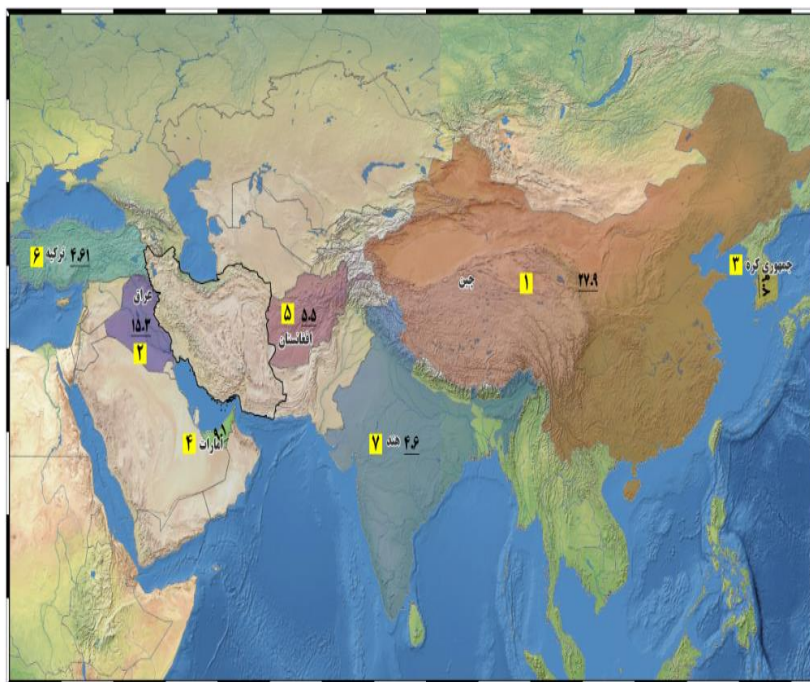


مطالعات سندی آمایش سرزمین صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)



مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
گروه پژوهشی آمایش سرزمین، توسعه و توازن منطقه‌ای
مجموعه گزارش شماره ۱۴۸

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شناسه گزارش

عنوان	مطالعات سند ملی آمایش سرزمین صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)
کد شناسه	۹۹-۷-۱۰۱۹۸
پدیدآورندگان	مدیر مطالعه: دکتر حجت‌الله میرزایی
	همکاران: دکتر طاهره سیفی، مصیب احمدی فر
ناظر	مرتضی خالصی
	امور ذی‌ربط در سازمان برنامه و بودجه کشور:
	امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین امور صنعت، معدن، بازرگانی و ارتباطات
واحد ذی‌ربط در مرکز	گروه پژوهشی آمایش سرزمین، توسعه و توازن منطقه‌ای دبیر گروه: دکتر مرتضی مهرعلی تبار فیروزجایی
	اعضای گروه (به ترتیب الفبا): دکتر محسن ابراهیمی خوسفی، دکتر مینا ابوطالبی، دکتر مهدی رازپور، مهرداد کاشف مبارکه، مصطفی کشتکار و دکتر حمید محمدی
ناشر	مسئول هماهنگی و نظارت: سعید غلامی نتاج، مدیر کل دفتر خدمات پژوهشی و کاربست یافته‌های پژوهشی
	مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
تاریخ انتشار	زمستان ۱۳۹۹
مطالب این گزارش لزوماً بیانگر نظر رسمی سازمان برنامه و بودجه کشور و مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری نیست.	
حقوق معنوی اثر به پدیدآورندگان و حقوق مادی آن، به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری سازمان برنامه و بودجه کشور تعلق دارد و استفاده از آن با ذکر مأخذ بلامانع است.	
آدرس: تهران - خیابان نجات الهی - خیابان سپند - پلاک شماره‌های تماس ۰۲۱-۴۳۳۰۶۰۰۰ شماره پیام‌رسان ۰۹۹۲۱۵۷۵۸۴۳۱۶	
https://www.dfrc.ir/	

پیشگفتار

تنظیم روابط بین عوامل انسانی، اقتصادی و محیطی با انگیزه بهره‌مندی از سرزمین در جهت استفاده شایسته و پایدار از توان انسانی و طبیعی، مورد توجه آمایش سرزمین است. به بیانی دیگر، آمایش سرزمین به دنبال چیدمان سه مؤلفه مهم جمعیت، سرمایه و منابع طبیعی برای تحقق مطلوب‌ترین، عادلانه‌ترین و پایدارترین سازمان فضایی در سرزمین است. در این راستا، بدیهی است که آمایش سرزمین در چارچوب اصول مصوب، از طریق حفاظت کاربری‌های پایدار اراضی، افزایش بهره‌وری، کارایی و بازده اقتصادی، گسترش عدالت اجتماعی، رفع فقر و محرومیت، برقراری تعادل و توازن در برخورداری از سطح معقول توسعه و رفاه در تمام مناطق جغرافیایی، ایجاد و تحکیم پیوندهای اقتصادی درون و برون منطقه‌ای و هماهنگ‌سازی تأثیرات فضایی- زمانی سیاست‌های بخشی، استانی، منطقه‌ای و ملی به گونه‌ای عمل کرده تا بتواند اهداف چشم‌انداز بلندمدت توسعه کشور و مدیریت یکپارچه سرزمین را به صورت تحقق‌پذیر، متوازن، پایدار و عادلانه عملی سازد. در مجموع می‌توان چنین بیان داشت که آمایش سرزمین نوعی برنامه‌ریزی فضایی راهبردی است که با بهره‌مندی از خرد، دانش و بینش سرزمینی، به دنبال تحقق اهداف زیر است:

- توسعه فضایی متعادل و متوازن سرزمین با رعایت توان اکولوژیک؛
- حفظ وحدت و یکپارچگی سرزمین؛
- بهره‌وری بهینه از سرزمین، متناسب با ظرفیت‌های فضایی و موقعیت مکانی همچون هاب ارتباطی و اقتصاد دریاپایه؛
- توجه ویژه به قلمروهای خاص سرزمینی؛
- کاهش اختلاف در بهره‌مندی نواحی و اقوام گوناگون کشور از مواهب توسعه؛
- ارتقاء بهره‌وری و کارایی اقتصادی؛
- ارتقاء رقابت‌پذیری بین‌المللی، مبتنی بر فعال‌سازی مزیت‌های مغفول‌مانده و خلق مزیت‌های جدید سرزمینی و
- ارتقاء کیفیت زندگی ساکنان همه مناطق کشور.

آمایش سرزمین، با عنایت به اهمیت موضوع و ضرورت و نقش آن در نظام برنامه‌ریزی همواره مورد تأکید سازمان برنامه و بودجه کشور بوده، به نحوی که در پنج دهه گذشته، چهار دوره مطالعات آمایش سرزمین در کشور تجربه شده است. در ادامه تلاش‌های صورت گرفته برای تدوین سند ملی آمایش سرزمین؛ در دوره اخیر، پس از آغاز به کار دولت تدبیر و امید و احیای سازمان برنامه و بودجه کشور، با توجه به اهمیت موضوع و با استناد به تکلیف قانونی ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه، تدوین سند ملی آمایش سرزمین مدنظر قرار گرفت و انجام آن به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری سپرده شد. متعاقب آن مرکز پژوهش‌های توسعه

و آینده‌نگری، به‌منظور بهره‌مندی حداکثری از مجموعه مطالعات و گزارش‌های انجام شده در کشور؛ بهره‌گیری از تمام اندوخته دولت و توان علمی کشور در راستای تدوین سندی جامع، به‌عنوان نقشه راه توسعه بلندمدت کشور، ساختار اجرایی تدوین سند ملی آمایش با هدف عضویت معاونت وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط و همچنین اساتید و صاحب‌نظران برجسته کشور در ترکیب تمامی کارگروه‌ها، شکل داد و بر این اساس مطالعات سند ملی آمایش سرزمین در قالب ۱۹ گروه مطالعاتی با حضور بیش از ۷۰ نفر از صاحب‌نظران برجسته کشور و کارشناسان مجرب در حوزه‌های جمعیتی، محیط‌زیست، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی انجام پذیرفت که ماحصل آن تدوین بیش از ۴۰ جلد گزارش پشتیبان سند ملی آمایش سرزمین بوده که این گزارش بخشی از آن مجموعه است.

امید است نتایج حاصل از سند ملی آمایش سرزمین، راهنمای مناسبی برای تمامی ذی‌نفعان بوده و نویدبخش تحقق توسعه پایدار در سرزمین ایران باشد. در پایان واجب می‌دانم مراتب تشکر و قدردانی صمیمانه خود از کلیه کسانی که در راهبری، هدایت و تدوین سند ملی آمایش سرزمین در قالب شورای مشورتی و سیاست‌گذاری، کمیته علمی و کمیته اجرایی سهیم بوده‌اند را ابراز دارم.

علیرضا آزموده اردلان

رئیس مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
مقدمه.....	۱
۱- بررسی و تحلیل وضع موجود و استخراج ساختار و سازمان فضایی بخش بازرگانی.....	۲
۱-۱- نقش و جایگاه ایران در منطقه و جهان با تأکید بر مزیت‌ها و ظرفیت‌های منطقه‌ای ایران (با تأکید بر کریدورهای ترانزیتی، همکاری‌ها و رقابت‌های منطقه‌ای بازرگانی، ...)	۲
۱-۱-۱- ژئواکونومی.....	۲
۱-۱-۲- بنیان‌های ژئوپلیتیک ایران در حوزه انرژی.....	۷
۱-۱-۳- تسلط بر تنگه راهبردی هرمز و داشتن سواحل طولانی در خلیج فارس و دریای عمان.....	۸
۱-۱-۴- قرار گرفتن در کانون بیضی انرژی جهان.....	۹
۱-۱-۵- بحث و نتیجه‌گیری.....	۲۲
۲- تعیین جایگاه بخش بازرگانی در اقتصاد ملی.....	۲۴
۱-۲-۱- سهم از تولید ناخالص داخلی.....	۲۴
۲-۲-۱- سهم از رشد اقتصادی.....	۲۷
۳-۲-۱- تسهیلات بانکی.....	۲۹
۴-۲-۱- اشتغال.....	۳۲
۵-۲-۱- تجارت خارجی (صادرات-واردات).....	۳۶
۶-۲-۱- آموزش و تحقیق و توسعه.....	۴۹
۷-۲-۱- ساختار و ترکیب کالاهای صادراتی و وارداتی.....	۵۰
۸-۲-۱- شرکای تجاری ایران در صادرات از مبادی خروجی کشور.....	۵۱
۹-۲-۱- شرکای تجاری ایران در واردات به مبادی ورودی کشور.....	۵۵
۱۰-۲-۱- گمرکات کشور.....	۵۹
۱۱-۲-۱- سهم دلاری صادرات گمرکی استان‌های مختلف.....	۶۰
۱۲-۲-۱- سهم دلاری واردات گمرکی استان‌های مختلف.....	۶۳
۱۳-۲-۱- سهم وزنی واردات گمرکی استان‌های مختلف.....	۶۶
۱۴-۲-۱- سهم وزنی صادرات گمرکی استان‌های مختلف.....	۶۹
۳- توزیع فضایی فعالیت‌های بخش و علل شکل‌گیری این فعالیت‌ها و احصاء فعالیت‌های کلیدی تأثیرگذار بر توسعه فضایی بخش.....	۷۲
۱-۳-۱- پیشینه روند شکل‌گیری مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی.....	۷۲

- ۲-۳-۱- برخی از مهم‌ترین مناطق آزاد و ویژه اقتصادی دنیا ۷۴
- ۳-۳-۱- مناطق آزاد ایران ۷۶
- ۴-۳-۱- مناطق ویژه اقتصادی ۷۹
- ۵-۳-۱- معرفی پایانه‌های مرزی و بنادر ایران ۹۱
- ۴-۱- تحلیل تجارت خارجی و تراز تجاری کشور ۹۸
- ۱-۴-۱- خاورمیانه ۹۹
- ۲-۴-۱- حوزه دریای پارس (خلیج فارس و دریای عمان) ۹۹
- ۳-۴-۱- روابط با همسایگان ۱۰۰
- ۵-۱- ترانزیت کالا ۱۲۴
- ۱-۵-۱- عملکرد کشور در زمینه ترانزیت کالا ۱۲۵
- ۲-۵-۱- تصویر کلان بخش حمل و نقل بار برون‌شهری و ترانزیت ۱۲۷
- ۳-۵-۱- مقایسه حمل و نقل ریلی و جاده‌های در سایر کشورها (برخی کشورهای اروپایی) ۱۳۷
- ۴-۵-۱- مقایسه حمل و نقل ریلی و جاده‌های در سایر کشورها (کشورهای منطقه) ۱۴۱
- ۵-۵-۱- مقایسه حمل و نقل ریلی و جاده‌های در سایر کشورها (اقتصادهای نوظهور) ۱۴۲
- ۶-۵-۱- جمع‌بندی از تحلیل کلان بخش بار برون‌شهری ۱۴۵
- ۶-۱- ایران چهارراه کریدورهای بین‌المللی ۱۴۶
- ۷-۱- نمایی از روند ترانزیت کالا ۱۵۱
- ۱-۷-۱- ترانزیت در سایر کشورها ۱۵۳
- ۲-۷-۱- ترانزیت جاده‌های ۱۵۴
- ۳-۷-۱- ترانزیت هوایی ۱۵۶
- ۴-۷-۱- راهکارهای عبور از خودرومحوری در بار برون‌شهری و ارتقای ترانزیت کشور ۱۵۷
- ۵-۷-۱- راهکارهای مشخص ۱۷ گانه برای حل مشکلات حمل‌ونقل بار برون‌شهری در مقیاس کلان ۱۵۸
- ۶-۷-۱- راهکارهای هفت‌گانه افزایش قابل توجه ترانزیت ایران ۱۵۹
- ۸-۱- بنگاه‌های بازرگانی ۱۶۰
- ۱-۸-۱- تأسیسات شبکه ذخیره و نگهداری کالا ۱۶۲
- منابع ۱۶۷

فهرست جداول

صفحه

عنوان

جدول ۱: نقاط استراتژیک نفتی جهان و روند حجم نفت عبوری از آن‌ها.....	۱۹
جدول ۲: ارزش افزوده بخش بازرگانی استان‌ها طی دوره زمانی ۱۳۹۳-۱۳۸۳ و میانگین ده ساله.....	۲۶
جدول ۳: سهم بخش بازرگانی هر استان در تولید ناخالص داخلی آن طی بازه زمانی ۱۳۹۳-۱۳۸۴.....	۲۷
جدول ۴: سهم بخش‌های مختلف از تسهیلات بازرگانی بانک‌ها طی بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۳۹۴.....	۳۱
جدول ۵: تعداد کارکنان کارگاه‌های بازرگانی و خدمات و فعالیت‌های دارای بیشترین کارکن در سال‌های ۱۳۹۳، ۱۳۹۴ و ۱۳۹۶.....	۳۳
جدول ۶: ارزش و وزن صادرات کالاهای غیر نفتی (بدون احتساب نفت و تجارت چمدانی) و واردات طی دوره زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۷.....	۳۷
جدول ۷: حجم و ارزش اقلام صادرات کالاهای غیر نفتی طی بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۳۹۲.....	۳۸
جدول ۸: ارزش و حجم صادرات گمرکی- گروه کالایی طی بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۲.....	۴۰
جدول ۹: ارزش و حجم صادرات گمرکی بر اساس طبقه‌بندی طی بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۲.....	۴۰
جدول ۱۰: حجم و ارزش صادرات غیر نفتی به کشورهای مقصد طی بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۳۹۲.....	۴۲
جدول ۱۱: صادرات نفت خام ایران و فرآورده‌های نفتی طی بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۲.....	۴۳
جدول ۱۲: ترکیب واردات گمرکی بر اساس نوع مصرف.....	۴۴
جدول ۱۳: ارزش واردات گمرکی بر اساس طبقه‌بندی بین‌المللی طی دوره زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۲.....	۴۵
جدول ۱۴: سهم کشورهای عمده طرف معاملات وارداتی با ایران.....	۴۶
جدول ۱۵: صادرات و واردات کشورهای منتخب در سال ۱۳۹۷.....	۴۸
جدول ۱۶: نسبت صادرات و واردات طی سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۸۸.....	۵۰
جدول ۱۷: بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش صادرات در سال ۱۳۹۸.....	۵۲
جدول ۱۸: بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش صادرات در سال ۱۳۹۷.....	۵۳
جدول ۱۹: بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش صادرات در سال ۱۳۹۶.....	۵۵
جدول ۲۰: بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش صادرات در سال ۱۳۹۰.....	۵۶
جدول ۲۱: بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش واردات در سال ۱۳۹۸.....	۵۷
جدول ۲۲: بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش واردات در سال ۱۳۹۷.....	۵۸
جدول ۲۳: بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش واردات در سال ۱۳۹۰.....	۵۹
جدول ۲۴: مقایسه سهم دلاری صادرات گمرکی ۱۰ گمرک برتر در سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۶.....	۶۲
جدول ۲۵: مقایسه سهم دلاری واردات گمرکی ۱۰ گمرک برتر در سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۶.....	۶۵

- جدول ۲۶: مقایسه سهم واردات گمرکی ۱۰ گمرک برتر در سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۶ ۶۸
- جدول ۲۷: مقایسه سهم صادرات گمرکی ۱۰ گمرک برتر در سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۶ ۷۱
- جدول ۲۸: وضعیت تجارت ایران و آذربایجان طی سال‌های ۱۳۹۴-۱۳۸۴ ۱۰۳
- جدول ۲۹: عمده کالای صادراتی ایران به آذربایجان طی سال‌های ۹۳-۱۳۸۴ ۱۰۴
- جدول ۳۰: وضعیت پایانه های مرزی ایران و آذربایجان تا پایان سال ۱۳۹۴ ۱۰۴
- جدول ۳۱: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد آذربایجان در سال ۱۳۹۵ ۱۰۵
- جدول ۳۲: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبداء آذربایجان در سال ۱۳۹۵ ۱۰۵
- جدول ۳۳: تجارت آذربایجان با کشورهای منطقه ۱۰۶
- جدول ۳۴: وضعیت تجارت ایران و ارمنستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴ ۱۰۷
- جدول ۳۵: عمده کالای صادراتی ایران به ارمنستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۵ ۱۰۸
- جدول ۳۶: وضعیت پایانه های مرزی ایران و ارمنستان تا پایان سال ۱۳۹۴ ۱۰۸
- جدول ۳۷: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبداء ارمنستان در سال ۱۳۹۵ ۱۰۹
- جدول ۳۸: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد ارمنستان در سال ۱۳۹۵ ۱۰۹
- جدول ۳۹: وضعیت تجارت ایران و ترکیه طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴ ۱۱۱
- جدول ۴۰: عمده کالای صادراتی ایران به ترکیه طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۵ ۱۱۱
- جدول ۴۱: وضعیت پایانه های مرزی ایران و ترکیه تا پایان سال ۱۳۹۴ ۱۱۲
- جدول ۴۲: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبداء ترکیه در سال ۱۳۹۵ ۱۱۲
- جدول ۴۳: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد ترکیه در سال ۱۳۹۵ ۱۱۳
- جدول ۴۴: وضعیت تجارت ایران و عراق طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴ ۱۱۵
- جدول ۴۵: عمده کالای صادراتی ایران به عراق طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۵ ۱۱۶
- جدول ۴۶: وضعیت پایانه های مرزی ایران و عراق تا پایان سال ۱۳۹۴ ۱۱۶
- جدول ۴۷: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبداء عراق در سال ۱۳۹۵ ۱۱۷
- جدول ۴۸: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد عراق در سال ۱۳۹۵ ۱۱۷
- جدول ۴۹: وضعیت تجارت ایران و پاکستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴ ۱۱۹
- جدول ۵۰: عمده کالای صادراتی ایران به پاکستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۵ ۱۲۰
- جدول ۵۱: وضعیت پایانه های مرزی ایران و پاکستان تا پایان سال ۱۳۹۴ ۱۲۰
- جدول ۵۲: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبداء پاکستان در سال ۱۳۹۵ ۱۲۰
- جدول ۵۳: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد پاکستان در سال ۱۳۹۵ ۱۲۱
- جدول ۵۴: وضعیت تجارت ایران و افغانستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴ ۱۲۳

- جدول ۵۵: عمده کالای صادراتی ایران به افغانستان طی سال‌های ۹۳-۱۳۸۴ ۱۲۴
- جدول ۵۶: وضعیت پایانه های مرزی ایران و افغانستان تا پایان سال ۱۳۹۴ ۱۲۴
- جدول ۵۷: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبداء افغانستان در سال ۱۳۹۵ ۱۲۵
- جدول ۵۸: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد افغانستان در سال ۱۳۹۵ ۱۲۵
- جدول ۵۹: وضعیت تجارت ایران و ترکیه طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴ ۱۲۷
- جدول ۶۰: عمده کالای صادراتی ایران به ترکمنستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۵ ۱۲۸
- جدول ۶۱: وضعیت پایانه های مرزی ایران و ترکمنستان تا پایان سال ۱۳۹۴ ۱۲۸
- جدول ۶۲: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبدأ ترکمنستان در سال ۱۳۹۵ ۱۲۹
- جدول ۶۳: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد ترکمنستان در سال ۱۳۹۵ ۱۲۹
- جدول ۶۴: عملکرد زیرساخت‌ها و روساخت‌های ترانزیتی ایران طی سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۹۳ ۱۳۱
- جدول ۶۵: عملکرد ترانزیتی کشور طی سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۹۳ ۱۳۱
- جدول ۶۶: مقایسه عملکرد حمل و نقل بار در کشورها در سال ۲۰۰۹ ۱۳۸
- جدول ۶۷: تعداد کارکنان کارگاه های بازرگانی و خدمات منتخب به تفکیک جنسیت و وضعیت مزد و حقوق در سال ۱۳۹۶ ۱۶۷
- جدول ۶۸: مشخصات و مساحت شرکت‌های انبارهای عمومی ۱۶۸
- جدول ۶۹: تعداد سردخانه‌ها و انبارهای عمومی کشور به تفکیک استان ۱۶۹
- جدول ۷۰: تعداد سیلوهای گندم کشور به تفکیک استان در سال ۱۳۹۴ ۱۷۱

فهرست شکل‌ها

صفحه	عنوان
۱۴۸	شکل ۱: کریدورهای رقیب کشور
۱۴۹	شکل ۲: مسیر توافقنامه لاجورد
۱۴۹	شکل ۳: اتصال ریلی باکو تفلیس کارس
۱۵۰	شکل ۴: ظرفیت بار ارسالی از چین به اروپا
۱۵۰	شکل ۵: توسعه بندر گوادر.....

فهرست نمودارها

صفحه	عنوان
۳.....	نمودار ۱: تولید ناخالص داخلی ایران و مقایسه با کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۷
۴.....	نمودار ۲: رشد اقتصادی ایران و کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۷
۴.....	نمودار ۳: درآمد سرانه ایران و کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۷
۵.....	نمودار ۴: وضعیت ایران و برخی کشورها با بیشترین میزان جذب سرمایه گذاری خارجی در سال ۲۰۱۹
۶.....	نمودار ۵: وضعیت ایران و کشورهای منتخب از نظر جذب سرمایه گذاری خارجی در سال ۲۰۱۹
۶.....	نمودار ۶: روند جذب سرمایه گذاری خارجی ایران طی سالهای ۲۰۱۸-۲۰۰۰
۷.....	نمودار ۷: بزرگترین شرکای صادراتی و وارداتی ایران در سال ۲۰۱۶
۱۳.....	نمودار ۸: ذخایر اثبات شده نفت اعضای اوپک
۱۳.....	نمودار ۹: کشورهای با بیشترین ذخایر اثبات شده نفت بر حسب میلیارد بشکه
۱۴.....	نمودار ۱۰: کشورهای با بزرگترین ذخایر گاز اثبات شده جهان
۱۴.....	نمودار ۱۱: بزرگترین کشورهای تولید کننده گاز طبیعی جهان
۱۵.....	نمودار ۱۲: ذخایر اثبات شده ناخالص گاز جهان بر حسب مناطق
۱۵.....	نمودار ۱۳: ذخایر اثبات شده ناخالص گاز طبیعی جهان
۱۶.....	نمودار ۱۴: ارزش و سهم نفت خام صادراتی ۱۰ کشور بزرگ صادر کننده نفت خام در سال ۲۰۱۸
۱۸.....	نمودار ۱۵: نقاط استراتژیک نفتی جهان و حجم نفت عبوری از آنها در سال ۲۰۱۶
۲۵.....	نمودار ۱۶: سهم ارزش افزوده بخش بازرگانی از تولید ناخالص داخلی طی دوره زمانی ۱۳۹۳-۱۳۸۳
۲۵.....	نمودار ۱۷: رشد ارزش افزوده بخش بازرگانی طی دوره زمانی ۱۳۹۳-۱۳۸۳
۱۳۹۳- ۲۹.....	نمودار ۱۸: مقایسه سهم ارزش افزوده بخش بازرگانی از تولید ناخالص داخلی کشور با میانگین مقادیر استانی طی دوره ۱۳۹۳-
۳۰.....	نمودار ۱۹: تسهیلات بخش بازرگانی از مجموع تسهیلات پرداختی شبکه بانکی طی سالهای ۱۳۹۷-۱۳۹۲
۳۰.....	نمودار ۲۰: سهم تسهیلات بخش بازرگانی از مجموع تسهیلات اعطایی شبکه بانکی
۳۲.....	نمودار ۲۱: میانگین سهم بخشهای مختلف از تسهیلات بازرگانی بانکها طی دوره زمانی ۱۳۹۷-۱۳۹۴
۳۴.....	نمودار ۲۲: تعداد کارکنان کارگاههای بازرگانی و خدمات
۳۵.....	نمودار ۲۳: سهم شاغلان بخش خدمات بر حسب مناطق شهری و روستایی (۱۳۹۶-۱۳۷۶)
۳۵.....	نمودار ۲۴: سهم شاغلان ۱۵ ساله و بیشتر بخش خدمات کل کشور به تفکیک سال (۱۳۹۸-۱۳۸۴)
۱۳۹۷- ۳۷.....	نمودار ۲۵: ارزش صادرات کالاهای غیر نفتی (بدون احتساب نفت و تجارت چمدانی) و واردات طی دوره زمانی ۱۳۹۷-

- نمودار ۲۶: سهم اقلام صادرات غیر نفتی طی بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۳۹۲..... ۳۹
- نمودار ۲۷: سهم کشورهای مقاصد صادرات غیر نفتی طی بازه زمانی ۱۳۹۷-۱۳۹۲..... ۴۱
- نمودار ۲۸: عمده کشورهای طرف معاملات واردات در سال ۹۷..... ۴۶
- نمودار ۲۹: درصد سهم ارزش صادرات به ۷ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۸..... ۵۲
- نمودار ۳۰: درصد سهم ارزش صادرات به ۷ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۷..... ۵۳
- نمودار ۳۱: درصد سهم ارزش صادرات به ۷ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۶..... ۵۴
- نمودار ۳۲: درصد سهم ارزش صادرات به ۷ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۰..... ۵۵
- نمودار ۳۳: درصد سهم ارزش واردات از ۱۰ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۸..... ۵۶
- نمودار ۳۴: درصد سهم ارزش واردات از ۱۰ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۷..... ۵۷
- نمودار ۳۵: درصد سهم ارزش واردات از ۱۰ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۰..... ۵۹
- نمودار ۳۶: سهم دلاری صادرات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۷..... ۶۱
- نمودار ۳۷: سهم دلاری صادرات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۶..... ۶۲
- نمودار ۳۸: سهم دلاری واردات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۶..... ۶۴
- نمودار ۳۹: سهم دلاری واردات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۷..... ۶۵
- نمودار ۴۰: سهم وزنی واردات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۷..... ۶۷
- نمودار ۴۱: سهم وزنی واردات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۶..... ۶۸
- نمودار ۴۲: سهم وزنی صادرات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۷..... ۷۰
- نمودار ۴۳: سهم وزنی صادرات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۶..... ۷۱
- نمودار ۴۴: وضعیت تجارت ایران و آذربایجان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴..... ۱۰۱
- نمودار ۴۵: وضعیت تجارت ایران و ارمنستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴..... ۱۰۴
- نمودار ۴۶: وضعیت تجارت ایران و ترکیه طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴..... ۱۰۸
- نمودار ۴۷: وضعیت تجارت ایران و عراق طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴..... ۱۱۱
- نمودار ۴۸: وضعیت تجارت ایران و پاکستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴..... ۱۱۵
- نمودار ۴۹: وضعیت تجارت ایران و افغانستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴..... ۱۱۹
- نمودار ۵۰: وضعیت تجارت ایران و ترکمنستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴..... ۱۲۳
- نمودار ۵۱: سهم ریلی از حمل بار در ایران..... ۱۲۸
- نمودار ۵۲: سهم ریلی از حمل بار براساس تناژ..... ۱۲۹
- نمودار ۵۳: روند تغییرات نرخ حمل به تفکیک عوامل مؤثر در آن از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷..... ۱۳۰
- نمودار ۵۴: متوسط مسافت طی شده در هر سفر کامیون‌ها..... ۱۳۱

- نمودار ۵۵: سهم ریل و جاده و حمل آبراهای در حمل بار اروپا ۱۳۳
- نمودار ۵۶: سهم ریلی و جادهای حمل بار در روسیه ۱۳۴
- نمودار ۵۷: سهم ریلی و جادهای حمل بار در آمریکا ۱۳۵
- نمودار ۵۸: سهم ریلی و جادهای حمل بار در استرالیا ۱۳۶
- نمودار ۵۹: سهم ریلی و جادهای حمل بار در کانادا ۱۳۷
- نمودار ۶۰: سهم ریلی و جادهای حمل بار در اتریش ۱۳۷
- نمودار ۶۱: سهم ریلی و جادهای حمل بار در جمهوری چک ۱۳۸
- نمودار ۶۲: سهم ریلی و جادهای حمل بار در آلمان ۱۳۹
- نمودار ۶۳: سهم ریلی و جادهای حمل بار در سوئیس ۱۴۰
- نمودار ۶۴: سهم ریلی و جادهای حمل بار در گرجستان ۱۴۱
- نمودار ۶۵: سهم ریلی و جادهای حمل بار در آذربایجان ۱۴۲
- نمودار ۶۶: سهم ریلی و جادهای حمل بار در چین ۱۴۲
- نمودار ۶۷: سهم ریلی و جادهای حمل بار در هند ۱۴۳
- نمودار ۶۸: برنامه‌ریزی افزایش سهم ریلی در کشور هند ۱۴۴
- نمودار ۶۹: ترانزیت کالا در ایران ۱۵۱
- نمودار ۷۰: تأثیر قیمت گوگرد بر حمل بین‌المللی در راه آهن ۱۵۲
- نمودار ۷۱: روند ترانزیت جادهای محمولات اروپایی ۱۵۳
- نمودار ۷۲: تعداد قطار و کانتینر در کریدورهای آسیا-اروپا ۱۵۳
- نمودار ۷۳: روند ترانزیت ریلی در کشورهای آلمان و اتریش ۱۵۴
- نمودار ۷۴: ترانزیت جادهای در کشور لهستان ۱۵۵
- نمودار ۷۵: ترانزیت جادهای در کشور اتریش ۱۵۵
- نمودار ۷۶: ترانزیت جادهای در کشور بلغارستان ۱۵۶
- نمودار ۷۷: تعداد پروازهای عبوری از آسمان ایران ۱۵۶
- نمودار ۷۸: تعداد کارکنان کارگاه‌های بازرگانی و خدمات به تفکیک جنسیت و وضعیت مزد و حقوق ۱۶۱
- نمودار ۷۹: تعداد سردخانه‌ها و انبارهای عمومی ایران ۱۶۲
- نمودار ۸۰: تعداد سردخانه‌های کشور طی سال‌های مختلف ۱۶۳
- نمودار ۸۱: تعداد سیلوه‌های گندم کشور ۱۶۴

فهرست نقشه‌ها

صفحه	عنوان
۱۰.....	نقشه ۱: موقعیت ژئو انرژی ایران
۱۰.....	نقشه ۲: میدان های نفتی و گازی ایران
۱۱.....	نقشه ۳: موقعیت ایران و مسیر انتقال نفت از آسیای مرکزی
۱۱.....	نقشه ۴: موقعیت ژئواکونومی ایران با توجه به فضای پیرامونی
۱۸.....	نقشه ۵: نقاط استراتژیک نفتی جهان و حجم نفت عبوری از آن‌ها
۷۶.....	نقشه ۶: توزیع فضایی مناطق آزاد
۹۱.....	نقشه ۷: توزیع فضایی پایانه‌های مرزی و بنادر آبی و فرودگاه‌ها
۱۶۶.....	نقشه ۸: . توزیع جغرافیایی و آمایشی سردخانه های کشور

مقدمه

کشور ایران به دلیل جایگاه مهم جغرافیایی از دیرباز بهترین مسیر و پل تجاری بین شرق و غرب بوده و در ارتباط اقتصادی و بازرگانی کشورها نقش بسزایی داشته است. با توجه به موقعیت استراتژیک ایران به لحاظ جغرافیایی و سیاسی در منطقه و جهان و همسایگی آن با ۱۶ کشور منطقه، می‌توان اظهار داشت بخش تجاری و بازرگانی در اقتصاد ایران بسیار حائز اهمیت بوده و در اسناد بالادستی و توسعه کشور نیز توجه ویژه‌ای به آن شده است. در این میان هر یک از استان‌ها با در نظر گرفتن موقعیت منطقه‌ای آنها، پتانسیل‌ها، نقاط قوت و محدودیت‌هایی که با آنها مواجه هستند، می‌توانند نقش پررنگی در بهبود عملکرد اقتصادی ایران در منطقه و جهان ایفا نمایند. از این‌رو، در طی مطالعات آمایش استان‌ها لازم است وضعیت موجود، امکانات و محدودیت‌های بخش بازرگانی در ایران مورد بررسی و کنکاش قرار گیرد.

با عنایت به اهمیت موضوع در این بخش از مطالعات نقش و جایگاه ایران، موقعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک آن، عملکرد و پتانسیل بخش بازرگانی و جایگاه بخش از اقتصاد ملی، توزیع فضایی فعالیت‌های بخش و علل شکل‌گیری این فعالیت‌ها، تحلیل تجارت خارجی و تراز تجاری ایران و درنهایت مزایا و چالش‌های بخش ترانزیت بازرگانی در کشور مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته شده است.

۱- بررسی و تحلیل وضع موجود و استخراج ساختار و سازمان فضایی بخش بازرگانی

۱-۱- نقش و جایگاه ایران در منطقه و جهان با تأکید بر مزیت‌ها و ظرفیت‌های منطقه‌ای ایران (با

تأکید بر کریدورهای ترانزیتی، همکاری‌ها و رقابت‌های منطقه‌ای بازرگانی، ...)

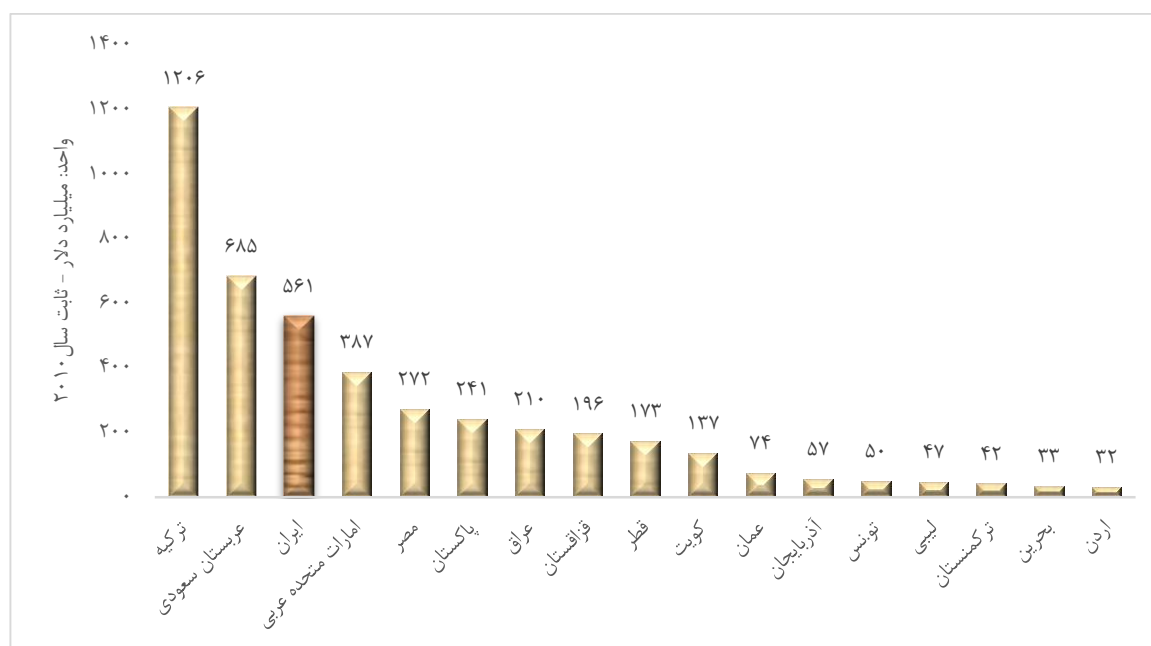
درباره ماهیت و موضوع ژئوپلیتیک چنین برمی‌آید که هنوز وفاق چندانی در این باره وجود ندارد و دیدگاه‌ها بر سر ماهیت و موضوع ژئوپلیتیک از هم دور هستند (حافظنیا و کاویانی‌راد، ۱۳۹۳: ۲۵۹). از این‌رو، با نگاهی به عمر کوتاه دانش ژئوپلیتیک می‌توان دریافت در دوره‌ای ژئوپلیتیک از یک سو منشأ تغییر و تحولات جهانی و در دوره‌ای دیگر، جهت‌دهنده مسائل سیاست جهانی بوده است. ژئوپلیتیک با این دو کارویژه همواره در خدمت و جهت کسب منافع دولت‌ها و قدرت بوده است. در این رابطه مجتهدزاده ابراز می‌دارد: «روی آوردن قدرت‌های بزرگ به مطالعات کاربردی ژئوپلیتیک، برای استفاده از امکانات جغرافیایی به منظور گسترش منافع خود در سطح جهان بوده است» (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۱۶۱). بدین ترتیب، ژئوپلیتیک متعارف دانشگاهی رابطه جغرافیا با سیاست بین‌الملل است و جزئی‌تر می‌توان گفت ژئوپلیتیک رابطه بین محیط طبیعی (موقعیت، منابع، قلمرو و غیره) و هدایت سیاست خارجی است» (Sprout and Sprout, ۱۹۶۰: ۱۶۱-۱۴۵). ژئوپلیتیک تدوین‌گر استراتژی برای مدیریت قدرت بوده است و خوش‌بینانه‌تر آنکه ژئوپلیتیک، استراتژی وقایع و تحولات سیاسی در مقیاس‌های مختلف جهت تبیین حفظ وضع موجود یا خلل در نظم موجود بوده است. بنابراین، تعاریف متفاوتی از ژئوپلیتیک با توجه به فضای زمانه و دوره‌هایی که ژئوپلیتیک پشت سر گذاشته ارائه شده است که هر کدام تبیین‌کننده وجهی از این رویکرد بوده است. محمدحسن گنجی پدر جغرافیای نوین ایران، در یادداشتی ضمن تأیید تعریف هاوس هوفر ژئوپلیتیسین آلمانی، از ژئوپلیتیک بیان می‌دارد «ژئوپلیتیک هنر استفاده از دانش جغرافیا در حمایت و هدایت سیاست دولت‌ها است» (گنجی، ۱۳۸۱).

۱-۱-۱- ژئواکونومی

با پایان یافتن جنگ سرد تغییرات عمده‌ای در حوزه مفهومی ژئوپلیتیک روی داد. به گونه‌ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک، رویکردی اقتصادی یافت. با تغییر جهت مفهوم قدرت در جغرافیای سیاسی از سیاست به اقتصاد واژه ژئواکونومی برنهاد شد که منابع اقتصادی و قلمرو منابع طبیعی مهم ارزیابی می‌شوند (Soilen, ۲۰۱۲: ۶۱). ادوارد لوتواک در سال ۱۹۹۰ پارادایم ژئواکونومی را با مفهوم گسترده‌ای وارد علوم جغرافیایی و سیاسی کرد (Luttwak, ۱۹۹۰: ۱۲۵). از ویژگی‌های دوران حاکمیت ژئواکونومی، اهمیت اقتصاد در عرصه جهانی و تشکیل گروه‌بندی‌های منطقه‌ای بر بنیاد اقتصاد است (حافظنیا و کاویانی‌راد، ۱۳۹۳: ۲۵۳). این رویکرد از ترکیب سه عامل جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته و بررسی روابط جغرافیا، قدرت و اقتصاد و تعامل این سه عنصر را برای کسب قدرت دولت‌ها مطالعه می‌کند (زارعی و دیگران، ۱۳۹۲: ۳۱۱). ژئواکونومی زمینه‌های جغرافیای اقتصاد یک کشور است که با رویکردی برون‌نگرانه بنیان‌های اقتصاد را در مناسبات قدرت تعریف و تعیین می‌کند.

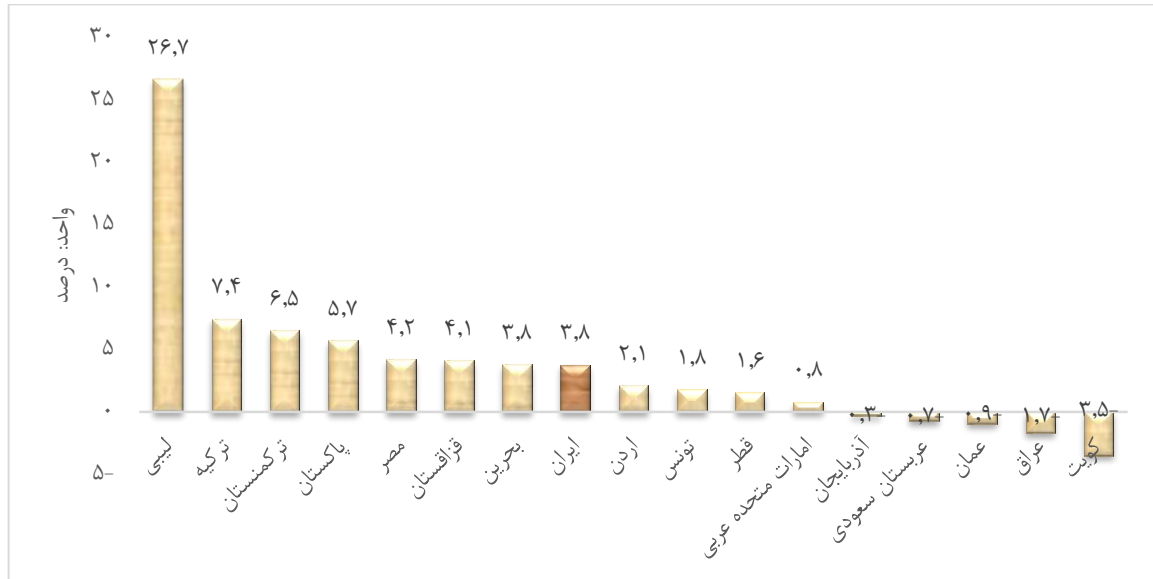
همچنین دولت از این طریق می‌تواند کنترل و اقتدار تمام منابع تولید و بخش‌های کلیدی اقتصادی را به دست بگیرد و به استحکام بخشیدن فعالیت‌های اقتصادی و قدرت اقتصادی خود بپردازد. به عبارتی دیگر، ژئواکونومی رابطه بین قدرت و فضا را بررسی می‌کند. فضای بالقوه و در حال سیال همواره حدود و مرزهایش در حال تغییر و تحول است، از این‌رو، آزاد از مرزهای سرزمین و ویژگی‌های فیزیکی ژئوپلیتیک است. در مجموع ژئواکونومی محصول مشترک دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ تجاری و همسو با استراتژی‌های جهانی است و هدف اصلی ژئواکونومی کنترل سرزمین‌ها و دستیابی به قدرت فیزیکی نبوده، بلکه دست یافتن به استیلای تکنولوژی و بازرگانی است که در پایان شکل نوینی از هژمونی را در قالب توان اقتصادی در عرصه بین‌المللی پدید می‌آورد (عزتی، ۱۳۸۰: ۱۰۶). از این‌رو، ژئواکونومی چیزی غیر یا در برابر ژئوپلیتیک نیست بلکه جزئی از ژئوپلیتیک و یکی از اندیشه‌های ژئوپلیتیک در عصر حاضر است.

برای بررسی وضعیت ایران در اقتصاد جهانی و منطقه‌ای، نگاهی به شاخص‌های کلان اقتصادی در این زمینه الزامی به نظر می‌رسد. به همین ترتیب در تحلیل شاخص‌های کلان اقتصادی ابتدا به بررسی وضعیت مقدار تولید ناخالص داخلی ایران و مقایسه آن با برخی کشورهای منتخب منطقه و سپس رشد اقتصادی این کشورها پرداخته می‌شود.



نمودار ۱: تولید ناخالص داخلی ایران و مقایسه با کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۷

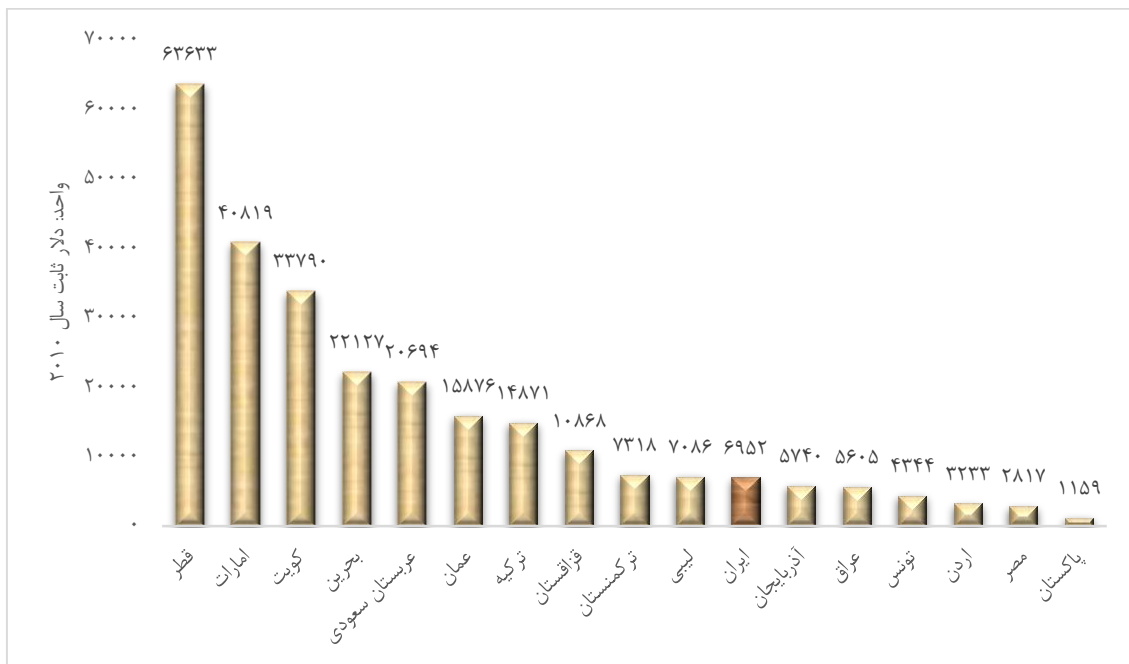
منبع: بانک جهانی (۲۰۱۷)



نمودار ۲: رشد اقتصادی ایران و کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۷

منبع: بانک جهانی (۲۰۱۷)

شاخص کلان دیگری که بررسی خواهد شد، میزان درآمد سرانه ایران و مقایسه آن با سایر کشورهای منتخب خواهد بود.



نمودار ۳: درآمد سرانه ایران و کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۷

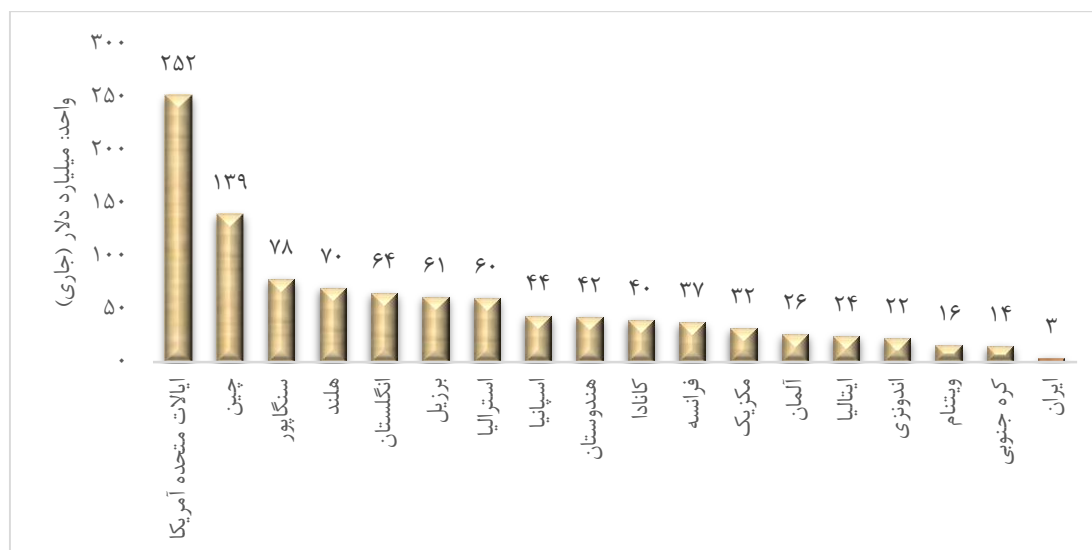
منبع: بانک جهانی (۲۰۱۷)

همان‌طور که ملاحظه می‌شود ایران از نظر میزان تولید ناخالص داخلی بین کشورهای منتخب فوق در جایگاه سوم، بیشترین درآمد و از نظر توزیع درآمد و تقسیم درآمد به ازای هر نفر (با حدود ۷ هزار دلار در سال) در

جایگاه یازدهم قرار دارد که این موضوع توجه هرچه بیشتر به سیاست‌های بازتوزیع درآمد و توزیع عادلانه درآمد را به صورت کارآمد ایجاب می‌کند.

برای موفقیت بیشتر دیپلماسی اقتصادی در کشورهای در حال توسعه که از نوشته جفری ساکس^۱ الهام گرفته است بیان می‌کند: «آنچه برای توسعه اقتصادی در این کشورها نیاز است اینکه در کنار مشارکت نهادهای داخلی، منابع کشورها و موقعیت جغرافیایی نیز مهم تلقی شوند». ساختار اقتصادی ایران با وجود برخورداری از شرایط بالقوه، فاقد پویایی، تحرک و انعطاف‌پذیری لازم است. از این‌رو، مهم‌ترین عامل رونق اقتصادی و ارتقای منزلت ایران در اقتصاد جهانی، نگاهی برون‌گرایانه با هدف پیوند سنجیده و کارآمد با اقتصاد جهانی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی است. مطابق آنچه در تعاریف آمده است اعتماد سرمایه‌گذاران خارجی به اقتصاد ملی کشور هدف، باعث ارتباط آنها و درنهایت به افزایش روابط تجاری و سرمایه‌گذاری فزاینده منجر می‌شود. بنابراین، با توجه به اینکه منابع ملی در شرایط آشفته اقتصادی به خوبی نمی‌تواند پاسخگوی مسائل مختلف باشد، جذب سرمایه‌گذاری خارجی اهمیت بیشتری نسبت به گذشته خواهد یافت. از طرفی، معمولاً مکان‌هایی که از نظر ریسک‌پذیری در سطوح بالایی هستند سرمایه‌ها جذب نمی‌شوند و سرمایه‌گذاران بسیار محتاط عمل می‌کنند. به این ترتیب، در نمودار ۴ میزان جذب سرمایه‌گذاری خارجی کشور ایران در قیاس با برخی کشورهای منتخب مشاهده می‌شود.

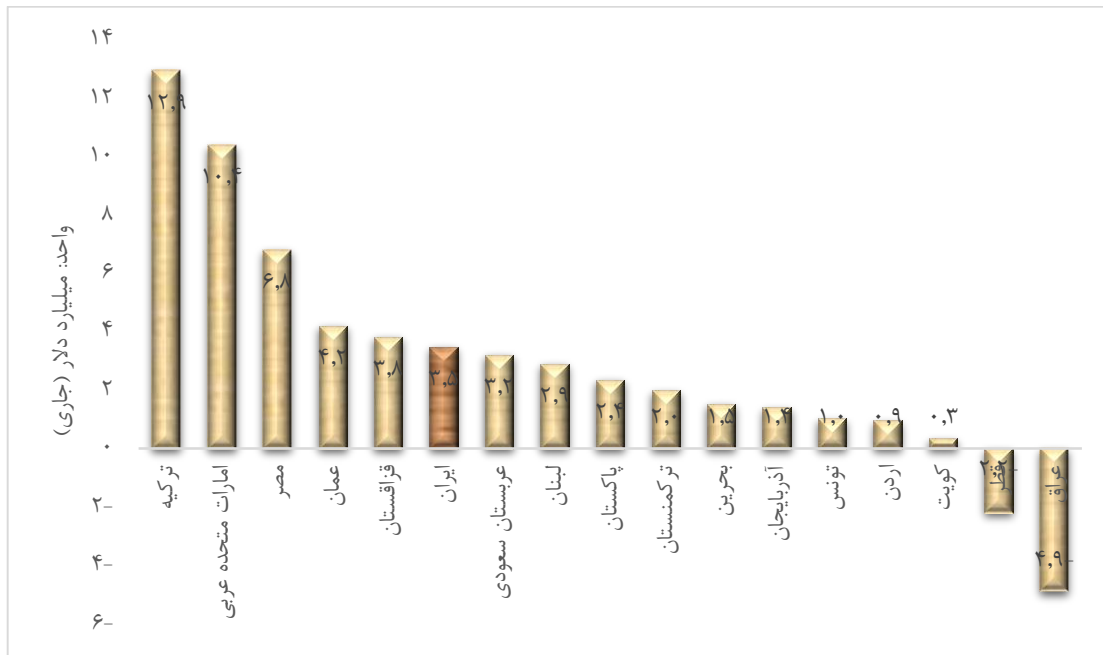
این نمودار جایگاه ایران در مقایسه با ۱۷ کشور با بیشترین میزان سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۲۰۱۸ را نشان می‌دهد.



نمودار ۴: وضعیت ایران و برخی کشورها با بیشترین میزان جذب سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۲۰۱۸

منبع: آنگتاد ۲۰۱۹

در نمودار ۵ مقایسه‌ای از وضعیت جذب سرمایه‌گذاری خارجی ایران و کشورهای منتخب صورت گرفته است.

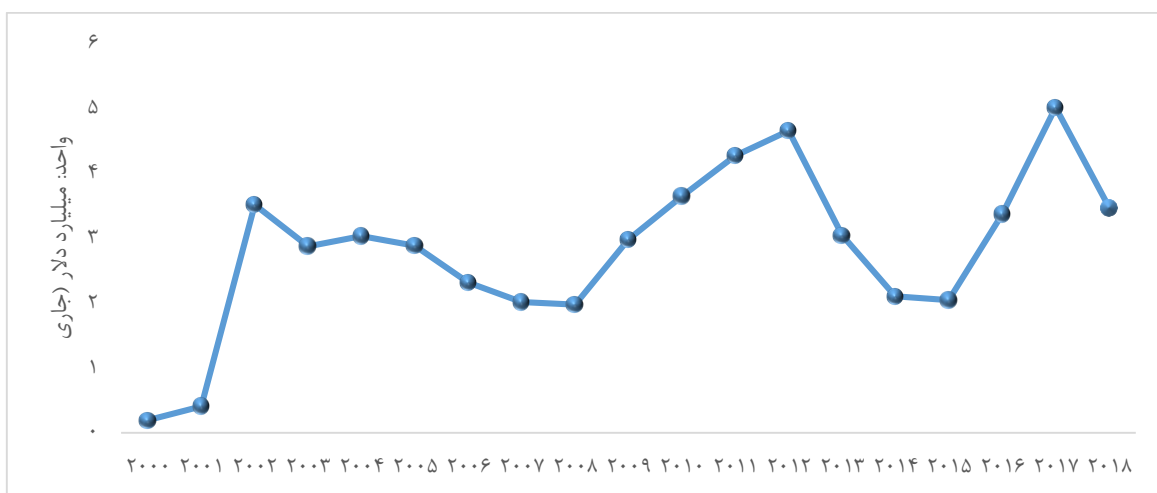


نمودار ۵: وضعیت ایران و کشورهای منتخب از نظر جذب سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۲۰۱۹

منبع: آنگناد ۲۰۱۹

ملاحظه می‌شود بین کشورهای منتخب که ترکیبی از کشورهای منطقه و همسایه ایران و برخی به لحاظ ژئوپلیتیک مرتبط با ایران است، ایران با حدود ۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی در جایگاه ششم بین این کشورها قرار گرفته است.

در نمودار ۶، روند جذب سرمایه‌گذاری خارجی ایران طی دوره ۲۰۱۸-۲۰۰۰ نشان داده شده است.

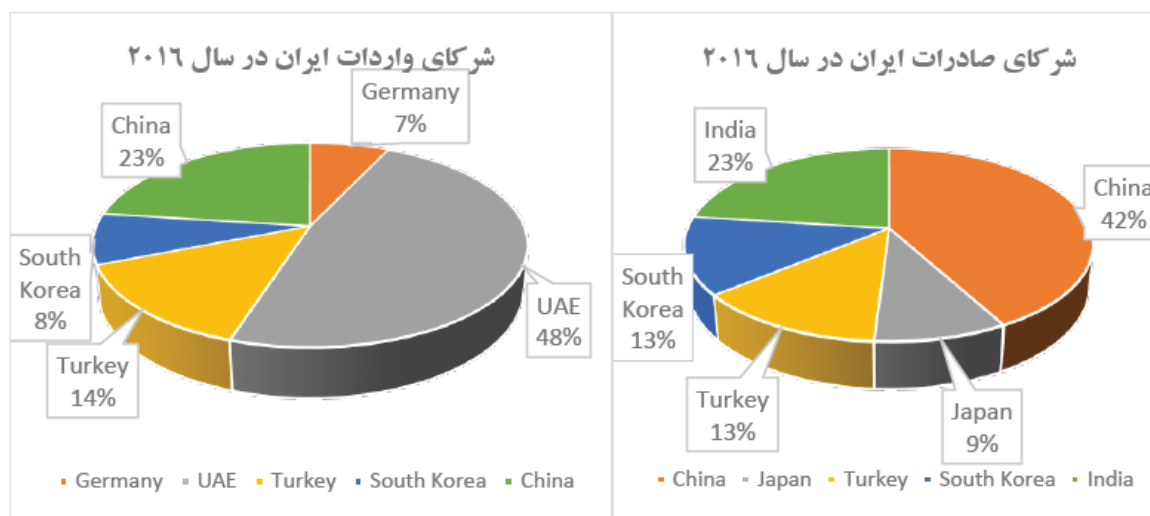


نمودار ۶: روند جذب سرمایه‌گذاری خارجی ایران طی سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۰۰

منبع: آنگناد ۲۰۱۹

تراز تجاری که شاخصه دیگر روابط اقتصادی است به نوعی بیانگر کارآمدی یا ناکارآمدی سیاست‌های تجاری کشورهاست. اگرچه در سال‌های بعد روندهای رو به رشدی هم دیده شده است، اما همین افزایش واردات در مقابل کاهش صادرات به‌ویژه در روابط اقتصادی ایران و اعضای شورای همکاری خلیج فارس نشان‌دهنده ضعف در کارآمدی اقتصادی است. مهم‌ترین مسئله ایران در برقراری روابط تجاری با همسایگان خود در منطقه علاوه بر اختلافات سیاسی، متنوع نبودن کالاهای صادراتی یا عرضه کالاهایی است که زمینه را برای جذب همسایگان فراهم نمی‌کند (Cammett and et al, ۲۰۱۵: ۲۹۸).

هرچند امارات یکی از مهم‌ترین شرکای تجاری ایران در سال‌های گذشته بوده، اما با وجود اینکه ارزش صادرات غیرنفتی ایران در سال ۲۰۱۴ به ۱۱/۵ میلیارد دلار رسید، این تبادلات از نوع روابط یک‌طرفه بوده است. بر اساس آمارهای بانک جهانی در سال ۲۰۱۴، فقط مقصد ۵ درصد کالاهای صادراتی ایران کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس بوده است (گمرک جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۷)؛ بنابراین، با توجه به این داده‌های آماری می‌توان گفت روابط تجاری ایران با کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در سطح مطلوبی نیست. همین امر، بهره‌گیری بیشتر از دیپلماسی اقتصادی را ضروری می‌سازد. بر اساس آخرین آمار در سال ۲۰۱۶ نیز وضعیت تغییر چندانی نداشته است.



نمودار ۷: بزرگ‌ترین شرکای صادراتی و وارداتی ایران در سال ۲۰۱۶

منبع: Factbook (2016)

۱-۱-۲- بنیان‌های ژئوپلیتیک ایران در حوزه انرژی

کشور ایران با بنیان‌های ژئوپلیتیکی که متأثر از جغرافیای آن است، در طول تاریخ همیشه مورد توجه کشورهای جهان، به‌ویژه قدرت‌های جهانی بوده است. استفاده از این ظرفیت و شرایط در جهت رونق اقتصادی کشور بستگی به توانایی دولتمردان، نوع و ساختار نظام‌های حکومتی در تدوین سیاست خارجی داشته است که چقدر توانسته‌اند در جهت دگرگونی فضای اجتماعی و شیوه معیشت اقتصادی مردم مؤثر باشند. با جهانی شدن

اقتصاد، بنیان‌های ژئوپلیتیک ایران بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت و ایران ناگزیر وارد چرخه دیگری از حیات سیاسی و اقتصادی خود شد که نمی‌توانست بی‌نصیب از تحولات اقتصاد سیاسی بین‌الملل باشد. به‌گونه‌ای که ابزارهای کنترل فرایندهای اقتصادی آن، خارج از مرزها بر وابستگی و پیوند اقتصادی و گاهاً سیاسی متقابل ایران با دیگر دولت‌ها فراهم و به‌صورت یک‌طرفه تعریف و تحمیل شود. بدین ترتیب، اقتصاد ایران از نظر جهانی به اقتصادی دولتی و درون‌گرا، با درجه آزادی اقتصادی بسیار ضعیف و خطرپذیری ملی بسیار بالا تبدیل شده است. به عبارت دیگر، «دولت ایران در عرصه اقتصاد سیاسی بین‌الملل از این شرایط و موقعیت ژئوپلیتیک به‌عنوان ابزاری برای بهینه‌سازی ثروت و افزایش قدرت ملی کشور نتوانسته بهره‌برداری کند» (سجادپور و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۱). در حالی که ارزش ژئوپلیتیکی ایران به حدی است که هرگونه تغییری در حاکمیت آن نتوانسته است موازنه منطقه‌ای و جهانی را برهم زند. این موقعیت قدرت‌آفرین بدون شناخت مؤلفه‌ها و بنیان‌های ژئوپلیتیک امکان‌پذیر نیست؛ بنابراین، در ادامه تلاش بر این است تا به مهم‌ترین این مؤلفه‌ها که سیاست خارجی ایران در عرصه اقتصادی باید بر آن متکی باشد، اشاره شود.

۱-۱-۳- تسلط بر تنگه راهبردی هرمز و داشتن سواحل طولانی در خلیج فارس و دریای عمان

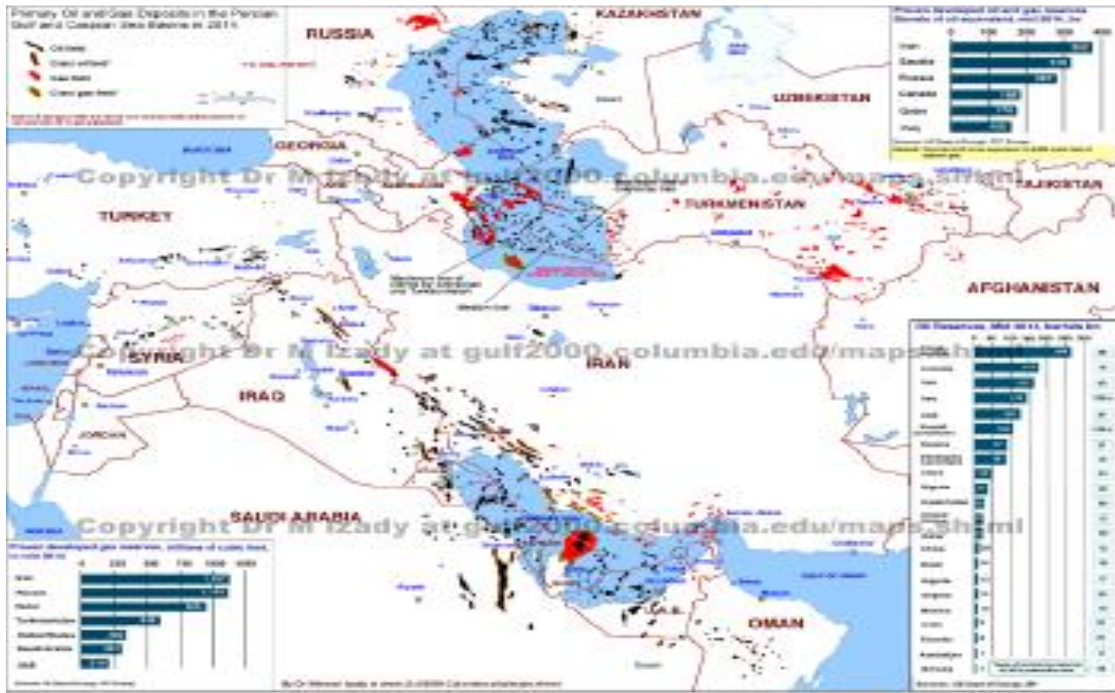
در اختیار داشتن تنگه هرمز و برخورداری از موقعیت گذرگاهی، ایران را مسلط بر مهم‌ترین و بزرگ‌ترین گلوگاه انرژی جهان کرده است. در اهمیت تنگه هرمز همین بس که می‌توان گفت برای ایران و جهان صنعتی آمیزه‌ای از جغرافیا، انرژی، اقتصاد و امنیت است که با موقعیت حساس خود می‌تواند هم فرصت و هم تهدید برای امنیت اقتصادی و نظامی به شمار رود. به عبارت دیگر، تنگه هرمز یکی از عرصه‌های تنفسی جهان از نظر اقتصادی و به دنبال آن امنیتی است که ایران با تسلط بر آن می‌تواند در جهت مدیریت اقتصادی و سیاسی خود از این موقعیت به خوبی استفاده کند و جهان صنعتی، گریزی برای پذیرش این جایگاه ایران ندارند. بنابراین، این تنگه یکی از واقعیت‌های اقتصاد سیاسی جمهوری اسلامی ایران است که می‌تواند موجبات رشد و پیشرفت آن را فراهم کند و ایران را به اقتصاد نظام جهانی پیوند دهد. گذشته از این، ایران در جنوب کشور از سواحل طولانی برخوردار است و این موقعیت باعث شده که بر نیمی از خلیج فارس مسلط باشد. از این‌رو، این سواحل نقش مهمی در صادرات و واردات کالاها بازی کرده‌اند، «به‌گونه‌ای که تاکنون ۹۳ درصد صادرات و ۹۷ درصد واردات جمهوری اسلامی از طریق این سواحل، به‌ویژه خلیج فارس انجام می‌پذیرد» (کریمی‌پور (ب)، ۱۳۸۶: ۱۳۲). بنابراین، این سواحل از واقعیت‌های ژئوپلیتیک اقتصاد ایران هستند که نقش بی‌بدیلی در پیشرفت و توسعه ایران می‌توانند داشته باشند. مسلط‌شدن ایران بر تنگه هرمز باعث موقعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک خاصی به آن شده است. تنگه استراتژیک هرمز می‌تواند پل ارتباطی میان جمهوری‌های تازه استقلال یافته آسیای مرکزی و بازارهای تجارت جهانی انرژی مانند آمریکا، اتحادیه اروپا و شرق و جنوب شرق آسیا باشد. لازم به ذکر است، این کریدور به لحاظ سیاسی نیز برای ایران بسیار حائز اهمیت است؛ زیرا ضمن اینکه این کشور را به یک محور مهم ترانزیتی در منطقه تبدیل خواهد کرد، در بعد استراتژیکی نیز مانع انزوای ژئوپلیتیکی ایران خواهد شد (Matutinovic, ۲۰۰۹ & Omonbude, ۲۰۰۷: ۶۱۸۸- ۶۱۹۴). تنگه هرمز به

دلیل واقع‌شدن ایران در کانون کریدور و مسیر انتقال انرژی به اروپا و نیز مجاورت با بزرگ‌ترین کریدور انتقال انرژی جهان، محل عبور ۴۰ درصد صادرات انرژی جهان است (Klare, ۲۰۰۴: ۴) که با وجود این می‌تواند نقش راهبردی برای ایران در ساختار نوین اقتصاد سیاسی بین‌الملل و ترانزیت انرژی منطقه و جهان ایفا کند.

۱-۱-۴- قرار گرفتن در کانون بیضی انرژی جهان

با تحولات صورت گرفته در رویکردهای ژئوپلیتیکی و اهمیت یافتن منابع نفت و گاز در معادلات جهانی، ایران در کانون منطقه‌ای قرار گرفته است که در تولید و انتقال نفت و گاز جهان نقشی حیاتی ایفا می‌کند. به گونه‌ای که از نظر کارکرد به سان قلب جهان عمل می‌کند، زیرا ایران بین دو انبار انرژی جهان؛ یعنی خلیج فارس و دریای خزر قرار دارد و موقعیت بی‌بدیلی در این عرصه در جهان دارد. بر همین مبناست که جفری کمپ متأثر از نظریه قلب مرکزی مکیندر، از این منطقه به‌عنوان بیضی انرژی و یا قلب انرژی یاد می‌کند (کمپ، ۱۳۸۳: ۱۳-۱۴). با توجه به تقاضای روزافزون برای انرژی، ایران به‌عنوان یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان انرژی نقش تعیین‌کننده‌ای را بر عهده دارد. از نظر حجم منابع انرژی (سوخت‌های فسیلی) ایران با ذخایر گازی اثبات شده ۳۱/۹ هزار میلیارد متر مکعب یا ۱۶/۲ درصد کل ذخیره گاز جهان، دومین دارنده ذخایر گاز جهان پس از روسیه است (BP, ۲۰۱۹:۳۰). بنا بر آخرین پیش‌بینی سازمان اطلاعات انرژی آمریکا، ایران قادر است نرخ تولید گاز طبیعی قابل عرضه در بازار را از ۵۰۰ میلیون مترمکعب در روز در سال ۲۰۱۵ به ۱۰۰۰ میلیون مترمکعب در روز در سال ۲۰۴۰ برساند (Stanford Iran 2040 Project, ۲۰۱۷: ۸). ایران با این موقعیت در حجم بسیار عظیم ذخیره گاز، تنها ۸/۸ درصد تولید گاز جهان را در دست دارد. نکته قابل تأمل اینکه ایران به دلیل تکیه بسیار زیاد بر مصرف سوخت‌های فسیلی و شدت بالای مصرف انرژی، واردکننده عمده گاز از کشوری چون ترکمنستان است (Bilgin, ۲۰۰۹: ۷؛ IEA, ۲۰۰۹: ۵۷). از نظر نفت، ایران با ۱۵۷ میلیارد بشکه ذخایر شناخته شده نفت ۹ درصد از کل ذخایر اثبات‌شده نفت جهان را دارد که پس از ونزوئلا، عربستان سعودی و کانادا، جایگاه دوم در کشورهای عضو اوپک و چهارم جهان را به خود اختصاص دهد (BP, ۲۰۱۹). از سوی دیگر همین نفت، دلیل عمده تنش‌ها و منبع ناهمواری توسعه شده است (Mafinezam, ۲۰۰۸: ۸۹ and Mehrabi).

موقعیت ژئوانرژی ایران



نقشه ۱: موقعیت ژئوانرژی ایران
منبع: eia.gov

میدان نفتی و گازی ایران



نقشه ۲: میدان‌های نفتی و گازی ایران
منبع: EIA, 2017

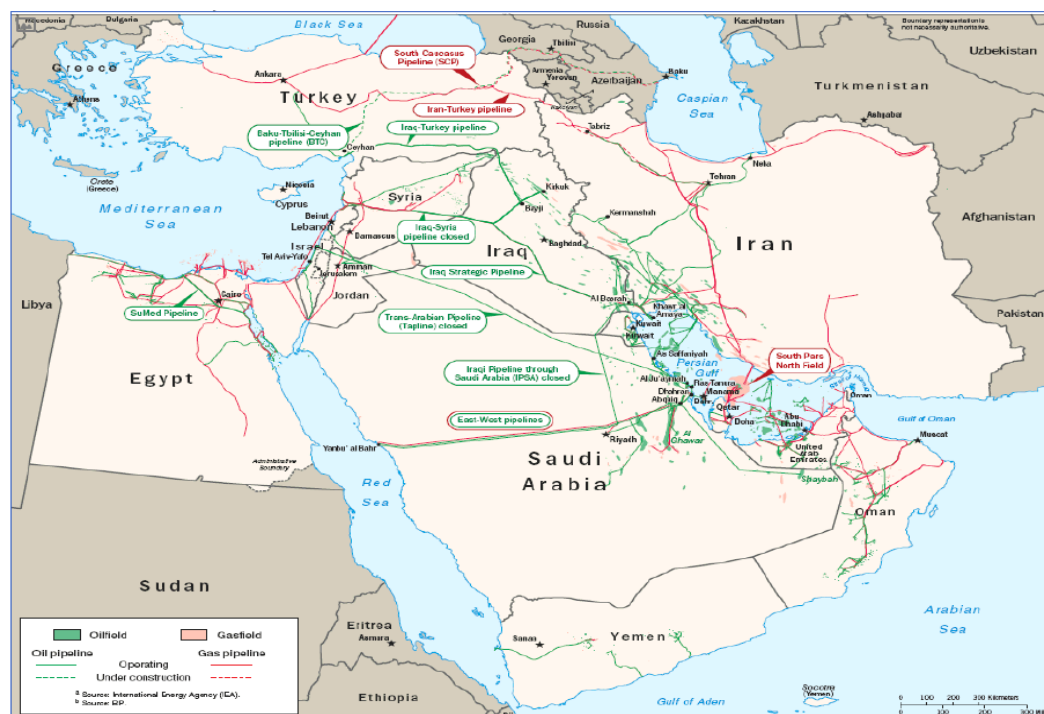
نقشه بعدی موقعیت ایران و مسیرهای انتقال نفت از آسیای مرکزی، حوزه دریای خزر و قفقاز را نشان می‌دهد.



نقشه ۳: موقعیت ایران و مسیر انتقال نفت از آسیای مرکزی

منبع: IEA, 2008

نقشه ۴ موقعیت ژئواکونومی ایران را در فضای پیرامونی نشان می‌دهد.

