

نگاهی بر حمل و نقل در ایران  
رویکردی اقتصادی در تطبیق با اهداف سند چشم انداز،  
برنامه ششم توسعه و موقعیت جهانی

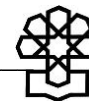
معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی  
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰  
شماره مسلسل: ۱۵۵۰۰  
شهریورماه ۱۳۹۶

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱	چکیده
۲	مقدمه
۳	۱. جایگاه حمل و نقل در توسعه اقتصادی
۸	۲. حمل و نقل در اسناد بالادستی
۹	۳. پتانسیل های بخش حمل و نقل
۱۱	۴. بررسی وضعیت موجود و تحولات اقتصادی حمل و نقل در ایران
۱۱	۴-۱. جایگاه بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران
۱۲	۴-۲. توزیع فعالیت ها در بخش حمل و نقل
۱۴	۴-۳. روند بهره وری بخش حمل و نقل
۱۵	۴-۴. روند توسعه زیرساخت های حمل و نقل
۱۷	۵. مقایسه وضعیت اقتصاد حمل و نقل ایران با دنیا و کشورهای سند چشم انداز
۲۰	۶. چالش های بخش حمل و نقل در ایران
۲۲	جمع بندی، نتیجه گیری و ارائه پیشنهادها
۲۴	منابع و مأخذ



## نگاهی بر حمل و نقل در ایران رویکردی اقتصادی در تطبیق با اهداف سند چشم‌انداز، برنامه ششم توسعه و موقعیت جهانی

### چکیده

از دیرباز توسعه اقتصادی در گرو توسعه بازرگانی بوده و توسعه بازرگانی نیز وابسته به توسعه حمل و نقل بوده است. وجود امکانات حمل و نقل کارآ در افزایش رفاه اجتماعی اهمیت قابل توجهی دارد.

ویژگی‌های جغرافیایی ایران نظیر دسترسی آسان به آب‌های آزاد و استقرار این کشور در محل تلاقی مهم‌ترین کریدورهای حمل و نقل آسیا، برنامه‌ریزی برای ارتقای توان ترانزیتی کشور و توسعه حمل و نقل چندوجهی را توجیه‌پذیر ساخته است و اگر پتانسیل‌های حمل و نقل ایران به خوبی شناسایی و تقویت شوند، به یک کشور قدرتمند در تعاملات جهانی مبدل خواهد شد و منافع سرشاری از محل ترانزیت کالاهای شرق و غرب آسیا به دست خواهد آورد.

حمل و نقل در اسناد بالادستی کشور جایگاه ویژه‌ای دارد. در مواد (۵۱) تا (۵۸) قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به صورت تفصیلی به بخش حمل و نقل پرداخته شده و بر توسعه آن، به ویژه حمل و نقل ریلی تأکید شده است.

سهم این بخش در ایران بین ۵ تا ۶ درصد در نوسان بوده است که در مقایسه با اکثر اقتصادهای توسعه یافته و نیز بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه به طور نسبی پایین است. این موضوع نشان می‌دهد که این بخش پتانسیل بالایی برای رشد سریع‌تر نسبت به اقتصاد ملی دارد و با توجه به مزیت‌های جغرافیایی ایران و نیز نیازهای روزافزون اقتصاد کشور به توسعه حمل و نقل و زیرساخت‌های مدرن، این بخش می‌تواند رشد سریع‌تری داشته باشد.

الگوی توسعه حمل و نقل در ایران عمدتاً متکی بر توسعه حمل و نقل جاده‌ای بوده است، اما به نظر می‌رسد که ادامه الگوی فعلی در آینده نزدیک با چالش روبرو خواهد شد. افزایش مصرف سوخت، آلودگی محیط زیست، ترافیک‌های جاده‌ای و تلفات و تصادفات جاده‌ای از یک سو و مزیت‌های سایر روش‌های حمل و نقل از جمله راه‌آهن از سوی دیگر نیاز به بازبینی و توسعه روش‌های جایگزین حمل و نقل جاده‌ای را بیش از پیش ضروری ساخته و لازم است تا مسئولین اهتمام بیشتری به روش‌های جایگزین حمل و نقل جاده‌ای داشته باشند.

رشد بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل و نقل بیش از دو برابر کل اقتصاد ایران بوده با این حال بهره‌وری

سرمایه در این بخش روندی نزولی داشته است که بازتاب معضلات مهمی از جمله استفاده غیراقتصادی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل، فرسودگی و عدم بازسازی زیرساخت‌ها، اجرای برخی از طرح‌های حمل‌ونقل بدون توجه به توجیه اقتصادی، قیمتگذاری غیراقتصادی و مدیریت غیربهبوده به‌شمار می‌رود.

از سال ۱۳۷۵ به بعد زیرساخت‌های حمل‌ونقل همگی افزایش یافته است، اما این افزایش به‌صورت نامتوازن و به سود حمل‌ونقل جاده‌ای بوده است. برای مثال، طول آزادراه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در مجموع ۲۹۰ درصد افزایش یافته است اما خطوط اصلی راه‌آهن تنها ۸۶ درصد و تعداد کشتی‌ها نیز ۲۹ درصد افزایش یافته است. وضعیت ناوگان هوایی کشور نیز نامناسب است به‌طوری‌که عمر ناوگان هوایی کشور بالا و حدود ۲۲ سال برآورد می‌شود. این مسئله ضرورت بازسازی ناوگان هوایی کشور را گوشزد می‌کند.

از منظر شاخص عملکرد لجستیکی جایگاه ایران در بین کشورهای جهان به نسبت اقتصاد ایران و نیز مزیت‌ها و پتانسیل‌های سرزمینی و انسانی آن اصلاً مناسب نیست. هرچند رتبه ایران در سال‌های اخیر بهبود یافته است، با این حال این رتبه با پتانسیل‌های اقتصاد ایران و نیازهای آن تناسب ندارد. علیرغم اینکه زیرساخت‌های به نسبت مناسبی در زمینه حمل‌ونقل وجود دارد، اما در زمینه کارآمدی این زیرساخت‌ها و نیز خدمات مربوط به آنها مانند گمرکات و نیز تحویل به‌موقع محموله‌ها که برای رقابت‌پذیری فعالیت‌های اقتصادی حیاتی محسوب می‌شوند، وضعیت بسیار نامناسب است.

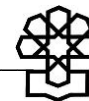
با توجه به یافته‌های گزارش، می‌توان مهمترین چالش‌های بخش حمل‌ونقل در ایران را به این شرح

نام برد:

- توسعه نامتوازن بخش حمل‌ونقل.
- عدم رشد بهره‌وری سرمایه.
- قیمتگذاری انرژی و تأثیر آن بر بخش حمل‌ونقل.
- فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل و عقب‌افتادگی فناوری.
- تأمین منابع مالی.
- قیمتگذاری.

## مقدمه

هدف اصلی این گزارش، مطالعه وضعیت اقتصاد حمل‌ونقل در ایران، مبتنی بر آمارهای رسمی است. حمل‌ونقل پدیده‌ای پویا، فراگیر و پیچیده است. حمل‌ونقل کارآمد و موفق، زمینه‌ساز اقتصاد سالم بوده، از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه تولید - مصرف است. فعالیت‌های حمل‌ونقل خود بخشی از فرآیند تولید است که در طبقه‌بندی بخش‌های اقتصادی، از بخش‌های خدماتی محسوب می‌شود. بعضی



محققان، رشد بخش حمل و نقل را منوط به رشد تولید و برخی دیگر رشد تولید را منوط به رشد بخش حمل و نقل می‌دانند. در این راستا داشتن تصویری از اقتصاد حمل و نقل در ایران و شناسایی چالش‌های پیش روی آن می‌تواند کمک شایانی به سیاستگذاری مناسب دولت کرده و آنها را در یافتن راهکارهایی برای رفع مشکلات و معضلات این بخش یاری کند. بر این اساس گزارش حاضر قصد دارد تا با مطالعه مولفه‌های مهم اقتصاد حمل و نقل در ایران و تحولات آن و نیز مقایسه شاخص‌های این بخش با کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، مهمترین چالش‌ها و مشکلات در زمینه اقتصاد حمل و نقل را شناسایی و احصا کند.

بر این اساس، در بخش اول، جایگاه اقتصاد حمل و نقل در توسعه اقتصادی مورد بحث قرار می‌گیرد. در بخش دوم جایگاه حمل و نقل در اسناد بالادستی براساس سند چشم‌انداز بیست‌ساله توسعه و قانون برنامه ششم توسعه بررسی می‌شود. بخش سوم به ارائه پتانسیل‌های بخش حمل و نقل اختصاص دارد. در بخش چهارم، وضعیت موجود و تحولات اقتصاد حمل و نقل در ایران مورد ارزیابی قرار گرفته و در بخش پنجم مقایسه وضعیت اقتصاد حمل و نقل ایران با کشورهای سند چشم‌انداز صورت می‌گیرد. چالش‌های بخش اقتصاد حمل و نقل در ایران با تأکید بر سیاستگذاری و موانع نهادی، در بخش ششم بررسی می‌شود و در بخش آخر گزارش نیز ارزیابی و جمع‌بندی نهایی ارائه می‌شود.

### ۱. جایگاه حمل و نقل در توسعه اقتصادی

از دیرباز توسعه اقتصادی در گرو توسعه بازرگانی بوده و توسعه بازرگانی نیز وابسته به توسعه حمل و نقل بوده است. اهمیت اقتصادی توسعه حمل و نقل با بهبود رفاه و بسترسازی شرایط مناسب اجتماعی، سیاسی و اقتصادی همراه است. وجود امکانات حمل و نقل کارآمد در افزایش رفاه اجتماعی اهمیت قابل توجهی دارد. از طرف دیگر ایجاد زیرساخت‌ها و اصلاحات در ساختار نظام اقتصادی کشور، در جهت شکل‌گیری بسترهای لازم برای دستیابی به توسعه اقتصادی، امری لازم و ضروری است. زیرساخت حمل و نقل جزء مهم اقتصاد و ابزار مشترک برای توسعه است و در اقتصادهای جهانی که فرصت‌های اقتصادی به‌طور فزاینده‌ای به تحرک افراد، کالاها و اطلاعات وابسته است، بیشتر مورد توجه است. زیرساخت‌های فراوان حمل و نقل و شبکه‌های متصل، معمولاً با سطح بالایی از توسعه همراه است. هنگامی که سیستم‌های حمل و نقل کارآمد هستند، فرصت‌ها و مزایای اقتصادی و اجتماعی را فراهم می‌آورند که به آثار مثبت فزاینده نظیر دسترسی بهتر به بازار، افزایش اشتغال و سرمایه‌گذاری منجر می‌شود.

