

اشاره:

دولت‌ها برای در اختیار داشتن یک سیستم حمل و نقل پویا و کارآ، تلاش می‌کنند. در برخی از کشورها بخش بزرگی از سیستم حمل و نقل داخلی و خارجی در اختیار بخش عمومی قرار دارد و در برخی دیگر، دولت با ارایه یارانه و تخصیص بودجه‌های خاص به طور مستقیم شریان حیات اقتصاد (سیستم حمل و نقل) را زیر نظارت دارد.

یک سیستم کارآمد حمل و نقل داخلی و بین‌المللی قادر است بسیاری از معضلات اقتصادی، اجتماعی را مرتفع سازد و بسیاری از آلام بشر امروز را تسکین دهد و عدالت واقعی اقتصادی را به جامعه بشری هدایت کند.

این تصور که بسیاری از کشورهای در حال توسعه جهان به ویژه در قاره آفریقا به علت نداشتن راه‌های مناسب دسترسی و سیستم کارآمد حمل و نقل ناچار هستند که سرمایه‌های خدادادی و ثروت‌های طبیعی و نیز دسترنج مردمشان را به ارزان‌ترین قیمت در اختیار شرکت‌های چندملیتی جهانخوار قرار دهند، تصور بیهوده‌ای نیست و از واقعیت زمان کنونی نیز دور نمی‌باشد.

این موضوع که موقعیت جغرافیایی برخی کشورها، دسترسی به آب‌های آزاد را برایشان میسر نساخته، سبب شده است که آنها برای رسیدن به آب‌های بین‌المللی و ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی‌شان از خاک دیگر کشورها، سالانه مبالغ هنگفتی پرداخت کنند و حتی در معادلات سیاسی، اقتصادی جهان تحت تأثیر تصمیم‌گیری‌های فراملی قرار بگیرند.

در این گزارش به طور اختصار به تشریح توسعه سیستم حمل و نقل ایران، اهمیت آن در اقتصاد ملی و تجارت خارجی و نیز نقش بخش ارتباطات کشور در توسعه ترانزیت منطقه‌ای کالا می‌پردازیم.

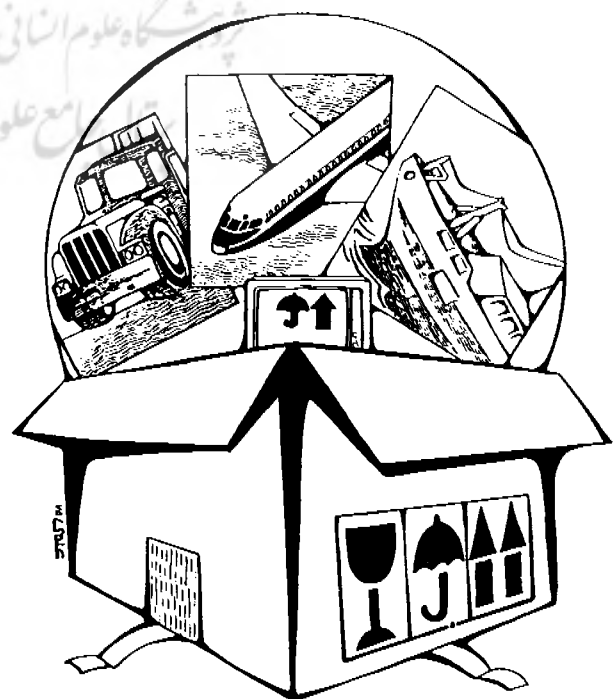
سالانه بیش از چهار تریلیون دلار کالا در سراسر جهان مبادله می‌شود تا نیازمندی‌های گوناگون ساکنان زمین در هر نقطه از دنیا را تأمین کند.

رشد مبادلات تجاری در جهان در سال‌های اخیر تنها با افزایش مازاد تولید برخی کالاها در یک نقطه و برخی دیگر در نقطه‌ای دیگر و بازاربایی این محصولات میسر نشده است، بلکه ابزار حمل و نقل نقش به‌سزایی در امکان تبادل کالا بین نقاط مختلف جهان داشته‌اند.

سیستم حمل و نقل از قرن‌ها پیش نقش و وظیفه خود را در تبادل فرهنگ، زبان، کشف نقاط تازه‌ای از جهان، تبادل کالا میان ملل مختلف و... ایفا کرده است و مللی که به ابزار پیشرفته‌تر حمل و نقل دسترسی داشتند، قادر بوده‌اند که در این تبادلات گوناگون و وسیع بین‌المللی، سهم و نقش بیشتری داشته باشد.

سیستم حمل و نقل در اقتصاد امروز جهان به مانند شریان‌های حیاتی عمل می‌کند و از کار افتادن آن به هر علتی در کوتاه‌ترین زمان، آثار منفی اقتصادی، اجتماعی و گاه سیاسی به بار می‌آورد. لذا

حمل و نقل کلید توسعه اقتصادی است



توسعه بخش ارتباطات و حمل و

نقل در ایران

ایران اسلامی با موقعیت جغرافیایی ممتازی که در منطقه خاورمیانه دارد، از موهبتی کم‌نظیر برخوردار است و می‌تواند تمامی نیازمندی‌های خود را از بازارهای بین‌المللی تأمین و با استفاده از امکانات حمل و نقل دریایی که ارزان‌ترین و روان‌ترین شیوه حمل و نقل است و یا از طریق هوا، وارد کند. همچنین قادر است مازاد تولیدات کشاورزی، صنعتی، معدنی و... را با همین روش‌ها در اختیار جامعه جهانی و بازارهای بین‌المللی قرار دهد. علاوه بر این موارد، موقعیت جغرافیایی راهبردی ایران، این امکان را در دسترس قرار داده است که از طریق خاک میهن اسلامی، ترانزیت کالا به کشورهای منطقه، آسیای مرکزی، بین شرق و غرب آسیا و برعکس و... میسر گردد.

با عنایت به این موارد، توسعه سیستم حمل و نقل در ایران در سال‌های اخیر از اهمیت به‌سزایی برخوردار بوده و تلاش وسیعی برای این منظور انجام شده است. هر چند که در پاره‌ای موارد این تلاش‌ها ثمرات خود را به‌طور بارز نشان داده و در برخی موارد کندتر از اهداف پیش‌بینی شده در برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، عملی شده است.

حمل و نقل در واقع پیش‌شرط توسعه اقتصادی است، زیرا بدون دسترسی به شبکه‌های مواصلاتی گسترده که بتواند منابع را در سراسر کشور جابه‌جا کند، بحث توسعه و پیشبرد اهداف عمران و توسعه اقتصادی امکان‌پذیر نخواهد بود.

به‌گفته کارشناسان اقتصادی، اهمیت صنعت حمل و نقل تا آنجاست که اگر در این بخش رشدی وجود نداشته باشد، در



بخش‌های دیگر نظیر کشاورزی، صنعت، معدن و... نیز احتمال دستیابی به رشد متصور نیست.

○ ایران اسلامی با موقعیت ممتازی که در منطقه خاورمیانه دارد، می‌تواند نه تنها در تأمین نیازمندی‌های اقتصاد ملی، بلکه در ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی منطقه اکو، آسیای مرکزی و ماوراء قفقاز و... مؤثر باشد.

آنها معتقدند که ایران اسلامی به لحاظ موقعیت جغرافیایی راهبردی خود و قرار گرفتن بر سر راه «جاده ابریشم» از

موقعیتی ویژه برخوردار است و با برقراری یک ناوگان حمل و نقل کارآمد، می‌تواند نقش و سهم بسزایی در توسعه اقتصادی - تجاری منطقه ایفا کند.

این کارشناسان اظهار می‌دارند که ایران در حال حاضر به‌عنوان یک گذرگاه مهم ترانزیت برای حمل و نقل کالا به کشورهای تازه استقلال یافته آسیای مرکزی و ماوراء قفقاز و نیز حمل کالاهای صادراتی آنها به بنادر جنوبی خلیج فارس، مطرح می‌باشد. لذا با سرمایه‌گذاری مناسب و توسعه شبکه‌های مواصلاتی می‌تواند اهمیت سوق‌الجیشی خود را همچنان حفظ کند و نقش بزرگی در امنیت

تجارت کالا در منطقه داشته باشد. با سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بخش راه‌سازی و راهداری در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی و به‌ویژه در دوران سازندگی، طول شبکه راه‌های کشور (شامل آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی و فرعی، راه‌های روستایی و دسترسی) از حدود ۷۰ هزار کیلومتر در سال ۱۳۵۷ به ۱۱۱/۲ هزار کیلومتر در پایان سال ۱۳۷۴ رسید که بیش از ۵۷ درصد افزایش داشت.

○ برای توسعه صنعت حمل و نقل در ایران، سرمایه‌گذاری و تلاش‌های وسیعی در دوران سازندگی انجام شد. اگرچه برخی از اهداف برنامه اول به لحاظ ضعف سرمایه‌گذاری و کندی فعالیت بعضی بخش‌ها محقق نگردید.

به دیگر سخن در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی به‌طور متوسط هر سال ۲۴۰۰ کیلومتر راه جدید در کشور ساخته شده است. با دسترسی به این راه‌ها و استفاده از وسایط حمل و نقل جاده‌ای، میزان جابه‌جایی کالا در کشور از ۶۷ میلیون تن در سال ۱۳۵۷ به ۱۰۷ میلیون تن در پایان سال ۱۳۷۴ افزایش یافت که تقریباً ۶۰ درصد رشد داشته است.

○ حمل و نقل پیش‌شرط توسعه اقتصادی است و بدون دسترسی به شبکه مواصلاتی گسترده، توسعه اقتصادی امکان‌پذیر نخواهد بود.

در همین دوران تلاش وسیعی برای گسترش شبکه راه‌آهن انجام شد و طول

شبکه راه‌آهن کشور از ۴۵۶۷ کیلومتر در سال ۱۳۵۷ به ۵۲۲۶ کیلومتر در سال ۱۳۷۴ رسید که ۱۴/۴ درصد رشد داشته است. با استفاده از امکانات موجود شبکه حمل و نقل راه‌آهن کشور، میزان جابه‌جایی کالا با قطار از ۶/۹ میلیون تن در سال ۱۳۵۷ به ۲۳ میلیون تن در سال ۱۳۷۴ رسید که تقریباً ۲۳۰ درصد رشد یافته است.

تکمیل خط آهن بافق - بندرعباس و نیز مشهد - سرخس - تجن که در گسترش ترانزیت کالا از جنوب خلیج فارس به آسیای مرکزی و برعکس نقش به‌سزایی دارد از موفقیت‌های این بخش به‌شمار می‌رود.

حمل و نقل دریایی نیز که نقش بسزایی در تجارت خارجی، تأمین نیازمندی‌های اساسی مردم و صنایع و دیگر بخش‌های اقتصادی دارد، در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی و به‌ویژه در دوران سازندگی از توسعه قابل توجهی برخوردار بوده است.

بنادر کشور که در تخلیه و بارگیری کالاهای وارداتی و صادراتی نقش کلیدی دارند از توسعه ظرفیت در دوران سازندگی بی‌بهره نماندند. ظرفیت بنادر بازرگانی کشور از ۱۳ میلیون تن در سال ۱۳۵۷ به حدود ۲۹/۵ میلیون تن در سال ۱۳۷۴ رسید که تقریباً ۱۶۰ درصد افزایش ظرفیت داشت.

با استفاده از ظرفیت بنادر بازرگانی، میزان تخلیه و بارگیری کالا از این بنادر از ۱۵/۵ میلیون تن در سال ۱۳۵۷ به ۱۷/۵ میلیون تن در سال ۱۳۷۴ رسید. (توجه به این نکته که در سال‌های اخیر واردات کشور به شدت تحت کنترل درآمده و کاهش یافته، ضروری است. همچنین

صادرات غیرنفتی کشور نیز در سال ۱۳۷۴ تحت تأثیر آثار کوتاه‌مدت اتخاذ سیاست‌های جدید تنظیم بازار ارز بیش از ۳۰ درصد افت داشت.)

توسعه ناوگان کشتیرانی تجاری در سال‌های اخیر نیز مدنظر برنامه‌ریزان قرار گرفته است. در سال ۱۳۵۷ ۴۲ فروند کشتی تجاری با ظرفیت کل ۷۹۹ هزار تن در اختیار ناوگان تجاری دریایی کشور بود. در پایان سال ۱۳۷۴ تعداد کشتی‌ها به ۷۰ فروند و ظرفیت ناوگان به بیش از ۲ میلیون تن بالغ شد. ناوگان تجاری و دریایی کشور با افزودن ۲۸ فروند کشتی جدید از رشد ۲۶۲ درصدی ظرفیت حمل و نقل بار برخوردار شده است. با این وجود هنوز ظرفیت ناوگان کشتیرانی متناسب با میزان نقل و انتقال کالا به کشور نمی‌باشد.

○ با برقراری یک ناوگان حمل و نقل کارآمد، ایران که بر سر مسیر جاده ابریشم قرار دارد، می‌تواند نقش بزرگی در امنیت تجارت منطقه‌ای ایفا کند.

بخش حمل و نقل هوایی نیز در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی و به‌خصوص در دوران سازندگی از توسعه کمی و کیفی برخوردار شد و نقش خوبی در جابه‌جایی مسافر و کالا به‌عهده گرفت.

با توجه به هزینه سنگین حمل و نقل بار با هواپیما و امکان انتقال کالا از طریق ناوگان حمل و نقل دریایی، سهم نقل و انتقال کالا با هواپیما در تجارت خارجی چندان زیاد نیست، اما توسعه چشمگیری در افزایش جابه‌جایی مسافران در پروازهای داخلی و بین‌المللی به‌وجود آمده است. در سال ۱۳۵۷ در مجموع ۳/۸

میلیون مسافر (در پروازهای داخلی و بین‌المللی) از طریق ناوگان هوایی کشور جابه‌جا شدند که این رقم در سال ۱۳۷۴ به ۵/۸ میلیون نفر رسید.

اهمیت بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران

بخش حمل و نقل به لحاظ اهمیت بسزایی که در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور دارد، در دوران سازندگی مورد عنایت قرار گرفت. میانگین رشد بخش حمل و نقل در ترکیب تولید ناخالص داخلی در نخستین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور به میزان متوسط سالانه ۵ درصد منظور شد و مقرر گردید ارزش افزوده این بخش از ۸۹۸/۴ میلیارد ریال در سال ۱۳۶۸ به ۱۱۵۱/۸ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۲ افزایش یابد.

○ در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی طول راه‌های کشور از حدود ۷۰ هزار به ۱۱۱/۲ هزار کیلومتر و میزان حمل و نقل جاده‌ای کالا از ۶۷ به ۱۰۷ میلیون تن افزایش یافته است.

آمار عملکرد برنامه اول گواه بر آن است که متأسفانه بخش حمل و نقل آنچنان که در برنامه پیش‌بینی شده بود، نتوانست ارزش افزوده موردنظر را تأمین کند. ارزش افزوده بخش حمل و نقل از ۸۵۰/۸ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۰ به ۹۵۶/۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۱ و سپس به ۱۰۳۰/۱ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۲ رسید که از رقم موردنظر در برنامه برای همین سال (به میزان ۱۱۵۱/۸

میلیارد ریال) کمتر بود.

عملکرد سال ۱۳۷۳ نیز گواه بر آن است که ارزش افزوده بخش حمل و نقل به ۱۰۷۸/۸ میلیارد ریال بالغ شده است. انتظار می‌رود در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، ارزش افزوده بخش حمل و نقل با متوسط رشد سالانه ۴/۷ درصد به ۱۳۵۹/۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۸ برسد. (تمام ارقام به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۶۱ می‌باشد).

در نخستین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور مقرر شد سرمایه‌گذاری ثابت در بخش راه و ترابری به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۶۱ در مجموع به ۱۶۶۲ میلیارد ریال برسد که ۱۱۹۷/۳ میلیارد ریال آن از بودجه عمرانی، ۱۸۹/۸ میلیارد ریال از منابع بنگاه‌های دولتی، ۴ میلیارد ریال از پس‌انداز خصوصی و ۲۷۰/۹ میلیارد ریال از سیستم بانکی تأمین شود.

بر اساس قانون نخستین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، مقرر شده بود که سرمایه‌گذاری ثابت در بخش راه و ترابری از ۲۲۴/۳ میلیارد ریال در سال ۱۳۶۸ به ۴۱۷/۶ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۲ ارتقاء یابد. اما گزارش عملکرد برنامه اول گواه بر آن است که ترکیب سرمایه‌گذاری ناخالص در این بخش از ۲۷۱/۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۰ به ۲۸۸/۵ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۱ و سپس به ۲۸۰/۸ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۲ رسیده است که تفاوت فاحشی با ارقام موردنظر در قانون برنامه اول دارد.

عملکرد سرمایه‌گذاری ناخالص در بخش حمل و نقل در سال ۱۳۷۳ به میزان

۳۱۰/۴ میلیارد ریال را نشان می‌دهد. انتظار می‌رود که در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور سرمایه‌گذاری ناخالص در بخش حمل و نقل با میانگین رشد سالانه ۱۰/۵ درصد به ۵۱۲/۳ میلیارد ریال (به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۶۱) در سال ۱۳۷۸ برسد و در مجموع دوره به ۲۱۸۸/۸ میلیارد ریال بالغ شود. این رقم سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل از رقم موردنظر برای دوره اجرای نخستین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی کشور (به میزان ۱۶۶۲ میلیارد ریال)، بیش از ۴۰ درصد بالاتر است.

○ تکمیل خط آهن بافق - بندرعباس و مشهد - سرخس - تجن در گسترش ترانزیت کالا از جنوب خلیج فارس به آسیای مرکزی و برعکس، نقش به‌سزایی دارد.

انتظار می‌رود که با سرمایه‌گذاری ثابت پیش‌بینی شده در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی کشور، ارزش افزوده بخش حمل و نقل با میانگین رشد ۴/۷ درصد در سال به ۱۳۵۹/۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۸ برسد.

کارشناسان اقتصادی با تأکید بر ضرورت توسعه بخش حمل و نقل به عنوان کلید توسعه اقتصادی و نیز پیشبرد اهداف توسعه صادرات غیرنفتی، اظهار می‌دارند که اگرچه دولت در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور تلاش می‌کند پروژه‌های نیمه‌تمام توسعه صنعت حمل و نقل را به انجام رساند و با تشویق بخش خصوصی، تعاونی‌ها و بانک‌ها به سرمایه‌گذاری در

این زمینه، فرآیند سرمایه‌گذاری را از توسعه مناسبی برخوردار سازد، لیکن انتظار نمی‌رود که اهداف برنامه دوم به‌طور کامل محقق گردد.

○ ظرفیت ناوگان دریایی تجاری ایران از ۱۵/۵ میلیون تن در سال ۱۳۵۷ به ۱۷/۵ میلیون تن در سال ۱۳۷۴ افزایش یافت. همزمان با آن ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر کشور از ۱۳ به حدود ۲۹/۵ میلیون تن توسعه یافت.

آنها بر این باورند که برخی بخش‌ها به لحاظ اهمیت سیاسی، اقتصادی از سرمایه‌گذاری مناسب برخوردار خواهند شد و برخی بخش‌ها نیز همچنان با رکود سرمایه‌گذاری، مواجه خواهند بود.

این کارشناسان توسعه شبکه راه‌آهن برای دسترسی آسان از خلیج فارس تا آسیای مرکزی با کمترین مسافت و زمان را میسر می‌پندارند و می‌گویند: منابع سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها به سرعت تأمین خواهد شد زیرا که بازده اقتصادی و بازتاب سیاسی گسترده‌ای دارد و نقش سیاسی، اقتصادی ایران را در منطقه تحکیم می‌بخشد.

آنها بر این باور می‌باشند که توسعه ناوگان دریایی و هوایی با وجود خرید کشتی‌ها و هواپیماهای جدید که هنوز ادامه دارد، چندان مورد نظر دولت نمی‌باشد و به همین جهت سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها نه تنها به دلایل سیاسی، بلکه به لحاظ کمبود منابع سرمایه‌گذاری، محدود خواهد شد.

با این وصف، برخی کارشناسان نسبت به تحقق اهداف برنامه دوم در بخش حمل و نقل اظهار بدبینی می‌کنند.

در مقابل این‌گونه تفکرات، کارشناسان بخش دولتی نسبت به تحرک صنعت حمل و نقل، سرمایه‌گذاری و توسعه آن خوش بین هستند، هر چند که آنها نیز به پاره‌ای محدودیت‌های مالی ناشی از کمبود درآمدهای عمومی اشاره دارند.

با این وجود تمامی کارشناسان بخش دولتی و مستقل بر اهمیت توسعه حمل و نقل در کشور و نقش و اهمیت آن در توسعه اقتصادی اذعان دارند و رشد این بخش را نه در حد برنامه دوم، اما تا حدودی الزامی می‌دانند.

یکی از مواردی که در سال‌های اخیر بدان توجه کافی نشده، استفاده از امکانات و منابع بخش خصوصی و تشویق این بخش به فعالیت گسترده‌تر در صنعت حمل و نقل می‌باشد که به نظر در دومین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، بیشتر به این مقوله توجه شود.

نقش ایران در ترانزیت منطقه‌ای کالا

موقعیت جغرافیایی راهبردی ایران در منطقه خاورمیانه، قرار گرفتن بر سر راه جاده ابریشم و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بخش حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و راه‌آهن)، امتیازهایی است که می‌تواند برای ترانزیت گسترده کالا از ایران مورد استفاده قرار می‌گیرد.

با فروپاشی شوروی سابق و تشکیل کشورهای تازه استقلال یافته به‌ویژه از ناحیه آسیای مرکزی و ماورای قفقاز که دسترسی سهل به آب‌های آزاد برای کشورهای این ناحیه را از طریق ایران در کمترین مسافت و کوتاه‌ترین زمان امکان‌پذیر ساخته است، اهمیت ترانزیت کالا از ایران دوچندان شده است.

با این وصف، تلاش‌های دولت در دوران سازندگی از شدت و حدت بیشتری برخوردار شد. ایران برای تکمیل و راه‌اندازی خط آهن بافق - بندرعباس و نیز راه‌آهن مشهد - سرخس - تاجن سرمایه‌گذاری و تلاش بسیاری را به انجام رساند. با راه‌اندازی و تکمیل این خط فاصله میان بندرعباس که بزرگترین پایانه کشور می‌باشد، تا مرز ترکمنستان به کوتاه‌ترین میزان خواهد رسید.

با وجود امکانات بالقوه و بالفعل موجود توجه به این خط آهن و نیز راه‌های جاده‌ای در این مسیر الزامی است.

به عقیده کارشناسان، ترانزیت کالا از خلیج فارس تا جمهوری‌های آسیای مرکزی از طریق خاک ایران می‌تواند درآمد مناسبی را برای کشور تأمین کند، ضمن آنکه بر اهمیت سیاسی، اقتصادی ایران در منطقه می‌افزاید.

آنها معتقدند که سرعت عمل در تکمیل پروژه‌های راه‌آهن و جاده‌ای در این مسیر، گسترش مناسبات دوستانه ایران با کشورهای منطقه و... می‌تواند در به‌ثمر رساندن اهداف دولت در این زمینه مؤثر باشد.

بر اساس آمارهای منتشره از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران، در نیمه نخست سال جاری بیش از ۱/۶ میلیون تن کالا از ایران ترانزیت شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل بیش از ۵۰ درصد افزایش یافته است. این ارقام با سرمایه‌گذاری‌های بیشتر و توسعه و تکمیل برنامه‌های در دست اجرا، می‌تواند به سرعت افزایش یابد.

همزمان با این اقدامات، رفع موانع موجود، اصلاح مقررات و نیز توجه به خدمات جانبی (گمرک، بیمه و...) نیز ضرورت دارد. □