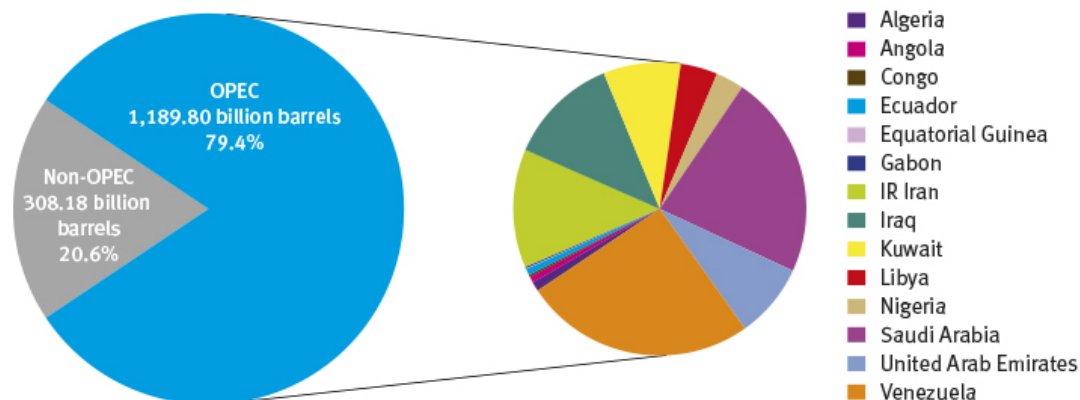


نقشه ۴: موقعیت ژئواکونومی ایران با توجه به فضای پیرامونی

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۳)

همان‌طور که از نقشه‌های ۳ و ۴ پیداست، ایران با توجه به قابلیت‌های ژئواکونومیکی خود و با توجه به موقعیت خاص ژئوپلیتیک و همچنین منابع انرژی فراوان نقش تعیین‌کننده‌ای در اقتصاد و امنیت جهانی می‌تواند ایفا کند و اقتصاد سیاسی آن نمی‌تواند بدون این قابلیت‌ها در نظر گرفته شود. مهم‌تر آنکه، در دهه‌های آتی در ژئوپلیتیک گاز، ایران نقش تعیین‌کننده و کلیدی را بر عهده خواهد داشت و منابع گاز ایران می‌تواند نقش راهبردی در امنیت انرژی داشته باشد، زیرا از یک سو گاز در استراتژی امنیت انرژی مصرف‌کنندگان آسیایی جایگاهی ویژه یافته است و از سوی دیگر، ایران دارنده دومین ذخایر گاز جهان پس از روسیه است. بنابراین، ایران با برخورداری از این موقعیت ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و با داشتن ذخایر عظیم نفت و گاز در جهان و تجربه طولانی در حوزه انرژی و موقعیت جغرافیایی مناسب، در خلیج فارس، دریای خزر و همسایگی با آسیای مرکزی، از امکان ایجاد پیوند میان منابع انرژی خود از جنوب، شرق و شمال شرقی به وسیله خطوط لوله به مصرف‌کنندگان آسیایی برخوردار است (نقشه ۴). ایران با همسایگی با دو حوزه بزرگ مصرف‌کننده گاز (هند و چین) در شرق و اروپا در غرب، آن‌چنان جایگاهی دارد که به واسطه آن منطقه خاورمیانه و در کانون آن ایران از اهمیت خاصی برخوردار است (مختاری‌هشی و نصرتی، ۱۳۸۹: ۱۱۵) در این صورت ایران باید نقشی راهبردی در عرصه اقتصادی سیاسی نفت و انرژی (Matutinovic, ۲۰۰۹) و همچنین ترانزیت انرژی منطقه و جهان ایفا کند (Omonbude, ۲۰۰۷: ۶۱۸۸-۶۱۹۴). بنابراین، از این منظر است که ایران در اقتصاد جهانی قرار می‌گیرد و نمی‌تواند اقتصادی درون‌نگر و غیرجهانی داشته باشد و ایجاب می‌کند که بایسته‌های اقتصادی خود را بر پایه همین موقعیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیکی در سیاست خارجی خود استوار سازد که مهم‌ترین این عوامل، همین قرارگیری در قلب انرژی جهان است. این موقعیت باعث شده است که طی صد سال گذشته، انرژی و در رأس آن نفت و گاز، به‌عنوان حوزه‌های استراتژیک و تأثیرگذار، جایگاه برجسته‌ای در اقتصاد و منافع ملی و امنیت ملی ایران داشته است و همچنان می‌تواند نقش کلیدی در ارتقای جایگاه منطقه‌ای و بین‌المللی ایران ایفا کند.

نمودار ۸ میزان ذخایر اثبات شده نفت اعضای اوپک را برحسب میلیارد بشکه نشان می‌دهد.



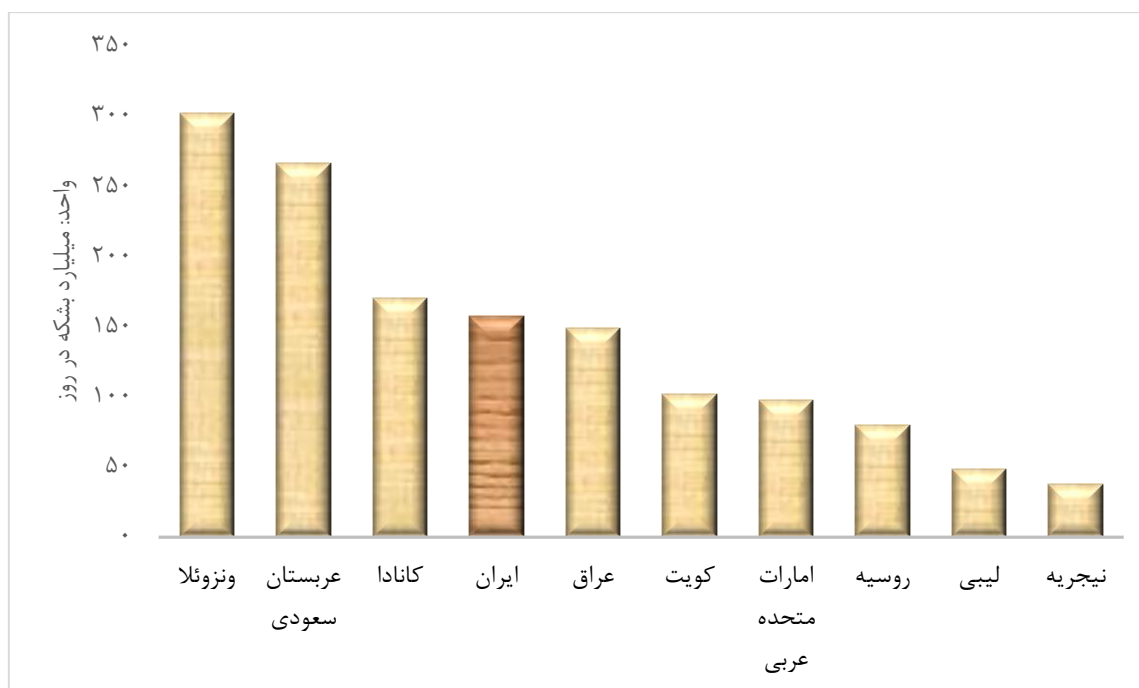
OPEC proven crude oil reserves, at end 2018 (billion barrels, OPEC share)

Venezuela	302.81	25.5%	Kuwait	101.50	8.5%	Algeria	12.20	1.0%	Gabon	2.00	0.2%
Saudi Arabia	267.03	22.4%	UAE	97.80	8.2%	Ecuador	8.27	0.7%	Equatorial Guinea	1.10	0.1%
IR Iran	155.60	13.1%	Libya	48.36	4.1%	Angola	8.16	0.7%			
Iraq	145.02	12.2%	Nigeria	36.97	3.1%	Congo	2.98	0.3%			

نمودار ۸: ذخایر اثبات شده نفت اعضای اوپک (برحسب میلیارد بشکه)

منبع: وبسایت اوپک (گزارش‌های سالانه، ۲۰۱۹)

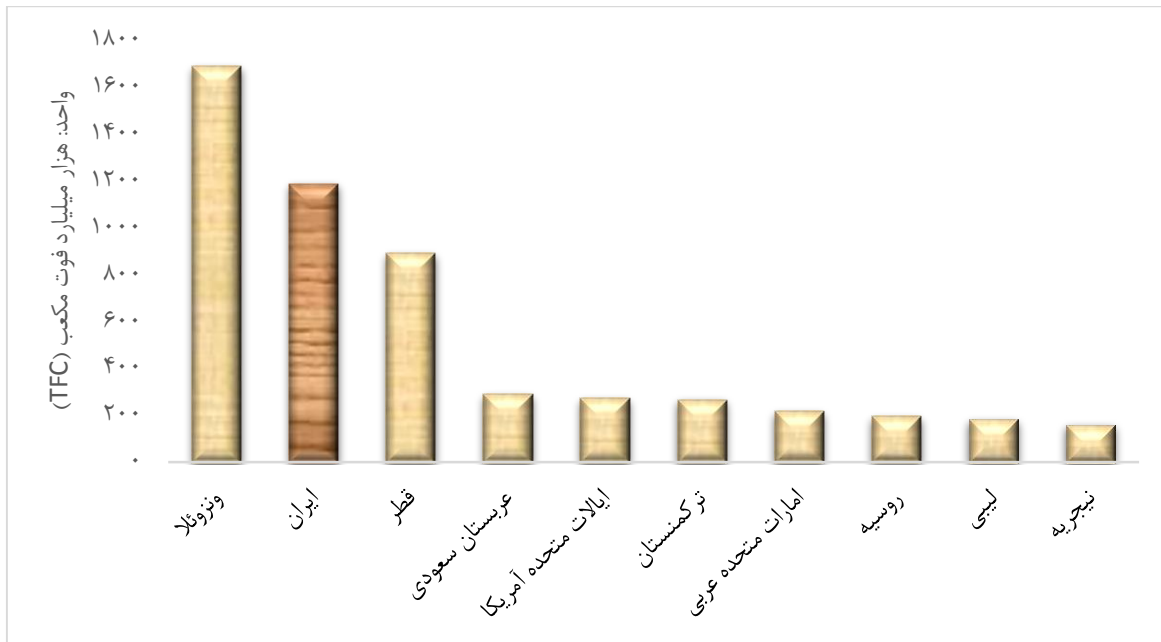
نمودار ۹ کشورهای با بیشترین ذخایر نفت اثبات شده جهان را نشان می‌دهد که ایران در جایگاه چهارم قرار گرفته است.



نمودار ۹: کشورهای با بیشترین ذخایر اثبات شده نفت برحسب میلیارد بشکه

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۸)

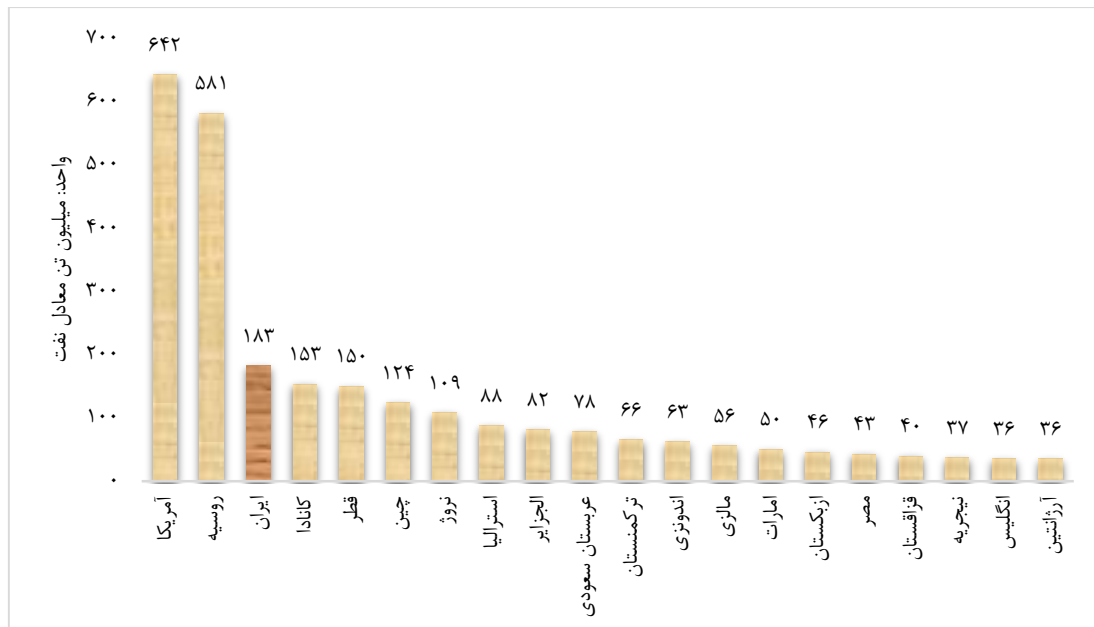
نمودار ۱۰، کشورهای با بزرگ‌ترین ذخایر گاز اثبات شده جهان را نشان می‌دهد که کشور ایران در جایگاه دوم قرار گرفته است.



نمودار ۱۰: کشورهای با بزرگ‌ترین ذخایر گاز اثبات شده جهان (واحد TFC)

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۸)

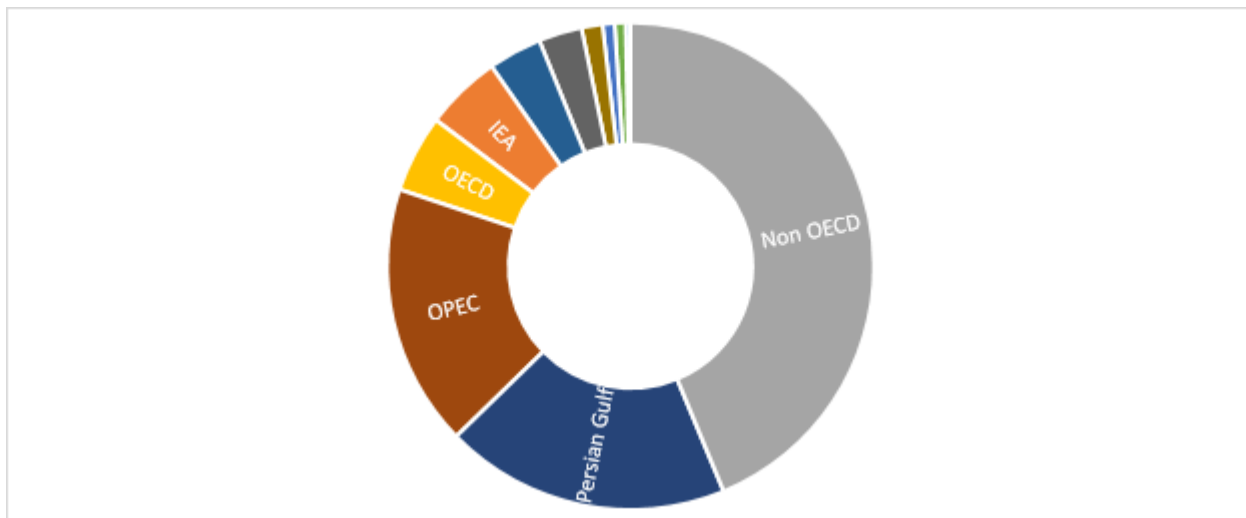
نمودار ۱۱، ۲۰ کشور بزرگ تولیدکننده گاز طبیعی در جهان را نشان می‌دهد.



نمودار ۱۱: بزرگ‌ترین کشورهای تولیدکننده گاز طبیعی جهان (واحد Mtoe)

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۸)

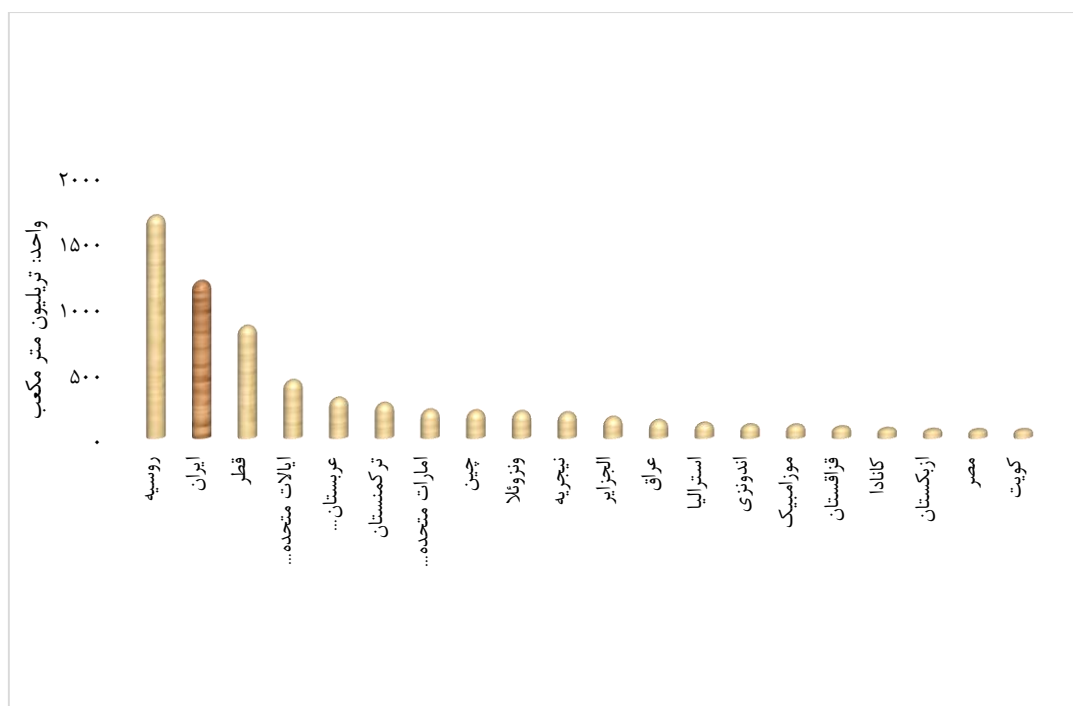
نمودار ۱۲ میزان ذخایر اثبات شده ناخالص گاز طبیعی جهان بر اساس نواحی جهانی نشان می‌دهد.



نمودار ۱۲: ذخایر اثبات شده ناخالص گاز جهان برحسب مناطق

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۸)

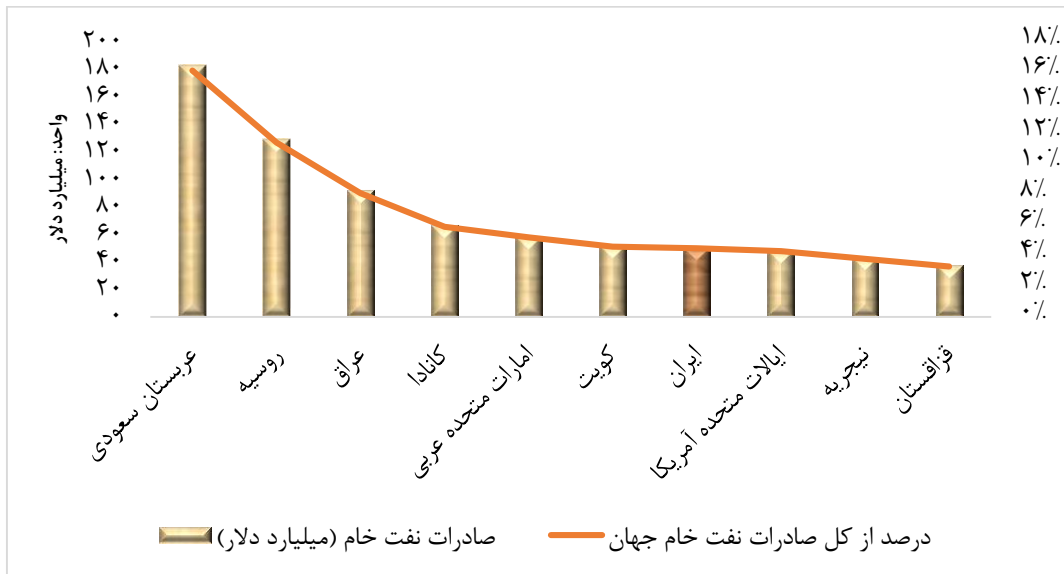
نمودار ۱۳ نیز بیست کشور بزرگ دارای ذخایر اثبات شده ناخالص گاز طبیعی جهان را نشان می‌دهد که جمهوری اسلامی ایران از این نظر حائز رتبه دوم است.



نمودار ۱۳: ذخایر اثبات شده ناخالص گاز طبیعی جهان

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۸)

نمودار ۱۴ ارزش و سهم نفت خام صادراتی ۱۰ کشور بزرگ صادرکننده نفت خام جهان را نشان می‌دهد.



نمودار ۱۴: ارزش و سهم نفت خام صادراتی ۱۰ کشور بزرگ صادرکننده نفت خام در سال ۲۰۱۸

منبع: worldstopexports

موقعیت ترانزیتی و مسیر انتقال انرژی

موقعیت ترانزیتی و مسیر انتقال انرژی ایران از قدیم‌الایام چهارراه تمدن‌ها به شمار رفته و از نظر موقعیت دریایی و زمینی از موقعیت بسیار مناسبی برخوردار بوده است. جایگاه جغرافیایی ایران به دلیل ارتباط و اتصال با دریای آزاد و قرار گرفتن بین دو قدرت بحری و بری و به بیان دیگر در موقعیت ریملند^۱ نظریات ژئوپلیتیکی در استراتژی جهانی باعث پیدایش موقعیت ترانزیتی برای ایران شده است و به واسطه این موقعیت و تقاضای جهان پیرامون آن برای ارتباط و اتصال به هم برای رفع نیازهای متقابل مادی از بنیان‌ها و مؤلفه‌های بنیادی ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک کشور ایران شده است. به گونه‌ای که ایران با موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی ویژه‌ای که برای منطقه محصور در خشکی آسیای مرکزی دارد، یک کشور ترانزیتی مطلوب است و می‌تواند تولیدات نفت و گاز قزاقستان و ترکمنستان را به بهترین شکل به دریای آزاد و حتی از طریق ترکیه به اروپا برساند. بنابراین، ایران به‌عنوان امن‌ترین، اقتصادی‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر برای انتقال منابع انرژی به آب‌های آزاد مطرح است. با گره خوردن امنیت ملی کشورها با تأمین انرژی، اهمیت ایران به خاطر این موقعیت ترانزیتی، استراتژیک و حیاتی به شمار می‌رود و از این موقعیت می‌تواند حداکثر استفاده را در جهت رونق اقتصادی خود به کار گیرد. جمهوری اسلامی ایران می‌تواند از یک‌سو از منافع بازار بین‌المللی انرژی حداکثر استفاده را ببرد و از سوی دیگر، در جهت افزایش وابسته کردن کشورها به خود از طریق اجازه شریان‌های حیاتی انرژی و یا حتی پایانه‌های صادرات و واردات ضمن بهره‌وری اقتصاد داخلی در جستجوی جایگاهی

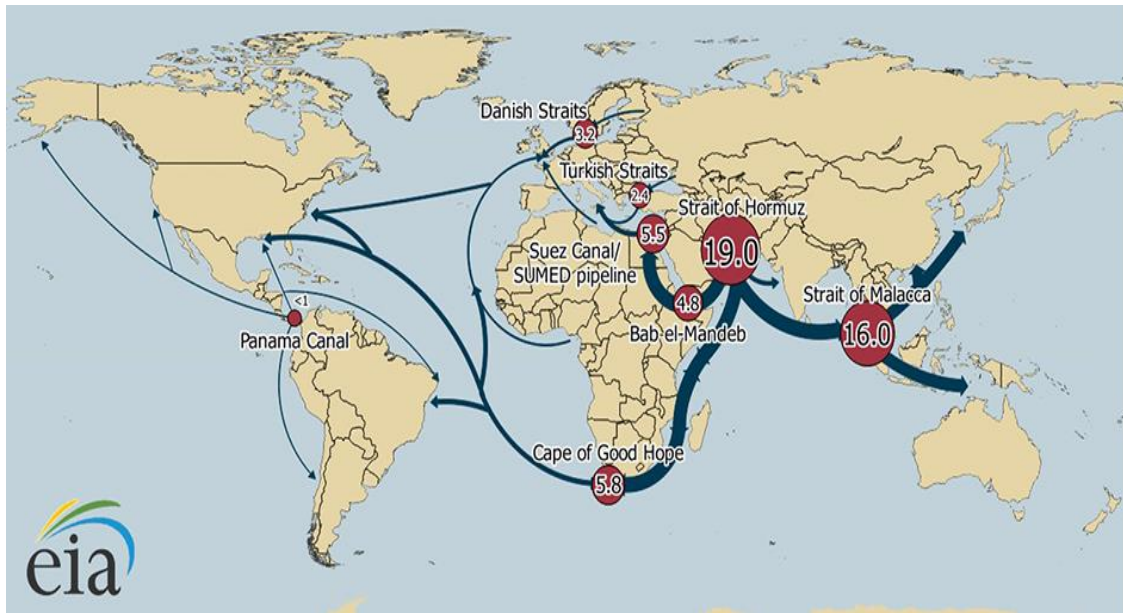
1. Rimland

راهبردی برای خود در اقتصاد جهانی باشد و دیگر آنکه، در جهت مکمل‌سازی اقتصاد خود با استفاده از این موقعیت در دیگر کشورهای منطقه و جهان گام بردارد. در این رابطه تعامل ایران با کشورهای منطقه و جهان و ایجاد شبکه‌های منطقه‌ای برای استفاده از مزیت‌های ایران در زمینه انرژی، خود زیربنای محکمی برای تأمین امنیت سیاسی و اقتصادی و جلوگیری یا محدودسازی تهدیدات کشورهای مخالف ایران است.

از آنجا که انرژی در ساختار نوین اقتصاد سیاسی بین‌الملل از ابزارهای مهم کسب ثروت و قدرت است، کشور ایران به دلیل واقع شدن در کانون هارتلند^۱ (قلب) انرژی جهان، از جایگاهی ممتاز برخوردار است؛ چراکه افزایش سهم ایران در تولید، تجارت و ترانزیت انرژی در پرتو دیپلماسی لوله‌های انرژی، ضمن آنکه بستر مناسبی را برای توسعه و همگرایی منطقه‌ای این کشور فراهم خواهد کرد، پیوند میان اقتصاد جهان با اقتصاد ایران را نیز در این بخش ایجاد می‌کند و در پی خود شرایط مساعدی را نیز برای حرکت در مسیر توسعه و ارتقای سطوح امنیت و قدرت ملی کشور فراهم می‌آورد (صادقی، ۱۳۹۴: ۴۹). قرارگیری ایران در مرکز بیضی استراتژیک انرژی (نفت و گاز) و نقش محوری ایران در منطقه اتصال قاره‌های آسیا، آفریقا و اروپا باعث شده که ایران از نظر اقتصادی و جغرافیایی، منطقه‌ای حیاتی و مرکزی و نیز کانونی ترانزیتی برای خشکی‌های جهان به شمار آید. این موقعیت ایران در منطقه ایجاب می‌کند که شاهراه‌های اصلی انتقال انرژی از مسیر این کشور عبور کند؛ به‌ویژه با علم به اینکه ترانزیت هر یک میلیون بشکه نفت در روز، درآمدی معادل یک میلیارد دلار در سال را برای این کشور به ارمغان می‌آورد. در بعد امنیت انرژی نیز به دلیل اتصال خطوط لوله‌های انتقال انرژی کشورهای منطقه به خطوط لوله ایران، ارتقای امنیت ملی را در پی خواهد داشت.

علاوه بر این، با استفاده از موقعیت ترانزیتی ایران می‌تواند با برقراری تعامل و پیوندی عمیق بین تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان آسیایی به‌عنوان حرکتی اقتصادی در جهت امنیت و منافع ملی گام بردارد. بر این مبنا، یکی از راه‌هایی که ایران می‌تواند ضریب امنیت ملی خود را افزایش دهد، توجه به همین موقعیت ترانزیتی و سیاست خارجی مبتنی بر امنیت انرژی است. «دیپلماسی انرژی در حمایت از تجارت کشور و بخش مالی در تشویق موقعیت اقتصادی و اهداف کلان توسعه کشور در بخش انرژی و شامل تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در حوزه انرژی است» (ملکی، ۱۳۸۶: ۲۱۸) این به دست نمی‌آید مگر با درک درست از موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی کشور ایران و نیز ایجاد پل ارتباطی بین مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان جهان از سوی ایران است که می‌تواند به‌عنوان یکی از واقعیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک سهم زیادی در اقتصاد آن داشته باشد. اما مقایسه وضعیت ایران طی دو دهه گذشته با دیگر کشورهای تولیدکننده انرژی در این منطقه، نشان می‌دهد که این کشور نتوانسته از موقعیت ژئواکونومیک خود در این عرصه بهره‌برداری مطلوب را به عمل بیاورد. به‌عنوان نمونه می‌توان اشاره داشت که طی دو دهه گذشته تنها در حوزه اوراسیای مرکزی، ۱۰ خط لوله انتقال نفت و ۸ خط لوله انتقال گاز برای انتقال منابع انرژی کشورهای منطقه به بازارهای هدف راه‌اندازی شده است؛

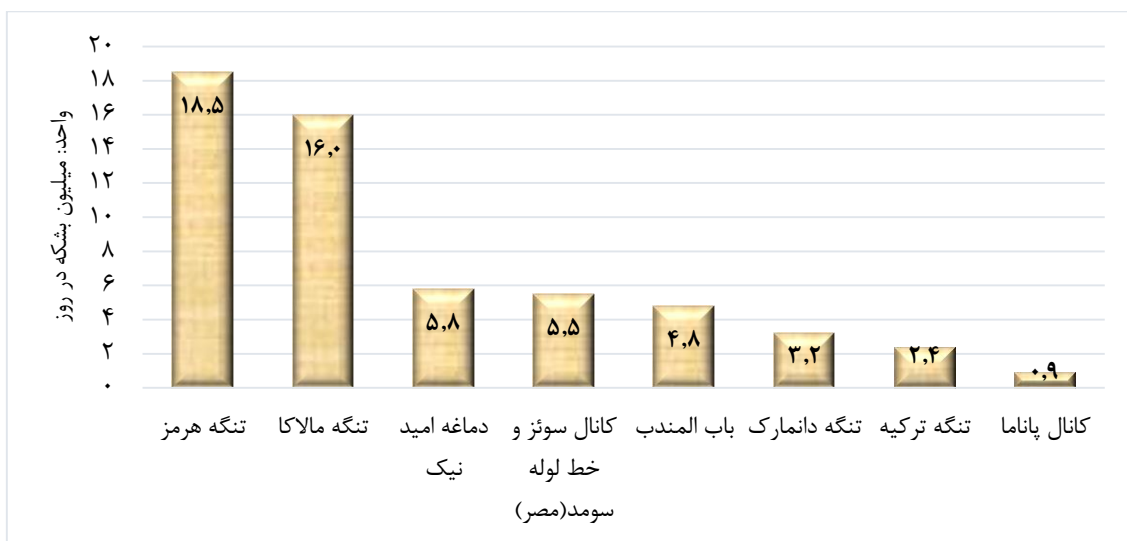
اما به دلیل حضور قدرتمند رقبای منطقه‌ای و فشارهای ساختاری (بازیگران فرامنطقه‌ای)، نه تنها هیچ‌یک از این مسیرها از ایران عبور نمی‌کنند، بلکه بستر را نیز برای مشارکت و حضور شرکت‌های نفتی ایران بسیار محدود کرده‌اند. نتیجه آنکه منافع ایران در منطقه تهدید و موقعیت این کشور با انزوای ژئوپلیتیک مواجه است. در غیاب ایران، کشورهای آذربایجان و ترکیه بیشترین بهره‌برداری را در این زمینه کرده‌اند. نقشه ۵، حجم روزانه انتقال نفت جهان را از نقاط استراتژیک نفتی جهان نشان می‌دهد.



نقشه ۵: نقاط استراتژیک نفتی جهان و حجم نفت عبوری از آنها (میلیون بشکه در روز)

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۸)

حجم نفت انتقالی روزانه در این نقاط استراتژیک برای سال ۲۰۱۶ در نمودار زیر آمده است.



نمودار ۱۵: نقاط استراتژیک نفتی جهان و حجم نفت عبوری از آنها در سال ۲۰۱۶ (میلیون بشکه در روز)

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۸)

میزان نفت انتقالی روزانه از نقاط مزبور طی سال‌های ۲۰۱۶-۲۰۱۱ در جدول ۱ آمده است.

جدول ۱: نقاط استراتژیک نفتی جهان و روند حجم نفت عبوری از آنها (واحد میلیون بشکه در روز)

موقعیت مکانی	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶
تنگه هرمز	۱۷	۱۶.۸	۱۶.۶	۱۶.۹	۱۷	۱۸.۵
تنگه مالاکا	۱۴.۵	۱۵.۱	۱۵.۴	۱۵.۵	۱۵.۵	۱۶
کانال سوئز و خط لوله سوئز (مصر)	۳.۸	۴.۵	۴.۶	۵.۲	۵.۴	۵.۵
باب المندب	۳.۳	۳.۶	۳.۸	۴.۳	۴.۷	۴.۸
تنگه دانمارک	۳	۳.۳	۳.۱	۳	۳.۲	۳.۲
تنگه ترکیه	۲.۹	۲.۷	۲.۶	۲.۶	۲.۴	۲.۴
کانال پاناما	۰.۸	۰.۸	۰.۸	۰.۹	۱	۰.۹
دماغه امید نیک	۴.۷	۵.۴	۵.۱	۴.۹	۵.۱	۵.۸
مجموع تجارت جهانی نفت	۵۵.۵	۵۶.۴	۵۶.۵	۵۶.۴	۵۸.۹	*
مجموع نفت خام جهانی و سایر مایعات	۸۸.۸	۹۰.۸	۹۱.۳	۹۳.۸	۹۶.۷	۹۷.۲

یادداشت: داده‌های پاناما برای سال مالی ذکر شده‌اند.
یادداشت: تنگه دانمارک برگردان Danish Strait است که تنگه‌ای واقع در دانمارک

منبع: اداره بین‌المللی انرژی آمریکا (۲۰۱۸)

قدرت نرم و مرکزیت فرهنگی

ایران فرهنگی منظور گستره و سرزمین‌هایی است که در آنجا فرهنگ ایرانی که ریشه‌های اصلی آن از دل تمدن ایرانی اسلامی نشئت گرفته حضور دارد که نمی‌تواند محدود به مرزهای سیاسی باشد. ایران به واسطه موقعیت جغرافیا و با داشتن تاریخ کهن و فرهنگ دیرپا دارای قدرت نرم در ورای مرزهای خود است، زیرا بیشتر کشورهای همسایه و همجوار در امتداد فرهنگ ایرانی، جزء ایران فرهنگی و یا متأثر از آن هستند. منظومه فرهنگی ایران، محصول چند هزار ساله ملتی کهن و برآیند تعامل جمعی گروه‌های قومی است که هویت فرهنگی ایران را شکل بخشیده‌اند و هر یک به سهم خود بر آن لایه‌هایی گوناگون با مؤلفه‌های مثبت و منفی افزوده‌اند. سرانجام در این هویت کلان فرهنگی جذب و خود بخشی از آن شده‌اند. به عبارت دیگر، «هویت فرهنگی ایران چتر فراگیری است که همه گروه‌های قومی را در خویش جای داده است» (خلیلی و همکاران، ۱۳۹۱: ۴۹) حوزه تمدن ایرانی، شامل منطقه جغرافیایی وسیعی است که از درون چین می‌آید و کشمیر و فلات پامیر را دربرمی‌گیرد و به آسیای کنونی می‌رسد. کشورهای این حوزه را به انضمام افغانستان و پاکستان شامل می‌شود و ایران فعلی را در خود جای می‌دهد؛ از اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس و نواحی ساحلی آن در هر دو سو؛ خود را به قفقاز تا دریای سیاه و مدیترانه می‌رساند. به عبارت دیگر، گستره تباری و فرهنگی ایران نه تنها به مرزهای جغرافیایی ایران کنونی و حتی مجاورت این مرزها محدود نیست، بلکه هم‌تبارهای ایرانی در گستره‌های بسیار دورتر از ایران کنونی نیز حضور دارند (جوادی ارجمند و همکاران، ۱۳۹۳: ۳۴). وجود اشتراکات و پیوندهای تاریخی، فرهنگی بین ایران و این منطقه و نیز استفاده از قلمرو ایران به‌عنوان اقتصادی‌ترین مسیر برای کشورهای حاضر در این منطقه برای دستیابی به آب‌های آزاد و بازارهای جهانی به دلیل محصور بودن بیشتر آنها در خشکی، فرصت‌های بالقوه‌ای را پیش روی ایران قرار داده و به‌نوعی

موجب می‌شود تا زمینه مناسبی در گام اول برای گسترش مناسبات اقتصادی فراهم شود. به این ترتیب، این عامل باعث شده که ایران در میان همسایگانش از قلمرو ژئوپلیتیکی برخوردار باشد و می‌تواند از این موقعیت در راهبری و تقویت سیاسی و اقتصادی خود در این قلمرو تحت نفوذ فرهنگی‌اش به نحو مؤثری در جهت تقویت اقتصادی خود بهره‌برداری کند. قدرت نرم که قابلیت‌ها و منابع یک کشور چون فرهنگ، آرمان یا ارزش‌های اخلاقی است که به‌طور غیرمستقیم بر منافع یا رفتار دیگر کشورها اثر می‌گذارد (هرسیچ و همکاران، ۲۶: ۱۳۸۸) لذا ایران می‌تواند با تدوین سیاست خارجی خود به‌عنوان هسته جذاب این قلمرو فرهنگی به نقش‌آفرینی سیاسی و اقتصادی بپردازد. از جمله راهکارها و ابزارهای عملی، دستیابی به قدرت نرم در ایران می‌تواند پیوندهای قومی، مذهبی و زبانی با کشورهای همجوار، شبکه خبری و رسانه‌ای، ظرفیت بالای گردشگرپذیری، نزدیکی مذهبی با ۱۵ کشور در منطقه ژئوپلیتیک خاورمیانه، آمار بالای تولیدات علمی و داشتن نخبگان علمی زیاد در کشورهای غربی، هویت فراملی و فرامرزی زبان فارسی باشد (خلیلی و همکاران، ۱۳۹۱: ۴۸). ایران با این راهکارها و ابزارها می‌تواند زمینه‌سازی لازم برای دستیابی به مؤلفه‌های اقتصادی در این کشورها فراهم کند و بازارهای تجاری و مالی خود را با تشکلهای و اتحادیه‌های اقتصادی با مشارکت این کشورها شکل دهد و موقعیت ژئواکونومیک خود را بالا ببرد. به‌طور کلی ایران دارای بیشترین میزان قدرت نرم‌افزاری و قلمرو و نفوذ فرهنگی در منطقه آسیای غربی و جنوب غربی است. این موقعیت می‌تواند در اقتصاد این کشور و مراودات اقتصادی آن نقشی تعیین‌کننده در صادرات و واردات آن، به‌ویژه در به دست آوردن بازارهای مصرف داشته باشد و می‌توان گفت یکی از واقعیت‌های ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران مرکزیت فرهنگی آن در بین همسایگانش و قدرت نرم در تصرف بازارهای منطقه است. با درک این موضوع می‌توان در جهت اقتصادی متناسب با این مؤلفه ژئوپلیتیکی در منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی گام برداشت. از این‌رو، اصول سیاست خارجی ایران برای دستیابی به بازاری اقتصادی در این عرصه باید بر محوریت حوزه تمدنی ایران استوار شود، آن هم تمدنی که از پیوند میان اسلامیت و ایرانیت شکل گرفته است؛ یعنی سیاستی که به ایران کنونی محدود نشود بلکه به همه اجزای این تمدن و فرهنگ؛ حتی آنهایی که در واحدهای سیاسی خارج از ایران به نحوی حیات دارند، دل‌بستگی نشان دهد. کشورهایی که دارای پیوندهای مادی و معنوی مستحکمی با یکدیگر بوده، پیشینه، فرهنگ، ارزش‌ها و منافع مشترک با هم دارند برای اینکه در برابر معادلات جهانی و سیاست قدرت مسلط تمدن غرب یک‌سره منفعل نبوده، از خود هویتی مجزا را نشان بدهند باید بر پایه محور مدنیت مشترکی که به آن تعلق دارند، با یکدیگر همکاری کنند و بنیادهای اقتصادی را بر این مبنای ژئوپلیتیکی به‌عنوان یک زمینه ژئواکونومیک شکل دهند.

قرار گرفتن در کانون ژئوپلیتیک شیعه

ژئوپلیتیک شیعه به مفهوم امتداد جغرافیای سیاسی شیعه در کشورهای خاورمیانه بزرگ با هارتلند ایران است (پیشگاهی‌فرد و رحمانی، ۱۳۹۰: ۲۷۶) این مؤلفه همواره در سیاست خارجی ایران از گذشته به شکلی مطرح بوده است. برخی معتقدند که حتی رژیم گذشته با وجود باور نداشتن به استفاده از ابزار ایدئولوژیک در پیشبرد

سیاست خارجی به نوعی از ابزار شیعی برای افزایش نفوذ در منطقه استفاده کرده است (برزگر، ۱۳۸۸: ۳۳). حال انقلاب اسلامی به عنوان مهم ترین اتفاق در تاریخ سده های اخیر تشیع، در کانون این قلمرو جغرافیایی قرار دارد (احمدی، ۲۶۳: ۱۳۹۰) و جمهوری اسلامی ایران به عنوان ام القری جهان اسلام و مبلغ اسلام سیاسی، پایگاه اصلی تشیع در منطقه خاورمیانه است، بنابراین می طلبد از این مؤلفه بیشتر در جهت پیشبرد سیاست های اقتصادی خود استفاده نماید، چراکه «کمربندی از حیات اقتصادی راهبردی و تاریخی اسلام را در بر می گیرد که در واقع از شرق کشور چین و هندوستان آغاز شده و پس از رسیدن به ایران، از طریق عراق و خلیج فارس به سوریه و لبنان می رسد» (پیشگاهی فرد و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۱) جمعیت شیعیان در سال ۲۰۰۹، حدود ۲۰۷ میلیون نفر از جمعیت ۱/۷۵ میلیاردی مسلمانان (۱۶ درصد از کل مسلمانان) و ۶/۷۹ میلیاردی جهان را تشکیل می دهند. بیشتر شیعیان، در کشورهای واقع در منطقه خاورمیانه زندگی می کنند. قلمرو جغرافیایی شیعیان از لحاظ سیاسی، فرهنگی و اقتصادی دارای توانمندی های زیادی است. آنچه نقش شیعیان را علاوه بر بعد سیاسی و فرهنگی برجسته می کند قرار گرفتن در مناطق راهبردی همراه با توانمندی های ژئواکونومیک بالای آنهاست که سبب ارتقای جایگاه تشیع و تبدیل آن به یک مؤلفه ژئوپلیتیک قدرتمند است (Gause, 2010: 118). پس از حمله آمریکا به عراق، نقش مذهب شیعه در تحولات خاورمیانه مشخص تر شده است، زیرا بسیاری از جمعیت شیعیان در سواحل خلیج فارس و در حوزه ها و میادین نفتی پراکنده شده اند تا جایی که بالغ بر ۷۰ درصد جمعیت سواحل خلیج فارس شیعه هستند. این عامل بر اهمیت ژئوپلیتیک شیعه می افزاید (قصابزاده، ۱۳۹۱: ۳۲۹) و برای سیاست خارجی و به دنبال آن اقتصاد سیاسی ایران می تواند یک فرصت اقتصادی و بازاری برای اقتصاد ایران تلقی شود. جمهوری اسلامی با جایگاهی که ژئوپلیتیک این کشورها دارد می تواند در کشورهای همسایه از پاکستان گرفته تا ترکیه و کشورهای عرب حاشیه خلیج فارس بر تأثیرگذاری اقتصادی خود بیفزاید و آنها را بر پایه این بنیاد ژئوپلیتیکی، وابسته و مکمل اقتصادی خود کند. نقش کانونی ایران در ژئوپلیتیک شیعه تا آنجاست که حسنی مبارک رئیس جمهور سابق مصر با اشاره به حوزه نفوذ ایران در بین شیعیان منطقه می گوید: «شیعیان بیشتر کشورها عمدتاً به ایران وفادارترند تا به کشورهای خودشان» (۲۰۰۶: ۱۳۵-۱۲۲، Nasr). البته این نکته را نباید فراموش کرد که سیاست جمهوری اسلامی از لحاظ دینی، سیاست تکثرگرایی وحدت طلبی دینی (ترابی، ۱۳۸۸: ۱۵۲) و یا وحدت جهان اسلام است و خود را پیام آور وحدت مسلمین و در شکل گیری امت اسلامی در برابر دشمنان اسلام می داند و مسلمانان را به وحدت فرامی خواند. بنابراین، یکی از پایه های اقتصاد سیاسی جمهوری اسلامی ایران به لحاظ ایدئولوژیک بودن ماهیت نظام سیاسی اش، اسلام سیاسی یا تشیع است که به عنوان کانون و مرکز ژئوپلیتیک تشیع می تواند در جهت تحقق خواسته های اقتصادی خود گام بردارد که در منطقه خاورمیانه در بعضی مواقع موجب همگرایی و واگرایی با کشورهای همسایه و همجوار می شود. از این رو، این عامل ژئوپلیتیک می تواند در نقش آفرینی سیاسی و اقتصادی ایران در کشورهای نزدیک پیرامون و جهان اسلام هم فرصت باشد و هم تهدید.

۱. آخرین آمار مربوط به سال ۲۰۰۹ است.

مطرح کردن هلال شیعی از سوی دولت‌های سنی مذهب و قطبی کردن این موضوع در منطقه هم در این راستاست. بنابراین، تهدید تلقی شدن این موضوع با هر ریشه و دلایلی از سوی کشورهای منطقه برای ایران فرصت‌سوز و هزینه‌بر است و می‌تواند در پیشبرد قدرت منطقه‌ای ما، به‌ویژه در حوزه سیاسی و اقتصادی مانع ایجاد کند. از این‌رو، جمهوری اسلامی باید استراتژی در سیاست خارجی پیش بگیرد که بتواند در تعامل با کشورهای مسلمان و مطرح کردن وحدت و انسجام هر چه بیشتر مسلمانان در اعتمادسازی و تهدیدزدایی بکوشد و با درک نقاط مشترک سیاسی، فرهنگی و اقتصادی فرصت‌آفرینی اقتصادی را برای کشور رقم بزند.

۱-۱-۵- بحث و نتیجه‌گیری

وجه بارز سیاست خارجی و بنیان‌های اقتصادی آن در هر کشوری، بهره‌گیری از بنیان‌ها و مؤلفه‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیک آن است. مؤلفه‌های ژئوپلیتیک در هر کشوری پایه و اساس اقتصاد آن به شمار می‌روند و با استفاده از آن، جایگاه در محیط بین‌الملل مشخص و معین می‌شود. اگر ژئوپلیتیک هر کشوری را سیاست و استراتژی متخذه از جغرافیا و زمین بدانیم، متکی شدن اقتصاد بر زمین و گستره و منابع جغرافیایی ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. اگر کشورها اقتصاد خود را بدون توجه به ژئوپلیتیک ترسیم نمایند، به اقتصادی منفعل و درون‌نگر و آسیب‌پذیر تبدیل خواهند شد و از داشتن اقتصادی اثرگذار و پویا در محیط بین‌الملل ناتوان می‌شوند. با نگاهی به سیاست خارجی جمهوری اسلامی و بنیان‌های اقتصادی آن درمی‌یابیم که روح حاکم بر آن بدون توجه به زیرساخت‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیک است و در این عرصه سیاست خارجی نتوانسته موفقیت کافی کسب نماید. در حالی که با نگاهی به پایه‌های ژئوپلیتیک و جغرافیای ایران درمی‌یابیم که موقعیت ژئوپلیتیک آن دارای اثرگذاری جهانی و منطقه‌ای است.

بین سیاست خارجی جمهوری اسلامی و بنیان‌های اقتصادی آن متناسب با بنیان‌ها و مؤلفه‌های ژئوپلیتیک فاصله وجود دارد. زیرا هر کدام از پنج مؤلفه یادشده در بالا که به‌عنوان بنیان‌های ژئوپلیتیک آورده شده اگر در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در نظر گرفته شوند، می‌توانند نویدبخش اقتصادی برون‌نگر و اثرگذار را در کشور فراهم آورد. آنچه از جغرافیای کشور در اقتصاد سیاسی فعلی در نظر گرفته شده منابع آن، یعنی نفت و فروش آن می‌باشد که دلیل عمده مشاجرات بین‌المللی و منبع ناهمواری توسعه کشور است؛ در حالی که می‌توان با فعال کردن و در نظر گرفتن دیگر منابع و عوامل برآمده از بنیان‌های ژئوپلیتیک مانند گردشگری، ترانزیت چه از نظر منابع انرژی و چه از نظر راه‌های هوایی، زمینی و دریایی و صدور خدمات فنی مهندسی با اتخاذ سیاست خارجی بر این مبنا در تعامل با کشورهای منطقه و نظام بین‌الملل به اقتصادی پویا و برون‌نگر با هدف توسعه تعاملات اقتصادی دست یافت. نتیجه آنکه ایران با موقعیت جغرافیایی و بنیان‌های ژئوپلیتیک مانند قرار گرفتن بین دو قدرت بحری و بری، واقع شدن در مرکز بیضی (هارتلند) انرژی جهان، تسلط بر تنگه راهبردی هرمز، مسیر انتقال انرژی و ترانزیت شرق و غرب و شمال و جنوب، مرکزیت فرهنگی و قدرت نرم و قرار گرفتن در کانون ژئوپلیتیک تشیع و نیز در موقعیت ریملند نظریات ژئوپلیتیک در استراتژی

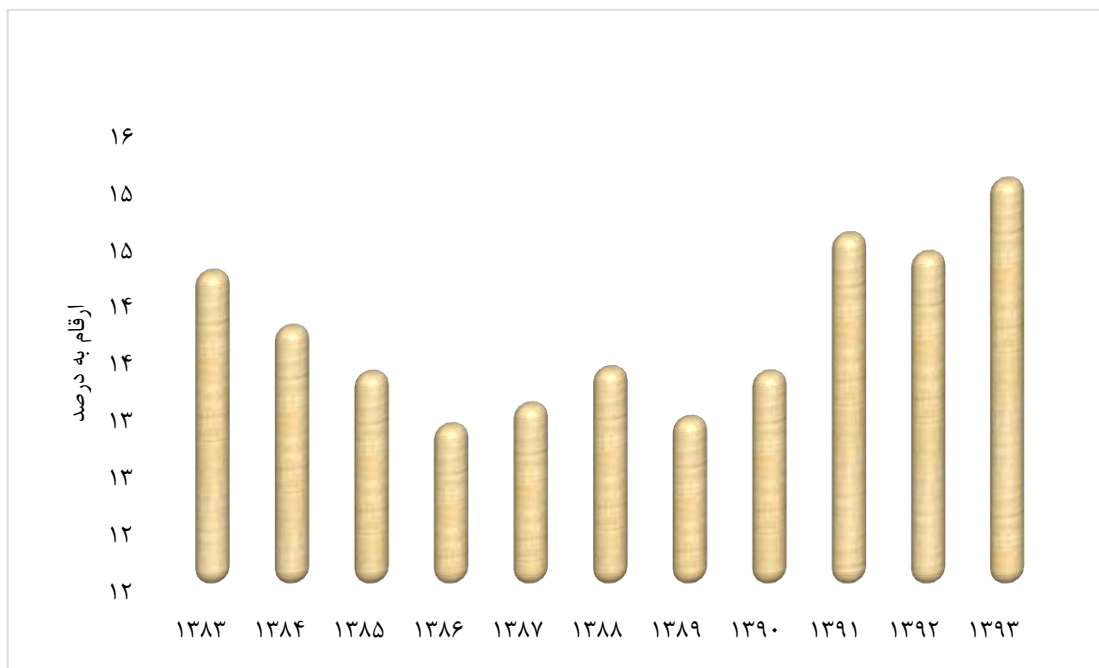
جهانی از اهمیت و جایگاه بالایی برخوردار است، با وجود آن هنوز نتوانسته است سیاست خارجی و بنیان‌های اقتصادی‌اش را با این موقعیت‌ها متناسب کند و متناسب با ماهیت قدرت نظام سیاسی فعلی نیست. برای رسیدن به سیاست خارجی و بنیان‌های اقتصادی متناسب با اهداف عالی کشور، درک بنیان‌های ژئوپلیتیکی ضروری به نظر می‌رسد. سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران آن‌گونه که واقعیت‌های ژئوپلیتیک در نزدیک پیرامون و محیط بین‌الملل ایجاب می‌کند می‌طلبد کدهای ژئوپلیتیک خود را با رویکردی اقتصادی تعریف کند تا بتواند ضمن همزیستی مسالمت‌آمیز با واحدهای سیاسی فضایی پیرامون خود به اقتصادی مبتنی بر به فعلیت رساندن بنیان‌های ژئوپلیتیک به‌ویژه در پنج مورد یادشده، برساند و در جهت اهداف و منافع ملی در شکوفایی و توسعه کشور گام بردارد. از سوی دیگر، ضرورت پیوند عناصر اقتصادی ملی با اقتصاد سیاسی بین‌الملل ایجاب می‌کند که سیاست خارجی در عصر جهانی‌شدن در خدمت اهداف توسعه اقتصادی قرار گیرد. به عبارت دیگر، سیاست خارجی کشور باید به‌گونه‌ای سامان یابد که ضمن درک نظام بین‌الملل به صورت دوجانبه و چندجانبه در نزدیک پیرامون و بین‌الملل و همچنین در سطح سازمان‌های بین‌المللی، بتواند بر پایه ظرفیت‌های محیطی و بنیان‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک برای شکل‌گیری فرایند توسعه اقتصادی کشور بسیج و تجهیز نماید. از این نظر هماهنگی و همسویی کاملی میان سیاست خارجی و الزامات سیاسی و فرهنگی توسعه اقتصادی برقرار شود. سیاست خارجی ابزاری برای تقویت اقتدار و جایگاه کشور در نظام بین‌الملل است. اکنون که عنصر اصلی اقتدار در عصر جهانی‌شدن متکی به عوامل اقتصادی، علمی و فناوری است، سیاست خارجی باید به‌گونه‌ای سامان یابد که ضمن درک زمینه‌های ژئواکونومیک خود، بتواند از این عناصر اقتدار برای توسعه ملی بهره‌گیری کند.

۱-۲- تعیین جایگاه بخش بازرگانی در اقتصاد ملی

۱-۲-۱- سهم از تولید ناخالص داخلی

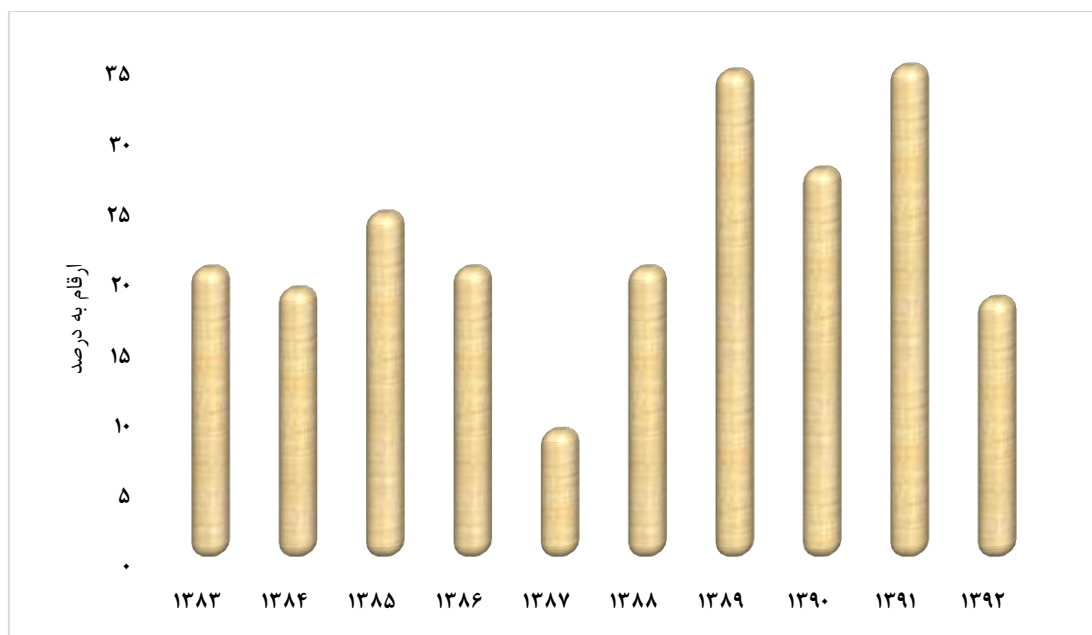
امروزه بخش بازرگانی به عنوان بخشی مولد و شتاب‌دهنده روند توسعه اقتصادی هر کشور، با اختصاص حجم قابل توجهی از فعالیت‌های اقتصادی به خود، نقش مهمی در اقتصاد جهانی ایفا می‌نماید. با نگاهی اجمالی به سهم بخش‌های مختلف اقتصادی در ارزش افزوده کشور طی سال‌های گذشته (۱۳۹۶-۱۳۸۳)، مشاهده می‌شود که بخش خدمات، تقریباً نیمی از ارزش افزوده اقتصاد کشور را به خود اختصاص داده و بخش بازرگانی نیز سهم قابل توجهی از کل ارزش افزوده کشور را داراست. این بخش عمدتاً در قالب شبکه زنجیره‌ای تولید و توزیع، به عنوان تسهیل‌کننده جریان انتقال کالا و خدمات از تولیدکننده به مصرف‌کننده عمل می‌کند (مرادی و صفوی، ۱۳۸۴).

بخش بازرگانی که در این مطالعه بر آن تأکید می‌شود، شامل زیربخش‌های عمده‌فروشی، خرده‌فروشی و تعمیر وسایل نقلیه و کالاها است که در ادامه به تعاریف ارائه شده برای هر یک خواهیم پرداخت. بنا بر تعریف، عمده‌فروشی عبارت است از فروش مجدد و بدون تغییر شکل کالا به شبکه توزیع در مرحله خرده‌فروشی، مصرف‌کنندگان صنعتی و تجاری، شرکت‌ها و مؤسسات دولتی و عوامل دیگر توزیع و فروش. خرده‌فروشی بر اساس تعریف عبارت است از فروش مجدد و بدون تغییر شکل کالاهای نو و مستعمل به مصرف‌کنندگان نهایی توسط شبکه توزیع خرده‌فروشی شامل مغازه‌داران، فروشگاه‌های بزرگ و کوچک، تعاونی‌های مصرف، دوره‌گردها و نظایر آن. خدمات تعمیرگاه‌ها نیز عبارت است از فروش و نگهداری و تعمیر وسایل نقلیه موتوری و موتورسیکلت و خرده‌فروشی سوخت خودرو (بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۸). بر اساس آمار منتشره مرکز آمار ایران مربوط به سال ۱۳۹۳-۱۳۸۳ و بر اساس قیمت‌های جاری، سهم بخش بازرگانی (عمده‌فروشی، خرده‌فروشی و تعمیر وسایل نقلیه و کالاها) در تولید ناخالص داخلی حدود ۱۳ درصد و روند رشد ارزش افزوده این بخش در سطح کلان طی سال‌های مذکور به‌طور میانگین حدود ۲۳ درصد بوده است.



نمودار ۱۶: سهم ارزش افزوده بخش بازرگانی از تولید ناخالص داخلی طی دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۳

منبع: مرکز آمار ایران



نمودار ۱۷: رشد ارزش افزوده بخش بازرگانی طی دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۳

منبع: مرکز آمار ایران

۱-۲-۲- سهم از رشد اقتصادی

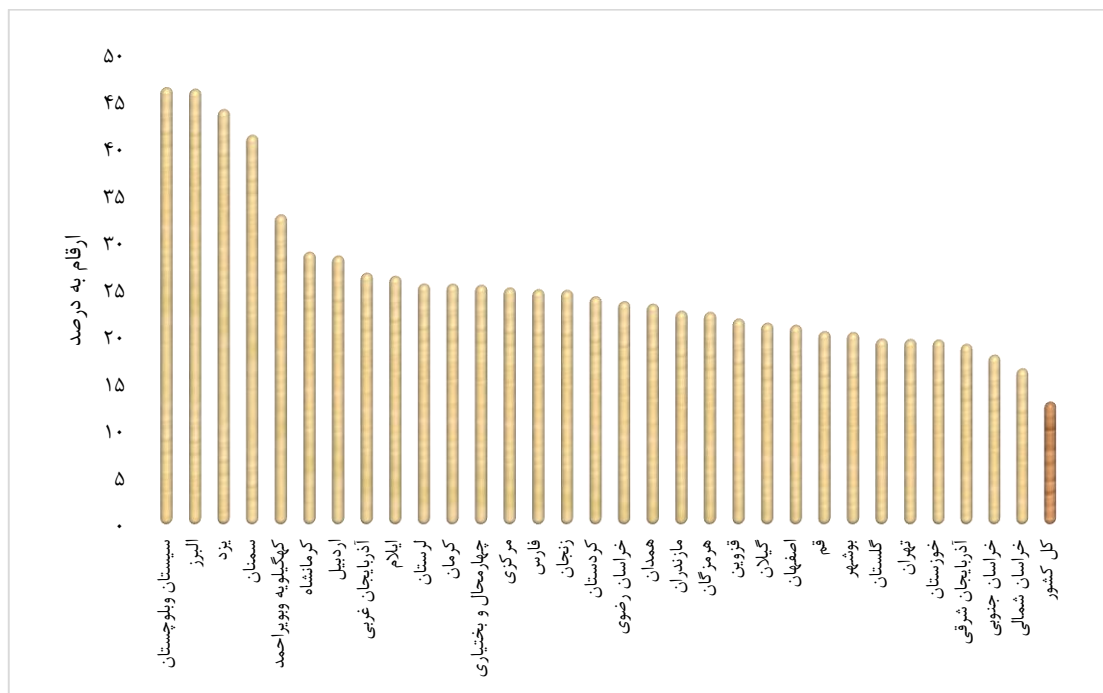
جدول ۳: سهم بخش بازرگانی هر استان در تولید ناخالص داخلی آن طی بازه زمانی ۱۳۸۴-۱۳۹۳ (درصد)

سال	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳
آذربایجان شرقی	۱۵	۱۹	۲۴	۲۱	۹	-۱۳	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
آذربایجان غربی	۱۹	۲۱	۲۲	۲۱	۱۱	۵۶	۳۴	۲۸	۳۶	۱۹
اردبیل	۲۳	۲۰	۲۳	۲۱	۹	۷۲	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
اصفهان	۲۱	۱۹	۲۶	۲۱	۹	۳۸	۳۴	۲۸	-۳	۱۸
البرز	*	*	*	*	*	*	*	۲۸	۹۱	۱۹
ایلام	۸	۲۰	۲۸	۲۱	۱۰	۶۲	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
بوشهر	۱۸	۲۰	۲۸	۲۰	۸	-۷	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
تهران	۲۲	۱۸	۲۴	۲۱	۹	۱۱	۱۲	۲۷	۳۴	۱۸
چهارمحال و بختیاری	۲۱	۲۰	۲۷	۲۰	۹	۴۱	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
خراسان جنوبی	۲۳	۲۳	۲۱	۲۰	۹	-۳۴	۳۴	۲۸	۳۶	۱۹
خراسان رضوی	۲۳	۱۹	۲۰	۲۱	۹	۲۹	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
خراسان شمالی	۲۱	۲۱	۲۹	۲۰	۹	-۵۸	۳۴	۲۸	۳۹	۲۱
خوزستان	۲۵	۲۰	۲۵	۲۱	۸	-۱۹	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
زنجان	۲۱	۲۱	۲۸	۲۱	۸	۳۲	۳۴	۲۸	۳۶	۱۹
سمنان	۲۲	۱۹	۲۶	۲۰	۱۱	۱۹۸	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
سیستان و بلوچستان	۸	۵	۲۶	۲۱	۹	۲۷۸	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
فارس	۱۹	۱۸	۲۱	۲۱	۱۱	۴۳	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
قزوین	۱۹	۱۹	۲۸	۲۱	۹	۶	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
قم	۱۹	۲۰	۲۸	۲۱	۱۰	-۸	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
کردستان	۲۴	۲۰	۲۸	۲۰	۹	۲۵	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
کرمان	۳۰	۱۸	۲۷	۲۱	۱۰	۳۳	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
کرمانشاه	۲۴	۲۱	۲۶	۲۱	۱۰	۷۲	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
کهگیلویه و بویراحمد	۹	۱۴	۱۹	۲۱	۹	۱۳۹	۳۴	۲۸	۳۶	۱۹
گلستان	۲۳	۱۹	۲۵	۲۰	۹	-۱۵	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
گیلان	۱۹	۱۸	۲۷	۲۰	۹	۴	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
لرستان	۱۵	۲۲	۲۸	۲۱	۹	۴۵	۳۵	۲۸	۳۵	۱۹
مازندران	۲۱	۱۷	۲۷	۲۱	۱۰	۱۵	۳۴	۲۸	۳۶	۱۹
مرکزی	۸	۳۵	۲۷	۲۱	۸	۳۸	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
هرمزگان	۲۲	۲۰	۲۵	۲۰	۸	۱۲	۳۴	۲۸	۳۶	۱۹
همدان	۱۱	۱۹	۲۸	۲۰	۹	۳۰	۳۵	۲۸	۳۵	۱۸
یزد	۳۱	۱۸	۲۷	۲۰	۹	۲۱۹	۳۵	۲۸	۳۴	۱۸

سال / استان	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳
آذربایجان شرقی	۲۱	۲۰	۲۰	۱۹	۱۹	۱۹	۱۵	۱۵	۱۵	۱۶	۱۶
آذربایجان غربی	۱۳	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۱	۱۵	۱۵	۱۶	۱۵	۱۶
اردبیل	۱۸	۱۹	۱۸	۱۷	۱۷	۱۶	۲۳	۲۵	۲۴	۲۲	۲۳
اصفهان	۱۵	۱۵	۱۵	۱۴	۱۴	۱۵	۱۶	۱۶	۱۶	۱۲	۱۳
البرز	*	*	*	*	*	*	*	۲۸	۲۹	۳۵	۳۵
ایلام	۷	۵	۴	۳	۴	۵	۶	۶	۹	۸	۹
بوشهر	۵	۷	۷	۶	۶	۶	۴	۳	۳	۳	۳
تهران	۲۱	۲۱	۲۰	۱۹	۱۸	۱۷	۱۶	۱۶	۱۷	۱۸	۱۸
چهارمحال و بختیاری	۱۷	۱۶	۱۵	۱۵	۱۴	۱۳	۱۶	۱۶	۱۶	۱۷	۱۸
خراسان جنوبی	۲۳	۲۱	۲۰	۱۸	۱۸	۱۷	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱
خراسان رضوی	۲۰	۲۰	۲۰	۱۸	۱۹	۱۷	۱۸	۱۸	۲۰	۱۹	۱۹
خراسان شمالی	۲۵	۲۴	۲۲	۲۴	۲۴	۲۲	۹	۹	۱۰	۹	۱۰
خوزستان	۵	۵	۵	۴	۵	۶	۴	۴	۵	۵	۶
زنجان	۱۲	۱۱	۱۱	۱۲	۱۲	۱۱	۱۲	۱۳	۱۲	۱۲	۱۳
سمنان	۷	۸	۷	۷	۷	۷	۱۶	۱۶	۱۸	۱۷	۱۸
سیستان و بلوچستان	۱۳	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۹	۲۴	۲۵	۲۴	۲۵	۲۴
فارس	۱۲	۱۲	۱۲	۱۱	۱۲	۱۲	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳
قزوین	۱۴	۱۳	۱۳	۱۳	۱۲	۱۲	۱۱	۱۲	۱۱	۱۱	۱۱
قم	۲۱	۲۱	۲۲	۲۲	۲۱	۲۱	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶	۱۷
کردستان	۲۳	۲۳	۲۲	۲۲	۲۲	۲۱	۲۲	۲۱	۲۳	۲۲	۲۳
کرمان	۱۰	۱۰	۹	۹	۱۰	۱۰	۱۰	۱۱	۱۰	۹	۹
کرمانشاه	۱۳	۱۴	۱۴	۱۳	۱۳	۱۲	۱۶	۱۶	۱۷	۱۸	۱۷
کهگیلویه و بویراحمد	۱	۱	۱	۱	۲	۲	۳	۴	۶	۶	۷
گلستان	۲۰	۲۱	۲۲	۲۱	۲۱	۲۰	۱۵	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶
گیلان	۲۲	۲۲	۲۱	۲۰	۲۰	۱۹	۱۸	۱۹	۱۹	۱۸	۱۹
لرستان	۱۷	۱۶	۱۵	۱۶	۱۷	۱۶	۱۸	۲۰	۱۹	۱۹	۲۰
مازندران	۲۰	۱۹	۱۹	۱۹	۱۷	۱۷	۱۷	۱۸	۱۹	۱۸	۱۹
مرکزی	۱۹	۱۷	۱۸	۱۹	۲۰	۱۹	۲۲	۲۱	۲۱	۲۲	۲۱
هرمزگان	۱۱	۱۲	۱۲	۱۳	۱۱	۱۲	۱۱	۹	۹	۹	۹
همدان	۱۸	۱۷	۱۶	۱۶	۱۷	۱۵	۱۷	۱۷	۱۸	۱۷	۱۷
یزد	۱۳	۱۲	۱۱	۱۱	۱۱	۱۰	۲۲	۲۳	۲۰	۲۱	۲۰

منبع: مرکز آمار ایران

نمودار بعدی به مقایسه میانگین سهم ارزش افزوده بخش بازرگانی از تولید ناخالص داخلی هر استان با میزان کل کشور اختصاص دارد که به شرح زیر است:



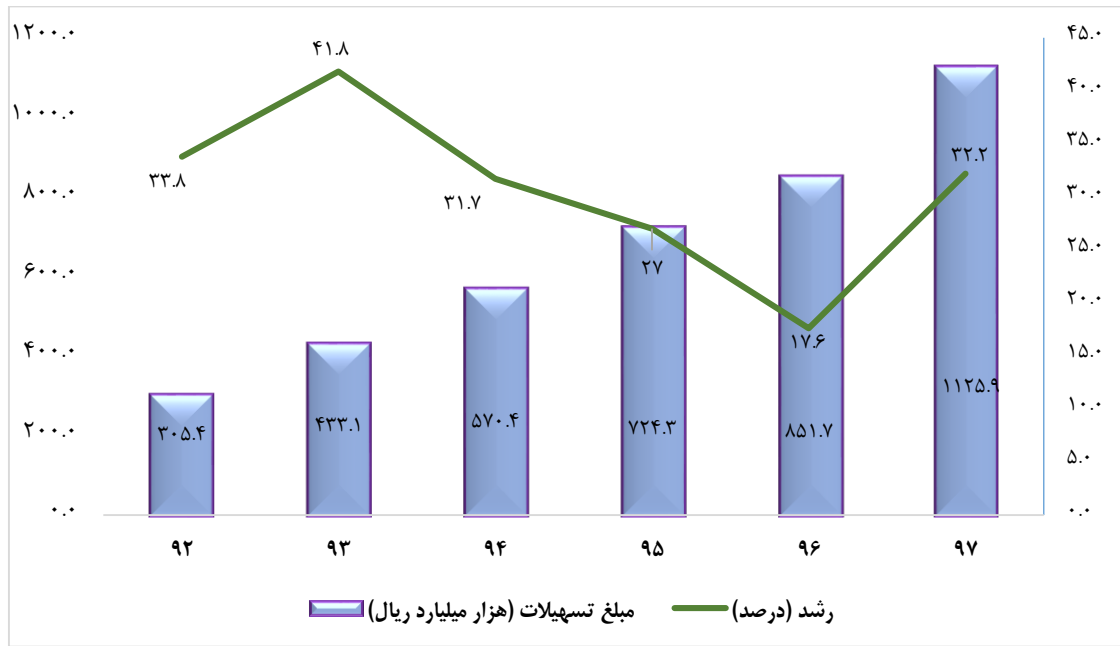
نمودار ۱۸: مقایسه سهم ارزش افزوده بخش بازرگانی از تولید ناخالص داخلی کشور با میانگین مقادیر استانی طی دوره ۱۳۹۳-۱۳۸۳

منبع: مرکز آمار ایران

همان گونه که ملاحظه می شود سهم بخش بازرگانی در تولید ناخالص داخلی هر استان نسبت به کل کشور بیشتر است. بدین مفهوم که به عنوان نمونه در استان های البرز و سیستان و بلوچستان، بخش بازرگانی تقریباً نیمی از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می دهد؛ اما در سطح کلان سه بخش بازرگانی از تولید ناخالص داخلی به طور میانگین حدود ۱۳ درصد است.

۱-۲-۳- تسهیلات بانکی

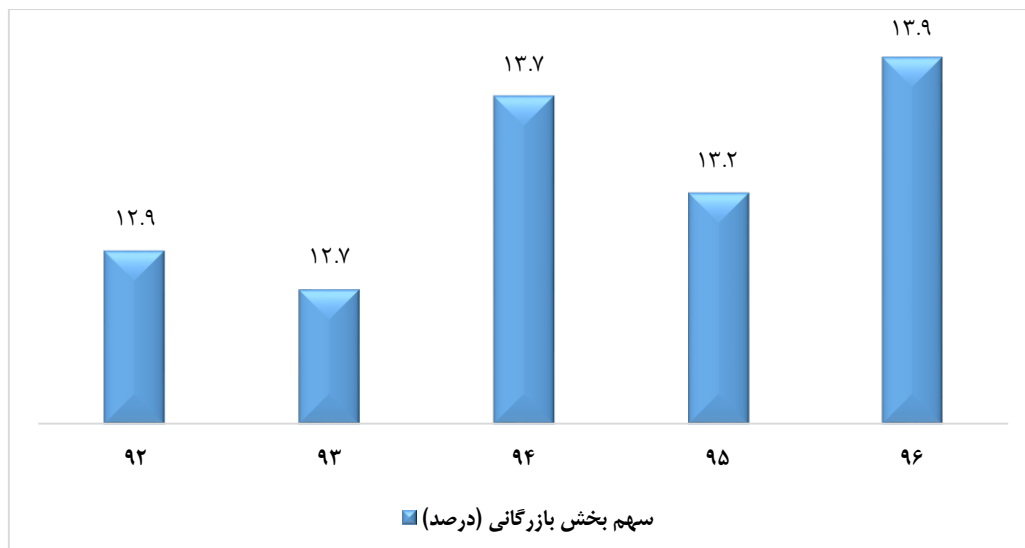
بر اساس آمارهای بانک مرکزی، تسهیلات بانکی پرداختی به بخش بازرگانی در طول دوره ۱۳۹۷-۱۳۹۲ افزایش یافته به گونه ای که از ۳۰۵,۴ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۹۲ با افزایش حدود ۳,۷ برابری به ۱۱۲۶ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۹۷ رسیده است. علی رغم این روند فزاینده، نرخ رشد تسهیلات پرداختی به این بخش در بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۳ کاهش یافته و از ۴۱,۸ درصد در سال ۱۳۹۳ به ۳۱,۷ درصد در سال ۱۳۹۴، ۲۷ درصد در سال ۱۳۹۵ و ۱۷,۶ درصد در سال ۱۳۹۶ رسیده که کمترین میزان نرخ رشد را داشته است. اما در سال ۱۳۹۷، نرخ رشد تسهیلات بازرگانی افزایش یافته و به ۳۲,۲ درصد رسیده است. در نمودار ۱۹، روند تسهیلات بازرگانی از مجموع تسهیلات پرداختی شبکه بانکی طی سال های ۱۳۹۲-۱۳۹۷ و نرخ رشد طی دوره مورد نظر را می توان ملاحظه کرد.



نمودار ۱۹: تسهیلات بخش بازرگانی از مجموع تسهیلات پرداختی شبکه بانکی طی سال‌های ۱۳۹۲-۱۳۹۷

منبع: آمارهای بانک مرکزی

همچنین بر اساس آمارهای منتشره بانک مرکزی می‌توان سهم تسهیلات بخش بازرگانی از مجموع تسهیلات پرداختی شبکه بانکی به بخش‌های مختلف اقتصادی را محاسبه کرد. بر این مبنا و با توجه به نمودار (۲۰)، می‌توان ملاحظه نمود که طی بازه زمانی ۹۶-۱۳۹۲ سهم تسهیلات اعطایی به بخش بازرگانی بین ۱۲.۷ درصد تا حدود ۱۴ درصد متغیر بوده، در این میان کمترین میزان تسهیلات بخش بازرگانی در سال ۱۳۹۳ و بیشترین آن مربوط به سال ۱۳۹۶ است.



نمودار ۲۰: سهم تسهیلات بخش بازرگانی از مجموع تسهیلات اعطایی شبکه بانکی طی بازه زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۶ (درصد)

منبع: آمارهای بانک مرکزی

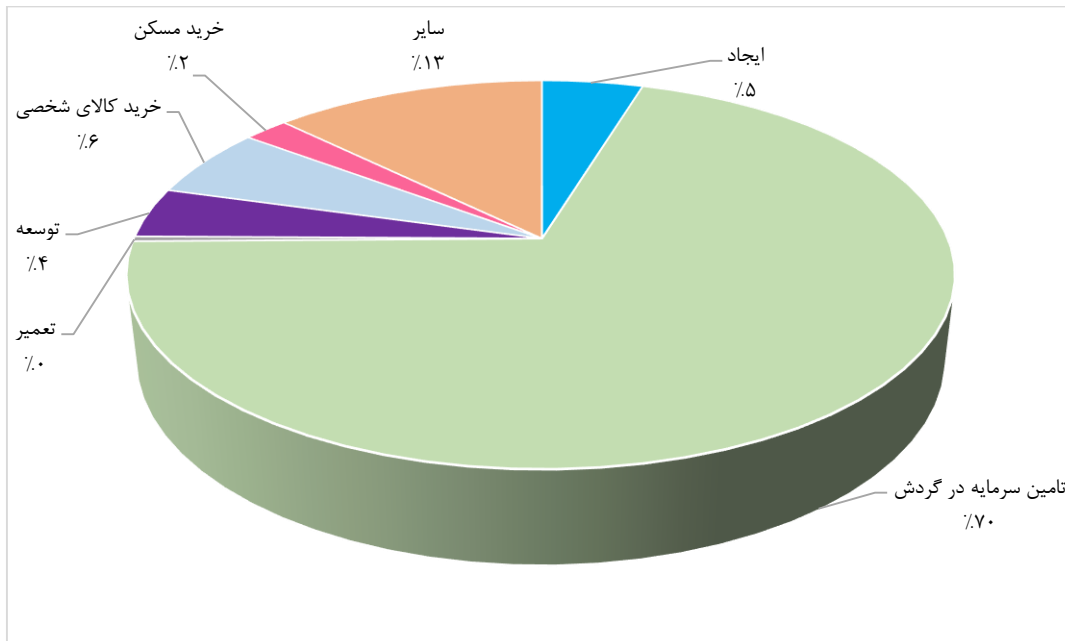
پرسش مطرح در این بخش، آن است که تسهیلات اعطایی به بخش بازرگانی در کدام حوزه مورد استفاده بیشتری قرار گرفته است. این موضوع در جدول (۴) مورد بررسی قرار گرفته شده است. چنانچه ملاحظه می‌شود از میان پنج بخش اصلی ایجاد، تأمین سرمایه در گردش، توسعه، خرید کالای شخصی و خرید مسکن به طور متوسط طی چهار سال گذشته (سال ۱۳۹۷-۱۳۹۴) سهم تأمین سرمایه در گردش به طور قابل توجهی بیش از سایر بخش‌ها است. در سال ۱۳۹۷، مبلغ ۸۲۳،۹۶۲ میلیون ریال با سهم ۷۳ درصدی از مجموع ۱،۱۲۵،۸۶۰ میلیون ریال دریافتی در بخش بازرگانی، جهت تأمین سرمایه در گردش مورد استفاده قرار گرفته شده است. پس از آن خرید کالای شخصی در این بخش، با سهم ۵،۴ درصدی در سال ۱۳۹۷ بیشترین میزان تسهیلات اعطایی شبکه بانکی به بخش بازرگانی را به خود اختصاص داده است.

جدول ۴: سهم بخش‌های مختلف از تسهیلات بازرگانی بانک‌ها طی بازه زمانی ۱۳۹۴-۱۳۹۷

میانگین سهم از کل (درصد)	مجموع ۹۴-۹۷ (میلیارد ریال)	۹۷		۹۶		۹۵		۹۴		بخش اقتصادی هدف از دریافت
		سهم از کل (درصد)	مبلغ (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	مبلغ (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	مبلغ (میلیارد ریال)	سهم از کل (درصد)	مبلغ (میلیارد ریال)	
۴/۷	۱۴۷،۱۲۶	۳/۷	۴۱،۳۱۰	۶/۱	۵۱،۶۱۰	۳/۷	۲۷،۰۲۹	۶/۳	۲۷،۱۷۷	ایجاد
۷۰/۱	۲،۱۹۶،۹۶۴	۷۳/۲	۸۲۳،۹۶۲	۶۸/۷	۵۸۴،۷۲۲	۷۱/۷	۵۱۹،۳۰۴	۶۲/۱	۲۶۸،۹۷۶	تأمین سرمایه در گردش
۰/۴	۱۲،۹۴۸	۰/۴	۴،۴۶۹	۰/۵	۴،۵۱۲	۰/۳	۲،۲۹۸	۰/۴	۱،۶۶۸	تعمیر
۴/۲	۱۳۱،۲۲۷	۴/۴	۴۹،۴۵۳	۳/۲	۲۷،۰۴۰	۳/۳	۲۴،۰۹۰	۷/۱	۳۰،۶۴۴	توسعه
۵/۹	۱۸۴،۱۵۲	۵/۴	۶۰،۳۱۰	۶/۰	۵۱،۲۶۱	۶/۲	۴۴،۸۸۶	۶/۴	۲۷،۶۹۵	خرید کالای شخصی
۲/۱	۶۵،۵۵۴	۰/۸	۹،۵۵۹	۳/۷	۳۱،۶۲۹	۱/۴	۱۰،۱۱۲	۳/۳	۱۴،۲۵۴	خرید مسکن
۱۲/۷	۳۹۶،۹۷۳	۱۲/۲	۱۳۶،۷۹۶	۱۱/۹	۱۰۰،۹۴۷	۱۳/۳	۹۶،۵۶۴	۱۴/۵	۶۲،۶۶۵	سایر
۱۰۰/۰	۳،۱۳۴،۹۴۴	۱۰۰/۰	۱،۱۲۵،۸۶۰	۱۰۰/۰	۸۵۱،۷۲۲	۱۰۰/۰	۷۲۴،۲۸۴	۱۰۰/۰	۴۳۳،۰۷۹	جمع

منبع: آمارهای بانک مرکزی

در نمودار (۲۱) نیز میانگین سهم بخش‌های مختلف از تسهیلات بازرگانی بانک‌ها قابل مشاهده است. همان‌طور که در این شکل نیز ملاحظه می‌شود، سهم تأمین سرمایه در گردش به طور متوسط طی ۴ سال گذشته حدود ۷۰ درصد از سهم تسهیلات پرداختی بانک‌ها به بخش بازرگانی را به خود اختصاص داده است.



نمودار ۲۱: میانگین سهم بخش‌های مختلف از تسهیلات بازرگانی بانک‌ها طی دوره زمانی ۱۳۹۷-۱۳۹۴

منبع: آمارهای بانک مرکزی

۱-۲-۴- اشتغال

نتایج طرح آمارگیری کارگاه‌های بازرگانی و خدمات در کدهای منتخب در سال ۱۳۹۶ بیانگر آن است که ۴۱۲,۰۸۳,۵ نفر کارکن (زن و مرد) در این کارگاه‌ها مشغول به فعالیت بوده‌اند که از این تعداد، ۸۱ درصد مرد و ۱۹ درصد زن بوده‌اند. در این سال، ۱۲۴۳۸۱۱ نفر حدود ۲۴ درصد کارکنان به صورت تمام‌وقت، ۷۶۵۳۷۱ نفر حدود ۱۵ درصد کارکنان به صورت پاره‌وقت و بقیه به صورت بدون مزد و حقوق، به کار مشغول بوده‌اند. از ۱۲۴۳۸۱۱ نفر کارکن تمام‌وقت، ۹۳۵۹۰۰ نفر (حدود ۷۵ درصد) مرد و ۳۰۷۹۱۱ نفر (حدود ۲۵ درصد) زن بوده‌اند. سهم زنان از کارکنان پاره‌وقت، ۳۶ درصد (۲۷۳۳۵۹ نفر) و سهم مردان ۶۴ درصد (۴۹۲۰۱۲ نفر) است. بیشترین سهم کارکنان با ۶۱ درصد را کارکنان بدون مزد و حقوق تشکیل می‌دهند که زنان تنها ۱۳ درصد این گروه را شامل می‌شوند و ۸۷ درصد کارکنان بدون مزد و حقوق، مرد می‌باشند. کارکنان با مزد و حقوق پاره‌وقت زن با ۵ درصد، کمترین سهم و کارکنان مرد بدون مزد و حقوق با ۵۳ درصد، بیشترین سهم را از کل کارکنان به خود اختصاص داده‌اند. نتایج طرح آمارگیری کارگاه‌های بازرگانی و خدمات در کدهای منتخب در سال ۱۳۹۴ بیانگر آن است که ۲۴۴,۱۷۷,۵ نفر کارکن (زن و مرد) در این کارگاه‌ها مشغول به فعالیت بوده‌اند که از این تعداد، ۸۳ درصد مرد و ۱۷ درصد زن بوده‌اند. در این سال، حدود ۳۰ درصد کارکنان معادل ۱۵۷۰۸۸۱ نفر کارکن است که به صورت تمام‌وقت، حدود ۱۰ درصد معادل ۵۰۵۹۵۵ کارکن به صورت پاره‌وقت و بقیه به صورت بدون مزد و حقوق، به کار مشغول بوده‌اند. از ۱۵۷۰۸۸۱ نفر کارکن تمام‌وقت، ۱۱۹۴۸۳۳ نفر (حدود ۷۶ درصد) مرد و ۳۷۶۰۴۸ نفر (حدود ۲۴ درصد) زن بوده‌اند. سهم زنان از کارکنان پاره‌وقت، ۴۳ درصد (۲۱۹۹۲۱ نفر) و سهم مردان ۵۷ درصد (۲۸۶۰۳۴ نفر) است. بیشترین سهم کارکنان با

۶۰ درصد را کارکنان بدون مزد و حقوق تشکیل می‌دهند که زنان تنها ۱۰ درصد این گروه را شامل می‌شوند و ۹۰ درصد کارکنان بدون مزد و حقوق، مرد می‌باشند. کارکنان با مزد و حقوق پاره‌وقت زن با ۴ درصد، کمترین سهم و کارکنان مرد بدون مزد و حقوق با ۵۴ درصد سهم، بیشترین سهم را از کل کارکنان به خود اختصاص داده‌اند.

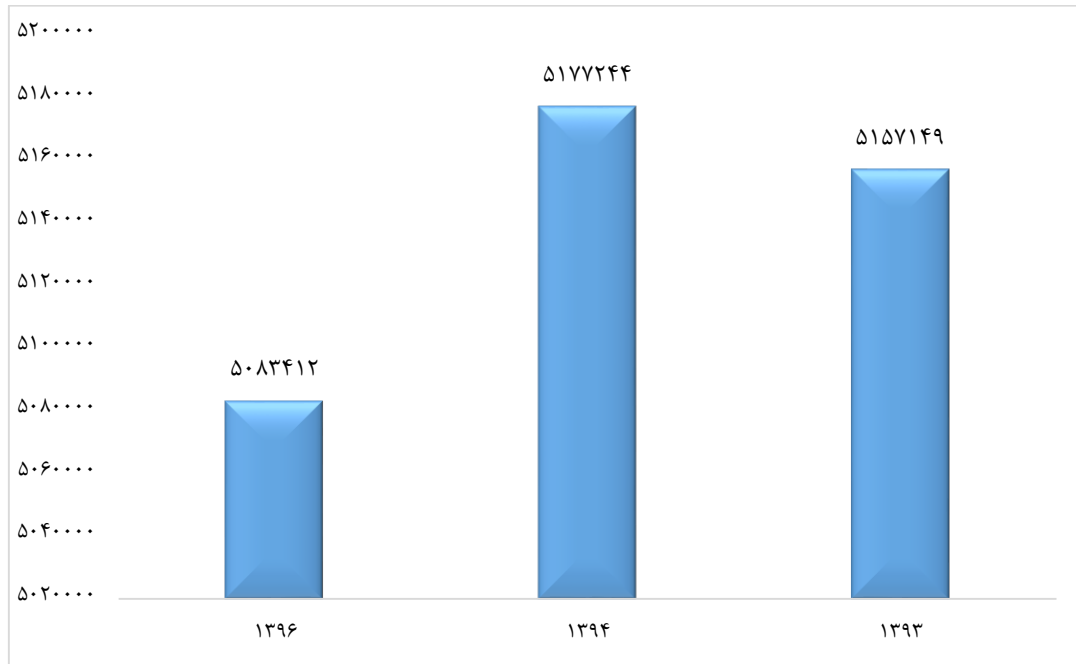
نتایج طرح آمارگیری کارگاه‌های بازرگانی و خدمات در کدهای منتخب در سال ۱۳۹۳ بیانگر آن است که ۴۹،۱۵۷،۵ نفر کارکن (زن و مرد) در این کارگاه‌ها مشغول به فعالیت بوده‌اند که از این تعداد ۸۰ درصد مرد و ۲۰ درصد زن بوده‌اند. در این سال، حدود ۳۴ درصد کارکنان معادل ۱۷۶۶۹۴۶ نفر کارکن است که به صورت تمام‌وقت، حدود ۸ درصد معادل ۳۹۴۱۵۲ کارکن به صورت پاره‌وقت و بقیه به صورت بدون مزد و حقوق به کار مشغول بوده‌اند. از ۱۷۶۶۹۴۶ نفر کارکن تمام‌وقت، ۱۳۲۰۷۲۵ نفر (حدود ۷۵ درصد) مرد و ۴۴۶۲۲۱ نفر (حدود ۲۵ درصد) زن بوده‌اند. سهم زنان از کارکنان پاره‌وقت، ۴۹ درصد (۱۹۴۱۱۸ نفر) و سهم مردان ۵۱ درصد (۲۰۰۰۳۴ نفر) است. بیشترین سهم کارکنان با ۵۸ درصد را کارکنان بدون مزد و حقوق تشکیل می‌دهند که زنان تنها ۱۲ درصد این گروه را شامل می‌شوند و ۸۸ درصد کارکنان بدون مزد و حقوق، مرد هستند. کارکنان با مزد و حقوق پاره‌وقت زن با ۴ درصد، کمترین سهم و کارکنان مرد بدون مزد و حقوق با ۵۸ درصد سهم بیشترین سهم را از کل کارکنان به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۵: تعداد کارکنان کارگاه‌های بازرگانی و خدمات و فعالیت‌های دارای بیشترین کارکن در سال‌های ۱۳۹۴، ۱۳۹۳ و ۱۳۹۶

شرح	۱۳۹۶			۱۳۹۴			۱۳۹۳			توضیح
	کل	مرد	زن	کل	مرد	زن	کل	مرد	زن	
تعداد	۵۰۸۳۴	۴۱۱۰۹	۹۷۲۴	۵۱۷۷۲	۴۲۷۸۲	۸۹۸۹	۴۱۵۱۳	۴۱۵۱۳	۱۰۰۵۷	تعداد کارکنان
درصد (از کل کارکنان)	۱۲	۷۸	۳۵	۴۴	۸۳	۶۱	۴۹	۸۶	۶۳	
تعداد	۱۲۴۳۸	۹۳۵۹۰	۳۰۷۹	۱۵۷۰۸	۱۱۹۴۸	۳۷۶۰	۱۳۲۰۷	۱۳۲۰۷	۴۴۶۲۲	تعداد حقوق
درصد (از کل کارکنان)	۲۴	۱۸	۶	۳۰	۲۳	۷	۳۴	۲۶	۹	
تعداد	۱۰۰	۷۵	۲۵	۱۰۰	۷۶	۲۴	۱۰۰	۷۵	۲۵	تعداد حقوق
درصد (از کل کارکنان تمام‌وقت)	۱۰۰	۷۵	۲۵	۱۰۰	۷۶	۲۴	۱۰۰	۷۵	۲۵	
تعداد	۷۶۵۳۷	۴۹۲۰۱	۲۷۳۳	۵۰۵۹۵	۲۸۶۰۳	۲۱۹۹	۲۰۰۰۳	۲۰۰۰۳	۱۹۴۱۱	تعداد حقوق
درصد (از کل کارکنان)	۱۵	۱۰	۵	۱۰	۶	۴	۴	۴	۸	
تعداد	۱۰۰	۶۴	۳۶	۱۰۰	۵۷	۴۳	۱۰۰	۵۱	۴۹	تعداد حقوق
درصد (از کل کارکنان پاره‌وقت)	۱۰۰	۶۴	۳۶	۱۰۰	۵۷	۴۳	۱۰۰	۵۱	۴۹	
تعداد	۳۰۷۴۲	۲۶۸۳۰	۳۹۱۱	۳۱۰۰۴	۲۷۹۷۴	۳۰۲۹	۲۶۳۰۶	۲۶۳۰۶	۳۶۵۴۲	تعداد حقوق
درصد (از کل کارکنان بدون مزد و حقوق)	۳۰	۶۶	۶۴	۰۸	۱۶	۹۲	۲۷	۲۷	۴	
درصد (از کل کارکنان بدون مزد و حقوق)	۱۰۰	۸۷	۱۳	۱۰۰	۹۰	۱۰	۸۸	۸۸	۱۲	

منبع: مرکز آمار

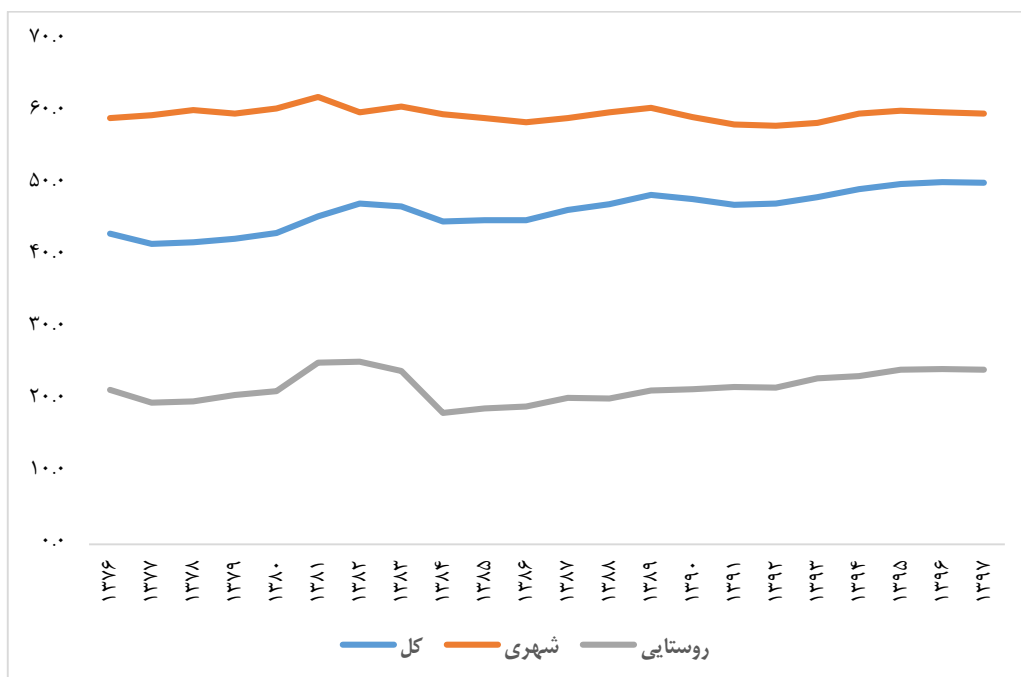
مقایسه اشتغال بخش بازرگانی در سال‌های ۱۳۹۳، ۱۳۹۴ و ۱۳۹۶ در نمودار (۲۲) ارائه شده است. بررسی این نمودار نشان می‌دهد که تعداد کارکنان کارگاه‌های بازرگانی و خدمات در سال ۱۳۹۶ کمترین و در سال ۱۳۹۴ بیشترین میزان بوده است. بررسی‌های آماری نشان می‌دهد که طی این سه سال، تقریباً ۸۰ درصد نیروی کار مرد و ۲۰ درصد زن بوده است.



نمودار ۲۲: تعداد کارکنان کارگاه‌های بازرگانی و خدمات

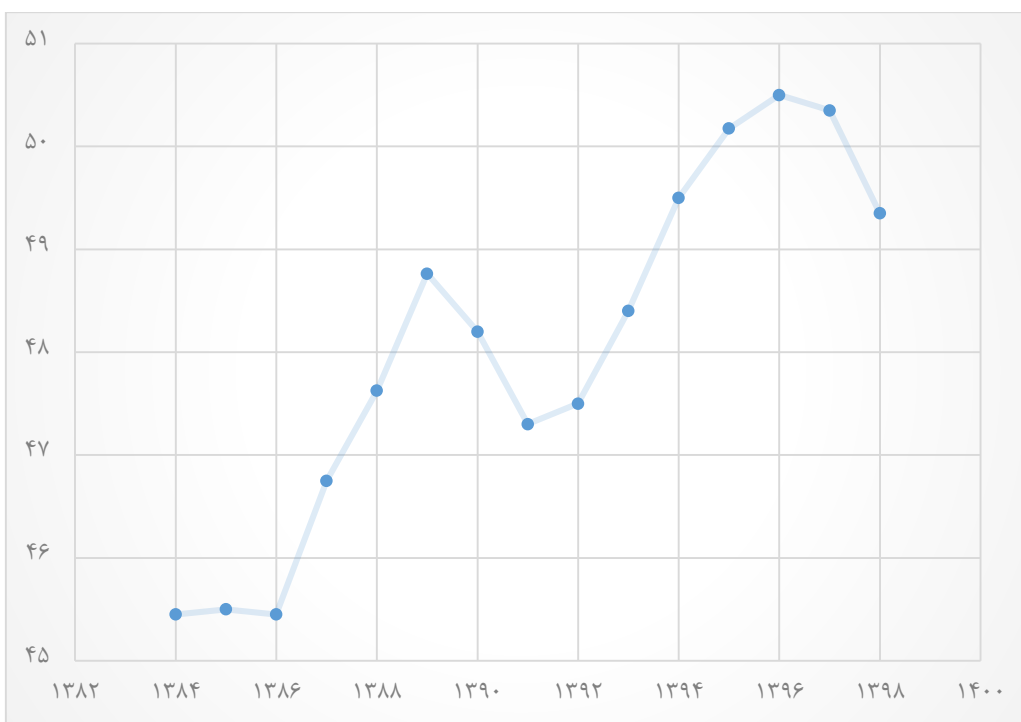
منبع: مرکز آمار ایران

در نمودار (۲۳)، سهم شاغلان بخش خدمات برحسب مناطق شهری و روستایی (۱۳۷۶-۱۳۹۶) ارائه شده است. سهم شاغلان عبارت است از نسبت جمعیت شاغل با ویژگی موردنظر به کل جمعیت شاغل، ضرب در ۱۰۰. شواهد نشان می‌دهد که سهم شاغلان بخش خدمات برحسب مناطق روستایی در یک روند تقریباً پایدار صعودی بعد از سال ۱۳۸۴، از ۱۸ درصد به ۲۴ درصد در سال ۱۳۹۷ رسیده است. سهم شاغلان بخش خدمات برحسب مناطق شهری نیز در یک روند تقریباً پایدار صعودی بعد از سال ۱۳۸۴، از ۴۵ درصد به ۵۰ درصد در سال ۱۳۹۷ رسیده است. به طور کلی می‌توان گفت که سهم شاغلان بخش خدمات با تعریف نسبت جمعیت شاغل با ویژگی موردنظر به کل جمعیت شاغل نیز بعد از سال ۱۳۸۴، در محدوده ۶۰ درصد با تغییرات بسیار جزئی در حرکت بوده است.



نمودار ۲۳: سهم شاغلان بخش خدمات برحسب مناطق شهری و روستایی (۱۳۷۶-۱۳۹۶)

منبع: مرکز آمار ایران



نمودار ۲۴: سهم شاغلان ۱۵ ساله و بیشتر بخش خدمات کل کشور به تفکیک سال ۱۳۸۴-۱۳۹۸

منبع: مرکز آمار ایران

سه‌م شاغلان بخش خدمات نیز در نمودار (۲۴) ارائه شده است. این نمودار با توجه به داده‌های فصلی در دسترس مرکز آمار احصاء شده است که با سه‌م شاغلان در هر سال با میانگین‌گیری فصول به دست آمده است. نتایج نشان می‌دهد که سه‌م شاغلان بخش خدمات در دوره زمانی ۱۳۸۶-۱۳۸۹ طی یک روند صعودی از ۴۵ درصد به ۴۹ درصد رسیده است. پس از آن در یک فرایند نزولی به ۴۷ درصد در سال ۱۳۹۱ کاهش پیدا می‌کند. پس از دوره نزولی کوتاه‌مدت، فرایند صعودی بلندمدت از ۴۷ درصد به ۵۰ درصد در سال ۱۳۹۶ رسیده است. به نظر می‌رسد که شرایط تحریمی و پساتحریم باعث شده که روند صعودی افزایش سه‌م شاغلان به روندی نزولی تغییر وضعیت داده و سه‌م شاغلان بخش خدمات به ۴۹ درصد کاهش یابد.

۱-۲-۵- تجارت خارجی (صادرات-واردات)

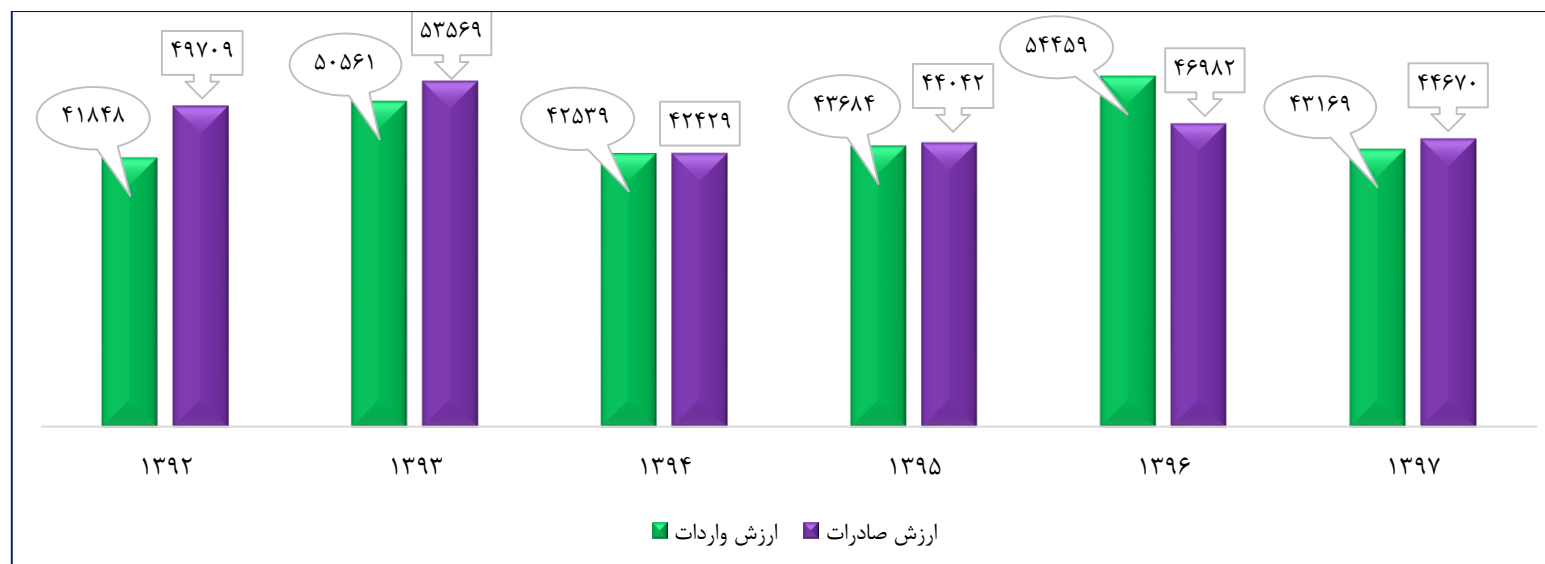
در این بخش از مطالعه وضع موجود بخش بازرگانی لازم است نگاهی به ساختار و ترکیب کالاهای صادراتی و وارداتی طی سال‌های اخیر داشته باشیم. چنانچه در جدول ۶ ملاحظه می‌شود مجموع ارزش واردات و صادرات از سال ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۷ تا حدودی دچار تغییر و نوسان بوده اما در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۳ حدود ۱۶ درصد کاهش یافته است که می‌تواند ناشی از اثرات تحریم طی این سال‌ها باشد.

نمودار ۲۵ نیز به صورت شماتیک ارزش صادرات کالاهای غیر نفتی (بدون احتساب نفت و تجارت چمدانی) در مقایسه با ارزش واردات طی بازه مورد نظر را نشان می‌دهد. عملکرد تراز تجاری طی سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ مثبت بوده، اما در سال‌های پس از آن یعنی سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ میزان صادرات و واردات تقریباً معادل یکدیگر بوده‌اند و پس از آن در سال ۱۳۹۶ اقتصاد ایران تراز تجاری منفی را تجربه کرده است. اما در سال ۱۳۹۷ مجدداً تراز تجاری مثبت شده ولی همان‌طور که پیش‌تر اشاره گردید، مجموع ارزش صادرات و واردات در سال ۱۳۹۷ از مجموع آن طی سال‌های اخیر (به غیر از سال ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵) کمتر بوده است.

جدول ۶: ارزش و وزن صادرات کالاهای غیرنفتی (بدون احتساب نفت و تجارت چمدانی) و واردات طی دوره زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۷

شرح	۱۳۹۲		۱۳۹۳		۱۳۹۴		۱۳۹۵		۱۳۹۶		۱۳۹۷	
	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)
واردات	۹۳۸۸۶	۴۱۸۴۸	۱۰۰۷۵۸	۵۰۵۶۱	۳۵۱۵۲	۴۲۵۳۹	۳۳۳۹۹	۴۳۶۸۴	۳۸۸۵۶	۵۴۴۵۹	۳۳۳۵۶	۴۳۱۶۹
صادرات	۳۳۶۸۴	۴۹۷۰۹	۴۳۰۱۶	۵۳۵۶۹	۹۳۹۰۷	۴۲۴۲۹	۱۲۹۸۹۲	۴۴۰۴۲	۱۳۲۸۸۲	۴۶۹۸۲	۱۱۷۹۶۸	۴۴۶۷۰
مجموع	۱۲۷۵۷۰	۹۱۵۵۷	۱۴۳۷۷۴	۱۰۴۱۳۰	۱۲۹۰۵۹	۸۴۹۶۸	۱۶۳۲۹۱	۸۷۷۲۶	۱۷۱۷۳۸	۱۰۱۴۴۱	۱۵۰۳۲۴	۸۷۸۳۹

منبع: گمرک ایران



نمودار ۲۵: ارزش صادرات کالاهای غیرنفتی (بدون احتساب نفت و تجارت چمدانی) و واردات طی دوره زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۷ (میلیون دلار)

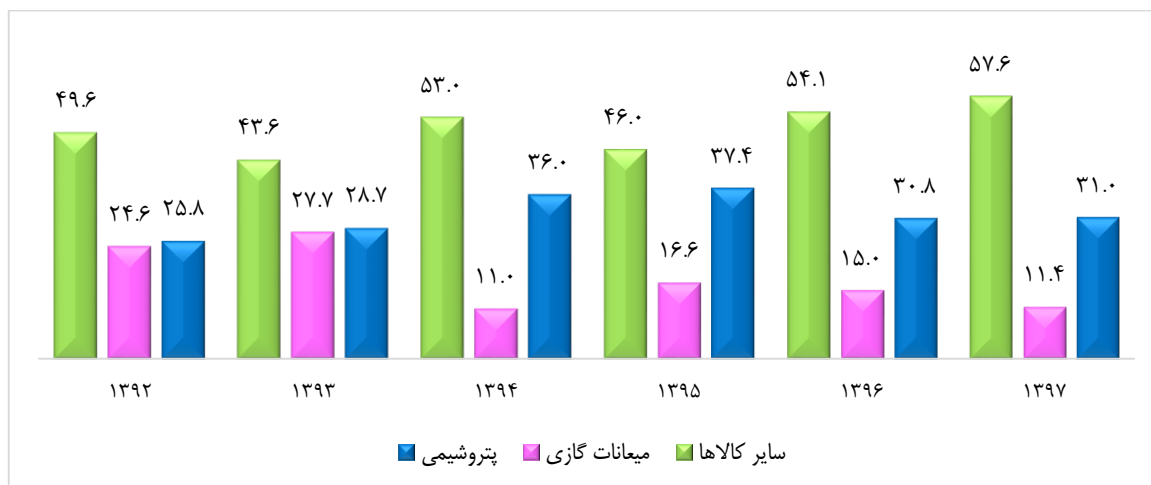
منبع: گمرک ایران

ارزش اقلام صادراتی به تفکیک میعانات گازی، پتروشیمی و سایر کالاها در جدول (۷) و سهم آن از ارزش کل در نمودار (۲۶) آورده شده است. مجموع ارزش صادرات در سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ روند صعودی داشته، اما در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ با کاهش ۱۶ درصدی به مبلغ ۴۲,۴۲۹ میلیون دلار رسیده که در این میان سهم سایر کالاها بیش از مجموع صادرات مشتقات نفتی (پتروشیمی و میعانات گازی) بوده است. ارزش مجموع صادرات طی سال‌های بعد نیز نشان می‌دهد که همچنان نتوانسته به مقدار خود در سال ۱۳۹۳ برسد که این موضوع بخشی می‌تواند بر اثر تحریم‌های جدید باشد. آنچه در این میان حائز اهمیت است، کاهش سهم صادرات کالاهای پتروشیمی و میعانات گازی به نفع صادرات سایر کالاها بوده است. با عنایت به این مسئله توجه به صادرات سایر کالاها و کاهش وابستگی به صادرات مشتقات نفتی بیش از پیش نمایان می‌شود.

جدول ۷: حجم و ارزش اقلام صادرات کالاهای غیرنفتی طی بازه زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۷

شرح	۱۳۹۲				۱۳۹۳				۱۳۹۴			
	سهم از کل		وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل		وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل		وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)
	وزن	ارزش			وزن	ارزش			وزن	ارزش		
پتروشیمی	۱۴۶۴۷	۱۰۸۰۶	۱۵/۶۰	۲۵/۸۲	۱۹۱۴۲	۱۴۴۸۸	۱۹/۰۰	۲۸/۶۵	۱۵۲۸۱	۳۰/۶۸	۳۶/۰۲	
میعانات گازی	۱۲۷۸۳	۱۰۲۹۵	۱۳/۶۲	۲۴/۶۰	۱۹۱۲۴	۱۴۰۰۵	۱۸/۹۸	۲۷/۷۰	۴۶۸۰	۱۱/۱۸	۱۱/۰۳	
سایر کالاها	۶۶۴۵۶	۲۰۷۴۶	۷۰/۷۸	۴۹/۵۷	۶۲۴۹۲	۲۲۰۶۷	۶۲/۰۲	۴۳/۶۴	۵۴۶۰۲	۵۸/۱۴	۵۲/۹۵	
جمع کل صادرات	۹۳۸۸۶	۴۱۸۴۸	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰۷۵۸	۵۰۵۶۱	۱۰۰	۱۰۰	۹۳۹۰۷	۴۲۴۲۹	۱۰۰	
شرح	۱۳۹۵				۱۳۹۶				۱۳۹۷			
	سهم از کل		وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل		وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل		وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)
	وزن	ارزش			وزن	ارزش			وزن	ارزش		
پتروشیمی	۴۲۳۱۵	۱۶۴۷۹	۳۲/۵۹	۳۷/۴۲	۳۹۲۷۰	۱۴۴۸۶	۲۹/۵۵	۳۰/۸۳	۱۳۸۶۴	۲۸/۵۲	۳۱/۰۴	
میعانات گازی	۱۸۶۶۱	۷۳۱۹	۱۴/۳۷	۱۶/۶۲	۱۷۱۷۵	۷۰۶۳	۱۲/۹۳	۱۵/۰۳	۹۷۷۹	۸/۲۹	۱۱/۳۹	
سایر کالاها	۶۸۹۱۶	۲۰۲۴۴	۵۳/۰۸	۴۵/۹۷	۷۶۴۳۶	۲۵۴۳۳	۵۷/۵۲	۵۴/۱۳	۷۴۵۵۰	۶۳/۲۰	۵۷/۵۷	
جمع کل صادرات	۱۲۹۸۸۲	۴۴۰۴۲	۱۰۰	۱۰۰	۱۳۲۸۸۲	۴۶۹۸۲	۱۰۰	۱۰۰	۱۱۷۹۶۸	۴۴۶۷۰	۱۰۰	

منبع: گمرک ایران



نمودار ۲۶: سهم اقلام صادرات غیرنفتی طی بازه زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۷ (درصد)

منبع: گمرک ایران

علاوه بر تقسیم‌بندی فوق که مبتنی بر تفکیک صادرات پتروشیمی، میعانات گازی و سایر کالاها بوده است، ارزش صادرات گمرکی به تفکیک گروه کالایی (با احتساب فرآورده‌های حاصل از نفت و گاز) و نیز بر اساس طبقه‌بندی به ترتیب در جداول (۸) و (۹) آورده شده است.

بر اساس جدول (۸) ارزش صادرات کالاهای صنعتی مانند فرآورده‌های حاصل از نفت و گاز، گازهای نفتی و سایر هیدروکربورهای نفتی، نفتالین، روغن‌های سبک و ... بیشترین سهم را در میان سایر گروه‌های کالایی را به خود اختصاص داده است. بر این اساس، ارزش این گروه کالایی در سال ۱۳۹۶ معادل ۲۵,۱۲۱ میلیون دلار بوده که سهمی حدود ۷۹,۶ درصد از مجموع صادرات را شامل می‌شود. البته لازم به توضیح است که رشد ارزش آن نسبت به سال ۱۳۹۵ حدود ۱۳,۸ درصد کاهش را نشان می‌دهد. اما طی این مدت سهم گروه کالاهای صنعتی بین ۷۵,۵ درصد تا ۸۱,۷ درصد متغیر بوده است. پس از کالاهای صنعتی، صادرات کالاهای سنتی و کشاورزی بیشترین سهم را داشته است، به گونه‌ای که سهم این گروه از کالاها در سال ۱۳۹۶ برابر با ۱۴,۵ درصد بوده است.

جدول ۸: ارزش و حجم صادرات گمرکی - گروه کالایی طی بازه زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۶

شرح	ارزش صادرات گمرکی - گروه کالایی - میلیون دلار					وزن صادرات گمرکی - هزار تن				
	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶
کالاهای سستی و کشاورزی	۴۵۹۴	۶۱۱۹	۵۱۷۰	۵۵۲۳	۵۷۰۲	۳۴۶۶	۴۹۸۶	۴۴۳۶	۵۳۰۴	۵۷۰۶
کلوخه های کانی فلزی	۱۷۴۹	۱۲۸۷	۷۲۷	۱۱۰۳	۱۸۶۸	۲۷۸۵	۱۹۹۰۲	۱۴۷۰۲	۲۲۹۵۲	۲۲۱۵۳
کالاهای صنعتی	۲۵۱۲۱	۲۹۱۳۲	۲۶۸۸۶	۳۰۰۰۴	۳۲۱۹۴	۴۹۷۵۰	۵۶۷۴۴	۵۸۰۸۱	۸۲۹۱۴	۸۷۸۴۶
کالاهای طبقه بندی نشده	۸۹	۱۷	۲۸۱۷	۹۳	۱۵۶	۲	۳	۳۶۹	۱	۲
جمع کل	۳۱۵۵۳	۳۶۵۵۵	۳۵۶۱۰	۳۶۷۲۳	۳۹۹۲۰	۸۱۱۰۳	۸۱۶۳۵	۷۷۵۹۵	۱۱۱۳۳۱	۱۱۵۷۰۷

منبع: آمارهای بانک مرکزی

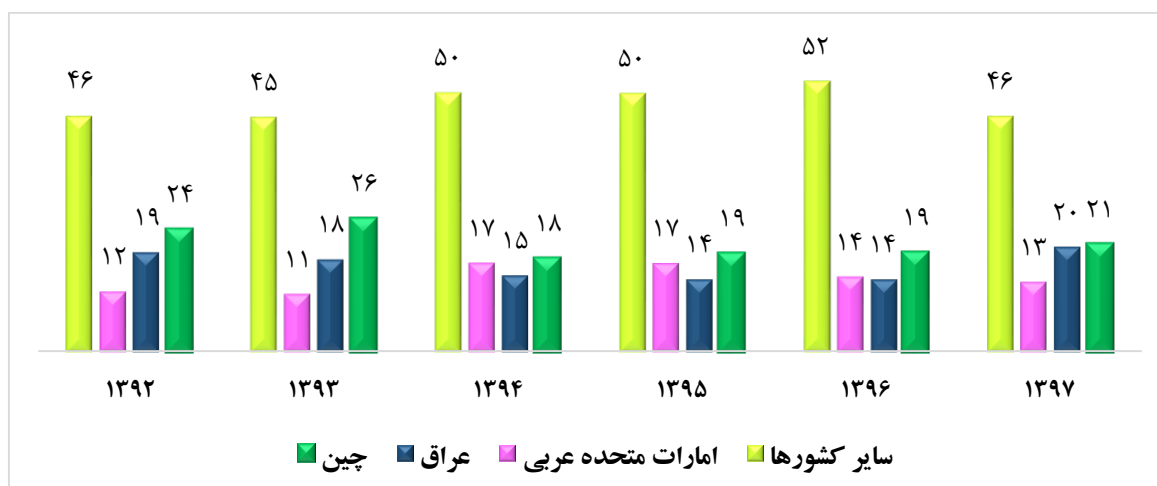
چنانچه ملاحظه می‌شود ارزش صادرات گمرکی برحسب طبقه‌بندی نیز در جدول (۹) نشان می‌دهد صادرات مواد شیمیایی بیشترین سهم را طی این دوره داشته است. ارزش صادراتی مواد شیمیایی در سال ۱۳۹۶ با رشد ۹ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۵ به رقم ۱۱,۳۱۰ میلیون دلار رسیده است. طبقه‌بندی مواد معدنی، سوخت، مواد روغنی و مواد مربوط به آن در رتبه بعدی صادرات قرار گرفته است و سهم حدوداً ۲۲,۵ درصدی با ارزش ۹,۰۰۴ میلیون دلاری در سال ۱۳۹۶ داشته است. همچنین از دیگر محصولات عمده صادراتی مواد غذایی و حیوانات زنده هستند که سهم آن به طور میانگین طی دوره مورد نظر حدوداً ۱۶ درصد و ارزش آن در سال ۱۳۹۶ معادل ۶,۱۰۵ میلیون دلار بوده که نسبت به سال ۱۳۹۵ حدود ۲۰ درصدی را نشان می‌دهد.

جدول ۹: ارزش و حجم صادرات گمرکی بر اساس طبقه‌بندی طی بازه زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۶

شرح	ارزش صادرات گمرکی - بر اساس طبقه بندی - میلیون دلار					وزن صادرات گمرکی بر اساس طبقه بندی بین المللی کالا - هزار تن				
	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶
مواد غذایی و حیوانات زنده	۴۹۱۱	۶۴۵۱	۵۶۶۱	۵۹۸۷	۶۱۰۵	۳۹۶۹	۵۵۷۶	۴۹۵۲	۵۹۶۸	۶۲۵۶
نوشابه ها و دخانیات	۹۲	۹۳	۹۷	۵۲	۹۹	۷۵	۸۰	۷۱	۴۰	۸۰
مواد خام غیر خوراکی به استثنای مواد نفتی سوختی	۲۵۱۳	۲۱۷۰	۱۵۰۲	۱۹۱۲	۲۷۸۵	۲۲۰۷۱	۳۴۱۳۱	۱۹۴۸۶	۳۰۸۲۸	۳۰۴۴۶
مواد معدنی، سوخت، مواد روغنی و مواد مربوط به آن	۵۴۰۱	۷۴۴۶	۷۱۸۹	۹۶۷۴	۹۰۰۴	۷۲۹۸	۹۸۹۰	۱۲۴۵۱	۳۰۸۰۴	۳۰۰۹۹
روغن های گیاهی و حیوانی	۳۶	۵۱	۶۳	۶۷	۵۶	۱۶	۳۵	۲۶	۴۶	۴۳
مواد شیمیایی	۹۷۴۶	۱۱۳۵۸	۱۰۳۷۱	۱۰۳۳۶	۱۱۳۱۰	۱۳۱۹۲	۱۵۵۴۲	۱۶۴۱۵	۱۸۳۴۹	۱۹۵۴۰
ماشین آلات و لوازم حمل و نقل	۱۳۳۶	۱۲۷۵	۱۰۷۴	۱۰۰۴	۱۱۲۵	۲۶۸	۲۸۵	۲۱۴	۱۸۳	۱۹۴
کالاهای ساخته شده متفرقه	۸۹۱	۸۹۷	۷۴۱	۹۴۶	۱۲۳۳	۲۷۷	۲۹۳	۲۴۴	۳۱۸	۴۰۰
کالاهایی که طبقه بندی آنها بر حسب ماده به کار رفته در آنها صورت گرفته	۶۵۲۷	۶۷۲۳	۶۰۸۵	۶۶۵۲	۸۰۴۶	۲۳۹۳۵	۲۵۸۰۱	۲۲۳۵۸	۲۴۶۹۴	۲۸۵۴۶
کالاهای طبقه بندی نشده	۸۹	۴۱	۲۸۱۷	۹۳	۱۵۶	۲	۳	۳۶۹	۱	۲
جمع کل	۳۱۵۵۳	۳۶۵۵۵	۳۵۶۱۰	۳۶۷۲۳	۳۹۹۱۹	۸۱۱۰۳	۸۱۶۳۶	۷۷۵۹۶	۱۱۱۳۳۱	۱۱۵۷۰۶

منبع: آمارهای بانک مرکزی

اما توجه سهم کشورهای عمده مقصد صادراتی طی بازه زمانی مورد نظر نیز می‌تواند جالب توجه باشد. سهم کشورهای مقاصد صادرات کالاها غیرنفتی در نمودار (۲۷) نمایش داده شده است. همان‌طور که این نمودار بیان می‌دارد کشورهای چین، عراق و امارات متحده عربی مهم‌ترین کشورهای مقصد صادراتی طی سال‌های اخیر و به‌ویژه در سال ۱۳۹۷ بوده‌اند. در این بازه زمانی سهم کشور چین در دو سال ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ روند افزایشی داشته، اما پس از کاهشی در سال ۱۳۹۴، مجدداً روند افزایشی طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۷ داشته است، اما همچنان سهم کشور چین در سال ۱۳۹۷ پایین‌تر از سال ۱۳۹۳ بوده است. این امر به دلیل تحریم‌ها و مشکلات ناشی از آن و در نتیجه اثرات آن بر صادرات محصولات به کشورهای مقصد بوده، اما با کاهش سهم کشورهایی مانند چین و کشورهای اروپایی، سهم کشورهای همسایه به‌ویژه عراق رو به فزونی است.



نمودار ۲۷: سهم کشورهای مقاصد صادرات غیرنفتی طی بازه زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۷ (درصد)

منبع: گمرک ایران

نکته دیگر در خصوص اثر تحریم بر صادرات، آن است که هر چه ساختار مالی مقصد کالاها صادراتی کشور، توسعه یافته‌تر و منسجم‌تر باشد، امکان اعمال قوانین بین‌المللی از جمله تحریم‌های فراسرزمینی آمریکا در آنها بیشتر است. لذا صادرات سنتی به کشورهای همسایه خصوصاً عراق و افغانستان، تأثیر منفی چندانی از تحریم‌ها نپذیرفته و در مقابل، به دلیل افزایش نرخ ارز، سودآوری صادرات به این کشورها بیش از پیش افزایش یافته است. به نحوی که طبق آمار منتشره گمرک، صادرات به عراق و افغانستان به ترتیب ۳۷ و ۵ درصد از نظر ارزش صادرات رشد داشته است. این در حالی است که صادرات ایران به امارات و کره جنوبی که اقتصادهای نسبتاً توسعه یافته‌تری دارند، به ترتیب با کاهش ۱۲ و ۴۱ درصدی از لحاظ ارزشی مواجه شده است. لذا در بلندمدت انتظار می‌رود صادرکنندگان کشور با وفق دادن خود با شرایط جدید، به سمت توسعه صادرات و

متنوع‌سازی آن حرکت کنند و در این مسیر، کشورهای در حال توسعه، مقاصد به مراتب بهتری برای صادرات در شرایط تحریم خواهند بود. استراتژی مهم دیگر که در شرایط تحریم و به منظور توسعه و افزایش صادرات می‌توان اتخاذ کرد، توجه بیش از پیش به صادرات به مقصد کشورهای همسایه است. آمار تجارت ۱۲ ماه منتهی به اسفند سال ۱۳۹۷ کشور نشان می‌دهد که از حدود ۴۴ میلیارد و ۳۰۹ میلیون دلار صادراتی که در سال ۱۳۹۷ انجام شد، حدود ۲۴,۱۳۲ میلیون دلار به ۱۵ کشور همسایه انجام شده و این یعنی بیش از ۵۴ درصد صادرات کشور به مقصد کشورهای همسایه بوده است.

با توجه به موارد فوق و با در نظر گرفتن شرایط تحریمی و محدودیت‌های جدی در جابه‌جایی کالا با کشتی و از سوی دیگر وجود ۱۶ استان مرزی در کشور می‌توان افزایش صادرات به ۱۶ کشور همسایه با صدها میلیون نفر جمعیت و مشترکات سیاسی و فرهنگی را نیز یکی دیگر از راهکارهای توسعه صادرات غیرنفتی و به تبع آن توسعه اقتصاد کشور و کاهش آثار زیان‌بار تحریم در شرایط فعلی خواند.

در جدول ۱۰ سهم کشورهای عمده مقصد صادراتی در دو سال متوالی مقایسه شده‌اند.

جدول ۱۰: حجم و ارزش صادرات غیرنفتی به کشورهای مقصد طی بازه زمانی ۱۳۹۲-۱۳۹۷

شرح	۱۳۹۷				۱۳۹۶			
	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل		وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل	
			وزن	ارزش			وزن	ارزش
چین	۳۲۲۰۶	۹۲۸۸	۲۷/۳۰	۲۰/۷۹	۳۵۱۳۱	۹۰۱۲	۲۶/۴۴	۱۹/۱۸
عراق	۱۹۸۸۵	۸۹۹۱	۱۶/۸۶	۲۰/۱۳	۱۳۲۵۴	۶۵۵۵	۹/۹۷	۱۳/۹۵
امارات متحده عربی	۱۴۰۱۳	۵۹۹۹	۱۱/۸۸	۱۳/۴۳	۱۸۲۲۰	۶۷۷۱	۱۳/۷۱	۱۴/۴۱
افغانستان	۵۷۱۸	۲۹۴۸	۴/۸۵	۲/۵۰	۵۹۱۹	۲۷۸۵	۴/۴۵	۵/۹۳
جمهوری کره	۵۰۰۰	۲۶۱۶	۴/۲۴	۵/۸۶	۱۰۰۴۴	۴۳۸۶	۷/۵۶	۹/۳۴
سایر کشورها	۴۱۱۴۷	۱۴۸۲۹	۳۴/۸۸	۳۳/۲۰	۵۰۳۱۲	۱۷۴۷۲	۳۷/۸۶	۳۷/۱۹
جمع کل	۱۱۷۹۶۸	۴۴۶۷۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۳۲۸۸۲	۴۶۹۸۲	۱۰۰	۱۰۰

شرح	۱۳۹۵				۱۳۹۴			
	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل		وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل	
			وزن	ارزش			وزن	ارزش
چین	۳۷۷۵۳	۸۳۷۰	۲۹/۰۶	۱۹/۰۰	۲۶۶۷۹	۷۶۷۸	۲۸/۴۱	۱۸/۱۰
امارات متحده عربی	۱۸۹۷۷	۷۴۸۱	۱۴/۶۱	۱۶/۹۹	۱۳۶۵۹	۷۲۳۷	۱۴/۵۵	۱۷/۰۶
عراق	۱۴۲۹۲	۶۱۳۲	۱۱/۰۰	۱۳/۹۲	۱۴۵۰۳	۶۲۲۵	۱۵/۴۴	۱۴/۶۷
ترکیه	۱۰۹۳۱	۳۳۴۸	۸/۴۲	۷/۲۷	۷۲۲۱	۳۳۶۳	۷/۶۹	۷/۹۳
جمهوری کره	۶۶۰۲	۲۸۷۷	۵/۰۸	۶/۵۳	۱۸۷۱	۸۷۲	۱/۹۹	۲/۰۶
سایر کشورها	۴۱۳۳۷	۱۵۹۳۴	۳۱/۸۲	۳۶/۱۸	۲۹۹۷۵	۱۷۰۵۴	۳۱/۹۲	۴۰/۱۹
جمع کل	۱۳۹۸۹۲	۴۴۰۴۲	۱۰۰	۱۰۰	۹۳۹۰۷	۴۳۴۲۹	۱۰۰	۱۰۰

مطالعات سندی آمایش سرزمین صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)

شرح	۱۳۹۲				۱۳۹۳			
	سهیم از کل		ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)	سهیم از کل		ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)
	ارزش	وزن			ارزش	وزن		
چین	۲۳/۶۴	۴۲/۹۸	۷۴۵۸	۳۴۸۶۱	۲۵/۶۸	۳۶/۴۴	۹۳۸۹	۲۹۷۴۸
عراق	۱۹/۱۱	۲۱/۴۲	۶۰۲۹	۱۷۳۷۱	۱۷/۷۴	۲۱/۳۸	۶۴۸۵	۱۷۴۵۰
امارات متحده عربی	۱۱/۵۷	۷/۲۱	۳۶۵۰	۵۸۴۵	۱۱/۱۲	۷/۵۰	۴۰۶۴	۶۱۲۴
هند	۷/۷۴	۶/۰۳	۲۴۴۳	۴۸۹۲	۶/۹۳	۶/۰۳	۲۵۳۳	۴۹۱۹
افغانستان	۷/۷۰	۴/۱۶	۲۴۲۹	۳۳۷۲	۶/۸۱	۴/۱۶	۲۴۹۱	۳۳۹۴
سایر کشورها	۳۰/۲۵	۱۸/۲۰	۹۵۴۴	۱۴۷۶۲	۳۱/۷۱	۲۴/۵۰	۱۱۵۹۳	۱۹۹۹۹
جمع کل	۱۰۰	۱۰۰	۳۱۵۵۲	۸۱۱۰۳	۱۰۰	۱۰۰	۳۶۵۵۵	۸۱۶۳۴

منبع: گمرک ایران

اما با توجه به اینکه اقتصاد ایران، اقتصادی وابسته به منابع عظیم نفتی و درآمدهای حاصل از فروش آن است، در این بخش میزان صادرات نفت خام و فرآورده‌های حاصل از آن بیان می‌شود. بر اساس آمارهای منتشره بانک مرکزی که در جدول ۱۱ آورده شده است، مجموع صادرات نفت خام و فرآورده‌های نفتی طی دوره زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۲ به طور غیر متوازی افزایش یا کاهش داشته است. مبتنی بر این آمارها، حجم صادرات نفت و فرآورده‌های آن در سال ۱۳۹۶ با رشد ۵ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۵ حدود ۲,۴ میلیون بشکه در روز رسیده، اما رشد آن در سال ۱۳۹۵ نسبت به سال ۱۳۹۴ به میزان ۴۱ درصد بوده است.

جدول ۱۱: صادرات نفت خام ایران و فرآورده‌های نفتی طی بازه زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۲

صادرات نفت خام ایران - هزار بشکه در روز					
شرح	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶
نفت	۱۶۰۶	۱۳۴۳	۱۴۳۴	۲۱۳۱	۲۱۴۵
سهیم صادرات نفتی	۹۴	۹۲	۸۹	۹۴	۸۹
فرآورده های نفتی	۹۹	۱۱۹	۱۷۶	۱۴۶	۲۵۶
سهیم صادرات فرآورده های نفتی	۶	۸	۱۱	۶	۱۱
جمع کل	۱۷۰۵	۱۴۶۲	۱۶۱۰	۲۲۷۷	۲۴۰۱
رشد	-	-۱۴	۱۰	۴۱	۵

منبع: آمارهای بانک مرکزی

ترکیب واردات گمرکی که آمارهای آن در جدول ۱۲ آورده شده است، بر اساس نوع مصرف آن‌ها به سه گروه مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای، کالاهای سرمایه‌ای و کالاهای مصرفی تفکیک می‌شود که گروه چهارم نیز شامل کالاهایی است که در این سه گروه طبقه‌بندی نشده‌اند. بر اساس این تفکیک، واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای بزرگ‌ترین سهم را طی دوره مورد نظر داشته است، به گونه‌ای که به طور میانگین در بازه زمانی

۱۳۹۶-۱۳۹۲ سهم واردات این کالاها حدود ۶۴ درصد بوده است. در سال ۱۳۹۶ واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای با رشد ۳۰ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۵، به ۳۵,۲۸۰ میلیون دلار رسیده است که سهم واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای مربوط به بخش صنعت و معدن بالغ بر ۷۴ درصد بوده است. لازم به ذکر است واردات کالاهای سرمایه‌ای و واسطه‌ای سهم تقریباً یکسانی در سال ۱۳۹۶ داشته‌اند.

جدول ۱۲: ترکیب واردات گمرکی بر اساس نوع مصرف

ترکیب واردات گمرکی بر اساس نوع مصرف - میلیون دلار					شرح
۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	
۳۵۲۸۰	۲۷۰۶۰	۲۶۴۹۸	۳۴۰۴۶	۳۳۲۰۹	مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای
۲۱۶۵	۱۸۲۸	۱۹۳۲	۲۸۶۱	۳۰۰۰	کشاورزی
۲۹	۲۲	۱۹	۲۸	۲۸	نفت و گاز
۲۶۳۷۵	۲۰۸۰۸	۲۰۵۲۶	۲۵۶۳۹	۲۴۴۱۱	صنعت و معدن
۶۷۱۱	۴۴۰۲	۴۰۲۱	۵۵۱۸	۵۷۷۰	خدمات
۹۶۴۱	۹۱۵۳	۷۸۶۲	۱۰۱۳۴	۷۸۶۴	کالاهای سرمایه‌ای
۲۳۴	۲۳۸	۲۴۲	۶۲۵	۲۸۱	کشاورزی
۲۴۸	۲۸۸	۲۴۴	۳۸۳	۳۹۵	نفت و گاز
۵۲۵۶	۴۴۰۴	۴۶۱۱	۵۲۶۷	۳۹۵۸	صنعت و معدن
۳۹۰۳	۴۲۲۳	۲۷۶۵	۳۸۵۹	۳۲۳۰	خدمات
۹۳۶۲	۷۲۹۲	۶۲۳۹	۷۹۷۰	۸۲۵۶	کالاهای مصرفی
۱۷۸	۱۷۹	۹۳۹	۱۴۲۱	۳۸۲	کالاهای طبقه بندی نشده
۵۴۴۶۱	۴۳۶۸۴	۴۱۵۳۸	۵۳۵۷۱	۴۹۷۱۱	جمع کل

منبع: گمرک ایران

همچنین بر اساس طبقه‌بندی صورت گرفته، سهم ارزش واردات گمرکی ماشین‌آلات و حمل و نقل از مجموع ارزش واردات گمرکی بالغ بر ۴۰ درصد می‌باشد که در سال ۱۳۹۶ معادل ۱۷,۷۰۴ میلیون دلار واردات این بخش صورت گرفته است. همچنین واردات مواد غذایی و حیوانات زنده و نیز مواد شیمیایی بیشترین سهم از واردات را داشته‌اند.

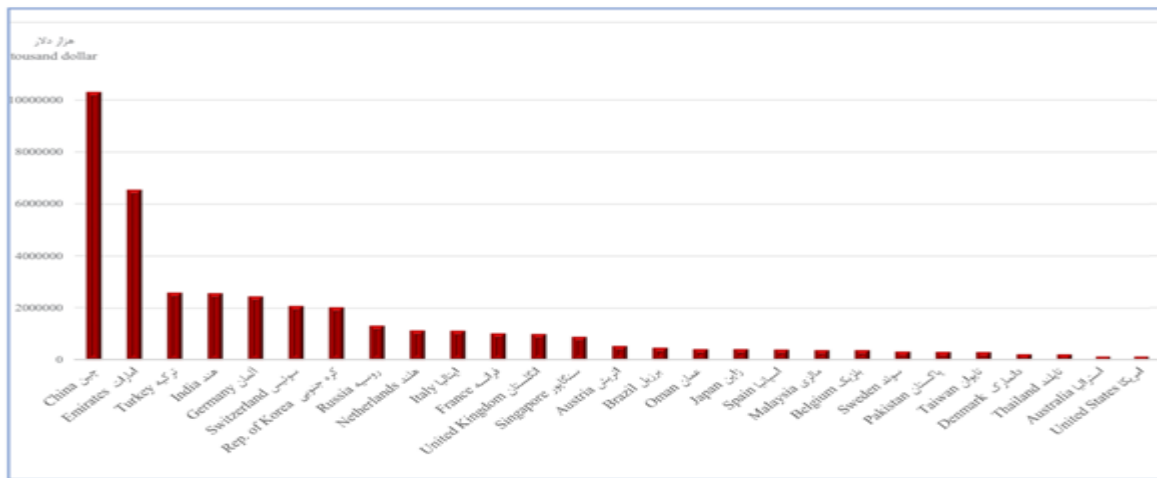
جدول ۱۳: ارزش واردات گمرکی بر اساس طبقه‌بندی بین‌المللی طی دوره زمانی ۱۳۹۶-۱۳۹۲

وزن واردات گمرکی بر اساس طبقه بندی بین المللی کالا- هزار تن					ارزش واردات گمرکی بر اساس طبقه بندی بین المللی - میلیون دلار					شرح
۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	
۱۵۴۵۹	۱۴۱۰۹	۱۵۶۶۰	۲۱۳۳۸	۱۶۳۲۸	۷۶۲۸	۶۳۴۵	۶۷۳۳	۱۰۰۹۱	۱۰۶۳۲	مواد غذایی و حیوانات زنده
۴۸	۵۹	۴۶	۴۴	۵۰	۲۲۹	۳۰۵	۲۳۹	۲۴۷	۲۹۰	نوشابه ها و دخانیات
۴۷۸۲	۴۲۸۸	۴۳۱۷	۴۶۷۴	۲۰۵۸	۳۱۱۹	۲۵۷۹	۲۲۶۳	۲۲۳۸	۲۱۱۰	مواد خام غیر خوراکی به استثنای مواد نفتی سوختنی
۵۰۷۸	۲۱۱۳	۱۸۲۲	۲۳۴۹	۲۱۸۵	۲۸۶۵	۱۰۱۸	۸۹۶	۱۷۷۰	۱۶۰۰	مواد معدنی، سوخت، مواد روغنی و مواد مربوط به آن
۱۳۶۳	۱۰۱۲	۱۱۲۴	۱۴۴۶	۱۶۳۹	۱۲۰۳	۸۷۷	۹۸۵	۱۴۵۸	۱۸۵۰	روغن های گیاهی و حیوانی
۲۷۳۳	۲۱۵۲	۲۱۰۲	۲۴۶۳	۲۴۲۶	۷۲۳۴	۶۰۱۶	۵۸۴۹	۷۰۶۹	۷۲۸۱	مواد شیمیایی
۲۳۶۳	۱۹۲۹	۱۷۶۶	۲۲۲۱	۱۶۱۱	۲۱۹۱۶	۱۷۷۰۴	۱۵۰۹۰	۱۹۹۳۵	۱۵۶۷۱	ماشین آلات و لوازم حمل و نقل
۲۲۰	۱۸۲	۱۵۶	۱۷۲	۱۲۸	۲۳۰۰	۱۷۳۸	۱۴۴۲	۱۵۶۲	۱۵۷۱	کالاهای ساخته شده متفرقه
۶۸۰۰	۷۵۳۰	۸۱۳۹	۸۴۰۴	۷۳۹۲	۷۷۶۷	۶۹۲۲	۷۰۰۳	۸۹۱۵	۸۳۳۱	کالاهایی که طبقه بندی آنها بر حسب ماده به کار رفته در آنها صورت گرفته
۱۰	۶	۲۱	۴	۶۶	۱۷۸	۱۷۹	۹۴۰	۱۸۵	۳۷۴	کالاهای طبقه بندی نشده
۲۸۸۵۶	۲۳۳۹۹	۳۰۱۵۳	۴۳۰۱۵	۳۳۳۸۳	۵۴۴۵۹	۴۳۳۸۳	۴۱۵۴۰	۵۳۴۷۰	۴۹۷۱۰	جمع کل

منبع: گمرک ایران

عمده کشورهای طرف معاملات واردات نیز در نمودار (۲۸) آورده شده است. بر اساس این نمودار کشورهای چین، امارات، ترکیه، هند و آلمان در سال ۱۳۹۷ مهم‌ترین کشورهای طرف معاملات واردات ایران بوده‌اند که در میان آنها کشور چین سهم بسیار بزرگ‌تری نسبت به سایر رقبا را به خود اختصاص داده است.

بر اساس آمارهای مربوط به واردات ۱۲ ماه سال گذشته، از مجموع ۴۲,۶۱۲ میلیون دلار کل واردات کشور، ۱۱,۵۴۱ میلیون دلار کالا از مبدأ کشورهای همسایه وارد خاک ایران شده و این بدان معناست که ۲۷ درصد واردات ایران در سال گذشته از کشورهای همسایه انجام شده است. اما آنچه حائز اهمیت است، این است که اگرچه بررسی روند تجارت ایران با ۱۵ کشور همسایه نشانگر روند صعودی صادرات کشورمان در ده ساله گذشته جز سال ۱۳۹۲ است، اما واردات ۱۵ کشور همسایه از ایران حدود ۲۴ میلیارد دلار است که مقایسه این عدد با کل واردات این کشورها (۱۲۰۰ میلیارد دلار)، نشان می‌دهد که سهم ایران در واردات غیرنفتی ۱۵ کشور همسایه نسبت به واردات آنها از جهان تنها ۲ درصد است و این بدان معناست که بازرگانان ایرانی تاکنون نتوانسته‌اند به خوبی از این بازارها بهره ببرند.



نمودار ۲۸: عمده کشورهای طرف معاملات واردات در سال ۹۷

منبع: اتاق بازرگانی ایران

در جدول ۱۴ سهم کشورهای عمده طرف معاملات وارداتی به صورت دو سال متوالی مقایسه شده‌اند.

جدول ۱۴: سهم کشورهای عمده طرف معاملات وارداتی با ایران

شرح	سال ۱۳۹۷				سال ۱۳۹۶			
	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل		وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل	
			وزن	ارزش			وزن	ارزش
چین	۳۴۵۵	۱۰۴۱۴	۱۰/۶۸	۲۴/۱۲	۴۸۰۹	۱۳۲۳۶	۱۲/۳۸	۲۴/۳۰
امارات متحده عربی	۳۸۴۳	۶۶۱۸	۱۱/۸۸	۱۵/۳۳	۶۹۲۱	۱۰۰۵۹	۱۷/۸۱	۱۸/۴۷
هند	۲۰۳۴	۲۷۶۱	۶/۲۹	۶/۴۰	۱۸۵۳	۳۲۲۲	۴/۷۷	۵/۹۲
ترکیه	۱۳۹۶	۲۶۳۶	۴/۳۱	۶/۱۱	۱۷۹۵	۲۲۵۸	۴/۶۲	۴/۱۵
آلمان	۶۸۷	۲۴۸۹	۲/۱۲	۵/۷۷	۱۰۵۹	۳۰۹۴	۲/۷۳	۵/۶۸
سایر کشورها	۲۰۹۴۰	۱۸۲۵۲	۶۴/۷۲	۴۲/۲۸	۲۲۴۱۹	۲۲۵۹۰	۵۷/۷۰	۴۱/۴۸
جمع کل	۳۲۳۵۶	۴۳۱۶۹	۱۰۰	۱۰۰	۳۸۸۵۶	۵۴۴۵۹	۱۰۰	۱۰۰

شرح	سال ۱۳۹۵				سال ۱۳۹۴			
	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل		وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم از کل	
			وزن	ارزش			وزن	ارزش
چین	۴۴۵۱	۱۰۷۵۳	۱۳/۳۳	۲۴/۶۲	۵۰۸۸	۱۰۴۷۷	۱۴/۴۷	۲۵/۲۲
امارات متحده عربی	۴۴۷۱	۶۴۰۷	۱۳/۳۹	۱۴/۶۷	۶۱۶۷	۷۷۶۵	۱۷/۵۴	۱۸/۶۹
جمهوری کره	۱۵۰۸	۳۴۶۰	۴/۵۲	۷/۹۲	۱۹۳۵	۳۶۸۰	۵/۵۰	۸/۸۶
ترکیه	۱۶۲۸	۲۷۳۸	۴/۸۷	۶/۲۷	۲۵۴۰	۲۹۸۸	۷/۲۳	۷/۱۹
آلمان	۹۷۱	۲۵۳۷	۲/۹۱	۵/۸۱	۶۰۹	۱۸۲۲	۱/۸۳	۴/۲۹
سایر کشورها	۲۰۳۷۰	۱۷۷۸۹	۶۰/۹۹	۴۰/۷۲	۱۸۸۱۴	۱۴۸۰۶	۵۳/۵۲	۳۵/۶۴
جمع کل	۳۳۳۹۹	۴۳۶۸۴	۱۰۰	۱۰۰	۳۵۱۵۲	۴۱۵۳۸	۱۰۰	۱۰۰

مطالعات سندی آمایش سرزمین صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)

۱۳۹۲				۱۳۹۳				شرح
سهام از کل		ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)	سهام از کل		ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزارتن)	
ارزش	وزن			ارزش	وزن			
۱۹/۶۹	۱۳/۴۶	۹۷۸۷	۴۵۳۳	۲۳/۷۷	۱۲/۸۲	۱۲۷۳۳	۵۵۱۶	چین
۲۳/۷۱	۲۳/۵۹	۱۱۷۸۴	۷۹۴۷	۲۲/۸۶	۱۹/۴۰	۱۲۲۴۴	۸۳۴۳	امارات متحده عربی
۷/۹۳	۵/۰۲	۳۹۴۳	۱۶۹۱	۸/۲۵	۴/۰۰	۴۴۱۷	۱۷۲۱	جمهوری کره
۷/۳۰	۷/۹۰	۳۶۲۷	۲۶۶۲	۷/۳۱	۸/۲۹	۳۹۱۶	۳۵۶۵	ترکیه
۸/۷۴	۱۰/۸۳	۴۳۴۴	۳۶۴۸	۷/۱۳	۸/۱۶	۳۸۲۰	۳۵۰۸	هند
۳۲/۶۴	۳۹/۱۹	۱۶۲۳۴	۱۳۲۰۲	۳۰/۶۹	۳۷/۳۴	۱۶۴۴۰	۲۰۳۶۳	سایر کشورها
۱۰۰	۱۰۰	۴۹۷۰۹	۳۳۶۸۴	۱۰۰	۱۰۰	۵۳۵۶۹	۴۳۰۱۶	جمع کل

منبع: آمارهای بانک مرکزی

در مجموع می‌توان میزان واردات و صادرات کشورهای منتخب در سال ۱۳۹۷ را در جدول (۱۵) ملاحظه نمود.

جدول ۱۵: صادرات و واردات کشورهای منتخب در سال ۱۳۹۷ (هزار دلار)

کشور Country	صادرات Export		واردات Import	
	صادرات کل Total Export	صادرات ایران به Export of Iran to	واردات کل Total Import	واردات ایران از Import of Iran From
آذربایجان Azerbaijan	19458632.51	410614.09	11459395.44	20826.76
آرژانتین Argentina	61558357.42	..	65470442.44	128039.88
آفریقای جنوبی South Africa	93569804.06	35921.71	92904699.67	35641.31
آلمان Germany	1562546821.07	254477.78	1292832708.90	2472289.68
اتریش Austria	176991970.62	19704.87	184195200.60	553530.77
ارمنستان Armenia	2590251.59	158999.82	4804107.07	22678.40
ازبکستان Uzbekistan	..	140949.99	..	46998.69
اسپانیا Spain	328527654.08	117830.28	376185085.92	416162.94
استرالیا Australia	252775516.22	31815.29	236227867.22	144320.32
افغانستان Afghanistan	1787535.19	2927448	14813180.65	10930.86
اکراین Ukraine	47334679.85	31455.08	57187093.43	81463.08
امارات متحده عربی United Arab Emirates	422505551.38*	5954811.79	270954967.63*	6567358.57
امریکا United States	1917352283.19	45185.77	2611432490.16	142352.87
اندونزی Indonesia	180215034.44	786861.61	188746452.72	131000.17
انگلستان United Kingdom	487069299.33	28880.59	674694707.33	1020923.74
ایتالیا Italy	558938825.09	276366.19	504285823.73	1145011.58
ایرلند Ireland	167017887.79	..	107029243.67	113021.54
بحرین Bahrain	..	11806.46
برزیل Brazil	239887754.93	69768.75	188614903.81	489312.82
بلژیک Belgium	466653579.98	69768.75	450388977.14	394151.12
بلغارستان Bulgaria	33314360.36	70086.03	37952641.36	14262.33
پاکستان Pakistan	23917885.82	1247382.03	60465912.40	330237.42
پرتغال Portugal	74135905.81	4750.60	95629298.72	12203.94
تاجیکستان Thikestan	..	78314.51	..	26101.43
تایلند Thailand	252731248.36	709926.45	252592238.11..	232369.42
تایوان Taiwan	..	278930.12	..	321948.03
ترکمنستان Turkmenistan	..	400489.66	..	9299.17
ترکیه Turkey	168023390.68	2369050.84	223039038.05	2616639.17
جمهوری چک Czech Rep.	201765647.90	2757.36	183748894.96	45644.48
چین China	2263370504.30*	9217702.14	1976162310.72*	10315331.67
دانمارک Denmark	107958412.34	7289.01	101623583.67	238378.76
روسیه Russia	451494828.17	280531.84	240225755.86	1342996.94

کشور Country	Export صادرات		Import واردات	
	صادرات کل Total Export	صادرات ایران به Export of Iran to	صادرات کل Total Export	واردات ایران از Iran
رومانی Romania	80077606.27	49108.02	97877632.90	37300.18
ژاپن Japan	738201192.21	241283.89	748217608.15	431840.20
سنگاپور Singapore	411743293.75	37618.04	370503520.53	911102.73
سوئد Sweden	165926284.40	13032.35	170154447.50	341640.57
سوئیس Switzerland	310524275.09	5844.05	278665555.58	2104527.42
عراق Iraq	..	8960823.74	..	58691.38
عمان Oman	38389104.52*	728569.42	26434873.45*	432820.47
فرانسه France	568535879.84	27613.60	665065279.54	1046209.69
قبرس Cyprus	8262715.32	1908.48	10812572.22	45269.08
قزاقستان Kazakhstan	60954064.84	131402.68	32533444.86	87068.01
قطر Qatar	78819092.85	225256.98	31696087.96	9541.21
کانادا Canada	485802797.26	33382.11	463216670.08	79555.19
کرواسی Croatia	17210469.29	3657.35	28113089.20	3078.75
کره جنوبی Rep. of Korea	604807317.42	2567769.64	535183373.39	2049560.73
کویت Kuwait	71941444.56	253120.68	35866655.32	12169.77
گرجستان Georgia	4483839.97	161523.83	9116616.73	68904.69
لهستان Poland	261815268.53	25804.76	267699886.98	37857.92
مالزی Malaysia	247323665.36	246935.45	217424748.24	395516.48
مجارستان Hungary	123346167	4222.56	116057167.26	22096.63
مصر Egypt	29383961.55	217758.63	80992321.74	3065.74
مکزیک Mexico	450531651.25	4727.17	464268470.34	1133.21
نروژ Norway	122636310.49	1256.68	87440059.70	15277.31
ویتنام Viet Nam	215118607*	186046.31	213215299.14*	45740.43
هلند Netherlands	585622815.05	41041.42	521452416.79	1159166.07
هند India	322492099.90	2042922.21	507615733.03	2594510.16
هنگ کنگ China Hong Kong SAR	569105739.73	202573.10	627327030.84	141507.80
یونان Greece	39490521.44	28290.86	65141447.59	25773.84

*آمار مربوط به سال ۲۰۱۷ (۱۳۹۶) است.

