

مناطق آزاد، هاب لجستیک و زنجیره های طلایی تامین هستند

لجستیک به کلیه فعالیت های هماهنگی اطلاق می شود که جهت بررسی، تحقیق، مطالعه و برآورد نیازها و احتیاجات اولیه در زمینه وسایل و تجهیزات، ماشین ها و ابزارآلات، تاسیسات و قطعات از هر نوع و کلیه امور مربوط به تهیه، تولید، بیمه، نگهداری، انبارداری، توزیع، حمل و نقل، تنظیم و تهیه روش انجام کار، طراحی سیستم و دستورالعمل و نظارت بر موارد فوق انجام می گیرد.

معنای لغوی لجستیک یعنی مدت زمانی که برای آماده کردن منابع لازم است.

مدیریت لجستیک قسمتی از مدیریت زنجیره تامین است با این تفاوت که زمان و مکان را به آن اضافه می کنند، یعنی روش هایی برای هماهنگ کردن قسمت های مختلف سازمان مانند تامین کننده، تولیدکننده، انبار، عرضه کننده، برای کاهش هزینه و فراهم کردن نیازها، محصولات با تعداد مناسب در مکان و زمان مناسب تولید و عرضه شوند.

در دنیای کنونی، لجستیک نقشی مهم در ایجاد توسعه پایدار دارد. براساس مطالعات معتبر بین المللی، بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر، مطرح شده است؛ چراکه لجستیک تاثیر بسزایی بر فعالیت های اقتصادی کشورها دارد.

تبدیل شدن به هاب لجستیکی بین المللی و منطقه ای، یکی از مهم ترین راهبردهای تجاری کشورها طی سالیان اخیر در رشد و توسعه اقتصادی بوده است. کلمه هاب طبق تعریف لغتنامه ای، به معنی محل تمرکز و تجمع فعالیت های یک منطقه یا یک شبکه وسیع تر است. به طور کلی اگر هاب را یک نقش یا یک صفت برای یک مکان تصور کنیم، در این صورت در ابعاد کلان و ملی، از یک سو نقش یک کشور به عنوان هاب تجاری - لجستیکی در تجارت بین الملل و از سوی دیگر، نقاطی از داخل آن کشور به عنوان هاب تجارت داخلی قابل بررسی خواهد بود.

نزدیک به سه دهه است که بحث مدیریت زنجیره تامین مطرح شده است و براساس آمار و ارقام موجود، کشورها و سازمان هایی که این دانش را به کار گرفته اند، پیشرفت های چشمگیری در حوزه های مربوطه داشته و سود سرشار و صرفه جویی های کلان مالی از بابت به کارگیری این نگرش نصیبشان شده است.

مدیریت ارتباطات در یک زنجیره تامین به مبحثی ارجاع داده می شود که آن را همان مدیریت زنجیره تامین می نامیم. با بیانی واضح تر، یک زنجیره تامین تنها زنجیره ای از فعالیت های تجاری به صورت ارتباطات یک به یک یا بنگاه به بنگاه نمی باشد، بلکه شبکه ای از فعالیت های تجاری و ارتباطات بین آنها است. مدیریت زنجیره تامین فرصت هایی را برای حصول یک تشدید مثبت در یکپارچه سازی و مدیریت درون شرکتی و بین شرکتی پیشنهاد می کند. در این حالت، مدیریت زنجیره تامین با مزیت های فرآیندهای تجاری در ارتباط

بوده و روش جدیدی را برای مدیریت فعالیت‌های تجاری و ارتباطات با سایر اعضا در زنجیره تامین ارائه می‌دهد.

مفهوم مدیریت زنجیره تامین از یکپارچه‌سازی خدمات لجستیک در طول زنجیره تامین به سمت یکپارچه‌سازی و مدیریت فرآیندهای کلیدی تجاری در طول زنجیره تامین بازتعریف شده است. براساس همین شفاف شدن، تفاوت بین مدیریت زنجیره تامین و لجستیک، در سال ۲۰۰۳، انجمن مدیریت لجستیک تعریف اصلاح شده‌ای از لجستیک را ارائه کرد. این تعریف اصلاحی به وضوح موضع انجمن مدیریت لجستیک را بیان می‌دارد که مدیریت لجستیک را به عنوان جزئی از مدیریت زنجیره تامین معرفی می‌کند. این تعریف اصلاح شده بدین صورت است:

لجستیک آن قسمت از مدیریت زنجیره تامین است که کارایی و اثربخشی جریان رو به جلو و رو به 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، به کار می‌گیرد و کنترل می‌کند.

با توجه به گسترش فعالیت‌های صنعتی و تجاری و عزم جدی در سطوح مختلف کشورها در زمینه تعالی و توسعه، دقت در تمامی ابعاد تامین، تولید و توزیع را فراتر از نوع و کیفیت محصول، برای جهش در پیشرفت ایجاد می‌کند. مطالعه تجربه جهانی در این زمینه نقش مدیریت زنجیره تامین و لجستیک را بسیار برجسته می‌نماید.

ایران به عنوان یکی از استراتژیک‌ترین کشورهای منطقه و حتی دنیا، دارای ظرفیت‌ها و مزیت‌های منحصربه‌فردی در حوزه لجستیک و زنجیره تامین می‌باشد. در این میان مناطق آزاد تجاری - صنعتی کشور با قرارگیری در نقاط مزری و همجواری با کشورهای متعدد در همسایگی ایران، نقش و سهمی بسزا در این فرآیند خواهند داشت. مناطقی که در مسیر کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب قرار گرفته‌اند و کشورهای شرق، جنوب شرق و آسیای میانه را به کشورهای شمالی از جمله اوراسیا و همچنین اروپا متصل می‌نمایند.

شکل‌دهی مرکز تجارت و بازرگانی مدرن، افزایش صادرات و واردات با استفاده از خدمات پردازش کالا، تسهیل حضور برندهای بین‌المللی و توسعه زیرساخت‌های لجستیک از جمله کارهای موثر برای کل کشور و به طور خاص، مناطق آزاد به شمار می‌آید.

مناطق آزاد و بخش قابل توجهی از مناطق ویژه اقتصادی کشور به علت مزیت‌های قانونی که دارند، موقعیت جغرافیایی، موقعیت اقتصادی - تجاری، جذابیت‌های سرمایه‌گذاری (قیمت مناسب زمین و معافیت‌های مالیاتی) و از همه مهم‌تر مدیریت یکپارچه، می‌توانند نقش بسیار موثری در توسعه لجستیک کشور ایفا کنند.

اما به اعتقاد تمامی کارشناسان، صرفاً ظرفیت‌های سرزمینی و جغرافیایی، دلیل محکمی برای توسعه و موفقیت در بخش لجستیک نیست، چراکه برای توسعه به جهت بهره‌مندی مکفی از این فرآیند، زیرساخت‌های مناسب حمل و نقلی همچون جاده‌ای، ریلی و بندری

ضرورت دارد که متأسفانه طی سالیان سال در کشورمان مغفول مانده است. اما مناطق آزاد به لطف قوانین و سیستم مدیریتی خود، توانسته‌اند تا حدود زیادی در محدوده‌های خود زیرساخت‌هایی را ایجاد نمایند که البته همچنان نیاز به ورود جدی دولت و احداث و ایجاد سایر ملزومات و بسترسازی‌ها است.

در همین راستا با معاونین سازمان‌های مناطق آزاد و کارشناسان حوزه لجستیک و زنجیره تامین به گفت‌وگو نشستیم که در گزارش زیر می‌خوانید.



غلامرضا پناه، معاون اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد چابهار:

ضرورت بهره‌مندی از ظرفیت مناطق آزاد در جهت ایجاد زنجیره تامین و لجستیک

اساس شکل‌گیری مناطق آزاد در دنیا و به تبع آن در ایران با هدف تسهیل و تسریع در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی به طور اعم و ایجاد و ارتقاء سطح تولید با نگاه به صادرات با مدد گرفتن از تدوین قوانین خاص حمایتی در حوزه تولید و تجارت در بخش‌های مختلف از جمله تخفیف در مالیات (۲۰ سال تخفیف مالیات در ایران)، تخفیفات ویژه در تعرفه‌های ورودی کالا، تجهیزات، ماشین‌آلات و مواد اولیه، عدم ثبت سفارش و مستثنی شدن از برخی قوانین کار و تامین اجتماعی پا به عرصه وجود گذاشتند، به لحاظ استقرار نیز این مناطق به منظور بهره‌گیری از تمامی ظرفیت‌ها در نقاط مرزی جانمایی شدند.

لذا نطفه آغازین این مناطق در ایران با ایجاد سه منطقه آزاد کیش، قشم و چابهار در اوایل دهه هفتاد، در دولت سازندگی فعالیت خود را آغاز کردند.

این مناطق برای سرمایه‌گذاری به صورت بالقوه به نسبت سرمایه‌گذاری در سرزمین اصلی از هزینه کمتر و ارزش افزوده بالاتری برخوردارند و حتی در حوزه صادرات محصولات تولیدی نیز از چنین امتیازاتی بهره می‌برند.

حال با عنایت به ویژگی‌ها و امتیازات مناطق آزاد در حوزه‌های مختلف تجاری و صنعتی که به اختصار به آنها اشاره شد، به دو موضوع مهم لجستیک و زنجیره تامین و نقش و ارتباط آنها در مناطق آزاد و چگونگی پارادایم متقابلی و تکمیلی آنها می‌پردازیم.

لجستیک در ابتدا یک اصطلاح نظامی بوده که برای ارجاع چگونگی انبار کردن تجهیزات و چگونگی تدارکات، استفاده می‌شده است و به لحاظ لغوی ریشه در یونان دارد.

این واژه در حال حاضر از واژه‌های رایج در بیزنس و کسب کار است و شاخه‌ای از علوم مهندسی است که سیستم‌های انسانی به جای سیستم‌های ماشینی ایجاد می‌کند.

لجستیک فرآیند برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت بر خدمات و اطلاعات مرتبط با حمل و نگهداری کالا از مبداء تا محل مصرف که با هدف تامین نیاز مشتری، شامل جریان‌های درونی و بیرونی انجام می‌گیرد.

لجستیک آن قسمت از مدیریت زنجیره تامین است که کارایی و اثربخشی جریان رو به جلو و رو به 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 و کنترل می‌کند.

زنجیره تامین زنجیره‌ای است که همه فعالیت‌های مرتبط با جریان کالا و تبدیل مواد از مرحله ماده اولیه تا مرحله تحویل کالای نهایی به مصرف‌کننده را شامل می‌شود؛ و اما مدیریت زنجیره تامین عبارت است از فرآیند یکپارچه‌سازی فعالیت‌های زنجیره تامین تولید و عرضه محصول.

یکی از نتایج اصلی در زنجیره تامین، تولید کاهش هزینه در زنجیره تولید و افزایش سود حلقه نهایی است.

لذا با توجه به کارکرد مدیریت زنجیره تامین و موضوع لجستیک به عنوان بخشی از پیکره زنجیره تامین با عنایت به امکانات و امتیازات ویژه این مناطق به خصوص واقع شدن در یک موقعیت جغرافیایی و استراتژیک به عنوان حلقه واسط بین کشور ایران و کشورهای خارجی و به ویژه همسایگان می‌توانند در حوزه تامین و تکمیل زنجیره و مدیریت این حوزه با طراحی و تشکیل ساختارهای متناسب با نوع محصولات و تولیدات در هر منطقه و نیازمندی‌های کشورهای همجوار با بررسی و شناخت کامل از ظرفیت‌ها و موقعیت‌ها، بستر لازم را با تمام امکانات فراهم آورده تا بتوانند از فرصت‌ها نهایت بهره‌برداری را بنمایند.

امروزه موقعیت کشور امارات به عنوان هاب تجاری، بازرگانی و لجستیکی خاورمیانه به سرعت در حال توسعه و ارتقاء است. کشور امارات تنها با وجود داشتن چهار کشور هم‌مرز زمینی یا دریایی، پیشرو در ارائه خدمات تجاری، مالی و لجستیکی بین‌المللی است که آن را تبدیل به یک هاب تجاری منطقه‌ای و بلکه بین‌المللی به عنوان رابط بین جهان شرق و غرب نموده است.

براساس آمار در سال ۲۰۱۰ کل درآمد بازار لجستیک این کشور حدود ۷ میلیارد دلار بوده و درآمد آن در سال ۲۰۱۴ حدود ۱۰ میلیارد دلار و در سال ۲۰۱۷ این درآمد بالغ بر ۱۲ میلیارد دلار بوده است؛ درآمدی که صرفاً با سرمایه‌گذاری درست در بخش اسکله، بارانداز، انبار و پست‌خانه مطمئن در بخش بزرگراه و جاده دسترسی مناسب ایجاد شده است.

از زمان بحران مالی، رشد صادرات بخش خدمات از رشد صادرات کالاها پیشی گرفته است. بخشی از این پیشی گرفتن به این خاطر است که مخارج بخش خدمات نسبت به مخارج کالاها، کمتر تحت تاثیر فراز و نشیب‌های اقتصادی قرار می‌گیرد.

تبدیل شدن به هاب لجستیکی بین‌المللی و منطقه‌ای، یکی از مهم‌ترین راهبردهای تجاری کشورهای طی سالیان اخیر در رشد و توسعه اقتصادی بوده است. کلمه هاب به لحاظ لغوی به معنی محل تمرکز و تجمع فعالیت‌های یک منطقه یا یک شبکه وسیع‌تر است.

برای تبدیل شدن یک کشور به هاب لجستیکی و تجاری، هم به لحاظ ویژگی‌های جغرافیایی و هم به لحاظ زیرساختی در حوزه لجستیکی باید ملاحظات لازم در نظر گرفته شود. تعداد کشورهای همسایه دارای مرز دریایی و زمینی، سطح دسترسی به بازارهای منطقه‌ای از طریق متدهای مختلف حمل و نقل، طول مرزهای آبی، کریدورهای ترانزیتی که کشور در آنها عضو است، طول کل جاده‌ها، طول بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها، طول خطوط ریلی، تعداد بنادر، تعداد فرودگاه‌های بین‌المللی، ارتباط حمل و نقل چندوجهی، کمیت و کیفیت هاب‌های لجستیکی داخل کشور و وضعیت کلی تجارت و صنعت لجستیک کشور به عنوان مهم‌ترین ویژگی‌ها و پتانسیل‌های لازم برای تبدیل شدن کشوری به هاب لجستیکی در کلان قضیه مورد توجه است. بنابراین برای تحقق زنجیره تامین می‌بایست یکی از اجزای اصلی آن یعنی موضوع لجستیک و حمل و نقل به سر منزل مقصود رسیده باشد.

مناطق آزاد بالقوه دارای استعداد و زمینه‌های بسیاری برای تکمیل زنجیره تامین را دارند؛ در صورتی که سایر عوامل و پارامترها توسط دولت تکمیل و اجرایی شوند، عمده مناطق آزاد از امتیاز بندر، همسایگی با برخی کشورها، فرودگاه و... برخوردارند؛ اما برای رسیدن به نقطه مطلوب و تحقق اهداف مدنظر، کاستی‌های بسیاری در هرکدام از مناطق وجود دارد که مانع رسیدن به آمال و آرزوهای غایی است.

به عنوان نمونه وضعیت منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار را در حوزه لجستیک و زنجیره تامین مورد بررسی کارشناسی قرار می‌دهیم تا به عمق موضوع پی ببریم:

چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، دارای قابلیت پهلوگیری کشتی‌های غول پیکر اقیانوس‌پیما و به عنوان بزرگترین مزیت در همسایگی با کشورهای حوزه اقیانوس هند با جمعیتی بالغ بر دومیلیارد نفر، نزدیکترین و بهینه‌ترین راه دسترسی ۸ کشور به آب‌های آزاد، از این بندر موقعیتی استثنایی ساخته است؛ محل تلاقی کریدور شرق به غرب و جنوب به شمال و جزء ۵ کریدور شناخته شده جهان و به تعبیری کلیدی‌ترین منطقه آزاد در حوزه ترانزیت و زنجیره تامین برای تحقق رسالت و مأموریت اصلی خویش، با مشکلات و چالش‌های اساسی روبه‌رو است. دغدغه جابجایی کالاهای وارده به بندر چابهار سبب شده تا بسیاری از سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی از این بندر استراتژیک نتوانند استفاده چندانی ببرند. تجار و بازرگانان داخلی و خارجی کالاهای خود را با هدف انتقال به شهرهای داخلی کشور و یا سایرکشورها به ویژه افغانستان و آسیای مرکزی به بندر چابهار انتقال می‌دهند که این مهم نیاز به زیرساخت‌های لازم از جمله انبار و باراندازهای وسیع، راه‌های ارتباطی زمینی، هوایی و ریلی و امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری دارد.

بندر چابهار تا این لحظه از هرگونه زیرساخت‌های لجستیک نظیر انبار و بارانداز بزرگ در اسکله، فرودگاه بین‌المللی، جاده ترانزیتی، بزرگراه و آزادراه در پسکرانه محروم است؛ کالاهای ورودی به بندر چابهار به وسیله کامیون‌های کوچک و بزرگ در این جاده‌های پرخطر و در حد تردد خودروهای سبک بین شهری، به سایر نقاط ایران و کشور افغانستان منتقل می‌شود.

اگر دولت به فکر ایجاد یک هاب منطقه‌ای در چابهار در مسیر کریدورهای شمال-جنوب یا شرق-غرب و ایفای نقش لجستیک در اشل بین‌المللی، ملی و منطقه‌ای است، برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و انتقال کالا با حجم فراوان از بندر چابهار به افغانستان، آسیای میانه، هندوستان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و... م

ابراهیم جلیلی، معاون اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد ماکو:

نقش بی‌بدیل مناطق آزاد در راستای بهبود لجستیک کشور

اگر به تعاریف واژه‌های لجستیک و زنجیره تامین دقت کنیم، زنجیره تامین یکی از مفاهیمی است که در تعریف لجستیک بدان اشاره می‌شود و شامل کلیه فعالیت‌های مرتبط با جریان تولید کالا از مرحله تامین مواد اولیه تا مرحله تحویل کالای نهایی به مصرف‌کننده است. از همین رو تامین‌کنندگان مواد و قطعات، تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و مصرف‌کنندگان نهایی از عناصر زنجیره تامین محسوب می‌شوند.

لجستیک نیز به آن بخش از فرآیند زنجیره تامین اطلاق می‌شود که ذخیره‌سازی و جریان موثر و کارای کالاها، خدمات و اطلاعات وابسته به آنها را از نقطه شروع تا نقطه مصرف، جهت پاسخگویی به نیاز مشتریان، برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل می‌کند.

امروزه مدیریت ارتباطات در یک زنجیره تامین به مبحثی ارجاع داده می‌شود که آن را همان مدیریت زنجیره تامین (SCM) می‌نامیم.

لجستیک به کلیه فعالیت‌های هماهنگی اطلاق می‌شود که جهت بررسی، تحقیق، مطالعه و برآورد نیازها و احتیاجات اولیه در زمینه وسایل و تجهیزات، ماشین‌ها و ابزارآلات، تاسیسات و قطعات از هر نوع و کلیه امور مربوط به تهیه، تولید، بیمه، نگهداری، انبارداری، توزیع، حمل و نقل، تنظیم و تهیه روش انجام کار، طراحی سیستم و دستورالعمل و نظارت بر موارد فوق انجام می‌گیرد.

همچنان که می‌دانیم، بخش مهمی از شبکه تولید و تجارت امروزی را «مدیریت زنجیره تامین» شکل می‌دهد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که بیشترین حضور ایران و بنگاه‌های ایرانی، غالباً در حلقه ابتدایی (صادرات کالای خام) یا حلقه انتهایی (فروش محصولات نهایی در بازارهای ایران) زنجیره‌های تامین جهانی است که به واقع نمی‌توان آن را به عنوان حضور بنگاه‌های تولیدی و خدماتی کشور در زنجیره‌های تامین جهانی تلقی کرد.

بانک جهانی، کشورها را از نظر شاخص عملکرد لجستیک به چهار گروه کشورهای برتر لجستیک، لجستیک منسجم و پایدار، عملکرد نسبی در لجستیک و لجستیک ضعیف طبقه‌بندی می‌کند.

براساس آخرین گزارش بانک جهانی، ایران در زمره کشورهایی با عملکرد نسبی لجستیک طبقه‌بندی شده است. این گروه عمدتاً شامل کشورهایی با درآمد متوسط و پایین است که با محدودیت‌های لجستیک به ویژه در بعد قوانین مواجه هستند.

این در حالی است که رقبای لجستیکی ایران در منطقه نظیر امارات و قطر در گروه کشورهای برتر لجستیکی یعنی طبقه اول قرار دارند و ترکیه در گروه کشورهای لجستیک منسجم و پایدار به مفهوم طبقه دوم قرار می‌گیرد.

امارات به عنوان پیشتاز لجستیکی منطقه با ایجاد شهر لجستیکی دویی، مدت‌ها پیش حرکت خود را به سمت زیرساخت‌های لجستیک نوین آغاز کرده و کشورهای دیگر حاشیه خلیج فارس نیز، همچون عربستان سعودی، قطر و عمان به سرعت در حال مدرن کردن بخش لجستیکی خود هستند.

ترکیه نیز به طور جدی در این حوزه برنامه‌ریزی کرده است و شرکت‌های لجستیکی طرف سوم و چهارم در آن در حال گسترش و فعالیت هستند و همچنین این کشور ایجاد مراکز لجستیکی با مقیاس‌های مختلف، به ویژه در مجاورت بنادر تجاری مهم را در برنامه‌های توسعه‌ای خود جای داده است.

کشورهای دیگر منطقه که هر یک در برابری با قابلیت‌ها و مزیت‌های کشور ایران، به نوعی بهره‌ای اندک از توانمندی و مزیت‌های جغرافیایی برده‌اند، در حال گسترش زیرساخت‌های ترانزیتی خود، در قالب کریدورهای مختلفی نظیر تراسیکا، جاده ابریشم و کریدور چین-پاکستان هستند که می‌توانند در آینده تهدیدی جدی برای کریدورهای ترانزیتی کشورمان باشند.

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 توسعه‌یافته در این حوزه، ضرورتی انکارناپذیر برای افزایش توان رقابت‌پذیری و توسعه تجارت کشور محسوب می‌شود.

اما با وجود پتانسیل‌ها و مزیت‌های منحصربه‌فرد لجستیکی در ایران، تاکنون بنا به دلایل گوناگون، توسعه لجستیک و زیرساخت‌های آن در کشور ما خیلی جدی گرفته نشده است.

عدم وجود سند جامع برای حوزه لجستیک، ضعف هماهنگی برای پیشبرد برنامه‌های لجستیک

مشارکت ضعیف بخش خصوصی در توسعه لجستیک، نابسامانی و عدم هماهنگی در زنجیره‌های تامین کالا، ضعف در توسعه مراکز لجستیکی در ایران و تبدیل نشدن کشور به هاب تجاری در منطقه و ضعف دانش لجستیک در کلیه سطوح از عمده‌ترین مشکلات لجستیک در کشور هستند.

مشاهدات براساس گزارش بانک جهانی گویای آن است که در میان کشورهای دارای سطح درآمد سرانه یکسان، کشورهایی که عملکرد

لجستیکی بهتری داشته‌اند، حداقل یک درصد رشد بیشتر در تولید ناخالص داخلی و دو درصد رشد بیشتر در تجارت را تجربه کرده‌اند و بازگشت ۳ تا ۸ برابری سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیک در تولید ناخالص داخلی کشورها موجب گردیده است تا امروزه بخش لجستیک به عنوان یکی از ارکان اصلی رشد اقتصادی کشورها شناخته شده است. لذا امروز مسئولین کشور و بخش خصوصی متوجه اهمیت این موضوع در سطح کلان کشور گشته‌اند.

تشدید صحنه رقابت جهانی در محیطی که به صورت دائم در حال تغییر است، ضرورت واکنش‌های مناسب را ایجاب کرده است و سازمان‌های امروزی در عرصه ملی و جهانی به منظور کسب جایگاهی مناسب و حفظ آن نیازمند بهره‌گیری از الگوی مناسب همچون مدیریت زنجیره تامین در راستای تحقق مزیت رقابتی و انتظارات ذی‌نفعان هستند و مدیریت موثر زنجیره تامین از عوامل اصلی بقا است؛ ضمن آن که استفاده از فناوری اطلاعات در فعالیتهای زنجیره تامین پتانسیل ایجاد ارزش را در زنجیره افزایش داده است.

اکنون متوجه شده‌ایم که مدیریت زنجیره تامین بر افزایش انطباق‌پذیری و انعطاف‌پذیری شرکت‌ها تاکید دارد و دارای قابلیت واکنش و پاسخ سریع و اثربخش به تغییرات بازار است.

زنجیره تامین در کنار مزیت‌هایی مانند: کاهش هزینه‌های لجستیک، تدارکات و نگهداری، بهبود بهره‌وری و چرخه مالی، تحویل به موقع، استانداردسازی و جهانی شدن، افزایش قدرت انتخاب مشتریان و دستیابی آسان آنها به تامین‌کنندگان باضعف‌ها و مشکلاتی در کشور ما همچون: عدم هماهنگی در درون و بین وزارتخانه‌ها، در سطح ملی و بین‌المللی دارد؛ همچنین با مشکلات حمل و نقل بار و امکانات مناسب برای پایانه‌های بار، عدم توجه مناسب به فرآیند بسته‌بندی، کمبود متخصصان علم لجستیک در کشور، عدم هماهنگی بین اجزای زنجیره دست و پنجه نرم می‌کند.

ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی جزء معدود کشورهای استثنایی در منطقه دارد و پتانسیل تجاری - لجستیکی را دارا است. خوشبختانه با تلاش‌های صورت گرفته، جایگاه لجستیکی ایران دارای رشد صعودی بوده و با ۱۶ پله ارتقاء به رتبه ۹۶ رسیده است. ولی این جایگاه به لحاظ عملکرد لجستیکی با آنچه مناسب و ایده‌آل است، هنوز فاصله دارد. البته بخشی از موفقیت‌ها مدیون توجه به سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی است که در بندهایی از آن در ارتباط با اهمیت لجستیک و زنجیره تامین در کشور اشاره شده است؛ ازجمله در بند ۵: سهم‌بری عادلانه عوامل در زنجیره تولید تا مصرف متناسب با نقش آنها در ایجاد ارزش؛ بند ۱۰: گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و زیرساخت‌های مورد نیاز و بند ۱۵: افزایش ارزش افزوده از طریق تکمیل زنجیره ارزش صنعت.

حضور بنگاه‌های تولیدی و خدماتی کشور در زنجیره‌های تامین جهانی، یعنی حضور در حلقه‌های میانی زنجیره تامین و برعهده داشتن بخشی از تولید با ارزش افزوده است؛ حضور نداشتن ایران در بخش دارای ارزش افزوده زنجیره‌های تامین جهانی موجب خام‌فروشی کالا و خدمات شده است.

سهم لجستیک در تجارت به طور متوسط حدود ۲۵ درصد ارزش کالا است؛ ترانزیت (که یکی از اجزای لجستیک تجاری است) در بهترین حالت درآمدی کمتر از ۲ درصد ارزش کالا را برای یک کشور به همراه دارد؛ این در حالی است که مناطق آزاد ایران با توجه به واقع شدن در مرزهای ایران با ایجاد و ارائه خدمات ارزش افزوده لجستیکی در مسیر جریان کالای بین‌المللی می‌توانند بخش زیادی از

درآمد لجستیک در مراودات تجاری بین کشورهای منطقه را از آن خود کنند.

سهم درآمد لجستیک تجاری از GDP هنگ کنگ حدود ۲۳ درصد است؛ یعنی یک کشور به وسعت تهران، سالیانه بالغ بر ۸۳ میلیارد دلار درآمد از محل فعالیت‌های لجستیکی دارد.

لذا مناطق آزاد می‌توانند برای برون رفت از شرایط کنونی، به توسعه خدمات خصوصاً خدمات لجستیکی روی آورده و سهم خوبی از این درآمد لجستیک تجاری کسب نمایند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد تراز تجاری کشورها با ایران وضعیت نامناسب ندارد و می‌توان با تشکیل گروه‌های تجاری با کشورها سهم بیشتری را کسب کرد. ارتباط چندجانبه ایران با کشورهای ترکیه و روسیه یکی از بهترین تجربه‌های موفق می‌تواند باشد که با توجه به گرایش‌های سیاسی سه کشور و همچنین نیاز بازار برای چنین مبادلاتی، می‌توان به کارایی و گسترش چنین ارتباطاتی دل بست و منطقه آزاد ماکو می‌تواند نقش بسیار مهمی در این جریان تجاری ایفا کند.

بین مناطق آزاد ایران (ماکو، ارس، انزلی، چابهار) و (ماکو، ارس، انزلی، اروند) و یا مناطق آزاد جنوب و جزیره‌ای کشور می‌توان محورهای حمل و نقل تعریف کرد، به طوری که در این محورها، پایانه‌های مبدا و مقصد با استفاده از ابزارهای نوین و فناوری و برنامه‌های الکترونیکی و ماهواره‌ای محصور گردیده، مدیریت و کنترل شوند. این محورها خواهند توانست مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، بنادر و پایانه‌های گمرکی کشور را به هم متصل نمایند. شرکت‌های بین‌المللی در این محورها با جذب سرمایه‌گذاری در ایجاد زیرساخت‌ها و سخت‌افزار و نرم‌افزارهای حمل و نقلی در جهت ایجاد ارزش افزوده فعال گردند. البته در این محورها بهتر است در مقایسه با سایر مسیرهای موجود در کشور، مقررات سهل و آسان‌تری وجود داشته باشد.

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 در مناطق آزاد می‌تواند کمک موثر به دستیابی به هدف مذکور کند. کاهش وابستگی اقتصاد ایران به نفت به عنوان مهم‌ترین راهکار توسعه اقتصادی کشور، منوط به عرضه محصولات داخلی و تولید شده در مناطق آزاد با کیفیت، قیمت و سرعت قابل رقابت در بازار جهانی است که این امر، بدون وجود زیرساخت‌های مناسب لجستیکی آن هم با بهره‌مندی از ظرفیت‌ها و مزیت‌های مناطق آزاد امکان‌پذیر نیست.

لذا توجه اساسی به لجستیک و زنجیره تامین و جذب سرمایه‌گذاری برای ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی، امری ضروری در تحقق سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی مناطق آزاد محسوب می‌شود.

مناطق آزاد باید با هدف‌گذاری در زمینه لجستیک با هدف مشارکت بخش خصوصی در ایجاد و توسعه مراکز لجستیکی و ارتقاء زیرساخت‌های فیزیکی و نرم‌افزاری آن، تسهیل ورود شرکت‌های چند ملیتی و توجه به بهره‌مندی از تکنولوژی‌ها و فناوری‌های روز برای ساماندهی زنجیره‌های تامین کالا و ایجاد ارزش افزوده، برنامه‌ریزی منسجمی بنمایند. ایجاد یک مدیریت مشخص و خاص برای

سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در حوزه لجستیک در شورای عالی مناطق آزاد ضروری است.

طراحی فرآیندهای کلان لجستیک و یکپارچه‌سازی فعالیت‌ها، اسناد و سامانه‌های اطلاعاتی با هماهنگی و همکاری مناطق آزاد هشت‌گانه، گامی موثر در جهت دستیابی به این هدف خواهد بود.

برای این منظور، لازم است استراتژی‌های تجاری، صنعتی، اقتصادی و البته حمل و نقلی به صورت همگرا و هم‌افزا بین وزارت راه، مناطق آزاد، متولیان صنعت و اقتصاد تعیین گردد و نقش هر محور و منطقه آزاد در آن مشخص شود؛ چراکه توسعه لجستیک با همگرایی، هماهنگی و هم‌افزایی نقش‌آفرینان آن می‌تواند اتفاق بیفتد.

از جمله نقش‌هایی که برای مناطق آزاد در راستای بهبود لجستیک کشور می‌توان تعریف کرد، ایجاد سرعت در حرکت و بدون تاخیر در محورهای ترانزیتی از طریق هماهنگی مناطق آزاد با یکدیگر و تسریع ورود و خروج کالا با استفاده از تقسیم وظایف موجود بین مبدأ و مقصد است.

همچنین از طریق این هماهنگی و برقراری ارتباط لحظه‌ای و سیستمی و نرم‌افزاری بین مناطق آزاد می‌توان جریان‌های باری پرحجمی را میان این مناطق برنامه‌ریزی نمود و از این طریق، با کاهش هزینه و زمان عبور کالای ترانزیتی بین مناطق آزاد، به دنبال افزایش عملکرد این مناطق بود که خود عاملی مضاعف در کاهش هزینه‌ها و افزایش توان رقابتی خواهد بود.

یکی از مهم‌ترین عوامل رشد لجستیکی کشورهای در حال توسعه، حضور شرکت‌های لجستیکی پرقدرت جهانی در این کشورها و ورود دانش، سرمایه و کالای آنها به کشورها است. مناطق آزاد به دلیل وجود بار و همچنین مقررات تسهیل‌کننده و مزیت‌های قانونی برای ورود شرکت‌های بین‌المللی، محل جذب مناسبی برای اینگونه شرکت‌ها هستند.

معمولاً شرکت‌های لجستیک بین‌المللی که وارد دهکده‌های لجستیکی کشورها می‌شوند، در طول زمان بسیاری از خدمات ارزش افزوده مربوط به تولید را نیز به آن کشورها انتقال می‌دهند و موجب رشد اشتغال و همچنین سرمایه‌گذاری‌های جدید در کشورهای مقصد می‌شوند.

نقش دیگر مناطق آزاد در صنعت لجستیک کشور، در صورت ایجاد مراکز لجستیک پرظرفیت، امکان ترانشیپ بارهای بین‌المللی و انتقال بخشی از زنجیره‌های تولید، تامین، توزیع و فروش صنایع بزرگ بین‌المللی به داخل کشور است. این موضوع علاوه بر افزایش ظرفیت تولید و اشتغال در کشور، باعث همگرایی و هم‌افزایی اقتصاد کشور با کشورهای همسایه شده و از این طریق، می‌تواند امنیت را بیش از پیش برای کشور به ارمغان آورد.

منطقه آزاد ماکو با ایجاد دهکده لجستیک، به دنبال این نقش‌آفرینی مهم در کشور بوده و در صورت هماهنگی دیگر مناطق آزاد، امکان انتقال بخشی از زنجیره‌ها به این منطقه فراهم خواهد شد.

