

۱۳۹۳

گروه علمی و تخصصی

حمل و نقل و لجستیک

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای کاربردی و تخصصی در حوزه 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 تأمین

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی





پ مثل "پناه" پ مثل "پدر"

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

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

این کتاب تقدیم به روح تمام پدران و مادرانی که وجود خود را صرف تربیت و تعلیم فرزندان این آب و خاک کردند

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 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 ای 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 بی نهایت تقدیر و تشکر می کنم . لازم به ذکر است هرگونه استفاده از این اثر حتماً بایستی با اطلاع اینجانب باشد.

با تقدیم احترام مجدد
محمد سیاوشی
مسئول گروه

شماره همراه : ۰۹۱۳۳۳۶۶۵۴۷

ایمیل : siavashi.1980@yahoo.com

نسخه : ۱.۰

فصل اول :

مباحث حوزه حمل و نقل جاده ای

فصل دوم :

مباحث حوزه حمل و نقل ریلی

فصل سوم :

مباحث حوزه حمل و نقل دریایی

فصل چهارم :

مباحث عمومی

فصل پنجم :

لیست اعضاء محترم گروه حمل و نقل و لجستیک به انضمام قوانین و چارت گروه

مباحث حوزه

حمل و نقل

جاده ای

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 :

[۲۱:۰۳ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad 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:

[۲۱:۰۴ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

۱- نقد و بررسی بخش به بخش حمل و نقل و ارایه راهکارهای کاربردی و اجرایی

[۲۱:۰۵ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

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

[۲۱:۰۶ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

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

[۲۱:۱۳ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

در حال حاضر ۱۲۷ عضو عزیز در این گروه حضور دارند و اگر سابقه کاری هر عزیز را ۲۰ سال در نظر بگیریم جمعا در این گروه بیش از ۲۵۰۰ سال سابقه و تجربه کاری مفید وجود دارد که باید از این گنجینه ارزشمند بیش از ۲۵۰۰ ساله به نحوی صحیح و شایسته استفاده شود در جهت رشد و توسعه حمل و نقل ، صنعت و اقتصاد کشورمان .

[۲۱:۱۵ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

موضوع بحث امشب تا پایان هفته:

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

دکتر ناطقی, [۲۱:۱۸ ۱۱.۰۱.۱۵]

الان قیمت شرکت حمل و نقل ؟

[۲۱:۱۹ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

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

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 تاثیر منفی و سوء دارد.

آقای منصوری, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۱]

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

[۱۱.۰۱.۱۵:۲۰] Mohammad Siavashi, [۲۱:۲۰]

جناب منصوری عزیز باسلام

چرا و چگونه و با چه دلایلی؟

[۱۱.۰۱.۱۵:۲۱] Mohammad Siavashi, [۲۱:۲۱]

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, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۱]

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

آقای منصوری, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۴]

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

[۱۱.۰۱.۱۵:۲۵] Mohammad Siavashi, [۲۱:۲۵]

پس راهکار چیست ؟

دکتر نظری, [۱۱.۰۱.۱۵:۳۰]

سلام بر همه دوستان صاحب نظر

به نظر بنده بد نیست مقدما تفکیکی بین نقش های کربری و فوروردی شرکت های حمل و نقل قایل شویم

[۱۱.۰۱.۱۵:۳۰] Mohammad Siavashi, [۲۱:۳۰]

سلام بر جناب دکتر نظری عزیز

[۱۱.۰۱.۱۵:۳۰] Mohammad Siavashi, [۲۱:۳۰]

بفرمایید جناب دکتر

آقای منصوری, [۲۱:۳۱ ۱۱.۰۱.۱۵]

قبلا عرض کردم نمیشود بخاطر دلالتی 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 سیاستهایی 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 . انشاالله

دکتر نظری, [۲۱:۳۲ ۱۱.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۳۴ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

[۲۱:۳۴ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

احسنتم جناب منصوری عزیز تقویت شرکت ها و خروج غیر متخصصین از این حوزه

دکتر نظری, [۲۱:۳۵ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

آقای منصوری, [۲۱:۳۶ ۱۱.۰۱.۱۵]

بیخشید الان فکر میکنید شرکتهای دارای کامیون الان استفاده ای میبرند

دکتر نظری, [۲۱:۳۷ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

[۲۱:۳۷ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

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

دکتر نظری, [۲۱:۳۷ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

دکتر نظری, [۲۱:۳۷ ۱۱.۰۱.۱۵]

بله جناب سیاوشی

دکتر نظری، [۲۱:۳۸ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

آقای منصوری، [۲۱:۳۸ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

[۲۱:۳۹ ۱۱.۰۱.۱۵] 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، [۲۱:۳۹ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

[۲۱:۴۰ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

پیشنهاد خوبه

دکتر نظری، [۲۱:۴۰ ۱۱.۰۱.۱۵]

به نظر بنده تفکیک مذکور ارجح بر تسهیل موصوف است!

آقای منصوری، [۲۱:۴۱ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

[۲۱:۴۱ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

کمیسیون چگونه محاسبه شود؟

[۲۱:۴۱ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

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

دکتر نظری، [۲۱:۴۲ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

[۲۱:۴۳ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

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

آقای منصوری, [۲۱:۴۴ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

دکتر نظری, [۲۱:۴۵ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

[۲۱:۴۵ ۱۱.۰۱.۱۵]Mohammad Siavashi, [

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

دکتر نظری, [۲۱:۴۵ ۱۱.۰۱.۱۵]

جناب منصوری به نظرم مشکل شرکت های کنونی همین ناسلامتی فضاست

دکتر نظری, [۲۱:۴۵ ۱۱.۰۱.۱۵]

اجازه دهید قدری صریح تر عرض کنم

[۲۱:۴۶ ۱۱.۰۱.۱۵]Mohammad Siavashi, [

بفرمایید

دکتر نظری, [۲۱:۴۶ ۱۱.۰۱.۱۵]

بله جناب سیاوشی

آقای منصوری, [۲۱:۴۷ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

دکتر نظری, [۲۱:۴۷ ۱۱.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۴۸ ۱۱.۰۱.۱۵]

بسیاری از این موضوعها و

دکتر نظری, [۲۱:۴۹ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

دکتر نظری، [۲۱:۴۹ ۱۱.۰۱.۱۵]
درست است؟

آقای منصوری، [۲۱:۵۰ ۱۱.۰۱.۱۵]
باید ببینیم معیار منفعت چیست؟

آقای منصوری، [۲۱:۵۲ ۱۱.۰۱.۱۵]
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، [۲۱:۵۳ ۱۱.۰۱.۱۵]
بله ... البته شرکتی که رشوه می دهد معمولا دودفتره هم هست

[۲۱:۵۳ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [
به نظرم اگر وارد جزییات نشویم و بیشتر روی راهکارها تمرکز کنیم به نتایج بهتر و ملموس تری خواهیم رسید

دکتر نظری، [۲۱:۵۵ ۱۱.۰۱.۱۵]
ببینید به هر حال وقتی در این فضا می توان شاهد چنین اتفاقی بود که یک طرف تجاری حاضر است بیش از نیمی از درآمدش را برای برنده شدن پردازد باید نتیجه گرفت که قواعد این تجارت نادرست تعریف شده اند

آقای منصوری، [۲۱:۵۶ ۱۱.۰۱.۱۵]
البته اگر همین جزییات مد نظر قرار نگیرد باز بحث از مومن و خطا پیش می آید و فرصتها از دست خواهد رفت

دکتر نظری، [۲۱:۵۶ ۱۱.۰۱.۱۵]
یعنی اگر فکری برای این قواعد بالادستی نشود روزبه روز وضع برای سرمایه گذار واقعی بدتر می شود

[۲۱:۵۸ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [
چه فکری و چکار باید کرد تا این قواعد اصلاح شوند؟

دکتر نظری، [۲۱:۵۹ ۱۱.۰۱.۱۵]
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 تقریبا ناسالم فعلی را از دست دهند

دکتر نظری، [۲۲:۰۰ ۱۱.۰۱.۱۵]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۰۰:۲۲] ,
بسیار عالی

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۰۰:۲۲] ,
یعنی حق به حق دار میرسد اینجوری
هرکه بامش بیش برفش بیشتر

آقای منصوری, [۱۱.۰۱.۱۵:۰۲:۲۲]

جناب نظری عزیز بکه 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 ۸درصد 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 گذاری و همچنین ساماندهی و مدیریت بر ناوگان و ارتقا بوجود می آید.

آقای سجاددوست, [۱۱.۰۱.۱۵:۰۲:۲۲]

به نظر میرسد مشکل حمل و نقل مربوط به تعداد آن نیست بلکه ۱ الان به نوعی صاحبان کالا تصدی شرکتهای را در اختیار دارند ۲ نظارت کافی بر عملکرد شرکتهای نیست ۳ هیچ اقدامی برای ایجاد وگسترش شرکتهای توانمند یا کشوری انجام نمی شود ۴ عملکرد دارایی خصوصا در مبحث مالیات بر ارزش افزوده جای بس تامل دارد ۵

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۰۲:۲۲] ,

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, [۱۱.۰۱.۱۵:۰۲:۲۲]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۰۳:۲۲] ,
پیشنهاد جناب دکتر نظری عزیز قابل تامل است

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۰۴:۲۲]

خوش امید جناب سجاددوست عزیز

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۴]

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

دکتر نظری, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۴]

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, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۵]

در ادامه پیشنهاد....

لغمان نادی, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۵]

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 تاثیرگذار است

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۶]

سلام جناب آقای مهندس نادی عزیز
خوش آمدید

دکتر نظری, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۷]

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

لغمان نادی, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۸]

شبتون بخیر جناب سیاوشی. ممنون. لطف شما مستدام

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۹]

و در واقع جناب دکتر 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 به چشم نگاه کند

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۰۹]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۱۰]

و به هر شرکتی بر اساس رتبه و جایگاهش نگاه میکند

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲]

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

دکتر نظری, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۱۲]

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, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۱۲]

آقا کل هیات رفتن داخل این سایت...

لغمان نادی, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۱۶]

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, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۱۶]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۱۶]

خواهش میکنم

لغمان نادی, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۱۷]

البته شرمنده. من با دید ایمنی با مسئله مواجه میشم

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۱۸]

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

اول ایمنی بعد کار ☺

سجاددوست, [۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۲۳]

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 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 درادامه خدمتتان هستم البته الان به نظر می رسد که کارمزد شرکتها پایین هم هست البته برای آنهایی که سالم عمل می کنند

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۲۴]

جناب سجاددوست عزیز راهکار شما چیست؟

سجاددوست, [۱۱.۰۱.۱۵:۳۶:۲۲]

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 و ایفای 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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۳۸:۲۲]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۳۹:۲۲]

دولت باید چکار کند تا شرکت ها توانمند شوند؟

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۳۹:۲۲]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۴۰:۲۲]

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

آقای سجاددوست, [۱۱.۰۱.۱۵:۴۵:۲۲]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۴۷:۲۲]

بله قبول دارم ، ولی قطعا دولت الان بودجه لازم را برای اینکار ندارد. و همچنین مستحضرید که الان حدود ۲۸۰ هزار دستگاه کامیون و کامیونت حمل بار در کشور وجود دارد

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۴۸:۲۲]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۴۸:۲۲]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۵۰:۲۲]

و ۱۲۷ هزار دستگاه از این تعداد بالای ۲۵ سال عمر دارند که فرصت مناسبی است برای خارج کردن آنها از چرخه حمل و نقل کشور

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۰] از بحث کمی خارج شدیم...

آقای سجاد دوست, [Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۰] مباحث را باید باهم دید بحث افزایش کامیون نیست بحث عدم توان تصمیم گیری به خاطر م

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۱] بله قبول دارم و موافقم

آقای سجاد دوست, [Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۱] عدم مشارکت در این بخش است

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۲] 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
۱- تقویت شرکت ها
۲-رتبه بندی شرکت

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۲] تقویت شرکت ها را باید بیشتر باز کرد

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۴] ولی به ساعت پایان بحث امشب رسیده ایم

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۴] و در اینجا با اجازه دوستان بحث را تمام میکنیم

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۵] و ادامه بحث را به شب های آتی موکول میکنیم

[Mohammad Siavashi, ۱۱.۰۱.۱۵:۲۲:۵۵] این بحث تا جمعه شب ادامه دارد...

دکتر نظری، [۲۲:۵۶ ۱۱.۰۱.۱۵]
سپاس از همه دوستان مستمع و مشارکت کننده

[۲۲:۵۶ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [
از همه سروران شرکت کننده در بحث امشب و ناظران مباحث کمال تشکر را دارم.

[۲۲:۵۶ ۱۱.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [
شب همه دوستان بخیر

بخش دوم :

آقای افشار، [۲۱:۱۰ ۱۲.۰۱.۱۵]
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، [۲۱:۱۳ ۱۲.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۱۷ ۱۲.۰۱.۱۵]

صلاحیت مدیران اجرایی شرکتهای حمل و نقل بخاطر گستره مسیولیتهای مرتبط لازم است از دیدگاههای جدید سنجیده شود

به عنوان نمونه، باتوجه به مقررات ایین 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

[۲۱:۲۰ ۱۲.۰۱.۱۵] 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، [۲۱:۲۱ ۱۲.۰۱.۱۵]

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

حسین قاسمی نژاد، [۲۱:۲۲ ۱۲.۰۱.۱۵]

با سلام و احترام،

یکی از موارد ناوگان ملکی شرکتهای جدیدالتاسیس می باشد.

آقای افشار، [۲۱:۲۲ ۱۲.۰۱.۱۵]

دلایل تسهیل ایین نامه فوق را مدیران مرتبط جواب بدهند

آقای افشار، [۲۱:۲۴ ۱۲.۰۱.۱۵]

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

[۲۱:۲۴ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad 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، [۲۱:۲۷ ۱۲.۰۱.۱۵]

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 از این ما دست به دعا داریم هنوز

[۲۱:۲۸ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

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

[۲۱:۳۱ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

اگر یکی دیگر از اهداف شکستن نرخ کاذب شرکت هاست به نظرم مسئله فدری سخت و پیچیده میشود و عواقب سختی در بر دارد

[۲۱:۳۱ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

یکی از عواقب اینکار افزایش رقابت ناسالم بین شرکت هاست.

آقای افشار، [۲۱:۳۲ ۱۲.۰۱.۱۵]

با عرض پوزش

اگر اینچنین بیاندهشیم
ساده انگاری هست

[Mohammad Siavashi, ۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۳۲] چگونه؟

آقای افشار, [۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۳۳] در شرایط فعلی مکانیزم صدور پروانه های فعالیت بایستی سخت گیرانه تر شود

آقای افشار, [۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۳۵] به عنوان نمونه
هرساله همکارانی بست مینشینند در منزل به مدت ماهها مطالعه کرده و تعدادی نیز به جایگاه قبولی صعود میکنند

آقای افشار, [۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۳۶] درحالیکه از فیض مدیریت و توانایی لازم برای اداره یک شرکت کریر یا فورواردر عاجزند

آقای افشار, [۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۳۷] 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

[Mohammad Siavashi, ۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۳۸] جناب افشار به نظرتان در مسیر موضوع بحث هستیم الان!؟

آقای افشار, [۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۳۹] 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, [۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۴۰] حال
ایا لازمست تسهیل بیشتر صورت بگیرد؟

[Mohammad Siavashi, ۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۴۳] 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.

[Mohammad Siavashi, ۱۲.۰۱.۱۵:۲۱:۴۳]

رتبه بندی شرکت های حمل و نقل

آقای افشار، [۲۱:۴۳ ۱۲.۰۱.۱۵]
همکاران موافق یا مخالف ارایه حل کنند
ان شالله

[Amir Salahshour ۲۱:۴۴ ۱۲.۰۱.۱۵]
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

[Mohammad Siavashi ۲۱:۴۵ ۱۲.۰۱.۱۵]
سلام جناب سلحشور عزیز
فکر کنم هر دو

[Amir Salahshour ۲۱:۴۵ ۱۲.۰۱.۱۵]
جناب سیاوشی عزیز، من خواهش میکنم این دو مقوله کاملا جدا مورد بحث و تبادل نظر قرار بگیرند

آقای افشار، [۲۱:۴۷ ۱۲.۰۱.۱۵]
مقاوم سازی شرکتهای موجود بیشتر منافع ملی را به همراه دارد تا تسهیل جهت تاسیس شرکتهای جدید

[Amir Salahshour ۲۱:۴۹ ۱۲.۰۱.۱۵]
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...

[Mohammad Siavashi ۲۱:۴۹ ۱۲.۰۱.۱۵]
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؟

[Mohammad Siavashi ۲۱:۴۹ ۱۲.۰۱.۱۵]
بحث بر روی شرایط تاسیس نیست جناب سلحشور عزیز

[Amir Salahshour ۲۱:۵۰ ۱۲.۰۱.۱۵]
متوجه شدم جناب سیاوشی عزیز،، دلیل ذکر شرایط و خواست تفکیک شرکتهای این بود که از جز به کل برسیم

[Amir Salahshour ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۱:۵۳]

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

[Amir Salahshour ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۱:۵۳]

به این جهت خواستار تفکیک مسایل شدم

[Mohammad Siavashi ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۱:۵۴]

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

[آقای سجاددوست, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۱:۵۸]

افزایش شرکت حمل و نقل لطفی ندارد چراکه بار فولاد مبارکه را با دو شرکت هم می شود حمل کرد و نیازی به ۸۰ شرکت نیست

[آقای سجاددوست, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۰]

باید شرکت توانمند ایجاد شود

[دکتر همتی فر, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۱]

احسنت جناب سجاددوست

[دکتر همتی فر, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۳]

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 سجاددوست, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۳]

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

[Mohammad Siavashi ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۵]

چه معضلاتی جناب سجاددوست عزیز ؟

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

[آقای سجاددوست, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۱۰]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱ ۲۲:۱۰]

جناب سجاددوست 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...

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱ ۲۲:۱۱]

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

[آقای سجاددوست, ۱۲۰۱۰۱ ۲۲:۱۲]

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

[دکتر همتی فر, ۱۲۰۱۰۱ ۲۲:۱۶]

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 سجاددوست, ۱۲۰۱۰۱ ۲۲:۱۶]

توانمندی را باید درچشم انداز وایتم ها ی تعریف شده آن دید

[خانم فاریابی, ۱۲۰۱۰۱ ۲۲:۱۸]

سلام و شب همگی بخیر. جسارتا، همیشه یافتن یه راه حد وسط کار سختیه. 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 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 منتوانمندسازی 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.

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱ ۲۲:۱۹]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱ ۲۲:۲۰]

سلام و سپاس سرکار خانم مهندس فاریابی

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۱]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۲]

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 سجاددوست, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۲]

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

[دکتر همتی فر, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۲]

درجه بندی شرکت ها قدم اول توسعه است

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۲]

اینگونه صنایع هم قدرت انتخاب پیدا خواهند کرد

[خانم فاریابی, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۲]

بله، رتبه بندی روش منطقی ایه.

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۳]

و هر شرکت به اندازه توان و امکانات خود کسب درآمد خواهد کرد

[دکتر همتی فر, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۳]

احسنت

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۳]

جناب سجاددوست عزیز ادغام شرکت های کوچک هم پیشنهاد خوبییه

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۴]

ولی به نظرم بیش از ۹۰ درصد شرکتهای کوچک هستند

[خانم فاریابی, ۱۲۰۱۰۱۰۱ ۲۲:۲۴]

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 سجاد دوست, [۲۲:۲۵ ۱۲.۰۱.۱۵]

وظیفه ذاتی شرکتها چه توانمند و چه غیر توانمند یکی است

خانم فاریابی, [۲۲:۲۵ ۱۲.۰۱.۱۵]

تا الان اینجور اقتضا کرده و شرکتهای کوچک انگیزه ای برای ادغام یا تواناتر شدن نداشته اند. میشه این تمایل رو ایجاد کرد.

[۲۲:۲۵ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

تا پایان سال ۹۱ ما در کشور ۴۱۷۸ شرکت حمل و نقل کالا داشتیم

آقای سجاد دوست, [۲۲:۲۶ ۱۲.۰۱.۱۵]

باید زمینه توانمند شدن را فراهم کرد

[۲۲:۲۶ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

بله جناب سجاد دوست ذات کار یکپاست ولی کیفیت متفاوت است

آقای سجاد دوست, [۲۲:۲۸ ۱۲.۰۱.۱۵]

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

سجاد دوست, [۲۲:۳۰ ۱۲.۰۱.۱۵]

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

[۲۲:۳۲ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

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

[۲۲:۳۲ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

آنها هم یکی طرف های مهم مباحثند

[۲۲:۳۲ ۱۲.۰۱.۱۵] Mohammad Siavashi, [

باید نظرات آنها هم اخذ شود و دیده شود

مهندس رضایی, [۲۲:۳۲ ۱۲.۰۱.۱۵]

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.

دکتر همتی فر, [۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۲۳]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۲۳]

بله جناب دکتر موافقم
واقعا توانمند سازی خود یک امتیاز است

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۲۵]

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, [۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۲۵]

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 سجاددوست, [۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۲۷]

بهرتر است بگوییم منبعا اجازه حداقل ها با داشتن ۵۰ مکانیزم باشد تا مبحث توانمندی از یک نقطه به عنوان مبنا شروع شود

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۲۹]

جناب سجاددوست عزیز داشتن ۵۰ کامیون بسیار عالیه
ولی شرکت ها در حال حاضر قدرت و توانایی خرید این تعداد کامیون را دارند؟

آقای سجاددوست, [۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۴۲]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۴۳]

چون جنابعالی فرمودید عرض کردم جناب سجاددوست

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۴۵]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۵:۲۲:۴۶]

و سرمایه گذاران مورد حمایت قرار گیرند

آقای سجاد دوست, [۲۲:۴۶ ۱۲.۰۱.۱۵]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۷]

دقیقا و با جنابعالی کاملا هم نظرم

از یکجایی باید شروع کرد

آقای عددیان, [۲۲:۴۸ ۱۲.۰۱.۱۵]

باسلام خدمت دوستان و اساتید محترم

مدتهاست این بحث در جریان است و متاسفانه اگر در یک نکته به اجماع هم میرسیم تاثیری در تصمیم گیریهای مسئولین ندارد. واقعیت اینستکه در حال حاضر حدود نهصد 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 فضای 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، ووووو هریک دارای شرکتهای حمل و نقل بین المللی هستند و بار بار کشور را قبضه کردند. این یکی از دلایل تضعیف شرکتهاست.

مهندس باقریان, [۲۲:۴۹ ۱۲.۰۱.۱۵]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۹]

سلام و عرض ادب خدمت جناب آقای عددیان عزیز

[Mohammad Siavashi, ۱۲.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۰]

سلام جناب مهندس باقریان عزیز

نکته ظریفی را اشاره فرمودید

مهندس باقریان, [۲۲:۵۱ ۱۲.۰۱.۱۵]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۲:۵۱]

احسنت جناب عددیان باید تعریف صورت پذیرد از شرکت های قوی

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۲:۵۲]

احسنت جناب مهندس باقریان

عدم وجود رتبه بندی یکی از دلایل افزایش قیمت شرکت هاست

[آقای عددیان, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۲:۵۵]

ازدوستان تقاضا دارم قبل از ارائه هر روش یا پیشنهاد به تعریف فورواردر و کریر در نظام حمل و نقل بین المللی مراجعه فرمایند 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 .

[آقای سجاددوست, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۲:۵۶]

جناب باقریان با احتساب تورم قیمت شرکتهای به نسبت بالا نرفته

[آقای عددیان, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۲:۵۹]

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

[مهندس باقریان, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۲:۵۹]

جناب سجاددوست

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 مدت قبلی ثبت شده اند کرد ، با اینکار کم کم شمار شرکتهای توانمند با ناوگان اختصاصی بالا خواهد رفت.

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۳:۰۰]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۳:۰۱]

جناب باقریان عزیز کاملا با شما موافقم

[آقای عددیان, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۳:۰۱]

آمار بگیرد ببینیم چند درصد این توانایی رادارند ؟

[آقای سجاددوست, ۱۲۰۱۰۱۰۵:۲۳:۰۱]

جناب باقریان موافقم

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱:۰۲:۲۳]

جناب عددیان مورد مهمی را فرمودید

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱:۰۲:۲۳]

ساعت ۲۳

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱:۰۳:۲۳]

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

آقای عددیان, [۱۲۰۱۰۱:۰۳:۲۳]

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

دکتر همتی فر, [۱۲۰۱۰۱:۰۴:۲۳]

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

آقای عددیان, [۱۲۰۱۰۱:۰۴:۲۳]

با پوزش انشالله در نوبت بعدی ادامه خواه مداد

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱:۰۴:۲۳]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱:۰۵:۲۳]

و این بسیار بسیار ارزنده و قابل ستایش است

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱:۰۵:۲۳]

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

[Mohammad Siavashi, ۱۲۰۱۰۱:۰۶:۲۳]

شبتان بخیر و شادی

تا فردا شب بدرود

بخش سوم :

محمد سیاوشی، [۲۰:۵۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۰۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۰۴ ۱۴.۰۱.۱۵]

ولی قطعاً 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، [۲۱:۰۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

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 ۱۸ 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 اساساً با رتبه بندی
شرکت ها موافق هستند یا خیر؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۰۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

مهندس فاضلی، [۲۱:۱۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

سلام جناب سیاوشی عزیز اول از همه غافلگیر شدم دوم من کارشناس قراردادها هستم و سوم خدمتون هستم

محمد سیاوشی، [۲۱:۱۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

سلام شما بزرگوارید جناب مهندس فاضلی عزیز

مهندس فاضلی، [۲۱:۱۴ ۱۴.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۱۴ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای سجاد دوست, [۲۱:۱۵ ۱۴.۰۱.۱۵]
باسلام رتبه‌بندی شرکتها جای بررسی دارد

مهندس فاضلی, [۲۱:۱۶ ۱۴.۰۱.۱۵]
دقیقا اما هیچ نظام مدون و استانداردی این اطمینان را به ما نمی دهد.

محمد سیاوشی, [۲۱:۱۶ ۱۴.۰۱.۱۵]
دوستان تقاضا دارم تا اتمام صحبت های جناب مهندس فاضلی قدری تامل کنند
با سپاس

مهندس فاضلی, [۲۱:۱۸ ۱۴.۰۱.۱۵]
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, [۲۱:۲۰ ۱۴.۰۱.۱۵]
ثبت در یک مکان خاص برای شرکت حمل ایجاد حق می کند در حالیکه در بقیه حوزه ها این موضوع بسیار کمرنگ است.

آقای سجاد دوست, [۲۱:۲۰ ۱۴.۰۱.۱۵]
جناب سیاوشی عزیز لطفا برای رسیدن به نتیجه مطلوب توصیه شود فقط یک موضوع مورد بحث قرا گیرد

مهندس فاضلی, [۲۱:۲۰ ۱۴.۰۱.۱۵]
جناب سیاوشی من در خدمت شما و سایر دوستان هستم.

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۱ ۱۴.۰۱.۱۵]
سپاسگزارم جناب مهندس فاضلی عزیز

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۱ ۱۴.۰۱.۱۵]
جناب آقای سجاد دوست عزیز دقیقا یک موضوع مورد بحث است

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۱ ۱۴.۰۱.۱۵]
و امشب خواستیم نظر صنعت را نیز جویا شویم در اینخصوص

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۲ ۱۴.۰۱.۱۵]
و ممنونم که اطلاعات خوبی داده شد

مهندس فاضلی، [۲۱:۲۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

مهندس فاضلی، [۲۱:۲۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

مهندس فاضلی، [۲۱:۲۵ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای فشار، [۲۱:۲۵ ۱۴.۰۱.۱۵]

رتبه بندی شرکتهای حمل و نقل

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

مهندس فاضلی، [۲۱:۲۶ ۱۴.۰۱.۱۵]

مگر شرکتهای پیمانکار دولتی هستند؟؟

آقای فشار، [۲۱:۲۶ ۱۴.۰۱.۱۵]

لطفا سهم بازار ترابری کالا را بین مناطق مختلف مطالعه کنید

مهندس فاضلی، [۲۱:۲۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای سجاددوست، [۲۱:۲۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۲۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

هنوز شرکتهای حمل تفهیم وظایف و تقسیم کار نشده اند

این میتواند اولین قدم رتبه بندی باشد

آقای سجاددوست، [۲۱:۲۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

دریافت درآمد بیشتر

محمد سیاوشی، [۲۱:۲۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب افشار پاسخ سوالات مهندس فاضلی داده نشد

محمد سیاوشی، [۲۱:۲۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

لطفا پاسخ سوالات داده شود

مهندس فاضلی، [۲۱:۳۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب سجاددوست 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، [۲۱:۳۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

مهندس فاضلی، [۲۱:۳۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

دقیقا یکی از مشکلات همین است!!!

آقای فشار، [۲۱:۳۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

مقررات جاری اجازه نمیدهد

آقای رحیمی، [۲۱:۳۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۳۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

مهندس فاضلی، [۲۱:۳۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای فشار، [۲۱:۳۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

اول بایستی تقسیمات کاری لازم مشخص شود

مهندس فاضلی، [۲۱:۳۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای سجاددوست, [۲۱:۳۳ ۱۴.۰۱.۱۵]
شرکت حمل و نقل عمده وظیفه اش حمل و نقل است

آقای رحیمی, [۲۱:۳۴ ۱۴.۰۱.۱۵]
بنظر بنده قبل از توجه صرف به توانمندی شرکتها باید بستر مناسب برای امکان فعالیت بدون دغدغه آنها فراهم شود..

مهندس فاضلی, [۲۱:۳۴ ۱۴.۰۱.۱۵]
چه دغدغه ای؟؟

آقای فشار, [۲۱:۳۴ ۱۴.۰۱.۱۵]
جابجایی کالا چه در بخش جاده , ریل یا بخشهای دیگر مانند معماری عامل رونق اقتصاد در گوشه گوشه کشور میتواند باشد

آقای رحیمی, [۲۱:۳۵ ۱۴.۰۱.۱۵]
فکر میکنم بخش صنعت میتواند در تعیین شاخصها نقش تعیین کننده داشته باشد پیشنهاد میکنم اظهار نظر بفرمائید

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۱۴.۰۱.۱۵]
اگر سوال های طرح شده پاسخ داده شود بحث بهتری را شاهدیم

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۱۴.۰۱.۱۵]
احسنت جناب آقای رحیمی عزیز

مهندس فاضلی, [۲۱:۳۶ ۱۴.۰۱.۱۵]
جناب سجاددوست ماموریت و فلسفه وجودی یک شرکت حمل و نقل جابجاکردن کالا است. اما سوال من این است چگونه توانمندی شرکتها حمل و نقل باید مورد ارزیابی قرار گیرد؟ کدام توانمندترند؟

آقای رحیمی, [۲۱:۳۷ ۱۴.۰۱.۱۵]
دغدغه تصمیم گیریهای محلی یا استانی و نادیده گرفتن قانون تجارت در بخش حمل و نقل..

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۱۴.۰۱.۱۵]
صنعت میتواند تعیین کننده شاخص ها باشد

آقای سجاددوست, [۲۱:۳۷ ۱۴.۰۱.۱۵]
دوستان باید توجه کنند سازمان برای شرکت حمل و نقل ضوابط خاص خود را دارد چرا حضور ۸۰ شرکت در یک منطقه

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

جناب سجاد دوست 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، [۲۱:۳۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

این سوال مهمیه!!!؟؟؟

آقای رحیمی، [۲۱:۳۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای فشار، [۲۱:۳۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای فشار، [۲۱:۳۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

مهندس فاضلی، [۲۱:۳۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای فشار، [۲۱:۴۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

شرکت‌های موجود در ترابری کشور از این بیماری بیشتر رنج می‌برند

مهندس فاضلی، [۲۱:۴۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

از کدام بیماری؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب افشار لطفا جهت بحث را عوض نکنید

آقای رحیمی، [۲۱:۴۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

اینها همه شاخص‌های کلی است.

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

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

و خواهشمندم همسو با بحث حرکت کنیم

آقای فشار، [۲۱:۴۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای سجاددوست, [۲۱:۴۲ ۱۴.۰۱.۱۵]
توانمندی که شما تعریف میکنید

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۴.۰۱.۱۵]
جناب افشار لطفا جهت بحث را عوض نکنید

آقای فشار, [۲۱:۴۲ ۱۴.۰۱.۱۵]
ما در راستای موضوع حرکت می کنیم

مهندس فاضلی, [۲۱:۴۴ ۱۴.۰۱.۱۵]
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, [۲۱:۴۴ ۱۴.۰۱.۱۵]
صنعت خواسته های خود را مطرح کرد

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۴ ۱۴.۰۱.۱۵]
قطعا این خواسته ها کلی و کلان هستند

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۵ ۱۴.۰۱.۱۵]
حال حمل و نقل باید خویشرا متناسب با نیاز صنعت بیاراید

آقای سجاددوست, [۲۱:۴۵ ۱۴.۰۱.۱۵]
گرفتن نبض حمل و ایجاد هر بستری درکلان خود فاجعه است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۶ ۱۴.۰۱.۱۵]
جناب افشار فولاد مبارکه نمونه است و یکی از صنایع مادر در کشور است

مهندس فاضلی, [۲۱:۴۷ ۱۴.۰۱.۱۵]
جناب افشار بقیه صاحبان بزرگ کالا هم با همین مشکلات دست به گریبانند.

مهندس فاضلی, [۲۱:۴۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

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.

آقای سجاد دوست, [۲۱:۵۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

صنعت باید بداند که ایجاد انحصار صرف به صلاح نیست

آقای رحیمی, [۲۱:۵۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۵۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۵۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

منظور حقیر هم دقیقا نظر جناب سبحان نظری بود

مهندس فاضلی, [۲۱:۵۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

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؟؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۵ ۱۴.۰۱.۱۵]

اولا 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

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۵ ۱۴.۰۱.۱۵]

ثانیا ما در این گروه به هیچ وجه طرفدار کسی نیستیم

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۶ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

مهندس فاضلی, [۲۱:۵۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

سپاس از شما

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

و اما ادامه بحث

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

با طرح این سوال

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای عددیان, [۲۲:۰۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

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 وسیله 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 بسیاری شرکتهاییکه بدون وسیله در رده های بالای کیفیتی و حجم باریکه حمل میکنند قادرند . 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 بسیارزیری تقدیم میکردم .

آقای عددیان, [۲۲:۰۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای سجاددوست, [۲۲:۰۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی رتبه بندی با چه معیاری و بچه هدفی

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

سلام و سپاس جناب عددیان عزیز

آقای عددیان, [۲۲:۰۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

در شرایط کنونی و با وجود شرکتهای گوناگون دولتی و وابسته به دولت، تدوین نظام رتبه بندی دردی را از سیستم حمل و نقل ما دوا نخواهد کرد

آقای منصوری, [۲۲:۰۴ ۱۴.۰۱.۱۵]

با سلام و عرض ادب و شب خوش مسلما جناب سیاوشی در اینکه شرکتهای 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

[۲۲:۰۴ ۱۴.۰۱.۱۵A a. sharifpour,]

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

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۴ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب سجاد دوست عزیز با هدف تعیین سطح توان و قدرت هر شرکت

[۲۲:۰۵ ۱۴.۰۱.۱۵ 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, [۲۲:۰۵ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

[۲۲:۰۶ ۱۴.۰۱.۱۵A a. sharifpour,]

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

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۶ ۱۴.۰۱.۱۵]

دقیقا موافقم دوستان

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

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۶ ۱۴.۰۱.۱۵]

هر اصلاحی باید از ریشه صورت پذیرد

دکتر نظری، [۲۲:۰۶ ۱۴.۰۱.۱۵]

سلام بر استادم جناب آقای مهندس شریف پور عزیز
رتبه بندی یک حسنش محافظت از سود شرکت های منظم تر و توانتر در برابر شرکت های اخلاکگر! است

[۲۲:۰۷ ۱۴.۰۱.۱۵A a. sharifpour,]

متقابلا عرض سلام و ارادت

دکتر همتی، [۲۲:۰۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

همانطور که جناب عددیان 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، [۲۲:۰۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

فقط از عزیزان خواهش میکنم بحث تو بحث نشه

آقای عددیان، [۲۲:۰۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای منصوری، [۲۲:۱۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

خشت اول چیست جناب عددیان؟؟

آقای سجاددوست، [۲۲:۱۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

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

آقای منصوری، [۲۲:۲۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

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, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲]

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, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲]

احسنت

دکتر همتی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲]

احسنت

دکتر نظری, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲]

رتبه بندی هم اگر درست تمهید و اجرا شود می تواند به واقعی سازی قیمت شرکت ها و حتی واقعی سازی کرایه ها بینجامد

[۱۴۰۱.۱۵A a. sharifpour, [۲۲:۲۳]

از امار های مطرح شده در مباحث استفاده می کنیم .اشاره به حدود ۴۰۰۰۰۰۰واندی شرکت وبلاای ۲۵۰۰۰۰ 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

آقای عددیان, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲]

جناب فاضلی تمام حمل و نقل ما چه داخلی وچه خارجی روی خشت گاراژ داری بنا شده قوانین گاراژ داری حاکم است وهنوز 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 ومجددا وکاملتر میپرسم :

چند در صداد مدیران شرکت های داخلی توان محاسبه علمی نرخ باردارند ؟

چند درصد از مدیران شرکت های بین المللی میتوانند سی دقیقه به انگلیسی درباره حمل ونقل صحبت کنند ؟ در صد بالایی از مدیران و صا حبان شرکتها فقط بخاطر داشتن پول در آن مقام قراردارند

محمد سیاوشی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲]

پس قطعا هدف عزیزان سازمان فقط این نیست و اهداف مثبت دیگری نیز دارند.

آقای سجاد دوست, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۲۴]

جناب منصوری عزیز باسلام مستحضرید که رقابت شدید و انحصار هر دو افت است

محمد سیاوشی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۲۷]

حال دوستان عزیز

محمد سیاوشی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۲۸]

انتقادات را انجام دادیم

محمد سیاوشی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۲۸]

پیشنهادات چیست؟

محمد سیاوشی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۲۸]

دوستان چه پیشنهاداتی دارند؟

آقای سجاد دوست, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۲۸]

بسیار به جاست

محمد سیاوشی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۲۹]

جناب دکتر نظری طرح رتبه بندی را مطرح کردند

محمد سیاوشی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۲۹]

این یک پیشنهاد

[a. sharifpour, ۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۳۱]

ضوابط تاسیس شرکتها در حال بازنگریست و دوستان نظرات پیشنهادی خود را به دفتر کالا ارایه نمایند البته نت پیشنهاد برگزاری سمیتار در ایت راستا میدهم که سازمان متولی ان باشد

محمد سیاوشی, [۱۴۰۱.۱۵:۲۲:۳۲]

به استناد آمارهای رسمی موجود در سایت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تا پایان سال ۱۳۹۱، تعداد ۴۱۷۸ شرکت حمل و نقل در زمینه حمل کالا، ۲۴۴۰ شرکت حمل و نقل در زمینه حمل مسافر، ۳۷۸۴۹۶ دستگاه انواع کامیون و کامیونت در زمینه حمل کالا، ۸۸۷۶۲ دستگاه انواع اتوبوس، مینی بوس و سواری در زمینه حمل مسافر، ۵۹۰۲۲۳ نفر راننده در زمینه حمل کالا، ۲۰۰۵۴۸ نفر راننده در زمینه حمل مسافر

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

آقای منصوری, [۲۲:۲۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۲۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

بسیار عالی استاد شریف پور عزیز
برگزاری هم اندیشی یا سیمینار با محوریت سازمان

آقای عددیان, [۲۲:۲۴ ۱۴.۰۱.۱۵]

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 .

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۵ ۱۴.۰۱.۱۵]

اگر پیشنهادات ملموس و قابل دسترسی باشد بهتر میتوان نتیجه گرفت

دکتر همتی, [۲۲:۲۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۲۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

خواهش میکنم دوستان مشارکت بیشتری داشته باشند و پیشنهادات خود را ارایه دهند

آقای منصوری, [۲۲:۲۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

شرایط تاسیس وبهره 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 شودو اجازه فعالیت داشته باشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

بسیار عالی جناب منصوری عزیز احسنت

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

ممنون از پیشنهاد خوبتان جناب دکتر همتی عزیز

آقای سجاددوست, [۲۲:۴۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

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 سجاددوست, [۲۲:۴۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

مدت و ایجاد تسهیلات زمینه رشد وضعیت موجود را باید فراهم نمایند

دکتر همتی, [۲۲:۴۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

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.

دکتر نظری, [۲۲:۴۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

طرح رتبه بندی مد نظر بنده می تواند چندمعیاره باشد و مانند آیین نامه فعلی معیارهای مختلفی مانند تعداد کامیون و تحویلات و سوابق مدیران و مترائ 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, [۲۲:۴۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

ممنون و سپاس جناب سجاددوست عزیز

دکتر نظری, [۲۲:۴۵ ۱۴.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۴۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۴۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی با پیشنهاد تفکیک حملونقل داخل از بین المللی جناب رحیمی و قبول نشست یک روزه برای بررسی ضوابط تاسیس با حضور عزیزان صاحب نظر موافقید

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

بنده به شخصه کاملا موافقم جناب سجاددوست عزیز

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۸ ۱۴.۰۱.۱۵]

احسنت جناب مهندس باقریان عزیز

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

میثم لشینی، [۲۲:۵۱ ۱۴.۰۱.۱۵]

با سلام در حال حاضر پروژه لجستیک الکترونیکی (اختصاص بار بر روی بستر USSD) بدر مرحله راه اندازی سرویس میباشد

آقای سجاددوست، [۲۲:۵۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

ما آماده برگزاری نشست را داریم به شرطی که دیگران مکان قابل تجمع بهتری ارائه ندهند و قبول دعوت نیز نمایند

آقای عددیان، [۲۲:۵۲ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب همتی پیشنهاد بسیار خوبی دادند .

آقای عددیان، [۲۲:۵۳ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب سجاددوست آیا در کشور ما حمل و نقل صد درصد خصوصی است ؟

آقای عددیان، [۲۲:۵۴ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب نظری شرکت پرس فورواردر است یا کامیون دارد ؟

آقای عددیان، [۲۲:۵۵ ۱۴.۰۱.۱۵]

این شرکت درجه چند است ؟

دکتر نظری، [۲۲:۵۶ ۱۴.۰۱.۱۵]

فعلا که نظام درجه بندی نداریم

آقای سجاددوست، [۲۲:۵۷ ۱۴.۰۱.۱۵]

جناب عددیان به نسبت سایر دستگاههای دیگر

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۹ ۱۴.۰۱.۱۵]

دوستان ارجمند به پایان مباحث امشب نزدیک شدیم....

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۰ ۱۴.۰۱.۱۵]

انشالله ادامه مباحث در شب های اتی

آقای عددیان، [۲۳:۰۴ ۱۴.۰۱.۱۵]

یک پیشنهاد بنیادی و اساسی اینستکه واقعا حمل و نقل صد درصد خصوصی شود . و خواهید دیده که چطور روبه جلو پرواز

میکند . فکر کنید

متشکرم جناب سیاوشی

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۴ ۱۴.۰۱.۱۵]
بسیار ممنون و سپاسگزارم جناب عدریان عزیز و ارجمند و استاد مسلم بنده

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۵ ۱۴.۰۱.۱۵]
سپاس از همه سروران حاضر و ناظر مباحث

آقای عدریان، [۲۳:۰۶ ۱۴.۰۱.۱۵]
شرمنده میفرمایید ، بنده با شاگردی هم فاصله زیادی دارم .

دکتر نظری، [۲۳:۰۶ ۱۴.۰۱.۱۵]
سپاس جناب سیاوشی و دیگر اساتید

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۷ ۱۴.۰۱.۱۵]
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

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۸ ۱۴.۰۱.۱۵]
شبتان آرام و زیبا

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۸ ۱۴.۰۱.۱۵]
تا فرداشب خدانگهدارتان

بخش چهارم :

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۷ ۱۵.۰۱.۱۵]
باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۹ ۱۵.۰۱.۱۵]
به لطف خدا و همت همه عزیزان تا کنون مباحث خواب و ارزشمندی در خصوص موضوع جاری داشتیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۹ ۱۵.۰۱.۱۵]
و مطالب بسیار ارزشمندی را عزیزان و کارشناسان مطرح کردند

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۰ ۱۵.۰۱.۱۵]
و انشاءالله طی مدت باقی مانده تا اتمام این بحث به جمع بندی خوبی به کمک عزیزان برسیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

در ابتدا مشکلات مطرح شد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

بعد پیشنهاداتی داده شد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۲ ۱۵.۰۱.۱۵]

سپس صنعت خواسته های خود را مطرح کرد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۳ ۱۵.۰۱.۱۵]

و فایل مباحث هم از ابتدا تا کنون در اختیار اعضا محترم قرار گرفت

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۳ ۱۵.۰۱.۱۵]

و اما ادامه بحث

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۳۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

به شرط ها و شروط ها

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۱.۱۵]

از سوی دیگر صاحبان شرکت ها هم حرف و استدلال هایی دارند و مشکلات زیادی فراروی آنهاست

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۱.۱۵]

که باید این مشکلات واقعا دیده شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۶ ۱۵.۰۱.۱۵]

و حرفشان هم حق است

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۷ ۱۵.۰۱.۱۵]

و باید اگر اساسا خواهان حل هر مشکلی هستیم در هر بخشی به صورت ریشه ای موضوع حل و فصل گردد

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

و تحریم ها هم که جای خود دارد

آقای سجاددوست، [۲۲:۴۳ ۱۵.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز جالب است سلسله مطالب را به صورت کلاسیک ادامه دهید که به همین منوال جمع بندی شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۴ ۱۵.۰۱.۱۵]

چشم جناب سجاددوست عزیز

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۶ ۱۵.۰۱.۱۵]

امروزه حمل و نقل اسیر و درگیر تنها یک یا چند مشکل نیست بلکه آپستن بسیاری از مشکلات و موانع ریز و درشت است که این مشکلات زنجیروار به هم بسته شده اند

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۱.۱۵]

ولی...

آقای سجاددوست، [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۱.۱۵]

رتبه بندی به شرط لحاظ داشتن اصولی قابل انجام است

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۱.۱۵]

بسیار عالی جناب سجاددوست عزیز

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۱.۱۵]

ولی به هر حال باید کاری کرد

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۱۵.۰۱.۱۵]

و اقدامی انجام داد

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۹ ۱۵.۰۱.۱۵]

آن هم اقدامی که با انجامش مشکلی حل شود به گونه ای که اثرش کاملا موثر و مثبت باشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۰ ۱۵.۰۱.۱۵]

حال سازمان محترم طرحی دارد و برنامه هایی

آقای سجاددوست، [۲۲:۵۲ ۱۵.۰۱.۱۵]

صد البته ولی چنانچه دلسوزی در کار باشد تشکیلات باید اقدام به جمع آور نقطه نظرات همه افراد شاغل درصنف باشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۴ ۱۵.۰۱.۱۵]

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 قطعا 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، [۲۲:۵۴ ۱۵.۰۱.۱۵]

احسنتم جناب سجاددوست

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

قطعا 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، [۲۲:۵۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

اکثر افراد نوشتن برایشان سخت ولی در گفتار توانمندند که باید دیده شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۶ ۱۵.۰۱.۱۵]

انشالله این موضوع با برگزاری جلسات حضوری حل خواهد شد

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۸ ۱۵.۰۱.۱۵]

بنده با اکثر صنایع هم صحبت کردم و آنها هم نظرات جناب مهندس فاضلی را داشتند

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۰ ۱۵.۰۱.۱۵]

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 سجاددوست، [۲۳:۰۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

حال دوستان نظرات نهایی تان در خصوص تصمیم سازمان چیست؟

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۶ ۱۵۰۱.۱۵]

و سازمان باید چه بسترها و زمینه هایی را برای اجرای موثرتر و بهتر این تصمیم خود ایجاد کند؟

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۲ ۱۵۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۱۳ ۱۵۰۱.۱۵]

سلام و عرض ادب خدمت دکتر نظری عزیز و مهندس سلحشور ارجمند

دکتر نظری, [۲۳:۱۴ ۱۵۰۱.۱۵]

به نظر می رسد حداقل یکی از بخش های جمع بندی نظرات این است که اکثریت منتقد اطلاق واژه تسهیل برای طرح اصلاحی سازمانند

[۲۳:۱۴ ۱۵۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

دوستان عزیز، مطالب و نظریات ارزنده شما در مورد رتبه بندی شرکتها قابل تامل و مقبول بود، يك نکته که شاید غافل از آن بودیم این بود که رتبه بندی شرکتها خصوصا داخلي باعث مانع پیشرفت و توسعه شرکتهاي کوچک شود

آقای سجاد دوست, [۲۳:۱۵ ۱۵۰۱.۱۵]

دقیقا جناب سلحشور

آقای رحیمی, [۲۳:۱۶ ۱۵۰۱.۱۵]

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..

[۲۳:۱۸ ۱۵۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

از آنجا که همه دوستان اطلاع کاملی از شرایط و ایین نامه تشکیل شرکتها دارند و دست اندر کاران واقف به این موضوع هستند که وجود شرایط در ایین نامه مشکلی از صنعت حمل و نقل حل نمیکند، اکثر شرکتهایی که هم اینک فعالند بازوي قوي 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 میحث در آیین نامه نانوشته است

آقای رحیمی, [۲۳:۱۹ ۱۵۰۱.۱۵]

سلام جناب نظری..دقیقا نظر بنده هم همین است..

[۲۳:۱۹ ۱۵۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

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

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.

آقای رحیمی، [۲۳:۲۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

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.

آقای رحیمی، [۲۳:۲۲ ۱۵.۰۱.۱۵]

ممنون جناب دکتر عزیز

دکتر نظری، [۲۳:۲۳ ۱۵.۰۱.۱۵]

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

[۲۳:۲۳ ۱۵.۰۱.۱۵ Amir 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 لجستیکي ارایه دهد،

[۲۳:۲۴ ۱۵.۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

حال ناوگان انبار و ماشین الات ملکی باشد یا استیجاری

مهندس باقریان، [۲۳:۲۴ ۱۵.۰۱.۱۵]

بنظر من شرکت توانمند شرکتی است که توان حمل انواع بار به مسیرهای مختلف را داشته باشد با قیمت رقابتی

مهندس باقریان، [۲۳:۲۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

و بدیهی است بعضی از مسیرها در بعضی مواقع مطلوب رانندگان خود مالک نیست

[۲۳:۲۵ ۱۵.۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

احسنت جناب باقریان،، نه تنها حمل بار بلکه خدمات مربوط نیز شامل میشود

آقای سجاد دوست، [۲۳:۲۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

به نظر میرسد داشتن مکانیزم را نباید به عنوان اصل توانمندی دانست ولی از اصول موثر خواهد بود

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۶ ۱۵.۰۱.۱۵]

احسنتم

نظرات بسیار خوبی در حال طرح شدن است

دکتر نظری، [۲۳:۲۷ ۱۵.۰۱.۱۵]

بله همین طور است جناب سجاددوست و اتفاقاً دیشب هم پیشنهاد شد که رتبه بندی چندمعیاره باشد

آقای عددیان، [۲۳:۲۷ ۱۵.۰۱.۱۵]

سلام

جناب قراملکی خوش خبر باشید . ممکنه بفرمایید کار ایران و ترکیه بکجارسید ؟

جناب سلحشور در دنیا چند شرکت با مشخصاتیکه فرمودید وجود دارد ؟

[Amir Salahshour ۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۲۷]

بله کاملاً صحیح است جناب سجاد دوست، ولی چرا در این نامه لزوم وجود تعداد ۱۰ کامیون " آنهم متعلق به شرکت" نه

حتی اهضا هیئت مدیره!!!! گنجانده شده؟؟!!!!

۱۰ دستگاه کامیون چه دردی دوا میکند؟

مهندس باقریان، [۲۳:۲۷ ۱۵.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۲۷ ۱۵.۰۱.۱۵]

و ترکیب ناوگان صرفاً یکی از این معیارها باشد

آقای سجاددوست، [۲۳:۲۸ ۱۵.۰۱.۱۵]

جناب باقریان رقابت باید اصولی داشته باشد در غیر اینصورت فاجعه بدنبال دارد

[Amir Salahshour ۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۲۸]

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،،

[Amir Salahshour ۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۳۰]

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، [۲۳:۳۰ ۱۵.۰۱.۱۵]

اگر شرکتی ادعا کرد فقط میخواهد فورواردر باشد چطور ؟

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

لاید باید از شرکتهای کشتیرانی هم کشتی خواست نامجوز بگیرند و ..هوابی
جناب سلحشور یکی را نام ببرید ، لطفا

آقای سجاددوست, [۲۳:۳۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

جناب سلحشور اینهم از موضوعات قابل تامل است که چرا وبه چه دلیل عدد ۱۰ درج شده

مهندس باقریان, [۲۳:۳۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

دقیقا جناب سجاددوست

شرکتهای ضعیف چون توان رقابت در خدمات رسانی را ندارند صرفا روی کسر کرایه و بازپرداخت درصد تمرکز دارند

[Amir Salahshour, ۲۳:۳۱ ۱۵.۰۱.۱۵]

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؟؟؟

[Amir Salahshour, ۲۳:۳۳ ۱۵.۰۱.۱۵]

جناب عددیان عزیز، عدد ۱۰ برای شرکتهای حمل و نقل در شهرهای بزرگ است و در شهرهای کوچک این عدد متغیر است، اگر اشتباه نکنم ۶ صحیحی میباشد

آقای سجاددوست, [۲۳:۳۳ ۱۵.۰۱.۱۵]

با مطلب اخرجناب سلحشور موافقت کامل دارم

آقای سجاددوست, [۲۳:۳۸ ۱۵.۰۱.۱۵]

جناب باقریان متأسفانه صاحبان کالا همه شرکتهای رابه پرداخت درصدی از کمسیون نمودهاند قوی وضعف همه بنده این درگاه اند

[Amir Salahshour, ۲۳:۳۹ ۱۵.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۴۰ ۱۵.۰۱.۱۵]

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 کمیسیون آنهم بدون کنترل از جانب دستگاههای نظارتی پسندیده نیست اما در شرکتهای بین المللی این بخش تعریف شده ومجاز فورواردر میباشد .

[۲۳:۴۱ ۱۵.۰۱.۱۵Amir Salahshour,]

دوستان واقفند که به لحاظ بازدهی کم و عدم وجود کمکهایی 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 سجاددوست, [۲۳:۴۳ ۱۵.۰۱.۱۵]

جناب سلحشور به نظر شما دلیل این انتخاب چه می تواند باشد و به این راحتی شرکت سایپا جایگزینی می پذیرد؟

[۲۳:۴۴ ۱۵.۰۱.۱۵Amir 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, [۲۳:۴۴ ۱۵.۰۱.۱۵]

احسنتم ، افرین

[۲۳:۴۴ ۱۵.۰۱.۱۵Amir Salahshour,]

بسیاری از شرکتهای خصوصی جایگزین شرکتهای بزرگ دولتی شدند فقط و فقط به لحاظ مدیریت صحیحی بخش خصوصی

دکتر نظری, [۲۳:۴۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

البته فقط مدیریت صحیح تر بخش خصوصی نبود!

محمد سیاوشی, [۲۳:۴۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

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...

آقای عددیان, [۲۳:۴۵ ۱۵.۰۱.۱۵]

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 واین پروژه را اجرا میکرد دلال نیست ونباید وسیله داشته باشد ؟ چگونه چنین پروژه ای را به شرکتی که یک دستگا ه کامیون ندارد سپردند .

آقای سجاددوست, [۲۳:۴۷ ۱۵.۰۱.۱۵]

اگر دوستان علل عدم استقبال شرکتها از خرید کامیون ملکی بنام شرکت را برشمردند بحث کاملتر خواهد شد

[Amir Salahshour ۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۴۷]

به نظر این حقیر این موضوع در [این 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 شرکتهاي بين المللي این موضوع شرط اصلي و حتي شرط كافي است اما در زمینه داخلی به هیچ وجه به این موضوع اهمیتی قابل سزا داده نشده

این است تفاوت مجوز بین شرکتها و لزوم بازرگاری شرکتها

دکتر نظری، [۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۴۸]

[Forwarded from آقای سجاددوست]

اگر دوستان علل عدم استقبال شرکتها از خرید کامیون ملکی بنام شرکت را برشمردند بحث کاملتر خواهد شد

دکتر نظری، [۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۴۹]

نکته بسیار مهمی است جناب سجاددوست

آقای عددیان، [۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۴۹]

شما فرمودید باید شرکتهايی با چنین تواناییهایی داشته باشیم و خوتان تایید فرمودید که هنوز نداریم . منم بشما عرض میکنم در دنیا چنین شرکتهايی تعدادشان از انگشتان دودست بیشتر نیست .

[Amir Salahshour ۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۴۹]

جناب عددیان عزیز،، این شرکت دلال نیست،، رضایت مشتری دلیل این ادعا است،، جدای از قیمتهاي رقابتي ،، این شرکت حمل و نقل داخلی را میتوان يك فورواردر یا يك شرکت لجستیکي. نامید

[Amir Salahshour ۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۵۰]

جناب آقای نظری عزیز

جناب آقای سجاددوست عزیز

چند دلیل عدم صرفه اقتصادی کامیونداري را عرض میکنم:

[Amir Salahshour ۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۵۱]

شرکتها از تامین ماشین آلات چینی فراری هستند که مشکلات ان برای همه دوستان واضح و بدیهی است

[Amir Salahshour ۱۵.۰۱.۱۵ ۲۳:۵۲]

جناب سلحشور بیه نظر شما بغیر از رقابت در نرخ آنهم به عنوان اصلی ترین مطلب صاحب کالا دنبال چه چیز دیگری است

[Amir Salahshour, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۳]

تامین ماشین آلات با کیفیت مثلا ولوو یا اسکانیا به طور معمول برای هر دستگاه کامیون بین ۴۰۰ الی ۷۰۰ میلیون تومان هزینه دارد برای هر دستگاه

[مهندس باقریان, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۳]

در جواب سوال جناب سجاد دوست
کنترل و مدیریت ناوگان برای شرکتها امری پرهزینه و غیراقتصادیست
خرید کامیون سرمایه گذاری سنگین می طلبد

[Ali Ahmadi, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۳]

سلام با نظر آقای نیشابوری موافقم ختما شرکتها نباید دارای تجهیزات و ماشین آلات باشند

[مهندس باقریان, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۴]

خیلی ساده سود بانکی یک کامیون بیشتر از منافع کارکرد آن است

[محمد سیاوشی, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۵]

احسنتم

[آقای سجاد دوست, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۶]

شرکتها از دارایی ونحوه عملکرد مالیات علی الخصوص نحوه اقدام مالیات بر ارزش افزوده و چند اقدامی امور مالیاتی خسته شدهاند

[Amir Salahshour, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۶]

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

[Amir Salahshour, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۶]

ایا واقعا صرفه دارد؟؟؟

[آقای عددیان, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۶]

این بزرگترین و اصلی ترین دلیل آن است

[آقای سجاد دوست, ۱۵.۰۱.۱۵:۲۳:۵۸]

عدم اجازه حمل بار از طف سالن اعلام بار به ملکی شرکتها

آقای سجاددوست, [۲۳:۵۹ ۱۵.۰۱.۱۵]
۲۵ درصد عملکرد

آقای عددیان, [۲۳:۵۹ ۱۵.۰۱.۱۵]

اگر در ایران مثل همه جای دیگر ارزش کامیون بتدریج کم شود نه اینکه ارزش آن پس از ۵ سال کار دوبرابرشود هیچ شرکت خصوصی و دولتی وحتى شخص حقیقی نخواهد توانست دوام بیاورد

مهندس باقریان, [۰۰:۰۰ ۱۶.۰۱.۱۵]
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

[۰۰:۰۰ ۱۶.۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

جناب آقای سجاددوست عزیزمشتري که با يك اعلام بار ساده كالاي خود را تحويل ميگيرد و آرامش خاطر خود و کارکنان خود را تامین میکند، حتي هزینه بیشتر هم برایش مهم نیست
دوستان همه میدانند 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, [۰۰:۰۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

شرکتهای دولتی باین وسیله روی پای خود ميايستند وگر نه تمامشان ورشکست هستند

[۰۰:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

حال این مشتري برایش اهميتي ندارد کامیون متعلق به شرکت باشد یا غیر..!!!

محمد سیاوشی, [۰۰:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

سروران ارجمند ضمن تقدیر و تشکر فراوان انشاءالله تا ساعت ۱۲ و ۱۵ دقیقه بحث امشب را به اتمام برسانيم.

[۰۰:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

و سوال از مدیران و مسیولان سازمان این است:

آیا کامیون ملکی متعلق به شرکت نفعي برای سازمان دارد یا خیر؟؟؟

[۰۰:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵ Amir Salahshour,]

شب همه دوستان بخیر.

آقای عددیان، [۰۰:۰۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

باتشکر از همه دوستان، شب بخیر

آقای سجاددوست، [۰۰:۰۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

نا آنجا که دیدها صاحبان کالا دنبال تعرفه پایین تر هستند و هیچ وقت هزینه بیشتر را نمی پذیرند

محمد سیاوشی، [۰۰:۰۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

مباحث امشب هم به لطف خدا و همت عزیزان بسیار عالی و خوب پیش رفت

آقای سجاددوست، [۰۰:۰۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

شب همگی بخیر

محمد سیاوشی، [۰۰:۰۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

از همه سروران ارجمند بی نهایت ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی، [۰۰:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

و انشالله فردا مباحث را جمع بندی خواهیم کرد

دکتر نظری، [۰۰:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

شب همگی به خیر خدانگهدار

محمد سیاوشی، [۰۰:۱۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

و ماحصل کار و نتایج مباحث کارشناسی گروه را کتا در اختیار مسولان محترم سازمان قرار خواهیم داد.

آقای رحیمی، [۰۰:۱۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

شب آرامی داشته باشید..درپناه خدا

محمد سیاوشی، [۰۰:۱۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

خدا یار و نگهدار همه عزیزان باشد و شب خوش

بخش پنجم:

محمد سیاوشی، [۲۰:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

با عرض سلام خدمت همه اعضا محترم

محمد سیاوشی، [۲۰:۰۳ ۱۶.۰۱.۱۵]
تاکنون نظرات ، انتقادات و پیشنهادات کارشناسان حمل و نقل و صنعت در این گروه مطرح شد

محمد سیاوشی، [۲۰:۰۴ ۱۶.۰۱.۱۵]
و بسیار استفاده کردیم از این نقطه نظرات

محمد سیاوشی، [۲۰:۰۴ ۱۶.۰۱.۱۵]
حال در شب آخر قصد داریم جمع بندی مبسوط و ملموسی از این نقطه نظرات داشته باشیم

محمد سیاوشی، [۲۰:۰۵ ۱۶.۰۱.۱۵]
و سوالی را به شکل ذیل مطرح خواهیم کرد و به پیش خواهیم رفت:

محمد سیاوشی، [۲۰:۰۷ ۱۶.۰۱.۱۵]
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، [۲۰:۰۸ ۱۶.۰۱.۱۵]
الزامات لازم برای رتبه بندی شرکت های حمل و نقل چه هستند؟

محمد سیاوشی، [۲۰:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]
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؟

محمد سیاوشی، [۲۰:۱۲ ۱۶.۰۱.۱۵]
و دولت و بخش خصوصی در این بین باید چه کارها و اقداماتی انجام دهند؟

دکتر نظری، [۲۰:۱۴ ۱۶.۰۱.۱۵]
سلام بر اعضای عزیز گروه و بزرگان صنعت حمل و نقل

دکتر نظری، [۲۰:۱۵ ۱۶.۰۱.۱۵]
سپاس جناب سیاوشی شفیق بابت زحمات اثرگذار و سودمندتان

محمد سیاوشی، [۲۰:۱۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام و سپاس خدمت جناب دکتر نظری عزیز و ارجمند

دکتر نظری، [۲۰:۱۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۱۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب دکتر اکثر دوستان با کلیت و ماهیت این طرح موافق هستند ولی به شرط ها و شروط ها

دکتر نظری، [۲۰:۲۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۲۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

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

دکتر نظری، [۲۰:۲۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

مقدمتا عرض کنم که فعلا موضوع بحث شرکت های جاده ای داخلی هستند

دکتر نظری، [۲۰:۲۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

اولا مایلم پیشنهاد کنم که شرکت های داخلی نیز مانند شرکتهای بین المللی به دو دسته فورواردر و کریر تقسیم شوند

دکتر نظری، [۲۰:۲۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۲۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت جناب دکتر

محمد سیاوشی، [۲۰:۲۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

بسیار عالی

دکتر نظری، [۲۰:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

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 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، [۲۰:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام بر دکتر نظری و برادر سیاوشی عزیز

محمد سیاوشی، [۲۰:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام و ادب خدمت جناب مهندس برخورداری عزیز

دکتر نظری، [۲۰:۳۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۳۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام بر جناب مهندس برخورداری پرتلاش و نمونه

مهندس برخورداری، [۲۰:۳۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

در بحث شرکتهای حمل و نقل داخلی هنوز موارد بسیاری وجود دارد که اولویت آنها بسیار مهمتر از رتبه بندی است

محمد سیاوشی، [۲۰:۳۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

مثلا چه مواردی جناب مهندس برخورداری؟

دکتر نظری، [۲۰:۳۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

بدیهی است که محدوده اختیار و فعالیت شرکت و منافع قابل اکتسابش تابع رتبه آن است

مهندس برخورداری، [۲۰:۳۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

همانطور که دوستان مطلع هستند اکثرا بسیار سنتی عمل میکنند

مهندس برخورداری، [۲۰:۳۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

گسترش فناوری اطلاعات

محمد سیاوشی، [۲۰:۳۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۳۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

رتبه بندی قرار است توسط چه سازمانی انجام شود؟

محمد سیاوشی، [۲۰:۳۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت جناب برخورداری عزیز

اولین معضل بسیار سنتی عمل میکنند شرکت ها در حال حاضر

لقمان نادی، [۲۰:۳۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

با سلام. هنوز شرکتهای حمل و نقل تا رسیدن به استانداردها وتابعیت همین دستورالعمل کنونی نیز فاصله زیادی دارند

محمد سیاوشی، [۲۰:۳۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

این نیز می تواند سوال مهمی باشد

محمد سیاوشی، [۲۰:۳۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام بر جناب نادی عزیز

تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله زیاد است

لقمان نادی، [۲۰:۳۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

شرکتها چندین سال قبل تاسیس شده ونمیتوانند خودشان را با ضوابط کنونی وفق دهند

لقمان نادی، [۲۰:۳۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام. جناب سیاوشی

مهندس برخورداری، [۲۰:۳۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

اگر قرار است این کار انجام شود بهترین رتبه بندی می بایست توسط انجمن شرکتهای حمل و نقل انجام شود.

محمد سیاوشی، [۲۰:۳۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

نمی توانند یا نمی خواهند؟

مهندس برخورداری، [۲۰:۴۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

خدا روشکر تعداد شرکت کنندگان در بحث زیاد شد.

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

چرا انجمن جناب برخورداری عزیز؟

دکتر نظری، [۲۰:۴۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان اتفاقا نظر بنده این است که این طرح همین اکنون اجرا شود تا شرکت های بی امکانات و ضعیفی که اصطلاحا کارشان فقط دلالی و بازارخراب کنی !!! است پس از کاهش درآمدهای خودشان یا تقویت کنند و یا از صحنه بازار اخراج شوند

لقمان نادی، [۲۰:۴۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

باید در ابتدا منافعشان را تضمین کرد و قدرت مالی آنها را افزایش داد بعد میشود ب فکر بروزرسانی بود

مهندس برخورداری، [۲۰:۴۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

از تعداد قریب به ۴۰۰ شرکت حمل و نقل موجود در تهران، در اکثر مناقصات فقط کمتر از ۵ شرکت حضور دارند و بقیه بارنامه فروشی میکنند.

مهندس برخورداری، [۲۰:۴۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

انجمن باید قوی باشد تا بسیاری از مشکلات حل شود

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

تقویت و حمایت که از نیازهای ابتدایی یک فعالیت اقتصادی ست

لقمان نادی، [۲۰:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

باید تمامی شرکتهای تقریبا حداقل ها را داشته باشند بعد ب فکر رتبه بندی بود

دکتر نظری، [۲۰:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

از بررسی نظرات دوستان چنین برمیآید که درصد بالای شرکتها دارای کیفیت نا مطلوبی هستند ، در چنین شرایطی تسهیل در واگذاری مجوز های جدید و جاهتی دارد ؟

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

ولی چگونه و به چه شکل بسیار مهم است

مهندس برخورداری، [۲۰:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

در حال حاضر تحویل بارنامه به شرکتها مجدداً به انجمن واگذار شده و این بهترین فرصت است.

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

بارنامه فروشی به نظرتان چه دردی را درمان خواهد کرد؟

مهندس برخورداری، [۲۰:۴۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

در حال حاضر در بسیاری از صاحبان کالا با دلالت بیشتر حاضرند کار کنند تا با شرکتهای حمل و نقل

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

چرا؟

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب عدیان عزیز با سلام

مشکل از شرکت ها نیست از ساختارهای غلطه

مهندس برخورداری، [۲۰:۴۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

برای اینکه این دلالتان پورسانت پرداخت میکنند و هر سال با بارنامه یک شرکت حمل و نقل وارد میشوند.

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

جالبه

این مدلیشو ندیده بودم

مهندس برخورداری، [۲۰:۴۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

این اتفاق بارها برای خودم تجربه شده است البته اکثر برای کارخانجات کوچک و متوسط

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

خب تعداد کارخانجات کوچک و متوسط هم کم نیست که

آقای سجاد دوست, [۲۰:۴۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

تاسیس شرکت با تسهیل در شرایط باعث می شود ۱ هر غیر فنی حوس ورود به تشکیلات نماید ۲ امنیت برای صاحبان کالا احساس نشود ۳ سرمایه گذار بدلیل آسانی شرایط خیلی توجه و دلسوزی بخرج ندهد ۴ اگر به هر دلیلی منجر به مشکلی برای شرکت فراهم شد شرکت بسته و اقدام به ایجاد یک شرکت دیگر خواهند نمود ۵ این موضوع بنوعی با شرکت محوری و توانمندی در تضاد است ۶ 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, [۲۰:۴۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

دقیقا درسته.. برای همین اکثر شرکتهای حمل و نقل تمایلی به شرکت در مناقصات ندارند و بارنامه فروشی میکنند.

محمد سیاوشی, [۲۰:۴۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

این واقع معضل بزرگیه و البته بسیار قابل تامل

لقمان نادی, [۲۰:۴۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

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.

مهندس برخورداری, [۲۰:۵۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

هنوز با شرایط ایده آل فاصله بسیار داریم ولی نباید نا امید شد

محمد سیاوشی, [۲۰:۵۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام و سپاس جناب سجاد دوست عزیز به نکات مهم و قابل تاملی اشاره کردید

محمد سیاوشی, [۲۰:۵۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

اکثر این مشکلات قطعا قابل بررسی و رفع می باشند

مهندس برخورداری, [۲۰:۵۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

پیشنهاد میکنم بیشتر طرحهای کاربردی مطرح شود تا اثرگذارتر باشد.

محمد سیاوشی, [۲۰:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

بنده هم همین نظر را دارم

مهندس رحمانی, [۲۰:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام و شب بخیر

کلا در یک چرخه و دور باطل گرفتاریم!!!

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

لغمان نادی، [۲۰:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]
البته اساتید هم درست میفرمایند.

آقای عددیان، [۲۰:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]
بله درسته ولی شرکتهای جدید در همین فضا و با همین ساختار اضافه میشوند

مهندس رحمانی، [۲۰:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]
هیچ متوجه شدید سازمان هر روز سختگیری بیشتری کرده تا شرکت کمتری تاسیس شود ولی موفق نشده است!

محمد سیاوشی، [۲۰:۵۳ ۱۶.۰۱.۱۵]
سلام و عرض ادب خدمت جناب مهندس رحمانی عزیز
اگر بیشتر توضیح دهید ممنون خواهیم شد

مهندس برخورداری، [۲۰:۵۳ ۱۶.۰۱.۱۵]
در حال حاضر آنچه شرکتهای حمل و نقل جهت افزایش کارایی بیشتر به آن احتیاج دارند، مدیریت کارآمد است.

سلطان جنید، [۲۰:۵۳ ۱۶.۰۱.۱۵]
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، [۲۰:۵۴ ۱۶.۰۱.۱۵]
علت عدم موفقیت سازمان در این امر از نگاه شما چیست جناب مهندس رحمانی؟

محمد سیاوشی، [۲۰:۵۴ ۱۶.۰۱.۱۵]
احسنت جناب برخورداری عزیز
عدم کارآمدی مدیریت ها

مهندس رحمانی، [۲۰:۵۴ ۱۶.۰۱.۱۵]
اکنون باید با تشکیل کارتلهای داخلی با ادغام شرکتها در یکدیگر و ایجاد شبکه مشکل را حل کرد!

سلطان جنید، [۲۰:۵۴ ۱۶.۰۱.۱۵]
در ضمن تسهیلات بانکی فعلی برای نو سازی ناوگان با نرخ موجود توجیه اقتصادی ندارد

آقای سجاد دوست، [۲۰:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی مستحضرید که ما رد سال ۸۶ شرکتها میان را امتیاز بندی کردیم که اقدام یادشده در این بحث کارگشا است

مهندس برخورداری, [۲۰:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

نوسازی ناوگان یک دلیل همیشه موجه و هزینه ساز است، راهکارهای بسیار کم هزینه تری هم هست.

محمد سیاوشی, [۲۰:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام و سپاس از جناب سلطان جنید عزیز

مهندس رحمانی, [۲۰:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

وجود سرمایه های سرگردان اندک و تلاش برای کسب سود در کمترین زمان ممکن

محمد سیاوشی, [۲۰:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

بله جناب سجاددوست عزیز

اقدام ارزشمندی بود

مهندس برخورداری, [۲۰:۵۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

هیچ اراده ای جهت افزایش بهره وری در اکثر شرکتهای حمل و نقلی نیست و به شرایط موجود راضی هستند.

محمد سیاوشی, [۲۰:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

در حال حاضر و با توجه به شرایط دولت نوسازی ناوگان تقریبا محال است

مهندس رحمانی, [۲۰:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

در این راستا شریک کردن رانندگان و استفاده از سرمایه های آنها مدنظر است.

آقای عددیان, [۲۰:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

در تایید جناب سجاددوست باید عرض کنم درعمل مشکلات مستقیم و غیر مستقیم زیادی حتی برای خود دستگاههای ذربط بوجود خواهد آمد .

محمد سیاوشی, [۲۰:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب برخورداری این اراده باید از کجا و چگونه ایجاد شود؟

مهندس برخورداری, [۲۰:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

من بسیاری را میشناسم که حاضرند سرمایه گذاری کنند ولی..

سلطان جنید, [۲۰:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

سیاستهای سازمان با ایجاد کارتل‌های حمل و نقلی مانند اروپا مغایرت دارد

مهندس رحمانی، [۲۰:۵۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

در ابلاغیه امسال برای اعتبارات و تسهیلات حمل و نقل را زیر مجموعه گردشگری گذاشته بودند و

مهندس برخورداری، [۲۰:۵۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

اکثراً مدیران شرکتهای حمل و نقلی بسیار باتجربه و دیدگاه قدیمی دارند. وقتی شما به شرایط موجود راضی باشی دیگر تغییر معنایی ندارد..

مهندس رحمانی، [۲۰:۵۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

اوین خودش در پرداخت وام به رانندگان و شرکتهای کار را سخت کرده بود

محمد سیاوشی، [۲۱:۰۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان راهکارها چیست؟

سلطان جنید، [۲۱:۰۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

۵٪ در ناوگان شاید متعلق به شرکتهای حمل و نقل باشد مابقی رانندگان مالک هستند

محمد سیاوشی، [۲۱:۰۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

این ها همه موانع و مشکلات هستند

حال راهکارها چیست؟

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۰۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام و عرض ادب خدمت سروران عزیز.

همانگونه که در پیام قبلی اشاره نمودم، براساس ضوابط سازمان راهداری، شرکتهای 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 شرکتهای 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 زبان 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 حرکتها بزرگ را نمیدن.

از طرف دیگر آگه بخوایم منافع رانندگان را هم در نظر بگیریم باید با شرکتهای بزرگ کار کنند، چون با تقویت شرکتهای بزرگ و حمایت آنها میتونیم برنامه 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.

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 درسنوات گذشته میتواند اثر گذار باشد

مهندس رحمانی، [۲۱:۰۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

ایران برای قبضه کردن حمل و نقل جاده ای خاورمیانه باید تلاش کند کارتلهای حمل و نقلی ایجاد کند و

محمد سیاوشی، [۲۱:۰۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

مثلا چگونه از توان و ظرفیت ناوگان خود مالک به بهترین نحو ممکن استفاده کنیم؟

مهندس رحمانی، [۲۱:۰۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

بگونه ای این کارتلها عمل کنند که مسائل و مشکلات منطقه ای هم حل شود!

لغمان نادی، [۲۱:۰۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

باید کامیونداران به نوعی در شرکتها سهامدار شوند.

آقای سجاد دوست، [۲۱:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب نادی پیشنهاد خوبیست

سلطان جنید، [۲۱:۰۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

آقای سیاوشی تا زمانیکه گردش اقتصادی گردش کالاهای وارداتی و صادراتی مطابق با ظرفیت ناوگان نباشد این مشکل ادامه دارد

محمد سیاوشی، [۲۱:۰۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سلطان جنید عزیز راهکار شما چیست؟

مهندس رحمانی، [۲۱:۰۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

در پیشنهاد تشکیل کارتل راننده و شرکت بر اساس رابطه برد ~ برد عمل می شود

آقای سجاد دوست، [۲۱:۰۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

پیشنهاد اینکه شرکتهای حمل و نقل و رانندگان مانند شرکتهای مسافر بری شوند به نظر دوستان چطور است

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۰۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

در خصوص واردات ناوگان بویا شرکتها
بند ۵ ماده ۱۶۳ برنامه پنجم هست که میتونه کمک خوبی برای شرکتها و شرکت مالکی باشه
اما تاکنون بطور کامل انجام نشده

محمد سیاوشی، [۲۱:۰۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

یعنی چطوری جناب سجاددوست عزیز؟

مهندس رحمانی، [۲۱:۰۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

مسافریها چگونه اند

آقای عددیان، [۲۱:۰۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سجاددوست واردات زیر سه سال کم و بیش در حال انجام است ولی با مشکلات زیاد

آقای منصوری، [۲۱:۰۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

باسلام و عرض ادب من از جناب مهندس برخوردار و نادی کمال سپاسگزاری را دارم بسیار قشنگ با واقعیتها درد هارا
عنوان نموده و راهکارهای خوبی نیز میتوان به پیرو فرمایشاتشان دستیافت خدا قوت

مهندس رحمانی، [۲۱:۰۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

ما باید رابطه برد برد را در شرکتهای کالا برقرار کنیم

لقمان نادی، [۲۱:۰۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

بنظر من ظرفیت ناوگان ما درشرایط کنونی جوابگوست. باید شرایط بارها را برای همه کامیونها یکسان کنیم.

محمد سیاوشی، [۲۱:۰۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

بسیار عالی جناب مهندس رحمانی

رابطه برد برد

مهندس رحمانی، [۲۱:۰۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

این رابطه در یک شرکت منضبط و دقیق اجرا خواهد شد

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۰۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

تعداد وسایل نقایه عمومی بار تا پایان سال ۹۲

بارگیر ثابت ۲۵۴۶۲۵

غیرثابت ۱۴۰۶۴۶

تعداد کل شرکتها ۴۱۷۶

آقای سجاددوست, [۲۱:۰۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز در حال حاضر هر شرکت دایر ۶ کامیون ملکی و ۳۰ کامیون تحت پوشش دارد این تعداد

آقای عددیان, [۲۱:۰۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب نادی شرایط حمل بار و شرایط مساوی در رقابت بین شرکتهای ایرانی و دیگران بدلیل عدم حمایت دولت وجود ندارد .

آقای منصوری, [۲۱:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب برخوردار و جناب نادی در همان زمینه صحبت و راهکار ارایه نمایید

آقای سجاددوست, [۲۱:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

باید در فرآیندی از شرکت بار دریافت کنند و مدیر شرکت هم سعی در دوطرفه نمودن بار کند

مهندس برخوردار, [۲۱:۱۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

بنده با توجه به موضوع بحث امشب

۱. 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

۲. توسعه فناوری اطلاعات در توانمندی شرکتهای حمل و نقل بسیار اثر گذار است.

۳. افزایش بهره‌وری شرکتهای منوط به تغییر دیدگاه مدیران شرکتهای حمل و نقلی و بسیار ضروری است.

۴. بدلیل نقدینگی پایین شرکتهای و عدم پشتیبانی از یکدیگر، برخی صاحبان کالا به این صنعت در حال اجحاف هستند.

آقای منصوری, [۲۱:۱۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

خیلی خوب پیش رفتید ادامه دهید

آقای عددیان, [۲۱:۱۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۱۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

کیفیت نباید فدای کمیت شود

اگر اینگونه باشد شاهد حوادث جانی و مالی فراوانی خواهیم بود

لقمان نادی, [۲۱:۱۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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

باید این شرایط را ایجاد کرد. الان در مراکز تولید بار و مخصوصا 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 عددیان, [۲۱:۱۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

هم شرکت‌های خوب و هم شرکت‌های متوسط و غیره دچار رکود بازارند و وقتی توان مالی وجود ندارد نمیتوانیم به انتظارات جامع عمل بپوشانیم

آقای منصوری, [۲۱:۱۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

من با دیدگاه جناب برخوردار موافقم

آقای سجاددوست, [۲۱:۱۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب عددیان عزیز کجا اجازه ورود کامیون ولوو یا آکسور زیر سه سال را میدهند

آقای منصوری, [۲۱:۱۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب نادى درست میفرمایید

مهندس رحمانی, [۲۱:۱۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

بحثها مطرح عملا گرفتار شدن در چنبره مشکلات موجود بدون توجه به یک راهکار اساسی است.

آقای عددیان, [۲۱:۱۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

در حال حاضر اجازه رنو و داف داده شده و در حال انجام است ولی با مشکلات زیاد

محمد سیاوشی, [۲۱:۱۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

راهکارهای اساسی چی هستند؟

آقای منصوری, [۲۱:۱۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب رحمانی عزیز سلام فرمایشات دوستان خود واقعبینانهست بدور از ارمان گرایی و اگر واقعیتها را در نظر بگیریم درمان ان دور تر از دسترسی به آنان خواهد شد

آقای سجاددوست, [۲۱:۱۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

بله رنو وداع وبه گفته خودتان آنهم با مشکلات زیاد

آقای عددیان, [۲۱:۱۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی بهتر است هریک از دوستان الگویی از کشور هاییکه حمل و نقل قوی دارند اگر میشناسند مطرح کنند ..

محمد سیاوشی, [۲۱:۱۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب عددیان عزیز پیشنهادتان عالی
الگو برداری از کشورهای موفق

لغمان نادی, [۲۱:۱۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

راهکار اصلی در نوسازی ناوگان تسهیل در واردات کامیونها با برندهای اروپایی و استانداردهای لازم و پایین آوردن تعرفه های گمرکی. تا بتوان قدرت خرید را افزایش داد.

آقای عددیان, [۲۱:۱۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

نکته اول اینکه

آقای منصوری, [۲۱:۲۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

در اصل بحث اساسی حسب فرمایش جناب نادی برنامه ریزی صحیح در مدیریت ناوگان میباشد

آقای عددیان, [۲۱:۲۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب نادی در همین ترکیه شرکتهای حمل با پشتیبانی دولت خرید های ۵۰ و ۱۰۰ دستگاهی از سازندگان اروپایی بدون پیش پرداخت انجام میدهند

مهندس رحمانی, [۲۱:۲۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

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 داشت

آقای عددیان, [۲۱:۲۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

نکته مهم پشتیبانی دولت است که ما نداریم

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

دقیقا جناب مهندس رحمانی

اول از همه خودسازی

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان به نظرتان دولت باید چکار کند؟

آقای عددیان, [۲۱:۲۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

یکی از مشکلات بزرگ حمل و نقل ما دولتی بودن بخش نسبتا قابل توجهی از کل ای سیستم است

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

اگر موافقید اول روی وظایف و اقداماتی که باید دولت انجام دهد بحث کنیم

آقای منصوری, [۲۱:۲۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

حمایت و پشتیبانی

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب منصوری چگونه؟

آقای سجاددوست, [۲۱:۲۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان اظهار نظری پیرامون نحوه انجام روش شرکتهای مسافری برای شرکتهای حمل و نقل را فراموش نمودند

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان به نظرتان دولت باید چکار کند؟

لغمان نادی, [۲۱:۲۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب عددیان به نکته خوبی اشاره کرد. دولت باید توانمند سازی شرکتهای را با واردات کامیونها با تعرفه بسیار کم گمرکی شروع کند

آقای سجاددوست, [۲۱:۲۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

البته نه کامیون از قبل تعیین شده

آقای منصوری, [۲۱:۲۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

گوش دادن به مباحث تجربی انان و بررسی طرحهای انان و همدل شدن این دو بخش دولتی و غیر دولتی

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت جناب نادی

اولین کار دولت کاهش تعرفه واردات کامیون

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

پیشنهاد بعدی؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۲۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

این موضوع تو برنامه پنجم دیده شده(بند ه ماده ۱۶۳)،تنها حمایت دولت و برداشتن و هموار سازی موانع و کوتاه کردن سیکل کاری را نیاز داره.

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

پیشنهاد دوم :

استفاده از توان و تجربه فعالان دلسوز این صنعت

لقمان نادی, [۲۱:۲۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

بهترین برند در دنیا مد نظر است. وبه دوراز مافیای واردات توسط یک گروه خاص

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

پیشنهاد بعدی ؟

آقای عددیان, [۲۱:۲۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

وظایف دولت :

حمایت از شرکتهای در خرید ناوگان

فراهم کردن شرایط مساوی در رقابت با شرکت های خارجی

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

چه جور حمایتی جناب عددیان عزیز؟

آقای سجاددوست, [۲۱:۲۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی نوع کامیون را باید وارد کننده مشخص کند نه دولت

آقای عددیان, [۲۱:۲۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۲۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

حتی

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

موافقم جناب سجاد دوست حق انتخاب داشته باشد خریدار

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب عددیان با عرض معذرت باز هم کلی بود پیشنهادتان

لقمان نادی, [۲۱:۳۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

وقتی شرکتهای ما بلحاظ تجهیزات حمل و نقلی در شرایط یکسان با دیگر کشورها باشد رقابت ها شکل درستی خواهد داشت.

آقای عددیان, [۲۱:۳۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سجاددوست در ماههای گذشته همین مقدار واردات هم کمی باعث گشایش شده

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت جناب نادى

افزایش سطح توان شرکت های داخلی

آقای سجاددوست, [۲۱:۳۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

مسئله تعرفه گمرکی را با کارکرد مفید سالیان تاتر کنند

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

یعنی چی جناب سجاددوست؟

آقای منصورى, [۲۱:۳۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

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 وهمچنین 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 وضمنا 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, [۲۱:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز کامیونهای ترک حق حمل باروارداتی ایران از اروپارا دارند ،ایران هم میتواند بار وارداتی ترک را حمل کند ؟ ایدا

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت جناب عددیان

ولی توان ما در حد ترک ها هست در حال حاضر؟

لقمان نادى, [۲۱:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

فکر نکنم جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

عالی جناب منصورى عزیز

آقای عددیان, [۲۱:۳۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

کامیونهای ترک از داخل ایران بار صادراتی ما را حمل میکنند وکامیونداران ما دچار رکودند

آقای عددیان, [۲۱:۳۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

اگر از ما حمایت بشود ما هم میتوانیم توانمند شویم خیلی سریع

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب عددیان عزیز این نکته مهمی است و جای تامل فراوان دارد

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

بسیار هم عالیه

آقای سجاددوست, [۲۱:۳۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

جنابسیاوشی کلا تعرفه را بردارند وبه جای آن تعداد بارنامه که مسیر مشخص طی نموده را جایگزین کنند

لغمان نادی, [۲۱:۳۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

اصل حمایت مهم است. اگر از ایرانی حمایت شود و ایزارش را داشته باشد. مطمئناً بقول آقای رحمانی شرکتهای ما به برد برد می‌رسند

آقای عددیان, [۲۱:۳۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

تمام رشد ترکها در مدت ۵ تا ۱۰ سال صورت گرفت . در سالهای قبل از دهه شصت آنها حسرت مارا میخوردند ولی حالا ما مجبوریم به آنها باج بدهیم

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان عزیز از ریل خارج شدیم

آقای منصوری, [۲۱:۳۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

بعد از برنامه ریزی بر مدیریت ناوگان ساماندهی در بخش مدیریت بر شرکتهای بیشتر مشهود که دران زمان با تدوین دستورالعمل های نیاز بر بخش در کلیه ابعاد بحث رتبه بندی جز مطالبات خود شرکتهای 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, [۲۱:۳۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

و ضمن سپاس از همه شما سروران خواهش میکنم وارد مسیر اصلی شویم

آقای عددیان, [۲۱:۳۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

امروز دو کار مهم حمل و نقل ما شکوفا میکند :

۱ اینکه صد در صد خصوصی شود

۲ اینکه دولت از شرکتها حمایت کند ، حتی توقع حذف تعرفه راهم نداریم

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان عزیز

ضوابط تاسیس

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

جمع بندی روی این موضوع است

آقای عددیان, [۲۱:۴۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

چرا در ایران مستقیم و غیر مستقیم به مشارکت بخش خصوصی بها داده نمیشود ؟

لغمان نادی, [۲۱:۴۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

میشه بیشتر توضیح بدید؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب عددیان عزیز فرمایشات جنابعالی واقعا ارزشمند و قابل بررسی هستند و میتوانند موضوع بحث باشند

آقای منصوری, [۲۱:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

ولی امشب جمع بندی داریم

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

در مورد ضوابط تاسیس

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

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 میگردد.

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب منصوری عزیز موارد مطرحه جنابعالی و دوستان واقعا عالی بودند

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

فقط چه چیزی ضرورت ندارد؟

آقای عددیان, [۲۱:۴۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی با اینهمه اظهار نظر علمی و تجربی از طرف دوستان و اساتید آیا باین جمع بندی نرسیدید که تسهیل شرایط تنها دردی از اوضاع دوا نمیکند بلکه وضع را پیچیده تر خواهد کرد

آقای منصوری, [۲۱:۴۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۴۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۴۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

به شرط توجهات و حمایت های دولت شرایط محکم برای تاسیس به نوعی حمایت از صنف است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان اگر اقدامات بر اساس حمایت از صنف نباشد که نمیشود و قطعا دوستان نظرشان حمایت از صنف است

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

در ثانی پیشنهادات بسیار خوبی هم داده شد

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

و دوستان واقعا کارشناسانه در حال بحث هستند

آقای عددیان, [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

بصرف اینکه قیمت بالاست نمیتوان به تسهیل شرایط اقدامکرد ، میدانید سر قفلی دکه روز نامه فروشی در تهران چنده ؟ 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, [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

تقویت شرکتهای موجود از ضروریات هست و دولت می بایست با یک فرایند سهل نسبت به افزایش توانمندی انها اقدام کنه.

و شرایط و ضوابط جدید را طوری در نظر،بگیره کو واقعا افرادی که تخصص حمل و نقلی و توان مالکیتی ناوگان و...را دارند وارد عرصه بشوند

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

موافقم جناب عددیان

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

فرمایشتان متین جناب قاسمی نژاد عزیز

لغمان نادی، [۲۱:۵۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

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. آگه شرکتها با شرایط سختی مجوز میگرفتند ما در حال حاضر اینقدر مشکل نداشتیم.

آقای عددیان، [۲۱:۵۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

همین حالا ما در تامین کادر مجرب در شرکتها با مشکل روبرو هستیم
موافقم جناب نادی

آقای منصوری، [۲۱:۵۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

واقعا الان شرایط سهل و آسان است جناب نادی عزیز؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب عددیان نکته مهمی را فرمودید و صد در صد در اینخصوص با شما موافقم

لغمان نادی، [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

یعنی الان همه شرکتها ضوابط را رعایت کرده اند؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

کدام ضوابط؟

آقای منصوری، [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

بله اگر اینچنین نبود اینگونه رشد در تاسیس و حضور وجود نداشت

دکتر نظری، [۲۱:۵۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان تقریبا همه به تسهیل ضوابط نوعی انتقاد یا شرط گذاری دارند

لغمان نادى، [۲۱:۵۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

همین آوردن کامیونهای ملکی و تحت پوششش. داشتن فضای لازم و...

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

دوستان یک سوال ؟

آقای عددیان، [۲۱:۵۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

یکبار دیگر عرض کردم یک ده آباد بهتر است از صد آبادی ویران

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

نخیر، برخی شرکتها حتی خیلی از موارد زمان تاسیس خودشان هم ندارند.

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

به نظراتان دولت میخواهد و انجام نمی دهد یا اینکه آنها هم با برخی مشکلات و معضلات گرفتارند؟

دکتر نظری، [۲۱:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

لطفا اعلام فرمایید که برای تقویت سرمایه گذاران واقعی و تضعیف دلالتان در فضای کنونی باید ضوابط را چگونه اصلاح نمود؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

اگر دوستان این سوال را پاسخ بدهند ممنون میشوم:

به نظراتان دولت میخواهد و انجام نمی دهد یا اینکه آنها هم با برخی مشکلات و معضلات گرفتارند؟

آقای منصوری، [۲۱:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

خیر مشکلات رانت و سفارشات از جمله مشکلات بخش دولتی است که خودشان نیز از این موضوع ناراحتند

لغمان نادى، [۲۱:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

بنظرم دولت با یک سری معافیتها در حال حاضر بیشترین حجم انبارهای گمرک ها را خالی نمود. اگر بخواهد میتواند

آقای سجاد دوست، [۲۱:۵۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۵۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

نه جناب سجاد دوست عزیز بنده منظور این نبود

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

مجددا عرض میکنم

آقای عددیان, [۲۱:۵۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

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.... تعداد زیاد شرکتهای گوناگون دلائل اینچنینی هم دارد ، لطفا به سرانه شرکتهای حمل در کشور های دیگر مراجعه فرمایید

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

دولت خودش تمایلی به حمایت ندارد یا اینکه واقعا دستش بسته است و به نحوی گرفتار برخی مشکلات است؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۰۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۰۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت جناب قاسمی نژاد
این میتواند یکی از حمایت ها باشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

[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؟

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۲]

سلام و عرض ادب خدمت همه دوستان

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

سلام بر جناب سلحشور عزیز

خانم فاریابی, [۲۲:۰۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

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 دلالتی در هر شرایطه. یعنی دلالتی و روحیه دلالتی

نهاده شده. هر شرایطی گذاشته میشه بیشترین سود به جیب دلان 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 عددیان, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۲]

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

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۲]

پودش بابت تاخیر اینجانب

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۲]

سلام و سپاس سرکار خانم فاریابی

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۴]

فکر کنم یکی از مهمترین اهداف دولت از طرح تسهیل همین مبارزه به دلالی است

آقای عددیان, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۴]

بسیار بسیار متین و منطقی است خانم فاریابی

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۵]

اگر این طرح منجر به کاهش دلالی و افزایش توان شرکت ها بشود که خوب است

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۵]

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 سجاد دوست, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۸]

ناوگان زیاد علت این است که مانند شرکتهای مسافربری مدیریت نمی شود والا فرمایش شما جناب سلحشور صحیح است

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۰۹]

پس مشکل در مدیریت ناوگان است

لغمان نادی, [۲۲:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

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 در حل مسئله راهگشا باشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

و نه کمبود ناوگان

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

بله جناب سجاددوست عزیز فرمودند

[Amir Salahshour, ۲۲:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

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؟؟ البته با شرایطی که در شرکتهای کریر انجام میشود، یعنی در اختیار گرفتن سند و اخذ وکالتنامه رسمی

آقای عددیان, [۲۲:۰۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۱۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

چگونه جناب سیاوشی هیچ فکر کردید اگر شرایط تاسیس سهل گردد و ارزش واقعی شرکت حمل و نقل به سبب دلالت 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 وراه اندازی مجدد وحضوری 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 نتیجه ارتقا القا نمود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

اگر هدف تسهیل فقط این باشد قطعاً این مسایل به حقی که فرمودید اتفاق خواهند افتاد جناب منصوری عزیز

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

عزیز

[Amir Salahshour, ۲۲:۱۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

کامیونهای خود مالک علاوه بر اینکه فرصت مناسبی برای شرکتها هستند،، همینطور تهدید هم محسوب میشوند، به دلیل اینکه مدیریت کاملا صحیح و منطقی از طرف شرکتها نمیتوان روی ان نمود، پس بهتر است که کنترل این ناوگان عظیم با شرایط مناسبتری به شرکتهای حمل و نقل سپرده شود

آقای منصوری, [۲۲:۱۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

پس باز شما ودوستان را به دو عرایض گذشته ام راهنمایی مینمایم و گوشتزد مینمایم به میریت صحیح در ناوگان وسپس ساماندهی در شرکتها

آقای منصوری, [۲۲:۱۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

اهنمایی

آقای منصوری, [۲۲:۱۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

راهنمایی

آقای منصوری, [۲۲:۱۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

مدیریت

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۱۶.۰۱.۱۵]

جناب منصوری مدیریت ناوگان و ساماندهی شرکت ها در واقع اصلی ترین مشکلات هستند ولی چگونه و به چه شکلی مهمه

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

تحت چه ضوابط و شرایطی مدیریت ناوگان به شرکت ها سپرده شود جناب سلحشور عزیز؟

[۲۲:۱۸ ۱۶.۰۱.۱۵ 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

...

هر کدام در این مفرله نمیگنجد

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۸ ۱۶.۰۱.۱۵]

موافقم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۱۶.۰۱.۱۵]

[Forwarded from مهندس برخوردار]

بنده با توجه به موضوع بحث امشب

۱. 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

۲. توسعه فناوری اطلاعات در توانمندی شرکت‌های حمل و نقل بسیار اثر گذار است.

۳. افزایش بهره‌وری شرکتها منوط به تغییر دیدگاه مدیران شرکت‌های حمل و نقلی و بسیار ضروری است.

۴. بدلیل نقدینگی پایین شرکتها و عدم پشتیبانی از یکدیگر، برخی صاحبان کالا به این صنعت در حال اجحاف هستند.

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۱۶.۰۱.۱۵]

ایا اگر این انتظارات بر آورده شود دوستان موافق تسهیل هستند؟

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۲۱]

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

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۲۲]

مثال بالا در مورد بند اول فرمایشات جناب آقای برخورداري بود

آقای منصوری, [۲۲:۲۲ ۱۶.۰۱.۱۵]

احسنت اول ایجاد شرایط مناسب بر مدیریت ناوگان سپس ساماندهی شرکتها

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۲۲]

بسیار ممنون جناب منصوري

آقای عددیان, [۲۲:۲۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۲۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

چه تضمینی باید گرفت جناب سلحشور عزیز؟

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۳]

متأسفانه بحث کنترل و مدیریت ناوگان خود مالک توسط شرکتهای حمل و نقل باید از طریق مراجع دولتی پیگیری و انجام شود

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۳]

توانمند شدن شرکتهای با موارد ذیل امکانپذیر است :

- ۱ دادن وامهای کلان با سود پایین ونوسازی ناوگان فرسوده
- ۲ داشتن رویکرد علمی شرکتهای و تطبیق باشرایط جهانی
- ۳ جذب کامیونداران تحت عنوان سهامدار و حمایت دولت از این کار
- ۴ تقویت سالنهای اعلام بار و ایجاد شرایط یکسان در حمل بار
- ۵ جلوگیری از ایجاد شرکتهای با توانمندی پایین و حرکت بسوی تشکیل شرکتهای قدرتمند و توانمند
- ۶ خروج شرکتهای از صرفا بارنامه نویسی و ایجاد آشنی بین مراکز تولید بار و شرکتهای
- ۷ نظارت دقیق ادارات حمل و نقل جهت به ثبات رسیدن موارد فوق

[محمد سیاوشی، ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۴]

مراجع دولتی چه کمکی در اینخصوص میتوانند بکنند؟

[مهندس رحمانی، ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۴]

آقای نادری تناقض دارد ؟

[آقای منصوری، ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۵]

جناب نادری عزیز غیر از بند ۴ با دیگر مطالب شما موافقم

[مهندس رحمانی، ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۵]

سالن با شرکت توانمند

[آقای عددیان، ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۵]

با اجازه جناب نادری

۸تشویق برای اقدام چند شرکت ضعیف در یک شرکت قوی و سهامداری صاحبان کانیون

[محمد سیاوشی، ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۶]

فرمایشات و پیشنهادهای پتان عالی بود ولی سالن اعلام بار با توانمندی مغایر است

[محمد سیاوشی، ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲:۲۶]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

آقای منصوری, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

بله وان حذف سالن اعلام بار است زیرا همین مورد اجازه مدیریت بر ناوگان را گرفت

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

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، این موضوع اگر در شرکتهای داخلی هم انجام شود، شاید سخت باشد ولی به شرایط انجام بزرگترین مشکل مدیریت ناوگان حل میشود

مهندس رحمانی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

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, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

پیشنهادتان خوب و قابل بررسیه توسط دوستان مسوول جناب سلحشور عزیز

آقای عددیان, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

با تعیین نرخ خدمات شرکتهای داخلی میشود جلو دلال بازی را گرفت

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

با شرط فوق دیگر نیازی به ناوگان ملکی نیست
به خودی خود مشکل ناوگان ملکی شرکت حل میشود

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

چگونه؟

آقای عددیان, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

نحوه برخورد وزارت دارایی با کامیونهای شرکتی یکی از موانع کامیونداری شرکتهاست

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۲]

[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, [۲۲:۳۰ ۱۶.۰۱.۱۵]
دوستان در خصوص فرمایش جناب رحمانی نظری ندارند؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۰ ۱۶.۰۱.۱۵]
موافق یا مخالف

لغمان نادی, [۲۲:۳۰ ۱۶.۰۱.۱۵]
ناوگان ملکی قدرت مانور شرکتها را در بازار رقابت افزایش میدهد

[۲۲:۳۰ ۱۶.۰۱.۱۵] Amir Salahshour, [
کاملاً موافق

آقای عددیان, [۲۲:۳۱ ۱۶.۰۱.۱۵]
نبود رانندگان توانا وسالم برای کار در شرکتها هم از معضلات کامیونداريست

[۲۲:۳۱ ۱۶.۰۱.۱۵] Amir Salahshour, [
جناب آقای نادی عزیز:
به چه قیمتی؟؟؟

آقای منصوری, [۲۲:۳۱ ۱۶.۰۱.۱۵]
نه تجربه نشان داده که اگر شرکتی کامیون نداشته باشد مشکلات کامیونداران را نداشته ودر نتیجه بدون در نظر گرفت هزینه ها در قیمت گذاریها رقابت ناسالم میکند

آقای عددیان, [۲۲:۳۱ ۱۶.۰۱.۱۵]
منهم موافقم جناب سیاوشی

[۲۲:۳۱ ۱۶.۰۱.۱۵] Amir Salahshour, [
با بررسی شرایط کامیونداري و دردسرهایی ان به راحتی به صحت فرمایش آقای رحمانی میرسیم

لغمان نادی, [۲۲:۳۲ ۱۶.۰۱.۱۵]
بنده هم درعرايضم گفتم قانونهای دست وپاگیر.

آقای منصوری, [۲۲:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]
من با نظر جناب رحمانی موافقم

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

پس راه چاره چیست؟

آقای عددیان, [۲۲:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

در صورتیکه چنانچه همه چیز اصولی پیش برود باید برعکس باشد و شرکتها توان رقابت بیشتری داشته باشند

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۳ ۱۶.۰۱.۱۵]

ما از هر سو که برویم با یه مشکلی مواجه میشویم!!؟

آقای منصوری, [۲۲:۳۴ ۱۶.۰۱.۱۵]

به نظر بنده عرایض استحضاری بالا که عرض کردم

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۳۴]

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, [۲۲:۳۵ ۱۶.۰۱.۱۵]

یعنی چی جناب سلحشور عزیز؟

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۳۶]

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

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۳۷]

به بک مدیر باتجربه بدون ناوگان هیچ مجوزی نمیدهند

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۷ ۱۶.۰۱.۱۵]

مدیر مجرب بدون ابزار چکار میخواهد بکند؟

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۳۷]

در حالی که مدیر ایده ال شخصیت که بتواند از پتانسیلهای موجود در کشور استفاده کند

آقای سجاد دوست, [۲۲:۴۱ ۱۶.۰۱.۱۵]

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

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۱]

همانطور که دیشب عرض کردم هستند مدیرانی که کلیه عملیات لجستیکی شرکتها را بدون ناوگان خود مالک انجام میدهند، یا بدون ماشین الات و امکانات

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۱]

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 کریری

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۱]

حال اینکه آیا سازمان به همچین اشخاصی مجوز میدهد یا خیر؟؟

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۲]

به این افراد در زمینه فورواردری باید مجوز بدهند البته پس از اثبات توانمندی هایشان

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۲]

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؟؟

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۳]

و اثبات توانمندی ها هم خود مقوله ایست جدا

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۳]

به فرموده آقای سیاوشی عزیز

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۴]

طرح بسیار جالبی است

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۴]

بله جناب سلحشور در عرایض مقدماتیم نوشته بودم

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۵]

بیخشید که من اونها را بعلت تاخیر مطالعه نکردم

[Amir Salahshour ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۵]

[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، [۱۶۰۰۱۰۱۵ ۲۲:۴۵]

[Forwarded from دکتر نظری]

حال معیارهای مناسب در رتبه بندی کریرها:

تعداد کامیون

متوسط سن ناوگان

ترکیب بارگیرها

تعداد شعب

مترائ زمین

امکانات در حوزه فناوری اطلاعات

ویژگی 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، [۱۶۰۰۱۰۱۵ ۲۲:۴۵]

[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 سایتی که امکان سفارشگذاری آنلاین بار در آن فراهم باشد

نمره مدیر در آزموننی 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، [۱۶۰۰۱۰۱۵ ۲۲:۴۵]

[Forwarded from دکتر نظری]

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، [۱۶۰۰۱۰۱۵ ۲۲:۴۵]

[Forwarded from دکتر نظری]

بدیهی است که محدوده اختیار و فعالیت شرکت و منافع قابل اکتسابش تابع رتبه آن است

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۶] ,
بسیار عالی

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۶] ,
احسنت جناب دکتر

دکتر نظری, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۷] ,
خواهش می کنم...

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۴۸] ,
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

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۰] ,
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 نادی, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۰] ,
بنظر بنده باتشکر از جناب دکتر نظری :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 میدا تا مقصد میتواند شرکتها را از وضعیت ناوگان شان باخبر سازد. دراین میان هستند شرکت هایی که باید خودشان را باشرایط سازگار کنند یا از دور رقابت کنار روند.

دکتر نظری, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۰] ,
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, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۲] ,
جناب نادی سپاسگزارم البته اروپا و امریکا نیز طرح های دسته بندی و رتبه بندی خودشان را علی القاعده دارند

دکتر نظری, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۳] ,
ضمن اینکه لازم است در بازه های زمانی معقول مثلا هر ده سال یک بار مجددا ضوابط بارنگری شود

دکتر نظری, [۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۳] ,

بازنگری

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۳]

مطابق فرمایشات دوستان شرط دانش و تجربه مدیران در هدایت ناوگان و بهره‌وری صحیح و به صرفه‌بازار کشور باید بعنوان شرط اصلی تاسیس شرکتها در نظر گرفته شود

[محمد سیاوشی, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۳]

جناب نادی 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 شرکتها بر اساس مصالح و نیازهای کشور

[لغمان نادی, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۴]

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

[لغمان نادی, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۶]

جناب سیاوشی امیدوارم بحث به جمع بندی مناسب رسیده باشه

[محمد سیاوشی, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۶]

بله به نتایج خوبی رسیدیم تا الان به لطف خدا و همت شما سروران عزیز

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۸]

ما در بازار داخلی نیاز مبرم به وجود شرکتهاي فورواردر و یا به تعریفی شرکتهاي لجستیکي داریم که این مقوله باید بررسی شود

شرکتهاي که بتوانند علاوه بر عملیات حمل و نقل عملیاتی تخلیه بارگیری انبارداری ترخیص و ... را انجام دهند متاسفانه در اساسنامه شرکتهاي حمل و نقل موضوع فعالیت فقط و فقط :

" حمل و نقل داخلی کالا " قید میشود

یعنی کلیه فعالیتهاي اجستیکي يك شرکت حمل و نقل داخلی غیر قانونیست؟؟؟؟
به این دلیل اهمیت تجزیه شرکتهاي داخلی به بخش فوراردرد و کریر مشخص میشود

[محمد سیاوشی, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۹]

بسیار بسیار عالی جناب سلحشور عزیز

[محمد سیاوشی, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۹]

در این لحظه هم به پایان مباحث رسیدیم

[محمد سیاوشی, ۱۶.۰۱.۱۵ ۲۲:۵۹]

رسیدیم

[Amir Salahshour, ۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۰] شب همه دوستان بخیر و شادی

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۱] و بی نهایت از همه سروران عزیز که انصافا وقت گذاشتند و از وقت استراحت خویش گذشتند تقدیر و تشکر میکنم .

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۱] در این یک هفته بسیار اموختم از محضر اساتید

لغمان نادی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۲] شبتون بخیر. خیلی استفاده کردم.

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۲] و خوشحال و خرسندم که کارشناسان ما اینقدر دلسوزانه و بی هیچ توقعی در میدان مباحث تخصصی و سنگین حاضر شدند

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۳] 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, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۶] 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, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۷] و همه اعضا محترم میتوانند سوالات خود را پرسند و نظرات خود را مطرح کنند

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۷] بپرسند

آقای عددیان, [۱۶.۰۱.۱۵:۲۳:۰۸] شب دوستان بخیر

محمد سیاوشی، [۱۶۰۱۰۱۵:۰۸:۲۳]

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، [۰۹.۰۲.۱۵:۲۷:۲۱]

با سلام و احترام خدمت دوستان، با توجه به عنوان موضوع، موارد ذیل بصورت خلاصه ارائه می گردد.
تعداد کامیون شناسایی شده (امار تا پایان سال ۱۳۹۲) عمومی جاده ای در سطح کشور ۳۹۵ هزار دستگاه.
متوسط عمر ناوگان باری جاده ای کشور ۴/۱۷ سال.
بیشترین فراوانی ناوگان مربوط به عمر ۶ تا ۱۰ سال ۲۹ درصد از کل.
کمترین فراوانی ناوگان مربوط به طول عمر ۴۶ سال به بالا ۲ درصد از کل
متوسط مسافت طی شده در هر سفر کامیون در سطح کشور ۴۹۲ کیلومتر
(درون استانی ۱۳۸ کیلومتر، برون استانی ۶۳۳ کیلومتر)

مهندس قاسمی نژاد، [۰۹.۰۲.۱۵:۲۷:۲۱]

بخش مسافر.

تعداد ناوگان شناسایی شده عمومی مسافر در سطح کشور ۹۲ هزار دستگاه (اتوبوس ۲۰ هزار، مینی بوس ۳۶ هزار، سواری ۳۶ هزار)
متوسط مسافت طی شده در هر سفر در سطح کشور ۱۹۸ کیلومتر (اتوبوس ۴۱۳، مینی بوس ۹۶، سواری ۱۲۴)
متوسط عمر ناوگان مسافر جاده ای در سطح کشور ۱۶ سال
(اتوبوس ۹۸/۱۲، مینی بوس ۶/۲۵، سواری ۵/۸)

مهندس قاسمی نژاد، [۰۲.۱۵.۰۹:۲۷:۲۱]

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 بارنامه و صورت وضعیت می باشد.

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۲۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

حال این سوال مطرح میشود.

۱- برای ناوگان فعال در معادن و... که دارای فعالیت می باشند اما اسناد حمل اخذ نمی نمایند چه تمهیداتی صورت گرفته شده؟

۲- 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 ۰۹.۰۲.۱۵]

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 و هوشمند 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 بندر 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

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]

طرح تحویل سهمیه 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 بارنامه تخصیص می یابد در مورد مسیر های یک سر خالی چه تمهیدی اندیشیده شده است ۲- آیا اجرای این پروژه به اخذ بارنامه 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 ؟

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 قطعا 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]

اصولا 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 فراملکی، [۲۲:۰۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

در مورد کامیونهای 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

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 فراملکی، [۲۲:۰۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

اها 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 ۰۹.۰۲.۱۵]

باسلام مجدد

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

خدمت دوستان عزیز

مهندس مهرانی، [۲۲:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

آیا فقط ۳ 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 کاملا هویداست

دکتر نظری، [۲۲:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان یک مشکل مهم ملی که همه ما باید نگرانش باشیم فاچاق 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 بافاچاق گازوییل این طرح اجرا میسود؟؟؟؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

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 خردمندانه کاهش تردهای 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 برنامه 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]

بله جناب سیاوشی و البته مسیر اجرای صحیح از چنین مباحثاتی شروع می شود و قطعا از برهوتی به نام اجرای ناقص هم باید بگذرد

محمد سیاوشی, [۱۹:۲۲ 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؟؟

زهرا اخلاقی, [۲۲:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

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

با اجرایی شدن برنامه های الکترونیکی اطلاعات هر برنامه به صورت آنلاین برای سازمان راهداری ارسال و در آن سازمان تجمیع 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]

آقای فتحی مطمئناً نکات حضرتعالی در نظر گرفته خواهد شد چون لازمه هر کاری هست .
بنده فکر میکنم در ارتباط با حمل با کامیون یک ارتباط مستقیم فیما بین برنامه و کارت سوخت باید وجود داشته باشد برای محاسبه میزان سوخت و تمامی کامیونهایی که بصورت خالی تردد میکنند بعلمت اینکه یکسری 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 یک سندی مثل برنامه میشود این کنترل را کرد و برای کامیونهایی که در محدوده معادن ، شهرها و بنادر که بصورت دائم در حال تردد هستند با مکانیزم خودش اداره کرد

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، [۲۲:۲۲ 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؟

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 کاملا 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. مثلا ممکن است با اجرای این طرح دیگر سندی با عنوان برنامه با مفاهیم سنتی نیاز نداشته باشیم

زهرا اخلاقی، [۲۲:۲۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

ظاهرا 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 زهرا اخلاقی]

علت اجرایی کردن این طرح عدم تطابق میزان برنامه های الکترونیکی صادره ""سازمان راهداري "" 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 رسما به هدف اصلی طرح اشاره شده؟

مهندس مهرانی، [۲۲:۲۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۲۹ 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 ۳ 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 دسلیفه 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

دکتر نظری، [۲۲:۳۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

و اتفاقاً به نظر بنده مزیت بزرگتر افزایش بهره‌وری حمل است

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

افزایش بهره‌وری چگونه

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۳۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

تاکنون ناوگان دارای کارکرد بالا و ناوگان ساکن به یک اندازه سوخت دریافت می‌کردند. 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

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان حتی نوع یدک هم در میزان مصرف سوخت موثر است آیا واقعا همه متغیرها دیده شده

آقای قراملکی, [۲۲:۳۷ ۱۵.۰۹.۰۲]

به نظر می رسد با نظر خواهی از کامبونداران و شرکتهای حمل. نقل تالی فاسدهای این طرح شناسایی شود

سجاددوست, [۲۲:۳۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

تا حال رسما چیزی در این خصوص اعلا شده است

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

بله متاسفانه

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

تالی فساد این طرح بسیار است

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۹ ۰۹.۰۲.۱۵]
دکتر افزایش بهره وری چگونه صورت میگیرد

دکتر نظری، [۲۲:۳۹ ۰۹.۰۲.۱۵]
جمع تالی فاسد این طرح از وضع موجود کمتر است!

مهندس مهرانی، [۲۲:۳۹ ۰۹.۰۲.۱۵]
تالی فساد وضعیت فعلی چیست؟؟

دکتر نظری، [۳۹:۲۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
افزایش بهره وری مثلا از راه کاهش سهمیه برای تردهای خالی

سجاددوست، [۲۲:۴۰ ۰۹.۰۲.۱۵]
جواب بنده رسما 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 سجاددوست ظاهرا چیزی اعلام نشده

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
دوستان عزیز

زهرا اخلاقی، [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
لطفا به ترتیب معایب و مزایای این طرح رو اعلام فرمایید

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
ما با اجرای طرح کاملا موافقیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
و اتفاقا طرح بسیار خوبیه

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]
ولی چگونگی اجرای طرح از خود طرح مهمتره

دکتر نظری، [۲۲:۴۳ ۰۹.۰۲.۱۵]
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، [۲۲:۴۳ 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 (فاچاق، 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 کلی زیرساخت و تجهیز شدن ناوگان به Gps ایا
۱- برای ناوگان فعال در معادن و... که دارای فعالیت می باشند اما اسناد حمل اخذ نمی نمایند چه تمهیداتی صورت گرفته شده؟

۲- 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

مهندس مهرانی، [۲۲:۴۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

مضرات طرح پرداخت نابجای ۳ درصد حق پایانه

دکتر نظری، [۲۲:۴۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۴۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

به نظر میرسد کمی از موضوع بحث فاصله گرفته ایم

مهندس مهرانی، [۲۲:۴۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

مضرات طرح افزایش قاچاق گازوییل

مهندس مهرانی، [۲۲:۵۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

تکرار میکنم افزایش قاچاق گازوییل

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

بنده ابتدا به ساکن نکته ای را عرض کنم

دکتر نظری، [۲۲:۵۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

چگونه جناب مهربایی؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

فکر نکنم کسی با اصل طرح مخالف باشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

و اگر هم مخالفتی وجود داشته باشد

مهندس سجادیپور، [۲۲:۵۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

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 _ زابطه 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 سرمایه‌های کامیون‌هایی 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]

دوستان بزرگوار 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، [۲۲:۵۲ ۰۹.۰۲.۱۵]

عدم تحویل سوخت به صاحب کامیون سبب افزایش قاچاق میشود

دکتر نظری، [۲۲:۵۲ 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 ۰۲.۱۵.۰۹]

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]

غیرفعال ها در حال حاضر هم فعالان زرنگ عرصه پرسود فاجاقتند 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، [۲۲:۵۷ 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 مهربایی 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 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 کامیونهایی 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 متغیرها ی 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 صرفا از محاسبه و پیمایش مبدا و مقصد استفاده می شود؟ آیا باید کامیونهایی 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]

۵۰ درصد

دکتر نظری، [۲۳:۰۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

دوستان سازمان راهداری تایید نمی کنند که حدود پنجاه درصد تردهای کامیونها خالی است؟

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

بنده به نظرم بیش از ۵۰ درصد خالیه

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۱ ۰۹.۰۲.۱۵]

یکی از مشکلات حمل و نقل جاده ای یکسر خالی بودن کامیون هاست

مهندس سجادیپور، [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 مهرانی، [۲۳:۰۳ 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 مرزهایش نماید تا به دلیل قاچاق سوخت از ازابه 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 و با توجه به اپشن های قابل تعریف بران علاوه بر پایش ان لاین و اف 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 و کار مد نظر مسئولین به چه صورت هست یعنی از نظر علمی و فنی کاری قابل اجرا هست اما باید دید استراتژی و دیدگانچن مسئولین امر چیست

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 مهرانی، [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، [۲۳:۰۶ 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 مهرانی، [۲۳:۰۷ ۰۹.۰۲.۱۵]

مشکلات چه از جنس فناوری باشد و چه از جنس های دیگر گریبان گیر کامیوندار را میگیرد آقای دکتر

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 آزاد 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 ۰۹.۰۲.۱۵]

مدیر فرمودند وقت تمام

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 ۱۵.۰۹.۰۲]
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 اصلاعات 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 سجادیپور، [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
حالا نمیشود این طرح را بصورت آزمایشی اجرا و بعد از استخراج مشکلات آن بصورت سراسری اجرا شود فقط به فهرست مشکلات عنوان شده نگاه کنیم که ظاهرا توسط دوستان مربوطه پاسخ قانع کننده ای برای آنها وجود نداشت

مهندس فتحی، [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
تشکر از سروران عزیز و عرض شب بخیر

دکتر نظری، [۲۳:۱۲ ۰۹.۰۲.۱۵]
شب به خیر و خدا قوت

زهرا اخلاقی، [۲۳:۱۳ ۰۹.۰۲.۱۵]
متأسفانه اول از همه شاهد اعتصاب کامیونداران و کمیود ناوگان در بنادر خواهیم بود

آقای ملکی صادقی، [۲۳:۱۳ ۰۹.۰۲.۱۵]
شب همگی بخیر

زهرا اخلاقی، [۲۳:۱۳ ۰۹.۰۲.۱۵]
شب خوش

مهندس سجادیپور، [۲۳:۱۳ 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]

سیاس بیکران از همه عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۴ ۰۹.۰۲.۱۵]

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]

سیاس 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 مهرانى، [۲۳:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

وهزاران سوال ديگر.

مهندس مهرانى، [۲۳:۱۶ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب خوش

محمد سیاوشى، [۲۳:۱۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

خبرگان و کارشناسانى که تا این لحظه از شب بيدار مانده و سختى کار با این گونه نرم افزار ها را به جان خريده و دانش و اطلاعات خود را با افتخار و بدون هيچ چشم داشتى در اختيار عزيزان و تصميم گيران قرار مى دهند حقا شايسته تقدير و تشکر هستند و قطعاً خالق يکتا ميپيوند و پاداش مى دهد.

