



مرکز تحقیقات و بررسی‌های اقتصادی

اقتصاد به زبان ساده

(شماره ۳۶)

لجستیک

تهیه شده در:

معاونت اقتصادی

مرکز تحقیقات و بررسی‌های اقتصادی

۳۰ دی ماه ۱۳۹۷

پیشگفتار

به منظور آشنایی هرچه بیشتر علاقمندان با مفاهیم اقتصادی و به کارگیری صحیح این موارد در تحلیل‌های اقتصادی، ایده تهیه و ارائه بروشورهایی با عنوان "اقتصاد به زبان ساده" در معاونت اقتصادی اتاق ایران طرح گردید و توسط مرکز تحقیقات و بررسی‌های اقتصادی به اجرا درآمد. نسخه پیش‌رو، سی و ششمین خروجی این ایده می‌باشد. به منظور بهبود نسخه‌های بعدی، در انتها یک فرم ارزیابی تهیه و تنظیم گردیده است که خواهشمندیم فرم مذکور را تکمیل و از طریق دبیر کمیسیون خود یا آدرس ایمیل research-center@iccim.ir، مرکز تحقیقات را از نظرات ارزشمند خود آگاه سازید.

تعریف لجستیک و مفاهیم مرتبط با آن

لجستیک به‌عنوان پشتیبان فعالیت‌های تجاری- تولیدی، نقش حیاتی در تحقق رشد اقتصادی هر کشور ایفا می‌کند و اهمیت لجستیک کارا در رشد اقتصادی و تجارت غیرقابل انکار است. لجستیک شبکه‌ای از فعالیت‌ها و خدمات است که جابه‌جایی فیزیکی کالاها در داخل و خارج از مرزها را پشتیبانی می‌کند. بر اساس تعریف بانک جهانی، لجستیک مجموعه‌ای از فعالیت‌ها از قبیل حمل و نقل، انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، ترخیص کالا از گمرک، سیستم‌های توزیع درون کشوری و نظام‌های پرداخت است که توسط نهادهای دولتی و بخش خصوصی صورت می‌پذیرد. در واقع لجستیک به آن بخش از فرآیند زنجیره تأمین اطلاق می‌شود که ذخیره‌سازی و جریان مؤثر و کارای کالاها، خدمات و اطلاعات وابسته به آنها را از نقطه شروع تا نقطه مصرف، جهت پاسخگویی به نیاز مشتریان، برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل می‌نماید.

زنجیره تأمین یکی از مفاهیمی است که در تعریف لجستیک بدان اشاره می‌شود و شامل کلیه فعالیت‌های مرتبط با جریان تولید کالا از مرحله تأمین مواد اولیه تا مرحله تحویل کالای نهایی

به مصرف‌کننده می‌باشد. از همین رو تأمین‌کنندگان مواد و قطعات، تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و مصرف‌کنندگان نهایی از عناصر زنجیره تأمین محسوب می‌شوند. از دیگر مفاهیم مرتبط با لجستیک می‌توان به مراکز لجستیکی اشاره نمود. مرکز لجستیکی عبارت است از محلی که در آن کلیه فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل، انبارداری، توزیع و سایر خدمات لجستیکی کالاها در سطوح بین‌المللی و ملی توسط چندین متصدی انجام می‌شود. به بیان دیگر، مراکز لجستیکی، مجموعه‌ای از امکانات و زیرساخت‌ها در یک محدوده مکانی مشخص هستند که در آن متصدیان مختلف به ارائه گستره‌ای از خدمات و فعالیت‌های لجستیکی می‌پردازند.

نقش لجستیک در توسعه تجارت و رشد اقتصادی

در دنیای به هم پیوسته کنونی، تجارت جهانی توسط شبکه‌ای از فعالیت‌های لجستیکی جهانی هدایت می‌شود و وجود یک شبکه رقابتی از خدمات لجستیک جهانی، ستون فقرات تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد.

امروزه موضوع کاهش هزینه و افزایش سرعت ارائه محصول یا خدمت به مشتری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و کارآمدی خدمات لجستیکی نقش کلیدی در تحقق این دو امر ایفا می‌کند. بنگاه‌ها با بهره‌گیری از فعالیت‌ها و خدمات لجستیکی کارآمد، نه تنها می‌توانند در گسترش بازار محصولات خود در سطح ملی به صورت موفق عمل کنند، بلکه از این توانایی نیز برخوردار هستند که توان رقابت‌پذیری و تجارت خود را در سطح بین‌المللی افزایش دهند.

زیرساخت‌های لجستیکی کارآمد به واسطه کاهش قیمت تمام شده محصول و کاهش اختلاف قیمت میان تولیدکننده و مصرف‌کننده، منجر به افزایش رفاه هر دو طرف و شکوفایی اقتصادی می‌شود. از طرف دیگر بهبود لجستیک در کشورهای دارای موقعیت جغرافیایی مناسب، سبب می‌شود که این کشورها درآمدهای فراوانی از این ناحیه به دست آورند و میزان اشتغال نیز در

آنها افزایش یابد. در حال حاضر ارتقاء وضعیت کشورها در حوزه لجستیک به یکی از اهداف مهم توسعه اقتصادی تبدیل شده است.

مشاهدات بانک جهانی بر اساس گزارش "بسط ارتباطات به منظور گسترش رقابت: لجستیک تجاری در اقتصاد جهانی"^۱ طی سال‌های ۲۰۰۷، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ گویای آن است که در میان کشورهای دارای سطح درآمد سرانه یکسان، کشورهایی که عملکرد لجستیکی بهتری داشته‌اند، حداقل یک درصد رشد بیشتر در تولید ناخالص داخلی و دو درصد رشد بیشتر در تجارت را تجربه نموده‌اند. بنابراین امروزه بخش لجستیک به‌عنوان یکی از ارکان اصلی رشد اقتصادی کشورها شناخته شده است.

از آنجایی که وضعیت نامناسب شبکه لجستیکی در هر کشور، هزینه‌های کسب‌وکار را افزایش می‌دهد و توانایی کشورها به‌ویژه کشورهای در حال توسعه را برای پیوستن به زنجیره تأمین جهانی کاهش می‌دهد، بنابراین سیاستگذاران، پیاده‌سازی سیاست‌های منسجم و پایدار برای تقویت و یکپارچه‌سازی زنجیره تأمین و بهبود وضعیت لجستیک را نه تنها در کشورهای دارای بهترین عملکرد در حوزه لجستیک، بلکه برای کشورهای نوظهور نیز به‌عنوان موتوری برای رشد ضروری می‌دانند.

زیرساخت‌های لجستیکی

هرگاه سخن از لجستیک در سطح ملی و بین‌المللی به میان می‌آید، ناخودآگاه تصویری از اشکال مختلف حمل و نقل کالا در ذهن شکل می‌گیرد. این در حالیست که حمل و نقل تنها یک جزء از بخش لجستیک را تشکیل می‌دهد. حوزه لجستیک از چنان گستردگی برخوردار است که مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده آن از سطوح بنگاهی تا سطوح کلان یک کشور را شامل می‌شود. در یک تقسیم‌بندی کلی مؤلفه‌ها و زیرساخت‌های لجستیکی در دو دسته طبقه‌بندی می‌شوند:

¹ Connecting to Compete: Trade logistics in the Global Economy

۱. **زیرساخت‌های فیزیکی:** دربرگیرنده کلیه زیرساخت‌های عمومی و خصوصی است که توسط بنگاه‌های دولتی و خصوصی برای انجام فعالیت‌های لجستیکی مورد استفاده قرار می‌گیرند. درواقع زیرساخت‌های فیزیکی به کلیه امکانات، تجهیزات و شبکه‌های فیزیکی اشاره دارد که وجود آنها برای کارکرد صنایع یک کشور، جابه‌جایی کالا و فرآیند تجارت ضروری می‌باشد.

جدول (۱): مجموعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی

شرح	زیرمجموعه
جاده‌ها، خطوط ریلی، خطوط هوایی، مسیرهای آبی، ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی	زیرساخت‌های حمل و نقل
بنادر تجاری، گمرکات و فرودگاه‌ها، پایانه‌های کالا	زیرساخت‌های جابجایی ^۱
فروشگاه‌های زنجیره‌ای، نمایشگاه‌های عرضه مستقیم کالا، بازارچه‌ها و مجتمع‌های صنفی، واحدهای خرده‌فروشی و عمده‌فروشی	زیرساخت‌های توزیعی
انبارها، سیلوها و سردخانه‌ها	زیرساخت‌های ذخیره‌سازی
هر نوع هاب لجستیکی با رویکرد منطقه‌ای، ملی یا بین‌المللی (شهر لجستیکی، مراکز لجستیکی، بنادر خشک، پایانه‌های کالا)	هاب‌های لجستیکی ^۲

منبع: میانداوآپچی و سلیمانی (۱۳۹۲)

^۱ زیرساخت‌های جابه‌جایی و حمل و نقل دو مقوله متفاوت از هم هستند. امکانات، تجهیزات و مکان‌هایی که در آنها جابه‌جایی کالا صورت می‌گیرد، در طبقه‌بندی زیرساخت‌های جابه‌جایی قرار می‌گیرد. جابه‌جایی کالا طی فرآیند تجارت می‌تواند در قالب حمل کالا از داخل وسایل حمل و نقل به انبارها، جابه‌جایی کالا از یک وسیله حمل به وسیله دیگر (از کشتی به کامیون، کامیون به هواپیما و غیره) و سایر موارد انجام شود. از طرف دیگر، منظور از زیرساخت‌های حمل و نقل، شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و غیره است که نقش انتقال کالا در طول مسیر را برعهده دارند.

^۲ هاب لجستیکی، اشاره به مراکز یکپارچه‌ای دارد که در آن جمع‌آوری کالا از مبادی مختلف، ذخیره‌سازی و انتقال آنها به مقاصد مختلف انجام می‌گیرد.

۲. زیرساخت‌های غیرفیزیکی: شامل کلیه زیرساخت‌های نرم‌افزاری و پشتیبانی‌کننده حوزه لجستیک است. درواقع زیرساخت‌های غیرفیزیکی به کلیه عوامل و نهادهایی اطلاق می‌گردد که برای تداوم و بقای اقتصاد و تجارت یک کشور و بهره‌برداری مناسب از زیرساخت‌های فیزیکی یک کشور مورد نیاز است.

جدول (۲): مجموعه زیرساخت‌های غیرفیزیکی لجستیک

شرح	زیرمجموعه
زیرساخت‌ها و سیستم‌های فناوری اطلاعات در حوزه لجستیک و سایر تکنولوژی-های مرتبط با فعالیت‌های لجستیک	زیرساخت‌های تکنولوژیکی
قوانین، مقررات و استانداردهای مرتبط با زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی لجستیک	زیرساخت‌های قانونی
سیستم‌های بانکی و بیمه‌ای پشتیبانی‌کننده فعالیت‌های لجستیک	زیرساخت‌های مالی
فعالان صنعت لجستیک (شرکت‌های حمل‌ونقل، پشرا‌ن‌ها، 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 ...) و تشک‌ل‌های لجستیک	بنگاه‌ها و نهادهای لجستیک
سیستم‌های لجستیک درون‌بنگاهی و سیستم‌های لجستیک بین‌بنگاهی (سیستم‌های زنجیره تأمین بین بنگاه‌های مختلف در طول زنجیره)	سیستم‌های لجستیک در سطح بنگاه
نیروی انسانی متخصص حوزه لجستیک در بخش‌های خصوصی و دولتی، دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی فعال در حوزه لجستیک	منابع انسانی حوزه لجستیک

منبع: میان‌دوآبچی و سلیمانی (۱۳۹۲)

ارتباط لجستیک با حمل و نقل چندوجهی

با توجه به اینکه حمل و نقل یکی از اصلی‌ترین مؤلفه‌های حوزه لجستیک به شمار می‌آید، لذا یکی از اثر بخش‌ترین استراتژی‌ها در راستای بهبود وضعیت لجستیک، استفاده از شیوه حمل و نقل چندوجهی است. به طور کلی منظور از حمل و نقل چندوجهی، حمل یکسره کالا از مبدأ به مقصد با ترکیبی از دو یا چند روش حمل و نقل می‌باشد. در ادبیات اقتصادی-تجاری، این شیوه

حمل و نقل با عناوین دیگری نظیر «حمل و نقل بین وجهی» و «حمل و نقل ترکیبی» نیز شناخته می‌شود.

هر یک از روش‌های حمل و نقل جاده‌ای، دریایی، هوایی و ... متناسب با نوع و حجم کالا، قیمت، فاصله حمل و سرعت مورد نیاز، مزایای خاص خود را دارا می‌باشند. بنابراین هدف از به‌کارگیری حمل و نقل چندوجهی، استفاده از مزایای همه روش‌های حمل و نقل و بهبود سطح خدمات قابل ارائه به صاحبان کالاها است. این شیوه حمل و نقل در قیاس با شیوه حمل و نقل سنتی و تک بُعدی دارای مزایای فراوانی است که از مهم‌ترین آنها می‌توان به برقراری توازن در به‌کارگیری زیرساخت‌های حمل و نقل، کاهش تعداد دفعات تخلیه و بارگیری کالا، کاستن از هزینه‌های حمل، افزایش سرعت انتقال و تحویل سریع‌تر کالا به مشتری، کاهش میزان آسیب-دیدگی کالا و تسهیل فرآیند تجارت اشاره نمود.

انواع ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی

در دهه‌های اخیر تولیدکنندگان به این نتیجه دست یافته‌اند که جهت کسب مزیت رقابتی و ماندگاری در عرصه رقابت جهانی، باید تمام تمرکز و توجه خود را به مقوله تولید معطوف نمایند و به منظور کاهش هزینه‌ها و بهبود سطح خدمت‌رسانی، فعالیت‌های لجستیکی خود را برون-سپاری نمایند. ایجاد شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیکی و واگذاری عملیات لجستیک به آنها، یکی از مهم‌ترین راهکارهایی است که در این راستا می‌تواند کمک شایانی به صاحبان صنایع و بنگاه‌ها نماید. به طور کلی ارائه‌دهندگان خدمات و فعالیت‌های لجستیکی در طبقه‌بندی زیر قرار می‌گیرند:

۱. ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف اول (1PL)^۱: هنگامی که شخص یا بنگاهی به دنبال حمل محصول و بار خود از یک نقطه به نقطه دیگر باشد و خود این کار را انجام

¹ First Party Logistics

دهد، در زمره ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف اول قرار می‌گیرد. به بیانی دیگر، حمل و نقل کالا به هیچ شخص ثالثی سپرده نمی‌شود و فعالیت‌های لجستیکی توسط خود تولیدکننده انجام می‌شود.

۲. ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف دوم (2PL): منظور از ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف دوم، متصدیان حمل و نقلی است که دارای دارایی‌های سرمایه‌ای (از قبیل کامیون، فضای انبار و ...) بوده و همه ملزومات انجام حمل و نقل را دارا هستند. در واقع مدیریت حمل و نقل و انبارداری به صورت سنتی توسط این نسل از شرکت‌های لجستیکی انجام می‌شود. خطوط حمل و نقل هوایی، دریایی و زمینی، نمونه‌های بارزی از ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف دوم هستند.

۳. ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف سوم (3PL): فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف دوم عمدتاً به حمل و نقل و انبارداری محدود می‌شود، اما شرکت‌های لجستیکی طرف سوم، طیف وسیعی از خدمات لجستیکی از قبیل حمل و نقل، انبارداری، خدمات گمرک، مدیریت موجودی و سفارش‌ها، بسته‌بندی، توزیع و غیره را ارائه می‌دهند. منظور از 3PLها، شرکت‌هایی هستند که خدمات لجستیکی را در قالب قراردادهایی مشخص برای بنگاه‌ها و شرکت‌ها انجام می‌دهند. به بیان دیگر، این نسل از ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی اشاره به شرکت‌هایی دارد که سازمان‌ها و بنگاه‌های تولیدی و خدماتی، بخشی یا کل امور لجستیکی خود را به آن‌ها برون‌سپاری می‌کنند.

۴. ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف چهارم (4PL): این نوع از ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی، شرکت‌هایی هستند که به ارائه خدمات مشاوره تخصصی در زمینه لجستیک می‌پردازند و از طریق یکپارچه‌سازی منابع، قابلیت‌ها و فناوری‌های خود با سایر شرکت‌ها و سازمان‌ها، کل زنجیره تأمین را مدیریت می‌کنند. در واقع فعالیت‌های این شرکت‌ها، محدود به ارائه خدمات لجستیکی نمی‌شود، بلکه این شرکت‌ها کل زنجیره تأمین را مدیریت می‌کنند.

۵. **ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی طرف پنجم (SPL):** این نوع از ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی تشابه زیادی با شرکت‌های لجستیکی طرف چهارم دارند، منتهی این شرکت‌ها خدمات خود را در یک بستر الکترونیکی انجام می‌دهند و فعالیت آنها، مدیریت الکترونیکی زنجیره تأمین است. در واقع هدف اصلی این شرکت‌ها، ایجاد همکاری مشارکتی بین اعضای یک زنجیره تأمین با شرکت‌های لجستیکی به منظور حداکثر بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود با کم‌هزینه‌ترین و ایمن‌ترین راه‌حل ممکن می‌باشد.

در میان ارائه‌دهندگان فوق‌الذکر، در حال حاضر استفاده از شرکت‌های لجستیکی طرف سوم به طور قابل توجهی در دنیا افزایش یافته و ایجاد و توسعه این شرکت‌ها به ویژه در کشورهای موفق در حوزه لجستیک، تأثیر بسزایی در بهبود وضعیت لجستیکی و توسعه تجارت آنها داشته است. از دیگر مزایای بهره‌گیری از این شرکت‌ها می‌توان به تخصصی شدن خدمات، کاهش هزینه‌ها و قیمت تمام شده محصول، تمرکز واحدهای تولیدی بر توسعه کسب‌وکار اصلی خود، بهبود سطح خدمت‌رسانی به مشتریان و ارتقاء جایگاه بنگاه در میان رقبا اشاره نمود.

نقش دولت‌ها در بهبود و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی

دولت‌ها همواره با این سؤال روبرو هستند که برای تسهیل فرآیند تجارت و کاهش هزینه و زمان تحویل کالا به مشتری، باید چه زیرساخت‌هایی را اصلاح یا ایجاد نمایند. کشورهای پیشرو در حوزه لجستیک، دارای رویکردی جامع نسبت به انجام اصلاحات در حوزه لجستیک هستند و برای ارتقاء عملکرد لجستیکی خود، تمامی ابعاد کلیدی صنعت لجستیک را به موازات هم و به صورت همزمان بهبود می‌بخشند. این در حالیست که کشورهای دارای عملکرد نامناسب، بخش‌های معدودی از حوزه لجستیک را مورد هدف قرار می‌دهند. لذا چنین کشورهایی به نتایج مقطعی و ابتدایی دست پیدا می‌کنند. برای اینکه کشورها در حوزه لجستیک از وضعیت مناسبی برخوردار باشند، ضروریست که همه ابعاد لجستیک مورد توجه قرار گیرد و زیرساخت‌ها در سه حوزه

قانونی، نرم‌افزاری و سخت‌افزاری، ایجاد یا اصلاح شوند. مهم‌ترین اقداماتی که دولت‌ها به ویژه در کشورهای در حال توسعه می‌توانند جهت توسعه و بهبود زیرساخت‌های لجستیکی انجام دهند، عبارتند از:

الف. اقدامات لازم در حوزه زیرساخت‌های قانونی:

۱. تهیه یک نقشه راه جامع و کارآمد برای توسعه لجستیک
۲. اتخاذ سیاست‌های تجاری کارآمد و تعیین تعرفه‌های گمرکی مناسب
۳. ایجاد سازوکار قانونی برای شکل‌گیری شرکت‌های لجستیکی طرف سوم
۴. تدوین استانداردهای کیفی برای فعالیتهای لجستیکی و مدیریت زنجیره تأمین
۵. تسهیل مشارکت بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های لجستیکی از طریق قوانین کارآمد
۶. تدوین قوانین و مقررات مناسب برای تسهیل و تسریع فرآیندهای اجرا، پیاده‌سازی و تأمین منابع مالی در راستای ایجاد و گسترش زیرساخت‌های فیزیکی
۷. تدوین چارچوب نظارتی مناسب و کارا برای خدمات لجستیکی و شرکت‌های ارائه‌دهنده این خدمات

ب. اقدامات لازم در حوزه زیرساخت‌های سخت‌افزاری:

۱. ایجاد و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل
۲. ایجاد انبارهای جدید و مکانیزه نمودن انبارهای فعلی
۳. کاهش چرخه امور گمرکی و زمان مورد نیاز برای ترخیص کالاها از گمرک
۴. توسعه زیرساخت‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات
۵. ایجاد و گسترش حمل و نقل چندوجهی
۶. توسعه و ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی جدید مانند انواع هاب‌های لجستیکی و شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و غیره

ج. اقدامات لازم در حوزه زیرساخت‌های نرم‌افزاری:

۱. ایجاد زیرساخت‌های مالی مناسب همچون بانک‌های توسعه زیرساخت‌ها یا صندوق‌های توسعه جهت پشتیبانی مالی از ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی

۲. تشویق شرکت‌های بیمه برای حمایت از فعالیت‌های شرکت‌های خدمات لجستیکی طرف سوم و متنوع‌سازی بیمه‌ها
۳. آموزش و ارتقاء دانش متخصصان و کارشناسان حوزه لجستیک و زنجیره تأمین و حمایت از پژوهش‌ها و تحقیقات در این حیطه
۴. تعریف داده‌های آماری و شاخص‌های جدید مرتبط با هزینه‌های لجستیکی

شاخص‌های بررسی وضعیت لجستیک

مهم‌ترین شاخص‌هایی که برای بررسی کارآمدی فعالیت‌های لجستیکی و وضعیت زیرساخت‌های آن در کشورهای مختلف می‌توانند مورد استفاده قرار بگیرند عبارتند از:

۱. **شاخص عملکرد لجستیک**^۱: یک شاخص چندبُعدی است که از سال ۲۰۰۷ هر دو سال یکبار توسط بانک جهانی انتشار می‌یابد. شاخص مذکور، برای کمک به کشورها در جهت شناسایی چالش‌ها و فرصت‌های پیش‌رو در حوزه لجستیک طراحی شده و عملکرد بخش لجستیک کشورها را در شش حوزه که مهم‌ترین ابعاد صنعت لجستیک کنونی را شکل می‌دهند، اندازه‌گیری می‌نماید. حوزه‌های مذکور شامل کارایی فرآیندهای ترخیص کالا، کیفیت زیرساخت‌های لجستیکی، سهولت در ارسال محموله‌های بین‌المللی، شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی، توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای اساسی و تحویل به موقع کالا می‌باشد.
۲. **شاخص توانمندسازی جهانی**^۲: این شاخص که به صورت دو سالانه توسط مجمع جهانی اقتصادی منتشر می‌شود، بیانگر وضعیت تجاری کشورها در زمینه‌های مختلف است. شاخص مذکور تمام اقدامات تسهیل‌کننده تجارت را مورد توجه قرار می‌دهد و

¹ Logistics Performance Index

² The Enabling Trade Index

نشان می‌دهد که کشورها تا چه اندازه مؤسسات، سیاست‌ها، زیرساخت‌ها و خدمات خود را برای تسهیل جریان آزاد کالا به مقاصد نهایی توسعه داده‌اند. شاخص توانمندسازی تجاری دارای چهار زیرشاخص دسترسی به بازار، مدیریت مرزی، زیرساخت و محیط عملیاتی است که زیرشاخص زیرساخت، معیار مناسبی برای بررسی وضعیت زیرساخت‌های لجستیکی در کشورها می‌باشد. قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل، قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل و قابلیت دسترسی و به‌کارگیری زیرساخت‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات، از اجزاء این زیرشاخص می‌باشند.

۳. **گزارش رقابت‌پذیری جهانی**^۱: این گزارش توسط مجمع جهانی اقتصاد به منظور ارزیابی درجه رقابت‌پذیری کشورها منتشر می‌شود و دارای ۱۲ رکن است. رکن زیرساخت یکی از این ارکان است که می‌تواند به‌عنوان ابزاری برای سنجش وضعیت زیرساخت‌های لجستیکی در کشورها مورد استفاده قرار گیرد. برخی از اجزای این رکن عبارتند از: کیفیت جاده‌ها، تراکم خطوط ریلی، کارایی خدمات قطارها، شاخص شبکه اتصال خطوط هوایی با دنیا، کارایی خدمات حمل و نقل هوایی، شاخص شبکه اتصال بنادر با خطوط کشتیرانی دنیا، کارایی خدمات بندری و غیره.

اقدامات کشورهای موفق در زمینه توسعه لجستیک

امارات^۲

کشور امارات علی‌رغم اینکه به لحاظ موهبت‌های خدادادی و طبیعی از کمترین مزیت‌های لجستیکی برخوردار است، اما طی چند دهه اخیر رشد چشمگیری در ایجاد و بهره‌برداری از

^۱ The Global Competitiveness Report

^۲ برگرفته از کتاب "لجستیک تجاری" موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی (۱۳۹۷)، سلیمانی (۱۳۹۱) "گزارش اول تدوین سند راهبردی توسعه زیرساخت‌های تجاری کشور" و اتاق ایران (۱۳۹۵).

زیرساخت‌های لجستیکی داشته است. بانک جهانی، امارات را بهترین کشور از نظر زیرساخت‌های لجستیکی در منطقه خاورمیانه می‌داند. این کشور در شاخص عملکرد لجستیک در سال ۲۰۱۸ رتبه ۱۱ را در میان ۱۶۰ کشور کسب نموده و دارای امتیاز ۳٫۹۶ از ۵ (بهترین وضعیت) می‌باشد. در واقع لجستیک از بخش‌های کلیدی اقتصاد امارات به حساب می‌آید و گسترش و توسعه این صنعت، سبب متنوع‌سازی منابع درآمدی این کشور و سوق یافتن منابع مالی سرشاری به سمت مرزهای این کشور شده است.

رویکرد اصلی امارات برای ایفای نقش در تجارت بین‌الملل و تجارت منطقه، تبدیل شدن به هاب تجاری منطقه بود که ایجاد شهر لجستیکی دبی^۱، تأثیر بسزایی در تحقق این امر داشته و در حال حاضر امارات به‌عنوان یک هاب تجاری و لجستیکی برجسته در منطقه و جهان شناخته می‌شود. شهر لجستیکی دبی اولین مرکز کامل و جامع لجستیکی در دنیا است که ظرفیت جابه‌جایی بیش از ۱۲ میلیون تن کالا را دارد و در مجاورت فرودگاه بین‌المللی آل مکتوم^۲ و یکی از بزرگترین بنادر کانتینری منطقه یعنی بندر و منطقه آزاد جبل‌علی واقع شده است. مرکز لجستیکی مذکور از کلیه روش‌های حمل و نقل، خدمات لجستیکی و عملیات ارزش افزوده در زنجیره تأمین از قبیل تولید و مونتاژ، پشتیبانی می‌کند. این شهر، نه تنها یک هاب ترانزیتی است که قاره‌های اروپا، آسیا و آفریقا را به هم متصل می‌سازد، بلکه یک مرکز توزیع است که در آن شرکت‌ها می‌توانند مراکز توزیع خود را مستقر سازند و کالاهای خود را با کم هزینه‌ترین و سریع‌ترین روش به مشتریان تحویل دهند. در این مرکز همچنین امکان برون‌سپاری عملیات لجستیکی برای بنگاه‌ها و شرکت‌ها وجود دارد. به طور کلی مجموعه خدمات ارائه شده در این هاب لجستیکی را می‌توان مواردی از قبیل استقرار شرکت‌های لجستیکی و استفاده آنها از انبارها و انواع خدمات و تسهیلات لجستیکی موجود در مرکز، حمل و نقل چندوجهی، امکان استفاده شرکت‌های تولیدی و تجاری از مرکز به‌عنوان محل ذخیره‌سازی و توزیع، امکان انجام انواع

¹ Dubai Logistics City

² Al Maktoum International Airport

خدمات ارزش افزوده از قبیل بسته‌بندی، برچسب‌زنی، مونتاژ، تولید سبک و ارائه خدمات جانبی برشمرد.

علاوه بر ابتکار ایجاد شهر لجستیکی دبی، در این کشور برنامه‌های توسعه‌ای گوناگونی برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی طرح ریزی شده که از مهم‌ترین آنها می‌توان به طرح خطوط ریلی، ساخت و بهبود جاده‌ها و سرمایه‌گذاری‌های عظیم در حوزه حمل و نقل هوایی و دریایی اشاره نمود. این کشور دارای بنادر متعددی است که به سرعت در حال توسعه می‌باشند و آخرین تکنولوژی‌های بندری در آنها مورد استفاده قرار می‌گیرد. از طرف دیگر، امارات در خصوص سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل هوایی نیز جزء کشورهای موفق است؛ به نحوی که در هر هفت شیخ نشین^۱ این کشور، یک فرودگاه بین‌المللی ایجاد شده است.

افزون بر توسعه زیرساخت‌ها در دو بخش حمل و نقل هوایی و دریایی، بسیاری از جاده‌ها در این کشور بهبود یافته‌اند و امارات دارای شبکه بزرگراهی توسعه یافته‌ای است که تمامی شیخ نشین‌های هفت‌گانه را به یکدیگر متصل می‌کند. همچنین در این کشور اتصالات جاده‌ای مناسبی برای بنادر و فرودگاه‌ها ایجاد شده که دسترسی به این زیرساخت‌ها را تسهیل می‌کنند. در خصوص حمل و نقل ریلی نیز سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در حوزه صنعت ریلی انجام شده و طرح ساخت شبکه راه آهن سراسری به طول ۱۵۰۰ کیلومتر تا سال ۲۰۲۶، از مهم‌ترین اقدامات در راستای بهبود زیرساخت‌های لجستیکی این کشور می‌باشد. این خطوط ریلی علاوه بر متصل کردن هفت شیخ‌نشین امارات به یکدیگر، کشورهای عمان و عربستان را نیز به این کشور متصل می‌سازد و به این ترتیب تجارت میان امارات و کشورهای همسایه تسهیل می‌گردد.

نکته قابل توجه این است که تمامی تلاش‌ها در کشور امارات برای تبدیل شدن به هاب تجاری، به ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی محدود نمی‌شود. چراکه در این کشور اقداماتی نظیر

^۱ امارت متحده عربی اتحادی از هفت شیخ‌نشین شامل ابوظبی، دبی، شارجه، عجمان، ام القوین، راس الخیمه و فجیره می‌باشد.

ایجاد محیط و سازوکارهای مناسب برای فعالیتهای تجاری و اقتصادی و همچنین ایجاد پیوندهای مناسب میان زیرساختها در راستای تسهیل و تسریع امور لجستیکی نیز اجرا گردیده است.

کره جنوبی^۱

یکی دیگر از کشورهای موفق در توسعه لجستیک، کره جنوبی است که در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی در سال ۲۰۱۸، نمره ۳٫۶۱ از ۵ (بهترین وضعیت) را کسب نموده و رتبه ۲۵ را در میان ۱۶۰ کشور به خود اختصاص داده است. تا قبل از دهه ۱۹۹۰، برنامههای کره جنوبی در حوزه لجستیک به صورت مجزا و پراکنده بود، اما بعد از آن، تدوین و اجرای برنامهها و قوانین جامع لجستیکی در دستور کار قرار گرفت. همچنین این کشور از دهه ۲۰۰۰، برای تبدیل شدن به هاب لجستیکی منطقه، توجه خود را به توسعه بخش لجستیک به عنوان یک صنعت مجزا معطوف نمود.

از مهم ترین اقدامات کره جنوبی در راستای بهبود عملکرد لجستیک، می توان به تهیه سند چارچوب سیاستهای لجستیکی^۲ در سال ۲۰۰۷ اشاره نمود. سند مذکور به عنوان یک چارچوب قانونی برای توسعه لجستیک مطرح بود و در آن وظایف بخشهای دولتی و خصوصی در تمام سطوح مشخص شده بود. هدف از تهیه این سند، یکپارچه سازی و ایجاد هماهنگی میان سیاستهای دولت در حوزه لجستیک و همچنین تشویق به ارائه فعالیتهای لجستیکی کارآمد و مقرون به صرفه بود. در سند چارچوب سیاستهای لجستیکی، اقداماتی نظیر توسعه فیزیکی تأسیسات و تجهیزات لجستیکی، استانداردسازی در حوزه لجستیک، حمایت از ایجاد شرکت های لجستیکی طرف سوم، تأیید صلاحیت شرکت های لجستیکی مرتبط با حمل و نقل، انبارداری و خدمات

^۱ برگرفته از گزارش مرکز پژوهشها با عنوان "چالشها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران" و میاندوآبچی (۱۳۹۳).

^۲ Framework Act on Logistics Policies

ارزش افزوده، حمایت از پژوهش و نوآوری در حوزه لجستیک، ارتقای توانایی‌های فعالان بخش لجستیک از طریق برنامه‌های آموزشی و ایجاد و اداره پایگاه داده ملی لجستیک، به منظور بهبود وضعیت لجستیک در کره جنوبی در دستور کار قرار گرفت.

کره جنوبی بعد از پیاده‌سازی سند مذکور، تهیه و تدوین برنامه جامع لجستیک ملی^۱ ۱۰ ساله را بر اساس جهت‌گیری‌های سند چارچوب سیاست‌های لجستیکی در دستور کار قرار دارد و مسئولیت تدوین این برنامه‌ها را بر عهده وزارت امور سرزمین، حمل و نقل و دریایی^۲ گذاشت. این برنامه‌ها شامل مواردی از قبیل لحاظ نمودن تحولات و توسعه لجستیک در سطح جهان و کره جنوبی، اولویت‌بندی و برنامه‌های سرمایه‌گذاری برای توسعه تأسیسات و تجهیزات لجستیکی، موضوعات مرتبط با هر یک از زیرمجموعه‌های لجستیک، استانداردسازی در حوزه لجستیک، ارتقای دانش فعالان حوزه لجستیک، توسعه زیرساخت‌ها برای ایجاد یکپارچگی و هماهنگی در سیستم لجستیک، سیاست‌های تقویت‌کننده قدرت رقابت‌پذیری صنعت لجستیک، تربیت نیروی انسانی برای فعالیت‌های لجستیکی و سایر اقدامات و سیاست‌ها می‌باشند.

شایان ذکر است که وزارتخانه موردنظر علاوه بر تهیه برنامه ۱۰ ساله، موظف به تدوین برنامه‌های اجرایی سالانه در حوزه لجستیک نیز می‌باشد. همچنین برای توسعه لجستیک منطقه‌ای، برنامه جامعی توسط شهرداری‌ها تهیه می‌شود که تمرکز جغرافیایی آن محلی است و مکملی برای برنامه کلان ملی می‌باشد.

¹ National Logistics Master Plan

² Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

بررسی وضعیت لجستیک در ایران

ایران دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک است که از مهم‌ترین آنها می‌توان به قرار گرفتن در منطقه خاورمیانه و در مسیر پنج کریدور اصلی ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی، امکان استفاده از همه روش‌های حمل و نقل، دسترسی به آب‌های آزاد، داشتن سواحل آبی و مرزهای خشکی گسترده، برخورداری از بنادر متعدد و شبکه جاده‌ای گسترده اشاره نمود. کشور ما به دلیل برخورداری از این مزیت‌ها، توانایی تبدیل شدن به یکی از مراکز مهم تجارت در منطقه و حتی دنیا را داراست، اما متأسفانه تاکنون توسعه لجستیک در کشور به طور جدی مورد توجه قرار نگرفته است. نگاهی به جایگاه ایران در شاخص‌های مرتبط با حوزه لجستیک، به خوبی بیانگر ضعف عملکردی کشور در این زمینه و عدم توسعه زیرساخت‌های لجستیکی است.

بر اساس آخرین گزارش بانک جهانی، ایران در شاخص عملکرد لجستیک سال ۲۰۱۸، دارای نمره ۲٫۸۵ از ۵ (بهترین وضعیت) است و جایگاه ۶۴ را در میان ۱۶۰ کشور به خود اختصاص داده است. هرچند که مقایسه این آمار با وضعیت کشور در سال ۲۰۱۶ نشان می‌دهد که طی سال‌های اخیر وضعیت ایران در بخش لجستیک بهبود یافته^۱، اما در قیاس با متوسط نمره و رتبه کشور در شاخص مذکور طی سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۱۲ که به ترتیب معادل ۲٫۷۱ و ۸۱ است، ایران در حوزه لجستیک پیشرفت چندانی نداشته و از زیرساخت‌های لجستیکی کارآمد برخوردار نمی‌باشد.

^۱ براساس اظهارات گمرک، کارآمدی فرآیندهای گمرکی، زمان دریافت محموله، استقرار کامل و موثر سامانه جامع گمرکی و پنجره واحد تجارت فرامرزی و همچنین اصلاح فرآیندها و تسریع در انجام تشریفات گمرکی، از مهمترین عوامل موثر در ارتقا و کسب رتبه بهتر در شاخص عملکرد لجستیک محسوب می‌شوند. شایان ذکر است که دلایل بهبود وضعیت کشور در بخش لجستیک، نیازمند بررسی‌های بیشتر می‌باشد.

جدول (۳): جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیک در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۶

۲۰۱۸		۲۰۱۶		سال
رتبه	نمره	رتبه	نمره	
۷۱	۲,۶۳	۱۱۰	۲,۳۳	کارایی فرآیندهای ترخیص کالا
۶۳	۲,۷۷	۷۲	۲,۶۷	کیفیت زیرساخت‌های لجستیکی
۷۹	۲,۷۶	۸۸	۲,۶۷	سهولت در ارسال محموله‌های بین‌المللی
۶۲	۲,۸۴	۸۲	۲,۶۷	شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک
۸۵	۲,۷۷	۱۱۱	۲,۴۴	توانایی در تعقیب و ردیابی کالاها ی اساسی
۶۰	۳,۳۶	۱۱۶	۲,۸۱	تحويل به موقع کالا
۶۴	۲,۸۵	۹۶	۲,۶	شاخص عملکرد لجستیک

 Source: <https://lpi.worldbank.org>

*شایان ذکر است که تعداد کشورهای مورد بررسی در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۸ معادل ۱۶۰ کشور است و دامنه نمره نیز ۱ تا ۵ (بهترین وضعیت) می‌باشد.

مطابق جدول (۳)، ایران در زیرشاخص تحويل به موقع کالا، نسبت به پنج شاخص دیگر از عملکرد بهتری برخوردار است، اما در زیرشاخص کارایی فرآیندهای ترخیص کالا ضعیف‌تر از سایر زیرشاخص‌های شاخص عملکرد لجستیک می‌باشد.

وضعیت ایران در قیاس با سایر کشورها به ویژه کشورهای منطقه در جدول (۴) نیز نشان می‌دهد که فاصله زیادی بین ایران و کشورهای پیش‌تاز در زمینه لجستیک وجود دارد. به‌عنوان مثال، با وجود اینکه امارات از مزیت‌های لجستیکی کمتری نسبت به ایران برخوردار است، اما این کشور در توسعه لجستیک به موفقیت‌های قابل توجهی دست یافته است، به طوری که در سال ۲۰۱۸ رتبه نخست را در منطقه و رتبه ۱۱ را در میان کشورهای جهان به خود اختصاص داده است.

جدول (۴): وضعیت کشورهای منتخب در شاخص عملکرد لجستیک در سال ۲۰۱۸

کشور	نمره از ۱ تا ۵ (بهترین وضعیت)	رتبه در میان ۱۶۰ کشور
آلمان	۴,۲	۱
سنگاپور	۴	۷
امارات	۳,۹۶	۱۱
کره جنوبی	۳,۶۱	۲۵
چین	۳,۶۱	۲۶
قطر	۳,۴۷	۳۰
عمان	۳,۲	۴۳
ترکیه	۳,۱۵	۴۷
عربستان	۳,۰۱	۵۵
بحرین	۲,۹۳	۵۹
کویت	۲,۸۶	۶۳
ایران	۲,۸۵	۶۴
مصر	۲,۸۲	۶۷
اردن	۲,۶۹	۸۴
مراکش	۲,۵۴	۱۰۹

Source: <https://lpi.worldbank.org>

کشور ما در شاخص توانمندسازی تجاری سال ۲۰۱۶، دارای نمره ۳,۲ از ۷ (بهترین وضعیت) است و رتبه ۱۳۲ را در میان ۱۳۶ کشور کسب نموده که در زمره بدترین کشورها قرار دارد. نگاهی به زیرشاخص‌های مرتبط با لجستیک در جدول (۵) بیانگر آن است که عدم دسترسی به

^۱ آخرین گزارش توانمندسازی تجاری در سال ۲۰۱۶ منتشر شده است.

زیرساخت‌های کافی، با کیفیت و مطلوب در حوزه لجستیک، منجر به عدم تسهیل تجارت در کشور و مواجه شدن فعالان اقتصادی با موانع و مشکلات شده است.

جدول (۵): وضعیت ایران در برخی از ارکان شاخص توانمندسازی تجاری در سال ۲۰۱۶

رتبه در میان ۱۳۶ کشور	نمره از ۱ تا ۷ (بهترین وضعیت)	ارکان
۱۲۳	۳,۲	کارایی و شفافیت مدیریت مرزی
۶۹	۳,۵	قابلیت دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل
۸۶	۳,۷	قابلیت دسترسی و کیفیت خدمات حمل و نقل
۱۰۰	۳,۵	قابلیت دسترسی و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات
۱۳۲	۳,۲	شاخص توانمندسازی تجاری

Source: The Global Enabling Trade Report 2016

وجود زیرساخت‌های گسترده و کارآمد در حوزه لجستیک، برای بهبود عملکرد اقتصادی و افزایش توان رقابت در عرصه داخلی و بین‌المللی، ضرورتی انکارناپذیر است. بررسی رکن زیرساخت‌ها در گزارش رقابت‌پذیری جهانی در سال ۲۰۱۸، حاکی از آن است که زیرساخت‌های مرتبط با لجستیک در کشور چندان کارآمد نمی‌باشند.

جدول (۶): وضعیت ایران در برخی از اجزاء رکن زیرساخت‌های گزارش رقابت-

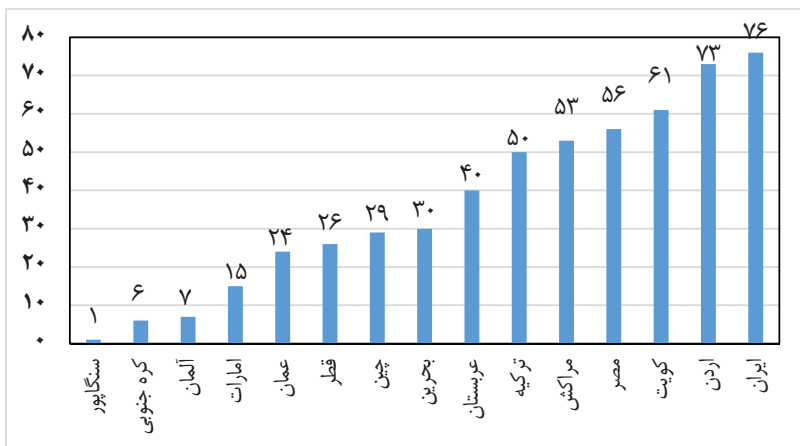
پذیری جهانی ۲۰۱۸

رتبه در میان ۱۴۰ کشور	نمره از ۰ تا ۱۰۰ (بهترین وضعیت)	زیرشاخص‌ها
۳۹	۷۷,۲	شاخص شبکه اتصال جاده‌های داخلی
۷۱	۴۸,۵	کیفیت جاده‌ها
۷۰	۱۲,۳	تراکم خطوط ریلی (بر اساس کیلومتر در هر ۱۰۰۰ کیلومتر مربع)
۵۱	۴۶,۶	کارایی خدمات قطارها
۴۹	۵۹	شاخص شبکه اتصال خطوط هوایی با دنیا
۱۲۱	۳۷,۸	کارایی خدمات حمل و نقل هوایی
۴۲	۴۰,۸	شاخص شبکه اتصال بنادر با خطوط کشتیرانی دنیا
۷۵	۴۸,۱	کارایی خدمات بندری

Source: The Global Competitiveness Report 2018

مقایسه وضعیت ایران با برخی از کشورها در نمودار (۱) تأکیدی بر این مهم است که عدم توسعه بخش لجستیک و وضعیت نامناسب زیرساخت‌های لجستیکی، کاهش قدرت رقابت‌پذیری و تجارت کشور را به دنبال داشته است.

نمودار (۱): وضعیت ایران در قیاس با برخی از کشورها در رکن زیرساخت‌های
گزارش رقابت‌پذیری جهانی ۲۰۱۸ (رتبه در میان ۱۴۰ کشور)



Source: The Global Competitiveness Report 2018

آسیب‌شناسی وضعیت لجستیک در ایران و ارائه راهکار^۱

با وجود پتانسیل‌ها و مزیت‌های منحصر به فرد لجستیکی در ایران، تاکنون بنا به دلایل گوناگون، توسعه لجستیک و زیرساخت‌های آن در کشور ما مغفول مانده است. عمده‌ترین چالش‌های حوزه لجستیک کشور را می‌توان موارد زیر برشمرد:

۱. **عدم وجود سند جامع برای حوزه لجستیک:** در اسناد توسعه‌ای کشور، هیچ‌گاه توسعه لجستیک به صورت جامع و یکپارچه مورد توجه قرار نگرفته و مباحث

^۱ برگرفته از گزارش‌های مرکز پژوهش‌ها با عناوین "تامین مالی بخش حمل و نقل موانع قانونی و نهادی تامین مالی از طریق مشارکت بخش عمومی - خصوصی"، "چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران"، کتاب "لجستیک تجاری" موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی و سلیمانی و همکاران (۱۳۹۲).

لجستیکی (اغلب بخش حمل و نقل آن) به صورت پراکنده و مجزا در برنامه‌های توسعه مطرح شده است. با توجه به اینکه توسعه لجستیک از محورهای اصلی رشد اقتصادی است و این مؤلفه می‌تواند نقش کلیدی در توسعه اقتصاد ایران داشته باشد، بنابراین تدوین نقشه راه جامع لجستیک کشور به منظور پیشبرد توسعه همه جانبه لجستیک، بسیار ضروری است.

۲. فقدان حمل و نقل چندوجهی در کشور: علی‌رغم برخورداری کشور از همه روش-

های حمل و نقل و همچنین دارا بودن موقعیت جغرافیایی استراتژیک، متأسفانه تاکنون به مقوله حمل و نقل چندوجهی به‌عنوان راهکاری برای بهبود وضعیت لجستیکی کشور و توسعه تجارت توجه نشده است. از مهم‌ترین دلایل عدم ایجاد این شیوه حمل و نقل در کشور می‌توانیم به ضعف در زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی لجستیکی و عدم وجود نهاد متولی حمل و نقل چندوجهی اشاره کنیم. بنابراین تعیین متولی برای این مسئله و توسعه و ترویج حمل و نقل چندوجهی می‌تواند تأثیر بسزایی در بهبود عملکرد لجستیکی کشور داشته باشد.

۳. عدم شکل‌گیری و توسعه شرکت‌های لجستیکی طرف سوم: شرکت‌های

لجستیکی در ایران عموماً از نسل دوم این شرکت‌ها هستند و بنا به دلایلی از قبیل به رسمیت نیافتن شرکت‌های لجستیکی طرف سوم، عدم ارائه تعریفی جامع از ساختار سازمانی این شرکت‌ها و شرح وظایفشان، فقدان زیرساخت‌های لازم برای احداث آنها و نبود متولی مشخص و مرجع قانونی برای صدور مجوز فعالیت این نوع از شرکت‌ها و نظارت بر آنها، تاکنون توسعه و راه‌اندازی شرکت‌های لجستیکی طرف سوم به طور جدی مورد توجه قرار نگرفته است. از همین‌رو حمایت از ایجاد شرکت‌های لجستیکی طرف سوم، گامی مؤثر برای ارتقاء وضعیت کشور در حوزه لجستیک محسوب می‌شود.

۴. **عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک:** در اغلب کشورهای توسعه یافته، بخش خصوصی مشارکت زیادی در سرمایه‌گذاری بر روی زیرساخت‌های لجستیکی دارد و اکثر مراکز لجستیکی در این کشورها به همت بخش خصوصی در مشارکت با نهادهای دولتی ایجاد می‌شوند. این در حالیست که در ایران همانند بسیاری از کشورهای در حال توسعه، دولت مسئول سرمایه‌گذاری در حوزه لجستیک و توسعه مراکز لجستیکی است و عدم مشارکت بخش خصوصی، ضعف در صنعت لجستیک را به دنبال داشته است. فراهم کردن بسترهای مناسب برای ورود بخش خصوصی در این زمینه، به ویژه از طریق به‌کارگیری یکی از روش‌های مشارکت بخش عمومی - خصوصی، می‌تواند منجر به توسعه لجستیک در کشور شود.

۵. **نابسامانی و عدم هماهنگی در زنجیره‌های تأمین کالا و سازمان‌های مرتبط:** با توجه به اینکه نقش، جایگاه و حدود وظایف و اختیارات بخش‌های مختلف کشور در زنجیره‌های تأمین کالا به صورت جامع، دقیق و یکپارچه تعریف نشده، لذا عدم وجود هماهنگی و انسجام بین دستگاه‌های مسئول در زمینه تأمین کالا و خدمات مورد نیاز مردم، وضعیت نامناسب کشور در حوزه لجستیک را به دنبال داشته است. از همین‌رو برنامه‌ریزی دولت برای سامان‌دهی و بهبود زنجیره‌های تأمین کالا و ایجاد هماهنگی میان اعضاء زنجیره، کمک شایانی به کشور برای دستیابی به جایگاه مطلوب در صنعت لجستیک می‌کند.

۶. **عدم توسعه مراکز لجستیکی در ایران و تبدیل نشدن کشور به هاب تجاری در منطقه:** با وجود اینکه چندین بار موضوع ایجاد مراکز لجستیکی در برنامه‌های توسعه کشور مطرح شده است، اما موانعی از قبیل نبود وجود متولی واحد و مشخص برای توسعه مراکز مذکور، عدم تعریف نقش و وظایف نهادها در ایجاد مراکز

لجستیکی و فقدان سازوکاری مناسب برای برنامه‌ریزی، پیاده‌سازی و بهره‌برداری از این مراکز، موجب شده که ایجاد و گسترش مراکز لجستیکی در کشور موفقیت‌آمیز نباشد و از این ناحیه کشور با ضعف‌هایی در حوزه لجستیک روبرو باشد. با توجه به شرایط جغرافیایی مساعد کشورمان، اتخاذ سیاست‌هایی در جهت رفع موانع مذکور و وجود عزمی راسخ برای ایجاد مراکز لجستیکی در کشور به ویژه یک شهر لجستیکی نظیر شهر لجستیکی دبی، می‌تواند نقش مهمی در تبدیل ایران به هاب تجاری در منطقه داشته باشد.

۷. عدم توسعه زیرساخت‌های فیزیکی: فرسوده بودن زیرساخت‌های فیزیکی و عدم سرمایه‌گذاری کافی برای نوسازی و بهبود وضعیت این زیرساخت‌ها، ناکارآمدی فعالیت‌ها و خدمات لجستیکی و بالا بودن هزینه‌های لجستیکی را در کشور به دنبال داشته است. لذا اندیشیدن تمهیداتی ویژه برای ارتقاء زیرساخت‌های فیزیکی، ضرورتی انکارناپذیر برای بهبود وضعیت لجستیکی کشور به شمار می‌آید.

افزون بر مشکلات فوق‌الذکر، تعدد نهادهای نظارتی در حوزه ترانزیت و فرآیندهای ورود و خروج کالا، وجود نهادهای متعدد متولی سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در حوزه لجستیک و حمل و نقل، عدم استفاده از تکنولوژی و تجهیزات نوین در حوزه لجستیک، عدم وجود زیرساخت و سامانه‌های اطلاعاتی برای به اشتراک‌گذاری اطلاعات بین سازمان‌های ذی‌ربط و مواردی از این قبیل، از دیگر چالش‌ها و موانع بهبود وضعیت لجستیک در کشور به حساب می‌آیند.

جمع بندی

امروزه لجستیک نقش کلیدی در تحقق رشد اقتصادی ایفا می کند و پایه و اساس تجارت داخلی و خارجی را تشکیل می دهد. برخورداری از خدمات و فعالیت های لجستیکی کارآمد، به میزان قابل توجهی موجب کاهش هزینه و افزایش سرعت تحویل کالا به مشتری و نتیجتاً گسترش بازار محصولات بنگاه ها در سطح ملی و بین المللی می گردد. اهتمام جدی به بهبود وضعیت لجستیک، علاوه بر افزایش توان رقابت پذیری و تجارت، منجر به افزایش رفاه مصرف کننده و تولیدکننده، شکوفایی اقتصادی، ایجاد منابع درآمدی برای کشورهای دارای موقعیت جغرافیایی مناسب و افزایش اشتغال در آنها می گردد. در حال حاضر بهبود وضعیت کشورها در حوزه لجستیک به یکی از اهداف مهم توسعه اقتصادی تبدیل شده و کشورها برای ماندگاری در عرصه رقابت، اقدامات ویژه ای در راستای بهبود عملکرد لجستیک انجام داده اند که از مهمترین آنها می توان به استفاده از شیوه حمل و نقل چندوجهی و برون سپاری خدمات لجستیکی به ارائه کنندگان خدمات لجستیکی به ویژه 3PLها اشاره نمود.

کشور ما به لحاظ قرار گرفتن در یک موقعیت جغرافیایی استراتژیک و برخورداری از مزیت های لجستیکی فراوان، به طور بالقوه به عنوان یک کشور تجاری - لجستیکی شناخته می شود و بهبود فعالیت ها و خدمات لجستیکی و دارا بودن زیرساخت های توسعه یافته در این حوزه، ضرورتی انکارناپذیر برای افزایش توان رقابت پذیری و توسعه تجارت کشور محسوب می شود. بررسی جایگاه کشور در شاخص های مرتبط با لجستیک نشان می دهد که ایران از عملکرد مطلوبی در حوزه لجستیک برخوردار نمی باشد و تاکنون برنامه ریزی و اقدام مناسبی برای توسعه لجستیک و زیرساخت های آن انجام نشده است. این در حالیست که برخی از کشورهای همسایه نظیر امارات و ترکیه، تنها با دارا بودن میزان کمی از مزیت های لجستیکی، گام های مؤثری در جهت بهبود وضعیت خود در زمینه لجستیک برداشته اند و موفقیت های قابل توجهی کسب نموده اند.

از آنجایی که در سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴، دستیابی به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه برنامه‌ریزی شده است، لذا بهبود خدمات و زیرساخت‌های لجستیکی می‌تواند کمک شایانی به طی کردن این مسیر و دستیابی به هدف موردنظر نماید. از وجهی دیگر، کاهش وابستگی اقتصاد ایران به درآمدهای نفتی به‌عنوان مهم‌ترین راهکار توسعه اقتصادی کشور، منوط به عرضه محصولات داخلی با کیفیت، قیمت و سرعت قابل رقابت در بازار جهانی است که تحقق این مهم، بدون وجود زیرساخت‌های مناسب و بهینه لجستیکی امکان‌پذیر نیست. لذا توجه جدی به مقوله لجستیک و سرمایه‌گذاری برای گسترش و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، امری ضروری در پیشرفت و توسعه اقتصادی و تجاری کشور محسوب می‌شود. در همین راستا با توجه به موانع و مشکلات پیش‌روی حوزه لجستیک، اقداماتی نظیر تدوین نقشه راه جامع لجستیک، ایجاد و به‌کارگیری حمل و نقل چندوجهی، حمایت از ایجاد شرکت‌های لجستیکی طرف سوم، مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک، ساماندهی زنجیره‌های تأمین کالا در کشور، ایجاد و توسعه مراکزی لجستیکی و ارتقاء زیرساخت‌های فیزیکی در کنار وجود یک نهاد متولی مشخص و واحد برای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در حوزه لجستیک، می‌تواند تأثیر بسزایی در بهبود عملکرد لجستیکی کشور داشته باشد.

منابع فارسی

۱. اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، (۱۳۹۵)، "تحلیل وضعیت زیرساخت لجستیکی کشور امارات متحده عربی و جایگاه آن به لحاظ شاخص LPI"، دبیرخانه کمیسیون‌های تخصصی، کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک.
۲. جعفری، عزیزاله، فرقانی، محسن و فرقانی، علی، (۱۳۹۰)، "ارزیابی عملکرد زنجیره تامین به روش تحلیل سلسله مراتبی فازی"، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، دوره ۱۵، شماره ۶۱.
۳. سلیمانی سدهی، مجتبی، میاندوآبچی، الناز و امید، حوریه، (۱۳۹۲)، "نقش دولت‌ها در بهبود و توسعه لجستیک و زیرساخت‌های آن"، دومین همایش توسعه حمل و نقل چندوجهی و صنایع وابسته در شبکه تجارت ملی و بین‌المللی.
۴. سلیمانی سدهی، مجتبی و میاندوآبچی، الناز، (۱۳۹۲)، "ضرورت بهبود عملکرد لجستیک تجاری کشور"، دومین همایش توسعه حمل و نقل چندوجهی و صنایع وابسته در شبکه تجارت ملی و بین‌المللی.
۵. سلیمانی سدهی، مجتبی، (۱۳۹۲)، "شرکت‌های لجستیکی طرف سوم؛ گامی کلیدی در اصلاح نظام توزیع کشور"، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ماهنامه علمی-تخصصی لجستیک و زنجیره تامین، سال دوم، شماره ۱۳.
۶. سلیمانی سدهی، مجتبی، (۱۳۹۱)، "تدوین سند راهبردی توسعه زیرساخت‌های تجاری کشور (گزارش ۳: هاب‌های لجستیکی و گزارش ۱: آمایش تجاری و انواع زیرساخت‌های تجاری)"، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، طرح پژوهشی.
۷. غفاری نسب، نادر، سلیمانی سدهی و مجتبی، (۱۳۹۲)، "مدیریت زنجیره تامین"، انتشارات موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
۸. غفاری نسب، نادر، (۱۳۹۲)، جایگاه و کارکردهای شرکت‌های لجستیکی طرف سوم، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، گزارش تحلیلی.
۹. کاردار، لاله و زنجیرانی فراهانی، رضا، (۱۳۸۹)، "زنجیره تامین و لجستیک در سطح ملی و بین‌المللی"، انتشارات موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، چاپ اول.
۱۰. لایق میرحسینی، سید حمید و همکاران، (۱۳۹۵)، "مطالعه ایجاد مراکز لجستیکی در شهرک‌های صنعتی ایران"، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، طرح پژوهشی.

۱۱. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات، انرژی، صنعت و معدن، (۱۳۹۶)، "بررسی ضرورت ایجاد هاب و مراکز لجستیک در ایران".
۱۲. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی، (۱۳۹۶)، "چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران".
۱۳. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی، (۱۳۹۶)، "تامین مالی بخش حمل و نقل موانع قانونی و نهادی تامین مالی از طریق مشارکت بخش عمومی- خصوصی (PPP)".
۱۴. میانداوآپچی، الناز و سلیمانی، سدهی، مجتبی، (۱۳۹۷)، "لجستیک تجاری"، انتشارات موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
۱۵. میانداوآپچی، الناز و سلیمانی، سدهی، مجتبی، (۱۳۹۳)، "بررسی چالش‌های حوزه لجستیک و لزوم تدوین نقشه جامع لجستیک کشور"، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ماهنامه علمی- تخصصی لجستیک و زنجیره تامین، سال سوم، شماره ۳۲.
۱۶. میانداوآپچی، الناز، (۱۳۹۳)، "تجربه کره جنوبی در سیاستگذاری کلان حوزه لجستیک"، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ماهنامه علمی- تخصصی لجستیک و زنجیره تامین، سال سوم، شماره ۳۲.
۱۷. وزارت صنعت، معدن و تجارت، (۱۳۹۵)، "شاخص توانمندسازی تجاری جهانی"، گزارش شماره ۷، معاونت طرح و برنامه، دفتر آمار و فرآوری داده‌ها.

منابع لاتین

1. Arvis, Jean Francois, et al, (2018), "Connecting to Compete 2018: Trade logistics in the Global Economy", The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank
2. Arvis, Jean Francois, et al, (2016), "Connecting to Compete 2016: Trade logistics in the Global Economy", The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank

3. Arvis, Jean Francois, et al, (2012), “Connecting to Compete 2012: Trade logistics in the Global Economy”, The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank
4. Arvis, Jean Francois, et al, (2010), “Connecting to Compete 2010: Trade logistics in the Global Economy”, The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank
5. <https://lpi.worldbank.org>
6. The Global Enabling Trade Report 2016
7. The Global Competitiveness Report 2018
8. Zanjirani Farahani, Reza, Asgari, Nasrin, Davarzani, Hoda, (2009), “Supply Chain and Logistics in National, International and Governmental Environment”, Springer Dordrecht Heidelberg London New York (<https://www.springer.com>)



فرم ارزیابی بروشور

۱- مفاهیم ارائه شده در بروشور اقتصاد به زبان ساده را تا چه میزان مفید ارزیابی می‌کنید؟

□ عالی □ خوب □ متوسط □ ضعیف

۲- آیا با تهیه نسخه‌های بعدی بروشور موافقت می‌کنید؟

□ بلی □ خیر

۳- پیشنهادات شما برای بهبود نسخه‌های بعدی بروشور چیست؟

.....

.....

.....

۴- از نظر شما در نسخه‌های بعدی بروشور، بایستی به معرفی چه متغیرها یا مفاهیم اقتصادی پرداخته شود؟

.....

.....

.....

۵- برگزاری چه دوره‌های آموزشی را برای به‌روزرسانی دانش هیئت نمایندگان محترم پیشنهاد می‌نمایید؟

.....

.....

.....

