





جمهوری اسلامی ایران  
وزارت صنعت، معدن و تجارت

# سیاست‌های توسعه بازار در بخش صنعت و معدن از منظر لجستیک

گزارش پشتیبان یازدهم طرح تدوین سند سیاست‌های صنعتی ایران در افق ۱۴۰۴

ویراست دوم

خرداد ماه ۱۴۰۰



مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

WWW.ITSR.IR

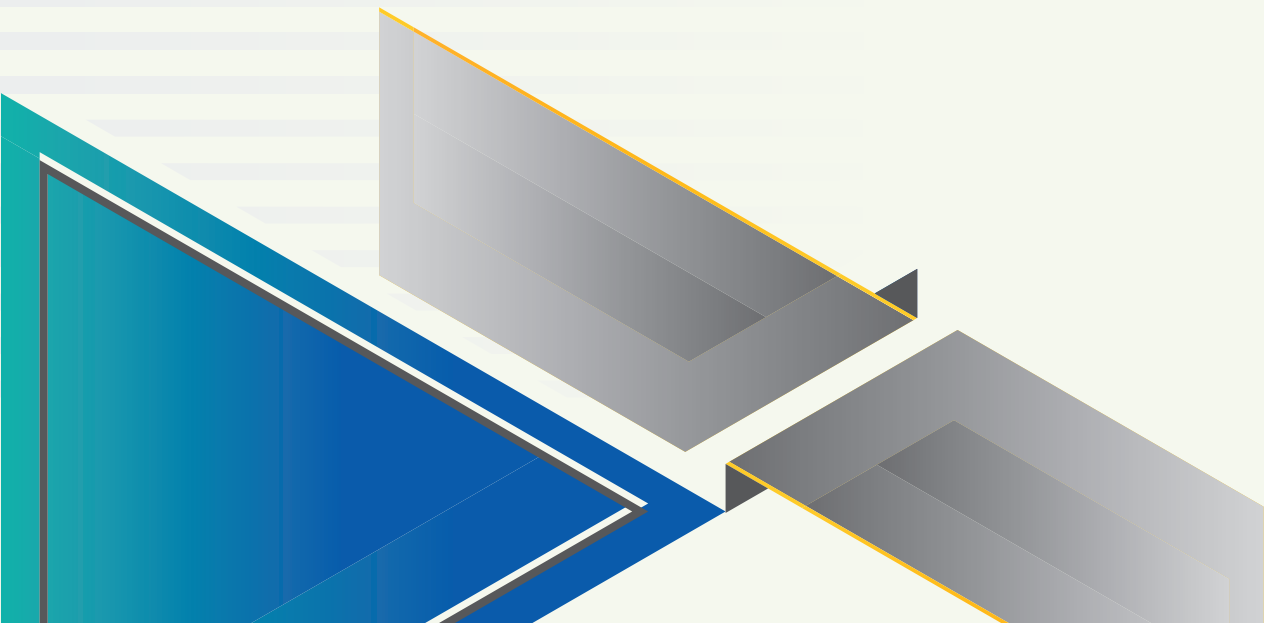


معاونت طرح و برنامه  
دفتر سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی



## فهرست مطالب

۷	مقدمه
۹	۱ نمایی از حوزه لجستیک از منظر روند آمار و اطلاعات ده سال اخیر
۱۰	۱-۱ وضعیت شاخص‌های کلان اقتصادی لجستیک در ایران
۱۰	۲-۱ وضعیت شاخص‌های زیرساختی، خدماتی و عملکردی لجستیک در ایران
۲۴	۳-۱ جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی
۲۷	۲ الزامات حاصل از اسناد سیاستی بالادست و قوانین موضوعه
۲۷	۱-۲ اسناد سیاستی بالادست
۲۸	۲-۲ قوانین موضوعه
۳۱	۳-۲ جمع‌بندی الزامات اسناد و قوانین
۳۳	۴-۲ مهمترین اقدامات دولت در اجرای الزامات
۳۴	۳ نگاشت نهادی ذینفعان اصلی لجستیک کشور
۳۶	۴ تجربه سایر کشورها در سیاست‌گذاری و توسعه لجستیک
۳۶	۱-۴ تجربه کشور ترکیه
۴۴	۲-۴ تجربه کشور هندوستان
۵۳	۳-۴ تجربه کشور مالزی
۵۸	۴-۴ جمع‌بندی تجربیات کشورها
۵۹	۵ آسیب‌شناسی حوزه لجستیک در ایران
۶۰	۱-۵ نهادها و سیاست‌گذاری
۶۱	۲-۵ زیرساخت‌های لجستیکی
۶۴	۳-۵ صنعت لجستیک
۶۸	۶ جمع‌بندی و آرایه راهکارها
۶۸	۱-۶ جمع‌بندی مطالب
۶۸	۲-۶ آرایه راهکارهای پیشنهادی
۷۳	۷ بسته سیاستی بخش لجستیک
۸۲	۸ منابع



## مقدمه

سند «سیاست‌های صنعتی ایران در افق ۱۴۰۴» شامل مجموعه کاملی از الزامات، اهداف، ابزارهای و نیازمندی‌های سیاستی بخش صنعت، معدن و تجارت کشور است که در چارچوبی نظام‌مند همه سطوح یک نظام سیاستگذاری پویا و منحصربفرد را شامل می‌شود. این سند با مشارکت جمعی بالغ بر ۱۰۰۰ نفر از خبرگان حوزه‌های مختلف سیاست صنعتی، معدنی و تجاری کشور در بخش‌های حاکمیتی و خصوصی، در قالبی موجز تدوین شده، مضاف بر اینکه گزارش‌های پشتیبان نسخه اصلی سند در سه سطح اسناد سطح کلان، بین‌بخشی و بخشی بر اساس اجزای مدل محتوایی تدوین سند (شکل ۱)، ارائه شده است. گزارش‌های پشتیبان سطح بین‌بخشی (افقی) سند به شرح ذیل طبقه‌بندی و گردآوری شده‌اند:

۱. گزارش چالش‌های بخش صنعت، معدن و تجارت در ایران
۲. گزارش سیاست‌های ارتقای فناوری در بخش صنعت، معدن و تجارت
۳. گزارش سیاست‌های رونق تولید از منظر تأمین مالی در بخش صنعت، معدن و تجارت
۴. گزارش سیاست‌های رونق تولید از منظر بهره‌وری در بخش صنعت، معدن و تجارت
۵. گزارش سیاست‌های رونق تولید از منظر بهبود فضای کسب و کار در بخش صنعت، معدن و تجارت
۶. گزارش سیاست‌های توسعه بازار از منظر لجستیک در بخش صنعت، معدن و تجارت
۷. گزارش سیاست‌های توسعه بازار از منظر تأمین مالی صادرات در بخش صنعت، معدن و تجارت
۸. گزارش سیاست‌های توسعه بازار از منظر سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) در بخش صنعت، معدن و تجارت
۹. گزارش سیاست‌های توسعه بازار از منظر تنظیم بازار در بخش صنعت، معدن و تجارت

با توجه به این که کشور ایران به لحاظ زیرساخت ها و ظرفیت های موجود در حوزه حمل و نقل و انبارداری و خدمات جانبی مرتبط از وضعیت نسبتاً مناسبی برخوردار است، اما یکپارچگی کافی بین مؤلفه های لجستیک کشور ایجاد نشده و به طور کلی نظام لجستیک کشور از کارایی مناسبی برخوردار نیست. همین موضوع موجب شده است علیرغم بهره مندی کشور از پتانسیل های لجستیکی مناسب، امکان بهره گیری بهینه از این پتانسیل ها فراهم نشود. در نتیجه مشاهده می شود که کشورمان به لحاظ رتبه شاخص عملکرد لجستیکی در وضعیت مناسبی نسبت به کشورهای منطقه قرار نداشته و از کشورهای لجستیکی برتر منطقه نظیر امارات متحده عربی، قطر، ترکیه و ... فاصله زیادی دارد.

لذا گزارش حاضر مجموعه ششم از گزارش های پشتیبان سطح افقی سند سیاست های صنعتی ایران در افاق ۱۴۰۴ است که به منظور تبیین چالش های اصلی حوزه لجستیک بخش صنعت، معدن و تجارت در کشور و ارائه پیشنهادات سیاستی مناسب برای برون رفت از این شرایط، طراحی شده است.



شکل ۱. چارچوب محتوایی تدوین سند سیاست های صنعتی ایران در افاق ۱۴۰۴



## ۱ نمایی از حوزه لجستیک از منظر روند آمار و اطلاعات ده سال اخیر

حوزه لجستیک دربرگیرنده مولفه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری متنوعی است. به‌طور کلی انواع شاخص‌های مورد استفاده در کشورها و در جهان در ارتباط با حوزه لجستیک را می‌توان به شرح زیر دسته‌بندی نمود.

- شاخص‌های کلان اقتصادی: سهم حوزه لجستیک از اشتغال، تولید ناخالص داخلی و مانند آن، وضعیت هزینه‌های ملی لجستیک<sup>۱</sup> (نسبت آن به تولید ناخالص داخلی) و اندازه بازار لجستیک.
  - شاخص‌های زیرساختی: وضعیت زیرساخت‌های سخت‌افزاری در حوزه‌های حمل‌ونقل، جابجایی، ذخیره‌سازی و مانند آن.
  - شاخص‌های خدماتی: وضعیت ارائه‌کنندگان خدمات لجستیکی اعم از تعداد شرکت‌ها، تعداد و نوع ناوگان و ...
  - شاخص‌های عملیاتی: وضعیت عملکرد حمل‌ونقل کالا، ذخیره‌سازی و مانند آن در برش‌های آماری مختلف
  - شاخص‌های جهانی: شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی (LPI) و اندازه بازار لجستیک در جهان.
- در این بخش سعی بر این است که با توجه به طبقه‌بندی پیشنهادی، وضعیت شاخص‌های حوزه لجستیک ایران با توجه به آمارها و اطلاعات موجود در ایران و جهان برای بازه زمانی ده‌ساله مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد. لازم به ذکر است که مقدار برخی از شاخص‌های فوق در کشور محاسبه نمی‌شود.

۱. محاسبه شاخص هزینه‌های ملی لجستیک نیازمند نظام‌های آماری خاصی بوده و در تعدادی از کشورها مرسوم است. اما مقدار این شاخص در ایران تاکنون محاسبه نشده است.

## ۱-۱ وضعیت شاخص‌های کلان اقتصادی لجستیک در ایران

روند وضعیت حوزه لجستیک از منظر شاخص‌های اقتصادی در جدول زیر مورد بررسی قرار گرفته است. با توجه به جدول، سهم ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل و انبارداری طی دوره مورد بررسی، سالانه به طور متوسط ۳٫۵ درصد رشد داشته است. همچنین متوسط نرخ رشد سالانه اشتغال در بخش حمل‌ونقل و انبارداری در فاصله سال‌های ۹۶-۱۳۹۲ برابر ۲٫۵ درصد بوده و این رقم در مورد سهم این بخش از اشتغال تنها ۲۶٫۲ درصد بوده است. بنابراین با وجود افزایش سهم این بخش از ارزش افزوده، سهم آن از اشتغال رشد چندانی نداشته است.

جدول ۱- روند شاخص‌های کلان اقتصادی حوزه لجستیک کشور (۹۶-۱۳۸۶)

سال											عنوان شاخص
۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	
۸٫۲	۸٫۴	۸٫۸	۷٫۳	۶٫۴	۶٫۵	۵٫۷	۵٫۸	۶٫۵	۶٫۱	۵٫۸	سهم ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل و انبارداری به قیمت‌های جاری (%)
۲٫۲۱	۲٫۱۷	۲٫۱۷	۲٫۰۴	۲	-	-	-	-	-	-	اشتغال در بخش حمل‌ونقل و انبارداری (میلیون نفر)
۹٫۵	۹٫۶	۹٫۹	۹٫۶	۹٫۴	-	-	-	-	-	-	سهم حمل‌ونقل و انبارداری از اشتغال کشور (%)

ماخذ: محاسبات پژوهش براساس آمارهای بانک مرکزی ج.ا.ا و مرکز آمار

## ۲-۱ وضعیت شاخص‌های زیرساختی، خدماتی و عملکردی لجستیک در ایران

با توجه به اینکه آمار و اطلاعات لجستیکی کشور برای هر یک بخش‌های لجستیک به صورت جداگانه ارائه می‌شود، به منظور ایجاد تصویری کلی از وضعیت هر یک از بخش‌ها در کشور، وضعیت شاخص‌های زیرساختی، خدماتی و عملکردی بخش‌های حمل‌ونقل (و جابجایی)، ذخیره‌سازی و مراکز لجستیک ارائه شده است.

### ۱-۲-۱ وضعیت شاخص‌های بخش حمل‌ونقل و جابجایی

وضعیت شاخص‌های بخش حمل‌ونقل و جابجایی به تفکیک شیوه‌های حمل‌ونقل چهارگانه مورد بررسی قرار گرفته و در انتها سهم هر یک از شیوه‌ها از حمل‌ونقل بار داخلی و بین‌المللی (واردات و صادرات) تحلیل شده است.

#### ۱-۱-۲-۱ وضعیت شاخص‌های بخش جاده‌ای

جدول زیر روند ده ساله وضعیت بخش جاده‌ای کشور را نمایش می‌دهد.

جدول ۲- روند شاخص‌های بخش حمل‌ونقل بار جاده‌ای کشور (۹۸-۱۳۸۸)

نوع شاخص	عنوان شاخص	سال										
		۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸
زیرساخت	طول کل راه‌های بین شهری (هزار کیلومتر)	۸۴	۸۸,۹	۸۸	۸۷,۱۶	۸۶,۱۶	۸۵,۸۹	۸۵,۶۲	۸۱,۶۶	۷۹,۸	۷۷,۹	۷۵
	طول بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها از کل راه‌های بین شهری (هزار کیلومتر)	۲۰,۶	۲۰,۶۳	۲۰,۵۲	۱۹,۲۲	۱۹,۰۳	۱۷,۸۶	۱۶,۸۹	۱۶,۳۶	۱۵,۱۵	۱۳,۷۱	۱۲,۶۳
	تعداد پایانه‌های بار	۸۳	۷۸	۷۶	۷۳	۷۰	۶۷	۶۳	۶۱	۵۵	۵۵	۵۱
	تعداد پایانه‌های مرزی	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۲
خدماتی	تعداد موسسات فعال باری داخلی	۴۵۴۰	۴۳۱۹	۴۳۰۸	۴۲۹۳	۴۱۲۸	۴۲۹۹	۴۱۷۶	۴۱۷۸	۴۱۷۷	۴۱۲۰	۴۰۴۷
	تعداد شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی باری	۹۱۴	۸۶۷	۸۴۷	۷۰۷	۹۴۳	۸۶۲	۸۶۱	۷۴۵	۷۲۰	۶۸۹	۸۴۰
	تعداد کامیون‌های جاده‌ای (هزار دستگاه)	۳۴۳	۳۵۸	۳۳۸	۳۶۰	۳۵۳	۴۲۳	۳۹۵	۳۷۸	۳۴۸	۳۰۶	۲۵۳
	متوسط عمر کامیون‌های عمومی جاده‌ای (سال)	۱۸,۳	۱۷,۵	۱۶,۸	۱۶,۴	۱۶,۱	۱۷,۳	۱۷,۴	۱۵,۹	۱۵,۷	۱۶,۹	۱۶,۱
عملکرد	تناژ کالای جاده‌ای حمل شده کشور با برنامه (میلیون تن)	۴۶۷	۴۴۲	۴۲۸	۳۸۸	۳۶۰	۳۸۵	۳۸۱	۳۷۵	۳۵۶	۳۵۱	۳۳۳
	تن-کیلومتر کالای جاده‌ای جابجا شده در کشور با برنامه (میلیارد)	۲۳۷,۱	۲۲۳,۲	۲۲۴,۸	۲۰۵,۸	۱۸۶,۴	۲۰۰,۸	۱۹۱,۹	۱۸۹,۳	۱۷۸,۷	۱۷۳,۹	۱۵۹,۸
	تناژ بار صادراتی (میلیون تن)	۹۱,۱۶	۷۶,۲۳	۶۸,۳۹	۶۲,۲۸	۶۶,۲۱	۶۶,۲۸	۶۶,۱۴	۶۹,۱۸	۵۶,۹۸	۵۰,۰۴	۴۰,۶۴
	تناژ بار وارداتی (میلیون تن)	۱۸,۲۱	۱۷,۵۸	۲۱,۱۵	۱۹,۹۱	۱۵,۳۶	۱۴,۳۵	۱۳,۸۰	۱۵,۳۴	۲۲,۱۸	۲۵,۰۲	۲۴,۵۰

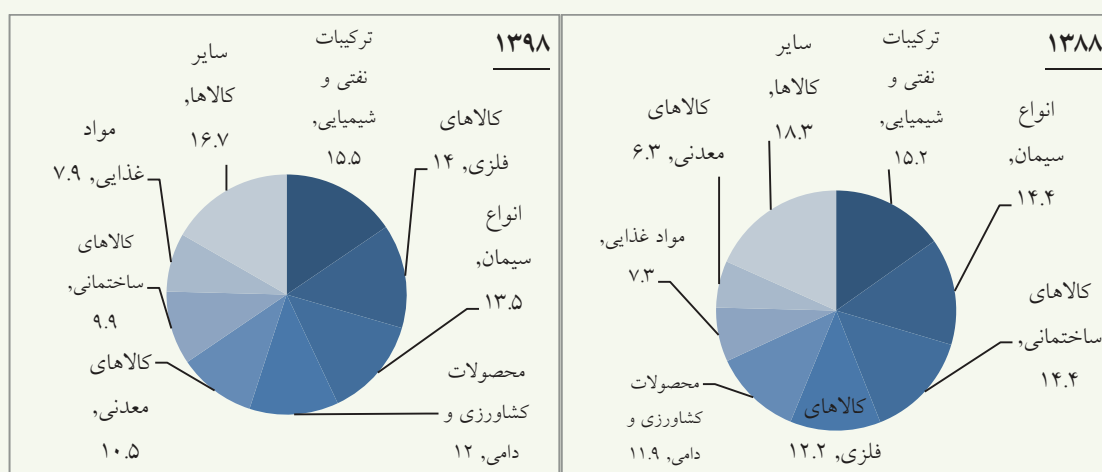
مأخذ: آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

طول کل راه‌های غیرروستایی (استحفاظی وزارت راه و شهرسازی) به‌طور متوسط سالانه ۱,۱ درصد رشد داشته است. سهم بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها به‌عنوان معابر جاده‌ای با بالاترین ظرفیت، از شبکه راه‌های غیرروستایی کشور نشان‌دهنده سطح کلی ظرفیت شبکه است. براین اساس، این سهم در سال ۱۳۸۸ ۱۶,۸ درصد بوده که در سال ۱۳۹۸ به ۲۴,۵ درصد رسیده است که نشانگر گسترش شبکه جاده‌ای پرظرفیت در کشور است. پایانه‌های بار، مراکزی برای استراحت و انتظار رانندگان برای دریافت نوبت حمل بار هستند که هیچگونه کالایی از آنها عبور نمی‌کند. تعداد این پایانه‌ها در طول ۱۰ ساله اخیر حدود ۶۰ درصد افزایش یافته است که رقم قابل توجهی است. به لحاظ پایانه‌های مرزی نیز، با توجه به عدم تغییر شدید در مرزهای مهم، تعداد آنها ثابت بوده است.

در خصوص ناوگان باری جاده‌ای، وضعیت مالکیت ناوگان موضوع مهمی است که بر بهره‌وری فعالیت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کالا در کشور تاثیرگذاری دارد. در سال ۱۳۹۸، تنها ۶٫۷ درصد ناوگان در مالکیت شرکت‌ها و موسسات حمل‌ونقل قرار داشته و مابقی در اختیار رانندگان (۸۰ درصد) و یا به صورت مالکیت شراکتی یا شخص دیگری بوده است (۱۳٫۶ درصد). این امر موجب شده برنامه‌ریزی ناوگان و تخصیص بار به آن در سطح کشور، به دلیل عدم برخورداری شرکت‌ها و موسسات از ناوگان در اختیار کافی و عدم امکان اعمال کنترل مناسب بر ناوگان قراردادی که عمدتاً در مالکیت رانندگان است، با مشکلاتی مواجه بوده و از بهره‌وری کافی برخوردار نباشد.

مساله دیگر در خصوص ناوگان جاده‌ای متوسط عمر آن است. چنانچه از جدول مشاهده می‌شود، متوسط عمر ناوگان باری جاده‌ای کشور که تا پیش از سال ۹۴ روند کاهشی به خود گرفته بود، پس از آن به طور مستمر افزایش داشته است. لذا به نظر می‌رسد اقدامات و طرح‌های دولت برای نوسازی ناوگان باری جاده‌ای کشور موفقیت آمیز نبوده است. در حال حاضر حدود ۲۳ درصد ناوگان باری جاده‌ای، عمری بالای ۳۰ سال دارد که رقم بالایی است.

در ادامه، عملکرد حمل بار جاده‌ای در کشور به تفکیک گروه‌های کالایی عمده، برای سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۸، در نمودار زیر مورد مقایسه قرار گرفته است. چنانچه مشاهده می‌شود، ترکیب کالاهای عمده تغییر چندانی نکرده است. ولی سهم دو گروه کالایی تغییر قابل توجهی داشته است. سهم کالاهای معدنی از ۶٫۳ درصد به ۱۰٫۵ درصد افزایش یافته (تناژ حمل از ۲۱ به ۴۹ هزار تن رسیده) و سهم کالاهای ساختمانی از ۱۴٫۴ درصد به ۹٫۹ درصد (تناژ حمل از ۴۷٫۹ به ۴۶٫۴ هزار تن رسیده) کاهش داشته است. دلیل این امر را می‌توان علاوه بر افزایش تولیدات معدنی، عدم کفایت ظرفیت‌های بخش ریلی برای حمل آن دانست. کاهش تولیدات کالاهای ساختمانی نیز محرز است.



شکل ۲- مقایسه سهم گروه‌های کالایی عمده از حمل بار جاده‌ای در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۸

ماخذ: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

چنانچه مشاهده می‌شود، بیش از نیمی از عملکرد حمل جاده‌ای از نوع بارهای حجیم و فله‌ای هستند که مناسب‌ترین شیوه حمل برای آنها در فواصل طولانی، ریل است؛ اما به دلایل گوناگون، از جمله ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ضعیف‌تر بخش ریلی و پایین‌تر بودن هزینه حمل جاده‌ای به دلیل ارزان بودن سوخت در این بخش، این بارها از طریق شبکه ریلی حمل نمی‌شوند.

### ۲-۱-۲-۱ وضعیت شاخص‌های بخش ریلی

در ادامه، جدول زیر وضعیت شاخص‌های بخشی ریلی شکر را نمایش داده است.

جدول ۳- روند شاخص‌های بخش حمل‌ونقل بار ریلی کشور (۹۸-۱۳۸۸)

نوع شاخص	عنوان شاخص	سال										
		۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۸	
زیرساخت	طول خطوط ریلی اصلی (کیلومتر)	۹۴۸۲	۹۷۹۵	۹۹۹۲	۱۰۲۲۳	۱۰۴۰۷	۱۰۳۷۶	۱۰۴۵۹	۱۰۴۷۵	۱۱۰۶۱	۱۱۴۶۱	-
	طول خطوط ریلی فرعی (کیلومتر)	۲۷۳۷	۲۸۲۴	۲۷۹۳	۲۷۸۹	۲۸۳۴	۲۸۴۱	۲۸۸۹	۲۹۶۳	۳۰۱۶	۳۰۶۸	-
	تعداد ایستگاه‌ها	۴۵۹	۴۶۲	۴۶۹	۴۷۰	۴۷۳	۴۷۶	۴۷۶	۴۷۷	۴۹۷	۵۰۹	-
خدماتی	تعداد واگن‌های باری در گردش (هزار دستگاه)	۲۱,۸	۲۲	۲۲	۲۲,۲	۲۲,۵	۲۲,۷	۲۲,۸	۲۴,۱	۲۴,۵	۲۵,۴	۲۵,۷
عملکردی	تناژ بار حمل شده در داخل کشور (میلیون تن)	۲۰,۶	۲۰,۸	۲۳,۳	۲۴,۰	۲۳,۸	۲۳,۸	۲۳,۶	۲۵,۶	۳۰,۱	۳۴,۱	۳۲,۸۲
	تناژ بار صادراتی (میلیون تن)	۶,۶	۷,۷	۵,۸	۶,۵	۶,۵	۶,۷	۷,۳	۱۱,۱	۱۲,۰	۱۲,۱	۱۱,۰۹
	تناژ بار وارداتی (میلیون تن)	۴,۱	۳,۴	۳,۱	۲,۹	۱,۹	۳,۷	۳,۲	۲,۵	۳,۱	۲,۷	۲,۴۴

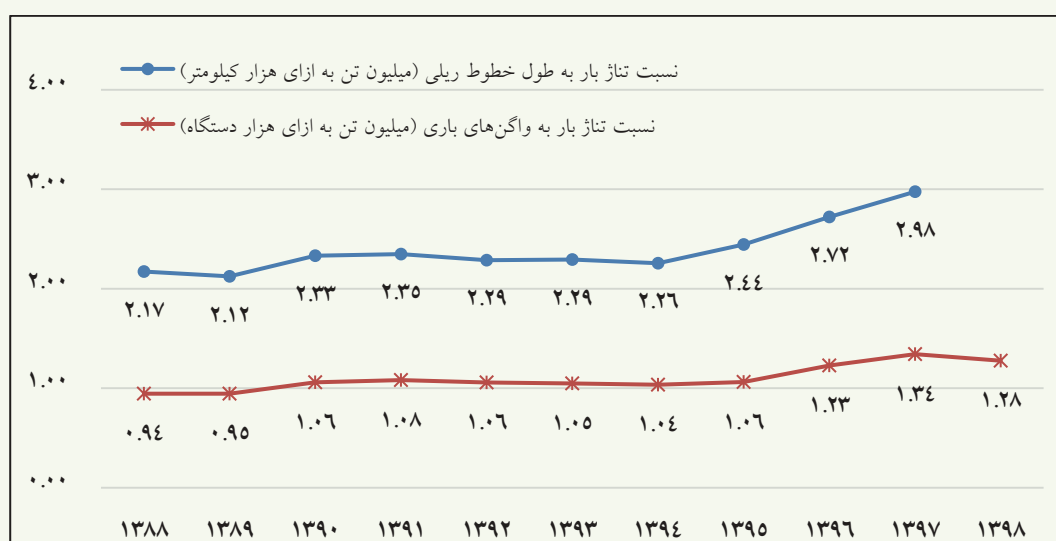
ماخذ: آمار شرکت راه‌آهن ج.ا.ا.

بررسی روند تغییرات زیرساخت‌های ریلی کشور حاکی از روند کند توسعه آنهاست. به طوری که متوسط نرخ رشد سالانه هیچیک از زیرساخت‌های جدول فوق طی سال‌های ۹۷-۸۸ بیش از ۲ درصد نبوده است. دلیل این امر می‌تواند پیچیدگی، زمان‌بر بودن و هزینه بالای توسعه زیرساخت‌های ریلی و در عین حال محدودیت‌های منابع مالی دانست. در خصوص ایستگاه‌ها، وجود امکانات تخصصی بارگیری و تخلیه، جایابی و ذخیره‌سازی از موضوعات مهم است که در مورد آن اطلاعات جامعی وجود ندارد. اما به‌طور کلی بسیاری از ایستگاه‌های کشور از این لحاظ دچار ضعف و کمبود هستند. با توجه مقادیر جدول فوق، متوسط نرخ رشد سالانه حمل بار ریلی داخلی و صادراتی کشور طی دوره مورد بررسی به ترتیب ۴,۸ و ۵,۳ درصد بوده است. حدود ۷۰ درصد تناژ عملکردی بخش ریلی متعلق به داخل کشور بوده و بعد از آن

تناژ بار صادراتی (اعم از صادرات از مرزهای ریلی یا بنادر بواسطه ریل) با سهم حدود ۲۰ تا ۳۰ درصدی قرار داشته است. لذا بیشترین کارکرد بخش ریلی در حمل داخلی و صادرات بوده و عملکرد واردات سهم اندکی را به خود اختصاص داده‌اند. در واقع روند واردات ریلی کاهشی بوده و متوسط نرخ رشد سالانه آن ۵٫۱- درصد بوده است. همچنین روند کاهشی تناژ بار ریلی در سال ۱۳۹۸، در تمامی حوزه‌های عملکرد بخش ریلی مشهود است. دلیل این امر را می‌توان در رکود اقتصادی و بازگشت و تشدید تحریم‌های یکجانبه ایالات متحده جستجو نمود.

افزایش واگن‌های باری در گردش کشور به لحاظ نرخ سالانه، برابر ۱٫۷ درصد بوده است. که نشان می‌دهد اندازه ناوگان تغییر چندانی طی دوره ۹۸-۸۸ نکرده است. به طور کلی تامین ناوگان ریلی در کشور با محدودیت‌هایی مواجه است. با این حال با توجه به ضعف در بهره‌وری حمل بار ریلی ایران در مقایسه با کشورهای دیگر<sup>۱</sup>، استفاده بهینه از ظرفیت ناوگان فعلی از طریق ارتقای بهره‌وری این بخش، بسیار تاثیرگذارتر از افزایش تعداد ناوگان باری در شبکه خواهد بود.

به منظور بررسی روند تغییرات بهره‌وری حمل بار ریلی کشور، روند تغییرات دو شاخص ذیل در دوره ۹۸-۱۳۸۸ در نمودار بعدی نمایش داده شده است؛ (۱) نسبت تناژ بار خالص به واگن‌های باری در گردش و (۲) نسبت تناژ با خالص به طول خطوط اصلی.



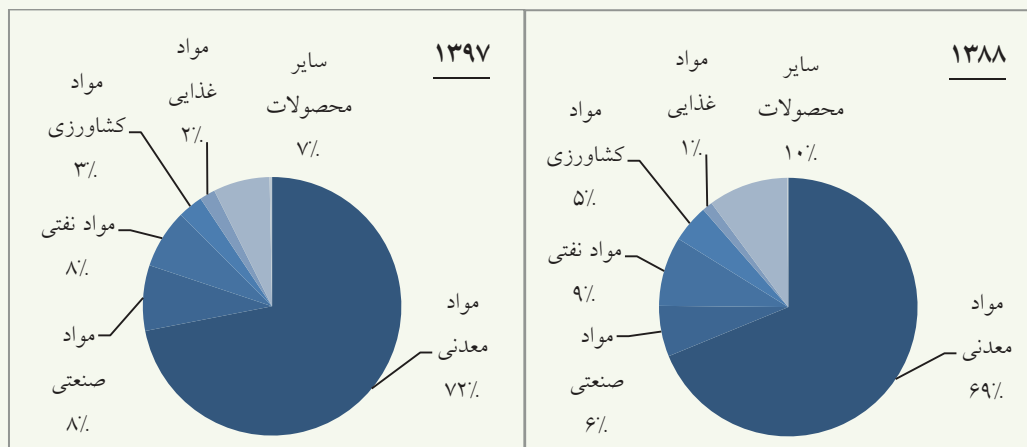
نمودار ۱- روند تغییرات شاخص‌های بهره‌وری در حمل بار ریلی کشور طی ۹۸-۱۳۸۸

ماخذ: محاسبات پژوهش بر اساس داده‌های شرکت راه‌آهن ج.ا.

۱. نظیر کشورهای با بخش ریلی قدرتمند نظیر قزاقستان، روسیه، هندوستان، چین و آلمان

از نمودار فوق مشاهده می‌شود از سال ۱۳۹۴ بدین سورت هر دو شاخص رو به بهبود بوده است. اما در سال ۱۳۹۸، تناژ بار حمل شده سالانه به ازای هر ۱۰۰۰ دستگاه واگن کاهش داشته است که علت اصلی آن کاهش ۱٫۳ میلیون تن در حمل بار ریلی نسبت به سال ۱۳۹۷ بوده است.

در ادامه در نمودارهای زیر سهم گروه‌های کالایی حمل شده ریلی در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷ مورد مقایسه قرار گرفته است.<sup>۱</sup>



شکل ۳- مقایسه سهم گروه‌های کالایی عمده از حمل بار ریلی در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

ماخذ: محاسبات تحقیق بر اساس آمار شرکت راه آهن ج.ا.ا.

مشاهده می‌شود که مواد معدنی (شامل زغال سنگ و سایر مواد معدنی) بالاترین سهم را از حمل بار ریلی کشور به خود اختصاص داده و پس از آن مواد صنعتی (شامل آهن آلات و آلومینیوم) و مواد نفتی قرار می‌گیرند که همگی آنها از نوع فله‌ای و حجیم بوده و مناسب حمل با ریل هستند. چنانچه از نمودارهای فوق پیداست، سهم گروه‌های کالایی از حمل بار ریلی طی دهه ۹۰ تفاوت قابل ملاحظه‌ای ننموده است. اما به طور مشخص سهم مواد صنعتی حدود ۲ درصد افزایش یافته و در عوض سهم مواد نفتی و مواد کشاورزی (غله و سایر) ۱ و ۲ درصد کاهش یافته است.

### ۳-۱-۲-۱ وضعیت شاخص‌های بخش دریایی

در ادامه، جدول زیر شاخص‌های بخش دریایی کشور را نمایش می‌دهد.

۱. در زمان تدوین این گزارش، آمار تفکیکی حمل و نقل ریلی کالا در سال ۱۳۹۸ منتشر نشده بود.

جدول ۴- روند شاخص های بخش حمل و نقل دریایی کشور (۹۸-۱۳۸۸)

نوع شاخص	عنوان شاخص	سال										
		۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸
زیرساخت	تعداد بنادر تجاری	-	۱۷	۱۷	۱۷	۱۷	۱۷	۱۴	۱۴	۱۴	۱۳	۱۳
	ظرفیت اسمی بنادر تجاری (میلیون تن)	-	۲۴۰	۲۳۳	۲۱۷	۲۰۹	۲۰۰	۱۹۰	۱۸۰	۱۷۲	۱۶۳	۱۵۰
	ظرفیت اسمی کانتینری بنادر تجاری (میلیون TEU)	-	۷,۵۶	۷,۰۶	۵,۲	۵	۵	۵	۵	۴,۹	۴,۹	۴,۴
خدماتی	ظرفیت ناوگان تجاری دریایی کشور (میلیون تن)	-	۶,۵	۶,۲۵	۵,۲	۵,۵	۵,۲	۵,۳۴	۵,۸	۵,۷	۵,۵	۵,۴
	شرکت های کارگزاری ترابری دریایی	-	۲۰۳۰	-	۱۳۲۸	۱۳۱۷	۱۲۵۴	۱۰۲۱	۹۵۱	-	۷۰۰	-
عملکردی	تناژ بارگیری و تخلیه نفتی و غیرنفتی در بنادر تجاری (میلیون تن)	-	۱۴۱	۱۵۹	۱۴۵	۱۳۲	۱۴۷	۱۴۰	۱۳۹	۱۳۵	۱۴۰	۱۳۱
	میزان بارگیری و تخلیه کانتینر در بنادر تجاری (میلیون TEU)	-	۲,۱۴	۳,۰۷	۲,۶۶	۲,۱	۲,۴۵	۲,۲	۲,۶	۳,۱۶	۲,۹۹	۲,۷۱
	تناژ صادرات کالای غیرنفتی از بنادر تجاری (میلیون تن)	-	۵۲	۵۶	۴۹,۷	۳۷,۶	۴۱	۴۵	۳۷	۳۳,۹	۳۴,۵	۲۵
	تناژ واردات کالای غیرنفتی از بنادر تجاری (میلیون تن)	-	-	۳۲,۷	۳۲,۶	۳۳,۵	۴۱,۱	۳۵,۲	۴۴,۷	۴۲,۳	۴۷,۳	۴۶,۴

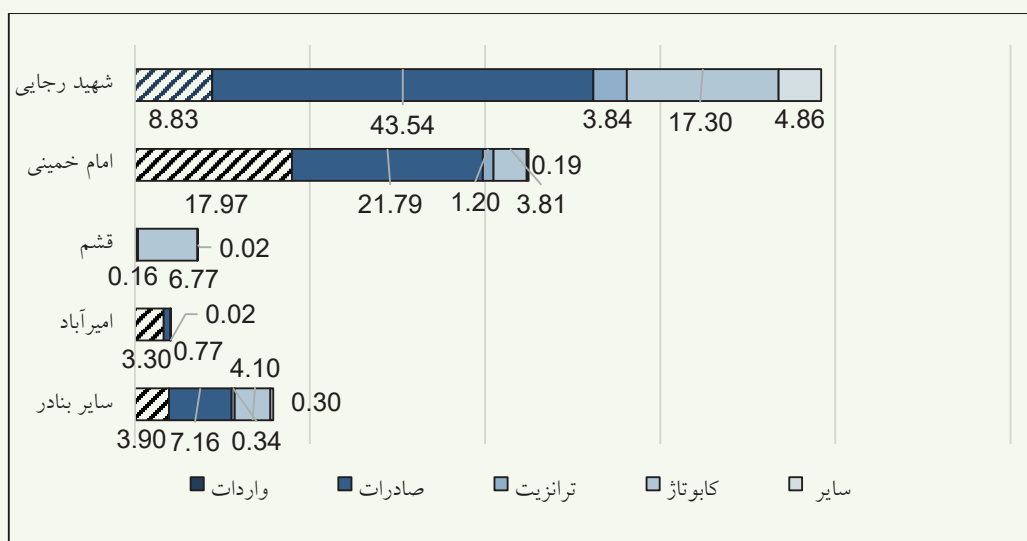
ماخذ: سازمان بنادر و دریانوردی

طبق جدول فوق، ظرفیت اسمی سالانه بارگیری و تخلیه کالا در بنادر کشور به طور متوسط سالانه ۵,۴ درصد رشد داشته است که از این لحاظ، سرعت توسعه زیرساخت ها در بخش دریایی بیشتر از بخش جاده ای و ریلی بوده است. بخش عمده این ظرفیت به بنادر شهید رجایی (۱۱۴ میلیون تن) و امام خمینی (۴۵ میلیون تن) اختصاص دارد که اصلی ترین بنادر کشور محسوب می شوند. بدین ترتیب این دو بندر ۶۶ درصد ظرفیت بارگیری تخلیه بندری را به خود اختصاص داده اند.

نمودار زیر میزان بارگیری و تخلیه، بنداری را که در سال ۱۳۹۸ حداقل در یکی از رویه های واردات، صادرات، ترانزیت و کابوتاژ جزو بنادر عمده بوده اند را نمایش می دهد. بر اساس محاسبات، ۸۲ درصد از کل بارگیری و تخلیه کالای بنادر، از بنادر شهید رجایی و امام خمینی صورت گرفته است. بندر شهید رجایی دروازه اصلی صادرات (۵۹,۳ درصد صادرات از بنادر) و ترانزیت (۷,۱ درصد ترانزیت از بنادر) بوده و بندر امام خمینی نیز نقش اصلی را در واردات کالا (۵۲,۶ درصد واردات از



بنادر) به خصوص کالاهای اساسی و تاحدودی در صادرات (۲۲٫۲ درصد صادرات از بنادر) برعهده دارد. در خصوص کابوتاژ که به معنای حمل دریایی کالا در امتداد سواحل و در بین بنادر کشور است، مجدداً بندر شهید رجایی با ۵۴ درصد سهم، بیشترین نقش را ایفا می‌کند. دومین بندر مهم در زمینه کابوتاژ، بندر قشم با سهم ۲۱٫۲ درصد است. بندر امیرآباد نیز در بین بنادر شمالی، مهمترین بندر وارداتی و صادراتی است.



نمودار ۲- بارگیری و تخلیه بنادر عمده در رویه‌های بندری در سال ۱۳۹۸ (میلیون تن)

ماخذ: محاسبات پژوهش بر اساس داده‌های سازمان بنادر و دریانوردی

میزان بهره‌گیری از ظرفیت‌های بندری، موضوعی است که باید بدان توجه نمود. از تقسیم میزان بارگیری و تخلیه کل کالا در بنادر و بارگیری و تخلیه کانتینر بر ظرفیت‌های اسمی مربوطه در سال ۱۳۹۸، به رقم ۵۹ درصد بهره‌گیری از ظرفیت اسمی بنادر و ۲۸ درصد بهره‌گیری از ظرفیت اسمی کانتینری بنادر می‌رسیم. در حالی که این ارقام در سال ۱۳۸۸ به ترتیب برابر ۸۷ و ۶۱٫۶ درصد بوده‌اند. بررسی نشان می‌دهد روند کلی این دو درصد طی دوره ۹۸-۱۳۸۸ کاهش یافته است (به جز بهبودهای مقطعی). به عبارت دیگر، ظرفیت‌های زیادی طی این دوره انجام شده که بخش قابل توجهی از آن بلا استفاده مانده است. اگر چه روند بارگیری و تخلیه بنادر کشور، به طور کلی صعودی بوده است. اما در استفاده از پتانسیل‌های ترانزیتی و ترانشیپی بنادر با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور نبوده‌ایم. در خصوص عملیات کانتینری بنادر نیز به دلایل مشابه و البته برقراری تحریم‌ها و خروج شرکت‌های کشتیرانی بزرگ جهان از کشور، استفاده از ظرفیت‌های بندری در این زمینه به شدت کاهش یافته است. در حالی که در سال ۹۵، مقدار بهره‌گیری از ظرفیت‌های بنادر تقریباً به بیشترین مقدار خود در طی دهه ۹۰ یعنی ۵۱ درصد رسیده بود.

## ۱-۲-۴ وضعیت شاخص های بخش هوایی

در ادامه، وضعیت شاخص های بخش هوایی کشور نمایش داده شده است.

جدول ۵- روند شاخص های بخش حمل و نقل هوایی کشور (۹۸-۱۳۸۸)

نوع شاخص	عنوان شاخص	سال										
		۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸
زیرساخت	تعداد فرودگاه داخلی	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۲	۲۰	۲۰	۲۰	۲۰	۱۹	-
	تعداد فرودگاه بین المللی	۸	۸	۸	۸	۸	۹	۹	۹	۹	۹	-
	تعداد فرودگاه های مرز هوایی	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۴	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۶	-
خدماتی	تعداد ناوگان هوایی ثبت شده	-	-	۲۰۶	۲۲۳	۲۵۴	۲۴۸	۲۶۸	۲۸۸	۳۰۹	۳۱۲	-
عملکردی	تناژ بار داخلی (هزار تن)	۳۷,۷	۴۷,۱	۵۶,۴	۱۳,۶	۱۱,۱	۱۰	۹,۷	۱۲,۵	۱۲,۳	۱۲,۶	-
	تناژ بار بین المللی (ورودی و خروجی) (هزار تن)	۸۲,۵	۹۶	۸۶	۶۷,۲	۵۱,۸	۶۲,۶	۷۶,۷	۸۴,۵	۹۷,۷	۹۳,۲	-

ماخذ: وزارت راه و شهرسازی، سازمان هواپیمایی کشور و شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران

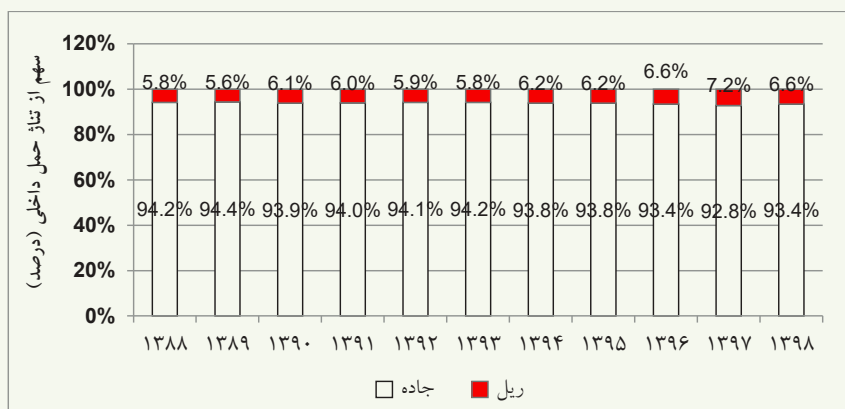
چنانچه مشاهده می شود، با وجودی که تعداد فرودگاه ها و ناوگان هوایی کشور افزایش یافته، روند حمل بار داخلی در دوره مورد بررسی نزولی بوده و متوسط نرخ رشد سالانه ای معادل ۱۱- درصد داشته است. اما تناژ حمل بار بین المللی علیرغم برخی نوسانات، با متوسط نرخ رشد سالانه حدود ۱,۴ درصد مواجه بوده است. سهم شرکت های هواپیمایی داخلی از کل تناژ بار هوایی بین المللی کشور، بین ۵۵ تا ۶۰ درصد بوده است. افزایش تناژ بار بین المللی طی سال های ۹۶ و ۹۷ را می توان به برداشته شدن تحریم ها و افزایش پروازهای بین المللی نسبت داد.

به طور کلی، تناژ بار جابجا شده از طریق حمل و نقل هوایی در داخل و خارج کشور نسبت به دیگر شیوه های حمل و نقل بسیار اندک است. در واقع فرسودگی و محدودیت ناوگان هوایی (متوسط سن بیش از ۲۲ سال ناوگان)، عدم وجود امکانات لجستیکی تخصصی در اغلب فرودگاه های بزرگ کشور، محدودیت در مقاصد پروازی خطوط هوایی کشور به دیگر فرودگاه های جهان، محدودیت های ناشی از تحریم ها و مسائلی از این دست مانع از بهره گیری مناسب از ظرفیت های حمل و نقل هوایی کشور شده است. لازم به ذکر است که حمل بار هوایی عمدتاً از طریق هواپیماهای مسافری و بخشی نیز از طریق هواپیمایی اختصاصی حمل بار صورت می گیرد. مهمترین امکانات لجستیکی در زیرساخت های فرودگاهی، پایانه های بار هوایی (کارگو ترمینال) هستند که امکان دریافت، ذخیره سازی، بسته بندی، ادغام، تفکیک و ارسال انواع کالاها (کالاهای گرانبیامت، فاسدشدنی و ...) را به صورت تخصصی فراهم می آورند. در حال حاضر بزرگترین کارگو ترمینال

کشور با نام پایانه هوشمند بار در فرودگاه امام خمینی با ظرفیت سالانه جابجایی حدود ۱۰۰ هزار تن ایجاد شده است. پس از آن کارگو ترمینال‌های فرودگاه‌های بین‌المللی اصفهان و تبریز قرار می‌گیرند.

### ۵-۱-۲-۱ مقایسه سهم شیوه‌های حمل‌ونقل از حمل‌ونقل بار داخلی و خارجی

در این بخش، روند سهم شیوه‌های حمل‌ونقل کالا در داخل کشور و در تجارت خارجی (واردات و صادرات) تحلیل شده است. نمودار زیر روند تغییرات تناژ حمل بار در داخل کشور و سهم هر یک از شیوه‌های جاده‌ای و ریلی را طی دوره ۹۸-۱۳۸۸ نمایش می‌دهد. بخش جاده‌ای با سهم بیش از ۹۳ درصد، نقش اصلی را در جابجایی کالا در کشور ایفا می‌کند. اما سهم بخش ریلی در محدوده ۶ تا ۷ درصد نوسان دارد. اما همچنان وجود مشکلات مختلف همچون عدم اتصال شبکه ریلی به تمامی چشمه‌های بار و بهره‌وری پایین در حمل‌ونقل ریلی بار موجب شده که روند تغییرات در سهم ریل از حمل بار داخلی، مقطعی و محدود باشد. سهم بخش هوایی از حمل بار داخلی نزدیک به صفر بوده و در نمودار نمایش داده نشده است.

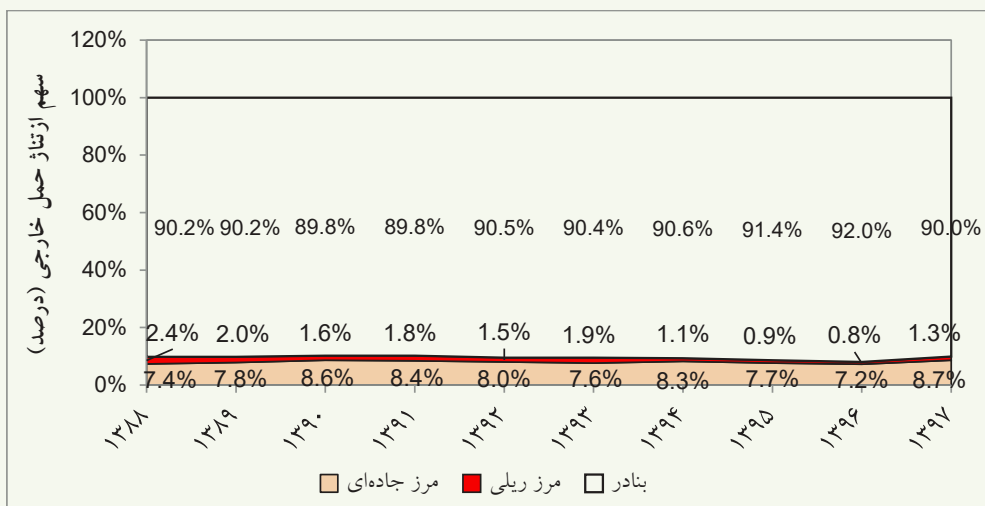


### نمودار ۳- روند تناژ بار حمل شده داخلی و سهم شیوه‌های حمل‌ونقل طی ۹۷-۱۳۸۸

منبع: محاسبات پژوهش بر اساس آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن ج.ا.ا.

در انتها، نمودار زیر سهم شیوه‌های حمل‌ونقل سه‌گانه دریایی، جاده‌ای و ریلی را از واردات و صادرات کشور طی سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷ نمایش می‌دهد. حمل‌ونقل دریایی همواره سهم عمده را از تناژ صادرات و واردات کشور به خود اختصاص داده است. پس از آن بخش جاده‌ای در رتبه دوم قرار می‌گیرد. از آنجائی که ارتباط جاده‌ای با کشورهای همسایه و منطقه آسانتر از ارتباط ریلی است، بیشتر بودن سهم این بخش در واردات و صادرات کالا قابل توجیه است. در نهایت رتبه سوم به بخش ریلی اختصاص دارد. لازم به ذکر است که تعداد مرزهای ریلی به نسبت مرزهای جاده‌ای محدودتر بوده و با توجه به اینکه شیوه جاده‌ای در حمل بار داخلی کشور (حتی به مقاصد مرزهای کشور) ارجحیت دارد، سهم اندک ریل

از واردات و صادرات کالا قابل انتظار است. سهم بخش هوایی از حمل بار خارجی نزدیک به صفر بوده و در نمودار نمایش داده نشده است.



#### نمودار ۴- روند تناژ بار حمل شده خارجی و سهم شقوق حمل و نقل طی ۹۷-۱۳۸۸

منبع: محاسبات پژوهش بر اساس آمار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، شرکت راه آهن ج.ا.ا و سازمان بنادر و دریانوردی

### ۲-۲-۱ وضعیت شاخص‌های بخش ذخیره‌سازی در ایران

زیرساخت‌ها ذخیره‌سازی کشور که در مراحل مختلف زنجیره‌های تامین مورد استفاده قرار می‌گیرند، در اختیار بنگاه‌های بخش خصوصی و شرکت‌ها و نهادهای بخش دولتی قرار دارند. این انبار عمدتاً متعلق به واحدهای عمده‌فروشی و خرده‌فروشی، شرکت‌های پخش، کارگاه‌های خدمات انبارداری و سردخانه‌داری، واحدهای صنعتی، کشاورزی، دامی، طیور و آبرزی، معدنی، بهداشتی و درمانی، نهادهای دولتی (مانند وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت جهاد کشاورزی، گمرک ج.ا.ا) و نهادهای عمومی و غیره هستند که آمار آنها در سامانه جامع انبارها و مراکز نگهداری کالا ثبت می‌شود. به لحاظ جغرافیایی، زیرساخت‌های ذخیره‌سازی معمولاً در مکان‌هایی چون حاشیه شهرها، مناطق باغداری و زراعی، مناطق صنعتی و معدنی، بنادر، ایستگاه‌های ریلی، پایانه‌های مرزی، مناطق گمرکی و ... متمرکز هستند. به دلیل تنوع و کثرت، آمار مشخصی از روند ده ساله وضعیت این زیرساخت‌ها وجود ندارد. تنها اطلاعات جامع آماری در این حوزه، مربوط به کارگاه‌های خدمات انبارداری و سردخانه‌داری و شرکت مادر تخصصی بازرگانی است که در ادامه به آنها اشاره می‌شود.

جدول ۶- روند شاخص‌های بخش ذخیره‌سازی کشور (۹۸-۱۳۸۸)

حوزه	عنوان شاخص	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	
کارگاه‌های خدمات انبارداری و سردخانه‌داری	تعداد کارگاه‌های خدمات انبارداری	۳۹۳	-	-	۶۴۳	-	-	۶۲۸	-	-	-	-	-	
	مساحت انبارهای کارگاه‌ها (میلیون مترمربع)	۳,۵۲	-	-	۶,۲	-	-	۶,۷	-	-	-	-	-	
	تعداد کارگاه‌های سردخانه‌داری	۴۳۴	-	-	۵۳۷	-	-	۶۵۷	-	-	-	-	-	
	مساحت سردخانه‌های کارگاه‌ها (میلیون مترمربع)	۱	-	-	۱,۳۷	-	-	۱,۶	-	-	-	-	-	
	ظرفیت سردخانه‌های کارگاه‌ها (میلیون تن)	۱,۲	-	-	۱,۵	-	-	۱,۸۴	-	-	-	-	-	
شرکت بازرگانی دولتی (فقط) ملکی و استیجاری	سیلوی گندم	تعداد	-	-	۸۴	۸۴	۸۴	۸۴	۸۴	۸۷	۸۸	۷۹	۸۴	
		ظرفیت (میلیون تن)	-	-	۲,۹۸	۲,۹۸	۲,۹۸	۲,۹۸	۲,۹۸	۶,۶۹	۳,۶۹	۳,۱۴	۲,۷۵	۲,۹۸
	انبار گندم	تعداد	-	-	۸۴	۸۴	۸۴	۸۴	۸۴	۸۴	۸۷	۷۲	۸۴	
		ظرفیت (میلیون تن)	-	-	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳,۱	۳,۱	۲,۶۶	۲,۰۶
	سردخانه	تعداد	-	-	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۵	۷	۷	۱۰
		ظرفیت (هزار تن)	-	-	۱۰۹	۱۰۹	۱۰۹	۱۰۹	۱۰۹	۶۰,۸	۶۰,۸	۶۲	۶۲	۱۰۹
	انبار سایر کالاها (قند، شکر و برنج)	تعداد	-	-	۱۰۷	۱۰۷	۱۰۷	۱۰۷	۱۰۷	۱۰۷	۱۰۷	۱۰۷	۱۱۱	۱۰۷
		ظرفیت (میلیون تن)	-	-	۰,۶۸	۰,۶۸	۰,۶۸	۰,۶۸	۰,۶۸	۰,۶۸	۰,۶۸	۰,۶۸	۱,۰۸	۰,۶۸
	مخزن روغن	تعداد	-	-	۸۲	۸۲	۸۲	۸۲	۸۲	۸۲	۸۲	۸۲	۸۲	۸۲
		ظرفیت (هزار تن)	-	-	۲۶۱	۲۶۱	۲۶۱	۲۶۱	۲۶۱	۲۶۱	۲۶۱	۲۶۱	۲۶۱	۲۶۱

ماخذ: مرکز آمار ایران (نتایج آمارگیری‌های دوره‌ای از کارگاه‌های خدمات انبارداری)، شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی (گزارشات عملکرد)

ظرفیت‌های زیرساختی خدمات انبارداری و سردخانه‌داری به لحاظ مساحت، هر دو در فاصله سال‌های ۹۰-۱۳۸۰ رشد قابل توجه سالانه متوسط ۱۲۲ و ۸۰ درصد را داشته است. اما در فاصله سال‌های ۹۳-۱۳۹۰ این رشد با کاهش شدید در هر دو بخش به زیر ۱۰ درصد رسیده است. با توجه به اینکه آماری از میزان بهره‌گیری از ظرفیت این زیرساخت‌ها وجود ندارد، در خصوص کارایی و کفایت این زیرساخت‌ها نمی‌توان اظهار نظر نمود.

طبق نتایج همین آمارگیری، تمرکز بالایی از کارگاه‌های انبارداری در استان تهران (با سهم ۷۱ درصد) وجود دارد که با توجه به نقش استان تهران به عنوان قطب توزیع کالا در کشور، این میزان از تمرکز در انبارهای عمومی دور انتظار نمی‌باشد. در زیرساخت‌های سردخانه‌ای، تمرکز کمتری نسبت به فضاهای انبارش عمومی در بین استان‌ها مشاهده می‌شود. حدود ۶۰ درصد ظرفیت سردخانه‌ای کشور در ۵ استان متمرکز شده است.

بر اساس آمار فوق، ظرفیت اغلب زیرساخت‌های ذخیره‌سازی در اختیار شرکت بازرگانی دولتی طی سال‌های ۹۷-۱۳۹۰ کاهش یافته است. اما در بخش انبار سایر کالاها، متوسط نرخ رشد سالانه این زیرساخت‌ها به لحاظ ظرفیت حدود ۶٫۷ درصد بوده و در بخش مخازن نیز تغییر نیافته است. اما در مقابل، ظرفیت زیرساخت‌های ذخیره‌سازی بخش خصوصی که مورد عمل این شرکت هستند با رشد قابل توجه ۱۳٫۴ درصدی مواجه بوده است. این امر نشان از حرکت تدریجی این شرکت به سمت بهره‌گیری از ظرفیت‌های بخش خصوصی به جای توسعه ظرفیت‌های در اختیار شرکت بوده است. به طوری که نزدیک به حدود ۷۰ درصد از کل ظرفیت ذخیره‌سازی کالاهای مورد عمل شرکت، متعلق به بخش خصوصی بوده است.

### ۳-۲-۱ وضعیت مراکز لجستیک و پایانه‌های مشابه در ایران

#### ۱-۳-۲-۱ مراکز لجستیک

مراکز لجستیک را می‌توان نقاط اتصال شبکه‌های حمل‌ونقل و محل تجمیع انواع خدمات لجستیکی اعم از خدمات پایه (حمل‌ونقل چندوجهی، تخلیه و بارگیری، جابجایی بار و تغییر ناوگان، ذخیره‌سازی و توزیع)، ارزش افزوده (تجمیع بار خرد، بسته‌بندی، کنترل کیفی، بازرسی، تخلیه و بارگیری کانتینر، عملیات بار فله و بر عمومی غیر کانتینری، ترخیص کالا، تعمیر و وسایل نقلیه)، و خدمات جانبی (بانکی، بیمه، اقامتی، مشاوره و...) دانست. به عبارتی، این مراکز را می‌توان فصل مشترکی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل و جابجایی و ذخیره‌سازی قلمداد نمود. این مراکز بر حسب گستره جغرافیایی فعالیت، گستره خدمات و حتی نوع کالاهای تحت پوشش به انواع مختلفی قابل تقسیم هستند. اگر چه طبقه‌بندی استاندارد برای این نوع مراکز در جهان وجود ندارد، اما وزارت راه و شهرسازی در سند آمایش مراکز لجستیک کشور (۱۳۹۷)، طبقه‌بندی زیر را از این مراکز ارائه داده است:

- شهر لجستیک: مرکز لجستیکی که با بالاترین سطح عملکردی، حیطة فعالیت و گستره غالباً بین‌المللی (صادرات، واردات، ترانزیت و صادرات مجدد)، به عنوان دروازه اصلی کشور فعالیت می‌کند و با دارا بودن منطقه آزاد یا منطقه ویژه اقتصادی و دسترسی به حداقل سه شیوه حمل‌ونقل نقشی اساسی در حمل‌ونقل و تجارت دارد.
- دهکده لجستیک: مرکز لجستیکی با ظرفیت و سطح عملکردی بالا، دارای حیطة فعالیت و گستره غالباً بین‌المللی (صادرات، واردات، ترانزیت)، دارای بندر خشک و دسترسی پرظرفیت ریلی و جاده‌ای، جهت ترکیب، توزیع، تخلیه،

بارگیری، نگهداری، خدمات ارزش افزوده، بازرسی‌های قانونی مربوط به جابجایی کالا و انجام تشریفات و کنترل‌های مرتبط گمرکی فعالیت می‌نماید.

- پارک لجستیک عمومی: مرکز لجستیکی دارای حیطه فعالیت و گستره کشوری، دارای پایانه چندوجهی، که به انواع مختلف گروه‌های کالایی، خدمات لجستیک شامل ترکیب، توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری، بازرسی‌های قانونی مربوط به جابجایی کالا و خدمات ارزش افزوده ارائه می‌نماید.
- پارک لجستیک تخصصی: مرکز لجستیکی با تمرکز بر فعالیت‌های یک گروه کالایی خاص (به طور مثال کشاورزی) در حوزه توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری و دیگر خدمات ارزش افزوده تخصصی گروه کالایی فعالیت می‌نماید.
- مرکز لجستیک مرزی: مرکز لجستیک مرزی، مرکز لجستیکی است که در منطقه مرزی واقع است و امکانات و خدمات لجستیک مورد نیاز را برای صادرات، واردات و ترانزیت فراهم می‌کند. گمرک، مرزبانی، سازمان ملی استاندارد، سازمان حفظ نباتات کشور و به طور کلی تمامی سازمان‌های ذی‌ربط در ورود و خروج کالا خدمات خود را به طور متمرکز و یکپارچه در این مرکز ارائه می‌کنند.

طبق سند آمایش مراکز لجستیک کشور، تعداد ۵۸ پهنه در کشور برای ایجاد این مراکز پیشنهاد شده و نوع کارکرد این مراکز نیز مشخص شده است. بر این اساس ایجاد ۴ شهر لجستیک، ۱۴ دهکده لجستیک، ۱۲ پارک لجستیک عمومی، ۱۸ پارک لجستیک کشاورزی و ۱۰ مرکز لجستیک مرزی در کشور پیش‌بینی شده است. بر اساس سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی، بخش دولتی در توسعه مراکز لجستیک تنها نقش تأمین زیرساخت (اتصالات ریلی و جاده‌ای تا مرکز مورد نظر) و زمین مورد نیاز (در قالب قراردادهای بلندمدت و بدون واگذاری زمین، به جز در مواردی که زمین متعلق به خود بخش خصوصی باشد) را برعهده خواهد داشت. در حال حاضر مراکز لجستیکی در نقاطی چون یزد (پیشگامان یزد)، تبریز (سهلان) با همکاری شرکت راه‌آهن در حال احداث برای راه‌اندازی هستند. همچنین در اصفهان، زاهدان، کرمانشاه و قم نیز مراحل جذب سرمایه‌گذار در حال طی شدن است. اما به‌طور کلی تاکنون مرکز لجستیکی در کشور به معنای واقعی راه‌اندازی نشده است.<sup>۱</sup>

### ۱-۲-۳-۲-۲ پایانه‌های ترکیبی ریلی - جاده‌ای

پایانه‌های ترکیبی ریلی-جاده‌ای از دیگر زیرساخت‌های لجستیکی هستند که می‌توانند نقش مهمی را در تسهیل ارتباط بین شبکه جاده‌ای و ریلی و کاهش هزینه‌های لجستیکی انتقال کالا در داخل کشور ایفا می‌کنند. چنین پایانه‌هایی می‌توانند بسته به نوع امکاناتشان، برای دریافت، نگهداری و انتقال انواع بارهای فله‌های و حجیم با کمک تجهیزات تخصصی و یا

۱. استعلام از وزارت راه و شهرسازی

برای دریافت، تجمیع یا تفکیک، نگهداری، و ارسال انواع بارهای قابل حمل با کانتینر مورد استفاده قرار گیرند. در صورت گسترش این زیرساخت‌ها آرایه خدمات حمل و نقل ترکیبی در قالب حمل درب-به-درب عامل مهمی در ارتقای مطلوبیت اقتصادی حمل ریلی برای آن دسته از مراکز تولید و مصرف است که اتصال بلافاصل آنها به شبکه ریلی توجیه‌پذیر نیست. اگر این پایانه‌ها دارای خدمات گمرکی ترخیص کالاهای وارده یا صادره مرتبط با بنادر نیز باشند، بنادر خشک نام می‌گیرند. این زیرساخت‌ها خود می‌توانند به عنوان زیرمجموعه یک مرکز لجستیک فعالیت کنند. بندر خشک آپرین به عنوان یکی از معدود پایانه‌های ترکیبی ریلی کشور با مساحت بیش از ۷۰۰ هکتار زمین در استان تهران در منطقه اسلامشهر در دست افتتاح است. کارکرد اصلی این پایانه، دریافت و ترخیص کالاهای وارداتی از جمله مواد اولیه کارخانجات از بنادر با ریل، و انتقال آن به کارخانجات مستقر در تهران و استان‌های مجاور با کمک جاده است.

### ۱-۲-۳-۳ پایانه‌های صادراتی

پایانه‌های صادراتی، نوع دیگری از زیرساخت‌های لجستیکی که ایجاد آنها به‌طور مشخص توسط سازمان توسعه تجارت دنبال می‌شود. ایجاد پایانه‌های صادراتی در کشور با حمایت دولت از پایانه‌های صادراتی گل و گیاه در سال ۱۳۸۳ آغاز گردید. پایانه‌های صادراتی از جمله زیرساخت‌های تخصصی حمل و نقل صادراتی هستند که با هدف متمرکز نمودن خدمات صادراتی نظیر حمل و نقل، گمرک، بیمه و استاندارد و... کاهش هزینه‌های پنهان فرآیند صادرات تعریف شدند. این زیرساخت‌ها کارکردی تاحدودی مشابه اما محدودتر از هاب‌های لجستیکی را دارا هستند. از جمله اینکه لزوماً یکپارچگی شیوه حمل جاده‌ای با سایر شقوق حمل و نقل مد نظر نبوده و بیشتر آرایه خدمات تخصصی مختلف در حوزه صادرات مورد تاکید است. تاکنون ۳۲ پایانه صادراتی مجوز احداث را از این سازمان دریافت کرده‌اند که ۶ مورد آنها از نوع عام بوده و ۱۶ مورد مابقی تخصصی هستند. پایانه‌های تخصصی در زمینه‌هایی چون محصولات کشاورزی، گل و گیاه و پسته، مواد معدنی، سنگ، کاشی و سرامیک و حمل و نقل ریلی طراحی شده‌اند. تنها حدود ۱۰ پایانه دارای مجوز به مرحله فعالیت رسیده‌اند و مابقی در مرحله احداث هستند.<sup>۱</sup>

### ۱-۳-۱ جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی

شاخص عملکرد لجستیک<sup>۲</sup> (LPI) یک شاخص چندبعدی است که عملکرد لجستیک تجاری یک کشورها را ارزیابی و رتبه‌بندی می‌کند. این شاخص از سال ۲۰۰۷ به صورت دوسالانه توسط بانک جهانی اندازه‌گیری و پایش می‌شود.

۱. دفتر توسعه خدمات بازرگانی (۱۳۹۸)، پایانه‌های صادراتی، سازمان توسعه تجارت ایران.

2. Logistics Performance Index



جدیدترین گزارش جهانی شاخص عملکرد لجستیکی LPI ۲۰۱۸ بانک جهانی در تابستان سال ۱۳۹۷ منتشر شد. طبق آمار اعلامی این گزارش، ایران در این شاخص با صعود ۳۲ پله‌ای، از رتبه ۹۶ در سال ۲۰۱۶ به رتبه ۶۴ ارتقا یافته است. رتبه‌های قبلی ایران در این شاخص، ۷۸، ۱۰۳ و ۱۱۲ بوده‌اند. بدین ترتیب ایران بهترین رتبه را نسبت به کل رتبه‌بندی‌های سال‌های قبل این شاخص کسب کرده است. جزئیات رتبه ایران در ارکان شش‌گانه این شاخص به شرح جدول ذیل هستند. لازم به ذکر است که در گزارش سال ۲۰۱۴، کشور ایران در بین کشورهای ارزیابی شده قرار نداشته است.

جدول ۷- روند تغییرات رتبه شاخص عملکرد لجستیک ایران در سال‌های مختلف

شاخص	۲۰۰۷	۲۰۱۰	۲۰۱۲	۲۰۱۶	۲۰۱۸
تعداد کل کشورها	۱۵۰	۱۵۵	۱۵۵	۱۶۰	۱۶۰
رکن کارایی فرایندهای ترخیص کالا	۶۳	۱۰۶	۱۲۶	۱۱۰	۷۱
رکن کیفیت زیرساخت‌های لجستیکی	۶۶	۸۶	۱۰۰	۷۲	۶۳
رکن سهولت در ارسال محموله‌های بین‌المللی	۶۶	۱۲۱	۱۱۵	۸۸	۷۹
رکن شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک	۷۸	۶۹	۸۷	۸۲	۶۲
رکن توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی	۱۲۵	۱۱۰	۱۰۸	۱۱۱	۸۵
رکن تحویل بموقع کالا	۱۰۶	۸۵	۱۳۸	۱۱۶	۶۰
شاخص عملکرد لجستیک	۷۸	۱۰۳	۱۱۲	۹۶	۶۴

منبع: lpi.worldbank.org

مشاهده می‌شود که کشورمان در تمامی ارکان شاخص عملکرد لجستیک با بهبود مواجه بوده است. به گونه‌ای که رتبه ایران در تمامی زیرشاخص‌ها به زیر ۹۰ رسیده است، در حالی که در گزارش سال ۲۰۱۶ نیمی از رتبه‌ها برابر ۱۱۰ یا بالاتر بودند. بیشترین بهبود رتبه ایران در ارکان فوق نیز مربوط به تحویل به موقع کالا با ۵۶ پله ارتقا بوده است. با توجه به اینکه محاسبه امتیاز هر یک از ارکان شش‌گانه بر اساس نتایج نظرسنجی‌ها صورت می‌گیرد<sup>۱</sup>، به طور دقیق نمی‌توان در مورد علت بهبود این رتبه‌ها اظهار نظر نمود. در واقع، برخلاف شاخص‌هایی چون DBI<sup>۲</sup> که بر مبنای مستندات محاسبه می‌شوند، در شاخص LPI جمع‌بندی نظرات فعالین لجستیکی و ادراک و برداشت آنها در این حوزه مبنای محاسبه امتیازات قرار می‌گیرد.

۱. در این زمینه، نظرسنجی آنلاین ساختارمند از متخصصان لجستیک در شرکت‌هایی نظیر بارفرابران (فورواردرها) چندملیتی و شرکت‌های حمل‌کننده (کریرها) که مسئولیت انتقال اقلام در سراسر دنیا را برعهده دارند، انجام می‌شود. به منظور برای ارزیابی وضعیت یک کشور در هر یک از زیرشاخص‌ها، از فعالین لجستیکی هشت کشور شریک تجاری مهم آن نظرسنجی شده و نتایج جمع‌بندی و تبدیل به یک امتیاز بین ۰ تا ۵ می‌شوند.

## 2. Doing Business Index

اما بدون شک بخش عمده‌ای از ارتقای رتبه ایران در زیرشاخص فوق و به طور کلی شاخص عملکرد لجستیکی، از ایجاد فضای تعاملی مثبت در مناسبات بین‌المللی و بهبود وجهه بین‌المللی ایران در شرایط پساجام ناشی شده است. همچنین اقدامات گمرک نیز در تسهیل تجارت و حمل‌ونقل فرامرزی کشور تاثیر بسزایی داشته است، به طوری که مشاهده می‌شود رتبه زیرشاخص فرآیندهای ترخیص گمرکی نسبت به سال ۲۰۱۶، به میزان ۳۹ پله ارتقاء یافته است. با این حال وضعیت ایران در معتبرترین شاخص لجستیکی بین‌المللی همچنان مناسب نیست و در حالی که ایران بهترین موقعیت لجستیکی را در بین کشورهای منطقه داراست؛ اما از بین ۲۰ کشور منطقه در رتبه ۸ قرار دارد. جدول زیر رتبه ایران را با رتبه سایر کشورهای منطقه مورد مقایسه قرار می‌دهد.

**جدول ۸- جایگاه ایران در بین ۲۰ کشور منطقه از نظر رتبه شاخص عملکرد لجستیک**

رتبه در منطقه (۲۰ کشور)	رتبه در دنیا (۱۶۰ کشور)	کشور	رتبه در منطقه (۲۰ کشور)	رتبه در دنیا (۱۶۰ کشور)	کشور
۱۱	۸۴	اردن	۱	۱۱	امارات
۱۲	۹۲	ارمنستان	۲	۳۰	قطر
۱۳	۹۹	ازبکستان	۳	۴۳	عمان
۱۴	۱۰۸	قرقیزستان	۴	۴۷	ترکیه
۱۵	۱۲۲	پاکستان	۵	۵۵	عربستان
۱۶	۱۲۶	ترکمنستان	۶	۵۹	بحرین
۱۷	۱۳۴	تاجیکستان	۷	۶۳	کویت
۱۸	۱۳۸	سوریه	۸	۶۴	ایران
۱۹	۱۴۷	عراق	۹	۷۱	قزاقستان
۲۰	۱۶۰	افغانستان	۱۰	۷۵	روسیه

منبع: محاسبات پژوهش بر اساس آمار [lpi.worldbank.org](http://lpi.worldbank.org)

همانطور که در این جدول مشخص است، کشور امارات همچون گذشته بهترین کشور لجستیکی منطقه است که با بهبودی دو رتبه‌ای نسبت به دوره قبل به رتبه ۱۱ در بین ۱۶۰ کشور دنیا در گزارش ۲۰۱۸ رسیده است؛ ضمن اینکه قطر و عمان نیز طی چهار ساله اخیر عملکرد بسیار خوبی داشته و توانسته‌اند از ترکیه که در سال ۲۰۱۴ قدرت دوم لجستیکی منطقه بود پیشی بگیرند. عملکرد لجستیک ترکیه از سال ۲۰۱۴ روندی نزولی داشته و از رتبه ۳۰ به رتبه ۴۷ دنیا رسیده است.<sup>۱</sup>

۱. روزنامه دنیای اقتصاد، [www.eghtesadonline.com](http://www.eghtesadonline.com)

## ۲ الزامات حاصل از اسناد سیاستی بالادست و قوانین موضوعه

اصولا لجستیک به عنوان یک حوزه مستقل در نظام سیاستگذاری و تدوین اسناد کشور شناخته نشده و عمده موضوعات مرتبط با این حوزه در قالب حمل و نقل مطرح می‌شود. در همین راستا، در این بخش به الزامات مطرح در اسناد سیاستی و قوانین موضوعه پرداخته خواهد شد.

### ۱-۲ اسناد سیاستی بالادست

#### ۱-۱-۲ سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل و نقل

سیاست‌های کلی نظام بخش حمل و نقل مشتمل بر ۵ بند با عناوین زیر است که مفاد آنها می‌تواند با هر دو بخش حمل و نقل مسافر و بار مرتبط باشد:

- ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل و نقل ریلی
- افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل و نقل و مدیریت و منابع انسانی و اطلاعات
- توسعه و اصلاح شبکه‌ی حمل و نقل با توجه به: نگرش شبکه‌ای به توسعه‌ی محورها، آمایش سرزمین، ملاحظات دفاعی - امنیتی، سودآوری ملی، موقعیت ترانزیتی کشور و تقاضا
- فراهم کردن زمینه جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم و گسترش پوشش بیمه در همه فعالیت‌های این بخش
- دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل و نقل بین‌المللی.

#### ۲-۱-۲ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

برخی مفاد بند ۱۰ این سند به خدمات تجاری و زیرساخت‌های مورد نیاز برای صادرات و ترانزیت که با حوزه لجستیک نیز در ارتباط هستند اشاره دارد: 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.

#### ۳-۱-۲ سیاست‌های کلی برنامه پنج‌ساله ششم توسعه

در برنامه ششم توسعه از بین موضوعات مربوط به لجستیک، حوزه حمل و نقل ریلی مورد تاکید ویژه قرار گرفته است. بر این اساس بندهای ۲۴ و ۲۵ ذیل اولویت‌های امور اقتصادی، سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه به این موضوع اشاره دارند:

- ۲۴- اولویت بخشی ریلی در توسعه‌ی حمل‌ونقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن.
- ۲۵- توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی باری با اولویت تجهیز شبکه و پایانه‌های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه‌های ریلی منطقه‌ای و جهانی به‌ویژه کریدور شمال - جنوب با هدف توسعه‌ی صادرات و ترانزیت بار.

## ۲-۲ قوانین موضوعه

### ۱-۲-۲ قانون برنامه پنجساله ششم توسعه

طبق ماده ۲ این قانون، حمل‌ونقل ریلی و ترانزیت به عنوان دو موضوع خاص اقتصادی، در زمره مسائل محوری برنامه قرار می‌گیرند.

در ماده ۳ از بخش اقتصاد کلان، تصویر متغیرهای اقتصادی بخش‌های مختلف در دوره برنامه ششم ارایه شده است. برای بخش حمل‌ونقل و انبارداری مقادیر زیر در نظر گرفته شده است:

- متوسط رشد سالانه ارزش افزوده: ۸٫۳ درصد
- متوسط رشد سالانه اشتغال: ۵ درصد
- متوسط رشد سالانه سرمایه‌گذاری: ۲۲٫۶ درصد
- متوسط سالانه بهره‌وری کل عوامل تولید: ۲٫۱ درصد

همچنین مفاد مرتبط با موضوع حمل‌ونقل برون شهری (بخصوص کالا)، در بخش حمل‌ونقل و مسکن قانون ذیل مواد ۵۱ و ۵۲ و ۵۷ بیان شده‌اند که خلاصه‌ای از آنها در ذیل ارایه می‌شود.

ماده ۵۱- با رعایت سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و به منظور گسترش زیرساخت‌های خدمات تجارت خارجی و افزایش ترانزیت و حل مشکلات حمل‌ونقل:

الف- اجازه به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران برای مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی)، برای تشکیل شرکت‌هایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی و فرودگاهی به استثنای خدمات کمک‌ناوبری و نشست و برخاست هواپیما.

ب- اجازه به سازمان بنادر و دریانوردی برای واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی، ضمن حفظ وظایف حاکمیتی

ماده ۵۲- به منظور تقویت اقتصاد حمل‌ونقل ریلی و ترغیب سرمایه‌گذاری غیردولتی در آن:

الف- سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در احداث و بهره‌برداری از حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری مانند سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته تلقی می‌شود.

ب- محاسبه مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی با نرخ صفر.

ماده ۵۷- شامل دو بند زیر:

الف- مکلف شدن دولت برای تخصیص ۱ درصد منابع فروش نفت و گاز سهم دولت به وزارت راه و شهرسازی برای اجرای طرح‌های حمل و نقل ریلی با اولویت مناطق کمتر توسعه یافته<sup>۱</sup>.

ب- برنامه ریزی برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی بار از حمل بار کشور به حداقل ۳۰ درصد، با توجه به قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت.

## ۲-۲-۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور

در برخی بندهای ماده ۳۰ این قانون، مفادی در رابطه با موضوع حمل و نقل و نیز مراکز لجستیک ارایه شده که در ذیل ارایه شده است:

ث. اجازه به دولت برای واردات کامیون‌های مورد نیاز که استانداردهای روز را دارا بوده و عمر کمتر از سه سال داشته باشند، مشروط به وجود خدمات پس از فروش و همچنین اعمال تخفیفات و تسهیلات گمرکی در این رابطه، منوط به خروج یک کامیون فرسوده با عمر بیش از بیست و پنج سال به ازای هر کامیون وارداتی.

ج. به منظور بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌ها و موقعیت‌های جغرافیایی کشور:

۱. موظف شدن وزارت راه و شهرسازی به ایجاد بانک جامع حمل و نقل کشور با هماهنگی و مشارکت مرکز آمار ایران.

۲. به تصویب رسیدن طرح جامع حمل و نقل کشور توسط هیات وزیران تا شش ماه پس از ابلاغ قانون، به طوری که شروع کلیه طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربنای حمل و نقل، فقط براساس این طرح و در قالب بودجه سنواتی قابل اجراء خواهد بود.

چ. به منظور تسهیل تجارت و رقابت پذیرکردن فعالیت‌های حمل و نقل با توجه به مزیت‌های نسبی در زنجیره عرضه و خدمات ترابری منطقه‌ای و بین‌المللی، دولت مجاز است:

۱. از ایجاد پارک‌های پشتیبانی (لجستیک)، احداث پایانه‌ها، شهرک‌های حمل و نقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی حمایت کند.

۲. نسبت به تهیه طرح مکان‌یابی پایانه‌های بارگنج (کانتینری) و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی و عبوری (ترانزیتی) کشور اعم از شمالی، جنوبی، شرقی، غربی و نیز شبکه آسیایی از طریق بخش خصوصی و تعاونی اقدام کند.

۳. سازوکارهای لازم را برای تحقق افزایش سالانه ۱۰ درصد حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا، فراهم کند.

۱. این بند که محمل قانونی مهمی برای توسعه حمل و نقل ریلی است، به دلیل محدودیت‌های درآمد دولت هنوز تحقق نیافته است.

همچنین ماده ۴۸ این قانون به دولت اجازه می‌دهد صندوق توسعه حمل و نقل را ایجاد کند. هدف از تاسیس این صندوق، ایجاد سازوکارهای تأمین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت و ناوگان حمل و نقل کشور تشویق، حمایت و مشارکت در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها، بیمه سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه حمل و نقل و مشارکت در ساخت، توسعه و نگهداری شبکه‌ها و زیرساخت‌ها اعلام شده است. محل منابع صندوق، دارایی‌های دولت در اختیار وزارت راه و شهرسازی، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و وابسته درج شده است.

### ۳-۲-۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور

براساس ماده ۱۲ این قانون، براساس این ماده کلیه دستگاه‌ها به منظور صرفه‌جویی در مصرف نهاده‌ها و کاهش هدررفت، تلفات و هزینه‌ها، افزایش تولید کالاها و خدمات و سایر موارد که منجر به افزایش درآمد یا کاهش هزینه شود، در زمینه وظایف مصوب خود در چارچوب قوانین و مقررات با اشخاص حقیقی و حقوقی داخلی و خارجی با اولویت بخش خصوصی قرارداد منعقد کرده و ترتیبی اتخاذ کنند که سرمایه‌گذاری یا اقدام صورت گرفته صرفاً از محل درآمد اضافی یا صرفه‌جویی ایجاد شده بازپرداخت شود. انواع طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی بیان شده در این قانون که در ارتباط مستقیم با موضوع حمل و نقل هستند که شامل موارد زیر می‌شوند:

- بخش صنعت با اولویت حمل و نقل عمومی و ریلی درون و برون شهری
- کاهش هزینه‌های حمل بار و مسافر و کاهش دموراژ (خسارت تأخیر)
- طرح‌های حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، دریایی، هوایی اعم از زیرساخت‌ها و وسایل حمل و نقل.

### ۴-۲-۲ قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت

طبق ماده ۱ این قانون، دولت مکلف است در جهت توسعه حمل و نقل درون شهری و برون شهری کشور و مدیریت بر مصرف سوخت نسبت به بهینه‌سازی عرضه خدمات حمل و نقل، بهینه‌سازی تقاضای حمل و نقل، بهینه‌سازی تولید خودرو، خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی حداکثر از سال ۱۳۹۱ اقدام نماید. مصادیق بیان شده در ماده ۱ برای موضوع بهینه‌سازی عرضه خدمات حمل و نقل، که مرتبط با حوزه لجستیک هستند، بدین ترتیب قابل دسته‌بندی‌اند:

- شبکه ریلی: اصلاح و توسعه شبکه، برقی کردن خطوط و اجرای علائم و تاسیسات و ارتباطات، افزایش سرعت در شبکه ریلی، اماندهی و ایجاد توقفگاه‌ها و پایانه‌های بار شهری و برون‌شهری).
- شبکه جاده‌ای: ساخت و توسعه شبکه آزادراه‌ها و بزرگراه‌های بین شهری، ساماندهی و ایجاد توقفگاه‌ها و پایانه‌های بار شهری و برون‌شهری).

- یکپارچگی شبکه‌های حمل‌ونقل با یکدیگر: حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده‌ای، یکپارچه‌سازی و ساماندهی مدیریت حمل‌ونقل.
- ناوگان حمل‌ونقل بار (بهسازی و از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده باری درون و برون شهری).
- طبق ماده ۲ قانون، به دولت اجازه داده شده است که اقداماتی را برای اجرای ماده ۱ به عمل آورد که موارد زیر بیشترین ارتباط با حمل‌ونقل بار دارند:
- اعطای کمک‌های بلاعوض یارانه‌ای به بخش‌های غیردولتی
- تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات تجهیزات، تأسیسات، ماشین‌آلات و قطعات مورد نیاز شبکه و ناوگان ریلی (شهری و برون شهری) و توسعه آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها
- اعطاء تسهیلات بانکی و پرداخت بخشی از سود تسهیلات بانکی به بخش‌های مرتبط.
- طبق ماده ۶ دولت موظف شده است با اولویت حمل‌ونقل ریلی به گونه‌ای اقدام نماید که سهم حمل‌ونقل ریلی در جابجایی بار و مسافر و مصرف سوخت در حمل‌ونقل برون شهری که سهم حمل‌ونقل ریلی کالا تا سال ۱۳۹۰ به ۳۰ درصد و سهم سوخت گازوئیل در حمل کالا تا سال ۱۳۹۰ به ۱۲٫۰ لیتر بر تن برسد.

## ۲-۳ جمع‌بندی الزامات اسناد و قوانین

در نهایت موضوعات مرتبط با لجستیک در اسناد و قوانین بررسی شده، در جدول زیر جمع‌بندی شده‌اند:

جدول ۹- جمع‌بندی مفاد مرتبط با لجستیک در اسناد و قوانین

عنوان سند یا قانون	بند مربوطه	موضوع
سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل	کلیه بندها	ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل با اولویت دادن به حمل‌ونقل ریلی، افزایش بهره‌وری از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل‌ونقل، توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل
سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی	بند ۱۰	گسترش خدمات و زیرساخت‌های تجارت خارجی و ترانزیت
سیاست‌های کلی برنامه پنج‌ساله ششم توسعه	مواد ۲۴ و ۲۵	- اولویت حمل‌ونقل ریلی - تجهیز شبکه و پایانه‌های باری و اتصال مراکز بار و مبادی ورودی و خروجی به شبکه ریلی، اتصال به شبکه‌های ریلی منطقه‌ای و جهانی

عنوان سند یا قانون	بند مربوطه	موضوع
قانون برنامه پنجساله ششم توسعه	ماده ۲	- حمل و نقل ریلی و ترانزیت به عنوان یکی از مسائل محوری برنامه
	ماده ۵۱	- اجازه به دولت برای مشارکت دولت با شرکت‌های بین‌المللی برای سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری بنادر و فرودگاه‌ها - اجازه به دولت برای واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک یا اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به بخش غیردولتی
	ماده ۵۲	- شمول سرمایه‌گذاری غیردولتی در شبکه حمل و نقل ریلی از مقررات مناطق کمتر توسعه یافته - محاسبه مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی با نرخ صفر
	ماده ۵۷	- مکلف شدن دولت برای تخصیص ۱ درصد منابع فروش نفت برای طرح‌های حمل و نقل ریلی - برنامه‌ریزی برای افزایش سهم حمل و نقل بار ریلی در کشور به ۳۰ درصد
قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه	ماده ۳۰	- موظف شدن دولت به ایجاد بانک جامع حمل و نقل کشور - موظف شدن دولت به تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور اجازه به دولت برای: - واردات کامیون‌های با عمر کمتر از سه سال برای نوسازی ناوگان - حمایت از ایجاد پارک‌های لجستیک، پایانه‌ها و شرکت‌های حمل و نقل ترکیبی و بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی - تهیه طرح مکان‌یابی پایانه‌های کانتینری و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی و ترانزیتی کشور - افزایش سالانه ۱۰ درصد حجم ترانزیت خارجی کالا
	ماده ۴۸	- اجازه به دولت برای تاسیس صندوق توسعه حمل و نقل
قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور	ماده ۱۲	- سرمایه‌گذاری یا انجام پروژه‌ها در حوزه وظایف کلیه دستگاه‌ها با اولویت قرارداد با بخشی خصوصی، در زمینه‌هایی چون تولید وسایل حمل و نقل عمومی و ریلی، کاهش هزینه‌های حمل بار و مسافر، طرح‌های حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی (زیرساخت یا وسایل حمل و نقل) با جبران هزینه‌ها از محل درآمد اضافی یا صرفه‌جویی‌های ایجاد شده
قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت	ماده ۱	- مکلف شدن دولت به بهینه‌سازی عرضه خدمات حمل و نقل (اعم از شبکه ریلی، جاده‌ای، یکپارچگی شبکه‌ها با یکدیگر، ناوگان و ...)
	ماده ۲	اجازه به دولت برای اجرای ماده ۱ با اقدامات زیر: - اعطای کمک‌های بلاعوض یارانه‌ای - تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات ماشین‌آلات، تجهیزات و قطعات برای شبکه و ناوگان ریلی و توسعه آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها - اعطای تسهیلات بانکی و پرداخت بخشی از سود تسهیلات
	ماده ۶	موظف شدن دولت به رساندن سهم حمل و نقل ریلی بار در کشور به ۳۰ درصد و سهم سوخت گازوئیل در کالا به ۰٫۱۲ لیتر تا پایان ۱۳۹۰

منبع: یافته‌های پژوهش



در مجموع می‌توان گفت تاکید اسناد بالادست و قوانین موضوعه در ارتباط با حمل‌ونقل و لجستیک عمدتاً متمرکز بر سه موضوع حمل‌ونقل ریلی و ترانزیت (اعم از جاده و ریل) و ایجاد مراکز لجستیک در کشور است. در خصوص حمل‌ونقل ریلی، بیشتر مفاد از نوع الزام بوده و در اغلب سایر موارد دولت مجاز به انجام اقداماتی شده است.

## ۴-۲ مهمترین اقدامات دولت در اجرای الزامات

مهمترین اقدامات صورت گرفته در راستای اجرای الزامات مورد اشاره برخی قوانین مهم، به شرح زیر هستند:

- بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه مبنی بر اجازه به دولت برای واردات کامیون‌های با عمر حداکثر ۳ سال ساخت: اجرای این بند از خرداد ۹۹ توسط وزارت راه و شهرسازی آغاز شده است. در این طرح برای چهار گروه خودروسازان داخلی (۱۰۰۰ دستگاه)، شرکت‌های توانمند حمل‌ونقل داخلی (هر یک ۱۰۰ دستگاه)، شرکت‌های دارای مجوز واردات از وزارت صمت (هر کدام ۵۰ دستگاه) و افراد حقیقی و حقوقی (هر یک تا ۱۰ دستگاه) امکان واردات کامیون در نظر گرفته شده است.
- بند (ج) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه مبنی بر تهیه بانک جامع حمل‌ونقل و تصویب طرح جامع حمل‌ونقل کشور: سامانه جامع اطلاعات و آمار حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی (سجا) در سال ۱۳۹۸ در وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده است. در خصوص طرح جامع حمل‌ونقل نیز، این طرح در مرداد ۹۹ توسط وزارت راه و شهرسازی جهت بررسی و تصویب به هیات دولت ارایه شده و مراحل بررسی آن در هیات دولت حال انجام است.
- بند (چ) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه مبنی بر مکان‌یابی و حمایت از توسعه پارک‌های پشتیبانی و پایانه‌های کانتینری و حمل‌ونقل ترکیبی: وزارت راه و شهرسازی در اجرای این بند اقدام به تدوین و ابلاغ سند آمایش مراکز لجستیک کشور در سال ۱۳۹۷ نموده است. همچنین برای اجرای این سند، ستاد مراکز لجستیک کشور در این وزارتخانه و با عضویت سایر نهادهای ذیربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت تشکیل شد. مهمترین اهداف این ستاد، سیاست‌گذاری و تعیین خط‌مشی‌های لازم برای توسعه مراکز لجستیک، تصویب مطالعات اولیه و به‌روزرسانی آتی جانمایی مراکز لجستیک در قالب طرح آمایش مراکز لجستیک و ایجاد هماهنگی بین نهادهای دولتی و غیردولتی به منظور تسهیل روند ایجاد این مراکز اعلام شده است.
- ماده (۴۸) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه مبنی بر ایجاد صندوق توسعه حمل‌ونقل: در سال ۱۳۹۸، اساسنامه صندوق توسعه حمل‌ونقل به تصویب رسید.
- ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور: -  
نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای: طی سال‌های اخیر طرح‌های مختلفی برای کمک به نوسازی و تقویت ناوگان باری جاده‌ای کشور در قالب این ماده قانونی تعریف شده است. اول طرح نوسازی ۶۵۰۰۰ دستگاه کامیون و کشنده

فرسوده طی ۴ سال از ۱۳۹۴ با مسئولیت وزارت نفت که تاکنون ۵۰۰۰ دستگاه کامیون نوسازی شده و ۱۸۰۰۰ قرارداد منعقد شده است. دوم "طرح جایگزینی و نوسازی ناوگان حمل و نقل درون شهری و برون شهری" با مسئولیت وزارت صنعت، معدن و تجارت که شامل نوسازی ناوگان تجاری، اتوبوس، مینی بوس، کامیون و کامیونت به میزان ۱۷۶۵۵۰ دستگاه می شود که از این میزان ۹۴۰۵۰ دستگاه آن متعلق به کامیون و کشنده است. نحوه تامین مالی این طرح به صورت ۵۰ درصد سهم دولت، ۳۰ درصد تسهیلات با ۱۸ درصد سود و ۲۰ درصد آورده متقاضی است. تاکنون برای حدود ۲۵ هزار دستگاه ثبت سفارش شده و یک میلیارد دلار اعتبار از محل صندوق توسعه ملی برای آن در نظر گرفته شده است. طرح مزبور برای اجرا در فاصله سال های ۹۹-۱۳۹۷ و با توجه به شرایط برجام و برنامه ریزی مبتنی بر حضور برندهای معتبر و سرمایه گذاری آنها برای تولید زیرمجموعه های اصلی نظیر قوای محرکه، استفاده از فناوری های نو در ارتباط با آلاینده های و مصرف سوخت خودروهای تجاری و نیز تامین فاینانس برنامه ریزی شده بود. اما با توجه به بازگشت تحریم ها و نیز مشکلات تامین ارز از سوی بانک مرکزی، نقل و انتقال مالی و عدم همکاری طرف های خارجی (حتی چینی ها) در تامین اقلام ضروری تولید خودروهای تجاری، پیشرفت قابل قبولی نداشته است.

- نوسازی ناوگان حمل و نقل ریلی: اولین مرحله از اعتبار ۱۸۰ میلیارد ریالی در نظر گرفته شده برای شرکت راه آهن از محل صرفه جویی مصرف سوخت، در دی ماه ۱۳۹۸ به این شرکت پرداخت شده است. لازم به ذکر است که از زمان تصویب این قانون در سال ۱۳۹۳، این اولین پرداختی به این شرکت بوده و در واقع پرداخت های باقیمانده از سال های قبل هنوز انجام نشده است.

### ۳ نگاهت نهادی ذینفعان اصلی لجستیک کشور

لجستیک حوزه گسترده ای که است که انواع فعالیت های متنوعی را در ارتباط با حمل و نقل، جابجایی، ذخیره سازی و ترکیب آنها، و دیگر خدمات دارای ارزش افزوده را شامل می شود. بر این اساس و با توجه به حوزه تمرکز این مطالعه، لجستیک به دو بخش حوزه های اصلی و فرعی تقسیم شده است:

- حوزه های اصلی: این حوزه شامل فعالیت های اصلی و پایه ای لجستیک است که مواردی چون حمل و نقل و جابجایی برون شهری و بین المللی، ذخیره سازی و توزیع کالا (شامل ذخیره سازی به همراه حمل و نقل) را در بر می گیرد.
- حوزه های فرعی: شامل فعالیت های حمل و نقل درون شهری، پستی، گمرکی و مانند آن.

لذا نگاهت نهادی ذینفعان اصلی به تفکیک حوزه های فوق صورت گرفته است (جدول زیر). به جز موارد مورد اشاره در جدول، فعالیت های لجستیکی واحدهای صنعتی، معدنی و تجاری انجام شده جهت رفع نیازهای کسب و کار، نیز ممکن

است مشمول قوانین و مقررات بخش لجستیک گردند. به عنوان مثال در این زمینه می‌توان به انجام حمل‌ونقل توسط ناوگان ملکی و یا نگهداری کالا در انبارها، سردخانه‌ها و سیلوهای تحت مالکیت شرکت‌ها اشاره نمود. البته لازم به ذکر است که در دنیای امروزی، برون‌سپاری امور لجستیک به شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات لجستیکی رویکردی مرسوم و مطلوب است. چرا که مالکیت ناوگان و زیرساخت‌های ذخیره‌سازی می‌تواند منجر به تحمیل هزینه‌های اضافی و کاهش کارایی فعالیت‌های شرکت‌ها گردد.

جدول ۱۰- نگاهت نهادی ذینفعان اصلی لجستیک کشور

تمام یا بخشی از حوزه‌ها	حوزه‌های فرعی			حوزه‌های اصلی			نوع نقش
	امور گمرکی	پست	حمل‌ونقل درون‌شهری	توزیع	ذخیره‌سازی	حمل‌ونقل و جابجایی برون‌شهری و بین‌المللی	
سازمان برنامه و بودجه	وزارت امور اقتصادی و دارایی و گمرک ج.ا.ا.	وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات و سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی	وزارت کشور و شهرداری‌ها	وزارت صنعت، معدن و تجارت	وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت جهاد کشاورزی	وزارت راه و شهرسازی و نهادهای تابعه	سیاستگذاری و تنظیم‌گری
-	گمرک ج.ا.ا.	-	شهرداری‌ها	-	-	نهادهای تابعه وزارت راه و شهرسازی	مالکیت و توسعه زیرساخت‌ها
سازمان برنامه و بودجه	-	-	-	-	-	صندوق توسعه ملی صندوق توسعه حمل‌ونقل صندوق توسعه صنایع دریایی	تامین مالی
-	کارگزاران امور گمرکی	شرکت ملی پست ج.ا.ا.، شرکت‌های پست سریع، استارت‌آپ‌های پستی	شرکت‌های حمل‌ونقل بار شهری و حومه، استارت‌آپ‌های تحویل درون‌شهری	شرکت‌های پخش کالا	کارگاه‌های انبارداری و سردخانه‌داری	موسسات باری، مالکان شخصی ناوگان جاده‌ای، شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، مالکان واگن و لکوموتیو، شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی، مالکان شناورها، شرکت‌های هواپیمایی بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل بار جاده‌ای	ارایه خدمات لجستیکی

تمام یا بخشی از حوزه‌ها	حوزه‌های فرعی			حوزه‌های اصلی			نوع نقش
	امور گمرکی	پست	حمل و نقل درون شهری	توزیع	ذخیره‌سازی	حمل و نقل و جابجایی برون شهری و بین‌المللی	
اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران (کمسیون لجستیک و حمل و نقل) فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران	انجمن ملی کارگزاران گمرکی	-	اتحادیه‌های حمل و نقل بار شهری	انجمن شرکت‌های صنعت پخش ایران	انجمن سیلوداران ایران تشکل‌های انبارداری	- انجمن‌های صنفی: شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مالکان کامیون ایران، شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته، پایانه‌داران بنادر ایران، شرکت‌های هواپیمایی ... - اتحادیه‌ها: موسسات و شرکت‌های حمل و نقل کالاهای برون شهری، مالکان کشتی ایران	تشکل‌های بخش لجستیک
-	گمرک ج.ا.ا. پژوهش‌شده امور اقتصادی	-	مراکز مطالعاتی وابسته به شهرداری‌ها	موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی (ذخیره‌سازی و توزیع) موسسه پژوهش‌های برنامه‌ریزی، اقتصاد کشاورزی و توسعه روستایی (ذخیره‌سازی)	موسسه تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی مرکز تحقیقات راه آهن ج.ا.ا.		پژوهش

ماخذ: یافته‌های پژوهش

## ۴ تجربه سایر کشورها در سیاست‌گذاری و توسعه لجستیک

در این بخش به بررسی تجربه سه کشور ترکیه، هندوستان و مالزی در سیاست‌گذاری و توسعه لجستیک پرداخته می‌شود. دلیل انتخاب سه کشور آن است که اولاً هر سه در گروه کشورهای در حال توسعه قرار می‌گیرند و ثانیاً به لحاظ شاخص عملکرد لجستیکی در رتبه بالاتری نسبت به ایران قرار می‌گیرند. بررسی تجربیات سه کشور در چارچوب ذیل صورت گرفته است: نهاد/های متولی حوزه لجستیک، جایگاه لجستیک در برنامه‌های توسعه، اسناد سیاستی و راهبردی اختصاصی لجستیک و سایر طرح‌ها و اقدامات دولت‌ها در ارتباط با لجستیک.

### ۴-۱ تجربه کشور ترکیه

در کشور ترکیه "وزارت حمل و نقل و زیرساخت" متولی اصلی تدوین سیاست‌های لجستیک بوده و پس از آن نیز "وزارت تجارت" و "وزارت صنعت و فناوری" در برخی موارد اقداماتی را در رابطه با این حوزه صورت می‌دهد. موضوع لجستیک در

اسناد توسعه ملی و اسناد راهبردی بخشی ترکیه به خوبی مورد توجه قرار گرفته و تنها در قالب حمل و نقل به آن نگریده نمی شود.

#### ۱-۱-۴ برنامه های توسعه

موضوع لجستیک در برنامه های توسعه دهم و یازدهم ترکیه مورد توجه قرار گرفته است.

##### ۱-۱-۴-۱ برنامه توسعه دهم (۲۰۱۸-۲۰۱۴)

برنامه توسعه دهم ترکیه، موضوع لجستیک و حمل و نقل را به صورت مستقل مورد نظر قرار داده است<sup>۱</sup>. در این سند، اهداف و سیاست های بخش "لجستیک و حمل و نقل" تحت یک سرفصل مستقل ارائه شده است. بر این اساس، دو هدف کلان برای این حوزه در نظر گرفته شده اند که عبارتند از: (۱) تبدیل ترکیه به هاب لجستیک منطقه و (۲) ارائه خدمات حمل و نقل به صورت کارآمد، موثر، اقتصادی، امن و دوست دار محیط زیست.

مهمترین سیاست های این حوزه که ارتباط بیشتری با حوزه صنعت، معدن و تجارت دارند به شرح موارد ذیل هستند که در این گزارش به صورت دسته بندی شده ارائه شده اند:

- سیاست گذاری و نهادی:
- تدوین برنامه جامع لجستیک با در نظر گرفتن شیوه های حمل و نقل، کریدورها، مراکز لجستیک و دیگر خدمات لجستیکی
- شکل گیری سازوکار هماهنگی و همکاری اثربخش بین نهادها و موسسات دولتی ذینفع در لجستیک
- مراکز لجستیک و حمل و نقل چندوجهی:
- توجه به موارد زیر در برنامه ریزی و سرمایه گذاری مراکز لجستیک: پتانسیل ها و نیازمندی های منطقه ای، ارتباطات حمل و نقل چندوجهی، مدل های مشارکتی عمومی- خصوصی و در نظر گرفتن منافع ارایه کنندگان خدمات لجستیک
- تعیین شیوه های حمل مزیت دار برای برحسب حجم و فاصله حمل و توسعه حمل و نقل ریلی و دریایی و حمل و نقل چندوجهی با ترکیب آنها
- خدمات لجستیک و حمل و نقل:
- حمایت از شرکت های بازار لجستیک ترکیه برای افزایش مقیاس
- جلوگیری از فعالیت های غیررسمی در حمل و نقل جاده ای

1. Republic of Turkey, Ministry of Development, The 10th Development Plan (2014-2018) <http://www.sbb.gov.tr/>

- حمل و نقل ریلی:
  - ارتقاء خطوط ریلی تک خطه به دوخطه با اولویت گلوگاه‌های ترافیکی
  - تکمیل اصلاحات ساختاری در بخش ریلی: اصلاح ساختار شرکت راه‌آهن ترکیه، اجازه فعالیت شرکت‌های ریلی خصوصی، انجام نوسازی و نگهداری خطوط توسط بخش خصوصی و کاهش وابستگی شرکت به منابع مالی دولت
  - حمل و نقل دریایی:
  - توسعه ناوگان تجاری دریایی ترکیه و ارجحیت دادن به ناوگان با پرچم ترکیه برای افزایش سهم ناوگان ملی از تجارت خارجی
  - احداث بنادر جدید برای دستیابی به اهداف صادرات، تکمیل اتصال ریلی و جاده‌ای بنادر موجود
  - گمرکات:
  - بهبود زیرساخت‌های فیزیکی در گمرکات بر اساس تحولات تجارت خارجی، بکارگیری فناوری اطلاعات و مفهوم پنجره واحد تجارت، تسهیل فرآیندهای گمرکی، حداقل سازی رویه‌های گمرکی با موافقت‌نامه‌های همکاری دوجانبه.
  - رویکردهای کریدور محور:
  - اولویت دادن به توسعه مسیرهای حمل تسهیل‌کننده دسترس به کشورهای همسایه و بازارهای جدید و به خصوص به شبکه حمل و نقل سرتاسری اتحادیه اروپا
  - اتخاذ رویکرد کریدور شمال-جنوب در احداث محورهای جاده‌ای و احداث کریدورهای بهبود تجارت با کشورهای همسایه
- در یکی دیگر از بخش‌های برنامه توسعه دهم، "طرح تحول حمل و نقل به لجستیک"، به عنوان یکی از ۲۵ طرح تحول اولویت‌دار تعریف شده است. اهداف اصلی این طرح عبارتند از: (۱) تقویت موقعیت بین‌المللی ترکیه در لجستیک، (۲) کاهش سهم هزینه‌های لجستیکی از کل هزینه تولید محصولات صنعتی و (۳) کاهش زمان تحویل محصولات نهایی به بازارهای مصرف.
- در مجموع شش محور برای این طرح تعریف شده‌اند و سازمان مسئولی هر یک نیز تعیین شده است:
۱. توسعه راهبرد و ساختار نهادی برای لجستیک (تدوین سند جامع لجستیک و ایجاد سازوکار هماهنگی لجستیک) (وزارت توسعه)
  ۲. بهبود زیرساخت‌های لجستیکی در شهرها (وزارت محیط زیست و شهری شدن)
  ۳. اطمینان از کارایی عملیات گمرکی (وزارت تجارت)
  ۴. تکمیل پروژه‌های زیرساخت اصلی حمل و نقل (اعم از طرح‌های بنادر کانتینری، اتصالات بزرگراهی و ریلی به بنادر اصلی و طرح‌های بزرگراهی در مسیر کریدورهای متصل به مبادی مرزی، ایجاد و توسعه پایانه‌های بار هوایی در

مناطق با تجارت قابل توجه کالاهای با ارزش افزوده بالا، تکمیل ۱۹ مرکز لجستیک و دو خطه نمودن خطوط ریلی در مناطق با ترافیک قابل توجه، ایجاد خطوط فرعی ریلی برای اتصال مناطق صنعتی، مناطق آزاد و واحدهای صنعتی بزرگ) (وزارت حمل و نقل)

۵. افزایش رقابت پذیری شرکت های فعال در حوزه لجستیک (وزارت اقتصاد)

۶. حمایت از سازماندهی لجستیک داخلی با سازماندهی لجستیک خارجی (ایجاد مراکز لجستیک برای پشتیبانی از صادرات به بازارهای اولویت دار و توسعه مسیرهای صادراتی جدید برای کاهش گلوگاه های لجستیکی صادرات کالا) (وزارت اقتصاد)

#### ۴-۱-۲ برنامه توسعه یازدهم (۲۰۱۹-۲۰۲۳)

در این برنامه، موضوع لجستیک یکبار در قالب حوزه های سیاستی افقی ذیل حوزه زیرساخت های لجستیک و انرژی (جزو سیاست های اصلاحی اکوسیستم) و بار دیگر در حوزه سیاست های بخشی برای حمل و نقل و لجستیک مورد توجه قرار گرفته است.

در خصوص اهداف و سیاست های لجستیک به عنوان یک حوزه سیاستی افقی، مهمترین اهداف برنامه عبارتند از: (۱) تمرکز روی سرمایه گذاری جهت حمل بار ریلی، (۲) توسعه زیرساخت های بندری در مکان و مقیاس صحیح و (۳) افزایش کارایی و رقابت پذیری بواسطه توسعه حمل و نقل چندوجهی و کاهش هزینه های لجستیکی بیان شده است. در این راستا، سیاست ها و اقدامات مرتبط در برنامه تعریف شده اند که موارد زیر ارتباط بیشتری با صنعت، معدن و تجارت دارند:

- توسعه حمل و نقل چندوجهی برای افزایش رقابت پذیری صنعت: تکمیل مراکز لجستیک (افزایش استانداردهای مراکز لجستیک، مکان یابی مراکز لجستیک و پایانه های ترکیبی جدید در امتداد کریدورهای ریلی پرتقاضا) و خطوط ریلی فرعی جهت اتصال به واحدهای پتروشیمی، صنایع خودروسازی، بنادر، مناطق صنعتی و سایت های معدنی؛ افزایش سهم ریل در جابجایی بار (از ۵٫۱۵ درصد به ۱۰ درصد).
- حذف گلوگاه های شبکه ریلی: تبدیل محورهای تک خطه به دو خطه در مناطق پرتردد، تکمیل سیستم سیگنالینگ شبکه و طرح های الکتریکی کردن خطوط.
- تکمیل سرمایه گذاری های بندری بزرگ مقیاس: برای تبدیل ترکیه به هاب ترانزیت منطقه ای و قاره ای و افزایش اثربخشی آن در مسیر طرح کمربند و جاده.

1. Presidency of The Republic of Turkey, Presidency of Strategy and Budget, Eleventh Development Plan (2019-2023), <http://www.sbb.gov.tr/>

- بهبود زیرساخت‌های مبادی و دفاتر گمرکی: برای افزایش ظرفیت‌های گمرکی کشور و تسهیل فرآیندهای گمرکی از طریق انجام مطالعه نیازسنجی ظرفیت‌های گمرکی، مدرن‌سازی گمرکات و مهندسی مجدد فرآیندها، تکمیل مطالعات طرح جامع مبادی گمرکی زمینی، یکپارچه نمودن سیستم پایش و کنترل الکترونیک حمل‌ونقل با سیستم گمرکی.
- حذف گلوگاه‌های شبکه جاده‌ای: براساس نیازهای بخش‌های اولویت‌دار و حفظ جریان ترافیکی در سطح مطلوب.
- ترویج توسعه ناوگان تجاری دریایی تحت مالکیت ترکیه: با کمک سازوکار تامین مالی بلندمدت و کم بهره در بخش دوم برنامه، بخش لجستیک و حمل‌ونقل به عنوان یک حوزه سیاستی بخشی مورد توجه قرار گرفته است که شامل سیاست‌ها و اقدامات مرتبط و هدف‌گذاری کمی برای حوزه در افق ۲۰۲۳ می‌شود. در این بخش، هدف اصلی "ارتقای فعالیت‌های حمل‌ونقل بین‌وجهی و چندوجهی و در عین حال استفاده بهینه از مزیت موقعیت جغرافیایی ترکیه" است. ذیل این هدف مسائلی مانند افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی و دریایی از جابجایی بار، کاهش هزینه‌های لجستیک، تسهیل تجارت و افزایش رقابت‌پذیری ترکیه با ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل سریع، منعطف، امن، قابل اطمینان و یکپارچه محقق خواهد شد.
- یکپارچه‌سازی مدهای حمل‌ونقل و حذف موانع ورود به بخش: یکپارچه‌سازی قوانین و مقررات و ساده‌سازی آنها، تدوین سازوکار قانونی حمل‌ونقل چندوجهی، تدوین مشوق‌های مالی و اداری برای توسعه خدمات حمل‌ونقل چندوجهی و هاب‌ها و پایانه‌های بار چندوجهی، تدوین استانداردها و مدل‌های عملیاتی مراکز لجستیک و خطوط فرعی، صدور مجوز بارفرابری، تدوین سازوکارهای قانونی ثانوی برای ترغیب فعالیت‌های ریلی بخش خصوصی
- ارتقای سطح خدمات‌دهی در فعالیت‌های لجستیک: ایجاد بانک داده حمل‌ونقل، تامین زیرساخت‌های قانونی و فیزیکی برای تسهیل استفاده از فناوری بلاک‌چین در حمل‌ونقل و گمرکات، حذف موانع ترانزیت به اتحادیه اروپا، اصلاح ساختار نهادی در بخش ریلی.
- هماهنگی سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی در بنادر با رویکرد کلی نگر: هماهنگی با نهادهای ذینفع برای جلوگیری از ایجاد زیرساخت‌های بندری کوچک مقیاس، غیرنظام‌مند، ناکارآمد و با کیفیت پایین، شناسایی و استانداردسازی خدمات بندری در تمام بنادر، اتخاذ رویکرد بنادر سبز.
- اتخاذ رویکرد مدیریت تقاضا در بخش حمل‌ونقل: برای اطمینان از پایداری شبکه حمل‌ونقل و کارایی زیرساخت‌های موجود و منطقی‌کردن سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقل براساس کارایی.
- یکپارچگی و همراستایی در برنامه‌های آمایش سرزمین و حمل‌ونقل: برنامه‌های لجستیک شهری، برنامه‌های راهبردی آمایشی، برنامه‌های مدیریت زیست محیطی و برنامه‌های جامع لجستیک در هماهنگی و یکپارچگی با یکدیگر تدوین و اجرا خواهند شد.



#### ۴-۱-۲ اسناد راهبردی بخش‌های صنعت، معدن و تجارت

موضوع لجستیک در اسناد راهبردی وزارتخانه‌های متولی بخش صنعت، معدن و تجارت یعنی وزارت صنعت و فناوری و وزارت تجارت مورد اشاره قرار گرفته است.

#### ۴-۱-۲-۱ استراتژی فناوری و صنعت (۲۰۲۳)

در این سند، بخش لجستیک در محور زیرساخت‌ها ذیل اجرای استراتژی فناوری و صنعت در افق ۲۰۲۳ قید شده است.<sup>۱</sup> دو سیاست برای بخش لجستیک ارایه شده که عبارتند از:

- کاهش هزینه‌های لجستیک صنعت در مسیرهای ارتباطی با اروپا، آسیا و آفریقا از طریق زمین، هوا و دریا، با ارزیابی مزیت‌های هزینه‌های شیوه‌های مختلف و ارتقای سیستم‌های لجستیکی مرتبط و نیز بهبود فرآیندهای گمرکی مورد نیاز.
- شناسایی نیازهای لجستیکی صنعت، به خصوص در مناطق صنعتی و تعیین سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز بخش در مدهای مختلف حمل‌ونقل و ارایه آن به وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت به عنوان ورودی برای طرح جامع لجستیک ترکیه.

#### ۴-۲-۱-۲ استراتژی و برنامه اقدام صادرات (۲۰۲۳)

در این سند، موضوع لجستیک ذیل حوزه اقدام "سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها" مورد توجه قرار گرفته است. بر این اساس، هدف استراتژیک "تقویت زیرساخت‌های لجستیکی برای افزایش رقابت‌پذیری بین‌المللی ترکیه" تعیین شده و هدفگذاری‌های کمی زیر در افق ۲۰۲۳ برای آن بیان شده است:<sup>۲</sup>

- دستیابی به رتبه ۱۵ در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی
  - اتصال ۱۱ بندر به شبکه ریلی
  - افزایش ظرفیت کانتینری بنادر به ۳۰ میلیون TEU
  - افزایش ظرفیت کلی تخلیه و بارگیری کالا در بنادر به ۵۰۰ میلیون تن
  - افتتاح ۲۶ مرکز لجستیکی
- اقدامات تعریف شده برای هدف استراتژیک فوق به شرح زیر هستند:
- سرمایه‌گذاری برای افزایش ظرفیت بندری برای تسهیل صادرات در منطقه مرمره

1. 2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi, <https://www.sanayi.gov.tr/>

2. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi Ve Eylem Planı, <http://geka.gov.tr/>

- آغاز احداث بندر کانتینری مرسین به عنوان دروازه ورود به خاورمیانه در دریای مدیترانه
- تکمیل تدریجی بندر چاندارلی در دریای اژه
- تبدیل بنادر به پایگاه‌های لجستیکی با ایجاد ترمینال‌های ریلی یا ترمینال‌های کانتینری در خشکی در پسرکانه آنها
- احداث خطوط ریلی فرعی برای مناطق صنعتی، کارخانجات بزرگ و بنادر به کمک مشارکت بخش خصوصی

#### ۴-۲-۱-۳ استراتژی و برنامه اقدام صادرات الکترونیک (۲۰۲۰-۲۰۱۸)

این سند توسط وزارت تجارت ترکیه تدوین شده که یکی از محورهای آن ایجاد مراکز لجستیک برون مرزی در بازارهای صادراتی کشور ترکیه به منظور پشتیبانی از نیازهای کسب و کارهایی است که از اقدام به صادرات کالا از طریق تجارت الکترونیک به بازارهای جهانی می‌کنند. این مراکز در واقع نقاطی برای دریافت و توزیع محموله‌های صادراتی این کسب و کارها (به خصوص محموله‌های بزرگ و حجیم) هستند که امکان تحویل و توزیع سریع سفارشات و نیز پردازش کالاهای بازگشتی را برای کسب و کارها ایجاد می‌کند. شرکت پست و تلگراف ترکیه مطالعات امکان‌سنجی را برای ایجاد این نوع مراکز صورت داده است. با توجه به مطالعات صورت گرفته، مناطق آزاد مناطقی چون شانگهای چین و جبل‌علی و عجمان در امیرنشین دبی به عنوان مکان‌های مناسب جهت ایجاد این مراکز شناسایی شده‌اند. در این مناطق آزاد، مقررات و ضوابط مربوط به مالیات (به خصوص برای تجارت الکترونیک فرامرزی)، بازرسی‌های گمرکی، راه‌اندازی شرکت‌ها و مانند آن تسهیل شده‌اند<sup>۱</sup>. همچنین مطالعات امکان‌سنجی برای ایجاد این مراکز در کشورهای چین و گنا و کنیا، ایالات متحده و روسیه انجام شده است<sup>۲</sup>.

وزارت تجارت ترکیه در ماه می ۲۰۲۰ میلادی از مجمع صادرکنندگان این کشور خواسته بود که نیازهای خود را در رابطه با ایجاد مراکز لجستیک برون مرزی اعم از بخش‌های اقتصادی نیازمند چنین مراکزی، کشورهای پیشنهادی جهت استقرار مراکز، تعداد شرکت‌های درخواستی جهت استقرار در مراکز، نوع خدمات، اندازه فضای مورد نیاز و مانند آن اعلام کنند<sup>۳</sup>. در خصوص ابعاد و گستردگی و ویژگی‌های مراکز لجستیک برون مرزی و نحوه ایجاد آنها اطلاعاتی در دست نیست.

#### ۴-۱-۳ طرح جامع لجستیک ترکیه (۲۰۵۳-۲۰۲۰)

تدوین "طرح جامع لجستیک ترکیه" توسط وزارت حمل و نقل و زیرساخت و طبق تکلیف تعیین شده در طرح تحول حمل و نقل به لجستیک در برنامه توسعه دهم ترکیه صورت گرفته که در انتهای سال ۲۰۱۹ منتشر شده است. این طرح

1. e-İhracat Stratejisi ve Eylem Planı (2018-2020), <https://ticaret.gov.tr/>

2. [https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET\\_BAKANLIGI\\_2019YILI\\_FAALİYET\\_RAPORU.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET_BAKANLIGI_2019YILI_FAALİYET_RAPORU.pdf)

3. <https://www.gaib.org.tr/tr/duyurular/yurtdisi-lojistik-merkezler-hk-2083.html>

مشخصاً ارتقای نقش ترکیه به عنوان کشور ترانزیتی در کریدورهای بین‌المللی (از جمله جاده ابریشم جدید) و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی صادرات-محور کشور برای پشتیبانی از نیازهای صادراتی آن را در دستور کار قرار داده است. در این راستا، سه هدف کلان برای افق‌های زمانی سال‌های ۲۰۲۳، ۲۰۳۵ و ۲۰۵۳ تعریف شده است:

- افزایش درآمد کشور از ترانزیت (از ۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ تا ۲۱۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۵۳)
- پشتیبانی از توسعه صادرات (از ۱۹۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ تا ۹۸۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۵۳)
- صرفه‌جویی در هزینه‌های لجستیک (از ۰٫۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ تا ۱۱۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۵۳).

طرح مذکور حوزه‌های موضوعی متعدد مرتبط با لجستیک ترکیه را مد نظر قرار داده است که ایجاد مراکز لجستیک و ایجاد مراکز توزیع محصولات کشاورزی از مهمترین آنها هستند. لازم به توضیح است که مراکز توزیع محصولات کشاورزی به عنوان نقاط واسط دریافت، ذخیره‌سازی موقت و توزیع این محصولات در داخل کشور و به منظور افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های لجستیکی این بخش در طول زنجیره تولید تا مصرف ایجاد خواهند شد. بر این اساس این طرح، سه سطح از مراکز لجستیک در مطالعات مربوطه تعریف شده که جمع‌بندی آنها در جدول زیر آورده شده است.<sup>۱</sup>

جدول ۱۱- طبقه‌بندی انواع مراکز لجستیک در طرح جامع لجستیک ترکیه

فاصله جاده‌ای با مراکز مشابه	سایر ویژگی‌ها	کارکرد	حداقل ظرفیت جابجایی سالانه	حداقل مساحت	نوع مرکز
۲۰۰ کیلومتر	- در مسیر حداقل یک کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی یا ملی - دسترسی به حداقل سه شیوه حمل - دارای حداقل دو پایانه حمل‌ونقل چندوجهی	دریافت و ارسال بار به تمامی کشورهای مرتبط؛ خدمات گمرکی	۲۵ میلیون تن	۲۰۰۰ هکتار	مرکز لجستیک بین‌المللی (A)
۱۰۰ کیلومتر	- در مسیر حداقل یک کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی یا ملی - دسترسی به حداقل سه شیوه حمل - دارای حداقل یک پایانه حمل‌ونقل چندوجهی	ارسال و دریافت مستقیم بار به تمامی استان‌ها قابلیت ارائه خدمات گمرکی	۱۵ میلیون تن	۱۰۰۰ هکتار	مرکز لجستیک منطقه‌ای (B)
۵۰ کیلومتر	دسترسی به حداقل دو شیوه حمل‌ونقل	قابلیت ارسال و دریافت بار به مراکز شهری و ناحیه مربوطه	۷٫۵ میلیون تن	۵۰۰ هکتار	مرکز لجستیک محلی (C)

ماخذ: یافته‌های پژوهش

1. <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/istatistikler-ve-raporlar/turkiye-lojistik-master-plani-yonetici-ozeti-2019.pdf>

مکان یابی مراکز لجستیک بر اساس ۱۱ معیار شامل وجود اتصال ریلی، وجود اتصال جاده‌ای، نزدیکی به فرودگاه‌ها و بنادر، پتانسیل‌های توسعه اقتصادی و صنعتی منطقه، حجم جریان کالا از منطقه، نزدیکی به کریدورهای بین‌المللی، نزدیکی به مناطق صنعتی، نزدیکی به تسهیلات لجستیکی موجود، اثرات زیست محیطی، ریسک زلزله صورت گرفته است. برای این منظور، دو ترکیب از وزن‌ها برای معیارهای فوق تعریف شده و دو سناریوی مکان‌یابی بر اساس آن اجرا شده است. مفهوم مراکز لجستیک در کشور ترکیه از سال ۲۰۰۷ مطرح شده و عمده سرمایه‌گذاری برای توسعه آن را خود دولت و مشخصاً شرکت راه‌آهن ترکیه عهده‌دار شده است. احداث مراکز لجستیک با هدف افزایش رقابت‌پذیری صنایع کشور ترکیه و تبدیل آن به هاب لجستیکی و تجاری منطقه، قبلاً در سند چشم‌انداز ۲۰۲۳ ترکیه و سند استراتژی صنعتی (۲۰۱۸-۲۰۱۵)<sup>۱</sup> نیز مورد تأکید قرار گرفته بود.

در اواخر سال ۲۰۱۹، پیش‌نویس مقررات و ضوابط ایجاد و اداره مراکز لجستیک با همکاری وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها و وزارت تجارت ترکیه تدوین شده و برای اظهارنظر و تکمیل در اختیار ذینفعان این حوزه قرار گرفته است.<sup>۲</sup> بر اساس این پیش‌نویس، تقاضای نهادهای دولتی یا خصوصی برای ایجاد مراکز لجستیک، توسط وزارت تجارت مورد بررسی قرار گرفته و پیشنهادات و نظرات به نهادهای مربوطه منتقل می‌شود.

در سال ۲۰۱۸، تعداد ۱۱ مرکز لجستیکی در ترکیه فعالیت بوده‌اند که ۹ مرکز در اختیار بخش دولتی (شرکت راه‌آهن ترکیه) بوده و ۲ مرکز نیز متعلق به بخش خصوصی (یکی در منطقه صنعتی مانیسا و دیگری در محدوده شهر آنکارا) هستند. علاوه بر آن، ۱۲ مرکز دیگر نیز در مرحله مطالعه یا احداث قرار دارند. طبق مطالعات طرح جامع لجستیک، تعداد مراکز لجستیک ترکیه باید تا سال ۲۰۳۵ به ۲۷ مرکز و تا سال ۲۰۵۳ به ۲۹ مرکز افزایش یابد که این شامل ارتقا مراکز لجستیک موجود و یا احداث مراکز لجستیک جدید می‌شود. از این تعداد، ۵ مراکز از نوع مراکز لجستیک بین‌المللی (نوع A) خواهند بود. به طور کلی، مراکز لجستیک به گونه‌ای مکان‌یابی شده‌اند که ضمن قرارگیری در مجاورت با خطوط ریلی و یا بنادر (جهت افزایش سهم ریل از حمل‌بار)، مهمترین مناطق تولید صادراتی کشور را پوشش دهند.<sup>۳</sup>

## ۲-۴ تجربه کشور هندوستان

در هندوستان، دولت این کشور "وزارت بازرگانی و صنعت" را به عنوان متولی توسعه یکپارچه حوزه لجستیک تعیین کرده است. در همین راستا، این وزارتخانه در سال ۲۰۱۹ اقدام به انتشار پیش‌نویس "سند سیاست لجستیک هندوستان"<sup>۴</sup> نمود.

1. Bilim, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı, Türkiye Sanayi Stratejisi Belges (2015-2018), <http://www.sp.gov.tr/>

2. [https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET\\_BAKANLIGI\\_2019YILI\\_FAALİYET\\_RAPORU.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET_BAKANLIGI_2019YILI_FAALİYET_RAPORU.pdf)

3. Türkiye Lojistik Maşter Planı (2020-2053), <https://uhdgm.uab.gov.tr/>

4. Draft National Logistics Policy

یکی از محورهای این سند، تقویت چارچوب نهادی و حاکمیتی برای بخش لجستیک است. برای این منظور واحد لجستیک (بال لجستیک<sup>۱</sup>) که در سال ۲۰۱۷ و ذیل دپارتمان بازرگانی در وزارت بازرگانی و صنعت تشکیل شد، مسئولیت اصلی پیشبرد اجرای حوزه‌های کلیدی سیاست لجستیک و تسهیل ایجاد همراستایی در بین وزارتخانه‌های کلیدی ذینفع را بر عهده خواهد داشت. این واحد همچنین مسئولیت تدوین و بروزرآوری برنامه اقدام یکپارچه لجستیک ملی را در هماهنگی با دیگر وزارتخانه‌ها بر عهده دارد تا بدین ترتیب اولویت‌ها و سیاست‌های نهادهای ذینفع، همراستا و منسجم شوند. لازم به ذکر است که کشور هندوستان فاقد یک وزارتخانه واحد برای حمل و نقل بوده و برای هر یک از شیوه‌های حمل یک وزارتخانه مستقل وجود دارد. لذا طبیعی است که موضوع سیاست‌گذاری لجستیک بر عهده هیچ‌یک از این وزارتخانه‌ها قرار داده نشده است. این وزارتخانه‌ها عبارتند از وزارت دریانوردی، وزارت خطوط ریلی، وزارت حمل و نقل جاده‌ای و وزارت هوانوردی غیرنظامی.

سیاست‌های مرتبط با حوزه لجستیک، عمدتاً در قالب سند سیاست لجستیک ملی و طرح‌های خاص دولت برای کمک به توسعه زیرساخت‌ها قابل بررسی هستند. لازم به ذکر است که آخرین برنامه توسعه پنج‌ساله کشور هندوستان مربوط به برنامه توسعه دوازدهم (۲۰۱۷-۲۰۱۲) بوده و پس از آن با انحلال کمیسیون برنامه‌ریزی این کشور در سال ۲۰۱۴ که متولی تدوین برنامه‌های توسعه پنج‌ساله بود، دیگر برنامه توسعه‌ای در این سطح تدوین نخواهد شد. لذا مطالب این بخش عمدتاً بر سند سیاست لجستیک و طرح‌های تامین مالی پروژه‌های زیرساختی لجستیک تمرکز دارد.

#### ۴-۲-۱ سند سیاست لجستیک ملی هندوستان

پیش‌نویس سند سیاست لجستیک ملی هندوستان<sup>۲</sup> در سال ۲۰۱۹ توسط وزارت بازرگانی و صنعت این کشور به عنوان متولی توسعه یکپارچه حوزه لجستیک تدوین و منتشر شده است<sup>۳</sup>. این سند مجموعه‌ای از ۱۴ هدف کلیدی و ۱۹ حوزه محوری را در راستای دستیابی به اهداف تعریف کرده است.

این اهداف کلیدی به ترتیب عبارتند از:

۱. ایجاد یک مرجع واحد برای تمام مسائل لجستیک و تسهیل تجارت کشور که به عنوان پلتفرم اشتراک دانش و اطلاعات عمل خواهد کرد.

۲. کاهش هزینه‌های لجستیک ملی از ۱۴-۱۳ درصد تولید ناخالص داخلی به ۱۰ درصد و ترغیب بخش لجستیک برای کارا تر شدن بواسطه توسعه یکپارچه لجستیک

1. Logistics Division (Logistics Wing)  
2. National Logistics Policy  
3. Draft National Logistics Policy (5th February 2019), <https://commerce.gov.in>

۳. ایجاد بازارگاه الکترونیکی ملی لجستیک برای ساده‌سازی فرآیندهای واردات و صادرات
  ۴. ایجاد مرکز داده و تحلیل برای ایجاد شفافیت و پایش مستمر شاخص‌های لجستیکی کلیدی کشور
  ۵. ایجاد مرکز تعالی لجستیک به همکاری دولت و دانشگاه به منظور ترویج نوآوری در بخش لجستیک
  ۶. تدوین و بروزآوری منظم برنامه اقدام لجستیک یکپارچه ملی که به عنوان برنامه جامع توسعه بخش لجستیک عمل خواهد کرد.
  ۷. تقویت تجارت و رشد اقتصادی بواسطه افزایش رقابت‌پذیری در صادرات کشور
  ۸. دوبرابر کردن اشتغال در بخش لجستیک با ایجاد ۱۵-۱۰ میلیون شغل جدید و تمرکز بر ارتقای مهارت نیروی انسانی و تنوع جنسیتی
  ۹. بهبود رتبه هندوستان در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی به ۲۵ تا ۳۰ تا پنج سال آینده
  ۱۰. تقویت بخش انبارداری با بهبود کیفیت زیرساخت‌های ذخیره‌سازی شامل انبارهای تخصصی در سراسر کشور
  ۱۱. کاهش ضایعات در بخش کشاورزی به کمتر از ۵ درصد از طریق کارآمد کردن لجستیک کشاورزی شامل دسترسی به زنجیره سرد، بسته‌بندی، مدیریت پس از برداشت
  ۱۲. کمک به ارتقای کسب‌وکارهای خرد، کوچک و متوسط بواسطه شبکه لجستیک کم هزینه
  ۱۳. ترویج تجارت بین منطقه‌ای از پلتفرم‌های تجارت الکترونیک با کمک روان‌سازی جریان کالا
  ۱۴. ترویج اتخاذ رویکرد لجستیک سبز در کشور
- موضوعات محور سیاستی که به عنوان حوزه‌های کلیدی و اولویت‌دار نهادهای متولی در زمینه لجستیک تعیین شده‌اند شامل موارد زیر می‌شوند:
۱. تمرکز بر پروژه‌های کلیدی برای دستیابی به ترکیب بهینه سهم شیوه‌های حمل‌ونقل و بهبود اتصالات در سرتاسر شبکه لجستیک: بال لجستیک متولی اصلی شناسایی و تعیین پروژه‌های کلیدی و ایجاد هماهنگی بین وزارتخانه‌های متولی و دولت‌های ایالتی برای اجرای آنها خواهد بود.
  ۲. توسعه پارک‌های لجستیک چندوجهی: برای این منظور تاسیس "نهاد پارک‌های لجستیک چندوجهی" ذیل وزارت بازرگانی و صنعت و عضویت نهادهای ذیربط، به منظور جلوگیری از موازی‌کاری و حصول اطمینان از هماهنگی و هم‌افزایی در مکان‌یابی و توسعه مراکز لجستیک در دستور کار قرار دارد. از جمله وظایفی که برای این نهاد تعریف شده، مکان‌یابی نقاط مناسب برای ایجاد پارک‌های لجستیک و ایجاد پنجره واحد برای تسهیل دریافت مجوزهای مربوطه

است. توسعه این مراکز، به عنوان مکمل "پایانه‌های کانتینری درون سرزمینی"<sup>۱</sup> که سال‌هاست در این کشور فعالیت می‌کنند مد نظر قرار گرفته است.

۳. کاهش هزینه‌های لجستیکی و ارتقای کارایی آن برای کالاهای کلیدی (نظیر زغال سنگ، سنگ آهن، فولاد، سیمان، غلات، میوه و سبزیجات و ...): این اقدام شامل شناسایی مهمترین عوامل موثر بر هزینه‌های لجستیکی در جابجایی کالاهای منتخب در بین مبادی-مقاصد کلیدی و تلاش برای کاهش این هزینه‌ها به کمک شیوه‌های تصمیم‌گیری تحقیق در عملیات، الگوبرداری از تجربیات جهانی موفق و تعامل با ذینفعان مرتبط می‌شود. یکی از مهمترین حوزه‌های تمرکز در این زمینه، افزایش سهم شیوه‌های حمل اقتصادی تر برای کالاهاست. برای این منظور، به مکان‌یابی و توسعه پایانه‌ها و مراکز لجستیک مکانیزه و یکپارچه در مجاورت خطوط ریلی برای جابجایی کالاهای کلیدی نیز توجه ویژه‌ای خواهد شد. همچنین با توجه به اتلاف بالای میوه و سبزیجات در طول زنجیره تامین (۲۵ تا ۳۰ درصد)، نهادهای ذیربط برای طراحی سیاست‌های مداخله‌ای لازم در طول زنجیره، توسعه زیرساخت‌های زنجیره سرد، بکارگیری کامیون‌های یخچالدار در نقاط استراتژیک و نیز ترغیب ورود استارت‌آپ‌ها به این حوزه، با یکدیگر همکاری خواهند نمود.

۴. ایجاد پنجره واحد بازارگاه الکترونیکی لجستیک<sup>۲</sup>: این پنجره واحد به عنوان بستری برای تعامل بازیگران و نهادهای دخیل در حوزه لجستیک تعریف شده و شرکت‌های لجستیکی در بخش‌های حمل و نقل، انبارداری، باربربری، ترخیص‌کاری گمرک، خدمات لجستیک طرف سوم و نهاد گمرکات و سایر نهادهای دولتی دخیل در فرآیندهای لجستیکی برای تجارت فرامرزی در آن عضویت خواهند داشت. هدف این پورتال تسهیل مستندسازی برای واردات و صادرات است. از دیگر قابلیت‌های این پورتال، کشف قیمت خدمات لجستیکی، بهینه‌سازی مسیرهای حمل، قابلیت ردیابی محموله‌های در راه، کمک به افزایش سرعت ترخیص کالا از گمرکات و در نتیجه کاهش هزینه‌های لجستیکی است.

۵. ایجاد مرکز داده و تحلیل لجستیک: بال لجستیک، این مرکز را به عنوان مرجع واحد داده‌ها برای شاخص‌های عملکردی در بخش‌های مختلف زنجیره ارزش حوزه لجستیک ایجاد خواهد کرد که امکان تصمیم‌گیری داده محور برای پروژه‌های زیرساختی را ایجاد می‌کند.

۶. ایجاد مرکز تسهیل تجارت و تعالی لجستیک و بهره‌گیری از تخصص و دانش نهادهای بین‌المللی چندجانبه مانند بانک جهانی، بانک و توسعه آسیایی و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا: ایجاد مرکزی برای ترغیب همکاری بین دولت، بخش خصوصی و جامعه دانشگاهی برای ترویج نوآوری در بخش لجستیک از طریق برنامه‌های نظام‌مند. وظیفه این مرکز آینده‌پردازی و شناسایی حوزه‌های مداخله برای تسهیل لجستیک در کشور و ایجاد نوآوری در این حوزه خواهد بود.

1. Inland Container Depots (ICDs)
2. Single Window Logistics e-marketplace

۷. تدوین برنامه اقدام لجستیک ملی یکپارچه و تعریف برنامه‌های هماهنگ در سطح ایالات‌ها: این برنامه به عنوان برنامه جامع مرجع برای تعریف اولویت‌های لجستیک در سطح وزارتخانه‌های متولی عمل خواهد کرد. برنامه‌های اجرایی سالانه براساس این اولویت‌ها تعریف شده و به طور مرتب پیش خواهند شد. یکی از موضوعات مورد تمرکز این برنامه‌ها، شناسایی و اعمال مداخلات لازم برای کاهش هزینه‌های لجستیک کالاهای کلیدی در امتداد کریدورهای اولویت‌دار خواهد بود.

۸. حمایت از تقویت بخش انبارداری: بال لجستیک، با هماهنگی وزارتخانه‌های متولی صنایع فرآوری مواد غذایی، امور مصرف‌کنندگان، غذا و توزیع دولتی و نیز دپارتمان‌های باغداری در ایالت‌ها، اقدام به شناسایی و تامین مالی برای ارتقای بکارگیری فناوری و اتوماسیون در انبارها و نیز زیرساخت‌های ذخیره‌سازی تخصصی خواهد نمود.

۹. تقویت زیرساخت‌ها و ناوگان حمل‌ونقل: شامل شناسایی شکاف‌های ظرفیت و کیفیت در زیرساخت‌های کلیدی در تمامی شیوه‌های حمل‌ونقل و تعریف پروژه‌های کلیدی و نیز تعیین مداخلات مورد نیاز برای بهبود کیفیت، ظرفیت و بهره‌وری با رویکرد خاص کالا-کریدور.

۱۰. تسهیل فرآیندهای صادرات و واردات کالا از گمرکات: در این حوزه اقداماتی چون بهبود فرآیندهای ترخیص گمرکی برای کاهش زمان انتظار محموله‌ها از طریق ابزارهایی چون تبادل خودکار داده‌ها، جمع‌آوری و ثبت اطلاعات به صورت استاندارد برای تسریع پردازش در پرداخت عوارض و صدور تأییدیه‌ها به همراه سیستم مدیریت ریسک برای تسریع در جریان کالا از گمرکات، تقویت سیستم جامعه بندری<sup>۱</sup> و اتصال آن با سیستم گمرک برای تسریع در فرآیندها می‌شود.

۱۱. کاهش زمان معطلی بار در مسیرهای حمل بین ایالتی: استفاده از فناوری‌ها در قالب عوارضی الکترونیکی، مستندات الکترونیکی، منطقی‌سازی مبادی ورودی و خروجی بین ایالات‌ها و استفاده از شناسایی دیجیتال در تمام آنها برای افزایش سرعت متوسط ناوگان جاده‌ای باری در کریدورهای کلیدی

۱۲. استانداردسازی بخش لجستیک: بال لجستیک با نهادهای متولی استاندارد برای بومی‌سازی استانداردهای بین‌المللی و توسعه استانداردهای ملی در کشور همکاری خواهد نمود.

۱۳. حصول اطمینان از جریان روان کالا از مرزهای خشکی و گذرگاه‌های مرزی یکپارچه<sup>۲</sup>: این حوزه شامل تکمیل امکانات لجستیکی نظیر انبارها، بازرسی، پارکینگ و غیره و تسهیل فرآیندهای گمرکی از مرزهای خشکی، انتخاب مرزهای خشکی کلیدی و تبدیل آنها به گذرگاه‌های مرزی یکپارچه با کارکرد امنیت مرزی، مهاجرت، گمرکات، قرنطینه و تمامی امکانات

۱. Port Community System: سیستم جامعه بندری نوعی پنجره واحد بندری است که امکان اتصال ذینفعان مختلف و تبادل اطلاعات بین آنها را در زمینه عملیات لجستیکی بنادر ایجاد می‌کند. سیستم جامعه بندری می‌تواند شامل پنجره واحد خدمات دریایی (Maritime / Marine Single Window) که مختص مدیریت فرآیندهای ورود، خدمات‌دهی و خروج شناورها هستند نیز باشند و یا مستقل از آن طراحی شده باشد.

2. Land Custom Stations (LCS), Integrated Check Points (ICPs)



مدرن مرزی برای واردات و صادرات و جابجایی مسافر در قالب یک مجموعه واحد (مشابه فرودگاه‌ها و بنادر) و پایش و نظارت منظم این نقاط و رفع گلوگاه‌های موجود می‌شود.

۱۴. افزایش اشتغال، ارتقای مهارت‌ها در بخش لجستیک: شامل ایجاد ۲۰ میلیون شغل جدید تا سال ۲۰۲۲ در بخش لجستیک، افزایش ظرفیت زیرساخت‌های آموزشی لجستیک، تعریف برنامه تحصیلی و آموزشی استاندارد برای بخش لجستیک، ترغیب موسسات مهارت‌آموزی برای بروزآوری برنامه‌های آموزشی و توجه به مهارت‌های تخصصی در ارتباط با فناوری و اتوماسیون.

۱۵. تقویت دسترسی بنگاه‌های کوچک و متوسط به خدمات لجستیکی: بنگاه‌های کوچک و متوسط بیش از ۴۰ درصد صادرات هندوستان را به خود اختصاص می‌دهند و لذا دسترسی به خدمات لجستیکی کارآمد برای دستیابی به بازارهای داخلی و خارجی کشور بسیار مهم است. در این راستا، بازار الکترونیکی لجستیک که قبلاً در مورد آن صحبت شد، امکان دسترسی به خدمات لجستیکی با کیفیت و با قیمت مناسب را بواسطه مکانیزم کشف قیمت و حذف عدم تقارن اطلاعاتی برای شرکت‌های کوچک و متوسط ایجاد می‌کند. علاوه بر این، کلیه اقدامات بهبوددهنده زنجیره لجستیک و نیز ظرفیت‌ها و کیفیت خدمات انبارداری که برای کل حوزه لجستیک در نظر گرفته شده، به کاهش هزینه‌های لجستیکی این شرکت‌ها کمک خواهد کرد.

۱۶. ترویج تجارت بین منطقه‌ای در پلتفرم‌های تجارت الکترونیک از طریق روان‌سازی جریان کالاها: ایجاد سیستم حمل‌ونقل روان و قابل اطمینان برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در تجارت الکترونیک، کاهش هزینه‌های نگهداری، ایجاد هاب‌های لجستیک چندوجهی، تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل بار هوایی، زیرساخت‌های ذخیره‌سازی در ایستگاه‌های ریلی، ارتقای سطح آمادگی فناوری در خدمات پستی.

۱۷. ترویج لجستیک سبز و پایدار: ترویج بکارگیری اصول لجستیک سبز و پایدار در شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل، آرایه‌کنندگان خدمات لجستیکی و بخش انبارداری.

۱۸. تاسیس صندوق شتاب‌دهی برای استارت‌آپ‌ها: این صندوق برای کمک به رشد استارت‌آپ‌ها در حوزه لجستیک ایجاد خواهد شد که هدف آن ترویج استفاده از فناوری‌های نوین و شیوه‌های نوآورانه به منظور کاهش هزینه‌های لجستیک است که توسط بال لجستیک مدیریت خواهد شد.

#### ۴-۲-۲ طرح‌های تسهیل تامین مالی پروژه‌های زیرساختی لجستیک

دولت هندوستان طرح‌های مختلفی را برای کمک به تامین مالی طرح‌های مهم و کلیدی کشور در حوزه لجستیک تعریف کرده است که در ادامه به آنها پرداخته می‌شود:

#### ۴-۲-۲-۱ طرح زیرساخت‌های تجاری برای صادرات<sup>۱</sup> جهت تامین مالی پروژه‌های زیرساختی اولویت دار

این طرح که در سال ۲۰۱۷ و توسط وزارت بازرگانی و صنعت هندوستان در راستای نیازهای زیرساختی صادراتی کشور طراحی شده است. پروپوزال‌های پروژه‌های پیشنهادی توسط دستگاه‌های ایالتی در یک کمیته بین‌وزارتی که برای همین منظور تشکیل شده بررسی و در صورت مناسب تشخیص دادن، تامین مالی لازم برای آنها صورت می‌گیرد. مهمترین معیار برای ارزیابی پروژه‌ها، میزان اثربخشی آنها در رفع گلوگاه‌های صادراتی است که البته باید در انطباق کامل با سیاست ملی تجارت خارجی هندوستان باشد. پروژه‌های تعریف شده در قالب این پروژه، حوزه‌های مختلفی نظیر بازارچه‌های تجارت مرزی، گمرکات زمینی، آزمایشگاه‌های کنترل کیفیت و صدور گواهی، زنجیره سرد، مراکز ترویج تجارت، بنادر خشک، انبارداری و بسته‌بندی برای صادرات، مناطق پردازش صادرات، بنادر، پایانه‌های بار فرودگاهی و پروژه‌های اتصال شبکه زیرساختی به مبادی و مقاصد بار را در برمی‌گیرند.<sup>۲</sup>

#### ۴-۲-۲-۲ برنامه ساگارمالا<sup>۳</sup> برای تامین مالی پروژه‌های زیرساختی با محوریت بنادر

هدف این پروژه ترویج توسعه بندر محور با رویکرد کاهش هزینه‌های لجستیکی برای صادرات، واردات و تجارت داخلی با حداقل سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هاست. این پروژه در سال ۲۰۱۵ به تصویب پارلمان رسید و وفق اجرای آن تا سال ۲۰۲۵ پیش‌بینی شده است.<sup>۴</sup> وزارت دریانوردی هندوستان متولی اجرای این پروژه است. مهمترین اهداف این برنامه عبارتند از:

- کاهش هزینه‌های حمل بار داخلی بواسطه بهینه‌کردن سهم شیوه‌های حمل و نقل
- کاهش هزینه‌های لجستیکی کالاهای فله‌ای با مکان‌یابی ظرفیت‌های تولیدی آنها در نزدیکی سواحل
- ارتقای رقابت‌پذیری صادراتی با توسعه خوشه‌های صنعتی در مجاورت بنادر
- بهینه‌سازی زمان و هزینه واردات و صادرات کالاها با کانتینر.
- برای تحقق اهداف بیان شده، پنج محور در این برنامه تعریف شده‌اند
- مدرن‌سازی بنادر و توسط بنادر جدید: شامل رفع گلوگاه‌ها و افزایش ظرفیت بنادر موجود و ایجاد بنادر جدید
- بهبود اتصال بنادر: شامل بهبود اتصال بنادر به پسرکرانه، احداث پایانه‌های چندوجهی و مراکز لجستیکی، تعیین کریدورهای اختصاصی باری، ایجاد اتصال ریلی و جاده‌ای به بنادر، گسترش اتصال خطوط لوله‌ای در بنادر و استفاده از ظرفیت‌های حمل ساحلی و آبراهه‌های داخلی

1. Trade Infrastructure for Export Scheme (TIES)

2. Singh, R., Sharma, S.P. (2017), Role of Trade Infrastructure for Export Scheme (TIES) in Improving Export Competitiveness, PHD Research Bureau, PHD Chamber of Commerce and Industry.

3. Sagarmala Programme

4. <http://sagarmala.gov.in/>

- صنعتی سازی بندر محور: شامل توسعه خوشه های صنعتی مجاور بندر و مناطق اقتصادی ساحلی<sup>۱</sup> برای کاهش هزینه های لجستیک فعالیت های واردات و صادرات و تجارت داخلی
- توسعه جوامع ساحلی: شامل توسعه پایدار جوامع ساحلی از طریق ارتقای مهارت ها و توسعه فعالیت های ماهیگیری، آبی پروری، گردشگری محلی و ایجاد امکانات تفریحی.
- حمل و نقل دریایی در امتداد سواحل و در آبراهه ها.

#### ۴-۲-۲-۳ طرح کریدورهای اختصاصی بار<sup>۲</sup>

این طرح از سال ۲۰۰۶ و تحت مسئولیت وزارت خطوط ریلی هندوستان پایه گذاری شد به منظور توسعه کریدورهای ریلی اختصاصی برای جابجایی بار در محورهای مهم و حیاتی هندوستان برای افزایش بهره وری و کاهش هزینه های حمل بار ریلی در امتداد آنها به اجرا درآمد. برای این منظور شرکتی توسط دولت هندوستان ایجاد شده که متولی برنامه ریزی، توسعه، تامین منابع مالی، ساخت، نگهداری و بهره برداری کریدورهای مربوطه است. تاکنون شش کریدور در قالب این طرح تعریف شده اند که مناطق داخلی هند را به بنادر بزرگ این کشور اتصال می دهند. یکی از اهداف تعریف این کریدورها، کاهش هزینه های حمل بار بواسطه استفاده از خطوط ریلی برقی، افزایش اندازه و ظرفیت حمل بار قطارها جهت کاهش هزینه های لجستیک صادراتی صنایع مرتبط با کریدور است. همچنین ایجاد مراکز لجستیک در امتداد مسیر این کریدورهای ریلی نیز پیش بینی شده است. هزینه های اجرای طرح های فوق، از محل اخذ وام از سازمان های دوجانبه و چندجانبه (مانند بانک جهانی و بانک توسعه آسیایی) و نیز منابع مالی وزارت خطوط ریلی و مشارکت عمومی - خصوصی تامین می شود.<sup>۳</sup>

#### ۴-۲-۲-۴ اقدامات وزارت امور مالیه برای تسهیل تامین مالی پروژه های زیرساختی لجستیک

یکی از این اقدامات دولت هند در این زمینه، قرار دادن مراکز لجستیک چندوجهی (مشمول بر پایانه های کانتینری درون سرزمینی با حداقل مساحت ۴ هکتار)، تسهیلات زنجیره سرد (با حداقل مساحت ۱۸۵۸ مترمربع) و تسهیلات انبارها (با حداقل مساحت ۹۲۹۰ مترمربع) در "فهرست هماهنگ بخش های زیرساختی"<sup>۴</sup> (نزد واحد سیاست ها و مالیه زیرساخت های

---

1. Coastal Economic Zones  
 2. Dedicated Freight Corridors  
 3. <https://dfcil.com/>  
 4. Harmonized Master List of Infrastructure sub-sectors

ذیل وزارت امور مالی<sup>۱</sup> و به رسمیت شناختن آنها به عنوان زیرساخت<sup>۲</sup> از سال ۲۰۱۷ است. در نتیجه این اقدام، امکان دسترسی به تسهیلات ارزان قیمت با دوره های پرداخت طولانی تر، دسترسی به وام های بازرگانی خارجی<sup>۳</sup> و امکان دریافت وام های بلندمدت از شرکت های بیمه برای پروژه های لجستیکی حائز شرایط فراهم شده است.<sup>۴</sup>

همچنین دولت با توجه نیاز به توسعه و گسترش زیرساخت ها جهت انطباق با رشد اقتصادی این کشور و نیز عدم کفاف منابع مالی دولت برای این منظور، برنامه های متنوعی را در زمینه بهره گیری از سازوکارهای مشارکت عمومی - خصوصی برای پروژه های زیرساختی تعریف کرد که یکی از بزرگترین و گسترده ترین برنامه های از این دست در جهان طی دهه اول قرن ۲۱ میلادی محسوب می شود.<sup>۵</sup> به منظور گسترش هر چه بیشتر بهره گیری از مشارکت عمومی - خصوصی در بخش های زیرساختی کشور، وزارت امور مالی هندوستان مجموعه ای از اقدامات را در قالب طرح ها و صندوق ها به شرح زیر صورت داده است:

- طرح تامین مالی شکاف توجیه پذیری<sup>۶</sup>: این طرح در سال ۲۰۰۵ و با هدف حمایت مالی از پروژه های زیرساختی مشارکت عمومی - خصوصی تعریف شده است. کلیه پروژه های زیرساختی عمومی حمل و نقل اعم از جاده، پل، ریل، بندر، فرودگاه و آبراهه های داخلی و نیز پروژه های لجستیکی ایجاد تاسیسات ذخیره سازی مدرن اعم از زنجیره سرد و ذخیره سازی بعد از برداشت محصولات کشاورزی، می توانند مشمول این طرح شوند.<sup>۷</sup> البته پیشنهاد قرار گرفتن مراکز لجستیک در فهرست پروژه های واجد شرایط این طرح در پیش نویس سند سیاست لجستیک ملی هندوستان ارایه شده است. این برنامه در واقع از پروژه های دارای اولویت که مستقیماً به ارائه خدمت یا کالا به مردم می پردازند و طبق قانون خدمت یا کالای خود را با قیمت از پیش تعیین شده تحت عنوان تعرفه عرضه می کنند حمایت می کند. در این برنامه کمک هزینه سرمایه ای حداکثر به میزان ۲۰ درصد از هزینه ساخت پروژه از طریق دولت به شرکتی از بخش خصوصی پرداخت می شود که خواهان انجام پروژه باشد و در فرآیند مناقصه پیروز شود.<sup>۸</sup>

- صندوق توسعه پروژه های زیرساختی<sup>۹</sup>: این صندوق در سال ۲۰۰۸ و به منظور تسریع و تسهیل در مراحل مقدماتی پروژه های زیرساختی ایجاد شده است. حمایت های این صندوق شامل هزینه های مطالعات امکان سنجی،

1. [https://dea.gov.in/sites/default/files/HarmonisedMasterList\\_Infrastructure08042016.pdf](https://dea.gov.in/sites/default/files/HarmonisedMasterList_Infrastructure08042016.pdf)

2. Infrastructure Status

3. External Commercial Borrowings

4. Draft National Logistics Policy (5th February 2019), <https://commerce.gov.in>

5. <https://blogs.worldbank.org/ppps/ppps-india-will-they-regain-their-former-glory>

6. Viability Gap Fund

7. <https://www.pppinindia.gov.in/schemes-for-financial-support>

8. <http://monagesatiran.ir/>

9. India Infrastructure Project Development Fund (IIPDF)

مطالعات اثرات زیست محیطی، طراحی ساختار مالی پروژه، بازنگری های قانونی و مستندسازی پروژه و مواردی از این دست می شود. مشارکت صندوق شامل پوشش ۷۵ درصدی هزینه های توسعه پروژه در قالب وام بدون بهره پرداخت می شود. در صورت به سرانجام رسیدن فرآیند مناقصه، هزینه های مورد اشاره از طرف برنده مناقصه دریافت می شود. اما اگر فرآیند به نتیجه نرسد، این هزینه ها وام بلاعوض لحاظ می شوند.<sup>۱</sup>

- صندوق ملی سرمایه گذاری و زیرساخت<sup>۲</sup>: این نهاد که نوعی صندوق ثروت ملی محسوب می شود در سال ۲۰۱۵ ایجاد شده است که به عنوان تسهیل کننده اجرای پروژه های زیرساختی جدید دارای توجیه پذیری اقتصادی و نیز پروژه های ناتمام عمل می کند. این صندوق یک بستر مشترک سرمایه گذاری برای سرمایه گذاران بین المللی و داخلی در بخش های زیرساختی هندوستان است. یکی از اقدامات این صندوق، تعریف پلتفرم ۳ میلیارد دلاری برای سرمایه گذاری مشترک در حوزه بنادر و لجستیک برای همکاری یک شرکت خصوصی با شرکت DP World امارات متحده عربی به عنوان یکی از بزرگترین اپراتورهای پایانه های کانتینری جهان، جهت توسعه زیرساخت های جابجایی کانتینری در بنادر و دیگر بخش های لجستیک هندوستان است.<sup>۳</sup>

#### ۴-۳ تجربه کشور مالزی

در کشور مالزی عمدتاً نهاد "نخست وزیری"، "وزارت حمل و نقل" و "وزارت تجارت بین المللی و صنعت" در سیاست گذاری و راهبری حوزه لجستیک نقش دارند. برای تقویت هماهنگی بین بخشی لجستیک، "شورای لجستیک مالزی"<sup>۴</sup> در سال ۲۰۰۷ تاسیس شد. این شورا پس از گذر از فراز و نشیب ها و یک دوره سه ساله وقفه، از سال ۲۰۱۳ مجدداً احیا شد. دبیرخانه این شورا به طور مشترک توسط وزارت تجارت بین المللی و صنعت و وزارت حمل و نقل مالزی اداره می شود. این شورا به عنوان نقطه کانونی هماهنگی استراتژی ها، سیاست ها، مقررات و قواعد حوزه لجستیک کشور عمل می کند. نقش اصلی این نهاد، راهبردی مسائل لجستیکی مرتبط با صنعت و همراستا نمودن سیاست های لجستیکی در سطح ملی است. اعضای این نهاد شامل نمایندگان از وزارتخانه ها و نهادهای دولتی ذیربط، بخش خصوصی و چهره های شاخص علمی حوزه لجستیک هستند.<sup>۵</sup>

1. <https://www.pppinindia.gov.in/schemes-for-financial-support>

2. National Investment & Infrastructure Fund (NIIF)

3. <https://niifindia.in>

4. Malaysian Logistics Council (MLC)

5. Yean T.S., and Das S.B. (2018), Services Liberalization in ASEAN: Foreign Direct Investment in Logistics, Cambridge University Press.

#### ۴-۳-۱ برنامه توسعه یازدهم مالزی (۲۰۲۰-۲۰۱۶)

موضوع توسعه لجستیک و تسهیل تجارت به عنوان یک حوزه سیاستی اولویت‌دار از برنامه توسعه دهم مالزی مورد توجه قرار گرفته است<sup>۱</sup>. برنامه توسعه یازدهم مالزی، شامل شش محور راهبردی است که یکی از آنها "تقویت زیرساخت‌ها برای پشتیبانی از توسعه اقتصادی" است. ذیل این محور راهبردی، دو موضوع مرتبط با لجستیک مطرح شده است که عبارتند از: "ایجاد سیستم حمل و نقل یکپارچه مبتنی بر نیازها" و "تقویت رشد لجستیک و ارتقای تسهیل تجارت". راهبردهای تعریف شده برای هر یک دو موضوع فوق به شرح زیر هستند:

الف) محور ایجاد سیستم حمل و نقل یکپارچه مبتنی بر نیازها، شامل راهبردهای:

- ارتقای ارتباطات بین شیوه‌های حمل و نقل و مناطق مختلف کشور (عمدتاً اتصال شهرها، روستاها و سایر مناطق)
  - بهبود ایمنی، کارایی و سطح خدمات‌دهی در عملیات حمل و نقل
  - توسعه ظرفیت، دسترسی و عملیات بندری (اجرای سیاست ملی بنادر، ایجاد سیستم جامع بندری، بهبود ظرفیت و قابلیت دسترسی بنادر برای خدمات‌دهی به کشتی‌های بزرگتر)
  - تقویت چارچوب‌های نهادی و رگولاتوری در صنعت حمل و نقل (طراحی مدل ملی حمل و نقل، ایجاد کمیته حمل و نقل هوایی غیرنظامی مالزی)
- ب) محور "تقویت رشد لجستیک و ارتقای تسهیل تجارت" شامل دستیابی به جمع ۱۰ کشور برتر در شاخص عملکرد لجستیکی بانک جهانی تا سال ۲۰۲۰، دستیابی به رشد سالانه ۸٫۵ درصدی در زیربخش حمل و نقل و انبارداری، ایجاد ۱۴۶۰۰۰ شغل جدید (عمدتاً نیروی کار ماهر) بواسطه راهبردهای زیر:
- تقویت چارچوب نهادی و رگولاتوری (ایجاد کارگروه ویژه لجستیک ملی، تدوین مقررات لازم برای محوطه‌های کانینتری مجاور بنادر، برنامه‌ریزی و توسعه فعالیت‌های انبارداری با تدوین استانداردها و مشخصات انبارها و نیز ایجاد وبسایت ملی اطلاعات بخش انبارداری، ساده‌سازی فرآیند ثبت وسایل نقلیه تجاری)
  - ارتقای سازوکارهای تسهیل تجارت (کاهش زمان‌های ترخیص کالا از گمرک، حرکت به سمت تجارت بدون کاغذ)
  - افزایش کارایی و ظرفیت زیرساخت‌های لجستیکی (تقویت ارتباطات زمینی بندر کلانگ، توسعه ظرفیت حمل بار ریلی و هوایی)
  - بکارگیری فناوری در زنجیره لجستیک (ترویج گسترش بازارگاه‌های آنلاین خدمات لجستیک، تامین زیرساخت‌های لجستیکی مورد نیاز برای تجارت الکترونیک)

1. <https://policy.asiapacificenergy.org/node/2508>

- تقویت توانمندی‌های ارائه‌کنندگان خدمات لجستیکی (آموزش و توسعه منابع انسانی، سیستم رتبه‌بندی ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی).

به جز موارد فوق، موضوع لجستیک بار دیگر ذیل محور راهبردی "بازمهندسی رشد اقتصادی برای رفاه بیشتر" و به عنوان جزئی از دو موضوع "نیرو بخشیدن به تولید" و "مدرن سازی کشاورزی" گنجانده شده است. برای موضوع اول، پنج راهبرد تعریف شده که یکی از آنها "تقویت توانمندی‌سازهای رشد" است. ذیل این راهبرد، چهار موضوع تامین مالی، مشوق‌ها، لجستیک و شهرک‌های صنعتی گنجانده شده‌اند. موضوع لجستیک تحت عنوان تقویت لجستیک و پشتیبانی زیرساخت بیان شده است که هدف آن افزایش یکپارچگی در زنجیره لجستیک برای افزایش رقابت‌پذیری و رشد صنعت است. برای موضوع دوم نیز پنج راهبرد ارائه شده که یکی از آنها به "بهبود دسترسی به بازار و پشتیبانی لجستیک" برای این بخش اختصاص دارد. پشتیبانی لجستیک در این بخش شامل جمع‌آوری، توزیع و بازاریابی محصولات کشاورزی و شیلات می‌شود که ایجاد مجموعه متنوعی از زیرساخت‌های لجستیکی را در کنار مناطق تولید این محصولات، در بنادر و در فرودگاه‌های (برای صادرات محصولات فسادپذیر) دربرمی‌گیرد. همچنین بکارگیری رویکردهای لجستیک سبز و لجستیک حلال نیز برای بازاررسانی محصولات نیز مورد اشاره قرار گرفته است.

#### ۴-۳-۲ سومین برنامه جامع صنعتی (۲۰۲۰-۲۰۰۶)

این برنامه جامع که اجرای آن برعهده "وزارت تجارت بین‌الملل و صنعت" مالزی است، به منظور تحقق توسعه صنعتی در ۱۲ رشته فعالیت صنعتی، مجموعه‌ای از هشت نوع خدمات غیردولتی را به عنوان حوزه‌های سیاستی افقی موثر در رشد و توسعه صنعتی معرفی کرده است که یکی از آنها موضوع لجستیک است. این برنامه به جز ۱۰ محور راهبردی اصلی، مجموعه‌ای از راهبردها و سیاست‌ها را برای حوزه‌های خاص تدوین کرده است که موضوع لجستیک در قالب آن گنجانده شده است. برای این حوزه، شش موضوع راهبردی تعریف شده است که عبارتند از:

- ایجاد صنعت لجستیک کارآمد و رقابت‌پذیر برای پشتیبانی از اقدامات صنعتی شدن مالزی: تقویت ظرفیت‌ها و توانمندی‌های ارائه‌دهندگان خدمات، آزادسازی سهام، استفاده شرکت‌های وابسته به دولت از خدمات صنعت لجستیک، برنامه‌های پشتیبانی برای شرکت‌های کشتیرانی، افزایش ظرفیت بخش کشتیرانی مالزی، رتبه‌بندی ارائه‌دهندگان خدمات، بهبود پیوندهای لجستیکی بین‌المللی
- توسعه صنعت لجستیک در برخی مدهای حمل خاص برای فعالیت در محیط بین‌المللی رقابتی: توسعه حمل و نقل چندوجهی، توسعه کریدورهای حمل و نقل ملی، استفاده از آبراهه‌ها
- گسترش و ارتقای ظرفیت صنعت لجستیک برای تقویت مشارکت کشور در زنجیره‌های تامین جهانی
- تشدید بکارگیری فناوری‌های نوین اطلاعات و ارتباطات در صنعت لجستیک

- اطمینان از تغذیه نیروی کار باصلاحیت برای تامین نیازهای بلندمدت صنعت لجستیک
- تقویت پشتیبانی نهادی: ایجاد یک سازوکار هماهنگی بین وزارتخانه‌ای جهت برنامه‌ریزی، پیاده‌سازی و پایش سیاست‌ها و اقدامات تاثیرگذار بر صنعت لجستیک، ایجاد مرکز تحقیقاتی زنجیره تامین و لجستیک، اصلاح و تکمیل قواعد و مقررات، بهبود سیاست‌های صدور مجوز حمل و نقل جاده‌ای، جذب متخصصان خارجی در حوزه اجستیک)

#### ۴-۳-۳ طرح جامع لجستیک و تسهیل تجاری<sup>۱</sup> (۲۰۲۰-۲۰۱۵)

این طرح توسط واحد برنامه‌ریزی اقتصادی<sup>۲</sup> دفتر نخست وزیری مالزی تدوین شده، یک چارچوب راهبردی برای ارتقای لجستیک مالزی و تبدیل آن به یک بازیگر منطقه‌ای است<sup>۳</sup>. چشم‌انداز مالزی در افق طرح بدین شکل تعریف شده است: مالزی به عنوان دروازه لجستیکی برتر و مورد ترجیح در آسیا.

این طرح شامل پنج محور راهبردی می‌شود که در هر یک از مراحل سه‌گانه اجرای طرح، تعدادی از این محورها مورد توجه قرار می‌گیرند:

۱. تقویت چارچوب‌های نهادی و رگولاتوری: تقویت ساختار نهادی و ساده‌سازی و تسهیل مقررات برای کاهش ناکارآمدی‌ها و موازی‌کاری‌ها در بخش لجستیک کشور
۲. ارتقای سازوکارهای تسهیل تجارت: افزایش کارایی سازوکارهای تسهیل تجارت از طریق بهبود در سیستم ترخیص گمرکی کالا، تجارت بدون کاغذ و امنیت اسناد تجاری (برای تقویت تجارت و کاهش هزینه‌های کسب و کارها)
۳. ایجاد تحول در زیرساخت‌ها و تقاضای لجستیک بار: ایجاد سیستم نظام‌مند هاب-اسپوک<sup>۴</sup> برای تجمیع و توزیع بار در سطح کشور، ایجاد مراکز لجستیک در نقاط استراتژیک کشور، بهبود اتصالات بین شبکه ریلی و جاده‌ای، بهبود بهره‌وری در صنعت حمل و نقل جاده‌ای، افزایش ظرفیت در پایانه‌های کلیدی و اتصالات ریلی یا جاده‌ای با مبادی ورودی و خروجی کلیدی.
۴. ارتقای فناوری و سرمایه انسانی حوزه لجستیک: تقویت بکارگیری فناوری برای کاهش تبادل دستی اسناد و بهینه‌سازی جریان‌های حمل کالا، دسترسی شرکت‌های کوچک و متوسط به بازارگاه‌های آنلاین خدمات لجستیک، تقویت توانمندی‌های منابع انسانی با جذب، تربیت و نگهداری نیروی کار ماهر و مستعد در صنعت لجستیک
۵. بین‌المللی‌سازی خدمات لجستیکی: ارتقای توانمندی‌های ارائه‌کنندگان خدمات لجستیک با تقویت ظرفیت‌های

1. Logistics and Trade Facilitation Master Plan

2. Economic Planning Unit

3. Logistics and Trade Facilitation Masterplan (2015-2020), <http://www.mot.gov.my/>

4. Hub and Spoke



داخلی و آمادگی بین‌المللی برای رقابت در سطح جهانی.

برای اجرای این سند، ۲۱ اقدام تعریف شده است که طی سه مرحله زیر پیاده‌سازی خواهند شد:

۱) حذف گلوگاه‌ها (۲۰۱۶-۲۰۱۵)، رفع موانع ریشه‌ای که مانع از توسعه صنعت لجستیک هستند شامل:

- تعیین وزارت حمل‌ونقل به عنوان راهبر اجرای سند
- ایجاد کارگروه ملی لجستیک
- بهبود اتصالات ریلی و جاده‌ای با بندر بین‌المللی کلانگ
- رفع گلوگاه‌ها در مرز خشکی اصلی مالزی و تایلند
- بهبود کارایی و امنیت فرآیندهای واردات و صادرات
- تدوین مقررات و رصد توسعه انبارها و محوطه‌های کانتینری
- ارتقای بهره‌وری حمل‌ونقل جاده‌ای بار
- روان‌سازی فرآیندها و رویه‌های مرتبط با صدور مجوز و حمل بار هوایی
- ایجاد برنامه داده‌های بار ملی
- افزایش کیفیت رانندگان وسایل نقلیه باری
- بازنگری ساختار ثبت کشتی مالزی

۲) ارتقای رشد داخلی (۲۰۱۹-۲۰۱۶)، تقویت اتصالات و یکپارچگی خدمات لجستیک و ظرفیت‌ها و رقابت‌پذیری آرایه‌کنندگان خدمات لجستیک شامل:

- ایجاد یک سیستم هاب-اسپوک یکپارچه (توسعه یک هاب بار هوایی، تبدیل بندر کلانگ به بندر اصلی و توسعه مراکز لجستیک در کشور)
- بهبود توانمندی‌های آرایه‌کنندگان خدمات لجستیکی
- افزایش سطح انطباق خدمات لجستیکی با مقررات بازار شرکای تجاری
- توسعه هاب‌های بار
- بهره‌گیری از سازوکار مشارکت دولتی-خصوصی برای عملیات و زیرساخت‌های ریلی

۳) ایجاد حضور منطقه‌ای (۲۰۲۰ و بعد از آن)، حضور بازیگران لجستیکی در منطقه با آرایه خدمات لجستیکی با کیفیت و ارزش افزوده بالا شامل:

- بالفعل نمودن پتانسیل‌های تجارت الکترونیک
- حمایت از ابتکارات در بکارگیری رویکرد لجستیک سبز
- بهبود کارایی لجستیک شهری

- بکارگیری تحقیق و توسعه در نوآوری زنجیره تامین

- افزایش همگرایی با زنجیره‌های تامین جهانی

چنانچه اشاره شد وزارت حمل و نقل به عنوان نهاد پیشبرنده و هماهنگ‌کننده این سیاست‌ها معرفی شده است. همچنین به منظور حصول اطمینان از اجرای صحیح این طرح، کارگروه ملی لجستیک به ریاست وزارت حمل و نقل تشکیل شده است که این به طور منظم به کمیته ویژه بخش خدمات ذیل نهاد نخست وزیری گزارش می‌دهد.

#### ۴-۴ جمع‌بندی تجربیات کشورها

چنانچه از بررسی تجربیات کشورهای منتخب برمی‌آید، موضوع لجستیک به طور گسترده و به عنوان یک حوزه مستقل در نظام سیاست‌گذاری این کشورها مورد توجه قرار گرفته است. به‌گونه‌ای که هم در برنامه‌های توسعه ملی و هم در اسناد راهبردی مرتبط با صنعت، معدن و تجارت، محورهایی به این موضوع اختصاص داده شده است. علاوه بر آن، ترکیه و مالزی هر دو اقدام به تدوین طرح‌های جامع ملی لجستیک نموده‌اند که این امر برای همراستایی و یکپارچگی سیاست‌های توسعه این بخش ضروری است. کشور هندوستان نیز سیاست‌های کلی لجستیک را منتشر نموده و به دنبال تدوین طرح جامع ملی لجستیک خود است. نکته دیگر اینکه سیاست‌ها و اقدامات توسعه لجستیک، حداقل در سطح اسناد و برنامه‌ها به صورت یکپارچه و منسجم دیده شده‌اند.

در موضوع تعیین وزارتخانه متولی لجستیک، به نظر می‌رسد که تقریباً تقسیم کار مشخصی برای نهادهای اصلی متولی و ذینفع حوزه در نظر گرفته شده است. در کشور ترکیه وزارت حمل و نقل و زیرساخت متولی سیاست‌گذاری این بخش است. در هندوستان وزارت بازرگانی و صنعت و در نهایت در مالزی نیز نهاد نخست وزیری اقدام به تدوین سیاست‌های جامع لجستیک نموده و وزارت حمل و نقل را به عنوان راهبر اجرای این سیاست‌ها تعیین کرده است. علاوه بر این، در هندوستان و مالزی سازوکارهای هماهنگی بین‌نهادی با عضویت نهادهای ذینفع لجستیک مد نظر قرار گرفته است.

مقایسه تجربه کشورمان با این سه کشور به روشنی نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری لجستیک در سطح اسناد بالادست و برنامه‌های راهبردی بخشی جایگاهی نداشته و اغلب موارد بیان شده نیز عمدتاً محدود به حوزه عمومی حمل و نقل است. در واقع بسیاری از موضوعات از جمله انبارداری و ذخیره‌سازی، بسته‌بندی و خدمات ارزش افزوده، ارایه‌کنندگان خدمات لجستیک یکپارچه و مواردی مانند آن تقریباً مغفول واقع شده‌اند. تنها اقدام قابل توجه در کشورمان، تدوین سند آمایش مراکز لجستیک بر اساس تنها بند قانونی در مورد خاص لجستیک (قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه) است. به جز این، به طور کلی متولی سیاست‌گذاری بخش لجستیک در ایران هنوز مشخص نشده است و هنوز سازوکار هماهنگ‌کننده‌ای نیز در این زمینه در کشور وجود ندارد. به دلیل عدم وجود یک برنامه جامع یا حداقل یک سند سیاستی برای حوزه لجستیک، رویکرد کلی نگر و جامعی در نظام سیاست‌گذاری کشورمان در این زمینه وجود ندارد. امروزه بسیاری در

کشورهای جهان لزوم حرکت از سیاست‌گذاری سنتی بخش حمل‌ونقل به سمت رویکرد جامع و یکپارچه‌تری که نیازهای حوزه لجستیک دربرگیرد را احساس کرده‌اند. رویکردی که مسائل حمل‌ونقل، انبارداری، خدمات ارزش افزوده، گمرک و مانند آن را نه به شکل حوزه‌های مستقل، بلکه در ارتباط با یکدیگر می‌بیند.

همچنین بررسی تجربیات کشورها نشان می‌دهد که وزارتخانه‌های متولی صنعت، معدن و تجارت، در اسناد راهبردی بخشی خود به موضوع لجستیک، به خصوص به عنوان حوزه سیاستی افقی توجه ویژه‌ای داشته‌اند.

در نهایت جدول زیر مهمترین بخش‌های تجربیات سیاست‌گذاری و توسعه لجستیک را در سه کشور مورد مطالعه جمع‌بندی کرده است.

**جدول ۱۲- جمع‌بندی تجربیات کشورهای منتخب در سیاست‌گذاری لجستیک**

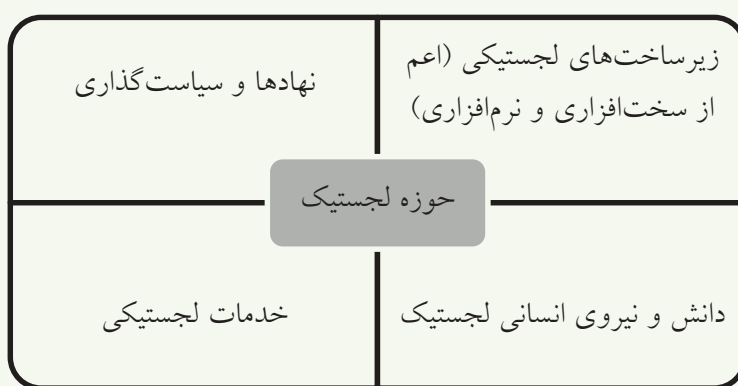
کشور	نهادهای اصلی ذینفع	اسناد بالادستی که به لجستیک پرداخته‌اند	اسناد راهبردی حوزه لجستیک
ترکیه	- وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت - وزارت صنعت و فناوری - وزارت تجارت	- برنامه توسعه ملی - استراتژی فناوری و صنعت - استراتژی و برنامه اقدام صادرات - استراتژی و برنامه اقدام صادرات الکترونیک	طرح جامع لجستیک (وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت)
هند	- وزارت بازرگانی و صنعت - وزارت دریانوردی - وزارت خطوط ریلی - وزارت حمل‌ونقل جاده‌ای - وزارت هوانوردی غیرنظامی	ندارد (هندوستان دیگر برنامه‌های توسعه ملی تدوین نمی‌کند. بخش صنعت فاقد سند راهبردی است).	سند سیاست لجستیک (وزارت بازرگانی و صنعت)
مالزی	- نهاد نخست وزیری - وزارت حمل‌ونقل - وزارت تجارت بین‌المللی و صنعت	- برنامه‌های توسعه ملی - برنامه جامع صنعتی	طرح جامع لجستیک و تسهیل تجارت

منبع: یافته‌های پژوهش

## ۵ آسیب‌شناسی حوزه لجستیک در ایران

با توجه به ماهیت خاص و چندبخشی حوزه لجستیک، مدل آسیب‌شناسی متداول و رایجی در ادبیات جهانی برای آسیب‌شناسی آن وجود ندارد. در واقع آسیب‌شناسی لجستیک در ادبیات بیشتر از دیدگاه عارضه‌یابی سیستم‌های لجستیک و زنجیره تامین در سطح بنگاهی مورد توجه قرار می‌گیرد که فاقد مولفه‌ها و ابعاد نظام لجستیک کلان در سطح کشوری است. از این روی، به منظور توسعه مدل آسیب‌شناسی مورد نظر جهت انجام پژوهش حاضر، با رجوع به تجربیات سیاست‌گذاری دیگر کشورها و با در نظر گرفتن ارکان مهم شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی، محورهای اصلی برای آسیب‌شناسی این حوزه احصا شده و سپس مشکلات و چالش‌ها در قالب مدل طراحی شده تبیین شدند. لازم به ذکر

است آسیب‌شناسی عمیق و دقیق حوزه لجستیک نیاز به یک مطالعه مستقل و فراگیر دارد که کلیه ابعاد تخصصی و فنی را شامل گردد. لذا در این بخش، به بیان مهمترین مشکلات که به طور مستقیم یا غیرمستقیم بر هزینه‌های لجستیک و کیفیت فرآیندهای لجستیکی در حوزه صنعت، معدن و تجارت تاثیرگذار هستند اکتفا شده است. موضوع یکپارچگی عناصر حوزه لجستیک در سطوح مختلف، یکی از مهمترین مسائل است که در آسیب‌شناسی این بخش بدان توجه شده است؛ موضوعی که در سیاست‌های لجستیک کشورهای مورد مطالعه نیز مورد تاکید قرار گرفته است. براساس توضیحات فوق، مدل آسیب‌شناسی طراحی شده برای این پژوهش به شرح شکل ذیل است.



شکل ۴- مولفه‌های مدل آسیب‌شناسی حوزه لجستیک کشور

## ۱-۵ نهادها و سیاست‌گذاری

مهمترین مشکلات حوزه نهادها و سیاست‌گذاری به شرح زیر است:

- ضعف در هماهنگی بین نهادهای ذینفع حوزه لجستیک: با توجه به فرابخشی بودن حوزه لجستیک، تصمیمات و سیاست‌های نهادهای ذیربط در حوزه‌های حمل‌ونقل، تجارت، حوزه‌های نظارتی و غیره به شدت در کارایی سیستم‌های لجستیک کشور تاثیرگذار است. تجربیات کشورهای جهان نیز لزوم وجود یک ساختار نهادی یکپارچه و منسجم برای جهت‌دهی و هماهنگ نمودن اقدامات نهادهای درگیر را آشکار می‌کند. این در حالی است که به دلیل تفاوت در رویکردهای نهادهای مختلف و عدم درک کامل و جامع آنها از تاثیرگذاری اقدامات در کارآمدی حوزه لجستیک، عملاً جهت‌دهی مشخصی برای این حوزه در کشور وجود ندارد. اگر چه تلاش‌هایی از سوی وزارت راه و شهرسازی در این زمینه صورت گرفته، اما پیش از هر اقدامی نیاز است جایگاه و نقش نهادها در رابطه با امر لجستیک شفاف‌سازی شده و سپس هماهنگی لازم بین نهادهای مختلف (به خصوص با در نظر گرفتن نیازهای بخش‌های اقتصادی متقاضی خدمات و زیرساخت‌های لجستیک) در این زمینه صورت گیرد.

- عدم وجود سند راهبردی برای حوزه لجستیک: از جمله مهمترین مصادیق عدم هماهنگی و انسجام در سیاست‌ها و رویکردهای نهادهای ذینفع حوزه لجستیک، عدم وجود سیاست‌های یکپارچه و اسناد راهبردی مشخص برای این حوزه است. این در حالی است که بررسی تجربیات نشان می‌دهد هم کشورهای توسعه‌یافته و هم کشورهای در حال توسعه با درک اهمیت توجه به لجستیک به عنوان یک حوزه سیاستگذاری مستقل، اقدام به تدوین اسناد جامع لجستیک نموده‌اند.
- وجود برخی مشکلات و خلاءهای قانونی در حوزه لجستیک: بررسی‌ها حوزه لجستیک به لحاظ قوانین و مقررات با برخی چالش‌ها مواجه است. از جمله این مشکلات می‌توان به برخی کمبودهای قوانین و مقررات در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی و شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و بالاتر اشاره نمود. همچنین فعالیت‌های حمل‌ونقل، به لحاظ مقررات و ضوابط با چالش‌هایی مواجه است. بعنوان مثال محدودیت‌های تعریف شده در ضوابط تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل مانع از فعالیت کارآمد این شرکت‌ها هستند. از دیگر مصادیق مشکلات قانونی حوزه لجستیک، می‌توان به تعارضات موجود در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و قوانین گمرکی و ترانزیت اشاره نمود.

## ۲-۵ زیرساخت‌های لجستیکی

مشکلات زیرساخت‌های لجستیکی کشور از دو بعد سخت‌افزاری (عمدتاً اتصال و یکپارچگی زیرساخت‌های فیزیکی) و نرم‌افزاری (عمدتاً مسائل مرتبط با فناوری اطلاعات) قابل بررسی هستند که به شرح موارد ذیل قابل تبیین هستند:

### ۱-۲-۵ زیرساخت‌های سخت‌افزاری

- عدم برخورداری برخی از مراکز تولید و مصرف بار از خطوط فرعی: علیرغم اقدامات صورت گرفته توسط شرکت راه‌آهن برای اتصال مراکز مهم بار به شبکه ریلی، هنوز تعداد قابل توجهی از این مراکز با وجود قرارگیری در مجاورت خطوط ریلی، به این شبکه متصل نبوده و از سوی دیگر نیز به دلیل ماهیت محصولات مورد حمل و نیاز به انتقال بار بین جاده و ریل، حمل ترکیبی آنها نیز از جذابیت اقتصادی لازم برخوردار نیست. علاوه بر این، همچنین صاحبان بارهای متقاضی حمل ریلی در تملک اراضی و ساخت زیرساخت‌های مسیره‌ای فرعی و الزام پرداخت ۱۲ ساله روسازی ریلی با نوبت‌های تا ۷ ساله شرکت راه‌آهن مواجه هستند و با توجه به ابهامات جایگاه شرکت ساخت و توسعه در آیین‌نامه خطوط فرعی، عملاً اجرای خطوط آنتنی اتصالی به مراکز عمده تولید و جذب مسافر توسط این شرکت مادر تخصصی فراهم نبوده و محول شدن موضوع به شرکت بهره‌بردار (شرکت راه‌آهن)، با توجه به مشکلات

آیین‌نامه فوق و تعدد مسئولیت‌های ساختاری و اجرایی این شرکت، توسعه خطوط ریلی فرعی تاکنون به شکل موفقی انجام نشده است.<sup>۱</sup>

- عدم یکپارچگی مناسب بین شبکه ریلی و جاده‌ای: به دلیل عدم توسعه پایانه‌های ریلی-جاده‌ای و عدم برخورداری ایستگاه‌های ریلی از امکانات لجستیکی کارآمد برای تخلیه و بارگیری، جابجایی و ذخیره‌سازی کالا، امکان بهره‌گیری بهینه از مزیت‌های اتصال ریل و جاده و گسترش ارایه خدمات درب-به-درب بار توسط شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به طور مطلوب وجود ندارد.
- عدم یکپارچگی مناسب بنادر در شبکه لجستیک کشور: بررسی‌ها نشان می‌دهد که بنادر تجاری مهم کشور در شبکه لجستیک و حمل‌ونقل کشور یکپارچه نشده‌اند که موجب شده این زیرساخت‌ها نتوانند نقش واقعی خود را به عنوان عضو کلیدی زنجیره لجستیکی واردات و صادرات و ترانزیت ایفا کنند. این امر به افزایش هزینه و زمان جابجایی محموله‌ها در طول زنجیره لجستیکی می‌شود. از مهمترین مصادیق این عدم یکپارچگی می‌توان به مواردی چون کمبود امکانات جابجایی و تخلیه و بارگیری جهت انتقال مستقیم کالا بین کشتی و قطار و کامیون، پایین بودن سهم ریل از حمل بار در بنادر، نبود مراکز لجستیک با قابلیت انجام فعالیت‌های دارای ارزش افزوده در پسکرانه بنادر تجاری مهم اشاره نمود.
- کندی روند توسعه مراکز لجستیک: از بررسی تجربیات کشورهای سه‌گانه مشاهده شد که هر سه کشور به طور جدی به دنبال توسعه مرکز لجستیک بوده و برخی هم‌اکنون نیز از این مراکز بهره می‌گیرند. در کشور ایران نیز در سال‌های گذشته وزارت راه و شهرسازی اقدام به ایجاد ستاد مراکز لجستیک کشور و تصویب سند آمایش مراکز لجستیک کشور نموده است. اما به دلیل وجود موانعی چون عدم هماهنگی کامل بین نهادهای ذینفع، کمبود منابع مالی و جذابیت برای سرمایه‌گذاری در این حوزه، عدم وجود تجربه قبلی در راه‌اندازی این مراکز در کشور، مشکلات ساختاری بخش حمل‌ونقل و مانند آن، هنوز امکان تحقق واقعی این مراکز در کشور میسر نشده است.
- کمبود امکانات لجستیک زنجیره سرد در برخی نقاط کشور: علیرغم توسعه نسبتاً مناسب زیرساخت‌های سردخانه‌ای در استان‌های مختلف کشور، کمبود چنین زیرساخت‌هایی در برخی استان‌ها احساس می‌شود. عدم وجود چنین زیرساخت‌هایی که در ترکیب با دیگر خدمات لجستیکی مرتبط، زنجیره سرد را تشکیل می‌دهند، موجب مشکلات و محدودیت‌هایی در زنجیره‌های تامین محصولات کشاورزی و باغی فاسدشدنی و محصولات دارویی شده است. به عنوان مثال در زمینه محصولات کشاورزی، افزایش اتلاف این محصولات و عدم امکان توسعه صادرات آنها از جمله چالش‌های ناشی از این مساله است.

۱. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۸)، مطالعات بازرگاری و ارتقای ترابری ریلی و قوانین ذریبط، تیرماه ۱۳۹۸.

- کمبود امکانات لجستیکی در برخی مبادی ورود و خروج بندری و جاده‌ای کشور؛ با وجودی که بنادر تجاری اصلی کشور از امکانات زیرساختی مناسبی برخوردار هستند، اما بنادر کوچک که به خصوص نقش مهمی در ارتباطات بازرگانی دریایی بین ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس ایفا می‌کنند، کمبودهایی در زمینه امکانات بارگیری و تخلیه، جابجایی و فضاهای ذخیره‌سازی مشاهده می‌شود. از سوی دیگر، یکی از بارزترین ویژگی‌های صادرات جاده‌ای کشور رواج رویه انتقال بار از کامیون ایرانی به کامیون غیرایرانی در مرزهای خشکی، با توجه به مشکلاتی است که در رابطه با حمل یکسره به برخی کشورهای همسایه وجود دارد. انتقال بار از کامیونی به کامیون دیگری یا به صورت مستقیم انجام شده و یا محموله برای بارگیری با کامیون بعدی، در مرز ذخیره‌سازی می‌شود. در چنین شرایطی حفظ امنیت، کیفیت و سلامت بار در طول مرحله انتقال، نیازمند زیرساخت‌های لجستیکی مناسب برای بارگیری و تخلیه، جابجایی و نگهداری در مرز است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که کمبودهایی از این لحاظ در برخی مرزهای خشکی مهم نظیر مرزهای ایران با عراق، آذربایجان و افغانستان (به غیر از پایانه صادراتی دوغانرون) وجود دارد.
- محدودیت منابع مالی برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی؛ وجود محدودیت‌های بودجه‌ای دولت، تعدد پروژه‌های توسعه‌ای تعریف و جذابیت پایین سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل و بویژه ریلی از جمله مشکلات سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیکی است. افزون بر این، مشارکت بخش خصوصی در این سرمایه‌گذاری‌ها به دلیل ریسک‌های موجود و هزینه‌های مالی بالا و دیربازده بودن پروژه‌ها از جذابیت لازم برخوردار نیست. از سوی دیگر، یکی از مهمترین منابع مالی احداث و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک، سرمایه‌گذاری خارجی است که به دلیل شرایط خاص کشور امکان بهره‌گیری از آن وجود ندارد.

## ۲-۲-۵ زیرساخت‌های نرم‌افزاری

- توسعه محدود بسترهای اطلاعاتی ارتباط‌دهنده ذینفعان لجستیک؛ بررسی‌ها نشان می‌دهد ارتباط بین ذینفعان و بازیگران زنجیره لجستیک و دریافت‌کنندگان خدمات لجستیکی در کشور ما به خوبی برقرار نشده است. در حال حاضر برخی بسترهای نرم‌افزاری در سطوح کلان و بنگاهی کشور وجود دارند که از جمله آن‌ها می‌توان به سامانه جامع تجارت (به‌ویژه پنجره واحد تجارت فرامرزی) و بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل جاده‌ای برای داخل کشور (استارت‌آپ‌های خصوصی) اشاره نمود. در خصوص سامانه جامع تجارت مشکلاتی در زمینه ارتباط آن با گمرک و بانک مرکزی وجود دارد که موجب شده امکان تحقق کامل قابلیت‌های این سامانه فراهم نشود. همچنین در زمینه لجستیک واردات و صادرات، هنوز بسترهای نرم‌افزاری که ارتباط‌دهنده ارایه‌کنندگان و دریافت‌کنندگان خدمات لجستیکی باشند توسعه نیافته‌اند. یکی دیگر از نقاط ضعف حوزه لجستیک کشور در رابطه با بسترهای

اطلاعاتی، وجود سامانه‌های الکترونیکی متعدد و غیریکپارچه در بنادر کشور و عدم وجود سیستم‌های متمرکز (نظیر سیستم‌های جامعه بندری که در بنادر بزرگ منطقه و جهان مرسوم است) برای مدیریت یکپارچه فرآیندهای بندری است.

- عدم وجود یک نظام اطلاعاتی جامع در حوزه لجستیک: یکی دیگر از مصادیق چالش‌های حوزه نرم‌افزاری، عدم وجود یک نظام اطلاعاتی شفاف و جامع در خصوص وضعیت ظرفیت‌ها و عملکردها در زمینه فعالیت‌های لجستیک در کشور است که به عنوان یک منبع اطلاعاتی، هم برای سیاستگذاران در دولت و هم برای فعالین بخش خصوصی مورد استفاده قرار گیرد. یکی از پیامدهای نبود چنین نظامی، عدم امکان تعریف شاخص‌های سنجش وضعیت لجستیک کشور و پایش آن است.

### ۳-۵ صنعت لجستیک

صنعت لجستیک عموماً در ادبیات به عنوان یک بخش خدماتی نگریسته می‌شود که شامل بازیگران مختلف و خدمات ارائه‌شده توسط آنها می‌گردد. در اینجا مشکلات محور صنعت لجستیک به تفکیک دو مولفه کسب‌وکارها و خدمات لجستیک، و ناوگان و تجهیزات مورد بررسی قرار گرفت است.

### ۱-۳-۵ کسب‌وکارها و خدمات لجستیک

مهمترین مشکلات در بخش کسب‌وکارها و خدمات لجستیک به شرح زیر هستند:

- عدم شکل‌گیری شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر در کشور: این شرکت‌ها اقدام به ارائه خدمات لجستیکی پایه و انواع خدمات ارزش افزوده لجستیکی به صورت برونسپاری شده و یکپارچه (اغلب تحت عنوان لجستیک قراردادی) برای بنگاه‌های متقاضی می‌نمایند. شرکت‌های لجستیکی طرف چهارم نیز به عنوان هماهنگ‌کننده چندین شرکت لجستیک طرف سوم، در سطحی بالاتر خدمات مدیریت زنجیره تامین را برای بنگاه‌های متقاضی ارائه می‌دهند. حوزه‌های فعالیت این شرکت‌ها طیف متنوعی از خدمات حمل‌ونقل کربری و بارفرابری، ذخیره‌سازی، عملیات توزیع، بسته‌بندی، ادغام و تفکیک محموله‌ها، ترخیص‌کاری و ... را در برمی‌گیرد که انجام هر یک از آنها مستلزم اخذ مجوز و نظارت توسط نهادهای مربوطه خود است. لذا تعریف سازوکارهای شکل‌گیری و فعالیت چنین شرکت‌هایی نیازمند تعریف نظامی یکپارچه است که هماهنگی بین نهادی لازم را در ارتباط با مراحل مختلف چرخه عمر این شرکت‌ها فراهم کند. این در حالی است که در سال‌های اخیر تلاش‌هایی در هر دو وزارتخانه راه و شهرسازی و صنعت، معدن و تجارت به طور موازی برای تدوین سازوکارهای رسمی شکل‌گیری و مجوزدهی به این شرکت‌ها در جریان بوده و هماهنگی لازم در این زمینه ایجاد نشده است.



- مقیاس کوچک کسب و کارها در بخش حمل و نقل؛ ساختار صنعت حمل و نقل کشور، به خصوص در بخش جاده‌ای و ریلی متشکل از تعداد زیادی کسب و کار کوچک مقیاس است که موجب شده سطح بهره‌وری و رقابت‌پذیری در این صنعت در مقایسه با رقبای منطقه‌ای (نظیر ترکیه) پایین‌تر باشد. در واقع وجود چنین ساختاری در این صنعت موجب شده اغلب شرکت‌ها از نظر کیفیت، گستره، هزینه و مقیاس خدمات قابل‌ارایه، رقابت‌پذیر نبوده و از فناوری‌های پیشرفته روز نظیر نرم‌افزارهای پیشرفته برنامه‌ریزی و مدیریت ناوگان بی‌بهره هستند. این پدیده موجب ایجاد رقابت‌های مخرب در این صنعت نیز می‌گردد. از سوی دیگر، به دلیل شرایط اقتصادی و قانونی و نیز فضای کسب و کار حاکم بر این حوزه، این شرکت‌ها از انگیزه‌چندانی برای ارتقای برخوردار نیستند.
- عدم توسعه خدمات حمل و نقل چندوجهی: حمل و نقل چندوجهی یکی از مولفه‌های کلیدی نظام‌های لجستیکی در دنیای امروزی است که به تحقق واقعی یکپارچگی بین شیوه‌های حمل و نقل (و نه صرفاً یکپارچگی در سطح زیرساخت‌های فیزیکی) می‌انجامد. در حال حاضر ارایه این خدمات در کشور با موانعی روبرو است. به طور مثال اگر چه برخی شرکت‌ها به ارایه خدمات حمل و نقل ترکیبی ریل - جاده و به صورت درب - به - درب می‌پردازند، اما به دلیل ریسک‌های موجود در این زمینه و وجود مقررات محدودکننده برای صدور بارنامه‌های مربوطه و البته کمبود پایانه‌های ترکیبی ریلی - جاده‌ای در کشور، این خدمات به صورت محدودی ارایه می‌شود. از سوی دیگر، بارنامه سراسری که یکی از ملزومات توسعه خدمات حمل و نقل چندوجهی دریایی - زمینی است، هنوز در کشورمان اجرایی نشده است.
- بهره‌وری پایین خدمات حمل و نقل در کشور: شواهد حاکی از وجود مشکل بهره‌وری پایین در شقوق مختلف حمل و نقل است. در بخش حمل و نقل جاده‌ای، خود مالکی ۸۰ درصد ناوگان، فرسودگی حداقل یک چهارم ناوگان و عدم امکان تخصیص بهینه بار به ناوگان توسط شرکت‌های حمل و نقل موجب پایین‌بوده بهره‌وری حمل و نقل در این حوزه شده که یکی از مصادیق بارز آن وجود پدیده حمل‌های یکسر بار - یکسر خالی است. در بخش ریلی، ضعف در مدیریت سیر و حرکت بار در شبکه توسط نهاد متولی (شرکت راه‌آهن)، سرعت پایین سیر بار در شبکه (به دلیل مسائلی چون پایین بودن سرعت حرکت قطارها، محدودیت‌های فنی خطوط ریلی، اولویت دادن به قطارهای مسافری، وجود گلوگاه‌ها در شبکه خطوط ریلی و مانند آن)، فرسودگی ناوگان لکوموتیو، ناکارایی و ناهماهنگی در طول زنجیره عملیات بار ریلی از بارگیری تا سیر و تخلیه، موجب پایین‌بوده بهره‌وری در این حوزه شده است. در بخش بندری، علیرغم وجود امکانات سخت‌افزاری مناسب در بنادر اصلی کشور، مسائلی نظیر بهینه نبودن فرآیندها و عملیات بندری (به خصوص در تخلیه و بارگیری)، عدم یکپارچگی مناسب بنادر در زنجیره لجستیک بار، عدم بهره‌گیری از سیستم‌های نرم‌افزاری یکپارچه (نظیر سیستم جامع بندری) موجب پایین بودن بهره‌وری در این حوزه شده است.

### ۵-۳-۲ ناوگان و تجهیزات حمل و نقل

ناوگان و تجهیزات حمل و نقل، مهمترین دارایی‌های صنعت لجستیک جهت ارائه خدمات هستند که وضعیت آنها تاثیر مستقیم بر بهره‌وری و هزینه‌های لجستیکی کشور دارد. مهمترین مشکلات موجود در این رابطه عبارتند از:

- فرسودگی ناوگان باری: معضل فرسودگی ناوگان در کلیه شقوق حمل و نقل کشور مشاهده می‌شود که این امر یکی از دلایل پایین بودن بهره‌وری حمل کالا در کشور است. مساله‌ای که وجود دارد، موانع نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور است. در بخش جاده‌ای، بهره‌وری پایین فعالیت‌های بخش، درآمدزایی پایین ناوگان و نیز افزایش شدید هزینه‌های ناوگان، قطعات و لوازم یدکی را می‌توان به عنوان مهمترین موانع نوسازی ناوگان نام برد. در بخش ریلی نیز محدودیت ظرفیت تامین لکوموتیو از داخل و وابستگی به واردات قطعات آن نوسازی و توسعه ناوگان ریلی را با مشکلاتی مواجه نموده است. در بخش دریایی و هوایی نیز مشکلاتی نظیر محدودیت منابع مالی و اعمال تحریم‌ها مانع از تداوم نوسازی ناوگان طی سال‌های اخیر شده است.
- کمبود ناوگان تخصصی حمل بار: علیرغم اندازه نسبتاً قابل قبول ناوگان حمل و نقل کشور، در برخی زمینه‌ها کمبود ناوگان تخصصی مشهود است. برای نمونه می‌توان به کمبود کامیون‌ها و کانتینرهای یخچالدار برای صادرات کالاهای فاسدشدنی، واگن‌های تخصصی حمل غلات و انواع نهاده‌ها و شناورهای تخصصی حمل قیر و برخی مواد شیمیایی اشاره نمود.

### ۵-۴ دانش و نیروی انسانی لجستیک

مهمترین مشکلات مولفه نیروی انسانی و دانش در حوزه لجستیک کشور به شرح زیر هستند:

- عدم بهره‌گیری بنگاه‌ها از دانش لجستیک روز: طی دهه اخیر موضوع لجستیک و زنجیره تامین در سطوح مختلف نظام آموزشی کشور مورد توجه قرار گرفته و تعداد قابل توجهی متخصص در رشته‌های مهندسی مرتبط با این حوزه تربیت شده است. اما به دلایل مختلف، از این دانش در بنگاه‌ها به طور مطلوبی بهره‌گیری نمی‌شود. در نتیجه، اغلب کسب و کارهای لجستیکی به صورت سنتی اداره می‌شوند و از ظرفیت‌های ایجاد شده استفاده لازم صورت نمی‌گیرد. دلایل این موضوع را می‌توان به دیدگاه‌های مدیران و صاحبان این کسب و کارها، عدم احساس نیاز به تجهیز شدن به دانش روز لجستیک به دلیل شرایط حاکم بر بازار و عدم برقراری ارتباط مناسب بین صنعت و دانشگاه ارتباط داد. مشابه این مساله، در بنگاه‌های صنعتی، معدنی و تجاری نیز صدق می‌کند و سیستم‌های لجستیکی این بنگاه‌ها اغلب از طراحی بهینه برخوردار نیستند که این امر خود منجر به افزایش هزینه‌های لجستیکی بخش صنعت، معدن و تجارت می‌شود.

- ضعف در دانش تخصصی نیروی انسانی لجستیک: بررسی‌ها حاکی از آن است که نیروی انسانی که در بخش‌های مختلف حوزه لجستیک مشغول به فعالیت هستند، از دانش لجستیکی مناسب و بروز در این زمینه برخوردار نیستند. این موضوع، به خصوص موجب می‌شود علاوه بر کیفیت فعالیت‌های لجستیکی، نوآوری در این حوزه بر اساس پتانسیل‌های نهفته در دانش روز لجستیک تحقق نیابد.
- در نهایت جمع‌بندی از مهمترین مشکلات شناسایی شده در ارتباط با حوزه لجستیک کشور به شرح زیر قابل بیان است:

### جدول ۱۳- جمع‌بندی آسیب‌شناسی حوزه لجستیک

مشکلات شناسایی شده	مولفه	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ضعف در هماهنگی بین نهادهای ذینفع حوزه لجستیک</li> <li>- عدم وجود سند راهبردی برای حوزه لجستیک</li> <li>- وجود برخی مشکلات و خلاءهای قانونی در حوزه لجستیک</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>نهادهای سیاستگذاری و تنظیم‌گری</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- عدم برخورداری برخی از مراکز تولید و مصرف بار از خطوط فرعی</li> <li>- عدم یکپارچگی مناسب بین شبکه ریلی و جاده‌ای</li> <li>- عدم یکپارچگی مناسب بنادر در شبکه لجستیک کشور</li> <li>- کندی روند توسعه مراکز لجستیک در کشور</li> <li>- کمبود زیرساخت‌های لجستیک سرد در برخی نقاط کشور</li> <li>- کمبود امکانات لجستیکی در برخی مبادی ورود و خروج بندری و جاده‌ای کشور</li> <li>- محدودیت منابع مالی برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>زیرساخت‌های سخت‌افزاری</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>زیرساخت‌های لجستیکی</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- توسعه محدود بسترهای اطلاعاتی ارتباط دهنده ذینفعان لجستیک</li> <li>- عدم وجود یک نظام اطلاعاتی جامع در حوزه لجستیک</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>زیرساخت‌های نرم‌افزاری</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- عدم شکل‌گیری شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر در کشور</li> <li>- مقیاس کوچک کسب‌وکارها در بخش حمل‌ونقل</li> <li>- عدم توسعه خدمات حمل‌ونقل چندوجهی</li> <li>- بهره‌وری پایین خدمات حمل‌ونقل در کشور</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>کسب‌وکارها و خدمات لجستیک</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>صنعت لجستیک</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- فرسودگی ناوگان باری</li> <li>- کمبود ناوگان تخصصی حمل بار</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ناوگان و تجهیزات</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- عدم بهره‌گیری بنگاه‌ها از دانش روز لجستیک</li> <li>- ضعف در دانش تخصصی نیروی انسانی لجستیک</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>نیروی انسانی و دانش لجستیک</li> </ul>	

منبع: یافته‌های پژوهش

## ۶ جمع‌بندی و آرایه راهکارها

### ۱-۶ جمع‌بندی مطالب

با توجه به مطالب آرایه شده در این گزارش، کشور ایران به لحاظ زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های موجود در حوزه حمل‌ونقل و انبارداری و خدمات جانبی مرتبط از وضعیت نسبتاً مناسبی برخوردار است، اما یکپارچگی مناسب بین مولفه‌های لجستیک کشور ایجاد نشده و به طور کلی نظام لجستیک کشور از کارایی مناسبی برخوردار نیست. همین موضوع موجب شده است علیرغم بهره‌مندی کشور از پتانسیل‌های لجستیکی مناسب، امکان بهره‌گیری بهینه از این پتانسیل‌ها فراهم نشود. در نتیجه مشاهده می‌شود که کشورمان به لحاظ رتبه شاخص عملکرد لجستیکی در وضعیت مناسبی نسبت به کشورهای منطقه قرار نداشته و از کشورهای لجستیکی برتر منطقه نظیر امارات متحده عربی، قطر، ترکیه و... فاصله زیادی دارد.

این عدم یکپارچگی و انسجام در شئون مختلف حوزه لجستیک از وضعیت نهادی و سیاستگذاری، زیرساختی و خدمات مشهود است. در بعد نهادی و سیاست‌گذاری، این مساله در قالب عدم هماهنگی نهادهای ذینفع و در واقع عدم وجود یک متولی مشخص برای سیاستگذاری و راهبری حوزه لجستیک نمود می‌یابد. چرا که لجستیک یک حوزه چندبخشی بوده و به طور ذاتی نهادها و دستگاه‌های مختلفی در توسعه آن دخیل هستند. در نتیجه مشاهده می‌شود که برخلاف بسیاری از کشورها (از جمله ترکیه، هندوستان و مالزی) عملاً لجستیک جایگاه مشخصی در اسناد بالادستی، برنامه‌های توسعه و سایر برنامه‌های بخشی در ایران نداشته و اغلب مفاد مرتبط با آن نیز ذیل سرفصل حمل‌ونقل گنجانده می‌شوند. این امر موجب شده از موضوع لجستیک به عنوان پشتیبان بخش تولید و تجارت کشور در سیاستگذاری غفلت شود. در بعد زیرساختی، یکپارچگی به اتصال شقوق حمل‌ونقل بواسطه انواع مراکز لجستیکی و پایانه‌های ترکیبی باز می‌گردد که در سیاست‌های کشورهای مورد مطالعه یعنی ترکیه، هندوستان و مالزی به آن توجه ویژه‌ای شده است. این در حالی است که علیرغم تدوین سند آمایش مراکز لجستیک، هنوز این مراکز در کشور تحقق نیافته‌اند و به نظر می‌رسد موانع گاه ساختاری بر سر شکل‌گیری آنها وجود داشته باشد. علاوه بر این، یکپارچگی و هم‌بندی لازم در زمینه اطلاعات و فرآیندها در حوزه لجستیک کشور برقرار نیست که از جمله آن می‌توان به نبود پایگاه اطلاعاتی جامع لجستیکی و عدم برقراری اطلاعات بین صاحبان کالا و آرایه‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی کشور اشاره نمود. در نهایت در بعد خدمات، بنگاه‌های تولید و تجاری کشور به دلیل شکل نگرفتن شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر که امروزه از مهمترین بازیگران عرصه لجستیک در جهان شناخته می‌شوند، از برخورداری از خدمات لجستیکی یکپارچه محروم هستند.

### ۲-۶ آرایه راهکارهای پیشنهادی

با توجه به ماهیت چندبخشی حوزه لجستیک، راهکارهای پیشنهادی در این بخش که در ارتباط با مشکلات احصاء شده‌اند، عمدتاً متمرکز بر اقدامات دو وزارتخانه مهم متولی یعنی وزارت راه و شهرسازی و وزارت صنعت، معدن و تجارت

هستند. علاوه بر این، در ارایه راهکارهای پیشنهادی با توجه به برخی ملاحظات صورت گرفته است. اول اینکه برخی از مشکلات نظیر بهره‌وری پایین حمل و نقل کشور از نوع ساختاری بوده و رفع آنها نیازمند سیاست‌های چندگانه و سازوکارهایی است که امکان رفع آنها در کوتاه‌مدت و چه بسا میان‌مدت وجود ندارد. دوم، مسائلی چون کمبودهای زیرساختی شبکه ریلی، اتصال بنادر به شبکه لجستیک، فرسودگی و کمبود ناوگان حمل و نقل از جمله مواردی هستند که هم‌اکنون نیز در سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی مورد توجه قرار دارند و اقدامات لازم در این زمینه تعریف شده یا در حال طراحی است. سوم، در ارایه راهکارهای این بخش سعی بر این بوده که تاثیرگذارترین اقدامات بر بخش صنعت، معدن و تجارت و یا موارد اساسی که مورد غفلت واقع شده‌اند مد نظر قرار گیرند.

با توجه توضیحات فوق، مهمترین راهکارهای پیشنهادی که می‌توانند در تقویت نقش لجستیک به عنوان پشتیبان بخش صنعت، معدن و تجارت اثرگذاری داشته باشند، به تفکیک سه محور زیر دسته‌بندی و ارایه شده‌اند:

۱. نهادسازی و سیاستگذاری

۲. تقویت و ارتقاء زیرساخت‌های لجستیکی

۳. توسعه صنعت لجستیک

## ۱-۲-۶ نهادسازی و سیاستگذاری

- ایجاد یک سازوکار هماهنگی بالادستی به عنوان متولی سیاست‌گذاری لجستیک: در چندین کشور از جمله مالزی، تایلند، هندوستان، کره جنوبی و اندونزی تشکیل شورا یا کمیته‌ای ملی در سطح نخست وزیری و گاه در سطح وزارتخانه سیاستگذار لجستیک نظیر وزارتخانه‌های متولی هماهنگی سیاستی و یا حمل و نقل مد نظر قرار گرفته است. بر همین اساس پیشنهاد می‌شود یک سازوکار هماهنگی ملی برای لجستیک کشور (اعم از شورا یا ستاد) در سطح یکی از معاونت‌های ریاست جمهوری تشکیل گردد. اعضای عمده این سازوکار، وزارتخانه‌های متولی لجستیک نظیر راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت، اقتصاد و امور دارایی، وزارت جهاد کشاورزی و ... خواهند بود. یکی از مهمترین دستورکارهای سازوکار پیشنهادی جدید، راهبری توسعه لجستیک کشور و تعیین خطوط و سیاست‌های کلی و بروزرسانی منظم آن خواهد بود. لازم به ذکر است سازوکارهای فعلی مرتبط (مشخصاً شورایی عالی هماهنگی ترابری) از قدرت کافی به لحاظ جایگاه قانونی و کارکرد برای ایجاد و اعمال هماهنگی بین نهادهای مختلف برخوردار نیستند.

## ۲-۲-۶ تقویت و ارتقاء زیرساخت‌های لجستیکی

- امکان‌سنجی و ایجاد مراکز لجستیک برون مرزی در بازارهای هدف کشور: چنانچه اشاره گردید سیاست ایجاد مراکز لجستیک برون مرزی در بازارهای هدف، در کشور ترکیه با رویکرد پشتیبانی از صادرات الکترونیک و در کشور چین

با رویکرد پشتیبانی از نیازهای لجستیکی تولید و تجارت فرامرزی کسب و کارهای این کشورها مورد توجه قرار گرفته است. پیشنهاد می‌شود در تعامل با اتاق‌های بازرگانی، صنعت، معدن و کشاورزی و تشکل‌های صادراتی، نیازهای صادرکنندگان کشور به مراکز لجستیک در بازارهای صادراتی هدف شناسایی شده و سازوکاری برای توسعه این مراکز پیش‌بینی شود. این مراکز ممکن است لزوماً به گستردگی مراکز لجستیک معمول نبوده و شامل مجموعه‌ای از تسهیلات ذخیره‌سازی، جابجایی و بارگیری و تخلیه و در صورت لزوم مجموعه‌های نمایشگاهی نیز باشند. در این رابطه، استفاده مشترک صادرکنندگان از امکاناتی که قبلاً توسط شرکت‌های ایرانی در کشورهای دیگر ایجاد شده‌اند را نیز می‌توان مد نظر قرار داد. در این راستا، استفاده از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های شرکت‌های مدیریت صادرات نیز برای مدیریت ارایه خدمات در این مراکز قابل بررسی است.

- تمرکز بر تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی در مسیرهای صادراتی مهم به بازارهای هدف: با توجه به تجارب کشورها در اتخاذ رویکرد مبتنی بر کریدور در کنار سایر سیاست‌های توسعه زیرساخت‌های لجستیکی برای صادرات، می‌توان در طراحی جهت‌گیری‌ها و حمایت‌ها از توسعه لجستیک صادرات به بازارهای هدف ایران، این رویکرد نیز مد نظر قرار داد. در این راستا، پیشنهاد می‌شود علاوه بر توجه به توسعه زیرساخت‌های لجستیکی در امتداد کریدورهای ترانزیتی عبوری از کشور که دارای کاربرد صادراتی نیز باشند، مسیرهای عمده فعلی یا بالقوه صادرات به تفکیک کشوری و در صورت نیاز کالایی مطالعه شده و مهمترین گلوگاه‌ها و نیازهای زیرساختی آنها شناسایی شود. با توجه به بازارهای صادراتی هدف‌گذاری شده فعلی و محدودیت‌های حمل و نقل دریایی در شرایط تحریم، می‌توان مسیرهای صادراتی در امتداد کریدور ابتکار کمربند و جاده (از مرزهای غربی و شرقی)، مسیر صادراتی به عراق و نیز مسیرهای صادراتی به منطقه اورسیا به جهت عضویت ایران در این اتحادیه (دسترسی از طریق خاک ترکمنستان و آذربایجان) را جزو مسیرهای اولویت‌دار برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی قلمداد نمود.
- تقویت تعامل وزارت صنعت، معدن و تجارت با وزارت راه و شهرسازی در زمینه تکمیل و تقویت مبادی مرزی: با توجه به تجربیات کشورهای مورد مطالعه و اهمیت تقویت و رفع گلوگاه‌های مرزی در تسهیل تجارت خارجی از مسیرهای زمینی، نیاز است توسعه یکپارچه و هدفمند زیرساخت‌ها و امکانات مرزی کشور بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد. در این راستا شورای سازماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور، ذیل وزارت راه و شهرسازی می‌تواند بستر مناسبی برای پیشبرد این امر باشد. با وجود تاثیرگذاری مستقیم تصمیمات این شورا بر تجارت فرامرزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت در این شورا عضویت ندارد. لذا پیشنهاد می‌شود نسبت به تقویت تعامل این وزارتخانه با شورای مزبور برای شرکت در جلسات به عنوان مدعو و مطرح شدن لزوم رویکرد برنامه‌ریزی یکپارچه برای توسعه زیرساخت‌های مبادی مرزی (همانند تجربه ترکیه) و ایجاد مدیریت واحد و هماهنگ در مرزهای صادراتی مهم در راستای تامین نیازمندی‌های تجارت خارجی و به خصوص صادرات کشور اقدام گردد.

- تسریع در تصویب قانون مشارکت‌های عمومی-خصوصی و شکل‌گیری صندوق توسعه و ضمانت سرمایه‌گذاری زیرساخت: ایجاد این صندوق به منظور حمایت مالی از سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی و به عنوان یکی از مفاد لایحه مشارکت عمومی-خصوصی (در حال بررسی کمیسیون عمران مجلس) پیش‌بینی شده و هدف آن اعطای تسهیلات، تقبل پرداخت قسمتی از سود تسهیلات، ارائه تضامین برای پوشش ریسک‌ها، جبران خسارت ناشی از قصور طرف عمومی و مانند آن است. با توجه به محدودیت‌های بودجه دولت و تعدد پروژه‌های عمرانی نیمه‌تمام، تسریع در تعیین تکلیف و تصویب لایحه فوق، زمینه قانونی را برای شکل‌گیری این صندوق فراهم خواهد آورد. در این صورت از ظرفیت‌های صندوق می‌توان برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی کشور بهره برد (مشابه تجربه هندوستان در ایجاد صندوق ملی سرمایه‌گذاری و زیرساخت و صندوق توسعه پروژه‌های زیرساختی).
- شکل‌گیری بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل بین‌المللی (بین صاحبان بار و ارائه‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی کشور): چنانچه در مطالعات آسیب‌شناسی اشاره شد، صاحبان بار و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و رانندگان از فعالیت‌های یکدیگر در زمینه واردات، صادرات و ترانزیت اطلاعات کامل ندارند که این امر موجب انجام حمل‌های خالی در مسیر برگشت و بالا رفتن هزینه‌های حمل می‌شود. بازارگاه‌های الکترونیکی می‌توانند با برقراری ارتباط بین طرفین، در زمینه‌هایی مانند اعلام بار، نرخ‌های توافقی حمل، معرفی شرکت‌های فعال در کریدورها، رهگیری محمولات و ... به ارائه خدمات پردازند. حمایت وزارت راه و شهرسازی و وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌تواند زمینه شکل‌گیری استارت‌آپ‌ها را در این خصوص فراهم کند.
- ایجاد بانک اطلاعات جامعی در خصوص حوزه لجستیک: آمار و اطلاعات مرتبط موجود در کشور عمدتاً محدود به اطلاعات حمل‌ونقل است که در قالب سامانه جامع سجا در وزارت راه و شهرسازی دیده است. اما اطلاعات منسجمی از دیگر حوزه‌های لجستیک در کشور وجود ندارد. لذا نیاز است با همکاری دستگاه‌های ذینفع از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت، مرکز آمار، وزارت امور اقتصادی و دارایی و غیره، پایگاه اطلاعات جامعی از وضعیت این حوزه در کشور ایجاد شود. ایجاد چنین پایگاهی می‌تواند بسترهای لازم را برای تعریف و پایش شاخص‌های کلان لجستیکی کشور (از جمله هزینه‌های لجستیک ملی) نیز فراهم کند.

### ۳-۲-۶ توسعه صنعت لجستیک

- کمک به شکل‌گیری شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و بالاتر در کشور: این شرکت‌های به دلیل ارائه خدمات یکپارچه در بخش‌های مختلف لجستیک، از جایگاه مشخصی در قوانین و مقررات برخوردار نیستند. در واقع در کشور ما مجوز و ضوابط و استانداردهایی برای تشکیل شرکت لجستیکی طرف سوم وجود ندارد. با توجه به تجربیات جهانی، پیشنهاد می‌شود در وهله اول سازوکار صدور مجوز این شرکت‌ها با هماهنگی نهادهای صادرکننده مجوزهای

مرتبط (از جمله وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرک و ...) طراحی شده و پنجره واحدی برای این منظور در نظر گرفته شود. در وهله بعدی سازوکارهای تشویقی مناسبی با همکاری دستگاه‌های ذینفع برای ترغیب ایجاد این شرکت‌ها طراحی گردد.

- کمک به شکل‌گیری شرکت‌های مشاوره لجستیک: یکی از بزرگترین چالش‌های بخش لجستیک کشور، عدم شکل‌گیری شرکت‌های مشاوره لجستیک در قالب شرکت‌های مستقل یا به‌عنوان خدمات جانبی شرکت‌های لجستیکی است. شرکت‌های مشاوره لجستیک می‌توانند راهگشای ارتقا و بلوغ در صنعت حمل‌ونقل و لجستیک کشور بوده و در کنار آن راه‌حل‌های لجستیکی را به مشتریان داخلی و خارجی ارائه دهند. این نوع از شرکت‌های مشاور همانند سایر شرکت‌های مهندسی مشاور نیازمند به سازوکار تعیین صلاحیت و رتبه از سوی سازمان برنامه و بودجه هستند. این شرکت‌ها همچنین می‌توانند تدوین‌کننده استانداردها، معرفی‌کننده و ترویج‌دهنده روش‌های کاری و نرم‌افزارهای جدید در حوزه لجستیک باشند. علاوه بر این برگزاری دوره‌های تخصصی ضمن خدمت نیز می‌تواند در حیطه کاری آنها قرار گیرد. ایجاد این شرکت‌ها می‌تواند به بهره‌گیری بهینه از دانش روز لجستیک و ارتقای دانش تخصصی نیروی انسانی در بخش لجستیک نیز کمک کند.

در نهایت جمع‌بندی راهکارهای پیشنهادی در جدول زیر ارائه شده است.

**جدول ۱۴- جمع‌بندی راهکارهای پیشنهادی بخش لجستیک**

محمور مربوطه	راهکار پیشنهادی
نهادسازی و سیاستگذاری	ایجاد یک سازوکار هماهنگی بالادستی به عنوان متولی سیاست‌گذاری لجستیک
تقویت و ارتقا زیرساخت‌های لجستیکی	امکان‌سنجی و ایجاد مراکز لجستیک برون‌مرزی در بازارهای هدف کشور تمرکز بر تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی در مسیرهای صادراتی مهم به بازارهای صادراتی هدف تقویت تعامل وزارت صنعت، معدن و تجارت با وزارت راه و شهرسازی در زمینه تکمیل و تقویت مبادی مرزی تسریع در تصویب قانون مشارکت‌های عمومی-خصوصی و شکل‌گیری صندوق توسعه و ضمانت سرمایه‌گذاری زیرساخت شکل‌گیری بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل بین‌المللی ایجاد بانک اطلاعات جامعی در خصوص حوزه لجستیک
توسعه صنعت لجستیک	کمک به شکل‌گیری شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و بالاتر در کشور کمک به شکل‌گیری شرکت‌های مشاوره لجستیک

منبع: یافته‌های پژوهش



## ۷ بسته سیاستی بخش لجستیک

(۱) ایجاد یک سازوکار هماهنگی بالادستی به عنوان متولی سیاست‌گذاری لجستیک

- مساله‌های اصلی
- عدم وجود یک نهاد مشخص متولی در امر سیاست‌گذاری حوزه لجستیک
- سیاست‌گذاری‌های پراکنده و گاه غیرهم‌افزا در سطح دستگاه‌های متولی
- عدم وجود یک سند سیاستی و سند راهبردی مشخص برای حوزه لجستیک

### اهداف

- ایجاد انسجام و یکپارچگی در سیاست‌گذاری و راهبری توسعه حوزه لجستیک کشور

### ابزارهای سیاستی

- می‌شود یک سازوکار هماهنگی ملی برای لجستیک کشور (اعم از شورا یا ستاد) در سطح یکی از معاونت‌های ریاست جمهوری با عضویت وزارتخانه‌های متولی و نمایندگان بخش خصوصی به منظور راهبری توسعه لجستیک کشور و تعیین خطوط و سیاست‌های کلی و بروزرسانی منظم آن.

### مشمولان

- نهاد ریاست جمهوری

### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

-

## ۲) امکان‌سنجی و ایجاد مراکز لجستیک برون‌مرزی در بازارهای صادراتی هدف

### مسئله‌های اصلی

- عدم برخورداری صادرکنندگان از امکانات لجستیکی مناسب (نظیر مراکز توزیع اختصاصی) در بازارهای صادراتی برای تغذیه نیازهای مشتریان در این بازارها در سریع‌ترین زمان

### اهداف

- ایجاد زیرساخت‌های متمرکز برای پشتیبانی از نیازهای صادرکنندگان کشور در بازارهای هدف

### ابزارهای سیاستی

- تعریف طرحی به منظور شناسایی نیازهای لجستیکی صادرکنندگان در بازارهای هدف و تدوین سازوکاری برای توسعه این مراکز با همکاری بخش خصوصی (از جمله شرکت‌های مدیریت صادرات و تولیدکنندگان دارای امکانات گسترده مشابه در بازارهای هدف)

### مشمولان

- سازمان توسعه تجارت، اتاق‌های بازرگانی، صنعت، معدن و کشاورزی و تشکل‌های صادراتی

### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

- امکان برخورداری از حمایت‌های مالی تعریف شده در بسته‌های سالانه حمایت از صادرات غیرنفتی

### ۳) تمرکز بر تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی در مسیرهای صادراتی مهم به بازارهای هدف

#### مسئله‌های اصلی

- عدم وجود رویکرد واحد و منسجم در سرمایه‌گذاری‌های زیرساخت‌های لجستیکی با رویکرد پشتیبانی از صادرات کشور

#### اهداف

- ایجاد یک رویکرد یکپارچه برای هدایت پروژه‌های توسعه زیرساخت‌های لجستیکی برای پشتیبانی از صادرات
- افزایش اثربخشی و تخصیص بهینه منابع مالی صرف شده برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی

#### ابزارهای سیاستی

- تعریف طرحی برای شناسایی و تعیین کردورهای (مسیرهای) صادراتی اولویت‌دار کشور اعم از فعال و بالقوه با توجه به بازارهای صادراتی هدف و سپس تعیین گلوگاه‌ها و نیازهای زیرساختی لجستیکی در آنها (در صورت امکان به تفکیک کالایی)
- اولویت دادن به کمبودها و نیازهای شناسایی شده در تخصیص منابع مالی (به‌طور مثال حمایت‌های بسته حمایت از توسعه صادرات نفتی)

#### مشمولان

- وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی

#### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

- نیازی نیست

#### ۴) تقویت تعامل وزارت صنعت، معدن و تجارت با وزارت راه و شهرسازی در زمینه تکمیل و تقویت مبادی مرزی

##### مسئله‌های اصلی

- وجود برخی ناکارآمدی‌ها در مرزهای جاده‌ای و تأثیر آن بر هزینه و زمان واردات و صادرات کالا

##### اهداف

- امکان برنامه‌ریزی یکپارچه برای رفع گلوگاه‌ها و موانع زیرساختی در مرزهای جاده‌ای به منظور کمک به تسهیل تجارت خارجی کشور

##### ابزارهای سیاستی

- تعامل وزارت صنعت، معدن و تجارت با وزارت راه و شهرسازی برای شرکت در جلسات شورای سازماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور به عنوان مدعو و مطرح شدن لزوم رویکرد برنامه‌ریزی یکپارچه و مدیریت واحد و هماهنگی در مرزهای مهم (به خصوص صادراتی)

##### مشمولان

- وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهرسازی

##### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

- از قبل وجود دارد

## ۵) تسریع در تصویب قانون مشارکت‌های عمومی-خصوصی و شکل‌گیری صندوق توسعه و ضمانت سرمایه‌گذاری زیرساخت

### مسئله‌های اصلی

- محدودیت‌های بودجه دولت و تعدد پروژه‌های عمرانی نیمه‌تمام
- عدم وجود سازوکار قانونی مشخص برای مشارکت‌های عمومی-خصوصی که امروزه یکی از سازوکارهای مهم برای توسعه زیرساخت‌ها در کشورهای جهان هستند.

### اهداف

- امکان استفاده از ظرفیت‌های قانون مشارکت عمومی-خصوصی به منظور توسعه بهره‌گیری از مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی

### ابزارهای سیاستی

- تسریع در بررسی و تصویب لایحه مشارکت عمومی-خصوصی (که در دست بررسی در مجلس شورای اسلامی است).

### مشمولان

- مجلس شورای اسلامی

### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

- از قبل وجود دارد

## ۶) شکل‌گیری بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل بین‌المللی

### مسئله‌های اصلی

- عدم اطلاع کامل صاحبان بار، شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان از فعالیت‌ها و نیازهای یکدیگر در امر واردات، صادرات و نیز ترانزیت
- شکل‌گیری مسیرهای یکسر بار-یکسر خالی در حمل‌ونقل بین‌المللی کشور و تحمیل هزینه‌های اضافی به صاحبان کالا

### اهداف

- ایجاد بسترهای الکترونیکی یکپارچه برای ارتباط دادن ارائه‌کنندگان و دریافت‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی در کشور
- کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در صادرات و واردات کالا (به خصوص زمینی)

### ابزارهای سیاستی

- تدوین سازوکار قانونی برای شکل‌گیری بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل بین‌المللی در کشور
- تعریف سازوکارهای حمایتی و تشویقی برای تشکیل استارت‌آپ‌ها در این زمینه

### مشمولان

- وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت (سازمان توسعه تجارت)

### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

- دستورالعمل‌ها و ضوابط شکل‌گیری و فعالیت بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل بین‌المللی

## ۷) ایجاد بانک اطلاعات جامعی در خصوص حوزه لجستیک

### مسئله‌های اصلی

- عدم وجود اطلاعات منسجم و یکپارچه در خصوص وضعیت حوزه لجستیک کشور برای مقاصد تصمیم‌گیری (توسط دولت یا بخش خصوصی)
- عدم امکان تعریف و محاسبه شاخص‌های کلان لجستیکی کشور (از جمله هزینه‌های لجستیک ملی) به دلیل عدم وجود آمار جامع در این زمینه

### اهداف

- ایجاد بسترهای الکترونیکی یکپارچه برای ارتباط دادن ارائه‌کنندگان و دریافت‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی در کشور

### ابزارهای سیاستی

- ایجاد یک پایگاه جامع اطلاعاتی برای حوزه لجستیک کشور با همکاری دستگاه‌های مشمول

### مشمولان

- وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت امور اقتصادی و دارایی، مرکز آمار و سایر دستگاه‌های ذینفع

### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

- لحاظ نمودن موضوع در مفاد قانون برنامه هفتم توسعه کشور

## ۸) کمک به شکل‌گیری شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و بالاتر در کشور

### مسئله‌های اصلی

- عدم برخورداری بنگاه‌های صنعتی، معدنی و تجاری کشور از خدمات لجستیکی یکپارچه و برونسپاری شده
- عدم وجود دانش و تمایل جهت ارتقا خدمات لجستیکی طرف سوم و بالاتر در بین بازیگران حوزه لجستیک

### اهداف

- تسهیل فرآیندهای قانونی و اداری تشکیل شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و بالاتر در کشور
- تشویق بازیگران حوزه لجستیک کشور جهت ارتقاء به شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر

### ابزارهای سیاستی

- تعریف سازوکارهای قانونی جهت تاسیس و فعالیت شرکت‌های خدمات لجستیکی طرف سوم و بالاتر با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی
- ایجاد پنجره واحد جهت صدور و مدیریت مجوز شرکت‌های خدمات لجستیکی طرف سوم و بالاتر
- تعریف سازوکارهای تشویقی برای شرکت‌های لجستیک طرف سوم نظیر اعطای صلاحیت انجام امور گمرکی، اعطای تسهیلات بانکی بلندمدت و کم‌بهره، تعریف معافیت‌های یا تخفیف‌های مختلف (از جمله مالیات و گمرک) و نظایر آن.

### مشمولان

- وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور اقتصادی و دارایی (گمرک ج.ا.ا).

### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

- تدوین دستورالعمل و آیین‌نامه‌های مورد نیاز در رابطه با شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و بالاتر



## ۹) کمک به شکل‌گیری شرکت‌های مشاوره لجستیک

### مسئله‌های اصلی

- کمبود شرکت‌های ارائه‌دهنده مشاوره و آموزش تخصصی در زمینه لجستیک به فعالین اقتصادی و به خصوص واحدهای فعال در بخش صنعت، معدن و تجارت
- وجود ناکارآمدی و غیربهره‌مندی در سیستم‌های لجستیک بنگاه‌های صنعتی و تجاری کشور و بهره‌گیری ضعیف آنها از دانش روز لجستیک
- امکان ارائه آموزش‌های تخصصی به نیروی انسانی فعال در بخش‌های مختلف حوزه لجستیک

### اهداف

- تشویق

### ابزارهای سیاستی

- تعریف سازوکارهای تشویقی برای شکل‌گیری و توسعه شرکت‌های مشاوره لجستیک به صورت مستقل یا به عنوان یکی از واحدهای زیرمجموعه شرکت‌های لجستیکی
- طراحی سازوکار تعیین صلاحیت و رتبه از سوی سازمان برنامه و بودجه برای شرکت‌های مشاوره لجستیک

### مشمولان

- وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه

### ظرفیت‌های قانونی و زیرساختی مورد نیاز

- تدوین دستورالعمل‌های مورد نیاز در ارتباط با سازوکارهای تشویقی و نظام تعیین صلاحیت و رتبه‌بندی

## ۸ منابع

۱. بانک مرکزی جمهوری اسلامی، [www.cbi.ir](http://www.cbi.ir)
۲. درگاه ملی آمار، [www.amar.org.ir](http://www.amar.org.ir)
۳. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، [www.rmto.ir](http://www.rmto.ir)
۴. شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، [www.rai.ir](http://www.rai.ir)
۵. سازمان بنادر و دریانوردی، [www.pmo.ir](http://www.pmo.ir)
۶. وزارت راه و ترابری، [www.mrud.ir](http://www.mrud.ir)
۷. سازمان هواپیمایی کشور، [www.cao.ir](http://www.cao.ir)
۸. شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، [www.airport.ir](http://www.airport.ir)
۹. شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی، [www.gtc.ir](http://www.gtc.ir)
۱۰. دفتر توسعه خدمات بازرگانی (۱۳۹۸)، پایانه‌های صادراتی، سازمان توسعه تجارت ایران.
۱۱. روزنامه دنیای اقتصاد، [www.eghtesadonline.com](http://www.eghtesadonline.com)
۱۲. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۸)، مطالعات بازننگری و ارتقای ترابری ریلی و قوانین ذیربط، تیرماه ۱۳۹۸.
13. Republic of Turkey, Ministry of Development, The 10th Development Plan (2014–2018) <http://www.sbb.gov.tr/>
14. Presidency of The Republic of Turkey, Presidency of Strategy and Budget, Eleventh Development Plan (2019–2023), <http://www.sbb.gov.tr/>
15. 2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi, <https://www.sanayi.gov.tr/>
16. 2023 Türkiye İhracat Stratejisi Ve Eylem Planı, <http://geka.gov.tr/>
17. e-İhracat Stratejisi ve Eylem Planı (2018–2020), <https://ticaret.gov.tr/>
18. [https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET\\_BAKANLIGL2019YILLFAALİYET\\_RAPORU.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET_BAKANLIGL2019YILLFAALİYET_RAPORU.pdf)
19. <https://www.gaib.org.tr/tr/duyurular/yurtdisi-lojistik-merkezler-hk-2083.html>
20. <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/istatistikler-ve-raporlar/turkiye-lojistik-master-plani-yonetici-ozeti-2019.pdf>
21. Bilim, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı, Türkiye Sanayi Stratejisi Belges (2015–2018), <http://www.sp.gov.tr/>
22. [https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET\\_BAKANLIGL2019YILLFAALİYET\\_RAPORU.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET_BAKANLIGL2019YILLFAALİYET_RAPORU.pdf)
23. Türkiye Lojistik Master Planı (2020–2053), <https://uhdgm.uab.gov.tr/>
24. Draft National Logistics Policy (5th February 2019), <https://commerce.gov.in>

25. Singh, R., Sharma, S.P. (2017), Role of Trade Infrastructure for Export Scheme (TIES) in Improving Export Competitiveness, PHD Research Bureau, PHD Chamber of Commerce and Industry.
26. <http://sagarmala.gov.in/>
27. <https://dfccil.com/>
28. [https://dea.gov.in/sites/default/files/HarmonisedMasterList\\_Infrastructure08042016.pdf](https://dea.gov.in/sites/default/files/HarmonisedMasterList_Infrastructure08042016.pdf)
29. Draft National Logistics Policy (5th February 2019), <https://commerce.gov.in>
30. <https://blogs.worldbank.org/ppps/ppps-india-will-they-regain-their-former-glory>
31. <https://www.pppinindia.gov.in/schemes-for-financial-support>
32. <http://monaghesatiran.ir/>
33. <https://www.pppinindia.gov.in/schemes-for-financial-support>
34. <https://niifindia.in>
35. Yean T.S., and Das S.B. (2018), Services Liberalization in ASEAN: Foreign Direct Investment in Logistics, Cambridge University Press.
36. <https://policy.asiapacificenergy.org/node/2508>
37. Logistics and Trade Facilitation Masterplan (2015–2020), <http://www.mot.gov.my/>