توسعه حمل و نقل، امکان دسترسی به منابع و بازارها را فراهم آورده و به این ترتیب، تولید و بازررسانی و مبادله کالاها را آسان‌تر می‌سازد. آسان‌سازی بازررسانی محصولات و مبادله آنها امکان استفاده از صرفه‌های ناشی از مقیاس تولید و ارتقای بهره‌وری عوامل تولید را میسر می‌کند. نتیجه این

تحولات، کاهش قیمت نهاده‌ها و هزینه‌های تولید کالا و خدمات است. این امر سبب می‌شود تا همان‌طوری‌که تحقیقات به‌عمل آمده توسط رضایی ارجمندی و تسبیحی (۱۳۸۶) و مهرگان و دهقانی احمدآباد (۱۳۸۹) نشان داده است، رشد حمل‌ونقل موجب رشد اقتصادی کشور شود. همچنین تحقیقات خادارو و سیتاناه<sup>۱</sup> (۲۰۰۸)، بابازاده و همکاران (۱۳۸۸)، پرادهان<sup>۲</sup> (۲۰۱۰)، الیسابتا<sup>۳</sup> (۲۰۱۱) و عیسی‌گول و همکاران<sup>۴</sup> (۲۰۱۲) نیز نشان داده است که تأثیر حجم سرمایه و سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل بر اشتغال و رشد اقتصادی مثبت می‌باشد.

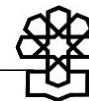
علاوه بر این، توسعه حمل‌ونقل به‌دلیل آسان‌سازی فعالیت‌های تولیدی و امکان جابجایی آسان‌تر بار و مسافر موجب کاهش نابرابری بین منطقه‌ای و متعادل‌تر شدن توزیع درآمد در کشورها می‌شود. تحقیقات به‌عمل آمده در کشور ما در این زمینه نیز مؤید این حقیقت است که رشد اقتصادی ناشی از توسعه حمل‌ونقل موجب کاهش نابرابری درآمدی بین خانوارهای مناطق شهری و روستایی می‌شود (مهرگان و دهقانی احمدآباد، ۱۳۸۹).

از طرف دیگر فعالیت‌های این بخش موجب تحرک دیگر بخش‌های اقتصادی می‌شود. علاوه بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل به شکل جاده، راه‌آهن، فرودگاه، بندر، پایانه‌های حمل بار و مسافر که احداث هر یک از آنها مستلزم سرمایه‌گذاری‌های فراوان زیربنایی است، ادوات و تجهیزات مورد استفاده در انواع ناوگان حمل‌ونقل و خدمات جانبی آنها هم به‌دلیل سرمایه‌بر بودن، سبب تحریک دیگر بخش‌های اقتصادی می‌شود. این امر سبب می‌شود تا همان‌طوری که تحقیقات پیرا و اندراز<sup>۵</sup> (۲۰۰۵) در پرتغال و موسوی‌چهرمی و عبادتی‌فرد (۱۳۸۷) در ایران نشان داده‌اند، سرمایه‌گذاری دولت در حمل‌ونقل موجب گسترش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و رشد اقتصادی در این کشورها شده است.

هنگامی که سیستم‌های حمل‌ونقل با محدودیت مواجه باشند هزینه‌های اقتصادی از جمله هزینه فرصت‌های از دست رفته افزایش یافته و کیفیت مطلوب زندگی کاهش می‌یابد. به‌طور کلی، حمل‌ونقل مؤثر هزینه‌های بسیاری را در دیگر بخش‌های اقتصادی کاهش می‌دهد، درحالی‌که حمل‌ونقل ناکارآمد این هزینه‌ها را افزایش می‌دهد. ارزیابی اهمیت اقتصادی حمل‌ونقل نیازمند تقسیم انواع تأثیرات آن است. این تأثیرات شامل هسته (مشخصات فیزیکی حمل‌ونقل)، ابعاد عملیاتی و جغرافیایی است:

**آثار هسته‌ای:** بنیادین‌ترین اثر حمل‌ونقل مربوط به ظرفیت فیزیکی حمل مسافر و کالاها و هزینه‌های مربوط به پشتیبانی از این تحرک است و شامل تنظیم مسیرهایی است که امکان تعاملات جدید یا موجود بین نهادهای اقتصادی را فراهم می‌کند.

- 
1. Khadaroo & Seetanah, 2008.
  2. Pradhan, 2010.
  3. Elisabetta, 2011.
  4. Aysegul et al, 2012.
  5. Pereira & Andraz, 2005.



**آثار عملیاتی:** بهبود عملکرد زمان، به‌ویژه از نظر قابلیت اطمینان و همچنین کاهش تلفات یا آسیب را به‌دنبال دارد. استفاده بهتر از حمل‌ونقل موجود به نفع کاربران (مسافران) و در سرعت بیشتر و تأخیر کمتر نمود می‌یابد.

**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) و بازارهای گسترده‌تر برای تولیدات متنوع (کالاهای واسطه‌ای و نهایی) یکی دیگر از تأثیرات جغرافیایی حمل‌ونقل است.

همچنین اهمیت اقتصادی صنعت حمل‌ونقل را می‌توان از منظر اقتصاد کلان و اقتصاد خرد نیز ارزیابی کرد:

۱. در سطح اقتصاد کلان، حمل‌ونقل و تحرک آن به سطح تولید، اشتغال و درآمد در یک اقتصاد ملی مرتبط است. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، حمل‌ونقل بین ۶ تا ۱۲ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد.<sup>۱</sup>

۲. در سطح اقتصاد خرد، حمل‌ونقل با هزینه برای مصرف‌کننده و تولیدکننده مرتبط است. معمولاً، درآمد بیشتر با سهم بیشتری از حمل‌ونقل در هزینه‌های مصرفی ارتباط دارد. حمل‌ونقل به‌طور متوسط ۱۰ تا ۱۵ درصد هزینه‌های خانوار را دربر می‌گیرد، در حالی که حدود ۴ درصد از هزینه‌های تولیدی را تشکیل می‌دهد، اما این رقم با توجه به زیربخش‌های فرعی متفاوت است.<sup>۲</sup> ارزش‌افزوده و آثار اشتغال حاصل از حمل‌ونقل معمولاً فراتر از آنهایی است که از این فعالیت تولید می‌شود. از دیدگاه کلی، آثار اقتصادی حمل‌ونقل می‌تواند مستقیم، غیرمستقیم و القایی باشد:

**آثار مستقیم:** بهبود ظرفیت و کارایی که در آن حمل‌ونقل، اشتغال، ارزش‌افزوده، بازارهای بزرگ و همچنین بهبود زمان و هزینه را فراهم می‌کند و تقاضای کلی اقتصاد را افزایش می‌دهد.

**آثار غیرمستقیم:** نتیجه بهبود دسترسی و صرفه‌ناشی از مقیاس است. ارزش‌افزوده و اشتغال غیرمستقیم در فعالیت‌هایی مانند بیمه حمل‌ونقل، مشاوره و کسب‌وکار، خدمات تعمیر و نگهداری قطعات و ... افزایش می‌یابد.

**آثار القایی:** نتیجه تأثیرات فزاینده اقتصادی است. حاصل کاهش قیمت کالاها، خدمات و یا افزایش تنوع تولیدات است. برای مثال، در صنعت فولاد، واردات سنگ آهن در جهت تولید محصولات نهایی صادراتی برای رونق این صنعت صورت می‌گیرد، که کارایی بخش حمل‌ونقل به معنای کاهش هزینه تولید آن کالا است. همچنین تولیدکنندگان و خرده‌فروشی‌ها و مراکز توزیع‌کننده که به حمل‌ونقل

1. Jean-Paul Rodrigue, 2017.

محموله‌های کانتینری وارداتی می‌پردازند به عملیات حمل‌ونقل مؤثر و عملیات دریایی وابستگی دارند. حمل‌ونقل، عوامل تولید را در شبکه پیچیده‌ای از روابط بین تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان به هم مرتبط می‌کند، که نتیجه آن معمولاً کارآیی بیشتر تولید با بهره‌برداری از مزایای جغرافیایی و همچنین ابزار توسعه‌ای اقتصاد مقیاس است، لذا بهره‌وری مکان، سرمایه و نیروی کار با استفاده از کارآیی توزیع و تحرک شخصی افزایش می‌یابد. رشد اقتصادی به‌طور فزاینده‌ای با تحولات حمل‌ونقل، یعنی زیرساخت‌ها مرتبط است. گرچه حمل‌ونقل نیازمند فعالیت‌های شدید زیربنایی است، دارایی‌های فیزیکی باید توسط مجموعه‌ای از دارایی‌های نرم‌افزاری، نظیر سیستم‌های مدیریت و اطلاعاتی پشتیبانی شود. تصمیم‌گیری در مورد چگونگی استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل با حداکثرسازی مزایا و حداقل‌سازی هزینه‌ها همراه است.

حمل‌ونقل و فرصت‌های اقتصادی تحولات حمل‌ونقل که از ابتدای انقلاب صنعتی اتفاق افتاده است با فرصت‌های اقتصادی رو به رشد ارتباط دارد. در هر مرحله از توسعه جوامع انسانی، تکنولوژی‌های خاص حمل‌ونقل توسعه‌یافته یا اقتباس شده است. پنج موج عمده توسعه اقتصادی که در آن تکنولوژی حمل‌ونقل فرصت‌های جدید اقتصادی، بازاری و اجتماعی ایجاد کرده است، عبارتند از:

۱. **بندر:** که در مراحل اولیه گسترش اروپا از قرن ۱۶ تا ۱۸ میلادی، معمولاً با عنوان عصر اکتشافات<sup>۱</sup> شناخته می‌شود. بعد از انقلاب صنعتی، بسیاری از بنادر به مهم‌ترین سکوهاى صنعتی تبدیل شدند. با جهانی شدن و کانتینرسازی، بندرها اهمیت خود را در حمایت از تجارت بین‌الملل و زنجیره‌های عرضه جهانی افزایش دادند.

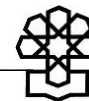
۲. **رودخانه‌ها و کانال‌ها:** مرحله اول انقلاب صنعتی در اواخر قرن ۱۸ و اوایل قرن ۱۹ با توسعه سیستم کانال‌ها در اروپای غربی و آمریکای شمالی همراه بود، که به‌ویژه برای حمل کالاهای سنگین استفاده می‌شدند. این تحولات توسعه سیستم‌های توزیع داخلی و ابتدایی و محدود را فراهم آوردند.

۳. **راه‌آهن:** در مرحله دوم انقلاب صنعتی در قرن ۱۹ با توسعه و پیاده‌سازی سیستم‌های راه‌آهن ایجاد سیستم‌های ترابری داخلی با قابلیت انعطاف و ظرفیت بالا فراهم شد، که فرصت‌های قابل ملاحظه اقتصادی و اجتماعی را از طریق استخراج منابع و افزایش باربری و انتقال مسافری فراهم کرد.

۴. **جاده‌ها:** از قرن ۲۱، توسعه سریع سیستم‌های حمل‌ونقل جامع جاده‌ای مانند سیستم‌های بزرگراهی ملی و خودرویی به‌عنوان بخش عمده اقتصادی ظهور یافت. به‌ویژه پس از جنگ جهانی دوم حمل‌ونقل فردی به طبقات اجتماعی متوسط نیز سرایت یافت. در نتیجه فرصت‌های اقتصادی قابل توجهی برای ارائه خدمات به بازارهای صنعتی و تجاری فراهم شد.

۵. **راه‌های هوایی و فناوری اطلاعات:** از نیمه دوم قرن ۲۰ شبکه‌های هوایی و مخابراتی جهانی





با گسترش جهانی شدن اقتصادی توسعه یافتند. اشکال سازمانی جدید و مدیریتی به‌ویژه در عرصه تدارکات و مدیریت زنجیره تأمین به‌سرعت افزایش یافت که در آن حمل‌ونقل هوایی و فناوری اطلاعات از جابجایی سریع مسافران، کالاهای تخصصی و جریان اطلاعات مرتبط با آن حمایت می‌کنند.

هیچ‌یک از حالت‌های حمل‌ونقل به تنهایی واجد رشد اقتصادی نیست، بلکه حالت‌ها با کارکردهای اقتصادی که آنها را پشتیبانی می‌کنند و جغرافیایی که در آن رشد صورت گرفته است، مرتبط هستند. جریان‌های عمده مهاجرت بین‌المللی که از قرن ۱۸ میلادی رخ داد با گسترش سیستم‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و قاره‌ای که بالاخص در اقتصادهای نوظهور آن زمان مانند آمریکای شمالی و استرالیا شکل گرفتند، همراه بوده است. حمل‌ونقل نقش اساسی در مهاجرت و ایجاد جغرافیای اقتصادی و اجتماعی بسیاری از ملت‌ها دارد. حمل‌ونقل ابزاری برای کنترل و استقرار استراتژیک بوده است، به‌ویژه در دوران استعمار که در آن سیستم‌های حمل‌ونقل مبتنی بر منابع از استخراج کالاها در کشورهای درحال توسعه پشتیبانی می‌کردند و آنها را به کشورهای صنعتی در آن زمان هدایت می‌کردند. دست یافتن به منابع و فرصت‌های بازار، انگیزه مهمی در جهت تنظیم و ساخت شبکه‌های حمل‌ونقل بود. در دهه‌های اخیر نیز توسعه بندر، به‌ویژه بنادر کانتینری، برای مثال در چین، از لحاظ استراتژیک به‌عنوان یک ابزار ادغام به اقتصاد جهانی مطرح بوده است. رابطه بین تجارت خارجی و ظرفیت درگاه کانتینری رابطه‌ای مستقیم است، بنابراین توسعه بندر کانتینری معمولاً به‌عنوان یک ابزار راهبردی برای جذب فرصت‌های به‌دست آمده از جهانی شدن به‌حساب می‌آید. رشد حمل‌ونقل کانتینری به‌طور سیستماتیک به میزان ۳ تا ۴ برابر میزان رشد تولید ناخالص داخلی است، که تأثیر قابل توجهی در تحریک رشد اقتصادی و تجارت کانتینری دارد.<sup>۱</sup> با این حال، این اثر فزاینده از سال ۲۰۰۹ به‌طور قابل ملاحظه‌ای کاهش یافته است، که به دلیل بلوغ آثار انتشار کانتینری می‌باشد.<sup>۲</sup> علاوه بر این، تحولات تکنولوژیکی و تجاری موجب وابستگی بیشتر به اقیانوس‌ها به‌عنوان فضای اقتصادی و گردشگری شده است. با توجه به فشارهای جمعیتی و افزایش شهرنشینی، اقتصادهای درحال توسعه با عدم تقارن بین عرضه (کاهش یافته) و تقاضا (رو به رشد) برای زیرساخت‌های حمل‌ونقل روبرو هستند. به‌طوری که وقتی بعضی از مناطق از توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل بهره‌مند می‌شوند، بعضی دیگر با شرایط حمل‌ونقل نامناسب، به حاشیه رانده می‌شود. باید توجه داشت حمل‌ونقل به تنهایی شرط کافی برای دستیابی به توسعه نیست. با این حال، نبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل عامل محدودکننده برای توسعه است، به‌طوری که در اقتصادهای درحال توسعه، نبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و موانع نظارتی موجب تحمیل هزینه‌های بالای نقل و انتقال می‌شوند.

---

۱. همان.

۲. همان.

## ۲. حمل و نقل در اسناد بالادستی

در متن سند چشم‌انداز بیست‌ساله، ایران کشوری توسعه‌یافته با جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه، با هویت اسلامی و انقلابی، الهام‌بخش در جهان اسلام و با تعامل سازنده و مؤثر در روابط بین‌الملل خواهد بود که دست یافتن به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی (شامل آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقای نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل و توسعه بخش حمل و نقل را ضروری می‌کند.

در قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در بخش ۱۱ این سند به صورت تفصیلی به بخش حمل و نقل پرداخته شده است. در مواد (۵۱) تا (۵۸) این قانون به طور خاص بر بخش حمل و نقل تأکید شده است. گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی، افزایش عبور (ترانزیت)، حل مشکلات حمل و نقل و تقویت اقتصاد حمل و نقل، ترغیب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در بخش حمل و نقل، تسریع و تسهیل اجرای طرح‌ها و افزایش رضایت‌مندی و اقبال عمومی از خدمات ارائه شده حمل و نقل، از مهمترین اقداماتی است که برای توسعه بخش حمل و نقل در ایران باید صورت گیرد.

همچنین مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی)، برای تشکیل شرکت‌هایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی و فرودگاهی، واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی و اصول رقابتی، همچنین سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در احداث و بهره‌برداری از حمل و نقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری از سایر موارد مورد تأکید در برنامه ششم توسعه در زمینه حمل و نقل می‌باشد.

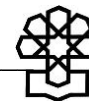
در متن برنامه ششم توسعه به رشد متغیرهای اقتصادی از جمله ارزش افزوده، اشتغال، سرمایه‌گذاری و بهره‌وری کل عوامل تولید در بخش‌های مختلف اقتصادی، از جمله بخش حمل و نقل و انبارداری اشاره شده است که جدول زیر به آن می‌پردازد.

### جدول ۱. تصویر متغیرهای منتخب اقتصادی بخش حمل و نقل و انبارداری در دوره برنامه ششم

(درصد)

متوسط رشد سالیانه ارزش افزوده	متوسط رشد سالیانه اشتغال	متوسط رشد سالیانه سرمایه‌گذاری	متوسط رشد سالیانه بهره‌وری کل عوامل تولید
۸/۳	۵/۰	۲۲/۶	۲/۱

مأخذ: قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران.



در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶، دولت مکلف شده است در جهت توسعه حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری کشور و مدیریت بر مصرف سوخت نسبت به بهینه‌سازی عرضه خدمات حمل‌ونقل، بهینه‌سازی تقاضای حمل‌ونقل، بهینه‌سازی مصرف انرژی، بهینه‌سازی تولید خودرو و خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی اقدام کند. در ماده (۶) این قانون دولت موظف شده بود که با اولویت دادن به حمل‌ونقل ریلی به گونه‌ای اقدام نماید که سهم خدمات حمل‌ونقل ریلی در جابجایی بار و مسافر به ترتیب از ۷/۱ و ۴ درصد در سال ۱۳۸۶ به ۳۰ و ۱۸ درصد در سال ۱۳۹۰ برساند.

### ۳. پتانسیل‌های بخش حمل‌ونقل

امروزه پیشرفت بخش حمل‌ونقل یکی از مهمترین شاخص‌های سنجش توسعه‌یافتگی کشورهاست و در نظام رتبه‌بندی بین‌الملل، گسترش سیستم‌های جابجایی کالا و خدمات، جزء شروط و ضرایب برتری کشورها محسوب می‌شود. همان‌طور که قبلاً اشاره شد، رشد اقتصادی و اجتماعی جوامع وابستگی مستقیمی به توسعه ارتباطات و تنوع شیوه‌های حمل‌ونقل دارد و متقابلاً بالندگی بخش حمل‌ونقل بدون ایجاد و توسعه زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی مقدور نیست.

ویژگی‌های جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران نظیر دسترسی آسان به آب‌های آزاد و استقرار این کشور در محل تلاقی مهمترین کریدورهای حمل‌ونقل آسیا، برنامه‌ریزی برای ارتقای توان ترانزیتی کشور و توسعه حمل‌ونقل چندوجهی را توجیه‌پذیر ساخته است و شکی نیست اگر پتانسیل‌های حمل‌ونقل ایران به‌خوبی شناسایی و تقویت شوند، به کشوری قدرتمند در تعاملات جهانی مبدل خواهد شد و منافع سرشاری از محل ترانزیت کالاهای شرق و غرب آسیا به‌دست خواهد آورد. البته این هدف در اسناد بالادستی توسعه کشور نظیر سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی به‌خوبی لحاظ شده است. این در شرایطی است که کشورهای منطقه نظیر امارات متحده عربی، فلسطین اشغالی و ترکیه اهمیت استفاده از فرصت‌های ترانزیتی را به‌خوبی درک کرده‌اند و با سرمایه‌گذاری و توسعه بخش حمل‌ونقل خود، سهم بالایی از منافع ترانزیت کالا و مسافر منطقه را صاحب شده‌اند. برای مثال، شهر دوبی توانسته است تا از این موقعیت در جهت جذب استعدادها از سراسر جهان و تبدیل خود به کانون جهانی هوانوردی، گردشگری و خدمات پشتیبانی و نیز مرکز اصلی سازمانی مربوط به فعالیت‌های حوزه خاورمیانه بهره‌گیرد. فرودگاه بین‌المللی دوبی در سال ۲۰۱۴ به بزرگ‌ترین فرودگاه جهان به لحاظ حجم جابجایی مسافران بین‌المللی تبدیل شد و توانست رقمی معادل ۳۰ درصد کل تولید ناخالص داخلی دوبی را نیز به‌خود اختصاص دهد. اعضای شورای همکاری خلیج فارس به‌طور کلی در حال تبدیل شدن به قدرتی قابل توجه در صنعت خطوط هوایی جهانی هستند و میزان جابجایی محموله‌های هوایی توسط

این کشورها طی یک دهه اخیر چهار برابر شده است.<sup>۱</sup>

ایران دارای ۱۱ بندر اصلی است که سه بندر جنوبی ۹۰ درصد باربری دریایی آن را برعهده دارند.<sup>۲</sup> صنعت کشتیرانی عمدتاً شامل خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت نیمه خصوصی نفتکش ایران است. با نوسازی بنادر و افزایش تجارت منطقه‌ای، رشد چشمگیر حجم کشتیرانی ایران مورد انتظار است.<sup>۳</sup> طرح‌های توسعه، بهسازی و نگهداری بنادر تجاری کشور از محل درآمد سازمان بنادر و دریانوردی تأمین می‌شود و تنها طرح‌های احداث بنادر کوچک و بنادر صیادی از محل بودجه عمومی تأمین می‌شوند. وجود درآمد متناسب با افزایش میزان مبادلات تجاری این امکان را به وجود آورده است تا ظرفیت لازم در بنادر بازرگانی کشور ایجاد گردد و نگهداری و بهسازی بنادر مذکور نیز روند معمول خود را طی کند و حمل‌ونقل دریایی در تأمین منابع مالی لازم، چندان با محدودیت مواجه نباشد.<sup>۴</sup>

موقعیت راهبردی ایران به‌گونه‌ای است که پتانسیل خدمات‌رسانی به تجارت بین‌قاره‌ای را دارد. شبکه‌های ریلی و جاده‌ای ایران در حال ارتقا هستند و برنامه گسترش و توسعه تعدادی از بنادر کشور، تهیه شده است. شرکت راه‌آهن ایران به‌دنبال برقراری حلقه اتصال شرق - غرب و شمال - جنوب هم برای مسافرت و هم حمل‌ونقل بار است.<sup>۵</sup> مسیرهای ترانزیتی ایران در محورهای شرق - غرب و شمال - جنوب در شکل ۱ نشان داده شده است.

