



لجستیک مسائل ما و تجربه دیگران



عوامل و عواقب رسوب کالا در بنادر

الناز میانداوآبچی
(هیأت علمی مؤسسه)



پیشنهاد ایجاد شورای عالی لجستیک

احمد تشکینی
(هیأت علمی مؤسسه)



تجربه لجستیکی کره جنوبی

فائزة هدایت نظری
(هیأت علمی مؤسسه)



لجستیک در هنگامه قطع اینترنت

زهرا آقاجانی
(هیأت علمی مؤسسه)



GSi و لجستیک

زهرا دهقان
(پژوهشگر مرکز)



جنبه لجستیکی اختلال قیمت در تایرها

میثم فخاریان
(پژوهشگر مؤسسه)



پیشنهاد ایجاد شورای عالی لجستیک به منظور راهبری توسعه لجستیک کشور

احمد تشکینی، رئیس موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

الف) اهمیت نگرش نظام سیاست گذاری به لجستیک به

عنوان یک بخش خدماتی مستقل

لجستیک به طور ذاتی حوزه ای فرابخشی است و دربرگیرنده طیف وسیعی از زیرساخت ها و خدمات پشتیبان تولید و تجارت کالا است. مطابق گزارش بانک جهانی، تقریباً کشوری را نمی توان یافت که در آن وزارت لجستیک وجود داشته باشد، اما در عین حال هر نوع سیاست گذاری و برنامه ریزی برای لجستیک در سطح کلان، نیازمند به رسمیت شناختن آن به عنوان یک بخش خدماتی مستقل به همراه مولفه های تشکیل دهنده آن است. بر این اساس، حوزه لجستیک دربرگیرنده مولفه هایی چون زیرساخت های نهادی، نظام سیاست گذاری، زیرساخت های قانونی، زیرساخت های فیزیکی، نظام های اطلاعاتی مرتبط و کسب و کارهای ارائه دهنده خدمات لجستیک است. شایان ذکر است که در ادبیات جهانی، مجموعه کسب و کارهای مزبور که انواع خدمات پایه ای (حمل و نقل و انبارداری) و خدمات ارزش افزوده لجستیک را به پیوسته در قالب راه حل های یکپارچه ارائه می دهند، تحت عنوان صنعت لجستیک شناخته می شود. بدین ترتیب این صنعت یکی از ارکان اصلی خدمات بازرگانی محسوب می شود که به جهت تعدد نهادهای ذینفع و پیچیدگی های ذاتی، آن گونه که باید مورد توجه نظام سیاست گذاری کشور قرار نگرفته است.

ب) تجربیات جهانی و توصیه های نهادهای بین المللی در

خصوص هماهنگی نهادها در حوزه لجستیک

طبق بررسی تجربیات جهانی و توصیه نهادهای بین المللی همچون بانک جهانی، بهترین رویکرد به منظور ایجاد تمرکز در توالی گری و سیاست گذاری حوزه لجستیک در یک کشور، ایجاد یک سازوکار هماهنگی مانند کمیته یا شورای ملی لجستیک در سطح یک نهاد فراروزار خلیفای است که نقش محوری را به عنوان راهبر و هماهنگ کننده ذینفعان ایفا می کند، اما اینکه مسئولیت اداره دبیرخانه و یا هماهنگی و نظارت بر اجرای سیاست های تکوین شده به کدام نهاد واگذار شود، به اقتضائات ملی و ویژگی های ساختاری دولت ها بستگی دارد. طبق گزارش سازمان همکاری و توسعه اقتصادی OECD، این مسئولیت در کشورهای در حال توسعه بیشتر بر عهده وزارتخانه های متولی امور بازرگانی یا توسعه اقتصادی قرار داده می شود به طور نمونه در کشور هندوستان، شورای ملی لجستیک مأموریت جهت دهی و راهبری کلان توسعه لجستیک را بر عهده داشته و دبیرخانه آن نیز در وزارت بازرگانی و صنعت قرار دارد.

ج) پیشنهاد ایجاد شورای عالی لجستیک جهت راهبری

توسعه حوزه لجستیک کشور

- ❖ جایگاه سازمانی: ریاست جمهوری (معاونت اول یا معاونت اقتصادی)
- ❖ اعضای کلیدی: وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، وزارت کشور، وزارت نفت، وزارت امور خارجه، بانک مرکزی ج.ا.ایم، بیمه مرکزی ج.ا.ا، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و قدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران.
- ❖ محل استقرار دبیرخانه: وزارت صنعت، معدن و تجارت
- ❖ دلایل این پیشنهاد به شرح ذیل هستند:
 - نقش وزارتخانه به عنوان متولی بخش های تولید و تجارت که دریافت کننده خدمات لجستیک هستند؛
 - ارتباط برخی از مهمترین مولفه های حوزه لجستیک با مأموریت های وزارتخانه؛ از جمله زیرساخت های ذخیره سازی، شبکه های توزیع کالا و خدمات مرتبط، صنایع پشتیبان لجستیک (ناوگان، انواع تجهیزات حمل و نقل و جایابی، تجهیزات بسته بندی و...)، سامانه جامع تجارت ایران به عنوان بستر اطلاعاتی رصد جریان کالا و همچنین نظام های شناسایی و ردیابی کالا؛
 - جایگاه خدمات بازرگانی (و به طور کلی خدمات کسب و کار) در ساختار فعلی وزارت صنعت، معدن و تجارت یا توجه به اینکه صنعت لجستیک یکی از ارکان مهم خدمات بازرگانی محسوب می شود.
 - سابقه تاریخی وزارت بازرگانی در امور نظارت و یا اجرایی خدمات بازرگانی (از جمله حمل و نقل دریایی، جاده ای و بیمه)؛
- ❖ اهم وظایف و مأموریت های شورای عالی لجستیک:
 - سیاست گذاری کلان برای لجستیک کشور؛
 - راهبری و هماهنگی توسعه لجستیک کشور؛
 - نظارت بر تدوین، بروزرآوری و اجرای اسناد راهبردی حوزه لجستیک؛
 - اظهارنظر و پیشنهاد مفاد مرتبط با بخش لجستیک برای اسناد بالادستی و برنامه های توسعه؛
 - رصد مستمر وضعیت حوزه لجستیک کشور؛
 - دریافت پیشنهادات و نظرات اعضاء و تصمیم گیری در خصوص آن.

نشریه «بازار نا بازار» که بصورت دیجیتال منتشر می شود، محصول تازه ترین دیدگاه ها و گزارش های تحلیلی پژوهشگران و کارشناسان موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی است و لزوماً دیدگاه رسمی این موسسه به حساب نمی آید. هر شماره به یکی از حوزه های تخصصی و پژوهشی موسسه اختصاص خواهد یافت

شناسنامه نشریه

مدیر مسئول: احمد تشکینی
تحریریه و تألیف: محمدا علی رضا گرشاسبی و فائزه کیایی
گرافیک و صفحه آرایی: ماهورا موسوی



لجستیک در هنگامه قطع اینترنت

راهکارهایی برای کاهش پیامدهای اختلال شبکه اینترنت و نااطمینانی های حاضر بر لجستیک و توزیع کالا در کشور

زهره آقاجانی، انار میاندوآبی: اعضای هیات علمی مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی



نکات کلیدی:

به منظور به حداقل رساندن آثار مخرب اختلالات اخیر بر لجستیک و توزیع کالا و افزایش تاب آوری این بخش، اقدامات زیر قابل پیشنهاد است:

توجه به مدیریت ریسک در کسب و کارهای حوزه لجستیک و توزیع: ضروری است کسب و کارهای حوزه لجستیک و توزیع با یکارگیری سیستم های مدیریت ریسک نسبت به افزایش تاب آوری خود در شرایط بحرانی و آمادگی برای جایگزینی موقت فرایندها با شیوه های دیگر اقدام کنند.

حمایت از طراحی و توسعه نرم افزارهای تخصصی حوزه لجستیک و توزیع: در حال حاضر در برخی از نرم افزارهای مبتنی بر مدل کسب و کار مبتنی بر سکوها (پلتفرمی) در حوزه هایی نظیر فروش آنلاین، خدمات حمل و نقل و جایجایی آنلاین و نرم افزارهای واسطه گری وابستگی به منابع خارج از کشور وجود دارد. پیشنهاد می شود با توجه به ظرفیت های معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در حمایت از توسعه نرم افزارهای دانش بنیان بومی، اقدامات لازم در این چارچوب صورت گیرد.

در نظر گرفتن امتیازاتی برای کاربران استفاده کننده از پلتفرم های داخلی: می توان برای افرادی که از پلتفرم های داخلی برای کسب و کارهای خود استفاده می کنند، امتیازاتی مانند معافیت درصدی از مالیات بر ارزش افزوده و برخی مشوق ها و تخفیفات ویژه قائل شد.

تقویت بسته حمایتی وزارت صنعت، معدن و تجارت از کسب و کارهای متضرر از قطعی اینترنت: این بسته حمایتی با محوریت تبلیغات در صدا و سیما و شبکه های اجتماعی طراحی شده که ممکن است با اقبال کسب و کارها مواجه نشود. پیشنهاد می شود با توجه به نیازها و مقتضیات واقعی کسب و کارها و لحاظ کردن دغدغه های آنها، نسبت به تقویت و تکمیل این بسته اقدام گردد.

بروز اختلال در زنجیره های تامین، امری گریزناپذیر بوده و مقابله با این پدیده و تاب آوری در برابر آن یکی از الزامات تداوم فعالیت کسب و کارها است. بر اساس تحقیقات مؤسسه مک کنزی با عنوان کاهش آسیب پذیری زنجیره های تامین برای آینده (۲۰۲۲)، یک کسب و کار به طور متوسط هر ۳.۷ سال یکبار، حداقل به مدت یک تا دو ماه با یک اختلال در زنجیره تامین خود مواجه می شود. تحقیق دیگری از این مؤسسه نشانگر آن است که هزینه ناشی از چنین شرایطی می تواند حتی به ۴۵ درصد سود یک سال کسب و کار برسد. همچنین تحقیقات مک کنزی نشان می دهد که اختلالات موجب آسیب پذیری زنجیره های تامین در حوزه های مهمی چون سیستم های برنامه ریزی، شبکه های تامین کنندگان و سیستم های لجستیک می شوند. شبکه های اطلاعاتی و ارتباطی، بسترهای حیاتی برای انواع جریان های مطرح در زنجیره های تامین، اعم از کالا، اطلاعات، اسناد، پول و سرمایه محسوب می شوند که قطعی یا کندی آنها موجب افت عملکرد و کاهش کارایی در این زنجیره ها خواهد شد. از سوی دیگر، برخی وقایع می توانند موجب آسیب هایی نظیر افزایش ریسک و احتمال صدمه به دارایی های زنجیره تامین و نیز توقف یا مختل شدن جریان کالا شوند. با این وصف پیش بینی و آمادگی در برابر انواع بحران ها و اختلالات، امروزه جزوی جدانشدنی از استراتژی های کسب و کارها در جهان محسوب می شود.

محدودیت های اخیر در دسترسی به شبکه اینترنت، موجب بروز اختلالاتی در زنجیره های تامین کالا در کشور و به خصوص در شبکه های توزیع و عملیات لجستیک آنها شده است. بسیاری از کسب و کارهای حوزه توزیع کالا در ایران به دلیل وابستگی به اینترنت در بخش های مختلف فرایندهای خود در بخش هایی چون خرید، فروش، بازاریابی، پردازش سفارشات، لجستیک و غیره، دچار مشکلاتی شده اند، چرا که برخی از این کسب و کارها فاقد تطبیق پذیری با شرایط پیش بینی نشده بوده و از آمادگی لازم برای بهره گیری از شیوه های جایگزین جهت انجام امور خود برخوردار نبوده اند. این وضعیت موجب کندی فرایندها و کاهش کیفیت خدمات رسانی در شبکه های توزیع کالا، به ویژه کالاهای مصرفی پرگردش شده است. مهمترین حوزه های آسیب ناشی از بحران حاضر در بخش توزیع و لجستیک به شرح زیر قابل تبیین است:

انتقال و اشتراک اطلاعات در شبکه های توزیع

یکپارچگی اطلاعاتی بین دفاتر مرکزی و شعبه های فروشگاهی مختل شده و به اشتراک گذاری اطلاعاتی نظیر سطح موجودی اقلام و قیمت کالاها با مشکلاتی مواجه شده است.

سفارش گیری و تامین کالا برای خرده فروشی ها

برخی از شرکت های بخش ناچار به استفاده از روش های سنتی و غیرماشینی برای سفارش گیری شده اند.

فروش کالا اعم از فیزیکی و برخط

در فروش های فیزیکی، در برخی مواقع دستگاه های کارت خوان دچار مشکل شده اند. در بخش برخط به دلیل اختلال در نرم افزارهای کاربردی و سکوهای فروش، ابعاد آسیب ها گسترده تر بوده و حتی موجب کاهش ۵۰ درصدی فروش های آنلاین برخی از فروشگاه ها و سوپر ایلکیشن ها شده است. بخش دیگری از کاهش فروش کالا، از دشواری دسترسی به برخی شیوه های تبلیغات دیجیتال (از جمله پیامک های انبوه برای مشتریان و اعلان های مربوط به نرم افزارهای کاربردی موبایل) ناشی می شود.

لجستیک کالا

تأثیرگذاری اختلالات اخیر بر حوزه لجستیک عمدتاً از چهار جنبه بوده است: اول کاهش تقاضا برای خدمات لجستیک در اثر کاهش فروش کالا (به خصوص در بخش خدمات حمل و نقل مرسوله و واسطه های بازاریابی در این حوزه)، دوم اختلال در عملیات حمل و نقل کالا به جهت شرایط نااطمینانی (به دلیل نگرانی از آسیب ناوگان، نیروی انسانی و کالا)، سوم مختل شدن فعالیت بازارگاه های الکترونیکی حمل و نقل بار در سطح کشور و چهارم کاهش سرعت انتقال اطلاعات بین بخش تقاضا و عرضه خدمات لجستیک.





رسوب کالا در بنادر به اختلال در روند تجارت کشور منجر می شود

گفتگو با دکتر اناز میاندوآبی مدیر گروه پژوهش های لجستیک و زنجیره ارزش موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی



۲. عوامل رسوب کالا در مرحله پیش از اظهار گمرکی: رفتار واردکنندگان در واردات کالا بدون ثبت سفارش و با عدم رعایت ضوابط واردات کالا، زمان بر بودن فرایند ثبت سفارش (به خصوص برای اخذ مجوزها)، طولانی شدن فرایند تامین ارز تخصیص یافته، عدم امکان انتقال مالکیت کالا به واردکننده به دلیل مشکل انتقال وجه در سیستم بانکی بین المللی.

۳. عوامل رسوب کالا در مرحله پس از اظهار گمرکی: عدم امکان ارائه کد رهگیری از سوی بانک عامل به دلیل مشکلات ارزی، اخذ مله تفاوت نرخ ارز برای رفع تعهد ارزی کالاهای اساسی که بدون تامین ارز از گمرک خارج شده و یا نهادهای تولید که به صورت درصدی ترخیص شده اند، طولانی شدن فرایندها در برخی تشریفات گمرکی (تظیر طولانی شدن صدور مجوزها توسط دستگاهها، عدم هماهنگی کامل دستگاههای نظارتی و همکار با گمرک و طولانی شدن فرایند رسیدگی به اظهارنامه های گمرکی)، عدم پرداخت حقوق ورودی به گمرک توسط برخی صاحبان کالا (به دلیل عدم تمکن یا به عمد)، نگهداری کالا توسط واردکنندگان در محوطه گمرک به دلیل صرفه اقتصادی (هزینه های کمتر و عدم نیاز به ثبت در سامانه جامع تجارت) یا با انگیزه احتمالی احتکار. **به نظر شما برای کاهش رسوب کالا در بنادر و گمرکات چه اقداماتی باید در کشور صورت گیرد؟** در راستای کاهش رسوب کالا در بنادر و گمرکات و به طور کلی تسریع در فرایندهای واردات کالا، مجموعه ای از پیشنهادات قابل ارائه است.

(الف) حوزه ساختارها و قوانین

- ایجاد کمیته ملی تسهیل تجاری به ریاست وزیر صنعت، معدن و تجارت و با ترکیب فراگیر کلیه ذینفعان اعم از دولتی و خصوصی و تمرکز بر فرایندهای تسهیل کننده ترخیص کالا؛
- بازنگری و اصلاح قوانین و مقررات در حوزه های گمرک (و سازمان امور مالیاتی) و واردات و صادرات با رویکرد تسهیل تجاری؛
- طراحی سازوکارهای تشویقی و تنبیهی جهت تسریع در ترخیص و خروج محموله ها توسط صاحبان کالا از مبادی ورودی کشور؛
- طراحی سازوکار پشتیبان تصمیم گیری جهت سیاست گذاری در زنجیره تامین کالاهای اساسی و برنامه ریزی واردات بر اساس آن؛

(ب) کالاهای غیررسمی: سایر کالاهایی که مدت زمان قانونی ماندگاری آنها سیری نشده است

آیا آمار دقیقی از کالاهای رسوبی در بنادر وجود دارد؟

در عمل به دلیل عدم وجود اجماع در مورد مصادیق رسوب کالا و همچنین نبود نظام آماری یکپارچه در خصوص وضعیت کالاهای در مراحل مختلف فرایندهای واردات، امکان ارائه آمار دقیق از کالاهای رسوبی وجود ندارد. اما طبق آخرین آمار سازمان بنادر و دریانوردی، حدوداً نیمی از موجودی کالاهای غیر کانتینری بنادر (اعم از وارداتی، صادراتی و ...) به کالاهای اساسی اختصاص دارد. موجودی کالاهای اساسی در بنادر عمدتاً به نهادهای وارداتی دائمی (تظیر ذرت، سویا و جو)، روغن خام مربوط می شود. همچنین بخش دیگری از موجودی کالاهای غیر کانتینری به اقلام عمدتاً صادراتی (از جمله مواد معدنی و نفتی) و مابقی آن به کالاهای متروکه اختصاص دارد.

عوامل شکل گیری رسوب کالا در بنادر را نام ببرید؟

به طور کلی عوامل شکل گیری رسوب کالا در بنادر را می توان در سه گروه ذیل طبقه بندی کرد:

۱. عوامل کلان تاثیرگذار بر رسوب کالا: کمبود ارز جهت تامین ارز تخصیص یافته به واردات کالا و به هنگام نبودن تخصیص در برخی از موارد؛ تغییرات و بی ثباتی در سیاست های تجاری و ارزی؛ معقول ماندن آینده نگری و برنامه ریزی بر اساس روند عرضه و تقاضا در تامین کالاهای اساسی؛ عدم امکان رصد دقیق وضعیت کالاهای وارداتی به دلیل عدم اتصال کامل سامانه جامع تجارت و زیرسامانه های آن؛ عدم یکپارچگی لجستیک در زنجیره انتقال محموله ها بین بنادر و پستگاه ها تا مقصد نهایی.

اشاره هیئت دولت با هدف مدیریت واردات کالا و جلوگیری از رسوب کالا در مبادی ورودی و گمرکات کشور و تبعات اقتصادی و اجتماعی آن، لایحه پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور و سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی را تصویب کرد. این لایحه در تضاد بخشی به فرایند تجاری کشور با رویکرد جلوگیری از دپوی کالاها در گمرکات کشور و سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی یا الزام به ثبت سفارش ثبت آماری، کنترل ثبت سفارشات کالاهای وارداتی بر اساس منبع ارزی کشور، تشخیص و تعیین تکلیف سیستمی کالاهای متروکه، ایجاد هماهنگی بیشتر و جلوگیری از رسوب کالا در کشور، به کارگیری حداکثری از ظرفیت سامانه های موجود در کشور (سامانه جامع حمل و نقل و سامانه جامع تجارت) برای عملیاتی کردن فرایندهای موضوع این قانون و طراحی سازوکار شفاف و یکپارچه در خصوص نحوه فروش و امحای کالاهای متروکه نقش موثری دارد. در این راستا گفت و گویی با دکتر اناز میاندوآبی مدیر گروه پژوهش های لجستیک و زنجیره ارزش انجام داده ایم که در زیر می خوانید.

اثبات کالا در بنادر و گمرکات چه مشکلاتی را بوجود خواهد آورد؟

شکل گیری موجودی کالاهای وارداتی در بنادر و گمرکات، با توجه به ماهیت فرایندهای واردات امری طبیعی است. اما افزایش غیرمنطقی اثبات کالا در مبادی ورودی می تواند به اختلال در زنجیره تامین کالاهای وارداتی منجر شود. به طور کلی این موجودی کالا را می توان به دو دسته تفکیک کرد:

(الف) کالاهای رسوبی: کالاهایی که در مراحل پیش یا پس از اظهار گمرکی قرار داشته و مدت زمان قانونی ماندگاری آنها به هر دلیل

طبق آخرین آمار سازمان بنادر و دریانوردی، حدوداً نیمی از موجودی کالاهای غیر کانتینری بنادر (اعم از وارداتی، صادراتی و ...) به کالاهای اساسی اختصاص دارد.





نگاه جامع‌نگر و یکپارچه:

ضرورت توسعه حوزه لجستیک کشور

لجستیک به عنوان پشتیبان تولید و تجارت، تضمین کننده برقراری جریان روان و کارای کالا در زنجیره‌های تامین است. به بیان دیگر، بدون برخورداری از لجستیک توسعه یافته و کارآمد، تحقق توسعه اقتصادی یک کشور و ایفای نقش آن در زنجیره‌های ارزش جهانی قابل تصور نخواهد بود. افزون بر این، لجستیک خود یک بخش خدماتی محوری محسوب می‌شود که سهم قابل توجهی از اقتصاد جهان و به تبع آن کشورها را به خود اختصاص می‌دهد. به طوری که طبق برآوردها سهم بازار لجستیک جهانی از تولید ناخالص جهانی تا حدود ۱۲ درصد می‌رسد و در برخی کشورها نظیر آلمان، از بزرگترین بخش‌های اقتصادی محسوب می‌شود.

موارد فوق، به روشنی نشانگر اهمیت حکمرانی اثربخش در حوزه لجستیک کشور است. در عین حال، سیاستگذاری این حوزه به سبب فرابخشی بودن آن و تعدد نهادهای ذینفع، از پیچیدگی‌های خاصی برخوردار است. زیرا توسعه این بخش نیازمند برنامه‌ریزی هماهنگ برای طیف وسیعی مولفه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، اعم از زیرساخت‌های حمل و نقلی و ذخیره سازی، مراکز لجستیک و انواع پایانه‌های حمل و نقل، ارائه کنندگان خدمات لجستیک بار و مرسوله و نظام‌های اطلاعاتی لجستیکی است.

از این روی، اتخاذ رویکرد یکپارچه و جامع‌نگر نسبت به توسعه لجستیک، با هماهنگی کامل نهادهای ذینفع از دولت و بخش خصوصی، امری ضروری است. چرا که همانگونه که تجربیات جهانی نیز نشان می‌دهد، غلبه بخشی‌نگری در حوزه لجستیک و نبود یک نظام سیاستگذاری یکپارچه، مانع از تحول جدی در این حوزه است. اما اصلی‌ترین پیش‌نیاز تحقق این مهم در کشور، تعیین یک نهاد راهبر و هماهنگ کننده بالادستی برای لجستیک و سپس تدوین سند راهبردی و برنامه اقدام ملی لجستیک در انطباق با اسناد و قوانین بالادستی و بخشی است. امید است که این مهم به نحوی شایسته مورد توجه تدوین کنندگان برنامه پنج‌ساله هشتم توسعه قرار گیرد.

عوامل رسوب کالا در مرحله پس از اظهار گمرکی: عدم امکان ارائه کد رهگیری از سوی بانک عامل به دلیل مشکلات ارزی؛ اخذ مابه التفاوت نرخ ارز برای رفع تعهد ارزی کالاهای اساسی که بدون تامین ارز از گمرک خارج شده و یا نهاده‌های تولید که به صورت در صدی ترخیص شده‌اند؛ تطویل فرآیندها در برخی تشریفات گمرکی (نظیر طولانی شدن صدور مجوزها توسط دستگاه‌ها، عدم هماهنگی کامل دستگاه‌های نظارتی و همکار با گمرک و طولانی شدن فرآیند رسیدگی به اظهارنامه‌های گمرکی)؛ عدم پرداخت حقوق ورودی به گمرک توسط برخی صاحبان کالا (به دلیل عدم تسکین یا به عمد)؛ نگهداری کالا توسط واردکنندگان در محوطه گمرک به دلیل صرفه اقتصادی (هزینه‌های کمتر و عدم نیاز به ثبت در سامانه جامع تجارت) یا با انگیزه احتمالی احتکار است.

ب) حوزه فرآیندها

- تکمیل ارتباط زیرساخت‌های دستگاه‌های اجرایی با سامانه جامع تجارت ایران، به نحوی که وضعیت کالاهای وارداتی تحت پوشش سامانه از ابتدا تا انتهای فرآیند واردات قابل رصد، پیگیری و نظارت گردد؛
- جذب در اجرای مقدار دیف ۱ بخش «ب» مصوبه پنجاه و چهارمین نشست هیات مقررات زدایی و بهبود محیط کسب و کار (مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۹) مبتنی بر الزام دستگاه‌های استعلام شونده و یا صادر کننده مجوزهای فنی، ایمنی، بهداشتی و قرنطینه‌ای برای ترخیص کالا از گمرکات کشور به پاسخ به استعلامات گمرکی ظرف ۷ روز کاری و ایجاد امکان ارزیابی عملکرد تطبیقی دستگاه‌ها با فرجه زمانی فوق در سامانه جامع تجارت؛
- به رسمیت شناخته شدن سازمان ملی استاندارد ایران به عنوان تنها مرجع حاکمیتی سیاست گذاری، نظارت و هدایت نظام استاندارد کالا و خدمات در کشور به استناد ماده ۳ قانون تقویت و توسعه نظام استاندارد (مصوب ۱۳۹۶)؛
- افزایش تعامل دستگاه‌های صادر کننده مجوزهای با سازمان ملی استاندارد و در راستای ایجاد رویه واحد در نمونه‌برداری مشترک از کالاهای وارداتی، انجام آزمون و پذیرش نتایج آزمون.

ج) حوزه خدمات و زیرساخت‌ها

- تعامل وزارت راه و شهرسازی و وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت برآورد نیازهای بخش حمل و نقل بار کشور به نواح ناوگان (به خصوص لکوموتیو و واگن‌های باری اختصاصی) و برنامه‌ریزی جهت رفع کمبودها از محل تولید داخل و واردات؛
- بهبود نظام برنامه‌ریزی و اجرایی واردات کالاهای اساسی به نحوی که:
 - (۱) کشتی‌های حامل این کالاها به تدریج در طول سال به بندر وارد شوند؛
 - (۲) برنامه زمانی ورود کشتی‌های از یک ماه قبل به سازمان بندر و در یوردی اعلام شود و
 - (۳) کشتی‌های حامل این کالا حتی الامکان به بندری از کشور تخصص یافتند که نزدیکترین قاصه را به نقاط ذخیره سازی و مصرف در داخل داشته باشند؛
- افزایش سهم ریل از حمل کالاهای اساسی وارداتی موجود در بندر به داخل کشور از طریق:
 - (۱) راهاندازی قطارهای باری برنامه‌ای برای حمل این کالاها؛
 - (۲) اولویت‌دهی به قطارهای حامل این کالاها؛
- افزایش سرعت و ظرفیت عملیات بندری در بندر تجاری مهم از طریق:
 - (۱) تسریع در ایجاد اپراتورهای ریلی درون بندری
 - (۲) نوسازی و تکمیل تاسیسات و تجهیزات مرتبط با تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر اصلی
 - (۳) تکمیل اتصالات شبکه ریلی به اسکله‌های مهم
 - (۴) تکمیل امکانات بارگیری، تخلیه و ذخیره سازی در بندر اولویت‌دار (به خصوص بندر چابهار)
- تکمیل و ارتقاء تجهیزات نمونه‌برداری از محموله‌ها در بندر در قالب قراردادهای BOT به منظور کاهش هزینه و زمان انتظار کالا در بندر؛
- گسترش بندر خشک در انطباق با سند آمایش مراکز لجستیک به منظور کاهش ازدحام کالاها در بندر اصلی از طریق:
 - (۱) اتخاذ ترتیبات لازم برای تخلیه مستقیم محموله‌های وارداتی از کشتی به قطار یا کامیون، با رعایت ملاحظات عملیاتی و قانونی
 - (۲) انتقال منظم محموله‌های وارداتی کالاهای اساسی از بندر اصلی به بندر خشک با استفاده از قطارهای برنامه‌ای و
 - (۳) بررسی امکان استقرار انبارها و سیلوهای بر ظرفیت کالاهای اساسی در بندر خشک جهت ذخیره سازی و توزیع آنها در سطح کشور.





تجربه لجستیک کره جنوبی



درس هایی برای ارتقای زیرساخت لجستیک تجارت الکترونیک ایران

تجارت الکترونیک از عناصر کلیدی در زندگی مردم کره جنوبی محسوب می شود به طوریکه در سال ۲۰۲۰ این کشور در جایگاه ششمین قدرت بزرگ جهان در بخش تجارت الکترونیک قرار گرفت. از سوی دیگر، در سال ۲۰۱۸، کره جنوبی به لحاظ شاخص عملکرد لجستیک در رتبه ۲۵ جهان قرار گرفت که موبد عملکرد موفق این کشور در توسعه اقدامات لجستیکی در این کشور می باشد. اهم تحولات صورت گرفته در مدرن سازی و توسعه لجستیک بخش تجارت الکترونیک کره جنوبی در دو سطح خرد و کلان قابل بررسی است:

۱- راهبردهای سیاستی در توسعه لجستیک تجارت الکترونیک کره جنوبی (سطح کلان)

الف) ایجاد لجستیک الکترونیکی شهری

«ای-لوگیکس شهری». دولت کره جنوبی برای شهرهای بزرگ و به منظور ارتقای مراکز لجستیکی در تجارت الکترونیک درون شهری، ابتکار جاذب توجهی با عنوان «ای لوگیکس شهری» آغاز کرده است. در این طرح پایله های شهری (مانند پایله کامیون ها) که کهنه و یا فرسوده بودند به طور کامل بازسازی شده و به مراکز تدارکات درون شهری در مقیاس کوچک بدل شدند. با این اقدام ای لوگیکس های شهری می توانند پاسخگوی نیازهای تدارکات و لجستیک در بخش تجارت الکترونیک (به ویژه مدل B2C) باشند و برنامه های تحویل سریع داخل شهری را برای شهروندان تسهیل نمایند. این ترمینال ها به دلیل دسترسی عالی به مناطق مختلف در شهرهای بزرگ و وجود زیرساخت های لازم برای حمل و نقل شهری، مد نظر دولت کره جنوبی قرار گرفتند تا به عنوان مراکز لجستیکی آیندهنگر به فناوری های رباتیک و اینترنت اشیا (IoT) نیز مجهز شوند. لذا علاوه بر تحویل سریع محموله ها (مانند تحویل لیم روزه)، به لطف پیوندن مسافت های کوتاهتر شهری و صرفه جویی هزینه ای گسترده در بخش لجستیک، این روش موجب تسهیل توسعه لجستیک تجارت الکترونیک در شهرهای بزرگ شده است.

ب) بهبود تجارت الکترونیک فرامرزی کره جنوبی

ب-۱- بهبود تجارت الکترونیک فرامرزی وارداتی کشور کره جنوبی قرار دانهای تجارت آزاد را با طیف وسیعی از کشورها امضا کرده است که به موجب آن، تامین و پاسخگویی به نیازهای مصرف کنندگان کره ای از طریق فراهم بودن انواع محصولات از سوی تامین کنندگان خارجی ممکن شده است. بدین ترتیب، در بخش تجارت الکترونیک از سال ۲۰۱۵، این کشور مردم خود را برای خرید آنلاین فرامرزی تشویق به دریافت کد ثبت شده ترخیص الکترونیک (کد گمرک فردی) نموده است که تحت عنوان «کد شخصی ترخیص کالا» شناخته می شود. این کدها توسط گمرک کره جنوبی برای تسریع در روند ترخیص کالاها و دریافت محصولات خریداری شده از طریق تجارت الکترونیک فرامرزی صادر شده و مورد استفاده قرار گرفته است. همچنین، کشور کره جنوبی سیستم مالیاتی تسهیل کننده (معافیت مالیاتی یا کاهش نرخ مالیات ورودی برخی کالاها) و روش های گمرکی ساده (ساده سازی لیست اقلام اظهار شده برای ترخیص و با حداقل بوروکراسی اداری در روندهای گمرکی) را برای ورود این کالاهای به خصوص کالاهای با ارزش پایین فراهم نموده است تا علاوه بر سهولت خرید آنلاین از کشورهای خارجی، مصرف کنندگان از خدمات لجستیک با کیفیت نیز بهره مند شوند.

ب-۲- بهبود تجارت الکترونیک فرامرزی صادراتی

دولت کره جنوبی سیاست جهانی شدن تجارت الکترونیک را با جدیت دنبال می کند و حمایت گسترده از صادرات کالاها به بازارهای خارجی در اولویت اقدامات دولت قرار دارد. لذا ایجاد و گسترش انبارهای لجستیک در خارج از کشور برای پیشبرد سفارشات آنلاین، گسترش مراکز تدارکات (لجستیک) مشترک در خارج از کشور و تقویت همکاری ها در کانالهای خرده فروشی جهانی برای نفوذ بیشتر به بازارهای صادراتی و مدیریت دقیق با هزینه کمتر در حوزه لجستیک در کشور مقصد از اقدامات تعیین شده در وزارت زمین، زیرساخت و حمل و نقل کره جنوبی بوده است. همراستا با اقدامات فوق الذکر، گسترش پشتیبانی تبلیغاتی دولت برای شرکتهایی که وارد کانالهای خرده فروشی خارج از کشور شده اند، تاثیر بسزایی در رشد تجارت الکترونیک صادراتی داشته است. حمایت دیگر دولت، طراحی پلتفرمی است که جزئیات مربوط به سفارشات خرده فروشان آنلاین صادراتی را به صورت خودکار به اظهارنامه صادراتی آنلاین تبدیل می کند و با اتصال به سیستم ترخیص الکترونیک گمرکی، صادر کنندگان فعال در تجارت الکترونیک مجبور به اظهار تعداد زیادی از اقلام متنوع برای صادرات (که امری وقتگیر و دشوار است) نباشند.





فلتره هدایت نظری: عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی



نکات کلیدی:

براساس یافته های حاصل از بررسی تجربه کره جنوبی، درس هایی جهت ارتقای زیرساخت لجستیک تجارت الکترونیک ایران قابل ذکر است:

۱- تمرکز بر سیاستهای روزآمدسازی زیرساختهای موجود و خوشه های لجستیک

سرمایه گذاری در توسعه روش های حمل و نقل و تدارکات درون شهری (به ویژه لجستیک پایدار) و روش های حمل و نقل سریع و ارزان مرسولات در کشور براساس بازسازی و روزآمد نمودن زیرساخت های سخت و نرم موجود در ترمینال های شهری (مانند ترمینالهای باربری، کامیون، اتوبوس و غیره)، زیرساخت های پستی، زیرساخت های شهرک های صنعتی و یا سایر زیرساخت های در دسترس (علی الخصوص در شهرهای بزرگ) به منظور تقویت خدمات لجستیک به مشتریان تجارت الکترونیک.

۲- برنامه ریزی جهت توسعه تجارت الکترونیک فرامرزی صادراتی برنامه ریزی برای توسعه فروش محصولات تولیدی کشور به شیوه صادرات آنلاین (تجارت الکترونیکی فرامرزی صادراتی) و خدمات لجستیکی مربوطه جهت نفوذ در بازارهای خارجی (به ویژه منطقه ففکار و خاورمیانه) که مستلزم پیشبرد موارد زیر می باشد: الف) توسعه پلتفرم ها و روندهای مناسب بانکی و گمرکی، ب) ایجاد و توسعه مراکز لجستیک خدمات خرد و کلان صادراتی این بخش، ج) توسعه روشهای حمل و نقل (مانند تحویل پستی سریع بین المللی، د) حمایت های مالی و تبلیغاتی از صادرکنندگان تجارت الکترونیکی، ه) مذاکرات بین المللی دولت جهت تسهیل همکاری در مراکز لجستیک مشترک خارجی. این امر موجب حمایت و ترغیب تولیدکنندگان و بازرگانان داخلی برای ورود به کلال های عمده فروشی و خرده فروشی آنلاین صادراتی و همچنین فرصتی مفتی برای برندسازی محصولات تولید داخل در بازارهای منطقه ای و جهانی می باشد.

۳- حمایت از شرکت های دانش بنیان و هسته های فناوری کشور جهت دهی به حمایت های دولت در زمینه معرفی و توسعه ابزارها و خدمات نوآورانه جهت تقویت فناوری های زیرساختی و لجستیک تجارت الکترونیک: الف) توسعه روش های نوین و مبتنی بر فناوری اطلاعات برای انبارش، پردازش سفارشات و تحویل، ب) توسعه فناوری های خودکار و رباتیک در سیستم های توزیعی (انبارش و تحویل) ج) حمایت از هوشمندسازی فرایندهای پردازش سفارشات و کاربرد اینترنت اشیا در سیستم های انبار، توزیع و تحویل در تجارت الکترونیک.

ج) ایجاد خوشه لجستیک تجارت الکترونیک در سال ۲۰۲۰، وزارت قیاسوس ها و شبکات کره جنوبی، مجتمع اینچئون پورت ۲ را که با حمایت دولت ایجاد شده است به عنوان یک منطقه تخصصی برای فعالیتهای تجارت الکترونیک معرفی کرد که با بهره گیری از مزیت های جغرافیایی و زیرساخت های لجستیکی، اولین منطقه بندری اختصاصی تجارت الکترونیک است. براین اساس، جهت حمایت فعالانه از شرکت های مقیم در این مجتمع، بندر اینچئون به صورت «مرکز لجستیک هوشمند» درآمده و با زیرساخت های فناوری اطلاعات پیشرفته متناسب با وضعیت تجارت الکترونیک، امکان فعالیت با نرخ های مقرون به صرفه را به کسب و کارهای تجارت الکترونیک به ویژه استارت آپ ها اختصاص می دهد.

۲- راهبردهای کسب و کاری در توسعه لجستیک تجارت الکترونیک کره جنوبی (سطح خرد):

در سطح خرد، اقدامات برای مدرن سازی بخش لجستیک تجارت الکترونیک براساس نیازهای بازار و برنامه هایی که شرکتها برای موفقیت خود در آینده ترسیم نموده اند، به انجام رسیده است. از آن جمله با سرعت گرفتن کاربرد فناوری های جدید در حوزه لجستیک، شرکت های پیشرو مانند گیک پلاس و سی جی لجستیک استفاده از ربات های متحرک مستقل (AMR) را برای مدرن سازی عملیات مراکز توزیعی خود به کار گرفته اند. از این باب، دامنه کاربرد وسیع ربات ها و استفاده فعال از هوش مصنوعی و تجزیه و تحلیل داده های عظیم، تکمیل لجستیک این شرکتها را به یک فرایند لجستیکی هوشمند تسریع نموده است و «مگاهاب های لجستیکی هوشمند» مانند مگاهاب گونجیام شرکت سی جی لجستیک به منظور ارتقای خدمات خود از سیستم MP5 (یک سیستم خودکار که نوع و مقدار موجودی محصولات برای انبارداری و توزیع را مدیریت می نماید)، سیستم Eflex (سیستم مدیریت تدارکات یکپارچه برای مشتریان تجارت الکترونیک) و سیستم نابوری انبار (سیستم گردآوری اطلاعات از طریق موبایل با قابلیت نمایش تصاویر و اطلاعات از انبار) استفاده می نماید.

با سرعت گرفتن کاربرد فناوری های جدید در حوزه لجستیک کره جنوبی، شرکت های پیشرو مانند گیک پلاس و سی جی لجستیک استفاده از ربات های متحرک مستقل (AMR) را برای مدرن سازی عملیات مراکز توزیعی خود به کار گرفته اند.





جنبه لجستیکی اختلال قیمت در تایرها

دست برتر واردات در زنجیره ارزش تایر ناوگان باری سنگین

مین فخریان: پژوهشگر موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

ناوگان باری سنگین کشور برای تامین نیازهای مهم خود بویژه حمل کالا از بنادر به داخل کشور و حمل کالاهای اساسی، کالاهای خطرناک و سوخته حدود ۸۰٪ به واردات و ۲۰٪ به تولید داخلی وابسته است. از این رو حلقه واردات در زنجیره ارزش تایر ناوگان سنگین از اهمیت بالایی برخوردار است. مشکلات مربوط به این زنجیره از زمان حذف تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی برای واردات تایر سنگین از بهار ۱۳۹۹ آغاز شده و همچنان ادامه دارد. مسائلی از قبیل بلاتکلیفی واردکنندگان تایر در دریافت نرخ ارز نیمایی تخصیص یافته، تامین مواد اولیه تولید با قیمت بالا برای تولیدکنندگان و تأثیر تغییر احتمالی متاسبات سیاسی بین المللی و همچنین تحویل اداره امور به دولت جدید، موجب گردید تا ثبت سفارش تایر مورد نیاز ناوگان سنگین به حداقل ممکن برسد. این موضوع بخش حمل و نقل جاده ای را با چالش جدی مواجه کرده است.

قیمت تایرهای تولید داخل کامیونی از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۳۹۹ به میزان ۱۰۷٪ و از سال ۱۳۹۹ تا سال ۱۴۰۰ به میزان ۱۸۶٪ افزایش قیمت را تجربه کرده اند. همچنین تایرهای وارداتی چینی از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۳۹۹ به میزان ۶۰٪ و از سال ۱۳۹۹ تا سال ۱۴۰۰ به میزان ۱۶۵٪ افزایش قیمت را تجربه کرده اند. همانطور که در مباحث بالا اشاره شد، مشکلات مربوط به بازار تایر سنگین از زمان حذف تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی برای واردات این نوع تایر از بهار ۱۳۹۹ آغاز شده است. به طوریکه واردات تایر سنگین به کشور از بیش از ۱۵ میلیون حلقه در ۷ ماهه اول ۱۳۹۸ (زمان تخصیص ارز ترجیحی) به حدود ۳۹۰ هزار حلقه در ۷ ماهه اول سال ۱۳۹۹ (زمان حذف ارز ترجیحی) کاهش یافته است. در سال های اخیر به نظر می رسد از میان دو اهرم کاهش تعرفه و تخصیص ارز دولتی، اهرم تخصیص ارز دولتی و مسائلی از قبیل بلاتکلیفی واردکنندگان تایر در دریافت نرخ ارز نیمایی تخصیص یافته سبب شده تا لاستیک وارداتی به کشور با جهش چند برابری قیمت به دست مشتریان برسد. از طرفی به دلیل وجود تنها یک تولیدکننده (تایر سازی بارز) و عدم تنوع محصولات تولیدی آن و هزینه بالای تامین مواد اولیه توسط آن، حلقه تولید به عنوان بازوی دوم در زنجیره ارزش تایر ناوگان سنگین عملاً از بازدهی قابل توجهی برخوردار نبوده است. به طوریکه در ۷ ماهه اول سال ۱۴۰۰، میزان تولید حدود ۱۳٪ کاهش یافته است و همین امر منجر به دامن زدن شدید قیمت تایر سنگین نیز شده است.

از سوی دیگر تایرهای عرضه شده در سامانه تخصیص تایر وزارت صنعت، معدن و تجارت به دو دسته ایرانی و خارجی تقسیم می شوند. در حوزه تایرهای وارداتی با توجه به قیمت آن ها، اختلاف نرخ تایر در سامانه و بازار آزاد بسیار کم است. برای مثال اگر قیمت تایر درجه یک چینی در سامانه حدود ۱۵ میلیون (یک حقت تایر در آفرماه ۱۴۰۱) است، در بازار نیز نرخ آن به همین صورت است. در بخش تایرهای تولید داخل، به دلیل آنکه یارانه های متفاوتی که به تولیدکننده اعطای می شود، قیمت تمام شده برای یک حقت حدود ۸ الی ۹ میلیون تومان در سال ۱۴۰۱ است، اما با توجه به اختلاف قیمت آن با تایرهای خارجی، قیمت آن در بازار حدود ۱۳ الی ۱۴ میلیون تومان است.

بنابراین به نظر می رسد تولیدکنندگان هنوز توانایی تامین تمام تقاضای تایر در کشور را ندارند و تایرهای وارداتی به عنوان رهبر بازار در حال تامین این بخش از نیاز رانندگان هستند و میزان قابل توجه اختلاف قیمت نیز به همین دلیل است. در حال حاضر تنها کار حلقه تایر سازی بارز به تولید تایرهای بخش سنگین ناوگان حمل و نقل می پردازد. حمایت بیشتر دولت از تولید این قبیل تایرها از طریق طرح های توسعه ای شرکت های تولیدی برای راه اندازی خط تولید که زیرساخت های

آن در اکثر شرکت ها آماده می باشد، می تواند دست کم ۲۰ درصد نیاز کشور را تامین نماید. در صورت افزایش تولید داخلی این محصول، سهم تایر سنگین واردات در بازار به حداقل خواهد رسید که این امر از طریق حمایت دولت در سرمایه گذاری در تولید این صنعت و در گام آخر حتی صادرات این محصول و ارزآوری حاصل از آن امکان پذیر خواهد بود. بویژه که بسیاری از مشکلات این صنعت ناشی از عدم ارزآوری برای حل مشکلات بخش تامین ارز واردات و در نهایت رسیدن به قیمت تعادلی می باشد.

از طرفی در ناوگان حمل و نقل عمومی اعم از کامیون (مخصوصاً حمل کالاهای خطرناک و سوخته) و اتوبوس، کیفیت تایر برای رانندگان بسیار مهم است. البته برخی از تایر سازان ایرانی، مشکلات کیفیتی تولیدات خود را پذیرفته اند و خط تولید تایرهای چینی را راه اندازی کرده اند. اما برای کامیون داران، اولویت با تایر اروپایی و سپس کره ای است. گزینه سوم آنها نیز تایرهای چینی خواهد بود. اما باز هم بین تایرهای چینی و ایرانی، ترجیح کامیون داران با تایرهای چینی است. می توان گفت بخشی از این تغییر سلیقه به دلیل تغییر الگوی تقاضا مصرف کنندگان تایرهای سنگین از تایرهای رانندگی به سمت تایرهای بایاس ۱ به دلیل مسائل ایمنی، امنیتی و کیفیتی بهتر بوده است. بنابراین تولیدکنندگان داخلی باید به این تغییر الگو تقاضا و سلیقه مصرف کنندگان پاسخ دهند. از آنجایی که حلقه واردات در زنجیره ارزش تامین تایر ناوگان سنگین از اهمیت بالایی برخوردار است و از طرفی میزان تولید داخلی این محصول در ۷ ماهه اول سال ۱۴۰۱ نسبت به ۷ ماهه اول سال ۱۴۰۰ به میزان ۱۳٪ کاهش یافته و اثر افزایش نرخ ارز بر قیمت تایرهای وارداتی در برابر اهرم کاهش تعرفه وارداتی از ۵٪ در سال ۱۴۰۰ به ۴٪ در سال ۱۴۰۱ کاهش یافته است، پیشنهاد می شود نرخ تعرفه واردات تایر سنگین تا پایان سال ۱۴۰۱ در همان سطح ۴٪ حفظ شده و از کاهش مجدد آن خودداری شود. زیرا با توجه به اینکه محاسبات ارزش افزوده تایرهای وارداتی بر اساس نرخ ارز آزاد محاسبه می شود، کاهش تعرفه واردات با افزایش هزینه تمام شده تایر همراه خواهد بود. در واقع با وجود کاهش تعرفه واردات تایر به سبب افزایش چند برابری نرخ ارز در محاسبات گمرکی قطعاً قیمت تایرهای سواری و سنگین افزایش مجدد چشمگیری خواهد یافت.

همچنین تاکنون بیشترین سهم واردات تایر سنگین از طریق شرکت های بازرگانی که دارای مجوز نمایندگی هستند صورت می گرفت، اما با توجه به تقاضای رانندگان و نبود تایر سنگین به میزان کافی در کشور، پیشنهاد می شود دولت واردات تایر سنگین را برای همه ی تجار و بازرگانی که تمایل به واردات دارند، آزاد کند. این امر به متعادل نگه داشتن عرضه و تقاضا و تنظیم بازار کمک خواهد نمود.

به نظر می رسد تولیدکنندگان هنوز توانایی تامین تمام تقاضای تایر در کشور را ندارند و تایرهای وارداتی به عنوان رهبر بازار در حال تامین این بخش از نیاز رانندگان هستند و میزان قابل توجه اختلاف قیمت نیز به همین دلیل است





۲. نقش «کد سریال محموله ارسالی» SSCC در برجسب لجستیک

برجسب لجستیک GS1 یک راه حل استاندارد و یکپارچه برای شناسایی کالا و مرسوله ها و ارتباط بین طرفین تجاری ارائه می دهد. در محیط کسب و کار یا همان تجارت امروزی، داشتن یک زبان رایج و مشترک بین طرفین تجاری برای آن که بتوانند اطلاعات مربوطه به حمل و نقل یک کالا را بین یکدیگر به اشتراک گذارند بسیار ضروری است. برجسب لجستیک GS1 به کاربران این امکان را می دهد تا واحدهای لجستیک را در طول زنجیره تأمین ردیابی و رهگیری کنند. تنها شرط اجباری آن است که هر واحد لجستیک با یک شماره سریال منحصر به فرد یعنی با «کد سریال محموله ارسالی» شناسایی شوند. اسکن بارکد SSCC روی هر واحد لجستیک این امکان را فراهم می کند تا حرکت فیزیکی واحدها با پیام های الکترونیکی تجاری که به آن ها ارجاع می شود، تطبیق داشته و به صورت هوشمند انجام گیرد. استفاده از این کد برای شناسایی واحدهای منحصر به فرد، فرصتی را برای پیاده سازی دامنه وسیعی از کاربردها همچون انبارهای عبوری، مسیربانی حمل و نقل و دریافت خودکار، می گشاید.

۳. مزایای تجاری استفاده از «کد سریال محموله ارسالی» SSCC

از آنجا که این کد یک شماره منحصر به فرد برای تحویل کالاها است، نه تنها می تواند به عنوان شماره جستجو برای ارائه اطلاعات دقیق در مورد محتویات بار، بلکه همچنین به عنوان بخشی از فرایند اطلاعیه حمل پیشرفته (ASN-Advanced Shipment Notice) استفاده شود. به عبارت بهتر تنها با یک اسکن از «کد سریال محموله ارسالی» در یک واحد لجستیک می توان پیش از دریافت محتویات واحد لجستیک به یک «اطلاعیه حمل پیشرفته» الکترونیکی مرتبط شود تا فرایندهای دریافت، اصلاح و ارسال محموله را تسهیل کند.

از سوی دیگر، هنگام ردیابی یک واحد در حال حمل، «کد سریال محموله ارسالی» تمام اطلاعات لازم برای شناسایی دقیق را فراهم می کند و همراه با استانداردهای GS1 برای پیام های الکترونیکی، ردیابی ساده کالاها را از سطح کارتن تا سطح بارگیری تریلر تسهیل نموده، اجازه جستجوی قابل اعتماد از جزئیات بار پیچیده را فراهم می کند که موجب صرفه جویی در نیاز به رمزگذاری اطلاعات دقیق تر مرسوله روی برجسب های واحد لجستیک مجزا می شود. علاوه بر «کد سریال محموله ارسالی»، سایر اطلاعات همچون شناسه محتویات داخل بسته، تعداد، بهترین تاریخ مصرف، شماره بیج، اطلاعات حمل و نقل و غیره را می توان در برجسب لجستیک GS1 درج کرد و از مزایای قابل توجه آن در مدیریت زنجیره تأمین بهره برد.

سخن پایانی آنکه با توسعه به کارگیری «کد سریال محموله ارسالی» امکان شناسایی منحصر به فرد هر واحد لجستیک فراهم شده و امکان ردیابی و رهگیری در زنجیره تأمین فراهم می آید. همچنین استفاده از برجسب لجستیک GS1 کمک خواهد کرد تا نگرش مناسبتری نسبت به زنجیره تأمین ایجاد شده و شفافیت مد نظر حاصل شود؛ چراکه این برجسب ها یک استاندارد رایج و متداول در حوزه حمل و نقل و لجستیک هستند. شفافیت یک کلید برای کارآمدی عملیات حمل و نقل و لجستیک در مدیریت انبار، اموال و تحویل کالا به حساب آمده و کمک خواهد کرد تا مالیات ها در زمان واردات و صادرات بر اساس تعرفه گمرکی صحیح جمع آوری شود و مزایایی همچون توانمندسازی ردیابی و رهگیری در زنجیره تأمین، بازیابی سریع و آسان اطلاعات الکترونیکی و اطلاعات دقیق و قابل اعتمادتر را در پی خواهد داشت.

«کد سریال محموله ارسالی» (SSCC-Serial Shipping Container Code) یکی از شناسه های استاندارد جهانی GS1 است که برای شناسایی یک واحد لجستیک استفاده می شود. این کد امکان ردیابی واحد لجستیک را به صورت مجزا نیز فراهم می سازد که منافع زیادی برای سفارش و تحویل کالا و دریافت کالاها خودکار به ارمغان می آورد.

GS1 و لجستیک

کاربردهای

«کد سریال محموله ارسالی» سازمان جهانی GS1 در بخش لجستیک

زهرا دهقانی: پژوهشگر مرکز ملی شماره گذاری کالا و خدمات ایران

توضیح اجمالی

استانداردهای GS1 سیستمی یکپارچه از استانداردهای جهانی هستند که شناسایی دقیق و ارتباط اطلاعات مربوط به مکان ها، محصولات، دارایی ها و خدمات را در زنجیره تأمین فراهم می کنند. این استانداردها از طریق شناسایی ایمن و قابل انتقال با استفاده از فناوری هایی مانند بارکد، برجسب های RFID و پیام های الکترونیکی و همچنین اتصال جریان اطلاعاتی کالاها و خدمات با جریان فیزیکی کالا ارزش خود را نشان می دهند. صنعت حمل و نقل و لجستیک، جریان کالاها در جاده، راه آهن، هوایی و دریایی را در بر می گیرد. به طور مشابه، این صنعت طیف گسترده ای از بخش هایی مانند فرستنده و گیرنده بار، حمل کننده بار و نهاد متصدی حمل و نقل و همچنین نهادهای رسمی مانند گمرکات و مراجع ذی صلاح را شامل می شود. ترکیب کانال ها و بخش های لجستیک امکان تسهیل مدیریت دارایی ها و شناسایی محموله با استفاده از کلیدهای شناسایی GS1 و به اشتراک گذاری این اطلاعات بین متصدیان حمل و نقل و دیگر ارائه دهندگان خدمات را فراهم می کند.

«کد سریال محموله ارسالی» (SSCC-Serial Shipping Container Code) یکی از شناسه های استاندارد جهانی GS1 است که برای شناسایی یک واحد لجستیک استفاده می شود. این کد امکان ردیابی واحد لجستیک را به صورت مجزا نیز فراهم می سازد که منافع زیادی برای سفارش و تحویل کالا و دریافت کالاها خودکار به ارمغان می آورد.

نکات کلیدی:

با توجه به اهمیت و جایگاهی که «کد سریال محموله ارسالی» می تواند در مدیریت زنجیره تأمین در کشور داشته باشد، در ادامه برخی از جنبه های آن به اختصار مورد بررسی قرار گرفته است:

۱. ساختار «کد سریال محموله ارسالی» SSCC

این کد یک شماره عددی ۱۸ رقمی و شامل رقم توسعه، پیش شماره شرکتی GS1، مرجع سریال و رقم کنترل است. شماره اصلی برای افزایش ظرفیت مرجع سریال در این کد استفاده می شود. این رقم توسط شرکتی که SSCC را ایجاد می کند، اختصاص یافته و محدوده رقم توسعه از صفر تا ۹ است. پیش شماره شرکتی GS1 شماره جهانی منحصر به فردی است که توسط یکی از سازمان های عضو GS1 به یک شرکت اختصاص می یابد. پیش شماره های شرکتی GS1 طول های مختلف ۷ تا ۱۰ رقمی دارند. پیش شماره مرجع توسط متقاضی اختصاص می یابد، دارنده پیش شماره شرکتی GS1 از طریق مرجع سریال، یک SSCC منحصر به فرد در سراسر جهان ایجاد می کند. پیش شماره کنترل نیز یک عدد محاسبه شده یک رقمی است که برای اطمینان از صحت داده ها استفاده می شود.





لجستیک به مثابه چرخ توسعه تجاری



میزگرد چالش ها و الزامات توسعه لجستیک در موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

تسهیل ورود به بازار، بهبود فضای رقابتی، پایش نتیجه گرا و نظارت و اعمال قانون به منظور توسعه لجستیک کشور

در ادامه این میزگرد، دکتر محمدجواد نظرزاده مدیر کل دفتر خدمات آمار و توزیع وزارت صنعت، معدن و تجارت، توضیحاتی را در ارتباط با تنظیم گری در حوزه شرکت های بخش ارائه و عنوان کرد: در حال حاضر متوسط صدور مجوز برای شرکت های بخش برابر ۶ روز است.

وی اظهار کرد: این شرکت ها به عنوان یکی از لجستیکی ترین شرکت های حمل و نقل کشور حق صدور بارنامه ندارند، در واقع نگاه بخشی در سطوح مختلف حمل و نقل کشور (اعم از درون شهری، بین شهری و بین المللی در شقوق مختلف حمل و نقل) و تعدد مجوزها و عدم جمع پذیری آنها موجب سردرگمی بخش خصوصی شده است. حلقه شرکت های بخش یکی از مهمترین عوامل نظام توزیع کالا هستند که نظارت پذیری و رصدپذیری را بازار تسهیل می کنند. ایشان از اخذ مصوبه شورای اقتصاد برای اجازه صدور بارنامه توسط این شرکت ها خبر داد.

نظرزاده همچنین برنامه های کلی دفتر خدمات آمار و توزیع را هوشمندسازی در سه محور جریان کالا (ابزار، بخش، حمل و نقل و فروش هوشمند)، جریان اطلاعات (تکمیل و اتصال سامانه های مرتبط، اتصال با سامانه بازرگانه، هوش تجاری و...) و جریان مالی و پولی (تامین مالی زنجیره ای، سامانه مودیان و پوزهای هوشمند) بیان کرد.

وی با اشاره به اینکه شرکت ها اصلی ترین رکن حمل و نقل هستند، عنوان نمود: بر اساس مطالعات موجود، در راستای تنظیم گری کارآمد این شرکت ها باید چهار رکن تسهیل ورود به بازار، بهبود فضای رقابتی و افزایش بهره وری، پایش نتیجه گرا و انگیزشی و همچنین نظارت و اعمال قانون سریع و تاثیرگذار را سرلوحه برنامه های خود قرار دهند.

وی با اشاره به مراکز لجستیکی اظهار کرد: بر اساس سند آمایش مراکز لجستیک که در سال ۱۳۹۷ در وزارت راه و شهرسازی به تصویب رسید، ایجاد این مراکز در سه پهنه سمنان، اراک و میار که به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شده است که اقدامات لازم برای اجرایی کردن آن در حال انجام است.

مدیر کل دفتر خدمات آمار و توزیع با بیان اینکه که فرسودگی ناوگان لجستیکی بر قیمت حمل و نقل و در نهایت قیمت تمام شده کالا تاثیرگذار بوده است، با ذکر مثالی برای ناوگان لیفتراک، به معضل عدم توانایی شرکت های داخلی در تولید ناوگان باکیفیت و در مقابل ممنوعیت واردات ناوگان اشاره کرد و گفت: شاید لازم باشد ما مفهوم تولید مشابه داخل را دقیق تر تعریف کنیم.

میزگرد تخصصی "چالش ها و الزامات توسعه لجستیک" از سلسله نشست های برنامه هفتم توسعه، به میزبانی موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی و با حضور دکتر محمدجواد نظرزاده مدیر کل دفتر خدمات آمار و توزیع وزارت صنعت، معدن و تجارت، سید علی حسینی رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، دکتر رضا گلشن خواص عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت و مدیر گروه حمل و نقل مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، مهندس پرسنتو محمدزاده رئیس گروه لجستیک دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی و دکتر انار میاندوآبی عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی موسسه، در ابتدای جلسه انار میاندوآبی مدیر پتل با اشاره به اینکه زیرساخت های نهادی، قانونی، سخت افزاری و نرم افزاری از مهمترین مولفه های حوزه لجستیک هستند بر لزوم نگرش به این حوزه به عنوان یک حوزه فرابخشی و نیازمند سیاست گذاری یکپارچه تاکید کرد.

وی در ادامه به تشریح جایگاه لجستیک در نظام سیاست گذاری کشورهای ترکیه و مالزی پرداخت و افزود: بر خلاف دو کشور یاد شده که در برنامه های توسعه ملی خود مفصلا به لجستیک پرداخته و اقدام به تدوین طرح های جامع لجستیک نموده اند، این مساله انطوری که باید در نظام سیاست گذاری ایران مورد توجه قرار نگرفته است.

میاندوآبی در بخش دیگری از سخنان خود، مواردی چون ضعف در هماهنگی بین نهادی، نبود جهت گیری و سیاست های مورد اجماع در سطح ملی، عدم همبندی و اتصال شقوق حمل و نقل بار کشور با یکدیگر، فرسودگی و کمبود ناوگان و تجهیزات لجستیک، سنتی بودن و کوچک مقیاسی خدمات لجستیک و در نهایت ضعف در نظام های اطلاعاتی لجستیک را به عنوان مهمترین چالش های لجستیک کشور بیان کرد.

وی الزامات توسعه لجستیک در طول برنامه هفتم را در پنج محور تقویت زیرساخت های نهادی و بهبود نظام سیاست گذاری لجستیک، شکل گیری محیط قانونی مناسب، مدرن سازی صنعت لجستیک، یکپارچگی و ارتقاء نظام های اطلاعاتی لجستیک و در نهایت تکمیل زیرساخت های سخت افزاری لجستیک را دستبندی کرد.

عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی بر لحاظ کردن بندهای مربوط به حمل و نقل و لجستیک در قالب یک فصل مجزا در لایحه برنامه هفتم تاکید کرد و گفت: ایجاد هماهنگی در راهبری و سیاست گذاری لجستیک بواسطه اقداماتی نظیر ایجاد شورای عالی لجستیک ذیل معاون اول رئیس جمهور، تدوین سند سیاستی لجستیک و برنامه اقدام ملی لجستیک و ایجاد نظام اطلاعاتی جامع جهت محاسبه و پایش شاخص های کلیدی لجستیک کشور از جمله بندهای قابل طرح در برنامه هفتم هستند.





می توان نام و شرح خدمات شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور را به نحوی اصلاح کرد که مباحث لجستیک در آن برجسته تر شوند و مشکل تولی گری لجستیک نیز از همین طریق حل شود. با توجه به تجارب قبلی، پیشنهاد می شود دبیرخانه این شورا به جای وزارتخانه ها در نهاد ریاست جمهوری مستقر شود

❖ عدم بهره روری حمل و نقل و قیمت پایین سوخت به عنوان یکی از مشکلات بنیادین توسعه لجستیک و حمل و نقل چندوجهی

در این میزگرد دکتر رضا گلشن خواص مدیر گروه حمل و نقل مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، با بیان اینکه طی سال های گذشته مساله حمل و نقل و لجستیک در دستور کار مجلس قرار گرفته و گزارشات متعددی را در این خصوص منتشر شده است به عدم توجه به توسعه لجستیک و حمل و نقل چندوجهی در کشور اشاره کرد و گفت: یکی از مهمترین موانع تحقق این موضوع قیمت پایین سوخت است که تا وقتی که این موضوع حل نشود، مساله به طور بنیادین حل نخواهد شد و مشکل عدم بهره روری حمل و نقل در کشور کماکان باقی خواهد بود.

وی اظهار کرد: مجلس با پیشنهاد اختصاص بخش مجزا در برنامه هفتم توسعه برای حمل و نقل و لجستیک موافق است. همچنین بحث ترانزیت نیز به عنوان یک مفهوم جا افتاده در ادبیات لجستیکی کشور باید به صورت یک موضوع برجسته در همین بخش دیده شود. طی چند سال اخیر دولت توجه درخوری به موضوع حمل و نقل نکرده است.

گلشن خواص افزود: با توجه به مقاومتی که در سیستم بروکراتیک کشور برای نهادسازی جدید وجود دارد، با این پیشنهاد که از ساختارهای نهادی موجود استفاده شود موافق هستیم. یکی از گزینه ها، استفاده از ظرفیت شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور است که برای این منظور می توان نام و شرح خدمات این شورا را به نحوی اصلاح کرد که مباحث لجستیکی در آن برجسته تر شوند و مشکل تولی گری لجستیک نیز از همین طریق حل شود. با توجه به تجارب قبلی، پیشنهاد می شود دبیرخانه این شورا به جای وزارتخانه ها در نهاد ریاست جمهوری مستقر شود.

وی تهیه و تصویب برنامه ملی در هر دو زمینه لجستیک و ترانزیت و تصویب آن توسط هیات وزیران و شورای عالی امنیت ملی را پیشنهاد داد و بر ضرورت برهم نهادن اسناد بالادستی و راهبردی همچون سند ملی آمایش سرزمین، سند ملی لجستیک و طرح جامع حمل و نقل کشور تاکید کرد.

گلشن خواص بر لزوم اصلاح سیاست ها و برنامه های بخش حمل و نقل در راستای اولویت دادن به توسعه حمل و نقل چندوجهی به جای تمرکز بر حمل و نقل جاده ای و حفظ افزایش سهم آن تاکید کرد.

در ادامه میزگرد، تعدادی از حاضرین جلسه به بیان نظرات و دیدگاه های خود در خصوص لجستیک کشور و چالش های موجود پرداختند.

❖ استفاده از ظرفیت های موجود به جای ایجاد سازوکارهای هماهنگی جدید برای لجستیک کشور

مهندس پرستو محمودزاده رئیس گروه لجستیک دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در ادامه این میزگرد به بیان دیدگاه وزارتخانه متبوع در خصوص ایجاد سازوکار هماهنگی لجستیک پرداخت و افزود: نظر معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی این است که به جای ایجاد یک سازوکار جدید، از ظرفیت شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی استفاده شود.

وی اظهار کرد: آئین نامه ستاد مراکز لجستیک کشور به منظور اجرای بند (ج) ماده (۳۰) از قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور تصویب شده بود و مقرر شده مطالعات تدوین راهبردها، دستورالعمل ها و استانداردهای مورد نیاز توسعه این مراکز نیز اسال توسط مشاور انجام شود.

محمودزاده تصریح کرد: از نظر معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، در مورد مراکز لجستیک مشکل بزرگ ما قانون یا آئین نامه نیست، بلکه عدم هماهنگی سازمان ها و عدم انجام وظایف توسط سازمان های مسئول است. در همین راستا بازنگری آئین نامه ستاد مراکز لجستیک از جمله در قالب افزایش مهلت قانونی و اعمال نظرات بیشتر بر این سازمان ها در دستور کار قرار دارد.

اهمیت تعیین متولی لجستیک کشور و اعلام آمادگی اتاق ایران برای کمک به حل این موضوع

در ادامه میزگرد، سیدعلی حسینی رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با تاکید بر عدم وجود متولی مشخص برای لجستیک کشور اظهار کرد: این کمیسیون در دوره جدید فعالیت خود از سال ۱۳۹۷ به این سو، بحث متولی حمل و نقل و لجستیک کشور را به عنوان یکی از محورهای کاری خود قرار داده است. در این رابطه در دولت دوازدهم نامگذاری هایی با نهاد ریاست جمهوری انجام شد و جلساتی نیز برگزار شد که به نتیجه نرسید در دولت سیزدهم مجدداً تلاش هایی صورت گرفته است که در نهایت نظر معاون اول محترم رئیس جمهور بر این است که دو وزارتخانه راه و شهرسازی و صنعت، معدن و تجارت به طور مشترک در خصوص تعیین متولی لجستیک کشور تصمیم گیری کنند.

وی تصریح کرد: اتاق برای میزبانی جلسات مشترک با وزارتین برای حصول نتیجه در این خصوص اعلام آمادگی کرده همچنین اتاق به دنبال استفاده از ظرفیت های علمی مراکز پژوهشی و دانشگاهی است تا به برآوردی از سهم هزینه های لجستیک از قیمت تمام شده کالاها دست یابد.

حسینی اظهار داشت: در حال حاضر امکان ایجاد شرکت لجستیکی با تعاریف استاندارد جهانی در ایران وجود ندارد. در واقع ماهیتی تحت عنوان لجستیک در فرایند تجاری کشور وجود ندارد و هیچ سازمان یا نهادی قرارداد لجستیکی را به رسمیت نمی شناسد. شرکت لجستیکی برای هر یک از فعالیت های خود باید مجوزهای متعددی را از نهادهای مختلف دریافت کند. در این ارتباط، آئین نامه ای را برای ایجاد شرکت های لجستیک تدوین کرده ایم که ارائه آن به دولت را منوط به تعیین متولی لجستیک می دانیم. در این آئین نامه ایجاد شرکت های مزبور در قالب شرکت های سرمایه گذاری با اهداف لجستیکی پیش بینی شده است. پیشنهاد اتاق برای اداره امور شرکت های لجستیک این است که برای هر فرآیندی یک مسئول فنی مورد تأیید از گان مربوطه بکار گرفته شود.





مرکز آموزش بازرگانی
وابسته به موسسه مطالعات پژوهشی بازرگانی
(وزارت صنعت، معدن و تجارت)

مرکز آموزش بازرگانی

برگزار کننده دوره‌های تخصصی

* بازرگانی و تجارت بین‌الملل

* بازاریابی و فروش

* زبان انگلیسی

* کسب و کار

* مالی



دارای ۳۷ نمایندگی در سراسر کشور



واتساپ



۰۹۳۳۲۶۴۴۱۰۸



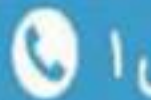
@IBTCpage



crm@ibtc.ir



www.ibtc.ir



۰۲۱ - ۸۶۹۵ داخلی ۱