



موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

توسعه زیرساخت‌های تباری در

کشور با تاکید بر مراکز لجستیک

شهری



موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

عنوان گزارش: توسعه زیرساخت‌های تجاری در کشور با تاکید بر مراکز لجستیک

گروه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی داخلی

تهیه‌کننده: الناز میان‌دوآبچی، زهرا آقاجانی

تاریخ تهیه: بهمن ۱۳۹۸

فهرست مطالب

فهرست مطالب.....	۳
چکیده.....	۴
طبقه‌بندی زیرساخت‌های تجاری.....	۵
توسعه زیرساخت‌های تجاری در کشور.....	۸
۱-۱- زیرساخت‌های حمل و نقل و جابجایی.....	۸
۲-۱- زیرساخت‌های ذخیره‌سازی.....	۹
۳-۱- زیرساخت‌های توزیعی.....	۱۰
۱-۳-۱- بازارهای عرضه محصولات کشاورزی (مراکز عرضه مستقیم محصولات کشاورزی).....	۱۱
۴-۱- مراکز لجستیک.....	۱۲
۱-۴-۱- مراکز لجستیک برون شهری.....	۱۲
۲-۴-۱- مراکز لجستیک شهری.....	۱۵
۱-۲-۴-۱- پیشنهاداتی در خصوص توسعه مراکز لجستیک شهری در ایران.....	۱۸
۲-۲-۴-۱- بسترهای موجود در قوانین و مقررات برای ایجاد مراکز لجستیک شهری.....	۲۲
۳-۲-۴-۱- بودجه پیشنهادی جهت توسعه مراکز لجستیک شهری در لایحه سال ۹۹.....	۲۴
منابع.....	۲۶

این نوشتار به عنوان گزارش پشتیبان تدوین لایحه پیشنهادی برای توسعه مراکز لجستیک شهری در قالب بودجه سال ۱۳۹۹ تهیه شده است. در این گزارش، ابتدا طبقه‌بندی از زیرساخت‌های تجاری سخت‌افزاری کشور ارایه شده و سپس تعاریف، وضعیت تولی‌گری و توسعه مهمترین زیرساخت‌ها به تفکیک زیرساخت‌های حمل‌ونقل و جابجایی، ذخیره‌سازی، توزیعی و مراکز لجستیک مورد بررسی قرار گرفته است. با توجه به تاکید این متن بر موضوع مراکز لجستیک، توسعه این زیرساخت‌ها به تفکیک مرکز لجستیک برون‌شهری و شهری مورد بررسی قرار گرفته است. در این راستا، تعاریف و پهنه‌های پیشنهادی وزارت راه و شهرسازی برای مراکز لجستیک برون‌شهری در قالب سند جامع لجستیک کشور تبیین شده است. به دلیل عدم وجود سازوکارهای توسعه مراکز لجستیک شهری و نبود هیچگونه تجربه از این مراکز در کشور و نقش این زیرساخت‌ها در ساماندهی نظام توزیع کشور، ابتدا به معرفی و تشریح تجربیات جهانی مرتبط پرداخته شده و سپس پیشنهادهای در خصوص نحوه توسعه این مراکز در کشور ارایه شده است. در نهایت، ضمن بررسی بسترهای قانونی قابل ارتباط با توسعه این مراکز، بودجه برآوردی جهت اختصاص به این موضوع در لایحه بودجه سال ۱۳۹۹ پیشنهاد شده است.

مؤسسه مطالعات پژوهش‌های بازرگانی

طبقه‌بندی زیرساخت‌های تجاری

طبق تعریف لغت‌نامه آکسفورد، زیرساخت‌های یک جامعه عبارتند از ساختارهای فیزیکی و تشکیلاتی که برای انجام امور در یک جامعه یا محیط موردنیاز است. بر این اساس، زیرساخت‌های تجاری (یا زیرساخت‌های پشتیبان تجارت) را می‌توان مجموعه‌ای از ساختارهای فیزیکی و تشکیلاتی تعریف نمود که به منظور فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با تجارت در جامعه مورد نیاز بوده و طیف وسیعی از زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری را دربرمی‌گیرند. در واقع برقراری جریان‌های فیزیکی (مواد و کالا)، غیرفیزیکی (اطلاعات و مالی) در زنجیره‌های تامین کشور به‌واسطه

طبق تعریف لغت‌نامه آکسفورد، زیرساخت‌های یک جامعه عبارتند از ساختارهای فیزیکی و تشکیلاتی که برای انجام امور در یک جامعه یا محیط موردنیاز است.

زیرساخت‌های تجاری ممکن می‌شود. زیرساخت‌های تجاری می‌توانند در مالکیت دولت و یا بخش خصوصی باشند. به طور کلی طبقه‌بندی زیر از زیرساخت‌های تجاری سخت‌افزاری کشور قابل ارایه است:

❖ زیرساخت‌های حمل‌ونقل و جابجایی: کارکرد اصلی این

زیرساخت‌ها پشتیبانی از حمل‌ونقل کالا و یا انتقال و جابجایی

آن بین شبکه‌های حمل‌ونقل است. مهمترین مصادیق آن عبارتند از

بنادر تجاری، فرودگاه‌ها، خطوط ریلی، خطوط جاده‌ای، پایانه‌های حمل ترکیبی، پایانه‌های مرزی، خطوط لوله و ...

❖ زیرساخت‌های ذخیره‌سازی: این زیرساخت‌ها شامل انبارها، سردخانه‌ها، سیلوها، مخازن و دیگر

تاسیسات ذخیره‌سازی کالا می‌شوند که در اختیار بخش دولتی یا خصوصی هستند. مهمترین محل‌های استقرار این زیرساخت‌ها می‌تواند نقاط کلیدی همچون بنادر، فرودگاه‌ها، گمرکات، پایانه‌ها و مراکز لجستیک و یا در حاشیه مراکز تولید و مصرف کالا باشد.

❖ زیرساخت‌های توزیعی: کارکرد اصلی این زیرساخت‌ها عمدتاً پشتیبانی از فعالیت‌های توزیع و

فروش کالا است که از جمله آنها می‌توان به فروشگاه‌های زنجیره‌ای و سایر واحدهای صنفی توزیعی، شرکت‌های پخش، نمایشگاه‌های عرضه مستقیم کالا، مراکز دسته‌بندی و سورتینگ کالا، شهرک‌های صنفی، میادین میوه و تره‌بار و مراکز عرضه مستقیم محصولات کشاورزی اشاره نمود.

