



بررسی روند شاخص های عملکرد تجسیمی (LPI) در

ارتباط با سیر تحولات کشور ترکیه و ارائه توصیه های مهم

برای ایران

کمیسیون حمل و نقل، بختیک و مکرک

دیرخانه کمیسیون های تخصصی

عنوان گزارش: بررسی روند شاخص های عملکرد لجستیکی (LPI) در ارتباط با سیر تحولات کشور ترکیه و ارائه توصیه های مهم برای ایران  
کمیسیون: حمل و نقل، لجستیک و گمرک  
تهیه کننده: مهرداد نجفی، بیتا ابطحی، شعیب ملوک پور  
انتشار: دبیرخانه کمیسیون های تخصصی اتاق ایران  
شماره گزارش: ۱۰۹۶۹۲  
بهار ۹۶

چکیده ..... ۵

**1: بررسی موقعیت جغرافیایی و لجستیکی کشور ترکیه ..... ۶**

۱-۱- مقدمه ..... ۶

۲-۱- مروری اجمالی بر عملکرد کشور ترکیه ..... ۷

۳-۱- تعیین گروه های همتا برای مقایسه ..... ۱۰

۴-۱- برآورد تاثیر احتمالی پیشرفت LPI بر تجارت ترکیه ..... ۱۱

**2: برقراری ارتباط فیما بین سیر تحولات و وضعیت شاخص لجستیکی کشور ترکیه ..... ۱۲**

2-1- توضیحاتی در رابطه با زیرشاخص های LPI ..... ۱۲

۲-۲- بهره‌وری گمرکات و ترخیص از مرز ..... ۱۲

۲-۲-۲- اصلاحات و اتوماسیون پروسه های گمرکی ..... ۱۳

۳-۲-۲- کاهش تنوع زمان های ترخیص ..... ۱۳

۴-۲-۲- افزایش به کارگیری سیستم های کامپیوتری ترخیص کالا از گمرک های مرزی ..... ۱۴

۵-۲-۲- یکپارچه سازی فعالیت های سازمان های مدیریت مرز ..... ۱۵

۶-۲-۲- ارتقا امکانات مرزی ..... ۱۵

۳-۲- کیفیت زیر ساخت های تجارت و حمل و نقل ..... ۱۶

۲-۳-۲- ساخت لینک های جدید حمل و نقل ..... ۱۷

۳-۳-۲- افزایش مشارکت بخش خصوصی در ارائه و حفظ حمل و نقل مربوط به زیرساخت ..... ۱۹

2-3-4- مراکز لجستیکی ترکیه ..... ۲۱

۴-۲- حمل و نقل بین المللی ..... ۲۳

۱-۴-۲- ترویج مدهای حمل و نقل کم هزینه ..... ۲۳

۲-۴-۲- تشویق به اقتصاد مقیاس ..... ۲۴

۵-۲- شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی ..... ۲۴

۲-۵-۲- حمایت از صنعت لجستیک و بخش خصوصی ..... ۲۵

- ۲-۵-۳- حمایت از منابع انسانی و توسعه مهارت ها در زمینه لجستیک و حمل و نقل ..... ۲۶
- ۲-۶-۲- قابلیت پیگیری و رهگیری محموله ها ..... ۲۶
- ۲-۶-۲- ترویج استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در خدمات لجستیکی ..... ۲۷
- ۲-۷-۲- به موقع رسیدن بارها به مقصد ..... ۲۸
- ۲-۷-۲- کاهش آسیب پذیری سیستم شبکه حمل و نقل ..... ۲۹
- ۲-۸- مقایسه وضعیت LPI ترکیه با گروه های مرجع ..... ۳۰
- ۲-۹- جمع بندی جایگاه ترکیه در زیرشاخه های LPI ..... ۳۰
- ۳: استخراج نکات مهم سیر تحولات سیستم حمل و نقل و لجستیک ترکیه ..... ۳۲
- ۳-۱- گمرکات ..... ۳۲
- ۳-۲- زیرساخت ها ..... ۳۲
- ۳-۳- حمل و نقل بین المللی ..... ۳۳
- ۳-۴- شایستگی لجستیکی ..... ۳۳
- ۳-۵- قابلیت پیگیری و رهگیری ..... ۳۳
- عامل موثر در پیشرفت شاخص قابلیت پیگیری و رهگیری ترویج استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در خدمات لجستیکی می باشد که به علت ریسک سرمایه گذاری شرکت های خصوصی رغبتی به سرمایه گذاری در این بخش ندارند. .... ۳۳
- ۳-۶- تحویل به موقع ..... ۳۳
- ۴: توصیه های استراتژیک قابل ارائه برای ایران ..... ۳۵
- منابع ..... ۳۹

## فهرست اشکال

- شکل (۱-۱) موقعیت جغرافیایی ترکیه ..... ۷
- شکل (۲-۱) نمره ترکیه در شاخص عملکرد لجستیک [۱] ..... ۸
- شکل (۳-۱) رتبه ترکیه در شاخص عملکرد لجستیک [۱] ..... ۸
- شکل (۴-۱) شاخص های LPI کمی و کیفی ..... ۹
- شکل (۵-۱) تجارت خارجی ترکیه با تحولات عمده سیاست خارجی ..... ۱۰
- شکل (۶-۱) توزیع کل تجارت کالای ترکیه در سال ۲۰۱۳ ..... ۱۰
- شکل (۱-۲) بهره وری گمرکات و ترخیص از مرز [۳] ..... ۱۲
- شکل (۲-۲) زمان های عبور از مرز (ساعت) [۴] ..... ۱۳
- شکل (۳-۲) مکان دروازه های مرزی ارتقا یافته [۱۰] ..... ۱۶
- شکل (۴-۲) کیفیت زیرساخت حمل و نقل [۳] ..... ۱۷
- شکل (۵-۲) سرمایه گذاری جاده ای در ترکیه ۲۰۰۷-۲۰۱۲ ..... ۱۸
- شکل (۶-۲) حمل و نقل ریلی بین المللی کالای ترکیه ..... ۱۸
- شکل (۷-۲) تجارت بین المللی ترکیه براساس مد حمل و نقل ..... ۱۹
- شکل (۸-۲) بازار حمل و نقل هوایی در ترکیه ..... ۱۹
- شکل (۹-۲) شاخص ارتباط هر کشور با کشتیرانی ها [۱] ..... ۲۰
- شکل (۱۰-۲) شاخص ارتباط ترکیه با کشتیرانی ها [۱] ..... ۲۱
- شکل (۱۱-۲) مراکز لجستیکی در ترکیه ..... ۲۲
- شکل (۱۲-۲) حمل و نقل بین المللی [۳] ..... ۲۳
- شکل (۱۳-۲) شایستگی لجستیکی [۳] ..... ۲۵
- شکل (۱۴-۲) قابلیت پیگیری و رهگیری محموله ها [۳] ..... ۲۷
- شکل (۱۵-۲) اقدامات و سیاست گذاری های دولتی در زمینه رهگیری محموله ها ..... ۲۷
- شکل (۱۶-۲) تحویل به موقع بارها [۳] ..... ۲۸
- شکل (۱۷-۲) مقایسه وضعیت LPI ترکیه با گروه های مرجع ..... ۳۰
- شکل (۱۸-۲) نمره های LPI ترکیه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۴ ..... ۳۰
- شکل (۱-۳) ارتباط فیما بین زیرساخت و تحویل به موقع کالا [۱] ..... ۳۴
- شکل (۱-۴) توصیه های استراتژیک برای کشورهای با درآمدهای مختلف ..... ۳۸

## فهرست جداول

- جدول (۱-۲) بهره وری پروسه های گمرکی [۳] ..... ۱۳
- جدول (۲-۲) زمان های عبور از مرز (ساعت) [۴] ..... ۱۴
- جدول (۳-۲) کیفیت تجارت و حمل و نقل مربوط به زیرساخت [۳] ..... ۱۷
- جدول (۴-۲) پروژه های مشارکت دولتی-خصوصی (PPP) در حمل و نقل در سال ۲۰۱۴ ..... ۲۰
- جدول (۵-۲) مراکز لجستیکی در ترکیه [۶] ..... ۲۲
- جدول (۶-۲) شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی [۳] ..... ۲۵
- جدول (۷-۲) میانگین زمان های تحویل کالا در بخش صادرات و واردات برحسب روز [۲] ..... ۲۹
- جدول (۸-۲) علل تأخیرهای عمده [۳] ..... ۲۹

## چکیده

لجستیک با کارایی خوب چه در صحنه داخلی و چه در صحنه بین المللی، پیش نیاز رقابت پذیری کشورها در صحنه بین المللی است. ( Arvis et al,2014) شبکه های تولید جهانی وابسته به عملیات حمل و نقل هستند. این وابستگی طیف عظیمی از فعالیت های مولد ارزش افزوده در زنجیره تامین از تامین کننده مواد خام اولیه تا استفاده کننده نهایی و حتی چرخه بازیافت مواد را تحت تاثیر قرار می دهد. موانع مختل فیزیکی، اداری و غیررسمی بر سر راه حمل و نقل کالا و تجارت خارجی وجود دارد. به گونه ای که حذف این موانع آثاری به مراتب بزرگتر بر رشد اقتصادی کشورها، ارتقاء و رقابت پذیری آنها حتی در قیاس با حذف تعرفه ها و عوارض دارند.

با توجه به جایگاه ترکیه در منطقه به لحاظ شاخص LPI، در گزارش حاضر به بررسی عملکرد لجستیکی این کشور پرداخته شده است. کشور ترکیه به دلیل موقعیتش در گذر راه آسیا - اروپا بعنوان یک منطقه مهم در تجارت بین المللی مورد توجه است. تحولات اخیر اقتصادی و سیاسی در سراسر مناطق مجاور (بالکان، دریای سیاه، حوضه ی مدیترانه ای، قفقاز، آسیای مرکزی و خاورمیانه) به اهمیت ترکیه به عنوان یک بازیگر بین المللی کمک کرده است.

در راستای بررسی وضعیت لجستیکی کشور ترکیه، عملکرد این کشور در خصوص هر یک از ۶ زیر شاخص LPI مورد بررسی دقیق کارشناسی قرار گرفت. در برخی زمینه ها پیشرفت های قابل ملاحظه ای رخ داده بود و در برخی دیگر ضعف هایی مشاهده شد. از همین رو تلاش شد تا از طریق برقراری ارتباط بین عملکرد و اقدامات صورت پذیرفته، دلایل مهم تحولات ریشه یابی شوند. بطور مثال، فرایند ترخیص گمرکی در ترکیه به جهت کاهش نوسانات زمان های ترخیص به طور کلی ارتقاء یافته است. سرمایه گذاری قابل توجه در حمل و نقل جاده ای کشور ترکیه، نقش مهمی در ارتقاء عملکرد زیرساخت های گمرکی این کشور و رتبه آن در بانک جهانی به لحاظ LPI داشته است. حمل و نقل با محوریت جاده در ترکیه باعث افزایش هزینه های حمل و نقل شده است. ارتباطات توسعه نیافته با اراضی پس کرانه بنادر یکی از عوامل محدود کننده LPI ترکیه است. عملکرد لجستیکی ترکیه تا حد قابل توجهی از طریق تقویت بخش خصوصی ارتقاء یافته است و در نهایت عوامل بیرونی و ریسک های سیاسی بر هزینه های حمل و نقل این کشور افزوده و منجر به کاهش قابلیت اطمینان و عملکرد به موقع شده است.

## ۱: بررسی موقعیت جغرافیایی و لجستیکی کشور ترکیه

### ۱-۱- مقدمه

لجستیک با کارایی خوب چه در صحنه داخلی و چه در صحنه بین المللی، پیش نیاز رقابت پذیری کشورها در صحنه بین المللی است. (Arvis et al, 2014) شبکه های تولید جهانی وابسته به عملیات حمل و نقل هستند. این وابستگی طیف عظیمی از فعالیت های مولد ارزش افزوده در زنجیره تامین از تامین کننده مواد خام اولیه تا استفاده کننده نهایی و حتی چرخه بازیافت مواد را تحت تاثیر قرار می دهد. موانع مختل فیزیکی، اداری و غیررسمی بر سر راه حمل و نقل کالا و تجارت خارجی وجود دارد. به گونه ای که حذف این موانع آثاری به مراتب بزرگتر بر رشد اقتصادی کشورها، ارتقاء و رقابت پذیری آنها حتی در قیاس با حذف تعرفه ها و عوارض دارند.

اخیرا براساس مطالعه (Ferration et al, 2013) آثار مشترک کیفیت خدمات اداری مرزی، بهبود زیرساخت های حمل و نقل و ارتباطات جمعا می تواند باعث افزایش ۴,۷٪ GDP دارد که این افزایش ۶ برابر بیشتر از تاثیری است که حذف کل تعرفه های گمرکی بر GDP دارد. به بیان دیگر، تسهیل تجارت و حمل و نقل هسته اصلی توسعه اقتصادی کشورها هستند.

بده بستان قوی ای بین این دو وجود دارد. تسهیل تجارت و حمل و نقل عملکرد لجستیکی را توسعه می بخشد. از سوی دیگر لجستیک بهتر نیز پشتیبان رشد و افزایش دهنده رقابت پذیری بوده و سرمایه گذاری را توجیه پذیر می کند. تصمیمات سیاسی و استراتژی های عملیاتی هر دو تاثیرات مستقیم و غیرمستقیمی بر میزان جذابیت مکانی یک منطقه یا کشور در امور تجاری دارند. کشوری جذاب است که قادر به جذب سرمایه های خارجی باشد. در این راستا، FDI سرمایه گذاری مستقیم خارجی در یک محدوده جغرافیایی مشخص شاخص خوبی برای سنجش میزان جذابیت آن مکان است.

سیستم های حمل و نقل به عنوان عامل تولید، نقش مهمی در اتخاذ تصمیم برای مکان استقرار تسهیلات مختلف دارا می باشند. زیر ساخت های حمل و نقل تاثیر عمیقی بر میزان تولید و ساختار هزینه های بخش خصوصی دارند. (Haughwout, 2001) مطالعات تجربی نشان داده اند که FDI جذب نواحی می شود که از سیستم های حمل و نقل کاراتری برخوردار هستند.

وجود ارتباطات فیزیکی خوب جبران کننده کیفیت خدمات پایین نیست. معمولا کیفیت خدمات لجستیک بهتر از کیفیت فیزیکی زیرساخت توسط مشتری و استفاده کننده خدمات درک می شود. برای ارزیابی در سطح جهانی، با در نظرگیری اقتصاد مقیاس معمولا کیفیت خدمات دریایی بیشتر زیر ذره بین و تاثیرگذارتر خواهد بود. در واقع برتری عملیاتی را هیچگاه نمیتوان فدای وجود زیرساخت فیزیکی خوب به تنهایی نمود. قابلیت اطمینان از عملیات برای تجار و متصدیان خدمات لجستیک بسیار اهمیت دارد. قابل پیشبینی بود خدمات زنجیره تامین حتی اهمیات بالاتری دارد.

خدمات مرزی موثر تاثیر شگرفی در حذف تاخیرات قابل اجتناب و افزایش قابل پیش بینی بودن فرایند ترخیص دارد. هماهنگی سازمان های مربوطه نیز بسیار حائز اهمیت است. مطابق گزارشات بانک جهانی آژانس های گمرکی نسبت به سایر موسسات مربوطه (مثل بهداشت و استاندارد) تمایل بیشتری برای ارتقاء نمره LPI دارند.

## ۱-۲- مروری اجمالی بر عملکرد کشور ترکیه

ترکیه کشوری با درآمد بالاتر از متوسط با جمعیت ۷۵,۲ میلیون نفر در سال ۲۰۱۲ و اقتصاد متنوع می باشد. این کشور ۱۷امین کشور دنیا از نظر اقتصاد (۶امین کشور در اروپا) و ۲۲امین کشور صادر کننده بر اساس ارزش صادرات می باشد. اقتصاد این کشور با نرخ رشد متوسط سالیانه واقعی تولید ناخالص ملی ۵٪ بین سال های ۲۰۰۲ و ۲۰۱۳ رشد کرد. طبق OECD<sup>۱</sup>، در طی دو سال گذشته، این کشور بالاترین رشد واقعی تولید ناخالص ملی را در کشورهای عضو OECD داشته است، و برنامه ریزی کرده تا موقعیتش را با نرخ رشد سالیانه ۵,۱٪ تا سال ۲۰۱۸ و ۴,۳٪ از سال ۲۰۱۸ تا ۲۰۳۰ حفظ کند.



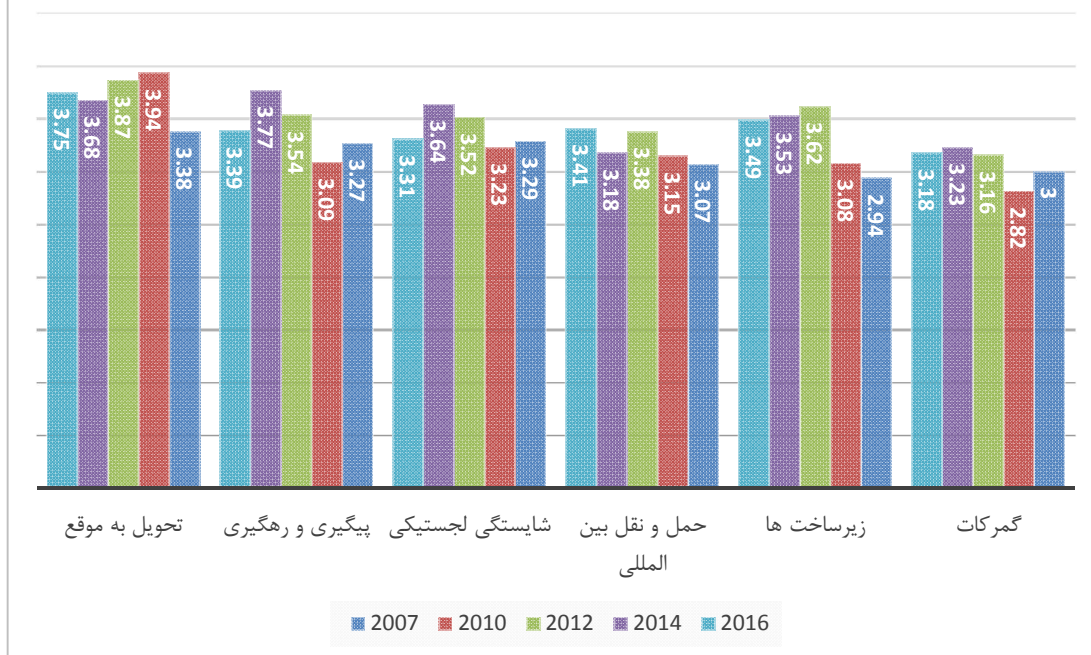
شکل (۱-۱) موقعیت جغرافیایی ترکیه

ترکیه به دلیل موقعیتش در راه تجاری تاریخی و سنتی بین آسیا و اروپا یک هاب قابل توجه در تجارت بین المللی است. (شکل ۱-۱) پیشرفت های اخیر اقتصادی و سیاسی در سراسر مناطق مجاور ( بالکان، دریای سیاه، حوضه ی مدیترانه ای، قفقاز، آسیای مرکزی و خاورمیانه) به اهمیت ترکیه به عنوان یک هاب بین المللی کمک کرده است. انتظار می رود که صادرات ترکیه از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۷ بیش از ۵٪ رشد کند. در حالیکه پیش بینی می شود که رشد واردات در مدت مشابه به بیش از ۹,۵٪ برسد. (IMF) این کشور برای ۳ برابر کردن صادرات خود تا سال ۲۰۲۳ و تبدیل شدن به یکی از ۱۰ کشور بزرگ اقتصادی دنیا با هدف نهایی رسیدن به ۵۰۰ میلیارد دلار از صادرات برنامه ریزی می کند. در شکل های (۱-۲) و (۱-۳) نیز عملکرد لجستیکی ترکیه براساس نمره و رتبه آمده است.

<sup>1</sup> The Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)

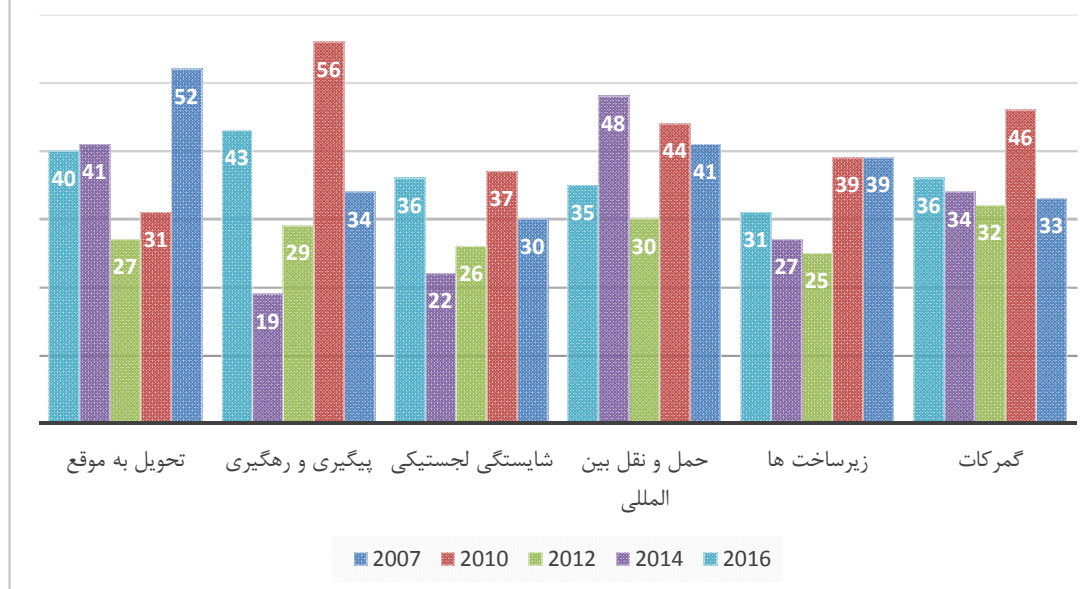


### وضعیت ترکیه در شاخص عملکرد لجستیک (LPI)



شکل (۱-۲) نمره ترکیه در شاخص عملکرد لجستیک [۱]

### وضعیت ترکیه در شاخص عملکرد لجستیک (LPI)



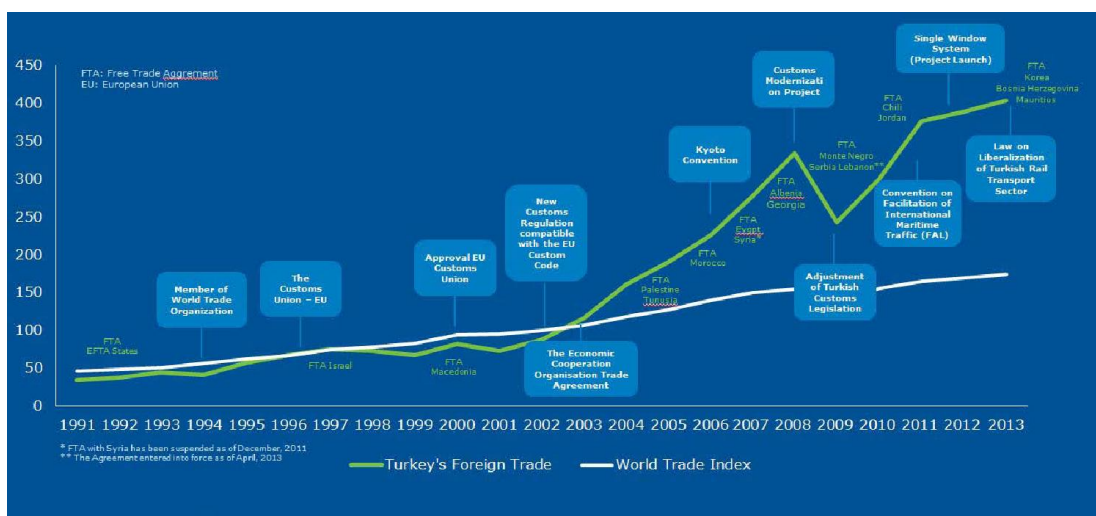
شکل (۱-۳) رتبه ترکیه در شاخص عملکرد لجستیک [۱]



شکل (۴-۱) شاخص های LPI کمی و کیفی

شکل ۱-۵ رشد تجارت خارجی ترکیه را با تحولات عمده سیاست نمایش می دهد. مهمترین پیشرفت در سیاست تجارت خارجی ترکیه ایجاد اتحادیه گمرکی (CU<sup>۱</sup>) با اتحادیه اروپا برای کالاهای ساخته شده است. CU یک ابزار مهم برای یکپارچه سازی اقتصاد ترکیه با بازارهای جهانی می باشد. براساس موافقت نامه گمرک اتحادیه اروپا، ترکیه نیاز داشت که چهارچوب قانونی خود را با قوانین اتحادیه اروپا در ارتباط با تجارت هماهنگ کند. ترکیه این پروسه را در مورد صادرات و واردات تا سال ۲۰۰۲ تکمیل کرد و قوانین را به روز رسانی می کند. اتحادیه گمرک اروپا یک مبنای حقوقی برای توافقنامه تجارت آزاد ترکیه (FTA<sup>۲</sup>) قرار می دهد. اما ترکیه موظف به گرفتن محتوای یکسان از توافقنامه ی امضا شده توسط اتحادیه اروپا نیست. هم اکنون ترکیه ۱۷ عضو توافقنامه تجارت آزاد غیر از اتحادیه اروپا دارد که سهم ۹٫۵٪ در بازارهای صادراتی و ۴٫۵٪ در بازارهای وارداتی دارد.

اما اقتصاد جهانی در حال تغییر است و CU لزوماً قادر به مواجه شدن با تمام چالش های آینده نخواهد بود. ترکیه با عضویت در سیستم TIR و سهمیه چندجانبه ECMT اصلاحاتی در بخش حمل و نقل خود انجام داده است. اما در اتحادیه اروپا توافقنامه های مربوط به حمل و نقل جاده ای تعداد کامیون های حمل بار در منطقه را محدود می کند.

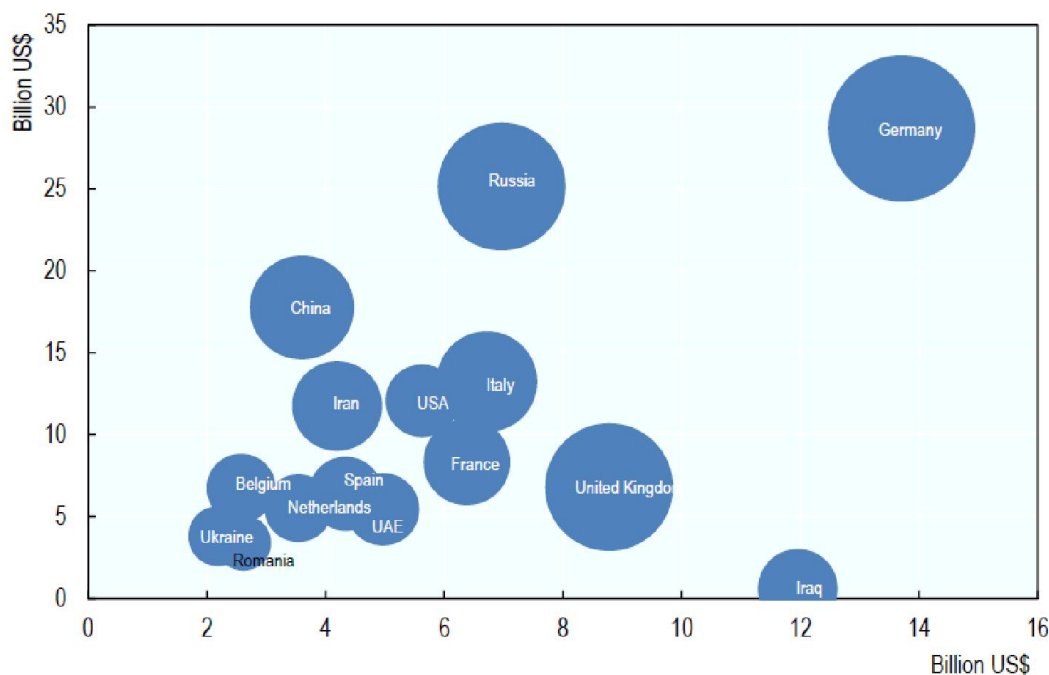


<sup>1</sup> Customs Union

<sup>2</sup> Free Trade Agreement

شکل (۵-۱) تجارت خارجی ترکیه با تحولات عمده سیاست خارجی

شکل ۶-۱ نرخ کل تجارت کالای ترکیه با شرکای تجاری بزرگ خود، به صورت واردات در محور Y و صادرات در محور X نشان می دهد. هر شریک تجاری با یک دایره مشخص شده که اندازه هر دایره تجارت دو طرفه را به صورت درصدی از تجارت کل ترکیه نشان می دهد. بزرگترین شریک تجاری ترکیه آلمان است با حدود ۳۰ میلیارد دلار آمریکا در واردات و ۱۴ میلیارد دلار آمریکا در صادرات است. دیگر مقاصد اصلی صادرات شامل عراق، انگلیس، روسیه، ایتالیا و فرانسه می باشد. نزدیک ۴۰٪ واردات ترکیه از اتحادیه اروپا است و بیش از ۵۰٪ صادراتش به اتحادیه اروپا می رود. کشورهای عضو اتحادیه اروپا نزدیک ۷۰٪ سرمایه گذاری مستقیم خارجی (FDI) را از ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰ وارد ترکیه کرده است.



شکل (۶-۱) توزیع کل تجارت کالای ترکیه در سال ۲۰۱۳

### ۳-۱- تعیین گروه های همتا برای مقایسه

ملت ها در ساختن خط مشی، چارچوب ساختاری و سازمانی ای که به تشکیلات اقتصادی خود توانایی توسعه ی برتری های رقابتی و در نتیجه مشارکت موفق در بازار های داخلی و خارجی را می دهد، با یکدیگر رقابت می کنند. پورتر (۱۹۹۰) بیان می کند که "برتری رقابتی ملت ها بر اساس برخورداری آن ها از دارایی ها، شرایط تقاضای آن ها، رقابت پذیری استراتژی های بخش های بازرگانی، ساختار ها، رقابت ها در صنایع عمده و قدرت و پراکندگی صنایع وابسته و حمایت کننده؛ تعیین می شود."

با وجود این که مفهوم رقابت پذیری کشور ها بحث بر انگیز و پیچیده است، درباره اینکه تجارت بین المللی برای ثروت یک کشور حیاتی است شکی وجود ندارد. گزینه های توسعه برای کشورها به نوع نقش صادراتی که در اقتصاد جهانی بر عهده می گیرند و توانایی آن ها در تبدیل شدن به یک محیط صنعتی با ارزش بستگی دارد. به طور خلاصه یک کشور رقابت پذیر است اگر صنایع آن توانایی تولید در یک سطح متوسط که حداقل برابر یا بالاتر از رقیبان خارجی آن است را داشته باشد. لجستیک کارآمد یکی از مهم ترین عناصر رقابت پذیری ملی است. (Mustra 2011)

بنابراین یک تحلیل مفهومی از عملکرد لجستیک یک کشور نیازمند بررسی عملکرد مقایسه ای کشور با توجه به کشور های مرجع مناسب که می توانند معیار خوبی در هدف گذاری ها یا تشخیص اینکه کدام صنایع آن ها به عنوان رقبای اصلی صنایع برتر آن کشور می باشند، است. گروه مشابه استفاده شده برای ترکیه در این نمونه شامل آلمان، ایالات متحده، ایتالیا، مالزی، چین، رومانی، بلغارستان و آذربایجان می باشد. این گروه شامل رقبای اصلی ترکیه در زمینه ی حمل و نقل و لجستیک، رهبرهای تجارت جهان و عملکرد های برتر LPI از نظر تناسب گروه درآمد، ساختار های

<sup>1</sup> Foreign Direct Investment

تجارت و حمل و نقل و نزدیکی جغرافیایی می باشد.

#### ۱-۴- برآورد تاثیر احتمالی پیشرفت LPI بر تجارت ترکیه

کورینک و ساوردین (۲۰۱۱) اظهار می کنند که پیشرفت در کیفیت لجستیک کلی اثر ارتقای تجارتی قوی تر بر روی صادرات نسبت به واردات دارد. به طور میانگین به ازای هر ۱۰ درصد افزایش در امتیاز کلی LPI یک صادر کننده ی نوعی در صورتی که سایر مولفه های تجارت یکسان باشد، واردات دو جانبه بیش از ۶۹ درصد افزایش می یابد. بر اساس این نتایج اگر عملکرد کلی لجستیک ترکیه با مالزی، برترین کشور در میان اقتصاد های با درآمد بالاتر از متوسط برابر باشد، در شرایطی که سایر موارد برابر باشند به طور میانگین وارداتش ۱۴ درصد و صادراتش ۱۸ درصد افزایش می یابد. اگر عملکرد لجستیک ترکیه به سطح کشور های متوسط در گروه کشور های OECD با درآمد بالا برسد، این تاثیر بر واردات بیش از ۳۱ درصد و برای صادرات بیش از ۴۰ درصد می باشد.

تاثیرات مشابهی می تواند برای سایر مولفه های LPI مانند رهگیری و پیگیری، زیر ساخت ها و شایستگی لجستیکی تخمین زده شود. یک افزایش ۱۰ درصدی در کیفیت زیرساخت ها بر اساس اندازه گیری های LPI تجارت های دریایی را بیش از ۵۰ درصد افزایش می دهد. این بدان معنی است که اگر ترکیه بتواند امتیاز LPI را تا سطح میانگین کشور های OECD با درآمد بالا برساند، تاثیر آن بر صادرات بیش از ۲۹ درصد تخمین زده می شود. یک افزایش ۱۲ درصدی بر شاخص کیفیت رویه های گمرکی، که برای رسیدن به میانگین کشورهای OECD با درآمد بالا کافی می باشد، با افزایش ۴۸ درصدی صادرات دوجانبه در تجارت های دریایی همراه خواهد بود. علاوه بر آن، رسیدن به سطح امتیاز LPI بهترین عملکرد در زمینه ی رهگیری و پیگیری یا شایستگی لجستیکی (آلمان) صادرات را به ترتیب ۵۲ و ۵۵ درصد افزایش خواهد داد. از طرفی برای رسیدن به هدف ۵۰۰ میلیارد دلار صادرات در سال ۲۰۲۳، ترکیه باید طی ۱۰ سال آینده امتیاز کلی LPI خود را تا ۴,۱۵ بالا ببرد. در ادامه در خصوص عملکرد این کشور با توجه به اقدامات انجام شده در هر یک از زیر شاخص ها اظهار نظر می شود.

## ۲: برقراری ارتباط فیما بین سیر تحولات و وضعیت شاخص لجستیکی کشور ترکیه

### ۱-۲- توضیحاتی در رابطه با زیرشاخص های LPI

۱. کارایی گمرکات و خدمات مرزی

در این زیرشاخص کارایی و اثربخشی فرآیند ترخیص بر حسب سرعت، سهولت و قابلیت پیش بینی فرآیند سنجیده می شود.

۲. کیفیت تجارت و زیرساخت های حمل و نقل

در این شاخص کیفیت زیرساخت های حمل و نقل و ارتباطات هر کشور سنجیده می شود.

۳. سهولت برقراری حمل و نقل با قیمت های رقابتی

در این شاخص تخمینی از عملکرد هر کشور در حوزه قابلیت ارائه خدمات با قیمت های رقابتی نسبت به سایر کشورهای مورد سنجش قرار می گیرد.

۴. صلاحیت و کیفیت خدمات لجستیکی

در این شاخص صلاحیت کلی خدمات لجستیکی ارائه شده توسط طرف های درگیر در سیستم لجستیک ارزیابی می شود.

۵. قابلیت رهگیری مرسولات

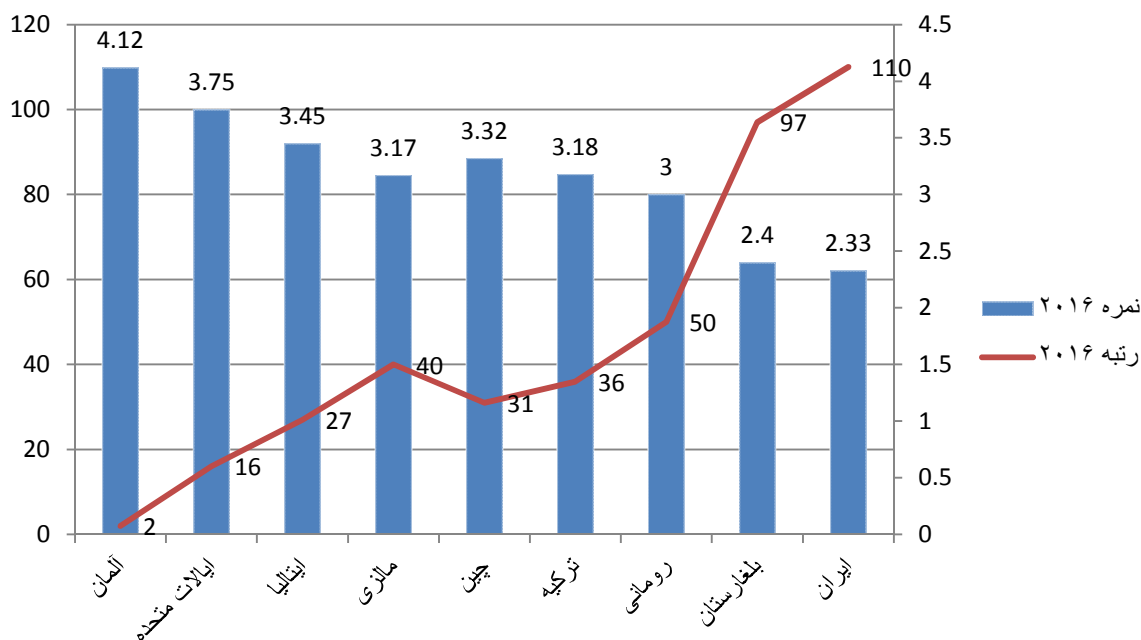
به طور کلی قابل رهگیری بودن مرسولات محصول استقرار سیستم لجستیک کاراست. از آنجا که تقریباً تمام ذی نفعان مقوله لجستیک از این خدمات به نحو چشم گیری منتفع می شوند، این حوزه برای سرمایه گذاری های آتی بسیار جذاب خواهد بود.

۶. برنامه ریزی و زمان بندی دقیق برای رسیدن به موقع مرسولات به مقصد

در این شاخص میزان قابلیت اطمینان از زمان سفر حمل کالا و دقیق بودن برنامه ریزی های مربوطه مورد بررسی قرار میگیرد.

### ۲-۲- بهره‌وری گمرکات و ترخیص از مرز

بهره‌وری گمرکات و ترخیص از مرز، این پروسه ها را به لحاظ سرعت، سادگی روند و قابلیت پیش بینی در امور گمرکات و سایر سازمان های مرزی اندازه گیری می کند. گمرکات یکی از دو شاخص LPI است که در سال ۲۰۱۴ باعث افت عملکردی ترکیه شد. اما ترکیه در این بعد بیشترین پیشرفت را از سال ۲۰۱۰ داشته است.



شکل (۱-۲) بهره‌وری گمرکات و ترخیص از مرز [۳]

### جدول (۱-۲) بهره‌وری پروسه‌های گمرکی [۳]

درصد پاسخ دهندگانی که اغلب یا همیشه پاسخ می‌دهند.					
آلمان	مالزی	اروپا و آسیای مرکزی	UMI <sup>۱</sup>	ترکیه	
70%	67%	77%	65%	52%	شفافیت سایر سازمان‌های مرزی
80%	33%	80%	69%	53%	شفافیت ترخیص از گمرکات
80%	67%	81%	60%	70%	تسریع ترخیص کالا برای معامله‌گران با انطباق بالا
80%	100%	93%	75%	74%	ترخیص و تحویل واردات
85%	100%	91%	81%	90%	ترخیص و تحویل صادرات

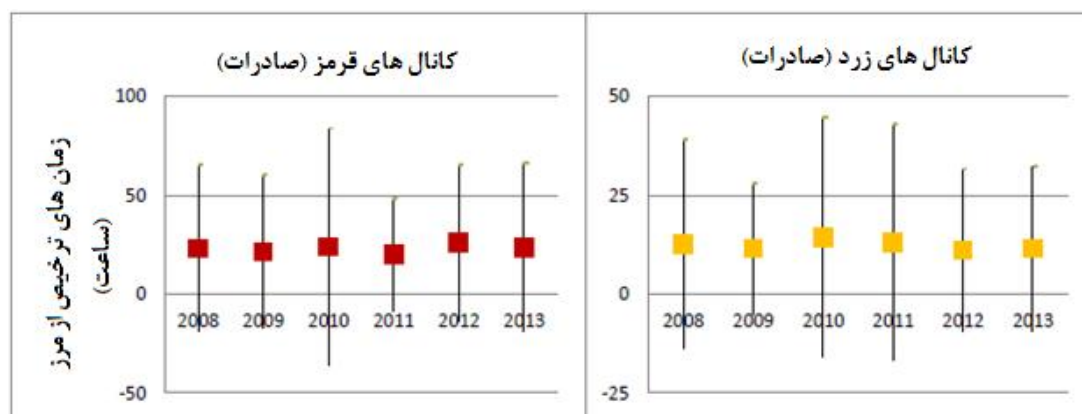
### ۲-۲-۲- اصلاحات و اتوماسیون پروسه‌های گمرکی

بعد از تصویب قوانین جدید گمرکی در سال ۲۰۰۹، ترکیه روند هماهنگ‌سازی با کشورهای عضو اتحادیه اروپا و اجرای تکنیک‌های مدرن را شتاب بخشید. با توجه به همکاری‌های بین‌المللی، ترکیه تعداد زیادی قرارداد دوطرفه بین پلیس و گمرک و همکاری‌های دو طرفه، از جمله پروتکل تبادل اطلاعات قبل از حمل و نقل را امضا کرد.

دسامبر ۲۰۱۲، ترکیه در کنوانسیون مشترک حمل و نقل عضو شد، که باعث کاهش مشکلات در زون‌های ترانزیتی شد و به کریرهای ترکیه‌ای اجازه داد که کالاها را در اروپا و کشورهای انجمن تجارت آزاد اروپایی (EFTA) از طریق فرایندهای الکترونیکی حمل کنند. همچنین ترکیه اصلاحات قابل توجهی در آزمایشگاه‌های گمرکی انجام داد تا کالاها را برای جلوگیری از قاچاق به طور مناسب طبقه‌بندی کند. اما، مغایرت‌ها در بین رویه‌های مختلف طبقه‌بندی که توسط نهادهای مختلف استفاده می‌شود همچنان به عنوان یک مانع در برابر سهولت تجارت بین‌المللی که موجب عدم اطمینان‌پذیری و عدم امنیت در میان عملیات گمرکی می‌شود، دیده می‌شود.

### ۳-۲-۲- کاهش تنوع زمان‌های ترخیص

با اینکه میانگین زمان‌های ترخیص تغییر قابل توجهی نداشته است، پیشرفت ترخیص از گمرکات ترکیه از کاهش در تنوع زمان‌های ترخیص نتیجه می‌شود. ساده‌سازی و اتوماسیون پروسه‌های گمرکی، افزایش بهره‌وری با توجه به بهبود قابلیت IT، و سرمایه‌گذاری در مدیریت پیشرفته و قابلیت نیروهای انسانی همگی در این پیشرفت جمع شده است. براساس شواهد، ترکیه در سال ۲۰۱۰ با کاهش در نمره عملکرد ترخیص از گمرکات مواجه شده است. شکل ۲-۲ متوسط زمان‌های ترخیص از گمرک (ساعت) و بازه انحراف معیار از کانال‌های زرد و قرمز را نمایش می‌دهد.



شکل (۲-۲) زمان‌های عبور از مرز (ساعت) [۴]

<sup>1</sup> Upper Middle Income countries

همچنین ضریب تغییرات در جدول ۲-۲ نمایش داده شده است. این اعداد مدرک خوبی برای اثبات اهمیت تنوع در زمان های ترخیص در نمره گمرکات است.

پیاده سازی موفقیت آمیز طرح ساخت-بهره برداری-انتقال (BOT<sup>۱</sup>) در ساخت و ساز و بهره برداری از دروازه مرزی نیز به بهبود روش ترخیص کالا از گمرک کمک می کند.

جدول (۲-۲) زمان های عبور از مرز (ساعت) [۴]

2013	2012	2011	2010	2009	2008			
23.7	25.9	20.0	24.1	21.6	23.4	میانگین	کانال قرمز	صادرات
1.8	1.5	1.4	2.5	1.8	1.8	ضریب تغییرات		
11.6	11.2	13.2	14.3	11.5	12.7	میانگین	کانال زرد	
1.8	1.8	2.3	2.1	1.4	2.1	ضریب تغییرات		
66.0	45.0	49.5	41.7	33.6	50.3	میانگین	کانال قرمز	واردات
1.3	1.3	1.4	1.6	1.4	1.6	ضریب تغییرات		
34.6	28.5	31.7	36.8	30.7	33.1	میانگین	کانال زرد	
1.6	1.5	1.8	1.1	1.8	2.0	ضریب تغییرات		

#### ۲-۲-۴- افزایش به کارگیری سیستم های کامپیوتری ترخیص کالا از گمرک های مرزی

کامپیوتری کردن دفاتر گمرکی و اتوماسیون فرایند های گمرکی یکی از عوامل اصلی در افزایش امتیاز است. از آخر سال ۲۰۱۱ اقدامات قانونی مربوط به اظهارنامه های بدون کاغذ انجام شده است، امضای الکترونیکی و امضای دستی برای اظهارنامه های گمرکی اجباری شده و ۱۰۰ درصد تراکنش های گمرکی کامپیوتری شده و فرایند اظهارنامه های گمرکی بدون کاغذ در تمام دفاتر گمرکی معرفی شده است. تمام دفاتر اتوماسیون شده به یکدیگر و به مراکز گمرکی از طریق سیستم های شبکه ای منطقه ای و گسترده متصلند. در طول ۵ سال گذشته سیستم های اتوماسیون گمرکی موجود همچنان ارتقا داده شده اند تا به طور هماهنگ با سایر سیستم هایی که توسط نهاد های مربوطه استفاده می شوند کار کرده و همینطور اجازه ی دسترسی خارجی برای بازرگانان و واسطه های تجاری واجد شرایط فراهم شود.

از ژانویه ۲۰۱۲ تمام دفاتر گمرکی در ترکیه شروع به استفاده از یک سیستم کامپیوتری شده حمل و نقل (NCTS<sup>۱</sup>) کردند که یک سیستم اروپایی گسترده ی اظهار و پردازش الکترونیکی است که اجازه می دهد بازرگانان به صورت الکترونیک اظهارنامه های حمل و نقل عمومی خود را ثبت کنند. این سیستم کاهش هزینه های ناشی از سیستم کاغذی اظهار کالا را به همراه دارد. NCTS همچنین اجازه می دهد که از طریق اظهارنامه هایی که از قبل به صورت الکترونیکی فرستاده شده اند زمان انتظار کمتری در گمرک ها سپری شود. این سیستم سهم شگرفی در افزایش کارایی عملیات ترانزیت، جلوگیری و کشف کلاهبرداری و تسهیل تراکنش های حمل و نقل دارد.

با وجود مجموعه اقدامات و قانون هایی که اخیرا به کار گرفته شده اند افزایش بیشتر کارایی فرایند های ترخیص گمرکی انتظار می رود که به وقوع بپیوندد. از مارس ۲۰۱۲ به بعد دولت ترکیه یک سیستم تک پنجره ای افتتاح کرده است که یک پلتفرم مرکزی شده برای جریان و ساده سازی عملیات گمرکی و سایر آژانس های دولتی که در کنترل مرزها دخیلند فراهم کرده است. در سیستم تک پنجره مدارک خواسته شده و اطلاعات لازم برای عملیات واردات یا صادرات توسط بازرگان به یک نقطه ی کاربری ذخیره می شود.

هدف سیستم هماهنگ کردن فرایندهای کنترل مرز مثل تراکنش بندرها و گمرک ها، کنترل های فنی و ترخیص کردن از طریق یک سیستم مدیریت متحد می باشد. عملیات پیاده سازی این طرح به دلیل پیچیدگی سیستم به دو فاز تقسیم شده است. در فاز e-document تاجر می تواند درخواست خود را به موسسات عمومی مربوطه از طریق روش های الکترونیکی و کاغذی بدهد و موسسه مربوطه اطلاعات تاجر را به صورت

<sup>1</sup> built-operate-transfer

<sup>1</sup> New Computerised Transit System

الکترونیکی به گمرک میفرستد. به هر کدام از درخواست ها یک شماره ثبت نام تعلق می گیرد و وضعیت آن میتواند به صورت الکترونیکی از طریق این شماره کنترل شود. فاز درخواست الکترونیکی در حال حاضر در فاز آزمایشی قرار دارد. پیاده سازی کامل زمانی اجرایی خواهد شد که یک فرایند انطباق شامل ارتقا نرم افزار، بازنگری قوانین کنونی و جلسات تمرینی برای هم مقامات عمومی و هم تاجرها اتفاق بیفتد. برنامه های آینده شامل به کار گیری خدمات جانبی و ویژگی های جدید در ارتباط با تبادل داده های بین الملل خواهد بود. در ژانویه ی ۲۰۱۳ یک برنامه ی داوطلبانه ی اپراتور اقتصادی مجوزدار شروع شد تا امنیت را از طریق اعطای شناسنامه به اپراتورهای قابل اعتماد افزایش دهد و بهترین عملکرد در زنجیره ی تامین بین المللی را در تمام سطح ها تشویق کنند. ترکیه مذاکرات برای تفاهم نامه های به رسمیت شناختن مشترک (MRA<sup>۱</sup>ها) را با اتحادیه اروپا، کره و ایالات متحده به جهت افزایش سود های سیستم شروع کرده است. اگرچه شرایط فنی و عملیاتی برای معرفی کنترل های تک توقف در گذرگاه های مرزی در بسیاری جهات رضایت بخش می باشد اما در حال حاضر هیچ ارتباطی بین پایگاه های داده موسسات مرزی مختلف وجود ندارد. تبادل اطلاعات به صورت تک منظوره انجام می شود و هنوز کاربردی نشده است. فرایندی به جهت یکپارچه سازی پایگاه داده ها که شامل پایگاه های داده های ادارات گمرک، وزارت داخلی، وزارت خارجه، نیروی زمینی و گارد ساحلی می شود در جریان است.

## ۲-۲-۵- یکپارچه سازی فعالیت های سازمان های مدیریت مرز

یک مانع دیگر در مدیریت موثر فرایند های ترخیص گمرکی کمبود همکاری میان بخش ها و سازمان های دولتی درگیر در کنترل تراکنش های عبور از مرز می باشد. به دلایل متعدد عبور های مرزی متحمل تنوع قابل توجه و اغلب غیر قابل پیشبینی میباشند. اگرچه میانگین ظرفیت عبور از مرز کافی می باشد اما حجم های بسیار زیاد در زمان های اوج باعث تاخیرات می شوند. این موضوع به طور عمده به دلیل زیر ساخت ها و ظرفیت های ارتباطی نامناسب می باشد. همچنین تعدد و پراکندگی داده های گاهها همگام سازی نشده و درخواست مدارک توسط ادارات متعدد هزینه ی تراکنش ها و ریسک اشتباه کردن را افزایش می دهد.

بر اساس گزارش Doing Business 2014 (بانک جهانی، ۲۰۱۴) به طور میانگین ۸ مدرک برای فعالیت های صادراتی و وارداتی در ترکیه نیاز است. اگرچه بر اساس یک تحقیق که توسط وزارت تجارت و گمرک در سال ۲۰۱۱ صورت گرفته است ۳۳۰ مدرک مختلف در تراکنش های گمرکی مورد استفاده قرار می گیرد که ۹۴ درصد آن ها از سایر موسسات جمع آوری می شود نه پذیرش گمرک. به طور مشابه فقط ۱٫۵ روز از میانگین زمان ثبت شده برای واردات در ادارات گمرک سپری می شود. باقی روزها صرف جمع آوری مدارک از سایر نهاد های دولتی و خصوصی، بازرسی های آزمایشگاهی و سایر فرایندهای حمایتی مشابه می شود. کنترل های سخت و پیچیده ی گمرکی و جریمه های سنگین که برای خنثی سازی فساد عده ای قلیل از فعالان این زمینه به کار گرفته می شود، هزینه های مالی و زمانی سنگینی بر دوش سایرین باقی می گذارد.

## ۲-۲-۶- ارتقا امکانات مرزی

نزدیک به ۴۰ درصد تجارت خارجی ترکیه از طریق مرز های زمینی کشور انجام می شود. مدرن سازی نقاط گذر مرزی (BCP<sup>۱</sup>) ناکارآمد تبدیل به یکی از مهم ترین مساله ها در سیاست های بازسازی کشور شده است. اگرچه این مشکلات به دلیل کمبود سرمایه گذاری تا مدتها شناسایی نشده بوده اند.

یک موسسه ی خصوصی، امور گمرک و توریسم (GTI<sup>۲</sup>)، که توسط اتحادیه ی اتاق ها و مبادلات کالای ترکیه (TOBB<sup>۱</sup>) در سال ۲۰۰۵ تاسیس شد وظیفه ی مدرن سازی BCP ها شامل گیت های مرزی کنونی را بر عهده گرفته است. این کار با به کارگیری مدل "ساخت-بهره برداری-انتقال" با همکاری TOBB و دولت و موسسات عمومی صورت میگیرد.

مدرن سازی BCP ۵ تا الان کامل شده است و بازسازی و طراحی ۵ نقطه ی جدید همچنان در جریان است. مرحله ی "ساخت" مدرن سازی

<sup>1</sup> Mutual Recognition Agreements

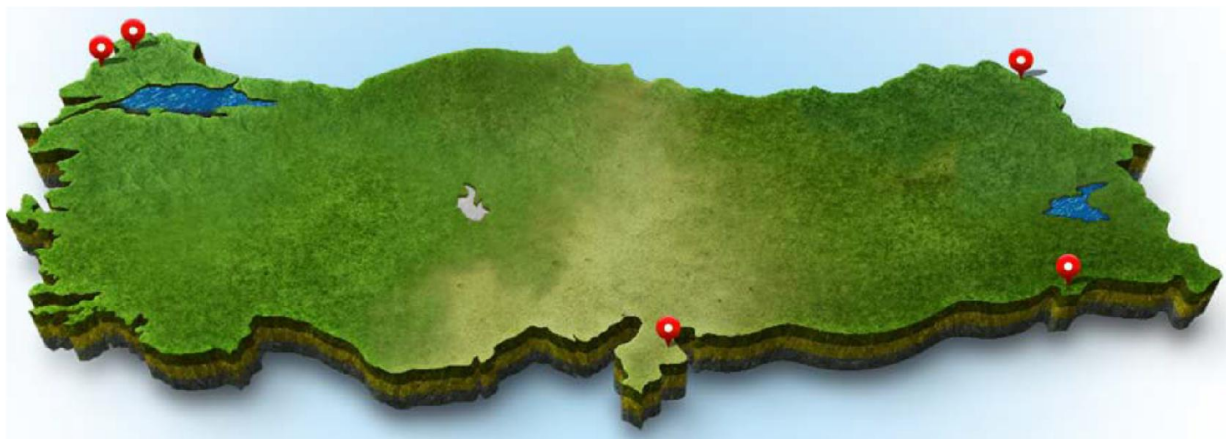
<sup>2</sup> Border Crossing Points

<sup>1</sup> Gümrük ve Turizm İşletmeleri

<sup>2</sup> Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği



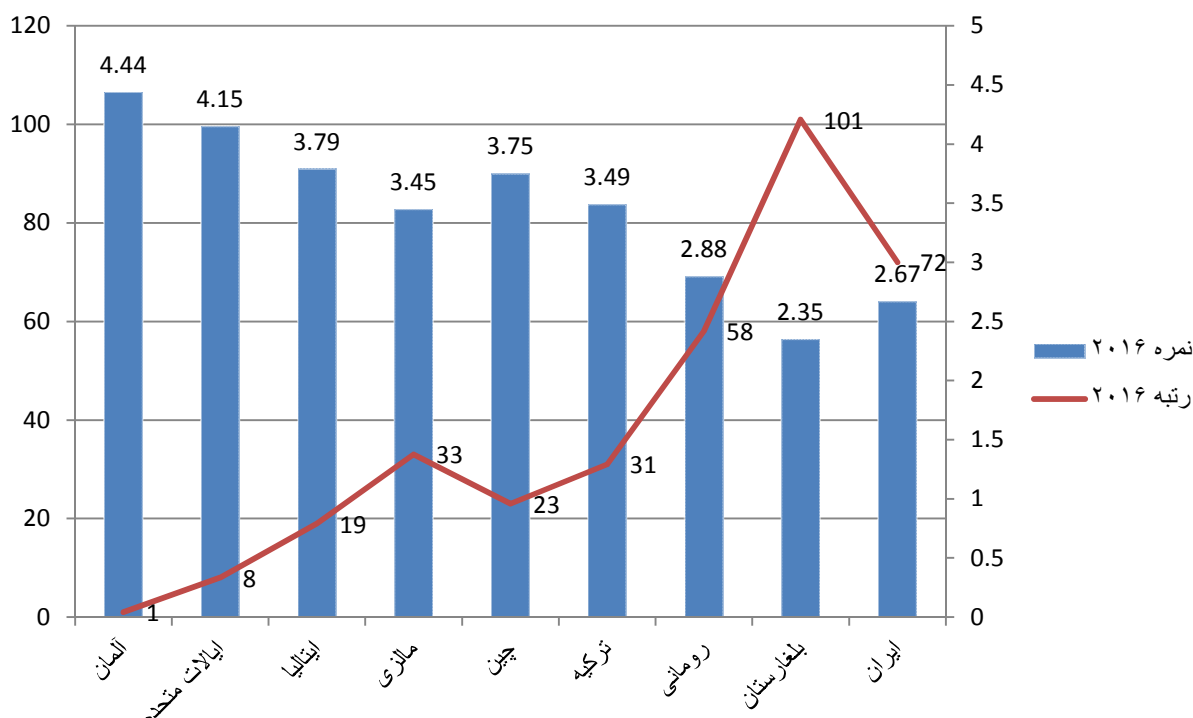
BCP ها، بازسازی زیر ساخت های فیزیکی و ارتباطی، ساخت امکانات حمایتی و تهیه ی تجهیزات تکنولوژیکی پیشرفته را پوشش می دهد. در مرحله ی "بهره برداری"، GTI فقط از بخش های تجاری نظیر مغازه های خوراکی و نوشیدنی، بانک ها، مغازه های سوغاتی، پمپ بنزین ها و مغازه های معاف از حقوق گمرکی (duty-free) بهره برداری می کند و همچنین در خدمات نظافت و نگه داری کمک رسانی می کند. هرگونه فرایند و رویه ی اداری نظیر ترخیص کالا یا بررسی مدارک سفر برعهده ی موسسات و مجموعه های دولتی می باشد. در پایان زمان امتیاز انحصاری، در مرحله ی "انتقال" امکانات مدرن شده به بخش عمومی منتقل می شود. در نتیجه، زمان انتظار در مرزها به طرز قابل توجهی کاهش یافته، صف ها کوتاه تر شده و زمان عبور با ضریب ۴ تسریع شده است. پیشرفت های فنی که با مدرن سازی زیر ساخت های BCP همراه بوده است نیز سهم موثری در امنیت و کنترل قاچاق کالا و انسان داشته است.



شکل (۲-۳) مکان دروازه های مرزی ارتقا یافته [۱۰]

### ۲-۳- کیفیت زیر ساخت های تجارت و حمل و نقل

توسعه ی زیرساخت برای اطمینان از ارتباط اصلی و دسترسی به دروازه ها ضروری می باشد. ترکیه به دلیل اینکه از سه طرف توسط ۴ دریا محاصره شده است از نظر جغرافیایی مزیت دسترسی آسان به اروپای شرقی، آسیای مرکزی، خاورمیانه و شمال آفریقا را دارد. اگرچه شبکه های ارتباطی درون سرزمینی به دلیل مناطق پر از تپه و زیر ساخت های ضعیف در مناطق دور دست، نسبتاً توسعه نیافته است. در شاخص رقابت پذیری مجمع جهانی اقتصاد برای سال ۲۰۱۶ ترکیه از نظر زیر ساخت های حمل و نقل در میان ۱۶۰ کشور در رتبه ی ۳۱ قرار دارد که این موضوع مشخصاً ناشی از توسعه ی منطقی زیر ساخت های جاده ای و هوایی است.



شکل (۲-۴) کیفیت زیرساخت حمل و نقل [۳]

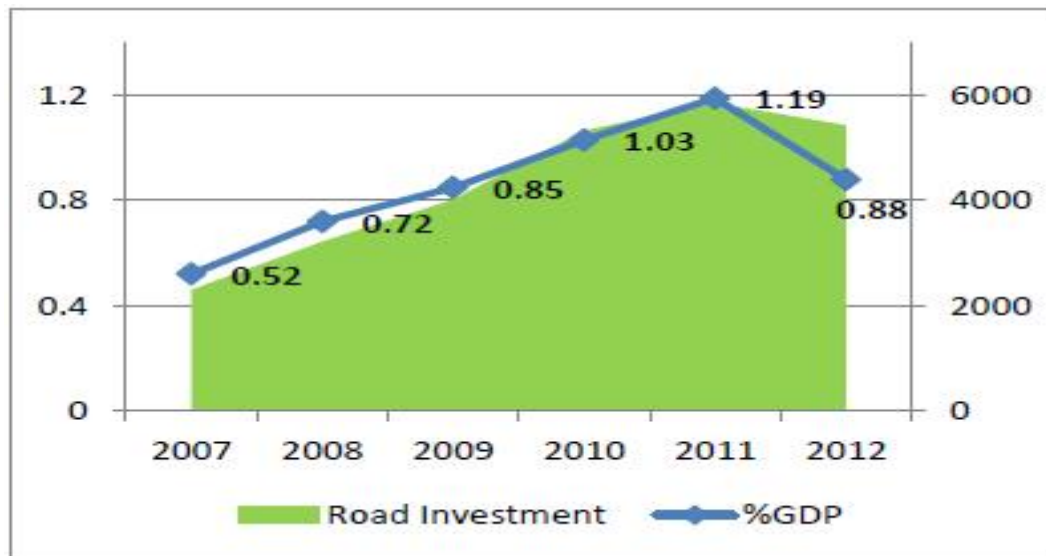
نتایج LPI داخلی سال ۲۰۱۴ در ارتباط با کیفیت زیر ساخت های مربوط به تجارت و حمل و نقل (مانند بندر، جاده ها، فرودگاه ها، فناوری اطلاعات) در جدول ۲-۳ آورده شده اند. قابل توجه است که عملکرد ترکیه در همه زمینه ها بالای میانگین گروه است.

جدول (۲-۳) کیفیت تجارت و حمل و نقل مربوط به زیرساخت [۳]

درصد پاسخ دهندگانی که اغلب یا همیشه پاسخ می دهند.					
آلمان	مالزی	اروپا و آسیای مرکزی	میانگین UMI	ترکیه	
100%	67%	25%	38%	88%	بندر
100%	100%	33%	44%	84%	فرودگاه ها
100%	100%	30%	29%	88%	جاده ها
100%	100%	26%	22%	39%	ریل
100%	100%	26%	55%	97%	انبارداری
100%	100%	40%	59%	94%	ارتباط از راه دور و IT

### ۲-۳-۲- ساخت لینک های جدید حمل و نقل

نمره LPI ترکیه در کیفیت تجارت و زیرساخت حمل و نقل از سال ۲۰۰۷ به طور قابل ملاحظه ای افزایش یافته است. سرمایه گذاری عظیم جاده ای نقش مهمی در بهبود عملکرد زیرساخت ترکیه دارد. همانطور که شکل ۸ نشان می دهد، درصد سرمایه گذاری جاده در GDP در ۵ سال گذشته تقریباً دو برابر شده است و در سال ۲۰۱۱ به ۵.۹ میلیارد یورو رسیده است.

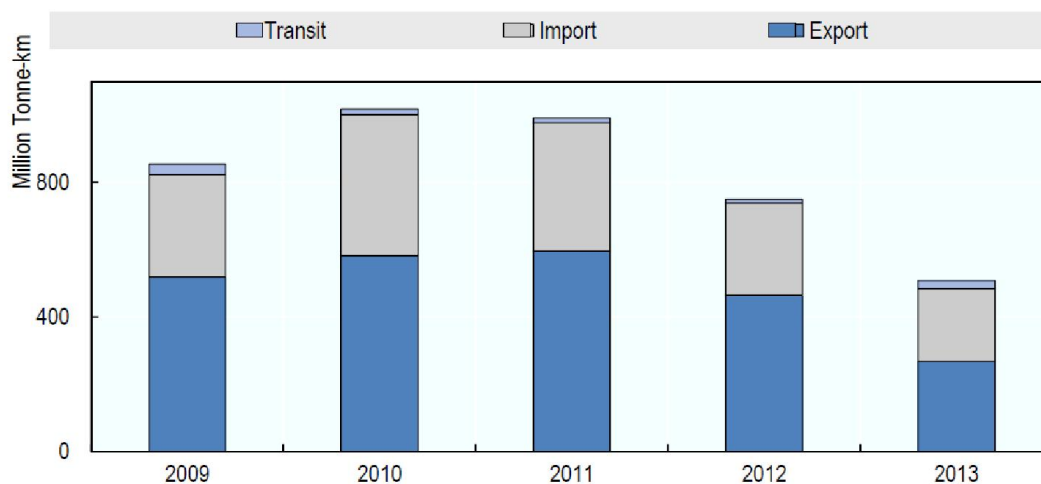


شکل (۲-۵) سرمایه گذاری جاده ای در ترکیه ۲۰۰۷-۲۰۱۲

منبع: اداره کل بزرگراه های ترکیه

یادداشت: در میلیون یورو (مقیاس سمت راست) و درصد GDP (مقیاس سمت چپ)

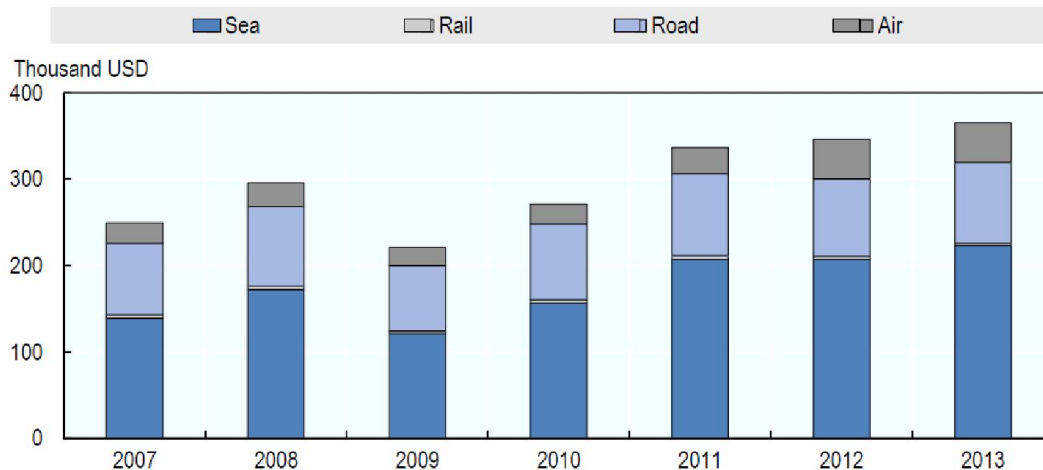
در طی دهه گذشته ترکیه در حمل و نقل ریلی سرمایه گذاری قابل توجه و پایداری در خطوط پرسرعت، خطوط حمل و نقل مربوط به حمل و پخش و شبکه های حمل و نقل ریلی شهری در شهرهای بزرگ داشته است. اما با وجود سرمایه گذاری های فشرده و افزایش تجارت بین ترکیه و کشورهای همسایه، کاهش قابل توجهی در حجم مربوط به تجارت بین المللی حمل و نقل از طریق راه آهن وجود دارد. امروزه سهم حمل و نقل ریلی در حمل کالای داخل کشور، ۵٪ می باشد.



شکل (۲-۶) حمل و نقل ریلی بین المللی کالای ترکیه

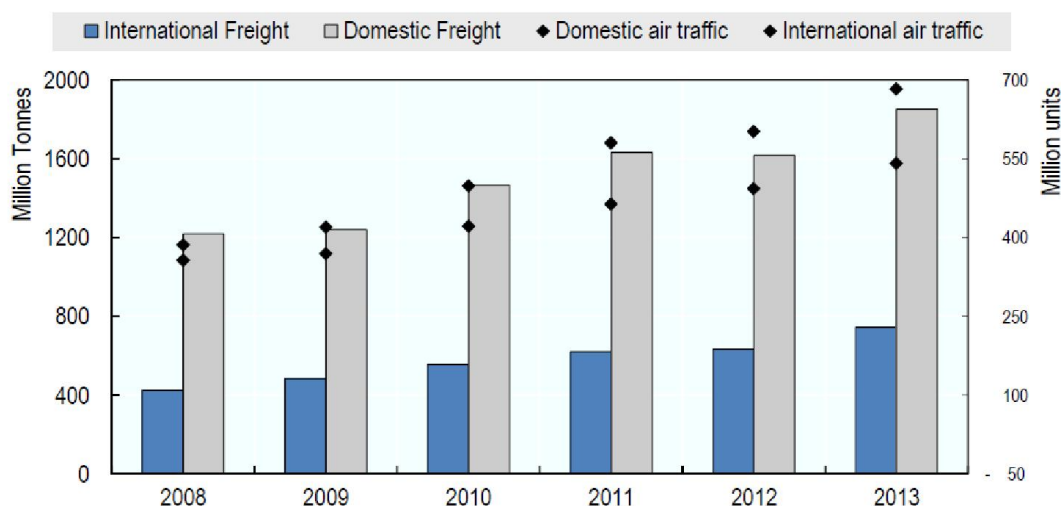
حمل و نقل دریایی در تجارت خارجی ترکیه غالب است و بیشترین پیشرفت را از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳ داشته است. در سال ۲۰۱۳ سهم حمل و نقل دریایی در تجارت خارجی ترکیه از نظر حجم ۸۶٪ است. حمل و نقل جاده ای ۱۱٪ و ریلی ۱٪ است. از نظر ارزش سهم حمل و نقل دریایی ۵۰٪، حمل و نقل جاده ای ۳۶٪، هوایی ۱۰٪ و ریلی ۱٪ می باشد.

برنامه ریزی شده که حمل و نقل دریایی، تا سال ۲۰۲۵ مد حمل و نقل غالب برای تجارت بین المللی بماند و سهم حمل و نقل ریلی در حدود ۱٪ باقی بماند. (براساس تن-کیلومتر)



شکل (۷-۲) تجارت بین المللی ترکیه براساس مد حمل و نقل

ترکیه توسعه ی قابل توجهی در بخش حمل و نقل هوایی خود در ۵ سال گذشته داشته است و صنعت هوایی ترکیه در حل حاضر دارای سریعترین پیشرفت در ترکیه می باشد. شکل زیر یک وضعیت کلی از حمل و نقل هوایی داخلی و بین المللی می دهد. حمل و نقل هوایی بار بین سالهای ۲۰۰۸ و ۲۰۱۳، ۶۱٪ رشد داشته است. علت اصلی این موضوع آزادسازی این بخش و رشد اقتصادی در ترکیه است. در حال حاضر بیش از ۸۰ شرکت فعال در صنعت حمل و نقل هوایی در ترکیه وجود دارند.



شکل (۸-۲) بازار حمل و نقل هوایی در ترکیه

### ۲-۳-۳- افزایش مشارکت بخش خصوصی در ارائه و حفظ حمل و نقل مربوط به زیرساخت

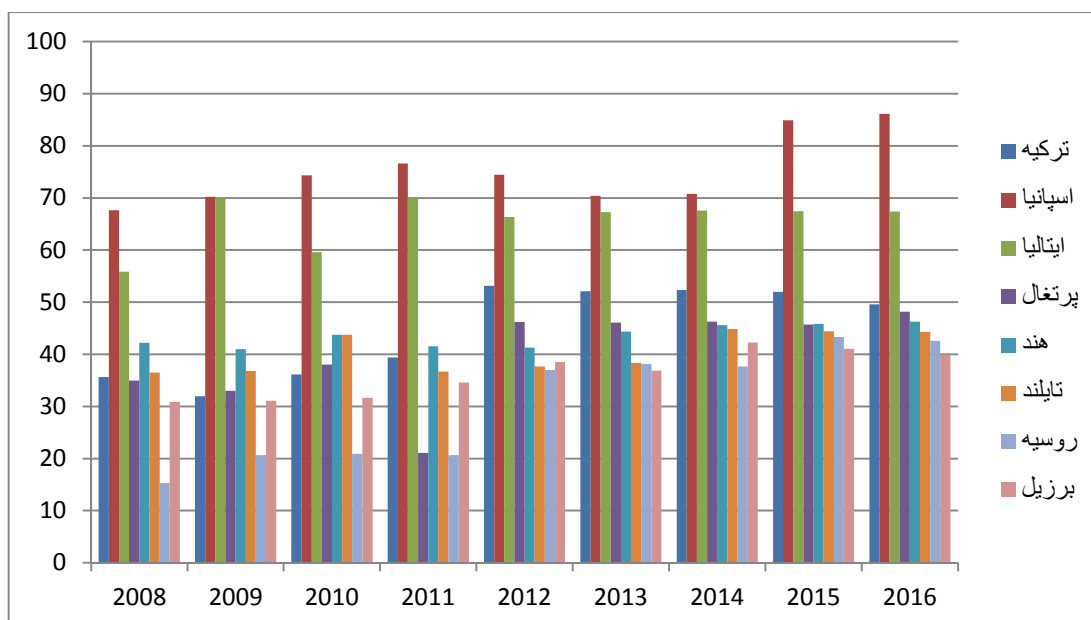
پیشرفت در نمره زیرساخت به پروژه های موفق و فعالیت های استراتژیک که برای افزایش رقابت پذیری در زیرساخت حمل و نقل و ترویج مشارکت بخش خصوصی در پروژه های پیشرفت زیر ساخت گرفته می شود، بستگی دارد. مدل ساخت-بهره برداری-انتقال به طور گسترده برای افزایش استانداردهای شبکه جاده ای و زیرساخت های راه های مدرن در حال توسعه بین مراکز مهم صنعتی ترکیه استفاده می شود. اتصالات لجستیکی با ساخت تعداد زیادی بزرگراه و پل با مدل BOT پیشرفت کرد.

جدول (۴-۲) پروژه های مشارکت دولتی-خصوصی (PPP) در حمل و نقل در سال ۲۰۱۴

بخش ها		در حال انجام		کامل شده	
تعداد	ارزش (میلیون دلار آمریکا)	تعداد	ارزش (میلیون دلار آمریکا)	تعداد	ارزش (میلیون دلار آمریکا)
فرودگاه ها	538	2	12580	8	
جاده ها	8000	3	195	18	
بنادر	73	1	2278	3	
دروازه های مرزی	22	1	197	7	

منبع: وزارت توسعه ترکیه و <http://ppi.worldbank.org/>

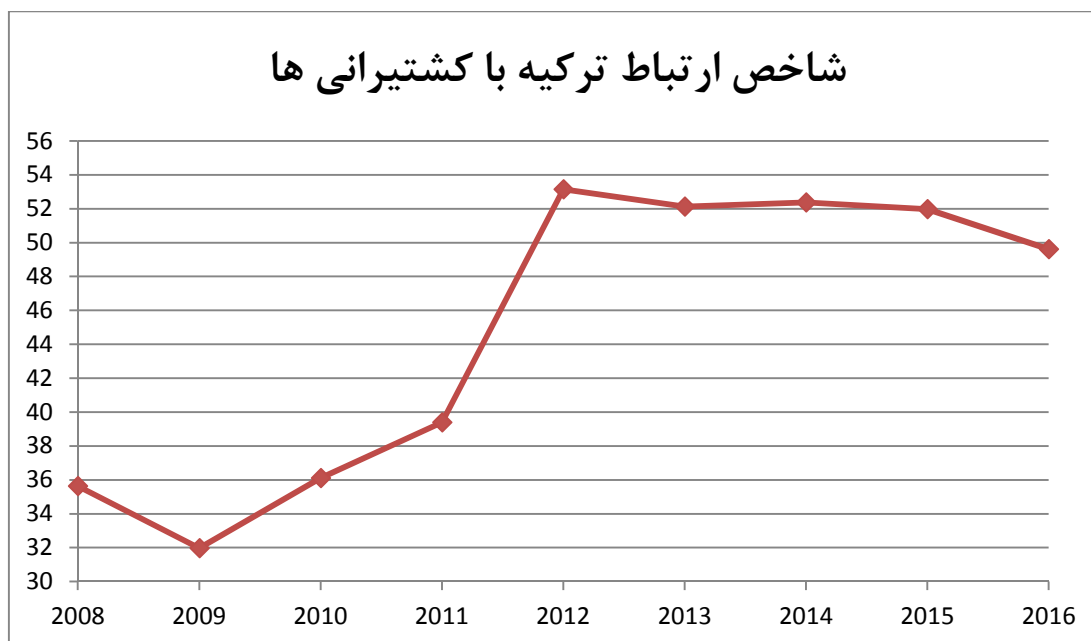
حال، تعدادی از بنادر موجود، در حال گسترشند و پایانه های کانتینری جدید در حال ساخت می باشند. اگر همه پروژه های توسعه و ساخت و ساز در حال حاضر انجام شود، انتظار می رود که ظرفیت کانتینری ترکیه تا سال ۲۰۲۳، سه برابر شود. این موضوع همچنین در رتبه بندی بهبود یافته در شاخص ارتباط هر کشور با کشتیرانی ها، که ترکیه در رتبه ۲۱ام از ۱۵۵ کشور قرار دارد، مشاهده می شود.



شکل (۲-۹) شاخص ارتباط هر کشور با کشتیرانی ها<sup>۱</sup>

<sup>1</sup> Liner shipping connectivity index

## شاخص ارتباط ترکیه با کشتیرانی ها



شکل (۲-۱۰) شاخص ارتباط ترکیه با کشتیرانی ها [۱]

با وجود سرمایه گذاری های شدید زیر ساخت و تلاش افزایش ظرفیت در حمل و نقل دریایی، ظرفیت رسیدگی به بار در بنادر ترکیه هنوز منحصر به امکانات حمل و نقل مناطق داخلی کشور و اتصالات بین بنادر بین المللی و سایت های تولید است. صنعت دریایی ترکیه هنوز از نبود سیستم استاندارد شده که ارتباط بدون درز بین بنادر و دیگر نهادهای مرتبط با بنادر را ایجاد می کند، رنج میبرد. به دلیل نبود سیستم برای تبادل آنلاین اطلاعات، بیشتر کارها هنوز به صورت کاغذی انجام می شود. (Keceli, 2011)

### ۲-۳-۴- مراکز لجستیکی ترکیه

مکان های بهینه مراکز لجستیکی عوامل بحرانی از نقطه نظر کارایی میباشند. کاهش هزینه های حمل و نقل، دوری از ترافیک در مکان های شلوغ یا دسترسی به زیرساخت های حمل و نقل مدرن در برنامه ریزی مکان مراکز لجستیکی اهمیت دارد. طرح های ارائه شده توسط دولت حاکی از ساخت ۱۹ مرکز لجستیکی توسط راه آهن ترکیه و تعدادی دیگر توسط بخش خصوصی به صورت مشارکت بخش دولتی و خصوصی مانند کورلو و مانیسا می باشد. ۶ مرکز لجستیکی از ۱۹ مرکز سرمایه گذاری شده ساخته شده و به بهره برداری رسیده اند. بر اساس برنامه سرمایه گذاری راه آهن ترکیه، راه آهن ترکیه قصد سرمایه گذاری ۵۱۴,۹ میلیون لیره ترکیه در مراکز لجستیکی را دارد که ۱۱۱,۴ میلیون لیره ترکیه از سال ۲۰۰۶ خرج شده است.

در همه برنامه های ساده سازی پروسه های حمل و نقل و انبار داری عملیات سریع تر و با ریسک کمتر خواهد بود. تقاضاهای گسترده دیگر تهدید کننده نخواهند بود به خصوص برای محصولات کشاورزی. جمع کردن فعالیتهای مختلف زیر یک سقف روند پیش روی صنعت لجستیک است. نقش مراکز لجستیکی با رشد تنوع در تقاضا بیشتر می شود. کیفیت خدمات موجود این امکانات مشخص می کند که محصول در زمان مناسب در جای درست باشد. عملیات انتقال به مراکز لجستیکی میتواند تاخیرها را کاهش داده و صرفه جویی در هزینه عملیات را پیشرفت دهد. از ذخیره کردن، فعالیت های ارزش افزوده به بسته بندی و حمل و نقل، زنجیره تامین یکپارچه تر ارزش بیشتر را سریع تر از قبل می رساند. دسترسی تولید کننده ها به شبکه تکنولوژی های انبارداری مدرن ممکن است سود مناسب را به لطف تکنولوژی های پیگیری و رهگیری به سرعت گسترش یافته به ارمغان آورد. مشاهده و کنترل کشتی قسمت مهم حمل و نقل مدرن است.

برنامه جانمایی دهکده های لجستیکی اطراف شبکه راه آهن trans-Asian بر اساس امکان اتصال صنعت ترکیه با نواحی اروپایی و آسیایی است، که می تواند صادرات را در هر دو جهت گسترش دهد و از برتری مکان طبیعی سودآورش برای اقتصاد ترکیه استفاده کند. [ع ۷]

جدول (۵-۲) مراکز لجستیکی در ترکیه [۶]

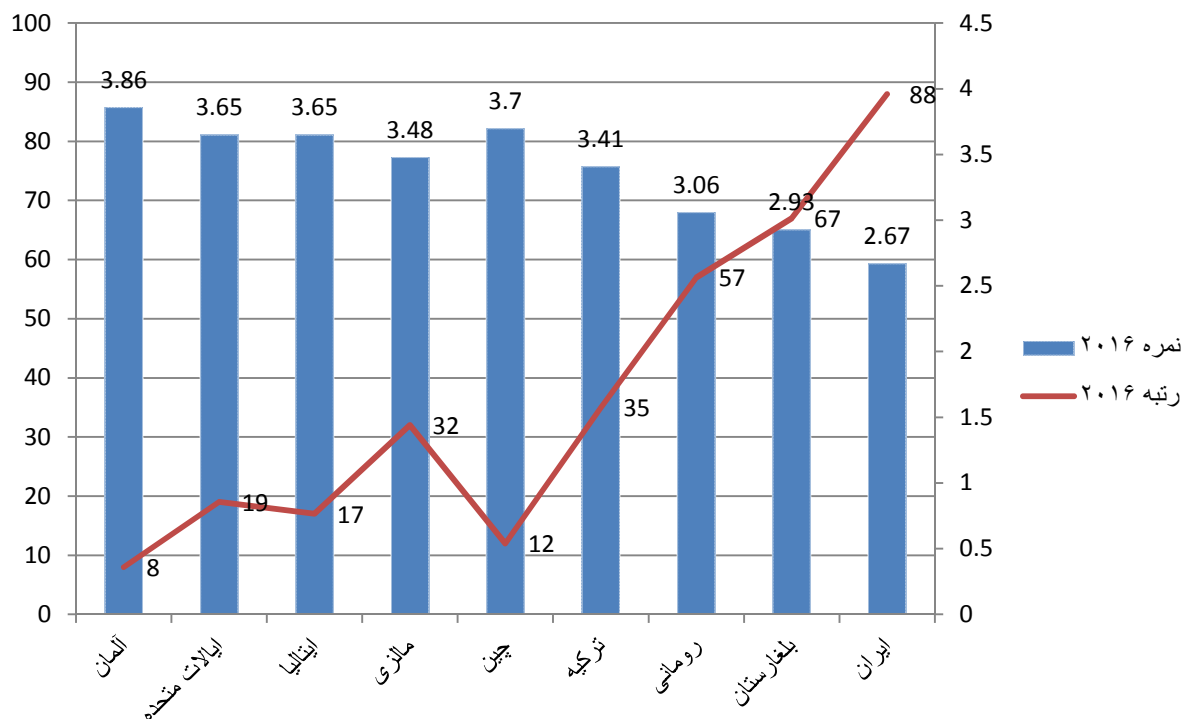
موقعیت	مدهای حمل و نقل					مساحت مترمربع (۱۰۰۰*)	محل دهکده لجستیکی
	دریایی	آبهای داخلی	ریلی	جاده ای	هوایی		
OPEN			X		X	625	ESKİŞEHİR-Hasanbey
OPEN	X		X		X	330	SAMSUN-Gelemen
Underconstruction			X	X		210	BALIKESİR-Gökköy
Under Project			X	X	X	1511	KAYSERİ-Boğazköprü
Under Project			X	X	X	797	K.MARAŞ-Türkoğlu
OPEN			X	X	X	748	İZMİT-Köseoğlu
OPEN	X		X	X	X	220	İSTANBUL-Halkalı
Underconstruction			X	X	X	327	ERZURUM-Palandöken
Underconstruction	X		X	X		415	MERSİN-Yenice
Under Project			X	X	X	315	KARS
Underconstruction			X	X		400	BİLECİK-Bozhöyük
Under Project			X	X	X	200	SİVAS
OPEN			X	X		140	UŞAK
OPEN			X	X	X	120	DENİZLİ-Kaklık
Under Project			X	X	X	1000	KONYA
Underconstruction			X	X	X	400	MARDİN
Under Project			X	X	X	1000	İSTANBUL-Yeşilbayır



شکل (۱۱-۲) مراکز لجستیکی در ترکیه

## ۴-۲- حمل و نقل بین المللی

حمل و نقل بین المللی در ترکیه، یکی از شاخص های با کمترین پیشرفت از ۲۰۰۷ می باشد. در این قسمت، ترکیه در بین ۱۶۰ کشور در رتبه ۱۳۵م قرار دارد. (شکل ۲-۷ را مشاهده کنید).



شکل (۲-۱۲) حمل و نقل بین المللی [۳]

عوامل اقتصاد کلان عموماً سرویس ها را گران می کنند و در کشورهای با درآمد بالا ایجاد حمل و نقل ارزان را سخت می کنند. (Arvis et al. 2014)

در مقایسه با اتحادیه اروپا، نرخ استفاده از تسهیلات و هزینه های عملکردی مربوط به سرویس های لجستیکی به طور نسبی در ترکیه کم هستند. برای مثال، هزینه های سرویس بنادر ترکیه ای بسیار کمتر از هزینه های بنادر بزرگ سراسر دنیا است. اما زمان های طولانی تر گذرانده شده در بنادر به دلیل تاخیر و پروسه های طولانی تر و پیچیده واردات از این مزیت پیشی گرفته است.

سیستم حمل و نقل به شدت وابسته به جاده ی ترکیه موجب هزینه های بالای حمل و نقل و نگهداری و تراکم ترافیک که تاثیر منفی بر محیط زیست و امنیت جاده دارد، می شود. هزینه های بالای انرژی یکی از بزرگترین موانع حمل و نقل و تجارت جاده ای را نشان می دهد.

### ۴-۲-۱- ترویج مدهای حمل و نقل کم هزینه

سابقه فعلی ترکیه در حمایت از برابری مدها زیر میانگین است. برای تقویت حمل و نقل ترکیبی و کاهش وابستگی کشور به حمل و نقل جاده ای، مسئولین اخیراً یک قانون در آزادسازی حمل و نقل ریلی ترکی تصویب کردند که درها را برای سرمایه گذاری خصوصی باز گذاشته است. همچنین این قانون به سرمایه گذاران بین المللی اجازه می دهد تا به بخش حمل و نقل ریلی ترکیه وارد شوند. برای سرعت بخشیدن به پروسه خصوصی سازی مشوق های دولتی در نظر گرفته شده اند. برای مثال، دولت تعریف "سرمایه گذاری در مقیاس بزرگ" را برای تولید لوکوموتیو و ترن های روی خط آهن گسترش داد. این صلاحیت به این معنی است که حالا تولید کنندگان می توانند از تعدادی از تشویق ها مانند مالیات پایین، پشتیبانی امنیت اجتماعی، و تخصیص زمین سود ببرند. تاثیرات مورد انتظار شامل بهبود کیفیت سرویس های حمل و نقل ریلی و افزایش دسترسی به قیمت



رقابتی است.

خارج از خود سیستم های لجستیکی، هزینه های بالای انرژی بزرگترین مانع برای حمل و نقل جاده ای و شبکه تجارت را نشان می دهد. مخصوصا برای مقاصد با فاصله زیاد، سوخت های دیزلی بیش از ۶۰٪ هزینه بار را دارند. با توجه به هزینه های انرژی داخلی بالا، شرکت ها به دنبال فعالیت های کم هزینه مانند استفاده از کامیون های با مصرف سوخت کارآمد یا حمل و نقل ترکیبی هستند.

مخصوصا شرکت های بزرگ بین المللی، حمل و نقل ترکیبی را برای ایجاد یک مزیت رقابتی به جای استفاده صرف از حمل و نقل جاده ای استفاده می کنند. اما، این بخش خیلی تکه تکه است و بسیاری از شرکت های لجستیکی کوچکتر از حاشیه سود و سرمایه ی نقدی مورد نیاز برای خرید وسایل نقلیه کارا از نظر مصرف سوخت برخوردار نمی باشند. به طور مشابه، مانع اصلی برای استفاده عمومی از حمل و نقل ترکیبی، نبود تجهیزات ترکیبی است. بیش از ۹۰٪ از تریلرها نمیتوانند با کرین ها بالا بروند و نمیتوانند بر روی قطارهای استاندارد ترکیبی حمل شوند. با اینکه حمل و نقل چندوجهی در حمل و نقل بین المللی و فعالیت های لجستیکی استفاده می شود، در حال حاضر، هیچ تشویق اداری و مالی برای قدرت دادن به حمل و نقل ترکیبی استفاده نشده است، مانند کاهش مالیات و طرح های یارانه ای.

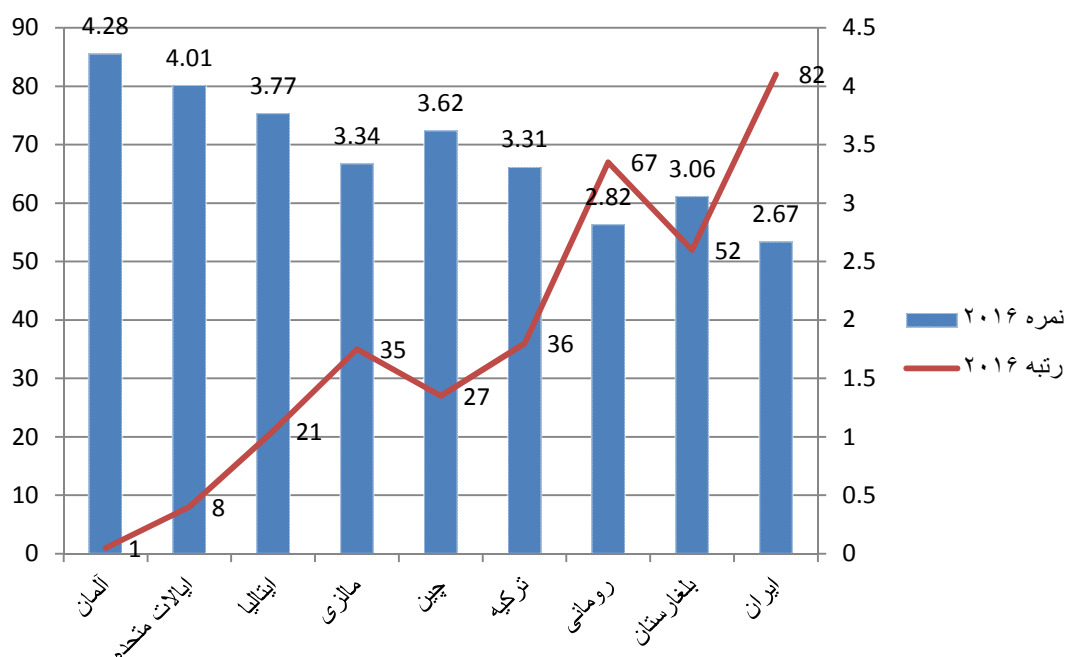
علاوه بر این، هیچ چارچوب قانونی در سطح ملی یا ملاحظاتی در خصوص حمل و نقل ترکیبی ملی و بین المللی یا تسهیل انتقال به یک مد با هزینه کمتر وجود ندارد. همینطور نیاز به یک چارچوب و استراتژی جامع حمل و نقل ترکیبی احساس می شود (Peer Review: TURKEY OECD/ITF, 2009 © -). وزارت حمل و نقل دریایی و ارتباطات ترکیه جهت رفع این مشکل از طریق پروژه اتحادیه اروپا در خصوص تقویت حمل و نقل ترکیبی در ترکیه با هدف وضع قوانین حمل و نقل ترکیبی هماهنگ با قوانین اتحادیه اروپا، اقدام نموده است.

#### ۲-۴-۲- تشویق به اقتصاد مقیاس

بازار حمل و نقل ترکیه از طریق ورود به گروه های لجستیکی بزرگ اروپایی و آسیایی، بین المللی می شود. این مهم بیشتر از طریق گسترش شرکت های ترکیه ای محقق می شود. ارائه دهندگان خدمات لجستیکی ترکیه ای نیز در سطح ملی و بین المللی رشد داشته اند. ورود به بازار برای سرمایه گذاری مستقیم خارجی با سهولت بیشتری انجام می گیرد که سبب ترغیب شرکت های بین المللی پیشرو در سال های اخیر شده است که این امر موجب افزایش رقابت و شتاب بخشیدن به انتقال تخصص و تکنولوژی به این کشور شده است. اگرچه کشور ترکیه اصلاحات مهمی را در قوانین حمل و نقل جاده ای، هوایی و آبی انجام داده و سرمایه گذاری قابل توجهی برای توسعه زیرساخت های حمل و نقل ریلی، آبی و هوایی داشته است ولیکن این اقدامات معمولا متمرکز بر یک شیوه حمل و نقل بوده است.

#### ۲-۵- شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی

شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی معیاری برای سنجش کلی سطح خدمات لجستیکی موجود در یک کشور است. همچنین نشان دهنده کیفیت خدمات لجستیکی فعالیت های حمل و نقلی می باشد. عملکرد کشور ترکیه در این بعد تقریبا خوب بوده و دارای روند رو به رشد با نرخ رشد ۱۲ درصد از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۴ می باشد.



شکل (۲-۱۳) شایستگی لجستیک [۳]

#### ۲-۵-۲- حمایت از صنعت لجستیک و بخش خصوصی

شرکت های بین المللی ارائه دهنده خدمات لجستیک بزرگ و گوناگونی در کشور ترکیه وجود داشته که با نرخ های رقابتی خدمات حمل و نقل، انبارداری تحت نظر گمرک، نمایندگی مالی و خدمات لجستیک با ارزش افزوده را ارائه می دهند. کشور ترکیه در زمینه شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک همانند عملیات حمل جاده ای و آبی و خدمات فورواردرینگ بار و کالا دارای امتیاز بسیار بالایی می باشد ولی در زمینه کیفیت حمل ریلی و خدمات حمایتی مانند امور گمرکات و نهاد های بازرسی از معیار های متوسط منطقه ای و اقتصادی امتیاز کمتری دارد (جدول ۲-۷). دولت ترکیه جنبه های مختلف بخش حمل بار و کالا را قانون گذاری می کند. دولت قوانین متعددی در زمینه ایمنی، محیط زیست و اقتصاد برای تمامی شیوه های حمل مطابق با اتحادیه اروپا اعمال می کند.

جدول (۲-۶) شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک [۳]

ترکیه	UMI	آسیا و اروپا	مالزی	آلمان	
٪۸۱	٪۴۸	٪۶۱	٪۳۳	٪۹۰	جاده
٪۲۰	٪۲۱	٪۴۴	٪۰	٪۶۸	ریل
٪۷۰	٪۶۰	٪۶۶	٪۶۷	٪۹۴	حمل هوایی
٪۸۳	٪۶۶	٪۸۰	٪۱۰۰	٪۸۴	حمل آبی
٪۷۷	٪۶۶	٪۷۷	٪۶۷	٪۹۰	انبارداری و توزیع
٪۸۱	٪۷۳	٪۸۱	٪۱۰۰	٪۸۵	فورواردرینگ بار
٪۵۵	٪۵۵	٪۶۹	٪۶۷	٪۸۵	امور گمرکی
٪۴۷	٪۴۴	٪۶۱	٪۳۳	٪۸۵	امور بازرسی کیفی
٪۳۳	٪۴۳	٪۵۹	٪۰	٪۷۶	سازمان های سلامت
٪۵۵	٪۶۱	٪۷۸	٪۶۷	٪۸۰	ترخیص کنندگان
٪۶۸	٪۵۲	٪۵۸	٪۰	٪۷۸	نهاد های تجاری و حمل و نقل
٪۶۱	٪۴۹	٪۶۸	٪۳۳	٪۸۴	شرکت های باربری

عملکرد لجستیکی کشور ترکیه در درجه اول با توسعه بخش خصوصی تقویت می گردد. بخش خصوصی به واسطه ورود شرکت های حمل و نقل و گروه های لجستیکی آسیایی و اروپایی در بازار حمل و نقل این کشور به صورت بین المللی رونق یافته که این مهم از طریق گسترش شرکت های ترکیه ای محقق شده است. ارائه دهندگان خدمات لجستیکی ترکیه ای نیز در ابعاد ملی و بین المللی رشد داشته اند. ورود به بازار برای سرمایه گذاری مستقیم خارجی با سهولت بیشتری انجام می گیرد که سبب ترغیب شرکت های بین المللی پیشرو در سال های اخیر شده است که این امر موجب افزایش رقابت و شتاب بخشیدن به انتقال تخصص و تکنولوژی به این کشور شده است.

اتاق های بازرگانی و نهاد های صنعتی نیز نقش بسزایی در توسعه بخش خصوصی و ارتقاء کیفی خدمات آن داشته اند. چندین پروژه موفق از سوی این نهاد ها از جمله پروژه BALO<sup>1</sup> (سازمان بزرگ لجستیکی آناتولی) و مدل ساخت-بهره برداری-انتقال برای نوسازی گذرگاه های مرزی انجام شده است. انجمن حمل کننده های بار بین المللی ترکیه (UND<sup>2</sup>) خدمات مشاوره ای، اعطای مجوز، آموزش برای اعضاء در طیف گسترده ای از موضوعات همچون قانون گذاری، بیمه، فایننس، نهادینه سازی، ایمنی و امنیت را ارائه می دهد.

### ۲-۵-۳- حمایت از منابع انسانی و توسعه مهارت ها در زمینه لجستیک و حمل و نقل

علی رغم رشد بالای این عملکرد در صنعت، کمبود نیروی کار متخصص در دسترس منجر به فقدان مهارت های مدیریتی به خصوص در برنامه ریزی های استراتژیک و تاکتیکی شده است. بخش لجستیکی در ترکیه از کمبود مهارت های سازمانی، مدیریت نا مناسب، استفاده از مهارت ها و سمت های غیر مرتبط و کمبود فعالیت های تحقیق و توسعه کافی رنج می برد.

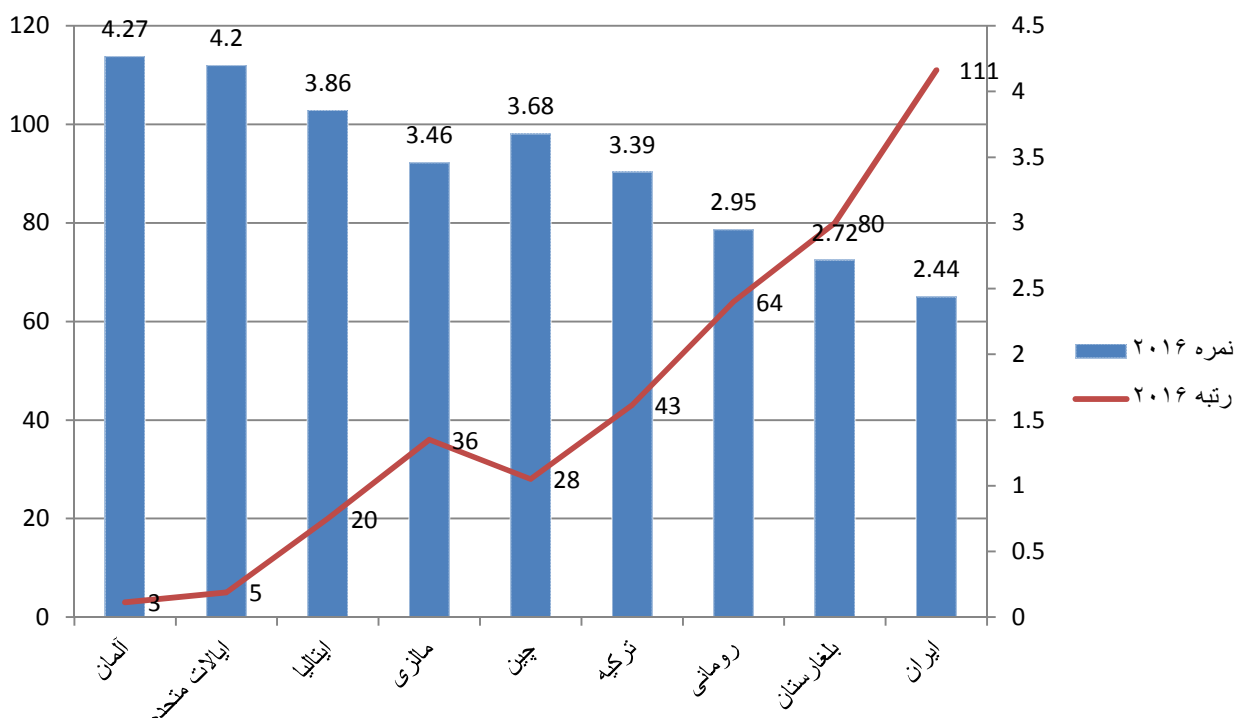
صنعت حمل و نقل و لجستیک با توجه به جلوه نا مناسب، شرایط کاری بسیار دشوار، مقیاس پرداختی پایین، فقدان تعریف مسیر شغلی مشخص بسیار نا مناسب به نظر می آید. فقدان مشوق ها برای آموزش نیروی متخصص و تحصیلات عالی در زمینه حمل و نقل و لجستیک مشاهده می گردد. بیشترین و فوری ترین نیاز برای توسعه مهارت در این زمینه برای پرورش تکنیسین و مدیران سطح متوسط می باشد.

### ۲-۶- قابلیت پیگیری و رهگیری محموله ها

تعیین محل دقیق محموله های باری و مسیر آن تا مقصد و رسید به دست مشتری حائز اهمیت می باشد. قابلیت ردیابی کالا حاصل تلاش تمامی مجموعه لجستیک بوده و تمامی بخش ها در زنجیره تامین کالا در آن دخیل می باشند. از آنجایی که کشور های کم درآمد از قابلیت پیگیری و رهگیری پیشرفته کالا بسیار سود می برند، این بخش می تواند در سرمایه گذاری های آینده در تجارت لجستیکی در اولویت قرار گیرد.

<sup>1</sup> Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonu

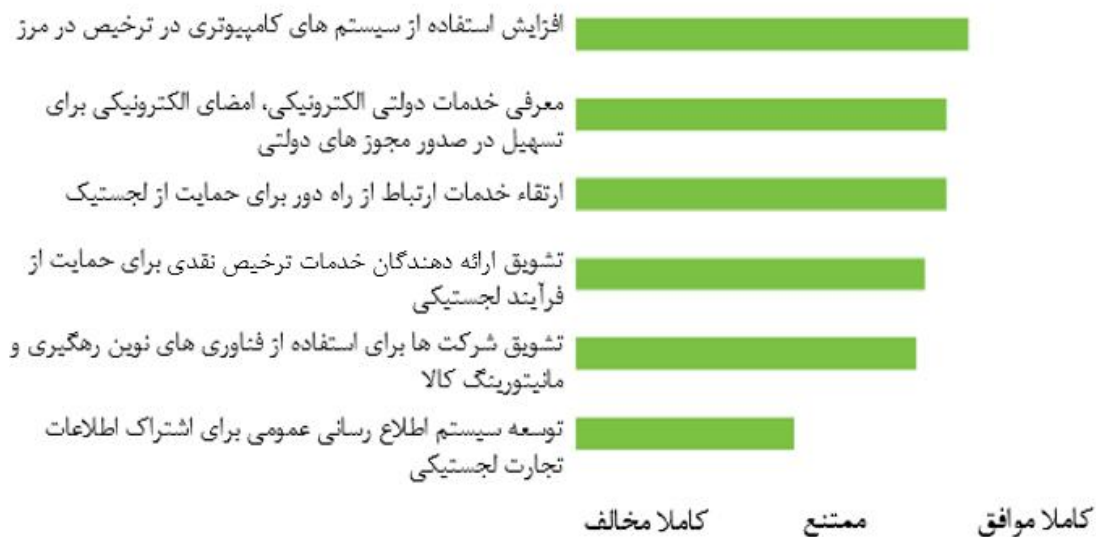
<sup>2</sup> Uluslararası Nakliyeciler Derneği



شکل (۲-۱۴) قابلیت پیگیری و رهگیری محموله ها [۳]

#### ۲-۶-۲- ترویج استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در خدمات لجستیکی

ترویج استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات تا حد زیادی متأثر از استفاده فراگیر آن در نهاد های دولتی و خصوصی می باشد. فناوری اطلاعات و ارتباطات بستر مناسبی را برای ارتقاء رهگیری و عملکرد ردیابی به وسیله جمع آوری، ساماندهی و توزیع اطلاعات مربوط به کالا، خدمات و قوانین تجارت فراهم می نماید. شرکت های متعددی از اینترنت به عنوان مکانیزم تبادل اطلاعات در زنجیره تامین با سایر شرکا استفاده می نمایند. ارائه دهندگان خدمات عمده حمل و نقل بار و کالا اطلاعات خدمات، زمانبندی و نرخ های مربوطه را بدین وسیله در اختیار عموم قرار می دهند.



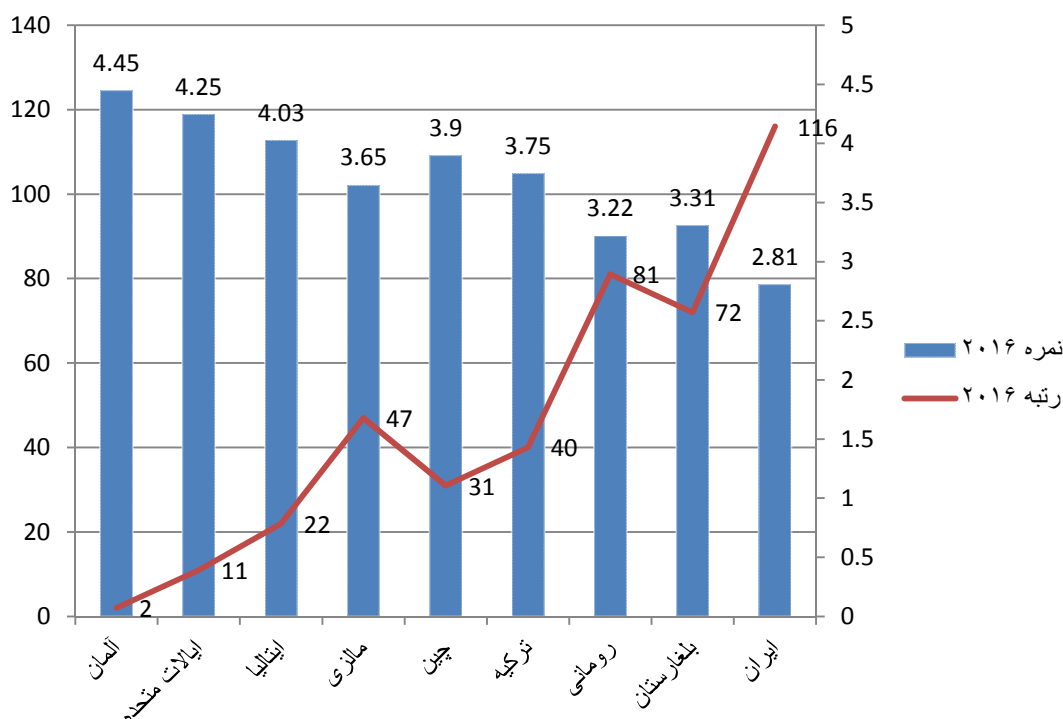
شکل (۲-۱۵) اقدامات و سیاست گذاری های دولتی در زمینه رهگیری محموله ها

یکی از موانع بزرگ در مسیر رشد استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در شرکت ها، ریسک بالای سرمایه گذاری می باشد. این امر عدم قطعیت

بزرگی را برای رغبت بخش خصوصی به سرمایه گذاری در این زمینه به وجود می آورد به خصوص اگر این عدم قطعیت از سیاست گذاری های دولت برای ارتباطات ناشی شده باشد. بدین سبب قانون گذاران باید با توجه به توسعه سریع فناوری اطلاعات و ارتباطات، چارچوب پایداری را برای ارتباطات فراهم سازد تا منجر به برنامه ریزی بخش خصوصی گردد (OECD Report 2002).

## ۷-۲- به موقع رسیدن بارها به مقصد

به موقع رسیدن محموله ها به مقصد معیاری برای سنجش قابلیت اطمینان رسیدن کالا در موعد از پیش تعیین شده است. عملکرد کشور ترکیه در این زمینه در مقایسه با کشورهای مورد مقایسه نسبتاً نامناسب می باشد به گونه ای که این امتیاز از سال ۲۰۱۰ به بعد شدیداً کاهش یافته است. زمان حمل وابسته به ماهیت کالا، برنامه ریزی و مدیریت، خدمات لجستیکی، فاصله تا مشتری یا ارائه دهنده خدمات می باشد و همچنین متاثر از عوامل خارجی همچون اختلال در زنجیره تامین ناشی از مخاطرات سیاسی و یا وضع آب و هوا می باشد. جدول ۲-۸ زمان میانگین اندازه گیری شده برای کشورهای منتخب در زمینه زمان رسیدن کالاهای وارداتی و صادراتی به مقصد را با توجه به گزارشات ملی LPI و زمان انجام معاملات را با توجه به پروژه WB Business نشان می دهد. معیار آخر شامل زمان انتظار برای انجام فرآیند های حمل بار همانند زمان تخلیه بار می باشد.



شکل (۲-۱۶) تحویل به موقع بارها [۲]

تحویل به موقع بارها عمدتاً شاخصی از قابلیت اطمینان زنجیره تأمین است. در صورتی که مدت زمان میان سفارش کالا تا زمان تحویل آن (Lead Time) زیاد باشد و تحویل قابل پیش بینی بوده و تقاضا با ثبات، لزوماً به عنوان نقصی تلقی نمی گردد. با وجود عدم قطعیت در خصوص تقاضای آینده، هر چه زمان تحویل کالا طولانی تر شود، هزینه بر خواهد بود. جدول ۲-۹، علل احتمالی تأخیر را نشان می دهد که به طور مستقیم با نحوه خدمت دهی نهادهای داخلی در کشورهای هدف در ارتباط نیست. ترکیه بلحاظ فعالیت های جنایی عملکرد خوبی داشته است. از ۵ دسته علل تأخیر لجستیکی، حمل دریایی بیشترین درصد را از سوی پاسخ دهندگانی که اغلب یا همیشه تأخیر را تجربه نموده اند، دریافت شد.

جدول (۲-۷) میانگین زمان های تحویل کالا در بخش صادرات و واردات برحسب روز [۲]

	صادرات*		واردات*	
	بندری	زمینی	بندری	زمینی
آلمان	1	2	۲	3
آمریکا	2	2	3	3
مالزی	1	2	1	1
ایتالیا	1	1	-	-
چین	2	3	2	2
ترکیه	2	2	2	3
رومانی	2	2	-	1
بلغارستان	1	1	1	1

\* زمان صرف شده جهت تکمیل تراکنش های تجاری (روز)

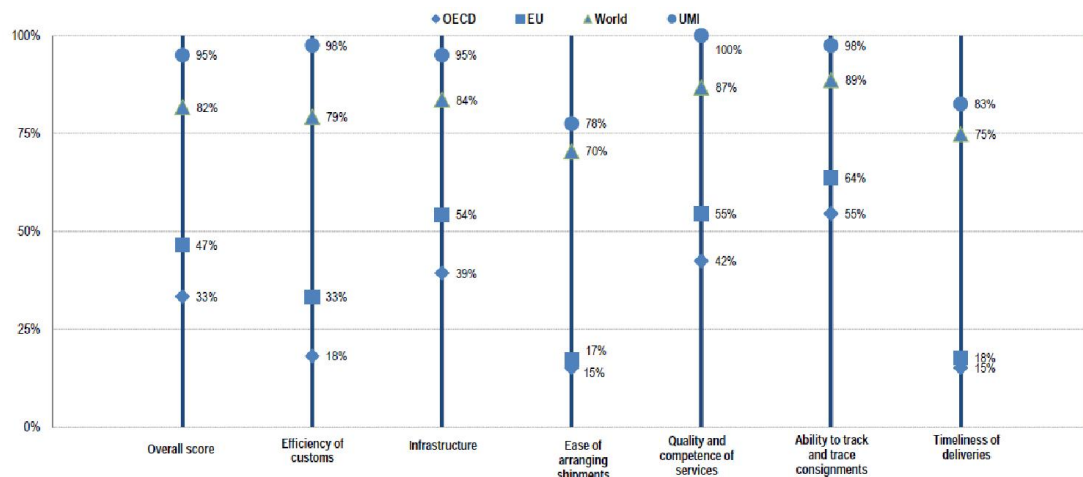
جدول (۲-۸) علل تأخیرهای عمده [۳]

ترکیه	UMI	آسیا و اروپا	مالزی	آلمان
انبارنمودن اجباری / ترانسلودینگ	٪۶	٪۴۶	٪۰	٪۱۵
بازرسی قبل از حمل	٪۱۳	٪۶۰	٪۰	٪۲۰
حمل دریایی	٪۳۳	٪۵۴	٪۳۳	٪۲۱
فعالیت های جنایی	٪۳	٪۴۰	٪۳۳	٪۱۱
تقاضای پرداخت های غیررسمی	٪۱۰	٪۵۳	٪۳۳	٪۵

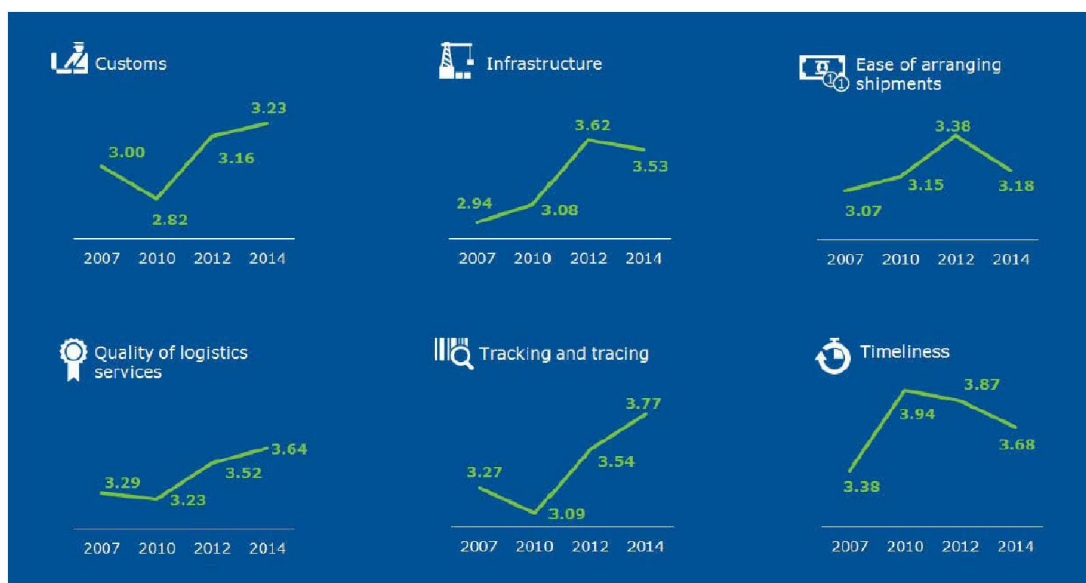
#### ۲-۷-۲- کاهش آسیب پذیری سیستم شبکه حمل و نقل

نیاز برای یافتن مسیر جدید به دلیل ناپایداری سیاسی و جنگ در منطقه ، یکی از علل مهم تأخیر در تحویل کالا بوده است. برای بارهای بین المللی ، کامیون های ترکیه ای از مسیرهای زیر بهینه استفاده می کنند که با محدودیت های ظرفیتی روبه رو است. این کامیون ها جهت عبور از سرزمین اتریش ، به سمت خطوط Ro-Ia4 از اسلوونی و ایتالیا هدایت می شوند. در سال ۲۰۱۲ ، ۹۰٪ کامیون ها در خط اسلوونی ایتالیا -Ro-Ia4 ، پلاک ترکیه را داشته اند. به دلیل محدودیت ها در این خطوط ، حاملین بار زمان های انتظار طولانی را در ساعت های اوج تجربه می کنند. هرگونه عدم قطعیت در انجام رویه گمرکی ، منجر به تأخیرهای غیرقابل پیش بینی، افزایش هزینه های تراکنش و حتی از دست دادن تجارت و فرصت ها می شود. روزانه چنین شرایط غیرقابل پیش بینی، ناشی از مستندسازی متناقض و چندگانه یا رویه های بازرسی طولانی مدت توسط نهادها است که شامل گمرک ، مهاجرت ، وزارت بهداشت و سلامت ، پلیس و دیگر نهادهای امنیتی می باشد. مهمتر از همه اینکه عوامل خارجی همانند جنگ ، بلایای طبیعی ، منازعات سیاسی یا محدودیت های قانونی وضع شده توسط دولت در صورتی که با آسیب پذیری فعلی شبکه توامان شوند ، می توانند اثر مهلکی بر سیستم بگذارند.

## ۸-۲- مقایسه وضعیت LPI ترکیه با گروه های مرجع



شکل (۲-۱۷) مقایسه وضعیت LPI ترکیه با گروه های مرجع



شکل (۲-۱۸) نمره های LPI ترکیه از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۴

## ۹-۲- جمع بندی جایگاه ترکیه در زیرشاخه های LPI

۱. فرایند ترخیص گمرکی در ترکیه به جهت کاهش نوسانات زمان های ترخیص به طور کلی ارتقا یافته است.

برخی از علل دیگر:

ساده سازی و اتوماسیون فرایندهای گمرکی

افزایش بهره وری به جهت ارتقاء

ظرفیت های بخش IT

۲. سرمایه گذاری قابل ملاحظه برای ارتقاء توانایی های مدیریتی و منابع انسانی

سرمایه گذاری قابل توجه در حمل و نقل جاده ای به نظر می رسد نقش مهمی در ارتقاء عملکرد زیرساخت های گمرکی ترکیه و وضعیت رتبه بندی این کشور در بانک جهانی به لحاظ LPI داشته است.

برخی از نکات مهم:

- فورواردهای بین المللی بار در متدلوژی تعریف شده برای ارزیابی LPI کشورها نقش حیاتی و مسقیم به عنوان ارزیاب های سیستم دارند. لذا

از آنجاییکه فورواردرها با نعت حمل و نقل جاده ای از نزدیک و به میزان قابل توجهی سر و کار دارند، هرگونه ارتقا در زیرساخت های جاده ای مستقیماً روی LPI تاثیرگذار است.

۳. حمل و نقل با محوریت جاده در ترکیه باعث افزایش هزینه های حمل و نقل شده است.

امروزه هزینه های بالای تامین انرژی به عنوان یکی از موانع مهم توسعه حمل و نقل جاده ای ترکیه و به طور کلی تجارت ترکیه شده است. به واسطه هزینه های نیروی انسانی نسبتاً ارزان در کشورهای در حال توسعه، در کشورهایی مثل ترکیه سخت شاید بیش از نیمی از کل هزینه حمل خصوصاً در مسیرهای طولانی را شامل باشد.

۴. ارتباطات توسعه نیافته به اراضی پس کرانه بنادر یکی از عوامل محدود کننده LPI ترکیه است.

ظرفیت بنادر کشور ترکیه بواسطه نبود تسهیلات حمل و نقل با ظرفیت متناسب در پس کرانه و نیز کمبود ظرفیت لینک های ارتباطی بین بنادر و سایت های تولیدی و کارخانجات مهم این کشور محدود شده است و مورد بهره برداری بهینه قرار نمی گیرد.

۵. عملکرد لجستیکی ترکیه تا حد قابل توجهی از طریق تقویت بخش خصوصی ارتقاء یافته است.

در حالیکه دولت ترکیه تلاش قابل ملاحظه ای برای ارتقاء عملکرد لجستیکی این کشور بعمل آورده، اتاق بازرگانی و انجمن های صنعتی نقش کاملاً فعالی در توسعه بخش و ارتقاء کیفیت خدمات ایفا نموده اند.

۶. عوامل بیرونی و ریسک های پیاپی به هزینه های حمل و نقل این کشور افزوده و منجر به کاهش قابلیت اطمینان و عملکرد به موقع شده است.

تغییر مسیر بواسطه وقوع جنگ در کشورهای همسایه یکی از دلایل مهم تاخیر در تحویل به موقع کالاهای ترکیه بوده است.

هرگونه شرایط عدم اطمینان به خصوص در نواحی مرزی منجر به وقوع شرایط غیرقابل پیش بینی و تاخیرات و نیز افزایش هزینه های مبادله کالا شده و می تواند باعث از دست دادن فرصت ها شود.



## ۳: استخراج نکات مهم سیر تحولات سیستم حمل و نقل و لجستیک ترکیه

### ۳-۱- گمرکات

در سال ۲۰۰۹ ترکیه قراردادهای دوطرفه بین پلیس و گمرک و همکاری های دوطرفه مانند پروتکل تبادل اطلاعات قبل از حمل و نقل را امضا کرد. همچنین در دسامبر ۲۰۱۲ ترکیه در کنونسیون مشترک حمل و نقل عضو شد که باعث کاهش مشکلات در ناحیه های ترانزیتی شد و به کریر های ترکیه ای اجازه داد که کالاها را در اروپا و کشورهای انجمن تجارت آزاد اروپایی (EFTA) از طریق فرایندهای الکترونیکی حمل کنند. همچنین ترکیه اصلاحات قابل توجهی در آزمایشگاه های گمرکی انجام داد تا کالاها را برای جلوگیری از قاچاق به طور مناسب طبقه بندی کند. همچنین ساده سازی و اتوماسیون پروسه های گمرکی، افزایش بهره وری با توجه به بهبود قابلیت IT، و سرمایه گذاری در مدیریت پیشرفته و قابلیت نیروهای انسانی باعث کاهش تنوع زمان های ترخیص شد. ترکیه در سال ۲۰۱۰ با کاهش در نمره عملکرد ترخیص از گمرکات مواجه شده است. با توجه به زمان های ترخیص از مرز و بازه های انحراف معیار، مشاهده می شود که در سال ۲۰۱۰ این زمان ها از سال های دیگر بیشتر بوده و بعد از ۲۰۱۰ این زمان با بهبود روبرو شده است.

پیاده سازی موفقیت آمیز طرح ساخت-بهره برداری-انتقال (BOT) در ساخت و ساز و بهره برداری از دروازه مرزی نیز به بهبود روش ترخیص کالا از گمرک کمک می کند.

کامپیوتری کردن دفاتر گمرکی و اتوماسیون فرایند های گمرکی یکی از عوامل اصلی در افزایش امتیاز است. اواخر سال ۲۰۱۱ اقدامات برای اظهارنامه های بدون کاغذ آغاز شد. امضای e و امضای m برای اظهار نامه های گمرکی اجباری شده و ۱۰۰ درصد تراکنش های گمرکی کامپیوتری شده و فرایند اظهارنامه های گمرکی بدون کاغذ در تمام دفاتر گمرکی معرفی شده است. تمام دفاتر اتوماسیون شده به یکدیگر و به مراکز گمرکی از طریق سیستم های شبکه ای منطقه ای و گسترده متصلند. در طول ۵ سال گذشته سیستم های اتوماسیون گمرکی موجود همچنان ارتقا داده شده اند تا به طور هماهنگ با سایر سیستم هایی که توسط نهاد های مربوطه استفاده می شوند کار کرده و همینطور اجازه دسترسی خارجی برای بازرگانان و واسطه های تجاری خارجی واجد شرایط فراهم شود.

از ژانویه ۲۰۱۲ تمام دفاتر گمرکی در ترکیه شروع به استفاده از یک سیستم کامپیوتری شده حمل و نقل (NCTS) کردند که یک سیستم اروپایی گسترده ی اظهار و پردازش الکترونیکی است که اجازه می دهد بازرگانان به صورت الکترونیک اظهارنامه های حمل و نقل عمومی خود را ثبت کنند. این سیستم کاهش هزینه های ناشی از سیستم کاغذی اظهار کالا را به همراه دارد. NCTS همچنین اجازه می دهد که از طریق اظهارنامه هایی که از قبل به صورت الکترونیکی فرستاده شده اند زمان انتظار کمتری در گمرک ها سپری شود. این سیستم سهم شگرفی در افزایش کارایی عملیات ترانزیت، جلوگیری و کشف کلاهبرداری و تسهیل تراکنش های حمل و نقل دارد.

از مارس ۲۰۱۲ به بعد دولت ترکیه یک سیستم تک پنجره ای افتتاح کرده است که یک پلتفرم مرکزی شده برای جریان و ساده سازی عملیات گمرکی و سایر آژانس های دولتی که در کنترل مرزها دخیلند فراهم کرده است. در سیستم تک پنجره مدارک خواسته شده و اطلاعات لازم برای عملیات واردات یا صادرات توسط بازرگان به یک نقطه ی کاربری ذخیره می شود.

ارتقا امکانات مرزی در قالب مدرن سازی نقاط گذر مرزی ناکارآمد یکی از مهمترین اقدامات ترکیه می باشد که به روش ساخت-بهره برداری-انتقال صورت گرفته است.

در نتیجه، زمان انتظار در مرزها به طرز قابل توجهی کاهش یافته، صف ها کوتاه تر شده و زمان عبور با ضریب ۴ تسریع شده است. پیشرفت های فنی که با مدرن سازی زیر ساخت های BCP همراه بوده است نیز سهم موثری در امنیت و کنترل قاچاق کالا و انسان داشته است.

### ۳-۲- زیرساخت ها

در مورد شاخص زیرساخت، ترکیه از سال ۲۰۱۰ با پیشرفت چشمگیری در این شاخص روبرو بوده که به علت پیشرفت زیرساخت های جاده ای و هوایی است و مشاهده می شود که سرمایه گذاری های عظیمی در این رابطه در ترکیه صورت گرفته است. ولی هنوز در زیرساخت های دریایی و ریلی، ترکیه پایینتر از حد میانگین می باشد.

همچنین مشارکت بخش خصوصی در پیشرفت زیرساختهای شبکه جاده ای با استفاده از مدل ساخت-بهره برداری-انتقال باعث پیشرفت این شاخص شده است.

سیستم های انعطاف پذیر حمل و نقل، تخصیص منابع بهتر و استفاده بیشتر از زیرساخت های فیزیکی موجود فرصت های کم هزینه تر و کاراتر از توسعه ظرفیت ایجاد می کنند.

زیرساخت برتر حمل و نقل از سیستم های حمل و نقل چندوجهی حمایت می کند. از جمله دسترسی جاده ها به ترمینال ها و کانال های دریایی. صرفه جویی در هزینه ها و افزایش کیفیت در مدیریت سیستمها ابزارهای حیاتی برای تقویت رقابت پذیری حمل و نقل چندوجهی است. همراه با حمل و نقل کارآمد بندر، اتصالات داخلی با عملکرد خوب، در نگهداری شبکه حمل و نقل رقابتی ضروری هستند. برابری مدها باید بخشی از سیاست های عمومی باشد که هر مد باید براساس ویژگی های ذاتی خود رقابت کند. اگر دولت مزیتی برای یک مد قائل شود، هزینه های حمل بار و سودمندی مد های بار میتواند تحریف شود. این موضوع کارایی کلی سیستم حمل و نقل را کاهش می دهد. تصمیمات ناکارآمد سیاسی میتواند باعث افزایش هزینه حمل بار و کاهش رقابت پذیری برای صنعت لجستیک شود.

### ۳-۳- حمل و نقل بین المللی

شاخص حمل و نقل بین المللی ضعیف ترین شاخص LPI ترکیه می باشد که در سال ۲۰۱۲ پیشرفت داشته و در سال ۲۰۱۴ دوباره با کاهش نمره مواجه شده و اکنون در سال ۲۰۱۶ در بالاترین حد خود قرار گرفته است. هزینه حمل و نقل برای ترکیه بالا می باشد و این باعث شده که توانایی رقابت با کشورهای هم گروه خود را نداشته باشد. همچنین سیستم حمل و نقل ترکیه به شدت به جاده وابسته است که هزینه ها و مصرف انرژی را بالا برده است. ترکیه برای توسعه حمل و نقل ریلی و ترکیبی از قوانین تشویقی برای جذب سرمایه گذاری خصوصی داخلی و خارجی استفاده کرده است که این امر هم در شاخص زیرساخت و هم در شاخص حمل و نقل بین المللی تاثیرگذار خواهد بود. اما با وجود اینکه حمل و نقل چندوجهی پیشنهاد شده، ترکیه فعلا آمادگی آن را ندارد.

### ۴-۳- شایستگی لجستیک

شاخص شایستگی لجستیک هم مانند دیگر شاخص های یاد شده پیشرفت خود را در گرو ورود بخش خصوصی به صنعت لجستیک می بیند. همچنین پیشنهاد شده که آموزش و تشویق برای نیروهای انسانی در نظر گرفته شود. به علت مشکلات و سختی هایی که کار در صنعت لجستیک دارد، این مهم برآورده نشده است.

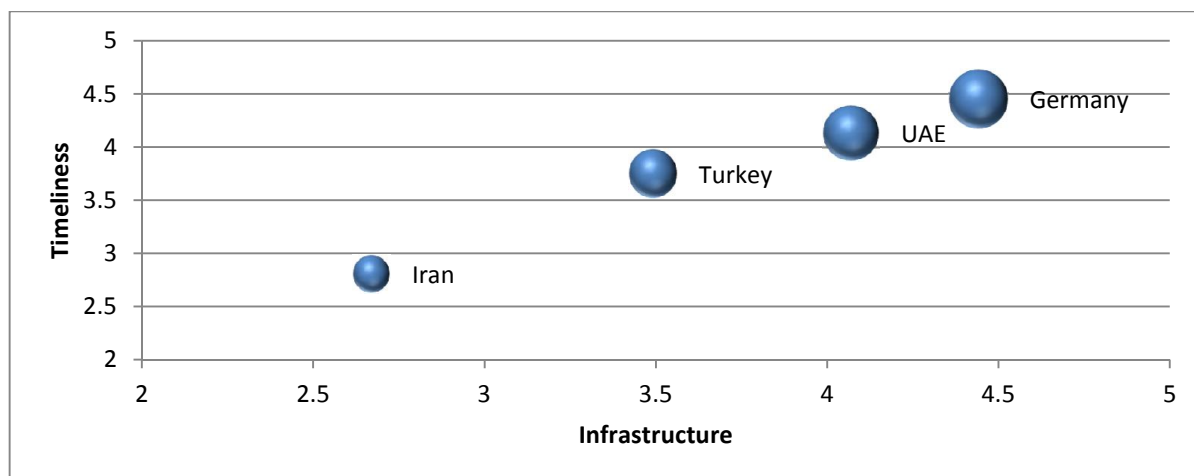
### ۵-۳- قابلیت پیگیری و رهگیری

عامل موثر در پیشرفت شاخص قابلیت پیگیری و رهگیری ترویج استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در خدمات لجستیک می باشد که به علت ریسک سرمایه گذاری شرکت های خصوصی رغبتی به سرمایه گذاری در این بخش ندارند.

### ۶-۳- تحویل به موقع

به موقع نرسیدن بارها به مقصد علل مختلفی می تواند داشته باشد مانند انبار نمودن اجباری، بازرسی قبل از حمل، حمل دریایی، فعالیت های جنایی و تقاضای پرداخت های غیررسمی که ترکیه در فعالیتهای جنایی عملکرد قابل قبول و در حمل و نقل دریایی ضعیف ترین عملکرد را داشته است.

از طرفی نیز می توان این شاخص را با زیرساخت مرتبط نمود. به عنوان مثال کشورهایی که در زیرساخت در سال ۲۰۱۲ نمره خوبی را کسب نموده اند، به لحاظ تحویل به موقع نیز، نمره بالایی را کسب نموده اند که جایگاه ایران نیز در شکل (۳-۱) قابل مشاهده است.



شکل (۳-۱) ارتباط فیما بین زیرساخت و تحویل به موقع کالا [۱]

#### ۴: توصیه های استراتژیک قابل ارائه برای ایران

اقدامات استراتژیکی که می تواند باعث ارتقاء قابل توجه LPI کشورها شوند بسته به سطوح درآمدی آنها متفاوت خواهند بود. در کشورهای با درآمد پایین، به طور معمول ارتقاء LPI از طریق بهبود زیرساخت ها و اصلاح گمرکات و دیگر سازمان های مرزی رخ می دهد. در کشورهای با درآمد متوسط، معمولاً تمرکز بر توسعه خدمات لجستیک به همراه رشد تقاضا برای برون سپاری خدمات لجستیک خواهد بود. در کشورهای با شرایط لجستیکی پیچیده تر و درآمد بالا، اقدامات low hanging fruit (چیدن میوه های در ارتفاع کم) انجام شده لذا نیاز به نسل جدیدی از اصلاحات وجود دارد که این اصلاحات عمدتاً زمان بر بوده و همه ذی نفعان را درگیر میکند. بعلاوه با رشد سطح درآمد کشورها، تقاضا برای دریافت خدمات لجستیکی پایدار به لحاظ زیست محیطی و اجتماعی افزایش می یابد. همچنین در شکل ۴-۱ توصیه های استراتژیک در خصوص هر یک از زیرشاخه های LPI به تفکیک برای کشورهای با درآمدهای متفاوت آمده است. با توجه به اینکه کشور ایران بلحاظ درآمد سرانه جزو کشورهای متوسط به حساب می آید، مطابق شکل ۴-۱ توصیه های زیر برای این کشور قابل ارائه می باشد.

#### ۱. کارایی گمرکات و خدمات مرزی

کاهش نوسانات زمان های ترخیص کالا از گمرکات به عنوان عاملی مهم در ارتقاء کارایی فرایندهای مرزی مطرح است. سیاست هایی که به درستی طراحی شده باشند باعث ارتقاء کارایی فرایندهای گمرکی و کاهش نوسانات زمان های ترخیص خواهند شد. اگرچه اهداف کشورهای مختلف، توانایی کشورها در پیاده سازی اقدامات و دسترسی آنها به امکانات با هم بسیار متفاوت است، لیکن مجموعه ای از سیاست های کلیدی وجود دارند که می تواند در همه کشورها باعث بهبود فرایندهای گمرکی شوند. این موارد شامل ساده سازی و اتوماسیون فرایندهای گمرکی، مدیریت ریسک کارآمد، استفاده بهینه از ارتباطات و فناوری اطلاعات، تعامل سازنده و موثر با بخش خصوصی، افزایش همکاری و هماهنگی بین سازمان های مربوط می شود. از جمله فعالیت هایی که اخیراً در ایران برای کاهش زمان ترخیص کالا صورت گرفته، ایجاد بسترهای الکترونیکی برای تبادل داده ها و انجام تشریفات ترخیص در رویه های مختلف در قالب سامانه جامع امور گمرکی می باشد که طبیعتاً دارای مشکلات فراوانی می باشد که نیاز به بررسی و ایجاد راهکار برای حل این مشکلات وجود دارد. برخی از مشکلات این سیستم عبارتند از: علی رغم هزینه های اولیه ایجاد سامانه، عدم وجود زیرساختهای نرم افزاری و خصوصاً سخت افزاری باعث گردیده این سامانه مکرراً و برای مدتهای طولانی قطع یا با سرعت غیر قابل قبولی در دسترس کاربران اعم از کاربران بخش دولتی و کاربران بخش خصوصی باشد. همچنین ارتقاء و به روز رسانی مکرر از یک سو باعث می گردد سامانه از دسترس کاربران خارج شود و از سوی دیگر عدم آشنائی کاربران با محیط نرم افزاری جدید، خود باعث تاخیر در انجام تشریفات گمرکی گردیده است. نمونه بارز این معضل قطع شدن مکرر سیستم ارزش گذاری کالا می باشد که جهت بروز رسانی و راه اندازی سامانه TSC قریب به ده روز از دسترس کاربران خارج و موجب تاخیرات فراوان در ترخیص کالا گردید.

مشکلات ارتقاء سامانه نه تنها گریبانگیر کاربران گمرک بلکه دربرگیرنده دستگاههای دولتی مرتبط با فرآیند ترخیص (سازمان های همجوار) نیز شده است. به نحوی که اخذ یک مجوز که پیش از این در مدت زمان چند ساعت میسر بود اکنون به فرآیندی چند روزه مبدل شده است. آموزش کارکنان ادارات مرتبط و کاربران سیستم قبل از اعمال تغییرات نقش موثری در بهبود اجرای این طرح خواهد داشت. لذا بعنوان پیشنهادات تکمیلی تمرکز بر موارد زیر بسیار حائز اهمیت خواهد بود:

- استقرار کامل سامانه یکپارچه گمرکی
- افزایش همکاری و تعامل با سایر سازمانهای ذی مدخل
- پایش مداوم سطح رضایت مندی خدمت گیرندگان از گمرکات
- کاهش تخلفات گمرکی از طریق شناسایی مسیرهای اصلی بروز فساد و اصلاح آنها
- کاهش زمان، هزینه و اسناد مورد نیاز برای ترخیص کالا در مبادی کشور
- ارتقاء سطح دانش نیروی انسانی

#### ۲. کیفیت تجارت و زیرساخت های حمل و نقل

مدیریت ظرفیت نقش حیاتی در کارایی زیرساخت ایفا می کند. در بسیاری از کشورها زیرساخت های حمل و نقل با سطح اشغال ظرفیت عملکرد پایین کار میکنند. یکی از دلایل شاید نوسانات تقاضایی باشد. در این شرایط استراتژی هایی وجود دارد که به اندازه افزایش ظرفیت (توسعه

زیرساخت) هزینه بر نبوده و کارا تر هستند. به طور مثال مدیریت بهینه زیرساخت های موجود برنامه ریزی و نظارت فعالانه، مدیریت بخش های آسیب پذیر ظرفیت می توانند بلحاظ هزینه اقدامات موثرتری برای ارتقاء کارایی زیرساخت باشند. در رابطه با کشور ایران بطور مشخص می توان به موارد زیر در خصوص زیرساخت اشاره نمود:

- ضرورت توسعه سیستم حمل و نقل ریلی فیما بین نقاط مهم تولید و جذب بار
- ضرورت توسعه پایانه محور حمل و نقل کشور
- تسهیل حمل کالای بنادر از طریق راه آهن

### ۳. سهولت برقراری حمل و نقل با قیمت های رقابتی

سیستم های حمل و نقل ترکیبی که درای ارتباط خوب با مسیرهای جاده ای یا ریلی ترمینال ها و بنادر باشند برای یک زیرساخت حمل و نقل با کیفیت بالا، اساسی هستند. سیاستی که مبتنی بر مکمل بودن نه رقیب بودن مدهای مختلف حمل و نقلی باشد باید قائل به ضرورت ایفای نقش شیوه های مختلف حمل با توجه به خصوصیات ذاتی آنها باشد. برای رقابتی نمودن حمل و نقل ترکیبی تمرکز بر صرفه جویی در هزینه ها و ارتقاء کیفیت خدمات حمل و نقل و جابجایی بار در کل زنجیره حمل حیاتی است. در کنار اهمیت بهره مندی از عملیات بندری کارآمد، تمرکز بر خدمات قابل ارائه در حد فاصل دریا و خشکی همانند بهره مندی از خدمات و ارتباطات پس کرانه ای با عملکرد مناسب اهمیت ویژه ای در حصول شبکه حمل و نقل رقابتی ایفا می کنند.

در سیستم های ترکیبی بایستی هزینه خواب کالا را در انبارها و هزینه ترنشیپمنت را رقابتی در نظر گرفت همانطور که پایانه های ترکیه نسبت به پایانه های روتردام، هامبورگ، ماری و سنگاپور، هزینه کمتری برای انبارداری و ترنشیپمنت دریافت می کنند. در اکثر دهکده های بار ترکیه، مد هوایی وجود داشته است و این خود نشان دهنده گستردگی تجارت بین المللی در این کشور است. در ایران نیز در صورت ایجاد سیستم های حمل و نقل ترکیبی، در مناطقی که حجم بار بسیار زیاد است، می توان با ایجاد دهکده های بار با محوریت مد هوایی به عنوان هسته اصلی تجارت، تبادل بین المللی را افزایش داد و مراکزی ویژه پردازش صادرات کالا در آن نقاط ایجاد نمود. در این زمینه بعنوان یکی از مهمترین توصیه ها می توان به ضرورت کاهش تعرفه حمل بار ریلی و پایش مداوم زمان و هزینه حمل در کریدورهای رقیب اشاره نمود.

### ۴. صلاحیت و کیفیت خدمات لجستیکی

وجود صنعت لجستیک موفق پیش نیاز ارائه خدمات لجستیکی با کیفیت بالا است. اقدامات زیادی از جانب دولت ها را می توان برشمرد که می توانند منجر به تقویت توان رقابتی لجستیکی و بخش خصوصی شوند. به طور مثال، ایجاد فضای رقابت سالم، برقراری استانداردهای کیفی، حمایت از سازمان های تخصصی، نظم بخشی به صدور پروانه های تجاری، حصول اطمینان از استاندارد بودن عملیات ها و موارد مشابه دیگر همگی به ایجاد شرایطی برای ارائه خدمات لجستیکی بهتر کمک می کنند.

علاوه بر موارد فوق، نکته حائز اهمیت در پیشرفت لجستیکی، تربیت نیروی کار متخصص در این حوزه است. که این مهم را می توان از طریق آموزش عالی و قرارگیری واحدهای درسی لجستیک در رشته های حمل و نقل، مرتفع نمود.

تمرکز بر سیاست های تقویتی (حمایتی) و سرمایه گذاری ضروری است. بخش خصوصی از سیاست های مدیریت ریسک در جهت افزایش مقاومت و کاهش احتمال شکست در مواجهه با وقایع بیرونی بهره می جوید. دولت ها نیز می بایست در افزایش توان شبکه لجستیکی در مواجهه با شک های بیرونی شدید نقش آفرین باشند.

در واقع همکاری مشترک بخش های دولتی و خصوصی و تبادل اطلاعات و داده ها برای اینکه سازمان ها بتوانند ریسک های فعالیت های لجستیک را بهتر درک نموده و برایشان چاره اندیشی کنند ضروری است. در واقع این همکاری ریسک های موجود در شبکه را آشکار نموده و در عوض فضا را برای انجام اقدامات موثر و پیشگیرانه مهیا می سازد. در این زمینه مهمترین توصیه تلاش برای ایجاد شرکت های 2PL، 3PL و 4PL خواهد بود که بتوانند طیف وسیعی از خدمات لجستیکی و مولد ارزش افزوده را ارائه نمایند.

### ۵. قابلیت رهگیری مرسولات

ایجاد اپلیکیشن هایی جهت برقراری ارتباط میان صاحب کالا و حمل کننده جهت اطلاع لحظه به لحظه از وضعیت بار و شناسایی حمل کننده مناسب با توجه به تقاضای صاحب کالا می تواند برای ایران مفید باشد. در کشورهای پیشرفته امروزه بستر اطلاعاتی مبتنی بر GIS ایجاد شده تا

کریرها و صاحبان کالا از موقعیت مکانی انبارها، ظرفیت و خدمات ارزش افزوده آن ها کسب اطلاع نموده که این ایده ها باعث رقابتی نمودن فعالیت های لجستیکی و افزایش کیفیت خدمات می شود. در کشور ایران هرچند اقدامات مفیدی طی سالهای اخیر خصوصاً از طرف مجموعه هایی نظیر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و سازمان بنادر صورت پذیرفته لیکن یکپارچه نبودن سیستم ها و عدم وجود سامانه واحد مبتنی بر GIS از جمله مسائلی هستند که نیازمند برنامه ریزی و اقدامات موثر هستند.

#### **۶. برنامه ریزی و زمان بندی دقیق برای رسیدن به موقع مرسولات به مقصد**

بهبود فرآیندهای ترخیص کالا و حذف پروسه های اضافی، تسهیل عبور کالا از مرزها و بهبود مدیریت عملیات ترانسشیپ در بنادر و مرزها از جمله توصیه های مهمی هستند که می توانند در برنامه ریزی برای رسیدن به موقع مرسولات به مقصد موثر باشند. از جمله موارد مهم دیگر می توان به به حداقل رساندن شرایط پیش بینی نشده در مرز اشاره نمود که البته مستلزم شفافیت فرآیندهای مرزی و حصول اطلاع کامل از چگونگی آن توسط طرفین زنجیره لجستیک است.

<b>Efficiency of the clearance process</b>	<p>Improve border facilities</p> <p>Simplify and shorten border crossing procedures</p> <p>Reduce corruption and unofficial payments in customs clearance</p> <p>Coordinate activities of customs and other border agencies</p> <p>Increase utilisation of computerised and automated clearance systems</p> <p>Promote cross-border cooperation in monitoring and clearing cargo</p> <p>Introduce a single point of entry for information used in clearing cargo</p> <p>Introduce risk management programs to expedite clearance</p> <p>Improve trade security (e.g. scanners, secure supply chains)</p>	<p>Low-income</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>High-income</p>
<b>Quality of trade and transport related infrastructure</b>	<p>Develop and manage domestic freight corridors</p> <p>Develop and manage international freight corridors</p> <p>Upgrade existing transport links</p> <p>Support private sector participation in transport infrastructure provision</p> <p>Develop logistics hubs (e.g. distribution centres; intermodal facilities)</p> <p>Improve planning of logistics facilities in urban areas</p> <p>Introduce commercial management in port and airport operations</p> <p>Improve accessibility of rural areas</p> <p>Develop sufficient hinterland connection (and parking space) for (urban) ports</p> <p>Establish dry ports and inland clearance facilities</p>	<p>Low-income</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>High-income</p>
<b>Ease of arranging competitively priced shipments</b>	<p>Reduce market entry &amp; exit barriers in the logistics sector, incl. FDI</p> <p>Improve telecommunications services to support logistics</p> <p>Facilitate the movement of goods within a country (e.g. tax incentives)</p> <p>Stimulate multi-modal transport where appropriate</p> <p>Simplify trade and infrastructure tariffs</p> <p>Reduce the no. of controlled commodities and certification requirements</p> <p>Create incentives to support investments in logistics services</p>	<p>Low-income</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>High-income</p>
<b>Competence and quality of logistics services</b>	<p>Create incentives to upgrade transport fleet</p> <p>Allow increased scale of logistics service providers (Mergers &amp; Acquisitions)</p> <p>Encourage integration of logistics services for trade and distribution</p> <p>Develop, implement and support training programs for logistics industry</p> <p>Promote development of mechanisms for industry self-regulation</p> <p>Allow introduction of new technologies for tracking and security</p> <p>Support higher education in areas of logistics and transportation</p> <p>Introduce modern supply chain management techniques</p>	<p>Low-income</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>High-income</p>
<b>Ability to track and trace consignments</b>	<p>Improve telecommunications services to support logistics</p> <p>Promote utilisation of state of the art tracking and monitoring systems</p> <p>Introduce online systems for real time clearance monitoring</p> <p>Introduce e-government services and e-signatures for government approvals</p> <p>Develop public information platforms for sharing trade and logistics data</p>	<p>Low-income</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>High-income</p>
<b>Timeliness of shipments in reaching destination within the scheduled or expected delivery time</b>	<p>Simplify/avoid operations which cause delays in transportation</p> <p>Decrease variability of transport and handling times</p> <p>Decrease waiting times in border crossings</p> <p>Shorten operations required for border crossings</p> <p>Improve management of handling operations in ports</p> <p>Increase efficiency of logistics operations by novel management practices</p>	<p>Low-income</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>High-income</p>

توصیه های استراتژیک برای کشورهای با درآمدهای مختلف

## منابع

- [۱] گزارش های بانک جهانی
- [۲] WB Doing Buisness
- [۳] Arvis, et al. 2014
- [۴] وزارت گمرک و تجارت ترکیه
- [۵] <http://www.invest.gov.tr>
- [۶] TURKEY AS A REGIONAL LOGISTIC HUB IN PROMOTION OF REVIVALING ANCIENT SILK ROUTE BETWEEN EUROPE AND ASIA, A. Zafer Acar, Zbigniew Bentyn, Batuhan Kocaoglu, Journal of Management, Marketing and Logistics, 2015
- [۷] The Comparison of Basic Transportation Indicators and Freight Villages' Locations Between Germany and Turkey, 55th Congress of the European Regional Science Association: "World Renaissance: Changing roles for people and places", August 2015
- [۸] <http://www.yjc.ir>
- [۹] <http://www.tasmimnews.com>

[http://www.gtias.۱۰]