

مدیریت لجستیک در چین

غلبه بر موانع موجود همراه با نگرشی به راه حل های قانونی

ترجمه و تنظیم: کارشناسان فصلنامه فرآمد

چکیده

چین یکی از اهداف مهم سرمایه گذاری شرکت های چند ملیتی محسوب می شود. سرمایه گذاران خارجی برای بهره برداری از سیاست درهای باز، دسته دسته راهی چین شده اند. پیش بینی می شود که باز شدن بیشتر بازار چین بعد از ورود این کشور به سازمان تجارت جهانی (WTO)، سبب تقویت بیش از پیش تجارت خارجی و سرمایه گذاری در این کشور شود.

اما، علی رغم این خوش بینی ها متأسفانه اغلب شرکت های خارجی در ارتباط با جریان اطلاعات و مواد در چین با مشکلات لجستیکی مواجه شده اند. بررسی منابع مرتبط با تحقیقات لجستیکی و حمل و نقل نشان می دهد که با وجود شناخت موانع اصلی فراروی مدیریت لجستیک، از جنبه مهم و حیاتی موضوع یعنی محیط قانونی در چین غفلت شده است. در این مقاله، سعی می شود با شناخت میزان ارتباط میان محیط قانونی چین و توانمندی های لجستیکی این کشور، خلاء ناشی از فقدان مطالعات تجربی در این رابطه مرتفع گردد.

۱- مقدمه

چین یکی از اهداف مهم سرمایه گذاری شرکت های چند ملیتی است و طی دو دهه گذشته، اقتصاد این کشور دستخوش رشد قابل توجهی شده است. اقتصاد چین با وجود بحران های مالی جهانی و آسیایی، هنوز در حال رشد و ترقی است. در پایان سال ۲۰۰۰، چین ۳۶۵۹۷۴ پروژه سرمایه گذاری خارجی را تصویب کرد که مبلغ سرمایه گذاری مستقیم خارجی استفاده شده واقعی و قراردادی آن به ترتیب حدود ۶۷۶/۷ میلیارد و ۳۴۸/۶ میلیارد دلار بود. کشورهای اصلی سرمایه گذار در چین کشورهای هنگ کنگ، تایوان، سنگاپور، ژاپن، ایالات متحده و کره جنوبی بودند. به دنبال تأسیس شرکت Aviation Food پکن در سال ۱۹۸۰، این کشور تا مارس ۲۰۰۱ شاهد ثبت بیش از ۱۵۰/۰۰۰ معامله مشترک چینی - خارجی بوده است. (Peoples Daily ۲۰۰۱). پنج شرکت اصلی چینی که در حال حاضر در لیست «۵۰۰ شانس برتر» قرار دارند عبارتند از: بانک صنعتی و تجاری چین، شرکت پتروشیمی چین، بانک چین، شرکت صادرات و واردات شیمیایی ملی چین و شرکت ملی واردات و صادرات مواد

غذایی، غلات و روغن چین. پیش بینی می شود که «دو گرایش بر خط مشی اقتصادی چین در سال ۲۰۰۱-۲ حاکم باشد: سیاست ها یا خط مشی های مالی و پولی رو به گسترش با هدف تقویت رشد کلی تولید ناخالص ملی (GDP) و تلاش های رسمی برای پیشبرد اصلاحات ساختاری مهم» (Economist Intelligence Unit, May ۲۰۰۱). تولید ناخالص داخلی چین از سال ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۰ به طور میانگین با نرخ واقعی ۸/۳ درصد افزایش یافته است:

جدول ۱: GDP چین

۲۰۰۰	۱۹۹۹	۱۹۹۸	۱۹۹۷	۱۹۹۶	
%۸	%۷/۲	%۷/۸	%۸/۸	%۹/۶	رشد واقعی GDP
۲۴۹	۱۹۴/۷	۱۸۳/۵	۱۸۲/۷	۱۵۱/۱	صادرات کالاها (میلیارد دلار)
۲۱۶/۱	۱۵۸/۵	۱۳۶/۹	۱۳۶/۴	۱۳۱/۵	واردات کالاها (میلیارد دلار)

منبع: Economist intelligence Unit, May ۲۰۰۱

سرمایه گذاران خارجی برای بهره‌مندی از سیاست درهای باز، هزینه پایین نیروی کار و نیز بازار عظیم این کشور دسته دسته راهی چین شده‌اند. غالب شرکت‌های بین‌المللی در شانگهای، پکن و مناطق گوانگدونگ متمرکز شده‌اند. پیش‌بینی می‌شود بازشدن بیشتر بازارها بعد از ورود چین به سازمان تجارت جهانی (WTO)، سرمایه‌گذاری و تجارت خارجی این کشور را بیش از پیش تقویت خواهد کرد. متأسفانه، غالب شرکت‌های خارجی در ارتباط با جریان اطلاعات و حمل‌ونقل مواد خود در چین با مشکلات بسیاری مواجه شده‌اند. بررسی منابع موجود در رابطه با لجستیک و حمل‌ونقل معرف آن است که با وجود شناخت موانع موجود بر سر راه مدیریت لجستیک، یکی از جنبه‌های اصلی موضوع، یعنی محیط قانونی چین، به شدت مورد غفلت واقع شده است. باید اذعان کرد که برای تحلیل چگونگی پیدایش موانع لجستیکی متعدد در محیط‌های مختلف فرهنگی، عملیاتی، سیاسی و اقتصادی یک کشور در برابر کارکرد جهانی، یک رشته فعالیتهای تحقیقاتی انجام شده است؛ با وجود این، شواهد و آثار کیفی ضعیفی وجود دارند که مشخصه‌ها و ویژگی‌های مدیریت لجستیک چین را به محیط قانونی آن مرتبط می‌کنند. در این مقاله سعی می‌شود که با شناخت میزان ارتباط مابین محیط قانونی چین و توانمندی‌های لجستیکی این کشور، خلاء ناشی از فقدان آثار و شواهد تجربی در این رابطه پر شود. تئوری و نظریه‌ای که از طریق تحقیقات حاصل شده، آن است که به موازات ورود به سازمان تجارت جهانی (WTO) و جهانی‌سازی، اصلاحات قانونی بیشتری در چین ضروری است و این امر می‌تواند نقش مهمی در بهبود محیط لجستیکی این کشور ایفا نماید. اهداف این مطالعه و تحقیق از طریق مصاحبه‌های تحقیقی با مدیران لجستیکی مهاجر که مقیم چین شده‌اند حاصل شد. همچنین در این راستا مصاحبه با مشاورین لجستیکی و مشاورین حمل‌ونقل بسیار مهم ارزیابی شد. تمامی پاسخ دهندگان از تجربیات دسته اول و اطلاعات مهم در مورد موضوعات حمل‌ونقل چین برخوردار بودند. در پرتو این واقعیت که چین رسماً در نوامبر ۲۰۰۰ یک عضو سازمان تجارت جهانی (WTO) شده است، این کشور هم اکنون فعالانه در حال اصلاح قوانین موجود می‌باشد و در راستای اصول سازمان تجارت جهانی (WTO) قوانین جدیدی را تصویب نموده است. بنابراین، این مطالعه تجربی به موقع است و برای آزمایش روابط علت و معلولی پیشنهادی در چارچوب کاری فوق‌الذکر مناسب می‌باشد.

۲- اهداف

اهداف خاص این تحقیق عبارت‌اند از:

- ۱- شناخت موانع لجستیکی فراروی شرکت‌های خارجی در چین و چگونگی ارزیابی شدت نسبی این موانع از جانب این شرکت‌ها؛
- ۲- ارزیابی میزان ارتباط موانع لجستیکی در چین به محیط قانونی آن؛

۳- درک تأثیر اصلاحات قانونی قریب الوقوع در چین به خاطر ورود این کشور به سازمان تجارت جهانی (WTO) بر روند کاهش موانع لجستیکی در این کشور و نیز چگونگی کمک این اصلاحات بر وضعیت لجستیک در چین. این نتایج نه تنها دارای الزاماتی برای محققین است (به خاطر کشف دیدگاه‌های مفید در حوزه‌های نیازمند تحقیق بیشتر)، بلکه برای مدیران غربی و سرمایه‌گذاران خارجی در چین نیز الزاماتی به دنبال می‌آورد و حوزه‌هایی را برای آنها به نمایش می‌گذارد که احتمالاً حامل مشکلات بیشتری هستند. توجه به چشم‌اندازهایی که این تحقیق می‌گشاید، برای تدوین موفقیت‌آمیز راهبرهای لجستیکی پاسخگو و مبتکر بسیار حیاتی می‌باشد.

۳- بررسی و مرور منابع موجود

مفاهیم زنجیره تأمین و لجستیک در ارتباط تنگاتنگ با یکدیگرند. یک زنجیره تأمین شامل تمام اقدامات و فعالیت‌هایی است که برای برآوردن درخواست مشتری لازم هستند. این زنجیره شامل تأمین کنندگان مواد خام، تولید کنندگان، حمل و نقل کننده‌ها، انبارها، خرده فروشی‌ها، و خود مشتریان است.

فعالیت‌های این زنجیره شامل جریان اطلاعات و انتقال و تحویل کالاها از مرحله مواد خام تا هنگام تحویل به مشتری نهایی (مصرف کننده) می‌شود. از جمله عوامل مهمی که در موفقیت یک زنجیره تأمین نقش تعیین کننده دارند یکپارچگی فرآیند بین تأمین کننده‌ها و خریداران، شبکه ارتباطی بین شرکاء و حساسیت بازار به اطلاعات به هنگام موجودی است. لجستیک کارآمد (اثربخش) کلید موفقیت زنجیره‌های تأمین است. نوواک، رینهارت و لانگلی (۱۹۹۴، P.۱۱۴) لجستیک را به صورت زیر تعریف می‌کنند:

«لجستیک فرآیند برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل مؤثر و اثربخش جریان انتقال موجودی مواد خام، موجودی حین کار، کالاهای نهایی، خدمات و اطلاعات مربوطه از نقطه مقصد تا نقطه مصرف است (که شامل حمل و نقل‌های داخل محدوده، خارج محدوده، داخل کارخانه و خارج کارخانه می‌شود) و هدف از کل این فرآیندها هماهنگی با نیازهای مشتری است.»

به عنوان نمونه، شمار کاربران اینترنت در چین، در نیمه اول ۲۰۰۱ به ۴ میلیون نفر افزایش یافت. گزارشی مربوط به مرکز دولتی اطلاعات شبکه اینترنت در چین بیان می‌کند که در حال حاضر در این کشور ۲۶/۵ میلیون نفر از اینترنت استفاده می‌کنند. با نفوذ سریع اینترنت و پیشرفت تجارت الکترونیکی در این کشور، اکنون حتی مشتریان از نقاط دوردست چین نیز می‌توانند به طور لحظه‌ای سفارش کالا و خدمات بدهند. واقع امر نیز حکایت از این دارد که با رشد پدیده تحویل کالا در خانه و همزمان با افزایش تجارت الکترونیکی، لجستیک کارآمد نقش مهمی را در موفقیت این زنجیره‌های تأمین ایفاء می‌کند. بازبگران اصلی لجستیک زنجیره تأمین در چین عبارت‌اند از:

- × خطوط هوایی
 - × تولید کنندگان
 - × دریافت کنندگان کالا
 - × خرده فروش‌ها و انبارداران
 - × تثبیت کننده‌ها
 - × شرکت‌های باربری دریایی
 - × مناطق آزاد تجاری
 - × خطوط کشتیرانی
 - × ارسال کنندگان محموله‌ها
 - × شرکت‌های باربری زمینی و
 - × مراکز لجستیکی
 - × شرکت‌های ذخیره و
- توزیع کننده

منطقه آزاد تجاری (FTZ) ناحیه‌ای است که معمولاً در یک منطقه بندری قرار می‌گیرد. دولت چین ایجاد ۱۵ منطقه آزاد تجاری را تصویب نموده است. در این راستا، منطقه آزاد تجاری ژائوهی (Zhuhai) در چین جنوبی بنا بر «قانون منطقه آزاد تجاری ژائوهی» تأسیس شد که در جلسه سی‌ام کمیته دائمی کنگره چهارم خلق ژائوهی مورد تصویب قرار گرفت و یکی از نمونه‌های خوب در این زمینه است که معرف محیط لجستیکی منعطف در یک منطقه آزاد تجاری است. بنا بر گزارش موجود در رابطه با منطقه آزاد ژائوهی در سال ۲۰۰۱، سازمان‌های داخل این منطقه و ادارات گمرکی با یک سیستم کامپیوتری به هم وصل هستند و از مبادلات داده‌های الکترونیکی استفاده می‌کنند. در این منطقه آزاد هیچ نوع سهمیه یا جوازی برای صادرات و واردات مورد نیاز نیست. انبارها و نمایشگاه‌های زیادی دایرند.

سازمان‌های انبارکننده در این منطقه می‌توانند کالاهای مورد تقاضا در بازارهای داخلی و بین‌المللی را انبار کنند که در این میان تنها استثنا کالاهایی است که منع قانونی دارند. برای ذخیره و انبار این کالاها جهت حمل‌ونقل بعدی آنها هیچ محدودیت زمانی وجود ندارد و کالاهای ترانزیتی می‌توانند در این منطقه آزاد تجاری بررسی، درجه‌بندی و مجدداً بسته‌بندی شوند. فعالیت‌های زنجیره تأمین سرمایه‌گذاران خارجی در منطقه آزاد تجاری (مانند واردات، صادرات، انبار و حمل‌ونقل) می‌تواند با آزادی انجام شود. خط‌مشی منطقه آزاد تجاری نشان می‌دهد که دولت چین مصمم است تجارت و بازرگانی آزاد را تشویق و ترغیب کند.

از زمانی که دولت چین فعالانه شروع به تدوین خط‌مشی‌هایی برای تشویق و ترغیب ارتباط قوی مابین اقتصاد ملی و اقتصاد جهانی نموده است، شمار بیشتری از شرکت‌های بین‌المللی خارجی درگیر سرمایه‌گذاری مستقیم در چین شده‌اند. از این رو، یک برنامه اقتصادی جدید شکل گرفته و گام فوق‌العاده مهم جهانی‌سازی که چین را بسیار رقابتی‌تر از قبل نموده این روند را سرعت داده است. در واقع، جهانی‌سازی به عنوان پدیده‌ای بسیار مهم از سال ۱۹۹۰ روی جوامع اثر گذارده است. واترز (۱۹۹۵، P.۳) اظهار می‌دارد که جهانی‌سازی یک فرآیند اجتماعی است که در آن محدودیت‌های جغرافیایی از روی ترتیبات اجتماعی و فرهنگی برداشته می‌شود و افراد بیش از پیش مطلع می‌شوند که در حال غرق شدن در این ترتیبات هستند. از این پس فواصل جغرافیایی مانع سختی برای انجام اقدامات تولیدی و تجاری در مرزهای ملی نخواهند بود و دلیل آن رشد فناوری حمل‌ونقل و ارتباطات است.

جهانی‌شدن چین و رشد پایدار سرمایه‌گذاری خارجی فرصت منحصر به فردی را برای ارائه‌دهندگان خارجی خدمات لجستیکی فراهم آورده است. در این بین، از جمله موارد متعدد مورد نیاز برای یک چین رقابتی متریقی، باید به شبکه لجستیکی کارآمد اشاره نمود که از آن طریق مواد، محصولات و اطلاعات می‌توانند آزادانه و با قابلیت اطمینان و پاسخگویی بالا جریان یابند. موارد متعددی وجود دارند که نشان می‌دهند، چگونه سرمایه‌گذاران بین‌المللی از این فرصت استفاده می‌کنند. سازمان لجستیکی میرسک (Mearsk) که یک سازمان فعال در زمینه مدیریت لجستیک و زنجیره تأمین است، در ۱۳ محل در سراسر چین دفتر دایر نموده است و دفتر مشترک آن در شانگهای واقع است. این سازمان خدمات حمل‌ونقل بدون توقف خود را برای اقداماتی نظیر انبارداری و توزیع، ارسال هوایی محموله‌ها، ارسال دریایی و خدمات باربری زمینی ارائه می‌دهد (Mearsk ۲۰۰۱). شرکت خدمات لجستیکی میرکنتایل (Mearcontile) نیز در خط مقدم خدمات لجستیک چین قرار دارد و بدین منظور برای شش دفتر جواز لجستیکی کامل صادر و از جولای ۱۹۹۹ کاملاً شرکت‌های خارجی را در اختیار گرفته است. این جواز به شرکت اجازه می‌دهد که خدمات خود را در چین انجام دهد و از جمله این خدمات می‌توان به مواردی همچون انبارداری و کنترل موجودی، رزرو جا، امضاء و صدور بارنامه‌ها و جمع‌آوری محموله‌ها و نیز کارهای دیگر اشاره نمود (ShippersToday ۲۰۰۱).

با وجود این پیشرفت‌های جدید، سرمایه‌گذاران بین‌المللی و مدیران خارجی در مورد موانع لجستیکی دشوار در چین صحبت می‌کنند. اسپیس و کاواهارا (۱۹۹۵) جنبه‌های مهم حمل‌ونقل در چین را بررسی کردند. با وجود آنکه که در چین یک چهارم حمل‌ونقل بار با استفاده از جاده‌ها و بزرگراه‌ها صورت می‌گیرد؛ اما برای توسعه ظرفیت آنها کار چندانی انجام نشده است. حمل‌ونقل ریلی در این کشور ناکارآمد و پرهزینه است و حمل‌ونقل آبی نیز با مشکلاتی همراه است که از جمله این مشکلات می‌توان به مجهز نبودن بندرهای داخلی و آب‌راه‌ها به امکانات مدرن اشاره نمود. روند انتقال کالا بین بنادر ساحلی و نقاط داخلی کشور به علت فقدان ارتباط مناسب بسیار به کندی صورت می‌گیرد. با وجود تأکید دولت چین روی سیاست درهای باز، متقاعد کردن مقامات چینی برای خدمت‌رسانی بیشتر به سرمایه‌گذاران خارجی، بسیار مشکل است و گاهی یک محموله به علت وجود پیچ و خم‌های اداری و خطوط قرمز متعدد ممکن است هفته‌ها و یا حتی ماهها منتظر ترانزیت شود. اسناد صادراتی، سفارشات و مالیات‌های غیرمستقیم به ویژه در موقع عدم صدور به موقع اسناد حمل از جانب مقامات چینی، به مدت زمان طولانی جهت تکمیل نیاز دارند. در این رابطه یام و تانگ (۱۹۹۶) اظهار می‌دارند که توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و سیستم‌های حمل‌ونقل چین به سرعت توسعه اقتصادی این کشور وابسته است. روند توسعه و پیشرفت سیستم حمل‌ونقل چین رو به رشد می‌باشد اما هنوز راه درازی را پیش رو دارد. نگارندگان تأکید دارند که غالب مشکلات موجود در سیستم توزیع داخلی چین از خط‌مشی اقتصادی مستقل منطقه‌ای این کشور ناشی می‌شوند. تا سال ۱۹۸۰، اغلب محصولات تولیدشده در داخل، وارد بازارهای داخلی می‌شدند. در نتیجه، برای حمل محصولات بین مناطق و ایالات مختلف، کانال‌های توزیع یا حمل‌ونقل چندان مورد نیاز نبود و به وجود هم

نیامد. تاچو و سام (۲۰۰۰) برای شناسایی موانع لجستیکی فراروی اقدامات بین‌المللی در چین یک بررسی جامع انجام دادند. یافته‌های آنها نشان داد که شرکت‌های سنگاپوری در چین در تمام حوزه‌های کاری لجستیکی خود با مشکلات عدیده‌ای مواجه می‌شوند. از جمله مسایل و مشکلات شدید فراروی این شرکت‌ها، فقدان سرویس‌های ردیابی بار، عدم اطمینان به باربران محلی، شیوه‌های پیچیده اخذ عوارض گمرکی، تقسیم‌بندی جغرافیایی شبکه‌های حمل‌ونقل و فقدان امکان انتخاب سیستم باربری مناسب است. نگارندگان مقاله به دولت چین توصیه نمودند که باید توجه بیشتری به توسعه زیرساخت‌های فیزیکی، تأمین خدمات بهتر برای حمل‌ونقل و توسعه برنامه‌های پشتیبانی لجستیکی مبذول دارد.

در مطالعات انجام شده، عوامل اصلی فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی مرتبط با موانع لجستیکی در چین شناسایی شده و این مطالعات توجه همگان را به یافتن راه حل‌های کارآمد جلب کرده‌اند. به عنوان نمونه، منابع موجود نشان می‌دهند که موانع ارتباطی متعدد بین دولت چین و سرمایه گذاران خارجی وجود دارد. فقدان کانال‌های اطلاعاتی بدین معنی است که سرمایه گذاران خارجی غالباً آمادگی برای غلبه بر مشکلات عدیده ناشی از زیرساخت‌های در حال توسعه دولت چین را ندارند. تفاوت‌های فرهنگی بین چین و غرب و خط قرمزهای اداری و بوروکراتیک در این کشور منشاء بالقوه مشکلات و مسایل ارتباطی محسوب می‌شوند.

۴- طرح تحقیق

درک و شناخت فضای قانونی و حقوقی حاکم بر چین گام مهمی در جهت شناخت دقیق خدمات لجستیکی در این کشور به حساب می‌آید. منابع بررسی شده معرف آن هستند که با وجود شناسایی و بررسی موانع موجود بر سر راه مدیریت لجستیک، هنوز اطلاعات ما در این رابطه کافی نیستند و با وجود بررسی کافی عوامل اقتصادی و اجتماعی، به فضای حقوقی و راه حل‌های قانونی توجه لازم مبذول نشده است.

قبل و بعد از ورود چین به سازمان تجارت جهانی (WTO)، تغییرات قانونی ابتکاری و جدیدی باید روی می‌داد. در تحقیق حاضر و به منظور استفاده از این موضوعات در یک مطالعه تجربی، از رویکرد کیفی و تفسیری استفاده شده است (Minichiello, Keats ۲۰۰۰) و همکاران (۱۹۹۷). شش مصاحبه جامع با دو مدیر لجستیک مهاجر شاغل در چین، دو مشاور حقوقی در موضوع محموله‌ها و دو مشاور لجستیکی در هنگ کنگ انجام شده است. پاسخ‌دهندگان همگی از اطلاعات دست اول و تجربیات مناسب در مورد محیط لجستیکی چین برخوردار بودند. در این مصاحبه‌ها از یک پرسشنامه با مجموعه‌ای ثابت از سؤالات باز استفاده شد. سؤالات طوری طراحی شده بودند که مشخص گردد که آیا مشکلات و موانع مذکور در منابع مختلف واقعاً وجود دارند. هر چند درک و برداشت‌های مصاحبه شوندگان از اقدامات لجستیکی منبعی غنی از دیدگاه‌های کیفی را در اختیار نگارندگان قرارداد، اما محدودیت آماری بازه نمونه‌گیری ما بدین معنی بود که اطلاعات به دست آمده ممکن است تصویر ناقصی از مشکلات موجود ارائه دهند. اما هر جا که ممکن بود، پاسخ‌های مصاحبه شوندگان به دقت تجزیه و تحلیل شد تا مشخص گردد که آیا دیگر مطالعات تجربی، قوانین موجود، توافقات WTO، رویه قضایی و گزارشات رسانه‌ها مؤید پاسخ ارائه شده می‌باشد یا خیر؟ به هر جهت، امیدواریم یافته‌های این مطالعه بتواند گام اول برای یک بررسی کمی بهتر باشد. هر مصاحبه یک ساعت وقت گرفت و مصاحبه شوندگان در طی این مدت علناً و با اطمینان از عدم افشاء هویتشان، صحبت می‌کردند. به طور کلی، افراد مصاحبه شده از آمادگی لازم برای بحث در مورد مسایل لجستیکی فراروی خود در چین و راه‌حل‌های قانونی احتمالی برخوردار بودند. چندین مانع لجستیکی توسط پاسخ دهندگان مورد اشاره قرار گرفته است که ارتباط نزدیکی با محیط قانونی دارند و این محیط خود تحت تأثیر تغییرات جاری در رابطه با شرایط قانونی ناشی از عضویت در سازمان تجارت جهانی قرار گرفته است. بعد از بررسی و تجزیه و تحلیل پاسخ‌های ارائه شده، دسته‌بندی زیر در مورد موضوعات مهم صورت گرفت:

- دسترسی به خدمات لجستیکی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل؛
- شیوه‌های گمرکی و زمان عبور از گمرک؛
- خدمات مربوط به ردیابی محموله‌ها و امکانات ارتباطی

۵- دسترسی به خدمات لجستیکی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل

چین بعد از ۱۵ سال بحث و مذاکره سرانجام تمام موانع موجود بر سر راه پیوستن به سازمان تجارت جهانی را برداشت و در ۱۵ نوامبر سال ۱۹۹۹ طی نشست در این سازمان توافقنامه دو جانبه‌ای با ایالات متحده امضاء نمود و همین توافقنامه را نیز در ۱۹ ماه می ۲۰۰۰ با اتحادیه اروپا به امضاء رساند. چین مذاکرات دو جانبه با هر ۳۷ عضو سازمان تجارت جهانی را که خواستار مذاکرات تجاری با چین بودند، تکمیل کرد و سرانجام در نوامبر ۲۰۰۱ رسماً به عضویت سازمان درآمد. توافقنامه‌های سازمان تجارت جهانی کالاها، خدمات و حق مالکیت معنوی را پوشش می‌دهند. خدمات لجستیکی و ارسال محموله‌ها در حیطه این توافقات قرار دارند که مبنای آنها آزادسازی و سپردن تعهدات لازم برای دستیابی به بازارهای خدماتی باز است. توافقنامه عمومی تجارت و خدمات (گات) یک توافقنامه چند جانبه است که به لحاظ قانونی در کشورهای خاص قابل اجراست. توافق گات بنا بر اصل «یا همه یا هیچکس» مستلزم آن است که هر عضو سازمان با شرکای تجاری خود برخورد یکسان داشته باشد.

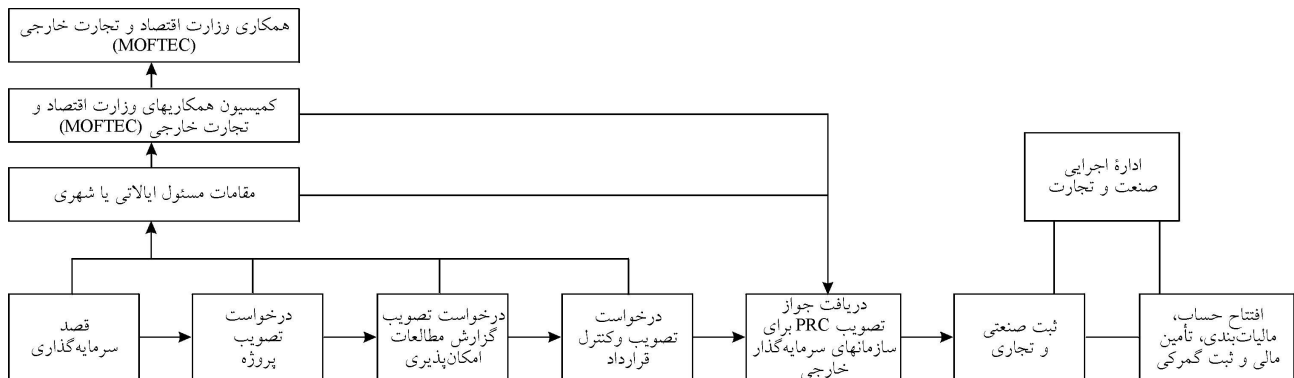
اگر یک عضو سازمان تجارت جهانی در یک بخش امکانات لازم برای رقابت خارجی را فراهم کند، باید فرصت‌های یکسان را در آن بخش برای تمام ارائه دهندگان خدمات از میان اعضاء سازمان فراهم نماید. آن دسته از قوانین و مقررات داخلی اعضاء سازمان که مربوط به خدمات هستند، باید بی طرفانه و واقعی باشند.

در هر شش مصاحبه، این نکته به وضوح آشکار شد که فقدان امکانات لازم برای انتخاب سیستم حمل‌ونقل و خدمات لجستیکی ناکارآمد، اصلی‌ترین موانع لجستیکی در چین محسوب می‌شوند. یک مشاور حقوقی در بخش حمل‌ونقل اظهار می‌دارد: «متصدیان ناکارآمد در بخش حمل‌ونقل، زیرساخت‌های ضعیف و نیز هماهنگی ناچیز میان بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی کشور سبب افزایش هزینه تولید مشتریان در چین شده‌اند. در سیستم حمل‌ونقل کنونی چین آسیب رسیدن به محموله، تحویل نامناسب و تأخیر در رسیدن آن هنوز رایج است». یک مدیر لجستیک تصریح می‌کند که «با وجود رشد مداوم واردات مواد خام و صادرات محصولات تولیدی کشور، خدمات لجستیکی در سطح و کلاس جهانی در این جا وجود ندارد. به عنوان نمونه، اطلاع دارم که در سال ۱۹۹۷ دولت چین جوازی را به شرکت‌های خدمات لجستیکی یکپارچه آمریکا (با مسئولیت محدود) واگذار کرد که به این شرکت‌ها امکان می‌داد که توزیع بار در چین را به عهده بگیرند. اما با این همه هنوز هم سرعت جذب سرمایه‌گذاری خارجی کند است. همه ما آرزوی مشارکت خارجی بیشتر در بخش لجستیک را داریم». یک مشاور اظهار می‌دارد که «مشتریان ما خواهان تحویل مطمئن مواد خام و کالاهای تمام شده خود هستند. در چین شرکت‌های باربری زمینی دولتی فراوانی وجود دارند، اما باید در انتخاب کسی که می‌خواهید با او کار کنید، سخت‌گیری کنید». از بحث‌های صورت گرفته با مصاحبه‌شونده‌ها سه موضوع اصلی مشخص گردید. ابتدا، اینکه کیفیت خدمات لجستیکی ارائه شده به وسیله باربران داخلی به میزان زیادی تحت تأثیر فقدان کارمندان آموزش دیده و مجرب قرار دارد. ناکافی بودن مهارت‌های مدیریت لجستیک در بخش بومی بدین دلیل وخیم‌تر شده است که تنها افراد معدودی در چین از چستی لجستیک اطلاع دارند. فرصت‌های آموزش حرفه‌ای در چین محدود هستند، زیرا غالب دانشکده‌ها و دانشگاه‌های کشور دوره‌های کافی در مورد لجستیک یا مدیریت یکپارچه زنجیره تأمین ارائه نمی‌کنند. ثانیاً، نیازهای حمل‌ونقل به میزان قابل توجهی فراتر از ظرفیت ترابری موجود است. در اغلب نواحی امکانات لجستیکی خاص مانند مراکز توزیع یا خدمات بین بخش‌ها که از آخرین فناوری اطلاعات استفاده می‌نمایند، به اندازه کافی توسعه نیافته‌اند. در نتیجه، هزینه‌های تولید اغلب عملیات‌های بین‌المللی در چین به خاطر ناکارآمدی شبکه‌های حمل‌ونقل افزایش می‌یابد. ثالثاً، خدمات لجستیکی و ارسال محموله‌ها تحت نظارت شدید وزارت تجارت خارجی و همکاری‌های اقتصادی چین قرار دارند. در حقیقت، موضوعات مورد نظر پاسخ دهندگان در مصاحبه فوق‌الذکر آینه تمام‌نمای آن چیزی است که در منابع مختلف راجع به سیستم لجستیک چین آمده است. شیوه پیچیده تصویب سرمایه‌گذاری‌های مشترک برای ارسال کالا و خدمات لجستیکی داخلی به همراه مشارکت خارجی در شکل «۱» به طور خلاصه آمده است.

قوانین و مقررات موجود در چین در مورد مدیریت ارسال بین‌المللی محموله‌ها «نظارت شدیدی را بر ارسال‌کنندگان محموله‌های دارای مجوز اعمال می‌کنند. این مقررات در دستور شماره ۵، MOFTEC در ۲۹ ژوئن ۱۹۹۵ اعلام گردیدند. مجوزهای صادر شده برای شرکت‌های خدمات لجستیکی در داخل کشور همراه با مشارکت خارجی و نیز مجوزهای صادر شده برای شرکت‌های ارسال کالای

بین‌المللی باید بر اساس شیوه‌ پیشین، مورد تصویب MOFTEC قرار بگیرد (مواد ۱۶-۹). این مجوزها تنها برای مدت سه سال اعتبار دارند و باید ۳۰ روز قبل از اتمام مهلت قانونی، درخواست تمدید آنها ارائه گردد (ماده ۱۴). علاوه بر این دارنده مجوز باید گزارش سالانه عملکرد خود را به کمیسیون همکاری‌های اقتصادی و تجارت خارجی ارائه کند (ماده ۲۱).

بدیهی است که این محدودیت‌ها با سیاست درهای باز اعلامی سازگار نیست. دولت چین برای هماهنگی کامل با



شکل ۱: شیوه‌ تصویب سرمایه‌گذاری مشترک برای خدمات لجستیکی داخلی و ارسال محموله‌ها با مشارکت شرکت‌های خارجی

قوانین سازمان تجارت جهانی و تعهدات داده شده در توافقات دوجانبه، مصمم به انجام اقدامات بیشتری جهت بازکردن بیشتر بازار برای تجارت کالاها و خدمات است. از جمله این اقدامات می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

× در بیست و یکم دسامبر ۲۰۰۰، MOFTEC اعلامیه‌ای صادر کرد که بر اساس آن قوانین بازرسی و تصویب مربوط به تأسیس شعبات شرکت‌های بین‌المللی ارسال کالا ابطال می‌گردید. این اعلامیه شرکت‌های شاغل در نقاطی را در بر می‌گرفت که از قبل فعالیت‌های تجاری در آنجا تصویب شده بود. در این اعلامیه یک سیستم ثبت ارائه شده تا جایگزین سیستم بازرسی و تصویب پیشین شود.

× در سوم ژانویه ۲۰۰۱، MOFTEC اعلامیه‌ای صادر کرد که بر اساس آن بازار حمل‌ونقل ریلی به روی سرمایه‌گذاران خارجی گشوده می‌شد و شرکت‌های خارجی می‌توانستند شرکت‌های خدماتی باربری ریلی را با شرکای چینی تأسیس کنند. سرمایه‌گذارهای خارجی باید از نظر مالی قوی بوده و تجربیات عملی آنها در صنایع خدماتی باربری کمتر از ۱۰ سال نباشد و نیز سابقه عملکرد خوبی داشته باشند.

علاوه بر این، شریک چینی این گونه شرکت‌ها نیز باید سهمی بیشتر از ۵۰ درصد در سرمایه‌گذاری مشترک داشته باشد و این سرمایه‌گذاری باید دارای سرمایه‌ی ثبت شده بیش از ۲۵ میلیون دلار باشد (Asiainfo ۲۰۰۱). چین موافقت کرد که حق توزیع را در سیستم لجستیک به صادرکنندگان خارجی و تولیدکنندگان کالاهای کشاورزی و صنعتی بدهد. تغییرات زیر بر اساس بخش دوم توافقنامه دسترسی به بازار بین آمریکا و چین و تحت نظر سازمان تجارت جهانی در مورد تعهدات خدماتی اتفاق خواهد افتاد:

- به شرکت‌های خارجی اجازه داده خواهد شد که برای تأمین خدمات انبارداری با شرکت‌های چینی سرمایه‌گذاری مشترک انجام دهند و در این سرمایه‌گذاری شرکت خارجی دارای سهم مالکیت کمتری نسبت به شرکت چینی خواهد بود. سپس این شرکت‌ها بعد از یک سال می‌توانند به سهامدار ارشد تبدیل شوند و در عرض سه سال از قید محدودیت‌های موجود خلاصی یابند.

- یک سال بعد از توافق، مالکیت برتر در سرمایه‌گذاری‌های مشترک برای باربری امکان‌پذیر خواهد شد. همچنین چهار سال بعد از توافق، امکان تأسیس شرکت‌های تابعه با مالکیت کامل فراهم خواهد شد.

- در حال حاضر، شرکت‌های باربری دریایی بین‌المللی امکان ارائه خدمات توزیع داخلی را ندارند. بنا به رژیم حقوقی جدید سازمان تجارت جهانی، شرکت‌های کشتی‌رانی خارجی یک سال بعد از توافق می‌توانند با شرکت‌های خارجی مشترکاً سرمایه‌گذاری کنند تا امکان ترانزیت درون مرزی را برای کانتینرهای بین‌المللی فراهم کنند و شبکه‌های توزیع داخلی ایجاد نمایند. تمام محدودیت‌های موجود بر سر راه تأمین این گونه شرکت‌ها در عرض چهار سال برطرف خواهد شد.