❖ **مراکز لجستیک:** مراکز لجستیک را می‌توان نقاط اتصال شبکه‌های حمل‌ونقل و محل تجمع انواع خدمات لجستیکی اعم از خدمات پایه (حمل‌ونقل چندوجهی، تخلیه و بارگیری، جابجایی بار و تغییر ناوگان، ذخیره‌سازی و توزیع)، ارزش افزوده (تجمع بار خرد، بسته‌بندی، کنترل کیفی، بازرسی، تخلیه و بارگیری کانتینر، عملیات بار فله و بر عمومی غیر کانتینری، ترخیص کالا، تعمیر 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، طبقه‌بندی زیر را از این مراکز ارائه داده است.^۱

❖ **شهر لجستیک:** مرکز لجستیکی که با بالاترین سطح عملکردی، حیطه 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 حیطه 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. بندر خشک منطقه‌ای محصور در داخل دهکده لجستیک است که جهت ترکیب، توزیع، تخلیه، بارگیری، نگهداری، بازرسی‌های قانونی مربوط به جابجایی و انجام تشریفات و کنترل‌های گمرکی مرتبط با کالاهای بین‌المللی 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،

^۱ سند آمایش مراکز لجستیک (۱۳۹۷)، وزارت راه و شهرسازی.

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.

علاوه بر مراکز فوق، مراکز لجستیکی با کارکردهای ارایه خدمات برای مراکز تولید و مصرف کالا نیز قابل تعریف هستند. به طور مثال از این جمله می‌توان مراکز لجستیکی برای شهرک‌های صنعتی و یا مراکز لجستیکی شهری (مراکز توزیع شهری) اشاره نمود.

با عنایت به اینکه تاکید این گزارش عمدتاً بر زیرساخت‌هایی است که یا اساساً متعلق به بخشی دولتی یا عمومی بوده و یا توسعه آنها به جهت نقش پشتیبانی‌کننده فعالیت‌های تامین و توزیع کالا و نیز اجرای سیاست‌های تنظیم بازار، مورد توجه و حمایت دولت هستند، زیرساخت‌های ذیل می‌توانند واجد این ویژگی‌ها باشند:

❖ زیرساخت‌های حمل‌ونقل و جابجایی: بنادر تجاری، خطوط ریلی، خطوط جاده‌ای و فرودگاه‌ها.

❖ زیرساخت‌های ذخیره‌سازی: عمدتاً زیرساخت‌های متعلق به نهادهای دولتی.

❖ زیرساخت‌های توزیعی: میادین میوه و تره‌بار، شهرک‌های صنفی، نمایشگاه‌های عرضه مستقیم کالا و مراکز عرضه مستقیم محصولات کشاورزی (راه‌اندازی زیرساخت‌های عرضه و نظارت بر فعالیت بهره‌برداران توسط شهرداری)، (اتاق‌های اصناف)، بازارهای عرضه محصولات کشاورزی (راه‌اندازی و نظارت توسط سازمان تعاون روستایی ایران) و ...

❖ مراکز لجستیک: شهر لجستیک، دهکده لجستیک، پارک لجستیکی عمومی و تخصصی، مرکز لجستیک شهری.

توسعه زیرساخت‌های تجاری در کشور

رویکردها و سیاست‌های دولت در توسعه مهمترین زیرساخت‌های اشاره شده در تقسیم‌بندی فوق به شرح ذیل است.

۱-۱- زیرساخت‌های حمل و نقل و جابجایی

متولی اغلب زیرساخت‌های حمل و نقل و جابجایی کشور وزارت راه و شهرسازی است که بر اساس رویکردها و برنامه‌های خود (از جمله برنامه جامع حمل و نقل) به توسعه آنها می‌پردازد که پروژه‌های مربوطه ردیف بودجه‌ای مختص به خود را دارند. عموماً پروژه‌های توسعه ریل، جاده‌های برون شهری و فرودگاه‌ها از ردیف بودجه‌ای برخوردار بوده و در قالب طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای وزارت راه و شهرسازی و نهادهای وابسته اعم از شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، شرکت سهامی راه آهن ج.ا.ا، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی ره و ... لحاظ می‌شوند. به دلیل اینکه سازمان بنادر و دریانوردی یک سازمان درآمد هزینه‌ای است، پروژه‌های توسعه زیرساختی بنادر معمولاً مشمول ردیف بودجه نمی‌شود.



۱-۲- زیرساخت‌های ذخیره‌سازی

زیرساخت‌های ذخیره‌سازی، در اختیار طیف متنوعی از فعالین بخش خصوصی و برخی بازیگران دولتی است و لذا هر نهادی متناسب با نیازهای حوزه تحت تولى خود اقدام به توسعه این زیرساخت‌ها می‌کند. به طور خاص وزارت صنعت، معدن و تجارت عنوان متولى صدور مجوز و نظارت بر فعالیت زیرساخت‌های ذخیره‌سازی است. اما مراکز ذخیره‌سازی متعلق به شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران و سازمان‌ها و شرکت‌های زیرمجموعه وزارت جهاد کشاورزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت دارای بودجه خاص خود هستند.



۱-۳- زیرساخت‌های توزیعی

طبق تقسیم‌بندی ارایه شده در بخش اول، مهمترین زیرساخت‌های توزیعی مشمول موضوع این گزارش عبارتند از میادین میوه و تره‌بار و بازارهای عرضه محصولات کشاورزی. رویکرد و نقش دولت در توسعه هر یک از زیرساخت‌های فوق متفاوت است که به طور مجزا مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

میادین میوه و تره‌بار تحت نظارت شهرداری‌ها فعالیت می‌کنند و به دلیل نیاز کمتر برای تدارک زمین برای ایجاد آن‌ها، تامین کالا از منابع دست اول و کمتر شدن تعداد واسطه‌ها، نقش مهمی را در کاهش قیمت تمام شده محصولات کشاورزی ایفا می‌کنند. شایان ذکر است فقط وظیفه تامین زیرساخت عرضه و نظارت بر عملکرد فعالیت بهره‌برداران برعهده شهرداری‌ها بوده و ورود بهره‌برداران با شرایط مشخص شده در قالب حق بهره‌برداری موقت (از اماکن) موجود صورت می‌پذیرد.

میادین میوه و تره‌بار در سطوح مختلفی خدمات‌رسانی می‌کنند که با توجه به مولفه‌هایی همچون مساحت، حوزه نفوذ و نوع خدمات (نوع کاربری‌ها و نوع خدمات جانبی) به گروه‌هایی همچون میدان اصلی (اقماری)، بازار ثابت و بازارچه محله‌ای (و رتبه‌بندی ۱ تا ۳) دسته‌بندی می‌شوند.^۱

با عنایت به تجربه موفق راه‌اندازی میادین میوه و تره‌بار در شهر تهران، وزارت صنعت، معدن و تجارت با ابلاغ بخش‌نامه‌ای مبنی بر لزوم راه‌اندازی میادین میوه و تره‌بار در همه استان‌های کشور (نامه شماره ۶۰/۲۵۱۱۳۹ در مورخ ۱۳۹۸/۹/۱۹) و مطابق با مصوبه هیات وزیران مورخ ۱۳۷۴/۱۱/۱ در این رابطه، از کلیه استانداران درخواست نموده این موضوع را به طور ویژه در دستور کار ستاد تنظیم بازار استان یا کارگروه‌های استانی دیگر قرار دهند.

^۱ سازمان میادین میوه و تره‌بار تهران

۱-۳-۱- بازارهای عرضه محصولات کشاورزی (مراکز عرضه مستقیم محصولات کشاورزی)

توسعه مراکز عرضه مستقیم محصولات کشاورزی در قالب مجتمع‌ها، بازارچه‌ها و باراندازها در سرتاسر کشور در دستور کار سازمان مرکزی تعاون روستایی ایران (ذیل وزارت جهاد کشاورزی) قرار دارد. هدف اصلی از توسعه این مراکز، کاهش واسطه‌ها در توزیع محصولات کشاورزی و امکان عرضه محصولات با قیمت و کیفیت مناسب است. مهمترین بهره‌برداران این مراکز تعاونی‌ها، تشکل‌های تولیدی مرتبط و هر تولیدکننده‌ای که قادر باشد محصولات خود را به صورت مستمر و مستقیم عرضه کند هستند. توسعه مراکز فوق از طریق تدوین اساسنامه و با هماهنگی با سازمان برنامه و بودجه در دست اقدام است. تعدادی از این مراکز در شهرهای مختلف استان‌هایی چون تهران، قزوین، همدان و ... در حال احداث بوده و یا آغاز به فعالیت کرده‌اند. همچنین پیشنهاد ایجاد این مراکز در مناطق جدید برخی شهرهای کشور نظیر سنندج نیز از سوی سازمان تعاون روستایی استان مربوطه به شهرداری و دستگاه‌های ذیربط ارایه شده است^۱.



مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

^۱ وبسایت وزارت جهاد کشاورزی

۱-۴-۱- مراکز لجستیک

چنانچه اشاره شد مراکز لجستیک در طیف متنوعی از کارکردها و سطوح جغرافیایی مورد پوشش قابل تعریف هستند. بر این اساس، در این گزارش مراکز لجستیک به تفکیک مراکز لجستیک برون‌شهری و شهری مورد بررسی قرار گرفته است. در خصوص مراکز لجستیک شهری، با توجه به اینکه این مراکز تاکنون در دستور کار دولت قرار نداشته است، هیچگونه برنامه‌ای برای توسعه آن وجود نداشته و حتی متولی آن نیز مشخص نیست. لذا توسعه این زیرساخت‌ها به طور دقیق‌تر و جزئی‌تری در این گزارش مورد توجه قرار گرفته است.

۱-۴-۱-۱- مراکز لجستیک برون شهری

مراکز لجستیک برون‌شهری ماهیت بین بخشی داشته و نهادهای مختلفی اعم از وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرک ج.ا.و ... در توسعه آنها دخیل هستند. توسعه این مراکز عمدتاً توسط وزارت راه و شهرسازی دنبال می‌شود و این وزارتخانه در سال ۱۳۹۷ اقدام به راه‌اندازی ستاد مراکز لجستیک کشور و تدوین سند آمایش مراکز لجستیک کشور نمود. طبق سند مزبور، 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. پهنه‌های مربوط به شهر لجستیک، دهکده لجستیک و پارک لجستیک عمومی از مدل ریاضی یکپارچه مکان‌یابی هاب‌های لجستیک و پهنه‌های پارک لجستیک کشاورزی و پهنه‌های مرکز لجستیکی مرزی نیز با روش‌های مستقل تعیین شده است.^۱

بر اساس سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی، بخش دولتی در توسعه مراکز لجستیک تنها نقش تامین 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) این



^۱ سند آمایش مراکز لجستیک (۱۳۹۷)، وزارت راه و شهرسازی

مراکز را بر عهده خواهد داشت. در رویکرد فعلی این وزارتخانه، واگذاری زمین برای جلوگیری از ایجاد انحصار و مسائل مشابه مد نظر نیست، مگر در مواردی که خود بخش خصوصی صاحب زمین باشد. در عوض حق بهره‌برداری از زمین در قالب قراردادهای بلندمدت به شرکت‌های متقاضی احداث مراکز لجستیک اعطا خواهد شد. بدین ترتیب بازیگران بخش خصوصی توسعه این مراکز را بر عهده خواهند گرفت و سپس آنها را به اپراتورهای متقاضی استفاده از زیرساخت‌ها واگذار خواهند نمود. این سازوکار بسیار مشابه سازوکار سازمان‌های مسئول در مناطق ویژه است.^۱

طبق لایحه پیشنهادی وزارت راه و شهرسازی برای بودجه سال ۱۳۹۹، هزینه ایجاد هر مرکز لجستیکی حدود ۱۵,۰۰۰-۱۰,۰۰۰ میلیارد ریال برآورد شده که به منظور ایجاد جذابیت برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، پیشنهاد شده یک چهارم این میزان (۴۰۰۰-۳۰۰۰ میلیارد ریال) مستقیماً توسط دولت سرمایه‌گذاری شود. لازم به ذکر است که پیشنهاد این وزارتخانه، ایجاد سالانه ۵ مرکز است. بدین ترتیب بودجه مورد نیاز برای توسعه این مراکز در سال ۱۳۹۹ معادل ۲۰,۰۰۰-۱۵,۰۰۰ میلیارد ریال برآورد می‌شود. البته در لایحه بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور، ردیف بودجه‌ای برای ایجاد این مراکز در نظر گرفته نشده است.^۲

علاوه بر این، وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز توسعه مراکز لجستیکی را ذیل برنامه ساماندهی لجستیک تجاری و زنجیره‌های تامین مورد توجه قرار داده که البته اقدام عملی در این زمینه صورت نگرفته و ابتکار عمل در اختیار وزارت راه و شهرسازی است. علاوه بر این، سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، حمایت از توسعه نوع دیگری از مراکز لجستیکی با کارکرد خاص خدمت‌رسانی به شهرک‌ها و نواحی صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی تحت پوشش سازمان را مد نظر قرار داده است. تنها اقدام سازمان در این زمینه، ابلاغ دستورالعمل تعیین شرایط و ضوابط مربوط به احداث این مراکز بوده و سازمان هیچگونه حمایت مستقیم و مالی از ایجاد این مراکز نمی‌کند.^۳

با توجه به ارتباط خاص پارک‌های لجستیک کشاورزی با نظام توزیع، در این بخش به تشریح بیشتر این پارک‌های پرداخته خواهد شد. چنانچه اشاره شد، این مراکز به منظور ارائه خدمات توزیع، تخلیه،

^۱ در حال حاضر مراکز لجستیکی در نقاطی چون یزد (پیشگامان یزد)، تبریز (سهلان) با همکاری شرکت راه‌آهن در حال راه‌اندازی هستند.

همچنین در اصفهان، زاهدان، کرمانشاه و قم نیز مراحل جذب سرمایه‌گذار در حال طی شدن است.

^۲ استعلام از وزارت راه و ترابری

^۳ سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی

بارگیری، نگهداری و دیگر خدمات ارزش افزوده در حوزه تخصصی محصولات کشاورزی تعریف شده‌اند. یکی از مهمترین دلایل ایجاد پارک‌های لجستیک کشاورزی، کاهش ضایعات محصولات کشاورزی در طول زنجیره تامین و تجمیع جریان‌ها این محصولات است که طبیعتاً اثرات مثبتی به واسطه بهره‌گیری از صرفه‌های ناشی از مقیاس، کاهش هزینه‌ها در زنجیره تامین و افزایش کیفیت محصولات عرضه شده به دنبال خواهد داشت.

بر اساس مطالعات سند مراکز لجستیک کشور، تمرکز خدمات‌رسانی این پارک‌ها بر محصولات باغی، سبزیجات، صیفی‌جات و محصولات جالیزی است. ۱۸ پهنه پیشنهادی برای ایجاد پارک‌های لجستیک کشاورزی، شامل برخی شهرستان‌ها از استان‌های خراسان شمالی و رضوی، مازندران، گلستان، گیلان، تهران، قزوین، زنجان، اردبیل، آذربایجان شرقی و غربی، ارومیه، همدان، اصفهان، خوزستان، فارس، کرمان و هرمزگان می‌شوند. مراحل ایجاد این مراکز در استان‌هایی نظیر مازندران (جویبار)، کرمان (جیرفت)، زنجان در حال طی شدن است.

به طور کلی، نقش‌های اصلی زیر را می‌توان برای پارک‌های لجستیک کشاورزی در کشور متصور شد:

- ❖ دریافت محصولات از تولیدکنندگان (اعم از کشاورزان، باغداران، گلخانه‌داران، شهرک‌های کشاورزی گلخانه‌ای و دیگر تولیدکنندگان) و ارایه خدمات ذخیره‌سازی، سورتینگ، بسته‌بندی و دیگر خدمات ارزش افزوده برای آنها که در این راستا تعاونی‌ها می‌توانند نقش پررنگی را در این مراکز ایفا نموده و حتی اداره این پارک‌ها می‌تواند توسط آنها صورت گیرد.

- ❖ تجمیع و ارسال محصولات به نقاط تقاضا در منطقه محل استقرار و دیگر نقاط کشور اعم از میادین میوه و تره‌بار و مراکز عرضه مستقیم محصولات کشاورزی مستقر در حاشیه شهرها، کسب‌وکارهای متقاضی در شهرها (اعم از هورکا و اصناف مرتبط)، صنایع تبدیلی و مواد غذایی و ...

- ❖ صادرات محصولات کشاورزی، تحت برند خاص^۱.

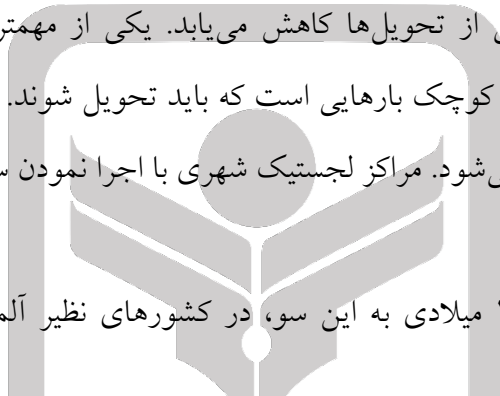
لازم به ذکر است که این مراکز موجب کاهش حضور واسطه‌ها و کاهش قیمت عرضه این محصولات در بازارهای داخلی خواهند شد، مگر در مواردی که وجود واسطه به جهت ایجاد ارزش افزوده ضروری باشد.

^۱ مانند مرکز لجستیک و پایانه صادرات محصولات کشاورزی روماک که توسط یک شرکت خصوصی در استان مازندران در حال احداث است.

۱-۴-۲- مراکز لجستیک شهری

مراکز لجستیک شهری با هدف دستیابی به کارایی بیشتر در لجستیک شهری، در تعدادی از شهرهای اروپا و ژاپن، با عناوینی چون مراکز توزیع شهری (UDC^۱) و مراکز ادغام شهری (UCC^۲) ایجاد شده‌اند. این زیرساخت‌ها بستری برای همکاری بین صاحبان بار، حمل‌کنندگان و کسب‌وکارهای فعال در شهرها (اغلب خرده‌فروشی‌ها) هستند که امکان ادغام جریان‌های کالایی به مقصد و از مبدا شهرها را ایجاد می‌کنند^۳. در نتیجه فعالیت این مراکز، تعداد سفرها برای تحویل بار در شهرها کاهش یافته و در نتیجه ترافیک و آلودگی هوای ناشی از تحویل‌ها کاهش می‌یابد. یکی از مهمترین ویژگی‌های سیستم‌های لجستیک شهری سنتی، مقیاس کوچک بارهایی است که باید تحویل شوند. این امر موجب عدم استفاده کامل از ظرفیت وسایل نقلیه می‌شود. مراکز لجستیک شهری با اجرا نمودن سیستم تحویل مشارکتی، این ناکارایی را کاهش می‌دهند^۴.

ایجاد این مراکز از دهه ۱۹۷۰ میلادی به این سو، در کشورهای نظیر آلمان، سوئیس، فرانسه، هلند،



^۱ Urban Distribution Centers

^۲ Urban Consolidation Centers

^۳ BESTUFS (2007): *Best practice update 2007 Part I. Road pricing and urban freight transport. Urban freight platforms.* BESTUFS, Deliverable D2.3 Part I, www.bestufs.net.

^۴ McKinnon, A. (1998a): *International Review of Urban Transshipment Studies and Initiatives.* Foresight Programme, UK Government.

پرتقال، اسپانیا، سوئد، سوئیس، انگلستان و بالاخره ژاپن مورد توجه قرار گرفته است. فعالیت چنین مراکزی علاوه بر افزایش کارایی شبکه توزیع کالا بواسطه بهره‌گیری از صرفه‌های ناشی از مقیاس و تجمیع بهینه جریان‌های کالایی، منافع مهمی همچون کاهش ترافیک و آلودگی هوای شهرها به واسطه ساماندهی و کاهش میزان تردد وسایل نقلیه باری در شهرها را دربر دارد. بررسی تجربیات جهانی نشان می‌دهد که مراکز لجستیک شهری از نظر ویژگی‌ها و کارکردها دارای تفاوت‌هایی هستند. تقسیم‌بندی و تشریح ویژگی‌های مهم این مراکز در زیر آورده شده است^۱:

❖ **محدوده جغرافیایی تحت پوشش:** مراکز لجستیک شهری می‌تواند برای ارائه خدمات تحویل کالا به یک مرکز خرید، یک خیابان، یک منطقه از شهر و یا کل شهر ایجاد شوند. در تعیین محدوده تحت پوشش توسط مرکز باید معیار هزینه-فایده مد نظر قرار گیرد. بررسی تجربیات کشورهای اروپایی نظیر فرانسه، آلمان، موناکو، هلند، پرتغال، اسپانیا، سوئد و سوئیس و کشور ژاپن نشان می‌دهد که مراکز لجستیکی با گستره پوشش کل یا بخش بزرگی از شهر، عمدتاً در شهرهای با جمعیت بین ۵۰ هزار نفر تا ۱ میلیون نفر (شامل شهرهای بزرگی چون آمستردام، فرانکفورت، زوریخ و موناکو) ایجاد شده‌اند. اما استقرار مراکز لجستیکی با گستره پوشش مرکز یا منطقه محدودی از شهر، در طیف متنوعی از کلان‌شهرها (مانند برلین، توکیو و پاریس)، شهرهای بزرگ (مانند استکهلم و گوتنبرگ در سوئد و اوترخت در هلند) و شهرهای کوچکتر (مانند سیه‌نا در ایتالیا و اِوِرا در پرتغال) مشاهده می‌شود.

❖ **محل استقرار:** مراکز لجستیکی که محدوده خدمات‌دهی آنها کل یا بخش بزرگی از یک شهر را شامل می‌شود، عموماً در خارج از شهرها و در نزدیکی شریان‌های جاده‌ای اصلی استقرار می‌یابند. اما آن دسته از مراکز لجستیکی که به مرکز شهر و یا مناطق محدودتری خدمات‌رسانی می‌کنند، ممکن است در داخل شهر نیز مستقر شوند. به طور مثال مرکز لجستیک «لا روشیل» در پاریس که محدوده پوشش خدمات آن شامل منطقه مرکزی و تاریخی شهر می‌شود، در مجاورت ایستگاه قطار و بافت تاریخی این شهر واقع شده است. در برخی موارد نیز این مراکز در واقع بخشی از یک مرکز لجستیک با کارکرد ملی یا حتی بین‌المللی هستند که به دلیل دسترسی مناسب به شهر و تجمع

^۱ همان منبع

امکانات لجستیکی، در آن محل راه‌اندازی شده‌اند. به عنوان مثال بخشی از دهکده بار برمن که یکی از قدیمی‌ترین و مجهزترین مراکز لجستیک در آلمان است، به عنوان یک مرکز لجستیک شهری فعالیت می‌کند.

❖ **جامعه هدف مورد پوشش:** بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از جامعه هدف مورد پوشش این مراکز، خرده‌فروشی‌ها هستند. همچنین کسب‌وکارهای هورکا، عمده‌فروشی‌ها، کتابفروشی‌ها، داروخانه‌ها و نیز دریافت‌کنندگان بسته‌ها نظیر کسب‌وکارها و منازل می‌توانند در زمره جامعه هدف این مراکز قرار گیرند. اقلام مورد توزیع از مراکز لجستیک شهری، طیف گسترده‌ای از مواد غذایی و آشامیدنی و سایر کالاهای مصرفی پرگردش، پوشاک، لوازم الکترونیکی و تجهیزات اداری، دارو، بسته‌های تحویلی و غیره را شامل می‌شود. لازم به ذکر است که توزیع مواد غذایی منجمد و سرد از این مراکز به دلیل هزینه بالای تجهیزات لجستیکی مورد نیاز و امکان فسادپذیری در نتیجه تخلیه و بارگیری‌های متعدد چندان مرسوم نیست.

❖ **خدمات ارائه شده در مراکز:** خدمات مورد ارائه، ترکیب‌های متفاوتی از خدمات ذخیره‌سازی برونسپاری شده، توزیع (به‌خصوص خدمات کراس‌داک یا انبار عبوری)، مدیریت و پایش موجودی و انتقال اطلاعات به فروشندگان، لجستیک معکوس، بررسی محموله‌ها به لحاظ کمیت و کیفیت و اعلام قبلی به مشتری در صورت مشاهده عدم انطباق و انواع خدمات دارای ارزش افزوده برای خرده‌فروشی نظیر افزوده بازکردن بسته‌های بزرگ، نصب برچسب قیمت، آماده‌سازی جهت نمایش محصول برای جذب مشتریان و مانند آن را دربرمی‌گیرد. همچنین خدمات تحویل درب منزل و تحویل سفارش‌های پستی نیز در اغلب این مراکز ارائه می‌شوند.

❖ **نقش دولت‌ها در ایجاد و فعالیت مراکز:** نقش دولت‌ها در ایجاد این مراکز در طیفی از دخالت حداقلی و حداکثری قرار می‌گیرد. به عنوان مثال در مراکز لجستیکی شهرهای فوکوئوکا (ژاپن) و کاسل (آلمان) نقش دولت تنها گردهم‌آوردن بازیگران برای فعالیت در این مراکز بوده است. در نقطه مقابل، در شهر موناکو شهرداری که مالکیت مرکز لجستیک را در اختیار دارد، اجرای عملیات از این مرکز را طی قرارداد پیمانکاری به شرکت‌ها واگذار کرده و همزمان تحویل‌های مستقیم در شهرها (خارج از کانال مرکز لجستیک) را محدود کرده است. ارائه کمک‌های مالی توسط دولت‌ها در سال‌های ابتدایی راه‌اندازی این مراکز مرسوم است، اما انتظار این است که در میان‌مدت و بلندمدت این مراکز به لحاظ مالی مستقل شوند. ارائه این کمک‌ها در راستای پوشش نیازمندی‌های هزینه‌ای و ایجاد جذابیت

اقتصادی برای بخش خصوصی جهت فعالیت در این مراکز، اغلب ضروری است.

❖ ساختار عملیاتی: از بررسی تجربیات اداره مراکز لجستیک در کشورهای اروپایی و ژاپن، چهار نوع ساختار عملیاتی برای این مراکز قابل تشخیص است. نوع اول، مالکیت و اداره توسط یک اپراتور خصوصی در قالب پیمانکاری یا به طور مستقیم است. نوع دوم شامل سرمایه‌گذاری مشترک بین شرکت‌های خصوصی می‌شود (مانند فوکوئوکا در ژاپن و شهرهای کلن، کاسل و اشتوتگارت در آلمان). نوع سوم، مشارکت دولتی - خصوصی است که به عنوان مثال در کشور ایتالیا و در قالب سرمایه‌گذاری مشترک بین شهرداری، اتاق‌های بازرگانی، سایر موسسات و شرکت‌های حمل‌بزرگ مرسوم است. در نهایت، نوع چهارم مالکیت کاملاً دولتی است که در آن شهرداری مالک مرکز بوده و آن را به شرکت‌های خصوصی جهت فعالیت اجاره می‌دهد (نظیر پاریس در فرانسه، مالاگا در اسپانیا و موناکو).

