

# ارزیابی عملکرد جهانی محیط پشتیبانی تجاری ایران در یک دهه گذشته (۲۰۰۷-۱۸) و راهکارهای بهبود آن

پذیرش: ۹۸/۳/۱۹

دریافت: ۹۷/۳/۱۳

میرعبداله حسینی<sup>۱</sup>، نویسنده مسئول  
وحید بزرگی<sup>۲</sup>

## چکیده

درجه و نیز توزیع امتیازهای این شاخص از نظر عملکرد لجستیک تجاری در چهار گروه نامطلوب، جزئی، هماهنگ و مطلوب، نتیجه می‌شود که ایران با احراز ارزش عددی با میانگین ۲/۶ از ۵ از ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ در شاخص عملکرد لجستیک در گروه کشورهای با عملکرد لجستیک جزئی قرار دارد و با وجود بهبود شاخص تا ۲۰۱۸ همچنان بی‌ثبات و شکننده است و بیم آن می‌رود با اندکی کاهش در امتیاز شاخص LPI، به گروه کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب- کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی- سقوط کند. البته با همین ظرفیت و زیرساخت‌ها، با باز تخصیص بهینه در مؤلفه‌ها، امکان ارتقای جایگاه آن شاخص ممکن است.

عملکرد LPI ایران در منطقه و جهان جایگاه مناسبی ندارد و از وضع مطلوب، فاصله دارد. برای این ارزیابی از معیار گزارش دوسالانه بانک جهانی استفاده شده است. این مقاله عملکرد LPI ایران و مؤلفه‌های شش‌گانه آن را برای مقاطع دوسالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ مطالعه و مورد ارزیابی قرار داده و اهم راهکارهای بهبود آن را ارائه می‌نماید. نتایج پژوهش گویای آن است که: عملکرد لجستیک تجاری ایران در مقایسه با کشورهای جهان طی مقاطع دوسالانه یک دهه گذشته (۲۰۰۷-۱۸) ضعیف است؛ در حالی که از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲، از رتبه ۶۳ به ۱۱۲ شدیداً رو به نقصان بوده، از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ به رتبه ۶۴ پیوسته به‌طور معنی‌دار رو به بهبود بوده است. مطابق مقیاس بندی شاخص عملکرد لجستیک در پنج

طبقه بندی JEL: F47, F43, F17

لجستیک (پشتیبانی) تجاری / شاخص عملکرد پشتیبانی / زنجیره‌های تأمین / زیرساخت‌ها / ایران [۸]

## ۱. مقدمه: طرح مسأله

خدمات لجستیک و زیرساخت‌های تجاری مدرن، گسترده و کارآمد از شرایط اساسی رقابت‌پذیری ملی است. زیرساخت‌ها نقش اساسی در عملکرد مؤثر یک نظام اقتصادی دارند، 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. به علاوه کیفیت و گستردگی زیرساخت‌ها به طرق متعدد تأثیر زیادی روی رشد اقتصادی گذاشته و فقرو نابرابری درآمدی را کاهش می‌دهد.

در این زمینه، یک زیرساخت حمل‌ونقل و ارتباطات توسعه‌یافته، از شرایط لازم برای توانایی جوامع کمتر توسعه‌یافته برای وصل شدن به مراکز فعالیت‌های اقتصادی و خدمات اساسی است. شیوه‌های مؤثر حمل‌ونقل کالا، افراد و خدمات - مثل جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر و حمل‌ونقل هوایی با کیفیت - 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.

به علاوه در گزارش رقابت‌پذیری جهانی [۲] مجمع جهانی اقتصاد از دوازده مؤلفه کلیدی، یک مؤلفه زیرساخت‌ها است که در دو حوزه زیرساخت‌های عمومی و خاص دسته‌بندی شده و مشتمل بر هشت مؤلفه شامل کیفیت زیرساخت جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر، حمل‌ونقل

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 حمل‌ونقل 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. براساس 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.

براین اساس، با توجه به اهمیت زیرساخت‌ها، هدف مقاله حاضر مطالعه عملکرد لجستیک و زیرساخت‌های تجاری و شش مؤلفه کلیدی آن شامل: (۱) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی [۳]، (۲) کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل [۴]، (۳) سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی [۵]، (۴) ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک [۶]، (۵) امکان ردیابی و ردگیری محموله‌ها [۷] و (۶) میزان تحویل به موقع محموله‌ها [۸] برای ایران در مقایسه با کشورهای منتخب پیش‌رو و موفق جهان بر مبنای اطلاعات آماری مقاطع دوسالانه یک دهه اخیر از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ بوده است.

پرسش‌های مطرح عبارت است از: وضعیت موجود عملکرد جهانی و منطقه‌ای لجستیک تجاری ایران چگونه است و راه‌کارهای گذار از وضعیت موجود به وضعیت مطلوب عملکرد لجستیک تجاری ایران در جهان کدام است؟ چه مجموعه مؤلفه‌ها و عواملی در بهبود عملکرد لجستیک و زیرساخت‌های تجاری جهانی و منطقه‌ای ایران مؤثر است؟

این مقاله مبتنی بر مطالعات تطبیقی، استخراج، پردازش، تحلیل و تفسیر نتایج مطالعات نهادهای بین‌المللی از جمله بانک جهانی با تأکید ویژه بر جایگاه ایران در مقایسه با کشورهای منتخب پیش‌رو و موفق جهانی بر مبنای اطلاعات آماری مقاطع دوسالانه یک دهه اخیر از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ بوده است. این تبیین با استفاده از الگوی بانک جهانی- الگوی عملکرد لجستیک تجاری بر اساس شش مؤلفه- مطالعه و مورد ارزیابی قرار گرفته است. در این راستا، این مقاله تلاش دارد اهمیت شاخص عملکرد لجستیک تجاری [۹] و مؤلفه‌های آن را نشان داده، سپس عملکرد لجستیک تجاری ایران را تحلیل و ارزیابی کرده، آنگاه اهم راه‌های بهبود جایگاه لجستیک ایران را ارائه نماید. این مقاله به دنبال تبیین عملکرد لجستیک تجاری ایران و راه‌های بهبود آن است که در پنج 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 مؤلفه‌های شش‌گانه آن برای ایران و کشورهای منتخب طی مقاطع دوسالانه یک دهه گذشته (۲۰۰۷-۱۸) و راه‌های بهبود لجستیک تجاری ایران در منطقه و جهان ارائه می‌شود. نهایتاً مقاله با جمع‌بندی نتایج و توصیه‌های سیاستی به پایان می‌رسد.

