

لزوم تغییر نگرش در احداث مراکز لجستیک

عرفان قربانعلی و مهدی عبدالملکی، کارشناسان حمل و نقل

لجستیک در واقع شامل برنامه‌ریزی و کنترل مواد و اطلاعات مرتبط با آنهاست. این مفهوم تصمیم‌گیری صحیح در رابطه با چگونگی و زمان مورد نیاز، حمل و نقل و انبارداری و بخشی از عملیات زنجیره تأمین را شامل می‌شود. نتایج بانک جهانی در سال ۲۰۰۷، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ حکایت از این دارد که از میان کشورهای با درآمد سرانه هم سطح، کشورهایی که عملکرد لجستیک بهتری داشته‌اند، از یک درصد بیشتر در تولید ناخالص داخلی و دو درصد بیشتر در تجارت برخوردار شده‌اند.

♦ سهولت دسترسی به حمل و نقل بین‌المللی با قیمت رقابتی (هزینه‌ها)
♦ شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی (عملکرد متصدیان حمل و نقل، کارگزاران یا واسطه‌های گمرک)
♦ توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی
♦ مناسب بودن زمان تحویل محموله‌ها به مشتری در زمان برنامه‌ریزی شده یا زمان مورد نظر جدول زیر به همراه شمای کلی تصویر نشان‌دهنده وضعیت شاخص LPI در کشورهای مختلف می‌باشد.

هاب / مراکز لجستیک

به مراکز یکپارچه‌ای گفته می‌شود که در آن، جمع آوری کالا از مبادی مختلف، ذخیره سازی

می‌توان نتیجه‌گیری کرد که بین ۹/۷ تا ۱۱/۳ درصد از قیمت تمام شده محصولات، ناشی از هزینه‌های لجستیک است این در حالی است که این عدد در ایران حدود ۱۹/۴ درصد از قیمت تمام شده محصولات است.

شاخص عملکرد لجستیک

این شاخص یکی از مهم‌ترین شاخص‌ها به جهت ارزیابی عملکرد لجستیکی یک کشور می‌باشد که بر ۶ اصل استوار است:
♦ کارایی فرآیندهای ترخیص کالا (سرعت، سادگی و قابل پیش‌بینی بودن تشریفات گمرکی)
♦ کیفیت زیرساخت‌های تجاری و جابجایی (مثل مبادی ورودی، راه‌آهن، جاده‌ها و فناوری اطلاعات)

موضوع مهم در بحث اهمیت لجستیک و مراکز لجستیک این است که با تقویت لجستیک در سطح کشور، هزینه‌های تولیدکننده به دلیل افزایش کارایی حمل و نقل و انبارداری کاهش می‌یابد که این موضوع به کاهش هزینه‌های تولیدکننده خواهد انجامید که منجر به افزایش مزیت رقابتی‌تر شدن قیمت کالاهای تولید شده توسط کشور خواهد شد و برای بازرگانان ارزش افزوده بیشتر تولید خواهد نمود. به عنوان مثال بنا بر محاسبات اتاق بازرگانی در حال حاضر ۶ تا ۷ درصد قیمت کالاها در کشورهای مختلف ناشی از هزینه‌های حمل و نقل می‌باشد که این عدد در ایران حدود ۱۲ درصد برآورد گردیده است. با توجه به اینکه هزینه‌های حمل و نقل حدود ۶۲ درصد از کل هزینه‌های لجستیکی را تشکیل می‌دهد

کشور	LPI	مدت زمان صادرات (۲۰۱۸) بر حسب روز	مدت زمان واردات (۲۰۱۸) بر حسب روز	هزینه‌های صادرات (۲۰۱۹) بر حسب دلار	هزینه‌های واردات (۲۰۱۹) بر حسب دلار
جهان	۲/۸۷	۵	۱۰	۱۷۰	۱۵۰
منا	۲/۷۸	۳/۲	۳/۵	۱۰۷/۸	۱۳۱/۳
ایران	۲/۸۵	۳	۵	۶۰	۹۰
افغانستان	۱/۹۵	۱۰	۱۴	۳۴۴/۴	۹۰۰
امارات	۳/۹۶	۲	۲	۱۴۰	۲۸۳
آذربایجان	-	۳	۲	۲۵۰	۲۰۰
عراق	۲/۱۸	۳۹	۷	۱۸۰۰	۵۰۰
ازبکستان	۲/۵۸	۱۶	۳	۲۹۲	۲۴۲
ترکیه	۳/۱۵	۳	۳	۵۵	۵۵
سوریه	۲/۳۰	۱	۵	۷۲۵	۷۴۱
عربستان سعودی	۳/۰۱	۴	۵	۷۳	۲۶۷
پاکستان	۲/۴۲	۴	۸	۱۱۸	۱۳۰
قطر	۳/۴۷	۱۰	۷	۱۵۰	۲۹۰
روسیه	۲/۷۶	۳	۵	۹۲	۱۵۲

از بعد زمانی:

عملکردهای اضافی	عملکردهای پشتیبانی	عملکرد لجستیک
خدمات فنی وسائط حمل و نقل	حمل دریایی	حمل و نقل
فروش سوخت و روغن	ترخیص از گمرک	انبارداری
تعمیرات واحدهای بارگیری	بیمه	ترانشیپ
هتل	گردش واحدهای بارگیری	مدیریت موجودی
خدمات پارکینگ	اجاره کانتینر و پالت	بسته بندی
خدمات کترینگ	سرویس های فناوری اطلاعات	انتخاب سفارش
خدمات بانکی	بازاریابی	مدیریت سفارش ها
خدمات حسابداری		
خدمات مخابراتی		



از بعد از هزینه‌ای:



آنها یا انتقال بین روش های حمل و توزیع کالا در مقاصد مختلف انجام می‌گیرد.

کارکرد مراکز لجستیک

◆ تسهیل فعالیت های لجستیک از طریق تأمین فضا، شبکه های تجاری استراتژیک و خدمات حمل و نقل
 ◆ ایجاد امکان ادغام و ترکیب جریان های کالا از طریق توسعه خدمات حمل و نقل

برخی از مزایای لجستیک ایران

تعداد زیاد کشورهای همسایه (مرز مشترک زمینی و دریایی با ۱۳ کشور و دسترسی غیر مستقیم به بیش از ۱۲ کشور در فاصله تقریبی ۲۰۰۰ کیلومتری از اطراف کشور)

◆ دسترسی به آب های آزاد
 ◆ قرار گرفتن در مسیر پنج کریدور بین المللی ترانزیت و تجارت کالا و حجم بالای تجارت بین کشورهای همسایه شمالی و جنوبی ایران
 ◆ بازار وسیع و پرمصرف داخلی کشور و شبکه توزیع گسترده

◆ همسایگی با برخی کشورهای محصور در خشکی

◆ قیمت سوخت و نیروی کار ارزان در کشور
 ◆ شبکه نسبتاً مناسب جاده ای و ریلی
 ◆ تولید و صادرات بسیاری از محصولات (به خصوص کشاورزی) به سایر کشورها
 سال ۱۳۹۷، سند آمایش مراکز لجستیک کشور در وزارت راه و شهرسازی تدوین شد. در این سند

ردیف	شهر لجستیک	دهکده لجستیک	پارک لجستیک عمومی
۱	چابهار	اصفهان	اهواز
۲	تهران	یزد	همدان
۳	بندر عباس	مشهد	رشت
۴	بندر امام خمینی	تبریز	کرمان
۵	-	بندر امیرآباد	سمنان
۶	-	سیرجان	اراک
۷	-	شیراز	مبارکه
۸	-	قم	تربت حیدریه
۹	-	زاهدان	مراغه
۱۰	-	قزوین	مرودشت
۱۱	-	کرمانشاه	اردکان
۱۲	-	اندیمشک	خواف
۱۳	-	بوشهر	-
۱۴	-	جاسک	-

نام مرکز لجستیک / دهکده لجستیک / مرکز مرزی	موقعیت	توضیحات
مرکز لجستیک آپرین	۲۵ کیلومتری راه آهن تهران و در مجاورت شهر اسلامشهر	تخصیص ۴۰۰ هکتار به فعالیت‌های لجستیکی و ۴۰ هکتار پایانه کانتینری
دهکده لجستیک کرمانشاه	۱۵ کیلومتری شهر کرمانشاه و در اراضی مجاور ایستگاه باری راه آهن کرمانشاه و شهرک صنعتی زاگرس	وسعت ۲۸۰ هکتار و پیش‌بینی به عنوان مهم‌ترین مرکز لجستیکی غرب کشور
دهکده لجستیک زاهدان	مجاورت ایستگاه باری زاهدان و در فاصله ۵ کیلومتری شهر زاهدان	نقطه اتصال خط ریلی چابهار - مشهد و خط موجود بافق - زاهدان در آینده‌ای نزدیک
دهکده لجستیک اندیمشک	۳ کیلومتری غرب شهرستان اندیمشک و در مجاورت مسیر ریلی اندیمشک - اهواز	رفع محدودیت‌های ظرفیتی موجود در انتقال بار توسط شبکه ریلی با انجام فرآیندهای لجستیکی در این منطقه
دهکده لجستیک اصفهان	در فاصله ۳۵ کیلومتری شرق اصفهان و در کنار جاده ترانزیتی اصفهان - نایین	قابلیت فعالیت عمده در حوزه معدن و فولاد
مرکز مرزی آستارا	در مجاورت شهر آستارا و دارای ارتباط ریلی با ایستگاه آستارا در کشور آذربایجان	قابلیت فعالیت به عنوان دروازه صادرات و واردات کشور پس از تکمیل خط ریلی رشت - آستارا
مرکز مرزی سرخس	در فاصله ۱۸۵ کیلومتری از ایستگاه راه آهن مشهد قرار داشته	دروازه صادرات، واردات و ترانزیت در منطقه
مرکز مرزی اینچه برون	در فاصله ۹۰ کیلومتری از ایستگاه راه آهن گرگان و در مجاورت مرز ترکمنستان	بیش از ۶۵۰ هکتار وسعت و قرار گرفتن مسیر ارتباط کشورهای آسیای میانه، چین و روسیه با خاورمیانه

دیگر که می‌بایست بر آن تأکید کرد این است که رویکرد تأسیس مراکز لجستیک که توسط این وزارتخانه جدید برنامه‌ریزی می‌گردد، می‌بایست شیوه‌های مختلف حمل و نقل را دربرگیرد و این مراکز به صورت جزیره‌ای برای هر شیوه حمل و نقل تأسیس نگردد و پیش از آن نسبت به ایجاد سند جامع لجستیک اقدام شود. سیاست‌گذاری به منظور افزایش شرکت‌های لجستیکی طرف سوم می‌بایست در رأس اولویت اقدامات این وزارتخانه قرار گیرد. بر اساس آمار منتشره در سال ۲۰۱۷ درآمد شرکت‌های لجستیکی طرف سوم، در کشورهای CIS و روسیه، عددی بالغ بر ۲۵/۵ میلیارد دلار بوده و همین عدد در بخش خاورمیانه ۴۲/۲ میلیارد دلار بوده است. این اعداد نشان‌دهنده ظرفیت بالای شرکت‌های لجستیکی طرف سوم می‌باشد که می‌بایست مورد حمایت سیاست‌گذاران در بخش‌های مختلف مالیات، بیمه و ... قرار بگیرند.

Logistics Performance Index -1
3LP -2
مراجع در دفتر انجمن موجود است.

بازیگران فعلی لجستیک در ایران

حمل‌کنندگان، پایانه‌داران و مراکز جابه‌جایی، انبارداران، خدمات دهندگان ارزش افزوده لجستیکی، خدمات وابسته لجستیکی، سازمان‌ها و نهادهای حاکمیتی (شامل وزارت راه و شهرسازی، وزارت صمت، وزارت ارتباطات، وزارت اقتصاد و تشکل‌ها و انجمن‌های مرتبط)

نتیجه‌گیری:

جهت بهبود وضعیت کشور در شاخص لجستیک نیاز به تغییراتی بنیادین از سیاست‌گذاری تا اجرا وجود دارد؛ یکی از این مشکلات فعلی لجستیک در کشور، فقدان متولی خاص لجستیک است. در ابتدای امر می‌بایست لجستیک در کشور نهادینه گردد. در همین راستا پیشنهاد تفکیک وزارت راه و ترابری از مسکن و شهرسازی و تغییر نام وزارت راه و ترابری به وزارت حمل و نقل و لجستیک با تأکید بر لجستیک تأسیس گردد. لازم است در این وزارتخانه نماینده تام‌الاختیار وزارت صمت، وزارت ارتباطات، وزارت امور خارجه، وزارت اقتصاد و گمرک جمهوری اسلامی ایران در شورای عالی لجستیک حضور داشته باشند. موضوع مهم

مراکز لجستیک به ۳ دسته کلی پارک لجستیک، دهکده لجستیک و شهر لجستیک تقسیم بندی شده است. پیشنهاد لیست پهنه‌های منتخب به منظور احداث مراکز لجستیک بر اساس دسته‌بندی بالا به صورت زیر است:

متأسفانه با وجود مزیت‌های فراوان، هنوز مرکز لجستیک به مفهوم واقعی در کشور ایجاد نشده است و مراکز ایجاد شده در حال حاضر به صورت جزیره‌ای در حال فعالیت هستند و عملکرد یکپارچه ندارند. در حال حاضر در کشور ما، شیوه‌های حمل و نقل به صورت جداگانه در حال فعالیت هستند و مراکز لجستیک به مفهوم واقعی در ایران فعال نشده‌اند.

ناگفته نماند برخی از مراکز لجستیک در حال حاضر فعالیت دارند اما به صورت کامل و به مفهوم واقعی لجستیکی خیر! سایر مراکز تحت مسئولیت راه آهن نیز عبارتند از:

- ◆ دهکده لجستیک شامل یزد، مشهد، تبریز، سیرجان، شیراز، قم، قزوین، اراک، جهرم
- ◆ مراکز لجستیک مرزی شامل میرجاوه، شمتیغ، سرخس، شلمچه، پارس آباد
- ◆ پارک لجستیک شامل خواف، رشت