

پیوستن به رقابت ۲۰۱۰؛ پشتیبانی در اقتصاد جهانی

منبع این نوشتار به شرح زیر است:

Jean – Francois Arvis & et.al, “Connecting to Compete 2010,
The Logistics in the Global Economy”, The World Bank.

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۲	مقدمه
۶	خلاصه مدیریتی
۱۰	بخش اول - شاخص عملکرد پشتیبانی تجاری ۲۰۱۰
۲۶	بخش دوم - تشریح و واکاوی عملکرد پشتیبانی
۴۲	بخش سوم - اولویت‌های سیاستگذاری در پشتیبانی و تسهیل تجارت
۴۶	بخش چهارم - درس‌هایی برای اصلاحات
۵۲	پیوست‌ها



پیوستن به رقابت ۲۰۱۰؛ پشتیبانی در اقتصاد جهانی

چکیده

بانک جهانی در سال ۲۰۱۰ دومین ویرایش از گزارش «پیوستن به رقابت: پشتیبانی تجاری در اقتصاد جهانی شده» را منتشر کرد (گزارش نخست در نوامبر ۲۰۰۷ منتشر شد). شاخص عملکرد پشتیبانی^۱ و نماگرهای آن را باید تلاشی مشترک از سوی بانک جهانی، ارائه‌دهندگان خدمات پشتیبانی و پژوهشگران دانشگاهی به حساب آورد. شاخص عملکرد پشتیبانی، با نگاه جامعی که به ابعاد پشتیبانی دارد، به کشورها کمک می‌کند تا چالش‌ها و فرصت‌های پیش رو در عملکرد پشتیبانی تجاری را شناسایی کنند. بانک جهانی تصمیم گرفته است تا برای تهیه شاخص عملکرد پشتیبانی، هر دو سال یکبار نظرسنجی انجام دهد.

خدمات پشتیبانی، طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها را - از جمله حمل‌ونقل، انبارداری، جمع‌آوری و ادغام بار و ترخیص مرزی، توزیع درون‌کشوری و نظام‌های پرداخت و بسیاری موارد دیگر - دربرمی‌گیرد که مستلزم حضور انواع کارگزاران عمومی و خصوصی است. شبکه رقابتی پشتیبانی جهانی، ستون فقرات تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد. متأسفانه، بیشتر کشورهای در حال توسعه هنوز نتوانسته‌اند از منافع نوسازی و بین‌المللی شدن پشتیبانی که طی ۲۰ سال گذشته در کشورهای توسعه‌یافته پیاده شده است، منتفع شوند.

به‌واسطه نقش و تأثیر جدی پشتیبانی بر فعالیت‌های اقتصادی، طی سال‌های اخیر بهبود عملکرد پشتیبانی، به یکی از اهداف مهم سیاست‌های توسعه اقتصادی تبدیل شده است. شواهد به‌دست آمده از شاخص عملکرد پشتیبانی ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰ نشان می‌دهد در کشورهای با درآمد سرانه یکسان، کشورهایی که بهترین عملکرد پشتیبانی را داشتند افزایش یک درصدی در تولید ناخالص داخلی و دو درصدی در تجارت بین‌المللی را تجربه کردند. این یافته‌ها به‌ویژه امروزه مناسب‌تر است زیرا کشورهای در حال توسعه، برای خروج از بحران اقتصادی جاری و تقویت جایگاه رقابت‌پذیری خود، نیاز به سرمایه‌گذاری در پشتیبانی تجاری بهتر دارند.

در گزارش سال ۲۰۱۰ شاخص عملکرد پشتیبانی، روندهای اندک اما مثبت در حوزه‌های کلیدی مانند گمرکات، استفاده از فناوری‌های اطلاعات برای تجارت و سرمایه‌گذاری در خدمات خصوصی

1. The Logistics Performance Index (LPI)

دیده می‌شود. همچنین مشخص شده است کشورهای پیشتاز پشתיبانی (آنهایی که شاخص عملکرد پشתיبانی‌شان بالاتر از میزانی است که سطح درآمدشان پیش‌بینی می‌کند) دائماً در حال اصلاحات و بهبود شرایط سرمایه‌گذاری هستند. شاخص عملکرد پشתיبانی ۲۰۱۰ بر حوزه‌هایی از قبیل هماهنگی نهادهای دخیل در ترخیص مرزی، کیفیت حمل‌ونقل زمینی داخلی و خدمات واسطه‌گری گمرکی که نیاز به توجه بیشتری دارند تأکید می‌کند.

انتشار گزارش اتصال به رقابت ۲۰۰۷ باعث شد تا در چندین کشور گفتگوهای جدی بین ذینفع‌های گوناگون در دولت و بین سیاستگذاران و بخش خصوصی درباره تمهیداتی جهت حل تنگنای پشתיبانی و تسهیل تجارت و حمل‌ونقل بین‌المللی شروع شود. پیام‌های خوش‌بینانه‌ای که از گزارش اتصال به رقابت ۲۰۱۰ دریافت شد باید همه کشورها را به خصوص آنهایی را که عملکرد پشתיبانی تجاری پایینی دارند، به اقدامات اصلاحی بیشتری تشویق کند.

هدف بانک جهانی از انتشار شاخص عملکرد پشתיبانی، جلب توجه به سمت یک مسئله با اهمیت و دارای ابعاد جهانی است و آن هدف این است که فضایی برای گفتگو بین دولت، صاحبان کسب‌وکار و جامعه مدنی فراهم سازد. دست‌اندرکاران این گزارش امیدوارند از طریق مقایسه کشورها در حوزه پشתיبانی تجاری و روشن ساختن هزینه‌های عملکرد ضعیف پشתיبانی، بتوانند به سیاستگذار و بخش خصوصی کمک کنند تا دلایلی محکم در دفاع از اصلاح سیاست‌های داخلی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مرتبط با تجارت داشته باشند و امکان همکاری‌های منطقه‌ای و چندجانبه مورد نیاز برای شکستن چرخه معیوب و باطل «پشתיبانی نامساعد» فراهم شود.

مقدمه

تحرك و جابجایی^۱، چه به شکل حمل‌ونقل کالاها یا جابجایی انسان‌ها، امکان مبادله کالاها و خدمات و زمینه برای تقسیم کار و تخصصی شدن امور را فراهم می‌کند و از پایه‌های اصلی بهروزی مادی و افزایش اشتغال مولد به حساب می‌آید. به این ترتیب در اقتصادهای مدرن و پیشرفته امروزی که مبتنی بر تقسیم کار پیچیده هستند، پشתיبانی تجاری جزئی جدایی‌ناپذیر از هر فعالیت اقتصادی شده است.

به عبارت دیگر گزاره نیست اگر ادعا شود پدیده‌هایی همچون جهانی شدن، درهم‌آمیزی و یکپارچگی اقتصادها، تخصصی شدن تولید، مشارکت چند کشور در تولید اجزا و قطعات یک کالا و پیچیدگی تولید کالاها و خدمات، جملگی وابسته و نیازمند دسترسی به یک خدمت واحد هستند تا به بهترین وجه ممکن



تحقق یابند: «خدمت پشتیبانی» خدمت پشتیبانی، ابعاد متعددی از حمل و نقل، انبارداری، جمع‌آوری و ادغام بار، ترخیص مرزی، توزیع درون‌کشوری و نظام‌های پرداخت را شامل می‌شود.

اگر خدمت پشتیبانی در یک کشور به بهترین نحو انجام شود، ارزش‌افزوده‌هایی به شکل به‌موقع بودن، به صرفه بودن و قابل اطمینان بودن برای بنگاه‌های اقتصادی و صاحبان کسب‌وکار خلق می‌کند که به افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری منجر می‌شود و نتیجه نهایی آن رشد اقتصادی و رفاه مادی بیشتر برای همه مردمان آن کشور خواهد بود. پس کاملاً بدیهی است که همه کشورهای توسعه‌یافته و پردرآمد، در رتبه‌های بالایی جدول پشتیبانی تجاری جای گرفته باشند. اما برخی کشورهای در حال توسعه نیز موفق شده‌اند خود را به سطوح بالایی نردبان پشتیبانی برسانند که مهمترین‌شان چین (۲۷)، مالزی (۲۹)، لهستان (۳۰)، لبنان (۳۳)، تایلند (۳۵) و ترکیه (۳۹) هستند. اما بیشتر کشورهای نفت‌خیز (با توجه به سطح درآمدی که دارند) در رده‌های پایین جدول شاخص پشتیبانی جای گرفته‌اند: عراق (۱۴۸)، آنگولا (۱۴۲)، لیبی (۱۳۲)، الجزایر (۱۳۰)، ایران (۱۰۳)، نیجریه (۱۰۰)، ونزوئلا (۸۴)، اکوادور (۷۱)، قطر (۵۵)، عربستان (۴۰)، کویت (۳۶) و امارات متحده عربی (۲۴). این خبر خوبی برای تولیدکنندگان و صادرکنندگان چنین کشورهایی نیست و یکی از موانع اساسی در مسیر رشد تولید و بهره‌وری آنها به‌شمار می‌رود.

در جدیدترین گزارش شاخص عملکرد پشتیبانی بانک جهانی که در سال ۲۰۱۰ منتشر شد (که مربوط به نظرسنجی سال ۲۰۰۹ است)، کشور ایران امتیاز ۲/۵۷ از ۵ را کسب کرد. این امتیاز باعث شد تا ایران در بین ۱۵۵ کشور مورد نظرسنجی در رتبه ۱۰۳ جهان جای گیرد. میانگین امتیاز جهانی این شاخص ۲/۸۷ شده که نشان‌دهنده ۰/۲۹- تفاوت امتیازی ایران با آن است. ایران در نظرسنجی پیشین این مؤسسه جهانی در سال ۲۰۰۵ - که در سال ۲۰۰۷ منتشر شد - امتیاز ۲/۵۱ از ۵ را کسب کرد و توانست در رتبه ۷۸ در بین ۱۵۰ کشور جای گیرد. نتیجه اینکه طی یک دوره چهارساله، رتبه ایران ۳۵ پله سقوط کرده است. متأسفانه فاصله و شکاف عقب‌ماندگی ایران با کشورهای هم‌تا و رقیب بسیار زیاد شده است. دلیل سقوط رتبه ایران با وجود بهبود اندک امتیاز از عدد ۲/۵۱ به ۲/۵۷ این است که سرعت اصلاحات و بهبود نماگرهای حوزه پشتیبانی در سایر کشورها نسبت به ایران بسیار بیشتر بوده است و در نتیجه تعداد بسیار زیادی از کشورها توانسته‌اند ایران را پشت سر بگذارند.

هدف از این رتبه‌بندی، کمک به کشورها است تا چالش‌ها و فرصت‌ها در ارتباط با اجزای گوناگون پشتیبانی را تشخیص داده و گام‌های ضروری برای اصلاحات در حوزه‌های مشکل‌دار برداشته شود. کمترین فایده چنین گزارش بین‌المللی این است که کشورها با نگاه سریع به هر کدام از این نماگرها می‌توانند تشخیص دهند در کدام نماگرها کمتر از حد انتظار عمل کرده‌اند و نخستین

علامت را به برنامه‌ریزان و سیاستگذاران می‌دهد تا حوزه‌های نیازمند توجه بیشتر را شناسایی کنند. به بیان دیگر، مسابقه و رقابتی جدی با نتایج برد - برد بین همه کشورها به راه می‌افتد تا تلاش کنند از رقبا و هم‌تایان خود چه در سطح منطقه‌ای یا گروه درآمدی مرتبط عقب نمانند.

نماگرهای اصلی که در نظرسنجی آمده است، شامل کیفیت زیرساخت‌ها، کارآیی فرآیند ترخیص گمرکی، شایستگی پشتیبانی، به‌موقع بودن، هزینه حمل و سایر عوامل است. ایران در تمامی نماگرها، رتبه‌هایی پایین‌تر از میانگین جهانی کسب کرده است که بدترین آنها در حوزه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی (رتبه ۱۲۱)، ردیابی و رهگیری (رتبه ۱۱۰) و گمرکات (رتبه ۱۰۶) رخ داده است. اما وضعیت ایران در سه حوزه دیگر زیرساخت‌ها (رتبه ۸۶)، به‌موقع بودن (رتبه ۸۵) و شایستگی پشتیبانی (رتبه ۶۹) به‌نسبت وخامت کمتری دارد.

جدول ۱. رتبه ایران در شاخص‌های پشتیبانی تجاری

جهان		جمهوری اسلامی ایران		
تفاوت امتیازی				
-۰/۲۹	۲/۸۷	۲/۵۷	امتیاز	LPI کلی
		۱۰۳	رتبه	
-۰/۳۸	۲/۵۹	۲/۲۲	امتیاز	گمرک
		۱۰۶	رتبه	
-۰/۲۷	۲/۶۴	۲/۳۶	امتیاز	زیرساخت
		۸۶	رتبه	
-۰/۴۰	۲/۸۵	۲/۴۴	امتیاز	حمل‌ونقل بین‌المللی
		۱۲۱	رتبه	
-۰/۱۱	۲/۷۶	۲/۶۵	امتیاز	شایستگی تدارکات
		۶۹	رتبه	
-۰/۴۲	۲/۹۲	۲/۵۰	امتیاز	ردیابی و رهگیری
		۱۱۰	رتبه	
-۰/۱۵	۳/۴۱	۳/۲۶	امتیاز	به‌موقع بودن
		۸۵	رتبه	



جدول ۲. رتبه‌بندی و امتیازات LPI ۲۰۱۰

کشور	رتبه	امتیاز	درصد از بهترین عملکرد	کشور	رتبه	امتیاز	درصد از بهترین عملکرد
آلمان	۱	۴/۱۱	۱۰۰	ویتنام	۵۳	۲/۹۶	۶۳/۱
سنگاپور	۲	۴/۰۹	۹۹/۲	یونان	۵۴	۲/۹۶	۶۲/۸
سوئد	۳	۴/۰۸	۹۸/۸	قطر	۵۵	۲/۹۵	۶۲/۶
هلند	۴	۴/۰۷	۹۸/۵	کاستاریکا	۵۶	۲/۹۱	۶۱/۳
لوکزامبورگ	۵	۳/۹۸	۹۵/۷	اسلوانی	۵۷	۲/۸۷	۶۰/۲
سوئیس	۶	۳/۹۷	۹۵/۵	سنگال	۵۸	۲/۸۶	۵۹/۸
ژاپن	۷	۳/۹۷	۹۵/۲	رومانی	۵۹	۲/۸۴	۵۹/۱
انگلستان	۸	۳/۹۵	۹۴/۹	عمان	۶۰	۲/۸۴	۵۹/۱
بلژیک	۹	۳/۹۴	۹۴/۵	تونس	۶۱	۲/۸۴	۵۸/۹
نروژ	۱۰	۳/۹۳	۹۴/۲	قزاقستان	۶۲	۲/۸۳	۵۸/۹
ایرلند	۱۱	۳/۸۹	۹۲/۹	بلغارستان	۶۳	۲/۸۳	۵۸/۸
فنلاند	۱۲	۳/۸۹	۹۲/۶	مالت	۶۴	۲/۸۲	۵۸/۶
هنگ‌کنگ	۱۳	۳/۸۸	۹۲/۴	دومینیک	۶۵	۲/۸۲	۵۸/۵
کانادا	۱۴	۳/۸۷	۹۲/۳	اوگاندا	۶۶	۲/۸۲	۵۸/۴
آمریکا	۱۵	۳/۸۶	۹۱/۷	پرو	۶۷	۲/۸	۵۷/۹
دانمارک	۱۶	۳/۸۵	۹۱/۴	ازبکستان	۶۸	۲/۷۹	۵۷/۵
فرانسه	۱۷	۳/۸۴	۹۱/۳	بنین	۶۹	۲/۷۹	۵۷/۴
استرالیا	۱۸	۳/۸۴	۹۱/۲	هندوراس	۷۰	۲/۷۸	۵۷/۱
اتریش	۱۹	۳/۷۶	۸۸/۷	اکوادور	۷۱	۲/۷۷	۵۷
تایوان	۲۰	۳/۷۱	۸۶/۹	کلمبیا	۷۲	۲/۷۷	۵۷
زلاندنو	۲۱	۳/۶۵	۸۵	مقدونیه	۷۳	۲/۷۷	۵۶/۹
ایتالیا	۲۲	۳/۶۴	۸۴/۹	کرواسی	۷۴	۲/۷۷	۵۶/۸
کره جنوبی	۲۳	۳/۶۴	۸۴/۷	اندونزی	۷۵	۲/۷۶	۵۶/۵
امارات متحده عربی	۲۴	۳/۶۳	۸۴/۵	پاراگوئه	۷۶	۲/۷۵	۵۶/۳
اسپانیا	۲۵	۳/۶۳	۸۴/۳	اروگوئه	۷۷	۲/۷۵	۵۶/۳
چک	۲۶	۳/۵۱	۸۰/۵	باهاما	۷۸	۲/۷۵	۵۶/۱
چین	۲۷	۳/۴۹	۷۹/۹	بنگلادش	۷۹	۲/۷۴	۵۶
آفریقای جنوبی	۲۸	۳/۴۶	۷۸/۹	سوریه	۸۰	۲/۷۴	۵۵/۹
مالزی	۲۹	۳/۴۴	۷۸/۴	اردن	۸۱	۲/۷۴	۵۵/۸
لهستان	۳۰	۳/۴۴	۷۸/۲	موریس	۸۲	۲/۷۲	۵۵/۳
اسرائیل	۳۱	۳/۴۱	۷۷/۵	صربستان	۸۳	۲/۶۹	۵۴/۱
بحرین	۳۲	۳/۳۷	۷۶/۲	ونزوئلا	۸۴	۲/۶۸	۵۳/۹
لبنان	۳۳	۳/۳۴	۷۵/۱	کنگو	۸۵	۲/۶۸	۵۳/۸
پرتغال	۳۴	۳/۳۴	۷۵	السالوادور	۸۶	۲/۶۷	۵۳/۷
تایلند	۳۵	۳/۲۹	۷۳/۶	بوسنی و هرزگوین	۸۷	۲/۶۶	۵۳/۴
کویت	۳۶	۳/۲۸	۷۳/۲	ماداگاسکار	۸۸	۲/۶۶	۵۳/۲
لاتویا	۳۷	۳/۲۵	۷۲/۲	آذربایجان	۸۹	۲/۶۴	۵۲/۶
اسلواکی	۳۸	۳/۲۴	۷۱/۹	گواتمالا	۹۰	۲/۶۳	۵۲/۴

کشور	رتبه	امتیاز	درصد از بهترین عملکرد	کشور	رتبه	امتیاز	درصد از بهترین عملکرد
ترکیه	۳۹	۳/۲۲	۷۱/۴	قرقیزستان	۹۱	۲/۶۲	۵۲
عربستان سعودی	۴۰	۳/۲۲	۷۱/۳	مصر	۹۲	۲/۶۱	۵۱/۸
برزیل	۴۱	۳/۲	۷۰/۶	گرجستان	۹۳	۲/۶۱	۵۱/۸
ایسلند	۴۲	۳/۲	۷۰/۵	روسیه	۹۴	۲/۶۱	۵۱/۶
استونی	۴۳	۳/۱۶	۶۹/۳	تانزانیا	۹۵	۲/۶	۵۱/۴
فیلیپین	۴۴	۳/۱۴	۶۸/۸	توگو	۹۶	۲/۶	۵۱/۴
لیتوانی	۴۵	۳/۱۳	۶۸/۵	گینه	۹۷	۲/۶	۵۱/۲
قبرس	۴۶	۳/۱۳	۶۸/۴	هاییتی	۹۸	۲/۵۹	۵۱/۱
هند	۴۷	۳/۱۲	۶۷/۹	کنیا	۹۹	۲/۵۹	۵۱
آرژانتین	۴۸	۳/۱	۶۷/۴	نیجریه	۱۰۰	۲/۵۹	۵۱
شیلی	۴۹	۳/۰۹	۶۷/۳	یمن	۱۰۱	۲/۵۸	۵۰/۸
مکزیک	۵۰	۳/۰۵	۶۵/۷	اوکراین	۱۰۲	۲/۵۷	۵۰/۶
پاناما	۵۱	۳/۰۲	۶۵	ایران	۱۰۳	۲/۵۷	۵۰/۵
مجارستان	۵۲	۲/۹۹	۶۳/۸	مولداوی	۱۰۴	۲/۵۷	۵۰/۵

خلاصه مدیریتی

خلاصه گزارش و یافته‌های اصلی «شاخص عملکرد پشتیبانی»

در این گزارش، یافته‌های نخستین و دومین ویرایش اتصال به رقابت (منتشره در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰)، درخصوص مجموعه داده‌های شاخص عملکرد پشتیبانی (LPI)^۱ و نماگرهای (اجزای تشکیل دهنده) آن ارائه می‌شود. شاخص عملکرد پشتیبانی، ارزیابی چندبعدی از عملکرد پشتیبانی است که از مقیاس ۱ (بدترین) تا ۵ (بهترین) درجه‌بندی شده است. برای تهیه این شاخص بیش از ۵۰۰۰ نظرسنجی در سطح کشوری از تقریباً ۱۰۰۰ بنگاه بین‌المللی حمل بار به‌عمل آمده است، تا جنبه‌های کلی پشتیبانی تجاری در ۱۵۵ کشور جهان مقایسه شود. نظرسنجی برای تهیه گزارش هر دو سال یکبار انجام می‌شود تا قابلیت اطمینان به نماگرها افزایش یابد و مجموعه داده‌هایی قابل مقایسه بین کشورها و طی زمان تهیه شود.

شاخص عملکرد تدارکات ۲۰۱۰، همچنین تصویری از نماگرهای منتخب عملکردی در تقریباً ۱۳۰ کشور ارائه می‌دهد که اطلاعات گسترده‌ای درباره زمان، هزینه و قابلیت اطمینان به زنجیره‌های صادرات و واردات، کیفیت زیرساخت‌ها، عملکرد خدمات اصلی و مساعد بودن مراحل ترخیص تجاری را شامل می‌شود. آخرین داده‌های شاخص عملکرد پشتیبانی و نماگرهای آنکه در بحبوحه شرایط نابسامان اقتصادی سال ۲۰۰۹ جمع‌آوری شده است، امکان شناخت بی‌واسطه‌ای از



عاملان تجارت بین‌المللی را می‌دهد.

امروزه اهمیت پشتیبانی کارا برای کمک به تجارت و رشد اقتصادی مورد تأیید همگانی است. تحلیل‌هایی که براساس شاخص عملکرد پشتیبانی ۲۰۰۷ یا اطلاعات مشابه انجام شده است، نشان می‌دهد عملکرد بهتر پشتیبانی، ارتباط مستقیم قوی با گسترش تجارت، متنوع شدن کالاهای صادراتی، توانایی جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی دارد. به بیان دیگر، پشتیبانی تجاری اهمیت بسیار زیادی دارد.

عمده تجارت جهانی بین کشورها توسط شبکه متصدیان پشتیبانی صورت می‌گیرد که به‌نحو روزافزونی جهانی‌تر می‌شوند. اما میزان سهولت در استفاده از این شبکه برای اتصال‌یابی به بازار جهانی، تا حد زیادی به عوامل ویژه هر کشور مانند رویه‌های تجاری، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتباطات و بازار داخلی برای خدمات پشتیبانی وابسته است. شاخص عملکرد پشتیبانی و نماگرهای تشکیل‌دهنده آن، ملاک و مرجع جهانی منحصربه‌فردی برای فهم بهتر این جنبه‌های کلیدی از عملکرد پشتیبانی به‌شمار می‌روند.

دو کشور آلمان و سنگاپور با امتیاز بیش از $4/08$ ، بالاترین رتبه را در رده‌بندی شاخص عملکرد پشتیبانی ۲۰۱۰ به‌دست آوردند، درحالی‌که سومالی با امتیاز $1/34$ در پایین جدول جای گرفت. همان‌طور که در گزارش اتصال به رقابت ۲۰۰۷ مشاهده شد، فاصله پشتیبانی بین کشورهای پردرآمد و کم‌درآمد زیاد است. کشورهای پیشرفته و بعضی از اقتصادهای نوظهور و درحال‌گذار به‌دلیل برنامه‌های تسهیلات تجاری کاملاً توسعه‌یافته، امتیاز به‌نسبت بالایی در شاخص عملکرد پشتیبانی گرفته‌اند. اما بیشتر کشورها همچنان درگیر رفع تنگناهای عملکردی خود هستند. گرچه تفاوت‌های اندک در رتبه‌بندی و امتیاز کشورها، به‌ویژه در گروه کشورهای با عملکرد متوسط را باید با احتیاط تفسیر کرد، اما با این وجود کشورهایی که بدترین عملکرد را دارند - عمدتاً کم‌توسعه‌یافته‌ترین کشورها - به‌واسطه محدودیت‌های جدی ظرفیتی که پیشرفت پایدار را مشکل می‌سازد، متوقف مانده‌اند.

درآمد، تنها تعیین‌کننده محیط پشتیبانی یک کشور نیست. حتی در کشورهای کم‌درآمد، سیاستگذاران می‌توانند اقدامات زیادی برای افزایش عملکرد پشتیبانی انجام دهند. برای مثال آزادسازی بازارهای خدمات پشتیبانی، ارائه‌دهندگان محلی خدمات را تشویق و مجبور می‌کند تا کیفیت را افزایش و قیمت‌ها را کاهش دهند. این موضوع به‌ویژه در بخش‌هایی مانند خدمات حمل‌ونقل زمینی بار و واسطه‌گری گمرکی بسیار مهم است؛ زیرا تحویل کارای خدمات توسط متصدیان حمل‌ونقل بین‌المللی وابسته به آنها است.

در کشورهایی که امتیاز LPI پایینی دریافت کردند، میانگین زمان انجام واردات و زمان انجام صادرات^۱ بالاتر است. اما مهم است این تأخیرها را در جایگاه مناسب خود ببینیم. مدت زمان انجام واردات و صادرات که مؤسسات حمل و نقل بین‌المللی گزارش می‌دهند، بسیار کمتر از مدت زمان ارسال کالا است. کشورهای درحال توسعه محصور در خشکی از آنجا که نمی‌توانند شرایط حمل کالا در خارج از مرزهای خود را کنترل کنند، زیان جدی می‌بینند. واردات به کشورهای درحال توسعه محصور در خشکی، زمان بیشتری نسبت به همسایه‌های ساحلی آنها طول می‌کشد، اما این مدت زمان به‌ویژه در آفریقا بسیار پرنوسان است.

عملکرد پشتیبانی، بیش از آنکه به سرعت و هزینه متکی باشد، به قابلیت اطمینان^۲ و پیش‌بینی‌پذیری زنجیره تأمین وابسته است. سطح خدمات پشتیبانی در دسترس در کشورهای با بهترین عملکرد، دو برابر کشورهای با بدترین عملکرد است. در کشورهای با پایین‌ترین سطح عملکرد، واردکنندگان و صادرکنندگان برای اینکه آثار زنجیره تأمین غیرقابل اتکا را کاهش دهند، متحمل هزینه‌های اضافی، به‌عنوان مثال افزایش موجودی انبار برای پوشش ایمنی در برابر تحویل‌های تأخیردار، می‌شوند. در نهایت، هزینه‌های عملکرد ضعیف بر دوش مصرف‌کننده نهایی می‌افتد. بار مالی نسبی - و اغلب حتی مطلق - چنین هزینه‌هایی در کم‌توسعه‌یافته‌ترین کشورها از همه بیشتر است.

عدم اطمینان به پشتیبانی، در کشورهای با عملکرد ضعیف به شکل‌های مختلفی بروز می‌کند. بازرسی فیزیکی بیش از حد یا اتکای نامناسب به تشخیص بازرسان، باعث نوسانات زیاد در زمان ترخیص و بازرسی و نظارت‌های چندگانه و مکرر می‌شود. تمهیدات ایمنی و امنیتی که هرروز سخت‌گیرانه‌تر می‌شود، به ارائه خدمات در تمام کشورها، بجز کشورهای در رده‌های بالای پشتیبانی، آسیب می‌زند.

اطلاعات به‌دست آمده از کارشناسان حرفه پشتیبانی که در شاخص عملکرد پشتیبانی ۲۰۱۰ بازتاب یافته است برای نهادهای دولتی برنامه‌ریز بسیار مناسب است تا اولویت‌ها را جهت اجرای برنامه کار اصلاحات در همکاری با ذینفعان خصوصی شناسایی کنند.

- به‌استثنای کشورهای پردرآمد، کیفیت و دسترسی به زیرساخت‌های مرتبط با تجارت، مانع و محدودیت اصلی در برابر عملکرد پشتیبانی است - اما اولویت‌های خاص برای هر کشوری متفاوت است. زیرساخت فناوری اطلاعات، حتی در کشورهای کم‌درآمد در دسترس بوده و مورد استفاده گسترده قرار می‌گیرد. کشورهای در رده میانی عملکرد پشتیبانی، تأثیر نسبتاً بیشتری از کیفیت و

1. Lead Time to Import and Export

2. Reliability



در دسترس بودن زیرساخت‌های فیزیکی (بندر یا جاده) می‌پذیرند. تقریباً در تمام مناطق جهان، خدمات ریلی امتیاز بسیار پایینی می‌گیرند.

– مدیریت کارآی مرزی و هماهنگی نهادهای مختلف درگیر در ترخیص مرزی اهمیت روزافزونی یافته است. در بسیاری از کشورها عملکرد نهادهای مسئول اجرای مقررات بهداشتی و بهداشت نباتی^۱ - و تا حد کمتری سایر انواع استانداردهای تولید - ظاهراً بسیار عقب‌تر از گمرکات است. پاسخگویان به نظرسنجی LPI، فعالیت چنین نهادهایی را عامل اصلی کاغذبازی و فرآیندهای بازرسی اضافی و گاهی اوقات زائد، در کشورهای با ضعیف‌ترین عملکرد دانستند.

- چالش اصلی جامعه بین‌المللی، چگونگی کمک به کشورهای واجد ضعیف‌ترین عملکرد است تا از منافع نظام تجارت جهانی بازتر شده بهره‌مند شوند. این کشورها باید به پیشرفت‌های مهمی در شایستگی پشتیبانی، فرآیندها و رویه‌های کسب‌وکار دست یابند که با توجه به سایر اولویت‌های چندگانه، احتمال دستیابی به آنها مشکل است. این چالش، با واقعیت محصور بودن بسیاری از این کشورها در خشکی و اتکا به کشورهای ترانزیتی که خود آنها نیز عملکرد ضعیفی دارند، تشدید شده است. برای رهایی از آثار متعدد ناشی از هزینه‌های تجارت، افزایش همکاری‌های منطقه‌ای و اجرای نظام حمل‌ونقل کارآ در گذرگاه‌های تجاری اهمیت دارد.

گرچه گزارش اتصال به رقابت ۲۰۱۰ حوزه‌های اولویت‌دار را برای توجه بیشتر سیاستگذاران برجسته می‌کند، اما پیام خوش‌بینانه‌ای نیز ارائه می‌دهد. کارشناسان حرفه پشتیبانی، روند آتی تسهیلات تجاری و پشتیبانی در کشورهای خود را به‌طور کلی مثبت ارزیابی می‌کنند. استفاده از راهکارهای فناوری اطلاعات در پشتیبانی، که هرروز استاندارد شده‌تر می‌شود، در سراسر جهان گسترش یافته است و اصلاحات گمرکی، در بیشتر کشورها، صرف‌نظر از سطح عملکرد آنها، پیشرفت داشته است.

درواقع، عملکرد پشتیبانی تعداد چشمگیری از کشورها به‌تدریج در حال رسیدن به سطحی است که کشورهای با عملکرد بالا بدان دست یافته‌اند. بخشی از این همگرایی به‌واسطه روند جهانی حرکت به‌سوی تحکیم و یکنواختی در ارائه خدمات، به‌ویژه در کانتینرها، حمل بار هوایی، محموله‌های پیش‌تاز و قرارداد پشتیبانی میسر شده است. وضعیت اقتصادی کنونی نیز مشوق این روند خواهد بود. اما رشد آگاهی‌ها و سیاست‌های پیش‌دستانه در تعداد زیادی از کشورها نیز نقش مهمی در حرکت به‌سوی عملکرد بهتر ایفا می‌کند که برخی از افزایش‌های امیدبخش در امتیازات شاخص عملکرد پشتیبانی ۲۰۱۰ در مقایسه با گزارش شاخص عملکرد پشتیبانی ۲۰۰۷ آن را تأیید می‌کند.

