



دی-دگاه

شماره: ۱۱۶	موضوع: ساماندهی توزیع کالاها در شهرهای بزرگ
تاریخ: ۱۳۹۰/۱۲/۲۲	
تهیه و تنظیم: الناز میانداوآبچی	
<p style="text-align: right;">توضیح اجمالی:</p> <p>مدتهاست که مراکز توزیع به عنوان عناصر مهمی در کانال های توزیع فعالیت می کنند. با توجه به ساختار سنتی نظام توزیع کالا در کشور، مراکز توزیع متعلق به شرکت های پخش یا تولیدکنندگان منفرد هستند. نوع پیشرفته تری از این مراکز که سالهاست در کشورهای مختلف جهان مورد بهره برداری قرار می گیرند، "مراکز توزیع شهری" هستند. این مراکز که معمولاً در حاشیه شهرها واقع هستند، نوعی هاب لجستیکی محسوب می شوند که با همکاری چندین شرکت حمل و نقل و خدمات لجستیک اداره می شوند. فعالیت این مراکز شامل دریافت، ارسال، ذخیره سازی، مرتب سازی و تفکیک یا ادغام کالاهایی می شود که از مسافت های دور به مقصد شهر و یا بالعکس حمل می شوند. همکاری مشترک شرکت های مستقر در این مراکز، هم افزایی، افزایش کارایی عملیات و ایجاد اثر اقتصاد مقیاس و سرشکن شدن هزینه ها را در پی دارد. اما هدف اصلی این مراکز ساماندهی عملیات توزیع مویرگی در شهرها، کاهش ترافیک و آلودگی هوای ناشی از سفرهای متعدد وسایل نقلیه برای تحویل کالا در سطح شهر، ایجاد اشتغال و در نهایت رشد منطقه ای است. تجربه های موفق ایجاد این مراکز در کشورهای مختلف، نشان از کارایی مثبت و نتایج مطلوب عملکرد آنها دارد. بعنوان مثال کشورهایی چون کره و ژاپن و چندین کشور اروپایی از دهه ۷۰ میلادی به راه اندازی این مراکز اقدام نموده اند. در کشور ژاپن چنین مراکزی با ابتکار گروهی چنین شرکت هایی راه اندازی شده اند. در مقابل در اروپا این مراکز با حمایت و سرمایه گذاری مشترک دولت و بخش خصوصی ایجاد شده اند.</p>	
<p style="text-align: right;">نکات کلیدی:</p> <p>ایجاد مراکز توزیع شهری در مجاورت شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور (همچون تهران، اصفهان، مشهد و تبریز) با توجه به طیف گسترده منافع حاصل، قابل پیشنهاد است. برخی از مهمترین این موارد به شرح ذیل هستند:</p> <ul style="list-style-type: none"> • عملیات توزیع کالاهایی چون خ واروبار که توزیع روزانه آنها بطور مرتب و با حجم زیاد در سطح شهرها صورت می گیرد با ایجاد این مراکز بسامان می شود. • با کاهش تعداد و اندازه وسیله نقلیه باری مورد نیاز برای تحویل کالاها و استفاده بهینه از ظرفیت آنها، از میزان تردد این وسایل و ترافیک ناشی از رفت و آمد و توقف آنها، مصرف سوخت و در نهایت آلودگی هوا کاسته می شود. • شرکت های حمل و نقل، توزیع و سایر خدمات لجستیکی، علاوه بر انتفاع مالی، تصویر مطلوبی از خود به عنوان بنگاه خلاق و مسئولیت پذیر از نظر اجتماعی ایجاد می کنند. • این مراکز می توانند از طریق ایجاد مشاغل جدید و بنگاه های جدید در رشد اقتصادی منطقه نقش ایفا کنند. • تجربیات و دانش بدست آمده از ایجاد این مراکز به عنوان ابتدائی ترین نوع هاب های لجستیکی، می تواند راهگشای ایجاد سایر هاب های لجستیکی با عملکرد استانی، منطقه ای و حتی ملی باشد. <p>با توجه به ساختار سنتی نظام توزیع کالا در کشور و احتمال عدم تمایل شرکت ها به اقدام مستقل برای راه اندازی این مراکز، راه اندازی این مراکز نیازمند دخالت مستقیم یا غیرمستقیم دولت است که می تواند به اشکال ذیل باشد:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ایجاد مراکز توسط بخش دولتی و اداره توسط بخش خصوصی یا به صورت مشترک • حمایت دولت از ایجاد مراکز و تامین مشترک سرمایه توسط دولت و بخش خصوصی 	
تأیید رئیس موسسه:	تأیید رئیس گروه مشاوران: