



بررسی لزوم نگرش صنعتی به بخش حمل و نقل و علل آن

محمدرضا باوری

بخش حمل و نقل یک فعالیت زیربنایی محسوب می‌شود و تأثیر شگرفی بر سایر بخشها دارد. کارکرد صحیح این بخش می‌تواند در رشد و تسهیل ارتباط بین فعالیتهای اقتصادی نقش بسزایی داشته باشد. اصولاً این بخش با توجه به خدماتی که ارائه می‌دهد نیازمندی جامعه را به تحرک و جابجایی انسان و کالا از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر پاسخ می‌دهد. ضمن اینکه بستر مناسبی برای رشد و توسعه اقتصادی یک کشور فراهم می‌کند خود نیز در فرآیند توسعه دچار تغییرات و تحولات کمی و کیفی می‌شود. از اینرو جایگاه این بخش در چرخه زندگی اقتصادی و اجتماعی یکی از شاخص‌های مهم تأثیرگذار و تأثیرپذیر محسوب می‌شود. بطوریکه درجه ارتقاء و اعتلای جوامع امروزی با معیارهای ارقام توسعه حمل و نقل و میزان بهره‌وری آحاد جامعه از امکانات و تسهیلات این بخش سنجیده می‌شود و درصد مقایسه‌ای اعتبارات جذب شده در بخش حمل و نقل از ارقام مشخصه تعالی فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی ملت‌ها بشمار می‌آید. البته کشورهای نظیر ایران که در مسیر و محور ارتباطات جهانی

واقع شد و از موقعیتی استثنایی برای بهره‌وری از مواهب جغرافیایی طبیعی خود سود می‌برند، بخت بیشتر و فرصتهای طلایی فراوان‌تری در اختیار دارند تا خود را با پیشرفته‌ترین دستاوردهای حمل و نقل در عرصه‌های زمین و زمان، هوا و دریا، کار و تجارت، مهیا و مجهز سازند و از تلاشهایی که به ابتکار سازمانها و مجامع بین‌المللی در این راستا به عمل می‌آید بهره‌کافی ببرند. بنابراین جمهوری اسلامی ایران بدلیل موقعیت منحصر بفرد و ممتاز ژئوپلیتیکی در قاره آسیا و منطقه خاورمیانه و ظرفیتهای قابل توجه اقتصادی و ثبات سیاسی به همراه مرزهای زمینی و دریایی طولانی و دسترسی به آبهای آزاد و گسترده‌گی شبکه حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و دریایی از جایگاه ویژه‌ای در ارتباطات منطقه‌ای بویژه برای آسیای میانه و قفقاز برخوردار بوده و نقش قابل ملاحظه‌ای در ترانزیت بین‌المللی داشته و می‌تواند بعنوان یکی از قدرتهای حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی، دریایی) نقش مهم و بسزایی در اقتصاد منطقه و جهان داشته باشد، تحقق این امر میسر نمی‌شود مگر نگرش صنعتی بعنوان زیربنا و مکمل بخش صنعت به این

بخش داشته باشیم. ساختار و پیشینه بخش صنعت و حمل و نقل در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه حاکی از تقدم بخش حمل و نقل بر صنعت داشته عبارتی حمل و نقل بعنوان بستو و زیربنای توسعه، زمینه‌ساز توسعه و پیشرفت صنعتی می‌باشد، بطوریکه شاخص سهم واردات و صادرات در حمل و نقل و زیربخشهای آن بعنوان یکی از شاخصهای اقتصادی بخش حمل و نقل به‌همراه شاخص‌هایی چون اشتغال، سرمایه‌گذاری، ارزش افزوده و... مبنای برنامه‌ریزیها و مطالعات کارشناسان در طرحهای سرمایه‌گذاری و توسعه‌ای این بخش می‌باشد و هرگز نمی‌توان کشوری یافت که بدون توجه به توسعه و داشتن سیستم حمل و نقل پیشرفته و گسترده دارای صنعتی پیشرفته و جهانی باشد. بعنوان مثال کشورهای نظیر سوئیس و اتریش با وجود صنایع پیشرفته و به سبب داشتن سیستم حمل و نقل پیشرفته و گسترده می‌توانند ضمن تأمین نیازهای بخش صادرات و واردات و کسب پیشرفتهای چشمگیر در زمینه صنعت، بدلیل داشتن

موقعیت استراتژیک در قلب اروپا و استفاده از این موقعیت با سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و بها دادن به آن بعنوان یک قدرت برتر در عرصه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیتی در اروپا مطرح گردد. نظریه متوسط سهم بخش حمل و نقل از تولید ناخالص داخلی آن، سالانه حدود ۸ درصد از کل تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد. در جمع‌بندی مطالب بالا می‌توان چنین بیان کرد که حمل و نقل نوعی تولید است که در مقایسه با سایر تولیدات اقتصادی غیرقابل ذخیره است و مصرف آنی دارد. مهمتر از همه آنکه، تولید حمل و نقل نسبت به مقیاس دارای بازده صعودی است و با افزایش بهره‌برداری طول مسیر، وسایل نقلیه و زمان بهره‌برداری مقدار تولید افزایش می‌یابد.

۱- دلایل طرح

حال با توجه به نقش و جایگاه حمل و نقل بعنوان یکی از بخشهای مهم و مؤثر در اقتصاد کشورها به بررسی و تحلیل این جایگاه در کشورمان ایران می‌پردازیم. چنانچه مستحضرید یکی از شاخصهای توسعه یافتگی، تحرک و قدرت جابجایی کالا و خدمات می‌باشد این قدرت جابجایی جز با رشد و توسعه صنعتی حمل و نقل بدست نمی‌آید. بنابراین صنعت در حمل و نقل و عدم دید صنعتی و تولیدی به آن موجب سست شدن پایه سیاستهای اقتصادی و چرخه اقتصاد می‌گردد.

در کشورهایی همانند ایران ناهماهنگی روند کلی توسعه سبب شده است که وسایل حمل و نقل چه از لحاظ کیفیت خود دستگاهها و چه از لحاظ شبکه مسیرهای موجود قابل استفاده در حد پایینی قرار داشته باشند. در نتیجه علاوه بر تأثیر منفی بر روند رشد و توسعه صنعتی کشور سبب گردیده در بهره‌مندی از موقعیت منطقه‌ای و جهانی در حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت کالا برای کشورهای منطقه و جهان که از اهداف تأکید شده در برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و در راستای رهایی از

اقتصاد تک محصولی متکی به نفت، و توسعه صادرات غیرنفتی می‌باشد و گلوگاه و زمینه‌ساز، توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و سیاسی است عقب بمانیم. لازم به ذکر است درآمد سالانه بخش حمل و نقل کشور از حمل ترانزیت کالا حدود ۱ میلیارد دلار است. برنامه‌ریزان این رقم را برآزنده کشور ایران با توجه به موقعیت ویژه استراتژیک آن نمی‌دانند و معتقدند که این صنعت برای کشور تا ۶ میلیارد دلار هم می‌تواند درآمد سالانه داشته باشد که در ریشه‌یابی این عدم توفیق برای حمل و نقل کشور در کسب جایگاه و سهم خود در بازار حمل و نقل آسیا را می‌توان تا حدودی در سیاستگذارهای کلان اقتصادی و برنامه‌های عمرانی جستجو کرد. در برنامه‌های اول و دوم توسعه کشور، درک و عزم کافی نسبت به اولویت حمل و نقل مشاهده نمی‌شود و این فعالیت از حمایت سیاستهای اقتصادی دولت برخوردار نیست. و وضع موجود در واقع ثمره این بی‌توجهی‌های دوره‌های قبل می‌باشد که در صورت ادامه این روند باید انتظار وضعیت خطرناکی برای این بخش را داشته باشیم که در بررسی و علت‌یابی آن می‌توان موضوع را از دو منظر بررسی و تحلیل نمود:

۱-۱ از نظر تخصیص اعتبارات عمرانی به بخش راه و ترابری
در این خصوص به استناد جداول ۱ و ۲ و بررسی وضعیت اعتبارات عمرانی بخش حمل و نقل در برنامه‌های مختلف توسعه کشور و درصد سهم اعتبارات فصل راه و ترابری از کل اعتبارات عمرانی کشور، گویای این واقعیت است که یکی از دلایل اصلی عقب ماندن بخش حمل و نقل نتیجه بی‌توجهی دولت به راه و ترابری و بخش حمل و نقل در دهه‌های قبل می‌باشد که سبب گردیده در بهره‌برداری و استفاده از پتانسیل‌های موجود موفق نباشیم و متأسفانه ادامه این روند در دو برنامه اول و دوم توسعه اقتصادی اجتماعی سالهای ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۸ نیز ادامه یافته و متوسط درصد

اعتبارات این فصل از کل اعتبارات عمرانی کشور از ۱۳ درصد در برنامه اول به ۱۰ درصد در برنامه دوم کاهش یافته است که برای کشوری نظیر ایران با موقعیت جغرافیایی مستحضر بفرد در منطقه و مرزهای طولانی زمینی و دریایی و دسترسی به آبهای آزاد متناسب نمی‌باشد. جدول شماره ۱ و ۲.