بخش اول - شاخص عملکرد پشتیبانی تجاری ۲۰۱۰

از آگاهی تا اجرا

تجارت بین‌الملل در دست شبکه‌ای از متصدیان پشتیبانی تجاری است که هر روز جهانی‌تر می‌شوند. این شبکه با وظایف متعددی مثل حمل‌ونقل دریایی، هوایی، زمینی، انبارداری و پشتیبانی شخص ثالث در زنجیره تأمین بین‌المللی سروکار دارد. جهانی‌سازی، تقاضا برای خدمات پشتیبانی را پیچیده‌تر کرده و در جهت یکپارچه‌سازی و متنوع ساختن خدمات فشار می‌آورد تا به راه‌اندازی زنجیره‌های تأمین پیوسته و بدون وقفه کمک کند. بخش‌های اصلی صنعت پشتیبانی، به‌ویژه در بخش‌های بازرگانی دریایی، بندر و حمل‌هوایی بار، در اختیار ۲۵ شرکت بزرگ است. اما درجه تمرکز صنعت در زیربخش‌های سنتی، مانند مؤسسات حمل‌ونقل زمینی و واسطه‌گری گمرک، که ماهیت محلی‌تر داشته و هزینه ورود کمتر است، بسیار پایین می‌باشد. در حوزه پشتیبانی جهانی، جابه‌جایی فیزیکی کالا را زنجیره‌ای از ارائه‌کنندگان خدمات پشتیبانی می‌کنند، که باید پیوسته با هم کار کنند.

اینکه صادرکنندگان با چه درجه‌ای از سهولت به این شبکه پشتیبانی اتصال می‌یابند، به عوامل داخلی مانند زیرساخت‌ها، مراحل تجارت و بازار خدمات پشتیبانی مرتبط با تجارت بستگی دارد. شرکت‌های بین‌المللی که تلاش دارند استانداردهای یکسانی در سطح جهان اجرا کنند متوجه می‌شوند سطح خدماتی که می‌توان به دست آورد به شرایط عملیاتی محلی در هر کشور وابسته است. هنگام بازمبانی تسهیلات تجاری در یک کشور مدیران‌های مشخص شد به حاملان مرسولات پیش‌تاز اجازه بهره‌برداری بیست و چهار ساعته در هفت روز هفته از تسهیلات ضمانت شخصی یا استخدام واسطه‌های شخصی داده نمی‌شود که همگی از پیش‌نیازهای لازم برای پیک‌های تحویلی یا خدمات امانت پستی هستند.

برای رقابت کردن کشورها در بازار جهانی، فراهم کردن تسهیلات تجارت و حمل‌ونقل ضروری است. بازرگانان باید بتوانند کالاها و خدمات را به‌موقع و با هزینه مبادله اندک از مرزها عبور دهند. شواهد پژوهشی گسترده اخیر این ارتباط را تأیید می‌کند. عملکرد پشتیبانی تجاری که با شاخص عملکرد تدارک تجاری بانک جهانی اندازه‌گیری شد، پیوند مستقیمی با برون‌دادهای مهم اقتصادی مانند گسترش تجارت، متنوع‌سازی صادرات و رشد اقتصادی دارد (پیوست ۵ را نگاه کنید).

کشورهای خواهان ارتقای پشتیبانی تجاری، نیازمند اصلاح و به‌روز کردن مؤسسات مدیریت مرزی، تغییر سیاست‌های مقررات‌گذاری و نظارتی حمل‌ونقل و در برخی موارد سرمایه‌گذاری چشمگیر در زیرساخت‌های مرتبط با تجارت هستند. نکته اصلی اینجاست که قدرتمندی زنجیره



تأمین تجاری به اندازه قدرت ضعیف‌ترین حلقه ارتباطی آن است. بنابراین تعیین ضعیف‌ترین حلقه ارتباط‌دهنده و اصلاح آن از طریق مداخلات توسعه‌ای هدفمند، یکی از عوامل اصلی در دستور کار پشتیبانی و تسهیلات تجاری شده است.

تا همین اواخر، سیاستگذاران و ذینفع‌های بخش خصوصی، داده‌های مورد نیاز برای شناسایی محدودیت‌های تجاری یا ایجاد هوادارانی برای انجام اصلاحات را در اختیار نداشتند. LPI این شکاف را پر می‌کند. ویرایش نخست این گزارش در سال ۲۰۰۷ به تشدید گفتگو بین سیاستگذاران و بخش خصوصی در سطوح کشوری یا نواحی متشکل از چندین کشور، پیرامون تنگنای پشتیبانی و تسهیل تجارت و حمل‌ونقل بین‌المللی کمک کرد.

در دو سال بعد از انتشار نخستین گزارش LPI در سال ۲۰۰۷، چندین کشور برنامه‌هایی را جهت پیشبرد و ارتقای عملکرد پشتیبانی اجرا کرده‌اند. اینک بسیاری از کشورها به‌جای توجه جداگانه به موضوعاتی مانند رویه‌های مرزی، عملکرد بنادر، حمل‌ونقل بین‌المللی، یا سرمایه‌گذاری در خدمات، برنامه جامعی جهت تقویت ضعیف‌ترین حلقه‌ها در زنجیره تأمین کلان خود اجرا کرده‌اند و از همکاری بین نهادهای عمومی و ذینفعان خصوصی نیز استقبال می‌کنند.

برای مثال، اندونزی اندکی بعد از گزارش LPI ۲۰۰۷، گفتگوهای سطح بالایی بین بخش خصوصی و عمومی پیرامون آسان‌سازی تجاری و پشتیبانی را راه‌اندازی کرد. به این ترتیب، برنامه عملکرد آماده شد که به هزینه‌های تجارت بین‌الملل (تسهیلات بندری) به‌علاوه هزینه‌های منحصربه‌فرد پشتیبانی در این مجمع‌الجزایر بزرگ توجه کرده است. ویتنام نیز فرآیند مشابهی را آغاز کرده است.

بانک جهانی با تهیه LPI، در نظر دارد توجهات را به یک موضوع مهم جهانی معطوف سازد و فضایی برای گفتگو بین دولت، بنگاه‌های اقتصادی و جامعه مدنی فراهم کند. نماگرهای LPI با نشان دادن اینکه کشورها چطور با رقبایشان مقایسه می‌شوند و روشن کردن هزینه‌های عملکرد ضعیف پشتیبانی، می‌توانند به‌عنوان یک عامل تشکیلاتی عمل کرده و به سیاستگذاران و بخش خصوصی جهت زمینه‌سازی اصلاحات کمک نمایند و نیز به کشورها کمک می‌کند تا از چرخه معیوب و باطل «پشتیبانی نامساعد» خارج شوند.

عملکرد پشتیبانی در سال ۲۰۱۰: چه چیزی جدید است؟

رویکرد اصلی، همانند گزارش سال ۲۰۰۷ است: در بخش اول (بین‌المللی) پاسخ‌دهندگان شش بُعد اصلی عملکرد پشتیبانی را در ۸ بازار مهم فرامرزی ارزیابی می‌کنند؛ در مرحله دوم (داخلی) آنها

اطلاعات ریز و جزئی در مورد محیط پشتیبانی کشور خود ارائه می‌کنند، که شامل داده‌های کمی و کیفی در مورد هزینه و زمان می‌باشد (کادر ۱). به دلیل حضور بیشتر بخش خصوصی در نظرسنجی LPI، تعداد کشورها در LPI بین‌المللی از ۱۵۰ به ۱۵۵ کشور افزایش یافته است. گرچه LPI، ارزیابی مفیدی از عملکرد پشتیبانی هر کشور ارائه می‌دهد، داده‌های مهم و مفصلی نیز در خصوص پشتیبانی داخلی و هزینه پولی و زمانی مبادلات صادرات و واردات جمع‌آوری می‌کند. تعداد کشورها برای LPI داخلی به تقریباً ۱۳۰ کشور افزایش یافت. این داده‌ها به اهل فن، تحلیلگران و سیاستگذاران امکان ارزیابی تعیین‌کننده‌های عملکرد پشتیبانی در کشورهای خود را می‌دهد. با استفاده همزمان از داده‌های داخلی و بین‌المللی می‌توان تنگناهای زنجیره تأمین را شناسایی کرد. بنابراین مقایسه امتیازات در بین کشورها باید فقط نقطه آغازی برای استفاده از LPI باشد.

کادر ۱. اندازه‌گیری عملکرد پشتیبانی با استفاده از LPI

شاخص پشتیبانی تجاری (LPI) بانک جهانی، عملکرد کشورها را در ۶ حوزه‌ای که مهمترین ابعاد محیط فعلی پشتیبانی را شامل می‌شود، خلاصه می‌کند:

- کارآیی فرآیند ترخیص کالا از گمرک،
 - کیفیت زیرساخت‌های تجارت و مرتبط با حمل‌ونقل،
 - آسانی ردیف کردن محموله‌ها با قیمت رقابتی،
 - شایستگی و کیفیت خدمات پشتیبانی،
 - توانایی ردیابی و رهگیری محموله،
 - فراوانی محموله‌هایی که در زمان برنامه‌ریزی شده یا مورد انتظار به دست گیرنده می‌رسد.
- این حوزه‌ها از موضوعات سنتی (مراحل گمرکی و کیفیت زیرساخت‌ها) تا نگرانی‌های جدید (شایستگی خدمات پشتیبانی داخلی، رهگیری و ردیابی محموله و به موقع رسیدن محموله به مقصد) را دربرمی‌گیرند. هیچ‌یک از این حوزه‌ها به تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده عملکرد پشتیبانی خوب باشد. انتخاب آنها براساس آخرین پژوهش‌های نظری و عملی و نیز مصاحبه‌های گسترده با افراد حرفه‌ای درگیر در پشتیبانی حمل‌ونقل بین‌المللی صورت گرفته است. LPI از فنون آماری استاندارد برای جمع‌آوری داده‌ها در یک شاخص واحد استفاده می‌کند. این رویکرد امکان انجام مقایسه‌های معنادار بین کشورها، مناطق و گروه‌های درآمدی به علاوه انجام کارهای تشخیصی ویژه هر کشور را فراهم می‌کند.

از آنجا که ابعاد مهم عملکرد پشتیبانی را متصدیان در صحنه عمل به بهترین شکل ارزیابی می‌کنند، LPI بر نظرسنجی آنلاین و ساختارمند از شاغلین پشتیبانی در شرکت‌های مسئول جابجایی کالا در دنیا متکی است. این شرکت‌ها شامل حمل‌کننده‌های چندملیتی کالا و حمل‌کننده‌های پیش‌تاز اصلی است. حمل‌کننده‌های کالا و شرکت‌های حمل سریع در موقعیت برتری برای ارزیابی نحوه عملکرد کشورها قرار دارند. دیدگاه آنها مهم است، زیرا به طور مستقیم بر انتخاب مسیر کشتیرانی و گذرگاه حمل کالا اثر می‌گذارند و نیز بر تصمیم بنگاه در مورد مکان تولید، انتخاب تأمین‌کننده‌ها و انتخاب بازار هدف تأثیرگذار هستند. مشارکت آنها برای



کیفیت و اعتبار پروژه LPI تعیین‌کننده بوده و ادامه مشارکت و بازخوردهای آنها برای تکمیل و اصلاحات در دومین ویرایش LPI مهم است. نزدیک به ۱۰۰۰ کارشناس حرفه پشتیبانی از شرکت‌های پشتیبانی بین‌المللی در ۱۳۰ کشور، در LPI ۲۰۱۰ شرکت داشته‌اند که ۲۵ درصد بیشتر از سال ۲۰۰۷ است. نظرسنجی LPI شامل دو بخش مهم است که از دو منظر به قضایا نگاه می‌کند: بین‌المللی و داخلی. LPI بین‌المللی ارزشیابی کیفی کشورها را به وسیله طرف‌های تجاری - افراد حرفه‌ای پشتیبانی که در خارج از آن کشور کار می‌کنند - در ۶ حوزه که در بالا بیان شد انجام می‌دهد. LPI داخلی ارزیابی‌های کمی و کیفی را در کشور و به وسیله افراد حرفه‌ای پشتیبانی که در داخل کار می‌کنند، انجام می‌دهد و شامل اطلاعات جزئی‌تر در مورد محیط پشتیبانی، فرآیندهای پشتیبانی اصلی، نهادها و داده‌های هزینه و زمان عملکرد می‌باشد. از این اطلاعات اضافی درباره ابعاد مختلف پشتیبانی، جهت تفسیر LPI و نیز اعتباریابی و کنترل متقابل اطلاعاتی که زیربنای آن است استفاده می‌شود.

ویژگی‌های جدید نظرسنجی LPI

نظرسنجی LPI ۲۰۱۰، براساس بازخوردهای به‌دست آمده از نظرسنجی سال ۲۰۰۷ از استفاده‌کنندگان، سیاستگذاران و کارشناسان حرفه پشتیبانی، تصحیح شده است. تغییر بسیار اندکی در بخش اول (بین‌المللی) داده شد. در این بخش پاسخ‌دهندگان ۶ بُعد اصلی عملکرد پشتیبانی را در ۸ بازار خارجی مهم، همچنان‌که در LPI ۲۰۰۷ انجام داده بودند، ارزیابی می‌کنند - بنابراین کماکان شیوه قابل مقایسه در محاسبه LPI ادامه دارد. اما نظرسنجی اصلاح شده (که در سال ۲۰۰۹ انجام شده است) اطلاعات جدید گسترده‌ای - مانند جزئیات بیشتر در مورد فرآیند ترخیص گمرکی - را در بخش دوم (داخلی) جمع‌آوری می‌کند و کیفیت و ابعاد شاخص‌های کمی عملکرد فیزیکی را که به سیاستگذاری صحیح کمک می‌کند، افزایش می‌دهد.

اطلاعات گسترش‌یافته شامل موارد زیر هستند:

- داده‌های هزینه/زمان برای مبادلات صادرات و واردات،

- اداره امور و رویه‌های گمرکی،

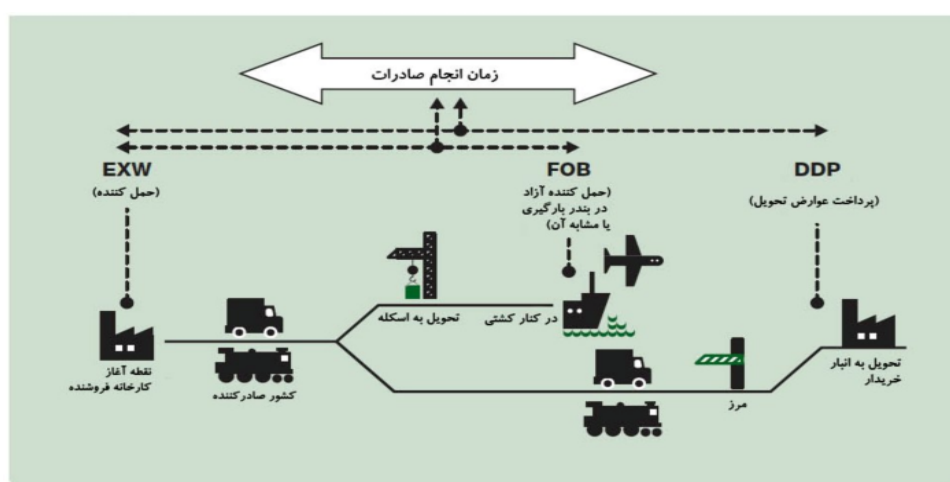
- معیارهای امنیت مرزی،

- داده‌های کیفی برای زیرساخت‌ها و ارائه‌کنندگان خدمات.

نوآوری اصلی نظرسنجی اصلاح شده، داده‌های هزینه/زمان برای مبادلات صادرات و واردات است. پاسخ‌دهندگان که خود - شناسایی می‌شوند دارای تجاری در زمینه حمل‌پیش از صادرات (بین کارخانه فروشنده و بندرگاه یا فرودگاه، به‌استثنای ترابری بین‌المللی)، باربری صادراتی (از طریق زمینی، بین کارخانه فروشنده و انبار خریدار)، حمل‌مربوط به واردات (بین بندرگاه یا فرودگاه به انبار)، یا باربری واردات (از طریق زمینی، بین کارخانه فروشنده و انبار خریدار) هستند.

با این تفکیک‌ها، LPI می‌تواند نگرانی‌ها و دغدغه‌های پشتیبانی را برای انواع خاص حمل، شامل تفاوت‌های مهم بین جایجایی کالا از طریق زمینی و به‌صورت دریایی یا هوایی را شناسایی کند. برای مثال، پاسخ‌دهندگانی که صادرات بار کامل از کشورشان را توضیح می‌دهند داده‌هایی جداگانه برای زمان و هزینه مربوط به دو قسمت زنجیره تأمین در کشور میزبان تهیه می‌کنند، این دو قسمت، حمل پیش از صادرات بین کارخانه فروشنده و بندرگاه یا فرودگاه و حمل صادرات به‌صورت زمینی بین کارخانه فروشنده و انبار خریدار را شامل می‌شود (شکل ۱).

شکل ۱. زمان انجام صادرات



همچنین ابزار نظرسنجی اصلاح شده، جزئیات جدید گسترده‌ای در مورد فرآیند ترخیص کالا از گمرک در بخش داخلی LPI فراهم می‌کند، که ارائه تحلیل‌های دقیق‌تر از جنبه‌های خاص گمرک و فرآیند ترخیص کالا را میسر می‌کند. علاوه‌بر ارزیابی زمان ترخیص کالا و رتبه‌دهی کارایی گمرک‌ها همانند LPI ۲۰۰۷، پاسخ‌دهندگان روش‌های ارزشیابی گمرکی را نیز ارزیابی می‌کنند؛ روش‌هایی برای تعیین اینکه آیا محموله‌ها کنترل فیزیکی می‌شوند یا خیر، استفاده از تأیید الکترونیکی، ترخیص پیش از ورود محموله، رویه‌های بازبینی پس از ترخیص و شفافیت مدیریت و مراحل گمرکی، شامل میزان مشورت با اهل فن، اعلان هشدارهای پیش از تغییر مقررات و امکان تجدیدنظر یا مراحل فرجام‌خواهی.

اینک برای نشان دادن ایفای نقش مهم الزامات امنیت مرزی، پرسش جدیدی در مورد امنیت محموله در بخش بین‌الملل نظرسنجی در نظر گرفتیم. این پرسش کمک می‌کند تا میزان محدودیت‌هایی که این تمهیدات و الزامات برای زنجیره تأمین بین‌المللی ایجاد می‌کنند ارزیابی شود. پاسخ‌دهندگان در مورد هر یک از ۸ طرف تجاری مهم کشورشان، [به این سؤال] پاسخ می‌دهند که



آیا رعایت الزامات امنیت محموله، مانند غربالگری و ارائه اطلاعات پیشاپیش، آسان‌تر یا پیچیده‌تر شده است. سال پایه برای اهداف مقایسه‌ای، سال ۲۰۰۵ است.

LPI سال ۲۰۰۷ روی کیفیت دو دسته از زیرساخت‌ها - حمل‌ونقل و ارتباطات - و طیفی از شایستگی ارائه‌دهندگان خدمات پشتیبانی تمرکز داشت. LPI ۲۰۱۰ پوشش‌دهی در این حوزه‌ها را به دو طریق گسترش داده است. اول اینکه، اکنون داده‌های زیرساختی به‌طور جداگانه بندرگاه‌ها، فرودگاه‌ها، جاده‌ها، راه‌آهن، انبار و تسهیلات انتقال بار و زیرساخت‌های اطلاعات و ارتباطات را شناسایی می‌کند. دوم اینکه، اکنون از پاسخ‌دهندگان خواسته می‌شود شایستگی و کیفیت ارائه‌دهندگان خدمات اصلی پشتیبانی، مانند متصدیان حمل‌ونقل، توزیع‌کنندگان، بنگاه‌های حمل‌بار، نهادهای مرزی و گمرکی و حمل‌کننده‌ها را ارزیابی کنند. تمرکز روی کیفیت خدمات به‌علاوه شایستگی ارائه‌دهندگان خدمات، اطلاعات اضافی مهمی در مورد تعیین‌کننده‌های عملکرد کلی پشتیبانی فراهم می‌کند (کادر ۲).

کادر ۲. نظرات بخش خصوصی مهم است

LPI ارزیابی‌های کمی و کیفی درون دیدگاه دوگانه بین‌المللی و داخلی در مورد عملکرد پشتیبانی را ترکیب می‌کند. بخش اول این نظرسنجی (بین‌الملل)، بر نماگرهای کیفی، در بین دسته‌ای از نماگرها در ابعاد مختلف عملکرد پشتیبانی متکی است (کارشناسان بخش خصوصی عملکرد طرفین تجاری سنتی خود را براساس نظر و تجربه شخصی خود رده‌بندی می‌کنند). در نقطه مقابل، بخش دوم (داخلی) هم شامل ارزیابی‌های کیفی از محیط پشتیبانی داخلی و هم داده‌های کمی در مورد عملکرد زنجیره تأمین داخلی و فرآیندهای اصلی پشتیبانی (زمان و هزینه) توسط افراد حرفه‌ای بین‌المللی است که در کشور مورد ارزشیابی قرار دارند. هالوارد - درپور و آتریدو^۱ نشان دادند که داده‌های کیفی در سطح بنگاه همبستگی شدیدی با معیارهای کمی محیط کسب‌وکار دارد، خواه این معیارها از طریق نظرسنجی (مانند LPI)، یا منابع بیرونی به‌دست آمده باشند. این امر تأیید می‌کند که معیارهای کیفی محدودیت‌ها نوسانات معناداری در بین کشورها و درون کشورها نشان می‌دهند و بنابراین بازتاب‌دهنده ارزیابی واقعی شرایط حقیقی در عمل و میزان اهمیت آنها برای بنگاه‌ها هستند.

یافته‌های اصلی LPI ۲۰۱۰

همانند LPI ۲۰۰۷، LPI ۲۰۱۰ نیز نشان داد که کشورهای پُر درآمد، حائز رده‌های بالای پشتیبانی شده‌اند (جدول ۳). فهرست ۱۰ کشوری که در بالای رده‌بندی جهانی قرار دارند بسیار شبیه فهرست LPI ۲۰۰۷ است. اغلب آنها بازیگران اصلی در بخش پشتیبانی هستند، که در جایگاه مهمی در انواع زنجیره‌های تأمین منطقه‌ای و جهانی قرار گرفته‌اند. این نتایج، میزان باز بودن این کشورها در تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی را به‌عنوان بخشی از راهبرد توسعه اقتصادی موفق آنها منعکس می‌کند.

1. Hallward-Driemeier, Mary, and Reyes Aterido. 2009. "Comparing Apples with . . . Apples: How to Make Sense of Subjective Rankings of Constraints to Business." Policy Research Working Paper No. 5054. World Bank, Washington, DC.

در نقطه مقابل، ۱۰ کشور دارای ضعیف‌ترین عملکرد تقریباً از گروه کشورهای کم‌درآمد و درآمد متوسط پایین هستند که در منطقه آفریقا متمرکز شده‌اند (جدول ۴) در بسیاری از موارد، این کشورها کاملاً در حاشیه زنجیره تأمین جهانی و منطقه‌ای قرار گرفته‌اند. جدول ۵ تا ۷، که نشان‌دهنده ۱۰ کشور با عملکرد برتر برحسب گروه درآمدی است، این ارزیابی‌ها را تأیید می‌کند.

جدول ۳. ده کشور با بهترین عملکرد پشتیبانی، ۲۰۱۰

۲۰۰۷ LPI			۲۰۱۰ LPI			
درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	کشور
۹۷/۱	۴/۱۰	۳	۱۰۰	۴/۱۱	۱	آلمان
۱۰۰	۴/۱۹	۱	۹۹/۲	۴/۰۹	۲	سنگاپور
۹۶/۴	۴/۰۸	۴	۹۸/۸	۴/۰۸	۳	سوئد
۹۹/۶	۴/۱۸	۲	۹۸/۵	۴/۰۷	۴	هلند
۷۹/۵	۳/۵۴	۲۳	۹۵/۷	۳/۹۸	۵	لوکزامبورگ
۹۴/۵	۴/۰۲	۷	۹۵/۵	۳/۹۷	۶	سوئیس
۹۴/۸	۴/۰۲	۶	۹۵/۲	۳/۹۷	۷	ژاپن
۹۳/۸	۳/۹۹	۹	۹۴/۹	۳/۹۵	۸	انگستان
۹۰/۷	۳/۸۹	۱۲	۹۴/۵	۳/۹۴	۹	بلژیک
۸۸/۱	۳/۸۱	۱۶	۹۴/۲	۳/۹۳	۱۰	نروژ

مأخذ: شاخص عملکرد پشتیبانی ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰.

جدول ۴. ده کشور با بدترین عملکرد پشتیبانی، ۲۰۱۰

۲۰۰۷ LPI			۲۰۱۰ LPI			
درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	کشور
۳۶/۳	۲/۱۶	۱۲۷	۱۰/۹	۱/۳۴	۱۵۵	سومالی
۳۷/۲	۲/۱۹	۱۲۴	۲۲/۴	۱/۷۰	۱۵۴	اریتره
۲۹/۹	۱/۹۵	۱۴۴	۳۱/۲	۱/۹۷	۱۵۳	سیرالئون
۳۶/۳	۲/۱۶	۱۲۶	۳۲/۸	۲/۰۲	۱۵۲	نامیبیا
۲۴/۳	۱/۷۷	۱۴۸	۳۳/۴	۲/۰۴	۱۵۱	رواندا
عدم دسترسی	عدم دسترسی	عدم دسترسی	۳۴/۳	۲/۰۷	۱۵۰	کوبا
۴۰	۲/۲۸	۱۱۶	۳۵/۴	۲/۱۰	۱۴۹	گینه بیسائو
عدم دسترسی	عدم دسترسی	عدم دسترسی	۳۵/۵	۲/۱۱	۱۴۸	عراق
۳۵/۷	۲/۱۴	۱۳۰	۳۸/۶	۲/۲۰	۱۴۷	نپال
۵۳/۶	۲/۷۱	۶۴	۳۸/۷	۲/۲۱	۱۴۶	سودان

مأخذ: همان.



جدول ۵. ده کشور با بهترین عملکرد پشتیبانی ۲۰۱۰، کشورهای با درآمد متوسط بالا

۲۰۰۷ LPI			۲۰۱۰ LPI			کشور
درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	
۷۹/۴	۳/۵۳	۲۴	۷۸/۹	۳/۴۶	۲۸	آفریقای جنوبی
۷۷/۷	۳/۴۸	۲۷	۷۸/۴	۳/۴۴	۲۹	مالزی
۶۳/۹	۳/۰۴	۴۰	۷۸/۲	۳/۴۴	۳۰	لهستان
۴۲/۹	۲/۳۷	۹۸	۷۵/۱	۳/۳۴	۳۳	لبنان
۶۳/۲	۳/۰۲	۴۲	۷۲/۲	۳/۲۵	۳۷	لتونی
۶۷/۵	۳/۱۵	۳۴	۷۱/۴	۳/۲۲	۳۹	ترکیه
۵۴/۹	۲/۷۵	۶۱	۷۰/۶	۳/۲۰	۴۱	برزیل
۵۵/۷	۲/۷۸	۵۸	۶۸/۵	۳/۱۳	۴۵	لیتوانی
۶۲/۱	۲/۹۸	۴۵	۶۷/۴	۳/۱۰	۴۸	آرژانتین
۷۰/۵	۳/۲۵	۳۲	۶۷/۳	۳/۰۹	۴۹	شیلی

مأخذ: همان.

جدول ۶. ده کشور با بهترین عملکرد پشتیبانی ۲۰۱۰، کشورهای با درآمد متوسط پایین

۲۰۰۷ LPI			۲۰۱۰ LPI			کشور
درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	
۷۲/۸	۳/۳۲	۳۰	۷۹/۹	۳/۴۹	۲۷	چین
۷۲/۵	۳/۳۱	۳۱	۷۳/۶	۳/۲۹	۳۵	تایلند
۵۲/۹	۲/۶۹	۶۵	۶۸/۸	۳/۱۴	۴۴	فیلیپین
۶۴/۹	۳/۰۷	۳۹	۶۷/۹	۳/۱۲	۴۷	هندوستان
۵۵/۳	۲/۷۶	۶۰	۵۸/۹	۲/۸۴	۶۱	تونس
۴۷	۲/۵۰	۸۰	۵۷/۱	۲/۷۸	۷۰	هندوراس
۵۰/۱	۲/۶۰	۷۰	۵۷	۲/۷۷	۷۱	اکوادور
۶۳	۳/۰۱	۴۳	۵۶/۵	۲/۷۶	۷۵	اندونزی
۴۹/۲	۲/۵۷	۷۱	۵۶/۳	۲/۷۵	۷۶	پاراگوئه
۳۴/۱	۲/۰۹	۱۳۵	۵۵/۹	۲/۷۴	۸۰	سوریه

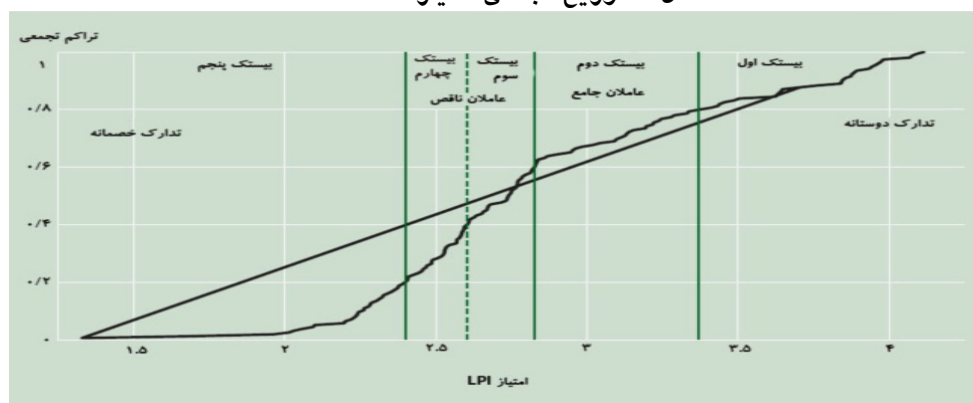
مأخذ: همان.

جدول ۷. ده کشور با بهترین عملکرد پشتیبانی ۲۰۱۰، کشورهای کم‌درآمد

۲۰۰۷ LPI			۲۰۱۰ LPI			
درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	درصد از بهترین کشور	امتیاز LPI	رتبه LPI	کشور
۵۹/۲	۲/۸۹	۵۳	۶۳/۱	۲/۹۶	۵۳	ویتنام
۴۲/۸	۲/۳۷	۱۰۱	۵۹/۸	۲/۸۶	۵۸	سنگال
۴۶/۷	۲/۴۹	۸۳	۵۸/۴	۲/۸۲	۶۶	اوگاندا
۳۶/۳	۲/۱۶	۱۲۹	۵۷/۵	۲/۷۹	۶۸	ازبکستان
۴۵/۳	۲/۴۵	۸۹	۵۷/۴	۲/۷۹	۶۹	بنین
۴۶/۱	۲/۴۷	۸۷	۵۶	۲/۷۴	۷۹	بنگلادش
عدم دسترسی	عدم دسترسی	عدم دسترسی	۵۳/۸	۲/۶۸	۸۵	کنگو
۳۹	۲/۲۴	۱۲۰	۵۳/۲	۲/۶۶	۸۸	ماداگاسکار
۴۲/۳	۲/۳۵	۱۰۳	۵۲	۲/۶۲	۹۱	قرقیزستان
۴۴	۲/۰۸	۱۳۷	۵۱/۴	۲/۶۰	۹۵	تانزانیا

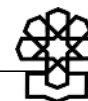
مأخذ: همان.

شکل ۲. توزیع تجمعی امتیازات LPI ۲۰۱۰



چگونه امتیازات LPI و رتبه‌بندی آن به عملکرد پشتیبانی در صحنه عمل مرتبط می‌شود؟ با استفاده از اطلاعات اضافی ویژه هر کشور که در نظرسنجی جمع‌آوری شده است، امکان ارائه نظر در مورد میانگین ارتباط بین امتیازات LPI و عملکرد در حوزه‌های خاص فراهم شده است. برای مثال، دریافت LPI کمتر به مقدار ۱ امتیاز (مثلاً ۲/۵ بجای ۳/۵) بیانگر اضافه شدن دو تا چهار روز به زمان جابجایی واردات و صادرات بین بندرگاه و انبار کارخانه است. همچنین، بیانگر ۲۵ درصد نرخ بازرسی بالاتر است. براساس این یافته‌های LPI می‌توان تنگناها و مشکلات قابلیت اطمینان به زنجیره تأمین را در عمل شناسایی کرد.

شکل ۲ توزیع تجمعی امتیازات LPI را نشان می‌دهد که خطوط عمودی نشان‌دهنده مرزهای بسته‌ها می‌باشد. در این گزارش برای آسانی در خواندن نتایج، نماگرهای LPI را غالباً به صورت

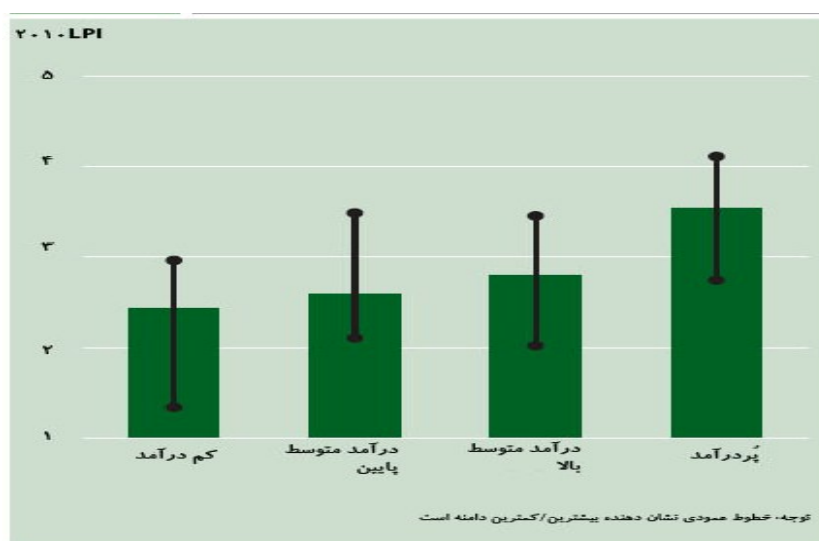


بیستک (شامل تعداد برابر کشورها)، نشان داده‌ایم. بیستک پنجم (پایین) شامل کشورهای با کمترین LPI و نخستین بیستک (بالاترین) نیز شامل کشورهای با بیشترین امتیازها است. توزیع و پراکندگی امتیازات LPI، ۴ نوع محیط پشتیبانی کشوری را نشان می‌دهد، که در ویرایش گزارش اتصال به رقابت سال ۲۰۰۷ معرفی شد: پشتیبانی نامساعد، یا کشورهای که محدودیت‌های پشتیبانی جدی دارند، مانند کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی (بیستک پایین یا پنجم)؛ عاملان ناقص، از قبیل کشورهای کم‌درآمد و درآمد متوسط که با محدودیت‌های مشابهی روبرو هستند (بیستک چهارم و سوم)؛ عاملان سازگار، از قبیل کشورهای که عملکرد پشتیبانی بهتری نسبت به کشورهای هم‌گروه درآمدی خود به دست آورده‌اند (بیستک دوم)؛ و عاملان پشتیبانی مساعد، که غالباً کشورهای پُر درآمد هستند (بیستک بالا). چالش‌های پیش روی این گروه‌ها در بخش‌های ۲ و ۳ گزارش بحث خواهد شد.

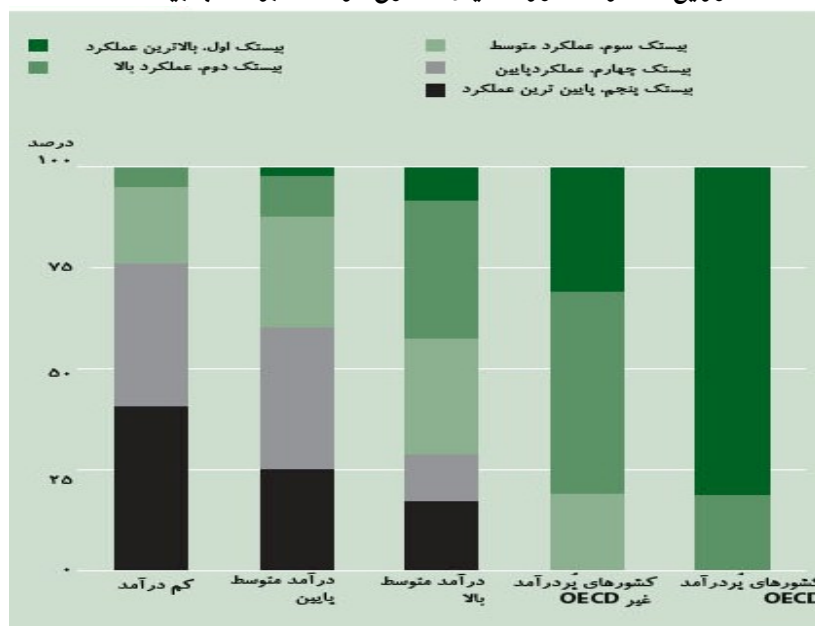
«شکاف پشتیبانی» تداوم می‌یابد

امتیاز LPI کشورهای پُر درآمد به‌طور میانگین ۴۵ درصد بیشتر از کشورهای کم‌درآمد است (شکل ۳). انتظار وجود چنین شکافی نیز می‌رفت. کشورهای کم‌درآمد علاوه بر محدودیت‌های انسانی، فنی و ظرفیت‌های مالی، با محدودیت‌های جدی در کیفیت و کمیت زیرساخت‌ها نیز روبرو هستند. همه این عوامل تأثیر منفی بر عملکرد بخش‌هایی می‌گذارد که پیچیدگی فنی دارند و نیازمند ترکیبی از نهاده‌های خصوصی و عمومی هستند تا کارکردی کارا داشته باشند.

شکل ۳. امتیاز LPI ۲۰۱۰ میانگین و بیشترین/کمترین دامنه گروه‌های درآمدی



شکل ۴. توزیع عملکرد کشورها میان سطوح درآمدی برحسب بیستک‌های LPI



درآمد به تنهایی عملکرد پشتیبانی را توضیح نمی‌دهد

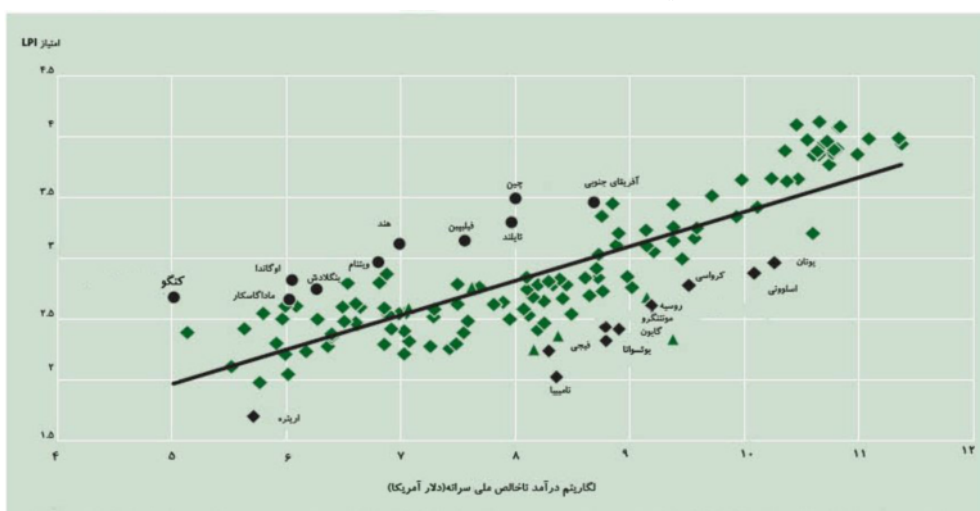
با وجود این شکاف پشتیبانی بین کشورها، درآمد هر کشور به تنهایی توضیح‌دهنده تنوع گسترده سطوح عملکردی در بین کشورها نیست. عملکرد پشتیبانی درون گروه‌های درآمدی نیز تفاوت چشمگیری دارد (جدول ۵ تا ۷ و شکل ۳). این ارزیابی با گروه‌بندی امتیازات LPI به ۵ گروه هم‌اندازه (بیستک‌ها) و بررسی توزیع کشورها برحسب بیستک‌ها در بین گروه‌های درآمدی تقویت می‌شود (شکل ۴). بیشتر کشورهای پُردرآمد در بین ۲۰ درصد بالایی عاملان LPI قرار دارند، اما گروه‌های درآمدی سایر کشورها پراکندگی چشمگیری پیدا کرده‌اند. برای مثال کشورهای در سطح درآمدی متوسط بالا و متوسط پایین، در بین تمام بیستک‌های LPI ۲۰۱۰ توزیع شده‌اند - با امتیازاتی که از گروه پایین عاملان پشتیبانی به بالاترین گروه تغییر می‌کند. حتی کشورهای کم‌درآمد نیز دارای امتیازات LPI در بین ۴ گروه از ۵ گروه می‌باشند. ویتنام، که کشوری کم‌درآمد است، امتیاز LPI ای دارد که با کشورهای درآمد متوسط بالا برابری می‌کند و این امتیاز به حد کافی بالا است که آن را در بیستک دوم عملکرد پشتیبانی در سطح جهان جای دهد.

با رسم نموداری که رابطه بین درآمد کشور و عملکرد پشتیبانی را نشان دهد، می‌توان عاملانی را که عملکرد بیشتر از حد و کمتر از حد در بخش پشتیبانی دارند شناسایی کرد (شکل ۵). عاملان با عملکرد بیشتر از حد، کشورهایی هستند که امتیاز LPI بالاتری نسبت به آنچه توقع می‌رود تنها براساس درآمد داشته باشند، دارا هستند و کشورهای با عملکرد کمتر از حد، کشورهایی هستند که



نسبت به آنچه انتظار می‌رود، امتیاز LPI پایین‌تری دارند. با کنار گذاشتن کشورهای پُردرآمد، ۱۰ کشور با عملکرد بیشتر از حد عبارتند از: بنگلادش، چین، جمهوری کنگو، هند، ماداگاسکار، فیلیپین، آفریقای جنوبی، تایلند، اوگاندا و ویتنام. ده کشور با عملکرد کمتر از حد نیز عبارتند از: بوتسوانا، کرواسی، اریتره، فیجی، گابن، یونان، مونتنگرو، نامیبیا، روسیه و اسلوانی. وجود این دو گروه، به‌علاوه پراکندگی کلی عملکرد LPI درون گروه‌های درآمدی، حکایت از این دارد که سیاست‌ها تأثیر زیادی بر عملکرد بخش پشتیبانی دارد.

شکل ۵. عاملان با عملکرد بیشتر از حد و کمتر از حد LPI ۲۰۱۰، نسبت به درآمد سرانه



توضیح: نام ده کشور غیرپدرآمد (دارای کوچک‌ترین پسماند) که عاملان با عملکرد کمتر از حد هستند (لوزی‌های مشکی) و ده کشور غیرپدرآمد (دارای بزرگ‌ترین پسماند) که عاملان با عملکرد بیشتر از حد هستند (دایره‌های مشکی) آورده شده است. سایر کشورهایی که تولیدکننده نفت هستند با سه‌گوش نشان داده شده است.

وضعیت تعدادی از کشورها کاملاً آشکار است (شکل ۵). به‌عنوان مثال الجزایر امتیاز LPI ۲/۳۶ دارد که رتبه این کشور ۱۳۰ در میان ۱۵۵ کشور است. این سطح عملکرد بسیار پایینی نسبت به وضعیت درآمدی بالاتر از متوسط این کشور است. در مقام مقایسه، عملکرد پشتیبانی ضعیف یکی از ویژگی‌های بسیاری از کشورهای صادرکننده نفت است که احتمالاً نشان‌دهنده مانعی جدی در دستور کار یکپارچگی و متنوع‌سازی گسترده‌تر اقتصادی این گروه از کشورها است. در نقطه مقابل، چین کشوری با درآمد متوسط به پایین است که امتیاز LPI ۳/۴۹ را به‌دست آورده است، امتیازی بسیار بیشتر از سطحی که براساس درآمد به تنهایی مورد انتظار است و در بین ۲۰ درصد بالای عملکرد پشتیبانی و در کنار کشورهای پُردرآمدی مانند جمهوری چک قرار گرفته است. البته مهم است که در مورد این نتیجه تفسیر اضافی نکنیم. زیرا پاسخ‌دهندگان به

نظرسنجی LPI تجربه بسیار بیشتری با مبادی ورودی و خروجی اصلی بین‌المللی یک کشور تا با گذرگاه‌های کوچک‌تر و دورافتاده‌تر آن دارند، به طوری که امتیاز LPI بالا لزوماً نشان‌دهنده عملکرد قوی سراسری درون یک کشور بزرگ و متنوع نمی‌باشد.

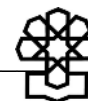
وجود کم‌توسعه‌یافته‌ترین کشورها مانند اوگاندا و ماداگاسکار که امتیاز LPI بالایی دارند، تأثیر سیاست‌های فعال آسان‌سازی و تسهیلات حمل‌ونقل و تجارت حتی در کشورهای فقیر را نشان می‌دهد. هر دو کشور با وجود به سر بردن در دوران پس از جنگ، در زمینه ارتقای گمرک یا زیرساخت‌های تجاری، نسبتاً موفق بوده‌اند.

عملکرد پشتیبانی (به کندی) در حال ارتقا است

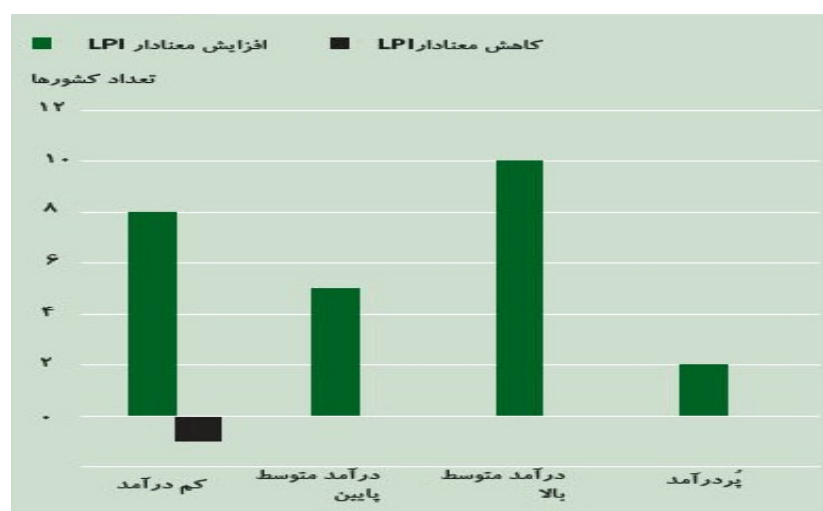
نتایج LPI ۲۰۱۰ به نتایج سال ۲۰۰۷ نزدیک است. ضریب همبستگی امتیاز LPI بین دو سال حدود ۹۰ درصد است در حالی که ضریب همبستگی رتبه‌ای تنها اندکی کمتر بوده و ۸۷ درصد است. وجود تغییراتی در سطح رتبه و امتیاز هر کشور ممکن است در نگاه اول بزرگ به نظر رسد، اما به علت روش‌شناسی نظرسنجی، LPI در معرض خطای نمونه‌گیری قرار دارد. بخشی مهم از مجموعه داده‌های LPI، فاصله اطمینان تخمینی برای امتیاز هر کشور است. فقط در حالتی که فاصله اطمینان برای سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰ بر هم منطبق نباشند، می‌توان نتیجه گرفت تغییر آماری معناداری اتفاق افتاده است.

بر اساس این معیار از فواصل اطمینان که همپوشانی ندارند، در ۲۶ کشور تغییرات LPI در حد معنادار آماری است. اکثریت غالب این تغییرات (۲۵ کشور) به شکل مثبت بوده و نشان‌دهنده این است که عملکرد کلی پشتیبانی بهبود یافته است (شکل ۶). آنچه در بین همه گروه‌های درآمدی کشورهای در حال توسعه مشهود است، این الگو را نشان می‌دهد که فقط اندکی پسرفت روی داده است. اکثریت این پیشرفت‌ها (۱۵ کشور از ۲۵ کشور) در بین کشورهای با درآمد متوسط بالا و پایین تمرکز یافته‌اند. ۸ کشور کم‌درآمد، پیشرفت‌های معنادار آماری در عملکردشان نشان داده‌اند، در حالی که فقط دو کشور پُر درآمد شامل این‌گونه تغییرات می‌شوند.

در بین کشورهایی که پیشرفت‌های آماری معناداری نشان می‌دهند، کلمبیا اصلاحات اساسی از این قبیل انجام داده است: پنجره واحد بین سازمانی، تأیید برنامه اقدام ملی پشتیبانی، تأسیس مرکز رصد کردن پشتیبانی برای ارزیابی عملکرد آن در سطح مطلوب و پایش آثار اصلاحات. برزیل نیز مسیر مشابهی به آدرس custo Brazil در پیش گرفته است.



شکل ۶. تعداد کشورها با تغییرات معنادار آماری LPI از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۰، برحسب گروه‌های درآمدی



سایر کشورها در حال انجام اصلاحات هستند. تونس در سال ۲۰۰۹ شورای ملی پشتیبانی را تأسیس کرد - شامل نهادهای اصلی دولتی و بخش خصوصی و ارائه گزارش به نخست‌وزیری - برای اجرای برنامه اقدام جامع که براساس موفقیت‌های اخیر، به‌ویژه در تسهیلات بندرگاهی بنا شده است. برخی از اجزای اصلی برنامه اقدام منطبق با رویه‌های مرزی، بندرگاه‌ها و خدمات پشتیبانی است که در برنامه رقابت‌پذیری قرار دارد، برنامه‌ای که با همکاری اتحادیه اروپا، بانک جهانی و بانک توسعه آفریقا طراحی شده است. مراکش نیز برنامه مشابهی تهیه کرده است.

تصادفی نیست که کشورهای موفق در میان اقتصادهای نوظهور، از راهبردهای مشابهی مانند کشورهای پر درآمد استفاده می‌کنند، که اینها نیز در حال برنامه‌ریزی یا توسعه سیاست‌های پیشرفته پشتیبانی ملی برای ارتقای رقابت‌پذیری خویش هستند. آلمان که رتبه اول را در LPI ۲۰۱۰ دارد، طرح جامع پشتیبانی و حمل‌ونقل بار خود را در سال ۲۰۰۸ منتشر کرد. برنامه‌هایی مشابه نیز در تعداد دیگری از کشورها، مانند سوئد و فنلاند که رتبه‌های ۲ و ۱۲ LPI ۲۰۱۰ را دارا هستند، طراحی و آماده شده است.

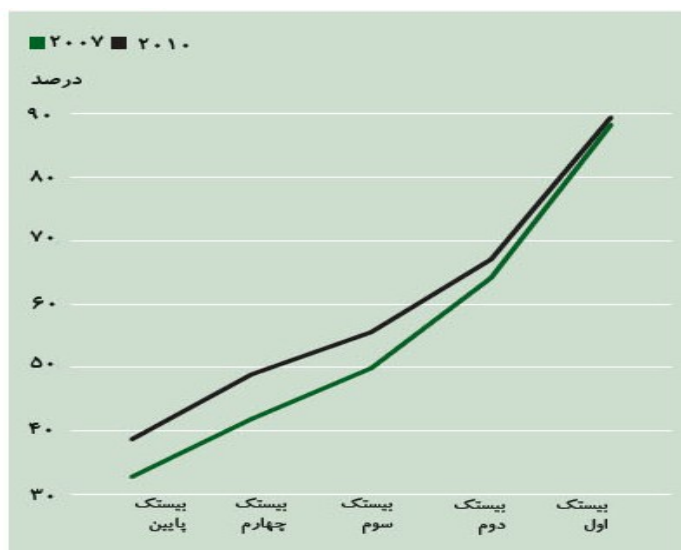
سیاستگذاران به روشنی اهمیت تسهیلات تجاری و پشتیبانی را درک کرده‌اند و تلاش‌های ملموسی برای تهیه زیرساخت‌های مورد نیاز جهت بهبود عملکرد انجام داده‌اند. از زمان انتشار LPI ۲۰۰۷، LPI و نماگرهای آن مقبولیت سریعی پیدا کردند و مورد استفاده سیاستگذاران و افراد حرفه‌ای در سطوح ملی، منطقه‌ای و جهانی قرار گرفتند (کادر ۳).

با مقایسه معیارهای نسبی LPI های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰، تغییر دیگری از هنگام ویرایش سال ۲۰۰۷

مشخص می‌شود. امتیاز نسبی LPI ۲۰۱۰ در تمام بیستک‌ها بالاتر است، که با همگرایی تدریجی عملکرد پشتیبانی سازگار است؛ زیرا اکنون همه کشورها در مقایسه با کشوری که بالاترین امتیاز و عملکرد را دارد بهتر عمل کرده‌اند (شکل ۷). به نظر می‌رسد عملکرد پشتیبانی در همه گروه‌ها، به غیر از بیستک اول، ارتقا یافته است. گرچه این تحول از دیدگاه رقابت‌پذیری و ادغام کشورهای درحال توسعه در اقتصاد جهانی اهمیت بالقوه‌ای دارد، اما باید دقت داشت که در مورد این موضوع اغراق نشود. شکاف بین کشورهای با بهترین عملکرد، با کشورهایی که پایین‌ترین عملکرد را دارند همچنان زیاد است و کاستن از آن نیازمند زمان و منابع چشمگیر خواهد بود.

شکل ۷. امتیاز LPI به‌عنوان درصدی از بالاترین امتیاز LPI

برحسب بیستک‌های LPI، ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰



ارزیابی پیشرفت گسترده، اگرچه تدریجی، در محیط پشتیبانی توسط ارزیابی‌های کیفی دیگر، از نظرسنجی LPI تأیید می‌شود. درصدی از پاسخ‌دهندگان نظرسنجی در هر بیستک LPI را در نظر می‌گیریم که می‌گویند عناصر خاصی از محیط پشتیبانی از سال ۲۰۰۵ به این سو بهتر شده یا بسیار بهتر شده است. گرچه پیشرفت‌ها در برخی موارد در بیستک‌های بالاتر LPI چشمگیرتر است، شواهد محکمی از پیشرفت‌های گسترده در همه سطوح عملکرد پشتیبانی مشهود است (جدول ۸). بستک پایینی - گروه با بیشترین محدودیت‌های پشتیبانی - به‌طور چشمگیری زیرساخت‌های ICT، خدمات پشتیبانی خصوصی و قوانین پشتیبانی خود را ارتقا داده‌اند. به نظر می‌رسد پیشرفت در این بیستک برای نهادهای مرزی به‌غیر از گمرک و زیرساخت‌های حمل‌ونقل، گسترده‌تری داشته باشد.



جدول ۸. درصدی از پاسخ‌دهندگان که می‌گویند محیط تدارکاتی بهبود یا بهبود زیادی یافته است،

برحسب بیستک‌های LPI

درصد پاسخ‌دهندگان	بیستک پایین (ضعیف‌ترین عملکرد)	بیستک چهارم (عملکرد ضعیف)	بیستک سوم (عملکرد متوسط)	بیستک دوم (عملکرد بالا)	بیستک اول (بهترین عملکرد)
گمرک	۴۸	۵۴	۵۳	۵۶	۶۶
سایر رویه‌های مرزی	۳۸	۴۰	۳۳	۳۷	۵۷
زیرساخت حمل‌ونقل	۴۶	۴۱	۴۷	۴۶	۵۷
زیرساخت ICT	۶۶	۵۶	۶۳	۷۸	۷۷
خدمات تدارکات خصوصی	۶۳	۶۲	۶۶	۷۸	۷۰
قوانین تدارکات	۵۳	۳۰	۲۶	۲۹	۴۱
وقوع فساد	۲۷	۲۹	۳۱	۳۵	۳۶

مأخذ: داده‌های نظرسنجی عملکرد تدارکاتی، ۲۰۰۹.

کادر ۳. کاربردهای سیاستی LPI ۲۰۰۷ در سطح منطقه‌ای و جهانی

تعدادی از گزارش‌های معتبر و برجسته در سطح جهانی، از داده‌های LPI ۲۰۰۷ استفاده گسترده‌ای کردند. گزارش جهانی فعال‌سازی تجارت ۲۰۰۹^۱ مجمع جهانی اقتصاد از داده‌های LPI برای شاخص ترکیبی فعال‌سازی تجارت استفاده کرده است تا ابعاد مهم عملکرد زنجیره تأمین را که بر میزان یکپارچگی اقتصاد بین‌المللی تأثیر می‌گذارد به دست آورد. گزارش پایش جهانی سال ۲۰۰۸^۲ بانک جهانی از LPI برای مشخص کردن اهمیت پشتیبانی تجاری در رقابت‌پذیری کشورهای در حال توسعه و روش‌هایی که کشورها می‌توانند از منافع جهانی‌سازی بهره‌مند شوند و با فقر مبارزه کنند، استفاده کرد. گزارش توسعه صنعتی سال ۲۰۰۹^۳ سازمان توسعه صنعتی سازمان ملل (یونیدو) بر نقش مهم پشتیبانی در کمک به رقابتی‌تر شدن کشورها و ورود به بخش‌ها و بازارهای جدید تأکید کرد.

کاربرد سیاستی مهم دیگر LPI، در گزارش تخمین هزینه‌های کشوری زنجیره تأمین جهانی برای رسیدن به اهداف توسعه هزاره تا سال ۲۰۱۵^۴ است که آژانس توسعه اقتصادی ایالات متحده تهیه کرده است و اشاره می‌کند عملکرد زنجیره تأمین می‌تواند تعیین‌کننده مهم توانایی یک کشور برای رسیدن به برخی جنبه‌های مرتبط با بهداشت اهداف توسعه هزاره باشد، زیرا رسیدن به این اهداف، نیازمند توزیع کارآ و مقرون به صرفه داروها و لوازم پزشکی است. با استفاده از داده‌های LPI و سایر منابع، نویسندگان، هزینه‌های پشتیبانی را در بین ۴۹ کشور عضو انجمن توسعه بین‌المللی تحلیل کردند و برای کمک به اهل فن و سیاستگذاران جهت ارزیابی سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز برای حمایت از دستاوردهای اهداف توسعه هزاره سال ۲۰۱۵، مدل هزینه‌یابی را طراحی کردند.

در انواع ابتکارات سیاستگذاری منطقه‌ای نیز استفاده گسترده‌ای از LPI شده است. برای مثال، ارزیابی

1. Global Enabling Trade Report 2009.
2. Global Monitoring Report 2008.
3. Industrial Development Report 2009.
4. Millennium Development Goals By 2015.

اخیر از گذرگاه اقتصادی شرق به غرب منطقه فرعی مکنون بزرگ، از LPI برای مشخص کردن واگرایی‌های مهم عملکرد بین کشوری و نیاز به توجه ویژه به انجام اصلاحات در میانمار و لائوس استفاده کرده است. کمیسیون اقتصادی آمریکای لاتین و کارائیب از LPI به‌عنوان ابزار ارزیابی و تشخیصی در تحلیل چالش‌های نظام حمل‌ونقل که کشورهای محصور در خشکی آمریکای جنوبی با آن مواجه هستند، استفاده می‌کند. دبیرخانه همکاری‌های اقتصادی آسیا - اقیانوسیه بر اهمیت رویکرد کل‌نگر LPI در ارزیابی عملکرد و پیوندهای قوی آن با رویه‌های تجاری تکاملی در این بخش تأکید دارد. هلبل و همکاران^۱ از داده‌های LPI برای ساخت معیارهای ارزیابی شفافیت در محیط تجاری استفاده کردند، محیطی که می‌تواند منبع اصلی منافع تجاری در منطقه آسیا - اقیانوسیه به حساب آید. گزارش رقابت‌پذیری آفریقا مجمع جهانی اقتصاد در سال ۲۰۰۹ از داده‌های LPI و شاخص فعال‌سازی تجارت استفاده کرد تا مشخص شود چگونه بخش پشتیبانی، عملکرد صادراتی را در تعدادی از کشورهای آفریقایی محدود کرده است. همچنین از LPI می‌توان برای تشخیص محدودیت‌های زنجیره عرضه در سطح منطقه‌ای استفاده کرد، همانند کاری که رابالند و ماگی^۲ کردند تا نشان دهند کیفیت خدمات حمل‌ونقل در آفریقا در مقایسه با سایر مناطق پایین است. همان‌طور که دانیل ایکسون^۳ از مؤسسه کاتو در سال ۲۰۰۸ نتیجه گرفت، «مشارکت موفق در اقتصاد جهانی، بیش از گذشته بستگی به این دارد که آیا یک کشور به حفظ و نگهداری از زیرساخت‌های تجاری قابل اطمینان و با کیفیت ادامه می‌دهد، آیا اجازه نمایان شدن رقابت در صنایع خدمات پشتیبانی داده می‌شود و آیا محیط مقرراتی منجر به حرکت نسبتاً بی‌اصطکاک کالاها و خدمات از طریق زنجیره تأمین می‌شود یا خیر».

بخش دوم - تشریح و واکاوی عملکرد پشتیبانی

نظرسنجی شاخص عملکرد پشتیبانی (LPI)، حاوی اطلاعات مفصلی در مورد محیط پشتیبانی کشورها، فرآیندها و نهادهای اصلی پشتیبانی و داده‌های زمان و هزینه عملکرد است. در شاخص عملکرد پشتیبانی داخلی، پاسخ‌دهندگان محیط پشتیبانی کشوری را که در آن کار می‌کنند، مورد ارزیابی قرار می‌دهند. از این اطلاعات می‌توان جهت تجزیه و تحلیل تعیین‌کننده‌های اصلی عملکرد کلی پشتیبانی استفاده کرد، که بر چهار گروه اصلی از عوامل متمرکز شدند:

۱. زیرساخت‌ها،

۲. خدمات،

۳. رویه‌های گمرکی و زمان،

۴. قابلیت اطمینان زنجیره تأمین.

عملکرد کشورها در این حوزه‌ها معمولاً تعیین‌کننده قوی عملکرد کلی پشتیبانی است.

1. Helble, Matthias, Ben Shepherd, and John S. Wilson 2009 "Transparency and Regional Integration in the Asia Pacific," *The World Economy* 32 (3): 479-508.

2. Raballand, Gaël, and Patricia Macchi. 2008. "Transport Prices and Costs: The Need to Revisit Donors' Policies in Transport in Africa," *Bread Working Paper No. 190*. Duke University, Durham, NC.

3. Ikenson, Daniel. 2008. "While Doha Sleeps: Securing Economic Growth Through Trade Facilitation." *Creativity, Innovation, Trade and Development Discussion Paper 1*. Cato Institute, Washington, DC.



۱. زیرساخت‌ها

در نظرات برخی از پاسخ‌دهندگان نظرسنجی LPI که کیفیت زیرساخت‌های کشورشان را بالا یا بسیار بالا ملاحظه می‌کنند (میانگین‌گیری شده در بین بیستک‌های LPI)، دو روند مشخص پدیدار می‌شود (جدول ۹). نخست اینکه، میزان رضایت از کیفیت زیرساخت‌ها درون کشورهای با بهترین عملکرد، بسیار بیشتر از ۴ بیستک دیگر است. تفاوت در بین ۴ گروه دیگر، در مقایسه با تفاوت بین آنها و عوامل در اوج، نسبتاً کمتر است؛ به‌ویژه برای زیرساخت‌هایی مانند تسهیلات پشتیبانی (انبارداری) یا فرودگاه‌ها که به کیفیت مدیریت یا شراکت‌های عمومی - خصوصی وابسته هستند. به‌نظر می‌رسد کیفیت زیرساخت‌ها، محدودیتی فراگیر بر عملکرد پشتیبانی در کشورهای در حال توسعه باشد.

دوم اینکه، میزان خرسندی در بین انواع زیرساخت‌های موجود در نظرسنجی LPI، یکسان نیست. شرکت‌کنندگان در نظرسنجی در تمام گروه‌ها، کیفیت زیرساخت فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) را برتر از سایر انواع زیرساخت‌ها در نظر می‌گیرند، به‌گونه‌ای که دو یا سه برابر از پاسخ‌دهندگان خاطرنشان کردند کیفیت زیرساخت ICT در مقایسه با سایر زیرساخت‌ها، بالا یا بسیار بالا است. در نقطه مقابل، زیرساخت ریلی قرار دارد که مشکل‌زاتر از همه است؛ راه‌آهن به‌عنوان زیرساختی با کیفیت بالا یا بسیار بالا، حداکثر توانسته است نصف رتبه پاسخ‌دهندگان نظرسنجی را نسبت به سایر حوزه‌ها کسب کند (که غالباً بسیار کمتر بوده است). این الگو که در بین همه گروه‌های عملکردی مشهود است از وجود نارضایتی اصولی نسبت به زیرساخت راه‌آهن حکایت دارد. این‌طور به‌نظر می‌رسد که مشکل‌زایی زیرساخت جاده‌ای نسبت به سایر انواع زیرساخت‌ها در میان ۵ گروه عملکردی کمتر باشد، اما کیفیت جاده، در بیستک‌های عملکردی سوم و چهارم از اهمیت بیشتری برخوردار است.

جدول ۹. درصدی از پاسخ‌دهندگان که می‌گویند کیفیت زیرساخت‌ها در هر زمینه، بالا یا خیلی بالا

است، برحسب بیستک‌های LPI

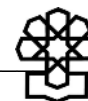
درصد های پاسخ‌دهندگان	بندرگاه	فرودگاه	جاده	راه آهن	انبارداری و بارگیری	فناوری ارتباطات و اطلاعات (ICT)
بیستک پایین (پایین‌ترین عملکرد)	۷	۱۱	۲۱	۴	۱۸	۳۹
بیستک چهارم (عملکرد پایین)	۲۱	۱۷	۱۴	۷	۱۱	۲۴
بیستک سوم (عملکرد متوسط)	۱۱	۱۴	۱۳	۱	۱۶	۳۷
بیستک دوم (عملکرد بالا)	۱۸	۲۱	۲۸	۱۱	۲۸	۴۷
بیستک اول (بالا ترین عملکرد)	۵۷	۶۵	۵۸	۳۳	۷۰	۸۲

مأخذ: همان.

۲. خدمات

کیفیت و شایستگی ارائه‌دهندگان خدمات پشتیبانی اصلی، جنبه مهمی از عملکرد کلی کشوری محسوب می‌شود. کیفیت و شایستگی بنگاه‌های حمل بار معمولاً به‌طور معناداری بیشتر از سایر ارائه‌دهندگان خدمات در تمام بیستک‌های عملکرد LPI است (جدول ۱۰). همبستگی بالاتری بین کیفیت خدمات و سطح کلی عملکرد پشتیبانی نسبت به مورد خاص زیرساخت‌ها وجود دارد، مشاهده‌ای که با نماگرهای در سطح خدمت سازگار است (شکل ۱۵ و ۱۶ در انتهای این بخش را ببینید). کشورهای در بیستک دوم به دارا بودن میزان بینابینی کیفیت خدمت اذعان داشته‌اند، ولی تفاوت کمتری بین کشورها در ۳ بیستک پایین‌تر (سه و چهار و پنج) وجود دارد.

همچنین مهم است که در بخش‌های حمل‌ونقل دریایی و هوایی، پاسخ‌دهندگان نظرسنجی، رضایت بیشتری از (کیفیت) ارائه‌دهندگان خدمات نسبت به کیفیت زیرساخت‌ها داشته‌اند (جدول ۱۰ را با ۹ مقایسه کنید)، که بیانگر ضرورت بها دادن مداوم به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی و هوایی است. اما خدمات ریلی همانند زیرساخت ریلی، رتبه پایینی داشته و نشانه این است که پاسخ‌دهندگان نظرسنجی، وضعیت این دو جزء را بسیار نزدیک به هم و پایین می‌بینند. کیفیت ریلی حتی در کشورهایی که در بالاترین گروه عملکردی هستند نیز پایین ارزیابی شده است، که این موضوع با روند بلندمدت جابجایی از حمل‌ونقل ریلی به حمل‌ونقل جاده‌ای در اروپا همخوانی دارد. کیفیت مقرراتگذاری در بخش خدمات می‌تواند تعیین‌کننده مهم عملکرد این بخش باشد. مقرراتی که پشتیبان رقابت هستند از طریق پایین آوردن موانع ورود و کاهش هزینه‌های ضمنی که بر



ارائه‌دهندگان خدمات تحمیل می‌شود می‌توانند مشوق ارتقای کیفیت و اثربخشی هزینه‌ها باشند. شکل ۸، با استفاده از داده‌های اعمال محدودیت تجاری در بخش توزیع خرده‌فروشی و عمده‌فروشی (که به‌صورت درصدی از تفاوت هزینه نهایی و قیمت کالا ناشی از مقررات تجاری اندازه‌گیری شده است) به‌عنوان متغیر تقریبی برای کیفیت مقررات‌گذاری در بخش پشتیبانی اصلی، این موضوع را نشان می‌دهد. داده‌های مقررات‌گذاری که سازمان همکاری و توسعه اقتصادی گردآوری کرده بود با استفاده از روش‌های اقتصادسنجی استاندارد، درون شاخصی واحد جای گرفت.

جدول ۱۰. درصدی از پاسخ‌دهندگان که می‌گویند شایستگی و کیفیت در بخش‌های زیر، بالا یا خیلی بالا

است، برحسب بیستک‌های LPI

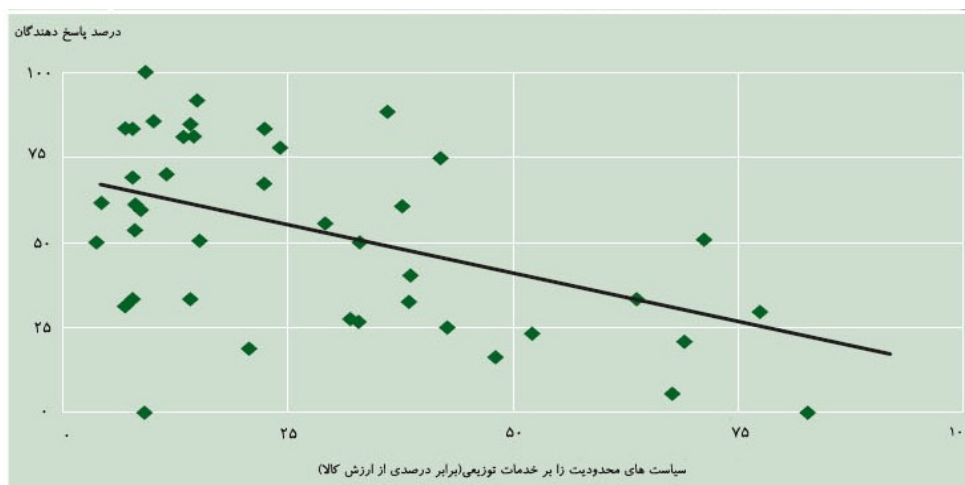
درصد های پاسخ‌دهندگان	حمل و نقل جاده‌ای	حمل و نقل ریلی	حمل و نقل هوایی	حمل و نقل دریایی و بندرگاه	انبارداری، بارگیری و توزیع	حمل‌کننده‌های کالا
بیستک پایین (پایین‌ترین عملکرد)	۲۲	۴	۳۴	۲۴	۱۱	۴۱
بیستک چهارم (عملکرد پایین)	۱۱	۵	۲۹	۳۷	۱۹	۳۲
بیستک سوم (عملکرد متوسط)	۱۹	۱	۳۸	۲۸	۲۷	۴۰
بیستک دوم (عملکرد بالا)	۳۲	۱۰	۵۶	۴۹	۴۱	۵۸
بیستک اول (بالا‌ترین عملکرد)	۶۶	۳۱	۷۶	۷۱	۶۷	۷۵

مأخذ: همان.

خط با شیب نزولی در شکل ۸ نشان می‌دهد هر اندازه مقررات محدودکننده‌تر باشند - که هزینه‌های بیشتری بر متصدیان تحمیل می‌کنند - کیفیت و شایستگی ارائه‌دهندگان خدمات پایین‌تر از میانگین خواهد بود. بنابراین سیاستگذاران، میدان عمل فراخی برای افزایش امتیازات گزارش شده در جدول ۱۰ از طریق پیاده کردن اصلاحات مقرراتی در بخش‌های خدمات پشتیبانی اصلی دارند.

شکل ۸. درصدی از پاسخ‌دهندگان که می‌گویند میانگین کیفیت خدمات بالا یا خیلی بالا است و

سیاست‌های محدودیت‌زا بر خدمات توزیعی، برحسب بیستک‌های LPI



مأخذ: داده‌های نظرسنجی عملکرد تدارکاتی ۲۰۰۹ و دیپل و شفرد ۲۰۰۷.

۳. رویه‌های مرزی و زمان

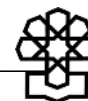
LPI شامل چندین نماگر رویه‌های مرزی و زمان می‌باشد.

۳-۱. زمان صادرات و واردات

یک مقیاس خروجی مفید از عملکرد پشتیبانی، زمان مورد نیاز برای تکمیل مبادلات تجاری است. متوسط زمان انجام واردات^۱ که با نظرسنجی LPI اندازه‌گیری شد (مقیاس چپ در شکل ۹)، نشان می‌دهد زمان انجام واردات برای زنجیره‌های تأمین بندرگاهی یا فرودگاهی در کشورهای با عملکرد پایین، تقریباً دو برابر طولانی‌تر از کشورهای با عملکرد بالا است. برای زنجیره‌های تأمین زمینی این تفاوت به مراتب بیشتر است: زمان انجام واردات زمینی در کشورهای با عملکرد پایین ۵ برابر بیشتر از کشورهای با عملکرد بالا است. این زمان‌ها، با ضریب همبستگی ۰/۶۷ برای زنجیره تأمین بندرگاهی و فرودگاهی و ۰/۶۲ برای زنجیره تأمین زمینی (همبستگی قوی با میزان مسافت در هر دو حالت دارد). چنین ارتباطی نشانه این است که موانع جغرافیایی و احتمالاً بازارهای حمل‌ونقل داخلی، کماکان مشکلات اساسی در این کشورها ایجاد می‌کنند.

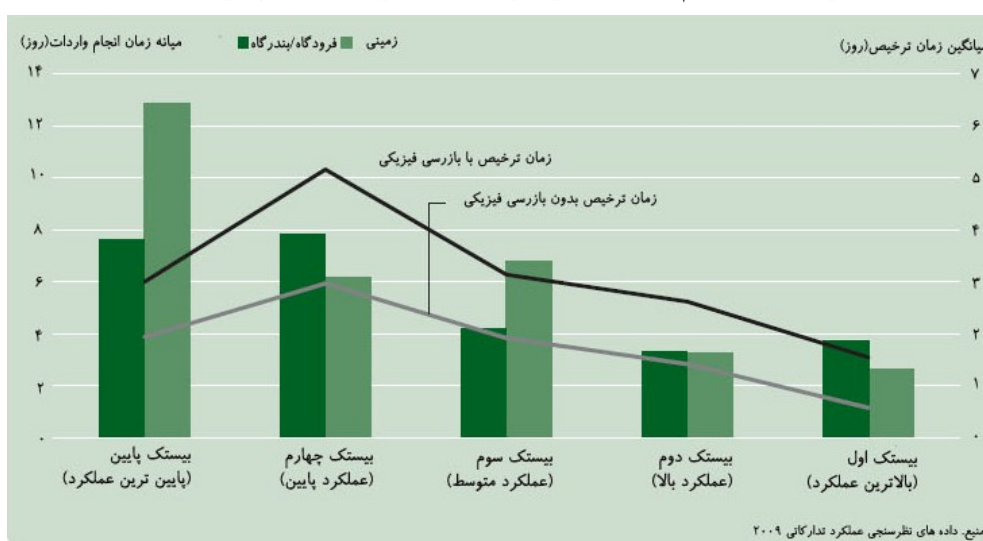
البته جغرافیای کشور و سرعت در مسیر، تنها عواملی نیستند که بر زمان انجام واردات اثر می‌گذارند. عرصه برای کاهش زمان در بین تمام ابعاد مراحل مرزی (زمان ترخیص کالا در مقابل زمان انجام واردات یا صادرات که شامل حمل‌ونقل نیز می‌شود)، به‌ویژه در واردات وجود دارد. تلاش‌های مداوم برای اصلاح مدیریت مرزی باید عمدتاً روی بازرسی فیزیکی، تعدد مراحل و

1. Lead Time To Import



روش‌ها و تشریفات زائد اداری در کشورهای با عملکرد پایین تمرکز یابد. در همه گروه‌های عملکردی، زمان لازم برای ترخیص کالا از گمرک، بخش نسبتاً کوچکی از کل زمان واردات است، اما وقتی کالاها به صورت فیزیکی مورد بازرسی قرار می‌گیرند، این زمان به نحو معناداری افزایش می‌یابد (مقیاس راست شکل ۹). رویه‌های گمرکی اصلی در بین تمام گروه‌های عملکردی همگرایی قوی دارد، اما بازرسی فیزیکی - و حتی بازرسی‌های چندگانه همان محموله توسط نهادهای مختلف - در کشورهای با عملکرد پایین بسیار معمول است (جدول ۱۱).

شکل ۹. میانه زمان انجام واردات و میانگین زمان ترخیص، برحسب بیستک‌های LPI



مأخذ: داده‌های نظرسنجی عملکرد تدارکاتی، ۲۰۰۹.

جدول ۱۱. درصدی از پاسخ‌دهندگان که می‌گویند رویه‌های گمرکی زیر در دسترس بوده و استفاده

می‌شود، برحسب بیستک‌های LPI

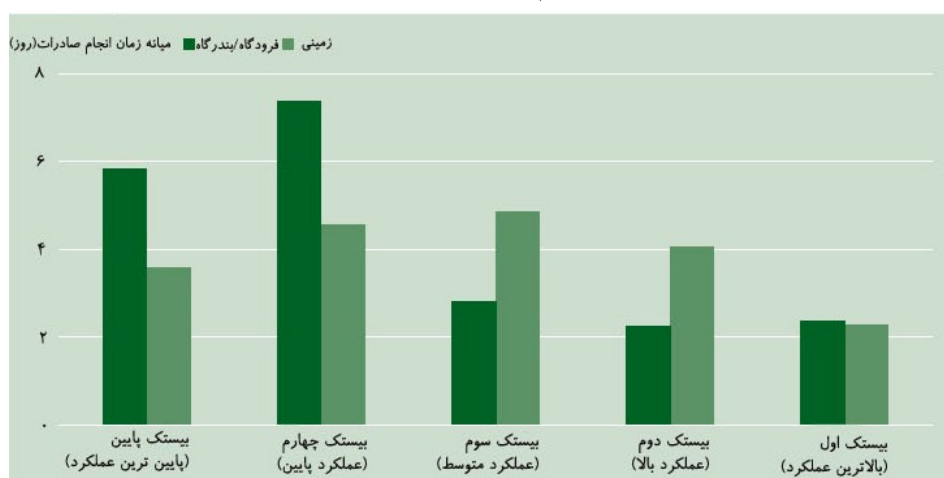
درصدهای پاسخ‌دهندگان	بیستک پایین (پایین‌ترین عملکرد)	بیستک چهارم (عملکرد پایین)	بیستک سوم (عملکرد متوسط)	بیستک دوم (عملکرد بالا)	بیستک اول (بالا‌ترین عملکرد)
آنلاین بودن فرآیند	۸۶	۸۵	۱۰۰	۹۹	۹۹
ترخیص پیش از ورود	۸۰	۹۱	۱۰۰	۹۷	۹۴
ارزیابی بعد از ترخیص	۷۲	۹۵	۱۰۰	۹۶	۹۳
ترخیص قطعی با ضمانت منتظر ترخیص نهایی	۸۹	۹۲	۹۸	۱۰۰	۹۵
فرآیند گفتگوی رسمی	۸۳	۸۵	۹۶	۸۹	۹۲
امکان بازبینی / فرجام‌خواهی	۸۸	۹۲	۹۴	۹۴	۹۸
اعلام پیشاپیش تغییرات	۸۶	۹۳	۱۰۰	۹۶	۹۶
بازرسی فیزیکی (درصدی از محموله)	۳۶	۳۸	۳۲	۲۰	۳

درصدهای پاسخ‌دهندگان	بسیستک پایین (پایین‌ترین عملکرد)	بسیستک چهارم (عملکرد پایین)	بسیستک سوم (عملکرد متوسط)	بسیستک دوم (عملکرد بالا)	بسیستک اول (بالا‌ترین عملکرد)
بازرسی فیزیکی متعدد	۱۳	۱۰	۷	۴	۲
ارزیابی با استفاده از قیمت مرجع	۹۱	۹۶	۹۳	۸۸	۹۲
ارزیابی با استفاده از ارزش فاکتور	۸۹	۱۰۰	۱۰۰	۹۷	۹۸
ارزیابی با استفاده از نظر بازرس	۹۷	۹۷	۸۸	۸۳	۸۷
ارزیابی با استفاده از سایر روش‌ها	۶۷	۸۵	۸۴	۷۰	۷۰

مأخذ: همان.

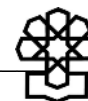
زنجیره‌های تأمین صادرات، در مقایسه با واردات معمولاً با هزینه‌های مراحل اداری کمتری مواجه هستند، که این موضوع با زمان کوتاه‌تر انجام صادرات نسبت به انجام واردات مشاهده می‌شود (شکل ۱۰).

شکل ۱۰. میانه زمان انجام صادرات، برحسب بیستک‌های LPI



مأخذ: همان.

گمرک، تنها نهاد دخیل در مدیریت مرزی نیست؛ همکاری بین تمام نهادهای مدیریت مرزی - شامل اداره‌های استاندارد، بهداشت، حمل‌ونقل و واحدهای وابسته به دامپزشکی - و معرفی رویکردهای نوین در رعایت مقررات نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. شواهد از وجود فرآیندهای اثربخش‌تر در نهادهای گمرکی در بین تمام گروه‌های عملکردی حکایت دارند (جداول ۱۱ و ۱۲).



جدول ۱۲. درصدی از پاسخ‌دهندگان که می‌گویند نهادهای مرزی شایستگی و کیفیت بالا و خیلی بالایی

دارند، برحسب بیستک‌های LPI

درصد های پاسخ‌دهندگان	نهادهای گمرکی	کیفیت / استاندارد ارگان‌های بازرسی	نهادهای بهداشتی و بهداشت نباتی
بیستک پایین (پایین‌ترین عملکرد)	۲۶	۲۴	۱۵
بیستک چهارم (عملکرد پایین)	۲۵	۱۱	۱۴
بیستک سوم (عملکرد متوسط)	۱۸	۱۹	۴
بیستک دوم (عملکرد بالا)	۳۵	۲۱	۲۰
بیستک اول (بالا ترین عملکرد)	۶۲	۶۲	۵۷

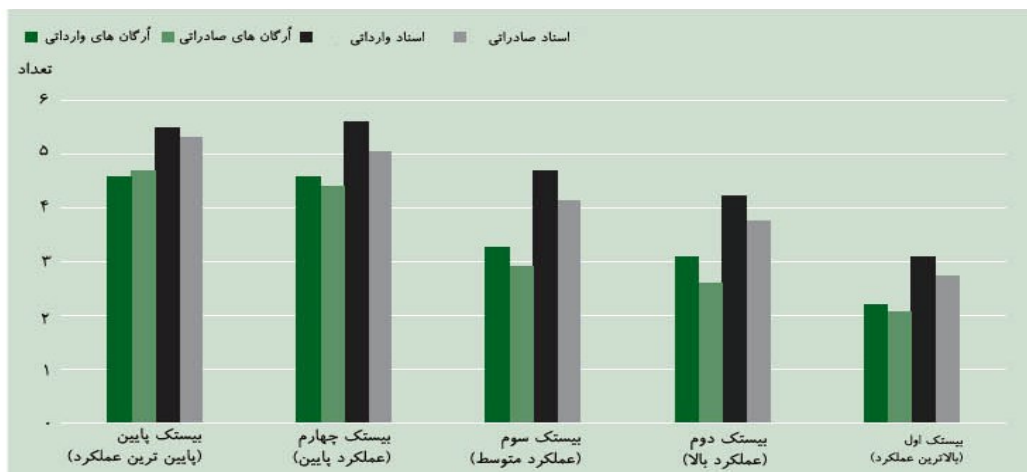
مأخذ: همان.

نتیجه همگرایی تدریجی رویه‌های گمرکی در سراسر جهان این شده است که در بسیاری از کشورها سایر نهادهای مرزی به شکل محدودیت‌هایی جدی‌تر برای عملکرد زنجیره تأمین دیده می‌شوند. میزان رضایت از گمرک در مقایسه با سایر نهادهای مرزی مانند نهادهای بازرسی استاندارد و حتی بیشتر با سازمان‌های بهداشتی و بهداشت نباتی، معمولاً بالاتر است (جدول ۱۲). این تقابل به‌ویژه با نهادهای بهداشتی چشمگیر است که احتمال دارد کارآیی روش‌های واردات را در تعداد زیادی از کشورها محدود سازند. تجربه در عمل نشان داده است، یک دلیل اینکه نهادهای نظارت بر کیفیت و استانداردها، مشکل‌زایی کمتری نسبت به نهادهای بهداشتی دارند، استفاده بیشتر آنها از اتوماسیون است؛ به‌علاوه این واقعیت که آنها معمولاً با محصولات فاسد شدنی و حساس به زمان روبه‌رو نیستند، بنابراین به رویه‌های بازرسی کمتری نیاز دارند.

امتیازات نماگرهای تشریفات و مقررات زائد اداری، از فقدان هماهنگی در مرزها خبر می‌دهد و هزینه مالی چنین وضعیتی بر دوش متصدیان بخش خصوصی می‌افتد. متصدیان کشورهای با بالاترین عملکرد در مقایسه با کشورهای عملکرد پایین، معمولاً با حدود نیمی از تعداد نهادهای دولتی سروکار دارند (شکل ۱۱). همین قضیه در مورد شرایط اسناد نیز صادق است: در کشورهای با بالاترین امتیاز LPI، به‌طور معمول به دو یا سه سند و مدرک نیاز است که در کشورهای با کمترین امتیازات این تعداد به پنج یا شش سند می‌رسد. موضوع ساده‌سازی اسناد و مدارک درخواستی، همیشه در رأس دستور کار تسهیلات تجاری قرار داشته است که در بسیاری از طرح و ابتکارات برای ایجاد پنجره واحد تجاری بازتاب یافته است. برخی از نماگرهای محیط کسب‌وکار -

مانند شاخص انجام کسب‌وکار بانک جهانی و شرکت مالی بین‌المللی - وزن زیادی به ساده‌سازی در این حوزه می‌دهند.

شکل ۱۱. تشریفات اداری که بر مبادلات صادرات و واردات تأثیر می‌گذارد، برحسب بیستک‌های LPI

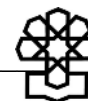


مأخذ: همان.

اما ساده‌سازی اسناد و مدارک و ایجاد ابتکارات پنجره واحد، بدون توجه به نقطه ضعف‌ها در سایر ابعاد مدیریت مرزی و به‌طور کلی، زیرساخت‌های نرم یا سخت مرتبط با تجارت، معمولاً کافی نیست. به این ترتیب تا حدودی روشن می‌شود که چرا برخی کشورها که در پایگاه داده‌های انجام کسب‌وکار در رتبه‌های بالا جای می‌گیرند، رتبه‌های خوب مشابهی در عملکرد پشتیبانی که با LPI اندازه‌گیری می‌شود کسب نکردند.

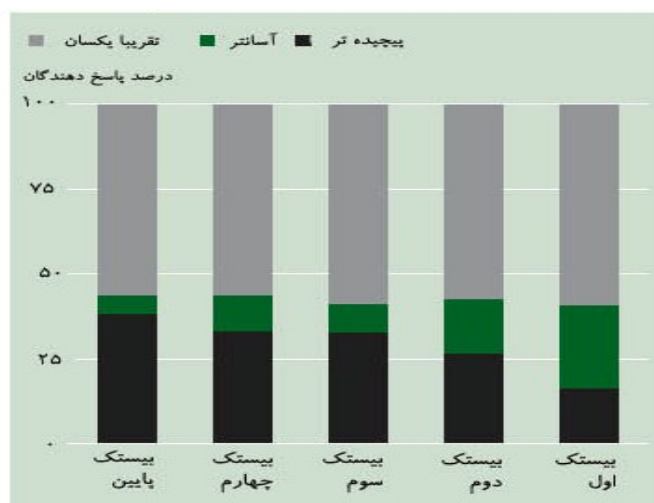
در فضای بعد از ۱۱ سپتامبر، مقوله امنیت محموله‌ها به‌عنوان مقوله مدیریت مرزی که هماهنگی در آن نقش کلیدی دارد، اهمیت زیادی یافته است. اگرچه توجه بیشتر به امنیت مرزی قابل فهم است، اما مهم است از هزینه‌هایی که این کار بر بخش خصوصی تحمیل می‌کند و بنابراین از تجارت بین‌المللی جلوگیری می‌کند آگاه باشیم. از جنبه اقتصاد رفاه کاملاً مرجح است که پیاده‌سازی الزامات امنیتی به کارآمدترین، به‌موقع‌ترین و مقرون‌به‌صرفه‌ترین روش ممکن صورت گیرد.

نتایج حاصل از نظرسنجی LPI حکایت از این دارد که متصدیان در کشورهای با محیط پشتیبانی باکیفیت، انطباق‌پذیری بهتری با الزامات امنیتی جدید دارند، اما این موضوع در مورد متصدیان در محیط‌های با محدودیت‌های پشتیبانی صادق نیست (شکل ۱۲).



شکل ۱۲. انطباق با الزامات امنیت فرامرزی در مقایسه

با سال ۲۰۰۵، برحسب بیستک‌های LPI



مأخذ: همان.

۲-۳. تأخیرها و حکمرانی

ریشه‌های عملکرد پایین پشتیبانی، به کلی عواملی درون‌زا و در کنترل زنجیره تأمین مثل کیفیت خدمات یا هزینه و سرعت فرآیند ترخیص کالا نیستند. سایر محدودیت‌ها از قبیل وابسته بودن به مسیر غیرمستقیم دریایی معمولاً خارج از کنترل کشور مربوطه است.

مجموعه داده‌های LPI، اطلاعات مفصل‌تری در مورد منشأ احتمالی تأخیرها که ارتباط مستقیمی با عملکرد خدمات و سازمان‌های داخلی ندارند، فراهم می‌کند (جدول ۱۳). تقابل بین کشورهای با عملکرد بالا و کشورهای با عملکرد پایین در بین تمام ۵ دسته تأخیرهایی که با کمک داده‌های LPI در دسترس است نمایان می‌باشد، اما این تقابل به‌ویژه در ارتباط با سه عامل انبارداری اجباری، دزدی و پرداخت‌های غیررسمی (فساد) بیشتر است. تأخیرها و هزینه‌های غیرمنتظره در کشورهای با عملکرد پایین امری معمول بوده و پتانسیلی قوی در عقب‌نگهداشتن کل عملکرد زنجیره تأمین دارند.

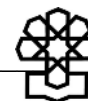
جدول ۱۳. درصدی از پاسخ‌دهندگان که می‌گویند اغلب یا تقریباً همیشه، عوامل تأخیر زیر را تجربه

می‌کنند، برحسب بیستک‌های LPI

درصدهای پاسخ‌دهندگان	تأخیرهای عمده ناشی از انبارداری اجباری	تأخیرهای عمده ناشی از بازرسی قبل از حمل	تأخیرهای عمده ناشی از حمل دریایی	دزدی	پرداخت‌های غیررسمی
بیستک پایین (پایین‌ترین عملکرد)	۳۹	۳۴	۳۰	۱۸	۳۶
بیستک چهارم (عملکرد پایین)	۳۲	۲۳	۲۹	۱۹	۳۸
بیستک سوم (عملکرد متوسط)	۳۲	۲۵	۲۴	۱۳	۳۳
بیستک دوم (عملکرد بالا)	۲۱	۲۸	۲۲	۹	۱۸
بیستک اول (بالا‌ترین عملکرد)	۲	۶	۴	۲	۳

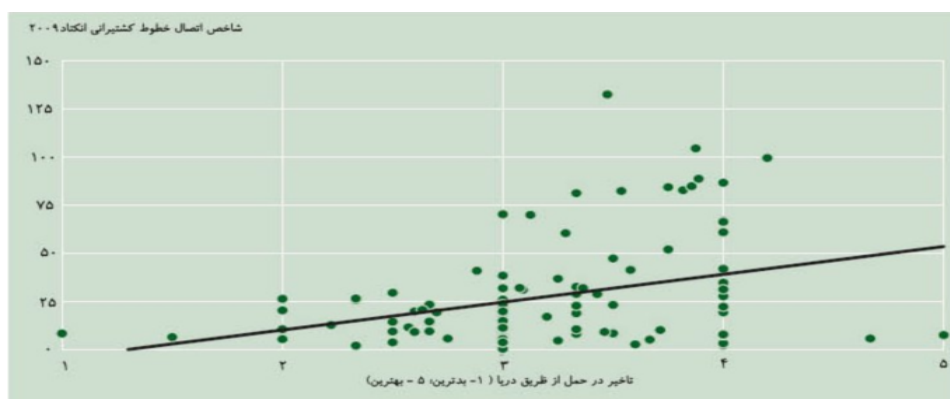
مأخذ: همان.

وضعیت انتقال محموله‌ها از یک وسیله نقلیه به وسیله دیگر مشخص می‌کند که چگونه ارتباط کشور با بازارهایش از طریق شبکه سلسله‌مراتبی مرکز و انشعاب^۱ محموله‌های بین‌المللی، می‌تواند بر تجارت تأثیر بگذارد. فقدان ارتباط و پیوستگی، اساساً بر کشورهای کوچک‌تر و تجارت جنوب - جنوب تأثیر منفی می‌گذارد. برای مثال، پاسخ‌دهندگان الجزایری و تونس‌ی بیشتر از همه از آثار انتقال محموله‌ها از یک وسیله نقلیه به وسیله دیگر شکایت دارند. این دو کشور، حتی برای تجارت در مسیرهای کوتاه در مدیترانه، وابسته به حمل کالا به مراکز فعالیت اروپایی و مراکشی هستند. داده‌های LPI در مورد محدودیت‌های انتقال محموله‌ها از یک وسیله نقلیه به وسیله دیگر با «شاخص اتصال حمل‌ونقل خطوط کشتیرانی» آنگتاد سازگار است، شاخصی که میزان دسترسی مستقیم یک کشور به بازارهایش توسط حمل کانتینری را اندازه‌گیری می‌کند (شکل ۱۳).



شکل ۱۳. مقایسه شاخص اتصال خطوط کشتیرانی انکتاد و سنجه‌های LPI محدودیت‌های

حمل از طریق دریا



مأخذ: داده‌های نظرسنجی عملکرد تدارکاتی، ۲۰۰۹ و UNCTAD، ۲۰۰۹.

۳-۳. گذرگاه‌های تجاری

مورد بعدی وابستگی، به کشورهای محصور در خشکی مربوط می‌شود که برای دسترسی به بنادر یا شرکای تجاری منطقه‌ای، به گذرگاه‌های تجاری وابسته هستند. شواهد نظرسنجی LPI تأیید می‌کند که کشورهای درحال توسعه محصور در خشکی، که اغلب آنها در آفریقا و آسیای مرکزی قرار دارند (کادر ۴)، معمولاً با عدم مزیت چه از نظر زمانی و چه از نظر هزینه‌ای روبرو هستند (جدول ۱۴). وضعیت زیرساخت‌های گذرگاه‌های تجاری، نیازهای نوسازی و مهمتر از همه، منابع مالی پایدار جهت حفظ و نگهداری آنها، نگرانی‌های اصلی، به‌ویژه برای کشورهای درحال توسعه محصور در خشکی هستند. اما نگرانی فزاینده در زمینه رویه‌های حمل‌ونقل است که جابجایی کالا بدون پرداخت عوارض گمرکی یا کنترل شدید در کشور محل عبور را ممکن می‌سازد.

جدول ۱۴. فاصله مکانی، هزینه و زمان صادرات در کشورهای محصور در خشکی

اروپا		آفریقا			
کشورهای محصور در خشکی	کشورهای ساحلی	کشورهای محصور در خشکی	کشورهای ساحلی		
۳/۵۸	۳/۶۸	۲/۳۹	۲/۴۶	امتیاز LPI	
۲/۴	۲/۳	۱۸/۱۰	۴/۸۲	زمان صادرات (روز)	فرودگاه یا بندرگاه
۳/۶	۲/۲	۶/۹۹	۷/۲۱	زمان واردات (روز)	
۱۲۲۷	۶۹۶	۲۸۶۷	۱۸۱۰	هزینه صادرات (\$ آمریکا)	
۱۴۹۶	۸۲۳	۳۰۵۹	۲۷۰۱	هزینه واردات (\$ آمریکا)	
۶	۲/۳	۴/۶۷	۴/۱۳	زمان صادرات (روز)	زمینی
۲/۹	۲/۹	۸/۴۱	۶/۹۳	زمان واردات (روز)	
۱۷۰۴	۵۹۳	۴۰۰۰	۲۱۲۵	هزینه صادرات (\$ آمریکا)	
۱۴۸۹	۶۷۰	۳۲۲۱	۲۵۸۱	هزینه واردات (\$ آمریکا)	

کوشش‌های تسهیل‌سازی کشورهای محصور در خشکی به‌ندرت ممکن است این مانع را از بین ببرد. برای مثال، کشور محصور در خشکی اوگاندا، سومین کشور کم‌درآمد با بهترین عملکرد در کل نمونه بوده است (مکان شصت‌وششم)، که حتی عملکردی بهتر از کشور ترانزیتی کنیا (مکان نودونهم) داشته است. موضوع اوگاندا ارتباط نزدیکی با تلاش‌های موفقیت‌آمیز مداوم یکپارچه‌سازی منطقه‌ای با کشورهای همسایه، پشتیبانی تجاری و پروژه‌های تسهیل‌سازی تحت حمایت گروه بانک جهانی و تعدادی از حامیان بین‌المللی و آژانس‌های توسعه‌ای دارد. به‌ویژه، پروژه مالابا که در مرز اوگاندا و کنیا قرار دارد، یکی از شلوغ‌ترین مرزها در این منطقه، کلید اصلی در فهم پیشرفت عملکرد پشتیبانی اوگاندا است.

۴. قابلیت اطمینان زنجیره تأمین

قابلیت اطمینان زنجیره تأمین مهمترین جنبه عملکرد پشتیبانی است. درجه بالای نااطمینانی به این معنا است که متصدیان باید راهبردهای پوششی و تأمینی پرهزینه‌ای از قبیل نگهداری سطح نسبتاً بالای موجودی انبار را برگزینند. پژوهش‌های اخیر نشان می‌دهد که این هزینه‌های القایی بر زنجیره



تأمین، برخی اوقات حتی از هزینه‌های مستقیم حمل بار بیشتر است. تجار با بده‌بستان بین هزینه‌های مستقیم حمل و قابلیت اطمینان مواجه می‌شوند، که بستگی به کالای آنها و عملکرد پشتیبانی هر کشور دارد (شکل ۱۴). قابلیت اطمینان و هزینه‌های پشتیبانی تأثیر مستقیم بر رقابت‌پذیری بنگاه و در مورد خاص کشورهای درحال توسعه، بر توانایی آنها در متنوع‌سازی کالاهای مبادلاتی و فاصله گرفتن از کالاهای غیرحساس به زمان دارند.

شکل ۱۴. ساختار هزینه‌های تدارکاتی که تاجران با آن روبرو می‌شوند



مأخذ: نویسندگان.

برای مثال در مالووی، صادرکنندگان با تعارضات متفاوتی بین هزینه‌های مستقیم حمل‌ونقل و هزینه‌های القایی ناشی از زنجیره تأمین طولانی مواجه هستند. در مورد شکر که یک کالای ارزان و غیرحساس به زمان است، صادرکنندگان ترجیح می‌دهند با استفاده از خط راه‌آهن بسیار نامطمئن اما ارزان به مقصد انبار واسطه‌ای در بندر کوچک و نه چندان بهره‌ور در شمال موزامبیک، در هزینه‌هایشان صرفه‌جویی کنند. اما تولیدکنندگان لباس که عضو برنامه قانون ترجیحی فرصت و رشد آفریقایی با ایالات متحده هستند، هزینه حمل با کامیون به بنادر دور اما کارای دوربان یا کیپ در آفریقای جنوبی (به فاصله ۲۵۰۰ تا ۵۰۰۰ کیلومتر و تا هزینه حداکثر ۱۰۰۰۰ دلار) را می‌پردازند که تا جای ممکن از یک ارتباط دریایی مستقیم استفاده کنند.

کادر ۴. پشتیبانی و تسهیلات تجاری در کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه
آسیای میانه یکی از دو منطقه جهان است که کشورهای درحال توسعه محصور در خشکی در آنجا متمرکز هستند. ۹ کشور محصور در خشکی آسیای میانه، بیش از ۷۰ میلیون نفر جمعیت دارند. بنابر دلایل روشن، این کشورهای درحال توسعه محصور در خشکی، وابستگی خاصی به عملکرد ارتباطات ترانزیتی و تجاری خود دارند. از زمان اعلامیه آلمانی در مورد کشورهای درحال توسعه محصور در خشکی در همایش وزیران آلمانی در اکتبر ۲۰۰۳، میزان همکاری‌ها به‌طرز قابل توجهی افزایش یافته است، که شامل پروژه‌های گذرگاهی، اصلاحات گمرکی، پروژه‌های ریلی و تجدید ساختار خدمات هوایی و فرودگاهی است. بانک جهانی وام‌دهی‌های خود را هرچه بیشتر با فعالیت‌های مشورتی پیوند می‌دهد تا تغییرات در تسهیل‌سازی تجاری، گمرکات و سیستم‌های حمل‌ونقل را تشویق نماید.

در کنار نظرسنجی تحت وب LPI، حدود ۳۰۰ متصدی با استفاده از پرسشنامه‌های LPI با تمرکز بر امتیازدهی به کشور خودشان و سایر کشورهای منطقه، مورد مصاحبه قرار گرفتند. این نظرسنجی‌های جزئی نه تنها اطلاعاتی درباره تنگناهای منطقه‌ای فراهم کرد بلکه مقایسه‌ای بین ارزیابی‌های منطقه‌ای و رده‌بندی جهانی نیز فراهم می‌کند.

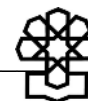
یافته‌های جالب زمانی پدیدار شد که داده‌های LPI جمع‌آوری شده در آسیای میانه با داده‌های خارج از آسیای میانه مقایسه شد. ارزیابی LPI از خارج آسیای میانه، پایین‌تر از امتیازات LPI بود که از داخل منطقه به‌دست آمده بود. به‌ویژه بنگاه‌های حمل بار قزاقی، محیط عملیاتی منطقه را آسان‌تر دیده‌اند.

امتیاز منطقه‌ای چین تنها مورد استثنا است. بنگاه‌های حمل بار ازبکی، امتیازی که به چین می‌دهند کمتر از سایر پاسخ‌دهندگان LPI در خارج از منطقه و از قزاقستان یا قرقیزستان است. اما بنگاه‌های حمل بار قرقیزی، امتیازی که به چین می‌دهند بالاتر از امتیاز شاخص LPI آن است، که این امر نشان‌دهنده ارتباط نزدیک تجاری بین این دو کشور می‌باشد.

برجسته‌ترین تفاوت بین مشاهدات حاصل از آسیای مرکزی و «بقیه جهان» مربوط به روسیه و تاجیکستان است که به‌ترتیب رتبه‌های ۹۴ و ۱۳۱ در LPI ۲۰۱۰ دارند. اگر امتیازات داده شده پاسخ‌دهندگان آسیای مرکزی مورد استفاده قرار گیرد، رتبه روسیه بین ۲۰ تا ۴۰ و رتبه تاجیکستان نیز بین ۵۲ تا ۹۰ در LPI ۲۰۱۰ خواهد بود (جدول داخل کادر): نشان‌دهنده اثر ارتباطات دیرپا و زبان و میراث مشترک است که تسهیل‌کننده تجارت بین کشورهای مستقل مشترک‌المنافع می‌باشد. در مقابل، فقدان چنین پیوندهایی و تفاوت‌ها در رژیم‌های تجاری، منجر به ایجاد موانع برای تجارت بین کشورهای مشترک‌المنافع و سایر بخش‌های جهان می‌شود.

امتیازات LPI ۲۰۱۰ کشورهای منتخب آسیای میانه				
امتیازات LPI ۲۰۱۰ «نگاه از بیرون» در برابر «نگاه آسیای میانه»				
بنگاه‌های حمل بار				
	قرقیزی	ازبکی	قزاقی	LPI ۲۰۱۰
چین	۳/۵۷	۲/۹۱	۳/۳۱	۳/۴۹
روسیه	۳/۲۲	۲/۹۷	۳/۶۴	۲/۶۱
ازبکستان	۲/۷۵	—	۳/۰۷	۲/۷۹
تاجیکستان	۲/۶۶	۲/۶۴	۳/۰۱	۲/۳۵
قرقیزستان	—	۲/۶۸	۳/۱۶	۲/۶۲
قزاقستان	۳/۲۴	۲/۶۳	—	۲/۸۳

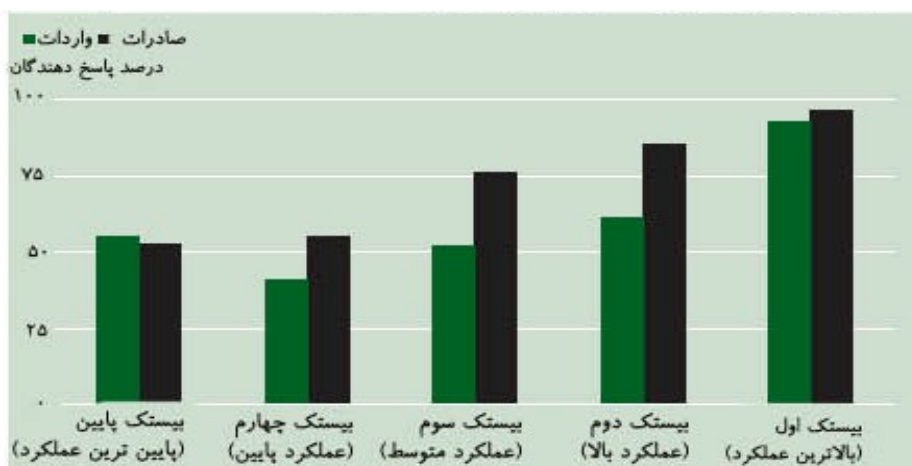
همان‌طور که در گزارش LPI ۲۰۰۷ کاملاً مشخص شد، همگام با کاهش عملکرد پشتیبانی، میزان تأخیرها به‌سرعت افزایش می‌یابد، که این موضوع را می‌توان با تفاوت‌های آشکار در قابلیت اطمینان بین کشورهای در رده‌های بالا و پایین LPI نشان داد (شکل ۱۵). در کشورهای با بالاترین عملکرد، محموله‌های صادراتی و وارداتی تقریباً همیشه طبق برنامه زمانی وارد می‌شوند. در کشورهای با عملکرد پایین تنها نیمی از پاسخ‌دهندگان احساس می‌کنند که این شرایط برقرار است. با حرکت از بیستک ۴ به ۲ نیز شکاف چشمگیری در عملکرد بین صادرات و واردات به وجود



می‌آید: قابلیت اطمینان به زنجیره تأمین صادرات، ظاهراً به نحو معناداری بالاتر است. بنابراین یک جنبه مهم از به روزرسانی پشتیبانی در کشورهای با عملکرد پایین، باید توجه به منبع و منشأ تأخیرهای غیرمنتظره باشد. علت تأخیرها می‌تواند غیرقابل پیش‌بینی بودن فرآیند ترخیص کالا (شکل ۱۵ را ببینید)، یا تأخیر در ترانزیت درون‌مرزی یا اطمینان اندک به برخی خدمات باشد.

شکل ۱۵. درصدی از پاسخ‌دهندگان که می‌گویند محموله‌ها اغلب یا همیشه طبق برنامه زمانی ترخیص

و تحویل داده می‌شود، برحسب بیستک‌های LPI



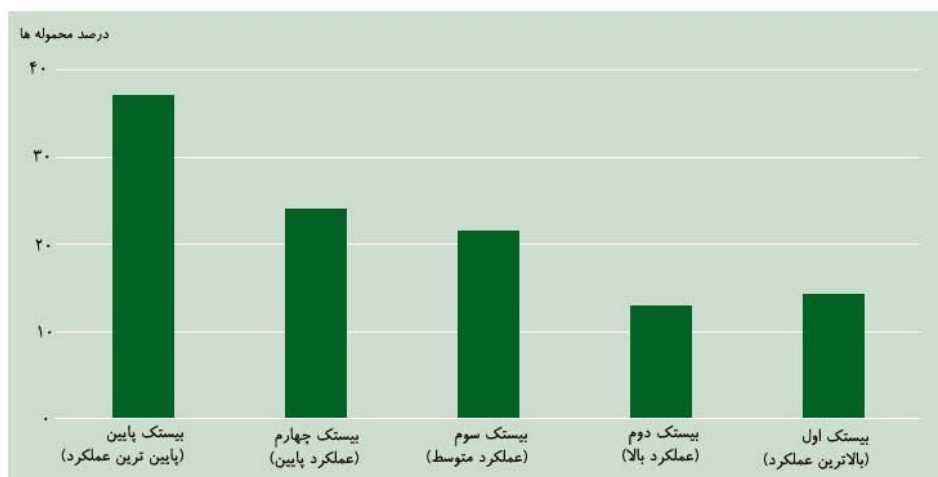
مأخذ: داده‌های نظرسنجی عملکرد تدارکاتی، ۲۰۰۹.

برای درک عملکرد پشتیبانی، شاید پیش‌بینی‌پذیری و تأخیر در تحویل واقعی مهمتر از میانگین زمان انجام صادرات/ واردات باشد. تعجب‌آور است که زمان‌های انجام صادرات/ واردات به‌دست آمده از این نظرسنجی نسبتاً پایین‌تر از اطلاعات قابل دسترسی گذشته است (حداقل در کشورهای درحال توسعه) همچنین زمان انجام صادرات و واردات معمولاً بسیار کوتاه‌تر از زمان حمل دریایی به بازارهای دور می‌باشد.

زمان و هزینه تنها ابعادی نیستند که در آنها قابلیت اطمینان اهمیت دارد. کیفیت نیز ملاحظه مهمی برای متصدیان بخش خصوصی و مشتریان آنها است که شکاف بزرگی بین عاملان بالا و پایین دیده می‌شود (شکل ۱۶). در بیستک بالایی LPI، کمتر از ۱۵ درصد محموله‌ها، با معیار کیفیت کارخانه‌ها تطابق ندارد، که این نسبت در پایین‌ترین بیستک بیش از دو برابر است. مهمترین معیار کیفیت در حمل کالا، تحویل در دوره زمانی قول داده شده است. معیار دیگر، سهم محموله‌هایی است که هیچ خطایی در ترکیب بار یا در ارائه اسناد و مدارک ندارند. در کشورهای با عملکرد بالا، منفذ کیفیت قابل قبول بسیار محدودتر است و تحمل ایرادات کیفی بسیار کمتر از کشورهای با

عملکرد پایین است، در نتیجه بزرگنمایی شکاف واقعی در کیفیت که در شکل ۱۶ نشان داده شده، بزرگنمایی شده‌تر از واقعیت است.

شکل ۱۶. محموله‌ها با معیارهای کیفیت کارخانه مطابقت ندارد، برحسب بیستک‌های LPI



مأخذ: همان.

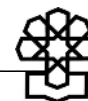
بخش سوم - اولویت‌های سیاستگذاری در پشتیبانی و تسهیل تجارت

اولویت‌ها برای پشتیبانی و تسهیل تجاری، در سطوح کشوری یا منطقه‌ای تعیین می‌شوند. اما به این دلیل که استحکام زنجیره تأمین به ضعیف‌ترین حلقه آن وابسته است، احتمال دارد منافع این فرآیند در یک حوزه، تا زمانی‌که موانع تجاری در سایر حوزه‌ها برطرف نگردد، عاید نشود.

موانع مشاهده شده در عملکرد پشتیبانی، الگوهای مشابهی در کشورها، مطابق با میزان پیشرفت آنها در انجام اصلاحات نشان می‌دهد. با پیروی از گونه‌شناسی پیشنهادی در گزارش پیوستن به رقابت سال ۲۰۰۷ و بخش اول گزارش سال ۲۰۱۰ (شکل ۲)، کشورها در یکی از چهار گروه عمده زیر قرار می‌گیرند:

- پشتیبانی مساعد (بیستک اول) - بهترین عاملان، غالباً کشورهای پُردرآمد.
- عاملان سازگار (بیستک دوم) - عموماً اقتصادهای نوظهور با طرفداران پشتیبانی قوی.
- عاملان ناقص (بیستک‌های سوم و چهارم) - عموماً کشورهای با درآمد متوسط یا پایین که هنوز به شکلی جامع و ثابت‌قدم به تمام عوامل عملکرد بد خود توجه نکرده‌اند.
- پشتیبانی نامساعد (بیستک پایین) - دارای محدودیت‌های شدید پشتیبانی (کم‌توسعه‌یافته‌ترین کشورها).

با استفاده از این دسته‌بندی و براساس تحلیل‌های عوامل مختلف عملکردی، گونه‌شناسی



شهودی خام از محدودیت‌های معمول که این چهار گروه از کشورها با آن مواجه هستند، شناسایی می‌شود (جدول ۱۵).

جدول ۱۵. گونه‌شناسی کشورها برطبق موانع عملکرد تدارکاتی

موانع عملکرد تدارکاتی	تدارکات نامساعد	عاملان ناقص	عاملان سازگار	تدارکات مساعد
زیرساخت مرتبط با تجارت	محدودیت جدی	محدودیت مهم	تنگناهای ظرفیتی برای پشتیبانی گسترش تجاری	تنگناهای معدود، به استثنای راه‌آهن
کیفیت و تأمین خدمات تدارکات	توسعه پایین	بازار ضعیف	ظهور تأمین متنوع خدمات تدارکات	رهبران صنعت
نوسازی گمرکات اصلی	اغلب هنوز یک محدودیت مهم	محدودیت بالقوه مهم	دیگر یک محدودیت نیست	بهترین رویه
مدیریت یکپارچه مرزی	مسئله نسبتاً اساسی نیست	محدودیت مهم	نوعاً محدودیت الزامی نهایی	مسئله اساسی نیست
تسهیل و ترانزیت منطقه‌ای	مسئله اصلی برای کشورهای کمتر توسعه‌یافته محصور در خشکی	مشکل‌ساز	بستگی به منطقه دارد	کارآمد کردن

مأخذ: همان.

در سال‌های اخیر اولویت اصلی توسعه، امکان اصلاح عملی تسهیل حمل‌ونقل یا تجارت است. تلاش‌های سنتی برای تسهیل تجارت بر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های تجارت و نوسازی گمرک، به‌ویژه با استفاده از فناوری اطلاعات، تمرکز داشته است. اما نیاز است که این تمرکز به حوزه‌های جدید دخالت که در این گزارش مشخص شد، مانند بازار خدمات پشتیبانی، هماهنگی فرآیندهای مرزی و ابتکارات مشترک بین مرزی، به‌ویژه برای خدمت به کشورهای محصور در خشکی گسترش یابد.

ارتقای کشورها از گروه پشتیبانی نامساعد به گروه عاملان ناقص، نیازمند افزایش بسیار زیاد در امتیاز LPI است - به اصطلاح «فشار بزرگ» پشتیبانی تجاری در کشوری که همزمان در چندین وجه پیشرفت می‌کند - شکاف میان عاملان ناقص و سازگار در حد بسیار کمتری است، به‌طوری که گذر از یک گروه به گروه دیگر، منوط به طراحی و اجرای دائم اصلاحات در حوزه‌های ضعیف است. حرکت از عاملان سازگار به گروه پشتیبانی مساعد نیازمند بهبودهای اساسی، شامل توسعه و استفاده از جدیدترین فناوری‌های تسهیلات تجاری است.

گرچه حرکت همزمان به جلو در چندین وجه سیاستگذاری، چالش‌برانگیز است، بسیاری از پیشرفت‌ها در تسهیل تجارت به فرآیند همگرایی کلی کمک کرده است. برخی از این تلاش‌ها، از اصلاحات پیاده شده در سطح کشوری ناشی می‌شود. سایر تلاش‌ها نیازمند طرح‌های همکاری منطقه‌ای و دوجانبه مانند تجارت مرزی زمینی و تجارت ترانزیتی برای کشورهای محصور در خشکی است تا اصلاحات تسهیل تجارت مؤثر واقع شود.

زیرساخت‌ها

داده‌های نظرسنجی LPI روندهای امیدوارکننده‌ای را نشان می‌دهد که از اجرای موفق پروژه‌های تسهیل تجارت حکایت دارد. اکنون در مدیریت بندرگاهی، جداسازی فعالیت‌های بازرگانی از مأموریت‌های قانونی مقامات بندر، تبدیل به قاعده در کشورهای در حال توسعه شده است و مثال‌های زیادی از مشارکت موفق بخش خصوصی در عملیات پایانه‌های کانتینری وجود دارد. اکنون اتوماسیون رویه‌های گمرکی مرسوم شده است، به گونه‌ای که تعداد اندکی از کشورها بدون سامانه گمرکی خودکار باقی مانده‌اند. اما کارشناسان حرفه پشتیبانی نیز تأیید کرده‌اند که کمیت و عملکرد زیرساخت‌ها، به ویژه جاده و بندرگاه، عوامل واقعاً مهمی در تمام کشورهای در حال توسعه باقی مانده‌اند و به طور نسبی، احتمالاً حتی در کشورهای با درآمد متوسط مهمتر هستند.

بی‌اعتمادی گسترده بنگاه‌های حمل بار به راه‌آهن تعجب‌برانگیز نیست، اما این مشکل جدی شده است زیرا جهان به دنبال کاهش انتشار کربن از طریق تغییر به سمت روش‌های حمل کالای سازگار با محیط زیست است. تاکنون اندک نمونه‌هایی از جابجایی کارای کانتینری توسط راه‌آهن وجود داشته است که با جاده رقابت کند. بعید است علائم قیمتی به تنهایی توانایی تحریک تغییرات مهم به سمت حمل ریلی و رای بازارهای محبوس هم‌چون بازار کالاهای حجیم را داشته باشد. برای اینکه شکاف‌های عملکرد پشتیبانی، کیفیت و اطمینان به خدمات ریلی پر شود، به تغییرات کیفی زیادی نیاز است. به علت اینکه این پیشرفت‌ها غالباً منوط به تغییرات نهادی در مدیریت و عملیات حمل‌ونقل ریلی می‌باشد، اصلاحات ریلی یک بخش مهم در دستور کار توسعه بخش حمل‌ونقل شده است.

بهبود کیفیت خدمات تجاری و حمل‌ونقل

با درک این موضوع که برای رسیدن به تسهیل مؤثر تجارت و حمل‌ونقل و اصلاحات قانونی مرتبط، کیفیت بالا بسیار مهم است، بهبود کیفیت خدمات تدارکات و پشتیبانی تجاری نیز یک عنصر اصلی در دستور کار جدید شده است. نظرسنجی‌های اخیر از مؤسسات بازرگانی نشان می‌دهد تفاوت هزینه حمل‌ونقل در بین کشورها غالباً از ناکارایی ساختار بازار ارائه‌دهندگان حمل‌ونقل و از موانع قانونی در برابر رقابت آزاد ناشی می‌شود.

گرچه این مشکل به رسمیت شناخته شده است، اما دولت‌ها و مجامع توسعه بین‌المللی تجربه محدودی در اجرای اصلاحات دارند تا خدمات پشتیبانی خصوصی را بهبود بخشند. بنابراین ضروری است تا دستور کار جدید تسهیل تجارت بر فراهم کردن انگیزه‌های هدفمند برای تشویق به



خدمات قابل اعتماد و کیفیت بالا، به‌ویژه از طریق حذف موانع ورود تمرکز یابد. انجام این برنامه، چالش‌های جدید بسیاری را به‌وجود می‌آورد، زیرا طیفی از ملاحظات اقتصاد سیاسی، با تغییراتی که از روش‌های تجاری فعلی فاصله می‌گیرد یا فعالیت‌های رانت‌جویانه تاریخی را محدود می‌کند، موافق نیست. حتی در ناکارآترین محیط‌ها نیز احتمال دارد برخی ذینفعان از اصلاحات زیان ببینند. برای مثال در بسیاری از کشورهای درحال توسعه، مجوزهای واسطه‌گری گمرکی یک مزیت غیررسمی برای مأمورین بازنشسته گمرکی است و نظام‌های حقوقی حمل‌ونقل غیررسمی چندپاره غالباً برای تأمین اهداف اجتماعی حفظ می‌شوند؛ حتی زمانی که آثار اقتصادی بلندمدت این نظام‌ها منفی است.

هماهنگ کردن مدیریت مرزی

دستور کار پشتیبانی و تسهیلات تجارت باید به فراتر از گمرک نگاه کند. داده‌های LPI اشاره دارد که رویه‌های گمرکی با ترخیص پیش از ورود، تأیید آنلاین و بازرسی پس از ترخیص که امروزه در دسترس همه است قبلاً همگرا شده است (جدول ۱۱). این پیشرفت‌ها بدون شک مدیون انتشار تدریجی اصول سازمان جهانی گمرک/ رویه سازمان تجارت جهانی است که با همکاری‌های فنی و ظرفیت‌سازی حمایت می‌شوند.

اما گمرک تنها نهاد درگیر در مدیریت مرزی نیست. دو بازیگر اصلی دیگر، سازمان‌های بازرسی کیفیت و استاندارد و ادارات بازرسی سلامتی، بهداشت و بهداشت نباتی هستند. داده‌های نظرسنجی LPI نشان می‌دهد که در تمام گروه‌های عملکردی LPI، گمرک دائماً به‌عنوان فراهم‌کننده سطح بهتری از خدمات نسبت به سایر نهادها رتبه‌بندی می‌شود (جدول ۸). تأخیرها و مشکلات غیرمنتظره در حوزه‌های کیفیت و استاندارد و سلامتی و بهداشت و بهداشت نباتی، به اندازه گمرک پتانسیل ایجاد مشکل در زنجیره تأمین و بنابراین عملکرد کلی پشتیبانی را دارند.

اتخاذ رویکردی کل‌نگرتر به ترخیص کالا یک عنصر اصلی در دستور کار جدید است. این موضوع نیازمند همکاری‌های بهتر بین تمام نهادهای مدیریت مرزی - شامل استاندارد، بهداشت، بهداشت نباتی، حمل‌ونقل و ارگان‌های دامپزشکی - و معرفی رویکردهای نوین در امر نظارت می‌باشد. اگر گمرک در سطح بالای اتوماسیون را به‌کار گیرد و با رویه مدیریت ریسک منطبق شود به‌طوری که به کارکنان گمرک اجازه دهد کالاها را به‌صورت گزینشی بازرسی کنند، هیچ تأثیری نخواهد داشت اگر که سایر نهادهای دولتی خودکار نباشد و همچنان به بازرسی تمام کالاهای وارداتی بدون توجه به ریسکی که ایجاد می‌کنند، ادامه دهند.

تسهیلات منطقه‌ای: کاری کنیم گذرگاه‌های تجاری بهتر کار کنند

بسیاری از اقتصادهای در گروه پشتیبانی نامساعد، کوچک بوده و غالباً محصور در خشکی هستند و در دوره بعد از جنگ بسر می‌برند؛ به سیستم ترانزیت و تجارتی که با همسایه‌های بزرگ‌تر برقرار کردند وابستگی شدید دارند - که خود آنها نیز همیشه عاملان پشتیبانی خوبی نیستند. این موارد نیازمند توجه سریع از سوی جامعه بین‌المللی است تا به کاهش هزینه‌های پشتیبانی و توسعه فعالیت‌های پایدار صادرات محور کمک کنند.

کوشش‌ها باید نه تنها زیرساخت گذرگاهی، بلکه نظام حقوقی ترانزیت یا توافقات منطقه‌ای را نیز هدفگذاری کند. این توافقات - که غالباً ده‌ها سال قبل با دخالت‌های دولتی در سازمان پشتیبانی طراحی شده‌اند - معمولاً در تضاد با پارادایم جاری کیفیت خدمات و شبکه بین‌المللی پشتیبانی هستند. شاید نیاز به تغییرات گسترده باشد. اما رژیم‌ها و توافق‌های جدید به پیشرفت در سایر ابعاد، به‌ویژه خدمات و مدیریت مرزی نیز وابسته است و ممکن است با موانع یکسانی مواجه شود. هر دو سبک جدید و قدیم اصلاحات، همچنین سرمایه‌گذاری روی بهبود عملکرد پشتیبانی، نیازمند شاخص‌های قابل اطمینان برای برقراری گفتگو بین سیاستگذاران، بخش خصوصی و سایر ذینفعان و پایش اثرگذاری هستند. اگرچه LPI و اجزای آن، امکان مقایسه‌پذیری بین‌المللی را فراهم می‌کنند، آنها شاخص‌های کاملاً ریز و دقیقی نیستند. لازم است تا چنین شاخص‌هایی با تلاش‌های هر کشور جهت بسط و گسترش نماگرهای مرتبط با پشتیبانی تکمیل شود که جنبه‌های خاص‌تری داشته باشند؛ به‌عنوان مثال نماگرهای بندرگاهی برای یک امکانات خاص، نماگرهای عملکرد گذرگاه برای یک مسیر، یا اندازه‌گیری هزینه‌های پشتیبانی برای فعالیت‌های معین. تعداد فزاینده‌ای از کشورها انجام چنین کارهایی را آغاز کرده‌اند.

بخش چهارم - درس‌هایی برای اصلاحات

LPI و سایر اطلاعات استخراجی از نظرسنجی عملکرد پشتیبانی، با ارائه ارزیابی جامع از شکاف‌ها و محدودیت‌ها در عملکرد پشتیبانی، به سیاستگذاران، ذینفعان خصوصی و سازمان‌های بین‌المللی کمک خواهد کرد تا محدودیت‌هایی که کشورها در اتصال جهانی با آنها روبرو می‌شوند، به کمی تبدیل کنند.

شاخص LPI و نماگرهای آن به این واقعیت نیز اشاره دارند که سیاستگذاران گاهی مجبور به گسترش دامنه «دستور کار ساده‌سازی» سنتی می‌شوند، که بر زیرساخت‌های مرتبط با تجارت و فناوری اطلاعات گمرکی تمرکز داشته و بهبود بازارهای خدمات پشتیبانی را پیگیری می‌کند.



اصلاحات در جهت بهبود پشتیبانی باید رویکردی یکپارچه را دنبال کند، بر آثار متقابل بین زیرساخت‌ها و خدمات عمومی و خصوصی تمرکز یابد، به ناتوانی در هماهنگی توجه کنند و هواداران طرفدار اصلاحات را شناسایی کند. اصلاحات در صورتی مؤثر است که پیش‌بینی‌پذیری و قابلیت اطمینان به محموله‌ها را ارتقا بخشد و فقط بر کاهش دادن میانگین هزینه‌ها و تأخیرها تمرکز نکند. برای نمونه، معیارهای سنتی عملکرد از قبیل هزینه مستقیم حمل بار و میانگین تأخیرها، در عین حال که مهم هستند، تمامی عملکرد کلی پشتیبانی و بنابراین توانایی کشورها در استفاده از تجارت برای رشد را دربر نمی‌گیرند. قابلیت پیش‌بینی و اطمینان محموله‌ها، درحالی که سخت‌تر اندازه‌گیری می‌شوند، برای بنگاه‌ها اهمیت بیشتری داشته و چه‌بسا تأثیر بیشتری بر توانایی آنها برای رقابت داشته باشند.

اصلاحات باید جامع باشند

رویکرد تدریجی که تنها یک عامل از عملکرد زنجیره تأمین (مثلاً زیرساخت تجارت یا مراحل گمرکی) را هدف قرار می‌دهد، شاید نتایج اولیه‌ای به‌بار آورد، اما در نهایت امر، محدود یا ناپایدار می‌شود. برای مثال، عدم یکپارچگی میان نهادهای درگیر در فرآیندهای مرزی، گاهی اوقات منافع برنامه‌نوسازی گمرکی را خنثی می‌کند. احتمال دارد اقدامات تسهیل‌سازی برای گذرگاه‌های تجاری بدون مدرن کردن خدمات خصوصی و حمایت از بازار، آثار مشهودی ایجاد نکنند. با تحلیل بیشتر مجموعه داده‌های نظرسنجی عملکرد پشتیبانی، هم‌افزایی بین حوزه‌های متفاوت اصلاحات - مانند گمرک، مدیریت مرزی، زیرساخت‌ها و مقررات نظارتی حمل‌ونقل - تأیید می‌شود. برای مثال، درجه سازگاری بین ابعاد مختلف عملکرد پشتیبانی، در کشورهایی که عملکرد ضعیف‌تری دارند، پایین‌تر است؛ عوامل بالا در همه حال عوامل بالایی در میان تمام نماگرها هستند، درحالی که عوامل پایین دچار ناسازگاری هستند.

برخی حوزه‌های اصلاحات راحت‌تر از حوزه‌های دیگر بازسازی می‌شوند

بیشتر دولت‌ها درحال انجام اصلاحات سیاستی و افزایش سرمایه‌گذاری‌های عمومی در حوزه‌های مهم زنجیره تأمین هستند. اما به‌نظر می‌رسد تلاش‌های تسهیل‌سازی در گمرک تأثیرات بسیار بیشتری نسبت به سایر نهادهای مرزی داشته است. همان‌طور که از نتایج نظرسنجی عملکرد پشتیبانی دیده شد، برای اغلب کشورهای نظرسنجی شده، پیشرفت‌ها در حوزه IT نسبت به سایر حوزه‌ها فراگیری بیشتری داشته است و به‌دنبال آن دسترسی به خدمات بخش خصوصی افزایش یافته است.

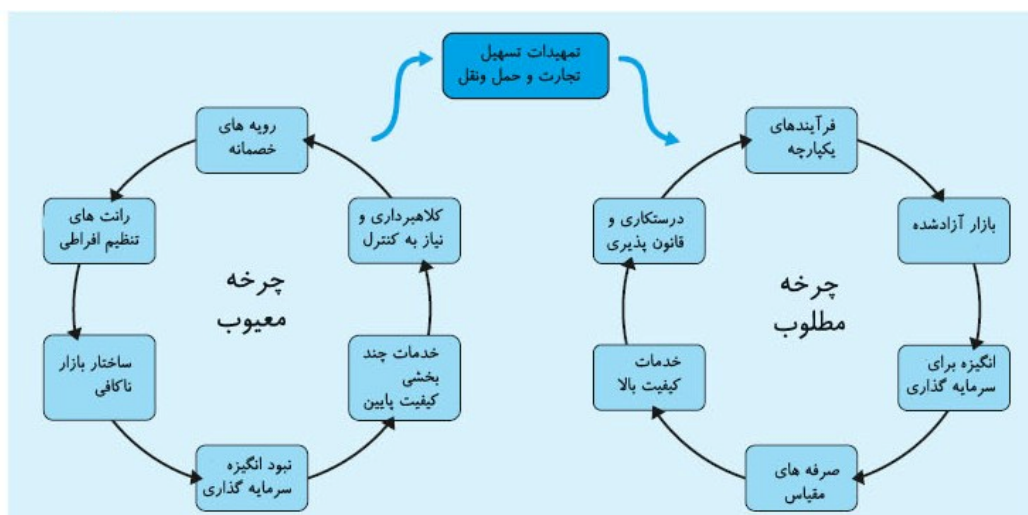
عملکرد اروپا و آسیای مرکزی، خاورمیانه و شمال آفریقا و جنوب آسیا، در بیشتر حوزه‌های نظرسنجی شده در حال بهبود است. اما درک روندها در کشورهای جنوب صحرای آفریقا و شرق آسیا به این قوت نبوده است. متصدیان پشتیبانی در آفریقا همچنان به دنبال بهبودهای اولیه هستند، در حالی که متصدیان در آسیای شرقی به دنبال بهبودهای مستمر به منظور تساوی عرضه و تقاضای به سرعت رو به رشد هستند.

اجرای اصلاحات آسان نیست

ایجاد محیط پشتیبانی کارآمد، نیازمند پیشرفت‌های دائم و مشارکت مستمر تمام ذینفعانی است که خواهان پیشرفت‌های عملی و ملموس در عملکرد باشند. از آنجا که مسائلی که به آنها پرداخته شده بسیار ویژه هستند، توانایی حل و فصل آنها عمدتاً به محیط حکمرانی کلی یک کشور و بستر نهادی آن بستگی دارد.

محیط‌های پشتیبانی ضعیف اغلب گرفتار رانت‌جویی هستند که منافع ریشه‌دار قوی‌ای را برای حفظ وضع فعلی ایجاد می‌کند. کشورهایی که رانت‌جویی منجر به خدمات ضعیف پشتیبانی می‌شود، در چرخه معیوب و باطلی گرفتار می‌شوند که اغلب به کلاهبرداری و رویه‌های نامساعد و زیرپا گذاشتن قانون منجر می‌شود. چنین وضعیتی باعث انصراف از سرمایه‌گذاری و خروج ارائه‌دهندگان خدمات کارآتر می‌شود که چرخه فاسد رانت‌جویی و عملکرد ضعیف را کامل و دائمی می‌کند (شکل ۱۷).

شکل ۱۷. معیوب و مطلوب



مأخذ: آرویس و دیگران، ۲۰۰۷.



بهبود پشتیبانی نیازمند ظرفیت و توان حرکت به سمت چرخه مطلوب است - که خدمات، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و فرآیندهای اداری کارآمد را به هم متصل می‌کند. این امر شامل ظرفیت فنی برای پذیرش اصلاحات در هر حوزه و توانایی غلبه بر محدودیت‌های سیاسی برای اصلاحات کارآمد و جامع می‌باشد. تغییرات باید از سوی هوادارانی گسترده حمایت شود؛ به طوری که کشورهای با انجمن‌ها و صنایع بزرگ و متنوع صادراتی، مزیت بی‌شماری نسبت به سایرین از قبیل صادرکنندگان نفت دارند. پس نباید تعجب کرد که متصدیان پشتیبانی در هند و ویتنام دو برابر سایر کشورهای کم‌درآمد، نگاهی مثبت به نقش گروه‌های صنفی و کسب‌وکار در تسهیل‌سازی تجارت داشته باشند.

درحالی که اصلاحات یکپارچه ضروری هستند، اولویت‌ها و راهبردها متفاوت است

در ضرورت اصلاحات جامع برای تسهیل‌سازی پشتیبانی و تجارت تردیدی نیست. سیاستگذاران برای کاهش شکاف پشتیبانی، باید به دنبال بهبودهایی در بازار خدمات پشتیبانی، کاهش ناتوانی در هماهنگی (به‌ویژه هماهنگی بین نهادهای عمومی فعال در کنترل مرزی) و ایجاد هواداران قوی برای پشتیبانی از اصلاحات باشند.

چنین کوششی، اصلاحات یکپارچه‌تر مرتبط با زنجیره تأمین مطابق با عملکرد کشورها، به همراه دلالت‌هایی برای سیاستگذاران و نهادهای توسعه‌ای را می‌طلبد. برای کشورهای به‌شدت محدود شده - نوعاً کشورهای محصور در خشکی آفریقا و آسیای میانه - باید راهکارهای نوآورانه یافت شود و کمک‌کنندگان بین‌المللی نقش مهمی در این زمینه خواهند داشت.

نظرسنجی عملکرد پشتیبانی نشان می‌دهد تفاوت عملکرد پشتیبانی بین بیستک‌های سوم و چهارم اغلب بسیار کوچک بوده و نیز بسیار کوچک‌تر از تفاوت با سایر بیستک‌ها است. نتیجه اینکه بیستک‌های سوم و چهارم به یک گروه واحد تبدیل شد. تفاوت‌های بسیار بزرگ‌تر در مقادیر عملکرد بین دو بیستک بالایی و بیستک پایینی قابل مشاهده است.

چهار گروه زیر از کشورها را می‌توان برحسب گذار از چرخه معیوب به چرخه مطلوب

شناسایی کرد:

- پشتیبانی مساعد (بیستک بالایی)،

- اصلاحگران سازگار - اقتصادهای نوظهور در شرق آسیا و آمریکای لاتین، اعضای جدید

اتحادیه اروپا، آفریقای جنوبی، هند (بیستک دوم)،

- اصلاحگران ناقص - تولیدکنندگان نفت، بیشتر کشورهای آفریقایی، جنوب آسیا و خاورمیانه

(بیستک‌های سوم و چهارم)،

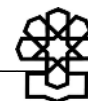
- پشتیبانی نامساعد - کشورهای با جغرافیای دشوار (محصور در خشکی)، کم‌توسعه‌یافته‌ترین کشورها، یا هر دو (بیستک پنجم).

این طبقه‌بندی از کشورها، یک گونه‌شناسی کلی است که با توجه به فاصله اطمینان و روش‌شناسی به‌کار رفته، حکایت از عملکرد پشتیبانی یک کشور دارد، اما نباید مستقیماً از رتبه‌بندی LPI برای هر کشور خاص نتیجه گرفته شود. این بیستک‌ها باید صرفاً به‌عنوان یک راهنمای مفید برای تعیین اولویت‌های اصلاحات ملاحظه شود (شکل ۱۸).

شکل ۱۸. گونه‌شناسی تدارکات



چنین گونه‌شناسی از کشورها دلالت بر این دارد که با توجه به محیط پشتیبانی گسترده‌تر، برنامه کار اصلاحات، اولویت‌ها و راهبردهای اجرایی بسیار متفاوتی خواهد داشت اگرچه اجزای اساسی اصلاحات موفق از قبیل اصلاح گمرکی یا بنادر یکسان است (جدول ۱۶ را نگاه کنید).



جدول ۱۶. شناسایی شدت محدودیت‌ها در برابر عملکرد کلی

تدارکات نامساعد	اصلاحگران ناقص	اصلاحگران سازگار	تدارکات مساعد	حوزه‌های اصلاحات
***	**	**	*	زیرساخت فیزیکی مرتبط با تجارت
**	*	*		زیرساخت IT مرتبط با تجارت
***	**	*		گمرکات
***	***	***	**	سایر فرآیندهای مرزی
**	**	*		قابلیت اطمینان به خدمات پشتیبانی
***	***	**	*	سایر محدودیت‌های مدیریت دولتی
***	**	*	*	هواداران برای اصلاحات

* = محدودیت ملایم ** = محدودیت متوسط *** = محدودیت شدید

اصلاحات موازی باید از سوی هواداران گسترده حمایت شود. تهیه مقایسه‌های بین‌المللی باعث انتقال شناخت جهانی و نیز فشار برای تغییر می‌شود. اما حمایت هواداران محلی از صادرکنندگان، متصدیان حمل‌ونقل و نهادهای دولتی بسیار حیاتی است. در کشورهای اصلاحات ناقص این هواداران ضعیف هستند و در کشورهای پشتیبانی نامساعد، اصولاً وجود ندارند.

رتبه‌بندی‌های LPI و نماگرهای آن محک‌هایی مستحکم فراهم می‌کند که به سیاستگذاران و به‌ویژه به بخش خصوصی امکان می‌دهد تا استدلال‌هایی به نفع اصلاحات داشته باشند. امید می‌رود LPI و نماگرهای آن از طریق امکان مقایسه کشورها با رقبای خود و آشکار ساختن کامل هزینه‌های وارده بر اقتصاد از ناحیه عملکرد ضعیف پشتیبانی، به کشورها کمک کند تا چرخه معیوب و فاسد پشتیبانی را بشکنند.

هدف دیگر LPI و نماگرهای آن این است که با شناسایی حوزه‌های مشکل‌دار اصلی و محدودیت‌ها، زمینه را برای ارزیابی‌ها و راهبردهای عمیق خاص کشوری از قبیل بازبینی تسهیلات تجاری و حمل‌ونقل که برای بهبود عینی عملکرد پشتیبانی مورد نیاز هستند آماده کند.

پیوست‌ها

پیوست ۱

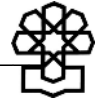
جدول نتایج LPI بین‌المللی

کشور	رتبه LPI			امتیاز LPI			از بهترین عملکرد	گمرکات		زیرساخت‌ها		حمل و نقل بین‌الملل		کیفیت و شایستگی پشتیبانی		ردیابی و رهگیری		به موقع بودن	
	رتبه	حد پایین	حد بالا	امتیاز	حد پایین	حد بالا		رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
آلمان	۱	۴	۱	۴/۱۱	۴/۰۷	۴/۱۶	۱۰۰	۳	۴	۱	۴/۳۴	۹	۳/۶۶	۴	۴/۱۴	۴	۴/۱۸	۳	۴/۴۸
سنگاپور	۲	۴	۱	۴/۰۹	۴/۰۱	۴/۱۷	۹۹/۲	۲	۴	۴	۴/۰۲	۴	۳/۸۶	۶	۴/۱۲	۶	۴/۱۵	۱۴	۴/۲۳
سوئد	۳	۱۰	۱	۴/۰۸	۳/۰۹	۴/۲۵	۹۸/۸	۵	۳/۸۸	۱۰	۴/۰۳	۲	۳/۸۳	۲	۴/۲۲	۳	۴/۲۲	۱۱	۴/۳۲
هلند	۴	۴	۱	۴/۰۷	۴/۰۷	۴/۱۴	۹۸/۵	۴	۳/۹۸	۲	۴/۲۵	۱۱	۳/۶۱	۳	۴/۱۵	۹	۴/۱۲	۶	۴/۴۱
لوکزامبورگ	۵	۲۰	۱	۳/۹۸	۳/۶۸	۴/۲۸	۹۵/۷	۱	۴/۰۴	۹	۴/۰۶	۷	۳/۶۷	۲۱	۳/۶۷	۱۹	۳/۹۲	۱	۴/۵۸
سوئیس	۶	۱۷	۲	۳/۹۷	۳/۸۴	۴/۱۱	۹۵/۵	۱۲	۳/۷۳	۶	۴/۱۷	۲۵	۳/۳۲	۱	۴/۳۲	۱	۴/۲۷	۱۵	۴/۲
ژاپن	۷	۱۰	۵	۳/۹۷	۳/۹۱	۴/۰۳	۹۵/۲	۱۰	۳/۷۹	۵	۴/۱۹	۱۲	۳/۵۵	۷	۴/۱۳	۸	۴/۱۳	۱۳	۴/۲۶
انگلستان	۸	۱۱	۵	۳/۹۵	۳/۸۹	۴/۰۲	۹۴/۹	۱۱	۳/۷۴	۱۶	۳/۹۵	۸	۳/۶۶	۹	۳/۹۲	۷	۴/۱۳	۸	۴/۳۷
بلژیک	۹	۱۴	۵	۳/۹۴	۳/۸۶	۴/۰۲	۹۴/۵	۹	۳/۸۳	۱۲	۴/۰۱	۲۶	۳/۳۱	۵	۴/۱۳	۲	۴/۲۲	۱۲	۴/۲۹
نروژ	۱۰	۱۹	۱	۳/۹۳	۳/۷۲	۴/۱۴	۹۴/۲	۶	۳/۸۶	۳	۴/۲۲	۲۴	۳/۳۵	۱۳	۳/۸۵	۱۰	۴/۱	۱۰	۴/۳۵
ایرلند	۱۱	۱۹	۵	۳/۸۹	۳/۷۴	۴/۰۵	۹۲/۹	۱۸	۳/۶	۱۹	۳/۷۶	۵	۳/۷	۱۶	۳/۸۲	۱۳	۴/۰۲	۴	۴/۴۷
فنلاند	۱۲	۱۹	۵	۳/۸۹	۳/۷۴	۴/۰۳	۹۲/۶	۷	۳/۸۶	۸	۴/۰۸	۱۹	۳/۴۱	۱۰	۳/۹۲	۱۱	۴/۰۹	۲۵	۴/۰۸
هنگ‌کنگ	۱۳	۱۸	۶	۳/۸۸	۳/۷۸	۳/۹۸	۹۲/۴	۸	۳/۸۳	۱۳	۴	۶	۳/۶۷	۱۴	۳/۸۳	۱۷	۳/۹۴	۲۶	۴/۰۴
کانادا	۱۴	۱۸	۷	۳/۸۷	۳/۷۸	۳/۹۷	۹۲/۳	۱۳	۳/۷۱	۱۱	۴/۰۳	۳۲	۳/۲۴	۸	۳/۹۹	۱۵	۴/۰۱	۵	۴/۴۱
آمریکا	۱۵	۱۸	۱۱	۳/۸۶	۳/۸۲	۳/۸۹	۹۱/۷	۱۵	۳/۶۸	۷	۴/۱۵	۳۶	۳/۲۱	۱۱	۳/۹۲	۵	۴/۱۷	۱۶	۴/۱۹
دانمارک	۱۶	۲۰	۵	۳/۸۵	۳/۶۵	۴/۰۴	۹۱/۴	۱۹	۳/۵۸	۱۵	۳/۹۹	۱۶	۳/۴۶	۱۵	۳/۸۳	۱۸	۳/۹۴	۷	۴/۳۸
فرانسه	۱۷	۱۸	۱۱	۳/۸۴	۳/۷۸	۳/۹۱	۹۱/۳	۱۷	۳/۶۳	۱۴	۴	۲۸	۳/۳	۱۲	۳/۸۷	۱۴	۴/۰۱	۹	۴/۳۷
استرالیا	۱۸	۱۹	۹	۳/۸۴	۳/۷۳	۳/۹۵	۹۱/۲	۱۴	۳/۶۸	۱۸	۳/۷۸	۳	۳/۷۸	۱۷	۳/۷۷	۲۰	۳/۸۷	۱۸	۴/۱۶
اتریش	۱۹	۲۵	۵	۳/۷۶	۳/۵۳	۴	۸۸/۷	۲۰	۳/۴۹	۲۱	۳/۶۸	۴	۳/۷۸	۲۰	۳/۷	۲۲	۳/۸۳	۲۳	۴/۰۸
تایوان	۲۰	۲۵	۱۶	۳/۷۱	۳/۵۶	۳/۸۵	۸۶/۹	۲۵	۳/۳۵	۲۲	۳/۶۲	۱۰	۳/۶۴	۲۲	۳/۶۵	۱۲	۴/۰۴	۳۰	۳/۹۵
زلاتندو	۲۱	۴۰	۳	۳/۶۵	۳/۲۲	۴/۰۸	۸۵	۱۶	۳/۶۴	۱۶	۳/۶۴	۲۶	۳/۵۴	۲۳	۳/۳۶	۲۵	۳/۶۷	۱۷	۴/۱۷
ایتالیا	۲۲	۲۵	۲۰	۳/۶۴	۳/۵۷	۳/۷۲	۸۴/۹	۲۳	۳/۳۸	۲۳	۳/۷۲	۲۰	۳/۲۱	۳۷	۳/۷۴	۲۱	۳/۸۳	۲۴	۴/۰۸
کره جنوبی	۲۳	۲۵	۲۱	۳/۶۴	۳/۵۷	۳/۷	۸۴/۷	۲۶	۳/۳۳	۲۳	۳/۶۲	۱۵	۳/۴۷	۲۳	۳/۶۴	۲۳	۳/۸۳	۲۸	۳/۹۷
امارات متحده عربی	۲۴	۲۵	۲۰	۳/۶۳	۳/۵۴	۳/۷۲	۸۴/۵	۲۱	۳/۴۹	۱۷	۳/۸۱	۱۴	۳/۴۸	۲۷	۳/۵۳	۲۸	۳/۵۸	۳۳	۳/۹۴
اسپانیا	۲۵	۲۵	۲۰	۳/۶۳	۳/۵۲	۳/۷۳	۸۴/۳	۲۲	۳/۴۷	۲۲	۳/۵۸	۲۵	۳/۱۱	۴۸	۳/۶۲	۱۶	۳/۹۶	۲۱	۴/۱۲
چک	۲۶	۳۲	۲۱	۳/۵۱	۳/۳۶	۳/۶۶	۸۰/۵	۲۷	۳/۳۱	۲۷	۳/۲۵	۳۴	۳/۲۲	۱۷	۳/۲۷	۲۷	۳/۶	۱۹	۴/۱۶
چین	۲۷	۲۸	۲۶	۳/۴۹	۳/۴۵	۳/۵۳	۷۹/۹	۳۲	۳/۱۶	۲۷	۳/۵۴	۲۷	۳/۳۱	۲۷	۳/۴۹	۳۰	۳/۵۵	۳۶	۳/۹۱
آفریقای جنوبی	۲۸	۳۶	۲۴	۳/۴۶	۳/۲۸	۳/۶۳	۷۸/۹	۳۱	۳/۲۲	۲۹	۳/۴۲	۳۱	۳/۲۶	۲۵	۳/۵۹	۲۴	۳/۷۳	۵۷	۳/۵۷
مالزی	۲۹	۳۵	۲۶	۳/۴۴	۳/۲۹	۳/۵۹	۷۸/۴	۳۶	۳/۱۱	۲۸	۳/۵	۱۳	۳/۵	۳۱	۳/۳۴	۴۱	۳/۳۲	۳۷	۳/۸۶
لهستان	۳۰	۳۶	۲۶	۳/۴۴	۳/۲۵	۳/۶۲	۷۸/۲	۳۴	۳/۱۲	۳۴	۲/۹۸	۳۵	۳/۲۲	۳۶	۳/۲۶	۳۳	۳/۴۵	۲	۴/۵۲



کشور	رتبه LPI			امتیاز LPI			از بهترین عملکرد	گمرکات		زیرساخت‌ها		حمل و نقل بین الملل		کیفیت و شایستگی پشتیبانی		ردیابی و رهگیری		به موقع بودن	
	رتبه	حد پایین	حد بالا	امتیاز	حد پایین	حد بالا		رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
اسرائیل	۳۱	۴۲	۲۴	۳/۴۱	۳/۱۹	۳/۶۳	۷۷/۵	۳۵	۳/۱۲	۲۴	۳/۶	۴۲	۳/۱۷	۲۸	۳/۵	۳۸	۳/۳۹	۴۶	۳/۷۷
بحرین	۳۲	۴۰	۲۶	۳/۳۷	۳/۲۲	۳/۵۳	۷۶/۲	۳۷	۳/۰۵	۳۰	۳/۳۶	۵۴	۳/۰۵	۳۰	۳/۳۶	۲۶	۳/۶۳	۳۹	۳/۸۵
لبنان	۳۳	۵۱	۲۱	۳/۳۴	۳/۰۲	۳/۶۵	۷۵/۱	۲۹	۳/۲۷	۴۱	۳/۰۵	۶۹	۲/۸۷	۱۹	۳/۷۳	۴۹	۳/۱۶	۲۹	۳/۹۷
پرتغال	۳۴	۴۳	۲۶	۳/۳۴	۳/۱۶	۳/۵۱	۷۵	۲۸	۳/۳۱	۳۵	۳/۱۷	۵۹	۳/۰۲	۳۳	۳/۳۱	۳۹	۳/۳۸	۴۰	۳/۸۴
تایلند	۳۵	۴۳	۳۱	۳/۲۹	۳/۱۵	۳/۴۳	۷۳/۶	۳۹	۳/۰۲	۳۶	۳/۱۶	۳۰	۳/۲۷	۳۹	۳/۱۶	۳۷	۳/۴۱	۴۸	۳/۷۳
کویت	۳۶	۴۹	۲۸	۳/۲۸	۳/۰۹	۳/۴۷	۷۳/۲	۳۸	۳/۰۳	۳۲	۳/۳۳	۴۷	۳/۱۲	۴۲	۳/۱۱	۳۴	۳/۴۴	۵۲	۳/۷
لاتویا	۳۷	۵۱	۲۸	۳/۲۵	۳/۰۲	۳/۴۸	۷۲/۲	۴۰	۲/۹۴	۴۰	۲/۸۸	۴۹	۲/۸۸	۲۱	۳/۳۸	۲۹	۳/۵۵	۴۹	۳/۷۲
اسلوواکی	۳۸	۵۱	۲۸	۳/۲۴	۳/۰۲	۳/۴۶	۷۱/۹	۴۷	۲/۷۹	۴۲	۳	۵۷	۳/۰۵	۴۱	۳/۱۵	۳۱	۳/۵۴	۳۴	۳/۹۲
ترکیه	۳۹	۴۹	۳۳	۳/۲۲	۳/۰۸	۳/۳۷	۷۱/۴	۴۶	۲/۸۲	۳۹	۳/۰۸	۴۴	۳/۱۵	۳۷	۳/۲۳	۵۶	۳/۰۹	۳۱	۳/۹۴
عربستان سعودی	۴۰	۴۹	۳۳	۳/۲۲	۳/۰۹	۳/۳۶	۷۱/۳	۴۳	۲/۹۱	۳۳	۳/۲۷	۸۲	۲/۸	۳۲	۳/۳۳	۴۲	۳/۳۲	۴۵	۳/۷۸
برزیل	۴۱	۴۷	۳۵	۳/۲	۳/۱	۳/۲۹	۷۰/۶	۸۲	۲/۳۷	۳۷	۳/۱	۶۵	۲/۹۱	۳۴	۳/۳	۳۶	۳/۴۲	۲۰	۴/۱۴
ایسلند	۴۲	۵۱	۳۲	۳/۲	۳/۰۲	۳/۳۷	۷۰/۵	۳۰	۳/۲۲	۳۱	۳/۳۳	۵۰	۳/۱	۴۲	۳/۱۴	۵۳	۳/۱۴	۸۴	۳/۲۷
استونی	۴۳	۵۸	۲۸	۳/۱۶	۲/۸۵	۳/۴۷	۶۹/۳	۳۳	۳/۱۴	۵۳	۲/۷۵	۴۰	۳/۱۷	۳۸	۳/۱۷	۶۵	۲/۹۵	۵۳	۳/۶۸
فیلیپین	۴۴	۵۱	۳۵	۳/۱۴	۲/۹۹	۳/۲۹	۶۸/۸	۵۴	۲/۶۷	۶۴	۲/۵۷	۲۰	۳/۴	۴۷	۲/۹۵	۴۴	۳/۲۹	۴۲	۳/۸۳
لیتوانی	۴۵	۵۶	۳۲	۳/۱۳	۲/۸۹	۳/۳۸	۶۸/۵	۴۸	۲/۷۹	۵۴	۲/۷۲	۳۸	۳/۱۹	۵۶	۲/۸۵	۴۶	۳/۲۷	۳۵	۳/۹۲
قبرس	۴۶	۵۲	۳۶	۳/۱۳	۲/۹۷	۳/۲۹	۶۸/۴	۴۲	۲/۹۲	۴۲	۲/۹۴	۴۶	۳/۱۳	۴۵	۲/۸۲	۳۲	۳/۵۱	۷۵	۳/۴۴
هند	۴۷	۵۱	۴۱	۳/۱۲	۳/۰۲	۳/۲۱	۶۷/۹	۵۲	۲/۸	۴۷	۲/۹۱	۴۶	۳/۱۳	۴۰	۳/۱۶	۵۲	۳/۱۴	۵۶	۳/۶۱
آرژانتین	۴۸	۵۱	۴۳	۳/۱	۳/۰۱	۳/۱۹	۶۷/۴	۵۶	۲/۶۳	۵۲	۲/۷۵	۴۳	۳/۱۵	۴۵	۳/۰۳	۵۱	۳/۱۵	۴۳	۳/۸۲
شیلی	۴۹	۵۵	۳۸	۳/۰۹	۲/۹۵	۳/۲۴	۶۷/۳	۴۱	۲/۹۳	۴۱	۲/۸۶	۹۴	۲/۸۶	۹۴	۲/۸۶	۴۸	۲/۹۴	۴۴	۳/۸
مکزیک	۵۰	۵۵	۴۴	۳/۰۵	۲/۹۵	۳/۱۵	۶۵/۷	۶۲	۲/۵۵	۶۲	۲/۹۵	۴۴	۲/۸۳	۷۷	۳/۰۴	۴۴	۳/۲۸	۵۴	۳/۶۶
پاناما	۵۱	۶۴	۳۹	۳/۰۲	۲/۸۲	۳/۲۳	۶۵	۴۹	۲/۷۶	۶۱	۲/۶۳	۷۱	۲/۸۷	۵۷	۲/۸۳	۴۷	۳/۲۶	۴۷	۳/۷۶
مجارستان	۵۲	۸۶	۳۵	۲/۹۹	۲/۶۶	۳/۳۱	۶۳/۸	۴۵	۲/۸۳	۳۸	۳/۰۸	۸۶	۲/۸۸	۵۳	۲/۸۷	۷۱	۲/۸۷	۶۲	۳/۵۲
ویتنام	۵۳	۶۹	۴۴	۲/۹۶	۲/۷۸	۳/۱۴	۱۰۰	۵۳	۲/۶۸	۶۶	۲/۵۶	۵۸	۳/۰۴	۵۱	۲/۸۹	۵۵	۳/۱	۷۶	۳/۴۴
یونان	۵۴	۸۶	۳۸	۲/۹۶	۲/۶۷	۳/۲۴	۹۹/۲	۶۸	۲/۴۸	۶۸	۲/۹۴	۴۵	۲/۸۵	۷۳	۲/۶۹	۴۳	۳/۳۱	۶۷	۳/۴۹
قطر	۵۵	۸۸	۳۷	۲/۹۵	۲/۶۵	۳/۲۵	۹۸/۸	۹۹	۲/۲۵	۵۱	۲/۷۵	۶۳	۲/۹۲	۸۱	۲/۵۷	۵۷	۳/۰۹	۲۲	۴/۰۹
کاستاریکا	۵۶	۸۱	۵۰	۲/۹۱	۲/۷۲	۳/۰۹	۹۸/۵	۵۸	۲/۶۱	۶۷	۲/۵۶	۱۰۵	۲/۶۴	۵۹	۲/۸	۵۴	۳/۱۳	۵۱	۳/۷۱
اسلونی	۵۷	۸۲	۵۱	۲/۸۷	۲/۷۱	۳/۰۴	۹۵/۷	۶۰	۲/۵۹	۵۸	۲/۶۵	۷۶	۲/۸۴	۷۶	۲/۹	۵۰	۳/۱۶	۱۰۳	۳/۱
سنگال	۵۸	۱۱۲	۳۹	۲/۸۶	۲/۵	۳/۲۳	۶۳/۱	۷۰	۲/۴۵	۵۹	۲/۶۴	۹۰	۲/۸۵	۶۳	۲/۷۳	۵۸	۳/۰۸	۶۳	۳/۵۲
رومانی	۵۹	۱۰۱	۴۸	۲/۸۴	۲/۵۸	۳/۱۱	۶۲/۸	۸۵	۲/۳۶	۹۹	۲/۲۵	۳۴	۳/۲۴	۶۶	۲/۶۸	۶۶	۲/۹	۷۳	۳/۴۵
عمان	۶۰	۱۱۱	۴۴	۲/۸۴	۲/۵۲	۳/۱۶	۶۲/۶	۲۴	۳/۳۸	۴۰	۳/۰۶	۱۳۸	۲/۳۱	۱۰۸	۲/۳۷	۱۴۵	۲/۰۴	۳۲	۳/۹۴
تونس	۶۱	۱۱۸	۴۱	۲/۸۴	۲/۴۶	۳/۲۱	۶۱/۳	۷۳	۲/۴۳	۷۳	۲/۵۶	۶۵	۳/۳۶	۲۲	۲/۳۶	۱۰۲	۲/۵۶	۵۸	۳/۵۷
قزاقستان	۶۲	۹۹	۵۰	۲/۸۳	۲/۵۹	۳/۰۸	۶۰/۲	۷۹	۲/۳۸	۵۷	۲/۶۶	۲۹	۳/۲۹	۷۳	۲/۶	۸۵	۲/۷	۸۶	۳/۲۵
بلغارستان	۶۳	۱۰۵	۴۷	۲/۸۳	۲/۵۵	۳/۱۲	۵۹/۸	۶۵	۲/۵	۹۴	۲/۳	۵۲	۳/۰۷	۵۵	۲/۸۵	۶۲	۲/۹۶	۹۵	۳/۱۸
مالت	۶۴	۱۱۴	۴۴	۲/۸۲	۲/۴۹	۳/۱۶	۵۹/۱	۵۵	۲/۶۵	۴۸	۲/۸۹	۶۴	۲/۹۱	۵۲	۲/۸۹	۱۰۴	۲/۵۶	۱۱۷	۳/۰۲
دومینیک	۶۵	۹۳	۵۱	۲/۸۲	۲/۶۱	۳/۰۳	۵۹/۱	۶۳	۲/۵۱	۹۰	۲/۳۴	۱۰۷	۲/۹۱	۱۰۰	۲/۴۲	۴۸	۳/۱۷	۳۸	۳/۸۵
اوگاندا	۶۶	۸۸	۵۲	۲/۸۲	۲/۶۴	۳	۵۸/۹	۴۴	۲/۸۴	۸۹	۲/۳۵	۶۰	۳/۰۲	۷۶	۲/۵۹	۱۱۴	۲/۴۵	۶۰	۳/۵۲

کشور	رتبه LPI			امتیاز LPI			از بهترین عملکرد	گمرکات		زیرساخت‌ها		حمل و نقل بین‌المللی		کیفیت و شایستگی پشتیبانی		ردیابی و رهگیری		به موقع بودن	
	رتبه	حد پایین	حد بالا	امتیاز	حد پایین	حد بالا		رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
پرو	۶۷	۸۷	۵۶	۲/۸	۲/۶۶	۲/۹۴	۵۸/۹	۶۴	۲/۵	۵۶	۲/۶۶	۹۳	۲/۷۵	۷۱	۲/۶۱	۷۰	۲/۸۹	۷۹	۳/۳۸
ازبکستان	۶۸	۹۴	۵۳	۲/۷۹	۲/۶	۲/۹۸	۵۸/۸	۱۰۷	۲/۲	۷۰	۲/۵۴	۸۳	۲/۷۹	۸۹	۲/۵	۶۳	۲/۹۶	۵۰	۳/۷۲
بنین	۶۹	۱۱۱	۵۰	۲/۷۹	۲/۵۲	۳/۰۵	۵۸/۶	۸۰	۲/۳۸	۷۳	۲/۴۸	۱۰۳	۲/۶۵	۷۰	۲/۶۴	۶۰	۳/۰۷	۶۶	۳/۴۹
هندوراس	۷۰	۸۲	۵۸	۲/۷۸	۲/۶۹	۲/۸۷	۵۸/۵	۷۶	۲/۳۹	۹۳	۲/۳۱	۱۰۱	۲/۶۷	۸۲	۲/۵۷	۷۴	۲/۸۳	۴۱	۳/۸۳
اکوادور	۷۱	۸۸	۵۷	۲/۷۷	۲/۶۵	۲/۹	۵۸/۴	۹۲	۲/۳۲	۸۲	۲/۳۸	۷۲	۲/۸۶	۷۲	۲/۶	۷۲	۲/۸۴	۵۹	۳/۵۵
کلمبیا	۷۲	۹۴	۵۶	۲/۷۷	۲/۶	۲/۹۵	۵۷/۹	۶۶	۲/۵	۶۲	۲/۵۹	۱۱۲	۲/۵۴	۶۱	۲/۷۵	۸۲	۲/۷۵	۶۴	۳/۵۲
مقدونیه	۷۳	۹۰	۵۶	۲/۷۷	۲/۶۲	۲/۹۳	۵۷/۵	۶۱	۲/۵۵	۶۸	۲/۵۵	۷۹	۲/۸۳	۶۰	۲/۷۶	۷۶	۲/۸۲	۱۰۵	۳/۱
کرواسی	۷۴	۱۱۲	۵۱	۲/۷۷	۲/۵۱	۳/۰۳	۵۷/۴	۵۷	۲/۶۲	۸۷	۲/۳۶	۶۲	۲/۹۷	۸۷	۲/۵۳	۷۵	۲/۸۲	۹۱	۳/۲۲
اندونزی	۷۵	۹۶	۵۶	۲/۷۶	۲/۶	۲/۹۲	۵۷/۱	۷۲	۲/۴۳	۷۲	۲/۵۴	۸۰	۲/۸۲	۹۲	۲/۴۷	۸۰	۲/۷۷	۶۹	۳/۴۶
پاراگوئه	۷۶	۹۱	۵۷	۲/۷۵	۲/۶۲	۲/۸۹	۵۷	۸۴	۲/۳۷	۷۸	۲/۴۴	۷۰	۲/۸۷	۷۸	۲/۵۹	۸۳	۲/۷۲	۷۲	۳/۴۶
اوروگوئه	۷۷	۹۱	۵۷	۲/۷۵	۲/۶۲	۲/۸۹	۵۷	۵۱	۲/۷۱	۵۱	۲/۷۱	۶۳	۲/۵۸	۸۸	۲/۷۷	۷۹	۲/۷۸	۱۱۲	۳/۰۶
باهاما	۷۸	۱۰۴	۵۶	۲/۷۵	۲/۵۷	۲/۹۲	۵۶/۹	۷۸	۲/۳۸	۸۱	۲/۴	۹۹	۲/۶۹	۶۴	۲/۶۹	۷۷	۲/۸۱	۷۱	۳/۴۶
بنگلادش	۷۹	۹۴	۵۷	۲/۷۴	۲/۶	۲/۸۸	۵۶/۸	۹۰	۲/۳۳	۷۲	۲/۴۹	۶۱	۲/۹۹	۹۶	۲/۴۴	۹۲	۲/۶۴	۷۰	۳/۴۶
سوریه	۸۰	۱۰۴	۵۶	۲/۷۴	۲/۵۶	۲/۹۲	۵۶/۵	۸۳	۲/۳۷	۷۵	۲/۴۵	۶۸	۲/۸۷	۷۵	۲/۵۹	۹۵	۲/۶۳	۷۴	۳/۴۵
اردن	۸۱	۱۰۴	۵۶	۲/۷۴	۲/۵۷	۲/۹۱	۵۶/۳	۹۳	۲/۳۱	۹۳	۲/۳۱	۵۵	۲/۶۹	۴۹	۳/۱۱	۹۰	۲/۴۹	۱۳۳	۳/۳۹
موریس	۸۲	۱۳۱	۴۸	۲/۷۲	۲/۳۴	۳/۱	۵۶/۳	۵۰	۲/۷۱	۹۶	۲/۲۹	۳۳	۳/۲۴	۹۷	۲/۴۳	۱۰۰	۲/۵۷	۱۲۷	۲/۹۱
صربستان	۸۳	۱۳۳	۵۰	۲/۶۹	۲/۳۲	۳/۰۵	۵۶/۱	۱۰۸	۲/۱۹	۹۵	۲/۳	۱۸	۳/۴۱	۸۴	۲/۵۵	۸۸	۲/۶۷	۱۳۷	۲/۸
ونزوئلا	۸۴	۱۰۵	۶۷	۲/۶۸	۲/۵۴	۲/۸۱	۵۶	۱۳۳	۲/۰۶	۷۶	۲/۴۴	۵۶	۳/۰۵	۸۵	۲/۵۳	۷۳	۲/۸۴	۱۱۶	۳/۰۵
کنگو	۸۵	۱۴۷	۴۳	۲/۶۸	۲/۱۹	۳/۱۶	۵۵/۹	۵۹	۲/۶	۹۸	۲/۲۷	۱۰۹	۲/۵۶	۴۹	۲/۹۳	۱۱۹	۲/۴۳	۹۴	۳/۲
السالوادور	۸۶	۱۱۲	۶۰	۲/۶۷	۲/۵۱	۲/۸۴	۵۵/۸	۶۷	۲/۴۸	۷۷	۲/۴۴	۱۴۸	۲/۱۸	۶۸	۲/۶۶	۸۷	۲/۶۸	۵۵	۳/۶۳
بوسنی و هرزگوین	۸۷	۱۲۵	۵۶	۲/۶۶	۲/۴	۲/۹۳	۵۵/۳	۸۹	۲/۳۳	۸۹	۲/۳۳	۱۰۵	۲/۲۲	۵۱	۳/۱	۱۱۶	۲/۳	۹۶	۳/۱۸
ماداگاسکار	۸۸	۱۲۶	۵۶	۲/۶۶	۲/۳۸	۲/۹۳	۵۴/۱	۸۷	۲/۳۵	۸۷	۲/۳۵	۶۰	۲/۶۳	۵۳	۳/۰۶	۱۰۲	۲/۴	۱۲۸	۲/۹
آذربایجان	۸۹	۱۲۰	۶۱	۲/۶۴	۲/۴۴	۲/۸۴	۵۳/۹	۱۱۷	۲/۱۴	۱۱۷	۲/۱۴	۱۰۴	۲/۲۳	۵۵	۳/۰۵	۹۱	۲/۴۸	۱۰۰	۳/۱۵
گواتمالا	۹۰	۱۲۰	۶۴	۲/۶۳	۲/۴۳	۲/۸۳	۵۳/۸	۹۱	۲/۳۳	۸۴	۲/۳۷	۱۵۰	۲/۱۶	۶۲	۲/۷۴	۸۴	۲/۷۱	۶۱	۳/۵۲
قرقیزستان	۹۱	۱۲۷	۵۹	۲/۶۲	۲/۳۸	۲/۸۶	۵۳/۷	۷۱	۲/۴۴	۱۱۸	۲/۰۹	۳۹	۳/۱۸	۱۰۷	۲/۳۷	۱۳۲	۲/۳۳	۱۰۶	۳/۱
مصر	۹۲	۱۴۳	۵۲	۲/۶۱	۲/۲۴	۲/۹۹	۵۳/۴	۱۲۲	۲/۱۱	۱۲۲	۲/۱۱	۱۰۶	۲/۲۲	۱۱۰	۲/۵۶	۵۴	۲/۸۷	۸۱	۳/۳۱
گرجستان	۹۳	۱۱۵	۷۸	۲/۶۱	۲/۴۸	۲/۷۵	۵۳/۲	۸۱	۲/۳۷	۸۱	۲/۳۷	۱۰۹	۲/۱۷	۹۵	۲/۷۳	۸۳	۲/۵۷	۱۱۱	۳/۰۸
روسیه	۹۴	۱۱۲	۸۳	۲/۶۱	۲/۵۱	۲/۷۱	۵۲/۶	۱۱۵	۲/۱۵	۱۱۵	۲/۱۵	۸۳	۲/۳۸	۹۶	۲/۷۲	۸۸	۲/۵۱	۸۸	۳/۲۳
تانزانیا	۹۵	۱۲۴	۶۸	۲/۶	۲/۴۱	۲/۷۹	۵۲/۴	۷۴	۲/۴۲	۷۴	۲/۴۲	۱۲۹	۲	۸۵	۲/۷۸	۱۰۵	۲/۳۸	۸۰	۳/۳۳
توگو	۹۶	۱۳۴	۵۷	۲/۶	۲/۳۱	۲/۸۹	۵۲	۷۵	۲/۴	۷۵	۲/۴	۱۴۲	۱/۸۲	۱۲۶	۲/۴۲	۹۴	۲/۴۵	۱۱۸	۳/۰۲
گینه	۹۷	۱۴۷	۵۲	۲/۶	۲/۱۷	۳/۰۲	۵۱/۸	۸۸	۲/۳۴	۸۸	۲/۳۴	۱۱۶	۲/۱	۱۲۴	۲/۴۳	۶۷	۲/۶۸	۱۰۴	۳/۱
هائیتی	۹۸	۱۲۶	۶۸	۲/۵۹	۲/۳۸	۲/۸	۵۱/۸	۱۲۱	۲/۱۲	۱۰۸	۲/۱۲	۱۰۸	۲/۱۷	۴۱	۳/۱۷	۹۳	۲/۴۶	۱۱۹	۳/۰۲
کنیا	۹۹	۱۲۶	۶۸	۲/۵۹	۲/۳۹	۲/۷۹	۵۱/۶	۱۰۳	۲/۲۳	۱۱۳	۲/۱۴	۷۵	۲/۸۴	۱۲۲	۲/۲۸	۶۹	۲/۸۹	۱۱۳	۳/۰۶
نیجریه	۱۰۰	۱۲۴	۷۴	۲/۵۹	۲/۴	۲/۷۷	۵۱/۴	۱۰۹	۲/۱۷	۸۰	۲/۴۳	۷۴	۲/۸۴	۹۵	۲/۴۵	۱۱۶	۲/۴۵	۱۰۷	۳/۱
یمن	۱۰۱	۱۵۲	۴۳	۲/۵۸	۲/۰۱	۳/۱۶	۵۱/۴	۶۹	۲/۴۶	۸۸	۲/۳۵	۸۸	۲/۴۶	۱۴۲	۲/۳۵	۱۱۰	۲/۶۳	۶۸	۳/۴۸
اوکراین	۱۰۲	۱۴۰	۵۷	۲/۵۷	۲/۲۶	۲/۸۹	۵۱/۲	۱۳۵	۲/۰۲	۱۳۵	۲/۰۲	۷۹	۲/۴۴	۸۴	۲/۷۹	۷۷	۲/۵۹	۱۱۲	۳/۰۶



کشور	رتبه LPI			امتیاز LPI			از بهترین عملکرد	گمرکات		زیرساخت‌ها		حمل و نقل بین الملل		کیفیت و شایستگی پشتیبانی		ردیابی و رهگیری		به موقع بودن	
	رتبه	حد پایین	حد بالا	امتیاز	حد پایین	حد بالا		رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
ایران	۱۰۳	۱۲۴	۸۰	۲/۵۷	۲/۴۱	۲/۷۴	۵۱/۱	۱۰۶	۲/۲۲	۸۶	۲/۳۶	۱۲۱	۲/۴۴	۶۹	۲/۶۵	۱۱۰	۲/۵	۸۵	۳/۲۶
مولداوی	۱۰۴	۱۲۰	۸۳	۲/۵۷	۲/۴۳	۲/۷۱	۵۱	۱۲۴	۲/۱۱	۱۲۳	۲/۰۵	۷۸	۲/۸۳	۱۳۲	۲/۱۷	۶۱	۳	۹۷	۳/۱۷
کامرون	۱۰۵	۱۴۰	۵۹	۲/۵۵	۲/۲۵	۲/۸۴	۴۹/۷	۱۲۳	۲/۱۱	۱۱۵	۲/۱	۱۰۰	۲/۶۹	۸۶	۲/۵۳	۹۸	۲/۶	۹۹	۳/۱۶
نیجر	۱۰۶	۱۴۰	۶۶	۲/۵۴	۲/۲۶	۲/۸۲	۴۹/۴	۱۳۲	۲/۰۶	۹۷	۲/۲۸	۱۰۲	۲/۶۶	۹۸	۲/۴۲	۱۱۵	۲/۴۵	۸۳	۳/۲۸
نیکاراگوا	۱۰۷	۱۳۳	۷۸	۲/۵۴	۲/۳۳	۲/۷۵	۴۹/۳	۱۰۱	۲/۲۴	۱۰۲	۲/۲۳	۱۰۶	۲/۶۳	۱۱۴	۲/۳۱	۱۰۷	۲/۵۱	۹۲	۳/۲۱
جامائیکا	۱۰۸	۱۴۷	۵۴	۲/۵۳	۲/۱۱	۲/۹۶	۴۹/۲	۱۴۰	۲	۲	۲/۰۷	۱۲۱	۲/۸۲	۱۱۲	۲/۳۲	۵۹	۳/۰۷	۱۳۴	۲/۸۲
ساحل عاج	۱۰۹	۱۴۸	۶۹	۲/۵۳	۲/۲۸	۲/۷۹	۴۹/۲	۱۱۴	۲/۱۶	۸۵	۲/۳۷	۱۲۲	۲/۴۴	۸۰	۲/۵۷	۶۴	۲/۹۵	۱۴۰	۲/۷۳
پاکستان	۱۱۰	۱۳۱	۸۳	۲/۵۳	۲/۳۴	۲/۷۲	۴۹/۱	۱۳۴	۲/۰۵	۱۲۰	۲/۰۸	۶۶	۲/۹۱	۱۲۰	۲/۲۸	۹۳	۲/۶۴	۱۱۰	۳/۰۸
ارمنستان	۱۱۱	۱۳۳	۸۲	۲/۵۲	۲/۳۲	۲/۸۳	۴۸/۹	۱۲۵	۲/۱	۹۲	۲/۳۲	۱۲۳	۲/۴۳	۷۹	۲/۵۹	۱۳۹	۲/۲۶	۷۷	۳/۴
بولیوی	۱۱۲	۱۲۹	۸۹	۲/۵۱	۲/۳۷	۲/۶۶	۴۸/۵	۹۷	۲/۲۶	۱۰۰	۲/۲۴	۱۱۵	۲/۵۳	۱۰۴	۲/۳۸	۱۲۷	۲/۳۸	۹۳	۳/۲
گامبیا	۱۱۳	۱۴۳	۷۹	۲/۴۹	۲/۲۴	۲/۷۴	۴۸	۷۷	۲/۳۸	۱۱۰	۲/۱۷	۱۱۳	۲/۵۴	۱۰۶	۲/۳۷	۱۳۷	۲/۲۷	۱۰۱	۳/۱۵
ترکمنستان	۱۱۴	۱۴۰	۸۳	۲/۴۹	۲/۲۶	۲/۷۲	۴۷/۹	۱۱۹	۲/۱۴	۱۰۱	۲/۱۴	۱۳۷	۲/۲۴	۱۱۱	۲/۳۱	۱۲۶	۲/۳۸	۶۵	۳/۵۱
چاد	۱۱۵	۱۴۷	۶۷	۲/۴۹	۲/۱۸	۲/۸	۴۷/۹	۹۶	۲/۲۷	۱۲۶	۲	۹۱	۲/۸۵	۱۴۵	۲/۰۴	۹۶	۲/۶۲	۱۰۲	۳/۱۴
کنگو	۱۱۶	۱۴۷	۶۰	۲/۴۸	۲/۱۱	۲/۸۴	۴۷/۴	۱۳۷	۲/۰۲	۱۵۱	۱/۶۲	۱۳۲	۲/۳۳	۱۰۱	۲/۴۲	۱۳۱	۲/۳۳	۲۷	۴
غنا	۱۱۷	۱۴۷	۶۸	۲/۴۷	۲/۱۵	۲/۷۹	۴۷/۳	۸۶	۲/۳۵	۷۱	۲/۵۲	۱۲۹	۲/۳۸	۹۹	۲/۴۲	۱۰۸	۲/۵۱	۱۴۲	۲/۶۷
لائوس	۱۱۸	۱۴۸	۸۹	۲/۴۶	۲/۲۸	۲/۶۴	۴۷	۱۱۳	۲/۱۷	۱۳۲	۱/۹۵	۹۷	۲/۷	۱۳۷	۲/۱۴	۱۱۳	۲/۴۵	۸۹	۳/۲۳
آلبانیا	۱۱۹	۱۴۵	۸۳	۲/۴۶	۲/۲۲	۲/۷	۴۶/۸	۱۲۹	۲/۰۷	۱۲۹	۲/۱۴	۱۱۲	۲/۱۴	۱۰۴	۲/۶۴	۱۰۳	۲/۳۹	۱۲۰	۳/۰۱
کومور	۱۲۰	۱۴۷	۸۲	۲/۴۵	۲/۱۶	۲/۸۳	۴۶/۵	۱۴۲	۱/۹۶	۱۴۲	۱/۷۶	۱۰۸	۲/۵۶	۱۲۴	۲/۲۶	۷۸	۲/۷۹	۹۰	۳/۲۳
مونتنگرو	۱۲۱	۱۴۷	۸۸	۲/۴۳	۲/۲	۲/۶۶	۴۵/۹	۱۱۲	۲/۱۷	۱۱۲	۲/۴۵	۷۴	۲/۱۱۴	۱۱۴	۲/۵۴	۱۱۳	۲/۳۲	۱۴۵	۲/۶۵
گابن	۱۲۲	۱۴۷	۸۴	۲/۴۱	۲/۱۵	۲/۶۸	۴۵/۴	۱۰۲	۲/۲۳	۱۱۷	۲/۰۹	۱۳۹	۲/۲۹	۱۱۵	۲/۳۱	۹۰	۲/۶۷	۱۳۰	۲/۸۷
اتیوپی	۱۲۳	۱۴۹	۸۲	۲/۴۱	۲/۱	۲/۷۳	۴۵/۴	۱۲۰	۲/۱۳	۱۴۵	۱/۷۷	۸۹	۲/۷۶	۱۳۶	۲/۱۴	۶۷	۲/۸۹	۱۴۴	۲/۶۵
پاپوآ گینه نو	۱۲۴	۱۴۶	۹۲	۲/۴۱	۲/۲۱	۲/۶۲	۴۵/۳	۱۳۸	۲/۰۲	۱۳۵	۱/۹۱	۱۱۱	۲/۵۵	۱۳۱	۲/۲	۱۱۸	۲/۴۳	۸۷	۳/۲۴
مالدیو	۱۲۵	۱۴۷	۹۱	۲/۴	۲/۱۹	۲/۶۲	۴۵/۱	۹۸	۲/۲۵	۱۱۱	۲/۱۶	۱۲۵	۲/۴۲	۱۱۷	۲/۲۹	۱۲۱	۲/۴۲	۱۳۳	۲/۸۳
جیبوتی	۱۲۶	۱۴۷	۹۱	۲/۳۹	۲/۱۷	۲/۶۲	۴۴/۸	۱۰۰	۲/۲۵	۹۱	۲/۳۳	۱۱۶	۲/۵	۱۱۶	۲/۱۷	۱۲۳	۲/۴۲	۱۴۳	۲/۶۷
لیبریا	۱۲۷	۱۴۷	۹۰	۲/۳۸	۲/۱۳	۲/۶۴	۴۴/۴	۹۴	۲/۲۸	۱۲۷	۲	۱۳۳	۲/۳۳	۱۳۳	۲/۱۶	۱۲۵	۲/۳۸	۱۰۹	۳/۰۸
بوتان	۱۲۸	۱۴۹	۸۷	۲/۳۸	۲/۰۹	۲/۶۷	۴۴/۳	۱۱۸	۲/۱۴	۱۴۱	۱/۸۳	۱۴۱	۲/۴۴	۱۲۷	۲/۲۴	۱۰۵	۲/۵۴	۱۲۲	۲/۹۹
کامبوج	۱۲۹	۱۴۷	۱۰۰	۲/۳۷	۲/۱۵	۲/۵۹	۴۴	۹۵	۲/۲۸	۱۱۴	۲/۱۲	۱۴۶	۲/۱۹	۱۱۸	۲/۲۹	۱۱۱	۲/۵	۱۳۲	۲/۸۴
الجزایر	۱۳۰	۱۴۴	۱۱۶	۲/۳۶	۲/۲۳	۲/۴۹	۴۳/۷	۱۴۱	۱/۹۷	۱۲۲	۲/۰۶	۹۸	۲/۷	۱۲۹	۲/۲۴	۱۳۸	۲/۲۶	۱۳۶	۲/۸۱
تاجیکستان	۱۳۱	۱۴۷	۱۱۲	۲/۳۵	۲/۱۷	۲/۵۲	۴۳/۲	۱۴۷	۱/۹	۱۲۸	۲	۱۲۷	۲/۴۲	۱۲۵	۲/۲۵	۱۴۱	۲/۲۵	۹۸	۳/۱۶
لیبی	۱۳۲	۱۵۲	۸۸	۲/۳۳	۲/۰۱	۲/۶۶	۴۲/۸	۱۱۶	۲/۱۵	۱۰۷	۲/۱۸	۱۴۰	۲/۲۸	۱۲۱	۲/۲۸	۱۴۳	۲/۰۸	۱۲۴	۲/۹۸
میانمار	۱۳۳	۱۴۹	۱۰۵	۲/۳۳	۲/۰۹	۲/۵۶	۴۲/۷	۱۴۶	۱/۹۴	۱۳۴	۱/۹۲	۱۳۱	۲/۳۷	۱۴۸	۲/۰۱	۱۲۹	۲/۳۶	۸۲	۳/۲۹
بوتسوانا	۱۳۴	۱۵۳	۸۵	۲/۳۲	۱/۹۶	۲/۶۸	۴۲/۳	۱۲۶	۲/۰۹	۱۱۹	۲/۰۹	۱۵۲	۱/۹۱	۱۱۹	۲/۲۹	۹۹	۲/۵۹	۱۲۳	۲/۹۹
جزایر سلیمان	۱۳۵	۱۴۷	۱۲۰	۲/۳۱	۲/۱۶	۲/۴۶	۴۲	۱۲۷	۲/۰۸	۱۰۳	۲/۲۳	۱۴۷	۲/۱۸	۱۲۳	۲/۲۷	۱۴۷	۲/۰۳	۱۱۵	۳/۰۵
موزامبیک	۱۳۶	۱۵۲	۹۸	۲/۲۹	۱/۹۹	۲/۶	۴۱/۵	۱۴۵	۱/۹۵	۱۲۴	۲/۰۴	۸۷	۲/۷۷	۱۳۰	۲/۲	۱۳۵	۲/۲۸	۱۵۰	۲/۴
سريلانكا	۱۳۷	۱۵۲	۱۰۵	۲/۲۹	۲/۰۲	۲/۵۶	۴۱/۴	۱۴۳	۱/۹۶	۱۳۸	۱/۸۸	۱۱۷	۲/۴۸	۱۴۲	۲/۰۹	۱۴۲	۲/۲۳	۱۲۵	۲/۹۸
زامبیا	۱۳۸	۱۵۳	۶۷	۲/۲۸	۱/۷۶	۲/۸۱	۴۱/۲	۱۱۱	۲/۱۷	۱۴۰	۱/۸۳	۱۴۰	۲/۴۱	۱۲۸	۲/۰۱	۱۴۹	۲/۳۵	۱۳۱	۲/۸۵

کشور	رتبه LPI			امتیاز LPI			% از بهترین عملکرد	گمرکات		زیرساخت‌ها		حمل و نقل بین‌المللی		کیفیت و شایستگی پشتیبانی		ردیابی و رهگیری		به موقع بودن	
	رتبه	حد پایین	حد بالا	امتیاز	حد پایین	حد بالا		رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
مالی	۱۳۹	۱۵۳	۹۲	۲/۲۷	۱/۹۲	۲/۶۲	۴۰/۷	۱۲۸	۲/۰۸	۱۲۵	۲	۱۴۹	۲/۱۷	۱۳۸	۲/۱۳	۱۳۴	۲/۳۱	۱۲۹	۲/۹
گویان	۱۴۰	۱۴۹	۱۲۱	۲/۲۷	۲/۱	۲/۴۴	۴۰/۷	۱۳۶	۲/۰۲	۱۳۰	۱/۹۹	۱۳۶	۲/۳۱	۱۲۶	۲/۲۵	۱۳۶	۲/۲۸	۱۴۱	۲/۷
مغولستان	۱۴۱	۱۵۰	۱۲۱	۲/۲۵	۲/۰۵	۲/۴۵	۴۰/۲	۱۴۹	۱/۸۱	۱۳۳	۱/۹۴	۱۱۹	۲/۴۶	۱۲۸	۲/۲۴	۱۲۲	۲/۴۲	۱۴۷	۲/۵۵
آنگولا	۱۴۲	۱۵۱	۱۱۹	۲/۲۵	۲/۰۳	۲/۴۶	۴۰/۱	۱۵۱	۱/۷۵	۱۴۹	۱/۶۹	۱۳۰	۲/۳۸	۱۴۷	۲/۰۲	۱۰۶	۲/۵۴	۱۲۱	۳/۰۱
افغانستان	۱۴۳	۱۵۰	۱۲۲	۲/۲۴	۲/۰۶	۲/۴۲	۳۹/۹	۱۰۴	۲/۲۲	۱۳۹	۱/۸۷	۱۴۱	۲/۲۴	۱۴۱	۲/۰۹	۱۲۸	۲/۳۷	۱۴۶	۲/۶۱
فیجی	۱۴۴	۱۵۲	۱۱۸	۲/۲۴	۲	۲/۴۷	۳۹/۷	۱۴۴	۱/۹۵	۱۳۱	۱/۹۸	۱۱۸	۲/۴۸	۱۳۹	۲/۱۱	۱۵۱	۱/۹۶	۱۳۵	۲/۸۲
بورکینافاسو	۱۴۵	۱۵۳	۸۳	۲/۲۳	۱/۷۵	۲/۷	۳۹/۴	۱۰۵	۲/۲۲	۱۳۷	۱/۸۹	۱۵۳	۱/۷۳	۱۴۶	۲/۰۲	۸۱	۲/۷۷	۲/۷۷	
سودان	۱۴۶	۱۵۳	۱۰۵	۲/۲۱	۱/۸۴	۲/۵۷	۳۸/۷	۱۳۹	۲/۰۲	۱۴۴	۱/۷۸	۱۵۱	۲/۱۱	۱۳۵	۲/۱۵	۱۴۸	۲/۰۲	۱۰۸	۳/۰۹
نیپال	۱۴۷	۱۵۲	۱۲۶	۲/۲	۲/۰۱	۲/۴	۳۸/۶	۱۳۰	۲/۰۷	۱۴۳	۱/۸	۱۴۳	۲/۲۱	۱۴۳	۲/۰۷	۱۴۰	۲/۲۶	۱۳۹	۲/۷۴
عراق	۱۴۸	۱۵۳	۱۳۲	۲/۱۱	۱/۸۷	۲/۳۴	۳۵/۵	۱۳۱	۲/۰۷	۱۴۷	۱/۷۳	۱۴۴	۲/۲	۱۴۰	۲/۱	۱۵۰	۱/۹۶	۱۴۸	۲/۴۹
گینه بیسائو	۱۴۹	۱۵۴	۱۱۲	۲/۱	۱/۶۹	۲/۵۲	۳۵/۴	۱۴۸	۱/۸۹	۱۵۳	۱/۵۶	۹۲	۲/۷۵	۱۵۳	۱/۵۶	۱۵۳	۱/۷۱	۱۲۶	۲/۹۱
کوبا	۱۵۰	۱۵۳	۱۳۷	۲/۰۷	۱/۸۴	۲/۲۹	۳۴/۳	۱۵۰	۱/۷۹	۱۳۶	۱/۹	۱۳۵	۲/۳۲	۱۵۱	۱/۸۸	۱۴۶	۲/۰۳	۱۴۹	۲/۴۱
رواندا	۱۵۱	۱۵۳	۱۳۲	۲/۰۴	۱/۷۳	۲/۳۴	۳۳/۴	۱۵۳	۱/۶۳	۱۵۰	۱/۶۳	۶۷	۲/۸۸	۱۵۲	۱/۸۵	۱۴۹	۱/۹۹	۱۵۴	۲/۰۵
نامیبیا	۱۵۲	۱۵۴	۱۲۵	۲/۰۲	۱/۶۳	۲/۴۱	۳۲/۸	۱۵۲	۱/۶۸	۱۴۸	۱/۷۱	۱۴۵	۲/۲	۱۴۴	۲/۰۴	۱۴۴	۲/۰۴	۱۵۱	۲/۳۸
سیرالئون	۱۵۳	۱۵۳	۱۴۸	۱/۹۷	۱/۷۵	۲/۱۹	۳۱/۲	۱۱۰	۲/۱۷	۱۵۲	۱/۶۱	۱۳۴	۲/۳۳	۱۵۴	۱/۵۳	۱۵۲	۱/۷۳	۱۵۲	۲/۳۳
اریتره	۱۵۴	۱۵۵	۱۵۱	۱/۷	۱/۳۴	۲/۰۶	۲۲/۴	۱۵۴	۱/۵	۱۵۵	۱/۳۵	۱۵۴	۱/۶۳	۱۵۰	۱/۸۸	۱۵۴	۱/۵۵	۱۵۳	۲/۲۱
سومالی	۱۵۵	۱۵۵	۱۵۵	۱/۳۴	۱/۰۵	۱/۶۳	۱۰/۹	۱۵۵	۱/۳۳	۱۵۵	۱/۵	۱۵۴	۱/۳۳	۱۵۵	۱/۳۳	۱۵۵	۱/۱۷	۱۵۵	۱/۳۸

توجه: شاخص LPI یک نوع ارزیابی چندبعدی از عملکرد پشتیبانی است که در مقیاس ۱ (بدترین) تا ۵ (بهترین) عددگذاری می‌شود. شش بعد اصلی در نظرسنجی LPI توسط پاسخ‌دهندگان با مقیاس ۱ تا ۵ عدد داده شده است که ۱ خیلی پایین یا خیلی دشوار و ۵ خیلی بالا یا خیلی آسان است، به‌استثنای ستون به‌موقع بودن که ۱ به‌ندرت و ۵ تقریباً همیشه معنا می‌دهد.

