



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

۲

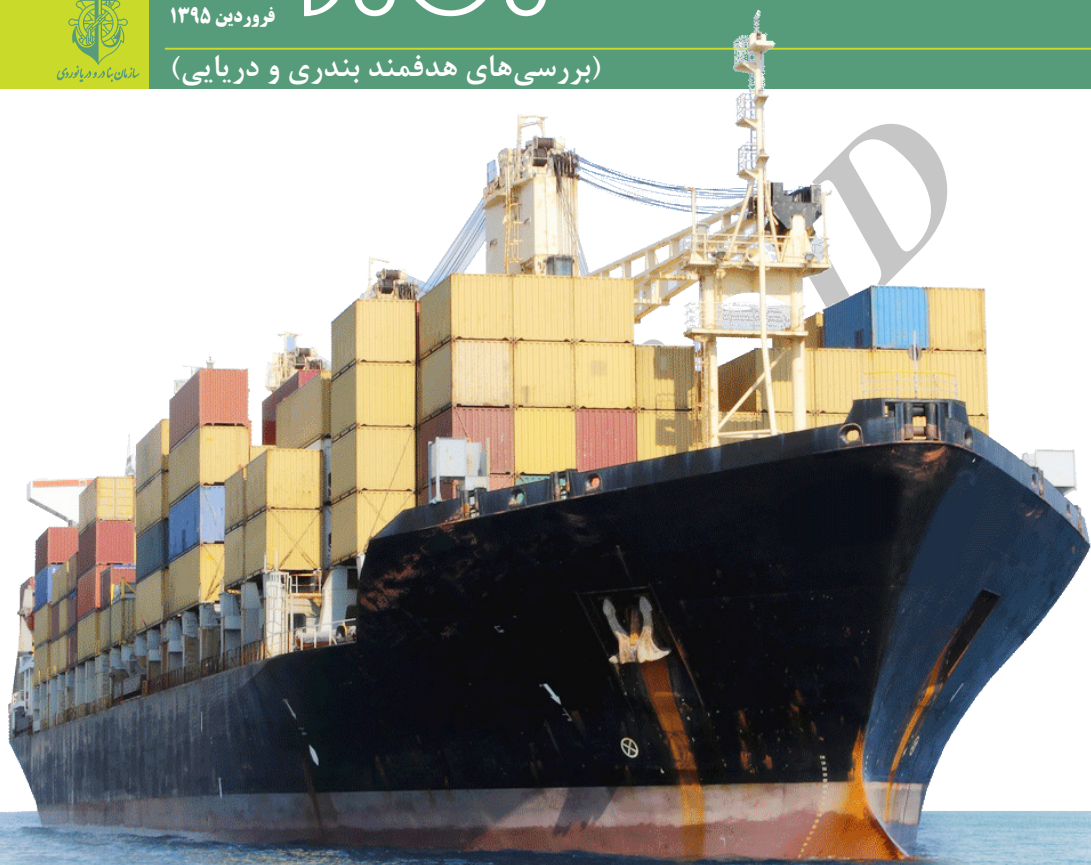


انستیتو ملی پژوهش‌های دریایی و بندری

# پژوهش

شماره دوم  
فروردین ۱۳۹۵

(بررسی‌های هدفمند بندری و دریایی)



۱۰۰ نکته

در خصوص لجستیک دریایی

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



**سرشناسه:** مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی -  
**عنوان و نام پدیدآور:** بهبود ۲: یکصد نکته در خصوص لجستیک دریایی (گزیده‌های دریایی و بندری)  
**مشخصات نشر:** تهران: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۵.  
**مشخصات ظاهری:** ۶۸ ص. (الکترونیکی)  
**شابک:** ۹۷۸-۶۰۰-۹۵۴۸۳-۹-۲  
**وضعیت فهرست‌نویسی:** فیبای مختصر  
**موضوع:** لجستیک دریایی -- ایران  
**شناسه افزوده:** سازمان بنادر و دریانوردی  
**یادداشت:** فهرست‌نویسی کامل اثر در نشانی: <http://ir.nlai.opac.ir> قابل دسترسی است.



انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی  
 ناشر تخصصی کتب بندری و دریایی

بهبود ۲: یکصد نکته در خصوص لجستیک دریایی

(گزیده‌های بندری و دریایی)

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

حروف‌نگاری و آماده‌سازی: انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی

چاپ: الکترونیکی؛ نوبت اول: فروردین ۱۳۹۵

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر برای ناشر محفوظ است.

دفتر انتشارات: تهران، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهارراه جهان کودک، انتهای خیابان شهیدی، پلاک یک،

سازمان بنادر و دریانوردی، طبقه همکف، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی، کد پستی: ۱۵۱۸۶۶۳۱۱۱

تلفن: ۱-۸۴۹۳۲۱۳۰ دورنگار: ۸۴۹۳۲۱۳۷ پست الکترونیکی: [ir.pmo@pub](mailto:ir.pmo@pub)

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۹۵۴۸۳-۹-۲

ISBN: 978 - 600 - 95483 - 9 - 2



## فهرست

فصل اول: لجستیک و زنجیره‌ی تأمین ۷

فصل دوم: حمل و نقل دریایی ۱۸

فصل سوم: لجستیک دریایی ۲۲

فصل چهارم: توسعه‌ی لجستیکی بنادر ۳۰

فصل پنجم: مناطق فعالیت لجستیکی بندر ۳۲

فصل ششم: لجستیک در سایر کشورها ۵۰

فصل هفتم: مقایسه ایران، ترکیه و امارات ۵۶

فصل هشتم: لجستیک دریایی در ایران ۵۹

منابع و مأخذ ۶۸





## فصل اول:

# لجستیک و زنجیره‌ی تأمین

### ۱- لجستیک

لجستیک به کلیه فعالیت‌های هماهنگی اطلاق می‌شود که جهت بررسی، تحقیق، مطالعه و برآورد نیازها و احتیاجات اولیه در زمینه وسایل و تجهیزات، ماشین‌ها و ابزارآلات، تأسیسات و قطعات از هر نوع و کلیه امور مربوط به تهیه، تولید، بیمه، نگهداری، انبارداری، توزیع، حمل و نقل، تنظیم و تهیه روش انجام کار، طراحی سیستم و دستور العمل و نظارت بر موارد فوق انجام می‌گیرد.



## ۲- زنجیره‌ی تأمین

زنجیره تأمین شامل موارد زیر است:

- مراکز تولید
- مراکز ذخیره سازی (انبار)
- سیستم توزیع
- مصرف
- حمل و نقل

## ۳- حمل و نقل در لجستیک و زنجیره‌ی تأمین

بخش مهمی از محصولات و خدمات مرتبط با مدیریت زنجیره تأمین و لجستیک در حوزه‌های حمل و نقل تعریف می‌شوند که عبارتند از:

- سیستمها و تجهیزات حمل و نقل محصولات و بار
- فناوری‌ها و سیستم‌های ذخیره سازی و انبارش
- فناوری‌های حمل و نقل اقلام خشک
- اقلام مایع و اقلام فله ای
- خدمات و فناوری‌های لجستیک مواد خطرناک دارای ریسک و ویژه
- انواع سیستم‌های کنترل (بیسیم و ...)
- سیستم‌ها و نرم افزارهای مدیریت حمل و نقل و مدیریت انبار
- ...

بدین ترتیب فعالان عرصه حمل و نقل از شاخص ترین فعالان عرصه لجستیک و خدمات زنجیره تأمین هستند.





## ۴- منافع بکارگیری دانش لجستیک

### و مدیریت زنجیره تأمین

- موجودی‌های کمتر
- بهره‌وری بالاتر
- چابکی بیشتر
- موعدهای تحویل کوتاهتر
- سود بالاتر
- رعایت حقوق بیشتر مشتری
- وجود موجودی‌ها و اندازه انباشته‌ها به مقدار صحیح
- قابلیت مشاهده و ردگیری رخدادها
- کاهش هزینه‌ها
- افزایش خدمت دهی به مصرف‌کنندگان
- ایجاد مزیت‌های رقابتی
- تعامل نزدیکتر با تأمین‌کنندگان
- ایجاد فرصت برای خرید مقادیر زیاد و با هزینه کمتر
- ایجاد مرجع پاسخگویی
- توانایی اجرای دقیق سیستم‌ها به صورت ترکیبی

## ۵- اثرات اقتصادی سیستم لجستیک

سیستم لجستیک فرآیندی بهم پیوسته برای مدیریت و بهینه سازی فعالیت‌ها بمنظور اطمینان از حمل و نقل مناسب و سریع کالاها از یک نقطه به نقطه‌ای دیگر است. کارآمدی سیستم لجستیک، باعث کاهش هزینه‌های کلی لجستیک و در نتیجه

کسب مزیت رقابتی، توسط صنایع مرتبط با آن می‌گردد. در کشورهای پیشرفته هزینه لجستیک حدود ۱۰ درصد GDP بوده و برای کشورهای کمتر توسعه یافته این رقم ۳۰ درصد می‌باشد. بر طبق مطالعات انجام شده در اروپا، میانگین هزینه‌های لجستیک نسبت به کل گردش مالی سالانه در صنایع غذایی ۳۰ درصد، در صنایع فلزی ۲۷ درصد، در صنایع شیمیایی ۲۳ درصد، و در بخش اتومبیل سازی ۱۵ درصد می‌باشد.



## ۶- هاب‌های لجستیکی

تبدیل شدن به هاب لجستیکی بین‌المللی و منطقه‌ای، یکی از مهم‌ترین راهبردهای تجاری کشورهای طی سالیان اخیر در رشد و توسعه اقتصادی بوده است. کلمه هاب به معنی محل تمرکز و تجمع فعالیت‌های یک منطقه یا یک شبکه وسیع‌تر است. به طور کلی اگر هاب را یک نقش



یا یک صفت برای یک مکان تصور کنیم، در این صورت در ابعاد کلان و ملی، از یک سو نقش یک کشور به عنوان هاب تجاری/لجستیکی در تجارت بین المللی و از سوی دیگر نقاطی از داخل آن کشور به عنوان هاب تجارت داخلی قابل بررسی خواهد بود.

## ۷- انواع هاب‌های لجستیکی

هاب‌های لجستیکی شامل:

- شهر لجستیکی
- مراکز لجستیکی ( پارک‌های لجستیکی - دهکده‌های لجستیکی - بنادر خشک)
- سایر ( پایانه‌های صادراتی - پایانه‌های بار - پایانه‌های مرزی)

## ۸- شهر لجستیکی

شهر لجستیکی را می‌توان پیشرفته‌ترین و کامل‌ترین نوع هاب‌های لجستیکی دانست که به تازگی در سطح جهان مورد توجه قرار گرفته‌اند. در واقع شهر لجستیکی حد کمال یک هاب لجستیکی است. در واقع این مراکز قابلیت ارائه خدمات لجستیکی را در سطوح بین‌المللی دارا هستند. چنین مراکزی نیازمند زیرساخت‌های عظیمی همچون فرودگاه و بندر هستند. به دلیل جدید بودن مفهوم شهر لجستیکی، تعاریف زیادی برای آن ارائه نشده است. در یکی از منابع، شهر لجستیکی چنین تعریف شده است: "یک شهر لجستیکی یک تمرکز یافتگی جغرافیایی است که با یک دروازه تجارت جهانی مرتبط بوده و شامل مجموعه‌ای از زیرساخت‌های لجستیکی است."



## ۹- مراکز لجستیک

واژه مراکز لجستیکی یا (لجستیک هاب) به طور کلی بر مراکز و مکان‌هایی دلالت دارد که به طور ویژه برای انجام فعالیت‌های لجستیکی سازماندهی شده‌اند. این مراکز و مکان‌ها دارای نام‌های دیگری چون پارک لجستیکی، بندر خشک، ترمینال و پلت فرم باربری، مرکز حمل و نقل و دهکده باربری می‌باشند.

مرکز لجستیکی، یک هاب در منطقه‌ای مخصوص است که در آن تمامی فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل، لجستیک و توزیع کالا در دو سطح ترانزیت ملی و بین‌المللی و بر اساس اصول بازرگانی و از طریق متصدیان عملیاتی گوناگون اجرا می‌گردد.

به منظور متقاعد کردن شبکه حمل و نقل بین‌المللی برای حمل کالا، مراکز لجستیکی باید ترجیحا از سوی طیف وسیعی از شیوه‌های حمل و نقل از قبیل جاده، راه آهن، دریا، آبراه‌های داخلی، هوا و خدمات ارایه شده منتفع گردد.

انواع مراکز لجستیک شامل: پارک‌های لجستیکی، دهکده‌های لجستیکی و بنادر خشک می‌باشد.

## ۱۰- هدف از ایجاد مراکز لجستیکی

یکی از مهم‌ترین مسایل در بحث ترانزیت بار، مساله نحوه ارایه تسهیلات تجاری است، هدف از ارایه تسهیلات تجاری گسترش محیطی سازگار، شفاف، مورد تایید جهانی و قابل پیش‌بینی برای تبادلات تجاری بین‌المللی است ارایه تسهیلات تجاری، بر اساس موافقتنامه‌های مورد تایید بین‌المللی اجرا می‌گردد که حاصل استاندارد کردن تسهیلات



فیزیکی، ساده سازی روش‌ها و تشریفات و هماهنگ کردن قوانین و مقررات تجارت و حمل و نقل می‌باشد. در واقع تسهیلات دهی تجاری به دنبال رویه‌های گمرکی ساده و قابل پیش بینی، شبکه زیربنایی بی عیب و عملیات لجستیکی موثر می‌باشد، وظیفه لجستیک تهیه کالا برای مکان‌هایی است که به آن نیاز دارند، لجستیک، آن بخشی از فرآیند زنجیره‌ی تدارکات است که انتقال و انبار کردن موثر و کارای کالاها و خدمات و اطلاعات مربوطه را به منظور برآورده کردن نیاز مصرف کننده از مبدأ تولید تا مقصد مصرف، برنامه ریزی، اجرا و کنترل می‌کند.

## ۱۱- مزایای مراکز لجستیکی

- متمرکز سازی امور
- کاهش هزینه‌های سرمایه گذاری و عملیاتی
- جلوگیری از فعالیت‌های فاقد ارزش افزوده

## ۱۲- پارک لجستیک

پارک لجستیک منطقه‌ای مشخص است که اپراتورها و کاربران مختلف همه فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل، تدارکات و توزیع کالا را عهده دار هستند.

پارک لجستیک زمینی دارای امکاناتی برای فعالیت‌های حمل و توزیع کالا و سایر خدمات پشتیبانی، به جز فعالیت‌های اقتصادی است. پارک‌های لجستیکی، در راستای سیاست‌های آرایه مطلوب تسهیلات تجاری و با هدف آرایه خدمات لجستیکی با کیفیت و کارایی بالا، احداث می‌شوند. این مکان‌ها، سبب تجمع بخش‌های مختلف صنعت لجستیک



از قبیل پارک کامیون، شرکت‌های حمل و نقلی، انبار کانتینر، بخش‌های لجستیکی، مرکز فن آوری و پروسه توزیع در یک مکان می‌گردند. هر یک از این بخش‌ها، از اهمیت بالایی در شبکه حمل و نقل برخوردار می‌باشند.

### ۱۳- دهکده‌های لجستیکی

”دهکده‌های بار“ یا ”مراکز لجستیکی حمل و نقل محور“ دارای ترمینال انتقال کالا هستند. دهکده بار به عنوان منطقه‌ای تعریف می‌شود که در آن کلیه فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل، لجستیک و توزیع، هم برای ترانزیت ملی کالا و هم برای ترانزیت بین‌المللی کالا، توسط متصدیان مختلف این امور انجام می‌شود. به عبارتی ارائه‌کنندگان خدمات در این مراکز مستقر هستند. دهکده بار ترجیحاً توسط چندین روش حمل و نقل (جادهای، ریلی، هوایی و آبی) قابل دستیابی بوده و تسهیلات مربوطه جهت انتقال کالا در دسترس عموم مشتریان قرار دارند. دهکده‌های بار قادر به ارائه خدمات لجستیک کالا در سطح شهرها نیز هستند.

### ۱۴- مناطق فعالیت لجستیک

دلیل اصلی ایجاد و راه‌اندازی پایانه‌های دریایی غالباً کاهش فعالیت‌های اسکله و یا فعالیت در منطقه بندری است. موقعیت توسعه مناطق فعالیت لجستیک را می‌توان به عنوان مرکزی جهت تجمیع خدمات یاد کرد و هدف از آن ایجاد مرکزی جهت فعالیت در منطقه‌ای مطلوب و مناسب که قابلیت ارائه خدمات چند منظوره برای فعالیتی فراتر از خدمات (کسب و کار پارک، منطقه تجاری، هتل و رستوران، مرکز کامیون و غیره) است. در نهایت مناطق فعالیت لجستیک محلی است توسعه یافته در خشکی



که واسط بندر برای کاربران بندری جهت فعالیت‌های حمل و نقلی و پشتیبانی (مرکز انبار، بارگیری ریلی، زمینی، هوایی، کالاهای خطرناک، فاسد شدنی، سوختی و...) قرار می‌گیرد و در قالب توسعه مناطق فعالیت لجستیک دریایی و بندری می‌توان یک بندر لجستیک نیز ایجاد کرد.

### ۱۵- پایانه‌های صادراتی

پایانه صادراتی یکی از مهمترین زیرساخت‌های تخصصی مورد نیاز برای حمل و نقل صادراتی می‌باشد و با متمرکز نمودن خدمات صادراتی نظیر حمل و نقل، گمرک، بیمه، استاندارد و غیره به منظور کاهش هزینه‌های پنهان فرآیند صادرات با هدف ایجاد مزیت رقابتی برای تولیدات داخلی ایجاد می‌گردند.

### ۱۶- پایانه‌های بار

طبق تعریف ارائه شده از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، پایانه بار محلی است به منظور ساماندهی امور حمل و نقل و خدمات مورد نیاز رانندگان وسیله نقلیه عمومی باری، که دارای کلیه تأسیسات و امکانات برای ارائه خدمات وابسته به حمل و نقل کالا از قبیل سالن اعلان بار، موسسات و شرکتهای حمل و نقل کالا و سایر خدمات لازم و تعیین نرخ خدمات حمل و تعیین مقصد با مشارکت راننده، شرکت یا موسسه شرکت یا موسسه و صاحب کالا می‌باشد.

### ۱۷- پایانه‌های مرزی

طبق تعریف سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، پایانه‌های

مرزی اعم از زمینی، دریایی و هوایی، بستر جابجایی کالا و مسافر میان کشورها به شمار می‌روند. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در پی جهت‌گیری برنامه‌های کلان اقتصادی برای همسویی با این برنامه‌ها و بهره‌گیری هر چه بیشتر از موقعیت استثنایی ایران برای ترانزیت کالا، ایجاد و ساماندهی پایانه‌های مرزی در مبادی زمینی کشور را مورد توجه قرار داده است. همانگونه که از تعاریف برمی‌آید، کارکرد پایانه‌های مرزی نقل و انتقال مسافر و بار بین ایران و یک کشور مرزی دیگر است. لذا حداکثر کارکرد این مراکز از لحاظ کارکردهای لجستیکی، تسهیل ورود و خروج و بویژه ترانزیت کالا از کشور است.

### ۱۸- ویژگی‌های کلیدی هاب لجستیکی

تعداد کشورهای همسایه دارای مرز دریایی و زمینی، سطح دسترسی به بازارهای منطقه‌ای از طریق مدهای مختلف حمل و نقل، طول مرزهای آبی، کریدورهای ترازیتی که کشور در آن‌ها عضو است، طول کل جاده‌ها، طول بزرگراه‌ها و آزاد راه‌ها، طول خطوط ریلی، تعداد بنادر، تعداد فرودگاه‌های بین‌المللی، ارتباطات حمل و نقل چند وجهی، کمیت و کیفیت هاب‌های لجستیکی داخل کشوری و وضعیت کلی تجارت و صنعت لجستیک کشور به عنوان مهم‌ترین ویژگی‌ها و پتانسیل‌های لازم برای تبدیل شدن کشوری به هاب لجستیکی مورد توجه می‌باشند.

### ۱۹- عوامل موثر در انتخاب مکان مراکز لجستیک

- علاقمندی اجتماعی به توسعه در مکان هدف
- وجود مزیت قیمت رقابتی





- محیط فیزیکی مناسب
- دارا بودن زمینه تولید صنعتی با تکنولوژی پیشرفته
- امکان سرمایه گذاری خارجی
- زیرساخت و امکانات و تجهیزات مناسب ترمینالها
- امکان اجرای برنامه‌های توسعه منابع انسانی
- وجود مراکز تحقیق و توسعه

## ۲۰- معیارهای کلیدی انتخاب مراکز لجستیک

- زیر ساخت‌های فناوری اطلاعات بندر
- قیمت زمین
- میزان مهارت نیروی کار
- سطح دستمزدها
- تکنولوژی اطلاعات موجود
- وضعیت شهرهای اطراف



# فصل دوم: حمل و نقل دریایی



## ۲۱- تعریف حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی یکی از پر اهمیت ترین روشهای حمل مورد استفاده در سطح جهان بوده و نقش عمده‌ای در گسترش و تسهیل تجارت جهانی داشته است. پیشرفت‌های اخیر در صنعت کشتی سازی، کاربرد تجهیزات پیشرفته لجستیکی در بنادر، بهره‌گیری از مزایای چون حمل در حجم‌های بسیار بالا و گستره جغرافیایی عملکرد آن و همچنین استفاده از کانتینرها برای سهولت حمل و نگهداری کالاها، کاربرد حمل



و نقل دریایی را به شدت در عملیات حمل بین قاره‌ای و بین کشوری مورد توجه قرار داده است. امروزه به دلیل اهمیت یافتن معیارهایی چون تحویل به موقع، تحویل با کمترین هزینه و قابلیت اطمینان در تحویل کالا به مشتری، مفهوم لجستیک دریایی اهمیتی بیش از پیش پیدا کرده است.

## ۲۲- ویژگی‌های حمل و نقل دریایی

در دنیای بهم پیوسته و جهانی شده امروزی، سیستم‌های حمل و نقل کارا و کم هزینه که زنجیره‌های تأمین جهانی را بهم متصل می‌کنند به عنوان موتور محرکه رشد و شکوفایی اقتصادی شناخته می‌شوند. پس از گسترش آزادسازی تجارت جهانی در سالیان اخیر، اهمیت و نقش هزینه‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی در قیمت تمام شده محصولات صادراتی و وارداتی بسیار حایز اهمیت شده است.

مهمترین ویژگی‌های حمل و نقل دریایی:

- هزینه حمل ارزان تر
- توانمندی جا به جایی بار در حجم بالا
- زمان حمل و نقل طولانی تر و تأثیر پذیری از فاکتورهای آب و هوایی

## ۲۳- عوامل تأثیر گذار در افزایش سهم حمل بار

### از طریق دریا

- افزایش در میزان بارهای مرتبط با انرژی و بارهای معدنی، ناشی از رشد تقاضا در کشورهای توسعه یافته آمریکای



شمالی، اروپا و ژاپن. همچنین بسیاری از کشورهای در حال توسعه مانند چین با افزایش در واردات مواد خام روبرو شده‌اند.

- جهانی سازی همسو با آزادسازی تجارت در سطح بین‌المللی
- بهبودهای تکنیکی در ترمینالهای دریایی و کشتی‌ها
- بهره‌گیری از اقتصاد مقیاس در حمل بار و در نتیجه پائین بودن هزینه حمل واحد کالا که کانتینری شدن بارهای دریایی نقش اصلی را در ایجاد این مزیت داشته است.

## ۲۴- مشکلات حمل و نقل دریایی

در حمل دریایی دو مشکل عمده وجود دارد. مشکل اول پایین بودن سرعت حرکت در دریاست که به طور متوسط به حدود ۱۵ گره دریایی (۲۶ کیلومتر در ساعت) می‌رسد. مشکل دوم تأخیرهایی است که به علت بارگیری و تخلیه در بنادر رخ می‌دهد. زمان تخلیه بارهای غیرکانتینری گاه تا چند روز می‌رسد.

## ۲۵- مزیت‌های حمل و نقل دریایی

- با صرفه‌ترین راه انتقال کالا
- ظرفیت بالا
- ظرفیت و پیوستگی بالا
- اتوماسیون حمل و نقل

## فصل سوم: لجستیک دریایی

### ۲۶- لجستیک دریایی

بر طبق تعریف سازمان تجارت جهانی (WTO)، لجستیک آن بخش از فرآیند مدیریت زنجیره تأمین را شامل می‌شود که برنامه‌ریزی، بکارگیری و کنترل موثر و کارای جریان و ذخیره کالاها، خدمات و اطلاعات مرتبط



با آن را در طی مراحل تولید، توزیع و ارسال از تأمین کنندگان ابتدایی تا مشتریان نهایی محصولات بر عهده دارد. چنانچه این لجستیک از طریق آب و دریا انجام شود بدان لجستیک دریایی اطلاق می شود. لجستیک دریایی شامل دو بخش عمده است:



● حمل و نقل دریایی

● مدیریت بنادر

که بر آن اساس، خطوط کشتیرانی جابجایی و حمل و نقل بار را به صورت کانتینری یا فله (مایع، جامد و گاز) بر طبق خط، مشی‌ها و سیاست‌های مدیریت بنادر تجاری انجام می‌دهند.

## ۲۷- اهمیت لجستیک دریایی

تجارت جهانی از طریق دریا ۹۶ درصد از کل فعالیت‌های تجاری را به خود اختصاص داده است که همین اهمیت موضوع لجستیک دریایی را نمایانگر می‌سازد. از سوی دیگر، تجارت جهانی در قالب محموله‌های کانتینری همه ساله با رشد قابل توجهی مواجه می‌شود؛ به طوری که سرعت رشد آن بیش از سرعت رشد GDP پیش بینی می‌شود. این مسئله نشانگر جهانی شدن سریع زنجیره‌های عرضه و توزیع است. اقتصادهای توسعه یافته و در حال توسعه به طور فزاینده‌ای با تجارت جهانی مرتبط می‌شوند. کشور ایران در این میان جایگاه بالقوه ویژه‌ای در تجارت دریایی دارد. به دلیل وجود مرزهای آبی در شمال و جنوب کشور و امکان دسترسی به آبهای آزاد، حمل و نقل دریایی ایران یک مزیت استراتژیک است که سهم بالای حمل و نقل دریایی از تجارت خارجی مؤید آن است.

## ۲۸- سایت لجستیک بندری

بندر پایگاهی است ارتباطی میان حمل و نقل دریایی و زمینی، که کار اصلی آن تضمین تداوم کافی جریان کالا و مسافر تا حد قابل انعطاف در زنجیره حمل و نقل می‌باشد.





افزایش چشمگیر وفاداری مشتری در یک دوره کوتاه مدت و همچنین تقاضای جدید در یک دوره میان مدت و بلند مدت محصول مناطق فعالیت لجستیکی بندر و به طور کل ارائه خدمات لجستیکی پیشرفته به منظور حمل و نقل دریایی کالا است.

امروزه اغلب بنادر ملزم به ساخت سایت لجستیک بندری خود در یک محیط رقابتی هستند لذا ملزم به ارائه تسهیلاتی که خصوصاً در شرایط عملی جهت مشارکت متصدیان لجستیکی ارائه شده‌اند، می‌شوند.

## ۲۹- ارزیابی تأثیر مراکز لجستیکی

### در فضا و خدمات بندر

تمرکز فعالیت‌های لجستیکی در یک حوزه خاص از بنادر ( خواه داخل بنادر یا خارج از آن‌ها) کمک می‌کند تا کاربردهای مناسبی به بندر اختصاص دهند. مرکز لجستیک به علت تمرکز فعالیت‌ها باعث تسهیل در جریان‌های لجستیکی و حمل و نقل می‌شود و توان عملکردی مدیریت بنادر را تسهیل می‌بخشد.

راه‌اندازی یک مرکز لجستیک موجب:

- آزادسازی فضای بندر می‌شود که می‌توانند از نظر فیزیکی به شهر مرتبط شوند
- به استحکام ارتباط عملیاتی میان شبکه‌های لجستیکی و حمل و نقل و بندر کمک می‌نمایند. در نتیجه با ایجاد مراکز لجستیک، بندر، یکپارچگی خود را با سیاست‌های مدیریتی داخلی حاکم بر محیط منطقه‌ای افزایش می‌دهد.
- تسهیل تبدیل عملیات لجستیکی بندر به عملیات

### مشتری مدار

- امکان ارائه خدمات ارزش افزوده به جریان کالاهای بندری باعث نزدیک شدن به شرایط کیفی مورد نظر مشتریان و افزایش رقابت پذیری می شود
- برون سازی و افزایش کیفیت خدمات بندری
- کارآیی خدمات بندر بر اساس برون سپاری ارائه مستقیم این خدمات به شخص ثالث
- عملیات های لجستیکی روی کالا را تسهیل می کند
- باعث جذب مشتریان جدید می شود

### ۳۰- نقش لجستیک دریایی در تجارت

نزدیک به سه دهه است که بحث مدیریت زنجیره تأمین مطرح گردیده است و براساس آمار و ارقام موجود، کشورها و سازمانهایی که این دانش را به کار گرفته اند پیشرفت های چشمگیری در حوزه های مربوطه داشته و سود سرشار و صرفه جویی های کلان مالی از بابت به کارگیری این نگرش نصیبشان شده است. کما اینکه مردم نیز به عنوان مشتریان از این بابت منتفع شده اند. امروزه لجستیک نقشی مهم در ایجاد توسعه پایدار دارد.

سرمایه گذاری در بخش دریایی و بندری نیز جزو فعالیت های سودآور اقتصادی است و در این بخش بازگشت سرمایه حتی ظرف دو تا سه سال صورت می گیرد، حجم کالاهای وارداتی و صادراتی کشور رو به رشد است و مردم از این طریق سود قابل توجهی بدست می آورند.

در میان کشورهای با درآمد سرانه هم سطح، آن کشورهایی که عملکرد



لجستیک‌بهرتری داشته‌اند، شاهد یک درصد رشد بیشتر در تولید ناخالص داخلی و دو درصد رشد بیشتر در تجارت بوده‌اند.

عواملی همچون:

- همبستگی و وابستگی اقتصاد کشورها به یکدیگر در عرصه جهانی شدن
  - رشد حمل و نقل‌های بین‌المللی و رشد تجارت
  - حمل و نقل بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی کالا از راه آب و دریا در عرصه بین‌الملل
- نقش لجستیک دریایی در تجارت را به خوبی بیان می‌نماید.

## ۳۱- عوامل رشد لجستیک دریایی

### طی سالیان اخیر

- توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی بین کشورها
- افزایش گوناگونی و تنوع در تأمین منابع از سوی تولیدکنندگان محصولات
- گستردگی روزافزون زنجیره‌های تأمین در کشورهای مختلف
- افزایش مصرف به دنبال افزایش جمعیت
- دسترسی به بازارهای جدید از طریق معاهده‌های تجاری بین کشورها
- توسعه حمل و نقل چندوجهی با توجه به رشد فزاینده جا به جایی کانتینری
- توسعه زیرساختی تکنولوژیکی شبکه‌های حمل و نقل دریایی



## ۳۲- فاکتورهای اقتصادی لجستیک دریایی

- هزینه حمل
- زمان جابه جایی
- قابلیت اطمینان
- تناوب حمل

در خصوص هزینه حمل دریایی باید اذعان کرد که نرخ حمل و نقل دریایی با مکانیزم عرضه و تقاضا تعیین می‌شود و عرضه و تقاضای بار نیز به عوامل سیاسی، شرایط اقتصادی و محیطی وابسته است بنابراین نرخ حمل دریایی معمولاً متغیر و تابع شرایط است. ضعف و کمبود در زیرساخت‌های حمل و نقل به خصوص دریایی به عنوان مهم‌ترین دلیل عمده فاصله تجاری بین کشورهای توسعه یافته و کشورهای در حال توسعه مطرح می‌باشد.