محمد سیاوشى، [۲۳:۱۸ ۰۹.۰۲.۱۵]

مجددا از همه حاضران و ناظران مباحث بى نهايت ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشى، [۲۳:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

تا فرصت ديگر حق نگهدارتان و شب خوش

زهرا اخلاقى، [۲۳:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

بيخشيد اين را هم اضافه کنم که متاسفانه نسخه به يك دفعه براي كل کشور پيچيده مي شود در حالي که مي شود حداقل بطور آزمایشي بين دو استان اين طرح را پياده کرد و سپس تعميم داد

زهرا اخلاقى، [۲۳:۱۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

شب به خير

مهندس مختارى، [۲۳:۲۰ ۰۹.۰۲.۱۵]

سپاس فراوان. امشب از دوستان فراوان اموختم. شب خوش

سجاددوست، [۲۳:۲۹ ۰۹.۰۲.۱۵]

با تشکر از همه دوستان و مدیریت محترم گروه شب بخیر

مهندس باقرى بنادر، [۰۰:۱۵ ۱۰.۰۲.۱۵]

با سپاس و تشکر از دوستان گرامى، باقرى هستم از بندر شهيد رجايى، امیدوارم همفكرى مفيدى در پيش داشته باشيم، شب همگى بخير

مهندس رحمانى وزارت راه، [۰۸:۲۶ ۱۰.۰۲.۱۵]

با عرض سلام و صبح به خیر / کامیون های باری کشور که دارای کارت هوشمند هستند در سال ۱۳۹۲ میزان ۱۳.۲ میلیارد کیلومتر با برنامه طی مسافت کرده اند بیش از ۶۰۰ هزار کامیون باری در کشور کارت سوخت دارند مصرف گازوییل در کشور در بخش حمل و نقل بیش از ۱۹ 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, ۱۵.۰۲.۱۰.۱۷:۲۲]

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 نامه

[Amir Jafar, ۱۵.۰۲.۱۰.۱۸:۲۲]

سلام بر استاد ارجمند و پرتلاش عرصه حمل و نقل کشور جناب آقای دکتر جعفرپور

[Amir Jafar, ۱۵.۰۲.۱۰.۲۳:۲۲]

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 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, ۱۵.۰۲.۱۰.۲۴:۲۲]

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, ۱۵.۰۲.۱۰.۲۹:۲۲]

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, ۱۵.۰۲.۱۰.۲۳:۲۲]

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

[دکتر نظری, ۱۰.۰۲.۱۵:۲۲:۴۰]

ان شاءالله 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 مسؤولان ذربط تحویل شود

[محمد سیاوشی, ۱۰.۰۲.۱۵:۲۲:۴۳]

باسلام و سپاس از همه عزیزان
ما در خدمت عزیزان هستیم

[مهندس معین انصاری, ۱۱.۰۲.۱۵:۱۰:۲۷]

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, ۱۱.۰۲.۱۵:۱۰:۵۲]

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, ۱۱.۰۲.۱۵:۱۱:۰۰]

اگر چه ضمانت اجرایی هر طرحی جامع بودن آن است لذا اگر در طرح منافع صنفی دیده نشده باشد قطعاً موفق نخواهد بود

[مهندس معین انصاری, ۱۱.۰۲.۱۵:۱۱:۲۲]

دروود بر جناب آقای تندر عزیز متأسفانه بنده نه دکتر هستم و نه مهندس ، ولی الحمدلله در رشته کاری 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 انشاءالله همه با هم یک پکیج منطقی با حداقل نقص را به دوستان تصمیم گیرنده ارائه نماییم. بنده 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 ۱۱.۰۲.۱۵]

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 معالاً 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 تأمین سوخت به هر روشی است مثلاً صدور بارنامه 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

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 باین 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

۱- از چه سنی شروع

۲- چه ناوگانی و با چه شاخصی دو اولویت باشند؟

۳- 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]

در خصوص طرح تخصیص سهمیه سوخت باید مجددا 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]

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 دریاها و آزاد سوخت و کرایه حمل ارزان در ایران باشد؟؟؟

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۴ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام دوستان ، با توجه به وضعیت عمر بالای ناوگان باری کشور و به جهت صرفه جویی برای نوسازی ناوگان باری کشور

۱- از چه سنی شروع به نوسازی ناوگان صورت گیرد؟

۲- چه ناوگانی و با چه شاخصی در اولویت باشند؟

۳- چه ناوگان باری با چه مدلی 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 ۱۱.۰۲.۱۵]

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

مهندس معین انصاری, [۲۱:۴۸ ۱۱.۰۲.۱۵]

قیمت گازوییل در سال گذشته در کشورهای همجوار در حدود قیمتهای زیر بر اساس دلار آزاد بود:

عراق : لیتری ۲۳,۶۰۰ ریال تقسیم بر دو = ۱۱,۸۰۰ ریال

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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

ترکیه : لیتری ۷۸,۶۶۰ ریال تقسیم بر دو = ۳۹,۳۳۰ ریال
پاکستان : لیتری ۳۶,۰۰۰ ریال تقسیم بر دو = ۱۸,۰۰۰ 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 و غیره 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:

<http://scm.itsr.ir/article/10094>

<http://supply-chain-management.persianblog.ir/post/261>

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]

آقای 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

شفیع نادری، [۲۲:۰۷ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام دوستان، پیشنهاد می کنم به جهت لزوم نتیجه گیری از بحث، معیار و هدف مشترک تعریف گردد. مثلا ماکزیمایز کردن منافع ملی کشور و لاغیر. بعید است از سروران گرامی شخصی مخالف این موضوع باشد. حال اگر کشور می توانست یکباره قیمت سوخت را به سطح بین المللی با مالیات یا به قیمت ترکیه بدهد به نظرم طرح سهمیه بندی سوخت لازم نبود. چون ارابه سوخت به قیمت بین المللی فعلا شدنی نیست یا اراده اش وجود ندارد یا ... و از طرف دیگر ارقام واعداد بزرگی از قاچاق گازوئیل یا بهره وری پایین کامیون ها مطرح می شود 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 ۹۰ 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، [۱۱.۰۲.۱۵:۲۲:۲۱]

سلام آقای مهندس سیاوشی و ممنون از زحماتی که می کشید. 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 مشورت هایی که انجام می دهند مناسب ترین و کم عیب ترین 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 می کنم نایبستی انتظار داشت که این طرح در ابتدای شروع به طور ۱۰۰ درصد دقیق باشد و پاسخ همه جزئیات و استثنائات و موارد مختلف را داشته باشد همینقدر که ۹۰ درصد هم خوب کار کند موفقیت بزرگی خواهد بود و بعداً در طول زمان بایستی میزان قابلیت اعتماد به آن در نحوه تسهیم و تخصیص عادلانه گازوئیل را به ۱۰۰ 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 مفصلي 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 ۱۱.۰۲.۱۵:۲۲:۲۸]

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]

دوستان تجربه کارت سوخت و سهمیه بندی در کشور پهناور ایران تبدیل تمامی پمپهای بنزین به کارت خوان و داشتن يك شبکه منسجم کنترلي که در اول طرح تعداد زیادی از استفاده کنندگان کارتهای خودشان را جا میگذاشتن را فراموش نکنید

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تپیه و تنظیم: محمد سیاوشی

. دوست عزیزمان با خوش بینی ۹۰ درصد را در ابتدای طرح خوب میدانند ولی بنده با ۷۵ درصد هم راضی هستم ، چون تفاوت قیمت انقدر زیاد است که اگر در ابتدا شروع طرح شما ۲۵ درصد ان را هم متوجه نشده باشید باز هم بنفع منافع ملی است . خودتان محاسبه کنید . GPS , صدور بارنامه ۳ درصد پایانه و امثالهم در مقابل این تفاوت قیمت بسیار ناچیز است از یکجا باید شروع کرد و طرف يك تا دو سال ان را کامل کرد. ولی این بار برای تشريك مساعی نه در اتاقهای در بسته بلکه با حضور دست اندرکاران تا زمان را به حداقل برسانید

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۷ ۱۱.۰۲.۱۵]

سلام جناب سلحشور عزیز

[۲۲:۴۸ ۱۱.۰۲.۱۵ Amir Salahshour,]

مصرف سوخت در کامیونها تابعی از شرایط ذیل است:

نوع کامیون و عمر ناوگان

مسیر حرکت

شرایط جوی و فصول تردد

شرایط مناسب موتوری

تناژ بار و وزن کامیون

مقدار و ساعتی توقف کامیون

[۲۲:۴۹ ۱۱.۰۲.۱۵ Amir Salahshour,]

به نظر بنده اگر شرایطی جهت تخصیص سهمیه ایجاد شود حتما باید نکات فوق را در نظر گرفت

[۲۲:۴۹ ۱۱.۰۲.۱۵ Amir Salahshour,]

سلام و خسته نباشید خدمت آقای سیاوشی عزیز

مهندس پورسیدآقای، [۲۲:۴۹ ۱۱.۰۲.۱۵]

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 ۲۵۰ تا ۴۰۰ لیتر است . اختلاف ۵۰ لیتری به خاطر نوع رانندگی است

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۱]

سلام جناب آقاي انصاري عزيز

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۱]

آقا مسایل فوق را هم در نظر گرفتند ایشان یا نه؟؟

مهندس پورسیدآقایی, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۱]

سلام و ارادت خدمت مدیر سخت کوش گروه.جناب سیاوشی.خدا قوت.

محمد سیاوشی, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۲]

[Forwarded from مهندس پورسیدآقایی]

آیا از اساتید آماری از مقدار تاثیر قیمت سوخت بصورت درصدی در بهای تمام شده حمل و نقل دارند؟

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 میلیون و دویست هزار تومان در نظر بگیریم برای کامیونهای قدیمی حدود ده درصد کرایه هزینه سوخت است و برای کامیونهای جدید 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 ۱۰۰۰ تومن افزایش یابد، حداکثر در بدترین حالت ۳۰ درصد به کرایه حمل اضافه خواهد شد.

مهندس پورسیدآقایی, [۱۱.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۸]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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 ناراضی داشته اند

[مهندس پورسیدآقای، ۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۱]

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، ۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۵]

باسپاس فراوان از همه عزیزان

[مهندس معین انصاری، ۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۵]

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 ایتمها در بازار به همان درصد گران میشود در صورتیکه این عمل درست نیست

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۷]

موضوع افزایش نرخ سوخت به درصد بود اما با همان افزایش نیز درآمد کامیونها کاهش پیدا میکند

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۸]

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, ۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۸]

کاهش درآمد منظورم بود

[محمد سیاوشی، ۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۸]

تشکر از همه سروران ارجمند

[محمد سیاوشی، ۱۱.۰۲.۱۵:۲۳:۰۹]

پایان مباحث امشب اعلام میشود

[Amir Salahshour, ۱۱.۰۲.۱۵:۰۹:۲۳]

شب همه دوستان بخیر .

مهندس پورسیدآقایی, [۲۳:۱۰ ۱۱.۰۲.۱۵] موضوع روانی در مورد بنزین بیشتر صدق میکند. شب همگی بخیر. پایان هفته خوبی داشته باشید.

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۰ ۱۱.۰۲.۱۵] برای همه دوستان آخر هفته خوب و خوشی را ارزومندم

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۱ ۱۱.۰۲.۱۵] و مجدداً از عزیزانی که امشب همت کردند و در مباحث شرکت کردند تشکر میکنم .

آقای عددیان, [۲۳:۱۲ ۱۱.۰۲.۱۵] شب همه دوستان بخیر

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۲ ۱۱.۰۲.۱۵] بنده هم مانند دیگر دوستانی که در بحث شرکت نکردند در مسافرت هستم!

آقای عددیان, [۲۳:۱۴ ۱۱.۰۲.۱۵] جناب سیاوشی لطفاً بفرمایید این بحث تا چند شب ادامه خواهدداشت

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۴ ۱۱.۰۲.۱۵] 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, [۲۳:۱۴ ۱۱.۰۲.۱۵] سلام جناب عددیان عزیز این بحث پایان یافت

آقای عددیان, [۲۳:۱۵ ۱۱.۰۲.۱۵] اگر دوستان موافقت بدلیل حساسیت بحث وقت بیشتری بآن اختصاص داده شود

مهندس معین انصاری, [۲۳:۱۶ ۱۱.۰۲.۱۵] شب همه عزیزان بخیر و خوشی . از نظرات تک تک شما عزیزان استفاده کردم .

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۶ ۱۱.۰۲.۱۵] ما که امشب وقت گذاشتیم جناب عددیان عزیز

آقای عددیان, [۲۳:۱۸ ۱۱.۰۲.۱۵]

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

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، [۲۳:۲۰ ۱۱.۰۲.۱۵]

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، [۲۳:۲۱ ۱۱.۰۲.۱۵]

برای همه عزیزان شبی خوب و خوش ازومندم

آقای عددیان، [۲۳:۲۴ ۱۱.۰۲.۱۵]

این نظر لطف شناسست . بنظر بنده موضوع آنطور که باید و شاید تخصصی و فنی بررسی نشد

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۵ ۱۱.۰۲.۱۵]

بضاعت ما همین اندازه بود

آقای عددیان، [۲۳:۲۷ ۱۱.۰۲.۱۵]

ممنون از زحمات شما ،شب شما بخیر

موضوع گفتگو :

ناوگان حمل و نقل جاده ای

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]

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

با سلام خدمت همه عزیزان

جناب قاسمی نژاد مسوول مدیریت بحث امشب است ولی ظاهراً 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 دیگر 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 سلیق مشتریان ضرورت دارد تا طیف وسیعی از گزینه های قابل انتخاب هم وجود داشته باشد

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۰۸ ۰۲.۰۳.۱۵]

سرفصل های موضوع گفتگوی دوشنبه شب:

۱- 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 ؟

۲- در جهت تغییر نگرش نسبت به خودرو در مدیران دولتی و مالکان 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 ظاهراً در زمینه حمایت از نوسازی ناوگان تسهیلاتی فراهم ساخته است

مهندس دل قوی، [۲۲:۱۵ ۰۲۰۰۳.۱۵]
با سلام خدمت کلیه دوستان حاضر در گروه

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۱۷ ۰۲۰۰۳.۱۵]
بند ه ماده ۱۶۳ 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 ۰۲۰۰۳.۱۵]
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 ۰۲۰۰۳.۱۵]
بله جناب سیاوشی خودروهای تولیدی شرکتهایی که فرمودید.

مهندس دل قوی، [۲۲:۲۰ ۰۲۰۰۳.۱۵]
هم اکنون ثبت سفارش برای سه هزار و ۶۰۰ کامیون دست دوم خارجی شده که موافقت ها و مخالفتهایی را در پی داشته است

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۰ ۰۲۰۰۳.۱۵]
سیاسگزارم

دکتر نظری، [۲۲:۲۰ ۰۲۰۰۳.۱۵]
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 ۰۲۰۰۳.۱۵]
ارادتمندم جناب دکتر نظری عزیز و علیک سلام

آقای فتحی، [۲۲:۲۲ ۰۲۰۰۳.۱۵]
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 ۰۲۰۰۳.۱۵]
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 ۳۸۰ 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

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 دل قوی

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 دولت‌ها تکلیف حمایت از توسعه و نوسازی آنرا بر عهده دارند و بدیهی است کلیه قوانین و مقررات مربوطه و حتی مونتاژ آنها جهت اصلیش باید کاهش هزینه های تولید و بهره برداری از آنها 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.

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 ۲۰ میلیون تومان دریافت می‌کند و حداکثر سقف وام پرداختی به او نیز ۱۰۰ میلیون تومان است که با در نظر گرفتن قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی کامیون، خریدار باید ۸۰ میلیون تومان را خودش تأمین کند.

مهندس قاسمی نژاد، [۲۲:۳۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

و اتفاقاً به نظر حقیر اگر شیوه تامین مالی یا طرح جریان 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]

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 برند ها 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

آقای فتحی, [۲۲:۳۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب نظری موافقم

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۰۲.۰۳.۱۵]

۳۸۰ 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 دوسر بار 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 عمدتا 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...

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۰ ۰۲.۰۳.۱۵]

بنده شدیداً معتقدم اگر کامیون ها ساماندهی شوند متناسب با نیاز واقعی کشور ، دیگر نیازی به نوسازی نیست چون در اینصورت کامیون های فرسوده از چرخه خارج و ناوگان جوان باقی میماند.
البته به شرط ها و شروط ها....

دکتر نظری، [۲۲:۴۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی البته این موضوع به صورت مقطعی رخ می دهد

مهندس دل قوی، [۲۲:۴۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

ولی آقای سیاوشی ثبت سفارش ۳۶۰۰ کامیون دست دوم نیز با اعتقاد و یک راهکار برای سرعت بخشیدن به روند نوسازی ناوگان صورت گرفت

دکتر نظری، [۲۲:۴۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

و در واقع تقاضای حمل و نقل جدیدی ایجاد خواهد شد که باز هم پس از مدت کوتاهی نیاز به ناوگان جدید را ایجاد می کند

آقای عددیان, [۲۲:۴۲ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب سیاوشی ، ساماندهی ناوگان بجای خود لازم ولی کامیونهای فرسوده کنونی کفایت نیاز های یک کشور در حال توسعه مثل ما را نمیکند

آقای عددیان, [۲۲:۴۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

جناب دلغوی ممکنه بفرمایید کامیونهای ثبت سفارش شده از چه برند و کشوری هستند .؟

دکتر نظری, [۲۲:۴۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

به نظرم افزایش کارایی بخش حمل و نقل می تواند اثری تشدید شونده بر کارایی کل اقتصاد داشته باشد

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۰۲.۰۳.۱۵]

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 ۰۳.۱۵.۰۲]

با نظر جناب نظری موافقم.

دوستان در گام اول بفرمایند چه مشوق هایی را همیشه در نظر گرفت

دکتر نظری, [۲۲:۴۸ ۰۳.۱۵.۰۲]

یک پیشنهاد : قائل شدن تبعیض در سهم سازمان راهداری از هر بارنامه برای کامیون ها بر حسب سن ناوگان

مهندس قاسمی نژاد, [۴۸:۲۲ ۰۳.۱۵.۰۲]

پیشنهاد، ما به التفاوت نرخ سوخت

مهندس دل قوی, [۲۲:۴۹ ۰۳.۱۵.۰۲]

هم اکنون حدود ۹۰ هزار کامیون بالای ۲۵ سال و ده هزار کامیون بالای ۴۰ 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 ۰۳.۱۵.۰۲]

جناب دل قوی فقط به خریداران کامیون های داخلی؟!

مهندس قاسمی نژاد, [۲۲:۵۱ ۰۳.۱۵.۰۲]

جناب دل قوی ممنون از ارائه امارتون حال این تسهیلات چگونه ارائه بشه برای خودروهای تولید داخل یا خارج

آقای عددیان, [۲۲:۵۱ ۰۳.۱۵.۰۲]

در گذشته دو بار این کار در ایران انجام شده ، در سالهای ۵۲ تا ۵۶ و یکبار هم واردات از کانادا (اینترناش) . در هردو انتخاب از بهترین برندها وکشور هابود اولی اروپا و غالبا آلمان دومی امریکا ، ما شاهد لطمات فراوان از ناحیه کامیونهای نو چینی هسایم وای به مستعمل

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۱ ۰۳.۱۵.۰۲]

قطعا بهتر است به خرید های داخلی داده شود چون ما به فکر منافع ملی هم باشیم

دکتر نظری, [۲۲:۵۱ ۰۳.۱۵.۰۲]

بینید 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 ۰۳.۱۵.۰۲]

جناب عددیان چه روش و،طرحی را پیشنهاد میفرمایید

آقای فتحی, [۲۳:۵۹ ۰۲.۰۳.۱۵]

حمایت از واردات یا تولید داخلی و یا هر برنامه ی دیگر متاثر از برنامه‌های 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 ۶۳ سال دارم و مدت زیادی از عمر کاری من باقی نمانده ولی دردم درد مملکت ، درد جامعه حملو نقله . شما در جامعه نظر سنجی کنید ، درنیابید همه از این

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۱ ۰۲.۰۳.۱۵]

الان باید به تشکل ها حق انتخاب داد نه اینکه شرکتهای شبه دولتی اقدام به واردات کامیونهای غیر استاندارد کنند و بخش خصوصی را مجبور به انتخاب کنند

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 نثل ناوگان ما بسبت به حمل و نقل کهنه است با نو سازی شود در تفکر ها 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.

آقای فتحی, [۲۳:۰۶ ۰۲.۰۲.۱۵] وقتی وظایف دولت افزایش داده شود ، دولت بزرگ شده و وقتی چنین شد ناکارآمد میشود

آقای فتحی, [۲۳:۰۷ ۰۲.۰۲.۱۵] 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 ۲- دادن تسهیلات و حمایت های مالی

مهندس قاسمی نژاد, [۲۳:۰۷ ۰۲.۰۳.۱۵] با اجازه جناب سیاوشی تا ساعت ۱۵/۲۳ 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 بنیز 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

دکتر نظری, [۱۱:۲۳ 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 بویون 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

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 دادن.

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۳ ۰۲.۰۳.۱۵]

خواهش میکنم

خداوند جناب یوسفی مهر را پیامرزد 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، [۲۱:۳۰ 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.

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 بیایید ببینیم همین کشور همسایه ترکیه چگونه از حمل و نقلی با آن ناوگان فرسوده به این وضعیت فعلی رسید ولی آیا مسؤلین 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 هستیم.

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:

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
ثانیا 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 ۹۰ 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

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 ۱۵.۰۴.۰۳]

با سلام اتفاقا 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 ۱۵.۰۴.۰۳]

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

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]

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 قطعاً هم بحث از ریل خارج میشود و هم مباحث ففل 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 انجاست 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]

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 ۵ سال اخیر قویترین لجستیک را دارد باید شبیه سازی انجام داد متوسط تردد با بار در ترکیه ۲۴۰ هزار کیلومتر هست در صورتی که در ایران حدود ۹۰۰۰۰۰ 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 ۳۲ میلیارد تومان فقط در انرژی صرف جویی میشود

آقای قراملکی، [۲۲:۰۶ ۰۴.۰۳.۱۵]

در ترکیه دولت ضامن شرکتها شد 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
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 خواهش مندم 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]

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 کربری بدلیل مختلفی که دوستان فرمودند بازدهی لازم را نداشته باشد عملاً امید به سرمایه گذاری گزاران 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 کلا یک متغیر است دادن تعداد کامیون لازم بسیار مشکل است .

مهندس صالحیان, [۲۲:۱۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

۲۹۵۰۰۰ کامیون جهت حمل ۴۰۰ میلیون تن کالا یعنی هر کامیون حدود ۱۰۰۰ تن یعنی حدودا ۷۰ سرویس در سال

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

حدودی هم بدهید خوبه

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

یعنی تقریبا ماهی ۶ سرویس

مهندس مردانی, [۲۲:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

آقای سیاوشی من برنامه گروه را نمیدونم امشب بحث ناوگان جاده ای است؟؟

محمد سیاوشی, [۱۶:۲۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

بله جناب مهندس مردانی ، قبلا 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 ژئوپلتیک 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 میدید ، 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 ۴۰ سال سن دارند

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]
۹۰ هزار کامیون بالای ۲۵ سال

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۹ ۰۴.۰۳.۱۵]
چهارم مکانی که میخواهیم فرار 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 ۱۲۷ هزار کامیون بالای سن فرسودگی مصوب هیات وزیران یعنی ۲۵ سال فعال هستند

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۰۴:۰۳.۱۵]

اماری که قبلا داده بودم از سایت سازمان راهداری بود

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 ۹۰ هزار کامیون بالای ۲۵ سال و ۱۰ هزار کامیون بالای ۴۰ 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]

آمارها 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

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۴ ۰۴:۰۳.۱۵]

پس از علل سخن بگویم

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 ۳ سال توسط شرکتهای حمل و نقل بند ه ماده ۱۶۳ برنامه پنجم از اقدامات خوبی بوده که با سیاستگذاری درست میتواند فراتر از یک مسکن عمل کند

آقای قراملکی, [۲۲:۲۶ ۰۲.۱۵.۰۴]

به نظر من اول نیاز سنجی شود چه تعداد کامیون کوچک چه تعداد متوسط چقدر کشنده (درون مرزی - برون مرزی) بعد بیایم تولید یا واردات را براین اساس تقسیم کنیم مثلا کشندهها وارد شود کامیونها تولید بعد وارد مداخل بعدی شویم

آقای عددیان, [۲۶:۲۲ 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]

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 ماکزیمم نمودن رفاه و کارایی اقتصادی است که کاملا 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 کاملا" 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 ان 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 باقسطا ۵ 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 ۹۰ 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]

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 کاملا 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]

بیخشید 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

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 ۶۰ تا ۸۰ 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 ۷۰۰ 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

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 فراملکی، [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 ساختکار 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]
دوستان دقت کنند موضوع مالکیت و اصل ۴۴موضوع 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 ۵ ماده ۱۶۳ 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 ۱۵ دقیقه ای تا پایان مهلت گفتگو و برای جمع بندی

هر یک از دوستان نظر خودشان را در خصوص موارد ذیل بفرمایند

۱-روش نوسازی

۲-نحوه کمک دولت به بخش

آقای عددیان، [۲۲:۴۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب قراملکی این قیمت امروز است که بنده استعلام آنرا دارم یکدستگاه کامیون داف مدل ۲۰۱۵ فول اتوماتیک یور و ۵ با ۴۶۰ قوه اسب شماره شده ۲۸۰ میلیون قیمت تمام شده ، اگر دولت پایش را کتار بکشد و دست بخش خصوصی را باز بگذارد نو سازی بتدریج وبا بهترین شکل انجام میشود

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 ۷۰۰ 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 الحمدالله با مدیریت دکتر پورسید آقای اقامات خوبی در بخش ریلی صورت گرفته

آقای فراملکی، [۲۲:۴۷ ۰۴.۰۳.۱۵]

من هم همین را عرض کردم که قیمت الان تقریباً دوبرابر قیمت واقعی است

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 ۰۴.۰۳.۱۵]

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 آن شد که نباید میشد

آقای عددیان، [۲۲:۵۰ ۰۴.۰۳.۱۵]

جناب دلجوی 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]

و نتیجه افزایش حوادث و تلفات جانی و مالی

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

آقای عددیان، [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

من نمونه هایی دارم که در یک خط تولید کارگران و مهندسين ایرانی حق جابجا کردن سبدها را هم نداشتند ، این نامش حتی موتناژ 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 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 ۳ 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 ۰۳.۱۵.۰۴]

کامیون های ۳ تا ۵ ساله اروپایی

خانم فاریابی، [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

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، [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

باسلام به جناب دلقوی سیستم آنجا مشکل دارد البته دعا میکنیم ایشان موفق شوند

دکتر بامیری، [۲۲:۵۲ ۰۴.۰۳.۱۵]

لذا اگر معضل اصلی حمل و نقل حل شود هر کامیون سوددهی لازم را خواهد داشت

مهندس سیدصدر، [۲۲:۵۲ 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 فریبایی

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]
درجو کنونی جناب سیاوشی اگر من و شما هم بودیم همان کاررا 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 داشتم 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 بدنال 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]

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 بصرفه نیست من سالها کامیونداری کردم و از شرایط آن آگاهم

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 JAC وجود دارد و همچنین کامیون های کاماز روسی هم بسیار قوی و کم استهلاک هستند

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۰ ۰۴:۰۳.۱۵]

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 ۰۳.۱۵.۰۴]

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 فویترین

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

مهندس سیدصدر، [۲۳:۰۳ ۰۴:۰۳.۱۵]

بله جنای نیشابوری درست می فرماید 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]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تپیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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 سواتون باید بخش بندی بشه

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۴ ۰۴.۰۳.۱۵]
مدیریت ضعیف و عدم استفاده بهینه از منابع ...

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

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]

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 ۱۵.۰۴.۰۳]

جناب سیاوشی نمیخواهم ناوگان جاده ایمان را با کشوری مقایسه کنم ولی میخواهم بگویم این ناوگان ایدا" 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 تگ 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]

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، [۲۳:۱۲ 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 ازومندم

آقای قراملکی، [۲۳:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

شب هم اساتید عزیز بخیر

مهندس سیدصدر، [۲۳:۱۵ ۰۴.۰۳.۱۵]

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 ۲۷۵۰۰۰۰ 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 -سیبری، سیبری مرکزی و سیبری جنوبی (با خطوط فرعی). مجموع خطوط راه آهن در قزاقستان بیش از ۱۴۰۰۰ 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]

انشاله آمار خطوط قزاقستان را در جلسه بعد ارایه خواهم داد

دکتر بامیری، [۲۳:۲۴ ۰۴.۰۳.۱۵]

شب تمام عزیزان خوش

مباحث حوزه

حمل و نقل

ریلی

بخش اول :

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۸ ۱۷.۰۱.۱۵]
باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
طبق برنامه ریزی قبلی مقرر شد از امشب تا پایان هفته فضای گروه کلا در اختیار عزیزان حمل و نقل ریلی باشد.

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۱۷.۰۱.۱۵]
درا ابتدا 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, [۲۲:۲۱ ۱۷.۰۱.۱۵]
طول خطوط
تعداد شرکت ها
سهم حمل و نقل ریلی در جا به جایی کالا
و غیره

دکتر نظری, [۲۲:۲۲ ۱۷.۰۱.۱۵]
سلام و درود بر همه

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۳ ۱۷.۰۱.۱۵]
بنده فکر کنم اگر به صورت رسمی کسی از دوستان در این حوزه آمار جدیدی دارد توضیح دهد

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۴ ۱۷.۰۱.۱۵]
در غیر این صورت برای شروع موضوع بنده توضیح مختصر را ارائه کنم

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
دوستان جناب دکتر فتحعلی عزیز دارای دکترای حمل و نقل در زمینه راه آهن و استاد دانشگاه امیرکبیر تهران هستند.

آقای سجاددوست, [۲۲:۲۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
سلام و درود بر همه

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۶ ۱۷.۰۱.۱۵]
و جناب دکتر نظری عزیز هم دارای دکترای برنامه ریزی حمل و نقل و استاد دانشگاه علم و صنعت هستند.

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۶ ۱۷.۰۱.۱۵]

بفرمایید جناب دکتر فتحعلی عزیز

لغمان نادی، [۲۲:۲۷ ۱۷.۰۱.۱۵]

سلام به همه دوستان و عزیزان

دکتر فتحعلی، [۲۲:۲۸ ۱۷.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۲۸ ۱۷.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت همه اساتید و سروران گرامی.

دکتر فتحعلی، [۲۲:۲۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

برای آغاز بهتر است کیلومتر ریلی موجود را که حدود ۱۳۰۰۰ کیلومتر عنوان شده و طبق برنامه ۱۴۰۴ باید ۲۵۰۰۰ کیلومتر باشد را عنوان کنیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۰ ۱۷.۰۱.۱۵]

بله جناب دکتر ، بسیار عالی

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

البته این آمار کلی است که خدمت دوستان مطرح شد

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

سهم ریلی کشور از حمل بار و مسافر نیز جالب توجه است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

به طوری که سهم حدود ۵ درصدی بار و ۱۰ درصدی مسافر را شاهد هستیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۳ ۱۷.۰۱.۱۵]

و تا سال ۱۴۰۴ قراره این سهم ۵ درصدی به چه میزانی افزایش یابد؟

مهندس رضایی، [۲۲:۳۳ ۱۷.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۳۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

واقعیت تا سال ۱۳۹۰ می بایست به عدد ۱۸ درصد برسد در حوزه مسافری

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

و در حوزه کالا؟

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

در حمل کالا نیز ۳۰ درصد برنامه ریزی شده بوده است

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۱۷.۰۱.۱۵]

۳۰ درصد!!؟؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۱۷.۰۱.۱۵]

چه دلایلی باعث عقب ماندن از برنامه ها شد ؟

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۶ ۱۷.۰۱.۱۵]

تعدادی که خدمت بزرگواران اعلام کردم از قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت مصوب سال ۸۶ است

مهندس رضایی، [۲۲:۳۶ ۱۷.۰۱.۱۵]

دولت جاده ها را می سازد و تقریباً 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، [۲۲:۳۷ ۱۷.۰۱.۱۵]

جناب مهندس رضایی عزیز به ما کمک می کنید تا از ریل مباحث امشب خارج نشویم؟

مهندس رضایی، [۲۲:۳۷ ۱۷.۰۱.۱۵]

بله حتما.

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۷ ۱۷.۰۱.۱۵]

سپاسگزارم

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۸ ۱۷.۰۱.۱۵]

به نظر می رسد که به منظور دستیابی به کارایی لازم در این حوزه می بایست بستر رقابتی لازم را بیش از پیش پیگیری کنیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

جناب مهندس رضایی اگر شما هم به ما کمک کنید و آمار و اطلاعات شرکت های فعال را ارایه کنید خیلی ممنون خواهم شد

مهندس فاضلی، [۲۲:۳۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

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.

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۰ ۱۷.۰۱.۱۵]

سلام و درود بر جناب مهندس فاضلی عزیز

مهندس فاضلی، [۲۲:۴۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

استفاده بهینه از همان مقدار ریلی که داریم هم صورت نمی گیرد.

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

جناب دکتر فتحعلی عزیز این بستر رقابتی را چگونه باید بوجود آورد؟

مهندس فاضلی، [۲۲:۴۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

سلام بر مدیر عزیز

دکتر فتحعلی، [۲۲:۴۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

وقتی صحبت از رقابت می شود

دکتر فتحعلی، [۲۲:۴۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

به ویژه با مزایای بیشماری که در صنعت ریلی موجود است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۴۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

از جمله ایمنی

دکتر فتحعلی، [۲۲:۴۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

مصرف انرژی

دکتر فتحعلی، [۲۲:۴۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

محیط زیست

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

البته جناب مهندس فاضلی نکته مهمی را فرمودند که حتما به آن هم خواهیم پرداخت
مدیریت صحیح استفاده از خطوط ریلی موجود

دکتر فتحعلی, [۲۲:۴۲ ۱۷.۰۱.۱۵]
حجم بالای مسافر و بار قابل حمل و موارد دیگر

مهندس رضایی, [۲۲:۴۳ ۱۷.۰۱.۱۵]
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, [۲۲:۴۳ ۱۷.۰۱.۱۵]
یعنی باید برای هر یک از این شاخص ها ارزش گذاری مقایسه ای صورت گیرد

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۱۷.۰۱.۱۵]
ممنون جناب رضایی امار جالبی بود و البته قابل بحث جدی

دکتر فتحعلی, [۲۲:۴۴ ۱۷.۰۱.۱۵]
در شرایط کنونی واقعیت آن است که شرکت ها ترجیح رقابتی به منظور بهره گیری از حمل کالا از طریق ریل ندارند

دکتر فتحعلی, [۲۲:۴۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
چرا که در دسرهایی فراوان و هزینه تمام شده زیادی دارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
کدام شرکت ها جناب دکتر؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
منظورتان کارخانه ها و صنایع هستند؟

دکتر فتحعلی, [۲۲:۴۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
بله

دکتر فتحعلی, [۲۲:۴۶ ۱۷.۰۱.۱۵]
برای مثال فولاد مبارکه اصفهان را عرض می کنم

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۶ ۱۷.۰۱.۱۵]
جناب مهندس فاضلی پاسخ این سوال را می دهید؟

مهندس رضایی، [۲۲:۴۶ ۱۷.۰۱.۱۵]

منظور بنده نیز از مقدمه چینی های اول صحبت همین بود که به همین نقطه برسیم.

دکتر فتحعلی، [۲۲:۴۶ ۱۷.۰۱.۱۵]

که به عنوان یکی از مراکز اصلی تولید فولاد کشور نقش آفرینی می کند

مهندس فاضلی، [۲۲:۴۷ ۱۷.۰۱.۱۵]

بله حتما

مهندس رضایی، [۲۲:۴۷ ۱۷.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۸ ۱۷.۰۱.۱۵]

ترجیح ما قطعا ریل است اگر قیمتش با جاده رقابتی گردد. و راه آهن لوکوموتیو کافی به شرکتهای حمل اختصاص دهد.

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۱۷.۰۱.۱۵]

مگر راه آهن در اینخصوص مشکلی دارد؟

مهندس فاضلی، [۲۲:۴۸ ۱۷.۰۱.۱۵]

دولت جدید سیاستهای اصلاحی و صحیحی را در دستور کار قرار داده..

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۱۷.۰۱.۱۵]

و چرا قیمت حمل ریلی اساسا گرانتر از جاده است؟

مهندس فاضلی، [۲۲:۴۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

کمبود لوکوموتیو و قطعات یدکی

دکتر فتحعلی، [۲۲:۴۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

حق دسترسی بالا

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

جناب دکتر فتحعلی راه آهن با کمبود لوکوموتیو مواجه است؟

دکتر فتحعلی، [۲۲:۵۰ ۱۷.۰۱.۱۵]

بله

مهندس رضایی، [۲۲:۵۰ ۱۷.۰۱.۱۵]

علت شاید همان یارانه ای است که دولت در بخش جاده میدهد ولی در بخش ریل خیر.

مهندس فاضلی، [۲۲:۵۰ ۱۷.۰۱.۱۵]

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 سجاددوست، [۲۲:۵۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

علت گرانی در خصوص مبلغ قابل توجه سرمایه است که لزوما ریل به خود اختصاص داده

مهندس فاضلی، [۲۲:۵۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

این حق دسترسی در دولت دهم ۵۵٪ افزایش یافت.

مهندس رضایی، [۲۲:۵۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

راه آهن با دو مشکل زیر ساختی اصلی مواجه است یکی کمبود خط و مسیرهای دوخطه و دیگری کمبود نیروی کشش.

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

آیا امکان کاهش این حق دسترسی میسر است؟

مهندس فاضلی، [۲۲:۵۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

سیاست دولت عدم افزایش است

مهندس فاضلی، [۲۲:۵۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

در صورتی که اقتصاد رونق داشته باشد و شرکت دوسر بار داشته باشد صرفه با ریل است.

مهندس رضایی، [۲۲:۵۳ ۱۷.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

دقیقا جناب رضایی

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

تاثیری هم داشت جناب رضایی این تخفیفات؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۴ ۱۷.۰۱.۱۵]
و چند درصد شاهد رشد بودیم؟

مهندس رضایی، [۲۲:۵۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
البته این مسائل در سایه حمایت دولت جدید و مدیریت خوب جناب دکتر آقای صورت گرفته است.

مهندس رضایی، [۲۲:۵۷ ۱۷.۰۱.۱۵]
بله قطعاً بی‌تاثیر نبوده است. بنده آمارهای دقیق‌تر را به یاری خداوند فردا شب خدمت سروران گرامی تقدیم خواهم نمود.

دکتر فتحعلی، [۲۲:۵۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
من فکر می‌کنم بحث مهم در این حوزه ورود سرمایه‌های جدید با ایجاد بستر رقابتی است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۵۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
ما نگاه سرمایه‌گذاری در راه آهن را باید با سایر مدها متفاوت بدانیم

دکتر فتحعلی، [۲۲:۵۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
چرا که هزینه‌های به مراتب بالاتر را شاهد هستیم

مهندس فاضلی، [۲۳:۰۰ ۱۷.۰۱.۱۵]
سرمایه‌گذاری دولتی یا بخش خصوصی جناب دکتر

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۰ ۱۷.۰۱.۱۵]
زمانی که بستر رقابتی ایجاد شود

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۰ ۱۷.۰۱.۱۵]
بخش خصوصی رقبت برای حضور پیدا خواهد کرد
محمد سیاوشی، [۲۳:۰۱ ۱۷.۰۱.۱۵]
چگونه و چه کسی این بسترها را باید ایجاد کند؟

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۱ ۱۷.۰۱.۱۵]
طبق آمار ما باید در افق ۱۴۰۰ توان حمل ۹۱۵ میلیون تن بار را داشته باشیم

مهندس رضایی، [۲۳:۰۱ ۱۷.۰۱.۱۵]
واقعیت این است که همین هزینه‌های بسیار با لاست که باعث میشود دولت از زیر آن شانه خالی کند.

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

جناب دکتر به نظرتان به اهداف افق خواهیم رسید؟

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

و البته چگونه و چه کسی این بسترها را باید ایجاد کند؟

مهندس فاضلی, [۲۳:۰۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

آیا ساز و کار ورود بخش خصوصی تدوین شده است؟؟

دکتر فتحعلی, [۲۳:۰۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

واقعیت فاصله زیادی داریم

مهندس رضایی, [۲۳:۰۳ ۱۷.۰۱.۱۵]

ولی باید ضمانتهای لازم و جذابیت لازم برای ورود بخش خصوصی برای سرمایه گذاری فراهم شود.

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۳ ۱۷.۰۱.۱۵]

این ضمانت ها و ساز و کارها و بسترهای ورود تعریفشان چیست؟

دکتر فتحعلی, [۲۳:۰۳ ۱۷.۰۱.۱۵]

مثلا آماری را که خود وزیر راه در مصاحبه شان عنوان کرده اند جالب توجه است

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

یعنی چه کارهایی باید انجام داد؟

مهندس رضایی, [۲۳:۰۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

در بخش خرید لکوموتیو و واگن جدیدا تسهیلات و جذابیتهای خوبی تدوین گردیده.

دکتر فتحعلی, [۲۳:۰۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

در بخش ناوگان مسافری ۲۲۰۰ دستگاه واگن داریم

دکتر فتحعلی, [۲۳:۰۴ ۱۷.۰۱.۱۵]

که ۱۶۰۰ دستگاه آن سن قابل قبولی دارند

دکتر فتحعلی, [۲۳:۰۵ ۱۷.۰۱.۱۵]

لازم است ۲۲۰۰ واگن مسافری جدید و ۵۴۰۰۰ واگن باری جدید وارد ناوگان ریلی شود

مهندس رضایی، [۲۳:۰۵ ۱۷.۰۱.۱۵] به عنوان مثال معافیت از پرداخت حق دسترسی تا سقف چهار میلیون کیلومتر برای هر واگن جدید.

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۶ ۱۷.۰۱.۱۵] در حوزه خط باید حدود ۱۰۰۰۰ کیلومتر خط ریلی جدید ایجاد شود

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۶ ۱۷.۰۱.۱۵] می بیند حجم سرمایه گذاری مورد نیاز تا افق طرح بسیار بالاست

مهندس رضایی، [۲۳:۰۷ ۱۷.۰۱.۱۵] ولی در بخش احداث خط نیاز جدی به سرمایه گذار بخش خصوصی احساس می شود.

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۷ ۱۷.۰۱.۱۵] دقیقا بسیار بسیار بالاست

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۷ ۱۷.۰۱.۱۵] که دولت به تنهایی قادر به پوشش آن نخواهد بود

مهندس فاضلی، [۲۳:۰۷ ۱۷.۰۱.۱۵] آیا ساز و کار ورود بخش خصوصی تدوین شده است؟

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۸ ۱۷.۰۱.۱۵] ضمانت های لازم سرمایه گذاری در بخش ریلی برای سرمایه گذاران بخش خصوصی چیست؟

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۸ ۱۷.۰۱.۱۵] جالب است بدانید هزینه احداث هر کیلومتر خط ریلی حدود ۵ میلیارد تومان است

مهندس رضایی، [۲۳:۰۸ ۱۷.۰۱.۱۵] خرید خدمات

مهندس رضایی، [۲۳:۰۸ ۱۷.۰۱.۱۵] ضمانت خرید تجهیزات و خدمات تولید داخل

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۸ ۱۷.۰۱.۱۵] یعنی با هدف گذاری سالانه ۱۲۰۰ کیلومتر

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

هر کیلومتر ۵ میلیارد ؟؟؟!!!!

دکتر نظری، [۲۳:۰۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

ظاهرا هم اکنون هم در عمل توافقاتی با بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در ساخت ریل حاصل شده است

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۹ ۱۷.۰۱.۱۵]

۶۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری سالانه

مهندس رضایی، [۲۳:۱۰ ۱۷.۰۱.۱۵]

ساخت ریل منظور احداث خط آهن هست؟

دکتر فتحعلی، [۲۳:۱۰ ۱۷.۰۱.۱۵]

بله

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

جناب دکتر این ۶ هزار میلیارد فقط هزینه خط هست و هزینه خرید تجهیزات هم اضافه خواهد شد

دکتر نظری، [۲۳:۱۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۱ ۱۷.۰۱.۱۵]

تازه ما هزینه نگهداری و بهره برداری خطوط موجود را نباید فراموش کنیم

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

هزینه واگن و لوکوموتیو چند است؟

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

هر واگن؟

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

هر لوکوموتیو؟

مهندس رضایی، [۲۳:۱۲ ۱۷.۰۱.۱۵]

بله دقیقا جناب دکتر.

مهندس رضایی، [۲۳:۱۳ ۱۷.۰۱.۱۵]
هزینه های تعمیر و نگهداری نیز بسیار بالاست.

دکتر فتحعلی، [۲۳:۱۴ ۱۷.۰۱.۱۵]
عدد دقیق آن را در حال حاضر نمی دانم

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
از دوستان شنیده ام قیمت هر واگن حدود ۵۰۰ میلیون تومان است

مهندس رضایی، [۲۳:۱۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
هزینه خرید هر لکوموتیو چیزی حدود چهار میلیارد تومان واگنهای مسافری بیش از یک میلیارد و واگنهای باری حدود ۵۰۰ میلیون تومان

دکتر فتحعلی، [۲۳:۱۶ ۱۷.۰۱.۱۵]
ممنون از اطلاع رسانی دقیق

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۶ ۱۷.۰۱.۱۵]
سپاس جناب مهندس رضایی عزیز

دکتر فتحعلی، [۲۳:۱۶ ۱۷.۰۱.۱۵]
پس مشاهده می فرمایید که اعداد سرمایه گذاری بسیار کلان است

مهندس رضایی، [۲۳:۱۷ ۱۷.۰۱.۱۵]
و حمایتها بسیار کم.

دکتر فتحعلی، [۲۳:۱۷ ۱۷.۰۱.۱۵]
نکته دیگری که اشاره به آن ضروری است حوزه مخصوص مسافری سریع است

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۷ ۱۷.۰۱.۱۵]
بسیار سپاسگزار و ممنونم

دکتر فتحعلی، [۲۳:۱۸ ۱۷.۰۱.۱۵]
ما متاسفانه برخلاف کشورها صاحب سبک و حتی کشور همسایه نظیر ترکیه

دکتر فتحعلی, [۲۳:۱۸ ۱۷.۰۱.۱۵]
گام های بسیار کوچکی از در این حوزه برداشته ایم

دکتر فتحعلی, [۲۳:۱۸ ۱۷.۰۱.۱۵]
که بهتر است در فرصت مناسب در مورد آن نیز صحبت شود

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
بله موافقم

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
چون به پایان بحث امشب رسیده ایم

مهندس رضایی, [۲۳:۱۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
علت همان عدم سرمایه گذاری دولتی و عدم ورود بخش خصوصی است.

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
و ممنون و سپاسگزارم از همه سروران

دکتر فتحعلی, [۲۳:۱۹ ۱۷.۰۱.۱۵]
ممنون از همه بزرگواران

دکتر همتی, [۲۳:۲۰ ۱۷.۰۱.۱۵]
ممنون از دوستانو بحث خوب امشب

مهندس رضایی, [۲۳:۲۰ ۱۷.۰۱.۱۵]
تشکر از همه اساتید و سروران گرامی.

محمد سیاوشی, [۲۳:۲۰ ۱۷.۰۱.۱۵]
و انشاءالله طی شبهای آتی روی تک تک موضوعات مطروحه امشب که بسیار اساسی بودند به صورت تخصصی بحث و تبادل نظر خواهد شد

[۲۳:۲۱ ۱۷.۰۱.۱۵]Aghaei, [
استفاده کردم و از نظرات همه عزیزان تشکر میکنم.

مهندس رضایی, [۲۳:۲۱ ۱۷.۰۱.۱۵]
سلام و شب بخیر ویژه خدمت جناب آقای دکتر آقای.

محمد سیاوشی، [۱۷.۰۱.۱۵ ۲۳:۲۲]

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، [۱۷.۰۱.۱۵ ۲۳:۲۴]

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، [۱۷.۰۱.۱۵ ۲۳:۲۴]

با تشکر فراوان. شب به خیر

لغمان نادی، [۱۷.۰۱.۱۵ ۲۳:۲۳]

از همه اساتید در امور حمل و نقل ریلی ممنونم که اطلاعات من رو در این زمینه افزایش دادند. شبتون بخیر

آقای سخایی، [۱۸.۰۱.۱۵ ۰۶:۳۳]

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 آن در شرایط فعلیست که این دو از بخشهای مهمی است که جذب سرمایه را در هر بخشی مورد توجه قرار میدهد.
راه آهن بعنوان متولی بخش ریلی
ضمن ایجاد مشوقهایی که جدیداً مطرح شده و با درایت تیم مدیریتی جدید خیلی خوب راهبری میشود لیکن بدلیل عملیاتی نشدن این مشرفها تا کنون از جذابیت آنها در حال کاسته شدن است

آقای سخایی، [۱۸.۰۱.۱۵ ۰۶:۴۲]

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 بازگانی ج.ا.ا در هند بامیری، [۱۸.۰۱.۱۵ ۰۸:۵۴]

بخش ریلی با توجه به اینکه زیر سیطره دولت میباشد نتوانسته است سود دهی لازم را برای بخش خصوصی ایجاد کند

رایزن بازگانی ج.ا.ا در هند بامیری، [۱۸.۰۱.۱۵ ۰۸:۵۵]

در نتیجه کشش سرمایه گذاری در این بخش بسیار پایین است

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۰۸:۵۷ ۱۸.۰۱.۱۵]
دولت می‌بایست فضا و اختیارات تصمیم‌گیری بیشتری را در اختیار بخش خصوصی قرار دهد تا جاذبه سرمایه‌گذاری در این بخش بیشتر شود

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۰۹:۰۰ ۱۸.۰۱.۱۵]
بطور مثل تقسیم واگن‌های باری از اختیارات بخش دولتی راه آهن است لذا بخش خصوصی به هیچ وجهی حاضر نیست در چیزی سرمایه‌گذاری کند که اختیار برنامه‌ریزی آن را ندارد

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۰۹:۰۴ ۱۸.۰۱.۱۵]
دولت می‌بایست در بخش ریلی فقط سیاست‌گذار 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 سیاست‌گذاری به این زودی‌ها تحقق نیابد

محمد سیاوشی, [۲۳:۲۵ ۱۷.۰۱.۱۵]
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 :

Ali Ahmadi, [۲۱:۱۹ ۱۸.۰۱.۱۵]
سلام موضوع دلائل سهم پایین حمل و نقل ریلی را ابتدا از بعد فرابخشی می‌توان به ۳ محور اصلی تقسیم نمود شرایط زیر بخش بطور جداگانه نیز تحلیل خواهد شد

Ali Ahmadi, [۲۱:۲۳ ۱۸.۰۱.۱۵]
۱- فقر در منابع و سرمایه‌گذاری در تجهیز و توسعه شبکه ریلی بر حسب مبدأ - مقصد چشمه‌های بار و با توجه به اینکه شبکه خطوط ریلی ۲ منظوره یعنی باری و مسافری می‌باشد

Ali Ahmadi, [۲۱:۲۵ ۱۸.۰۱.۱۵]
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 شده‌اند که امید است اثرات آن در کوتاه مدت خود را نشان دهد

[Ali Ahmadi, ۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۲۲]

به نحویکه در سالهای گذشته بازده اقتصادی شبکه ریلی بهره برداری ۷۰ درصد بار در ۳۵ درصد خطوط یوده 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

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۲۳]

با سلام

جناب آقای مهندس احمدی مدیرکل محترم بازرگانی و بازاریابی راه آهن جمهوری اسلامی از ارایه اطلاعات ارزشمندتان ممنون و سپاسگزاریم .

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۲۴]

انشالله دوستان در این خصوص و موضوع امشب وارد بحث خواهند شد و شاهد مباحثی ارزشمند و موثر باشیم.

دکتر نظری, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۴۲]

سلام بر دوستان

دکتر نظری, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۴۴]

سپاس از جناب مهندس احمدی که اوقات شبانگاهی خویش را هم ایثارگرانه در این گروه صرف می نمایند

دکتر نظری, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۴۵]

شاید بد نباشد مقدماتی 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 پردازیم

دکتر نظری, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۴۸]

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, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۵۰]

و بنابراین در این کشورها متغیر قیمت سوخت باعث ایجاد شکاف بزرگ میان کرایه حمل ریلی و کرایه کامیون می شود

دکتر فتحعلی, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۵۲]

سلام خدمت اساتید و دوستان گرامی

دکتر نظری, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۱:۵۲]

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

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، [۲۱:۵۳ ۱۸.۰۱.۱۵]
در مورد نکته ای که جناب دکتر سبحانی مطرح فرمودند

دکتر فتحعلی، [۲۱:۵۴ ۱۸.۰۱.۱۵]
شاید بتوان تأثیرات هزینه های غیر مستقیم را نیز دخیل کرد

دکتر فتحعلی، [۲۱:۵۵ ۱۸.۰۱.۱۵]
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، [۲۱:۵۵ ۱۸.۰۱.۱۵]
در حالی که جدای از هزینه های مستقیم نظیر سوخت که دکتر نظری به درستی اشاره فرمودند

دکتر فتحعلی، [۲۱:۵۶ ۱۸.۰۱.۱۵]
هزینه های غیر مستقیم نظیر خرابی زیرساخت های جاده ای به علت حجم انبوه بار جابه جا شده

دکتر فتحعلی، [۲۱:۵۷ ۱۸.۰۱.۱۵]
افزایش سوانح جاده ای که متاسفانه آمار خوبی را برای آن شاهد نیستیم

دکتر فتحعلی، [۲۱:۵۷ ۱۸.۰۱.۱۵]
و سایر موارد را باید در نظر گرفت

دکتر فتحعلی، [۲۱:۵۷ ۱۸.۰۱.۱۵]
یعنی عملاً ما غافل از چنین هزینه های هستیم که بر بدنه زیرساخت ما وارد می شود

عباس پوربصیر، [۲۱:۵۸ ۱۸.۰۱.۱۵]
سلام خدمت دوستان و اساتید عزیز.

دکتر نظری، [۲۱:۵۹ ۱۸.۰۱.۱۵]
بله جناب دکتر همین طور است متاسفانه قلت سهم ریل باعث زیاندهی جامعه به عنوان یک کلیت می شود

دکتر نظری، [۲۲:۰۰ ۱۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۰۱ ۱۸.۰۱.۱۵]

پیشنهاد خوبی است

دکتر نظری, [۲۲:۰۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۰۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

همانگونه که مستحضر کمبود لوکوموتیو و ناکافی بودن میزان وانها از موانع اصلی سودآور نبودن حمل و نقل ریلی میباشد

عباس پوربصیر, [۲۲:۰۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

بنظرم پرداختن به عوامل خارج راه آهن اولویت دارد

دکتر فتحعلی, [۲۲:۰۴ ۱۸.۰۱.۱۵]

یک عامل خارجی که کمتر مورد توجه قرار گیرد عادت کردن صاحبان بار به بهره گیری از جاده است

دکتر نظری, [۲۲:۰۴ ۱۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۰۴ ۱۸.۰۱.۱۵]

شاید یکی از دلایل آن را درب به درب نبودن حمل بار ریلی دانست

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۲۲:۰۵ ۱۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۰۶ ۱۸.۰۱.۱۵]

موافقت یکی دیگر از کاستی های این بخش گسترده و موبرگی نبودن شبکه ریلی کشور میباشد

[۲۲:۰۷ ۱۸.۰۱.۱۵] 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 مخمل درآمد باعث رونق بخش جاده ای شده است و برابر بند ۱ اشاره شده بنده این اتفاق برای برای بهش خصوصی ریلی و راه آهن نیافتاده است

[۲۲:۰۷ ۱۸.۰۱.۱۵Ali Ahmadi,]

سرمایه گذاری بخش حاده توسط دولت و ریل از این موضوع مغفول مانده است تخلیل بند ۱ من هم در این راستا بوده است

[۲۲:۰۷ ۱۸.۰۱.۱۵Ali Ahmadi,]

اما 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 درآمدست

[۲۲:۰۷ ۱۸.۰۱.۱۵] عباس پوربصیر,

موضوع خدمات و یارانه های دولت به جاده و ریل خیلی مهم است چون عملا شرایط رقابت را تعیین می کند

[۲۲:۱۱ ۱۸.۰۱.۱۵] دکتر فتحعلی,

اما جدای از عوامل خارجی عوامل داخلی را که به نوعی به خود راه آهن بر می گردد نباید دست کم گرفت

[۲۲:۱۱ ۱۸.۰۱.۱۵] دکتر فتحعلی,

سوال آیا راه آهن در حمل بار مشتری مدار است؟

[۲۲:۱۲ ۱۸.۰۱.۱۵] دکتر نظری,

جناب مهندس احمدی اگر اجازه بفرمایید برویم سراغ عوامل داخلی راه آهن!

[۲۲:۱۲ ۱۸.۰۱.۱۵] دکتر نظری,

به عنوان مدیر بازاریابی راه آهن آماده شنیدن صدای مشتری باشید!

[۲۲:۱۲ ۱۸.۰۱.۱۵] رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری,

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

[۲۲:۱۲ ۱۸.۰۱.۱۵Ali Ahmadi,]

به نظر باید بخش نرم افزاری شرکتهای یعنی نیروی متخصص در دانش بازاریابی جدا و بخش سخت افزاری مالک واگن داری نمایند در قالب مدل فورواردر داخلی برای بازاریابی

[۲۲:۱۲ ۱۸.۰۱.۱۵] محمد سیاوشی,

با سلام خدمت جناب دکتر بامیری عزیز رایزن محترم بازرگانی جمهوری اسلامی در هند

طاهری تکادو، [۲۲:۱۶ ۱۸.۰۱.۱۵]

سلام خدمت همه اساتید بحث خوبی را دوستان شروع کرده‌اند

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۶ ۱۸.۰۱.۱۵]

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. در هند بامیری، [۲۲:۱۷ ۱۸.۰۱.۱۵]

همانطور که در بالا بیان کردم میتوانیم از محل منابع مذکور با واردات تجهیزات لازم حمل و نقل ریلی را تقویت کنیم

[۲۲:۱۷ ۱۸.۰۱.۱۵] Ali Ahmadi, [

در بخش داخلی هم حمل بار ریلی تابع يك معادله چند متغیره است و بر خلاف جاده انعطاف پذیری ساده ندارد

[۲۲:۱۹ ۱۸.۰۱.۱۵] Aghaei, [

سلام، خدمت همه عزیزان. بحث خوبی شروع شده و امیدوارم که از نتایج آن استفاده نمایم.

[۲۲:۱۹ ۱۸.۰۱.۱۵] Ali Ahmadi, [

مبادئ بارگیری مانند معادن - مانند بنادر - شرکتهاي 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، [۲۲:۲۰ ۱۸.۰۱.۱۵]

جناب آقای دکتر پورسیدآقای ضمن عرض سلام و ادب ، از حضورتان در بحث سپاسگزاریم

دکتر نظری، [۲۲:۲۰ ۱۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۲۰ ۱۸.۰۱.۱۵]

سلام جناب مهندس سیاوشی کار با ارزشی میکنید که مشکلات حمل ریلی را پیگیری میفرمایید

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۱ ۱۸.۰۱.۱۵]

جناب دکتر بامیری عزیز پیشنهادتان بسیار ارزشمند است

دکتر نظری، [۲۲:۲۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

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, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۳:۲۲]

جناب مهندس احمدی اینکه مدیران فعلی راه آهن به معادن وصاحبان کالا مراجعه واز نزدیک نقاط ضعف را پیگیری میکنند بسیار با ارزش است

[۱۸.۰۱.۱۵:۲۳:۲۲] Ali Ahmadi, [

به عنوان مثال در مواقعی سامانه بارگیری معدنی شات داون (خاموش) می شود و کلبه عوامل آماده بارگیری

دکتر نظری, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۴:۲۲]

برای مثال ارائه تخفیفات جذاب و پایدار در هزینه حق دسترسی برای مشتریان وفادار که همواره مشتری پرسفارش ریلند یک سیاست ضروری است

[۱۸.۰۱.۱۵:۲۴:۲۲] Ali Ahmadi, [

بوده واین امر تاخیر در برنامه حمل خواهد گذاشت

دکتر فتحعلی, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۵:۲۲]

از کیفیت خط و وسایط نقلیه نیز نباید غافل شد

دکتر نظری, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۵:۲۲]

احسنت جناب دکتر فتحعلی

[۱۸.۰۱.۱۵:۲۵:۲۲] Ali Ahmadi, [

موافقم و مراجعه به مبادئ و چشمه های بار از وظائف بخش بازرگانی است که تلاش می شود این پیشنهاد تقویت هم بشود

دکتر فتحعلی, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۶:۲۲]

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 تکادو, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۸:۲۲]

نکته بسیار خوبی است مشکلات اخیر دیزلها تاخیر زیادی در حمل بار ایجاد کرده

دکتر فتحعلی, [۱۸.۰۱.۱۵:۲۸:۲۲]

در کنار آن گلوگاه های ظرفیتی خطوط کافی نبودن امکانات ایستگاهی عدم تناسب تجهیزات بارگیری و تخلیه را نیز شاهد هستیم

دکتر نظری، [۲۲:۲۸ ۱۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۲۹ ۱۸.۰۱.۱۵]

ممنون جناب دکتر سبحانی عزیز

دکتر نظری، [۲۲:۳۰ ۱۸.۰۱.۱۵]

موضوع ارتباط با سرمایه گذاران ریلی در شرایط کنونی اقتصادی سیاسی کشور باید خیلی متهورانه تر و گشاده دستانه تر باشد

مهندس پورسیدآقای، [۲۲:۳۱ ۱۸.۰۱.۱۵]

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 لزوما به مقصد بارنامه حمل نمیشوند و جایجایی بار و دلال بازی در حمل ریلی برای فعالان جذاب نیست.

[۲۲:۳۱ ۱۸.۰۱.۱۵] 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، [۲۲:۳۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

خیلی خوب است جناب مهندس احمدی و مصداق باقیه صالحه

مهندس پورسیدآقای، [۲۲:۳۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

حتی برای صاحبان بار شرکت های بزرگ معدنی و فولادی عدم شفافیت مورد استقبال است.

مهندس رضایی، [۲۲:۳۳ ۱۸.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت همه اساتید و سروران گرامی.

مهندس فاضلی، [۲۲:۳۳ ۱۸.۰۱.۱۵]

سلام جناب پورسیدآقای چه عدم شفافیتی؟؟

مهندس حمید نجف، [۲۲:۳۳ ۱۸.۰۱.۱۵]

با سلام و عرض ادب خدمت بزرگواران

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، [۱۸.۰۱.۱۵:۲۲:۳۳]

بله متأسفانه یکی از عوامل خارج از اراده راه آهن ج | | هم کدورت فضای نظارتی در جاده است

[۱۸.۰۱.۱۵:۲۲:۳۶ Ali Ahmadi,]

تثبیت تعرفه دسترس ریلی و رقابتی کردن آن با جاده بر حسب مبدأ و مقصد از سیاستهای جدید مدیر عامل مخترم بوده که مزیت نسبی برای بخش خصوصی در سرمایه گذاری است و حتی جذابیت برای صاحبان کالا جهت حمل با ریل

[۱۸.۰۱.۱۵:۲۲:۳۶ MR.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 افزایی)

[۱۸.۰۱.۱۵:۲۲:۳۸ Ali 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

آقای سخایی، [۱۸.۰۱.۱۵:۲۲:۴۱]

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 دسترس ثابت مانده !؟

مهندس رضایی، [۱۸.۰۱.۱۵:۲۲:۴۱]

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

به نظر می رسد یکی از مشکلاتی که بارهای کلانی که فعلا در جاده ها حمل میشوند علی رغم خیلی از مزیت‌های 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، [۲۲:۴۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

نقدی که در آن اخلاق و احترام نهادینه نباشد حکم تخریب را دارد و ما با هرگونه تخریبی شدیداً مخالفیم.

عباس پوربصیر، [۲۲:۴۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

[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؟!

دکتر نظری، [۲۲:۴۴ ۱۸.۰۱.۱۵]

جناب سخایی درست می فرمایند بخش مالی راه آهن کم سرعت است

دکتر نظری، [۲۲:۴۶ ۱۸.۰۱.۱۵]

و برخی مواقع طرح موضوعات سنواتی خارج از موعد توسط مالی راه آهن باعث ایجاد دردهای بزرگ برای شرکت ها می شود

دکتر فتحعلی، [۲۲:۴۷ ۱۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۸ ۱۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۰ ۱۸.۰۱.۱۵]

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...

دکتر نظری، [۲۲:۵۱ ۱۸.۰۱.۱۵]

بله جناب سخایی و البته حتی شرکت های سهامی خاص کوچک نیز در چنین مواقعی با دارایی درگیری مالیاتی پیدا می کنند

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۱ ۱۸.۰۱.۱۵]

دوستان این موضوعات بر کاهش سهم ریل موثرند؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

و در مسیر مباحث داریم حرکت میکنیم؟

آقای سخایی، [۲۲:۵۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

قطعاً و مقابله خطرناکی برای شرکتها میباشد

دکتر نظری، [۲۲:۵۳ ۱۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۵ ۱۸.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی

موضوع جذابیت سرمایه گذاری برای این بخش کم بازده در همین ظرایف نهفته است

دکتر نظری، [۲۲:۵۷ ۱۸.۰۱.۱۵]

یک مانع بزرگی که شخصا با آن مواجه بوده ام گران شدن هزینه کل حمل در حالت ترکیب ریل و جاده است

دکتر نظری، [۲۲:۵۹ ۱۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۱ ۱۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۰۱ ۱۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۰۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

احتمال موفقیت این پیشنهاد را بالا می دانم چون باعث تضمین تقاضا برای پیمانکاران و در نتیجه کاهش قیمتشان می شود

دکتر نظری, [۲۳:۰۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

و حتی می توان مانند سازمان بنادر برای خدماتشان نرخ تکلیفی مشخص کرد

دکتر نظری, [۲۳:۰۳ ۱۸.۰۱.۱۵]

بله جناب دکتر فتحعلی

دکتر فتحعلی, [۲۳:۰۳ ۱۸.۰۱.۱۵]

پیشنهاد قابل تامل و بسیار خوبی است

[۲۳:۰۴ ۱۸.۰۱.۱۵] Ali Ahmadi, [

در بخش تخلیه و بارگیری راه آهم نقش ناظر عالییه در جهت رعایت ضوابط ومقررات بارگیری را دارد و عملا مسئولیت تخلیه و بارگیری بر عهده صاحب کالاست

دکتر نظری, [۲۳:۰۶ ۱۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۰۷ ۱۸.۰۱.۱۵]

این کار هم قانونی است و هم مسبوق به سابقه در سازمان بنادر

[۲۳:۰۷ ۱۸.۰۱.۱۵] Ali Ahmadi, [

حتما طرح شما را بررسی میکنم ممنون از پیشنهاد خوب شما

دکتر نظری, [۲۳:۰۹ ۱۸.۰۱.۱۵]

جسارتا در بررسی تان حتما همه جانبه عمل فرمایید و ...!

[۲۳:۰۹ ۱۸.۰۱.۱۵] Ali Ahmadi, [

چشم مخلصیم

دکتر فتحعلی، [۲۳:۱۲ ۱۸.۰۱.۱۵]

یکی از موارد دیگری که به نظر می رسد در این حوزه باید روی آن توجه جدی تری صورت گیرد موضوع دستورالعمل های بارگیری و تخلیه سازگار با مد نظر قرار دادن تاسیسات و تجهیزات مورد نیاز است

[۲۳:۱۳ ۱۸.۰۱.۱۵] 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، [۲۳:۱۴ ۱۸.۰۱.۱۵]

اگرچه فعالیت های ارزشمند توسط همکاران راه آهن انجام گرفته است و حتی حضور ذهن دارم دستورالعملی 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، [۲۳:۱۴ ۱۸.۰۱.۱۵]

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 تأمل کنیم و راهکارها را ارائه فرمایید

[۲۳:۱۵ ۱۸.۰۱.۱۵] 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

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۶ ۱۸.۰۱.۱۵]

سروران ارجمند ضمن تشکر و سپاس بیکران به اطلاع میرسانم به پایان بحث امشب رسیدیم

[۲۳:۱۶ ۱۸.۰۱.۱۵] Aghaei, [

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، [۲۳:۱۷ ۱۸.۰۱.۱۵]

بسیار عالی

دوستان انشاءالله برای شب های آتی و بعد از پایان مبحث جاری دستور جناب دکتر پورسیدآقایی را محور بحث قرار خواهیم داد.

آقای سخایی، [۲۳:۱۸ ۱۸.۰۱.۱۵]

شب بر اساتید و مدیریت محترم راه آهن جناب دکتر اقای خوش

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۸ ۱۸.۰۱.۱۵]

موضوع بحث فردا شب:

بررسی پیشنهاد جناب دکتر پورسیدآقای مبنی بر چگونگی افزایش سهم ریلی مخصوصا از بنادر و معادن خصوصی

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۹ ۱۸.۰۱.۱۵]

ممنون و سپاس دوستان عزیز

شب بر همه شما عزیزان خوب و خوش باد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۹ ۱۸.۰۱.۱۵]

تا فردا شب خدا یار و نگهدارتان باد

بخش سوم :

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

همانگونه که از قبل اعلام شده بود موضوع بحث امشب چگونگی افزایش سهم ریلی مخصوصا از بنادر و معادن خصوصی است.

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

و این موضوع از جهات گوناگون قابل بررسی و بحث و گفتگو است.

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۲ ۱۹.۰۱.۱۵]

حمل و نقل چندوجهی باعث ایجاد زنجیره ارزشی در حمل و نقل بار میشود و هزینه های لجستیک را کاهش میدهد

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

سرکار خانم شکوهی ضمن سلام و سپاس از مطالب ارزشمندتان ، اگر موافق باشید ابتدا به چگونگی افزایش سهم ریل در حمل محصولات و کالا پردازیم و انشاالله در فرصت های آتی به موضوع مهم حمل چندوجهی و ترکیبی پردازیم.

مهندس محمدی گل گهر، [۲۱:۴۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

بارکننده های ابتدا و واگن آن لوودر از این موارد است

مهندس احمدی، [۲۱:۴۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

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 ۲.۴ درصد بوده است

مهندس محمدی گل گهر، [۲۱:۴۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

خطوط اختصاصی مورد نیاز از معادن تا خطوط ریلی شبکه از دیگر این سرمایه گذاری های غیر موجه در کوتاه مدت است

مهندس احمدی، [۲۱:۴۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

که در کل نسبت به مدت مشابه ۱۸.۷ درصد رشد داشته است

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

سلام جناب مهندس محمدی مدیریت محترم تامین و تدارک مجتمع گل گهر

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

به نظرم از چند بعد باید به این موضوع پرداخته شود

مهندس احمدی، [۲۱:۵۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

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 خمل مستقیم از کشتی است

مهندس احمدی، [۲۱:۵۲ ۱۹.۰۱.۱۵]

این امر ضمن سرعت بخشیدن به حمل باعث کاهش هزینه های تخلیه و بارگیری می شود

مهندس محمدی راه آهن، [۲۱:۵۲ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۵۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت اساتید و سروران گرامی.

مهندس محمدی گل گهر، [۲۱:۵۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۵۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

دوستان حمل و نقل جاده ای تامل کنند لطفاً و بنده پاسخ خواهم داد
ممنونم

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب مهندس محمدی یک سوال؟

مهندس محمدی گل گهر، [۲۱:۵۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

بفرمایید؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

گل گهر سیرجان چند درصد از بار خود را توسط جاده حمل میکند؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

و چند درصد توسط ریل؟

مهندس محمدی گل گهر، [۲۱:۵۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

اتفاقاً امار امروز دریافت کردم جزییات در خاطر نیست اما عدم تناسب دو مقدار بنا به جانمایی مشتریان محصولات ماست.

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

مجموعه گل گهر تشخیص استفاده از جاده است یا ریل در حال حاضر؟

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

مهندس محمدی گل گهر، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۰]

فولاد مبارکه . فولاد بردسیر فولاد خوزستان فولاد صادرات کم فعلی ... و جانمایی انها ظرفیت متغیری را ایجاد نموده

خانم صالح خیرنگار معدن ۲۴، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۱]

باسلام خدمت اعضای محترم گروه

در حقیقت آقای سیاوشی بجز مجتمع های بزرگ معدنی سایر معادن کشور که توسط بخش خصوصی اداره نیشوند 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، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۲]

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

مهندس محمدی گل گهر، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۳]

خانم صالح . ما مجبور به ایجاد خط ریل اختصاصی برای این اتصال گردیده ایم

مهندس محمدی گل گهر، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۳]

همانطور که عرض کردم سیستم بارگیری مکانیزه

مهندس محمدی گل گهر، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۴]

از عوامل محدود کننده حجم انبار مقصد و واگن آنلودر مقصد است/

دکتر فتحعلی، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۴]

خدمت دوستان عرض سلام و احترام دارم

مهندس فاضلی، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۵]

سلام بر دوستان ترجیح فولاد مبارکه به حمل با ریل است اما مشکلات ریل و استفاده از آن جدی است.

خانم صالح خیرنگار معدن ۲۴، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۵]

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، [۱۹۰۱۰۱۵:۲۲:۰۷]

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، [۲۲:۰۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

من فکر می‌کنم یکی از جنبه‌های مهم مغول مانده در حوزه جذب بار عدم وجود دستورالعمل‌های کاربردی و کارا و نیز عدم آموزش صحیح در حوزه‌های بارگیری مهاربندی و تخلیه کالاهاست

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب مهندس فاضلی عزیز ممکنه بیشتر توضیح دهید و بیان کنید چه مشکلاتی؟

مهندس احمدی، [۲۲:۱۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

افزایش سهم ریل یک نگاه ملی است

مهندس احمدی، [۲۲:۱۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

کشورهای توسعه یافته توسعه ریل را ابزار تحولات اقتصادی خود قرار داده اند

مهندس رضایی، [۲۲:۱۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

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 می‌باشد که ممکن است یک سازمان دولتی یا یک شرکت حمل و نقل خصوصی به تنهایی نتواند از عهده تامین هزینه‌های آن برآید. بنابراین با تجمیع سرمایه‌ها و توانایی‌های چند شرکت توانمند می‌توان هلدینگی ایجاد کرد که بتواند نقش یک هلدینگ حمل و نقل چند وجهی را به خوبی ایفا کند.

مهندس احمدی، [۲۲:۱۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

پس در فاز اول افزایش سهم ریل هم افزایشی در سطح کشور را می‌طلبد وضع قوانین و تعهد به اجرای آن در کلیه سطوح کشور

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

ضمن تشکر فراوان از نگاه جناب آقای احمدی به مقوله ریل.. در بنادر عمده مشکلات قوانین، مکانیزم‌های کند بارگیری، پرت زیاد محموله‌های فله و نبود سیستم‌های توزین به روز است.

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۱۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

عدم استفاده از پارتیشن بندی ، wind wall ، ... این پرت را افزایش داده

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

طبق مطالعات صورت گرفته در مجتمع فولاد مبارکه سهم ریل از انتقال محصولات تولید شده مجتمع بسیار پایین و حدود ۱۰ درصد است

مهندس احمدی، [۲۲:۱۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

در عملکرد ۹ ماهه راه آهن در حمل محمولات فولادی حدود ۲۴۹ هزار تن اقدام نموده است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

اگر چه مواد اولیه مجتمع به صورت عمده توسط ریل تامین می شود

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۱۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب فتحلی فکر میکنم یکی از عوامل استفاده از ظرفیت در حمل مواد ورودی بنا به مشخصات ان است.

مهندس احمدی، [۲۲:۱۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

البته فقط در حمل داخلی ولي در صادرات حدود ۱.۲ میلیون تن حمل داشته است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

درست است موضوعی که در ابتدا به آن اشاره شد یعنی دستورالعمل های کاربردی می تواند کمک شایانی را در این حوزه داشته باشد

مهندس فاضلی، [۲۲:۱۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

از دیگر عوامل پراکندگی مصرف کنندگان محصولات شماسست مانند واحدهای کم ظرفیت نورد و یا مصرف کنندگان ساختمانی

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

سهم 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، [۲۲:۱۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

اجازه بدهید کمی بیشتر توضیح بدهم

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۲۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

و هشت میلیون واردات فولاد. جناب سیاوشی

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

به نظر می رسد در گام نخست طبقه بندی کالاها می باید به درستی پیگیری شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

احسنت جناب مهندس محمدی

دقیقا

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

و دستورات عمل های لازم سازگار با هر یک معرفی و آموزش داده شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

به نظرم راه آهن ابتدا باید سهمی را برای خود ببینید و در راستای رسیدن به این سهم برنامه ریزی و هدف گذاری کند البته گام به گام

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۲ ۱۹.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۲۲ ۱۹.۰۱.۱۵]

بفرمایید جناب دکتر

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

نظر سنجی که برای تدوین دستورات عمل مرتبت در سال ۸۷ به وقوع پیوست

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

حدود ۴۰ درصد کارشناسان سطح نظارت بر عملیات بارگیری و بار بندی را متوسط و نامناسب دانسته اند

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۲۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

جالب است

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

۱۱ درصد اذعان داشته اند که استانداردها بین المللی در خصوص تمامی کالاها در راه آهن اجرا می شود

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۲۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

ما برای حل موضوع تمرکز زیادی روی سیستم توزین نموده ایم

دکتر فتحعلی، [۲۲:۲۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

۶۶ درصد کارشناسان سرعت و سهولت بارگیری را متوسط می دانند

مهندس احمدی، [۲۲:۲۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

پیشنهاد میکنم جناب اقای مهندس سیاوشی نشست‌های تخصصی بابت این موضوع داشته باشیم

دکتر فتحعلی، [۲۲:۲۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

از نظر نیمی از کارشناسان تجهیزات بارگیری و مهار کالا در کشور اکثراً فرسوده و داری تکنولوژی نامناسب است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۲۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

البته این فرسودگی در بنادر تا حدودی کمتر است

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب مهندس احمدی پیشنهادتان بسیار عالی و بنده استقبال میکنم.

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۲۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

روش تحقیق را می فرمایید چون سرعت و سهولت بارگیری کاملاً مرتبط با مکانیزم مورد استفاده بارگیری و توزین است و کاملاً متفاوت

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

این نظر سنجی برای پروژه پژوهشی بوده که در پژوهشکده حمل و نقل انجام پذیرفته است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

برای آن چک لیست ها و سولاتی طرح شده و با مسئولین تمامی مناطق ریلی تاثیر گذار مصاحبه حضوری تا حد امکان شده است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

البته طراحی سولات و تحلیل زمان زیادی را به خود اختصاص داده است

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۳۲ ۱۹.۰۱.۱۵]

البته از سال ۸۷ حدود ۲۰ میلیون به ظرفیت تولید سنگ آهن اضافه شده

مهندس احمدی، [۲۲:۳۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب دکتر فتحعلی منابع دستیابی را به بنده راهنمایی کنید می توانیذ ایمیل کنید

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۳ ۱۹.۰۱.۱۵]
درست می فرمایید

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۳ ۱۹.۰۱.۱۵]
بله حتما

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۴ ۱۹.۰۱.۱۵]
عرض بنده آن است که برای رسیدن به راه حل مطلوب می بایست جنبه دستورالعمل های کاربردی و آموزش را با تاکید بیشتری دنبال کنیم

مهندس احمدی, [۲۲:۲۴ ۱۹.۰۱.۱۵]
ahmadi_m@rai.ir

مهندس احمدی, [۲۲:۲۴ ۱۹.۰۱.۱۵]
دقیقا

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۵ ۱۹.۰۱.۱۵]
بنده گزارش مدیریتی طرح را برای حضرتعالی ایمیل خواهم کرد

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۶ ۱۹.۰۱.۱۵]
دوستان پیشنهاد میکنم تا اینجا مباحث یک جمع بندی داشته باشیم و پس از آن و بر اساس جمع بندی صورت گرفته حرکت کنیم؟

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۶ ۱۹.۰۱.۱۵]
خواهش می کنم بفرمایید جناب مهندس سیاوشی

مهندس احمدی, [۲۲:۲۶ ۱۹.۰۱.۱۵]
ممنون

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۲۷ ۱۹.۰۱.۱۵]
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, [۲۲:۲۷ ۱۹.۰۱.۱۵]
با این روش

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

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

اولا ، دلیل عدم استقبال معادن خصوص و صاحبان کالا در بنادر هزینه بری زیاد حمل ریلی است ، درسته؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

دوما ، نبود زیرساخت های حمل ریلی در اکثر معادن بخش خصوصی

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۳۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۳۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

موانع بعدی را دوستان بفرمایند لطفا

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

بسیار عالی جناب مهندس محمدی عزیز

حال راهکارها چیست؟

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی زمانی شنیدم بیش از ۵۰۰۰ واگن ۴ و شش محور فله در سیستم ریلی مفقود است!

دکتر فتحعلی, [۲۲:۴۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

کمبود تجهیزات بارگیری باربندی و حمل کمبود دستوراتعمل های کاربردی مرتبط و آموزش ضعیف را نیز می توان بیان کرد

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

مفقود!!!؟؟؟

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب فتحلی من به اندازه شما روی آموزش تکیه نمی کنم

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

چرا جناب مهندس محمدی عزیز؟

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

بله . مفقود یعنی جا مانده در ایستگاهها. تعمیرگاهها...

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۲۲:۴۲ ۱۹.۰۱.۱۵]

با سلام

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۲ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب محمدی عزیز اتفاقا بنده همیشه بر روی آموزش تاکید میکنم

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

منظور بنده بی توجهی به آموزش نیست. اولویت اول نیست.

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

اولویت اول از نگاه شما چیست جناب مهندس محمدی؟

طاهری تکادو, [۲۲:۴۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

سلام خدمت همه عزیزان اگر تصمیمات در راه آهن کمتر ی بررد معادن خاخرند پیشنهادهای خوبی جهت همکاری بیشتر با راه آهن بدهند

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

و اگر اولویت ها را بفرمایید ممنونم میشویم؟

دکتر احدی حمل و نقل, [۲۲:۴۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت دوستان و همکاران گرامی

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

فکر می کنم نیاز به پژوهشی داریم که اولاً ابتدا تمامی نقاط تولید بالقوه ده سال اتی و بالفعل را شناسایی نماید.

طاهری تکادو, [۲۲:۴۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

در این شرایط مزیت رقابتی هزینه ها ریل نسبت به جاده اصلاح شود

مهندس رضایی, [۲۲:۴۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب مهندس محمدی با عرض معذرت فکر نمی کنم آمار درستی باشد.

طاهری تکادو, [۲۲:۴۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

سلام جناب سیاوشی خدا قوت

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

دوم ظرفیت متناسب ریل و جاده را واقع بینانه بر اساس حجم اول محاسبه نماید

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۲۲:۴۷ ۱۹.۰۱.۱۵] 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

طاهری تکادور, [۲۲:۴۷ ۱۹.۰۱.۱۵] نزدیکتر شدن ریل به معادن با سرمایه‌گذاری مشترک طرفین

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۸ ۱۹.۰۱.۱۵] اگر با نگرش کل نگر سهم هر نقطه و مسیر مشخص و توزیع شود

طاهری تکادور, [۲۲:۴۹ ۱۹.۰۱.۱۵] دعوت از صاحبان معادن و کالا و پروسی اھکارهای

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۲۲:۴۹ ۱۹.۰۱.۱۵] 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 تکادور, [۲۲:۴۹ ۱۹.۰۱.۱۵] بررسی راهکارهای کوتاه مدت و میان مدت

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۵۰ ۱۹.۰۱.۱۵] این سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی امکان پذیر نیست. اجازه دهید بصورت تقریبی محاسبه کنم

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۰ ۱۹.۰۱.۱۵] 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, [۲۲:۵۱ ۱۹.۰۱.۱۵] بخش اعظم این سرمایه گذاری البته می‌بایست توسط دولت انجام شود

طاهری تکادور, [۲۲:۵۱ ۱۹.۰۱.۱۵] البته تعدادی از معادن حاضر به همکاری نزدیک باراه آهن هستند

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۲ ۱۹.۰۱.۱۵] بلاتکلیفی ۴۰۰ هزار میلیارد دلار پروژه‌های نیمه‌تمام در کشور
&platform=android&from=share۱۶۸۹۷۶۰http://khabargardi.com/goto/?id=

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

این هم حال و احوال دولت

دکتر احدی حمل و نقل، [۲۲:۵۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

متاسفانه سهم بازار حمل و نقل ریلی هم در بخش بار و هم در بخش مسافر نسبت به حمل و نقل جاده ای طی ۱۰ سال گذشته به شدت کاهش یافته است و بسیار بعید است سهم ۳۰٪ بار و ۱۸٪ مسافر برای حمل و نقل ریلی در آینده نزدیک محقق شود

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۳ ۱۹.۰۱.۱۵]

و روی دولت به این زودی ها نمیشود حساب کرد

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۴ ۱۹.۰۱.۱۵]

سپاس جناب دکتر احدی

راهکارها افزایش سهم ریلی از نگاه جنابعالی چیست؟

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۲۲:۵۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۵ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۶ ۱۹.۰۱.۱۵]

این پیشنهاد خوب و قابل بررسی است برای صنایع و معادن جناب مهندس احمدی

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۵۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

این گونه سرمایه گذاری ها در ابعاد خصوصی نیستند.

دکتر فتحعلی، [۲۲:۵۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۵۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۵۷ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب مهندس احمدی ضمن عرض ادب و احترام راهکار بسیار خوبی است .

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۲۲:۵۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

اما همانطور که در بحث دیروز ذکر کردم کشور عزیز ما بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار سرگردان در کشورهای آسیایی دارد که بخش اعظم آن در چین هند ژاپن و کره جنوبی میباشد

مهندس احمدی, [۲۲:۵۸ ۱۹.۰۱.۱۵]

البته جای این نکته گفتنی است که مدیر عامل محترم راه آهن در جهت مشارکت بخش های خصوصی در سرمایه گذاری شبکه و رانندگان از محل منابع و تسهیلات صرفه جویی ستودنی است

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۲۲:۵۹ ۱۹.۰۱.۱۵]

که متأسفانه برای واردات کالاهای مصرفی بی ارزش در حال هزینه شدن است

دکتر احدی حمل و نقل, [۲۳:۰۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

بنده با افزایش سهم حمل و نقل ریلی از بنادر کاملاً موافق هستم و ایجاد قطارهای برنامه ای را تاثیر گذار ترین 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 زنجیره های حمل و نقل صنعتی و در یک فضای سالم و غیر دستوری با جاده رقابت کند.

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

جناب دکتر بامیری راهکارتان بسیار ارزشمند است

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۰ ۱۹.۰۱.۱۵]

چگونه را آهن میتواند به این اهداف برسد؟

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۲۳:۰۱ ۱۹.۰۱.۱۵]

ما میتوانیم از این منابع در سرمایه گذاری زیر ساختارهایی شبکه ریلی کشور استفاده نماییم

مهندس محمدی گل گهر، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۱]

جناب احدی عزیز. بخش معدن بخش محدودی نیست. موتور توسعه بقیه صنایع است

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۲]

کشور هند یا چین و یا کره بجای ارسال کالاهای مصرفی در قبال پولی که ما در آن کشورها داریم

مهندس محمدی گل گهر، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۴]

درست میفرمایید اما در صورتی که این مبالغ بگونه ای مدیریت شود که برند و تکنولوژی های با ارزش وارد گردد

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۴]

میتوانند پروژه های توسعه شبکه ریلی و سایر پروژه های مشابه در ایران را انجام دهند

مهندس محمدی گل گهر، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۴]

ایا تجربه خوبی از لوکوموتیوهای چینی موجود است؟

دکتر احدی حمل و نقل، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۵]

جناب آقای محمدی عزیز قطعاً همینطور 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، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۵]

هدف وزارت صنعت معدن و تجارت و سازمان توسعه تجارت ایران در همین راستا است

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۶]

دوستان راهکارهای دیگری هم وجود دارد برای افزایش سهم ریلی؟

دکتر فتحعلی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۷]

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، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۷]

احسنت جناب دکتر فتحعلی عزیز

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۸]

دوستان شرایط کشور را هم در نظر بگیریم

حاج آقا حائری، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳:۰۸]

[Forwarded from حاج آقا حائری]

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 وکسرباروتسهیلات حمل توسط واگن و حمل به کشتی و محل تخلیه درمبدا و مقصد حائز اهمیت میباشد. رجاء واثق دارم که تجار و صادرکنندگان 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 خواهدشد.

دکتر احدی حمل و نقل, [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳]

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, [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳]

جناب دکتر احدی اختلاف چقدر است؟

محمد سیاوشی, [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳]

سلام جناب آقای حائری

دکتر فتحعلی, [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳]

نقطه نظر جناب آقای حائری بسیار قابل تامل است

دکتر احدی حمل و نقل, [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳]

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 ۳۰٪ بار و مسافر بیشتر حمل کرد.

مهندس محمدی گل گهر, [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳]

سلام جناب حائری. درست میفرمایید. پس سیستم حمل و نقل نیاز به بازاریابی تخصصی دارد تا آگاهی مشتری افزایش یابد

رایزن بازگانی ج. ا. ا در هند بامیری, [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳]

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, [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۳]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تپیه و تنظیم : محمد سیاوشی

بزرگواران راه آهن ایا سیستم دولتی راه آهن بازاریابی و توسعه بازار دارد؟

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۲۳:۱۵ ۱۹.۰۱.۱۵]
لذا دولت می‌بایست حتما در تولید و یا واردات واگن های مورد نیاز کشور سرمایه گذاری لازم را پیش بینی نماید

مهندس احمدی، [۲۳:۱۵ ۱۹.۰۱.۱۵]
مسئله استفاده واگنهای Cis محدودیت های خطوط عریض ان مشورهاست

مهندس احمدی، [۲۳:۱۶ ۱۹.۰۱.۱۵]
البته باید در این خصوص تدابیر مناسبی را تعیین کرد

مهندس احمدی، [۲۳:۱۷ ۱۹.۰۱.۱۵]
در ساختار تشکیلاته راه آهن اراده کل بازرگانی و بازاریابی وجود دارد

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۱۷ ۱۹.۰۱.۱۵]
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، [۲۳:۱۸ ۱۹.۰۱.۱۵]
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، [۲۳:۱۸ ۱۹.۰۱.۱۵]
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، [۲۳:۱۹ ۱۹.۰۱.۱۵]
کاملا درست است. کشنده هایی مثل gm هم که ناممکن

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۲۳:۲۲ ۱۹.۰۱.۱۵]
راه آهن جمهوری اسلامی ایران بایست از زیر بار این وابستگی خارج شود تا حرف برای گفتن داشته باشد

مهندس احمدی، [۲۳:۲۳ ۱۹.۰۱.۱۵]
بعله دقیقا البته در دست تقویت هم نی باشیم

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۲۳:۲۵ ۱۹.۰۱.۱۵]
کشورهای Cis

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۱۹.۰۱.۱۵:۲۷:۲۳] در کشورهای CIS خطوط ریلی به تمام زمینهای کشاورزی به تمام کارخانجات و تمام معادن و بنادر کشیده شده است

محمد سیاوشی، [۱۹.۰۱.۱۵:۲۷:۲۳] دوستان تا پایان بحث ۵ دقیقه زمان داریم

حاج آقا حائری، [۱۹.۰۱.۱۵:۲۷:۲۳]

سلام عزیزان. واقعیت این است. اولین سخنی که صادرکننده و تجار اعلام مینمایند قیمت حمل چقدر میباشد؟ دومین سخن صاحب بار چقدر کم و کسربار دارم. دربار کو تخلیه میگردد چه تسهیلاتی به من صادرکننده میدهد. و اما صادرکننده تاباری خرید مینماید نماینده چندین شرکت جاده ای دنبال گرفتن بار و حمل میباشد. آیاتاکنون چه شرکت دولتی و چه شرکت خصوصی دنبال تجار و صادرکننده باشند تا بلررا حمل نمایند. بعرض برسد ۹۰ درصد از معدن داران و صادرکنندگان هیچ اطلاعاتی از چگونگی حمل و نقل ریلی ندارند. حقیر حاضر م اطلاعاتی به من مدیران ریلی داده تا خریداران را وادار به حمل ریلی نمایم بدون هیچ چشم داشتی و حتی حاضر محل دفتری درسنگان و خواف هم در اختیار هر شخص و شرکتی که بتواند چگونگی حمل و نقل ریلی را تشریح نماید گذاشته و خود هم کمک نمایم تا بتوانیم فرهنگ حمل و نقل ریلی را میان معدن داران منطقه رواج دهیم.

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۱۹.۰۱.۱۵:۲۸:۲۳] به همین جهت حمل ریلی حرف اول را در این کشورها میزند

دکتر فتحعلی، [۱۹.۰۱.۱۵:۳۰:۲۳]

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، [۱۹.۰۱.۱۵:۳۰:۲۳] با عرض معذرت باید بگویم که این مقایسه اشتباه میباشد

محمد سیاوشی، [۱۹.۰۱.۱۵:۳۰:۲۳]

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 دوستداران ایران و ایرانی.

مهندس احمدی، [۱۹.۰۱.۱۵:۳۱:۲۳] راه آهن در مدیریت جدید دقیقا به دنبال همین تعاملات است

مهندس محمدی گل گهر، [۱۹.۰۱.۱۵:۳۱:۲۳] شب دوستان عزیز به خیر و آرامش و سلامت

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۱]

و اما سخن پایانی بنده

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۲]

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، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۳]

انشالله فردا شب هم این بحث جاریه و از نظرات ارزشمندتان بهره مند خواهیم شد.

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۳]

چون زمان بحث امشب تمام شده است

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۳]

و در طرف دیگر که بخش جاده ای میباشد هزاران کامیون و صدها شرکت

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۳]

جناب دکتر بامیری عزیز سپاس بیکران

رایزن بازرگانی ج. ا. ا در هند بامیری، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۴]

من هم از شما و تمام عزیزان کمال تشکر را دارم

مهندس حبیبی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۵]

با عرض سلام و وقت خوشی برای دوستان. متشکر جناب سیاوشی

دکتر فتحعلی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۶]

ممنون از توجه دوستان شب همگی بخیر

دکتر احدی حمل و نقل، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۷]

شب خوش

خانم شکوهی اتاق فکر ریلی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۷]

شب بخیر. خدا قوت!

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱۰۱۵:۲۲:۳۷]

سخن اخر بنده و بعد از ان خداحافظی

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱.۱۵:۲۳:۴۱]

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 ۲ درصد است

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱.۱۵:۲۳:۴۳]

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، [۱۹۰۰۱.۱۵:۲۳:۴۳]

جناب سیاوشی لطفاً فردا مطالعه موردی اهداف دولت ترکیه در خصوص ایجاد زیرساخت های بخش ریلی تا ۲۰۲۰ 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، [۱۹۰۰۱.۱۵:۲۳:۴۴]

چشم جناب مهندس حبیبی عزیز

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱.۱۵:۲۳:۴۵]

در پایان از حضور ارزشمند همه شما عزیزان در مباحث و ارایه نظرات ارزشمند بی نهایت ممنون و سپاسگزاریم

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱.۱۵:۲۳:۴۵]

شب همه عزیزان خوب و خوش

محمد سیاوشی، [۱۹۰۰۱.۱۵:۲۳:۴۶]

تا فردا شب خدا یار و نگهدارتان

بخش چهارم :

محمد سیاوشی، [۲۰۰۰۱.۱۵:۲۱:۳۰]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

محمد سیاوشی، [۲۰۰۰۱.۱۵:۲۱:۳۱]

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، [۲۱:۳۲ ۲۰.۰۱.۱۵]

اگر دوستان امشب بیشتر بر روی راهکارها تمرکز کنند ممنون خواهیم شد

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۲ ۲۰.۰۱.۱۵]

راهکارهایی مبتنی بر شرایط فعلی سیاسی و اقتصادی کشور

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۵ ۲۰.۰۱.۱۵]

که چگونه میتوان سهم حمل ریلی را افزایش داد علی رغم تمام کاستی ها

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۷ ۲۰.۰۱.۱۵]

و راه آهن در این راه باید چه قدم هایی بردارد؟

مهندس حبیبی، [۲۱:۳۸ ۲۰.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۰ ۲۰.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۱ ۲۰.۰۱.۱۵]

بفرمایید که اعضا انجمن و معدن داران عزیز با چه مشکلات و معضلاتی در حوزه حمل ریلی مواجه اند؟

دکتر حجاززاده، [۲۱:۴۴ ۲۰.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت جناب مهندس سیاوشی و کلیه عزیزان

زهرا اخلاقی، [۲۱:۴۵ ۲۰.۰۱.۱۵]

با سلام به همه مدیران و کارشناسان حوزه حمل و نقل

دکتر حجاززاده، [۲۱:۴۵ ۲۰.۰۱.۱۵]

جسارتا بنده هم با توجه به مباحث شبهای گذشته با نظر جناب مهندس حبیبی موافقم

مهندس حبیبی، [۲۱:۴۶۲۰.۰۱.۱۵]

جناب سیاووشی 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 ۳۵۰ واگن در روز . این حجم تخلیه باید عملاً بیش از هفتاد درصد در خدمت تخلیه گندله برای فولاد هرمزگان و فولاد کاوه جنوب باشد. من سال ۹۱ و ۹۲ به دوستان راه آهنی عرض کردم خط تخلیه صادراتی را به صورت کنسرسیومی شرکتی حمل از بارکو جدا نمایند .

دکتر حجاززاده، [۲۱:۴۶۲۰.۰۱.۱۵]

چرا که مسایل مهم تا حدود زیادی مطرح شده است

دکتر بامیری، [۲۱:۵۰۲۰.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۵۰۲۰.۰۱.۱۵]

سلام موضوع جناب دکتر حبیبی کاملاً صحیح است

دکتر بامیری، [۲۱:۵۱۲۰.۰۱.۱۵]

تعداد واگن ها اضافه گردد

دکتر حجاززاده، [۲۱:۵۱۲۰.۰۱.۱۵]

جناب سیاووشی 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، [۲۱:۵۱۲۰.۰۱.۱۵]

برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در سطح کشور تغییر الگوی مصرف در ترابری است

مهندس حبیبی، [۲۱:۵۲۲۰.۰۱.۱۵]

جناب سیاووشی دکتر نیلی در کتاب استراتژی توسعه صنعتی در دو دوم دولت آقای خاتمی اشاره دارند پس از سه دهه از انقلاب وقا از مون و خطا گذشته . به نظر اگر برنامه مشخص و پالایش شده در اختیار قرا بگیرد همه تکلیف خودشان را میداندند . حمل جاده ای در سال گذشته ۳۸۵ میلیون بوده . چقدر واگن اضافه کنیم تا این سعم افزایش یابد .

دکتر بامیری، [۲۱:۵۲۲۰.۰۱.۱۵]

خطوط راه آهن کهنه میباشد لذا سرعت حرکت بسیار پایین

دکتر حجاززاده، [۲۱:۵۲ ۲۰۰۱.۱۵] چه تسهیلاتی در ارتباط با پیشنهاد کنسرسیوم خواهد داد و ...

مهندس احمدی، [۲۱:۵۲ ۲۰۰۱.۱۵] ایجاد سوداوری در بخش ریلی و جذابیت برای بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری در بخش بهره برداری است

دکتر بامیری، [۲۱:۵۳ ۲۰۰۱.۱۵] با این سرعت جابجایی پایین امکان رقابت پذیری حمل ریلی بسیار پایین خواهد بود

مهندس احمدی، [۲۱:۵۳ ۲۰۰۱.۱۵] این امر فقط با اعمال قانون گذاری توسط دولت در بخش حمل و نقل ریلی می باشد

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۳ ۲۰۰۱.۱۵] 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، [۲۱:۵۴ ۲۰۰۱.۱۵] سلام بر دوستان عزیز و مهندس سیاوشی عزیز

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۴ ۲۰۰۱.۱۵] درست میفرمایید جناب دکتر حجاززاده

دکتر حجاززاده، [۲۱:۵۵ ۲۰۰۱.۱۵] 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، [۲۱:۵۵ ۲۰۰۱.۱۵] در حال حاضر مدیر عامل محترم راه آهن با تثبیت تعرفه دسترسی و سعی در رقابتی کردن آن با بخش جاده سعی در ایجاد سوداوری و جذابیت برای شرکتهای حمل و نقلی را بستر سازی نموده است

مهندس حبیبی، [۲۱:۵۶ ۲۰۰۱.۱۵] جناب مهندس احمدی چشم انداز توسعه راه آهن تا ۱۴۰۴ ویرایش جدید انجام شده است ؟

مهندس احمدی، [۲۱:۵۶ ۲۰۰۱.۱۵] به نحوی که سهم دسترسی راه آهن از کل تعرفه تمام شده به حد ۳۵ درصد رسیده است که سابقه نداشته است

دکتر بامیری, [۲۱:۵۶۲۰.۰۱.۱۵]

با توجه به وضعیت فعلی زیر ساخته‌ای ریلی کشور چگونه میتوان سودآور و همچنین انگیزه سرمایه گذاری برای بخش خصوصی ایجاد نمود؟

دکتر حجاززاده, [۲۱:۵۷۲۰.۰۱.۱۵]

خیلی خوبست جناب احمدی ولی برای بخش خصوصی هزینه و زمان اولویت کسب و کار اقتصادی است + امنیت

مهندس احمدی, [۲۱:۵۸۲۰.۰۱.۱۵]

با آرائه تسهیلات و کمک های یارانه ای تا حدی رویکرد اقتصادی تأمین شده است

دکتر بامیری, [۲۱:۵۹۲۰.۰۱.۱۵]

بخش خصوصی حتی اجازه برنامه ریزی واگذاری واگن های اجاره یا خریداری شده خود را که معمولا از ترکمنستان تامین میشود ندارد

مهندس احمدی, [۲۲:۰۰۲۰.۰۱.۱۵]

بله چشم انداز حمل و نقل ریلی تا ۱۴۰۴ از ابعاد کمی و کیفی تنظیم شده است

دکتر حجاززاده, [۲۲:۰۰۲۰.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۰۲۲۰.۰۱.۱۵]

اگر توجیه اقتصادی از ابعاد اجاره واگنها داشته باشد برایشان منعی به نظرم ندارد

مهندس حبیبی, [۲۲:۰۲۲۰.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی مسیر بدین به بحث .

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۲۲۰.۰۱.۱۵]

بله چشم

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۳۲۰.۰۱.۱۵]

دوستان از راه آهن چه انتظارات و درخواست هایی دارید؟

مهندس احمدی, [۲۲:۰۳۲۰.۰۱.۱۵]

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

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، [۲۲:۰۴ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب احمدی به نظر بنده فارغ از بحثهای کلان نگر که اتفاقاً 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

مهندس احمدی، [۲۲:۰۵ ۲۰۰۱.۱۵]

در بخش معادن و فولاد در نظر است تعرفه ها بر حسب مبدأ و مقصد مورد بررسی در جلسات مشترک شود

دکتر حجاززاده، [۲۲:۰۵ ۲۰۰۱.۱۵]

عالی است

زهرا اخلاقی، [۲۲:۰۵ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۵ ۲۰۰۱.۱۵]

به نظرم رویکرد راه آهن بر اساس زنجیره تامین معادن بزرگ ، فولادسازهای بزرگ باشد . ایا سهمی در خصوص نقش معادن کوچک هم دیده شده یا به صورت مقطعی جذب میشوند ؟

دکتر حجاززاده، [۲۲:۰۵ ۲۰۰۱.۱۵]

و سایر دغدغه ها؟

مهندس احمدی، [۲۲:۰۶ ۲۰۰۱.۱۵]

تفاهم نامه چند جانبه بین راه آهن - ایمیدرو - فولادی ها - معادنی ها و شرکت های صاحب واگن در قالب یک برنامه حمل و نقل منظم

مهندس حبیبی، [۲۲:۰۶ ۲۰۰۱.۱۵]

حدسم درست بود

زهرا اخلاقی، [۲۲:۰۶ ۲۰۰۱.۱۵]

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 يك 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 يك مسیر یکسان، میزان تولید CO_2 با حمل ریلی يك 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 يك ضرورت ملی است.

مهندس احمدی، [۲۲:۰۶ ۲۰۰۱.۱۵]

و همه متعهد به برنامه های خود و تنظیم آماده سازی های امکانات خود

زهره اخلاقی، [۲۲:۰۷ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۷ ۲۰۰۱.۱۵]

و در مقابل ایمیدرو متعهد به افزایش سهم ریلی در قبال تعهدات راه آهن

دکتر بامیری، [۲۲:۰۸ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۸ ۲۰۰۱.۱۵]

سلام عرض می کنم خدمت بزرگواران حاضر در گروه

زهرا اخلاقی، [۲۲:۰۸ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۹ ۲۰۰۱.۱۵]

سلام جناب دکتر فتحعلی عزیز

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۰ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب احمدی ضمانت های اجرایی هم برای این تفاهم نامه دیده شده ؟

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۰ ۲۰۰۱.۱۵]

ممنون از نظرات ارزشمند دوستان

مهندس حبیبی، [۲۲:۱۱ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب احمدی همانطور که گفتم رویکرد بر اساس تقاضای بزرگ عرضه بزرگ . توسعه بزرگ است .

مهندس حبیبی، [۲۲:۱۱ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی یک الزام است نه انتخاب که ضمانت نامه بخواهد .

دکتر بامیری، [۲۲:۱۱ ۲۰۰۱.۱۵]

متأسفانه باید بگویم با نظر سرکار خانم اخلاقی بند ۱ نوشته اش مخالف هستم

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۲ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۲ ۲۰۰۱.۱۵]

سرمایه گذاری ریلی هیچوقت هدر نخواهد رفت و هیچگاه حمل ریلی در هر شرایطی راکد نخواهد شد

دکتر بامیری، [۲۲:۱۴ ۲۰۰۱.۱۵]

واسطه متأسفانه وجود دارد اما نامحسوس

دکتر بامیری، [۲۲:۱۵ ۲۰۰۱.۱۵]

واسطه ها در پروسه واگذاری واگن ها مشکل ایجاد میکنند

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۶ ۲۰۰۱.۱۵]

عرض من در مورد تفکیک وظایف راه آهن و بخش خصوصی در حوزه بازاریابی بار است

دکتر بامیری، [۲۲:۱۶ ۲۰۰۱.۱۵]

بجای واسطه ها خود راه آهن می‌بایست پروسه واگذاری واگن ها را بسیار شفاف نماید

مهندس احمدی، [۲۲:۱۸ ۲۰۰۱.۱۵]

مطالعات وجود فوروادرهای حمل و نقل داخلی در دست بررسی است که به نظرم من توصیه درستی در حلقه بازاریابی است

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۹ ۲۰۰۱.۱۵]

اتفاقا در مورد پیشنهاد جناب دکتر فتحعلی تامل بسیاری باید کرد

دکتر بامیری، [۲۲:۱۹ ۲۰۰۱.۱۵]

جهت اطلاع دوستان اعلام کنم که دولت در حال خرید ۲۵۰۰۰۰ تن ریل از کشور هند میباشد از محل پول نفت

مهندس احمدی, [۲۲:۱۹ ۲۰۰۱.۱۵]

این تفاهم نامه در مراحل حلوتر به منظور ضمانت احرايي لازم است در قالب قرار داد صورت گیرد

مهندس حبیبی, [۲۲:۱۹ ۲۰۰۱.۱۵]

دوستان با عرض معذرت صحبت ها از زوایای مختلف است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۹ ۲۰۰۱.۱۵]

و ایشان به نکته ای بسیار راهبردی اشاره کردند

دکتر بامیری, [۲۲:۱۹ ۲۰۰۱.۱۵]

البته هنوز در مراحل اولیه مذاکره میباشیم

شفیع نادری, [۲۲:۱۹ ۲۰۰۱.۱۵]

سلام دوستان

دکتر فتحعلی, [۲۲:۲۰ ۲۰۰۱.۱۵]

بسیار عالی است جناب مهندس احمدی نتایج آن چه زمانی مشخص و ارائه خواهد شد

مهندس حبیبی, [۲۲:۲۰ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی به نظرم یک مسیر شروع و خاتمه یابد .

مهندس احمدی, [۲۲:۲۰ ۲۰۰۱.۱۵]

با كمك اقای شفیع نادری در آینده ای نزدیک

شفیع نادری, [۲۲:۲۱ ۲۰۰۱.۱۵]

پیشنهاد می کنم 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, [۲۲:۲۱ ۲۰۰۱.۱۵]

دوستان عزیز موافق هستید در یک مسیر مشخص تری حرکت کنیم؟

مهندس حبیبی, [۲۲:۲۱ ۲۰۰۱.۱۵]

سلام جناب شفیع . مهندس احمدی و دوستان موافقید یک مطلب خاص صحبت شد و جمع بندی گردد.

شفیع نادری, [۲۲:۲۲ ۲۰۰۱.۱۵]

موضوع اصلی که مطرح کرده اید افزایش سهم ریلی به ویژه از بنادر و بخش خصوصی

مهندس حبیبی, [۲۲:۲۲ ۲۰۰۱.۱۵]

پیشنهاد بنده بارکو است .

شفیع نادری, [۲۲:۲۲ ۲۰۰۱.۱۵]

نظر به وسعت بحث پیشنهاد می کنم به جای آن و فعلا برای امشب فقط افزایش سهم ریلی از حمل سنگ آهن کشور بحث گردد

شفیع نادری, [۲۲:۲۳ ۲۰۰۱.۱۵]

و در این حوزه نقاط بارگیری و تخلیه یکی از نکات اصلی می باشد

شفیع نادری, [۲۲:۲۳ ۲۰۰۱.۱۵]

مانند بارکو

مهندس احمدی, [۲۲:۲۳ ۲۰۰۱.۱۵]

موافقم

شفیع نادری, [۲۲:۲۵ ۲۰۰۱.۱۵]

به نظرم شناسایی نقش بازیگران اصلی و شرح وظایف آنها در این حوزه در وحله اول می تواند ما را به شناسایی سیستماتیک مشکلات رهنمون سازد

مهندس حبیبی, [۲۲:۲۵ ۲۰۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۲۶ ۲۰۰۱.۱۵]

به نظرم شرکتهای حمل باید حتی در تخلیه و درآمد ان مخصوصا بارکو سهیم باشند

شفیع نادری, [۲۲:۲۶ ۲۰۰۱.۱۵]

۱- مالکین واگن باری از بخش غیر دولتی که حدود ۳۰ شرکت می باشند. دارای حدود ۲۰ 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, [۲۲:۲۶ ۲۰۰۱.۱۵]

در راستای صحبتهای آقای شفیع نادری تمامی مسئولیتها ی ذینفعان دیده شده است

شفیع نادری، [۲۲:۲۸ ۲۰۰۱.۱۵]

۲- مالکین لکوموتیو که در حدود ۵ شرکت هستند با حدود ۷۰ لکوموتیو در وضعیت فعلی شرکت راه آهن لکوموتیو را از این دسته از مالکین اجاره کرده است مثلاً برای هر تن کیلومتر حمل بار کرایه ای اجاره ای در حد ۲۰۰ ریال می پردازد

دکتر بامیری، [۲۲:۲۹ ۲۰۰۱.۱۵]

سهم پایین حمل ریلی از کل بار های موجود به دلیل نبود فوروارد یا بازاریاب خصوصی نمیباشد

دکتر بامیری، [۲۲:۳۰ ۲۰۰۱.۱۵]

مشکل چیز دیگری است با حضور فوروارد مطمینا این سهم افزایش نخواهد یافت

شفیع نادری، [۲۲:۳۰ ۲۰۰۱.۱۵]

۳- مالک شبکه زیر بنایی ریلی و حدود ۱۵۰ لکوموتیو فعال در بخش بار که شرکت دولتی راه آهن می باشد. این شرکت بنا به قانون صورت وضعیت درآمد هزینه دارد

دکتر بامیری، [۲۲:۳۳ ۲۰۰۱.۱۵]

راه آهن ابتدا می‌بایست آسیب شناسی کند و سپس کاستیها را برطرف نماید تا بستر برای رشد سهم حمل ریلی فراهم شود

دکتر حجاززاده، [۲۲:۳۳ ۲۰۰۱.۱۵]

اگر مفاد تفاهمنامه در اختیار دوستان قرار گیرد بسیار خوبست

شفیع نادری، [۲۲:۳۳ ۲۰۰۱.۱۵]

۴- 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 ۱۰ نفر هستند و شرکت های عمده فولادی کشور وجود دارند که شرکت های مهم آنها ۵ نفر هستند قراردارند. تجار صادر کننده سنگ آهن از بندر عباس نیز یک مشتری مهم دیگر حمل و نقل ریلی می باشند.

شفیع نادری، [۲۲:۳۵ ۲۰۰۱.۱۵]

۵- در وضعیت فعلی حدود ۷۵ درصد حمل ریلی را سنگ آهن تشکیل می دهد و رفع مشکلات در اولویت می باشد.

شفیع نادری، [۲۲:۳۵ ۲۰۰۱.۱۵]

و رفع مشکلات درحوزه سنگ آهن در اولویت می باشد

مهندس حبیبی، [۲۲:۳۶ ۲۰۰۱.۱۵]

انشالله.

شفیع نادری، [۲۲:۳۸ ۲۰۰۱.۱۵]

۶- در وضعیت فعلی طبق برنامه جاده ای ۴۰۰ میلیون تن و برآورد کل ۶۰۰ میلیون تن حمل کالا اتفاق می افتد. از این میزان حدود ۳۵ میلیون تن سنگ آهن توسط جاده حمل می شود که طول سفر آن حدود ۸۰۰ کیلومتر است

دکتر حجاززاده، [۲۲:۳۸ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۳۸ ۲۰۰۱.۱۵]

سلام و سپاس به همه دوستان

دکتر حجاززاده، [۲۲:۳۹ ۲۰۰۱.۱۵]

پس در صورت امکان این مشکلات کالبد شکافی و راهکار پیشنهادی آرایه شود

شفیع نادری، [۲۲:۳۹ ۲۰۰۱.۱۵]

۷- مشکلات واقعی و عمده در بحث افزایش سهم ریلی از حمل سنگ آهن به شرح زیر می باشد:

دکتر نظری، [۲۲:۳۹ ۲۰۰۱.۱۵]

تشکر ویژه از جناب مهندس شفیع نادری به خاطر روند منطقی و ساختار یافته تحلییشان

حاج آقا حائری، [۲۲:۴۱ ۲۰۰۱.۱۵]

سلام و تشکر از جناب مهندس نادری و جناب مهندس حبیبی

مهندس حبیبی، [۲۲:۴۲ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب حایری سلام و عرض ادب و خوشامدگویی

دکتر بامیری، [۲۲:۴۲ ۲۰۰۱.۱۵]

کل بار قابل حمل سنگ آهن چند تن میباشد؟

شفیع نادری، [۲۲:۴۲ ۲۰۰۱.۱۵]

الف) دوره گردش بالای واگن ها یا به عبارت ملموس تر سرعت پایین سیر بار. در حوزه سرعت ۳ 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، [۲۲:۴۳ ۲۰۰۱.۱۵]

۱۱۰ میلیون تن برای ۵۵ میلیون تن فولاد

شفیع نادری، [۲۲:۴۴ ۲۰۰۱.۱۵]

ب) محدودیت ظرفیت عبور قطار در بعضی از مسیرهای مهم ریلی در شرایط فعلی مثلا قسمت بافی تا میبد

شفیع نادری، [۲۲:۴۵ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۵ ۲۰۰۱.۱۵]

به عبارتی از ۱۱۰ میلیون تن ۷۵ میلیون تن توسط حمل ریلی انجام میشود؟

مهندس حبیبی، [۲۲:۴۵ ۲۰۰۱.۱۵]

این افق تولید هست .

دکتر حجاززاده، [۲۲:۴۶ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب نادری مقایسه هزینه های تن/ کیلومتری هم با جاده در صورت گرفته

شفیع نادری، [۲۲:۴۶ ۲۰۰۱.۱۵]

د) در بعضی از مسیرهای ریلی حمل سنگ آهن نرخ کرایه ریلی از سیستم جاده ای درصدی بالاتر است

مهندس حبیبی، [۲۲:۴۶ ۲۰۰۱.۱۵]

الان تقریبا ۲۰ میلیون تن ریلی حمل میشه

مهندس احمدی، [۲۲:۴۷ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۷ ۲۰۰۱.۱۵]

البته دهها مشکل دیگر نیز در سیستم ریلی وجود دارد که در برابر موارد فوق اهمیت کمتری دارند.

شفیع نادری، [۲۲:۴۹ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۹ ۲۰۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۴۹ ۲۰۰۱.۱۵]

یا به تعبیر دیگری ضعف اساسی در شبکه لجستیک در راه آهن میباشد

شفیع نادری, [۲۲:۵۱ ۲۰۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۵۱ ۲۰۰۱.۱۵]

الف) تفاهم نامه های هماهنگی حمل سنگ آهن با حضور ۶ طرف فوق

دکتر حجاززاده, [۲۲:۵۱ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب نادری اگر به وظایف خود عمل کنند که کماکان بحث فعالیت جزیره ای خواهد بود

دکتر حجاززاده, [۲۲:۵۱ ۲۰۰۱.۱۵]

مهم اینست که وظایف یا شرایط جدیدی در شبکه زنجیره تعریف شود

مهندس حبیبی, [۲۲:۵۲ ۲۰۰۱.۱۵]

به نظرم شرکتهای معدنی و فولادسازها نباید در حمل حضور یابند .

شفیع نادری, [۲۲:۵۲ ۲۰۰۱.۱۵]

ب) قراردادهای فروش بخشی از ظرفیت مسیر ریلی به اپراتور قطار کامل باری

مهندس احمدی, [۲۲:۵۳ ۲۰۰۱.۱۵]

بنده سکوت می کنم جناب شفیع نادری تحلیل کاملی را دارن بیان می کنن

مهندس احمدی, [۲۲:۵۴ ۲۰۰۱.۱۵]

البته در کنار این تفکر سیستمی برنامه افزایش ظرفیت شبکه از طریق دو خطه کردن - گشایش ایستگاهها و... در دست اقدام است

شفیع نادری, [۲۲:۵۴ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۷ ۲۰۰۱.۱۵]

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

شفیع نادری، [۲۲:۵۸ ۲۰۰۱.۱۵]

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 ۴۰ درصد است یک شبه و یک تنه فقط توسط راه آهن حل شود

شفیع نادری، [۲۲:۵۸ ۲۰۰۱.۱۵]

ولی اراده ای قوی برای حل آن با توجه به شرایط والزامات فوق وجود دارد

شفیع نادری، [۲۲:۵۹ ۲۰۰۱.۱۵]

از سوی مدیریت ارشد شرکت راه آهن و تیم مربوطه

مهندس حبیبی، [۲۳:۰۰ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۲ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۵ ۲۰۰۱.۱۵]

برای سال ۱۳۹۳ برآورد می گردد حدود ۵۰ میلیون تن حمل سنگ آهن در کشور وجود داشته باشد که ۲۱ میلیون تن آن توسط ریل و ۲۹ میلیون تن آن توسط جاده حمل می گردد

شفیع نادری، [۲۳:۰۶ ۲۰۰۱.۱۵]

مجموع تن کیومتر آن ۲۸ میلیارد تن کیلومتر که ۱۴ تا توسط ریل و ۲۴ تا توسط جاده

دکتر بامیری، [۲۳:۰۷ ۲۰۰۱.۱۵]

توسعه راه آهن و به دنبال آن افزایش سهم حمل ریلی نیازمند یک برنامه بسیار دقیق متفرقه و جامع میباشد

دکتر حجاززاده، [۲۳:۰۷ ۲۰۰۱.۱۵]

از مطالب ارزنده جناب نادری و حس مسولیت جناب احمدی بهره میبرم

شفیع نادری، [۲۳:۰۸ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۸ ۲۰۰۱.۱۵]

در بحث حمل و نقل ترکیبی موضوع Dry port ها در دنیا بسیار مورد توجه قرار گرفته که یقینا مستلزم الزاماتی میباشد

دکتر بامیری، [۲۳:۰۹ ۲۰۰۱.۱۵]

اقدامات مقطعی بدون چشم انداز روشن انتظارات این بخش را برآورده نخواهد کرد

دکتر حجاززاده، [۲۳:۱۰ ۲۰۰۱.۱۵]

بنظرم میتوان در جهت ارتقا بخش ریلی الخصوص در معادن و فولادی این بحث را بومی سازی نمود

دکتر حجاززاده، [۲۳:۱۰ ۲۰۰۱.۱۵]

بحث بنادر خشک

دکتر حجاززاده، [۲۳:۱۱ ۲۰۰۱.۱۵]

که یقینا مهندس احمدی هم از واحدهای سرمایه پذیر در این بحث میباشدند

مهندس احمدی، [۲۳:۱۱ ۲۰۰۱.۱۵]

آیین نامه بنادر خشک با رویکرد ریلی در کارگروه وزارتخانه با حضور نمایندگان بازرگانان و دفتر سرمایه گذاری در حال تدوین است

شفیع نادری، [۲۳:۱۲ ۲۰۰۱.۱۵]

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 ۱ از ۶ نفر است و در صورت اراده کامل هر ۶ نفر می تواند اجرایی گردد. ضمانت اجرایی واقعی ای جز همدلی و خواستن این ۶ نفر وجود ندارد

شفیع نادری، [۲۳:۱۳ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۴ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۴ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۶ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۷ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۷ ۲۰۰۱.۱۵]

مثلا آیا تعداد لوکوموتیوها متناسب با تعداد واگنها هست؟

شفیع نادری، [۲۳:۱۷ ۲۰۰۱.۱۵]

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 بنا بر 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، [۲۳:۲۰ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۲۱ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۲۱ ۲۰۰۱.۱۵]

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 لکوموتیو به بلوغ و تکامل نرسیده است و به نظر می رسد هنوز حداقل ۵ 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، [۲۳:۲۳ ۲۰۰۱.۱۵]

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

شفیع نادری، [۲۳:۲۴ ۲۰۰۱.۱۵]

در عالم واقعیت و متاسفانه بایستی گفت بیزینس حمل ریلی با نرخ تعرفه های فعلی برای سرمایه گذار جدیدی که می خواهد واگن نو ۳۰۰ میلیون تومانی و لکوموتیو ۱۰ 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، [۲۳:۲۶ ۲۰۰۱.۱۵]

چرا که ما با افتتاح خط آهن ترکمنستان من بعد بارهای گندم هم در برنامه های تجاری کشور خواهیم داشت

دکتر نظری، [۲۳:۲۶ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۲۷ ۲۰۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۲۷ ۲۰۰۱.۱۵]

در زمینه حمل بارهای فله ما مشکلات عمده ای داریم که لازم است مطالعات مناسبی انجام شود

دکتر حجاززاده، [۲۳:۲۸ ۲۰۰۱.۱۵]

مطالعات کوتاه مدت یا میان مدت

شفیع نادری، [۲۳:۲۸ ۲۰۰۱.۱۵]

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

مهندس احمدی، [۲۳:۲۹ ۲۰۰۱.۱۵]

مطالعات کوتاه مدت ما جلسات فنی را تقریباً با بازرگانی دولتی آغاز کرده ایم

آقای سجاد دوست، [۲۳:۲۹ ۲۰۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی و سایر عزیزان کارشناس با سلام مستحضرید سهم جاده در حمل حدود ۹۰ درصد است جدای از باید ها ونبایدهای مطروحه عزیزان توجه دارند که در حال حاضر این حجم از کالا را صرفا بخش خصوصی به صورت صد درصد و بدون کوچکترین چشم داشتی ساپورت میکند

دکتر حجاززاده، [۲۳:۳۰ ۲۰۰۱.۱۵]

ممنون جناب احمدی

شفیع نادری، [۲۳:۳۳ ۲۰۰۱.۱۵]

البته دگر شد راه آهن یک نفر از ۶ نفر است ولی اینکه وزن و تاثیرش 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، [۲۳:۳۴ ۲۰۰۱.۱۵]

در هر صورت این وظیفه و تعهد راه آهن است که می بایست آنها را حل کند

دکتر نظری، [۲۳:۳۵ ۲۰۰۱.۱۵]

فارغ از تعیین وزن جناب نادری نظر بنده این است که از نظر زمانی نیز اصلاحات در راه آهن اولی است

مهندس مهرانی، [۲۳:۳۷ ۲۰۰۱.۱۵]

در بخش ریلی در سال جاری و الزام شرکتی حمل ریلی به افزایش تعداد واگنها به ۶۰۰ 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 حتما عملی شود(که تاکنون عملی نشده است) دوم اینکه اولویت 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، [۲۳:۳۷ ۲۰۰۱.۱۵]

راه آهن نه تنها باید سریعا به متوازن سازی ناوگان واگن و لوکوکوتیو پردازد بلکه باید تغییری اساسی هم در تعامل خود با سرمایه گذاران حوزه خط ریل ایجاد نماید

آقای سجاد دوست، [۲۳:۳۹ ۲۰۰۱.۱۵]

با پوزش وادامه ولی دستگاہهای متولی با نظارت عالیہ 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 مهرانی، [۲۳:۳۹ ۲۰۰۱.۱۵]

نکته اساسی دیگر اینست که با ساختار دولتی راه راه آهن تقریباً انجام فعالیت اقتصادی سود ده و با برنامه امکان پذیر نیست

دکتر حجاززاده، [۲۳:۳۹ ۲۰.۰۱.۱۵]

تجربه در کشور در حوزه های اصلاحات زیر ساختی حاکی از افزایش زمان، هزینه، تغییرات شاخصها ناشی از تغییرات مدیریت هاست

شفیع نادری، [۲۳:۳۹ ۲۰.۰۱.۱۵]

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 ۳۰ سال است و خرابی های در حین سیر به دلایل موجه و بخش اعظمی از نگرانی ها و استرس ها در سیر و حرکت راه آهن در ۳ واژه فوق خلاصه می شود

مهندس احمدی، [۲۳:۳۹ ۲۰.۰۱.۱۵]

تمامی موارد جناب نظری توسط دفتر سرمایه گذاری و با مدیریت و تعبیر مدیر عامل محترم در دست اقدام است

دکتر نظری، [۲۳:۴۱ ۲۰.۰۱.۱۵]

ممنون از توضیحات آقایان احمدی و شفیع نادری درباره بالانسینگ اما نکته دومی که درباره لزوم تغییر رفتار راه آهن در قبال سرمایه گذاران خط ریلی عرض شد...

دکتر حجاززاده، [۲۳:۴۱ ۲۰.۰۱.۱۵]

با توجه به سوابق در حوزه جاده ای پروژه های متعددی دستخوش این اصلاح ساختارها قرار گرفته اند

محمد سیاوشی، [۲۳:۴۲ ۲۰.۰۱.۱۵]

دوستان و سروران ارجمند

دکتر نظری، [۲۳:۴۳ ۲۰.۰۱.۱۵]

.... تا جایی که بنده مطلعم راه آهن با وجود جیب خالییش شروط سخت گیرانه ای برای سرمایه گذاران دارد که به نظرم غیرمنطقی اند

دکتر حجاززاده، [۲۳:۴۴ ۲۰.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۴۴ ۲۰.۰۱.۱۵]

احسنت جناب دکتر نظری

دکتر حجاززاده، [۲۳:۴۵ ۲۰۰۱.۱۵]
شب دوستان خوش استفاده بردم از همه عزیزان

محمد سیاوشی، [۲۳:۴۵ ۲۰۰۱.۱۵]
هر موقع که عزیزان مایل بودند زمان اتمام بحث فوق العاده امشب را اعلام خواهم کرد.

دکتر نظری، [۲۳:۴۵ ۲۰۰۱.۱۵]
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، [۲۳:۴۷ ۲۰۰۱.۱۵]
می توانید مثال ومصادق ان را اعلام نمایید

دکتر نظری، [۲۳:۴۷ ۲۰۰۱.۱۵]
... و حتی اجازه می دادم برای تردد بارهای دیگران روی ریل ساخته خودش درآمد کسب کند

دکتر نظری، [۲۳:۴۷ ۲۰۰۱.۱۵]
خصوصی عرض می کنم

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۰ ۲۰۰۱.۱۵]
هر موقع که عزیزان مایل بودند زمان اتمام بحث فوق العاده امشب را اعلام خواهم کرد.

دکتر نظری، [۲۳:۵۰ ۲۰۰۱.۱۵]
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، [۲۳:۵۱ ۲۰۰۱.۱۵]
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، [۲۳:۵۲ ۲۰۰۱.۱۵]
من تمام!

شفیع نادری، [۲۳:۵۲ ۲۰۰۱.۱۵]
تن کیلومتر خالص حمل بار در راه آهن ترکیه نه تنها چند برابر ایران نیست که کمتر از ایران هم هست!

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۳ ۲۰.۰۱.۱۵]
سپاس بیکران از همه عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۳ ۲۰.۰۱.۱۵]
بحث امشب فوق العاده بود

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۳ ۲۰.۰۱.۱۵]
و بسیار بسیار مفید

مهندس احمدی, [۲۳:۵۳ ۲۰.۰۱.۱۵]
شب همگی بخیر و ارزوی سلامتی

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۴ ۲۰.۰۱.۱۵]
از همه حاضران و ناظران مباحث کمال تشکر و امتنان را دارم

دکتر فتحعلی, [۲۳:۵۴ ۲۰.۰۱.۱۵]
ممنون از تمامی عزیزان و شب همگی خوش

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۴ ۲۰.۰۱.۱۵]
شب همه دوستان بخیر و شادی

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۴ ۲۰.۰۱.۱۵]
تا فرصتی دوباره خدا یار و نگهدارتان باد

بخش پنجم و پایانی :

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
سلام و شب بخیر خدمت همه اعضا محترم

مهندس قاسمی نژاد, [۲۱:۴۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
آخرین خبر: مدیرعامل راه آهن: برقراری ایمنی در بخش مسافری مهمترین وظیفه راه آهن است
تاریخ انتشار: ۱۷:۴۲ ۰۱/۱۱/۹۳

www.khorasannews.com/OnlineNews.aspx?newsid=۱۳۳۵۱۷۰

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

امروز در بازرگانی راه آهن جلسه مشترک بابت راهکارهای افزایش سهم ریل در بنادر کشور مورد بررسی قرار گرفت

حاج آقا حائری، [۲۱:۴۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب مهندس سیاوشی سلام وتشکر از مدیریت عالی شما.بتمام دوستان واساتید وبزرگواران هم عرض سلام واحترام دارم.

مهندس احمدی، [۲۱:۴۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

رئیس انجمن صنفی به همراه شرکتهای حمل و نقلی

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

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.

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

بسیار عالی جناب مهندس احمدی

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

در شب های گذشته مطالب ارزنده بسیاری مطرح شد

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

و به نقاط ضعف و قوت راه آهن اشاره های خوبی شد

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

و بسیار بسیار مباحث ارزنده و ارزشمندی بین کارشناسان محترم صورت گرفت

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

حال دوستان پیشنهادات و انتظارات خویش را مطرح کنند

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

و منتظر ورود عزیزان به بحث هستیم

مهندس رضایی، [۲۱:۵۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
با سلام خدمت همه اساتید و سروران گرامی.

دکتر بامیری، [۲۱:۵۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
متأسفانه 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، [۲۱:۵۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
سلام جناب سیاوشی عزیز و سایر دوستان در گروه

مهندس محمدی گل گهر، [۲۱:۵۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
با سلام و احترام خدمت بزرگواران

دکتر فتحعلی، [۲۱:۵۷ ۲۱.۰۱.۱۵]
با سلام و احترام خدمت دوستان

دکتر بامیری، [۲۱:۵۸ ۲۱.۰۱.۱۵]
آیا طرحی هم برای حمل بخش های فوق‌الذکر در دست اجراء دارید (منظور راه آهن است)

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۹ ۲۱.۰۱.۱۵]
بسیار عالی جناب دکتر بامیری عزیز

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۹ ۲۱.۰۱.۱۵]
دوستان راه آهن امشب بیشتر ناظر خواهند بود و مطالب ارزشمند عزیزان را ثبت خواهند کرد جهت بررسی و پیگیری

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۰ ۲۱.۰۱.۱۵]
البته هر جا هم که لازم بود ورود خواهند کرد به مباحث

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۰۰ ۲۱.۰۱.۱۵]
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 قراردادده یا دوست دیگری از تخریب پاکت‌های سیمان در حمل ریلی به عراق گله مند بود

دکتر فتحعلی، [۲۲:۰۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

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

دکتر فتحعلی، [۲۲:۰۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

به نظر می رسد برای ایجاد یک سیستم پایدار جذب بار در سه حوزه مطرح شده توجه ویژه صورت گیرد

دکتر فتحعلی، [۲۲:۰۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

اولین گام آن که باید قابلیت اعتماد به زیرساخت ریلی را ارتقا داده و رقابتی کنیم

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۰۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

دروود جناب فتحعلی

دکتر فتحعلی، [۲۲:۰۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

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 کریدور اصلی بار داشته باشند

دکتر بامیری، [۲۲:۰۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

در حال حاضر اتفاقا راه آهن هیچ مشکل بازاریابی حداقل برای حمل کالاهای صادراتی ندارد

دکتر بامیری، [۲۲:۰۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

مشتری فراوان اما واگن به مشکلی و با دردسر گیر می آید

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۰۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

البته بهتر است ابتدا به ادبیات مشترکی در رابطه با مفهوم رقابت پذیری در زمینه ریلی برسیم جناب فتحعلی

دکتر فتحعلی، [۲۲:۰۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

در حالی که میدانم واگن به اندازه کافی برای این بخش وجود دارد

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۰۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

رقابت پذیری شرکت های ریلی نسبت به هم وقتی که قیمت ها نسبتا تحت کنترل است در زمینه کشنده حق سیر واگن ...

دکتر فتحعلی، [۲۲:۰۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب محمدی عزیز رقابت پذیری را با دو رویکرد می توان بیان کرد

دکتر بامیری، [۲۲:۰۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

آیا تا به حال این معضل از سوی راه آهن مورد بررسی قرار گرفته است؟

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۰۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب بامیری وقتی زیرساخت و امکانات ریلی نسبت به تقاضای حمل صادراتی متناسب نیست بازاریابی مفهوم نداشته است

دکتر فتحعلی، [۲۲:۰۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

احسنت ، نکته مهمی فرمودید جناب محمدی عزیز
عدم تناسب امکانات با تقاضا

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

ما الان و اینجا داریم از واقعیت صحبت میکنیم

مهندس علی آبادی، [۲۲:۱۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
با عرض سلام خدمت همکاران گرانقدر

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۱۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
جناب بامیری، واقعیت عدم تناسب عرضه و تقاضاست.

مهندس علی آبادی، [۲۲:۱۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
واقعیت این است که در حال حاضر فقط کسانی که مجبور هستند از حمل ریلی استفاده می کنند

دکتر فتحعلی، [۲۲:۱۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
نکته دوم جدای از زیرساخت ریلی قابل اعتماد و نیروی کشش و واگن کافی و با کیفیت مباحث بازاریابی است

مهندس علی آبادی، [۲۲:۱۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
و عملا هیچ مزیت اقتصادی فنی و غیره وجود ندارد

دکتر بامیری، [۲۲:۱۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
برای واگن ها مشتری صادراتی وجود دارد اما علیرغم وجود داشتن تعداد واگن های در اختیار بیش از میزان تقاضا اما واگن به سختی و بعضا با واسطه به دست صادرکننده و با مبلغ بسیار بالا میرسد

مهندس شفیق راه آهن، [۲۲:۱۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
سلام جناب مهندس سیاوشی گرامی و عرض ادب و احترام به اساتید محترم گروه.

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
چرا جناب مهندس علی آبادی و پیشنهادتان برای ترغیب صاحبان کالا به استفاده از خدمات ریلی چیست؟

مهندس علی آبادی، [۲۲:۱۶ ۲۱.۰۱.۱۵]
مشکلات موجود در راه آهن شامل زیر بنا روبنا و نرم افزاری است

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۱۶ ۲۱.۰۱.۱۵]
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، [۲۲:۱۷ ۲۱.۰۱.۱۵]
بسیار عالی جناب محمدی

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۱۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب محمدی عزیز شفافیت در بازاریابی مطابق نظر حضرتعالی ضروری است

دکتر بامیری، [۲۲:۱۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

مدیران ارشد راه آهن برای حل این معضل که حداقل بیش از ۱۵ 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، [۲۲:۱۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

معمولا دولت ها بلحاظ منافع غیر مستقیم حمل ریلی مروج ان هستند ولی در ایران متاسفانه اینگونه منافع مورد نظر نیستند.

مهندس علی آبادی، [۲۲:۲۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

برای توسعه حمل ریلی باید

مهندس احمدی، [۲۲:۲۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

در زمینه مدل تعزفه رقابتي هر صاحب کالايي تقاضاي تخفيف داشته در مقاييسه با جاده بررسي و تحليل و اقدام مي سود بر حسب مبدأ و مقصد

مهندس علی آبادی، [۲۲:۲۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

اولا خطوط فرعي در تعهد راه آهن قرارگيرند

دکتر بامیری، [۲۲:۲۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

اگر اجاره واگن ها اینترنتی شود و دستی در واگذاری آنها دخیل نباشد شاید بخشی از این معضل حل شود

مهندس علی آبادی، [۲۲:۲۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

ثانيا هزینه حمل کاهش یابد

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

هزینه حمل چگونه کاهش یابد؟

مهندس علی آبادی، [۲۲:۲۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

ثالثا امکانات حمل ترکیبی از روش ایجاد ترمینال ها فراهم شود.

دکتر نظری، [۲۲:۲۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

سلام بر همه دوستان

مهندس علی آبادی، [۲۲:۲۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

کاهش هزینه باید توسط کاهش و حذف حق دسترسی باشد

مهندس علی آبادی، [۲۲:۲۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

کاري که براي قطارهاي مسافري انجام شد

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۲۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

یکدسوال از دوستان راه آهن. ظرفیت خالی ریلی چه میزان است. برای بار فله. کانتینر..

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

بسیار عالی

مهندس علی آبادی، [۲۲:۲۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

هزینه هاي زیرینا باید توسط دولت تأمین شود

دکتر نظری، [۲۲:۲۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

پیشنهاد می کنم برخی از پیشنهادهاى عزیزان از جنسی باشد که روی دست راه آهن خرج زیادى نگذارند و بیشتر از نوع اصلاح رویه یا هماهنگی با بخش خصوصى یا ساختارسازی جدید باشد

مهندس علی آبادی، [۲۲:۲۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

موضوع خرج روی دست راه آهن نیست همه از جیب دولت خرج می کنند

دکتر نظری، [۲۲:۲۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

اجرای هر پیشنهاد سرمایه بر نیازمند بودجه های عموماً حجیم است که ظاهراً به این راحتی امکان تأمین ندارد

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

بلا تکلیفی ۴۰۰ هزار میلیارد تومان پروژه های نیمه تمام در کشور

<http://khabargardi.com/goto/?id=۱۶۸۹۷۶۵&platform=android&from=share>

این هم از حال و روز دولت....

دکتر نظری، [۲۲:۲۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم: محمد سیاوشی

جناب سیاوشی یا دلار نیست یا هزار نیست...

دکتر بامیری, [۲۲:۲۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

هزینه های حمل کالاهای صادراتی بسیار بالا است بطور مثال هزینه حمل یک واگن کالا از تهران تا شیمکت قزاقستان که حدود ۲۸۰۰ کیلومتر است حدود ۶۵۰۰ تا ۷۰۰۰ دلار از صاحب کالا گرفته میشود

مهندس علی آبادی, [۲۲:۲۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

در بحث خصوصی سازی متاسفانه راه آهن بدتر و ضعیف تر از بقیه عمل کرده و عمدتاً خصولتی ها آمده اند

دکتر بامیری, [۲۲:۲۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی حتما رقم اشتباه است

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب دکتر نظری و جناب دکتر بامیری توی خبر هم همین مقدار ذکر شده

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۲۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب بامیری . هزینه تا قزاقستان بنا به تغییر واگن بالاست.

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

هرچند که منم شک کردم

مهندس علی آبادی, [۲۲:۲۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

شاید فقط ۱۰ درصد خصوصی و مابقی دولتی و شبه دولتی هستند

دکتر نظری, [۲۲:۲۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

خبر اشتباه بوده

دکتر بامیری, [۲۲:۳۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب محمدی منظورتان را متوجه نشدم

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

به هر حال دولت اوضاع اقتصادی مناسبی ندارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۳۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
دوستان خود را جای مسوولان راه آهن بگذارند و راه حل دهند

دکتر فتحعلی، [۲۲:۳۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
بستر سازی لازم برای جذب سرمایه های خصوصی را نباید فراموش کرد

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۳۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
عرض کردم بنا به تفاوت در عرض ریل در دو کشور مثال شما هزینه حمل افزایش میابد

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
دوستان عزیز

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
امشب را به راهکار اختصاص دهیم اگر موافق هستید

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
دوستان راه آهن به دنبال راهکارها و ایده ها هستند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۳۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
با سلام خدمت سروران عزیز

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۳۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
جناب سیاوشی. عرض کردم ظرفیت آزاد ریلی چه میزان است که باید بدنال بازاریابی باشیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
ممنونم و سپاسگزار خواهم شد اگر به راهکارها و ایده ها بپردازیم

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۳۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
تصور میکنم بر سیستم مدیریت، بازرگانی و عملیات تمرکز شود.

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
چشم جناب محمدی عزیز

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

مهندس علی آبادی، [۲۲:۳۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
در مسیر تهران تبریز حدود ۶۰ در صد ظرفیت خالی است

دکتر بامیری، [۲۲:۳۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
در حالی که حمل کالا از آستانه قزاقستان تا سرخس که حدود ۳۸۰۰ تا ۴۰۰۰ کیلومتر میباشد حدود ۵۵۰۰ دلار میباشد

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۳۶ ۲۱.۰۱.۱۵]
سلام مجدد و راهکار در بازنگری شیوه مدیریت ترمینالها و یکپارچگی عملیات در بنادر.

مهندس علی آبادی، [۲۲:۳۷ ۲۱.۰۱.۱۵]
خطوط فرعی و مشکلات احداث آنها

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۷ ۲۱.۰۱.۱۵]
راهکارهایی اجرایی و عملی

مهندس احمدی، [۲۲:۳۷ ۲۱.۰۱.۱۵]
یکی از مشکلات ریلی استفاده از مکانیزم ظرفیت سنجی لحظه ای است تا بازرگان بر حسب ظرفیت مسیر بتواند بازاریابی کند

مهندس احمدی، [۲۲:۳۸ ۲۱.۰۱.۱۵]
البته به صورت کلی و بر حسب مسیر و تناژ ظرفیت مشخص و تعیین می شود

دکتر بامیری، [۲۲:۳۸ ۲۱.۰۱.۱۵]
بازنگری نرخهای صادراتی ریلی
و واقعی نمودن نرخها پیشنهاد ما به راه آهن است

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۳۸ ۲۱.۰۱.۱۵]
با برخی از مدیران عملیات ۲ بندر شهید رجایی و امام صحبت داشتم. هماهنگی لازم با سیستم حمل ریلی مشکل اصلی بود.

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۳۹ ۲۱.۰۱.۱۵]
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 بازنگری خود بحث گسترده ای است

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۹ ۲۱.۰۱.۱۵]
جناب دکتر حاج ابراهیمی عزیز

راهکار حل این مشکلات چیست؟

دکتر پورسیدآقای، [۲۲:۴۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

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 حال اتخاذ شدن است که بعداً به اطلاع همه دست اندر کاران خواهد رسید.

دکتر بامیری، [۲۲:۴۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

نه جناب محمدی صحیح نیست

مهندس علی آبادی، [۲۲:۴۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

عدم حضور جدی بخش خصوصی در راه آهن باعث شده تا راه آهن بجای یک سازمان دولتی در حد یک شرکت دولتی مطرح باشد

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۴۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

ابتدا اگر بتوان بصورت لجستیکی، عملیات بندری را اداره کرد، و نقش شرکتهای فورواردر و ترمینال داران را، توسعه داد.

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

سلام جناب آقای دکتر پورسیدآقای ارجمند
ممنون و سپاس از حضور و پیگیری مطالب گروه

دکتر بامیری، [۲۲:۴۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

در قزاقستان نرخ ها منطقی و بدون واسطه تعیین میشود و ولت نظارت سفت سوختی بر نرخها دارد

مهندس علی آبادی، [۲۲:۴۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

شرکتی که بیشتر دنبال سود و زیان خودش است نه توسعه حمل و نقل ریلی

دکتر نظری، [۲۲:۴۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی بنده برای یادآوری به دوستان مجدداً سه پیشنهاد قبلی خود را که خرج زیادی برای راه آهن ندارد تکرار می کنم

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 بذا بالانس کردن عملیات لوکوموتیوها و واگن ها

سه/ تغییر اساسی در ذویکذد راه آهن در قبال سرمایه گذاران مثلا 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, [۲۲:۴۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
جناب بامیری جواب را در خصوصی دریافت کردم. متشکرم.

دکتر نظری, [۲۲:۴۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
ذویکذد: رویکرد

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
جناب نظری. رابطه متنطاری بین شرکتهای ارایه دهنده خدمات بندری با ریلی نیست. مثلا بار در بارکو تخلیه میگردد با شیب لودر بار گیری میشود. در رجایی با کامیون میاید با باکت بارگیری...

دکتر نظری, [۲۲:۴۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
تشکر ویژه از جناب دکتر پورسیدآقای به خاطر حضور مؤثر و دلگرم کننده

مهندس علی آبادی, [۲۲:۴۴ ۲۱.۰۱.۱۵]
راه آهن باید از این حالت شرکتهای خارج و تبدیل به یک سازمان دولتی شود با اهداف و رویکرد های تعریف شده بجز موضوعات مالی

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
جناب نورالدین. این مخالف اصل ۴۴ است.

دکتر بامیری, [۲۲:۴۵ ۲۱.۰۱.۱۵]
با جناب علی آبادی موافق هستم

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۴۶ ۲۱.۰۱.۱۵]
شرکتهای خط دریایی و خدمات دریایی وارد عرصه فوروردی شده اند و دسترسی بیشتر به پروژه های بزرگ دارند, لذا نظیر سرمایه گذاری در بخش. ترمینالدار می توانند رویکردی هم بر توسعه فعالیت ریلی داشته باشند تا حلقه مفقوده یا کم رنگ این زنجیره یافته شود.

مهندس علی آبادی, [۲۲:۴۷ ۲۱.۰۱.۱۵]
در سیاست های واگذاری بخش های مختلف تعیین شده بنحوی که با اصل ۴۴ تناقض نداشته باشد

دکتر بامیری, [۲۲:۴۷ ۲۱.۰۱.۱۵]
جناب محمدی اگر قانونا این عمل ممکن نمی باشد حداقل از لحاظ عملکردی این تغییرات رفتاری صورت پذیرد

مهندس علی آبادی, [۲۲:۴۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

قانونا هم مشکلی ندارد

دکتر نظری, [۲۲:۴۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

دولتی تر شدن هر سازمان نتیجه اش کاهش کارایی خواهد بود

دکتر نظری, [۲۲:۴۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

کارایی

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

دوستان احساس نمیکنند بحث تو بحث شده؟

دکتر بامیری, [۲۲:۴۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

موافقم

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

با نظر جناب نظری موافقم

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۴۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

دولتی شدن رقابت پذیری را کم می کند

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

دوستان احساس نمیکنند بحث تو بحث شده؟

دکتر نظری, [۲۲:۵۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

دوستان به نظرم تمرکز فرمایند روی پیشنهادهای سریع الاجرا...

مهندس علی آبادی, [۲۲:۵۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

برای راه آهن تعطیلی بعضی خطوط بهتر است چون منفعی ندارد حال آنکه از دیدگاه دولتی توسعه مهم است نه سود اوری

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

و بهتره گام به گام پیش بریم

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۵۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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، [۲۲:۵۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
ما امشب میخواهیم راهکار بدیم و ایده

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
ایده ها و راهکارهایی سهل الوصول

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
و سریع الاجرا

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
در کوتاهترین زمان ممکن

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
و با کمترین هزینه

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
و بازدهی بالا

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۵۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
توسعه ترمینالها و مراکز لجستیک با مدیریت دانش محور و پروژه محور سریعترین اقدام است.

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
چگونه جناب دکتر؟

دکتر نظری، [۲۲:۵۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
جناب سیاوشی یک پیشنهادشمار نصب بفرمایید!

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۵۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
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، [۲۲:۵۳ ۲۱.۰۱.۱۵]
پیشنهاد اول:

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

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۵۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

بسیار عالی جناب محمدی

این پیشنهادات قابل بررسی هستند از سوی دوستان راه آهن

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

پیشنهاد دوم:

دکتر بامیری، [۲۲:۵۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

پیشنهادات خوبی است

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

پیشنهاد دوم:

دکتر بامیری، [۲۲:۵۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

به پیشنهادات فوق شفاف سازی واگذاری واگن ها به این پیشنهادات اضافه شود

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۵۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

کاملا درست است

مهندس علی آبادی، [۲۲:۵۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

برقراری و توسعه قطارهای برنامه ای

مهندس محمدی گل گهر، [۲۲:۵۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

برنامه ای و یا فصلی

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۵۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و بنادر نقطه اتکاء خوبی برای مدیریت یکپارچه این خدمات است. یعنی مدیریت صاحب خانه ای را با مدیریت ابزارهای تلفیق کنیم و ترمینال خدماتی توسط بخش خصوصی رایج کنیم.

مهندس علی آبادی، [۲۲:۵۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

برنامه ای

مهندس علی آبادی, [۲۲:۵۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

Shuttle service

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۵۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

عرض کردم فصلی هم اضافه شود. در زمینه های محصولات کشاورزی موثر است

مهندس محمدی گل گهر, [۲۲:۵۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

ترمینالهای خصوصی در زمینه های بارگیری و واگن برگردان پر هزینه هستند و برای خصوصی سهولت ندارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

[Forwarded from] دکتر حاج ابراهیمی

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, [۲۲:۰۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

در رابطه با صحبت جناب حاج ابراهیمی عرض کردم

دکتر بامیری, [۲۳:۰۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

ایجاد ترمینال هم پیشنهاد خوبی است

دکتر نظری, [۲۳:۰۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

دوستان پیشنهاد برای کاهش زمان سیر واگن ندارند؟؟؟

دکتر بامیری, [۲۳:۰۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۰۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

هدف مدیریت سرویسی است البته مناطق آزاد فعال میتوانند با صرف کمترین هزینه ابزار کار را مهیا کنند. فعلا در ارونند جنین طرحی. مطرح است.

مهندس محمدی گل گهر, [۲۳:۰۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

ایجاد ترمینال پیشنهاد خوبی است و البته سرمایه بر

دکتر نظری، [۲۳:۰۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب محمدی زیادی زمان سیر دقیقاً به خاطر زیادی زمان توقف است منظور همان است

دکتر بامیری، [۲۳:۰۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

تعویض خطوط کهنه

خرید لوکوموتیوهای مدرن و سریع

دو خطه نمودن بعضی از مسیرهایی پرورده میتواند سرعت حرکت را بالا ببرد

مهندس احمدی، [۲۳:۰۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

که البته سرمایه گذاری دولت را میطلبد

مهندس احمدی، [۲۳:۰۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

البته جلسات مشترک را با دوستان خواهیم گذاشت

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

سپاس فراوان جناب مهندس احمدی عزیز

خبر بسیار خوبی بود

دکتر فتحعلی، [۲۳:۰۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

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...

دکتر نظری، [۲۳:۰۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۰۹ ۲۱.۰۱.۱۵]
منتظر طرحهای کلی شما عزیزان هستم

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۰ ۲۱.۰۱.۱۵]
پیشنهاد دوستان در خصوص توانمند سازی نیروهای راه آهن چیست؟

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۰ ۲۱.۰۱.۱۵]
در اینخصوص دوستان پیشنهادی دارند؟

مهندس احمدی, [۲۳:۱۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
مثلا ایجاد نظام مهندسی

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۳:۱۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
ملاحظاتی میتوان ایجاد کرد که کار تیمی توسط اتحادیه ها صورت گیرد. عودت کانتینرهای خالی و یا صادراتی و همچنین محمولات صادراتی سی ای اس نظیر ینبه و کندم و غلات تاثیر گذار در سرمایه گذاری اتحادیه هاست.

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۳:۱۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
بحث توسعه ترمینالها بجای ناوگان, بحث تازه ای نیست زیرا هدف بهبود مدیریت لجستیک عملیات و بازرگانی از طریق مراکز لجستیکی و بنادر منطقه ای نظیر بندر شهید رجایی و امام است.

مهندس احمدی, [۲۳:۱۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
درسته آقای سیاوشی

دکتر بامیری, [۲۳:۱۱ ۲۱.۰۱.۱۵]
ساختار ریلی با ساختار جاده‌ای بسیار متفاوت است لذا برون سپاری بنظر نمیرسد فکر خوبی باشد

زهرا اخلاقی, [۲۳:۱۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
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, [۲۳:۱۲ ۲۱.۰۱.۱۵]
شاید بدهی ترین جواب آموزش است اما فکر می کنم دسترسی به اطلاعات دقیق ظرفیت ها. مسیر، بارهای موجود .. بهترین توانمند یازی است

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

توانمند سازی نیروهای انسانی کمترین هزینه و بالاترین راندمان را دارد.

زهرا اخلاقی، [۲۳:۱۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

در این روش از يك مسیر ریلی بصورت دوبر استفاده مي شود

مهندس رضایی، [۲۳:۱۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

آموزش یک قسم از کار است جناب محمدی عزیز

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۱۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

سرکار خانم تاحلاقی ضمن تشکر . بار محوری ۲۲ محدودیت این روش است و تونلها

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

راهکارهای متعدد دیگری هم وجود دارد برای توانمند کردن نیروها

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۱۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

متشکر جناب سیاوشی و رضایی

زهرا اخلاقی، [۲۳:۱۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

خب باید از سیستم مورد استفاده در آمریکا الگو برداری کرد

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

میتوانم یک نمونه عرض کنم؟

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۱۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

آموزش بنادر خشک، و لجستیک بین الملل برای عزیزان پیش کسوت و با تجربه بالاخص بازرگانی راه. اهن ضروری است.

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۱۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

احتمالا فلت بودن مسیر و سبک بودن کانتینر ها .

مهندس رضایی، [۲۳:۱۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

بفرمایید جناب سیاوشی.

دکتر بامیری, [۲۳:۱۶۲۱.۰۱.۱۵]

استفاده از واگن های دویل ظرفیت را بالا میبرد و نه سرعت زمانی انتقال کالا

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۶۲۱.۰۱.۱۵]

در زمان مدیریت جناب هراتی نیک در کارخانه فولاد مبارکه

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۶۲۱.۰۱.۱۵]

ایشان طرحی را از ژاپنی ها را پیاده سازی کردند در این مجتمع

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۶۲۱.۰۱.۱۵]

و آن اینکه پاداش تولید میدادند

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۷۲۱.۰۱.۱۵]

بر اساس اصول و ضوابط تعریف شده و مدون

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۷۲۱.۰۱.۱۵]

بعد از پیاده سازی این طرح

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۷۲۱.۰۱.۱۵]

دقیقا و از ماه های بعد

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۷۲۱.۰۱.۱۵]

تولید کارخانه به دو برابر افزایش یافت

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۷۲۱.۰۱.۱۵]

با همان نیروها و امکانات

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۸۲۱.۰۱.۱۵]

و دقیقا همه پرسنل میدانستند که بابت هر تن تولید چقدر بهشان میرسد

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۸۲۱.۰۱.۱۵]

و این عاملی شد جهت مساعدت و کمک به هم در راستای افزایش تولید

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۹۲۱.۰۱.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

و کسب پاداش بیشتر

دکتر نظری، [۲۳:۱۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

[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، [۲۳:۱۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

احسنت جناب دکتر نظری عزیز

دکتر نظری، [۲۳:۲۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

احسنت جناب سیاوشی ... پیشنهاد بنده در شب های گذشته

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۲۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

قابل تامل است جناب سیاوشی

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

عزیزان راه آهن اگر خواهان رشد و شکوفایی هستید

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۲۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

در بخش خصوصی عملی است اما دولتی؟

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

با استفاده از روش های اینچینی

دکتر نظری، [۲۳:۲۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

و جسارتا به همین منظور هم برون سپاری این فرایند را به یک شرکت دانش بنیان در پیشنهاد چهارم امشب ارائه نمودم

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

پرسنل خود را سهام کنید

مهندس رضایی، [۲۳:۲۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۲۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

فولاد مبارکه دولتی است جناب دکتر

محمد سیاوشی، [۲۳:۲۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

این روش فرمول دارد و به هیچ وجه نمیتوان سلیقه ای عمل کرد

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۲۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

حمل و نقل خدمات است. نه تولید و بسادگی قابل اندازه گیری نیست

زهرا اخلاقی، [۲۳:۲۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

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 پیای ، ۴۰۰ کانتینر / واگن در یک روز حرکت کند نتیجه اش نصف شدن طول پروسه خواهد بود

زهرا اخلاقی، [۲۳:۲۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۲۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

تن کیلومتر شاخص بهره وری است ولی تسری ان به کارکرد ایستگاه به ایستگاه راه آهن ناممکن.

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۲۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

درست میفرمایید خانم اخلاقی باید بار محوری بیش از ۲۲ تن نباشد. برای عبور از تونل هم اعلام ایده فرمایید

دکتر نظری، [۲۳:۲۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

مثال بود جناب دکتر... برای هر بخش باید شاخص خودش را تعریف کرد

دکتر بامیری، [۲۳:۲۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

سرکار خانم مهم میزان کل بار جابجایی شده نیست

دکتر نظری، [۲۳:۲۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب مهندس احمدی جایزه را می فرستید یا شخصا خدمت برسم!!!

مهندس احمدی، [۲۳:۲۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

همه شماها شایسته هستی برای أخذ جایزه

دکتر بامیری، [۲۳:۲۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

فرضا من واگن خود را میخواهم یک روزه در بندرعباس دریافت کنم اما به دلیل کهنه بودن خطوط ریلی ایران این واگن ۳ روزه بدست من در بندرعباس میرسد

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۲۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۳۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

توانمند سازی نیروهای انسانی؟

دکتر بامیری، [۲۳:۳۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

ضمناً همانطور که جناب محمدی فرمودند بعضاً مسیرهایی ریلی کشور برای دو طبقه شدن واگن ها مناسب نیستند منظورم از لحاظ ارتفاع میباشد

محمد سیاوشی، [۲۳:۳۰ ۲۱.۰۱.۱۵]

راهکارهای دیگه ای هست در اینخصوص؟

مهندس رضایی، [۲۳:۳۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

احسنت جناب دکتر حاج ابراهیمی مدیریت یکپارچه حمل و نقل یک راهکار خوب به نظر می رسد.

زهرا اخلاقی، [۲۳:۳۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب محمدی، در برخی کشورها نظیر هند، پاکستان، فنلاند و ... کریدورهای مخصوص گذر واگنهای باری جدای از واگنهای مسافری ایجاد کرده اند که حتی سیمهای برق را تا ۴۵/۷ متر بالاتر نصب کرده اند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۳۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

امیدوارم در جلساتی که بمنظور شکافتن مبحث مدیریت لجستیک انجام خواهد شد، حضور همگانی داشته باشیم.

زهرا اخلاقی، [۲۳:۳۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۳۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

حق با شماست

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۳۴ ۲۱.۰۱.۱۵]

متأسفانه پهناوری کشور پراکندگی نقاط و کمبود سرمایه حتی امکان دوخطه نمودن بسیاری از مسیرهای استراتژیک حمل را میسر نساخته است

زهرا اخلاقی، [۲۳:۳۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

بله جناب بامیری ، مشکل طولانی شدن مسیر بخشی به ازدحام مانوری ها برمیگردد

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۳۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

به عنوان مثال مسیر تزرچ

محمد سیاوشی، [۲۳:۳۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

دوستان عزیز

محمد سیاوشی، [۲۳:۳۶ ۲۱.۰۱.۱۵]

ضمن سپاس و تشکر فراوان

مهندس محمدی گل گهر، [۲۳:۳۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

شب همه بخیر.

محمد سیاوشی، [۲۳:۳۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

پایان مباحث امشب را اعلام میکنم

محمد سیاوشی، [۲۳:۳۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

سپاس بیکران از همه شما سروران

مهندس رضایی، [۲۳:۳۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

با تشکر از حضور گرم همه عزیزان.

محمد سیاوشی، [۲۳:۳۷ ۲۱.۰۱.۱۵]

و درود بر شرفتان

مهندس احمدی، [۲۳:۳۸ ۲۱.۰۱.۱۵]

با سپاس از همه سروران و به امید دیدار شما در مجموعه راه آهن

محمد سیاوشی، [۲۳:۳۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۳۹ ۲۱.۰۱.۱۵]

منهم استفاده بردم و ممنونم.

محمد سیاوشی، [۲۳:۴۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

انشالله از فردا شب در خدمت دریادلان عرصه حمل دریایی خواهیم بود.

دکتر فتحعلی، [۲۳:۴۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

از همه بزرگواران به واسطه نظرات ارزشمند شان تشکر می کنم

دکتر فتحعلی، [۲۳:۴۱ ۲۱.۰۱.۱۵]

امیدوارم شاهد پیشرفت بیش از پیش صنعت ریلی کشور باشیم

دکتر فتحعلی، [۲۳:۴۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

شب همگی بخیر

محمد سیاوشی، [۲۳:۴۲ ۲۱.۰۱.۱۵]

تا فرصتی دیگر خداوند یار و نگهدارتان باشد

شبستان آرام و قشنگ باد

مهندس احمدی، [۲۳:۴۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب آقای مهندس سیاوشی از مدیریت و زحمات شما کمال تشکر را دارم

زهرا اخلاقی، [۲۳:۴۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی ایکاش مبحث شیرین راه آهن را تا پایان هفته ادامه میدادید

محمد سیاوشی، [۲۳:۴۳ ۲۱.۰۱.۱۵]

سیاس جناب مهندس احمدی عزیز

محمد سیاوشی، [۲۳:۴۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

سرکار خانم اخلاقی در این گروه باز هم شاهد مباحث راه آهن خواهیم بود اما به صورت متمرکزتر و با موضوعاتی مشخص.

دکتر بامیری، [۲۳:۴۵ ۲۱.۰۱.۱۵]

شب همه عزیزان بخیر تا شبی دیگر به خدا میسپارمتان

دکتر پورسیدآقای، [۰۰:۰۴ ۲۲.۰۱.۱۵]

شب همه خوش.

مباحث حوزه

حمل و نقل

دریایی

بخش اول :

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۲۲.۰۱.۱۵]
باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه
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 ۱۷۴ صفحه مکتوب شد.

[SIAMACK ABOUALI, ۲۱:۳۵ ۲۲.۰۱.۱۵]
باسلام وخسته نباشید خدمت همه اساتید عزیز

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۵ ۲۲.۰۱.۱۵]
و عزیزان این بخش ما و جمع حاضر را از وضعیت این بخش مطلع کنند.

[Roozbeh Mokhtari, ۲۱:۳۶ ۲۲.۰۱.۱۵]
با سلام خدمت تمامی اساتید محترم

[SIAMACK ABOUALI, ۲۱:۳۶ ۲۲.۰۱.۱۵]
دوستان عزیز اگر صلاح بدونید تاثیر قراردادها را بر پیشرفت حمل و نقل دریایی رو بررسی کنیم

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۲۲.۰۱.۱۵]
در ابتدا عزیزان بخش دریایی در خصوص :
تعداد شرکت ها
بنادر
شناورها
سهم حمل دریایی از حمل کالا
و غیره ...

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۲۲.۰۱.۱۵]
توضیحاتی به صورت جنرال ارایه دهند تا بعد انشالله به سایر موضوعات بپردازیم

[SIAMACK ABOUALI, ۲۱:۴۰ ۲۲.۰۱.۱۵]

بله در خدمت هستیم

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۴۳:۲۱] بحث رو به دو قسمت دریا و بنادر تقسیم کنیم

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۴۵:۲۱] در بنادر نیز به تفکیک کالای کانتینری و جنرال کارگو تقسیم میکنیم

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۴۶:۲۱] به علت اهمیت کانتینر بیشتر به بنادر کانتینر ی میپردازیم

مهندس فاضلی, [SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۴۶:۲۱] سلام شب بخیر جناب ابوعلی کالاهای فله هم یادتون نره

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۴۸:۲۱] بندر شهید رجایی بندر بوشهر بندر امام خمینی (ره) بندر خرمشهر از بنادر فعال جنوب کشور شروع میکنیم

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۴۹:۲۱] شهید رجایی دروازه طلایی کشور

[Behrooz Rahmani, ۲۲.۰۱.۱۵:۵۱:۲۱] با سلام مرجع نمودار های فوق سایت بانک جهانی و انکتاد می باشد

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۵۲:۲۱] همینطور که توی اسلاید ها هست سهم نیم درصدی کشور رو میبینید

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۵۳:۲۱] حال علت رو به کمک شما دوستان بررسی کنیم

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۵۳:۲۱] علت اینکه نتونستیم سهم کشور خودمون رو از ترافیک کسب کنیم چیست؟

زهرا اخلاقی, [SIAMACK ABOUALI, ۲۲.۰۱.۱۵:۵۴:۲۱]

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 متاسفانه

زهرا اخلاقی, [۲۱:۵۴ ۲۲.۰۱.۱۵]
با سلام

[۲۱:۵۵ ۲۲.۰۱.۱۵SIAMACK ABOUALI, [
خانم اخلاقی علت نزول جایگاه چیست؟

زهرا اخلاقی, [۲۱:۵۵ ۲۲.۰۱.۱۵]
تشدید تحریمها در وهله اول

[۲۱:۵۵ ۲۲.۰۱.۱۵SIAMACK ABOUALI, [
عدم برنامه ریزی بلند مدت برای بنادر

[۲۱:۵۶ ۲۲.۰۱.۱۵SIAMACK ABOUALI, [
عدم استفاده از تجارب کشورهای پیشرو

[۲۱:۵۸ ۲۲.۰۱.۱۵SIAMACK ABOUALI, [
به نظر من در شرایط تحریم هم اگر برنامه داشته باشیم امکان مدیریت مناسب تر نیز هست

[۲۱:۵۹ ۲۲.۰۱.۱۵SIAMACK ABOUALI, [
عوارض عدم برنامه ریزی بلندمدت چیست؟

[۲۱:۵۹ ۲۲.۰۱.۱۵Behrooz Rahmani, [
بین جنوب شرق آسیا و اتحادیه اروپا ۹۲۵ میلیارد یورو کالا مبادله شده است سهم ایران از ترانزیت این کالا کجاست

دکتر بامیری, [۲۲:۰۰ ۲۲.۰۱.۱۵]
تجهیزات بندری ایران در مقایسه با سایر کشورهای مهم بسیار پایین تر از نظر تعداد و کیفیت میباشد

[۲۲:۰۰ ۲۲.۰۱.۱۵SIAMACK ABOUALI, [
پس به نظر شما يك عامل تجهيزات بندري هست؟

دکتر بامیری, [۲۲:۰۲ ۲۲.۰۱.۱۵]
همانطور که سایر دوستان نیز فرمودند تحریم تاثیر زیادی دارد اما سرمایه‌گذاری ناکافی در این بخش مهمترین عامل است

دکتر بامیری, [۲۲:۰۲ ۲۲.۰۱.۱۵]
بله

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲:۰۲ ۲۲:۰۱.۱۵] سرمایه گذاری بخش خصوصی؟

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲:۰۲ ۲۲:۰۱.۱۵] یا دولتی؟

دکتر بامیری, [SIAMACK ABOUALI, ۲۲:۰۲ ۲۲:۰۱.۱۵]
بیشتر دولتی

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲:۰۳ ۲۲:۰۱.۱۵] جناب صادقی فر سلام

دکتر بامیری, [SIAMACK ABOUALI, ۲۲:۰۳ ۲۲:۰۱.۱۵]
چون حجم سرمایه گذاری می‌بایست بالا باشد

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۰۳ ۲۲:۰۱.۱۵] سلام و شب بخیر لازم می‌دانم چند نکته را روشن نمایم

[SIAMACK ABOUALI, ۲۲:۰۴ ۲۲:۰۱.۱۵] استفاده میکنیم استاد

آقای رحیمی, [SIAMACK ABOUALI, ۲۲:۰۵ ۲۲:۰۱.۱۵]
عرض سلام خدمت تمامی مدیران و کارشناسان محترم گروه بویژه مدیر پرتلاش جناب سیاوشی عزیز. [2]

دکتر بامیری, [SIAMACK ABOUALI, ۲۲:۰۵ ۲۲:۰۱.۱۵]
و این مقدار حجم سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی ممکن نمیشد

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۰۶ ۲۲:۰۱.۱۵] امار ارائه شده در خصوص کانتینری سال ۲۰۱۲ درست است این امار در سال ۲۰۱۴ به رابه ۲۴ رسیده این امار امار کشوری است

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۰۷ ۲۲:۰۱.۱۵] امار بندر شهید رجائی با ۲.۲ میلیون teu در سال ۲۰۱۴ به رتبه ۷۶ رسیده است

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۰۸ ۲۲:۰۱.۱۵] البته بنده گزارشی را در اتاق فکراته نمودم که در سایت مانا منعکس شده است

[Behrooz Rahmani, ۲۲:۰۹ ۲۲:۰۱.۱۵]

کل اعتبارات اختصاص داده شده به بخش حمل و نقل در ۶۴ سال اخیر به قیمت ابتدای سال ۹۳ تنها برابر ۱۶۶ هزار میلیارد تومان بوده است یعنی کمتر از یارانه یکساله انرژی در کشور

[مهندس غنجی, ۲۲:۰۹ ۲۲:۰۱.۱۵]

سلام

خدمت دوستان محترم

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۱۰ ۲۲:۰۱.۱۵]

امارجهانی 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, ۲۲:۱۰ ۲۲:۰۱.۱۵]

سلام خدمت همه سروران

[دکتر بامیری, ۲۲:۱۱ ۲۲:۰۱.۱۵]

یکی دیگر از عوامل را میتوان ساختار مدیریتی دانست

[Behrooz Rahmani, ۲۲:۱۱ ۲۲:۰۱.۱۵]

لازم به ذکر است که اعتبارات فوق از محل منابع عمومی بوده است

[Roohbeh Mokhtari, ۲۲:۱۲ ۲۲:۰۱.۱۵]

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

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۱۲ ۲۲:۰۱.۱۵]

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 ۲.۸ درصدی نسبت به سال ماقبل خود بوده است

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۱۲ ۲۲:۰۱.۱۵]

۷۰ درصد غیر نفتی و ۳۰ درصد نفتی

[محمد سیاوشی, ۲۲:۱۵ ۲۲:۰۱.۱۵]

دوستان اگر موافق باشید ابتدا به وضعیت داخلی بپردازیم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۲۲.۰۱.۱۵]

مثلا ما چه توانمندی هایی داریم که میتوانیم از آنها به نحو احسن استفاده کنیم؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۷ ۲۲.۰۱.۱۵]

و بسیار بسیار ممنونم از توضیحاتی که عزیزان تا اینجا بحث دادند و امارههایی که ارائه دادند عالی بود و سپاس فراوان

مهندس احمدی, [۲۲:۱۹ ۲۲.۰۱.۱۵]

ظرفیت زیر بخش های حمل و نقل در بنادر چه میزان است ؟

مهندس غنجی, [۲۲:۲۰ ۲۲.۰۱.۱۵]

در شمال ایران دریای خزر با داشتن پنج بندر فعال و وجود بیش از ۲۰۰ فرود شناور مختلف که حدود جهل فرود 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 ۳۰ 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.

[۲۲:۲۳ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen Sadeghifar,]

ظرفیت بنادر ایران حدود ۲۰۰ میلیون تن می باشد که ۱۴۵ میلیون تن ان استفاده گردیده است

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۴ ۲۲.۰۱.۱۵]

جناب صادقی فر ظرفیت مورد نیاز کشور چقدر باید باشد؟

مهندس احمدی, [۲۲:۲۴ ۲۲.۰۱.۱۵]

ایا سهم جاده - ریل دقیقا مشخص است؟

[۲۲:۲۵ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen 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, [۲۲:۲۵ ۲۲.۰۱.۱۵]

ایا مطالعات طرح جامع بنادر با توجه به اطلاعات داده شده در سطح منطقه و جهان تدوین شده است ؟

مهندس فاضلی, [۲۲:۲۶ ۲۲.۰۱.۱۵]

جناب صادقی فر تشکر از اطلاعات جنابعالی منظور تجهیزات کانتینری است؟

[۲۲:۲۶ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen Sadeghifar,]

ظرفیت بنادر کشور براساس برنامه توسعه انجام گرفته و ظرفیت خالی نیز داریم

[۲۲:۲۶ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen Sadeghifar,]

بله تجهیزات کانتینری

[۲۲:۲۶ ۲۲.۰۱.۱۵Behrooz Rahmani,]

جناب مهندس احمدی سهم ریل از حمل کالای وارداتی دربنادر ۶ درصد در سال ۹۲ بوده است .

[۲۲:۲۸ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen 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

[۲۲:۲۸ ۲۲.۰۱.۱۵] مهندس احمدی,

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 ؟

[۲۲:۲۸ ۲۲.۰۱.۱۵] مهندس فاضلی,

جناب صادقی فر به نظر شما یکی از مشکلات بنادر و صاحبان کالا قوانین و تشریفات گمرکی نیست؟

[۲۲:۲۹ ۲۲.۰۱.۱۵] مهندس فاضلی,

آیا بخشی از عدم کارآیی و رسوب کانتینر مربوط به مسایل گمرکی نمی باشد؟

[۲۲:۳۱ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen 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

[۲۲:۳۱ ۲۲.۰۱.۱۵] مهندس احمدی,

مدیریت لجستیک در بنادر چگونه است ؟ ایا دارای مدل اقتصادی و منطقی در عملیات هستند ؟ نقش نظارت و حاکمیت چگونه است ؟

[۲۲:۳۲ ۲۲.۰۱.۱۵alireza 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

[۲۲:۲۲ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen Sadeghifar,]

رسوب کانتینر به طرز متوسط به بیست روز رسیده است ولی مشکلات در بندر گمرگ و کلیه دست اندرکاران مسلما وجود دارد

[۲۲:۲۵ ۲۲.۰۱.۱۵alireza abdollaifard,]

از طرفی بندر عباس به عنوان بندر هاب منطقه میتونه جایگزین جبل علی برای کالاهای بنادر مختلف ایران باشد

[۲۲:۲۵ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen 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

[۲۲:۳۶ ۲۲.۰۱.۱۵] مهندس فاضلی,

ترانسشیپ از بندرعباس به کدام بنادر؟؟؟

[۲۲:۳۶ ۲۲.۰۱.۱۵alireza abdollaifard,]

بوشهر

بندر گناوه

بندر امام

خرمشهر

لنگه

[۲۲:۳۷ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen Sadeghifar,]

مقایسه بندر جبل علی و بندرعباس فعلا قیاس مع الفارق می باشد

[۲۲:۳۷ ۲۲.۰۱.۱۵alireza abdollaifard,]

و بنادر دیگر که در زمینه کانتینری فعالیت دارند

[۲۲:۳۸ ۲۲.۰۱.۱۵Mohsen Sadeghifar,]

بندر جبل علی ظرفیت ۱۹ میلیون teu کانتینر را آماده دارد بندر عباس سه میلیون است

[۲۲:۳۸ ۲۲.۰۱.۱۵alireza abdollaifard,]

جناب صادق فر شاید از نظر امکانات و زیر ساخت و رو ساخت ها قابل مقایسه نباشد

[۲۲:۳۹ ۲۲.۰۱.۱۵] مهندس فاضلی,

جناب عبدالعلی فرد توضیح بیشتری میفرماید

زهرا اخلاقی, [۲۲:۳۹ ۲۲.۰۱.۱۵]

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؟

[۲۲:۳۹ ۲۲.۰۱.۱۵]Mohsen Sadeghifar, [

۵۰ در صد عملکرد جبل علی ترانشیپ به منطقه و بنادر غیر اماراتی است

[۲۲:۳۹ ۲۲.۰۱.۱۵]alireza abdollaifard, [

در حالی که تمام بنادر حوزه خلیج فارس را پوشش میدهد

زهرا اخلاقی, [۲۲:۴۰ ۲۲.۰۱.۱۵]

یا باز همان شرایط پورت کانسشن را شاهد خواهیم بود

[۲۲:۴۱ ۲۲.۰۱.۱۵]alireza abdollaifard, [

ولی اگر تنها کالاهای بنادر ایران و ترانزیت عراق از طریق بندر عباس صورت گیرد حجم قابل توجهی هست

[۲۲:۴۱ ۲۲.۰۱.۱۵]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

[۲۲:۴۲ ۲۲.۰۱.۱۵]Mohsen Sadeghifar, [

هفته آینده هم ساخت ترمینال سه شروع خواهد شد که ۱.۵ میلیون teu هم ان بخش می باشد

[۲۲:۴۲ ۲۲.۰۱.۱۵]alireza abdollaifard, [

در این حال ضرورت نیاز به ساخت پسرکانه در بندر عباس به بنادر دیگر منتقل میشود

[۲۲:۴۲ ۲۲.۰۱.۱۵]Mohsen Sadeghifar, [

بنادر شهید بهشتی چابهار و جزیره نگین بوشهر هم می باشد که ظرفیت کانتینری کشور را افزایش می دهد

[۲۲:۴۴ ۲۲.۰۱.۱۵]alireza abdollaifard, [

طرح ساخت ۶۰۰ متر اسکله با پسرکانه ۳۰ هکتاری

[۲۲:۴۵ ۲۲.۰۱.۱۵]alireza abdollaifard, [

با ظرفیت ۶۰۰ هزار کانتینر در جزیره نگین در دستور کار قرار گرفته

[۲۲:۴۶ ۲۲.۰۱.۱۵]Mohsen Sadeghifar, [

ما در سال ۸۸ به رتبه ۴۴ با سه میلیون teu رسیده بودیم لیکن تحریم و نیامدن خطوط کانتینری امار بندرعباس و رابه ما را کاهش داد

[۲۲:۴۶ ۲۲.۰۱.۱۰ alireza abdollaifard,]
و همچنین ساخت اسکله ۳۰۰ متری با پسکرانه ۱۵ هکتاری برای کالای عمومی

[۲۲:۴۷ ۲۲.۰۱.۱۰ Mohsen Sadeghifar,]
کشور ما موقعیت بهتری نسبت به کلیه بنادر منطقه دارد با توجه به دسترسی به کشورهای CIS و جمعیت کشور

[۲۲:۴۸ ۲۲.۰۱.۱۰ Meissam Heidari,]
با عرض ادب و احترام حضور همه عزیزان

[۲۲:۴۸ ۲۲.۰۱.۱۰ Mohsen Sadeghifar,]
مشکل ما فقدان طرح جامع و دقیق حمل و نقل کشور است

زهرا اخلاقی, [۲۲:۴۸ ۲۲.۰۱.۱۰]
جناب عبدالهی فرد درباره جزیره نگین و الحاق آن به بندر بوشهر توضیحاتی می فرمایید

[۲۲:۴۸ ۲۲.۰۱.۱۰ Meissam 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

[۲۲:۴۸ ۲۲.۰۱.۱۰ alireza abdollaifard,]
در خصوص بندر رجایی جناب حیدری اطلاعات جامع تری دارند

[۲۲:۴۹ ۲۲.۰۱.۱۰ Mohsen Sadeghifar,]
فرمایش آقای حیدری درست است

مهندس فاضلی, [۲۲:۵۱ ۲۲.۰۱.۱۰]
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.

[۲۲:۵۲ ۲۲.۰۱.۱۰ alireza abdollaifard,]
مجتمع 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

[Meissam Heidari, ۲۲:۵۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

اپراتور های بندر به عنوان بخش خصوصی نیز در بازاریابی خطوط اصلی و جذب کشتی های لاینری نقش بسیار مهمی خواهند داشت

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۵۳ ۲۲.۰۱.۱۵]

بیخشید من صرفا خواستم مطالبی را خدمت دوستان عرض کرده باشم جناب فاضلی مسلما می توان استفاده کرد منتهی ما برنامه محور نیستیم اگر سوال برخی دو ستان را نتوانستم پاسخ دهم عذر خواهی می نمایم

[مهندس فاضلی, ۲۲:۵۳ ۲۲.۰۱.۱۵]

بزرگوارید

[alireza abdollaifard, ۲۲:۵۳ ۲۲.۰۱.۱۵]

جناب حیدری درست میفرمایند

[محمد سیاوشی, ۲۲:۵۴ ۲۲.۰۱.۱۵]

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, ۲۲:۵۵ ۲۲.۰۱.۱۵]

بنادر مبدأ و مقصد حرکت بارها هستند و لازم است مطالعات توسعه ان بر اساس کاربران دقیق تنظیم شود بنادر نیازمند تنظیم کننده است

[Meissam Heidari, ۲۲:۵۶ ۲۲.۰۱.۱۵]

البته جناب مهندس صادقی فر و سایر دوستان صاحب نظر ذیصلاح تر هستند

[Mohsen Sadeghifar, ۲۲:۵۸ ۲۲.۰۱.۱۵]

ارادتمند دوستان عزیز هستیم و استفاده خواهیم نمود از اطلاعات عزیزان

[مهندس بهمن زاده, ۲۲:۵۸ ۲۲.۰۱.۱۵]

سلام و شب همه عزیزان به خیر

[Meissam Heidari, ۲۲:۵۹ ۲۲.۰۱.۱۵]

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

مهندس بهمن زاده، [۲۲:۵۹ ۲۲.۰۱.۱۵]

البته قطعاً همه عزیزان بر جایگاه شرکتهای فورواردری در توسعه فعالیتهای بنادر اشراف دارند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۰۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت همه عزیزان

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۰۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

فعالیت بنادر و تسهیل امور مربوط به نظرم با فعالیت سازمانهای حساسی چون گمرک نیز عجین است

[۲۳:۰۲ ۲۲.۰۱.۱۵] 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، [۲۳:۰۴ ۲۲.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۴ ۲۲.۰۱.۱۵]

البته در سالهای اخیر فعالیت سازمانهای دیگری نیز بنادر را تحت تاثیر مستقیم قرار داده اند مانند ستاد مبارزه با قاچاق کالا و روشهای بعضاً محدود کننده

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۰۵ ۲۲.۰۱.۱۵]

که موجب کندي تخليه کالا به سرزمين اصلي شده و توقف ناوگان زميني را موجب شده و ميشود

مهندس احمدی، [۲۳:۰۶ ۲۲.۰۱.۱۵]

سیستمهای مدیریت هوشمند کالاها و کانتینرها در بنادر چگونه است ؟ اصولاً زیر ساخت های فن اوری اطلاعات موجود است ؟

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۰۷ ۲۲.۰۱.۱۵]

اگر این ارتباط نیازمند توسعه عملیاتی شرکتهای حمل و خدمات دریایی در عرصه لجستیک و امور ترمینالداري باشد ، چگونه عملي خواهد شد؟

مهندس احمدی، [۲۳:۰۸ ۲۲.۰۱.۱۵]

زیر ساخت های یکپارچه حتی بین سازمانهایی مثل گمرک وجود دارد ؟

[۲۳:۰۸ ۲۲.۰۱.۱۵]alireza abdollaifard, [

جناب آقای 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, [۲۳:۰۸ ۲۲.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۰۸ ۲۲.۰۱.۱۵]

ارتباط نزدیکتر شرکتهای دریایی با لجستیک بین الملل و تجارت منطقه در توسعه تجارت دریایی بسیار موثر میباشد.

[۲۳:۱۰ ۲۲.۰۱.۱۵]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, [۲۳:۱۱ ۲۲.۰۱.۱۵]

از دیگر موارد در توسعه تجارت دریایی,توسعه بخش بازاریابی بنادر و آموزش حرفه ای انها با لجستیک حمل و نقل میباشد.

مهندس احمدی, [۲۳:۱۱ ۲۲.۰۱.۱۵]

سامانه مذکور آیا توان رهگیری هم دارد؟

مهندس بهمن زاده, [۲۳:۱۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

به قول جناب رییس جمهور محترم مبنی بر اینکه دیگر زمان اعطای یارانه از اقتصاد به سیاست در کشور به سر رسیده و لازم است سیاست در خدمت اقتصاد باشه این معنی را بنادر و راه آهن و جاده و هواپیمایی کشورمان با تمام وجود در کرده اند

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۳ ۲۲.۰۱.۱۵]

پرسش های زیادی مطرح شد ولی ظاهرا بی پاسخ ماندند این پرسش ها!؟

مهندس بهمن زاده, [۲۳:۱۳ ۲۲.۰۱.۱۵]

پس توسعه تعاملات تجاری و اقتصادی با صاحبان کالا های منطقه و جهان نیز در مسیر توسعه بنادر و سایر زیر ساختها است

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۳ ۲۲.۰۱.۱۵]

دوستان عزیز سازمان بنادر و دریانوردی اگر پاسخ بدهند ممنون خواهیم شد

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

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۲۲.۰۱.۱۵]

میزبان امشب دوستان عزیز سازمان بنادر و دریانوری هستند و ما مهمان

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۱۵ ۲۲.۰۱.۱۵]

بندر محل تلاقی شیوه های مختلف حمل و نقل است و لزوم آشنایی کاهشناسان و مدیران محترم در بنادر به لجستیک حمل و نقل ضروری است.

[۲۲:۱۵ ۲۲.۰۱.۱۵] Meissam Heidari, [

در حال حاضر بخش رهگیری برای نمایندگان خطوط کشتیرانی مهیا و ان شاله در چند روز آینده برای صاحبان کالا فراهم خواهد

مهندس احمدی, [۲۲:۱۵ ۲۲.۰۱.۱۵]

عالی

مهندس بهمن زاده, [۲۲:۱۷ ۲۲.۰۱.۱۵]

حدود دو سال قبل دولت در سدد طراحی نرم افزار هماهنگ و پیاده سازی ان در بنادر بود آگه دوستان نتیجه رو اعلام کنند سازنده میشود

مهندس بهمن زاده, [۲۲:۱۸ ۲۲.۰۱.۱۵]

جناب حیدری تعمیر نرم افزار به رهیابی کالا های خروجی از بنادر تا مقاصد نهایی و یا مرزهای خروجی زمینی مفید خواهد بود

مهندس احمدی, [۲۲:۱۹ ۲۲.۰۱.۱۵]

نظام قیمت گذاری در امور لجستیک چگونه تعیین - مدیریت و نظارت می شود؟

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۲۱ ۲۲.۰۱.۱۵]

آشنایی 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.

[۲۲:۲۱ ۲۲.۰۱.۱۵] Meissam Heidari, [

سامانه CCS با توجه به معماری سرویس گرا به عنوان نرم افزار خوشه بندری 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, [۲۲:۲۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

[Forwarded from] مهندس احمدی

نظام قیمت گذاری در امور لجستیک چگونه تعیین - مدیریت و نظارت می شود؟

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۲۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

زنجیره تامین

[۲۲:۲۶ ۲۲.۰۱.۱۵] Meissam Heidari,

در حوزه تفکیک حمل کانتینری بصورت ریلی و جمل با کامیون

مهندس بهمن زاده، [۲۲:۲۷ ۲۲.۰۱.۱۵]

نقش آموزش کلیه فعالین بنادر در زمینه زنجیره تامین و جایگاه آن در توسعه فعالیت‌های بندری و افزایش بهره‌وری اپراتورها و کلیه بهره‌برداران بنادر نیز ناگفته در راس امور است

[۲۲:۲۸ ۲۲.۰۱.۱۵] 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

مهندس احمدی، [۲۲:۲۸ ۲۲.۰۱.۱۵]

نظام مجوز فعالیت و صدور پروانه فعالیت اپراتورها ایا مثل جاده و ریل دستورالعمل دارد؟ شرایط فنی - مالی و تخصصی چگونه است ؟

مهندس بهمن زاده، [۲۲:۳۱ ۲۲.۰۱.۱۵]

هماهنگی فعالیت‌های سازمان‌های مستقر در بنادر هم از اهمیت خاصی برخوردار است که مدیریت این امر بر عهده مدیریت سازمان بنادر است

مهندس بهمن زاده، [۲۲:۳۱ ۲۲.۰۱.۱۵]

دو ستان باید مسایل شفاف و بی‌پرده تحلیل بشوند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۳۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

با بررسی شاخص‌های مدیریتی و عملیاتی بندر و نظام عرضه و تقاضا با رویکرد به افزایش بهره‌وری بنادر.

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۳۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۳۲ ۲۲.۰۱.۱۵]

البته بسیار از هزینه‌ها نیز تابع نرخ‌های تعرفه‌ای می‌باشد.

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۲۲.۰۱.۱۵]
با سپاس فراوان

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۲۲.۰۱.۱۵]
از همه اعضا محترم

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۲۲.۰۱.۱۵]
سوالات زیادی مطرح شد توسط عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۲۲.۰۱.۱۵]
که بی پاسخ ماند

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۳:۳۵ ۲۲.۰۱.۱۵]
آموزش یکی از آنها بود

محمد سیاوشی, [۲۳:۳۶ ۲۲.۰۱.۱۵]
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, [۲۳:۳۸ ۲۲.۰۱.۱۵]
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 .

زهرا اخلاقی, [۲۳:۳۹ ۲۲.۰۱.۱۵]
ضمن تشکر از حضور دوستان، البته جناب سیاوشی بعلت ویک اند شاید سروران گرامی امکان حضور نداشته اند

محمد سیاوشی, [۲۳:۳۹ ۲۲.۰۱.۱۵]
انشالله در فرصت های آتی شاهد حضور عزیزان خواهیم بود.

alireza abdollaifard, [۲۳:۴۱ ۲۲.۰۱.۱۵]
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

Meissam Heidari, [۲۳:۴۲ ۲۲.۰۱.۱۵]
عملیات بندری بصورت شبانه روزی در حال انجام است و تنها تعطیلات روز محرم و اول فروردین است

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۴۳ ۲۲.۰۱.۱۵]
ارزوي موفقیت برای همه دوستانمون داریم

محمد سیاوشی، [۲۳:۴۳ ۲۲.۰۱.۱۵]
دوستان عزیز انشالله فردا شب در خصوص حوزه دریا و دریانوردی بحث و گفتگو خواهیم کرد

مهندس احمدی، [۲۳:۴۴ ۲۲.۰۱.۱۵]
خسته نباشید و بهره مند شدم از اطلاعات و دانشی که صادفانه در اختیار بنده گذاشتید شب خوش بر همه سروران

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۴۴ ۲۲.۰۱.۱۵]
خوب بود دوستانی از شرکتهای اپراتوری و خطوط کشتیرانی
و شرکتهای کشتیرانی نیز در گروه حضور میداشتند

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۳ ۲۲.۰۱.۱۵]
ممنون و سپاس از همه عزیزان
شب بخیر

بخش دوم :

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
پیرو اطلاع رسانی قبلی امشب در خصوص حوزه دریانوردی و کشتیرانی گفتگو و تبادل نظر خواهیم کرد

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۴ ۰۲.۰۲.۱۵]
مباحث در چند فصل انشالله طرح و به بحث گذاشته خواهند شد.

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۶ ۰۲.۰۲.۱۵]
اول : اطلاعات عمومی
دوم: ناوگان
سوم : نیروی انسانی
چهارم : تعرفه های بندری

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۶ ۰۲۰۲۰۱۵]
در خدمت دریادلان ارجمند هستیم

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۷ ۰۲۰۲۰۱۵]
چقدر مرز آبی داریم؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۷ ۰۲۰۲۰۱۵]
جایگاه ایران در رنکینگ جهانی؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۷ ۰۲۰۲۰۱۵]
سهم دریا از حمل کالا و محصولات؟

دکتر غنچی، [۲۱:۳۸ ۰۲۰۲۰۱۵]
با احتساب جزایر حدود ۵۰۰۰ کیلومتر

دکتر غنچی، [۲۱:۳۸ ۰۲۰۲۰۱۵]
در شمال ایران حدود ۹۰۰ کیلومتر

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۹ ۰۲۰۲۰۱۵]
جایگاه ایران در رنکینگ جهانی؟

آقای فتحی، [۲۱:۴۰ ۰۲۰۲۰۱۵]

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، [۲۱:۴۰ ۰۲۰۲۰۱۵]
با سلام

بطور معمول ۹۰ درصد تجارت جهان از طریق دریا صورت میگیرد

دکتر غنچی، [۲۱:۴۱ ۰۲۰۲۰۱۵]

بنده در خزر عرض کنم رتبه اول و ۴۰ درصد حمل توسط ناوگان ایران اعم از خصوصی و ملی

زهرا اخلاقی، [۲۱:۴۱ ۰۲۰۲۰۱۵]
۹۰٪؟؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
بحث ناوگان:

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۳ ۰۲.۰۲.۱۵]
تعداد ناوگان
سن ناوگان
مشکلات ناوگان

دکتر غنجدی, [۲۱:۴۳ ۰۲.۰۲.۱۵]
سهم دریا در حمل نقل حدود ۹۰ درصد

دکتر غنجدی, [۲۱:۴۵ ۰۲.۰۲.۱۵]
در رنکینگ جهانی متغیر است ولی حدود بیستم دلیل تغییر عوامل تحریم بوده است

مهندس معین انصاری, [۲۱:۴۵ ۰۲.۰۲.۱۵]
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 غنجدی, [۲۱:۴۷ ۰۲.۰۲.۱۵]
در اتحادیه مالکان بیش از ۸۰ مالک ثبت شده که در رشته های مختلف هستند

محمد سیاوشی, [۲۱:۴۷ ۰۲.۰۲.۱۵]
دوستان دریایی به جناب غنجدی عزیز کمک کنند

آقای فتحی, [۲۱:۴۷ ۰۲.۰۲.۱۵]
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

مهندس معین انصاری, [۲۱:۴۸ ۰۲.۰۲.۱۵]
قربان حدود بیستم بنظر میرسد صحیح نباشد . ولی فکر کنم شرکت ملی نفتکش که انشالله دوستان مطلع اطلاع رسانی خواهند کرد جز Top ۱۰ باشیم.

[۲۱:۴۸ ۰۲.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard,
سلام و عرض ادب خدمت دوستان عزیز

[۲۱:۴۸ ۰۲.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard, [

برای گسترش صنعت دریانوردی کشور روزآمدی و ظهور ظرفیت های بالقوه ، باید بنادر کشور مورد توجه قرار گیرد

آقای فتحی، [۲۱:۵۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

در اصل بنادر با توجه به میزان واردات و صادرات کشور همچون درگاه و دروازه ورود و خروج کالا هستند و قطعاً درگاهی به تجارت و تبادلات جهانی

دکتر غنچی، [۲۱:۵۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

بنده رتبه میانگین شامل تمام ناوگان را عرض کردم

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی اجازه میدهید بطور کلی راجع به مشکلات بحثی را بنده باز کنم سپس وارد مراحل بعدی شویم

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

خواهش میکنم ، بفرمایید جناب انصاری عزیز

مهندس سجادپور، [۲۱:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

سلام خدمت همه دوستان

براساس رده بندی لویدز ظرفیت ناوگان ملی نفت کش رتبه ۴ جهان می باشد

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۳ ۰۲.۰۲.۱۵]

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 همدلی در بخشها حاصل نشود هر طرف با استدلال خودش به رد طرف مقابل می 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، [۲۱:۵۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

نزدیک شدن دیدگاه بخش خصوصی و دولتی و درک متقابل از شرایط یکدیگر

دکتر غنچی، [۲۱:۵۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب انصاری

با سلام

چگونه این درک ایجاد می شود

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

سوال بسیار خوبی است . تشکلهای در این زمانه مسئولیت بسیار سنگینی دارند و باید نقش خودشان را بخوبی ایفا نمایند

دکتر غنچی، [۲۱:۵۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

تا بخش حاکمیتی تغییر در دیدگاه را از خودش شروع نکند به هدف درک مشترک رسیدن سخت است

مهندس مختاری، [۲۱:۵۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

مشکلات بخش دولتی فراوان است و مناسبانه بخش خصوصی بدون در نظر گرفتن این مشکلات مسائل را بررسی میکند

آقای فتحی، [۲۱:۵۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

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، [۲۱:۵۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

بخش دولتی چون جایگاه حاکمیتی را دارا میباشد باید خود را مسئول این نزدیکی تفکر بداند

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

دوستان عمده مشکلات بخش دریانوردی و کشتیرانی در حال حاضر چیست؟

مهندس سجادیپور، [۲۱:۵۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

در بخش شناور های سنتی

مهندس معین انصاری، [۲۱:۵۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

این تغییر در دیدگاه حاکمیتی را ما باید به حرکت در بیاوریم حتی اگر حرکت آن در ابتدا کند باشد

آقای فتحی، [۲۱:۵۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

با اجازه درسی را که خود اساتید این حوزه گرفتم جمع بندی کرده و ارایه کنم

آقای فتحی، [۲۱:۵۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

چالش ها ، راهکار ها و فرصت ها در حوزه دریانوردی و کشتیرانی :

الف_ چالش ها

۱- 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 ؟

- 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، [۲۱:۵۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

۱- آمایش سرزمینی آن چگونه است و چگونه باید باشد ؟

۲- فقدان نقش رهبری در این حوزه : سازمان بر اساس فلسفه حوزه مورد نظر در وظایف ، مأموریت و ساختار خودش بررسی و تجدید نظر کند

۳- استراتژی حوزه چیست ؟ استراتژی اداره و رهبری بنادر کشور باید تعریف شود

۴- فقدان پیکربندی مناسب با استراتژی های مربوطه

۵- 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

۶- عدم وجود زیر ساخت های مناسب ارتباطی و مخابراتی

۷- متوازن سازی چهار رکن اساسی در رشد و توسعه شامل سخت افزار ، نرم افزار ، دانش افزار و فهم افزار

مهندس مختاری، [۲۱:۵۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب آقای انصاری با شما موافق هستم و لازم است از طریق تشکل ها این مهم انجام شود

[۲۱:۵۹ ۰۲.۰۲.۱۵]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، [۲۲:۰۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

متأسفانه تشکل ها هم تحت تاثیر فشارهای دولتی قرار میگیرند و نمی توانند آزادانه نظر دهند

مهندس مختاری، [۲۲:۰۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

نیاز به تشکل شجاع داریم و این شجاعت را اعضا هر تشکل بوجود می آورند

مهندس مختاری، [۲۲:۰۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

تشکر جناب فتحی از توضیحات کامل و صحیح

آقای فتحی، [۲۲:۰۳ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب مختاری درست میفرمایید شجاعت نیاز است و انهم زمانی حاصل میشود که آگاهی و تسلط بر سوژه باشد

دکتر غنچی, [۲۲:۰۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۰۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

علم و آگاهی باید بهر شکل ممکن در اصناف ایجاد و ترویج شوند

مهندس بنچاری, [۲۲:۰۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

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 فتحی, [۲۲:۰۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

کاملا درست میفرمایید جناب مختاری

آقای فتحی, [۲۲:۰۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۰۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

اگر نشسته ایم که بینیم بخش حاکمیتی چکار میکند که سخت در اشتباهیم چون اونها خودشان گرفتار دستگاههای
نظارتی هستند. تگ تگ هم بریم فقط میتوانیم مشکل مقطعی خودمان را حل کنیم تنها راه برای به سامان رسیدن امور
تلاش تشکلهای خواهد بود

مهندس سجادیپور, [۲۲:۰۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

مشکلات بخش شناور های کوچک شامل چوبی و فلزی که حوزه فعالیت ایمن آنها آبهای خلیج فارس است اشرافیت تا ۴
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 بهمراه گره خوردن معیشت و اقتصاد این شهرها با دریا و بندر می باشد

مهندس مختاری, [۲۲:۰۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

آموزش میتواند مشکلات علمی را برطرف کند اما حضور و تعامل میتواند آگاهی را افزایش دهد

[۲۲:۰۷ ۰۲.۰۲.۱۵]alireza abdollaifard, [

جناب مهندس بنچاری درست میفرمایید ولی در این حوزه برای ادامه راه نیاز به حمایت های سازمانی از الزامات میباشد

علی غلامی، [۲۲:۰۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

در شرایطی که عملاً نیمی از ناوگان ایران امکان فعالیت ندارند ریسک سرمایه گذاری در این حوزه بسیار بالاست

آقای فتحی، [۲۲:۰۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

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

[۲۲:۰۹ ۰۲.۰۲.۱۵] 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، [۲۲:۰۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

ممنون اقای فتحی برای ارائه مطالبات

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۰۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۱۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۱۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

دوستان مباحث کمی تداخل پیدا کردند

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

اگر اجازه بفرمایید وارد حوزه منابع انسانی شویم

آقای فتحی، [۲۲:۱۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۱۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

در خصوص تربیت نیروی متخصص و ماهر در این حوزه چه وضعیتی داریم؟

[alireza abdollaifard, ۲۰۲۰.۰۲.۱۲:۲۲]

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 غنچی, [۲۰۲۰.۰۲.۱۲:۲۲]

اتفاقا موسسه خوب داریم مثل موسسه کشتیرانی ج.ا.ا ولی انحصار نگذاشت ورود قوی باشد که بنده مصداق زیاد دارم

علی غلامی, [۲۰۲۰.۰۲.۱۲:۲۲]

علی رغم وجود ۲۳۹ فروند کشتی 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, [۲۰۲۰.۰۲.۱۳:۲۲]

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, [۲۰۲۰.۰۲.۱۳:۲۲]

دوستان اگر مشکلات بخش خود با سازمانها حاکمیتی را در هر بخش بطور مصداقی بیان بفرمایند شاید بهتر بتوان بحث را پیش برد

[alireza abdollaifard, ۲۰۲۰.۰۲.۱۳:۲۲]

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, [۲۰۲۰.۰۲.۱۴:۲۲]

مراکز علمی برای این حوزه نیروی انسانی تربیت کرده اند؟

مهندس بنچاری, [۲۰۲۰.۰۲.۱۴:۲۲]

متأسفانه شواهد حاکی از ان است که موسسه معظم کشتیرانی ج ا نگاهی دولتی به آموزش دارد و در قواره بحش خصوصی وارد این عرصه نشده

محمد سیاوشی, [۲۰۲۰.۰۲.۱۴:۲۲]

یا به خارج وابسته ایم ؟

دکتر غنچی, [۲۲:۱۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

چرا نباید دانشگاهها در رشته دریانوردی تولید داشته باشند
هزینه آموزش دریانورد بالاست

مهندس مختاری, [۲۲:۱۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

بحث آموزش بازرگانی کشتیرانی بمراتب از قسمتهای دیگر مشکل سازتر است

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

یعنی دانشگاه ها نیروی دریانورد تربیت نکرده اند؟

آقای فتحی, [۲۲:۱۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۱۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

من در جلسه قبلی دیدم که دوستان گفتند هنوز در برخی بخش ها از نیروی خارجی استفاده می شود.

دکتر غنچی, [۲۲:۱۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

بصورت مدون و برنامه دار با توجه به نیاز ناوگان داخلی و حتی صدور به بازار بین المللی
خیر ، الان دانشگاه چابهار در چه اندازه ای است و یا دانشگاه زاهدان و یا امیرکبیر چطور

مهندس مختاری, [۲۲:۱۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب فتحی اول لازم است این مهم به بخش خصوصی واگذار شود

[۲۲:۱۸ ۰۲.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard,

متأسفانه کم توجهی به سواحل گسترده در شمال و جنوب و نیز فضای نامطلوب سرمایه گذاری بخش خصوصی
توانسته جوانان را قانع کند تا به این حرفه گرایش یابند.

مهندس سجادیپور, [۲۲:۱۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

هم اکنون در رشته مهندسی دریانوردی دانشگاه چابهار، آزاد خارگ و نوشهر در رشته های مهندسی دریانوردی عرشه
دانشجو

مهندس بنچاری, [۲۲:۱۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۱۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

دوستان دولتی و خصوصی همه مربوط به این مملکت هستند اگر جایگاهمان در دنیا خوب است که احسنت به همه ولی 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 دولتی ها خسته شدند هم خصوصیا از این اوضاع

آقای فتحی، [۲۲:۱۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۲۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

موافقم آقای انصاری
راه کار عملی ارائه شود
مفید خواهد بود

دکتر غنچی، [۲۲:۲۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب انصاری
باید نیاز کشور برآورد شود و طبق فرمایش جنابعالی برنامه ریزی آموزشی برای رفع نیاز کرد.

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

احسنت
نیازسنجی

آقای فتحی، [۲۲:۲۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

ب - راهکارها :

۱- 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

۲- ایجاد بنادر هاب در جنوب و شمال کشور و ارایه نقش پیشرو و رهبری به این بنادر از جنبه های عملیاتی و دانش فنی

۳- 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

۴- 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

۵- 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

۶- توسعه زیر ساخت های مخابراتی

۷- توجه و فعالیت روی کلیه چهار رکن سخت افزار ، نرم افزار ، دانش افزار و مغز افزار و توسعه متوازن هر چهار رکن

۸- ایجاد زبان مشترک مابین بازیگران و حلقه های اصلی زنجیره تامین ملی و همچنین زبان مشترک بین المللی

۹- بازنگری در ساختار

مهندس مختاری، [۲۲:۲۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۲۳ ۰۲.۰۲.۱۵]

سازمان ، شرح وظایف و کارکردها

[۲۲:۲۳ ۰۲.۰۲.۱۵]alireza abdollaifard, [

یکی از این راهکارها استفاده از مدل هایی هست که کشورهای موفق در این حوزه داشته اند

[۲۲:۲۳ ۰۲.۰۲.۱۵]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، [۲۲:۲۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

در خصوص آموزش چکار باید کرد؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

البته به نحوه و کیفیت آموزش های فعلی هم ایراد بسیار وارد است

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

بخش خصوص یا اتحادیه ها اقداماتی انجام داده اند؟

آقای فتحی، [۲۲:۲۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

بنده اعتقاد دارم مهمترین موضوع در رابطه با آموزش ابتدا فراهم سازی مشارکت است

مهندس مختاری، [۲۲:۲۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

باز هم باید از شکل ها شروع کرد و هر شکل 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، [۲۲:۲۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

آموزش باید علمی و کاربردی باشد نه صرفاً تئوریک

آقای فتحی، [۲۲:۲۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

بقول جناب انصاری لازم است ابتدا متوجه باشیم که همه سوار یک کشتی هستند

مهندس مختاری، [۲۲:۲۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

موضوع مورد آموزش و سطح آن باید بشکلی باشد که صنف نیاز آن را حس کند و انگاه مشارکت صورت میپذیرد

آقای فتحی، [۲۲:۲۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

شما تصور بفرمایید بهترین آموزش روز به نیروها داده شود ولی زمینه بکارگیری این نیروهای آموزش دیده نباشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

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

[۲۲:۲۹ ۰۲.۰۲.۱۵] 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.

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

اتلاف منابع و سرمایه

مهندس معین انصاری، [۲۲:۳۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی انجمن کشتیرانی بخش آموزش بسیار فعالی دارد. بخش آموزش کشتیرانی جمهوری اسلامی بسیار قوی عمل میکند. بعد نیست یک تور از کتابخانه و روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی داشته باشید. من بعنوان یک فرد از بخش خصوصی واقعا افتخار میکنم به داشتن ناوگانی مثل کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

یعنی از شرکت های آموزشی خارجی دعوت کنیم؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب انصاری یعنی کافیه همین تعداد آموزشگاه موجود؟

[۲۲:۳۱ ۰۲.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard, [

در این حوزه باید به شکل کلان فکر کرد و آموزش‌ها 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، [۲۲:۳۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

و این قوی عمل کردن با کجا مقایسه می شود و در سطح کلاس جهانی می باشد این آموزش‌ها؟

مهندس معین انصاری، [۲۲:۳۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

آقای عبداللهی فرد ببخشید مزاح نمیکنم خارجها باید بیایند اینجا از ما چه در بخش بندرو چه در بخش دریا کار یاد بگیرند.

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۳۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

آموزش یک موضوع بین دستگاہی است. از این طریق گام اول در ایجاد موازنه بین عرضه آموزش‌ها و ظرفیت جذب آن در داخل برداشته میشه. بعد از آن تازه بحث سطح آموزش‌ها، نحوه برگزاری و بنچمارکینگهاست که تعیین کننده نتیجه نهایی است.

[۲۲:۳۵ ۰۲.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard,

جناب آقای معین انصاری عزیز عرض ادب

آقای فتحی، [۲۲:۳۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

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

[۲۲:۳۶ ۰۲.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard,

در این خصوص که ما ایرانی‌ها در هر زمینه‌ای واقعاً حرفی برای گفتن داریم شکی نیست

[۲۲:۳۶ ۰۲.۰۲.۱۵] Saeid Jafari,

با سلام خدمت همه دوستان. صرفاً جهت استحضار دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار قبل از انقلاب توسط انگلیسی‌ها تاسیس و تا الان به آموزش دریانورد و نیروهای متخصص مشغوله اوایل اساتید اون اکثراً خارجی و آخرین استاد خارجی کاپتان آبراهام در سال ۱۳۷۸ از ایران رفت و از اون به بعد توسط اساتید خوب وطنی آموزشها ادامه داره. دانشگاه چابهار زیر نظر Imo و تحت کلاس stcw آموزش‌ها رو انجام میده و خیلی از متخصصین حمل و نقل دریایی و حتی بسیاری از مدیران بنادر تحصیل کرده این دانشگاه هستند

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

حال ما توانمندیم یا کم توان در آموزش؟

مهندس سجادپور، [۲۲:۳۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

در زمینه نیروی انسانی دریانورد و بر اساس استاندارد آموزش و گواهینامه های دریانوردی و رتبه بندی سازمان جهانی دریانوردی ایران در لیست خاکستری قرارداد

مهندس معین انصاری، [۲۲:۳۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی موسسات دیگر آموزشی هم هستند که مشغول هستند ولی مردم برایشان صفت نیستند .

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

لیست خاکستری یعنی چی؟

مهندس مختاری، [۲۲:۳۸ ۰۲.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۳۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

سفید عالی خاکستری متوسط و سیاه وضعیت بد و خارج از استاندارد

دکتر غنچی، [۲۲:۴۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب مختاری منظورتان در عدم استفاده چیست

مهندس معین انصاری، [۲۲:۴۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

باعتماد من بسیار توانمند هستیم و نیروی انسانی در دریا و بندر و پسرکانه 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 خارجیش هست در دریا هم همین تصور را داشته باشید

مهندس مختاری، [۲۲:۴۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

عمومیت کاربردی ، نگاه سازمانی و پذیرش مرجعیت آنان

دکتر غنچی، [۲۲:۴۳ ۰۲.۰۲.۱۵]

نیروهای ایرانی در بهترین سطح کیفی بوده و هستند

مهندس مختاری، [۲۲:۴۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

اگر از قسمت دریا به خشکی بیایم شرایط خیلی بدی داریم. مهارت دریانوردان کاملا مشهود است اما در بخش بازرگانی حمل و نقل که عمده شرکت های خصوصی نمایندگی به ان نیاز دارند شرایط مطلوبی نداریم

آقای فتحی، [۲۲:۴۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

بنده در جریان هستم که از کشور کره و سنگاپور برای دموي 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, [۲۲:۴۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

دوستان در هنر و توانمندی ایرانیان که شکی نیست ولی از این سرمایه های انسانی به خوبی آموزش و بکارگیری می شوند؟

آقای فتحی, [۲۲:۴۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

مشکل به همین بخش یعنی بهره گیری مربوط است جناب سیاوشی

[۲۲:۴۶ ۰۲.۰۲.۱۵]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.

[۲۲:۴۷ ۰۲.۰۲.۱۵]alireza abdollaifard, [

تامین نیرو برای این دسته از شرکت‌های تازه‌وارد، دغدغه مهم و نیازمند برنامه‌ریزی است

مهندس معین انصاری, [۲۲:۴۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

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 يك نظري به بخش خصوصی خواهند کرد

مهندس معین انصاری, [۲۲:۴۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

تشکلهای هم آماده برای این وصلت

زهرا اخلاقی, [۲۲:۴۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

لطفا مطالعه فرمایید:

مروري بر حمل دريايي طبق گزارش سال ۲۰۱۴ آنکتاد(کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل)

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development

آقای فتحی, [۲۲:۵۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

کاملا موافقم جناب انصاری. بخشی از مشکلات به وجود دلارهای نفتی مربوط میشه

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

دوستان یعنی همه مشکلات به حاکمیت بر میگردد؟

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۱ ۰۲.۰۲.۱۵]
بخش خصوصی هیچ قصوری نداره؟

مهندس بنچاری، [۲۲:۵۱ ۰۲.۰۲.۱۵]
اگر به حاکمیت بر میگردد پس نظریه همه در یک قایق چه میشود؟

مهندس معین انصاری، [۲۲:۵۱ ۰۲.۰۲.۱۵]
نه قربان بخش خصوصی هم در این فضا دوست دارد چراغ خاموش کار کند اونهم درست نیست

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
پس از خود شروع کنیم

دکتر غنچی، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
اصلا مقصر یابی هدف نیست اصلاح روش هدف است

آقای فتحی، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
بنده فکر میکنم بخش عمده ای از مشکلات به نحوه نقش آفرینی بازیگران برمیگردد چه خصوصی و چه دولتی

مهندس بنچاری، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
یا بهبود

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
بله بحث قصور نیست

مهندس مختاری، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
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، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
ولی آیا به بخش خصوصی هم ایرادی وارد است یا خیر؟

آقای فتحی، [۲۲:۵۲ ۰۲.۰۲.۱۵]
تغییر دیدگاه و ایجاد باور شاید مهمترین چالش باشد

[Hamid Reza Abaie, ۲۰۲۰:۵۳]

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

[محمد سیاوشی, ۲۰۲۰:۵۴]

سلام جناب دکتر آبایی عزیز

[مهندس مختاری, ۲۰۲۰:۵۴]

ارادتمند جناب دکتر آبایی

[مهندس معین انصاری, ۲۰۲۰:۵۵]

دکتر آبایی عزیز ارادتمند

[آقای فتحی, ۲۰۲۰:۵۶]

سلام و شب بخیر جناب دکتر آبایی

[مهندس معین انصاری, ۲۰۲۰:۵۷]

دکتر آبایی عزیز امکان دارد در خصوص امور بندری توضیح بفرمایید یا سرنخ را برای بحث بما بدهید

[خانم دکتر شفیعی, ۲۰۲۰:۵۷]

در بسیاری از کشورهای توسعه یافته مشارکت بخش عمومی و خصوصی در قالب راهبرد بخشی در نظر گرفته میشه و نقشه راه نقش افرینی هر دو بخش در طول زمان ترسیم میشه. متاسفانه در کشور ما اتکای زیادی به دست نامرئی میشه و همین عامل توفه

[آقای فتحی, ۲۰۲۰:۵۹]

خانم دکتر شفیعی موافقم

[آقای یحیایی, ۲۰۲۰:۰۰]

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

[کاپیتان کشاورز, ۲۰۲۰:۰۰]

سلام خدمت آقای انصاری و بقیه دوستان
خوشحالم که در خدمتان هستم.
با تشکر، کشاورز

آقای فتحی, [۲۳:۰۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

بهمین خاطر فکر میکنم حتی نباید از بدیهیات هم غافل شد. انجام مطالعات بنیادی در این خصوص لازم و ضروریه

دکتر غنجی, [۲۳:۰۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

سلام جناب کاپیتان کشاورز

[Hamid Reza Abaie, ۲۳:۰۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

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, [۲۳:۰۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

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, [۲۳:۰۳ ۰۲.۰۲.۱۵]

یعنی ایرانی هامایل به کار در امور دریایی نیستند؟

[Hamid Reza Abaie, ۲۳:۰۳ ۰۲.۰۲.۱۵]

عرض سلام خدمت همه عزیزان حاضر در گروه

دکتر غنجی, [۲۳:۰۳ ۰۲.۰۲.۱۵]

مشکلات دوری از خانواده و زمان خدمت از مشکلات دریاییان است

دکتر غنجی, [۲۳:۰۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

البته با سخت و زیان آور شناخته شدن شغل دریانوردی مشکل مدت زمان کار تا حدودی بهتر شده

[alireza abdollaifard, ۲۳:۰۶ ۰۲.۰۲.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

دریابوردی می‌تواند حرفه مشقت‌باری نباشد چنانکه جنبه‌های جذاب و منطبق با استانداردهای امروزی را برای آن در نظر بگیریم.

دکتر غنچی, [۲۳:۰۶۰۲.۰۲.۱۵]

دقیقا

[۲۳:۰۷۰۲.۰۲.۱۵] Hamid Reza Abaie, [

تدوین رویه‌ها و فرآیندها و حتی بازنگری در دستورالعمل‌های اجرایی بر اساس تسهیلات قانونی و مقرراتی در کلیه امور بنادر کشور بحث آموزش نیروی انسانی را بدلیل اهمیت اجرا دو چندان می‌کند که لازمه آن داشتن سیستمی آموزشی بروز و کارآمد و دارتی توان تخصصی بالاست.

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۷۰۲.۰۲.۱۵]

مباحث امشب بسیار عالی بودند و انشالله در فرصت‌های بعد حتما وارد جزئیات خواهیم شد

مهندس معین انصاری, [۲۳:۰۷۰۲.۰۲.۱۵]

ممنون آقای دکتر ابایی مطمئنا" با سرمایه‌های 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.

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۸۰۲.۰۲.۱۵]

انشالله چهارشنبه شب هم فضا را در اختیار عزیزان قرار خواهیم داد

آقای فتحی, [۲۳:۰۸۰۲.۰۲.۱۵]

با تشکر از سروران گرامی و سپاس فراوان از جناب سیاوشی به همه شب بخیر عرض میکنم

[۲۳:۰۸۰۲.۰۲.۱۵] Hamid Reza Abaie, [

انشاءالله موفق و پیروز باشید با سپاس شب بخیر

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۸۰۲.۰۲.۱۵]

و در خصوص تعرفه‌های بندری گفتگو خواهیم کرد

دکتر غنچی, [۲۳:۰۸۰۲.۰۲.۱۵]

شب خوش

آقای یحیایی, [۲۳:۰۹۰۲.۰۲.۱۵]

شب خوش و تشکر از پذیرش اینجانب

مهندس معین انصاری, [۲۳:۰۹ ۰۲.۰۲.۱۵]

ضمناً" سرکارخانم دکتر شفیعی از مطالب کوتاه ولی پر محتوی شما کمال استفاده را کردیم

[۲۳:۱۰ ۰۲.۰۲.۱۵]alireza abdollaifard, [

سپاس از کلیه عزیزان گرامی و خسته نباشید خدمت جناب سیاوشی عزیز

[۲۳:۱۰ ۰۲.۰۲.۱۵]Hamid Reza Abaie, [

لطفا وارد حریم

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۰ ۰۲.۰۲.۱۵]

از همه عزیزان حاضر در مباحث و ناظران مباحث بی نهایت ممنون و سپاسگزاریم

مهندس مختاری, [۲۳:۱۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

شب همه دوستان خوش و تشکر از تگ تگ عزیزان که اطلاعات خوبی را به اشتراک گذاشتن و استفاده کردیم

مهندس معین انصاری, [۲۳:۱۱ ۰۲.۰۲.۱۵]

اقای غنچی از حضورتان در بحثهای امشب کمال استفاده را کردیم برقرار باشید

دکتر غنچی, [۲۳:۱۲ ۰۲.۰۲.۱۵]

جناب انصاری شب شماهم بخیر خوشی

مهندس معین انصاری, [۲۳:۱۳ ۰۲.۰۲.۱۵]

شب بخیر به تمامی عزیزان که همواره به تگ تگ ان افتخار میکنم ما این بخش کشورمان را با کمک هم و تمامی سروران

حاکمیتی بنحو احسن خواهیم ساخت

دکتر غنچی, [۲۳:۱۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

میشه این این ارزو به واقعیت به پیونده همونی که دکتر ابایی فرمودند

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۴ ۰۲.۰۲.۱۵]

انشالله جناب انصاری عزیز

کاپیتان کشاورز, [۲۳:۱۵ ۰۲.۰۲.۱۵]

سلام و شب به خیر بنده هم که همزمان شد! شب همه عزیزان به خیر.

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۷ ۰۲.۰۲.۱۵]

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.

بخش سوم :

تعارف 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 انشاءالله در خدمت عزیزان خواهیم بود

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۳ ۰۴.۰۲.۱۵]
امشب بحث تعارف 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

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

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

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....

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 خدمتان 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 ۰۲.۱۵.۰۴]

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.

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 منعی 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 مصرف شده است و بدینگونه مشتریان بنادر در هزینه ها سهیم شده اند ، آیا در عواید بعدی آن نیز بر سهیم هستند ؟

مسئله نوع دیدگاه صرفا 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 متنتان 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 ۰۲.۱۵.۰۴]

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 ۱/۵ تا ۳ 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 ۹۶۰GT میباشد میتوان ملاحظه کرد که هزینه های مترتب به این شناور در بندرعباس ۱۰/۸۶۱ دلار و در بندر جبل علی ۵/۶۲۶ دلار است که حاکی از تعرفه های تقریبا دو برابری در کشورمان نسبت به امارات میباشد به صورت نمونه هزینه جابجایی درب انبار کشتی Hatch cover در بندرعباس ۱۵۴ دلار به ازای هر درب میباشد که این هزینه در بندر جبل علی ۵۸ 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 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 تجاری 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. متأسفانه هزینه های بالای بندری یکی از گلوگاه های مالکین شناور در کشورمان می باشد که سازمان باید توجه ویژه ای 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. 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 تجاری 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 ۱ دلار و ۵۰ سنت با رقبای 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 ۰۴.۰۲.۱۵]

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]

و مهمترین منبع درآمدش تعرفه هاست

کاپیتان مرادی، [۲۱:۵۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

وبه راهکارهای خوبی هم دست پیدا کرده

دکتر غنچی، [۲۱:۵۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی و سایر دوستان سلام

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۲ 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]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم: محمد سیاوشی

کمبود شدید نقدینگی

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 ۱۵.۰۴.۰۲]
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]
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 غنچی, [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]

پندر 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 ؟

دکتر غنچی, [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 ۱۵.۰۴.۰۲]

سلام به همه سروران گرامی

دکتر غنچی، [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

توسعه اقتصادی جدای از توسعه صادرات نیست

کاپیتان مرادی، [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

وبا منطقی کردن تعرفه بهره وری را بالا ببرد

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

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، [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

مشکل درآمدها سازمان بنادر به سادگی قابل حل میباشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

چگونه جناب دکتر بامیری؟

دکتر غنچی، [۲۲:۰۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

ترکمنستان برای جذب بار بیشتر از ایران بدلیل ارزانی کالا تعرفه های بندری را ۵۰ درصد کاهش داد. چرا؟

دکتر بامیری، [۲۲:۰۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

فرضا سازمان بنادر از ورود ۱۰ کشتی ۱۰۰ 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]
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 میلیون تی ای یو است اما در بهترین شرایط به نصف آن هم نرسیده ایم این یعنی درآمد از دست رفته سازمان

دکتر بامیری, [۲۲:۰۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
اگر سازمان تعرفه را از ۱۰ هزار دلار برای هر کشتی به ۵ هزار دلار کاهش دهد میتواند به جای ۱۰ کشتی ۲۰ کشتی را با این کاهش بسوی بنادر جذب کند و همان ۱۰۰ 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 تکادور, [۲۲:۰۸ ۰۴.۰۲.۱۵]
سلام خدمت همه اساتید

مهندس مختاری, [۲۲:۰۸ ۰۴.۰۲.۱۵]
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 ۰۲.۱۵.۰۴]

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

به نظر بنده آنکه بیش از همه ضرر می کند صاحب کالا است 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 ۱۷ 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؟

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

۱- ردیف بودجه ندارید

- ۲- هزینه های سازمان را باید پوشش دهید
- ۳- شرایط سیاسی و اقتصادی کشور نامساعد است
- ۴- 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؟

دکتر غنجی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
ساخت و سازهای بی مورد متوقف شود

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۶ ۰۴.۰۲.۱۵]
احسنت جناب دکتر غنجی

دکتر غنجی, [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]
سوبسیدها به دیگر ارگانها ممنوع

مهندس مختاری, [۲۲:۱۶ ۱۵.۰۴.۰۲]
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

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۱۷ ۰۴.۰۲.۱۵]
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، قراردادهای 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

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 بیرغبندی 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 مشتریانش را در سرمایه گذاری وارد میکند. خوبست این مشارکت را در توسعه مستقیما به بخش خصوصی واگذار کند

آقای فتحی، [۲۲:۲۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

سازمان باید تغییر دیدگاه بدهد و به سوالات ذیل پاسخ دهد

دکتر غنچی، [۲۲:۲۴ ۰۴.۰۲.۱۵]

اطاله زمان در دادن فرصت سرمایه گذاری در بنادر انگیزه را کم کرده

مهندس سجادیپور، [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 ؟

- آیا در تدوین نظام تعرفه ها سطح و حجم فعالیت بنادر لحاظ گردیده است ؟

- اگر بخشی از درآمد تعرفه ها برای احداث بنادر جدید مصرف شده است و بدینگونه مشتریان بنادر در هزینه ها سهیم شده اند ، آیا در عواید بعدی آن نیز بر سهیم هستند ؟

مسئله نوع دیدگاه صرفا 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، [۲۲:۲۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

جناب سجاد پور بنظر بنده بخاطر اینکه سازمان به بخش خصوصی بعنوان شریک و پارتنر نگاه نمیکند

علی غلامی، [۲۲:۲۷ ۰۴.۰۲.۱۵]

زمانی که از ظرفیت فعلی بنادر به طور کامل استفاده نمیشود رغبتی به سرمایه گذاری در سواحل به وجود نمی آید

آقای فتحی, [۲۲:۲۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

سازمان لازم است ساختار زنجیره تامین خود را شناسایی و تشکیل بدهد

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

به بخش خصوصی در همه جای ضمانت های اجرایی داده میشود.
در ایران تصمیمات خلق الساعه هستند

دکتر غنجی, [۲۲:۲۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی
چرا دوستان صاحب نظر مربوط ساکنند

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 سجادیپور, [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 جوابگوی این سرمایه گذاری نیست

مهندس مهرانی, [۲۲:۳۰ ۰۴.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت دوستان و در پاسخ به سوال آقای سجادی 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 وضعیتش 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, [۲۲:۲۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

به نظرم احداث بنادر از زیر ساختهای است که فقط دولت ویا شرکتهای وابسته به دولت میتوانند انجام دهند

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

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان حال و در شرایط تحریم مگر میتوان از ظرفیت کامل بنادر استفاده کرد!!!؟؟؟

آقای فتحی, [۲۲:۳۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

دوستان مگر سازمان منبع درآمدش از همین مشتریانش نیست. منبع وجود دارد ولی سازمان این بخش را خودش مدیریت میکند

مهندس معین انصاری, [۲۲:۳۳ ۰۴.۰۲.۱۵]

کنسرسیومهای بخش خصوصی با اخذ تسهیلات ارزان قیمت از بانکها میتواند یکی از راهکارها باشد

دکتر بامیری, [۲۲:۳۳ 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]

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, [۲۵:۲۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

در بخش فله تنها 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 و نه 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]
اتفاقا امروز که وضع اقتصاد دنیا در رکود و کسادى بسر میبرد تعرفه ها و قیمت های رقابتی کنشش خوبی برای جلب تجارت را به همراه خواهد داشت

مهندس مهرانى, [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

مهندس سجادیپور, [۲۲:۳۸ ۰۴.۰۲.۱۵]
آقای سیاوشی عزیز با شرایطی که جنابعالی مطالبی 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 ۱۵۰۰ 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 سجادپور 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

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

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

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]

این متاسفانه يك مشكلي است که ما تقریباً" در فضاي مجزاي به ان عادت کردیم . ولي يك حسن دارد حداقل نظرات را هر چه هم پراکنده باشد میشنوند.

مهندس سجادپور، [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 تقریباً ۱۴ دلار است

محمد حسین شمخانی، [۲۲:۴۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

آقای جهانپنده يك مصاحبه بسیار سازنده ، منطقي و امیدوار کننده داشتند

آقای فتحی، [۲۲:۴۶ ۰۴.۰۲.۱۵]

تجارت کشور مسلماً 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 انصافاً 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 ۰۴.۰۲.۱۵]

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

کاپیتان مرادی، [۲۲:۴۸ ۰۴.۰۲.۱۵]

البته انصافاً دکتر جهانپنده همیشه در گذشته و حال حامی بخش خصوصی بودند

محمد حسین شمخانی، [۲۲:۴۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

بله جناب جهان‌دیده 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]

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 ۰۴.۰۲.۱۵]

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 ۴۴ با تأکید و اهتمام و دقت و وسواس هرچه بیشتر باید دنبال شود؛ این جزو کارهای اساسی شماسست. 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 آسیب‌پذیری‌اش کاهش پیدا کند. یعنی وضع اقتصادی کشور و نظام اقتصادی جوری باشد که در مقابل ترندهای دشمنان که همیشگی و به شکلهای مختلف خواهد بود، کمتر آسیب ببیند و اختلال پیدا کند. یکی از شرائطش، استفاده از همه‌ی ظرفیتهای دولتی و مردمی است؛ هم از فکرها و اندیشه‌ها و راهکارهایی که صاحب‌نظران میدهند، استفاده کنید، هم از سرمایه‌ها 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 مفساد اقتصادی است، اشاره شد. واقعاً نمیشود ما کار اقتصادی درست و قوی بکنیم، اما با مفساد 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 سرمایه‌گذاری مردمی و کار سالم مردمی داشته باشیم، بدون مبارزه‌ی با مفساد اقتصادی؛ و تصور نشود که مبارزه‌ی با مفساد اقتصادی موجب میشود که ما مشارکت مردم و سرمایه‌گذاری مردم را کم داشته باشیم؛ نه، چون اکثر کسانی که میخواهند 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 نیایند 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 قوه‌ی قضائیه مراقبت کند. به نظر من همکاری قوه‌ی مجریه و قوه‌ی قضائیه در اینجا یک کار بسیار لازمی است. ع.ج: 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 کمکه‌های 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 اینجورمان خوب است - لیکن باید به فکر واحدهای متوسط و کوچک باشید؛ اینها خیلی مهم است، اینها در زندگی مردم تأثیرات مستقیم دارد. د.د: 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، [۵۶:۲۲ ۰۴.۰۲.۱۵]

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 سجادیپور، [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 سجادیپور 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 متأسفانه 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 قطعاً 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

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 منافعی 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 بزرگواریان به شادی

متشکرم جناب سیاوشی

آقای فتحی, [۲۳:۰۹ ۰۴.۰۲.۱۵]

با تشکر از همه سروران و تشکر از خانم دکتر شفیعی 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 شفیعی, [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، [۲۳:۱۲۰۴.۰۲.۱۵]

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

داجمر اظهار کرد: به دلیل این که کشورهای غربی ناوگان ایرانی را تحریم کردند امکان رقابت با بقیه شرکت‌های کشتیرانی در کشورهای دیگر را نداریم و خیلی از کشورها اجازه ورود به ما نمی‌دهند. این در حالی است که آن‌ها به راحتی می‌توانند به بنادر ما بیایند.

وی ادامه داد: وقتی بازار ما را تحریم کردند هزینه‌های زیادی به ما تحمیل می‌شود لذا مدیریت بحران اقتضا می‌کند که به طریقی هزینه‌های تحمیلی جبران شود.

به اعتقاد مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یکی از راهکارها اعمال تعرفه‌های ترجیحی برای شرکت‌های داخلی کشتیرانی است چون کشتیرانی‌های داخلی به دلیل رکود اقتصاد جهانی و تحریم‌ها دچار مشکلات زیادی شده‌اند و هزینه‌های زیادی نیز به آنها تحمیل شده است.

داجمر همچنین درباره لغو تحریم برخی شرکت‌های وابسته به کشتیرانی توضیح داد: تعدادی از شرکت‌هایی که وابسته به کشتیرانی جمهوری اسلامی بودند و عمده آن‌ها در آلمان و تعدادی هم در ایران فعالیت می‌کنند، در تحریم قرار داشتند که به این موضوع اعتراض کرده بودیم و سرانجام اعتراض‌مان پذیرفته شد و آن‌ها از فهرست تحریم خارج شدند.

وی گفت: این شرکت‌ها به دخالت داشتن در فعالیت‌های موشکی و هسته‌ای متهم شده بودند.

مهندس معین انصاری، [۲۳:۱۲۰۴.۰۲.۱۵]

تشکر میکنیم از تمامی مدیران سازمان که میدانیم در خصوص تعرفه‌ها وقت زیادی صرف میکنند که هم مشتریانمان راضی باشند و هم خودشان گرفتار کسری بودجه نشوند. از کلیه دوستانی که مشارکت نمودند و مطالب ارزنده‌ای 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، [۲۳:۱۳۰۴۰۲.۱۵]

شب خوش

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۴۰۴۰۲.۱۵]

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 ۱۲۰ 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 بودجه‌پی 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 راه‌حل‌ها به کمک هر دو طرف بشتابد. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری و واگذاری خدمات بندری به بخش خصوصی

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 ۳ روز و مدت زمانی که به بندر کشوری دیگر بروند ۰ (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 ۴ تا ۵ 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 زمان کمتر نگه داشتن کشتی‌ها در بندر موجب رقابت با بنادر کشورهای همسایه شده و باعث می‌شود در درجه بهتری قرار بگیریم.

به‌دلیل اینکه درحال 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 کارایی 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 کارایی 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، [۱۳:۵۵ 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 جهانزاده و جناب آقای دکتر سرایی در این زمینه نظرات خود را بفرمایند.

زهره اخلاقی، [۵۶:۱۲۰۵.۰۲.۱۵]

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!!!

۳- مجدداً در سال ۹۲ 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؟

زهره اخلاقی، [۱۳:۱۴۰۵.۰۲.۱۵]

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

مباحث عمومی

موضوع گفتگو :

توانمند سازی سرمایه های انسانی بخش حمل و نقل

بخش اول :

مهندس معین انصاری، [۱۹:۵۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۱۹:۵۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

سلام به اساتید محترم جناب انصاری و تهرانی

آقای فتحی، [۱۹:۵۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب انصاری در خدمت شما هستم که یاد بگیرم

مجید طهرانی، [۱۹:۵۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

سلام و درود. من برای اینکه با سلام و علیک صفحه را پر نکنم سلام و پاسخ سلام 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، [۲۰:۰۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

باسلام و ادب خدمت سروران ارجمند

انشالله امشب به بحث و تبادل نظر در خصوص مشکلات ، ضعف ها و اثار 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.

مهندس معین انصاری، [۲۰:۰۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

بر اساس اطلاعات آقای سیاوشی حدود ۱۶۰ نفر عضو گروه هستند که بنده کوچک همه آنها هستم. اگر یکوقت پاسخی نیدهم 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، [۲۰:۰۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۱۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

من یک مدل پیشنهاد میکنم که همیشه به ازای هر عنصر آن اظهار نظر نمود.

مجید طهرانی، [۲۰:۱۵ ۳۶.۰۱.۱۵]

وقتی درخصوص سرمایه انسانی سخن میگوییم لازمست به سه عنصر، راهبری، فرایند ها و نتایج توجه کنیم

مجید طهرانی، [۲۰:۱۶ ۳۶.۰۱.۱۵]

مراد از راهبری عبارتست از ۱- رهبری (leadership) و ۲- راهبرد (strategy)

مجید طهرانی، [۲۰:۱۸ ۳۶.۰۱.۱۵]

مراد از فرایند عبارتست از ۱- انگیزش سرمایه انسانی. ۲- جبران خدمت سرمایه انسانی. ۳- توسعه سرمایه انسانی. ۴- جذب سرمایه انسانی

مجید طهرانی، [۲۰:۱۸ ۳۶.۰۱.۱۵]

مراد از نتایج عبارتست از ۱- نتایج ادراکی. ۲- نتایج عملکردی و ۳- نتایج سازمانی

مجید طهرانی، [۲۰:۱۹ ۳۶.۰۱.۱۵]

با تفکیک بحث به عناصر فوق میتوان درخصوص سرمایه انسانی دقیق تر گفت

مهندس معین انصاری، [۲۰:۲۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

بنده بعد از ۲۵ کار امدم که از شما دوستان این مدلها را یاد بگیرم ولی يك مطلب را هم دوست دارم بیان کنم و ان این است ، ناکارامدی و ضعف نیروهای انسانی که متاسفانه 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، [۲۰:۲۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

سیاس. 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، [۲۰:۲۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۲۷ ۳۶.۰۱.۱۵]

دکتر تهرانی امشب بعد از اتمام جلسه باید تا ساعت دو صبح بشینم با دقت مطالب شما را مطالعه کنم .

مجید طهرانی، [۲۰:۳۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۳۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب دکتر تهرانی جنابعالی به رهبری اشاره میفرمایید بجای مدیریت

آقای فتحی، [۲۰:۴۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

لطفا فرق مدیریت و رهبری را نیز توضیح بفرمایید

آقای فتحی، [۲۰:۴۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

بنده تصور میکنم رهبری نیروی انسانی نقصانی است که اصولا در کشور ما بسیار با مشکل مواجه است.

آقای فتحی، [۲۰:۴۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۰:۴۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب فتحی با شما موافقم.

آقای فتحی، [۲۰:۴۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

با تشکر از جناب حلاجیان مدل فرق رهبر با رییس را بخوبی ارایه میدهد

محمد سیاوشی، [۲۰:۴۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

انشالله با شروع ساعت ۲۱:۳۰ 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، [۲۰:۵۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

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 خواهم شد

مجید طهرانی, [۲۰:۵۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۰:۵۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب سهیلی به تخصص شما احترام ویژه میزارم. احسنت به انتخاب آقای سیاوشی

آقای فتحی, [۲۱:۰۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

درود بر جناب سهیلی و تشکر از جناب حلاج

آقای حلاج, [۲۱:۰۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

ارادتمندم جناب فتحی عزیز

درود میفرستم به عزیزان گروه و تشکر از جناب سیاوشی و عرض ادب به استاد خودم دکتر سهیلی عزیز

مهندس شفیق , [۲۱:۰۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

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 ارایه مسایل ومشکلات 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, [۲۱:۰۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

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.

مهندس باقریان, [۲۱:۱۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

مشکل ما تفاوت فرهنگی نیست مشکل در مدیرانی است که رهبر نیستند

دکتر سهیلی, [۲۱:۱۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

البته ارایه عملکرد با کیفیت از سوی رهبران سازمان مستلزم زیربنای مساعد در تیم سازمان است

دکتر سهیلی, [۲۱:۱۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

در واقع موضوع لازم از از زوایا و در سطوح مختلفی مورد بررسی قرار گیرد

دکتر سهیلی، [۲۱:۱۹ ۳۶.۰۱.۱۵]

در واقع موضوع لازم است از زوایا و در سطوح مختلفی مورد بررسی قرار گیرد

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۱۹ ۳۶.۰۱.۱۵]

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 بالان(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!!!!

مهندس معین انصاری، [۲۱:۲۰ ۳۶.۰۱.۱۵]

سرکار خانم فاریابی من هم دغدغه شما را دارم ولی اصلا "نگران نیستم . مدلهای همانطوریکه فرمودید میتونه سازگار هم باشه . بهمان سازگاریش بی اندیشیم بقیه را میشه بومی سازی کرد

آقای فتحی، [۲۱:۲۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

جناب انصاری موضوع بومی سازی با توجه به فرهنگ و روحیات انسان ایرانی هم از موضوعات پایه ای و مهم است

مهندس معین انصاری، [۲۱:۲۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

موافقم

آقای فتحی، [۲۱:۲۶ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۲۶ ۳۶.۰۱.۱۵]

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 دقیقا یک مدل بومی است و محصول آقای دکتر بهروز قلیچ لی است.

مهندس معین انصاری، [۲۱:۲۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

با سلام و احترام خدمت کلیه دوستان

همانطوریکه مستحضرید نیروی انسانی کارآمد یکی از مهمترین شاخصای موفقیت یک مجموعه کاری میباشد. راهکار اساسی آن 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 خواهد شد. مسئله دوم انگیزه است. احترام و اخلاق حسنه در فضای یک مجموعه و ارزش قایل شدن برای کار افراد بعلاوه حقوق مکفی میتواند مهمترین عامل انگیزه افراد باشد.

آقای فتحی، [۲۱:۳۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

با جناب انصاری موافقم و همچنین با دکتر تهرانی که روی مدل بومی تاکید دارند

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۳۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب دکتر سهیلی عزیز بنده خواهش کردم و ممنون از شما و همه عزیزان

آقای فتحی، [۲۱:۳۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۳۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

با اجازه دوستان و در ابتدا بنده مطالبی را عنوان میکنم و بعد در خدمت سروران گرامی هستیم

مهندس معین انصاری، [۲۱:۳۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

دکتر تهرانی بنده همه جوره شما را قبول دارم و این قبول داشتن بر اساس یک سابقه است منتظر فرمایشات جنابعالی هستیم

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

چرا موضوع منابع انسانی را انتخاب کردیم؟

مجید طهرانی, [۲۱:۳۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

سپاس آقای انصاری ممنونم که شاگرد نواز هستید و با حمایت و انرژی مثبت و دلگرمی ما جوان ها را تشویق میفرمایید

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۱:۳۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

و یکی از دلایل تاخر و عقب ماندگی ما به دلیل عدم استفاده صحیح از این سرمایه ارزشمند است

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

سرمایه ای که فقط در شعارها ارزشمند است ولی در عمل....

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

حال به لطف خدا و همت سروران ابتدا به صورت تخصصی به این موضوع خواهیم پرداخت

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

و خواهشمندم به صورت ملموس و کاربردی به این موضوع پرداخته شود

مجید طهرانی, [۲۱:۳۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

منحنی فیلیپس (به انگلیسی: Philips Curve) در علم اقتصاد نشان دهنده ارتباط میان نرخ تورم و نرخ بیکاری است [۱]. این منحنی بیان می کند که نرخ بالای اشتغال با نرخ بالای تورم رابطه ی معکوس دارد. به این معنا که در کوتاه مدت برای کاهش نرخ بیکاری می بایست نرخ بالاتر تورم را بپذیریم. در کتابی از دکار نیلی در خصوص اقتصاد ایران اشاره میشود که این منحنی در ایران کار نمیکند و حدس ایشان اینست که دلیل آن نقش کم رنگ منابع انسانی در برابر منابع سرمایه ای است.

مجید طهرانی, [۲۱:۳۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

به عبارت دیگر در کشورهایمانند آمریکا سهم سرمایه انسانی حداقل برابر با نقش سرمایه فیزیکی و حتی در برخی موارد بیشتر است

مجید طهرانی, [۲۱:۳۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

اما در ایران سهم منابع انسانی کمتر از سهم منابع سرمایه ای و حتب منابع دیگر مانند زوابط است

مجید طهرانی, [۲۱:۴۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

این مشکل ریشه در کارآفرینی سنتی و بازاری دارد

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

در حال حاضر مهمترین عیوب و مشکلات در حوزه نیروهای انسانی چی هستند؟

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

مثلا بی انگیزگی

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

راندمان پایین

مجید طهرانی، [۲۱:۴۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

به این کتاب مراجعه بفرمایید تا فرق کارافرینی با رویکرد بازاری ببینیم

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

به مشکلات و عیوب پردازیم و انشالله در فرصت بعدی به راهکارها

مجید طهرانی، [۲۱:۴۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

رویکرد بازاری درواقع مشکل است و سهم اندک سرمایه انسانی در برابر سرمایه فیزیکی از عوارض این رویکرد است لذا

مجید طهرانی، [۲۱:۴۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

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

مجید طهرانی، [۲۱:۴۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

بنده از حمل و نقل جاده ای شروع میکنم

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

حمل و نقل جاده ای در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد حمل کالا و مسافر را به عهده دارد

دکتر سهیلی، [۲۱:۴۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

دقیقا چاره کار در تحلیل دقیق شرایط و وضعیت موجود است و نه جستجو به دنبال مقصر

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

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۸ ۲۶.۰۱.۱۵]
و جمعا بیش از ۶ هزار شرکت حمل کالا و مسافر وجود دارد

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۹ ۲۶.۰۱.۱۵]
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، [۲۱:۴۹ ۲۶.۰۱.۱۵]
پس چه کسی و با چه تخصصی باید سکاندار این صنعت باشد !!!

دکتر عابدی، [۲۱:۵۰ ۲۶.۰۱.۱۵]
باسلام و درود حضور دوستان
وقتی عوامل مؤثر شناسائی شوند، دیگر بدنبال مقصر نخواهیم گشت.

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۰ ۲۶.۰۱.۱۵]
سلام جناب دکتر عابدی عزیز
عوامل مؤثر شناسایی شده اند؟

خانم فاریابی، [۲۱:۵۱ ۲۶.۰۱.۱۵]
مشکل منابع انسانی در نادیده گرفتن اونه. یعنی علی رغم تاکیدات زبانی و قلمی، در عمل نهادهایی که باید دقیقا از این منابع بهره ببرند، هیچ اعتقادی به اونها ندارند. تاکیدات هم برای رفع تکلیف و ژست زمانه است.

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۱:۵۲ ۲۶.۰۱.۱۵]
سلام بر سروران عزیز
توسعه کمی و کیفی حمل و نقل بر اساس اکاهی و شناخت به صنعت و تجارت حمل و نقل بطور یکپارچه امکان پذیر است
یا همان لجستیک حمل و نقل

خانم فاریابی، [۲۱:۵۳ ۲۶.۰۱.۱۵]
نتیجه بی اعتقادی هم در تخصیص اعتبارهای آموزشی و برنامه ریزی های آموزشی خودشو نشون میده

دکتر عابدی، [۲۱:۵۵ ۲۶.۰۱.۱۵]
وقتی دولتها یکی پس از دیگری میایند و اتوبوسی 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 بهتراست تا کلی گوئیهای
که توضیح واضح است.

مهندس باقریان، [۲۱:۵۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

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؟

خانم فاریابی، [۲۱:۵۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

همون روش جابجایی اتوبوسی دولت ها نشون میده دولتمردان خودشون نیاز به توسعه فرهنگی دارن

مجید طهرانی، [۲۱:۵۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

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 صورت اشکالات نیرو را با ایجاد مدل شایستگی رفع کرد. مدل شایستگی هم اوع باید روی مدیران اعمال شود بعد شاغلین

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۱:۵۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

ایجاد مدارس و موسسات آموزشی تجاری و هماهنگی آنها با دانشگاهها 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، [۲۱:۵۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

برای مثال اکادمی لوپدز و کلبال اکادمی ای بی سی بطور گسترده در این آموزش جهانی حضور دارند.

دکتر عابدی، [۲۲:۰۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

درود بردکترسهیلی نازنین و دوست گرانسگم جناب سیاوشی عزیز با این کار زیبایی که آغاز نمودند و با 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, [۲۲:۰۱ ۲۶.۰۱.۱۵]
سپاس بیکران جناب دکتر عابدی عزیز

دکتر عابدی, [۲۲:۰۱ ۲۶.۰۱.۱۵]
و این منبع عظیم باید از خود شروع کند

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۰۲ ۲۶.۰۱.۱۵]
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, [۲۲:۰۲ ۲۶.۰۱.۱۵]
زنده باشین انشالله

مجید طهرانی, [۲۲:۰۲ ۲۶.۰۱.۱۵]
کارکنان بخش دولتی در خود آمریکا هم فشل هستند این مقاله هاواراد را ببینید پیام منتقل میشود
<https://hbr.org/why-government-workers-are-harder-to-motivate> ۱۱/۲۰۱
مهم بخش خصوصی و غیر دولتی است وگرنه بخش دولتی اساسا نمیتواند موضوع بحث باشد.

مهندس باقریان, [۲۲:۰۳ ۲۶.۰۱.۱۵]
سوال
بنظر شما حداقل تخصص های یک کارمند شرکت حمل و نقل چیست؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۰۴ ۲۶.۰۱.۱۵]
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 پردازیم؟

مجید طهرانی, [۲۲:۰۴ ۲۶.۰۱.۱۵]
افزین سوال خوبی است آقای باقریان

مهندس معین انصاری, [۲۲:۰۴ ۲۶.۰۱.۱۵]
بنده هم اعتقاد دارم بهتر است ما ابتدا به نیروی انسانی در بخش خصوصی توجه کنیم انشالله در آینده دولت هم کوچکتر همیشه راحت میتونه مشکلات نیروی انسانی را حل کند

مجید طهرانی, [۲۲:۰۴ ۲۶.۰۱.۱۵]
جواب هرچی که هست باید در شکل مدل ساینستگی کارکنان و مدل ساینستگی مدیران عرضه شود

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۰۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

آموزش دوره ای مدیران حمل و نقل بصورت دوره ای مثلا هر ۳ 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، [۲۲:۰۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

بنده خیلی مایلیم روی واقعیت های امروز بحث کنیم

آقای فتحی، [۲۲:۰۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

موافقم آقای فتحی

مهندس باقریان، [۲۲:۰۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

بنظر بنده این دو مقوله می توانند هم راستا نباشند

مجید طهرانی، [۲۲:۰۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۰۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

اسیب هم میزنند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۰۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۱۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

اما جناب فتحی این موضوع خیلی دست نیافتنی است

مجید طهرانی, [۲۲:۱۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۱۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب باقریان اگر قیمت نفت تا دو سه سال آینده بهمین میزان باشد دست یافتنی است

آقای فتحی, [۲۲:۱۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب باقریان بقول جناب دکتر تهرانی با کاهش درآمد نفت امکان پذیر بلکه اجتناب ناپذیره

مهندس باقریان, [۲۲:۱۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

تغییر رفتار دولتها ملزومات بسیاری نیاز دارد یکی از آنها مسایل سیاسی است
همین تغییرات اتوبوسی
یکی بودجه های نفتی

مجید طهرانی, [۲۲:۱۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب انصاری نفت بر اساس نتایج آشوب فکری فعالین در داوس حداقل سه سال در رکود مطلق است

مهندس معین انصاری, [۲۲:۱۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

خدا را شکر

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

دوستان مایل هستید وارد حوزه ها شویم؟

مهندس معین انصاری, [۲۲:۱۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

بفرمایید قربان

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

در حوزه دریایی و کشتیرانی وضعیت نیروی انسانی مطلوب است؟

آقای فتحی, [۲۲:۱۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

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

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۱۷ ۳۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی در این فرصت کم، از دانش و تجارب سروران عالیقدر در لجستیک حمل و نقل بهره مند شویم.

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۱۹ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۲۰ ۳۶.۰۱.۱۵]

عدم سرمایه گذاری در آموزش علمی تجارت دریایی نیز بنادر را کم بازده نموده است.

مجید طهرانی، [۲۲:۲۰ ۳۶.۰۱.۱۵]

از بخش بندری به خاطر ملاحظات امنیتی بیشتر از جمله بالا چیزی نمیتوانم بگویم. اساتید بفرمایند منم استفاده میکنم

مهندس معین انصاری، [۲۲:۲۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۲۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۲۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

بسیار عالی جناب معین انصاری عزیز

آقای فتحی، [۲۲:۲۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

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 رقبا منطقه ای خود دارید ؟

خانم الوند، [۲۲:۲۵ ۳۶.۰۱.۱۵]

با سلام و عرض ادب خدمت همه اساتید و سروران گرامی

آقای فتحی، [۲۲:۲۵ ۳۶.۰۱.۱۵]

بخوانید کمبودی دارید

مهندس غنچی، [۲۲:۲۶ ۳۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی

با سلام و سپاس از طرح موضوع بسیار اساسی
یعنی منابع انسانی که متناسفانه در بخش دریا مشکلات مختلفی وجود دارد

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۲۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۲۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت بزرگواران اساتید
در چرخه لجستیک آنجایی که نیروی انسانی تمرکز دارد آموزش به نسبه انجام میشود اما جایی که پای انجیوها و سندیکای به میان می آید عملاً رنگ میبازد

سعید وفاپی, [۲۲:۲۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

سلام خدمت دوستان عزیز

مهندس معین انصاری, [۲۲:۲۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۲۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

سلام جناب سیاوشی

خانم الوند, [۲۲:۲۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

یکی از مهمترین مسایل و مشکلات در حوزه مدیریت منابع انسانی , عدم نگاه یکپارچه و سیستمی به این حوزه است

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

سلام جناب آقای وفاپی عزیز

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

سلام جناب آقای غلامی عزیز

دکتر غنچی, [۲۲:۲۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

سلام جناب سیاوشی

متاسفانه 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, [۲۲:۲۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

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

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

دوستان آیا توانمند سازی فقط با آموزش محقق میشود؟

سعید وفایی, [۲۲:۲۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

به نظر بنده زمانی که شرایطی فراهم نشه که افراد کار رو از خودشون بدونن همیشه توقع بهره وری بالا رو داشت

خانم الوند, [۲۲:۲۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

قطعا, خیر

مهندس مختاری, [۲۲:۲۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

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 غنجدی, [۲۲:۲۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

خیر ولی ستون است

مهندس معین انصاری, [۲۲:۳۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

موافقم آقای وفایی

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۳۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

سروران عزیز, آموزش لجستیک حمل و نقل کتخص بخش دولتی یا خصوصی نیست و یا شیوه حمل خاصی. بلکه هدف توسعه تجارت حمل و نقل بطور همه جانبه است.

مهندس غنجدی, [۲۲:۳۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

خصوصا در دریا

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

سلام جناب آقای مختاری

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۳۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

عذر میخوامم. ..مختص...

مهندس مختاری, [۲۲:۳۰ ۳۶.۰۱.۱۵]

آموزش شرط لازم است اما شرط کافی نیست. سلام جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

پس یکی از ستون ها آموزش است
حال ستون های دیگر چه هستند؟

سعید وفاپی, [۲۲:۳۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۳۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

انگیزه

خانم الوند, [۲۲:۳۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۳۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

یکی از بزرگترین مشکلات امروزی نیروی انسانی ما بی انگیزگی آناست

خانم الوند, [۲۲:۳۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

انگیزش, تفویض اختیار

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

احسنت

علی غلامی, [۲۲:۳۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

آموزش و ارزیابی در حوزههایی که ارزیابی از نیروی انسانی انجام نمیشود آموزش اثربخشی لازم را ندارد

خانم الوند, [۲۲:۳۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

مدیران ما بسیار از تفویض اختیار و اعتماد به کارکنان هراس دارند

مهندس غنچی, [۲۲:۳۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

انگیزه با کار فرهنگی آمیخته است و تنها عامل مادی در آن اصل نیست

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

حال همین آموزش ها که دوستان می فرمایند مگر وجود ندارد؟
ولی چه تاثیری دارد

مهندس معین انصاری، [۲۲:۳۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

شما عزیزان را رجوع میبدهم به اولین مطلبي که خدمتتان عرض کردم

سعید وفايي، [۲۲:۳۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

گاهی مدیران مجموعه ها برای آموزش پرسنل از من دعوت می کنند و انتظار معجزه دارند ولی همیشه چند نکته رو متذکر
میشم

مهندس مختاری، [۲۲:۳۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

شاید بي هدهدي نيروي جوان و عدم شفافيت آینده انان باعث بروز ضعف آموزش شود

سعید وفايي، [۲۲:۳۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

اولا باید در انتخاب پرسنل در مرحله استخدام و همخوانی شغل و شاغل دقت لازم انجام بشه

آقای فتحي، [۲۲:۳۳ ۲۶.۰۱.۱۵]

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 وفايي، [۲۲:۳۴ ۲۶.۰۱.۱۵]

بعد باید سیستم های انگیزشی و تشویق و تنبیه لازم وجود داشته باشه
البته با شرط اینکه حداقل ها رعایت شده باشه

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

احسنت

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۳۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

آموزشهای فني و تخصصي و آموزشهای مدیریتی مرتبط و توانمندسازي نپوهای مستعد و کارافرين ميتواند يك هدف ارزنده
باشد.

دکتر غنچي، [۲۲:۳۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

به نوعی آموزش به نوعی شعارگرایی آلوده شده بنابراین آموزش مدون و هدف دار حداقل در قسمت دریا وجود ندارد

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

در خصوص نیروهای دریایی دوستان گفتند زمینه رشد وجود دارد ولی مطلوب نیست

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

و ظاهرا از کادر غیر ایرانی استفاده میشود در برخی موقعیت ها

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۳۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

لجستیک حمل و نقل به مدین خبره و نخبه نیازمند است و بدون تجربه ورود به لجستیک حمل و نقل بی نتیجه است.

مهندس معین انصاری, [۲۲:۳۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

به يك مورد هم که شاید مورد اعتراض آقای سیاوشی قرار بگیرم اشاره میکنم و ان این است هر شهري اصولاً جمعیتش از ۳ میلیون نفر تجاوز کند و بیش از ۸۰ درصد کارهاي اقتصاديش هم دست دولت باشد نه با آموزش نه با حقوق مکفي و نه با هیچ چیز ديگه بتوان او را راضي کرد

مهندس مختاری, [۲۲:۳۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

بهتر است بگویم شرایط استخدامی وجود دارد اما شرایط اولیه متقاضیان وجود ندارد

دکتر غنچی, [۲۲:۳۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

بله وجود ندارد. وزارت علوم در این زمینه باید رشته های دریایی داشته باشد در دانشگاهها

سعید وفاپی, [۲۲:۳۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۳۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

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 بندري باید شروع کنند

دکتر غنچی, [۲۲:۳۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

بله بدلیل عدم تامین نیروی مجرب هنوز نیروهای خارجی در ناوگان کشور حضور دارند

خانم الوند, [۲۲:۴۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

با جناب وفاپی موافقم, کارکنان ناراضی علاقه ای به آموزش و توسعه نشان نمی دهند

مجید طهرانی, [۲۲:۴۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

تاکنون عزیزان به رهبری و توسعه و انگیزش از عناصر مدل اشاره فرمودند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۴۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

بدیهی است که آموزش مدیران این بخش در اولویت بیستری نسبت به کارکنان میباشد، بلاخط حرفه ای بودن این مدیریتها در تصمیم گیریهای بموقع و انی.

خانم الوند، [۲۲:۴۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

در مدیریت و به خصوص در منابع انسانی همه چیز به هم ربط داشته و بر هم تاثیر میگذارند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۴۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

آموزش مدیران

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

انگیزه ای نداره جناب وفایی

سعید وفایی، [۲۲:۴۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

بله جناب سیاوشی

من این رو به عینه دیدم

و به عنوان مشاور بارها از نیروی انسانی شنیدم

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

جناب وفایی دلایل بی انگیزگی این پرسنل چه بود؟

مهندس معین انصاری، [۲۲:۴۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

اقای وفایی 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، [۲۲:۴۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

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

مهندس مختاری، [۲۲:۴۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

با آقای ابراهیمی عزیز موافق هستم اول باید مدیران آموزش لازم رو ببینند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۴۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

تا بخش دولتی نقش رهبری خود را درک نکند، شرایط و فضای لازم برای برنامه ریزی مناسب روی نیروی انسانی فراهم نمیشود

سعید وفاپی، [۲۲:۴۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

جناب انصاری
بازنشستگی دلیل بر رضایت نیست

مهندس باقریان، [۲۲:۴۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

احسنت

سعید وفاپی، [۲۲:۴۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

بیشتر به عدم خودباوری و احساس توانمندی ربط داره

مهندس مختاری، [۲۲:۴۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

سی سال کار در یک شرکت خصوصی بی دلیل نیست

سعید وفاپی، [۲۲:۴۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

و ترس از بیکاری شاید

مهندس معین انصاری، [۲۲:۴۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

اگر ۴۰ تا باشند چي اگر فرزندانشان هم در همان شرکت کار کنند چي؟؟؟

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۲:۴۵ ۳۶.۰۱.۱۵]

یعنی از قاعده هرم فعالیت برخاسته باشند.

مهندس باقریان، [۲۲:۴۵ ۳۶.۰۱.۱۵]

جناب وفاپی نکته ظریفی اشاره فرمودند
اولین گام انتخاب کارمندان شایسته است

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۵ ۳۶.۰۱.۱۵]

دوستان کار تیمی؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۵ ۲۶.۰۱.۱۵]
مشکل اصلی کار تیمی نیست؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۵ ۲۶.۰۱.۱۵]
که نداریم

مجید طهرانی, [۲۲:۴۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

انگیزه یعنی انرژی + جهت + پایداری. نیروی بی انگیزه در قرن بیست و یکم حذف است. الان اکثر مشاغل به self-motivation به عنوان پیش 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, [۲۲:۴۶ ۲۶.۰۱.۱۵]
و باعث و بانی همه این مشکلات شده

مجید طهرانی, [۲۲:۴۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

در باب کار تیمی مراجعه بفرمایید به فرهنگ سیاسی ایرانیان نوشته دکار محمود سریع القلم

مهندس باقریان, [۲۲:۴۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

کار تیمی جناب سیاوشی نیازمند رهبری موثر در سازمان است
ما متأسفانه مدیر رهبر خیلی کم داریم

مهندس معین انصاری, [۲۲:۴۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۴۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

فرهنگ ایران تناسب چندانی با کار تیمی ندارد

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۴۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۴۸ ۲۶.۰۱.۱۵]
چرا سرکار خانم الوند؟

مجید طهرانی, [۲۲:۴۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

کار تیمی باید فرهنگ سازی بشود یعنی داخل جرعه 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, [۲۲:۴۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

بر اساس مدل فرهنگی هافستد عرض می کنم , جناب سیاوشی

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

یعنی ایرانیان توانایی انجام کارهای تیمی را ندارند و این ریشه در فرهنگشان دارد؟

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۴۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

شاید نوعی کار تیمی در تجارتهای خانوادگی وجود داشته باشد.

مجید طهرانی, [۲۲:۴۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

تجارت خانوادگی هم نداریم

خانم الوند, [۲۲:۴۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

بر اساس تحقیقات انجام گرفته در مدل هافستد فرد گرا هستند نه جمع گرا

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۵۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

اما خطوط داخلی شرایط تبدیل شدن به یک مجموعه جهانی را مشکل میسازد.

مهندس باقریان, [۲۲:۵۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

اما امریکایی ها هم فردگرا هستند

مجید طهرانی, [۲۲:۵۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۵۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

کار تیمی بدون متصور شدن رهبری امکان پذیر است ؟

خانم الوند, [۲۲:۵۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

اتفاقا یکی از دلایلی که الگو برداری از ژاپن برای ایران جواب نمیدهد تفاوت در فرهنگ جمع گرایی ژاپن و فردگرای ما است

مجید طهرانی, [۲۲:۵۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

اصالت فرد با فردگرایی فرق دارد

سعید وفایی, [۲۲:۵۰ ۳۶.۰۱.۱۵]

الیه 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, [۲۲:۵۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

پس عنصر دیگری بعد از رهبری و انگیزش و توسعه تایید شد: جذب

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

اقای تهرانی میتونم اینطوری برداشت کنم که اصالت فرد عاشق کار تیمی است؟؟؟

مجید طهرانی, [۲۲:۵۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

راستش من ضمن رد جایگاه ضاله ایندویژوالیسم یا اصالت فرد فرمایش شما را تایید میکنم قربان

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

بومی سازی کردم دکتر

خانم الوند, [۲۲:۵۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۵۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

معمولا شرایط حاکم اجازه بزرگ شدن شرکتهای بخش خصوصی را نمیدهد و این شرکتهای ترجیح میدهند کوچک یا متوسط بمانند تا دچار مشکلات شرکتهای نظیر ایران. مارین سرویس نشوند.

مجید طهرانی, [۲۲:۵۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

من پنج ت را در محیطهای تحت مدیریتم ترویج میکنم

مجید طهرانی, [۲۲:۵۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

تخصص تجربه تیم تعیین تکلیف توجه

مجید طهرانی, [۲۲:۵۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

خداییش بیشترین سختی را در جا انداختن تیم داشته ایم تا به حال

مجید طهرانی, [۲۲:۵۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

بعد هم توجه

سعید وفایی, [۲۲:۵۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۵۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب طهرانی امکان دارد در خصوص تعیین تکلیف توضیح بیشتری بفرمایید

خانم الوند, [۲۲:۵۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب تهرانی, توجه را تعریف میفرمایید

مجید طهرانی, [۲۲:۵۵ ۲۶.۰۱.۱۵]

مراد از تعیین تکلیف پیگیری تا حصول نتیجه قطعی وظیفه محوله است. نوعی فرایندی دیدن

مجید طهرانی, [۲۲:۵۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

جای وظیفه ای نگریستن

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۲:۵۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

تیم کوچک نیز تمایل به بروز تجارب خود و نقد ان ندارد.

سعید وفایی, [۲۲:۵۶ ۲۶.۰۱.۱۵]

من پیشنهاد می کنم دوستان کتابهای جان مکسول رو حتما مطالعه کنن

مجید طهرانی, [۲۲:۵۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

مراد از توجه آنست که ذهن شاغل آنوزش ببیند تا در گذشته و آینده نوسان نکند و بر زمان حال و اینجا و همه واقعیتهاپ آن

گشوده باشد

مهندس باقریان, [۲۲:۵۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

این اصول پنج گانه عالیست

خانم الوند, [۲۲:۵۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

این مستلزم تغییر ساختار از شکل کاملا هرمی و سنتی اون به ساختاری انعطاف پذیر و گسترده است

مجید طهرانی, [۲۲:۵۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

ما در بندر بدون ابن پنج ت فلج میشویم. این پنج ت راز موفقیت است

سعید وفایی, [۲۲:۵۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب طهرانی

آگه داکيومنتی از ش داريد برامون ارسال كنيد

سعید وفایی, [۲۲:۵۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

تا بیشتر مطالعه کنیم

مهندس باقریان, [۲۲:۵۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

لطف میکنید جناب طهرانی

واقعا مبحث زیبایی است

مجید طهرانی, [۲۳:۰۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

مستندش تجربه ناب مدیرانی است که بندر بوده اند. یک مدل تجربی است اعتبارش هم میرسد به مهندس مسعود شریفی فایم مقام مدیرکل فاوای سازمان بنادر و دریانوردی

آقای فتحی, [۲۳:۰۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

در خصوص حرکت از مدیریت کلاسیک که متاثر از تفکر نیوتنی به سمت رهبری که متاثر از تفکر کوانتومی است پیشنهاد میکنم به مقالات و کتب مربوطه مراجعه بشود

مهندس معین انصاری, [۲۳:۰۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

کاملاً درست است آقای دکتر. من فکر کنم داشتن قرارداد دراز مدت مشکل کار تیمی و توجه را هم حل کند

مجید طهرانی, [۲۳:۰۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

من در فرایندی empirical اینها را یافته و به عمل بستم و از جنس ادبیات امثال تریسی و رابینز و لوبوف و ... نیست

دکتر حاج ابراهیمی, [۲۳:۰۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

امیدوارم سازمانهای دولتی مرتبط با اجازه راه اندازی موسسات حمل و نقل بجای افزایش کمی شرکتها به بهانه ایجاد رقابت بر توسعه کیفی شرکتها موجود تکیه کنند و به اصطلاح يك ده اباد به از صد شهر خراب است.

مجید طهرانی, [۲۳:۰۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

استاد انصاری قرارداد دراز مدت تنها را درمان اصولی مشکلات منابع انسانی است

سعید وفایی, [۲۳:۰۲ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب طهرانی

به هر حال بسیاری از کتابها از تجارب حاصل شدن

اگه قرار باشه نشه اونا رو مستند کرد و در اختیار دیگران قرار داد قابل تکثیر نیست

خانم فاریابی، [۲۳:۰۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

موافقم

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۰۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

و نقش انجمنهای صنفی و علمی بیشتر در مقوله آموزش و توسعه علمی هم صنفانشان دیده شود.

مجید طهرانی، [۲۳:۰۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

جناب وفایی موافقم

آقای فتحی، [۲۳:۰۳ ۳۶.۰۱.۱۵]

تفکر کوانتومی تاثیر شگرف بر مباحث مدیریت منابع انسانی گذاشته است

خانم فاریابی، [۲۳:۰۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

سیاس از اساتید بسبار بهره بردم و ممنون از نکات ارزشمند شما. برای رعایت چارچوب زمانی تشکر کرده و وجود نازنین شما را به خدا میسپارم

سعید وفایی، [۲۳:۰۶ ۳۶.۰۱.۱۵]

برای همه دوستان شبی پر از عشق و آرامش آرزو می کنم

www.saeedvafae.com

آقای فتحی، [۲۳:۰۶ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۷ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

سروران ارجمند

دکتر حاج ابراهیمی، [۲۳:۰۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی اگر کفایت مذاکرات رسیده با ارزوی یکپارچه سازی انجمنها در یک، فدراسیون لجستیکی حمل و نقل و ارزوی سلامتی همه اندیشمندان محترم

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۷ ۲۶.۰۱.۱۵]

بسیار ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

و واقعا بهره بردیم و استفاده کردیم

آقای فتحی، [۲۳:۰۸ ۲۶.۰۱.۱۵]

تشکر از همه دوستان و بویژه جناب سیاوشی عزیز به عزیزان شب بخیر میگم

محمد سیاوشی، [۲۳:۰۹ ۲۶.۰۱.۱۵]

ممنون که حاضر شدید و وقت ارزشمندتان را در اختیار ما گذاشتید

خانم فاریابی، [۲۳:۱۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۰ ۲۶.۰۱.۱۵]

در پراگماتیک استاد انصاری عدم رعایت ارزش حسابداری خودرو پس از استهلاک توسط سازمان امورمالیاتی 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، [۲۳:۱۱ ۲۶.۰۱.۱۵]

از تمامی دوستان تشکر و شب خوش

مهندس معین انصاری، [۲۳:۱۱ ۳۶.۰۱.۱۵]

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 قبلاً" بهشان گفتم . شب همگیتان بخیر به امید داشتن ایرانی اباد

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۲ ۳۶.۰۱.۱۵]

کشور باید به خاطر داشتن چنین فرزندانى به خود ببالد
به امید فرداهایی روشن و ایرانی پیشرفته تر و توسعه یافته تر از امروز

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

مجددا از حضاران و ناظران مباحث تقدیر و تشکر میکنم

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

شب همه عزیزان به خیر و شادی
تا فرصتی دوباره خدا نگهدارتان

آقای فتحی، [۲۳:۲۵ ۳۶.۰۱.۱۵]

با عرض معذرت از خانم فاریابی. متن شما را الان دیدم. در خصوص تفکر کوانتومی در حد بضاعت در خدمت هستم.

آقای فتحی، [۲۳:۲۸ ۳۶.۰۱.۱۵]

در این خصوص در کنفرانس مدیریت دانش که در روزهای ۲۸ و ۲۹ 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، [۲۳:۲۹ ۳۶.۰۱.۱۵]

شب همه عزیزان بخیر

خانم فاریابی، [۲۳:۲۹ ۳۶.۰۱.۱۵]

بسیار عالی. لطفا محل و زمان دقیقشو بنویسید

آقای کیوانداریان، [۲۳:۵۴ ۳۶.۰۱.۱۵]

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، [۰۰:۱۱ ۳۷.۰۱.۱۵]

سلام علیکم

مهندس فراهانی، [۰۰:۱۳ ۲۷.۰۱.۱۵]

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، [۰۸:۲۶ ۲۷.۰۱.۱۵]

خانم فاریابی لطفا به وب آدرس kmiran.com رجوع بفرمایید

بخش دوم و پایانی :

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

با عرض سلام و ادب و وقت بخیر خدمت اعضا محترم گروه

مهندس حمید نجف، [۲۱:۳۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

سلام و عرض ادب خدمت یکایک بزرگواران

مهندس احمدی، [۲۱:۳۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

سلام خدمت سروران عزیز شبتان بخیر

مهندس صدر، [۲۱:۳۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

سلام و عرض ادب به کلیه اعضا گروه ، به امید کسب نتیجه مطلوب

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۳۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

عرض سلام و احترام به یکایک عزیزانم درگروه و عرض سلام خدمت مدیر جوان گروه ولادت امام حسن عسگری را خدمت همه عزیزان تبریک عرض مینمایم

مهندس احمدی، [۲۱:۳۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

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

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، [۲۱:۳۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۳۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

دوستان میدانید که مبحث سرمایه های انسانی فوق العاده گسترده و پیچیده است

مهندس حمید نجف، [۲۱:۳۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب سیاوشی عزیز اجازه دارم با چند سؤال ساده شروع کنم

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

بفرمایید جناب نجف عزیز

مهندس احمدی، [۲۱:۴۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

در این تفکر تعریف نقش حاکمیت و تقویت نظام نظارتی و مهندسی کاملا 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، [۲۱:۴۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

طراحی نظام مهندسی و تعریف شرایط شغل و نظام نامه آموزشی برای شرایط اشغال شغل حیاتی می باشد

آقای فتحی، [۲۱:۴۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

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

آقای فتحی، [۲۱:۴۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۴۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

با فرمایشات جناب احمدی کاملاً موافقم ولی فکر نمی‌کنید قبل از آن باید یک کار فرهنگی کرد و جایگاه شاغل بودن را برای نیروی انسانی کاملاً شفاف نمود و کار کردن را فقط گذران عمر تلقی نمود

مهندس احمدی، [۲۱:۴۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

تنظیم نظام آموزشی در تمامی حوزه‌ها و تنظیم درخت آموزشی از بدو خدمت و تعیین مزایا متناسب با آن و ارتقا در صورت گذراندن آن شروط اصلی رشد شغلی و سازمانی است

مهندس احمدی، [۲۱:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

دقیقاً موافق نظر شما هستم در این نظام تعریف شغل و شرایط شغل دیده می‌شود

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۱:۴۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت سروران عزیز

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۱:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

فرهنگ آموزشی ما همسطح با فرهنگ اجتماعی ماست.

مهندس حمید نجف، [۲۱:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

چرا مکانیزم شایسته‌سالاری در ساختار اداری و پرسنلی ما جایگاهی ندارد

مهندس حمید نجف، [۲۱:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

نفت طلا برلیان یا منابع انسانی کدام با ارزشتر است

مهندس حمید نجف، [۲۱:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

مقولات مهم و حساسی چون رضایت شغلی فرهنگ کار و آموزش در کشور ما از چه جایگاهی برخوردار است

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۱:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

افراطیگری در جامعه حکمفرماست.

مهندس احمدی، [۲۱:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

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 می‌کنند بر کیفیت بپردازند

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۵۰ ۲۸.۰۱.۱۵]
برای مثال دوستیهای ما و دشمنیهای ما افراطی است.

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]
یا در همین درگاهها یا از یکسو رفتار تعارف و احسننیم و از یکسو تهمت و افترا و بدکویی.

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]
دوستان عزیز مایل هستید امشب وارد مبحث تجارب و پیشنهادات شویم؟

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۱:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]
زیرا که فرهنگ اجتماعی ما دانش محور نیست بلکه دانش و تخصص ابزار است.

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]
و در این باب صحبت کنیم

خانم فاریابی, [۲۱:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]
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 جمعها، 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 به 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. پشتمانه این حرکت هم باید کار کارشناسی شده و قابل سنجش در یک مرکزیت تعریف شده باشه.

مهندس احمدی, [۲۱:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]
تفویض اختیار + اعتماد + حقوق مناسب + جانشین پروری + سایر مسائل را به ان اضافه کنید

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]
دوستان عزیز مایل هستید امشب وارد مبحث تجارب و پیشنهادات شویم؟

مهندس احمدی, [۲۱:۵۳ ۲۸.۰۱.۱۵]
فرهنگ سازمانی از جمله ابزارهای مناسب در هم افزایی کارکنان است

مهندس احمدی, [۲۱:۵۴ ۲۸.۰۱.۱۵]
عالی آقای مهندس سیاوشی

خانم فاریابی، [۲۱:۵۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

بله بنده موافقم

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

قبل از ورود از جناب آقای فتحی خواهش میکنم اسلایدهای خویش را ارسال کنند

محمد سیاوشی، [۲۱:۵۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

و توضیحات لازم را ارایه دهند

آقای فتحی، [۲۱:۵۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۱:۵۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

آیا در ساختار اداری و معیوب فعلی امکان تحقق این راهکارها میسر است

آقای فتحی، [۲۱:۵۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

این تفکر کوانتومی تاثیر بسیاری حتی در نگاه به هستی گذارده:

آقای طاهری تکادور، [۲۱:۵۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

سلام خدمت اساتید عزیز و بحث خیلی خوب

آقای طاهری تکادور، [۲۱:۵۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

انشاله جناب سیاوشی نتایج این بحث ها را بتوان بصورت یک جزوه تخصصی ارائه کرد

آقای فتحی، [۲۲:۰۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

دیدگاه و تفکر کوانتومی حتی در تعریف رهبری نیز نقش خود و تاثیر خود را گذاشته است

مهندس حمید نجف، [۲۲:۰۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

باز نگری و مهندسی مجدد ساختار سازمانی گام اول در ایجاد رسیدن به این اهداف عالییه مد نظر عزیزان است

آقای فتحی، [۲۲:۰۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

در این خصوص هفت مهارت برای رسیدن از مدیریت به سمت رهبری کوانتومی مطرح شده است

آقای فتحی، [۲۲:۰۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

از این جهت تفاوت های مابین مدیریت کلاسیک و رهبری کوانتومی مطرح شده است

آقای فتحی، [۲۲:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

دکتر حجاززاده، [۲۲:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

با سلام خدمت اعضا محترم

آقای فتحی، [۲۲:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

برای دستیابی به چنین جایگاهی لازم است استراتژی خود نسبت به نیروی انسانی و سازمان طرحریزی کنیم

مهندس فراهانی، [۲۲:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

تفاوت رهبری و مدیریت در سازمان

مدیر رهبر « ۱-افراد را وادار می کند.....انگیزه می دهد. ۲-امر و نهی می کند.....ارشاد و تشویق می کند ۳-کارها را تصحیح می کند.....کارهای صحیح را تأیید و هدایت می کند ۴-ایده های خود را مطرح می کند.....باعث ایجاد ایده می شود. ۵-در قضاوت سریع است.....در فهم مطلب و شرایط موفق است ۶-اول صحبت می کند.....اول گوش می دهد ۷-مهلت تعیین می کند.....مهلت می دهد افراد برنامه ریزی کنند ۸-به مقام و اقتدارش وابسته است.....به شخصیت و اراده خود متکی است ۹-ایجاد ترس می کند.....حمایت و پشتیبانی می کند ۱۰-تعیین می کند چه چیز مورد نیاز است.....می پرسد چه چیز مورد نیاز است ۱۲-نشان می دهد چه کسی اشتباه می کند.....نشان می دهد چه چیزی غلط است ۱۲-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

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:

۱- 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.

۲- 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.

۳- مدیر اداره می کند در حالی که رهبر ابداع می کند.

۴- «مدیریت» یک رونوشت است در حالی که «رهبری» یک اصل است.

۵- مدیر امور را نگهداری می کند در حالی که رهبر آنها را بهبود می بخشد.

۶- 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.

۷- 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.

۸- مدیر نظارت می کند، ولی رهبر اعتماد می پراکند.

۹- مدیر دیدگاه محدودی دارد، ولی رهبر از دیدگاه وسیعی برخوردار است.

- ۱۰- مدیر «چگونه و چه وقت» را می پرسد، در حالی که رهبر «چه چیز و چرا» را می پرسد.
 - ۱۱- مدیر نظر به انتهای خط دارد، ولی رهبر چشم به افق دارد.
 - ۱۲- مدیر پیروی می کند، در حالی که رهبر سرچشمه می گیرد.
 - ۱۳- مدیر وضع موجود را می پذیرد، ولی رهبر با وضع موجود در جدال است.
 - ۱۴- مدیر سرباز قدیمی خوبی است، اما رهبر آدم خودش است.
 - ۱۵- 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:
 - ۱- هوش: تحقیقات انجام شده بر روی رهبران موفق سازمانی نشان می دهد که هوش آنان از میانگین هوش پیروان و زیردستانشان بیشتر است.
 - ۲- خصوصیات ظاهری و فیزیکی مانند قد، سیما و حرکات دست.
 - ۳- 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.
 - ۴- رهبران شخصیت برونگرا دارند.
 - ۵- انگیزه های توفیق طلبی و نیل به هدف: رهبران دارای انگیزه های قوی برای موفقیت هستند و توفیق طلب اند.
 - ۶- خصوصیات شغلی مانند پشتکار و تلاش و ابداع و ابتکار.
 - ۷- خصوصیات اجتماعی مانند مرتب اجتماعی و سیاسی.
 - ۸- 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.

منبع: تلخیص از کتب و مقاله های مدیریت

دکتر حجاززاده، [۲۲:۰۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب فتحی پیش نیازهای این تفکر در جامعه چیست

آقای فتحی، [۲۲:۰۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

در چنین شرایطی در آینده با سازمان های کوانتومی روبرو خواهیم بود

آقای فتحی، [۲۲:۰۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

خلاصه مطلب

دکتر حجاززاده، [۲۲:۰۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

اسلاید بعدی توضیح دادید

آقای فتحی، [۲۲:۰۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

بسیار سپاسگذارم از وقت و حوصله سروران

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

دوستان در این خصوص سوالی دارند از جناب مهندس فتحی عزیز؟

آقای فتحی، [۲۲:۰۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

اگر فرصت بود در جلسات بعدی در خصوص این تفکر بیشتر تبادل نظر شود

آقای فتحی، [۲۲:۰۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

در خصوص سوال جناب MH

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

اگر دوستان سوال داشتند که ادامه میدهیم و اگر نه که وارد مبحث اصلی خواهیم شد

مهندس معین انصاری، [۲۲:۰۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

ممنون جناب فتحی زحمت کشیدید

دکتر حجاززاده، [۲۲:۰۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

سوال اینست که طراحان این نظریه چه گروه سنی را برای شروع و پیاده سازی در جامعه پیشنهاد داده اند

آقای فتحی، [۲۲:۰۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

زمینه های آن کار روی مهارت ها کوانتومی و استراتژی مربوطه که اسلایدش ارایه شد میباشد

مهندس احمدی, [۲۲:۰۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

با تشکر از آقای فتحی عزیز نکات داده شده نقش مدیریت و رهبر است ولی در خال حاضر با داشته های موجود نیروی انسانی و ساختار های موجود چگونه می توان. به اصلاحات بنیادی پرداخت

آقای فتحی, [۲۲:۱۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

در سطح جامعه کاری دراز مدت ولی در سازمان معین در برنامه دو ساله قابل انجام است

دکتر حاجی ابراهیمی, [۲۲:۱۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

ضمن تشکر از زحمت جناب آقای فتحی در تهیه متون استراتژی سازمانی از تیوری تا عمل, و لزوم بررسی اقتصاد در سیستمهای باز و بسته

مهندس احمدی, [۲۲:۱۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

نداشتن استراتژی برنامه منابع انسانی و آف ساختار های مالی تشکیلاتی حقوقی و ... که به علت ملاحظات فردی انباشته شده است فقط اصول مدیریت بر منابع انسانی کافی نیست

آقای فتحی, [۲۲:۱۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۱۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

.. شاید بهتر است به بحث تجارب موفق و ناموفق در روشهای آموزشی صنعت و تجارت حمل و نقل بپردازیم.

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

موافقم

مهندس معین انصاری, [۲۲:۱۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

بنده با شما موافق هستم

دکتر حجاززاده, [۲۲:۱۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب فتحی ممنون از مطالب ولی به نظر میرسد این تفکر ابتدا باید در سطح کلان جامعه ونه در یک بخش. مثلا کاری بسط یابد

آقای فتحی, [۲۲:۱۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

موافقم و در خصوص سوالات بطور خصوصی در خدمتم

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۵ ۲۸.۰۱.۱۵]
پیشنهاد میکنم وارد مبحث اصلی شویم

مهندس رجبی، [۲۲:۱۵ ۲۸.۰۱.۱۵]
سلام بر دوستان عزیز

مهندس رجبی، [۲۲:۱۶ ۲۸.۰۱.۱۵]
به نظر بنده باید به فرمایشات مهندس احمدی دقت بیشتری کنیم

مهندس رجبی، [۲۲:۱۶ ۲۸.۰۱.۱۵]
الان بطور مثال لکوموتیوران در مشاغل راه آهن

مهندس رجبی، [۲۲:۱۷ ۲۸.۰۱.۱۵]
تعریف دقیق با پارامترهای قانونی تصدی گری محسوب میشود

مهندس حمید نجف، [۲۲:۱۷ ۲۸.۰۱.۱۵]
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، [۲۲:۱۷ ۲۸.۰۱.۱۵]
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 برمبگردد

مهندس رجبی، [۲۲:۱۸ ۲۸.۰۱.۱۵]
اما هنوز حاکمیت تلقی کامل از این شغل به بخش خصوصی نداده..که آیا تصدی گری است یا حاکمیتی

مهندس رجبی، [۲۲:۱۹ ۲۸.۰۱.۱۵]
نداشتن استراتژی با ترسیم نقشه راه معضل اصلی توانمند سازی در حمل نقل است

دکتر حجاززاده، [۲۲:۱۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

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

دکتر حجاززاده، [۲۲:۲۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

یا به تعبیری الزاماتی تدوین شده است

دکتر حجاززاده، [۲۲:۲۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

البته این تفکر از سی سال گذشته تاکنون در کشور چه در حوزه خصوصی و چه دولتی حمل و نقل حاکم است

خانم فاریابی، [۲۲:۲۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

در جاده پرسنل سازماندهی مدونی ندارد.

مهندس حمید نجف، [۲۲:۲۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

تزریق تدریجی نیروهای متورم ستادی در بخشهای عملیاتی هم از جمله راهکارهای مناسب مقابله با پدیده شوم بیکاری پنهان منابع انسانی است

مهندس رجیبی، [۲۲:۲۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۲۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

عرض کردم حساسیت و توجه کمتر است

دکتر حجاززاده، [۲۲:۲۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

نه سازماندهی ندارد

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

تجارب و پیشنهادات ؟

خانم فاریابی، [۲۲:۲۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

برای مثال جایگاه راننده، و شان اجتماعی اش هم نیاز به ترمیم داره

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

[Forwarded from مهندس احمدی]

با تشکر از آقای فتحی عزیز نکات داده شده نقش مدیریت و رهبر است ولی در حال حاضر با داشته های موجود نیروی انسانی و ساختار های موجود چگونه می توان. به اصلاحات بنیادی پرداخت

دکتر بابایی، [۲۲:۲۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

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 پیرنگ 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، [۲۲:۲۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

مزید آگاهی عزیزان عرض کنم در بخش دولتی چارت های سازمانی مصوب داریم با تعریف شرایط شغل

مهندس احمدی، [۲۲:۲۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

تا کنون هیچ اجباری در آموزش منابع انسانی برای خود ندیدم

دکتر سهیلی، [۲۲:۲۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

درود بر همه دوستان

دکتر حجاززاده، [۲۲:۲۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

ولی اغلب شغل تعریفی با شخصی که در حال انجام است همخوانی ندارد

مهندس رضایی، [۲۲:۲۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

سلام و خدا قوت خدمت همه اساتید محترم.

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

و این یعنی ائتلاف سرمایه ها

مهندس احمدی، [۲۲:۲۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

البته در دوره مدیریت جدید راه آهن دوره توسعه مدیران و ارزیابی آنان برگزار گردید که خیلی مؤثر و سازنده بود

دکتر حجاززاده، [۲۲:۲۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

نکته مهندس احمدی هم آفتاب آمد دلیل آفتاب

دکتر سهیلی، [۲۲:۲۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۲۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب احمدی دوره کوچینگ و تست هوش هبجانی مدیران هم بود

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

بفرمایید جناب دکتر سهیلی عزیز

مهندس رضایی، [۲۲:۲۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

باعث افتخار است که جناب مهندس احمدی از مدیران راه آهن چنین دیدگاهی نسبت به منابع انسانی دارند.

دکتر بابایی، [۲۲:۲۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

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؟

دکتر حجاززاده، [۲۲:۳۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۳۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۳۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

عملکرد هر انسانی، در هر شرایطی، بستگی مستقیم به تعدادی پارامتر اساسی و اصلی دارد:

دکتر سهیلی، [۲۲:۳۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

۱. تعبیر آن انسان در مورد [وضع موجود]

دکتر سهیلی، [۲۲:۳۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

۲. [احساس] آن انسان در [آن لحظه]

مهندس رجبی، [۲۲:۳۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۳۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

موضوع نیروی انسانی بسیار اهمیت دارد 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, [۲۲:۳۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

افرین آقاي فتحی

مهندس رجیبی, [۲۲:۳۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

بالا تر هستاما خیلی پایینتر از استاندارد های موجود

دکتر سهیلی, [۲۲:۳۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

۳. [مهارت] های [ذهنی] آن انسان

مهندس حمید نجف, [۲۲:۳۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

بر خلاف تصور دوست عزیزمان در حوزه هوایی هم مشکلات عدیده‌ای به مانند ریل و جاده وجود دارد

دکتر بابایی, [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

در علم اقتصاد دو آکسیوم مهم داریم.

(۱) اصل انتخاب

(۲) 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. ۲۰۰ 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, [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

ما در حوزه خدمات مشکل آموزش داریم

دکتر سهیلی, [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

و از همه مهم تر:

سطح [خودآگاهی] آن انسان

که البته خود یکی از مهارت های ذهنی است

آقای فتحی, [۲۲:۳۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب سهیلی با شما موافقم

مهندس احمدی, [۲۲:۳۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

در جامعه مشاهده می کنیم با مراجعه مشتری در هر بخشی چگونه رفتار می شود

آقای فتحی, [۲۲:۳۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

در مطالبات روی موجودیتی بنام انسان تاکید میکنید و بازتعریفی هستی شناسانه از وی که بسیار درست است

مهندس احمدی, [۲۲:۳۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

ساده ترین برخورد در زمینه مشتری مداری وجود ندارد

مهندس احمدی, [۲۲:۳۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

چرا علت چیست ؟

مهندس حمید نجف, [۲۲:۳۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

چارت های سازمانی موجود در بعضی از شرکتهای دولتی بسیار قدیمی و نیازمند بازنگری هستند

آقای فتحی, [۲۲:۳۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

موافقم جناب احمدی

دکتر بابایی, [۲۲:۳۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۳۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۴۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

دقیقا پس لازم است دقیقا وظائف و مسئولیتها در ابتدا تفکیک و تبیین شود

دکتر حجاززاده, [۲۲:۴۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

که این شکاف گسترده طرز تفکر نیروی انسانی بدلیل عدم برنامه تقاضا محور حمل و نقل و لجستیک از جانب دولت میباشد

آقای فتحی, [۲۲:۴۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب MH آیا واقعا جایگاه بخش دولتی و خصوصی و روابطشان بدرستی تعریف شده است ؟

دکتر حجاززاده، [۲۲:۴۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

خیر

خانم الوند، [۲۲:۴۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

سلام و عرض ادب خدمت همه سروران گرامی

آقای فتحی، [۲۲:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

آیا در این ساختارها بر اساس زایش فکر، دانش، نوآوری و کارآفرینی شکل گرفته است؟

دکتر حجاززاده، [۲۲:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

مشکل همینجاست

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

مباحث بنده در ابتدا دقیقا بر همین اصل تمرکز داشت جناب آقای فتحی عزیز

مهندس رجیبی، [۲۲:۴۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

دوست عزیز بنده قصد دفاع از بخش دولتی ندارم.... ولی به بنده بخش خصوصی انتقاد دارم.... چون ظرفیت و فضا وجود

دارد.... ولی خلاقیت.... رهبری.... تعالی.... بهره وری به ندرت دیده میشود

آقای فتحی، [۲۲:۴۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

ساختار مدیریتی ما شدیداً نیازمند خلاقیت و نوآوری است و جدا شدن از تفکرات کلاسیک

مهندس رجیبی، [۲۲:۴۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

فضای باز در خصوصی متأسفانه در مراودات مالی بازرگانی نمود دارد اما در ایده و خلاقیت تفاوت زیادی ندارد

مهندس رجیبی، [۲۲:۴۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

آینده متعلق به بخش خصوصی است و این بسیار نا امید کننده است

دکتر حجاززاده، [۲۲:۴۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

و روی صحبت بنده هم دقیقاً تقاضای جامعه خصوصی است که تابحال ساختار دولتی نتوانسته بر اساس این نیاز پوست اندازی کند

دکتر سهیلی، [۲۲:۴۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

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 تاثیر 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 فتاحی، [۲۲:۴۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب احمدی ارادت دارم

دکتر بابایی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

چند اسلاید ببینید خود شما عزیزان نحوه پیوند این دو را درخواهید یافت

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

سلام و درود

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

بعد به جایگاه ارزش ها اشاره شد زیرا ارزش ها باورها و هنجارها از ارکان فرهنگ بودند

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

مثال زدم توجه تخصص تجربه تیم و تعیین تکلیف نوعی سیستم ارزشی است که در بندر کاربرد دارد

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

همچنین تعریف ارزشها به تنهایی فرهنگ ساز نیست بلکه باید چرخه آموزش+سنجش+پاداش ارزشها را تثبیت بکند

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

در خصوص آموزش امشب اشاره ای میکنم به نقش مدل شایستگی برای هدف گذاری آموزش

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

برلی سنجش اشاره باید بکنم به نظام مدیریت عملکرد که زمان بیشتری میخواهد

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

برای پاداش هم اشاره میکنم به نظام جبران خدمت

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

از آخر به اول

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

نظام جبران خدمت سه رکن دارد

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

پرداخت ثابت (نقدی یا غیر نقدی)

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

پرداخت متغیر(نقدی یا غیر نقدی)

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

بیمه، ایمنی، سلامت، رفاهی

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

جبران خدمت باید ترکیبی از این سه حوزه باشد

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

به عبارت دقیقتر باید به سه سوال جواب داد تا از صحت عملکردنظام جبران خدمت مطمئن شد

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

۱- آیا پرداخت ثابت به کارکنان متناسب با مقتضیات خاص شغل، سازمان و صنعت طراحی و اجرت میشود؟

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

۲- 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، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

۳- آیا برنامه های توسعه و بهبود مستمر سلامت، بیمه، بهداشت، ایمنی در سطح سازمان طراحی و اجرا می شود؟

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

اما آموزش

مجید طهرانی، [۲۲:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۴۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب بابایی بحثی که من مطرح میکنم دقیقا از زاویه انسانی است

دکتر حجاززاده، [۲۲:۴۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

و اما بخش خصوصی هم در اقتصادی که قریب به ۸۰٪ آن دولتی است بهتر از دولتی ها نمیشد

محمد سیاوشی، [۲۲:۴۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

[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، [۲۲:۴۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

با شما موافقم جناب سهیلی

آقای فتحی، [۲۲:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

چون متاسفانه همان ۲۰ درصد هم ساختار ذهنی دولتی دارند

مجید طهرانی، [۲۲:۵۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب سهیلی

مجید طهرانی، [۲۲:۵۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

Approach یعنی

مهندس احمدی، [۲۲:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

در کنار تمامی نکات گفته شده استقرار نظام ارزشیابی اصل تداوم راهکارهای آرائه شده است نظامی بر پایه شاخص عملکردی نه دخالت شخصی

مجید طهرانی، [۲۲:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

زاویه ای که ما به یک مساله نگاه میکنیم

مهندس حمید نجف، [۲۲:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

امیدوارم با احیا سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور طرح مهندسی مجدد ساختار اداری کشور با فوریت در دستور کار قرار بگیرد

مجید طهرانی، [۲۲:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

مثلا شما از طبقه اول یال شمالی برج تهران به تهران مینگرد دیگری از طبقه بیستم یال جنوبی

مجید طهرانی، [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

هیچکدام اشتباه نیست بلکه مکمل است

مجید طهرانی، [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

سوال شما در مورد لایه ها

مجید طهرانی، [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

یعنی

مجید طهرانی، [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

Cognitive approach

دکتر بابایی, [۲۲:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب فتحی 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, [۲۲:۵۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

من که در خصوص رفتار و پاداش و .. میگویم

مجید طهرانی, [۲۲:۵۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

یعنی behavioral approach

مجید طهرانی, [۲۲:۵۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

لذا به نوعی تکمیل در بین دیدگاه ها وجود دارد اما ادبیاتشان به خاطر زاویه دید فرق میکند

مجید طهرانی, [۲۲:۵۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

خلاصه جواب شما این است

مجید طهرانی, [۲۲:۵۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

که در مهارت های ادراکی

مجید طهرانی, [۲۲:۵۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

ما self awareness را یک موضوع موجه آموزشی میشناسیم

مهندس احمدی, [۲۲:۵۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۲:۵۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

البته بخشی از مشکلات ما در حوزه نیروی انسانی به خود افراد بر می گردد.

دکتر بابایی, [۲۲:۵۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

اینجاست که لایه های فرهنگی حاکم بر جامعه کارکردهای خود را نشان می دهد.

آقای فتحی, [۲۲:۵۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای کاربردی و 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، [۲۲:۵۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

موافقم جناب فتحی

مهندس احمدی، [۲۲:۵۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۲:۵۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

من تلاش میکنم تجارب ۲۵ 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 آنها 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 ۲۰ 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 آنهايي که احساس مسئولیت میکنند از اصول شرکت است و شرکت در مشکلات آنها سهیم میباشد.

دیگر بیشتر از این نمی نویسم لطفاً نقاط ضعفم را با توجه به تجاربتان به بنده گوشزد کنید. در صورتیکه نکات مثبت در ان می بینید ان را به دیگران انتقال بدهید.

مطالب فوق حسب الامر اقاي سیاوشی در خصوص موضوع جلسه مطرح شد.

دکتر بابایی، [۲۲:۵۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب انصاری تبریک

دکتر حجاززاده، [۲۲:۵۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

احسنت جناب انصاری

دکتر حجاززاده، [۲۳:۰۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

من به شخصه در این گروه بیشتر بدنبال این تجربیات هستم

دکتر بابایی، [۲۳:۰۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

سکوت سازمانی ناشی از چیست؟

آقای فتحی، [۲۳:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

درگیر نمودن نیروی کار در استراتژی های سطوح سازمانی و ارتباط مؤثر

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

سلام به مدیریت گرامی و همه عزیزان گرانقدر

دکتر بابایی، [۲۳:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

مقصر مدیر است یا کارمند؟

دکتر حجاززاده، [۲۳:۰۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب انصاری در ابتدای فعالیت با آلمانها چه تفاوتی بین شیوه های رفتاری شما و آنها وجود داشت؟

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۰۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

تشکر از جناب انصاری و تبریک به شما

دکتر بابایی، [۲۳:۰۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب فتحی آن هم خودش نوعی استراتژی برخورد با کارکنان است

دکتر حجاززاده، [۲۳:۰۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب دکتر حاجی ابراهیمی جنابعالی هم از این تفاوتها بفرمایید

مهندس معین انصاری، [۲۳:۰۴ ۲۸.۰۱.۱۵]
اخلاقیات با توجه به فرهنگ جامعه ایرانی بیشتر از آنها نمایانگر بود

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۰۴ ۲۸.۰۱.۱۵]
يك تجربه كوچك هم عرض كنم كه اون هم از المانها ست

دکتر حجاززاده، [۲۳:۰۴ ۲۸.۰۱.۱۵]
بفرما جناب بهمن زاده عزیز

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۰۵ ۲۸.۰۱.۱۵]
دهه ۶۰ يك بحثي با وزارت حملو نقل المان داشتم

دکتر فقیهی، [۲۳:۰۵ ۲۸.۰۱.۱۵]
با سلام خدمت دوستان

آقای فتحی، [۲۳:۰۵ ۲۸.۰۱.۱۵]
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، [۲۳:۰۶ ۲۸.۰۱.۱۵]
سلام بر شما آقای مهندس سیاوشی عزیز و بقیه دوستان

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۳:۰۶ ۲۸.۰۱.۱۵]
سرور کرامی اقای 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، [۲۳:۰۷ ۲۸.۰۱.۱۵]
سوالي مشابه بحث امشب راجع به تفاوت کيفي نيروي انساني اونا با ايران شد

دکتر فقیهی، [۲۳:۰۷ ۲۸.۰۱.۱۵]
به نظر بنده مشکل اصلی نیروی انسانی در کشور عدن رعایت تعادل در مدیریت منابع انسانی است

دکتر سهیلی، [۲۳:۰۷ ۲۸.۰۱.۱۵]
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، [۲۳:۰۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب انصاری این نگاه آیا نتایج منفی هم در کار بدنبال داشت یا همگی مثبت بود

مهندس احمدی، [۲۳:۰۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

همراه نمودن خود همکاران در تغییرات + اعتماد سازی + تفویض اختیار + پاداش در صورت کسب نتایج

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۰۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۰۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

مدیر آسیایی ان شرکت می گفت، خریداران ایرانی تخصص کافی نسبت به محصولی که تقاضا دارند نداشته، و اکثر اوقات نوعی وسیله کرائتر و غیر قابل مصرف در شرایط ایران را، میخواهند.

مهندس معین انصاری، [۲۳:۰۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

نتایج منفی هم داشت و لی چون میزان انرژی مثبتش بسیار بالا بود ان را محو میکرد

دکتر فقیهی، [۲۳:۰۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

در برخی سازمان ها برخورد با نیروی انسانی کاملا غیر انسانی و ایزاری است و در برخی سازمان ها آنقدر جنبه های انسانی تاکید می شود که سازمان قاب مدیریت نیست

مهندس رجبی، [۲۳:۱۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

یکی از تجربیات خوب در راه آهن بود که با مدیریت جناب احمدی و پشتیبانی آقای زارع قائم مقام وقت صورت گرفت

محمد سیاوشی، [۲۳:۱۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

[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، [۲۳:۱۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

دوستان و سروران عزیز عرض پوزش مباحث کاملا با هم تداخل پیدا کرده اند...

دکتر حاجی ابراهیمی، [۲۳:۱۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

لجستیک فروش (مهندسی و مدیریت فروش)

مهندس بهمن زاده، [۲۳:۱۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

بعنی راهبري دولت توتنمد ترين و با هوش ترين انسانها بر عهده دارند

آقای فتحی، [۲۳:۱۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

وقتی برخورد صحیح با نیروی کار نشود سازمانهای غیر رسمی و حاشیه ای رشد میکند که کاملا مخفی و در لایه های زیرین قرار دارد

آقای فتحی، [۲۳:۱۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

آنگاه مدیران در ظاهر حس میکنند که شرایط مساعد است ولی اشتباه فکر میکنند

دکتر حجاززاده، [۲۳:۱۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب دکتر فقیهی اثرات منفی سازمانهای غیر رسمی متاسفانه در ایران بسیار بالاست که کمتر به آن پرداخته شده است

دکتر فقیهی، [۲۳:۱۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

دقیقا درست می فرمایید

مهندس احمدی، [۲۳:۱۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

در نوع مدیریت منابع انسانی از پیچیده ترین و سخت ترین نوع مدیریت محسوب می شود

دکتر فقیهی، [۲۳:۱۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

البته یک ریشه اصلی مساله به آموزش هیر هدفم و غیر بومی مباحث مدیریت منابع انسانی در کشور باز می گردد

آقای فتحی، [۲۳:۱۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۱۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

بنده از مباحث اساتید بسیار لذت می برم
نکته اینجاست

مدیریت، رهبری، شایسته سالاری

دکتر حجاززاده، [۲۳:۱۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

حال عمده دلایل ایجاد اینگونه سازمانها ی غیر رسمی چیست؟

دکتر فقیهی، [۲۳:۱۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

رفرنس مباحث رفتار سازمانی و منابع انسانی اغلب آمریکایی است

مهندس رجبی، [۲۳:۱۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

عدم تامین کلیه نیازهای زیر بخش ها از ساختار مصوب و قانونی

دکتر فقیهی، [۲۳:۲۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

با نظریه های که بر اساس شواهد نیروی انسانی آمریکا حاصل شده اند نمی توان نیروی کار ایرانی را مدیریت کرد

دکتر فقیهی، [۲۳:۲۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

دلیل اصلی ایجاد سازمانها غیر رسمی منافع گروهی است

آقای فتحی، [۲۳:۲۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب دکتر فقیهی موافقم. لازمه که ما به بازآفرینی یک سبک مدیریت و رهبری ایرانی بپردازیم

مهندس باقریان، [۲۳:۲۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

سازمانهای غیر رسمی بالنفسه مضر نیستند و در مواردی باعث افزایش کارایی میگردند

مهندس رجبی، [۲۳:۲۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

دقیقاً موافقم جناب باقریان

مهندس احمدی، [۲۳:۲۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

البته در کشور عزیزمان احساسات غالب بر رفتارهای سازمانی است

دکتر حجاززاده، [۲۳:۲۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

از دیگر دلایل عدم شفافیت و تمرکز قدرت و عدم کانالهای منطقی هم میتوان اضافه نمود

دکتر فقیهی، [۲۳:۲۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

بله دقیقا ما در سالها اخیر صرفا مصرف کننده نظریه ها بودیم

مهندس رجبی، [۲۳:۲۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

تا وقتی که به سازمان رسمی خدشه ای وارد نشود

آقای فتحی، [۲۳:۲۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

مدیران چون تصورشان دچار جزمیت و سنتی است با پدیده سازمان غیر رسمی شدیدا مشکل دارند

دکتر فقیهی، [۲۳:۲۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

در دانشگاهها کار جدی به هیچ وجه انجام نمیشود

آقای فتحی، [۲۳:۲۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

در حالیکه همان مواردی که اسم حاشیه روی آن میگذارند دغدغه های فکری پرسنل هستند

مهندس رضایی، [۲۳:۲۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

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 نمیکم 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، [۲۳:۲۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

تجربیات در سازمان غیر رسمی پاسخ خوبی داده است اگر خوب مدیریت یود و تداخل وظائف در ساختار رسمی نداشته باشد

دکتر فقیهی، [۲۳:۲۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

روابط غیر رسمی در سازمان های دولتی کارکردشان با بخش خصوصی متفاوت است

آقای فتحی، [۲۳:۲۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

موافقم جناب احمدی

مهندس باقریان, [۲۳:۲۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۲۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

به نظر می رسد این روابط در سازمان های دولتی بیشتر مخربند تا موثر

دکتر فقیهی, [۲۳:۲۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۲۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

بنده تجربه فوق العاده ای داشتم

آقای فتحی, [۲۳:۲۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۲۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۳۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

خوشحال میشم استفاده کنم از تجربیات ارزنده شما جناب احمدی

دکتر فقیهی, [۲۳:۳۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

همین مشکل را من در گروه با همکاران هیات علمی دارم

دکتر فقیهی, [۲۳:۳۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

تا کار آماری در پروپوزال نباشد پروپوزال را تایید نمی کنند

مهندس احمدی, [۲۳:۳۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

عالی گفتید آقای فتحی حتما در سایت خصوصی گزارش خواهم داد

مهندس احمدی, [۲۳:۳۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

منظورم بخش پنهان را که اشاره نمودید

آقای فتحی، [۲۳:۳۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

بله دانش پنهان در سازمانها در لایه های زیرین و مخفی یا همان سازمانهای غیر رسمی یافت میشود. کاملاً روی نکته کلیدی دست گذاشتید جناب احمدی

دکتر فقیهی، [۲۳:۳۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

بیخشید منظور شما از سازمانهای غیر رسمی دقیقاً چیست

مهندس احمدی، [۲۳:۳۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

دقیقاً آقای فتحی بنده دقیقاً با همین استراتژی حرکت کردیم که بعداً با هم تبادل افکار خواهیم کرد

آقای میرحسینی، [۲۳:۳۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

دوستان بنظر من سازمان غیر رسمی توسط افرادی با منافع مشترک که معمولاً استعداد ضیفی دارند تشکیل میشود و از طریق اتصال به قطبهای رسمی قدرت در سازمان موجبات ورود خدشه به قوانین ومقررات جاری شده ونتیجتاً انگیزه را از افرادعادی سازمان بخاطر تبعیض حاکم شده سلب میکنند وگاها موجب تناقضات تصمیم گیری در امور میشود

مهندس احمدی، [۲۳:۳۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

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، [۲۳:۳۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

منظور همان روابط غیررسمی در قالب شکل ها است؟

دکتر فقیهی، [۲۳:۳۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

اگر منظور این باشد کارکرد آنها در سازمان های دولتی را باید به صورت جزئی تحلیل کرد

مهندس احمدی، [۲۳:۴۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

وظائف جاری در قالب ساختار رسمی و تحولات سازمانی با ساختار غیر رسمی

دکتر فقیهی، [۲۳:۴۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

همان طور که قبلاً عرض کردم به نظر می رسد تبعات آنها بیشتر از اثراتش هست

مهندس احمدی، [۲۳:۴۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

البته استقرار نظام مدیریت تغییر در کنار ان اصل مهمی است که مدیر ارشد ان را مدیریت می کند

آقای فتحی، [۲۳:۴۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۴۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

افرین آقاي فتحي

دکتر فقیهی, [۲۳:۴۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب فتحي از نظريات فاصله بگيريم به فضای مدیریتی ایران بر گردیم

آقاي فتحي, [۲۳:۴۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب دکتر موافقم

مهندس احمدی, [۲۳:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

این يك واقعيست است جناب آقاي فقيهي عزيز

دکتر فقیهی, [۲۳:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

در یک سازمان دولتی مانند راه آهن چه سازمانها ی غیر رسمی وجود دلرد

مهندس احمدی, [۲۳:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

و موافقم با نظر شما

دکتر فقیهی, [۲۳:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب احمدی

مهندس احمدی, [۲۳:۴۳ ۲۸.۰۱.۱۵]

در جلسات مشترك توضیح خواهم داد اگر اجازه بدهید

محمد سیاوشی, [۲۳:۴۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

مباحث امشب به اندازه ای شیرین و موثر بود که علی رغم گذشت بیش از ۴۵ دقیقه از زمان مقرر ، حیقم میاد اعلام پایان بحث کنم .

دکتر فقیهی, [۲۳:۴۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

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؟

آقاي فتحي, [۲۳:۴۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

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, [۲۳:۴۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

بیخشید اگر از موضوعات کمی خارج شدم

محمد سیاوشی, [۲۳:۴۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

امشب بسیاری از عزیزان پا به پای هم بیدار ماندند و شاهد و ناظر مباحث اساتید هستند

آقای فتحی, [۲۳:۴۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

این بخش متخصص چون درست درک و رهبری نمیشود کم کم تشکیل یک اجتماع را میدهد.

محمد سیاوشی, [۲۳:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

پیشنهاد میکنم برای مباحث منابع انسانی سمیناری تشکیل شود با حضور اعضا محترم گروه

دکتر فقیهی, [۲۳:۴۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

اگر سازمانها اینچنینی تشکیل شود جناب فتحی کارکردشان مطلوب است ولی آیا چنین سازمانهایی تشکیل می شود؟

آقای میرحسینی, [۲۳:۴۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

اتفاقا بخش متخصص چون درست درک نمیشوند بیانگیزه

آقای فتحی, [۲۳:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

بنده که با. چنین پدیده ای کم برخورد نداشتم متاسفانه جناب دکتر

مهندس احمدی, [۲۳:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

انشااااا در يك مدل مربع مباحث اقاي فتحی را برای اقاي فقیهی که افراد در لایه های مختلف چگونه متمرکز و با پنهان می شوند را در جلسات تشریح خواهم کرد

دکتر فقیهی, [۲۳:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

ممنون می شوم

آقای فتحی, [۲۳:۴۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

جناب احمدی در خدمتم

آقای میرحسینی, [۲۳:۵۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

بی انگیزه شده با سکوت پیشه میکنند وگوشه نشین میشوند ویا سازمان را ترک میکنند

مهندس احمدی, [۲۳:۵۰ ۲۸.۰۱.۱۵]

از تجربیات شما استفاده خواهم کرد جناب آقای فتحي

مهندس احمدی, [۲۳:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

موافقم آقای حسینی

مهندس باقریان, [۲۳:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

سازمان غیر رسمی اجتناب ناپذیر است, این هنر مدیر است که بتواند از آن در راستای منافع سازمان استفاده کند.

آقای میرحسینی, [۲۳:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

بیخشید که مطلبم دو تکه شد

دکتر فقیهی, [۲۳:۵۱ ۲۸.۰۱.۱۵]

دقیقا جناب باقریان

مهندس احمدی, [۲۳:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

آقای باقریان نیز به نوع دیگر و عالی اشاره نمودند

آقای فتحي, [۲۳:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

با تشکر از کلیه سروران بویژه جناب سیاوشی و اعلام توافق با جناب میرحسینی به همه عزیزان شب بخیر عرض میکنم

دکتر فقیهی, [۲۳:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

ولی بخشی از آنها هستند که نفوذشان از مدیر عالی سازمان هم بیشتر است . در سازمان های دولتی

مهندس معین انصاری, [۲۳:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

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 انشالله در آینده از ان بهره خواهیم برد

محمد سیاوشی, [۲۳:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

انشالله به زودی و به کمک دوستان گروه سمیناری در این خصوص برپا خواهد شد

مهندس معین انصاری, [۲۳:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

شب همگی بخیر

مهندس احمدی, [۲۳:۵۲ ۲۸.۰۱.۱۵]

بنده هم از تحمل عرائض بنده توسط اعضای گروه تشکر و شب بخیر و ارزوی اخر هفته خوبی را ارزو می کنم

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

پایان مباحث امشب را اعلام میکنم

دکتر فقیهی، [۲۳:۵۴ ۲۸.۰۱.۱۵]

از آشنایی با دوستان جدید و مطالب جدیدی که یاد گرفتم خرسندم شب همگی بخیر

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

ایران عزیز به شما سروران می بالد

مهندس حیدری، [۲۳:۵۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

با عرض ادب و شب بخیر خدمت تمام عزیزان و تشکر از ارایه مطالب بسیار استفاده کردم

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۵ ۲۸.۰۱.۱۵]

درود به غیرتتان سروران ارجمند

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۶ ۲۸.۰۱.۱۵]

مباحث بسیار ارزشمند و با رعایت کامل اخلاق و احترام

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

بسیار بسیار ممنون و سپاسگزارم اساتید ارجمند

مهندس حیدری، [۲۳:۵۷ ۲۸.۰۱.۱۵]

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
ببخشید دیر وقته شب همه عزیزان خوش

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۸ ۲۸.۰۱.۱۵]

و در پایان از همه حاضران و ناظران مباحث بی نهایت ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی، [۲۳:۵۹ ۲۸.۰۱.۱۵]

شب همه عزیزان خوب و خوش

تا فرصتی دیگر خدا نگهدارتان

موضوع گفتگو :

حمل و نقل جز کدام بخش است صنعت یا خدمات :

محمد سیاوشی, [۱۹:۴۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

سر فصل های موضوع گفتگوی دوشنبه شب :

- ۱- در حال حاضر در کشور با چه دیدی به حمل و نقل نگاه می شود ؟ خدمات یا صنعت ؟ چرا؟
- ۲- کدام نگاه برای حمل و نقل مناسب و شایسته است خدماتی یا صنعتی ؟ چرا؟
- ۳- در سایر کشورها چگونه به حمل و نقل نگاه می شود ؟ چرا؟
- ۴- آیا امکان تغییر و اصلاح نگاه موجود وجود دارد؟ چرا و چگونه؟

محمد سیاوشی, [۲۱:۲۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

با عرض سلام و ادب خدمت سروران ارجمند

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

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, [۲۱:۳۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

و انشاءالله مثل همیشه شاهدهی گفتگویی جذاب و پر فایده خواهیم بود.

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

سوال اول :

حمل و نقل جزو کدامین دسته بندی است صنعت یا خدمات؟

مهندس فتحی، [۲۱:۳۴ ۲۳.۰۲.۱۵]
سلام به همه سروران و جناب سیاوشی عزیز

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۵ ۲۳.۰۲.۱۵]
سلام جناب مهندس فتحی عزیز

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 ۲۳.۰۲.۱۵]
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؟

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 دسته 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 مینای 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 صنایع 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]

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، عملا 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 بلاتکلیفی 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

[Khosro Saraie, ۲۳.۰۲.۱۵ ۲۱:۵۰]

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 بک 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 در این باره لفاظی صورت گرفته و برای بزرگ و با اهمیت نشان دادن حمل و نقل آنرا صنعت خواندند . مثل صنعت گردشگری

این مطلب تنها در اندکی پس از انقلاب بصورت یک واژه مداول بکار گرفته شد ، در دو قانون مدنی ۱۳۰۸ و تجارت ایران ۱۳۱۱ هم حمل و نقل خدمات هستند نه صنعت .

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام جناب دکتر سرانی گرامی

محمد سیاوشی, [۲۱:۵۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

سلام جناب عددیان عزیز

[۲۱:۵۱ ۲۳.۰۲.۱۵Khosro Saraie,]

عرض سلام و ادب جناب سیاوشی و خدایوت

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]

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 ۲۳.۰۲.۱۵]

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 شفیعی، [۲۱:۵۹ ۲۳.۰۲.۱۵]

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 . والبتنه 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]

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 نیستم

خانم خاکزاد، [۲۲:۰۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

خدمات در بخش حمل و نقل به خصوص از نگاه کاربران این حوزه ، نقش پر رنگ تری دارد. اما از آنجا که آرایه 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 و شاید قرنها بعد . بتارخچه حمل و نقل مرا جعه کنید ، صنعت بدون حمل و نقل 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]

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 آرایه 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 میکند 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.

[۲۲:۱۲ ۲۳.۰۲.۱۵]alireza abdollaifard, [

حمل و نقل به دلیل نقش زیربنایی و تأثیر مستقیم بر سایر بخش های اقتصادی از مهترین ارکان توسعه کشورها به حساب می آید.

آقای عددیان, [۲۲:۱۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

برای روشن شدن عرض مثال زد

مهندس فتحی, [۲۲:۱۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

سرکار خانم شفیعی با شما موافقم

محمد سیاوشی, [۲۲:۱۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

احسنت

خانم دکتر شفیعی, [۲۲:۱۳ ۲۳.۰۲.۱۵]

ضمناً اگر تنها توجه ما به حسابهای ملی باشد، هرگز نمیتوان بخشهای پشتیبان مانند بیمه و بانکداری را صنعت نامید.

[۱۳:۲۲ ۲۳.۰۲.۱۵]alireza abdollaifard, [

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، [۲۲:۱۳ ۲۳.۰۲.۱۵]
ممنون جناب فتحی، ارادتمندیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۱۳ ۲۳.۰۲.۱۵]
خانم دکتر دقیقا به یکی از بزرگترین ضعف ها به درستی اشاره کردید

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 شفیعی]

ضمن عرض سلام فراوان، متاسفانه 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.

آقای عددیان، [۲۲:۱۷ ۲۳.۰۲.۱۵]
متاسفانه !

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،

محمد سیاوشی، [۲۲:۲۰ ۲۳.۰۲.۱۵]

که همه دوستان طبق تعریف قانون تجارت جز گروه خدمات از آن یاد شده

مهندس فتحی، [۲۲:۲۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

قطعا نگاهی که به کل پیکره 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 ۴۱ 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 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 لجستیک 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 لجستیک 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، [۲۲:۲۱ ۲۳.۰۲.۱۵]

بحث سود و زیان نیست

بلکه فعلا به مثابه ضرب المثل شتر مرغ شده است

دسته بندی خدمات

توقع صنعتی

مهندس باقری بنادر، [۲۲:۲۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

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

آقای عددیان، [۲۲:۲۲ ۲۳.۰۲.۱۵]

حمل و نقل در ایرا ن 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 عالییه 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 همچنین/ 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 ۲۰۱۵ هستیم جناب سیاوشی تعریف یک فرایند از مباحث اولیه انست

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۵ ۲۳.۰۲.۱۵]

سال ۲۰۱۵ برای دنیاست نه برای ما که هنوز در ابتدای راهیم.

در سال ۲۰۱۵ 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 ۰۲.۱۵.۲۳]

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 ۲۲.۰۲.۱۵]

آقای سیاوشی چرا تعیین جایگاه راهبردی و تعیین کننده است؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۰ ۲۲.۰۲.۱۵]

جناب باقری ما در زیرساخت عقب نیستیم؟
منظورتان کدام بخش است؟

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۲ ۲۲.۰۲.۱۵]

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 ۲۲.۰۲.۱۵]

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 و نقلی 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 ۲۲.۰۲.۱۵]

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 همبرده قابل رقابت خواهد بود

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۴ ۲۲.۰۲.۱۵]

دوستان در خصوص فرمایش جناب مهندس باقری نظر دهند لطفا

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۲۲.۰۲.۱۵]

منظور ما از صنعت یا خدمات به هیچ وجه برتری و اهمیت و امثالهم نیست

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۲۲.۰۲.۱۵]

بلکه رفع دوگانگی های موجود است

محمد سیاوشی, [۲۲:۳۶ ۲۲.۰۲.۱۵]

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 ایبا 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]

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 فتاحی، [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

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

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 عمل‌گرایی مفید و موثر میشود، شک دارم

مهندس ایرانمنش, [۲۲:۴۳ 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 می‌شود یا خیر؟

خانم دکتر شفیعی, [۲۲:۴۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

متأسفانه بخش حمل و نقل در سه راهی: ۱_ محصول خدمات محور، ۲_ ماهیت زیرساختی و ۳_ مأموریت صناعی گیر میکند. پس اولین اشکال واقع میشود: ابهام در تدوین راهبرد مشخص و سپس تعریف برنامه‌های راهبردی. وقتی راهبرد درست تعریف نشود حتی با وجود تجهیزات نوین، مسیر حرکت به سمت شرایط بهینه هدایت نمیشود 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 حلقه‌های زنجیره اقتصاد و تجارت ملی و جهانی هستند که اگر حلقه‌ای ضعیف باشد این زنجیر از هم می‌پاشد

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 قانون‌گذار 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 فانوگذار بخش خدماتی حمل و نقل را در تعاریف پررنگتر نشان داده است

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

محمد سیاوشی، [۲۲:۵۴ ۲۳.۰۲.۱۵]

بنده دوست داشتم عزیزان بحث را باز کنند و به ریشه ها پرداخته شود

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۴ ۲۲.۰۲.۱۵]

سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل به منابع زیادی نیاز دارد که کمتر به آن توجه شده است

مهندس دل قوی, [۲۲:۵۵ ۲۲.۰۲.۱۵]

بخش خصوصی کمتر تمایل در سرمایه گذاری در این بخش داشته است

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۷ ۲۲.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۵۷ ۲۲.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۵۸ ۲۲.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۵۸ ۲۲.۰۲.۱۵]

برخوردهای دوگانه مسولان پوششی است بر ضعف نگاه راهبردی آنها

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۹ ۲۲.۰۲.۱۵]

خیلی مایل بودم اینگونه که خانم دکتر اشاره کردند از این دریچه به موضوع نگاه شود

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۰ ۲۲.۰۲.۱۵]

برخوردهای دوگانه با حمل و نقل علی رغم اهمیت و جایگاه بسیار استراتژیکش

مهندس باقری بنادر, [۲۳:۰۰ ۲۲.۰۲.۱۵]

آقای سیاوشی لطفا یک مصداق از دوگانگی مورد اشاره ذکر میکنید؟

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۱ ۲۲.۰۲.۱۵]

جناب باقری عزیز پاسخ سوال شما را موکول میکنم به عزیزان

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۲ ۲۲.۰۲.۱۵]

بنده به اندازه کافی امشب صحبت کردم و وقت را در اختیار سایر سروران قرار میدهم

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۳ ۲۳.۰۲.۱۵]
از همه عزیزان ممنون و سپاسگزارم

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۳ ۲۳.۰۲.۱۵]
و شب آرامی را برای سروران ارزومندم

محمد سیاوشی, [۲۳:۰۳ ۲۳.۰۲.۱۵]
شب خوش

مهندس دل قوی, [۲۳:۰۳ ۲۳.۰۲.۱۵]
شب شما هم بخیر

مهندس ایرانمنش, [۲۳:۰۳ ۲۳.۰۲.۱۵]
شب همگی خوش

خانم دکتر شفیعی, [۲۳:۰۴ ۲۳.۰۲.۱۵]
شب بر همگان خوش

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]
ضمناً ۵ اسفند روز مهندس نیز بر همه مهندسين عزیز مبارک باشد

مهندس باقری بنادر, [۲۳:۱۰ ۲۳.۰۲.۱۵]
تشکر و شب بخیر

خانم فاریابی, [۰۷:۳۲ 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.

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 پرسش 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 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

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، [۲۳:۰۹ 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 ۱۵.۲۴.۰۲]

[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
آنگونه که باید و شاید به این موضوع پرداخته نشد

محمد سیاوشی، [۰۹:۲۳ ۲۴.۰۲.۱۵]

[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]

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، [۲۳:۰۹ 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]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

اولا تین نیوز اینگونه کامنت ها را معمولا شطرنجی می کند

مهندس آجیلیان, [۰۹:۵۸ ۲۴.۰۲.۱۵]

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 گلّه مند مصوبه مسکن هستند

مهندس آجیلیان, [۱۰:۰۰ ۲۴.۰۲.۱۵]

چون حمل و نقل دغدغه آنها نیست

مهندس آجیلیان, [۱۰:۰۱ 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

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]

[- :File ۱۰۰۰۴.pdf]

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. جمعبندی 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

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 می‌گشتیم
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

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 بدنبال 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

مهندس آجیلیان, [۱۰:۳۲ ۲۴.۰۲.۱۵]

بیخشید 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

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

مهندس میرشفای، [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 آهن 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 سعیدنژاد که در سال ۸۴ این حرکت را آغاز کردند درد نکنه
اما قانون اصلاحات بخش ریلی اروپا یک بند حیاتی دارد. ماده ۳۰ 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 يك دوره زمانی مشخص موظف به تجاري سازي 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 آحیلیان, [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 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 دقیقاً 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]

متأسفانه در حوزه حمل و نقل ریلی از حرف تا عمل فاصله زیادی است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۰:۵۳ 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

مهندس آجیلیان, [۱۰:۵۶ ۲۴.۰۲.۱۵]
[Photo]

مهندس آجیلیان, [۱۰:۵۷ ۲۴.۰۲.۱۵]
این مصداق کنک وزارت راه به حمل و نقل است

مهندس آجیلیان, [۱۰:۵۷ ۲۴.۰۲.۱۵]
بیخشید کمک

مهندس آجیلیان, [۱۰:۵۸ ۲۴.۰۲.۱۵]
ما را به خیر آنها امید نیست.....

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]

افزین 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 های اتخاذ شود که طرف عرضه به شدت تضعیف شود و عدم تعادلی به بار آورد که کشش قیمتی تقاضا را به صفر نزدیک کند.

مهندس آجیلیان, [۱۱:۰۷ ۲۴.۰۲.۱۵]

باید مسئولیت را واگذار. انحراف از مسیر را نظارت کرد

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

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 ۳۰۰ کیلومتر را ۱۰ سال پیش داده است

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۱۶ ۲۴.۰۲.۱۵]

الآن حدود ۹۵ 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

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۲۴ ۲۴.۰۲.۱۵]

موضوع بریدن چرخ که شما هم می دانید عمدتا 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]
اولا 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 معمولا 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]
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 ۴۴ این را نمی گوید. قانون دسترسی آزاد هم این را نمی گوید. عملکرد ۱۰ 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

مجید بابایی اتاق فکر حمل و نقل, [۱۱:۴۴ ۲۴.۰۲.۱۵] بقیه کارها را بسپریم به بازار و سازوکارهای بازار خودش تنظیم گر خوبیست

محمد سیاوشی, [۱۲:۰۳ ۲۴.۰۲.۱۵] 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, [۱۲:۰۵ ۲۴.۰۲.۱۵] کشور برای رشد و توسعه چاره و راهکاری جز استفاده از نظرات کارشناسان خیره و متعهد ندارد ، نظراتی که به گمان بسیاری تلخ و ازاردهنده است ولی یادمان باشد داروی هر دردی تلخ است و به مزه آن نیندیشیم بلکه به تاثیر بیندیشیم .

محمد سیاوشی, [۱۲:۰۷ ۲۴.۰۲.۱۵] اینکه همه چیز را خوب و عالی و زیبا نشان دهیم هنر نیست ، هنر در بیان حقایق موجود و ارائه راهکار و دواي دردهاست

موضوع گفتگو :

حمل و نقل و رسانه

محمد سیاوشی, [۲۱:۳۰ ۱۸.۰۲.۱۵] باسلام و ادب خدمت اعضا محترم گروه

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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, [۲۲:۲۱ 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, [۲۱:۳۳ 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.

خانم روستا, [۲۱:۱۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

شاید اگر ما دقیقا بدانیم چگونه می توانیم بهترین خدمات را به این بخش ارائه کنیم، بهتر درجهت 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 وا در ابتدا عرض کنم. وقتی در مورد اصناف مختلف صحبت میشود اکثر جامعه يك تصوير بالاي ۵۰ درصد قابل درك 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

مهندس سیدصدر، [۲۱:۳۷ ۱۵.۱۸.۰۲]

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 ۱۸.۰۲.۱۵]

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 انتظارات فعالان این بخش مطلع باشند سپس فعالیت خود را بر همان مبنای تنظیم کنند. اما ما از انتظارات 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 انتظارات شما را برآورده کند. در حالی که ما تمام تلاش خود را می کنیم اما همین عدم آگاهی از آن چه که دقیقاً مورد نظر فعالان این بخش است، موجب عدم موفقیت مان می شود؟ آ

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

سرکار خانم روستا فعال محترم و زحمتکش عرصه رسانه میفرمایند ما از انتظارات و توقعات جامعه حمل و نقل کشور بی اطلاعیم!!!!

این به دنیا حرف درونش نهفته است....

مهندس مختاری، [۲۱:۴۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

در جامعه درک درستی از حمل و نقل وجود ندارد و اهمیت آن حس نمیشود. معطلی کشتی در لنگرگاه خسارات سنگینی دارد اما از تاخیر نیم ساعته هواپیما برای جامعه کم اهمیت تر است

آقای رحیمی، [۲۱:۴۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

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

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 د رایین 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]

[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، [۲۱:۴۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

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، [۲۱:۴۵ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام خدمت حضاران و جناب سیاوشی

مهندس مختاری, [۲۱:۴۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

رسانه نباید بدنال رضایت موردی بخشی باشد بلکه باید مقبولیت کلان داشته باشد

دکتر فتحعلی, [۲۱:۴۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام جناب ذهبیون و تبریک مجدد به واسطه هفته نامه حمل و نقل

آقای ذهبیون, [۲۱:۴۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

ارادت خدمت همه دوستان دارم و از لطف دوستان ممنون

مهندس فتحی, [۲۱:۴۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

سلام و شب بخیر خدمت جناب ذهبیون گرامی

[۲۱:۴۸ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

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 رودر بایستی اخبار را متمایل به آنها ارائه میدهد. برای این است که همدیگر را در نمب یابند

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

[۲۱:۵۰ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

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.

[۲۱:۵۲ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

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 دللیش گستردگی بخش حمل و نقل نسبت به سایر حوزه ها باشد. خودرو د ر تمام 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

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 ان احتیاج به يك دوره آموزشي براي خبرنگاران عزيز در حوزه حمل و نقل میباشد. که با اصول حمل و نقل اشنایي داشته باشند. انجمن کشتیرانی و خمتا وابسته امدادگی 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.

مهندس حمید نجف, [۲۱:۵۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

سلام بر همه اساتید
من فکر میکنم رسانه آئینه تمام نمایی از جامعه است هر این رسانه شفافتر باشد می تواند مشکلات نارسائیهها 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 :

۱-....

۲-....

۳-....

مهندس سیدصدر, [۲۱:۵۸ ۱۵.۱۸.۰۲]

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.

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, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۱]

هر خبرنگار در حوزه فعالیت خودش

مهندس دل قوی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۱]

عدم وجود افراد متخصص و ماهر آشنا به هر دو عرصه حمل و نقل و رسانه

مهندس حمید نجف, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۲]

هر چند که متاسفانه هستند کسانی که از شفاف سازی رسانه و انعکاس واقعیات بیم دارند

[Alireza manzari, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۲]

درست است یک موضوع مهم اقتصاد رسانه است که برای استقلالش لطمه دارد

مهندس مختاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۲]

نیاز آموزش و کلام مشترک را حس میکنیم

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۳]

[Forwarded from مهندس حمید نجف]

هر چند که متاسفانه هستند کسانی که از شفاف سازی رسانه و انعکاس واقعیات بیم دارند

مهندس مختاری, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۳]

جناب منطری بحث اقتصاد بسیار مهم است که اهرم فشاری است بر رسانه

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۰۳]

بیا نظر آقای صدر در مورد اقتصاد رسانه موافقم، بخش های دیگر بیشتر زا 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 قطعا رسانه با روشننگری 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 مشترک

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]

نبایستی دیدگاه بنگاه اقتصادی به رسانه های تخصصی حمل و نقل وجود داشته باشد

خانم دکتر شفیعی, [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۰۷]

ضمن عرض سلام فراوان، متاسفانه 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, [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۰۷]

بعضی تنها در شعار دم از مزایایی نقد میزنند اما تاب تحمل یک نقد سازنده و راهگشا را ندارند

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۰۷]

پس به همان موضوعی که بنده ابتدا عرض کردم می رسیم. ما انتظارت را نمی دانیم. در واقع یکی از انتظارات بخش حمل و نقل از ما این است که خودمان را بنگاه اقتصادی ندانیم؟

مهندس دل قوی, [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۰۸]

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, ۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۰۸]

منظور بنگاه اقتصادی نیست بلکه محل تامین بودجه غیر دولتی و یا سایر مراکز قدرت

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۰۸]

[Forwarded from خانم دکتر شفیعی]

ضمن عرض سلام فراوان، متاسفانه 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, [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۰۸]

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 هستند، از رسانه انتظار میره دیدگاهی تخصصی و اصطلاحا

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

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 بپردازه 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

محمد سیاوشی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۰]

حل شدن حمل و نقل در بطن صنایع

آقای رحیمی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۱]

احسنت جناب سیاوشی،،

خانم روستا، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

جناب آقای نجف آیا می توان در ایران یک رسانه قوی و مستقل را نام برد؟

خانم روستا، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

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

[۲۲:۱۳ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

چنانچه رسانه بتواند سبب آگاهی بخشی جامعه حمل و نقل شود خود بخود با خرید مطبوعه به تعدا د بیشتر زمینه
استقلال حفظ میشود

خانم دکتر شفیعی، [۲۲:۱۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

ما در حالی درصدد تریبون 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]

اقای 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.

مهندس سیدصدر، [۲۲:۱۷ ۱۵.۱۸.۰۲]

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 آنچیزی 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، [۲۲:۱۷ 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، [۱۸:۲۲ 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]

[Zahabioon, ۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۱۲]

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]

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, [۲۲:۲۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

صنایع حمل و نقل مورد نظرتون میباشد جناب باقری؟

[۲۲:۲۱ ۱۸.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [

مسئولان رسانه باید این نگاه را بتدریج تغییر دهند

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۲۱ ۱۸.۰۲.۱۵]

بله صنعت حمل و نقل

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۲ ۱۸.۰۲.۱۵]

این سوال را باید دوستان رسانه ای پاسخ دهند

مهندس سیدصدر, [۲۲:۲۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب باقری ، سواتون را باز کنید

آقای رحیمی, [۲۲:۲۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

باکسب اجازه از خانم دکتر شفیعی ؛و در تکمیل فرمایش ایشان انتظار و تعریف حوزه حمل و نقل از رسانه یعنی: اطلاع رسانی هدفمند و الگومدار و پیگیری تا حصول نتیجه

مهندس حمید نجف, [۲۲:۲۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۲۳ ۱۸.۰۲.۱۵]

تکمیل

محمد سیاوشی, [۲۲:۲۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

دوستان مباحث ظاهرا از ریل اصلی خارج شده

مهندس باقری بنادر, [۲۲:۲۴ ۱۸.۰۲.۱۵]

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 آن 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 ارزیابی 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.

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 ۳۰۰ 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, [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۲۸]

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 روابط عموم بهاست ، 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 آن است که در آن 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 پیداست، اون شرکت ها هستن که با انجام تحلیلهای اقتصادی و آزمایشگاهی خوراک نشریات رو تامین میکنند و سایت ها و نشریات واقعا پر بار هستن، آیا چنین اتفاقی در رسانه های دریایی کشورمون میوفته؟

مهندس سیدصدر، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۳۰]

خیر

آقای رحیمی، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۳۱]

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، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۳۲]

به طور مثال Mearsk Line را ببینید به چه صورت حمایت مادی و معنوی از رسانه های مطرح در همه جا داره؟

مهندس سیدصدر، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۳۲]

در ایران کجارو داریم؟

خانم فاریابی، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۲:۳۳]

وجود تشکل های صنفی بسیار مهم اند

مهندس مختاری، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۳:۲۲]

دو انجمن کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی مستقل عمل میکنند و در گیر منافع دولتی نیستند

مهندس سیدصدر، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۳:۲۳]

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، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۳:۲۳]

صنف باید به دولت خط بده...ولی در حال حاضر دولت به او بخشنامه میده!

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 یا صلا 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 جرثقیل 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 ایجاد شده و شاید به هزار نفر رود رو صحبت شده برای ایجاد وبلاگ اختصاصی و نوشتن دغدغه های خود و صنعت، اما فقط موفق شده ایم ۷۰ وبلاگ ایجاد کنیم که فعالان واقعی آن حدود ۱۰ نفر می باشند!! یعنی راندمان یک درصد! این نشان می دهد خود متخصصین به دلایل مختلف حاضر به ارایه نظر و مباحث کاری نیستند!

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 م یکردم 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 فتاحی, [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

مهندس سیدصدر, [۲۲:۳۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

جناب نجف ، اگه به دلسردی باشه که اول از همه رسانه ها با تمام مشکلات باید اول از همه دلسرد بشن

آقای ذهبیون, [۲۲:۳۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

احسنت جناب سید صدر

محمد سیاوشی, [۲۲:۴۰ 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 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, [۲۲:۴۰ ۱۸.۰۲.۱۵]

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 مطرح 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

مهندس سیدصدر, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۱]

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, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۱]

منظور از مدیران ارشد در وزارتخانه که با تغییر دولت ها عوض می شوند

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۲]

بخش خصوصی که کمترین دغدغه ای د رمورد تداوم یا عدم تدام یک رسانه ندارد

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۲]

بخش دولتی هم اگر داشته باشد برای تعریف و تمجید از خود

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۴]

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, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۴]

طرح مشکلات رسانه برای فعالان حمل و نقل که ده ها مشکل دارند، مشکل چندم است؟ اول با دهم یا صدم؟

محمد سیاوشی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۴]

درآمد اکثر رسانه ها و مطبوعات از طریق آگهی های تبلیغاتی است

[Alireza manzari, ۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۴]

بخش خصوصی دنبال آن است که چگونه دولت را دور بزند رغبت به افسای روش ها ندارد

مهندس سیدصدر, [۱۵.۱۸.۰۲ ۲۲:۴۴]

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 آقای 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 میکنیم آن هم به خاطر اینکه با اون سازمان مرادده دارند

محمد سیاوشی، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۸]

دسته بندی بر چه اساسی؟

مهندس سیدصدر، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۹]

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 برآش کافیه ، در اختیار داشتن فضا ، آب برق بیمه پرسنلو...

آقای ذهبیون، [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۹]

الان تین ۶ 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 ۲۴ 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 فتحی اعضای هیئت مدیره و دبیر انجمن بر حسب نیاز رسانه ها در موارد خاص روز همواره با آنها مصاحبه میکنند و نظرات آنها در جراید و فضای مجازی منعکس میگردد. ولی حالت ان بصورت منظم نیست

خانم روستا, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۰]

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.

[Alireza manzari, ۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۱]

البته اگر بتوان بر تصمیمات دولت بطور منطقی تاثیر گذاست و در مسیر صحیح برود امید به کمک بیستر میشود

مهندس حمید نجف, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۱]

خوشبختانه جناب ذهبیون توانسته است تعادل خوبی بین کارشناسان و مدیران اجرایی بر قرار کنند و تا حدودی مشکلات را در تین نیوز مدیریت کنند کار ایشان تعامل به جای تقابل است این درسیست که من از ایشان اموختم

آقای ذهبیون, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۲]

لطف دارید جناب نجف!

آقای رحیمی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۳]

یکی از دلایل اصلی دوری کارشناسان حوزه حمل و نقل از رسانه عدم امنیت شغلی است! پس پیشنهاد کمتر داده می شود

مهندس فتحی, [۱۸.۰۲.۱۵ ۲۲:۵۴]

جناب ذهبیون تشکر میکنم از این صراحت. ما به این صراحت واقعا نیاز داریم

خانم روستنا، [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 دردسر 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]

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 فرمالیته 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 ۱۸.۰۲.۱۵]

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 ان 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.

آقای رحیمی، [۲۲:۵۷ ۱۸.۰۲.۱۵]

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 سروان 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

شب بخیر

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 اتی 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]

از نقطه نظرات دوستان بهره مند شدم به امید موفقیت بیش از پیش اصحاب دلسوز رسانه

خانم دکتر شفیعی، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۳]

سپاس از همه عزیزان، به واقع مباحث عالی امشب بسیار تامل برانگیز بود.

مهندس سیدصدر، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۳]

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]

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]

نقد و انتقاد سازنده لازمه رشد و ترقی است این یک اصل است

آقای رحیمی، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۳]

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]

سپاس از همگی ، با آرزوی شبی خوش برای شما

آقای یحیایی، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۳]

البته رسانه سازمان ها معذوریت های دارند و نقش انها نقش يك رسانه واقعي نیست

محمد سیاوشی، [۱۸.۰۲.۱۵:۲۳]

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, [۲۳:۰۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

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, [۲۳:۰۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

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, [۲۳:۰۶ ۱۸.۰۲.۱۵]

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 متأسفم 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 ۳۰ 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, [۰۰:۳۳ ۱۹.۰۲.۱۵]

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, [۲۳:۰۸ ۰۲.۱۵.۱۸]

شب بر همه دوستان خوش

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 ۱۵.۱۸.۰۲]

متشکرم ، همینطور شما و سایر دوستان

آقای رحیمی, [۲۳:۱۸ ۱۸.۰۲.۱۵]

در پناه حق و خدا یار و یاورتان

شب بر شما آرام و خوش ☺☺

مهندس مرادی, [۲۳:۱۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

با تشکر از مشارکت فعال اعضای گروه. واقعا از مطالعه دیدگاهها و نظرات شما استفاده کردم.

خانم فاریابی, [۲۳:۱۹ ۱۸.۰۲.۱۵]

شب همگی بخیر.

موضوع گفتگو :

بحث و تبادل نظر داخلی در خصوص گروه حمل و نقل و لجستیک

مهندس فتحی، [۲۱:۲۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام خدمت همه ی سروران عزیز

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۲۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

با سلام و احترام خدمت دوستان

مهندس فتحی، [۲۶:۲۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

با توجه به موضوع گفتگوی امشب از همه عزیزان خواهشمندم در بحث شرکت نموده و نظرشان را اعلام بفرمایند

مهندس ملابری، [۲۱:۲۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

با درود و وقت بخیر خدمت همه دوستان و همکاران عزیز

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

باسلام و ادب خدمت اعضا محترم

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

و تشکر فراوان از ابراز لطف محبت سروران ارجمند

آقای رحیمی، [۲۱:۳۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام و عرض ادب خدمت مدیر محترم و دیگر عزیزان گروه.☺

مهندس مختاری، [۲۱:۳۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام و ارادت خدمت تمامی عزیزان

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۳۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام و عرض ارادت خدمت دوستان بزرگوار

جناب آقای سیاوشی، بنده در گروههای مختلفی از قبیل تجربیات حمل و نقل، هم اندیشی و... عضو می باشم 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 صاحبان نظران بخش حمل و نقل به واقع به دور از تمامی حواشی دلسوزانه و با احساس مسئولیت فعالیت می نماید.

وجود و فعالیت اینگونه گروهها که اعضا با عشق و شور و در آن حضور می یابند

علاوه بر هم اندیشی و تبادل افکار و در نتیجه ارایه راه حل جهت حل بخشی از مشکلات حمل و نقل، موجب آشنایی، ارتباط و همکاری اعضا می شود که خود نقش مهمی در پیشبرد برنامه های حمل و نقل دارد. لذا تداوم فعالیت این گروه با حضور حداکثری و مشارکت اعضا می تواند زمینه ساز تصمیم های بزرگتر باشد

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

قبل از شروع بحث جدیدترین امار و اطلاعات گروه را خدمت سروران ارایه خواهیم داد و بعد از آن در خدمت عزیزان هستیم

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

جدیدترین ترکیب اعضا گروه حمل و نقل و لجستیک :

حمل و نقل جاده ای ۴۲ عضو

حمل و نقل دریایی ۳۹ عضو

حمل و نقل ریلی ۲۴ عضو

حمل و نقل هوایی ۴ عضو

صنعت ، معدن ، تجارت ۴۲ عضو

دانشگاه ۱۴ عضو

رسانه ۷ عضو

سایر ۳ عضو

تعداد کل اعضا: ۱۷۵

لازم به ذکر است بیش از ۵۰٪ 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، [۲۱:۳۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

مباحث حمل و نقل جاده ای ۷ جلسه ، مستندات مباحث ۱۱۴ صفحه

مباحث حمل و نقل ریلی ۵ جلسه ، مستندات مباحث ۱۰۴ صفحه

مباحث حمل و نقل دریایی ۳ جلسه ، مستندات مباحث ۸۱ صفحه

مباحث توانمندسازی سرمایه های انسانی ۲ جلسه ، مستندات مباحث ۷۴ صفحه

جمع کل جلسات : ۱۷ جلسه

جمع کل مستندات : ۳۷۳ صفحه

مهندس قاسمی نژاد، [۲۱:۳۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

عذرخواهم ، مثل اینکه من بحث را زود شروع کردم!!!
علاقه به تداوم فعالیت گروه باعث شد زود شروع کنم.

محمد سیاوشی، [۲۱:۳۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

همانگونه که همه عزیزان مستحضر هستند مستندات هر گفتگو روز بعد در گروه ارسال میشود و برای مسئولین امر هم به صورت خصوصی ارسال میشود این مستندات

مهندس فتحی، [۲۱:۳۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

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، [۲۱:۳۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

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، [۲۱:۳۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

از این رو و در گام اول مایل هستیم صرفا نظرات ارزنده و انتقادات ازنده اعضا را در خصوص گروه بدانیم

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 ۱۶.۰۲.۱۵]

همچنین لطف اعضا محترم برای بنده ثابت شده است و به اندازه کافی شرمنده شما بزرگواران شدم و خواهشمندم 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 ۱۷۴ 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

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 همیشه

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

انشالله در گام بعدی به سراغ راهکارها خواهیم رفت

خانم روستا، [۴۶:۲۱ 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 ودرد بر سروران گرامی

محمد سیاوشی، [۲۱:۴۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

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(۴ 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.. 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 لطفاً 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 روستنا, [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]
اگرچه پر واضح است که اکثراً برتداوم فعالیت گروه تاکید دارند

[۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵] Alireza manzari, [۲۱:۴۹ ۱۶.۰۲.۱۵]
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 پردازد. 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

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 لطفاً 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 کلیه اساتید گرامی, بنده فکر می کنم در مورد ادامه فعالیت گروه هم اعضا متفقا به ادامه رای دهند پس لطفاً بر سر موضوع دوم صحبت کنم

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، [۵۲:۲۱ 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

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 ونقاط قوت وضعف موجود را مشخص می نماید که میتوان نقاط قوت موجود را تقدیر ونقاط ضعف را جهت اصلاح به گوش تصمیم گیرندگان وقانون 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 روستنا، [۲۱:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

به نظر من حتی اگر تاثیرات کلان را در نظر بگیرم و نخواهیم به تاثیر مباحث این گروه بر سیستم حمل و نقل کشور بپردازیم، تاثیری که برخوردمان داشته است هم حائز اهمیت است. به شخصه در این گروه 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 آنها فعال هستند

مهندس فتحی، [۲۱:۵۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

این گروه تاثیر گذار بوده ؟ قطعا 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 قطعا باید مدیران محترم فعال در این حوزه نظر دهند

محمد سیاوشی، [۲۲:۰۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

[Forwarded from آقای سخایی]

ادامه کار گروه لازمه ولی با مدیریت مشارکتی

مهندس فراهانی، [۲۲:۰۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی بنده یک پیشنهاد دارم

علی غلامی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

قانون چهارم :

ما در این گروه به هیچ وجه به دنبال شناسایی 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]

البته در مورد تاثیرگذاری نتایج جای بررسی بیشتر دارد

آقای رحیمی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

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]

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]

منظور بنده از تاثیرگذاری ، اثربخشی شخصی است

علی غلامی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

باعنایت به قانون چهارم گروه باید گفت در این خصوص گروه کاملا موفق بوده

خانم روستا، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

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، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

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، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

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 قطعاً هدف بنده تأثیرات 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>

مهندس فتحی, [۲۲:۰۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

سپاس جناب دل قوی عزیز

مهندس فراهانی, [۲۲:۰۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۰۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

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, [۲۲:۰۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

طبیعتاً تأثیرات شخصی فراوانی. خواهد داشت و سطح آگاهی اعضا را به تدریج بالا خواهد برد

مهندس ملابری, [۲۲:۰۶ ۱۶.۰۲.۱۵]

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 سازي/ 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 اعضای گروه نهایتاً 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، [۲۲:۰۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

با کسانی که از قوانین تخطی می کنند برخورد کنیم، تحت تاثیر ذقاب و عناوین قرار نگیریم، با اسم و رسم واقعی به میدان بیاییم

دکتر بابایی، [۲۲:۰۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

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 ۱۵.۱۶.۰۲]

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 شدد 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 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 و انجی اوها تبدیل به سازمانها و بنگاه های بزرگ تاثیر گذار آینده میشوند

مهندس فتحی، [۲۲:۱۱ ۰۲.۱۵.۱۶]

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 بدلائل 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 رجاها 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]

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، [۲۲:۱۴ 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، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

به نظرم در مورد تاثیرگذاری کمی به انحراف رفتیم

خانم روستا، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

به نظم برای رسیدن به آن چه می فرمایید باید از همین جا شروع کرد و به تمرین پرداخت.

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

بنده نظرات شخصی یا عمومی مدنظر بود و میزان رضایتمندی اعضا

مهندس معین انصاری، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

دوستان تاثیرگذاری تزریقی نیست . شرایط باید فراهم شود ، (تشکیل گروه و زیر مجموعه ها) ، ادامه یابد تاثیرگذاری خودش خواهد آمد.

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

شاید اشتباه از بنده بود و در طرح سوال دقت نکردم

مهندس ملایری، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

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 یا خصوصی تاثیر داشته باشد، با افزایش مهارت و ارتقا دانش فردی تک تک 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 می توانند تاثیر گذار باشند که این اتفاق خوب می تواند با ایجاد و تداوم گروه های خوبی مثل این جامعه کوچک اتفاق بیفتد.

مهندس ایرانمنش، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

با سلام و عرض ادب خدمت دوستان

مهندس حمید نجف، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

تبادل اندیشه اگر هم امروز راه به جایی نبرد فردا راهگشاست

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

به نظرم در مورد تاثیرگذاری کمی به انحراف رفتیم

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

بنده نظرات شخصی یا عمومی مدنظرم بود و میزان رضایتمندی اعضا

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲]

[Forwarded from محمد سیاوشی]

شاید اشتباه از بنده بود و در طرح سوال دقت نکردم

مهندس فتحی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲]

جناب ملایری به نکات قشنگی اشاره فرمودید

آقای رحیمی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲]

جناب سیاوشی، فکر میکنم حضور حداکثری سروران در بحث امشب پاسخی به سوال حضرتعالی باشد،

مهندس ایرانمنش، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲]

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]

دقیقا من هم با جناب ایرانمنش موافقم

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲]

حال انتقادات :

آقای رحیمی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲]

تجدید نظر در خصوص زمان جلسات،

مهندس فتحی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲]

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]

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 نهایتاً به کار خواهد افتاد امروز نه فردا فرقی نمی کند

مهندس معین انصاری، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۲۳]

احسنت بر اقای ایران منش

مهندس مختاری، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۲۵]

اگر به بعضی از قوانین گروه مثل عدم تداخل موارد توجه بیشتری شود قطعاً بازده بهتری خواهیم داشت

علی غلامی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۲۵]

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، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۲۵]

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، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۲۷]

انتقاد فقط بر بنده وارد است. که بتوانم با صبر و حوصله بیشتر به نظرات دیگر عزیزان با تامل ببیندیشم

مهندس مختاری، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۰]

کاملاً صحیح

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۱]

دوستان عزیز اگر مایل باشید چارت پیشنهادی گروه را ارایه دهم

مهندس فتحی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۲]

جناب انصاری این البته حسن شماس است که انتقاد را از خود شروع کردید

خانم دکتر شفیعی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۲]

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 محور بندی 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 مقدورات در این ارتباط، پیشنهاد میکنم به ظرفیتهای شورای گفتگو در انتقال پیشنهادات مستخرج از این بحثها نیز عنایت شود.

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

و نظرات دوستان را جویا شویم

آقای رحیمی، [۲۲:۳۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

[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، [۲۲:۳۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

بسیار عالی خانم دکتر

بنده هم موافقم

مهندس ایرانمنش، [۲۲:۳۴ ۱۶.۰۲.۱۵]

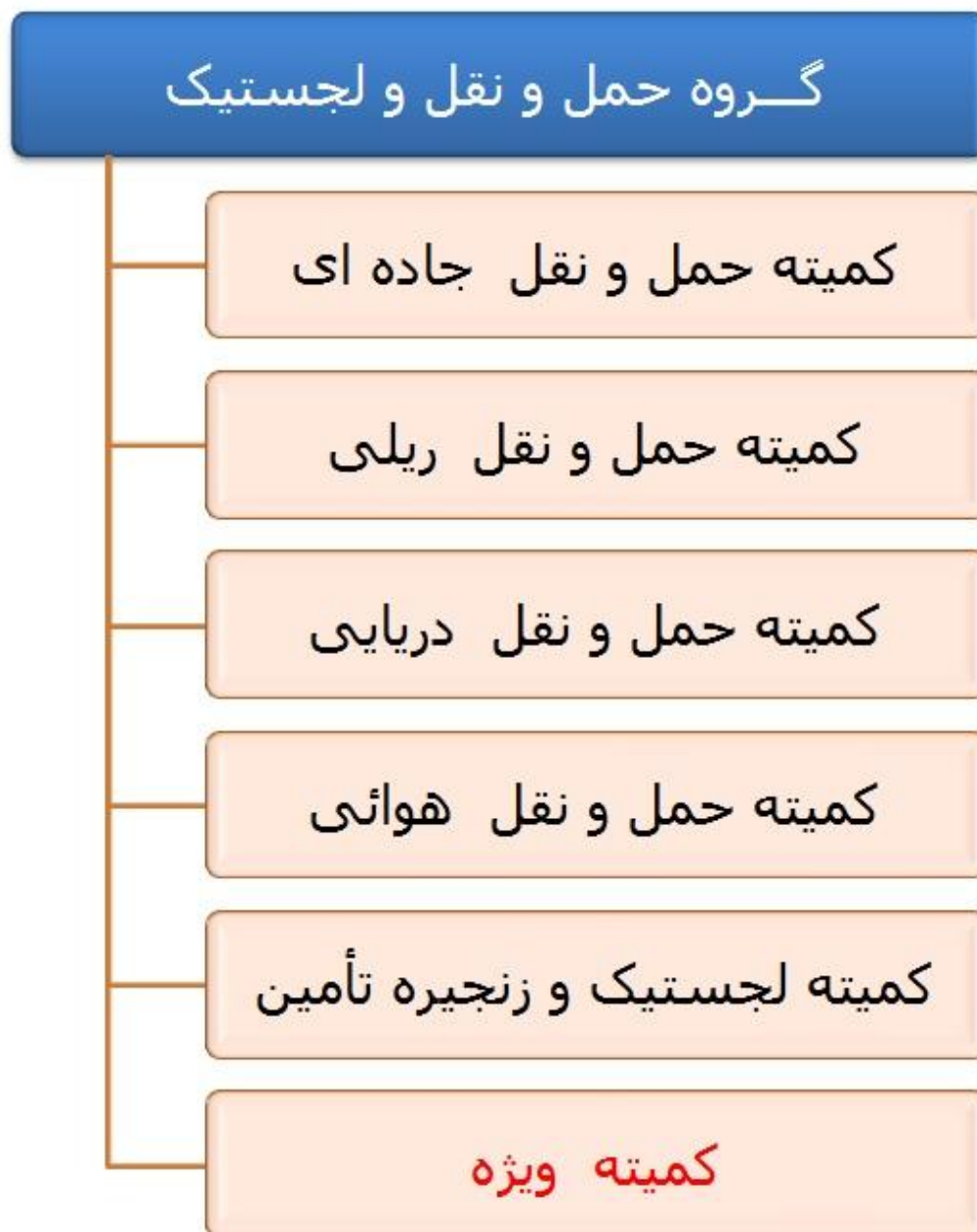
جناب سیاوشی منتظر ارایه چارت گروه هستیم

مهندس معین انصاری، [۲۲:۳۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

ببصرانه منتظر چارت پیشنهادی هستیم

محمد سیاوشی، [۲۲:۳۵ ۱۶.۰۲.۱۵]

چارت پیشنهادی گروه حمل و نقل و لجستیک



محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۱۵:۲۲]

این چارت پیشنهادی است

آقای رحیمی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۶]

ممنون خانم دکتر شفيعي...

مهندس سیدصدر، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۶]

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، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۶]

اگر دوستان اجازه دهند توضیح خواهم داد در خصوص چارت جدید

مهندس معین انصاری، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۶]

بفرمایید آقای سیاوشی

مهندس سیدصدر، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۷]

عرض ادب، خدمت جنابعالی و سایرین

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۷]

هر کمیته متشکل از ۵ 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 سیدصدر، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۳۹]

پیشنهاد دیگری هم دارم که بعد از درج نظرات دوستان و مدیر محترم، عرض خواهم کرد

مهندس سیدصدر، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۰]

جناب سیاوشی نقدی به چارت دارم، اگر اجازه بفرمایید عرض کنم

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۰]

بفرمایید

مهندس فراهانی، [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۱]

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 ایرانمنش

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]

با توجه به ترکیب فعلی ۱۷۵ عضو گروه و حداکثر افرادی که در گروهها قرار میگیرند ۳۰ 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 هک 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, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۴]

جناب علیرضا مبحث زیرساخت ها با بهره برداری از هم جداست

خانم روستنا, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۴]

اعضای کمیته ها بر چه اساسی انتخاب می شوند؟

آقای رحیمی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۴]

جناب سیاوشی ، بهتر نیست تعداد اعضا کمیته ها افزایش یابد؟

مهندس معین انصاری, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۵]

جناب دل قوی همه ۱۷۵ نفر در همین اتاق تشریف دارند و مباحث را دنبال و یا اظهار نظر خواهند کرد

[Alireza manzari, ۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۵]

درست است که جداست ولی میتوان با تعیین عنوان در هر جلسه زیرساخت باشد یا بهره برداری

خانم روستنا, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۵]

داوطلبانه است؟ رای گیری یا با نظر مدیر محترم گروه؟

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۵]

جناب رحیمی نظر بنده ۲ نفر بود

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۶]

چون به هر حال تاکنون هم این امور توسط شخص بنده انجام میشد

مهندس معین انصاری, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۶]

جناب سید صدر کمیته بیمه و گمرک مورد نظر جنابعالی در لجستیک و زنجیره تامین نهفته است

مهندس ایرانمنش, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۶]

جناب صدر باسلام،پکیج مباحث بازرگانی، بهره برداری ،ناوگان و زیر ساخت تشکیل دهنده حمل و نقل است

[Alireza manzari, ۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۶]

طبیعتا باید با انتخاب مدیر باشد

مهندس سیدصدر, [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۲:۴۷]

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, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۷] سرمایه گذاری سخت افزاری زیاد انجام شده

مهندس حمید نجف, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۷] پیشنهاد شما مقبول است جناب سیاوشی گرامی

[Alireza manzari, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۸] با توجه به اهمیت میتوان بیشتر نرم افزاری را به بحث گذاشت

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۸] هدف از این چارت مساعدت و مشارکت است در مدیریت گروه

آقای رحیمی, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۸] با توجه به حجم فعالیت و سهم حمل و نقل جاده ای در بخش پیشنهاد بنده افزایش به ۷ نفر بود ولی نظر مدیر محترم گروه هرچه باشد، در خدمتیم

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۸] سپاسگزارم جناب رحیمی

مهندس مختاری, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۹] جناب سیاوشی تشکر از پیشنهاد خوب شما و همه باید همراه باشیم تا مسیر درست طی شود

خانم روستا, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۹] اگر با نظر مدیر محترم گروه است، شاید بهتر باشد از افراد مد نظر در خصوص امکان و توانایی انجام کار نظر خواهی شود

[Alireza manzari, ۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۹] اتفاقا پیشنهاد عالی که هدف گروه ها کمک به مدیریت باشد

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۴۹] البته پیشنهاد سرکار خانم دکتر شفیعی هم باید لحاظ شود

مهندس معین انصاری, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۲:۵۰] دوستان پیشنهاد میکنم همگی با پیشنهاد جناب سیاوشی موافقت کنیم . مطمئنا" در آینده راهکارهایی بهتری پیدا خواهد شد

آقای عددیان, [۲۲:۵۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام و شب بخیر، خدمت همه دوستان و جناب 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 شالله 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]

بهتر 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

مهندس معین انصاری, [۲۲:۵۳ ۱۶.۰۲.۱۵]

جناب سیاوشی سوال خانم دکتر شفیعی میتواند مقدار زیادی از علامتهای 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 انان 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

[۲۲:۵۷ ۱۶.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard, [

بنده تازه ان شدم و از مباحث گذشته به اطلاع هستم

[۲۲:۵۷ ۱۶.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard, [

ولی به پیشنهاد دارم

آقای رحیمی, [۲۲:۵۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

سلام جناب عبداللهی فرد

محمد سیاوشی, [۲۲:۵۸ ۱۶.۰۲.۱۵]

به نظرم پیشنهاد سرکار خانم دکتر شفیعوی را در کمیته ویژه میتوان محقق کرد

[۲۲:۵۸ ۱۶.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard, [

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

[۲۲:۵۸ ۱۶.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard, [

به صورت چارت سازمانی عمل بشه

[۲۲:۵۹ ۱۶.۰۲.۱۵] alireza abdollaifard, [

و آقای سیاوشی عزیز در راس باشه

[۲۳:۵۹ ۱۵.۱۶.۰۲alireza abdollaifard,]
و در غیاب ایشان چهار تا معاون باشه تخصص در حوزه های مختلف

[۲۳:۰۰ ۱۶.۰۲.۱۵alireza abdollaifard,]
و هر معاون هم برای خودش جانشین

[۲۳:۰۰ ۱۶.۰۲.۱۵alireza abdollaifard,]
که همگی بتون نقش و جای خالی آقای سیاوشی را ایفا کنند

[۲۳:۰۱ ۱۶.۰۲.۱۵alireza abdollaifard,]
پیشنهاد بنده که فعال حوزه دریایی و بندری هستم در این حوزه
اقایان معین انصاری و فتحی میباشد

[۲۳:۰۲ ۱۶.۰۲.۱۵alireza abdollaifard,]
البته این فقط نظر بنده هست نظر کل اعضا گروه را میطلبت

[۲۳:۰۳ ۱۶.۰۲.۱۵] محمد سیاوشی,
دوستان انتقادی ندارند؟

[۲۳:۰۴ ۱۶.۰۲.۱۵] محمد سیاوشی,
[Forwarded from محمد سیاوشی]

بنده جسارتاً مسوول کمیته را انتخاب خواهم کرد و مسوول کمیته هم وظیفه انتخاب اعضا را به عهده خواهد داشت

[۲۳:۰۴ ۱۶.۰۲.۱۵] آقای رحیمی,
انتقاد به چی جناب سیاوشی؟

[۲۳:۰۴ ۱۶.۰۲.۱۵] مهندس دل قوی,
چارت پیشنهادی آقای سیاوشی منطقی است

[۲۳:۰۵ ۱۶.۰۲.۱۵] محمد سیاوشی,
کلا

[۲۳:۰۵ ۱۶.۰۲.۱۵] محمد سیاوشی,
قطعا انتقادات فراوانی وجود دارد

[۲۳:۰۵ ۱۶.۰۲.۱۵] مهندس ایرانمنش,

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم: محمد سیاوشی

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 ۲۳:۰۶] ،
برای تسهیل در مدیریت پیشنهاد خوب و اجرایی است

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۶] ،
معرفی مسولان کمیته ها انشالله طرف روزهای اتی انجام می شود.

مهندس ایرانمنش، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۶] ،
پیشنهاد میشه در فواصل زمانبندی شده ، فعالیت گروه بررسی و آسیب شناسی لازم صورت پذیرد

خانم دکتر شفیعی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۶] ،
نظرتان راجع به عملکرد پایلوت یکی از کمیته ها که آمادگی بیشتری دارد و سپس آسیب شناسی چیست

[Alireza manzari, ۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۷] ،
در هر حال برای اداره ساختار نیاز است و در اجرا کاستیها رفع میشود

مهندس دل قوی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۷] ،
قطعا گروه پویا خود را همیشه اصلاح میکند و این چارت و ساختار جدید نشان از پویایی گروه دارد

محمد سیاوشی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۸] ،
[Forwarded from خانم دکتر شفیعی]
نظرتان راجع به عملکرد پایلوت یکی از کمیته ها که آمادگی بیشتری دارد و سپس آسیب شناسی چیست

مهندس سیدصدر، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۸] ،
میتونه به روند کار انسجام بیشتری ببخشه

آقای رحیمی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۰۹] ،
جناب سیاوشی،، پیشنهاد میشود پس از مشخص شدن اعضا کمیته ها، در مورد پیشنهاد خانم دکتر شفیعی هم اندیشی شود

خانم دکتر شفیعی، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۱۰] ،
ممنون از توجهتون جناب رحیمی

مهندس ایرانمنش، [۱۶.۰۲.۱۵ ۲۳:۱۰] ،

با جناب رحیمی موافقم

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۱]
بسیار عالی

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۱]
ممنون از حضور عزیزان در گفتگوی امشب

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۲]
و پایان گفتگوی امشب را اعلام میکنم

مهندس سیدصدر، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۲]
جناب سیاوشی لطفا یک جمع بندی داشته باشید

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۲]
از همه سروران ممنون و سپاسگزارم

مهندس دل قوی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۲]
کلیه دوستان و عزیزان خسته نباشید

مهندس مختاری، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۲]
تشکر و شب بر همه دوستان خوش

محمد سیاوشی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۳]
جمع بندی امشب کاملا مشخص بود

مهندس فتحی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۳]
با تشکر از مشارکت سروران تشکر و خسته نباشید به جناب سیاوشی به همه شب بخیر عرض میکنم

خانم دکتر شفیعی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۳]
شب همه عزیزان بخیر و تشکر ویژه از مدیر محترم گروه

مهندس ایرامنش، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۴]
تشکر فراوان از دوستان

آقای رحیمی، [۱۶۰۲۰۲.۱۵:۲۳:۱۴]

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

محمد سیاوشی, [۲۳:۱۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

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, [۲۳:۲۱ ۱۶.۰۲.۱۵]

در پناه خدای بزرگ و مهربان باشید

مهندس ملایری, [۲۳:۲۲ ۱۶.۰۲.۱۵]

آرزوی شب آرام و خوبی برای همگی دارم
در پناه خدا باشید

مهندس شهرستانی, [۲۳:۲۷ ۱۶.۰۲.۱۵]

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, [۲۳:۲۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

سیاس از توجهتون

محمد سیاوشی, [۲۳:۲۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

شب آرامی برای همه عزیزان ارزومندم

محمد سیاوشی, [۲۳:۲۹ ۱۶.۰۲.۱۵]

تا فرصتی دوباره خدا یار و نگهدارتان باد

زهرا اخلاقی, [۲۳:۳۰ ۱۶.۰۲.۱۵]

همچنین؛ شب خوش

مهندس باقری بنادر, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۳:۲۳]

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 فتاحی, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۳:۴۴]

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, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۳:۴۵]

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.

محمد سیاوشی, [۱۶.۰۲.۱۵:۲۳:۴۹]

انشالله با مشخص شدن مسئولان کمیته ها ، این عزیزان اعضا کمیته های خود را انتخاب خواهند کرد و بنده در انتخاب اعضا هیچ دخالتی نخواهم داشت.

خانم خاکزاد, [۱۷.۰۲.۱۵:۰۹:۱۴]

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

خاک زاد

اعضاء و قوانین

و چارت گروه

مشخصات اعضاء محترم گروه حمل و نقل لجستیک بر اساس حروف الفباء :

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 افشین فر مدیر محترم پشتیبانی فاواي شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

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 امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی کشور

جناب آقای دکتر بابایی کارشناس محترم حوزه حمل و نقل ریلی

جناب آقای دکتر بامیری رایزن محترم بازرگانی ایران در هند

جناب آقای دکتر پورسید آقایی مدیرعامل محترم راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای دکتر جادری استاندار محترم هرمزگان

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 نمانگر

جناب آقای دکتر جهاننیده معاونت محترم توسعه مدیریت و منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی کشور

جناب آقای دکتر جیفرودی 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 خلفی مدیرعامل محترم شرکت ریل پرداز سیر

جناب آقای دکتر خنفری استاد محترم دانشگاه و مشاور مدیرکل کار و تعاون استان خوزستان

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

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 سیاح مدیر محترم گروه اقتصاد شبکه اول صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای دکتر شرفی مدیرکل محترم فرودگاه های استان خوزستان

جناب آقای دکتر صالحیان مشاور محترم رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای دکتر عابدی فعال محترم اقتصادی و کارآفرین

جناب آقای دکتر عشقی نژاد مدیرعامل محترم کارگزاری بانک کارآفرین

جناب آقای دکتر فتحعلی استاد محترم دانشگاه امیرکبیر در زمینه حمل و نقل

جناب آقای دکتر فقیهی مدیرکل محترم دفتر مطالعات فناوری های نوین مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

جناب آقای دکتر قدوسی مشاور و مدیر محترم تحلیل و معماری سازمانی سیستمهای لجستیک و زنجیره تامین

جناب آقای دکتر مانکاساریان فعال و طراح محترم سیستم های هوشمند حمل و نقل

جناب آقای دکتر مجتبیایی مدیرعامل محترم شرکت پرس ریل فجر

جناب آقای دکتر نظری معاونت محترم شرکت پخش رازی و استاد دانشگاه

جناب آقای دکتر همتی مدیر عامل محترم شرکت پویسگران مدیریت فرانگر

جناب آقای دکتر یوسفی استاد محترم دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

جناب آقای رحیمی مدیر محترم پایانه حمل و نقل کالای مبارکه

جناب آقای رستمیان مدیرکل محترم هوانوردی شرکت فرودگاه های کشور

جناب آقای رضازاده رایزن محترم بازرگانی ایران در عراق

جناب آقای سجاددوست رئیس محترم هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل کالای شهرستان مبارکه و

بازرس کانون حمل و نقل کشور

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

جناب آقای شریعت مدار تهرانی مدیرکل محترم روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

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 عبدالهی فرد مدیر عامل محترم خط کشتیرانی پاسارگاد

جناب آقای عددیان فعال محترم در حوزه حمل و نقل بین المللی بخش خصوصی

جناب آقای فهری کارشناس محترم اقتصاد فرودگاهی

جناب آقای قراملکی فعال محترم در حوزه حمل و نقل بین المللی بخش خصوصی

جناب آقای کاپیتان میرانی مدیرعامل محترم شرکت کشتیرانی ساحل داران

جناب آقای کاپیتان اسلامی مدیر عامل محترم شرکت خدمات نمایندگی هوپاد دریا و نماینده ناوگان ملی در کل بنادر

جنوبی

جناب آقای کاپیتان حسنونند استاد خلبان محترم مرکز آموزش فنون و خدمات هوایی

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 کرمانی فعال محترم در حوزه امور کانتینری بندر شهید رجایی

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

جناب آقای مهندس مختاری عضو محترم هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و رئیس هیئت مدیره گروه کشتیرانی لتکا

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 ابکا مدیرعامل محترم سابق شرکت ذوب آهن اصفهان

جناب آقای مهندس احدی از مدیران محترم شرکت کشتیرانی blue gulf

جناب آقای مهندس احمدی مدیرکل محترم بازرگانی و بازاریابی راه آهن جمهوری اسلامی ایران

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

جناب آقای مهندس ارباب زاده معاونت محترم بهره برداری و سرپرست معاونت خرید مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس ارجمند زاده معاون محترم دریایی و بندری اداره کل دریانوردی و بنادر استان بوشهر

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 مجتمع 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 بابک احمدی معاون محترم ناوگان شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس باقری کارشناس ارشد محترم مدیریت بنادر

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 برخورداری مدیرعامل محترم شرکت حمل و نقل جاده ای سورین ترابر

جناب آقای مهندس بشیری پژوهشگر محترم موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

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 پوربصیر عضو محترم هیئت مدیره و قائم مقام سابق مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران و

مدیرعامل بخش ریلی گروه مپنا

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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

جناب آقای مهندس پورسیدآقای 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 (AryaLand)

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

جناب آقای مهندس چراغی معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

جناب آقای مهندس حائری فعال و پیشکسوت محترم حوزه معدن

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 کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

جناب آقای مهندس حیدری مدیر محترم پروژه سامانه کانتینری سازمان بنادر CCS

جناب آقای مهندس خواجه نصیر فعال محترم در حوزه سیستم های هوشمند حمل و نقل

جناب آقای مهندس خوانساری ریاست محترم سابق سازمان حمل و نقل جاده ای کشور و مدیر فعلی دپارتمان حمل و نقل

و ترانزیت 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 خیام باشی دبیر محترم کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی اصفهان

جناب آقای مهندس داجمر رییس محترم هیئت مدیره و مدیرعامل محترم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس ذهبیون مدیریت محترم خبرگزاری تین نیوز

کتاب الکترونیکی مجموعه گفتگوهای کاربردی و 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 کارشناس محترم امورگمرکی

جناب آقای مهندس رحمانی مدیرکل محترم اداره حمل و نقل جاده ای استان لرستان

جناب آقای مهندس رحمانی معاون محترم برنامه ریزی دفتر برنامه ریزی و بودجه وزارت راه و شهر سازی

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 رواقی کارشناس ارشد محترم برنامه ریزی شرکت مپنا

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 سجادیپور رئیس محترم اسبق منطقه ویژه و سرمایه گذاری اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر

جناب آقای مهندس سخایی مدیریت محترم امورمالی شرکت توکا ریل فولاد مبارکه

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 صدر کارشناس محترم حوزه حمل و نقل

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 شبر فعال محترم در حوزه فناوری اطلاعات حمل و نقل

جناب آقای مهندس شدتی معاون محترم سابق اداره کل بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

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

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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

جناب آقای مهندس شفیق نادری کارشناس ارشد محترم حمل و نقل ریلی

جناب آقای مهندس شفیق 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 شهرستانی عضو محترم هیئت مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران

جناب آقای مهندس شیروانی مدیریت محترم شعبه بندرامام 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 ضوئی مدیر محترم فروش و بازاریابی شرکت دانیلی ایتالیا در ایران

جناب آقای مهندس طاهر زاده معاون محترم 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 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 عیار مسئول محترم کمیسیون اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان

جناب آقای مهندس غلامی معاونت محترم اجرایی شرکت خدمات دریایی و بندری کاوه شعبه بندر امام خمینی

جناب آقای مهندس غنجدی مدیرعامل محترم کشتیرانی خزر

جناب آقای مهندس فارسی کارشناس ارشد محترم اقتصاد حمل و نقل دریایی

جناب آقای مهندس فاضلی میثول 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 نظامی ، صنعتی ، تجارتي و بندری

جناب آقای مهندس فراهانی فعال محترم در حوزه حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

جناب آقای مهندس فردحسینی مدیر محترم بازرگانی شرکت ایران خودرو دیزل

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم : محمد سیاوشی

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

جناب آقای مهندس قاسمی نژاد رئیس محترم اداره مسافر اداره کل حمل و نقل استان خراسان شمالی

جناب آقای مهندس قربانعلی بیک رئیس محترم هیئت مدیره شرکت آراکو

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 کشاورزین 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 کیوانداریان از مدیران محترم بخش خصوصی حمل و نقل جاده ای

جناب آقای مهندس گلچین رئیس محترم عملیات صدور شرکت بازرگانی گاز ایران

جناب آقای مهندس لشینی فعال محترم در حوزه فناوری اطلاعات حمل و نقل

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 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 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 معینی کارشناس محترم برنامه ریزی حمل محصولات مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

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 ممتاز مدیریت محترم خرید مواد اولیه و انرژی مجتمع فولاد مبارکه اصفهان

جناب آقای مهندس منصوری مدیریت محترم حمل و نقل کارخانه سپیمان ساروج

گروه علمی و تخصصی حمل و نقل و لجستیک

تهیه و تنظیم: محمد سیاوشی

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

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

جناب آقای مهندس موسوی نژاد رئیس محترم انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

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 میر شفقائی 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 هرمزگان

جناب آقای مهندس نجفی معاون محترم بین الملل اداره کل بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

جناب آقای مهندس وامق کارشناس ارشد محترم حمل و نقل ریلی

جناب آقای مهندس هدایتی مدیرکل محترم ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

جناب آقای نجف کارشناس محترم حوزه حمل و نقل هوایی

جناب آقای وفائی مشاور و مدرس محترم توانمندسازی نیروهای انسانی در زمینه فروش و ارتباطات

جناب آقای هاشم خانی محقق و پژوهشگر محترم اقتصاد اجتماعی

جناب آقای مهندس یحیایی رئیس محترم اداره آموزش بندر بوشهر

سرکار خانم اخلاقی فعال محترم اقتصادی در حوزه مواد پتروشیمی

سرکار خانم بیرانوند سردبیر محترم سایت مانا

سرکار خانم حسینی خبرنگار محترم روزنامه دنیای اقتصاد

سرکار خانم دکتر خاکزاد مدیرعامل محترم شرکت آرانو

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

سرکار خانم دکتر شفیع‌ی مدیر محترم گروه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی داخلی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

سرکار خانم دکتر شهابی از مدیران محترم سازمان منطقه آزاد کیش

سرکار خانم روستا خبرنگار محترم خبرگزاری تین نیوز

سرکار خانم شکوهی کارشناس محترم اتاق فکر ریلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران

سرکار خانم صالح خبرنگار محترم خبرگزاری معدن ۲۴

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 ملکی خبرنگار محترم روزنامه صنعت، معدن، تجارت (صمت)

سرکار خانم مهندس الوند مشاور محترم توانمند سازی نیروهای انسانی شرکت ها و سازمان ها

سرکار خانم مهندس خلیلی مدیر اجرایی محترم سابق ماهنامه اخبار فلزات

سرکار خانم مهندس دانایی کارشناس محترم بیمه

سرکار خانم مهندس زنگنه مدیر محترم فروش و بازاریابی شرکت فولاد اکسین اهواز

سرکار خانم مهندس سوری رئیس کنترل هزینه فاز ۱۴ پروژه پارس جنوبی

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 مقیمی نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و گمرک و ترانزیت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران

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 .

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

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

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 اعضائی 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 .

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 انشاءالله همه ما در این گروه منشاء خیر و برکت باشیم برای کشور عزیزمان ، همچنین این گروه از ۶ زیر گروه تخصصی تحت عنوان کمیته های حمل و نقل جاده ای ، ریلی ، دریایی ، هوائی ، کمیته لجستیک و زنجیره تأمین و کمیته هماهنگی و برنامه ریزی بهره مند است .

رعایت قوانین گروه = احترام به حقوق اعضاء

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 پیشنهاد 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 ۵ عضو تشکیل می شود .
- اعضا کمیته ها باید از اعضا گروه انتخاب شوند .
- مسئول هر کمیته توسط مدیر گروه انتخاب می شود .
- انتخاب اعضاء 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