بنابراین تنها راه اصلاح و بهبود وضع موجود در جهت استفاده مطلوب و بهینه از پتانسیل‌های موجود به‌عنوان یک بخش بعنوان صنعت حمل و نقل و قرار گرفتن این بخش در گروه فعالیت‌های تولیدی و برخورداری از مزایای آن از جمله افزایش سقف اعتبارات عمرانی، تخصیصی به فصل راه و ترابری بعنوان یک صنعت پایه‌ای و زیربنایی می‌باشد.

۱-۲ از نظر گروه‌بندی فعالیت‌های اقتصادی و قرارگیری حمل و نقل بر گروه خدمات

درخصوص موضوع فوق با بررسی جداول مربوط به رشد تولید ناخالص داخلی گروه‌های مختلف اقتصادی و سهم گروه خدمات از کل تولید ناخالص داخلی و میزان تغییرات آن در طول سالهای مورد مطالعه نسبت به سایر گروه‌های اقتصادی بیانگر سهم حدوداً دو برابری گروه خدمات نسبت به گروه صنایع و سایر گروه‌ها از کل تولید ناخالص داخلی می‌باشد که سهم عمده آن به حمل و نقل اختصاص دارد.

نکته حائز اهمیت متوسط سهم ۷ درصدی ارزش افزوده بخش حمل و نقل از تولید ناخالص داخلی و نیز متوسط ضریب رشد ۵/۸ درصدی آن در بین سالهای ۶۷ تا ۷۶ می‌باشد که با توجه به موارد فوق قرارگیری بخش حمل و نقل با زیربخشهای جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و با سهم عظیم فعالیت‌های داخلی و بین‌المللی و نیز پتانسیل‌های قابل بهره‌برداری در گروه خدمات و در کنار بخشهای ۱- بازرگانی، هتلداری و رستوران ۲- حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات ۳- خدمات مؤسسات

جدول ۱) وضعیت اعتبارات عمرانی بخش حمل و نقل در برنامه‌های مختلف توسعه کشور

(برده به میلیون ریال)

ردیف	عنوان دره برنامه	اعتبارات عمرانی زیربخشهای حمل و نقل و درصد نسبت به کل بخش حمل و نقل								اعتبارات عمرانی		درصد فصل راه و ترابری از کل اعتبارات عمرانی	
		جاده‌ی		ریلی		دریایی		هوایی		اعتبارات عمرانی	اعتبارات عمرانی کل کشور	کشور	کشور
		درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	درصد	مبلغ				
۱	برنامه هفت ساله اول	۱۳۳۴-۱۳۳۸	۱,۸۱۰	۳۶	۲,۵۳۰	۵۱	۲۵۰	۵	۲۱۰	۸	۵,۰۰۰	۲۴	۲۱,۰۰۰
۲	برنامه هفت ساله دو	۱۳۴۱-۱۳۴۴	۲۰,۳۷۵	۶۵	۵,۴۶۲	۱۷	۲,۶۹۵	۸	۲,۹۹۱	۱۰	۲۱,۲۴۴	۳۷	۸۲,۰۰۰
۳	برنامه عمرانی سوم	۱۳۴۶-۱۳۴۹	۲۷,۴۶۱	۷۴	۶,۱۴۷	۱۲	۲,۳۷۱	۹	۲,۸۹۰	۶	۵۰,۸۶۹	۱۵	۲۴۸,۰۰۰
۴	برنامه عمرانی چهارم	۱۳۵۱-۱۳۵۷	۴۴,۴۰۰	۵۳	۲۱,۰۰۰	۲۵	۷,۲۰۰	۹	۱۱,۰۰۰	۱۳	۸۲,۷۰۰	۱۷	۴۸۰,۰۰۰
۵	برنامه عمرانی پنجم	۱۳۵۶-۱۳۵۲	۱۸۶,۵۰۰	۴۴	۸۳,۸۰۰	۲۰	۱۰۲,۰۰۰	۲۴	۵۳,۲۰۰	۱۳	۲۲۵,۶۰۰	۷	۶۰۸,۰۰۰
۶	برنامه نول جمهوری اسلامی	۱۳۶۶-۱۳۶۲	۴۶۷,۶۶۸	۵۰	۲۳۸,۱۲۹	۳۵	۱۰۲,۲۷۷	۱۱	۲۳,۷۰۲	۴	۹۲۶,۲۶۶	۱۳	۷,۰۲۰,۶۰۰
۷	برنامه پنجاه و اول توسعه	۱۳۷۲-۱۳۶۸	۲۸۲,۲۴۰	۴۵	۲۴۸,۱۰۰	۳۲	۱۲۴,۲۴۶	۱۳	۱۰۶,۱۰۰	۱۰	۱,۰۸۰,۴۶۶	۱۳	۸,۱۸۹,۰۰۰
۸*	برنامه پنجاه و دوم توسعه	۱۳۷۸-۱۳۷۴	۱۴۴۵۵۸۸	۵۴	۵۸۹,۳۵۰	۲۲	۲۱۴,۳۰۹	۸	۲۴۸,۲۵۲	۱۳	۲,۶۷۸,۸۶۶	۱۰	۲۶۷۸۸۶۶

