

## خدمات پشتیبانی تجاری و توسعه تجارت: تخمین اثرات (ایران و منتخبی از کشورها)

میرعبداله حسینی\* محسن رسولیان\*\*\*

بهمن برومند\*\*\*

پذیرش: ۹۰/۸/۲۳

دریافت: ۹۰/۱/۲۲

نظام تجاری کشورها / خدمات پشتیبانی تجاری / توسعه تجارت

### چکیده

زیرساخت‌ها و خدمات پشتیبانی تجاری در عملکرد مؤثر یک نظام اقتصادی - به‌ویژه نظام تجاری کشورها - نقش مؤثر و تعیین‌کننده‌ای دارد. مقاله حاضر می‌کوشد آثار بهبود خدمات پشتیبانی تجاری و زیرشاخص‌های شش‌گانه آن را بر توسعه تجارت بین‌الملل منتخبی از کشورها (از جمله ایران) مطالعه و ارزیابی کند. به همین منظور برای ۱۲۱ کشور منتخب اقتصادهای توسعه‌یافته و در حال توسعه از به‌روزترین اطلاعات آماری قابل دسترس و داده‌های مقطعی سال ۲۰۱۰ و مدل اقتصادسنجی استفاده شده است. نتایج تحقیق حاضر گویای آن است که به‌ازای افزایش یک درصد در ارزش عددی شاخص خدمات پشتیبانی تجاری، صادرات به میزان ۳/۴۵۱ درصد، واردات به میزان ۳/۲۹۱ درصد و کل تجارت آن کشورها به میزان ۳/۲۹۱ درصد افزایش می‌یابد و با بهبود ارزش عددی شاخص خدمات پشتیبانی تجاری، افزایش در صادرات بیش‌تر از افزایش در واردات است. هم‌چنین، از شش زیرشاخص خدمات پشتیبانی تجاری، به‌ترتیب رتبه‌میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها با ۳/۱۰۴،

\*. عضو هیأت علمی مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.

\*\*. عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد نراق..

\*\*\*. کارشناسی ارشد مدیریت دولتی

■ میرعبداله حسینی، مسئول مکاتبات.

ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری با ۳/۰۰۵، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی با ۲/۶۰۵، زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل با ۲/۳۷۶، امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها با ۲/۳۷۰ و کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی با ۲/۰۹۴، بیش‌ترین تأثیر و اهمیت را در توسعه تجارت (صادرات و واردات توأمان) داشته‌اند.

**طبقه‌بندی JEL: F17, F47, F43**



## مقدمه

زیرساخت<sup>۱</sup> گسترده و کارآمد از شرایط اساسی رقابت‌پذیری اقتصادی کشورها در جهان است. زیرساخت‌ها نقشی 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. زیرساخت توسعه‌یافته، تأثیر فاصله مناطق را کاهش داده و در نتیجه همگرایی و یکپارچگی واقعی‌ای در بازار ملی برقرار ساخته و ارتباط آن با بازار کشورها و مناطق دیگر با هزینه پایین‌تری برقرار می‌شود. همچنین، کیفیت و گستردگی زیرساخت‌ها به روش‌های متعدد، تأثیر زیادی بر رشد اقتصادی گذاشته و فقر و نابرابری درآمدی را کاهش می‌دهد. بنابراین، یک زیرساخت حمل‌ونقل و ارتباطات توسعه‌یافته، از جمله شرایط لازم برای توانایی جوامع کم‌تر توسعه‌یافته برای اتصال به مراکز فعالیت‌های اقتصادی است. شیوه‌های مؤثر حمل‌ونقل کالا (مثل جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر و حمل‌ونقل هوایی با کیفیت)، افراد و خدمات، فعالان اقتصادی را در رساندن ایمن و به‌موقع کالاها و خدمات‌شان به بازار یاری داده و انتقال کارگران به مناسب‌ترین مشاغل را تسهیل می‌کند. یک شبکه مطمئن و گسترده ارتباطات راه دور، جریان سریع و آزاد اطلاعات را میسر ساخته و با تضمین برقراری ارتباط میان مؤسسه‌های اقتصادی و امکان تصمیم‌گیری بازیگران اقتصادی با استفاده از کلیه اطلاعات قابل دسترس، به افزایش کلی کارایی اقتصادی منجر می‌شود.

در گزارش «رقابت‌پذیری جهانی»<sup>۲</sup> مجمع جهانی اقتصاد، زیرساخت‌ها یکی از ۱۲ حوزه رقابت‌پذیری است که در دو حوزه زیرساخت‌های عمومی و خاص دسته‌بندی شده و مشتمل است بر هشت مؤلفه کیفیت زیرساخت‌ها (از جمله جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر، حمل‌ونقل هوایی)، موجودی صندلی-کیلومتر، عرضه برق، خطوط تلفن، و همین‌طور کیفیت مجموعه زیرساخت‌ها. بنابراین، با توجه به اهمیت زیرساخت‌ها، هدف این مقاله، بررسی شش شاخص میب‌زیرساخت‌ها و خدمات پشتیبانی‌کننده تجاری ایران در مقایسه با کشورهای مختلف جهان و بر مبنای جدیدترین اطلاعات آماری در دسترس (سال ۲۰۱۰)

---

1. infrastructure.

2. Global Competitiveness Report.

است. این شش شاخص عبارت‌اند از کارایی فرایند ترخیص<sup>۱</sup>، کیفیت تجارت و حمل‌ونقل<sup>۲</sup>، قیمت‌های حمل‌ونقل رقابت<sup>۳</sup>، کفایت و کیفیت خدمات پشتیبانی<sup>۴</sup>، توانایی پیگیری و ردیابی محموله‌ها<sup>۵</sup>، و حمل‌ونقل مناسب تا رسیدن به مقصد در چارچوب زمانی مورد انتظار<sup>۶</sup>.

همچنین، این مقاله به دنبال پاسخ این پرسش است که بهبود عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری و مؤلفه‌های شش‌گانه اصلی آن، به چه میزان تجارت، صادرات و واردات کشورهای منتخب از جمله ایران را افزایش می‌دهد؟ و کدام‌یک از شش مؤلفه تبیین‌کننده شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی، بیش‌ترین تأثیر را در توسعه تجارت دارند؟ سپس، این فرضیه‌ها مطرح است که بهبود عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری و شش مؤلفه اصلی آن شامل کارایی فرایند ترخیص گمرکی، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، قیمت‌های حمل‌ونقل رقابت، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری، توانایی پیگیری و ردیابی محموله‌ها و در نهایت، حمل‌ونقل مناسب تا رسیدن به مقصد در چارچوب زمانی مورد انتظار، تجارت، صادرات و واردات کشورهای منتخب از جمله ایران را به‌طور معناداری بهبود می‌بخشد.

در این راستا، این تحقیق می‌کوشد اهمیت شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری<sup>۷</sup> و مؤلفه‌های آن را نشان داده و وضعیت زیرساخت‌ها و خدمات پشتیبانی‌کننده تجاری ایران و جایگاه جهانی شاخص‌ها را تحلیل کرده و سپس، نقش خدمات پشتیبانی تجاری را بر توسعه تجارت و به‌ویژه صادرات منتخبی از کشورها از جمله ایران را ارزیابی کند.

## ۱. چارچوب نظری و مؤلفه‌های عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری

تجارت بین‌الملل به‌وسیله شبکه‌ای از کارگزاران خدمات پشتیبانی انجام می‌شود که به‌طور فزاینده، خصلتی جهانی یافته و کارکردهای متعددی در زنجیره‌های تأمین بین‌المللی نظیر حمل‌ونقل دریایی، هوایی و زمینی، انبارداری و پشتیبانی طرف ثالث<sup>۸</sup> دارد. در واقع،

1. Efficiency of the customs clearance process.
2. Quality of trade and transport-related.
3. Ease of arranging competitively priced shipment.
4. Competence and quality of logistics services.
5. Ability to track and trace consignment.
6. Frequency with which shipments reach the consignee within the scheduled or expected time.
7. LPI: The Logistics Performance Index.
8. Third Party Logistics.

خدمات پشتیبانی، طیفی از فعالیت‌های اساسی نظیر حمل‌ونقل و انبارداری و صفافی محموله‌ها<sup>۱</sup> و ترخیص مرزی تا توزیع داخلی و نظام‌های پرداخت را دربرداشته و کارگزاران عمومی و خصوصی گوناگونی را به خدمت گرفته است. یک شبکه رقابتی پشتیبانی جهانی، ستون فقرات تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد.

جهانی‌شدن باعث پیچیده‌تر شدن تقاضا برای خدمات پشتیبانی شده و این امر انگیزه‌ای برای یکپارچگی و تنوع خدمات به‌منظور اجتناب از بروز وقفه در زنجیره‌های تأمین شده است. بخش‌های اصلی صنعت پشتیبانی - به‌ویژه در حوزه‌های حمل‌ونقل دریایی و هوایی و خدمات بندری - تحت سلطه ۲۵ شرکت بزرگ قرار دارد<sup>۲</sup>. ولی در زیربخش‌های سنتی که ماهیتی محلی داشته و هزینه ورود به آن‌ها کم‌تر است (مثل باربری سنتی و کارگزاری گمرکی)، تمرکز در صنعت پشتیبانی به‌مراتب کم‌تر خواهد بود. در پشتیبانی جهانی، شبکه یا زنجیره‌ای از عرضه‌کنندگان خدمات باید با یکدیگر همکاری کنند تا جابه‌جایی فیزیکی کالا پشتیبانی شود.

شاخص عملکرد پشتیبانی بانک جهانی، عملکرد کشورها را در شش زمینه اندازه‌گیری می‌کند که مهم‌ترین ابعاد محیط پشتیبانی حاضر را نشان می‌دهد. این شش مؤلفه یا نماگر عبارت‌اند از (۱) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی، (۲) کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، (۳) سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، (۴) ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی، (۵) امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها، و (۶) میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها. این مؤلفه‌ها، هم مسائل سنتی (رویه‌های گمرکی و کیفیت زیرساخت‌ها) و هم مسائل جدید (ردگیری محموله‌ها، تحویل به‌موقع محموله‌ها، و کیفیت صنعت پشتیبانی داخلی) را در برمی‌گیرند. همچنین، هیچ‌یک از آن‌ها به‌تنهایی قادر به تضمین عملکرد پشتیبانی مطلوب نیست. انتخاب این مؤلفه‌ها براساس آخرین تحقیقات نظری و تجربی و مصاحبه‌های بسیار با دست‌اندرکاران پشتیبانی حمل‌ونقل بین‌المللی انجام گرفته است.

بررسی شاخص عملکرد پشتیبانی از دو بخش عمده تشکیل می‌شود که بر دو دیدگاه متفاوت بنا شده است: دیدگاه بین‌المللی و دیدگاه داخلی. شاخص عملکرد پشتیبانی

1. Cargo Consolidation.

2. Ojala (2009).

بین‌المللی نشانگر ارزشیابی کیفی یک کشور در شش حوزه مذکور به‌وسیله شرکای تجاری آن کشور - دست‌اندرکاران پشتیبانی در خارج از آن کشور - است. شاخص عملکرد پشتیبانی داخلی، بیانگر ارزیابی کیفی و کمی یک کشور به‌وسیله دست‌اندرکاران پشتیبانی در داخل آن کشور است (شامل اطلاعات مفصل‌تری درباره محیط پشتیبانی، فرایندهای محوری پشتیبانی، نهادها، زمان و هزینه پشتیبانی). براساس این داده‌ها، دست‌اندرکاران، تحلیلگران و سیاست‌گذاران می‌توانند عوامل تعیین‌کننده عملکرد پشتیبانی را در یکایک کشورها بررسی کنند.

داده‌های بین‌المللی و داخلی در مجموع می‌توانند تنگناها و مشکلات زنجیره تأمین را مشخص سازند. برای محاسبه شاخص عملکرد پشتیبانی، هریک از شش مؤلفه مذکور از ۱ (نازل‌ترین یا بدترین سطح) تا ۵ (بالا‌ترین یا بهترین سطح) مقیاس‌بندی شده و شاخص عملکرد پشتیبانی از میانگین موزون این مؤلفه‌های شش‌گانه در شاخص خدمات پشتیبانی تجاری سال ۲۰۱۰ گمرک (۰/۴۲)، زیرساخت‌ها (۰/۴۲)، حمل‌ونقل بین‌المللی (۰/۳۷)، کیفیت و ظرفیت پشتیبانی (۰/۴۲)، ردگیری (۰/۴۱) و وقت‌شناسی (۰/۴۰) به‌دست آمده است.

براساس این رویکرد، می‌توان کشورها، مناطق و گروه‌های درآمدی را با هم مقایسه کرده و به آسیب‌شناسی هریک از کشورها پردازیم. بررسی شاخص عملکرد پشتیبانی بین‌المللی، ۱۵۵ کشور و شاخص عملکرد پشتیبانی داخلی، حدود ۱۳۰ کشور را در بر گرفته است. مؤلفه‌های شاخص عملکرد پشتیبانی به ۵ درجه تقسیم شده‌اند که درجه ۱ نشانگر کشورهایی با پایین‌ترین نمره شاخص عملکرد پشتیبانی و درجه ۵ نشانگر کشورهایی با بالاترین نمره شاخص عملکرد پشتیبانی است.

برای سهولت مطالعه نتایج، کشورها براساس نمرات شاخص عملکرد پشتیبانی‌شان به پنج پنجهک<sup>۱</sup> تقسیم می‌شوند که پنجهک اول (بالا) شامل کشورهایی با بالاترین رتبه و پنجهک پنجم (پایین) شامل کشورهایی با پایین‌ترین رتبه است.

توزیع رتبه شاخص عملکرد پشتیبانی نشان می‌دهد کشورها از نظر محیط پشتیبانی به چهار گروه تقسیم می‌شوند: ۱) کشورهایی با عملکرد پشتیبانی نامطلوب<sup>۲</sup>، یعنی آن‌هایی که

1. Quartile.

2. Logistics Unfriendly.

از نظر عملکرد پشتیبانی در وضعیت بسیار بدی قرار دارند، مانند کشورهای با کم‌ترین درجه توسعه‌یافتگی<sup>۱</sup> (پنجک پایین)؛<sup>۲</sup> کشورهایی با عملکرد پشتیبانی جزئی<sup>۳</sup>، مثل کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط و محدودیت‌های مشابه (پنجک‌های چهارم و سوم)؛<sup>۳</sup> کشورهایی با عملکرد پشتیبانی هماهنگ<sup>۴</sup>، همانند کشورهایی که نسبت به گروه درآمدی خود عملکرد پشتیبانی بهتری دارند (پنجک دوم)؛ و (۴) کشورهایی با عملکرد پشتیبانی مطلوب<sup>۴</sup> که اکثراً شامل کشورهای پردرآمد می‌شوند (پنجک اول).

طبق جدول (۱)، با بررسی مؤلفه‌های شاخص عملکرد پشتیبانی می‌توان به‌طور شهودی به نوعی گونه‌شناسی تقریبی درباره محدودیت‌ها و مشکلات این چهار گروه دست یافت:

**جدول ۱- نوع‌شناسی کشورها از نظر موانع و مشکلات مربوط به عملکرد پشتیبانی**

کشورهایی با عملکرد پشتیبانی مطلوب	کشورهایی با عملکرد پشتیبانی هماهنگ	کشورهایی با عملکرد پشتیبانی جزئی	کشورهایی با عملکرد پشتیبانی نامطلوب	موانع عملکرد پشتیبانی
محدودیت‌های معدود، به‌جز راه‌آهن	محدودیت‌های ظرفیت پشتیبانی از رشد تجارت	محدودیت عمده	محدودیت جدی	زیرساخت‌های تجاری
پیشگامان صنعت	تأمین خدمات پشتیبانی متنوع	بازار ضعیف	توسعه کم	عرضه و کیفیت خدمات پشتیبانی
بهترین رویه	عدم وجود محدودیت	محدودیت عمده بالقوه	وجود محدودیت عمده در اکثر موارد	نوسازی اساسی گمرک
کاهش مشکلات	آخرین محدودیت	محدودیت عمده	کاهش نسبی مشکلات	یکپارچگی مدیریت مرزی
روان و راحت	به منطقه بستگی دارد.	مشکل بفرنج	مشکل برای کشورهای LDCs محصور در خشکی	حمل‌ونقل و تسهیل منطقه‌ای

Source: WB (2010); Connecting to Compete (2010); The Logistics Performance Index and Its Indicators.

1. Least Developed Countries.
2. Partial Performers.
3. Consistent Performers.
4. Logistics Friendly.

در سال‌های اخیر، انجام اصلاحات عملی در زمینه تسهیل تجارت یا حمل‌ونقل به یکی از اولویت‌های اصلی توسعه تبدیل شده است. هرچند تلاش‌های سنتی برای تسهیل تجارت بر حمایت از سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت‌های تجاری و نوسازی گمرک (به‌ویژه با استفاده از فناوری اطلاعات) متمرکز است، اما حوزه‌های جدیدی همانند بازار خدمات پشتیبانی، هماهنگی فرایندهای مرزی و اقدامات مشترک بین‌المللی - به‌ویژه برای کمک به کشورهای محصور در خشکی - نیز باید مورد توجه قرار گیرند.

به‌طور کلی از مطالعه اقتصادهای مختلف می‌توان نتیجه گرفت که اقتصادهای توسعه‌یافته و در حال توسعه (موفق در توسعه تجارت) عموماً از خدمات پشتیبانی تجاری به مراتب بهتری برخوردار بوده‌اند و برعکس، اقتصادهای ناموفق در توسعه تجارت، خدمات پشتیبانی تجاری ضعیف‌تری داشته‌اند. به عبارت دیگر، شواهد و قراین گویای آن است که صادرات، واردات و کل تجارت با خدمات پشتیبانی تجاری و مؤلفه‌های شش‌گانه آن، یک رابطه علیّ دوسویه و معنادار دارند و نقش خدمات پشتیبانی تجاری در توسعه تجارت - به‌خصوص صادرات - بسیار حیاتی و غیرقابل اجتناب است؛ لذا با هدف توسعه تجارت - و به‌ویژه توسعه صادرات - خدمات پشتیبانی تجاری کشور باید مورد توجه و اهتمام ویژه قرار گیرد.

## ۲. پیشینه تحقیق

سهولت ارتباط صادرکنندگان با شبکه پشتیبانی تجاری به عوامل داخلی نظیر زیرساخت‌ها، رویه‌های تجاری و بازار خدمات پشتیبانی مرتبط با تجارت بستگی دارد. تسهیل تجارت و حمل‌ونقل اهمیت اساسی‌ای برای رقابت در بازار جهانی دارد؛ تجار باید بتوانند کالاها و خدمات‌شان را به‌موقع و با هزینه معامله کمی در سطح بین‌المللی عرضه کنند. تحقیقات زیادی این مسأله را تأیید می‌کند. در ادامه، به برخی از این تحقیقات اشاره می‌شود:

(۱) براسا شاخص عملکرد پشتیبانی<sup>۱</sup> بانک جهانی، عملکرد پشتیبانی تجاری ارتباط مستقیمی با شاخص‌های اقتصادی مهم نظیر رشد تجاری، تنوع صادرات، جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی دارد. شاخص عملکرد پشتیبانی سال

1. Logistics Performance Index.



۲۰۰۷ و سال ۲۰۱۰ نشان می‌دهد که در بین کشورهایی با درآمد سرانه یکسان، کشورهای که عملکرد پشتیبانی بهتری داشته‌اند، رشد اقتصادی‌شان بیش تر است: یک درصد در تولید ناخالص داخلی و دو درصد در تجارت.

(۲) هوکمن و نیکیتا (۲۰۰۸) با استفاده از یک مدل جاذبه معیار<sup>۱</sup> درباره تجارت بین الملل نشان داده‌اند که بین شاخص عملکرد پشتیبانی و تجارت دوجانبه، رابطه محکمی وجود دارد.<sup>۲</sup> به اعتقاد آن‌ها، ارتقای شاخص عملکرد پشتیبانی در کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط، تجارت را حدود ۱۵ درصد افزایش می‌دهد. کاهش هزینه‌های تجاری نیز صادرات را حدود هفت درصد افزایش خواهد داد. این آثار به مراتب بیش تر از تأثیر آزادسازی یا حذف موانع تجاری سنتی است. کاهش پنج درصدی تعرفه‌ها، فقط تا شش درصد تجارت را افزایش می‌دهد و کاهش ۱۰ درصدی معادل تعرفه‌ای اقدامات غیرتعرفه‌ای، به میزان هشت درصد باعث افزایش تجارت خواهد شد.

(۳) براساس مطالعات میرزا (۲۰۰۸)، کاهش شکاف و تفاوت رتبه‌های عملکرد پشتیبانی کشورهای جنوب صحرای افریقا و کشورهای جنوب آسیا و امریکای لاتین به افزایش بسیار زیاد سرمایه‌گذاری مرزی (۴۰۰ درصد) محتاج است، ولی منافع اقتصادی این کار به مراتب بیش تر از هزینه‌هایش بوده و این نوع سرمایه‌گذاری، رفاه اقتصادی کشورهای جنوب صحرای افریقا را بسیار افزایش خواهد داد.<sup>۳</sup> همچنین، تبعیض‌آمیز نبودن ماهیت اصلاحات بخش پشتیبانی، باعث افزایش حجم تجارت و کاهش انحراف آن خواهد شد.

(۴) حسینی (۱۳۸۸) از مطالعه تطبیقی (مقیاس‌بندی) شاخص عملکرد پشتیبانی در پنج درجه و نیز توزیع رتبه این شاخص از نظر محیط پشتیبانی در چهار گروه نامطلوب، جزئی، هماهنگ و مطلوب، نتیجه گرفت که ایران با احراز ارزش عددی ۲/۵۷ از پنج در شاخص عملکرد پشتیبانی در گروه کشورهای با عملکرد پشتیبانی جزئی (کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط و محدودیت‌های مشابه) قرار

1. Standard Gravity Model.

2. Hoekman and Nicita (2008).

3. Mirza (2008, 2009).

می‌گیرد. کشورهایی با عملکرد پشتیبانی جزئی (از جمله ایران)، در زیرساخت‌های تجاری با محدودیت عمده، در عرضه و کیفیت خدمات پشتیبانی با بازار ضعیف، در نوسازی اساسی گمرک و یکپارچگی مدیریت مرزی با محدودیت بالقوه و در حمل‌ونقل و تسهیل منطقه‌ای با مشکل بفرنجی مواجه‌اند و بیم آن می‌رود که با اندکی کاهش در ارزش عددی شاخص، به گروه کشورهایی با عملکرد پشتیبانی نامطلوب - کشورهایی که از نظر عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری در وضعیت بسیار بد قرار دارند (کشورهایی با کم‌ترین درجه توسعه‌یافتگی) - سقوط کند.

بنابراین، کشورهایی که می‌خواهند وضعیت پشتیبانی تجاری خود را بهبود بخشند، باید به اصلاح و نوسازی نهادهای مدیریت مرزی خود پرداخته، سیاست‌ها و مقررات حمل‌ونقل خود را تغییر داده و در مواردی به افزایش حجم سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت‌های تجاری روی آورند. بر این اساس، شناسایی نقاط ضعف یا حلقه‌های مفقودشده و اتخاذ تصمیم‌ها و برنامه‌های هدفمند در مورد آن‌ها به یکی از عناصر عمده برنامه پشتیبانی و تسهیل تجاری تبدیل شده است.

### ۳. شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی کشورهای جهان و موقعیت ایران

شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری (LPI) اعم از ارزش عددی (امتیاز)، رتبه و درصد از بالاترین وضعیت برای ۱۵۵ کشور جهان در سال ۲۰۱۰ در جدول (۲) ارائه شده است. در ادامه به مهم‌ترین یافته‌های کلیدی اشاره شده است.

براساس گزارش شاخص عملکرد پشتیبانی سال ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰، کشورهایی با درآمد بالا، رتبه خدمات پشتیبانی مناسب‌تری احراز کرده‌اند. فهرست ۱۰ کشور برتر جهانی در شاخص عملکرد پشتیبانی سال ۲۰۰۷ بسیار مشابه سال ۲۰۱۰ است. کشورهای آلمان، سنگاپور، سوئد، هلند، لوکزامبورگ، سوئیس، ژاپن، انگلیس، بلژیک و نروژ وضعیت بسیار مناسبی در خدمات پشتیبانی (ارزش عددی حداکثر ۴/۱۱ و حداقل ۳/۹۳ از ۵) را به دست آورده‌اند که عملکرد وضعیت خدمات پشتیبانی آن کشورها در مقایسه با بالاترین عملکرد (آلمان با ارزش عددی ۴/۱۱) بیش از ۹۴/۲ درصد بوده است. نزدیکی ارزش عددی وضعیت خدمات پشتیبانی آن‌ها، وجود رقابتی نزدیک را نشان می‌دهد. بسیاری از آن‌ها

بازیگران کلیدی بخش پشتیبانی محسوب شده و جایگاه مهمی در تنوع جهانی و زنجیره عرضه منطقه‌ای دارند. در مقابل، ده کشوری که ضعیف‌ترین عملکرد پشتیبانی را داشته‌اند، تقریباً همه از گروه اقتصادهای با درآمد پائین و پائین‌تر هستند که تمرکز جغرافیایی‌شان در قاره آفریقا بوده و اکثراً به شبکه عرضه جهانی و منطقه‌ای وارد نشده‌اند. کشورهای سومالی، اریتره، سیرالئون، نامیبیا، روآندا، کوبا، گینه بیسائو، عراق، نپال و سودان ده کشوری هستند که با ارزش عددی شاخص خدمات پشتیبانی (حداکثر ۲/۲۱ و حداقل ۱/۳۴) پائین‌ترین وضعیت خدمات پشتیبانی را کسب کرده‌اند. همچنین، عملکرد وضعیت خدمات پشتیبانی این کشورها در مقایسه با بالاترین عملکرد (آلمان) کم‌تر از ۴۰ درصد است که حتی در بین این ده کشور شکاف عظیمی در وضعیت خدمات پشتیبانی (حداکثر ۳۸۷ و حداقل ۱۰/۹ درصد) مشاهده می‌شود.

در این بین، ایران با احراز ارزش عددی ۲/۵۷ از پنج در شاخص عملکرد پشتیبانی، رتبه ۱۰۳ را در میان ۱۵۵ کشور به‌دست آورده است. عملکرد وضعیت خدمات پشتیبانی ایران در مقایسه با بالاترین عملکرد (آلمان) کمی بیش از ۵۰ درصد (۵۰/۵ درصد) بوده و هم‌ردیف کشورهای مولداوی، کامرون، یمن و اوکراین است. همچنین، ایران در میان ۱۷ کشور خاورمیانه بعد از یمن و قبل از پاکستان در رتبه ۱۶ قرار دارد، حال آن‌که کشورهای امارات متحده عربی، اسرائیل، بحرین، لبنان، کویت، ترکیه، عربستان سعودی و قطر در رتبه اول تا هشتم منطقه قرار دارند.

مطابق مقیاس‌بندی شاخص عملکرد پشتیبانی در پنج درجه (پنجک اول (بالا) شامل کشورهایی با بالاترین نمره و پنجک پنجم (پایین) شامل کشورهایی با پایین‌ترین نمره شاخص عملکرد پشتیبانی) و نیز توزیع نمرات شاخص عملکرد پشتیبانی از نظر محیط پشتیبانی در چهار گروه نامطلوب، جزئی، هماهنگ و مطلوب، نتیجه می‌شود که ایران با احراز ارزش عددی ۲/۵۷ از پنج، در شاخص عملکرد پشتیبانی از نظر محیط پشتیبانی در گروه کشورهایی با عملکرد پشتیبانی جزئی (مانند کشورهای کم‌درآمد و کشورهایی با درآمد متوسط و محدودیت‌های مشابه (پنجک‌های چهارم و سوم)) قرار دارد و بیم آن می‌رود که با اندکی کاهش در نمره ارزش عددی شاخص عملکرد پشتیبانی، به گروه کشورهای با عملکرد پشتیبانی نامطلوب، یعنی کشورهایی که از نظر عملکرد

پشتیبانی در وضعیت بسیار بدی قرار دارند (کشورهای با کم‌ترین درجه توسعه‌یافتگی) سقوط کند.

همچنین، شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی برای این کشورها نشان می‌دهد که ارزش عددی (امتیاز) تجمیعی شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی با اندکی بهبود از ۳۴/۳۹۰ در سال ۲۰۰۷ به ۳۲/۴۰۹ در سال ۲۰۱۰ رسیده است که نشان می‌دهد عملکرد خدمات پشتیبانی کشورها بهبود یافته است. از بین این کشورها، ارزش عددی و رتبه شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی ۷۵ کشور به‌طور معناداری (۱۰ پله و بیش‌تر) جابه‌جا شده است، به طوری که برای ۳۹ کشور بهبود و برای ۳۶ کشور نیز تنزل در شاخص اتفاق افتاده است.

و درنهایت، بالاترین بهبود شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی به کشور قزاقستان تعلق دارد که با ۷۱ رتبه بهبود از رتبه ۱۳۳ در سال ۲۰۰۷ به رتبه ۶۲ در سال ۲۰۱۰ ارتقا یافته است و بیش‌ترین تنزل به کشور سودان تعلق دارد که با ۸۲ رتبه تنزل از رتبه ۶۴ در سال ۲۰۰۷ به رتبه ۱۴۶ در سال ۲۰۱۰ تنزل یافته است. شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی ایران هم با یک تنزل ۲۵ رتبه‌ای از رتبه ۷۸ در سال ۲۰۰۷ به رتبه ۱۰۳ در سال ۲۰۱۰ تنزل کرده است.

#### ۴. موقعیت ایران در اجزای شش‌گانه و نماگرهای شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری

شاخص عملکرد پشتیبانی بانک جهانی، عملکرد کشورها را در شش زمینه که مهم‌ترین ابعاد محیط پشتیبانی حاضر را نشان می‌دهند، اندازه‌گیری می‌کند. این شش مؤلفه عبارت‌اند از: کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی، امکان پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها و در نهایت، میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها. رتبه و ارزش عددی (امتیاز) این شش نماگر از ۱ (نازل‌ترین یا بدترین سطح) تا ۵ (بالاترین یا بهترین سطح) مقیاس‌بندی شده است. نتایج این نماگرها برای منتخبی از کشورهای جهان در جدول (۳) درج شده و نتایج حاصل از آن به شرح زیر است:

۱) رتبه و ارزش عددی ایران در شش مؤلفه شاخص عملکرد پشتیبانی تجاری شامل

کارامدی فرایند ترخیص گمرکی (۱۰۶ و ۲/۲۲)، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل (۸۶ و ۲/۳۶)، سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی (۱۲۱ و ۲/۴۴)، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی (۶۹ و ۲/۶۵)، امکان پیگیری یا ردیابی محموله‌ها (۱۱۰ و ۲/۵۰) و میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها (۸۵ و ۳/۲۶) است که گویای پائین بودن جایگاه شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری ایران و هر شش مؤلفه آن است.

۲) حداقل و حداکثر نماگر شاخص مذکور برای ایران به‌ترتیب به سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی (۱۲۱ و ۲/۴۴) و ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی (۶۹ و ۲/۶۵) تعلق دارد که بیانگر دامنه پراکنش و توزیع نامتوازن رتبه و امتیاز نماگرهای خدمات پشتیبانی تجاری ایران است. در این میان، سه نماگری که به‌شدت ارزش عددی و رتبه شاخص خدمات پشتیبانی تجاری ایران را کاهش داده‌اند، عبارت‌اند از: سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، امکان پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها، و کارامدی فرایند ترخیص گمرکی. در مقابل، سه نماگر ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی، میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها و کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، در بهبود شاخص ترکیبی خدمات پشتیبانی تجاری مؤثر بوده‌اند.

۳) به این ترتیب، مهم‌ترین نقصان و ضعف به‌طور نسبی در شاخص ترکیبی خدمات پشتیبانی تجاری در حوزه سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، امکان پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها و کارامدی فرایند ترخیص گمرکی است، درحالی‌که در سه حوزه ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، و میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها وضعیت چندان ضعیف نیست. به‌عبارت دیگر، با همین ظرفیت و زیرساخت‌های خدمات پشتیبانی تجاری و بازتخصیص بهینه در سه حوزه سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، امکان پی‌گیری و یا ردیابی محموله‌ها و کارامدی فرایند ترخیص گمرکی، امکان ارتقای رتبه ایران در شاخص ترکیبی عملکرد خدمات تجاری تا ۱۵ رتبه (از ۱۰۳ به زیر ۸۷) میسر است.

بنابراین، کشورهایی با عملکرد پشتیبانی جزئی (از جمله ایران)، در زیرساخت‌های تجاری با محدودیت عمده، در عرضه و کیفیت خدمات پشتیبانی با بازار ضعیف، در نوسازی

جدول ۳- نتایج اجرای شش گانه شاخص خدمات پشتیبانی متجبنی از کشورهای جهان و منطقه ایران در سال ۲۰۱۰

رتبه	امتیاز کل	اقتصاد	گمرک		زیر ساخت		حمل و نقل		دفاع و کیفیت پشتیبانی		ردیابی و ردگیری		تحويل به موقع	امتیاز
			رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز		
۱	۴/۱۱	آلمان	۳	۴/۰۰	۱	۴/۳۴	۹	۳/۶۶	۴	۴/۴۴	۴	۴/۱۸	۳	۴/۴۸
۲۳	۳/۶۴	کره جنوبی	۲۶	۳/۳۳	۲۳	۳/۶۲	۱۵	۳/۴۷	۲۳	۳/۶۴	۲۳	۳/۸۳	۷۸	۳/۹۷
۲۴	۳/۶۳	امارات عربی	۲۱	۳/۴۹	۱۷	۳/۸۱	۱۴	۳/۴۸	۲۷	۳/۵۳	۷۸	۳/۵۸	۳۳	۳/۹۴
۲۷	۳/۴۹	چین	۳۲	۳/۱۶	۲۷	۳/۵۴	۲۷	۳/۳۱	۲۹	۳/۴۹	۳۰	۳/۵۵	۴۶	۳/۹۱
۳۱	۳/۴۱	اسرائیل	۳۵	۳/۱۲	۲۴	۳/۹۰	۴۲	۳/۱۷	۷۸	۳/۵۰	۳۸	۳/۳۹	۴۶	۳/۷۷
۳۲	۳/۳۷	بحرین	۳۷	۳/۰۵	۲۰	۳/۳۶	۵۴	۳/۰۵	۳۰	۳/۴۶	۲۶	۳/۶۳	۲۹	۳/۸۵
۳۳	۳/۳۴	لبنان	۲۹	۳/۲۷	۴۱	۳/۰۵	۶۹	۲/۸۷	۱۹	۳/۷۳	۴۹	۳/۱۶	۲۹	۳/۹۷
۳۶	۳/۲۸	ترکیه	۳۸	۳/۰۳	۳۲	۳/۲۳	۴۷	۳/۱۲	۴۳	۳/۱۱	۳۴	۳/۴۴	۵۲	۳/۷۰
۳۹	۳/۲۲	عربستان	۴۶	۲/۸۲	۳۹	۳/۰۸	۴۴	۳/۱۵	۳۷	۳/۲۳	۵۶	۳/۰۹	۴۱	۳/۹۴
۴۰	۳/۲۲	عربستان	۴۳	۲/۹۱	۳۳	۳/۲۷	۸۲	۲/۸۰	۳۲	۳/۳۳	۴۲	۳/۳۲	۴۵	۳/۷۸
۴۷	۳/۱۲	هند	۵۲	۲/۷	۴۷	۲/۹۱	۴۶	۲/۱۳	۴۰	۳/۱۶	۵۲	۳/۱۴	۵۶	۳/۶۱
۵۰	۲/۵۵	قطر	۹۹	۲/۲۵	۵۱	۲/۷۵	۶۳	۲/۹۲	۸۱	۲/۵۷	۵۷	۲/۰۹	۲۲	۴/۰۹
۶۰	۲/۸۴	عمان	۲۴	۳/۳۸	۴۰	۳/۰۶	۱۳۸	۲/۳۱	۱۰۸	۲/۳۷	۱۴۵	۲/۰۴	۳۳	۳/۹۴
۸۹	۲/۶۴	آذربایجان	۱۱۷	۲/۱۴	۱۰۴	۲/۲۳	۵۵	۲/۰۵	۹۱	۲/۴۸	۹۱	۲/۶۵	۱۰۰	۳/۱۵
۹۲	۲/۶۱	مصر	۱۲۲	۲/۱۱	۱۰۶	۲/۲۲	۱۱۰	۲/۵۶	۵۴	۲/۸۷	۱۰۱	۲/۵۶	۸۱	۳/۳۱
۱۰۱	۲/۵۸	یمن	۶۹	۲/۴۶	۸۸	۲/۳۵	۱۴۲	۲/۲۴	۱۱۰	۲/۳۵	۹۴	۲/۶۳	۶۸	۳/۶۸
۱۰۳	۲/۵۷	ایران	۱۰۶	۲/۲۲	۸۶	۲/۳۶	۱۲۱	۲/۴۴	۶۹	۲/۶۵	۱۱۰	۲/۵۰	۸۵	۳/۹۶
۱۱۰	۲/۵۳	پاکستان	۱۳۴	۲/۰۵	۱۲۰	۲/۰۸	۶۶	۲/۹۱	۱۲۰	۲/۲۸	۹۳	۲/۶۴	۱۱۰	۳/۰۸
۱۴۳	۲/۴۴	افغانستان	۱۰۴	۲/۲۲	۱۲۹	۱/۸۷	۱۴۱	۲/۲۴	۱۴۱	۲/۰۹	۱۷۸	۲/۳۷	۱۴۶	۲/۶۱
۱۴۸	۲/۱۱	عراق	۱۳۱	۲/۰۷	۱۴۷	۱/۳۳	۱۴۴	۲/۲۰	۱۴۰	۲/۱۰	۱۵۰	۱/۹۶	۱۴۸	۲/۴۹

Source: WB (2010), pp. 28-31

اساسی گمرک و یکپارچگی مدیریت مرزی با محدودیت عمده بالقوه و در حمل و نقل و تسهیل منطقه‌ای با مشکل بغرنجی مواجه‌اند.

در ادامه، مطابق جدول (۴)، ۲۰ نماگر از اجزای شاخص ترکیبی خدمات پشتیبانی تجاری ایران در میان ۱۰ کشور منتخب از منطقه یا همسان با اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۰ منعکس شده است. براساس نتایج حاصل از جدول (۴)، در ۱۸ نماگر از آن ۲۰ شاخص، ایران در میان ۱۰ کشور، رتبه هشتم و کم‌تر از هشتم را کسب کرده است که در آن میان، ضعیف‌ترین موقعیت ایران در شاخص‌هایی از جمله تعداد سازمان‌ها و اسناد در واردات و صادرات، زمان ترخیص با / بدون بازدید فیزیکی، بازدید فیزیکی محموله‌های وارداتی و بالاخره هزینه و زمان ترخیص واردات بوده است.

## ۵. روش تحقیق

داده‌های آماری از بانک داده نهادهای بین‌المللی نظیر بانک جهانی (WB)، سازمان جهانی تجارت (WTO)، کنفرانس توسعه و تجارت ملل متحد (آنکتاد / UNCTAD)، سازمان توسعه صنعتی ملل متحد (UNIDO) برای کشورهای منتخب گردآوری شده است. مدل صادرات مارین باند و مدل جاذبه، دو مدل اقتصادسنجی‌ای هستند که به منظور بررسی آثار بهبود عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری و مؤلفه‌های شش‌گانه اصلی آن بر ارتقای تجارت، صادرات و واردات کشورهای منتخب (از جمله ایران)، استفاده شده‌اند. مدل صادرات مارین باند، شکل تبعی‌ای است که برای تابع صادرات استفاده شده است. در شکل کلی این مدل، عرضه صادرات به صورت یک تابع لگاریتم خطی از نسبت‌های جاری و وقفه‌دار قیمت صادرات به سطح قیمت‌های داخلی و ظرفیت تولیدی، نرخ ارز و همچنین شوک‌های عرضه مشخص می‌شود. شکل کلی مدل به صورت زیر است:

$$\ln X_s = a_0 + a_1 \ln (P_i / P_x) + a_2 \ln E_r + a_3 \ln Y + U_t \quad (1)$$

که در آن  $X_s$ ، ارزش صادرات؛  $P_i$ ، قیمت‌های داخلی؛  $P_x$ ، قیمت صادراتی؛  $E_r$ ، نرخ مبادله ارز در کشور تولیدکننده بر حسب پول رایج ملی و  $Y$  نشان‌دهنده میزان تولید داخلی کشور است.

جدول ۴ - موقعیت ایران در بین ۲۰ نمادگر شاخص خدمات پشتیبانی تجاری در میان ده کشور منتخب در سال ۲۰۱۰

شاخص‌ها / واحد اندازه‌گیری	آلمان		کره جنوبی		امارات		چین		اسرائیل		ترکیه		عربستان		مصر		ایران ازبیه		پاکستان																					
	۹۷۲/۱۵	۱۸۹/۰	۱/۵۹	۳/۶۳	۴۲۹	۳۵۴	۴۲۸/۶	۱۵۰/۰	۱۵۰/۰	۷۵/۰	۳۷۷/۴	۷۵/۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱/۲۶	۳۱۵	۷۲۹	۶۱۴/۴	۳/۱۱	۹۳۱	۷۵	۱/۵۹	۳۳۵	۹۹/۳	۳/۸۷	۱۷۳۳	۸۳	۳/۸	۴/۲	۵/۴	۷/۶	۳/۵۸	۶/۸۵	۶۴				
هزینه و زمان صادرات	فاصله (کیلومتر)	۹۷۲/۱۵	۱۸۹/۰	۳/۶۳	۴۲۹	۳۵۴	۴۲۸/۶	۱۵۰/۰	۱۵۰/۰	۷۵/۰	۳۷۷/۴	۷۵/۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱/۲۶	۳۱۵	۷۲۹	۶۱۴/۴	۳/۱۱	۹۳۱	۷۵	۱/۵۹	۳۳۵	۹۹/۳	۳/۸۷	۱۷۳۳	۸۳	۳/۸	۴/۲	۵/۴	۷/۶	۳/۵۸	۶/۸۵	۶۴				
	زمان (روز)	۳/۶۳	۱/۵۹	۳/۶۳	۴۲۹	۳۵۴	۴۲۸/۶	۱۵۰/۰	۱۵۰/۰	۷۵/۰	۳۷۷/۴	۷۵/۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱/۲۶	۳۱۵	۷۲۹	۶۱۴/۴	۳/۱۱	۹۳۱	۷۵	۱/۵۹	۳۳۵	۹۹/۳	۳/۸۷	۱۷۳۳	۸۳	۳/۸	۴/۲	۵/۴	۷/۶	۳/۵۸	۶/۸۵	۶۴				
هزینه و زمان واردات	فاصله (کیلومتر)	۹۷۲/۱۵	۱۸۹/۰	۳/۶۳	۴۲۹	۳۵۴	۴۲۸/۶	۱۵۰/۰	۱۵۰/۰	۷۵/۰	۳۷۷/۴	۷۵/۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱/۲۶	۳۱۵	۷۲۹	۶۱۴/۴	۳/۱۱	۹۳۱	۷۵	۱/۵۹	۳۳۵	۹۹/۳	۳/۸۷	۱۷۳۳	۸۳	۳/۸	۴/۲	۵/۴	۷/۶	۳/۵۸	۶/۸۵	۶۴				
	زمان (روز)	۳/۶۳	۱/۵۹	۳/۶۳	۴۲۹	۳۵۴	۴۲۸/۶	۱۵۰/۰	۱۵۰/۰	۷۵/۰	۳۷۷/۴	۷۵/۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱۸۹/۰	۱۰۰/۱۲۵۰	۱/۲۶	۳۱۵	۷۲۹	۶۱۴/۴	۳/۱۱	۹۳۱	۷۵	۱/۵۹	۳۳۵	۹۹/۳	۳/۸۷	۱۷۳۳	۸۳	۳/۸	۴/۲	۵/۴	۷/۶	۳/۵۸	۶/۸۵	۶۴				
کیفیت‌گیری	درصد از محموله‌ها	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲		
	درصد از محموله‌ها	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	۹۲	
تعداد سازمان‌ها	تعداد	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	
	تعداد	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵	۷/۷۵
زمان ترخیص (بازدید فیزیکی)	تعداد صادرات	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	
	تعداد صادرات	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰	۳/۰
بازدید فیزیکی (بازدید فیزیکی)	روز	۰/۷۱	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳
	روز	۰/۷۱	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳	۰/۶۳

Source: WB (2010), PP: 35-40



از آنجا که این مدل، دو طرفه لگاریتمی است؛ لذا  $a_1$  به عنوان کشش قیمتی صادرات،  $a_2$  کشش صادراتی نسبت به نرخ ارز و ضریب  $a_3$  کشش صادرات نسبت به تولید داخلی در نظر گرفته شده است.

در این مقاله با انجام تعدیلاتی از مدل صادرات مارین باند برای تخمین تابع صادرات ۱۲۱ کشور منتخب جهان (از جمله ایران)، به صورت مقطعی (سال ۲۰۱۰) استفاده شده است. براساس اهداف تحقیق، مدل‌های رگرسیونی لگاریتمی (لگاریتم دوطرفه) به کار رفته‌اند. ویژگی جالب لگاریتم دوطرفه که این مدل را در کارهای کاربردی بسیار کارآمد می‌سازد، این است که ضریب زاویه (پارامتر مربوط به متغیر مستقل) کشش متغیر وابسته را نسبت به متغیر مستقل (درصد تغییر متغیر وابسته به ازای یک درصد تغییر در متغیر مستقل) اندازه می‌گیرد. در مدل فوق، عوامل مؤثر بر توسعه صادرات با استفاده از تخمین تابع صادرات نسبت به شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری در قالب شش متغیر زیر استفاده شده است:

- (۱) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی؛
- (۲) کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل؛
- (۳) قیمت‌های حمل قابل رقابت؛
- (۴) ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی؛
- (۵) توانایی پیگیری و ردیابی محموله‌ها؛
- (۶) حمل و نقل مناسب در رسیدن به مقصد در چارچوب زمانی مورد انتظار.

براساس مدل جاذبه، مطابق جاذبه کلاسیک، حجم مبادلات تجاری بین دو کشور تابعی است از درآمد (تولید ناخالص داخلی)، جمعیت و فاصله آن دو کشور با یکدیگر. اخیراً در برخی تحقیقات که بر مبنای مدل جاذبه تدوین شده‌اند، از نسبت تجارت خارجی به تولید ناخالص داخلی نیز به عنوان معیاری برای باز بودن اقتصاد استفاده شده است. هرچه اقتصاد بازتر باشد، حجم مبادلات آن افزایش می‌یابد. با توجه به نکات فوق می‌توان مدل اولیه را به شکل زیر نشان داد:

$$T_{ij}^t = b \cdot Y_i^{b1} \cdot Y_j^{b2} \cdot P_i^{b3} \cdot P_j^{b4} \cdot e_{ij}^t \cdot D_{ij}^{b5} \quad (2)$$

که در رابطه (۲)،  $T_{ij}$  نشان‌دهنده حجم مبادلات تجاری (مجموع صادرات و واردات)

بین دو کشور  $i$  و  $j$ ،  $Y_i$  و  $Y_j$  تولید ناخالص داخلی کشورهای  $i$  و  $j$ ،  $P_i$  و  $P_j$  جمعیت کشورهای  $i$  و  $j$ ، و متغیر  $D_{ij}$  بیانگر فاصله بین پایتخت کشورهای  $i$  و  $j$  است. برای خطی کردن مدل فوق می توان از دو طرف معادله لگاریتم گرفت:

(۳)

$$\ln(T_{ij}^t) = b + b_1 \ln(Y_i) + b_2 \ln(Y_j) + b_3 \ln(P_i) + b_4 \ln(P_j) + b_5 \ln(D_{ij}) + e_{ij}^t$$

در این مدل،  $Y$  تولید ناخالص داخلی (GDP) و بیانگر اندازه اقتصادی دو کشور است. در واقع، با افزایش تولید ناخالصی داخلی، توانایی کشور برای جذب و تولید محصولات بیش تر می شود. یعنی عرضه و تقاضا برای تجارت بین دو کشور بیش تر خواهد شد. به عبارت دیگر، تأثیر تولید ناخالص داخلی بر جریان های تجاری دوجانبه مثبت است. همچنین،  $D_{ij}$  نشانگر تأثیر فاصله جغرافیایی بر جریان تجاری است. این تأثیر منفی بوده و نشان می دهد که هر قدر فاصله جغرافیایی بین دو کشور بیش تر باشد، حجم روابط تجاری شان کم تر خواهد شد؛ زیرا هزینه حمل و نقل و مدت حمل و نقل کالا افزایش می یابد.

برای تخمین تأثیر سیاست های تقویت زیرساخت ها و خدمات پشتیبانی تجاری بر توسعه تجاری، شاخص های تقویت زیرساخت ها و خدمات پشتیبانی تجاری به مدل اضافه می شود:

(۴)

$$\begin{aligned} \ln(T_{ij}^t) = & b_1 + b_2 \ln(\text{GDP}_i^t) + b_3 \ln(Y_j) + b_4 \ln(\text{GDP}_j^t) + b_5 \ln(\text{POP}_i^t) + \\ & b_6 \ln(\text{POP}_j^t) + b_7 \ln(\text{Cu}_i) + b_8 \ln(\text{In}_i) + b_9 \ln(\text{Co}_i) + b_{10} \ln(\text{Lo}_i) + b_{11} \ln(\text{Tr}_i) + \\ & b_{12} \ln(\text{Ti}_i) + b_{13} \ln(\text{Cu}_j) + b_{14} \ln(\text{In}_j) + b_{15} \ln(\text{Co}_j) + b_{16} \ln(\text{Lo}_j) + b_{17} \ln(\text{Tr}_j) + \\ & b_{18} \ln(\text{Ti}_j) + b_{19} \ln(\text{DIST}_{ij}) + b_{20} \ln(T_i / \text{GDP}_i^t) + b_{21} \ln(T_j / \text{GDP}_j^t) + e_{ij}^t \end{aligned}$$

که در مدل (۴)، علامت  $\text{Cu}$  نشان دهنده متغیر کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی<sup>۱</sup>،  $\text{In}$  متغیر کیفیت زیرساخت های تجارت و حمل و نقل<sup>۲</sup>،  $\text{Co}$  متغیر قیمت های حمل قابل رقابت<sup>۳</sup>،

1. Customs.

2. Infrastructure.

3. Competence.

Lo متغیر ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی؛ Tr متغیر پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها؛ Ti متغیر حمل‌ونقل مناسب در رسیدن به مقصد در چارچوب زمانی مورد انتظار<sup>۳</sup> و در نهایت متغیر  $T_1/GDP_1$ ، نشانگر نسبت تجارت به تولید ناخالص داخلی است. این نسبت در واقع متغیر جایگزینی برای میزان باز بودن اقتصادی کشور i است. در این تحقیق، از روش مدل جاذبه ناقص به منظور کاربردی کردن مدل برای ۱۲۱ کشور منتخب (از جمله ایران)، استفاده شده است. در تمام معادلات، کشور i به عنوان جهان و کشور j به عنوان ۱۲۰ کشور منتخب در نظر گرفته شده است. بنابراین، به دلیل ثابت ماندن اطلاعات مربوط به جهان در معادلات، می‌توان از حاصل ضرب متغیرها به عنوان یک متغیر واحد استفاده کرد و معادله (۴) را به صورت معادله (۵) بازنویسی کرد:

(۵)

$$\begin{aligned} \ln(T_{ij}^t) = & b_1 + b_2 \ln(GDP_i^t, GDP_j^t) + b_3 \ln(POP_i^t, POP_j^t) + b_4 \ln(Cu_i^t, Cu_j^t) + \\ & b_5 \ln(In_i^t, In_j^t) + b_6 \ln(Co_i^t, Co_j^t) + b_7 \ln(Lo_i^t, Lo_j^t) + b_8 \ln(Tr_i^t, Tr_j^t) + b_9 \ln(Ti_i^t, Ti_j^t) + \\ & b_{10} \ln(DIST_{ij}) + b_{11} \ln(T_1^t / GDP_1^t) + e_{ij}^t \end{aligned}$$

که در این مدل کشور i به عنوان جهان و کشور j به عنوان ۱۲۰ کشور منتخب به کار می‌رود.

## ۶. نتایج تحقیق

نظر به حجم گسترده نتایج اقتصادسنجی مربوط به توابع صادرات، واردات و کل تجارت کشورهای مورد مطالعه و همچنین گستردگی متغیرهای توضیحی با محوریت شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری و مؤلفه‌های شش‌گانه‌اش، فقط به نتایج تلفیقی مرتبط با پرسش‌ها و فرضیه‌های تحقیق حاضر – مطابق جدول (۵) – بسنده شده است. در ادامه، نتایج برآورد صادرات، واردات و کل تجارت با متغیر توضیحی شاخص خدمات پشتیبانی تجاری و اجزای شش‌گانه آن در ۱۲۱ اقتصاد منتخب (از جمله ایران) ارائه شده است.

1. Logistics.
2. Traceable.
3. Timeliness.

- (۱) به‌ازای یک درصد افزایش در ارزش عددی شاخص خدمات پشتیبانی تجاری، صادرات به میزان ۳/۴۵۱ درصد، واردات به میزان ۳/۲۹۱ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۳/۲۹۱ درصد افزایش می‌یابد. با بهبود ارزش عددی شاخص خدمات پشتیبانی تجاری، صادرات بیش‌تر از واردات افزایش می‌یابد.
- (۲) به‌ازای یک درصد افزایش در ارزش عددی زیرشاخص کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی، صادرات به میزان ۲/۱۹۸ درصد، واردات به میزان ۳/۲۲۹ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۲/۰۹۴ درصد افزایش یافته و افزایش در واردات به‌مراتب بیش‌تر از افزایش در صادرات است.
- (۳) به‌ازای یک درصد افزایش در ارزش عددی زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، صادرات به میزان ۲/۵۷۴ درصد، واردات به میزان ۲/۲۶۲ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۲/۳۷۶ درصد افزایش یافته و افزایش در صادرات به‌مراتب بیش‌تر از افزایش در واردات خواهد بود.
- (۴) به‌ازای یک درصد افزایش در ارزش عددی زیرشاخص سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، صادرات به میزان ۲/۶۰۵ درصد، واردات به میزان ۲/۷۵۴ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۲/۶۰۵ درصد افزایش می‌یابد و افزایش در صادرات و واردات توأمان و تقریباً به اندازه‌ای نزدیک به هم است.
- (۵) به‌ازای یک درصد افزایش در ارزش عددی زیرشاخص ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری، صادرات به میزان ۳/۱۸۳ درصد، واردات به میزان ۲/۹۲۴ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۳/۰۰۵ درصد افزایش می‌یابد. همچنین، با بهبود ارزش عددی زیرشاخص ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری، افزایش در صادرات به‌مراتب بیش‌تر از افزایش در واردات رخ خواهد داد.
- (۶) به‌ازای یک درصد افزایش در ارزش عددی زیرشاخص امکان‌پیگیری و یار‌دیابی محموله‌ها، صادرات به میزان ۲/۴۴۰ درصد، واردات به میزان ۲/۳۵۷ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۲/۳۷۰ درصد افزایش یافته و افزایش در صادرات تقریباً به اندازه افزایش در واردات است.
- (۷) به‌ازای یک درصد افزایش در ارزش عددی زیرشاخص میزان تحویل به‌موقع

محموله‌ها، صادرات به میزان ۳/۳۳۴ درصد، واردات به میزان ۲/۸۸۷ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۳/۰۰۵ درصد افزایش می‌یابد و افزایش در صادرات به مراتب بیش‌تر از افزایش در واردات است.

۸) شایان توجه است که مطابق نتایج تحقیق حاضر، از برآورد صادرات، واردات و کل تجارت با متغیر توضیحی تولید ناخالص داخلی (GDP) می‌توان نتیجه گرفت که به‌ازای یک درصد افزایش در تولید ناخالص داخلی ۱۲۱ اقتصاد منتخب (ازجمله ایران)، صادرات به میزان ۰/۶۷۷ درصد، واردات به میزان ۰/۶۱۵ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۰/۶۴۴ درصد افزایش می‌یابد. هر یک از ضرایب مورد انتظار، در سطح معنی‌داری یک درصد است.

### جدول ۵- کشش صادرات، واردات، تجارت به خدمات پشتیبانی تجاری و مؤلفه‌های شش‌گانه آن

کل تجارت		واردات		صادرات		خدمات پشتیبانی تجاری و مؤلفه‌های شش‌گانه آن
ضریب	آماره t	ضریب	آماره t	ضریب	آماره t	
۳/۲۹۱	۶/۷۷۶	۳/۲۹۱	۷/۱۲۵	۳/۴۵۱	۶/۳۰۹	خدمات پشتیبانی تجاری (LPI2010)
۲/۰۹۴	۵/۶۳۷	۳/۲۲۹	۵/۹۴۹	۲/۱۹۸	۵/۲۷۴	کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی
۲/۳۷۶	۶/۷۳۳	۲/۲۶۲	۶/۷۸۵	۲/۵۷۴	۶/۵۲۷	زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل
۲/۶۰۵	۴/۹۸۸	۲/۷۵۴	۵/۷۲۴	۲/۶۰۵	۴/۴۴۷	سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی
۳/۰۰۵	۷/۱۷۹	۲/۹۲۴	۷/۴۷۲	۳/۱۸۳	۶/۷۳۱	ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری
۲/۳۷۰	۵/۳۳۹	۲/۳۵۷	۵/۶۸۰	۲/۴۴۰	۴/۹۲۰	امکان پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها
۳/۱۰۴	۵/۳۱۱	۲/۸۸۷	۵/۱۹۶	۳/۳۳۴	۵/۱۲۱	میزان تحویل به موقع محموله‌ها

منبع: نتایج به‌دست آمده از تحقیق.

### جمع‌بندی و ملاحظات

در این مقاله، آثار بهبود خدمات پشتیبانی تجاری و زیرشاخص‌های شش‌گانه آن بر توسعه تجارت ارزیابی می‌شود. به‌همین منظور از به‌روزترین اطلاعات آماری قابل دسترس و داده‌های مقطعی سال ۲۰۱۰ برای ۱۲۱ کشور منتخب از اقتصادهای توسعه‌یافته

و در حال توسعه و همچنین از مدل‌های اقتصادسنجی استفاده شده است. این مقاله به دنبال این پرسش‌ها است که بهبود عملکرد پشتیبانی تجاری و شش مؤلفه اصلی آن، به چه میزان تجارت، صادرات و واردات کشورهای منتخب (از جمله ایران) را افزایش می‌دهد؟ سپس، این فرضیه‌ها مطرح شد که بهبود عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری و شش مؤلفه آن شامل کارایی فرایند ترخیص گمرکی، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل، قیمت‌های حمل قابل رقابت، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری، توانایی پیگیری و ردیابی محموله‌ها و در نهایت، حمل و نقل مناسب در رسیدن به مقصد در چارچوب زمانی مورد انتظار، باعث بهبود تجارت، صادرات و واردات کشورهای منتخب (از جمله ایران) خواهد شد. نتایج تحقیق حاضر به شرح زیر است:

بر اساس برآورد صادرات، واردات و کل تجارت با متغیر توضیحی خدمات پشتیبانی تجاری می‌توان فهمید که به ازای یک درصد افزایش در ارزش عددی شاخص خدمات پشتیبانی تجاری ۱۲۱ اقتصاد منتخب (از جمله ایران)، صادرات به میزان ۳/۴۵۱ درصد، واردات به میزان ۳/۲۹۱ درصد و کل تجارت این کشورها به میزان ۳/۲۹۱ درصد افزایش می‌یابد. همچنین، با بهبود ارزش عددی شاخص خدمات پشتیبانی تجاری، افزایش در صادرات بیش تر از افزایش در واردات است.

مطابق نتایج برآوردها، از مؤلفه‌های شش گانه خدمات پشتیبانی تجاری، به ترتیب بیش ترین تأثیر و مهم ترین آن‌ها برای توسعه صادرات عبارت‌اند از: میزان تحویل به موقع محموله‌ها (۳/۳۳۴ درصد)، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری (۳/۱۸۳ درصد)، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (۲/۶۰۵ درصد)، زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل (۲/۵۷۴ درصد)، امکان پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها (۲/۴۴۰ درصد) و کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۲/۱۹۸ درصد).

همچنین، از شش زیرشاخص خدمات پشتیبانی تجاری، به ترتیب بیش ترین تأثیر و مهم ترین آن‌ها برای توسعه واردات عبارت‌اند از: کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۳/۲۲۹ درصد)، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری (۲/۹۲۴ درصد)، میزان تحویل به موقع محموله‌ها (۲/۸۸۷ درصد)، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (۲/۷۵۴ درصد)، امکان پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها (۲/۳۵۷ درصد) و زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل

(۲/۲۶۲ درصد). در نهایت، از شش زیرشاخص خدمات پشتیبانی تجاری، به ترتیب بیشترین تأثیر و مهم‌ترین آن‌ها برای توسعه تجارت (صادرات و واردات توأم) عبارت است از: میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها (۳/۱۰۴ درصد)، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری (۳/۰۰۵ درصد)، سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی (۲/۶۰۵ درصد)، زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل (۲/۳۷۶ درصد)، امکان پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها (۲/۳۷۰ درصد) و کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۲/۰۹۴).

نظر به این که هدف سیاست‌گذار، توسعه تجارت - به‌ویژه توسعه صادرات - است، و تأثیر اجزا و زیرشاخص‌های شش‌گانه خدمات پشتیبانی تجاری متفاوت است، لذا با هدف توسعه صادرات زیرشاخص‌های شش‌گانه زیر به ترتیب در اولویت هستند: (۱) میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها، (۲) ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری، (۳) سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، (۴) زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، (۵) امکان پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها، و (۶) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی.

بنابراین، دست‌اندرکاران سیاستی و برنامه‌ریزان تجاری کشور باید تمهیدات و تدابیری بیندیشند تا اول، میزان تحویل به‌موقع محموله‌ها را سرعت دهند؛ دوم، ظرفیت و کیفیت خدمات پشتیبانی تجاری را ارتقا دهند؛ سوم، انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی تسهیل کنند؛ چهارم، زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل را تکمیل کنند؛ پنجم، پیگیری و یا ردیابی محموله‌ها را گسترش داده و سرعت بخشند و در نهایت، فرایند ترخیص گمرکی را کارآمد و روزآمد کنند. هرگاه خدمات پشتیبانی تجاری کشور و تک‌تک مؤلفه‌های شش‌گانه آن به وضعیت مناسب (به مناسب‌ترین وضعیت) دست یافت، آنگاه توسعه تجارت (صادرات توأم با واردات) ایران و سهم مناسب آن از تجارت جهانی از این منظر میسر خواهد شد.

## منابع

- جعفری صمیمی، احمد (۱۳۶۷)؛ مبانی اقتصادسنجی، انتشارات واحد فوق برنامه بخش فرهنگی دفتر مرکزی جهاددانشگاهی، چاپ اول.
- حسینی، میرعبداله (۱۳۸۸)؛ وضعیت شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری ایران و جایگاه آن در میان ۱۵۵ کشور جهان، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- د. مایس (۱۳۷۰)؛ اقتصادسنجی کاربردی، عرب مازار، عباس، مرکز چاپ و انتشارات دانشگاه بهشتی، تهران، چاپ اول، صص ۲۰۴-۲۳۹.
- شهشهانی، احمد (۱۳۵۷)؛ الگوی اقتصادسنجی ایران و کاربردهای آن، انتشارات مؤسسه توسعه و تحقیقات اقتصادی دانشگاه تهران.
- Arvis, Jean-Francois, Monica Alina Mustra, John Panzer, Lauri Ojala, and Tapoi Naula (2007); "Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy", Washington, DC: World Bank.
- Hoekman, Bernard, and Alessandro Nicita (2008); "Trade Policy, Trade Costs, and Developing Country Trade", *Policy Research Working Paper*, 4797, World Bank, Washington, DC.
- 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.
- 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 from [www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/4610.pdf](http://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/4610.pdf).
- Raven, John (2001); *Trade and Transport Facilitation: A Toolkit for Audit, Analysis and Remedial Action*, Washington, DC: World Bank.
- Rodrigues, Alexandre M., Donald J. Bowersox, and Rojer J. Calantone (2005); "Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update", *Journal of Business Logistics*, no. 26 (2), pp. 1-16.
- UNCTAD (2009); "Transport Newsletter 43, Second and third quarters", Available from [www.unctad.org/en/docs/webdtl1b20092-en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/webdtl1b20092-en.pdf).
- UNIDO (2009); "Breaking in and Moving up: New Industrial Challenges for the Bottom Billion and the Middle-Income Countries", *Industrial Development Report*, Vienna: UNIDO.



World Bank (2008); “World Development Indicators 2008 online”, Washington, DC: World Bank.

World Bank and International Finance Corporation (2009-2010); “Doing Business 2009-2010”, Washington, DC: World Bank.

WB and IMF (2008); “Global Monitoring Report 2008: MDGs and Environment”, Washington, DC: World Bank. WB and IMF.

World Economic Forum (2008-2010); “The Global Competitiveness Report 2009-2010&2008-2009”, Geneva: World Economic Forum.





پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی