

مروری بر وضعیت صنعت لجستیک در کشور هند

نادر غفاری نسب، پژوهشگر موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

کیهان

در دنیای به هم پیوسته کنونی، تجارت جهانی که بین کشورها در جریان است توسط شبکه‌ای از فعالیتهای لجستیکی جهانی هدایت می‌شود که به سرعت نیز در حال رشد است. لجستیک دامنه‌ای از فعالیتهای ضروری تجاری همچون: حمل و نقل، انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، و شفاف‌سازی فرایند تبادلات مرزی تا سیستمهای توزیع و پرداخت درون کشوری را شامل می‌شود.

بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر، مطرح شده است؛ چراکه لجستیک تاثیر به‌سزایی بر فعالیتهای اقتصادی کشورها دارد. مشاهدات بانک جهانی طی سالهای ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۰ بیانگر این است که از میان کشورهای با درآمد سرانه هم‌سطح، آن کشورهایی که عملکرد لجستیکی بهتری داشته‌اند شاهد یک درصد رشد بیشتر در تولید ناخالص داخلی (GDP) و دو درصد رشد بیشتر در تجارت بوده‌اند.

در این گزارش مروری بر جنبه‌های مختلف صنعت لجستیک در کشور در حال توسعه هند خواهیم داشت. صنعت لجستیک در سالهای اخیر در کشور هند رشد چشمگیری را از خود نشان داده است و مطابق پیش‌بینی‌های صورت گرفته این روند رو به رشد در سالهای آتی نیز ادامه خواهد داشت.

عوامل گوناگونی به رشد صنعت لجستیک در کشور هند در دهه اخیر کمک نموده‌اند که از جمله می‌توان به وجود رقابت و هزینه‌های فزاینده، تمرکز روی برون‌سپاری، ورود بازیگران خارجی، تغییر در سیستم مالیاتی، رشد سریع در صنایعی مانند صنعت خودرو، صنایع دارویی، صنایع کالاهای مصرفی بی‌دوام (FMCG)^۱، ظهور خرده‌فروشی سازمان‌یافته، افزایش تجارت خارجی و تبدیل هند به هاب تولیدی در سطح منطقه و جهان اشاره نمود. در این میان بخش‌های عمده صنعتی که سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در صنعت لجستیک داشته‌اند عبارتند از صنایع هوانوردی، فلزات و معادن و صنایع کالاهای با دوام.

¹ Fast Moving Consumer Goods (FMCG)

مطابق رتبه‌بندی سال ۲۰۱۰ بانک جهانی، کشور هند رتبه ۴۷ را از نظر شاخص عملکرد لجستیک (LPI^۲) در بین ۱۵۵ کشور مورد مطالعه به خود اختصاص داده است (این رتبه برای ایران ۱۰۳ بوده است). دولت هند برای بهبود زیرساخت‌های لجستیکی پروژه‌های متعددی را به اجرا گذاشته است که از جمله می‌توان به پروژه‌های چهارضلعی طلایی^۳، کریدورهای غرب به شرق و شمال به جنوب (که چهار شهر بزرگ کشور را به یکدیگر متصل می‌کنند)، مناطق آزاد تجاری و انبارداری و همچنین مشارکت بخش خصوصی در این صنعت اشاره کرد.

هزینه‌های لجستیک در کشور هندوستان (که شامل هزینه‌های نگهداری موجودی، حمل و نقل، انبارداری، بسته‌بندی، ضایعات و هزینه‌های مدیریتی می‌شود) حدود ۱۳ درصد تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص می‌دهد که در مقایسه با شاخص متناظر در اقتصادهای بزرگ دنیا، رقم بزرگی به شمار می‌رود. از جمله عواملی که موجب شده هزینه‌های لجستیک در هند نسبتاً بالا باشد می‌توان به رژیم مالیاتی چندلایه‌ای، گلوگاه‌های زیرساختی و ناکارایی‌های دیگر اشاره نمود.

سهم هر یک از مهمترین مولفه‌های هزینه‌های لجستیک در کشور هند بصورت زیر تخمین زده شده است:

- حمل و نقل، ۳۵ درصد؛
- موجودی‌ها، ۲۵ درصد؛
- ضایعات، ۱۴ درصد؛
- بسته‌بندی، ۱۱ درصد؛
- جابجایی و انبارداری، ۹ درصد.

همچنین، سهم هزینه‌های لجستیک از میزان فروش کل در صنایع مختلف این کشور نیز مطابق جدول زیر تخمین زده شده است:

نام صنعت	درصد سهم هزینه‌های لجستیک از
----------	------------------------------

^۲ Logistics Performance Index (LPI)

^۳ Golden Quadrilateral Project

فروش کل	
۳۵ درصد	سیمان
۲۵ درصد	فولاد
۱۴ درصد	صنایع غذایی و نوشیدنی
۱۱ درصد	کالاهای مصرفی بی دوام
۹ درصد	کالاهای بادوام
۳ درصد	پوشاک
۳ درصد	خودروسازی

روندهای فعلی در صنعت لجستیک هند:

- حمل و نقل: حمل و نقل کانتینری حدود ۳۰ درصد (از نظر ارزش کالاها) حمل و نقل در تجارت خارجی هند را بخود اختصاص داده است که این رقم در مقایسه با متوسط شاخص جهانی (حدود ۷۰ الی ۷۵ درصد) رقم پایینی می باشد. انتظار می رود حمل و نقل کانتینری در هندوستان با رشد سالانه ۱۲ درصدی از ۷.۵ میلیون TEU کنونی به ۱۵ میلیون TEU تا انتهای سال مالی ۲۰۱۶ برسد. همچنین جهت کاهش هزینه های حمل و نقل و همچنین انتقال سریع کالاها بین مبادی و مقاصد، حمل و نقل چند وجهی در کشور هندوستان در حال گسترش می باشد. حمل و نقل چند وجهی امکان انجام فرایندهای تجارت بین المللی را با تعداد اسناد کمتر (مثلا یک سند برای تمامی انواع حمل مورد استفاده) میسر می سازد.
- شرکت های لجستیک طرف سوم: برون سپاری در هر صنعتی رایج می باشد و صنعت لجستیک نیز از این قاعده مستثنی نیست. شرکت های خدمات لجستیک طرف سوم (3PL)⁴ به شرکت هایی گفته می شود که سازمان های تولیدی یا خدماتی بخشی یا کل امور لجستیکی خود را به آنها برون سپاری می کنند. این شرکت ها معمولا در حوزه های حمل و نقل و انبارداری متخصص هستند و قادرند خدمات خود را با انواع مختلف و متنوعی از محصولات منطبق سازند. خدمات لجستیکی مانند حمل و نقل، انبارداری، مدیریت موجودی، بسته بندی

⁴ Third Party Logistics Service Provider (3PL or TPL)

و مانند اینها جزو خدمات ارائه شده توسط شرکت‌های لجستیکی طرف سوم محسوب می‌گردند. شرکت‌های هندی در حال حاضر حدود ۵۲ درصد از فعالیت‌های لجستیکی خود را برون‌سپاری می‌نمایند و ارزش بازار شرکت‌های لجستیکی طرف سوم به حدود ۱.۵ میلیارد دلار رسیده است.

- انبارها: در سالهای اخیر، انبارها تبدیل به محرک اصلی در رشد صنعت لجستیک شده‌اند. علاوه بر خدمات ذخیره‌سازی سنتی، هم اکنون خدمات دارای ارزش افزوده زیادی همچون تجمیع و تقسیم بار، بسته‌بندی، برچسب زنی، بارکد زنی و لجستیک معکوس در انبارها ارائه می‌گردند. اغلب فضای انبارش در هند در اختیار گروه‌های غیر سازمان یافته بخش خصوصی قرار دارد که موجب ایجاد شکاف بزرگی بین عرضه و تقاضای فضاهای انبارش شده است. با توجه به آمارهای منتشر شده، حدود ۳.۳۹ میلیون متر مکعب برای پرکردن این شکاف تا سال ۲۰۱۲ مورد نیاز می‌باشد. در حال حاضر صنعت انبارداری سازمان یافته در هندوستان دارای ظرفیتی در حدود ۸ میلیون تن بوده و سالانه با نرخ ۳۵ تا ۴۰ درصد رشد می‌نماید. در حال حاضر سرمایه‌گذاری معادل ۵۰۰ میلیون دلار توسط شرکت‌های مختلف لجستیکی جهت ایجاد ۱.۲۷ میلیون متر مکعب فضای انبارش تا انتهای سال ۲۰۱۲ در حال انجام می‌باشد.

- پارک‌های لجستیکی: پارک‌های لجستیکی در راستای سیاست‌های تسهیلات‌دهی تجاری و با هدف ارائه خدمات لجستیکی با کیفیت و کارایی بالا، احداث می‌شوند. این مکان‌ها سبب تجمع بخشهای مختلف صنعت لجستیک از قبیل محل پارک کامیون، شرکت‌های حمل‌ونقل، انبار کانتینر، انکوباتورهای لجستیکی، مراکز فناوری و پردازش توزیع، در یک مکان می‌گردند. تا انتهای سال ۲۰۱۲ حدود ۱۱۰ پارک لجستیکی با سرمایه‌گذاری حدود یک میلیارد دلار عملیاتی خواهد گردید. اکثر این پارک‌های لجستیکی در مجاورت مراکز ایالت‌ها واقع شده‌اند.

برنامه‌های انگیزشی دولت: از جمله برنامه‌های انگیزشی و حمایت‌های صورت گرفته از طرف دولت هند برای توسعه صنعت لجستیک در این کشور می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- به منظور تاکید بر اهمیت حمل و نقل در صنعت لجستیک و در راستای افزایش کارایی این بخش، دولت از مشارکت بخش خصوصی علی الخصوص در بخش بنادر استقبال می نماید. مهمترین عامل انگیزشی در این زمینه را می توان برنامه ملی توسعه دریانوردی (NMDP⁵) این کشور عنوان نمود که با سرمایه گذاری بالغ بر ۱۲.۳۰ میلیارد دلار^۶ صورت گرفته است. این برنامه به رفع چالشهای مربوط به رشد فزاینده تقاضای ترافیک بین المللی کشور و همچنین توسعه تسهیلات و تجهیزات بندری متناسب با استانداردهای جهانی می پردازد.
- در کشور هند، حمل و نقل کالا همواره نسبت به حمل و نقل مسافری در اولویت دوم بوده است. از آنجایی که حمل و نقل زمینی از طریق ریلی هزینه کمتری نسبت به حمل از طریق جاده دارد، سهم استفاده از حمل و نقل ریلی کالا کم بوده است. جهت رفع مشکل فوق شرکت راه آهن هند برنامه ای جهت احداث کریدور ریلی مخصوص حمل کالا را به طول بیش از ۲۸۰۰ کیلومتر و با هزینه ای معادل ۱۲.۵۳ میلیارد دلار پیشنهاد داده است. مطابق برنامه ریزی های صورت گرفته، زمان تکمیل این پروژه تا انتهای سال ۲۰۱۷ پیش بینی شده است.
- دولت هند در راستای حذف نرخ مالیات چندگانه که موجب بالا رفتن هزینه واحد نگهداری موجودی می شود، قانون مالیات یکنواخت کالا و خدمات را به اجرا گذاشت که نتیجه مورد انتظار آن یک تغییر مثبت و معنادار در سازماندهی سیستم انبارداری این کشور می باشد.

⁵ National Maritime Development Program (NMDP)

^۶ با احتساب نرخ تبدیل (۱ روپیه هند = ۰.۰۱۸۷ دلار آمریکا)