

ریشه گروه راهبردی - مرئضی فاخری - لجستیک دریایی به عنوان یکی از ارکان حیاتی زنجیره تأمین جهانی، نقشی تعیین‌کننده در تسهیل تجارت بین‌المللی، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و ارتقای رقابت‌پذیری اقتصادی کشورها ایفا می‌کند. بنادر تجاری، به‌مثابه دروازه‌های ورودی و خروجی کالا، نه تنها محل تلاقی جریان‌های کالایی، بلکه بستری برای هم‌افزایی زیرساخت‌های حمل‌ونقل، فناوری اطلاعات و خدمات گمرکی هستند. در عصر جهانی‌شدن، عملکرد مؤثر بنادر و شبکه‌های دریایی به‌طور مستقیم بر شاخص‌های کلان اقتصادی از جمله رشد صادرات، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه مناطق ساحلی تأثیر می‌گذارد. کشورهایی که توانسته‌اند با بهینه‌سازی فرایندهای بندری، ارتقای تجهیزات و دیجیتال‌سازی عملیات لجستیکی، جایگاه خود را در رتبه‌بندی‌های بین‌المللی تثبیت کنند، سهم بیشتری از تجارت جهانی را به خود اختصاص داده‌اند.

به گزارش اقتصاد سرآمد، مرئضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطلبی اختصاصی برای این‌ روزنامه با بررسی شاخص‌های عملکرد لجستیک دریایی و بندری به ریشه‌یابی عوامل مؤثر در افت جایگاه و رتبه ایران در این شاخص‌های عملکردی پرداخته است. نگارنده در این مطلب با تحلیل عوامل مؤثر بر افت رتبه ایران در مقایسه تطبیقی با کشورهای منطقه، درباره پیامدهای افت رتبه بر اقتصاد ملی و تجارت خارجی هشدار داده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

ایران با پرخورداری از موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز در شمال خلیج فارس، دسترسی به آب‌های آزاد و دارا بودن بیش از ۵۰هکتدر فعال، ظرفیت بالقوه‌ای برای تبدیل‌شدن به هاب لجستیکی منطقه دارد. بنسادر بزرگی چون شهیدرجایی، امام‌خمینی و چابهار از نظر ظرفیت تخلیه و بارگیری، اتصال به شبکه‌های جاده‌ای و ریلی و نزدیکی به مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی، توان رقابت با بنادر منطقه‌ای را دارا هستند. بااین حال، بهره‌برداری ناکافی از این ظرفیت‌ها، ضعف در هماهنگی نهادی و چالش‌های زیرساختی موجب شده تا ایران در شاخص‌های جهانی عملکرد لجستیکی، از جمله (Logistics Performance Index (LPI)، با افت رتبه مواجه شود. این شکاف بین ظرفیت بالقوه و عملکرد بالفعل، نیازمند بازنگری در سیاست‌گذاری، سرمایه‌گذاری هدفمندژ و اصلاحات ساختاری در حکمرانی بندری و دریایی کشور است.

مروری بر شاخص عملکرد لجستیک دریایی و بندری

شاخص عملکرد لجستیک ابزاری بین‌المللی است که توسط بانک جهانی برای سنجش کیفیت و کارآمدی سیستم‌های لجستیک کشورها طراحی شده است. این شاخص هر دو تا سه‌سال یک‌بار منتشر می‌شود و بر پایه ارزیابی‌های ادراکی از سوی فعالان حوزه حمل‌ونقل، اپراتورهای لجستیکی و کارشناسان بین‌المللی شکل می‌گیرد. LPI شامل مؤلفه کلیدی است: کیفیت فرایندهای ترخیص گمرکی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تجارت، شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی، سهولت ترتیب حمل‌ونقل بین‌المللی، قابلیت ردیابی و پیگیری محموله‌ها و به موقع بودن ارسال‌ها. ۳۲ مؤلفه نخست به سیاست‌گذاری و ظرفیت‌های نهادی کشورها مربوط می‌شوند، در حالی که ۳۳ مؤلفه دوم بازتابی از خروجی‌های عملیاتی سیستم لجستیکی هستند. این شاخص با امتیازدهی بین ۱ تا ۵، امکان مقایسه عملکرد کشورها و شناسایی نقاط ضعف و قوت در زنجیره تأمین را فراهم می‌سازد.



براساس آخرین گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۲۳، ایران با امتیاز کلی ۲.۳ از ۵ در رتبه ۱۲۳ جهانی قرار گرفته است، در حالی که در سال ۲۰۱۸ با امتیاز ۲.۸۵ رتبه ۶۴ را در میان ۱۶۰ کشور کسب کرده بود. این افت قابل توجه نشان‌دهنده کاهش کارآمدی لجستیکی کشور در مقایسه با استانداردهای جهانی و منطقه‌ای است. در میان مؤلفه‌های LPI، ایران در شاخص «به‌موقع بودن ارسال‌ها» عملکرد نسبتاً بهتری با امتیاز ۲.۷ داشته، اما در مؤلفه «شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی» با امتیاز ۲.۱، ضعف جدی مشاهده می‌شود. سایر مؤلفه‌ها نیز در محدوده ۲.۲ تا ۲.۴ قرار دارند. مقایسه با کشورهای منطقه مانند امارات(امتیاز ۴)، قطر (۳.۵)، عربستان و ترکیه (۳.۴) نشان می‌دهد که ایران از نظر زیرساخت، خدمات و هماهنگی نهادی فاصله چشمگیری با رقبای منطقه‌ای دارد. این روند نزولی، ضرورت بازنگری در سیاست‌های لجستیکی، سرمایه‌گذاری هدفمند و ارتقای کیفیت خدمات را بیش از پیش برجسته می‌سازد.

تحلیل عوامل مؤثر بر افت رتبه ایران

افت رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک دریایی و بندری را می‌توان در وهله نخست به چالش‌های زیرساختی نسبت داد. بسیاری از بنادر کشور با محدودیت‌هایی در عمق اسکله‌ها، ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و تجهیزات تخلیه و بارگیری مواجه‌اند که موجب کاهش بهره‌وری عملیاتی و افزایش زمان انتظار کشتی‌ها می‌شود. همچنین اتصال ناکافی بنادر به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای، به‌ویژه در بنادر جنوبی، موجب شده تا انتقال کالا به مراکز مصرف یا مرزهای ترانزیتی با هزینه و زمان بیشتری انجام شود. این ضعف زیرساختی نه تنها مانع جذب اپراتورهای بین‌المللی شده، بلکه توان رقابت ایران با بنادر منطقه‌ای مانند جبل علی، مرسین و صحرار را به شدت کاهش داده است. در کنار زیرساخت، ضعف در رویه‌های گمرکی و ترخیص کالا نیز نقش مهمی در کاهش کارآمدی لجستیکی ایفا می‌کند. فرایندهای پیچیده، زمان‌بر و بعضاً غیرشفاف ترخیص کالا، موجب افزایش هزینه‌های نگهداری، تأخیر در تحویل و کاهش اعتماد فعالان اقتصادی شده است. نبود سامانه‌های یکپارچه، تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و فقدان رویه‌های استاندارد موجب شده تا ایران در مؤلفه‌های مربوط به سهولت حمل‌ونقل بین‌المللی و قابلیت ردیابی محموله‌ها امتیاز پایینی کسب کند. این در حالی است که کشورهای موفق در حوزه لجستیک، با دیجیتال‌سازی کامل فرایندهای گمرکی و بهره‌گیری از سامانه‌های هوشمند، توانسته‌اند زمان ترخیص را به کمتر از ۴۸ ساعت کاهش دهند.

عامل مهم دیگر، محدودیت‌های فناورانه و تأخیر در

زنجیره تأمین منطقه‌ای ایفا کنند. این تفاوت‌ها نشان می‌دهد که ارتقای رتبه لجستیکی ایران مستلزم اصلاحات بنیادین در سیاست‌گذاری، حکمرانی بندری و تعامل با بازیگران بین‌المللی است.

پیامدهای افت رتبه بر اقتصاد ملی و تجارت خارجی افت رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک دریایی و بندری پیامدهای مستقیم و غیرمستقیمی بر اقتصاد ملی و تجارت خارجی کشور دارد. یکی از مهم‌ترین آثار این افت، کاهش جذابیت ایران به عنوان مسیر ترانزیتی منطقه‌ای است. در شرایطی که کشورهای همسایه با ارتقای زیرساخت‌های بندری، تسهیل رویه‌های گمرکی و جذب اپراتورهای بین‌المللی توانسته‌اند سهم بیشتری از ترانزیت کالا بین آسیا، اروپا و آفریقا را به خود اختصاص دهند، ایران با ضعف در عملکرد لجستیکی، از این چرخه خارج شده است. این امر نه تنها موجب کاهش درآمدهای ترانزیتی و ارزی کشور شده، بلکه فرصت‌های شغلی و سرمایه‌گذاری در مناطق ساحلی و بندری را نیز محدود کرده است. در نتیجه، نقش ایران در زنجیره تأمین جهانی به‌جای تقویت، تضعیف شده و جایگاه راهبردی کشور در معادلات اقتصادی منطقه‌ای با چالش مواجه شده است.

افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و زمان تحویل کالا از دیگر پیامدهای افت عملکرد لجستیکی است که به‌طور مستقیم بر رقابت‌پذیری صادرات غیرنفتی ایران تأثیر منفی گذاشته است. در بازارهای جهانی، زمان تحویل، قابلیت ردیابی و هزینه حمل‌ونقل از عوامل کلیدی در انتخاب تأمین‌کننده محسوب می‌شوند. ضعف در زیرساخت‌های بندری، تأخیر در ترخیص کالا و نبود سامانه‌های هوشمند موجب شده تا صادرکنندگان ایرانی با هزینه‌های بالاتر و زمان‌های طولانی‌تر مواجه شوند که در نهایت منجر به کاهش سهم بازار، افت سودآوری و تضعیف برند ملی در عرصه تجارت بین‌المللی می‌شود. این وضعیت به‌ویژه برای کالاهای فسادپذیر، صنعتی و رقابتی، آثار زیانباری دارد و مانع تحقق اهداف توسعه صادرات غیرنفتی در برنامه‌های کلان اقتصادی کشور خواهد بود.

راهکارهای پیشنهادی برای بهبود عملکرد

تحقق بهبود پایدار در عملکرد لجستیک دریایی ایران مستلزم بازنگری در سیاست‌های کلان و اصلاحات نهادی در سطح ملی است. ساختار فعلی مدیریت بنادر، با تمرکز بر تصمیم‌گیری‌های دولتی و نبود استقلال عملیاتی، مانع از چابکی و رقابت‌پذیری در عرصه بین‌المللی شده است. ایجاد نهاد تنظیم‌گر مستقل، تدوین راهبرد ملی لجستیک و بازتعریف نقش سازمان‌های متولی می‌تواند زمینه‌ساز ارتقای بهره‌وری و شفافیت در مدیریت بندری باشد. در کنار اصلاحات نهادی، سرمایه‌گذاری هدفمند در زیرساخت‌های کلیدی نظیر افزایش عمق اسکله‌ها، نوسازی تجهیزات تخلیه و بارگیری و توسعه اتصال ریلی و جاده‌ای به بنادر، از الزامات ارتقای ظرفیت عملیاتی و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل است. این سرمایه‌گذاری‌ها باید با اولویت‌بندی بنادر راهبردی و در چارچوب برنامه‌های میان‌مدت و بلندمدت انجام گیرد تا بازده اقتصادی و منطقه‌ای آن تضمین شود.

در سطح منطقه‌ای، توسعه همکاری‌های لجستیکی با کشورهای همسایه و جذب سرمایه‌گذاری خارجی می‌تواند نقش ایران را در زنجیره تأمین جهانی تقویت کند. تعامل

«سرآمد» تحلیل کرد؛

ضرورت بازنگری در سیاست‌های لجستیکی و بندری ایران

ریشه‌یابی افت ایران در شاخص عملکرد لجستیک دریایی و بندری

با اپراتورهای بین‌المللی، مشارکت در پروژه‌های مشترک بندری و بهره‌گیری از تجارب موفق کشورهای منطقه‌ای مانند امارات و ترکیه، به انتقال فناوری، ارتقای استانداردهای عملیاتی و افزایش اعتماد سرمایه‌گذاران منجر خواهد شد. همچنین بهره‌برداری از موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در شمال خلیج فارس و دریای عمان، مستلزم ایجاد بسترهای حقوقی و اقتصادی برای مشارکت بخش خصوصی و شرکت‌های چندملیتی در توسعه بنادر و پایانه‌های لجستیکی است. این همکاری‌ها می‌توانند به تنوع مسیرهای ترانزیتی، کاهش وابستگی به مسیرهای محدود و افزایش سهم ایران از تجارت منطقه‌ای کمک کنند.

در نهایت، ارتقای شفافیت، دیجیتال‌سازی فرایندها و آموزش نیروی انسانی از ارکان تحول پایدار در لجستیک دریایی محسوب می‌شوند. پیاده‌سازی سامانه‌های هوشمند مدیریت بندری، یکپارچه‌سازی اطلاعات گمرکی و توسعه زیرساخت‌های ارتباطی امن و سریع، موجب کاهش زمان ترخیص، افزایش قابلیت ردیابی و بهبود تجربه مشتریان خواهد شد. در کنار آن، آموزش مستمر نیروی انسانی در حوزه‌های مدیریتی، فنی و حقوقی، به ارتقای کیفیت خدمات و افزایش بهره‌وری عملیاتی منجر می‌شود. این اقدامات، در صورت اجرا با رویکرد سیستمی و مشارکت ذی‌نفعان، می‌توانند جایگاه ایران را در شاخص‌های جهانی مانند LPI بهبود بخشند و زمینه‌ساز تحول بنیادین در اقتصاد بندری و تجارت خارجی کشور باشند.

سخن آخر: ضرورت بازنگری در سیاست‌های لجستیکی و بندری

تحلیل روند نزولی رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک دریایی و بندری نشان می‌دهد که ادامه وضعیت موجود نه تنها موجب تضعیف جایگاه کشور در زنجیره تأمین جهانی خواهد شد، بلکه پیامدهای بلندمدتی بر تجارت خارجی، اشتغال و توسعه منطقه‌ای به جا خواهد گذاشت. از این رو، بازنگری در سیاست‌های لجستیکی و بندری کشور ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است؛ بازنگری‌ای که باید مبتنی بر نگاه بلندمدت، بین‌نسلی و منطقه‌محور باشد. چنین نگاهی مستلزم عبور از رویکردهای بخشی و کوتاه‌مدت و حرکت به‌سوی حکمرانی یکپارچه، پایدار و مشارکتی در حوزه حمل‌ونقل دریایی است. در این چارچوب، بنادر ایران باید نه تنها به عنوان زیرساخت‌های فیزیکی، بلکه به‌مثابه گره‌های راهبردی در توسعه ملی و تعاملات منطقه‌ای بازتعریف شوند.

تحقق این تحول نیازمند ایفای نقش فعال و هماهنگ سه بازیگر کلیدی است: دولت، بخش خصوصی و نهادهای علمی و پژوهشی. دولت باید با تدوین راهبرد ملی لجستیک، اصلاح ساختارهای نهادی، و ایجاد بسترهای حقوقی و مالی مناسب، زمینه‌ساز مشارکت مؤثر سایر بازیگران شود. بخش خصوصی، به‌ویژه اپراتورهای بندری و شرکت‌های حمل‌ونقل، می‌تواند با سرمایه‌گذاری، نوآوری و ارتقای بهره‌وری، موتور محرک تحول لجستیکی کشور باشد. نهادهای علمی نیز با تولید دانش، تربیت نیروی انسانی متخصص، و ارائه راهکارهای مبتنی بر شواهد، نقش مهمی در پشتیبانی از تصمیم‌گیری‌های کلان ایفا می‌کنند. تنها با هم‌افزایی این سه رکن، می‌توان مسیر ارتقای عملکرد لجستیکی ایران را هموار ساخت و جایگاه کشور را در تجارت منطقه‌ای و جهانی بازتعریف کرد.

بدون شرح



عکس: اصغر بشارتی

قاب‌دوربین



فریداعیزی - اقتصاد سرآمد