

# هسته رشد اقتصادی

## صنعت حمل و نقل می تواند اجزای اقتصاد ایران را به سمت رونق هدایت کند؟

لجستیک کشورهاست. کارایی فرآیندهای ترخیص کالا، کیفیت زیرساخت‌های تجاری و حمل‌ونقل، سهولت دسترسی به کالاهای مختلف با قیمت رقابتی، شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک، توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی و تحویل بموقع کالا، شش زیرشاخصی هستند که مجموع آنها شاخص LPI را تشکیل می‌دهد. بررسی‌های انجام‌شده روی وضعیت لجستیک کشور ترکیه به عنوان کشوری مهم در حمل و نقل بین‌المللی نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری قابل توجه در حمل‌ونقل جاده‌ای ترکیه نقش مهمی در ارتقای عملکرد زیرساخت‌های گمرکی این کشور و رتبه آن در بانک جهانی به لحاظ LPI داشته است.

بر اساس مطالعات انجام‌شده، آثار مشترک کیفیت اداری مرزی، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتباطات در کل می‌تواند باعث افزایش ۴٫۷ درصد در GDP شود که این افزایش شش برابر بیشتر از تأثیری است که حذف کل تعرفه‌های گمرکی بر GDP دارد. به بیان دیگر، تسهیل تجارت و حمل‌ونقل هسته اصلی توسعه اقتصادی کشورها محسوب می‌شود.

اقدامات استراتژیکی که می‌تواند موجب ارتقای قابل توجه LPI کشورها شود بسته به سطوح درآمدی آنها متفاوت است. برای مثال در کشورهای با درآمد پایین به طور معمول ارتقای LPI از طریق بهبود زیرساخت‌ها و اصلاح گمرکات و دیگر سازمان‌های مرزی رخ می‌دهد.

تحلیل گران در گزارشی که کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران منتشر کرده توصیه می‌کند که ایران با توجه به کارایی گمرکات و خدمات مرزی، باید کیفیت تجارت و زیرساخت‌های حمل‌ونقل، سهولت برقراری حمل‌ونقل با قیمت‌های رقابتی، صلاحیت و کیفیت خدمات لجستیک، قابلیت رهگیری مرسولات و برنامه‌ریزی و زمان‌بندی دقیق برای رسیدن به‌موقع مرسولات به مقصد، و در مجموع زمینه رشد صنعت لجستیک را فراهم کند.

### ریل توسعه

از صنعت حمل و نقل به ویژه بخش ریلی به عنوان ریل‌گذار توسعه یاد می‌شود. «راه» اولین قدم برای توسعه است. حمل و نقل ریلی بخش ارزان و پربازدهی در

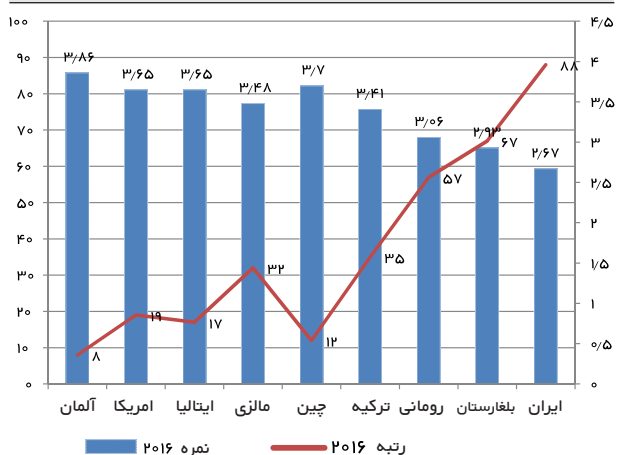
شاید سال‌ها بعد، از نیمه دهه ۹۰ به عنوان نقطه شکست نمودار رشد اقتصاد ایران یاد شود. پس از ۵ سال رکود، رشد اقتصاد در سال ۱۳۹۵ شرایط متفاوتی را تجربه کرد و روی ۱۲٫۵ درصد قرار گرفت و نشانه جدیدی از بزرگ شدن اقتصاد نمایان شد. برای اولین بار در این سال میزان تولید فراتر از سطح سال ۹۰ بود که می‌توان از آن به عنوان سرآغاز بزرگ شدن اقتصاد ایران یاد کرد. پیش‌بینی‌های داخلی و بین‌المللی حکایت از تداوم رشد اقتصاد در سال جاری دارد. برنامه‌ریزی‌ها و هدف‌گذاری‌ها به سمت رشد پایدار در سال‌های پیش رو سوق پیدا کرده به طوری که نیمه دوم دهه ۹۰، متفاوت از نیمه نخست آن پیش‌بینی شد. بخش‌های کشاورزی، صنعت، معدن، نفت و خدمات به عنوان اجزای اقتصاد ایران انتظار ورود به دوران رونق را می‌کشند اما تحرک در همه این بخش‌ها وابستگی مستقیمی به یک صنعت زیرساختی دارد. حمل و نقل مهم‌ترین زیرساخت برای توسعه بخش‌های مختلف اقتصادی است. حمل و نقل کالا در بستر دریا، ریل، جاده یا آسمان جزئی از فعالیت‌های اقتصادی در همه بخش‌های اقتصاد است که در فرآیند واردات، تولید، عرضه و صادرات خود را نشان می‌دهد. نقش قابل توجه حمل و نقل در قیمت تمام‌شده کالا موجب شده تا بهره‌وری در آن اهمیت بالایی برای صاحبان کسب و کار داشته باشد.

عقب‌ماندگی در صنعت حمل و نقل اما به حدی است که اولین گشایش‌های پس‌اجامی برای این صنعت استفاده شد و خرید هواپیماهای جدید در دستور کار قرار گرفت. مذاکره برای فاینانس‌های خارجی و شراکت‌های بین‌المللی نیز به منظور توسعه طرح‌های ریلی و دریایی انجام شد. جبران عقب‌ماندگی در این بخش مورد توجه وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته است اما وسعت کار به حدی است که در گزارش گروه آینده‌بان در مورد مسائل اساسی پیش روی اقتصاد ایران طی سال‌های آینده، مشکلات زیرساختی ناوگان حمل و نقل به عنوان یکی از چالش‌ها شناخته شده است.

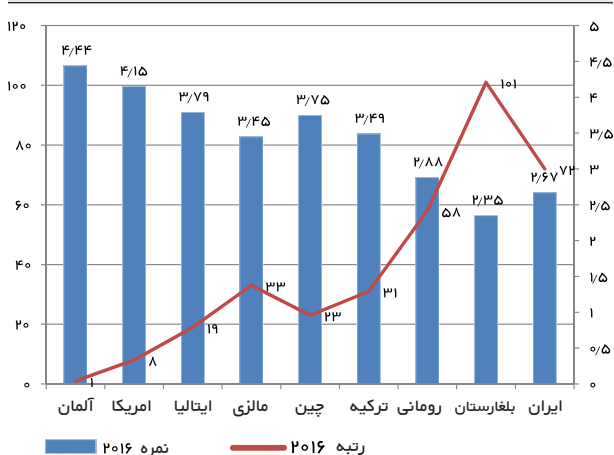
### تأثیر لجستیک در رشد اقتصادی

مطالعات مراکز پژوهشی نشان می‌دهد که بهبود شاخص‌های عملکرد لجستیک در هر کشور تأثیر مستقیمی بر حرکت اقتصاد دارد. شاخص‌های عملکرد لجستیک (LPI) هر دو سال یک بار از سوی بانک جهانی اعلام می‌شود که نشان‌دهنده وضعیت

حمل و نقل بین‌المللی



کیفیت زیرساخت حمل و نقل



قانون گمرکی ایران هنوز نظام لجستیکی را به رسمیت نمی شناسد. طبق گزارش رسمی آنگنادر اگر در کشوری از نظام لجستیکی استفاده شود، ۱۰ تا ۳۰ درصد هزینه واردات و صادرات بسته به وسعت قلمرو، کاهش پیدا می کند.

## صنعت پیش رو

### صنعت حمل و نقل آمادگی رشد اقتصاد ایران را دارد؟

اقتصاد ایران از سال ۱۳۹۵ دوره جدیدی از رشد را آغاز کرده و امیدواری‌ها را برای پایان دوران رکود افزایش داده است. بزرگ شدن اقتصاد ایران به معنی افزایش حجم تجارت و رشد تولید در بخش‌های مختلف است بنابراین فصل جدید اقتصاد ایران نیاز به زیرساختی دارد که ظرفیت این رشد و توسعه را داشته باشد. اما حمل و نقل به عنوان یک صنعت زیرساختی که لازمه رشد به حساب می آید برای حرکت جدید اقتصاد، آماده نشده است. هیچ کدام از اجزای صنعت حمل و نقل آمادگی لازم را برای پیشبرد اقتصاد و توسعه آن ندارد. اشکال کار اینجاست که بنیان‌هایی را که لازمه هر فعالیتی است در این زمینه استوار نکرده‌ایم و به اصول آن وفادار نبوده‌ایم.



امید ملک

عضو کمیسیون حمل و نقل  
اتاق ایران

این موضوع ریشه‌های تاریخی دارد. در سالیان دراز گذشته اتفاقات خوبی برای این صنعت نیفتاده است. اقتصاد دولتی و تصمیمات اشتباه روی هم آوار شده است و این صنعت هنوز با چالش‌های جدی مواجه است. حمل و نقل به عنوان بخش زیرساختی در اقتصاد، بر سایر بخش‌ها نیز تاثیر می گذارد. چالش‌های این بخش عملاً بخش‌های دیگر اقتصاد را نیز با ناکارآمدی مواجه می سازد.

در این زمینه می توان به مطالعات رسمی استناد کرد. کمیسیون معدن اتاق ایران مطالعاتی در زمینه هزینه‌های حمل و نقل به عنوان بخش موثر در هزینه تمام شده محصولات معدنی انجام داده و در آن، هزینه‌های انتقال کالای معدنی تا روی کشتی در چهار کشور، ایران، آمریکا، برزیل و استرالیا را با یکدیگر مقایسه کرده است.

با وجود اینکه در هر سه کشور آمریکا، استرالیا و برزیل، نیروی کار و قیمت انرژی از ایران ارزان تر است اما هزینه نهایی انتقال در آن سه کشور ارزان تر از ایران است. این موضوع نشان می دهد که قدرت رقابت در بازار بین الملل با ضعف سیستم حمل و نقل برای کالاهای معدنی از بین می رود. عملاً قیمت تمام شده برای فعالان معدن ایران با توجه به هزینه‌های حمل و نقل بالاتر از رقبای بین المللی قرار می گیرد. در همین زمینه می توان به وضعیت بنادر کشور اشاره کرد. در حال حاضر بندر شهید رجایی مجهزترین

میان اجزای این صنعت شناخته می شود. شبکه ریلی ایران اما بسیار کوچک تر از ظرفیت‌های اقتصاد، مانده است. به طوری که عضو هیئت مدیره راه آهن اعلام کرده است، بخش حمل و نقل ریلی کشور برای دستیابی به اهداف راه آهن در برنامه ششم توسعه یعنی تا سال ۱۴۰۰ به ۸۳ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری نیاز دارد. در سند تفصیلی برنامه ششم و طبق مصوبه مجلس مبنی بر افزایش سهم حمل بار ریلی به ۳۰ درصد و سهم حمل مسافر به ۲۰ درصد باید در سال جاری حجم جابه جایی کالا از طریق ریل به ۶۲ میلیون تن برسد در حالی که در سال ۱۳۹۵ این رقم بیش از ۴۰،۲ میلیون تن بوده است. اگر این رقم بین زیربنا و ناوگان تقسیم شود، حدود ۱۵ درصد سهم بخش خصوصی و ۳۵ درصد سهم دولت در بخش زیرساخت‌ها و ۳۳ درصد سهم بخش خصوصی و ۱۴ درصد سهم دولت در بخش ناوگان خواهد بود.

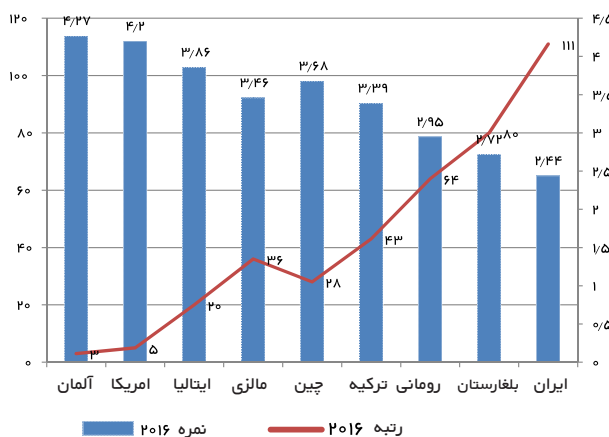
سعید رسولی، عضو هیئت مدیره راه آهن می گوید: منافع حاصله توسعه حمل و نقل ریلی شامل ۳۰ میلیارد و ۹۱۸ میلیون تومان بر اساس میزان صرفه جویی در مصرف سوخت، ۹ هزار و ۴۵۲ میلیارد تومان منافع ناشی از کاهش آلاینده‌گی و ۷ هزار و ۹۱۹ میلیارد تومان منافع ناشی از کاهش تلفات جاده‌ای است که در مجموع ۴۸ هزار و ۲۹۰ میلیارد تومان در اقتصاد ملی تزریق خواهد کرد و این رقم در سال‌های بعد ثابت خواهد ماند.

آمارهای بخش راه آهن نشان می دهد که میزان حمل بار در تناژ از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵ از ۳۱ میلیون تن تا زیر ۳۵ میلیون تن بوده است اما در سال ۹۵ با کاهش حق دسترسی، شرکت راه آهن از شبکه ریلی موفق به حمل ۴۰،۵ میلیون تن بار شده است. سهم ریل از حمل و نقل زمینی با توجه به اینکه راه آهن در همه جای کشور دارای خط و شبکه و ایستگاه نیست از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۲ روندی نزولی داشته اما از سال ۱۳۹۲ این رویه معکوس شده است.

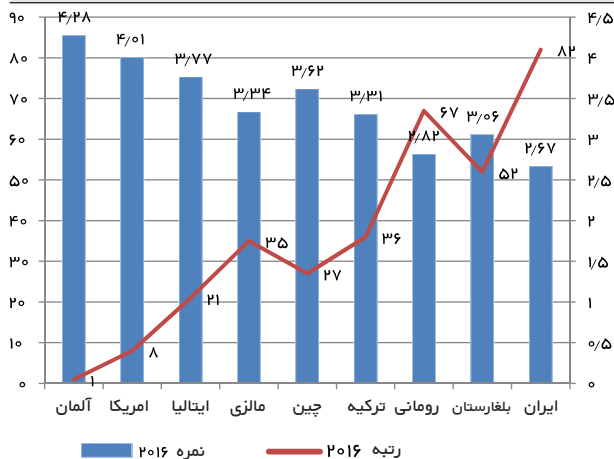
بر اساس آمارهای شرکت راه آهن، حدود ۲۱۱ میلیون تن بار از سوی راه آهن جابه جا شده اما حدود ۲۴۲ تن باری که می توانست از طریق راه آهن حمل شود از طریق جاده حمل شده است. اگر با شاخص مجموع سه عایدی مصرف سوخت، آلاینده‌گی و تلفات به ازای هر تن کیلومتر محاسبه شود در صورت حمل این ۲۴۲ میلیون تن از طریق ریل، برای کشور ۳۵۱ میلیارد تومان عایدی دربر می داشت. از سال ۱۳۹۲ راه آهن با رشد ترانزیت روبه رو شده است و مقایسه ترانزیت راه آهن با دیگر حوزه‌های ریلی در سال ۱۳۹۵ حاکی از آن است که درآمد از حمل بار داخلی ۷ برابر حمل مسافر و این رقم در ترانزیت ۱۶ برابر است.

هم اکنون طول خطوط ریلی در کشور به ۱۱ هزار کیلومتر رسیده و دولت قصد دارد طول شبکه ریلی کشور را در افق چشم انداز توسعه ۱۴۰۴ به بیش از ۲۵ هزار کیلومتر افزایش دهد. ■

قابلیت پیگیری و رهگیری محموله



شایستگی لجستیکی



راننده‌ها از این اتفاق پریشان می‌شوند چراکه زمان انتظار آنها در بنادر یا مرزها گاهی به بیشتر از یک هفته می‌رسد. این موضوع برای راننده‌ای که با وام و بدهی کامیون خریداری کرده، دشوار است و نمی‌تواند امور را مدیریت کند بنابراین حاشیه‌ها بر متن غلبه می‌کند و رویدادهای جانبی رقم می‌خورد. زمینه فساد بروز پیدا می‌کند و قاچاق کالا اتفاق می‌افتد در حالی که اگر کامیون‌ها با مالکیت و مدیریت شرکت‌ها اداره شوند، بسیاری از مسائل قابل مدیریت و پیشگیری است. ضمن اینکه هزینه‌ها کاهش پیدا می‌کند. در بخش جاده‌ای همچنین باید به مسئله ایمنی اشاره کرد که وضعیت نامساعدی دارد. رویدادی که ماه گذشته به کشته شدن تعدادی از دانش‌آموزان انجامید، نمونه‌ای از ضعف‌های حمل و نقل جاده‌ای است. اتوبوس‌ها نیز به طور خودمالک اداره می‌شوند هرچند که در این بخش پوشش بیشتری وجود دارد و با سیستم هماهنگ بلیت‌فروشی از سوی شرکت‌ها، نظم بیشتری بر آن حاکم است.

در کشورهای دیگر عموماً مدیریت ناوگان در اختیار شرکت‌ها است و آنها می‌توانند راهبری کنند. این بستر لجستیکی در کشور ما وجود ندارد. با نبود این مدیریت و ظرفیت لجستیک سالانه چندصد هزار کانتینر خالی معادل یک هزار کیلومتر طی طریق می‌کنند. این موضوع هزینه بخش حمل و نقل را افزایش می‌دهد، این افزایش هزینه از جیب فعالان اقتصادی و تاجران پرداخت می‌شود و عملاً اقتصاد ملی زیان می‌بیند. در صنعت ریلی نیز با واگذاری‌هایی که صورت گرفته عملاً رگولاتور در این بخش وجود ندارد در حالی که راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران باید به عنوان رگولاتور نقش ناظر را بازی کند تا حکمرانی خوب رقم بخورد.

در کنار ضعف‌های لجستیکی صنعت حمل و نقل باید به مسائل تاثیرگذار بر این بخش نیز اشاره کرد. مسائل مالیاتی و گمرکی نیز بر صنعت حمل و نقل سایه افکنده است.

نظام مالیاتی بر خورد دوگانه دارد. اگر شرکتی مالک کامیون باشد مطابق برنامه‌های که ثبت می‌کند، مالیات می‌دهد اما اگر یک فرد چند دستگاه کامیون داشته باشد، برای هر دستگاه مالیات ثابتی می‌پردازد و سالانه رقمی را به آن اضافه می‌کند. این رویکرد عملاً این ناوگان را به سمت خودمالکی هدایت می‌کند.

از سوی دیگر قانون گمرکی ایران هنوز نظام لجستیکی را به رسمیت نمی‌شناسد. طبق گزارش رسمی آنتن‌دار اگر در کشوری از نظام لجستیکی استفاده شود، ۱۰ تا ۳۰ درصد هزینه واردات و صادرات بسته به وسعت قلمرو، کاهش پیدا می‌کند و این به نفع اقتصاد ملی است که با مصرف سوخت کمتر و آلودگی کمتر، زیرساخت‌ها کمتر آسیب ببینند و با هزینه کمتر رقابت بالا برود. امیدوارم این مسائل در دولت دوازدهم در دستور کار قرار گیرد.

اگر دولت در این زمینه به بخش خصوصی بهای بیشتری بدهد، می‌توان انتظار بهبود شرایط را داشت. با ابقای مقام عالی وزارت، انتظارات در این بخش افزایش یافته است. طبق اهداف و چشم‌انداز تعریف‌شده باید طی ۵ سال آینده ۱۰ هزار کیلومتر ریل گذاری صورت گیرد اما منابع آن طراحی نشده بنابراین به عنوان یک آرزو از آن یاد می‌شود. باید از طریق جذب سرمایه خارجی این ریل‌گذاری‌ها صورت گیرد اما فضای نامساعد کسب و کار عملاً امکان سرمایه‌گذاری را سلب می‌کند. در بخش حمل و نقل بخش خصوصی فعالیت چشم‌گیری دارد و این بخش به همراه بخش دولتی با قدرتی که دارد میدان را در اختیار بخش خصوصی قرار نمی‌دهند. با روش‌های گوناگون از وام صندوق توسعه ملی بهره می‌برند و توان خود را برای سرمایه‌گذاری افزایش می‌دهند اما بخش خصوصی نمی‌تواند در این میدان قدم علم کند.

امیدواریم با توجه به اظهارات رئیس‌جمهور در مورد ادای دین سیاست به اقتصاد، نوبت به کم‌رسانی سیاست برسد تا اقتصاد و بخش خصوصی فعال‌تر شود. نشانه‌های خوبی از همکاری دولت و بخش خصوصی دیده شده است که نمونه آن توافق اتاق با سازمان تأمین اجتماعی بر سر بررسی دفاتر شرکت‌ها بود. امیدواریم این رویه در بخش‌های مالیاتی و سایر بخش‌هایی که فضای کسب و کار را تحت تاثیر قرار داده نیز تکرار شود تا فضا برای فعالیت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی مهیا شود.

بندر ایران به شمار می‌آید اما همچنان می‌توان گفت سرمایه‌گذاری لازم در آن انجام نشده و توان پذیرش کشتی‌های بزرگ در آن وجود ندارد. ظرفیت کشتی‌هایی که می‌توانند به این بندر بیایند، حداکثر ۵۰ تا ۶۰ هزار تن است در حالی که برای پذیرش محصولات معدنی ظرفیت ۲۰۰ هزار تنی لازم است تا هزینه‌های انتقال برای فعالان اقتصادی کشور با سایر کشورها قابل رقابت باشد. با کشتی‌های بزرگ کرایه حمل کاهش می‌یابد. در این شرایط هم صادرکننده و هم واردکننده مجبور است هزینه‌های بیشتری را بپردازد.

وضعیت حمل و نقل در جاده‌ها نیز بسیار دور از استانداردهای بین‌المللی است. اگر قرار است از ظرفیت‌های کشور بهره ببریم و صادرات داشته باشیم باید تمامی اجزای آن را ارتقا بدهیم. وزارت صنعت، معدن و تجارت قصد دارد از ظرفیت‌های بخش معدن کشور بیشتر بهره برد و از این موهبت خدادادی برای رشد اقتصادی استفاده کند اما اگر بخش حمل و نقل به عنوان یکی از اجزای تاثیرگذار در هزینه‌های تمام‌شده، نتواند به خوبی سرویس‌دهی کند، عملاً قدرت رقابت برای معدن و صنایع معدنی کاهش خواهد یافت. حمل و نقل جاده‌ای و ریلی برای بخش معدن نقش کلیدی دارد بنابراین باید به توسعه آن سرعت ببخشیم. نبود ظرفیت‌های ریلی مناسب برای انتقال کالای میان معدن، کارخانه‌های آن و بنادر موجب می‌شود که بار بر دوش بخش جاده‌ای بیفتد که بسیار پرهزینه و پرخطر است. افزایش تردد در بخش جاده‌ای، حوادث را در این بخش افزایش می‌دهد ضمن اینکه هزینه‌ها نیز در این بخش از هزینه‌های استاندارد حمل و نقل جاده‌ای بالاتر است. بنابراین آمادگی در این بخش نیز برای بزرگ شدن اندازه اقتصاد و رشد تجارت متناسب با آن وجود ندارد.

باید نهادهای استثماری که در این بخش ایجاد شده بود، تخریب می‌شد و نهادهای درست جایگزین می‌شد تا صنعت حمل و نقل خود را متناسب با قلمرو جغرافیایی و لجستیک، پیش برد و افزایش بار روی این صنعت قابل مدیریت باشد اما این اتفاق نیفتاده است. به عنوان مثال در بخش جاده‌ای شرایط قابل مدیریت نیست چراکه ۹۸ درصد ناوگان جاده‌ای کشور، خودمالک است. مدیریت ناوگان دست مالک و راننده است. شرکت‌ها در این صحنه مدیریت ندارند. وقتی این مدیریت نیست نمی‌توان به راننده‌ها تحمیل کرد که فقط ۸ ساعت در طول شبانه‌روز رانندگی کنند. نبود مدیریت یکپارچه مانعی برای مدیریت این بخش است. این اشخاص هستند که اجرای امور را در دست دارند. نمی‌توان از این اشخاص انتظار دانستن اطلاعات راهبردی را داشت. آنها فقط اقتصاد خانوار خود را ملاک قرار می‌دهند. این ناهماهنگی‌ها و عدم امکان مدیریت در حمل و نقل موجب می‌شود که خواب ناوگان پشت مرزها و بین مسیرها افزایش یابد.

تحویل به موقع بارها

