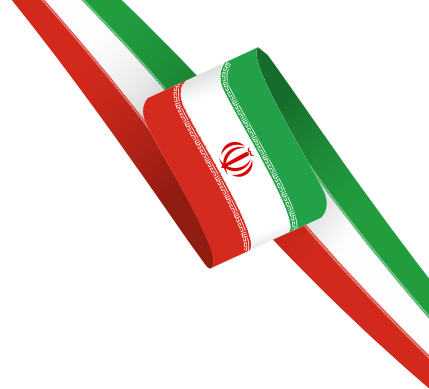




مؤسسه مطالعات پژوهش های بازرگانی

اولویت ها، سیاست ها و اقدامات پیشنهادی به منظور ارتقاء حوزه لجستیک

چکیده مدیریتی

- ۱- حوزه لجستیک: مولفه ها و جایگاه آن در خدمات بازرگانی
 - ۲- مروری بر چالش های بخش لجستیک کشور
 - ۳- اولویت های توسعه لجستیک و سیاست های مرتبط
 - ۴- پیشنهاداتی در خصوص نحوه تعامل، سیاست گذاری، نظارت و پاسخگویی دستگاه های ذیربط در حوزه لجستیک
 - ۵- سایر اقدامات پیشنهادی جهت ارتقاء لجستیک کشور
 - ۶- جمع بندی اولویت ها، سیاست ها و اقدامات پیشنهادی
- منابع

آنچه خواهید خواند ...

چکیده مدیریتی

این گزارش به سفارش معاونت اول ریاست جمهوری (امور هماهنگی و نظارت تولیدی و زیربنایی) با موضوع ارایه پیشنهاداتی در خصوص تعیین تکلیف مساله تولی‌گری لجستیک در کشور، سازوکارهای نهادی مورد نیاز، اولویت‌های توسعه لجستیک و اقدامات پیشنهادی به منظور بهبود و ارتقای این حوزه تهیه شده است. مهمترین یافته‌های تحقیق به شرح ذیل هستند:

الف) اهمیت نگرش نظام سیاست‌گذاری به لجستیک به عنوان یک بخش خدماتی مستقل

لجستیک به طور ذاتی، حوزه‌ای فرابخشی محسوب می‌شود و دربرگیرنده طیف وسیعی از زیرساخت‌ها و خدمات پشتیبان برای تولید و تجارت کالا است. به همین جهت است که بر اساس گزارش بانک جهانی، تقریباً کشوری را نمی‌توان یافت که در آن وزارت لجستیک وجود داشته باشد. اما در عین حال هر نوع سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی برای لجستیک در سطح کلان، نیازمند به رسمیت شناختن آن به عنوان یک بخش خدماتی مستقل است. بر این اساس، حوزه لجستیک دربرگیرنده مولفه‌هایی چون زیرساخت‌های نهادی، نظام سیاست‌گذاری، زیرساخت‌های قانونی، زیرساخت‌های فیزیکی، نظام‌های اطلاعاتی مرتبط و کسب‌وکارهای ارایه‌دهنده خدمات لجستیک است. شایان ذکر است که در ادبیات جهانی، مجموعه کسب‌وکارهای مزبور که انواع خدمات پایه‌ای (حمل‌ونقل و انبارداری) و خدمات ارزش افزوده لجستیک، به‌ویژه در قالب راه‌حل‌های یکپارچه ارایه می‌دهند، تحت عنوان صنعت لجستیک شناخته می‌شوند. با این توصیف می‌توان گفت، این صنعت یکی از ارکان اصلی خدمات بازرگانی محسوب می‌شود که به جهت تعدد نهادهای ذینفع و پیچیدگی‌های ذاتی، آن‌طور که باید مورد توجه نظام سیاست‌گذاری کشور قرار نگرفته است.

ب) تجربیات جهانی و توصیه‌های نهادهای بین‌المللی در خصوص هماهنگی نهادها در حوزه لجستیک

طبق بررسی تجربیات جهانی و توصیه نهادهای بین‌المللی همچون بانک جهانی، بهترین رویکرد به منظور ایجاد تمرکز در تولی‌گری و سیاست‌گذاری لجستیک در یک کشور، ایجاد یک سازوکار هماهنگ‌کننده مانند کمیته یا شورای ملی لجستیک در سطح یک نهاد فراوزارتخانه‌ای است که نقش محوری را به عنوان راهبر و هماهنگ‌کننده ذینفعان ایفا می‌کند. تجربه ایجاد چنین سازوکارهایی (اغلب در سطح نهاد نخست‌وزیری) در کشورهای در حال توسعه نظیر مالزی، تایلند، ویتنام، اندونزی، هندوستان، تونس و مراکش وجود دارد.



اما اینکه مسئولیت اداره دبیرخانه و یا هماهنگی و نظارت بر اجرای سیاست‌های تدوین شده به کدام نهاد واگذار شود، به اقتضائات ملی و ویژگی‌های ساختاری دولت‌ها بستگی دارد. طبق گزارش سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD)، در کشورهای در حال توسعه این مسئولیت بیشتر بر عهده وزارتخانه‌های متولی امور بازرگانی یا توسعه اقتصادی قرار داده می‌شود. در این زمینه باید به تجربه کشور هندوستان اشاره کرد که می‌تواند الگوی مناسبی برای کشورمان قرار گیرد. در این کشور، شورای ملی لجستیک مأموریت جهت‌دهی و راهبری توسعه لجستیک را در سطح کلان بر عهده داشته و دبیرخانه این شورا نیز در وزارت بازرگانی و صنعت است.

ج) پیشنهاد ایجاد شورای عالی لجستیک جهت راهبری توسعه حوزه لجستیک کشور

- جایگاه سازمانی: ریاست جمهوری (معاونت اول یا معاونت اقتصادی)
- اعضای کلیدی: وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، وزارت کشور، وزارت نفت، وزارت امور خارجه، بانک مرکزی ج.ا.ا، بیمه مرکزی ج.ا.ا، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک.
- محل استقرار دبیرخانه: وزارت صنعت، معدن و تجارت به دلایل زیر:
 - نقش وزارتخانه به عنوان متولی بخش‌های تولید و تجارت که متقاضیان دریافت خدمات لجستیک هستند؛
 - ارتباط برخی از مهمترین مولفه‌های حوزه لجستیک با مأموریت‌های وزارتخانه از جمله:
 - زیرساخت‌های فیزیکی: ذخیره‌سازی و توزیع کالا
 - صنعت لجستیک: شرکت‌های پخش، خدمات انبارداری و سردخانه‌داری و ...
 - نظام‌های اطلاعاتی لجستیک: سامانه جامع تجارت ایران، نظام‌های شناسایی و ردیابی کالا (مخصوصاً مبتنی بر استانداردهای جهانی^۱ GS1)
 - صنایع پشتیبان لجستیک: ناوگان، انواع تجهیزات حمل‌ونقل، جابجایی و بسته‌بندی
 - سابقه تاریخی وزارت بازرگانی در امور نظارتی و یا اجرایی انواع خدمات بازرگانی (از جمله حمل‌ونقل دریایی و جاده‌ای)؛
 - وجود برخی تجربیات جهانی مشابه (از جمله کشور هندوستان).

۱. مرکز ملی شماره‌گذاری کالا و خدمات ایران وابسته به موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، نماینده سازمان جهانی GS1 در ایران است.



- اهم وظایف و ماموریت‌های شورایعالی لجستیک:
- سیاست‌گذاری کلان برای لجستیک کشور؛
- راهبری و هماهنگی توسعه لجستیک کشور؛
- نظارت بر تدوین، بروزآوری و اجرای اسناد راهبردی حوزه لجستیک؛
- اظهارنظر و پیشنهاد مفاد مرتبط با بخش لجستیک برای اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه؛
- رصد مستمر وضعیت حوزه لجستیک کشور؛
- دریافت پیشنهادات و نظرات اعضا و تصمیم‌گیری در خصوص آن.

د) محوره‌های اولویت‌دار توسعه لجستیک و سیاست‌ها و اقدامات عملیاتی مرتبط

اولویت‌های پنج‌گانه زیر به همراه سیاست‌ها و اقدامات عملیاتی مرتبط برای ارتقاء حوزه لجستیک کشور پیشنهاد می‌شوند:

محور ۱- ایجاد بسترهای نهادی برای حوزه لجستیک

- سیاست ۱-۱- ایجاد ساختارهای نهادی برای راهبری و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک
- ایجاد شورایعالی لجستیک ذیل معاونت اول یا معاونت اقتصادی ریاست جمهور؛
- سیاست ۱-۲- تقویت جایگاه لجستیک در ساختار دستگاه‌های ذیربط
- اختصاص یک واحد سازمانی مشخص به حوزه لجستیک در هر یک از دستگاه‌های متولی؛
 - استفاده بهینه از ظرفیت کارگروه ملی دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت؛
- سیاست ۱-۳- تقویت نقش شکل‌های بخش خصوصی در سیاست‌گذاری لجستیک
- حضور فعال اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران در شورایعالی لجستیک.

محور ۲- بهبود نظام سیاست‌گذاری و محیط قانونی حاکم بر لجستیک

- سیاست ۲-۱- تقویت و شفاف نمودن جایگاه لجستیک در اسناد بالادستی کشور
- اختصاص یک بخش مجزا در اسناد برنامه‌های توسعه پنج‌ساله کشور با عنوان "حمل‌ونقل و لجستیک"؛
 - در نظر گرفتن ملاحظات لجستیکی در بروزآوری "سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل"؛



سیاست ۲-۲- تعیین سیاست‌ها و اقدامات یکپارچه در سطح ملی برای توسعه لجستیک کشور

- تصویب و بروزآوری "سند سیاستی توسعه لجستیک کشور" و "برنامه اقدام ملی لجستیک" در شورایی عالی لجستیک؛

سیاست ۳-۲- تسهیل فضای کسب‌وکار در حوزه لجستیک

- شناسایی و رفع موانع و تداخلات قانونی تاثیرگذار بر کسب‌وکارهای حوزه لجستیک؛
- تسهیل رویه‌ها، اصلاح فرآیندهای قانونی و رفع موانع اجرایی و سازمانی ناظر بر تجارت فرامرزی (به منظور روان‌سازی لجستیک تجارت خارجی و ترانزیت)؛
- تکمیل و تقویت استانداردهای حوزه لجستیک.

محور ۳- ارتقاء نظام‌های اطلاعاتی لجستیک

سیاست ۱-۳- شفافیت و روان‌سازی جریان اطلاعات در شبکه لجستیک کشور

- تکمیل سامانه جامع تجارت ایران به منظور رصد بهینه زنجیره تامین کالاهای تحت پوشش؛
 - بهره‌گیری از ابزارهای نوین برای تقویت ردیابی و رهگیری جریان کالا در زنجیره لجستیک.
- سیاست ۲-۳- پشتیبانی اطلاعاتی از نهادهای ذیربط و فعالین اقتصادی در حوزه لجستیک
- ایجاد نظامی برای محاسبه و پایش شاخص‌های کلیدی لجستیک کشور؛
 - ایجاد بانک جامع اطلاعاتی لجستیک کشور.

محور ۴- ارتقاء صنعت لجستیک کشور

سیاست ۱-۴- تقویت و مدرن‌سازی خدمات لجستیک به لحاظ مقیاس، تنوع و کیفیت خدمات

- تعریف سازوکارهای لازم جهت شکل‌گیری شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم و بالاتر در کشور؛
- رفع موانع فنی، قانونی و اجرایی گسترش خدمات حمل‌ونقل چندوجهی؛
- حمایت و تشویق کسب‌وکارها برای شکل‌گیری شرکت‌های بزرگ مقیاس در حوزه لجستیک.

سیاست ۲-۴- رفع کمبودهای کشور در زمینه ناوگان و تجهیزات

- تامین نیاز کشور به ناوگان و تجهیزات (به خصوص برای حوزه‌های کالایی خاص).

سیاست ۳-۴- حمایت از شکل‌گیری مدل‌های کسب‌وکار نوین در حوزه لجستیک

- رفع موانع قانونی و حقوقی توسعه استارت‌آپ‌ها در حوزه لجستیک و خدمات پشتیبان لجستیک.



محور ۵- بهبود ظرفیت‌های زیرساختی در حوزه لجستیک

سیاست ۵-۱- بهبود یکپارچگی زیرساختی در سطح شبکه لجستیک کشور و اتصال آن به شبکه‌های لجستیک بین‌المللی

- رفع گلوگاه‌های لجستیکی در مسیرهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی کشور؛
 - ایجاد پایانه‌های اختصاصی ریلی- جاده‌ای برای کالاهای ریل‌پسند؛
 - امکان‌سنجی و ایجاد مراکز لجستیک برون‌مرزی در بازارهای هدف صادراتی.
- سیاست ۵-۲- افزایش بهره‌وری و بکارگیری بهینه ظرفیت‌های لجستیکی
- بهبود مدیریت سیر و حرکت ناوگان باری در شبکه ریلی؛
 - نوسازی و تقویت امکانات بارگیری و تخلیه ریلی در اختیار دستگاه‌های متولی کالاهای اساسی.
- سیاست ۵-۳- تسریع در توسعه زیرساخت‌های لجستیکی مورد نیاز
- طراحی سازوکارهای تامین مالی برای تسریع در احداث زیرساخت‌های لجستیک.



۱- حوزه لجستیک: مولفه‌ها و جایگاه آن در خدمات بازرگانی

۱-۱- حوزه لجستیک و مولفه‌های آن

به طور کلی مفهوم لجستیک (و مدیریت زنجیره تامین) برخاسته از علوم مهندسی و مدیریتی است و بنابراین بیشتر تعاریفی که برای آن در منابع معتبر ارائه می‌شود، جنبه بنگاهی و خرد دارد. اما هنگامی که موضوع در سطح کلان و با مقاصد سیاست‌گذاری مطرح می‌شود، لجستیک عملاً تبدیل به یک موضوع فرابخشی با ابعاد و جوانب گسترده سخت‌افزاری و نرم‌افزاری می‌گردد. لذا پیش از هر گونه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در خصوص لجستیک کشور، لازم است لجستیک به عنوان یک حوزه (یا بخش^۱) به رسمیت شناخته شود. با این وصف می‌توان آن را زیرمجموعه‌ای از بخش خدمات در نظر گرفت. البته در دیدگاه سنتی، بخش‌های خدمات حمل‌ونقل بار، انبارداری و پست به عنوان مصادیق لجستیک در نظر گرفته می‌شوند؛ اما لجستیک فراتر از این مصادیق است.

به منظور روشن شدن موضوع، در جدول ۱ مهمترین مولفه‌های حوزه لجستیک و مصادیق ذیل آنها نمایش داده شده است.

جدول ۱- معرفی مولفه‌های حوزه لجستیک و حوزه‌های پشتیبان آن

مولفه	مهمترین مصادیق
زیرساخت‌های نهادی و نظام سیاست‌گذاری	- دستگاه‌های ذینفع حوزه لجستیک - ساختارهای سازمانی مرتبط با لجستیک در دستگاه‌های ذینفع - سازوکارهای هماهنگی مرتبط با لجستیک (شوراها، کارگروه‌ها، ستادها و ...) - نظام‌های تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی مرتبط با لجستیک
زیرساخت‌های قانونی	قوانین، مقررات، ضوابط و استانداردهای ناظر بر حوزه لجستیک
زیرساخت‌های فیزیکی	- زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی و دریایی (اغلب این زیرساخت‌ها برای استفاده مشترک مسافر و بار طراحی شده‌اند. اما در سیاست‌گذاری لجستیک، توسعه و استفاده بهینه از ظرفیت‌های آنها در حمل کالا مورد تاکید است) - زیرساخت‌های عمومی ذخیره‌سازی: نظیر انبارها و سردخانه‌های عمومی، امکانات ذخیره‌سازی موجود در بنادر، گمرکات، مرزها و - مراکز لجستیک و پایانه‌ها: شهر لجستیک، دهکده‌های لجستیک، پارک‌های لجستیک عمومی و تخصصی، بنادر خشک، پایانه‌های صادراتی، پایانه‌های ریلی-جاده‌ای و پایانه‌های مرزی



مهمترین مصادیق	مولفه
شامل تمامی کسب‌وکارهایی (اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی) که در ارائه انواع خدمات لجستیکی فعال هستند: - کسب‌وکارهای حمل‌ونقل و خدمات مرتبط (توزین، بارگیری و تخلیه، جابجایی ^۲ و ...) برای بار و مرسوله در سطح شهری، بین شهری و بین‌المللی - واسطه‌های حمل بار (مانند نمایندگی‌های شرکت‌های کشتیرانی و هواپیمایی) - بهره‌برداران زیرساخت‌های فیزیکی (نظیر اپراتورهای بندری) - کارگاه‌های انبارداری و سردخانه‌داری - شرکت‌های پخش کالا - شرکت‌های لجستیک طرف سوم ^۳ : ارائه ترکیبی از خدمات پایه‌ای و ارزش افزوده لجستیک در قالب راه‌حل‌های یکپارچه و بر اساس قرارداد، در تناسب با نیاز متقاضی - خدمات لجستیک طرف چهارم و بالاتر ^۴ : مدیریت لجستیک در سطح زنجیره تامین (اغلب با تکیه بر فناوری اطلاعات و سایر فناوری‌های مرتبط) - انواع استارت‌آپ‌ها (نظیر بازارگاه‌های حمل‌ونقل بار جاده‌ای و استارت‌آپ‌های تحویل مرسوله‌ها در سطح شهرها)	صنعت لجستیک ^۱
- کلیه بسترها و سیستم‌های اطلاعاتی کلان که عمدتاً با هدف تسهیل یا نظارت بر فعالیت‌های لجستیکی و یا جریان کالا در زنجیره‌های تامین، توسط دولت ایجاد شده و یا توسعه آنها ترویج می‌شود.	نظام‌های اطلاعاتی لجستیک و زنجیره‌های تامین
- صنایع تولید انواع ناوگان و تجهیزات مورد استفاده در لجستیک - خدمات تعمیرات و نگهداری تاسیسات و امکانات لجستیکی، ناوگان و انواع تجهیزات مورد استفاده در لجستیک - خدمات مدیریت ناوگان ^۵ برای صنعت لجستیک (خرید و نگهداری ناوگان، تامین نیروی انسانی، انجام امور بیمه و تامین مالی برای ناوگان، رصد ناوگان و ...)	خدمات و صنایع تخصصی پشتیبان لجستیک

منبع: یافته‌های پژوهش

۲-۱- لجستیک به عنوان رکن اساسی خدمات بازرگانی

زنجیره‌های تامین به منظور تداوم عرضه کالا یا خدمات، دستیابی به کارایی و رشد مطلوب و سودآوری اعضا نیازمند خدمات بازرگانی پشتیبان هستند. خدمات بازرگانی^۶ شامل طیف وسیعی از انواع خدماتی است که بواسطه آنها، برقراری کارآمد جریان‌های کالایی، اطلاعاتی و مالی از تولیدکننده تا مصرف‌کننده میسر شده و در کنار آن توانمندی‌ها و قابلیت‌های بازیگران برای ایفای نقش در زنجیره تقویت می‌شود. در خصوص خدمات بازرگانی تعریف واحد و مورد اجماعی در ادبیات جهانی وجود ندارد.

۱. Logistics Industry: در ادبیات جهانی استفاده از این عبارت مرسوم است.

2. Handling

3. Third Party Logistics (3PL)

4. Fourth, Fifth, ... Party Logistics (4PL, 5PL, ...)

5. Fleet Management

6. Commercial Services



به طور کلی هر نوع خدمتی را می‌توان تراکنشی تعریف کرد که در آن هیچ کالای فیزیکی بین فروشنده و خریدار مبادله نمی‌شود. خدمات عمدتاً به سه دسته تقسیم می‌شود:

- (۱) خدمات کسب‌وکار: خدمات مورد نیاز سازمان‌ها و کسب‌وکارها برای تداوم فعالیتشان؛
 - (۲) خدمات اجتماعی: خدماتی که با پشتیبانی دولت به عموم مردم ارائه می‌شود؛
 - (۳) خدمات شخصی: خدماتی که بر حسب نیاز اشخاص و منازل آنها ارائه می‌شود.
- مفهوم خدمات بازرگانی، ارتباط بسیار نزدیکی با خدمات کسب‌وکار دارد. این مفهوم در منابع مختلف گاه معادل خدمات کسب‌وکار، گاه زیرمجموعه آن و گاه وسیع‌تر ولی دارای همپوشانی با آن در نظر گرفته می‌شود. اما بر اساس تعاریف ارائه شده در منابع جهانی و از انطباق آنها با نظام طبقه‌بندی آیسیک، می‌توان خدمات بازرگانی را در پنج گروه اصلی ذیل دسته‌بندی نمود:

- خدمات لجستیک: اعم از حمل‌ونقل، انبارداری، خدمات جابجایی محموله و پشتیبانی حمل‌ونقل، انواع خدمات مرتبط با لجستیک، خدمات پست و پیک و ...؛
- خدمات اطلاعات و ارتباطات: برنامه‌نویسی، مشاوره و دیگر امور رایانه، انتشار نرم‌افزار، پردازش و میزبانی داده‌ها، درگاه‌های وب و ...؛
- خدمات مالی، بیمه و خدمات جانبی مرتبط؛
- خدمات حرفه‌ای، علمی و فنی: اعم از حسابداری و حقوقی، مشاوره مدیریت، تبلیغات و بازاریابی، خدمات معماری، مهندسی و تحلیل و آزمایش فنی و ...؛
- خدمات اداری و پشتیبان: اعم از خدمات اجاره، استخدام، امنیت، خدمات‌رسانی به ساختمان‌ها و فضای سبز و سایر خدمات پشتیبان کسب‌وکار و

مشاهده می‌شود که خدمات بازرگانی دربرگیرنده طیف وسیعی از انواع کسب‌وکارهاست که در حوزه تولی‌گری نهادهای متعددی قرار می‌گیرند. از سوی دیگر در بسیاری از موارد، خدمات ارائه شده توسط فعالین خدمات بازرگانی، صرفاً محدود به کسب‌وکارها نشده و می‌تواند انواع اشخاص حقیقی و حقوقی را نیز شامل شود. این امر نشان از پیچیدگی ماهیت این بخش دارد که باید بدان توجه داشت.

صنعت لجستیک به عنوان مجموعه‌ای از ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک که یکی از مهمترین ارکان حوزه خدمات بازرگانی محسوب می‌شود، از این امر مستثنی نیست. در ادامه دسته‌بندی از خدمات لجستیک و مهمترین مصادیق آنها ارائه شده است:



الف) خدمات پایه‌ای لجستیک

- انواع خدمات حمل‌ونقل و جابجایی بار (متصدیان حمل، بارفرابران، متصدیان بارگیری و تخلیه و ...)
- و حمل‌ونقل چندوجهی^۱؛
- خدمات حمل مرسوله (پست و پیک)؛
- خدمات انبارداری و سردخانه‌داری؛
- خدمات پایانه‌داری.

ب) خدمات ارزش افزوده لجستیک

- دریافت، تفکیک / ادغام و ارسال محموله‌ها در مراکز توزیع و مدیریت موجودی؛
 - تجمع بارهای خرد صاحبان کالا برای تشکیل محموله واحد^۲؛
 - بازرسی، بسته‌بندی و برچسب‌زنی؛
 - ترخیص‌کاری گمرکی؛
 - مدیریت اطلاعات لجستیک و خدمات نرم‌افزاری مرتبط (مانند ارائه خدمات و نرم‌افزارهای شناسایی و ردگیری محموله‌ها، ارائه پلتفرم‌های نرم‌افزاری برای مدیریت و برنامه‌ریزی امور لجستیک و ...)
 - لجستیک خدمات پس از فروش^۳ (برای قطعات یدکی، تجهیزات نصب و تعمیر و ...)
 - لجستیک معکوس^۴ (لجستیک برای کالاهای مرجوعی، معیوب و ...).
- لازم به ذکر است که در عمل ممکن است ترکیبی از دو یا چند خدمت توسط یک کسب‌وکار ارائه شود. در صورتی که این خدمات در حوزه تولی‌گری نهادهای متفاوتی قرار داشته باشند، اقدامات تنظیم‌گری و نظارت بر چنین کسب‌وکارهایی با دشواری‌هایی مواجه می‌شود.
- همین ویژگی صنعت لجستیک (و به طور کلی حوزه لجستیک) موجب شده است که سیاستگذاری هماهنگ در این زمینه آن طور که باید در ایران مورد توجه قرار نگیرد. مصداق بارز این مساله، شرکت‌های لجستیک طرف سوم و بالاتر هستند که شکل‌گیری آنها با مشکلات متعددی به لحاظ اخذ مجوزها و حتی تعیین نحوه حسابرسی مالیات و بیمه مواجه است.

۱. Multimodal Transport: به معنای مدیریت حمل‌ونقل محموله از مبدأ تا مقصد با شیوه‌های حمل مختلف

2. Consolidation

3. After Sales Logistics

4. Reverse Logistics



۲- مروری بر چالش‌های بخش لجستیک کشور

ایران به لحاظ زیرساخت‌های فیزیکی و تا حدودی خدمات لجستیک (اعم از پایه‌ای، دارای ارزش افزوده) از وضعیت نسبتاً مناسبی برخوردار است؛ اما به لحاظ مدیریت هماهنگ این مولفه‌ها و همچنین توسعه مباحث نرم‌افزاری حوزه لجستیک، ضعف‌های اساسی وجود دارد. در نتیجه کلیت نظام لجستیک از کارایی مناسبی برخوردار نیست. به طور خلاصه، مهمترین چالش‌های لجستیکی کشور را می‌توان در جدول ۲ دسته‌بندی نمود.

جدول ۲- مهمترین چالش‌های حوزه لجستیک کشور

مشکلات شناسایی شده	مولفه
- نبود هماهنگی و همراستایی مطلوب در رویکردها، سیاست‌ها و اقدامات نهادهای مختلف دخیل در امر لجستیک (عدم وجود یک نهاد راهبر و هماهنگ‌کننده برای توسعه حوزه لجستیک) - جایگاه کم‌رنگ لجستیک در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه - عدم وجود سند سیاستی و راهبردی مشخص برای حوزه لجستیک و به تبع آن تقسیم کار نهادهای ذیربط - وجود تعارض‌ها و خلاءهای قانونی در حوزه لجستیک	زیرساخت‌های نهادی، سیاست‌گذاری و قانون‌گذاری
- عدم یکپارچگی مناسب بین شبکه ریلی و جاده‌ای - عدم یکپارچگی مناسب بنادر در شبکه لجستیک کشور - عدم بهره‌برداری مناسب از ظرفیت‌های زیرساخت‌های لجستیکی - کندی روند توسعه مراکز لجستیک - وجود گلوگاه‌های لجستیکی در مسیرهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی	زیرساخت‌های فیزیکی
- توسعه محدود بسترهای اطلاعاتی ارتباط دهنده ذینفعان لجستیک - عدم وجود نظام اطلاعاتی جامع در حوزه لجستیک	نظام‌های اطلاعاتی حوزه لجستیک
- سنتی بودن و مقیاس کوچک کسب‌وکارها در بخش حمل‌ونقل (از جمله به دلیل خودمالکی ناوگان باری جاده‌ای) - عدم شکل‌گیری واقعی ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی یکپارچه - عدم توسعه خدمات حمل‌ونقل چندوجهی - بهره‌وری پایین خدمات حمل‌ونقل در کشور - فرسودگی ناوگان باری در شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل - کمبود ناوگان و تجهیزات تخصصی حمل بار	صنعت لجستیک
- تنوع محدود خدمات بیمه‌ای مکمل برای انواع خدمات لجستیکی - محدودیت منابع مالی برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی - عدم وجود ظرفیت‌های کافی به منظور تامین انواع ناوگان مورد نیاز صنعت لجستیک	خدمات و صنایع پشتیبان لجستیک

منبع: یافته‌های پژوهش



به طور کلی دو شاخص عمده در سطح جهانی به عنوان نماگرهای اصلی وضعیت لجستیکی یک کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند که عبارتند از: شاخص عملکرد لجستیک^۱ LPI و نسبت هزینه‌های ملی لجستیک به مقدار تولید ناخالص داخلی به درصد.

اهمیت این دو شاخص به اندازه‌ای است که مبنای هدفگذاری‌های دولت‌ها در اسناد راهبردی لجستیک قرار داده می‌شود. در ادامه جایگاه کشور در هر یک از این دو شاخص تشریح شده است.

الف) شاخص عملکرد لجستیک LPI

LPI یک شاخص چندبعدی است که براساس آن عملکرد لجستیک تجاری کشورها ارزیابی و رتبه‌بندی می‌شود. این شاخص از سال ۲۰۰۷ به صورت دوسالانه توسط بانک جهانی اندازه‌گیری و پایش می‌شود. جدیدترین گزارش شاخص عملکرد لجستیکی LPI 2018 بانک جهانی در تابستان سال ۱۳۹۷ منتشر شد، ولی ویرایش‌های بعدی این گزارش به دلیل شرایط غیرعادی ناشی از شیوع کرونا منتشر نشده است.

براساس گزارش سال ۲۰۱۸ این شاخص، ایران با صعود ۳۲ پله‌ای، از رتبه ۹۶ در سال ۲۰۱۶ به رتبه ۶۴ (در بین ۱۶۰ کشور) در سال ۲۰۱۸ ارتقا یافته است. بدین ترتیب ایران بهترین رتبه را نسبت به کل رتبه‌های سال‌های قبل در این شاخص کسب کرده است. جزئیات رتبه ایران در ارکان شش‌گانه این شاخص به شرح جدول ذیل است. البته در گزارش سال ۲۰۱۴، ایران در بین کشورهای ارزیابی شده قرار نداشته است.

جدول ۳- 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

1. Logistics Performance Index



مشاهده می‌شود که ایران 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^۱، به طور دقیق نمی‌توان در مورد علت بهبود این رتبه‌ها اظهار نظر نمود.

با این حال کشورمان با وجود برخورداری از ظرفیت‌های جغرافیایی و زیرساختی مناسب، در شاخص عملکرد لجستیک در بین ۲۰ کشور منطقه در رتبه هشتم قرار گرفته است. جدول زیر به خوبی نشانگر وجود پتانسیل‌های قابل توجه برای بهبود و ارتقاء لجستیک کشور است. لازم به ذکر است که مطالعات جهانی ثابت کرده است که بین عملکرد لجستیکی و توسعه‌یافتگی کشورها رابطه مستقیم وجود دارد. این موضوع به روشنی از جدول زیر قابل مشاهده است؛ به‌طوری که کشورهای با توسعه‌یافتگی بالاتر در ابتدای جدول و کشورهای کمتر توسعه‌یافته در انتهای جدول قرار گرفته‌اند.

جدول ۴- جایگاه ایران در بین کشورهای منطقه از نظر رتبه شاخص عملکرد لجستیک (سال ۲۰۱۸)

رتبه در منطقه (بین ۲۰ کشور)	رتبه در دنیا (بین ۱۶۰ کشور)	کشور	رتبه در منطقه (بین ۲۰ کشور)	رتبه در دنیا (بین 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

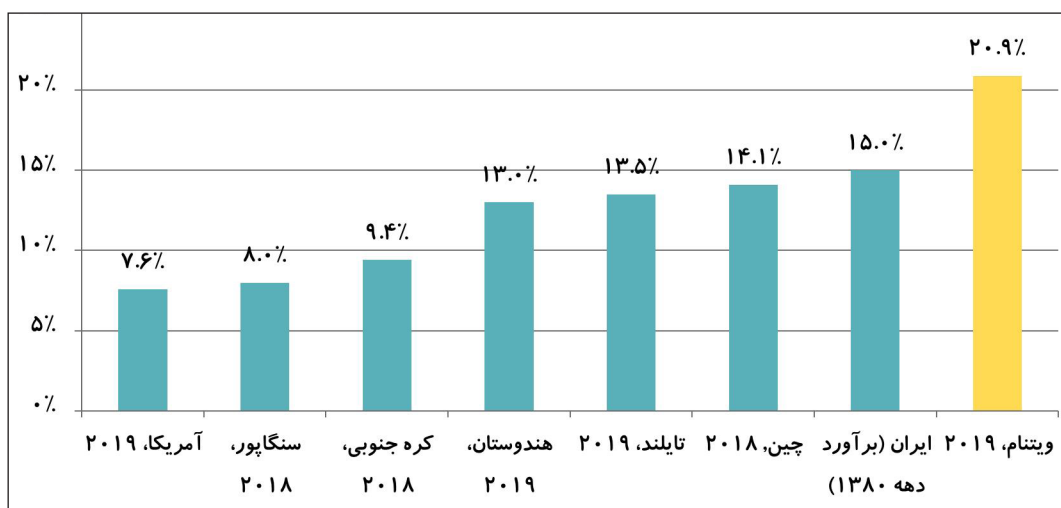
منبع: محاسبات پژوهش بر اساس آمار بانک جهانی

۱. در این زمینه، نظرسنجی آنلاین ساختارمند از متخصصان لجستیک در شرکت‌هایی نظیر بارفرابران (فورواردرها) چندملیتی و حمل کالا در سطح جهانی (کریرها) انجام می‌شود. برای ارزیابی وضعیت یک کشور در هر یک از زیرشاخص‌ها، از فعالین لجستیکی هشت شریک تجاری مهم آن نظرسنجی شده و پس از جمع‌بندی نتایج، امتیاز کشور (به صورت عددی بین ۰ تا ۵) تعیین می‌شود.



ب) هزینه‌های ملی لجستیک

در خصوص شاخص هزینه‌های ملی لجستیک و نسبت آن به تولید ناخالص داخلی بر حسب درصد، رویکرد یکسان و مورد اجماعی در بین کشورها وجود ندارد. اما بسیاری از کشورهایی که به طور جدی توسعه لجستیک را مورد توجه قرار داده‌اند، نظام‌های آماری خاصی را به منظور محاسبه و پایش این شاخص (در بازه‌های سالانه) ایجاد کرده‌اند. در حال حاضر در ایران سازوکاری برای محاسبه این شاخص وجود ندارد. اما بر اساس برآوردهای تقریبی در اواخر دهه ۱۳۸۰، مقدار آن حدود ۱۵ درصد بدست آمده است. نمودار زیر آخرین مقدار برآورد شده برای این شاخص را در کشورهای مختلف جهان نمایش می‌دهد.



منبع: یافته‌های پژوهش و منابع اینترنتی

شکل ۱- نسبت هزینه‌های ملی لجستیک به تولید ناخالص داخلی در ایران و کشورهای مختلف (برحسب درصد)

۳- اولویت‌های توسعه لجستیک و سیاست‌های مرتبط

- در این بخش با توجه به ملاحظات زیر، پنج اولویت برای توسعه لجستیک کشور پیشنهاد شده است:
- اهمیت بهبود زیرساخت‌های نهادی و نظام سیاست‌گذاری لجستیک به عنوان بستر و پیش‌نیاز اصلی توسعه این حوزه؛
 - ظرفیت‌های نسبتاً مطلوب ایجاد شده در زیرساخت‌های فیزیکی و تقدم بهره‌برداری مناسب از ظرفیت‌ها به توسعه فیزیکی آنها؛
 - وجود چالش‌های متعدد در ابعاد نرم‌افزاری لجستیک کشور (اعم از فضای کسب‌وکار، خدمات ارائه شده و ...)



- محدودیت‌های فعلی کشور به لحاظ تامین منابع مالی جهت سرمایه‌گذاری و مشکلات ناشی از تحریم‌ها.

اولویت اول: تقویت زیرساخت‌های نهادی حوزه لجستیک

- ایجاد زیرساخت نهادی جهت راهبری و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک؛
- تقویت جایگاه لجستیک در ساختار سازمانی دستگاه‌های ذیربط؛
- تقویت نقش تشکل‌های بخش خصوصی در سیاست‌گذاری لجستیک.

اولویت دوم: بهبود نظام سیاست‌گذاری و محیط قانونی حاکم بر لجستیک

- شفاف نمودن جایگاه لجستیک در اسناد بالادستی کشور؛
- تعیین سیاست‌ها و اقدامات یکپارچه در سطح ملی برای توسعه لجستیک کشور؛
- تسهیل فضای کسب‌وکار در حوزه لجستیک.

اولویت سوم: ارتقاء نظام‌های اطلاعاتی حوزه لجستیک

- پشتیبانی اطلاعاتی از نهادهای ذیربط و فعالین اقتصادی در حوزه لجستیک به منظور سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری بهینه؛
- شفافیت و روان‌سازی جریان اطلاعات در شبکه لجستیک کشور.

اولویت چهارم: ارتقاء صنعت لجستیک کشور

- تقویت و مدرن‌سازی خدمات لجستیک به لحاظ مقیاس، تنوع و کیفیت خدمات؛
- رفع کمبودهای کشور در زمینه ناوگان و تجهیزات جابجایی کالا؛
- حمایت از شکل‌گیری مدل‌های نوین کسب‌وکار در حوزه لجستیک؛
- پشتیبانی از بکارگیری فناوری‌های نوین در بخش لجستیک.

اولویت پنجم: بهبود ظرفیت‌های زیرساختی در حوزه لجستیک

- بهبود یکپارچگی زیرساختی در سطح شبکه لجستیک کشور و اتصال آن به شبکه‌های لجستیک بین‌المللی (با تاکید بر حمل‌ونقل ریلی)؛



- افزایش بهره‌وری و بکارگیری بهینه ظرفیت‌های لجستیکی؛
- تسریع در توسعه زیرساخت‌های لجستیکی مورد نیاز کشور؛ از جمله مراکز لجستیک، بنادر خشک^۱، خطوط ریلی فرعی در بنادر و نیز چشمه‌های بار مهم در داخل کشور.

اولویت‌های بعدی در صورت فراهم شدن شرایط

علاوه بر موارد فوق، می‌توان به موضوعات دیگری نیز اشاره نمود که پرداختن به آنها نیازمند فراهم شدن بسترهای نهادی و قانونی لازم، ثبات و بهبود وضعیت اقتصادی کشور و رفع محدودیت‌های ناشی از تحریم‌هاست. این موارد می‌توانند در صورت فراهم شدن پیش‌نیازهای لازم، به شرح ذیل مورد توجه قرار گیرند:

الف) موارد قابل تحقق در کوتاه‌مدت:

- حضور بازیگران مطرح لجستیکی جهان در کشور و ارائه خدمات توسط آنها؛
- جذب سرمایه‌گذاری خارجی به منظور توسعه زیرساخت‌های لجستیکی نظیر مراکز لجستیک؛ این اقدام از جمله ابزارهایی است کشورهای در حال توسعه با هدف تامین مالی و نیز بهره‌گیری از دانش جهانی ساخت و اداره این زیرساخت‌ها، از آن بهره‌جسته‌اند؛

ب) موارد قابل تحقق در میان‌مدت:

- سرمایه‌گذاری بازیگران مطرح لجستیکی در بخش لجستیک و شکل‌گیری همکاری‌های مشترک با صنعت لجستیک کشور با هدف انتقال دانش فنی؛
- بهره‌گیری از فناوری‌های نوظهور در حوزه لجستیک (مانند بلاک چین، اینترنت اشیاء، اتوماسیون، هوش مصنوعی، مه داده‌ها، وسایل نقلیه خودران^۲)؛

ج) موارد قابل تحقق در بلندمدت:

- افزایش رقابت‌پذیری صنعت لجستیک کشور در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی؛
- تبدیل کشور به هاب لجستیک و تجارت منطقه.

1. Logistics Centers (Hubs), Dry Ports

2. Block Chain, Internet Of Things, Automation, Artificial Intelligence, Big Data, Driverless Vehicles



۴- پیشنهاداتی در خصوص نحوه تعامل، سیاست‌گذاری، نظارت و پاسخگویی دستگاه‌های ذیربط در حوزه لجستیک

در این بخش موارد پیشنهادی برای اجرای سیاست‌های اولویت اول (تقویت زیرساخت‌های نهادی) و بخشی از اولویت دوم توسعه لجستیک (بهبود نظام سیاست‌گذاری) تشریح شده است. این موارد در مجموع نحوه تعامل، سیاست‌گذاری، نظارت و پاسخگویی دستگاه‌های ذیربط را دربر می‌گیرند.

۴-۱- پیشنهاداتی برای تقویت زیرساخت‌های نهادی حوزه لجستیک

پیش از پرداختن به موضوع تقویت زیرساخت‌های نهادی لجستیک، لازم است به وضعیت فعلی این زیرساخت‌ها اشاره شود. به منظور ایجاد یک تصویر جامع، فهرست نهادهای ذینفع (اعم از دولتی و خصوصی) در جدول ذیل نمایش داده شده‌اند.

جدول ۵- وضعیت فعلی زیرساخت‌های نهادی حوزه لجستیک کشور

بخش	نوع نهادها	عنوان
دولتی	وزارتخانه‌های ذینفع	- وزارت صنعت، معدن و تجارت - وزارت راه و شهرسازی - وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات - وزارت امور اقتصادی و دارایی (گمرک ج.ا.ا.) - وزارت کشور - وزارت نفت - وزارت امور خارجه
	سایر دستگاه‌های ذینفع	- ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز - بانک مرکزی ج.ا.ا. - بیمه مرکزی ج.ا.ا.
	سازوکارهای هماهنگی مرتبط با موضوع	- وزارت راه و شهرسازی: شورایی عالی هماهنگی ترابری (وزیر)، ستاد مراکز لجستیک (ریاست وزیر)، شورای ترانزیت کشور (پیشنهادی وزارتخانه) - وزارت امور خارجه: کارگروه ملی دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت
خصوصی	تشکل‌های حرفه‌ای	- اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران (کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک) - فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران - اتحادیه‌ها و انجمن‌های صنفی مرتبط با خدمات لجستیکی

منبع: یافته‌های پژوهش

بر اساس جدول فوق، علاوه بر حضور ذینفعان متعدد در حوزه لجستیک که امری طبیعی بوده و مختص ایران نیز نیست، برخی سازوکارهای هماهنگی نیز در این زمینه ورود کرده‌اند و یا به طور مجزا ایجاد شده‌اند.



بر این اساس، در ادامه پس از مرور مختصر تجربیات جهانی و توصیه‌های بانک جهانی در خصوص سازوکارهای هماهنگی، حوزه لجستیک، پیشنهاداتی جهت تقویت زیرساخت‌های زنجاری لجستیک در کشور ارائه شده است.

۴-۱-۱-۱- مروری بر تحریکات جهانی در زمینه تعیین نهاد متولی بحسبستیک

تجربه ایجاد چنین شوراها یا کمیته‌هایی (اغلب در سطح نهاد نخست وزیری) در کشورهای در حال توسعه نظیر مالزی^۲، تایلند، ویتنام، اندونزی، هندوستان، تونس، مراکش وجود دارد. اما اینکه مسئولیت اداره دبیرخانه و یا هماهنگی و نظارت بر اجرای سیاست‌های تدوین شده به کدام نهاد واگذار شود، به مقتضائات ملی و ویژگی‌های ساختاری دولت‌ها بستگی دارد. طبق گزارش سازمان همکاری و توسعه اقتصادی

۲. در این کشور، دبیرخانه شورای ملی لجستیک (ذیل نهاد نخست وزیری) به صورت مشترک توسط وزارت تجارت بین‌المللی و صنعت و وزارت حمل‌ونقل اداره می‌شود.



(OECD)، در کشورهای در حال توسعه، این مسئولیت بیشتر بر عهده وزارتخانه‌های متولی امور بازرگانی یا توسعه اقتصادی قرار داده می‌شود.^۱

در این زمینه باید به تجربه کشور هندوستان اشاره کرد که می‌تواند الگوی مناسبی برای کشورمان قرار گیرد. در این کشور، وزارت بازرگانی و صنعت به عنوان متولی توسعه یکپارچه حوزه لجستیک تعیین شده است. در همین راستا، این وزارتخانه در سال ۲۰۱۹ اقدام به انتشار پیش‌نویس سند سیاست لجستیک هندوستان^۲ نمود. یکی از محورهای این سند، تقویت چارچوب نهادی و حاکمیتی برای بخش لجستیک است. برای این منظور در سال ۲۰۱۷، واحد لجستیک (بال لجستیک)^۳ که ذیل دپارتمان بازرگانی در وزارت بازرگانی و صنعت هندوستان تشکیل شد، مسئولیت اصلی پیشبرد اجرای حوزه‌های کلیدی سیاست لجستیک و تسهیل ایجاد هماهنگی در بین وزارتخانه‌های کلیدی ذینفع را بر عهده خواهد داشت. اما برای تحقق این امر، سلسله مراتبی از سازوکارهای هماهنگی در نظر گرفته شده است.^۴

در بالاترین سطح، "شورای ملی لجستیک"^۵ به ریاست نخست وزیری قرار دارد. اعضای این شورا شامل وزیر بازرگانی و صنعت، وزیر حمل‌ونقل جاده‌ای و بزرگراه‌ها، وزیر خطوط ریلی، وزیر کشتیرانی، وزیر هوانوردی غیرنظامی، وزیر ارتباطات و وزیر مالیه هستند. در صورت نیاز سایر وزرای حوزه‌های مرتبط در جلسات شورا شرکت خواهند کرد. وظیفه اصلی شورا، جهت‌دهی و راهبری توسعه یکپارچه لجستیک در هندوستان بوده و هر شش ماه یکبار وضعیت پیشرفت برنامه اقدام ملی لجستیک یکپارچه را پایش خواهد کرد. بال لجستیک (ذیل وزارت بازرگانی و صنعت) به عنوان دبیرخانه شورا عمل می‌کند.^۶

در نهایت باید خاطر نشان کرد که بر اساس تجربیات جهانی، ورود مستقل دستگاه‌های ذینفع به سیاستگذاری لجستیک در غیاب سازوکار هماهنگ‌کننده بالادستی، چندان موفقیت‌آمیز نبوده است. به عنوان نمونه در کشور پاناما، در سال ۲۰۱۲ وزارت بازرگانی و صنایع اقدام به تشکیل یک سازوکار هماهنگی ذیل خود با عنوان کابینه لجستیکی نمود. اما در سال ۲۰۱۴، ریاست این سازوکار به سازمان امور دریایی این کشور محول شد که مناقشاتی را ایجاد کرد. در نهایت در همان سال کابینه لجستیکی به زیرمجموعه ریاست جمهوری این کشور منتقل شد تا به مشکلات هماهنگی بین نهادی پایان دهد.

1. OECD (2015), Drivers of Logistics Performance: A Case Study of Turkey, <https://www.itf-oecd.org/>

2. Draft National Logistics Policy

3. Logistics Division (Logistics Wing)

4. <https://commerce.gov.in/>

5. National Logistics Council

6. <https://commerce.gov.in/>



۴-۱-۲- بررسی جایگاه سازوکارهای هماهنگی فعلی در ارتباط با لجستیک

در این بخش، جایگاه و کفایت سازوکارهای هماهنگی (عمدتاً با محوریت وزارت راه و شهرسازی)، برای ایفای نقش جهت هماهنگی لجستیک کشور مورد بررسی قرار گرفته است:

- شورایی هماهنگی ترابری: این شورا در مقطعی به سیاست‌گذاری لجستیک ورود داشته است که تصویب انجام طرح ملی "تدوین سند جامع لجستیک کشور" (۱۳۹۵) و تصویب ایجاد "ستاد مراکز لجستیک کشور" (۱۳۹۵) از آن جمله است. هر چند موضوع اول به مرحله اجرا نرسید. حوزه مأموریت این شورا، مباحث حمل‌ونقل (اعم از مسافر و بار) است که انطباق مناسبی با مولفه‌های لجستیک ندارد. لذا این شورا نمی‌تواند نقش مورد انتظار را برای هماهنگی لجستیک ایفا کند.
- ستاد مراکز لجستیک کشور: این ستاد در سال ۱۳۹۷ و با مصوبه جلسه ۲۰۲ شورایی هماهنگی ترابری به منظور سیاست‌گذاری و هماهنگی و تنظیم مقررات مرتبط با مراکز لجستیک (به عنوان یکی از مولفه‌های زیرساختی لجستیک کشور) تشکیل شد. ریاست ستاد بر عهده وزیر راه و شهرسازی بوده و دیگر وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط نیز در آن عضو هستند. مراکز لجستیک تبلور عینی ماهیت فرابخشی لجستیک هستند. لذا پیشنهاد می‌شود این ستاد ذیل یک سازوکار هماهنگی فراوزارتخانه‌ای برای لجستیک (موضوع پیشنهاد بخش بعدی) فعالیت کند.
- شورای ترانزیت: جایگاه سازمانی هماهنگی برای ترانزیت، در دهه‌های اخیر همواره از مسائل مورد بحث در حوزه لجستیک کشور بوده است. موضوع ترانزیت در حال حاضر در قالب "کارگروه توسعه و روان‌سازی ترانزیت" ذیل شورایی هماهنگی ترابری پیگیری می‌شود. همچنین وزارت راه و شهرسازی در سال ۱۳۹۹ پیشنهادی را مبنی بر ایجاد "شورای ترانزیت کشور" به هیات دولت ارائه نموده است. از آنجایی که ترانزیت یکی از زیربخش‌های مهم لجستیک است، به منظور پرهیز از موازی‌کاری و تعدد سازوکارها، این حوزه نیز می‌تواند ذیل مأموریت‌های سازوکار هماهنگی فراوزارتخانه‌ای برای لجستیک قرار گیرد.
- کارگروه ملی دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت: ایده اولیه شکل‌گیری سازوکار هماهنگی دیپلماسی برای حمل‌ونقل، در سال ۱۳۹۸ در وزارت راه و شهرسازی و در قالب تشکیل شورای دیپلماسی حمل‌ونقل در آن وزارتخانه مطرح شده بود. اما به دلیل فقدان ظرفیت‌های لازم برای هماهنگی دستگاه‌های خارج از وزارتخانه و نیز ماهیت سیاسی موضوع، اجرای این ایده توسط وزارت امور خارجه (ذیل معاونت اقتصادی) به عهده گرفته شد. این کارگروه می‌تواند نقش موثری را در پیشبرد اهداف لجستیکی کشور در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا نماید. اما همراهی فعالیت‌های این کارگروه با یک سازوکار هماهنگی فراوزارتخانه‌ای برای لجستیک ضروری است.



در نهایت با توجه به توضیحات فوق و بر اساس تجربیات جهانی، لزوم ایجاد یک سازوکار هماهنگی فراوزارتخانه‌ای برای راهبری و تولی‌گری لجستیک آشکار می‌شود که بخش بعدی به تفصیل بدان پرداخته است.

۴-۱-۳- پیشنهاد ایجاد شورایی لجستیک به عنوان متولی توسعه این حوزه

الف) جایگاه سازمانی پیشنهادی:

- ریاست جمهوری (معاونت اول یا معاونت اقتصادی)

ب) اهم اعضای پیشنهادی:

- وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، وزارت کشور، وزارت نفت، وزارت امور خارجه، بانک مرکزی، بیمه مرکزی، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا، ارز و اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران.

ج) دبیرخانه پیشنهادی:

- وزارت صنعت، معدن و تجارت

پیشنهاد تعیین وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان دبیرخانه شورایی لجستیک، به دلایل ذیل صورت گرفته است:

- نقش وزارتخانه به عنوان متولی بخش‌های تولید و تجارت که متقاضیان دریافت خدمات لجستیک هستند؛

- ارتباط برخی از مهمترین مولفه‌های حوزه لجستیک با ماموریت‌های وزارتخانه: از جمله زیرساخت‌های ذخیره‌سازی، شبکه‌های توزیع کالا و خدمات مرتبط، صنایع تولیدی پشتیبان لجستیک (ناوگان و انواع تجهیزات مورد استفاده برای بارگیری و تخلیه، بسته‌بندی و ...)، سامانه جامع تجارت ایران به عنوان بستر اطلاعاتی رصد جریان کالا و همچنین نظام‌های شناسایی و ردیابی کالا؛

- جایگاه خدمات بازرگانی (و به طور کلی خدمات کسب‌وکار) در ساختار فعلی وزارت صنعت، معدن و تجارت: با توجه به اینکه صنعت لجستیک یکی از ارکان مهم خدمات بازرگانی محسوب می‌شود.

- سابقه تاریخی وزارت بازرگانی در امور نظارت و یا اجرای انواع خدمات بازرگانی: جایگاه خدمات بازرگانی در قرار داشتن شرکت‌هایی چون کشتیرانی ج.ا.ا، حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس،



و حمل‌ونقل و خدمات دریایی آبادان در زیرمجموعه وزارت بازرگانی سابق؛ اختیارات و تکالیف تفویض شده به وزارت بازرگانی سابق در خصوص شرکت سهامی بیمه ایران (طبق قانون تشکیل وزارت بازرگانی مصوب ۱۳۵۳)؛

- وجود تجربیات مشابه در کشورهای چون هندوستان در تعیین نقش محوری سیاست‌گذاری حوزه لجستیک برای وزارتخانه‌های متولی امور بازرگانی و صنعت.

در نهایت خاطرنشان می‌سازد که گزینه ارائه شده برای استقرار دبیرخانه شورایی لجستیک، جنبه پیشنهادی داشته و بدیهی است که تصمیم‌گیری نهایی در خصوص این موضوع نیازمند توافق همه جانبه (مخصوصاً بین وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی یعنی دو ذینفع اصلی لجستیک) است. در عین حال، گزینه ایجاد دبیرخانه مشترک بین دو وزارتخانه دینفع، به مانند تجربه کشور مالزی نیز قابل طرح است.

د) اهم وظایف و مأموریت‌های شورایی لجستیک:

- سیاست‌گذاری کلان برای لجستیک کشور؛
- راهبری و هماهنگی توسعه لجستیک کشور؛
- نظارت بر تدوین، بروزرآوری و اجرای اسناد راهبردی حوزه لجستیک؛
- اظهارنظر و پیشنهاد مفاد مرتبط با بخش لجستیک برای اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه؛
- رصد مستمر وضعیت حوزه لجستیک کشور؛
- دریافت پیشنهادات و نظرات اعضا و تصمیم‌گیری در خصوص آن.

۴-۱-۲- پیشنهاداتی برای تقویت جایگاه لجستیک در ساختار دستگاه‌های ذیربط

- اختصاص یک واحد سازمانی مشخص برای لجستیک در هر یک از دستگاه‌های متولی: پیشنهاد می‌شود حسب لزوم و به منظور ایجاد تمرکز در تصمیم‌گیری، هماهنگی و اجرای اقدامات حوزه لجستیک در سطح دستگاهی، یک واحد سازمانی مشخص در هر دستگاه مسئولیت مسائل لجستیکی مرتبط را عهده دار شود.
- استفاده بهینه از ظرفیت کارگروه ملی دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت (ذیل معاونت اقتصادی وزارت امور خارجه): این کارگروه باید به عنوان بستر مناسبی برای پیشبرد اهداف توسعه لجستیک کشور در سطح بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد. از جمله کارکردهای این کارگروه می‌توان به استفاده از ابزار دیپلماسی برای تقویت مناسبات گمرکی و حمل‌ونقلی با دیگر کشورها و کمک به رفع موانع لجستیکی واردات، صادرات و ترانزیت اشاره نمود.



۳-۱-۴- پیشنهاداتی برای تقویت نقش تشکلهای بخش خصوصی در سیاست‌گذاری لجستیک

- حضور فعال اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران در شورایعالی لجستیک: عضویت این تشکلهای در شورایعالی لجستیک و حتی ریاست برخی از کمیته‌های مربوطه (در صورت لزوم)، می‌تواند بستر مناسبی را برای شکل‌گیری تعامل مستمر و نظام‌مند بین دولت و بخش خصوصی در زمینه لجستیک فراهم کند.

۳-۲-۴- پیشنهاداتی برای بهبود نظام سیاست‌گذاری حوزه لجستیک

- تصویب "سند سیاستی توسعه لجستیک کشور" در شورایعالی لجستیک و بروزرآوری منظم آن در صورت لزوم: این سند عمدتاً دربرگیرنده اولویت‌ها، جهت‌گیری‌ها و هدف‌گذاری‌های کلان خواهد بود.
 - تصویب "برنامه اقدام ملی لجستیک" در شورایعالی لجستیک و بروزرآوری منظم آن: این سند ماهیت عملیاتی داشته و برنامه‌های اجرایی در سطح بخشی، دستگاهی و در صورت لزوم منطقه‌ای را به منظور تحقق سند سیاستی توسعه لجستیک شامل خواهد شد. اقدامات تعریف شده در این برنامه مبنای عمل کلیه ذینفعان قرار خواهد گرفت کلیه دستگاه‌ها بر اساس وظایف مشخص شده در برنامه باید پاسخگویی داشته باشند.
 - اختصاص یک بخش مجزا در اسناد برنامه‌های توسعه پنج‌ساله کشور با عنوان "حمل‌ونقل و لجستیک" (در هماهنگی با سند سیاستی توسعه لجستیک و برنامه اقدام ملی لجستیک)
- توضیح: از آنجایی که حمل‌ونقل یک موضوع کلان است که به حمل‌مسافر و بار به طور توأمان می‌پردازد، پیشنهاد می‌شود موضوعات حوزه لجستیک در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه‌ای، در کنار بحث حمل‌ونقل مطرح شود.
- در نظر گرفتن ملاحظات لجستیکی در بروزرآوری "سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل"

۳-۳-۴- موضوعات محوری نیازمند سیاست‌گذاری در حوزه لجستیک

- مهمترین محورهای موضوعی که می‌توانند در دستور کار این شورا قرار گرفته و در اسناد بالادستی، فرابخشی و بخشی نیز به آنها توجه شود، به شرح ذیل پیشنهاد می‌شوند:
- لجستیک برای پشتیبانی از صادرات غیرنفتی و واردات؛
 - ترانزیت (به خصوص تجاری‌سازی کریدورهای ترانزیتی عبوری از کشور)؛



- لجستیک کالاهای کلیدی شامل کالاهای اساسی، محصولات کشاورزی فاسدشدنی، کالاهای معدنی و کالاهای صنعتی مهم (نظیر فولاد و پتروشیمی)؛
- لجستیک در بخش‌های تخصصی و دارای اهمیت: از جمله تجارت الکترونیک، کسب‌وکارهای خرد، کوچک و متوسط، حوزه بهداشت و سلامت، لجستیک بشردوستانه در شرایط بحران؛
- لجستیک شهری: از جمله توزیع برای خرده‌فروشی و تنظیم بازار، تحویل‌های درب منزل برای شهروندان، توزیع برای رستوران‌ها و هتل‌ها و حمل‌ونقل مصالح برای فعالیت‌های ساختمانی؛
- ملاحظات مربوط به موضوعاتی چون آمایش سرزمین، پدافند غیرعامل و اقتصاد مقاومتی در سیاست‌گذاری برای حوزه لجستیک.

۵- سایر اقدامات پیشنهادی جهت ارتقاء لجستیک کشور

در این بخش، اهم اقدامات پیشنهادی برای اجرایی نمودن سیاست‌های ذکر شده ذیل اولویت‌های دوم (بخش مربوط به محیط قانونی حاکم بر لجستیک) و سوم تا پنجم توسعه لجستیک ارائه شده‌اند. لازم به ذکر است که این اقدامات در راستای فراهم‌سازی زیرساخت‌های و بسترهای ضروری حوزه لجستیک پیشنهاد شده‌اند که اغلب آنها ماهیت فراگیر دارند.

۵-۱- اقدامات پیشنهادی برای بهبود محیط قانونی حاکم بر لجستیک

- شناسایی و رفع موانع و تداخلات قانونی تاثیرگذار بر کسب‌وکارهای حوزه لجستیک: اعم از قوانین، مقررات و ضوابط مرتبط با امور گمرکی، تجارت خارجی، تجارت داخلی، حمل‌ونقل، جابجایی و ذخیره‌سازی کالا، مبارزه با قاچاق کالا، قانون تجارت، قوانین مالیاتی، بانکی، بیمه‌ای و مانند آن.
- تسهیل رویه‌ها، اصلاح فرآیندهای قانونی و رفع موانع اجرایی و سازمانی ناظر بر تجارت فرامرزی: به منظور روان‌سازی زنجیره عملیات لجستیک در حوزه واردات، صادرات، ترانزیت و صادرات مجدد.
- تکمیل و تقویت استانداردهای حوزه لجستیک: ناظر بر بخش‌های مختلف زیرساختی، خدمات، نیروی انسانی و مانند آن.



۵-۲- اقدامات پیشنهادی برای ارتقاء نظام‌های اطلاعاتی لجستیک

- تکمیل سامانه جامع تجارت ایران به منظور رصد کامل وضعیت زنجیره تامین کالاهای تحت پوشش (در تمامی زمینه‌های واردات، صادرات، ترانزیت و توزیع داخلی)
- بهره‌گیری از ابزارهای نوین برای تقویت ردیابی و رهگیری جریان کالا در زنجیره لجستیک: تعریف قابلیت ردیابی و رهگیری مرسوله‌ها برای صاحبان کالا به عنوان یکی از ارکان شش‌گانه شاخص عملکرد لجستیک LPI بانک جهانی، نشان از اهمیت بالای این مقوله برای ایجاد شفافیت و بهبود جریان‌های اطلاعاتی در شبکه لجستیک دارد. در این زمینه بکارگیری استاندارد جهانی GS۱ که به منظور تسهیل شناسایی موجودیت‌های زنجیره تامین، ضبط خودکار داده‌ها و تبادل داده‌ها بین اعضای زنجیره‌های تامین تعریف شده است، به عنوان یک اقدام محوری قابل پیشنهاد است. اجرایی شدن این اقدام نیازمند تامین بسترها در سطح حاکمیتی و پیاده‌سازی این استاندارد در هر دو سطح دستگاه‌های اجرایی و کسب‌وکارهاست.
- ایجاد نظامی برای محاسبه و پایش شاخص‌های کلیدی لجستیک کشور از جمله برای:
 - هزینه‌های ملی لجستیک (به تفکیک مولفه‌های تشکیل دهنده آن)
 - سهم هزینه‌های لجستیک از قیمت تمام شده کالا در صنایع و بخش‌های مختلف.
- ایجاد بانک جامع اطلاعاتی لجستیک کشور با قابلیت‌های زیر:
 - اطلاع‌رسانی در مورد وضعیت شاخص‌های کلیدی لجستیک کشور (اعم از شاخص‌های بین‌المللی یا ملی).
 - ارائه آمار و اطلاعات در مورد زیرساخت‌ها، بازیگران و غیره.
 - ارائه آمار بروز از وضعیت کلی کالاها در شبکه لجستیک (اعم از کالاهای در انتظار تخلیه یا بارگیری در مبادی ورودی و خروجی کشور، موجودی کالا در بنادر، مرزهای زمینی، فرودگاه‌ها و گمرکات، میزان کالاهای حمل شده و ...).
 - انتشار سالنامه آماری لجستیک کشور.
 - امکان دسترسی عموم جامعه به کلیه اسناد بالادستی، اسناد بخشی، قوانین، مقررات و ضوابط و استانداردهای مرتبط با لجستیک.
 - وجود داشبوردهای مدیریتی با قابلیت گزارش‌گیری توسط نهادهای متولی.
 - تبادل اطلاعات با سامانه جامع تجارت ایران به منظور تکمیل نیازمندی‌های اطلاعاتی هر دو سامانه.



توضیح: پیشنهاد فوق براساس تجربه کشور کره جنوبی در ایجاد سامانه‌ای تحت عنوان «مرکز ملی اطلاعات لجستیک»^۱، ارائه شده است.

۵-۳- اقدامات پیشنهادی برای ارتقاء صنعت لجستیک

- تعریف سازوکارهای لازم برای مجوزدهی، حمایت و تشویق بازیگران صنعت لجستیک جهت شکل‌گیری شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم^۲ و بالاتر: این شرکت‌ها خدمات لجستیک یکپارچه (ترکیبی از خدمات حمل‌ونقل، انبارداری و خدمات ارزش افزوده) را در قالب لجستیک قراردادی به انواع فعالیت‌های تولیدی و تجاری ارائه می‌دهند. دیگر قابلیت مهم این شرکت‌ها، ارائه خدمات مشاوره و طراحی سیستم لجستیک برای کسب‌وکارهای متقاضی است. با توجه به تعدد دستگاه‌های دخیل در مجوزدهی به این شرکت‌ها، هماهنگی بین دستگاه‌ها در تعریف سازوکارهای مورد نظر بسیار ضروری است. از این لحاظ، شورایعالی لجستیک می‌تواند بستر مناسبی برای ایجاد این هماهنگی باشد. لازم به ذکر است که تاکنون تلاش‌ها و اقدامات مستقلی توسط وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت^۳ و حتی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران برای تدوین ضوابط تاسیس و فعالیت این شرکت‌ها صورت گرفته است. اما تا زمانی که مساله تعیین متولی راهبری لجستیک و هماهنگی سیاست‌ها حل نشود، هیچ یک از این اقدامات اثربخشی لازم را نخواهند داشت.
- رفع موانع فنی، قانونی و اجرایی گسترش خدمات حمل‌ونقل چندوجهی در کشور: خدمات حمل‌ونقل چندوجهی به معنای ترتیب دادن هماهنگی انتقال کالا با ترکیبی از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل در طول مسیر جابجایی و پذیرش مسئولیت حمل محموله تحت یک برنامه واحد است که هنوز در کشور شکل نگرفته است.
- حمایت و تشویق کسب‌وکارها برای شکل‌گیری شرکت‌های بزرگ مقیاس در حوزه لجستیک: به خصوص در حوزه خدمات حمل‌ونقل و در مورد شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت‌های مالک واگن‌های باری.
- تامین نیازهای کشور در زمینه ناوگان و تجهیزات (به خصوص برای حوزه‌های کالایی خاص): در حال حاضر کمبودهایی در زمینه کانتینرهای معمولی و یخچالدار، واگن‌های اختصاصی حمل غلات،

1. National Logistics Information Center (nlic.go.kr)

2. Third Party Logistics Companies (3PL), Fourth Party Logistics Companies (4PL), ...

۳. تدوین دستورالعمل ساماندهی فعالیت شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیکی در کشور



کالاهای فاسدشدنی و محصولات شیمیایی خطرناک و نیز کشتی‌های مخصوص حمل قیر و مواد شیمیایی در کشور وجود دارد. به موارد فوق باید تامین نیاز بخش ریلی به لکوموتیور اضافه نمود.

- **رفع موانع قانونی و حقوقی توسعه استارت‌آپ‌ها در حوزه لجستیک (و خدمات پشتیبان لجستیک):** موانع قانونی از جمله مهمترین چالش‌های شکل‌گیری استارت‌آپ‌ها در کشور است. این موضوع در مورد استارت‌آپ‌های حوزه لجستیک و خدمات پشتیبان آن نیز صدق می‌کند. به عنوان مثال بازارگاه‌های اینترنتی حمل‌ونقل جاده‌ای که چندین سال است شکل گرفته‌اند با موانع قانونی متعددی برای فعالیت جدی در بازار حمل‌ونقل کالاهایی مواجه هستند. این بازارگاه‌ها بر اساس قانون تجارت اجازه صدور بارنامه ندارند و تنها زمانی مجاز به این کار خواهند بود که اقدام به دریافت مجوز شرکت‌های بزرگ مقیاس هوشمند نمایند. اما اخذ این مجوز نیز تبعاتی نظیر مالکیت یک شرکت باربری سنتی بر سهام این بازارگاه‌ها را به دنبال دارد، که به جهت تضاد منافع بخش سنتی و مدرن، مانع از رشد مطلوب این استارت‌آپ‌ها خواهد شد.

۵-۴- اقدامات پیشنهادی برای بهبود ظرفیت‌های زیرساختی حوزه لجستیک

- **رفع گلوگاه‌های لجستیکی در مسیرهای صادراتی، وارداتی و کریدورهای ترانزیتی کشور:** این اقدام باید بر اساس اولویت‌گذاری در بین مسیرها و کریدورها صورت گرفته و مواردی چون گلوگاه‌های شبکه ریلی، امکانات بارگیری و تخلیه در بنادر و چشمه‌های بار ریلی، اتصالات ریلی اسکله‌های بندری با شبکه ریلی، محورهای جاده‌ای منتهی به مرزها و امکانات تخلیه و بارگیری و ذخیره‌سازی در پایانه‌های مرزی را در برگیرد. ظرفیت قانونی لازم برای اجرای این اقدام پیشنهادی در ماده ۱۵ ضوابط اجرایی سیاست‌های ارزی و تجاری برای توسعه صادرات و مدیریت واردات (مصوب جلسه دهم ستاد هماهنگی اقتصادی دولت مورخ ۱۴۰۰/۷/۴) وجود دارد.
- **ایجاد پایانه‌های اختصاصی ریلی- جاده‌ای برای کالاهای ریل‌پسند:** مانند محصولات کشاورزی، معدنی و صنعتی.
- **امکان‌سنجی و ایجاد مراکز لجستیک برون‌مرزی در بازارهای هدف صادراتی:** این اقدام در وهله اول نیازمند تعامل دولت با اتاق‌های بازرگانی، صنایع، معدن و کشاورزی و تشکل‌های صادراتی جهت شناسایی نیازهای صادرکنندگان کشور به زیرساخت‌ها و حتی خدمات لجستیک در بازارهای هدف است.
- **بهبود مدیریت سیر و حرکت ناوگان باری در شبکه ریلی:** با هدف افزایش سرعت سیر بار و بهره‌گیری بهینه از ظرفیت ناوگان ریلی.



- نوسازی و تقویت امکانات بارگیری و تخلیه ریلی در اختیار دستگاه‌های متولی تامین و توزیع کالاهای اساسی؛ برای بارگیری و تخلیه غلات و نهاده‌های دامی در اختیار شرکت پشتیبانی امور دام کشور و شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی.
- طراحی سازوکارهای تامین مالی برای تسريع در احداث زیرساخت‌ها؛ جهت احداث خطوط ریلی فرعی، مراکز لجستیک (بر اساس تعریف سند آمایش مراکز لجستیک)، پایانه‌های صادراتی و دیگر زیرساخت‌های لجستیکی نیازمند سرمایه‌گذاری.

۶- جمع‌بندی اولویت‌ها، سیاست‌ها و اقدامات پیشنهادی

با توجه به مطالب بیان شده در بخش‌های قبل، جمع‌بندی محورهای اولویت‌دار، سیاست‌های پیشنهادی مرتبط و اقدامات پیشنهادی مرتبط با هر یک از سیاست‌های مزبور در جدول ذیل ارائه شده است.

جدول ۶- جمع‌بندی اولویت‌ها، سیاست‌ها و اقدامات پیشنهادی به منظور ارتقاء لجستیک کشور

محور اولویت‌دار	سیاست‌های پیشنهادی	اهم اقدامات پیشنهادی
۱- تقویت زیرساخت‌های نهادهای حوزه لجستیک	۱-۱- ایجاد زیرساخت نهادی جهت راهبری و هماهنگی توسعه حوزه لجستیک	- ایجاد شورایی لجستیک به عنوان متولی توسعه حوزه لجستیک ذیل معاونت اقتصادی یا معاون اول ریاست جمهوری
	۱-۲- تقویت جایگاه لجستیک در ساختار سازمانی دستگاه‌های ذیربط	- اختصاص یک واحد سازمانی مشخص به حوزه لجستیک در هر یک از دستگاه‌های متولی - استفاده بهینه از ظرفیت کارگروه ملی دیپلماسی حمل‌ونقل و ترانزیت
	۱-۳- تقویت نقش تشکلهای بخش خصوصی در سیاست‌گذاری لجستیک	- حضور فعال اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران در شورایی لجستیک
۲- بهبود نظام سیاست‌گذاری و محیط قانونی حاکم بر لجستیک	۲-۱- شفاف نمودن جایگاه لجستیک در اسناد بالادستی کشور	- اختصاص یک بخش مجزا در اسناد برنامه‌های توسعه پنج‌ساله کشور با عنوان "حمل‌ونقل و لجستیک" - در نظر گرفتن ملاحظات لجستیکی در بررآوری "سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل"
	۲-۲- تعیین سیاست‌ها و اقدامات یکپارچه در سطح ملی برای توسعه لجستیک کشور	- تصویب و بررآوری «سند سیاستی توسعه لجستیک کشور» در شورایی لجستیک - تصویب و بررآوری «برنامه اقدام ملی لجستیک» شورایی لجستیک به منظور تحقق سند سیاستی توسعه لجستیک
	۲-۳- تسهیل فضای کسب‌وکار در حوزه لجستیک	- شناسایی و رفع موانع و تداخلات قانونی تاثیرگذار بر کسب‌وکارهای حوزه لجستیک - تسهیل رویه‌ها، اصلاح فرآیندهای قانونی و رفع موانع اجرایی و سازمانی ناظر بر تجارت فرامرزی (به منظور روان‌سازی لجستیک تجارت خارجی و ترانزیت) - تکمیل و تقویت استانداردهای حوزه لجستیک



محور اولویت‌دار	سیاست‌های پیشنهادی	اهم اقدامات پیشنهادی
۳- ارتقاء نظام‌های اطلاعاتی لجستیک	۱-۳- شفافیت و روان‌سازی جریان اطلاعات در شبکه لجستیک کشور	- تکمیل سامانه جامع تجارت ایران به منظور رصد بهینه زنجیره تامین کالاهای تحت پوشش - بهره‌گیری از ابزارهای نوین برای تقویت ردیابی و رهگیری جریان کالا در زنجیره لجستیک
	۲-۳- پشتیبانی اطلاعاتی از نهادهای ذیربط و فعالین اقتصادی در حوزه لجستیک	- ایجاد نظامی برای محاسبه و پایش شاخص‌های کلیدی لجستیک کشور - ایجاد بانک جامع اطلاعاتی لجستیک کشور
۴- ارتقاء صنعت لجستیک کشور	۱-۴- تقویت و مدرن‌سازی خدمات لجستیک به لحاظ مقیاس، تنوع و کیفیت خدمات	- تعریف سازوکارهای لازم جهت شکل‌گیری شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم و بالاتر در کشور - رفع موانع فنی، قانونی و اجرایی گسترش خدمات حمل‌ونقل چندوجهی - حمایت و تشویق کسب‌وکارها برای شکل‌گیری شرکت‌های بزرگ مقیاس در حوزه لجستیک
	۲-۴- رفع کمبودهای کشور در زمینه ناوگان و تجهیزات جابجایی کالا	- تامین نیاز کشور به ناوگان و تجهیزات (به‌خصوص برای حوزه‌های کالایی خاص)
	۳-۴- حمایت از شکل‌گیری مدل‌های کسب‌وکار نوین در حوزه لجستیک	- رفع موانع قانونی و حقوقی توسعه استارت‌آپ‌ها در حوزه لجستیک و خدمات پشتیبان لجستیک
۵- بهبود ظرفیت‌های زیرساختی لجستیک	۱-۵- بهبود یکپارچگی زیرساختی در سطح شبکه لجستیک کشور و اتصال آن به شبکه‌های لجستیک بین‌المللی	- رفع گلوگاه‌های لجستیکی در مسیرهای صادراتی، وارداتی و کریدورهای ترانزیتی کشور - ایجاد پایانه‌های اختصاصی ریلی - جاده‌ای برای کالاهای ریل‌پسند - امکان‌سنجی و ایجاد مراکز لجستیک برون‌مرزی در بازارهای هدف صادراتی
	۲-۵- افزایش بهره‌وری و بکارگیری بهینه ظرفیت‌های لجستیکی	- بهبود مدیریت سیر و حرکت ناوگان باری در شبکه ریلی - نوسازی و تقویت امکانات بارگیری و تخلیه ریلی در اختیار دستگاه‌های متولی تامین و توزیع کالاهای اساسی
	۳-۵- تسریع در توسعه زیرساخت‌های لجستیکی مورد نیاز	- طراحی سازوکارهای تامین مالی برای تسریع در احداث زیرساخت‌های لجستیک

منبع: یافته‌های پژوهش

منابع

1. <https://www.worldbank.org>
2. World Bank Logistics Performance Index, <https://lpi.worldbank.org>
3. OECD (2015), Drivers of Logistics Performance: A Case Study of Turkey, <https://www.itf-oecd.org/>
4. <https://commerce.gov.in/>
5. <https://www.mrud.ir>
6. Netherlands Embassy in Panama (2015), Panama's Logistic sector, Investment Opportunities in Hub of the Americas 2015, <https://paperzz.com>





مؤسسه مطالعات پژوهش های بازرگانی

نام گروه:

گروه مطالعات و پژوهش های لجستیک و زنجیره ارزش

تهیه و تدوین:

الناز میانداوآبچی، زهرا آقاجانی

ناظر علمی:

تاریخ انتشار:

بهمن ماه ۱۴۰۰



www.itsr.ir