



جایگاه ایران در شبکه جهانی لجستیک

(تحلیلی مبتنی بر شاخص عملکرد لجستیک ۲۰۰)



معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران





معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

جایگاه ایران در شبکه جهانی لجستیک (تحلیلی مبتنی بر شاخص عملکرد لجستیک ۲۰۰)

از طریق پست الکترونیکی زیر می‌توانید پیشنهادها و نظرات اصلاحی خود را به واحد
مربوطه منعکس نمایید:

economic_research@tccim.ir

مواضع این گزارش، الزاما مواضع اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران نیست.

استفاده از مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.

اردیبهشت ۱۴۰۵





خلاصه مدیریتی

لجستیک یکی از زیرساخت‌های بنیادین تجارت جهانی و زنجیره‌های تأمین است که نقش مستقیمی در هزینه تجارت، سرعت جابه‌جایی کالا، قابلیت اطمینان مبادلات و میزان اتصال اقتصادها به بازارهای جهانی دارد. در اقتصاد جهانی امروز، مزیت رقابتی کشورها تنها به ظرفیت تولید یا حجم تجارت وابسته نیست، بلکه به توان آن‌ها در ایجاد شبکه‌های لجستیکی سریع، قابل پیش‌بینی و متصل نیز بستگی دارد. در این چارچوب، شاخص عملکرد لجستیک ۲۰۰ (LPI 2.0) که توسط بانک جهانی توسعه یافته، نسل جدیدی از سنجش عملکرد لجستیکی کشورهاست که به‌جای اتکا به ارزیابی‌های ادراکی، بر داده‌های واقعی ردیابی محموله‌ها در بخش‌های دریایی، هوایی و پستی استوار است و بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی کالا را پوشش می‌دهد.

LPI 2.0 عملکرد کشورها را در دو بُعد اصلی «اتصال» و «زمان» ارزیابی می‌کند. بُعد اتصال نشان می‌دهد یک کشور تا چه میزان به شبکه تجارت جهانی از طریق ارتباطات مستقیم دریایی، هوایی و پستی متصل است و تا چه حد می‌تواند بدون وابستگی به هاب‌های واسطه به بازارهای جهانی دسترسی داشته باشد. بُعد زمان نیز کارایی و قابلیت اطمینان زنجیره تأمین را از طریق سنجش مدت توقف کالا در بنادر، فرودگاه‌ها و شبکه‌های پستی اندازه‌گیری می‌کند. در شرایط عادی، این شاخص بیانگر سطح کارایی لجستیک است، اما در شرایط تنش‌های ژئوپلیتیکی و اختلالات منطقه‌ای، به شاخصی برای سنجش تاب‌آوری اقتصادی و توان حفظ جریان تجارت نیز تبدیل می‌شود.

بررسی شاخص‌های LPI 2.0 نشان می‌دهد ایران در هر دو حوزه اتصال و زمان، فاصله معناداری با هاب‌های منطقه‌ای و اقتصادهای پیشرو دارد. در بخش اتصال دریایی، تعداد شرکای مستقیم کشتیرانی کانتینری ایران بسیار محدودتر از اقتصادهایی مانند امارات متحده عربی، ترکیه و عربستان سعودی است؛ موضوعی که وابستگی کشور به مسیرهای غیرمستقیم و هاب‌های واسطه را افزایش می‌دهد. در حوزه حمل‌ونقل هوایی نیز اگرچه ایران نسبت به برخی اقتصادهای منطقه سطح اتصال قابل قبولی دارد، اما همچنان از شبکه‌های اصلی بار هوایی منطقه عقب‌تر است. در بخش ارتباطات پستی تجاری B2B نیز سطح اتصال ایران پایین‌تر از هاب‌های منطقه‌ای و اقتصادهای پیشرفته ارزیابی می‌شود که می‌تواند بر توسعه تجارت الکترونیک و تجارت بنگاه‌ها اثرگذار باشد.

از منظر شاخص‌های زمانی نیز عملکرد ایران با چالش‌های قابل توجهی همراه است. زمان توقف محموله‌های وارداتی هوایی در فرودگاه‌ها و مدت‌زمان تحویل مرسولات پستی B2B نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه بالاتر است و نوسان زمانی قابل توجهی نیز مشاهده می‌شود. این وضعیت نشان‌دهنده وجود اصطکاک‌های نهادی، پیچیدگی فرآیندهای مرزی، محدودیت‌های زیرساختی و ضعف هماهنگی میان بازیگران زنجیره لجستیک است. افزایش زمان و عدم قطعیت در جریان کالا، علاوه بر بالا بردن هزینه تجارت، قابلیت پیش‌بینی‌پذیری فعالیت بنگاه‌ها را کاهش داده و توان رقابت‌پذیری اقتصاد را تضعیف می‌کند.



در شرایط ژئوپلیتیکی فعلی، محدودیت‌های ناشی از تحریم، افزایش ریسک‌های حمل‌ونقل و بیمه، کاهش دسترسی به شبکه‌های مستقیم جهانی و وابستگی بیشتر به مسیرهای واسطه، اهمیت عملکرد لجستیک را برای اقتصاد ایران دوچندان کرده است. در چنین فضایی، لجستیک صرفاً یک موضوع عملیاتی یا زیرساختی نیست، بلکه به بخشی از مسئله تاب‌آوری اقتصادی، امنیت تجاری و توان حفظ پیوند با زنجیره‌های ارزش جهانی تبدیل شده است.

بر این اساس، گزارش حاضر تأکید می‌کند که بهبود عملکرد لجستیک ایران نیازمند یک رویکرد ساختاری و هم‌زمان در سه حوزه اصلی است: نخست، افزایش اتصال بین‌المللی از طریق توسعه کریدورهای منطقه‌ای، تنوع‌بخشی به مسیرهای حمل‌ونقل و تقویت پیوند با شبکه‌های جهانی؛ دوم، کاهش زمان و نوسان زمانی از طریق اصلاح فرآیندهای گمرکی، دیجیتالی‌سازی، تسهیل تجارت و بهبود عملکرد بنادر و فرودگاه‌ها؛ و سوم، اصلاح محیط نهادی و حکمرانی لجستیک از طریق هماهنگی میان دستگاه‌ها، توسعه مشارکت بخش خصوصی و ایجاد چارچوب‌های پایدار سیاستی و مقرراتی.

در مجموع، یافته‌های این گزارش نشان می‌دهد که شاخص LPI 2.0 صرفاً ابزاری برای رتبه‌بندی یا سنجش فنی عملکرد لجستیک نیست، بلکه چارچوبی تحلیلی برای درک جایگاه کشورها در شبکه تجارت جهانی و شناسایی مسیرهای ارتقای تاب‌آوری اقتصادی و رقابت‌پذیری تجاری به شمار می‌رود. برای ایران نیز این شاخص می‌تواند به‌عنوان نقشه راهی برای شناسایی گلوگاه‌های ساختاری، اولویت‌بندی اصلاحات و بازتعریف جایگاه کشور در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی مورد استفاده قرار گیرد.