❖ سازوکارهای تنظیمی: در اغلب تجربیات موجود، شرکت‌های لجستیک به طور داوطلبانه و بر اساس منافع خود در مراکز لجستیک شهری فعالیت می‌کنند و دولت اجباری در این زمینه قرار نداده است. اما در مواردی شهرداری‌ها محدودیت‌هایی را برای شرکت‌های لجستیک که خارج از کانال مرکز لجستیک فعالیت می‌کنند قرار می‌دهند تا جذابیت استفاده از این مراکز برای فعالین لجستیک افزایش یابد. به طور مثال در این زمینه می‌توان به ایجاد محدودیت در پنجره زمانی تحویل‌ها، وزن وسیله نقلیه، محدودیت سرعت، ممنوعیت استفاده از وسایل نقلیه آلاینده یا بزرگ در برخی شهرهای هلند اشاره نمود.

۱-۲-۴-۱- پیشنهاداتی در خصوص توسعه مراکز لجستیک شهری در ایران
با توجه به بررسی تجربیات ایجاد مراکز لجستیک شهری در شهرهای مختلف اروپایی و ژاپن، برخی توصیه‌ها در خصوص توسعه این مراکز در ایران قابل‌ارایه است:

- نهاد متولی پیشنهادی و سایر نهادهای ذینفع: با توجه به نقشی که قرار است این زیرساخت‌ها در بهبود و ارتقای نظام توزیع کشور ایفا کنند، پیشنهاد می‌شود وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان متولی اصلی توسعه این مراکز تعیین شود. همچنین شهرداری‌ها، وزارت راه و شهرسازی، اتاق‌های بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی، اتاق‌های اصناف، و دیگر نهادهای عمومی، دولتی و تشکلهای خصوصی از جمله نهادهای با قابلیت ایفای نقش محوری در توسعه این مراکز هستند.
- سازوکارهای قانونی: با توجه به جدید بودن مفهوم مراکز لجستیک شهری و تفاوت رویکردهای

آنها، هیچ سازوکار قانونی و تنظیمی در خصوص توسعه آنها وجود ندارد. لذا ضروری است استانداردها، ضوابط و دستورالعمل‌های لازم در این خصوص تدوین گردد.

- پهنه‌های پیشنهادی: با توجه به تجربیات جهانی، ایجاد مراکز لجستیک شهری با هدف خدمات‌دهی به مناطق مرکزی شهرها و مناطق تجاری عمده، می‌تواند در کلانشهرهای کشور مد نظر قرار گیرد (به عنوان مثال محدوده بازار تهران). همچنین ایجاد مراکز لجستیک شهری با هدف خدمات‌دهی به کل شهر، می‌تواند در سایر شهرهای بزرگ کشور که با مشکل ازدحام و آلودگی ناشی از جابجایی روزانه بار مواجه بوده و یا دارای بافت تاریخی و متراکم (نظیر یزد و کاشان) هستند مورد توجه قرار گیرد. در هر صورت ارایه یک نسخه واحد برای تمامی شهرها ممکن نبوده و توسعه این مراکز باید با توجه به کانون‌های جمعیتی، میزان مصرف و سرانه مصرف هر کالا، نیازها و ویژگی‌های خاص و بر اساس نتایج امکان‌سنجی در هر شهر صورت گیرد.
- مکان‌یابی: عواملی مهمی چون دسترسی به زمین با قیمت مناسب و میزان آثار ناشی از فعالیت‌های لجستیکی این مراکز بر مناطق مسکونی و تجاری مجاور باید در مکان‌یابی مراکز لجستیک شهری مورد توجه قرار گیرند. اما با توجه به گران بودن و دشواری تخصیص زمین مناسب در بسیاری از کلانشهرها و شهرهای بزرگ، استقرار این مراکز در حاشیه شهرها قابل توصیه است. از سوی دیگر، ممکن است لزومی به ایجاد زیرساخت‌های جدید و حتی متمرکز در یک مکان به عنوان مرکز لجستیک شهری وجود نداشته باشد. بدین معنا که استفاده از زیرساخت‌های موجود که در مالکیت بازیگران لجستیکی هستند، به شرط تعریف یک نظام همکاری متمرکز برای برنامه‌ریزی و اجرای عملیات دریافت و توزیع کالا به صورت تجمیع شده می‌تواند توجیه‌پذیر باشد.
- کاربردهای قابل پیشنهاد: مراکز لجستیکی شهری می‌توانند در زمینه ارایه خدمات توزیع کالا و سایر خدمات ارزش افزوده مرتبط به خواربارفروشی‌ها (به عنوان مثال در قالب همکاری شرکت‌های پخش برای تحویل‌های تجمیع‌شده به فروشگاه‌ها)، هورکا، فروشگاه‌های زنجیره‌ای (در قالب همکاری تامین‌کنندگان برای انجام تحویل‌های تجمیع‌شده از مرکز)، عمده‌فروشی‌ها و سایر خرده‌فروشی‌ها در حوزه‌هایی چون پوشاک، لوازم مصرفی اداری و مانند آن فعالیت کنند. در سمت دیگر زنجیره، شهرک‌های کشاورزی، شهرک‌های صنعتی و مجتمع‌های صنفی نیز می‌توانند به عنوان ذینفعان بالقوه این مراکز جهت توزیع محصولات در شهرها، مد نظر قرار گیرند.
- نقش مکمل مراکز لجستیک شهری و میادین میوه و تره‌بار و زیرساخت‌های مشابه: با توجه به

کارکردهای متفاوت مراکز لجستیک شهری و دیگر زیرساخت‌های عرضه کالا نظیر میادین میوه و تره‌بار یا مراکز عرضه مستقیم محصولات کشاورزی، این دو می‌توانند به عنوان مکمل یکدیگر عمل کنند. در صورت استقرار مراکز لجستیک شهری در مجاورت میدان میوه و تره‌بار شبکه توزیع این مراکز می‌تواند برای تحویل سفارشات مشتریان میادین به صورت ادغام شده در نقاط مد نظر مورد استفاده قرار گیرد. گزینه دیگر، راه‌اندازی مراکز لجستیک شهری در میادین اصلی میوه و تره‌بار حاشیه کلانشهرها، به عنوان مرکز توزیع تخصصی شهری میوه و تره‌بار، جهت ارائه خدمات توزیع ادغام به مشتریان میادین است. بدین ترتیب مشتریان عمده میادین، نظیر میوه و تره‌بارفروشی‌های سطح شهر و میادین کوچکتر داخل شهرها بدون نیاز به مراجعه مرتب به میدان اصلی، در زمان‌های مشخص سفارشات خود را توسط ناوگان این مرکز توزیع دریافت خواهند نمود.