## ۳۳- مدیریت ناوگان در لجستیک دریایی

مدیریت ناوگان در لجستیک دریایی، کلیه عملیات مرتبط با بکارگیری مناسب و صحیح تجهیزات و ناوگان حمل و نقل را در بر می‌گیرد. اگر ناوگان حمل شامل کلیه تجهیزات بکار گرفته شده در بخش‌های مختلف فرآیند حمل بار در بنادر و دریاها در نظر گرفته شود، در این صورت ناوگان شامل دو بخش خواهد بود:

- انواع کشتی‌ها و شناورها
- انواع تجهیزات حمل بار در بنادر و ترمینال‌ها (شامل انواع جرثقیل‌ها و لیفت تراک‌ها و ...)

با این دید، مسئله مدیریت ناوگان دریایی در دو بخش مدیریت ناوگان کشتی‌ها و مدیریت ناوگان تجهیزات بندری قابل بررسی است.



## ۳۴- مزایای بکارگیری دانش لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین در بنادر نسل جدید

- موجودی‌های کمتر
- بهره‌وری بالاتر
- چابکی بیشتر
- مواعدهای تحویل کوتاه‌تر
- سود بالاتر
- رعایت حقوق بیشتر مشتری
- وجود موجودی‌ها و اندازه انباشته‌ها به مقدار صحیح
- قابلیت مشاهده و ردگیری رخدادها
- کاهش هزینه‌ها
- افزایش خدمت‌دهی به مصرف‌کنندگان
- ایجاد مزیت‌های رقابتی
- تعامل نزدیک‌تر با تأمین‌کنندگان
- ایجاد فرصت برای خرید مقادیر زیاد و با هزینه کمتر
- ایجاد مرجع پاسخ‌گویی
- توانایی اجرای دقیق سیستم‌ها به صورت ترکیبی

## ۳۵- مهمترین ابعاد لجستیک تجاری در بنادر نسل جدید

- کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی
- کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل
- سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی
- ظرفیت و کیفیت خدمات
- امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها
- میزان تحویل بموقع محموله‌ها



## فصل چهارم : توسعه لجستیکی بنادر

### ۳۶- عوامل موثر بر تغییر عملکرد و وظایف بنادر

- جهانی شدن تولید و توزیع
- ایجاد بازارهای محلی و مدیریت زنجیره عرضه جهانی
- توسعه حمل و نقل کانتینری
- توسعه فناوری اطلاعات
- سرمایه گذاری در زیر ساختهای لجستیک
- تغییر مزیت‌های رقابتی



### ۳۷- مدیریت بنادر

توسعه بندرهای تجاری به عنوان یک کاتالیزور موثر در تحریک فعالیت‌های اقتصادی و تجاری و همچنین ایجاد موقعیت‌های شغلی شناخته شده است.

بنادر بسته به نحوه بارگیری محموله‌ها به دو دسته تقسیم می‌شوند:

- بنادر کانتینری

- بنادر غیر کانتینری (و البته ترکیب هر دو نوع)

که بنادر کانتینری در لجستیک از اهمیت بالایی برخوردار است.

### ۳۸- توسعه لجستیکی، تقاضا جهت توسعه

#### اجتماعی - اقتصادی بنادر

توسعه لجستیکی یک بندر عمدتاً بر پیچیدگی کارهایی که در بندر صورت می‌گیرد تأثیر می‌گذارد. نواحی نزدیک بندر و ظرفیت آن‌ها موجب جذب فعالیت‌های با ارزش افزوده و از طرفی کشش و جذابیت بالقوه آن‌ها باعث فعالیت‌های تولیدی و تجاری می‌گردد. در مرحله مقدماتی فرآیند توسعه لجستیکی، این امنیت به فعالیت‌های فنی و اساسی محدود می‌گردد حال آن که در مراحل پیشرفته، فعالیت‌های با ارزش افزوده بطور فزاینده مورد توجه واقع می‌گردند. ایجاد ترافیک افزایش یافته، وفاداری مشتری و یکپارچگی سرمایه گذاری معمولاً از اهداف یک بندر و منطقه مشابه آن می‌باشد. تقاضا برای توسعه لجستیکی در یک بندر، موجب می‌شود تا فشار فزاینده‌ای از سوی اقتصاد منطقه وارد آید.

## فصل پنجم: مناطق فعالیت لجستیکی بندر (ZAL)

### ۳۹- تعریف مناطق فعالیت لجستیکی بندر (ZAL)

منطقه‌ای که در آن فعالیت اقتصادی و صنعتی صورت می‌گیرد، نسبتاً از دیگر مناطق بندر جدا نگاه داشته می‌شود و به طور کلی به لجستیک کالاهای دریایی تخصیص می‌یابد. از نظر جوامع بندری ظهور مناطق فعالیت لجستیکی بندر، وفاداری روز افزون مشتریان را در کوتاه مدت و تقاضای جدید از سوی آنها را در میان مدت و بلند مدت موجب می‌شود.

### ۴۰- مزایای مناطق فعالیت لجستیکی بندر

- مناطق فعالیت لجستیکی بندر به عنوان ارائه دهنده فعالیت‌های لجستیکی یکپارچه و کیفی
- مناطق فعالیت لجستیکی بندر نشان دهنده بالاترین سطح از یک مرکز لجستیکی می‌باشند





- مناطق فعالیت لجستیک بندر به منظور دستیابی به مزایای اولیه لجستیک طراحی شده‌اند.
- مناطق فعالیت لجستیک بندر به عنوان متصدیان مکمل توسعه لجستیک و عاملین استراتژی کلی یک بندر می‌باشند.
- مناطق فعالیت لجستیک بندر بر اساس یک زیرساخت مکمل و فعال یک الگوی جدید مدیریتی و یک رویکرد مبتنی بر خدمات، متفاوت از الگوی سنتی خود در منطقه خدماتی می‌باشند.



## ۴۱- معیارهای دسته بندی عملیاتی ZALهای بندر

ZALهای بندر را می توان بر اساس مجموعه ای از معیارها یا ویژگی های

اصلی عملیاتی دسته بندی یا مشخص نمود:

- با توجه به میزان یکپارچگی موجود در یک حوزه خاص بندر
- با توجه به چگونگی ارتباط آن ها با محل واقع در حوزه خاص خدماتی بندر
- با توجه به نقش یا میزان تمرکز لجستیکی موجود در پس کرانه
- با توجه به طرح چند وجهی ریلی
- با توجه به میزان تمرکز فضای فیزیکی موجود
- با توجه به میزان تخصص لجستیکی کاملاً مرتبط با بندر
- با توجه به میزان تخصص یا چند منظوره بودن بخش
- با توجه به سازمان اداری داخلی

## ۴۲- معیارهای دسته بندی عملیاتی ZALهای بندر

### با توجه به میزان یکپارچگی موجود در حوزه بندر

- حوزه های فعالیت بندری یا مراکز لجستیکی یکپارچه در حوزه خدماتی یک بندر واقع هستند.
- مراکز لجستیکی یا حوزه های فعالیت مجاور بندر در خارج از حوزه خدماتی بندر اما در مجاروت آن قرار دارند
- مراکز لجستیکی یا حوزه های فعالیت نزدیک بندر در اطراف (نه در مجاور) حوزه خدماتی بندر قرار دارد
- مراکز لجستیکی یا حوزه های فعالیت دور از بندر سکوه ای لجستیکی هستند که بسیار دور بوده و از طریق جاده و راه آهن به بندر متصل می شوند.



## ۴۳- معیارهای دسته بندی عملیاتی ZALهای

بندر با توجه به چگونگی ارتباط آنها با محل واقع

در حوزه خاص خدماتی بندر

بدون توجه به این مسئله که ZAL داخل حوزه خدماتی بندر قرار دارد یا خارج از آن، به دو عامل بستگی دارد:

- مراکز لجستیکی یا حوزه‌های فعالیت دوران بندری در داخل مرزهای فیزیکی حوزه خدماتی بندر قرار دارند و از طریق امتیاز بهره برداری، حقوق زمین یا سیستم اجاره اداره می‌شوند.
- مراکز لجستیکی یا حوزه‌های فعالیت برون بندری در بیرون از مرزهای اداری حوزه خدماتی بندر قرار دارند. در این مراکز امکان تجارت در بازار باز، فعالیت تحت یک سیستم متفاوت مدیریت اموال فراهم است و در نتیجه موقعیت بهتری جهت افزایش میزان مشارکت متصدیان خصوصی بالقوه وجود دارد.

## ۴۴- معیارهای دسته بندی عملیاتی ZALهای

بندر با توجه به نقش یا میزان تمرکز لجستیکی

موجود در پس کرانه

- ZAL منطقه‌ای / کلان شهری: حوزه عملیات عمدتاً در محوطه‌های عملیاتی و اراضی پشتیبانی بندر و تا حدی در حوزه نفوذ آن متمرکز است.
- ZAL ملی: دارای پس کرانه‌ای مشتمل بر چند منطقه است که در نتیجه شعاع نفوذ مستقیم آن افزایش می‌یابد.
- ZAL فراملی: در بنادر کنونی، میانی یا دروازه‌های قرار دارد.



## ۴۵- معیارهای دسته بندی عملیاتی ZALهای

### بندر با توجه به طرح چندوجهی ریلی موجود

بدین معنی که به رابطه کلی عملیاتی میان مراکز لجستیکی ZAL و خدمات ریلی چندوجهی بستگی دارد

- ZALهای دارای حمل و نقل چندوجهی
- ZALهای دارای حمل و نقل چند وجهی مجاور
- ZALهای دارای حمل و نقل چندوجهی نزدیک
- ZALهای دارای حمل و نقل چندوجهی دور

## ۴۶- معیارهای دسته بندی عملیاتی ZALهای

### بندر با توجه به میزان تمرکز فضای فیزیکی موجود

- میزان تمرکز فیزیکی حوزه ZAL در یک یا چند محل
- ZAL یک مرکزی یا متمرکز
- ZAL چند مرکزی

## ۴۷- معیارهای دسته بندی عملیاتی

### ZALهای بندر با توجه به میزان

### تخصص لجستیکی کاملاً مرتبط با بندر

- ممکن است فعالیت‌های یک ZAL منحصرأ یا تا حد زیادی به لجستیک بندری مربوط شود
- امکان دارد یک ZAL با فعالیت‌های لجستیکی مختلط در ارتباط باشد



## ۴۸- معیارهای دسته بندی

### عملیاتی ZAL های بندر با توجه به میزان

### تخصص یا چند منظوره بودن بخش

مراکز لجستیکی در صورتی چند منظوره هستند که تقاضایی تنها از سوی مراکز لجستیکی تأمین شود و طیف گسترده‌ای از عملیات‌های استراتژیکی لجستیکی را در نظر بگیرد. از سویی ممکن است این مراکز به یک نوع کالای خاص از قبیل وسایل نقلیه موتوری، کالاهای فله خشک، کالاهای متفرقه، کالاهای فاسد شدنی و کالاهای خطرناک اختصاص یابند.

## ۴۹- معیارهای دسته بندی عملیاتی

### ZAL های بندر با توجه به سازمان اداری داخلی

- ZAL گسترده فضای زیادی را اشغال می‌نماید و دارای راه‌های اصلی جاده‌ای، انبارها و محوطه‌های انباشت کالا می‌باشد.
- ZAL متراکم دارای تراکم ساختمانی بیشتری است و فضای باز کمتری دارد.

## ۵۰- خدماتی که توسط ZAL ارائه می‌گردد

- خدمات اصلی ZAL
- گمرک و خدمات مربوط به گمرک ( خدمات گمرکی یکپارچه با بندر- خدمات مربوط به گمرک، گواهینامه‌های بهداشت مواد غذایی گیاهی و ... )
- خدمات چند وجهی ( خدمات چند وجهی ریلی مستقیم-



- خدمات حمل و نقل داخلی)
- خدمات انتقال اطلاعات
- خدمات عمومی برای شرکت ها، وسایل نقلیه و کاربران
- خدمات گروهی یا خدمات با ارزش افزوده

### ۵۱- خدمات اصلی ZALها

- امنیت و پاکسازی
- نظارت بر خدمات و زیرساخت
- خدمات محیطی
- حمل و نقل عمومی

### ۵۲- خدمات انتقال اطلاعات

- اطلاع رسانی
- تبادل کالا
- تجارت الکترونیکی
- سیستم جامعه کالا

### ۵۳- خدمات عمومی برای شرکت ها،

#### وسایل نقلیه و کاربران

- خدمات مربوط به وسایل نقلیه و تجهیزات (ایستگاه خدماتی، پارکینگ کامیون ها، شستشو و روغن کاری، کارگاه ها و...)
- خدمات پرسنلی (فرودگاه های اصلی، رستوران ها، هتل ها و...)
- خدمات تجاری (مرکز تجاری، خدمات عمومی و...)



## ۵۴- خدمات گروهی یا خدمات با ارزش افزوده

- تک پنجره
- کارآموزی و آموزش تجارت
- مرکز تجاری
- کمک تجاری و تأمین مالی
- توسعه ملی و بین‌المللی
- مشاوره
- عرضه سایر خدمات منطقه‌ای و کلان شهری

## ۵۵- چگونگی توسعه مناطق فعالیت

### لجستیکی بندر

پیشنهادات ارائه شده جهت توسعه:

- مرحله برنامه‌ریزی و توسعه مناطق فعالیت لجستیکی بندر شامل (مرحله طرح ZAL- مرحله مدیریت توسعه ZAL- مرحله مدیریت عملیات ZAL)
- اقدامات اساسی جهت تصمیم‌گیری و تعیین مناطق فعالیت لجستیکی بندر

## ۵۶- اقدامات اساسی جهت تصمیم‌گیری

### و تعیین مناطق فعالیت لجستیکی بندر

- موقعیت استراتژیکی ZAL‌های بندر
- اهداف کلی ZAL بندر (تحلیل بازار)



- اهداف و طرح عملیاتی ZAL بندر
- توسعه ZAL بندر
- تأثیر مدیریت و اجرای ZAL بندر

## ۵۷- تعریف سکوه‌های لجستیکی

نقاط توقف در زنجیره‌های حمل و نقل و لجستیک که در آن‌ها فعالیت‌ها و عملیات فنی، با ارزش افزوده متمرکز می‌باشند. در واقع یک منطقه تعیین شده که در آن متصدیان متفاوت کلیه فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل، لجستیک و توزیع کالا را در حوزه داخلی و بین‌المللی انجام می‌دهند.

این متصدیان می‌توانند مالک یا اجاره‌کننده ساختمان‌ها، تجهیزات و تاسیساتی (انبارها، محوطه انباشت کالا، اداره‌ها، پارکینگ، اسکله‌ها و...) باشند که در مرکز ساخته شده‌اند.

## ۵۸- جامعه لجستیکی

جامعه لجستیکی در برگیرنده گروه عاملین لجستیکی است که در یک محیط خاص و کاملاً مرتبط فعالیت می‌کنند و این محیط شامل سازمان‌های مدیریتی مربوط به زیرساخت لجستیکی، متصدیان لجستیکی و حمل و نقل، شرکت‌های تخلیه و بارگیری و ارائه‌دهندگان خدمات فرعی می‌باشد.

ایجاد یک جامعه لجستیکی مستلزم ایجاد یک استراتژی بلندمدت

است.





## ۵۹- عاملین مشارکت کننده در جامعه لجستیکی

- متصدیان دولتی و خصوصی سکوهای لجستیکی و زیرساخت (ادارات بندر و فرودگاه، توسعه دهندگان / مدیران سکوهای لجستیکی و مناطق توزیع، شرکت های راه آهن (...)
- متصدیان لجستیکی (شرکت های حمل کالا، انبارداری و توزیع (...)
- شرکت های مربوط به کالا (شرکت های صنعتی و خدماتی که کالا را جهت حمل و نقل، انبارداری یا پردازش دریافت می کنند یا ارائه می دهند.)
- شرکت های خدماتی دولتی و خصوصی (عاملین دولتی شامل خدمات گمرکی یا مربوط به گمرک، مخابرات، شرکت های خدمات پرسنلی یا تجاری و مشاورین و...)
- ادارات دولتی (شوراهای شهر، دولت های منطقه ای مربوط و...)

## ۶۰- مناطق فعالیت لجستیکی بندر

### به عنوان سکوهای لجستیکی تخصصی

فعالیت در بنادر مستلزم سه فضا می باشد:

- فضای اول شامل کلیه فعالیت های منظور شده در منطقه عملیاتی بندر، بخش ساحلی (جابه جایی کالا روی شناورها،...) و بخش خشکی (جابه جایی کالا، انبارداری، پذیرش، کنترل،...) می شود که معمولاً با فضای پایانه یکسان می باشند.



- فضای دوم شامل کلیه فعالیت‌هایی می‌شود که به بخش انبارداری و توزیع مربوط می‌گردد و همچنین کلیه فعالیت‌های دیگری که در جابه‌جایی کالا انجام آن‌ها چندان ضرورت ندارد ولی نقش مکمل دارند.
- فضای سوم به عملیاتی اشاره می‌کند که با فعالیت‌های کاملاً لجستیکی توسعه یافته در مراکز ویژه لجستیکی مرتبط می‌باشند. مراکز مزبور به بخشی از بندر و نه لزوماً به داخل بندر محدود می‌گردند.

### ۶۱- مفهوم ناحیه عملیاتی

به بخشی از سکوهای عملیاتی گفته می‌شود که دارای میزان مشخصی از فعالیت‌های یکپارچه و یک هدف واحد و تعریف شده در مرکز هر سکومی باشد.

### ۶۲- انواع ناحیه عملیاتی در سکوهای لجستیکی

- نواحی/سکوهای ترانزیت کالا و توزیع
- نواحی توزیع لجستیکی و شهری
- نواحی انبار و توزیع - مناطق توزیع
- نواحی لجستیکی ویژه یا یک منظوره
- سکوهای مربوط به کشاورزی و مواد غذایی
- نواحی لجستیکی کالاهای پرخطر
- نواحی لجستیکی وسایل نقلیه موتوری
- سکوهای مربوط به سیستم گمرکی



### ۶۳- نواحی چند وجهی

- نواحی چند وجهی جاده‌ای - ریلی
- نواحی چند وجهی جاده‌ای - هوایی
- نواحی چند وجهی خشکی - دریایی (شامل حمل دریایی و آبراه‌های داخلی)

### ۶۴- مراکز و نواحی خدماتی

- نواحی خدمات ویژه
- نواحی کالاهای پرخطر
- نواحی خدمات مرکزی
- خدمات مربوط به کار، کارکنان و وسایل نقلیه
- خدمات گمرکی

### ۶۵- سکوه‌های لجستیکی که جابه جایی را

### با یک نوع شیوه حمل و نقل انجام می‌دهند

- مراکز جاده‌ای یا مراکز خدمات حمل و نقل
- مراکز توزیع شهری یا مراکز لجستیکی شهری
- مراکز توزیع
- مراکز حمل و نقل



## ۶۶- سکوهای لجستیکی که جابه جایی را

### با بیش از یک شیوه حمل و نقل انجام می دهند

- مناطق فعالیت لجستیکی بندر
- مراکز هوایی کالا
- بنادر خشک
- سکوهای لجستیکی چند وجهی

## ۶۷- ناحیه لجستیکی انبار و توزیع

بطور کلی سکوهای لجستیکی منطقه‌ای می‌باشند و کلیه خدمات و تجهیزات لازم جهت انجام فعالیت‌های انبارداری و توزیع را در بر می‌گیرند. آن‌ها دارای اداره‌های لجستیکی مربوط به تولیدکنندگان، توزیع کنندگان، متصدیان لجستیکی، انبار و... می‌باشند.

## ۶۸- مناطق فعالیت لجستیک بندر

سکوهای لجستیکی که به بنادر متصل می‌باشند فعالیت‌های بندری فضای دوم و سوم را تحت پوشش قرار می‌دهند و به طور کلی به فعالیت‌های لجستیکی کالاهای دریایی اختصاص یافته‌اند. این سکوها جهت تأمین جابه جایی و توزیع کالاهای دریایی به پسرانه‌های بندر و از آن جا به مقاصد دیگر تاسیس می‌شوند.

## ۶۹- سکوهای لجستیکی چند وجهی

به سکوهایی گفته می‌شود که از عملیات پیچیده تر بر خوردارند و چندین ناحیه عملیاتی را شامل می‌شوند. افزون بر آن‌ها نه تنها دارای



نواحی لجستیکی و خدماتی می‌باشند بلکه می‌توانند نواحی تخصصی لجستیکی و چند منظوره را نیز در بر گیرند. سکوهای مورد نظر ملی و گاهی منطقه‌ای می‌باشند.

## ۷۰- مناطق فعالیت لجستیکی بندر

### به عنوان ابزاری جهت توسعه لجستیکی بنادر

با وجود سابقه‌ی نسبتاً کم سکوهای مدرن لجستیکی، می‌توان به تکامل تدریجی مفهوم و بهره برداری از الگوهای توسعه اشاره نمود که از نوع «سکوی ابزار» موسسه توسعه و بهره برداری آغاز شده تا «سکوی مالک» شرکت توسعه و پس از آن «سکوی مدیر» یک شرکت مدیریتی است که نه تنها پروژه‌های مربوط به روز آمد نمودن و توسعه بنادر، ZALها و پس کرانه‌ها را از نظر لجستیکی به عهده می‌گیرد، بلکه تلاش می‌کند تا آنها را تقویت نماید.

## ۷۱- سکوی ابزار

شرکت توسعه، زمین و زیرساخت را توسعه داده و خدماتی را به طور مستقیم به مشتری نهایی در تجهیزات خود ارائه می‌دهد.

## ۷۲- سکوی مالک

شرکت توسعه سکو را توسعه داده، امتیازات بهره برداری را به متصدیان لجستیکی و فورواردرهای کالا می‌فروشد یا اعطا می‌نماید و امتیازات بهره برداری مربوط به ارائه خدمات را به شرکت‌های متخصص واگذار می‌کند.



## ۷۳- سکوی مدیر

شرکت توسعه، علاوه بر گرایش آن به مفهوم مالک، نقش فعالی را در ارائه خدمات به مشتریان خود، جمع آوری بهره‌ها جهت ایجاد خدمات جدید و هماهنگی با سکوه‌های دیگر (شبکه‌های خدماتی) بر عهده می‌گیرد و همچنین نقش یک شریک فعال برای مشتریان خود به منظور بهینه سازی حوزه‌های تجاری آنها ایفا می‌نماید.

## ۷۴- بازاریابی در خصوص

### مناطق فعالیت لجستیکی بندر

- شیوه‌های کلی مربوط به بازاریابی ZALها
- بازاریابی غیرمستقیم: بازاریابی خرده فروشی و توسعه حوزه‌های عملیاتی طبق سفارش
  - بازاریابی بین المللی انتخابی: بازاریابی هماهنگ با بندر جهت جذب متصدیان یا شرکتهای بین المللی
  - بازاریابی توسط بخش‌ها «مدیریت فعال گروهی»: مدیریت همراه با بخش‌های اقتصادی جهت شکل دهی به شرایط عملیاتی و تجاری و معرفی آنها به خارج از ZAL.
  - بازاریابی غیرمستقیم توسعه دهندگان متخصص: بازاریابی عمده فروشی برای متصدیان یا توسعه دهندگان حوزه‌های عملیاتی.



## ۷۵- تأثیر ZAL در بندر

یک ZAL می‌تواند بر ساختار حوزه خدماتی بندر، کارایی و کیفیت خدماتی که توسط جامعه بندر ارائه می‌شوند، و به ویژه بر رشد کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت ترافیک بندری تأثیر گذارد.

- تأثیر ZALها در خدمات بندر
- تأثیر ZALها در ترافیک بندر

## ۷۶- تأثیر ZAL در لجستیک تجاری

یک ZAL بر شیوه‌ای که لجستیک تجاری بدلیل موقعیت خود، طرح فیزیکی و عملیاتی، الگوی مدیریت لجستیکی و خدمات عمومی موجود در پیش می‌گیرد، تأثیر می‌گذارد، اکثر تغییرات در عملکرد، به صرفه جویی در هزینه‌های لجستیکی منجر خواهد شد.

## ۷۷- تأثیر ZAL در حمل و نقل

یک ZAL بر سازمان ترافیک در نزدیکی محیط شهری و کلان شهری تأثیر می‌گذارد، زیرا انواع مختلف ترافیک کالا را در یک منطقه ویژه متمرکز می‌نماید. ZAL همچنین در سیستم‌های حمل و نقل با مسافت طولانی موثر است.

## ۷۸- تأثیر اقتصادی کلان ZAL

یک ZAL به توسعه اقتصادی حوزه اطراف کمک نموده و وابستگی اقتصادی ایجاد می‌نماید که این امر در بندری که ZAL در آن واقع شده است نیز تأثیر می‌گذارد.



## ۷۹- تأثیر ZAL در محیط فیزیکی

### و اجتماعی - اقتصادی

یک ZAL بر محیط مجاور خود در طی مراحل اجرای طرح ZAL و ارائه خدمات تاثیر می گذارد و علاوه بر آن از صرفه جویی در هزینه های خارجی در مقیاس وسیع تر نیز حمایت می کند که این امر در نتیجه انتقال زنجیره های کالاهای زمینی به زنجیره های زمینی - دریایی می باشد.

## ۸۰- مناطق لجستیکی بندر

### با چه چیزی رقابت می کنند؟

رقابت پایگاه های لجستیکی در خصوص حفظ موقعیت خودشان در زنجیره های لجستیکی موجود در جریانات عمده بین پایگاه ها است که در این زمینه مکمل یکدیگر نیز می باشد و از طرفی رقابت جویی پایگاه ها باید بر این جنبه اصلی نیز متمرکز شود. زمانی که یک پایگاه ویژه بندری جهت تاسیس یک شرکت متصدی لجستیکی یا هرگونه شرکت دیگر انتخاب شده است، رقابت اصلی ZAL از سوی مراکز صنعتی چند منظوره در نواحی اطراف پدیدار می گردد.

## ۸۱- عوامل رقابتی مشترک

### در کلیه سکوه های لجستیکی

صرفنظر از نوع خاص آن ها، از مهمترین عوامل می توان به هزینه تاسیس تجهیزات ( هزینه یک متر مربع از زمین توسعه یافته یا ساختمان تمام شده) اشاره نمود. مقایسه هزینه های توسعه زمین ساختار صحیح





یک ZAL همچون سکوه‌های ویژه لجستیکی استانداردهای طراحی را جهت توسعه می‌طلبد که از لحاظ کمی و کیفی مستحکم‌تر از استانداردهایی می‌باشند که برای املاک صنعتی معمولی در نظر گرفته می‌شوند.

## ۸۲- پتانسیل لجستیکی پایگاه‌های بندر

تصوری که از محاسبه پتانسیل لجستیکی بنادر در ذهن وجود دارد این است که در ارزیابی ظرفیت بندر به منظور توسعه باید عوامل اصلی که بر آن تأثیر می‌گذارد را نیز مدنظر قرار داد. به طور کلی این عوامل دو دسته هستند:

- دسته اول به عرضه و تقاضای بندر مربوط می‌شود (عوامل داخلی)
- دسته دوم موقعیت جغرافیایی - استراتژیکی بندر را در محیط اقتصادی - اجتماعی آن مشخص می‌نماید. (عوامل خارجی)

پیچیدگی تفکیک ناپذیر موجود در تمرکز عوامل داخلی و خارجی که بر ظرفیت بندر در زمینه توسعه لجستیکی تأثیر می‌گذارد، منجر به محاسبه پتانسیل لجستیکی توسط یک فرمول ترکیبی شده است.



# فصل ششم: لجستیک در سایر کشورها

## ۸۲- مهم ترین پارک‌های لجستیک در دنیا

پارک‌های لجستیکی متعددی در سطح جهان ساخته شده است که از آن جمله می‌توان به پارک لجستیکی ارومکی در چین، پارک لجستیکی گالسه‌بور در آمریکا و پارک لجستیکی فیانو در ایتالیا اشاره کرد. علیرغم اهمیت مکان یابی پارک‌های لجستیکی، مطالعات انجام شده در این زمینه و به ویژه در زمینه پارک‌های مختص ترانزیت بار، نسبتاً کم است. اما مطالعات گسترده‌ای در زمینه مسایل مربوط به حمل و نقل کالا و مدیریت ناوگان و تخصیص منابع لجستیکی انجام شده است.





## ۸۴- خدمات و فناوری‌های

### پیشرفته حمل و نقل دریایی در جهان

خواسته‌های مشتریان از سیستم‌های حمل و نقل به یک سمت مشخص گرایش پیدا کرده است. خواسته شماره یک مشتریان، قابلیت اطمینان در تحویل است. سرعت و هزینه نیز اهمیت خاص خود را داشته ولی در اولویت‌های بعدی قرار دارند. در سال‌های اخیر به منظور پاسخگویی به خواسته‌های فوق، حمل‌کنندگان به دنبال تکنولوژی‌ها و استراتژی‌های نوین در حمل و نقل دریایی رفته‌اند:



- شناورهای با ظرفیت بیشتر: بکارگیری کشتیهای با ظرفیت‌های بیشتر در راستای کارائی هر چه بیشتر ناوگان دریایی.
- استراتژیهای نقل و انتقال بار بین کشتیها و استفاده از هاب‌ها و اسپک‌ها: به منظور حداکثر بهره‌گیری از ظرفیتهای کشتی‌های گرانقیمت کانتینری و همچنین دستیابی به بازارهایی که شناورهای بزرگ به دلیل محدودیت در عمق کانال یا سایر بازار قادر به دسترسی و پهلو گرفتن در آنها نیستند، شبکه‌های هاب-اسپک توسعه پیدا کرده‌اند. هر بازار توسط کشتی با ظرفیت مناسب سرویس دهی می‌شود و کلیه کشتی‌ها در نقاط انتقال با یکدیگر به نقل و انتقال بار می‌پردازند.
- یکپارچگی بین سیستم‌های حمل در خشکی: شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی به منظور افزایش سرعت و کارائی با بخش راه آهن به همکاری می‌پردازند.
- ایجاد کانال‌های عمیق تر: به منظور قابلیت پهلو گرفتن کشتی‌های با ظرفیت‌های بیشتر

## ۸۵- خدمات و فناوری‌های پیشرفته

### بندری در جهان

- استفاده از تجهیزات پیشرفته بارگیری و تخلیه و جابه‌جایی در ترمینال‌ها
- انبارش متراکم تر کانتینرها، و استفاده از سیستم‌های



- اطلاعاتی برای برنامه‌ریزی و ردگیری و انبارش
- استفاده از گیت‌های پیشرفته در ترمینال‌ها
- بازرسی امنیتی پیشرفته و سیستم‌های توزین دقیق
- کاهش زمان انتظار کانتینرها در ترمینال‌ها
- تلاش جهت رفع مشکلات ناشی از تجمع کانتینرهای خالی در بنادر
- افزایش ساعات فعالیت در بنادر
- بنادر سبز
- بنادر خشک
- بنادر مجازی
- مخزن انباشت کانتینرها
- سیستم زمان دهی حضور کامیون‌ها

## ۸۶- لجستیک دریایی در سنگاپور

بندر سنگاپور به جهت قرارگیری در کانون مرکزی شبکه تجارت بین‌المللی آسیا و اتصال آن با ۶۰۰ بندر در بیش از ۱۲۰ کشور دنیا، نقش یک بندر هاب کلیدی را ایفا می‌کند. با توجه با کمبود زمین و منابع طبیعی در کشور سنگاپور و جزیره‌ای بودن آن، این بندر نقش حیاتی را در اقتصاد این کشور ایفا می‌کند.

از نظر جابه‌جایی کانتینر دومین بندر بزرگ دنیا محسوب می‌شود. این بندر شامل مجموعه بزرگی از زیرساخت‌ها و تسهیلات بندری است و از پیشروان ارائه راه‌حل‌های فناوری اطلاعات بندری از طریق دو سیستم CITOS و PORTNET است. PORTNET یک جامعه



مجازی دریانوردی B۲B در سطح ملی است. سیستم CITOS وظیفه هماهنگ سازی و یکپارچه نمودن تمامی عملیات بندری در ترمینال‌های کانتینری بندر را بر عهده دارد.

## ۸۷- امارات متحده عربی در حال احداث

### هاب لجستیکی منطقه

شهر دوبی که به عنوان یک مرکز منطقه‌ای برای صادرات مجدد، خرده فروشی، تفریح، هوانوردی، تکنولوژی اطلاعات و بانکداری مطرح است، حدود ۶۰ درصد کل کالاهای وارد شده به خاورمیانه را از طریق مرزهای خود ترانزیت می‌کند. دوبی با دارا بودن بیش از ۲۰ درصد سرعت رشد در زمینه بازار لجستیک، هم‌اکنون در حال ایجاد شهر لجستیکی دوبی یا به اختصار DLC است که جامع‌ترین مرکز لجستیکی در نوع خود در کل دنیا محسوب می‌شود. این مرکز بستر لازم را برای تبدیل این کشور به یک هاب تجاری برای خاورمیانه و ماوراء آن فراهم کرده و بازار لجستیکی آن بیش از ۲ میلیارد مشتری بالقوه شامل اروپای جنوبی، کشورهای CIS، شبه قاره هند، خاورمیانه و آفریقا را در برمی‌گیرد.

این هاب لجستیکی پس از بهره برداری کامل، شامل امکانات ذیل خواهد بود:

- یک فرودگاه بین‌المللی (شامل ترمینال‌های کارگو)
- یک بندر تجاری
- محل استقرار برای صنایع یا لجستیک قراردادی
- محل استقرار برای فورواردرها
- محل استقرار برای صنایع هوایی



- انبارهای مشترک فورواردرها
- تسهیلات و تجهیزات برای یکپارچه کنندگان
- مجموعه ساختمان‌ها برای استقرار دفاتر شرکت‌ها و ادارات
- تسهیلات رفاهی و تفریحی
- دهکده مسکونی برای کارکنان شهر لجستیکی

Archive of SID



## فصل هفتم: مقایسه ایران، ترکیه و امارات

### ۸۸- جایگاه لجستیک دریایی در ایران

#### در مقایسه با دو کشور ترکیه و امارات از نظر بنادر

کشور ترکیه بیشترین تعداد بنادر را نسبت به ایران و امارات دارد. دلیل این امر را می‌توان شبه جزیره بودن این کشور و خطوط ساحلی طولانی آن نسبت به دو کشور دیگر دانست. اگر طول خطوط ساحلی یک کشور را یکی از عوامل تاثیرگذار در ایجاد بنادر بدانیم، نسبت بنادر تجاری به طول خطوط ساحلی می‌تواند شاخصی برای میزان توسعه بنادر در نظر گرفت. اگر چه عوامل دیگری همچون مناسب بودن خطوط ساحلی از نظر عمق و نوع ساحل نیز در این امر موثرند. چنانچه عکس این شاخص را مد نظر قرار دهیم، عدد حاصله نشانگر متوسط فاصله بین هر دو بندر در طول خط ساحلی خواهد بود. در این صورت متوسط فاصله بنادر ایران در خط ساحلی شمال بیش از ۳۳۰ کیلومتر و در خط ساحلی جنوب ۱۷۰ کیلومتر خواهد بود. در حالی که این رقم در دو کشور امارات و ترکیه به ترتیب ۱۶۵ و ۴۱ کیلومتر است.





## ۸۹- جایگاه لجستیک دریایی در ایران

### در مقایسه با دو کشور ترکیه و امارات

#### از نظر زیرساخت‌های بندری

مقایسه ظرفیت کانتینری بنادر سه کشور نشان می‌دهد که کشور امارات بالاترین ظرفیت کانتینری را دارا بوده است. مهم‌ترین دلیل ظرفیت بالای بنادر امارات، وجود بندر جدید الاحداث جبل علی است که در سال ۲۰۰۹ حدود ۱۱ میلیون TEU ظرفیت داشته است. ظرفیت بندر در آن سال دربرگیرنده ۷۰ درصد کل ظرفیت کانتینری کشور بوده است. بدون احتساب این بندر، ظرفیت کانتینری بنادر امارات با ایران برابری می‌کرده است.

کشور امارات در وضعیت فعلی از نظر متوسط مساحت بندر اختلاف چشمگیری با دو کشور دیگر دارد. این اختلاف را می‌توان در وجود بندر بسیار بزرگ این کشور دانست. به عنوان مثال بندر جبل علی طبق ادعاها بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه و بزرگ‌ترین بندر ساخت دست بشر در دنیا با مساحت تقریبی ۵ در ۵ کیلومتر است و بندر بزرگ خلیفه با مساحت ۳/۲ کیلومتر مربع نیز جزو یکی از بزرگ‌ترین مناطق صنعتی دنیا است. در مقابل ترکیه با وجود برخورداری بنادر بسیار بیشتر از ایران و امارات کمترین مقدار متوسط مساحت به ازای هر بندر را داراست. می‌توان چنین برداشت نمود که بنادر ترکیه عمدتاً کوچک هستند. بزرگ‌ترین بندر ترکیه، بندر آلتاش آمبارلی با مساحت ۱/۶۴ کیلومتر مربع و بندر مرسین با مساحت ۱ کیلومتر مربع است. از نظر متوسط طول اسکله، ایران کمترین و امارات بیشترین مقدار را در بین سه کشور دارا هستند. مجدداً کشور امارات به دلیل دارا بودن بنادر بسیار بزرگ، متوسط طول اسکله بیشتری نسبت



به ترکیه و ایران دارد.

از نظر حداکثر عمق اسکله‌ها که تاثیر مهمی در قابلیت پذیرش کشتی‌های بسیار بزرگ توسط بندر دارد، ایران کم عمقترین اسکله‌ها و ترکیه عمیق‌ترین آنها را داراست. بیشترین عمق آب‌خور ترکیه متعلق به بندر گم‌لیک یا گم پورت ترکیه واقع شده در کناره دریای سیاه است. بیشترین عمق آب‌خور امارات متعلق به بندر جبل علی بوده و نهایتاً عمیقترین اسکله در ایران متعلق به اسکله کانتینری بندر امام خمینی است. لذا کم بودن عمق آب‌خور نسبت به بنادر جهان یکی از مشکلات بنادر ایران است.

هر سه کشور در سال ۲۰۰۹ در میان ۳۵ کشور مالک بزرگترین ناوگان دریایی دنیا (با پرچم همان کشور و پرچم سایر کشورها) قرار داشتند. ترکیه در رتبه ۸، امارات در رتبه ۲۲ و ایران در رتبه ۳۱ قرار داشته است. کشتی‌های با پرچم ترکیه با اختلاف زیادی از ایران و امارات، بزرگ‌ترین سهم از ظرفیت Dwt کشتی‌های در حال تردد را دارا هستند. بطوریکه مجموعاً ۱.۱۳٪ ظرفیت ناوگان دریایی تجاری دنیا را کشتی‌های با پرچم ترکیه شامل می‌شوند. بیشترین سهم از این ظرفیت یعنی ۲.۱۱٪ متعلق به ناوگان باری است که این خود نشان دهنده حجم فعالیت کشور ترکیه در زمینه حمل و نقل دریایی کالاهای غیرنفتی است.

با این وجود، با مقایسه حمل و نقل دریایی ایران با برخی کشورهای همسایه و منطقه در می‌یابیم که ایران چه از نظر زیرساخت و چه از نظر عملکرد هنوز جای پیشرفت داشته و لذا توجه مسئولین و دولتمردان در این زمینه بیش از پیش صورت گیرد.



## فصل هشتم: لجستیک دریایی در ایران

### ۹۰- توسعه بنادر

۹۰ درصد کالاهای تجارت بین المللی در دنیا از طریق دریا و کشتیرانی جا به جا می شود و سهم بنادر ایران نیز در صادرات و واردات کالاهای کشور حدود ۹۲ درصد است.

با مد نظر قرار دادن اهداف معین شده در سند چشم انداز بیست ساله کشور کرانه ها، در افق ۱۴۰۴ می بایست دارای بنادری ایمن، هوشمند، مدرن، مستقل، مجهز، کارآمد، مشتری محور و پیشرو در منطقه و جهان باشند. برای رسیدن به این اهداف یک نگاه راهبردی وجود دارد، توسعه دریا محور.

به منظور تحقق آرمان های مورد تاکید در سند چشم انداز بیست ساله کشور و اشاعه فرهنگ دریایی و بسیج همه جانبه برای شکوفایی اقتصاد کشور با استفاده از ظرفیت های خدادادی دریایی، ضروری است که بر راهکارهای تدوین شده مانند تلاش مستمر با هدف توسعه پایدار و پیوسته ایمنی و امنیت بنادر، ناوگان و آبراه ها، تقویت ظرفیت های ترانزیتی کشور در مسیرهای مختلف، توجه به محیط زیست دریایی و سواحل، اعمال مدیریت جامع سواحل، بنادر و آب های تحت مالکیت کشور و بسط اقتدار مرجعیت دریایی با هدف ارتقا بنادر در زنجیره بین المللی حمل و نقل دریایی تاکید می همه جانبه داشت.



## ۹۱- موقعیت ایران

با توجه به موقعیت استثنایی ایران و بنادر آن، در صورت توجه ایران به توسعه بنادر کانتینری در کشور، قطعاً پتانسیل بالایی برای رشد و ارتقای سهم ایران در تجارت دریایی وجود دارد. سرمایه گذاری در بنادر در واقع توسعه زیر ساخت محسوب می شود. ضمن اینکه مدیریت و بهره برداری از بنادر باید بر عهده بخش خصوصی رقابتی باشد.

## ۹۲- امکانات ایران برای تبدیل شدن

### به هاب لجستیکی بین المللی

برای تبدیل یک کشور به هاب لجستیکی/تجاری، هم ویژگی های جغرافیایی و هم وضعیت زیرساخت های لجستیکی آن باید مد نظر قرار گیرد. ایران نیز به توجه به سابقه دیرینه بازرگانی و نقش لجستیک، موهبت های خدادادی و موقعیت ژئوپلیتیک خود باعث شده است تا ایران را کشوری لجستیکی بنامند. قرار گرفتن در مسیر پنج کریدور اصلی ترانزیت و حمل و نقل بین المللی، امکان استفاده و بکارگیری همه روش های پنجگانه حمل و نقل اعم از: جاده ای، ریلی، هوایی، دریایی و خطوط لوله، داشتن ساحل آبی و مرز خشکی گسترده، دسترسی به آب های آزاد، داشتن بنادری که پتانسیل قرار گرفتن بین ده بندر بزرگ لجستیکی دنیا را دارا هستند. وسعت زیاد و بازار مصرف وسیع کشور، دسترسی به کشورهای زیاد در شعاع مشخص جغرافیایی،



وجود ارتباط کالایی زیاد بین کشورهای اطراف ایران که ترانزیت آن‌ها از ایران هم به لحاظ زمان و هم هزینه مقرون به صرفه تر می‌باشد، همه بیانگر مزیت‌های لجستیکی فوق العاده و منحصر به فرد ایران می‌باشد.

اما با تمام امکانات و فرصت‌های موجود جهت تبدیل شدن کشور به هاب لجستیکی متأسفانه نتوانسته‌ایم از این موهبت الهی و سابقه دیرین در امر لجستیک و بازرگانی به نحو مناسبی بهره ببریم.

### ۹۳- بندر شهید رجایی

#### بزرگترین بندر تجاری ایران در انزوا

بندر شهید رجایی به عنوان منطقه ویژه اقتصادی محسوب می‌شود که این وضعیت با عدم استقبال صاحبان کالا موجب شده تا شاهد کاهش تخلیه و بارگیری در این بندر باشیم. از سوی دیگر به دلیل نبود بانک‌های بین‌المللی در این بندر صاحبان کالا نمی‌توانند اقدام به بازگشایی LC کنند و این امر خود موجب کاهش عملیات بندری در شهید رجایی شده است. عملیات بانکرینک، خرید لوازم و مایحتاج غذایی برای کارکنان کشتی‌های بین‌المللی نیز در بندر شهید رجایی مشکلات دیگر موجود در این بندر است.



## ۹۴- پیشنهادهایی برای رشد

### و ارتقای لجستیک دریایی با تاکید

#### بر مدیریت بنادر ایران

- افزایش ظرفیت کانتینری بنادر
- توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل چند وجهی در بنادر
- ایجاد و توسعه ناحیه‌های لجستیکی در بنادر نسل سوم (در این خصوص باید توجه داشت ترمینال‌های بار دو گونه هستند یکی ترمینال‌های بار خصوصی و دوم ترمینال‌های بار عمومی)
- ارتقای سطح بنادر ایران از بنادر نسل دوم به بنادر نسل سوم و چهارم
- حمایت از توسعه بنادر خشک به عنوان پشتیبان بنادر اصلی
- مدرنیزاسیون و اتوماسیون فعالیت‌های بندری
- شکل‌گیری بنادر کانونی

## ۹۵- ضرورت توسعه مراکز لجستیک دریایی

بنادر و ارتباط با دریاها از آزاد از مهم‌ترین عوامل رشد و توسعه اقتصادی کشورهای دنیا هستند. اکنون بنادر، تنها رابط بین خشکی و دریا نبوده و با توجه به تغییر نیازهای مشتریان بنادر و پیشرفت تکنولوژی، نقش و جایگاه بنادر در عرصه تجارت بین‌المللی ارتقا یافته و تبدیل به مراکز لجستیک یا قابلیت ایجاد و ارائه ارزش افزوده شده‌اند.

بنادر در چند نسل دسته‌بندی می‌شوند. در بنادر نسل اول، صرفاً عملیات تخلیه و بارگیری کالا صورت می‌پذیرد. بنادر نسل دوم



علاوه بر تخلیه و بارگیری نقش توزیع کالا را نیز ایفا می‌کنند و بنادر نسل سوم علاوه بر فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و توزیع کالا، نقش لجستیک و تأمین کالا را نیز بر عهده دارند. نقش لجستیک کالا در بنادر نسل سوم بسیار با اهمیت است، در بنادر نسل سوم به عنوان مراکز لجستیک در زنجیره تأمین، کالاها و مواد اولیه پس از خارج سازی کالا از کانتینر (استریپ) و انجام فرآیندهای تکمیلی روی آن، دوباره در کانتینر قرار می‌گیرد (استافینگ)، بسته بندی شده و از آن جا به مراکز توزیع و مصرف منتقل می‌شود.

## ۹۶- موانع توسعه لجستیک

### و مدیریت زنجیره‌های تأمین در کشور

- زیرساخت‌های ضعیف حمل و نقل و قوانین متعدد و مختلف مربوط به آن
- وسایل حمل و نقل فرسوده و ناکافی
- شبکه جاده‌ای ناکافی
- انبارهای ناکافی
- شبکه راه آهن اندک و قدیمی
- چالش‌های اقتصادی
- درک ضعیف از اقتصاد رقابتی
- ضعف در برنامه‌ریزی اقتصادی واقع بینانه و عملی
- ضعف در تثبیت مسیر اقتصادی
- بازار کوچک داخلی و کمبود اطلاعات در بازار



- سیستم بانکی ناکارا و نرخ‌های بهره بالا
- مشکلات و نارسایی‌ها در حمایت‌های اقتصادی دولت
- ناکارایی نظام مالیاتی
- چالش‌های مدیریتی
- مدیریت بروکراتیک و عدم هماهنگی‌های میان سازمانی در زنجیره

## ۹۷- چالش‌های لجستیک دریایی در ایران

چالش‌ها و تهدیدات در چند گروه عمده قابل طبقه بندی هستند که هر ذیل طبقه مواردی قابل گنجاندن است:

### عدم یکپارچگی فیزیکی کامل بنادر تجاری و لجستیک درون کشور:

- مشکل در مدیریت فصل مشترک حمل و نقل دریایی و سایر شبکه‌های حمل و نقل در بنادر تجاری
- عدم وجود دسترسی مناسب بنادر به خطوط ریلی، به گونه ای که از بنادر شمال کشور تنها بندر امیرآباد و از بنادر جنوبی تنها سه بندر خرمشهر، شهید رجایی و امام خمینی به شبکه راه آهن دسترسی دارند
- عدم وجود پایانه‌های درون سرزمینی (بنادر خشک) برای بنادر بزرگ جهت کاستن از ازدحام کالا در این بنادر

نیاز به ارتقاء جایگاه بنادر تجاری مطابق با نیازهای روز حمل

و نقل دریایی:





- لزوم ارائه خدمات بندری پیشرفته ( خدمات مرتبط با کشتی و کالا)
- لزوم ارتقاء بنادر تجاری جنوب متناسب با شرایط رقابتی موجود در حوزه خلیج فارس

### نقایص در حوزه زیرساخت‌های غیر فیزیکی مرتبط:

- عدم یکپارچگی اطلاعاتی بنادر و شبکه‌های لجستیک کشور با یکدیگر
- عدم یکپارچگی همه بنادر با سیستم گمرکی کشور
- انعطاف ناپذیری قوانین و مقررات حاکم بر بخش جهت رقابت با بنادر منطقه
- عدم هماهنگی قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی در این حوزه
- مسئله نظام تعرفه ای بنادر و قابلیت رقابت آنها با بنادر منطقه

### وجود تهدیدات خارجی برای بنادر کشور:

- ظهور و توسعه بنادر عظیم و پیشرفته تجاری در حاشیه جنوبی خلیج فارس (بنادر کشور امارات) که به سرعت در حال تبدیل شدن به هاب‌های تجاری هستند.
- بلا استفاده ماندن ظرفیت‌های بندری به دلیل کاهش حجم جریان‌های کالایی ناشی از تحریم‌ها و فعالیت بنادر جنوب خلیج فارس.
- عدم وجود بستر مناسب سیاسی، اقتصادی، امنیتی جهت سرمایه گذاری داخلی و خارجی در این بخش

## ۹۸- تاسیس مناطق آزاد تجاری

### برای تقویت مراکز لجستیک بنادر

مناطق آزاد تجاری عموماً بعنوان مناطقی در نزدیکی بنادر که کالاها برای زمان طولانی می‌توانند بدون پرداخت عوارض گمرکی و مالیات در آنجا نگهداری شوند، شناخته می‌شوند. ضمن اینکه تولید کننده می‌تواند انبارش / فروش / نمایش / تفکیک / بسته بندی / مونتاژ / توزیع / مرتب کردن / درجه بندی / برچسب گذاری و تولید را در این مناطق انجام دهد. مهمترین مزایای مناطق آزاد تجاری عبارتند از :

- اشتغال مستقیم و غیر مستقیم
- ورود ارز به داخل کشور (ناشی از ارزش افزوده صادر شده از طریق کالاها)
- افزایش توان صادرات
- افزایش بهره‌مندی از منابع، خدمات و سرمایه‌های داخلی برای صادرات
- انتقال تکنولوژی
- افزایش سرمایه گذاری خارجی
- توسعه مهارت‌های نیروی کار بومی
- انتقال دانش مدیریت
- توسعه فرصت‌های بازاریابی / فروش برای مناطق آزاد و محصولات داخلی
- افزایش ترانزیت کالا
- افزایش فعالیت بانکداری



## ۹۹- مشکلات توسعه مراکز لجستیک در بنادر ایران

- محدودیت زیرساخت ها
- ضعف شرکت های تخصصی خدمات لجستیک
- گرانی قیمت زمین برای توسعه مراکز لجستیک
- ناکارآمدی رویه های اداری
- سطح پائین ارائه خدمات در بنادر

## ۱۰۰- راهبردهای پیشنهادی توسعه

### و ارتقاء مراکز لجستیک بنادر ایران

- برنامه ریزی و توسعه سیستماتیک مراکز لجستیک (اختصاص زمینها به کاربردهای عملیاتی مرتبط / بهره برداری مناسب از زمین های واگذار شده در صنایع مرتبط دریایی / اطمینان از بهره برداری اقتصادی از زمین های واگذار شده / استفاده از زمین های با کاربری قدیمی برای طرح های توسعه جدید / انعقاد قراردادهای واگذاری زمین بصورت مرحله ای)
- طرح ریزی و سازماندهی مکانیزم های تشویقی
- توسعه مناطق آزاد تجاری
- سرمایه گذاری در توسعه زیرساخت ها
- توسعه شرکت های حرفه ای ارائه دهنده خدمات لجستیک
- توسعه تکنولوژی اطلاعات
- توسعه چارچوب قانونی برای ایجاد مراکز لجستیک در بنادر

## منابع و مأخذ:

- آرمان بلوکیان رودسری؛ بررسی عملکرد مرکز لجستیک بندر؛ فصل نامه دیدگاه؛ شماره تابستان ۱۳۸۹
- جمشید عدالتیان شهریاری، طهمورث سهرابی، مصطفی ملکی؛ گزینش مناسب ترین شبکه لجستیک برای بنادر و دریانوردی (بندر انزلی) با نگرشی بر " توسعه مناطق فعالیت لجستیک "، " بندر خشک " و " پارک لجستیک "؛ فصل نامه دیدگاه؛ شماره بهار ۱۳۹۲
- سازمان بنادر اسپانیا؛ راهنمای توسعه فعالیت مناطق لجستیکی در بندر؛ سازمان بنادر و کشتیرانی، مرکز تحقیقات؛ ناصر فرجی؛ لجستیک دریایی در انزوا؛ صنعت حمل و نقل؛ فروردین ۱۳۹۲
- مهدی عبداللهی؛ توسعه و ارتقاء بنادر به مراکز لجستیک؛ یازدهمین همایش صنایع دریایی ایران، کیش؛ آبانماه ۱۳۸۸
- عیسی نخعی کمال آبادی؛ مراکز لجستیکی جزایری سرگردانند؛ لجستیک شمال و جنوب؛ آذر ۱۳۸۹
- لجستیک دریایی؛ موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی؛ ماهنامه علمی تخصصی -لجستیک و زنجیره تامین؛ اردیبهشت ۱۳۹۳
- هاب های لجستیکی؛ موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی؛ ماهنامه علمی تخصصی -لجستیک و زنجیره تامین؛ تیر ۱۳۹۲