

نقش و جایگاه راهبردی حمل و نقل بر اقتصاد کشور

فاطمه محیسنی

کارشناس ارشد رشته اقتصاد، دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه شهید چمران اهواز.

fmoheiseni1990@gmail.com

چکیده

امروزه حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و بدلیل داشتن نقش زیربنایی آثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیتهایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیتهای اقتصادی نقش غیرقابل انکاری برعهده دارد. در حال حاضر هزینه حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا در کشورهای توسعه یافته، در حال توسعه و کل جهان به ترتیب ۳/۴، ۸/۲۵ و ۵/۴ درصد می‌باشد. این ارقام با توجه به ارزش تجارت جهانی موجب گشته تا زیربخش خدمات تبدیل به یک صنعت و بازار مناسب گردد بطوری که در سال ۲۰۱۵ حجم بازار حمل و نقل آسیا بیش از ۳۲۰ میلیارد دلار بوده است. لذا کاهش هزینه حمل و نقل و بالتبع کاهش هزینه عرضه کالای تولیدی به بازارهای مصرف نقش زیادی در توان رقابت و گسترش سایر بخشهای اقتصاد از جمله صنعت و نهایتاً اقتصاد ملی دارد، لذا برای برنامه ریزیهای آینده، بررسی جایگاه کنونی و پتانسیل حمل و نقل در اقتصاد کشور، چشم انداز آتی جهانی آن و شناخت کمبودها و مشکلات مربوطه از گامهای ضروری اولیه می‌باشد. در این مقاله با بررسی جایگاه حمل و نقل در اقتصاد کشور و ارزش افزوده، وضعیت موجود و آینده حمل و نقل ایران در جهان و تحولات اقتصادی بخش حمل و نقل به تفصیل مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

واژگان کلیدی: حمل و نقل، اقتصاد، صنعت.

مقدمه

امروزه حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و بدلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیتهایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیتهای اقتصادی نقش غیرقابل انکاری برعهده دارد. بدون وجود شبکه حمل و نقل، تاسیسات و تجهیزات جانبی و ناوگان مطلوب تصور رشد و توسعه عمومی کشور غیرممکن بنظر می‌رسد اساساً. در رشد و توسعه اقتصاد و تجارت جهانی در مقطع زمانی فعلی و روند گسترش آن نمی‌توان نقش سیستمهای حمل و نقل در بهینه سازی هزینه ها، زمان سفر، سرعت جابجایی، ایمنی و سطح خدمات ارائه شده را انکار نمود.

حمل و نقل بمعنای جامع آن شامل مدیریت، زیربنا و روبنا (ناوگان) از نیازهای اساسی جوامع امروزی است بطوری که در هر کشور برای اعتلای توان اقتصادی، فرهنگی، امنیتی و سیاسی داشتن شبکه حمل و نقلی گسترده و قابل اطمینان از نیازهای اولیه محسوب می‌گردد. حتی برخی بر این باور هستند که حمل و نقل از ابزارهای ابتدایی توسعه می‌باشد. در گذشته به دلیل اینکه حمل و نقل یک نیاز ثانویه برای تحقق نیازهای اولیه ای همچون تجارت، مسافرت، اشتغال و ... به حساب می‌آمد، بنحو شایسته ای بدان پرداخته نمی‌شد. لیکن رشد و توسعه اقتصاد جهانی، تلاش کشورها برای استفاده بهینه از توانمندیها و فرصتهای در اختیار، و فشرده شدن رقابت در عرصه‌های جهانی موجب گشت تا حمل و نقل بواسطه نقش مستقیمی که در کاهش هزینه‌های تمام شده تولید و دسترسی به بازار و در نهایت افزایش توان رقابت در عرصه تجارت بین الملل مخصوصاً برای کشورهایی که حجم تجارت خارجی (صادرات و واردات) آنها بالا می‌باشد، از جایگاه رفیعی در مدیریت، برنامه ریزی و سرمایه گذاری و حتی تحقیقات برخوردار گردد. تاثیر چنین ویژگی سبب گشته تا نگرشهای گذشته نسبت به حمل و نقل تغییر یابد و به حمل و نقل به عنوان یک بخش اقتصادی - خدماتی مهم نگریسته شود.

سهم اعتبارات عمرانی بخش حمل و نقل از کل اعتبارات عمرانی کشور دارای روندی نزولی است. دلیل آن نیز گشوده شدن افقها و زمینه‌های نو همچون صنعت، مخابرات، انرژی، آموزش و غیره در دهه‌های اخیر می‌باشد. با اینحال با عنایت به نقش زیربنایی حمل و نقل در تحقق توسعه اقتصادی و لزوم برخورداری از سیستمها و شبکه‌های حمل و نقلی کارا، توانا و همپای با معیارهای بین المللی، می‌طلبد تا نسبت به سرمایه گذاری در بخش راه و ترابری توجه شایسته تری مبذول گردد. همچنین روند تشکیل سرمایه و ارزش افزوده در بخش حمل و نقل و کل اقتصاد کشور بیانگر این واقعیت است که بخش حمل و نقل بالنسبه از پتانسیل بالقوه بالاتری برخوردار می‌باشد و این پتانسیل در صورت رفع مشکلاتی همچون کم بودن نرخ بازگشت سرمایه و محدودیتهای قانونی بمراتب بالاتر از سطح کنونی قرار خواهد گرفت.

از دیدگاه صرف هزینه حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا در کشورهای توسعه یافته، در حال توسعه و کل جهان به ترتیب ۴/۳، ۸/۲۵ و ۵/۴ درصد می‌باشد. این ارقام با توجه به ارزش تجارت جهانی موجب گشته تا زیربخش خدمات تبدیل به یک صنعت و بازار مناسب گردد بطوری که در سال ۱۹۹۵ حجم بازار حمل و نقل آسیا بیش از ۱۲۲ میلیارد دلار بوده است. لذا کاهش هزینه حمل و نقل و بالتبع کاهش هزینه عرضه کالای تولیدی به بازارهای مصرف نقش زیادی در توان رقابت و گسترش سایر بخشهای اقتصاد از جمله صنعت و نهایتاً اقتصاد ملی دارد، لذا برای برنامه ریزیهای آینده، بررسی جایگاه کنونی و پتانسیل حمل و نقل در اقتصاد کشور، چشم انداز آتی جهانی آن و شناخت کمبودها و مشکلات مربوطه از گامهای ضروری اولیه می‌باشد.

آثار عمده اقتصادی حمل و نقل

بخش حمل و نقل بصورت کوتاه مدت، میان مدت و درازمدت بر متغیرهای اصلی اقتصاد کشور مانند تولید کل، تولید در بخشهای اقتصادی، اشتغال کل، اشتغال در بخشهای اقتصادی، قیمت در بخشهای مختلف اقتصادی و شاخص هزینه زندگی اثر می‌گذارد. آثار کوتاه مدت شامل آثار مربوط به افزایش یا کاهش هزینه زندگی بطور مستقیم از طریق هزینه‌های حمل و نقل هر

خانواده و بطور غیرمستقیم از طریق تاثیر روی قیمت سایر کالاها و خدمات متاثر از قیمت‌های حمل و نقل می‌باشد. آثار میان مدت شامل تاثیر قیمت‌های حمل و نقل روی مصرف خدمات جایگزین از قبیل ارتباطات بوده و آثار درازمدت مربوط به تغییر مبانی محاسبات اقتصادی طرح‌های تولیدی و عمرانی می‌باشد. بطور کلی ترکیب فعالیت‌های تولیدی در هر منطقه و به تبع آن ترکیب بافت تولید، ترکیب اشتغال، حجم تولید، حجم درآمد سرانه و سایر متغیرهای اقتصادی ذیربط می‌توانند از تغییرات قیمت خدمات حمل و نقل تاثیر بپذیرند.

به منظور دستیابی به تصویری روشن از جایگاه حمل و نقل در اقتصاد کشور، با مروری بر شاخص ارزش افزوده و سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل، به تحلیل اجمالی عملکرد زیربخش‌های مختلف حمل و نقل اعم از جاده ای، ریلی، دریایی و هوایی می‌پردازیم.

ارزش افزوده بخش حمل و نقل

ارزش افزوده هر بخش اقتصادی مهمترین متغیر تعیین کننده جایگاه آن بخش در کل فعالیت‌های اقتصادی کشور می‌باشد. ارزش افزوده کل اقتصاد ملی که تحت شاخص تولید ناخالص ملی تبیین می‌گردد، مجموعه ای از بخش‌های مختلف اقتصادی را شامل می‌شود که حمل و نقل نیز از زیر مجموعه‌های تشکیل دهنده آن می‌باشد.

تولید ناخالص داخلی طی دوره ۱۳۸۶/۹۶ دارای رشد متوسط سالانه ۷/۶ درصد بوده است در حالیکه بخش حمل و نقل در همین دوره از رشد متوسط سالانه ۸/۵ درصد برخوردار شده است. مقایسه ارقام مذکور نشان می‌دهد که رشد ارزش افزوده در بخش حمل و نقل طی دوره مورد بررسی حدود سه درصد بالاتر از رشد تولید ناخالص داخلی بوده است. بررسی سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل در تولید ناخالص ملی کشور، بیانگر این واقعیت است که این متغیر در مجموع از روندی صعودی برخوردار بوده است و از ۶/۲ درصد در سال ۸۸ به ۹/۵ درصد در سال ۹۶ رسیده است. بالاترین سهم نیز با رقم ۸ درصد مربوط به سال ۱۳۹۳ می‌باشد.

سرمایه ثابت ناخالص در بخش حمل و نقل

تشکیل سرمایه ثابت ناخالص یکی از متغیرهای عمده اقتصادی است و بیانگر میزان سرمایه ای است که برای تولید ارزش افزوده هر بخش اقتصادی هزینه شده است. تشکیل سرمایه شامل دو قسمت اصلی ماشین آلات و ساختمان می‌باشد. بررسی روند تشکیل سرمایه ثابت ناخالص در کل بخش‌های اقتصادی طی دوره زمانی ۱۳۸۷/۹۵ روند افزایشی متوسط سالانه ۱۰/۱ درصدی را نشان می‌دهد و این در حالی است که رشد این شاخص در بخش‌های خدمات و حمل و نقل طی همین دوره برابر ۸/۲ و ۶/۵ درصد بوده است. یعنی روند تشکیل سرمایه در زیربخش حمل و نقل نه تنها از متوسط کل بخش‌های اقتصادی بلکه از بخش خدمات نیز بمراتب کمتر بوده است. در حالی که نقش حمل و نقل در رشد و توسعه پایدار اقتصاد کشور می‌طلبد تا رشد این شاخص حداقل معادل و همپایه سطح رشد در کل اقتصاد کشور برخوردار گردد.

مقایسه روند تشکیل سرمایه و ارزش افزوده در بخش حمل و نقل و کل اقتصاد کشور بیانگر این واقعیت است که بخش حمل و نقل بالنسبه از پتانسیل بالقوه بالاتری برخوردار می‌باشد و این پتانسیل در صورت رفع مشکلاتی همچون کم بودن نرخ بازگشت سرمایه و محدودیت‌های قانونی بمراتب بالاتر از سطح کنونی قرار خواهد گرفت.

اشتغال زایی بخش حمل و نقل

بخش حمل و نقل همانطور که قبلاً نیز اشاره شد از بخش‌های زیربنایی اقتصاد است و تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. یکی از عوامل آن تأثیری است که در سطح کلان از نقطه نظر اشتغال، تولید، سرمایه گذاری، صادرات و ... بر اقتصاد کشور برجای می‌گذارد. امروزه اشتغال و ارزش افزوده در بخش حمل و نقل از معیارهای ارزیابی رشد و توسعه اقتصادی کشورها محسوب می‌گردد. یعنی همان گونه که توسعه شبکه حمل و نقل بر رشد اقتصادی تأثیرگذار است، رشد و توسعه اقتصادی کشور نیز در ایجاد یک نظام مطلوب و رشد شبکه حمل و نقل اثر متقابل دارد.

موضوع مهم در اشتغال زایی، میزان سرمایه گذاری برای ایجاد هر شغل است. حمل و نقل ضمن اینکه یکی از مهمترین زیربخشهای خدمات برای اشتغال زایی است، دارای این قابلیت است که با سرمایه گذاری نسبتاً محدودی افزایش قابل توجهی در اشتغال کشور به وجود آورد.

بر اساس نتایج سرشماریهای عمومی نفوس و مسکن کشور در سالهای ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۵ میزان اشتغال در فعالیت حمل و نقل، ارتباطات و انبارداری اقتصاد کشور به ترتیب بین ۳ تا ۷ درصد بوده است. لازم به ذکر است که اطلاعات مربوط به اشتغال غیرمستقیم بخش حمل و نقل و صنایع وابسته و جنبی در جدول ذیل منظور نشده است.

زیربخش جاده ای

از میان شیوههای حمل و نقل، حمل و نقل جاده ای بیشترین امکان جذب نیروی کار را دارد. برآوردهای انجام شده توسط بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران حاکی از آن است که در سال ۱۳۹۶ بیش از سه میلیون نفر در بخش حمل و نقل جاده ای کشور مشغول به کار بوده اند که نسبت به سال قبل از آن حدود ۶/۵ درصد رشد داشته است. از این تعداد حدود ۲۱۴ هزار نفر (حدود ۱۷ درصد کل شاغلین) در بخش مسافر و بالغ بر ۹۸۶ هزار نفر (حدود ۸۷ درصد کل شاغلین) نیز در بخش بار فعالیت می نمودند.

زیربخش ریلی

میزان اشتغال زایی در راه آهن (اعم از بهره برداری، تعمیر و نگهداری) و با توجه به میزان بار و مسافر، سطح مکانیزاسیون، بهره وری و شرایط هر کشور متفاوت است. در حال حاضر تعداد کل نیروی انسانی شاغل در راه آهن کشور به ازای هر کیلومتر شبکه حدود ۵ نفر است. براساس آمار موجود، تعداد کارکنان راه آهن در سال ۱۳۹۶، ۳۷۸۲۵ نفر بوده است.

زیربخش هوایی

مشاغل ایجاد شده در بخش حمل و نقل هوایی در مقایسه با حمل و نقل جاده ای و راه آهن کم می باشد. چون بخش عمده ای از سرمایه گذاری ها برای خرید تجهیزات حمل و نقل هوایی اختصاص می یابند. از طرف دیگر چون اغلب افراد شاغل در این بخش از افراد متخصص و تحصیل کرده تشکیل یافته اند، ارزش افزوده ای که این افراد ایجاد می کنند در مقایسه با سایر زیربخشهای حمل و نقل بسیار بیشتر می باشد به استثنای زیربخش حمل و نقل دریایی که شرایط مشابهی دارد. بر این اساس در سال ۱۳۹۶ حدود ۵۷۶۳۲ نفر در بخش حمل و نقل هوایی مشغول به کار بوده اند.

زیربخش دریایی

در حمل و نقل دریایی فعالیتهای پشتیبانی کشتیرانی از قبیل ارائه خدمات بندری، پیمانکاری، بارگیری و تخلیه، تأمین نیروی انسانی متخصص در سمتهای افسری و رده های ملوانی، تدارک سوخت، آب، آذوقه و مایحتاج کشتیها، انجام تعمیرات سفری و ادواری و ارائه آموزش مرتبط با مقررات صدور مدارک شایستگی همگی از جمله مواردی هستند که اشتغال را زود کرده و جمعاً حدود ده هزار نفر فرصت شغلی را ایجاد نموده اند که فقط در سازمان بنادر و کشتیرانی، ۷۲۵۸ نفر در پایان سال ۱۳۹۶ در بنادر جنوب و شمال کشور و همچنین در تهران مشغول به کار بوده اند. تعداد کارکنان سازمان بنادر و کشتیرانی و همچنین شرکت های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۶، ۱۵۶۸۵ نفر بوده است.

بررسی اجمالی عملکرد زیربخشهای حمل و نقل در کشور

صنعت حمل و نقل به چهار زیربخش جاده ای، ریلی، دریایی و هوایی تقسیم می شود. اهم عملکرد این زیربخشها به اجمال معرفی می گردند.

زیربخش جاده ای

در بخش حمل و نقل جاده ای واگذاری مسئولیت فعالیتهای اجرایی و تصدی گرایانه به بخش غیردولتی از اهم عملکردها بوده که در ذیل آمده است:

واگذاری سالنهای اعلام بار پایانه‌های حمل و نقل کالا، واگذاری مسئولیت صدور پروانه ورود ناوگان حمل و نقل بین‌المللی ایران به کشورهای طرف قرارداد همکاری، واگذاری مسئولیت معرفی رانندگان برای تهیه روادید، واگذاری مسئولیت دفاتر نظارت برای حمل و نقل سیمان، حذف صدور مجوز برای حمل واردات با استفاده از وسایل نقلیه ایرانی، حذف پرداخت هزینه ارزی بین راهی به رانندگان، تغییر شیوه کنترل صورت وضعیت در بخش مسافری، مکانیزه سازی امور شرکت‌های حمل و نقل مسافر و کالا. همچنین برای رفع موانع و مشکلات ترانزیت کالا از قلمرو کشور نیز تدابیری مانند تصویب آیین نامه اجرایی قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران، بازنگری ضوابط تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، ساماندهی وضعیت پایانه‌های مرزی، پیاده سازی و اجرای سیستم صدور پروانه تردد ترانزیت از مرزهای دریایی، اتخاذ شد.

زیر بخش ریلی

فعالیت اصلی راه آهن افزایش حمل و نقل و در کنار آن تأمین نیازهای زیربنایی آن است. به لحاظ روند رو به رشد عملکرد راه آهن می‌توان امیدوار بود که در صورت بودن اعتبار کافی، راه آهن بتواند به سهم مناسب خود از حمل و نقل دست یابد. عملکرد سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد که در این سال معادل ۳۵/۶ میلیون تن کالا و ۱۲/۱۵ میلیون مسافر در سطح کشور توسط راه آهن جابجا شده است. در رابطه با تکمیل و توسعه و بهسازی خطوط آهن حدود ۸۷۵ کیلومتر آن تحویل گردید. عملکرد سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد که در این سال معادل ۳۲/۶ میلیون تن کالا و حدود ۱۵ میلیون نفر مسافر توسط راه آهن جابجا شده است. با توجه به عملکرد سال ۱۳۹۶ مشخص می‌گردد که راه آهن در زمینه حمل کالا از رشدی مثبت معادل ۹/۴ درصد و در زمینه حمل مسافر از افزایشی معادل ۶/۵ درصد برخوردار بوده است. در رابطه با تکمیل و توسعه و بهسازی خطوط آهن، عملکرد سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد که در این سال ۷۵۶ کیلومتر خط آهن تحویل گردید. عملکرد سال ۱۳۹۸ نشان می‌دهد که میزان کالای جابجا شده در این سال معادل ۳۹ میلیون تن و تعداد مسافر جابجا شده برابر ۱۹ میلیون نفر است.

راه آهن جمهوری اسلامی ایران به منظور حمل و نقل بار و مسافر سعی بر این داشته که ناوگان در سرویس خود را در حد مناسب و مطابق با استاندارد راه آهن (UIC) نگهداری کند. همچنین در راستای افزایش ظرفیت ناوگان، راه آهن از طرق مختلفی چون بازسازی و خرید توانسته است تا حدودی سن ناوگان فرسوده خود را کاهش دهد. بطوری که در سالهای ۸۶-۹۷ به ترتیب معادل ۲۹۵/۳۶۵/۲۲۴ دستگاه واگن باری و در زمینه واگن مسافری حدود ۳۵۴ دستگاه خریداری شده است. شرکت راه آهن به منظور توسعه حمل و نقل ترانزیت و افزایش درآمدهای ارزی نسبت به تجهیز پایانه ها و گسترش فعالیتهای بازاریابی و افزایش کریدورهای ترانزیتی اقدامات مناسبی را از سال ۷۵ آغاز کرده است.

در راستای توسعه حمل و نقل ترانزیت، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران سیاستهایی از قبیل راه اندازی قطارهای برنامه ای ترانزیت که منجر به کاهش قابل توجه زمان حمل شده، همچنین تأمین اطمینان خاطر صاحبان کالا از حمل ایمن و جبران سریع خسارت در صورت وقوع حوادث، اعمال سیاستهای پشتیبانی و حمایتی از صادرات خدمات و کالاها در بخش صنایع جنبی صنعت حمل و نقل ریلی، اعمال سیاستهای حمایتی و اعطای تسهیلات و تخفیفات ویژه، تجهیز پایانه‌های سرخس، آپرین و بندرعباس، عضویت در سازمان و کنوانسیونهای تعرفه ای و مقرراتی و را اجرا نموده است.

زیربخش دریایی

در ارتباط با تطبیق توان عملیات دریایی و بندری با حجم مبادلات بازرگانی کشور، بررسی عملکرد سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد ضریب بهره برداری بنادر بازرگانی کشور در این سال معادل ۶۵ درصد بوده است. ظرفیت بنادر بازرگانی در این سال به ۶۷ میلیون تن افزایش یافته که نسبت به پیش بینی برنامه از رشدی معادل ۲۹ درصد برخوردار است. وجود کالاهای ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افزایش آن در سالهای اخیر، موجب افزایش ظرفیت بنادر بازرگانی و همچنین اختصاص اعتبار بیشتر جهت اتمام عملیات در دست اجرا در بنادر کشور شده است. بررسی عملکرد سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد که ضریب بهره

برداری بنادر بازرگانی کشور در این سال معادل ۷۴ درصد بوده است. همچنین ظرفیت بنادر بازرگانی در این سال به ۵۹/۷ میلیون تن افزایش یافته است که نسبت به پیش بینی برنامه از رشدی معادل ۸/۱ درصد برخوردار است.

زیربخش هوایی

در گذشته فعالیتهای حمل و نقل هوایی به طور عمده در چارچوب عملکرد شرکتهای دولتی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و آسمان انجام می شد. این شرکت همگام با سیاستهای دولت اقدام به واگذاری بخشهای خدماتی حمل و نقل هوایی به بخش غیردولتی کرده و در این زمینه تعدادی موافقت اصولی در مورد تاسیس آموزشگاه هوانوردی، تعمیر و نگهداری هواپیما، ارائه خدمات ایمنی زمینی، مراقبت پرواز، ارتباطات و الکترونیک صادر کرده است. با اعطای مجوز فعالیت به شرکتهای هواپیمایی غیردولتی، زمینه برای بخشهای غیردولتی در حمل و نقل هوایی فراهم شده است.

عملکرد سال ۱۳۹۶ نشان می دهد که در این سال مجموع نشست و برخاست هواپیما در فرودگاههای کشور به ۴۳۰ هزار هواپیما رسیده که هدف تعیین شده در این سال تحقق یافته است. در این سال انواع هواپیماهای ناوگان به ۱۲۵ فروند افزایش یافته که نسبت به پیش بینی برنامه معادل ۳۷ درصد رشد داشته است. در رابطه با افزایش مذکور قابل ذکر است که این هواپیماها شامل هواپیماهای ملکی و اجاره ای است که در جابجایی مسافر و حمل کالا شرکت داشتند. همچنین عملکرد سال ۹۶ نشان می دهد که در مجموع معادل ۱۶/۷ میلیون نفر در پروازهای داخلی و خارجی جابجا شده اند که حدود ۸۷ درصد آن مربوط به پروازهای داخلی و بقیه مربوط به پروازهای خارجی است. عملکرد سال ۱۳۹۷ نشان می دهد که در این سال مجموع نشست و برخاست هواپیماها در فرودگاههای کشور به ۶۵۴ هزار فروند رسیده و بدین ترتیب هدف برنامه تحقق یافته است. در این سال تعداد ناوگان ۱۰۹ فروند بوده و در مجموع حدود ۱۶/۴ میلیون نفر (همانند سال قبل) در پروازهای داخلی و خارجی جابجا شده اند.

جایگاه حمل و نقل در توسعه پایدار جهانی

بررسی روند اقتصاد جهانی و پیش بینی دورنمای آن، مطمئنأً وضعیتی کاملاً رقابتی در شرایطی بسیار تنگاتنگ و فشرده در کلیه ابعاد را بین کشورها تصویر می نماید. در چنین فضایی، کشورها تلاش می کنند تا برای ادامه رقابت با سایر کشورها و حفظ منافع ملی از شرایط مکانی و زمانی خود بهره برداری مناسب و بهینه را بنمایند و ضمن تحلیل وضعیت داخلی و جهانی، با شناسایی پتانسیلها، امکانات، توانمندیها و مزیتها نسبی آشکار و پنهان، از آنها در راستای ادامه فعالیت، رقابت و بالندگی بعنوان ابزاری کارآمد استفاده بنمایند. لیکن نکته مهم و شاید نه چندان آشکار در این خصوص، لزوم همکاری و تعامل در کلیه زمینه ها اعم از فنی، اقتصادی، اداری و ارتباطی بین کشورها برای حفظ روند رو به رشد کنونی و تثبیت توسعه پایدار جهانی در عین حاکمیت فضای رقابتی می باشد. در سایه چنین همکاری است که می توان به مسائلی همچون حفظ محیط زیست، تشنج زدایی، توزیع عادلانه منافع بین کشورها و بطور خلاصه بهره برداری از پتانسیلهای جهانی پرداخت. نمود شکل گیری چنین همکاری جهانی را در بعد تجارت می توان بطور نسبی سازمان تجارت جهانی (WTO) دانست.

در دو دهه اخیر بر اثر رشد سریع فن آوری، پایان یافتن رقابت نظامی دوران جنگ سرد و مرزبندیهای مترتب بر آن و همچنین درک بیشتر جهانی نسبت به ضرورت نزدیکی و همکاری بیشتر، تجارت خدمات سریعاً رشد و توسعه یافته است. بطوری که اکنون در عرصه تجارت ملی و بین المللی، بخش خدمات همچون کشاورزی - دامداری و صنعت - معدن یکی از ارکان اساسی اقتصاد حتی شاید به لحاظ سودآوری نسبی بالای آن و سرویس دهی به دو بخش دیگر اقتصاد، مهمترین محسوب می گردد. حمل و نقل نیز به عنوان یکی از بخشهای رکن خدمات، از نقشی برجسته و بنیادین در رشد اقتصادهای ملی، توسعه اقتصاد و تسهیل تجارت جهانی برخوردار است و دربرگیرنده فعالیتهایی است که به شکلی گسترده در کلیه فعالیتهای اقتصادی جاری بوده و نقشی غیرقابل انکار ایفا می نمایند.

تاثیر مستقیم هزینه های حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا، باعث گشته تا توجه چشمگیری به بهینه سازی اجزای دخیل در

فرآیند حمل و نقل در راستای کاهش هزینه ها، افزایش سرعت جابجایی و ایمنی معطوف شود. بطوری که حمل و نقل از شکل سنتی گذشته خارج شده و بعنوان یک فعالیت خدماتی - اقتصادی بدان نگریسته می شود. این چنین است که در حال حاضر صدور خدمات حمل و نقل با حفظ روند صعودی از رقم ۵۰۰ میلیارد دلار در سال نیز فراتر رفته است.

موقعیت جمهوری اسلامی ایران در حمل و نقل بین المللی

اساساً ارائه خدمات ترانزیتی مستلزم برخورداری از امکانات بالقوه و بالفعل متعددی می باشد که نهایتاً منجر به برجسته گشتن نقش کشور در عرصه تجارت بین الملل می گردد. منظور از امکانات بالقوه، داشتن یک موقعیت مناسب جغرافیایی دسترسی به آبهای آزاد بین المللی، گستردگی طولی و عرضی جغرافیایی، واقع شدن در مجاورت کشورهای محصور در خشکی است و منظور از پتانسیلهای بالفعل نیز برخورداری از سیستمهای حمل و نقل مناسب و گسترده، کیفیت مناسب در بخشهای ناوگان، زیربنا و خدمات جانبی همچنین سرویسهای اطلاع رسانی هماهنگی و سازگاری با سیستمهای حمل و نقل کشورهای منطقه، داشتن قوانین و مقررات مناسب با شرایط روز، همکاری نزدیک و روابط سیاسی در سطح بالا با کشورهای منطقه و جهان می باشد. میهن اسلامی ایران از حدیث توانمندیهای بالقوه دارای امتیازات و مختصات بسیار مناسب و نادری در سطح جهان می باشد. فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و از بین رفتن تفکرات ایجاد دیوار آهنین حاکمان آن و بالتبع شکل گیری جمهوری مستقل خودمختار در مجاورت مرزهای شمالی کشور که اگرآث محصور در خشکی بوده و از ارتباط مستقیم با آبهای آزاد بین المللی محروم می باشند، نقش جمهوری اسلامی ایران را در زمینه ارائه خدمات بین المللی حمل و نقل به یک باره ممتاز ساخت علاوه بر این قرارگیری کشور در مسیر دو قطب عظیم اقتصادی جهان یعنی اتحادیه اروپا و شرق و جنوب شرق آسیا با توجه به حجم مبادلات تجاری مسافرتی بین آنها در کنار وسعت جغرافیایی کشور که دور زدن کشور را تا حدودی غیراقتصادی می نماید، مزیت اساسی کشور محسوب می گردد. از دیگر پتانسیلهای حمل و نقل بین المللی ایران می توان قرارگیری در کنار قطبهای جمعیتی و سرمایه اشاره داشت اصولاً کشورهای شمالی کشور از جمله منطقه آسیای میانه، قفقاز و روسیه از مراکز عمده جمعیت بوده و بازار مصرف مناسبی برای محصولات غربی محسوب می شوند در جنوب کشور نیز کشورهای حوزه خلیج فارس از مراکز عمده انباشت سرمایه می باشند که بعضاً سرمایه گذاریهای وسیعی نیز در بخش خدمات بین المللی همچون مناطق آزاد دبی و جبل العلی نموده اند.

در خصوص توانمندیهای بالفعل مورد اشاره در زمینه حمل و نقل بین المللی، وضعیت سیستمهای حمل و نقل ایران در مقایسه با سایر کشورهای منطقه از سطح، گستردگی و کیفیت بالنسبه بالاتری بویژه در بخش زیربنای حمل و نقل برخوردار می باشد. اما با توجه به سطح و تنوع خدمات حمل و نقلی کشورهای پیشرفته و قابل قبول جهانی خصوصاً در بخش بهره برداری و ناوگان فاصله زیادی وجود دارد که این موضوع در سایر بخشها و ارکان اقتصاد و صنعت نیز به چشم می خورد و لذا حمل و نقل نیز از این قاعده چندان مستثنی نمی باشد. با این وجود جهت ارتقاء، معرفی و بهره برداری از این پتانسیلها در چند سال اخیر به انجام اقدامات زیربنایی مهمی همچون ایجاد و گسترش تعامل عملیاتی بین زیربخشهای مختلف حمل و نقل، گسترش حمل و نقل ترکیبی، ارتقاء سطح بهره وری عملیاتی، نگرش اقتصادی به حمل و نقل، راه اندازی سیستمهای اطلاع رسانی و رهگیری بار مبادرت ورزیده شده و یا در حال راه اندازی می باشد تا سطح خدمات حمل و نقل کشور را به سطوح بالای استانداردهای جهانی رسانیده شود. البته توفیق مناسب در این زمینه مستلزم همکاری نزدیک بخشهای بازرگانی، اقتصادی و سیاسی کشور می باشد. علیرغم گذر مدت نسبتاً طولانی، ترانزیت هنوز جایگاه مناسب و شایسته خود را با توجه به رقابت تنگاتنگ بین المللی تلاشهای در دست انجام برای حذف کردن مسیر جمهوری اسلامی ایران در برنامه ریزیها و عملکردهای اجرایی پیدا نکرده است. دلیل اصلی این رویداد، تمرکز مدیریت در بخش دولتی و تا حدودی عدم توجه سازمانها به تغییر و تحولات بین المللی و تلاش در جهت سازگار ساختن شرایط داخلی سازمانها با شرایط و نیازهای بین المللی است. اهمیت توجه برنامه ریزی جداگانه در این خصوص، علاوه بر منافع مالی و درآمد ارزی مترتب بر ترانزیت از کشور پیامدهای مهمی بشرح ذیل که از منظری دیگر از اهمیت

به مراتب بالاتری نسبت به درآمدهای ارزی برخوردار است بدنبال خواهد داشت که بطور خلاصه عبارتست از:

الف - ایجاد اعتبار و ثبات سیاسی

بطور خلاصه بهره برداری و احداث چنین کریدورهایی سبب خواهد شد تا منافع اقتصادی بسیاری از کشورهای دنیا از جمله آمریکا، اتحادیه اروپا و ژاپن، علیرغم فاصله زیاد، بدلیل نیاز به منافع بکر منطقه به آن وابسته گردد. لذا هرگونه اخلاص در امنیت کشور سبب به مخاطره افتادن منافع این کشورها خواهد شد. کشور ما نیز بدلیل اینکه از حلقه‌های اصلی این مسیر محسوب می‌گردد دارای اعتبار امنیتی و سیاسی بین‌المللی بیشتری می‌گردد.

ب - تاثیرات اجتماعی و اقتصادی

راه اندازی چنین کریدورهایی تبعات اجتماعی مثبت بسیاری همچون ایجاد اشتغال که از معضلات جدی فعلی کشور محسوب می‌شود، جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، آشنایی با فرهنگ سایر ملل و ... خواهد بود و این بمعنای رونق بیشتر صنایع و خدمات خود و جانبی و نهایتاً اجتماعی و اقتصادی است. برای تمثیل می‌توان گفت، کریدورهای حمل و نقلی به منزله رودخانه می‌باشند که در صورت جریان سبب آبادانی و ادامه حیات خواهند شد.

سیاستهای استراتژیک بخش حمل و نقل در برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور

در برنامه‌های اول و دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور سرمایه‌گذاری نسبتاً عظیمی از سوی دولت در خصوص ظرفیت‌سازی زیربخش‌های حمل و نقلی همچون ساخت فرودگاه‌ها، توسعه و تجهیز بنادر خصوصاً بنادر جنوبی، ساخت خطوط راه آهن، جاده و بزرگراه صورت گرفته است. لذا با توجه به محدودیتهای موجود در بخش اعتبارات عمرانی تخصیصی ناشی از افت بهای جهانی نفت خام، وزارت راه و ترابری سعی نموده است تا در برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، تلاش خود را برای ارتقای سطح خدمات حمل و نقل داخلی، فراهم‌سازی رفاه و آسایش مردم و استفاده مطلوب و بهینه تر از امکانات زیربنایی و رونمایی موجود متمرکز نماید تا ضمن جلوگیری از صرف هزینه‌های غیرضرور، انعطاف‌پذیری، توانمندی رقابت در عرصه‌های بین‌المللی و ترانزیت کالا و جاذبه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل افزایش پیدا کند. بدیهی است سرمایه‌گذاری‌های کلان در بخش حمل و نقل و برگشت سرمایه مصروفه مستلزم تحلیل دقیق اقتصادی و بهره‌برداری با بازده مناسب از زیربناها می‌باشد.

نتیجه‌گیری

با توجه به برنامه‌های توسعه اقتصادی اجرا شده در کشور و برنامه‌های پیش رو که با هدف ارتقای توانمندی اقتصادی کشور طراحی و برنامه‌ریزی می‌گردد، در کنار تلاش برای رهایی از اقتصاد تک‌محصولی و رشد صادرات غیرنفتی که یک نیاز حیاتی کشور محسوب می‌شود، اهمیت روزافزون بخش حمل و نقل در راه رسیدن به اهداف فوق‌الذکر، روشن تر و شفاف تر می‌گردد. بررسی ضمنی سرفصلهای سیاستهای دولت در برنامه پنج‌ساله سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، نشان‌دهنده عزم جدی برای ایجاد تحولات اساسی در بخش حمل و نقلی کشور می‌باشد. در بعد حمل و نقل ملی، سیاستهای ترسیمی بر اصل جذب سرمایه‌گذاری داخلی، مشارکت مردمی و بهبود شاخصهای بهره‌وری و خدماتی استوار گشته و در بعد بین‌المللی در راستای سیاست تنش‌زدایی بر توسعه همکاریهای بین‌المللی و پایدارسازی روابط بین‌المللی، جذب سرمایه‌های خارجی و کمکهای فنی تاکید شده است. البته تحقق اهداف ترسیمی در بعد بین‌المللی، همکاری و همراهی سایر بخشهای اجرایی کشور همچون وزارت امور خارجه، بانک مرکزی، وزارت بازرگانی، وزارت اقتصاد و امور دارایی و ... را می‌طلبد. علاوه بر پتانسیل حمل و نقل داخلی و بین‌المللی مربوط به صادرات و واردات، به لحاظ موقعیت کم‌نظیر ژئوپلیتیکی میهن اسلامی، بخش حمل و نقل در آینده‌ای نه‌چندان دور علاوه بر ارائه خدمات مؤثر به بخشهای تولیدی در راه توسعه و تحقق برنامه‌های اقتصادی کشور، در زمینه ترانزیت نیز می‌تواند به عنوان یک منبع تامین‌کننده ارز مورد نیاز کشور عمل نماید و با عرضه امکانات خود به تثبیت و ارتقای موقعیت جهانی کشور از نظر اقتصادی و سیاسی، کمک شایانی بنماید.

با بررسی روند سیاست کشورهای پیشرفته و بطور کل جهان در خصوص حمل و نقل، مشخص می‌گردد برای دستیابی به هدف تقلیل دادن هزینه‌های جابجایی واحد مسافر و کالا و بالتبع کاهش تاثیر هزینه حمل و نقل در قیمت تمام شده کالاهای تجاری و سبد هزینه خانوار و نیز وجود محدودیتهای مالی محتمل دولتها در آینده، توجهات بیشتر معطوف به بهبود روشهای بهره برداری، بهره وری مناسب از امکانات موجود از طریق ارتقای کیفیت فنی و دانش مدیریت سیستمهای حمل و نقل خواهد بود. سرمایه گذاری در پروژههای عمرانی در صورت وجود توجیه شفاف اقتصادی برای برگشت سرمایه هزینه شده به عنوان آخرین راه حل ممکن بکار بسته خواهد شد. بدیهی است بخش راه و ترابری کشور نیز برای نیل به اهداف فوق، حفظ منافع ملی و حضور فعال در بازار حمل و نقل بین المللی مجبور به اتخاذ سیاستهای سازگار و هم جهت با سیاستهای روز دنیا خواهد بود.

لذا با توجه به اهمیت و جایگاه بخش حمل و نقل در توسعه همه جانبه کشور، امید است تلاش مذکور با عنایت باری تعالی و همت و تلاش مسئولین، کارشناسان و سایر دست اندرکاران بتوانند منشا اثرات مثبت بخش حمل و نقل در اقتصاد کشور گردد.

فهرست منابع و مراجع

صفارزاده، محمود و هدایتی جواد (۱۳۹۷). بررسی مشکلات و معضلات ترانزیت کالا از ایران، مرکز تحقیقات و آموزش وزارت راه و ترابری.

آیتی، اسماعیل (۱۳۹۷). روابط متقابل حمل و نقل زمینی و اقتصاد کشور و جایگاه ویژه استان خراسان، کنفرانس جایگاه حمل و نقل زمینی در اقتصاد کشور، مرکز تحقیقات و آموزش وزارت راه و ترابری.

محمدپور، صابر، صرافی، مظفر و توکل ینیا، حلیمه (۱۳۹۵). تحلیلی بر مدیریت تقاضای سفر در راستای حمل و نقل پایدار شهری، فصلنامه برنامه ریزی منطقه ای، سال ۶، شماره ۲۱، ۱۱۵-۱۰۳.

کاکاوند، جبار (۱۳۹۲). ارزیابی پایداری سیستم های حمل و نقل عمومی درون شهری، دهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک.

Bongardt, D, Breithaupt, M and Creutzig, f (2018). Beyond the Fossil City: Towards low Carbon Transport and Green Growth, Integrated over Goals Innovation, Vol 4 (4).

Cheba, Saniuk, S (2019). Sustainable urban transport – the concept of measurement in the Field of city logistics, 2nd International Conference "Green Cities - Green Logistics for Greener Cities", 2-3 March 2019, Szczecin, Poland

Kaysi, I. & Chaaban (2018). Transitioning To the Green Economy: The Arab Transport Sector Policy BRIEF, International Journal Sustainable Development. Plann. Vol. 8, No. 3.

Limaa J., P., da Silva Limaa R., da Silva A., N., R., (2019). Evaluation and selection of alternatives for the promotion of sustainable urban mobility. Procedia - Social and Behavioral Sciences 162, 428-418.

International Labor Office (ILO) (2019). Definitions of green jobs used in the employment and environment policy context.

International labor office (ILO) (2018). Green jobs, facts and figures, unite to combat climate change

Intikhab Ahmed et al: (2017). urban transport and sustainable transport strategies, a case study of Karachi Pakistan, Tsinghua science and technology vol.12, no.3, pp329-317

Hussein. R. M. R. (2018). Towards Sustainable Urban Transportation Case Studies World Academy of Science, Engineering and Technology International Journal of Transport and Vehicle Engineering Vol: 7, No: 9,

Jennifer.w.Michal c.m (2018). The Green jobs, fantasy: why the economic and environmental reality can never live up to the political promise, the school of public policy. Sapp Research papers.

Manitao yi. (2019). Green businesses in a clean energy economy: Analyzing drivers of green business growth in U.S, Energy 68.922-929