

نگرشی مختصر بر صنعت حمل و نقل و لجستیک در ایران

محمد مددی زاده

دکترای کشاورزی و دبیر کمیسیون امور زیربنایی و سرمایه گذاری اتاق کرمان



علی نقوی

عضو هیئت نمایندگان و رئیس کمیسیون امور زیربنایی و سرمایه گذاری اتاق کرمان



مقدمه

تحت عنوان عملکرد لجستیکی معرفی می شود وابسته است. داشتن عملکرد لجستیکی بهتر و تسهیل سازی تجارت به نحو قابل ملاحظه ای با شکوفایی تجارت، تنوع صادرات، جذابیت برای سرمایه گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی مرتبط است. صنعت حمل و نقل به عنوان مهم ترین زیر بخش لجستیک

امروزه توانایی یک کشور در تجارت جهانی به دسترسی بخش تجارت آن به شبکه های لجستیکی جابه جایی کالا و مسافر در سطح جهانی وابسته است، همچنین کارآیی زنجیره های تأمین یک کشور به ویژگی های مشخصی از اقتصاد داخلی آن کشور که

صنعت حمل و نقل

به عنوان

مهم ترین زیر

بخش لجستیک

(بیش از ۶۰ درصد از خدمات

لجستیکی از نوع

حمل و نقل است)

به دلیل اهمیت

ویژه و جایگاه

مهمی که در

اقتصاد جوامع

بشری دارد یکی

از شاخص های

توسعه یافتگی

کشورها محسوب

می شود و

پیشرفت و توسعه

آن نقش مهمی

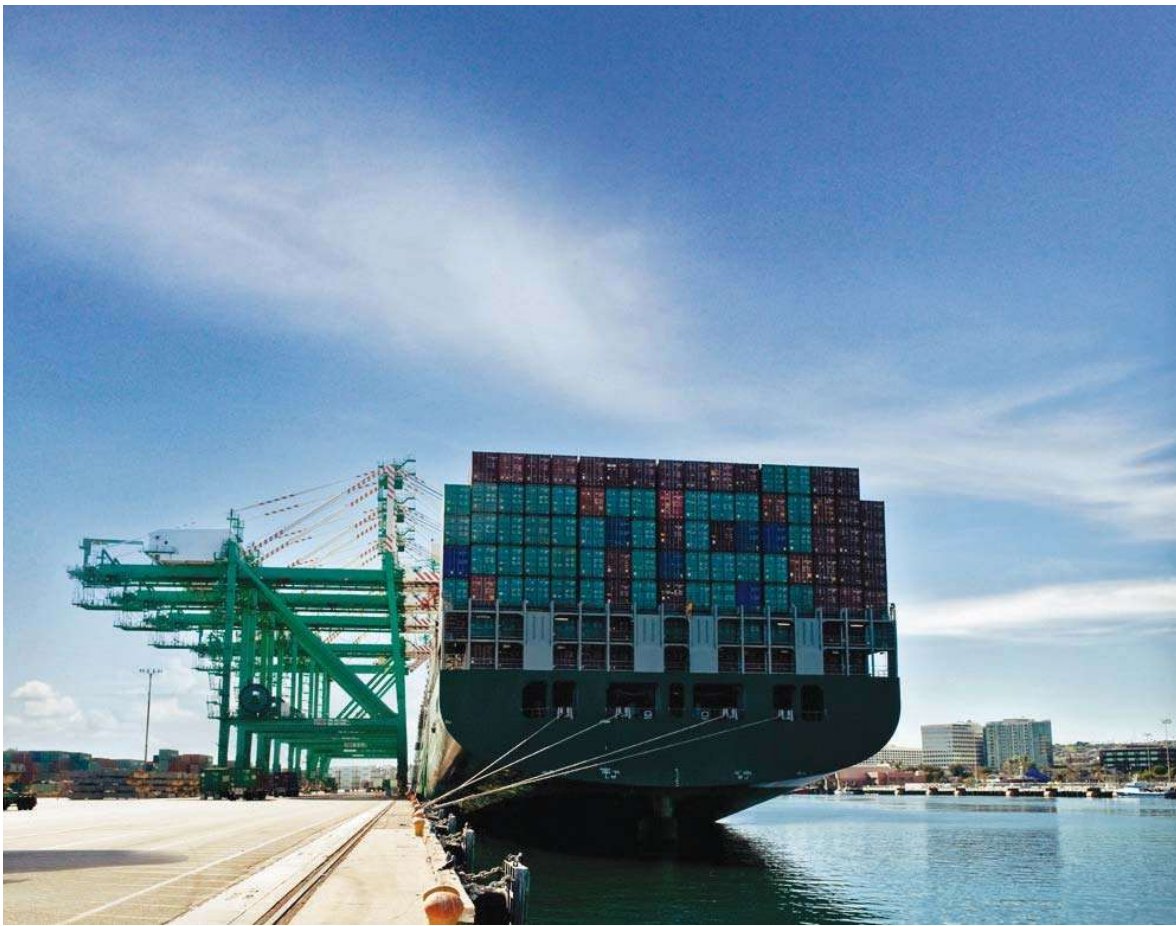
در ایجاد تحول در

سایر بخش های

صنعتی، کشاورزی

و تولیدی اینها

می کند.



