

الزامات جهش تولید در بخش حمل و نقل و انبارداری

همکاران: محمدرضا نقدی زاده، جمال کاکائی



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
فَت

مقدمه

مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که افزایش ده درصدی در هزینه‌های حمل‌ونقل – زیرساخت‌های ضعیف و ناکارآمد – جریان تجاری را به‌طور متوسط بیست درصد کاهش می‌دهد به‌بیان دیگر، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند در فرایند توسعه یک جامعه نقش اساسی ایفا نماید به‌نحوی که این بخش از ارکان توسعه پایدار جوامع، و همکاری‌های منطقه‌ای، ملی و فراملی شناخته می‌شود. در برنامه‌های توسعه پایدار سازمان ملل نیز حمل‌ونقل از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده به‌طوری که هفت هدف کلان از اهداف هفده‌گانه توسعه پایدار دارای زیرهدف مرتبط با حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری هستند (کمیسیون توسعه و همکاری بین‌المللی اروپا)

بخش حمل‌ونقل در نظام طبقه‌بندی آماری آیسیک (استاندارد بین‌المللی طبقه‌بندی صنایع) در زمره رشته فعالیت‌های خدماتی قرار می‌گیرد و با امعان نظر به اینکه حلقه واسط زنجیره تولید و مصرف محسوب می‌شود از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. همچنین، پیوندهای پسین و پیشین قابل توجهی با سایر بخش‌های اقتصادی دارد.

حایگاه ویژه بخش حمل و نقل در اسناد فرادست:

- سند چشم‌انداز بیست‌ساله ج.ا.ا؛
- بند ۱۰ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی؛
- سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل؛
- بندهای ۲۱، ۲۳، ۲۴ و ۲۵ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه؛
- ماده ۳۰ و ۴۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه؛
- قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به‌ویژه ماده ۶؛
- قانون برنامه ششم توسعه کشور مواد ۵۲ و ۵۷؛
- ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور؛
- ماده ۶۷ قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲).

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

اهمیت فعالیت حمل و نقل و انبارداری و جایگاه آن در برنامه‌های توسعه میان مدت

ارزیابی اهمیت اقتصادی حمل و نقل نیازمند تقسیم (تجزیه) انواع تأثیرات آن است. این تأثیرات شامل هسته (مشخصات فیزیکی حمل و نقل)، ابعاد عملیاتی و جغرافیایی است.

الف) آثار هسته‌ای؛

بنیادی‌ترین اثر حمل و نقل مربوط به ظرفیت فیزیکی حمل مسافر و کالاها و هزینه‌های مربوط به پشتیبانی از این جابجایی است و شامل تنظیم مسیرهایی است که امکان تعاملات جدید یا موجود بین نهادهای اقتصادی را فراهم می‌کند.

ب) آثار عملیاتی؛

بهبود عملکرد زمان، به‌ویژه از نظر قابلیت اطمینان و همچنین کاهش تلفات یا آسیب را به دنبال دارد. استفاده بهتر از حمل و نقل موجود به نفع کاربران (مسافران) و در سرعت بیشتر و تأخیر کمتر نمود می‌یابد.

ج) آثار جغرافیایی؛

دسترسی به بازار گسترده‌تر که پایه اقتصادی در تولید، توزیع و مصرف است، بهبود می‌یابد. افزایش بهره‌وری دسترسی به پایگاه بزرگ‌تر و متنوع‌تر - کالاهای خام، قطعات، انرژی یا نیروی کار - بازارهای گسترده‌تر برای تولیدات متنوع - کالاهای واسطه‌ای و نهایی - یکی دیگر از تأثیرات جغرافیایی حمل و نقل است

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

اهمیت فعالیت حمل و نقل و انبارداری و جایگاه آن در برنامه‌های توسعه میان مدت

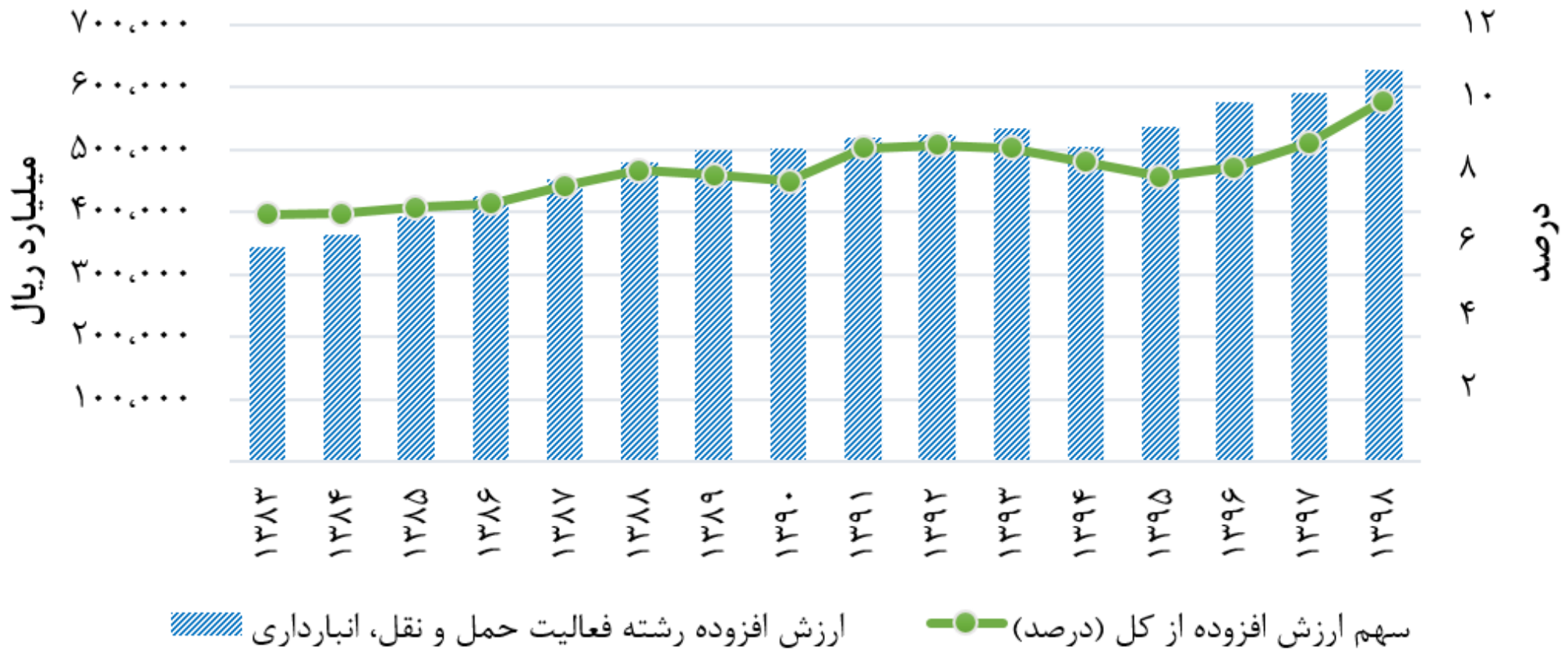
رویکردهای توسعه بخش حمل و نقل کشور طی برنامه‌های میان مدت بعد از انقلاب اسلامی

برنامه‌های پنج ساله توسعه کشور	جهت گیری‌های بخش حمل و نقل
برنامه اول توسعه	- توجه به موقعیت جغرافیایی کشور در زمینه حمل و نقل بار - توجه به گسترش حمل و نقل ریلی
برنامه دوم توسعه	- حمایت از ایجاد تسهیلات لجستیکی در پایانه‌های صادراتی - پشتیبانی از ایجاد امکانات و تسهیلات لجستیکی مورد نیاز محصولات کشاورزی
برنامه سوم توسعه	- ایجاد شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی - ارتقای نقش بخش غیردولتی در توسعه بخش حمل و نقل
برنامه چهارم توسعه	- توجه به تدوین برنامه توسعه حمل و نقل - تعیین اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل و نقل
برنامه پنجم توسعه	- توجه به ایجاد بانک جامع حمل و نقل - توجه به تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور - ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و حمل و نقل چندوجهی
برنامه ششم توسعه	- تعیین اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل و نقل - ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و حمل و نقل چندوجهی

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

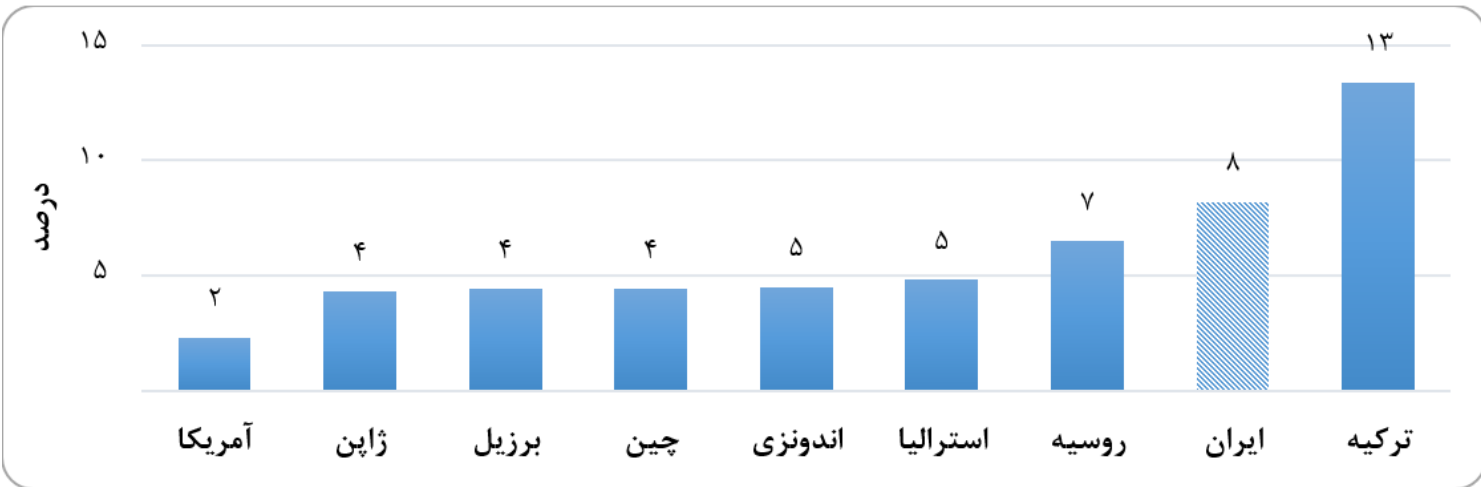
ارزش افزوده بخش حمل و نقل و انبارداری

در قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه، متوسط رشد سالیانه ارزش افزوده بخش حمل و نقل و انبارداری، ۸.۳ درصد تعیین شده اما تاکنون این نرخ در سال‌های ۱۳۹۶-۱۳۹۸ به ترتیب برابر با ۷.۱ درصد، ۲.۶ درصد و ۶.۳ درصد بوده است.



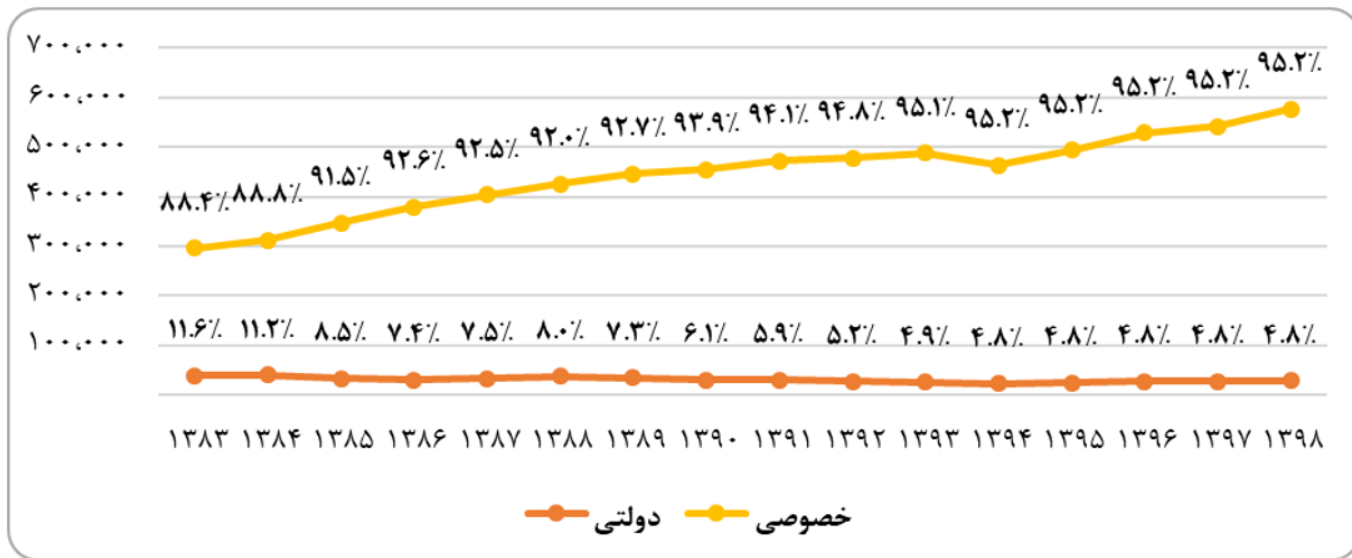
ارزش افزوده بخش حمل و نقل و انبارداری به قیمت ثابت سال ۱۳۹۰

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران



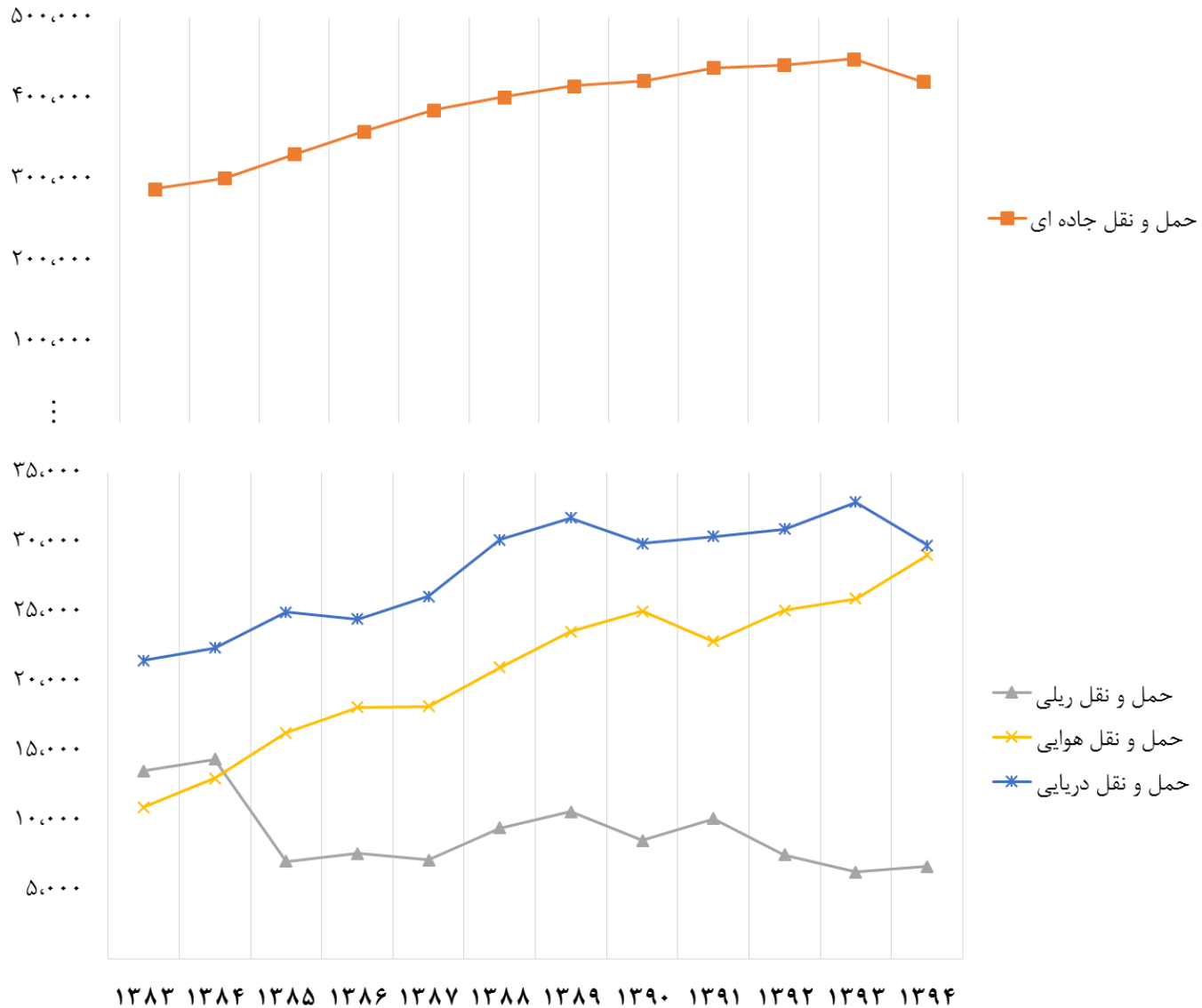
سهم بخش حمل و نقل و انبارداری از ارزش افزوده کل کشور، کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۴ (درصد)
 مأخذ: پایگاه اطلاعات داده - ستانده جهانی (WIOD)

ارزش افزوده سال ۱۳۹۴ بخش حمل و نقل و انبارداری، ۸.۲ درصد کل ارزش افزوده کشور بوده است. با مقایسه سهم همان بخش از کل ارزش افزوده کشورهای دیگر در سال ۲۰۱۴ مشخص می گردد که در کشورهای استرالیا، برزیل، چین، اندونزی و ژاپن بین ۴.۳ الی ۴.۸ درصد، کشور امریکا ۲.۶ درصد، کشور روسیه ۶.۵ درصد و کشور ترکیه ۱۳.۴ درصد از ارزش افزوده کل آن ها به بخش حمل و نقل و انبارداری اختصاص دارد. در واقع تنها در کشور ترکیه است که نقش حمل و نقل در اقتصاد آن کشور از ایران پررنگ تر است.



سهم بخش خصوصی و دولتی از ارزش افزوده حمل و نقل به قیمت سال پایه
 مأخذ: حساب های ملی بانک مرکزی

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران



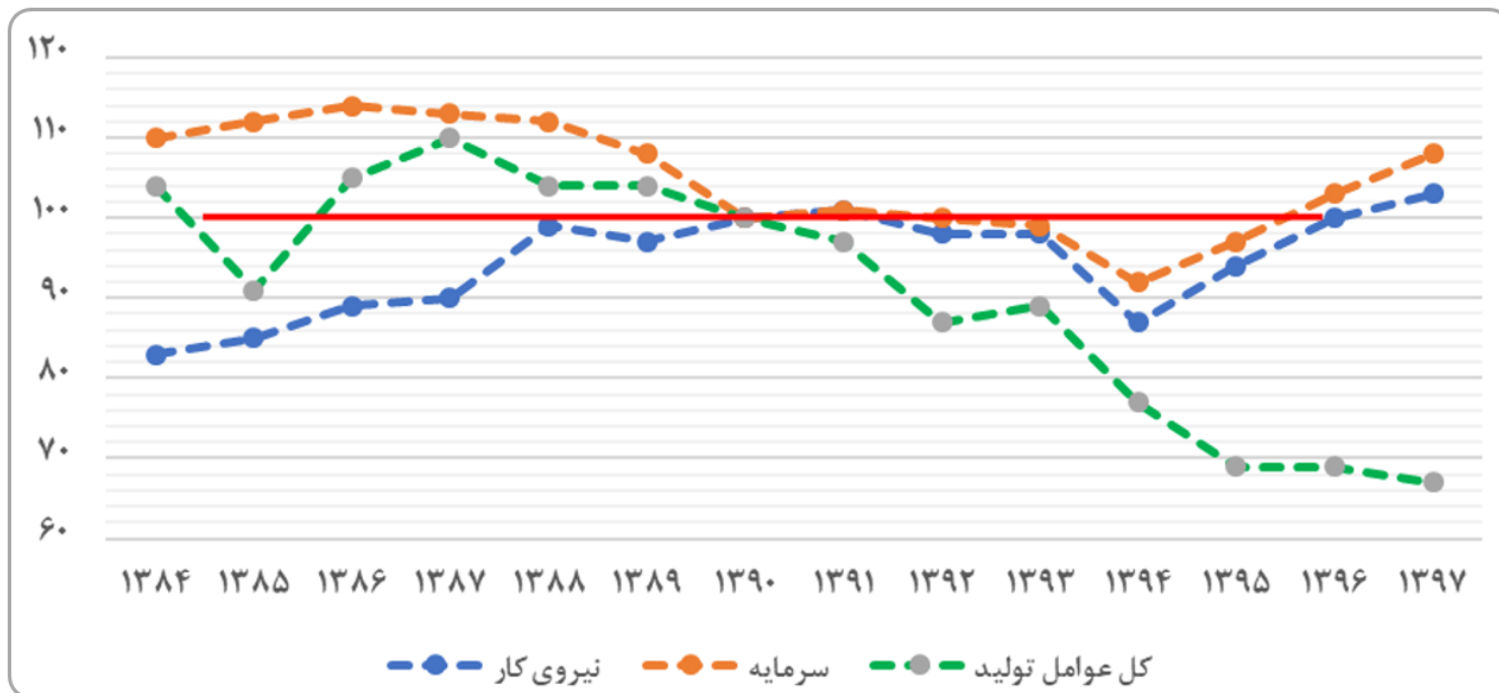
سهم عمده‌ای از ارزش افزوده بخش حمل و نقل متعلق به حمل و نقل جاده‌ای است و در ده سال گذشته این نسبت بین ۸۶-۸۷ درصد بوده و ارزش افزوده آن بین سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۴، ۴۶ درصد افزایش یافته (متوسط نرخ رشد سالیانه آن ۳.۸ درصد) است. در این دوره ارزش افزوده حمل و نقل هوایی ۱۶۶ درصد افزایش (متوسط نرخ رشد سالیانه ۱۳.۷ درصد) و حمل و نقل دریایی ۳۹ درصد افزایش (متوسط نرخ رشد سالیانه ۳.۲ درصد) بوده است. عملکرد حمل و نقل ریلی در این دوره ۱۲ ساله با کاهش ۵۰ درصدی ارزش افزوده مواجه بوده که بخش عمده این کاهش در حواصل سال ۱۳۸۵ به وقوع پیوسته و بعد از آن تقریباً ثابت باقی مانده است.

روند تغییرات ارزش افزوده زیر بخش‌های حمل و نقل بر اساس قیمت سال پایه ۱۳۹۰ (میلیارد ریال)
 مأخذ: حساب‌های ملی بانک مرکزی ج.ا.ا.

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

بهره‌وری بخش حمل و نقل و انبارداری

متوسط رشد سالانه بهره‌وری کل ۲.۸ درصد هدف‌گذاری شده است، در نتیجه ۳۵ درصد رشد اقتصادی باید از طریق افزایش بهره‌وری باید حاصل شود. در این برنامه متوسط رشد سالانه بهره‌وری بخش حمل و نقل و انبارداری ۱/۲ درصد برآورد شده است. روند تغییرات شاخص بهره‌وری بخش حمل و نقل و ارتباطات، حاکی از آن است که از سال ۱۳۸۸ تا سال ۱۳۹۴ شاخص بهره‌وری سرمایه، بهره‌وری نیروی کار و تا سال ۱۳۹۷ بهره‌وری کل عوامل تولید رو به کاهش است.



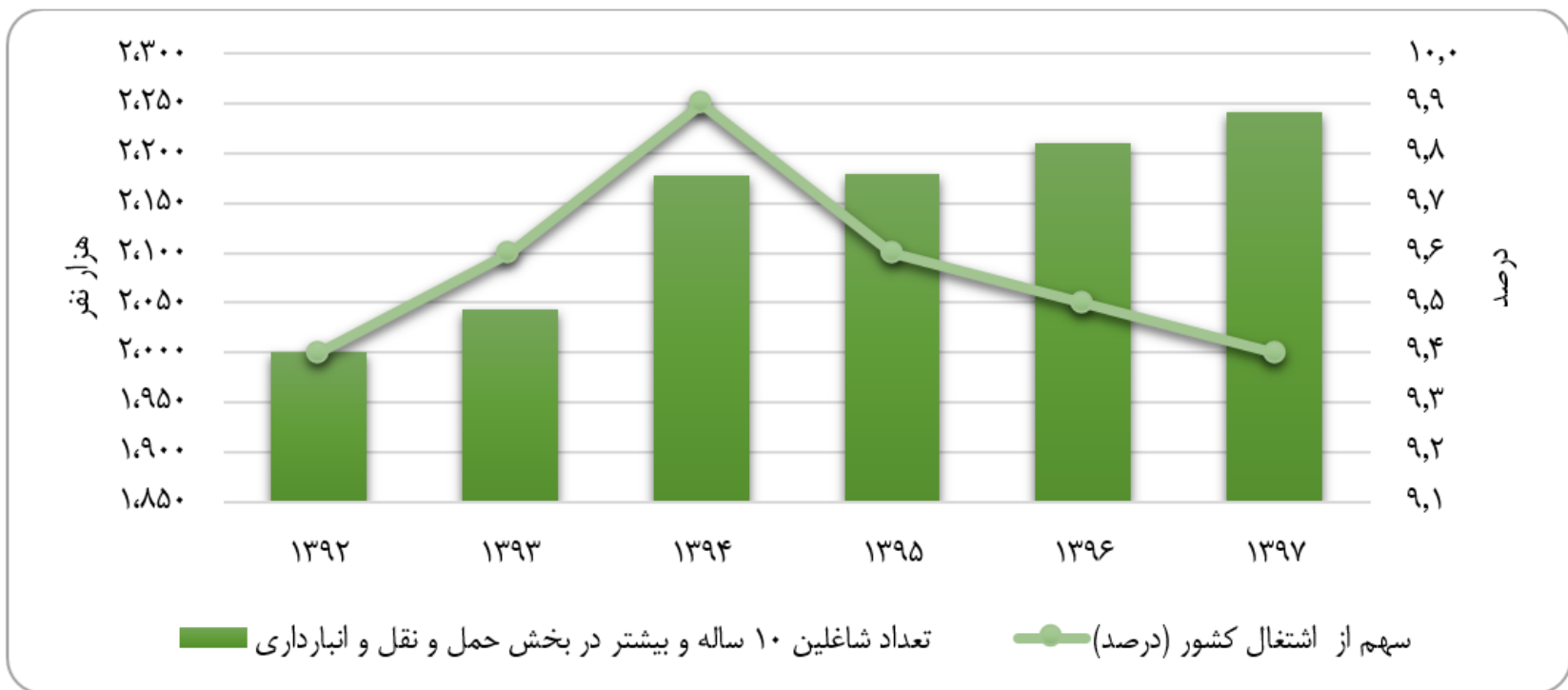
روند تغییرات شاخص بهره‌وری بخش حمل و نقل و ارتباطات بر مبنای سال پایه ۱۳۹۰

مأخذ: مرکز آمار ایران

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

بهره‌وری بخش حمل و نقل و انبارداری

جمعیت شاغلان ۱۰ ساله و بیشتر کل کشور در سال ۱۳۹۷، برابر با ۲۳،۸۱۳ هزار نفر بوده که سهم بخش حمل و نقل و انبارداری در این سال برابر با ۲،۲۴۱ هزار نفر گزارش شده است، درواقع حمل و نقل و انبارداری ۹.۴ درصد از جمعیت شاغلین کشور را به خود اختصاص داده است. بررسی روند اشتغال در بخش حمل و نقل و انبارداری، حاکی از رشد ۱۲ درصدی در دوره سال‌های ۱۳۹۲-۱۳۹۷ است.



نمودار ۶: روند تغییرات شاغلان ۱۰ ساله و بیشتر در بخش حمل و نقل و انبارداری

مأخذ: وزارت راه و شهرسازی

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل و انبارداری

وضعیت شاخصهای طول شبکه، تراکم سطحی (نسبت طول شبکه بر حسب کیلومتر به مساحت کشور بر حسب کیلومتر مربع) و سهم جمعیتی (نسبت طول شبکه بر حسب کیلومتر به جمعیت کشور بر حسب میلیون نفر) در زیربخشهای جاده‌ای، ریلی و هوایی در سال ۱۳۹۴ و مقایسه آن با کشورهای ترکیه، آلمان و فرانسه در جدول ۱ ارائه شده است. به خوبی قابل مشاهده است که ایران فاصله قابل ملاحظه‌ای از نظر توسعه زیرساخت‌ها با کشورهای نظیر آلمان و فرانسه داشته و کشور ترکیه نیز در هر سه زیر بخش نسبت به ایران از وضعیت مناسب‌تری برخوردار است.