## ۲. چارچوب نظری و مؤلفه‌های عملکرد لجستیک تجاری

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 حمل‌ونقل‌ها، انبارداری و لجستیک طرف ثالث [۱۰]. در واقع، خدمات لجستیک طیفی از فعالیت‌های اساسی را در بر می‌گیرد که کارگزاران عمومی و خصوصی گوناگونی را به خود مشغول می‌سازد: از

حمل‌ونقل و انبارداری و صفافی محموله‌ها [۱۱] و ترخیص مرزی تا توزیع داخلی و نظام‌های پرداخت. یک شبکه رقابتی لجستیک جهانی، ستون فقرات تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد. جهانی‌شدن 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 حمل‌ونقل دریایی و هوایی و خدمات بندری، تحت سلطه ۲۵ شرکت بزرگ قرار دارند [۱۲]. ولی در زیربخش‌های 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.

شاخص عملکرد لجستیک تجاری بانک جهانی، عملکرد کشورها را در شش زمینه که مهم‌ترین ابعاد محیط لجستیک تجاری را نشان می‌دهند، اندازه‌گیری می‌کند. این شش مؤلفه عبارت است از: (۱) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی، (۲) کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل، (۳) سهولت انجام حمل‌ونقل 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 به تنهایی نمی‌توانند عملکرد لجستیک مطلوب را تضمین کنند. انتخاب این مؤلفه‌ها بر اساس آخرین تحقیقات نظری و تجربی و مصاحبه‌های زیادی با دست‌اندرکاران لجستیک حمل‌ونقل 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 شش حوزه مذکور توسط شرکای تجاری آن کشور- دست‌اندرکاران لجستیک در خارج کشور- است. عملکرد لجستیک داخلی نشانگر ارزیابی کیفی و کمی یک کشور به وسیله دست‌اندرکاران لجستیک در داخل کشور است که شامل: اطلاعات مفصل‌تری درباره محیط لجستیک تجاری، فرایندهای محوری لجستیک، نهادها، وزمان 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 شش مؤلفه از ۱ (نازل‌ترین سطح) تا ۵ (بهترین سطح) مقیاس بندی شده و شاخص عملکرد لجستیک از میانگین موزون این مؤلفه‌ها [۱۳] به دست می‌آید. این رویکرد ذی‌نفعان را قادر می‌سازد که به مقایسه کشورها، مناطق و گروه‌های درآمدی و نیز به آسیب‌شناسی هریک از کشورها بپردازند. بررسی شاخص عملکرد لجستیک بین‌المللی و داخلی طی یک دهه گذشته از ۱۵۰ تا ۱۶۶ کشور را در بر گرفته است.

مؤلفه‌های شاخص عملکرد لجستیک به پنج درجه مقیاس بندی 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 [۱۴] 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 چهار گروه تقسیم می‌شوند:

(۱) کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب [۱۵]:  
کشورهایی که از نظر عملکرد لجستیک در وضعیت بسیار ضعیفی قرار دارند، نظیر کشورهای با کمترین درجه توسعه یافتگی [۱۶] (پنجک پایین)؛

(۲) کشورهای با عملکرد لجستیک جزئی [۱۷]: کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط با محدودیت‌های مشابه (پنجک‌های چهارم و سوم)؛

(۳) کشورهای با عملکرد لجستیک هماهنگ [۱۸]:  
کشورهایی که با عملکرد لجستیک بهتری نسبت به گروه درآمدی دست یافته‌اند (پنجک دوم)؛

(۴) کشورهای با عملکرد لجستیک مطلوب [۱۹]: کشورهای با درآمد بالا (پنجک اول) کشورهای توسعه یافته.

با مطالعه مؤلفه‌های شاخص عملکرد لجستیک تجاری می‌توان به‌طور شهودی به نوعی گونه‌شناسی تقریبی درباره محدودیت‌ها و مشکلات این چهار گروه از کشورها طبق جدول (۱) دست یافت.

براساس گزارش بانک جهانی، بسیاری از کشورهای درحال توسعه هنوز از بهره‌وری حاصل از مدرن‌سازی و بین‌المللی کردن خدمات لجستیکی که از سال ۲۰۰۰ در کشورهای توسعه یافته شتاب گرفته است، کم‌تر بهره‌مند هستند. براین 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 برعهده دارد.

## جدول ۱- نوع‌شناسی کشورها از نظر موانع و مشکلات مرتبط با عملکرد لجستیک و زیرساخت تجاری

شرح	نامطلوب	جزئی	همه‌انگ	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) حمل‌ونقل و تسهیل منطقه‌ای	گره اصلی کشورهای با کمترین درجه توسعه یافتگی محصور در خشکی	مشکل بغرنج	به منطقه بستگی دارد.	روان و راحت

منبع: WB, LPI 2010-18

و تدارک و حرکت به سمت نظام‌های مدرن مدیریت زنجیره تأمین توسط سازمان‌ها در دنیا شده است. اما در قرن ۲۱ با توجه به جهانی‌شدن و فعالیت اقتصادی در فضای رقابتی و رشد روزافزون شرکت‌ها و بنگاه‌ها در حوزه کسب‌وکار بین‌المللی و رقابت تنگاتنگ آنها برای تداوم بقا و داشتن سهم بیشتر از بازار، باعث ایجاد فضای پیچیده و سختی برای تصمیم‌سازان و کارگزاران اقتصادی شده است و امروزه هرچه به سمت آینده حرکت می‌شود به دلیل تغییرات سریع و پیچیده‌تر شدن شرایط، اداره سازمان‌ها و بنگاه‌ها سخت‌تر می‌شود. بنابراین لجستیک تجاری و مدیریت زنجیره تأمین به دلایل زیر در مسیر رشد هم‌افزای روزافزون قرار دارند:

- سرعت تغییر فناوری: به واسطه رشد فزاینده تغییرات در فناوری، کارخانجات به منظور حفظ متخصصان فنی در زمینه فعالیت‌هایی که آنها تدارک می‌بینند، در حال تقویت شرکا در زنجیره تأمین هستند.
- جهانی‌شدن تجارت: در اقتصاد جهانی، نواحی مختلف جهان مراحل یک زنجیره تأمین خواهند بود. این امر می‌تواند نتیجه مشارکت، همکاری و ترکیب نامحدود در منابع تأمین شامل مجاورت با منابع طبیعی، پشتیبانی زیربنایی، مشخصات نیروی کار و فضای سیاسی باشد.
- تمایل به برون‌سپاری [۲۰]: هم‌اینک کارخانجات به طور فزاینده‌ای به اموری معطوف هستند که بتوانند در یک

اکنون انجام اصلاحات عملی در زمینه تسهیل تجارت یا حمل‌ونقل به یکی از اولویت‌های اصلی توسعه در سال‌های اخیر تبدیل شده است. تلاش‌های سنتی برای تسهیل تجارت روی حمایت از سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت‌های تجاری و نوسازی گمرک به‌ویژه 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.

### ۱-۲. لجستیک تجاری و مدیریت زنجیره تأمین و ظهور فناوری‌های نوین

با آغاز هزاره سوم ظهور فناوری‌های نوین و ایجاد تحولات عظیم در بازارهای جهانی، مدیریت زنجیره تأمین را بیش از پیش ضروری ساخته است، به طوری که سازمان‌های مختلف برای ایجاد و حفظ موقعیت و جایگاه رقابتی، ناگزیر به استفاده از نظریه‌های مدیریت زنجیره تأمین هستند. انقلاب اطلاعاتی و ظهور شکل‌های جدید ارتباطات متقابل سازمانی و افزایش توقعات مشتریان در زمینه هزینه، کیفیت، تحویل، فناوری و زمان سیکل تعهد شده با توجه به رقابت فزاینده در بازارهای جهانی محصولات و خدمات و نظایر آن، از جمله عواملی است که باعث تغییر نظام‌های سنتی خرید

یا چند زمینه با سایر رقبا رقابت کنند. برای نیل به این هدف، ضروری است این کارخانجات به منظور تهیه بخشی از محصولات که نیاز مشتری نهایی را برآورده می‌سازد، به منبع‌یابی بیرونی یا برون‌سپاری فعالیت‌ها و تقویت کارخانجات دیگر بپردازند.

- کیفیت، فایده و رضایت مشتری: انگیزه‌های گوناگون خرید، نظیر راحتی، شأن و منزلت، شکل، ویژگی، خدمات و نظایر آن، در زمان‌ها و مکان‌های مختلف نقش مؤثری بر عهده دارند. مشتریان امروزی هنگام تصمیم‌گیری‌ها در امر خرید، برای کیفیت و فایده اهمیت بیشتری قائل می‌شوند. بعضی شرکت‌های معروف تمهیداتی به‌کار می‌برند تا کیفیت را به بالاترین حد ارتقاء داده و هم‌زمان، هزینه‌ها را کاهش دهند. این شرکت‌ها شعار «عرضه بیشتر، به قیمت کمتر، به‌طور پایدار» را سرلوحه کار قرار داده‌اند. البته این اعتقاد وجود دارد که ارتقای کیفیت در طول زنجیره باید شکل بگیرد و نمی‌توان تنها از یک بخش از زنجیره انتظار توسعه کیفی داشت.

- تعمیق مشتری‌مداری: در گذشته، نظریه بازاریابی بیشتر حول این محور که «فروش» چگونه باید انجام گیرد، استوار بود، اما فروش بدون آگاهی درباره مشتری و این‌که آیا او دیگر بار خرید خواهد کرد یا نه، کاملاً بی‌فایده است. بازاریابان امروز، بیشتر به دنبال مشتریان دائمی هستند. در این‌جا تحول اساسی، در انتقال طرز تفکر از انجام معامله، به ایجاد رابطه است. اینک شرکت‌ها به مدیریت ارتباطات با مشتریان توجه داشته و برای مشتریان پایگاه‌های اطلاعاتی ایجاد می‌کنند، پایگاه‌هایی که اطلاعاتی درباره وضعیت جمعیت شناختی، سبک زندگی و سطوح مختلف حساسیت‌پذیری مشتریان نسبت به محرک‌های مختلف بازاریابی و معاملات گذشته را دربردارند. بدین‌سان آن‌ها با آنچه عرضه می‌نمایند، برای خود مشتریان راضی دست و پا می‌کنند، مشتریانی که همواره نسبت به شرکت وفادار باقی می‌مانند.

- تحکیم روابط با تأمین‌کنندگان: کسب‌وکارهای کنونی بر روابط بلندمدت و مبتنی بر نفع متقابل در ارتباط با تأمین‌کنندگان، تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان تمرکز دارند. ایجاد اتحاد و سپس تثبیت و نهادینه‌سازی اعتماد و اتحاد، استحکام و پایداری کسب‌وکارها را در طول زنجیره افزایش می‌دهد.

- مدیریت فرایندهای کسب‌وکار و یکپارچگی عملیات: شرکت‌های امروزی، در اندیشه تغییر طرز تفکر هستند، آن‌ها شیوه مدیریت بر مجموعه‌ای از حوزه‌های وظیفه‌ای مستقل، را رها کرده و به مدیریت فرایندهای اساسی به تفکیک حوزه‌های تأمین، تولید و توزیع آن هم مبتنی بر جریان ارزش پایدار روی می‌آورند. این امر تحول مثبتی است که بینش کسب‌وکارها را نسبت به فعالیت‌ها در قالب یک جریان ارزش‌زا افزایش می‌دهد و فرصت‌های بیشتری را فراهم می‌آورد.

- پیوندها و شبکه‌های راهبردی: با جهانی شدن شرکت‌ها، آن‌ها در می‌یابند که برای موفقیت، تمامی منابع و ضروریات لازم را در اختیار ندارند، و اندازه آن‌ها نیز در این زمینه، از اهمیت چندانی برخوردار نیست. مؤسسات با نگاهی به زنجیره کامل کسب‌وکار برای ایجاد فایده، خواه ناخواه به لزوم مشارکت با سایر سازمان‌ها پی می‌برند. شرکت‌های بزرگ‌دار مطرح جهانی موفقیت خود را مدیون داشتن زنجیره‌های جهانی می‌دانند؛ شرکایی که هر آنچه را که برای موفقیت مورد نیاز است، تأمین می‌کنند و مدیریت، وقت بیشتری را به تهیه و طراحی پیوندها و شبکه‌های راهبردی اختصاص می‌دهد، پیوندهایی که برای شرکت‌های شریک مزیت رقابتی پایداری را در شرایط تولید و تجارت دنیای کنونی ایجاد می‌کنند.

- توسعه مبتنی بر دانش و فناوری: رشد اقتصادی، عمدتاً ناشی از ظهور کسب‌وکارهایی با دانش و فناوری بالا است. این مؤسسات با مؤسساتی که سنتی عمل می‌کنند، تفاوت فاحش دارند. کسب‌وکارهای با فناوری بالا، با

همه از گروه اقتصادهای با درآمد پایین تر بوده اند که تمرکز جغرافیایی آنها عموماً در آفریقا است. این اقتصادها به شبکه عرضه جهانی و منطقه ای وارد نشده اند.

(۲) شاخص عملکرد لجستیک تجاری بانک جهانی نشان می دهد عملکرد لجستیک تجاری ارتباط مستقیمی با شاخص های اقتصادی مهم مثل رشد تجاری، تنوع صادرات، جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی دارد. این شاخص طی مقاطع سالانه نشان می دهد که در میان کشورهای با درآمد سرانه یکسان، کشورهایی که بهترین عملکرد لجستیک را دارند، رشد اقتصادی بیشتری داشته اند: یک درصد در تولید ناخالص داخلی و دو درصد در تجارت.

(۳) میرزا (۲۰۰۸)، نشان داد که کاهش شکاف و تفاوت نمره های عملکرد لجستیک کشورهای جنوب صحرای آفریقا، جنوب آسیا و آمریکای لاتین به افزایش سرمایه گذاری مرزی (۴۰۰ درصد) احتیاج دارد، ولی منافع اقتصادی این کار به مراتب بیشتر از هزینه های آن است. این نوع سرمایه گذاری، رفاه اقتصادی این کشورها را افزایش می دهد [۲۱]. به علاوه، غیرتبعیض آمیز بودن ماهیت اصلاحات بخش لجستیک باعث ایجاد تجارت زیاد و انحراف تجارت کمی خواهد شد.

(۴) هوکمن و نیکیتا (۲۰۰۸)، با استفاده از مدل جاذبه استاندارد [۲۲] تجارت بین الملل نشان دادند که بین شاخص عملکرد لجستیک و تجارت دوجانبه رابطه محکمی وجود دارد [۲۳]. آنها به این نتیجه رسیدند که ارتقای شاخص عملکرد لجستیک در کشورهای کم درآمد تا کشورهای دارای درآمد متوسط، تجارت را حدود ۱۵ درصد افزایش می دهد. کاهش هزینه تجاری هم صادرات را حدود ۷ درصد افزایش می دهد. این آثار به مراتب بیشتر از تأثیر آزادسازی یا حذف موانع تجاری سنتی است. کاهش تعرفه ها تا ۵ درصد باعث

مخاطرات بیشتری روبه رو هستند، زیرا کالاهای آنها با سرعت کمتری مورد پذیرش قرار می گیرد، عمر کالاهای تولیدی آنها کوتاه تر است و نهایتاً شتاب «از رواج افتادن فناورانه» در آنها سریع تر است. در مقابله با این چالش ها، توسعه کسب و کارهای شبکه ای و مبتنی بر زنجیره زمینه تسهیم مخاطرات احتمالی این نوع کسب و کارها را نیز فراهم می آورد.

## ۲-۲. پیشینه پژوهش و مطالعات تجربی

سهولت ارتباط صادرکنندگان با شبکه لجستیک به عوامل داخلی نظیر زیرساخت ها، رویه های 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 کالاهای و خدمات را به موقع و با هزینه مبادله کمی در سطح بین المللی عرضه کنند. تحقیقات زیادی این مسأله را تأیید می کند. در ادامه پاره ای از شواهد و مطالعات تجربی ارائه شده است:

(۱) گزارش شاخص عملکرد لجستیک در مقاطع دوسالانه منتهی به سال ۲۰۱۸ (از ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۸) نشان می دهد که کشورهای با درآمد بالا رتبه لجستیک پیش رو، برتر و برجسته ای را احراز کرده اند. 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 منطقه ای هستند. آلمان، سنگاپور، سوئد، هلند، لوکزامبورگ، سوئیس، ژاپن، انگلیس، بلژیک، آمریکا و نروژ وضعیت مناسبی در خدمات لجستیک به دست آورده اند که عملکرد لجستیک آن کشورها در مقایسه با بالاترین عملکرد جهانی، نزدیک بودن ارزش عددی عملکرد لجستیک آنها و وجود رقابتی نزدیک را نشان می دهد. در مقابل، ده تا از کشورهای با ضعیف ترین عملکرد تقریباً

افزایش تجارت فقط 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 مورد 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. به علاوه از شش مؤلفه 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 تأثیر و اهمیت را در توسعه تجارت (صادرات و واردات توأمان) داشته است.

بنابراین کشورهایی که وضعیت لجستیک تجاری 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.

### ۳. عملکرد لجستیک تجاری ایران طی یک دهه گذشته (۲۰۰۷-۱۸)

شاخص عملکرد لجستیک تجاری (LPI)، اعم از ارزش عددی (امتیاز)، رتبه و درصد از بالاترین عملکرد جهانی ایران برای مقاطع سالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ در جدول (۲) درج شده است.

جدول ۲- نتایج عملکرد لجستیک تجاری ایران در مقایسه با بهترین عملکرد جهانی: مقاطع دو سالانه

درصد شکاف به بالاترین عملکرد	درصد به بالاترین عملکرد	بالاترین عملکرد جهانی			ایران			تعداد کشورها	شرح
		امتیاز	رتبه	کشور	تغییر امتیاز	امتیاز	تغییر رتبه		
۴۰/۱۰	۵۹/۹۰	۴/۱۹	۱	سنگاپور	-	۲/۵۱	-	۷۸	۱۳۸۵-۸۶ (۲۰۰۷)
۳۷/۴۷	۶۲/۵۳	۴/۱۱	۱	آلمان	+۰/۰۶	۲/۵۷	-۲۵	۱۰۳	۱۳۸۸-۸۹ (۲۰۱۰)
۳۹/۷۱	۶۰/۲۹	۴/۱۳	۱	سنگاپور	-۰/۰۸	۲/۴۹	-۹	۱۱۲	۱۳۹۰-۹۱ (۲۰۱۲)
۳۸/۵۳	۶۱/۴۷	۴/۲۳	۱	آلمان	+۰/۱۱	۲/۶۰	+۱۶	۹۶	۱۳۹۴-۹۵ (۲۰۱۶)
۳۲/۱۴	۶۷/۸۶	۴/۲۰	۱	آلمان	+۰/۲۵	۲/۸۵	+۳۲	۶۴	۱۳۹۶-۹۷ (۲۰۱۸)

منبع: WB, LPI 2007-18

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 پایین‌تر بوده‌اند که تمرکز جغرافیایی آنها عموماً در آفریقا است. این اقتصادها

مهم‌ترین یافته‌های کلیدی عبارت است از:  
 (۱) ارزیابی عملکرد لجستیک در مقاطع دوسالانه منتهی به سال 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



به شبکه عرضه جهانی و منطقه‌ای وارد نشده‌اند. در این بین، جایگاه عملکرد زیرساخت‌ها و لجستیک تجاری مناسب ارزیابی نمی‌شود و از وضعیت مناسب و مطلوب اقتصادهای پیش‌رو فاصله دارد. البته در طول دوره دو روند جداگانه قابل تمایز است: نخست از ابتدای دوره تا ۲۰۱۲ عملکرد لجستیک تجاری ایران رو به افول، و سپس از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ پیوسته عملکرد لجستیک تجاری ایران رو به بهبود بوده است.

(۲) در این میان، ایران با احراز میانگین ارزش عددی ۲/۶۰ از ۵ در شاخص عملکرد لجستیک تجاری رتبه ۱۰۴ را در میان ۱۶۷ کشور طی ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ 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 رو به افزایش گذاشته است، این در حالی است که رتبه ایران در این شاخص از ۷۸ به ۱۰۳ رو به نقصان گذاشته است 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 شده است. در واقع کاهش توأمان امتیاز و رتبه به‌طور چشمگیر زنگ خطر جدی است که نبایستی با اغماض از آن موضوع عبور کرد و مستلزم مطالعات تکمیلی جدی‌تری است. البته عملکرد لجستیک تجاری ایران در سال ۲۰۱۲ در مقایسه با بالاترین عملکرد - سنگاپور - کمی بیش از ۶۰ درصد (۶۰/۲۹) بود که در مقایسه با سال ۲۰۱۰ (۶۲/۵۳)، ۲/۲۴- واحد بدتر شده و حتی جایگاه منطقه‌ای لجستیک تجاری ایران نیز تا ۲۰۱۲ تضعیف شده بود. بنابراین از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ گویای افول شاخص عملکرد لجستیک تجاری ایران از هر دو جنبه ارزش و رتبه، معنی‌دار و چشمگیر 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، ۱۶+ واحد رو به بهبود گذاشته است و بدین ترتیب ارزش عددی و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران بهبود یافته است.

(۴) البته مطابق جدیدترین اطلاعات در دسترس برای 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، ۳۲+ واحد رو به بهبود داشته است و بدین ترتیب ارزش عددی و رتبه عملکرد لجستیک تجاری ایران توأمان به‌طور معنی‌دار و چشمگیری بهبود یافته است.

(۵) 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 تأثیرگذار 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 پس‌اوج دانست.

(۶) مطابق مقیاس بندی شاخص عملکرد لجستیک تجاری در ۵ درجه (پنجک اول (بالا) شامل کشورهای بالاترین نمره و پنجک پنجم (پایین) شامل کشورهای پایین‌ترین نمره) و توزیع نمرات شاخص عملکرد لجستیک از نظر محیط لجستیک در چهار گروه نامطلوب، جزئی، هماهنگ و مطلوب، نتیجه می‌شود که ایران با احراز ارزش با میانگین ۲/۶۰ از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸

در شاخص عملکرد لجستیک از نظر محیط لجستیک در گروه کشورهای با عملکرد لجستیک جزیی (مثل کشورهای کم درآمد و کشورهای با درآمد متوسط با محدودیت‌های مشابه (پنجک‌های ۴ و ۳) قرار دارد و بیم آن می‌رود که با اندک کاهشی در امتیاز عملکرد لجستیک، به گروه کشورهای با عملکرد لجستیک نامطلوب، یعنی کشورهایی که از نظر عملکرد لجستیک در وضعیت بدی قرار دارند (کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی) سقوط کند.

### ۱-۳. عملکرد لجستیک تجاری ایران و فاصله آن تا نقطه ایده‌آل (مطلوب)

یکی از ایرادات به گزارش LPI کشورها این است 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 سنجش‌ای است که بهبود کیفیت مطلق و نه نسبی LPI را نشان دهد. ایراد دیگر این است 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 ۲۰۱۶ ترکیه در رتبه ۳۴ و ایران در رتبه ۹۶ 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 مسئول 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 ۲۰۱۲-۱۸ هم رتبه و هم ارزش LPI ایران

به ترتیب با ۴۸+ رتبه و ۳۶/۰+ امتیاز عددی بهبود معنی‌دار و چشمگیری را تجربه 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 [۲۴]. با این سنجش 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 ۲۰۱۸ در جدول (۳) آمده است. به این ترتیب مشخص می‌شود طی دوره، پایین‌ترین و بالاترین سطح لجستیک تجاری ایران نسبت به ایده‌آل به ترتیب با میزان ۵۹/۹ (سال ۲۰۰۷) و ۶۲/۵ (سال ۲۰۱۰) بوده است. با وجود آن که طی دوره روند باثباتی مشاهده نمی‌شود ولی همچنان با نوسان تا سال ۲۰۱۲ رو به وخامت گذارده و شکاف با نقطه ایده‌آل از ۳۷/۵ به ۳۹/۷ درصد رسیده است و متعاقباً از آن سال تا ۲۰۱۶ شکاف تا مرز ایده‌آل به ۳۸/۵ بهبود یافته است.

نکته مهم دیگر این که اگرچه 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 اگرچه 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 به‌ویژه 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 با این اوصاف به طور کلی امتیاز و ارزش عددی لجستیک

تجاری ایران امکان بهبود بیشتر میسر است و توجه و اهتمام خاص مسئولان این حوزه را نیاز دارد.

جدول ۳- جایگاه عملکرد LPI ایران در مقایسه با کشورهای منتخب: ۲۰۰۷-۱۸

۲۰۱۸(۱۳۹۶-۹۷)			۲۰۱۶(۱۳۹۴-۹۵)			۲۰۱۲(۱۳۹۰-۹۱)			۲۰۱۰(۱۳۸۸-۸۹)			۲۰۰۷(۱۳۸۵-۸۶)			کشور
رتبه LPI	امتیاز LPI	% از بالاترین	رتبه LPI	امتیاز LPI	% از بالاترین	رتبه LPI	امتیاز LPI	% از بالاترین	رتبه LPI	امتیاز LPI	% از بالاترین	رتبه LPI	امتیاز LPI	% از بالاترین	
۱	۴/۲۰	۱۰۰	۱	۴/۲۳	۱۰۰	۴	۴,۰۳	۹۷,۰	۱	۴,۱۱	۱۰۰	۳	۴,۱۰	۹۷,۱	آلمان
۱۴	۳/۸۹	۹۲/۶۲	۸	۴/۰۷	۹۶/۲۲	۹	۳,۹۳	۹۳,۷	۱۵	۳,۸۶	۹۱,۷	۱۴	۳,۸۴	۸۹,۱	آمریکا
۳۴	۳/۱۵	۷۵/۰۰	۳۴	۳/۴۲	۸۰/۸۵	۲۷	۳,۵۱	۸۰,۳	۳۹	۳,۲۲	۷۱,۴	۳۴	۳,۱۵	۶۷,۵	ترکیه
۶۱	۲/۸۵	۶۷/۸۶	۵۵	۳/۰۹	۷۳/۰۵	۴۵	۳,۱۳	۶۸,۲	۴۱	۳,۲۰	۷۰,۶	۶۱	۲,۷۵	۵۴,۹	برزیل
۹۷	۲/۸۲	۶۷/۱۴	۴۹	۳/۱۸	۷۵/۱۸	۵۷	۲,۹۸	۶۳,۳	۹۲	۲,۶۱	۵۱,۸	۹۷	۲,۳۷	۴۳,۰	مصر
۶۸	۲/۴۲	۵۷/۶۲	۶۸	۲/۹۲	۶۹/۰۳	۷۱	۲,۸۳	۵۸,۴	۱۱۰	۲,۵۳	۴۹,۱	۶۸	۲,۶۲	۵۰,۷	پاکستان
۶۰	۲/۳۸	۵۶/۶۷	۱۱۰	۲/۵۰	۵۹/۱۰	۴۱	۳,۱۷	۶۹,۴	۶۱	۲,۸۴	۵۸,۹	۶۰	۲,۷۶	۵۵,۳	تونس
۷۸	۲/۸۵	۶۷/۸۶	۹۶	۲/۶۰	۶۱/۴۷	۱۱۲	۲,۴۹	۶۰,۲۹	۱۰۳	۲,۵۷	۶۲,۵۳	۷۸	۲,۵۱	۵۹,۹	ایران

منبع: WB, LPI 2007-17

برخی از کشورها بیشترین پیشرفت را در کاهش شکاف تا مرز لجستیک تجاری داشته‌اند، به طوری که از سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ از جمله ایران توانسته‌اند عملکرد محیط لجستیک تجاری را نسبت به بهترین عملکرد LPI جهانی -آلمان- بهبود چشمگیری دهد و در زمره اقتصادهای گروه جایگاه نخست پیش‌رو قرار گیرند. در این بین، فاصله عملکرد لجستیک تجاری ایران تا مرز ایده‌آل از ۴۰ به ۳۲/۱ یعنی ۷/۹+ واحد درصد بهبود یافته است.

#### ۴. ارزیابی عملکرد اجزای شاخص لجستیک

##### تجاری ایران

شاخص LPI، عملکرد کشورها را در شش مؤلفه و زمینه که مهم‌ترین ابعاد محیط لجستیک تجاری را نشان می‌دهند، اندازه‌گیری و ارزیابی می‌نماید. رتبه و ارزش عددی (امتیاز) شش نماگر از ۱ (پایین‌ترین 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 امکان‌ریدیابی یا ردگیری محموله‌ها (۱۲۵ و ۲/۰)، میزان تحویل به موقع محموله‌ها (۱۰۶ و ۲/۸)، سهولت انجام حمل‌ونقل 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 مؤلفه‌ها در سال ۲۰۰۷ بهترین وضعیت را طی دوره نزدیک به ۱۰ سال، در سال ۲۰۰۷ احراز کرده‌اند، چراکه اساساً در سال ۲۰۱۲ نسبت به سال ۲۰۰۷ کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی با ۶۳- رتبه، سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی با ۳۷- رتبه، کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل‌ونقل با

۳۴- رتبه، میزان تحویل به موقع محموله‌ها با ۲۳- رتبه و بالاخره ظرفیت و کیفیت پشتیبانی با ۲۱- رتبه، پنج مؤلفه از شش مؤلفه رو به 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 پایین‌ترین 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 مؤلفه‌های این شاخص به ترتیب به کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۲/۱۹) 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 رو به نقصان گذاردن ارزش و رتبه در بسیاری از شش زیرشاخص و متعاقباً در کل شاخص LPI ایران از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ کاملاً محرز است.

(۳) شاخص کلی LPI و مؤلفه‌های شش‌گانه آن برای ایران در سال ۲۰۱۶ نسبت به ۲۰۱۲ بهبود یافته است. طی این مدت از سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ از شش مؤلفه 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 مؤلفه‌های 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 مؤلفه 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 با ۲۳+ بهبود معنی‌دار و چشمگیری را شاهد بوده است.

(۵) بی‌تردید اهم تدابیر و اقدامات اصلاحی رو به جلوی داخلی و بین‌المللی دولت تأثیر تعیین‌کننده‌ای در بهبود و ارتقای کلی جایگاه و عملکرد لجستیک و زیرساخت‌های تجاری و مؤلفه‌های شش‌گانه آن در طی چند سال منتهی به ۲۰۱۸ داشته است ولی تا دستیابی به جایگاه مناسب و مطلوب منطقه‌ای بایستی اهم تدابیر و اقدامات اصلاحی داخلی و بین‌المللی در شش مؤلفه کلیدی لجستیک و زیرساخت تجاری ایران تداوم یابد، وگرنه در وضعیت شکننده و آسیب‌پذیر فعلی LPI ایران امکان بازگشت به عقب محتمل است و به‌علاوه در عین حال که گویای دامنه پراکنش و توزیع نامتوازن رتبه و ارزش عددی مؤلفه‌های LPI ایران است، مبین ضعف کلی وضعیت زیرشاخص‌ها نیز است.

(۶) طی مقاطع سالانه یک دهه منتهی به سال ۲۰۱۸، مؤلفه‌هایی که شدیداً ارزش عددی و رتبه شاخص LPI ایران را کاهش داده‌اند عبارت است از: (۱) میزان تحویل به موقع محموله‌ها (بهترین رتبه ۶۰ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۳۸ در سال ۲۰۱۲)، (۲) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (بهترین رتبه ۶۳ در سال ۲۰۰۷ و بدترین رتبه ۱۲۶ در

سال ۲۰۱۲)، (۳) سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (بهترین رتبه ۷۸ در سال ۲۰۰۷ و بدترین رتبه ۱۲۱ در سال ۲۰۱۰)، (۴) امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها (بهترین رتبه ۸۵ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۲۵ در سال ۲۰۰۷) و کیفیت زیرساخت‌های تجارت و حمل و نقل (بهترین

رتبه ۶۳ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه ۱۰۰ در سال ۲۰۱۲) بوده است. در مقابل تنها یک مؤلفه ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک (با بهترین رتبه ۶۲ در سال ۲۰۱۸ و بدترین رتبه در سال ۲۰۱۲ با ۸۷) در بهبود و ارتقای شاخص لجستیک تجاری نقش مثبتی را ایفا نموده است.

#### جدول ۴- نتایج شاخص‌های شش‌گانه لجستیک تجاری ایران با بالاترین عملکرد: مقاطع دوسالانه یک دهه اخیر

شرح	کارآمدی فرایندهای 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
درصد تغییرات شاخص‌های شش‌گانه عملکرد لجستیک تجاری ایران در دو دوره قبل و بعد سال ۲۰۱۲												
۲۰۰۷-۱۲	-۶۳	-۰,۳۱	-۳۴	-۰,۰۲	-۳۷	-۰,۱۰	-۲۱	-۰,۰۳	+۱۷	+۰,۴۹	-۳۲	-۰,۱۴
۲۰۱۲-۱۶	+۱۶	+۰/۱۴	+۲۸	+۰/۲۵	+۲۷	+۰/۱۸	+۵	+۰/۰۱	-۳	-۰/۰۵	+۲۲	+۰/۱۵
۲۰۱۶-۱۸	+۳۹	+۰/۳۰	+۹	+۰/۱۰	+۹	+۰/۰۹	+۲۰	+۰/۱۷	+۲۶	+۰/۳۳	+۵۶	+۰/۵۵
بالاترین عملکرد جهانی در مقاطع سالانه یک دهه منتهی به سال ۲۰۱۸												
۲۰۰۷	هلند	۳/۹۹	هلند	۴/۲۹	هلند	۴/۰۵	هلند	۴/۲۵	سنگاپور	۴/۲۵	سنگاپور	۴/۵۳
۲۰۱۰	لوکزامبورگ	۴,۰۴	آلمان	۴,۳۴	سنگاپور	۳,۸۶	سوئیس	۴,۳۲	سوئیس	۴,۲۷	لوکزامبورگ	۴,۵۸
۲۰۱۲	سنگاپور	۴,۱۰	آلمان	۴,۲۶	هنگ‌کنگ	۴,۱۸	فنلاند	۴,۱۴	فنلاند	۴,۱۴	سنگاپور	۴,۳۹
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
عملکرد لجستیک تجاری ایران نسبت به بالاترین عملکرد جهانی در مقاطع سالانه طی یک دهه منتهی به سال ۲۰۱۸												
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

منبع: WB, LPI 2007-2018.

۷) به طور کلی، مهم‌ترین نقصان و ضعف در شاخص لجستیک تجاری در حوزه (۱) سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، (۲) امکان ردیابی یاردگیری 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 حمل‌ونقل جزء نقاط قوت LPI ایران بوده است. در واقع با همین ظرفیت و زیرساخت‌های خدمات لجستیک تجاری، با بازتخصیص بهینه در چهار حوزه مورد بحث، امکان ارتقای شاخص عملکرد لجستیک تجاری وجود دارد.

۸) کشورهای دارای عملکرد لجستیک جزیبی 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 حمل‌ونقل و تسهیل منطقه‌ای با مشکل بغرنجی مواجه هستند.

۹) از مطالعه زیرشاخص‌ها و نماگرهای شاخص لجستیک تجاری ایران در میان ۱۰ کشور منتخب از منطقه یا همسان با اقتصاد ایران نتیجه می‌شود که در بسیاری از نماگرها، رتبه ایران مناسب نیست و در این میان، ایران ضعیف‌ترین موقعیت را در نماگرهایی از جمله به شرح 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 به‌ویژه 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 به‌کارگیری ابزارهای نوین تجاری در بهبود آن زیرشاخص‌ها مؤثر است.

## ۵. جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

مقاله حاضر عملکرد جهانی لجستیک تجاری ایران و مؤلفه‌های شش‌گانه آن را برای مقاطع دوسالانه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ مطالعه نموده و مورد ارزیابی قرار داده است و عمده نقاط ضعف، نقصان و کاستی‌ها و نیز عمده قوت، فرصت‌ها و تهدید (چالش)‌های فراروی لجستیک تجاری ایران را شناسایی نموده است. جمع‌بندی نتایج مطالعه گویای آن است که:

عملکرد لجستیک تجاری ایران در مقیاس جهانی در مقاطع دوسالانه مورد بحث به طور کلی ضعیف بوده است. به طوری که از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ این عملکرد از رتبه ۶۳ به ۱۱۲، با ۴۹- رتبه تنزل، شدیداً رویه افول گذاشته، ولیکن از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ از رتبه ۱۱۲ به ۶۴، با ۴۸+ رتبه پیوسته به طور معنی‌دار و چشمگیری رو به بهبود است.

مطابق مقیاس بندی این شاخص در ۵ درجه و نیز توزیع امتیازهای این شاخص از نظر عملکرد لجستیک تجاری در چهار گروه نامطلوب، جزیبی، هماهنگ و مطلوب، نتیجه می‌شود که ایران با احراز ارزش عددی ۲/۶ از ۵ در عملکرد لجستیک تجاری در مرز گروه کشورهای با عملکرد لجستیک جزیبی (کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط با محدودیت‌های مشابه) قرار دارد و با وجود بهبود چشمگیر از ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸، همچنان وضعیت محیط لجستیک تجاری ایران باثبات نبوده و شکننده است و بیم آن می‌رود که با شرایط آتی بین‌المللی مواجهه با تحریم‌ها، با اندک کاهشی در امتیاز عملکرد لجستیک تجاری، به گروه کشورهای با عملکرد نامطلوب - کشورهای که از نظر عملکرد لجستیک تجاری در وضعیت بد قرار دارند (کشورهای با کمترین درجه توسعه‌یافتگی) - سقوط کند.

از بررسی شش مؤلفه شاخص عملکرد لجستیک تجاری، چهار نماگری که شدیداً لجستیک تجاری ایران را کاهش داده‌اند (نقاط ضعف)، (۱) سهولت انجام حمل‌ونقل با قیمت رقابتی، (۲) امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها،

(۳) میزان تحویل به موقع محموله‌ها و (۴) کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی است. در مقابل یک نماگر در بهبود این شاخص (نقطه قوت) - ظرفیت و کیفیت لجستیک - مؤثر بوده است. با همین ظرفیت و زیرساخت‌های فعلی لجستیک، با بازتخصیص بهینه در این چهار مؤلفه مذکور، امکان ارتقای جایگاه لجستیک تجاری ایران وجود دارد.

مطالعه ۲۰ نماگر از اجزای شاخص LPI ایران در بین کشورهای منتخب در مقاطع دوسالانه حاکی از آن است که بسیاری از شاخص‌ها (۱۸ نماگر از ۲۰ شاخص)، رتبه ایران اساساً پایین است و در این بین پایین‌ترین (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 LPI ایران بیش از نقاط قوت و فرصت در این حوزه است.

با هدف بهبود عملکرد چهار مؤلفه‌ای که هم‌اینک وضعیت چندان مناسبی ندارند، بدون اغراق باید اذعان داشت که در کلیه سطوح و مؤلفه‌های بهبوددهنده LPI کشور نیازمند بازنگری در سیاست‌ها و اقدامات جاری است. دستیابی به اهداف و مؤلفه‌های 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 به شرح 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 متأثر می‌سازند و به منظور بهبود جهانی شاخص عملکرد لجستیک تجاری ایران، مقتضی است اقدامات اصلاحی سازگار با بهبود و ارتقای LPI در سطوح چندگانه زیر صورت پذیرد: (۱) سطح بین‌المللی: 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 کسب‌وکار مناسب، توسعه کارآفرینی و هم‌افزایی ناشی از ادغام بنگاه‌ها؛ (۳) سطح دولت: موضوعاتی نظیر حکمرانی توسعه‌گرا، اندازه دولت، سرمایه اجتماعی و سیاست کلان مناسب؛ و (۴) سطح صنعت: رقابتی نمودن صنعت و زیرساخت‌ها و حذف انحصارات.

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

به‌علاوه توجه به زیرساخت‌های نرم‌افزاری و زیرساخت‌های فیزیکی، لزوم اصلاح فرایندهای مدیریتی در کشور، هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط و ارائه اطلاعات به‌روز 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 مؤثر و اثرگذار تمام ذی‌نفعان، برنامه‌ریزان و تصمیم‌سازان حوزه لجستیک تجاری کشور نیاز است.

نهایتاً باید تأکید کرد که انجام اصلاحات در زمینه تسهیل تجارت یا حمل‌ونقل از اولویت‌های اصلی توسعه در سال‌های اخیر است. به‌رغم تلاش‌های سنتی برای تسهیل

23. Hoekman and Nicita 2008.

۲۴. برای مثال کشوری که امتیاز ۷۵ درصد به دست آورده است، به این معنی 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 ۲۰۱۶ امتیاز این کشور به ۸۰ درصد برسد، به طور قطع یعنی محیط لجستیک تجاری آن بهبود یافته است. به این ترتیب نتیجه فاصله تا مرز تکمیل کننده رتبه بندی آسانی لجستیک تجاری است که کشورها را با یکدیگر در یک نقطه از زمان مقایسه می کند.

25. Faculty members of the Institute for Trade Studies and Research.

### منابع

حسینی، میرعبداله (۱۳۸۸)، «وضعیت شاخص عملکرد خدمات پشتیبانی تجاری ایران و جایگاه آن در جهان»، مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی.

حسینی، میرعبداله و وحید بزرگی (۱۳۹۰)، «نقش زیرساخت ها و خدمات پشتیبانی تجاری در توسعه فضای رقابتی»، مجموعه مقالات، سخنرانی ها و مباحث دومین همایش توسعه فضای رقابتی ایران، مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی، صص ۲۶۳-۲۹۴.

حسینی، میرعبداله؛ محسن رسولیان و بهمن برومند (۱۳۹۱)، «خدمات پشتیبانی تجاری و توسعه تجارت: تخمین اثرات (ایران و منتخبی از کشورها)»، پژوهشنامه بازرگانی، مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی، شماره ۶۴، پاییز، صص ۱۲۳-۱۴۸.

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.

Arvis, Jean-Francois, Monica Alina Mustra, John Panzer, Lauri Ojala, and Tapoi Naula (2010), "Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy (The Logistics Performance Index and Its Indicators)". Washington, DC.: The World Bank (WB).

Arvis, Jean-Francois, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Shepherd Ben and Saslavsky Daniel (2012-16), "Connecting to Compete 2012-16: Trade Logistics in the Global Economy (The Logistics Performance Index and Its Indicators)". Washington, DC.: WB / The International Bank for Reconstruction and Development.

تجارت که بر حمایت از سرمایه گذاری در زیرساخت تجاری و نوسازی گمرک به ویژه با استفاده از فناوری اطلاعات متمرکز بود، اکنون حوزه های جدیدی مثل حوزه خدمات لجستیک تجاری، هماهنگی فرایندهای مرزی و اقدامات مشترک بین المللی، و رویکرد توسعه با محوریت آموزش، فناوری، ابزارهای نوین تجاری و به کارگیری خدمات فنی-مشاوره ای نهادهای تخصصی مورد تأکید است.

### پی نوشت

۱. این مقاله برگرفته (با اضافات) از گزارش پژوهشی انجام شده در گروه توسعه بازرگانی خارجی معاونت پژوهشی مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی است.

2. Global Competitiveness Report.
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.
9. LPI: Logistics Performance Index.
10. Third Party Logistics..
11. Cargo Consolidation.
12. Ojala, 2009.
۱۳. وزن شش مؤلفه LPI شامل گمرک ۰,۴۲، زیرساخت ها ۰,۴۲، حمل و نقل بین المللی ۰,۳۷، کیفیت و ظرفیت لجستیک ۰,۴۲، ردگیری ۰,۴۱ و وقت شناسی ۰,۴۰ در سال ۲۰۱۰ بود.
14. Quantile.
15. Logistics-Unfriendly.
16. Least Developed Countries.
17. Partial Performers.
18. Consistent Performers.
۱۹. Logistics-Friendly (از جمله شامل کشورهای آلمان، انگلیس، فرانسه، آمریکا، ژاپن، کانادا، کره جنوبی، استرالیا و نظایر آن).
20. Outsourcing.
21. Mirza 2008, 2009.
22. Standard Gravity Model.



- 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, & Rojer J. Calantone. 2005. "Estimation of global & national logistics expenditures: 2002 data update" *Journal of Business Logistics* 26 (2):1-16
- UNIDO (2009-2018), "Industrial development report"-breaking in and moving up: new industrial challenges for the bottom billion and the middle -income countries. Vienna: UNIDO.
- World Bank (2008-18), "World development indicators online". Washington, DC: World Bank.
- World Bank & International Finance Corporation (2009-17) *Doing business*. Washington, DC: WB.
- WB and IMF (2008-16). "Global monitoring report: MDGs and environment". Washington, DC: World Bank. WB and IMF.
- WEF (2008-2018), "Global Competitiveness Report". Geneva: World Economic Forum.
- Arvis, Jean-Francois; Ojala, Lauri; Wiederer, Christina; Raj, Anasuya; Dairabayeva, Karlygash and Kiiski, Tuomas (2018), "Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy (The Logistics Performance Index and Its Indicators)". Washington, DC.: WB / The International Bank for Reconstruction and Development, pp:1-82.
- 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 at [www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/4610.pdf](http://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/4610.pdf).
- 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](http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/03765.pdf).