حمل و نقل کشور در گرو توجه همزمان و رشد هماهنگ ابعاد مختلف آن (جنبه‌های اقتصادی، فنی و مهندسی، زیست‌محیطی، قوانین و مقررات، ایمنی و غیره) خواهد بود.

صنعت حمل و نقل به سه بخش حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی)، حمل و نقل هوایی و حمل و نقل دریایی تقسیم‌بندی می‌شود که بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی کالا و مسافر در کشور از طریق حمل و نقل زمینی صورت می‌گیرد.

نگاهی به هدف‌گذاری‌های کلان و برنامه‌های توسعه‌ای کشور در زمینه لجستیک و حمل و نقل

سند چشم‌انداز ۱۴۰۴:

طبق سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، ایران در سال ۱۴۰۴ باید کشوری دارای جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح آسیای جنوب غربی (شامل آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و

(بیش از ۶۰ درصد از خدمات لجستیکی از نوع حمل و نقل است) به دلیل اهمیت ویژه و جایگاه مهمی که در اقتصاد جوامع بشری دارد یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود و پیشرفت و توسعه آن نقش مهمی در ایجاد تحول در سایر بخش‌های صنعتی، کشاورزی و تولیدی ایفا می‌کند؛ زیرا بر اساس آخرین آمار هر واحد رشد اقتصادی در کشورها مستلزم ۱٫۵ الی ۲ واحد رشد در بخش حمل و نقل است. بحث جاده با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران و میزان عدم توسعه‌یافتگی سایر بخش‌های حمل و نقلی اهمیت بیشتری می‌یابد. از این رو ضرورت وجود چشم‌انداز و برنامه منسجم استراتژیک و به تبع آن مدیریت استراتژیک در کنار عملکرد ساختارهای تشکیلاتی مناسب در فعالیت حمل و نقل جاده‌ای بار، به‌منظور تقویت کارایی اقتصادی ملی، افزایش توجیه اقتصادی در تولید خدمات حمل و نقل و ارتقاء انگیزه سرمایه‌گذاری و تشکیل سرمایه در این زیربخش مهم و زیربنایی کشور بیش از هر زمان دیگری احساس می‌گردد. بی‌تردید شکوفایی و رونق صنعت

ضرورت وجود

چشم‌انداز و

برنامه منسجم

استراتژیک و به

تبع آن مدیریت

استراتژیک در

کنار عملکرد

ساختارهای

تشکیلاتی مناسب

در فعالیت

حمل و نقل

جاده‌ای بار،

به‌منظور تقویت

کارایی اقتصادی

ملی، افزایش

توجیه اقتصادی

در تولید خدمات

حمل و نقل و

ارتقاء انگیزه

سرمایه‌گذاری و

تشکیل سرمایه

بیش از هر زمان

دیگری احساس

می‌گردد.



که توسط بانک جهانی تعریف شده و برای تعیین وضعیت عملکرد لجستیکی (متشکل از میزان کیفیت سیستم حمل‌ونقل، سهولت ارسال و تحویل کالا و ...) کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد. این شاخص به تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران ملی، سیاست‌گذاران، متخصصان لجستیک و تاجران کمک می‌کند تا بتوانند چالش‌ها و موانع لجستیکی پیش روی خود را برای تجارت بین‌المللی شناسایی نموده، عملکرد کلی کشورها را در رابطه با لجستیک تجاری و میزان ارتباط فعالیت‌های تجاری هر کشور با بازارهای بین‌المللی در ابعاد مختلف ارزیابی کرده و از این طریق شرکای تجاری خود را انتخاب کنند. یکی دیگر از دلایل اهمیت این شاخص آن است که پیش‌بینی‌های حمل‌ونقل ترکیبی و تک‌وجهی برای انتخاب مسیرهای عبوری به نوعی از شاخص LPI استفاده کرده و ترجیح می‌دهند با کشورهایی تعامل داشته باشند که میزان LPI بالایی دارند. رتبه ایران در عملکرد لجستیک در بین ۱۶۰ کشور مورد بررسی در سال ۲۰۱۶، برابر ۹۶ و این رتبه در سال ۲۰۰۷ از بین ۱۵۰ کشور برابر ۷۸ بود. در حال حاضر کشور آلمان دارای بهترین وضعیت لجستیک در جهان است و از کشور سنگاپور طی دهه اخیر سبقت گرفته است. در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، طی یک دهه اخیر کشور امارات متحده عربی دارای بهترین وضعیت لجستیک است که اخیراً آن را بهبود بخشیده است. همچنین شایان ذکر است کشورهای قطر، مصر و قزاقستان بیشترین تحول را طی یک دهه اخیر در مؤلفه‌های لجستیک خود ایجاد نموده‌اند و جایگاه خود را به نحو قابل توجهی ارتقا بخشیده‌اند.

بررسی مختصر و اشاره به کشورهای موفق در زمینه توسعه لجستیک

برخی از کشورهای پیشرو در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل، تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت‌های لجستیکی ایران، خود را به‌عنوان کشوری ممتاز در این حوزه مطرح نموده که در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. برخی کشورهای همسایه با درک صحیحی از شرایط محیطی و آینده‌نگری به‌موقع، به‌طور شایسته‌ای از موقعیت منحصر به‌فرد منطقه خاورمیانه در راستای توسعه لجستیک و تجارت خود بهره برده‌اند.

امارات متحده عربی: امارات در حال حاضر به‌عنوان یک هاب تجاری و لجستیکی برجسته در سطح منطقه و جهان شناخته می‌شود. ایجاد تنها شهر لجستیکی در دنیا در امارات (شهر لجستیکی دبی)، احداث بزرگ‌ترین بندر ساخت دست بشر (بندر جبل علی)، ساخت یکی از

مستمر اقتصادی، ارتقای نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل باشد. بدون شک تبدیل شدن کشور به هاب لجستیکی منطقه که مهم‌ترین شرط آن توسعه صنعت حمل‌ونقل کشور است را می‌توان یکی از محورهای تحقق جایگاه اول اقتصادی کشور در سطح منطقه دانست.

سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی:

نگاه اجمالی به بندهای ۳، ۵، ۱۰، ۱۱ و ۱۲ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی به‌وضوح بر لزوم تقویت عوامل تولید، تأمین زیرساخت‌های لازم برای تولید و صادرات و تسهیل نقل‌وانتقالات داخلی و خارجی و ... تأکید دارد که تحقق این مهم در گام اول جز با ایجاد شبکه حمل‌ونقل کارآمد به‌عنوان زیرساختی پایه‌ای در کشور میسر نخواهد بود.

سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل:

در سیاست‌های کلی نظام در خصوص حمل‌ونقل، توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل در چندین محور با هدف عمده بهره‌گیری از موقعیت ارزشمند ترانزیتی کشور جهت تبدیل شدن به هاب ترانزیتی و نهایتاً سودآوری ملی تأکید شده است.

برنامه‌های توسعه پنج‌ساله اول تا ششم کشور:

بررسی دیدگاه برنامه‌های توسعه پنج‌ساله کشور در خصوص موضوع حمل‌ونقل، حاکی از آغاز اتخاذ دیدگاه کلان این برنامه‌ها از برنامه چهارم توسعه در قبال صنعت حمل‌ونقل کشور است. مسئله مهم این است که در طول برنامه‌های توسعه کشور بعضاً و به‌صورت مقطعی به مسائل خرد و کلان حوزه حمل‌ونقل به طرق غیرمنسجم پرداخته شده و در هیچ‌کدام از دوره‌ها برنامه مدون و منسجمی برای پوشش تمامی مسائل مربوطه وجود نداشته است.

به‌طور کلی با وجود ضرورت آشکار تجهیز و توسعه صنعت حمل‌ونقل کشور و تأکید سیاست‌های کلی کشور بر این مهم، متأسفانه به‌وضوح می‌توان ادعا نمود علی‌رغم موقعیت خاص جغرافیایی و ظرفیت‌های عظیم لجستیکی، آن‌چنان‌که باید اقدامات شایسته در این زمینه جهت بهره‌مندی از مزایای متعدد این زیرساخت اساسی در کشور صورت نگرفته است.

با توجه به سرعت چشمگیر رشد و توسعه زیرساخت‌های اساسی لجستیکی نظیر حمل‌ونقل در دنیای امروزی، تعلل در تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری و اقدامات لازم در این زمینه ضمن عقب‌ماندگی از رشد جهانی، هزینه‌های بسیار گزافی را نیز بر سیستم فعلی کشور تحمیل می‌کند.

وضعیت ایران از دیدگاه شاخص جهانی عملکرد لجستیک (LPI)
شاخص عملکرد لجستیک، یک شاخص بین‌المللی است

بررسی دیدگاه
برنامه‌های توسعه
پنج‌ساله کشور در
خصوص موضوع
حمل‌ونقل، حاکی
از آغاز اتخاذ
دیدگاه کلان این
برنامه‌ها از برنامه
چهارم توسعه
در قبال صنعت
حمل‌ونقل کشور
است. مسئله مهم
این است که در
طول برنامه‌های
توسعه کشور
بعضاً و به‌صورت
مقطعی به مسائل
خرد و کلان حوزه
حمل‌ونقل به
طرق غیرمنسجم
پرداخته شده و در
هیچ‌کدام از دوره‌ها
برنامه مدون و
منسجمی برای
پوشش تمامی
مسائل مربوطه
وجود نداشته
است.

کوچک، متوسط و بزرگ که به‌طور عمده به راه‌آهن متصل می‌باشند، رشد برخی صنایع نظیر صنعت خودرو، صنایع دارویی، صنایع کالاهای مصرفی بی‌دوام، ظهور خرده‌فروشی سازمان‌یافته، افزایش تجارت خارجی و تبدیل هند به هاب تولیدی در سطح منطقه و جهان اشاره نمود.

مهم‌ترین موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه

بانک جهانی در گزارشی، پنج عامل اصلی را مهم‌ترین موانع توسعه لجستیک و مدیریت سیستم حمل‌ونقل و زنجیره تأمین در کشورهای در حال توسعه معرفی کرده است که در اکثریت موارد موانع موجود در اجرای لجستیک در ایران را تأیید و تصدیق می‌کند.

- مسائل مربوط به زیرساخت‌ها (زیرساخت‌های ضعیف حمل‌ونقل و قوانین متعدد مربوط به آن، سیستم‌های مخابراتی ضعیف، ناوگان حمل‌ونقل فرسوده و ناکافی، شبکه جاده‌ای ضعیف، انبارهای ناکافی، شبکه راه‌آهن قدیمی و غیره).

- چالش‌های سیستم اقتصادی (درک ضعیف از اقتصاد بازار، ضعف در برنامه‌ریزی اقتصادی واقع‌بینانه و عملی، ضعف در تثبیت مسیر اقتصادی، بازار کوچک داخلی و کمبود اطلاعات در بازار، سیستم بانکی ناکار و نرخ‌های بهره بالا، مشکلات و نارسایی‌ها در حمایت‌های اقتصادی دولت، ناکارآمدی نظام مالیاتی و...).

- مشکلات سیستم اداری (مدیریت بوروکراتیک و عدم هماهنگی‌های میان سازمانی در زنجیره، عدم انعطاف‌پذیری سیستم، عدم اعتماد بین اجزای زنجیره و طولانی بودن سیستم‌های قضایی جهت رفع دعاوی، کمبود نیروهای صلاحیت‌دار و...).

- مشکلات مدیریتی (مقاومت در برابر تغییرات، درک ضعیف از تعادل هزینه/خدمت، بی‌اطلاعی از وجوه مشترک امور لجستیکی- بازاریابی و تولید، ضعف در نوآوری و پیشروی، ضعف در تخصص‌گرایی و...).

- مشکلات کلان (عدم ثبات سیاسی، ضعف در استمرار خط و منشی‌ها، منابع مالی ناکافی، عدم رعایت مقررات).

مشکلات و چالش‌های لجستیک و صنعت حمل‌ونقل در ایران

علی‌رغم وجود پتانسیل‌ها و مزیت‌های عظیم توسعه لجستیک در ایران و تبدیل شدن به هاب لجستیکی منطقه و حتی جهان، شوربخانه این امر در کشور ما مغفول مانده که به صورت مختصر به طرح مهم‌ترین چالش‌های پیش‌رو و دلایل عدم توفیق آن می‌پردازیم.

بزرگ‌ترین فرودگاه‌های دنیا (فرودگاه آل مکتوم) و بسیاری نمونه‌های موفق دیگر سبب شده تا کشور امارات که به لحاظ موهبت‌های خدادادی و طبیعی کمترین مزیت‌های لجستیکی را در خود داشته است، طی دهه‌های اخیر رشد خیره‌کننده‌ای در ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های لجستیکی داشته باشد. کشوری که برخلاف ایران در حوزه حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) هیچ مزیتی نداشته و به علت وسعت اندک و اقلیم نامناسب، زیرساخت‌های مناسب برای حمل‌ونقل زمینی در آن ایجاد نشده و ایجاد آن با سختی و صرف هزینه زیاد ممکن است.

ترکیه: کشور ترکیه با توسعه زیرساخت‌های لجستیکی خود (بنادر، راه‌آهن، شبکه جاده‌ای و ...) و به کار گماردن ناوگان مناسب به یکی از مهم‌ترین کشورهای ترانزیتی منطقه و جهان تبدیل شده است. این کشور به یک هاب ترانزیتی برای حمل کالاهای تجاری و مسافر بین قاره آسیا و اروپا تبدیل شده است.

کره جنوبی: دارای رتبه ۲۴ شاخص عملکرد لجستیکی در بین ۱۶۰ کشور در سال ۲۰۱۶ است. این کشور از دهه ۱۹۹۰ تدوین و اجرای برنامه‌ها و قوانین لجستیکی جامع را در دستور کار خود قرار داده است؛ درحالی‌که پیش از آن، برنامه‌های لجستیکی به صورت مجزا و بر روی تک‌تک مدل‌های حمل‌ونقل تمرکز داشتند (شرایط مشابه روند فعلی توسعه لجستیک و حمل‌ونقل در ایران). از دهه ۲۰۰۰، سیاست‌های لجستیکی این کشور به جای فقط پشتیبانی صنعت، بر روی توسعه خود لجستیک به‌عنوان یک صنعت مجزا و هاب لجستیکی منطقه تمرکز یافت. اقدامات گسترده این کشور در ابعاد مختلف نظیر تدوین سند چارچوب سیاست‌های لجستیک (شامل توسعه فیزیکی تأسیسات و تجهیزات لجستیکی، استانداردسازی در حوزه لجستیک، توسعه قابلیت برای کارایی لجستیک) و تدوین برنامه جامع لجستیک ملی (شامل چشم‌انداز، اهداف و راهبردها در حوزه زیرساخت‌های فیزیکی، زیرساخت‌های غیرفیزیکی، پایداری، جهانی‌سازی و لجستیک داخلی) صورت گرفته است.

هند: (رتبه ۳۵ شاخص عملکرد لجستیک در بین ۱۶۰ کشور جهان در سال ۲۰۱۶) در دهه اخیر عوامل گوناگونی به رشد صنعت لجستیک در کشور هند کمک نموده‌اند که از جمله می‌توان به وجود رقابت و هزینه‌های فزاینده، تمرکز روی برون‌سپاری (توسعه شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم)، ورود بازیگران خارجی، تغییر در سیستم مالیاتی (حذف سیستم مالیاتی چندلایه و خروج از شبکه بوروکراتیک به‌منظور تسهیل توسعه تجارت)، مشوق‌های دولتی فراوان در زمینه ایجاد پارک‌های لجستیک چندوجهی

برخی از

کشورهای

پیشرو در حوزه

لجستیک و

حمل‌ونقل،

تنها با دارا بودن

نسبتی کمتر

از مزیت‌های

لجستیکی ایران،

خود را به‌عنوان

کشوری ممتاز

در این حوزه

مطرح نموده که

در برخی موارد

درآمدی بیشتر

از درآمد نفتی

ایران دارند.

برخی کشورهای

همسایه با درک

صحیحی از

شرایط محیطی

و آینده‌نگری

به‌موقع، به‌طور

شایسته‌ای

از موقعیت

منحصربه‌فرد

منطقه خاورمیانه

در راستای توسعه

لجستیک و

تجارت خود بهره

برده‌اند.

تعیین و با از ایجاد آن‌ها حمایت نموده و تعریف شفاف‌ی از مشخصات و کارکردهای مختلف انواع این مراکز ارائه دهد،
- عدم وجود برنامه‌ای مشخص در خصوص تعیین تعداد و محل ایجاد این مراکز و شبکه‌های آن‌ها،
- نبود طرح کلان مکان‌یابی مراکز لجستیکی موردنیاز کشور به همراه رویکرد ویژه هرکدام از آن‌ها،
- عدم توسعه شرکت‌های لجستیک طرف سوم در کشور.

۳- عدم استفاده از حمل‌ونقل چندوجهی (حمل‌ونقل بین‌وجهی) (حمل‌ونقل ترکیبی)

حمل‌ونقل چندوجهی به‌منظور حمل یکسره کالاها از مبدأ به مقصد با قراردادی واحد تعریف می‌شود که نوعی بهره‌برداری ترکیبی از روش‌های مختلف حمل‌ونقل محسوب می‌شود. به‌عبارت‌دیگر روش نظام‌مند حمل‌ونقل چندوجهی سبب می‌شود تا از هزینه‌های سربار کاسته شده و کالا با ضریب ایمنی بالا از مبدأ حمل و به صورت یکدست به مقصد موردنظر برسد. این روش، نوعی شیوه حمل‌ونقل

۱- نبود و یا عدم اجرای صحیح طرح‌های کلان ملی توسعه لجستیک

- نبود آمایش یکپارچه لجستیک در کشور،
- نبود نقشه راه جامع لجستیک کشور،
- نابسامانی زنجیره‌های تأمین صنایع مختلف کشور (عدم وجود مشوق‌ها و زمینه‌سازی‌های لازم توسط دولت به‌منظور توسعه نهادهای غیردولتی ضروری و مرتبط)،
- نبود شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی،
- عدم هماهنگی بین نهادی در حوزه‌های تجارت و حمل‌ونقل (نبود یک متولی واحد، موازی‌کاری در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌ها و...).

۲- عدم توسعه مراکز لجستیکی

- عدم تعریف وظایف و نقش نهادها در ایجاد این مراکز در کشور،
- عدم وجود قانون یا طرحی که ضوابط ایجاد این مراکز را



چالش‌های لجستیک و صنعت حمل‌ونقل در ایران: از دیدگاه فعالان بخش ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی بر اساس نهادهای ذی‌ربط و به ترتیب اهمیت هر کدام از آن‌ها (وزارت راه و شهرسازی، کارگروه ملی لجستیک، سال ۱۳۹۵)

- تعدد نهادهای نظارتی و مؤثر در حوزه ترانزیت و فرایندهای ورود و خروج کالا (فرابخشی)،

- پایین بودن سرعت سیر تجاری بار و قابلیت اطمینان زمان تحویل بار (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)،

- چندگانگی در نهادهای متولی سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل (بالاخص وزارت صنعت، معدن و تجارت) (فرابخشی)،

- عدم استفاده از تکنولوژی و تجهیزات نوین کنترل و ردیابی ناوگان در فرایند ترانزیت (ناجا)،

- تضاد برخی از مقررات امور گمرکی با مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی (اخذ عوارض گمرکی از کالاهای از بین رفته و غیرقابل استفاده) (گمرک ایران)،

- نگاه امنیتی برخی ارگان‌ها و نهادها به مقوله ترانزیت (فرابخشی)،

- مشکلات حواله ارزی و دادوستد مالی برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی (بانک مرکزی ایران)،

- مشکل ۲۴ ساعته نبودن برخی از گمرکات مرزی (گمرک ایران)،

- درخواست برخی مجوزهای غیرضروری و خلاف مقررات برای محموله‌های ترانزیتی (گمرک ایران)،

- عدم توسعه مناسب زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در بنادر (سازمان بنادر و دریانوردی)،

- عدم بهره‌گیری از روابط بین‌المللی برای ارتقای نقش کریدورهای ترانزیتی ایران در مجامع بین‌المللی (وزارت امور خارجه)،

- کمبود تجهیزات بازرسی و کنترل‌های مکانیزه مربوط به گمرک در مبادی ورودی و خروجی (X-Ray) (گمرک ایران)،

- عدم انطباق مصادیق قاچاق در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با قوانین گمرک و ترانزیت (مجلس شورای اسلامی)،

- عدم آشنایی ممیزان مالیاتی با روال کسب‌وکار و جزئیات درآمدها و هزینه‌های شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک (سازمان امور مالیاتی)،

- عدم اجرای بخشنامه معاون اول رئیس‌جمهور در خصوص مرجعیت شورای عالی ترابری در ارتباط با تصمیمات تأثیرگذار بر حوزه ترانزیت (فرابخشی)،

- اقتصادی نبودن سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل (نرخ بالای بهره، مالیات، عوارض ورودی و...) (فرابخشی)،

- عدم وجود مکانیسم‌های رقابتی نمودن عوارض و

نیست؛ بلکه نظام هماهنگ‌کننده روش‌های مختلف حمل‌ونقل برای محموله‌ها است که در آن بازده مجموع بزرگ‌تر از جمع بازده بخش‌ها به تنهایی است.

۴- عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک

۵- عدم توسعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی (در چهار بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی):

- در حمل‌ونقل و جابجایی جاده‌ای عبارت از: نبود زیرساخت‌های جاده‌ای کافی در مسیرهای ترانزیتی کشور،

عدم اتصال همه مراکز استان‌ها به شبکه‌های بزرگراهی و مراکز شهرستان‌ها به راه‌های اصلی، فرسودگی ناوگان جاده‌ای کشور و عدم بهره‌برداری اقتصادی از ناوگان و پایین بودن بازدهی سرمایه،

- در حمل‌ونقل و جابجایی ریلی شامل: سهم بسیار پایین حمل‌ونقل ریلی در حمل‌ونقل برون‌شهری کشور،

توجه ناکافی به بهره‌برداری در حمل‌ونقل ریلی، نبود سیاست جدی در ارائه خدمات چندوجهی و حمل ترکیبی

بار و فقدان حمل‌ونقل سریع‌السیار و مجهز نبودن شبکه به سیستم‌های برقی،

- در حمل‌ونقل و جابجایی هوایی؛ نبود ترمینال‌های کارگو در فرودگاه‌های بین‌المللی کشور، فرسوده بودن ناوگان،

سهم ناچیز بخش هوایی از ترانزیت کالای بین‌المللی و سهم پایین فرودگاه‌های استانی با عملکرد بین‌المللی از

جابجایی بار هوایی صادره از کشور،

- در حمل‌ونقل و جابجایی دریایی؛ ضعف و ناهماهنگی شبکه‌های پس‌کرانه‌ای، عدم ارائه خدمات پیشرفته دریایی

در بنادر منطبق با فناوری‌های بنادر نسل سوم و بالا بودن عمر ناوگان تجاری دریایی.

نبودن هاب‌های لجستیکی در ایران

بهره‌گیری از مزیت جغرافیایی و ژئواکونومیک برای تبدیل یک کشور به هاب لجستیکی نیازمند توسعه و

ایجاد زیرساخت‌های مناسب است. هاب‌های لجستیکی از مهم‌ترین نیازمندی‌های تبدیل کشور به هاب تجاری

هستند؛ چرا که این زیرساخت‌ها مکانی برای تجمع جریان‌های کالایی و سپس تفرق آن‌ها به سمت مقاصد

مختلف است که در فاصله بین دریافت تا ارسال آن‌ها توسط هاب لجستیکی، عملیاتی نظیر ذخیره‌سازی،

تفکیک و ادغام، انواع عملیات ارزش افزوده مانند مونتاژ سبک یا بسته‌بندی و غیره انجام می‌شود. از نمونه‌های

موفق هاب‌های لجستیکی می‌توان به کشورهای هنگ‌کنگ، سنگاپور، آلمان و امارات متحده عربی اشاره

کرد.



بهره‌گیری از مزیت

جغرافیایی و

ژئواکونومیک

برای تبدیل یک

کشور به هاب

لجستیکی نیازمند

توسعه و ایجاد

زیرساخت‌های

مناسب است.

هاب‌های

لجستیکی

از مهم‌ترین

نیازمندی‌های

تبدیل کشور

به هاب تجاری

هستند؛ چرا که

این زیرساخت‌ها

مکانی برای

تجمع جریان‌های

کالایی و سپس

تفرق آن‌ها به

سمت مقاصد

مختلف است که

در فاصله بین

دریافت تا ارسال

آن‌ها توسط

هاب لجستیکی،

عملیاتی نظیر

ذخیره‌سازی،

تفکیک و

ادغام، انواع

عملیات ارزش

افزوده مانند

مونتاژ سبک یا

بسته‌بندی و غیره

انجام می‌شود.

و مشکلات خودمالکی ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)،

- سیستماتیک نبودن فرایند صدور پروانه ورود موقت کامیون‌های خارجی و مشکلات ناشی از آن (گمرک ایران)،
- عدم برنامه‌ریزی برای یکپارچه‌سازی فرایندها و رویه‌های مرتبط با ترانزیت در شقوق مختلف حمل‌ونقل (وزارت راه و شهرسازی)،
- عدم وجود شعب ارزی بانک‌ها در برخی مرزهای جاده‌ای و بنادر کشور (بانک مرکزی ایران)،
- مشکلات ویزای کشورهای آسیای میانه برای رانندگان و تجار ایرانی (وزارت امور خارجه)،
- عدم انجام رویه ترانزیتی در برخی گمرکات مرزی (گمرک ایران)،
- لزوم پیگیری و تصویب لایحه قانونمند شدن سوآپ در هیئت دولت و مجلس شورای اسلامی (فرابخشی)،
- کمبود ظرفیت خطوط ریلی در برخی از کریدورهای ترانزیتی (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)،
- عدم توجه به مقررات مربوط به محدودیت ترانزیت در قوانین مربوطه (ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز)،
- عدم وجود زیرساخت و سامانه‌های اطلاعاتی جهت به اشتراک‌گذاری اطلاعات بین سازمان‌های ذی‌ربط (وزارت راه و شهرسازی)،
- اخذ مالیات بر ارزش افزوده بر قراردادهای بیمه ضمانت شرکت‌های حمل‌ونقل در ترانزیت (سازمان امور مالیاتی و مجلس شورای اسلامی)،
- فقدان مکانیسم تعیین عوارض و تعرفه‌های ترانزیتی به صورت هماهنگ در همه شقوق حمل‌ونقل با هدف افزایش مزیت رقابتی ترانزیت از کشور (وزارت راه و شهرسازی)،
- مشکلات تخلیه و بارگیری واگن‌ها در برخی بنادر (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)،
- ضعف بازاریابی و جذب مناسب کالای ترانزیتی برای حمل از طریق راه‌آهن (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)،
- عدم به رسمیت شناختن سوآپ در قالب ترانزیت،
- عدم برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری و ضوابط قانونی مناسب برای ایجاد شرکت‌های لجستیک نسل جدید در کشور (وزارت راه و شهرسازی و مجلس شورای اسلامی)،
- عدم به رسمیت شناختن شرکت‌های لجستیک و حمل‌ونقل ترکیبی (سازمان تأمین اجتماعی)،
- اخذ مالیات بر درآمد از فعالیت‌های ترانزیتی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی (سازمان امور مالیاتی و مجلس شورای اسلامی)،
- عدم توانایی راه‌آهن برای بازگشت کانتینرهای خالی از مبادی

تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بنادر رقیب در منطقه (سازمان بنادر و دریانوردی)،

- عدم انطباق و تضاد برخی مقررات و بخشنامه‌های داخلی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز با کنوانسیون‌ها و مقررات مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت (ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز)،
- تبعیض مقررات مالیاتی بین ناوگان خود مالک با ناوگان تحت مالکیت شرکت‌ها (مالیات عملکرد، مالیات نقل‌وانتقال) (سازمان امور مالیاتی)،
- عدم اولویت و پاسخگویی به موقع تقاضاهای حمل کالاهای ترانزیتی (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)،
- اخذ مالیات بر ارزش افزوده بر درآمد حاصل از ترانزیت (سازمان امور مالیاتی و مجلس شورای اسلامی)،
- عدم ضوابط قانونی و مقرراتی مناسب برای توسعه مراکز لجستیک و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی (وزارت راه و شهرسازی و مجلس شورای اسلامی)،
- تعدد بازرسی‌های وسایل نقلیه حمل کالاهای ترانزیتی در مبادی ورودی و خروجی (وزارت کشور)،
- صدور بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به ایجاد محدودیت و ممانعت از ترانزیت، بدون هماهنگی متولیان ترانزیت (وزارت کشور)،
- افزایش غیرمعمول ریسک فعالیت در حوزه ترانزیت به دلیل وجود برخی از مواد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (مجلس شورای اسلامی)،
- دخالت مقامات محلی و استانی در نحوه فعالیت و تصمیمات تخصصی در مبادی ورودی و خروجی کالا (وزارت کشور)،
- عدم پاسخگویی به موقع به شرکت‌های متقاضی ترانزیت محصولات نباتی و دامی (سازمان دامپزشکی و حفظ نباتات)،
- عدم وجود زیرساخت‌های لازم جهت برقراری پهنای باند ارتباطی کافی در برخی از مرزها و مسیرهای ترانزیتی (وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات)،
- عدم استفاده از تکنولوژی‌های نوین برای نظارت و کنترل قرنطینه دامی و نباتی (سازمان دامپزشکی و حفظ نباتات)،
- سرعت پایین و موارد قطعی سامانه هوشمند ترانزیت گمرکی (گمرک ایران)،
- تفسیر سلیقه‌ای از ظن قوی در باز کردن پلمپ کانتینرها (ناجا)،
- عدم سرمایه‌گذاری کافی در توسعه زیرساخت‌های ریلی به منظور افزایش ترانزیت ریلی با کشورهای همسایه (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)،
- عدم وجود شرکت‌های توانمند و سازمان‌یافته حمل‌ونقلی

تخصصی این حوزه به واسطه اهم‌های مختلف تحت اختیار مجموعه‌های یاد شده نظیر ظرفیت‌های قانونی موجود، بررسی و پیشنهاد تصویب قوانین کارساز و کلیدی، پیگیری قوانین و آئین‌نامه‌های مصوب مجلس و دولت، رایزنی‌های فرابخشی با عوامل، نهادها و سازمان‌های تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر در این زمینه و انعکاس نتایج حاصله و ... می‌توانند تأثیر بسزایی در ایجاد تحولات بنیادی و زیرساختی، رفع تنگناهای موجود و توسعه و رونق صنعت لجستیک و حمل‌ونقل کشور داشته باشند. شکی نیست تحقق این مهم در درجه اول مستلزم شناخت کامل ضعف‌ها و کاستی‌های موجود و سپس ارائه‌ی پیشنهادات و استراتژی‌های مناسب بر اساس پتانسیل‌های کشور است. از این‌رو اتخاذ سیاست‌ها و اجرای برنامه‌های ذیل ضروری به نظر می‌رسد:

- تدوین نقشه راه جامع و یکپارچه آمایش لجستیک کشور،
- تدوین نقشه راه جامع لجستیک کشور،
- سامان‌دهی زنجیره‌های تأمین صنایع مختلف کشور،
- طراحی شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی،
- لزوم هماهنگی بین نهادی در حوزه تجارت و حمل‌ونقل و تعریف متولی واحد برای لجستیک،
- توسعه مراکز لجستیکی در ایران به‌خصوص شرکت‌های لجستیک عامل سوم در کشور،
- ترویج و توسعه شیوه حمل‌ونقل چندوجهی،
- ترویج و توسعه مشارکت بخش عمومی و خصوصی در توسعه لجستیک،
- توسعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی در ایران شامل زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی،
- هدف قرار دادن و برنامه‌ریزی برای تبدیل کشور به هاب لجستیکی منطقه و دنبال کردن این مسئله در توسعه شبکه حمل‌ونقل (حرکت در جهت تبدیل شدن به قدرت اقتصادی منطقه و سودآوری ملی)،
- حل مشکلات لجستیک از طریق نهادهای متولی و ذی‌ربط اعم از فرابخشی، وزارت راه و شهرسازی، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ناجا، گمرک جمهوری اسلامی ایران، بانک مرکزی و ...،
- اصلاح قوانین موجود (قاچاق کالا و ارز، مالیات بر ارزش افزوده و ...)،
- تصویب قوانین جدید (قانون توسعه مراکز و شرکت‌های لجستیکی نسل جدید و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی، قانون سوآپ، قانون مشارکت بخش عمومی و خصوصی و ...).

کشورهای آسیای میانه که برای حمل کالاهای ترانزیتی استفاده شده‌اند (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)، - ضعف در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی به‌منظور توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور (وزارت راه و شهرسازی و مجلس شورای اسلامی)،

- عدم برنامه‌ریزی و اولویت‌بندی توسعه زیرساخت‌ها مبتنی بر کریدورهای ترانزیتی و استفاده مناسب از فرصت‌های کشور در حوزه ترانزیت (وزارت راه و شهرسازی)، - عدم همکاری جهت تحویل سوخت کافی به کامیون‌های ایرانی حامل محمولات ترانزیتی در حین خروج از کشور (ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق ارز و کالا)،

- ممانعت و محدودیت جهت ترانزیت در مناسبت‌های خاص (نوروز، اربعین، ترانزیت محمولات نفتی (ناجا)، - عدم وجود بانک تخصصی در حوزه حمل‌ونقل (بانک مرکزی)،

- فقدان مکانیسم نرخ عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری با لحاظ نمودن منافع تمامی شقوق حمل‌ونقل (سازمان بنادر و دریانوردی)،

- عدم تناسب هزینه‌های عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری با شرایط اقتصادی (سازمان بنادر و دریانوردی)، - کمبود پرسنل متخصص در امر ترانزیت در مبادی ورودی و خروجی (گمرک ایران)،

- کمبود تجهیزات مناسب جهت ترانزیت به کشورهای آسیای میانه (شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)، - عدم برنامه‌ریزی و انجام اقدامات موردنیاز جهت معرفی و بازاریابی مناسب فرصت‌های ترانزیتی ایران (وزارت راه و شهرسازی)،

- نامناسب بودن وضعیت راه‌های دسترسی به برخی مبادی مرزی کشور (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)،

- عدم وجود محل‌های مناسب جهت توقف کامیون‌های ترانزیتی در برخی مبادی ورودی و خروجی از جمله بندرعباس (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)،

- کمبود تیرپارک‌ها و مجتمع‌های خدمات بین‌راهی در برخی از مسیرهای ترانزیتی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای).

پیشنهاد راهکارها و سیاست‌های اتخاذی در راستای تحول، توسعه و رونق صنعت لجستیک و حمل‌ونقل کشور

کمپسیون حمل‌ونقل اتناق ایران ضمن هم‌اندیشی، تعامل و همکاری با افراد و مشاوران متناظر در اتناق‌های مشترک با سایر کشورها و اتناق‌های مرزی و استانی و همین‌طور انجمن‌ها و تشکل‌ها و فعالان (حقیقی و حقوقی)