

شناسایی و اولویت‌بندی معیارهای توسعه حمل و نقل لجستیک برای جمهوری اسلامی ایران (با رویکرد مطالعه تجربی در کشورهای منتخب و شناسایی مولفه‌های تاثیرگذار بر این حوزه)

مسعود معمارنژاد^۱

علی مؤیدپور^{۲*}

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۲/۲۶

تاریخ ارسال: ۱۳۹۹/۰۳/۲۷

چکیده

امروزه، توانایی یک کشور در تجارت جهانی به دسترسی بخش تجارت آن به شبکه‌های لجستیکی جابجایی محموله‌های باری در سطح جهانی وابسته است. همچنین کارایی زنجیره‌های تأمین یک کشور (از بُعد هزینه، زمان و قابلیت اطمینان) به ویژگی‌های مشخصی از اقتصاد داخلی آن کشور که با نام عملکرد لجستیکی معرفی می‌شود وابسته است. داشتن عملکرد لجستیکی بهتر و تسهیل‌سازی تجارت به نحو قابل ملاحظه‌ای با شکوفایی تجارت، تنوع صادرات، جذابیت برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی مرتبط است. براساس مطالعات صورت گرفته توسط بانک جهانی، بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر مطرح شده است؛ چرا که لجستیک تأثیر بسزایی بر فعالیتهای اقتصادی کشورها دارد. جامعه آماری تحقیق حاضر تعداد ۳۰ نفر از مدیران و کارشناسان با تجربه در زمینه دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی می‌باشد و در این تحقیق به مطالعه تجربی الگوهای دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل در کشورهای منتخب با رویکرد ارایه الگوی بهینه برای جمهوری اسلامی ایران و رتبه‌بندی مولفه‌های بدست آمده با استفاده از تکنیک AHP فازی می‌پردازیم، که این معیارها با توجه به نتایج به دست آمده، زیرساختهای فیزیکی، زیرساختهای غیرفیزیکی، پایداری، جهانی سازی، لجستیک داخلی می‌باشد.

واژگان کلیدی: دیپلماسی لجستیک، حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران، ارایه الگوی بهینه در کشورهای منتخب.

^۱ دانشجوی دکتری مهندسی عمران، دانشکده مهندسی عمران، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.

(memarnejad@civileng.iust.ac.ir)

^۲ کارشناس ارشد مدیریت اجرایی، دانشکده مدیریت، دانشگاه تهران، ایران. نویسنده مسئول. (moayedpour@gmail.com)

۱. مقدمه

امروزه عملکرد لجستیک به طور فزاینده‌ای به عنوان یکی از ارکان اصلی توسعه شناخته شده است (حلاسزویچ و کینرا^۱، ۲۰۱۸: ۲). در حالی که لجستیک و تدارکات کارآمد اجازه می‌دهد تا اقتصاد یک کشور در زنجیره‌های ارزش جهانی ادغام شود و از رشد پشتیبانی کند، لجستیک ناکارآمد هزینه‌های تجارت و ادغام را بالا می‌برد (بنزاسی و همکاران^۲، ۲۰۱۵). با جداسازی مراحل تولید در فضای جغرافیایی، حمل و نقل فیزیکی کالاها اهمیت فزاینده‌ای پیدا کرده است. از دید شرکت‌های چند ملیتی، ادغام کلیه فعالیت‌های تجاری فراملی در زنجیره‌های ارزش جهانی شرکتها، از جمله مهم‌ترین چالش‌هاست (گرفی و لی^۳، ۲۰۱۲). بر اساس تعریف بانک جهانی، لجستیک دامنه‌ای از فعالیت‌های ضروری تجاری همچون حمل و نقل، انبارداری، یکپارچه سازی بارهای تجاری، ترخیص کالا از گمرکات مرزی تا سیستم‌های توزیع و پرداخت درون کشوری را شامل می‌شود که توسط نهادهای دولتی و بخش خصوصی صورت می‌پذیرد (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۶: ۲). از جمله مزایای یک لجستیک موفقیت آمیز، اتصال زنجیره ارزش جهانی به سیستم‌های لجستیکی می‌باشد (اونزل اکیچی و همکاران^۴، ۲۰۱۶). حمل و نقل، به معنای جابه جایی مواد و محصول، بین دو نقطه از زنجیره تامین است. مواد و کالای مورد نیاز هر مشتری، تا زمانی که به محل مصرف انتقال نیابد، ارزش چندانی برای وی ندارد. از این رو حمل و نقل با انتقال کالای خریداری شده از تامین کننده به محل تولید، جابجایی محصول نیم ساخته شده و محصول ساخته شده، بین واحد‌های یک سازمان و انتقال محصول تمام شده به محل مشتری، برای وی ایجاد ارزش مکانی و زمانی می‌کند. بنابر این حمل و نقل به عنوان یک فعالیت حیاتی و با ارزش افزوده بالا، بدون نگاه به هزینه‌ها بودن آن برای موفقیت یک بنگاه اقتصادی، اهمیت زیادی دارد. در دنیای تجارت امروز، با رشد و توسعه‌ی بازارهای جهانی، و تعامل هر چه بیشتر، بین بازار کشورهای مختلف، محدوده اثر گذاری شیوه‌های حمل و نقل، نه تنها از بازارهای داخلی فراتر رفته بلکه فواصل بسیار دور و خارج از مرزها را نیز با قدرت بیشتری در بر گرفته است و به عنوان عاملی اساسی بیش از پیش در تعیین موقعیت رقابتی یک شرکت در بازار ایفای نقش می‌کند. از آن جا که «قیمت»، «خدمت» و «زمان» از جمله عواملی هستند که قدرت رقابتی بنگاه‌های اقتصادی را تعیین می‌کنند و حمل و نقل نیز با ایجاد ارزش‌های مکانی و زمانی، در قیمت تمام شده محصول نقشی بسیار اساسی در این رقابت دارد. بنگاه‌های اقتصادی، برای افزایش قدرت رقابتی خود به دنبال بهره‌گیری هر چه بیشتر از قابلیت‌های صنعت حمل و نقل هستند. هزینه‌های حمل و نقل می‌تواند بخش زیادی از هزینه‌های لجستیک و در پی آن، قیمت تمام شده محصول را شامل شود. به همین جهت سازمان‌ها، برای کنترل آن، تمایل بسیاری از خود نشان می‌دهند. در برخی از بررسی‌های صورت گرفته، حدود ۵ تا ۶٪ قیمت محصولات خرده‌فروشی، مربوط به حمل و نقل است. این رقم برای بعضی از محصولات، مانند

¹ Halaszovich, Tilo F; Kinra, Aseem

² Bensassi et al.

³ Gereffi and Lee,

⁴ Onsel Ekici et al,

مواد غذایی به مرز ۳۰٪ هم می‌رسد (وب سایت ترانزیت و لجستیک، ۱۳۹۶). بنابراین لجستیک نه تنها پشتیبان کسب و کار است، بلکه با توسعه خدمات آن به طرف‌های سوم و چهارم و پنجم در دنیا، به نوعی به پیشران کسب و کار تبدیل شده است. در دنیای امروز مراکز لجستیک نه تنها حلقه اتصال شیوه‌های مختلف حمل و نقل و محل تجمع و بهبود اقتصاد مقیاس در عملیات حمل و نقل کالا هستند، بلکه به سکویی برای ارائه خدمات ارزش افزوده لجستیک از قبیل بیمه، خدمات مالی، کنترل کیفیت، بسته بندی، دسته‌بندی کالا و مرکزهای ایجاد خدمات ارزش افزوده بر کالاهای خام و از همه مهمتر به یکی از ابزارهای دیپلماسی جهت توسعه روابط با سایر کشورها و نیز شرکت‌های بین‌المللی تبدیل شده است (سند آمایش مراکز لجستیک ایران، ۱۳۹۷).



شکل شماره (۱) خدمات موجود در مراکز لجستیک

منبع: سند آمایش مراکز لجستیک ایران، ۱۳۹۷

بنابراین در این تحقیق به ارایه الگوی بهینه دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل برای جمهوری اسلامی ایران با رویکرد مطالعه تجربی در کشورهای منتخب و شناسایی مولفه‌های تاثیرگذار بر این حوزه می‌پردازیم. بر این اساس در این تحقیق به بررسی سؤالات زیر می‌پردازیم:

- مفهوم دیپلماسی، دیپلماسی اقتصادی و دیپلماسی دفاع اقتصادی ایران چیست؟
- مفهوم دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل و جایگاه آن در دیپلماسی دفاع اقتصادی ایران چیست؟
- مولفه‌های دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل از طریق مطالعه تطبیقی کشورهای منتخب کدامند؟
- الگوی بهینه برای جمهوری اسلامی ایران با توجه به مولفه‌های استخراج شده کدام است؟

— رتبه بندی دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل برای جمهوری اسلامی ایران با توجه به مولفه‌های استخراج شده الگوهای کشورهای منتخب به چه صورت می باشد؟

۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

۲-۱. زنجیره تامین

واترز (۲۰۰۳) در تعریفی کلی نگر زنجیره تامین را یک سری از فعالیت‌ها و ارگان‌ها می‌داند که مواد - هم ملموس و هم غیر ملموس - در آن از تامین‌کنندگان اولیه تا مشتریان نهائی جریان می‌یابند. همچنین طبق تعریف انستیتوی لجستیک و حمل و نقل، زنجیره تامین یک توالی از رخدادهاست که سعی بر برآورده سازی نیاز یک مشتری دارد. این رخدادهای می‌تواند شامل خرید، تولید، توزیع و دفع مواد زائد به همراه حمل و نقل‌ها، انبارگردانی‌ها و کاربرد تکنولوژی اطلاعات مربوطه باشد. اهمیت هماهنگی در یک زنجیره تامین می‌تواند به طور موثر جریان مواد، اطلاعات و سرمایه که مرتبط با فعالیت‌های یک زنجیره تامین است و به منظور رفع نیازهای سهامداران و بهبود سودآوری، رقابت، و انعطاف پذیری سازمان استفاده می‌شود در کوتاه مدت و بلند مدت مدیریت کند. (جوادی و همکاران، ۲۰۱۸: ۲۵۸).

۲-۲. لجستیک

لجستیک آن قسمت از مدیریت زنجیره تامین است که کارایی و اثربخشی جریان روبه جلو و روبه عقب و نیز ذخیره‌سازی کالاها، خدمات و اطلاعات مربوطه بین نقطه آغازین زنجیره تا نقطه مصرف نهایی به منظور تامین نیازمندی‌های مشتریان زنجیره را برنامه‌ریزی می‌کند، بکار می‌گیرد و کنترل می‌کند (تیموری و افخم، ۱۳۹۰). درواقع لجستیک، فرآیند برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت بر خدمات و اطلاعات مرتبط با حمل و نگهداری کالا از مبدأ تا محل مصرف که با هدف تامین نیاز مشتری شامل جریان‌های درونی و بیرونی، درون سو و برون سو انجام می‌گیرد (وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران). بر اساس تعریف بانک جهانی لجستیک دامنه ای از فعالیت‌های ضروری تجاری همچون حمل و نقل، انبارداری، یکپارچه سازی بارهای تجاری، ترخیص کالا از گمرکات مرزی تا سیستم‌های توزیع و پرداخت درون کشوری را شامل میشود که توسط نهادهای دولتی و بخش خصوصی صورت می‌پذیرد (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۶: ۲). از نظر سازمان فیاتا^۳ (کمیته اروپایی رابط کارگزاران و عوامل حمل و نقل که در حیطه باربری، حمل و نقل، لجستیک و خدمات گمرکی فعال می‌باشد.) لجستیک عبارت است از خدمات مرتبط با حمل (به صورت تک وجهی یا چند وجهی) تلفیق بار، نگهداری، جابجایی، بسته بندی، توزیع کالا، خدمات جنبی و مشورتی مرتبط با آن شامل امور گمرکی، مالی، اظهار کالا، تهیه بیمه و انجام دریافت و پرداخت و تهیه اسناد مربوط به کالا تعریف می‌گردد. در تعریفی دیگر از منظر شورای مدیریت لجستیک عنوان می‌گردد که مدیریت لجستیک عبارت است از آن بخش از فرآیند

¹ Waters

² H. Jawad et al

³ FIATA

زنجیره عرضه که برنامه ریزی، اجرا و کنترل موثر و کارآمد چرخش، نگهداری کالا، خدمات و اطلاعات مرتبط با آن را از نقطه مبدا تا نقطه مصرف به منظور تامین ضایعات و احتیاجات مشتری بر عهده دارد. مهم‌ترین عامل رقابت صنایع، تولیدکنندگان و ارائه‌کنندگان خدمات، هزینه‌های موجود در زنجیره‌های تامین است. صاحبان کالا و مدیران زنجیره‌های تامین تلاش‌های گسترده‌ای در جهت کاهش این هزینه‌ها صورت می‌دهند. از جمله این تلاش‌ها انجام مطالعات برنامه‌ریزی لجستیک و حمل‌ونقل است و در این میان، مطالعات کاربری زمین در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و طراحی مکانی شبکه حمل‌ونقل نقش ویژه‌ای دارند (وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران). بنابراین همان‌گونه که گفته شد، هدف اصلی مراکز لجستیک، ارائه خدمات عمومی و ارزش افزوده لجستیکی به جریان‌های کالا است. براساس گزارش‌های رسمی بانک جهانی، برای پیاده‌سازی و اجرایی نمودن مدیریت لجستیک و زنجیره تأمین در هر کشور، زیرساخت‌هایی الزم است. این زیرساخت‌ها را میتوان در سه دسته اصلی طبقه بندی نمود (روشتان^۱، ۲۰۰۶):

- زیرساخت‌های قانون گذاری
- زیرساخت‌های سخت افزاری
- زیرساخت‌های نرم افزاری

بر همین اساس، دولتها به خصوص در کشورهای در حال توسعه می‌توانند نقش قابل توجهی در توسعه و بهبود زیرساخت‌های لجستیکی کشور داشته باشند. مهمترین کارهایی که دولتها در جهت توسعه زیرساخت‌های لجستیکی بایستی انجام دهند، به تفکیک سه گروه زیرساختی در ادامه مورد اشاره قرار گرفته است:

جدول شماره (۱) عوامل توسعه زیرساخت‌های لجستیکی

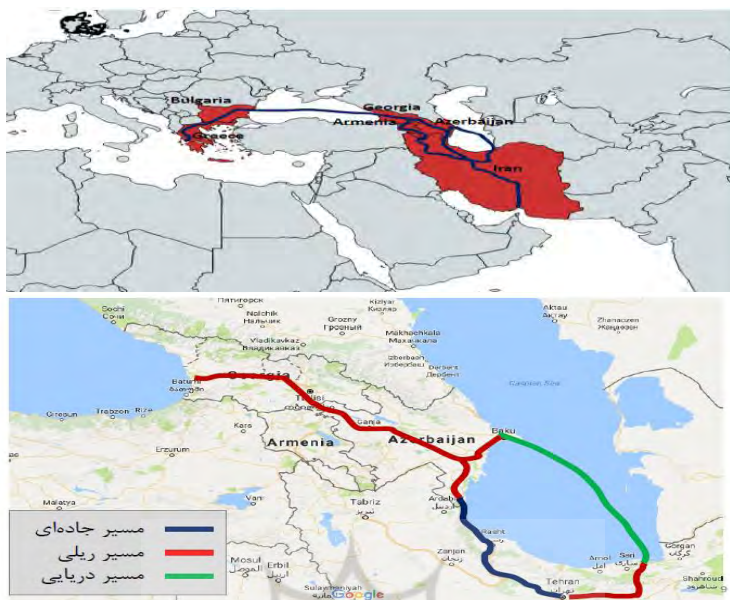
عامل	موارد
اقدامات الزم در حوزه زیرساخت‌های قانونگذاری	<ul style="list-style-type: none"> - تدوین سیاست‌های واردات و صادرات و تعیین تعرفه‌های گمرکی کارا - ثبات رویه و قابلیت اطمینان سیاست گذارهای اقتصادی در جهت کاهش ریسک سرمایه گذاری - منطقی کردن نرخ سود بانکی - حمایت از شرکتهای ارائه دهنده خدمات لجستیک طرف سوم - تدوین استانداردهای کیفی ملی برای فعالیتهای لجستیکی
اقدامات الزم در حوزه زیرساخت‌های سخت افزاری	<ul style="list-style-type: none"> - احداث جادههای جدید و یا توسعه و بهبود راههای موجود - احداث انبارها و سیلوهای مکانیزه و بهبود انبارهای موجود - بهبود زمان ترخیص کالاها از گمرک و کوتاه تر و بهینه کردن چرخه کارهای اداری گمرکی - توسعه زیرساخت‌های تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات برای ایجاد جریان روان اطلاعات و تراکنشهای مالی
اقدامات لازم در حوزه زیرساخت‌های نرم افزاری	<ul style="list-style-type: none"> - بهبود شرایط بانکی برای اصالح قوانین پرداخت به نحوی که تسهیلاتی را برای سرعت انجام تراکنشهای مالی در کمترین زمان و با کمترین هزینه خواب سرمایه برآورد سازد.

¹ Alan Rushton,

عامل	موارد
-	تشویق شرکتهای بیمه برای حمایت از فعالیتهای شرکتهای ۳ PL و توسعه تنوع طرحهای بیمه ای مرتبط
-	تدوین چارچوب های نظارتی مناسب و کارآ
-	تهیه نقشه راه برای تعیین نقش دولت و بخش خصوصی در پروژههای پیاده سازی زنجیره تأمین کالا
-	توسعه فرهنگ همکاری و مشارکت بین شرکای تجاری
-	تعریف داده های آماری و نسبتهای مالی جدید مرتبط با هزینه های لجستیک
-	تدریس و آموزش متخصصان لجستیک و زنجیره تأمین
-	تالشها در سطح بنگاههای اقتصادی و مؤسسات خصوصی) مانند: بهبود سیستم فعلی توزیع، توسعه بازار داخلی، مدرن کردن و بهبود سیستم بانکی، ترویج و توسعه استفاده از رایانه، تصحیح و به روزرسانی سیستم مدیریت، تشویق و ترویج رقابت، ایجاد آموزش حین کار، ترویج تخصص گرایی)
-	بهبود آموزش و تحقیقات
-	همکاری های منطقه ای و بین المللی (همچون الگوبرداری از تجارب کشورهای توسعه یافته، برگزاری سمینارها و کنفرانسهای مرتبط، توسعه برنامه همکاری با شرکتهایی از کشورهای توسعه یافته)

منبع: روشن، ۲۰۰۶

دیپلماسی به عنوان یکی از ابزارهای مهم در تحقق اهداف و منافع ملی کشورها در سیستم بین الملل، از همان ابتدا به عنوان یکی از موضوعات مهم و دغدغه‌های اصلی در روابط بین الملل مطرح بوده‌است. اما با توجه به ویژگی‌های سیستم بین الملل، از جمله چرخه قدرت در آن، پیوند بین دیپلماسی و چنین چرخه ای از اهمیت بیشتری برخوردار بوده‌است. البته این موضوع ارتباط زیادی به دیپلماسی منطقه‌ای کشورهای تجدیدنظرطلب دارد. در واقع واحدهای سیستم بین الملل برای تحقق اهداف و منافع ملی خود، از ابزارهای متعددی بهره می‌برند (قاسمی، ۱۳۹۱). یکی از این ابزارها را می‌توان پروژه‌های لجستیکی و حمل و نقلی عنوان نمود. به طور نمونه می‌توان به کریدور خلیج فارس - دریایی سیاه اشاره نمود.



شکل شماره (۲) کریدور خلیج فارس - دریایی سیاه

منبع: سند آمایش مراکز لجستیک ایران، ۱۳۹۷

ظرفیت پیش بینی شده این کریدور ۱۵/۴ میلیون تن تا پایان سال ۲۰۲۵ و ۱۸/۳ میلیون تن تا سال ۲۰۳۵ و حجم ترانزیت مسافری ۵۸۰ هزار نفر را تا پایان سال ۲۰۲۵ می‌باشد. در این طرح کشور ایران با کشورهای ترکیه، آذربایجان، ارمنستان، گرجستان به صورت مستقیم و با اتحادیه اروپا و یونان به صورت شبکه حمل و نقل مرتبط می‌گردد. در همین راستا کشور ایران با توجه به فرازها و نشیب‌های سیاسی و اقتصادی پیش رو، نیاز به سیاست‌گذاری صحیح و توجه به استانداردها و بدهای مختلف خدمات لجستیک و همچنین توجه به تجارب سایر کشورها در این حوزه دارد. (سند آمایش مراکز لجستیک ایران، ۱۳۹۷).

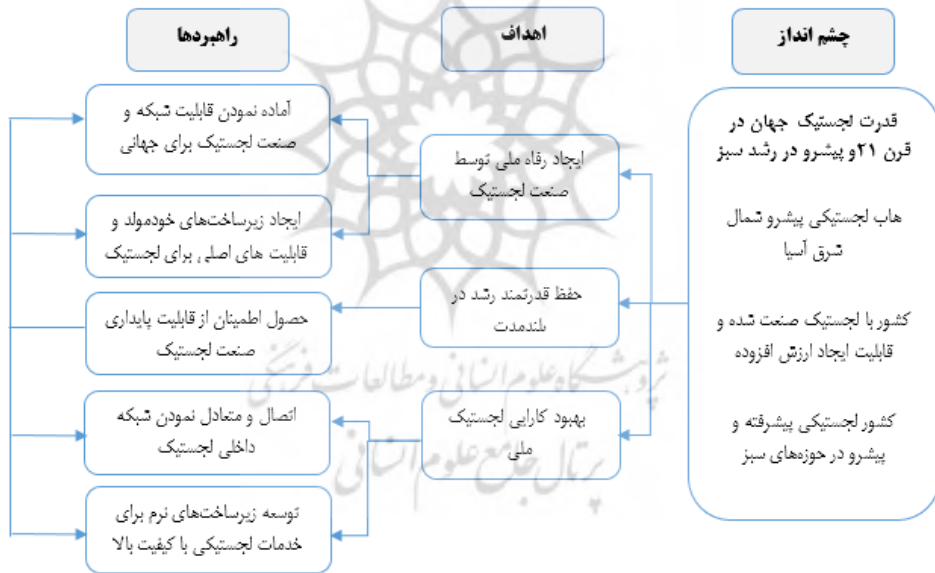
۳-۲. مطالعات موردی

در ادامه به بررسی چند کشور موفق که در سال‌های اخیر موفق به بهبود توسعه لجستیکی خود در سطح جهان شده اند، می‌پردازیم :

۳-۲-۱. کشور کره جنوبی

پیش از بررسی موردی کشورها، لازم به توضیح مفهوم شاخص عملکرد لجستیک می‌باشد. شاخص عملکرد لجستیک یک شاخص چندبعدی است که عملکرد بخش لجستیک یک کشور را ارزیابی می‌نماید. شاخص عملکرد لجستیک، عملکرد هر کشور را در شش حوزه که مهم‌ترین ابعاد صنعت لجستیک کنونی را شکل می‌دهد، اندازه‌گیری می‌نماید. این شش حوزه لجستیکی عبارتست از: کارایی فرایندهای ترخیص کالا، کیفیت

زیرساخت‌های تجاری و جابجایی، سهولت دسترسی به کالاهای مختلف با قیمت رقابتی، کفایت و کیفیت خدمات لجستیکی، توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی، مناسب بودن زمان تحویل محموله‌ها به مشتری در زمان برنامه‌ریزی شده یا زمان مورد انتظار (معاونت طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت، گزارش ۲۵). در مطلبی در روزنامه دنیای اقتصاد به بررسی وضعیت لجستیکی کره جنوبی پرداخته شده است. در این مطلب عنوان می‌گردد که یکی از کشورهای موفق در توسعه لجستیک، کره جنوبی است که در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی در سال ۲۰۱۸، نمره ۳/۶۱ از ۵ (بهترین وضعیت) را کسب نموده و رتبه بیست و پنجم را در میان ۱۶۰ کشور به خود اختصاص داده است. تا قبل از دهه ۱۹۹۰، برنامه‌های کره جنوبی در حوزه لجستیک به صورت مجزا و پراکنده بود، اما بعد از آن، تدوین و اجرای برنامه‌ها و قوانین جامع لجستیکی در دستور کار قرار گرفت. همچنین این کشور از دهه ۲۰۰۰، برای تبدیل شدن به هاب لجستیکی منطقه، توجه خود را به توسعه بخش لجستیک به‌عنوان یک صنعت مجزا معطوف نمود. برنامه جامع لجستیک ملی کشور کره جنوبی، برای بازه زمانی ۲۰۱۱-۲۰۲۰ تدوین شده است. چشم‌انداز، اهداف و راهبردهای این برنامه در شکل ذیل نمایش داده شده است.



شکل شماره (۳) چشم‌انداز، اهداف و راهبردهای برنامه جامع لجستیک ملی کشور کره جنوبی

منبع: میاندوچی، ۱۳۹۳

کره جنوبی بعد از پیاده‌سازی سند مذکور، تهیه و تدوین برنامه جامع لجستیک ملی ۱۰ ساله را بر اساس جهت‌گیری‌های سند چارچوب سیاست‌های لجستیکی در دستور کار قرار دارد و مسئولیت تدوین این برنامه‌ها را بر عهده وزارت امور سرزمین، حمل و نقل و دریایی قرار داد. این برنامه‌ها شامل مواردی از قبیل لحاظ نمودن

تحولات و توسعه لجستیک در سطح جهان و کره جنوبی، اولویت‌بندی و برنامه‌های سرمایه‌گذاری برای توسعه تأسیسات و تجهیزات لجستیکی، موضوعات مرتبط با هر یک از زیرمجموعه‌های لجستیک، استانداردسازی در حوزه لجستیک، ارتقای دانش فعالان حوزه لجستیک، توسعه زیرساختها برای ایجاد یکپارچگی و هماهنگی در سیستم لجستیک، سیاستهای تقویت‌کننده قدرت رقابت‌پذیری صنعت لجستیک، تربیت نیروی انسانی برای فعالیت‌های لجستیکی و سایر اقدامات و سیاست‌ها می‌باشند. شایان ذکر است که وزارتخانه موردنظر علاوه بر تهیه برنامه ۱۰ ساله، موظف به تدوین برنامه‌های اجرایی سالانه در حوزه لجستیک نیز می‌باشد. همچنین برای توسعه لجستیک منطقه‌ای، برنامه جامعی توسط شهرداری‌ها تهیه می‌شود که تمرکز جغرافیایی آن محلی است و مکملی برای برنامه کلان ملی می‌باشد.

۲-۳-۲. کشور هند

از جمله برنامه‌ها و حمایت‌های انجام گرفته از سوی دولت هند برای توسعه صنعت لجستیک در این کشور می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۶: ۵):

- به منظور تأکید بر اهمیت حمل و نقل در صنعت لجستیک و در راستای افزایش کارایی این بخش، دولت از مشارکت بخش خصوصی علی‌الخصوص در بخش بنادر استقبال می‌نماید. مهمترین عامل انگیزشی در این زمینه را میتوان برنامه ملی توسعه دریانوردی این کشور عنوان نمود. این برنامه به رفع چالش‌های مرتبط با رشد فزاینده تقاضای ترافیک بین‌المللی کشور و همچنین توسعه تسهیلات و تجهیزات بندری متناسب با استانداردهای جهانی می‌پردازد.
- در کشور هند، حمل و نقل کالا همواره نسبت به حمل و نقل مسافری در اولویت دوم بوده است. از آنجایی که حمل و نقل زمینی از طریق ریلی هزینه کمتری نسبت به حمل و نقل از طریق جاده دارد، با وجود این سهم استفاده از حمل و نقل ریلی کالا کم بوده است. جهت رفع مشکل فوق، شرکت راه آهن هند برنامه‌ای جهت احداث کریدور ریلی مخصوص حمل و نقل کالا به طول بیش از ۲۸۰۰ کیلومتر و با هزینه‌های معادل ۱۲/۵۳ میلیارد دلار پیشنهاد داده است. مطابق برنامه‌ریزی‌های انجام شده، زمان تکمیل این پروژه تا انتهای سال ۲۰۱۷ پیش‌بینی شده است.
- مشوق‌های دولت برای ترویج بخش تولید و صادرات باعث افزایش تقاضا برای بخش لجستیک هند شده است. تجارت هند با آسیا، اروپا و آمریکای شمالی احتمالاً به‌عنوان یکی از اهرم‌های اصلی شرکت‌های حمل و نقل در منطقه محسوب می‌شود.
- با سرمایه‌گذاری عمده توسط بخش‌های دولتی و خصوصی طی سالیان گذشته بر روی زیرساختها، ارتقای فناوری و گسترش امکانات دریایی و فرودگاهی و کریدورهای لجستیک اختصاصی در شبکه ریلی، زیرساختهای لجستیک هند تقویت شده است.
- با استفاده از دستورالعمل مالیات بر کالاها و خدمات مدنظر است سیستم مالیاتی غیرمستقیم چندلایه هند به یک شکل واحد تبدیل شود و هند از شبکه بوروکراتیک خارج گردد و توسعه

تجارت را تسهیل نماید. پیشنهاد تغییر در سیستم مالیاتی غیرمستقیم می‌تواند زمان چرخه حمل و نقل را کاهش دهد، تصمیمات زنجیره تأمین را افزایش دهد، منجر به تقویت و تحکیم انبارها و غیره شود و می‌تواند وضعیت صنعت لجستیک را از نظر کیفیت خدمات و رشد ارتقا ببخشد.

۲-۳-۳. کشور امارات

کشور امارات علی‌رغم اینکه به لحاظ موهبت‌های خدادادی و طبیعی از کمترین مزیت‌های لجستیکی برخوردار است، اما طی چند دهه اخیر رشد چشمگیری در ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های لجستیکی داشته‌است. بانک جهانی، امارات را بهترین کشور از نظر زیرساخت‌های لجستیکی در منطقه خاورمیانه می‌داند. این کشور در شاخص عملکرد لجستیک در سال ۲۰۱۸ رتبه ۱۱ را در میان ۱۶۰ کشور کسب نموده و دارای امتیاز ۳٫۹۶ از ۵ (بهترین وضعیت) می‌باشد. در واقع لجستیک از بخش‌های کلیدی اقتصاد امارات به حساب می‌آید و گسترش و توسعه این صنعت، سبب متنوع‌سازی منابع درآمدی این کشور و سوق یافتن منابع مالی سرشاری به سمت مرزهای این کشور شده است. رویکرد اصلی امارات برای ایفای نقش در تجارت بین‌الملل و تجارت منطقه، تبدیل شدن به تأثیر بسزایی در تحقق این امر داشته و هاب تجاری منطقه بود که ایجاد شهر لجستیکی دبی در حال حاضر امارات به‌عنوان یک هاب تجاری و لجستیکی برجسته در منطقه و جهان شناخته می‌شود. شهر لجستیکی دبی اولین مرکز کامل و جامع لجستیکی در دنیا است که ظرفیت و یکی جابه‌جایی بیش از ۱۲ میلیون تن کالا را دارد و در مجاورت فرودگاه بین‌المللی المکتوم از بزرگترین بنادر کانتینری منطقه یعنی بندر و منطقه آزاد جبلعلی واقع شده است. مرکز لجستیکی مذکور از کلیه روش‌های حمل و نقل، خدمات لجستیکی و عملیات ارزش افزوده در زنجیره تأمین از قبیل تولید و مونتاژ، پشتیبانی می‌کند. علاوه بر ابتکار ایجاد شهر لجستیکی دبی، در این کشور برنامه‌های توسعه‌ای گوناگونی برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی طرح ریزی شده که از مهم‌ترین آنها می‌توان به طرح خطوط ریلی، ساخت و بهبود جاده‌ها و سرمایه‌گذاری‌های عظیم در حوزه حمل و نقل هوایی و دریایی اشاره نمود. این کشور دارای بنادر متعددی است که به سرعت در حال توسعه می‌باشند و آخرین تکنولوژی‌های بندری در آنها مورد استفاده قرار می‌گیرد. از طرف دیگر، امارات در خصوص سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل هوایی نیز جزء کشورهای موفق است؛ به نحوی که در هر شهر این کشور، یک فرودگاه بین‌المللی ایجاد شده است. نکته قابل توجه این است که تمامی تلاشها در کشور امارات برای تبدیل شدن به هاب تجاری، به ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی محدود نمی‌شود. چراکه در این کشور اقداماتی نظیر ایجاد محیط و سازوکارهای مناسب برای فعالیت‌های تجاری و اقتصادی و همچنین ایجاد پیوندهای مناسب میان زیرساختها در راستای تسهیل و تسریع امور لجستیکی نیز اجرا گردیده است (پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی).

۲-۳-۴. شهر لجستیک الاینس تگزاس کشور آمریکا

شروع کار این مجموعه از سال ۱۹۸۹ بود که به عنوان یک فرودگاه تجاری و باری و با هدف کاهش ترافیک فرودگاه دالاس شکل گرفت. اما به سرعت مشخص شد که این هدف بسیار محدود بوده و مرکز لجستیک

تگزاس پتانسیل ارائه خدمات گسترده‌تری را داراست و از آن زمان با توسعه روزافزون، به سطح یک شهر لجستیک ارتقا یافت. این پروژه به عنوان یک نمونه موفق همکاری بخش‌های دولتی و خصوصی در آمریکای شمالی به شمار می‌رود. توسعه این مرکز لجستیک از یک مجموعه فرودگاهی به یک شهر لجستیک با احداث یک بزرگراه ایالتی و سرمایه‌گذاری شرکت راه‌آهن خصوصی بی‌ان‌اس‌اف با ایجاد یک محوطه بارگیری خودرو و سپس یک پایانه چندوجهی ۳۰۰ هکتاری آغاز شد. این سرمایه‌گذاری باعث تبدیل شدن حمل ریلی به شیوه غالب مرکز لجستیک شد و در همان سال‌های ابتدایی به جابجایی ۷۰۰،۰۰۰ واحد کانتینری در سال رسید. حمل‌ونقل هوایی نیز در این مرکز در حدود ۱۲۰ هزار تن کالا را در سال جابجا نموده است. اشتغال‌زایی مستقیم و غیرمستقیم الاینس به ترتیب ۲۸ هزار و ۴۰ هزار شغل و حجم مالی تولیدات و خدمات آن بیش از ۱۱ میلیارد دلار برآورد شده است. در حال حاضر بیش از ۱۷۰ شرکت در شهر لجستیک الاینس تگزاس فعال هستند. وسعت شهر لجستیک الاینس تگزاس ۶۹ کیلومتر مربع (۴۷۶ هکتار) است و از این مقدار، ۳۹ کیلومتر مربع آن به فعالیت‌های لجستیکی و توسعه فعالیت‌های صنعتی اختصاص یافته است. ظرف مدت ۱۰ سال از آغاز به کار مرکز، ۸ کیلومتر مربع آن احداث شد و فعالیت‌های لجستیک و صنعتی در آن به جریان افتاد. از ۳۱ کیلومتر مربع باقیمانده مناطقی برای ایجاد ۶۲۰۰ واحد مسکونی، منطقه تجاری، زمین‌های گلف، مدرسه، بیمارستان و پارک و فضای سبز اختصاص یافت. شهر لجستیک تگزاس را در زمینه هماهنگی بین کاربری‌های مختلف زمین در مراکز لجستیک می‌توان یک مورد نادر دانست. شکل ۱۷ نشان‌دهنده نقشه شهر لجستیک الاینس است. خدماتی که این مرکز لجستیک را از یک مرکز لجستیک معمولی به یک شهر لجستیک و یکی از دروازه‌های تجاری ایالات متحده ارتقا داده است در واقع خدمات پشتیبانی موجود در این مرکز است. این قبیل خدمات شامل گروه مدیریتی است که فعالیت‌های مربوط به مدیریت مجموعه، سرمایه‌گذاری، امور شاغلان و توسعه را به عهده دارد. ارزیابی‌های اقتصادی نشان می‌دهد تاثیر مستقیم شهر لجستیک الاینس تگزاس ایجاد درآمد دو میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ بوده و تاثیر غیرمستقیم آن در تسهیل تجارت در منطقه تگزاس بیش از ۳۸ میلیارد دلار بوده است. منطقه آزاد این مجموعه با عبور کالاهایی به ارزش بیش از ۵/۴ میلیارد دلار به عنوان بزرگ‌ترین منطقه آزاد عمومی در ایالات متحده شناخته می‌شود. نکته قابل توجه دیگر در عملکرد این شهر لجستیک، سهم قابل توجه این مرکز در درآمدهای مالیاتی شهر فورت‌وورث و تارنت کانتی هریک به ارزش بیش از ۲۰ میلیون دلار در سال بوده است و همین نکته، کیفیت همکاری بخش خصوصی و دولتی را بهبود بخشیده است (پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی (www.news.mrud.ir)).

۲-۳-۵. کشور ژاپن

ژاپن پس از پایان جنگ اقیانوس آرام توسعه اقتصادی خود را از خاکستر آغاز کرد و امروزه به دومین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل شده است. تاکنون مطالعات زیادی در مورد این موضوع جالب در سراسر جهان انجام شده است. برخی از روش‌های مدیریت عمدتاً در ساخت منشاء آن در ژاپن است، که بطور گسترده توسط بنگاه‌های کشورهای دیگر پذیرفته شده است. با این حال مدیریت لجستیک در ژاپن هنوز از پیچیدگی اندکی برخوردار می‌باشد. در وهله اول مشخص گردید که سیستم ارزشی که از طریق آموزش مدرسه و مذاهب در ذهن مردم

ساخته می‌شود، پایه و اساس الگوهای مدیریت لجستیک را پایه‌گذاری می‌کند. مطالعات تجربی به ویژه برای بررسی ذهنیت‌های مختلف اروپایی‌ها و ژاپنی‌ها در محیط‌های کاری متقابل فرهنگی انجام شده است. ما روی مصاحبه با لجستیک اروپایی و ژاپنی تأکید زیادی می‌کنیم که هر کدام عمدتاً دو ساعت یا بیشتر در یک فضای باز به منظور کشف احساسات واقعی مصاحبه شوندگان انجام می‌گرفتند. یافته‌های ما این است که، به طور کلی، مدیریت لجستیک اروپا فشار بیشتری به صلاحیت شخصی می‌زند، که این امر مبتنی بر تمایز واضح عملکردهای شغلی است، در حالی که مدیریت لجستیک ژاپنی بر صلاحیت جمعی، که نیاز به تعامل مردم این دلیل این واقعیت را توضیح می‌دهد که مدیریت لجستیک اروپا بیش از ژاپنی‌ها برای پوشش کمبود توانایی فردی، به فناوری اطلاعات و ارتباطات متکی است. مردم از این واقعیت که مردم مبتنی بر فرهنگ‌های مختلف امور را کنترل می‌کنند احساس سرخوردگی و ناامیدی می‌کنند و راه‌حل‌های متفاوتی را در تدارکات می‌یابند. با این حال، درجه درک در افراد متفاوت است و به نظر می‌رسد تلاش برای درک بهتر فرهنگ دیگر فقط یک اثر محدود دارد (شینهورا، ۲۰۱۶).

۳. روش شناسی پژوهش

۳-۱. روش پژوهش

در این تحقیقات، پژوهشگر ماهیت مسأله تحقیق را توصیف می‌کند. تحقیق حاضر دارای خصوصیات کتابخانه‌ای و میدانی است. انجام این تحقیق مستلزم نظر سنجی از جامعه آماری متشکل از واحدهای آماری بوده و از این جهت روش پیمایشی (زمینه یابی) برگزیده شد. حال با توجه به این که پژوهش حاضر از نوع آمیخته (کیفی - کمی) است؛ در بخش اول اقدام به انجام مطالعه تطبیقی درخصوص موضوع مطرح شده می‌نماییم. سپس اقدام به انجام مصاحبه در خصوص بررسی‌های صورت گرفته و نیز مولفه‌های شناسایی شده می‌نماییم و در آخر نیز با استفاده از تکنیک AHP فازی در جهت رتبه بندی مولفه‌های شناسایی شده که به صورت شکل زیر می‌باشد، می‌پردازیم.



شکل شماره (۴) مدل پژوهش

۳-۲. جامعه آماری

جامعه آماری تحقیق تعداد ۳۰ نفر از مدیران و کارشناسان با تجربه حداقل ۱۰ ساله در زمینه دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی که آشنایی کامل با امکانات و نقاط قوت و ضعف دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل دارند

۴. تجزیه و تحلیل داده‌ها و یافته‌های پژوهش

در این بخش به بررسی نتایج و پاسخ به پرسش‌های مطرح شده در ابتدای تحقیق می‌پردازیم:

در ابتدا به پاسخ این سؤال می‌پردازیم که مفهوم دیپلماسی، دیپلماسی اقتصادی و دیپلماسی دفاع اقتصادی ایران چیست؟

همان‌گونه که پیش از این نیز مطرح گردید، 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 نرم افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقای نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل باشد. تبدیل شدن کشور به هاب لجستیکی منطقه را می‌توان یکی از محورهای تحقق جایگاه اول اقتصادی کشور در سطح منطقه دانست. در سیاست‌های کلی نظام درخصوص حمل و نقل، توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل در چندین محور بیان شده که از جمله می‌توان به موقعیت ترانزیتی کشور و سودآوری ملی اشاره نمود. بهره‌گیری از موقعیت ترانزیتی کشور یکی از رویکردهای تبدیل کشور به هاب ترانزیتی است. توجه به توسعه ترانزیت و ارتقای نقش کشور به عنوان هاب توزیع و تجارت، افزایش سودآوری ملی را به دنبال خواهد داشت. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که با هدف قرار دادن تبدیل کشور به هاب لجستیکی منطقه و دنبال کردن این مسئله در توسعه شبکه حمل و نقل، هم بخشی از شرایط لازم برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی منطقه فراهم شده و هم از موقعیت ترانزیتی کشور نهایت بهره برداری صورت خواهد گرفت. در نهایت همه موارد فوق سودآوری ملی را به دنبال خواهند داشت. همانگونه که در جدول زیر ملاحظه می‌گردد، 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. بنابراین ایران از موقعیت مناسب و قابل دفاع در عملکرد لجستیک نسبت به کشورهای مورد مقایسه برخوردار نیست و بدترین وضعیت ایران در مؤلفه های لجستیک، در کارایی فرآیندهای ترخیص کالا و توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی است.

جدول شماره (۲) وضعیت شاخص عملکرد لجستیک ایران در سال‌های مختلف

سال		۲۰۰۷		۲۰۱۰		۲۰۱۲		۲۰۱۶		۲۰۱۸	
شاخص		رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
کارایی فرآیندهای ترخیص کالا (سرعت، سادگی، قابل پیش بینی بودن تشریفات اداری مانند فرآیندهای گمرکی)		۶۲	۲/۵	۱۰۶	۲/۲۱	۱۲۶	۲/۱۹	۱۱۰	۲/۳۳	۷۱	۲/۷۲
کیفیت زیرساخت‌های لجستیکی (مانند مبادی ورودی، راه آهن، جاده ها و تکنولوژی اطلاعات)		۶۶	۲/۴۴	۸۶	۲/۳۶	۱۰۰	۲/۴۲	۷۲	۲/۶۷	۶۳	۲/۰۳
سهولت در ارسال محموله‌های بین المللی (ترانزیت و صادرات مجدد)		۷۸	۲/۵۹	۱۲۱	۲/۴۴	۱۱۵	۲/۴۹	۸۸	۲/۶۷	۷۹	۲/۶۲

سال		۲۰۰۷		۲۰۱۰		۲۰۱۲		۲۰۱۶		۲۰۱۸	
شاخص		رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز
شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک (متصدیان حمل و نقل، کارگزاران با واسطه‌های گمرک)		۶۶	۲/۶۹	۶۹	۲/۶۴	۸۷	۲/۶۶	۸۲	۲/۶۷	۶۲	۲/۷۹
توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی		۱۲۵	۲	۱۱۰	۲/۵	۱۰۸	۲/۴۹	۱۱۱	۲/۴۴	۸۵	۲/۶۵
تحويل به موقع کالا (مناسب بودن زمان تحويل محموله به مشتری در زمان مورد انتظار یا برنامه ریزی شده)		۱۰۶	۲/۸	۸۵	۳/۲۵	۱۳۸	۲/۶۶	۱۱۶	۲/۸۱	۶۰	۳/۳۶
شاخص عملکرد لجستیک		۷۸	۲/۵۱	۱۰۳	۲/۵۷	۱۱۲	۲/۴۸	۹۶	۲/۶	۶۴	۲/۸۵

منبع: سایت بانک جهانی به آدرس www.lpi.worldbank.org

ایران دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک است که شاید کمتر کشوری در جهان بتواند یافت که دارای چنین مزیت‌هایی به صورت یکجا باشد. اما در خصوص عملکرد لجستیک، وضعیت ایران بسیار ضعیف‌تر از کشورهایی است که فاقد این گونه مزایای لجستیک هستند. برخی از کشورهای پیشروی حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت‌های لجستیک ایران، خود را به عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح نموده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. کشورهای امارات و ترکیه نمونه‌های از این موارد هستند. به هر حال با تمام امکانات و فرصت‌های موجود ایران جهت تبدیل به یک هاب لجستیک، از این مواهب خدادادی و سابقه دیرین در امر لجستیک و بازرگانی به نحو مناسب بهره برداری نشده است (معاونت پژوهش‌های زیر بنایی مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۶: ۱۰). در این راستا در این تحقیق سعی گردید تا با شناسایی نقاط ضعف موجود اقدام گردد و سپس براساس اهمیت هر یک از این مولفه‌ها نسبت به بهبود آنها پیشنهاداتی مطرح گردد.

جایگاه دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل در دیپلماسی دفاع اقتصادی ایران چیست؟

به موازات رشد و پیشرفت روزافزون کشور، شدت و وسعت حوزه‌های تاثیر این تهدیدها نیز روند صعودی داشته تا از تبدیل شدن انقلاب اسلامی در عرصه جهانی به عنوان الگو و ایده‌ای جدید و موفق جلوگیری نماید. در دهه کنونی به دلیل رشد توانمندی‌های دفاعی-نظامی کشور از یک سو و از سوی دیگر هزینه‌های غیرقابل محاسبه تهاجم نظامی به جمهوری اسلامی و در یک کلام ناامیدی از دستیابی به نتیجه ملموس از حمله نظامی، استفاده از قابلیت‌های عرصه اقتصادی، در یک نگاه دشمنان، وزن و اهمیت بیشتری یافته است. دفاع اقتصادی در برابر تهدیدها در سه بعد (بازدارندگی، مقابله و توانمندی) عینیت یافته است (بختیاری، ۱۳۹۵: ۹۴).

در سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران در خصوص دیپلماسی حمل و نقل، توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل در چندین محور بیان شده که از جمله می‌توان به موقعیت ترانزیتی کشور، سودآوری ملی اشاره نمود. بهره‌گیری از موقعیت ترانزیتی کشور یکی از رویکردهای تبدیل کشور به هاب ترانزیتی است. توجه به توسعه ترانزیت و ارتقای نقش کشور به عنوان هاب توزیع و تجارت، افزایش سودآوری ملی را به دنبال خواهد داشت. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که با هدف قرار دادن تبدیل کشور به هاب لجستیکی منطقه و دنبال کردن این مسئله در توسعه شبکه حمل و نقل، هم بخشی از شرایط الزم برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی منطقه فراهم شده و هم از موقعیت ترانزیتی کشور نهایت بهره‌برداری صورت خواهد گرفت. در نهایت همه موارد فوق سودآوری ملی را به دنبال خواهند داشت (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۶: ۶). جدول ذیل رویکردهای خاص برنامه پنج ساله اول تا ششم توسعه را جمع‌بندی نموده است:

جدول شماره (۳) رویکردهای خاص برنامه پنج ساله اول تا ششم توسعه

برنامه	جمع‌بندی رویکرد برنامه
اول	توجه به موقعیت جغرافیایی کشور در زمینه حمل و نقل بار توجه به گسترش حمل و نقل ریلی
دوم	حمایت از ایجاد تسهیلات لجستیکی در پایانه‌های صادراتی پشتیبانی از ایجاد امکانات و تسهیلات لجستیکی مورد نیاز محصولات کشاورزی
سوم	ایجاد شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ارتقای نقش بخش غیردولتی در توسعه بخش حمل و نقل
چهارم	توجه به تدوین برنامه توسعه حمل و نقل تعیین اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل و نقل
پنجم	توجه به ایجاد بانک جامع حمل و نقل توجه به تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور ایجاد زیرساختهای لجستیکی و حمل و نقل چندوجهی
ششم	تعیین اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل و نقل ایجاد زیرساختهای لجستیکی و حمل و نقل چندوجهی

منبع: شجاعی، ۱۳۹۶

با توجه به جدول فوق می‌توان ادعا نمود که دیدگاه کلان در رابطه با حوزه حمل و نقل کالا به تدریج از برنامه چهارم توسعه، موضوعات مورد توجه به صورت پراکنده و براساس اولویتهای توسعه‌های هر برنامه مدنظر قرار گرفته‌اند. برنامه‌های اول و دوم توسعه، حاوی جهت‌گیری‌های قابل توجهی هستند. در برنامه‌های اول به موقعیت جغرافیایی کشور یا در واقع نقش ایران به عنوان هاب لجستیکی منطقه توجه شده است. در برنامه دوم توسعه نیز به تأمین امکانات لجستیکی (نه فقط حمل و نقل) برای صادرات کالا و تأمین و توزیع محصولات کشاورزی توجه شده است. برنامه پنجم توسعه از آن جهت خاص است که در واقع اولین برنامه‌ای است که در آن به توسعه زیرساخت‌های تخصصی لجستیکی در سطح کلان کشور و اتصال به شبکه‌های حمل و نقل اشاره

شده است؛ چرا که پیش از آن، برنامه‌های توسعه‌ای به صورت مجزا به هر حوزه حمل و نقل توجه داشته‌اند. برنامه ششم توسعه در دو بخش حمل و نقل و مناطق آزاد، به موضوع زیرساختهای لجستیکی و اهداف کالان برای صور چهارگانه حمل و نقل میپردازد. در تدوین برنامه ششم توسعه به این نکته توجه نشده است که با توجه به اینکه محور لجستیک مبنای انتخاب مناطق آزاد نبوده‌است، بنابراین نمیتوان برای هر منطقه آزاد و تجاری، کارکرد لجستیکی در نظر گرفت. البته این امکان وجود دارد که از زیرساختهای موجود در مناطق آزاد و تجاری که برای تولید و صادرات فراهم شده است به منظور استقرار پارکهای لجستیکی در مناطقی، نزدیک به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی استفاده کرد، اما لزوماً هر منطقه آزاد و تجاری قابلیت تبدیل به هاب لجستیکی را ندارد (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۶: ۶).

دولتها به خصوص در کشورهای در حال توسعه می‌توانند نقش قابل توجهی در توسعه و بهبود زیرساختهای لجستیکی کشور داشته باشند. با توجه به ادبیات موضوعی تحقیق، مهمترین کارهایی که دولتها در جهت توسعه زیرساختهای لجستیکی بایستی انجام دهند، به تفکیک سه گروه زیرساختی در ادامه مورد اشاره قرار گرفته است:

جدول شماره (۴) عوامل توسعه زیرساختهای لجستیکی

عامل	موارد
اقدامات الزم در حوزه زیرساختهای قانون گذاری	<ul style="list-style-type: none"> - تدوین سیاستهای واردات و صادرات و تعیین تعرفه های گمرکی کارآ - ثبات رویه و قابلیت اطمینان سیاست گذاریهای اقتصادی در جهت کاهش ریسک سرمایه گذاری - منطقی کردن نرخ سود بانکی - حمایت از شرکتهای ارائه دهنده خدمات لجستیک طرف سوم - تدوین استانداردهای کیفی ملی برای فعالیتهای لجستیکی
اقدامات الزم در حوزه زیرساختهای سخت افزاری	<ul style="list-style-type: none"> - احداث جادههای جدید و یا توسعه و بهبود راههای موجود - احداث انبارها و سیلوهای مکانیزه و بهبود انبارهای موجود - بهبود زمان ترخیص کالاها از گمرک و کوتاه تر و بهینه کردن چرخه کارهای اداری گمرکی - توسعه زیرساختهای تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات برای ایجاد جریان روان اطلاعات و تراکنشهای مالی
اقدامات الزم در حوزه زیرساخت های نرم افزاری	<ul style="list-style-type: none"> - بهبود شرایط بانکی برای اصلاح قوانین پرداخت به نحوی که تسهیلاتی را برای سرعت انجام تراکنشهای مالی در کمترین زمان و یا کمترین هزینه خواب سرمایه برآورد سازد. - تشویق شرکتهای بیمه برای حمایت از فعالیتهای شرکتهای ۳PL و توسعه تنوع طرحهای بیمه‌ای مرتبط - تدوین چارچوب های نظارتی مناسب و کارآ - تهیه نقشه راه برای تعیین نقش دولت و بخش خصوصی در پروژههای پیاده سازی زنجیره تأمین کالا - توسعه فرهنگ همکاری و مشارکت بین شرکای تجاری - تعریف داده های آماری و نسبتهای مالی جدید مرتبط با هزینه های لجستیک - تدریس و آموزش متخصصان لجستیک و زنجیره تأمین - تالشها در سطح بنگاههای اقتصادی و مؤسسات خصوصی) مانند: بهبود سیستم فعلی توزیع، توسعه بازار داخلی، مدرن کردن و بهبود سیستم بانکی، ترویج و توسعه استفاده از رایانه، تصحیح و به روزرسانی سیستم مدیریت، تشویق و ترویج رقابت، ایجاد آموزش حین کار، ترویج تخصص گرایی)

عامل	موارد
-	بهبود آموزش و تحقیقات
-	همکاری های منطقه ای و بین المللی (همچون الگوبرداری از تجارب کشورهای توسعه یافته، برگزاری سمینارها و کنفرانسهای مرتبط، توسعه برنامه همکاری با شرکتهایی از کشورهای توسعه یافته)

مولفه‌های دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل از طریق مطالعه تطبیقی کشورهای منتخب کدامند؟

امروزه لجستیک نقش کلیدی در تحقق رشد اقتصادی ایفا میکند و پایه و اساس تجارت داخلی و خارجی را تشکیل میدهد. اهتمام جدی به بهبود وضعیت لجستیک، علاوه بر افزایش توان رقابت‌پذیری و تجارت، منجر به افزایش رفاه مصرف‌کننده و تولیدکننده، شکوفایی اقتصادی، ایجاد منابع درآمدی برای کشورهای دارای موقعیت جغرافیایی مناسب و افزایش اشتغال در آنها میگردد. در حال حاضر بهبود وضعیت کشورها در حوزه لجستیک بهیچیک از اهداف مهم توسعه اقتصادی تبدیل شده و کشورها برای ماندگاری در عرصه رقابت، اقدامات ویژه‌ای در راستای بهبود عملکرد لجستیک انجام داده اند که از مهمترین آنها میتوان به استفاده از شیوه حمل و نقل چندوجهی و برونسپاری خدمات لجستیک به ارائه‌کنندگان خدمات لجستیک به ویژه PL۳ها اشاره نمود. کشور ایران به لحاظ قرار گرفتن در یک موقعیت جغرافیایی استراتژیک و برخورداری از مزیت‌های لجستیکی فراوان، به طور بالقوه به عنوان یک کشور تجاری- لجستیکی شناخته میشود و بهبود فعالیتها و خدمات لجستیکی و دارا بودن زیرساختهای توسعه یافته در این حوزه، ضرورتی انکارناپذیر برای افزایش توان رقابت‌پذیری و توسعه تجارت کشور محسوب میشود. بررسی جایگاه کشور در شاخصهای مرتبط با لجستیک نشان میدهد که ایران از عملکرد مطلوبی در حوزه لجستیک برخوردار نمیشود و تاکنون برنامه ریزی و اقدام مناسبی برای توسعه لجستیک و زیرساختهای آن انجام نشده است. این در حالیست که برخی از کشورهای همسایه نظیر امارات و ترکیه، تنها با دارا بودن میزان کمی از مزیت‌های لجستیکی، گام‌های مؤثری در جهت بهبود وضعیت خود در زمینه لجستیک برداشته اند و موفقیت‌های قابل توجهی کسب نموده اند. از آنجایی که در سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴، دستیابی به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه برنامه‌ریزی شده است، لذا بهبود خدمات و زیرساختهای لجستیکی میتواند کمک شایانی به طی کردن این مسیر و دستیابی به هدف موردنظر نماید (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۶: ۶). از وجهی دیگر، کاهش وابستگی اقتصاد ایران به درآمدهای نفتی به عنوان مهمترین راهکار توسعه اقتصادی کشور، منوط به عرضه محصولات داخلی با کیفیت، قیمت و سرعت قابل رقابت در بازار جهانی است که تحقق این مهم، بدون وجود زیرساختهای مناسب و بهینه لجستیکی امکان‌پذیر نیست. لذا توجه جدی به مقوله لجستیک و سرمایه‌گذاری برای گسترش و توسعه زیرساختهای لجستیکی، امری ضروری در پیشرفت و توسعه اقتصادی و تجاری کشور محسوب میشود. در همین راستا با توجه به موانع و مشکلات پیشروی حوزه لجستیک، اقداماتی نظیر تدوین نقشه راه جامع لجستیک، ایجاد و به کارگیری حمل و نقل چندوجهی، حمایت از ایجاد شرکتهای لجستیکی طرف سوم، مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک، ساماندهی زنجیره‌های تأمین کالا در کشور، ایجاد و توسعه مراکز لجستیکی

و ارتقاء زیرساخت‌های فیزیکی در کنار وجود یک نهاد متولی مشخص و واحد برای سیاست‌گذاری و برنامه ریزی در حوزه لجستیک، می‌تواند تأثیر بسزایی در بهبود عملکرد لجستیکی کشور داشته باشد. بدین منظور با بررسی چند کشور موفق در زمینه توسعه لجستیک و نیز برای تحقق راهبردهای فوق، مجموعه‌ای از اقدامات پیاده سازی در حوزه های مختلف تعریف شده است:

جدول شماره (۵) اقدامات پیاده سازی در حوزه های مختلف توسعه لجستیک

حوزه	اقدامات
زیرساخت‌های فیزیکی	<ul style="list-style-type: none"> - توسعه نظام‌مند تأسیسات لجستیکی و ارتقای خدمات آنها - ایجاد لجستیک محلی کارآمد در مناطق شهری - تقویت نظام پشتیبانی قانونی و مالی جامع برای ارتقای لجستیک ریلی - تحقیق و توسعه برای مفاهیم جدید سیستم‌های لجستیک بار، به‌خصوص حمل و نقل چندوجهی و سبز - حمایت از تجدید حیات حمل و نقل از طریق تخصیص اسکله های ویژه و حمایت‌های مالی خاص - افزایش رقابت پذیری بنادر تجاری اصلی با تخصیصی سازی منطقه ای آنها و فعالیت اتحادیه های بنداری و آموزشی
زیرساخت‌های غیرفیزیکی	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد کمیته ملی لجستیک به‌همراه زیرمجموعه تخصصی برای پشتیبانی سیاست‌گذاری و پیاده سازی آن - ایجاد نهاد مدیریت آمار لجستیک برای پشتیبانی سیاست‌گذاری به همکاری مرکز ملی آمار - توسعه نیروی انسانی لجستیک در میانمدت و بلندمدت - تسهیل در استخدام افراد خارجی و افراد صالحیندار در شرکتهای لجستیکی - سیستم ملی تأیید صلاحیت خدمات لجستیکی براساس ارزیابی عملکرد به جای تست و آزمون - توسعه زیرساخت‌های ICT در هاب های لجستیکی کلیدی و توسعه شبکه ملی اطلاعات لجستیک
پایداری	<ul style="list-style-type: none"> - برنامه ریزی برای کاهش گازهای گلخانه‌ای و ایجاد نظام مدیریت لجستیک سبز و تهیه خطوط راهنما - قانونگذاری برای افزایش شفافیت و فضای منصفانه برای فعالین در بخش لجستیک - بهبود نظام‌های زیرساختی و نهادی لجستیکی برای تقویت امنیت اجتماعی (به عنوان مثال لجستیک بحران) - ایجاد نظام جامع یکپارچه امنیت لجستیک در سطح استانی - ایجاد بسترهای اجتماعی برای تضمین رشد بلندمدت قابلیت های صنعت لجستیک - افزایش رفاه در صنعت لجستیک و بهبود شرایط کاری
جهانی سازی	<ul style="list-style-type: none"> - افزایش امنیت هاب های لجستیکی بین المللی و تقویت عملیات آنها - تالش فعالانه برای توسعه شبکه های جهانی حمل و نقل - تضمین رشد قابلیت‌های جهانی صنعت لجستیک بین الملل کشور - توسعه همکاری های بین المللی برای تقویت اتصال کره به شبکه جهانی
لجستیک داخلی	<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد سیستم‌هایی برای تثبیت ساختار و پیشرفت صنعت لجستیک - ایجاد نظام پشتیبانی برای تثبیت و پیشرفت صنعت لجستیک - پشتیبانی از ارتقای رقابت پذیری با گسترش بازارهای لجستیکی - ایجاد نظام پشتیبانی جامع برای ارتقای رقابت‌پذیری شرکتهای لجستیکی

الگوی بهینه برای جمهوری اسلامی ایران با توجه به مولفه‌های استخراج شده کدام است؟
 به منظور دستیابی به اهداف تحقیق که شناسایی و اولویت‌بندی معیارها و زیرمعیارهای اصلی در بحث الگوی بهینه (برتر) دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل برای جمهوری اسلامی ایران با رویکرد مطالعه تجربی در کشورهای منتخب بود، ابتدا می‌بایست معیارهای اصلی و زیر معیارها شناسایی می‌گردید. این نتایج به صورت زیر می‌باشد:

جدول شماره (۶) معیارهای اصلی و زیر معیارهای مدل انتخابی

وزن	اقدامات	حوزه
۰/۲۸۱۲۴۶	- تقویت نظام پشتیبانی قانونی و مالی جامع برای ارتقای لجستیک ریلی	زیرساختهای فیزیکی
۰/۲۵۶۹۹۴	- ایجاد لجستیک محلی کارآمد در مناطق شهری	
۰/۱۹۷۰۴۷	- توسعه نظام مند تأسیسات لجستیکی و ارتقای خدمات آنها	
۰/۱۰۶۶۷۷۸	- حمایت از تجدید حیات حمل و نقل از طریق تخصیص اسکله های ویژه و حمایت‌های مالی خاص	
۰/۰۹۲۸۷۷	- تحقیق و توسعه برای مفاهیم جدید سیستمهای لجستیک بار، به خصوص حمل و نقل چندوجهی و سبز	
۰/۰۶۴۶۸۵	- افزایش رقابت پذیری بنادر تجاری اصلی با تخصیص سازی منطقه ای آنها و فعالیت اتحادیه های بنادری و آموزشی	
۰/۳۲۳۷۷۳	- ایجاد نهاد مدیریت آمار لجستیک برای پشتیبانی سیاستگذاری به همکاری مرکز ملی آمار	زیرساختهای غیرفیزیکی
۰/۲۲۱۱۵۳	- ایجاد کمیته ملی لجستیک به همراه زیرمجموعه تخصصی برای پشتیبانی سیاستگذاری و پیاده سازی آن	
۰/۱۵۶۶۸۳	- توسعه نیروی انسانی لجستیک در میانمدت و بلندمدت	
۰/۱۰۸۹۰۱	- توسعه زیرساختهای ICT در هاب های لجستیکی کلیدی و توسعه شبکه ملی اطلاعات لجستیک	پایداری
۰/۱۰۲۵۸	- سیستم ملی تأیید صلاحیت خدمات لجستیکی براساس ارزیابی عملکرد به جای تست و آزمون	
۰/۰۸۶۸۸۹	- تسهیل در استخدام افراد خارجی و افراد صلاحیتدار در شرکتهای لجستیکی	
۰/۲۳۳۵۵۷	- قانونگذاری برای افزایش شفافیت و فضای منصفانه برای فعالین در بخش لجستیک	
۰/۲۱۹۹۳۶	- بهبود نظامهای زیرساختی و نهادی لجستیکی برای تقویت امنیت اجتماعی	
۰/۲۰۳۳۹۷	- برنامه ریزی برای کاهش گازهای گلخانه‌ای و ایجاد نظام مدیریت لجستیک سبز و تهیه خطوط راهنما	
۰/۱۷۵۶۰۲	- ایجاد بسترهای اجتماعی برای تضمین رشد بلندمدت قابلیت های صنعت لجستیک	
۰/۱۲۰۲۶۹	- ایجاد نظام جامع یکپارچه امنیت لجستیک در سطح استان	

حوزه	اقدامات	وزن
جهانی سازی	- افزایش رفاه در صنعت لجستیک و بهبود شرایط کاری	۰/۰۴۶۱۴
	- تلاش فعالانه برای توسعه شبکه های جهانی حمل و نقل	۰/۴۵۶۶۹۵۴
	- افزایش امنیت هاب های لجستیکی بین المللی و تقویت عملیات آنها	۰/۲۲۱۶۷۷۴۳
	- تضمین رشد قابلیت های جهانی صنعت لجستیک بین الملل کشور	۰/۲۰۱۰۴۲۳۱
	- توسعه همکاری های بین المللی برای تقویت اتصال کره به شبکه جهانی	۰/۱۲۰۵۸۴۸۶
لجستیک داخلی	- ایجاد سیستم هایی برای تثبیت ساختار و پیشرفت صنعت لجستیک	۰/۴۴۲۰۰۹۱۳
	- پشتیبانی از ارتقای رقابت پذیری با گسترش بازارهای لجستیکی	۰/۲۴۵۱۹۰۸۳
	- ایجاد نظام پشتیبانی برای تثبیت و پیشرفت صنعت لجستیک	۰/۱۸۹۲۸۹۵۶
	- ایجاد نظام پشتیبانی جامع برای ارتقای رقابت پذیری شرکتهای لجستیکی	۰/۱۲۳۵۱۰۴۸

الگوی بهینه دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل برای جمهوری اسلامی ایران با توجه به رتبه

بندی مولفه های استخراج شده الگوهای کشورهای منتخب به چه صورت می باشد ؟

بر این اساس و به منظور دستیابی به اهداف تحقیق که شناسایی و اولویت بندی معیارها و زیرمعیارهای اصلی در بحث ارایه الگوی بهینه دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل برای جمهوری اسلامی ایران با رویکرد مطالعه تجربی در کشورهای منتخب، معیارهای اصلی و زیر معیارهای برطرف بهبود وضعیت موجود شناسایی گردید و سپس بر اساس نظرات کارشناسان اقدام به رتبه بندی آنها و شناسایی اهمیت هر یک از آنها گرفته شد .

جدول شماره (۷) رتبه بندی معیارها با توجه به نظر کارشناسان

وزن	رتبه	معیار
۰/۱۱۶۵۵۵۹۸	۳	زیرساختهای فیزیکی
۰/۳۸۳۱۳۱۰۳	۱	زیرساختهای غیرفیزیکی
۰/۳۰۱۵۸۱۰۸	۲	پایداری
۰/۱۹۸۷۳۱۱۹۱	۴	جهانی سازی
۰/۰۸۳۱۵۵۱۹	۵	لجستیک داخلی

حال به پاسخ پرسش اصلی می پردازیم که مطرح می کند که:

الگوی بهینه (برتر) دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل برای جمهوری اسلامی ایران با رویکرد مطالعه تجربی در کشورهای منتخب و شناسایی مولفه های تاثیرگذار بر این حوزه

کدام است ؟

جدول شماره (۸) رتبه بندی معیارها با توجه به نظر کارشناسان

رتبه	اقدامات	حوزه
۱	- ایجاد نهاد مدیریت آمار لجستیک برای پشتیبانی سیاستگذاری به همکاری مرکز ملی آمار	زیرساختهای غیرفیزیکی

رتبه	اقدامات	حوزه
۲	- ایجاد کمیته ملی لجستیک به همراه زیرمجموعه تخصصی برای پشتیبانی سیاستگذاری و پیاده سازی آن	
۳	- توسعه نیروی انسانی لجستیک در میانمدت و بلندمدت	
۴	- توسعه زیرساختهای ICT در هاب های لجستیکی کلیدی و توسعه شبکه ملی اطلاعات لجستیک	
۵	- سیستم ملی تأیید صلاحیت خدمات لجستیکی براساس ارزیابی عملکرد به جای تست و آزمون	
۶	- تسهیل در استخدام افراد خارجی و افراد صلاحیتدار در شرکتهای لجستیکی	
۷	- قانونگذاری برای افزایش شفافیت و فضای منصفانه برای فعالین در بخش لجستیک	
۸	- بهبود نظام‌های زیرساختی و نهادی لجستیکی برای تقویت امنیت اجتماعی	
۹	- برنامه ریزی برای کاهش گازهای گلخانه ای و ایجاد نظام مدیریت لجستیکی سبز و تهیه خطوط راهنما	
۱۰	- ایجاد بسترهای اجتماعی برای تضمین رشد بلندمدت قابلیت های صنعت لجستیک	
۱۱	- ایجاد نظام جامع یکپارچه امنیت لجستیک در سطح استان	
۱۲	- افزایش رفاه در صنعت لجستیک و بهبود شرایط کاری	زیرساختهای فیزیکی
۱۳	- تقویت نظام پشتیبانی قانونی و مالی جامع برای ارتقای لجستیک ریلی	
۱۴	- ایجاد لجستیک محلی کارآمد در مناطق شهری	
۱۵	- توسعه نظام مند تأسیسات لجستیکی و ارتقای خدمات آنها	
۱۶	- حمایت از تجدید حیات حمل و نقل از طریق تخصیص اسکله های ویژه و حمایتهای مالی خاص	
۱۷	- تحقیق و توسعه برای مفاهیم جدید سیستمهای لجستیک بار، به خصوص حمل و نقل چندوجهی و سبز	
۱۸	- افزایش رقابت پذیری بنادر تجاری اصلی با تخصیص سازی منطقه ای آنها و فعالیت اتحادیه های بنادری و آموزشی	جهانی سازی
۱۹	- تلاش فعالانه برای توسعه شبکه های جهانی حمل و نقل	
۲۰	- افزایش امنیت هاب های لجستیکی بین المللی و تقویت عملیات آنها	
۲۱	- تضمین رشد قابلیت‌های جهانی صنعت لجستیک بین الملل کشور	
۲۲	- توسعه همکاری های بین المللی برای تقویت اتصال کره به شبکه جهانی	لجستیک داخلی
۲۳	- ایجاد سیستمهایی برای تثبیت ساختار و پیشرفت صنعت لجستیک	
۲۴	- پشتیبانی از ارتقای رقابت پذیری با گسترش بازارهای لجستیکی	
۲۵	- ایجاد نظام پشتیبانی برای تثبیت و پیشرفت صنعت لجستیک	
۲۶	- ایجاد نظام پشتیبانی جامع برای ارتقای رقابت‌پذیری شرکتهای لجستیکی	

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

تحقیق حاضر با عنوان شناسایی و اولویت‌بندی معیارهای توسعه حمل و نقل لجستیک برای جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. 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 مستمر اقتصادی، ارتقای نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل باشد. تبدیل شدن کشور به هاب لجستیکی منطقه را میتوان یکی از محورهای تحقق جایگاه اول اقتصادی کشور در سطح منطقه دانست. براین اساس و به منظور دستیابی به اهداف تحقیق که شناسایی و اولویت‌بندی معیارها و زیرمعیارهای اصلی در بحث الگوهای دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل در کشورهای منتخب با رویکرد ارایه الگوی بهینه برای جمهوری اسلامی ایران، معیارهای اصلی و زیر معیارهای برطرف بهبود وضعیت موجود شناسایی گردید و سپس بر اساس نظرات کارشناسان اقدام به رتبه‌بندی آنها و شناسایی اهمیت هر یک از آنها گرفته شد. جامعه آماری تحقیق تعداد ۳۰ نفر از مدیران و کارشناسان با تجربه در زمینه دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی که آشنایی کامل با امکانات و نقاط قوت و ضعف دیپلماسی لجستیک و حمل و نقل دارند، انتخاب گردید. شاخص‌های جمعیت‌شناختی مورد بررسی در پرسش‌نامه ارائه شده به شرح زیر بوده‌است:

جدول شماره (۹) خلاصه نتایج متغیرهای جمعیت‌شناختی

ردیف	متغیر	نتیجه
۱	«جنسیت» پاسخ دهندگان	تعداد ۲۱ نفر از پاسخ دهندگان مرد و تعداد ۹ نفر از آنها را زن تشکیل می‌دهند.
۲	«تحصیلات» پاسخ دهندگان	تعداد ۱۱ نفر کارشناسی، تعداد ۱۳ نفر تحصیلاتی برابر کارشناسی ارشد و تعداد ۶ دارای دکتری دارند.
۳	سن پاسخ دهندگان	۶ نفر بین ۳۰ تا ۴۰ سال بوده‌اند. همچنین ۱۲ نفر از پاسخگویان در بازه سنی ۴۰ تا ۵۰ سال و ۱۲ نفر در بازه سنی بالاتر از ۵۰ سال بوده‌اند.
۴	تجربه	۸ نفر دارای ۱۰ تا ۱۵ سال تجربه، ۱۵ نفر بین ۱۵ تا ۲۰ سال تجربه و در آخر ۷ نفر دارای بیشتر از ۲۰ سال تجربه می‌باشند.

حال با توجه به نتایج بدست آمده پیشنهاداتی مطرح می‌گردد. یکی از مهم‌ترین کارهایی که دولت در جهت تقویت لجستیکی در کشور می‌تواند انجام دهد، تقویت نظام پشتیبانی قانونی و مالی جامع برای ارتقای لجستیک ریلی می‌باشد. در همین راستا دولت و مجلس با همکاری یکدیگر می‌توانند اقدام به بهبود وضع قوانین و نیز ایجاد مشوق‌هایی برای بخش خصوصی در زمینه ایجاد پارک‌های لجستیک چندوجهی، کوچک، متوسط و بزرگ که به طور عمده به راه آهن وصل می‌باشند، نمایند.

به طور نمونه، با وجود اینکه حمل و نقل کانتینری درصد پاییینی از حمل و نقل در تجارت خارجی هند را به خود اختصاص داده است، ولی این نوع حمل و نقل از رشد بالایی برخوردار است. شایان ذکر است جهت کاهش هزینه‌های حمل و نقل و همچنین انتقال سریع کالاها بین مبادی و مقاصد، حمل و نقل چندوجهی در کشور هند در حال گسترش است. حمل و نقل چندوجهی امکان انجام فرآیندهای تجارت بین المللی را با تعداد اسناد کمتر (مثلاً یک سند برای تمامی انواع حمل و نقل مورد استفاده) میسر می‌سازد. پارک‌های لجستیکی در راستای سیاست‌های تسهیلات‌دهی تجاری و با هدف ارائه خدمات لجستیکی با کیفیت و کارایی بالا، احداث می‌شوند. این مکان‌ها سبب تجمع بخش‌های مختلف صنعت لجستیک از قبیل محل پارک کامیون، شرکت‌های حمل و نقل، انبار کانتینر و مراکز فناوری و پردازش توزیع در یک مکان می‌گردند. انتهای سال ۲۰۱۴ به تعداد ۱۱۰ پارک لجستیکی با سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری در محدوده ۳۵۰۰ هکتاری در هند عملیاتی شده‌اند.

بنابراین در راستای تقویت نظام پشتیبانی قانونی و مالی جامع برای ارتقای لجستیک ریلی پیشنهاد می‌گردد تا دولت و مجلس در همکاری بایکدیگر اقدام به :

۱. تدوین سیاست‌های واردات و صادرات و تعیین تعرفه‌های گمرکی کارا.
۲. ثبات رویه و قابلیت اطمینان سیاست‌گذاری‌های اقتصادی در جهت کاهش ریسک سرمایه‌گذاری.
۳. منطقی کردن نرخ سود بانکی.
۴. حمایت از شرکت‌های ارائه دهنده خدمات لجستیک طرف سوم.
۵. تدوین استانداردهای کیفی ملی برای فعالیت‌های لجستیکی

از جمله نتایج بدست آمده در این تحقیق می‌توان به اهمیت توسعه زیرساخت‌های غیرفیزیکی نیز اشاره نمود. در این تحقیق مشخص گردید که ایجاد نهاد مدیریت آمار لجستیک برای پشتیبانی سیاست‌گذاری به همکاری مرکز ملی آمار بسیار پر اهمیت می‌باشد. در همین راستا توسعه نیروی انسانی و نیز توسعه زیرساخت‌های ICT در هاب‌های لجستیکی کلیدی و توسعه شبکه ملی اطلاعات لجستیک، می‌تواند در تحقیق اهداف لجستیکی کشور، کمک نماید. بنابراین در این راستا پیشنهاد می‌گردد تا دولت :

با بهبود شرایط بانکی برای اصلاح قوانین پرداخت به نحوی که تسهیلاتی را برای سرعت انجام تراکنش‌های مالی در کمترین زمان و با کمترین هزینه خواب سرمایه برآورد سازد .

- تشویق شرکت‌های بیمه برای حمایت از فعالیت‌های شرکت‌های 3PL و توسعه تنوع طرح‌های بیمه‌ای مرتبط.
- تدوین چارچوب‌های نظارتی مناسب و کارآ.

- تهیه نقشه راه برای تعیین نقش دولت و بخش خصوصی در پروژه‌های پیاده‌سازی زنجیره تأمین کالا.
- توسعه فرهنگ همکاری و مشارکت بین شرکای تجاری.
- تعریف داده‌های آماری و نسبت‌های مالی جدید مرتبط با هزینه‌های لجستیک.
- تدریس و آموزش متخصصان لجستیک و زنجیره تأمین.
- بهبود آموزش و تحقیقات.
- همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی.

یکی از چالش‌های اساسی در مدیریت کشور که مشکلات متعددی را در سطح ملی و منطقه ای ایجاد نموده، عدم وجود یکپارچگی، انسجام و هماهنگی بین دستگاه‌های مسئول در زمینه فراهم سازی و تأمین اقلام، کالاها و خدمات مورد نیاز مردم است. این مسئله از آنجا ناشی می‌شود که نقش، جایگاه، حدود وظایف و اختیارات و مسئولیت‌های بخش‌های مختلف کشور در زنجیره‌های کالا با رویکرد سیستمی و یکپارچه تعیین نشده و مورد واکاوی قرار نگرفته‌است. ضمن این که با توجه به ساختار مملو از بنگاه‌های کوچک و متوسط در ساختار صنعت ایران و ضعف‌های متعدد برای مواجهه با مسائل فنی اقتصادی و تجارت جهانی و وابستگی زیاد اقتصاد کشور به دولت، به نظر می‌رسد که تنها دولت می‌تواند از طریق ایجاد مشوق‌ها و زمینه‌سازی برای توسعه نهادهای غیردولتی ضروری و مرتبط، ضرورت لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین را در ساختار نیمه سنتی بنگاه‌های کوچک و متوسط نهادینه سازد. در همین راستا شاخص‌های عملکردی می‌توانند به عنوان ابزاری برای بهبود سیستم لجستیک در داخل یک شرکت و یا در اقتصاد کل کشور مورد استفاده قرار گیرد. دلیل اصلی محاسبه عملکرد لجستیک کاهش هزینه‌های عملیاتی آن است. اندازه گیری هزینه‌های عملکردی تعیین می‌کند که چه موقع و به چه طریق، تغییرات عملیاتی برای کنترل هزینه‌ها و شناسایی نواحی برای دارایی‌های بهبودیافته باید اعمال گردند. در این راستا تعیین معیارهایی همچون سهم هزینه‌های لجستیکی از کل هزینه‌های کشور از جمله شاخص‌های تعیین وضعیت زنجیره‌های تأمین هر کشور به حساب می‌آید به طوری که بسیاری از کشورها این شاخص‌ها را محاسبه نموده و سالیانه به‌روز می‌رسانند. امروزه شماری از کشور پیشرو در لجستیک از جمله ایالات متحده آمریکا، ژاپن و کره جنوبی هزینه‌های اقتصادی کلان لجستیک خود را به صورت سالیانه منتشر می‌کنند.

در ادامه پیشنهاد می‌گردد تا دولت با اقداماتی چون تنظیم سیاست‌ها در حوزه تجارت و حمل‌ونقل، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و لجستیک، بهینه‌سازی مبادی ورود و خروج کالا، ساده‌سازی و هم نواسازی رویه‌ها و دستورالعمل‌ها، به‌کارگیری فناوری‌های جدید (مانند پنجره واحد تجاری) و ظرفیت‌سازی را می‌توان از جمله اقدامات تسهیل‌کننده در حوزه بهبود شرایط لجستیکی کشور دانست.

در انتها و در بررسی شاخص لجستیک داخلی مشخص گردید که یکی از اصلی‌ترین اقداماتی که می‌تواند در جهت بهبود وضع موجود باشد، ایجاد سیستم‌هایی برای تثبیت ساختار و پیشرفت صنعت لجستیک می‌باشد.

به طور خلاصه اصلی‌ترین اقداماتی که در جهت ایجاد مراکز لجستیکی در کشور می‌تواند توسط دولت صورت پذیرد، عبارتند از:

- ایجاد یک متولی واحد یا سازوکار هماهنگی برای هدایت و نظارت بر ایجاد مراکز لجستیکی.
- ایجاد همگرایی و اجماع بین بخشی و از بین بردن تضادهای دیدگاهی موجود.
- ایجاد طرح کلان مکان یابی مراکز لجستیکی مورد نیاز کشور به همراه رویکرد هر یک.
- ایجاد مطالعات دقیق امکان‌سنجی برای مراکز لجستیکی مکان‌یابی شده.
- ایجاد یکپارچگی و هم‌راستایی مطالعات با سایر برنامه‌های کلان همچون برنامه جامع حمل و نقل کشور
- ایجاد طرح‌های قانونی لازم برای چگونگی پیشبرد توسعه این مراکز با استفاده از گزینه‌هایی چون سرمایه‌گذاری و حمایت دولت، مشارکت بخش عمومی و خصوصی، سرمایه‌گذاری خارجی و غیره.

در آخر نیز می‌توان عنوان نمود که ایران دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک است که شاید کمتر کشوری در جهان بتوان یافت که دارای چنین مزیت‌هایی به‌صورت یکجا باشد. اما درخصوص عملکرد لجستیکی، وضعیت ایران بسیار ضعیف‌تر از کشورهایی است که فاقد این‌گونه مزایای لجستیکی هستند. برخی از کشورهای پیشروی حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت‌های لجستیکی ایران، خود را به عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح نموده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. کشورهای امارات به عنوان هاب لجستیکی و تجاری منطقه و جهان و ترکیه به عنوان هاب ترانزیتی منطقه نمونه‌های از این موارد هستند.

منابع و مأخذ

منابع فارسی

- آقایی، میلاد؛ آقایی، اصغر و کبری، محمدعلی (۱۳۹۱)، مدیریت لجستیک متحرک (سیار) (مطالعه موردی: گروه شرکت‌های تیوا سلولز)، مدیریت زنجیره تامین، دوره ۱۴، شماره ۳۶، ص ۳۰ تا ۳۷.
- بختیاری، ایرج (۱۳۹۵). تاثیر مولفه‌های دفاع اقتصادی کشور بر دفاع همه جانبه با تاکید بر رهنمودها (راهبرد) و اسناد ابلاغی مقام معظم رهبری، فصلنامه راهبرد دفاعی، دوره ۱۴، شماره ۵۴، ص ۹۳-۱۲۴.
- چشم براه، محسن؛ کرباسیان، مهدی و یآوری، علی رضا (۱۳۹۳). الگوی مرحله محور مدیریت لجستیک پلیس در مدیریت بحران‌های طبیعی، پژوهشنامه جغرافیای انتظامی، دوره ۲، شماره ۸، ص ۱۲۹-۱۵۴.
- قاسمی، فرهاد (۱۳۹۱)، رهیافتی نظری بر دیپلماسی منطقه ای: واحدهای تجدید نظر طلب در گذار چرخه سیستمی قدرت، علوم سیاسی، روابط خارجی، دوره ۴، شماره ۱۶، ص ۷-۳۴.
- کریمی نژاد، فهیمه؛ حقیقی راد، فرزاد (۱۳۹۲)، تحلیل هزینه‌های لجستیک با استفاده از مدل مفهومی و بررسی تاثیر اجرای مرحله اول طرح هدفمندی یارانه ها بر هزینه ها، مجله بررسی‌های بازرگانی، دوره ۷، شماره ۵۸، ص ۹۷-۲۲۱.
- مهریزی، الهام زارع (۱۳۹۲)، نقش دیپلماسی نوین در افزایش همگرایی کشورهای اسلامی، فصلنامه علمی تخصصی فرهنگ پژوهش، دوره ۶، شماره ۱۶، ص ۱۱۹-۱۴۴.
- راه آهن جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۶)، بررسی مرز ریلی اینکه برون.
- سند آمایش مراکز لجستیک کشور (۱۳۹۷)، ستاد مراکز لجستیک کشور، معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران، دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل.
- طرح جامع حمل و نقل کشور (۱۳۹۵)، دفتر برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل، شماره ۱۳۹۵.
- گروه کریدورها و کنوانسیون‌های بین المللی معاونت حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران (۲۰۱۸)، تحولات کلان منطقه در حوزه حمل و نقل .
- معاونت اقتصادی مرکز تحقیقات و بررسی‌های اقتصادی (۱۳۹۷)، اقتصاد به زبان ساده، شماره ۳۶.
- معاونت حمل و نقل (۱۳۹۶)، الزامات بخش ترانزیت کشور در الحاق به سازمان جهانی تجارت، وزارت راه و شهرسازی.
- معاونت اقتصادی مرکز تحقیقات و بررسی‌های اقتصادی (۱۳۹۶)، بررسی تحولات کشور قطر.
- معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی (۱۳۹۶)، چالشها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران.

منابع لاتین:

- Ansari, S; Basdere, M; Li, Xi; Ouyang, Y; Smilowitz, K.(2018) “Advancements in continuous approximation models for logistics and transportation systems:1996–2016 ” *Transportation Research Part B* 107 (2018) 229–252
- Bensassi, Sami, Márquez-Ramos, Laura, Martínez-Zarzoso, Inmaculada, Suárez-Burguet, Celestino, 2015. Relationship between logistics infrastructure and trade: evidence from Spanish regional exports. *Transport. Res. Pol. Pract.* 72, 47–61.
- Fleischmann M., J.M. Bloemhof-Ruwaard, P. Beullens, R. Dekker, “Reverse logistics network design”, in: R. Dekker, M. Fleischmann, K. Inderfurth, L.N. Van Wassenhove (Eds.), “Reverse Logistics: Quantitative Models for Closed-loop Supply chains”, Springer, Berlin, 2004, pp. 65–94.
- Jawad, Hussam; Jaber, Mohammad; Nuwayhid, Rida (2018) “Improving supply chain sustainability using exergy analysis” *European Journal of Operational Research*, Volume 269, 16 August 2018, Pages 258-271
- Krikke HR, Van Harten A, Schuur PC., “Reverse logistic network re-design for copiers”, *OR Spectrum* 1999; 21:381–409.
- Halaszovich, Th; Kinra, A. (2018) “The impact of distance, national transportation systems and logistics performance on FDI and international trade patterns: Results from Asian global value chains” *Transport Policy*, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.09.003>
- Grazia Speranza, M. (2018) “Trends in transportation and logistics” *European Journal of Operational Research* 264 (2018) 830–836
- Gereffi, Gary, Lee, Joonkoo, 2012. Why the world suddenly cares about global supply chains. *J. Supply Chain Manag.* 48 (3), 24–32.
- Kumar, I. Zhalnin, A. Kim. A. Beaulieu, L. (2017) “Transportation and logistics cluster competitive advantages in the U.S. regions: A cross-sectional and spatio-temporal analysis” *Research in Transportation Economics* 61 (2017) 25e36
- Önsel, Ekici, Şule, Özgür Kabak, Füsün, Ülengin, 2016. Linking to compete: logistics and global competitiveness interaction. *Transport Pol.* 48, 117–128.
- Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P.; *The Handbook of Logistics & Distribution management*, 4th edition, Koganpage, 2010.
- Waters, D. *Inventory Control and Management*. Wiley & Sons, Chichester, England, 2008

- ZENG, T. HU, D. HUANG, G. (2013) “The Transportation Mode Distribution of Multimodal Transportation in Automotive Logistics” Social and Behavioral Sciences 96 (2013) 405 – 417



An Identification and prioritization of the Criteria for the Development of Logistics and Transportation Sector of the Islamic Republic of Iran Using an Experimental Study of Selected Countries to Identify the Influential Components

Masoud Memarnejad¹

Ali Moayedpour^{*2}

Abstract

A country's ability in global trade is dependent upon its trade access to logistics networks for transportation of cargo worldwide. Furthermore, the efficiency of a country's supply chains (in terms of transportation time, costs and reliability) depends on certain characteristics of a country's domestic economy, coined 'logistical performance'. Better logistical performance and trade facilitation are significantly associated with prosperous trade, export diversification, attractiveness for foreign direct investment thereby leading to economic growth. In studies conducted by the World Bank, improving logistical performance has been identified as one of the most crucial determinants development. This is since logistics has a significant impact on the economic performance of countries. The statistical population of the present study is 30 managers and experts with experience in the field of logistics and transportation diplomacy in the Ministry of Roads and Urban Development of The Islamic Republic of Iran. The ranking of the components was obtained using the fuzzy AHP technique, indicating that physical infrastructure, non-physical infrastructure, stability, globalization, internal logistics as most critical components for developing the logistics sector.

Keywords: Logistics Diplomacy, Transportation of the Islamic Republic of Iran, Providing Optimal Model in Selected Countries.

¹ PhD Student in Civil Engineering, Faculty of Civil Engineering, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran. (memarnejad@civileng.iust.ac.ir).

² M.A in Executive Management, Faculty of Management, University of Tehran, Iran. Author. (moayedpour@gmail.com).