کشور	مساحت	جمعیت	جاده‌ای			هوایی			ریلی	
			طول راه	تراکم سطحی	سهم جمعیتی	تعداد فرودگاه	تراکم سطحی	سهم جمعیتی	طول خط	تراکم سطحی
ایران	۱۶۴۸۱۹۵	۸۱/۱	۲۲۱۳۵۳	۱۳۴	۲۷۲۹	۶۴	۰/۰۳۹	۹۳۰۶	۵/۷	۱۱۵
آلمان	۳۵۷۳۸۶	۸۲/۶۹	۶۴۳۹۶۹	۱۸۰۰	۷۷۸۶	۱۰۳	۰/۲۹	۳۳۴۴۰	۹۳/۷	۴۰۴
فرانسه	۶۴۰۶۸۰	۶۷/۱۱	۱۰۵۳۲۱۵	۱۶۴۳	۱۵۶۹۶	۱۳۶	۰/۲۱۲	۲۹۱۹۰	۴۵/۶	۴۳۵
ترکیه	۷۸۳۳۵۶	۸۰/۷۵	۳۶۲۶۶۰	۴۶۳	۴۴۹۱	۵۳	۰/۰۶۸	۱۰۴۱۷	۱۳/۲	۱۲۹

Source :Railway Statistics Synopsis

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل و انبارداری

کشور		ایران	ترکیه	فرانسه	امارات	آلمان
رتبه	یکپارچگی شبکه جاده‌ای	۳۹	۲۷	۹	۳۲	۶
		امتیاز	۷۷,۲	۸۰,۹	۹۳,۴	۷۹,۵
رتبه	کیفیت جاده‌ها	۷۱	۳۳	۷	۹	۱۹
		امتیاز	۴۸,۵	۶۵,۴	۸۲,۷	۸۱,۵
رتبه	تراکم ریلی	۷۰	۵۱	۱۵	-	۵
		امتیاز	۱۲,۳	۳۲,۲	۱۰۰	-
رتبه	کارایی خدمات ریلی	۵۱	۶۶	۱۴	۲۴	۹
		امتیاز	۴۶,۶	۳۸	۶۸,۹	۵۹,۳
رتبه	یکپارچگی خدمات فرودگاهی	۴۹	۱۴	۱۳	۱۹	۷
		امتیاز	۵۹	۹۴,۹	۹۵,۸	۸۹,۲
رتبه	کارایی خدمات حمل و نقل هوایی	۱۲۱	۳۵	۲۲	۷	۱۶
		امتیاز	۳۷,۸	۷۱	۷۵	۸۲
رتبه	یکپارچگی خطوط دریایی	۴۲	۲۲	۱۳	۱۲	۸
		امتیاز	۴۰,۸	۵۷,۲	۷۲,۲	۷۳,۷
رتبه	کارایی خدمات بنادر	۷۵	۵۰	۲۵	۱۳	۱۶
		امتیاز	۴۸,۱	۵۸,۴	۶۶,۳	۷۳,۸

شاخص‌های مورد استفاده برای ارزیابی زیرساخت‌ها در گزارش‌های مجمع جهانی اقتصاد تحت عنوان "گزارش رقابت‌پذیری جهانی" که به‌طور سالانه منتشر می‌شود، مورد بررسی قرار گرفته است. در گزارش منتشره توسط این مجمع در سال ۲۰۱۸، امتیاز زیرساخت‌های ایران ۶۵.۴ از ۱۰۰ بوده که **رتبه ۷۶ ام را در بین کشورهای دنیا داراست.**

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

وضعیت لجستیکی بخش حمل و نقل و انبارداری

شاخص عملکرد لجستیک در بازه صفر (۰) تا پنج (۵) ارزیابی می‌گردد و در آن صفر (۰) بدترین وضعیت و پنج (۵) بهترین وضعیت را نمایانگر است. بر اساس شاخص جمع شده عملکرد لجستیک منتشره توسط بانک جهانی - که با جمع مقادیر شاخص‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ محاسبه شده است - ایران امتیاز ۲.۷۱ از شاخص عملکرد لجستیک دارا بوده که رتبه جهانی ۸۱ ام است -

امتیاز							رتبه	کشور
تحویل به موقع	ردیابی بار ارسالی	کیفیت خدمات لجستیکی	سهولت در ارسال بارهای بین‌المللی	کیفیت زیرساخت‌ها	کارایی فرآیند ترخیص کالا	شاخص عملکرد لجستیک		
۳,۰۷	۲,۶۳	۲,۷۶	۲,۶۸	۲,۶۷	۲,۴۶	۲,۷۱	۸۱	ایران
۳,۶۸	۳,۳۷	۳,۲۳	۳,۱۹	۳,۳۶	۲,۹۴	۳,۲۹	۳۷	ترکیه
۴,۱۷	۳,۹۹	۳,۸۲	۳,۶	۴	۳,۶۳	۳,۸۶	۱۵	فرانسه
۴,۲۳	۳,۸۹	۳,۸۳	۳,۷۶	۳,۹۸	۳,۶۶	۳,۸۹	۱۴	امارات
۴,۴	۴,۲۲	۴,۲۶	۳,۸۳	۴,۳۸	۴,۰۹	۴,۱۹	۱	آلمان

مأخذ: بانک جهانی

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

جایگاه ترانزیت در کشور

ترانزیت به معنای عبور کالا/مسافر از محدوده مرزهای جغرافیایی کشور ثالث (بجز کشور مبدأ و مقصد) است. کشورهایی که از موقعیت جغرافیایی مطلوبی برخوردارند از این موضوع برای ایجاد درآمد پایدار بهره می‌برند. یکی از مزیت‌های ترانزیت استفاده اقتصادی‌تر از زیرساخت‌های حمل و نقلی موجود است.

وضعیت عملکرد بار ترانزیتی در نهادهای دولتی مربوطه

شرکت راه‌آهن ج.ا.ا			سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای			نام سازمان مربوطه
۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۸	۱۳۹۷	۱۳۹۶	سال
۰٫۶	۱٫۵۸	۱٫۵۸	۶٫۸	۹٫۰۸	۹٫۲۸	بار ترانزیتی (میلیون تن)
۴۷	۵۰٫۵	۴۶٫۸	۴۴۲	۴۲۸	۳۸۸	کل بار جابجا شده (میلیون تن)
%۱٫۳	%۳٫۱	%۳٫۴	%۱٫۵	%۲٫۱	%۲٫۴	سهم بار ترانزیتی از کل بار
۱۵۳	۳۹۸	۷۲۹	۹۱۶	۱٫۱۸۶	۱٫۱۷۹	درآمد از حمل کالای ترانزیتی (میلیارد ریال)
۲۹٫۳۶۰	۲۲٫۶۸۴	۱۵٫۷۷۴	۳۱٫۷۵۰	۲۱٫۸۰۷	۱۷٫۸۱۰	کل درآمد عملیاتی (میلیارد ریال)
%۰٫۵	%۱٫۸	%۴٫۶	%۲٫۹	%۵٫۴	%۶٫۶	سهم درآمد ترانزیتی از کل

مأخذ: سالنامه‌های آماری مربوطه و صورت مالی حسابرسی شده شرکت‌ها

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

وضعیت عملکرد ترازیتی در نهادهای دولتی مربوطه

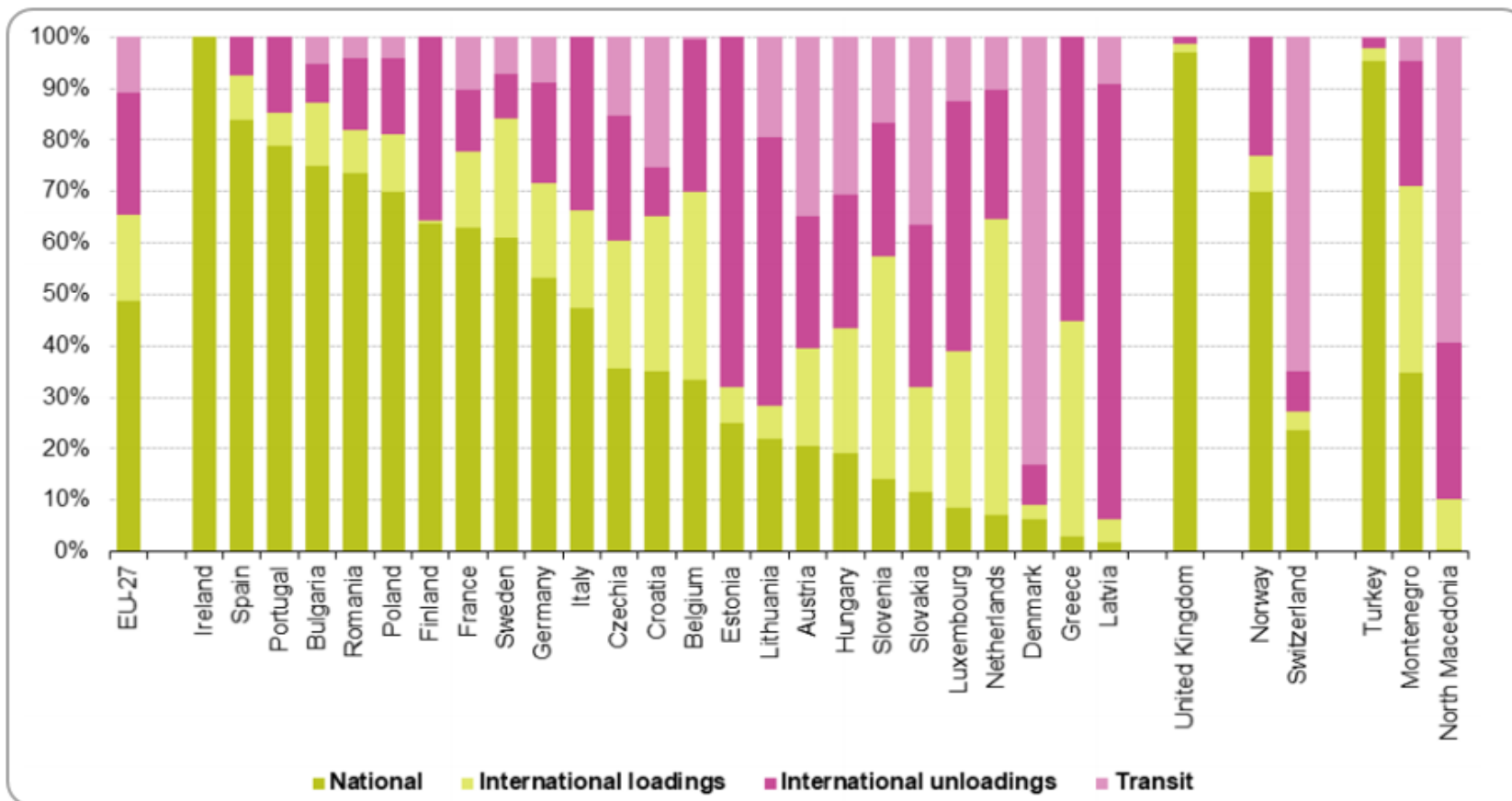
سال	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸
تعداد پروازهای عبوری از فضای کشور (هزار پرواز)	۴۲۶	۳۶۹	۲۹۸
کل پروازهای انجام شده در کشور (هزار پرواز)	۲۹۵	۲۵۰	۱۹۱
درآمد حاصل از پروازهای عبوری (میلیارد ریال)	۱۳،۸۸۷	۲۳،۳۷۸	۲۷،۷۹۸
کل درآمد عملیاتی سازمان هواپیمایی کشوری (میلیارد ریال)	۲۱،۹۷۳	۳۴،۸۵۰	۴۰،۷۰۶
سهم درآمد حاصل از پروازهای عبوری از کل	%۶۳	%۶۷	%۶۸

نام شرکت	شرکت راه آهن ج.ا.	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
درآمد	۳۵،۱۸۲،۶۵۱	۳۱،۹۳۳،۷۹۴
عملکرد ۱۳۹۸ هزینه	۳۹،۶۳۲،۵۰۳	۳۹،۱۸۴،۶۵۵
سود/زیان	-۴،۴۴۹،۸۵۲	-۷،۲۵۰،۸۶۱

مأخذ: گزارش شماره ۲۰۸، مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

انواع بار در حمل و نقل ریلی کشورهای اروپایی (سهم بر اساس تن-کیلومتر) در سال ۲۰۱۸



سهم کالای ترانزیتی در حمل و نقل ریلی کشور هلند ۱۰ درصد از کل تن-کیلومتر بار جابجا شده در این کشور است.

سهم کالای ترانزیتی در حمل و نقل جاده ای کشور هلند ۳۰ درصد از کل تناژ بار جابجا شده در این کشور است.

Source :Dataset Eurostat

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

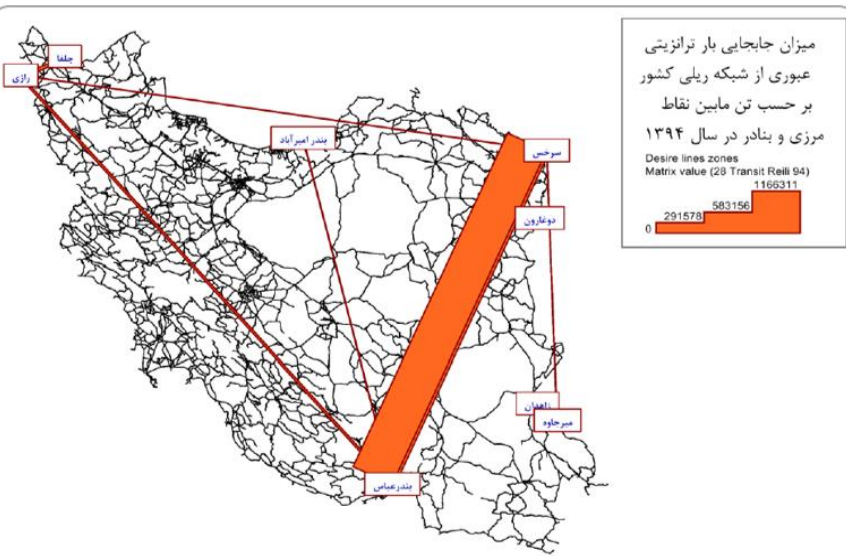
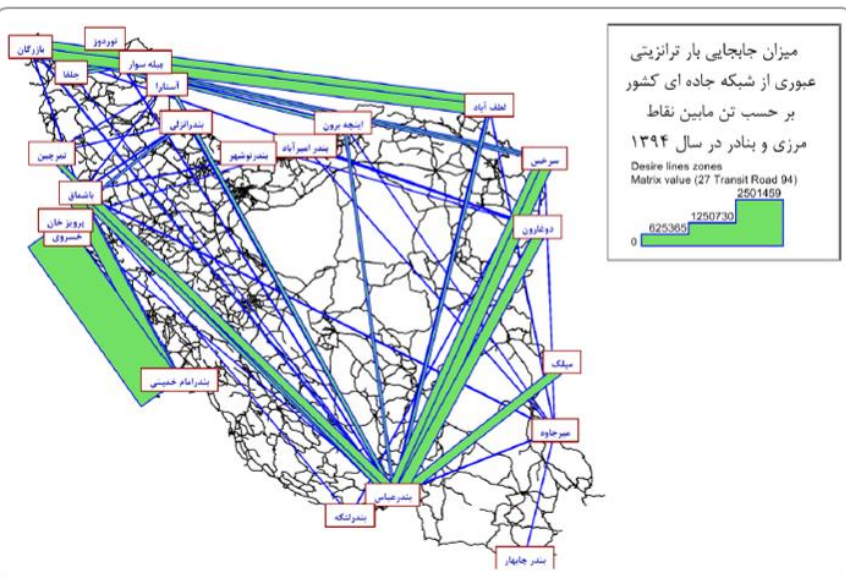
وضعیت جابجایی بار ترانزیتی در کشور

بر اساس آمار ارائه شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، در سال ۱۳۹۵، **حدود ۲۰ درصد از ترانزیت جاده ای کشور بین بنادر جنوبی کشور (چابهار، باهنر، رجبی) و مرزهای شمال شرقی (دوغارون، سرخس، لطف آباد، اینچه برون و باجگیران) جریان داشته است.** در سال ۱۳۹۵ کل ترانزیت کشور از طریق شبکه جاده‌ای ۷.۸ میلیون تن بوده است که ۱.۶ میلیون تن از این حجم از طریق مبادی-مقاصد فوق‌الذکر جابجا شده که ۱.۳ میلیون تن آن از مبدأ کشور امارات به مقصد افغانستان از طریق بندر شهید رجایی بوده است.

بر اساس آمار ارائه شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، کالاهای ترانزیتی که از مبدأ ترکیه به مقصد ترکمنستان از ایران عبور کرده‌اند با ۰.۶ میلیون تن بیشترین حجم را در **کریدور غربی-شرقی دارا** بوده‌اند. **کریدور ترانزیتی غربی-شرقی کشور حدود ۲۰ درصد از ترانزیت جاده ای کشور را به خود اختصاص داده است.**

در ترانزیت ریلی نیز محور بندرعباس-سرخس بخش عمده ای از جریان بار ترانزیتی

ریلی کشور را به خود اختصاص داده ست



بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

پتانسیل ها و چالشهای بخش حمل و نقل کشور

چالشها

- بهره وری نامطلوب بخش حمل و نقل (توجه به فناوری های نو و ...)
- چالشهای ناوگان حمل و نقل کشور (فرسودگی ناوگان و عقب افتادگی فناوریانه، کمبود ناوگان، عدم تناسب با تقاضا و ...)
- توسعه غیر بهینه شبکه حمل و نقل و مشکلات تعمیر و نگهداری آنها (۸۰ درصد نشست و برخاست هواپیماها در ۲۰ درصد فرودگاههای کشور انجام میپذیرد. ۷۰ درصد بار ریلی در ۳۰ درصد از شبکه جریان دارد و ...)
- کمبود شرکتهای حمل و نقلی و عدم توزیع کارآمد در سطح کشور
- مشکلات تامین مالی جهت توسعه زیرساختهای مورد نیاز (پایین بودن استقبال بخش خصوصی در تامین مالی پروژههای حمل و نقلی و ...)
- نظام قیمت گذاری و تعیین تعرفه ها (قیمت گذاری نامناسب انرژی، عدم تناسب بین هزینه ها و تعرفه ها و ...)
- ساختار رقابت پذیری نامطلوب در حمل و نقل و زیربخشهای آن
- نقش آفرینی نامطلوب در حمل و نقل بین المللی
- توسعه روزافزون کریدورهای رقیب در سطح بین المللی (فعالیت گسترده کریدورهای شرق - غرب رقیب مسیر ایران؛ توسعه بندر گوادر؛ پروژه خط لوله تاپی (TAPI)؛
- تحریمهای بین المللی

بخش حمل و نقل و انبارداری در اقتصاد ایران

پتانسیل ها و چالشهای بخش حمل و نقل کشور

پتانسیلها

- موقعیت جغرافیایی ویژه نسبت به تقاضای جابجایی در سطح منطقه
- کوتاهترین مسیر دسترسی کشورهای آسیای میانه (محصور در خشکی) به آبهای آزاد بین‌المللی
- برخوردار بودن از مرزهای متعدد ریلی با کشورهای هم‌جوار (سرخس، اینچه‌برون، لطف‌آباد، رازی، میر جاوه، شلمچه و به‌زودی مرزهای آستارا)
- قرار گرفتن در مسیر کریدورهای مهم ترانزیت بین‌المللی از جمله کریدور شمال - جنوب و کریدورهای متعدد شرقی - غربی
- اتصال بنادر فعال در جنوب و شمال کشور به حمل‌ونقل ریلی و فراهم بودن شرایط حمل‌ونقل ترکیبی
- اتصال به شبکه‌های ریلی منطقه و پل ارتباطی بین بازارهای بزرگ تولید و مصرف (هند، روسیه، چین، آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه، اروپا)
- موقعیت سوآپ (SWAP) در محور کشورهای شمال به جنوب کشور
- نقش آفرینی در برنامه‌های توسعه ای کریدورهای بین‌المللی (طرح یک کمربند یک راه، برنامه‌های کارک و ...)
- ویژگی‌های توریستی قابل توجه در کشور (امکان زیارتی، تفریحی، جاذبه‌های طبیعی و ...)
- توان فنی و مهندسی قابل قبول در توسعه زیرساختها

روش تحقیق و پایه‌های آماری

در این مطالعه به منظور سنجش اثرات ارتباط میان ارزش‌افزوده فعالیت‌های اقتصادی و تقاضای نهایی، از روش کلاین (۱۹۸۳) استفاده شده است. این روش عناصر تقاضای نهایی را به ارزش‌افزوده بخش‌ها مرتبط می‌کند به‌عنوان مثال می‌توان اثربخشی سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های اقتصادی را بر ارزش‌افزوده استخراج نمود و در سیاست‌گذاری تخصیص منابع بین بخشی استفاده نمود. به‌بیان‌دیگر، تغییرات ارزش‌افزوده ناشی از تقاضای نهایی بر اساس این روش قابل احصاء است.

به همین منظور، بر اساس الگوی تعاملی داده - ستانده در سه سناریو به بررسی تغییرات تقاضای این بخش و تأثیر آن بر ارزش‌افزوده بخشی و کل اقتصاد ایران پرداخته شده است. میزان تغییرات تقاضای نهایی در سناریوهای فوق‌الذکر بخش حمل‌ونقل و انبارداری به ترتیب، ده (۱۰)، پانزده (۱۵) و بیست (۲۰) درصد می‌باشد. به‌بیان‌دیگر در صورتی که تقاضای نهایی بخش حمل‌ونقل و انبارداری با شوک مثبت ده (۱۰)، پانزده (۱۵) و بیست (۲۰) درصدی مواجه شود - با فرض ثابت بودن سایر شرایط - ارزش‌افزوده خود بخش و سایر بخش‌های اقتصادی کشور چه تغییراتی خواهند داشت. همچنین، نظر به اینکه در برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، برای بخش حمل‌ونقل و انبارداری متوسط رشد سالانه ارزش‌افزوده ۸.۳ درصد در نظر گرفته است، در این گزارش تلاش شده است میزان تغییرات تقاضای نهایی لازم به منظور دستیابی به (تحقق) رشد مزبور برآورد شود.

در این مطالعه از جدول داده - ستانده آماری سال ۱۳۹۵ کشور - متقارن فعالیت در فعالیت - بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران استفاده شده است. در این مطالعه جدول مزبور به ۳۶ بخش تجمیع شده است.

تجزیه و تحلیل نتایج

در صورتی که ۸.۳ درصد ارزش افزوده بخش حمل و نقل افزایش یابد، مستلزم افزایش ۱۸.۵ درصدی تقاضای نهایی این بخش است که این میزان تغییر، رشد بیش از ۰.۹ درصدی کل ارزش افزوده اقتصاد ایران را به دنبال خواهد داشت.

گفتنی است که سهم سایر بخش‌ها (رشد غیرمستقیم) در ایجاد رشد مزبور، که از تغییرات تقاضای نهایی بخش حمل و نقل ناشی شده‌اند قریب به سی (۳۰) درصد می‌باشد به بیان دیگر، هفتاد (۷۰) درصد رشد نودویک صدم (۰.۹۱) به‌طور مستقیم توسط بخش حمل و نقل ایجاد شده است.

رشته فعالیت	سناریو اول (۱۰)	سناریو دوم (۱۵)	سناریو سوم (۲۰)	برنامه ششم توسعه (۱۸.۵)
...				
حمل و نقل زمینی	۴.۶۷٪	۷.۰۰٪	۹.۳۴٪	۸.۶۴٪
حمل و نقل آبی	۳.۵۳٪	۵.۲۹٪	۷.۰۶٪	۶.۵۳٪
حمل و نقل هوایی	۵.۳۴٪	۸.۰۱٪	۱۰.۶۸٪	۹.۸۸٪
انبارداری و فعالیت‌های پشتیبانی حمل و نقل	۳.۱۷٪	۴.۷۵٪	۶.۳۴٪	۵.۸۷٪
بخش حمل و نقل	۴.۴۹٪	۶.۷۳٪	۸.۹۷٪	۸.۳۰٪
کل اقتصاد	۰.۴۹٪	۰.۷۴٪	۰.۹۸٪	۰.۹۱٪

تجزیه و تحلیل نتایج

ملاحظه می‌شود بالاترین تغییرات مربوط به «درآمد مختلط و مزاد عملیاتی (خالص)» و «مصرف سرمایه ثابت» می‌باشد. به بیان دیگر، افزایش رشد اقتصادی ناشی از افزایش تقاضای نهایی بخش حمل و نقل منجر به افزایش بیشتر «درآمد مختلط و مزاد عملیاتی (خالص)» می‌شود. قابل توجه است پایین‌ترین رشد به «جبران خدمات کارکنان» اختصاص دارد.

تغییرات اجزای ارزش افزوده بر اثر تغییرات تقاضای نهایی بخش حمل و نقل

برنامه ششم توسعه	سناریو سوم	سناریو دوم	سناریو اول	اجزای ارزش افزوده
۰.۴۹۶٪	۰.۵۳۶٪	۰.۴۰۲٪	۰.۲۶۸٪	جبران خدمات کارکنان
۰.۷۰۰٪	۰.۷۵۷٪	۰.۵۶۸٪	۰.۳۷۸٪	خالص مالیات بر تولید و واردات
۱.۱۰۹٪	۱.۱۹۹٪	۰.۸۹۹٪	۰.۵۹۹٪	درآمد مختلط و مزاد عملیاتی (خالص)
۱.۰۰۳٪	۱.۰۸۴٪	۰.۸۱۳٪	۰.۵۴۲٪	مصرف سرمایه‌های ثابت
۰.۹۰۷٪	۰.۹۸۱٪	۰.۷۳۵٪	۰.۴۹۰٪	کل

راهبردهای پیشنهادی

راهبردهای پیشنهادی به منظور تحقق جهش تولید در بخش حمل و نقل

- مزیت بخشی به کریدورهای ترانزیتی (زمینی و هوایی) و پیوستگی حمل و نقل به شبکه حمل و نقل بین‌المللی
- پیوستگی، تعامل مؤثر و یکپارچگی عملکرد زیربخش‌های حمل و نقل و ارتقای خدمات لجستیک از طریق توسعه مراکز لجستیک
- توسعه متوازن بخش حمل و نقل با مدنظر قرار دادن رویکرد آمایش سرزمین و توازن منطقه‌ای
- تقویت دیپلماسی اقتصادی و همکاری وزارت امور اقتصاد و دارایی، وزارت امور خارجه و روسای کمیسیون‌های مشترک بین ایران و کشورهای هدف به منظور افزایش نقش ایران در حمل و نقل بین‌المللی
- مدیریت واحد بر ترانزیت، با مرجعیت شورای عالی هماهنگی ترابری کشور
- مدیریت تقاضای حمل و نقل در سطح کشور و کاهش مطلوبیت خودروی شخصی
- اصلاح الگوی تأمین مالی مبتنی بر کاهش اتکا به بودجه عمومی کشور
- توسعه زیرساخت‌ها متناسب با تقاضا و با رویکرد نقش‌آفرینی در حمل و نقل بین‌المللی
- برقراری تعادل بین ناوگان و زیرساخت‌های ایجاد شده در سطح کشور
- نوسازی ناوگان به منظور کاهش مصرف سوخت
- توسعه بازارهای جدید بین‌المللی با اقداماتی مانند:
 - فعالسازی کریدور شمال جنوب : ضرورت تعامل بیشتر با روسیه و هند
 - فعالسازی کریدور جنوب - غرب
 - تعامل بیشتر با راه‌آهن پاکستان و ترکیه برای توسعه همکاری
 - راه‌اندازی بارهای صادراتی و ترانزیتی به افغانستان
- اصلاح ساختار بخش بازرگانی بین‌المللی راه‌آهن

باتشکر از توجه شما