

چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰
شماره مسلسل: ۱۵۵۴۸
آبان‌ماه ۱۳۹۶

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۲	مقدمه
۲	۱- لجستیک و زیرساخت‌های آن در بخش حمل‌ونقل
۳	زیرساخت‌های لجستیکی
۴	۲- جایگاه لجستیک و حمل‌ونقل در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه پنج‌ساله
۴	۲-۱. سند چشم‌انداز ۱۴۰۴
۴	۲-۲. سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی
۵	۲-۳. سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل
۵	۲-۴. برنامه‌های توسعه پنج‌ساله اول تا ششم کشور
۷	۳. بررسی جایگاه لجستیک ایران براساس شاخص جهانی عملکرد لجستیک
۱۰	۴. بررسی تجربه کشورهای منتخب در زمینه توسعه لجستیک
۱۱	۴-۱. کره جنوبی
۱۵	۴-۲. هند
۱۸	۵. موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه
۱۸	۵-۱. مهمترین موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه
۲۰	۵-۲. نقش دولت‌ها در بهبود و توسعه لجستیک و زیرساخت‌های لجستیکی
۲۱	۶. چالش‌های پیش روی لجستیک ایران از منظر مطالعات پژوهشی
۲۱	۶-۱. نبود طرح‌های کلان ملی توسعه لجستیک و زنجیره تأمین در ایران
۲۵	۶-۲. عدم توسعه مراکز لجستیکی در ایران
۲۷	۶-۳. عدم استفاده از حمل‌ونقل چندوجهی
۲۸	۶-۴. عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک
۳۰	۶-۵. عدم توسعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی در ایران
۳۰	۶-۶. نبود هاب‌های لجستیکی ایران

۷. چالش‌های پیش‌روی لجستیک ایران از دیدگاه فعالان بخش ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی به تفکیک

- ۳۱..... نهادهای ذی‌ربط ۳۱
- ۳۱..... ۷-۱. فرابخشی ۳۱
- ۳۲..... ۷-۲. وزارت راه و شهرسازی ۳۲
- ۳۲..... ۷-۳. شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران ۳۲
- ۳۳..... ۷-۴. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (ناجا) ۳۳
- ۳۳..... ۷-۵. گمرک جمهوری اسلامی ایران ۳۳
- ۳۳..... ۷-۶. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ۳۳
- ۳۳..... ۷-۷. سازمان بنادر و دریانوردی ۳۳
- ۳۴..... ۷-۸. وزارت امور خارجه ۳۴
- ۳۴..... ۷-۹. ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز ۳۴
- ۳۴..... ۷-۱۰. سازمان امور مالیاتی ۳۴
- ۳۴..... ۷-۱۱. وزارت کشور ۳۴
- ۳۵..... ۷-۱۲. سازمان دامپزشکی و سازمان حفظ نباتات ۳۵
- ۳۵..... ۷-۱۳. وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات ۳۵
- ۳۵..... ۷-۱۴. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ۳۵
- ۳۵..... ۷-۱۵. سازمان تأمین اجتماعی ۳۵
- ۳۵..... ۷-۱۶. مجلس شورای اسلامی ۳۵
- ۳۶..... ۷-۱۷. رتبه‌بندی مشکلات ترانزیتی کشور ۳۶
- ۴۱..... نتیجه‌گیری ۴۱
- ۴۳..... پیشنهادها ۴۳
- ۴۴..... منابع و مأخذ ۴۴



چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل‌ونقل ایران

چکیده

لجستیک به‌عنوان پشتیبان فعالیت‌های تجاری - تولیدی نقش حیاتی را در تحقق رشد اقتصادی هر کشور به عهده دارد.

اهمیت لجستیک کارآ برای تجارت و رشد اقتصادی به‌خوبی صحنه‌گذاری شده است و بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به‌عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها به‌خصوص کشورهای منطقه، طی دهه اخیر مطرح شده است. در این مطالعه پس از بررسی مفهوم لجستیک و وضعیت ایران از لحاظ شاخص جهانی عملکرد لجستیک و بررسی تجربه کشورهای پیشرو در این زمینه، موانع و چالش‌های پیش روی لجستیک ایران از منظر مطالعات پژوهشی و نهادهای درگیر در مقوله لجستیک استخراج گردید. نتایج مهم تحقیق حاکی از آن است که درخصوص عملکرد لجستیکی، وضعیت ایران با وجود مزیت‌های بالای لجستیکی، بسیار ضعیف‌تر از کشورهای است که فاقد این‌گونه مزایای لجستیکی هستند و با توجه به گستردگی و نقشی که این صنعت می‌تواند در اقتصاد ایران داشته باشد، در برنامه‌ریزی کلان و توسعه‌ای کشور نگاه شایسته‌ای بدان نشده است و همچنان این موضوع به‌صورت گسسته و جدا از هم در سطح کلان تقویت می‌شود. براساس نتایج مطالعات پژوهشی نبود طرح‌های کلان ملی توسعه لجستیک و زنجیره تأمین در ایران اعم از نبود آمایش یکپارچه لجستیک در کشور، نبود نقشه راه جامع لجستیک کشور، نابسامانی زنجیره‌های تأمین صنایع مختلف کشور، نبود شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی و نبود هماهنگی بین نهادی در حوزه تجارت و حمل‌ونقل از مهمترین چالش‌ها در زمینه توسعه لجستیک به‌شمار می‌رود. همچنین در بررسی مشکلات لجستیک و ترانزیت کشور به تفکیک نهادهای ذی‌ربط، برخی موانع قانونی و نهادی لجستیک به‌ویژه چالش‌های مطرح در قوانین موجود یا خلأهای قانونی در فضای لجستیک کشور احصا شده است. بنابراین ضرورت اصلاح برخی قوانین موجود و همچنین تصویب قوانین جدید با هدف رفع مشکلات جاری و بسترسازی جهت توسعه لجستیک احساس می‌گردد.

مقدمه

امروزه، توانایی یک کشور در تجارت جهانی به دسترسی بخش تجارت آن به شبکه‌های لجستیکی جابجایی محموله‌های باری در سطح جهانی وابسته است. همچنین کارایی زنجیره‌های تأمین یک کشور (از بُعد هزینه، زمان و قابلیت اطمینان) به ویژگی‌های مشخصی از اقتصاد داخلی آن کشور که با نام عملکرد لجستیکی معرفی می‌شود وابسته است. داشتن عملکرد لجستیکی بهتر و تسهیل‌سازی تجارت به نحو قابل ملاحظه‌ای با شکوفایی تجارت، تنوع صادرات، جذابیت برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی مرتبط است. براساس مطالعات صورت گرفته توسط بانک جهانی، بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به‌عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر مطرح شده است؛ چرا که لجستیک تأثیر بسزایی بر فعالیت‌های اقتصادی کشورها دارد.

در این گزارش در بخش نخست تعاریف لجستیک و زیرساخت‌های آن و در بخش بعدی جایگاه لجستیک و حمل‌ونقل در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه پنج‌ساله مورد ارزیابی قرار گرفته است. در بخش سوم جایگاه لجستیک ایران براساس شاخص جهانی عملکرد لجستیک بررسی شده و در بخش چهارم تجربه کشورهای منتخب در زمینه توسعه لجستیک آورده شده است. در پنجمین بخش گزارش موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه ذکر شده و در بخش ششم چالش‌های پیش روی لجستیک ایران از منظر مطالعات پژوهشی مورد بررسی واقع شده و در بخش هفتم چالش‌های پیش روی لجستیک ایران از دیدگاه فعالان بخش ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی به تفکیک نهادهای ذیربط و در آخرین بخش نتیجه‌گیری و پیشنهادها ارائه شده است.

۱. لجستیک و زیرساخت‌های آن در بخش حمل‌ونقل

در این بخش چند نمونه از تعاریف مطرح برای لجستیک ارائه می‌شود:

– **تعریف بانک جهانی (۲۰۱۰):** لجستیک دامنه‌ای از فعالیت‌های ضروری تجاری همچون حمل‌ونقل، انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، ترخیص کالا از گمرکات مرزی تا سیستم‌های توزیع و پرداخت درون کشوری را شامل می‌شود که توسط نهادهای دولتی و بخش خصوصی صورت می‌پذیرد.

– **تعریف شورای ملی مدیریت توزیع فیزیکی^۱ (۱۹۷۶):** لجستیک اصطلاحی است که انسجام دو یا چند فعالیت در راستای برنامه‌ریزی، راه‌اندازی و کنترل جریان اثربخش مواد خام، موجودی در گردش انبار و کالای نهایی از محل مبدأ تا محل مصرف را نمایان می‌سازد.



– تعریف شورای حرفه‌ای مدیریت زنجیره تأمین^۱ (۲۰۰۳): لجستیک به آن بخش از فرآیندهای زنجیره تأمین اطلاق می‌شود که ذخیره‌سازی و جریان اثربخش و کارآی کالاها، خدمات و اطلاعات مربوط به آنها را در دو جهت رفت و برگشت، میان مبدأ و محل مصرف، جهت پاسخگویی به نیاز مشتری، برنامه‌ریزی، راه‌اندازی و کنترل می‌کند.

زیرساخت‌های لجستیکی

با توجه به تعاریف فوق، «حوزه لجستیک» یک کشور شامل کلیه فعالیت‌های لجستیکی است که توسط بخش خصوصی و دولتی صورت می‌گیرد. از دیدگاه کلان و حاکمیتی، فعالیت‌های لجستیکی یک کشور در بستری از زیرساخت‌های لجستیکی تحقق می‌یابد. تصمیم‌سازی و سیاستگذاری دولت در حوزه لجستیک، از طریق تأثیرگذاری مستقیم یا غیرمستقیم در زیرساخت‌های لجستیکی ممکن است. حوزه لجستیک یک کشور را می‌توان شامل دو نوع زیرساخت دانست:

– **زیرساخت‌های فیزیکی:** شامل کلیه زیرساخت‌های عمومی یا خصوصی که توسط بنگاه‌های دولتی و خصوصی جهت انجام فعالیت‌های لجستیکی خارج از محدوده بنگاه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

– **زیرساخت‌های غیرفیزیکی:** شامل کلیه زیرساخت‌های نرم‌افزاری و پشتیبانی حوزه لجستیک است. مؤلفه‌های هر یک از زیرساخت‌های لجستیکی به شرح جدول ذیل است:

جدول ۱. طبقه‌بندی زیرساخت‌های لجستیک مرتبط با بخش حمل‌ونقل

زیرمجموعه	شرح
زیرساخت‌های فیزیکی	
زیرساخت‌های حمل‌ونقل	جاده‌ها، خطوط ریلی، خطوط هوایی، مسیرهای آبی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی
زیرساخت‌های جابجایی	بنادر تجاری، گمرکات و فرودگاه‌ها، پایانه‌های کالا
زیرساخت‌های توزیعی	فروشگاه‌های زنجیره‌ای، نمایشگاه‌های عرضه مستقیم کالا، بازارچه‌ها و مجتمع‌های صنفی، واحدهای خرده‌فروشی و عمده‌فروشی
زیرساخت‌های ذخیره‌سازی	انبارها، سیلوها و سردخانه‌ها
هاب‌های لجستیکی	هر نوع هاب لجستیکی با رویکرد منطقه‌ای، ملی یا بین‌المللی (شهر لجستیکی، مراکز لجستیکی، بنادر خشک، پایانه‌های کالا)
زیرساخت‌های غیرفیزیکی	
زیرساخت‌های	زیرساخت‌ها و سیستم‌های فناوری اطلاعات در حوزه لجستیکی

1. The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP)

شرح	زیرمجموعه
سایر تکنولوژی‌های مرتبط با فعالیت‌های لجستیکی	تکنولوژیکی
قوانین، مقررات و استانداردهای مرتبط با زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی لجستیک	زیرساخت‌های قانونی
سیستم‌های بانکی و بیمه‌ای پشتیبانی‌کننده فعالیت‌های لجستیک	زیرساخت‌های مالی
فعالین صنعت لجستیک (شرکت‌های حمل‌ونقل، پیشران‌ها، شرکت‌های لجستیک طرف سوم، شرکت‌های پخش و توزیع، شرکت‌های انبارداری و ذخیره‌سازی، ارائه‌دهندگان راه‌حل‌های نرم‌افزاری لجستیک و زنجیره تأمین، شرکت‌های خدمات مشاوره، شرکت‌های لجستیک درون‌بنگاهی و ...)	بنگاه‌ها و نهادهای لجستیکی
سیستم‌های لجستیک درون‌بنگاهی (بنگاه‌های صنعتی، معدنی و خدماتی بجز فعالین صنعت لجستیک)	سیستم‌های لجستیکی در سطح بنگاه
سیستم‌های لجستیک بین‌بنگاهی (سیستم‌های زنجیره تأمین بین بنگاه‌های مختلف در طول زنجیره)	سیستم‌های لجستیکی در سطح بنگاه
نیروی انسانی متخصص حوزه لجستیک در بخش‌های خصوصی و دولتی دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی فعال در حوزه لجستیک	منابع انسانی حوزه لجستیکی

مأخذ: میانداوآچی و سلیمانی، ۱۳۹۲.

۲. جایگاه لجستیک و حمل‌ونقل در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه پنج‌ساله

در این بخش به بررسی جایگاه لجستیک در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه‌ای کشور پرداخته می‌شود.

۲-۱. سند چشم‌انداز ۱۴۰۴

طبق سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، ایران در سال ۱۴۰۴ باید کشوری دارای جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح آسیای جنوب غربی (شامل آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقای نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل باشد. تبدیل شدن کشور به هاب لجستیکی منطقه را می‌توان یکی از محورهای تحقق جایگاه اول اقتصادی کشور در سطح منطقه دانست.

۲-۲. سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

– محور قرار دادن رشد بهره‌وری در اقتصاد با تقویت عوامل تولید، توانمندسازی نیروی کار، تقویت رقابت‌پذیری اقتصاد، ایجاد بستر رقابت بین مناطق و استان‌ها و به‌کارگیری ظرفیت و قابلیت‌های متنوع در جغرافیای مزیت‌های مناطق کشور. (بند سوم)



- سهم‌بری عادلانه عوامل در زنجیره تولید تا مصرف متناسب با نقش آنها در ایجاد ارزش و... (بند پنجم)
- حمایت همه‌جانبه هدفمند از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش افزوده و با خالص ارزآوری مثبت از طریق...، گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و زیرساخت‌های مورد نیاز، ... (بند دهم)
- توسعه حوزه عمل مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور به‌منظور انتقال فناوری‌های پیشرفته، گسترش و تسهیل تولید، صادرات کالا و خدمات و تأمین نیازهای ضروری و منابع مالی از خارج. (بند یازدهم)
- افزایش قدرت مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور از طریق توسعه پیوندهای راهبردی و گسترش همکاری و مشارکت با کشورهای منطقه و جهان به‌ویژه همسایگان. (بند دوازدهم)
- شفاف و روان‌سازی نظام توزیع و قیمتگذاری و روزآمدسازی شیوه‌های نظارت بر بازار.

۲-۲. سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل

در سیاست‌های کلی نظام در خصوص حمل‌ونقل، توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل در چندین محور بیان شده که از جمله می‌توان به موقعیت ترانزیتی کشور، سودآوری ملی اشاره نمود. بهره‌گیری از موقعیت ترانزیتی کشور یکی از رویکردهای تبدیل کشور به هاب ترانزیتی است. توجه به توسعه ترانزیت و ارتقای نقش کشور به‌عنوان هاب توزیع و تجارت، افزایش سودآوری ملی را به دنبال خواهد داشت. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که با هدف قرار دادن تبدیل کشور به هاب لجستیکی منطقه و دنبال کردن این مسئله در توسعه شبکه حمل‌ونقل، هم بخشی از شرایط لازم برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی منطقه فراهم شده و هم از موقعیت ترانزیتی کشور نهایت بهره‌برداری صورت خواهد گرفت. در نهایت همه موارد فوق سودآوری ملی را به دنبال خواهند داشت.

۲-۴. برنامه‌های توسعه پنج‌ساله اول تا ششم کشور

هرگاه سخن از لجستیک در سطح کلان و ملی به میان می‌آید، ناخودآگاه صور مختلف حمل‌ونقل کالا به ذهن متبادر می‌شوند. در حالی که حوزه لجستیک ترکیبی از مؤلفه‌های زیرساختی و نرم‌افزاری مختلف بوده و حمل‌ونقل کالا تنها بخشی از این حوزه را شامل می‌شود. به‌گونه‌ای که اکنون در دنیا، برای لجستیک به‌عنوان حوزه‌ای دارای ماهیت مستقل سیاستگذاری می‌شود. اما در برنامه‌های توسعه کشور، مباحث لجستیکی (البته اغلب بیشتر بخش حمل‌ونقل آن) به‌صورت پراکنده و مجزا در طول برنامه‌های مختلف مطرح شده‌اند، اما هیچ‌گاه از دید سیاستگذاری کلان به حوزه لجستیک نگریسته نشده است. در همین راستا، در این بخش بندهای ناظر بر موضوعات لجستیکی و حمل‌ونقل در برنامه‌های توسعه کشور مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

بررسی برنامه‌های توسعه، سیر تحول دیدگاه حاکمیتی نسبت به برنامه‌ریزی حمل‌ونقل (و لجستیک) و موضوعات خاص و قابل توجهی را که در دوره‌های زمانی مدنظر بوده‌اند آشکار می‌کند.

جدول ذیل رویکردهای خاص برنامه پنج‌ساله اول تا ششم توسعه را جمع‌بندی نموده است.

جدول ۲. جمع‌بندی رویکردهای برنامه‌های توسعه پنج‌ساله کشور

برنامه	جمع‌بندی رویکرد برنامه
اول	- توجه به موقعیت جغرافیایی کشور در زمینه حمل‌ونقل بار - توجه به گسترش حمل‌ونقل ریلی
دوم	- حمایت از ایجاد تسهیلات لجستیکی در پایانه‌های صادراتی - پشتیبانی از ایجاد امکانات و تسهیلات لجستیکی مورد نیاز محصولات کشاورزی
سوم	- ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی - ارتقای نقش بخش غیردولتی در توسعه بخش حمل‌ونقل
چهارم	- توجه به تدوین برنامه توسعه حمل‌ونقل - تعیین اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل‌ونقل
پنجم	- توجه به ایجاد بانک جامع حمل‌ونقل - توجه به تصویب طرح جامع حمل‌ونقل کشور - ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل چندوجهی
ششم	- تعیین اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل‌ونقل - ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل چندوجهی

مأخذ: میاندوآبچی، ۱۳۹۳ و شجاعی، ۱۳۹۶.

با توجه به جدول فوق می‌توان ادعا نمود که دیدگاه کلان در رابطه با حوزه حمل‌ونقل کالا به تدریج از برنامه چهارم توسعه، موضوعات مورد توجه به صورت پراکنده و براساس اولویت‌های توسعه‌ای هر برنامه مدنظر قرار گرفته‌اند.

برنامه‌های اول و دوم توسعه، حاوی جهت‌گیری‌های قابل توجهی هستند. در برنامه‌های اول به موقعیت جغرافیایی کشور یا در واقع نقش ایران به‌عنوان هاب لجستیکی منطقه توجه شده است. در برنامه دوم توسعه نیز به تأمین امکانات لجستیکی (نه فقط حمل‌ونقل) برای صادرات کالا و تأمین و توزیع محصولات کشاورزی توجه شده است. برنامه پنجم توسعه از آن جهت خاص است که در واقع اولین برنامه‌ای است که در آن به توسعه زیرساخت‌های تخصصی لجستیکی در سطح کلان کشور و اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل اشاره شده است؛ چرا که پیش از آن، برنامه‌های توسعه‌ای به صورت مجزا به هر حوزه حمل‌ونقل توجه داشته‌اند.

برنامه ششم توسعه در دو بخش حمل‌ونقل و مناطق آزاد، به موضوع زیرساخت‌های لجستیکی و اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل‌ونقل می‌پردازد. در تدوین برنامه ششم توسعه به این نکته توجه



نشده است که با توجه به اینکه محور لجستیک مبنای انتخاب مناطق آزاد نبوده است، بنابراین نمی‌توان برای هر منطقه آزاد و تجاری، کارکرد لجستیکی در نظر گرفت. البته این امکان وجود دارد که از زیرساخت‌های موجود در مناطق آزاد و تجاری که برای تولید و صادرات فراهم شده است به‌منظور استقرار پارک‌های لجستیکی در مناطقی، نزدیک به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی استفاده کرد، اما لزوماً هر منطقه آزاد و تجاری قابلیت تبدیل به هاب لجستیکی را ندارد. (شجاعی، ۱۳۹۶)

به‌طور کلی می‌توان عنوان نمود؛ اگرچه به موضوع حمل‌ونقل و لجستیک در برنامه‌های توسعه کشور به‌ویژه طی سالیان اخیر توجه شده است، اما با توجه به گستردگی و نقشی که این صنعت می‌تواند در اقتصاد ایران داشته باشد، نگاه شایسته‌ای نشده است و همچنان این موضوع به‌صورت گسسته و جدا از هم تقویت می‌شود.

۳. بررسی جایگاه لجستیک ایران براساس شاخص جهانی عملکرد لجستیک

شاخص عملکرد لجستیک (LPI)^۱ یک شاخص بین‌المللی است که توسط بانک جهانی تعریف شده و برای تعیین وضعیت عملکرد لجستیکی کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد. این شاخص تمایز کشورها را از لحاظ عملکرد لجستیک نشان می‌دهد و به شناخت فرصت‌ها و تهدیدهای فرآیند لجستیکی کشور و بررسی وضعیت زنجیره تأمین آن کمک می‌کند و همچنین کشورها را در اتخاذ راهکارهای مناسب برای بهبود عملکرد لجستیک راهنمایی می‌کند.

شاخص عملکرد لجستیک براساس مطالعات جهانی در رابطه با حمل‌ونقل جهانی و متصدیان حمل‌ونقل استوار است و اطلاعات مربوط به سهولت و روان بودن عملیات لجستیک در کشورهای مختلف را ارائه می‌نماید. این شاخص به رهبران ملی، سیاستگذاران، متخصصان لجستیک، تأمین‌کنندگان لجستیک و تاجران کمک می‌کند تا بتوانند چالش‌ها و موانع لجستیکی پیش روی خود را برای تجارت بین‌المللی شناسایی نموده، عملکرد کلی کشورها را در رابطه با لجستیک تجاری و میزان ارتباط فعالیت‌های تجاری هر کشور با بازارهای بین‌المللی در ابعاد مختلف ارزیابی کرده و از این طریق شرکای تجاری خود را انتخاب کنند. یکی دیگر از دلایل اهمیت شاخص عملکرد لجستیک آن است که پیشران‌ها (اعم از پیشران‌های حمل‌ونقل ترکیبی و چه تک‌وجهی) برای انتخاب مسیرهای عبوری به نوعی از شاخص (LPI) استفاده می‌کنند ترجیح می‌دهند با کشورهایی تعامل داشته باشند که میزان (LPI) بالایی دارند.

همان‌گونه که در جدول ۳ ملاحظه می‌گردد که رتبه ایران در عملکرد لجستیک در بین ۱۶۰ کشور

مورد بررسی در سال ۲۰۱۶، برابر ۹۶ و این رتبه در سال ۲۰۰۷ از بین ۱۵۰ کشور برابر ۷۸ بود. بنابراین ایران از موقعیت مناسب و قابل دفاع در عملکرد لجستیک نسبت به کشورهای مورد مقایسه برخوردار نیست و بدترین وضعیت ایران در مؤلفه‌های لجستیک، در کارایی فرآیندهای ترخیص کالا و توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی است.

جدول ۳. وضعیت شاخص عملکرد لجستیک ایران در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۶

سال		سال		شاخص
۲۰۱۶	رتبه	۲۰۰۷	رتبه	
۲/۳۳	۱۱۰	۲/۵	۶۲	کارایی فرآیندهای ترخیص کالا (سرعت، سادگی قابل پیش‌بینی بودن تشریفات اداری مانند فرآیندهای گمرکی)
۲/۶۷	۷۲	۲/۴۴	۶۶	کیفیت زیرساخت‌های لجستیکی (مانند مبادی ورودی، راه آهن، جاده‌ها و تکنولوژی اطلاعات)
۲/۶۷	۸۸	۲/۵۹	۷۸	سهولت در ارسال محموله‌های بین‌المللی (ترانزیت و صادرات مجدد)
۲/۶۷	۸۲	۲/۶۹	۶۶	شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک (متصدیان حمل‌ونقل، کارگزاران یا واسطه‌های گمرک)
۲/۴۴	۱۱۱	۲	۱۲۵	توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی
۲/۸۱	۱۱۶	۲/۸	۱۰۶	تحويل به موقع کالا (مناسب بودن زمان تحويل محموله به مشتری در زمان مورد انتظار یا برنامه‌ریزی شده)
۲/۶	۹۶	۲/۵۱	۷۸	شاخص عملکرد لجستیک

مأخذ: سایت بانک جهانی به آدرس <https://ipi.worldbank.org>

با وجود این حائز اهمیت است، در رتبه‌بندی عملکرد لجستیک کشورهای جهان، عملکرد هر کشور نسبت به عملکرد سایر کشورها سنجیده می‌گردد؛ یعنی تنها جایگاه نسبی هر کشور در محیط لجستیک نشان داده می‌شود. بدین مفهوم که اگر در فاصله دو سال، کشوری وضعیت لجستیک خود را بهبود دهد، اما سایر کشورها بهبود به نسبت بیشتری پیدا کنند، رتبه کشور مربوطه بهتر نمی‌شود و این تلاش کشور در آمارها قابل مشاهده نیست. پس نیاز به سنجش است که بهبود کیفیت مطلق و نه نسبی وضعیت لجستیک را نشان دهد. همچنین جدای از عدم امکان مشاهده روند بهبود طی زمان، امکان قضاوت درباره میزان شکاف بین دو کشور، در یک مقطع زمانی هم وجود ندارد؛ چون با رتبه‌بندی کشورها فقط تنها رتبه کشورها معلوم می‌شود، ولی آیا این رتبه‌بندی نسبت دقیق‌تری کشورها در مقایسه با یکدیگر را نشان می‌دهد؟ که البته این گونه نیست.

با مشاهده سنجش فاصله تا مرز، می‌توان کارنامه عملکرد واقعی و مطلق لجستیک را ملاحظه نمود. این سنجش به صورت درصدی محاسبه می‌گردد و ۱۰۰ به معنای بالاترین عملکرد مشاهده شده در هر کدام از شاخص‌ها است. پس فاصله هر کشور با مرز در مقیاس از صفر تا صد بیان می‌شود که صفر به



معنای پایین‌ترین عملکرد و ۱۰۰ هم روی مرز یا نقطه ایده‌آل و کاملاً مطلوب محسوب می‌شود. عملکرد لجستیک کشورهای رقیب منطقه‌ای ایران براساس سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، در جدول ذیل آورده شده است، البته لازم به ذکر است به دلیل در نظر گرفتن وضعیت مطلوب عملکرد لجستیک در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۶، رتبه اول لجستیک جهانی طی این سال‌ها نیز در جدول آورده شده است. آمار جدول گویای آن است که در حال حاضر کشور آلمان دارای بهترین وضعیت لجستیک در جهان است و از کشور سنگاپور طی دهه اخیر سبقت گرفته است. در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، طی یک دهه اخیر کشور امارات متحده عربی دارای بهترین وضعیت لجستیک است و وضعیت لجستیک خود را بهبود بخشیده است. در بین کشورهای مورد بررسی، طی یک دهه اخیر، کشورهای قطر، مصر و قزاقستان بیشترین تحول را در مؤلفه‌های لجستیک خود ایجاد نموده‌اند و وضعیت لجستیک خود را به نحو قابل توجه ارتقا بخشیده‌اند. ولی ایران طی این مدت تغییرات قابل توجه و تأثیرگذار در وضعیت لجستیک خود ایجاد ننموده و این تغییر بسیار ناچیز بوده است و در مقایسه با کشورهای منطقه در سطح ضعیفی از لحاظ عملکرد لجستیک قرار دارد.

جدول ۴. وضعیت شاخص عملکرد لجستیک کشورهای منتخب در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۶

کشور	سال		۲۰۱۶		۲۰۰۷	
	رتبه	درصد از بهترین عملکرد	رتبه	درصد از بهترین عملکرد	رتبه	درصد از بهترین عملکرد
آلمان	۳	۹۷/۱	۱	۱۰۰		
سنگاپور	۱	۱۰۰	۵	۹۷/۴		
امارات	۲۰	۸۵/۵	۱۳	۹۱/۱۹		
قطر	۴۶	۶۱/۹	۳۰	۸۰/۵۷		
ترکیه	۳۴	۶۷/۵	۳۴	۷۵/۱۳		
بحرین	۳۶	۶۷/۵	۴۴	۷۱/۷۳		
عمان	۴۸	۶۰/۳	۴۸	۶۹/۲۶		
مصر	۹۷	۴۳	۴۹	۶۷/۷۳		
عربستان	۴۱	۶۳/۳	۵۲	۶۶/۸۴		
کویت	۴۴	۵۲	۵۳	۶۶/۷		
اردن	۵۲	۵۹/۲	۶۷	۶۰/۶۵		
پاکستان	۶۸	۵۰/۷	۶۸	۵۹/۶۲		
قزاقستان	۱۳۳	۳۵/۲	۷۷	۵۴/۳۱		
ایران	۷۸	۴۷/۳	۹۶	۴۹/۶۴		

مأخذ: همان.

ایران دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک است که شاید کمتر کشوری در جهان بتوان یافت که دارای چنین مزیت‌هایی به صورت یکجا باشد. اما در خصوص عملکرد لجستیکی، وضعیت ایران بسیار ضعیف‌تر از کشورهای است که فاقد این گونه مزایای لجستیکی هستند.

برخی از کشورهای پیشروی حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت‌های لجستیکی ایران، خود را به‌عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح نموده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. کشورهای امارات و ترکیه نمونه‌ای از این موارد هستند. به هر حال با تمام امکانات و فرصت‌های موجود ایران جهت تبدیل به یک هاب لجستیکی، از این مواهب خدادادی و سابقه دیرین در امر لجستیک و بازرگانی به نحو مناسب بهره‌برداری نشده است. برخی کشورهای همسایه با درک درست شرایط محیطی و آینده‌نگری صحیح، به‌طور شایسته‌ای از موقعیت منحصر به فرد منطقه خاورمیانه در جهت توسعه لجستیک و تجارت خود بهره برده‌اند. علیرغم اینکه ایران به‌لحاظ موقعیت ژئوپلیتیکی موقعیت منحصر به فرد در منطقه (و حتی جهان) دارد و به‌طور بالقوه یک کشور تجاری-لجستیکی محسوب می‌گردد، ولی متأسفانه به‌لحاظ عملکرد لجستیک وضعیت مناسبی ندارد.

کشور امارات در حال حاضر به‌عنوان یک هاب تجاری و لجستیکی برجسته در سطح منطقه و جهان شناخته می‌شود. ایجاد تنها شهر لجستیکی در دنیا در امارات (شهر لجستیکی دوی)، ساخت بزرگترین بندر ساخت دست بشر (بندر جبل علی)، ساخت یکی از بزرگترین فرودگاه‌های دنیا (فرودگاه آل مکتوم) و بسیاری از نمونه‌های موفق سبب شده تا کشور امارات به‌لحاظ موهبت‌های خدادادی و طبیعی کمترین مزیت‌های لجستیکی را در خود داشته است، طی دهه‌های اخیر رشد چشمگیری در ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های لجستیکی داشته باشد. کشور امارات در حالی به‌عنوان هاب لجستیکی در منطقه و دنیا مطرح است که برخلاف ایران در حوزه حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) هیچ مزیتی نداشته و به‌علت وسعت اندک و اقلیم نامناسب آن کشور، زیرساخت‌های مناسب برای حمل‌ونقل زمینی در این کشور ایجاد نشده است و ایجاد آن تنها با سختی و صرف هزینه زیاد ممکن است.

کشور ترکیه نیز با توسعه زیرساخت‌های لجستیکی خود (همچون بنادر، راه آهن و شبکه جاده‌ای) و به کار گماردن ناوگان مناسب به یکی از مهمترین کشورهای ترانزیتی تبدیل گردیده است. موقعیت جغرافیایی کشور ترکیه به‌گونه‌ای است که این کشور را در مسیر حمل‌ونقل شرق به غرب و بالعکس قرار می‌دهد. از این رو تقاضای مسافر و کالا در این کشور به‌شدت زیاد و رو به افزایش است، به‌گونه‌ای که این کشور به یک هاب ترانزیتی برای حمل کالاهای تجاری بین قاره آسیا و اروپا تبدیل شده است. (سلیمانی، ۱۳۹۱)

۴. بررسی تجربه کشورهای منتخب در زمینه توسعه لجستیک

یکی از مهمترین راهکارها برای بهبود وضعیت لجستیک، استفاده از تجارب سایر کشورهاست. انتخاب کشورهای مورد بررسی نیز در این ارتباط حائز اهمیت است و در مطالعه حاضر با توجه به پیشرو بودن لجستیک کشورهای کره جنوبی و هند و وضعیت مناسب آنها در شاخص عملکرد لجستیک و تحولات



قابل توجه در این زمینه و تجربیات موفق در برنامه‌ریزی‌های کلان و به‌علاوه در دسترس بودن اطلاعات کافی در زمینه موضوع مورد بحث انتخاب شده‌اند.

۴-۱. کره جنوبی

کشور کره جنوبی یکی از کشورهای پیشروی منطقه آسیا و پاسیفیک در توسعه لجستیکی است و تجربیات موفق در زمینه برنامه‌ریزی‌های کلان در این حوزه دارد. به‌طوری که براساس شاخص عملکرد لجستیکی (LPI)، رتبه ۲۴ جهانی را در بین ۱۶۰ کشور در سال ۲۰۱۶ به خود اختصاص داد.

