



یک مطالعه تطبیقی در مورد سرمایه گذاری
در بخش حمل و نقل

■ حمل و نقل در ایران؛ چرا سرمایه گذاری‌ها به نتیجه مطلوب نمی‌رسند؟

ذبیح‌الله طلوعی

اشاره:

حمل و نقل در زمره بخش‌های مهم اقتصاد محسوب می‌شود. در اقتصاد ایران، حمل و نقل افزون بر ۵ درصد ارزش تولید ناخالص داخلی است. اما این رقم به تنهایی گویای جایگاه و نقش حمل و نقل در توسعه ملی محسوب نمی‌شود. نقش بی‌ساختی و بستری حمل و نقل، از این بخش اقتصاد، تصویری دیگرگون و حساس ارائه می‌دهد. دولت‌ها در شکوفایی بخش حمل و نقل به‌عنوان جنبه بی‌ساختی آن توجه خاصی مبذول میدارند و همواره سیاست‌ها به‌گونه‌ای تدوین و منابع به شیوه‌ای هدایت می‌شوند که سرمایه‌گذاری در این بخش با مطلوبیت و بازدهی مناسب همراه باشد و دستاوردها با توفیق، متقارن شود. مطالعه حاضر در یک نگاه به مقایسه‌ای میان موقعیت حمل و نقل در ایران و چند کشور اروپایی پرداخته، جایگاه این صنعت را در میان دیگر بخش‌های اقتصاد نمایانده و دلایل عدم توفیق سرمایه‌گذاری ایران را در حمل و نقل برشمرده است. این بررسی نشان میدهد که اگر چه طی سالهای گذشته سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل در ایران از درصد بالایی (در مقایسه نسبی با دیگر بخش‌ها) برخوردار بوده، با اینهمه انتظارات ناظر به آنهمه سرمایه‌گذاری در زمینه تأسیسات ارتباطی و تسهیلات مناسب حمل و نقل، به همراه توسعه شبکه ارتباطی و جایجایی کالا و مسافر برآورده نگردیده است. در این مطالعه سوانح عمده حصول دستاوردهای مناسب از این سرمایه‌گذاری‌ها نیز توضیح داده شده است.



سرمایه‌گذاری در ایجاد شبکه ارتباطی و تأمین تسهیلات ترابری مورد نیاز، بخشی از هزینه ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد. از این رو، سهمی از تشکیل سرمایه ثابت و ناخالص داخلی (یکی از اقلام هزینه ناخالص داخلی) مربوط به سرمایه‌گذاری در شبکه ارتباطی و تسهیلات ترابری است. با تشکیل سرمایه، چنانچه سهم مناسبی را در کل هزینه ناخالص داخلی داشته باشد و ترکیب و توزیع سرمایه‌گذاریها نیز در گروههای عمده فعالیت اقتصادی مناسب باشد، رشد اقتصادی تسریع و جامعه مراحل پیشرفت را طی خواهد کرد. از جمله فعالیتهای عمده

رشد اقتصادی منوط به وجود شبکه ارتباطی (راه، بندر و فرودگاه) و تسهیلات ترابری مورد نیاز آن است. زیرا تولید، اعم از تولید صنعتی و کشاورزی، بدون وجود شبکه زیربنایی، تسهیلات ترابری و نیروی انسانی کارآمد جهت بهره‌برداری از آن، امکان پذیر نیست. بنابراین، نبود شبکه ارتباطی و یا عدم تناسب آن با وضعیت اقتصادی، از جمله عوامل کندکننده رشد اقتصادی محسوب شده و تأخیر و تعویق در سرمایه‌گذاریهای مربوط به ایجاد شبکه ارتباطی و تأمین تسهیلات ترابری مورد نیاز، به طور مستقیم و یا غیرمستقیم، روند توسعه را تحت تأثیر قرار خواهد داد.

جدول شماره ۱- تولید ناخالص داخلی در ایران و کشورهای مختلف (میلیون دلار)

| سال | | | کشورها |
|---------|---------|---------|---------------------|
| ۱۹۸۳ | ۱۹۸۲ | ۱۹۷۵ | |
| ۴۹۶۷۰۰ | ۴۹۰۵۲۰ | ۴۱۷۲۳۰ | آلمان (غربی سابق) |
| ۴۰۷۴۰۰ | ۴۰۵۴۰۲ | ۳۳۸۸۲۰ | فرانسه |
| ۲۵۹۹۰۰ | ۲۵۳۵۸۰ | ۲۳۲۵۴۰ | انگلستان |
| ۲۲۸۰۰۰ | ۲۳۱۴۳۰ | ۱۹۲۰۵۰ | ایتالیا |
| ۱۱۹۶۰۰ | ۱۱۷۲۲۰ | ۱۰۴۸۴۰ | اسپانیا |
| ۹۸۲۰۰ | ۹۶۹۷۰ | ۸۷۰۹۰ | هلند |
| ۲۵۵۰۰ | ۲۵۰۱۰ | ۲۷۶۷۰ | اتریش |
| ۲۸۱۰۰ | ۲۶۷۲۰ | ۳۵۹۶۰ | ترکیه |
| ۲۵۷۰۰ | ۲۵۶۵۰ | ۲۰۸۲۰ | یونان |
| ۱۹۹۰۰ | ۱۹۸۸۰ | ۱۴۷۶۰ | پرتغال |
| ۱۹۸۱۰۰ | ۱۹۲۲۹۰ | ۱۶۲۹۷۰ | کانادا |
| ۱۸۹۰۲۰۰ | ۱۸۲۶۳۱۰ | ۱۵۳۸۸۰۰ | ایالات متحده آمریکا |
| ۲۷۴۶۹/۴ | ۲۲۲۲۶/۴ | ۲۳۱۲۳/۶ | ایران |

و اطلاعات کشور ما در زمینه های فوق با ارقام و اطلاعات مشابه دره کشور اروپایی، که با اقتصاد بازار اداره می شوند، و کشورهای کانادا و ایالات متحده آمریکا در سالهای ۱۹۷۵، ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳ مورد مقایسه قرار گرفته است.

تولید ناخالص داخلی و سرانه آن
تولید ناخالص داخلی که به «مجموع ارزش کالاها و خدماتی تولید شده نهایی در یک دوره حسابداری و توسط افراد مقیم

اقتصادی، فعالیت در بخش حمل و نقل است که توسعه و تجهیز این بخش، فعالیت دیگر بخشهای اقتصادی را تسهیل خواهد کرد. بنابراین، اطلاع از حجم تولید ناخالص داخلی، تشکیل سرمایه ثابت و ناخالص داخلی و ارزش افزوده، می تواند حدود امکانات مالی برای هزینه کردن - از جمله تشکیل سرمایه و انجام سرمایه گذاری در حمل و نقل - را به دست داده و با توجه به نیاز و تقاضاهای داخلی برای انجام سرمایه گذاریها، کاستیها را نشان دهد. در این راستا، با استفاده از روش تطبیقی، ارقام

جدول شماره ۲- شاخص تولید ناخالص داخلی در ایران و کشورهای مختلف (دلار)

| کشورها | سال | |
|---------------------|-------|------|
| | ۱۹۸۲ | ۱۹۷۵ |
| آلمان (غربی سابق) | ۱۱۸ | ۱۰۰ |
| فرانسه | ۱۲۰ | ۱۰۰ |
| انگلستان | ۱۰۹ | ۱۰۰ |
| ایتالیا | ۱۲۰ | ۱۰۰ |
| اسپانیا | ۱۱۲ | ۱۰۰ |
| هلند | ۱۱۱ | ۱۰۰ |
| اتریش | ۱۱۹ | ۱۰۰ |
| ترکیه | ۱۳۰ | ۱۰۰ |
| یونان | ۱۲۳ | ۱۰۰ |
| پرتغال | ۱۳۵ | ۱۰۰ |
| کانادا | ۱۱۷ | ۱۰۰ |
| ایالات متحده آمریکا | ۱۱۹ | ۱۰۰ |
| ایران | ۹۷/۹۲ | ۱۰۰ |



در سرمایه‌گذاری در حمل و نقل کمک کند. در این رابطه، با توجه به حجم تولید ناخالص داخلی ده کشور اروپای غربی مورد بررسی، این کشورها در دو گروه و به شرح زیر تقسیم شده‌اند:

گروه اول، شامل: ۴ کشور آلمان (غربی)، فرانسه، انگلستان و ایتالیا که حجم تولید ناخالص داخلی بیشتری دارند.

گروه دوم، شامل: ۶ کشور هلند، اسپانیا، اتریش، ترکیه، یونان و پرتغال که

۱ - بانک مرکزی ایران - حسابهای ملی ۱۳۵۶ - ۱۳۳۸.

یک کشور تعریف می‌شود، در کشورهای مختلف با توجه به وضعیت و مراحل رشد و توسعه اقتصادی دارای ابعاد متفاوتی است.

از آنجا که تولید ناخالص داخلی، معادل هزینه ناخالص داخلی است و بخشی از هزینه‌های ناخالص داخلی نیز مربوط به هزینه‌های سرمایه‌گذاری از جمله سرمایه‌گذاری در حمل و نقل است، بنابراین، بررسی آن در سالهای مختلف و مقایسه آن با کشورهای مختلف می‌تواند به شناخت امکانات و منابع مالی، و سهم آن

جدول شماره ۳: سرانه تولید ناخالص داخلی در ایران و کشورهای مختلف (دلار)

| کشورها | سال | | |
|---------------------|--------|--------|--------|
| | ۱۹۸۳ | ۱۹۸۲ | ۱۹۷۵ |
| آلمان غربی | ۸۰۸۷ | ۷۹۵۸ | ۶۷۴۸ |
| فرانسه | ۷۴۸۰ | ۷۴۷۷ | ۶۴۲۹ |
| انگلستان | ۴۷۴۲ | ۴۶۳۰ | ۴۱۵۴ |
| ایتالیا | ۴۰۱۱ | ۴۰۸۶ | ۳۴۴۱ |
| اسپانیا | ۳۱۲۸ | ۳۰۹۰ | ۳۱۰۴ |
| هلند | ۶۸۳۶ | ۶۷۷۶ | ۶۳۷۷ |
| اتریش | ۶۰۲۶ | ۵۹۴۵ | ۵۰۰۹ |
| ترکیه | ۱۰۱۸ | ۱۰۰۹ | ۸۹۱ |
| یونان | ۶۲۰۹ | ۲۶۲۰ | ۲۳۶۷ |
| پرتغال | ۱۹۷۰ | ۱۹۸۲ | ۱۵۳۲ |
| کانادا | ۷۹۵۳ | ۷۸۰۷ | ۷۲۱۵ |
| ایالات متحده آمریکا | ۸۰۶۱ | ۷۸۷۰ | ۷۲۱۵ |
| ایران | ۱۱۳۰/۲ | ۱۰۳۷/۵ | ۱۳۱۸/۸ |

جدول شماره ۴- تولید ناخالص داخلی و سرانه آن در ایران (به قیمت ثابت سال ۱۳۵۲)

| سال | ۱۳۳۳ | ۱۳۳۴ | ۱۳۳۵ | ۱۳۳۶ | ۱۳۳۷ | ۱۳۳۸ | ۱۳۳۹ | ۱۳۴۰ | ۱۳۴۱ | ۱۳۴۲ | ۱۳۴۳ | ۱۳۴۴ | ۱۳۴۵ | ۱۳۴۶ | ۱۳۴۷ | ۱۳۴۸ | ۱۳۴۹ | ۱۳۵۰ | عنوان | |
|--------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------------------|-------------------------------------|
| ۲۰۸۹/۲ | ۲۱۲۶ | ۲۳۶۱/۳ | ۲۶۱۷/۸ | ۲۸۶۰/۲ | ۳۱۲۹/۶ | ۳۵۶۸ | ۴۰۲۰/۵ | ۴۴۶۶/۹ | ۴۹۱۲/۲ | ۵۳۵۷/۹ | ۵۸۰۳/۸ | ۶۲۵۲/۸ | ۶۷۰۲/۸ | ۷۱۵۲/۸ | ۷۶۰۲/۸ | ۸۰۵۲ | ۸۵۰۲ | ۸۹۵۲ | ۹۴۰۲ | تولید ناخالص داخلی (میلارد ریال) |
| ۲۲۶۲ | ۷۵۲۵۷ | ۷۸۸۲۲ | ۸۱۲۷۶ | ۷۶۷۰۰ | ۶۶۸۲۰ | ۶۷۰۵۰ | ۸۴۲۵۲ | ۹۲۰۲۵ | ۱۱۳۲۶۱ | ۱۲۳۲۶۱ | ۱۳۳۲۶۱ | ۱۴۳۲۶۱ | ۱۵۳۲۶۱ | ۱۶۳۲۶۱ | ۱۷۳۲۶۱ | ۱۸۳۲۶۱ | ۱۹۳۲۶۱ | ۲۰۳۲۶۱ | سرانه تولید ناخالص داخلی (ریال) | |

حجم تولید ناخالص داخلی کمتری دارند. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۹۷۵ بیشترین حجم تولید ناخالص داخلی در بین ۴ کشور گروه اول، مربوط به آلمان (غربی) با حدود ۴۱۷،۲۳۰ میلیون دلار بوده و پس از آن فرانسه قرار دارد که تولید ناخالص داخلی آن در این سال معادل ۳۳۸،۸۲۰ میلیون دلار بوده است.

در میان ۶ کشور گروه دوم، بیشترین تولید ناخالص داخلی مربوط به کشور اسپانیا با حدود ۱۰۴،۸۴۰ میلیون دلار و کمترین آن مربوط به کشور پرتغال با حدود ۱۴،۷۶۰ میلیون دلار بوده است. همچنین، در این سال، تولید ناخالص داخلی کانادا معادل ۱۶۳،۹۷۰ میلیون دلار و ایالات متحده آمریکا معادل ۱۵۳۸،۸۰۰ میلیون دلار بوده است.

حال، چنانچه تولید ناخالص داخلی کشور خودمان را در این سال (۱۳۵۴) از نظر بگذرانیم، ملاحظه می‌شود در این سال حجم تولید ناخالص داخلی ایران معادل ۳،۱۰۴،۹۱۰ میلیون ریال و یا معادل ۴۳،۱۲۳/۶ میلیون دلار بوده است. در مقایسه، حجم تولید ناخالص داخلی کشورمان نسبت به ۱۰ کشور اروپایی مذکور، در این سال از ۴ کشور گروه دوم، یعنی کشورهای اتریش، ترکیه، یونان و پرتغال بیشتر بوده است.

بررسی ارقام مربوط به سالهای ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳ نشان می‌دهد که کماکان ۴ کشور



لازم به یادآوری است که تولید ناخالص داخلی کانادا در این دو سال نسبت به سال ۱۹۷۵ به ترتیب معادل ۱۷/۲۷ و ۲۰/۸۱ درصد و ایالات متحده آمریکا به ترتیب معادل ۱۸/۶۸ و ۲۲/۸۴ درصد، رشد داشته است.

اما تولید ناخالص داخلی ایران در این دو سال چگونه بوده است؟ در سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) تولید ناخالص داخلی معادل ۳۰۰،۳۰۰،۳۰۰ میلیون ریال و در سال ۱۳۶۲ (۱۹۸۳) معادل ۳،۴۱۷،۸۰۰ میلیون ریال بوده که معادل دلاری آن به ترتیب برابر ۲۲،۰۲۶/۴ و ۴۷،۴۶۹/۴۴ میلیون دلار (بنا بر ۷۲ ریال) است. مقایسه تولید ناخالص داخلی کشور در این دو سال با سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵)، نشان می‌دهد که در سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۳) معادل ۲/۰۸ درصد کاهش

گروه اول اروپایی بیشترین تولید ناخالص داخلی را در این دو سال دارا بوده و ۶ کشور گروه دوم اروپایی در مراتب پایینتری قرار داشته‌اند. در میان کشورهای گروه اول، بیشترین تولید ناخالص داخلی، مربوط به آلمان (غربی) بوده که نسبت به سال ۱۹۷۵ به ترتیب معادل ۱۷/۵۷ و ۱۹/۰۵ درصد رشد داشته است و در میان ۶ کشور گروه دوم، بالاترین رقم، مربوط به کشور اسپانیا و کمترین رقم، مربوط به کشور پرتغال بوده است.

تولید ناخالص داخلی کشور اسپانیا در این دو سال نسبت به سال ۱۹۷۵ به ترتیب ۱۱/۸۰ و ۱۴/۰۸ درصد رشد و تولید ناخالص داخلی کشور پرتغال در همین دو سال نسبت به سال ۱۹۷۵ به ترتیب معادل ۳۴/۶۸ و ۳۴/۸۲ درصد رشد داشته است.

جدول شماره ۲۵: ارزش افزوده بخشهای حمل و نقل و صنعت و سهم آن در تولید ناخالص داخلی در سال ۱۹۷۵

| کشورها | تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار) | ارزش افزوده (میلیون دلار) | بخش حمل و نقل، درصد به تولید ناخالص داخلی | ارزش افزوده (میلیون دلار) | بخش صنعت، درصد به تولید ناخالص داخلی |
|---------------------|----------------------------------|---------------------------|---|---------------------------|--------------------------------------|
| آلمان (غربی سابق) | ۴۱۷۲۳۰ | ۲۲۳۳۷ | ۵/۸ | ۱۵۹۲۰۸ | ۳۸/۲ |
| فرانسه | ۳۳۸۸۲۰ | ۱۷۳۱۲ | ۵/۱ | ۱۰۱۸۳۳ | ۳۰/۱ |
| انگلستان | ۲۳۲۵۴۰ | ۱۶۶۱۹ | ۷/۱ | ۷۰۹۴۱ | ۳۰/۵ |
| ایتالیا | ۱۹۲۰۵۰ | ۱۰۶۰۹ | ۵/۵ | ۶۶۱۹۱ | ۳۴/۵ |
| اسپانیا | ۱۰۲۸۲۰ | ۶۵۱۳ | ۶/۲ | ۳۰۳۰۵ | ۲۹ |
| هلند | ۸۷۰۹۰ | ۵۹۱۷ | ۶/۸ | ۲۶۰۷۱ | ۲۹/۹ |
| اتریش | ۳۷۶۷۰ | ۲۰۱۹ | ۵/۲ | ۱۲۷۰۹ | ۳۳/۷ |
| ترکیه | ۳۵۹۶۰ | ۳۰۵۲ | ۸/۵ | ۷۷۷۸ | ۲۱/۶ |
| یونان | ۲۰۸۲۰ | ۱۳۸۵ | ۷/۱ | ۲۲۰۸ | ۲۰/۲ |
| پرتغال | ۱۲۷۶۰ | ۹۲۸ | ۶/۲ | ۲۸۴۴ | ۳۲/۸ |
| کانادا | ۱۶۳۹۷۰ | ۱۱۱۱۴ | ۶/۸ | ۲۱۳۰۲ | ۲۵/۲ |
| ایالات متحده آمریکا | ۱۵۳۸۸۰۰ | ۹۶۰۹۲ | ۶/۲ | ۲۴۰۲۳۹ | ۲۸/۶ |
| ایران | ۳۳۱۲۳/۶ | ۲۲۶۹/۴ | ۵/۵ | ۳۵۹۵/۸ | ۸/۳۳ |

و در سال ۱۳۶۲ (۱۹۸۳) معادل ۱۰/۰۸ درصد افزایش در آن وجود داشته است.

تولید ناخالص داخلی ایران در قیاس با ۱۰ کشور اروپایی

حال، چنانچه تولید ناخالص داخلی ایران در این دو سال با ۱۰ کشور اروپایی مذکور مورد مقایسه قرار گیرد، ملاحظه می شود در سال ۱۹۸۲، از میان ده کشور مذکور، تنها تولید ناخالص داخلی دو کشور یونان و پرتغال که به ترتیب معادل ۲۵۶۵۰ میلیون دلار و ۱۹۸۸۰ میلیون دلار بود، از تولید ناخالص داخلی ایران کمتر است و دو کشور اتریش و ترکیه - که در سال ۱۹۷۵ تولید ناخالص کمتری نسبت به ایران

داشته اند - در این سال از ایران جلو افتاده و به ترتیب معادل ۴۵۰۱۰ میلیون دلار و ۴۶۷۲۰ میلیون دلار تولید ناخالص داخلی داشته اند. در سال ۱۹۸۳ نیز تولید ناخالص داخلی ایران در مقایسه با ده کشور مذکور، تنها از سه کشور اتریش، یونان و پرتغال بیشتر بوده و کشور ترکیه در این سال کماکان تولید ناخالص داخلی بیشتری (معادل ۴۸۱۰۰ میلیون دلار) نسبت به ایران داشته است

در مورد سرانه تولید ناخالص داخلی در ده کشور اروپایی مذکور، نیز تقسیم این کشورها به دو گروه اول و دوم کماکان می تواند مصداق داشته باشد. اطلاعات موجود نشان می دهد که در سال ۱۹۷۵ در

جدول شماره ۶- ارزش افزوده بخشهای حمل و نقل و صنعت و سهم آن در تولید ناخالص داخلی در سال ۱۹۸۲

| کشورها | تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار) | ارزش افزوده (میلیون دلار) | بخش حمل و نقل، درصدیه تولید ناخالص داخلی | ارزش افزوده (میلیون دلار) | بخش صنعت، درصدیه تولید ناخالص داخلی |
|---------------------|----------------------------------|---------------------------|--|---------------------------|-------------------------------------|
| آلمان (غربی) | ۴۹۰۵۲۰ | ۲۴۵۲۴ | ۷ | ۱۷۹۹۸۵ | ۳۶/۷ |
| فرانسه | ۴۰۵۲۲۰ | ۲۲۱۴۶ | ۵/۵ | ۱۱۹۳۰۹ | ۲۹/۴ |
| انگلستان | ۲۵۳۵۸۰ | ۱۷۶۸۵ | ۷ | ۷۵۶۹۴ | ۲۹/۹ |
| ایتالیا | ۲۳۱۴۳۰ | ۱۳۵۸۰ | ۵/۹ | ۸۳۶۶۵ | ۳۶/۲ |
| اسپانیا | ۱۱۷۲۲۰ | - | - | ۳۳۶۰۱ | ۲۸/۷ |
| هلند | ۹۶۹۷۰ | ۷۲۷۱ | ۷/۵ | ۲۷۱۴۶ | ۲۸ |
| اتریش | ۲۵۰۱۰ | ۲۷۳۲ | ۶/۱ | ۱۲۸۸۰ | ۳۳ |
| ترکیه | ۲۶۷۰۰ | ۳۵۸۸ | ۷/۷ | ۱۰۰۹۶ | ۲۱/۶ |
| یونان | ۳۵۶۵۰ | ۲۱۴۶ | ۸/۴ | ۵۲۲۸ | ۲۰/۲ |
| پرتغال | ۱۹۸۸۰ | ۱۱۵۳ | ۵/۸ | ۶۳۰۲ | ۳۱/۷ |
| کانادا | ۱۹۲۲۹۰ | ۱۲۶۸۹ | ۷/۶ | ۴۴۶۱۸ | ۲۳/۲ |
| ایالات متحده آمریکا | ۱۸۲۶۳۱۰ | ۱۲۰۸۹۶ | ۶/۶ | ۵۰۴۶۷۹ | ۲۷/۶ |
| ایران | ۴۲۲۲۶/۲ | ۲۳۳۲/۷ | ۵/۵ | ۵۲۸۶/۱ | ۱۲/۸ |



دوم، عملاً سرانه تولید ناخالص داخلی ترکیه از دو کشور مذکور کمتر شده است. علت کاهش سرانه تولید ناخالص داخلی ترکیه نسبت به دو کشور یونان و پرتغال را در رشد جمعیت کشور ترکیه و اثرهای منفی ناشی از آن بر تولید ناخالص داخلی باید جستجو کرد.

رشد جمعیت، مهمترین عامل کاهش سرانه تولید ناخالص داخلی لازم به یادآوری است که در همین سال (۱۹۷۵) سرانه تولید ناخالص داخلی در کانادا معادل ۷۲۱۵ دلار و در ایالات متحده آمریکا معادل ۷۱۲۵ دلار بوده است. با نگاهی به سرانه تولید ناخالص داخلی کشورمان در این سال ملاحظه

میان چهار کشور گروه اول، بیشترین سرانه تولید مربوط به آلمان (غربی) با حدود ۶۷۴۸ دلار بوده و ایتالیا در این گروه کشورها، کمترین سرانه تولید ناخالص داخلی را داشته یعنی رقمی در حدود ۳۴۴۱ دلار.

در میان ۶ کشور گروه دوم، در این سال، بیشترین سرانه تولید ناخالص داخلی مربوط به هلند با حدود ۶۳۷۷ دلار و پس از آن اتریش با حدود ۵۰۰۹ دلار (بیشتر از سرانه تولید کشورهای انگلستان و ایتالیا) و کمترین آن مربوط به ترکیه با حدود ۸۹۱ دلار بوده است. به طوری که ملاحظه می شود با وجود حجم بیشتر تولید ناخالص داخلی ترکیه در این سال، نسبت به دو کشور یونان و پرتغال از کشورهای گروه

جدول شماره ۷- ارزش افزوده بخشهای حمل و نقل، صنعت و سهم آن در تولید ناخالص داخلی در سال ۱۹۸۳

| کشورها | تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار) | ارزش افزوده (میلیون دلار) | بخش حمل و نقل، درصده تولید ناخالص داخلی | ارزش افزوده (میلیون دلار) | بخش صنعت، درصده تولید ناخالص داخلی |
|---------------------|----------------------------------|---------------------------|---|---------------------------|------------------------------------|
| آلمان (غربی) | ۲۹۶۷۰۰ | ۳۳۸۸۳ | ۷ | ۱۸۱۴۹۷ | ۳۶/۵ |
| فرانس | ۲۷۰۴۰۰ | ۲۲۳۱۲ | ۵/۵ | ۱۲۱۶۱۲ | ۲۹/۹ |
| انگلستان | ۲۵۹۹۰۰ | ۱۸۲۹۱ | ۷ | ۷۸۰۸۶ | ۳۰ |
| ایتالیا | ۲۲۸۰۰۰ | - | - | ۸۰۴۷۸ | ۳۵/۳ |
| اسپانیا | ۱۱۹۶۰۰ | - | - | ۳۲۳۷۳ | ۲۸/۷ |
| هلند | ۹۸۲۰۰ | ۷۳۰۱ | ۷/۴ | ۲۷۶۷۳ | ۲۸/۲ |
| اتریش | ۲۵۵۰۰ | ۲۸۰۹ | ۶/۲ | ۱۵۱۴۸ | ۳۳/۳ |
| ترکیه | ۲۸۱۰۰ | ۳۶۸۲ | ۷/۷ | ۱۰۷۳۲ | ۲۲/۳ |
| یونان | ۲۵۷۰۰ | - | - | ۵۲۷۸ | ۲۰/۵ |
| پرتغال | ۱۹۹۰۰ | ۱۲۱۴ | ۶/۱ | ۸۴۰۸ | ۳۲/۲ |
| کانادا | ۱۹۸۱۰۰ | ۱۴۷۸۱ | ۷/۵ | ۲۷۰۵۹ | ۲۳/۸ |
| ایالات متحده آمریکا | ۱۸۹۰۲۰۰ | - | - | - | - |
| ایران | ۲۷۳۶۹/۲ | ۲۵۷۵ | ۵/۴ | ۶۴۴۱/۷ | ۱۳/۶ |

جدول شماره ۸- ارزش افزوده بخش حمل و نقل و سهم آن در تولید ناخالص داخلی ایران (به قیمت ثابت سال ۱۳۵۳)

| سال | ۱۳۳۰ | ۱۳۳۱ | ۱۳۳۲ | ۱۳۳۳ | ۱۳۳۴ | ۱۳۳۵ | ۱۳۳۶ | ۱۳۳۷ | ۱۳۳۸ | ۱۳۳۹ | ۱۳۴۰ | ۱۳۴۱ | ۱۳۴۲ | ۱۳۴۳ | ۱۳۴۴ | ۱۳۴۵ | میان |
|---|--------|------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|------|--------|------|------|
| تولید ناخالص داخلی (میلیارد ریال) | ۳۰۸۹/۲ | ۳۳۶۶ | ۳۳۲۱/۲ | ۳۲۱۷/۸ | ۳۰۳۰/۲ | ۲۶۳۹/۲ | ۲۵۶۸ | ۲۹۶/۹ | ۲۲۶۶/۹ | ۲۳۲۲/۲ | ۲۱۵۲/۹ | ۲۱۵۲/۹ | ۱۷۰۶/۶ | ۹۱/۲ | ۲۱۵۲/۸ | | |
| ارزش افزوده بخش حمل و نقل و ارتباطات (میلیارد ریال) | | | ۲۰۴ | ۱۸۵/۴ | ۱۳۸/۱ | ۱۵۸/۲ | ۱۷۳/۲ | ۱۹۹/۹ | ۱۸۰/۶ | ۱۸۰/۶ | ۱۷۰/۶ | ۱۷۰/۶ | ۱۷۰/۶ | ۹۱/۲ | | | |
| درصد ارزش افزوده بخش حمل و نقل داخلی | | | ۵/۹ | ۵/۲ | ۵/۵ | ۶/۳ | ۶/۸ | ۵/۲ | ۲/۶ | ۲/۶ | ۵/۵ | ۵/۵ | ۲/۸ | | | | |

می شود که سرانه تولید ناخالص داخلی در ایران معادل ۱۳۱۹ دلار بوده که در مقایسه با ده کشور اروپایی مذکور، تنها از ترکیه بیشتر بوده است؛ در صورتی که در همین سال حجم تولید ناخالص داخلی کشور از سه کشور ترکیه، یونان و پرتغال بیشتر بوده است. همچنان که در مورد ترکیه عنوان شد، علت پایین بودن سرانه تولید ناخالص داخلی ایران با وجود بالا بودن حجم تولید ناخالص داخلی، رشد بالای جمعیت در کشور بوده که اثرهای ناشی از افزایش کند تولید ناخالص داخلی در این سال را خنثی کرده است. در مورد رشد جمعیت، لازم به یادآوری است که اگرچه رشد جمعیت عامل مثبتی در جهت افزایش نیروی کار و گسترش بازار مصرف به حساب می آید، ولی با کاهش تولید و یا افزایش ناچیز آن در مقابل رشد بالای جمعیت، تأثیر منفی در سرانه تولید ناخالص داخلی به جای خواهد گذاشت.

در بررسی ارقام سالهای ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳ نیز در بین کشورهای گروه اول، کشور آلمان (غربی) سرانه تولید ناخالص داخلی بیشتری نسبت به سه کشور دیگر این گروه داشته و رشد آن نسبت به سال ۱۹۷۵ به ترتیب معادل ۱۷/۹۳ و ۱۹/۸۴ درصد بوده است. در میان ۶ کشور گروه دوم، سرانه تولید ناخالص داخلی کشور هلند در این دو سال در سطح بالاتری نسبت به بقیه کشورهای این گروه قرار داشته و رشد آن



کشورمان در سال ۱۹۸۲ به سرانه ناخالص داخلی کشور ترکیه نزدیک و از دو کشور یونان و پرتغال کمتر بوده است و در سال ۱۹۸۳ سرانه تولید ناخالص داخلی کشورمان از ارقام مشابه کشور ترکیه بیشتر و از دو کشور یونان و پرتغال کم‌تر بوده است. این در حالی است که حجم تولید ناخالص کشورمان در سالهای ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳ از حجم تولید ناخالص داخلی کشورهای یونان و پرتغال بیشتر بوده است

ارزش افزوده حمل و نقل

ارزش افزوده هر فعالیت اقتصادی که به تفاوت بین ارزش کالاها و خدماتی تولید شده و ارزش کالاها و خدماتی به کار رفته در جریان تولید، تعریف می‌شود، در ارتباط با فعالیت حمل و نقل در کشورمان و ده کشور اروپایی مورد بررسی و سهم آن در تولید ناخالص داخلی، ابعاد متفاوتی دارد. اگرچه در ارتباط با انجام سرمایه‌گذاریها، ابزارهایی نظیر: نسبت سرمایه به تولید، بازدهی سرمایه و غیره مورد استفاده قرار می‌گیرند، ولی ارزش افزوده فعالیتهای اقتصادی نیز در سرمایه‌گذاریها مورد توجه است.

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۹۷۵ در ارتباط با ارزش افزوده بخش حمل و نقل در بین ۴ کشور گروه اول، کشور آلمان (غربی) با حدود ۲۴۳۴۷ میلیون دلار بیشترین (و پس از آن کشور فرانسه با حدود ۱۷۳۱۲ میلیون دلار) و کشور ایتالیا با

نسبت به سال ۱۹۷۵ به ترتیب معادل ۶/۲۶ و ۷/۲۰ درصد بوده است. لازم به یادآوری است که، در همین دو سال، رشد سرانه تولید ناخالص داخلی در کشور کانادا معادل ۸/۲۱ و ۱۰/۲۳ درصد و ایالات متحده آمریکا معادل ۱۰/۴۶ و ۱۳/۱۴ درصد بوده است.

حال اگر کشورمان را در این دو سال از نظر بگذرانیم، ملاحظه می‌شود سرانه تولید ناخالص داخلی کشور در سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) معادل ۱۰۳۷/۵ دلار و در سال ۱۳۶۲ (۱۹۸۳) معادل ۱۱۳۰ دلار بوده است. مقایسه ارقام این دو سال با سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵) نشان می‌دهد که در این دو سال، سرانه تولید به ترتیب معادل ۲۱/۳۱ و ۱۴/۳۰ درصد کاهش داشته است. حال، اگر به حجم تولید ناخالص داخلی این دو سال برگردیم، ملاحظه می‌شود تنها در سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) حجم تولید ناخالص داخلی کشور نسبت به سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵) ۱۳۵۴ درصد (کاهش معادل ۲/۰۸ درصد داشته و در سال ۱۳۶۲ (۱۹۸۳) حجم تولید ناخالص داخلی نسبت به سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵) افزایشی معادل ۱۰/۰۸ درصد داشته است. بنابراین، کاهش سرانه تولید ناخالص داخلی کشور در این دو سال را عامل و یا عواملی موجب شده‌اند که از جمله این عوامل و مهمترین آن، می‌توان رشد بالای جمعیت را نام برد. در مقایسه سرانه تولید ناخالص داخلی کشورمان در این دو سال با ده کشور اروپای غربی، ملاحظه می‌شود در بین ده کشور مذکور، سرانه تولید ناخالص داخلی

حدود ۱۰۶۰۹ میلیون دلار کمترین ارزش افزوده را در این بخش داشته است.

حال، چنانچه سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل را در تولید ناخالص داخلی این کشور در این سال، مورد بررسی قرار دهیم می‌بینیم که سهم ارزش افزوده این بخش در تولید ناخالص داخلی کشور آلمان (غربی) حدود ۵/۸٪، فرانسه ۵/۱٪، انگلستان حدود ۷/۱٪ و ایتالیا حدود ۵/۵٪ بوده است. همان طور که ملاحظه می‌شود با وجود پایین بودن حجم تولید ناخالص داخلی انگلستان نسبت به کشورهای آلمان (غربی) و فرانسه، سهم ارزش افزوده در تولید ناخالص داخلی این کشور از دو کشور مذکور بیشتر بوده و حتی در ایتالیا نیز در این سال، سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی آن کشور، از کشور فرانسه بالاتر بوده است. این در حالی است که در همین سال، سهم ارزش افزوده بخش صنعت در تولید ناخالص داخلی کشور آلمان (غربی) معادل ۳۸/۲٪، در فرانسه ۳۰/۱٪، در انگلستان ۳۰/۵٪ و در ایتالیا ۳۴/۵٪ بوده است.

در بررسی ۶ کشور گروه دوم، ملاحظه می‌شود در میان ۶ کشور یادشده، بیشترین ارزش افزوده بخش حمل و نقل در سال ۱۹۷۵ مربوط به کشور اسپانیا با حدود ۵۱۳ میلیون دلار و کمترین آن مربوط به کشور پرتغال با حدود ۹۲۸ میلیون دلار بوده است. اگر سهم ارزش افزوده حمل و

نقل در تولید ناخالص داخلی این کشورها مورد مقایسه قرار گیرد، ملاحظه می‌شود این سهم در کشور اسپانیا معادل ۶/۲٪، هلند معادل ۶/۸٪، اتریش معادل ۵/۴٪، ترکیه معادل ۸/۵٪، یونان معادل ۷/۱٪ و پرتغال معادل ۶/۳٪ بوده است. بنابراین می‌توان چنین نتیجه گرفت که با وجود پایین بودن حجم ارزش افزوده کشور ترکیه نسبت به سه کشور اسپانیا، هلند و اتریش، در تولید ناخالص داخلی این کشور نسبت به ۳ کشور مذکور (حتی ۴ کشور گروه اول) بیشتر بوده است.

این در حالی است که سهم ارزش افزوده بخش صنعت در تولید ناخالص داخلی کشور ترکیه در این سال، از ۵ کشور گروه دوم (که حداقل آن ۲۹٪ و حداکثر آن ۳۳/۷٪ بوده) کمتر و به حدود ۲۱/۶٪ رسیده است. (جدول شماره - ۵).

حال، چنانچه ارزش افزوده بخش حمل و نقل در کشورمان را در سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵) در نظر بگیریم ملاحظه می‌شود که در این سال، ارزش افزوده بخش حمل و نقل معادل ۱۷۰/۶ میلیارد ریال (به قیمت ثابت سال ۱۳۵۳) یا معادل ۲۳۶۹/۴ میلیون دلار و سهم آن در تولید ناخالص داخلی کشور معادل ۵/۵٪ بوده است.

از مقایسه حجم ارزش افزوده حمل و نقل کشورمان با ارقام مشابه ده کشور اروپایی مورد بررسی، ملاحظه می‌شود که در این سال حجم ارزش افزوده حمل و نقل

جدول شماره ۹- سهم هر یک از هزینه‌های مصرف خصوصی، دولتی و تشکیل سرمایه هزینه‌های ناخالص داخلی (میلیارد ریال)

| سال | سایر | | تسهیل سرمایه لایت | | هزینه مصرف دولتی | | هزینه مصرف خصوصی | | هزینه ناخالص داخلی | |
|------|-------|-------|-------------------|--------|------------------|-------|------------------|--------|--------------------|--------|
| | درصد | مبلغ | درصد | مبلغ | درصد | مبلغ | درصد | مبلغ | درصد | مبلغ |
| ۱۳۵۰ | ۲۲/۱۱ | ۷۲۲/۷ | ۱۵/۵۵ | ۲۲۲/۹ | ۱۳/۱۵ | ۲۸۲/۳ | ۳۷/۱۹ | ۸۰۰/۹ | ۲۱۵۲/۸ | ۲۱۵۲/۸ |
| ۱۳۵۲ | | | ۲۸/۱۷ | ۸۷۲/۶ | | | | | ۲۱۰۲/۹ | ۲۱۰۲/۹ |
| ۱۳۵۶ | ۸/۳۲ | ۲۲۶/۷ | ۲۷/۲۰ | ۱۰۷۲/۷ | ۲۱/۲۲ | ۸۲۶/۹ | ۲۷/۹۲ | ۱۶۸۲ | ۲۹۲۲/۳ | ۲۹۲۲/۳ |
| ۱۳۵۷ | | | ۲۸/۲۲ | ۹۲۸/۳ | ۲۲/۹۰ | ۸۵۶/۲ | ۵۰/۱۹ | ۱۷۹۸ | ۲۲۶۶/۹ | ۲۲۶۶/۹ |
| ۱۳۵۸ | ۱۰/۸۲ | ۳۲۲/۱ | ۱۸/۷۵ | ۵۷۵/۸ | ۲۰/۷۲ | ۶۲۶/۷ | ۲۹/۷۰ | ۱۵۲۵/۹ | ۲۰۷۰/۵ | ۲۰۷۰/۵ |
| ۱۳۵۹ | | | ۲۱/۵۷ | ۵۵۲/۸ | ۲۲/۳۸ | ۵۸۰/۲ | ۵۶/۷۷ | ۱۲۵۹/۷ | ۲۵۶۸ | ۲۵۶۸ |
| ۱۳۶۰ | | | ۲۱/۳۲ | ۵۶۲/۸ | ۲۲/۳۲ | ۶۰۶/۹ | ۵۶/۹۶ | ۱۵۲۸/۳ | ۲۶۲۹/۲ | ۲۶۲۹/۲ |
| ۱۳۶۱ | ۶/۲۲ | ۱۹۵/۳ | ۲۰/۲۲ | ۶۱۸/۵ | ۱۹/۲۰ | ۵۸۲/۶ | ۵۲/۰۲ | ۱۶۲۲/۹ | ۲۰۲۰/۲ | ۲۰۲۰/۲ |
| ۱۳۶۲ | ۵/۲۸ | ۱۸۰/۶ | ۲۵/۱۵ | ۸۵۹/۶ | ۱۶/۷۲ | ۵۷۲/۱ | ۵۲/۸۲ | ۱۸۰۵/۵ | ۲۳۱۷/۸ | ۲۳۱۷/۸ |
| ۱۳۶۳ | ۷/۲۵ | ۲۵۵ | ۲۲/۵۰ | ۷۶۹/۷ | ۱۶/۰۱ | ۵۲۷/۸ | ۵۲/۰۲ | ۱۸۲۸/۸ | ۲۲۲۱/۳ | ۲۲۲۱/۳ |
| ۱۳۷ | | | ۱۸/۹۱ | ۶۲۸/۲ | | | | | ۲۲۷۶ | ۲۲۷۶ |
| ۱۳۶۵ | | | ۱۵/۰۷ | ۲۶۵/۲ | | | | | ۲۰۸۶/۲ | ۲۰۸۶/۲ |

۱. سایر مربوط به تقسیم در موجودیها، خالص صادرات کالاها و خدماتها و اشتباهاتی آماری است.

ایران از دو کشور یونان و پرتغال بیشتر بوده و درصد آن در تولید ناخالص داخلی، در همین سال، معادل ۵/۵٪ بوده که به ارقام مشابه در کشورهای اتریش، فرانسه و ایتالیا نزدیک بوده است. این در حالی است که سهم ارزش افزوده صنعت در این سال در تولید ناخالص داخلی کشورمان معادل ۸/۳۴٪ (تنها عدد یک رقمی در ستون ۶ جدول ۵) بوده است، که درصد ناچیزی را تشکیل می‌دهد و از ساختار نامتوازن اقتصادی حکایت دارد؛ به ویژه، اگر سهم بخش کشاورزی نیز در تولید ناخالص داخلی در این سال مورد توجه قرار گیرد^۳، همان طوری که از نظر گذشت، سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی کشورمان در این سال با ارقام مشابه در کشورهای اتریش، فرانسه و ایتالیا نزدیک است، ولی نکته قابل ذکر اینکه، در کشور فرانسه وقتی که سهم ارزش افزوده حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی معادل ۵/۱٪ است، سهم ارزش افزوده صنعت در آن معادل ۳۰/۱٪ و در اتریش و ایتالیا به ترتیب معادل ۳۳/۷ و ۳۴/۵ درصد است. به عبارت دیگر، بیش از یک سوم از تولید ناخالص داخلی سه کشور فوق، که دارای اقتصاد پیشرفته‌ای هستند، از طریق ارزش افزوده صنعت تأمین شده است. در صورتی که در ایران با توجه به سهم ۵/۵ درصدی ارزش افزوده حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی، سهم ارزش افزوده صنعت در آن

بیش از ۸/۳۴ درصد نبوده است. حتی اگر کشور ترکیه نیز از این نظر مورد بررسی قرار گیرد، ملاحظه می‌شود در مقابل سهم ۸/۵ درصدی ارزش افزوده بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی (که درصد بالایی نسبت به کشورهای اروپایی مورد بررسی است)، سهم ارزش افزوده صنعت این کشور، معادل ۲۱/۶٪ است. یعنی؛ به موازات رشد بالای ارزش افزوده حمل و نقل در سال ۱۹۷۵، ارزش افزوده صنعت نیز جایگاهی را در تولید ناخالص داخلی این کشور داشته است.

لازم به یادآوری است که در همین سال، ارزش افزوده بخش حمل و نقل در کشورهای کانادا و ایالات متحده آمریکا به ترتیب معادل ۱۱،۱۱۴ و ۹۶،۰۹۴ میلیون دلار و درصد آنها در تولید ناخالص داخلی به ترتیب معادل ۶/۸ و ۶/۲ درصد بوده است. در همین رابطه، باید گفت که ارزش افزوده بخش صنعت در کشورهای مذکور، به ترتیب حدود ۲۵/۲ و ۲۸/۲ درصد از تولید ناخالص داخلی آنها را در این سال تشکیل می‌دهد است. (جدول شماره - ۵).

اطلاعات موجود در باره سالهای ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳، نشان می‌دهد که در میان ۴ کشور گروه اول، ارزش افزوده بخش حمل و نقل کشور آلمان (غربی) به ترتیب با حدود

۳ - سهم ارزش افزوده بخش کشاورزی در تولید ناخالص داخلی در سال ۱۳۵۳ معادل ۹/۸ درصد بوده است.

جدول شماره ۱۰: سرمایه‌گذاری در حمل و نقل و سهم آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی در سال ۱۹۷۵

| عنوان | آلمان غربی | فرانسه | ایتالیا | اسپانیا | هلند | ترکیه | یونان | پرتغال | ایران |
|--|------------|--------|---------|---------|------|-------|-------|--------|-------|
| سرمایه‌گذاری در حمل و نقل و ارتباطات (میلیون دلار) | ۷۶۰۱ | ۶۸۱۳ | ۴۷۷۲ | ۳۳۵۳ | ۱۸۵۴ | ۷۴۶ | ۵۳۶ | ۲۸۲۶/۴ | |
| سهم سرمایه‌گذاری در حمل و نقل در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی - (درصد) | ۸/۹ | ۸/۶ | ۱۰/۲ | ۱۱ | ۱۰/۲ | ۱۷/۲ | ۱۸/۵ | ۲۳/۳ | |

۴۱/۸ و ۴۳/۳ درصد رشد، نسبت به سال ۱۹۷۵ بالاترین و کشور ایتالیا با حدود ۲۸٪ رشد در سال ۱۹۸۲ نسبت به سال ۱۹۷۵ کمترین ارزش افزوده را داشته است. همچنین در میان ۴ کشور مذکور، بیشترین سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی آنها در دو سال مذکور، مربوط به کشورهای آلمان (غربی) و انگلستان با حدود ۷٪ و کمترین آنها مربوط به کشور فرانسه با حدود ۵/۵٪ بوده است. لازم به یادآوری است، که در همین دو سال، سهم ارزش افزوده بخش صنعت در تولید ناخالص داخلی ۴ کشور مذکور، برای کشور آلمان (غربی) در حدود ۳۶/۷ تا ۳۶/۵ درصد و برای کشور فرانسه ۲۹/۴ تا ۲۹/۹ درصد، برای کشور انگلستان ۲۸/۹ تا ۳۰ درصد و برای کشور ایتالیا ۳۶/۲ تا ۳۵/۳ درصد بوده است. (جدولهای شماره ۷ و ۶) که از جایگاه مناسب صنعت در تولید ناخالص داخلی و نیز ساختار مناسب اقتصادی در کشورهای مذکور حکایت دارد.

در مورد ۶ کشور گروه دوم با توجه به فقدان اطلاعات در مورد کشور ایتالیا در سالهای ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳، بیشترین ارزش افزوده بخش حمل و نقل مربوط به کشور هلند و کمترین آن مربوط به کشور پرتغال و سهم آن در تولید ناخالص داخلی هر یک از ۶ کشور مذکور، به ترتیب برای هلند ۷/۵ تا ۷/۴، اتریش ۶/۱ تا ۶/۲، ترکیه ۷/۷ در هر دو سال، یونان ۸/۴ در سال ۱۹۸۲ و پرتغال ۵/۸ تا ۶/۱ درصد بوده است. در بررسی

بخش صنعت کشورمان نسبت به ده کشور اروپایی مورد بررسی در سطح پایتتری قرار داشته است (دو ساختار متفاوت اقتصادی). این امر از سهم مناسب بخشهای تولیدی در تولید ناخالص داخلی کشورهای مذکور، حتی در کشورهای پرتغال، یونان و ترکیه و پایین بودن آن در تولید ناخالص داخلی کشورهایمان و نیز بالا بودن سهم بخش خدمات در تولید ناخالص داخلی کشور حکایت دارد. به این ترتیب، در شرایطی که سهم بخش خدمات در تولید ناخالص داخلی کشورهایمان بالا است، ارزش افزوده بخش حمل و نقل چیزی نزدیک به ارقام مشابه در کشور فرانسه است، که عکس این حالت در آن کشور صادق است.

تشکیل سرمایه

تشکیل سرمایه ثابت که به «کل ارزش کالاهای سرمایه ای جدید که در یک دوره حسابداری به موجودی کالاهای سرمایه ای افزوده می شود» تعریف می شود^۱، سهمی از هزینه ناخالص داخلی را تشکیل می دهد. هزینه ناخالص داخلی، شامل: هزینه های مصرف خصوصی، هزینه های مصرف دولتی، تشکیل سرمایه ناخالص داخلی، تغییر در موجودیها و خالص صادرات کالاها و خدماتها (و نیز اشتباههای آماری) است. قبل از اینکه تشکیل سرمایه در حمل و نقل و مقایسه آن با ارقام مشابه در ده کشور اروپایی از نظر بگذرد، مروری بر هزینه ناخالص داخلی و سهم تشکیل

ارزش افزوده بخش صنعت این ۶ کشور در دو سال مذکور و سهم آن در تولید ناخالص داخلی آنها، ملاحظه می شود این سهم با اندک تغییر (افزایش یا کاهش)، در حدود سهمی بوده که در سال ۱۹۷۵ در این کشورها وجود داشته است (جدول - ۷۰۶). حال، اگر ارزش افزوده بخش حمل و نقل در کشورمان را در دو سال ۱۳۶۱ و ۱۳۶۲ (۱۹۸۲ و ۱۹۸۳) مورد بررسی قرار دهیم ملاحظه می شود در سال ۱۳۶۱ ارزش افزوده این بخش با حدود ۱۶۸۱۰۰ میلیون ریال، گاهشی معادل ۱/۵٪ و در سال ۱۳۶۲ با حدود ۱۸۵۴۰۰ میلیون ریال، افزایشی معادل ۸/۷٪ نسبت به ارقام مشابه در سال ۱۳۵۴ داشته و به ترتیب معادل ۵/۵ و ۵/۴ درصد از تولید ناخالص داخلی کشورمان را در این دو سال تشکیل می داده است (جدول - ۸).

اطلاعات موجود درباره سهم ارزش افزوده بخش صنعت در تولید ناخالص داخلی کشورمان نشان می دهد که ارزش افزوده این بخش در سالهای ۱۳۶۱ و ۱۳۶۲ در تولید ناخالص داخلی کشور به ترتیب معادل ۱۲/۸ و ۱۳/۶ درصد بوده که نسبت به ارقام مشابه در سال ۱۳۵۴ رشدی را نشان می دهد. به طوری که ملاحظه می شود سهم ارزش افزوده حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی کشورمان در دو سال مذکور به ارقام مشابه در کشور فرانسه نزدیک بوده و این در حالی است که سهم ارزش افزوده

سرمایه ثابت ناخالص داخلی در آن، در کشورمان مفید به نظر می‌رسد.

هزینه ناخالص داخلی

همان‌طوری که از نظر گذشت، هزینه‌های مصرف خصوصی، هزینه‌های مصرف دولتی و تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی از اقلام هزینه ناخالص داخلی (اقلام عمده) به شمار می‌روند، ضمن اینکه هزینه ناخالص داخلی، حدود و یا معادل تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد. در ارتباط با هزینه‌های مصرفی لازم به ذکر است، که در حسابهای ملی، این هزینه‌ها به «ارزش بازاری کلیه کالاها و خدماتی که در یک دوره حسابداری توسط بخشهای اقتصادی و خانوار به مصرف نهایی می‌رسد»، تعریف می‌شود.^۴

اطلاعات موجود نشان می‌دهد، که در طول سالهای ۶۵ - ۱۳۵۰ (به استثنای سالهای ۱۳۵۴ و ۱۳۶۴ و ۱۳۶۵ که در زمینه هزینه‌های مصرف خصوصی و دولتی آمار در دسترس نبود) هزینه مصرف خصوصی حداقل ۳۷/۱۹٪ (در سال ۱۳۵۰) و حداکثر ۵۶/۹۶٪ (در سال ۱۳۶۰) از هزینه ناخالص داخلی را تشکیل می‌داده است (جدول شماره - ۹). در همین رابطه هزینه‌های مصرف دولتی در این دوره، حداقل ۱۳/۱۵٪ (در سال ۱۳۵۰) و حداکثر ۲۳/۹۰٪ (در سال ۱۳۵۷) آن را تشکیل می‌داده است. در زمینه هزینه‌های مصرف دولتی لازم به ذکر است که عمده‌ترین این هزینه‌ها مربوط به

وزارتخانه‌ها و مؤسسه‌های وابسته (با حدود ۶۹/۹٪ در سال ۱۳۶۲) و سپس هزینه‌های مصرف شهرداریها و سازمان تأمین اجتماعی است.^۴

با توجه به دو هزینه مصرفی فوق، تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی در دوره مذکور از حداقل ۱۵/۰۷٪ (در سال ۱۳۶۵) تا حداکثر ۲۸/۴۲ درصد هزینه ناخالص داخلی (در سال ۱۳۵۷) در نوسان بوده است. بر اساس اطلاعات موجود، در سال ۱۳۵۰، تشکیل سرمایه، ثابت ناخالص داخلی معادل ۳۳۴/۹ میلیارد ریال (به قیمت ثابت سال ۱۳۵۳) بوده که با رشدی معادل ۱۶۱/۲٪ به رقم ۸۷۴/۶ میلیارد ریال در سال ۱۳۵۴ رسیده است. در سال ۱۳۵۶ اگرچه تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی از نظر مبلغ، نسبت به سال ۱۳۵۴ افزایش داشته (۲۲/۹ درصد)، ولی از نظر سهم در هزینه ناخالص داخلی، کاهش (معادل ۰/۷۷) داشته است. از سال ۱۳۵۶ به بعد همواره رقم تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی نسبت به سال ۱۳۵۶ کاهش داشته و در سال ۱۳۵۶ به حداقل خود، یعنی ۴۵/۲ میلیارد ریال رسیده است (جدول شماره - ۹). این در حالی است که هزینه مصرف خصوصی بعد از کاهش در سالهای ۶۰-۱۳۵۸، دوباره سیر صعودی طی کرده و در سال ۱۳۶۳ به بالاترین مقدار خود در سالهای ۶۳-۱۳۵۰ رسیده است.

۴ - بانک مرکزی ایران، حسابهای ملی ۵۶ - ۱۳۳۸.

۵ - همان منبع.

۶ - دکتر ابراهیم رزاقی، اقتصاد ایران، چاپ دوم، ۱۳۶۸، ص ۲۱۳.

سرمایه‌گذاری در حمل و نقل
 با توجه به مراحل توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری در حمل و نقل با تقاضای حمل و نقل در کشورها رابطه نزدیکی دارد. چه در جریان توسعه و چه با طی مراحل توسعه یافتگی، به تناسب تنوع و حجم فعالیت بخشها، سرمایه‌گذاری جهت ایجاد تأسیسات و تأمین تسهیلات ضروری بوده و کشورهای مختلف متناسب با نیازها و در حد امکانات در این راه قدم برمی‌دارند.

اطلاعات موجود در باره کشورهای اروپایی مورد بررسی نشان می‌دهد که در سال ۱۹۷۵ در میان ۴ کشور گروه اول اروپایی، بیشترین حجم سرمایه‌گذاری در حمل و نقل با حدود ۷۶۰۱ میلیون دلار مربوط به کشور آلمان (غربی) و کمترین آن با حدود ۴۳۵۳ میلیون دلار مربوط به کشور ایتالیا بوده است.

حال، اگر سهم سرمایه‌گذاری در حمل و نقل را از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی این ۴ کشور از نظر بگذرانیم، ملاحظه می‌شود؛ در ایتالیا در این سال حدود ۱۱٪، در انگلستان حدود ۱۰/۲٪، در آلمان (غربی) حدود ۸/۹٪ و در فرانسه حدود ۸/۶٪ از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی مربوط به سرمایه‌گذاری در حمل و نقل بوده است.

از آنجا که حجم هزینه و تولید ناخالص داخلی و نیز حجم تشکیل سرمایه، با توجه به وضعیت اقتصادی در کشورهای مختلف،

متفاوت است، بنابراین، مقایسه مبالغ سرمایه‌گذاری با هم و نتیجه‌گیری از این مقایسه، چندان نتیجه‌گیری مناسبی نخواهد بود؛ بلکه بهتر است درصد سرمایه‌گذاری در حمل و نقل، از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی که می‌تواند حدود سرمایه‌گذاریهای انجام شده در حمل و نقل را از کل سرمایه‌گذاری انجام شده در کشور (با توجه به امکانات موجود) نشان دهد، مورد استفاده قرار گیرد.

با توجه به این امر، در مقایسه درصدهای سرمایه‌گذاری حمل و نقل از تشکیل سرمایه در ۴ کشور مذکور، ملاحظه می‌شود که در سال ۱۹۷۵ سهم سرمایه‌گذاری حمل و نقل از تشکیل سرمایه در کشور ایتالیا، بالاترین و در کشور فرانسه کمترین سهم بوده است.

اطلاعات موجود در این سال - در میان ۶ کشور گروه دوم - مربوط به سه کشور هلند، یونان و پرتغال است و در مورد سه کشور اسپانیا، اتریش و ترکیه اطلاعاتی در دسترس نبود. بررسی ارقام سرمایه‌گذاری در سه کشور مذکور نشان می‌دهد که در این سال، در هلند معادل ۱،۸۵۴ میلیون دلار، در یونان معادل ۷۴۶ میلیون دلار و در پرتغال حدود ۳۵۶ میلیون دلار، در حمل و نقل سرمایه‌گذاری شده است. بررسی سهم سرمایه‌گذاری حمل و نقل از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی این سه کشور، نشان می‌دهد که در پرتغال حدود ۱۸/۵٪،

جدول شماره ۱۱- سرمایه گذاری در حمل و نقل و سهم آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی در سال ۱۹۸۲

| عنوان | آلمان غربی | فرانسه | انگلستان | ایتالیا | اسپانیا | هلند | ترکیه | یونان | پرتغال | ایران |
|--|------------|--------|----------|---------|---------|------|-------|-------|--------|--------|
| سرمایه گذاری در حمل و نقل و ارتباطات (میلیون دلار) | | | ۳۰۹۸ | | | ۱۷۹۱ | | ۱۳۱۵ | | ۱۷۳۸/۶ |
| سهم سرمایه گذاری در حمل و نقل در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی - (درصد) | | | ۱/۷ | | | ۹/۷ | | ۲۵/۳ | | ۲۰/۴ |

در یونان حدود ۱۷/۲٪ و در هلند حدود ۱۰/۲٪ از تشکیل سرمایه گذاری در حمل و نقل تشکیل می دهد.

حال اگر سرمایه گذاری در حمل و نقل در کشورمان را در این سال از نظر بگذرانیم ملاحظه می شود در این سال، حدود ۲۰۳،۵۰۰ میلیون ریال (به قیمت ثابت سال ۱۳۵۲) یا معادل ۲۸۲/۶۴ میلیون دلار در حمل و نقل کشور سرمایه گذاری شده که معادل ۲۳/۳٪ از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی کشورمان در این سال را تشکیل می دهد.

مقایسه سرمایه گذاریهای انجام شده در حمل و نقل کشورمان و ده کشور اروپایی مورد بررسی، همچنین سهم آن از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی، نشان می دهد که در این سال در کشور ما (از نظر حجم سرمایه گذاری) در قیاس با کشورهای مورد بررسی، بیش از کشورهای هلند، یونان و پرتغال در حمل و نقل سرمایه گذاری شده است.

همچنین، از نظر سهم سرمایه گذاری در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی، که معیار مناسبتری است، در کشور ما سرمایه گذاری در حمل و نقل با دارا بودن سهمی معادل ۲۳/۳٪ از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی، بالاترین سهم را در تشکیل سرمایه نسبت به کشورهای مورد بررسی داشته است و پس از آن کشور پرتغال با ۱۸/۵٪ و یونان با ۱۷/۲٪ و بقیه کشورهای مورد بررسی قرار دارند با توجه به مراتب بالا، به جرأت

موجود در این سال، محدود به دو کشور هلند و یونان است. در این سال، در هلند حدود ۱۷۹۱ میلیون دلار و در یونان حدود ۱۲۱۵ میلیون دلار در حمل و نقل سرمایه‌گذاری شده است، که درصد آن از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی این کشورها به ترتیب معادل ۹/۷ و ۲۵/۳ درصد بوده است.

حال با بررسی سرمایه‌گذاری انجام شده در زمینه حمل و نقل در کشورمان در سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲)، ملاحظه می‌شود که در این سال، معادل ۱۲۵۹۰۰ میلیون ریال و یا معادل ۱۷۴۸/۶ میلیون دلار در حمل و نقل سرمایه‌گذاری شده است که در مقایسه با سال ۱۳۵۴ (۱۹۷۵)، معادل ۳۸/۱۴ درصد کاهش حجم داشته است. از نظر سهم در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی نیز در این سال سهم سرمایه‌گذاری در حمل و نقل از تشکیل سرمایه، معادل ۲۰/۴ درصد بوده است. (جدول شماره-۱۱). به طوری که ملاحظه می‌شود، در سال ۱۹۸۲ حجم سرمایه‌گذاری انجام شده در حمل و نقل در کشورمان از سرمایه‌گذاری انجام شده در کشور یونان بیشتر بوده است. (در مقایسه با حجم سرمایه‌گذاری در کشورهای مورد بررسی)، ولی از نظر سهم در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی، کشور ما پس از یونان بالاترین درصد را در مقایسه با کشورهای اروپایی مورد بررسی، دارا است. به عبارت دیگر، سهم سرمایه‌گذاری از

می‌توان گفت که منابع مالی لازم و سهم بالایی از منابع مالی موجود در کشور، در این سال به سرمایه‌گذاری در حمل و نقل گرایش پیدا کرده است، به خصوص اگر سهم سرمایه‌گذاری در بخش صنعت و معدن از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی در این سال، که به ترتیب معادل ۶/۸ و ۸/۱ درصد است، نیز از نظر بگذرد.

در سال ۱۹۸۲ در ارتباط با ۴ کشور گروه اول، اطلاعات از حجم سرمایه‌گذاری در حمل و نقل، مربوط به کشورهای انگلستان و ایتالیا است. در صورتی که در این سال در زمینه درصد سهم سرمایه‌گذاری حمل و نقل از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی علاوه بر دو کشور مذکور، از کشور فرانسه نیز آماری در دست است. اطلاعات موجود نشان می‌دهد، که در سال ۱۹۸۲ حجم سرمایه‌گذاری حمل و نقل در کشور انگلستان معادل ۳۰۹۸ میلیون دلار و در ایتالیا معادل ۵۵۷۶ میلیون دلار بوده است. چنانچه درصد سهم سرمایه‌گذاری در حمل و نقل از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی این کشورها مورد بررسی قرار گیرد، ملاحظه می‌شود که در این سال، در ایتالیا حدود ۱۲/۴٪، در فرانسه حدود ۸/۵٪، و در انگلستان حدود ۷/۱٪ از تشکیل سرمایه مربوط به سرمایه‌گذاری در حمل و نقل این کشورها است.

در بررسی ۶ کشور گروه دوم، اطلاعات

جدول شماره ۱۲: سرمایه‌گذاری در حمل و نقل و سهم آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی در سال ۱۹۸۳

| عنوان | آلمان غربی | فرانسه | انگلستان | ایتالیا | اسپانیا | هند | تورکی | یونان | ایران |
|--|------------|--------|----------|---------|---------|------|-------|-------|--------|
| سرمایه‌گذاری در حمل و نقل و ارتباطات (میلیون دلار) | ۳۴۸۳ | | | | | ۲۰۷۱ | | | ۳۲۸۷/۵ |
| سهم سرمایه‌گذاری در حمل و نقل در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی - (درصد) | ۷/۷ | | | | | ۱۱/۴ | | | ۲۷/۵ |

تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی در کشور ما در سال ۱۳۶۱ (۱۹۸۲) بیش از ارقام مشابه در کشورهای فرانسه، ایتالیا، انگلستان و هلند بوده است. این در حالی است که سهم سرمایه‌گذاری در بخشهای کشاورزی و صنعت و معدن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی کشور در این سال به ترتیب معادل ۵/۶ و ۹/۳ درصد بوده است.

در سال ۱۹۸۳، اطلاعات مربوط به حجم سرمایه‌گذاری حمل و نقل در کشورهای گروه اول، منحصر به کشور انگلستان و در کشورهای گروه دوم، منحصر به کشور هلند است. در صورتی که از نظر درصد آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی، از کشور فرانسه (از کشورهای گروه اول) نیز در این سال آماری در دست است.

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۹۸۳ در انگلستان حدود ۳،۴۸۳ میلیون دلار و در هلند معادل ۲،۰۷۱ میلیون دلار در حمل و نقل سرمایه‌گذاری شده است. از نظر درصد آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی نیز این سهم برای انگلستان معادل ۷/۷٪، در فرانسه معادل ۸/۲٪ و در هلند حدود ۱۱/۴٪ بوده است.

حال، اگر سرمایه‌گذاری در حمل و نقل و درصد آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی کشورمان را در سال ۱۳۶۳ (۱۹۸۳) از نظر بگذرانیم، ملاحظه می‌شود در این سال، حدود ۲۳۶،۷۰۰ میلیون ریال (به قیمت ثابت سال ۱۳۵۳) یا معادل ۳۲۸۷/۵ میلیون دلار در زمینه حمل و نقل

نامناسب و نارسایی در تسهیلات حمل و نقل و بهره برداری از تأسیسات و تسهیلات وجود دارد.

نتیجه

در ارتباط با ایجاد تأسیسات و شبکه ارتباطی و نیز تأمین تسهیلات حمل و نقل، از جمله منابع مورد نیاز، منابع مالی را ذکر کرده و اکثراً در زمینه کمبودها و کاستیهای مربوط به حمل و نقل، از کمبود منابع مالی برای تأمین تأسیسات و تسهیلات سخن به میان آورده می شود. آنچه از نظر گذشت، تصویری از ظرفیت اقتصادی و سهم ارزش افزوده حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی و نیز حجم سرمایه گذاری و درصد آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی و نیز حجم سرمایه گذاری و درصد آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی ۱۰ کشور اروپایی و نیز ایران در سه مقطع زمانی بود. اگرچه مسایلی نظیر؛ وسعت کشور، وضعیت طبیعی و وجود مناطق خشک و کویری (که حدود ۱۳٪ از خاک کشور را تشکیل می دهد) و تأخیر در ایجاد تأسیسات و تسهیلات ارتباطی در کشورمان، امکان مقایسه در این زمینه را مشکل می سازد، ولی آنچه مطرح است، فعالیت و توان اقتصادی و متناسب با آن نیازهای ارتباطی و تسهیلاتی و سوق دادن بخشی از توان مالی کشور به سرمایه گذاری در تأمین آن نیازها و ایجاد شرایط مناسب برای انجام فعالیتهای تولیدی است.

سرمایه گذاری شده که نسبت به سالهای ۱۳۵۴ و ۱۳۶۱ به ترتیب رشدی معادل ۱۶/۳ و ۸۸ درصد داشته است. همچنین، سهم آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی کشورمان در این سال معادل ۲۷/۵٪ بوده که سهم بالایی است. به خصوص اگر سهم بخشهای کشاورزی و صنعت و معدن را در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی این سال از نظر بگذرانیم که به ترتیب معادل ۸/۱ و ۱۰/۳ درصد بوده است با توجه به مراتب فوق، اعداد و ارقام گویای آن است که در ارتباط با سرمایه گذاری در کشور ما در سالهای مذکور، درصد بالایی از تشکیل سرمایه، مربوط به سرمایه گذاری در حمل و نقل بوده است. به عبارت دیگر، در سالهای مذکور در زمینه تأمین منابع برای فعالیتهای نیز تخصیص منابع میان فعالیتهای اقتصادی، تأکید لازم بر سرمایه گذاری در حمل و نقل به عمل آمده است. با حجم سرمایه گذاریهای مذکور و درصد بالای آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی، این انتظار وجود دارد که تأسیسات ارتباطی و تسهیلات مناسب حمل و نقل نیز به وجود آمده باشد و در ارتباط با تأمین شبکه ارتباطی و جابه جایی کالا و انسان مشکل آن چنانی وجود نداشته باشد. در صورتی که با وجود سرمایه گذاریهای انجام شده واقعیت تصویری غیر از انتظار بالا را نشان می دهد. تصویری که در آن، شبکه ارتباطی

جدول شماره ۱۳- تولید ناخالص داخلی و کل سرمایه گذاری در ایران (به قیمت ثابت سال ۱۳۵۲)

| سال | ۱۳۳۴ | ۱۳۳۵ | ۱۳۳۶ | ۱۳۳۷ | ۱۳۳۸ | ۱۳۳۹ | ۱۳۴۰ | ۱۳۴۱ | ۱۳۴۲ | ۱۳۴۳ | ۱۳۴۴ | ۱۳۴۵ | ۱۳۴۶ | ۱۳۴۷ | ۱۳۴۸ | ۱۳۴۹ | ۱۳۵۰ |
|---|-------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|------|------|------|------|------|------|
| تولید ناخالص داخلی (میلیارد ریال) | ۲۲۷۶ | ۲۴۲۱/۲ | ۲۴۱۷/۸ | ۲۰۴۰/۲ | ۲۶۲۹/۲ | ۲۵۶۸ | ۲۵۷۰/۵ | ۲۳۶۶/۹ | ۲۹۲۲/۲ | ۳۱۰۴/۹ | ۳۱۵۳/۸ | | | | | | |
| کل سرمایه گذاری (میلیارد ریال) | ۶۳۸/۲ | ۷۶۹/۷ | ۸۵۹/۶ | ۶۱۸/۵ | ۵۶۲/۸ | ۵۵۲/۸ | ۵۷۵/۸ | ۹۲۸/۲ | ۱۰۷۴/۷ | ۸۷۶/۶ | ۳۳۲/۹ | | | | | | |
| سهم سرمایه گذاری در تولید ناخالص داخلی (درصد) | ۱۵/۷ | ۳۲/۵۰ | ۳۵/۱۵ | ۳۰/۳۲ | ۲۱/۲۲ | ۲۱/۵۷ | ۱۸/۷۵ | ۲۸/۲۲ | ۳۲/۳۰ | ۲۸/۱۷ | ۱۵/۵۵ | | | | | | |

مسئله سرمایه گذاری در چارچوب

ظرفیت و توان مالی خود و متناسب با فعالیتهای اقتصادی، در قالب برنامه های عمرانی، به سرمایه گذاری اقدام می کند و کشور ما نیز از این امر مستثنی نیست. در این رابطه، همان طور که از نظر گذشت، از نظر تولید ناخالص داخلی، کشور ما در سه مقطع مورد بررسی، با اندک تغییرات به کشورهای ترکیه، اتریش، یونان و پرتغال و از نظر ارزش افزوده و سهم آن در تولید ناخالص داخلی، در همان مقاطع، به کشورهای اتریش، فرانسه و ایتالیا نزدیک بوده است. در مورد سرمایه گذاری در حمل و نقل و سهم آن در تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی، کشور ما با دارا بودن سهمی معادل ۲۳/۳٪ در سال ۱۳۵۴، حدود ۲۰/۴٪ در سال ۱۳۶۱ و حدود ۲۷/۵٪ در سال ۱۳۶۲ در ردیف کشورهایی قرار داشته که بالاترین درصد را از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی، به سرمایه گذاری در حمل و نقل اختصاص داده اند. بنابراین، با توجه به ظرفیت اقتصادی، نیاز فعالیتهای اقتصادی به تأسیسات و تسهیلات حمل و نقل و سرمایه تخصیص یافته به سرمایه گذاری در این امر، مشکل بتوان گفت که بخش حمل و نقل در کشور ما از نظر ایجاد تأسیسات و شبکه ارتباطی و تسهیلات حمل و نقل - حداقل در مقاطع مورد بررسی - با کمبود منابع مالی مواجه بوده است و در ارتباط با عواملی که موجب نارساییها و نابسامانیهای

حمل و نقل کشور شده‌اند، از منابع مالی نیز نباید اسمی برده شود. به طور خلاصه، مشکلات در حمل و نقل کشور ناشی از کمبود منابع مالی برای سرمایه‌گذاری در حمل و نقل نبوده، بلکه عوامل دیگری موجب آن شده‌اند که مهمترین آنها عبارتند از:

۱- فقدان برنامه ملی، به طوری که از طریق آن برنامه بتوان سرمایه‌ها را به سرمایه‌گذاری در شبکه‌های ارتباطی، که مستقیماً در ارتباط با فعالیتهای اقتصادی باشند، سوق داد.

۲- فقدان مدیران کارآمد و آگاه به فنون و دانش مدیریت در بهره‌گیری از سرمایه‌گذاریهای انجام شده.

۳- نازل بودن سطح تخصص و نبود برنامه‌های آموزشی مناسب برای نیروی انسانی شاغل و بهره‌بردارانی که از تأسیسات و تسهیلات حمل و نقل.

۴- عدم جامع‌نگری به مسایل حمل و نقل و توسل به برخوردهای موردی و مقطعی در حل مسایل پیچیده حمل و نقل.

۵- ناهماهنگی طرحهای سرمایه‌گذاری شده در حمل و نقل با طرحهای مربوط به فعالیتهای تولیدی، به طوری که در مواردی اضافه ظرفیت در حمل و نقل موجود است، و به همین دلیل استفاده مطلوب از سرمایه‌گذاریهای انجام شده امکان‌پذیر نیست، و در مواردی کمبود ظرفیت موجب بروز تنگنا در بهره‌برداری از سرمایه‌گذاریهای تولیدی می‌شود.

مآخذ

- ۱- بولتن سالانه آمار حمل و نقل کشورهای اروپایی، سال ۱۹۸۳. سازمان ملل متحد، ۱۹۸۴.
- ۲- اقتصاد ایران. دکتر ابراهیم رزاقی. چاپ دوم، سال ۱۳۶۸.
- ۳- حسابهای ملی، بانک مرکزی ایران، ۵۶-۱۳۸۸.
- ۴- دفتر اقتصاد کلان - سازمان برنامه و بودجه.