Source: Logistics performance survey data, 2009.



پیوست ۲

روش‌شناسی LPI

ماهیت و ذات چندبُعدی پشتیبانی تجاری، باعث می‌شود تا اندازه‌گیری و خلاصه کردن عملکرد در بین کشورها جنبه چالشی پیدا کند. اطلاعات در مورد زمان و هزینه‌های مرتبط با برخی فرآیندهای مهم پشتیبانی - مانند زمان انجام کار در بندر، زمان ترخیص کالا از گمرک و حمل‌ونقل - نقطه آغاز خوبی را فراهم می‌کند و در بسیاری از موارد به آسانی در دسترس است. اما از آنجا که تفاوت‌های ذاتی در ساختار زنجیره تأمین بین کشورها وجود دارد، این اطلاعات را - حتی وقتی که کامل هستند - به آسانی نمی‌توان به شکل مجموعه داده‌های واحد و سازگار بین کشوری جمع‌آوری کرد. نکته حتی مهمتر اینکه، بسیاری از عناصر اصلی در عملکرد پشتیبانی خوب - مانند شفافیت فرآیندها و کیفیت، پیش‌بینی‌پذیری و قابلیت اطمینان خدمات - را نمی‌توان تنها با استفاده از اطلاعات در مورد زمان و هزینه ارزیابی کرد.

ویژگی‌های آماری پاسخ‌دهندگان

از آنجا که جنبه‌های اساسی از عملکرد پشتیبانی را متصدیان در صحنه عمل به بهترین شکل می‌توانند ارزیابی کنند، شاخص عملکرد پشتیبانی (LPI) بر نظرسنجی ساختارمند آنلاین از دو دسته کارشناسان حرفه پشتیبانی در شرکت‌هایی که مسئول جابجایی کالا در سراسر جهان هستند، متکی است: بنگاه‌های چندملیتی حمل بار و حمل‌کنندگان پیشتاز اصلی. تقریباً ۱۰۰۰ کارشناس حرفه پشتیبانی از شرکت‌های بین‌المللی پشتیبانی در ۱۳۰ کشور در نظرسنجی LPI ۲۰۰۹ شرکت کرده‌اند، که ۲۵ درصد بیشتر از سال ۲۰۰۷ است و علاقه به LPI در بخش خصوصی نیز ایجاد شده است.

در این زمینه، مکان و موقعیت جغرافیایی متصدیان خصوصی که عملکرد پشتیبانی را ارزیابی می‌کنند، نیز نشان‌دهنده اهمیت روزافزون موضوع تسهیل تجارت در جهان در حال توسعه است؛ ۵۵ درصد پاسخ‌دهندگان در کشورهای با درآمد متوسط (۴۵ درصد) و کم‌درآمد (۱۰ درصد) قرار دارند و بقیه در اقتصادهای پُر درآمد هستند.

همچنین LPI شامل ارزیابی شرکت‌های بزرگ و مؤسسات اقتصادی کوچک و متوسط از بخش پشتیبانی است. شرکت‌های بزرگ تقریباً ۴۵ درصد پاسخ‌ها را دربر می‌گیرند، شامل بنگاه‌های بین‌المللی حمل بار (۳۴ درصد) و حمل‌کنندگان پیشتاز جهانی (۱۱ درصد). ۵۵ درصد باقیمانده پاسخ‌ها در این نمونه از بنگاه‌های حمل بار کوچک و متوسط دریافت شده است.

همچنین برای ارزیابی محیط‌های پشتیبانی در کشورهای مختلف، مهم است که بر مشارکت

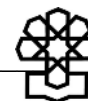
اعضای ارشد و آگاه این شرکت‌ها نیز تأکید کنیم. پاسخ‌های نظرسنجی از مدیران ارشد (۳۵ درصد)، مدیران حوزه‌ای یا کشوری (۲۵ درصد) و مدیران بخشی (۲۴ درصد) به دست آمده است. به علاوه، این گروه از کارشناسان حرفه‌ای به طور مستقیم با عملیات روزمره درگیر هستند، و نه تنها از دفاتر مرکزی شرکت بلکه از شعبات کشوری نیز بوده‌اند. تقریباً ۷۵ درصد پاسخ‌دهندگان در دفاتر شعب کشوری (۳۹ درصد) یا دفاتر مرکزی شرکتی یا منطقه‌ای (۳۶ درصد) هستند. تنها ۲۵ درصد پاسخ‌ها از کارمندان دفاتر شعب محلی (۱۱ درصد) یا بنگاه‌های مستقل (۱۴ درصد) به دست آمده است.

اکثریت پاسخ‌دهندگان (۵۴ درصد) در آماده‌سازی همه یا بیشتر خدمات پشتیبانی در خط اصلی کاری‌شان حضور دارند. اینها شامل مواردی مثل انبارداری و توزیع، راهکارهای پشتیبانی مناسب مشتریان، خدمات پیک سریع، حمل و نقل محموله‌های فله‌ای یا غیرفله‌ای و کانتینرهای کامل یا کمتر از آن، یا حمل و نقل بار تریلر است. در نقطه مقابل، ۲۷ درصد پاسخ‌ها از سوی شرکت‌هایی است که مدل کسب و کار خود را بر حمل و نقل کانتینرهای کامل، یا بار تریلر کامل (۱۵ درصد) یا آماده‌سازی راهکارهای پشتیبانی مناسب مشتریان قرار داده‌اند (۱۲ درصد).

بر اساس شیوه حمل بار، تقریباً ۵۰ درصد کارشناسان حرفه پشتیبانی معمولاً با عملیات حمل و نقل مرکب و چندوجهی سروکار دارند. اما سایر شیوه‌های حمل و نقل، مانند خدمات حمل و نقل دریایی (۱۹ درصد) و هوایی (۱۷ درصد) نیز به خوبی پوشش داده شده‌اند. تقریباً نیمی از پاسخ‌دهندگان معمولاً هر دو عملیات داخلی و بین‌المللی را مدیریت می‌کنند، ۳۰ درصد دیگر به طور اختصاصی با حمل و نقل بین‌المللی سروکار دارند (هم صادرات و هم واردات). تقریباً ۴ تا از هر ۱۰ پاسخ‌دهنده در اغلب مناطق دنیا کار کرده است، در حالی که بقیه در اروپا (۲۱ درصد)، آسیا (۱۹ درصد) و آمریکا (۱۳ درصد) متمرکز هستند.

ساختن LPI بین‌المللی

بخش اول نظرسنجی LPI (پرسش‌های ۹ تا ۱۵) اطلاعات مورد استفاده برای ساختن LPI بین‌المللی را فراهم می‌کند. از هر پاسخ‌دهنده نظرسنجی خواسته می‌شود که هشت بازار خارجی را در ۶ بُعد اصلی عملکرد پشتیبانی رتبه‌بندی کند. این هشت بازار بر اساس مهمترین بازارهای صادرات و واردات کشوری که پاسخ‌دهنده در آنجا قرار دارد به طور تصادفی انتخاب می‌شود، در مورد کشورهای محصور در خشکی بر اساس کشورهای همسایه که بخشی از پُل زمینی را جهت اتصال آنها به بازارهای بین‌المللی شکل می‌دهد، انتخاب می‌شود. روش مورد استفاده برای انتخاب گروه



کشورهایی که توسط هر پاسخ‌دهنده رتبه‌بندی می‌شود، براساس ویژگی‌های کشورهای که پاسخ‌دهنده در آنجا قرار دارد، متفاوت است (جدول ۱).

جدول روش‌شناسی انتخاب گروه‌های کشورهای برای پاسخ‌دهندگان نظرسنجی

	پاسخ‌دهندگان از کشورهای کم‌درآمد	پاسخ‌دهندگان از کشورهای درآمد متوسط	پاسخ‌دهندگان از کشورهای پردرآمد
پاسخ‌دهندگان از کشورهای ساحلی	۵ تا از مهمترین شرکای صادراتی +	۳ تا از مهمترین شرکای صادراتی + مهمترین شریک وارداتی +	دو کشور به‌طور تصادفی انتخاب شده از فهرست پنج‌تایی مهمترین شرکای صادراتی و پنج‌تایی مهمترین شرکای وارداتی +
پاسخ‌دهندگان از کشورهای محصور در خشکی	۴ تا از مهمترین شرکای صادراتی +	۳ تا از مهمترین شرکای صادراتی + یکی از مهمترین شرکای وارداتی +	۶ کشور به‌طور تصادفی، یکی از هر گروه کشور: ۱. آفریقا ۲. آسیای شرقی و مرکزی ۳. آمریکای لاتین ۴. OECD و اروپای منهای آسیای مرکزی +
	۲ تا از مهمترین شرکای وارداتی +	دو کشور پل زمینی +	
		دو کشور به‌طور تصادفی، یکی از هر گروه کشور: ۱. آفریقا و شرق آسیا و مرکز آسیا ۲. آمریکای لاتین، OECD و اروپای منهای آسیای مرکزی +	
	دو کشور پل زمینی		

مأخذ: داده‌های نظرسنجی عملکرد تدارکات، ۲۰۰۹.

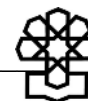
LPI بین‌المللی، شاخص خلاصه شده‌ای از عملکرد بخش پشتیبانی است، به این معنا که داده‌های ۶ بُعد اصلی عملکرد را در یک معیار واحد ترکیب می‌کند. از آنجا که بعضی پاسخ‌دهندگان فقط درباره برخی ابعاد و نه سایر ابعاد اطلاعات ارائه می‌دهند از درون‌یابی جهت پُر کردن داده‌های غایب استفاده می‌شود.

۶ بُعد اصلی که در نظرسنجی LPI به‌دست می‌آید به‌شرح زیر هستند:

- کارآیی فرآیند ترخیص، که از «بسیار پایین» (۱) تا «بسیار بالا» (۵) در پرسش ۹ نظرسنجی

رتبه‌بندی می‌شود.

- کیفیت زیرساخت‌های مرتبط با تجارت و حمل‌ونقل، که از «بسیار پایین» (۱) تا «بسیار بالا» (۵) در پرسش ۱۰ نظرسنجی رتبه‌بندی می‌شود.
- آسانی ردیف کردن محمولات با قیمت رقابتی، که از «بسیار مشکل» (۱) تا «بسیار آسان» (۵) در پرسش ۱۱ نظرسنجی رتبه‌بندی می‌شود.
- شایستگی و کیفیت خدمات پشتیبانی، که از «بسیار پایین» (۱) تا «بسیار بالا» (۵) در پرسش ۱۲ نظرسنجی رتبه‌بندی می‌شود.
- توانایی ردیابی و رهگیری محموله، که از «بسیار پایین» (۱) تا «بسیار بالا» (۵) در پرسش ۱۳ نظرسنجی رتبه‌بندی می‌شود.
- تعداد دفعاتی که محموله در زمان مقرر یا پیش‌بینی شده به مقصد تحویل داده می‌شود، که از «تقریباً هیچ‌وقت» (۱) تا «تقریباً همیشه» (۵) در پرسش ۱۵ نظرسنجی رتبه‌بندی می‌شود.



پیوست ۳

مقایسه LPI بین‌المللی با سایر شاخص‌ها

در حال حاضر شماری از نماگرهای دیگر در مورد تسهیل تجارت و پشتیبانی در دسترس است. مشخص کردن شباهت‌ها و تفاوت‌ها بین شاخص عملکرد پشتیبانی LPI و این شاخص‌ها مفید است. گرچه این شاخص‌ها برای اهداف متفاوت طراحی شده‌اند و ابعاد مختلف عملکرد را اندازه‌گیری می‌کنند، اما در رتبه‌بندی نسبی که از کشورها ارائه می‌دهند با یکدیگر همبستگی کلی دارند.

چرا عملکرد پشتیبانی مهم است

شواهد تجربی گسترده‌ای، عملکرد پشتیبانی را به برون‌دادهای مهم اقتصادی مانند سطح یکپارچگی تجاری پیوند می‌دهد.

برای مثال، هوکمن و نیسیتا^۱ از مدل جاذبه استاندارد تجارت بین‌الملل برای نشان دادن اینکه امتیاز LPI بالاتر، ارتباط قوی با افزایش تجارت دوجانبه دارد، استفاده کردند. داده‌های هزینه تجارت که از LPI و «انجام کسب‌وکار» بانک جهانی به دست می‌آید، تعیین‌کننده‌های مهمی از جریان تجارت بین‌الملل هستند؛ زیرا آنها ابعاد مختلف زنجیره تأمین بین‌الملل را ثبت و ضبط می‌کنند. هوکمن و نیسیتا با کمک یک آزمایش خلاف واقع، نتیجه گرفتند با افزایش عملکرد پشتیبانی، که با LPI اندازه‌گیری می‌شود، از سطح کشورهای کم‌درآمد به میانگین کشورهای با درآمد متوسط، تجارت حدود ۱۵ درصد افزایش خواهد یافت. کاهش هزینه‌های تجارت که با شاخص انجام کسب‌وکار و به همان شیوه اندازه‌گیری می‌شود، صادرات را حدود نصف آن مقدار (۷ درصد) افزایش خواهد داد. اما، آثار هر دو بسیار بیشتر از آثار ناشی از آزادسازی موانع سنتی تجاری است. کاهش دادن ۵ درصدی تعرفه‌ها، تجارت را فقط ۶ درصد افزایش خواهد داد و کاهش تعرفه برابر با معیارهای غیرتعرفه‌ای به میزان ده درصد، منجر به هشت درصد منافع تجاری می‌شود.

میرزا^۲ از روش‌های اقتصادسنجی برای به دست آوردن تخمینی از حساسیت تجارت دوجانبه نسبت به LPI استفاده کرد و سپس با استفاده از مدل «پروژه تحلیل تجارت جهانی» از اقتصاد جهان، شبیه‌سازی انجام داد. این مدل نشان می‌دهد که کاهش شکاف بین امتیازات پشتیبانی

1. Hoekman, Bernard, and Alessandro Nicita. 2008. "Trade Policy, Trade Costs, and Developing Country Trade." Policy Research Working Paper 4797. World Bank, Washington, DC.

2. Mirza, Tasneem., 2008, "Analyzing the Effects of Trade Facilitation on International Trade Using a Simultaneous Approach." Working Paper. Economics Department, Purdue University, West Lafayette, Available from WWW.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/4610.pdf.

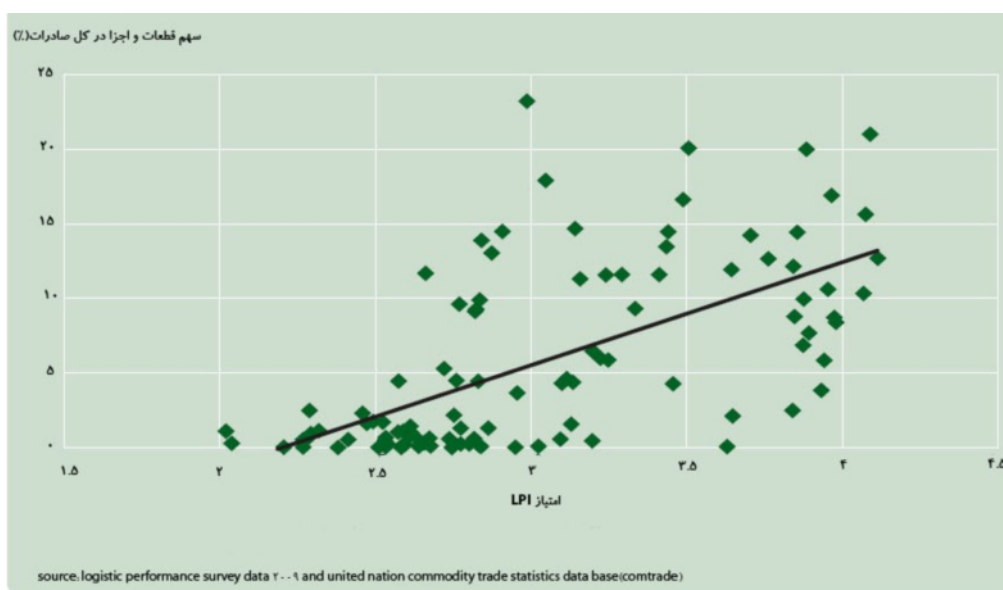
Mirza, Tasneem, 2009. "A Cost Benefit Analysis of Trade Facilitation in an Applied General Equilibrium Model." Working Paper. Economics Department, Purdue University, West Lafayette, Available from WWW.iadb.org/intal/intalcdi/pe/2009/03765.pdf.

کشورهای جنوب صحرای آفریقا و کشورهای جنوب آسیا و آمریکای لاتین، نیازمند افزایش شدید سرمایه‌گذاری در سرمایه‌های مرتبط با مرز است (۴۰۰ درصد). اما منافع اقتصادی بسیار بیشتر از این هزینه‌ها است، زیرا کشورهای جنوب صحرای آفریقا احتمالاً از افزایش قابل توجه رفاه اقتصادی حاصل از این‌گونه برنامه‌های سرمایه‌گذاری، بهره‌مند خواهند شد. به‌علاوه، ماهیت غیرتبعیضی اصلاحات بخش پشتیبانی، به این معناست که آنها منجر به خلق تجارت چشمگیر و انحراف تجاری بسیار اندک خواهند شد.

حوزه‌ای که نیاز به بررسی بیشتر دارد، پتانسیل ارتقای پشتیبانی است تا بر بخش‌های مختلف اقتصادی به شیوه‌های گوناگون تأثیر بگذارد. یکی از بخش‌ها که احتمالاً حساسیت ویژه‌ای به کیفیت پشتیبانی دارد، تجارت قطعات یا اجزای منفصل است. این محصولات میان شبکه‌های تولید بین‌المللی که سرعت و قابلیت اطمینان در آن مهم است، مبادله می‌شوند. تولیدات شبکه‌ای اتکای شدیدی به خدمات کارآ و مقرون به صرفه جهت توزیع محصولات میان کشورهای مختلف و کاهش هزینه‌های نگهداری موجودی انبار به کمترین میزان دارند.

شکل ۱ پیوست، ارتباط قوی و مثبت بین عملکرد پشتیبانی و سهم قطعات و اجزا در کل صادرات را نشان می‌دهد. سهم بالاتر تجارت در قطعات و اجزا، نشان‌دهنده مشارکت قوی‌تر در شبکه تولید بین‌المللی، به‌علاوه درجه بالاتر تخصصی شدن در آن بخش است. برای تأیید این ارتباطات، به پژوهش‌های مفصل بیشتری نیاز است تا دلایل متقن دیگری برای کشورها جهت تقویت عملکرد پشتیبانی فراهم کند؛ اشتیاق گسترده برای ادغام بیشتر و عمیق‌تر در تولید بین‌المللی.

شکل ۱. رابطه سهم قطعات و اجزا در کل صادرات و امتیاز LPI





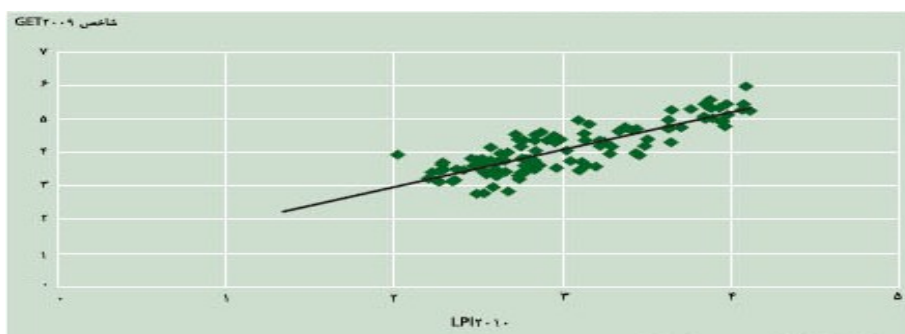
LPI و سایر شاخص‌های بین‌المللی

LPI نخستین ابزار ارزیابی بین‌المللی است که بر اندازه‌گیری مساعد بودن تسهیلات تجاری و حمل‌ونقلی یک کشور متمرکز شده است. این شاخص، تکمیل‌کننده سایر تلاش‌های جمع‌آوری داده‌های بین‌المللی و ارزیابی تسهیلات تجارت است که تمرکز ویژه‌ای بر پشتیبانی و ارزیابی عملکرد با استفاده از رویکرد کل‌نگری با زمینه‌ای از تحلیل‌های زنجیره تأمین جهانی دارند. این شاخص برخی از عوامل مهم عملکرد تدارک تجاری را، شامل کیفیت زیرساخت‌ها و خدمات پشتیبانی، امنیت دارایی‌ها از دزدی و چپاول، شفافیت رویه‌های دولتی، شرایط اقتصاد کلان و قدرت نهادها، اندازه‌گیری می‌کند.

گزارش رقابت‌پذیری جهانی «مجمع جهانی اقتصاد» که شاخص رقابت‌پذیری جهانی (GCI) را تهیه می‌کند، یک شاخص ترکیبی براساس داده‌های خرد و کلان به‌علاوه مصاحبه با ذینفعان اصلی تجاری و اجتماعی، شامل ۱۲ رکن رقابت‌پذیری می‌باشد. این شاخص شامل برش‌های مفصل از ۱۲۵ اقتصاد کشوری و جدول داده‌ها با رتبه‌بندی‌های جهانی است که بیشتر از ۱۰۰ شاخص در ۹ حوزه زیر را پوشش می‌دهد: نهادها، زیرساخت‌ها، ثبات اقتصاد کلان، بهداشت و آموزش ابتدایی، آموزش عالی و حرفه‌ای، کارآیی بازار، آمادگی فناورانه، پیچیدگی‌های کسب‌وکار و نوآوری. چندین نماگر آن ارتباط نزدیک و مستقیمی با تسهیلات تجارت و پشتیبانی دارند.

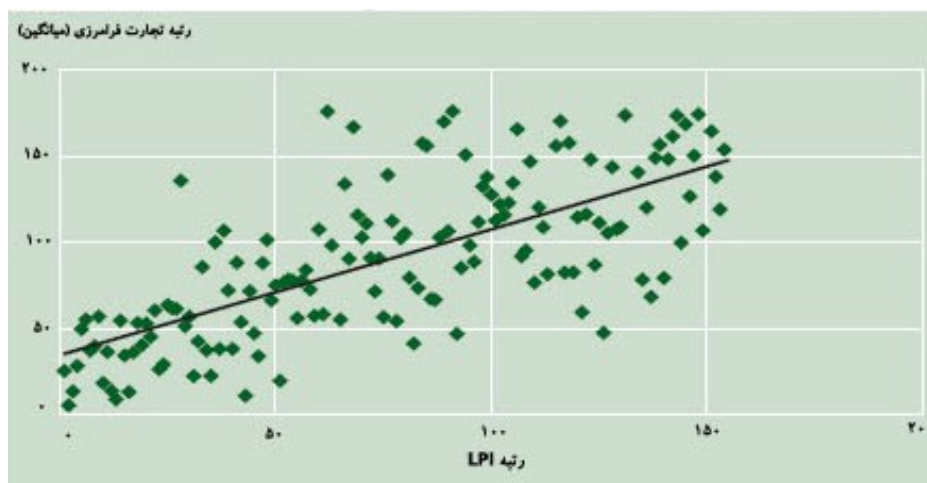
شاخص جهانی توانمندسازی تجارت (GET) مجمع جهانی اقتصاد، مانند LPI، یک شاخص کلی است که از انواع داده‌های اصلی ساخته شده است، اما نه بر پشتیبانی بلکه بر محیط تجاری گسترده‌تر در یک کشور تمرکز دارد. با این وجود، ارتباط بین LPI و شاخص GET بسیار قوی است (ضریب همبستگی = ۰/۸۵، شکل دو پیوست). شاخص GET براساس بیش از ۵۰ سری داده است - ۵ سری از LPI ۲۰۰۷ اقتباس شده که درجاتی از همبستگی را نشان می‌دهد. اما داده‌های LPI نقش کوچک‌تری نسبت به سایر منابع مورد استفاده در تهیه شاخص GET دارند. همبستگی قوی بین این دو شاخص گواهی می‌دهد که پشتیبانی برای تسهیل تجارت بسیار حیاتی است.

شکل ۲. رابطه شاخص توانمندسازی جهانی و LPI ۲۰۱۰



مأخذ: شاخص عملکرد تدارکات ۲۰۱۰ و مجمع جهانی اقتصاد ۲۰۰۹.

شکل ۳. رابطه بین داده‌های تسهیلات تجاری انجام کسب‌وکار و LPI ۲۰۰۹

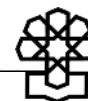


مأخذ: شاخص عملکرد تدارکات ۲۰۱۰ و بانک جهانی و شرکت تأمین‌های مالی بین‌المللی ۲۰۱۰.

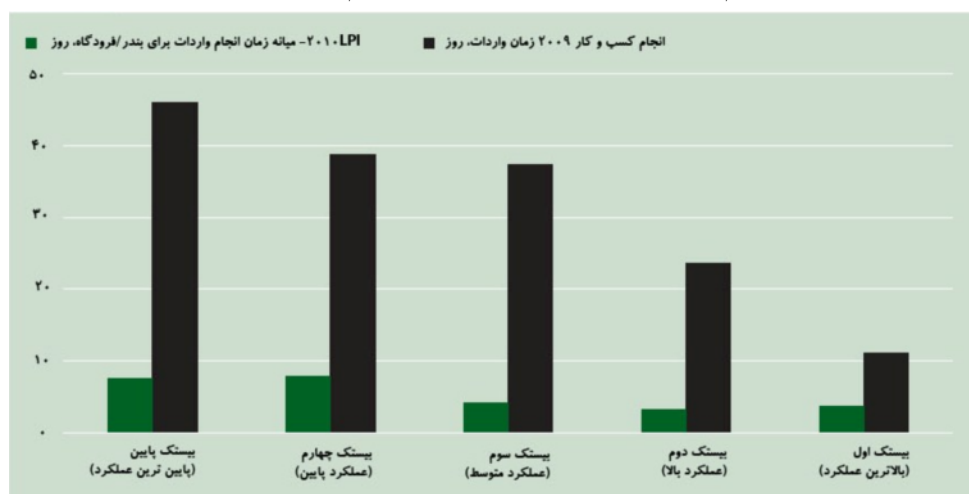
بانک جهانی و پروژه «انجام کسب‌وکار» شرکت تأمین مالی بین‌المللی نیز داده‌های زیادی درخصوص تسهیلات تجاری برای فراهم کردن معیارهای عینی مقرراتگذاری کسب‌وکار و ضمانت اجرا جمع‌آوری می‌کند. انجام کسب‌وکار ۲۰۰۹ شاخص‌های کمی در مورد مقررات کسب‌وکار و حفاظت از حقوق مالکیت ارائه می‌دهد که قابل مقایسه بین ۱۷۵ اقتصاد و در طی زمان است. برای مثال، موضوع تجارت فرامرزی در شاخص انجام کسب‌وکار بر موانع تشریفات زائد در جابجایی بین مرزی کالا و سهولت صادرات و واردات برای شرکت‌های کوچک و متوسط تمرکز دارد، که از طریق دقیق شدن در برخی موارد مانند تعداد اسناد و امضاها برای صادرات و واردات به‌دست می‌آید. انجام کسب‌وکار، برخلاف LPI، تنها معیارهای عینی محیط تسهیلات تجارت از قبیل تعداد اسناد و روزهایی که برای مبادلات صادرات و واردات نیاز است و هزینه هر مبادله را جمع‌آوری می‌کند.

گرچه رویکردهای جمع‌آوری داده‌ها بسیار متفاوت است، هر دو مجموعه داده، دارای ارتباط کلی معناداری هستند، که با رسم رتبه‌های LPI ۲۰۱۰ در برابر رتبه‌بندی در بین شش شاخص تسهیلات تجاری انجام کسب‌وکار نشان داده شده است (شکل سه پیوست).

تفاوت مهم دیگر بین دو مجموعه داده در تعریف آنها از زمان صادرات و واردات است که منجر به ارائه مقادیری متفاوت، تقریباً به میزان ده برابر هم می‌شود (شکل چهار پیوست). مفهوم LPI از زمان، زمان انجام کار بین دو رویداد در زنجیره تأمین است (برای مثال، از کارخانه به حمل‌کنندگان آزاد در بندر بارگیری). انجام کسب‌وکار، زمان سپری شده برای تشریفات زائد و سایر رویه‌ها را جمع‌آوری می‌کند، که شامل قبل یا بعد از جابجایی واقعی کالا آن‌طوری که در زمان انجام کار به‌دست می‌آید، است.



شکل ۴. زمان واردات انجام کسب و کار در برابر میانه زمان انجام واردات LPI برای بندر/ فرودگاه



مأخذ: داده‌های نظرسنجی عملکرد تدارکات ۲۰۰۹ و بانک جهانی و شرکت تأمین مالی بین‌المللی ۲۰۱۰.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۲۷۲۴

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: پیوستن به رقابت ۲۰۱۰؛ پشتیبانی در اقتصاد جهانی

نام گروه: گروه مطالعات محیط کسب‌وکار

مترجم: جعفر خیرخواهان

ناظر علمی: سیدامیر سیاح

متقاضی: معاونت اقتصادی

ویراستاران تخصصی: مریم احمدیان، احمد مرکزمالگیری

ویراستار ادبی: حسین صدری‌نیا

واژه‌های کلیدی:

۱. تجارت بین‌الملل

۲. تسهیل تجارت

۳. حمل‌ونقل

۴. شاخص عملکرد

۵. رقابت

تاریخ انتشار: ۱۳۹۱/۱۰/۹