

Article Title

Assessing the Competitiveness of Iran's Trade Logistics: Challenges and Solutions

Mirabdollah hosseini^{1*} - Faculty Member (Associate Professor), Department of Foreign Trade, Institute of Trade Studies and Research, Tehran, Iran.

Elnaz, Miandoabchi - Faculty Member (Associate Professor), Department of Domestic Trade, Institute of Trade Studies and Research, Tehran, Iran.

Behrooz, Dini - Researcher, Department of Foreign Trade, Institute of Trade Studies and Research, Tehran, Iran

ABSTRACT

The purpose of writing this article is to provide a long-term assessment of Iran's trade logistics in the region and the world from 2007 to 2023, the challenges and solutions, plans, and appropriate policies to improve it. Iran's logistics in the region and the world not only does not have a suitable position, but has also fallen far short of its desired status over the period, and the development gap has continuously widened. The World Bank's retrospective comparative study method has been used to assess Iran's trade logistics performance index and its six components. This study studies and evaluates Iran's trade logistics performance and its six components for biennial periods from 2007 to 2023 and presents the most important measures and appropriate policies to improve it. The results of the study indicate that: Iran's trade logistics performance has been weak, volatile, and ups and downs compared to other countries in the world from 2007 to 2023; In fact, the performance of Iran's trade logistics can be distinguished in three periods: the first period; while it dropped from 63rd to 112th place from 2007 to 2012 due to the imposition of US sanctions and its negative political consequences, it had deteriorated sharply; the second period; from 2012 to 2018, it had risen to 64th place and had improved significantly with the JCPOA and appropriate rational policies. And the third period; again, with the US government's withdrawal from the JCPOA and the negative consequences of its economic and trade policies, Iran's commercial logistics performance has again declined sharply to rank 126. According to the 5-point scaling of the logistics performance index and the distribution of the scores of this index in terms of logistics performance in 4 groups: unfavorable, partial, coordinated, and favorable, it is concluded that Iran has improved from an average numerical value of 2.6 out of 5 from 2010 to 2.85 in 2018, and has declined again to 2.3 in 2023 (unfavorable logistics group). Currently, Iran's trade logistics performance index is in the group of countries with unfavorable logistics performance, and the improvement of the index until 2018 and a sharp decline in 2023 indicate a completely unstable and fragile situation. Especially with the fall of each of the six LPI indicators, Iran is among the quarter of countries with unfavorable logistics performance - countries with the lowest degree of development. It is suggested that by forming a national specialized working group to improve the logistics performance index, with serious governmental will and continuous monitoring of programs, policies, and practical actions, attention and effort should be devoted to improving this index and its six components.

Keywords: Competitiveness, Trade Logistics Performance, 6 Sub-Indices, Infrastructure, Iran

* Corresponding Author: hosseini.mir2010@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0004-5521-9226>

ارزیابی رقابت‌پذیری لجستیک تجاری ایران: چالش‌ها و راهکارها

میرعبداله، حسینی^۱ - عضو هیئت علمی (دانشیار)، گروه بازرگانی خارجی، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، تهران، ایران
الناز، میان‌دوآبچی - عضو هیئت علمی (دانشیار)، گروه بازرگانی داخلی، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، تهران، ایران
بهروز، دینی - پژوهشگر گروه بازرگانی خارجی، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، تهران، ایران

چکیده

۳/۵ cm

هدف از نگارش این مقاله ارزیابی بلندمدت لجستیک تجاری ایران در منطقه و جهان از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ چالش‌ها و راهکارها، برنامه‌ها و سیاست‌های مناسب بهبود آن است. لجستیک ایران در منطقه و جهان نه تنها جایگاه مناسبی ندارد و بلکه طی دوره از وضع مطلوب، فاصله گرفته، و پیوسته شکاف توسعه بیشتر شده است. برای ارزیابی شاخص عملکرد لجستیک تجارت و مولفه‌های شش‌گانه ایران از روش مطالعه تطبیقی گذشته‌نگر بانک جهانی استفاده شده است. این مطالعه عملکرد لجستیک تجارت ایران و مولفه‌های شش‌گانه آن را برای مقاطع دو سالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ مطالعه و مورد ارزیابی قرار داده و اهم اقدام‌ها و سیاست‌های مناسب بهبود آن را ارائه می‌نماید. نتایج مطالعه گویای آن است که: عملکرد لجستیک تجارت ایران در مقایسه با کشورهای جهان از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ ضعیف، پرنوسان و با فراز و فرود بوده است؛ در واقع عملکرد لجستیک تجارت ایران در سه دوره قابل تمایز است؛ دوره نخست؛ در حالی که از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ از رتبه ۶۳ به ۱۱۲ تنزل یافته با اعمال تحریم‌های آمریکا و پیامدهای منفی سیاستی آن شدیداً رو به نقصان گذاشته بود، دوره دوم؛ از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ به رتبه ۶۴ ارتقا یافته به‌طور معنی‌دار با برجام و سیاست‌های منطقی مناسب روبه بهبود گذاشت و دوره سوم؛ مجدداً با خروج دولت آمریکا از برجام و پیامدهای منفی سیاست‌های اقتصادی-تجاری آن، مجدداً عملکرد لجستیک تجاری ایران به رتبه ۱۲۶، شدیداً روبه نقصان گذاشته است. مطابق مقیاس‌بندی شاخص عملکرد لجستیک در ۵ درجه و نیز توزیع امتیازهای این شاخص از نظر عملکرد لجستیک در ۴ گروه نامطلوب، جزئی، هماهنگ، و مطلوب، نتیجه می‌شود که ایران با احراز ارزش عددی میانگین ۲/۶ از ۵ از سال ۲۰۱۰ به ۲/۸۵ در سال ۲۰۱۸ بهبود، و مجدداً به ۲/۳ در سال ۲۰۲۳ (گروه لجستیک نامطلوب) تنزل یافته است. هم‌اکنون شاخص عملکرد لجستیک تجارت ایران در گروه کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب قرار دارد و بهبود شاخص تا ۲۰۱۸ و تنزل شدید در سال ۲۰۲۳ حاکی از وضعیتی کاملاً بی‌ثبات و شکننده است و به‌خصوص با سقوط یکایک شاخص‌های ۶‌گانه LPI، ایران جز یک چهارم کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب- کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی- واقع است و پیشنهاد می‌شود با شکلگیری کارگروه تخصصی ملی ارتقای شاخص عملکرد لجستیک، با اراده جدی حاکمیتی و رصد مستمر برنامه‌ها، سیاست‌ها و اقدام عمل به بهبود این شاخص و اجزای ۶‌گانه آن توجه و همت گمارد.

۳/۵ cm

واژه‌های کلیدی: رقابت‌پذیری، عملکرد لجستیک تجاری، زیرشاخص‌های ۶‌گانه، زیرساخت‌ها، ایران

۱- مقدمه

خدمات لجستیک و زیرساخت‌های تجاری مدرن، گسترده و کارآمد از شرایط اساسی رقابت‌پذیری ملی است. زیرساخت‌ها نقش اساسی در عملکرد مؤثر یک نظام اقتصادی دارد، زیرا عامل مهمی در تعیین محل فعالیت اقتصادی و انواع فعالیت‌ها یا بخش‌های اقتصادی قابل توسعه در یک نظام اقتصادی خاص است. زیرساخت‌های توسعه‌یافته باعث کاهش تأثیر فاصله بین مناطق و در نتیجه باعث ایجاد همگرایی و یکپارچگی واقعی در بازار ملی و منطقه‌ای و مرتبط ساختن آن با بازارهای سایر کشورها و مناطق مختلف جهان با هزینه‌ای پایین می‌شود. بعلاوه کیفیت و گستردگی زیرساخت‌ها به طرق متعدد تأثیر زیادی روی رشد اقتصادی گذاشته و فقر و نابرابری درآمدی را کاهش می‌دهد. در این زمینه، یک زیرساخت حمل و نقل و ارتباطات توسعه‌یافته، از شرایط لازم برای تولد جوامع کمتر توسعه‌یافته برای وصل شدن به مراکز فعالیت‌های اقتصادی و خدمات اساسی است. شیوه‌های مؤثر حمل و نقل کالا، افراد و خدمات- مثل جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر، و حمل و نقل هوایی باکیفیت- باعث می‌شود که فعالان اقتصادی بتوانند کالاها و خدمات را به طور مطمئن و به موقع به بازار برسانند و انتقال کارگران به مناسب‌ترین مشاغل را تسهیل می‌کند. یک شبکه مطمئن و گسترده ارتباطات راه دور، جریان سریع و آزاد اطلاعات را میسر می‌سازد و این امر با تضمین امکان برقراری ارتباط بین مؤسسات اقتصادی و امکان تصمیم‌گیری بازیگران با استفاده از کلیه اطلاعات قابل دسترس باعث افزایش کارایی اقتصادی می‌شود.

بعلاوه در گزارش رقابت‌پذیری جهانی^۱ مجمع جهانی اقتصاد از ۱۲ مولفه کلیدی، یک مولفه زیرساخت‌ها است که در دو حوزه زیرساخت‌های عمومی و خاص دسته‌بندی شده و مشتمل بر ۸ مولفه شامل کیفیت زیرساخت جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر، حمل و نقل هوایی، موجودی صندلی- کیلومتر، عرضه برق، خطوط تلفن و کیفیت مجموعه زیرساخت‌ها است. سهولت ارتباط صادرکنندگان با شبکه لجستیک تجاری به عوامل داخلی نظیر زیرساخت‌ها، رویه‌های تجاری و بازار لجستیک مرتبط با تجارت بستگی دارد. تسهیل تجارت و حمل و نقل اهمیت اساسی برای رقابت در بازار جهانی دارد: تجار باید بتوانند کالاها و خدمات را به موقع و با هزینه مبادله کم در سطح بین‌المللی عرضه کنند.

هم‌اینک کارآمدی حوزه لجستیک تجاری از مهم‌ترین راهبردهای (۱) بهبود فضای کسب و کار، (۲) کاهش هزینه مبادله، (۳) کاهش قیمت تمام‌شده، (۴) افزایش بهره‌وری ملی و (۵) رشد ثروت ملل (کشورها) است. بر اساس آمار و ارقام موجود، کشورها و سازمان‌هایی که این دانش را به کار گرفته‌اند پیشرفت‌های چشمگیر و صرفه‌جویی‌های کلانی در این حوزه‌ها به دست آورده‌اند و مردم به عنوان مشتریان از این بابت منتفع شده‌اند. بر این اساس، با توجه به اهمیت زیرساخت‌ها، هدف گزارش پژوهشی حاضر مطالعه عملکرد لجستیکی ایران و بر اساس شاخص عملکرد لجستیک^۲ و شش مولفه کلیدی آن شامل: (۱) کارآمدی فرآیند ترخیص گمرکی^۳، (۲) کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل^۴، (۳) سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی^۵، (۴) شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک^۶، (۵) امکان ردیابی و ردگیری محموله‌ها^۷ و (۶) میزان تحویل به موقع محموله‌ها^۸ بلندمدت ایران در مقایسه با کشورهای منتخب پیش‌رو و موفق

¹ Global Competitiveness Report

² LPI: Logistics Performance Index

³ Efficiency of the customs clearance process

⁴ Quality of trade and transport-infrastructure

⁵ Ease of arranging competitively priced shipment

⁶ Competence and quality of logistics services

⁷ Ability to track and trace consignment

⁸ Frequency with which shipments reach the consignee within the scheduled or expected delivery time

جهان بر مبنای روش مطالعه تطبیقی گذشته‌نگر شاخص عملکرد لجستیک - اطلاعات آماری مقاطع دوسالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ - بانک جهانی بوده است.

پرسش‌های مطرح عبارت است از: وضعیت موجود عملکرد جهانی و منطقه‌ای لجستیک تجارت^۱ ایران چگونه است و برنامه‌ها و سیاست‌های گذار از وضعیت موجود به وضعیت مطلوب عملکرد لجستیک تجاری ایران در جهان کدام است؟ چه مجموعه مولفه‌ها و عواملی در بهبود عملکرد لجستیک و زیرساخت‌های تجاری جهانی و منطقه‌ای ایران موثر است؟

این مطالعه مبتنی بر مطالعات تطبیقی، استخراج، پردازش، تحلیل و تفسیر نتایج مطالعات نهادهای بین‌المللی از جمله بانک جهانی با تاکید ویژه بر جایگاه ایران در مقایسه با کشورهای منتخب پیش‌رو و موفق جهانی بر مبنای اطلاعات آماری مقاطع دوسالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ بوده است. این تبیین با استفاده از الگوی بانک جهانی - الگوی عملکرد لجستیک تجاری بر اساس ۶ مؤلفه - مطالعه و مورد ارزیابی قرار گرفته است. در این راستا، این مطالعه تلاش دارد اهمیت شاخص عملکرد لجستیک تجارت و مولفه‌های آن را نشان داده، سپس عملکرد لجستیک تجاری ایران را تحلیل و ارزیابی کرده، آنگاه اهم راه‌های بهبود جایگاه لجستیک ایران را ارائه نماید. مطالعه حاضر به دنبال تبیین عملکرد لجستیک تجاری ایران و راه‌های بهبود آن است که در ۵ قسمت تنظیم شده است. پس از مقدمه، ابتدا چارچوب و مبانی نظری موضوع از ابعاد و جنبه‌های مختلف معرفی می‌شود. سپس در قسمت‌های سوم و چهارم ضمن ارائه و تحلیل وضع موجود، تصویری از وضع مطلوب برای عملکرد لجستیک تجاری و مولفه‌های شش‌گانه آن برای ایران و کشورهای منتخب طی مقاطع دو سالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ و راه‌های بهبود لجستیک تجارت ایران در منطقه و جهان ارائه می‌شود. نهایتاً گزارش با جمع‌بندی نتایج و توصیه‌های سیاستی به پایان می‌رسد.

۲ - چارچوب نظری و روش تحقیق (شامل معرفی متغیرها، جداول، شکل‌ها، نمودارها و روابط ریاضی)

تجارت بین‌الملل به وسیله شبکه‌ای از کارگزاران لجستیکی انجام می‌گیرد که به طور فزاینده‌ای خصلتی جهانی یافته و کارکردهای متعددی را در زنجیره‌های تأمین بین‌المللی انجام می‌دهند: انواع حمل و نقل‌ها، انبارداری، و لجستیک طرف ثالث^۲. در واقع، خدمات لجستیک طیفی از فعالیت‌های اساسی را در بر می‌گیرد که کارگزاران عمومی و خصوصی گوناگونی را به خود مشغول می‌سازد: از حمل و نقل و انبارداری و صفافی محموله‌ها^۳ و ترخیص مرزی تا توزیع داخلی و نظام‌های پرداخت. یک شبکه رقابتی لجستیک جهانی، ستون فقرات تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد. جهانی شدن باعث پیچیده‌تر شدن تقاضا برای خدمات لجستیک شده و این امر انگیزه‌ای برای یکپارچه و متنوع شدن خدمات به منظور جلوگیری از بروز وقفه در زنجیره‌های تأمین ایجاد کرده است. بخش‌های اصلی صنعت لجستیک، به ویژه در حوزه‌های حمل و نقل دریایی و هوایی و خدمات بندری، تحت سلطه ۲۵ شرکت بزرگ قرار دارند^۴. ولی در زیر بخش‌های سنتی که ماهیتی محلی دارند و هزینه ورود در آنها کمتر است (مثل باربری «سنتی» و کارگزاری گمرکی)، تمرکز در صنعت لجستیک به مراتب کمتر است. در لجستیک جهانی، جابه‌جایی فیزیکی کالا را شبکه یا زنجیره‌ای از عرضه‌کنندگان خدمات لجستیک برعهده دارند که با یکدیگر همکاری می‌کنند.

۱ شاخص عملکرد لجستیک، عمدتاً عملکرد کشورها را در حوزه لجستیک بین‌الملل و به عنوان پشتیبان تجارت خارجی آنها مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

۲ Third Party Logistics

۳ Cargo Consolidation

۴ Ojala, 2009.

شاخص عملکرد لجستیک تجاری، عملکرد کشورها را در ۶ زمینه که مهم‌ترین ابعاد محیط لجستیک تجاری را نشان می‌دهند، اندازه‌گیری می‌کند. این ۶ مؤلفه عبارتست از: (۱) کارامدی فرایند ترخیص گمرکی، (۲) کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل، (۳) سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی، (۴) ظرفیت و کیفیت خدمات، (۵) امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها و (۶) میزان تحویل به موقع محموله‌ها. این مؤلفه‌ها شامل مسائل سنتی (رویه‌های گمرکی و کیفیت زیرساخت‌ها) تا مسائل جدید (ردگیری محموله‌ها، تحویل به موقع محموله‌ها، و کیفیت صنعت لجستیک داخلی) می‌شوند. هیچ یک از این مؤلفه‌ها به‌تنهایی نمی‌توانند عملکرد لجستیک مطلوب را تضمین کنند. انتخاب این مؤلفه‌ها بر اساس آخرین تحقیقات نظری و تجربی و مصاحبه‌های زیادی با دست‌اندرکاران لجستیک حمل و نقل بین‌المللی انجام گرفته است.

مطالعه عملکرد لجستیک تجاری از دو بخش تشکیل می‌شود که مبتنی بر دو دیدگاه متفاوت بین‌المللی و داخلی است. عملکرد لجستیک بین‌المللی نشانگر ارزشیابی کیفی یک کشور در ۶ حوزه مذکور توسط شرکای تجاری آن کشور - دست‌اندرکاران لجستیک در خارج کشور - است. عملکرد لجستیک داخلی^۱ نشانگر ارزیابی کیفی و کمی یک کشور به‌وسیله دست‌اندرکاران لجستیک در داخل کشور است که شامل: اطلاعات مفصل‌تری درباره محیط لجستیک، فرایندهای محوری لجستیک، نهادها، و زمان و هزینه لجستیک می‌شود. این داده‌ها دست‌اندرکاران، تحلیلگران و سیاستگذاران را قادر می‌سازد که عوامل تعیین‌کننده لجستیک تجاری را در یکایک کشورها بررسی کنند.

داده‌های بین‌المللی و داخلی در مجموع می‌توانند تنگناها و مشکلات زنجیره تأمین و شبکه عرضه را روشن سازند. برای محاسبه شاخص عملکرد لجستیک، هریک از ۶ مؤلفه از ۱ (نازل‌ترین سطح) تا ۵ (بهترین سطح) مقیاس‌بندی شده و شاخص عملکرد لجستیک از میانگین موزون این مؤلفه‌ها^۲ به دست می‌آید.^۳ این رویکرد ذی‌نفعان را قادر می‌سازد که به مقایسه کشورها، مناطق و گروه‌های درآمدی و نیز به آسیب‌شناسی هر یک از کشورها بپردازند. بررسی شاخص عملکرد لجستیک بین‌المللی و داخلی طی دوره مورد بررسی از ۱۳۹ تا ۱۶۶ کشور را در بر گرفته است.

مؤلفه‌های شاخص عملکرد لجستیک به ۵ درجه مقیاس‌بندی شده‌اند که درجه ۱ نشانگر کشورهای با پایین‌ترین نمره شاخص عملکرد لجستیک و درجه ۵ نشانگر کشورهای با بالاترین نمره شاخص عملکرد لجستیک تجاری است. برای سهولت مطالعه، نتایج کشورها براساس نمرات شاخص عملکرد لجستیک به ۵ پنجک^۴ تقسیم می‌شوند که پنجک اول (بالا) شامل کشورهای با بالاترین نمره و پنجک پنجم (پایین) شامل کشورهای با پایین‌ترین نمره است. توزیع نمرات شاخص عملکرد لجستیک نشان می‌دهد که کشورها از نظر محیط لجستیک به ۴ گروه تقسیم می‌شوند: (۱) **کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب**^۵: کشورهایی که از نظر عملکرد لجستیک در وضعیت بسیار

ضعیفی قرار دارند، نظیر کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی^۶ (پنجک پایین)؛

^۱ بانک جهانی فعلا شاخص عملکرد لجستیک داخلی (Domestic Logistics Performance) را ارزیابی نمی‌کند.

^۲ وزن ۶ مؤلفه شاخص عملکرد لجستیک LPI شامل گمرک ۰.۴۲، زیرساخت‌ها ۰.۴۲، حمل و نقل بین‌المللی ۰.۳۷، کیفیت و ظرفیت لجستیک ۰.۴۲، ردگیری ۰.۴۱ و وقت‌شناسی ۰.۴۰ در سال ۲۰۱۰ بود.

^۳ ورودی‌های این شاخص، از نظرسنجی از فعالین بین‌المللی به دست می‌آید.

^۴ Quantile

^۵ Logistics-Unfriendly

^۶ Least Developed Countries

(۲) کشورهای با عملکرد لجستیک جزئی^۱: کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط با محدودیت‌های مشابه (پنجک‌های چهارم و سوم)؛

(۳) کشورهای با عملکرد لجستیک هماهنگ و سازگار^۲: کشورهایی که با عملکرد لجستیک بهتری نسبت به گروه درآمدی دست یافته‌اند (پنجک دوم)؛

و (۴) کشورهای با عملکرد لجستیک مطلوب^۳: کشورهای با درآمد بالا (پنجک اول) کشورهای توسعه‌یافته. با مطالعه مؤلفه‌های شاخص عملکرد لجستیک می‌توان به طور شهودی به نوعی گونه‌شناسی تقریبی درباره محدودیت‌ها و مشکلات این ۴ گروه از کشورها طبق جدول (۱) دست یافت.

جدول (۱): نوع‌شناسی کشورها از نظر موانع و مشکلات مرتبط با عملکرد لجستیک و زیرساخت تجاری				
شرح	نام‌مطلوب	جزئی	هماهنگ	مطلوب
(۱) زیرساخت‌های تجاری	محدودیت جدی	محدودیت عمده	محدودیت در ظرفیت لجستیک تجاری	محدودیت‌های معدود، جز در راه‌آهن
(۲) عرضه و کیفیت لجستیک	توسعه کم	بازار ضعیف	تأمین خدمات لجستیک متنوع	پیشگامان صنعت
(۳) نوسازی اساسی گمرک	محدودیت عمده در اکثر موارد	محدودیت عمده بالقوه	دیگر محدودیتی وجود ندارد.	بهترین رویه
(۴) یکپارچگی مدیریت مرزی	مشکلات نسبتاً کم‌تر	محدودیت عمده	نوعاً آخرین محدودیت	با مشکلات کمتر
(۵) حمل و نقل و تسهیل منطقه‌ای	گره‌اصلی کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی محصور در خشکی	مشکل بفرنج	به منطقه بستگی دارد.	روان و راحت

Source: WB, LPI 2010-23.

براساس گزارش بانک جهانی، بسیاری از کشورهای در حال توسعه هنوز از بهره‌وری حاصل از مدرن‌سازی و بین‌المللی کردن خدمات لجستیکی که از سال ۲۰۰۰ در کشورهای توسعه‌یافته شتاب گرفته است، کم‌تر بهره‌مند هستند. بر این اساس، هم‌اینک اهمیت فراوان عملکرد لجستیکی برای رشد، تنوع اقتصادی و کاهش فقر به خوبی درک شده است. اکنون این نکته که دولت‌ها می‌توانند از طریق سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌های «سخت» و «نرم» سبب تسهیل تجارت شوند، یک موضوع مهم سیاستی و مدنظر بسیاری از کشورها است. کشورها با به‌کارگیری مداخلات توسعه‌ای و راهبردی با مشارکت نهادهای داخلی و خارجی عملکرد لجستیکی را بهبود داده‌اند. در دنیای پیچیده و مدن امروزی، لجستیک نقش مهمی در ایجاد ثبات و وضعیت پایدار برای توسعه تجارت بر عهده دارد.

¹ Partial Performers

² Consistent Performers

³ Logistics-Friendly (از جمله شامل کشورهای آلمان، انگلیس، فرانسه، آمریکا، ژاپن، کانادا، کره جنوبی، استرالیا و نظایر آن)

اکنون انجام اصلاحات عملی در زمینه تسهیل تجارت یا حمل و نقل به یکی از اولویت‌های اصلی توسعه در سال‌های اخیر تبدیل شده است. تلاش‌های سنتی برای تسهیل تجارت روی حمایت از سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت تجارت و نوسازی گمرک به ویژه با استفاده از فناوری اطلاعات متمرکز بود، ولی حوزه‌های جدیدی مثل بازار خدمات لجستیک، هماهنگی فرایندهای مرزی و اقدامات مشترک بین‌المللی به‌ویژه برای کمک به کشورهای محصور در خشکی نیز مورد توجه قرار گرفته است.

۳- پیشینه پژوهش و مطالعات تجربی

سهولت ارتباط صادرکنندگان با شبکه لجستیک به عوامل داخلی نظیر زیرساخت‌ها، رویه‌های تجاری و بازار لجستیک مرتبط با تجارت بستگی دارد. تسهیل تجارت و حمل و نقل اهمیت اساسی برای رقابت در بازار جهانی دارد: تجار باید بتوانند کالاها و خدمات را به‌موقع و با هزینه مبادله کمی در سطح بین‌المللی عرضه کنند. تحقیقات زیادی این مسأله را تأیید می‌کند. در ادامه پاره‌ای از شواهد و مطالعات تجربی ارائه شده است:

۱) گزارش‌های شاخص عملکرد لجستیک در مقاطع دوسالانه منتهی به ۲۰۲۳ (از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳) نشان می‌دهد که کشورهای با درآمد بالا رتبه لجستیک پیش‌رو، برتر و برجسته‌ای را احراز کرده‌اند. فهرست این کشورها در شاخص عملکرد لجستیک طی مقاطع سالانه مشابه و نزدیک هم است. بسیاری از آنها بازیگران کلیدی در بخش لجستیک و جایگاه مهمی در تنوع جهانی و زنجیره عرضه منطقه‌ای هستند. آلمان، سنگاپور، سوئد، هلند، لوکزامبورگ، سوئیس، ژاپن، انگلیس، بلژیک، آمریکا و نروژ وضعیت مناسبی در خدمات لجستیک به دست آورده‌اند که عملکرد لجستیک آن کشورها در مقایسه با بالاترین عملکرد جهانی، نزدیک‌بودن ارزش عددی عملکرد لجستیک آنها و وجود رقابتی نزدیک را نشان می‌دهد. در مقابل، ده تا از کشورهای با ضعیف‌ترین عملکرد تقریباً همه از گروه اقتصادهای با درآمد پائین‌تر بوده‌اند که تمرکز جغرافیایی آنها عموماً در آفریقا است. این اقتصادها به شبکه عرضه جهانی و منطقه‌ای وارد نشده‌اند. شاخص عملکرد لجستیک تجارت بانک جهانی نشان می‌دهد عملکرد لجستیک تجارت ارتباط مستقیمی با شاخص‌های اقتصادی مهم مثل رشد تجاری، تنوع صادرات، جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی دارد. این شاخص طی مقاطع سالانه نشان می‌دهد که در میان کشورهای با درآمد سرانه یکسان، کشورهایی که بهترین عملکرد لجستیک را دارند، رشد اقتصادی بیشتری داشته‌اند: ۱ درصد در تولید ناخالص داخلی و ۲ درصد در تجارت.

۲) میرزا (۲۰۰۸) نشان داد که کاهش شکاف و تفاوت نمره‌های عملکرد لجستیک کشورهای جنوب صحرای آفریقا، جنوب آسیا و آمریکای لاتین به افزایش سرمایه‌گذاری مرزی (۴۰٪) احتیاج دارد، ولی منافع اقتصادی این کار به مراتب بیشتر از هزینه آن است. این نوع سرمایه‌گذاری، رفاه اقتصادی این کشورها را افزایش می‌دهد^۱. بعلاوه، غیرتبعیض‌آمیز بودن ماهیت اصلاحات بخش لجستیک باعث ایجاد تجارت زیاد و انحراف تجارت کمی خواهد شد.

۳) هوکمن و نیکیتا (۲۰۰۸) با استفاده از مدل جاذبه استاندارد^۲ تجارت بین‌الملل نشان دادند که بین شاخص عملکرد لجستیک و تجارت دوجانبه رابطه محکمی وجود دارد^۳. آنها به این نتیجه رسیدند که ارتقای شاخص عملکرد لجستیک در کشورهای کم‌درآمد تا کشورهای دارای درآمد متوسط، تجارت را حدود ۱۵ درصد افزایش می‌دهد.

¹ Mirza 2008, 2009.

² Standard Gravity Model

³ Hoekman and Nicita 2008.

کاهش هزینه تجاری هم صادرات را حدود ۷ درصد افزایش می‌دهد. این آثار به مراتب بیشتر از تأثیر آزادسازی یا حذف موانع تجاری سنتی است. کاهش تعرفه‌ها تا ۵ درصد باعث افزایش تجارت فقط تا ۶ درصد می‌شود و کاهش معادل تعرفه‌ای اقدامات غیرتعرفه‌ای تا ۱۰ درصد باعث افزایش تجارت تا ۸ درصد می‌گردد.

۵) حسینی و همکاران (۱۳۹۱) در مقاله‌ای آثار بهبود خدمات پشتیبانی تجاری و زیرشاخص‌های شش‌گانه آن را بر توسعه تجارت کشورهای منتخب از جمله ایران را مطالعه و ارزیابی قرار داده‌اند. نتایج گویای آن است که افزایش نسبی در ارزش عددی شاخص خدمات پشتیبانی تجاری، افزایش در صادرات بیشتر از افزایش در واردات رخ می‌دهد. بعلاوه از ۶ مولفه LPI، به ترتیب میزان تحویل به موقع محموله‌ها، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی، زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل، امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها و کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی بیشترین تاثیر و اهمیت را در توسعه تجارت (صادرات و واردات توامان) داشته است. بنابراین کشورهایی که وضعیت لجستیک خود را بهبود داده‌اند، احتمالاً باید به اصلاح و نوسازی نهادهای مدیریت مرزی پرداخته، سیاست‌ها و مقررات حمل و نقل خود را تغییر داده و در مواردی به سرمایه‌گذاری زیادی در زمینه زیرساخت‌های تجاری بپردازند. بر این اساس، شناسایی نقاط ضعف یا حلقه‌های مفقوده و اتخاذ اقدامات و برنامه‌های هدفمند در مورد آنها به یکی از عناصر عمده برنامه لجستیک و تسهیل تجاری تبدیل شده است.

۴ - یافته‌ها، بحث و تحلیل اطلاعات (نتایج مطالعه رقابت‌پذیری و توسعه صنعتی ایران)

۴-۱) عملکرد لجستیک تجارت بلندمدت ایران از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳

شاخص عملکرد لجستیک (LPI) اعم از ارزش عددی (امتیاز)، رتبه و درصد از بالاترین عملکرد جهانی ایران برای مقاطع سالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ در جدول (۲) درج شده است. مهم‌ترین یافته‌های کلیدی عبارتست از:

۱) ارزیابی عملکرد لجستیک در مقاطع دوسالانه منتهی به ۲۰۱۸ (از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸) نشان می‌دهد که کشورهای با درآمد بالا رتبه خدمات لجستیک پیشرو، برتر و برجسته‌ای را احراز کرده‌اند. بسیاری از آنها بازیگران کلیدی در بخش لجستیک و جایگاه مهمی در تنوع جهانی و زنجیره عرضه منطقه‌ای هستند. در مقابل، ضعیف‌ترین عملکرد لجستیک تقریباً همه از گروه اقتصادهای با درآمد پائین‌تر بوده‌اند که تمرکز جغرافیایی آنها عموماً در آفریقا است. این اقتصادها به شبکه عرضه جهانی و منطقه‌ای وارد نشده‌اند. در این بین، جایگاه عملکرد زیرساخت‌ها و لجستیک تجاری ایران مناسب ارزیابی نمی‌شود و از وضعیت مناسب و مطلوب اقتصادهای پیش‌رو فاصله دارد. البته در طول دوره سه‌روند جداگانه قابل تمایز است: نخست از ابتدای دوره تا ۲۰۱۲ عملکرد لجستیک تجاری ایران روبه نقصان (افول)، و سپس از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ پیوسته عملکرد لجستیک تجاری ایران روبه بهبود بوده است و مجدداً از ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳ شدید روبه تنزل گذاشته است.

۲) در این میان، ایران با احراز میانگین ارزش عددی ۲/۵۵ از ۵ در این شاخص رتبه ۹۷ را در میان ۱۶۷ کشور طی ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ احراز کرده است. البته در طی دوره، امتیاز عملکرد لجستیک تجاری ایران از ۲/۵۱ در سال ۲۰۰۷ به ۲/۵۷ در سال ۲۰۱۰ یعنی ۰/۰۶+ واحد روبه بهبود گذاشت، این درحالی است که رتبه ایران در این شاخص از ۷۸ به ۱۰۳ رو به نقصان گذاشت و متعاقباً ارزش عددی و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران به ترتیب ۲/۴۹ و ۱۱۲ در سال ۲۰۱۲، با ۹- پله، هر دو معیار وضعیت عملکرد لجستیک تجاری ایران بدتر شد. البته عملکرد لجستیک تجاری ایران در سال ۲۰۱۲ در مقایسه با بالاترین عملکرد- سنگاپور- کمی بیش از ۶۰ درصد (۶۰/۲۹ درصد) بود که در مقایسه با

سال ۲۰۱۰ (۶۲.۵۳)، ۲۰۲۴- واحد بدتر شده و حتی جایگاه منطقه‌ای لجستیک تجاری ایران نیز تا ۲۰۱۲ تضعیف شده بود. بنابراین از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ گویای تنزل (افول) شاخص LPI ایران از هر دو جنبه ارزش عددی و رتبه به طور معنی‌دار و چشمگیری بوده است.

۳) مطابق اطلاعات برای سال ۲۰۱۶ ایران با احراز میانگین ارزش ۲/۶۰ از ۵ در شاخص عملکرد لجستیک تجاری رتبه ۹۶ را در بین ۱۶۰ کشور احراز کرده است. امتیاز و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران با افزایش از ۲/۴۹ در سال ۲۰۱۲ به ۲/۶۰ در سال ۲۰۱۶، ۰/۱۱+ واحد و رتبه ایران در این شاخص با تغییر از ۱۱۲ به ۹۶، ۰/۱۶+ واحد رو به بهبود گذاشته است و بدین ترتیب ارزش عددی و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران بهبود یافته است.

۴) همچنین مطابق اطلاعات سال ۲۰۱۸ ایران با احراز میانگین ارزش عددی ۲/۸۵ از ۵ در شاخص عملکرد لجستیک تجاری رتبه ۶۴ را در میان ۱۶۰ کشور احراز کرده است. امتیاز و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران با افزایش از ۲/۶۰ در سال ۲۰۱۶ به ۲/۸۵ در سال ۲۰۱۸، ۰/۲۵+ واحد و رتبه ایران در این شاخص با تغییر از ۹۶ به ۶۴، ۰/۳۲+ واحد رو به بهبود گذاشت و ارزش عددی و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران در سال ۲۰۱۸ تا ۲۰ سال توامان به طور معنی‌دار و چشمگیری بهبود یافت.

۵) البته ارزش عددی و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران به ترتیب ۲/۳ و ۱۲۶ در سال ۲۰۲۰۲۳، با ۰/۶۲- پله، هر دو معیار وضعیت عملکرد لجستیک تجاری ایران بدتر شد. در واقع کاهش توامان امتیاز و رتبه به طور چشمگیر زنگ خطر جدی است که ناپستی با اغماض از آن موضوع عبور کرد و مستلزم مطالعات تکمیلی جدی‌تری است.

۶) در یک دهه اخیر از ابتدای دوره تا سال ۲۰۱۲ شاخص عملکرد لجستیک تجاری ایران رو به افول و وخامت ولی از آن سال تا ۲۰۱۸ برای بار نخست هر دو معیار ارزش عددی و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران رو به بهبود گذاشته است. یکی از دلایل تاثیرگذار در بهبود عملکرد لجستیک تجاری ۲۰۱۸ نسبت به ۲۰۱۲ را می‌توان تغییر و اصلاح سیاست‌ها با تغییر دولت و فضای عمومی بهبود محیط اقتصادی و به‌ویژه بین‌المللی در دوران پس‌ابرجام دانست؛ منتهی مجدداً با خروج دولت آمریکا از برجام و پیامدهای منفی سیاستی آن، مجدداً LPI ایران به رتبه ۱۲۶، شدیداً رو به نقصان گذاشته است.

۷) مطابق مقیاس‌بندی شاخص عملکرد لجستیک تجاری در ۵ درجه (پنجک اول (بالا) شامل کشورهای بالاترین نمره و پنجک پنجم (پایین) شامل کشورهای با پایین‌ترین نمره) و توزیع نمرات شاخص عملکرد لجستیک از نظر محیط لجستیک در ۴ گروه نامطلوب، جزئی، هماهنگ و مطلوب، نتیجه می‌شود که ایران با احراز ارزش با میانگین ۲/۶ از ۲۰۰۷ تا ۲۳۱۸ در شاخص عملکرد لجستیک از نظر محیط لجستیک در گروه کشورهای با عملکرد لجستیک جزئی (مثل کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط با محدودیت‌های مشابه (پنجک‌های ۴ و ۳)) قرار دارد. همان طور که بیم آن می‌رفت با کاهش در امتیاز عملکرد لجستیک و اجزای ۶ گانه آن، متأسفانه ایران به گروه کشورهای با عملکرد لجستیک تجارت نامطلوب، یعنی کشورهایی که از نظر عملکرد لجستیک تجارت در وضعیت بدی قرار دارند (با کمترین درجه توسعه‌یافتگی) در سال ۲۰۲۳ سقوط کرد.

جدول (۲): نتایج عملکرد لجستیک تجاری ایران در مقایسه با بهترین عملکرد جهانی: از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳

شرح	تعداد کشورها	ایران			بالاترین عملکرد جهانی			درصد شکاف به بالاترین عملکرد	درصد به بالاترین عملکرد
		رتبه	تغییررتبه	امتیاز	تغییرامتیاز	کشور	رتبه		
۸۶-۱۳۸۵ (۲۰۰۷)	۱۵۰	۷۸	-	۲/۵۱	-	سنگاپور	۱	۴/۱۹	۵۹/۹۰
۸۹-۱۳۸۸ (۲۰۱۰)	۱۵۵	۱۰۳	-۲۵	۲/۵۷	+۰/۰۶	آلمان	۱	۴/۱۱	۶۲/۵۳
۹۱-۱۳۹۰ (۲۰۱۲)	۱۵۵	۱۱۲	-۹	۲/۴۹	-۰/۰۸	سنگاپور	۱	۴/۱۳	۶۰/۲۹
۹۵-۱۳۹۴ (۲۰۱۶)	۱۶۰	۹۶	+۱۶	۲/۶۰	+۰/۱۱	آلمان	۱	۴/۲۳	۶۱/۴۷
۹۷-۱۳۹۶ (۲۰۱۸)	۱۶۰	۶۴	+۳۲	۲/۸۵	+۰/۲۵	آلمان	۱	۴/۲۰	۶۷/۸۶
۰۲-۱۴۰۱ (۲۰۲۳)	۱۳۹	۱۲۶	-۶۲	۲/۳	-۰/۵۵	سنگاپور	۱	۴/۳	۵۳/۴۹

Source: WB, LPI 2007-23

۴-۲ عملکرد لجستیک تجارت ایران و فاصله آن تا نقطه ایده‌آل (مطلوب)

یکی از ایرادات به گزارش LPI کشورها این که عملکرد هر کشور را «نسبت به» عملکرد سایر کشورها می‌سنجد و تنها جایگاه نسبی هر کشور در محیط LPI را نشان می‌دهد. به این علت اگر در فاصله دو سال، کشوری LPI را بهبود دهد، اما سایر کشورها بهبود به نسبت بیشتری یافتند رتبه کشور مربوطه بهتر نمی‌شود و این تلاش کشور در آمارها قابل مشاهده نیست. پس نیاز به سنجش است که بهبود کیفیت مطلق و نه نسبی LPI را نشان دهد. ایراد دیگر این که جدای از عدم امکان مشاهده روند بهبود طی زمان، امکان قضاوت درباره میزان شکاف بین دو کشور در یک مقطع زمانی خاص هم وجود ندارد، چون با رتبه‌بندی کشورها تنها معلوم می‌شود که مثلاً در سال ۲۰۲۳ ترکیه در رتبه ۴۲ و ایران در رتبه ۱۲۶ است، ولی آیا این واقعا به این معنی است که وضعیت رتبه ترکیه ۳ برابر بهتر از ایران است که البته این‌گونه نیست. بنابراین در مقاطع سالانه اخیر که رتبه ایران در LPI علی‌رغم بهبود امتیاز عددی، بهبود نیافته است، مقامات مسوول این‌گونه در مقام پاسخگویی برآمدند که تلاش نموده و LPI را بهبود داده‌اند؛ اما برخی کشورها بیشتر تلاش کردند و در نتیجه توانسته‌اند در رتبه‌بندی جلو بیفتند. البته در دوره ۱۸-۲۰۱۲ هم‌رتبه و هم ارزش LPI ایران به ترتیب با ۴۸+ رتبه و ۰/۳۶+ امتیاز عددی بهبود معنی‌دار و چشمگیری را تجربه کرده است. منتهی همان‌طور که بیم آن می‌رفت با کاهش در امتیاز عملکرد لجستیک و اجزای ۶گانه آن در سال ۲۰۲۳، ایران به گروه کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب، یعنی کشورهایی که از نظر عملکرد لجستیک در وضعیت بدی (کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی) سقوط کرده است.

با مشاهده سنجش فاصله تا مرز مطلوب دقیقاً می‌توان فهمید که ایران به صورت واقعی و مطلق چه کارنامه‌ای داشته است. این سنجش به صورت درصدی محاسبه شده و ۱۰۰ به معنای بالاترین عملکرد مشاهده شده در هر کدام

از شاخص‌ها است. پس فاصله هر کشور با مرز در مقیاس از صفر تا صد بیان می‌شود که صفر به معنای پایین‌ترین عملکرد و ۱۰۰ هم روی مرز یا نقطه ایده‌آل (کاملاً مطلوب) محسوب می‌شود.^۱ با این سنجه مشخص می‌شود که در سال ۲۰۰۷ فاصله ایران از مرز و نقطه ایده‌آل ۴۰/۱ درصد بوده است؛ حال فاصله ترکیه ۳۲/۵ درصد است یعنی وضعیت ترکیه کمتر از ۱۰ واحد درصد و نه ۳ برابر بهتر از ایران است. وضعیت ایران و فاصله تا مرز از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ در جدول (۳) آمده است. به این ترتیب مشخص می‌شود طی دوره، پایین‌ترین و بالاترین سطح لجستیک تجاری ایران نسبت به ایده‌آل با میزان ۵۶/۱ (سال ۲۰۲۳) و ۶۷/۹ (سال ۲۰۱۸) بوده است. با وجود آن که طی دوره روند باثباتی مشاهده نمی‌شود ولی همچنان با نوسان طی دوره رو به وخامت گذارده و شکاف با نقطه ایده‌آل از ۳۲ در سال ۲۰۱۸ به ۴۵/۹ در سال ۲۰۲۳ تنزل یافته است.

نکته مهم دیگر این که اگر چه ایران در عملکرد لجستیک تجاری در سال ۲۰۱۸ در بین ۱۶۰ کشور جهان رتبه ۶۴ را دارد، یعنی در مدارج نسبتاً پایین محیط لجستیک تجاری قرار می‌گیرد، اما به صورت مطلق که نگاه شود وضعیت ایران از کشور میانه به مراتب بهتر است. پس اگر چه رتبه دریافتی ایران (۶۴) از میانه کشورها که ۸۰ باشد شاهد بهبود چشمگیری است، اما فاصله تا مرز ایده‌آل ۳۲/۱۴ درصد است. البته عملکرد لجستیک تجاری ایران تا ۲۰۱۲ نه تنها افزایشی نبوده و بویژه حتی در سال ۲۰۱۲ به اندازه ۱/۹ درصد افت داشته و از ۶۲/۵ درصد به ۶۰/۶ درصد رسیده و از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ بهبود چشمگیری را تجربه کرده است و منتهی از ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳ با افت شدید ۱۳/۷۶- واحدی مواجه شده است و با این اوصاف به طور کلی امتیاز و ارزش عددی لجستیک تجاری ایران پرنوسان، بی‌ثبات و روبه نقصان بوده است و شوک‌های غیرکنترلی برون‌زا مانند تحریم‌ها و پیامد سیاستی منفی آن در این فراز و فرود عامل کلیدی بوده است.

جدول (۳): جایگاه عملکرد لجستیک تجاری ایران در مقایسه با کشورهای منتخب: ۲۰۰۷-۲۳

کشور	۲۰۰۷ (۸۶-۱۳۸۵)			۲۰۱۰ (۸۹-۱۳۸۸)			۲۰۱۲ (۹۱-۱۳۹۰)			۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴)			۲۰۱۸ (۹۷-۱۳۹۶)			۲۰۲۳ (۱۴۰۲-۱۴۰۱)		
	رتبه	امتیاز LPI	%	رتبه	امتیاز LPI	%	رتبه	امتیاز LPI	%	رتبه	امتیاز LPI	%	رتبه	امتیاز LPI	%	رتبه	امتیاز LPI	%
۱. آلمان	۳	۴۱۰	۹۷.۱	۱	۴۱۱	۱۰۰	۴	۴۰۳	۹۷.۰	۱	۴۲۳	۱۰۰	۱	۴۲۰	۱۰۰	۴	۴۱	۱۰۰
۲. آمریکا	۱۴	۳۸۴	۸۹.۱	۱۵	۳۸۶	۹۱.۷	۹	۳۹۳	۹۳.۷	۸	۴۰۷	۹۶/۲۲	۱۴	۳۸۹	۹۲/۶۲	۱۸	۳۷	۹۰/۲
۳. ترکیه	۳۴	۳۱۵	۶۷.۵	۳۹	۳۲۲	۷۱.۴	۲۷	۳۵۱	۸۰.۳	۳۴	۳۴۲	۸۰/۸۵	۴۷	۳۱۵	۷۵/۰۰	۴۲	۳۴	۸۲/۹
۴. برزیل	۶۱	۲۷۵	۵۴.۹	۴۱	۳۲۰	۷۰.۶	۴۵	۳۱۳	۶۸.۲	۵۵	۳۰۹	۷۳/۰۵	۵۶	۲۸۵	۶۷/۸۶	۵۱	۲۲	۷۸/۰
۵. مصر	۹۷	۲۳۷	۴۳.۰	۹۲	۲۶۱	۵۱.۸	۵۷	۲۹۸	۶۳.۳	۴۹	۳۱۸	۷۵/۱۸	۶۷	۲۸۲	۶۷/۱۴	۵۸	۳۱	۷۵/۶
۶. ایران	۷۸	۲۵۱	۵۹.۹	۱۰۳	۲۵۷	۶۲.۵۳	۱۱۲	۲۴۹	۶۰.۲۹	۹۶	۲۶۰	۶۱/۴۷	۶۴	۲۸۵	۶۷/۸۶	۱۲۶	۲/۳	۵۶/۱

SOURCE: WB, LPI 2007-23.

^۱ برای مثال کشوری که امتیاز ۷۵ درصد به دست آورده است، به این معنا است که ۲۵ درصد از مرزی که با توجه به بهترین عملکرد در بین همه کشورها ساخته شده است، فاصله دارد و اگر در سال ۲۰۲۳ امتیاز این کشور به ۸۰ درصد برسد، به طور قطع یعنی محیط لجستیک تجارت آن بهبود یافته است. به این ترتیب سنجه فاصله تا مرز تکمیل‌کننده رتبه‌بندی آسانی لجستیک تجارت است که کشورها را با یکدیگر در یک نقطه از زمان مقایسه می‌کند.

۳-۴) ارزیابی عملکرد اجزای شش‌گانه شاخص لجستیک تجارت ایران

شاخص LPI، عملکرد کشورها را در ۶ مولفه و زمینه که مهم‌ترین ابعاد محیط لجستیک تجاری را نشان می‌دهند، اندازه‌گیری و ارزیابی می‌شود. رتبه و ارزش عددی (امتیاز) ۶ نماگر از ۱ (پائین‌ترین سطح) تا ۵ (بالا‌ترین سطح) مقیاس‌بندی شده و طبق جدول (۴) برای کشورهای منتخب درج شده است. نتایج گویای آن است که:

۱) در سال ۲۰۰۷ رتبه و ارزش عددی ایران در شش مؤلفه LPI به ترتیب از ضعیف‌ترین به بهترین عملکرد از جنبه امتیاز و رتبه به شاخص امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها (۱۲۵ و ۲/۰)، میزان تحویل به موقع محموله‌ها (۱۰۶ و ۲/۸)، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (۷۸ و ۲/۵۹)، ظرفیت و کیفیت پشتیبانی (۶۶ و ۲/۶۹) و کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۶۳ و ۲/۵) تعلق داشته است. این مولفه‌ها در سال ۲۰۰۷ بهترین وضعیت را طی دوره نزدیک به ۱۰ سال، در سال ۲۰۰۷ احراز کرده اند، چراکه اساساً در سال ۲۰۱۲ نسبت به سال ۲۰۰۷ کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی با ۶۳- رتبه، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی با ۳۷- رتبه، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل با ۳۴- رتبه، میزان تحویل به موقع محموله‌ها با ۲۳- رتبه و بالاخره ظرفیت و کیفیت پشتیبانی با ۲۱- رتبه، ۵ مولفه از ۶ مولفه روبه وخامت گذاشت و در این بین تنها ظرفیت و کیفیت پشتیبانی اندکی بهبود یافت.

۲) در سال ۲۰۱۲ رتبه و ارزش عددی ایران در شش مؤلفه شاخص LPI شامل کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۱۲۶ و ۲/۱۹)، میزان تحویل به موقع محموله‌ها (۱۳۸ و ۲/۶۶)، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (۱۱۵ و ۲/۴۹)، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل (۱۰۰ و ۲/۴۲)، ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک (۸۷ و ۲/۶۶) و امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها (۱۰۸ و ۲/۴۹) به ترتیب در ضعیف‌ترین عملکرد موجود در یک دهه اخیر قرار داشته است. همچنین پائین‌ترین و بالا‌ترین رتبه نماگرهای شاخص LPI ایران به ترتیب به میزان تحویل به موقع محموله‌ها (۱۳۸) و ظرفیت و کیفیت لجستیک تجاری (۸۷) و همین‌طور حداقل و حداکثر ارزش عددی مولفه‌های این شاخص به ترتیب به کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۲۰۱۹) و مجدداً ظرفیت و کیفیت لجستیک تجاری (۲/۶۶) در سال ۲۰۱۲ تعلق داشته است که در عین حال گویای دامنه پراکنش و توزیع نامتوازن رتبه و ارزش عددی نماگرهای LPI ایران است، مبین ضعف کلی وضعیت زیرشاخص‌ها نیز است. در واقع اساساً روبه نقصان گذاردن ارزش و رتبه در بسیاری از ۶ زیرشاخص و متعاقباً در کل شاخص LPI ایران از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ کاملاً محرز است.

۳) شاخص کلی LPI و مولفه‌های شش‌گانه آن برای ایران در سال ۲۰۱۶ نسبت به ۲۰۱۲ بهبود یافته است. طی مدت ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ از شش مولفه LPI بالا‌ترین بهبود به ترتیب به کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل با ۲۸+ رتبه، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی با ۲۷+ رتبه، میزان تحویل به موقع محموله‌ها با ۲۲+ رتبه، کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی با ۱۶+ رتبه و ظرفیت و کیفیت پشتیبانی با ۵+ رتبه بهبود، تعلق داشته و در این بین تنها امکان ردیابی و ردگیری محموله‌ها تغییر ملموسی را شاهد نبوده است.

۴) شاخص کلی LPI و مولفه‌های شش‌گانه آن برای ایران در سال ۲۰۱۸ نسبت به ۲۰۱۶ به‌ویژه ۲۰۱۲ بهبود معنی‌دار و چشمگیری را نشان می‌دهد. طی این مدت از سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ از شش مولفه LPI بالاترین بهبود به ترتیب به کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل با ۳۷+ رتبه، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی با ۳۶+ رتبه، میزان تحویل به موقع محموله‌ها با ۷۸+ رتبه، کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی با ۵۵+ رتبه، ظرفیت و کیفیت پشتیبانی با ۲۵+ رتبه و امکان ردیابی و ردگیری محموله‌ها ۲۳+ بهبود معنی‌دار و چشمگیری را شاهد بوده است.

۵) شاخص کلی LPI و مولفه‌های شش‌گانه آن برای ایران در سال ۲۰۲۳ نسبت به ۲۰۱۸ به معنی‌دار و چشمگیری روبه نقصان (تنزل) را نشان می‌دهد. طی این مدت از سال ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳ از شش مولفه LPI بیشترین تنزل به ترتیب به ظرفیت و کیفیت پشتیبانی با ۷۱- رتبه، میزان تحویل به موقع محموله‌ها با ۵۵- رتبه، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل با ۴۵- رتبه، کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی با ۴۵- رتبه، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی با ۳۹- رتبه، و امکان ردیابی و ردگیری محموله‌ها ۳۲- رتبه تنزل (نقصان) به طور معنی‌دار و چشمگیری را شاهد بوده است.

۶) طی مقاطع سالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ به‌ویژه در سال ۲۰۲۳، مولفه‌هایی که شدیداً ارزش عددی و رتبه شاخص LPI ایران را با نوسان و روبه کاهش مواجه کرده‌اند به ترتیب عبارت است از:

(۱) میزان تحویل به موقع محموله‌ها (بهترین رتبه ۶۰ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۳۸ در سال ۲۰۱۲؛ با دامنه تغییرات ۷۸)،

(۲) ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک (بهترین رتبه ۶۲ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه در سال ۲۰۲۳ با ۱۳۳؛ با دامنه تغییرات ۷۱)

(۳) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (بهترین رتبه ۶۳ در سال ۲۰۰۷ و بدترین رتبه ۱۲۶ در سال ۲۰۱۲؛ با دامنه تغییرات ۶۳)،

(۴) کیفیت زیرساخت تجارت و حمل و نقل (بهترین رتبه ۶۳ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۰۸ در سال ۲۰۲۳، با دامنه تغییرات ۴۵)

(۵) سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (بهترین رتبه ۷۸ در سال ۲۰۰۷ و بدترین رتبه ۱۲۱ در سال ۲۰۱۰؛ با دامنه تغییرات ۴۳)،

(۶) امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها (بهترین رتبه ۸۵ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۲۵ در سال ۲۰۰۷؛ با دامنه تغییرات ۴۰)

بوده است. بنابراین طی دوره تنزل و نوسان شدید سه مولفه نخست در نوسان و تنزل شاخص LPI نقش منفی ایفا کرده است. در واقع با دستیابی به بهترین رتبه طی دوره در این ۶ شاخص، امکان بهبود شاخص LPI تا ۶۴ رتبه، رتبه ۶۲ ناممکن نیست. ارتقای شاخص LPI ایران در بلندمدت، مستلزم پیش‌نیازها و الزامات جدی از جمله رفع تحریم‌ها است.

(۷) به طور کلی، تا سال ۲۰۱۸ مهم‌ترین نقصان و ضعف در شاخص لجستیک تجاری در حوزه (۱) سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی، (۲) امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها، (۳) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی و (۴) میزان تحویل به موقع محموله‌ها بوده است، حال آن‌که در حوزه (۱) ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک و (۲) کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل جزء نقاط قوت LPI ایران بوده است. در واقع با همین ظرفیت و زیرساخت‌های خدمات لجستیک تجاری، با باز تخصیص بهینه در این چهار حوزه، امکان ارتقای شاخص عملکرد لجستیک تجاری وجود داشت، با تنزل و سقوط یکایک این ۶ مولفه از ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳، امکان بهبود و ارتقا را بسیار سخت کرده است.

جدول (۴): نتایج شاخص‌های شش‌گانه لجستیک تجاری ایران با بالاترین عملکرد: مقاطع دوسالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳

شرح	کارآمدی فرآیندهای ترخیص گمرکی		کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل		سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی		ظرفیت، کیفیت و کیفیت پشتیبانی		امکان پیگیری، ردیابی و ردگیری محموله‌ها		میزان (زمان) تحویل به موقع محموله‌ها	
	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
۲۰۰۷	۶۳	۲.۵۰	۶۶	۲.۴۴	۷۸	۲.۵۹	۶۶	۲.۶۹	۱۲۵	۲.۰۰	۱۰۶	۲.۸۰
۲۰۱۰	۱۰۶	۲/۲۲	۸۶	۲/۳۶	۱۲۱	۲/۴۴	۶۹	۲/۶۵	۱۱۰	۲/۵۰	۸۵	۳/۲۶
۲۰۱۲	۱۲۶	۲.۱۹	۱۰۰	۲.۴۲	۱۱۵	۲.۴۹	۸۷	۲.۶۶	۱۰۸	۲.۴۹	۱۳۸	۲.۶۶
۲۰۱۶	۱۱۰	۲/۳۳	۷۲	۲/۶۷	۸۸	۲/۶۷	۸۲	۲/۶۷	۱۱۱	۲/۴۴	۱۱۶	۲/۸۱
۲۰۱۸	۷۱	۲/۶۳	۶۳	۲/۷۷	۷۹	۲/۷۶	۶۲	۲/۸۴	۸۵	۲/۷۷	۶۰	۳/۳۶
۲۰۲۳	۱۱۶	۲/۲	۱۰۸	۲/۴	۱۱۸	۲/۴	۱۳۳	۲/۱	۱۱۷	۲/۴	۱۱۵	۲/۷
درصد تغییرات شاخص‌های شش‌گانه عملکرد لجستیک تجاری ایران در ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳												
۱۲- ۲۰۰۷	-۶۳	-۰.۳۱	-۳۴	-۰.۰۲	-۳۷	-۰.۱۰	-۲۱	-۰.۰۳	+۱۷	+۰.۴۹	-۳۲	-۰.۱۴
۱۶-۲۰۱۲	+۱۶	+۰/۱۴	+۲۸	+۰/۲۵	+۲۷	+۰/۱۸	+۵	+۰/۰۱	-۳	-۰/۰۵	+۲۲	+۰/۱۵
۱۸- ۲۰۱۶	+۳۹	+۰/۳۰	+۹	+۰/۱۰	+۹	+۰/۰۹	+۲۰	+۰/۱۷	+۲۶	+۰/۳۳	+۵۶	+۰/۵۵
۲۳- ۲۰۱۸	-۴۴	-۰/۴۳	-۴۴	-۰/۳۷	-۳۷	-۰/۳۶	-۶۴	-۰/۷۴	-۲۹	-۰/۳۷	-۵۲	-۰/۶۶
بالاترین عملکرد جهانی در مقاطع سالانه از سال ۲۰۰۷ تا سال ۲۰۲۳												
۲۰۰۷	هلند	۳/۹۹	هلند	۴/۲۹	هلند	۴/۰۵	هلند	۴/۲۵	سنگاپور	۴/۲۵	سنگاپور	۴/۵۳

جدول (۴): نتایج شاخص‌های شش‌گانه لجستیک تجاری ایران با بالاترین عملکرد: مقاطع دوسالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳

شرح	کارآمدی فرآیندهای ترخیص گمرکی		کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل		سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی		ظرفیت، کیفیت و کیفیت پشتیبانی		امکان پیگیری، ردیابی و ردگیری محموله‌ها		میزان (زمان) تحویل به موقع محموله‌ها	
	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
۲۰۱۰	لوکزامبورگ	۴۰۴	آلمان	۴۰۴	سنگاپور	۳۸۶	سوئیس	۴۰۲	سوئیس	۴۰۲	سوئیس	۴۰۲
۲۰۱۲	سنگاپور	۴۰۱۰	آلمان	۴۰۲۶	هنگ کنگ	۴۰۱۸	فنلاند	۴۰۱۴	فنلاند	۴۰۱۴	سنگاپور	۴۰۳۹
۲۰۱۶	سنگاپور	۴/۱۸	آلمان	۴/۴۴	لوکزامبورگ	۴/۲۴	آلمان	۴/۲۸	سوئد	۴/۳۸	لوکزامبورگ	۴/۸۰
۲۰۱۸	آلمان	۴/۰۹	آلمان	۴/۳۷	بلژیک	۳/۹۹	آلمان	۴/۳۱	فنلاند	۴/۳۲	بلژیک	۴/۴۱
۲۰۲۳	سنگاپور	۴/۲	سنگاپور	۴/۵	فنلاند	۴/۱	سنگاپور	۴/۴	سنگاپور	۴/۴	سنگاپور	۴/۳

عملکرد لجستیک تجاری ایران نسبت به بالاترین عملکرد جهانی در مقاطع سالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳

۲۰۰۷	۱۱۷/۳۲	۶۲/۶۶	۱۰۰/۱۲	۵۶/۸۸	۱۰۷/۳۵	۶۳/۹۵	۹۸/۵۱	۶۳/۲۹	۷۸/۲۵	۴۷/۰۶	۱۰۲/۰۵	۶۱/۸۱
۲۰۱۰	۱۰۲/۸۸	۵۴/۹۵	۹۵/۷۲	۵۴/۳۸	۱۰۶/۱۱	۶۳/۲۱	۹۵/۴۷	۶۱/۳۴	۹۷/۳۶	۵۸/۵۵	۱۱۷/۵۲	۷۱/۱۸
۲۰۱۲	۱۰۰	۵۳/۴۱	۱۰۰	۵۶/۸۱	۱۰۰	۵۹/۵۷	۱۰۰	۶۴/۲۵	۱۰۰	۶۰/۱۴	۱۰۰	۶۰/۵۹
۲۰۱۶	۱۰۴/۳۶	۵۵/۷۴	۱۰۵/۸۶	۶۰/۱۴	۱۰۵/۷۱	۶۲/۹۷	۹۷/۰۹	۶۲/۳۸	۹۲/۶۳	۵۵/۷۱	۹۶/۶۵	۵۸/۵۴
۲۰۱۸	۱۲۰/۰۹	۶۴/۳۰	۱۱۴/۴۶	۶۳/۳۹	۱۱۰/۸۴	۶۹/۱۷	۱۰۶/۷۷	۶۵/۸۹	۱۱۱/۲۴	۶۴/۱۲	۱۲۶/۳۲	۷۶/۱۹
۲۰۲۳	۹۸/۸۱	۵۲/۳۸	۹۳/۸۷	۵۳/۳۳	۹۸/۲۷	۵۸/۵۴	۷۴/۲۹	۴۷/۷۳	۹۰/۷۱	۵۴/۵۵	۱۰۳/۶۳	۶۲/۷۹

Source: WB, LPI 2007-2023.

(۷) در حال حاضر کشورهای دارای عملکرد لجستیک جزئی از جمله ایران، در زیرساخت‌های تجاری با محدودیت عمده، در عرضه و کیفیت خدمات لجستیک با بازار ضعیف، در نوسازی اساسی گمرک و یکپارچگی مدیریت مرزی با محدودیت عمده بالقوه و در حمل و نقل و تسهیل منطقه‌ای با مشکل بغرنجی مواجه هستند.

(۸) بی‌تردید اهم تدابیر و اقدامات اصلاحی رو به جلوی داخلی و بین‌المللی دولت تاثیر تعیین‌کننده‌ای در بهبود و ارتقای کلی جایگاه و عملکرد لجستیک و زیرساخت‌های تجاری و مولفه‌های شش‌گانه آن در طی چند سال منتهی به ۲۰۱۸ داشته است منتهی با تکانه‌های غیرکنترلی برون‌زا در سال ۲۰۱۸، امکان مدیریت و ارتقای LPI از دولت به شدت محدود شده است. تا دستیابی به جایگاه مناسب و مطلوب منطقه‌ای بایستی اهم تدابیر و اقدامات اصلاحی داخلی و بین‌المللی در شش مولفه کلیدی لجستیک و زیرساخت تجاری ایران تداوم یابد، و گرنه تجربه ۲۰۱۸-۲۰۲۳ نشان داد شاخص LPI وضعیت شکننده و آسیب‌پذیر جدی مواجه شده است و بعلاوه

در عین حال که گویای دامنه پراکنش و توزیع نامتوازن رتبه و ارزش عددی مولفه‌های LPI ایران است، مبین ضعف کلی وضعیت زیرشاخص‌های LPI نیز است.

(۹) از مطالعه زیر شاخص‌ها و نماگرهای شاخص لجستیک تجاری ایران در بین ۱۰ کشور منتخب از منطقه یا همسان با اقتصاد ایران نتیجه می‌شود که در بسیاری از نماگرها، رتبه ایران مناسب ارزیابی نمی‌شود و در این میان، ایران ضعیف‌ترین موقعیت را در نماگرهایی از جمله بشرح زیر داشته است: (۱) تعداد سازمان‌ها و اسناد در واردات و صادرات؛ (۲) زمان تشریفات و ترخیص با و بدون بازدید فیزیکی؛ (۳) بازدید فیزیکی محموله‌های وارداتی؛ (۴) هزینه و زمان ترخیص در تجارت به ویژه در واردات.

(۱۰) قطعاً یکپارچگی فرایندهای زنجیره، تسریع در زمان و کاهش فرایندها و بهبود کارایی آن مراحل، مقررات زدایی، حذف موانع تجاری و تسهیل تجارت با به کارگیری ابزارهای نوین تجاری در بهبود آن زیرشاخص‌ها موثر است.

۵- نتیجه‌گیری و راهکارها

در گزارش حاضر عملکرد جهانی بلندمدت لجستیک تجاری ایران و مولفه‌های شش‌گانه آن را برای مقاطع دوسالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ را مطالعه و مورد ارزیابی قرارداد و عمده نقاط ضعف، نقصان و کاستی‌ها و نیز عمده قوت، فرصت‌ها و تهدید (چالش)‌های فراروی لجستیک تجاری ایران را شناسایی قرار گرفت. جمع‌بندی نتایج مطالعه گویای آن است که:

عملکرد لجستیک تجاری ایران در مقایسه با کشورهای جهان از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ ضعیف، پرنوسان و با فراز و فرود بوده است؛ در واقع عملکرد لجستیک تجارت ایران در سه دوره قابل تمایز است؛

دوره نخست؛ در حالی که از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ از رتبه ۶۳ به ۱۱۲ تنزل یافته با اعمال تحریم‌های آمریکا و پیامدهای منفی سیاستی آن شدیداً رو به نقصان گذاشته بود،

دوره دوم؛ از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ به رتبه ۶۴ ارتقا یافته به‌طور معنی‌دار با برجام و سیاستهای منطقی مناسب روبه بهبود گذاشت؛

و دوره سوم؛ مجدداً با خروج دولت آمریکا از برجام و پیامدهای منفی سیاست‌های اقتصادی-تجاری آن، مجدداً عملکرد لجستیک تجاری ایران به رتبه ۱۲۶، شدیداً روبه نقصان گذاشته است. مطابق مقیاس‌بندی شاخص عملکرد لجستیک در ۵ درجه و نیز توزیع امتیازهای این شاخص از نظر عملکرد لجستیک تجاری در ۴ گروه نامطلوب، جزئی، هماهنگ، و مطلوب، نتیجه می‌شود که ایران با احراز ارزش عددی میانگین ۲/۶ از ۵ سال ۲۰۱۰ به ۲/۸۵ در سال ۲۰۱۸ بهبود، و مجدداً به ۲/۳ در سال ۲۰۲۳ (گروه لجستیک نامطلوب) تنزل یافته است. هم‌اکنون شاخص عملکرد لجستیک تجاری در گروه کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب قرار دارد و بهبود شاخص تا ۲۰۱۸ و تنزل شدید در سال ۲۰۲۳ حاکی از وضعیتی کاملاً بی‌ثبات و شکننده است و به خصوص با سقوط یکایک شاخص‌های ۶‌گانه LPI، ایران جز یک چهارم کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب- کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی- واقع است. طی مقاطع سالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ به‌ویژه در سال ۲۰۲۳، مولفه‌هایی که شدیداً ارزش عددی و رتبه شاخص

LPI ایران را با نوسان و رو به کاهش مواجه کرده‌اند به ترتیب عبارت است از:

میزان تحویل بموقع محموله‌ها (بهترین رتبه ۶۰ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۳۸ در سال ۲۰۱۲)؛ با دامنه تغییرات

ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک (بهترین رتبه ۶۲ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه در سال ۲۰۲۳ با ۱۳۳؛ با دامنه تغییرات ۷۱)

کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (بهترین رتبه ۶۳ در سال ۲۰۰۷ و بدترین رتبه ۱۲۶ در سال ۲۰۱۲؛ با دامنه تغییرات ۶۳)، کیفیت زیرساخت تجارت و حمل و نقل (بهترین رتبه ۶۳ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۰۸ در سال ۲۰۲۳، با دامنه تغییرات ۴۵)

سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (بهترین رتبه ۷۸ در سال ۲۰۰۷ و بدترین رتبه ۱۲۱ در سال ۲۰۱۰؛ با دامنه تغییرات ۴۳)،

امکان ردیابی/ردگیری محموله‌ها (بهترین رتبه ۸۵ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۲۵ در سال ۲۰۰۷؛ با دامنه تغییرات ۴۰) بوده است. بنابراین طی دوره تنزل و نوسان شدید سه مولفه نخست در نوسان و تنزل شاخص LPI نقش منفی ایفا کرده است. در واقع با دستیابی به بهترین رتبه طی دوره در این ۶ شاخص، امکان بهبود شاخص عملکرد لجستیک تجارت ایران LPI تا ۶۴ رتبه، رتبه ۶۲ ناممکن نیست. ارتقای شاخص LPI ایران در بلندمدت، مستلزم پیش‌نیازها و الزامات جدی از جمله رفع تحریم‌ها است.

مطالعه ۲۰ نماگر از اجزای شاخص LPI ایران در بین کشورهای منتخب در مقاطع دوسالانه حاکی است که بسیاری از شاخص‌ها (۱۸ نماگر از ۲۰ شاخص)، رتبه ایران اساساً پائین است و در این بین پائین‌ترین (نقطه ضعف) موقعیت ایران در شاخص‌هایی مانند (۱) تعدد سازمان‌ها و اسناد در واردات و صادرات، (۲) زمان ترخیص با و بدون بازدید فیزیکی، (۳) بازدید فیزیکی محموله‌های وارداتی و (۴) هزینه و زمان ترخیص واردات بوده است. در یک ارزیابی کلی، نقاط ضعف، کاستی و نقصان در حوزه عملکرد لجستیک تجارت ایران LPI ایران بیش از نقاط قوت و فرصت در این حوزه است.

با هدف بهبود عملکرد چهار مولفه‌ای که هم‌اینک وضعیت چندان مناسبی ندارند، بدون اغراق باید اذعان داشت که در کلیه سطوح و مولفه‌های بهبوددهنده LPI کشور نیازمند بازنگری در سیاست‌ها تدابیر، و اقدام‌های منطقی جاری است. دستیابی به اهداف و مولفه‌های توسعه مطلوب در عملکرد LPI مستلزم راهبرد جامعی است که ضمن پذیرش واقعیت‌ها، در پی چاره‌جویی برای ارتقای عملکرد LPI در جنبه‌های راهبرد توسعه تجارت کشور بشرح زیر باشد:

(الف) ابعاد و حیطه‌های عمومی و کلان اقتصاد ایران: محیط کلی و کلان حاکم بر اقتصاد ایران، شاخص عملکرد زیرساخت‌ها و لجستیک تجاری ایران را متاثر می‌سازند و به منظور بهبود جهانی شاخص عملکرد لجستیک تجارت ایران، مقتضی است اقدامات اصلاحی سازگار با بهبود و ارتقای LPI در سطوح چندگانه زیر صورت پذیرد:

(۱) **سطح بین‌المللی:** اهم چالش‌ها و موانع توسعه از جمله محدودیت‌های تجاری وضع شده بر اقتصاد ایران در قالب تحریم‌ها، جهانی‌شدن اقتصاد، نقش مسلط سازمان جهانی تجارت، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، خدمات فنی- تجاری نهادهای تخصصی بین‌المللی، ترویج دیپلماسی تجاری و تعامل توسعه‌گرا با جهان؛

(۲) **سطح ملی:** محیط کسب و کار مناسب، توسعه کارآفرینی و هم‌افزایی ناشی از ادغام بنگاهها؛

(۳) **سطح دولت:** موضوعاتی نظیر حکمرانی توسعه‌گرا، اندازه دولت، سرمایه اجتماعی و سیاست اقتصاد کلان

مناسب؛

و (۴) **سطح صنعت:** رقابتی نمودن صنعت و زیرساخت‌ها و حذف انحصارات.

(ب) ابعاد و حیطه‌های خاص مرتبط با حوزه شاخص عملکرد لجستیک: زیرساخت تجاری، نیازمند بازنگری در سیاست‌ها و اقدامات مربوط به شش مولفه زیر است: الف) بهبود کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی، ب) ارتقای کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل، ج) امکان‌پذیری آسان و با سهولت انجام حمل و نقل به قیمت رقابتی، ج) بهبود با کفایت و کیفیت خدمات لجستیک تجاری، ه) توانایی پیگیری سریع با امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها و و) حمل و نقل مناسب در رسیدن به مقصد در چارچوب زمانی موردانتظار از سه بعد زمان، هزینه و کارایی.

بعلاوه توجه به زیرساخت‌های نرم‌افزاری و زیرساخت‌های فیزیکی، لزوم اصلاح فرایندهای مدیریتی در کشور، هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط و آرایه اطلاعات به روز شده در حوزه لجستیک و زیرساخت تجاری و هماهنگی و تقسیم کار ملی به منظور ارتقای عملکرد لجستیک تجاری و رصد نقشه راه دستیابی به وضع مطلوب لجستیک با مشارکت موثر و اثرگذار تمام ذی‌نفعان، برنامه‌ریزان و تصمیم‌سازان حوزه لجستیک تجاری کشور نیاز است.

نهایتاً باید تاکید کرد که انجام اصلاحات در زمینه تسهیل تجارت یا حمل و نقل از اولویت‌های اصلی توسعه در سال‌های اخیر است. به‌رغم تلاش‌های سنتی برای تسهیل تجارت که بر حمایت از سرمایه‌گذاری در زیرساخت تجاری و نوسازی گمرک به‌ویژه با استفاده از فناوری اطلاعات متمرکز بود، اکنون حوزه‌های جدیدی مثل حوزه خدمات لجستیک تجاری، هماهنگی فرایندهای مرزی و اقدامات مشترک بین‌المللی، و رویکرد توسعه با محوریت آموزش، فناوری، ابزارهای نوین تجاری و به‌کارگیری خدمات فنی-مشاوره‌ای نهادهای تخصصی مورد تاکید است. و هم‌اینک با شکلگیری کارگروه تخصصی ملی ارتقای عملکرد لجستیک، با اراده جدی حاکمیتی و رصد مستمر برنامه‌ها، سیاست‌ها و اقدام عمل به بهبود عملکرد لجستیک و اجزای ۶گانه آن توجه و همت گمارد.

منابع

- ۱) حسینی، میرعبداله و وحید بزرگی (۱۳۹۹). "ارزیابی عملکرد جهانی محیط پشتیبانی تجارت ایران در یک دهه گذشته (۱۸-۲۰۰۷) و راهکارهای بهبود آن"، بررسی‌های بازرگانی، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، سال ۱۸، شماره ۱۰۱، خرداد و تیر ماه، ۹-۲۶.
- ۲) حسینی، میرعبداله (۱۳۸۸). گزارش پژوهشی "وضعیت شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری ایران و جایگاه آن در جهان"، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- ۳) حسینی، میرعبداله و وحید بزرگی (۱۳۹۰) "نقش زیر ساخت‌ها و خدمات پشتیبانی تجاری در توسعه فضای رقابتی". مجموعه مقالات، سخنرانی‌ها و مباحث دومین همایش توسعه فضای رقابتی ایران، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۲۶۳-۲۹۴.
- ۴) حسینی، میرعبداله، رسولیان، محسن و بهمن، برومند (۱۳۹۱)، "خدمات پشتیبانی تجاری و توسعه تجارت: تخمین اثرات (ایران و منتخبی از کشورها)". پژوهشنامه بازرگانی، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، شماره ۶۴، پاییز، ۱۲۳-۱۴۸.

- 5) Arvis, J. F., J. F. Marteau, and G. J. R. F. Raballand. 2010. The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. Washington, DC: World Bank.
- 6) Arvis, J. F., M. A. Mustra, J. Panzer, L. Ojala, and T. Naula. 2007. Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in The Global Economy—The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: World Bank.

- 7) Arvis, J. F., M. A. Mustra, L. Ojala, B. Shepherd, and D. Saslavsky. 2010. *Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in The Global Economy*. Washington, DC: World Bank.
- 8) Arvis, J. F., R. C. Carruthers, G. M. Smith, and C. Willoughby. 2011. *Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century*. Washington, DC: World Bank.
- 9) Arvis, J. F., M. A. Antoci, L. M. Ojala, D. M. Saslavsky, and B. A. Shepherd. 2012. *Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy—The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, DC: World Bank Group.
- 10) Arvis, J. F., D. Saslavsky, L. Ojala, B. Shepherd, C. Busch, and A. Raj. 2014. *Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in The Global Economy—The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, DC: World Bank.
- 11) Arvis, J. F., D. Saslavsky, L. Ojala, B. Shepherd, C. Busch, A. Raj, and T. Naula. 2016. *Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in The Global Economy—The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, DC: World Bank.
- 12) Arvis, J. F., L. Ojala, C. Wiederer, B. Shepherd, A. Raj, K. Dairabayeva, and T. Kiiski. 2018. *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in The Global Economy—The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, DC: World Bank.
- 13) Hoekman, Bernard, and Alessandro Nicita (2008) "Trade policy, trade costs, and developing country trade." Policy Research Working Paper 4797. World Bank, Washington, DC.
- 14) Kaufman, Daniel, Art Kraay, and Mastruzzi. (2009). "Governance matters VIII: aggregate and individual governance indicators, 1996-2008." Policy Research Working Paper 4978. World Bank, Washington, DC.
- 15) Mirza, Tasneem. 2008. "Analyzing the effects of trade facilitation on International Trade using a Simultaneous Approach." Working paper. Economics Department, Purdue University, West Lafayette, IN. Available at www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/4610.pdf.
- 16) Mirza, Tasneem. 2009. "A cost benefits analysis of trade facilitation in an applied general equilibrium model." Working paper. Economics Department, Purdue University, West Lafayette, IN. Available at www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/03765.pdf.
- 17) Raven, John. (2001). *Trade and transport facilitation: a toolkit for audit, analysis, and remedial action*. Washington, DC: World Bank.
- 18) Rodrigues, Alexandre M., Donald J. Bowersox, & Rojer J. Calantone. 2005. "Estimation of global & national logistics expenditures: 2002 data update" *Journal of Business Logistics* 26 (2):1-16
- 19) UNIDO (2009-2023), *Industrial development report—breaking in and moving up: new industrial challenges for the bottom billion and the middle –income countries*. Vienna: UNIDO.
- 20) World Bank (2008-18) *World development indicators online*. Washington, DC: World Bank.
- 21) World Bank & International Finance Corporation (2009-23) *Doing business*. Washington, DC:WB.
- 22) WB and IMF (2008-23). *Global monitoring report: MDGs and environment*. Washington, DC: World Bank. WB and IMF.
- 23) WEF (2008-2023), *Global Competitiveness Report*. Geneva: World Economic Forum.