شکل ۱. مسیر ترانزیتی ایران در محورهای شرق - غرب و شمال - جنوب



Source: Iran Railways; Council on Foreign Relations; International North-South Transport Corridor; McKinsey Global Institute Analysis.

۱. گزارش فراروندهای خاورمیانه: تحول در منطقه ما، مؤسسه PWC، ۱۳۹۵.
۲. حمل‌ونقل، انبارداری و ارتباطات، سالنامه آماری ایران، ۲۰۱۳-۲۰۱۴.
۳. ایران: فرصت رشد یک تریلیون دلاری؟ مؤسسه جهانی مکنزی، ژوئن ۲۰۱۶.
۴. گزارش بخش حمل‌ونقل در برنامه ششم توسعه، مرکز پژوهش‌های مجلس، شماره ۱۴۲۱۲، ۱۳۹۴.
۵. ایران: فرصت رشد یک تریلیون دلاری؟ مؤسسه جهانی مکنزی، ژوئن ۲۰۱۶.



نوسازی فرودگاه‌ها دارای اهمیت ویژه‌ای است. براساس شاخص مجمع جهانی اقتصاد، نرخ کیفیت فرودگاه در ایران از ۷ امتیاز، ۳/۲ است.<sup>۱</sup> این موضوع توجه جدی به توسعه این بخش را لازم می‌نماید. بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد بهره‌وری پایین در حوزه ترابری جاده‌ای، محدودیت شبکه و ظرفیت حمل در حوزه ترابری ریلی، فرسودگی ناوگان و بالا بودن قیمت تمام شده در حوزه ترابری هوایی و همچنین بن‌بست ارتباطی و نبود شیوه‌های مکمل در حوزه ترابری دریایی مهمترین چالش‌های توسعه حمل‌ونقل در ایران هستند که میان وضعیت موجود ما با جایگاه واقعی حمل‌ونقل ایران فاصله‌ای عمیق ایجاد کرده است.

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، توسعه خطوط و استفاده از سیستم‌های الکترونیکی در حمل‌ونقل ریلی، خرید هواپیماهای نو و ایجاد پروازهای منطقه‌ای و بین‌المللی در حمل‌ونقل هوایی و همچنین افزایش ظرفیت پهلودهی و اتصال بنادر به شبکه‌های مرکب در حمل‌ونقل دریایی، مستلزم برنامه‌ریزی دقیق و بهره‌برداری از پتانسیل‌ها می‌باشد که استفاده از سرمایه‌های بخش خصوصی و مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی در طرح‌های حمل‌ونقل با ایجاد جاذبه برای سرمایه‌گذاران، از راه‌های مؤثر در توسعه بخش حمل‌ونقل کشور هستند. درواقع، ایران با استفاده از پتانسیل حمل‌ونقل خود، سرمایه‌گذاری در این بخش، توسعه روابط تجاری، کاهش موانع تجارت برون‌مرزی و پشتیبانی از عملکرد بخش خصوصی در تقویت بخش حمل‌ونقل می‌تواند به رشد این بخش در ایجاد اشتغال و افزایش تولید کمک کند.

#### ۴. بررسی وضعیت موجود و تحولات اقتصادی حمل‌ونقل در ایران

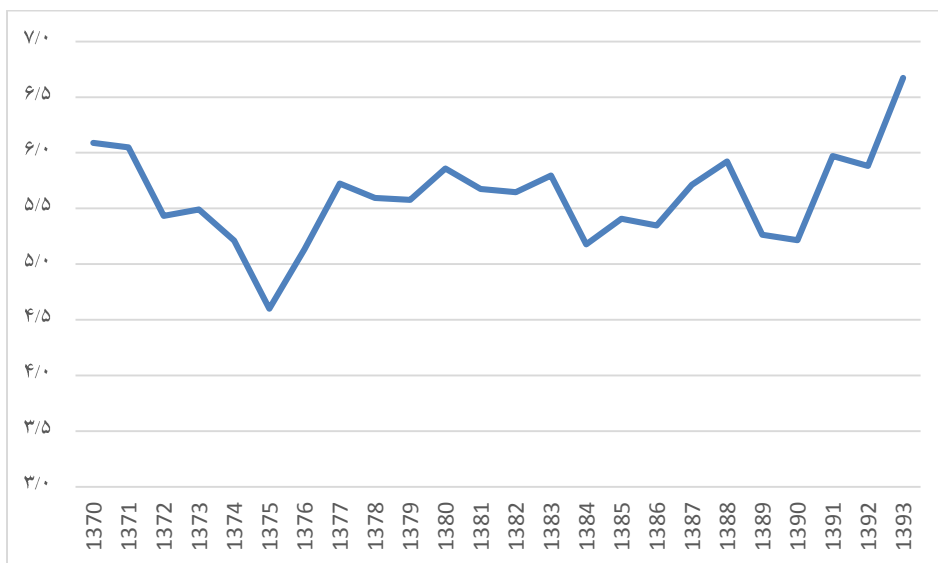
در این بخش ساختار کلی اقتصاد حمل‌ونقل در ایران و تحولات آن مورد بحث قرار می‌گیرد. همچنین تحولات این بخش به‌ویژه از نظر توسعه زیرساخت‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

##### ۴-۱. جایگاه بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران

مهمترین شاخصی که می‌توان برای بررسی جایگاه بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران تعریف کرد، سهم این بخش از کل اقتصاد ایران است. همان‌طور که پیش‌تر بیان شد، در سطح اقتصاد کلان، حمل‌ونقل و تحرک آن به سطح تولید، اشتغال و درآمد در یک اقتصاد ملی مرتبط است. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، حمل‌ونقل بین ۶ تا ۱۲ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد.<sup>۲</sup>

۱. شاخص‌های رقابت‌پذیری جهانی، مجمع جهانی اقتصاد، ۲۰۱۵.

2. Jean-Paul Rodrigue, 2017.

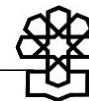
نمودار ۱. سهم ارزش افزوده حمل‌ونقل از تولید ناخالص داخلی<sup>۱</sup> (درصد)

همان‌طور که نمودار ۱ نشان می‌دهد، بین سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۹۳ بخش حمل‌ونقل به‌طور متوسط ۵/۶ درصد از تولید ناخالص داخلی را به‌خود اختصاص داده است. البته این سهم در برخی سال‌ها کمتر از ۵ درصد و در برخی سال‌ها بیشتر از ۶/۵ درصد بوده است، اما در مجموع سهم این بخش به‌طور کلی بین ۵ تا ۶ درصد در نوسان بوده است. البته در سال‌های اخیر سهم این بخش از اقتصاد ملی رو به افزایش بوده است، اما در مقایسه با اکثر اقتصادهای توسعه‌یافته و نیز بسیاری از اقتصادهای درحال توسعه سهم حمل‌ونقل از اقتصاد ایران به‌طور نسبی پایین است. این موضوع نشان می‌دهد که این بخش پتانسیل بالایی برای رشد سریع‌تر نسبت به اقتصاد ملی دارد و با توجه به مزیت‌های جغرافیای ایران و نیز نیازهای روزافزون اقتصاد کشور به توسعه حمل‌ونقل و زیرساخت‌های مدرن، این بخش می‌تواند رشد سریع‌تری داشته باشد.

#### ۲-۴. توزیع فعالیت‌ها در بخش حمل‌ونقل

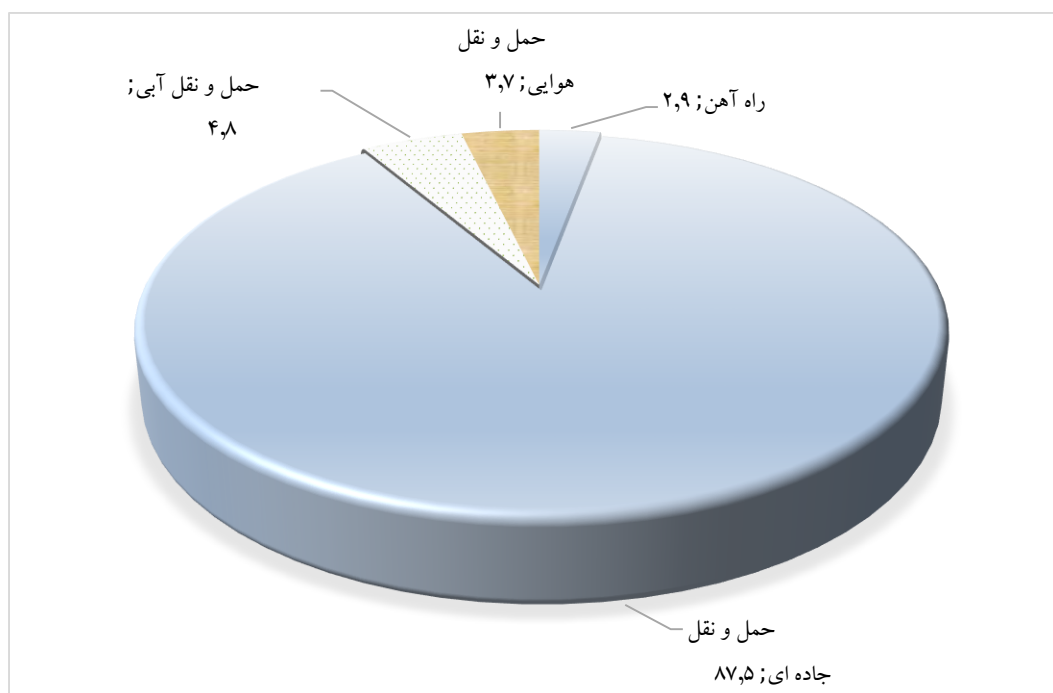
حمل‌ونقل به سه دسته کلی حمل‌ونقل زمینی، هوایی و دریایی تقسیم‌بندی می‌شود. حمل‌ونقل زمینی نیز به نوبه خود به حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن تقسیم می‌شود.

