریقی نیست . شرایط باید فراهم شود ، (تشکیل گروه و زیر مجموعه ها) ، ادامه یابد تاثیرگذاری خودش خواهد آمد.

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

شاید اشتباه از بنده بود و در طرح سوال دقت نکردم

مهندس ملایری, [۲۲:۱۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

پیشنهاد می کنم که رسالت این گروه افزایش دانش و ارتقا و بروز رسانی اطلاعات اعضایش باشد، فارغ از اینکه تا چه اندازه می تواند در ایجاد قوانین صحیح تر و تصمیم گیری های کلان در بخش دولتی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

یا خصوصی تاثیر داشته باشد، با افزایش مهارت و ارتقا دانش فردي تك تك اعضا نهایتا بصورت مستقیم و غیر مستقیم در ارتقا نگرش و اصلاح اتاق های فکر، کمیسیون ها و کمیته های وضع قوانین، بخشنامه ها و ... قدم خواهیم برداشت. هر يك از عزیزان در جایگاه خود مي توانند تاثیر گذار باشند که این اتفاق خوب مي تواند با ایجاد و تداوم گروه های خوبی مثل این جامعه کوچک اتفاق بیفتد.

مهندس ایرانمنش، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۱۷]
با سلام و عرض ادب خدمت دوستان

مهندس حمید نجف، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۱۷]
تبادل اندیشه اگر هم امروز راه به جایی نبرد فردا راهگشاست

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۱۹]
[Forwarded from محمد سیاوشی]
به نظرم در مورد تاثیرگذاری کمی به انحراف رفتیم

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۱۹]
[Forwarded from محمد سیاوشی]
بنده نظرات شخصی یا عمومی مدنظرم بود و میزان رضایتمندی اعضا

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۱۹]
[Forwarded from محمد سیاوشی]
شاید اشتباه از بنده بود و در طرح سوال دقت نکردم

مهندس فتحی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۱۹]
جناب ملایری به نکات قشنگی اشاره فرمودید

آقای رحیمی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۲۰]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب سیاوشی،، فکر میکنم حضور حداکثری سروران در بحث امشب پاسخی به سوال حضرتعالی باشد،،

مهندس ایرانمنش، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۱]

جسارتا به عرض برسانم بنده تازه به گروه پیوستم و با مطالعه مطالب ارائه شده در سایر حوزه ها توانستیم در جامعه خلبانان موارد مشابهی را مطرح کنیم، به گمانم تاثیر پذیری یعنی همین، همیشه لازم نیست بر قوانین تاثیر گذاشت

خانم روستا، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۱]

دقیقا من هم با جنای ایرانمنش موافقم

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۲]

حال انتقادات :

آقای رحیمی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

تجدید نظر در خصوص زمان جلسات،،

مهندس فتحی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

توجه داشته باشیم که تحلیل و فشرده سازی دانشی که در این گروه مطرح میشود تحت خروجی مدون میتواند تاثیر گذاری گروه را بسیار بالا ببرد

مهندس مختاری، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

تأثیر گذاری این گروه هم بصورت شخصی بوده هم صنفی و هم از نوع تصمیم گیری. درست مثل يك تابلو نقاشی که هرکسی برداشت شخصی دارد

مهندس حمید نجف، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۲۳]

تبادل افکار سوخت موتور توسعه است

موتوری که نهایتا به کار خواهد افتاد امروز نه فردا فرقی نمی کند

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۲۳]

احسنت بر اقای ایران منش

مهندس مختاری, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۲۵]

اگر به بعضی از قوانین گروه مثل عدم تداخل موارد توجه بیشتری شود قطعاً بازده بهتری خواهیم داشت

علی غلامی, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۲۵]

از آنجایی که افراد گروه اکثراً دارای سمت اجرایی هستند اگر در کوتاه مدت هم نتوانند تاثیر گذار باشند در دراز مدت میتوانند نسبت به اصلاحات مد نظر در حوزه حمل و نقل و لجستیک کمک کنند و این گروه میتواند در این خصوص مثمر ثمر باشد

مهندس ایرانمنش, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۲۵]

بر اساس آمار ارایه شده توسط جناب سیاوشی، بخش حمل و نقل هوایی کمترین تحلیل را داشته است. متعادل نبودن گفتگوها در حوزه های مختلف

مهندس معین انصاری, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۲۷]

انتقاد فقط بر بنده وارد است. که بتوانم با صبر و حوصله بیشتر به نظرات دیگر عزیزان با تامل ببینم

مهندس مختاری, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۰]

کاملاً صحیح

محمد سیاوشی, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۱]

دوستان عزیز اگر مایل باشید چارت پیشنهادی گروه را ارایه دهم

مهندس فتحی, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۲]

جناب انصاری این البته حسن شماست که انتقاد را از خود شروع کردید

خانم دکتر شفیعی, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۲]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب سیاوشی گرامی، درود و سلام بر شما و تشکر از مدیریت خوبتان بر مجموعه، در کنار گزینه «ایجاد زیرکمیته های تخصصی» میتوان به ظرفیت مشارکت داوطلبانه برخی از اعضا در محوربندی نتایج و تکمیل آن در قالب بسته عملیاتی، برای ارایه به دستگاه اجرایی مربوطه نیز اندیشید. ضمن ابراز تمایل به انجام هرگونه همکاری در حد مقدرات در این ارتباط، پیشنهاد میکنم به ظرفیتهای شورای گفتگو در انتقال پیشنهادات مستخرج از این بحثها نیز عنایت شود.

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۲]

و نظرات دوستان را جویا شویم

آقای رحیمی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۳]

[Forwarded from خانم دکتر شفیعی]

جناب سیاوشی گرامی، درود و سلام بر شما و تشکر از مدیریت خوبتان بر مجموعه، در کنار گزینه «ایجاد زیرکمیته های تخصصی» میتوان به ظرفیت مشارکت داوطلبانه برخی از اعضا در محوربندی نتایج و تکمیل آن در قالب بسته عملیاتی، برای ارایه به دستگاه اجرایی مربوطه نیز اندیشید. ضمن ابراز تمایل به انجام هرگونه همکاری در حد مقدرات در این ارتباط، پیشنهاد میکنم به ظرفیتهای شورای گفتگو در انتقال پیشنهادات مستخرج از این بحثها نیز عنایت شود.

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۴]

بسیار عالی خانم دکتر

بنده هم موافقم

مهندس ایرانمنش، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۴]

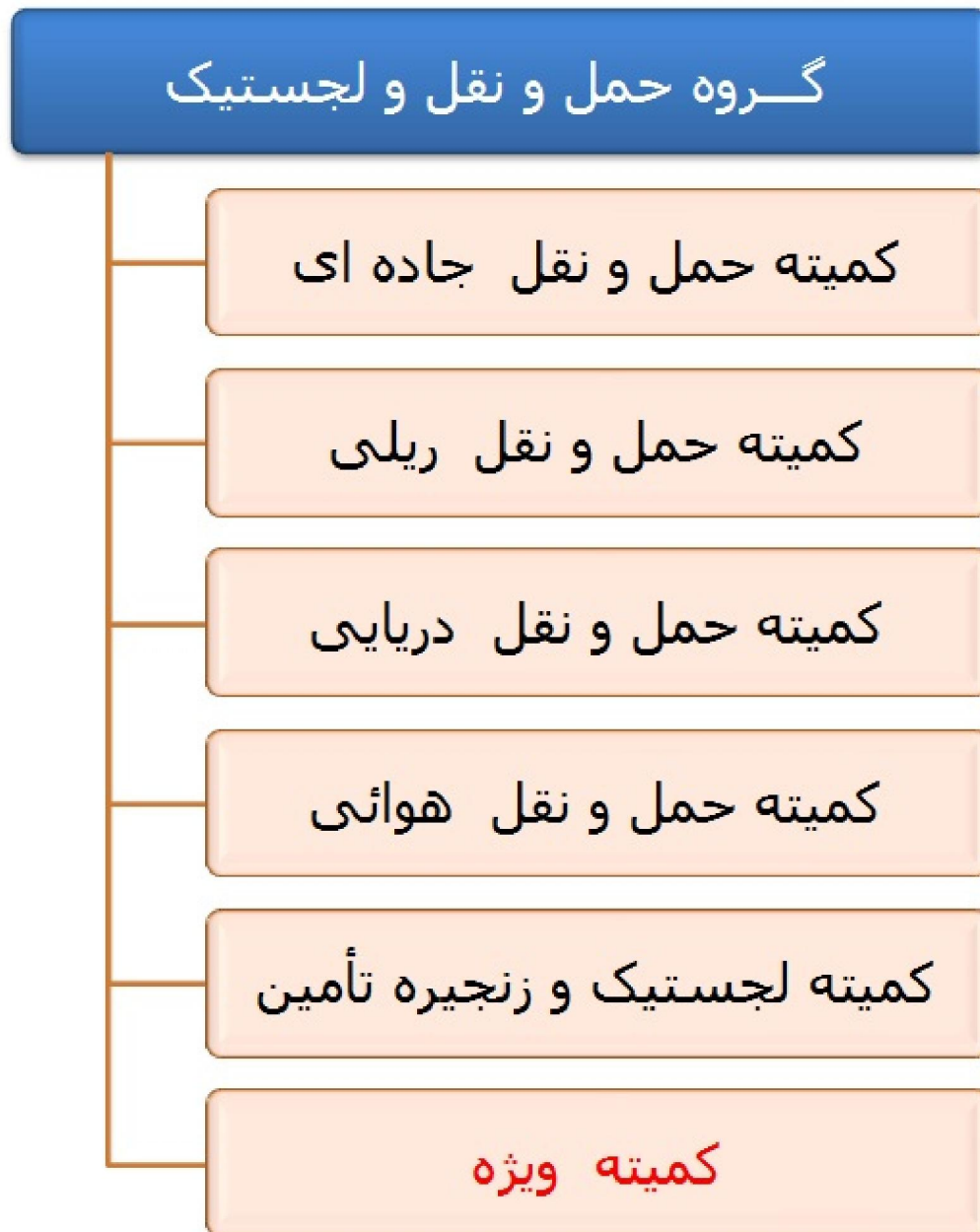
جناب سیاوشی منتظر ارایه چارت گروه هستیم

مهندس معین انصاری، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۵]

ببصرانه منتظر چارت پیشنهادی هستیم

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۳۵]

چارت پیشنهادی گروه حمل و نقل و لجستیک



محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۲۰۱۵ ۲۲:۲۵]

این چارت پیشنهادی است

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

آقای رحیمی, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۶]

ممنون خانم دکتر شفيعي...

مهندس سيدصدر, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۶]

با سلام ، خدمت کلیه بزرگواران ، این گروه با اشخاصی که هر کدام قابلیت های متعددی دارند نمی تواند محلی برای تاثیرپذیری شخصی و ارتقای دانش باشد که اگر به دنبال یک چنین مساله ای باشیم قطع به یقین ظرفیتهای بیشتری در خارج از این گروه وجود دارد ، می بایست در این گروه به ارتقای هم اندیشی فکر کرد و جذب خروجی ، آن هم برای پیاده سازی ، حتی می توان تصمیمات لحاظ شده را نیز نقد نمود

محمد سیاوشی, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۶]

اگر دوستان اجازه دهند توضیح خواهم داد در خصوص چارت جدید

مهندس معین انصاری, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۶]

بفرمایید آقای سیاوشی

مهندس سيدصدر, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۷]

عرض ادب ، خدمت جنابعالی و سایرین

محمد سیاوشی, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۷]

هر کمیته متشکل از 5 عضو است و یک نفر مسوول کمیته است
هر کمیته مسوول تهیه موضوع گفتگو است و همچنین در روز مباحث مسوول کمیته مسوولیت مدیریت بحث را به عهده دارد
در کمیته ویژه مدیر گروه و مسئولان کمیته ها حضور دارند.
جهت هماهنگی ، مشورت ، برنامه ریزی و سیاستگذاری ، جلسات حضوری و غیره...
موضوعات گفتگوها توسط مدیر گروه اطلاع رسانی خواهند شد

مهندس سيدصدر, [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲:۳۹]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

پیشنهاد دیگری هم دارم که بعد از درج نظرات دوستان و مدیر محترم ، عرض خواهم کرد

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی نقدی به چارت دارم ،اگر اجازه بفرمایید عرض کنم

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

بفرمایید

مهندس فراهانی, [۲۲:۴۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی امیدوارم مطلب بنده رو هم ملاحظه فرموده باشید

مهندس ایرانمنش, [۲۲:۴۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی ساختار ارایه شده کاملا منطقی است،تشکر مجدد از زحمات شما

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

بله مطالعه کردم جناب فراهانی

سپاس جناب ایرامنش

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

اول از همه سوالم اینه که در مبحث حمل و نقل به دنبال زیرساخت های حمل و نقل هستیم یا بهره برداری و اقتصاد و بازرگانی حمل و نقل؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

اهداف گروه کاملا مشخص و هویدا در قوانین گروه مطرح شده اند

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

در هر بخش که شما فکر کنید هم مبحث ناوگان هست ، هم زیر ساخت ها هم بهره برداری

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

با توجه به ترکیب فعلی 175 عضو گروه و حداکثر افرادی که در گروهها قرار میگیرند 30 نفر است بقیه اعضا کجا ساختار گروه قرار میگیرند

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

تصمیمات با کمیته تخصصی و اعضایش است در خصوص موضوع گفتگوها

[۲۲:۴۳ ۱۶.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

تمام آن مباحث با تعیین موضوع گفتگو قابل بحث میشود

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

فکر می کنم با توجه به لیستس که از اعضای محترم ارائه دادید فقط باید به دنبال مبحث بهره برداری و اقتصاد و بازرگانی حمل و نقل باشیم که با این حساب باید کمیته بیمه و گمرک هم اضافه گردد

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب دل قوی این کمیته ها برای کمک به مدیر گروه شکل می شوند

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب علیرضا مبحث زیرساخت ها با بهره برداری از هم جداست

خانم روستا, [۲۲:۴۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

اعضای کمیته ها بر چه اساسی انتخاب می شوند؟

آقای رحیمی, [۲۲:۴۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی ، بهتر نیست تعداد اعضا کمیته ها افزایش یابد؟

مهندس معین انصاری, [۲۲:۴۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب دل قوی همه ۱۷۵ نفر در همین اتاق تشریف دارند و مباحث را دنبال و یا اظهار نظر خواهند کرد

[۲۲:۴۵ ۱۶.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

درست است که جداست ولی میتوان با تعیین عنوان در هر جلسه زیرساخت باشد یا بهره برداری

خانم روستا, [۲۲:۴۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

داوطلبانه است؟ رای گیری یا با نظر مدیر محترم گروه؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب رحیمی نظر بنده 3 نفر بود

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

چون به هر حال تاکنون هم این امور توسط شخص بنده انجام میشد

مهندس معین انصاری, [۲۲:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سید صدر کمیته بیمه و گمرک مورد نظر جنابعالی در لجستیک و زنجیره تامین نهفته است

مهندس ایرانمنش, [۲۲:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب صدر باسلام، پکیج مباحث بازرگانی، بهره برداری، ناوگان و زیر ساخت تشکیل دهنده حمل و نقل است

[Alireza manzari, [۲۲:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

طبیعتا باید با انتخاب مدیر باشد

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب علیرضا مبحث اقتصاد در صنعت حمل و نقل می تواند باعث شود زیرساخت ها بر اساس مصالح مالی آن ایجاد گردد. ما در کشور در حال حاضر نیاز به مهندسی ارزش در کارهایمان داریم. باید بیشتر مبحث نرم افزاری را دنبال کرد.

مهندس سیدصدر, [۲۲:۴۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

سرمایه گذاری سخت افزاری زیاد انجام شده

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس حمید نجف, [۲۲:۴۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

پیشنهاد شما مقبول است جناب سیاوشی گرامی

[۲۲:۴۸ ۱۶.۰۲.۱۵Alireza manzari,]

با توجه به اهمیت میتوان بیشتر نرم افزاری را به بحث گذاشت

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

هدف از این چارت مساعدت و مشارکت است در مدیریت گروه

آقای رحیمی, [۲۲:۴۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

با توجه به حجم فعالیت و سهم حمل و نقل جاده ای در بخش پیشنهاد بنده افزایش به 7 نفر بود ولی نظر مدیر محترم گروه هرچه باشد، در خدمتیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

سپاسگزارم جناب رحیمی

مهندس مختاری, [۲۲:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی تشکر از پیشنهاد خوب شما و همه باید همراه باشیم تا مسیر درست طی شود

خانم روستا, [۲۲:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

اگر با نظر مدیر محترم گروه است، شاید بهتر باشد از افراد مد نظر در خصوص امکان و توانایی انجام کار نظر خواهی شود

[۲۲:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵Alireza manzari,]

اتفاقا پیشنهاد عالی که هدف گروه ها کمک به مدیریت باشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

البته پیشنهاد سرکار خانم دکتر شفیععی هم باید لحاظ شود

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری، [۲۲:۵۰ ۰۲.۱۵.۱۶]

دوستان پیشنهاد میکنم همگی با پیشنهاد جناب سیاوشی موافقت کنیم . مطمئناً در آینده راهکارهایی بهتری پیدا خواهد شد

آقای عددیان، [۲۲:۵۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام و شب بخیر ،خدمت همه دوستان و چناب سیاوشی

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۵۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

میشه لطفا در خصوص سازوکار ارتباطی کمیته ها و اتاق اصلی بیشتر توضیح بفرمایید.

مهندس سیدصدر، [۲۲:۵۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

ان شاءالله مفید واقع گردد

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

سپاسگزارم جناب انصاری

ولی خیلی دوست دارم انتقادات دوستان را هم جویا شوم

مهندس حمید نجف، [۲۲:۵۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

بہتر است خبرنگاران محترم هم به عنوان اعضای اصلی کمیته ها در گروهها مختلف حاضر باشند جناب سیاوشی عزیز

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

سرکار خانم دکتر شفیعی کمیته ها مسوول طرح موضوعات مورد بحث گروه در زمینه تخصصی و همچنین مدیریت مباحث خویش در گروه مادر را به عهده دارند

مهندس فتحی، [۲۲:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

چارت مناسبی است. البته میتواند شروعی خوب باشد و اگر لازم شد با اتکا بر خرد جمعی بهبود و توسعه یابد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی سوال خانم دکتر شفيعي ميتواند مقدار زيادي از علامتهاي سوال را جوابگو باشد

مهندس مختاری, [۲۲:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

اگر کمیته ها قصد مشخص کردن مسیر راه را داشته باشند باید محدود باشند و بنده موافق اعضاء محدود در آنان هستم

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

به نوعی کار را سپردیم دست کاردان

مهندس مختاری, [۲۲:۵۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی در هر صورت به مدیریت کلان شما نیاز داریم

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی نحوه انتخاب ۵ نفر گروهها را هم راهنمایی فرمایید

مهندس حمید نجف, [۲۲:۵۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

من یک نقد دوستانه دارم پیشنهاد میکنم با توجه به ارزش زمان دوستان کمی از تعارفات کم کنند و بیشتر به محتوای موضوعات عنایت کنند

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

حقیر کوچک ترین عضو گروه هستم و آماده خدمتگزاری

[۲۲:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]alireza abdollaifard, [

سلام و شب بخیر خدمت دوستان عزیز گروه

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

بنده جسارتا مسوول کمیته را انتخاب خواهم کرد و مسوول کمیته هم وظیفه انتخاب اعضا را به عهده خواهد داشت

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۷] [۲۲:۵۷]
بنده تازه ان شدم و از مباحث گذشته به اطلاع هستم

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۷] [۲۲:۵۷]
ولي يه پیشنهاد دارم

آقای رحیمی, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۷] [۲۲:۵۷]
سلام جناب عبداللهی فرد

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۸] [۲۲:۵۸]
به نظرم پیشنهاد سرکار خانم دکتر شفیعوی را در کمیته ویژه میتوان محقق کرد

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۸] [۲۲:۵۸]
از انجا که این گروه تونسته در مدت کوتاهی موفق عمل کنه و نظر همه دست اندرکاران این حوزه ها را
به خودش جلب کنه

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۸] [۲۲:۵۸]
به صورت چارت سازمانی عمل بشه

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۹] [۲۲:۵۹]
و اقای سیاوشی عزیز در راس باشه

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۹] [۲۲:۵۹]
و در غیاب ایشان چهار تا معاون باشه تخصص در حوزه های مختلف

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۳:۰۰] [۲۳:۰۰]
و هر معاون هم برای خودش جانشین

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۰]

که همگی بتونن نقش و جاي خالي اقای سیاوشی را ایفا کنند

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۱]

پیشنهاد بنده که فعال حوزه دریایی و بندری هستم در این حوزه
اقایان معین انصاری و فتحي میباشد

[alireza abdollaifard, ۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۲]

البته این فقط نظر بنده هست نظر کل اعضا گروه را میطلبت

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۳]

دوستان انتقادی ندارند؟

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۴]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

بنده جسارتاً مسوول کمیته را انتخاب خواهم کرد و مسوول کمیته هم وظیفه انتخاب اعضا را به عهده
خواهد داشت

آقای رحیمی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۴]

انتقاد به چی جناب سیاوشی؟

مهندس دل قوی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۴]

چارت پیشنهادی آقای سیاوشی منطقی است

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۵]

کلا

محمد سیاوشی, [۰۲.۱۵.۱۶ ۲۳:۰۵]

قطعا انتقادات فراوانی وجود دارد

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس ایرانمنش، [۱۶.۰۲.۱۵:۰۵:۲۳]

جناب سیاوشی اگه صلاح میدونید شروع و مسئول کمیته ها را معرفی بفرمایید، ساختار منطقی و متناسب فعالیت گروه است

[Alireza manzari، ۱۶.۰۲.۱۵:۰۶:۲۳]

برای تسهیل در مدیریت پیشنهاد خوب و اجرایی است

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵:۰۶:۲۳]

معرفی مسولان کمیته ها انشالله ظرف روزهای اتی انجام می شود.

مهندس ایرانمنش، [۱۶.۰۲.۱۵:۰۶:۲۳]

پیشنهاد میشه در فواصل زمانبندی شده ، فعالیت گروه بررسی و آسیب شناسی لازم صورت پذیرد

خانم دکتر شفیعی، [۱۶.۰۲.۱۵:۰۶:۲۳]

نظرتان راجع به عملکرد پایلوت یکی از کمیته ها که امادگی بیشتری دارد و سپس آسیب شناسی چیست

[Alireza manzari، ۱۶.۰۲.۱۵:۰۷:۲۳]

در هر حال برای اداره ساختار نیاز است و در اجرا کاستیها رفع میشود

مهندس دل قوی، [۱۶.۰۲.۱۵:۰۷:۲۳]

قطعا گروه پویا خود را همیشه اصلاح میکند و این چارت و ساختار جدید نشان از پویایی گروه دارد

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵:۰۸:۲۳]

[Forwarded from خانم دکتر شفیعی]

نظرتان راجع به عملکرد پایلوت یکی از کمیته ها که امادگی بیشتری دارد و سپس آسیب شناسی چیست

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس سیدصدر, [۲۳:۰۸ ۱۶.۰۲.۱۵]
میتونه به روند کار انسجام بیشتری ببخشه

آقای رحیمی, [۲۳:۰۹ ۱۶.۰۲.۱۵]
جناب سیاوشی,, پیشنهاد میشود پس از مشخص شدن اعضا کمیته ها، در مورد پیشنهاد خانم دکتر شفیعی هم اندیشی شود

خانم دکتر شفیعی, [۲۳:۱۰ ۱۶.۰۲.۱۵]
ممنون از توجهتون جناب رحیمی

مهندس ایرانمنش, [۲۳:۱۰ ۱۶.۰۲.۱۵]
با جناب رحیمی موافقم

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۱ ۱۶.۰۲.۱۵]
بسیار عالی

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۱ ۱۶.۰۲.۱۵]
ممنون از حضور عزیزان در گفتگوی امشب

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۲ ۱۶.۰۲.۱۵]
و پایان گفتگوی امشب را اعلام میکنم

مهندس سیدصدر, [۲۳:۱۲ ۱۶.۰۲.۱۵]
جناب سیاوشی لطفا یک جمع بندی داشته باشید

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۲ ۱۶.۰۲.۱۵]
از همه سروران ممنون و سپاسگزارم

مهندس دل قوی, [۲۳:۱۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

کلیه دوستان و عزیزان خسته نباشید

مهندس مختاری, [۲۳:۱۲ ۱۶.۰۲.۱۵]
تشکر و شب بر همه دوستان خوش

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۳ ۱۶.۰۲.۱۵]
جمع بندی امشب کاملاً مشخص بود

مهندس فتحی, [۲۳:۱۳ ۱۶.۰۲.۱۵]
با تشکر از مشارکت سروران تشکر و خسته نباشید به جناب سیاوشی به همه شب بخیر عرض
میکنم

خانم دکتر شفیعی, [۲۳:۱۳ ۱۶.۰۲.۱۵]
شب همه عزیزان بخیر و تشکر ویژه از مدیر محترم گروه

مهندس ایرامنش, [۲۳:۱۴ ۱۶.۰۲.۱۵]
تشکر فراوان از دوستان

آقای رحیمی, [۲۳:۱۴ ۱۶.۰۲.۱۵]
و تشکر فراوان از جناب سیاوشی و درود فراوان بر همه عزیزان... شب همگی بخیر..

مهندس معین انصاری, [۲۳:۱۴ ۱۶.۰۲.۱۵]
شب همه عزیزان بخیر و خوشی ممنون از همگی برای مشارکت در بحث امشب که خیلی امیدوار
کننده بود

مهندس سیدصدر, [۲۳:۱۶ ۱۶.۰۲.۱۵]
علی القاعده به عنوان تکمیل بحث ، خیلی خوبه که در یک پاراگراف جنابعالی که قبول زحمت نمودید
تصمیمات و هر آنچه که خروجی جلسه هست درج بشه ، البته ما برای نظر مدیر احترام قائل هستیم
، شاد و پیروز باشید

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۱۷]

دوستان عزیز که تا کنون حتی یک پیام هم در گروه نگذاشتند و حتی در نظر سنجی امشب هم شرکت نکردند امیدوارم بدانند کلیه مشارکت ها با دقت بسیار زیادی رصد می شود .

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۲۱]

در پناه خدای بزرگ و مهربان باشید

مهندس ملایری, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۲۲]

آرزوی شب آرام و خوبی برای همگی دارم
در پناه خدا باشید

مهندس شهرستانی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۲۷]

با تشکر از جناب سیاوشی . بنظرم حجم مطالب کمتر و کوتاه تر ارسال شود و دوم اینکه فقط به مطالب اصلی و از سلام و تبریک و غیره در بخش اختصاصی صورت گیرد

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۲۹]

سپاس از توجهتون

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۲۹]

شب آرامی برای همه عزیزان ارزومندم

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۲۹]

تا فرصتی دوباره خدا یار و نگهدارتان باد

زهرا اخلاقی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۳۰]

همچنین؛ شب خوش

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مهندس باقری، [۱۶۰۲۰۱۵:۳۳:۳۳]

با سلام و شب بخیر و خسته نباشید، خوشحالم تداوم فعالیت گروه مورد اجماع قرار گرفته، علاوه بر اون تخصصی تر شدن کارگروه ها هم خیلی مفید خواهد بود، فقط پیشنهادم اینه که در کارگروه های تخصصی از تخصص دیگر هم افراد حضور داشته باشن، مثلا کارگروه دریایی متخصص ریلی هم داشته باشه، شنیدن صدای ناظران بیرونی کمک بزرگیه، چون به هر حال مباحث داخلی مثلا دریایی ها بین خودشون تقریبا روشنه اما از دید یک مثلا فعال ریلی میتونه جنبه جدیدی شناسایی بشه... متشکرم

مهندس فتحی، [۱۶۰۲۰۱۵:۴۴:۳۳]

امید است با طرح مباحث مفید و موثر مشارکت سروران خاموش به حداکثر برسد که این امر با مدیریت صبورانه و هوشمندانه ی جناب سیاوشی محقق خواهد شد

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵:۴۵:۳۳]

نکته ای فراموش کردم اعلام کنم و ان این است که با توجه به چارت جدید ضمن عذرخواهی از همه عزیزان و سروران ارجمند به اطلاع میرسانم کمیته های موجود منحل و کمیته جدید با مشخصات مذکور ایجاد خواهند شد.

مجددا از همه اعضا این کمیته عذرخواهی میکنم و جسارت بنده را به بزرگی خویش ببخشند.

خانم خاکزاد، [۱۷۰۲۰۱۵:۱۴:۰۹]

سلام خدمت دوستان و اساتید گرامی

جناب سیاوشی ،

این گروه با توجه به ترکیب اعضای محترم، مطالب مورد بحث و پیگیریها و دلسوزی جنابعالی، هم برای دوستان در حوزه های سیاستگذاری و تصمیم گیری کلان، هم برای فعالین صنفی و هم برای دوستان فعال در بخش های خدمات مرتبط، بسیار ارزشمند و قابل تامل است.

شخصا با توجه به اینکه برگزارکننده نمایشگاه موضوعی و مرتبط با این حوزه هستم تمام مطالب را پیگیری میکنم و امیدوارم با تداوم فعالیت حرفه ای گروه، شاهد نتایج مثبت و اثرگذار در این صنعت باشیم.

با تشکر از همه زحمات شما

فصل پنجم :

اعضاء و قوانین

و چارت گروه

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

مشخصات اعضاء محترم گروه حمل و نقل لجستیک بر اساس حروف الفباء :

جناب آقای مهندس افضلی مدیر محترم بخش حمل و نقل ریلی مجموعه گل گهر

جناب آقای مهندس فاتحی رئیس محترم منطقه ویژه و سرمایه گذاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

جناب آقای احمدی زاده رئیس محترم کانون شرکت های حمل و نقل جاده ای کالای کشور

جناب آقای آقابابایی مدیر محترم امورمالی هلدینگ توکا فولاد

جناب آقای پناهی معاونت محترم توسعه بازار و مطالعات اقتصادی بورس کالای ایران

جناب آقای چلوئی مدیرعامل محترم موسسه مهتاب (موسسه هماهنگی مراکز اسقاط و بازیافت خودروی کشور)

جناب آقای دکتر ابوطالبی رئیس محترم دانشکده حمل و نقل دانشگاه اصفهان

جناب آقای دکتر احدی مشاور محترم سازمان مدیریت صنعتی کشور در زمینه حمل و نقل و عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت

جناب آقای دکتر اسدی مدیرعامل محترم شرکت حمل و نقل شیب و استاد دانشگاه

جناب آقای دکتر اسماعیلی عضو محترم هیات علمی دانشگاه نیروی انتظامی دانشکده پلیس راه و فرمانده سابق پلیس راه کشور

جناب آقای دکتر افقهی معاون محترم اسبق وزیر صنعت ، معدن ، تجارت و رئیس سازمان توسعه تجارت ایران

جناب آقای دکتر آبایی قائم مقام محترم معاونت اموربندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی کشور

جناب آقای دکتر بابایی کارشناس محترم حوزه حمل و نقل ریلی

جناب آقای دکتر باقری مشاور محترم وزیر راه و شهرسازی و عضو هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت

جناب آقای دکتر بامیری رایزن محترم بازرگانی ایران در هند

جناب آقای دکتر پورسید آقای مدیرعامل محترم راه آهن جمهوری اسلامی ایران

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای دکتر توکلی کاشانی عضو محترم هیئت علمی دانشگاه علم و صنعت و رییس پژوهشگاه ایمنی کاربردی این دانشگاه

جناب آقای دکتر جاوید راد دارای دکترای حمل و نقل و لجستیک و استاد محترم دانشگاه

جناب آقای دکتر جعفرپور مدیرکل محترم حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداری های کشور و استاد دانشگاه

جناب آقای دکتر جلالی مدیرعامل محترم شرکت نمایشگاهی نماگر

جناب آقای دکتر جهاننیده معاونت محترم توسعه مدیریت و منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی کشور

جناب آقای دکتر جهانگیری نایب رئیس محترم اتاق بازرگانی تهران

جناب آقای دکتر جعفرودی از مدیران محترم ارشد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای دکتر حاج ابراهیمی کارشناس ارشد برنامه ریزی مجتمع گل گهر و استاد محترم دانشگاه

جناب آقای دکتر حاجی ابراهیمی رئیس محترم هیئت مدیره شرکت سروش آسمان و استاد دانشگاه

جناب آقای دکتر حجاززاده کارشناس محترم اقتصاد حمل و نقل و استاد دانشگاه

جناب آقای دکتر خاکساری عضو محترم هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی و متخصص حوزه حمل و نقل و ترافیک

جناب آقای دکتر دانشمند رئیس محترم فدراسیون حمل و نقل ایران

جناب آقای دکتر دغاغله مدیرکل محترم دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای دکتر ذبیحی استاد محترم دانشگاه در حوزه حمل و نقل هوایی

جناب آقای دکتر سرایی مدیر کل محترم تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی کشور

جناب آقای دکتر سرهنگ خوشبخت رییس محترم اداره پژوهش پلیس راهور و مدرس دانشگاه

جناب آقای دکتر سلیمانی مدیر محترم گروه پژوهش های لجستیک و زنجیره تامین موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی و سردبیر ماهنامه علمی تخصصی لجستیک و زنجیره تامین

جناب آقای دکتر سیاح مدیر محترم گروه اقتصاد شبکه اول صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای دکتر شهبازی پژوهشگر محترم بخش حمل و نقل مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام

جناب آقای دکتر صالحیان مشاور محترم رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای دکتر طیبی مدیر محترم قطب اقتصاد بین الملل پژوهشکده اقتصاد دانشگاه اصفهان

جناب آقای دکتر عابدی فعال محترم اقتصادی و کارآفرین

جناب آقای دکتر عشقی نژاد مدیرعامل محترم شرکت سرمایه گذاری ایرانیان

جناب آقای دکتر غنجدی مدیرعامل محترم کشتیرانی خزر

جناب آقای دکتر فتحعلی استاد محترم دانشگاه امیرکبیر در زمینه حمل و نقل

جناب آقای دکتر فرنام مشاور محترم رئیس سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور

جناب آقای دکتر فقیهی مدیرکل محترم دفتر مطالعات فناوری های نوین مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

جناب آقای دکتر قنبری رییس محترم اداره بنادر و دریانوردی جزیره کیش

جناب آقای دکتر مانکاساریان فعال و طراح محترم سیستم های هوشمند حمل و نقل

جناب آقای دکتر میرآبادی عضو محترم هیئت علمی دانشکده راه آهن

جناب آقای دکتر نجفی رئیس محترم گروه برنامه ریزی زیر ساخت حمل و نقل ریلی شرکت راه آهن ج.ا.ا.

جناب آقای دکتر نظری معاونت محترم شرکت پخش رازی و استاد دانشگاه

جناب آقای دکتر همتی مدیر عامل محترم شرکت پویشگران مدیریت فرانگر

جناب آقای دکتر یوسفی استاد محترم دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

جناب آقای رحیمی مسئول محترم نمایندگی حمل و نقل و پایانه ها در شهرستان مبارکه

جناب آقای رستمیان مدیرکل محترم هوانوردی شرکت فرودگاه های کشور

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای رضازاده رایزن محترم بازرگانی ایران در عراق

جناب آقای شریعت مدار تهرانی مدیرکل محترم روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای شریفی مطلق کارشناس محترم حمل و نقل و مشاور نماینده محترم مردم میاندوآب ، تکاب و شاهین دژ در مجلس شورای اسلامی

جناب آقای طاهری مدیریت محترم هلدینگ حمل و نقل شرکت احیا سپاهان

جناب آقای طاهری مهر رایزن محترم بازرگانی جمهوری اسلامی ایران در عمان

جناب آقای عبدالخانی مدیر محترم میز کشورهای حوزه خلیج فارس در سازمان توسعه تجارت ایران

جناب آقای عبدالخانی مدیر محترم میز کشورهای حوزه خلیج فارس در سازمان توسعه تجارت ایران

جناب آقای عبدالهی فرد مدیر عامل محترم خط کشتیرانی پاسارگاد

جناب آقای عددیان فعال محترم در حوزه حمل و نقل بین المللی بخش خصوصی

جناب آقای علیاری مشاور محترم مدیرعامل شرکت هواپیمائی ماهان

جناب آقای غروی مدیر عامل محترم جمعیت طرفداران ایمنی راه ها

جناب آقای قراملکی فعال محترم در حوزه حمل و نقل بین المللی بخش خصوصی

جناب آقای کاپیتان احمدی نسب مدیر محترم کشتیرانی هوپاد دریا (کشتیرانی جمهوری اسلامی) شعبه بوشهر

جناب آقای کاپیتان اسلامی مدیر عامل محترم شرکت خدمات نمایندگی هوپاد دریا و نماینده ناوگان ملی در کل بنادر جنوبی

جناب آقای کاپیتان تیمورتاش دبیرکل محترم اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای کاپیتان کشاورز رئیس محترم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

جناب آقای کاپیتان مرادی عضو محترم هیئت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای کاپیتان میرانی مدیرعامل محترم شرکت کشتیرانی ساحل داران

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای محمد طاهری سردبیر محترم هفته نامه تجارت فردا و سایت تحلیلی اقتصاد نیوز و مدیر روابط عمومی اتاق بازرگانی تهران

جناب آقای مختاری کارشناس و فعال محترم حوزه حمل و نقل دریایی

جناب آقای مهندس ابرادات حجازی مدیر محترم گروه آمار و فن آوری اطلاعات شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس ابراهیم پور کارشناس محترم بازرگانی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس احمدی مدیرکل محترم بازرگانی و بازاریابی راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس ارباب زاده معاونت محترم بهره برداری و سرپرست معاونت خرید مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس ارزانی معاونت محترم تکنولوژی مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس اسلامی معاونت محترم امور بندری و مناطق آزاد و ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی کشور

جناب آقای مهندس افصحی کارشناس محترم امور بین الملل بورس کالای ایران

جناب آقای مهندس اکبری معاونت محترم فروش و بازاریابی شرکت فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس اکرمیان عضو محترم هیئت مدیره شرکت فرودگاه های کشور

جناب آقای مهندس آذرنوش معاونت محترم بازرگانی و عضو هیئت مدیره شرکت حمل و نقل خلیج فارس

جناب آقای مهندس آشوری مدیر محترم مرکز راه های کشور سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

جناب آقای مهندس آقاجانی مدیرعامل محترم شرکت فولاد هرمزگان

جناب آقای مهندس آیتی معاون محترم دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران

جناب آقای مهندس باقری کارشناس ارشد محترم مدیریت بنادر

جناب آقای مهندس باقری نائب رئیس محترم کانون انجمن های صنفی موسسات و شرکت های حمل و نقل داخلی کالای کشور و رئیس کانون استان اصفهان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای مهندس باقریان فعال محترم در حوزه فناوری اطلاعات حمل و نقل جاده ای

جناب آقای مهندس بخشی مدیرکل محترم دفتر حوزه مدیر عامل روابط عمومی و ارزیابی عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی کشور

جناب آقای مهندس برخوردار مدیرعامل محترم شرکت حمل و نقل جاده ای سوربن ترابر

جناب آقای مهندس بشیری معاون محترم شرکت ریل پرداز سیر

جناب آقای مهندس بنازاده مدیر محترم حمل و نقل جاده ای مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس بنچاری معاون محترم عملیات اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

جناب آقای مهندس بهمن زاده از مدیران محترم سابق سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای مهندس پرورش مدیرعامل محترم شرکت توکاریل

جناب آقای مهندس پوربصیر مدیرعامل محترم صندوق پس انداز کارکنان راه آهن ج.ا.ا.

جناب آقای مهندس پورسعیدی مدیرعامل محترم شرکت جوان سیر ایثار

جناب آقای مهندس پورسیدآفایی فعال محترم در حوزه بورس کالا

جناب آقای مهندس تیموری مدیرعامل محترم شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی

جناب آقای مهندس جداری مدیرعامل محترم شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی ساحل بیکران آریا

جناب آقای مهندس جعفری طهرانی عضو محترم هیئت مدیره انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان سنگ آهن ایران

جناب آقای مهندس جعفری قائم مقام محترم شعبه بوشهر شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

جناب آقای مهندس جلالی فعال محترم در حوزه فناوری اطلاعات دریایی و بندی

جناب آقای مهندس جمال ارونقی مدیرکل محترم گمرک بندر شهید رجایی هرمزگان

جناب آقای مهندس جهانبخش مدیر محترم شبکه تجاری متال بازار

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای مهندس جهرمی معاونت محترم راهبری و امورگمرکی شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی
ایران

جناب آقای مهندس چراغی معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

جناب آقای مهندس چلوئی مدیرعامل محترم موسسه مهاب (موسسه هماهنگی مراکز اسقاط و بازیافت
خودروی کشور)

جناب آقای مهندس حاجی پور مدیرکل محترم تشکل های اقتصادی اتاق ایران

جناب آقای مهندس حبیبی دبیر محترم سابق انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان سنگ آهن ایران

جناب آقای مهندس حدادی مشاور محترم توانمند سازی تشکل های اقتصادی

جناب آقای مهندس حمداللهی معاون محترم دفتر حمل و نقل حمل و نقل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل
جاده ای کشور

جناب آقای مهندس حیدری مدیر محترم پروژه سامانه کانتینری سازمان بنادر CCS

جناب آقای مهندس خدیوی مدیر محترم فروش مجتمع فولاد مبارکه

جناب آقای مهندس خرم وزیر محترم سابق راه و ترابری

جناب آقای مهندس خناری کارشناس محترم دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران

جناب آقای مهندس خوانساری رئیس محترم اتاق بازرگانی تهران

جناب آقای مهندس خوش نیت سرپرست محترم اداره کل امور مناطق ، بازاریابی و سرمایه گذاری سازمان بنادر
و دریانوردی کشور

جناب آقای مهندس خوشرو استاد محترم دانشگاه و کارشناس ارشد حوزه ریلی

جناب آقای مهندس داجمر رییس محترم هیئت مدیره و مدیرعامل محترم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس دشتانی مدیرکل محترم دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران

جناب آقای مهندس ذهیون مدیریت محترم خبرگزاری تین نیوز و هفته نامه حمل و نقل

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای مهندس راستاد مدیرکل محترم بنادر و دریانوردی استان بوشهر

جناب آقای مهندس رجبی معاون محترم مدیرکل دفتر تشکیلات و روش های راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس رحام تحلیلگر ارشد و کارشناس محترم امور گمرک و تجارت فرامرزی

جناب آقای مهندس رحمانی معاون محترم برنامه ریزی دفتر برنامه ریزی و بودجه وزارت راه و شهر سازی

جناب آقای مهندس رحمانی مدیرکل محترم اداره حمل و نقل جاده ای استان لرستان

جناب آقای مهندس رضاپور مدیرعامل محترم شرکت ورق های رنگی تاراز

جناب آقای مهندس رضایی کارشناس محترم بازرگانی اداره کل راه آهن استان اصفهان

جناب آقای مهندس رضایی مدیر محترم خرید مواد اولیه شرکت ذوب آهن اصفهان

جناب آقای مهندس رهبری رئیس محترم اداره بورس شرکت فولاد مبارکه

جناب آقای مهندس زواری کیا رئیس محترم اداره امور بین الملل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

جناب آقای مهندس زینلی معاون فنی سیر و حرکت و ناوگان اداره کل راه آهن استان کرمان

جناب آقای مهندس سخایی مدیریت محترم امور مالی شرکت توکا ریل فولاد مبارکه

جناب آقای مهندس سروشی مدیر محترم امور شرکت های هلدینگ آتیه فولاد

جناب آقای مهندس سعادت معاونت محترم نوسازی ناوگان ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور

جناب آقای مهندس سعیدنژاد مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی

جناب آقای مهندس سعیدنژاد مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی

جناب آقای مهندس سلحشور فعال محترم بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل جاده ای

جناب آقای مهندس سید شریف حسینی عضو محترم هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی و نماینده مردم

شریف اهواز

جناب آقای مهندس سید صدر مدیر محترم پرتال جامع اطلاعات تخصصی صنعت حمل و نقل

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای مهندس سید وکیلی عضو محترم هیئت علمی پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

جناب آقای مهندس سیف مدیر کل محترم سابق دفتر برنامه ریزی تأمین ، توزیع و تنظیم بازار وزارت صنعت ،
معدن و تجارت

جناب آقای مهندس شبیر فعال محترم در حوزه فناوری اطلاعات حمل و نقل

جناب آقای مهندس شریعتی سردبیر محترم هفته نامه حمل و نقل

جناب آقای مهندس شریف پور عضو محترم هیئت مدیره شرکت حمل و نقل خلیج فارس

جناب آقای مهندس شریفی مدیر عامل محترم موسسه رده بندی آسیا در حوزه کشتیرانی

جناب آقای مهندس شفیع نادری کارشناس ارشد محترم حمل و نقل ریلی

جناب آقای مهندس شفیع مدیرکل محترم آموزش و روابط عمومی اسبق راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس شمخانی عضو محترم هیئت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای مهندس شیروانی مدیریت محترم شعبه بندر امام شرکت گلف اجنسی

جناب آقای مهندس صادقی معاون محترم دفتر برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

جناب آقای مهندس صافی دبیر محترم کمیسیون ها و تشکل های اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان

جناب آقای مهندس صدرالله بمانا معاونت محترم توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
کشور

جناب آقای مهندس ضوئی مدیر محترم فروش و بازاریابی شرکت دانیلی ایتالیا در ایران

جناب آقای مهندس طاهر زاده معاون فنی شرکت حمل و نقل ریلی رجا

جناب آقای مهندس طاهری زاده نائب رئیس محترم انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران

جناب آقای مهندس طاهری مدیر محترم محصولات مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس طاهری مدیرکل محترم کترینگ هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای مهندس عرب اول استاد محترم دانشگاه و کارشناس ارشد سازمان بنادر و دریانوردی

جناب آقای مهندس عظیمی مشاور محترم مدیرعامل شرکت آلومینیوم ایران (ایرالکو)

جناب آقای مهندس علی دل قوی رئیس محترم ناوگان اداره کل راه آهن کرمان

جناب آقای مهندس غلامی معاونت محترم اجرایی شرکت خدمات دریایی و بندری کاوه شعبه بندر امام خمینی

جناب آقای مهندس فاضلی مسئول محترم واحد ترخیص کالای مجتمع فولاد مبارکه

جناب آقای مهندس فتاحی معاون محترم دفتر فنی و امور پیمانها سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای مهندس فتحی پژوهشگر و تحلیلگر محترم در حوزه سیستم های لجستیک

جناب آقای مهندس فراهانی فعال محترم در حوزه حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

جناب آقای مهندس فرجی رئیس محترم اسبق شبکه اول صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس فردحسینی مدیر محترم بازرگانی شرکت ایران خودرو دیزل

جناب آقای مهندس قاسمی نژاد رییس محترم اداره مسافر اداره کل حمل و نقل استان خراسان شمالی، مدیر گروه رشته حمل و نقل

جناب آقای مهندس قیافه رئیس محترم انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان سنگ آهن ایران

جناب آقای مهندس کامیاب مدیرعامل محترم شرکت کشتیرانی گلف اجنسی ایران

جناب آقای مهندس کرمی از مدیران محترم واحد روابط عمومی مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس کریمی مدیرکل محترم اسبق فناوری اطلاعات سازمان بنادر و دریانوردی

جناب آقای مهندس کشاورزبان کارشناس محترم برنامه ریزی حمل محصولات مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس کلهر کارشناس محترم سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو)

جناب آقای مهندس کیوان مدیر محترم تجارت خارجی گروه صنعتی پیروز پایور سپاهان

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای مهندس کیوانداریان از مدیران محترم بخش خصوصی حمل و نقل جاده ای

جناب آقای مهندس محمدی مدیر محترم تأمین و تدارک مجتمع گل گهر سیرجان

جناب آقای مهندس محمدی مدیرکل محترم سیر و حرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس مختاری عضو محترم هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و رئیس هیئت مدیره گروه کشتیرانی
لنکا

جناب آقای مهندس مداح مدیر کل محترم دفتر فن آوری اطلاعات و ارتباطات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده
ای کشور

جناب آقای مهندس مرادی معاون محترم دفتر حمل و نقل روستایی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
کشور

جناب آقای مهندس مردانی رئیس محترم انجمن ریلی استان مرکزی

جناب آقای مهندس مروارید استاندار محترم استان ایلام

جناب آقای مهندس مسعود ابکا مدیرعامل محترم اسبق ذوب آهن اصفهان و از موسسان بورس کالای ایران

جناب آقای مهندس معین انصاری عضو محترم هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و رئیس هیئت مدیره شرکت کالای
سریع

جناب آقای مهندس مقدم معاون محترم دفتر حمل و نقل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای مهندس ملکی صادقی معاون محترم حمل و نقل اداره کل حمل و نقل و پایانه های استان لرستان

جناب آقای مهندس ملکی مدیرعامل محترم هلدینگ آتیه فولاد وابسته به مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس ممتاز مدیریت محترم خرید مواد اولیه و انرژی مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس منصوری مدیریت محترم حمل و نقل کارخانه سیمان ساروج

جناب آقای مهندس منطری معاونت محترم سابق هوانوردی و امور بین الملل سازمان هواپیمایی کشور و عضو
شورای انجمن علمی حمل و نقل هوایی ایران

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

جناب آقای مهندس مهدی ایرانمنش دبیر محترم جامعه خلبانان ایران و مدیر انجمن ملی پرواز و رییس هیئت مدیره فرودگاه خصوصی و گردشگری کرمان

جناب آقای مهندس مهدیان زاده مدیرعامل محترم اسبق شرکت فولادریل جنوب

جناب آقای مهندس مهرانی مدیرعامل محترم شرکت حمل و نقل تندر ایرانیان

جناب آقای مهندس مهربان نائب رئیس محترم سندیکای لوله و پروفیل فولادی ایران

جناب آقای مهندس موسوی نژاد رئیس محترم انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

جناب آقای مهندس میر شفائی کارشناس محترم حمل و نقل ریلی

جناب آقای مهندس میرزایی مشاور محترم مدیرعامل بورس کالای ایران

جناب آقای مهندس نادری رییس محترم اداره ایمنی و ترافیک اداره کل حمل و نقل جاده ای استان لرستان

جناب آقای مهندس نجفی معاون محترم بین الملل اداره کل بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس نعمت بخش دبیر محترم انجمن خودروسازان ایران

جناب آقای مهندس هادی مدیرعامل محترم شرکت آسیا سیر ارس

جناب آقای مهندس هدایتی مدیرکل محترم ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای مهندس وامق کارشناس ارشد محترم حمل و نقل ریلی

جناب آقای مهندس یحیایی رئیس محترم اداره آموزش بندر بوشهر

جناب آقای نجف کارشناس محترم حوزه حمل و نقل هوایی

جناب آقای هاشم خانی محقق و پژوهشگر محترم اقتصاد اجتماعی

جناب آقای وفائی مشاور و مدرس محترم توانمندسازی نیروهای انسانی در زمینه فروش و ارتباطات

جناب آقای یوسفی روزنامه نگار محترم نشریه تجارت فردا و کارشناس حوزه لجستیک

سرکار خانم اخلاقی فعال محترم اقتصادی در حوزه مواد پتروشیمی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

سرکار خانم بیرانوند سردبیر محترم سایت مانا

سرکار خانم حسینی خبرنگار محترم روزنامه دنیای اقتصاد

سرکار خانم دکتر امیرآبادی استاد محترم دانشگاه در زمینه روانشناسی صنعتی و مشاور توانمند سازی سازمانی و هوش هیجانی

سرکار خانم دکتر خاکزاد مدیر عامل محترم شرکت آرانو

سرکار خانم دکتر شفیعی مدیر محترم گروه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی داخلی موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی

سرکار خانم دکتر شهبابی از مدیران محترم سازمان منطقه آزاد کیش

سرکار خانم دکتر عبدی متخصص روانشناسی بالینی و مشاور سازمان ها در جهت ارتقا بهره وری و رهبری سازمان

سرکار خانم دکتر قربانی استاد محترم دانشگاه در زمینه بازرگانی و تجارت بین الملل

سرکار خانم روستا خبرنگار محترم خبرگزاری تین نیوز

سرکار خانم سوسن حسنی دخت مجری و گوینده خبر صدا و سیما ج.ا.ا.

سرکار خانم صالح خبرنگار محترم خبرگزاری معدن 24

سرکار خانم صالحی کارشناس محترم اتاق فکر ریلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران

سرکار خانم غلامی کارشناس و تحلیلگر محترم بازار سرمایه

سرکار خانم فاریابی مدیر محترم ایمنی و ترافیک اداره کل حمل و نقل جاده ای استان آذربایجان غربی

سرکار خانم کاظمی فعال محترم در حوزه رسانه

سرکار خانم مهندس دانایی کارشناس محترم بیمه

سرکار خانم مهندس زنگنه مدیر محترم فروش و بازاریابی شرکت فولاد اکسین اهواز

سرکار خانم مهندس سیف نیا معاون محترم اقتصاد حمل و نقل مرکز آموزش و تحقیقات شرکت راه آهن جمهوری اسلامی

سرکار خانم مهندس مفاخری مدیر محترم پایگاه مدیران ایران

سرکار خانم مهندس میرمیری کارشناس ارشد محترم سازمان توسعه تجارت ایران

سرکار خانم مهندس هومانی مدیرعامل محترم شرکت تک پنجره فعال در بخش IT حوزه حمل و نقل

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

قوانین گروه تخصصی حمل و نقل و لجستیک :

قانون اول :

به عقاید ، تفکرات و باورهای یکدیگر احترام بگذاریم و نظراتی را که قبول نداریم به هیچ وجه با توهین ، کنایه یا رفتار نامناسب پاسخ ندهیم .

قانون دوم :

در این گروه فقط مطالب علمی و تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک مورد بحث و گفتگو قرار می گیرد و لاغیر و خواهشمند است مطالب غیر مرتبط با این حوزه را در این گروه قرار ندهیم .

قانون سوم :

اساس و بنیان کار این گروه تقویت و پرورش روح کارهای تیمی در جهت خدمت به صنعت حمل و نقل و لجستیک و اقتصاد کشور است و همه اعضاء با ورود و حضور در گفتگوها به تبادل فکر و اندیشه و تقویت بنیان کار تیمی به ما در این راستا کمک کنند .

قانون چهارم :

انتقادی که مبتنی بر اخلاق و احترام نباشد حکم تخریب را دارد و در این گروه به هیچ وجه و تحت هیچ شرایطی تخریب افراد و شخصیت های احزاب ، نهادها ، سازمان ها و امثالهم جایگاهی ندارد و آن انتقاد حتی اگر درست و وارد هم باشد ، مردود و لایسمع است .

قانون پنجم :

به هیچ وجه و تحت هیچ شرایطی وارد مباحث سیاسی و غیر تخصصی و غیر مرتبط با فلسفه وجودی گروه نشویم و از شخصیت ها و مسئولین با هدف تمجید یا تخریب نام نبریم .

قانون ششم :

ما در این گروه به هیچ وجه به دنبال شناسائی یا نام بردن از مقصر یا مقصران نیستیم و فقط به دنبال گفتگو و تعامل سازنده و اثربخش ، تبادل افکار و نظرات و ارائه راهکارهای عملی در خصوص مسائل و مشکلات حوزه حمل و نقل و لجستیک در یک فضای کاملا علمی و تخصصی مبتنی بر اخلاق و احترام هستیم .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

قانون هفتم :

گفتگوهای خصوصی و دو نفره را در گروه انجام ندهیم .

قانون هشتم :

زمانی که بحث و موضوع مشخصی در جریان است فقط در همان زمینه گفتگو کنیم و پیام بگذاریم و با طرح موضوعات غیر مرتبط از بحث جاری خارج نشویم ، همچنین در این گروه موضوعات مورد بحث از قبل توسط مسئول گروه مشخص و اطلاع رسانی می شوند و اگر عزیزی موضوع خاصی مد نظرش بود از قبل با مسئول گروه هماهنگی کند ، قراردادن اخبار و اطلاعات مربوط به حوزه فعالیت گروه به انضمام لینک خبر در گروه بلامانع است .

قانون نهم :

این گروه صرفاً یک گروه علمی و تخصصی است و لاغیر و تأکید می شود هیچ عضوی تحت هیچ شرایطی کارهای تبلیغاتی حزبی ، جناحی ، صنفی ، اقتصادی ، سیاسی و امثالهم را در این گروه انجام ندهد و به حقوق دیگران احترام بگذارد .

قانون دهم :

لطفاً به پیام ، درخواست یا دعوت اشخاصی که نمی شناسید پاسخ ندهید و همچنین برای اعضای که نمی شناسید نیز هیچ پیام ، درخواست یا دعوتی ارسال نشود .

قانون یازدهم :

به لحاظ احترام نهادن به دیگران لطفاً به جای شماره همراه یا حروف مخفف ، نام و نام خانوادگی کامل خویش را بگذاریم .

قانون دوازدهم :

بدون هماهنگی با مسئول گروه به هیچ وجه عزیزی را به گروه دعوت نکنیم چون در غیر اینصورت عزیز دعوت شده به گروه توسط مسئول گروه حذف خواهند شد و کلیه دعوت ها بایستی فقط از سوی مسئول گروه صورت پذیرد .

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

قانون سیزدهم :

به لحاظ حفظ نشاط و پویایی گروه و همچنین افزایش کیفیت مطالب و مباحث گروه در فواصل زمانی مشخص توسط مسئول گروه پایش خواهد شد و از این جهت میزان مشارکت اعضاء در گفتگوها بسیار مهم و موثر است .

قانون چهاردهم :

موضوعات گفتگوها در این گروه تماماً باید بر اساس منافع و مصالح ملی انتخاب و مورد بحث و تبادل نظر قرار گیرند و لاغیر .

رعایت کلیه قوانین و مقررات فوق برای بنده و کلیه اعضاء محترم لازم و ضروری است و انشالله همه ما در این گروه منشاء خیر و برکت باشیم برای کشور عزیزمان ، همچنین این گروه از 6 زیر گروه تخصصی تحت عنوان کمیته های حمل و نقل جاده ای ، ریلی ، دریایی ، هوایی ، کمیته لجستیک و زنجیره تأمین و کمیته هماهنگی و برنامه ریزی بهره مند است .

رعایت قوانین گروه = احترام به حقوق اعضاء

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

دستورالعمل کمیته های تخصصی گروه حمل و نقل و لجستیک :

اهداف تشکیل کمیته ها :

- مشارکت در مدیریت گروه حمل و نقل و لجستیک به صورت کاملاً علمی و تخصصی و افزایش سطح کمی و کیفی مباحث .
- ایجاد پشتوانه علمی و تخصصی برای گفتگوهای گروه .
- استفاده بهتر و بیشتر از دانش و توان متخصصان در قالب کار تیمی .

وظایف کمیته ها :

- مشورت و گفتگو در خصوص مشکلات و چالش های حوزه تخصصی کمیته و تهیه موضوع گفتگوها جهت طرح در گروه اصلی .
- مسئولین کمیته ها گفتگوهای مربوط به حوزه خود در گروه اصلی را مدیریت خواهند کرد .
- ارائه مشورت و راهنمایی لازم به مدیر گروه .
- تحلیل و بررسی گفتگوهای صورت گرفته در گروه اصلی توسط کمیته ها.
- وظیفه کمیته هماهنگی و برنامه ریزی تعامل ، مشورت ، نظارت و بررسی عملکردها و گفتگوها ، برنامه ریزی و سیاست گذاری و در صورت نیاز برگزاری جلسات حضوری می باشد .
- مسئولان کمیته ها پس از تهیه و تصویب موضوع گفتگو ، موضوع را به مدیر گروه اعلام میکنند و از زمان گفتگوی کمیته خود مطلع خواهند شد .

ترکیب کمیته ها :

- هر کمیته از 5 عضو تشکیل می شود .
- اعضا کمیته ها باید از اعضا گروه انتخاب شوند .
- مسئول هر کمیته توسط مدیر گروه انتخاب می شود .
- انتخاب اعضا هر کمیته به عهده مسئول کمیته مربوطه است .
- کمیته هماهنگی و برنامه ریزی متشکل از مدیر گروه ، مسئولان کمیته ها و اعضا مدعو است .

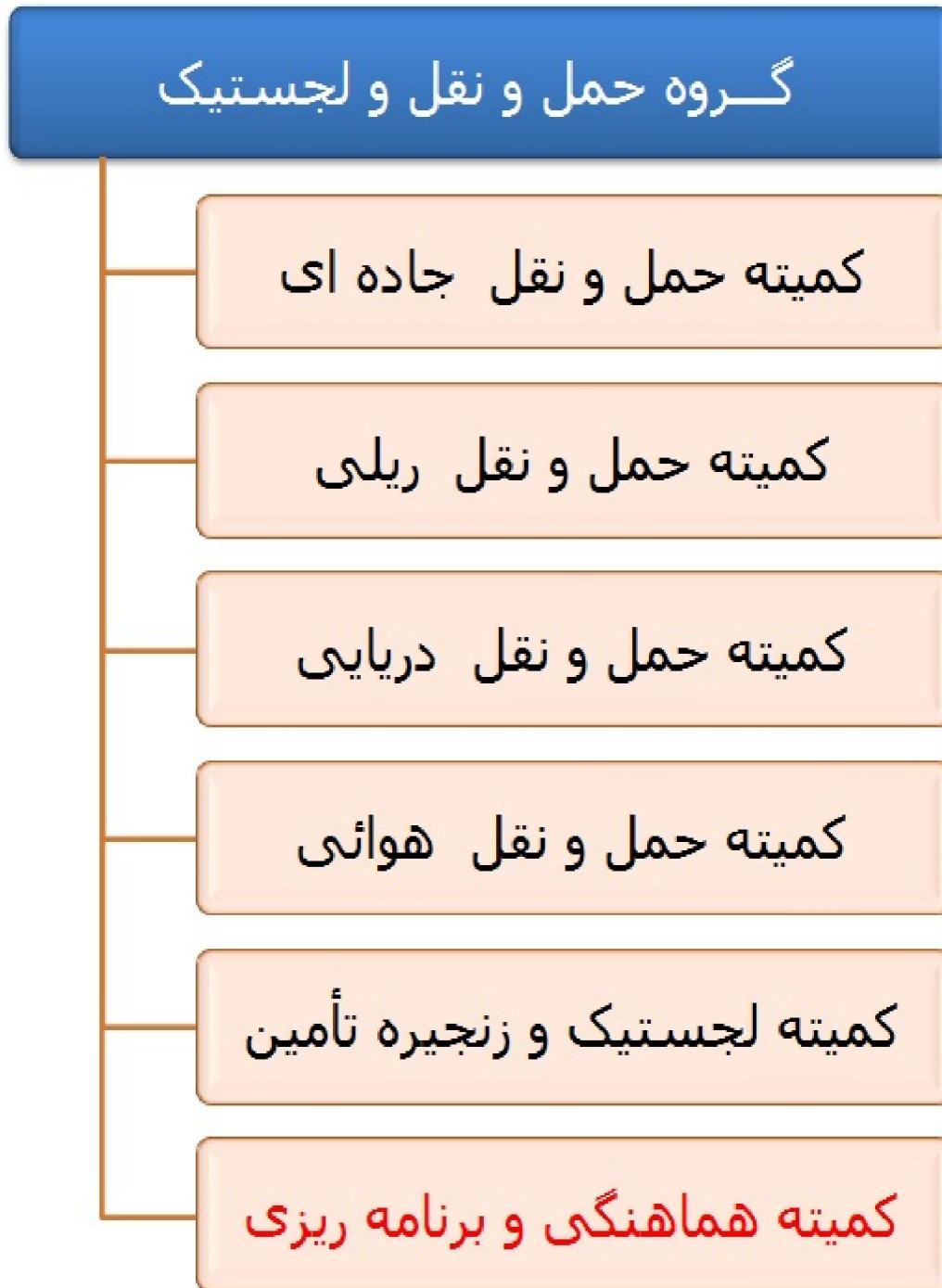
قوانین کمیته ها :

- کمیته ها تابع قوانین گروه حمل و نقل و لجستیک هستند و قوانین کمیته ها همان قوانین گروه اصلی می باشند.

سایر موارد :

- در حال حاضر فقط مسئولین کمیته ها رسماً معرفی خواهند شد و به لحاظ این که عزیزان عضو کمیته ها راحت تر فعالیت کنند و مشارکت بیشتری در کمیته ها داشته باشند از ذکر نام این عزیزان معذوریم .
- در خصوص موضوعات متفرقه و خارج از حوزه تخصصی کمیته ها ، در این شرایط مدیریت موضوع با مدیر گروه خواهد بود .
- موضوعات کلیه گفتگوها باید با محوریت منافع ملی تهیه شوند و لاغیر و هیچ حب یا بغضی در آنها مستتر نباشد .

چارت گروه حمل و نقل و لجستیک



بسمه تعالی

اتاق حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای تخصصی در حوزه حمل و نقل و لجستیک

اللهم صل علی محمد و آل محمد

پایان