تمامی مصاحبه‌شوندگان در بررسی صورت گرفته برای این مقاله در مورد اصلاحات قانونی موجود خوش‌بین بودند. آنها از محیط قانونی پیشرفته و بسیار باز موجود بسیار خرسند بودند و از ایجاد اعتبار و توسعه در آینده صحبت می‌نمودند. یکی از پاسخ‌دهندگان در این رابطه

اظهار داشت که: «تقاضاها برای ناوگان‌های حمل‌ونقل پیشرفته، انبارداری، اطلاعات آماده و در دسترس، مدیریت زنجیره تأمین و ارائه راه‌حل‌های لجستیکی کاملاً منسجم، بعد از ورود چین به سازمان تجارت جهانی به وسیله انبوه شرکت‌های وارد شده در بازار لجستیک چین برآورده خواهند شد». یک پاسخ دهنده دیگر تصریح نمود که: «انتظار می‌رود که سیاست درهای باز حجم زیادی از فناوری، ستاد مدیریتی با استعداد و عالی را وارد سیستم لجستیک چین کند. با وجود این، هنوز اکثر مردم چین نمی‌دانند که مدیریت لجستیک چیست؛ بنابراین باید در آینده اقداماتی در این زمینه صورت گیرد». چارچوب قانونی موجود مرتب تغییر داده خواهد شد. در سایه توافقات صورت گرفته با سازمان تجارت جهانی، یک زیرساخت سازمانی از قوانین جدید که برای یک اقتصاد مبتنی بر بازار مناسب می‌باشد، در حال ظهور است. دولت مرکزی نیز باید شیوه فعالانه‌ای را برای تسهیل هماهنگی مابین دولت‌های محلی و بخش‌های فعال در هر دولت محلی پی بگیرد. در چنین فضایی، جریان اطلاعات و کالاها در کشور چین تقویت خواهد شد؛ اما باید توجه داشت که تغییرات یک شبه اتفاق نخواهد افتاد. برای بررسی پیشرفت و اثر اصلاحات قانونی نیاز به تحقیقات بیشتری است.

۶- شیوه‌های گمرکی و زمان عبور از گمرک

در منابع مختلف، شیوه‌های گمرکی پیچیده و زمان زیاد عبور از آن، غالباً به عنوان عوامل اصلی ایجاد موانع لجستیکی شناخته می‌شوند. آقایان گووه و آنگ (۲۰۰۰) وضعیت ویتنام، لائوس و کامبوج را مطالعه کرده‌اند و دریافته‌اند که فقر و تنگدستی منجر به دریافت رشوه توسط مأمورین گمرک در گمرکات شده است. غالب مالکان کالا ترجیح می‌دهند که برای فرار از عواقب ناخوشایند تبعیت از شیوه‌های پیچیده گمرکی، «حق حساب» پرداخت کنند.

خط قرمزهای شدید مانند سیستم‌های دسته‌بندی ناکارآمد کالاها و هماهنگی ضعیف میان زمان‌های باز و بسته شدن گمرکات، تأخیرات شدیدی را بر عملیات ترانزیت کالا اعمال می‌کند. آقایان پیرسون و بکمن (۱۹۹۴) وضعیت اروپای شرقی را به این شکل توصیف کرده‌اند: «عبور از مرزها در اروپای شرقی به راستی مشکل است. در مرزهای این بخش از قاره اروپا، صف‌های طولانی کامیون‌های منتظر دیده می‌شوند و پیش‌بینی زمانی که هر کامیون در مرز صرف خواهد کرد به راستی مشکل است. دلیل اصلی این مشکلات ناکارآمدی تسهیلات مرزی با وجود افتتاح چندین خط عبوری جدید و تشریفات گمرکی متغیر و پیچیده است».

در مکزیک افزایش روزافزون ترافیک مرزی بین ایالات متحده و این کشور، مشکلات لجستیکی عدیده‌ای به وجود آورده است. روند عبور از مرز غالباً برای مدیران لجستیکی امر دشواری است؛ زیرا در آنجا ادارات گمرکی فاسد و فاقد حس همکاری فعال‌اند.

در یک بررسی که اخیراً توسط شرکت‌های سنگاپوری فعال در چین انجام شده است، مشخص شد که زمان عبور از گمرکات بسیار زیاد است و اقدامات غیرآیین‌نامه‌ای در گمرکات فراوان است. بنابراین، پیشنهاد شده که گوانکسی (Guanxi) (یا روابط اجتماعی مستلزم شرکای تجاری، آگاهی و آشنایی با شبکه‌های پیچیده پشتیبانی و نظم اجتماعی) باید روی خدمات گمرکی اثر بگذارد.

برای تأیید این مطلب، از پاسخ دهندگان مطالعه حاضر درخواست گردید که تجربیات و نظر خود را در مورد این موضوع بیان نمایند. همچنین میزان کارآمدی اصلاحات قانونی ضد رشوه نیز بررسی شد. بنابر قانون گمرکات موجود در چین، تمام کالاهای صادراتی و وارداتی باید مورد بازرسی گمرکی قرار گیرند. ضمن انجام بازرسی‌های گمرکی، گیرنده وارداتی یا فرستنده کالاهای صادراتی حاضر و مسئولیت انتقال کالاها و باز و بسته کردن بسته‌ها را به عهده می‌گیرد. مأموران گمرکی همواره حق بررسی و یا بازرسی مجدد کالاها یا نمونه برداری از آنها را بدون حضور فرستنده یا گیرنده دارند (ماده ۲۸).

مصاحبه شوندگان همگی در این نقطه نظر اشتراک داشتند که چین باید سیستم قانونی و محیط سرمایه‌گذاری بهتری را فراهم نماید. از جمله نظرات ارائه شده در این رابطه موارد زیر قابل ذکرند: «مأموران گمرکی در اعمال قوانین اداری و اجرای خط مشی ضد قاچاق از قدرت زیادی برخوردارند. اما تعدادی مأمور فاسد فرآیند عبور از گمرک را مشکل کرده‌اند».

«در گمرکات چین ترتیبات غیرقانونی اداری برای اخذ رشوه غیرمنتظره نیست. این امر از دستمزد پایین بازرسان و تعدد فرصت‌های رشوه‌گیری در گمرکات ناشی می‌شود».

علاوه بر این یکی دیگر از مصاحبه شونده‌ها در اظهار نظری جالب تصریح می‌نماید که: «مناطق و ایالت‌های مختلف چنین دارای قوانین اداری متفاوت هستند. عبور از این گمرکات اصلی‌ترین مانع لجستیکی بود که شرکت‌ها باید در موقع تحویل بار در مرزهای ایالتی مختلف بر آن غلبه می‌نمودند.»

دولت چین به وضوح عزم خود برای مبارزه قاطع با رشوه‌گیری در میان مأمورین گمرک را اعلام کرده است. یکی از قدم‌های اساسی در این راستا در هشتم جولای سال ۲۰۰۰ برداشته شد و فصل جدیدی تحت عنوان «نظارت بر اعمال قانون» به قانون گمرکات افزوده شد. دولت چین برای اصلاح سیستم نظارت خود بازرسان و ممیزان مقرراتی را به تمام ادارات گمرکی در سراسر کشور گسیل داشت. ادارات گمرکی و کارمندان آنها می‌بایست در موقع اعمال قوانین گمرکی نظارت بر بخش‌های نظارتی را بپذیرند. علاوه بر این اداره گمرکات چین برای هماهنگی و انطباق خود با افزایش جریان تجاری ناشی از ورود به سازمان تجارت جهانی در حال انجام اصلاحات لازم است. بدین منظور در شانگهای، پکن، تیان جیان و گوانگ ژو به صورت آزمایشی سیستم گمرکی الکترونیکی متحد در حال تأسیس است. انتظار بر این است که این سیستم به تدریج در سراسر کشور برای تسریع عملیات گمرکی رواج خواهد یافت (China Daily ۲۰۰۱).

آقای کیان گوانلین مدیر اداره عمومی گمرکات، تصریح کرد که از موقعی که اصلاحات قانونی تکمیل شود، سیستم گمرکات چین کارآمدتر و شفاف‌تر شده و به یکی از پیشرفته‌ترین سیستم‌های جهان تبدیل خواهد شد (ChinaDaily ۲۰۰۱). به علاوه، برای تحریک و تشویق مأمورین در جهت بهبود استانداردهای خود، از آموزش‌های اخلاقی پشتیبانی می‌شود. یک پاسخ دهنده در این رابطه اظهار داشت: «من می‌دانم که سازمان‌های دولتی فعالانه در حال آموزش صداقت و امانتداری به ادارات و مأمورین هستند و معتقدم که مأمورین فاسد باید به کمک قانون ضدرشوه تنبیه شوند و اقدامات تنبیهی در رابطه با آنها باید با قدرت اجراء شود». اما آموزش اخلاقی و معنوی شاید نتواند کاملاً سبب رفع رشوه‌گیری شود. استفاده از یک ساز و کار قوی‌تر کنترل و بازرسی همراه با شفافیت بالا در اقدامات مأمورین ارشد نیز می‌تواند بسیار مهم قلمداد شود.

۷- خدمات مربوط به ردیابی محموله‌ها و امکانات ارتباطی

در منبع (Skjott - Larsen (۲۰۰۰, P. ۳۳۳) گرایش‌های جدید در لجستیک به شیوه زیر توصیف شده است: «در آینده، اینترنت به طرق مختلف روی سیستم‌های لجستیک اثر خواهد گذاشت. ابتدا این که اینترنت به عنوان ابزار ارتباطی کارآمد و سریع بین شرکت‌های چینی به کار خواهد رفت. سفارشات مشتریان، تأیید سفارش، ثبت انتقالات، صدور فاکتور و غیره به طور روزافزون از طریق مبادلات الکترونیکی با اینترنت انجام خواهد شد.» شماری از نمونه‌های اخیر می‌توانند نقش چشمگیر ارتباطات در لجستیک را روشن کنند. در ماه می ۲۰۰۱، سیستم توزیع Fenco که یک شرکت لجستیکی مستقر در پنسیلوانیاست، پیمانی را با یک شرکت لجستیکی حمل‌ونقل جهانی مستقر در اینترنت (TransPlace.com) اعلام نمود. این مشارکت به منظور تحقیق و به کارگیری فناوری اینترنت برای ارائه راه حل‌های لجستیکی ابتکاری به مشتریان، کاهش هزینه‌ها و افزایش کارایی شکل گرفت (Business Wire ۲۰۰۱ a). شرکت باربری بین‌المللی Phoenix International Freight Services Limited در آوریل ۲۰۰۱ وب سایت جدید خود را برای راحت‌تر کردن و نزدیکی بیشتر به مشتریان جهت ردیابی محموله‌های بین‌المللی، درخواست سهمیه و ملاحظه برنامه حرکت کشتی‌ها افتتاح کرد (Business Wire ۲۰۰۱ b). در ماه می ۲۰۰۱، شرکت‌های UPS و Omnisky برای ارائه راه حل‌های حمل‌ونقل بی‌سیم به مشتریان خود با هم شریک شدند. این فناوری به مشتریان امکان دسترسی به اطلاعات محموله (مانند مکان بسته و طول مسیر ترانزیت) در هر جا و هر مکان را می‌داد (Business Wire ۲۰۰۱ c).

برای درک بهتر امکان ورود چین به عرصه ارتباطات و لجستیک الکترونیکی، باید ارقام موجود را بررسی کرد. آخرین آمارهای اتحادیه ارتباطات بین‌المللی در مورد خطوط تلفن اصلی و تحقیقات انجام شده توسط et Forecasts روی کاربران اینترنت، نتایج زیر به دست آمده است (جدول ۲ و ۳):

جدول ۲: مقایسه خطوط تلفن اصلی در سال ۲۰۰۰

کشورها	برای هر ۱۰۰ نفر
اندونزی	۳/۱۴
هند	۳/۲۰
فیلیپین	۳/۹۲
چین	۱۱/۱۲
برزیل	۱۸/۱۸
روسیه	۲۱/۸۳
سنگاپور	۴۸/۴۵
هنگ کنگ	۵۷/۷۶
سوئیس	۷۱/۹۹

منبع: world Telecommunications Indicators ۲۰۰۰

جدول ۳: تعداد کاربران اینترنت در پایان سال ۲۰۰۰

کشورها	میلیون نفر
آمریکا	۱۳۵/۷
ژاپن	۲۶/۹
انگلیس	۱۷/۹
چین	۱۵/۸
برزیل	۱۰/۶
روسیه	۶/۶

منبع: (eT Forecasts ۲۰۰۱)

این ارقام نشان می‌دهند که چین هنوز عقب است. نکته اساسی و مؤثر در رشد اقتصادی و تجاری چین توان زیرساخت‌های ارتباطاتی این کشور برای حمایت شبکه رقابتی جهانی در جهت انتقال حجم وسیع اطلاعات با سرعت بالاست (Janda ۱۹۹۹). چین روند اولویت دهی بالاتر به توسعه بخش ارتباطات را شروع کرده و در زیرساخت ارتباطات راه دور خود رشد سریعی را تجربه نموده است.

بنا بر گزارشات رسانه‌ها در اول ماه می ۲۰۰۱ (eTForecast ۲۰۰۱) تعداد کاربران اینترنت در چین در سال ۲۰۰۰ به ۱۵/۸ میلیون نفر رسیده است و تا سال ۲۰۰۵، رشد سریع استفاده از اینترنت چین را بعد از آمریکا به دومین کشور در استفاده‌کننده اینترنت تبدیل خواهد نمود. یک مفسر پیش‌بینی کرد که یک سال بعد از آن چین شانس خوبی برای کنارزدن ایالات متحده به عنوان بزرگ‌ترین بازار ارتباطات راه دور خواهد داشت. این کشور در آغاز راه است. در سال ۲۰۰۵، در جهان حدود یک میلیارد تلفن موبایل وجود خواهد داشت و به جرأت می‌توان گفت که یک چهارم آنها در چین خواهند بود. بازار چین با چنان سرعتی در حال رشد است که در هر سه ماه برابر کل تلفن‌های همراه استرالیا، مشترکین جدید می‌گیرد. (Rohwer ۲۰۰۰).

دولت چین موافقت کرد که در موقع پیوستن به سازمان تجارت جهانی بخش خدمات ارتباطات راه دور «ارزش افزوده‌ای» را تا ۵۰ درصد بر روی سرمایه‌گذاران خارجی بگشاید. در این ساختار خدمات اینترنت، پست الکترونیکی، پست صوتی، معاملات لحظه‌ای، کنفرانس ویدئویی، پایگاه‌های داده‌ها و خدمات فاکس به عنوان خدمات دارای ارزش افزوده تعریف شد (Lawson ۲۰۰۰ China Daily). بنا بر توافقنامه دو طرفه چین و ایالات متحده، چین تعهدات وسیعی برای بازکردن بازار خود در بخش‌های خدماتی، صنعتی و کشاورزی سپرده است. شرکت‌های تلفن آمریکایی مجاز شدند تا ۴۹٪ تمام معاملات خدمات تلفن راه دور چین را به محض ورود این

کشور به سازمان تجارت جهان از آن خود کنند و دو سال بعد از آن مالکیتشان را به ۵۰ درصد برسانند. بنا بر توافق دو جانبه چین و اتحادیه اروپا، این کشور بازار تلفن همراه خود را دو سال زودتر از زمان مذکور در توافقنامه‌اش با آمریکا خواهد گشود و شرکت‌های خارجی

جدول ۴: درصد پوشش سرمایه‌گذاری خارجی (و تعداد شهرها) در بخش ارتباطات راه دور چین بعد از ورود به سازمان تجارت جهانی

بخش	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸
موبایل	٪۲۵ (۳ شهر)	٪۳۵ (۱۷ شهر)		٪۴۹ (۱۷ شهر)		٪۴۹ (ملی)	
فاکس				٪۲۴ (۳ شهر)		٪۳۵ (۱۷ شهر)	٪۴۹ (ملی)
خدمات دارای ارزش افزوده	٪۳۰ (۳ شهر)	٪۴۹ (۱۷ شهر)	٪۵۰ (ملی)				

خواهند توانست که حسب توافق مالکیت ۲۵ درصد معامله را در اختیار گیرند، یک سال بعد این رقم به ۳۵ درصد و سه سال بعد ۴۹ درصد خواهد شد. شرکت‌های بین‌المللی مانند Motorola، Nokia و Ericsson علاقه شدید خود را به بخش ارتباطات در حال رشد چین اعلام کرده‌اند. اخیراً شورای ایالتی PRC قوانین جدید مربوط به شرایط سازمان‌های مخابراتی خارجی را تصویب کرد که در اول ژانویه ۲۰۰۲ به جریان افتاد. جدول «۴» مراحل مختلف بازکردن تدریجی بازار را نشان می‌دهد.

پاسخ دهندگان همگی در این نقطه نظر اشتراک داشتند که رشد شتاب‌دار بازار تلفن چین، لجستیک و تجارت این کشور را تقویت خواهد نمود. یک مدیر در این باره اظهار داشت که برنامه‌های الکترونیکی در چین باب شده‌اند. شرکت کشتیرانی اقیانوس چین که بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی چین نیز می‌باشد، در آوریل ۲۰۰۲ اعلام نمود که از برنامه‌های الکترونیکی استفاده می‌کند که اساس کار آنها زیرساخت‌های مربوط به تأیید کلید عمومی - خصوصی است. دریافت، انتقال و تحویل بارنامه‌ها را می‌توان به صورت بین‌المللی و در اینترنت انجام داد. نکته مهم آن است که چین باید یک فضای قابل اعتماد و بسیار کارآمد را برای تجارت بین‌المللی بدون کاغذبازی آماده سازد. اما مدیران لجستیک مصاحبه شده چندان از این الزامات قانونی خشنود و راضی به نظر نمی‌رسیدند. در حال حاضر، دادگاه‌های چین نمی‌توانند به مدارک و شواهد الکترونیکی استناد کنند. «آیین‌نامه مدنی جمهوری خلق چین» در چهارمین نشست کنگره خلق چین در نهم آوریل ۱۹۹۱ تصویب شد. فصل «۶» این قانون در رابطه با شواهد است. بنا بر ماده ۳۶ فصل «۶»، شواهد به چند دسته زیر تقسیم می‌شوند:

۱- شواهد مستند، ۲- شواهد مادی، ۳- اطلاعات صوتی و تصویری، ۴- شهادت شاهدها، ۵- اظهارات طرف دعوا، ۶- نتایج تأییدیه‌های کارشناسی و ۷- موارد ثبت شده در بازرسی‌ها. بدین ترتیب روشن نیست که آیا بارنامه الکترونیکی نیز شامل ماده ۶۳ خواهد شد یا خیر. کمیسیون ملل متحد در مورد قوانین تجارت جهانی (UNCITRAL) به دنبال توسعه قوانین جهانی یکنواخت است که استفاده از مبادلات داده‌های الکترونیکی (EDI) را به رسمیت بشناسد. در سال ۱۹۹۵، این کمیسیون قانون مدل را در مورد جنبه‌های قانونی مبادلات الکترونیکی و وسایل ارتباطاتی تصویب کرد. این قانون به عنوان مدلی برای کشورها به شمار می‌رود تا قانون یکنواختی را تدوین و با استفاده از سیستم‌های کامپیوتری در تجارت بین‌المللی و لجستیک فعالیت نمایند. ماده ۴ قانون مدل UNCITRAL تصریح می‌کند که صرفاً به خاطر داده‌ای بودن اطلاعات نمی‌توان کارآمدی، اعتبار و قابلیت به کارگیری آن را انکار نمود. ماده ۱۸ این قانون نیز تصریح می‌کند که هیچ چیزی در استفاده از قوانین مربوط به مدارک و شواهد نباید از ورود یک پیام داده‌ای به خاطر شکل داده‌ای آن جلوگیری به عمل آورد و یا اگر این بهترین شاهدهی است که فرد می‌تواند اقامه کند نباید به صرف این که به شکل اصلی خود نیست، آن را مردود شمرد. چین هنوز قانون مدل UNCITRAL را در قانون مدنی خود نپذیرفته است. بنابراین پیشنهاد می‌شود که چین شرایط مربوط به تصویب این قانون را مهیا نماید تا خلاء قانونی موجود برطرف گردد.

۸- نتیجه گیری

این مقاله نیز همچون غالب پژوهش‌های تجربی و نظری قبلی دارای محدودیت‌های رویکردی است. از جمله این موارد می‌توان به شمار کم مدیران و متخصصینی اشاره نمود که مورد مصاحبه قرار گرفتند. البته باید به یاد داشته باشیم که دسترسی به مدیران لجستیک شاغل در چین کار چندان ساده‌ای نیست. اما با وجود این محدودیت‌ها، متخصصین امر می‌توانند از نتایج و دیدگاه‌های حاصله بهره‌مند شوند و در تحقیقات آینده سمت و سوی درستی را برگزینند. درک مدیریت لجستیک در چین به تجزیه و تحلیل چندین عامل و شبکه‌ای به هم پیوسته از روابط موجود بین این عوامل وابسته است. این مقاله نشان می‌دهد که محیط قانونی در چین که تحت تأثیر ورود این کشور به سازمان تجارت جهانی قرار گرفته، مسلماً یکی از عوامل قابل توجه و حائز اهمیت است. پس ضروری است که مطالعات آینده، روی سیستم لجستیک زنجیره تأمین چین میان رشته‌ای باشد و به بررسی اثر ترکیبات مختلف متغیرها و نقش آنها در این سیستم بپردازد. همچنان که در این مقاله گفتیم، قوانین گمرکی چین، قوانین سرمایه‌گذاری خارجی و قوانین ارتباطاتی این کشور در آینده نقش اساسی در تحولات لجستیکی را به عهده خواهند داشت. در این راستا، ورود چین به سازمان تجارت جهانی مانند کاتالیزوری روند این تحولات را تسریع نموده است و چین و کشورهای اقتصادی دنیا را وارد فضایی کرده است که نیاز آن یکپارچگی و تعاملات نزدیک‌تر است. در این وضعیت، مشاورین و گروه‌های ذینفع در سرمایه‌گذاری مشترک چینی - خارجی، برای تدوین خط‌مشی‌ها و تصمیمات لازم، باید با مطالعه اوضاع و احوال پویای این محیط هر روز بیشتر از شرایط و محدودیت‌ها آگاهی یابند. همچنین برای تبدیل بخش حمل‌ونقل کالا به یک صنعت دارای مدیریت لجستیکی کارآمد و مؤثر، چین باید قوانین خود را تقویت کند. تنها یک چارچوب قانونی قوی قادر است از سرمایه‌گذاران خارجی در برابر خطرات سیاسی و خط قرمزی‌های متعدد اداری حفاظت نماید.

منبع

Felix W.H. Chan; Logistics Management in China University of Hong Kong, 2002.

اینترنت: www.une.edu.au