۱. مرکز آمار ایران، حساب‌های ملی سالانه.



## نمودار ۲. متوسط سهم روش‌های مختلف حمل‌ونقل از کل ارزش‌افزوده حمل‌ونقل ۱۳۷۰-۱۳۹۳

(درصد)



شواهد نشان می‌دهد که عمده فعالیت‌های حمل‌ونقل در ایران بر حمل‌ونقل جاده‌ای متمرکز شده است (نمودار ۲). حمل‌ونقل جاده‌ای بیش از ۸۷/۵ درصد از کل ارزش‌افزوده بخش حمل‌ونقل را به خود اختصاص داده است و سایر روش‌های حمل‌ونقل در مجموع ۱۲/۵ درصد از ارزش‌افزوده این بخش را به خود اختصاص داده‌اند.

بین سال‌های ۱۳۷۱ تا ۱۳۹۳ ارزش‌افزوده کل بخش حمل‌ونقل به قیمت‌های ثابت سالیانه ۸/۱ درصد رشد داشته است. در همین دوره ارزش‌افزوده حمل‌ونقل جاده‌ای ۸/۳ درصد و راه‌آهن تنها ۱/۸ درصد رشد داشته است. این وضعیت خود دلیلی بر توسعه نامتوازن در بخش حمل‌ونقل، به‌ویژه حمل‌ونقل زمینی است.

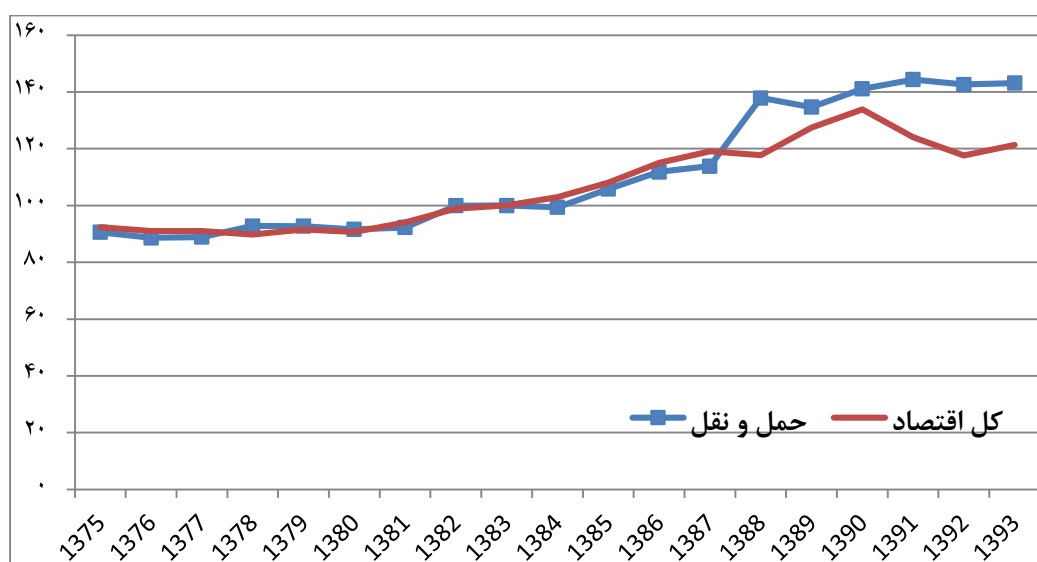
بر این اساس الگوی توسعه حمل‌ونقل در ایران عمدتاً متکی بر توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای بوده است، اما به‌نظر می‌رسد که ادامه الگوی فعلی در آینده نزدیک با چالش روبرو خواهد شد. افزایش مصرف سوخت، آلودگی محیط زیست، ترافیک‌های جاده‌ای و تلفات و تصادفات جاده‌ای از یک‌سو و مزیت‌های سایر روش‌های حمل‌ونقل از جمله راه‌آهن از سوی دیگر نیاز به بازبینی و توسعه روش‌های جایگزین حمل‌ونقل جاده‌ای را بیش از پیش ضروری ساخته و لازم است تا مسئولین اهتمام بیشتری به روش‌های جایگزین حمل‌ونقل جاده‌ای داشته باشند.

### ۳-۴. روند بهره‌وری بخش حمل‌ونقل

یکی از مهمترین شاخصه‌هایی که می‌توان برای بررسی اقتصاد حمل‌ونقل مدنظر قرار داد، بررسی روند بهره‌وری این بخش است. روند بهره‌وری از این جهت اهمیت دارد که با توجه به افزایش رقابت و سرعت رشد فناوری در جهان و نیز تأثیر آن در فعالیت‌های اقتصادی، بهره‌وری در همه بخش‌ها در مجموع روندی صعودی داشته است. از این‌رو تنها فعالیت‌هایی شانس بقا دارند که بتوانند با افزایش بهره‌وری، در این رقابت جایگاه خود را حفظ کنند. از سوی دیگر جایگاه بخش حمل‌ونقل از منظر اینکه زیرساخت سایر فعالیت‌های اقتصادی است و همواره بخش مهمی از هزینه تولید در سایر بخش‌ها را تشکیل می‌دهد، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، لذا رشد بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل نه تنها منافی در خود این بخش خواهد داشت، به سایر بخش‌های اقتصادی نیز سرریز خواهد کرد.

همان‌طور که نمودار ۳ نشان می‌دهد، بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل‌ونقل روند رو به رشدی داشته است به طوری که در فاصله زمانی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۳ بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل‌ونقل در مجموع ۴۳ درصد افزایش یافته است. این در حالی است که بهره‌وری کل اقتصاد ایران در این سال‌ها در مجموع ۲۱ درصد افزایش یافته است. بنابراین رشد بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل‌ونقل بیش از دو برابر کل اقتصاد ایران بوده است و از این نظر، یک امتیاز مثبت هم برای بخش حمل‌ونقل و هم برای سایر بخش‌های اقتصادی که از افزایش بهره‌وری این بخش منتفع می‌شوند، محسوب می‌شود.

نمودار ۳. شاخص بهره‌وری نیروی کار بخش حمل‌ونقل در مقایسه با کل اقتصاد ایران (۱۳۸۳=۱۰۰)<sup>۱</sup>



۱. سازمان ملی بهره‌وری ایران. با توجه به اینکه آمارهای بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل‌ونقل تنها از سال ۱۳۷۵ به بعد در دسترس بود، دوره زمانی نمودارهای بهره‌وری نیز از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۹۲ در نظر گرفته شده است.

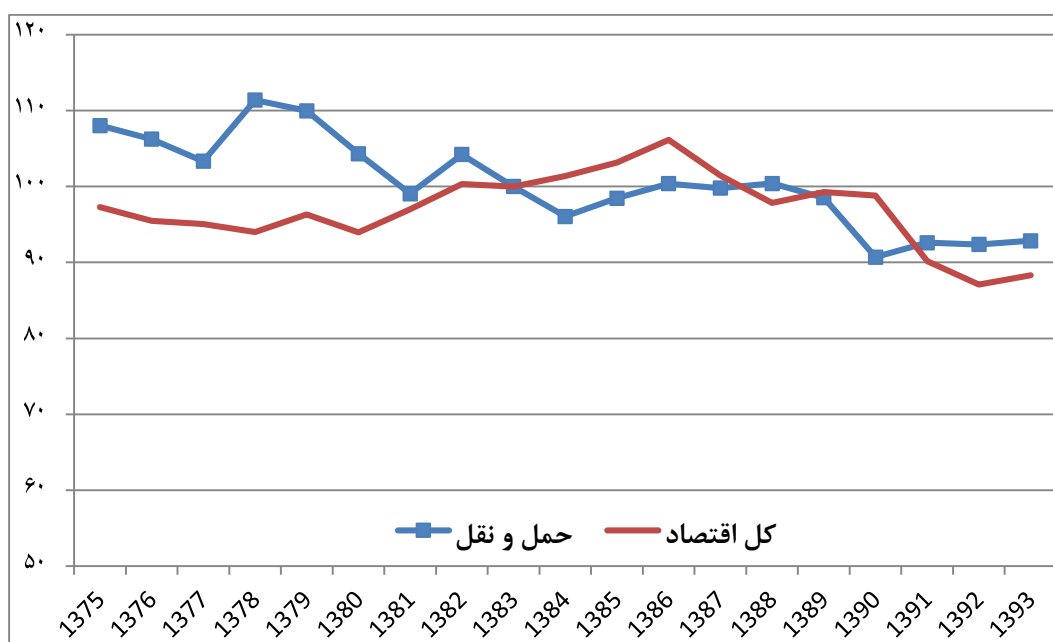




علیرغم روند رو به رشد بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل‌ونقل، بهره‌وری سرمایه در این بخش روندی نزولی داشته است (نمودار ۴). بین سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۳ بهره‌وری سرمایه در بخش حمل‌ونقل ۷/۲ درصد کاهش یافته است. اگرچه روند کاهش بهره‌وری سرمایه در کل اقتصاد ایران نیز کاملاً مشهود است، اما در یک دوره طولانی‌تر از سال ۱۳۷۵ به این سو بهره‌وری سرمایه در بخش حمل‌ونقل با شدت بیشتری کاهش یافته است، به طوری که بهره‌وری سرمایه در کل اقتصاد ایران در این سال‌ها ۹/۳ درصد کاهش یافته اما بهره‌وری سرمایه در بخش حمل‌ونقل بیش از ۱۴ درصد کاهش نشان می‌دهد.

روند نزولی بهره‌وری سرمایه در بخش حمل‌ونقل بازتاب معضلات مهمی از جمله استفاده غیراقتصادی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل، فرسودگی و عدم بازسازی زیرساخت‌ها، اجرای برخی از طرح‌های حمل‌ونقل بدون توجه به توجیه اقتصادی، قیمتگذاری غیراقتصادی و مدیریت غیربهبینه است. در واقع هم در مرحله ایجاد زیرساخت‌ها و هم در مرحله بهره‌برداری باید به اقتصادی بودن طرح‌ها توجه شود.

نمودار ۴. شاخص بهره‌وری سرمایه بخش حمل‌ونقل در مقایسه با کل اقتصاد ایران (۱۳۸۳=۱۰۰)<sup>۱</sup>



#### ۴-۴. روند توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل

بخش حمل‌ونقل یکی از بخش‌های مهم زیرساختی است. بخش مهمی از هزینه‌های عمرانی دولت نیز همه‌ساله صرف طرح‌های زیرساختی در بخش حمل‌ونقل می‌شود. طی سال‌های گذشته تلاش‌های زیادی صرف توسعه زیرساخت‌های مختلف این بخش شده است.

جدول ۲. روند توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی طی سال‌های ۱۳۷۵-۱۳۹۴

سال	طول آزاد راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و ترابری در کل کشور (کیلومتر)	راه آهن (کیلومتر)			حمل‌ونقل دریایی	
		خطوط اصلی	خطوط مانوری	خطوط صنعتی - تجاری	ظرفیت اسمی بنادر (میلیون تن)	ظرفیت کانتینری بنادر تجاری (میلیون TEU)
۱۳۷۵	۶۱۵	۵۶۱۲	۱۴۶۷	۶۰۹	۷۵	۱/۵
۱۳۸۰	۷۱۷	۷۱۵۹	۱۳۰۸	۷۸۸	۹۵	۲/۷
۱۳۸۵	۱۴۲۹	۸۵۹۵	۱۵۹۷	۹۴۵	۱۲۳	۵/۲
۱۳۹۰	۲۰۵۲	۹۹۹۲	۱۸۲۷	۹۶۶	۱۷۲	۱۳
۱۳۹۱	۲۱۶۶	۱۰۲۲۳	۱۸۳۹	۹۴۹	۱۸۰	۱۴
۱۳۹۲	۲۲۰۳	۱۰۴۰۷	۱۸۸۹	۹۴۵	۱۹۰	۱۶
۱۳۹۳	۲۴۰۱	۱۰۳۷۶	۱۸۶۹	۹۷۲	۲۰۰	۱۷/۵
۱۳۹۴	۲۴۰۱	۱۰۴۵۹	۱۸۷۳	۱۰۱۶	۲۰۹	۱۸/۲

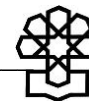
همان‌طور که جدول ۲ نشان می‌دهد، در ۲۰ سال گذشته شاخص‌های مربوط به زیرساخت بخش حمل‌ونقل توسعه یکنواختی نداشته‌اند برای مثال طول آزادراه‌های کشور طی این مدت ۲۹۰ درصد افزایش پیدا کرده در صورتی که طول خطوط اصلی راه آهن حدود ۸۶ درصد رشد یافته است به عبارتی می‌توان گفت که توسعه زیرساخت‌ها در زیربخش‌های حمل‌ونقل به‌طور متوازن صورت نگرفته و حمل‌ونقل جاده‌ای توسعه‌یافتگی بیشتری نسبت به سایر زیربخش‌ها داشته است.

جدول ۳. زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی کشور برحسب تعداد و عمر ناوگان (۱۳۹۵)

نام شرکت	تعداد ناوگان	عمر متوسط ناوگان
آتا	۱۵	۲۲
اترک	۴	۲۵
آسمان	۳۵	۲۵
ایران ایر	۴۹	۲۶
ایران ایرتور	۷	۲۴
پویا ایر	۱۰	۱۹
تایان	۱۱	۲۲
زاگرس	۲۱	۲۴
سها	۲	۲۰
سپاهان	۴	۸
سپهران	۵	۲۲
قشم	۲۲	۲۲
کاسپین	۱۰	۲۳

۱. مرکز آمار ایران، برگرفته از آمارهای وزارت راه و شهرسازی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران. شایان ذکر است که آمارهای حمل‌ونقل دریایی و ریلی از سال ۱۳۷۵ در دسترس بود، لذا جداول بر این اساس تنظیم شده است.

۲. وزارت راه و شهرسازی.



نام شرکت	تعداد ناوگان	عمر متوسط ناوگان
کیش ایر	۱۴	۲۲
ماهان	۶۳	۲۵
معراج	۷	۱۹
نفت	۹	۲۴
جمع	۲۸۸	-
متوسط	۱۷	۸۱۲

از سوی دیگر، وضعیت ناوگان هوایی کشور نیز نامناسب است. براساس آمار وزارت راه و شهرسازی، کل ناوگان هوایی کشور ۲۸۸ هواپیما در اختیار دارند که سهم هر شرکت به طور متوسط ۱۷ هواپیما است. مسئله اصلی در حمل و نقل هوایی عمر ناوگان است که عمر حدوداً ۲۲ ساله دارد. این مسئله ضرورت بازسازی ناوگان هوایی کشور را گوشزد می کند. در اینجا نیز آثار عدم توسعه متناسب حمل و نقل هوایی در مقایسه با حمل و نقل جاده ای مشهود است.

#### ۵. مقایسه وضعیت اقتصاد حمل و نقل ایران با دنیا و کشورهای سند چشم انداز

وجود زیرساخت های گسترده و کارآمد، به ویژه در حوزه حمل و نقل و لجستیک یکی از شرایط اساسی رقابت پذیری است. زیرساخت ها نقش اساسی در عملکرد مؤثر یک نظام اقتصادی دارد، زیرا عامل مهمی در تعیین محل فعالیت اقتصادی و انواع فعالیت ها یا بخش های اقتصادی قابل توسعه در یک نظام اقتصادی خاص است. زیرساخت توسعه یافته باعث کاهش تأثیر فاصله بین مناطق و در نتیجه باعث ایجاد همگرایی و یکپارچگی واقعی در بازار ملی و مرتبط ساختن آن با بازارهای سایر کشورها و مناطق با هزینه ای پایین می گردد.

بانک جهانی در سال های اخیر با انتشار شاخص عملکرد لجستیک<sup>۱</sup> عملکرد کشورها را در ۶ زمینه که مهمترین ابعاد محیط حمل و نقل و زیرساخت های مرتبط با آن را نشان می دهند، اندازه گیری می کند. این ۶ نماگر عبارتند از: ۱. کارآمدی فرآیند ترخیص گمرکی، ۲. کیفیت زیرساخت های حمل و نقل، ۳. سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی، ۴. ظرفیت و کیفیت خدمات، ۵. امکان ردیابی یا ردگیری محموله ها و ۶. میزان تحویل به موقع محموله ها. این مؤلفه ها شامل مسائل سنتی (رویه های گمرکی و کیفیت زیرساخت ها) تا مسائل جدید (ردگیری محموله ها، تحویل به موقع محموله ها و کیفیت صنعت لجستیک داخلی) می شوند. شاخص LPI بین ۱ تا ۵ تعریف می شود که ۵ به معنای بهترین عملکرد لجستیکی است.

از این رو بررسی شاخص عملکرد لجستیکی کشور و مقایسه جایگاه ایران در این میان، به ویژه در میان کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا می تواند وضعیت نسبی ایران و نقاط ضعف و قوت آن را مشخص کند.

جدول ۴ نشان می‌دهد که از منظر شاخص عملکرد لجستیکی جایگاه ایران در بین کشورهای جهان به نسبت اقتصاد ایران و نیز مزیت‌ها و پتانسیل‌های سرزمینی و انسانی آن اصلاً مناسب نیست. هرچند رتبه ایران در سال‌های اخیر بهبود یافته است، با این حال این رتبه با پتانسیل‌های اقتصاد ایران و نیازهای آن تناسب ندارد.

جدول ۴. جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیکی (LPI) و اجزای آن<sup>۱</sup>

رتبه در شاخص	رتبه در شاخص	رتبه در شاخص	رتبه در شاخص	رتبه در شاخص	رتبه در شاخص	عدد شاخص LPI	رتبه LPI	سال
میزان تحویل به موقع محموله‌ها	توانایی پیگیری محموله‌ها	ظرفیت و کیفیت حمل‌ونقل	سهولت حمل‌ونقل با قیمت رقابتی	کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل	کارآمدی گمرکات			
۱۰۶	۱۲۵	۶۶	۷۸	۶۶	۶۲	۲.۵۱	۷۸	۲۰۰۷
۸۵	۱۱۰	۶۹	۱۲۱	۸۶	۱۰۶	۲.۵۷	۱۰۳	۲۰۱۰
۱۳۸	۱۰۸	۸۷	۱۱۵	۱۰۰	۱۲۶	۲.۴۹	۱۱۲	۲۰۱۲
۱۱۶	۱۱۱	۸۲	۸۸	۷۲	۱۱۰	۲.۶	۹۶	۲۰۱۶

نگاهی به عدد شاخص لجستیک نشان می‌دهد که این عدد در حدود ۲/۵ نوسان داشته است، ولی نوسان رتبه ایران در بین کشورهای جهان نشان می‌دهد که سرعت رشد سایر کشورها در این زمینه بسیار بیشتر بوده است، به طوری که با وجود بهبود عدد شاخص ایران در سال ۲۰۱۶، هنوز رتبه سال ۲۰۰۷ به دست نیامده است. در این میان، به نظر می‌رسد که بدترین وضعیت در اجزای شاخص مذکور به ترتیب در زمینه تحویل به موقع محموله‌ها، توانایی پیگیری محموله‌ها و کارآمدی گمرکات بوده است. از سوی دیگر از منظر زیرساخت‌ها وضعیت بهتری وجود دارد و رتبه ایران در شاخص کیفیت زیرساخت‌ها ۷۲ است و در زمینه ظرفیت و کیفیت حمل‌ونقل رتبه ۸۲ و همچنین در زمینه سهولت حمل‌ونقل با قیمت رقابتی نیز رتبه ایران ۸۸ است. اگرچه رتبه‌های مذکور هیچ‌یک با پتانسیل‌های اقتصاد ایران تناسب ندارد، اما از سایر شاخص‌ها وضعیت بهتری دارند.

مقایسه این دو دسته از شاخص‌ها نشان می‌دهد که علیرغم اینکه زیرساخت‌های به نسبت مناسبی در زمینه حمل‌ونقل وجود دارد، اما در زمینه کارآمدی این زیرساخت‌ها و نیز خدمات مربوط به آنها مانند گمرکات و نیز تحویل به موقع محموله‌ها که برای رقابت‌پذیری فعالیت‌های اقتصادی حیاتی محسوب می‌شوند، وضعیت بسیار نامناسب است.

جدول ۵. جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیکی (LPI) در مقایسه با کشورهای سند چشم‌انداز (۲۰۱۶)<sup>۱</sup>

رتبه در شاخص میزان تحویل به موقع محموله‌ها	رتبه در شاخص توانایی پیگیری محموله‌ها	رتبه در شاخص ظرفیت و کیفیت حمل‌ونقل	رتبه در شاخص سهولت حمل‌ونقل با قیمت رقابتی	رتبه در شاخص کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل	رتبه در کارآمدی گمرکات	شاخص LPI	رتبه LPI	کشور
۱۸	۱۸	۱۸	۷	۱۳	۱۲	۳/۹۴	۱۳	امارات
۱۰	۲۶	۲۸	۳۷	۳۰	۲۳	۳/۶۶	۲۸	فلسطین اشغالی
۳۵	۳۵	۲۹	۲۶	۲۸	۲۱	۳/۶	۳۰	قطر
۴۰	۴۳	۳۶	۳۵	۳۱	۳۶	۳/۴۲	۳۴	ترکیه
۵۱	۴۴	۳۳	۴۱	۴۸	۴۱	۳/۳۱	۴۴	بحرین
۵۷	۵۷	۳۸	۴۰	۳۴	۶۱	۳/۲۳	۴۸	عمان
۴۸	۵۴	۴۳	۴۵	۵۰	۶۵	۳/۱۸	۴۹	مصر
۵۳	۴۹	۵۴	۴۸	۴۰	۶۸	۳/۱۶	۵۲	عربستان
۵۵	۵۳	۷۰	۲۴	۵۶	۵۶	۳/۱۵	۵۳	کویت
۳۸	۹۸	۷۶	۷۸	۵۲	۴۴	۳	۵۹	قبرس
۷۱	۶۲	۶۱	۴۹	۶۲	۸۳	۲/۹۶	۶۷	اردن
۵۸	۶۷	۶۸	۶۶	۶۹	۷۱	۲/۹۲	۶۸	پاکستان
۹۱	۷۲	۵۹	۷۷	۸۰	۱۰۸	۲/۷۷	۷۵	الجزایر
۱۱۱	۷۸	۱۰۸	۷۵	۷۴	۶۶	۲/۷۲	۸۲	لبنان
۸۳	۱۲۲	۹۱	۵۴	۹۰	۱۲۴	۲/۶۷	۸۶	مراکش
۱۱۶	۱۱۱	۸۲	۸۸	۷۲	۱۱۰	۲/۶	۹۶	ایران
۹۹	۸۴	۹۰	۱۳۳	۹۳	۱۴۷	۲/۵	۱۱۰	تونس
۱۱۳	۱۵۳	۱۰۱	۱۲۳	۱۴۲	۱۵۳	۲/۲۶	۱۳۷	لیبی
۱۴۲	۱۵۴	۱۴۵	۱۲۶	۱۰۳	۱۴۲	۲/۲۱	۱۴۰	ترکمنستان
۱۳۹	۱۴۷	۱۳۷	۱۴۶	۱۲۲	۱۴۸	۲/۲۱	۱۴۱	ارمنستان
۱۳۵	۱۴۹	۱۵۰	۱۳۴	۱۵۳	۱۳۹	۲/۱۵	۱۴۹	عراق
۱۳۷	۱۵۵	۱۳۹	۱۲۵	۱۵۴	۱۳۸	۲/۱۴	۱۵۰	افغانستان
۱۵۹	۱۴۴	۱۴۳	۱۵۱	۱۳۰	۱۵۰	۲/۰۶	۱۵۳	تاجیکستان
۱۴۷	۱۳۸	۱۶۰	۱۶۰	۱۶۰	۱۶۰	۱/۶	۱۶۰	سوریه

مأخذ: بانک جهانی.

مقایسه وضعیت ایران با کشورهای منطقه سند چشم‌انداز نشان می‌دهد که فاصله زیادی بین ایران و کشورهای پیش‌تاز در این زمینه وجود دارد. برای مثال، امارات متحده عربی علیرغم اینکه مزیت‌ها و پتانسیل‌های جغرافیایی آن با ایران قابل مقایسه نیست، با این حال رتبه ۱۳ را در بین کشورهای جهان

از منظر شاخص عملکرد لجستیکی دارد. مقایسه عدد شاخص مذکور برای امارات (۳/۹۴) با ایران (۲/۶) نشان می‌دهد که فاصله بین ایران و امارات در این زمینه زیاد است و باید تلاش‌های بسیار زیادی در این زمینه صورت بگیرد. مهمترین مزیت امارات از منظر شاخص مذکور در زمینه «سهولت حمل‌ونقل با قیمت رقابتی» است که باعث شده است رتبه کلی این کشور نیز کاهش یابد، هرچند در سایر زمینه‌ها نیز وضعیت این کشور با سایر کشورهای منطقه تفاوت قابل توجهی دارد. همچنین وضعیت کشورهای مانند قطر، ترکیه و بحرین و فلسطین اشغالی نیز از این منظر مشابه است. در هر صورت به نظر می‌رسد که فاصله ایران با کشورهای سند چشم‌انداز از منظر زیرساخت‌های حمل‌ونقل و نیز خدمات آن قابل توجه است و باید تلاش جدی در سیاستگذاری و اجرای طرح‌های حمل‌ونقل و نیز اقتصادی کردن این بخش صورت بگیرد تا فاصله موجود کاهش یابد.

## ۶. چالش‌های بخش حمل‌ونقل در ایران

بخش حمل‌ونقل در این گزارش از منظر اقتصادی مورد بررسی قرار گرفت. در نتیجه این بررسی می‌توان به چالش‌های مختلفی اشاره کرد که باید مدنظر سیاستگذاران و برنامه‌ریزان این بخش قرار گیرد. بخشی از چالش‌ها در این گزارش قابل احصا هستند که می‌توان به آنها اشاره کرد.

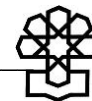
**توسعه نامتوازن بخش حمل‌ونقل:** همان‌طور که مشخص شد، توسعه بخش حمل‌ونقل چه از منظر فعالیت‌های اقتصادی بخش و چه از منظر توسعه زیرساخت‌ها نامتوازن و عموماً متکی بر حمل‌ونقل جاده‌ای بوده است.

**عدم رشد بهره‌وری سرمایه:** عدم رشد بهره‌وری سرمایه و حتی کاهش آن طی دو دهه گذشته عارضه مهمی است که باید برای آن چاره‌ای جدی اندیشیده شود. استفاده غیراقتصادی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل، فرسودگی و عدم بازسازی زیرساخت‌ها، اجرای برخی از طرح‌های حمل‌ونقل بدون توجه به توجیه اقتصادی، قیمتگذاری غیراقتصادی و مدیریت غیربهبینه فعالیت‌های حمل‌ونقل همگی در این امر نقش دارند.

**افزایش عمر ناوگان هوایی:** عمر ناوگان هوایی کشور حدوداً ۲۲ سال است که این مسئله ضرورت بازسازی ناوگان هوایی کشور را گوشزد می‌کند. در اینجا نیز آثار عدم توسعه متناسب حمل‌ونقل هوایی در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای مشهود است.

**عقب‌ماندگی در زمینه توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مقایسه با کشورهای منطقه:** مقایسه وضعیت ایران با کشورهای منطقه سند چشم‌انداز نشان می‌دهد که فاصله زیادی بین ایران و کشورهای پیش‌تاز در این زمینه وجود دارد، به‌ویژه با کشورهایی مانند امارات، ترکیه، قطر و فلسطین اشغالی.

علاوه بر موارد فوق، چالش‌های دیگری نیز در بخش حمل‌ونقل وجود دارند که مجال پرداختن به



آنها در این گزارش نبود اما ضرورت دارد که به آنها توجه شود. از جمله مهمترین موارد عبارتند از:

**قیمتگذاری انرژی و تأثیر آن بر بخش حمل و نقل:** همه ساله سهم بالایی از انرژی کشور در حوزه حمل و نقل اعم از جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی مصرف شده و روند صعودی میزان مصرف در این بخش کماکان ادامه پیدا کرده است با توجه به وضعیت توسعه نامتوازن حمل و نقل کشور به سود حمل و نقل جاده‌ای، بخش عمده‌ای از این سوخت نیز در این بخش مصرف می‌شود. با قیمتگذاری یارانه‌ای سوخت سایر بخش‌های حمل و نقل در رقابت با جاده جایگاه خود را از دست داده‌اند که این امر توسعه نامتوازن بخش به زیان راه‌آهن و سایر روش‌های حمل و نقل را تشدید می‌کند، ضمن اینکه مصرف سوخت کشور نیز به میزان زیادی رو به رشد است.

**فرسودگی ناوگان حمل و نقل و عقب‌افتادگی فناوری:** از دیگر معضلات این بخش عمر بالای متوسط ناوگان حمل و نقل، اعم از جاده‌ای، هوایی، دریایی و ریلی است. برای مثال، متوسط طول عمر وسایل نقلیه باری برون‌شهری ۱۷/۵ سال و متوسط طول عمر وسایل نقلیه مسافری برون‌شهری اعم از اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه به ترتیب برابر با ۱۳ سال، ۲۵/۶ سال و ۸/۵ سال می‌باشد.<sup>۱</sup> در زمینه ریل و هواپیما نیز وضعیت به همین ترتیب است. این وضعیت علاوه بر اینکه بهره‌وری این بخش را کاهش داده و میزان تلفات و خسارات جانی و مالی را افزایش می‌دهد، فاصله فناوریانه بین بخش حمل و نقل در ایران با تحولات روز در جهان را نیز افزایش داده است. عدم ترمیم این فاصله در نهایت غیراقتصادی شدن بخش حمل و نقل و افزایش هزینه سایر فعالیت‌های اقتصادی را در پی خواهد داشت.

**تأمین منابع مالی:** بخش حمل و نقل به دلیل زیرساختی بودن و نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان همواره نیاز بالایی به منابع مالی دارد. به‌طور طبیعی بودجه دولت‌ها نیز برای تأمین همه طرح‌های حمل و نقل کفاف نمی‌دهد و از این‌رو توجه به منابع و روش‌های جایگزین برای تأمین مالی این بخش به‌ویژه با مشارکت بخش خصوصی یکی از چالش‌های اساسی در بخش حمل و نقل است.

**قیمتگذاری:** از دیگر چالش‌های بخش حمل و نقل در ایران، مسئله قیمتگذاری خدمات آن است. این موضوع همواره چالشی است، زیرا باید تعادلی بین متقاضیان خدمات و عرضه‌کنندگان آن برقرار شود، به‌ویژه اینکه تأمین استهلاک زیرساخت‌ها و نیز بازسازی آنها نیز مستقیماً به درآمد فعالیت‌های حمل و نقل وابسته است.

۱. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی «چالش‌های حمل و نقل کشور و مصرف انرژی در بخش زمینی (زیربخش‌های جاده‌ای و ریلی)»، به نقل از آمارهای رسمی نیروی انتظامی، شماره خبر: ۹۵۲۷۵۰.

### جمع‌بندی، نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

از دیرباز توسعه اقتصادی در گرو توسعه بازرگانی بوده و توسعه بازرگانی نیز وابسته به توسعه حمل‌ونقل بوده است. اهمیت اقتصادی توسعه حمل‌ونقل با بهبود رفاه و بسترسازی شرایط مناسب اجتماعی، سیاسی و اقتصادی همراه است. وجود امکانات حمل‌ونقل کارآمد در افزایش رفاه اجتماعی اهمیت قابل توجهی دارد. ایجاد زیرساخت‌ها و اصلاحات در ساختار نظام اقتصادی کشور، در جهت شکل‌گیری بسترهای لازم برای دستیابی به توسعه اقتصادی، امری لازم و ضروری است.

نبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل عامل محدودکننده برای توسعه است، به طوری که در اقتصادهای در حال توسعه، نبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و موانع نظارتی موجب تقبل هزینه‌های بالای نقل و انتقال می‌شوند.

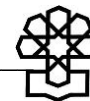
ویژگی‌های جغرافیایی ایران نظیر دسترسی آسان به آب‌های آزاد و استقرار این کشور در محل تلاقی مهمترین کریدورهای حمل‌ونقل آسیا، برنامه‌ریزی برای ارتقای توان ترانزیتی کشور و توسعه حمل‌ونقل چندوجهی را توجیه‌پذیر ساخته است و اگر پتانسیل‌های حمل‌ونقل ایران به خوبی شناسایی و تقویت شوند، به کشوری قدرتمند در تعاملات جهانی مبدل خواهد شد و منافع سرشاری از محل ترانزیت کالاهای شرق و غرب آسیا به دست خواهد آورد.

حمل‌ونقل در اسناد بالادستی کشور جایگاه ویژه‌ای دارد. در مواد (۵۱) تا (۵۸) قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به صورت تفصیلی به بخش حمل‌ونقل پرداخته شده است و بر توسعه آن، به ویژه حمل‌ونقل ریلی تأکید شده است.

در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، حمل‌ونقل بین ۶ تا ۱۲ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد. سهم این بخش در ایران بین ۵ تا ۶ درصد در نوسان بوده است که در مقایسه با اکثر اقتصادهای توسعه‌یافته و نیز بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه به طور نسبی پایین است. این موضوع نشان می‌دهد که این بخش پتانسیل بالایی برای رشد سریع‌تر نسبت به اقتصاد ملی دارد و با توجه به مزیت‌های جغرافیایی ایران و نیز نیازهای روزافزون اقتصاد کشور به توسعه حمل‌ونقل و زیرساخت‌های مدرن، این بخش می‌تواند رشد سریع‌تری داشته باشد.

الگوی توسعه حمل‌ونقل در ایران عمدتاً متکی بر توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای بوده است، اما به نظر می‌رسد که ادامه الگوی فعلی در آینده نزدیک با چالش روبرو خواهد شد. افزایش مصرف سوخت، آلودگی محیط زیست، ترافیک‌های جاده‌ای و تلفات و تصادفات جاده‌ای از یک سو و مزیت‌های سایر روش‌های حمل‌ونقل از جمله راه‌آهن از سوی دیگر نیاز به بازبینی و توسعه روش‌های جایگزین حمل‌ونقل جاده‌ای را بیش از پیش ضروری ساخته و لازم است تا مسئولین اهتمام بیشتری به روش‌های جایگزین حمل‌ونقل جاده‌ای داشته باشند.





رشد بهره‌وری نیروی کار در بخش حمل‌ونقل بیش از دو برابر کل اقتصاد ایران بوده است با این حال بهره‌وری سرمایه در این بخش روندی نزولی داشته است. روند نزولی بهره‌وری سرمایه در بخش حمل‌ونقل بازتاب معضلات مهمی از جمله استفاده غیراقتصادی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل، فرسودگی و عدم بازسازی زیرساخت‌ها، اجرای برخی از طرح‌های حمل‌ونقل بدون توجه به توجیه اقتصادی، قیمتگذاری غیراقتصادی و مدیریت غیربهبینه است.

از سال ۱۳۷۵ به بعد زیرساخت‌های همه انواع روش‌های حمل‌ونقل، افزایش یافته است، اما این افزایش به صورت نامتوازن و به سود حمل‌ونقل جاده‌ای بوده است. برای مثال، طول آزادراه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در مجموع ۲۹۰ درصد افزایش یافته است اما خطوط اصلی راه‌آهن تنها ۸۶ درصد و تعداد کشتی‌ها نیز ۲۹ درصد افزایش یافته است. وضعیت ناوگان هوایی کشور نیز نامناسب است به طوری که عمر ناوگان هوایی کشور حدوداً ۲۲ سال است. این مسئله ضرورت بازسازی ناوگان هوایی کشور را گوشزد می‌کند.

از منظر شاخص عملکرد لجستیکی جایگاه ایران در بین کشورهای جهان به نسبت اقتصاد ایران و نیز مزیت‌ها و پتانسیل‌های سرزمینی و انسانی آن اصلاً مناسب نیست. هرچند رتبه ایران در سال‌های اخیر بهبود یافته است، با این حال این رتبه با پتانسیل‌های اقتصاد ایران و نیازهای آن تناسب ندارد. علیرغم اینکه زیرساخت‌های به نسبت مناسبی در زمینه حمل‌ونقل وجود دارد، اما در زمینه کارآمدی این زیرساخت‌ها و نیز خدمات مربوط به آنها مانند گمرکات و نیز تحویل به موقع محموله‌ها که برای رقابت‌پذیری فعالیت‌های اقتصادی حیاتی محسوب می‌شوند، وضعیت بسیار نامناسب است.

مقایسه وضعیت ایران با کشورهای منطقه سند چشم‌انداز نیز نشان می‌دهد که فاصله زیادی بین ایران و کشورهای پیش‌تاز در این زمینه وجود دارد. برای مثال، امارات متحده عربی علیرغم اینکه مزیت‌ها و پتانسیل‌های جغرافیایی آن با ایران قابل مقایسه نیست، با این حال رتبه ۱۳ را در بین کشورهای جهان از منظر شاخص عملکرد لجستیکی دارد.

با توجه به یافته‌های گزارش، می‌توان مهمترین چالش‌های بخش حمل‌ونقل در ایران را به این شرح

نام برد:

• توسعه نامتوازن بخش حمل‌ونقل.

• عدم رشد بهره‌وری سرمایه.

• افزایش عمر ناوگان هوایی.

عقب‌ماندگی در زمینه توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مقایسه با کشورهای منطقه.

علاوه بر موارد فوق، چالش‌های دیگری نیز در بخش حمل‌ونقل وجود دارند که مجال پرداختن به

آنها در این گزارش نبود اما ضرورت دارد که به آنها توجه شود:

• قیمتگذاری انرژی و تأثیر آن بر بخش حمل‌ونقل.

- فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل و عقب‌افتادگی فناوریانه.
- تأمین منابع مالی.
- قیمتگذاری.

#### با توجه به مباحث مطرح شده پیشنهاد‌های ذیل ارائه می‌شود:

۱. توجه به توسعه متوازن بخش حمل‌ونقل با مدنظر قرار دادن رویکرد آمایش سرزمین و توازن منطقه‌ای،
۲. لزوم بررسی مجلس شورای اسلامی از بُعد ضرورت مقررات‌گذاری مشخص و منسجم در حیطة قیمتگذاری و رفع عدم انسجام و فعالیت‌های جزیره‌ای مبتنی بر قیمتگذاری در بخش حمل‌ونقل،
۳. استفاده از روش‌های جدید تأمین مالی برای تحرک بخشیدن، طرح‌های اولویت‌دار بخش حمل‌ونقل،
۴. ضرورت پایش و نظارت مستمر بر تحقق مواد (۱۶۱) تا (۱۶۷) قانون برنامه ششم توسعه،
۵. لزوم توجه جدی به بحث پروژه‌های نیمه‌تمام و عمرانی در حوزه حمل‌ونقل و بررسی امکان‌پذیری آن از حیث واگذاری به بخش خصوصی،
۶. ضرورت تعریف و لزوم توجه به توجیه اقتصادی و مزیت‌های منطقه‌ای زیرساخت‌های حمل‌ونقل،
۷. لزوم به‌هنگام‌سازی ظرفیت‌های فناوری‌های نوین در حوزه حمل‌ونقل و تقویت رویکردهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی هریک از فناوری‌های مورد نظر در آن حوزه.

#### منابع و مأخذ

۱. بی‌زینس مانیتور، «گزارش زیرساخت ایران»، فصل چهارم ۲۰۱۵.
۲. سالنامه آماری ایران، بخش حمل‌ونقل، انبارداری و ارتباطات.
۳. قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران.
۴. مجمع جهانی اقتصاد، شاخص‌های رقابت‌پذیری جهانی، ۲۰۱۵.
۵. مرکز آمار ایران، حساب‌های ملی سالیانه.
۶. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی «چالش‌های حمل‌ونقل کشور و مصرف انرژی در بخش زمینی (زیربخش‌های جاده‌ای و ریلی)»، به نقل از آمارهای رسمی نیروی انتظامی، شماره خبر: ۹۵۲۷۵۰.
۷. مؤسسه جهانی مکنزی، «ایران: فرصت رشد یک تریلیون دلاری؟»، ژوئن ۲۰۱۶.
8. Aysegul, E. Muhtesem, K. and Merter, M. "Transportation Communication Capital and Economic Growth: A VECM Analysis for Turkey", *European Planning Studies*, 20 (2), 2012.
9. Babazadeh, M. Ghadimi, Kh. and Mohseni, R. "The Effect of Investment in Transportation on Economic Growth of Iran" *Iranian Journal of Trade Studies*, 13(50), 2009.
10. Elisabetta, V. "Transport Investments: are they Crucial for the Economic System?", *International Journal of Engineering Management and Economics*, 2(4), 2011.
11. Jean-Paul Rodrigue THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS. New York: Routledge, 2017.
12. Khadaroo, J. and Seetanah, B. "Transport and Economic Performance: The Case of Mauritius", *Journal of Transport Economics and Policy*, 42(2), 2008.



13. Mehregan, N. and Dehghani Ahmadabad, H. "Economic Growth of Transportation and Communication Sector and Income Distribution in Iran", *Journal of Transportation Research*, 7(4), 2011.
14. Mousavi Jahromi, Y. and Ebadatifard, M. "The Impact of Public Investment in Transportation on Private Sector Investment and Economic Growth in Iran", *Journal of Transportation Research*, 5(4), 2009.
15. Pereira, A.M. and Andraz, J.M. "Public Investment in Transportation Infrastructure and Economic Performance in Portugal", *Review of Development Economics*, 9(2), 2005.
16. Pradhan, R.P. "Modelling the Nexus between Transport Infrastructure and Economic Growth in India", *International Journal of Management and Decision Making*, 11(2), 2010.
17. Rezaee Arjroody, A. and Tasbihi A. "Modeling Analysis of Relation the Transportation Development and Economic Growth in Iran Based on Vector Auto Regression Method", *The Economic Research*, 7(2), 2007.





مرکز پژوهش‌ها  
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۵۵۰۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: نگاهی بر حمل‌ونقل در ایران رویکردی اقتصادی در تطبیق با اهداف سند چشم‌انداز، برنامه ششم توسعه و موقعیت جهانی

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین کنندگان: افشین حیدرپور، سحر بشیری، حسن حیدری

مدیر مطالعه: افشین حیدرپور

ناظران علمی: حسین افشین، محسن صمدی

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار ادبی: خسرو خسروی



واژه‌های کلیدی:

۱. حمل‌ونقل
۲. تحلیل اقتصادی
۳. سند چشم‌انداز
۴. برنامه توسعه

تاریخ انتشار: ۱۳۹۶/۶/۸