منبع: گمرک ایران

جدول ۱۶: نسبت صادرات و واردات طی سال‌های ۱۳۸۸-۱۳۹۷

نسبت‌های صادرات و واردات طی سال‌های ۸۸ تا ۹۷				سال
نسبت واردات به صادرات غیرنفتی (با میعانات گازی)	نسبت واردات به صادرات غیر نفتی (بدون میعانات گازی)	نسبت صادرات غیرنفتی به واردات (با میعانات گازی)	نسبت صادرات غیر نفتی به واردات (بدون میعانات گازی)	
۲/۱۶	۲/۵۹	۰/۴۶	۰/۳۹	۱۳۸۸
۱/۹۷	۲/۳۳	۰/۵۱	۰/۴۱	۱۳۸۹
۱/۴۱	۱/۸۳	۰/۷۱	۰/۵۵	۱۳۹۰
۱/۲۹	۱/۶۴	۰/۷۸	۰/۶۱	۱۳۹۱
۱/۱۹	۱/۵۷	۰/۸۴	۰/۶۴	۱۳۹۲
۱/۰۵	۱/۴۶	۰/۹۵	۰/۶۸	۱۳۹۳
۰/۹۸	۱/۱۶	۱/۰۲	۰/۸۶	۱۳۹۴
۰/۹۹	۱/۱۹	۱/۰۱	۰/۸۴	۱۳۹۵
۱/۱۶	۱/۳۶	۰/۸۶	۰/۷۳	۱۳۹۶
۰/۹۶	۱/۰۸	۱/۰۲	۰/۹۲	۱۳۹۷

منبع: آمارهای بانک مرکزی

بر اساس آمارهای منتشره در جداول بالا به نظر می‌رسد اگرچه کشورهای غربی تلاش کرده‌اند تا حد ممکن با تشدید تحریم‌های ایران، تجارت خارجی کشور را مختل و متوقف کند، اما قطعاً با هماهنگی ارکان سیاستگذار در حوزه تجارت و فعالان اقتصادی و اتخاذ استراتژی‌های مناسب و سیاست‌های کارآمد صادراتی می‌توان با وجود محدودیت‌های شرایط تحریمی نسبت به توسعه صادرات کالا و خدمات اقدام کرد و کشور را از محدودیت‌های ارزی یا تأمین نیازهای وارداتی در مقابل صادرات مصون داشت. در عین حال با ایجاد یک ساختار منسجم برای عبور از اقتصاد نفتی و خام‌فروشی، افزایش ارزش افزوده از طریق تکمیل زنجیره ارزش صنایع، افزایش تولید داخلی کالاها به عنوان جایگزینی واردات و استفاده از این فرصت برای انجام برخی اصلاحات اساسی و بازسازی‌های زیربنایی اقتصادی که در صورت فقدان شرایط تحریمی بدان توجهی نمی‌شد، فرصت‌های اقتصادی ویژه‌ای فراهم کرد که در بلندمدت به نفع اقتصاد و ملت ایران باشد.

۱-۲-۶- آموزش و تحقیق و توسعه

در زمینه آموزش و تحقیق و توسعه در بخش بازرگانی می‌توان به نقش دانشگاه‌ها و آموزش عالی در گسترش رشته‌های تحصیلی مرتبط با تجارت و کسب‌وکار و بازرگانی در تمامی ۳۱ استان کشور اشاره نمود. همچنین

از مراکز ویژه و تخصصی پژوهشی بخش بازرگانی می‌توان به موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی و همچنین مرکز آموزش موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی اشاره کرد.

همچنین اتاق‌های بازرگانی که در تمامی ۳۱ استان کشور دایر است نیز اقدام به برگزاری سمینارها و کارگاه‌های آموزشی در راستای فعالیت‌های بازرگانی و تجاری می‌کنند.

مؤسسات بیمه دیگر نهادی هستند که اقدام به برگزاری دوره‌های آموزشی بیمه و بازرگانی در سطح کشور می‌کنند. سازمان فنی و حرفه‌ای نیز نهاد دیگری است که در حوزه‌های مختلف از جمله کسب و کار و بازرگانی در سطح کشور اقدام به برگزاری کارگاه‌های متناسب با مهارت‌های بازرگانی و تجاری می‌کند که از آن جمله می‌توان به اولین مرکز آموزش صادرات و واردات و ترخیص کالا اشاره کرد؛ بنابراین، مؤسسات را می‌توان به شکل زیر طبقه‌بندی کرد:

ردیف	مؤسسه / نهاد / سازمان
۱	دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی
۲	مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی
۳	مرکز آموزش مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی
۴	اتاق بازرگانی، صنایع و معادن
۵	سازمان فنی و حرفه‌ای
۶	مراکز بیمه فعال در کشور

۱-۲-۷- ساختار و ترکیب کالاهای صادراتی و وارداتی

در چند دهه اخیر هیچ کشوری نتوانسته است بدون تجارت برون‌مرزی و جذب سرمایه و فناوری از سایر کشورهای جهان، دستاورد اقتصادی قابل توجهی کسب کند و استانداردهای زندگی بهتری برای شهروندانش فراهم سازد. نتایج پژوهش‌های متعدد اقتصادی حکایت از این دارند که حضور فعال کشورها در عرصه تجارت بین‌الملل نقش بسیار مؤثری در بهبود نرخ رشد تولید ناخالص داخلی آنها دارد. تجارت خارجی، به‌ویژه برای کشورهای در حال توسعه از اهمیت بیشتری برخوردار است؛ زیرا اغلب این کشورها با مشکلاتی همچون کمبود منابع اقتصادی، کمبود نیروی کار ماهر، ضعف در آموزش، عدم دسترسی به فناوری و ... دست‌وپنجه نرم می‌کنند. بازتر شدن اقتصاد و حضور فعال در عرصه‌های جهانی (مانند آنچه در چین و هند و قبل از آنها در کره جنوبی و سنگاپور اتفاق افتاد) اگرچه به معنی حل تمامی مشکلات یادشده نیست، اما نقش بسیار حیاتی در فائق آمدن بر آنها ایفا می‌کند.

در این میان واردات نیز به عنوان نقطه مقابل صادرات از اهمیت بسزایی برخوردار است. واردات یکی از راه‌های تأمین نیازهای تولیدی، مصرفی و ... کشور در شرایط وجود کمبود می‌باشد. چه‌بسا واردات کالاهای واسطه‌ای و تولیدی بتواند به بهبود دانش و ارتقای آن کمک زیادی نموده و منجر به دستیابی محققان به مرزهای دانش

شود. بنابراین، سیاست‌گذاری مناسب در دو زمینه صادرات و واردات از موضوعات مهمی است که دولتمردان به آن توجه ویژه دارند. در این راستا لازم است تا چراغ راهی روشن شود تا سیاست‌گذار بتواند با نگاهی به گذشته تصمیمات بهینه‌ای در راه پیش رو اتخاذ کند. از این‌رو، قسمت حاضر در چارچوب اهداف آمایش بر آن است تا به بررسی روند تغییرات صادرات و واردات و شرکای تجاری ایران در سطح کشوری پرداخته و سپس در یک سطح پایین‌تر میزان صادرات و واردات گمرکی استان‌های مختلف را تحلیل کند.

۱-۲-۸- شرکای تجاری ایران در صادرات از مبادی خروجی کشور

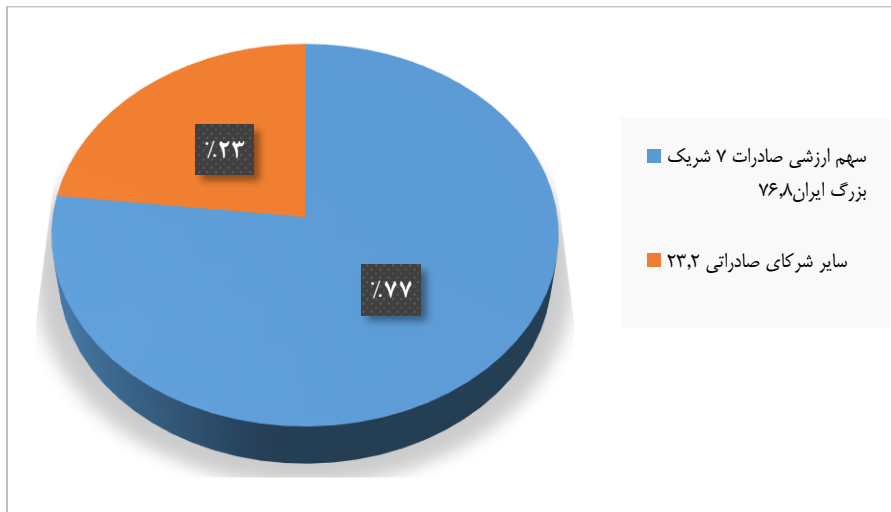
اینکه شریک تجاری هر کشوری در صادرات و واردات چه کشورهایی باشند از بعد سیاست‌گذاری از اهمیت بالایی برخوردار است. به عبارتی بسته به اینکه شریک تجاری ایران کشورهای اروپایی هستند یا کشورهای آفریقایی، اثرات متفاوتی را می‌توان برای رشد و توسعه اقتصادی متصور شد. در این راستا، شرکای تجاری ایران هم در صادرات و هم در واردات مورد بحث و بررسی قرار گرفته و در نهایت مشخص شده است که آیا این شرکای تجاری در دوره مورد بررسی ثابت بوده‌اند یا خیر و اینکه آیا سهم آنها در طی زمان تغییر کرده است یا خیر.

جدول ۱۷: بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش صادرات در سال ۱۳۹۸

رتبه در سال قبل	تغییر سهم نسبت به سال قبل	درصد سهم ارزشی از کل صادرات	ارزش صادرات (میلیون دلار)	کشور	ردیف
۱	۷,۱	۲۷,۹	۷۱۱,۲	چین	۱
۲	-۵,۰	۱۵,۳	۳۸۸,۵	عراق	۲
۵	۴,۰	۹,۸	۲۵۰,۱	جمهوری کره	۳
۳	-۴,۴	۹,۱	۲۳۰,۶	امارات متحده عربی	۴
۴	-۱,۱	۵,۵	۱۴۰,۲	افغانستان	۵
۶	-۰,۷	۴,۶	۱۱۷,۹	ترکیه	۶
۷	۰,۰	۴,۶	۱۱۶,۷	هند	۷

منبع: گمرک ایران

همان‌طور که از نتایج جدول ۱۷ مشخص است، هفت شریک اصلی ایران در حوزه صادرات در سال ۱۳۹۸ به ترتیب عبارتند از کشورهای چین، عراق، جمهوری کره، امارات متحده عربی، افغانستان، ترکیه و هند.



نمودار ۲۹: درصد سهم ارزش صادرات به ۷ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۸

منبع: گمرک ایران

سهم ارزش صادراتی به این کشورها حاکی از این است که ۷۷ درصد سهم ارزش صادرات متعلق به کشورهای مذکور بوده و سایر کشورها تنها سهمی ۲۳ درصدی را به خود اختصاص داده‌اند. مقایسه رتبه جمهوری کره با سال قبل حاکی از این است که این کشور با ۴ درصد رشد صادرات نسبت به سال قبل ۲ پله صعود داشته و از رتبه ۵ مبادی صادراتی ایران به رتبه ۳ ارتقا یافته است. این در حالی است که کشور عراق علی‌رغم حفظ جایگاه خود در رتبه دوم، ۵ درصد کاهش صادرات از ایران را تجربه کرده است. امارات متحده عربی و افغانستان نیز با ۴,۴ و ۱,۱ کاهش ارزش صادرات مواجه شده و هرکدام یک پله سقوط در جایگاه صادراتی ایران را تجربه کرده‌اند.

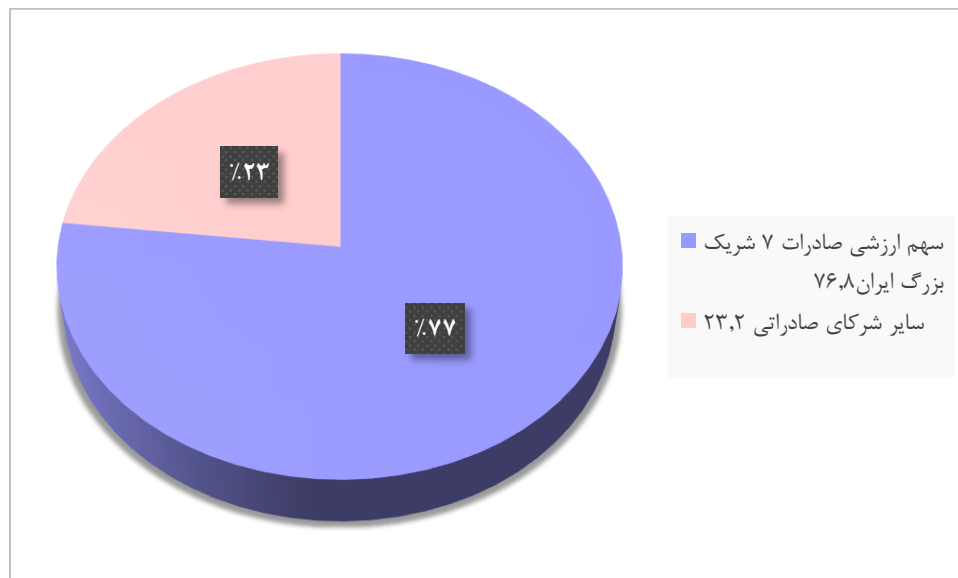
جدول ۱۸: بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش صادرات در سال ۱۳۹۷

رتبه در سال قبل	تغییر سهم نسبت به سال قبل	درصد سهم ارزشی از کل صادرات	ارزش صادرات (میلیون دلار)	کشور	ردیف
۱	۱,۴	۲۰,۸	۹۲۱۷,۷	چین	۱
۳	۶,۵	۲۰,۲	۸۹۶۰,۷	عراق	۲
۲	۰,۹-	۱۳,۴	۵۹۴۹,۲	امارات متحده عربی	۳
۶	۰,۶	۶,۶	۲۹۲۶,۷	افغانستان	۴
۴	۳,۶-	۵,۸	۲۵۶۷,۸	جمهوری کره	۵
۵	۳,۲-	۵,۳	۲۳۶۷,۳	ترکیه	۶
۷	۱,۲-	۴,۶	۲۰۴۲,۹	هند	۷

منبع: گمرک ایران

بررسی شرکای تجاری ایران در حوزه صادرات در سال ۱۳۹۷ نیز حاکی از این است که شرکای تجاری ایران تغییری نسبت به سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۸ نداشته است. به عبارتی در ۳ سال ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۸ همواره ۷ کشور مذکور شرکای تجاری برتر ایران در حوزه صادرات محسوب شده‌اند؛ اما در این میان تنها تغییراتی در رتبه این کشورها رخ داده است. به عنوان مثال، عراق با رشد سهمی برابر با ۶,۵ درصد یک پله صعود در جایگاه را تجربه کرده و به رتبه ۲ برترین شرکای صادراتی ایران رسیده است؛ اما امارات متحده عربی با ۰,۹ کاهش در سهم صادراتی به رتبه ۳ رسیده است.

افغانستان نیز با ۰,۶ رشد سهمی از جایگاه ۶ام به جایگاه ۴ام در جدول ۳ رسیده است. کشورهای جمهوری کره و ترکیه نیز تنزل جایگاه را تجربه کرده‌اند و رشد سهمی آنها نیز منفی بوده است. در نهایت کشور هند علی‌رغم حفظ جایگاه خود نسبت به سال گذشته، رشد منفی ۱,۲ را در سهم خود به ثبت رسانده است.



نمودار ۳۰: درصد سهم ارزش صادرات به ۷ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۷

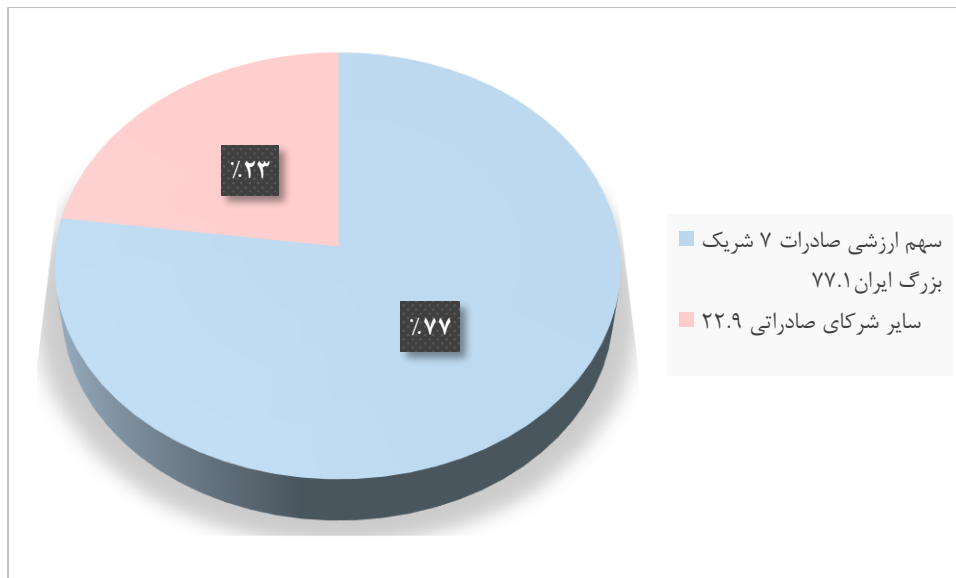
منبع: محاسبات تحقیق

نمودار ۳۰ نشان می‌دهد که سهم ۷ شریک تجاری برتر ایران در سال ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ یکسان بوده است. بر این اساس، علاوه بر ثابت ماندن شرکای تجاری ایران در حوزه صادرات در این دو سال، سهم ارزشی صادرات به این کشورها نیز تغییر نکرده است.

جدول ۱۹: بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش صادرات در سال ۱۳۹۶

ردیف	کشور	ارزش صادرات (میلیون دلار)	درصد سهم ارزشی از کل صادرات	تغییر سهم نسبت به سال قبل	رتبه در سال قبل
۱	چین	۹۰۶۴,۷	۱۹,۴	۰,۳	۱
۲	امارات متحده عربی	۶۶۹۶,۷	۱۴,۳	-۲,۵	۲
۳	عراق	۶۴۲۵,۰	۱۳,۷	-۰,۲	۳
۴	جمهوری کره	۴۳۸۰,۱	۹,۴	۲,۸	۵
۵	ترکیه	۳۹۹۰,۴	۸,۵	۱,۲	۴
۶	افغانستان	۲۷۹۱,۳	۶,۰	۰,۴	۷
۷	هند	۲۷۳۴,۹	۵,۸	-۰,۵	۶

منبع: گمرک ایران



نمودار ۳۱: درصد سهم ارزش صادرات به ۷ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۶

منبع: گمرک ایران

با توجه به ثابت بودن شرکای تجاری صادراتی ایران و سهم آنها در سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۷، سال ۱۳۹۰ به عنوان طیف ابتدایی دوره مورد بررسی، ملاک عمل واقع شده و بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران در این سال نیز مورد بررسی قرار گرفت تا از این طریق بتوان مشخص کرد که آیا تغییر در شرکای تجاری ایران در حوزه صادرات رخ داده است یا خیر.

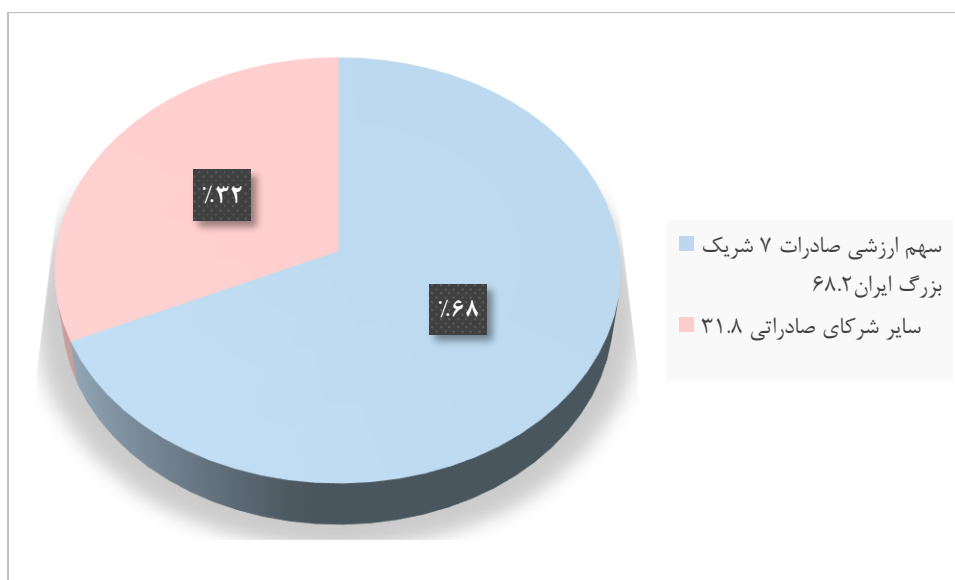
جدول ۲۰: بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش صادرات در سال ۱۳۹۰

ردیف	کشور	ارزش صادرات (میلیون دلار)	درصد سهم ارزشی از کل صادرات	تغییر سهم نسبت به سال قبل	رتبه در سال قبل
۱	چین	۵۵۵۷,۴	۱۶,۴	-۰,۸	۱
۲	عراق	۵۱۷۹,۲	۱۵,۳	-۱,۸	۲
۳	امارات متحده عربی	۴۵۰۹,۰	۱۳,۳	۰,۸	۳

۴	۱,۳	۸,۱	۲۷۵۳,۹	هند	۴
۵	۱,۵	۶,۷	۲۲۵۲,۸	افغانستان	۵
۶	۰,۳	۴,۲	۱۴۳۰,۵	ترکیه	۶
۸	۱,۹	۴,۱	۱۳۸۷,۲	جمهوری کره	۷

منبع: گمرک ایران

جدول ۲۰ نشان می‌دهد تغییری در شرکای تجاری صادراتی ایران نسبت به سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۸ مشاهده نمی‌شود و تنها درصد سهم ارزش صادرات این کشورها در سال ۱۳۹۰ کمتر بوده و در سطح ۶۸ درصد قرار داشته است. به عبارتی می‌توان گفت که با گذشت زمان ایران سهم بیشتری از صادرات خود را به کشورهای مذکور اختصاص داده است.



نمودار ۳۲: درصد سهم ارزش صادرات به ۷ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۰

منبع: گمرک ایران

۱-۲-۹- شرکای تجاری ایران در واردات به مبادی ورودی کشور

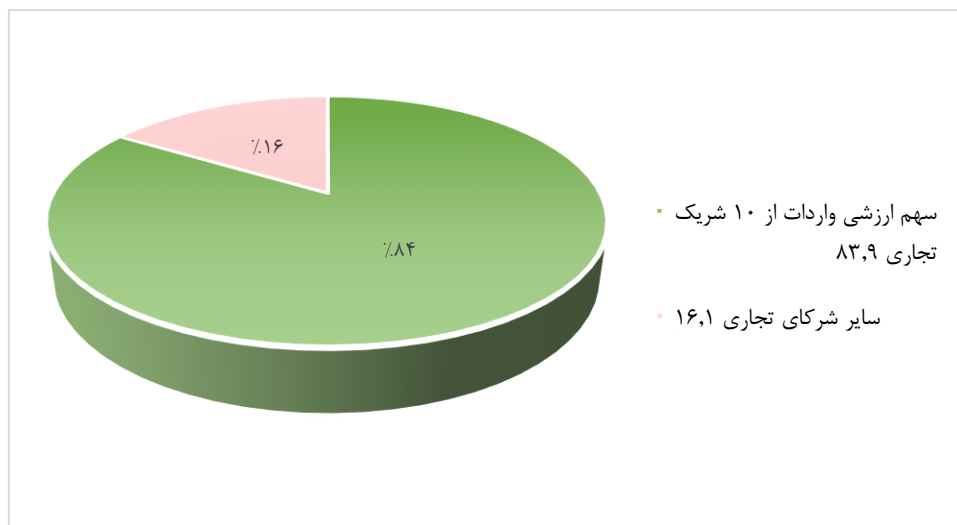
جدول ۲۱: بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش واردات در سال ۱۳۹۸

ردیف	کشور	ارزش واردات (میلیون دلار)	درصد سهم ارزشی از کل واردات	تغییر سهم نسبت به سال قبل	رتبه در سال قبل
۱	چین	۴۰۴,۷	۱۷,۶	-۷,۳	۱
۲	ترکیه	۳۴۵,۶	۱۵,۰	۸,۷	۴
۳	امارات متحده عربی	۳۳۷,۸	۱۴,۷	۰,۸	۲
۴	هند	۳۲۳,۳	۱۴,۰	۷,۶	۳

۱۰	۳,۰	۵,۶	۱۲۹,۲	هلند	۵
۵	-۰,۷	۵,۲	۱۱۹,۸	آلمان	۶
۹	۰,۵	۳,۳	۷۶,۳	ایتالیا	۷
۱۲	۰,۶	۳,۰	۶۹,۸	بریتانیا	۸
۷	-۲,۱	۲,۸	۶۵,۳	جمهوری کره	۹
۸	-۰,۶	۲,۷	۶۲,۰	فدراسیون روسیه	۱۰

منبع: گمرک ایران

بررسی ۱۰ کشور برتر شریک تجاری ایران در حوزه واردات حاکی از این است که به ترتیب کشورهای چین، ترکیه، امارات متحده عربی، هند، هلند، آلمان، ایتالیا، بریتانیا، جمهوری کره و فدراسیون روسیه کشورهای برتر در این حوزه هستند. در این میان کشورهای ترکیه، هلند، ایتالیا و بریتانیا نسبت به سال ۱۳۹۷ در جایگاه بهتری قرار گرفته‌اند. به عبارتی، واردات ایران از کشورهای مذکور نسبت به سال گذشته افزایش داشته است. این در حالی است که واردات از کشورهای چین، آلمان، جمهوری کره و فدراسیون روسیه کاهش داشته است. در این میان کشور بریتانیا در سال ۱۳۹۷ جزء ۱۰ کشور برتر تجاری با ایران نبوده و ارتقا رتبه به جمع ده کشور برتر پیوسته است.



نمودار ۳۳: درصد سهم ارزش واردات از ۱۰ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۸

منبع: گمرک ایران

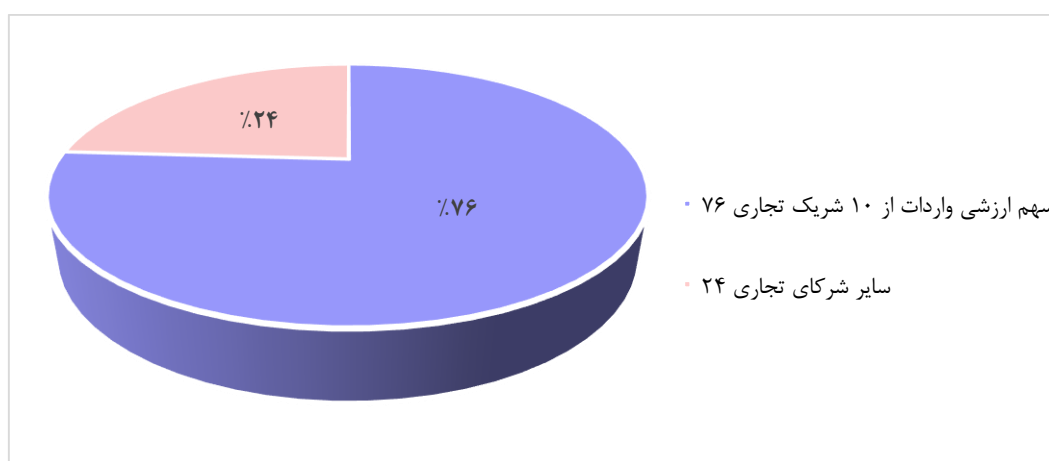
بررسی درصد سهم ارزش واردات از ۱۰ کشور برتر شریک تجاری ایران حاکی از این است که ۸۴ درصد از واردات ایران از این کشورها انجام شده است.

جدول ۲۲: بزرگترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش واردات در سال ۱۳۹۷

رتبه در سال قبل	تغییر سهم نسبت به سال قبل	درصد سهم ارزشی از کل واردات	ارزش واردات (میلیون دلار)	کشور	ردیف
۱	-۰,۶	۲۴,۹	۱۰۲۴۸,۶	چین	۱
۲	-۲,۰	۱۳,۸	۵۷۰۶,۵	امارات متحده عربی	۲
۶	۲,۱	۶,۴	۲۶۵۰,۲	هند	۳
۴	۰,۱	۶,۳	۲۵۸۰,۴	ترکیه	۴
۵	۰,۰	۵,۹	۲۴۵۱,۸	آلمان	۵
۷	۰,۹	۵,۱	۲۰۹۶,۷	سوئیس	۶
۳	-۲,۲	۵,۰	۲۰۴۹,۵	جمهوری کره	۷
۱۳	-۲,۱	۳,۳	۱۳۴۲,۷	فدراسیون روسیه	۸
۹	۰,۰	۲,۸	۱۱۴۴,۵	ایتالیا	۹
۱۰	۰,۳	۲,۶	۱۰۵۷,۴	هلند	۱۰

منبع: گمرک ایران

همان‌طور که از جدول ۲۲ مشخص است شرکای تجاری ایران در سال ۱۳۹۷ عبارتند از کشورهای چین، امارات متحده عربی، هند، ترکیه، آلمان، سوئیس، جمهوری کره، فدراسیون روسیه، ایتالیا و هلند که کشور فدراسیون روسیه در سال گذشته در جمع ده کشور برتر در حوزه واردات به ایران نبوده اما در سال ۱۳۹۷ به رتبه ۸ام دست یافته است. در این میان واردات از کشورهای چین، امارات، جمهوری کره و فدراسیون روسیه نسبت به سال ۱۳۹۶ کاهش داشته اما واردات از مبادی کشورهای هند، ترکیه، سوئیس و هلند افزایش یافته است.



نمودار ۳۴: درصد سهم ارزش واردات از ۱۰ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۷

منبع: گمرک ایران

درصد سهم ارزش واردات از ۱۰ شریک تجاری برتر ایران در حوزه واردات حاکی از این است که سهم غالب ۷۶ درصدی متعلق به این ۱۰ شریک تجاری است که این سهم در سال ۱۳۹۸ تیز افزایش داشته و از ۷۶ درصد به ۸۴ درصد رسیده است. در این میان تنها کشور بریتانیا به جمع کشورهای برتر در سال ۱۳۹۸ اضافه شده و کشور سوئیس از این جمع حذف شده است.

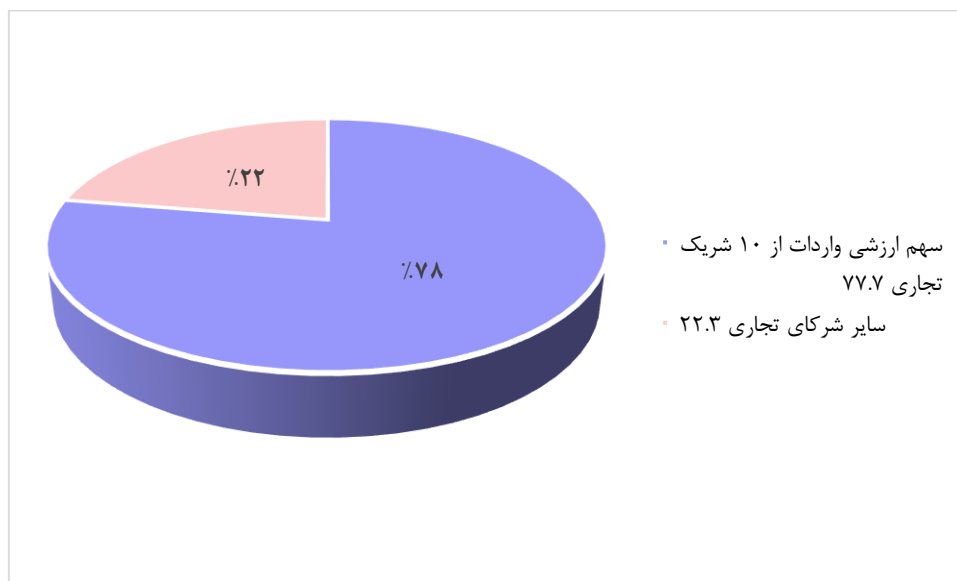
جدول ۲۳: بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران از لحاظ ارزش واردات در سال ۱۳۹۰

ردیف	کشور	ارزش واردات (میلیون دلار)	درصد سهم ارزشی از کل واردات	تغییر سهم نسبت به سال قبل	رتبه در سال قبل
۱	امارات متحده عربی	۱۷۴۸۸,۰	۳۰,۴	-۳,۱	۱
۲	چین	۷۴۳۶,۷	۱۲,۹	۵,۱	۴
۳	جمهوری کره	۴۷۵۰,۰	۸,۳	۵,۷	۸
۴	آلمان	۳۴۳۵,۴	۶,۰	-۴,۱	۲
۵	ترکیه	۳۰۷۹,۹	۵,۴	-۲,۷	۳
۶	سوئیس	۲۵۰۷,۵	۴,۴	-۲,۸	۵
۷	فرانسه	۱۷۹۶,۶	۳,۱	۱,۷	۱۲
۸	ایتالیا	۱۶۸۷,۱	۲,۹	۰,۰	۷
۹	ژاپن	۱۲۹۹,۶	۲,۳	۱,۶	۲۰
۱۰	هند	۱۱۸۰,۳	۲,۱	-۰,۴	۹

منبع: گمرک ایران

درنهایت ۱۰ شریک تجاری وارداتی ایران در سال ۱۳۹۰ به عنوان سال ابتدای دوره مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج منتج از بررسی‌ها حاکی از این است که کشورهای امارات، چین، جمهوری کره، آلمان، ترکیه، سوئیس، فرانسه، ایتالیا، ژاپن و هند به ترتیب رتبه ۱ تا ۱۰ را در فهرست برترین شرکای تجاری ایران به خود اختصاص داده‌اند که در مقایسه با سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ تغییر محسوسی در شرکای تجاری مشاهده نمی‌شود و تنها دو کشور ژاپن و فرانسه از فهرست ده کشور برتر در این حوزه در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ خارج شده‌اند.

همچنین نتایج نشان می‌دهد که واردات از کشورهای هند، سوئیس، ترکیه، آلمان و امارات متحده عربی نسبت به سال ۱۳۸۹ کاهش داشته است. در مقابل واردات از مبادی چین، جمهوری کره، فرانسه و ژاپن افزایش یافته است.



نمودار ۳۵: درصد سهم ارزش واردات از ۱۰ شریک بزرگ تجاری ایران در سال ۱۳۹۰

منبع: گمرک ایران

در نهایت درصد سهم ارزش واردات سال ۱۳۹۰ برای ۱۰ شریک تجاری برتر ایران نیز حاکی از این است که ۷۸ درصد سهم این بازار به این کشورها تعلق یافته است و سایر شرکای تجاری تنها ۲۲ درصد از سهم بازار ایران را به خود اختصاص داده‌اند.

۱-۲-۱- گمرکات کشور

گمرک عبارت است از سازمان دولتی که مسئول اجرای قوانین گمرکی و اخذ حقوق و عوارض ورودی (واردات) و خروجی (صادرات) و همچنین مسئول اجرای سایر قوانین و مقررات مربوط به واردات، ترانزیت و صادرات کالاها است. اجرای قوانین و مقررات مربوط به کالای همراه مسافر نیز بر عهده سازمان گمرک می‌باشد.

سیاست‌های گمرک جمهوری اسلامی ایران به صورت زیر تعریف شده است؛ «استراتژی حمایت از صادرات غیرنفتی، سیاست‌های متخذه از سوی گمرک ایران ناظر به تأمین حداکثر تسهیلات و جلب رضایت و تشویق صادرکنندگان کالاهای غیرنفتی در چارچوب شرح وظایف، و بهره‌گیری شایسته از امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری گمرک برای حصول به هدف استراتژیک تأمین جهش صادراتی کشور است».

علاوه بر این، تسهیلات زیر از طرف گمرک ایران جهت صادرکنندگان کالاهای صادراتی ارائه می‌شود:

۱) انجام تشریفات گمرکی صادرکنندگانی که اظهارنامه خود را به صورت کامل و صحیح ارائه کرده‌اند در مدت‌زمان ۲ ساعت و عدم لزوم رؤیت و ارزیابی مجدد کالاهای صادراتی در مرزهای خروجی کشور و انحصار این امر به بررسی پلمپ و حصول اطمینان از صحت، به غیر از موارد مشکوک؛ ۲) مقذور ساختن انجام تشریفات گمرکی صادرات کالا در خارج از وقت اداری، روزهای تعطیل رسمی، ۲۴ ساعته شدن ساعات کار گمرک اجرایی مهرآباد و نیز دایرسازی شیفت کاری بعدازظهر در گمرک غرب تهران و همچنین گمرک شهید باهنر بندرعباس؛ ۳) انجام تشریفات گمرکی ارزیابی کالاهای صادراتی در خارج از اماکن گمرکی؛ ۴) انجام تشریفات گمرکی صدور کالاهای ممهور به علامت استاندارد بدون نیاز به ارائه گواهی مربوطه تحت ضوابط و شرایط ویژه؛ ۵) ارائه تخفیف به ضمانت‌نامه‌های لازم التودیع جهت ورود موقت موارد اولیه کالاهای صادراتی به صادرکنندگان خوشنام و نمونه تا میزان ۸۰ درصد ارزش سیف.^۱

برای بررسی گمرک در مناطق مختلف کشور لازم است که به طور مجزا در چارچوب صادرات و واردات بررسی شود. در این راستا در ادامه ابتدا صادرات و سپس واردات بررسی خواهد شد.

۱-۲-۱- سهم دلاری صادرات گمرکی استان‌های مختلف

نمودارهای ۳۶ و ۳۷ سهم دلاری گمرک‌های کشور در زمینه صادرات به تفکیک هر استان در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۶ آورده شده است. نتایج نشان می‌دهد که پنج استان برتر در زمینه صادرات در سال ۱۳۹۷ به ترتیب استان‌های بوشهر، هرمزگان، خوزستان، کرمانشاه، خراسان رضوی هستند. همچنین پنج استان برتر در زمینه صادرات در سال ۱۳۹۶ به ترتیب استان‌های بوشهر، هرمزگان، خوزستان، تهران و آذربایجان غربی هستند. برای مقایسه بهتر، جدول ۲۴ ارائه شده که نتایج این آن نشان می‌دهد منطقه ویژه اقتصادی پارس، منطقه ویژه شهید رجایی و منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی رتبه‌های به ترتیب اول تا سوم را در هر دو سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ دارا هستند.

جدول ۲۴: مقایسه سهم دلاری صادرات گمرکی ۱۰ گمرک برتر در سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۶

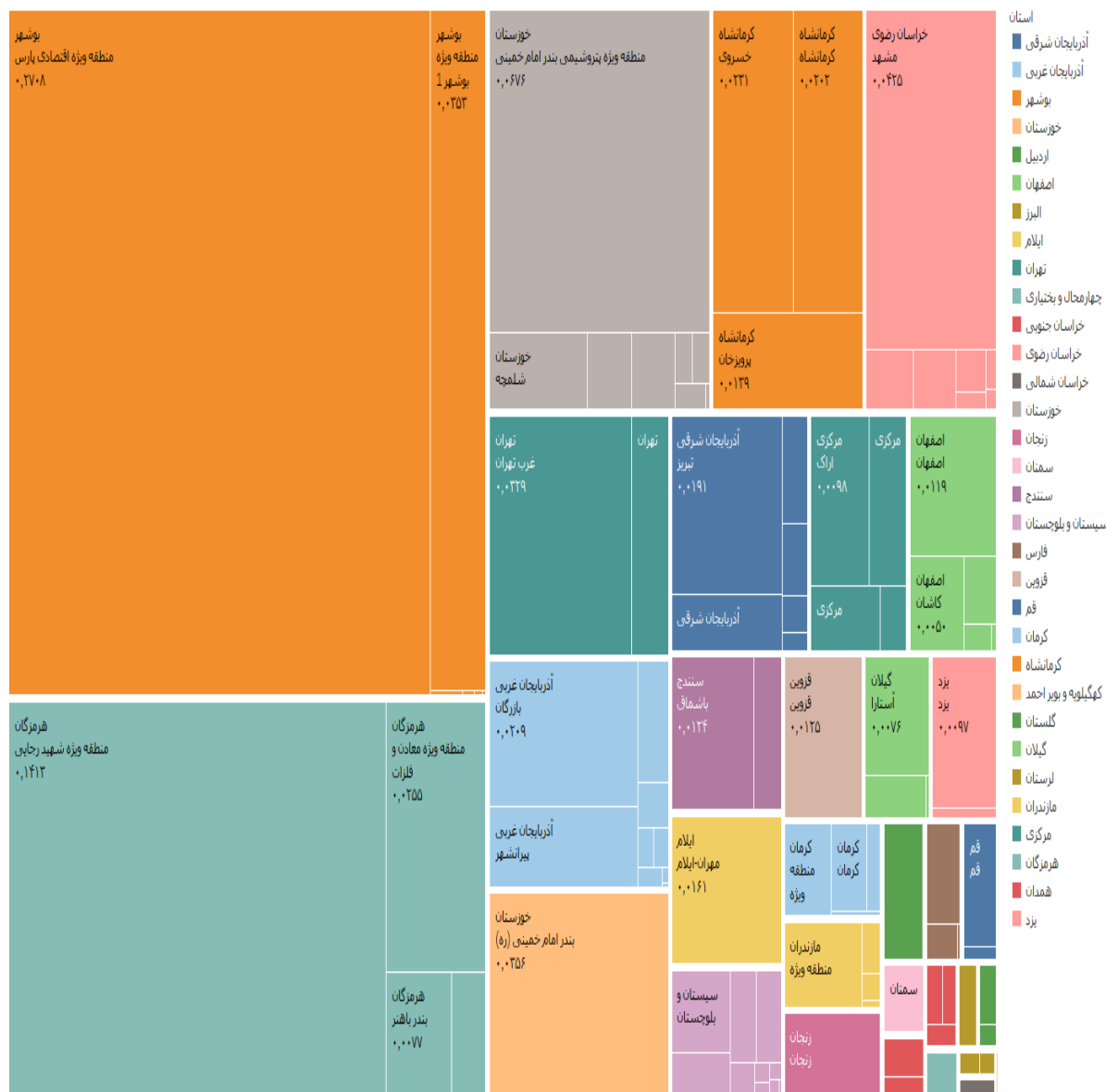
استان	گمرک	رتبه در سال ۱۳۹۷	رتبه در سال ۱۳۹۶	سهم دلاری در سال ۱۳۹۷	سهم دلاری در سال ۱۳۹۶
بوشهر	منطقه ویژه اقتصادی پارس	۱	۱	۰.۲۴۸۹۵۹	۰.۲۷۰۷۶۸
هرمزگان	منطقه ویژه شهید رجایی	۲	۲	۰.۲۵۰۰۴۸	۰.۱۴۱۳۴۲
خوزستان	منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی	۳	۳	۰.۰۷۳۷۲۴	۰.۰۶۷۵۷
خراسان رضوی	مشهد	۴	۶	۰.۰۳۶۱۵۶	۰.۰۴۲۴۸۹
خوزستان	بندر امام خمینی (ره)	۵	۴	۰.۰۳۹۷۳۷	۰.۰۳۵۶۲۴
بوشهر	منطقه ویژه بوشهر ۱	۶	۱۶	۰.۰۱۱۹۲۹	۰.۰۳۵۳۱۵

۱. در مقررات Incoterms که از سال ۱۹۶۳ میلادی در تجارت جهانی متداول شده ارزش سیف مجموع ارزش کالا Cost، بیمه Insurance و کرایه حمل Freight است.

مطالعات سندی آمایش سرزمین صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)

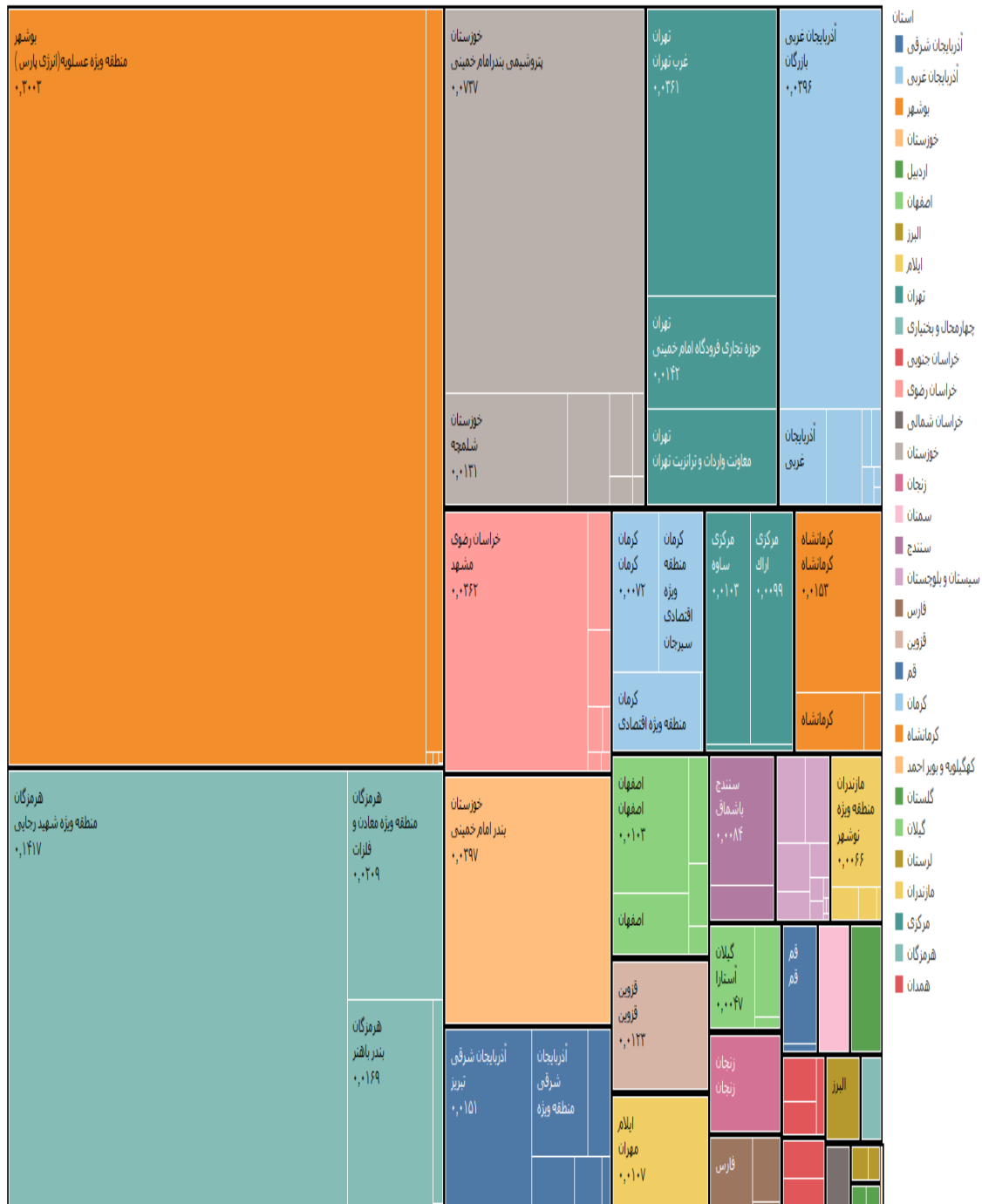
تهران	غرب تهران	۷	۷	۰.۰۳۲۸۹۳	۰.۰۳۶۱۱
هرمزگان	منطقه ویژه معادن و فلزات	۸	۸	۰.۰۲۵۴۶۴	۰.۰۲۰۹۰۵
کرمانشاه	خسروی	۶۲	۹	۰.۰۲۳۱۴۵	۰.۰۰۰۹۸۸
آذربایجان غربی	بازرگان	۵	۱۰	۰.۰۲۰۸۹	۰.۰۳۹۶۲۲

منبع: گمرک ایران



نمودار ۳۶: سهم دلاری صادرات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۷

منبع: گمرک ایران



نمودار ۳۷: سهم دلاری صادرات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۶

منبع: گمرک ایران

۱-۲-۱۲- سهم دلاری واردات گمرکی استان‌های مختلف

نمودارهای ۳۸ و ۳۹ سهم دلاری گمرک‌های کشور در زمینه واردات به تفکیک هر استان در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ آورده شده است. نتایج نشان می‌دهد که پنج استان برتر در زمینه واردات در سال ۱۳۹۶ به ترتیب استان‌های هرمزگان، تهران، خوزستان، بوشهر، کرمان هستند. همچنین پنج استان برتر در زمینه واردات در سال ۱۳۹۷ به ترتیب استان‌های هرمزگان، تهران، خوزستان، کرمان و بوشهر هستند. این مقایسه نشان می‌دهد که رتبه‌های چهارم و پنجم جابه‌جا شده‌اند. برای مقایسه بهتر جدول ۲۵ ارائه شده که نتایج آن نشان می‌دهد منطقه ویژه اقتصادی پارس، منطقه ویژه شهید رجایی و منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی (ره) رتبه‌های به ترتیب اول تا سوم را در هر دو سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ دارا هستند.

جدول ۲۵: مقایسه سهم دلاری واردات گمرکی ۱۰ گمرک برتر در سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۶

استان	گمرک	رتبه در سال ۱۳۹۷	رتبه در سال ۱۳۹۶	سهم دلاری در سال ۱۳۹۷	سهم دلاری در سال ۱۳۹۶
هرمزگان	منطقه ویژه شهید رجایی	۱	۱	۰.۳۶۳۷۷۶	۰.۴۰۱۸۵۴
خوزستان	بندر امام خمینی (ره)	۲	۲	۰.۱۴۹۸۱۱	۰.۱۱۵۳۴۷
تهران	فرودگاه امام خمینی (ره)	۳	۳	۰.۰۹۹۰۰۱	۰.۰۹۲۴۹۶
تهران	تهران امور واردات	۴	۴	۰.۰۸۴۴۳۷	۰.۰۸۳۴۱۷
بوشهر	منطقه ویژه بوشهر ۱	۵	۵	۰.۰۳۵۵۸۸	۰.۰۴۱۵۲۳
کرمان	منطقه ویژه اقتصادی پم	۷	۶	۰.۰۳۳۳۵۳	۰.۰۲۳۳۵۵
مازندران	بندر امیرآباد	۱۲	۷	۰.۰۲۲۰۰۴	۰.۰۱۳۰۶۳
سیستان و بلوچستان	منطقه آزاد تجاری چابهار	۱۷	۸	۰.۰۱۹۱۳۹	۰.۰۰۸۴۴
تهران	غرب تهران	۶	۹	۰.۰۱۸۳۹۹	۰.۰۲۷۰۲۱
قزوین	قزوین	۱۰	۱۰	۰.۰۱۴۵۰۱	۰.۰۱۵۴۷

منبع: گمرک ایران

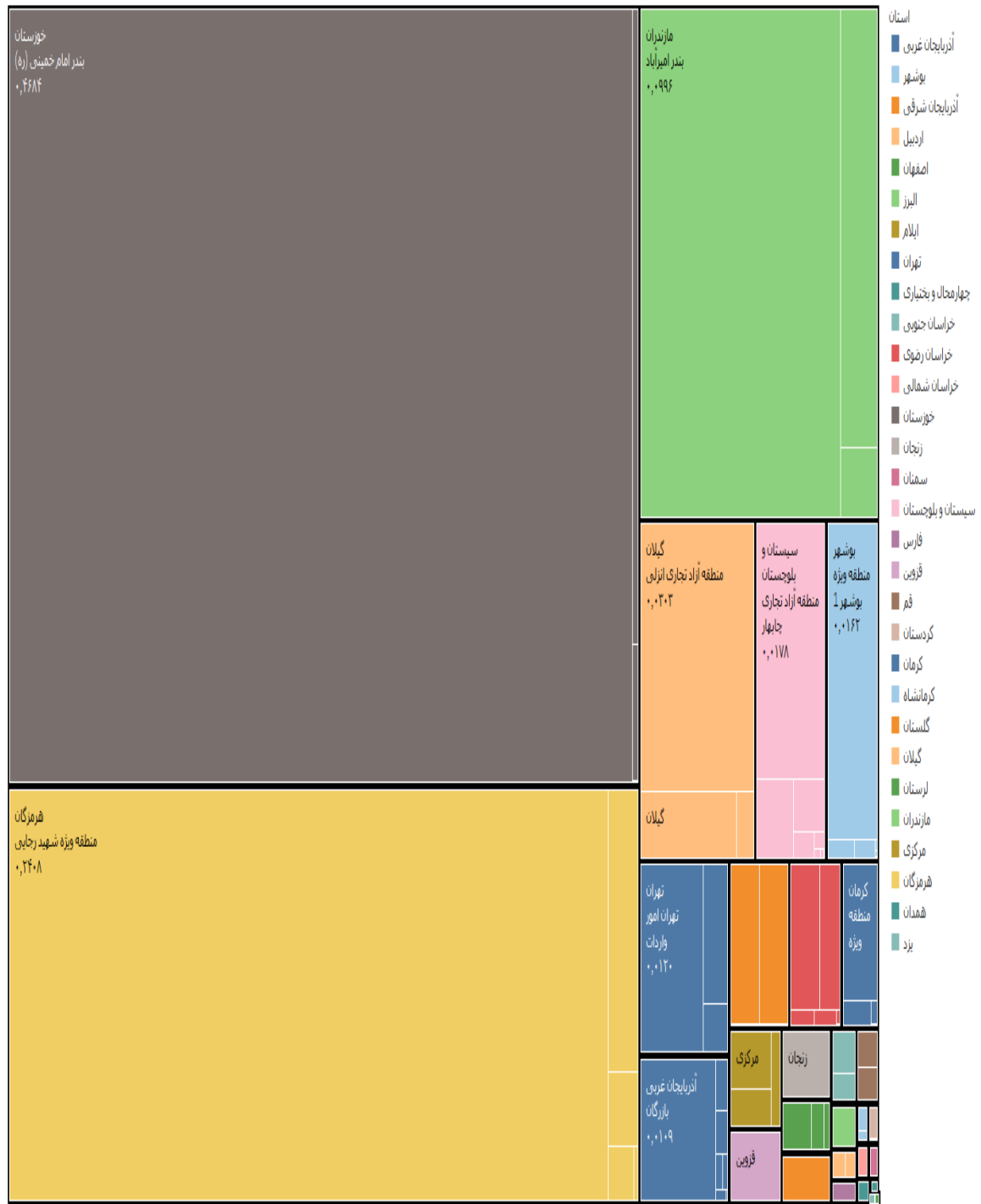
۱-۲-۱۳- سهم وزنی واردات گمرکی استان‌های مختلف

در نمودارهای ۴۰ و ۴۱ سهم وزنی گمرک‌های کشور در زمینه واردات به تفکیک هر استان در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۶ آورده شده است. نتایج نشان می‌دهد که پنج استان برتر در زمینه سهم واردات در سال ۱۳۹۷ به ترتیب استان‌های خوزستان، هرمزگان، مازندران، گیلان و سیستان بلوچستان هستند. همچنین پنج استان برتر در زمینه واردات در سال ۱۳۹۶ به ترتیب استان‌های خوزستان، هرمزگان، گیلان، بوشهر و تهران هستند. برای مقایسه بهتر جدول ۲۶ ارائه شده که نتایج آن نشان می‌دهد که بندر امام خمینی (ره)، منطقه ویژه شهید رجایی و بندر امیرآباد رتبه‌های برتر را در هر دو سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ دارا هستند.

جدول ۲۶: مقایسه سهم واردات گمرکی ۱۰ گمرک برتر در سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۶

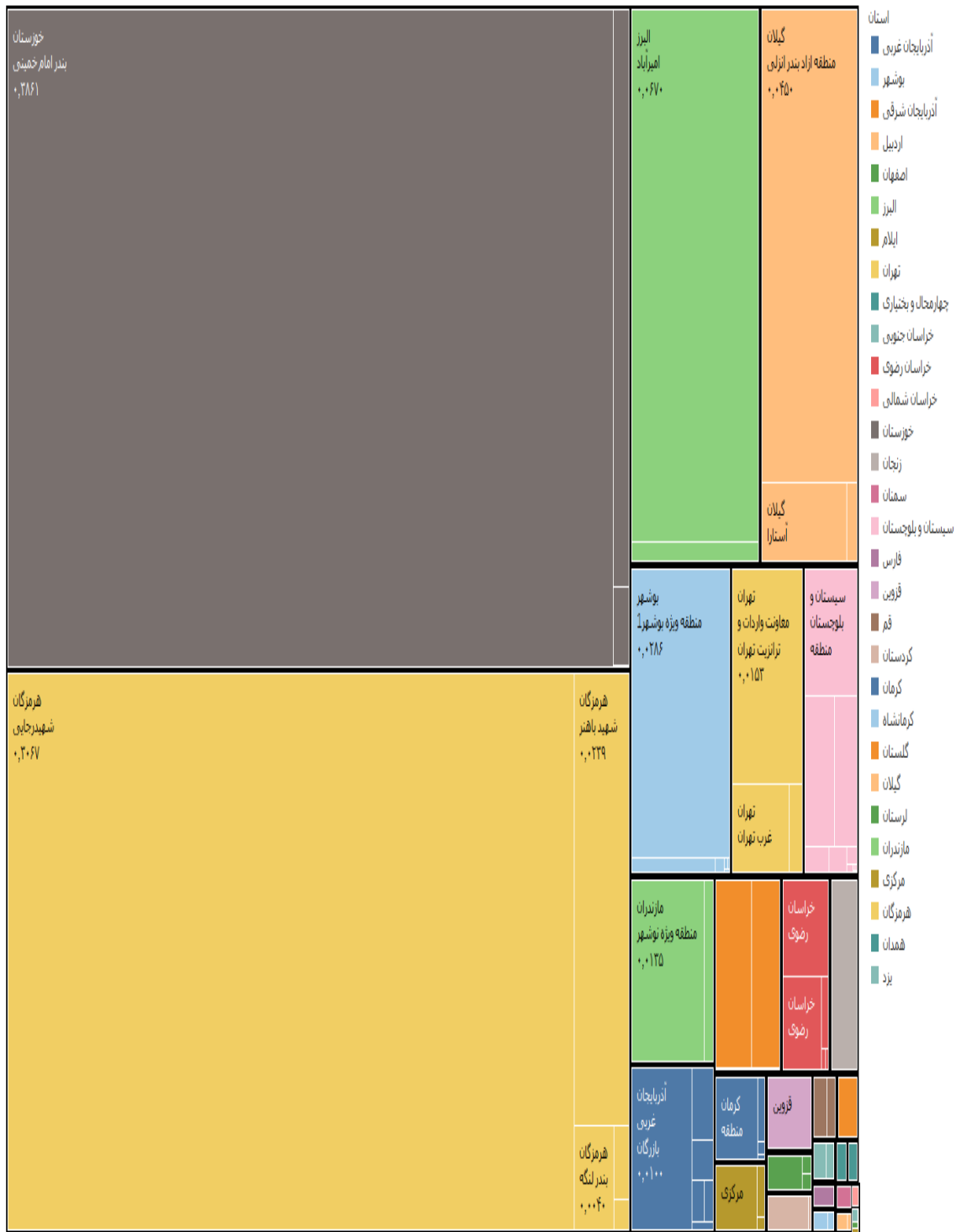
استان	گمرک	رتبه در سال ۱۳۹۷	رتبه در سال ۱۳۹۶	سهم وزنی در سال ۹۷	سهم وزنی در سال ۱۳۹۶
خوزستان	بندر امام خمینی (ره)	۱	۲	۰.۴۶۸۳۵۶	۰.۳۸۶۰۶۶
هرمزگان	منطقه ویژه شهید رجایی	۲	۱	۰.۲۴۰۷۸۲	۰.۳۰۶۷۰۹
مازندران	بندر امیرآباد	۳	۳	۰.۰۹۹۶۳۲	۰.۰۱۳۵۱۹
گیلان	منطقه آزاد تجاری انزلی	۴	۱۱	۰.۰۳۰۳۳۱	۰.۰۴۴۹۷۹
سیستان و بلوچستان	منطقه آزاد تجاری چابهار	۵	۱۷	۰.۰۱۷۸۰۳	۰.۰۰۶۷۹۴۴
بوشهر	منطقه ویژه بوشهر ۱	۶	۵	۰.۰۱۶۱۵۲	۰.۰۲۸۵۶۲۴
مازندران	منطقه ویژه اقتصادی نوشهر	۷	۲۴	۰.۰۱۵۹۰۲	۰.۰۱۳۵۱۹۳
تهران	تهران امور واردات	۸	۴	۰.۰۱۱۹۵۱	۰.۰۱۵۳۱۳۲
آذربایجان غربی	بازرگان	۹	۱۳	۰.۰۱۰۹۴۳	۰.۰۱۰۰۳۳۹
هرمزگان	بندر باهنر	۱۰	۸	۰.۰۰۸۲۲۶	۰.۰۲۳۹۳۶۰

مأخذ: محاسبات تحقیق



نمودار ۴۰: سهم وزنی واردات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۷

منبع: محاسبات تحقیق



نمودار ۴۱: سهم وزنی واردات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۶

منبع: محاسبات تحقیق

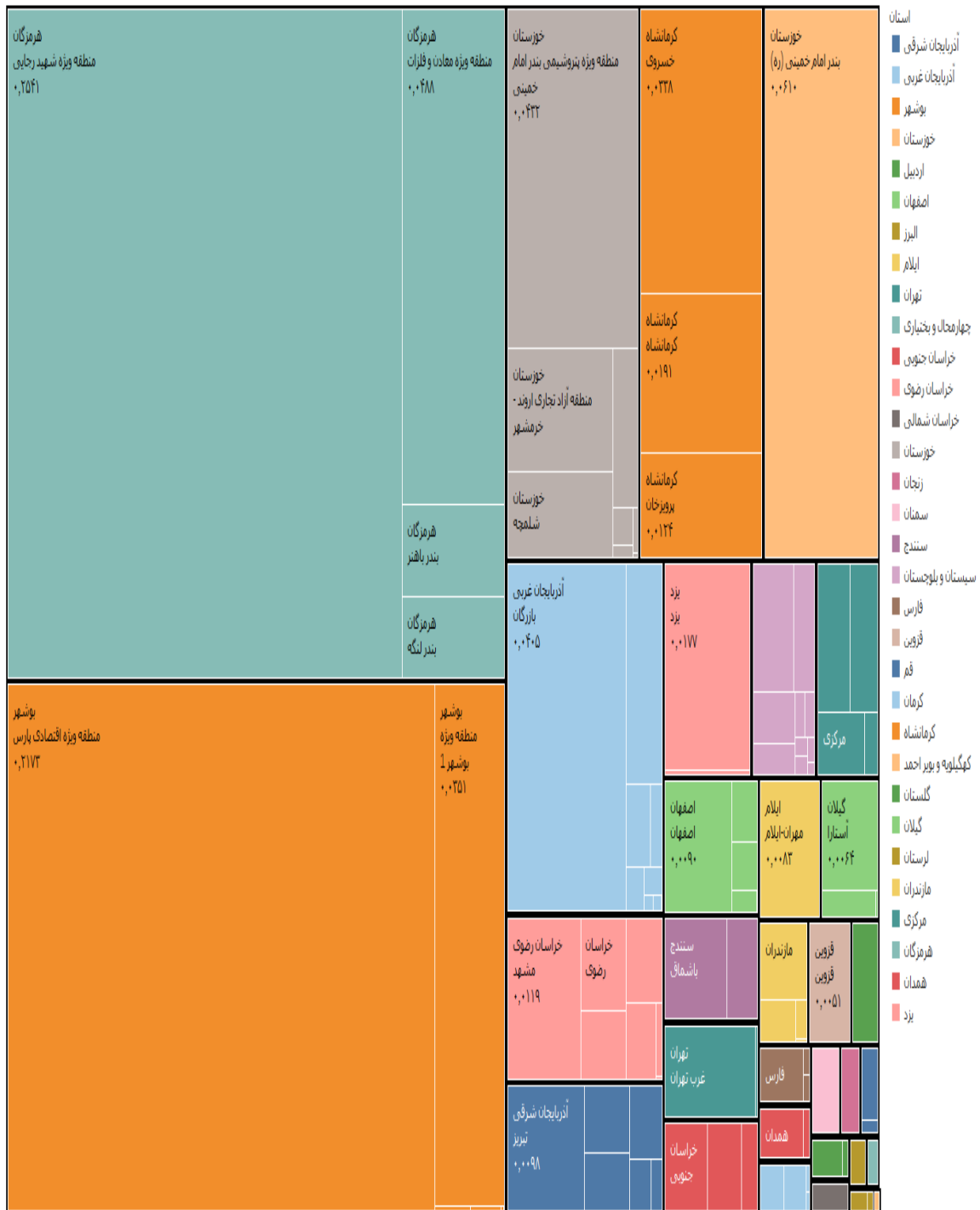
۱-۲-۱۴- سهم وزنی صادرات گمرکی استان‌های مختلف

نمودارهای ۴۲ و ۴۳ سهم وزنی گمرک‌های کشور در زمینه صادرات به تفکیک هر استان در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۶ آورده شده است. نتایج نشان می‌دهد که پنج استان برتر در زمینه سهم صادرات در سال ۱۳۹۷ به ترتیب استان‌های هرمزگان، بوشهر، خوزستان، کرمانشاه و آذربایجان غربی هستند. همچنین پنج استان برتر در زمینه واردات در سال ۱۳۹۶ به ترتیب استان‌های هرمزگان، بوشهر، خوزستان، آذربایجان غربی و تهران هستند. برای مقایسه بهتر جدول ۲۷ ارائه شده که نتایج آن نشان می‌دهد که منطقه ویژه شهید رجایی، منطقه ویژه اقتصادی پارس، بندر امام خمینی (ره) و منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی رتبه‌های برتر را در هر دو سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ دارا هستند.

جدول ۲۷: مقایسه سهم صادرات گمرکی ۱۰ گمرک برتر در سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سال ۱۳۹۶

استان	گمرک	رتبه در سال ۱۳۹۷	رتبه در سال ۱۳۹۶	سهم وزنی در سال ۱۳۹۷	سهم وزنی در سال ۱۳۹۶
هرمزگان	منطقه ویژه شهید رجایی	۱	۲	۰.۲۵۴۰۸۷	۰.۲۵۰۰۴۸
بوشهر	منطقه ویژه اقتصادی پارس	۲	۱	۰.۲۱۷۲۶۳	۰.۲۴۸۹۵۹
خوزستان	بندر امام خمینی (ره)	۳	۴	۰.۰۶۰۹۷۵	۰.۰۶۵۰۶۱
هرمزگان	منطقه ویژه معادن و فلزات	۴	۸	۰.۰۴۸۷۵۸	۰.۰۳۰۵۱۱
خوزستان	منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی	۵	۳	۰.۰۴۳۲۱۹	۰.۰۴۷۲۰۴
آذربایجان غربی	بازرگان	۶	۵	۰.۰۴۰۵۴۷	۰.۰۷۳۵۳۸
بوشهر	منطقه ویژه بوشهر ۱	۷	۱۶	۰.۰۳۵۱۱۴	۰.۰۲۸۹۱
کرمانشاه	خسروی	۸	۸۱	۰.۰۳۳۸۱۴	۰.۰۰۰۰۰۰
کرمانشاه	کرمانشاه	۹	۱۰	۰.۰۱۹۰۶۲	۰.۰۱۵۱۳۶
یزد	یزد	۱۰	۱۸	۰.۰۱۷۷۴۴	۰.۰۱۵۵۸۶

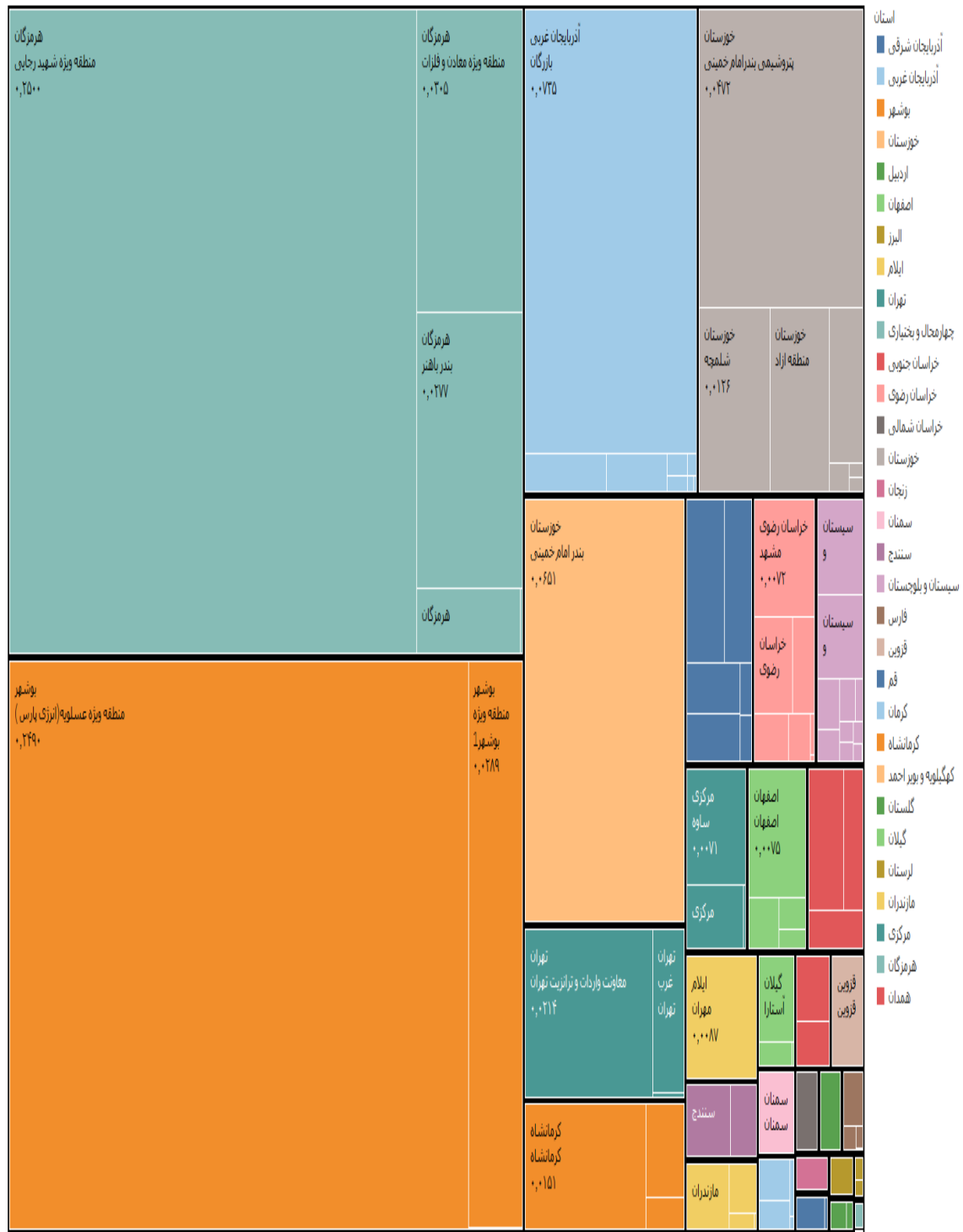
منبع: محاسبات تحقیق



نمودار ۴۲: سهم وزنی صادرات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۷

منبع: محاسبات تحقیق

مطالعات سندی آمایش سرزمین صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)



نمودار ۴۳: سهم وزنی صادرات گمرکی استان‌های کشور ایران در سال ۱۳۹۶

منبع: محاسبات تحقیق

۱-۳- توزیع فضایی فعالیت‌های بخش و علل شکل‌گیری این فعالیت‌ها و احصاء فعالیت‌های کلیدی

تأثیرگذار بر توسعه فضایی بخش

۱-۳-۱- پیشینه روند شکل‌گیری مناطق آزاد تجاری- صنعتی و ویژه اقتصادی

اصطلاح منطقه آزاد تجاری عمری بیش از چند دهه ندارد، اما مفهوم مورد نظر از این اصطلاح و یا حداقل مفهوم اولیه و بسیط آن از سابقه‌ای طولانی در اقتصاد جهانی برخوردار است. بندر هامبورگ نخستین بندر تجاری آزاد جهان است که در سال ۱۸۸۸ میلادی با هدفی نزدیک به اهداف مورد انتظار از تأسیس مناطق آزاد، در مفهوم امروزی یعنی تولید محصولات صنعتی با احتراز از رقابت با تولیدات داخلی تأسیس شد. موفقیت این بندر، ایجاد بنادر آزاد دیگری را نیز در اروپا نظیر کپنهاگ (۱۸۹۴)، دانسیگ در لهستان (۱۸۹۹)، مالمو، هانگو، فیدم و تریست و در آسیا سنگاپور، هنگ کنگ و ماکائو (قبل از جنگ دوم جهانی) موجب شد.

اولین منطقه آزاد تجاری به مفهوم جدید، منطقه آزاد شانون^۱ در سال ۱۹۵۹ در ایرلند با هدف جذب سرمایه‌های خارجی، انتقال فناوری و ایجاد اشتغال؛ یعنی اهداف اصلی مورد انتظار از تأسیس مناطق آزاد در کشورهای در حال توسعه ایجاد شد. به همین دلیل مناطق آزاد را از دهه ۱۹۷۰ ابتکاری ایرلندی می‌دانند. پیش از جنگ جهانی دوم، مناطق آزاد بیشتر به عنوان مکانی برای انبارداری، انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به دیگری، صدور مجدد کالا و در مجموع تجارت شناخته می‌شد، اما موفقیت منطقه آزاد شانون در زمینه‌های دیگری چون پردازش صادرات^۲ یعنی تولید، صادرات مجدد کالا، تولید محصولات سبک وزن (محصولات الکترونیکی، منسوجات، ابزارآلات سبک) بجای تولید محصولات سنگین (ماشین‌آلات) و جذب شرکت‌های خارجی باعث شد تا کشورهای در حال توسعه نیز تأسیس و گسترش مناطق آزاد با این اهداف را مورد توجه قرار دهند. این مسئله باعث شد تعداد کشورهای دارای مناطق آزاد از هفت کشور در اوایل دهه ۷۰ به ۶۰ کشور در اوایل دهه ۱۹۹۰ برسد. مفاهیم و اصطلاحات به کار رفته برای تعریف مناطق آزاد بسیار متنوع بوده و لزوماً نیز یک مفهوم واحد از این تعاریف اراده نمی‌شود. در قرن نوزده و نیمه قرن بیستم، منطقه آزاد مترادف با بندر آزاد؛ یعنی منطقه‌ای که تجارت در آن امکان‌پذیر بوده است و تجارت آزاد^۳ نیز به منزله حذف حقوق و عوارض گمرکی بر واردات و صادرات و نیز نبود هرگونه قید بر تجارت خارجی تلقی می‌شود.

تأمین سرمایه، نیروی انسانی ماهر و توانا، فن‌آوری و آشنایی با روش‌های علمی و فنی جدید، آگاهی از تحولات اجتماعی و فرهنگی و برنامه‌های هماهنگ و سازگار برای بهره‌برداری از عوامل مختلف تولید و نیز بهره‌گیری بهینه از علم و دانش جهانی، مدیریت علمی، داد و ستد کالا، خدمات و دانش فنی با خارج از مرز ملی، از جمله

1. Shanon
2. Export Processing
3. Free Trade

راهکارهای ارائه شده برای گریز از توسعه نیافتگی و ورود به جرگه کشورهای توسعه یافته است و ایجاد مناطق آزاد اقتصادی از جمله ابزارهای توسعه اقتصادی است که می‌تواند با تسهیل دستیابی به عوامل یاد شده رسیدن به توسعه یافتگی را تسهیل نماید؛ به عبارت دیگر، دستیابی به توسعه اقتصادی هدف اصلی کشورها از ایجاد مناطق آزاد است.

مناطق آزاد از ابتدا به عنوان راهکاری برای توسعه کشورها در قالب استراتژی‌هایی چون استراتژی توسعه صادرات به جای راهبرد جایگزینی واردات و استراتژی استفاده از اصل مزیت‌های نسبی و راهبرد به‌کارگیری تجارت خارجی به عنوان عامل محرکه توسعه در نظر گرفته شدند.

موفقیت چشمگیر کشورهای تازه صنعتی شده خاور دور (ببرهای آسیایی یعنی کشورهای کره جنوبی، تایوان، سنگاپور، هنگ‌کنگ) در بهره‌گیری از این استراتژی و همچنین تغییرات شتابان فناوری جهانی، به‌کارگیری این الگو را سرعت بخشید. نقش مناطق آزاد در حل مشکلات دوران گذار اقتصاد کشورهای در حال توسعه از طریق گسترش تدریجی پیوندهای اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی و به حداقل رساندن مضرات جانبی این پیوند نیز در این اقبال به مناطق آزاد مؤثر بود.

در استراتژی دیگر که بر استفاده از اصل مزیت‌های نسبی هر کشور برای تولید کالاهای ارزان‌تر و با کیفیت بیشتر در قیاس با سایر کشورها تأکید داشت، مناطق آزاد ابزاری برای بهره‌گیری هر چه بیشتر از نیروی انسانی ارزان، مواد اولیه و کالاهای واسطه با تعرفه حداقلی و ترویج تجارت آزاد بودند.

پس از جنگ جهانی دوم و تحولات اقتصادی ناشی از آن در جهان، استراتژی به‌کارگیری تجارت خارجی به عنوان عامل محرکه و نیز یکی از راهکارهای توسعه در نظر گرفته شد زیرا کشورها با رشد فزاینده تغییر و تحولات فناوری به این نتیجه رسیدند که تأمین همه احتیاجات کشور در داخل میسر نیست و چاره‌ای جز تجارت و مبادله کالا و خدمات با دیگر کشورها وجود ندارد.

افزایش رقابت، نوآوری، بالا بردن کیفیت کالا و تحرک اقتصادی در کشورهای در حال توسعه نیز تا حد زیادی حاصل تجارت خارجی و روابط اقتصادی کشورها است و مناطق آزاد یکی از مهم‌ترین ابزارهای تحقق این استراتژی به شمار می‌روند. همچنانکه مانع از بروز بحران‌های اقتصادی و اجتماعی‌های ناشی از مراحل انتقالی از یک اقتصاد بسته ملی به اقتصاد جهانی بوده و امکان هماهنگ‌سازی سیاست‌های داخلی با تحولات جهانی اقتصاد را فراهم می‌آورند.

دلیل ازدیاد مناطق آزاد در کشورهای در حال توسعه در سال‌های اخیر به‌رغم تأکید بر یکی از استراتژی‌های یاد شده بیشتر به موانع داخلی رشد اقتصادی این کشورها و لزوم کسب آمادگی اقتصاد ملی برای هماهنگی با اقتصاد جهانی برمی‌گردد، زیرا کشورهای در حال توسعه ایجاد مناطق آزاد را کم‌دردسرتین و ساده‌ترین ابزار حل و فصل این موانع می‌یابند. حتی می‌توان گفت مناطق آزاد برای اغلب این‌گونه کشورها وسیله‌ای سیاسی و استراتژیک برای حصول به راهبردهای اقتصادی است. عدم موفقیت مناطق آزاد در بسیاری از کشورهای در حال توسعه را می‌توان به گشوده نبودن فضای سیاسی، اجتماعی و فرهنگی به اندازه کافی برای پیوند گسترده‌تر با اقتصاد جهانی دانست. پاره‌ای از مهم‌ترین علل ناکامیابی مناطق آزاد در اغلب کشورهای در حال توسعه را می‌توان به بی‌ثباتی سیاسی و ضعف قدرت مرکزی در اتخاذ تصمیم‌های اساسی، فضای نامناسب برای جذب سرمایه خارجی، مکان‌یابی نادرست، ضعف مدیریت منطقه آزاد، کمبود آموزش نیروی کار و بازده اندک نیروی انسانی، هزینه زیاد تأسیسات زیربنایی و سرمایه‌گذاری‌های بی‌مورد، ضعف تعمیر و نگهداری تأسیسات و امکانات زیربنایی عملیاتی، کمبود امکانات مالی و نقدینگی مربوط دانست.

در مقابل، علل و عوامل موفقیت مناطق آزاد در برخی دیگر از کشورها را می‌توان به روشن بودن سیاست جلب سرمایه‌های خارجی به منطقه، آزادی کامل ورود مواد اولیه، قطعات، لوازم و کالاهای سرمایه‌ای مورد نیاز واحدهای صنعتی مستقر در منطقه، ترخیص سریع و کم‌هزینه کالاهای وارداتی و صادراتی از مبادی ورودی و خروجی گمرک‌های مستقر در مناطق آزاد، تبعیت از یک سیستم کنترل ارزی کاملاً آزاد بدون محدودیت و کنترل، رسیدگی سریع به درخواست‌های مربوط به سرمایه‌گذاری، ساده بودن تشریفات مربوط به استخدام نیروی کار یا خاتمه دادن به خدمت افراد شاغل در واحدهای مستقر در منطقه آزاد، انتخاب صحیح مکان منطقه از لحاظ قرار داشتن در یک ناحیه شهری برخوردار از نیروی کار ارزان و مناسب و نیز برخورداری از شبکه ارتباطی نیرومند (بنادر مهم، جاده‌های خوب، فرودگاه بین‌المللی و...) دانست.

۱-۳-۲- برخی از مهم‌ترین مناطق آزاد و ویژه اقتصادی دنیا

منطقه آزاد صنعتی-تجاری شبه‌جزیره هنگ‌کنگ

هنگ‌کنگ با ۱۰۶۸ کیلومترمربع، دارای معتبرترین بندر کانتینری دنیا و یک فرودگاه بزرگ و مجهز بوده و به عنوان یک مرکز مالی معتبر بین‌المللی و ارائه خدمات بانکی در بالاترین استانداردها شناخته شده است. صنایع پارچه‌بافی و پوشاک، الکترونیک و پلاستیک حدود ۶۲ درصد کل نیروی کار و ۶۶ درصد صادرات داخلی آن را تشکیل می‌دهند.

منطقه آزاد جبل علی

این منطقه با توجه به وجود تسهیلات مشابه در دومی درصد ارائه تسهیلاتی بیشتر از منطقه آزاد دومی بوده و تأمین کالاهای صنعتی بازار کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس، شبه‌قاره هند و قاره آفریقا را هدف قرار داده است. عدم محدودیت‌های ارزی، مالکیت ۱۰۰ درصد برای سرمایه‌گذاران خارجی، امکان انتقال ۱۰۰ درصد سرمایه و سود به خارج و معافیت مالیاتی ۱۵ ساله بخشی از جذابیت‌های این منطقه برای جلب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی است.

منطقه پردازش صادرات صنایع الکترونیک سانتا کروز^۱

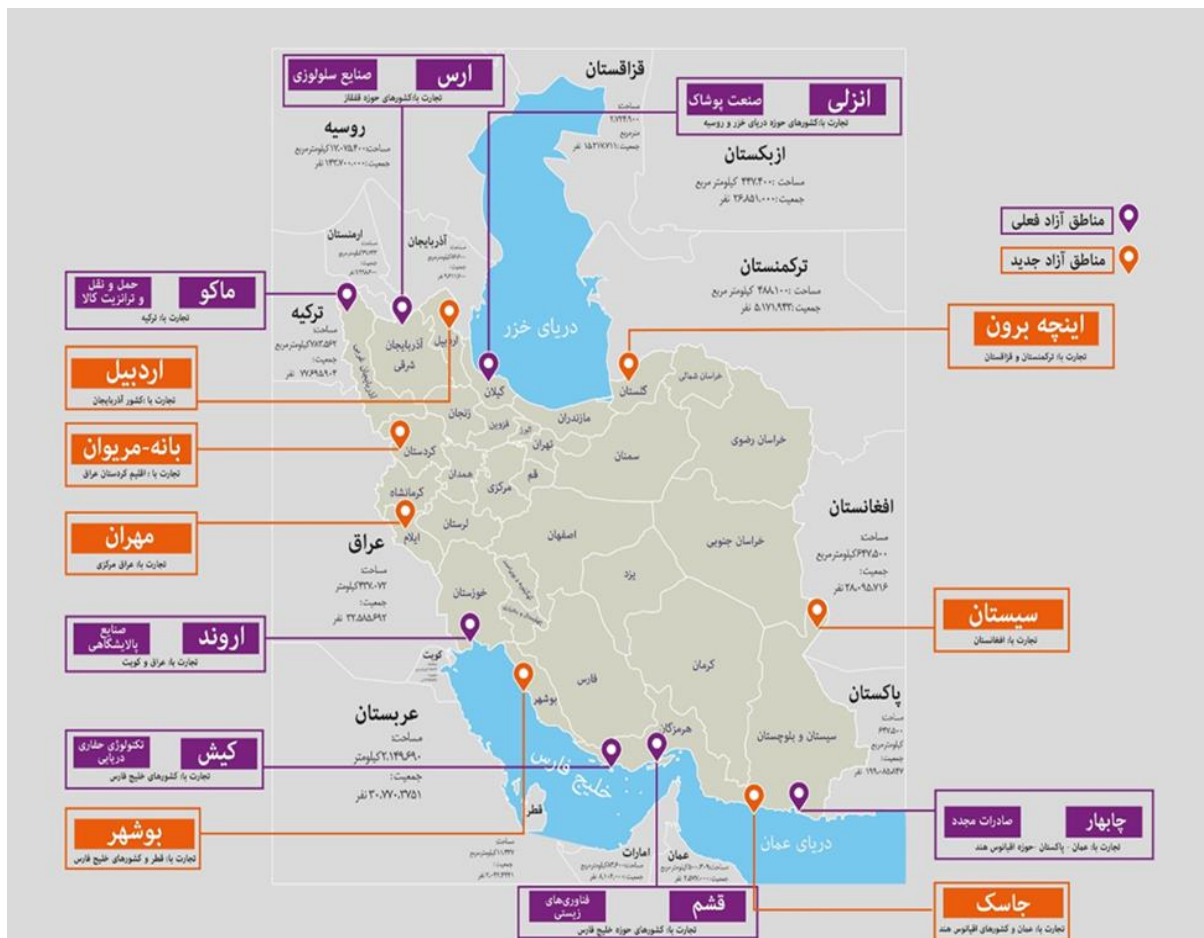
این منطقه در بمبئی هند قرار دارد. واردات کالا به این منطقه نیاز به مجوز ندارد و تجهیزات اداری بدون عوارض گمرکی وارد می‌شود و محصولات تولیدی در منطقه نیز از عوارض معاف هستند. واحدهای واقع در منطقه برای ۵ سال متوالی از سال شروع فروش محصولات خود معاف از مالیات‌اند. انتقال سرمایه و سود آزاد بوده و می‌توانند تا ۲۵ درصد تولید خود را به متقاضیان در بازارهای داخلی به شرط داشتن مجوز وارداتی معتبر بفروشند.

منطقه آزاد ویکائوی شانگهای چین

این منطقه همچون حوزه‌ای در نظارت گمرک خواهد بود و گمرک مطابق با قوانین و مقررات گمرکی، بر آن نظارت و کنترل خواهد داشت. ماشین‌آلات و تجهیزات، مواد ساختمانی، وسیله نقلیه برای تولید و حمل و نقل و همچنین کالاهای اداری که در داخل منطقه استفاده می‌شوند. مواد خام، قطعات، سوخت و وسایل بسته‌بندی که برای ساختن محصولات صادراتی، کالاهای عبوری که در منطقه انبار می‌شوند و همچنین محصولات در حال صدور که در منطقه فرآوری می‌شوند از پرداخت مالیات معاف هستند.

1. Santa Cruz Electronics Expotr Processing Zone

۱-۳-۳- مناطق آزاد ایران



نقشه ۶: توزیع فضایی مناطق آزاد

منبع: سازمان توسعه تجارت

مناطق آزاد کیش، قشم و چابهار

سه منطقه آزاد تجاری-صنعتی کیش، قشم و چابهار به دنبال تصویب برنامه اول توسعه اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و موافقت مجلس با تأسیس این مناطق طبق تبصره ۱۹ این برنامه به ترتیب در سال‌های ۱۳۶۸، ۱۳۶۹ و ۱۳۷۰ بدون برخورداری از قانونی مشخص، فعالیت خود را آغاز کردند. قانون چگونگی تشکیل و اداره این مناطق در شهریورماه سال ۱۳۷۲ به تصویب مجلس رسید.

رسالت و مأموریت‌های مناطق آزاد در سطح ملی طبق اهداف مندرج در ماده پنج اساسنامه سازمان‌های این مناطق «یافتن نقش شایسته در اقتصاد ملی»، «بهبود رفاه اجتماعی همه‌جانبه» و نیز «اهمیت و نقش مناطق در ارتقای امنیت ملی» تعریف شده است. به‌علاوه برای هر کدام از مناطق آزاد بر اساس توانایی‌ها و امکانات آنها مأموریت‌های خاصی تعریف شده است. به عنوان مثال مأموریت چابهار ترانزیت کالا، تجارت منطقه‌ای و

مبدل شدن به بارانداز کالاها و مواد اولیه منطقه‌ای است. مأموریت محوری قشم، عرضه سوخت و خدمات جنبی، صنایع بزرگ به‌ویژه صنایع بزرگ مرتبط با نفت و گاز، فن‌آوری‌های زیستی پیشرفته، خدمات فنی مهندسی، ژئوپارک ملی و صادرات مجدد کالا است و منطقه آزاد کیش نیز باید در زمینه توریسم و گردشگری، تمرکز خدمات فرهنگی-رفاهی، صنایع پیشرفته، فن‌آوری اطلاعات، ایجاد بورس خدمات تجاری نفت و کالاهای نفتی و مرکزیت یافتن در زمینه نمایشگاه‌ها و همایش‌های بین‌المللی و منطقه‌ای ایفای نقش نماید.

منطقه آزاد انزلی

بندر انزلی به عنوان بزرگ‌ترین بندر جنوب دریای خزر و دارای سابقه طولانی ترابری کالا بین ایران و اروپا بوده است. در فاصله ۴۰ کیلومتری بندر انزلی، منطقه آزاد انزلی محلی مناسب برای ذخیره‌سازی، ترانزیت و حمل مجدد کالا به آسیای میانه است. به علت موقعیت جغرافیایی خود، این منطقه آزاد دارای منابع نیروی انسانی ارزان و ماهر برای فعالیت در صنایع کشاورزی و سایر خطوط تولید و فعالیت‌های تجاری است.

منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی اهدافی مانند «عمران و آبادانی و ارائه خدمات عمومی-رشد و توسعه اقتصاد-جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی- ایجاد اشتغال سالم و مولد- تنظیم بازار کار و کالا، تشویق تولید و صادرات کالا- ورود و حضور فعال در بازارهای منطقه‌ای و جهانی- جذب فناوری‌های جدید و انتقال علم و دانش فنی به عوامل تولید داخلی همسو با توسعه علمی و فناوری جهان- تسریع در فرایندهای تجاری، اقتصادی و فناوری (کاتالیزور) با ایجاد بستر مناسب جهت انجام آزمایشی طرح‌ها و تعمیم آن به سرتاسر کشور» که رسالت تعامل فعال با جهان؛ منطبق با سند چشم‌انداز بیست‌ساله کشور را دنبال می‌کند.

منطقه آزاد ارس

منطقه آزاد ارس در سال ۱۳۸۲ به‌منظور تسریع در انجام امور زیر بنایی، عمران و آبادانی، رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای، تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی و ارائه خدمات ایجاد شد.

این منطقه در شمال غرب ایران در نقطه صفر مرزی در مجاورت با کشورهای ارمنستان، آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان استقرار یافته است

منطقه آزاد اروند

منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند (آبادان - خرمشهر) طبق مصوبه مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳۸۳/۵/۴، تأسیس شد. این منطقه، محدوده‌ای نزدیک شهرهای آبادان و خرمشهر و همچنین جزیره زیبای توریستی مینو را دربر می‌گیرد.

مهم‌ترین مزیت‌های منطقه دستیابی سریع، آسان و ارزان به بازارهای منطقه‌ای و جهانی از طریق جاده، ریل، دریا و هوا، تولید بیش از ۹۰ درصد برق‌آبی کشور در منطقه، انرژی ارزان، امکان ترانزیت کالا به کشورهای منطقه، امکانات و تأسیسات زیربنایی صنعتی و شهر، فرودگاه بین‌المللی آبادان، بندرگاه، بندر خرمشهر با ده اسکله فعال و قابل افزایش، شکل‌گیری بازارچه مرزی شلمچه جهت ورود و خروج کالا و مسافر، وجود پالایشگاه آبادان، وجود زیرساخت شبکه راهی و ارتباطی ریلی در منطقه و برخورداری از پتانسیل گسترش شبکه راه‌آهن، نزدیکی بندر امام و بندر ماهشهر به منطقه آبادان و خرمشهر و ایجاد فرصت‌های استفاده از تسهیلات بنادر فوق است.

ویژگی‌های منطقه آزاد اروند عبارتند از:

- این منطقه برای ذخیره‌سازی، ترانزیت و حمل مجدد کالا به عراق، ترکیه و قفقاز است؛
- این منطقه برای تأسیس کلیه صنایع و به‌خصوص صنایع نفت و گاز و پتروشیمی محلی مناسب است؛
- دارای کلیه زیربناهای پیشرفته و خدمات عمومی است؛
- فرودگاه آبادان که به عنوان فرودگاه بین‌المللی به ثبت رسیده است می‌تواند نقطه‌ای برای ارتباط خلیج فارس با آسیای میانه و قفقاز به حساب آید.
- جزیره مینو به عنوان بخشی از منطقه آزاد اروند از سرمایه‌گذاران برای ایجاد تأسیسات توریستی استقبال می‌کند.

منطقه آزاد ماکو

شهرستان ماکو در شمال غربی ایران (استان آذربایجان غربی) قرار گرفته که از شمال به رودخانه قره‌سو و کشور ترکیه، از شرق به رودخانه ارس و جمهوری آذربایجان (خودمختاری نخجوان) و از مغرب به جمهوری ترکیه و از جنوب به شهرستان خوی محدود است. شهر ماکو در دره‌ای بنا شده که رودخانه زنگبار از آن می‌گذرد و شهر را به دو بخش شمالی و جنوبی تقسیم می‌کند. قسمت جنوبی شهر در دامنه کوه سبد قرار گرفته و آبادی چندانی ندارد، ولی بخش شمالی آن آبادتر و بزرگ‌تر است.

۱-۳-۴ - مناطق ویژه اقتصادی

در تبصره ۲۰ قانون برنامه پنج ساله اول توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب سال ۱۳۶۸ چنین آمده است: «به منظور پشتیبانی تولید، گمرک ایران و سازمان بنادر و کشتیرانی موظفند حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ تصویب این قانون، مناطق ویژه حراست شده‌ای را در مبادی ورودی و یا گمرکات داخلی جهت نگهداری به صورت امانی مواد اولیه و قطعات و ابزار و مواد تولیدی که بدون انتقال ارز وارد می‌شود تأسیس نمایند». بدین ترتیب پس از ابلاغ مصوبه فوق مناطق ویژه اقتصادی به مرور تشکیل شده که در ادامه بیان خواهند شد:

منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس

منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در ۱۳ کیلومتر بزرگراه شهید رجایی در غرب بندر عباس واقع شده است. این منطقه در سال ۱۳۷۶ با نام منطقه ویژه معادن و فلزات، تأسیس و از انتهای سال ۱۳۸۳ به منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس و سپس با اضافه شدن عبارت اقتصادی در ابتدای سال ۱۳۸۸ به منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس تغییر نام داد. این منطقه با وسعت تقریبی ۴۵۰۰ هکتار در ۴ سایت جنوبی، میانی، شمالی و توسعه به لحاظ جغرافیایی تقسیم که ۲۰۰۰ هکتار آن عملیاتی و شرکت‌های سرمایه‌گذار در حال اجرا یا بهره‌برداری طرح‌های مورد نظر می‌باشند و ۲۵۰۰ هکتار دیگر در حال آماده‌سازی زیرساخت‌ها است. منطقه از شمال به کوه‌های پولادی پالایشگاه‌های هشتم، ستاره خلیج فارس و هرمز و از جنوب به اسکله‌های تخلیه و بارگیری مواد معدنی و مواد نفتی، آب‌های آزاد و خلیج فارس، از غرب به بندر شهید رجایی و از شرق به نیروگاه ۱۲۰۰ مگاواتی توانیر و شهر بندرعباس و خطوط ریلی مرتبط و شرایط متمایزی را پدید آورده است.

منطقه ویژه اقتصادی شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

منطقه ویژه اقتصادی شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با مساحتی بالغ بر ۲۵۰۰ هکتار واقع در ضلع غرب و جنوب غربی منطقه فرودگاهی و در ۳۰ کیلومتری کلان‌شهر تهران قرار گرفته است. با توجه به موقعیت جغرافیایی مناسب و اتصال به شبکه‌های ارتباطی اصلی کشور جاده‌ای، ریلی و هوایی امکان مناسبی جهت رشد اقتصادی منطقه را فراهم آورده است. خط ریلی موجود نیز از شرق و غرب منطقه می‌گذرند که به طرف جنوب و غرب کشور کشیده شده است. این شهر لجستیک که در جوار فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) قرار گرفته است برای تبدیل و فرآوری و انبارش کالاهایی با ارزش افزوده بالا را فراهم ساخته و زمینه صادرات

مجدد این کالاها را نیز مهیا می‌کند. تجار و صاحبان کالا می‌توانند با استفاده از ماشین‌آلات تولید و مونتاژ جدید و بدون پرداخت عوارض گمرکی و هزینه‌های سنگین در زمینه تولید محصولات با ارزش افزوده با قیمت قابل رقابت برای مصارف داخلی و صادرات فعالیت نمایند. این شهر همچنین می‌تواند به عنوان حلقه کلیدی ارسال کالا و نقطه اتصال میان حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی عمل کرده و صنایع و مراکز پراکنده‌ای که در اقصی نقاط کشور در بحث تبدیل و صادرات مجدد فعالیت می‌کنند را در خود جای دهد. این شهر لجستیک با کاهش هزینه‌های تولید، بسته‌بندی ذخیره‌سازی و حمل و نقل و توزیع می‌تواند بستر لازم برای ایجاد یک نظام واحد برای اتصال جریان صادرات و واردات کالا را فراهم سازد و به عنوان حلقه کلیدی ارسال کالا و نقطه اتصال میان حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی و ریلی عمل کرده و با ایجاد بستری مناسب برای برقراری یک نظام واحد در زنجیره واردات و صادرات ایفای نقش نماید.

منطقه ویژه اقتصادی بجنورد

منطقه ویژه اقتصادی بجنورد در سال ۱۳۸۷ با رویکرد صنعتی، تجاری و آموزشی در زمینی به مساحت ۳۵۵ هکتار در فاصله ۳ کیلومتری جنوب غربی بجنورد با مسئولیت شرکت شهرک‌های صنعتی خراسان شمالی فعالیت خود را آغاز کرد.

منطقه ویژه اقتصادی گرمسار

ایجاد منطقه ویژه اقتصادی گرمسار به منظور جلب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و با هدف توسعه منطقه‌ای ملی در راستای سیاست‌های توسعه پایدار و اقتصاد مقاومتی، تصویب و عملیات اجرایی آن در سال ۱۳۹۵ آغاز شد. مساحت این منطقه ویژه، ۲,۰۰۰ هکتار است که در فاصله ۹۰ کیلومتری شرق تهران، ۵ کیلومتری غرب گرمسار و در محل تقاطع بزرگراه تهران-گرمسار و آزادراه قم-گرمسار قرار گرفته است. مسیر شمال شرق راه آهن کشور با عبور از داخل منطقه، کلان‌شهرهای تهران و مشهد را به هم متصل کرده و ایستگاه راه‌آهن گرمسار در فاصله سه کیلومتری این منطقه قرار دارد. طرح جامع منطقه، در ۴ سایت طرح‌ریزی گردیده که به منظور امکان تمرکز و سیاست راهبرد توسعه مرحله‌ای، عملیات اجرایی در محدوده ۲۳۰ هکتاری سایت ۲ منطقه ویژه در اولویت قرار گرفت و از سال ۱۳۹۵ آغاز شد.

منطقه ویژه اقتصادی لامرد

برخورداری از ذخایر فراوان گاز نهفته در کشور و قیمت مناسب آن امتیازی است که کشور ما به خوبی از آن بهره‌مند است. وجود مخازن گازی شانول، وراوی، هما، تابناک از یکسو و بهره‌برداری از منابع عظیم گاز پارس جنوبی که حدود ۸ درصد کل ذخایر گازی جهان را در خود جای داده است. از سوی دیگر، تأکید در بهره‌برداری از مخازن آن به دلیل اشتراک میادین با کشور قطر و عدم امکان در اعمال حاکمیت بر حجم معینی از مخزن

به دلیل ماهیت سیال آن موجب شده تا در برنامه‌های کلان کشور، راه‌اندازی مناطق ویژه اقتصادی صنایع انرژی‌بر، به‌ویژه در حوزه تأثیرپذیر و راهبردی پارس جنوبی، به عنوان راهکاری پربازده جهت دستیابی به اهداف توسعه کشور در برنامه چهارم و پنجم توسعه در نظر گرفته شود. ایجاد منطقه ویژه اقتصادی صنایع انرژی‌بر در شهرستان لامرد ظرفیت مناسب و جدید تجاری و صنعتی را در کنار بزرگ‌ترین مخزن گازی جهان (پارس جنوبی) و خلیج فارس در اختیار کشور قرار داده تا علاوه بر اینکه به یک مرکز بزرگ و جاذب صنعتی و اقتصادی تبدیل می‌شود، باعث ایجاد اشتغال و توسعه پایدار در تمامی جهات در کشور و به‌خصوص در جنوب کشور خواهد شد.

اهم صنایع پیش‌بینی شده جهت استقرار در منطقه ویژه لامرد آلومینیوم و صنایع پائین‌دست آن، سیمان، منیزیم، پتروشیمی، نیروگاه سیکل ترکیبی، نیروگاه خورشیدی و صنایع پائین‌دست فولاد است.

منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر

از اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۰ بندر نوشهر به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل و امکان بهره‌مندی بازرگانان و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی از مزایا و تسهیلات ناشی از قانون مناطق ویژه اقتصادی فراهم شده است. منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در غرب استان مازندران و در فاصله ۱۷۰ کیلومتری از مرکز استان واقع شده است. این بندر در حال حاضر با مساحت ۸۰ هکتار و دارا بودن ۱۱ پست اسکله تجاری و نفتی، به عنوان نزدیک‌ترین بندر تجاری کشور به پایتخت، اتصال مستقیم به مخازن نفتی چالوس (با ظرفیت ۶۵ میلیون لیتر)، دسترسی به فرودگاه در فاصله ۲ کیلومتری بندر و امکان ورود و پهلودهی کشتی‌های تجاری با ظرفیت بالغ بر ۶۵۰۰ تن و دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای CIS، وجود دو دانشگاه معتبر علوم دریایی و چندین مؤسسه آموزش دریایی بخش خصوصی از موقعیت مناسبی در بین بنادر شمالی کشور برخوردار است.

منطقه ویژه اقتصادی نمین

منطقه ویژه اقتصادی نمین از شمال با مرکز شهرستان نمین و نیز در ارتباط با فرودگاه و شهرک صنعتی شماره ۵ اردبیل از شرق و جنوب با شهر آبی بیگلو و از غرب با مرکز استان (شهر اردبیل) در ارتباط است. ارتباط با فرودگاه بین‌المللی اردبیل و بزرگ‌ترین شهرک صنعتی استان باعث به وجود آمدن یک کریدور عملکردی شده و موقعیت مناسبی را برای این منطقه به لحاظ تأمین اهداف ساخت ایجاد کرده است. همچنین وجود ارتباط مستقیم با مسیر ارتباطی شهر آبی بیگلو به اردبیل و نیز با بزرگراه شهید دامن که مسیر ارتباطی اردبیل و نمین است، کمک بسزایی با بازده عملکردی منطقه خواهد داشت.

منطقه ویژه اقتصادی کاوه

شهر صنعتی کاوه به عنوان بزرگ‌ترین شهر صنعتی کشور با در اختیار داشتن امکانات مورد نیاز پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی، به منظور برقراری مؤثرتر ارتباطات تجاری بین‌المللی، ایجاد تحرک و پویایی مضاعف در اقتصاد منطقه‌ای، تولید و پردازش کالاهای صنعتی، سهولت در انتقال فناوری، کمک به افزایش سهم صادرات غیرنفتی، جلب و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای سرمایه‌گذاری در بخش صنعت و خدمات، ایجاد اشتغال مولد و پایدار و همچنین مهیا شدن شرایط ترانزیت و انتقال کالا به عنوان سازمان مسئول، موضوع پیوستن این شهر به مناطق ویژه اقتصادی کشور را پیگیری کرد و در نهایت این شهر در سال ۱۳۹۰ به زمره مناطق ویژه اقتصادی کشور پیوست.

متعاقب تصویب ایجاد منطقه ویژه اقتصادی کاوه و با ایجاد و تکمیل زیرساخت‌ها و تأسیسات مورد نیاز مناطق ویژه از جمله احداث انبارهای روباز و مسقف، ترمینال کانتینری و بارانداز، استقرار ادارات گمرک و استاندارد و اخذ مجوزهای مربوطه و ابلاغ رویه‌های گمرکی توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران، فعالیت‌های عملیاتی این منطقه در نیمه دوم سال ۱۳۹۳ با استقرار گمرک و ورود کالا، مواد اولیه کارخانه‌ها، ماشین‌آلات صنعتی و انجام کلیه رویه‌های گمرکی مندرج در ماده ۴۷ قانون امور گمرکی شامل ترخیص قطعی کالا، ترانزیت خارجی، ورود موقت و صادرات کالا و ... آغاز شد و مورد استقبال چشمگیر صاحبان صنایع و واحدهای تجاری و تولیدی و بازرگانی قرار گرفت. این منطقه در نظر دارد با توسعه خدمات و امکانات لازم از جمله توسعه انبارهای مسقف و روباز، سردخانه و تأسیسات زیربنایی شرایط را بیش از پیش برای سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان در سطح منطقه فراهم آورد. منطقه ویژه اقتصادی کاوه در بزرگ‌ترین شهر صنعتی کشور و در فاصله حدود ۱۲۰ کیلومتری پایتخت در موقعیتی بسیار ممتاز از نظر جغرافیایی، مسیرهای مواصلاتی و موقعیت دسترسی واقع شده است. این شهر بیش از ۴۵۰ واحد صنعتی با حدود ۵۰ هزار شاغل را در خود جای داده است. منطقه ویژه اقتصادی کاوه به عنوان مکانی مطلوب با زیرساخت‌های قوی برای جلب و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و هدایت آنها برای احداث واحدهای صنعتی، تولیدی، خدماتی و همچنین رشد و توسعه اقتصادی، افزایش و توسعه ظرفیت در حوزه تولید، ارتقاء توان صادرات و ایجاد فرصت‌های مناسب شغلی تأسیس شده است. ویژگی‌هایی نظیر موقعیت جغرافیایی به لحاظ ترانزیت کالا و مواد اولیه و حضور گسترده صنایع و فراهم بودن امکان شکل‌گیری زنجیره تأمین، پتانسیل بزرگی را برای منطقه ویژه اقتصادی کاوه ایجاد کرده که مزیت رقابتی این منطقه محسوب می‌شود.

منطقه ویژه اقتصادی شیراز

منطقه ویژه اقتصادی شیراز در زمینی به وسعت ۱۳۰۰ هکتار در جنوب شرقی شهر شیراز واقع شده است. کلیه زیرساخت‌ها اعم از آب، برق، گاز، تلفن، آسفالت، فضای سبز، ایستگاه آتش‌نشانی، شبکه فاضلاب، شبکه

فیبر نوری، شبکه روشنایی، مراکز تجاری لازم، حصار پیرامونی و شبکه معابر و دسترسی‌ها در محل منطقه تأمین و موجود است.

منطقه ویژه اقتصادی لاوان

تبدیل جزیره لاوان به منطقه ویژه اقتصادی، این امکان را فراهم آورده است که این جزیره از یک منطقه عملیاتی و صنعتی به رویکردی اقتصادی تغییر شکل دهد و پیش‌بینی می‌شود در آینده‌ای نزدیک با استفاده از همه ظرفیت‌ها و قابلیت‌های موجود در موقعیت جغرافیایی این منطقه، رشد و توسعه چشمگیر این جزیره در تمام ابعاد اقتصادی و اجتماعی رقم زده شود. در حال حاضر، جزیره لاوان مرکز عملیاتی تولید این سه میدان نفتی است؛ مناطقی که دارای تأسیسات زیربنایی بهره‌برداری، مخازن ذخیره و اسکله صادراتی، تأسیسات جانبی و تعمیراتی، انبارها، تأسیسات مسکونی و اجتماعی و فرودگاه مخصوص برای پشتیبانی هستند.

در حال حاضر گرایش‌های کاری موجود در جزیره لاوان از سوی دولت ایران مشخص شده، با وجود این زمینه‌های دیگری نیز برای توسعه برخی گرایش‌ها در این جزیره وجود دارد. به عنوان مثال، هم‌اکنون این جزیره می‌تواند کانون سازندگان و واردکنندگان ماشین‌آلات مرتبط با صنایع نفت، گاز، پتروشیمی و پالایش و پخش باشد. در اطراف جزیره لاوان میدان‌های نفتی و گازی بزرگی وجود دارند که ایران، قطر و امارات در برخی از آنها با هم شریک هستند. از این‌رو، یکی از اهداف بلندمدت و اصلی دولت ایران در این جزیره توسعه و برداشت از این منابع نفتی و گازی است. بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته با توجه به وجود منابع هیدروکربوری نامحدود در جزیره لاوان در آینده نزدیک این جزیره به قطب دوم پتروشیمی ایران تبدیل خواهد شد. هم‌اکنون امکان استفاده از گازهای همراه نفت تولیدشده در اطراف این جزیره و نیز بهره‌گیری از گاز میدان بزرگ لاوان موجود در زیر جزیره، مهیاست.

منطقه ویژه اقتصادی سیرجان

منطقه ویژه اقتصادی سیرجان در سال ۱۳۷۰ به منظور پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی و برقراری ارتباط تجاری بین‌المللی و تحرک در اقتصاد منطقه‌ای در زمینی به وسعت ۱۳۸۰ هکتار پایه‌گذاری و تأسیس شد. از دیگر اهداف منطقه ویژه می‌توان به تولید و پردازش کالا، انتقال فناوری، توسعه صادرات غیرنفتی، ایجاد اشتغال مولد و جذب و تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، صادرات مجدد، عبور خارجی (ترانزیت) و انتقال کالا (ترانشیپ) اشاره کرد. استقرار این منطقه در حاشیه شمالی شهر سیرجان و در جوار فرودگاه و ایستگاه راه‌آهن سراسری بندرعباس - تهران به همراه تأمین تمامی تأسیسات زیربنایی مورد نیاز سرمایه‌گذاری، در کنار

دسترسی سهل و آسان به نیروی انسانی متخصص، ماهر و نیمه ماهر زمینه‌ای مناسب برای ایجاد و توسعه واحدهای صنعتی و پرداختن به فعالیتهای تجاری و انبارداری فراهم ساخته است.

تولید سالانه انواع محصولات به ارزش بیش از چهارصد میلیون دلار در ۶۰ واحد صنعتی فعال، گویای برخورداری این منطقه از مزیت نسبی در امر تولید است. در حال حاضر، حدود ۴۰۰۰ نفر در منطقه ویژه اقتصادی سیرجان مشغول به کار می‌باشند که این مورد نشانگر موفقیت این مجموعه است. قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی کشور و آیین‌نامه اجرایی آن نیز مزایای ویژه‌ای را برای تشویق سرمایه‌گذاران به حضور در این منطقه تدارک دیده که عملیاتی شدن مفاد آن موجبات پذیرش سهم بیشتر این مناطق را در اقتصاد ملی فراهم خواهد ساخت.

منطقه ویژه لرستان

این منطقه در شهرستان ازنا قرار داشته و در سال ۱۳۷۷ به تصویب رسید، این منطقه آماده ارائه خدمات در همه زمینه‌های تولیدی و صنعتی است.

منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

مجتمع بندری شهید رجایی، با برخورداری از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی در نزدیک‌ترین نقطه به تنگه هرمز و دهانه ورودی خلیج فارس، به دلیل فاصله کوتاه از مسیر اصلی تردد بین‌قاره‌ای کشتی‌ها، با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال- جنوب، مهم‌ترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود.

این مجتمع عظیم بندری که در نقطه مرکزی نوار ساحلی جنوب کشور و در استان هرمزگان با بیش از ۲ هزار و ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی واقع شده است. به واسطه قرار داشتن در جوار صنایع بزرگ این استان و استان‌های تولیدی کشور و همچنین برخورداری از زیرساخت‌های مناسب شقوق مختلف حمل و نقل و اتصال به شبکه بین‌المللی راه‌آهن، هوایی و جاده تاریخی ابریشم، بیشترین نقش در صنعت حمل و نقل را ایفا نموده و با بیش از ۸۰ بندر معروف جهان از طریق ۳۵ خط برتر کانتینری دنیا تبادل کالا و مراوده بازرگانی دارد.

مجتمع بندری شهید رجایی با ۲۴۰۰ هکتار وسعت، از ظرفیت پذیرش ۱۰۰ میلیون تن کالا در سال برخوردار است و ظرفیت بهره‌مندی از ۴۰ پست اسکله، با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین ترمینال کانتینری کشور و پس از افتتاح فاز دوم طرح توسعه از ظرفیت ۶ میلیون TEU^۱ کانتینر در سال برخوردار بوده و حجم گسترده‌ای از عملیات جابجایی کالای عمومی خصوصاً محصولات فولادی، فله خشک، فله مایع و فرآورده‌های

1. Twenty-foot equivalent unit (TEU)

نفتی خام در این بندر انجام می‌شود. این مجتمع عظیم بندری به‌عنوان دروازه واردات و صادرات و تنظیم‌کننده نبض اقتصاد کشور، طی سال‌های اخیر حرکتی را برای جهانی‌شدن و گرفتن سهم بیشتری از حمل‌ونقل دریایی و تجارت بین‌المللی آغاز کرده و برای ایستادن در رتبه اول بنادر منطقه در افق چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، برنامه‌هایی با هدف توسعه و افزایش کارایی و ترغیب بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این بندر به اجرا درآمده که ماحصل آن جذب بیش از ۲۳۰۰۰ هزار میلیارد ریال سرمایه بخش خصوصی در این بندر بوده است.

نقطه آغاز جهش فعالیت‌های بندر، طرح توسعه و تکمیل حوضچه‌های دوم و سوم این مجتمع به منظور احداث اسکله‌های جدید با آب‌خور حدود ۱۷ متر برای پهلو دهی شناورهای با ظرفیت ۱۵۰ هزار تن بوده است. الحاق ۲۴۰۰ هکتار از اراضی واقع در شمال بندر شهید رجایی و ارتقاء مساحت بندر به ۴۸۰۰ هکتار و فراهم شدن امکان ایجاد یک شهر لجستیک بندری برای بسط و توسعه صادرات مجدد و ارائه خدمات ارزش افزوده از مهم‌ترین اقدامات در حال انجام برای پیوستن این بندر به جمع بنادر نسل سوم جهان بوده و با اجرای آن در آینده‌ای نزدیک، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، ارزشمندترین و مؤثرترین نقش را در شکوفایی اقتصاد ملی و توزیع کالا در منطقه ایفا خواهد کرد.

منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس

منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، در حاشیه خلیج فارس و در محدوده ۴۶ هزار هکتاری استان بوشهر قرار گرفته است که مشتمل بر سه منطقه پارس یک (پارس جنوبی) با ۱۴ هزار هکتار که شهرستان عسلویه را در برمی‌گیرد، پارس دو (کنگان) در محدوده ۱۶ هزار هکتاری شهرستان کنگان را در بر گرفته است و پارس سه (پارس شمالی) شامل ۱۶ هزار هکتار از محدوده شهرستان‌های دیر، دشتی، تنگستان و بوشهر را در بر می‌گیرد. استان بوشهر با موقعیت طبیعی شامل اراضی جلگه‌ای، پایکوهی و کرانه‌ای - در بخش شرقی منطقه سطح کوهپایه بیش از دشت‌هاست و در سمت غرب جلگه‌های کرانه‌ای به چشم می‌خورد. این استان دارای اقلیم گرم و مرطوب که در تابستان دمای بالای ۵۰ درجه و در زمستان دمای حداقل تا ۵ درجه را تجربه می‌کند.

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

این منطقه با دارا بودن اراضی پشتیبانی وسیع برخوردار از زیرساخت حمل و نقل مدرن چندوجهی، اسکله رورو ریلی و کامیون جهت ترانزیت و حمل یکسره کالا و همچنین دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای مستقل مشترک‌المنافع^۱ با جمعیت بالغ بر ۳۰۰ میلیون نفر توانسته نقش مهمی را در ابعاد ملی و منطقه‌ای

1. Commonwealth of Independent States (CSI)

ایفا نماید. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به‌عنوان یکی از نمادهای توجه ایران به مقوله ترانزیت کالا و ایجاد زیرساخت‌های اساسی حمل و نقل در جهت رسیدن به استانداردهای جهانی و استفاده از حداکثر ظرفیت ترانزیتی کشور، نقشی بسیار مهم با اهدافی بسیار بزرگ مانند کسب درآمد ارزی، ایجاد اشتغال، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی، افزایش نقش جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و ایجاد گذرگاه در شمال کشور را بر عهده گرفته است.

منطقه ویژه اقتصادی یزد

منطقه ویژه اقتصادی یزد در سال ۱۳۷۹ در زمینی به مساحت ۵۷۰ هکتار و صرفاً به منظور فعالیت در حوزه نساجی مورد تصویب قرار گرفته است. از جمله اهداف خاص ایجاد این منطقه توسعه صادرات و ورود به بازارهای رقابتی جهانی، از طریق کاهش هزینه‌های تولید، بهره‌گیری از امکانات جهانی جهت رشد و تحرک اقتصاد ملی و منطقه‌ای، ارائه تسهیلات قانونی جهت واردات و صادرات کالاهای تجاری و صنعتی، گسترش صنعت ترانزیت، صادرات مجدد و انتقال کالا (ترانشیپ) و جلب و تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و ایجاد اشتغال مولد است.

منطقه ویژه اقتصادی ری

منطقه ویژه اقتصادی ری با محدوده ۲۱۰۰ هکتاری و گرایش تجاری-صنعتی-خدماتی به عنوان سومین منطقه ویژه اقتصادی خصوصی در ایران در فاصله ۳۸ کیلومتری شهر تهران در سال ۱۳۸۹ به تصویب رسیده است.

منطقه ویژه اقتصادی زرنديه (ایرانیان)

منطقه ویژه اقتصادی زرنديه (ایرانیان) و پروژه آیلند^۱ با ارزش افزوده سرشار، چشم‌انداز روشن و پایدار، بازدهی اقتصادی ماندگار و مبتنی بر نیازهای استوار، از مزیت‌های فراوانی همچون مجاورت با تهران (۳۵ کیلومتر) و فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (۷ کیلومتر) بهره‌مند است و به طور حتم استعداد و توان لازم جهت تحقق اهداف مربوطه را داراست. قرار گرفتن بزرگ‌ترین شهرک گردشگری با کاربری‌های متفاوت در قلب یک منطقه ویژه اقتصادی نویدبخش حرکتی نوین در جهت رشد و بالندگی اقتصاد ایران زمین است.

۱. آیلند شهری اقامتی، تفریحی، تجاری و ورزشی در کلاس بین‌المللی است که برای ایجاد سبک ایده‌آل زندگی برای همه ایرانیان توسط شرکت توسعه سیاحان سرزمین ایرانیان پایه‌گذاری شده است.

منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی خلیج فارس

منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی خلیج فارس در محدوده‌ای به مساحت ۱۱۰۰ هکتار در سواحل خلیج فارس ایجاد شده است. این منطقه با توجه به موقعیت طبیعی، جغرافیایی و برخورداری از حوضچه آرامش به مساحت ۳۸۰ هکتار و همچنین برخورداری از تسهیلات قانونی منطقه ویژه به منظور توسعه صنعت و تجارت در محدوده صنایع کشتی سازی و صنایع فراساحل و سازه‌های مرتبط دریایی و فعالیت‌های خدماتی و صنایع دریایی و همچنین صنایع پایین دستی و ایجاد کارخانجات مرتبط با امر کشتی سازی و تأمین منافع اقتصادی، اجتماعی، ملی و استفاده از آخرین فن‌آوری‌های مرتبط با افزایش شغل ایجاد شده است. از نظر جغرافیایی این منطقه از طریق خلیج فارس به آب‌های بین‌المللی و از طریق بندرعباس با استفاده از راه‌های زمینی، راه‌آهن و راه‌های هوایی به اقصی نقاط دنیا دسترسی دارد. این منطقه به دلیل نزدیکی به بنادر شهید رجایی و شهید باهنر که بیشترین واردات و صادرات کشور از این بنادر انجام می‌شود، همانند یک گلوگاه استراتژیک تلقی شده و با توجه به تردد هزاران شناور به صورت سالانه در خلیج فارس می‌تواند علاوه بر کمک به ساخت انواع شناورها، کمک شایان توجهی در جهت تعمیرات شناورهای مختلف و انواع خدمات و فعالیت‌های بندری انجام دهد.

منطقه ویژه اقتصادی سهلان

منطقه ویژه اقتصادی سهلان در استان آذربایجان شرقی، با وسعتی بالغ بر ۲۰۵۲ هکتار در مجاورت جاده ترانزیت بین‌المللی ایران- ترکیه واقع شده است و خط راه‌آهن سراسری نیز از درون این منطقه ویژه می‌گذرد. به لحاظ تقسیمات سیاسی منطقه ویژه سهلان جزء شهرستان شبستر در مجاورت مرز شهرستان تبریز قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی منطقه ویژه سهلان نشان می‌دهد که این محدوده در ارتباط با استان‌های آذربایجان غربی، زنجان، اردبیل و آذربایجان شرقی است و در سطح بین‌المللی نیز ارتباط تنگاتنگی با ترکیه و خط ترانزیت کالای ایران و اروپا دارد.

منطقه ویژه اقتصادی سرخس

منطقه ویژه اقتصادی سرخس که با کشور ترکمنستان مرز مشترک دارد، به راه‌آهن مشهد- سرخس- تجن با راه‌آهن ترانزیتی بندرعباس- بافق- یزد که با هدف تسهیل ترانزیت کالا از آسیای میانه و افغانستان به خلیج فارس ساخته شده نیز متصل است.

منطقه ویژه اقتصادی بیرجند

این منطقه در دو قطعه یکی از آنها در نزدیکی فرودگاه بین‌المللی بیرجند در محدوده‌ای به وسعت ۷۳۰ هکتار در ۱۲ کیلومتری شهرستان بیرجند در مرکز ثقل محور ترانزیتی چابهار- زاهدان- بیرجند- مشهد- سرخس (خط ارتباطی بندر مهم چابهار در جنوب شرقی ایران و سرخس در همسایگی تعدادی از کشورهای مستقل مشترک‌المنافع) و مسیر ترانزیتی بندرعباس- افغانستان که می‌تواند با برقراری ارتباط تجاری، صنعتی و خدماتی با کشورهای آسیای میانه و افغانستان با فرصت‌های طلایی (افغانستان، کشوری در حال بازسازی و رو به رشد است و بازار مصرف بسیاری از محصولات و فراورده‌ها را در حال حاضر و آینده به خود اختصاص می‌دهد همچون بندر تجاری خشک)^۱ در اقتصاد کلان کشور نقش مهمی داشته؛ احداث شده است.

منطقه ویژه اقتصادی دوغارون

منطقه ویژه اقتصادی دوغارون در زمینی به مساحت ۸۷۰۰ هکتار در سال ۱۳۸۷ به تصویب رسید. این منطقه از نظر مساحت بزرگ‌ترین منطقه ویژه اقتصادی کشور بوده که عمده زیرساخت‌های آن در سال ۱۳۸۶ با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایجاد شده است. منطقه ویژه اقتصادی دوغارون در نقطه صفر مرزی با کشور افغانستان واقع شده است، قرار داشتن در مسیر جاده ابریشم و کریدورهای بین‌المللی و وجود گمرک دوغارون با بیش از صدسال قدمت، تنها مرز رسمی ایران با کشور افغانستان بوده که این منطقه را از دیگر مناطق متمایز کرده است. از دیگر مزایای این منطقه می‌توان به فاصله نزدیک با ولایت هرات کانون مبادلات و فعالیت‌های اقتصادی افغانستان، اشاره کرد.

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی در محدوده‌ای به وسعت حدود ۲۶۰۰ هکتار در جنوب غربی ایران و در ساحل خلیج فارس، واقع در شهرستان ماهشهر، شهر بندر امام خمینی (ره) قرار گرفته شده است. این منطقه با توجه به موقعیت طبیعی و جغرافیایی و همچنین برخورداری از تسهیلات قانونی مناطق ویژه، به منظور توسعه صنعت و تجارت به‌ویژه صنایع پتروشیمی و صنایع پایین‌دستی، تأمین منافع اقتصادی، اجتماعی و ملی، جذب تکنولوژی‌های جدید و افزایش اشتغال ایجاد شده است.

از نظر موقعیت جغرافیایی، منطقه از طریق بندر امام خمینی (ره) و از آبراه خور موسی به آب‌های آزاد بین‌المللی و از طریق راه‌آهن سراسری به ترکیه، اروپا و آسیای مرکزی دسترسی دارد. این منطقه به عنوان بخشی از

1. Dry Port

استان خوزستان، همانند یک پایگاه استراتژیک و تأثیرگذار در مناطق نفت و گاز خیز ایران عمل کرده است. دستیابی به منابع نفت و گاز مواد اولیه و خوراک واحدهای صنعتی را بیش از پیش تسهیل می‌نماید.

منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان

منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان با مساحت ۲۰۰۰ هکتار در سال ۱۳۷۶ تأسیس شد. گرایش اقتصادی و انواع سرمایه‌گذاری در منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان بسیار متنوع است. در طراحی منطقه کاربری مختلف صنعتی از جمله صنایع شیمیایی - سلولزی - نساجی، فلزی - برق و الکترونیک - کانی غیرفلزی، تجاری، تجاری - اداری، خدماتی - تجاری، انبارهای عمومی و اختصاصی مورد نظر قرار گرفته و سرمایه‌گذاری‌های متعددی در تنوع فوق مورد اقدام قرار گرفته است. این منطقه دارای موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد است، به گونه‌ای که در تقاطع راه‌های قم - اراک - دلیجان و اصفهان و در مجاورت جاده اصلی و ارتباطی مرکز کشور و محور ارتباطی شمالی - جنوبی و شرقی - غربی کشور می‌باشد. بخش قابل ملاحظه‌ای از تراکم جمعیتی کشور در مجاورت این منطقه و آب و هوای معتدل از امتیازات مضاعف این منطقه بوده و نزدیکی منطقه به فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) و دسترسی به راه‌آهن سراسری کشور از دیگر مزیت‌های منحصر به فرد این منطقه است.

منطقه ویژه اقتصادی بوشهر

یکی از مهم‌ترین راهبردهای منطقه ویژه اقتصادی بوشهر که در سال ۱۳۷۶ ایجاد شد، پردازش صادرات از طریق تمرکز فعالیت‌های صنعتی است و از طرفی با توجه به محدودیت‌های موجود توسعه اقتصاد استان در بخش صنعت و بازرگانی محسوب می‌شود. عمده فعالیت‌های منطقه ویژه اقتصادی بوشهر، فراهم آوردن بستر توسعه صنعتی از طریق ایجاد مزیت‌های نسبی سرمایه‌گذاری در بخش صنعت منطقه، پشتیبانی و تأمین کالاهای مورد نیاز صنایع موجود و توسعه بازرگانی کشور از طریق بندر بوشهر است و با توجه به امتیازات خاص منطقه ویژه متمرکز خواهد بود. بندر بوشهر از امکانات بالقوه‌ای جهت رونق بخشیدن به امر اقتصاد برخوردار است. وجود امکاناتی چون مرزهای آبی طولانی به همراه تأسیسات مجهز بندری، صنایع عظیم دریانوردی و امکانات توسعه آنها، فرودگاه بین‌المللی، ارتباط با کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس و جمعیت جوان و در حال تحصیل سبب شده است تا توسعه بخش صنعت به عنوان محوری‌ترین اقدام جهت ایجاد اشتغال و توسعه استان به حساب آید.

منطقه ویژه اقتصادی بوشهر نه تنها زمینه‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف استان و استان‌های هم‌جوار را فراهم می‌سازد بلکه به روند توسعه پردازش صادرات کمک می‌کند. با برخورداری از امکانات یاد شده،

زمینه‌های جذب سرمایه‌گذاری کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس و در نهایت افزایش صادرات غیرنفتی را نیز فراهم آورده است.

منطقه ویژه اقتصادی پیام

منطقه ویژه اقتصادی پیام در محدوده‌ای به وسعت ۳۶۰۰ هکتار در اراضی فرودگاه بین‌المللی پیام واقع در استان البرز تأسیس شده است. این منطقه منحصراً به منظور توسعه حمل و نقل پستی و باربری هوایی، انبارداری و تسهیل در امر صادرات کالاهای فاسدشدنی تعیین شده است.

منطقه ویژه اسلام‌آباد غرب

ایجاد منطقه ویژه اقتصادی زاگرس (اسلام‌آباد غرب) در سال ۱۳۸۹ به تصویب رسید.

منطقه ویژه اقتصادی اترک

منطقه ویژه اقتصادی اترک به وسعت یک هزار هکتار در ۴۲ کیلومتری گرگان، واقع شده است. این منطقه برای استقرار صنایع بزرگ، متوسط و کوچک طراحی شده و سرمایه‌گذاران می‌توانند در آن سرمایه‌گذاری کنند.

ایجاد منطقه ویژه اقتصادی اترک، با هدف توسعه طرح‌های صنعتی در کشور و نیاز منطقه گلستان و به منظور کمک به رفع مشکل بیکاری و ایجاد اشتغال پایدار در سال ۱۳۸۴ به تصویب رسیده است.

منطقه ویژه اقتصادی ارگ

منطقه ویژه اقتصادی ارگ در ۱۰ کیلومتری شرق شهرستان بهم به مساحت ۲۱۰۰ هکتار قرار گرفته است. وجود صنایع خودروسازی در منطقه ارگ جدید، وجود زیرساخت‌های مناسب، قرار گرفتن در حاشیه جاده ترانزیتی پاکستان- کرمان و نزدیکی به اسکله‌های مهم شهید باهنر و شهید رجایی مزیت‌های عمده منطقه است.

بهره‌گیری منطقه ویژه ارگ جدید از معافیت مالیاتی ۱۰ ساله مناطق محروم و امکان صدور کالاهای تولید شده در منطقه به سرزمین اصلی و معافیت کامل گمرکی به اندازه ارزش افزوده ایجاد شده از دیگر مزایای این منطقه برای سرمایه‌گذاران است.

۱-۳-۵- معرفی پایانه‌های مرزی و بنادر ایران

توزیع فضایی پایانه‌های مرزی و بنادر آبی و فرودگاه‌ها در نمودار زیر مشخص شده است:



نقشه ۷: توزیع فضایی پایانه‌های مرزی و بنادر آبی و فرودگاه‌ها

منبع: شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی

پایانه مرزی بازرگان

این پایانه در استان آذربایجان غربی همجوار با کشور ترکیه و در نزدیکی شهر بازرگان قرار دارد. همجواری با کشورهای جمهوری آذربایجان، ترکیه و عراق، استان آذربایجان غربی به‌ویژه مرز بازرگان را به یکی از مراکز عمده تردد ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کالا و مسافر تبدیل کرده است. این پایانه دروازه اصلی تجارت ایران و اروپا و درواقع یکی از حلقه‌های اصلی اتصال آسیا به اروپا به شمار می‌رود؛ بنابراین، داشتن مرز مشترک نسبتاً

طولانی و دارای دسترسی با آنها، موقعیتی برای بازرگان فراهم می‌آورد که این استان را با در نظر گرفتن همجواری با جمهوری آذربایجان، ترکیه و عراق از نظر مبادلات اقتصادی دارای شرایط خاص نشان دهد. با توجه به مزایای این پایانه مرزی، مبادلات اقتصادی افزون‌تر شده و موقعیت ویژه‌ای را برای استان به وجود آورده است.

پایانه مرزی خسروی

این پایانه در غرب کشور در نقطه صفر مرزی ایران و کشور عراق قرار دارد. با توجه به قرار گرفتن عراق در کریدور شرق-غرب که یکی از کریدورهای مهم ترانزیت میان آسیا و اروپا به شمار می‌آید. بهره‌برداری از پایانه مرزی خسروی بستر مناسبی برای فعال شدن هرچه بیشتر این کریدور را فراهم می‌آورد. با عادی شدن شرایط سیاسی، اجتماعی کشور عراق و فراهم شدن امکان ترانزیت کالا از قلمرو این کشور، ایران به یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های ترانزیتی تبدیل می‌شود و می‌تواند به عنوان حلقه اصلی کریدور شرق-غرب به کریدور شمال-جنوب ایفای نقش کند. افتتاح پایانه مرزی خسروی ضمن فراهم آوردن امکان توسعه مناسبات تجاری میان دو کشور ایران و عراق، موجبات توسعه اقتصادی استان‌های کرمانشاه، کردستان و ایلام و فعال شدن این استان‌ها در تبادل کالا و مسافر در سیستم حمل و نقل می‌شود. همچنین شرایطی به وجود می‌آورد که تولیدکنندگان داخلی بتوانند کالاهای خود را به عراق و از طریق این کشور به سایر کشورها همچون سوریه، لبنان، اردن و عربستان صادر کنند. با حل پاره‌ای از مشکلات موجود در این مسیر گردشگران ایرانی و گردشگران کشورهای منطقه فرصت می‌یابند با استفاده از وسایط نقلیه جاده‌ای از مسیر ایران و عراق به کشورهای سوریه، لبنان، عربستان، مصر و نیز سایر کشورهای واقع در شمال آفریقا سفر کنند که این مسیر به عنوان مسیری کوتاه و کم‌هزینه، جاذبه‌های فراوانی برای گردشگران دارد.

پایانه مرزی آستارا

پایانه مرزی آستارا در شهر آستارا در شمال کشور و در مرز مشترک میان ایران و جمهوری آذربایجان قرار دارد. ایران و جمهوری آذربایجان در حال حاضر، نقش و جایگاه ویژه‌ای در کریدور مهم حمل و نقل بین‌المللی یعنی کریدور شمال-جنوب و کریدور تراسیکا دارند. جمهوری اسلامی ایران یکی از پایه‌گذاران کریدور شمال-جنوب و کشور امین موافقت‌نامه این کریدور است و از طرفی جمهوری آذربایجان نیز یکی از کشورهای مهم کریدور تراسیکا است. توسعه همکاری‌های تجاری و حمل و نقلی دو کشور، باعث تقویت پیوندهای موجود این دو کریدور و توسعه و افزایش حجم مبادلات تجاری و حمل و نقلی و کشور خواهد شد. بهره‌برداری از پایانه مرزی آستارا باعث رونق مبادلات تجاری و بازرگانی، تسریع و تسهیل در انجام تشریفات قانونی ورود و خروج کالا و مسافر و فراهم شدن امکان دستیابی به بازارهای شمال اروپا و روسیه می‌شود.

پایانه مرزی باجگیران

این پایانه مرز مشترک ایران و ترکمنستان در شمال شرقی ایران و در استان خراسان رضوی قرار دارد. بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و استقلال جمهوری ترکمنستان، تردد مسافران و کالا از تنها معبر نیمه رسمی باجگیران و با پروانه‌های گذر مرزی بین دو کشور ایران و ترکمنستان آغاز شده است و به واسطه نزدیکی باجگیران تا پایتخت ترکمنستان حجم زیادی از صادرات استان به ترکمنستان از طریق این مرز انجام می‌شود. از طرفی با توجه به وجود بازارچه مرزی در منطقه باجگیران، کوتاه بودن مسافت باجگیران به عشق‌آباد و مناسب بودن جاده مرزی باجگیران عشق‌آباد عمده صادرات کشورمان به جمهوری ترکمنستان از طریق این پایانه انجام می‌گیرد.

پایانه مرزی جلفا

پایانه مرزی جلفا در شمال غربی کشور و در مرز مشترک میان ایران و جمهوری خودمختار نخجوان واقع شده است. مرز زمینی جلفا گذرگاه مرزی دسترسی جمهوری اسلامی ایران به کشورهای جمهوری آذربایجان، جمهوری گرجستان، روسیه، بنادر گرجی واقع در حاشیه دریای سیاه، منطقه اصلی ترانزیتی کریدور بین‌المللی تراسیکا از گذرگاه‌های زمینی کریدور شمال-جنوب و ترکیه است. در راستای حمایت از ایجاد تسهیلات لازم جهت تردد اتباع نخجوان در سال ۱۳۷۶ روادید بین ایران و نخجوان لغو و از سال ۱۳۷۸ فعالیت مرز به صورت شبانه‌روزی انجام شد. از آبان ماه ۱۳۸۶ نیز در پس توافقات وزرای راه و ترابری ایران و جمهوری آذربایجان خط اتوبوسرانی منظم در مسیر نخجوان- جلفا- باکو و برعکس مبادلات تجاری و همچنین ترانزیت، قبل از فروپاشی شوروی سابق یکی از فعال‌ترین گمرکات کشور محسوب می‌شد. رونق گرفتن حمل و نقل جاده‌ای با همسایگان شمالی و پل ارتباطی جلفا- نخجوان معروف به پل چوبی افزایش تردد و رونق از طریق این پل‌ها به نخجوان را موجب شد.

پایانه مرزی نوردوز

پایانه مرزی نوردوز مرز مشترک ایران و ارمنستان در شمال شرقی ایران و در استان آذربایجان شرقی قرار دارد. این پایانه به عنوان تنها مرز مشترک و مجاز بین‌المللی بین ایران و ارمنستان، از اهمیت خاصی برخوردار است و در نتیجه احداث آن روابط مطلوبی با کشور ارمنستان برقرار شد و از طرفی پل عظیمی با هزینه مشترک ایران و ارمنستان در ضلع شرقی پل قدیمی ساخته شده که همین امر سبب افزایش مبادلات اقتصادی بین دو کشور شده است.

پایانه مرزی میرجاوه

کشور پاکستان دارای ۹۰۹ کیلومتر مرز مشترک با ایران است. ایران و پاکستان با توجه به اشتراکات قوی مذهبی همواره دارای روابط سیاسی و اقتصادی خوبی بوده‌اند و در زمینه مبادلات تجاری و روابط حمل و نقلی نیز می‌توان گفت که بخشی از کالاهای کشور پاکستان همه‌روزه از طریق پایانه مرزی میرجاوه وارد کشور یا به قصد سایر کشورها از قلمرو کشورمان ترانزیت می‌شود.

پایانه مرزی مهران

این پایانه در غرب کشور و در مرز ایران و عراق است. تلاش در جهت سیاست‌های توسعه منطقه‌ای کشور، وجود پتانسیل‌های لازم از جمله نزدیکی به کشور عراق و عتبات عالیات، تمایل زوار ایرانی و خارجی برای تردد از مرز مهران در ورود یا خروج به کشور عراق و برعکس، دسترسی آسان تجار و بازرگانان ایرانی و خارجی به بازارهای خاورمیانه، هماهنگی در ساخت و ساز در مرزهای دو کشور با هدف ارائه خدمات بهتر به مسافری و اتباع دو کشور، رفع موانع و همسان‌سازی مقررات و تشریفات، تمایل زوار عراقی برای زیارت به مشهد مقدس، پیشنهاد به عراق در جهت تردد ناوگان حمل و نقل مسافر و کالا با هدف کاهش هزینه‌های ترانزیت، پیگیری هرچه سریع‌تر راه‌اندازی کنسولگری عراق در ایلام با هدف بهبود مناسبات و رفع مشکلات اتباع و زوار از اهم موضوعات روابط مؤثر بین‌المللی بین دو کشور است.

پایانه مرزی سرو

پایانه مرزی سرو مرز مشترک ایران و ترکیه در شمال غربی ایران در استان آذربایجان غربی قرار دارد. این پایانه در مسیر یکی از راه‌های ترانزیتی است که در بخشی از مسیر جاده ابریشم می‌تواند شرق آسیا را به دروازه‌های اروپا از طریق ترکیه متصل نماید. همچنین این پایانه می‌تواند به عنوان حلقه اتصال شرق آسیا به مرکز اروپا مورد توجه جدی قرار گیرد. عبور زائران و مسافران عتبات عالیات از سوریه، انگیزه مناسبی برای توسعه و شکوفایی پایانه مرزی سرو است.

پایانه مرزی اینچه برون

این پایانه در شمال کشور و در مرز مشترک میان ایران و ترکمنستان قرار دارد. راه‌های دسترسی به کشورهای مستقل مشترک المنافع و توسعه همکاری‌های مشترک با کشورهای منطقه از ویژگی‌های منحصر به فرد این پایانه است. از طریق پایانه مرزی اینچه برون امکان دسترسی به بازار کشورهای مذکور برای صادرکنندگان و بازرگانان داخلی فراهم می‌شود. ایجاد بسترهای مناسب در این مسیر می‌تواند سهم بسزایی در توسعه روابط بین‌المللی و اقتصادی ایران-ترکمنستان و سایر کشورهای منطقه به همراه داشته باشد.

پایانه مرزی دوغارون

پایانه مرزی دوغارون در شمال شرقی کشور و در استان خراسان رضوی قرار دارد که مرز مشترک میان ایران با افغانستان است. در حال حاضر افزایش چشمگیر میزان محصولات، افزایش بیش از اندازه تردد کالا و مسافر

فی مابین کشورهای همسایه و نیز اروپا از طریق جمهوری اسلامی ایران، فرهنگ و زبان مشترک و سایر الزامات روابط این دو کشور بیش از پیش نمایان است.

پایانه مرزی میلک

پایانه مرزی میلک در استان سیستان و بلوچستان، مجاور پل میلک و در حاشیه رودخانه هیرمند قرار گرفته است. با توجه به تحولات سیاسی کشور افغانستان و مشارکت جمهوری اسلامی ایران در بازسازی کشور مذکور و نیز در راستای توسعه مناسبات حمل و نقلی دو کشور، جمهوری اسلامی ایران اقدام به اجرای طرح‌های مشترک کرده که به عنوان نمونه می‌توان احداث جاده دوغارون-هرات، احداث پل میلک، جاده میلک به زرنج و ... را برشمرد.

پایانه مرزی سرخس

پایانه مرزی سرخس در شمال شرقی ایران در استان خراسان رضوی و همسایگی کشور ترکمنستان قرار دارد. با توجه به عضویت کشورهای تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان در کریدور شمال-جنوب، این پایانه مرزی به عنوان پل ارتباطی کشورهای یاد شده با هندوستان و روسیه فدراتیو تلقی می‌شود. عمده محصولات صادراتی و ترانزیتی به مقصد جمهوری‌های ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان و تاجیکستان از این مرز توسط ناوگان ایرانی جاده‌ای حمل می‌شود که دلیل عمده آن کوتاه بودن مسیر یاد شده است. از طرفی به دلیل موقعیت خاص استان به لحاظ شرایط خاص آب و هوایی و اقلیمی، وجود بارگاه ملکوتی امام رضا (ع) در مشهد زیارتگاه شیعیان جهان، هر ساله زوار زیادی برای زیارت از طریق همین مرزها به داخل استان سرازیر می‌شوند که این خود بر روابط بین‌المللی بین ایران و کشورهای یاد شده تأکید می‌نماید و از طرفی پیوندهای مشترک بین مسلمانان را که فرهنگی آمیخته و نزدیک به فرهنگ ایرانی دارند، استحکام می‌بخشد.

پایانه مرزی بیله سوار

پایانه مرزی بیله سوار که در شمال غربی کشور قرار دارد، مرز مشترک ایران و جمهوری آذربایجان است و در استان اردبیل قرار دارد. علائق مذهبی و فرهنگی ملت‌های مسلمان دو کشور برای ارتباط و تبادل افکار با یکدیگر، کمک‌رسانی به مردم مسلمان، امکان ایجاد خطوط مسافری ترانزیت از جلفا تا بیله سوار، توسعه مبادلات سوختی از مسیر ایران از جمله مواردی است که ضرورت رونق مراودات بین ایران و جمهوری آذربایجان را آشکار می‌سازد.

پایانه مرزی شلمچه

پایانه مرزی شلمچه در منتهی‌الیه غربی کشور و در مرز ایران و عراق شهر خرمشهر و در استان خوزستان قرار دارد. با توجه به تأسیسات دریایی بندر امام، مسیر ترانزیتی موجود و با اتکا به ظرفیت‌های بالای بندر مذکور، حمل کالاهای ترانزیتی از این مرز می‌تواند با سهولت بیشتر انجام شود. از طرفی ایجاد امکانات بیشتر و توسعه و ساماندهی این مرز می‌تواند سهم بسزایی در توسعه روابط بین‌المللی بین دو کشور ایران و عراق ایفا نماید.

پایانه مرزی جذابه

این پایانه در جنوب غربی ایران و در استان خوزستان قرار دارد که مرز مشترک با کشور عراق است. موقعیت مناسب جغرافیایی و منطقه‌ای ایران و دسترسی سهم و آسان به تأسیسات دریایی بندر امام خمینی فرصت‌های بسیار مناسب و با ارزشی را پدید آورده تا با تکیه بر توان و ظرفیت‌های مناسب و بالقوه بندر یاد شده و از طرفی جاده‌ای دسترسی و ترانزیتی، امکان حمل و نقل و جابجایی سریع و ارزان کالا به کشور عراق فراهم شود.

پایانه مرزی باشماق

پایانه مرزی باشماق در شمال غربی ایران و در استان کردستان قرار دارد که مرز مشترک ایران با کشور عراق است. با استفاده از موقعیت حساس و ژئوپلیتیکی ایران و ایجاد ارتباط با سایر کشورهای منطقه این پایانه می‌تواند موجب شکوفایی اقتصادی هر دو کشور ایران و عراق شود.

پایانه مرزی تمرچین

پایانه مرزی تمرچین مرز مشترک با کشور عراق است که در شمال غربی ایران و در استان آذربایجان غربی قرار دارد. موقعیت حساس و استراتژیک ایران در منطقه، دسترسی به آب‌های گرم بین‌المللی، وجود امکانات مناسب برای ترانزیت کالا به کشور عراق، تحولات منطقه‌ای و موقعیت مناسب برای توسعه تجارت با کشور عراق از مهم‌ترین عوامل و شاخص‌ها برای تحکیم روابط بین‌المللی با عراق است.

پایانه مرزی پلدشت

پایانه مرزی پلدشت در منطقه پلدشت در شمال غربی کشور در مرز ایران و نخجوان و به عنوان بخشی از شهرستان ماکو است. در جهت ارتباط فرهنگی مذهبی، ارتباط خویشاوندی مردم نخجوان، وجه مشترک اعتقادی، آداب و رسوم، زبان، مذهب، دسترسی آسان مرز پلدشت به جاده ترانزیت ایران-اروپا، واقع شدن در کنار خط راه‌آهن سرتاسری شوروی سابق و نزدیکی محل به مرکز جمهوری ارمنستان- گرجستان شرایط مناسبی از نظر شبکه ارتباطی و توسعه اقتصادی برای کشورهای منطقه به وجود آورده است.

پایانه مرزی لطف‌آباد

پایانه مرزی لطف‌آباد در شمال شرقی ایران در استان خراسان رضوی و مرز مشترک با کشور ترکمنستان قرار دارد. بعد از استقلال کشورهای همسایه در شمال و شمال غربی استان خراسان رضوی به دلیل از میان رفتن

محدودیت‌های قبلی، با علاقه وافری ارتباط تجاری فی‌مابین برقرار شد و به‌تبع آن، حمل و نقل جاده‌ای که سهل و ارزان‌ترین نوع جابجایی کالا و مسافر ایران و جمهوری‌های شرق دریای خزر (ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، تاجیکستان و قرقیزستان) که عمدتاً مسلمان هم هستند و پیوند فرهنگی با کشور ما دارند با شرایط موجود، شتاب و رونق قابل توجهی پیدا کرده است و همچنان ادامه دارد.

پایانه مرزی میل ۷۸ بیرجند (ماهیرود)

این پایانه در شرق ایران و همجوار با کشور افغانستان قرار دارد. با توجه به موقعیت جغرافیایی افغانستان، عبور از این مرز می‌تواند مناسب‌ترین مسیر ترانزیت کالا به آسیای میانه باشد. از سویی می‌تواند زمینه‌ساز ارتباط کشورهای همسایه به‌خصوص جمهوری آسیای میانه و چین با اروپا، کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان باشد.

پایانه مرزی پرویزخان

پایانه مرزی پرویزخان در استان کرمانشاه و در غرب کشور واقع است. این پایانه در مجاورت کشور عراق واقع در دو بخش مسافر و بار در سایت موقت فعال است. بازارچه این مرز در اغلب سال‌ها رتبه اول صادرات را به کشور عراق داشته است، همچنین سالانه تعداد زیادی کامیون ترانزیت سوخت از مبدأ عراق و از مرز مذکور به بنادر و پایانه‌های دیگر ترانزیت می‌شود.

پایانه مرزی رازی

این پایانه در استان آذربایجان غربی و در شمال غربی کشور واقع است. پایانه مرزی رازی در مجاورت مرز کاپی کوی ترکیه قرار دارد.

مرز سیرانبند-بانه

این مرز در شهرستان بانه قرار گرفته و در حال حاضر عملیات صادرات و واردات کالا را به صورت روزانه انجام می‌دهد.

۱-۴- تحلیل تجارت خارجی و تراز تجاری کشور^۱

تجارت (اعم از کالا، انرژی و اطلاعات) همواره جایگاه ویژه‌ای را در تبیین استراتژی قدرت‌های نظام جهانی به خود اختصاص داده است. از این‌رو هر یک از نقش‌آفرینان نظام جهانی به دنبال تبیین جایگاه خود در جهان می‌باشند. ایران نیز در سال‌های اخیر تلاش کرده از طریق همکاری با کشورهای همسایه برای تأمین منابع ملی و گسترش صلح و امنیت در سطح منطقه سود برد. در مسیر همگرایی با همسایگان و با نگاه استراتژیک به حوزه‌های تمدنی می‌توان علاوه بر گسترش ارتباطات منطقه‌ای، به توسعه روابط اقتصادی همراه با امنیت ملی دست یافت. از سوی دیگر، ارتباطات استراتژیک تجاری با سایر کشورهای دارای اقتصاد پویا این امکان را فراهم می‌آورد که در مسیر توسعه پایدار قدم گذاشته و همگام با توسعه سرمایه‌گذاری، تولید و ایجاد اشتغال در اقتصاد جهانی، از تجارت جهانی با بالاترین کارایی بهره‌جست. در این مسیر با استفاده از ظرفیت‌های قوانین و مقررات مناطق آزاد نیز می‌توان پیرامون مرزهای ایران با همسایگان، سرپل‌های تجاری، انرژی و اطلاعاتی برای توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی ایجاد کرد.

ایران امروز با میراث تمدنی درخشان با ۱۶ کشور همسایه ارتباط مستقیم دارد و کشوری است با مساحت ۱،۶۴۸،۱۹۵ کیلومتر مربع و جمعیت بیش از ۸۰ میلیون نفر که شاخص‌ترین کشور و قدرت منطقه‌ای در جنوب غربی آسیاست و جایگاه مهمی در اقتصاد جهانی دارد. ایران از شمال با جمهوری آذربایجان، ارمنستان و ترکمنستان، از شرق با افغانستان و پاکستان و از غرب با ترکیه و عراق مرز زمینی دارد که در شمال به وسیله دریای خزر با روسیه و قزاقستان و در جنوب از طریق خلیج فارس و دریای عمان با هفت کشور عرب همسایه است. به همین دلیل به واسطه قرار گرفتن در منطقه میانی اوراسیا از موقعیتی راهبردی برخوردار است. پتانسیل‌های انرژی و تجاری ایران زمین موقعیت بسیار مناسبی برای تبادلات با کشورهای همسایه و حوزه‌های تمدنی فراهم آورده است. با این حال، هنوز استفاده از این پتانسیل ذاتی در سطح مناسب از توسعه اقتصادی و اجتماعی نرسیده است. لذا از یک‌سو مصرف‌گرایی فزاینده از منابع طبیعی که این، به نوبه خود می‌تواند امنیت کشور را به مخاطره بیندازد و نیازمند اصلاح ساختاری است و از سوی دیگر ارتقای شرایط برای توسعه اقتصادی پایدار و دستیابی به شاخص‌های توسعه انسانی، گسترش تجارت انرژی و اقتصادی درون منطقه‌ای خاورمیانه، فرامنطقه‌ای و همچنین فراقاره‌ای و حذف موانع تجاری بخش اعظم اهداف اصلی رشد و توسعه ایران به شمار می‌آید. تلاش برای همکاری با سایر کشورهای همجوار و کشورهایی با پتانسیل‌های بالا برای ارتقای همکاری‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، فنی و علمی، ثبات اقتصاد کلان، توسعه زیربنای حمل و نقل و ارتباطات، توسعه همگرایی بخش دولتی و خصوصی با تأکید بر آزادسازی اقتصادی، تدوین برنامه مشترک برای توسعه منابع انسانی و بهره‌برداری از منابع طبیعی از جمله سایر بخش‌های اهداف اصلی رشد و توسعه ایران محسوب می‌شوند.

در نگاه کلی به تجارت در منطقه آسیا نکته اساسی در بسط بازار کشورهای دارنده بازارهای مصرف، احداث سیستم‌های حمل و نقل پیشرفته برای ایجاد بستر تجارت، زمینه ورود به بازارهای جهانی را فراهم می‌کند. بر این مبنا کشورهای اروپایی با اجرای سیاست‌های زودبازده در منطقه و سیاست‌های دیربازده در سطح بین‌الملل

۱. مطالب این بخش برگرفته از گزارش «تعامل سازنده با جهان» (۱۳۹۶)، ج ۱، شناخت اقتصادی حوزه‌های تمدنی-حمل و نقل، به قلم حامد فرنام و سلیمان قاسمیان است.

علاوه بر سرمایه‌گذاری‌های جاری به افزایش بهره‌وری اقتصاد و حضور مستمر و مؤثر در بازارهای جهانی دست یافته‌اند.

۱-۴-۱- خاورمیانه

این حوزه شامل کشورهای ایران، عربستان، عراق، سوریه، ترکیه و اردن است. خاورمیانه چهارراه قاره‌ها، مهد اسلام و حساس‌ترین منطقه سیاسی جهان و در عین حال بحرانی‌ترین منطقه در جهان امروز همراه با اهمیت ژئواکونومیک به لحاظ منابع نفت و گاز است که در این حوزه، ایران خود یک قطب اساسی از ابعاد مختلف محسوب می‌شود و به جهت داشتن راه‌های مناسب برای ترانزیت به سمت روسیه، آسیای میانه، شبه‌قاره هند و چین نقش مهمی دارد.

۱-۴-۲- حوزه دریای پارس (خلیج فارس و دریای عمان)

کشورهای این حوزه عبارتند از کویت، قطر، بحرین، عربستان، امارات، عمان، عراق؛ دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد بین‌المللی خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و داشتن بیشترین سواحل در این محدوده از مزیت‌های کشور ایران محسوب می‌شود. ایران از طریق دریایی امکان مبادلات با کشورهای عربی همسایه خلیج فارس و دیگر کشورها را از طریق اقیانوس هند دارد و به لحاظ وجود بنادر متعدد و قابل توجه از جمله بنادر بین‌المللی چابهار، بندرعباس، بوشهر و بندر امام خمینی می‌تواند از این مزیت به خوبی بهره‌گیرد. شایان ذکر است درآمد قابل توجه کشورهای خلیج فارس، این منطقه را به یکی از بازارهای هدف در مبادلات تجاری بین‌المللی تبدیل کرده است.

اتصال بندرعباس و بندر امام خمینی به شبکه راه‌آهن، برای نیازهای کشور و حمل و نقل بین‌المللی کافی نبوده و باید تمهیدات مناسبی برای تقویت سایر بنادر در این زیرسیستم صورت گیرد. بندر چابهار با توجه به مزایای متعدد از جمله نزدیکی به آب‌های بین‌المللی و ساحل اقیانوسی، دوری از منطقه بحران‌خیز خلیج فارس، مسیر اقتصادی مناسب ترانزیت کالا به افغانستان و کوتاه‌ترین مسیر آسیای میانه به آب‌های آزاد، یکی از این بنادر قابل توسعه در این حوزه است. همچنین بندر بوشهر می‌تواند نقش جایگزین محورهای منتهی به بندرعباس و بندر امام خمینی را در شرایط تنگنای ظرفیتی یا بروز مخاطرات ایفا نماید.

سواحل دریای عمان با همه اهمیتی که در توسعه ترانزیت از مسیر ایران دارد، تنها از یک بندر، یعنی چابهار برخوردار است. بندر جاسک موقعیت بسیار مناسبی برای توسعه به عنوان یک بندر تجاری دارد. از طرفی احداث خط لوله نفتی نکا-جاسک، جهت ترانزیت نفت خام آسیای مرکزی به سواحل دریای عمان و احداث مخازن نفتی در بندر جاسک را به عنوان یک بندر مهم نفتی در ساحل دریای عمان مطرح خواهد کرد. توسعه این بندر به همراه احداث جاده جاسک-کهنوج به عنوان پس‌کرانه، علاوه بر تسهیل و توسعه ترانزیت، به توسعه شرق کشور نیز کمک خواهد کرد (روحانی، ۱۳۹۱).

۱-۴-۳- روابط با همسایگان

آذربایجان

سرزمین این کشور دارای دو بخش مجزا است. قسمت اصلی آن در ساحل غربی دریاچه خزر و قسمت کوچک‌تر (جمهوری خودمختار نخجوان) توسط خاک ارمنستان از قسمت اصلی این سرزمین جدا شده که از جنوب با ایران همسایه است. تبادلات ایران و جمهوری آذربایجان علاوه بر صادرات و واردات بین دو کشور، شامل ترابری ترانزیتی به مقاصد مختلف اعم از اروپا، روسیه و دریاهای آزاد جنوب است و هم‌اکنون غالباً به صورت جاده‌ای صورت می‌گیرد.

شبکه ریلی ایران و جمهوری آذربایجان از طریق مرز جلفا (جمهوری نخجوان آذربایجان) به یکدیگر وصل هستند که به علت اختلافات دو کشور جمهوری آذربایجان و ارمنستان (مشکلات منطقه قره‌باغ) تبادلات ریلی بین ایران و بخش اصلی جمهوری آذربایجان مقدور نیست. این مسیر تا قبل از فروپاشی شوروی سابق در ارتباط ایران با مسکو و اروپا بسیار فعال بوده است. چنانچه روابط دو کشور جمهوری آذربایجان و ارمنستان بهبود یابد، این خط مجدداً فعال خواهد شد؛ ولی این موضوع به لحاظ سیاسی بعید شمرده می‌شود.

بررسی روند ده ساله تجارت ایران - آذربایجان (بازه زمانی ۱۳۸۴-۹۴)

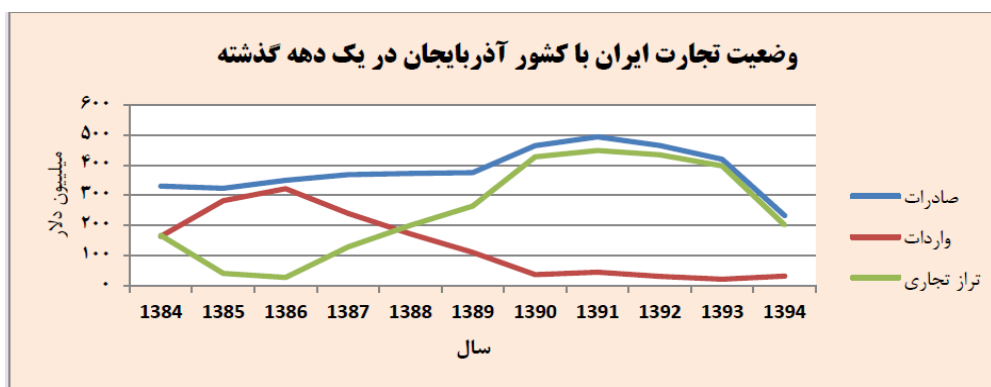
در ده سال مورد نظر، صادرات ایران به کشور آذربایجان همواره بیش از واردات و در نتیجه تراز تجاری به نفع ایران بوده است؛ اما با بروز اثرات تحریم در سال‌های اخیر، صادرات ایران به آذربایجان کاهش شدیدی داشته است. با اینکه حجم صادرات ایران به این کشور به هیچ وجه قابل قیاس با واردات از این کشور نیست، اما مقایسه قیمت متوسط صادرات و واردات بین دو کشور گویای ارزش بالای محصولات وارداتی در برابر محصولات صادراتی است. علاوه بر این، طی ده سال گذشته علیرغم افزایش صادرات شاهد روند نزولی قیمت متوسط صادرات و در نتیجه تغییر ترکیب کالاهای صادراتی از قبیل پوشاک و کفش با ارزش افزوده بالا در سال‌های ابتدایی به مواد اولیه‌ای چون سیمان، سیب زمینی، قیر و ... می‌باشیم.

بررسی تغییرات ارزش واردات آذربایجان از کل جهان در بازه مورد نظر، نشانگر روند کم‌نوسان و صعودی تا سال ۲۰۱۳ و سپس کاهش محدود در دو سال آخر است که تا حدی کاهش واردات از ایران را توجیه می‌کند، هرچند شدت کاهش واردات از ایران، اثرگذاری عوامل غیراقتصادی بر این امر را محتمل می‌سازد.

جدول ۲۸: وضعیت تجارت ایران و آذربایجان طی سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۹۴

سال	ارزش صادرات (میلیون دلار)	ارزش واردات (میلیون دلار)	تراز تجاری (میلیون دلار)	متوسط قیمت صادرات (دلار/کیلوگرم)	متوسط قیمت واردات (دلار/کیلوگرم)	رشد (درصد)
۱۳۸۴	۳۳۱	۱۶۴	۱۶۷	۰.۷	۰.۴	-
۱۳۸۵	۳۲۳	۲۸۲	۴۱	۰.۶	۰.۵	-۲
۱۳۸۶	۳۵۰	۳۲۲	۲۸	۰.۷	۰.۵	۸
۱۳۸۷	۳۶۹	۲۴۰	۱۲۹	۰.۸	۰.۶	۵
۱۳۸۸	۳۷۲	۱۷۲	۲۰۰	۰.۴	۰.۳	۱
۱۳۸۹	۳۷۵	۱۱۱	۲۶۴	۰.۳	۰.۳	۱
۱۳۹۰	۴۶۵	۳۷	۴۲۸	۰.۳	۰.۴	۲۴
۱۳۹۱	۴۹۳	۴۵	۴۴۸	۰.۲	۰.۵	۶
۱۳۹۲	۴۶۵	۳۱	۴۳۴	۰.۲	۰.۵	-۶
۱۳۹۳	۴۲۰	۲۲	۳۹۸	۰.۲	۰.۴	-۱۰
۱۳۹۴	۲۳۳	۳۲	۲۰۱	۰.۴	۰.۳	-۴۴

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران



نمودار ۴۴: وضعیت تجارت ایران و آذربایجان طی سال‌های ۱۳۸۴-۹۴

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۲۹: عمده کالای صادراتی ایران به آذربایجان طی سال‌های ۱۳۸۴-۹۳

سال	عمده کالای صادراتی
۱۳۸۴	لباس و کفش، روده و شکمبه حیوانات
۱۳۸۵	روده و شکمبه حیوانات، لباس، سیب زمینی، کفش
۱۳۸۶	لباس، روده و شکمبه حیوانات، مصنوعات پلاستیکی
۱۳۸۷	لباس، سایر مصنوعات از مواد پلاستیکی، سیب زمینی، روده و شکمبه حیوانات
۱۳۸۸	سیب زمینی، انواع سیمان و کلینکر، لباس
۱۳۸۹	سیب زمینی، انواع سیمان و کلینکر، گندم، روده و شکمبه حیوانات
۱۳۹۰	انواع سیمان و کلینکر، سیب زمینی، اسکلت و قطعات اسکلت، نباتات زنده
۱۳۹۱	سیب زمینی، انواع سیمان و کلینکر، بوتان، ایزوپرن

انواع سیمان و کلینکر، سبب زمینی، بوتان، محصولات آهنی	۱۳۹۲
انواع سیمان و کلینکر، سبب زمینی، بوتان، قیر نفت	۱۳۹۳

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۳۰: وضعیت پایانه‌های مرزی ایران و آذربایجان تا پایان سال ۱۳۹۴

تجهیزات و امکانات*							نوع تردد		موقعیت جغرافیایی منطقه نسبت به کشور	نام پایانه مرزی	استان محل استقرار	نام کشور هم مرز
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	مسافری	باری				
*	*	*	*	*	*	*	*	*	شمال	آستارا	گیلان	آذربایجان
*	*	*	*	*	*	*	*	*	شمال	بیله‌سوار	اردبیل	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	شمال	اصلا‌تدوز		
*	*	*	*	*	*	*	*	*	شمال غربی	جلفا	آذربایجان شرقی	نخجوان
*	*	*	*	*	—	*	*	*	شمال غربی	پلدشت	آذربایجان غربی	

۱- سیستم اطفاء حریق ۲- نمازخانه ۳- بوفه ۴- بانک ۵- مخابرات ۶- X-Ray ۷- رایانه گذرنامه
منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۳۱: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد آذربایجان در سال ۱۳۹۵

تناژ (تن)	مرز خروج	مرز ورود
۲۹۶،۹۴۵	آذربایجان	پایانه‌های مرزی شمال کشور
۵،۶۵۵		پایانه‌های مرزی شرق کشور
۲۷۱،۵۶۳		پایانه‌های مرزی جنوب کشور
۳۷،۳۹۴		پایانه‌های مرزی غرب کشور
۶۱۱،۵۵۷	کل پایانه‌ها	جمع
مرزهای پرتردد		
۲۵۱،۷۹۰	پایانه مرزی آستارا	بندر شهید رجایی
۲۰۵،۹۵۸	پایانه مرزی بیله سوار	پایانه مرزی جلفا
۸۱،۲۷۹	پایانه مرزی جلفا	پایانه مرزی بیله سوار
۲۶،۶۶۴	پایانه مرزی جلفا	پایانه مرزی بازرگان

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۳۲: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبدأ آذربایجان در سال ۱۳۹۵

تناژ (تن)	مرز خروج	مرز ورود
۲۹۶،۵۸۰	پایانه‌های مرزی شمال کشور	آذربایجان
۳۸،۱۰۱	پایانه‌های مرزی شرق کشور	
۲۰،۵۶۳	پایانه‌های مرزی جنوب کشور	
۱۰۲،۸۲۵	پایانه‌های مرزی غرب کشور	
۲،۳۲۱	مناطق ویژه اقتصادی	جمع
۴۶۰،۳۹۰	کل پایانه‌ها	
مرزهای پرتردد		
۲۵،۷۱۵	پایانه مرزی تمرچین	پایانه مرزی آستارا
۲۴،۹۶۵	پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی جلفا
۲۱،۱۸۷	پایانه مرزی میرجاوه	پایانه مرزی بیله سوار
۲۰،۶۴۰	پایانه مرزی باشماق	پایانه مرزی بیله سوار

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۳۳: تجارت آذربایجان با کشورهای منطقه (هزار دلار آمریکا)

۲۰۱۵	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۱۵	۲۰۱۴	۲۰۱۳	
۱۳۰۰۹۸	۳۸۰۰۳	۳۹۰۸۵۳	۱۹۰۶۱۹	۱۳۰۱۹۸	۴۸۰۳۰۰	ترکمنستان
۱۸۹۰۳۶۸	۲۷۵۰۹۹۰	۲۰۵۰۳۲۷	-	-	۱۴۵	افغانستان
۴۷۹	۱۹۵	۲۹	۱۰۷۰۳	۲۰۶۰۸	۱۰۰۹۷	پاکستان
۷۶۵۰۷۱۳	۷۷۸۰۲۵۰	۱۰۰۹۸۰۴۱۲	۳۴۰۷۹۷	۳۶۰۹۴۷	۴۹۰۶۵۷	هند
۳۷۰۵۰۸	۶۳۰۸۶۳	۸۸۰۶۲۹	۵۱۲۰۵۰۵	۶۹۷۰۰۸۰	۵۶۸۰۱۶۰	چین
-	۲۱	۴۰۴۲۶	۵۶	۷۹	۱۶۶	عمان
۳۰۹۰۲	۴۰۳۲۳	۸۰۵۹۱	۶۶۰۶۷۳	۶۱۰۱۴۷	۹۵۰۳۳۴	امارات
۱۰۱۰۷	۱۲۹	۵۶	۹۰۰۶۳	۱۴۰۵۳۱	۳۰۰۳۱۷	عربستان
۲۱۲	۳۳۱	۲۰۱۰۰	۱۷	۱۶	۳۶۱	قطر
۵۵	۲۷	۱۶	۳۰۸۸۰	۴۰۶	۵۷	کویت
۶۹۰۹۱۷	۲۳۶۰۵۹۰	۳۵۳۰۶۴۱	۱۸۶	۳۹۸	۵۴۷	عراق
۴۵۷۰۵۰۱	۵۰۲۰۴۹۳	۵۲۵۰۹۸۷	۱۰۱۷۲۰۱۷۸	۱۰۲۸۶۰۶۴۱	۱۰۴۸۰۰۹۳۲	ترکیه

منبع: سازمان ملل

ارمنستان

ارمنستان در شمال غربی ایران واقع شده است و با کشورهای ترکیه، جمهوری آذربایجان و گرجستان نیز مرز مشترک دارد. ارمنستان کشوری کوهستانی محسوب می‌شود، محصور بودن این کشور در خشکی و مناقشه با جمهوری آذربایجان و اختلاف تاریخی با ترکیه، باعث تشدید نیازمندی این کشور به ارتباطات جاده‌ای و ریلی با ایران شده است. تفاهم‌نامه‌ای بین دو کشور جهت احداث خط آهن مستقیم مبادله شده است که مسیری به طول ۶۰ کیلومتر از ایستگاه جلفا تا مرز نوردوز در ایران اجرا شود. امتداد این مسیر در ارمنستان بسیار صعب‌العبور و پرهزینه است که به نظر می‌رسد ارمنستان به دلیل مسائل اجتماعی و ژئوپلیتیک قصد دارد این هزینه را بپردازد. شایان ذکر است ارمنستان بهره‌برداری از خطوط ریلی خود را برای مدت ۴۰ سال به شرکت راه‌آهن روسیه واگذار کرده است.

بررسی روند ده ساله تجارت ایران - ارمنستان (بازه زمانی ۹۴-۱۳۸۴)

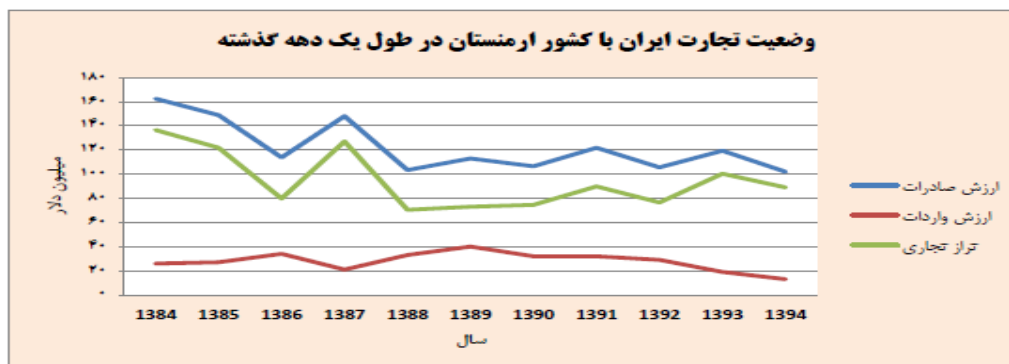
بررسی روند تجارت ایران و ارمنستان نشانگر برتری همیشگی صادرات و واردات و تراز مثبت تجار برای کشورمان است. تا سال ۱۳۸۸ متوسط قیمت صادرات از متوسط قیمت واردات بیشتر بوده اما از این سال به بعد روند معکوس شده و همزمان با کاهش تدریجی صادرات ایران به این کشور، قیمت واحد صادرات نیز کاهش یافته است.

در روند تجارت ایران و ارمنستان، رشد مثبت ارزش صادرات در سال‌های فرد و رشد منفی آن در سال‌های زوج در ده سال گذشته (به استثنای سال ۱۳۸۵) است. در سال‌های ابتدایی دوره ده ساله در نظر گرفته شده با وجود اینکه ارمنستان حجم وارداتش از جهان را افزایش داده صادرات ایران به این کشور روندی نزولی طی کرده است، اما در سال پایانی کاهش واردات از جهان و ایران همزمان شده‌اند. در مجموع علی‌رغم همسایگی و روابط سیاسی خوب دو کشور و عدم تأثیرپذیری قابل توجه صادراتمان به این کشور از تحریم‌ها و ... حجم تجارت فی‌مابین در سال‌های گذشته قابل توجه نبوده است.

جدول ۳۴: وضعیت تجارت ایران و ارمنستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴

سال	ارزش صادرات (میلیون دلار)	ارزش واردات (میلیون دلار)	تراز تجاری (میلیون دلار)	متوسط قیمت صادرات (دلار/کیلوگرم)	متوسط قیمت واردات (دلار/کیلوگرم)	رشد (درصد)
۱۳۸۴	۱۶۳	۲۶	۱۳۷	۰.۷	۰.۲	-
۱۳۸۵	۱۴۹	۲۷	۱۲۲	۰.۷	۰.۲	-۸
۱۳۸۶	۱۱۴	۳۴	۸۰	۰.۶	۰.۳	-۲۴
۱۳۸۷	۱۴۸	۲۱	۱۲۷	۰.۷	۰.۴	۳۰
۱۳۸۸	۱۰۳	۳۳	۷۰	۰.۵	۱.۰	-۳۰
۱۳۸۹	۱۱۳	۴۰	۷۳	۰.۶	۱.۲	۹
۱۳۹۰	۱۰۷	۳۲	۷۵	۰.۶	۱.۷	-۶
۱۳۹۱	۱۲۲	۳۲	۹۰	۰.۶	۲.۵	۱۴
۱۳۹۲	۱۰۶	۲۹	۷۷	۰.۶	۲.۲	-۱۳
۱۳۹۳	۱۱۹	۱۹	۱۰۰	۰.۶	۲.۱	۱۳
۱۳۹۴	۱۰۲	۱۳	۸۹	۰.۵	۱.۳	-۱۵

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران



نمودار ۴۵: وضعیت تجارت ایران و ارمنستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۳۵: عمده کالای صادراتی ایران به ارمنستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۵

سال	عمده کالای صادراتی
۱۳۸۵	فرآورده‌های نفت یا روغن‌های معدنی قیری، سنگ مولیبدن و کنسانتره‌های آن، لوازم خانه، قیر نفت، لوله برای استفاده در خطوط نفت یا گاز از آهن یا از فولاد
۱۳۸۶	قیر نفت، لوازم خانه، اکسیدها و هیدرکسیدهای مولیبدن، فرآورده‌های نفت یا روغن‌های معدنی قیری، وسایل نقلیه با موتور پیستونی درونسوز
۱۳۸۷	روغن‌های سبک و فرآورده‌ها، بنزین، سنگ مولیبدن و کنسانتره‌های آن، قیر نفت، محصولات از آهن یا فولاد غیرممزوج تخت نورد شده
۱۳۸۸	قیر نفت، روغن سویا، محصولات غیر مذکور تخت نورد شده از آهن یا فولاد غیرممزوج، نیترات آمونیوم انفجاری، گریس
۱۳۸۹	قیر نفت، گریس، نیترات آمونیوم انفجاری، روغن سویا، اکسیدها و هیدراکسیدهای مولیبدن
۱۳۹۰	نیترات آمونیوم انفجاری، قیر نفت، گریس، روغن سویا، شیشه فلوت
۱۳۹۱	نیترات آمونیوم انفجاری، قیر نفت، گریس، روغن سویا، شیشه فلوت
۱۳۹۲	قیر نفت، نیترات آمونیوم انفجاری، محصولات از آهن یا فولاد غیر ممزوج تخت نورد شده، جوجه یک‌روزه تخم‌گذار، مصنوعات پلاستیکی
۱۳۹۳	قیر نفت، روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین، فرآورده‌های نفت یا روغن‌های معدنی قیری، نیترات آمونیوم انفجاری، محصولات از آهن یا فولاد غیر ممزوج تخت نورد شده
۱۳۹۴	فرآورده‌های نفت یا روغن‌های معدنی قیری، قیر نفت، حلال‌ها و رقیق‌کننده‌های آلی مرکب، کاشی، روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۳۶: وضعیت پایانه‌های مرزی ایران و ارمنستان تا پایان سال ۱۳۹۴

نام کشور هم‌مرز	استان محل استقرار	نام پایانه مرزی	موقعیت جغرافیایی منطقه نسبت به کشور	نوع تردد		تجهیزات و امکانات*									
				مسافری	باری	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷			
ارمنستان	آدریایجان شرقی	نوردوز	شمال غربی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

۱- سیستم اطفاء حریق ۲- نمازخانه ۳- بوفه ۴- بانک ۵- مخابرات ۶- X-Ray ۷- رایانه گذرنامه
منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۳۷: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبدأ ارمنستان در سال ۱۳۹۵

مرز ورود	مرز خروج	تناژ (تن)
ارمنستان	پایانه‌های مرزی شمال کشور	۴۷۱
	پایانه‌های مرزی شرق کشور	۶۸۹
	پایانه‌های مرزی جنوب کشور	۲,۹۰۶
	پایانه‌های مرزی غرب کشور	۱۳,۵۱۸
	مناطق ویژه اقتصادی	۹۰,۲۲
جمع	کل پایانه‌ها	۲۶,۶۰۷
مرزهای پرتدد		
پایانه مرزی نوردوز	پایانه مرزی باشماق	۹,۱۹۴,۵۸۸
پایانه مرزی نوردوز	پایانه مرزی بازرگان	۲,۶۴۰,۴۲۵
پایانه مرزی نوردوز	بندر شهید رجایی	۲,۶۲۷,۱۵۲

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۳۸: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد ارمنستان در سال ۱۳۹۵

مرز ورود	مرز خروج	تناژ (تن)
پایانه‌های مرزی شمال کشور	ارمنستان	۱۰۷۱
پایانه‌های مرزی شرق کشور		۴۸۳
پایانه‌های مرزی جنوب کشور		۴۸۰۴۶۹
پایانه‌های مرزی غرب کشور		۸۳۰
جمع	کل پایانه‌ها	۵۰۰۸۵۳
مرزهای پرتدد		
بندر شهید رجایی	پایانه مرزی نوردوز	۴۶۰۶۲۶
بندرلنگه	پایانه مرزی نوردوز	۱۰۷۰۷
پایانه مرزی باشماق	پایانه مرزی نوردوز	۶۰۶

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

ترکیه

ترکیه شامل آسیای صغیر، آناتولی و شبه جزیره تراس در اروپا است که از موقعیت مناسب ترانزیتی بین شرق و غرب برخوردار است. همسایگی با کشورهای اروپایی، دریا‌های سیاه و مدیترانه را به محیط اطراف از روسیه گرفته تا اروپا، قفقاز و آسیای مرکزی ممکن می‌کند. ترکیه توانسته در کشورهای قفقاز و آسیای میانه (ترکستان شرقی) با ایجاد حس ناسیونالیستی بین ترک‌زبان‌ها، هر چند با گویش‌های گوناگون نقش بارزی ایفا کند و با ایجاد روابط اقتصادی گسترده و سرمایه‌گذاری‌های متعدد به‌ویژه بخش خصوصی ترکیه، نفوذ فراوانی در این مناطق یافته است.

ترکیه، بنادر و جاده‌های مناسب و ناوگان حمل و نقل جاده‌ای قدرتمندی در اختیار دارد. ایران به طور رسمی از طریق مرزهای بازرگان و رازی با ترکیه مبادلات بازرگانی دارد و در مرز رازی شبکه ریلی دو کشور به هم متصل می‌شوند، البته تبادلات دو کشور عمدتاً از طریق جاده‌ای (مرز بازرگان) است. امتداد راه‌آهن ترکیه از مرز رازی (کاپیکوی) به دریاچه وان می‌رسد. امکانات حمل ریلی در این دریاچه (کشتی‌های فریبوت) از بین رفته و ضرورت تخلیه و بارگیری مکرر باعث کاهش کارایی مسیر ریلی گذرنده از این دریاچه شده است. البته از طرف کشور ترکیه مطالعات ایجاد یک خط ریلی در حاشیه دریاچه برای رفع این تنگنا، در دست اقدام است و ایران قول مساعدت مالی در این طرح داده تا حمل و نقل ریلی بین دو کشور رونق گیرد.

بررسی روند ده ساله تجارت ایران - ترکیه (بازه زمانی ۹۴-۱۳۸۴)

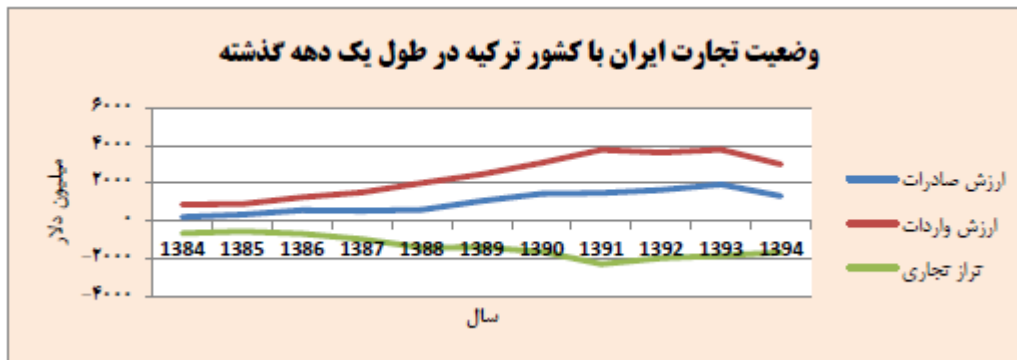
در ده سال گذشته همواره تراز تجاری ایران با ترکیه منفی بوده است. قدر مطلق این شاخص از سال ۱۳۸۵ رو به فزونی گذاشته اما خوشبختانه از سال ۱۳۹۱ (سالی که فاصله میان ارزش واردات و صادرات به بالاترین حد خود در ده سال گذشته رسید) تراز تجاری حرکت به سمت صفر را آغاز کرده است.

ترکیب سبد کالای صادراتی نیز در ده سال گذشته چندان تغییری نداشته و فراورده‌های مس، روی و مشتقات نفت در صدر فهرست کالاهای صادراتی ایران به ترکیه قرار داشته‌اند. به جز سال ۱۳۸۹ در تمامی سال‌ها متوسط قیمت واردات بیشتر از متوسط قیمت صادرات بوده اما در مجموع صرف نظر از سال‌های ابتدایی فاصله دو کشور در این شاخص قابل توجه نیست. واردات ترکیه از ایران تقریباً از الگوی مشابهی با واردات این کشور از کل جهان تبعیت می‌کند؛ به عبارت دیگر، تداوم روابط تجاری با این کشور در شرایط تحریم‌ها نیز از تضمین بیشتری برخوردار است.

جدول ۳۹: وضعیت تجارت ایران و ترکیه طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴

سال	ارزش صادرات (میلیون دلار)	ارزش واردات (میلیون دلار)	تراز تجاری (میلیون دلار)	متوسط قیمت صادرات (دلار/کیلوگرم)	متوسط قیمت واردات (دلار/کیلوگرم)	رشد (درصد)
۱۳۸۴	۲۰۵	۸۶۷	-۶۶۲	۰.۲	۱.۳	-
۱۳۸۵	۳۲۶	۸۸۶	-۵۶۰	۰.۴	۱.۳	۵۹
۱۳۸۶	۵۶۳	۱۲۴۶	-۶۸۴	۱.۰	۱.۶	۷۳
۱۳۸۷	۵۳۰	۱۵۰۴	-۹۷۴	۱.۴	۱.۵	-۶
۱۳۸۸	۵۸۹	۲۰۰۶	-۱۴۱۷	۱.۱	۱.۵	۱۱
۱۳۸۹	۱۰۵۶	۲۴۶۴	-۱۴۰۸	۱.۵	۱.۴	۷۹
۱۳۹۰	۱۴۳۳	۳۰۷۵	-۱۶۴۲	۱.۳	۱.۷	۳۶
۱۳۹۱	۱۴۷۷	۳۷۷۰	-۲۲۹۳	۱.۲	۱.۴	۳
۱۳۹۲	۱۶۴۰	۳۶۲۴	-۱۹۸۴	۱.۱	۱.۳	۱۱
۱۳۹۳	۱۹۳۰	۳۷۷۹	-۱۸۴۹	۰.۹	۱.۱	۱۸
۱۳۹۴	۱۳۱۵	۲۹۹۵	-۱۶۸۰	۰.۸	۱.۲	-۳۲

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران



نمودار ۴۶: وضعیت تجارت ایران و ترکیه طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۴۰: عمده کالای صادراتی ایران به ترکیه طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۵

سال	عمده کالای صادراتی
۱۳۸۵	پسته، پلی‌اتیلن ترفتالات، وسایل نقلیه با موتور پیستونی درونسوز، پوست دباغی شده، پلی‌اتیلن گرید فیلم
۱۳۸۶	وسایل نقلیه با موتور پیستونی درونسوز، پسته، فرمولیبدن، شمش کوچک از مس، پلی‌اتیلن گرید بادی
۱۳۸۷	کاند و قطعات کاند از مس تصفیه‌شده، وسایل نقلیه با موتور پیستونی درونسوز، پلی‌اتیلن گرید بادی، پلی‌پروپیلن‌ها به شکل ابتدایی، پسته
۱۳۸۸	کاند و قطعات کاند از مس تصفیه شده، پلی‌اتیلن گرید فیلم، وسایل نقلیه با موتور پیستونی درونسوز، پلی‌اتیلن گرید بادی، پلی‌اتیلن ترفتالات
۱۳۸۹	کاند و قطعات کاند از مس تصفیه شده، پلی‌اتیلن گرید فیلم، پلی‌اتیلن ترفتالات، روی غیرمزوج، آلومینیوم به‌صورت کار نشده
۱۳۹۰	کاند و قطعات کاند از مس تصفیه شده، پلی‌اتیلن گرید فیلم، پلی‌اتیلن ترفتالات، روی غیرمزوج، اتیلن، پروپیلن، بوتیلن و بوتادین مایع شده
۱۳۹۱	کاند و قطعات کاند از مس تصفیه شده، پلی‌اتیلن گرید فیلم، پلی‌اتیلن ترفتالات، روی غیر ممزوج، اوره
۱۳۹۲	پلی‌اتیلن گرید فیلم، آلومینیوم به‌صورت کار نشده، مس تصفیه شده، روی غیرمزوج، پلی‌پروپیلن
۱۳۹۳	کاند و قطعات کاند از مس تصفیه شده، اوره، پلی‌اتیلن گرید تزریقی، آلومینیوم به‌صورت کار نشده، پلی‌اتیلن گرید فیلم
۱۳۹۴	روی غیر ممزوج، اوره، پلی‌پروپیلن، پلی‌اتیلن گرید فیلم، پلی‌پروپیلن به اشکال ابتدایی

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۴۱: وضعیت پایانه‌های مرزی ایران و ترکیه تا پایان سال ۱۳۹۴

نام کشور هم مرز	استان محل استقرار	نام پایانه مرزی	موقعیت جغرافیایی منطقه نسبت به کشور	نوع تردد		تجهیزات و امکانات*								
				مسافری	باری	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷		
ترکیه	آذربایجان غربی	سرو	شمال غربی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		بازرگان	شمال غربی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		رازی	شمال غربی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

۱- سیستم اطفاء حریق ۲- نمازخانه ۳- بوفه ۴- بانک ۵- مخابرات ۶- X-Ray ۷- رایانه گذرنامه

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۴۲: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبدأ ترکیه در سال ۱۳۹۵

مرز ورود	مرز خروج	تناژ (تن)
ترکیه	پایانه‌های مرزی شمال کشور	۷۵۴,۶۴۳
	پایانه‌های مرزی شرق کشور	۷۴,۹۶۲
	پایانه‌های مرزی جنوب کشور	۱۷,۴۲۹

مطالعات سندی آمایش سرزمین صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)

۸۱.۶۰۸	پایانه‌های مرزی غرب کشور	
۱۱۹.۲۶۶	مناطق ویژه اقتصادی	
۱۰۰۴۷.۹۰۸	کل پایانه‌ها	جمع
مرزهای پرتدد		
۴۴۰.۷۴۹	پایانه مرزی لطف‌آباد	پایانه مرزی بازرگان
۱۳۷.۸۲۴	پایانه مرزی سرخس	پایانه مرزی بازرگان
۱۲۶.۳۸۵	پایانه مرزی اینچه برون	پایانه مرزی بازرگان
۶۹.۶۷۶	پایانه مرزی مهران	پایانه مرزی بازرگان
۵۱.۲۶۶	پایانه مرزی دوغارون	پایانه مرزی بازرگان

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۴۳: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد ترکیه در سال ۱۳۹۵

تنایز (تن)	مرز خروج	مرز ورود
۵۸۳.۱۸۶	ترکیه	پایانه‌های مرزی شمال کشور
۷.۹۰۹		پایانه‌های مرزی شرق کشور
۵۰.۷۲۹		پایانه‌های مرزی جنوب کشور
۲۱.۹۲۴		پایانه‌های مرزی غرب کشور
۶۶۳.۷۴۸		کل پایانه‌ها
مرزهای پرتدد		
۳۹۱.۷۷۸	پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی لطف‌آباد
۱۳۲.۳۶۵	پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی سرخس
۳۵.۳۱۰	پایانه مرزی بازرگان	بندر شهید رجایی
۲۴.۹۶۵	پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی جلفا
۱۵.۹۱۵	پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی اینچه برون

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

عراق

کشور عراق در غرب ایران قرار دارد و با کشورهای ترکیه، سوریه، اردن، کویت و عربستان مرز زمینی دارد. دسترسی عراق به آب‌های آزاد بین‌المللی فقط از طریق رودخانه اروندرود است. به علت سال‌ها تحریم اقتصادی و جنگ‌های متعدد، زیرساخت‌های حمل و نقل این کشور وضعیت مناسبی ندارد و احتیاج به بازسازی یا نوسازی دارد. شبکه ریلی عراق، اغلب شهرها و مراکز مهم مانند بصره و بغداد را با خط عادی برای حمل بار و مسافر زیر پوشش دارد. همچنین برخی شهرها و مراکز نفتی همچون خانقین، کرکوک و موصل را با خط باریک برای حمل بارهای نفتی پوشش می‌دهد که به شبکه ریلی سوریه و ترکیه نیز متصل است. ارتباطات سیاسی و اقتصادی ایران و عراق در زمان حکومت حزب بعث در عراق قطع بود، ولی با از سر گرفتن روابط سیاسی و اقتصادی دو کشور از یک سو و شروع بازسازی عراق و نیازهای روزافزون آنها به مواد اولیه از سوی دیگر مبادلات

بازرگانی دو کشور در حال افزایش است و فعلاً ارتباطات بازرگانی دو کشور به طور رسمی از طریق مرزهای خسروی، مهران و شلمچه صورت می‌پذیرد.

ارتباط ریلی ایران با عراق و در ادامه با سوریه (از طریق عراق) به وسیله طرح راه‌آهن خرمشهر شلمچه بصره در آینده برقرار خواهد شد و با تکمیل طرح راه‌آهن غرب کشور امکان کوتاه نمودن مسیر ارتباط ریلی ایران و عراق از مرز خسروی و اتصال به بندر لاذقیه (خسروی - خانقین - بغداد - موصل - قامشلی - دیرالزور - رقه، حلب - بندر لاذقیه) واقع در سواحل دریای مدیترانه از طریق عراق و سوریه فراهم خواهد شد. این موضوع برای دسترسی متقابل عراق و کشورهای حوزه مدیترانه به ایران، آسیای میانه، قفقاز و شبه قاره هند اهمیت فراوان دارد. همچنین می‌توان در واردات کالا به آن کشور از طریق قلمرو کشورمان به‌ویژه با استفاده از بندر امام خمینی نقش فعالی ایفا نمود. هم‌اکنون بخشی از طرح راه‌آهن خرمشهر-شلمچه-بصره که درون ایران قرار دارد؛ یعنی خط ریلی خرمشهر-شلمچه به طول ۱۶ کیلومتر ساخته شده و به بهره‌برداری رسیده است. همچنین بهره‌برداری از خط ریلی اراک-ملایر به عنوان بخشی از طرح راه‌آهن غرب آغاز شده است. از میان کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و دریای عمان، امارات متحده عربی با امکانات لازم ترانزیتی، مرکز توزیع کالا به کشورهای آسیای میانه و غیره بوده و توجه به جایگاه و امکانات آن کشور به عنوان یک شریک و گاهی رقیب ترانزیتی می‌تواند مدنظر قرار گیرد.

بررسی روند ده ساله تجارت ایران - عراق (بازه زمانی ۹۴-۱۳۸۴)

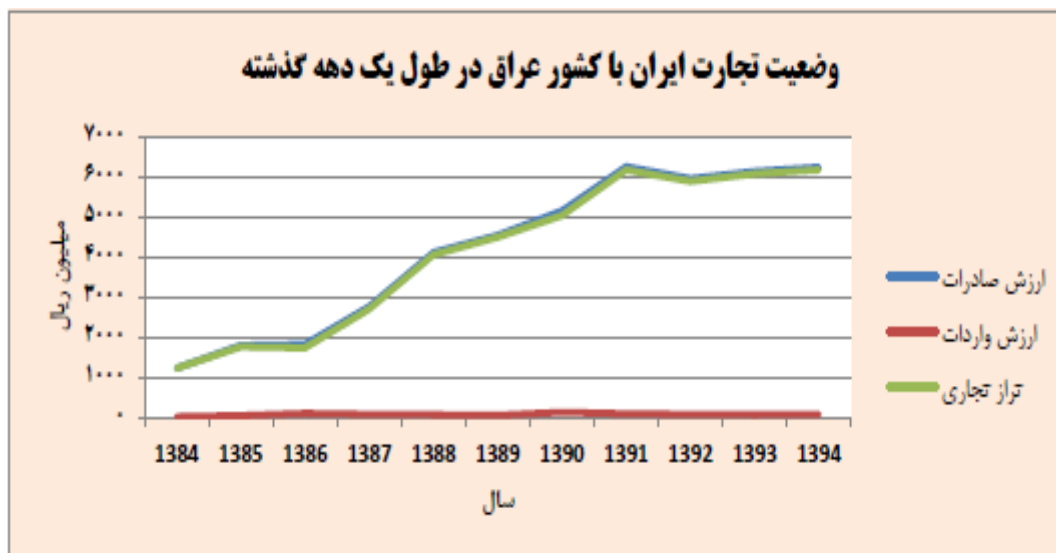
روندی پایدار در رشد صادرات ایران به عراق باعث ارتقاء صادرات ایران از رقم ۱,۲ میلیارد دلار در سال ۱۳۸۴ به رقم ۶,۲ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۴ شده است. در طول این سال‌ها تراز تجاری همواره مثبت و رو به فزونی بوده و به‌جز در سال ۱۳۹۲ در تمامی سال‌ها شاهد رشد مثبت صادرات به این کشور بوده‌ایم.

شاید مهم‌ترین نکته منفی قابل ذکر پیرامون صادرات ایران به عراق را بتوان کاهش متوسط قیمت صادرات به عراق شمرد. این رویکرد نشانگر افزایش جایگاه محصولات با ارزش افزوده و فناوری پایین‌تر در سبد کالاهای صادراتی کشورمان به عراق است. شاهد این مدعا حضور و تثبیت جایگاه سیمان به عنوان اولین محصول صادراتی از سال ۱۳۸۷؛ سالی که روند نزولی متوسط قیمت صادرات آغاز شده است. با وجود کاهش شدید واردات عراق از جهان در سال ۲۰۱۵، واردات این کشور از ایران به‌سان سال‌های گذشته رشد مثبت را تجربه کرده که نشانگر جایگاه بالای ایران در بازار عراق و استحکام روابط تجاری دو کشور است (سازمان توسعه تجارت ایران).

جدول ۴۴: وضعیت تجارت ایران و عراق طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴

سال	ارزش صادرات (میلیون دلار)	ارزش واردات (میلیون دلار)	تراز تجاری (میلیون دلار)	متوسط قیمت صادرات (دلار/کیلوگرم)	متوسط قیمت واردات (دلار/کیلوگرم)	رشد (درصد)
۱۳۸۴	۱۲۲۴	۸	۱۲۱۶	۰.۴	۱.۰	-
۱۳۸۵	۱۷۹۱	۳۵	۱۷۵۶	۰.۵	۱.۴	۴۶
۱۳۸۶	۱۸۱۷	۹۰	۱۷۲۷	۰.۵	۱.۸	۱
۱۳۸۷	۲۷۶۲	۶۷	۲۶۹۵	۰.۷	۱.۴	۵۲
۱۳۸۸	۴۱۰۹	۶۱	۴۰۴۸	۰.۵	۱.۱	۴۹
۱۳۸۹	۴۵۳۹	۴۶	۴۴۹۳	۰.۵	۱.۲	۱۰
۱۳۹۰	۵۱۵۰	۱۲۱	۵۰۲۹	۰.۵	۰.۹	۱۳
۱۳۹۱	۶۲۴۹	۸۳	۶۱۶۶	۰.۵	۱.۳	۲۱
۱۳۹۲	۵۹۴۹	۶۸	۵۸۸۱	۰.۴	۱.۲	-۵
۱۳۹۳	۶۱۳۲	۶۰	۶۰۷۲	۰.۴	۱.۳	۳
۱۳۹۴	۶۲۳۷	۷۰	۶۱۶۷	۰.۴	۱.۳	۲

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران



نمودار ۴۷: وضعیت تجارت ایران و عراق طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۴۵: عمده کالای صادراتی ایران به عراق طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۵

سال	عمده کالای صادراتی
۱۳۸۵	خیار و خیار ترشی، آب که به آن شیرین‌کننده افزوده شده باشد، سیب تازه، بیسکویت، کولرهای آبی خانگی
۱۳۸۶	سیب تازه، سایر نان‌ها، آب که به آن شیرین‌کننده افزوده شده باشد، پسته تازه، بیسکویت
۱۳۸۷	روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین، سیب تازه، خیار و خیار ترشی، سایر نان‌ها
۱۳۸۸	سیمان سفید پرتلند، سیب تازه، وسایل نقلیه با موتور پیستونی درونسوز، روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین، خیار و خیار ترشی
۱۳۸۹	سیمان سفید پرتلند، وسایل نقلیه با موتور پیستونی درونسوز، سیب تازه، وسایل نقلیه با موتور پیستونی تناوبی جرقه‌ای-احتراقی، کولرهای آبی
۱۳۹۰	سیمان سفید پرتلند، روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین، بستنی، کولرهای آبی، سیب تازه
۱۳۹۱	سیمان سفید پرتلند، روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین، بستنی، وسایل نقلیه با موتور پیستونی تناوبی جرقه‌ای-احتراقی، سیب تازه
۱۳۹۲	سیمان سفید پرتلند، کاشی یا سرامیک، بوتان مایع شده، ماست، بستنی
۱۳۹۳	سیمان سفید پرتلند، کاشی یا سرامیک، ماست، گوجه فرنگی، مواد شروع‌کننده و تسریع‌کننده واکنش شیمیایی
۱۳۹۴	سیمان سفید پرتلند، کاشی، مواد شروع‌کننده و تسریع‌کننده واکنش شیمیایی، ماست، رب گوجه فرنگی

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۴۶: وضعیت پایانه‌های مرزی ایران و عراق تا پایان سال ۱۳۹۴

نام کشور هم‌مرز	استان محل استقرار	نام پایانه مرزی	موقعیت جغرافیایی منطقه نسبت به کشور	نوع تردد		تجهیزات و امکانات*									
				مسافری	باری	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷			
عراق	آذربایجان غربی	تمرچین	غرب	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		ایلام	مهران	غرب	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	کردستان	سیران بند بانه	شمال غربی	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		باشماق	غرب	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	کرمانشاه	خسروی	غرب	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		پرویزخان	غرب	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	خوزستان	شلمچه	جنوب غربی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		چزابه	جنوب غربی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

۱- سیستم اطفاء حریق ۲- نمازخانه ۳- بوفه ۴- بانک ۵- مخابرات ۶- X-Ray ۷- رایانه گذرنامه
منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۴۷: آمار کالاهای ترانزیتی ایران از مبدأ عراق در سال ۱۳۹۵

مرز ورود	مرز خروج	تناژ (تن)
عراق	پایانه‌های مرزی شمال کشور	۲۰۳۵
	پایانه‌های مرزی شرق کشور	۶۲۰۱۶
	پایانه‌های مرزی جنوب کشور	۱۰۴۸۵۰۳۹
	پایانه‌های مرزی غرب کشور	۲۴۸۲۲

۳,۵۲۳	مناطق ویژه اقتصادی	
۱,۵۷۷,۴۳۵	کل پایانه‌ها	جمع
مرزهای پرتدد		
۱,۱۶۱,۹۸۱,۵۵۰	بندر امام خمینی	پایانه مرزی پرویزخان
۲۱۷,۴۸۹,۸۶۶	بندر امام خمینی	پایانه مرزی باشماق
۶۵,۸۸۴,۷۹۸	بندر شهید رجایی	پایانه مرزی باشماق
۳۲,۷۴۸,۳۹۸	پایانه مرزی دوغارون	پایانه مرزی باشماق
۲۲,۴۰۶,۹۷۰	پایانه مرزی میرجاوه	پایانه مرزی باشماق

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۴۸: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد عراق در سال ۱۳۹۵

تناژ (تن)	مرز خروج	مرز ورود
۲۲۸,۷۳۰	عراق	پایانه‌های مرزی شمال کشور
۴۹,۵۴۹		پایانه‌های مرزی شرق کشور
۵۷۱,۳۱۰		پایانه‌های مرزی جنوب کشور
۸۴,۵۰۶		پایانه‌های مرزی غرب کشور
۹۳۴,۰۹۵		کل پایانه‌ها
مرزهای پرتدد		
۵۱۱,۷۷۴	پایانه مرزی باشماق	بندر شهید رجایی
۶۹,۶۷۶	پایانه مرزی مهران	پایانه مرزی بازرگان
۳۵,۷۰۷	پایانه مرزی تمرچین	بندر انزلی
۳۲,۰۰۳	پایانه مرزی تمرچین	بندر لنگه
۲۵,۷۱۵	پایانه مرزی تمرچین	پایانه مرزی آستارا

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

پاکستان

پاکستان نزدیک‌ترین کشور، از پنج کشور شبه قاره هند به ایران است و با کشورهای افغانستان، هند، ایران و چین همسایه است که در جنوب با دریای عمان و اقیانوس هند ساحل دارد. مبادلات بازرگانی دو کشور ایران و پاکستان بیشتر از طریق مرز زمینی میرجاوه انجام می‌شود. پاکستان تنها در زیرسیستم شبه قاره هند نقش ایفا می‌کند و با عضویت در سازمان کنفرانس اسلامی و اکو با ایران همگرایی نشان می‌دهد. شبکه ریلی این کشور بیشتر در نواحی جنوب شرق و شرق آن گسترده شده و به شبکه ریلی هند، برخی از مناطق جنوبی و شرقی افغانستان و مرز میرجاوه در شرق کشور ایران متصل است. البته شبکه ریلی این کشور در برخی مناطق، زیرساخت بایسته ندارد و احتیاج به بازسازی یا نوسازی دارد. به نظر می‌رسد مرز میرجاوه مناسب‌ترین نقطه

اتصال بین دو کشور نباشد؛ زیرا در طرفین این نقطه مرزی آبادانی، صنعت، کشاورزی، جمعیت و تجارت وجود ندارد. با وجود این نقاط مرزی دو کشور باید به منطقه ساحلی دو کشور نزدیک‌تر شوند.

هرچند مسیرهای ترابری در راستای شرقی- غربی کشور پاکستان برای اتصال جمهوری اسلامی ایران به کشور هندوستان مهم‌اند، ولی تیرگی روابط سیاسی و اقتصادی بین هند و پاکستان باعث شده که عملاً بارهای ایران و هند و بارهای ماوراء هند به عراق و ایران به غرب و شمال در این مسیر ترانزیت نشود و در نتیجه نه پاکستان و نه ایران از موقعیت خود، انتفاع اقتصادی نبرند و بارهای هند به ایران، ترکیه، روسیه و اروپا از طریق دریایی حمل شوند. همچنین مسیرهای ترابری در راستای شمالی جنوبی کشور پاکستان به عنوان رقیبی برای مسیرهای ترانزیتی ایران از سمت آب‌های آزاد به افغانستان و کشورهای آسیای میانه محسوب می‌شود. به‌ویژه توسعه بندر گوادر پاکستان و ایجاد اتوبان و خط ریلی از این بندر به راه‌آهن پاکستان (اتصال به کویته یا دالبندین) و امتداد آن در افغانستان (قندهار و هرات) مطرح است. اختلافات سیاسی بین دو کشور افغانستان و پاکستان و ضعف بنیه مالی و نامنی در این دو کشور برای ترابری ترانزیتی باعث شده که سرمایه‌گذاری قابل توجهی برای احداث مسیر رقیب تاکنون در دو کشور پاکستان و افغانستان صورت نگرفته است.

ایران طرح راه‌آهن کرمان- زاهدان را با قول مساعد طرف پاکستانی برای ایجاد خط آهن سراسری به سمت جنوب شرق آسیا اجرا کرده که امتداد آن از زاهدان تا مرز میرجاوه خط آهن موجود است (با عرض خط مشابه خطوط پاکستان). پاکستان با بازسازی محور کویته- تفتان (مرز میرجاوه) می‌تواند به بهبود حمل و نقل سریع و روان میان دو کشور و ترانزیت کالا و مسافر از جنوب شرق آسیا و شبه قاره هند از طریق شبکه ریلی ایران به کشورهای قفقاز، خاورمیانه، روسیه و اروپایی کمک کند. در غیر این صورت مسیر ریلی موجود بین دو کشور برای ترابری باری انبوه ترانزیتی مناسب نیست.

بررسی روند ده ساله تجارت ایران- پاکستان (بازه زمانی ۹۴-۱۳۸۴)

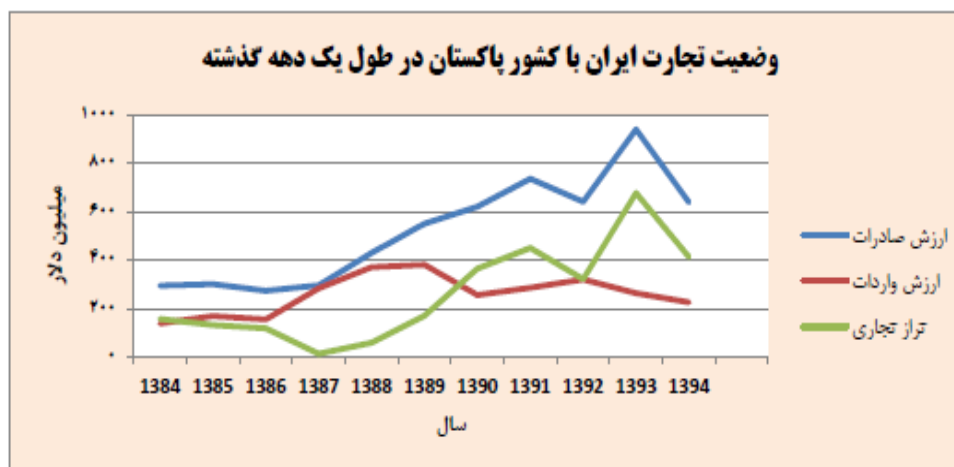
صادرات ایران به پاکستان در ده سال گذشته همواره فراتر از واردات و تراز تجاری با این کشور مثبت بوده است. بالاترین رشد صادرات به پاکستان در سال ۱۳۹۳ (۴۷ درصد) تحقق یافته و در این سال رکورد ۹۴۰ میلیون دلار صادرات به این کشور ثبت شده است، اما در سال بعد با کاهش قابل توجه ۳۰۰ میلیون دلاری رقم ارزش صادرات به این کشور مجدداً در سطح سال ۱۳۹۲ (۶۴۰ میلیون دلار) تثبیت شد.

در ده سال گذشته قیر نفت، محصولات فولادی و سنگ آهن و مشتقات نفت حضور پررنگی در سبد کالای صادراتی داشته‌اند. در سال‌های گذشته پاکستان هم‌راستا با افزایش واردات از جهان، واردات از ایران را نیز ارتقاء داده و تحریم‌های وضع شده علیه ایران، چندان تأثیری بر تجارت دو کشور نداشته‌اند. کاهش واردات از ایران در سال‌های پایانی نیز با کاهش واردات این کشور از کل جهان مصادف شده است.

جدول ۴۹: وضعیت تجارت ایران و پاکستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴

سال	ارزش صادرات (میلیون دلار)	ارزش واردات (میلیون دلار)	تراز تجاری (میلیون دلار)	متوسط قیمت صادرات (دلار/کیلوگرم)	متوسط قیمت واردات (دلار/کیلوگرم)	رشد (درصد)
۱۳۸۴	۲۹۵	۱۳۸	۱۵۷	۰.۳	۰.۴	-
۱۳۸۵	۳۰۱	۱۶۹	۱۳۲	۰.۳	۰.۴	۲
۱۳۸۶	۲۷۳	۱۵۵	۱۱۸	۰.۳	۰.۴	-۹
۱۳۸۷	۲۹۶	۲۸۳	۱۳	۰.۳	۰.۵	۸
۱۳۸۸	۴۳۰	۳۷۱	۵۹	۰.۴	۰.۷	۴۵
۱۳۸۹	۵۵۱	۳۸۱	۱۷۰	۰.۶	۰.۷	۲۸
۱۳۹۰	۶۲۱	۲۵۶	۳۶۵	۰.۷	۰.۹	۱۳
۱۳۹۱	۷۳۶	۲۸۶	۴۵۰	۰.۸	۱.۶	۱۹
۱۳۹۲	۶۴۲	۳۲۰	۳۲۲	۰.۸	۱.۲	-۱۳
۱۳۹۳	۹۴۱	۲۶۳	۶۷۸	۰.۷	۱.۲	۴۷
۱۳۹۴	۶۳۹	۲۲۶	۴۱۳	۰.۴	۱.۲	-۳۲

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران



نمودار ۴۸: وضعیت تجارت ایران و پاکستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۵۰: عمده کالای صادراتی ایران به پاکستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۵

سال	عمده کالای صادراتی
۱۳۸۵	قراضه و ضایعات از فولاد ممزوج، پارا اکسیلن، پسته، پوست دباغی شده، محصولات از آهن یا فولاد غیر ممزوج
۱۳۸۶	پارا اکسیلن، پسته، قراضه و ضایعات از فولاد ممزوج، ترانسفورماتورهای دی‌الکتریک، محصولات از آهن یا فولاد غیر ممزوج
۱۳۸۷	پارا اکسیلن، پوست دباغی شده، سنگ آهن بهم فشرده نشده و کنسانتره‌های آن، پسته، پلی اتیلن گرید بادی
۱۳۸۸	پارا اکسیلن، پلی اتیلن گرید فیلم، قیر نفت، سنگ آهن به هم فشرده نشده و کنسانتره‌های آن، پوست دباغی شده
۱۳۸۹	قیر نفت، پارا اکسیلن، پلی اتیلن گرید، پوست دباغی شده، سنگ آهن به هم فشرده نشده و کنسانتره‌های آن
۱۳۹۰	قیر نفت، پارا اکسیلن، محصولات تخت نورد شده از آهن یا فولاد غیر ممزوج، پوست دباغی شده، محصولات از آهن یا فولاد غیر ممزوج
۱۳۹۱	قیر نفت، پلی اتیلن، پوست دباغی شده، محصولات از آهن یا فولاد غیر ممزوج، پارا اکسیلن
۱۳۹۲	قیر نفت، پوست خام حیوانات از جنس گوسفند و بره، مصنوعات از مواد پلاستیکی، روغن ترانسفورماتور، انواع پسته خندان
۱۳۹۳	سایر گازهای نفتی و هیدروکربورهای گازی شکل، قیرنفت، پوست خام حیوانات از جنس گوسفند و بره، ترانسفورماتورهای دی‌الکتریک، نخود رسمی
۱۳۹۴	قیر نفت، گازهای نفتی و هیدروکربورهای گازی شکل، بوتان مایع شده، پوست خام حیوانات از جنس گوسفند و بره، پروپان مایع شده

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۵۱: وضعیت پایانه‌های مرزی ایران و پاکستان تا پایان سال ۱۳۹۴

نام کشور هم مرز	استان محل استقرار	نام پایانه مرزی	موقعیت جغرافیایی منطقه نسبت به کشور	نوع تردد		تجهیزات و امکانات*									
				مسافری	باری	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷			
پاکستان	سیستان و بلوچستان	میرجاوه	جنوب شرقی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

۱- سیستم اطفاء حریق ۲- نمازخانه ۳- بوفه ۴- بانک ۵- مخابرات ۶- X-Ray ۷- رایانه گذرنامه
منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۵۲: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبدأ پاکستان در سال ۱۳۹۵

مرز ورود	مرز خروج	تناژ (تن)
پاکستان	پایانه‌های مرزی شمال کشور	۱۲،۹۳۶
	پایانه‌های مرزی شرق کشور	۲،۶۱۲
	پایانه‌های مرزی جنوب کشور	۴،۸۵۸
	پایانه‌های مرزی غرب کشور	۳۶،۱۸۱
	مناطق ویژه اقتصادی	۲،۲۳۲
جمع	کل پایانه‌ها	۵۸،۸۱۹
مرزهای پرتدد		
پایانه مرزی میرجاوه	پایانه مرزی باشماق	۲۲،۵۹۶
پایانه مرزی میرجاوه	پایانه مرزی شلمچه	۱۰،۵۲۴
پایانه مرزی میرجاوه	پایانه مرزی آستارا	۵،۰۸۰
پایانه مرزی میرجاوه	بندر چابهار	۴،۰۵۷
پایانه مرزی میرجاوه	پایانه مرزی لطف‌آباد	۳،۷۲۷

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۵۳: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد پاکستان در سال ۱۳۹۵

تناژ (تن)	مرز خروج	مرز ورود
۳۵،۵۷۱	پاکستان	پایانه‌های مرزی شمال کشور
۲۵۴		پایانه‌های مرزی شرق کشور
۶۴،۱۶۶		پایانه‌های مرزی جنوب کشور
۲۶،۵۰۴		پایانه‌های مرزی غرب کشور
۱۲۶،۴۹۵	کل پایانه‌ها	جمع
مرزهای پرتردد		
۵۸،۲۷۹	بندر شهید رجایی	پایانه مرزی میرجاوه
۲۲،۴۰۷	پایانه مرزی باشماق	پایانه مرزی میرجاوه
۲۱،۱۸۷	پایانه مرزی بيله سوار	پایانه مرزی میرجاوه
۶،۳۳۴	پایانه مرزی سرخس	پایانه مرزی میرجاوه

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

افغانستان

افغانستان در شمال غربی شبه قاره هند و در شرق ایران واقع است. این کشور در جنوب و شرق با پاکستان، از غرب با ایران، از شمال شرقی با چین و از شمال با سه جمهوری ترکمنستان، ازبکستان و تاجیکستان هم‌مرز است. به علت سال‌ها جنگ خارجی و داخلی زیرساخت‌های حمل و نقل این کشور بسیار ضعیف بوده که ایران در بازسازی آن کمک‌هایی را انجام داده است. مبادلات بازرگانی دو کشور ایران و افغانستان از طریق مرزهای دوغارون و میلک، بعد از سقوط طالبان و ایجاد یک ثبات تقریباً نسبی و با شروع فعالیت‌های بازسازی در این کشور به شدت افزایش یافت و در این میان سهم کالاهای ترانزیتی از سمت بنادر جنوبی و ترکیه قابل توجه بوده است.

خطوط ریلی ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان و پاکستان تا مرز افغانستان رسیده است، اما افغانستان راه‌آهن ندارد. با همکاری ایران پروژه ریلی خواف- هرات در حال اتمام است و با راه‌اندازی آن، افغانستان برای نخستین بار به خطوط ریلی مجهز خواهد شد که حمل ریلی کالاها را از مسیر چابهار و بندرعباس به افغانستان ممکن می‌سازد. با گسترش ارتباط‌های حمل و نقل و ترانزیت در افغانستان ضمن تقویت روابط اقتصادی و ترانزیتی، دسترسی به دیگر کشورهای آسیای میانه نیز فراهم می‌شود. با احداث راه‌آهن خواف- هرات می‌توان به تاجیکستان و چین متصل شد. البته به سبب کوهستانی بودن مسیر و هزینه‌های بالای آن، باید تمهیدات مناسبی در این باره صورت گیرد. با توجه به نقاط مشترک ایران با افغانستان و تاجیکستان، سه کشور سندی درباره «آیین‌نامه هماهنگ‌سازی بین دولتی مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی» امضا کرده‌اند که شرایط خوبی

برای توسعه همکاری سه کشور در زمینه حمل و نقل و برقراری و بسط روابط فرهنگی و سیاسی است. افغانستان اتصال این مسیر را به دیگر کشورهای همسایه شمالی خود (ترکمنستان و ازبکستان) نیز در نظر دارد. همچنین خط آهن از هرات به سمت جنوب به زرنج در مرز ایران (میلک) نیز از سوی افغان‌ها برای کوتاه کردن مسیر ریلی آسیای میانه به آب‌های آزاد مطرح شده است. از آنجا که کشور افغانستان توان مالی مناسبی برای احداث خطوط ریلی در داخل کشور خود ندارد، سعی دارد از پتانسیل خود از حیث موقعیت جغرافیایی بهره‌گیرد و خطوط مورد نیاز داخلی خود را در راستای نیازهای کشورهای همسایه قرار دهد تا آنها در توسعه خطوط ریلی به افغانستان کمک نمایند.

بررسی روند ده ساله تجارت ایران - افغانستان (بازه زمانی ۹۴-۱۳۸۴)

جریان تجارت با افغانستان در سال‌های گذشته کاملاً یک طرفه و به نفع ایران بوده است. صادرات ایران به این کشور از ۵۰۰ میلیون دلار در سال ۱۳۸۴ به حدود ۳ میلیارد دلار در بالاترین حد خود در سال ۱۳۹۱ رسید و پس از آن متأثر از شرایط تحریم، کاهش ۵۰۰ میلیون دلاری را تجربه کرد، اما مجدداً از سال ۱۳۹۴ تغییر جهت داده و مسیر رشد مثبت را در پیش گرفت.

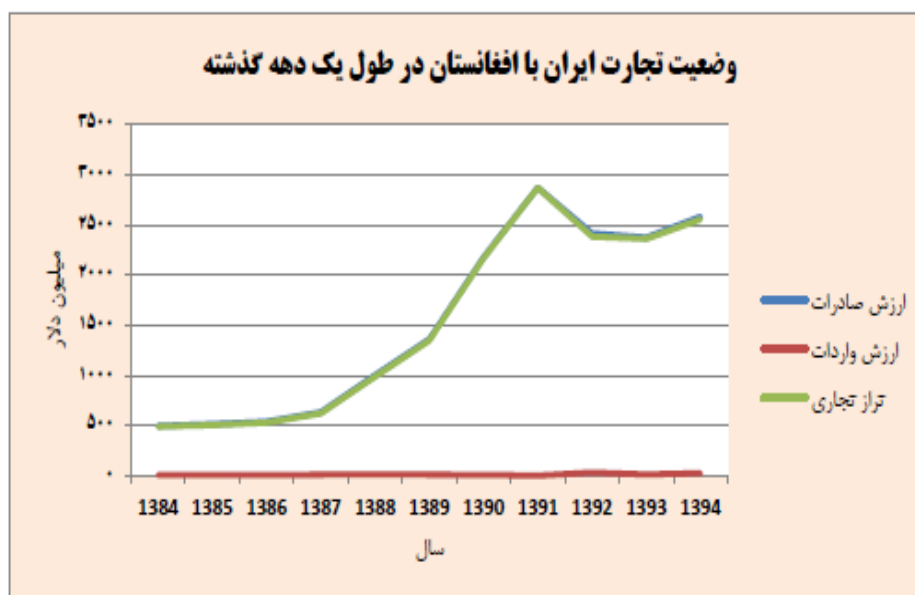
پیشی گرفتن متوسط قیمت واردات از صادرات از سال ۱۳۹۲ دلایلی مانند تغییر ترکیب صادراتی به سمت محصولات ارزان‌تر، کاهش شدید ارزش ریال در برابر دلار و در نتیجه عرضه ارزان‌تر صادرات ایرانی به افغانستان دانست. در میان ۵ قلم عمده صادراتی ایران به افغانستان، اقلام صادراتی «داروها، کف‌پوش‌ها، شوینده‌ها، دترجنت (قالبی)، پودر...، پوشاک و شیرینی‌جات» تا سال ۱۳۹۰ عمده‌ترین عناوین صادراتی را شکل می‌دهند. بعد از سال ۱۳۹۰ این اقلام بیشتر به سمت مواد شیمیایی و فلزی سوق یافته چنانکه اقلام عمده شامل «حلال‌ها و رقیق‌کننده‌ها، سایر هیدروکربورهای حلقوی، نفت یا روغن‌های معدنی قیری، میله‌های آهنی یا فولادی» شده‌اند (سازمان توسعه تجارت ایران).

با وجود کاهش واردات افغانستان از کل جهان در سال ۲۰۱۵ میلادی که بیش از ۹ ماه از سال ۱۳۹۴ شمسی را شامل می‌شود، واردات این کشور از ایران در سال ۱۳۹۴ نه تنها کاهش نیافته است، بلکه روندی صعودی نیز داشته که نشانگر عمق روابط تجاری و آسیب‌ناپذیری آن از عوامل خارجی است.

جدول ۵۴: وضعیت تجارت ایران و افغانستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴

سال	ارزش صادرات (میلیون دلار)	ارزش واردات (میلیون دلار)	تراز تجاری (میلیون دلار)	متوسط قیمت صادرات (دلار/کیلوگرم)	متوسط قیمت واردات (دلار/کیلوگرم)	رشد (درصد)
۱۳۸۴	۴۹۷	۶	۴۹۱	۰.۶	۰.۷	-
۱۳۸۵	۵۱۵	۹	۵۰۶	۰.۸	۰.۵	۳.۶
۱۳۸۶	۵۳۹	۹	۵۳۰	۰.۹	۰.۴	۴.۸
۱۳۸۷	۶۳۳	۱۱	۶۲۲	۱.۰	۰.۵	۱۷.۳
۱۳۸۸	۱۰۰۲	۱۵	۹۸۷	۱.۰	۰.۶	۵۸.۴
۱۳۸۹	۱۳۶۲	۱۲	۱۳۵۰	۰.۷	۰.۶	۳۵.۹
۱۳۹۰	۲۱۷۹	۱۰	۲۱۶۹	۰.۷	۰.۶	۶۰.۰
۱۳۹۱	۲۸۷۴	۲	۲۸۷۲	۰.۸	۰.۴	۳۱.۹
۱۳۹۲	۲۴۱۷	۳۲	۲۳۸۵	۰.۷	۱.۳	-۱۵.۹
۱۳۹۳	۲۳۷۶	۱۳	۲۳۶۳	۰.۷	۱.۰	-۱.۷
۱۳۹۴	۲۵۸۲	۲۶	۲۵۵۶	۰.۶	۱.۰	۸.۷

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران



نمودار ۴۹: وضعیت تجارت ایران و افغانستان طی سال‌های ۹۴ - ۱۳۸۴

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۵۵: عمده کالای صادراتی ایران به افغانستان طی سال‌های ۹۳-۱۳۸۴

سال	عمده کالای صادراتی
۱۳۸۴	کفپوش، داروهای خردفروشی، دترجنت (قالبی) پودر، نباتات زنده، بیسکویت
۱۳۸۵	کفپوش، داروهای خردفروشی، دترجنت (قالبی) پودر، شیرینی، بیسکویت
۱۳۸۶	کفپوش، داروهای خردفروشی، دترجنت (قالبی) پودر، شیرینی، روغن نخل
۱۳۸۷	کفپوش، داروهای خردفروشی، دترجنت (قالبی) پودر، شیرینی، روغن نخل
۱۳۸۸	کفپوش، روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین، داروهای خردفروشی، دترجنت (قالبی) پودر، شیرینی
۱۳۸۹	کفپوش، روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین، سیمان سفید پرتلند، داروهای خردفروشی، بنزین
۱۳۹۰	کفپوش، حلال‌ها، میله‌های آهنی، سیمان سفید پرتلند، روغن‌های سبک و فرآورده‌ها به‌جز بنزین
۱۳۹۱	حلال‌ها، گازهای نفتی، کفپوش، میله‌های آهنی، سیمان سفید پرتلند
۱۳۹۲	حلال‌ها، سایر هیدروکربورها، کفپوش، میله‌های آهنی، سایر گازهای نفتی
۱۳۹۳	حلال‌ها، سایر هیدروکربورها، میله‌های آهنی، شیرینی

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۵۶: وضعیت پایانه‌های مرزی ایران و افغانستان تا پایان سال ۱۳۹۴

نام کشور هم مرز	استان محل استقرار	نام پایانه مرزی	موقعیت جغرافیایی منطقه نسبت به کشور	نوع تردد		تجهیزات و امکانات*									
				مسافری	باری	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷			
افغانستان	سیستان و بلوچستان	میلک	شرق	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	خراسان جنوبی	میل ۷۸ بیرجند	شرق	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		یزدان	شرق	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	خراسان رضوی	دوغارون	شرق	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

۱- سیستم اطفاء حریق ۲- نمازخانه ۳- بوفه ۴- بانک ۵- مخابرات ۶- X-Ray ۷- رایانه گذرنامه

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۵۷: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبدأ افغانستان در سال ۱۳۹۵

مرز ورود	مرز خروج	تناژ (تن)
افغانستان	پایانه‌های مرزی شمال کشور	۳,۲۰۲
	پایانه‌های مرزی شرق کشور	۳۱۴
	پایانه‌های مرزی جنوب کشور	۲۲,۸۸۹
	پایانه‌های مرزی غرب کشور	۲۱,۲۷۷
	مناطق ویژه اقتصادی	۷۲
جمع	کل پایانه‌ها	۴۷,۷۵۴
مرزهای پرتردد		
پایانه مرزی دوغارون	بندر شهید رجایی	۱۵,۳۷۴
پایانه مرزی دوغارون	پایانه مرزی باشماق	۱۴,۸۰۱
پایانه مرزی دوغارون	پایانه مرزی بازرگان	۵,۰۸۸
پایانه مرزی دوغارون	بندرعباس	۲,۶۸۲
پایانه مرزی دوغارون	بندر نوشهر	۲,۱۹۷

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۵۸: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد افغانستان در سال ۱۳۹۵

تنایژ (تن)	مرز خروج	مرز ورود
۲۸،۰۴۰	افغانستان	پایانه‌های مرزی شمال کشور
۲،۶۷۲		پایانه‌های مرزی شرق کشور
۱،۳۲۴،۷۲۷		پایانه‌های مرزی جنوب کشور
۱۱۰،۴۷۴		پایانه‌های مرزی غرب کشور
۱،۴۶۵،۹۱۲	کل پایانه‌ها	جمع
مرزهای پرتردد		
۶۶۸،۹۴۸	بندر شهید رجایی	پایانه مرزی دوغارون
۵۷۴،۴۱۸	بندر شهید باهنر	پایانه مرزی میلک
۵۱،۲۶۶	پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی دوغارون
۴۳،۱۵۷	بندر شهید رجایی	پایانه مرزی میلک

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

ترکمنستان

ترکمنستان در جنوب غربی آسیای مرکزی و همسایه شمال شرقی کشور ایران و از کشورهای تازه استقلال یافته است. این کشور با جمهوری قزاقستان، ازبکستان، افغانستان و از جنوب با جمهوری اسلامی ایران (استان‌های خراسان شمالی و گلستان) همسایه است و از غرب به دریای خزر محدود می‌شود. ایران به علت داشتن مرز طولانی، وجوه مشترک در زمینه‌های فرهنگی و تاریخی و نیازهای متقابل اقتصادی، می‌تواند روابط مناسبی با ترکمنستان داشته باشد؛ ضمن اینکه ارتباط اغلب مناطق آسیای میانه به ایران از طریق ترکمنستان برقرار می‌شود. ترکمنستان به طور رسمی از طریق نقاط مرزی باجگیران، سرخس، لطف‌آباد و اینچه‌برون با ایران مرادوات بازرگانی دارد.

