

# انحراف از مسیر رشد لجستیکی با سوء مدیریت



## در نشست تخصصی بررسی علل افت رتبه‌ی ایران در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی مطرح شد:

سه‌شنبه ۲۰ تیرماه ۱۴۰۲، خانه‌ی اندیشه‌ورزان میزبان نشست تخصصی تخصصی بود که در آن سبحان نظری دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، مصطفی آیتی، نماینده‌ی ایران در کنوانسیون بین‌المللی TIR، بهنام فرامرزیان، مدیر حمل‌ونقل بین‌المللی اتاق بازرگانی و مجتبی سلیمانی رئیس شرکت آمادگران، به بررسی علل کاهش رتبه‌ی ایران در شاخص عملکرد لجستیک از دیدگاه بانک جهانی پرداختند. گزارش شاخص عملکرد لجستیکی ۲۰۲۳ بانک جهانی که به‌دلیل پاندمی کرونا، بعد از پنج سال تأخیر منتشرشده، حکایت از آن دارد که از بین ۱۳۹ کشور، رتبه‌ی ایران ۱۲۳ بوده و کشور ما در رده‌ی کشورهای مثل بوریون، قرقیزستان و سوریه است! این در حالی است که رتبه‌ی ایران در گزارش قبلی (گزارش سال ۲۰۱۸)، عدد ۶۴ بوده و لجستیک کشور ما سقوط ۵۹ پله‌ای را تجربه کرده است.

اولویت اول باشد.

وی با اشاره به این‌که ارزیابی‌های انجام شده برای تعیین شاخص لجستیکی یک کشور، عمدتاً از اطلاعات و پرسشنامه‌هایی که از سوی کشورهای که تعاملات لجستیکی با آن کشور دارند به دست می‌آید، تصریح کرد: مشتریان و طرف‌های لجستیکی ما گزارشی که ارائه کرده‌اند حاکی از ضعف شدید زیرساخت‌های ما نیست. البته این بدان معنی نیست که ما نیازمند تقویت شبکه‌ی جاده‌ها و ریل و فرودگاه‌ها و بنادر کشور نیستیم، بلکه معنی آن این است که اگر توجه خود را به زیرساخت‌های نرم‌افزاری و ناپره‌وری‌های مدیریتی خود معطوف کنیم، با همین زیرساخت‌های موجود هم می‌توانیم وضعیت لجستیکی خود را به مراتب بهتر کنیم. در یکی دیگر از این پارامترها، یعنی به‌موقع رساندن محموله هم نمره‌ای که گرفتیم، بالاترین نمره نسبت به سایر پارامترهای خودمان بوده است. اما رتبه‌ی ما در همین متغیر هم در بین کشورهای دیگر نامطلوب است.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی درباره‌ی



## با زیرساخت‌های موجود می‌توان عملکرد بهتری داشت

در این نشست که به گرداندگی علی ضیایی، مدیراندیشکده‌ی حمل‌ونقل ایران برگزار شد، سبحان نظری در تحلیل علل افت شاخص لجستیکی ایران بیان کرد: در تحقیقی که از سوی بانک جهانی با موضوع عملکرد لجستیکی کشورها در سال ۲۰۲۳ منتشرشده است، ایران در بین آیتم‌های شش‌گانه‌ی که شاخص LPI کشورها از آن‌ها استخراج شده، از منظر شاخص کیفیت زیرساخت‌ها بهترین نمره - نمره‌ی ۸۹ - را کسب کرده است. این امر نشان می‌دهد برخلاف آن‌چه بسیاری از مسؤولان و دست‌اندرکاران حوزه‌ی حمل‌ونقل و لجستیک کشور تصور می‌کنند و برعکس آن‌چه نظام برنامه‌ریزی دولتی ما انجام می‌دهد، وضعیت زیرساخت‌ها و زیرساخت‌های سخت‌افزاری ما در بین سایر پارامترهای مؤثر بر رتبه‌ی لجستیکی چندان نامطلوب نیست و اگر قصد انجام یک اقدام عاجل و فوری برای بهبود عملکرد لجستیکی کشور را داریم، تمرکز و توجه به تقویت زیرساخت‌ها نباید

فرازمزبان حرکت پرشتاب در مسیر خصوصی‌سازی، کاهش مقررات دست‌وپاگیر در حوزه‌ی لجستیک، استفاده‌ی بهینه از ظرفیت بخش خصوصی، تثبیت نقش نظارتی و حاکمیتی دولت و همچنین؛ اتصال به شبکه‌های بین‌المللی و سامانه‌های جهانی را از جمله راهکارهای بهبود رتبه‌ی لجستیک ایران برشمرد.



### بدترین عملکرد لجستیک را در منطقه داریم

مجتبی سلیمانی رئیس شرکت آمادگران، سخنران بعدی این نشست بود که متهم اصلی افت عملکرد لجستیک کشور را، سوء مدیریت کشور و ضعف مفرط در بهبود تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای دانست و گفت: بهتر است به جای زیر سؤال بردن شاخص، با واقعیت‌های لجستیک کشور روبرو شویم. چراکه آمار و اعداد این تحقیق کاملاً صحیح هستند و دروغ نمی‌گویند. وی تصریح کرد: شاخص LPI بانک جهانی، یکی از بهترین شاخص‌های بین‌المللی کنونی است که مطالعات آن با روش‌های مدرن و به‌روزترین روش‌ها انجام می‌شود. در بین کشورهای مورد بررسی، ایران تنها کشوری است که در هر ۶ زیر شاخص این ارزیابی به لحاظ نمره‌ای، افت داشته است. اما عملکرد اکثر کشورها در حوزه‌ی لجستیک، حتی به میزان خیلی کم بهبود داشته است.

رئیس شرکت آمادگران گفت: گزارش ۲۰۲۳ نشان می‌دهد؛ ایران بدترین عملکرد لجستیک را در بین کشورهای منطقه دارد. این در حالی است که حتی بسیاری از کشورهای کاملاً محصور در خشکی، رتبه‌ی بهتری نسبت به ایران کسب کرده‌اند و رتبه‌ی سایر کشورهای منطقه به مراتب بهتر از ایران است. به طوری که امارات رتبه‌ی ۷ جهانی را کسب کرده است. وی دلیل عمده‌ی نزول ایران در شاخص امسال بانک جهانی را نبود روابط بین‌الملل، تحریم و ارتباطات دانست و خاطر نشان کرد: متأسفانه نبود روابط سازنده بین‌المللی، نه فقط در گزارش‌های جهانی، بلکه در اقتصاد کشور ما هم بسیار مؤثر بوده و نفس‌های فعالان اقتصادی ما به شماره افتاده است.



### خود تحریمی و سوء مدیریت بیش از تحریم به لجستیک ما لطمه می‌زند

مصطفی آیتی، نماینده‌ی ایران در کنوانسیون بین‌المللی TIR، آخرین سخنران این هم‌اندیشی بود. وی با اشاره به برخی نگاه‌های مغرضانه نسبت به ایران در جامعه بین‌المللی تأکید کرد: نگرش‌های مغرضانه را نمی‌توان انکار کرد. ولی حتی با چنین رویکردهای دارای انحرافی هم اگر رتبه‌ی ایران به جای ۱۲۳، در جایگاه ۱۰۰ و حتی کمتر قرار می‌گرفت، باز هم این جایگاه به نسبت موقعیت و ظرفیت ایران فاجعه‌بار است و جایگاه ایران با ظرفیت‌های موجود باید کمتر از ۵۰ باشد.

آیتی با بیان این‌که؛ تنها دلیل افت رتبه‌ی لجستیک ایران، فقدان روابط بین‌المللی گسترده، به دلیل تحریم‌ها نیست، افزود: مسأله و گره اصلی ما در حوزه‌ی لجستیک، مدیریت است. بنابراین؛ نقش خودتحریمی‌ها و سوءمدیریت داخلی در افت رتبه‌ی لجستیک ایران، اگر بیشتر از تحریم نباشد، قطعاً کمتر نیست.

راهکارهای بهبود شاخص عملکرد لجستیک از منظر حمل‌ونقل ریلی و با دیدگاه ملی اظهار کرد: پی‌گیری سیاست خصوصی‌سازی در بخش حمل‌ونقل به صورت اصولی به معنی خروج کامل دولت از تصدی‌گری و دخالت‌های غیرضروری دولت در نظام تعرفه‌ها، واقعی‌سازی قیمت سوخت و توزیع عادلانه‌ی یارانه‌ی سوخت بین شقوق مختلف حمل‌ونقل، توجه به روش‌های نوین مدیریت و فناوری‌های مدرن، مشارکت هدفمند بین بخش دولتی و بخش خصوصی، تقویت دیپلماسی اقتصادی و همچنین؛ تأسیس یک فرماندهی واحد حمل‌ونقل بین‌المللی، از جمله؛ راهکارهای مؤثر در شاخص LPI است که هر یک در یک یا چند معیار این شاخص اثرگذار خواهد بود.

وی تصریح کرد: اگر خصوصی‌سازی در بخش حمل‌ونقل و لجستیک کشور عمق لازم را پیدا کند، سرمایه‌ها به سمت این حوزه جذب می‌شود و علاوه بر توسعه‌ی زیرساخت‌ها، حفظ و نگهداری زیرساخت‌های موجود نیز تسهیل می‌شود.



### نازل بودن سطح رضایت از خدمات لجستیک ایران

دومین سخنران این نشست بهنام فرامزبان، مدیر حمل‌ونقل بین‌المللی اتاق بازرگانی ایران بود. وی به ارائه‌ی توضیحاتی در باره‌ی شاخص LPI پرداخت و بیان کرد: عملکرد رویه‌های ترخیص کالا در مرزها و روند‌های گمرکی، کیفیت زیرساخت‌های لجستیک و حمل‌ونقل تجارت بین‌المللی، کیفیت خدمات لجستیک، پی‌گیری و ره‌گیری محموله‌ها و تحویل به موقع بار و زمان‌بندی حمل بار، در این شاخص مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

نکته‌ی جالب این‌که در این مطالعات، امتیاز کیفیت لجستیک ایران از سایر متغیرها کمتر است و رضایتمندی از خدمات لجستیک ما در سطح نازلی قرار دارد. وی با نقد روش مطالعات لجستیک بانک جهانی ادامه داد: به طور کلی، برای بررسی و ارزیابی این شاخص، دوازده پرسش بر مبنای شناسایی مؤلفه‌های این تحقیق دربار‌ه‌ی هشت کشور پاکستان، ایران، امارات، ترکیه، هند، عراق، روسیه و فنلاند، از سازمان‌ها، پژوهشکده‌ها، دانشگاه‌ها و تشکلهای حمل‌ونقل، طراحی و پرسش شده، اما این پرسش‌ها از همه‌ی مراجع مرتبط نبوده است. مثلاً؛ سازمان ایرو به‌عنوان اتحادیه‌ی حمل‌ونقل جاده‌ای، با بیش از ۳,۵ میلیون عضو در این نظرسنجی‌ها مورد پرسش قرار نگرفته است. بنابراین؛ از نظر من بانک جهانی، شاخصی را به دست داده که چندان متکی به آمار و ارقام دقیقی نیست و مشخص نیست استانداردهایی که آن‌ها تعریف کرده‌اند، واقعاً هماهنگ با استانداردهای مورد تأیید WCO باشد یا خیر.

این مقام مسؤول در اتاق بازرگانی با تأکید بر این‌که؛ معتقدم ترازیت ما خوب کار می‌کند و وضعیت ما در این حوزه نگران‌کننده نیست، بیان کرد: هر چند مطالعات این چنینی بسیار مهم است، اما این آمارها هم نباید منجر به ایجاد دغدغه و نگرانی داخلی شود. البته به لحاظ استناد سایر کشورها و نگاه جهانی به این آمار، باید برای بهبود رتبه و نمره‌ی خود در این نوع ارزیابی‌ها تلاش کنیم. چراکه این گزارش‌ها معمولاً مبنای تصمیم‌گیری بسیاری از کشورها است.