کشور کره جنوبی از دهه ۱۹۹۰، تدوین و اجرای برنامه‌ها و قوانین لجستیکی جامع را در دستور کار خود قرار داده است. در حالی که پیش از آن، برنامه‌های لجستیکی به‌صورت مجزا و بر روی تک‌تک مدهای حمل‌ونقل تمرکز داشتند. از دهه ۲۰۰۰، سیاست‌های لجستیکی این کشور به‌جای فقط پشتیبانی صنعت، بر روی توسعه خود لجستیک به‌عنوان یک صنعت مجزا و هاب لجستیکی منطقه تمرکز یافت. این کشور قانون ارتقای توزیع کالا^۱ را که در سال ۱۹۹۱ تصویب شده بود در سال ۲۰۰۷ با سند چارچوب سیاست‌های لجستیکی^۲ به‌عنوان سند پایه برای اقدامات حوزه لجستیک جایگزین نمود. از آن زمان به بعد، برنامه جامع لجستیک^۳ ملی ۱۰ ساله براساس خطوط راهنما و جهت‌گیری‌های سند فوق تدوین می‌گردد (میان‌دوآبچی، ۱۳۹۳).

۴-۱-۱. سند چارچوب سیاست‌های لجستیک

این سند، چارچوب قانونی برای توسعه صنعت لجستیک است. این سند وظایف بخش‌های خصوصی و دولتی را در سطوح مختلف ملی تا محلی تبیین نموده و تمرکز ویژه‌ای در حمایت از صنعت لجستیک برای ارتقای کارایی و رقابت‌پذیری دارد. هدف از سیاست‌های لجستیکی در این سند، توسعه نظام‌مند صنعت لجستیک از طریق تشویق به ارائه فعالیت‌های لجستیک به موقع، با کیفیت و ایمن است. همچنین هدف از سند چارچوب سیاست‌های لجستیک، یکپارچه‌سازی و هماهنگ‌سازی سیاست‌های دولت در حوزه لجستیک است.

وزارت امور سرزمین، حمل‌ونقل و دریایی^۴ کره جنوبی، مسئولیت تدوین برنامه‌های جامع لجستیک ملی ۱۰ ساله را برعهده دارد. محتوای این برنامه در سند مشخص شده که عبارت است از:^۵

- لحاظ نمودن تحولات و توسعه لجستیک در سطح جهانی در کره جنوبی،

1. Goods Distribution Act
2. Framework Act on Logistics Policies of South Korea
3. National Logistics Master Plan
4. Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs
5. Framework Act on Logistics Policies of South Korea

- موضوعات مرتبط با هر یک از زیرمجموعه‌های لجستیک (حمل و نقل، انبارداری، بارگیری و تخلیه، بسته‌بندی و ...) و هماهنگی سیاست‌های هر یک از مدهای حمل و نقل،
- اولویت‌بندی و برنامه‌های سرمایه‌گذاری برای تأسیسات و تجهیزات لجستیکی،
- توسعه زیرساخت‌ها برای افزایش یکپارچه سیستم لجستیک،
- اقداماتی برای بهبود کارایی لجستیک از طریق استانداردسازی آن،
- همکاری و ارتقای دانش و اطلاعات فعالیت حوزه،
- اقدامات برای تقویت رقابت‌پذیری صنعت لجستیک،
- تربیت نیروی انسانی برای لجستیک و توسعه تکنیک‌های لجستیکی،
- اقدامات برای پشتیبانی بین‌المللی شدن صنعت،
- سایر اقدامات برحسب ضرورت.

وزارتخانه برای تدوین برنامه‌های ۱۰ ساله، از طریق نهادهای دولتی و محلی مرتبط، بنگاه‌های لجستیکی و سایر نهادها و تشکل‌ها پشتیبانی می‌شود. علاوه بر برنامه ۱۰ ساله، وزارتخانه موظف است برنامه اجرایی سالیانه را نیز تدوین کند. همچنین برنامه جامع برای لجستیک منطقه‌ای نیز توسط شهرداری‌ها تهیه می‌شود که مکمل برنامه کلان ملی بوده، اما تمرکز جغرافیایی آن محلی است. سند چارچوب سیاست‌های لجستیکی، بهبود کارایی سیستم لجستیک را از طریق سه عامل مدنظر قرار داده است:^۱

• توسعه فیزیکی تأسیسات و تجهیزات لجستیکی

توسعه فیزیکی تأسیسات و تجهیزات لجستیکی با موظف نمودن وزارتخانه امور سرزمین، حمل و نقل و دریایی و وزارتخانه اقتصاد دانش^۲ برای حمایت اجرایی و مالی از توسعه آنها امکان‌پذیر می‌شود. در این زمینه توجه ویژه به سازگاری توسعه‌ها از لحاظ قابلیت اتصال آنها به کل شبکه و جلوگیری از همپوشانی صورت می‌گیرد. تأمین مالی برای همکاری در توسعه نیز مدنظر قرار می‌گیرد.

• استانداردسازی در حوزه لجستیک

استانداردسازی به‌طور خاص در حوزه‌های تجهیزات و نیز محاسبه هزینه‌های لجستیکی مدنظر است. اعطای امتیازات تشویقی و ترجیحی به شرکت‌هایی که این استانداردسازی را جاری می‌کنند، مانند حمایت مالی یا تخفیف نرخ دریافت خدمات، از جمله این اقدامات است.

• توسعه قابلیت (ICT) برای کارایی لجستیک

وزارتخانه‌های امور سرزمین، حمل و نقل و دریایی و اقتصاد دانش و نهاد گمرک کره، موظف به تشویق و

1. Framework Act on Logistics Policies of South Korea

2. Ministry of Knowledge Economy (MKE)



ارتقای استفاده از سیستم‌های اطلاعاتی در حوزه لجستیک هستند. در سند، امکان حمایت مالی از برنامه‌های مرتبط دیده شده است. به‌علاوه، ایجاد شبکه‌های خاص و نیز شبکه‌های یکپارچه اطلاعات لجستیک، توسط نهادهای مرتبط در صورت لزوم جهت جمع‌آوری، تحلیل، پردازش و بازنشر اطلاعات لجستیکی، در این سند پیش‌بینی شده است. برای این منظور یک کمیته فرعی به‌عنوان هماهنگ‌کننده در نظر گرفته شده است. (میان‌دوآبچی، ۱۳۹۳)

از جمله مسائل دیگری که در این سند به آن توجه شده است، می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

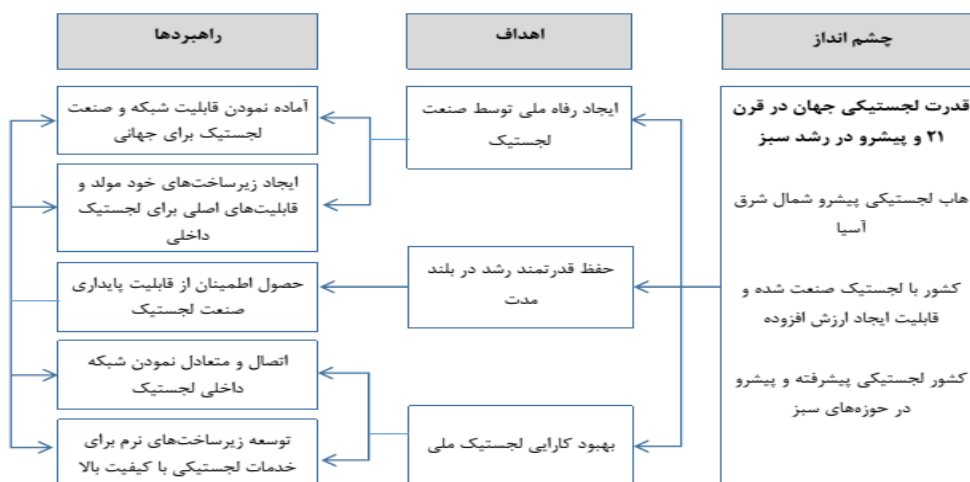
- حمایت از ایجاد شرکت‌های 3PL یا ارتقای شرکت‌های سنتی به 3PL (از جمله حمایت مالی)،
- مسئولیت وزارتخانه امور سرزمین، حمل‌ونقل و دریایی در ایجاد و اداره پایگاه داده ملی لجستیک،
- تأیید صلاحیت شرکت‌های لجستیکی مرتبط با حمل‌ونقل، انبارداری و خدمات ارزش‌افزوده،
- کنترل ورود و خروج شرکت‌های لجستیکی مرتبط با حمل‌ونقل، انبارداری و خدمات ارزش‌افزوده،
- کنترل ورود و خروج شرکت‌های لجستیکی به کسب‌وکار فرورادری بار بین‌المللی از طریق تعیین حداقل استانداردها،

- حمایت مالی و اجرایی از پژوهش و نوآوری در فناوری لجستیک و تشویق آن با برگزاری جوایز مرتبط،
- ارتقای قابلیت فعالان حوزه لجستیک از طریق برنامه‌های آموزشی حین کار و دانشگاهی، توسعه آموزش‌های ملی و بین‌المللی، حمایت از پژوهش، برگزاری آزمون‌های تأیید صلاحیت مدیران لجستیکی و ...

۲-۱-۴. برنامه جامع لجستیک ملی

برنامه جامع لجستیک ملی کشور کره جنوبی، برای بازه زمانی ۲۰۱۱-۲۰۲۰ تدوین شده است. چشم‌انداز، اهداف و راهبردهای این برنامه در شکل ذیل نمایش داده شده است.

شکل ۱. چشم‌انداز، اهداف و راهبردهای برنامه جامع لجستیک ملی کشور کره جنوبی



مأخذ: میان‌دوآبچی، ۱۳۹۳.

برای تحقق راهبردهای فوق، مجموعه‌ای از اقدامات پیاده‌سازی در حوزه‌های مختلف تعریف شده است:

جدول ۵. مجموعه اقدامات تعریف شده برای تحقق راهبردهای برنامه جامع لجستیک ملی کشور کره جنوبی

حوزه	اقدامات
زیرساخت‌های فیزیکی	<ul style="list-style-type: none"> توسعه نظام‌مند تأسیسات لجستیکی و ارتقای خدمات آنها ایجاد لجستیک محلی کارآمد در مناطق شهری تحقیق و توسعه برای مفاهیم جدید سیستم‌های لجستیک بار، به خصوص حمل‌ونقل چندوجهی و سبز نظام پشتیبانی قانونی و مالی جامع برای ارتقای لجستیک ریلی حمایت از تجدید حیات حمل‌ونقل از طریق تخصیص اسکله‌های ویژه و حمایت‌های مالی خاص افزایش رقابت‌پذیری بنادر تجاری اصلی با تخصصی‌سازی منطقه‌ای آنها و فعالیت اتحادیه‌های بنداری و آموزشی
زیرساخت‌های غیرفیزیکی	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد کمیته ملی لجستیک به همراه زیرمجموعه تخصصی برای پشتیبانی سیاستگذاری و پیاده‌سازی آن ایجاد نهاد مدیریت آمار لجستیک برای پشتیبانی سیاستگذاری به همکاری مرکز ملی آمار توسعه نیروی انسانی لجستیک در میان مدت و بلندمدت سیستم ملی تأیید صلاحیت خدمات لجستیکی براساس ارزیابی عملکرد به جای تست و آزمون تسهیل در استخدام افراد خارجی و افراد صلاحیت‌دار در شرکت‌های لجستیکی توسعه زیرساخت‌های ICT در هاب‌های لجستیکی کلیدی و توسعه شبکه ملی اطلاعات لجستیک
پایداری	<ul style="list-style-type: none"> برنامه‌ریزی برای کاهش گازهای گلخانه‌ای و ایجاد نظام مدیریت لجستیک سبز و تهیه خطوط راهنما افزایش رفاه در صنعت لجستیک و بهبود شرایط کاری بهبود نظام‌های زیرساختی و نهادی لجستیکی برای تقویت امنیت اجتماعی (به‌عنوان مثال لجستیک بحران) ایجاد نظام جامع یکپارچه امنیت لجستیک در سطح استانی قانونگذاری برای افزایش شفافیت و فضای منصفانه برای فعالین در بخش لجستیک ایجاد بسترهای اجتماعی برای تضمین رشد بلندمدت قابلیت‌های صنعت لجستیک
جهانی‌سازی	<ul style="list-style-type: none"> افزایش امنیت هاب‌های لجستیکی بین‌المللی و تقویت عملیات آنها تلاش فعالانه برای توسعه شبکه‌های جهانی حمل‌ونقل تضمین رشد قابلیت‌های جهانی صنعت لجستیک بین‌الملل کشور توسعه همکاری‌های بین‌المللی برای تقویت اتصال کره به شبکه جهانی
لجستیک داخلی	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد سیستم‌هایی برای تثبیت ساختار و پیشرفت صنعت لجستیک ایجاد نظام پشتیبانی برای تثبیت و پیشرفت صنعت لجستیک پشتیبانی از ارتقای رقابت‌پذیری با گسترش بازارهای لجستیکی ایجاد نظام پشتیبانی جامع برای ارتقای رقابت‌پذیری شرکت‌های لجستیکی

مأخذ: همان.

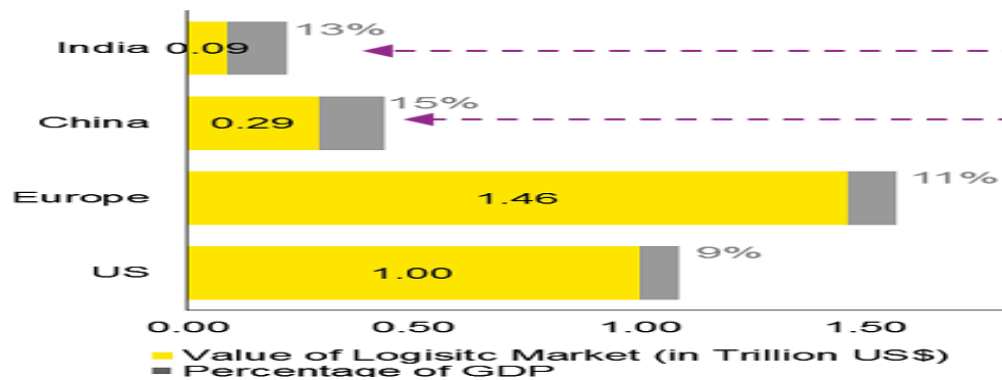


۲-۴. هند

برای هر کشور، هزینه‌های لجستیک سالیانه بین ۹-۲۰ درصد تغییر می‌کند که در مورد کشور ایالات متحده آمریکا این رقم حدود ۹ درصد است. همچنین ارزش بازار لجستیک جهانی در حدود ۳/۵ تریلیون دلار برآورد می‌گردد. ایالات متحده آمریکا با کسب یک سوم ارزش بازار لجستیک جهان (حدود یک تریلیون دلار)، در رده نخست بیشترین ارزش بازار لجستیک قرار دارد.

شکل ۲. وضعیت ارزش بازار لجستیک و هزینه لجستیک به عنوان درصدی از GDP

در مناطق مختلف جهان



Source: Development of Logistic Park, IL&FS, 2017.

همان گونه که در شکل فوق ملاحظه می‌گردد در مناطق توسعه یافته (مانند آمریکا و اروپا) هزینه‌های لجستیک (شامل هزینه‌های نگهداری، انبارداری، بسته‌بندی، ضایعات و هزینه‌های مدیریتی و...) درصد کمتری از GDP را به خود اختصاص داده است، ولی در کشور هند این نسبت حدود ۱۳ درصد است که به دلیل نظام مالیاتی چند لایه‌ای، گلگاه‌های زیرساختی و ناکارایی‌های دیگر است. (غفاری نسب، ۱۳۹۲)

صنعت لجستیک در دهه اخیر در کشور هند رشد چشمگیری از خود نشان داده است. عوامل گوناگونی به رشد صنعت لجستیک در کشور طی این مدت کمک نموده‌اند که از جمله می‌توان به وجود رقابت و هزینه‌های فزاینده، تمرکز روی برون سپاری، ورود بازیگران خارجی، تغییر در سیستم مالیاتی، رشد سریع در صنایعی مانند صنعت خودرو، صنایع دارویی، صنایع کالاهای مصرفی بی‌دوام (FMCG)، ظهور خرده‌فروشی سازمان یافته، افزایش تجارت خارجی و تبدیل هند به هاب تولیدی در سطح منطقه و جهان اشاره نمود. در این میان بخش‌های عمده صنعتی که سرمایه‌گذاری عظیمی در صنعت لجستیک داشته‌اند عبارتند از: صنایع هوانوردی، فلزات و معادن و صنایع کالاهای بادوام. (غفاری نسب، ۱۳۹۲)

مطابق رتبه‌بندی سال ۲۰۱۶ بانک جهانی، کشور هند رتبه ۳۵ را از نظر شاخص عملکرد لجستیک

(LPI) در بین ۱۶۰ کشور مورد مطالعه به خود اختصاص داده است. دولت هند برای بهبود زیرساخت‌های لجستیکی پروژه‌های متعددی را به اجرا گذاشته است که از جمله می‌توان به پروژه چهار ضلعی طلائی، کریدورهای غرب به شرق و شمال به جنوب (که چهار شهر بزرگ کشور را به یکدیگر متصل می‌کند)، مناطق آزاد تجاری و انبارداری و همچنین مشارکت بخش خصوصی در این صنعت اشاره نمود. بازار لجستیک هند در سال ۲۰۱۴ حدود ۱۰۴ میلیارد دلار درآمد داشته و پیش‌بینی می‌شود این درآمد در سال ۲۰۲۰ به ۱۵۰-۱۶۰ میلیارد دلار برسد. بخش حمل‌ونقل در حدود ۶۰ درصد بازار لجستیک هند را به خود اختصاص داده است.

دولت مشوق‌های زیادی را در زمینه ایجاد پارک‌های لجستیک چندوجهی، کوچک، متوسط و بزرگ که به‌طور عمده به راه آهن وصل می‌باشند، در نظر گرفته است.^۱ در ادامه به بررسی مختصر وضعیت برخی از زیرساخت‌های مهم لجستیک در کشور هند پرداخته می‌شود:

۱-۲-۴. حمل‌ونقل کانتینری و چندوجهی

با وجود اینکه حمل‌ونقل کانتینری درصد پایینی از حمل‌ونقل در تجارت خارجی هند را به خود اختصاص داده است، ولی این نوع حمل‌ونقل از رشد بالایی برخوردار است. شایان ذکر است جهت کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و همچنین انتقال سریع کالاها بین مبادی و مقاصد، حمل‌ونقل چندوجهی در کشور هند در حال گسترش است. حمل‌ونقل چندوجهی امکان انجام فرآیندهای تجارت بین‌المللی را با تعداد اسناد کمتر (مثلاً یک سند برای تمامی انواع حمل‌ونقل مورد استفاده) میسر می‌سازد.

۲-۲-۴. شرکت‌های لجستیک طرف سوم

برون‌سپاری در هر صنعتی رایج است و صنعت لجستیک نیز از این قاعده مستثنا نیست. شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم (3PL) به شرکت‌هایی اطلاق می‌شود که سازمان‌های تولیدی یا خدماتی بخشی یا کل امور لجستیکی خود را به آنها برون‌سپاری می‌کنند. این شرکت‌ها معمولاً در حوزه‌های حمل‌ونقل و انبارداری متخصص هستند و قادرند خدمات خود را با انواع مختلف و متنوعی از محصولات منطبق سازند. خدمات لجستیکی مانند حمل‌ونقل، انبارداری، مدیریت موجودی، بسته‌بندی و مانند اینها جزء خدمات ارائه شده توسط شرکت‌های لجستیک طرف سوم محسوب می‌گردند. در حال حاضر ارتباط شرکت‌های هندی با شرکت‌های لجستیک طرف سوم گسترش یافته است و شرکت‌های هندی سهم عمده‌ای از فعالیت‌های خود را به شرکت‌های لجستیک طرف سوم واگذار می‌کنند. (Rodrigue, J. P. 2011)

1. Government of Gujarat (2017) "Development of Logistic Park at Dahej", Connecting India to the World, 8th Global Summit.



۴-۲-۳. انبارها

در سالیان اخیر، انبارها تبدیل به محرک اصلی در رشد صنعت لجستیک شده‌اند. علاوه بر خدمات ذخیره‌سازی سنتی، هم‌اکنون خدمات ارزش‌افزوده زیادی همچون تجمیع و تقسیم بار، بسته‌بندی، برچسب‌زنی، بارکدزنی و لجستیک معکوس در انبارها ارائه می‌گردند. تصاحب فضای انبارش در هند توسط گروه‌های سازمان‌یافته بخش خصوصی (صنعت انبارداری سازمان‌یافته) در حال رشد است.

۴-۲-۴. پارک‌های لجستیکی

پارک‌های لجستیکی در راستای سیاست‌های تسهیلات‌دهی تجاری و با هدف ارائه خدمات لجستیکی با کیفیت و کارآیی بالا، احداث می‌شوند. این مکان‌ها سبب تجمع بخش‌های مختلف صنعت لجستیک از قبیل محل پارک کامیون، شرکت‌های حمل‌ونقل، انبار کانتینر و مراکز فناوری و پردازش توزیع در یک مکان می‌گردند. تا انتهای سال ۲۰۱۴ به تعداد ۱۱۰ پارک لجستیکی با سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری در محدوده ۳۵۰۰ هکتاری در هند عملیاتی شده‌اند.^۱

۴-۲-۵. اقدامات دولتی برای توسعه لجستیک در هند

از جمله برنامه‌ها و حمایت‌های انجام گرفته از سوی دولت هند برای توسعه صنعت لجستیک در این کشور می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- به منظور تأکید بر اهمیت حمل‌ونقل در صنعت لجستیک و در راستای افزایش کارآیی این بخش، دولت از مشارکت بخش خصوصی علی‌الخصوص در بخش بنادر استقبال می‌نماید. مهمترین عامل انگیزشی در این زمینه را می‌توان برنامه ملی توسعه دریانوردی این کشور عنوان نمود. این برنامه به رفع چالش‌های مرتبط با رشد فزاینده تقاضای ترافیک بین‌المللی کشور و همچنین توسعه تسهیلات و تجهیزات بندری متناسب با استانداردهای جهانی می‌پردازد.
- در کشور هند، حمل‌ونقل کالا همواره نسبت به حمل‌ونقل مسافرین در اولویت دوم بوده است. از آنجایی که حمل‌ونقل زمینی از طریق ریلی هزینه کمتری نسبت به حمل‌ونقل از طریق جاده دارد. با وجود این سهم استفاده از حمل‌ونقل ریلی کالا کم بوده است. جهت رفع مشکل فوق، شرکت راه آهن هند برنامه‌ای جهت احداث کریدور ریلی مخصوص حمل‌ونقل کالا به طول بیش از ۲۸۰۰ کیلومتر و با هزینه‌های معادل ۱۲/۵۳ میلیارد دلار پیشنهاد داده است. مطابق برنامه‌ریزی‌های انجام شده، زمان تکمیل این پروژه تا انتهای سال ۲۰۱۷ پیش‌بینی شده است.
- مشوق‌های دولت برای ترویج بخش تولید و صادرات باعث افزایش تقاضا برای بخش لجستیک هند شده است. تجارت هند با آسیا، اروپا و آمریکای شمالی احتمالاً به‌عنوان یکی از اهرم‌های اصلی

1. Development of Logistic Park, IL&FS, 2014.

شرکت‌های حمل‌ونقل در منطقه محسوب می‌شود.

- با سرمایه‌گذاری عمده توسط بخش‌های دولتی و خصوصی طی سالیان گذشته بر روی زیرساخت‌ها، ارتقای فناوری و گسترش امکانات دریایی و فرودگاهی و کریدورهای لجستیک اختصاصی در شبکه ریلی، زیرساخت‌های لجستیک هند تقویت شده است.

- با استفاده از دستورالعمل مالیات بر کالاها و خدمات (GST)^۱ مدنظر است سیستم مالیاتی غیرمستقیم چندلایه هند به یک شکل واحد تبدیل شود و هند از شبکه بوروکراتیک خارج گردد و توسعه تجارت را تسهیل نماید. پیشنهاد تغییر در سیستم مالیاتی غیرمستقیم می‌تواند زمان چرخه حمل‌ونقل را کاهش دهد، تصمیمات زنجیره تأمین را افزایش دهد، منجر به تقویت و تحکیم انبارها و غیره شود، و می‌تواند وضعیت صنعت لجستیک را از نظر کیفیت خدمات و رشد ارتقا ببخشد.^۲

• جمع‌بندی تجارب کشورهای پیشرو در توسعه لجستیک

- استفاده از اسناد قانونی در سطح ملی و ارائه برنامه‌های هدفمند زمانبندی شده با

رویکردهای کارشناسی، علمی و کاربردی جهت توسعه لجستیک

- استفاده از مشارکت بخش خصوصی و عمومی (PPP) در تقویت زیرساخت‌ها و ایجاد و

توسعه مراکز لجستیکی

- تسهیل قانونی و مقرراتی جهت فعالیت ذی‌نفعان و مراکز حوزه لجستیکی

- توسعه کارآمد و نظام‌مند مراکز لجستیکی و زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی

- استانداردسازی فعالیت‌ها و هزینه‌های لجستیک و سعی در افزایش کارآیی و توسعه پایدار

لجستیک

۵. موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه

در این بخش مهمترین موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه و اقدامات دولت‌ها در رفع این موانع مورد بررسی و واکاوی قرار می‌گیرد.

۵-۱. مهمترین موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه

بانک جهانی در گزارشی، پنج عامل اصلی را مهمترین موانع توسعه لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین در کشورهای در حال توسعه معرفی کرده است که در اکثریت موارد موانع موجود در اجرای لجستیک

1. Goods and Service Tax (GST)

2. Strategic Insight on the Indian Logistics Industry, May ۲۰۱۶ by Frost & Sullivan-Research and Markets



در ایران را تأیید و تصدیق می‌کند. (سلیمانی سدهی و همکاران، ۱۳۹۲)

• مسائل مربوط به زیرساخت‌ها

- زیرساخت‌های ضعیف حمل‌ونقل و قوانین متعدد مربوط به آن
- سیستم‌های مخابراتی ضعیف
- وسایل حمل‌ونقل فرسوده و ناکافی
- شبکه جاده‌ای ضعیف
- انبارهای ناکافی
- شبکه راه آهن قدیمی

• چالش‌های سیستم اقتصادی

- درک ضعیف از اقتصاد بازار
- ضعف در برنامه‌ریزی اقتصادی واقع بینانه و عملی
- ضعف در تثبیت مسیر اقتصادی
- بازار کوچک داخلی و کمبود اطلاعات در بازار
- سیستم بانکی ناکارآ و نرخ‌های بهره بالا
- مشکلات و نارسایی‌ها در حمایت‌های اقتصادی دولت
- ناکارآمدی نظام مالیاتی

• مشکلات سیستم مدیریتی

- مدیریت بوروکراتیک و عدم هماهنگی‌های میان سازمانی در زنجیره
- عدم انعطاف‌پذیری سیستم
- عدم اعتماد بین اجزای زنجیره و طولانی بودن سیستم‌های قضایی جهت رفع دعاوی
- کمبود نیروهای صلاحیت‌دار

• مشکلات مدیریتی

- مقاومت در برابر تغییرات
- درک ضعیف از تعادل هزینه/خدمت
- بی‌اطلاعی از وجوه مشترک امور لجستیک، بازاریابی و تولید
- اعتبار پایین مدیران در امور مربوط به لجستیک
- ضعف در نوآوری و پیشروی
- ضعف در تخصص‌گرایی

• مشکلات کلان

- عدم ثبات سیاسی
- ضعف در استمرار خط‌مشی‌ها
- منابع مالی ناکافی
- عدم رعایت مقررات

۲-۵. نقش دولت‌ها در بهبود و توسعه لجستیک و زیرساخت‌های لجستیکی

سؤال اساسی که همواره برای دولت‌ها مطرح بوده این است که چه زیرساخت‌هایی باید ایجاد، تقویت، تکمیل و یکپارچه شود و مدیریت و بهره‌برداری از آنها به چه طریقی انجام گیرد تا فرآیند تجارت کالاها به صورت روان و با صرف حداقل هزینه و زمان انجام پذیرد تا نه تنها تولیدکننده داخلی از مزایای حداکثری تولید و تجارت محصولات خود، چه در داخل کشور و چه با دیگر کشورها برخوردار شود، بلکه تولیدکنندگان خارجی نیز راغب به استفاده از امکانات لجستیکی و تجاری آن کشور شده و از آن به عنوان یک مرکز واسطه ترانزیتی (هاب) برای کالاهای صادراتی خود استفاده کنند.

بر اساس گزارش‌های رسمی بانک جهانی، برای پیاده‌سازی و اجرایی نمودن مدیریت لجستیک و زنجیره تأمین در هر کشور، زیرساخت‌هایی لازم است. این زیرساخت‌ها را می‌توان در سه دسته اصلی طبقه‌بندی نمود: (Alan Rushton, 2006)

۱. زیرساخت‌های قانونگذاری

۲. زیرساخت‌های سخت‌افزاری

۳. زیرساخت‌های نرم‌افزاری

بر همین اساس، دولت‌ها به خصوص در کشورهای در حال توسعه می‌توانند نقش قابل توجهی در توسعه و بهبود زیرساخت‌های لجستیکی کشور داشته باشند. مهمترین کارهایی که دولت‌ها در جهت توسعه زیرساخت‌های لجستیکی بایستی انجام دهند، به تفکیک سه گروه زیرساختی در ادامه مورد اشاره قرار گرفته است:

• اقدامات لازم در حوزه زیرساخت‌های قانونگذاری

- تدوین سیاست‌های واردات و صادرات و تعیین تعرفه‌های گمرکی کارآ
- ثبات رویه و قابلیت اطمینان سیاستگذاری‌های اقتصادی در جهت کاهش ریسک سرمایه‌گذاری
- منطقی کردن نرخ سود بانکی
- حمایت از شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیک طرف سوم (3PL)
- تدوین استانداردهای کیفی ملی برای فعالیتهای لجستیکی



• اقدامات لازم در حوزه زیرساخت‌های سخت‌افزاری

- احداث جاده‌های جدید و یا توسعه و بهبود راه‌های موجود،
- احداث انبارها و سیلوهای مکانیزه و بهبود انبارهای موجود
- بهبود زمان ترخیص کالاها از گمرک و کوتاه‌تر و بهینه کردن چرخه کارهای اداری گمرکی
- توسعه زیرساخت‌های تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات (ICT) برای ایجاد جریان روان اطلاعات و تراکنش‌های مالی

• اقدامات لازم در حوزه زیرساخت‌های نرم‌افزاری

- بهبود شرایط بانکی برای اصلاح قوانین پرداخت به نحوی که تسهیلاتی را برای سرعت انجام تراکنش‌های مالی در کمترین زمان و با کمترین هزینه خواب سرمایه برآورد سازد.
- تشویق شرکت‌های بیمه برای حمایت از فعالیت‌های شرکت‌های 3PL و توسعه تنوع طرح‌های بیمه‌ای مرتبط
- تدوین چارچوب‌های نظارتی مناسب و کارآ
- تهیه نقشه راه برای تعیین نقش دولت و بخش خصوصی در پروژه‌های پیاده‌سازی زنجیره تأمین کالا
- توسعه فرهنگ همکاری و مشارکت بین شرکای تجاری
- تعریف داده‌های آماری و نسبت‌های مالی جدید مرتبط با هزینه‌های لجستیک
- تدریس و آموزش متخصصان لجستیک و زنجیره تأمین
- تلاش‌ها در سطح بنگاه‌های اقتصادی و مؤسسات خصوصی (مانند: بهبود سیستم فعلی توزیع، توسعه بازار داخلی، مدرن کردن و بهبود سیستم بانکی، ترویج و توسعه استفاده از رایانه، تصحیح و به‌روزرسانی سیستم مدیریت، تشویق و ترویج رقابت، ایجاد آموزش حین کار، ترویج تخصص‌گرایی)
- بهبود آموزش و تحقیقات
- همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی (همچون الگوبرداری از تجارب کشورهای توسعه‌یافته، برگزاری سمینارها و کنفرانس‌های مرتبط، توسعه برنامه همکاری با شرکت‌هایی از کشورهای توسعه‌یافته)

۶. چالش‌های پیش روی لجستیک ایران از منظر مطالعات پژوهشی

با وجود پتانسیل‌ها و مزیت‌های توسعه لجستیک در ایران و تبدیل ایران به هاب لجستیکی منطقه و حتی جهان، این امر در ایران مغفول مانده است که به مهمترین چالش‌های پیش روی لجستیک و دلایل عدم توفیق آن در مطالعات پژوهشی انجام‌یافته در ایران اشاره می‌گردد:

۱-۶. نبود طرح‌های کلان ملی توسعه لجستیک و زنجیره تأمین در ایران

همانگونه که در تجارب کشورهای پیشرو در لجستیک ملاحظه گردید طرح‌های کلان ملی در این کشورها

به‌عنوان محور اصلی توسعه لجستیک و ایفای نقش محوری و رهبری دولت برای توسعه لجستیک به‌کار گرفته شده‌اند. با وجود این، متأسفانه این طرح‌های کلان و ملی در ایران نادیده گرفته شده‌اند و از دلایل اصلی عدم توسعه لجستیک در کشور است که مهمترین طرح‌های ملی عبارتند از:

۱-۱-۶. نبود آمایش یکپارچه لجستیک در کشور

آمایش سرزمین قطعاً یکی از مهمترین محورهایی است که در برنامه‌های توسعه‌ای کشورها بایستی مورد توجه قرار گیرد. این موضوع، به‌خصوص برای طرح‌های بزرگ ملی که آثار اقتصادی، اجتماعی، امنیتی بر جای می‌گذارند و سرمایه‌بری بالایی را نیاز دارند اهمیت فراوانی دارد. یکی از طرح‌های آمایشی، یکپارچگی و جامعیت آن است. بدین معنا که در فرآیند توسعه زیرساخت‌ها (اعم از صنعتی، معدنی، تجاری، حمل‌ونقل و ...) بایستی آمایش زیرساخت‌ها با مدنظر قرار دادن کلیه عوامل مؤثر بر آن صورت گیرد.

با توجه به اینکه طرح آمایش یک طرح ملی محسوب می‌گردد و سرمایه‌گذاری بالایی نیاز دارد، به‌منظور نیل به بهترین نتایج مورد نظر در این طرح، لازم است ابتدا نقشه راه جامع و یکپارچه آمایش لجستیک کشور تدوین گردد تا مسیر حرکت و مقصد مورد نظر مشخص و شفاف شده و به‌عنوان یک راهبرد کلان توسعه لجستیک کشور قرار گیرد. (سلیمانی سدهی و همکاران، ۱۳۹۲)

۲-۱-۶. نبود نقشه راه جامع لجستیک کشور

بررسی‌ها نشان می‌دهد که لجستیک هیچ‌گاه به‌صورت جامع و یکپارچه جایگاهی در اسناد توسعه‌ای کشور نداشته است؛ حال آنکه مزایا و منافع لجستیک به‌خصوص برای کشور استراتژیکی همچون ایران هیچ‌گاه کمتر از سایر بخش‌های اقتصادی نیست. همواره اعتقاد بر این بوده است که توسعه اقتصادی کشور عمدتاً از طریق توسعه صنعتی محقق می‌شود. حال آنکه با علم به نقش حیاتی لجستیک در پشتیبانی از فعالیت‌های تجاری، عدم توسعه لجستیک کشور نتایج توسعه در بخش‌های مذکور را نیز تحت تأثیر قرار داده و مانع تحقق مطلوب و مورد انتظار بخش‌های صنعت، معدن، کشاورزی و حتی نفتی می‌شود. به‌عبارت دیگر توسعه لجستیک از محورهای اصلی رشد اقتصادی است.

در حالی که دغدغه اصلی نظام برنامه‌ریزی کشور، توسعه صنعتی کشور بوده است و هر برنامه توسعه‌ای با گرایش صنعتی بیشتر مورد تعریف و تمجید بوده است؛ برخی کشورهای همسایه با درک درست شرایط محیطی و آینده‌نگری صحیح، به‌طور شایسته‌ای از موقعیت منحصر به فرد منطقه خاورمیانه در جهت توسعه لجستیک و تجارت خود بهره برده‌اند. به‌گونه‌ای که در حال حاضر، کشور نفت‌خیزی چون امارات را نه به خاطر منابع نفت، بلکه به خاطر هاب لجستیکی بودنش می‌شناسند.

توسعه لجستیک پیش از هر چیز نیازمند برنامه‌ریزی کلان کشور در توسعه این بخش و برنامه‌ریزی بلندمدت برای آن است. اما این امر هیچ‌گاه به‌صورت یکپارچه و جامع در اسناد توسعه‌ای کشور مدنظر



نبوده و اغلب به صورت جزیره‌ای در بخش‌های مختلف به آن پرداخته شده است. حال آنکه وجود یک دیدگاه واحد و یکپارچه در حوزه لجستیک، به منظور پیشبرد توسعه همه‌جانبه لجستیک بسیار ضروری است و یکپارچگی در برنامه‌ریزی و طراحی از آن جهت اهمیت دارد که توسعه زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی باید با در نظر گرفتن نیازمندی‌ها و تأثیرات متقابل هر یک بر روی دیگری صورت گیرد. در واقع در نظر گرفتن توسعه زیرساخت‌های غیرفیزیکی به منظور بهره‌برداری از ظرفیت‌های فیزیکی موجود و ایجاد یکپارچگی در حوزه لجستیک بسیار حائز اهمیت است. (همان)

در همین راستا، لزوم تدوین و اتخاذ رویکردی یکپارچه و نظام‌مند در راستای برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه لجستیک و اجزای آن کاملاً احساس شده و تدوین نقشه راه جامع لجستیک کشور کاملاً ضروری می‌نماید.

۳-۱-۶. نابسامانی زنجیره‌های تأمین صنایع مختلف کشور

زنجیره‌های تأمین کالا و خدمات با آن که پیش از تولید تا پس از مصرف را شامل می‌شود، یکی از حساس‌ترین فرآیندها و چرخه‌های مهم مرتبط با ارتقای معیشت و رفاه عمومی در هر کشوری است. حضور سطوح مختلف تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان در لایه‌های این زنجیره و ارتباطات متنوع و بعضاً نامفهومی که با هم دارند، باعث پیچیدگی در هدایت و کنترل زنجیره‌های تأمین می‌شود که هدف اصلی آن جلب رضایت مشتریان نهایی است؛ این پیچیدگی‌ها، لزوم نگرشی یکپارچه در مدیریت زنجیره‌های تأمین را روشن می‌سازد. جامع‌نگری و یکپارچگی در زنجیره تأمین و نقشی که تک‌تک اعضای زنجیره برای پایداری و کارایی آن ایفا می‌کنند، ناظر بر تضمین حقوق کلیه اعضای زنجیره اعم از تأمین‌کنندگان، تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و مصرف‌کنندگان است. نظر به اهمیت فوق‌العاده زنجیره‌های تأمین کالا در وضعیت اقتصادی کشور، ساماندهی و بهبود زنجیره‌های تأمین کالاهای اساسی و صنعتی مهم کشورمان قطعاً باعث پیشرفت‌های قابل ملاحظه در وضعیت اقتصادی کشور و بالاخص وضعیت معیشتی و رفاهی مردم خواهد شد.

یکی از چالش‌های اساسی در مدیریت کشور که مشکلات متعددی را در سطح ملی و منطقه‌ای ایجاد نموده، عدم وجود یکپارچگی، انسجام و هماهنگی بین دستگاه‌های مسئول در زمینه فراهم‌سازی و تأمین اقلام، کالاها و خدمات مورد نیاز مردم است. این مسئله از آنجا ناشی می‌شود که نقش، جایگاه، حدود وظایف و اختیارات و مسئولیت‌های بخش‌های مختلف کشور در زنجیره‌های کالا با رویکرد سیستمی و یکپارچه تعیین نشده و مورد واکاوی قرار نگرفته است.

با وجود این، از آنجا که برنامه‌ها و اقدامات مدیریت زنجیره تأمین دولتی، سرمایه‌گذاری و طرح‌های زودبازدهی نیستند و منافع آن اغلب ملموس آنی نیست؛ ازسوی بخش غیردولتی این‌گونه پنداشته می‌شود که این نوع برنامه‌ها صرف ریسک و مخاطرات اصلی سرمایه‌گذاری اصلی را افزایش می‌دهد.

ضمن این که با توجه به ساختار مملو از بنگاه‌های کوچک و متوسط در ساختار صنعت ایران و ضعف‌های متعدد برای مواجهه با مسائل فنی اقتصادی و تجارت جهانی و وابستگی زیاد اقتصاد کشور به دولت، به نظر می‌رسد که تنها دولت می‌تواند از طریق ایجاد مشوق‌ها و زمینه‌سازی برای توسعه نهادهای غیردولتی ضروری و مرتبط، ضرورت لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین را در ساختار نیمه‌سنتی بنگاه‌های کوچک و متوسط نهادینه سازد.

متأسفانه مشکلات و ضررهای هنگفتی که به خاطر نابسامانی و عدم هماهنگی در زنجیره‌های تأمین کالا و سازمان‌های مرتبط بر پیکره اقتصاد کشورمان وارد می‌شود، به قدری زیاد و آشکار است که لزوم سامان بخشیدن به زنجیره‌ها و یکپارچه‌سازی اعضای زنجیره‌ها کاملاً احساس می‌گردد. (سلیمانی سدهی و همکاران، ۱۳۹۲)

۴-۱-۶. نبود شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی

از نقطه نظر دولت‌ها، کاهش مؤثر هزینه‌های لجستیک در سطح ملی از طریق شناسایی تک‌تک مؤلفه‌های هزینه‌های لجستیک مقدور خواهد بود. شاخص‌های عملکردی فعالیت‌های لجستیکی، میزان عملکرد سیستم‌های لجستیکی را اندازه‌گیری نموده و سطح کارایی آن را ارزیابی می‌نماید. بنابراین شاخص‌های عملکردی می‌توانند به‌عنوان ابزاری برای بهبود سیستم لجستیک در داخل یک شرکت و یا در اقتصاد کل کشور مورد استفاده قرار گیرد. دلیل اصلی محاسبه عملکرد لجستیک کاهش هزینه‌های عملیاتی آن است. اندازه‌گیری هزینه‌های عملکردی تعیین می‌کند که چه موقع و به چه طریق، تغییرات عملیاتی برای کنترل هزینه‌ها و شناسایی نواحی برای دارایی‌های بهبود یافته باید اعمال گردند.

در این راستا تعیین معیارهایی همچون سهم هزینه‌های لجستیکی از کل هزینه‌های کشور از جمله شاخص‌های تعیین وضعیت زنجیره‌های تأمین هر کشور به حساب می‌آید به طوری که بسیاری از کشورها این شاخص‌ها را محاسبه نموده و سالیانه به روز می‌رسانند. امروزه شماری از کشور پیشرو در لجستیک از جمله ایالات متحده آمریکا، ژاپن و کره جنوبی هزینه‌های اقتصادی کلان لجستیک خود را به صورت سالیانه منتشر می‌کنند. (شرکت توسعه مهندسی ایرانیان، ۱۳۹۴)

۵-۱-۶. نبود هماهنگی بین نهادی در حوزه تجارت و حمل‌ونقل

تجارت و حمل‌ونقل را می‌توان دو محور رشد و توسعه کشورها در محیط متغیر و پرچالش اقتصادی امروز دانست. این دو به نوعی لازم و ملزوم یکدیگرند. به عبارت دیگر جریان‌های کالا در سطح ملی و بین‌المللی در نتیجه فعالیت‌های مرتبط با تجارت کالا و حمل‌ونقل آن ایجاد می‌شود. چنانچه تجارت به‌عنوان مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و فرآیندها لحاظ گردد که مبادله خریدار و فروشنده را ممکن می‌کنند، حمل‌ونقل مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و فرآیندها خواهد بود که جریان فیزیکی کالا از خریدار به فروشنده را ایجاد می‌کنند. در صورتی که هر یک از این فعالیت‌ها به نحو مطلوب و کارآمدی صورت نگیرند، تجارت



کالا در داخل و خارج مرزها تحت تأثیر قرار خواهد گرفت.

آنچه از حاکمیت کلان یک کشور در خصوص تجارت و حمل و نقل انتظار می‌رود، تسهیل در این دو حوزه است. اقداماتی چون تنظیم سیاست‌ها در حوزه تجارت و حمل و نقل، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و لجستیک، بهینه‌سازی مبادی ورود و خروج کالا، ساده‌سازی و هم‌نوآوری رویه‌ها و دستورالعمل‌ها، به‌کارگیری فناوری‌های جدید (مانند پنجره واحد تجاری) و ظرفیت‌سازی را می‌توان از جمله اقدامات تسهیل‌کننده در این حوزه‌ها دانست. تسهیل تجارت و تسهیل حمل و نقل دو مقوله مستقل از یکدیگر نیستند. در واقع این دو حوزه با یکدیگر ارتباط متقابل داشته و در برخی موارد حتی همپوشانی نیز دارند. اقدامات تسهیل‌گری در یک حوزه بدون توجه به مشکلات و موانع تأثیرگذار موجود در حوزه دیگر نمی‌تواند به نتیجه مؤثر و مطلوبی منجر شود. **نبود یک متولی واحد برای لجستیک، ناهماهنگی و موازی‌کاری در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌ها می‌تواند رقابت‌پذیری کشور را**

تحت تأثیر قرار دهد. (سلیمانی سدهی و همکاران، ۱۳۹۲)

۲-۶. عدم توسعه مراکز لجستیک در ایران

با توجه به تجربیات ناموفق کشور در خصوص ایجاد مراکز لجستیک و زیرساخت‌های مشابه، می‌توان ادعا نمود که توسعه این مراکز در کشور با چالش‌های اساسی مواجه است. اولین چالش در این زمینه رویکرد و دیدگاه حاکمیت در رابطه با این مراکز است. مراکز لجستیک از این لحاظ که ایجاد و بهره‌برداری آنها نیازمند سرمایه‌گذاری بالایی بوده و از سوی دیگر ماهیت فرابخشی دارد، نیازمند حمایت و هدایت بخش دولتی است. مهمترین چالش در این خصوص عدم وجود متولی خاص برای توسعه این مراکز است. وجود دستگاه‌های نظارتی، اجرایی و متولیان متعدد در بخش حمل و نقل کالا و ترانزیت، موجبات اتلاف زمان و عدم تصمیم‌گیری صحیح و به‌موقع را فراهم نموده است. هر یک از این دستگاه‌ها با دارا بودن قوانین و مصوبات گوناگون که در برخی موارد در تقابل با یکدیگر هستند موجبات سردرگمی برای متولیان بخش خصوصی داخلی و خارجی را فراهم نموده است. عدم وجود وزارت حمل و نقل و ترابری، قدرت چانه‌زنی و توسعه این صنعت را با مشکلاتی مواجه نموده و متعاقباً موضوع تحقیق و پژوهش به‌منظور توسعه و نیازسنجی در این بخش را محدود کرده است. در بخش ارائه آمار در موضوع حمل و نقل و ترانزیت، هر یک از متولیان نسبت به انتشار آمار اقدام می‌نمایند که با وجود این آمارها، که در بسیاری از موارد تفاوت‌های فاحشی با هم دارند، تصمیم‌گیری برای بخش خصوصی و جلب نظر سرمایه‌گذاری کلان و تصمیم‌گیری‌های دولتی به‌منظور تجزیه و تحلیل و برنامه‌ریزی را با مشکل مواجه می‌نماید. همچنین در حال حاضر سیستم‌های نرم‌افزاری متعدد همچون سیستم برخط، پنجره واحد تجارت فرامرزی، تردد مرزی، اسناد حمل و نقل و... به‌صورت جزیره‌ای عمل می‌نمایند که این موضوع ناشی از

عدم وجود متولی واحد و متمرکز است. (شجاع رضوی، ۱۳۹۵)

با وجود اینکه ایجاد مراکز لجستیکی در برنامه‌های توسعه پنجم و ششم تأکید شده ولی هنوز سازوکاری برای برنامه‌ریزی، پیاده‌سازی و بهره‌برداری آنها وجود ندارد. وجود سازوکار از آن جهت مهم است که به‌عنوان بستری برای هماهنگ و همراستا نمودن تلاش‌های نهادهای ذی‌نفع دولتی (اعم از وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرکات و غیره) و نمایندگان بخش خصوصی (اعم از اتاق‌های بازرگانی و غیره) و از بین بردن تضاد دیدگاه‌ها عمل کند.

چالش‌های دیگری نیز در این زمینه وجود دارند که معلول عدم تعریف وظایف و نقش نهادها در ایجاد این مراکز هستند. به‌عنوان مثال قانون یا طرحی که ضوابط ایجاد این مراکز را تعیین نموده و یا از ایجاد آنها حمایتی به عمل آورد، وجود ندارد. همچنین در حال حاضر، برنامه مشخصی برای تعیین تعداد و محل ایجاد این مراکز و شبکه‌های آنها به‌صورت رسمی وجود ندارد.

به‌طور خلاصه اصلی‌ترین موانع ایجاد مراکز لجستیکی در کشور عبارتند از: (میاندوآبچی، ۱۳۹۲)

- نبود یک متولی واحد یا سازوکار هماهنگی برای هدایت و نظارت بر ایجاد مراکز لجستیکی،
- نبود همگرایی و اجماع بین بخشی و از بین بردن تضادهای دیدگاهی موجود،
- نبود طرح کلان مکان‌یابی مراکز لجستیکی مورد نیاز کشور به‌همراه رویکرد هر یک،
- نبود مطالعات دقیق امکان‌سنجی برای مراکز لجستیکی مکان‌یابی شده،
- عدم یکپارچگی و همراستایی مطالعات با سایر برنامه‌های کلان همچون برنامه جامع حمل‌ونقل کشور،
- نبود ضوابط قانونی لازم برای مراکز لجستیکی شامل طبقه‌بندی و تعریف شفاف

مشخصات و کارکردهای انواع این مراکز،

- نبود طرح‌های قانونی لازم برای چگونگی پیشبرد توسعه این مراکز با استفاده از
- گزینه‌هایی چون سرمایه‌گذاری و حمایت دولت، مشارکت بخش عمومی و خصوصی،
- سرمایه‌گذاری خارجی و غیره،

- نبود قوانین لازم یا اصلاح قوانین موجود برای تعیین نقش و وظایف هر یک از نهادهای
- دولتی در خصوص ایجاد و بهره‌برداری از این مراکز (از جمله وزارت راه و شهرسازی، وزارت
- صنعت، معدن و تجارت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و).

- عدم توسعه شرکت‌های لجستیک طرف سوم در کشور

لزوم توجه به مقوله لجستیک بر مدیران صنایع و کسب‌وکارهای مختلف پوشیده نیست. ارتقای سطح آگاهی از اهمیت لجستیک طی سال‌های اخیر موجب شده تا کم‌وبیش اقداماتی در جهت توسعه زیرساخت‌های ضروری نظیر حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و غیره صورت گیرد. با وجود این، بسیاری از مراکز مهم لجستیکی که در دهه اخیر در دنیا مورد استقبال قرار گرفته‌اند، هنوز در کشور ما وجود ندارند که از



آن جمله می‌توان به شرکت‌های لجستیکی طرف ثالث (3PL) اشاره کرد. 3PLها، تأمین‌کنندگانی خارجی هستند که تمام یا بخشی از وظایف لجستیکی یک شرکت را برعهده می‌گیرند. با توسعه مفهوم برون‌سپاری، بر اهمیت توسعه صنعت 3PL افزوده شده است. هم‌اکنون تولیدکنندگان بر این امر واقفند که روش بهتر آن است که بر فعالیت‌های اساسی خود تمرکز کنند و مدیریت فعالیت‌های لجستیکی را به مراکز 3PL واگذار کنند. پیشتر شرکت‌ها صرفاً به برون‌سپاری فعالیت‌های حمل‌ونقل می‌پرداختند، اما در حال حاضر علاقه‌مند به برون‌سپاری تمام یا بخش عمده‌ای از فعالیت‌های لجستیکی خود هستند. اما متأسفانه علیرغم نیازی که احساس می‌شود و با وجود پتانسیل بالای لجستیکی کشور، توسعه و راه‌اندازی چنین مراکزی در سطح کشور هنوز محقق نگردیده است. اگرچه برخی از شرکت‌هایی که به ارائه خدمات لجستیکی نظیر انبارداری و حمل‌ونقل می‌پردازند ادعا می‌کنند که در زمره شرکت‌های 3PL هستند؛ اما بنابر تعاریف و شرح خدمات شرکت‌های 3PL، چنین شرکت‌هایی به معنای واقعی در ایران وجود ندارند، بلکه صرفاً انبارها و شرکت‌های حمل‌ونقلی هستند که به‌صورت جزیره‌ای توسعه یافته و به‌صورت خرده‌مالکی اداره می‌شوند.

از دلایل عمده عدم توسعه این مراکز در کشور علیرغم نیاز مبرم به آنها می‌توان به نبود تعریف جامع از ساختار سازمانی شرکت‌های 3PL، شرح خدمات آنها، زیرساخت‌های مورد نیاز جهت احداث آنها، مجوزها و ملاحظات قانونی مورد نیاز و نبود مراجع قانونی تعریف شده جهت صدور این مجوزها و نظارت بر حسن اجرای تعهدات آنها نام برد.

۳-۶. عدم استفاده از حمل‌ونقل چندوجهی

لجستیک به‌مثابه ستون فقرات تجارت بین‌المللی فعالیت‌هایی همچون حمل‌ونقل محموله‌های بار، انبارداری، امور گمرکی مرزی، سیستم‌های پرداخت و خیلی از کارکردهای دیگر را در بر می‌گیرد. این کارکردها غالباً توسط ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی خصوصی برای بازرگانان و مالکان کالا ارائه می‌شود. به‌طور کلی، حمل‌ونقل اصلی‌ترین مؤلفه لجستیک را شکل می‌دهد و بیش از ۶۰ درصد از خدمات لجستیکی از نوع حمل‌ونقل است.

امروزه یکی از اثرگذارترین استراتژی‌های به کار رفته در راستای تسهیل و افزایش بهره‌وری در صنعت لجستیک و حمل‌ونقل، کاربرد حمل‌ونقل چندوجهی است. شایان ذکر است که در ادبیات اقتصادی-تجاری کشور، این شیوه حمل‌ونقل با نام‌های دیگری چون «حمل‌ونقل بین‌وجهی» و «حمل‌ونقل ترکیبی» نیز معرفی شده است.

حمل‌ونقل چندوجهی یکی از پیچیده‌ترین موضوعات حمل‌ونقل و از مهم‌ترین تحولات توسعه فضای کسب‌وکار جهانی در دهه‌های اخیر در راستای افزایش بهره‌وری لجستیکی در امر صنعت و تجارت

محسوب می‌گردد. به‌طور کلی، حمل‌ونقل چندوجهی به‌منظور حمل یکسره کالاها از مبدأ به مقصد با قراردادی واحد تعریف می‌شود که نوعی بهره‌برداری ترکیبی از روش‌های مختلف حمل‌ونقل محسوب می‌شود. به‌عبارتی، روش نظام‌مند حمل‌ونقل چندوجهی سبب می‌شود تا از هزینه‌های سربار کاسته شده و کالا با ضریب ایمنی بالا از مبدأ حمل و به‌صورت «یک‌دست» به مقصد مورد نظر برسد.

فرآیند مستمر تغییرات در مدیریت حمل‌ونقل طی دهه‌های گذشته از نگرش تک‌وجهی به حمل‌ونقل چندوجهی همواره در پی افزایش فشار تقاضای صنایع به مدیریت شرکت‌های حمل‌ونقل ایجاد شده است. این روش، نوعی شیوه حمل‌ونقل نیست، بلکه نظام هماهنگ‌کننده روش‌های مختلف حمل‌ونقل برای محموله‌ها است و اگرچه حمل‌ونقل چندوجهی در راستای یکپارچه‌سازی روش‌های حمل‌ونقل هوایی، زمینی، ریلی و دریایی است؛ اما به‌عنوان سیستمی که در آن بازده مجموع بزرگتر از بازده هر یک از بخش‌ها است، دارای اهمیت بسیار است.

شیوه حمل‌ونقل چندوجهی مزایای زیادی در مقایسه با روش‌های حمل‌ونقل تک‌وجهی دارد. برقراری توازن در به‌کارگیری زیرساخت‌های مختلف حمل‌ونقل، به حداقل رسانی جابجایی و تغییر وضعیت محموله‌ها در حین حمل و در نتیجه کاستن از هزینه‌های حمل و کاهش آسیب‌دیدگی کالاها، تسهیل فرآیند تجارت بین کشورها، کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری، سرعت بیشتر انتقال کالا، انعطاف‌پذیری و قابلیت اطمینان بالاتر، ساده‌سازی در مدیریت اطلاعات و ردگیری کالا و تسهیل در فرآیند کنترل اعم از اسناد، تعرفه‌ها و مسئولیت‌ها، نمونه‌هایی از برتری حمل‌ونقل چندوجهی به روش‌های تک‌وجهی و سنتی است. متأسفانه این شیوه حمل‌ونقل به‌دلیل ضعف در زیرساخت‌های فیزیکی^۱ و غیرفیزیکی^۲ لجستیکی در کشور مورد غفلت بوده است. (سلیمانی سدهی و همکاران، ۱۳۹۲)

۴-۶. عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک

مشارکت بخش خصوصی در ایجاد هاب‌های لجستیکی مسئله‌ای بسیار حائز اهمیت است. چرا که اکثر این مراکز در برخی کشورهای توسعه‌یافته با همت بخش خصوصی و مشارکت نهادهای دولتی ایجاد می‌شوند. اما در برخی کشورهای در حال توسعه به دلایل مختلف این خود دولت است که توسعه این مراکز را بر عهده می‌گیرد. به‌طور قطع در ایران با توجه به رویکردهای موجود در کشور و محدودیت بودجه و منابع دولتی، بهترین گزینه، حمایت دولت جهت تشویق و حمایت بخش خصوصی برای ایجاد این مراکز است. درخصوص نحوه مشارکت بخش خصوصی در توسعه هاب‌های لجستیکی، استفاده از انواع روش‌های مشارکت بخش عمومی - خصوصی (PPP) می‌تواند گزینه مطلوبی باشد.

۱. زیرساخت‌های فیزیکی: شامل کلیه زیرساخت‌های عمومی یا خصوصی که توسط بنگاه‌های دولتی و خصوصی جهت انجام فعالیت‌های لجستیکی خارج از محدوده بنگاه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. (شجاعی، ۱۳۹۶)

۲. زیرساخت‌های غیرفیزیکی: شامل کلیه زیرساخت‌های نرم‌افزاری و پشتیبانی‌کننده حوزه لجستیک است. (شجاعی، ۱۳۹۶)



از مشکلات دیگر در حوزه تجارت و حمل‌ونقل، عدم تعامل بخش خصوصی و بخش دولتی است. به عبارت دیگر عموماً سازوکار مناسب و کارآمدی در کشور جهت فراهم آوردن امکان تعامل این دو گروه ذی‌نفعان با یکدیگر وجود ندارد. تعامل دولت با بخش خصوصی از آن جهت حائز اهمیت است که سیاستگذاری‌ها و تدوین قوانین در دو حوزه باید با توجه به تأثیرات آنها بر ذی‌نفعان مربوطه (اعم از ارائه‌کنندگان خدمات تجارت و حمل‌ونقل و دریافت‌کنندگان آن) صورت گیرد. بنابراین آگاهی از نظرات و پیشنهادهای بخش خصوصی و مشارکت دادن آنها در تصمیم‌گیری‌ها، در جهت افزایش اثربخشی تصمیمات در دو حوزه ضروری است.

برای این منظور وجود مکانیسم و سازوکارهایی مورد نیاز است که امکان طرح موضوعات، مباحثه، مشاوره و حصول اجماع بین نهادهای دولتی متولی و همچنین بین دولت و بخش خصوصی را فراهم کند. این نوع سازوکارها که از آنها با عنوان سازوکارهای هماهنگی برای تسهیل تجارت و حمل‌ونقل یاد می‌شود، طی دهه‌های اخیر همواره در جهان مدنظر بوده است. به‌عنوان مثال سازمان‌های بین‌المللی در برنامه‌ها و پروژه‌های خود با هدف تسهیل تجارت و حمل‌ونقل، ایجاد کمیته‌های ملی تسهیل تجارت و حمل‌ونقل را در کشورها مدنظر قرار داده‌اند. این کمیته‌ها در سطح ملی و با مشارکت نمایندگانی از سه گروه ذی‌نفعان بخش خصوصی، بخش تجارت و بخش حمل‌ونقل تشکیل شده و وظیفه هماهنگ‌سازی این گروه‌ها را در موضوعات تسهیل تجارت و حمل‌ونقل بر عهده دارند. (شرکت توسعه مهندسی ایرانیان، ۱۳۹۴)

در برنامه اجرایی توسعه زیرساخت‌های لجستیکی کشور باید به این نکته مهم توجه داشت که در کشورهای توسعه‌یافته بیشتر پروژه‌های سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها از طریق وام‌های بلندمدت و توسط بخش خصوصی صورت می‌گیرد. حتی زیرساخت‌های با مالکیت دولتی در این کشورها می‌تواند توسط بخش خصوصی توسعه و ایجاد گردند و یا اینکه به‌صورت مشارکت بخش عمومی و خصوصی (PPP) ساخته شوند. در این صورت می‌توان اعتبار مورد نیاز توسعه زیرساخت‌ها را از طریق وام‌های بلندمدت که در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد تأمین کرد. با توجه به اینکه ساختار مشارکت عمومی و خصوصی به مجموعه نهادهای اقتصادی و اجتماعی و کیفیت مداخله دولت و بخش خصوصی در اقتصاد بستگی دارد، لذا ضروری است تا براساس ساختار نهادی کشور و در چارچوب قوانین بالادستی، برنامه‌ریزی منسجمی در جهت بسترسازی افزایش PPP صورت گیرد. ایجاد بانک توسعه زیرساخت‌های ملی یا صندوق‌های پروژه زیرساخت با هدف حمایت از قراردادهای مشارکت می‌تواند در این خصوص راهگشا باشد. (علیزاده قره‌باغ، ۱۳۹۶)

۵-۶. عدم توسعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی در ایران

چالش‌های موجود در زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی کشور را می‌توان در چهار بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی تقسیم‌بندی نمود که عبارتند از: (میان‌دوآبچی و سلیمانی سدهی، ۱۳۹۳)

۱-۵-۶. حمل‌ونقل و جابجایی جاده‌ای

- نبود زیرساخت‌های جاده‌ای کافی در مسیرهای ترانزیتی کشور:
- عدم اتصال همه مراکز استان‌ها به شبکه‌های بزرگراهی و مراکز شهرستان‌ها به راه‌های اصلی
- فرسودگی ناوگان جاده‌ای کشور
- عدم بهره‌برداری اقتصادی از ناوگان و پایین بودن بازدهی سرمایه

۲-۵-۶. حمل‌ونقل و جابجایی ریلی

- سهم بسیار پایین حمل‌ونقل ریلی در حمل‌ونقل برون‌شهری کشور
- توجه ناکافی به بهره‌برداری در حمل‌ونقل ریلی
- نبود سیاست جدی در ارائه خدمات چندوجهی و حمل ترکیبی بار
- فقدان حمل‌ونقل سریع‌السیر و مجهز نبودن شبکه به سیستم‌های برقی

۳-۵-۶. حمل‌ونقل و جابجایی هوایی

- نبود ترمینال‌های کارگو در فرودگاه‌های بین‌المللی کشور
- فرسوده بودن ناوگان
- سهم ناچیز بخش هوایی از ترانزیت کالای بین‌المللی
- سهم پایین فرودگاه‌های استانی با عملکرد بین‌المللی از جابجایی بار هوایی صادره از کشور

۴-۵-۶. حمل‌ونقل و جابجایی دریایی

- ضعف و ناهماهنگی شبکه‌های پس‌کرانه‌ای
- عدم ارائه خدمات پیشرفته دریایی در بنادر منطبق با فناوری‌های بنادر نسل سوم
- بالا بودن عمر ناوگان تجاری دریایی

۶-۶. نبود هاب‌های لجستیکی ایران

امروزه بسیاری از کشورها با تکیه بر موقعیت‌های جغرافیایی و شرایط زیرساختی مناسب خود به مرکزی برای عبور، تجمع و تبادل جریان‌های کالایی تبدیل شده‌اند. از جمله می‌توان به هنگ‌کنگ، سنگاپور، آلمان و امارت متحده عربی اشاره کرد.

منطقه خاورمیانه به دلیل جغرافیای کلی و ارتباط دادن مناطق مختلف سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا به



یکدیگر شرایط بسیار مناسبی را برای تبدیل شدن به مرکز تجارت و حمل و نقل کالا برخوردار است. کشورهای مانند امارت متحده عربی و ترکیه از این مزیت بهره جسته و تبدیل به هاب تجاری منطقه شده‌اند. بهره‌گیری از مزیت جغرافیایی و ژئواکونومیکی برای تبدیل یک کشور به هاب لجستیکی، نیازمند توسعه و ایجاد زیرساخت‌های مناسب است. هاب‌های لجستیکی از مهمترین نیازمندی‌های تبدیل کشور به هاب تجاری هستند، چرا که این زیرساخت‌ها مکانی برای تجمع جریان‌های کالایی و سپس تفرق آنها به سمت مقاصد مختلف هستند که در فاصله بین دریافت تا ارسال آنها توسط هاب لجستیکی، عملیاتی چون ذخیره‌سازی، تفکیک و ادغام، انواع عملیات ارزش‌افزوده مانند مونتاژ سبک یا بسته‌بندی و غیره انجام می‌شود. به‌عنوان نمونه موفق و عملی این‌گونه هاب‌ها می‌توان شهر لجستیکی دوبی را نام برد. با توجه به شرایط جغرافیایی مساعد کشورمان، ایجاد چنین هاب لجستیکی در کشور می‌تواند نقش بسیار مؤثری را در هموار نمودن مسیر تبدیل ایران به هاب تجاری منطقه در رقابت با کشور امارات داشته باشد. (شرکت توسعه مهندسی ایرانیان، ۱۳۹۴)

۷. چالش‌های پیش‌روی لجستیک ایران از دیدگاه فعالان بخش ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی به تفکیک نهادهای ذی‌ربط

پس از تشکیل کارگروه لجستیک کشور توسط وزارت راه و شهرسازی در سال ۱۳۹۵ با هدف شناسایی چالش‌های لجستیک در ایران و ایجاد همگرایی و هماهنگی و اتخاذ دیدگاه جامع و یکپارچه بین نهادهای متولی لجستیک برای رفع این چالش‌ها، بررسی مشکلات ترانزیتی کشور به‌عنوان یکی از محورهای اصلی فعالیت این کارگروه تعیین شد. در پی این تصمیم کمیته‌ای تحت عنوان کمیته تخصصی ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی تشکیل گردید که استخراج و دسته‌بندی مشکلات ترانزیتی با استفاده از نقطه‌نظرات صاحب‌نظران و فعالان حوزه حمل و نقل، لجستیک و ترانزیت کشور، در دستور کار کمیته قرار گرفت. خروجی بررسی‌های این کمیته، تعیین مجموعه مشکلات به تفکیک حوزه‌های مسئولیت هر یک از نهادهای کلیدی ذی‌ربط بود که در ادامه بدان اشاره می‌گردد:^۱

۷-۱. فرابخشی

- تعدد نهادهای نظارتی و اثرگذار در حوزه ترانزیت و فرآیندهای ورود و خروج کالا
- چندگانگی در نهادهای متولی سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در حوزه لجستیک و حمل و نقل (بالاخص وزارت صنعت، معدن و تجارت)

۱. زنجیره تأمین: ۶۶ مانع و مشکل شناسایی شده در مسیر ترانزیت کشور، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و شبکه‌های کسب‌وکار، سال دوم، شماره پنجم، فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۶.

- نگاه امنیتی برخی ارگان‌ها و نهادها به مقوله ترانزیت
- عدم اجرای بخشنامه معاون اول رئیس‌جمهور در خصوص مرجعیت شورای عالی ترابری در ارتباط با تصمیمات تأثیرگذار بر حوزه ترانزیت
- اقتصادی نبودن سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل (نرخ بالای بهره- مالیات- عوارض ورودی)
- لزوم پیگیری و تصویب لایحه قانونمند شدن سوآپ در هیئت دولت و مجلس شورای اسلامی

۲-۷. وزارت راه و شهرسازی

- عدم سیاستگذاری و برنامه‌ریزی مناسب برای توسعه مراکز لجستیکی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی
- عدم برنامه‌ریزی برای یکپارچه‌سازی فرآیندها و رویه‌های مرتبط با ترانزیت در شقوق مختلف حمل‌ونقل
- عدم وجود زیرساخت و سامانه‌های اطلاعاتی جهت به اشتراک‌گذاری اطلاعات بین سازمان‌های ذیربط
- فقدان مکانیسم تعیین عوارض و تعرفه‌های ترانزیتی به‌صورت هماهنگ در همه شقوق حمل‌ونقل با هدف افزایش مزیت رقابتی ترانزیت از کشور
- عدم برنامه‌ریزی و سیاستگذاری مناسب برای ایجاد شرکت‌های لجستیکی نسل جدید در کشور
- ضعف در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی به‌منظور توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور
- عدم برنامه‌ریزی و اولویت‌بندی توسعه زیرساخت‌ها مبتنی بر کریدورهای ترانزیتی و استفاده مناسب از فرصت‌های کشور در حوزه ترانزیت
- عدم برنامه‌ریزی و انجام اقدامات مورد نیاز جهت معرفی و بازاریابی مناسب فرصت‌های ترانزیتی ایران

۳-۷. شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

- پایین بودن سرعت سیر تجاری بار و قابلیت اطمینان زمان تحویل بار
- عدم اولویت و پاسخگویی به موقع تقاضاهای حمل کالاهای ترانزیتی
- عدم سرمایه‌گذاری کافی در توسعه زیرساخت‌های ریلی به‌منظور افزایش ترانزیت ریلی با کشورهای همسایه
- کمبود ظرفیت خطوط ریلی در برخی از کریدورهای ترانزیتی
- مشکلات تخلیه و بارگیری واگن‌ها در برخی بنادر
- ضعف بازاریابی و جذب مناسب کالای ترانزیتی برای حمل از طریق راه آهن
- عدم توانایی راه آهن برای بازگشت کانتینرهای خالی از مبادی کشورهای آسیای میانه که برای حمل کالاهای ترانزیتی استفاده شده‌اند
- کمبود تجهیزات مناسب جهت ترانزیت به کشورهای آسیای میانه



۷-۴. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (ناجا)

- عدم استفاده از تکنولوژی و تجهیزات نوین کنترل و ردیابی ناوگان در فرآیند ترانزیت
- تفسیر سلیقه‌ای از «ظن قوی» در باز کردن پلمپ کانتینرها
- ممانعت و محدودیت جهت ترانزیت در مناسبت‌های خاص (نوروز، اربعین، ترانزیت محمولات نفتی)

۷-۵. گمرک جمهوری اسلامی ایران

- تضاد برخی از مقررات امور گمرکی با مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی (اخذ عوارض گمرکی از کالاهای از بین رفته و غیر قابل استفاده)
- مشکل ۲۴ ساعته نبودن برخی از گمرکات مرزی
- درخواست برخی از مجوزهای غیرضروری و خلاف مقررات برای محموله‌های ترانزیتی
- کمبود تجهیزات بازرسی و کنترل‌های مکانیزه مربوط به گمرک در مبادی ورودی و خروجی (X-Ray)
- کندی و موارد قطعی سامانه هوشمند ترانزیت گمرکی
- سیستماتیک نبودن فرآیند صدور پروانه ورود موقت کامیون‌های خارجی و مشکلات ناشی از آن
- عدم انجام رویه ترانزیتی در برخی گمرکات مرزی
- عدم به رسمیت شناختن سوآپ در قالب ترانزیت
- کمبود پرسنل متخصص در امر ترانزیت در مبادی ورودی و خروجی

۷-۶. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

- مشکلات حواله ارزی و دادوستد مالی برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی
- عدم وجود شعب ارزی بانک‌ها در برخی مرزهای جاده‌ای و بنادر کشور
- عدم وجود بانک تخصصی در حوزه حمل‌ونقل

۷-۷. سازمان بنادر و دریانوردی

- عدم توسعه مناسب زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در بنادر
- عدم وجود مکانیسم‌های رقابتی نمودن عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بنادر رقیب در منطقه
- فقدان مکانیسم نرخ عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری با لحاظ نمودن منافع تمامی شقوق حمل‌ونقل
- متناسب نبودن هزینه‌های عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری با شرایط اقتصادی

۷-۸. وزارت امور خارجه

- عدم استفاده از روابط بین‌المللی برای ارتقای نقش کریدورهای ترانزیتی ایران در مجامع بین‌المللی
- برخورد انفعالی و عدم تعامل مناسب با کشورهای همسایه و بالاخص کشورهای آسیای میانه
- مشکلات ویزای کشورهای آسیای میانه برای رانندگان و تجار ایرانی

۷-۹. ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز

- عدم انطباق و تضاد برخی مقررات و بخشنامه‌های داخلی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز با کنوانسیون‌ها و مقررات مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت
- عدم توجه به مقررات مربوط به محدودیت ترانزیت در قوانین مربوطه
- عدم امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی در احکام صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز
- عدم همکاری جهت تحویل سوخت کافی به کامیون‌های ایرانی حامل محمولات ترانزیتی در حین خروج از کشور

۷-۱۰. سازمان امور مالیاتی

- عدم آشنایی ممیزان مالیاتی با روال کسب‌وکار و جزئیات درآمدها و هزینه‌های شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک
- تبعیض مقررات مالیاتی بین ناوگان خودمالک با ناوگان تحت مالکیت شرکت‌ها (مالیات عملکرد- مالیات نقل و انتقال)
- اخذ مالیات بر ارزش‌افزوده بر قراردادهای بیمه ضمانت شرکت‌های حمل‌ونقل در ترانزیت
- اخذ مالیات بر درآمد از فعالیت‌های ترانزیتی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی

۷-۱۱. وزارت کشور

- تعدد بازرسی‌های وسایل نقلیه حمل کالاهای ترانزیتی در مبادی ورودی و خروجی (مرزبانی)
- صدور بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به ایجاد محدودیت و ممانعت از ترانزیت، بدون هماهنگی متولیان ترانزیت
- دخالت مقامات محلی و استانی در نحوه فعالیت و تصمیمات تخصصی در مبادی ورودی و خروجی کالا



۱۲-۷. سازمان دامپزشکی و سازمان حفظ نباتات

- عدم پاسخگویی به موقع به شرکت‌های متقاضی ترانزیت محمولات نباتی و دامی
- عدم استفاده از تکنولوژی‌های نوین برای نظارت و کنترل قرنطینه دامی و نباتی

۱۳-۷. وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات

- عدم وجود زیرساخت‌های لازم جهت برقراری پهنای باند ارتباطی کافی در برخی از مرزها و مسیرهای ترانزیتی

۱۴-۷. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

- عدم وجود شرکت‌های توانمند حمل‌ونقلی و مشکلات خودمالکی ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای
- نامناسب بودن وضعیت راه‌های دسترسی به برخی مبادی مرزی کشور
- عدم وجود محل‌های مناسب جهت توقف کامیون‌های ترانزیتی در برخی مبادی ورودی و خروجی از جمله بندر عباس
- کمبود تیرپارک‌ها و مجتمع‌های خدمات بین راهی در برخی از مسیرهای ترانزیتی

۱۵-۷. سازمان تأمین اجتماعی

- عدم به رسمیت شناختن شرکت‌های لجستیک و حمل‌ونقل ترکیبی

۱۶-۷. مجلس شورای اسلامی

- عدم انطباق مصادیق قاچاق در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با قوانین گمرک و ترانزیت
(ضرورت اصلاح قوانین مزبور با هدف انطباق مصادیق قاچاق کالا)

- عدم وجود قانونی خاص برای توسعه مراکز و شرکت‌های لجستیک نسلی جدید و
زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی (ضرورت تصویب قانون توسعه مراکز و شرکت‌های
لجستیک نسلی جدید و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی)

- افزایش غیرمعقول ریسک فعالیت در حوزه ترانزیت به دلیل برخی از مواد قانون مبارزه با
قاچاق کالا و ارز (ضرورت اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز)

- لزوم پیگیری و تصویب لایحه قانونمند شدن سوآپ در هیئت دولت و مجلس شورای
اسلامی (ضرورت تصویب قانون سوآپ)

- اخذ مالیات بر ارزش افزوده بر قراردادهای بیمه ضمانت شرکت‌های حمل‌ونقل در ترانزیت

(ضرورت اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده)

- اخذ مالیات بر درآمد از فعالیت‌های ترانزیتی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی (ضرورت

اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم)

- ضعف در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی به منظور توسعه زیرساخت‌های

ترانزیتی کشور (ضرورت تصویب قانون مشارکت بخش عمومی و خصوصی (PPP)

- عدم امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی در احکام صادره از شعب

تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز (ضرورت اصلاح قانون مبارزه با قاچاق

کالا و ارز)

همانگونه که در تقسیم‌بندی فوق ملاحظه گردید در بررسی مشکلات لجستیک و ترانزیت کشور، برخی موانع قانونی لجستیک به چالش‌های مطرح در قوانین موجود یا خلأهای قانونی در فضای لجستیک کشور مربوط می‌شود. بنابراین ضرورت اصلاح برخی قوانین موجود و همچنین تصویب قوانین جدید با هدف رفع مشکلات جاری و بسترسازی جهت توسعه لجستیک احساس می‌گردد.

۱۷-۷. رتبه‌بندی مشکلات ترانزیتی کشور

نتایج به دست آمده از بررسی‌های کمیته تخصصی، طی یک نظرسنجی پرسشنامه‌ای در جلسه کارگروه لجستیک کشور توسط صاحب‌نظران و فعالان حوزه حمل‌ونقل، لجستیک و ترانزیت کشور بین ۱ تا ۱۰ اولویت‌بندی شد که نتایج آن در جدول زیر مشخص شده است.

جدول ۶. رتبه‌بندی مشکلات لجستیکی و ترانزیتی کشور

شماره	سازمان‌های مرتبط	مشکلات ترانزیت	میانگین وزنی
۱	فرابخشی	تعدد نهادهای نظارتی و اثرگذار در حوزه ترانزیت و فرآیندهای ورود و خروج کالا	۸/۱۴
۲	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	پایین بودن سرعت سیر تجاری بار و قابلیت اطمینان زمان تحویل بار	۷/۸۹
۳	فرابخشی	چندگانگی در نهادهای متولی سیاستگذاری و تصمیم‌گیری در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل (بالاخص وزارت صنعت، معدن و تجارت)	۷/۸۳
۴	ناجا	عدم استفاده از تکنولوژی و تجهیزات نوین کنترل و ردیابی ناوگان در فرآیند ترانزیت	۷/۷۵



شماره	سازمان‌های مرتبط	مشکلات ترانزیت	میانگین وزنی
۵	گمرک ایران	تضاد برخی از مقررات امور گمرکی با مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی (اخذ عوارض گمرکی از کالاهای از بین رفته و غیرقابل استفاده)	۷/۶۲
۶	فرابخشی	نگاه امنیتی برخی ارگان‌ها و نهادها به مقوله ترانزیت	۷/۶۱
۷	بانک مرکزی ایران	مشکلات حواله ارزی و دادوستد مالی برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی	۷/۵۸
۸	گمرک ایران	مشکل ۲۴ ساعته نبودن برخی از گمرکات مرزی	۷/۵۶
۹	گمرک ایران	درخواست برخی از مجوزهای غیرضروری و خلاف مقررات برای محموله‌های ترانزیتی	۷/۵۶
۱۰	سازمان بنادر و دریانوردی	عدم توسعه مناسب زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در بنادر	۷/۵۴
۱۱	وزارت امور خارجه	عدم استفاده از روابط بین‌المللی برای ارتقای نقش کریدورهای ترانزیتی ایران در مجامع بین‌المللی	۷/۵۱
۱۲	گمرک ایران	کمبود تجهیزات بازرسی و کنترل‌های مکانیزه مربوط به گمرک در مبادی ورودی و خروجی (X-Ray)	۷/۵۱
۱۳	مجلس شورای اسلامی	عدم انطباق مصادیق قاچاق در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با قوانین گمرک و ترانزیت	۷/۴۲
۱۴	سازمان امور مالیاتی	عدم آشنایی ممیزان مالیاتی با روال کسب‌وکار و جزئیات درآمدها و هزینه‌های شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک	۷/۴
۱۵	فرابخشی	عدم اجرای بخشنامه معاون اول رئیس‌جمهور درخصوص مرجعیت شورای عالی ترابری در ارتباط با تصمیمات تأثیرگذار بر حوزه ترانزیت	۷/۳۸
۱۶	فرابخشی	اقتصادی نبودن سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل (نرخ بالای بهره - مالیات - عوارض ورودی)	۷/۳۷
۱۷	سازمان بنادر و دریانوردی	عدم وجود مکانیسم‌های رقابتی نمودن عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بنادر رقیب در منطقه	۷/۳۵
۱۸	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	عدم انطباق و تضاد برخی مقررات و بخشنامه‌های داخلی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز با کنوانسیون‌ها و مقررات مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت	۷/۳۴

شماره	سازمان‌های مرتبط	مشکلات ترانزیت	میانگین وزنی
۱۹	سازمان امور مالیاتی	تبعیض مقررات مالیاتی بین ناوگان خودمالک با ناوگان تحت مالکیت شرکت‌ها (مالیات عملکرد- مالیات نقل و انتقال)	۷/۳۴
۲۰	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	عدم اولویت و پاسخگویی به موقع تقاضاهای حمل کالاهای ترانزیتی	۷/۳
۲۱	سازمان امور مالیاتی و مجلس شورای اسلامی	اخذ مالیات بر ارزش افزوده بر درآمد حاصل از ترانزیت	۷/۳
۲۲	وزارت راه و شهرسازی و مجلس شورای اسلامی	عدم ضوابط قانونی و مقرراتی مناسب برای توسعه مراکز لجستیکی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی	۷/۲۹
۲۳	وزارت کشور	تعدد بازرسی‌های وسایل نقلیه حمل کالاهای ترانزیتی در مبادی ورودی و خروجی (مرزبانی)	۷/۳
۲۴	وزارت کشور	صدور بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به ایجاد محدودیت و ممانعت از ترانزیت، بدون هماهنگی متولیان ترانزیت	۷/۲۹
۲۵	مجلس شورای اسلامی	افزایش غیرمعمول ریسک فعالیت در حوزه ترانزیت به دلیل برخی از مواد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز	۷/۲۸
۲۶	وزارت کشور	دخالت مقامات محلی و استانی در نحوه فعالیت و تصمیمات تخصصی در مبادی ورودی و خروجی کالا	۷/۲۷
۲۷	سازمان دامپزشکی و حفظ نباتات	عدم پاسخگویی به موقع به شرکت‌های متقاضی ترانزیت محمولات نباتی و دامی	۷/۲۶
۲۸	وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات	عدم وجود زیرساخت‌های لازم جهت برقراری پهنای باند ارتباطی کافی در برخی از مرزها و مسیرهای ترانزیتی	۷/۲۴
۲۹	وزارت امور خارجه	برخورد انفعالی و عدم تعامل مناسب با کشورهای همسایه و بالاخص کشورهای آسیای میانه	۷/۲۳
۳۰	سازمان دامپزشکی و حفظ نباتات	عدم استفاده از تکنولوژی‌های نوین برای نظارت و کنترل قرنطینه دامی و نباتی	۷/۲۳
۳۱	گمرک ایران	کُندی و موارد قطعی سامانه هوشمند ترانزیت گمرکی	۷/۲
۳۲	ناجا	تفسیر سلیقه‌ای از «ظن قوی» در بازکردن پلمپ کانتینرها	۷/۱۹
۳۳	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	عدم سرمایه‌گذاری کافی در توسعه زیرساخت‌های ریلی به منظور افزایش ترانزیت ریلی با کشورهای همسایه	۷/۱۶



شماره	سازمان‌های مرتبط	مشکلات ترانزیت	میانگین وزنی
۳۴	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	عدم وجود شرکت‌های توانمند حمل‌ونقلی و مشکلات خودمالکی ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای	۷/۱۷
۳۵	گمرک ایران	سیستماتیک نبودن فرآیند صدور پروانه ورود موقت کامیون‌های خارجی و مشکلات ناشی از آن	۷/۱۶
۳۶	وزارت راه و شهرسازی	عدم برنامه‌ریزی برای یکپارچه‌سازی فرآیندها و رویه‌های مرتبط با ترانزیت در شقوق مختلف حمل‌ونقل	۷/۱۵
۳۷	بانک مرکزی ایران	عدم وجود شعب ارزی بانک‌ها در برخی مرزهای جاده‌ای و بنادر کشور	۷/۰۹
۳۸	وزارت امور خارجه	مشکلات ویزای کشورهای آسیای میانه برای رانندگان و تجار ایرانی	۷/۰۸
۳۹	گمرک ایران	عدم انجام رویه ترانزیتی در برخی گمرکات مرزی	۷/۰۵
۴۰	فرابخشی (دولت و مجلس شورای اسلامی)	لزوم پیگیری و تصویب لایحه قانونمند شدن سوآپ در هیئت دولت و مجلس شورای اسلامی	۷/۰۳
۴۱	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	کمبود ظرفیت خطوط ریلی در برخی از کریدورهای ترانزیتی	۷/۰۳
۴۲	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	عدم توجه به مقررات مربوط به محدودیت ترانزیت در قوانین مربوطه	۶/۹۷
۴۳	وزارت راه و شهرسازی	عدم وجود زیرساخت و سامانه‌های اطلاعاتی جهت به اشتراک‌گذاری اطلاعات بین سازمان‌های ذیربط	۶/۹۵
۴۴	سازمان امور مالیاتی و مجلس شورای اسلامی	اخذ مالیات بر ارزش‌افزوده بر قراردادهای بیمه ضمانت شرکت‌های حمل‌ونقل در ترانزیت	۶/۹۴
۴۵	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	عدم امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی در احکام صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز	۶/۹۱
۴۶	وزارت راه و شهرسازی	فقدان مکانیسم تعیین عوارض و تعرفه‌های ترانزیتی به‌صورت هماهنگ در همه شقوق حمل‌ونقل با هدف افزایش مزیت رقابتی ترانزیت از کشور	۶/۸۸
۴۷	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	مشکلات تخلیه و بارگیری واگن‌ها در برخی بنادر	۶/۸۶
۴۸	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	ضعف بازاریابی و جذب مناسب کالای ترانزیتی برای حمل از طریق راه آهن	۶/۸۴
۴۹	گمرک ایران	عدم به رسمیت شناختن سوآپ در قالب ترانزیت	۶/۸۳

شماره	سازمان‌های مرتبط	مشکلات ترانزیت	میانگین وزنی
۵۰	وزارت راه و شهرسازی و مجلس شورای اسلامی	عدم برنامه‌ریزی و سیاستگذاری و ضوابط قانونی مناسب برای ایجاد شرکت‌های لجستیکی نسل جدید در کشور	۶/۸
۵۱	سازمان تأمین اجتماعی	عدم به رسمیت شناختن شرکت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل ترکیبی	۶/۸
۵۲	سازمان امور مالیاتی و مجلس شورای اسلامی	اخذ مالیات بر درآمد از فعالیت‌های ترانزیتی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی	۶/۷۵
۵۳	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	عدم توانایی راه آهن برای بازگشت کانتینرهای خالی از مبادی کشورهای آسیای میانه که برای حمل کالاهای ترانزیتی استفاده شده‌اند.	۶/۷۵
۵۴	وزارت راه و شهرسازی و مجلس شورای اسلامی	ضعف در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی به‌منظور توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور	۶/۷۳
۵۵	وزارت راه و شهرسازی	عدم برنامه‌ریزی و اولویت‌بندی توسعه زیرساخت‌ها مبتنی بر کریدورهای ترانزیتی و استفاده مناسب از فرصت‌های کشور در حوزه ترانزیت	۶/۷
۵۶	ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز	عدم همکاری جهت تحویل سوخت کافی به کامیون‌های ایرانی حامل محمولات ترانزیتی در حین خروج از کشور	۶/۶۹
۵۷	ناجا	ممانعت و محدودیت جهت ترانزیت در مناسبت‌های خاص (نوروز، اربعین، ترانزیت محمولات نفتی)	۶/۶۹
۵۸	بانک مرکزی	عدم وجود بانک تخصصی در حوزه حمل‌ونقل	۶/۶۶
۵۹	سازمان بنادر و دریانوردی	فقدان مکانیسم نرخ عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری با لحاظ نمودن منافع تمامی شقوق حمل‌ونقل	۶/۶۳
۶۰	سازمان بنادر و دریانوردی	متناسب نبودن هزینه‌های عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری با شرایط اقتصادی	۶/۶
۶۱	گمرک ایران	کمبود پرسنل متخصص در امر ترانزیت در مبادی ورودی و خروجی	۶/۵۵
۶۲	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	کمبود تجهیزات مناسب جهت ترانزیت به کشورهای آسیای میانه	۶/۴۶
۶۳	وزارت راه و شهرسازی	عدم برنامه‌ریزی و انجام اقدامات مورد نیاز جهت معرفی و بازاریابی مناسب فرصت‌های ترانزیتی ایران	۶/۱۸



شماره	سازمان‌های مرتبط	مشکلات ترانزیت	میانگین وزنی
۶۴	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	نامناسب بودن وضعیت راه‌های دسترسی به برخی مبادی مرزی کشور	۶/۱۸
۶۵	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	عدم وجود محل‌های مناسب جهت توقف کامیون‌های ترانزیتی در برخی مبادی ورودی و خروجی از جمله بندرعباس	۶/۱۴
۶۶	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	کمبود تیرپارک‌ها و مجتمع‌های خدمات بین راهی در برخی از مسیرهای ترانزیتی	۶

زنجیره تأمین: ۶۶ مانع و مشکل شناسایی شده در مسیر ترانزیت کشور، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و شبکه‌های کسب‌وکار، سال دوم، شماره پنجم، فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۶.

نتیجه‌گیری

ایران دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک است که شاید کمتر کشوری در جهان بتوان یافت که دارای چنین مزیت‌هایی به‌صورت یکجا باشد. اما در خصوص عملکرد لجستیکی، وضعیت ایران بسیار ضعیف‌تر از کشورهای است که فاقد این‌گونه مزایای لجستیکی هستند. برخی از کشورهای پیشروی حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت‌های لجستیکی ایران، خود را به‌عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح نموده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. کشورهای امارات به‌عنوان هاب لجستیکی و تجاری منطقه و جهان و ترکیه به‌عنوان هاب ترانزیتی منطقه نمونه‌ای از این موارد هستند.

با بررسی روند برنامه‌ریزی‌های کلان و توسعه‌ای کشور طی دهه‌های اخیر می‌توان عنوان نمود که اگرچه به موضوع حمل‌ونقل و لجستیک در برنامه‌های توسعه کشور به‌ویژه طی سال‌های اخیر توجه شده است، اما با توجه به گستردگی و نقشی که این صنعت می‌تواند در اقتصاد ایران داشته باشد، نگاه شایسته‌ای نشده است و همچنان این موضوع به‌صورت گسسته و جدا از هم تقویت می‌شود.

در این گزارش تجربه کشورهای کره جنوبی و هند به‌عنوان کشورهای پیشرو در توسعه لجستیک مورد مطالعه قرار گرفتند نکات محوری در اقدامات این کشورها در پیشبرد لجستیک عبارت بود از:

- استفاده از اسناد قانونی در سطح ملی و ارائه برنامه‌های هدفمند زمانبندی شده با رویکردهای کارشناسی، علمی و کاربردی جهت توسعه لجستیک،
- استفاده از مشارکت بخش خصوصی و عمومی (PPP) در تقویت زیرساخت‌ها و ایجاد و توسعه مراکز لجستیکی،

- تسهیل قانونی و مقرراتی جهت فعالیت ذی‌نفعان و مراکز حوزه لجستیک،
 - توسعه کارآمد و نظام‌مند مراکز لجستیک و زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی،
 - استانداردسازی فعالیت‌ها و هزینه‌های لجستیک و سعی در افزایش کارایی و توسعه پایدار لجستیک.
- در ادامه گزارش چالش‌های بخش لجستیک ایران از منظر مطالعات پژوهشی و نهادهای ذی‌ربط مورد ارزیابی قرار گرفتند که نتایج مطالعات پژوهشی نشان می‌دهد نبود طرح‌های کلان ملی توسعه لجستیک و زنجیره تأمین در ایران اعم از نبود آمایش یکپارچه لجستیک در کشور، نبود نقشه راه جامع لجستیک کشور، نابسامانی زنجیره‌های تأمین صنایع مختلف کشور، نبود شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیک از تولید ناخالص داخلی و نبود هماهنگی بین نهادی در حوزه تجارت و حمل‌ونقل از مهمترین چالش‌ها در زمینه توسعه لجستیک به شمار می‌رود. چالش‌های عدم توسعه مراکز لجستیک در ایران، عدم توسعه شرکت‌های لجستیک طرف سوم در کشور، عدم استفاده از حمل‌ونقل چندوجهی، عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک، عدم توسعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیک در ایران و نبود هاب‌های لجستیک ایران از مشکلات مطرح دیگر در این زمینه بودند.
- در بررسی مشکلات لجستیک و ترانزیت کشور به تفکیک نهادهای ذی‌ربط مرتبط با مجلس شورای اسلامی، برخی موانع قانونی لجستیک به چالش‌های مطرح در قوانین موجود یا خلأهای قانونی در فضای لجستیک کشور مربوط می‌شود. بنابراین ضرورت اصلاح برخی قوانین موجود و همچنین تصویب قوانین جدید با هدف رفع مشکلات جاری و بسترسازی جهت توسعه لجستیک احساس می‌گردد که در ادامه به این موانع اشاره می‌گردد:
- عدم انطباق مصادیق قاچاق در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با قوانین گمرک و ترانزیت،
 - عدم وجود قانونی خاص برای توسعه مراکز و شرکت‌های لجستیکی نسل جدید و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی،
 - افزایش غیرمعقول ریسک فعالیت در حوزه ترانزیت به دلیل برخی از مواد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز،
 - لزوم پیگیری و تصویب لایحه قانونمند شدن سوآپ در هیئت دولت و مجلس شورای اسلامی،
 - اخذ مالیات بر ارزش‌افزوده بر قراردادهای بیمه ضمانت شرکت‌های حمل‌ونقل در ترانزیت اخذ مالیات بر درآمد از فعالیت‌های ترانزیتی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی،
 - ضعف در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی به‌منظور توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور، عدم امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی در احکام صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز.



پیشنهادها

با توجه به نتایج این مطالعه پیشنهادهای ذیل جهت توسعه لجستیک در کشور ارائه می‌گردد:

- تدوین نقشه راه جامع و یکپارچه آمایش لجستیک کشور
- تدوین نقشه راه جامع لجستیک کشور
- ساماندهی زنجیره‌های تأمین صنایع مختلف کشور
- طراحی شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی
- لزوم هماهنگی بین نهادی در حوزه تجارت و حمل‌ونقل و تعریف متولی واحد برای لجستیک
- توسعه مراکز لجستیکی در ایران به خصوص شرکت‌های لجستیک عامل سوم در کشور
- ترویج و توسعه شیوه حمل‌ونقل چندوجهی
- ترویج و توسعه مشارکت بخش عمومی و خصوصی (PPP) در توسعه لجستیک
- توسعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی در ایران شامل زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی
- ایجاد هاب‌های لجستیکی به خصوص شهر لجستیکی در ایران
- حل مشکلات لجستیک از طریق نهادهای متولی و ذی‌ربط اعم از فرابخشی، وزارت راه و شهرسازی، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، بانک مرکزی، سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت امور خارجه، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، سازمان امور مالیاتی، وزارت کشور، سازمان دامپزشکی و سازمان حفظ نباتات، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان تأمین اجتماعی و مجلس شورای اسلامی
- اصلاح قوانین موجود:
 - ضرورت اصلاح قوانین مزبور با هدف انطباق مصادیق قاچاق کالا
 - ضرورت اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز
 - ضرورت اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده
 - ضرورت اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم
 - ضرورت اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز
- تصویب قوانین جدید:
 - ضرورت تصویب قانون توسعه مراکز و شرکت‌های لجستیکی نسل جدید و

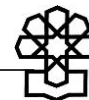
زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی

- ضرورت تصویب قانون سوآپ

- ضرورت تصویب قانون مشارکت بخش عمومی و خصوصی (PPP)

منابع و مآخذ

۱. زنجیره تأمین: ۶۶ مانع و مشکل شناسایی شده در مسیر ترانزیت کشور، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و شبکه‌های کسب‌وکار، سال دوم، شماره پنجم، فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۶.
۲. سلیمانی سدهی، مجتبی؛ میان‌دوآبچی، الناز و امید، حوریه. «نقش دولت‌ها در بهبود و توسعه لجستیک و زیرساخت‌های آن»، دومین همایش توسعه حمل‌ونقل چندوجهی و صنایع وابسته در شبکه تجارت ملی و بین‌المللی، ۱۳۹۲.
۳. سلیمانی سدهی، مجتبی. «مروری بر شاخص عملکرد لجستیک (LPI) ایران و کشورهای امارات و ترکیه در سال ۲۰۱۲، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و زنجیره تأمین»، ۱(۱۲)، ص ۶، ۱۳۹۱.
۴. شجاعی، سعید. «بررسی ضرورت ایجاد هاب و مراکز لجستیکی در ایران»، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۶.
۵. شجاع رضوی، بی بی زهرا. «پیشنهادات (جاده‌ای- بین‌المللی) جهت لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه»، کمیسیون حمل‌ونقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، ۱۳۹۵.
۶. شرکت توسعه مهندسی ایرانیان، گزارش لجستیک و هاب‌های لجستیکی، مقدمه‌ای بر کارکردها و مفاهیم، کارفرما شرکت آبادسازان، ویرایش اول، ۱۳۹۴.
۷. علیزاده قره باغ، رضا. «آسیب‌شناسی وضعیت تأمین مالی در صنعت حمل‌ونقل کشور با تأکید بر تأمین مالی از طریق مشارکت بخش عمومی و خصوصی (PPP) و شناسایی موانع قانونی و نهادی»، دفتر مطالعات امور زیربنایی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۶.
۸. غفاری نسب، نادر. مروری بر وضعیت لجستیک در کشور هند، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و زنجیره تأمین، ۱۳(۲)، صص ۱۹-۲۰، ۱۳۹۲.
۹. میان‌دوآبچی، الناز. «تجربه کلان کره جنوبی در سیاستگذاری کلان حوزه لجستیک، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و زنجیره تأمین»، ۳(۳)، صص ۳۶-۳۵، ۱۳۹۳.
۱۰. میان‌دوآبچی، الناز. «بررسی جایگاه لجستیک و حمل‌ونقل در برنامه‌های توسعه‌ای کشور، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و زنجیره تأمین»، ۳(۳)، صص ۱۷-۱۸، ۱۳۹۳.
۱۱. میان‌دوآبچی، الناز. «مروری بر مفاهیم و اصطلاحات حمل‌ونقل چندوجهی»، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و زنجیره تأمین، ۲(۲)، صص ۱۰-۱۱، ۱۳۹۲.
۱۲. میان‌دوآبچی، الناز و سلیمانی سدهی، مجتبی. «بررسی چالش‌های حوزه لجستیک و لزوم تدوین نقشه جامع لجستیک کشور»، ماهنامه علمی - تخصصی لجستیک و زنجیره تأمین، ۳(۳)، صص ۱۶-۱۰، ۱۳۹۳.
۱۳. میان‌دوآبچی، الناز و سلیمانی سدهی، مجتبی. «بررسی چالش‌های حوزه لجستیک و لزوم تدوین نقشه جامع لجستیک کشور»، دومین همایش توسعه حمل‌ونقل چندوجهی و صنایع وابسته در شبکه تجارت ملی و بین‌المللی، ۱۳۹۲.



۱۴. میاندوآبچی، الناز. «مراکز لجستیکی و ضرورت ایجاد آنها در کشور»، دومین همایش توسعه حمل‌ونقل چندوجهی و صنایع وابسته در شبکه تجارت ملی و بین‌المللی، ۱۳۹۲.
۱۵. سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ایران.
۱۶. سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی.
۱۷. سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل.
۱۸. برنامه‌های توسعه پنج ساله اول تا ششم کشور.
19. Development of Logistic Park, IL&FS, 2017.
20. Development of Logistic Park, IL&FS, 2014.
21. Framework Act on Logistics Policies of South Korea.
22. Alan Rushton, Phil Croucher and Peter Baker. The Handbook of Logistics and Distribution Management. ۳rd. 2006,5,P.86.
23. Government of Gujarat (2017) “Development of Logistic Park at Dahej”, Connecting India to the World, 8 th Global Summit.
24. Michael B. Stroh (2002),” What is Logistics?” Logistics Network, Inc.
25. Rodrigue, J. P. (2011). The Functional Relations between Third Party Logistics and Intermodal Transport Systems. Translog 2011 Conference. Hamilton: McMaster Institute for Transportation and Logistics.
26. Strategic Insight on the Indian Logistics Industry, May ۲۰۱۶ by Frost & Sullivan-Research and Markets.
27. <https://lpi.worldbank.org>.



شماره مسلسل: ۱۵۵۴۸

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل‌ونقل ایران

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین کنندگان: افشین حیدرپور، رضا علیزاده قره‌باغ

ناظر علمی: حسین افشین

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه‌های کلیدی:

۱. لجستیک

۲. حمل‌ونقل کانتینری و چندوجهی



تاریخ انتشار: ۱۳۹۶/۸/۲۱