



مجمع کارآفرینان ایران

Iran Entrepreneurs Forum

۲۰۲۴: سال نااطمینانی‌ها و فرصت‌ها

تمرکز بر «توسعه زیرساخت‌ها» و «پذیرش فناوری» کلید ایجاد «زنجیره‌های تامین انعطاف‌پذیر»

مرکز مطالعات استراتژیک کارآفرینی

آذرماه ۱۴۰۲

سال ۲۰۲۳ روزهای پایانی خود را طی می‌کند و تحلیل روند پرتلاطم این سال در تداوم پیامدهای کرونا، تجاوز نظامی روسیه به اوکراین و در آخرین تحول، وقوع درگیری بین اسرائیل و حماس در نواز غزه، همه چیز را با شدتی بیشتر تحت تاثیر قرار داده است. گزارش پیش رو، تحلیلی است که توسط «لجستیکس اند اس.سی.ام.^۱» تهیه شده و در آن با تاکید بر ضرورت هرچه بیشتر «تقویت انعطاف‌پذیری زنجیره‌های تامین» در راستای کنترل تبعات اقتصادی متاثر از نااطمینانی‌های بین‌المللی، تمرکز بر «توسعه زیرساخت‌ها» و «پذیرش فناوری» را مهم‌ترین راهکار در این مسیر می‌داند. این گزارش همچنین با بررسی اهمیت لجستیک دریایی تلاش می‌کند الگوی هند را به عنوان نمونه‌ای موفق و در حال توسعه، تشریح نماید و توضیح می‌دهد که این کشور به چه شکل، چشم‌انداز توسعه بلندمدت خود را تعریف و اجرا می‌کند.

اقتصاد جهانی در تلاطم

در چندسال اخیر، اقتصاد جهانی چیزی جز یک روند پر فراز و نشیب را تجربه نکرده است و چشم‌انداز اقتصادی در سراسر جهان هر سال به تدریج بدتر می‌شود. پس از رکودی قابل توجه که از سال ۲۰۲۰ و با شروع همه‌گیری کرونا آغاز شد، اختلالات به وجود آمده، هیچ نشانه‌ای از فروکش کردن نشان نمی‌دهد.

سال ۲۰۲۳ نیز تشابه کم‌تری نسبت به خط سیر یک ترن‌هوایی آشوب‌ناک نداشت. از یک طرف، چندین اقتصاد با شیخ «کندی بالقوه» و «تشدید تورم» دست‌وپنجه نرم کردند، در حالی که از سوی دیگر، درگیری مداوم بین روسیه و اوکراین، همراه با تشدید جنگ بین اسرائیل و حماس، تنش‌های تجاری جهانی را تشدید کرد که این روند به بروز اختلالات بی‌سابقه در زنجیره‌های عرضه جهانی منجر شد. با این وجود، سال ۲۰۲۳ شاهد پیشرفت‌های مهمی در بخش حمل‌ونقل و لجستیک بود که پیش‌بینی می‌شود سناریوی جهانی را دستخوش تحولات جدی کند.

¹ Logistics&SCM



ظهور نااطمینانی‌های کلان اقتصادی

درگیری‌های جاری بین غزه و اسرائیل رنج‌های انسانی قابل توجهی را به جهان تحمیل کرده است. فراتر از تأثیرات فوری این ستیزه، این درگیری‌ها پیامدهایی را برای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا در پی خواهد داشت که بر جمعیت و اقتصاد این منطقه تأثیر می‌گذارد. این نوسانات بزرگ در شرایطی آشکارتر می‌شود که پیش‌تر پیش‌بینی می‌شد فعالیت‌های اقتصادی منطقه‌ای از ۵/۶ درصد در سال ۲۰۲۲ به ۲ درصد در سال ۲۰۲۳ کاهش یابد.

حتی میانگین قیمت نفت خام نیز با افزایش شدید روبه‌رو شده است. قیمت نفت خام برنت به ۹۰ دلار در هر بشکه رسیده، در حالی که نفت خام وست‌تگزاس اینترمدیت آمریکا تا ۸۶ دلار در هر بشکه افزایش را ثبت کرده است. این جنگ همچنین بازارهای سهام در سراسر جهان را با تغییر جهت‌گیری سرمایه‌گذاران به سمت «دارایی‌های امن»، تحت تأثیر قرار داده است.

اقتصاد جهانی، که هنوز از همه‌گیری کرونا و تهاجم روسیه به اوکراین دچار بی‌ثباتی است، با چشم‌اندازی تاریک و نامطمئن روبه‌رو است. افزون بر این، تورم بالاتر از حد انتظار، به ویژه در ایالات متحده و اقتصادهای بزرگ اروپایی، باعث تشدید شرایط مالی نامساعد جهانی شده است. چین هنوز از همه‌گیری کرونا بهبود نیافته است و به دلیل تداوم جنگ بین روسیه و اوکراین تأثیرات منفی بیشتری بر این کشور وارد شده است. همه اینها در نهایت به «رکود تجارت جهانی» منجر شده است. شاهد آن که نرخ رشد سالانه حجم واردات جهانی در سال ۲۰۲۳ منفی شده است. کاهش رشد، مطمئناً فضای خصمانه‌تری را برای تجارت ایجاد می‌کند. شایان ذکر است که محیط تقاضای جهانی نیز دچار افول کیفی شده است. آخرین باری که جهان، دو سال متوالی رشد زیر ۲/۵ درصدی را تجربه کرد، در پی بحران مالی بود. دلیل دیگری که یادآور می‌شود چرا خوش‌بین‌بودن در مورد تجارت، آسان نیست این است که ما در جهانی زیست می‌کنیم که در شرایطی فراتر از «لوج جهانی‌سازی» است و در حال حاضر، بیش از یک دهه است که همین وضعیت به فشار نزولی بر رشد تجارت جهانی منجر شده است.»

به گفته «کریستین رولوف»، مدیر عامل «کانتینر اکس‌چنج^۲»، نااطمینانی‌های ژئوپلیتیکی در سال ۲۰۲۳، از جمله درگیری‌ها در اوکراین، تایوان و اسرائیل، به طور قابل توجهی بر صنعت کشتیرانی تأثیر گذاشته است. انتظار می‌رود این اثرات در سال ۲۰۲۴ ادامه یابد و پیامدهای بالقوه‌ای برای مسیرهای تجاری داشته باشد. درگیری روسیه و اوکراین به بسته‌شدن بنادر دریای سیاه منجر شده و ازدحام و تاخیر در حمل‌ونقل کالاها در این مسیر را رقم زده است. درگیری‌های احتمالی در تنگه تایوان و منطقه اسرائیل-فلسطین خطراتی را برای مسیرهای کشتیرانی کلیدی ایجاد می‌کند و بر تجارت در سال ۲۰۲۴ و پس از آن تأثیر خواهد گذاشت. رولوف معتقد است که گسترش اعضای کشورهای عضو «بریکس» پویایی‌های جدیدی را ایجاد خواهد کرد، مسیرهای تجاری را متنوع‌تر می‌سازد و سامانه‌های پرداخت جایگزین جدیدتری را خلق خواهد کرد. او افزود: «همکاری در حوزه انرژی و رقابت منابع ممکن است پویایی کشتیرانی را تغییر دهد و فرصت‌ها و چالش‌هایی را برای بخش کشتیرانی ایجاد کند.»

«پذیرش فناوری» در راستای «تقویت تاب‌آوری»

در سال ۲۰۲۳، چشم‌انداز اقتصاد جهانی دوره‌ای از دگرگونی را از سر گذراند و فرصت‌هایی برای افزایش انعطاف‌پذیری و سازگاری ارائه کرد. در حالی که چالش‌های اقتصاد کلان که بر «تجارت» تأثیر می‌گذاشت، بیشتر نمایان می‌شد، همزمان پاسخ‌های نوآورانه‌ای نیز ظهور می‌کرد که موجب تقویت بنیان‌های تجارت بین‌المللی می‌شد. این دوره از تکامل اقتصادی باعث ارزیابی مجدد راهبردهای زنجیره تامین شد و کشورها و کسب‌وکارها را به سرمایه‌گذاری در سازوکارهای قدرتمندتر و انعطاف‌پذیر تشویق کرد. برای پیشبرد این سناریو، حوزه صنعت با

² Container xChange

پذیرش اقدامات راهبردی، از جمله «متنوع‌سازی زنجیره تامین»، «نزدیک‌سازی^۳» و تمرکز بیشتر بر مساله «پایداری» در این مسیر گام نهاده است.

پذیرش فناوری‌های پیشرفته مانند خودکارسازی (اتوماسیون)، هوش مصنوعی، بلاک‌چین، اینترنت اشیا، و واقعیت افزوده/مجازی، به عنوان راهبردهای محوری برای افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها و رسیدگی به تقاضاهای در حال تحول مشتریان بروز پیدا کرده است. «دیجیتال‌سازی» واقعیتی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. در سال آینده بسیاری از مشاغل و عملکردها برای شرکت‌های لجستیک به امری زائد تبدیل خواهد شد. اما اگر شرکت‌ها به موقع به مساله نوآوری مبادرت بورزند و فرآیندهای خود را دیجیتالی کنند، همچنان در وضعیت مناسب باقی خواهند ماند. هوش مصنوعی و فناوری بلاک‌چین می‌تواند بر بسیاری از شرکت‌هایی که با نوسازی و نوآوری پیش نمی‌روند، ضربه بزند.

با دیجیتالی‌شدن دنیای حمل‌ونقل و لجستیک، امنیت سایبری بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند. در سال ۲۰۲۴، احتمالاً صنعت حمل‌ونقل در کل و همچنین شرکای مرتبط با آن‌ها، در حوزه امنیت سایبری برای محافظت از داده‌های حساس، سرقت محموله‌های دریایی و جلوگیری از حملات سایبری سرمایه‌گذاری زیادی انجام دهند. «آشوبنی جاخار»، موسس و مدیرعامل «پروزو»، در مورد استقبال روزافزون از تجارت الکترونیک و سکوهاى آنلاین پس از همه‌گیری کرونا گفت: «پس از همه‌گیری کرونا، پذیرش تجارت الکترونیک شتابان‌تر می‌شود و مشتریان بیشتری به آن عادت می‌کنند». پیشرفت فناوری و استفاده روزافزون از آن در مدیریت زنجیره تامین، اتوماسیون انبارها و افزایش تمایل به انبارداری بر اساس تقاضا به عنوان یک موهبت عمل کرده و به طور گسترده توسط همه مشاغل، اعم از کسب‌وکارهای کوچک و متوسط، «فروش مستقیم به مصرف‌کننده» (D2C) یا شرکت‌ها پذیرفته شده است. تلاش دولت برای حمایت از زیرساخت‌ها و سیاست‌های بهتر نیز تفاوت مثبتی ایجاد کرده است و به طور کلی، چشم‌انداز سال آینده امیدوارکننده به نظر می‌رسد.

بهبود جایگاه هند

در سال ۲۰۲۳، هند ریاست گروه ۲۰ را بر عهده گرفت. موضوع^۴ اصلی انتخاب‌شده برای این دوره از رهبری موثر هند، با عنوان «یک زمین، یک خانواده، یک آینده» در نظر گرفته شده است. هند در نقش خود به عنوان رئیس گروه ۲۰ این فرصت را داشت که بحث‌ها و ابتکارات متمرکز بر «تقویت انعطاف‌پذیری اقتصاد جهانی»، «فراگیر بودن» و «پایداری محیط زیست» را هدایت کند. یکی از نتایج مهم اجلاس سران گروه ۲۰، تایید ایجاد کریدور

³ Nearshoring

⁴ Theme

اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا بود. نخست وزیر هند «نارندرا مودی» طرحی بلندپروازانه برای این کریدور در طول اجلاس معرفی کرد و بر تعهد هند به گسترش اتصال در سراسر مرزهای بین‌المللی تاکید کرد.

در حالی که این پروژه بلندپروازانه از یک سو به دنبال «تسهیل تجارت پیشرفته» بین کشورهای شرکت‌کننده، به ویژه در حوزه محصولات انرژی است، از سوی دیگر، به عنوان یک «اقدام متقابل» در برابر برنامه گسترده زیرساختی چین، به ویژه پروژه «ابتکار کمربند و جاده» که در تلاش برای ایجاد ارتباطات اقتصادی جهانی است، معرفی می‌شود. یک پیشکسوت حوزه صنعت بر این باور است که «هند حضور جهانی خود را به طور غیرقابل‌انکاری تقویت کرده است و به شکل متمایزی، بزرگترین بازار مصرف جهان و بهره‌برداری از مزیت جمعیتی قابل‌توجه، موقعیتی محوری را به خود اختصاص داده و از نفوذ فوق‌العاده‌ای برخوردار شده است. در شرایط کنونی، برای هند بسیار مهم است که از این موقعیت سودمند استفاده کند و تلاش کند تا خود را به مقام یک ابرقدرت جهانی برساند.»

تمرکز بر ایجاد زیرساخت

دولت هند با تمرکز کامل بر «بهبود زیرساخت‌ها»، «کاهش هزینه‌های لجستیک» و «رقابتی کردن محصولات هندی» در سطح جهانی، چندین پروژه زیرساختی مهم حمل‌ونقل را برای اتصال آخرین راه‌های دسترسی به بنادر و حمل‌ونقل زغال سنگ، فولاد، کود و... اعلام کرده است. بودجه ۲۰۲۳-۲۰۲۴ افزایش ۳۳ درصدی هزینه سرمایه را پیشنهاد کرده است که برابر با ۳/۳ درصد از تولید ناخالص داخلی خواهد بود. این بودجه که به عنوان «طرح اولیه برای چشم‌انداز توسعه هند» با نام «آمریت کال» معرفی می‌شود، هفت اولویت اصلی شامل «توسعه فراگیر»، «رسیدن به آخرین مایل»، «زیرساخت و سرمایه‌گذاری»، «آزادسازی پتانسیل رشد»، «رشد سبز»، «قدرت جوانان» و «بخش مالی» را فهرست کرده است. برای بهبود زیرساخت‌های ریلی، دولت ۲/۴ میلیون روپیه برای راه‌آهن هزینه کرده است که بالاترین هزینه‌ای است که تا کنون در این حوزه صرف‌شده و حدود ۹ برابر هزینه‌ای است که در سال‌های ۱۴-۲۰۱۳ انجام شده بود.

طرح‌های توسعه اخیر در هند به طور قابل‌توجهی اتصال جاده‌ها و بندرها را بهبود بخشیده، بهره‌وری جابجایی کالا را بیشتر کرده و هزینه‌های حمل‌ونقل را به میزان چشمگیری کاهش داده است. با این حال، چالش‌ها همچنان ادامه دارند و با شدت گرفتن تحولات ژئوپلیتیکی جهان و بروز اختلالات در حوزه زنجیره تامین، نیاز به زنجیره‌های تامین انعطاف‌پذیر بیش از پیش احساس می‌شود.

توسعه اقتصاد آب پایه

به منظور مهار توانمندی‌های دریایی هند، نخست وزیر این کشور از «چشم‌انداز دریایی آمریت کال ۲۰۴۷» در اجلاس جهانی دریانوردی که در اکتبر سال جاری برگزار شد، رونمایی کرد. این طرح ابتکارهای راهبردی با هدف «افزایش امکانات بندری»، «ترویج شیوه‌های پایدار» و «تسهیل همکاری‌های بین‌المللی» تدوین شده است. بر این اساس، دولت در نظر دارد ظرفیت بندرها را تا سال ۲۰۴۷ به ۱۰ هزار میلیون تن در سال (چهار برابر میزان کنونی) برساند و این کار را عمدتاً از طریق «مشارکت بخش خصوصی» پیش خواهد برد. همچنین، چشم‌انداز توسعه هند سرمایه‌گذاری ۸۰ تریلیون روپیه‌ای را هدف‌گذاری کرده است که عمدتاً توسط بخش خصوصی، (هم از طرف ذی‌نفعان داخلی و هم از طرف ذی‌نفعان دریایی بین‌المللی) تامین خواهد شد. هدف برنامه توسعه دریایی هند، تحقق ۱۰۰ درصدی شراکت عمومی-خصوصی (PPP) برای ۱۲ بندر اصلی این کشور است. علاوه بر این، بر افزایش قابلیت‌های کشتی‌سازی و تعمیر کشتی هند نیز تاکید شده است.

در مسیر پیش رو

اقتصاد جهانی در سال ۲۰۲۳ به دلیل «عدم قطعیت‌های ژئوپلیتیکی»، درگیری‌ها و پیامدهای همه‌گیری کرونا با چالش‌های مهمی روبه‌رو است. با این حال، فرصت‌هایی برای انعطاف‌پذیری و سازگاری با تمرکز قابل توجه بر پذیرش فناوری، توسعه زیرساخت‌ها و ابتکارات سبز وجود دارد. ابتکارات راهبردی هند، از جمله کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا و چشم‌انداز ۲۰۴۷، نشان‌دهنده تلاش برای تقویت موقعیت جهانی این کشور است. علاوه بر این، تاکید بر مساله «پایداری» و «گذار سبز» موید گرایش به تغییر به سمت توجه بیشتر به محیط‌زیست در سیاست‌ها و اقدامات اقتصادی است.

تحولات اقتصادی جهان به دلایل ژئوپلیتیکی و بلایای طبیعی، به غیرقابل‌پیش‌بینی شدن و بروز چالش‌های بزرگ برای شرکت‌های لجستیکی منجر خواهد شد. با اجرای مقررات جدید، روش‌هایی مانند «تحویل خودکار» توسط ابزارهایی چون «کامیون‌های خودران»، «تحویل از طریق پهپادها» و... از سال ۲۰۲۴ وارد دنیای واقعی خواهد شد. «آخرین بخش تحویل» (یعنی زمانی که نماینده تحویل محصول، آن را از آخرین هاب تحویل می‌گیرد و سپس آن را در منزل مشتری به او تحویل می‌دهد، فرایندی حیاتی و پیچیده برای کل زنجیره تامین و مدیریت لجستیک است) همچنان یک بخش چالش‌برانگیز از لجستیک است. شرکت‌ها در حال تجدیدنظر در راهبردهای زنجیره تامین خود برای افزایش انعطاف‌پذیری و مدیریت ریسک هستند. این فرایند شامل «تنوع‌بخشیدن به تامین‌کنندگان»، «تغییر نحوه تامین کالا» و برای برخی از شرکت‌ها، «داشتن یک برنامه پشتیبان» است.

منبع:

<https://www.logisticsandscm.com/logistics/2024-year-of-uncertainties-and-opportunities>