بطور نمونه می‌توان به میدان مرکزی میوه و تره‌بار شهر تهران اشاره نمود که با توجه به مساحت در حدود ۲۷۰ هکتاری این میدان و لزوم ایجاد مجتمع بندکداری مواد غذایی تهران با مساحت ۱۳ هکتار در میدان مزبور، به عنوان یکی از طرح‌های ساماندهی شهرداری، ایجاد مرکز لجستیک شهری می‌تواند به منظور ارائه خدمات توزیع به میدان مرکزی و مجتمع مد نظر قرار گیرد. لازم به ذکر است که این طرح شامل انتقال بالغ بر ۱۱ رسته صنفی مستقر در مناطق یازده و دوازده تهران (نظیر محمدیه، مولوی و غیره) به مکان مورد نظر می‌شود. همچنین با توجه به برنامه انتقال خشکبارفروشی‌های شهر اصفهان از مناطق صارمیه و ولیعصر به میدان مرکزی میوه و تره‌بار شهر اصفهان با مساحت بالغ بر ۱۹۰ هکتار، ایجاد مرکز لجستیکی در مجاورت این میدان قابل توصیه است. بدیهی است زمان مراجعه برای اقلام خوارباری، حبوبات و خشکبار با اقلام عرضه شده در میدان تره بار متفاوت بوده و این تفاوت زمانی برای مراجعه مزیت اجرای این طرح است.

- مدل توسعه و اداره: به دلیل عدم وجود تجربه قبلی در کشور و نو بودن مفهوم مراکز لجستیک شهری از یک سو و عدم مطلوبیت مالکیت دولت برای این مراکز از سوی دیگر، پیشنهاد می‌شود سازوکار مشارکت عمومی - خصوصی برای توسعه این مراکز مد نظر قرار گیرد. بر اساس تجربیات جهانی (نظیر کشور ایتالیا) این سازوکار می‌تواند در قالب سرمایه‌گذاری مشترک با مشارکت طرفین و انعقاد موافقت‌نامه اجرایی با بازیگران این حوزه شود. با توجه به بسترهای قانونی تعریف شده برای ارائه خدمات لجستیکی در سطح شهرها، بازیگران لجستیکی همچون شرکت‌های پخش، شرکت‌های مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه و شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات ایستگاهی حمل و نقل بار

شهری و حومه (طبق دستورالعمل مدیریت حمل و نقل باری شهری و حومه، ۱۳۹۴) و شرکت‌های پست سریع و خدمات پستی می‌توانند در اداره و ارائه خدمات از مراکز لجستیک شهری ایفای نقش کنند. همچنین دولت می‌تواند از طریق تامین و پرداخت بخشی از هزینه‌های تجهیز و عملیات این مراکز تا مدت زمان معین، از توجیه‌پذیری اقتصادی و استمرار فعالیت این مراکز اطمینان حاصل کند.

- اقدامات تنظیمی: به منظور افزایش جذابیت جهت فعالیت ارائه‌کنندگان خدمات توزیع و تحویل از مراکز لجستیکی، دولت می‌تواند اعطای مشوق‌ها و امتیازات را به شرکت‌های فعال در این مراکز و ایجاد برخی محدودیت‌ها برای عملیات توزیع خارج از این مراکز در شهرها مد نظر قرار دهد. برخی از قبود مطرح شده در تجربیات جهانی، شامل ایجاد محدودیت در زمان تحویل‌ها، وزن وسیله نقلیه، محدودیت سرعت و ممنوعیت استفاده از وسایل نقلیه آلاینده یا بزرگ می‌شوند.



موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

۱-۲-۲- بسترهای موجود در قوانین و مقررات برای ایجاد مراکز لجستیک شهری

اگر چه هیچ نوع سازوکار قانونی که به صراحت به موضوع توسعه مراکز لجستیک شهری پرداخته باشد وجود ندارد، اما برخی قوانین و مقررات می‌توانند به عنوان بسترهای قانونی توجیه‌کننده نیاز به توسعه این مراکز در کشور و ارتباط آن با حوزه وظایف وزارت صنعت، معدن و تجارت مد نظر قرار گیرند:

- سیاست‌های اقتصاد مقاومتی:
بند ۲۳- شفاف و روان‌سازی نظام توزیع و قیمت‌گذاری و روزآمدسازی شیوه‌های نظارت بر بازار
- قانون احکام دائمی برنامه توسعه کشور:
بند «ج» ماده ۳۰: به منظور تسهیل تجارت، رقابت‌پذیر کردن فعالیت‌های حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی حمایت نماید.
۲- نسبت به تهیه طرح مکان‌یابی پایانه‌های بارگنج (کانتینری) و حمل‌ونقل ترکیبی در شبکه اصلی و عبوری (ترانزیتی) کشور اعم از شمالی- جنوبی، شرقی- غربی و نیز شبکه آسیایی تا پایان سال دوم برنامه و اجرای آن از طریق بخش خصوصی و تعاونی اقدام نماید.
۳- سازوکارهای لازم را برای تحقق افزایش سالانه ده درصد (۱۰٪) حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا فراهم کند.

- قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت:
ماده ۱- دولت مکلف است در جهت توسعه حمل‌ونقل درون شهری و برون شهری کشور و مدیریت بر مصرف سوخت نسبت به بهینه‌سازی عرضه خدمات حمل‌ونقل (از طریق اصلاح و توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی، برقی کردن خطوط و اجراء علائم و تأسیسات و ارتباطات، افزایش سرعت در شبکه ریلی، یکپارچه‌سازی و ساماندهی مدیریت حمل‌ونقل، اصلاح قیمت‌ها، ایمن‌سازی و بهبود تردد، بهسازی و از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده سبک و سنگین مسافری و باری درون و برون شهری، تبدیل خودروهای بنزین سوز و گازوئیل سوز به دوگانه سوز، الزام معاینه فنی، توسعه ناوگان حمل‌ونقل همگانی ون و مینی بوس و مدی بوس و اتوبوس، استفاده از سامانه هوشمند حمل‌ونقل، ساخت و توسعه شبکه آزادراه‌ها و بزرگراه‌های بین شهری، حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده‌ای، الزام به داشتن توقفگاه در انواع کاربری‌ها، احداث

توقفگاه‌های عمومی، ساماندهی و ایجاد توقفگاه‌ها و پایانه‌های بار و مسافر شهری و برون شهری اعم از ریلی و جاده‌ای در نقاط مناسب از شهرها و حومه آن، افزایش امنیت و قابلیت اطمینان و دسترسی، بهینه‌سازی تقاضای حمل‌ونقل (از طریق اصلاح فرآیندهای اداری، کاربرد فناوری اطلاعات و ارتباطات، اصلاح کاربری زمین و آمایش سرزمین، اعمال محدودیتهای ترافیکی، آموزش و فرهنگ‌سازی)، بهینه‌سازی مصرف انرژی (از طریق عرضه بنزین و گازوئیل در بخشهای حمل‌ونقل و صنعت و کشاورزی با اولویت کارت هوشمند سوخت، احداث جایگاههای عرضه گاز، حمایت از ابداعات و اختراعات مؤثر در کاهش مصرف سوخت)، بهینه‌سازی تولید خودرو [از طریق تولید خودروهای گازسوز، تأمین تجهیزات استفاده از گاز توسط خودروها، حمایت از تولید خودروهای برقی، دو نیرویی (هیبریدی) و کم مصرف، استانداردسازی تولید خودروی سبک و سنگین و موتورسیکلت در مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌ها] و خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی، حداکثر از ابتداء سال ۱۳۹۱ هجری شمسی اقدام نماید.

ماده ۹- مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری است.

• آیین‌نامه مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در شهر و حومه (مصوبه هیات وزیران به شماره ۶۱۵۸۵/ت/۴۲۲۸۲ک مورخ ۱۳۸۸/۰۳/۲۰):

ماده ۶- شهرداری‌ها موظفند با رعایت مقررات مربوط، در موارد ذیل برای مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهرها و حومه آن اقدام نمایند:

الف - مطالعه، تهیه و تنظیم برنامه جامع و هماهنگ برای تعیین خط‌مشی اجرایی حمل‌ونقل بار و مسافر درون شهری و اجرای آن در قالب برنامه‌های درازمدت، میان مدت و کوتاه مدت پس از تصویب در مراجع ذیصلاح.

ب - آموزش و فرهنگ‌سازی

پ - مدیریت و استقرار سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل (ITS)

ت - مدیریت و توسعه سامانه حمل‌ونقل عمومی

ث - اعمال ضوابط ایمنی حمل‌ونقل بار و مسافر

ج - معاینه فنی خودروها براساس مقررات مربوط

چ - صدور پروانه بهره‌برداری شرکتهای حمل‌ونقل بار و مسافر و نظارت بر فعالیت آنها.

ح - صدور پروانه فعالیت ناوگان حمل‌ونقل بار و مسافر

خ - صدور پروانه اشتغال افراد در امور حمل و نقل بار و مسافر
د - صدور بارنامه و برگ بار ویژه (ترافیکی)
ذ - راه‌اندازی و اداره پایانه‌های بار و مسافر شهری و حومه‌ای
ر - اعمال محدودیت زمانی و مکانی برای حمل و نقل بار و مسافر
ز - نظارت مستمر بر عملکرد و رضایت ذینفعان حمل و نقل بار و مسافر
ماده ۹- دستگاه‌های اجرایی ذیربط به ویژه وزارتخانه‌های کشور، تعاون، راه و ترابری، بازرگانی و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، موظفند همکاری و هماهنگی‌های لازم را با شهرداری برای اجرای وظایف مقرر در این آیین‌نامه به عمل آورند.

• قانون هوای پاک:

ماده ۷- شهرداری‌ها، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط موظفند نحوه تردد وسایل نقلیه موتوری و سامانه (سیستم) حمل و نقل شهری را به صورتی طراحی و ساماندهی کنند که ضمن کاهش آلودگی هوا جوابگوی سفرهای روزانه شهری باشد.

۱-۴-۲-۳- بودجه پیشنهادی جهت توسعه مراکز لجستیک شهری در لایحه سال ۹۹

در خصوص هزینه احداث مراکز لجستیکی شهری در تجربیات جهانی، اطلاعاتی در دسترس نبوده و آمار ارایه شده از امکانات و ویژگی‌های فیزیکی این مراکز نیز در صورت وجود تنها محدود به مساحت آنها می‌شود. داده‌های موجود نشان می‌دهند که مساحت این مراکز، بسته به محل استقرار و گستره فعالیت آن بسیار متفاوت بوده و بازه‌ای در حدود ۶۵۰ مترمربع (برای مراکز واقع شده در داخل شهرها) تا بیش از ۱ کیلومتر مربع (برای مراکز خارج از شهرها) را در برمی‌گیرد. اما اغلب مقادیر این بازه، شامل مساحت‌های بین ۱۰۰۰ تا ۸۰۰۰ مترمربع می‌شوند.

هزینه احداث یک مرکز لجستیک شهری به عواملی چون هزینه زمین، مساحت انبار، نوع تجهیزات و نظایر آن بستگی دارد. در صورتی که مراکز ذخیره‌سازی از قبل در محل استقرار مورد نظر وجود داشته باشند، به نحوی که بتوان از آنها به عنوان مرکز لجستیک شهری استفاده نمود، هزینه‌های مترتب راه‌اندازی این مراکز به طور قابل توجهی کاهش خواهد یافت.

در سال ۱۳۹۸، هزینه احداث یک مترمربع انبار (با در نظر گرفتن هزینه خرید زمین، ساخت و راه‌اندازی)

با کاربری مرکز توزیع، در حدود ۳۵ میلیون ریال برآورد می‌شود^۱ که با در نظر گرفتن نرخ پیش بینی تورم ۲۹ درصدی کشور در سال ۱۳۹۹^۲، این قیمت به ۳۸,۷۰۰,۰۰۰ ریال خواهد رسید. بدین ترتیب هزینه ساخت یک مرکز لجستیک شهری با مساحت بین ۱۰۰۰ تا ۸۰۰۰ مترمربع در سال ۱۳۹۹، حدود ۳۸,۷ تا ۳۰۹,۶ میلیارد ریال برآورد می‌شود. با فرض ایجاد ۳ مرکز لجستیک شهری با مساحت متوسط ۴۵۰۰ مترمربع به عنوان پایلوت در کشور، هزینه مورد نیاز جهت احداث این سه مرکز در سال ۱۳۹۹ معادل حدود ۴۷۳ میلیارد ریال خواهد بود. چنانچه به طور متوسط پرداخت نیمی از هزینه ایجاد این مراکز توسط دولت مد نظر قرار گیرد، میزان بودجه مورد نیاز برابر ۲۳۶ میلیارد ریال خواهد بود. پیشنهاد می‌شود پرداخت این مبلغ، از محل اعتبارات قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مد نظر قرار گیرد.



موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

^۱ استعلام از خبرگان صنعت پخش

^۲ www.worldbank.org

۱. سند آمایش مراکز لجستیک (۱۳۹۷)، وزارت راه و شهرسازی.
۲. وبسایت سازمان میدین میوه و تره‌بار تهران، mayadin.tehran.ir.
۳. وبسایت سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، www.imo.org.ir.
۴. وبسایت وزارت جهاد کشاورزی، www.maj.ir.
۵. وبسایت سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی، www.isipo.ir.
6. BESTUFS (2007): Best practice update 2007 Part I. Road pricing and urban freight transport. Urban freight platforms. BESTUFS, Deliverable D2.3 Part I, www.bestufs.net.
7. R.J.H Al-Hindawi, (2019), Urban Distribution Centres: International Models, Applicability to the Inner City of Melbourne, PhD Thesis, RMIT University.
8. www.worldbank.org



موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی