

# مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی - نکته روز شماره ۲۳ - مجدهم آبان ۹۳

## توسعه زیرساخت‌های تجاری کشور نیازمند برنامه‌ریزی، هماهنگی و اجماع

دکتر مهدی فتح اله

### توضیح اجمالی:

زیرساخت‌های تجاری مناسب، شبکه‌های تامین و توزیع مدرن و مدیریت موثر جریان فیزیکی کالا از جمله مولفه‌های کلیدی در توسعه رقابت‌پذیری در سطوح مختلف ملی و بنگاهی هستند. در این میان بررسی مواردی از شاخص‌های تجاری و لجستیکی کشور حاکی از توسعه نیافتگی در این بخش می‌باشد که به عنوان نمونه به موارد ذیل می‌توان اشاره کرد:

- ۱- درصد هزینه‌های لجستیک از تولید ناخالص داخلی در آمریکا ۸٪ و این عدد در ایران حدود ۱۴٪ برآورد شده است.
- ۲- بطور متوسط ۶ تا ۷ درصد قیمت کالاها در جهان متأثر از هزینه‌های حمل و نقل است. اما این شاخص در ایران بیش از ۱۲٪ برآورد شده است.
- ۳- متوسط سهم هزینه‌های لجستیکی از قیمت تمام شده محصولات در جهان بین ۹ تا ۱۲ درصد است و در ایران حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد از قیمت تمام شده می‌باشد.
- ۴- رتبه ایران از نظر شاخص زیرساخت‌ها (زیرمجموعه شاخص رقابت‌پذیری) در سال ۲۰۱۳ از بین ۱۴۸ کشور ۶۹ بوده است. (زیرساخت شامل کیفیت راه و جاده، خطوط ریلی و هوایی و بنادر می‌باشد).
- ۵- سهم بخش‌های مختلف اقتصادی در میزان کالای حمل شده در سال ۹۰ به استناد سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای ۳٪ دولتی، ۱۱٪ تعاونی و ۸۶٪ خصوصی بوده است.
- ۶- درصد خرده‌فروشی‌های مدرن: ایران ۳٪، مالزی ۵۵٪ آمریکا ۸۵٪
- ۷- سرانه واحدهای صنفی در کشور ۳۸ نفر، متوسط جهانی ۱۵۰ نفر

۸- سهم فروشگاه‌های زنجیره‌ای در فروش ۴٪ است.

۹- متوسط ضایعات مواد غذایی در فرآیند لجستیک ۲۵٪ گزارش شده است.

بنابراین با عنایت به موارد فوق‌الذکر که تصویر بخشی از وضعیت و ظرفیت زیرساخت‌های تجاری کشور را نمایان می‌کند می‌توان موارد ذیل را در دستور کار قرار داد:

### نکات کلیدی:

۱. با توجه به ماهیت بین بخشی این‌گونه موضوعات، ضروری است برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری توسعه زیرساخت‌های تجاری کشور در یک نهاد فرا وزارتخانه‌ای دنبال گردد. (در حال حاضر تنها در شورای عالی حمل و نقل به بخش محدودی از زیر ساخت‌های جابه‌جایی و حمل و نقل پرداخته می‌شود، توسعه ماموریت‌های این شورا و یا ایجاد شورای تخصصی جدید می‌تواند مورد بررسی قرار گیرد).

۲. سیاست توسعه تجاری کشور با عنایت به توسعه مبتنی بر هاب تجارت (مثل امارات) و یا سیاست مبتنی بر حمل و نقل و ترانزیت (مثل ترکیه) و یا هر دو متناسب با مزیت‌ها و ظرفیت‌های کشور تصریح شده و با برنامه‌های مشخص و مدون به مورد اجرا گذاشته شود.

۳. نقشه آمایش تجاری کشور به نحوی یکپارچه با آمایش صنعتی و معدنی توسط وزارتخانه پیشنهاد شده و به عنوان یک سند ملی مبنای تقسیم کار دیگر دستگاه‌ها قرار گیرد. ضروری است در سند راهبردی صنعت، معدن و تجارت کشور نیز به راهبردهای اصلی این حوزه توجه شود.

۴. وزارتخانه در راستای تحقق اهداف برنامه‌ای، سند چشم‌انداز و نیز اهداف بخش صنعت باید برنامه مشخصی برای بهبود و ساماندهی زیرساخت‌های تجاری کشور تدارک دیده، اجماع و حمایت همه ذینفعان را فراهم آورد. زمانبندی اجرای برنامه‌ها و تعیین متولی اجرا امری ضروری است.

۵. وزارتخانه در قالب طرح‌های ملی مشخص و با اعتبارات تعیین شده، با هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط نسبت به: (۱) کاهش هزینه‌های لجستیکی (۲) ساماندهی نظام خرده‌فروشی (۳) ساماندهی صنعت بسته‌بندی و (۴) مدرن سازی شبکه‌های تامین و توزیع اقدام نماید.

۶. سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی بخشی از مأموریت‌های توسعه‌ای خود را بسوی توسعه و ساماندهی زیرساختارهای تجاری مرتبط با وزارتخانه (مانند بنادر خشک، شهرک‌های لجستیک، مراکز بارگیری و ذخیره و ...) هدایت کرده و توسعه فیزیکی زیرساختارهای صنعتی را بصورت محدود و مدیریت شده دنبال نماید.

۷. وزارتخانه جهت ایجاد همسویی و هماهنگی ارکان نظام در جریان توسعه زیرساختارهای تجاری کشور، متن پیش‌نویس سیاست‌های کلی توسعه زیرساختارهای تجاری، حمل و نقل و لجستیک را تدوین نموده و برای مجمع تشخیص مصلحت نظام ارسال نماید. بدیهی است ابلاغ سیاست‌های کلان مورد نظر از جانب مقام معظم رهبری می‌تواند یکپارچگی و هماهنگی بیشتری در این زمینه فراهم سازد.