فهرست

۸	معرفی شاخص عملکرد لجستیک ۲.۰
۱۱	الگوهای جهانی عملکرد لجستیکی در چارچوب LPI 2.0
۱۴	جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیک ۲.۰
۱۹	جمع بندی
۲۲	منبع



مقدمه

در اقتصاد جهانی امروز، رقابت‌پذیری کشورها تنها به ظرفیت تولید، حجم صادرات یا دسترسی به منابع وابسته نیست، بلکه به میزان توانایی آن‌ها در جابه‌جایی سریع، قابل‌اعتماد و کم‌هزینه کالا نیز بستگی دارد. در این میان، لجستیک به‌عنوان زیرساخت پنهان اما حیاتی تجارت جهانی، نقشی تعیین‌کننده در اتصال بنگاه‌ها به بازارها، تداوم زنجیره‌های تأمین و تسهیل جریان تجارت ایفا می‌کند. هرگونه اختلال در این شبکه‌ها می‌تواند مستقیماً بر هزینه تجارت، امنیت تأمین کالا، سرعت تولید و حتی ثبات اقتصادی کشورها اثر بگذارد.

تحولات سال‌های اخیر نشان داده است که اهمیت لجستیک فراتر از یک مسئله صرفاً عملیاتی یا حمل‌ونقلی است. همه‌گیری کرونا، اختلال در زنجیره‌های تأمین جهانی، تنش‌های ژئوپلیتیکی، جنگ‌ها، تحریم‌ها و ناامنی در مسیرهای راهبردی حمل‌ونقل، موجب شده‌اند مفهوم «تاب‌آوری لجستیکی» به یکی از موضوعات اصلی سیاست‌گذاری اقتصادی تبدیل شود. در چنین شرایطی، کشورهایی که از شبکه‌های حمل‌ونقل متنوع‌تر، اتصال گسترده‌تر و فرآیندهای تجاری کارآمدتر برخوردارند، توان بیشتری برای حفظ جریان تجارت و کاهش آثار شوک‌های بیرونی دارند.

در این چارچوب، شاخص عملکرد لجستیک 2.0 (LPI 2.0) که توسط بانک جهانی توسعه یافته، نسل جدیدی از ابزارهای سنجش عملکرد لجستیکی کشورها محسوب می‌شود. این شاخص با اتکا به داده‌های واقعی ردیابی محموله‌ها در بخش‌های دریایی، هوایی و پستی، تصویری دقیق از میزان اتصال اقتصادها به شبکه تجارت جهانی، سرعت جریان کالا و قابلیت پیش‌بینی‌پذیری زنجیره‌های تأمین ارائه می‌دهد. برخلاف نسخه‌های پیشین که بر ارزیابی‌های ادراکی استوار بودند، LPI 2.0 عملکرد واقعی لجستیک را بر پایه داده‌های عملیاتی اندازه‌گیری می‌کند و امکان تحلیل دقیق‌تر نقاط ضعف و گلوگاه‌های ساختاری را فراهم می‌سازد.

اهمیت این شاخص برای ایران در شرایط کنونی دوچندان است. اقتصاد ایران علاوه بر چالش‌های زیرساختی و نهادی، تحت تأثیر محدودیت‌های ژئوپلیتیکی، تحریم‌ها، افزایش ریسک‌های حمل‌ونقل و محدودیت در دسترسی به شبکه‌های مستقیم جهانی قرار دارد. در نتیجه، کیفیت عملکرد لجستیکی کشور مستقیماً بر هزینه تجارت، میزان اتصال به بازارهای جهانی، توان رقابت‌پذیری و سطح تاب‌آوری اقتصادی اثر می‌گذارد. از این منظر، بررسی شاخص‌های LPI 2.0 می‌تواند تصویری روشن از جایگاه ایران در شبکه تجارت جهانی، مهم‌ترین گلوگاه‌های لجستیکی و اولویت‌های سیاستی برای بهبود عملکرد ارائه کند. این گزارش با تکیه بر چارچوب مفهومی و داده‌های LPI 2.0، ابتدا به معرفی و تحول این شاخص می‌پردازد، سپس مهم‌ترین روندها و یافته‌های جهانی را بررسی می‌کند و در ادامه، جایگاه ایران در شاخص‌های اتصال و زمان را تحلیل می‌کند. در نهایت نیز تلاش می‌شود بر اساس یافته‌های موجود، چارچوبی برای درک چالش‌های ساختاری و جهت‌گیری‌های سیاستی در حوزه لجستیک ایران ارائه شود.



معرفی شاخص عملکرد لجستیک ۲.۰

(چارچوبی برای سنجش کارایی زنجیره‌های تأمین در اقتصاد جهانی)

لجستیک، زیرساخت عملیاتی تجارت جهانی و یکی از مؤلفه‌های اصلی کارکرد زنجیره‌های تأمین است. جابه‌جایی کالا میان تولیدکنندگان، بنادر، فرودگاه‌ها، مراکز توزیع و بازارهای مصرف، بدون وجود شبکه لجستیک کارآمد امکان‌پذیر نیست. به همین دلیل، کیفیت عملکرد لجستیک مستقیماً بر هزینه تجارت، سرعت دسترسی به بازارها، رقابت‌پذیری بنگاه‌ها و میزان ادغام کشورها در اقتصاد جهانی اثر می‌گذارد.

در دهه‌های اخیر، گسترش زنجیره‌های ارزش جهانی، توسعه تجارت الکترونیک، و افزایش وابستگی اقتصادها به جریان مستمر کالا باعث شده است که لجستیک از یک فعالیت پشتیبان، به یکی از عناصر راهبردی اقتصاد جهانی تبدیل شود. اختلالات ناشی از همه‌گیری کرونا، تنش‌های ژئوپلیتیکی، بحران‌های دریایی و محدودیت‌های تجاری نیز نشان داده‌اند که کارایی لجستیک صرفاً یک مزیت اقتصادی

نیست، بلکه بخشی از تاب‌آوری اقتصادی کشورها محسوب می‌شود.

در این چارچوب، بانک جهانی شاخص عملکرد لجستیک (Logistics Performance Index – LPI) را به‌عنوان ابزاری برای سنجش کیفیت و کارایی زنجیره‌های تأمین طراحی کرده است. نسخه جدید این شاخص با عنوان LPI 2.0، تحول مهمی در روش سنجش عملکرد لجستیک ایجاد کرده و به‌جای اتکا به ارزیابی‌های ادراکی، از داده‌های واقعی ردیابی محموله‌ها استفاده می‌کند.

تعریف شاخص عملکرد لجستیک ۲.۰

شاخص عملکرد لجستیک ۲.۰ چارچوبی داده‌محور برای سنجش عملکرد واقعی زنجیره‌های تأمین در اقتصاد جهانی است. این شاخص با استفاده از داده‌های عملیاتی حمل‌ونقل دریایی، هوایی و پستی، میزان کارایی لجستیک کشورها را اندازه‌گیری می‌کند و بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی کالا را از نظر ارزش پوشش می‌دهد.

برخلاف نسخه‌های پیشین که بر مبنای نظرسنجی از فعالان لجستیک طراحی شده بودند، LPI 2.0 بر داده‌های واقعی ردیابی محموله‌ها استوار است. این تحول باعث شده است که شاخص، تصویری عینی‌تر و دقیق‌تر از عملکرد واقعی زنجیره‌های تأمین ارائه دهد.

اهمیت لجستیک در تجارت و رقابت‌پذیری

عملکرد لجستیک یکی از عوامل اصلی تعیین‌کننده هزینه تجارت است. تأخیر در حمل‌ونقل، توقف کالا در بنادر و فرودگاه‌ها، نوسان زمانی و ضعف اتصال مستقیم، همگی موجب افزایش هزینه نهایی تجارت می‌شوند. بهبود عملکرد لجستیک آثار مستقیمی بر اقتصاد دارد، از جمله:

- کاهش هزینه حمل‌ونقل و انبارداری
- کاهش خواب سرمایه و موجودی انبار
- افزایش سرعت دسترسی به بازارها
- تقویت صادرات و رقابت‌پذیری بنگاه‌ها
- تسهیل حضور در زنجیره‌های ارزش جهانی
- افزایش تاب‌آوری اقتصاد در برابر بحران‌ها و اختلالات بیرونی

در اقتصاد جهانی امروز، مزیت رقابتی تنها به ظرفیت تولید وابسته نیست، بلکه به توان جابه‌جایی سریع، کم‌هزینه و قابل پیش‌بینی کالا نیز بستگی دارد.



منطق اصلی شاخص بر دو محور کلیدی استوار است:

- میزان اتصال مستقیم کشورها به شبکه تجارت جهانی
- سرعت و قابلیت اطمینان جریان کالا در زنجیره تأمین

در این چارچوب، کشوری که اتصال گسترده‌تر، زمان جابه‌جایی کوتاه‌تر و نوسان زمانی کمتری داشته باشد، از عملکرد لجستیکی کارآمدتری برخوردار است.

سیر تحول شاخص؛ از LPI سنتی تا LPI 2.0

شاخص عملکرد لجستیک (LPI) نخستین بار در سال ۲۰۰۷ توسط بانک جهانی معرفی شد. نسخه‌های اولیه این شاخص تا سال ۲۰۱۸ عمدتاً بر پایه نظرسنجی و ارزیابی‌های ادراکی فعالان و متخصصان حوزه لجستیک و تجارت بین‌الملل استوار بود. در این دوره، متخصصان و فعالان زنجیره تأمین، عملکرد کشورها را در حوزه‌هایی نظیر کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل، کارایی فرآیندهای گمرکی، سهولت انجام حمل‌ونقل بین‌المللی و قابلیت اتکای خدمات لجستیکی ارزیابی می‌کردند و بر اساس این ارزیابی‌ها، یک رتبه‌بندی کلی برای هر کشور ارائه می‌شد.

با وجود ارزش تحلیلی این رویکرد در ترسیم تصویر اولیه از وضعیت لجستیک کشورها، مجموعه‌ای از محدودیت‌های ساختاری نیز در آن وجود داشت. مهم‌ترین این محدودیت‌ها شامل وابستگی بالای نتایج به برداشت‌های ذهنی پاسخ‌دهندگان، نوسان قابل توجه نتایج در دوره‌های مختلف، دشواری در مقایسه دقیق و پایدار عملکرد کشورها و همچنین ماهیت کلی و غیرعملیاتی شاخص بود که امکان استفاده سیاستی دقیق را محدود می‌کرد. در پاسخ به این چالش‌ها، در نسخه جدید شاخص یعنی LPI 2.0، رویکرد و روش‌شناسی اندازه‌گیری به‌طور اساسی مورد بازنگری قرار گرفت و از تمرکز صرف بر ادراک به سمت سنجش‌های ساختاری‌تر و قابل اتکاتر حرکت کرد.

مهم‌ترین تحولات در LPI 2.0

LPI 2.0	LPI سنتی
مبتنی بر داده‌های واقعی ردیابی محموله	مبتنی بر نظرسنجی و ادراک
تمرکز بر شاخص‌های عملیاتی	رتبه‌بندی کلی کشورها
سنجش عینی عملکرد واقعی	ارزیابی ذهنی فعالان لجستیک
پوشش گسترده داده‌های جهانی	پوشش محدودتر داده‌ها
تمرکز بر عملکرد جزئی و عملیاتی	تمرکز بر تصویر کلی

در نتیجه، LPI 2.0 بیشتر از آن که یک نظام رتبه‌بندی ساده باشد، به یک چارچوب تحلیلی برای ارزیابی عملکرد واقعی لجستیک تبدیل شده است.



ساختار کلی شاخص عملکرد لجستیک ۲.۰

کارکرد شاخص	شاخص اصلی	حوزه لجستیکی	بعد اصلی
سنجش میزان ادغام مستقیم کشور در شبکه تجارت دریایی جهانی	تعداد اقتصادهای دارای ارتباط مستقیم کشتیرانی کانتینری تعداد کشورهایی که از طریق خطوط مستقیم کشتیرانی و بدون ترانشیپمنت به آنها دسترسی وجود دارد	دریایی Maritime	اتصال Connectivity
سنجش دسترسی مستقیم به شبکه حمل و نقل هوایی و تجارت سریع	تعداد اقتصادهای دارای ارتباط مستقیم باریری هوایی تعداد کشورهایی که پرواز مستقیم حمل بار با آنها برقرار است	هوایی Air Freight	اتصال Connectivity
سنجش اتصال کشور به شبکه تجارت پستی و تجارت الکترونیک	تعداد اقتصادهای دارای ارتباط مستقیم پستی تجاری تعداد کشورهایی که تبادل مستقیم مرسولات تجاری و اکسپرس با آنها انجام می شود	پستی B2B Postal B2B	اتصال Connectivity
سنجش کارایی عملیات بندری، گمرکی و لجستیک زمینی	زمان ماندگاری کانتینر وارداتی در بندر مدت زمان بین تخلیه کانتینر از کشتی تا خروج آن از بندر	دریایی Maritime	زمان و قابلیت اطمینان Time & Reliability
سنجش سرعت ترخیص، هماهنگی نهادی و کارایی لجستیک هوایی	زمان توقف محموله وارداتی در فرودگاه مدت زمان بین ورود محموله هوایی تا ترخیص و خروج از فرودگاه	هوایی Air Freight	زمان و قابلیت اطمینان Time & Reliability
سنجش سرعت و قابلیت اتکالی شبکه پستی بین المللی	زمان تحویل مرسولات تجاری مدت زمان بین ورود مرسوله پستی تا تحویل یا اولین تلاش برای تحویل	پستی B2B Postal B2B	زمان و قابلیت اطمینان Time & Reliability



شاخص های تکمیلی

علاوه بر شاخص های اصلی، LPI 2.0 مجموعه ای از شاخص های تکمیلی را نیز ارائه می کند که جزئیات بیشتری از عملکرد لجستیکی کشورها را نشان می دهند.

حوزه	شاخص تکمیلی	کارکرد
دریایی	تعداد خدمات مستقیم کشتیرانی	سنجش عمق شبکه دریایی
	تعداد اتحادهای کشتیرانی فعال	سنجش سطح رقابت و تنوع اپراتورها
	تعداد دفعات ترانشیپمنت	سنجش وابستگی به هاب های واسطه
	زمان گردش کشتی در بندر	سنجش بهره وری عملیاتی بندر
	زمان کل حمل و نقل دریایی	سنجش سرعت کامل زنجیره حمل
	زمان آغاز زنجیره صادرات	سنجش کارایی پیش از حمل
پستی	زمان پایان زنجیره واردات	سنجش کارایی پس از تحویل
	زمان عبور کریدورهای ترانزیتی	سنجش کارایی ترانزیت منطقه ای
	تعداد اقتصادهای دارای ارتباط مستقیم B2C	سنجش اتصال تجارت الکترونیک
	زمان تحویل مرسولات B2C	سنجش کارایی تجارت الکترونیک و توزیع داخلی

این شاخص ها امکان شناسایی دقیق تر گلوگاه های لجستیکی را فراهم می کنند.

الگوهای جهانی عملکرد لجستیکی در چارچوب LPI 2.0

پس از معرفی ساختار شاخص عملکرد لجستیک 2.0، مرحله بعدی بررسی الگوهای جهانی عملکرد کشورها در این شاخص است. داده های LPI 2.0 نشان می دهد تفاوت میان کشورها صرفاً به کیفیت زیرساخت محدود نیست، بلکه ترکیبی از سطح اتصال به شبکه های جهانی، کارایی مرزها، سرعت گردش کالا، نقش هاب های منطقه ای و میزان ادغام در زنجیره های تأمین بین المللی را منعکس می کند.

در این چارچوب، برخی کشورها به عنوان «هاب لجستیکی» عمل می کنند و از اتصال گسترده و زمان های کوتاه تر برخوردارند، در حالی که برخی دیگر با محدودیت های ساختاری، وابستگی به مسیرهای واسطه و زمان های طولانی تر مواجه اند.



برای فهم بهتر این تفاوت‌ها، مهم‌ترین یافته‌های جهانی LPI 2.0 را می‌توان در قالب زیر دسته‌بندی کرد:

مهم‌ترین روندها و شکاف‌های جهانی در عملکرد لجستیکی کشورها	الگوی مشاهده‌شده در LPI 2.0	پیامد لجستیکی و تجاری	محور اصلی
شکاف جهانی اتصال	اروپا، آمریکای شمالی و برخی اقتصادهای آسیایی بالاترین سطح اتصال مستقیم را دارند؛ آفریقا و بخشی از آمریکای لاتین در سطوح پایین‌تر قرار دارند.	اتصال بالاتر معمولاً با هزینه حمل کمتر، دسترسی بیشتر به بازارها و حضور قوی‌تر در زنجیره ارزش جهانی همراه است.	
نقش هاب‌های منطقه‌ای	کشورهایی مانند امارات، سنگاپور، هلند و ترکیه فراتر از اندازه اقتصاد خود، نقش گره‌های منطقه‌ای لجستیک را ایفا می‌کنند.	تمرکز جریان کالا در این هاب‌ها موجب جذب خطوط حمل‌ونقل، افزایش سرمایه‌گذاری و توسعه خدمات لجستیکی پیشرفته می‌شود.	
اهمیت اتصال مستقیم	وابستگی به ترانشیپمنت و مسیرهای واسطه، زمان و هزینه تجارت را افزایش می‌دهد.	هر توقف واسطه‌ای ریسک تأخیر، هزینه بیمه و عدم قطعیت زنجیره تأمین را بیشتر می‌کند.	
تفاوت در زمان ترخیص و توقف کالا	برخی اقتصادهای درحال توسعه عملکردی نزدیک به کشورهای پیشرفته دارند، اما در برخی کشورها زمان توقف کالا همچنان بسیار بالاست.	کارایی پایین مرزی و گمرکی مستقیماً موجب افزایش هزینه تجارت و خواب سرمایه می‌شود.	
شکاف در قابلیت پیش‌بینی	در بسیاری از کشورها، مشکل اصلی فقط طولانی بودن زمان نیست، بلکه نوسان شدید زمانی است.	ناپایداری زمانی برنامه‌ریزی تولید، تجارت الکترونیک و زنجیره‌های «تولید به موقع» را مختل می‌کند.	
وضعیت کشورهای محصور در خشکی	کشورهای LLDC معمولاً طولانی‌ترین زمان واردات و بیشترین وابستگی به کریدورهای واسطه را دارند.	وابستگی به کشورهای ترانزیتی، هزینه و ریسک تجارت را افزایش می‌دهد.	
رشد اهمیت لجستیک هوایی و پستی	در تجارت الکترونیک و کالاهای حساس به زمان، شاخص‌های هوایی و پستی اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند.	سرعت تحویل و قابلیت رهگیری، بخشی از مزیت رقابتی اقتصادها شده است.	
نقش دیجیتالی‌سازی	کشورهایی که از رهگیری دیجیتال، پنجره واحد و مدیریت ریسک استفاده می‌کنند زمان و نوسان کمتری دارند.	دیجیتالی‌سازی به کاهش اصطکاک‌های نهادی و افزایش شفافیت زنجیره تأمین کمک می‌کند.	

الگوی کلی اقتصادهای موفق در LPI 2.0

داده‌های جهانی نشان می‌دهد کشورهای لجستیکی عملکرد بالاتری دارند، معمولاً چند ویژگی مشترک دارند:

- اتصال مستقیم گسترده در حمل‌ونقل دریایی، هوایی و پستی
- نقش فعال در کریدورهای منطقه‌ای و شبکه‌های ترانزیتی
- زمان کوتاه و پایدار در ترخیص و جابه‌جایی کالا
- سطح بالای دیجیتالی‌سازی فرآیندهای تجاری و گمرکی
- حضور اپراتورهای بین‌المللی لجستیکی و رقابت بالا در بازار خدمات
- هماهنگی نهادی میان گمرک، بنادر، فرودگاه‌ها و نهادهای تجاری

در مقابل، اقتصادهایی که اتصال محدودتر و زمان‌های ناپایدارتر دارند، معمولاً با هزینه بالاتر تجارت، وابستگی بیشتر به مسیرهای واسطه، و آسیب‌پذیری بیشتر در برابر اختلالات ژئوپلیتیکی مواجه می‌شوند.

تغییر ماهیت مزیت رقابتی در تجارت جهانی

یافته‌های LPI 2.0 نشان می‌دهد که مزیت رقابتی کشورها در تجارت جهانی دیگر صرفاً به هزینه تولید یا حجم صادرات وابسته نیست. در اقتصاد امروز، سرعت دسترسی به بازار، قابلیت پیش‌بینی تحویل، و میزان اتصال مستقیم به شبکه‌های حمل‌ونقل جهانی به بخشی از مزیت رقابتی کشورها تبدیل شده است.

به همین دلیل، لجستیک از یک حوزه عملیاتی صرف، به یکی از مؤلفه‌های اصلی سیاست‌گذاری اقتصادی، تاب‌آوری تجاری و امنیت زنجیره تأمین تبدیل شده است؛ به‌ویژه در شرایطی که تنش‌های ژئوپلیتیکی، اختلال در مسیرهای دریایی و افزایش ریسک‌های تجاری، ساختار شبکه‌های حمل‌ونقل جهانی را تحت تأثیر قرار داده‌اند.



جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیک ۲.۰

داده‌های شاخص عملکرد لجستیک ۲.۰ نشان می‌دهد که مسئله لجستیک در ایران صرفاً به کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل محدود نیست، بلکه به نحوه اتصال کشور به شبکه تجارت جهانی، میزان کارایی فرآیندهای مرزی، و توان حفظ جریان پایدار کالا در شرایط پریسک وابسته است.

در شرایطی که ساختار تجارت جهانی بیش از گذشته به سرعت، قابلیت پیش‌بینی و اتصال مستقیم وابسته شده، عملکرد لجستیکی کشورها به یکی از مؤلفه‌های اصلی رقابت‌پذیری اقتصادی تبدیل شده است. بررسی شاخص‌های LPI 2.0 نشان می‌دهد ایران در بسیاری از شاخص‌های اتصال و زمان، فاصله محسوسی با هاب‌های منطقه‌ای و اقتصادهای دارای شبکه لجستیکی پیشرفته دارد. این فاصله به‌ویژه در مقایسه با اقتصادهایی مانند امارات متحده عربی، عربستان سعودی، ترکیه و قطر آشکارتر می‌شود؛ کشورهایی که طی سال‌های اخیر توانسته‌اند جایگاه خود را در شبکه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت منطقه‌ای تقویت کنند. در این بخش، عملکرد ایران در هر یک از این شاخص‌ها در مقایسه با کشورهای منطقه و برخی اقتصادهای پیشرو بررسی می‌شود.

معیارهای آماری مورد استفاده در شاخص‌های زمانی

شاخص‌های زمانی در LPI 2.0 صرفاً بر پایه یک عدد میانگین ارزیابی نمی‌شوند، بلکه برای سنجش دقیق‌تر عملکرد لجستیکی، از چند معیار آماری مکمل استفاده می‌شود. این معیارها علاوه بر نشان دادن سرعت جریان کالا، میزان ثبات، نوسان و قابلیت پیش‌بینی‌پذیری زنجیره تأمین را نیز آشکار می‌کنند. در واقع، ممکن است دو کشور میانگین زمانی مشابهی داشته باشند، اما کشوری که نوسان زمانی کمتری دارد، از منظر قابلیت اتکا و برنامه‌ریزی تجاری عملکرد بهتری خواهد داشت. بر این اساس، شاخص‌های زمانی LPI 2.0 معمولاً با سه معیار اصلی میانگین، میانه و دامنه بین چارکی ارائه می‌شوند که هر یک بخشی از کیفیت عملکرد لجستیکی را توضیح می‌دهند.

معیارهای آماری مورد استفاده در شاخص‌های زمانی

معیار آماری	تعریف	کارکرد تحلیلی
Mean (میانگین)	متوسط زمان ثبت شده	نمایش سطح کلی عملکرد
Median (میانه)	نقطه میانی توزیع زمانی	کاهش اثر داده‌های غیرعادی
IQR (دامنه بین چارکی)	فاصله میان صدک‌های ۲۰ تا ۸۰	سنجش میزان نوسان و قابلیت پیش‌بینی‌پذیری



تعداد اقتصادهای شریک دریایی با خدمات مستقیم کشتیرانی کانتینری

تعداد اقتصادهای شریک دریایی با خدمات

مستقیم کشتیرانی کانتینری

کشور	تعداد شریک دریایی
ایران	۱۲
کویت	۱۰
بحرین	۱۴
قطر	۲۸
عمان	۳۸
عربستان سعودی	۵۳
امارات متحده عربی	۶۱
ترکیه	۶۴
مصر	۵۵
پاکستان	۴۵
ایالات متحده آمریکا	۹۷
چین	۹۴
اسپانیا	۹۵

ایران با تنها ۱۲ شریک دریایی مستقیم، در سطح پایینی از اتصال به شبکه جهانی کشتیرانی کانتینری قرار دارد؛ در حالی که اقتصادهای منطقه‌ای مانند امارات متحده عربی، ترکیه، عربستان سعودی و مصر توانسته‌اند شبکه‌ای به‌مراتب گسترده‌تر از ارتباطات مستقیم دریایی ایجاد کنند. این فاصله نشان می‌دهد بخش قابل‌توجهی از تجارت دریایی ایران همچنان وابسته به مسیرهای واسطه‌ای و عملیات ترانشیپمنت است؛ وضعیتی که حتی در شرایط عادی نیز موجب افزایش هزینه حمل، طولانی‌تر شدن زمان جابه‌جایی کالا و کاهش انعطاف‌پذیری زنجیره تأمین می‌شود.

این وضعیت بیش از آنکه صرفاً ناشی از محدودیت زیرساختی باشد، به مجموعه‌ای از عوامل ساختاری و نهادی بازمی‌گردد؛ از جمله محدود بودن حضور خطوط کشتیرانی بین‌المللی، ضعف در تبدیل بنادر کشور به هاب‌های رقابتی منطقه‌ای، و ادغام محدود ایران در کریدورهای اصلی تجارت جهانی. در مقابل، کشورهای با سطح اتصال بالا، از طریق سرمایه‌گذاری مستمر در بنادر، جذب اپراتورهای بزرگ لجستیکی و تثبیت موقعیت خود در مسیرهای بین‌المللی حمل‌ونقل، توانسته‌اند جایگاه پایدارتری در شبکه تجارت جهانی به‌دست آورند.

اهمیت این شکاف در شرایط تنش‌های ژئوپلیتیکی دوچندان می‌شود. در چنین شرایطی، افزایش ریسک‌های حمل‌ونقل، تغییر مسیر خطوط کشتیرانی و تقویت نقش بنادر واسطه‌ای، وابستگی کشورهای با اتصال محدود را به مسیرهای غیرمستقیم افزایش می‌دهد. نتیجه این روند، رشد فزاینده هزینه‌های حمل، افزایش زمان تحویل کالا و کاهش قابلیت پیش‌بینی‌پذیری تجارت خارجی است.

در این چارچوب، «۱۲ شریک دریایی مستقیم» صرفاً یک عدد آماری نیست، بلکه نشانه‌ای از سطح محدود ادغام ایران در شبکه لجستیک جهانی است؛ محدودیتی که در شرایط پرریسک می‌تواند با سرعت بیشتری به تضعیف جایگاه کشور در تجارت بین‌المللی منجر شود.

تعداد اقتصادهای شریک از طریق ارتباط مستقیم هوایی باربری

ایران با ۷۹ شریک هوایی مستقیم در حمل‌ونقل بار، در مقایسه با اقتصادهای منطقه‌ای مانند امارات متحده عربی، ترکیه و عربستان سعودی در سطح پایین‌تری از اتصال قرار دارد. این فاصله به‌معنای محدودیت در دسترسی سریع، مستقیم و بدون واسطه به شبکه تجارت جهانی است؛ در حالی که در حمل‌ونقل هوایی، «اتصال مستقیم» و «سرعت جابه‌جایی» دو متغیر تعیین‌کننده در کارایی زنجیره تأمین محسوب می‌شوند.



تعداد اقتصادهای شریک از طریق ارتباط مستقیم هوایی باربری

کشور	تعداد اقتصادهای دارای ارتباط مستقیم هوایی باربری
ایران	۷۹
کویت	۹۶
بحرین	۸۳
قطر	۱۰۴.۵
عمان	۹۰.۵
عربستان سعودی	۱۱۴.۵
امارات متحده عربی	۱۴۲
ترکیه	۱۲۶
مصر	۱۲۲
پاکستان	۱۰۵.۵
ایالات متحده آمریکا	۱۶۷
چین	۱۴۴.۵
اسپانیا	۱۵۲

این شکاف در عمل خود را در چند پیامد مشخص نشان می‌دهد:

- افزایش زمان تحویل کالاهای تجاری، به‌ویژه در مسیرهای حساس زمانی
 - کاهش کارایی زنجیره تأمین برای کالاهای ارزش بالا، فاسدشدنی یا وابسته به زمان
- افت رقابت‌پذیری صادرات در بازارهای منطقه‌ای و جهانی در مقایسه با رقبای دارای شبکه مستقیم گسترده‌تر ریشه این وضعیت عمدتاً در چند عامل ساختاری قابل توضیح است:

- محدودیت در توسعه پروازهای باری مستقیم و پایدار
- ریسک‌ها و محدودیت‌های عملیاتی در تعاملات حمل‌ونقل بین‌المللی
- وابستگی ساختاری به هاب‌های منطقه‌ای به‌جای ایجاد مسیرهای مستقیم تجاری

در شرایط تنش‌های ژئوپلیتیکی، این آسیب‌پذیری تشدید می‌شود؛ زیرا کاهش مسیرهای مستقیم و افزایش نقش هاب‌های واسطه، هم هزینه حمل را افزایش می‌دهد و هم سطح پیش‌بینی‌پذیری زنجیره تأمین را کاهش می‌دهد.

در مجموع، عدد «۷۹ شریک هوایی مستقیم» اگرچه در نگاه اولیه یک سطح متوسط از اتصال را نشان می‌دهد، اما در ساختار واقعی تجارت هوایی، بیانگر شبکه‌ای محدود و تا حدی شکننده است که در شرایط پرریسک می‌تواند به سرعت به افزایش هزینه، اختلال در زمان تحویل و کاهش مزیت رقابتی تجارت خارجی تبدیل شود.

تعداد اقتصادهای شریک در ارتباطات مستقیم پستی بین‌المللی B2B

ایران با ۷۱.۵ شریک پستی B2B در سطح پایین‌تری نسبت به بسیاری از اقتصادهای منطقه و جهان قرار دارد. کشورهایی مانند امارات، عربستان و ترکیه از شبکه پستی گسترده‌تری برخوردارند و در سطح جهانی نیز اقتصادهایی مانند آمریکا، آلمان، بریتانیا و هلند در بالاترین سطوح اتصال پستی قرار دارند. این شکاف بیانگر محدودیت در دسترسی مستقیم به بازارهای خارجی در حوزه تجارت خرد و ارسال‌های بین‌شرکتی است. پیامدهای ساختاری این وضعیت شام:

- وابستگی به مسیرهای غیرمستقیم و هاب‌های منطقه‌ای
- افزایش زمان تحویل مرسولات تجاری
- کاهش قابلیت پیش‌بینی در تبادلات B2B و تجارت الکترونیک فرامرزی



تعداد اقتصادهای شریک در ارتباطات مستقیم پستی بین المللی B2B	
کشور	تعداد شرکای پستی B2B
ایران	۷۱.۵
عمان	۷۴
بحرین	۶۶.۵
کویت	۵۷
قطر	۸۵
عربستان سعودی	۱۰۱.۵
امارات متحده عربی	۱۴۴
ترکیه	۱۱۴
مصر	۱۰۵.۵
پاکستان	۸۱.۵
ایالات متحده آمریکا	۱۹۰
چین	۱۴۵
آلمان	۱۷۳
بریتانیا	۱۷۵.۵

در شرایط تنش های ژئوپلیتیکی، این شاخص حساس تر می شود:

- افزایش اختلال در شبکه های پستی به دلیل ناپایداری مسیرها
- تقویت نقش هاب های واسطه ای مانند امارات و ترکیه
- تمرکز جریان مرسولات در مسیرهای محدود و کم ریسک
- پیامد این روند برای ایران:
- تضعیف جایگاه در تجارت الکترونیک فرامرزی
- افزایش هزینه مبادلات بین شرکتی
- کاهش سرعت و کارایی در جابه جایی کالاهای سبک و

زمان حساس

در مجموع، «۷۱.۵ شریک پستی B2B» نشان دهنده سطحی محدود از اتصال در لایه تجارت خرد جهانی است که در شرایط پرسیسک، ظرفیت تشدید داشته و می تواند به کاهش بیشتر ادغام ایران در زنجیره تأمین بین المللی منجر شود.

مدت زمان توقف محموله های وارداتی هوایی در فرودگاه مقصد

در مقایسه منطقه ای و جهانی، ایران با زمان ۳.۲۰ روز در فرآیند ترخیص و گردش محموله های وارداتی، در سطحی پایین تر از اقتصادهای پیشرو قرار دارد؛ در حالی که کشورهایمانند امارات، قطر و سنگاپور با زمان کمتر از ۱.۵ روز از کارایی بالاتری برخوردارند. این فاصله بیانگر شکاف قابل توجه در بهره وری لجستیکی و سرعت پردازش کالا در گلوگاه های داخلی است.

این وضعیت را می توان در سه محور اصلی خلاصه کرد:

- کندی در فرآیندهای ترخیص و عملیات گمرکی
 - ناکارآمدی در گردش و پردازش محموله های وارداتی
 - فاصله ساختاری با نظام های لجستیکی یکپارچه و سریع
- در شرایط تنش های ژئواقتصادی، این شکاف اثر تشدیدکننده دارد:
- افزایش فشار بر گلوگاه های داخلی در صورت اختلال مسیرهای جایگزین
 - افزایش زمان توقف کالا به دلیل ریسک ها و محدودیت های عملیاتی



مدت زمان توقف محموله‌های وارداتی هوایی در فرودگاه
مقصد

کشور	Mean	Median	IQR
ایران	۳.۲۰	۲.۱۰	۵.۶۰
قطر	۱.۲۰	۰.۷۰	۴.۲۰
امارات	۱.۴۰	۰.۷۰	۱۰.۰۰
بحرین	۲.۰۰	۱.۰۰	۵.۸۰
عربستان	۲.۱۰	۱.۰۰	۱۰.۰۰
کویت	۲.۵۰	۱.۱۰	۷.۹۰
عمان	۲.۷۰	۱.۶۰	۶.۵۰
ترکیه	۳.۱۰	۱.۹۰	۱۰.۰۰
سنگاپور	۰.۳۰	۰.۲	۳.۱۰
هلند	۰.۶۰	۰.۳	۵.۳
ایالات متحده	۱.۱۰	۰.۶	۱۱.۳

• انتقال جریان تجارت منطقه‌ای به سمت کشورهای با فرآیندهای سریع‌تر

در نتیجه، اقتصادهای با زمان پردازش پایین‌تر نقش هاب‌های جذب تجارت را تقویت کرده و مزیت رقابتی خود را در زنجیره تأمین افزایش می‌دهند، در حالی که اقتصادهای با زمان بالاتر با افزایش هزینه مبادله، کاهش سرعت تأمین و افت انعطاف‌پذیری مواجه می‌شوند.

در مجموع، این شاخص نشان می‌دهد که کارایی گمرکی و فرودگاهی صرفاً یک مسئله اجرایی نیست، بلکه در سطح کلان یک متغیر مستقیم در تاب‌آوری تجاری و رقابت‌پذیری اقتصادی در شرایط بی‌ثبات ژئوپلیتیکی است.

مدت زمان تحویل مرسوله‌های پستی B2B

مدت زمان تحویل مرسوله‌های پستی B2B

کشور	Mean	Median	IQR
ایران	۶.۹۰	۵.۳۰	۵.۲۰
عمان	۲.۴۰	۱.۰۰	۲.۲۰
امارات	۲.۹۰	۱.۹۰	۲.۲۰
بحرین	۳.۸۰	۱.۱۰	۲.۵۰
عربستان	۴.۲۰	۲.۶۰	۶.۱۰
قطر	۶.۷۰	۲.۵۰	۴.۹۰
پاکستان	۹.۳۰	۵.۲۰	۱۲.۰۰
ترکیه	۹.۷۰	۵.۵۰	۱۵.۹۰
سنگاپور	۱.۵۰	۰.۹۰	۱.۱۰
هنگ کنگ	۱.۸۰	۱.۲۰	۲.۶۰
ژاپن	۱.۹۰	۱.۵۰	۱.۴۰
آلمان	۲.۵۰	۱.۵۰	۳.۹۰
ایالات متحده	۴.۵۰	۳.۶۰	۵.۱۰

ایران با میانگین ۶.۹۰ روز در زمان تحویل مرسولات B2B، در سطحی پایین‌تر از کارایی لجستیکی منطقه و جهان قرار دارد و فاصله معناداری با هاب‌های پیشرفته دارد. در حالی که کشورهایی مانند امارات (۲.۹۰ روز)، عمان (۲.۴۰ روز) و اقتصادهای پیشرفته‌ای مانند سنگاپور، هنگ‌کنگ و ژاپن (حدود ۱ تا ۲ روز) از چرخه‌های بسیار سریع‌تری برخوردارند، ایران در انتهای طیف کارایی لجستیک پستی قرار می‌گیرد.

این شکاف نشان‌دهنده چند مسئله کلیدی است:

- کندی ساختاری در شبکه لجستیک B2B
- وابستگی به مسیرهای غیرمستقیم و واسطه‌ای
- ضعف در یکپارچگی شبکه توزیع بین‌المللی

در شرایط تنش‌های ژئوپلیتیکی، این وضعیت تشدید می‌شود؛ زیرا کاهش مسیرهای مستقیم و افزایش نقش هاب‌های واسطه، زمان و هزینه تحویل را افزایش داده و کارایی شبکه را شکننده‌تر می‌کند.



در نتیجه، این شاخص نشان می‌دهد که لجستیک پستی ایران نه تنها از نظر زمانی عقب‌تر از رقباست، بلکه در شرایط پرسیک، با سرعت بیشتری دچار افت عملکرد و افزایش اصطکاک در تجارت B2B می‌شود.

جمع‌بندی

چارچوب راهبردی اصلاحات لجستیک

اصلاح عملکرد لجستیک یک فرآیند واحد و یکسان برای همه کشورها نیست. اقتصادها از نظر جغرافیا، ساختار اقتصادی، ظرفیت نهادی و شرایط سیاسی تفاوت‌های بنیادین دارند و همین تفاوت‌ها باعث می‌شود مسیر اصلاحات لجستیک نیز ماهیتی متنوع و وابسته به زمینه داشته باشد. با این حال، شاخص عملکرد لجستیک LPI 2.0 یک چارچوب ساختارمند برای شناسایی محدودیت‌های عملکردی و تبدیل آن‌ها به اولویت‌های سیاستی ارائه می‌کند. این چارچوب سه محور اصلی را پیشنهاد می‌دهد که باید به صورت هم‌زمان، هماهنگ و مکمل دنبال شوند.

محور اول: ارتقای اتصال

اتصال یک کشور به شبکه‌های تولید و توزیع جهانی تحت تأثیر سه دسته عامل قرار دارد: جغرافیا، کیفیت زیرساخت حمل‌ونقل، و راهبردهای شبکه‌ای اپراتورهای بین‌المللی. جغرافیا ماهیتی ثابت دارد، اما سیاست‌های عمومی می‌توانند دو عامل دیگر را به شکل قابل توجهی تحت تأثیر قرار دهند.

- آزادسازی بازارهای حمل‌ونقل: بازگشایی بازار خدمات دریایی و هوایی به سمت رقابت، انعقاد توافق‌های آسمان باز، و حذف محدودیت‌های غیرضروری در حوزه فورواردری و خدمات ارسال اکسپرس.
- توسعه هاب‌ها، کریدورها و خوشه‌های لجستیک: سرمایه‌گذاری در بنادر، فرودگاه‌ها و بندرهای خشک به عنوان گره‌های منطقه‌ای، توسعه کریدورهای چندوجهی، و ایجاد خوشه‌های لجستیک-صنعتی.
- یکپارچگی منطقه‌ای: هماهنگ‌سازی مقررات با شرکای منطقه‌ای، توسعه رژیم‌های ترانزیت مشترک، و هماهنگی سرمایه‌گذاری‌ها برای بهره‌گیری از صرفه‌های مقیاس.

برای ایران، این محور اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا موقعیت جغرافیایی کشور در چهارراه کریدورهای ترانزیتی می‌تواند در صورت فراهم بودن شرایط نهادی و سیاسی، به یک مزیت واقعی تبدیل شود. کریدور شمال-جنوب (INSTC)، کریدورهای آسیای مرکزی و دسترسی به خلیج فارس ظرفیت‌های بالقوه‌ای هستند که تحقق کامل آن‌ها مستلزم کاهش موانع دیپلماتیک و سیاستی در کنار سرمایه‌گذاری زیرساختی است.



محور دوم: کاهش زمان و نوسان

شاخص‌های زمانی در مقایسه با شاخص‌های اتصال، بیشتر تحت تأثیر اصلاحات سیاستی داخلی قرار دارند. کاهش تأخیرها و نوسانات زمانی از طریق سه دسته مداخله قابل دستیابی است:

- نوسازی مدیریت مرزی: اجرای مدیریت مبتنی بر ریسک در گمرک، دیجیتالی‌سازی فرآیندهای ترخیص، ایجاد مدیریت هماهنگ مرزی میان نهادهای ذی‌ربط، و ساده‌سازی رویه‌های ترانزیت.
- بهبود عملکرد درگاه‌های ورودی: سرمایه‌گذاری در ظرفیت بنادر و فرودگاه‌ها، استفاده از سیستم‌های الکترونیکی نوبت‌دهی و مدیریت جامعه بندری، و بهره‌گیری از مشارکت‌های عمومی خصوصی.
- تقویت قابلیت ردیابی: رفع موانع بالادستی ایجاد تأخیر (از جمله پیچیدگی‌های بانکی و اسنادی)، توسعه سیستم‌های دیجیتالی رهگیری، و یکپارچه‌سازی داده‌های گمرک و بنادر.

محور سوم: اصلاح محیط نهادی و مقرراتی

سرمایه‌گذاری‌های فیزیکی و اصلاحات عملیاتی زمانی بیشترین اثر را خواهند داشت که در یک محیط نهادی و مقرراتی کارآمد پشتیبانی شوند. این محور بر سه اولویت اصلی تمرکز دارد:

- مشارکت‌های عمومی-خصوصی: بهره‌گیری هدفمند از الگوهای PPP در مدیریت بنادر، فرودگاه‌ها و پایانه‌های داخلی همراه با چارچوب‌های شفاف و شاخص‌های عملکرد قابل سنجش.
- تقویت رقابت در بازار لجستیک: حذف موانع غیرضروری ورود به بازار، اصلاح مقررات حمل‌ونقل جاده‌ای، و گشودن فضا به روی ارائه‌دهندگان خدمات با ارزش افزوده بالاتر مانند لجستیک قراردادی و 3PL¹.
- ثبات سیاستی و هماهنگی نهادی: ایجاد شوراهاى ملی لجستیک برای هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی، تدوین راهبردهای ملی با اهداف کمی مبتنی بر LPI 2.0، و تقویت ظرفیت اجرایی گمرک و نهادهای بندری.

¹ Third-Party Logistics



اولویت‌بندی برای ایران بر اساس داده‌های شاخص عملکرد لجستیک ۲۰۰

در شرایط خاص ایران، ترتیب‌بندی میان این سه محور نقش تعیین‌کننده‌ای در اثربخشی اصلاحات لجستیکی دارد. در این چارچوب، اصلاحاتی که به کمترین سطح تأیید یا وابستگی خارجی نیاز دارند و در عین حال بیشترین اثرگذاری داخلی را بر کارایی زنجیره لجستیک ایجاد می‌کنند، باید در اولویت نخست قرار گیرند.

در اولویت‌های فوری (کوتاه‌مدت)، تمرکز بر اقداماتی است که مستقیماً بر کاهش اصطکاک‌های عملیاتی و تسهیل جریان کالا اثر می‌گذراند. این اقدامات شامل دیجیتالی‌سازی فرآیندهای گمرکی و کاهش مداخلات و اصطکاک‌های مرزی داخلی، اصلاح نظام مدیریت ریسک گمرکی با هدف تسریع در ترخیص کالاهای کم‌ریسک، و بهبود هماهنگی نهادی میان گمرک، بنادر و سازمان‌های استاندارد و بهداشتی است.

در اولویت‌های میان‌مدت، تمرکز به سمت توسعه ظرفیت‌های فیزیکی و ارتقای اتصال منطقه‌ای سوق پیدا می‌کند. در این سطح، سرمایه‌گذاری در افزایش ظرفیت بنادر و توسعه کریدورهای حمل‌ونقل چندوجهی، تقویت اتصال از طریق کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای از جمله کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) و مسیرهای آسیای مرکزی، و همچنین ایجاد چارچوب‌های مشارکت عمومی-خصوصی برای مدیریت و بهره‌برداری از پایانه‌های اصلی در دستور کار قرار می‌گیرد.

سخن آخر

شاخص عملکرد لجستیک ۲۰۰ صرفاً یک ابزار رتبه‌بندی نیست، بلکه بر پایه داده‌های عملیاتی میلیون‌ها محموله در سطح جهان، تصویری دقیق و واقع‌گرایانه از جایگاه هر اقتصاد در شبکه تجارت جهانی ارائه می‌دهد؛ تصویری که هم ابزار تشخیص است و هم نقشه‌راه اصلاحات سیاستی. برای ایران، این تصویر چندلایه است: از یک سو نشان می‌دهد که کشور در هر سه بُعد اتصال به هاب‌های منطقه‌ای فاصله قابل توجهی دارد و این فاصله هزینه‌های واقعی بر تجارت خارجی تحمیل می‌کند؛ اما از سوی دیگر تأکید می‌کند که این وضعیت نه دائمی است و نه غیرقابل تغییر. تجربه کشورهایمانند مراکش، مالزی و سریلانکا نشان می‌دهد که اقتصادهای با درآمد متوسط نیز می‌توانند از طریق اصلاحات هدفمند در شاخص‌های لجستیکی به سطوح بالاتر عملکردی دست یابند. در محیط ژئوپلیتیکی پرریسک امروز، اصلاح لجستیک برای ایران فراتر از یک اولویت اقتصادی است و به یک ضرورت تاب‌آوری ملی تبدیل شده است، زیرا زنجیره‌های تأمین ناکارآمد اقتصاد را در برابر شوک‌های بیرونی آسیب‌پذیر می‌کنند، در حالی که شبکه‌های لجستیکی کارآمد، متنوع و قابل اعتماد نقش سپر حفاظتی در برابر اختلالات خارجی را ایفا می‌کنند. بر این اساس، پیام اصلی LPI 2.0 برای ایران این است که عملکرد لجستیک نه یک شاخص فنی محدود در گزارش‌های اداری، بلکه یک اهرم راهبردی در سطح اقتصاد کلان است که از طریق بهبود جریان کالاها، کاهش هزینه‌های مبادله، افزایش رقابت‌پذیری بنگاه‌ها و ارتقای تاب‌آوری اقتصادی، مستقیماً بر آینده توسعه کشور اثر می‌گذارد؛ بنابراین سرمایه‌گذاری در این حوزه در واقع سرمایه‌گذاری بر آینده‌ای است که در آن جریان کالاها روان‌تر، قابل اعتمادتر و کم‌هزینه‌تر خواهد بود.



منبع

World Bank. (2025). Connecting to Compete 2025: The Logistics Performance Index 2.0. Washington, DC: World Bank

Logistics Performance Index Data Portal: <https://lpi.worldbank.org>