ترکمنستان شبکه ریلی گسترده‌ای دارد که با کشورهای آسیای میانه و ناحیه قفقاز وصل است، البته این ارتباط در محدوده دریای خزر به صورت فری بوت صورت می‌پذیرد. با احداث راه‌آهن سرخس - مشهد به طول ۱۶۸ کیلومتر در ایران و امتداد آن به مرو در ترکمنستان که در سال ۱۳۷۵ افتتاح شد، ارتباط ریلی بین کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و آب‌های آزاد جنوب از طریق بندرعباس و بندر امام خمینی برقرار شد و راه‌آهن بافق - مشهد نیز این مسیر را بسیار کوتاه کرد.

توافقنامه‌ای بین ایران، ترکمنستان و قزاقستان برای ایجاد یک مسیر ریلی جدید در شرق دریای خزر به طول حدود ۹۰۰ کیلومتر منعقد شده که ۸۲ کیلومتر آن از گرگان تا مرز اینچه‌برون داخل ایران است (همچنین حدوداً ۶۷۰ کیلومتر در ترکمنستان و ۱۳۵ کیلومتر نیز باید در قزاقستان احداث شود) و دو کشور فوق در حال احداث آن هستند و ایران نیز مساعدت در ایجاد طرح را در نظر دارد.

البته بخش داخل ایران کوتاه‌تر و ساده‌تر است، با این حال مسیر ریلی از گرگان به شبکه سراسری راه‌آهن ایران از طریق خط موجود گرگان- ساری- گرمسار برقرار می‌شود که مسیری طولانی، فرسوده و با مشخصات هندسی نامناسب و ظرفیت ترابری محدود است و چاره‌جویی اساسی برای رفع این مشکل ضرورت دارد. اغلب متخصصان، ایجاد خط ریلی جدید از حوالی گرگان به استان سمنان را لازم می‌دانند و مطالعات اولیه‌ای برای این منظور انجام شده که باید تکمیل و مسیر آن نهایی شود.

بررسی روند ده ساله تجارت ایران- ترکمنستان (بازه زمانی ۹۴-۱۳۸۴)

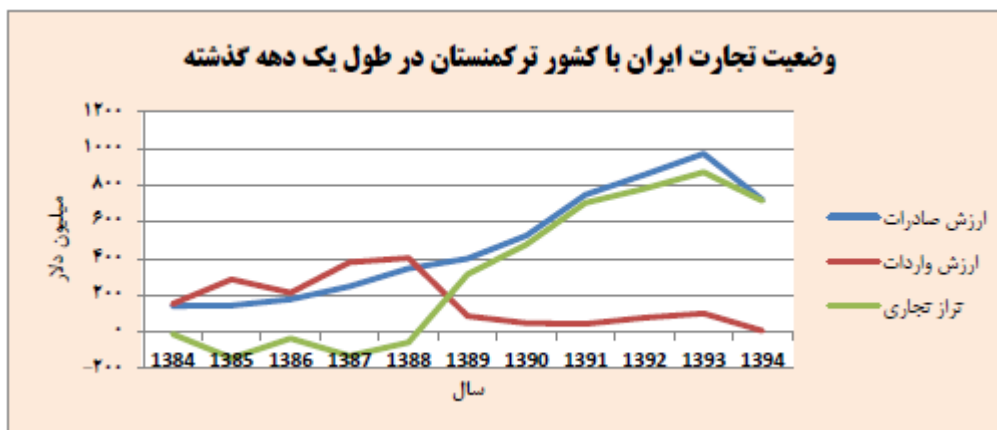
صادرات ایران به ترکمنستان تا سال ۱۳۹۳ با نرخ رشدی قابل توجه در حال صعود بوده و از سال ۱۳۸۸ از واردات پیشی گرفته و منجر به مثبت شدن تراز تجاری کشورمان تا به امروز شده است. بدون در نظر گرفتن افت صادرات در سال ۱۳۹۴، ترکمنستان را می‌توان جزء کشورهای محسوب کرد که جریان صادرات ایران به این کشور در یک دهه گذشته از رشدی پایدار برخوردار بوده است. ترکیب سبد کالاهای برتر صادراتی نیز تا حدودی در این سال‌ها ثابت بوده و تحول خاصی را به خود ندیده است.

متوسط قیمت صادرات از سال ۱۳۸۶ به بعد کاهش یافته و هرچند در سال ۱۳۹۲ مجدداً شاهد افزایش ارزش این شاخص می‌باشیم، اما در مجموع در بیشتر سال‌ها متوسط قیمت واردات بیشتر از متوسط قیمت صادرات بوده است. در ده سال گذشته صعود و نزول ارزش سالانه واردات ترکمنستان از جهان و از ایران تقریباً با یکدیگر همزمان بوده و از یک الگو تبعیت کرده‌اند. لذا می‌توان ادعا کرد که تحریم‌های بین‌المللی چندان تأثیری بر تجارت دو کشور نداشته و روابط از این نظر کمتر آسیب‌پذیر است.

جدول ۵۹: وضعیت تجارت ایران و ترکیه طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴

سال	ارزش صادرات (میلیون دلار)	ارزش واردات (میلیون دلار)	تراز تجاری (میلیون دلار)	متوسط قیمت صادرات (دلار/کیلوگرم)	متوسط قیمت واردات (دلار/کیلوگرم)	رشد (درصد)
۱۳۸۴	۱۴۱	۱۵۳	-۱۲	۰.۶	۰.۵	-
۱۳۸۵	۱۴۴	۲۸۷	-۱۴۳	۰.۶	۰.۶	۲
۱۳۸۶	۱۷۸	۲۱۴	-۳۶	۰.۹	۰.۶	۲۴
۱۳۸۷	۲۴۹	۳۸۰	-۱۳۱	۰.۶	۰.۹	۴۰
۱۳۸۸	۳۴۶	۴۰۳	-۵۷	۰.۳	۰.۶	۳۹
۱۳۸۹	۴۰۰	۸۶	۳۱۴	۰.۳	۰.۴	۱۶
۱۳۹۰	۵۲۶	۴۸	۴۷۸	۰.۴	۰.۴	۳۲
۱۳۹۱	۷۴۹	۴۴	۷۰۵	۰.۴	۰.۵	۴۲
۱۳۹۲	۸۵۹	۷۷	۷۸۲	۰.۷	۰.۶	۱۵
۱۳۹۳	۹۷۳	۱۰۱	۸۷۲	۰.۴	۰.۷	۱۳
۱۳۹۴	۷۲۱	۶	۷۱۵	۰.۴	۰.۴	-۲۶

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران



نمودار ۵۰: وضعیت تجارت ایران و ترکمنستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۴

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۶۰: عمده کالای صادراتی ایران به ترکمنستان طی سال‌های ۹۴-۱۳۸۵

سال	عمده کالای صادراتی
۱۳۸۵	نخ، کف‌پوش‌های غیرمخملی باف، سیب تازه، رنگ‌ها و ورنی‌ها، شیرینی
۱۳۸۶	وسایل نقلیه موتوری برای حمل و نقل، کف‌پوش‌های غیرمخملی باف، نخ، رنگ‌ها و ورنی‌ها، شیرینی
۱۳۸۷	سیب زمینی، سیب تازه، کف‌پوش‌های غیرمخملی باف، نخ، پیاز و موسیر
۱۳۸۸	سیمان سفید پرتلند، سیب، رنگ‌ها و ورنی‌ها، کف‌پوش‌های غیرمخملی باف، سیب زمینی
۱۳۸۹	سیمان سفید پرتلند، سیب، رنگ‌ها و ورنی‌ها، کف‌پوش‌های غیرمخملی باف، سیب زمینی
۱۳۹۰	سیمان سفید پرتلند، سیب زمینی، قیر نفت، کف‌پوش‌های غیرمخملی باف، سیب
۱۳۹۱	سیمان سفید پرتلند، سیب زمینی، لوله و شیلنگ، کف‌پوش‌های غیرمخملی باف، سیب
۱۳۹۲	لوله و شیلنگ‌های، اوره، لوله‌ها و پروفیل‌ها، کف‌پوش‌های غیرمخملی باف، سیب تازه
۱۳۹۳	لوله‌های خطی جوش داده شده، سیب زمینی، لوله و شیلنگ، اسکلت و قطعات اسکلت، لوله‌ها و پروفیل
۱۳۹۴	سیب زمینی، اسکلت و قطعات اسکلت، قیر نفت، لوله‌ها و پروفیل، لوله و شیلنگ

منبع: سازمان توسعه تجارت ایران

جدول ۶۱: وضعیت پایانه‌های مرزی ایران و ترکمنستان تا پایان سال ۱۳۹۴

نام کشور هم مرز	استان محل استقرار	نام پایانه مرزی	موقعیت جغرافیایی منطقه نسبت به کشور	نوع تردد		تجهیزات و امکانات*								
				مسافری	باری	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷		
ترکمنستان	خراسان رضوی	باجگیران	شمال شرقی	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
		سرخس	شمال شرقی	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
	گلستان	لطف‌آباد	شمال شرقی	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
		اینچه‌برون	شمال	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

۱- سیستم اطفاء حریق ۲- نمازخانه ۳- بوفه ۴- بانک ۵- مخابرات ۶- X-Ray ۷- رایانه گذرنامه

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۶۲: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران از مبدأ ترکمنستان در سال ۱۳۹۵

مرز ورود	مرز خروج	تناژ (تن)
ترکمنستان	پایانه‌های مرزی شمال کشور	۱۶،۵۵۳
	پایانه‌های مرزی شرق کشور	۱۲،۵۵۳
	پایانه‌های مرزی جنوب کشور	۲۶۳،۴۲۷
	پایانه‌های مرزی غرب کشور	۵۹۵،۸۲۴
	مناطق ویژه اقتصادی	۲،۳۸۵
	کل پایانه‌ها	۸۹۰،۷۴۲
جمع	مرزهای پرتدد	
پایانه مرزی لطف‌آباد	پایانه مرزی بازرگان	۳۹۱،۷۷۸
پایانه مرزی سرخس	بندر شهید رجایی	۱۷۳،۸۵۴
پایانه مرزی سرخس	پایانه مرزی بازرگان	۱۳۲،۳۶۵
پایانه مرزی سرخس	بندرعباس	۵۳،۸۰۱
پایانه مرزی لطف‌آباد	بندر شهید رجایی	۲۳،۰۱۵
پایانه مرزی سرخس	پایانه مرزی مهران	۲۰،۲۹۸

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جدول ۶۳: آمار کالاهای ترانزیتی از ایران به مقصد ترکمنستان در سال ۱۳۹۵

مرز ورود	مرز خروج	تناژ (تن)
ترکمنستان	پایانه‌های مرزی شمال کشور	۹،۸۹۴
	پایانه‌های مرزی شرق کشور	۶،۷۰۰
	پایانه‌های مرزی جنوب کشور	۶۷۱،۵۹۳
	پایانه‌های مرزی غرب کشور	۷۰۶،۷۴۶
جمع	کل پایانه‌ها	۱،۳۹۴،۹۳۳
مرزهای پرتدد		
پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی لطف‌آباد	۴۴۰،۷۴۹
بندر شهید رجایی	پایانه مرزی سرخس	۴۱۴،۹۲۷
پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی سرخس	۱۳۷،۸۲۴
پایانه مرزی بازرگان	پایانه مرزی اینچه برون	۱۲۶،۳۸۵
بندر شهید رجایی	پایانه مرزی لطف‌آباد	۱۱۸،۱۰۰
بندر شهید رجایی	پایانه مرزی اینچه برون	۹۴،۸۳۳

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

۱-۵- ترانزیت کالا

ترانزیت به عبور کالا با حداقل کنترل از یک کشور به دیگری بدون پرداخت عوارض گمرکی اشاره دارد. در واقع ترانزیت یکی از بخش‌های مهم حمل و نقل به شمار می‌آید که همچون ابزاری برای تسهیل تجارت به کار برده می‌شود و می‌تواند به ارتقاء روابط و همکاری بین کشورها کمک کند و این خود به امنیت و توسعه منطقه ختم خواهد شد. علاوه بر این، ترانزیت نقش مهمی در کسب درآمد ارزی به‌ویژه در کشورهایی که از لحاظ جغرافیایی از جایگاه خوبی در این راستا برخوردارند، ایفا می‌کند و می‌توان به آن همچون راه‌حلی برای برون‌رفت از معضل بیکاری نگریست.

ایران به طور طبیعی موقعیت ژئوپلیتیکی و استراتژیک ویژه‌ای جهت ترانزیت کالا دارد، به گونه‌ای که مسیری مهم برای گذر کریدورهای اصلی منطقه‌ای و بین‌المللی محسوب می‌شود و این موقعیت را به واسطه داشتن ۲۸۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب کشور و همسایگی با ۱۵ کشور محصور در خشکی به دست آورده است.

کشورهایی که بعد از فروپاشی شوروی سابق پا به عرصه وجود گذاشتند، از طریق ایران می‌توانستند به آب‌های آزاد دسترسی پیدا کنند و کالاهایشان را در اندازه‌های حجیم‌تر و با قیمت کمتری از راه دریا جابجا کنند. همین موضوع باعث شد جایگاه ایران به عنوان کشوری ترانزیتی بیشتر مورد توجه قرار گیرد. علاوه بر این، ایران همچون حلقه مهمی از زنجیره اتصال اروپا به آسیا عمل می‌کند که از این نظر دارای سابقه چند هزار ساله است و دلیل این سابقه طولانی را می‌توان در ایمنی، ارزانی و کوتاهی مسیر برای حمل کالا دانست.

۱-۵-۱ - عملکرد کشور در زمینه ترانزیت کالا

اکثر کارشناسان به پتانسیل بالقوه ایران در ترانزیت کالا، اذعان دارند تا جایی که موقعیت ترانزیت شدن کالا از کشور را در ردیف صادرات تصور می‌کنند. کشورهایمانند ترکیه و آلمان که در مسیر ترانزیت کالا قرار گرفته‌اند با عملکردی که در زمینه ترانزیت داشته‌اند موفق به کسب درآمد هنگفتی از این راه شده‌اند. ایران نیز می‌تواند با توجه به فرصتهایی که از آن برخوردار است با بهبود عملکرد، حجم ترانزیت را افزایش دهد و با استفاده بهینه از ظرفیت‌های بالقوه‌اش در زمینه ترانزیت، از مزایای آن بیشتر بهره‌مند شود.

برای داشتن عملکردی کارا در ترانزیت، نیاز به امکانات و تسهیلاتی برای عبور موفقیت‌آمیز کالا از کشور است. وجود ۱۵ بندر بزرگ و ۲۳ پایانه مرزی فعال بین‌المللی که امکان تجارت و ارتباط با دنیای خارج از مرزهای کشور را فراهم کرده گوشه‌ای از این امکانات می‌باشند. از طرفی نیز وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل که از فاکتورهای مؤثر در ترانزیت کالا است در سال ۱۳۹۷ به صورت ۸۸،۸۷۳ هزار کیلومتر راه جاده‌ای (بدون احتساب راه‌های روستایی)، ۱۴،۵۲۹ کیلومتر خط راه‌آهن و ۲۵،۲۳۵ کیلومتر راه ترانزیتی بوده است (سالنامه راهداری و راه‌آهن ۱۳۹۷).

در جدول ۶۴ آمار و اطلاعات مربوط به زیرساخت‌ها و روساخت‌های مورد نیاز ترانزیت کالا برای سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۷ ارائه شده است.

جدول ۶۴: عملکرد زیرساخت‌ها و روساخت‌های ترانزیتی ایران طی سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۹۳

۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۳	۱۳۹۳	واحد سنجش	شرح
۸۸,۸۷۳	۸۸,۰۱۲	۸۷,۱۶۶	۸۶,۱۶۶	۸۵,۸۹۳	کیلومتر	راه‌های حوزه استحفاظی (بدون راه روستایی)
۲۵,۲۳۵	۲۴,۹۸۲	۲۴,۹۴۲	۲۴,۴۴۳	۲۴,۲۴۵	کیلومتر	طول راه‌های ترانزیتی
۷۴۶	۷۰۵	۶۵۱	۵۴۳	۴۸۲	تعداد	مجتمع‌های خدماتی- رفاهی و تیربارک‌های فعال
۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	۲۳	تعداد	پایانه‌های مرزی بار و مسافر فعال
۸۶۷	۸۴۷	۷۰۷	۹۴۳	۸۶۲	شرکت	تعداد شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی بار

منبع: سازمان راهداری‌های کشور

در جدول ۶۵ عملکرد ترانزیت کشور طی سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۷ آورده شده است. بر اساس آمار سازمان راهداری، در سال ۱۳۹۱ میزان کل ترانزیت کالا از کشور ۱۱۶۱۶ هزار تن کالا بوده (۹۳ درصد از طریق جاده، ۷ درصد از طریق راه‌آهن) که نسبت به سال قبل از آن رشد داشته است. مبدأ اصلی این میزان ترانزیت عمدتاً کشورهای عراق، چین، ترکمنستان، امارات متحده عربی، ازبکستان و مقصد آنها اکثراً کشورهای امارات متحده عربی، افغانستان، عراق، ترکمنستان و آذربایجان بوده‌اند. از طرفی سهم گروه مواد متفرقه از ترانزیت کل با وزن ۶۳,۵۷ و ارزش ۶۳,۷۱ درصدی در سال‌های مورد مطالعه، به نسبت سایر گروه‌های کالایی، بیشتر بوده است.

جدول ۶۵: عملکرد ترانزیتی کشور طی سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۹۳

۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	واحد سنجش	شرح
۱۰,۶۶۴	۱۰,۸۶۸	۸,۹۵۹	۱۲,۳۵۴	۱۳,۱۳۷	هزار تن	میزان کل ترانزیت کالا از کشور (جاده‌ای، ریلی) غیرنفتی
۳۴۰۰	۲۹۰۳	۱۹۹۹	۴۵۹۶	۵۶۶۷	هزار تن	
۷۲۶۴	۷۹۶۵	۶۹۶۰	۷۷۵۴	۷۴۷۰	هزار تن	
چین، عراق، امارات متحده عربی، افغانستان، کره	چین، امارات متحده عربی، عراق، کره، افغانستان	چین، امارات متحده عربی، عراق، ترکیه، کره	چین، امارات متحده عربی، عراق، ترکیه، کره	چین، عراق، امارات متحده عربی، هند، افغانستان	تعداد	پنج کشور عمده مبدأ ترانزیت
چین، امارات متحده عربی، هند، ترکیه، آلمان	چین، امارات متحده عربی، هند، آلمان، ترکیه	چین، امارات متحده عربی، کره، ترکیه، آلمان	چین، امارات متحده عربی، کره، ترکیه، آلمان	چین، امارات متحده عربی، کره، ترکیه، هند	تعداد	پنج کشور عمده مبدأ ترانزیت

منبع: سازمان راهداری‌های کشور

۱-۵-۲- تصویر کلان بخش حمل و نقل بار برون شهری و ترانزیت^۱

مصرف بی‌رویه سوخت در کشور، تلفات جاده‌ای متعدد، هزینه‌های انسانی و مالی ناشی از معلولیت‌های به جا مانده از تصادفات جاده‌ای، جاده‌های ناایمن، آلودگی‌های زیست‌محیطی، افزایش اعتراضات و امتیازخواهی از طرف رانندگان بخش جاده‌ای و... مشکلاتی است که در نتیجه خودرومحور بودن کشور در حمل بار جاده‌ای، بر سر راه کشور قرار گرفته‌اند.

در شرایط کنونی بارهای زمینی در ایران در مسافت‌های بسیار طولانی از طریق حمل جاده‌ای جابه‌جا می‌شود. مسیر کامیون‌ها در مسافت‌های ۱۵۰۰ کیلومتر و حتی اعدادی بالاتر از این با ناوگان فرسوده که علاوه بر مصرف سوخت بالا، آلودگی محیط‌زیست را به همراه دارد پدیده‌ای است که در بسیاری از کشورها برای آن چاره اندیشیده شده و آن هم افزایش سهم حمل ریلی است. در این مسیر برخی کشورها به سهم مطلوب رسیده و درصد ثبات آنند و البته بعضی کشورهای با اقتصاد نوظهور هستند که به دلایلی از جمله رشد سریع میزان حمل بار در این کشورها در سال‌های اخیر هنوز به سهم ریلی دلخواه نرسیده‌اند. این کشورها نیز برای افزایش سهم ریلی خود برنامه‌ریزی کرده و اهداف و راهکارهای مشخصی را برای آن تدوین کرده‌اند.

علاوه بر افزایش سهم ریلی در حمل بار کشور، موضوع دیگری که در حمل و نقل بار برون‌شهری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، موضوع ترانزیت می‌باشد. ترانزیت به عنوان منبع درآمدی مناسب معرفی می‌شود، اما ایران که از ویژگی‌های مناسبی برای برخورداری از این درآمد است و تاکنون به نحو مطلوب از مزیت‌های ترانزیت استفاده نکرده است. حتی عملکرد سایر کشورها باعث شده که رفته‌رفته ویژگی‌های نسبی ایران کم‌رنگ و امکان حذف نقش ایران در این حوزه مهیا شود.

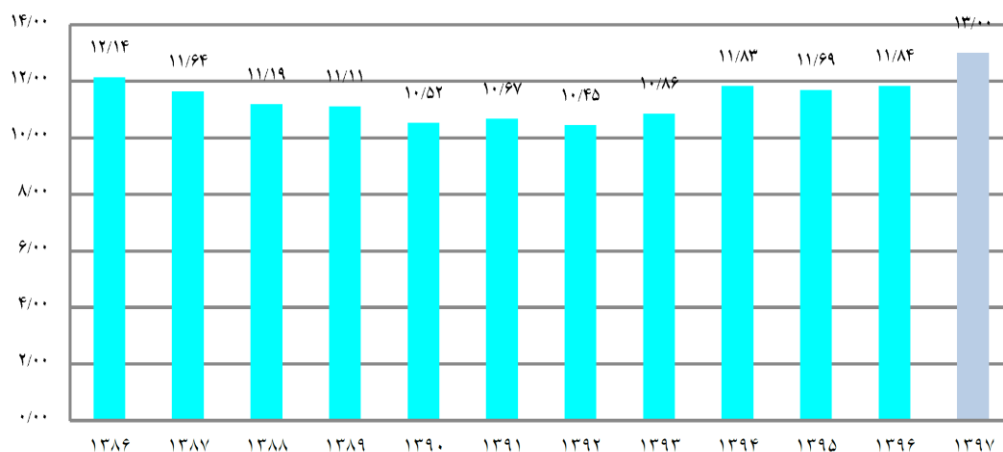
در این بخش وضعیت بار برون‌شهری بررسی شده و در آن ضمن ارائه تصویری از وضعیت بار برون‌شهری و میزان مصرف سوخت، وضعیت بار برون‌شهری در کشورهای منتخب نیز مورد بررسی قرار گرفته است. در بخش دوم گزارش ترانزیت کالا (جاده‌ای و هوایی) در کشور و مقایسه آن با سایر کشورها ارائه شده و در انتهای این گزارش راهکارهای عبور از خودرومحوری در بار برون‌شهری و ارتقای موقعیت ترانزیتی کشور مطرح شده است.

۱. برگرفته از گزارش «تصویر کلان بخش حمل و نقل بار برون‌شهری و ترانزیت» (۱۳۹۸)، معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی، مرکز پژوهش‌های مجلس جمهوری اسلامی.

بار برون‌شهری

نمایی از روند پیشرفت خودرودمخوری در حمل‌ونقل بار برون‌شهری کشور

در نمای کلی از حمل‌ونقل بار برون‌شهری «خودرودمخورت‌تر شدن کشور» را می‌توان دید. به طوری که سهم حمل ریلی کشور در مقایسه با سایر کشورها بسیار کمتر است. با بررسی وضعیت سهم حمل ریلی نتایج حاکی از آن است که به‌رغم روند صعودی طی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۷، در سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۶ حتی یک درصد افزایش سهم ریلی نیز حاصل نشده است. در نمودار ۵۱ سهم حمل ریلی از حمل بار در ایران بر اساس تُن-کیلومتر نشان داده شده است. با توجه به محاسبات فنی صورت گرفته «در مجموع صرفه‌جویی حاصل از مصرف سوخت و هزینه‌های خارجی^۱، ۳۳/۴ هزار میلیارد تومان (مطابق با اعداد سال ۱۳۹۷) صرفه‌جویی به ازای تحقق سهم ریلی ۳۰ درصد در حمل بار صورت می‌پذیرد». این در حالی است که سهم حمل‌ونقل ریلی در مقیاس تُن-کیلومتر در حدود ۱۲ درصد در سال ۱۳۹۶ بوده است.^۲



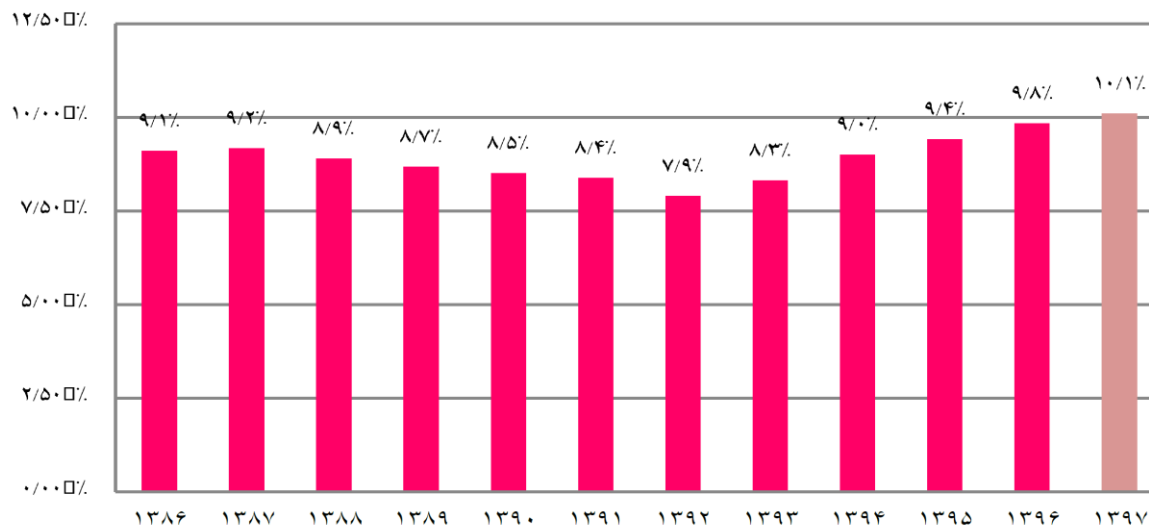
نمودار ۵۱: سهم ریلی (درصد) از حمل بار در ایران بر اساس تُن-کیلومتر

منبع: سالنامه آماری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۷

چنانچه از نمودار نیز پیداست سهم ریلی (درصد) از حمل بار در ایران بر اساس تُن-کیلومتر سال ۱۳۹۶ کمتر از سال ۱۳۸۶ بوده؛ یعنی روندی تقریباً نزولی داشته است.

۱. گزارش تعیین مقدار کمی شاخص منفعت اقتصادی جامعه ناشی از حمل کالاهای مناسب سیستم ریلی، تهیه شده در معاونت بهره‌برداری و سیر و حرکت شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
 ۲. توضیح: تمامی اعداد برای سال ۱۳۹۷ بر مبنای سیستم صدور صورتحساب شرکت‌های حمل و نقلی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تخمین زده شده است. از آنجا که این سیستم مبنای صدور برنامه برای حمل و نقل ریلی است و با تقریب مناسبی سهم حمل ریلی در سال ۱۳۹۷ با عدد تخمین زده شده مطابقت خواهد داشت.

در نمودار ۵۲ سهم ریلی از حمل بار بر اساس تناژ طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۷ نشان داده شده است.

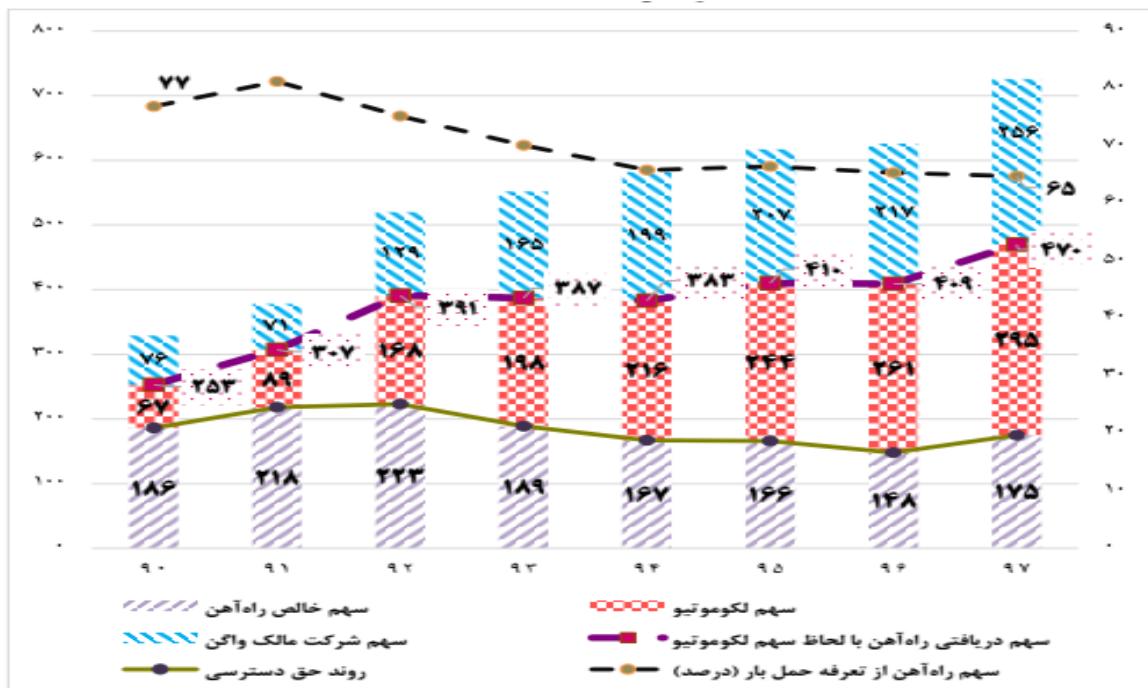


نمودار ۵۲: سهم ریلی از حمل بار بر اساس تناژ

منبع: سالنامه آماری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۷

چنانچه در نمودار نیز مشخص است، سهم حمل ریلی از حمل بار بر اساس تناژ ظرف ۱۰ سال (از ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۶) به یک درصد هم افزایش نیافته است. این تغییرات، به‌رغم عدم افزایش در حق دسترسی رخ داده است. کل حق دسترسی در حمل ریلی از سه بخش تشکیل شده است: (۱) سهم لوکوموتیو؛ (۲) سهم واگن یا شرکت مالک واگن؛ (۳) سهم خط یا خالص راه‌آهن که به ازای هر تُن - کیلومتر حمل ریلی بار اخذ می‌شود و در مجموع مبلغ کرایه حمل بار ریلی را تشکیل می‌دهد.

در نمودار ۵۳ روند سهم عوامل مختلف در کرایه حمل ریلی طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷ نمایش داده شده است.



نمودار ۵۳: روند تغییرات نرخ حمل به تفکیک عوامل مؤثر در آن (هر تن - کیلومتر/ریال) از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷

منبع: اداره کل بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران.

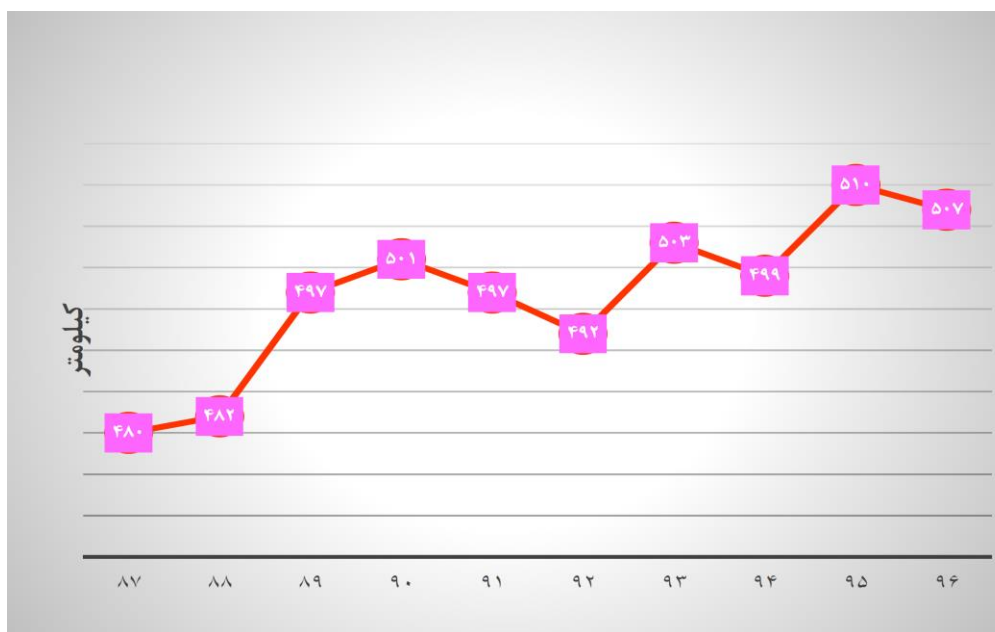
همان‌طور که در نمودار مشخص است حق دسترسی به خط (سهم خالص راه آهن) از میزان ۲۲۳ ریال در سال ۱۳۹۲ به عدد ۱۴۸ ریال در سال ۱۳۹۶ تقلیل یافته است، اما نکته حائز اهمیت در اینجا مربوط به سهم لوکوموتیو و سهم شرکت مالک واگن است. از آنجا که مالکیت اکثر لوکوموتیوها در اختیار شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران است، در تحلیل حق دسترسی می‌توان به نوعی سهم شرکت راه آهن را حاصل جمع سهم خط و سهم لوکوموتیو دانست. با در نظر گرفتن این نکته مشاهده می‌شود که سهم خط و لوکوموتیو از عدد ۳۹۱ ریال در سال ۱۳۹۲ به عدد ۴۰۹ ریال در سال ۱۳۹۷ رسیده است و با وجود کاهش سهم خط، افزایش سهم لوکوموتیو منجر به ثبات نسبی در سهم مجموع خط و لوکوموتیو شده است.

اما توجه به سهم واگن یا شرکت‌های مالک واگن نیز به بررسی روند حق دسترسی ریلی کمک خواهد کرد. برخلاف سهم خط و سهم لوکوموتیو که به صورت تعرفه مشخص می‌شود، سهم واگن تعرفه‌ای نیست و به صورت مذاکره میان صاحب کالا و مالک واگن به دست می‌آید. اعداد نمایش داده شده نیز متوسط قیمت‌های مورد توافق است.

همان‌طور که در نمودار نیز مشاهده می‌شود، کرایه حمل ریلی در بارنامه که حاصل جمع سه سهم خط، لوکوموتیو و واگن است، در سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶ و همچنین از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷ با افزایش همراه بوده است.

با وجود این از آنجا که افزایش کرایه حمل ریلی (مجموع هر سه سهم) در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶ مطابق با متوسط تورم نبوده، کرایه حمل ریلی با افزایش نسبی همراه نبوده است. بر اساس مدل‌های بهینه در حمل و نقل بار، حمل بار در مسافت‌های کوتاه از طریق حمل جاده‌ای، حمل بار در مسافت‌های بلند از طریق حمل ریلی، حمل بار در مسافت‌های خیلی طولانی از طریق حمل دریایی و حمل بارهای با ارزش زیاد از طریق حمل هوایی بهینه است. بر اساس استراتژی‌های بخش حمل و نقل که در سال ۱۳۹۷ توسط وزارت راه و شهرسازی منتشر شده نیز حمل بار در مسافت‌های بلند به حمل ریلی تخصیص داده شده است.

در نمودار ۵۴ متوسط مسافت طی شده در هر سفر کامیون‌ها نمایش داده شده است و بر همین مبنا مسافت‌هایی که کامیون‌ها طی می‌کنند، در حال افزایش است.



نمودار ۵۴: متوسط مسافت طی شده در هر سفر کامیون‌ها

منبع: سالنامه‌های آماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.

به‌رغم استراتژی‌های ابلاغی بخش حمل و نقل، همان‌طور که در نمودار بالا نیز مشخص است، سهم حمل بار ریلی در کشور بسیار پایین است و در مقابل مسافت‌های طی شده توسط حمل جاده‌ای در حال افزایش است؛ بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که حمل و نقل باری، خودرودمحورتر شده است.

صرفه‌جویی مصرف سوخت بین جاده و ریل

با در نظر گرفتن صرفه‌جویی مصرف سوخت بین جاده و ریل به ازای هر تُن- کیلومتر برابر ۳۲ میلی‌لیتر گازوئیل (معادل ۱ / ۲ سنت در هر تُن کیلومتر) و همچنین هزینه‌های خارجی از قبیل هزینه سوانح و حوادث ناشی از حمل جاده‌ای به ازای هر تُن- کیلومتر، هزینه ناشی از شبکه و بازسازی به ازای هر تُن- کیلومتر، هزینه ناشی از آلاینده‌گی زیست‌محیطی به ازای هر تُن- کیلومتر حمل جاده‌ای و هزینه ناشی از تغییرات اقلیم به ازای هر تُن- کیلومتر حمل جاده‌ای، می‌توان نتیجه گرفت که در مجموع صرفه‌جویی مصرف سوخت و هزینه‌های خارجی به ازای انتقال هر تُن- کیلومتر بار از جاده به ریل، ۲۸۰۰ ریال به ارزش سال ۱۳۹۷ است. بر اساس آمار، متوسط مسافتی که بارهای مناسب حمل ریلی طی می‌کنند حدوداً ۷۸۵ کیلومتر است. با ضرب این عدد در ۲۸۰۰ ریال می‌توان نتیجه گرفت که «به ازای انتقال هر تن بار از ریل به جاده، ۲۲۰ هزار تومان ضرر به اقتصاد ملی تحمیل می‌شود».

از طرف دیگر، کل حمل زمینی (حمل و نقل داخلی و بین‌المللی ریلی و جاده‌ای) در سال ۱۳۹۷ برابر ۵۰۷ میلیون تُن^۱ بوده است (با بار غیربارنامه‌ای بیش از ۶۰۰ میلیون تُن است). با توجه به سهم ۳۰ درصدی برای حمل ریل (بر اساس تکلیف قانونی)، تناژ بار ریلی برابر ۱۵۲ میلیون تُن به دست می‌آید. بنابراین می‌توان گفت که در صورت عمل به تکلیف قانونی و افزایش سهم ریل از حمل بار به ۳۰ درصد در مصرف سوخت و هزینه‌های خارجی ۳۳/۴ هزار میلیارد تومان صرفه‌جویی می‌تواند صورت گیرد.

بررسی وضعیت حمل و نقل بار برون‌شهری در کشورهای منتخب

در ادامه، مقایسه حمل و نقل بار ریلی و جاده‌ای در سایر کشورها به تفکیک کشورهای با عملکرد ریلی بالا، کشورهای اروپایی، کشورهای منطقه و اقتصادهای نوظهور ارائه می‌شود. تقریباً تمامی کشورها (به جز هند و چین)، در روند حمل بار ریلی، روند افزایشی یا ثابت داشته‌اند. کشورهای چین و هند که روند نزولی داشته‌اند نیز افزایش سهم ریلی از حمل و نقل زمینی بار را در برنامه‌های خود قرار داده‌اند.

جدول ۶۶: مقایسه عملکرد حمل و نقل بار در کشورها در سال ۲۰۰۹ (میلیارد تن-کیلومتر)

شرح	کشور ۲۷ اتحادیه اروپا		آمریکا		ژاپن		چین		روسیه	
	۱۸۸۸	٪۷۷	۱۸۹۰	٪۳۷	۲۴۷	٪۹۴	۹۷۵	٪۲۲	۲۰۱	٪۹
جاده	۱۸۸۸	٪۷۷	۱۸۹۰	٪۳۷	۲۴۷	٪۹۴	۹۷۵	٪۲۲	۲۰۱	٪۹
ریل	۴۲۵	٪۱۸	۲۷۰۵	٪۵۳	۲۳	٪۶	۳۱۹۵	٪۴۹	۱۹۵۱	٪۸۸
آبی	۱۳۸	٪۶	۴۸۶	٪۱۰	:	:	۱۲۹۱	٪۲۹	۵۸	٪۳
کل	۲۴۶۱	٪۱۰۰	۵۰۸۱	٪۱۰۰	۲۷۰	٪۱۰۰	۴۴۶۱	٪۱۰۰	۲۲۱۰	٪۱۰۰

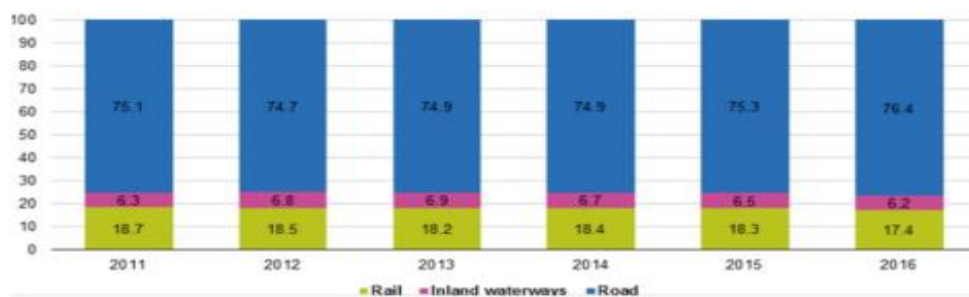
Source: Panorama of Transport, 2009

۱. سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و معاونت بازرگانی و بهره‌برداری شرکت راه‌آهن.

یکی از عوامل اثرگذار بر سهم حمل ریلی بار، میزان وسعت کشورهاست. همان گونه که در جدول بالا نشان داده شده است، کشورهای اروپایی به رغم اینکه به طور معمول وسعت آنها از ایران کمتر است، سهم حمل ریلی بیشتری نسبت به کشور ما دارند. در ضمن باید توجه داشت که معمولاً خطوط ریلی در کشورهای اروپایی، مسافری محسوب می شود.

علاوه بر اروپا سهم ریلی در آمریکا، چین و روسیه از سهم ریلی کشور ما بسیار بالاتر است. در خصوص اعداد جدول ۶۶ میزان سهم مدل های مختلف حمل بار در ژاپن در سال ۲۰۱۷ نیز به صورت ۵۰ درصد سهم جاده، ۴۴ درصد سهم دریا و ۵ درصد سهم ریل بوده است (مابقی سهم مربوط به شیوه های حمل دیگر است). این در حالی است که برنامه ریزی وزارت حمل و نقل ژاپن برای افزایش سهم ریل به ۲۰ درصد تا سال ۲۰۲۰ است.^۱ البته استراتژی های ژاپن در حمل ریلی بر حمل مسافر متمرکز است.

سهم ریل و جاده و حمل آبراهی در حمل بار طی سال های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۶ نیز به شرح نمودار ۵۴ است. روند تغییرات سهم روش های مختلف حمل هرچند نشان از کاهش نامحسوس سهم حمل بار جاده ای نسبت به سال ۲۰۰۶ دارد، اما این سهم همچنان بالاست.



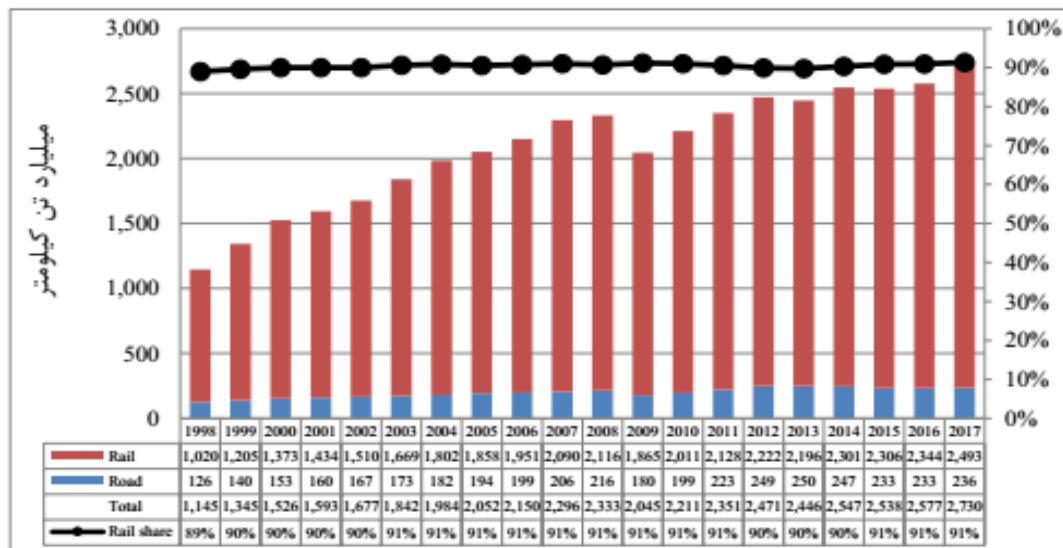
Source: <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

نمودار ۵۵: سهم ریل و جاده و حمل آبراه های در حمل بار اروپا (درصد)

1 . <https://www.globaltrademag.com/global-logistics/japan-shifting-trains-move-freight/>

مقایسه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای در سایر کشورها (کشورهای با عملکرد ریلی بالا)

به منظور مقایسه سهم حمل ریل در کشورهای با عملکرد ریلی بالا ابتدا با توجه به سهم حمل ریلی قابل توجهی که در روسیه وجود دارد روند عملکرد حمل زمینی بار را در این کشور از سال ۱۹۹۸ تا سال ۲۰۱۷ بررسی می‌کنیم. در نمودار ۵۶ این موضوع نشان داده شده است.



Source: <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

نمودار ۵۶: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در روسیه

با بررسی وضعیت کشور روسیه، موارد زیر استنتاج می‌شود:

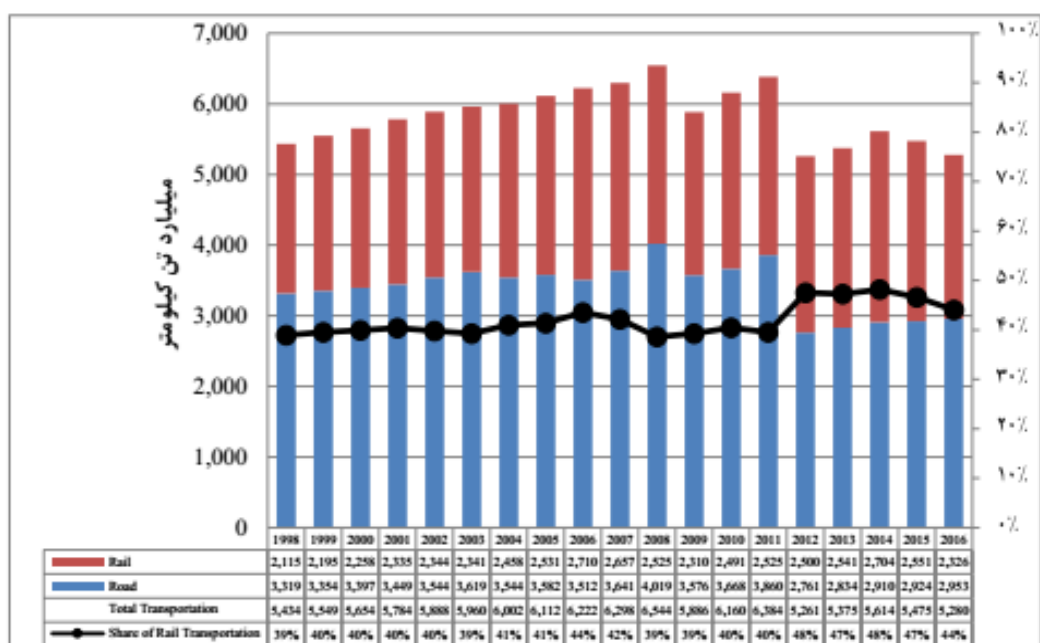
- با توجه به پهناوری روسیه، این کشور در سهم ریلی حدود ۹۰ درصد به ثبات رسیده است.
- با وجود رشد در کل عملکرد زمینی، این کشور محمولات خود را حتی در حالتی که سهم ریلی بالا بوده به حمل جاده‌ای منتقل نکرده است.
- سهم ۱۰ درصدی حمل جاده‌ای در روسیه عددی حدود ۲۳۵ میلیارد تن- کیلومتر است که این سهم کوچک تنها اندکی از عملکرد کل حمل بار زمینی کشور ما (حدود ۲۶۰ میلیارد تن- کیلومتر) پایین‌تر است و از طرفی چندین برابر عملکرد کل حمل بار زمینی برخی کشورهای اروپایی است.
- اگر عملکرد حمل زمینی بار در کشور روسیه به نظر فوق‌العاده می‌رسد می‌توان با بررسی سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در آمریکا به عنوان یکی دیگر از کشورهای با عملکرد ریلی بالا، نتایج جالب‌تری را مشاهده کرد:
- آمریکا کشوری است که بیشتر به عنوان حمل‌کننده جاده‌ای شناخته می‌شود، با وجود این سهم حمل ریلی بار در این کشور عدد قابل توجهی است.

عملکردی حدود ۲۴۰۰ میلیارد تن - کیلومتر در حمل ریلی بار در آمریکا منجر به سهمی حدود ۴۵ درصد می‌شود، در حالی که همین عملکرد در روسیه منجر به سهم ۹۰ درصدی می‌شود که نشان‌دهنده حجم بالای جابه‌جایی بار در آمریکاست (از لحاظ عملکرد کل حمل زمینی بار آمریکا تقریباً دو برابر روسیه است).

سهم تن-کیلومتری راه‌آهن، از سال ۱۹۹۸ تا سال ۲۰۱۶، از ۳۹ درصد به ۴۴ درصد افزایش یافته است.

در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸، افت ۵ درصدی سهم ریلی مشاهده می‌شود.

در سال ۲۰۱۲، افزایش ۸ درصدی در سهم تن-کیلومتر راه‌آهن ثبت شده است (رشدی معادل ۲۰ درصد نسبت به سال ۲۰۱۱).



Source: <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

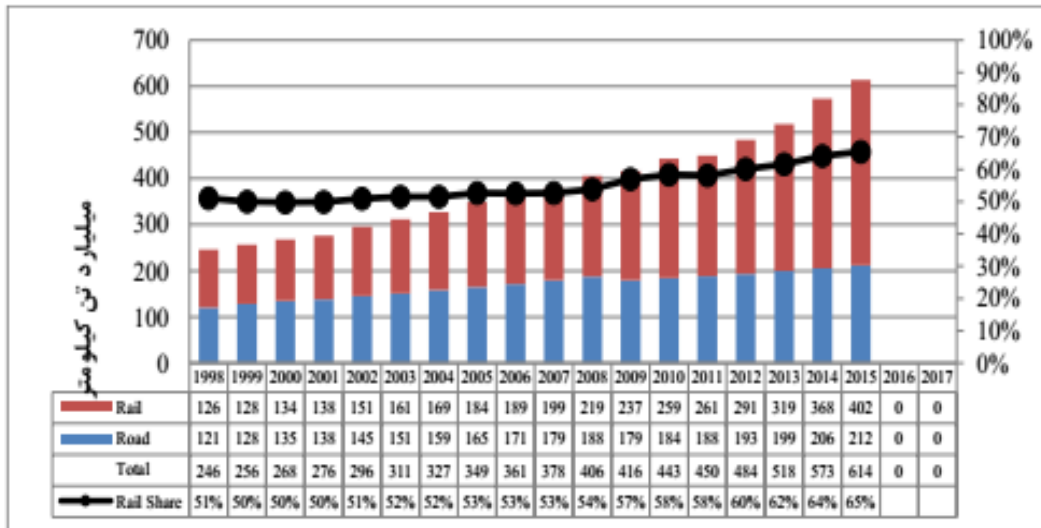
نمودار ۵۷: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در آمریکا

پس از بررسی وضعیت کشور روسیه و آمریکا وضعیت راه‌آهن در حمل بار (تن - کیلومتر) در کشور استرالیا نیز در زیر آمده است. در این راستا، می‌توان نکات ذیل را برشمرد:

در مقایسه با دو کشور بالا، این کشور عملکرد بسیار کمی دارد، ولی سهم ریلی در این کشور قابل توجه است.

– سهم تُن- کیلومتری راه‌آهن، از سال ۱۹۹۸ تا سال ۲۰۱۵، از ۵۱ درصد به ۶۵ درصد افزایش یافته است.

– طی سال‌های اشاره شده، همواره روند سهم ریلی مثبت و افزایشی بوده است.



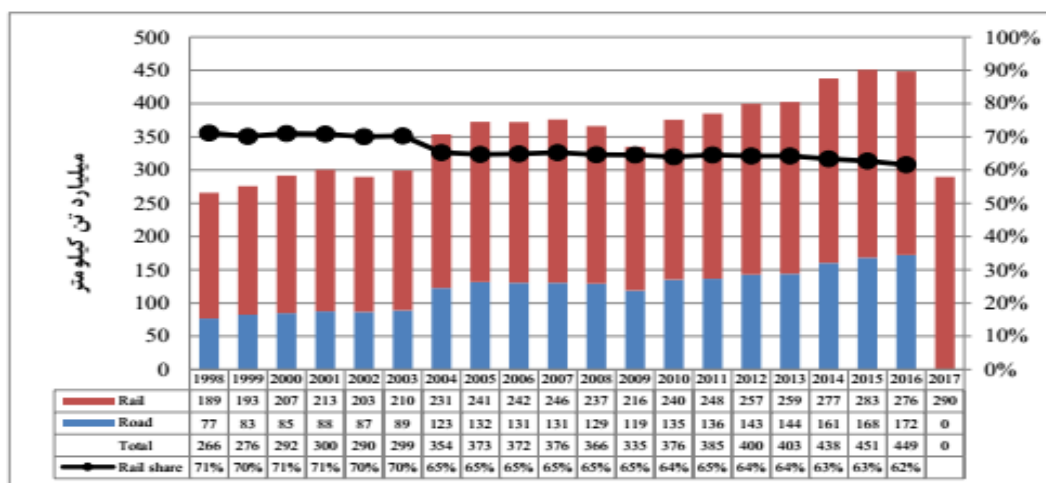
نمودار ۵۸: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در استرالیا

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

همچنین با بررسی سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در کانادا به عنوان یکی از کشورهای با عملکرد ریلی بالا، نکات زیر قابل طرح است:

– سهم تُن- کیلومتری راه‌آهن در این کشور با وجود افت در سال‌های اخیر به طور متوسط ۶۵ درصد است.

– بخش اعظم این کاهش، در سال ۲۰۰۴ رخ داده است که حمل ریلی افزایش حجم کلی بار را به سمت خود جذب نکرده است.

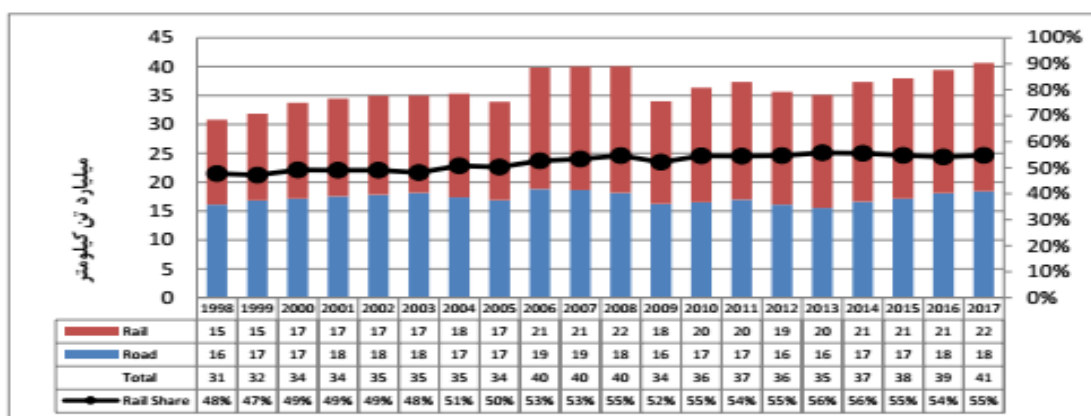


نمودار ۵۹: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در کانادا

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

۱-۵-۳ - مقایسه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای در سایر کشورها (برخی کشورهای اروپایی)

پس از بررسی وضعیت حمل و نقل ریلی و جاده‌ای و سهم آن - کیلومتر بار جابه جا شده در کشورهای با عملکرد ریلی بالا مانند روسیه، کانادا، آمریکا و استرالیا، در این بخش به بررسی وضعیت کشورهای اتریش، جمهوری چک، آلمان و سوئیس پرداخته می‌شود. بررسی این کشورها از این منظر حائز اهمیت است که اساساً راه‌آهن کشورهای اروپایی، یک سیستم ریلی مسافری است. به عبارت دیگر، نگاه غالب در این کشورها، نگاه مسافری به راه‌آهن است.

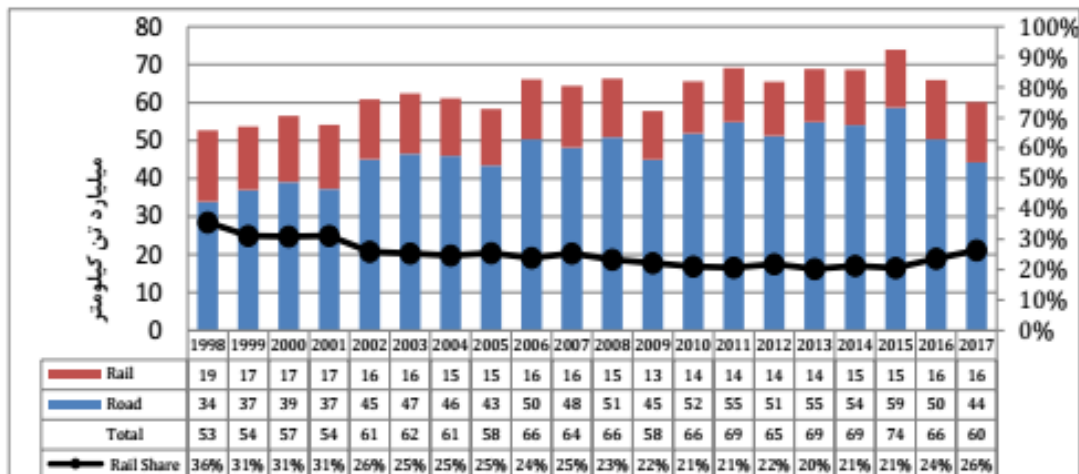


نمودار ۶۰: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در اتریش

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

همان‌طور که در نمودار بالا قابل مشاهده است:

- سهم تن کیلومتری راه‌آهن در کشور اتریش، از سال ۱۹۹۸ تا سال ۲۰۱۷ از ۴۸ درصد به ۵۵ درصد افزایش یافته است.
- با وجود عملکرد کل حمل بار نسبتاً پایین در این کشور، همچنان حمل ریلی جایگاه برتری دارد.

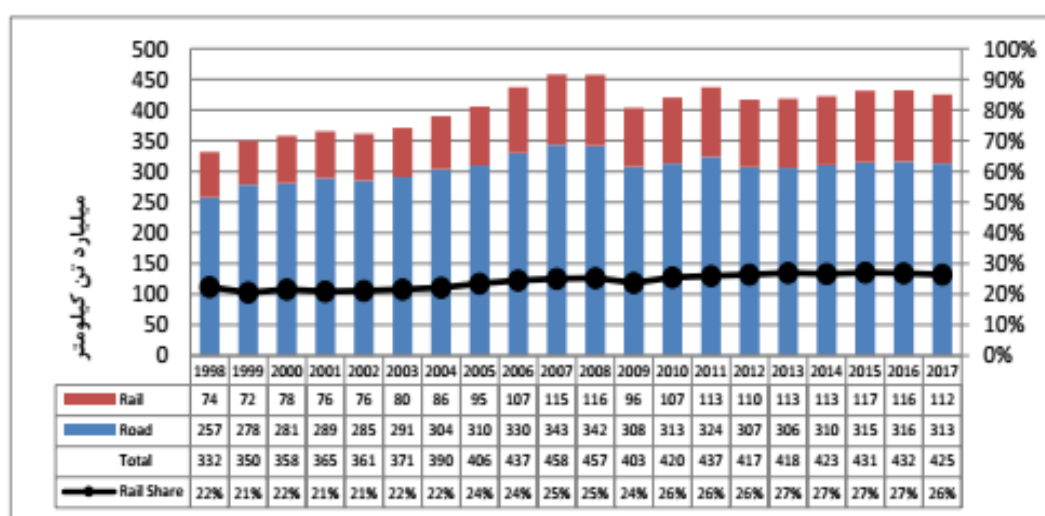


نمودار ۶۱: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در جمهوری چک

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

همان‌طور که در نمودار ۶۱ قابل مشاهده است:

- با وجود وسعت بسیار کمتر جمهوری چک نسبت به ایران، همچنان سهم ریلی این کشور بیشتر از ایران است.
- در این کشور حجم کل بار کم است، اما حمل ریلی فعال است.
- در کشور جمهوری چک از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۷ تلاش برای افزایش سهم حمل ریلی بار صورت گرفته است.

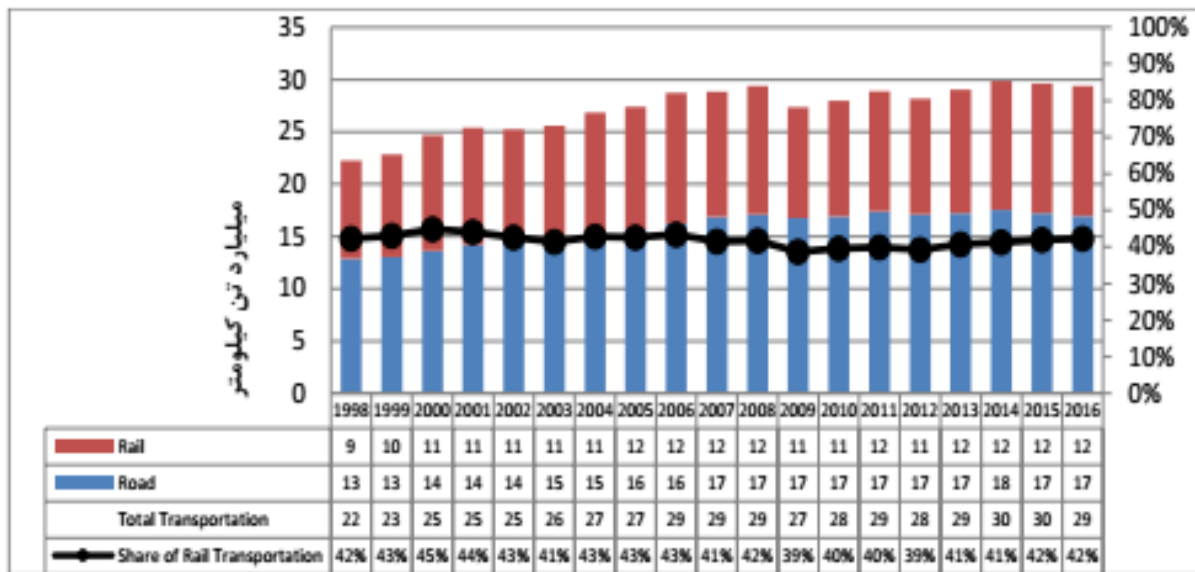


نمودار ۶۲: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در آلمان

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

با توجه به نمودار بالا می‌توان دریافت:

- سهم تَن - کیلومتری راه‌آهن در کشور آلمان، از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۱۷، از ۲۲ درصد به ۲۶ درصد افزایش یافته است.
- به نظر می‌رسد کشور آلمان در سهم حدود ۲۶ درصد به ثبات رسیده است.



نمودار ۶۳: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در سوئیس

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

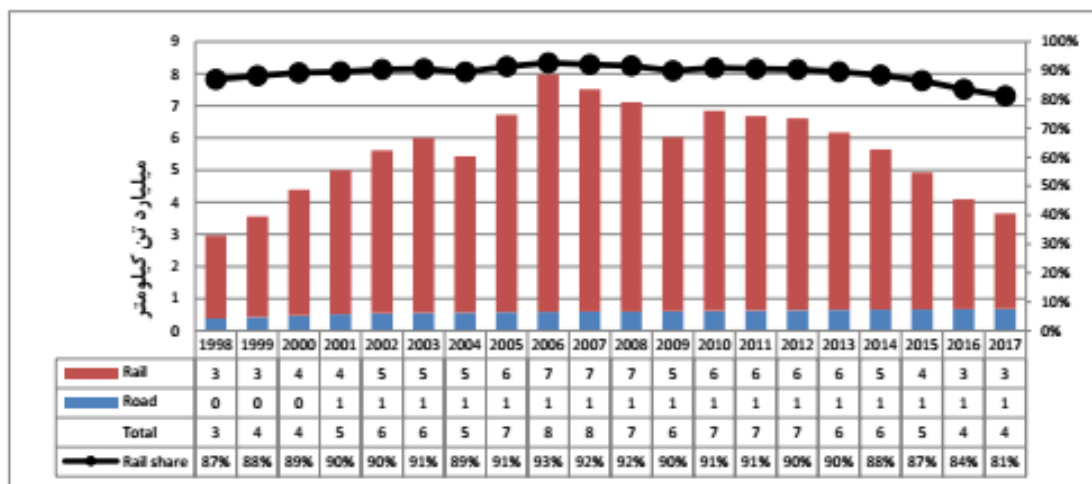
با توجه به نمودار بالا می توان گفت:

- سهم تن- کیلومتری راه آهن در کشور سوئیس، از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۱۶، به طور میانگین برابر ۴۲ درصد بوده است.
- حجم کل بار در این کشور اروپایی نیز کم است، اما همچنان برای نقش حمل ریلی بار، برنامه پایدار دیده می شود.

۱-۵-۴- مقایسه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای در سایر کشورها (کشورهای منطقه)

در این بخش عملکرد حمل و نقل بار ریلی و جاده‌ای کشورهای منطقه مورد بررسی قرار گرفته است. دو کشور گرجستان و آذربایجان با دو عملکرد متفاوت برای این بخش انتخاب شده‌اند. در نمودار ۶۴ عملکرد مربوط به کشور گرجستان نمایش داده شده است که با توجه به آن می توان موارد زیر را برشمرد:

- در این کشور شیوه حمل و نقل بار در واقع حمل ریلی است.
- حجم بار در این کشور به شدت کم است و اگر حجم کل بار کاهش نیابد، حمل ریلی این کشور افت نخواهد داشت.

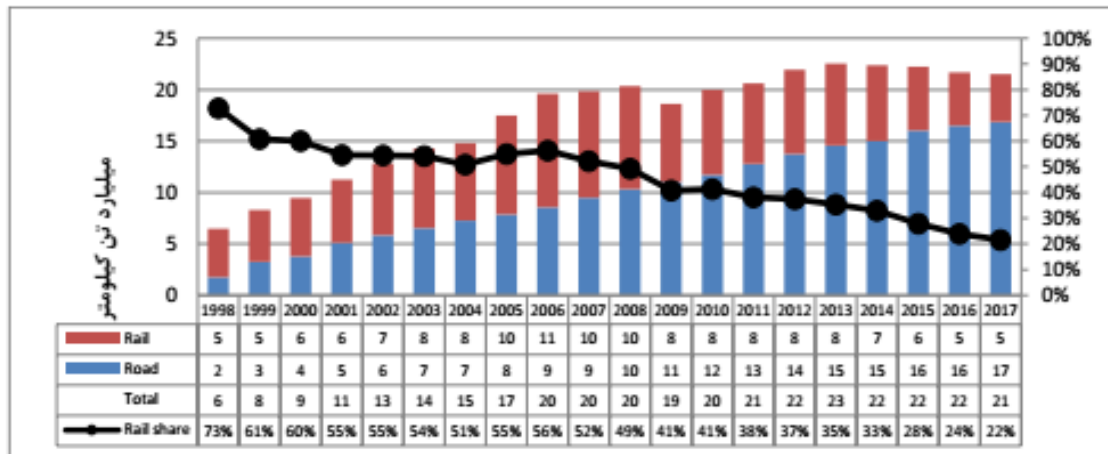


نمودار ۶۴: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در گرجستان

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

در ادامه وضعیت کشور آذربایجان در ارتباط با سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار نشان داده شده است. همان طور که مشخص است:

- در بین کشورهای بررسی شده، بیشترین کاهش سهم ریلی را شاید آذربایجان داشته باشد. ولی نکته حائز اهمیت این است که حتی در این وضعیت نیز، از دو برابر کشور ما بیشتر است.
- با توجه به اینکه کل بار این کشور کم است، کاهش سهم ریلی در نتیجه این است که افزایش بار در این کشور تقریباً به بخش جاده منتقل شده است.

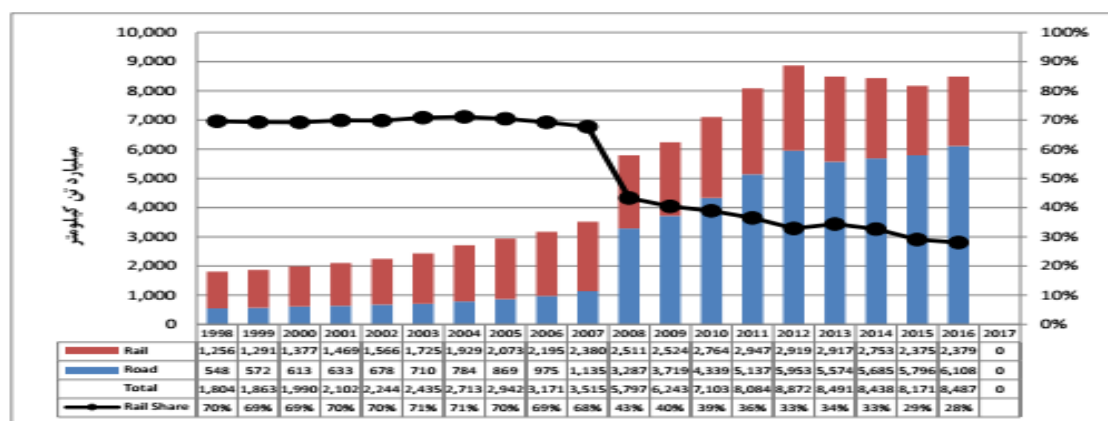


نمودار ۶۵: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در آذربایجان

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

۱-۵-۵- مقایسه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای در سایر کشورها (اقتصادهای نوظهور)

در این بخش از گزارش دو کشور هند و چین به عنوان دو کشور که در سال‌های اخیر مسیر رشد اقتصادی را با سرعت بیشتری طی کرده‌اند، مورد بررسی قرار گرفته‌اند.



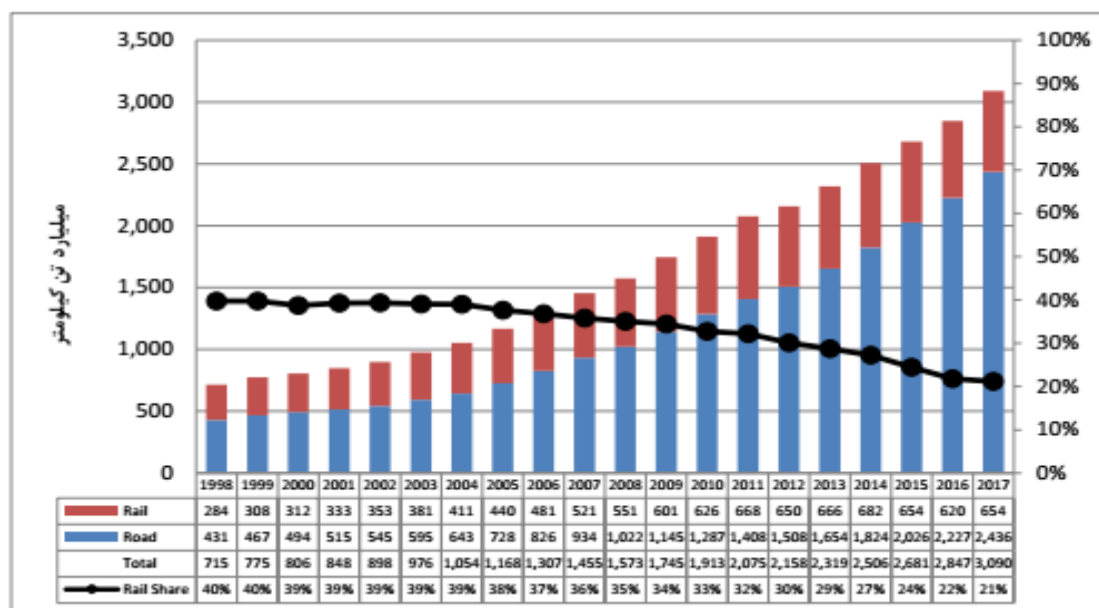
نمودار ۶۶: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در چین

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

در ارتباط با وضعیت حمل بار در کشور چین، باید به این نکته اشاره شود که بخشی از تغییر سال ۲۰۰۸ ناشی از تغییر شیوه آمارگیری است. همچنین ذکر این نکته ضروری است که به رغم کاهش سهم ریلی در چین، این اتفاق مورد نظر برنامه ریزان چین نبوده و برنامه‌های مختلفی برای افزایش سهم ریلی تهیه شده است.

برخی برنامه‌های کشور چین در جهت رشد حمل ریلی بار به شرح زیر است:

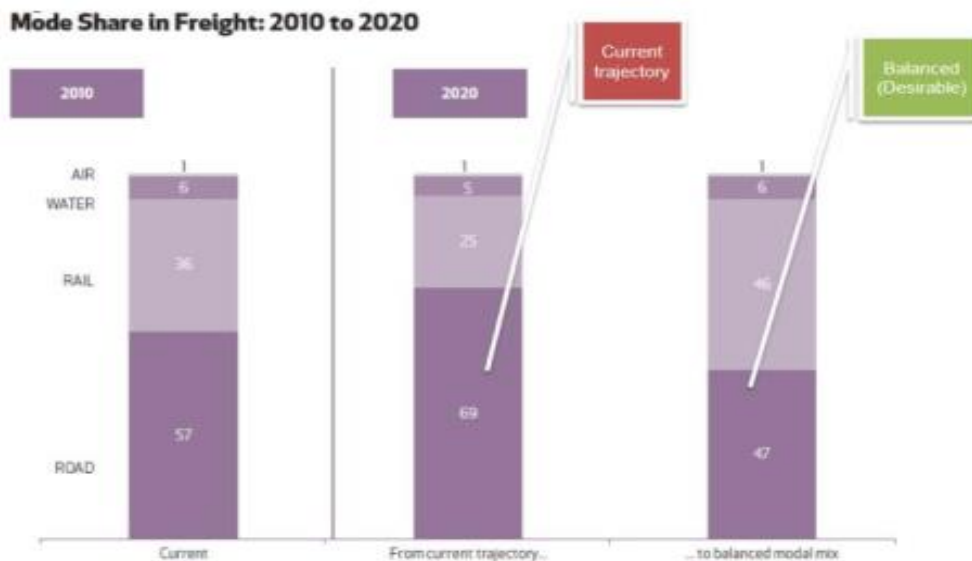
- برنامه‌ریزی چین برای حفظ سهم ۳۰ درصدی برای حمل ریلی تا پایان سال ۲۰۲۰.
- برنامه چین برای دستیابی به ۳۸ هزار کیلومتر خط ریلی پرسرعت تا ۲۰۲۵ و ۴۵ هزار کیلومتر خط پرسرعت تا ۲۰۳۰ (۲۷ هزار کیلومتر در سال ۲۰۱۸) برنامه آتی چین برای استفاده مشترک قطارهای باری و مسافری در بخش‌هایی از شبکه).
- برنامه‌ریزی قطار پرسرعت باری بین چین و روسیه در سال ۲۰۱۹.



نمودار ۶۷: سهم ریلی و جاده‌ای حمل بار در هند

Source: <http://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm#indicator-chart>

کشور هند نیز همانند چین کاهش سهم ریلی حمل بار را خوشایند ندانسته و برنامه‌های متعددی برای افزایش سهم ریلی تهیه کرده است.



نمودار ۶۸: برنامه‌ریزی افزایش سهم ریلی در کشور هند

Source: India Transport Report-moving to 2032, National Transport Development Policy Committee, Published 2014 in India by Routledge

این نمودار توسط کمیته سیاست‌گذاری توسعه حمل و نقل ملی کشور هند منتشر شده است. همان‌طور که در نمودار بالا قابل ملاحظه است، سهم ریلی از ۳۶ درصد در سال ۲۰۱۰ به ۴۶ درصد در سال ۲۰۲۰ هدف‌گذاری شده است؛ در حالی که در این مطالعه پیش‌بینی بر این بوده که اگر سهم ریلی بر مسیر قبلی ادامه پیدا کند، این سهم در سال ۲۰۲۰ به ۲۵ درصد کاهش خواهد یافت. لذا برنامه‌های متعددی برای جلوگیری از این اتفاق تدوین شده است.

بر اساس همین مطالعه، مطابق با برنامه دوازدهم دولت، سهم ریلی ۳۵ درصد در مقابل ۶۵ درصد جاده، در برنامه سیزدهم سهم ریلی ۳۹ درصد در مقابل ۶۱ درصد جاده، در برنامه چهاردهم سهم ریلی ۴۵ درصد در مقابل ۵۵ درصد جاده و در نهایت در برنامه پانزدهم سهم ریلی ۵۰ درصد در مقابل ۵۰ درصد سهم جاده هدف‌گذاری شده است.

اقدامات هند برای رشد حمل و نقل ریلی شامل موارد زیر است:

- برنامه ۱۰ ساله ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۷ با بودجه ۲۸۰ میلیارد دلاری برای توسعه کریدورهای سریع‌السیر بار و مسافر.
- ایجاد ۳۳۰۰ کیلومتر خطوط پرسرعت ویژه حمل بار.
- هدف‌گذاری ۳ میلیارد تن برای حمل بار ریلی در سال ۲۰۳۰ (سه برابر وضع موجود).

۱-۵-۶- جمع‌بندی از تحلیل کلان بخش بار برون شهری

- کشور ما در حمل بار خودرومحور است و در جذب بار ریلی پیشرفت چندانی اتفاق نیفتاده است.
- هرساله صدها هزار میلیارد تومان خسارت از بابت خودرومحوری به کشور تحمیل شده و بخشی از ۱۶ هزار کشته و ۳۰۰ هزار مجروح سوانح جاده‌ای نتیجه این سیاست است.
- در شرایط فعلی حمل بار ریلی برای صاحبان کالا جذابیت ندارد. برخی علل آن عبارتند از:
 - قیمت سوخت پایین؛
 - مشتری‌مداری کمتر از جاده که شاید ناشی از این موارد باشد: دخالت بخش دولتی در امور تصدی‌گری و امور تجاری شرکت‌ها، شرکت‌های حمل‌کننده ریلی انگیزه‌های خود را از دست داده‌اند، ابهام در نقش و وظایف حمل‌کننده ریلی، فورواردر، مالک واگن و...؛
 - زمان سیر طولانی و حتی نامشخص؛
 - هزینه بیشتر حمل ترکیبی بار از مبدأ تا مقصد در حمل ریلی در مقابل حمل تک‌وجهی جاده‌ای، عدم امکان برنامه‌ریزی (عدم تشکیل قطار، توقف در مسیر، عدم تحویل به‌موقع و...)
 - تفاوت دیدگاه با جاده (در حمل ریلی اگر بار به اندازه یک قطار باشد سیر انجام می‌شود)؛
 - ظرفیت ناکافی برای پاسخگویی به برنامه سهم ۳۰ درصدی؛
 - تعداد ناوگان ناکافی؛
 - شبکه ریلی ناکافی؛
 - عدم موفقیت راه‌آهن در بازاریابی جذب بار بیشتر در رقابت با جاده؛
 - عدم توسعه مراکز حمل ترکیبی بار؛
 - عدم امکان ردیابی بار ریلی توسط صاحبان بار؛
 - به علت ناتوانی راه‌آهن در جذب سهم متناسب بار، فشار مضاعف بر حمل و نقل جاده‌ای ایجاد شده است؛
 - لزوم اولویت‌بندی پروژه‌های ریلی با توجه به محدودیت منابع؛

- بهینه نبودن شبکه ریلی در حمل بار (۷۰ درصد بار بر روی ۳۰ درصد شبکه جابجا می‌شود)؛
- سیر مسیرهای طولانی بسیاری توسط ناوگان جاده‌ای صورت می‌گیرد و ترجیح حمل تک‌وجهی جاده‌ای به حمل و نقل چندوجهی وجود دارد. در نتیجه افزایش مصرف سوخت، استهلاک، کاهش ایمنی جاده‌ای و در نهایت افزایش هزینه‌های ملی را در بخش حمل و نقل به همراه دارد؛
- فرسودگی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای دائماً در حال افزایش است؛
- در ناوگان باری جاده‌ای در ایران به طور متوسط سالی ۶۰ هزار کیلومتر طی می‌کند (بسیار کمتر از متوسط جهانی). (علت: قیمت سوخت، فقدان شرکت‌های هوشمند فعال قوی، مازاد ناوگان جاده‌ای حدود ۱۵۰ هزار کامیون اضافه بر تقاضا آن هم در شرایط «غیرتحریم و با سهم فعلی ریلی»)
- با قیمت سوخت فعلی حمل و نقل ترکیبی توجیه اقتصادی ندارد؛
- تأسیس مراکز لجستیک و حمل و نقل ترکیبی نیازمند اصلاح قیمت سوخت یا پرداخت یارانه‌های دولتی خواهد بود.

۱-۶- ایران چهارراه کریدورهای بین‌المللی

ایران که در قلب خاورمیانه قرار گرفته به دلیل شرایط و موقعیت طبیعی و خدادادیش به کانونی برای عبور کریدورهای مهمی از قبیل کریدور شمال-جنوب، شرق-غرب و ترانسیکا تبدیل شده است. این کریدورها با گذشتن از ایران صرفه اقتصادی و زمان زیادی در ترانزیت کالا ایجاد می‌کنند و اتصال اروپا به خاور دور را آسان‌تر و راحت‌تر می‌کند و همچنین کشورهای آسیای میانه را به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان و کشورهای حاشیه‌نشین خلیج مقرون‌تر می‌سازند. جایگاه ایران در ترانزیت و مزیتی که در دسترسی به آب‌های آزاد دارد باعث شده سرزمین ایران لندبریجی^۲ برای کشورهای محصور در خشکی باشد و این کشورها بتوانند کالاهایشان را از راه دریا داد و ستد کنند و از امتیازات حمل و نقل دریایی بهره‌مند شوند (باورصاد، ۱۳۷۶).

ایران به خاطر موقعیت جغرافیایی خاصی که از آن برخوردار است به محلی مناسب برای عبور کریدورهای مهم بین‌المللی تبدیل شده است. این کریدورها که همانند میانبری برای مسیرهای سنتی کانال سوئز و دماغه امید

۱. کریدور راهرو یا دالانی مشخص شده است که از طریق آن می‌توان به حمل انواع کالا با استفاده از شیوه‌های مختلف حمل و نقل از قبیل جاده‌ای، ریلی و دریایی مبادرت ورزید و هدف کشورها از تعیین این کریدورها دستیابی به مسیری اقتصادی است تا بتوانند هزینه‌های حمل و نقل را کاهش دهند.

۲. لندبریج یا پل زمینی روشی از روش‌های حمل و نقل است که از دو شیوه حمل و نقل دریایی در هر دو سر مسیر و چندین مرحله عملیات تخلیه و بارگیری در چندین بندر و مبدأ مرزی تشکیل می‌شود که شیوه حمل و نقل زمینی ترجیحاً (راه‌آهن) در وسط قرار گرفته و سیستم خاصی را به وجود می‌آورد.

نیک عمل می‌کنند از هزینه حمل پایین و سرعت بالای جابجایی کالاها در زمان کمتری برخوردارند و توان جایگزین شدن با درآمدهای نفتی را دارند (باورصاد، ۱۳۷۶). این کریدورها عبارتند از:

کریدور بین‌المللی شمال-جنوب: سه کشور ایران، هند و روسیه در سال ۲۰۰۰ میلادی در سن‌پترزبورگ گردهم آمدند تا با تأسیس کریدور شمال-جنوب به اهدافی از قبیل توسعه همکاری جهت افزایش حمل و نقل بین-المللی، ساماندهی حمل و نقل کالاهای ترانزیتی و دسترسی آسان‌تر کشورهای عضو به بازارهای جهانی دست یابند. این کریدور اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر و از آنجا توسط روسیه به شمال اروپا متصل می‌کند.

بر اساس گزارش‌های آنکتاب حمل کالا از این مسیر به کاهش ۴۱ درصدی در زمان و مسافت حمل و نزول ۳۱ درصدی در هزینه‌ها به نسبت جابجایی کالا از طریق کانال سوئز انجامیده است (نورامین، ۱۳۹۱).

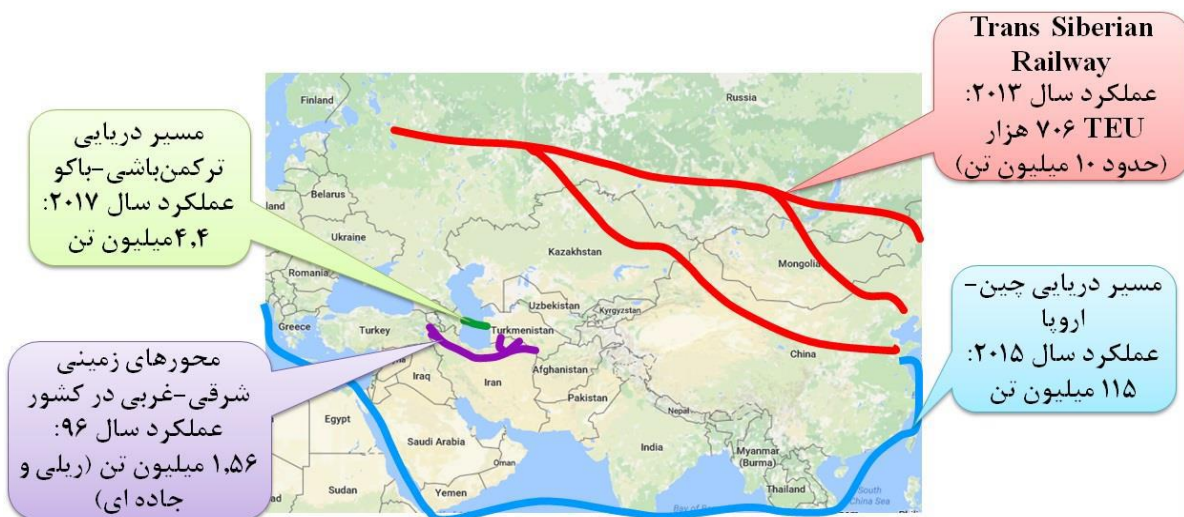
کریدور بین‌المللی شرق-غرب: منطبق با جاده ابریشم است که از قدمت ۲۰۰۰ هزار ساله برخوردار است. این کریدور با گذشتن از ایران امکان جابجایی و ترانزیت کالاها را از چین و آسیای مرکزی به آسیای غربی، ناحیه قفقاز و کشورهای حوزه مدیترانه فراهم می‌کند. کریدور شرق-غرب با عبور از مرزهای شمال شرقی مثل دوغارون، باجگیران و سرخس وارد ایران شده و با گذر از مرزهای شمال غربی و غرب مانند بازرگان، ثمرجین و باشماق کشور را ترک می‌کند. این کریدور علاوه بر مسیر جاده‌ای، از ۲۰۰۸ کیلومتر خط ریلی بین مرز سرخس و رازی بهره‌مند است که قابلیت حمل ۲ میلیون تن بار را داراست.

کریدور تراسیکا: در سال ۱۹۹۳ طی کنفرانسی در بروکسل ۸ کشور آسیای مرکزی و حوزه قفقاز به ترسیم کریدوری پرداختند که از طریق دریای سیاه، حوزه قفقاز و دریای خزر پیوند بین آسیای مرکزی و اروپا را ممکن می‌کرد. با این کریدور دسترسی کشورهای آسیای میانه به بنادر اروپایی مقرون به صرفه‌تر و راحت‌تر می‌شد. امروزه تراسیکا با داشتن ۱۳ کشور عضو از قبیل ترکیه، ایران، آذربایجان، قزاقستان، گرجستان، مغولستان و اوکراین به دنبال گسترش تجارت و حمل و نقل بین اروپا، قفقاز و آسیا است (برهانی، ۱۳۸۸).

کریدور جنوبی آسیا: با عبور از کشورهای جنوب شرقی آسیا و وارد شدن به مرز میرجاوه استان سیستان و بلوچستان به ایران می‌رسد. سپس با گذر از مرزهای شمال غربی و پشت سر گذاشتن عراق و ترکیه به کشورهای اروپایی و بنادر مدیترانه‌ای ختم می‌شود. در نتیجه این کریدور قادر به اتصال جنوب شرقی آسیا به آسیای غربی و اروپا است (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۲).

شاهراه‌های آسیایی: در سال ۱۹۵۹ به منظور تسهیل تجارت و ارتباط نزدیک‌تر بین کشورهای آسیایی، شبکه بزرگراه‌های آسیایی مطرح شد. به طوری که امروزه این شبکه با داشتن ۳۲ کشور عضو از ۱۴۰ هزار کیلومتر بزرگراه ترانزیتی برخوردار است که از این مقدار ۱۱ هزار و ۳۱۷ کیلومتر؛ یعنی چیزی حدود ۷۵ درصد آن از خاک ایران می‌گذرد. این شاهراه ایران را به کشورهای همسایه‌اش متصل کرده و باعث پیوند کشورهای آسیای میانه و حوزه قفقاز به بنادر جنوبی کشور شده است (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۸۵).

اما به‌رغم اینکه بارها شنیده‌ایم کشور ایران از لحاظ موقعیت ژئوپلیتیک از ویژگی‌های منحصربه‌فردی برخوردار است که منجر به وجود ظرفیت‌های ترانزیتی در این کشور می‌شود، این سؤال به وجود می‌آید که آیا سایر کشورها منتظر بهبود عملکرد در ترانزیت ایران هستند و یا اینکه مسیرهای جایگزین را فعال کرده‌اند. در پاسخ به این پرسش چند نمونه از اقدامات کشورهای منطقه ذکر می‌شود:



شکل ۱: کریدورهای رقیب کشور

همان‌طور که در شکل بالا قابل ملاحظه است، سایر کشورها کریدورهای رقیب ایران را فعال کرده و به بهره‌برداری رسانده‌اند؛ در حالی که ما انتظار داریم بارها از داخل ایران ترانزیت شوند. خط دریایی ترکمن‌باشی باکو در دریای خزر فعال شده و در سال ۲۰۱۷ عملکرد ۴/۴ میلیون تن را ثبت کرده است، در حالی که مجموع عملکرد زمینی کشور در سال ۱۳۹۶ در مسیر موازی این کریدور تنها ۱/۵۶ میلیون تن بوده است. این در حالی است که در مسیرهای دریایی تخلیه و بارگیری از خشکی به وسیله حمل دریایی هم زمان و هم هزینه را افزایش می‌دهد، ولی در عمل می‌توان دید که با توجه به مشکلات موجود در کریدور عبوری از ایران از جمله تعویض بوژی در حمل ریلی و بوروکراسی‌ها و ... کریدور رقیب دریایی اقتصادی‌تر شده و بار را به سمت خودش کشانده است. عملکرد سایر مسیرهای موجود نیز در شکل بالا قابل مشاهده و مقایسه جهت وجود ظرفیت بار در این مسیر است.



شکل ۲: مسیر توافقنامه لاجورد

در شکل ۲ مسیر مورد نظر در توافقنامه لاجورد نمایش داده شده است که در آن نتیجه اتصال کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه را می‌توان ملاحظه کرد. سه کشور آذربایجان، ترکمنستان و ترکیه در حمایت از این پروژه اعلام آمادگی کرده‌اند. این مسیر در واقع به معنای دور زدن ایران به‌رغم وجود اتصال ریلی با افغانستان و به سمت ترکیه در کریدور شرق غرب است.



شکل ۳: اتصال ریلی باکو تفلیس کارس

در تصویر فوق اتصال ریلی باکو تفلیس کارس قابل ملاحظه است که منجر به ایجاد اتصال ریلی از دریای خزر به اروپا از طریق ترکیه و در نتیجه تقویت مسیر ترکمن‌باشی باکو شده است. ظرفیت اولیه این مسیر در انتهای سال ۲۰۱۷: ۶/۵ میلیون تن بوده است و ظرفیت برنامه‌ریزی شده ۲۰ میلیون تن برای سال ۲۰۳۴ صورت گرفته است. این مسیر نیز تکمیل و تقویت‌کننده سناریوی حذف ایران از مسیر شرق-غرب است.



شکل ۴: ظرفیت بار ارسالی از چین به اروپا
شکل بالا نیز ظرفیت بار ارسالی از چین به اروپا را به تصویر کشیده است که در سال ۲۰۱۶، ۷ میلیون تن دیگر از این ظرفیت به عملکرد تبدیل شده است.

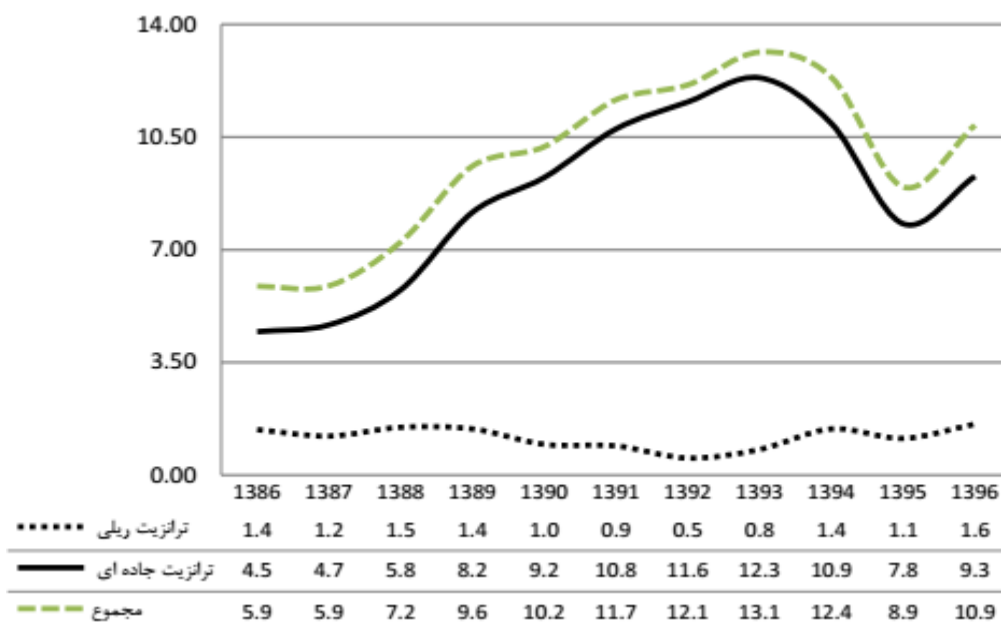


شکل ۵: توسعه بندر گوادر

تصویر فوق نیز در خصوص توسعه بندر گوادر است که در نتیجه آن چین به آب‌های آزاد مکران دست می‌یابد و برای این دستیابی برنامه سرمایه‌گذاری چین در کریدور اقتصادی پاکستان به مبلغ ۴۶ میلیارد دلار می‌رسد، برنامه توسعه ظرفیت این بندر ۴۰۰ میلیون تن بار تا سال ۲۰۴۵ است. اقدامی که می‌توان آن را به عنوان شکل‌گیری تهدید احتمالی جدید برای بنادر کشور و عملکرد آتی آنها، حذف ایران از مسیر اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد و ایجاد اتصال غرب چین به آب‌های آزاد و حذف مسیرهای زمینی از جمله ایران دانست.

۱-۷- نمایش از روند ترانزیت کالا

در مقابل مواردی که از عملکرد سایر کشورها در کریدورهای عبوری از ایران بررسی می‌شود، حال با پرداختن به وضعیت ترانزیت کالا در کشور طی سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۶، این موضوع مطرح می‌شود که آیا علل نوسانات ترانزیت اقدامات مدیریتی بوده است یا خیر؟



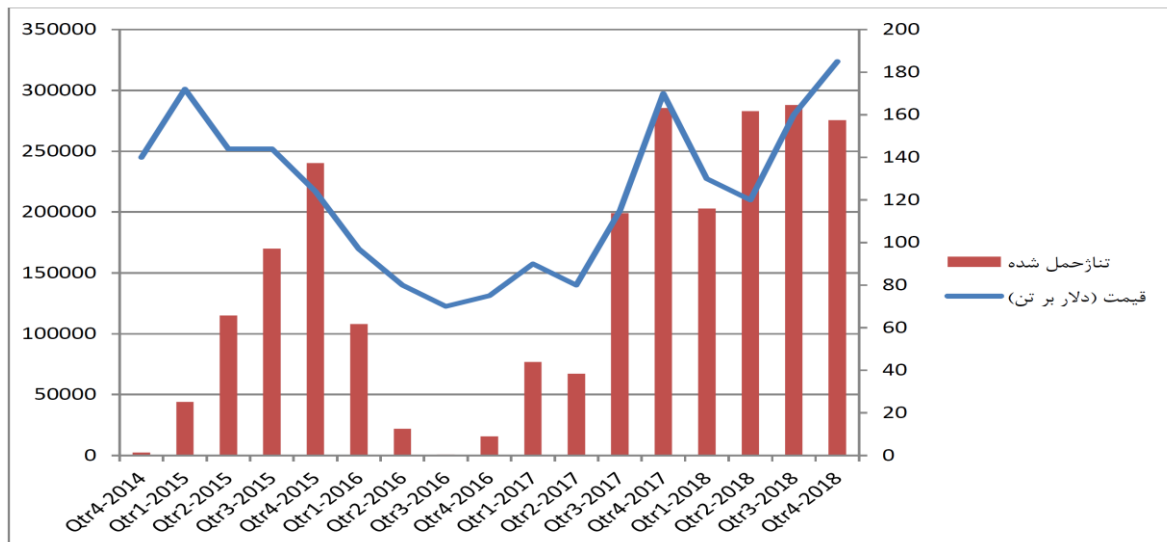
نمودار ۶۹: ترانزیت کالا در ایران (میلیون تن)

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.

در پاسخ به پرسش بالا، می‌توان گفت که لزوماً این موضوع به دلیل تصمیمات مدیریتی نبوده است، بلکه اکثراً ناشی از تغییرات جهانی قیمت محمولات ترانزیتی و تصمیمات سایر کشورها بوده است.

تغییراتی از قبیل:

- افزایش قیمت گوگرد ترانزیت آن را از کشور ترکمنستان به سمت امارات توجیه‌پذیر می‌کند (عمده محصول ترانزیت ریلی)،
- افزایش قیمت نفت خام ترانزیت محموله‌های نفتی عراق به سمت بندر امام را اقتصادی می‌کند (عمده محصول ترانزیت جاده‌ای)؛
- سیاست‌های ازبکستان در صادرات پنبه خام یا استفاده از آن در صنایع داخلی؛
- از سال ۱۳۸۷ سوپا محصولات نفتی قطع شد و به یک‌باره در سال ۱۳۸۸ ترانزیت محصولات نفتی ۶۷ درصد رشد یافت.



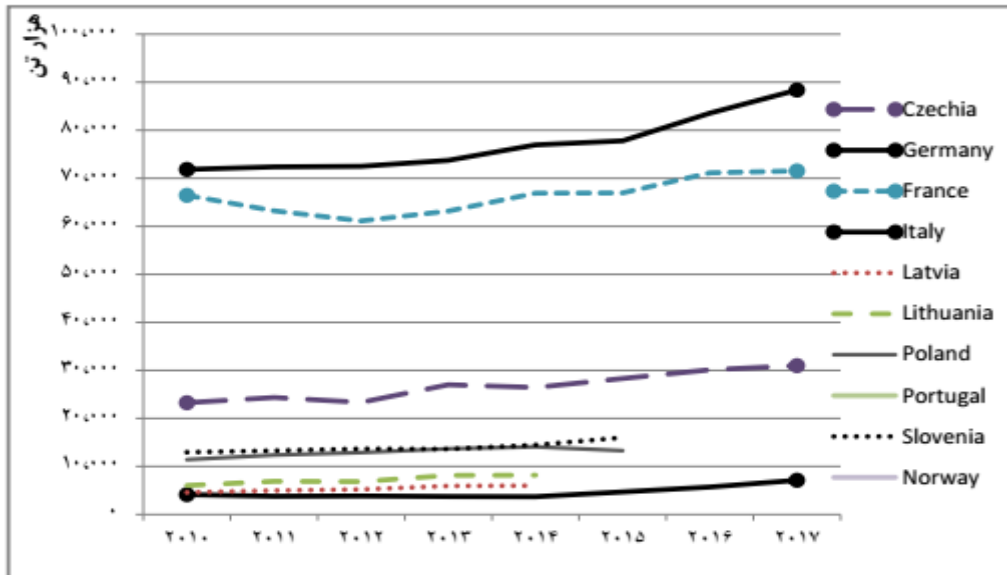
نمودار ۷۰: تأثیر قیمت گوگرد بر حمل بین‌المللی در راه‌آهن

Source: <http://www.integer-research.com/>

همان‌طور که در نمودار ۷۰ مشخص است، نوسانات تناژ حمل شده با راه‌آهن، منطبق با نوسانات قیمت گوگرد به ازای هر تن است. این بدان معناست که اگر قیمت گوگرد بالا باشد صادرات آن برای مالک کالا توجیه‌پذیر خواهد بود و برای اینکه صاحب کالای گوگرد که عمدتاً ترکمنستانی هستند کالای خود را به بندر برسانند، از حمل ریلی ایران استفاده می‌کنند. علاوه بر فعال یا منفعل بودن کشور در نوسانات، نکته قابل تأمل دیگر حجم ترانزیت پایین در کشور است. به طوری که در بهترین حالت جمع حمل ریلی و جاده‌ای در سال ۱۳۹۳ تنها به میزان ۱۳/۱ میلیون تن اتفاق افتاده است. این حجم را می‌توان با سایر کشورها و چگونگی استفاده آنها از مزیت‌های ترانزیتی موجود در آن کشور مقایسه کرد.

۱-۷-۱- ترانزیت در سایر کشورها

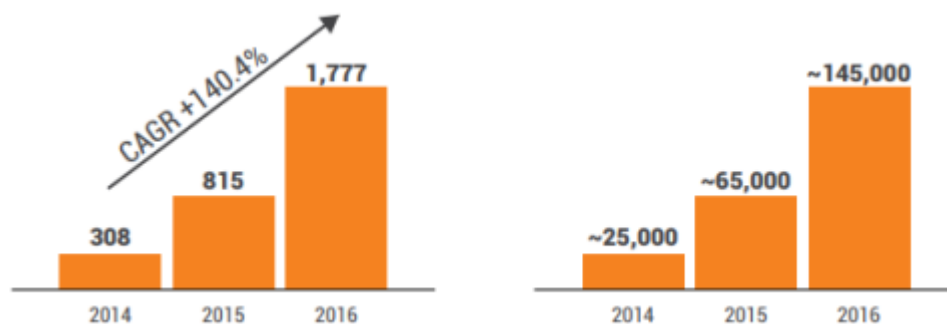
روند ترانزیت جاده‌ای محمولات اروپایی در محدوده اتحادیه اروپا (مبدأ و مقصد اروپایی) در نمودار ۷۱ نشان داده شده است.



نمودار ۷۱: روند ترانزیت جاده‌ای محمولات اروپایی

Source: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

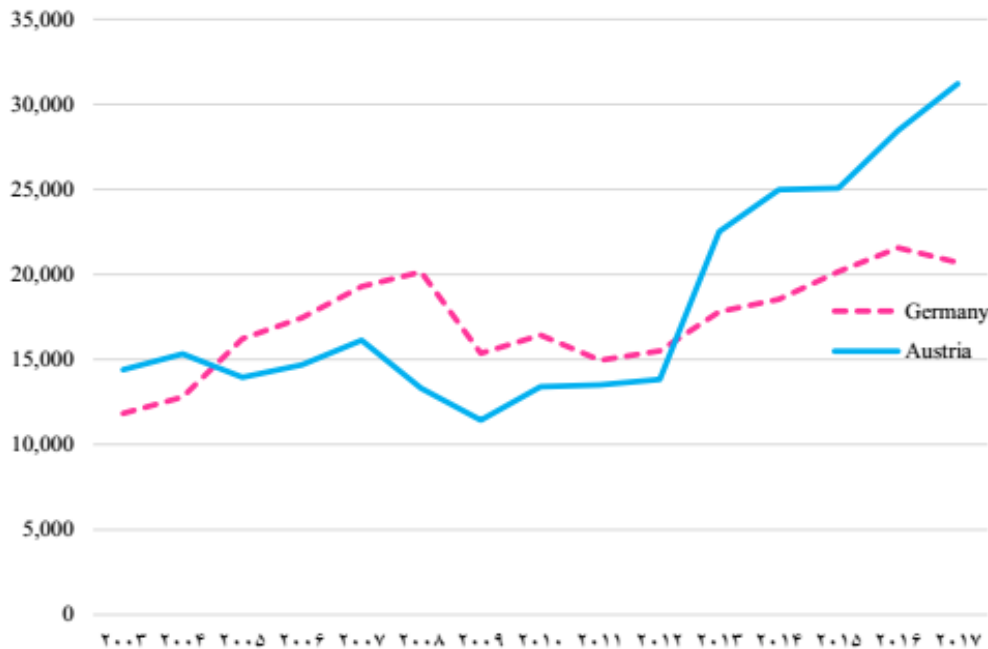
در نمودار ۷۱ مشخص است، فرانسه و آلمان بیشترین میزان ترانزیت را به خود اختصاص داده‌اند.



نمودار ۷۲: تعداد قطار و کانتینر در کریدورهای آسیا-اروپا

Source: <http://Uic.org/IMG>

در نمودار روند صعودی تعداد قطارها (سمت چپ) و تعداد کانتینر (سمت راست) در کریدورهای آسیا-اروپا به وضوح مشخص است.



نمودار ۷۳: روند ترانزیت ریلی در کشورهای آلمان و اتریش (هزار تن)

Source: <http://data.oecd.org/>

روند رو به رشد ترانزیت ریلی در کشورهای آلمان و اتریش (هزار تن) در نمودار بالا نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۷ تنها حمل ریلی در ترانزیت بار کشور آلمان چیزی در حدود ۲۰ میلیون تن بوده است، در حالی که این عدد در اتریش حدود ۳۰ میلیون تن است. برای مقایسه بد نیست مجدداً یادآور شویم که ترانزیت در حمل ریلی ایران عددی حدود ۱۵ میلیون تن است.

۱-۷-۲- ترانزیت جاده‌ای

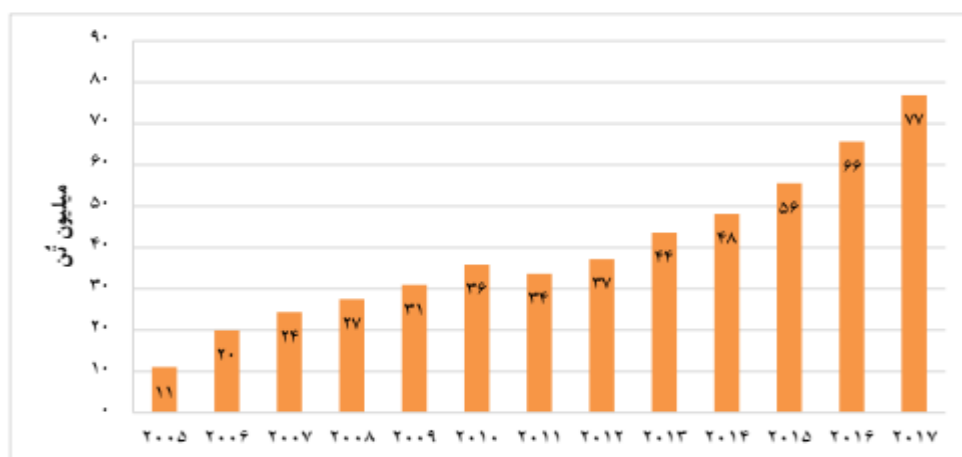
با توجه به اینکه آمار و اطلاعات مربوط به ترانزیت در کشورهای مختلف با عناوین و موارد مصرف متفاوتی مطرح می‌شود و تمام کشور آمار ترانزیتی کالا را آن‌طور که در ایران متعارف است، منتشر نمی‌کنند. در این قسمت از داده‌های مربوط به تجارت متقابل^۱ استفاده شده است.^۲

1. Cross Trade

۲. نکته‌ای که در همین زمینه وجود دارد و می‌تواند مبنای انجام مطالعه دیگری باشد این است که احتمالاً سایر کشورها تنها درآمد حاصل از خدمات عمومی به کالاهای ترانزیتی بسنده نکرده و درآمدهای حاصل از ایجاد ارزش افزوده، فورواردی و ... را هدف قرار داده‌اند. لذا انتشار باری که صرفاً از آن کشور عبور می‌کند و می‌تواند ذی‌نفع‌های اصلی تر داشته باشد به عنوان آمار مورد استفاده منتشر نمی‌شود. البته موارد اخیر تنها یک فرضیه برای مطالعات آینده بود که در مطالعه حاضر به هیچ روی مرجع قرار نگرفته است.

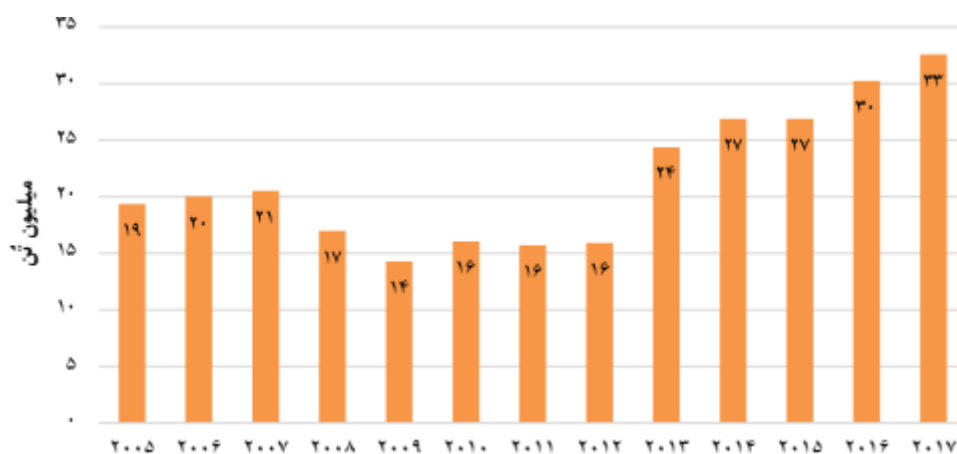
تعریف Cross Trade: حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی بین دو کشور که توسط ناوگانی با پلاک کشور ثالث انجام می‌شود.

- استفاده از ناوگان ملکی یک کشور در حمل و نقل بین‌المللی سایر کشورها.
- با استفاده از تجربه کشورهای موفق (لهستان، اتریش و بلغارستان) می‌توان از ناوگان ملی زمینی در حمل و نقل بین‌المللی سایر کشورها بهره برد. در ادامه وضعیت کشورهای موفق لهستان، اتریش و بلغارستان ارائه شده است.



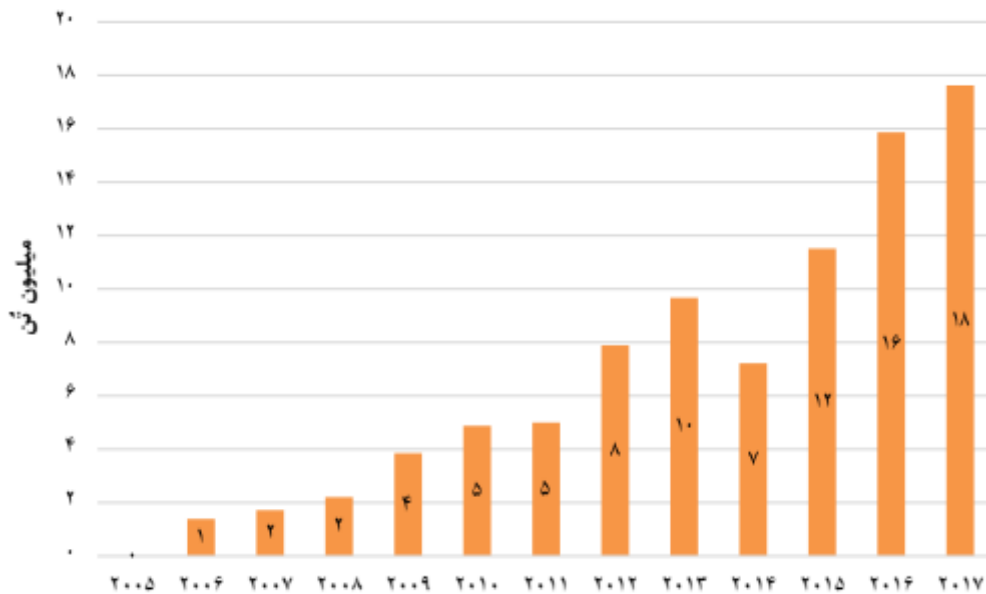
نمودار ۷۴: ترانزیت جاده‌ای در کشور لهستان

Source: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>



نمودار ۷۵: ترانزیت جاده‌ای در کشور اتریش

Source: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

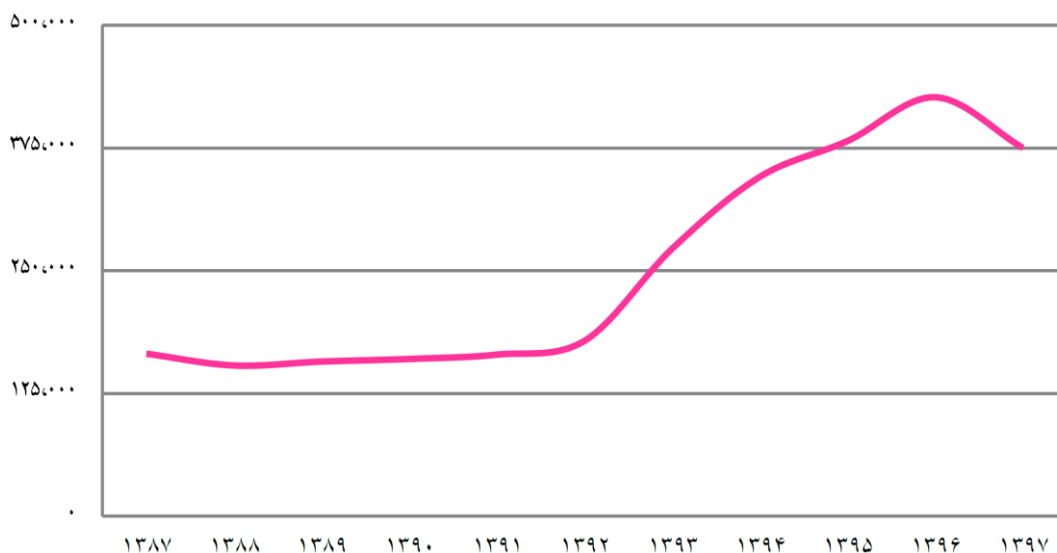


نمودار ۷۶: ترانزیت جاده‌ای در کشور بلغارستان

Source: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

۱-۷-۳- ترانزیت هوایی

پس از بررسی وضعیت ترانزیت ریلی و جاده‌ای، در این بخش به طور کلی به ترانزیت هوایی می‌پردازیم. پس از مشاهده نمودار ۷۷، باید به این پرسش اندیشید که آیا افزایش یا کاهش تعداد پروازهای عبوری به علت اقدامات مدیریتی ما بوده است؟



نمودار ۷۷: تعداد پروازهای عبوری از آسمان ایران

منبع: سالنامه آماری وزارت راه و شهرسازی.

در پاسخ به پرسش فوق باید بیان داشت که پاسخ منفی است و لزوماً این موضوع به دلیل تصمیمات مدیریتی نبوده بلکه اکثراً ناشی از تغییرات جهانی و تصمیمات سایر کشورها بوده است.

- بحران روسیه و اوکراین و برخورد موشک روسی به هواپیمای مالزیایی در سال ۲۰۱۴.
- امکان‌پذیر نبودن استفاده از آسمان عراق، لیبی، سوریه، افغانستان و بخش‌هایی از پاکستان، سودان، سودان جنوبی و یمن در سال ۲۰۱۵.
- تحریم قطر از طرف همسایگان.

۱-۷-۴- راهکارهای عبور از خودر و محوری در بار برون‌شهری و ارتقای ترانزیت کشور

با توجه به مشکلات موجود در زمینه حمل‌ونقل در کشور و لزوم توجه به راه‌های برون‌رفت از وضعیت فعلی و رسیدن به وضعیت بهینه در حمل‌ونقل بار برون‌شهری، راهکارهای کلان متناسب با مشکلات موجود مطرح می‌شود. راهکارهای ارائه شده از لحاظ درآمدزا و یا هزینه‌زا بودن به چند دسته قابل تقسیم است که به صورت زیر دسته‌بندی شده و در مقابل هر راهکار، نوع آن ذکر شده است:

- نوع اول مواردی که منابع مالی خیلی زیادی لازم دارند.
 - نوع دوم مواردی که منابع مالی عادی (نه خیلی کم و نه خیلی زیاد) می‌خواهند.
 - نوع سوم مواردی که بودجه دولتی لازم ندارد و بخش غیردولتی می‌تواند تأمین کند یا به منابع مالی بسیار کم دولتی نیاز دارد.
 - نوع چهارم مواردی که نه تنها بودجه دولتی لازم ندارد، بلکه درآمدزا نیز هست.
- لذا باید راهکارهای نوع سوم و چهارم را بی‌درنگ تصویب و اجرا و برای اجرای موارد نوع دوم برنامه‌ریزی کرد. نکته‌ای که در مورد نحوه توزیع بودجه قابل ذکر است اینکه علاوه بر بودجه دولت، بخشی از درآمدی که از راهکارهای درآمدزا (نوع چهارم) حاصل می‌شود، برای اجرای اقدامات راهکارهای هزینه‌زا (نوع دو و نوع یک) استفاده شود.

۱-۷-۵- راهکارهای مشخص ۱۷ گانه برای حل مشکلات حمل و نقل بار برون شهری در مقیاس کلان

- ۱- تصویب استراتژی‌های بخش حمل و نقل در دولت و مجلس و تطبیق کلیه سیاستگذاری‌ها و اقدامات با این استراتژی‌ها (نوع سه).
- ۲- افزایش هزینه حمل جاده‌ای (نوع چهار).
- ۳- حمایت از بخش ریلی جهت ایجاد مزیت رقابتی (اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده صفر در بخش ریلی) این بخش از پیشنهاد نوع دوم است (و پرداخت هزینه صرفه‌جویی مصرف سوخت حمل ریلی)، البته ایجاد مزیت رقابتی برای حمل ریلی مصوبه دارد و نیازمند تأکید بر اجراست (نوع چهار).
- ۴- یافتن فرمول مناسب بابت کنترل افزایش قیمت ناوگان سنگین باری داخلی و خارجی و خارج شدن خودرو نوع سه تحقق تز (خودرو، ارزان و استفاده از خودرو، پُرهزینه از حالت کالای سرمایه‌ای).
- ۵- برنامه‌ریزی و اجرای پروژه جامع افزایش جذابیت حمل بار ریلی برای صاحبان کالا و رفع مشکلات زیر در بخش‌های قبل نیز مورد اشاره قرار گرفته بود (نوع سه):
 - مشتری‌مداری کمتر از جاده که شاید ناشی از این موارد باشد: دخالت بخش دولتی در امور تصدی‌گری و امور تجاری شرکت‌ها؛ شرکت‌های حمل‌کننده ریلی انگیزه‌های خود را از دست داده‌اند؛ ابهام در نقش و وظایف حمل‌کننده ریلی، فورواردر، مالک واگن و ...؛
 - زمان سیر طولانی و حتی نامشخص؛
 - عدم امکان برنامه‌ریزی (تشکیل نشدن قطار، توقف در مسیر، عدم تحویل به موقع و ...)
 - تفاوت دیدگاه با جاده (در حمل ریلی اگر بار به اندازه یک قطار باشد سیر انجام می‌شود)؛
 - ظرفیت ناکافی برای پاسخگویی به برنامه سهم ۳۰ درصدی؛
 - تعداد ناوگان ناکافی؛
 - ناتوانی راه‌آهن در بازاریابی جذب بار بیشتر در رقابت با جاده؛
 - عدم توسعه مراکز حمل ترکیبی بار؛
 - عدم امکان ردیابی بار ریلی توسط صاحبان بار.

- ۶- استراتژی حمل بار مسافت‌های بُرد بلند با اولویت ریلی و در مسافت‌های کوتاه با حمل‌ونقل جاده‌ای، (البته اصلاح قیمت سوخت پیش‌نیاز این بند است)، (نوع سه).
- ۷- حمایت دولت از خریدار و تولیدکننده واگن (نوع دو).
- ۸- اعطای مجوز واردات واگن‌های باری به کشور توسط بخش غیردولتی (نوع چهار).
- ۹- ایجاد سهولت امکان سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی در بنادر و مراکز لجستیک کشور ترجیحاً همراه با واگذاری مسئولیت‌های اپراتوری و مدیریتی (نوع چهار).
- ۱۰- استراتژی تقویت واگن‌سازی‌ها از طرف وزارت صمت (به جای تقویت خودروسازی‌ها)، (نوع دو).
- ۱۱- اولویت‌بخشی پروژه‌های ریلی اتصال به بنادر و کشورهای همسایه (نوع دو).
- ۱۲- احداث مسیرهای ریلی باری مهم به‌جای مسیرهای سیاسی (نوع یک).
- ۱۳- دو یا چند خطه کردن برخی خطوط راه‌آهن و افزایش ظرفیت باری (نوع چهار).
- ۱۴- احداث خطوط فرعی راه‌آهن در حد گسترده (نوع چهار).
- ۱۵- تقویت شرکت‌های هوشمند حمل‌ونقل باری با اعطای مجوز صدور بارنامه به آنها و وضع شرایط سهل برای فعالیت آنها (نوع سه).
- ۱۶- مدیریت توسعه ناوگان جاده‌ای به نحوی که بتوانند به صورت بهره‌ورتر در کشور فعالیت کنند (نوع سه).
- ۱۷- اولویت‌بندی پروژه‌های زیرساختی و صرف ۸۰ درصد از بودجه وزارت راه در این پروژه‌ها (جلوگیری از اتلاف منابع در پروژه‌های متعدد) (نوع سه).

۱-۷-۶- راهکارهای هفت‌گانه افزایش قابل توجه ترانزیت ایران

- ۱- طراحی و ایجاد نهاد فرابخشی متولی ترانزیت (نوع سه).
- ۲- برنامه‌ریزی مستمر و نظام‌مند برای حل مشکلات ترانزیت (نوع سه):
شناسایی ۷۷ مشکل ترانزیت ایران و شناسایی مستمر مشکلات ترانزیت؛
- برنامه‌ریزی مستمر حل مشکلات ۷۷‌گانه؛

- تقویت سیستم مدیریت کریدورهای ترانزیتی؛
 - تهیه نقشه راه ارتباط با کشورها؛
 - تحلیل نقشه راه کشورها و عمل به آن از طریق نهاد فرابخشی ترانزیت؛
 - مانیتور کردن وضع ترانزیت و اتخاذ تصمیمات جدید دوره‌ای.
- ۳- طراحی و استقرار سیستم قوی بازاریابی بین‌الملل (نوع دو).
- ۴- توسعه جدی به کارگیری بخش خصوصی داخلی و خارجی در بنادر (الگوی کار هندی‌ها در چابهار توسعه یابد) (نوع چهار).
- ۵- پشتیبانی از مناطق آزاد و ویژه برای توسعه فعالیت جذب سرمایه‌گذار خارجی در مراکز لجستیک (نوع سه).
- ۶- توجه به توسعه مراکز لجستیک بنادر و پسرانه‌ها (بندر کاسپین الگوی خوبی می‌تواند باشد به‌خصوص قطار ترانزیتی چین از اکتائو)، (نوع چهار).
- ۷- احداث لاینک‌های ریلی با کشورهای همسایه (نوع یک).

۸-۱- بنگاه‌های بازرگانی

نتایج طرح آمارگیری کارگاه‌های بازرگانی و خدمات در کدهای منتخب در سال ۱۳۹۶ بیانگر آن است که ۵,۰۸۳,۴۱۲ نفر کارکن (زن و مرد) در این کارگاه‌ها مشغول به فعالیت بوده‌اند که از این تعداد ۸۱ درصد مرد و ۱۹ درصد زن بوده‌اند. در این سال، ۱۲۴۳۸۱۱ نفر حدود ۲۴ درصد کارکنان به صورت تمام‌وقت، ۷۶۵۳۷۱ نفر حدود ۱۵ درصد کارکنان به صورت پاره‌وقت و بقیه به صورت بدون مزد و حقوق، به کار مشغول بوده‌اند. از ۱۲۴۳۸۱۱ نفر کارکن تمام‌وقت، ۹۳۵۹۰۰ نفر (حدود ۷۵ درصد) مرد و ۳۰۷۹۱۱ نفر حدود ۲۵ درصد (زن) بوده‌اند. سهم زنان از کارکنان پاره‌وقت، ۳۶ درصد (۲۷۳۳۵۹ نفر) و سهم مردان ۶۴ درصد (۴۹۲۰۱۲ نفر) است. بیشترین سهم کارکنان با ۶۱ درصد را کارکنان بدون مزد و حقوق تشکیل می‌دهند که زنان تنها ۱۳ درصد این گروه را شامل می‌شوند و ۸۷ درصد کارکنان بدون مزد و حقوق، مرد هستند.

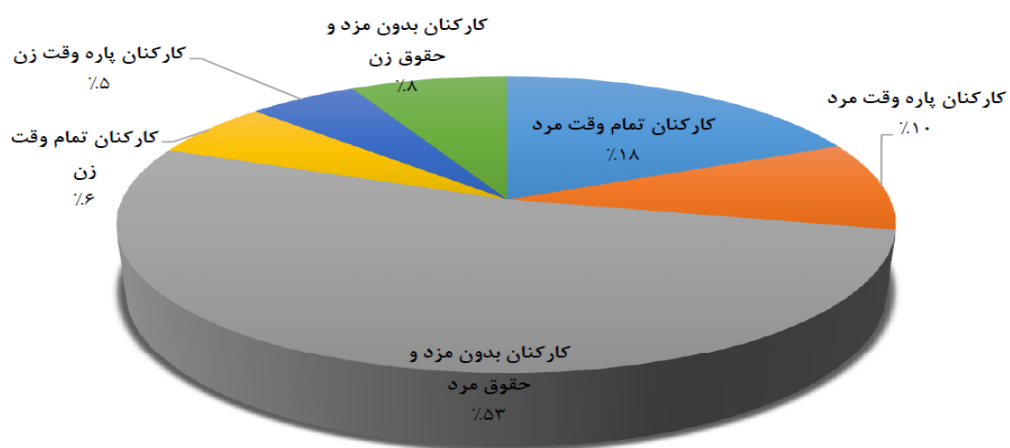
کارکنان با مزد و حقوق پاره‌وقت زن با ۵ درصد، کمترین سهم و کارکنان مرد بدون مزد و حقوق با ۵۳ درصد، بیشترین سهم از کل کارکنان را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۶۷: تعداد کارکنان کارگاه‌های بازرگانی و خدمات منتخب به تفکیک جنسیت و وضعیت مزد و حقوق در سال ۱۳۹۶

شرح	کل		
	مرد	زن	
تعداد	۴۱۱۰۹۷۸	۹۷۲۴۴۵	۵۰۸۳۴۱۳
درصد (از کل کارکنان)	۸۱	۱۹	۱۰۰
تعداد	۹۳۵۹۰۰	۳۰۷۹۱۱	۱۲۴۳۸۱۱
درصد (از کل کارکنان)	۱۸	۶	۲۴
درصد (از کارکنان تمام وقت)	۷۵	۲۵	۱۰۰
تعداد	۴۹۲۰۱۲	۲۷۳۳۵۹	۷۶۵۳۷۱
درصد (از کل کارکنان)	۱۰	۵	۱۵
درصد (از کارکنان پاره وقت)	۶۴	۳۶	۱۰۰
تعداد	۲۶۸۳۰۶۶	۳۹۱۱۶۴	۳۰۷۴۲۳۰
درصد (از کل کارکنان)	۵۳	۸	۶۱
درصد (از کارکنان بدون مزد و حقوق)	۸۷	۱۳	۱۰۰

منبع: اتاق بازرگانی ایران

فعالیت خرده‌فروشی به‌جز وسایل نقلیه موتوری و موتورسیکلت با ۲،۰۰۲،۵۳۰ نفر، فروش و تعمیر وسایل نقلیه موتوری و موتورسیکلت با ۵۷۷،۹۶۰ نفر و عمده‌فروشی به‌جز وسایل نقلیه موتوری و موتورسیکلت با ۴۶۹،۹۹۷ نفر دارای بیشترین کارکن و فعالیت تحقیق و توسعه علمی با ۱،۶۴۹ نفر، دارای کمترین کارکن در بین کارگاه‌های مورد بررسی است.



نمودار ۷۸: تعداد کارکنان کارگاه‌های بازرگانی و خدمات به تفکیک جنسیت و وضعیت مزد و حقوق

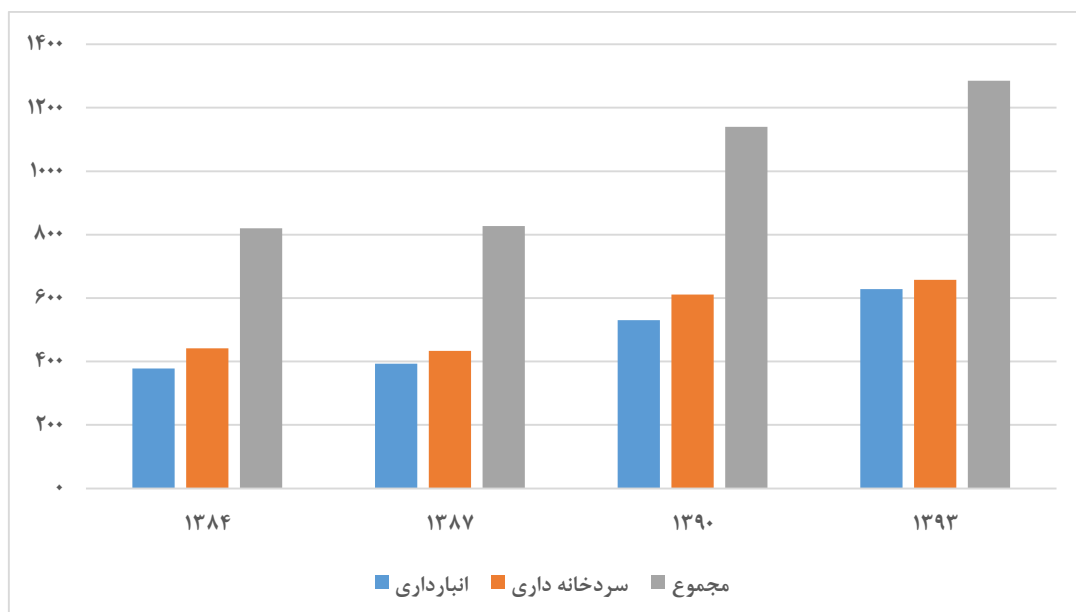
منبع: اتاق بازرگانی ایران

۱-۸-۱- تأسیسات شبکه ذخیره و نگهداری کالا

جدول ۶۸: مشخصات و مساحت شرکت‌های انبارهای عمومی

مساحت کل شرکت یا شعبه (متر مربع)	مساحت کل انبارها	مشخصات دقیق انبارها					شرکت‌ها و شعب تابعه	
		بارانداز		هانگار		مسقف		
		تعداد	متراژ	تعداد	متراژ	تعداد		
۴۴۳۲۱۶	۲۳۶۵۳۷	۱۶۸۵۹۴	۱۹	۲۰۸۴۱	۹	۴۴۱۰۲	۲۲	شرکت غرب
۷۵۰۰۰۰	۴۰۱۸۷۲	۲۵۷۳۹۲	۲۲	۹۲۶۴۰	۱۶	۵۱۸۴۰	۱۳	شرکت شهریار
۶۵۵۰۰	۲۷۸۵۶	۵۵۴۴	۲	۰	۰	۱۲۳۱۲	۱۱	شرکت امام خمینی (ره)
۵۲۰۰۰	۴۷۰۰۰	۱۱۰۰۰	۰	۲۷۰۰۰	۳	۹۰۰۰	۳	شرکت آستارا
۱۴۶۱۰۰	۱۰۰۳۰۸	۹۵۳۰۸	۴	۰	۰	۵۰۰۰	۳	شرکت بازرگان
۳۰۰۰۰۰	۶۶۸۸۴۰	۵۹۰۰۰۰	۲۷	۲۷۰۰۰	۶	۵۱۸۴۰	۱۶	شرکت سهلان
۱۱۵۰۰۰۰	۸۱۲۶۵۴	۷۵۰۰۰۰	۱	۲۸۲۶۹	۴	۳۴۳۸۵	۱۴	شرکت جلفا
۱۰۰۰۰۰	۳۶۷۰۰	۲۰۰۰۰	۱	۰	۰	۶۷۰۰	۲	شرکت آتیه‌گستر قشم (بندر لنگه)
۲۰۰۰۰	۹۰۰۰	۷۰۰۰	۱	۰	۰	۲۰۰۰	۲	شعبه همدان
۱۸۰۰۰۰۰	۵۱۶۹۶	۴۰۰۰۰	۲	۰	۰	۱۱۶۹۴	۴	شعبه یزد
۵۳۰۰۰	۲۸۰۰۰	۲۳۱۰۰	۱	۲۰۰۰	۱	۲۹۰۰	۲	شعبه مشهد - ایستگاه شهید مطهری
۵۸۰۰	۲۴۱۸	۰	۰	۰	۰	۲۴۱۸	۱	شعبه مشهد - فرودگاه شهید هاشمی‌نژاد
۱۶۵۲۰	۱۴۶۰۰	۱۲۶۴۳	۱	۰	۰	۱۹۵۷	۳	شعبه سرخس
۵۳۰۰	۵۲۱۴	۴۱۰۰	۱	۰	۰	۱۱۱۴	۲	شعبه شهرکرد
۵۰۰۰۰	۲۵۰۰۰	۲۳۰۰۰	۳	۰	۰	۲۰۰۰	۴	شعبه ارومیه
۵۰۰۰۰	۱۸۴۰۰	۱۶۰۰۰	۲	۰	۰	۲۴۰۰	۲	شعبه سمنان
۵۵۹۰۰۰	۷۹۰۰۰	۴۳۰۰۰	۲	۲۴۰۰۰	۴	۱۲۰۰۰	۲	انبارهای عمومی اصفهان
۱۱۸۰۰۰	۲۸۳۵۲	۱۰۰۰۰	۲	۱۲۰۰۰	۲	۶۳۵۲	۲	انبارهای عمومی قزوین
۳۴۵۷۰	۱۱۰۰۰	۳۰۰۰	۱	۰	۰	۹۰۰۰	۵	انبار جنوب تهران
۲۴۸۰۰	۲۴۸۰۰	۲۴۳۴۹	۱	۰	۰	۴۵۱	۱	شعبه لطف آباد

منبع: شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران



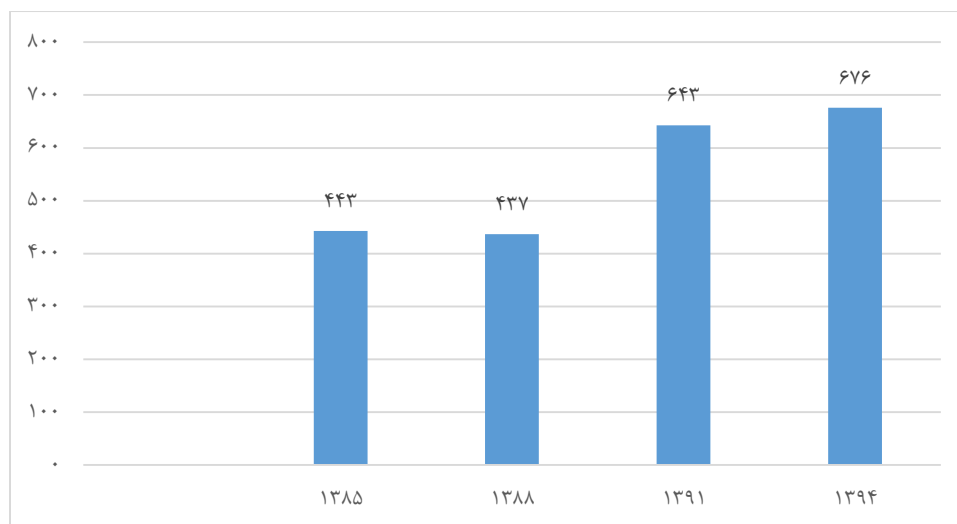
نمودار ۷۹: تعداد سردخانه‌ها و انبارهای عمومی ایران

منبع: مرکز آمار ایران

جدول ۶۹: تعداد سردخانه‌ها و انبارهای عمومی کشور به تفکیک استان

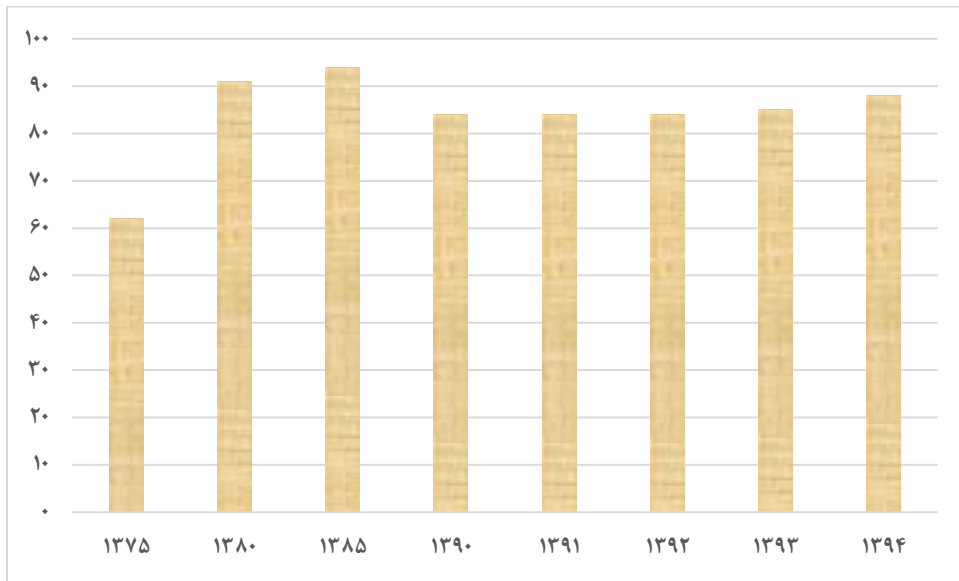
سال و استان	انبارداری	سردخانه داری	جمع
۱۳۸۴	۳۷۸	۴۴۳	۸۲۰
۱۳۸۷	۳۹۳	۴۳۴	۸۲۷
۱۳۹۰	۵۳۰	۶۱۱	۱۱۴۰
۱۳۹۳	۶۳۸	۶۵۷	۱۲۸۵
آذربایجان شرقی	۲۷	۵۳	۷۹
آذربایجان غربی	۳	۱۶۴	۱۶۷
اردبیل	۰	۱۳	۱۳
اصفهان	۳۵	۲۸	۶۳
البرز	۰	۲۲	۲۲
ایلام	۲	۲	۴
بوشهر	۲	۴	۶
تهران	۴۳۸	۲۳	۴۶۱
چهارمحال و بختیاری	۲	۴	۶
خراسان جنوبی	۰	۵	۵
خراسان رضوی	۶	۳۵	۴۱
خراسان شمالی	۰	۳	۳
خوزستان	۰	۱۱	۱۱
زنجان	۰	۷	۷
سمنان	۶	۱۰	۱۶
سیستان و بلوچستان	۰	۱۱	۱۱
فارس	۰	۱۳	۱۳
قزوین	۱	۱۰	۱۱
قم	۱۳	۴	۱۷
کردستان	۲	۴	۶
کرمانشاه	۰	۱۰۰	۱۰۰
کرمانشاه	۰	۵	۵
کهگیلویه و بویراحمد	۰	۲	۲
گلستان	۶	۱۲	۱۸
گیلان	۵	۲	۷
لرستان	۴	۸	۱۲
مازندران	۱۵	۵۸	۷۳
مرکزی	۰	۵	۵
هرمزگان	۵۵	۲۳	۷۸
همدان	۳	۱۳	۱۷
یزد	۲	۴	۶

منبع: مرکز آمار ایران، دفتر صنعت، معدن و زیربنایی



نمودار ۸۰: تعداد سردخانه‌های کشور طی سال‌های مختلف

منبع: مرکز آمار ایران



نمودار ۸۱: تعداد سیلوهای گندم کشور

منبع: مرکز آمار ایران

مطالعات سندی آمایش سرزمین صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)

جدول ۷۰: تعداد سیلوهای گندم کشور به تفکیک استان در سال ۱۳۹۴

نظرفیت اسمی (تن)	سالن دو مداره			سالن یک مداره بالای صفر			سالن یک مداره زیر صفر			تعداد سردخانه	سال و استان
	حجم (مترم) (کعب)	مساحت (متر) (مربع)	تعداد	حجم (مترم) (کعب)	مساحت (متر) (مربع)	تعداد	حجم (مترم) (کعب)	مساحت (متر) (مربع)	تعداد		
۱۹۱۰۴۶	۷۱۳۸۸	۱۵۲۰۳	۲۶	۳۷۰۳۰۰	۸۷۹۸۸	۲۲۰	۶۹۹۶۳	۲۲۷۹۸	۳۹	۵۳	آذربایجان شرقی
۴۶۴۳۱۶	۱۳۹۳۱	۲۷۸۶	۱۵	۱۴۵۹۵۶۵	۳۴۵۹۹۳	۱۲۱۱	۱۳۷۹۱۳	۳۱۳۹۰	۱۰۵	۱۶۵	آذربایجان غربی
۴۹۷۵۴	۲۶۹۲	۵۳۸	۲	۱۵۴۶۲۷	۳۰۱۸۶	۸۰	۹۹۹۶	۱۷۹۲	۹	۱۳	ردبیل
۱۰۸۷۵۰	۸۱۸۱۲	۲۱۳۶۲	۷۴	۳۳۰۴۶۵	۸۴۴۶۱	۳۲۸	۹۷۸۰۰	۱۹۷۰۴	۱۰۹	۳۰	صفهان
۶۱۲۰۴	۲۰۳۶۱	۶۴۶۸	۲۴	۱۴۶۱۲۳	۳۹۰۸۶	۱۲۶	۲۲۰۰۲	۴۶۵۰	۱۲	۲۲	لبرز
۴۲۳۰	۸۵۰۵	۱۷۰۱	۲	۲۱۹۲۰	۴۵۰۰	۱۳	۵۷۶۰	۱۲۶۰	۴	۴	یلام
۵۰۰۰	۳۸۴۰	۷۶۸	۶	۸۱۹۲	۱۷۹۲	۶	۱۴۴۸۰	۳۹۶۶	۱۴	۴	بوشهر
۱۵۱۷۲۹	۲۹۶۰۳۱	۶۷۱۷۴	۱۴۴	۵۲۵۶۱۱	۱۲۴۴۶۴	۲۶۲	۲۴۳۸۷۷	۵۲۸۷۱	۸۲	۲۴	تهران
۱۴۴۰۰	۲۰۰۰	۵۲۸	۴	۱۲۸۶۰	۶۱۱۶	۳۱	۹۶۰	۲۱۰	۳	۴	چهارمحال و بختیاری
۲۵۰۰	۰	۰	۰	۶۷۰۰	۱۷۲۵	۵	۱۸۸۰۰	۴۵۲۵	۱۱	۵	خراسان جنوبی
۱۴۶۰۷۴	۱۵۸۰۱۸	۳۳۷۱۹	۶۵	۱۹۱۴۸۸	۴۱۴۳۳	۱۲۹	۸۴۱۱۱	۲۰۳۵۶	۶۷	۳۵	خراسان رضوی
۵۰۰۰	۲۶۰۰۰	۵۶۰۰	۱۱	۵۰۰	۱۰۰	۱	۰	۰	۰	۳	خراسان شمالی
۲۱۲۵۰	۵۵۱۳۵	۱۳۴۲۰	۳۰	۲۵۵۷	۸۶۴	۷	۱۱۲۱۳	۲۷۲۷	۱۶	۱۱	خوزستان
۱۴۸۷۵	۸۷۵۰	۲۰۷۹	۷	۱۴۰۰۰۰	۱۰۴۷۹	۳۵	۱۴۰۰۰	۳۳۲۵	۱۱	۷	زنجان
۱۳۸۶۷	۰	۰	۰	۵۹۸۶۵	۱۹۹۹۲	۸۸	۱۶۲۵	۵۴۲	۲	۱۰	سمنان
۱۹۷۰۰	۰	۰	۰	۴۳۱۱۵	۱۰۰۷۵	۴۹	۷۳۳۱	۱۸۰۵	۷	۱۱	سیستان و بلوچستان
۵۹۱۶۲	۸۰۲۲۴	۱۸۵۷۷	۵۰	۳۶۳۲۵۴	۷۹۳۳۶	۲۱۲	۴۶۶۷۹	۱۰۲۲۴	۲۷	۱۳	فارس
۲۲۸۰۰	۵۱۰۰۰	۱۲۰۰۰	۴۳	۳۱۳۲۰	۸۰۶۰	۳۹	۱۵۰۰	۴۰۰	۲	۱۰	قزوین
۲۲۰۰۰	۰	۰	۰	۳۰۰۰۰	۱۰۴۰۰	۴۷	۸۰۰	۲۶۷	۳	۴	قم
۱۹۰۰۰	۷۰۰۰	۱۸۰۰	۱۵	۱۸۵۰۰	۴۱۱۶	۲۳	۱۱۵۰۰	۲۴۰۰	۱۳	۵	کردستان
۱۶۰۶۰۶	۶۵۱۰۷	۱۳۹۸۸	۴۲	۳۵۶۷۴۰	۷۶۶۰۰	۲۱۶	۲۵۳۰۵	۵۱۸۸	۱۷	۱۰۰	کرمان
۱۳۰۰۰	۳۵۶۲۷	۷۲۵۳	۲۵	۶۹۶۰	۱۵۷۳	۱۱	۱۸۵۳	۵۷۳	۳	۵	کرمانشاه
۵۵۰۰	۱۶۲۰	۳۲۴	۱	۱۲۳۰۰	۲۶۷۰	۹	۲۴۰۰	۶۰۰	۱	۲	کهگیلویه و بویراحمد
۴۵۲۲۸	۲۳۴۹۰	۷۷۰۴	۳۲	۳۹۱۳۲	۸۷۸۴	۲۹	۲۹۶۷۰	۷۲۹۶	۱۹	۱۲	گلستان
۴۷۰۰	۶۹۰۰	۱۳۲۰	۶	۵۱۰۰	۹۶۰	۳	۰	۰	۰	۲	گیلان
۱۲۵۰۰	۲۶۶۴۰	۶۳۲۰	۱۸	۲۰۲۵۰	۴۵۰۰	۱۵	۱۲۵۰۰	۲۵۰۰	۵	۸	رستاق
۱۱۱۵۰۳	۹۵۸۶۶	۱۹۶۷۶	۱۰۲	۲۴۸۷۸۰	۵۲۷۱۱	۲۵۸	۹۵۸۹۱	۱۹۰۹۷	۲۶	۵۸	مازندران
۱۰۰۸۵	۶۳۰	۳۱۵	۳	۲۹۴۶۷	۸۳۵۲	۱۴	۸۶۶۷	۱۷۳۳	۶	۵	مرکزی
۸۸۰۸	۲۶۴۶۳	۶۷۷۲	۲۳	۹۱۲۷	۳۵۰۵	۲۵	۲۵۲۹۰	۷۶۶۴	۴۲	۳۱	هرمزگان
۵۴۸۰۸	۶۲۲۶	۱۶۹۶	۴	۷۱۷۲۱	۱۵۰۴۸	۵۷	۳۳۶۲۶	۶۹۵۸	۲۴	۱۶	همدان
۷۳۶۰	۱۳۰۰۰	۵۰۰۰	۱۰	۳۳۹۰	۱۰۱۰	۷	۷۹۰۰	۱۸۰۰	۷	۵	یزد

مأخذ: مرکز آمار ایران و دفتر صنعت، معدن و زیربنایی



منبع: جدول ۲۵-۱۲ فصل حمل و نقل و انبارداری سالنامه آماری کشور ۱۳۹۴، مرکز آمار ایران

	۲-۱۰
	۱۱-۲۵
	۲۶-۶۰
	۶۱-۱۶۵

نقشه ۸: توزیع جغرافیایی و آمایشی سردخانه‌های کشور

منبع: مرکز آمار ایران

منابع

- اتاق بازرگانی ایران
بانک مرکزی، گزارشات تحولات اقتصادی
روحانی، حسن (۱۳۹۱). امنیت ملی و نظام اقتصادی ایران، مجمع تشخیص مصلحت نظام، مرکز تحقیقات استراتژیک.
سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت راه و شهرسازی
سازمان توسعه تجارت ایران
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سالنامه‌های آماری
صادقی، حسن (۱۳۹۴). تاریخچه حمل و نقل و ترانزیت، سیر تکاملی آن و کنوانسیون‌های مرتبط، آموزشگاه عالی فارابی کرج.
فرنام، حامد و سلیمان قاسمیان (۱۳۹۶). «تعامل سازنده با جهان»، ج ۱، شناخت اقتصادی حوزه‌های تمدنی - حمل و نقل، شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی، ویرایش نخست
معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی گزارش «تصویر کلان بخش حمل و نقل بار برون‌شهری و ترانزیت» (۱۳۹۸). معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی، مرکز پژوهش‌های مجلس جمهوری اسلامی.
گل کرمی، عابد، یدالله کریمی‌پور، افشین متقی و حسین ربیعی (۱۳۹۷). «تبیین ژئوپلیتیک سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر قابلیت‌های ژئواکونومیک»، تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال هجدهم، شماره ۴۹، ۵۷-۳۷.
گمرک جمهوری اسلامی ایران
مرکز آمار ایران، سالنامه‌های آماری

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development

www.iea.org