نورده کارشناسی

جدول ۲) وضعیت اعتبارات عمرانی کشور در فصل راه و ترابری

(برده به میلیون ریال)

سالهای برنامه	اعتبارات عمرانی کل کشور	نسبت راه و ترابری از کل اعتبارات	درصد فصل راه و ترابری از اعتبارات عمرانی کشور	اعتبارات عمرانی راه و ترابری	اعتبارات عمرانی راه و ترابری از فصل راه و ترابری	درصد اعتبارات عمرانی راه و ترابری از فصل راه و ترابری	اعتبارات عمرانی	درصد اعتبارات عمرانی از فصل راه و ترابری	درصد زیربخش حمل و نقل از فصل راه و ترابری	اعتبارات عمرانی	درصد اعتبارات عمرانی از فصل راه و ترابری	اعتبارات عمرانی	درصد اعتبارات عمرانی از فصل راه و ترابری
۱۳۶۸	۹۱۸۰۲۷	۱۳۳۳۲	۱۴/۶۲	۹۸۱۲	۷۰۲۰	۲۴۱۶۸	۲۴۱۶۸	۲۵/۲۲	۲۴۴۲۴	۲۳/۰۵	۲۳۷۰۵	۲۳۷۰۵	۲۳/۰۵
۱۳۶۹	۱۶۵۲۲۵۷	۲۸۲۲۰	۱۷/۰۹	۲۳۹۱۴	۸۰۶۷	۶۶۷۰۹	۶۶۷۰۹	۲۲/۶۲	۹۰۷۰۲	۳۲/۱۱	۳۲۱۱۱	۳۲۱۱۱	۳۲/۱۱
۱۳۷۰	۲۷۲۶۲۸	۲۲۵۷۰	۱۵/۹۲	۲۷۸۱۲	۸۰۶۸	۹۹۷۵۲	۹۹۷۵۲	۲۲/۸۹	۱۳۷۷۶۶	۳۱/۶۲	۳۱۶۲۱	۳۱۶۲۱	۳۱/۶۲
۱۳۷۱	۳۹۶۲۲۲	۵۵۱۹۰	۱۴/۷۶	۲۷۸۹۱	۸۰۷۸	۱۲۱۸۷۷	۱۲۱۸۷۷	۲۲/۳۵	۱۷۰۴۳۸	۴۱/۲۶	۴۱۲۶۶	۴۱۲۶۶	۴۱/۲۶
۱۳۷۲	۶۶۳۸۸۵	۱۳۶۸۳۱	۱۴/۱۳	۹۹۱۶۲	۷۰۲۵	۲۲۹۶۶۶	۲۲۹۶۶۶	۱۶/۷۹	۲۷۸۲۵۷	۷۰/۲۵	۷۰۲۵۰	۷۰۲۵۰	۷۰/۲۵
۱۳۷۳	۱۱۲۱۸۱۹۰	۱۴۴۹۷۷۸	۱۲/۸۳	۲۸۶۰۶	۱۹۰۷۷	۲۶۹۸۷۵	۲۶۹۸۷۵	۱۸/۷۴	۵۵۴۸۸۲	۳۸/۵۵	۳۸۵۵۵	۳۸۵۵۵	۳۸/۵۵
۱۳۷۴	۱۴۸۳۶۱۰۲	۱۳۳۳۳۷۶	۸/۹۱	۲۱۱۴۱۱	۲۲,۵۵	۲۶۲۸۲۱	۲۶۲۸۲۱	۲۷/۴۴	۷۲۵۰۰۱	۵۲/۸۲	۵۲۸۲۲	۵۲۸۲۲	۵۲/۸۲
۱۳۷۵	۲۲۵۷۲۲۰	۲۴۴۸۶۶۶	۱۰/۸۵	۲۷۷۱۲۲	۱۵/۴۰	۴۴۹۲۲۱	۴۴۹۲۲۱	۱۸/۳۵	۹۲۲۲۱۰	۳۷/۶۷	۳۷۶۶۷	۳۷۶۶۷	۳۷/۶۷
۱۳۷۶	۳۰۳۵۵۰۴۰	۲۳۶۷۹۹۱	۱۱/۰۹	۲۶۵۵۱۴	۲۱/۸۷	۶۵۵۱۰۰	۶۵۵۱۰۰	۱۹/۳۵	۱۵۸۴۷۶۲	۲۷/۰۶	۲۷۰۶۰	۲۷۰۶۰	۲۷/۰۶
۱۳۷۷	۳۰۸۴۵۷۹۷	۳۰۱۰۵۰۰	۹/۷۶	۷۱۱۱۳۵	۲۲,۶۲	۶۷۰۴۰۰	۶۷۰۴۰۰	۲۲/۲۷	۱۵۸۶۵۲۵	۵۲/۷۰	۵۲۷۰۰	۵۲۷۰۰	۵۲/۷۰
	۱۳۷۸*												

مأخذ: قانون بودجه سالهای ۷۷، ۱۳۷۶ و گزارشات کمیته‌های تخصصی راه‌سازی و راه‌آبروی در تدوین برنامه توسعه کشور.
 * در اعداد درج شده در جدول فوق اعتبارات مصوب سالهای مختلف می‌باشد.
 * به علت عدم تصویب قانون بودجه سال ۱۳۷۸ از آوردن اعداد مربوط به این سال خودداری شده است.

مالی و پولی ۴- خدمات مستغلات و خدمات حرفه‌ای و تخصصی ۵- خدمات عمومی ۶- خدمات اجتماعی، شخصی و خانگی عملاً موجب عقب‌ماندگی این بخش گردیده است و هرگز حمل و نقل با توجه به جایگاه و پتانسیل‌های قابل استفاده که می‌تواند داشته باشد در جذب تسهیلات و سرمایه‌گذاری‌های دولتی و خصوصی متناسب با نیازها موفق نبوده و نخواهد بود و روزبروز شاهد تضعیف بیشتر این بخش خواهیم بود و پیامد آن تبدیل شدن به یک کشور مصرف‌کننده محض در دنیایی که به سمت جهانی شدن و تجارت جهانی و پیشرفت ارتباطات سیر می‌کند خواهیم بود. لذا بهترین راه برای اصلاح وضع موجود، اصلاح تقسیم‌بندی فعالیت‌های اقتصادی و پیگیری و تلاش در صنعتی کردن حمل و نقل و قرار دادن آن در رده فعالیت‌های تولیدی به منظور بهره‌مندی متناسب از اعتبارات عمرانی و ارزی بخش صنعت و نیز تشویق سرمایه‌گذاری خارجی و خصوصی در این بخش و نیز بهره‌مندی سرمایه‌گذاران از تسهیلات بانکی متناسب با نرخ بهره کم در جهت تولید صادرات غیرنفتی و رهایی از اقتصاد تک‌محصولی می‌باشد تا بدین طریق عملاً زمینه سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی حمل و نقل فراهم گردیده و در سالهای آتی شاهد رشد و شکوفایی این صنعت که تبعاً با رشد و شکوفایی اقتصادی همراه خواهد بود. لذا اکنون که در اوایل برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی هستیم امید بر آنست که با استفاده از تجربیات گذشته و نتایج حاصل و به فعلیت رساندن این امر و صنعتی نمودن حمل و نقل و با ایجاد انگیزه رقابت بین آنها با سایر صنایع اقیانوسی روشن برای حمل و نقل و اقتصاد حمل و نقل داشته باشیم.

در ادامه با اشاره به برخی متغیرهای کلان اقتصادی بخش حمل و نقل (روند اشتغال، ارزش افزوده، سرمایه‌گذاری و...) به منظور شناخت بیشتر جایگاه حمل و نقل در توسعه اقتصادی، اجتماعی مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌گیرد.

۲- اشتغال

براساس نتایج سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن کشور در سالهای ۶۵، ۷۰ و ۷۵ میزان اشتغال در فعالیت حمل و نقل (حمل و نقل جاده‌ای) به شرح زیر می‌باشد.

سال ۱۳۶۵: حدود ۶۳۱ هزار نفر (معادل حدود ۶٪ از کل تعداد شاغلین)

سال ۱۳۷۰: حدود ۷۶۲ هزار نفر (معادل حدود ۶٪ از کل تعداد شاغلین)

سال ۱۳۷۵: حدود ۹۷۳ هزار نفر (معادل حدود ۷٪ از کل تعداد شاغلین)

که این تعداد در سال ۱۳۷۵ حدود ۱۵۲ هزار نفر (معادل حدود ۱۵٪ کل شاغلین) در بخش مسافر و حدود ۸۵۲ هزار نفر (معادل حدود ۸۵ درصد کل شاغلین) در بخش بار فعالیت می‌کردند.

۳- ارزش افزوده

در طبقه‌بندی نظام حساب‌های ملی کشور، فعالیت‌های حمل و نقل در گروه خدمات طبقه‌بندی می‌شود. این گروه با ارزش افزوده‌ای معادل ۱۳۶/۲ - ۱۰۰ میلیارد ریال (به قیمت جاری) بیش از ۴۰ درصد تولید ناخالص داخلی جامعه را در اختیار داشته است. براساس آمار موجود در سال ۱۳۷۵ میزان تولید ناخالص داخلی کشور به قیمت جاری معادل ۲۳۳۶۵۰/۶ میلیارد ریال بوده است که برآورد انجام شده، ارزش افزوده بخش حمل و نقل را در آن، ۱۲۳۷۶/۷ میلیارد ریال یا ۵/۳ درصد تولید ناخالص کشور نشان می‌دهد. با توجه به آمار و ارقام موجود سهم بخش حمل و نقل از مجموعه گروه خدمات (حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات) از ۸۹/۷ درصد در سال ۱۳۶۸ (آغاز برنامه اول) به ۹۰ درصد در سال ۱۳۷۴ افزایش یافته است. ضمناً برای همین دوره زیربخش حمل و نقل جاده‌ای در مقایسه با شقوق مختلف حمل و نقل از درصد بالایی از ارزش افزوده (بطور متوسط حدود ۸۳ درصد بخش حمل و نقل در سال) برخوردار بوده که خود حاکی از اهمیت و جایگاه ویژه اقتصادی قابل توجه این زیربخش می‌باشد. بطوری که برای سال ۱۳۷۵ با رشد ۴ درصدی نسبت به سال قبل

تعداد کل شاغلین بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور حدود یک میلیون نفر می‌باشد که این شاغلین، ارزش افزوده‌ای (ناخالص) معادل ۱۱۵۲۸ میلیارد ریال برای اقتصاد کشور ایجاد کرده‌اند. که بیشترین ارزش افزوده مربوط به کامیون با حدود ۵۷۷۰ میلیارد ریال و کمترین ارزش افزوده مربوط به سواری کرایه با حدود ۲۰۶ میلیارد ریال بوده است. لازم به ذکر است که یکی از شاخص‌های عمومی بهره‌وری در بخش حمل و نقل، هریک از شاغلین مربوط در ایجاد ارزش افزوده این بخش می‌باشد که طی همین سال با توجه به آمار موجود به شرح ذیل می‌باشد که نشان از اهمیت و جایگاه حمل و نقل زمینی در ارزش افزوده بخش حمل و نقل دارد.

الف - سهم هریک از شاغلین بخش حمل و نقل از ارزش افزوده این بخش حدود ۱۴/۶ میلیون ریال

ب - سهم هریک از شاغلین زیربخش حمل و نقل زمینی از ارزش افزوده این بخش حدود ۱۴ میلیون ریال.

شایان ذکر است که سهم بخش حمل و نقل در کل تولید ناخالص داخلی چند کشور منتخب جهان در سال ۱۹۹۲ میلادی به شرح زیر بوده است. آمریکا ۶/۱ درصد، کره جنوبی ۷ درصد، فرانسه ۸ درصد، ترکیه ۱۱/۹ درصد و پاکستان ۹/۳ درصد.

همانگونه که آمار و ارقام نشان می‌دهد پایین‌ترین سهم در میان این کشورها متعلق به آمریکا و بالاترین سهم متعلق به ترکیه است. نکته جالب اینکه سهم محاسبه شده برای اقتصاد ایران به ارقام مربوط به کشورهای کره جنوبی و آمریکا نسبت به کشورهای ترکیه و پاکستان نزدیکتر است.

۴- سرمایه‌گذاری

با توجه به قرارگیری بخش حمل و نقل در گروه خدمات سرمایه‌گذاری تخصیص یافته به این بخش همواره درصدی از گروه خدمات بوده که طی سالهای ۱۳۶۷-۱۳۷۵ حدود ۱۹ درصد بوده است. همچنین سهم این بخش در مقایسه با تشکیل سرمایه در

کل کشور به طور میانگین سالانه حدود ۱۴ درصد بوده است.

شایان ذکر است که طی همین دوره، روند درصد رشد سرمایه گذاری حمل و نقل کشور در گروه خدمات روند متعادل و مطلوبی نبوده، که مهمترین علت آن "پایین بودن نرخ بازگشت سرمایه" می باشد. قابل توجه است که با افزایش میزان سرمایه گذاری در گروه خدمات، بخش حمل و نقل کشور کمتر تحت تأثیر این امر قرار گرفته است. (جدول شماره ۵).

همچنین لازم به ذکر است که سهم سرمایه گذاریهای در بخش حمل و نقل از کل سرمایه گذاری ثابت ناخالص کشور (قیمت جاری) از ۹/۵ درصد در سال ۱۳۶۵ به ۱۴/۴ درصد در سالهای اخیر افزایش یافته است. در حالیکه مقایسه این نسبت با بعضی از کشورهای در حال توسعه جهان، نشان می دهد که هنوز در مقایسه با سایر کشورها، توجه کافی به این امر نشده است. جدول ۶ سهم سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل را

از کل سرمایه گذاری، برای چند کشور نشان می دهد که گواهد مطلب فوق می باشد.

جدول ششم (۶) مقایسه سهم سرمایه گذاری بخش حمل و نقل در کل کشور برای کشورهای مختلف

نام کشور	سالهای مورد نظر	سهم بخش حمل و نقل از کل سرمایه گذاری کشور
فیلیپین	۱۹۷۱-۷۴	۵۷.۵
کوبا	۱۹۷۴-۷۸	۴۰
نیجریه	۱۹۷۵-۸۰	۲۷.۵
هند	۱۹۷۴-۷۸	۱۹.۲
ایران	۱۹۹۲-۹۷	۱۴.۴

مأخذ: دفتر آمار و خدمات نمایشی سازمان حمل و نقل و پدیده های کشور، حمل و نقل در یک نگاه ۱۳۷۱

۵- نتیجه گیری و پیشنهادات

حال با شناخت جایگاه بخش حمل و نقل و اهمیت آن در اقتصاد، میزان ارزش افزوده

و سهم آن از تولید ناخالص داخلی و سرمایه گذاری لزوم توجه جدی به این بخش و تغییر نگرش در برنامه ریزی ها و سرمایه گذاری ها با هدف ارتقاء آن با توجه به اثرات مثبت چشمگیر برای بخشهای کشاورزی، صنعت، ساختمان و خدمات قابل تأمل می باشد. لذا برای تحقق این امر اولین مهمترین مسئله بهره مندی بیشتر از اعتبارات تخصیصی برای توسعه و تجهیز حمل و نقل و سرمایه گذاری های لازم می باشد که لازمه این امر چنانچه در قسمت های قبل اشاره شد خارج کردن این بخش از زیرمجموعه گروه خدمات که همواره بیشترین سهم ارزش افزوده این گروه متعلق به این بخش است. در حالیکه از نظر جذب سرمایه گذاری همواره با نارسایی هایی همراه بوده و قرارگیری آن در بخش صنعت، بطوریکه تحقیق در علت پیشرفت و توسعه حمل و نقل اکثر کشورهای پیشرفته جهان مؤید همین نکته می باشد. زیرا با قرارگیری این بخش در گروه خدمات ضمن محروم شدن از اعتبارات

جدول شماره ۵: ارزش افزوده بخش حمل و نقل کل کشور با احتساب قیمت عوامل (به قیمت ثابت سال ۱۳۶۱)

واحد: میلیارد ریال

سال	کل کشور	گروه خدمات	حمل و نقل	کل ارزش افزوده بخش حمل و نقل	درصد ارزش افزوده حمل و نقل از کل ارزش افزوده	درصد سهم حمل و نقل از گروه خدمات	سرمایه گذاری حمل و نقل از گروه خدمات	درصد سهم سرمایه گذاری حمل و نقل از کل سرمایه گذاری	درصد سهم ارزش افزوده از ارزش افزوده کل	درصد سهم ارزش افزوده از ارزش افزوده کل	درصد سهم سرمایه گذاری از کل سرمایه گذاری
۱۳۶۷	۱۱۲۳/۶	۸۲۴	۱۲۹/۵	۵۴۵	۱۲/۴	۱۷/۷	۱۷/۷	۱۳/۱	۸۸	۵/۹	۱۳/۱
۱۳۶۸	۱۲۱۶/۸	۸۵۵/۹	۱۷۵/۲	۵۹۲	۱۲/۲	۱۹/۸	۱۹/۸	۱۴/۴	۸۸	۶/۲	۱۴/۴
۱۳۶۹	۱۳۷۸/۸	۹۶۷/۲	۱۷۵/۲	۷۲۵	۱۶/۵	۱۸/۱	۱۸/۱	۱۲/۷	۸۹	۶/۸	۱۲/۷
۱۳۷۰	۱۹۲۲/۹	۱۲۳۷	۲۷۱/۲	۸۵۱	۱۶/۶	۲۱/۹	۲۱/۹	۱۴/۰	۸۹	۷/۲	۱۴/۰
۱۳۷۱	۲۰۷۷/۲	۱۳۸۸/۲	۲۸۸/۵	۹۵۶	۱۷/۱	۲۰/۸	۲۰/۸	۱۲/۹	۸۵	۷/۷	۱۲/۹
۱۳۷۲	۲۱۳۲/۲	۱۲۹۶/۲	۲۷۲/۴	۱۰۱۵	۱۷/۸	۱۹/۳	۱۹/۳	۱۲/۸	۷۷	۷/۸	۱۲/۸
۱۳۷۳	۲۲۰۶/۲	۱۲۸۸/۹	۲۹۳/۶	۱۰۶۷	۱۷/۹۲	۲۰/۷	۲۰/۷	۱۲/۲	۷۷	۸/۰	۱۲/۲
۱۳۷۴	۲۳۵۶/۲	۱۴۱۲/۳	۳۰۴/۱	۱۰۱۶	۱۹/۴۴	۲۱/۳	۲۱/۳	۱۲/۹	۷۵	۷/۳	۱۲/۹
۱۳۷۵	۲۷۱۱/۳	۱۴۳۹/۱	۳۱۸/۷	۱۰۷۲	۱۹/۸	۲۲/۱	۲۲/۱	۱۲/۹	۷۶	۷/۳	۱۲/۹
۱۳۷۶	۲۴۰۶/۹	۱۳۹۶/۲	۳۰۲/۶	۱۱۳۴	۲۰/۴	۲۱/۷	۲۱/۷	۱۲/۵	۷۶	۷/۵	۱۲/۵

مأخذ اصلی: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران - نتایج تفصیلی حسابهای ملی طی سالهای ۱۳۷۶ - ۱۳۷۱

مأخذ فرعی: گزارشات سالانه سازمان حمل و نقل و پدیده های کشور.

مختلف عمرانی بودجه سالانه کشور و اعتبارات لازم که بخش صنعت همواره از آن بهره‌مند بوده موجبات کاهش ارزش افزوده این بخش نیز می‌گردد. بطوریکه با فرارگیری بخش حمل و نقل در گروه خدمات (براساس استاندارد SNA) ارزش افزوده مربوط به ساخت خودروها در بخش صنعت و ارزش افزوده مربوط به ساخت شبکه راهها در بخش ساختمان و مسکن محاسبه می‌گردد در حالیکه اگر تعریف جامعی از حمل و نقل داشته باشیم که شامل همه موارد فوق باشد پس محاسبات کنونی نمی‌تواند بیانگر ارزش افزوده واقعی بخش حمل و نقل باشد و سهم این بخش بسیار بیشتر از مقدار اشاره شده خواهد بود.

در ضمن در کشورهای توسعه یافته (ب) درصد اینکه ارزش افزوده ناشی از ساخت زیربناها را جز بخش حمل و نقل محاسبه می‌کنند به دلیل توسعه نسبتاً کامل شبکه حمل و نقل، نیاز کمتری به سرمایه‌گذاری در این بخش می‌باشد و به همین جهت میزان سهم حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی این کشورها پایین‌تر از کشورهای در حال توسعه است. ضمناً مسئله دیگر تسهیلات تقسیم‌بندی که در واقع موجبات تضعیف بخش حمل و نقل گردیده است موجب استفاده از تسهیلات اعطایی و نرخ سود این تسهیلات می‌باشد. (جدول ۷)

جدول شماره ۷) نرخ سود مورد انتظار تسهیلات اعطایی در بخشهای مختلف اقتصادی

بخش اقتصادی	۱۳۷۷
کشاورزی	۱۳-۱۶
صنعت و معدن	۱۷-۱۹
مسکن در قالب الگوی مسکن	۱۵
مسکن در خارج قالب الگوی مسکن	۱۶
تاریکاتی داخلی، واردات و خدمات	۲۲-۲۵
صادرات	۱۸

چنانچه در جدول بالا مشهود است بالاترین نرخ سود تسهیلات بانکی متعلق به بخش خدمات و بخش حمل و نقل می‌باشد



رژیم جدید مالی و مطالعات فرسنگی

که سبب گردیده سرمایه‌گذاران بطور وسیع بخش غیردولتی اعم از تعاونی و خصوصی) با توجه به پایین بودن نرخ بازگشت سرمایه در این بخش و بالا بودن نرخ سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل رغبتی به استفاده از این تسهیلات به منظور تجهیز و توسعه بخش حمل و نقل نداشته باشند. لذا تنها در صورت عملی شدن این موضوع است که می‌توانیم شاهد رشد و توسعه حمل و نقل در عرصه داخلی و تأمین نیازها و نیز حضور پررنگتر در عرصه بین‌المللی و در رقابت با

کشورهای رقیب می‌توانیم داشته باشیم. با امید تحقق این هدف و اعتدالی هرچه بیشتر بخش حمل و نقل همگام با بخش صنعت در اقتصاد ملی کشور. منابع و مأخذ:

- ۱- سالنامه‌ی آماری سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور ۱۳۷۶-۱۳۷۸
- ۲- نشریه‌ی نماگرهای اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
- ۳- تحلیل حمل و نقل و جایگاه آن در اقتصاد ایران
- ۴- اقتصاد کلان (تألیف دکتر محمودی)