

## دهکده‌های لجستیکی؛ راهکاری برای افزایش کارایی نظام توزیع کشور

نادر غفاری نسب، پژوهشگر موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

روزنامه جوان

حمل و نقل و تحویل بار در بیشتر کشورها بطور چشمگیری وابسته به کامیون‌ها و سیستم حمل و نقل جاده‌ای است. هنگامی که شرکت‌های حمل‌کننده و توزیع‌کننده به دنبال راه‌حل‌های کاراتری برای انتقال و پخش کالا باشند، تقاضا برای انواع دیگر روش‌های حمل (اعم از جاده‌ای، ریلی و...) بوجود می‌آید. سوالی که در اینجا مطرح می‌شود اینست که آیا راهی برای ترکیب تسهیلات مورد نیاز جهت هماهنگی لجستیک کالا و در عین حال فراهم‌سازی انواع روش‌های حمل جهت انجام حمل و نقل برای این شرکت‌ها وجود دارد؟

اخیرا تسهیلات و مراکزی راه‌اندازی شده که در زمینه تحقق ایده یاد شده کمک زیادی می‌نمایند. برای نامگذاری چنین تسهیلات لجستیکی که در آن مجموعه‌ای از مراکز ذخیره‌سازی و ارائه خدمات لجستیکی دارای ارزش افزوده و همچنین مکان‌هایی برای انجام عملیات توزیع موجود می‌باشند، تاکنون چندین عبارت مورد استفاده قرار گرفته است. این تسهیلات در اروپا تحت عنوان دهکده‌های لجستیکی<sup>1</sup> شهرت یافته‌اند.

دهکده لجستیکی یک ناحیه تعریف شده می‌باشد که در آن تمامی فعالیت‌های مربوط به حمل‌ونقل، انبارداری، لجستیک و توزیع کالاها، هم در سطح ملی و هم در سطح بین‌المللی، توسط اپراتورهای مختلف انجام می‌گیرد. اپراتورهای فعال در دهکده‌های لجستیکی ممکن است خود مالک تسهیلات و تجهیزات بوده یا آنها را در اجاره داشته باشند. به منظور مطابقت با قواعد بازار آزاد، لازم است دسترسی تمام شرکت‌های فعال در زمینه‌های نامبرده به تسهیلات این مراکز آزاد باشد.

برخی دهکده‌های لجستیکی را تجمع مکانی شرکت‌های مستقل لجستیکی (حمل و نقل، توزیع و انبارداری) و تجاری در یک منطقه صنعتی و برخی دیگر فصل مشترک دو و یا چند روش حمل مختلف علی‌الخصوص ریل و جاده توسط یک پایانه چندوجهی تعریف می‌کنند.

---

<sup>1</sup> Freight Village or Logistics Village

مهمترین زیرساختهای موجود در دهکده‌های لجستیکی (همچون سایر مراکز لجستیکی) انبارها و پایانه‌های میان‌وجهی<sup>۲</sup> می‌باشد. انبار، زیرساختی است که اپراتور حمل و نقل بیشتر فعالیت‌های مربوط به کسب و کار خود را در داخل آن انجام می‌دهد. یک پایانه میان‌وجهی از یک یا چند قطعه خط آهن که متصل به شبکه اصلی ریلی می‌باشد و همچنین یک ناحیه وسیع برای انجام فعالیت‌های جابجایی اعم از بارگیری و تخلیه بار تشکیل می‌شود.

بطور خلاصه، دهکده لجستیکی محلی است که برای مدیریت تمامی فعالیت‌های مرتبط با انتقال کالا به بهترین نحو، طراحی و ساخته می‌شود. بنابراین دهکده‌های لجستیکی نه تنها باید از زیرساختهای مناسب بهره‌مند باشند، بلکه باید پاسخگوی نیازهای خدماتی لازم برای انجام فعالیت‌های حمل و نقلی موثر نیز باشند.

خدمات گمرکی، دفاتر پستی، تلفن و اینترنت عمومی، سرویس رفت و آمد اتوبوسی در داخل دهکده، محوطه‌های پارک کامیون و تخلیه و بارگیری، رستوران، کافه و پمپ بنزین و گازوئیل، کارواش و... انواع خدماتی که عموماً در دهکده‌های لجستیکی ارائه می‌شود.

دهکده‌های لجستیکی به جهت اینکه مخصوص انجام فعالیت‌های حمل و توزیع کالا بوده و مجهز به تمامی منابع خدمات‌دهی به اپراتورهای حمل و نقل و لجستیک هستند، از مزیت‌های کلیدی بهره‌مند می‌باشند. از جمله مهمترین مزایای دهکده‌های لجستیکی می‌توان به ایجاد جریان موثر و کارای کالایی؛ بسترسازی برای حجم جریان کالایی؛ رشد توسعه اقتصادی؛ کاهش مسافت‌های پیموده شده توسط کامیون‌ها و زیباسازی محیط شهری اشاره کرد.

یکی از مهمترین دغدغه‌ها در مرحله طراحی و ایجاد دهکده‌های لجستیکی تعیین مکان مناسب برای آنها می‌باشد. مکان‌یابی یک فاکتور کلیدی برای تمامی اپراتورهای حمل و نقل می‌باشد که فعالیت اصلی آنها انتقال کالا از محلی به محل دیگر با استفاده از روش‌های مختلف حمل می‌باشد. عوامل زیادی در تعیین مکان مناسب برای این تسهیلات وجود دارند که از جمله مهمترین آنها می‌توان به زیرساختهای تجاری موجود در منطقه؛ هزینه نیروی کار؛ نزدیک بودن به مشتریان و ویژگی‌های اجتماعی و فیزیکی منطقه اشاره کرد.

---

<sup>2</sup> Intermodal Terminals

نحوه ایجاد و اداره دهکده‌های لجستیکی عموماً بصورت مشارکت دولت و بخش خصوصی<sup>۳</sup> انجام می‌گیرد. سهم سرمایه‌گذاری در ایجاد دهکده‌های لجستیکی می‌تواند به نسبت‌های مختلف بین بخش خصوصی و دولت تقسیم شود. البته در بیشتر موارد سهامداران اصلی چنین مراکزی دولت‌ها می‌باشند.

از آنجایی که ایجاد دهکده‌های لجستیکی همچون سایر مراکز لجستیکی بسیار هزینه‌بر می‌باشد، بخش خصوصی، بخصوص در فازهای ابتدایی ایجاد این مراکز، تمایل چندانی برای سرمایه‌گذاری در آنها ندارند. بنابراین در فاز ایجاد این مراکز لجستیکی دولت نقش اصلی را در تامین مالی پروژه ایفا می‌نماید. ولی در فاز بهره‌برداری و عملیاتی، این بخش خصوصی است که نقش پررنگ تری را بعهده خواهد داشت.

در این راستا مهمترین سهامداران در ایجاد دهکده‌های لجستیکی را می‌توان دولت (مرکزی یا منطقه‌ای)؛ شرکت‌های راه آهن مرکزی و منطقه‌ای؛ انجمن‌های حمل و نقل منطقه‌ای؛ اتاق بازرگانی؛ بانک‌ها؛ شرکت‌های بیمه و انجمن‌های صنعتی ذکر کرد.

بر این اساس می‌توان از ایجاد و توسعه دهکده‌های لجستیکی و مراکز لجستیکی مشابه بعنوان یکی از نیازهای حال حاضر در بخش حمل و نقل کالا در کشور یاد کرد. با توجه به چشم انداز ترسیم شده برای تجارت کشور و تبدیل شدن به قطب شماره یک اقتصادی و تجاری در منطقه، تصمیم گیران باید با برنامه‌ریزی مناسب در زمینه ایجاد و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و لجستیک (اعم از شبکه حمل و نقل و مراکز لجستیکی)، تحقق اهداف تعیین شده را تسریع نمایند.

---

<sup>3</sup> Private Public Partnership (PPP)