



باسمه تعالی

مهار تورم، رشد تولید

رؤسای محترم اتاق‌های بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی سراسر کشور

با سلام و احترام،

بدینوسیله گزارش "اهمیت و تحولات بخش لجستیک در اقتصاد ایران طی دوره ۱۳۹۵-۱۳۶۵" تهیه شده در مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، جهت استحضار و بهره‌برداری، تقدیم حضور می‌گردد. برخی از مهمترین نکات مطرح شده در این گزارش شامل موارد ذیل است:

- از دیدگاه اقتصادی هزینه لجستیک که بخش قابل توجهی از قیمت تمام شده کالاها را تشکیل می‌دهد، برای کشورهای در حال توسعه‌ای نظیر ایران از اهمیت بالایی برخوردار است. زیرا کشورهای در حال توسعه معمولاً صادرکننده کالاهای حجیم و مواد اولیه‌ای هستند که اغلب به کشورهای دوردست صادر می‌شود و هزینه حمل و نقل بالایی دارد. از طرف دیگر واردکننده کالاهای سرمایه‌ای نسبتاً گران‌بها هستند که مجبور به پرداخت هزینه حمل و نگهداری بالایی هستند. هر اندازه که این کشورها بتوانند در جهت پویایی و استفاده بهینه از منابع موجود خود در زمینه حمل و نقل کارا تلاش کنند، به همان اندازه هزینه‌های پرداختی آنان بابت حمل و نقل کم خواهد شد.
- نتایج پژوهش حاضر نشان می‌دهد که سهم هزینه لجستیک و ارزش افزوده آن از تولید ناخالص داخلی در ایران در طول دوره مطالعه در حال افزایش است. سهم هزینه لجستیک ۸.۵ درصد محاسبه شده که در مقایسه با رقم انجمن لجستیک آمریکا (۱۶.۵) درصد، بسیار پایین است. علت آن را می‌توان به روش محاسبه هزینه حمل و نقل در جدول داده - ستانده نسبت داد که بخش قابل توجهی از هزینه حمل و نقل به عنوان فعالیت‌های جانبی در بخش‌های غیرحمل و نقل ثبت می‌گردد و در هزینه حمل و نقل شناسایی نمی‌شود.
- با محاسبه پیوندهای پسین و پیشین بخش لجستیک در طول دوره مورد بررسی، مشاهده شده که اهمیت نسبی زیربخش‌های لجستیک در طول ۳۰ سال گذشته افزایش یافته، زیرا پیوندشان با سایر بخش‌ها عمیق‌تر شده است. در این بین اهمیت حمل و نقل جاده‌ای از جهت پیوند با سایر بخش‌ها نسبت به سایر انواع حمل و نقل (راه‌آهن، هوایی، آبی) با وجود گستردگی استفاده از آن، کمتر است. همچنین در دو دهه اخیر نقش ارتباطات در رابطه با



سایر فعالیت‌های تولیدی گسترش نسبتاً زیادی داشته است که می‌توان علت را پیشرفت فناوری در سطح بین‌المللی و داخلی دانست.

- در بین زیر بخش‌های لجستیک، حمل و نقل راه آهن و آبی دارای پتانسیل توسعه بیشتر ناشی از سرمایه‌گذاری هستند و این امر علامت خوبی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (احداث واحدهای حمل و نقل بین‌المللی و ارائه خدمات حمل و نقل، بیمه و انبارداری خارجی)، است.

- بخش لجستیک با صنایع تولیدکننده فرآورده‌های نفتی، شیمیایی و فلزات اساسی وابستگی نسبتاً بالایی دارد؛ بطوریکه این بخش به انواع سوخت و فرآورده‌های نفتی به شدت نیازمند است. از نظر مصرف انرژی، جایگزینی بین حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای مشاهده می‌شود.

- افزایش قیمت انرژی تأثیر بسیار زیادی بر هزینه لجستیک خواهد داشت و افزایش بهره‌وری از سرعت افزایش هزینه‌ها می‌کاهد. در همین راستا راه‌آهن که کمترین شدت انرژی را دارد، در صورت پیاده‌سازی سیاست اصلاح قیمت حامل‌های انرژی، بهترین جایگزین سایر وسایل حمل و نقل بار و مسافر است و ترجیح سیاست‌گذار در کنار اصلاح قیمت‌ها باید بازسازی، تجهیز و ایجاد خطوط گسترده‌تر راه آهن حتی در شهرهای کوچک باشد که از اصلاح قیمت‌ها کمتر تأثیر می‌پذیرد.

- میزان وابستگی به واردات لجستیک در سال‌های اخیر کاهش یافته است، هر چند که این بخش ماهیتاً به واردات وابستگی شدیدی دارد. مشاهده فوق نشان از فرسودگی وسایل حمل و نقل و پایین بودن کارایی آنها دارد. این نتیجه با مشاهده کاهش بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل و نقل که به سطحی پایین‌تر از میانگین کل اقتصاد نزول کرده، سازگاری دارد. به همین جهت توصیه می‌شود بازسازی و تجهیز ناوگان حمل و نقل با استفاده بیشتر از فناوری‌های نو از اولویت‌های فعالان این بخش باشد.

- در گزارش مذکور به صورت خاص پیشنهادهایی برای بخش خصوصی مطرح شده است که از جمله این پیشنهادات، استفاده بیشتر از هوش مصنوعی جهت کاهش هزینه‌های لجستیک، بازسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل بخش خصوصی جهت افزایش بهره‌وری و آمادگی لازم برای مقابله با افزایش احتمالی قیمت انرژی می‌باشد.



دکتر محمد قاسمی

رئیس مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی