



حمل و نقل کشور: چالشها و راهکارها

کمیون توسعه صادرات

دیرخانہ کمیون ہای تخصصی

عنوان گزارش: حمل و نقل کشور: چالشها و راهکارها

کمیسیون: توسعه صادرات

تهیه کننده: حسن ولی بیگی

ناظر: حمیدرضا قاسمی

اعضای کمیته پژوهشی دبیرخانه: مهدی تاجیک - هما شریفی - حمیدرضا قاسمی - فتانه امجدیان

ویراستار: پریسا فتوحی

انتشار: دبیرخانه کمیسیون های تخصصی اتاق ایران

شماره گزارش: ۰۶۹۶۱۰۳

پاییز ۹۶

مقدمه:

زیرساخت‌های لجستیکی کارآمد از جمله پیش‌نیازهای رقابت‌پذیری بنگاه‌ها در بازارهای صادراتی است. چرا که وجود چنین زیرساخت‌هایی برای تامین نیاز بنگاه‌ها به دسترسی به بازارهای صادراتی با ترکیب معقولی از زمان و هزینه و با کمترین تاخیر در زمان‌های تحویل، ضمن حفظ کیفیت کالا ضروری می‌باشد.

بخش حمل و نقل به عنوان بخش تاثیرگذار در پایداری رشد تولید و تجارت همواره مد توجه سیاست‌گذاران بوده است. مطالعات انجام شده بانک جهانی حاکی از آن است که بخش حمل و نقل با تسهیل مبادله و تجارت میان کشورها، هم در سطح ملی و هم در سطح جهانی نقش مهمی ایفا می‌نماید. این بخش زمینه‌های امکان دسترسی کالاها به مشتریان خارجی را با سرعت بالا و کمترین هزینه فراهم می‌سازد. از سوی دیگر به جهت نقشی که بخش حمل و نقل در توزیع درآمدها، کاهش نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی و به تبع کاهش فقر و اختلاف درآمد میان روستائیان و شهرنشینان می‌گذارد، حائز اهمیت است.

بر اساس گزارشات سازمان جهانی تجارت طی سالهای ۹۲-۱۹۸۰، تجارت جهانی هم به لحاظ فروش و هم جابجایی کالاها، به طور متوسط ۵ درصد در سال رشد داشته در حالی که این مقدار در مقایسه با سطح درآمد که تنها ۳ درصد در سال رشد نشان می‌دهد نشان‌دهنده تاثیر جدی حمل و نقل در رشد تجارت جهانی است.

اما آمار موجود (نظیر هزینه هر تن بار بیش از متوسط جهانی)، حکایت از عدم کارایی زیرساخت‌های لجستیکی کشور، بویژه در حوزه صادرات دارد که بطور قطع تاثیر نامطلوبی بر رقابت‌پذیری صنایع مزیت‌دار داشته است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که سهم هزینه حمل و نقل در قیمت تمام شده در کشور در مقایسه با کشورهای دیگر بالاتر است و این امر رقابت‌پذیری کالاهای ایرانی را در بازارهای جهانی تحت الشعاع قرار می‌دهد.

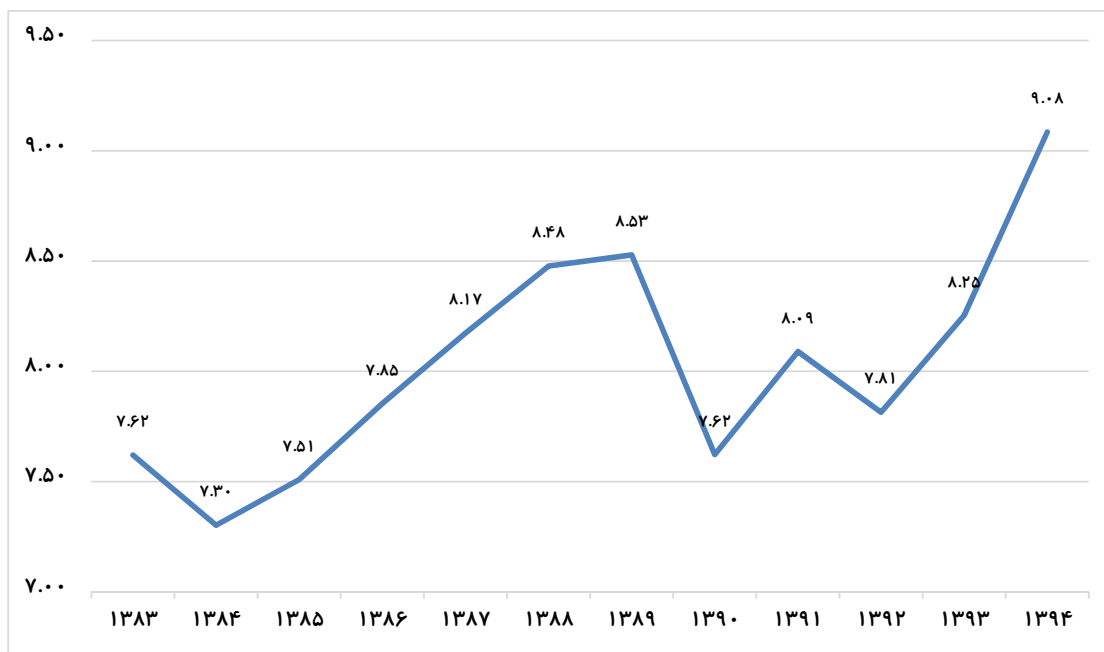
با این مقدمه کوتاه در این مقاله سعی خواهد شد، در ابتداء تصویری از وضع موجود ارائه و سپس چالشهای حمل و نقل بیان و در انتها نیز راهکارهای بهبود وضع موجود ارائه گردد.

۱- تبیین وضع موجود:

۱-۱) جایگاه بخش حمل و نقل در اقتصاد کشور:

در کشوری با طول و عرض بیش از دو هزار کیلومتر، طبعاً حمل و نقل می‌تواند سهم چشمگیری در رشد و توسعه مناطق مختلف و یا عقب ماندگی و انزوای آنها داشته باشد. به طور کلی در تمام عرصه‌های اجتماعی، اقتصادی و تولیدی کشور می‌تواند نمودی از حضور بخش حمل و نقل و جایگاه آن را ملاحظه کرد.

بر اساس آخرین گزارش منتشر شده بانک مرکزی (آمار حسابهای ملی)، سهم گروه حمل و نقل در سال ۱۳۹۴ از تولید ناخالص داخلی به قیمت جاری ۹/۰۸ درصد (بالاترین سهم از سال ۱۳۸۳) بوده است. البته این سهم در سال ۱۳۸۹ قبل از ورود به رکود اقتصادی ۸/۵۳ درصد بوده که در سال ۱۳۹۰ به ۷/۶۲ درصد نزول و سپس سهم این بخش شروع به صعود نمود. طی سالهای ۱۳۸۳-۱۳۸۹ نیز سهم این بخش صعودی بوده که بخشی از آن به دلیل افزایش حجم تجارت در این دوره بوده است (نمودار ۱).



نمودار(۱): سهم بخش حمل و نقل از تولید ناخالص داخلی طی ۱۳۸۳-۹۴

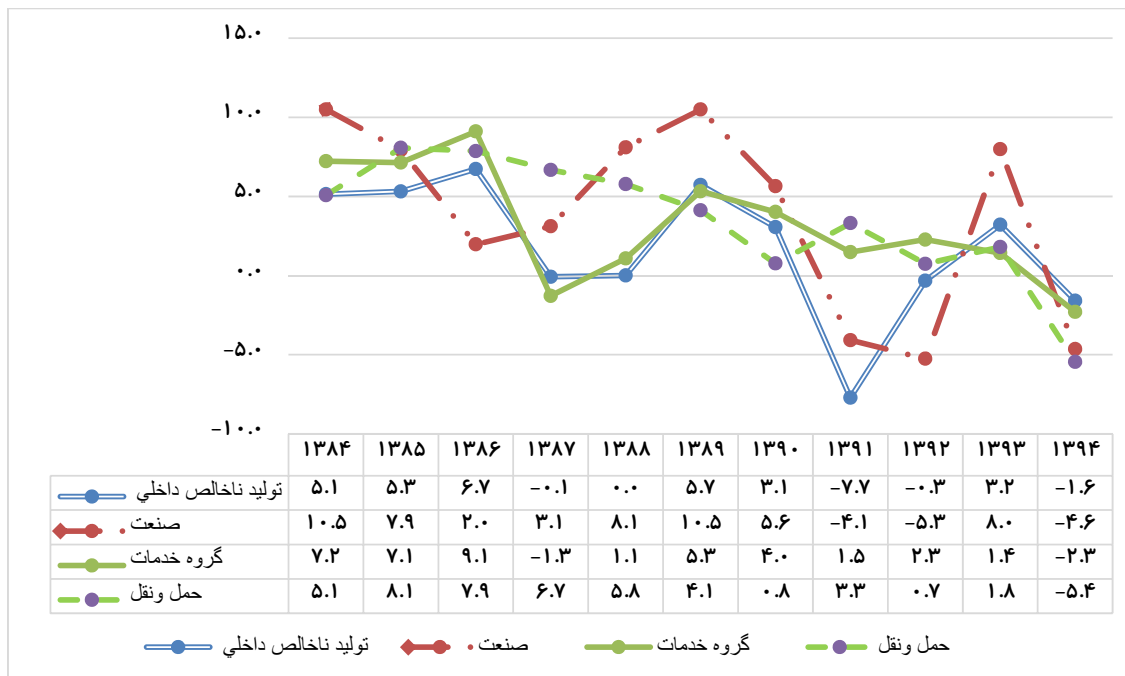
بخش حمل و نقل طی سالهای ۱۳۸۳-۱۳۹۴ به طور متوسط ۱۶ درصد از ارزش افزوده بخش خدمات و ۸ درصد از ارزش افزوده کل کشور را به خود اختصاص داده است. در سالهای بعد از انقلاب اسلامی، بخش حمل و نقل همواره روندی صعودی داشته است و همراه با رشد تولید ناخالص داخلی، بخش حمل و نقل نیز رشد نموده است.

در جدول (الف) و (ب) پیوست مقادیر ارزش افزوده بخش معدن، صنعت، خدمات، حمل و نقل و اقتصاد کشور و همچنین نرخ رشد هرکدام در دوره زمانی ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۴ ارائه شده است.

به دلیل مزایایی که حمل و نقل دریایی نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقل دارد، بیشتر مبادلات کالا در سطح جهان از طریق دریا انجام می‌شود و سهم حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌المللی بیش از ۹۰ درصد می‌باشد. در حال حاضر سالیانه بیش از ۱۱ میلیارد تن انواع کالا از طریق حمل و نقل دریایی جابه‌جا می‌شود که تقریباً یک سوم آن را نفت خام و فرآورده‌های نفتی، بیش از یک سوم را محموله‌های خشک فله و مابقی را محموله‌های خشک بسته‌بندی شده تشکیل می‌دهد. در این ارتباط نزدیک به یک سوم از مرزهای کشور را مرزهای آبی تشکیل می‌دهد، لذا نمی‌توان به امر فعالیتهای بندری و کشتیرانی بی توجه بود، زیرا برای کشوری که مرزهای طولانی آبی دارد و دسترسی به آبهای آزاد امکانپذیر است، رونق کشتیرانی و تجارت دریایی امری ضروری به نظر می‌رسد. این در حالی است که سهم حمل و نقل دریایی از تولید ناخالص

داخلی کشور باوجود بیش از سه هزار کیلومتر نوار ساحلی به یک درصد هم نمی‌رسد. این سهم در کشورهای ساحلی پیشرفته مثل اتحادیه اروپا ۵۹ درصد است. این در حالی است که ظرفیتهای بزرگی برای ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه از بنادر ایران وجود دارند که این ظرفیتها به طور کامل استفاده نمی‌شوند.

در نمودار زیر نرخ رشد بخش صنعت، خدمات، حمل و نقل و کل اقتصاد نشان داده شده است. بر اساس اطلاعات نمودار زیر رشد اقتصادی تا حد زیادی متأثر از رشد بخش صنعت کشور است. به عبارت دیگر روند رشد بخش صنعت و اقتصاد در این دوره تقریباً همگراست که این امر با توجه به سهم ۱۴ درصدی سهم بخش صنعت در اقتصاد، قابل انتظار است. جالب اینجاست که بخش حمل و نقل که تا سال ۱۳۸۹ نقش پررنگی در رشد اقتصادی داشت، از سال ۱۳۹۰ نقش آن تضعیف شده و در سال ۱۳۹۴ حتی منفی شده است.



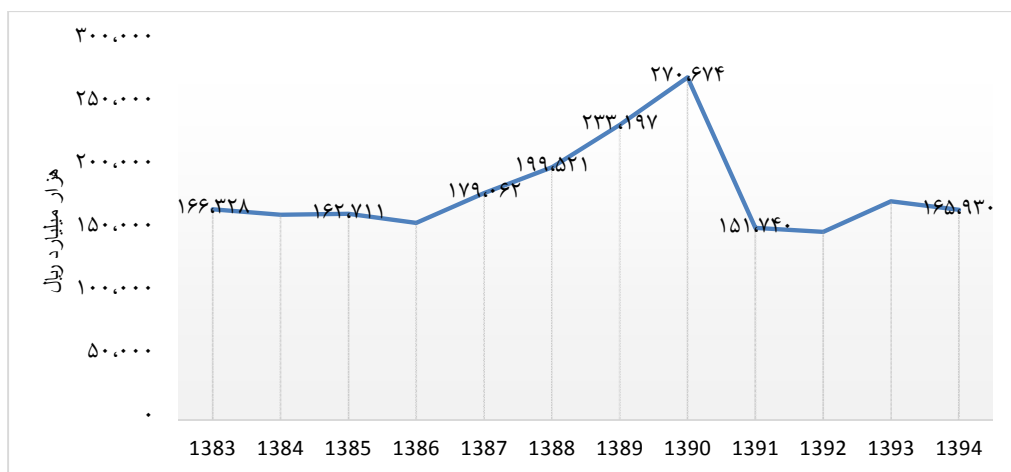
نمودار (۲): رشد اقتصادی، رشد بخش صنعت، خدمات و حمل و نقل طی ۱۳۸۴-۹۴

کاهش سرمایه‌گذاری در زیرساختهای حمل و نقل

بر اساس آمار حسابهای ملی بانک مرکزی، ارزش سرمایه‌گذاری در حمل و نقل (به قیمت ثابت سال ۱۳۹۰) از سال ۱۳۸۳ تا سال ۱۳۹۰ روندی صعودی داشته با نرخ سالانه ۷/۲ درصد مواجه بوده است. این در حالی است که با مطابق با شروع تحریم‌های بین‌المللی این روند کاهنده شده است و از ۲۷۰۶۷۴ هزار میلیارد ریال به ۱۶۵۹۳۰ هزار میلیارد ریال کاهش یافته است. قطعاً این روند با توجه به وضعیت نه چندان مناسب زیرساختهای حمل و نقل در مقایسه با کشورهای منتخب، کشور را نسبت به آنها از رقابت دور نگه خواهد داشت (نمودار ۳).

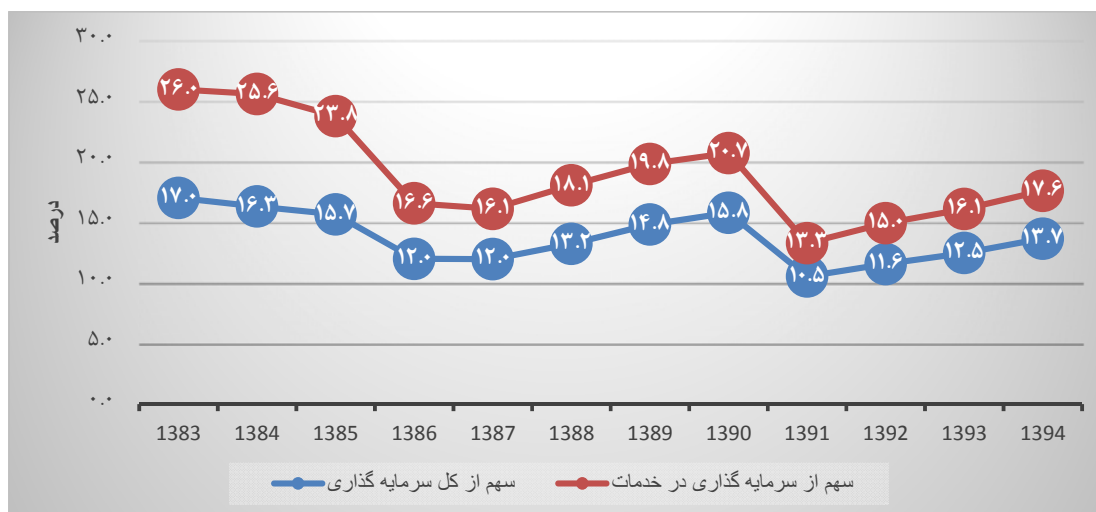
بر اساس آمار اعلامی وزارت راه و شهرسازی بخش خصوصی در سالهای ۱۳۹۳-۱۳۹۵ موفق شده ۱۳۰ هزار میلیارد ریال در زیرساخت های حمل و نقل کشور سرمایه‌گذاری کند. در این مدت وزارت راه و شهرسازی با استفاده از منابع داخلی سازمان های و شرکتهای تابعه نیز، معادل ۲۵ هزار میلیارد تومان در حوزه زیر ساخت های حمل و نقل کشور سرمایه گذاری کرده است و مجموع این سرمایه گذاری های اکنون به ۳۸ هزارمیلیارد تومان رسیده است.

این در حالی است که در برنامه ششم توسعه برای توسعه حمل و نقل اعتباری معادل ۱۹۰۰ هزار میلیارد ریال پیش بینی شده است، لذا برای توسعه این بخش سالیانه باید حدود ۴۰۰ هزار میلیارد ریال اعتبار هزینه شود.



نمودار (۳): سرمایه‌گذاری حمل و نقل به قیمت ثابت سال ۱۳۹۰ طی سالهای ۱۳۸۳-۱۳۹۴ (درصد)

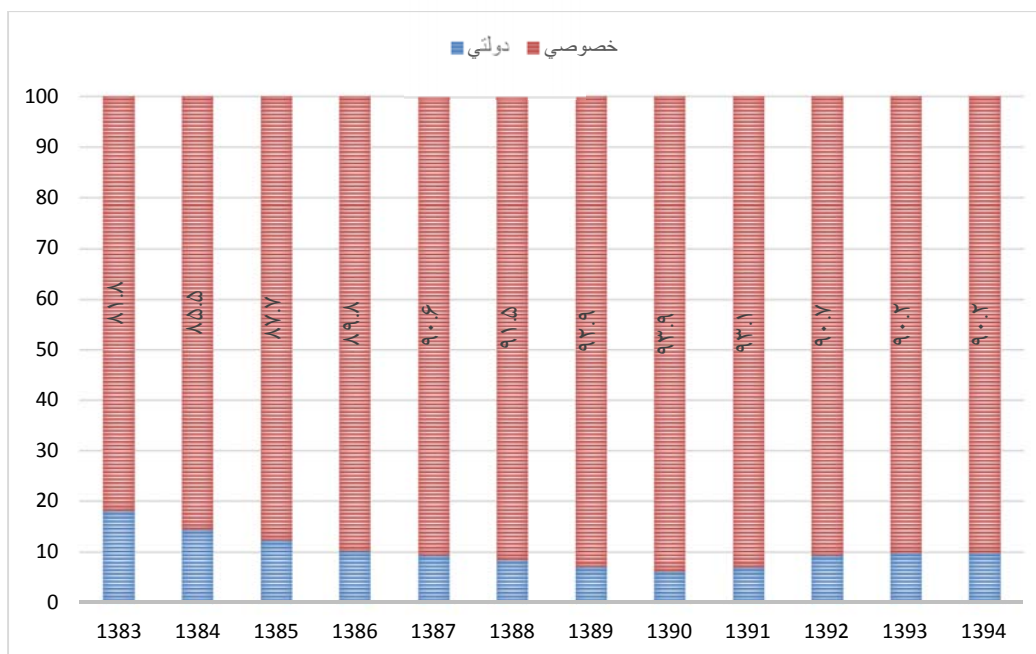
بر اساس نمودار (۴) سهم سرمایه‌گذاری در حمل و نقل از کل سرمایه‌گذاری (به قیمت جاری) صورت گرفته از ۲۶ درصد در سال ۱۳۸۳ به ۱۷/۶ درصد به سال ۱۳۹۴ کاهش یافته است. همین روند در خصوص سهم این بخش از کل سرمایه‌گذاری کشور قابل ملاحظه است. نگاه به سهم‌ها در سالهای پس از ۱۳۹۰ نشان می‌دهد که با وجود مشکلات گریبانگیر اقتصاد ایران، سهم حمل و نقل روندی صعودی داشته، لیکن این وضعیت با توجه به میزان سرمایه‌گذاری مورد نیاز، کفایت نمی‌کند.



نمودار (۴): سهم سرمایه‌گذاری حمل و نقل از بخش خدمات و کل طی سالهای ۱۳۸۳-۱۳۹۴ (درصد)

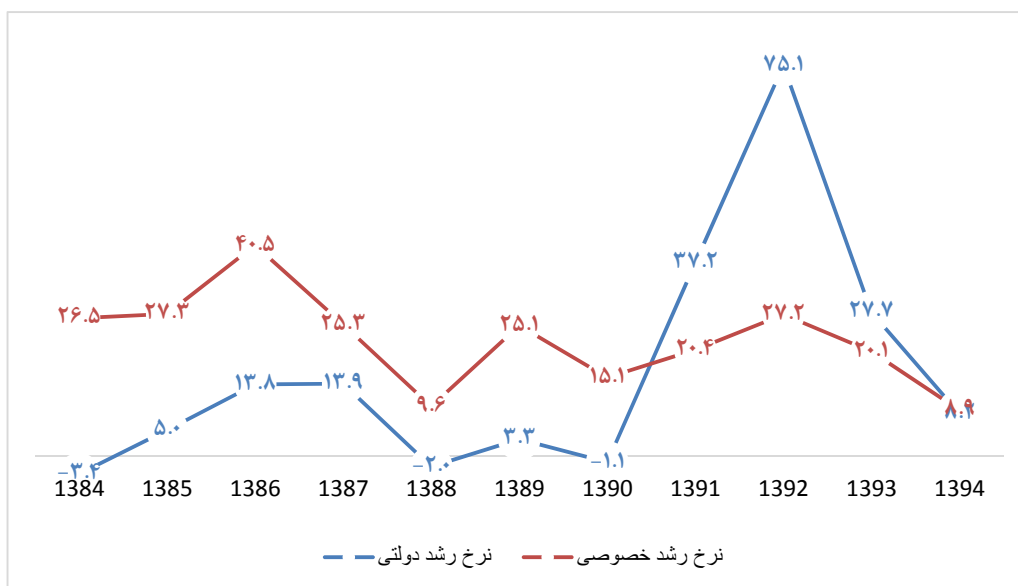
نقش بخش خصوصی در حمل و نقل:

بخش حمل و نقل در زمره محدود بخشهایی است که سهم بخش خصوصی در آن بسیار بالاست، لذا انتظار می‌رود کارایی و بهره‌وری این بخش در مقایسه با سایر بخش‌ها بالا باشد. بر اساس آمارهای منتشره بانک مرکزی، سهم بخش دولتی در سال ۱۳۸۳ بالغ بر ۱۸/۲ درصد بوده که در سال ۱۳۹۴ به ۹/۸ درصد کاهش یافته است. این میزان سهم نیز عمدتاً در بخش‌های هوایی و دریایی است و بخش زمینی عمدتاً خصوصی بوده و سهم بخش دولتی نیز در این بخش زیر ۵ درصد است.



نمودار (۵): ارزش افزوده حمل و نقل به تفکیک خصوصی و دولتی طی سالهای ۱۳۸۳-۱۳۹۴ (درصد)

اطلاعات نمودار (۶) حاکی از آن است که بیشترین نوسانات در بخش حمل و نقل ناشی از بخش دولتی بوده تا بخش خصوصی و از سوی دیگر بخش خصوصی نقش پر رنگتری در ایجاد ارزش افزوده داشته است.



نمودار (۶): رشد ارزش افزوده حمل و نقل به تفکیک خصوصی و دولتی طی سالهای ۱۳۸۴-۱۳۹۴ (درصد)

۲-۱) سهم انواع حمل و نقل:

به طور کلی حمل و نقل در سه نوع حمل و نقل زمینی (ریلی و جاده‌ای، لوله‌ای)، هوایی و دریایی انجام می‌گیرد که به دلیل ارزان بودن حمل و نقل دریایی بیشترین سهم را در میان انواع شقوق حمل و نقل داراست.

طبق آمار موجود، بیش از ۸۰ درصد صادرات کشور برحسب تناژ از طریق دریا، حدود ۱۰ درصد از طریق جاده‌ها و مابقی از طریق خطوط ریلی صورت می‌گیرد. حدود ۸۷ درصد صادرات غیرنفتی دریایی از دو بندر شهید رجایی و امام خمینی و ۶ درصد نیز از بندر بوشهر و شهید باهنر صورت می‌گیرد. حدود ۷۳ درصد صادرات جاده‌ای، از طریق مرزهای ایران با سه کشور افغانستان، ترکیه و ترکمنستان صورت می‌گیرد. به همین دلیل، مرزهای ایران با این سه کشور، بیشترین سهم را در بین مرزهای خشکی به خود اختصاص داده‌اند. به گونه‌ای که ۶۰ درصد صادرات جاده‌ای کشور از طریق چهار مرز بازرگان (ترکیه)، میلک و دوغارون (افغانستان) و لطف‌آباد (ترکمنستان) انجام می‌شود. بخش اعظم حمل ریلی برای صادرات کالاها (۹۰ درصد حمل) به مقصد بندر کشور و بخصوص بندر شهید رجایی و امام خمینی صورت می‌گیرد. از ۱۰ درصد باقیمانده نیز بخش عمده صادرات، مربوط به مرز ریلی سرخس با ترکمنستان می‌باشد.

بررسی آمار حمل‌ونقل جاده‌ای کالاها در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳، حاکی از کاهش حمل و نقل است که این امر نشانگر کاهش تولید در بخش‌های مختلف اقتصادی می‌باشد. بر اساس آمارنامه سال ۱۳۹۴ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، میزان کالاهای حمل شده در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال قبل از آن ۶٫۵ درصد کاهش داشته است (۳۸۵ میلیون تن در سال ۱۳۹۳ به ۳۵۹ میلیون تن در سال ۱۳۹۴). در این بین سهم انتقال کالاهای صنعتی در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ حدود ۱٫۶ درصد کاهش داشته و به مقدار ۷۵٫۸ درصد در سال ۱۳۹۴ رسیده است.

بر اساس آمارهای شرکت راه‌آهن مقدار کل بار حمل شده به صورت ریلی از ۳۴٫۹ میلیون تن در سال ۱۳۹۳ به ۳۵٫۶ میلیون تن در سال ۱۳۹۴ افزایش داشته است. ترانزیت کالا غیرنفتی نیز در سال ۱۳۹۳ از ۷۱۵ هزار تن به ۱۴۳۵ هزار تن افزایش داشته است. همچنین تناژ بار فعالیت‌های صادره در حمل و نقل ریلی از ۶۲۶۱ هزار تن به ۵۷۴۸ هزار تن رسیده که حاکی از کاهش ۸٫۱ درصدی در این نوع فعالیت می‌باشد. در تناژ بار وارده نیز کاهش ۱۲٫۶ درصدی قابل ملاحظه است، به نحوی که از مقدار ۳۶۸۵ هزار تن در سال ۱۳۹۳ به ۳۲۱۸ هزار تن در سال ۱۳۹۴ کاهش داشته است. با توجه به این امر که در حمل و نقل زمینی، سهم حمل و نقل ریلی در مقابل حمل و نقل جاده‌ای محدود است، با کاهش حمل کالاها به صورت زمینی می‌توان نتیجه گرفت که میزان تولیدات و فعالیت‌های خدماتی مرتبط به بازاریابی محصولات تولیدی کاهش یافته است.

حمل‌ونقل ریلی هنوز هم چه برای انتقال بار و چه مسافر، کارآمدترین و ارزان‌ترین وسیله محسوب می‌شود. اهمیت فزاینده ایران به عنوان یک کشور ترانزیتی بین اروپا، آسیا و آسیای مرکزی موجب شده است توسعه بخش ریلی اولویاتی استراتژیک به دست آورد. لذا سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت و موارد مرتبطی همانند نگهداری و تعمیرات، بهبود و بازسازی زیرساخت‌های فعلی در این چارچوب باید مورد توجه قرار گیرد.

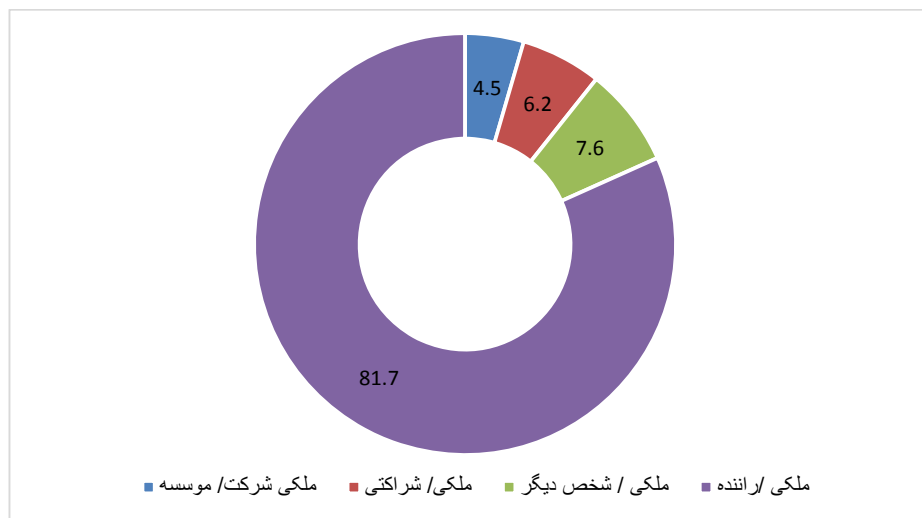
حمل و نقل دریایی بیشترین سهم در میان انواع حمل و نقل را دارا می‌باشد. با وجود اهمیت مقوله حمل و نقل و لجستیک در پشتیبانی از تولید و تجارت داخلی و خارجی کشور، آمارها نشان می‌دهند که لجستیک و حمل و نقل دریایی هنوز جایگاه مطلوب خود را در کشور در مقایسه با سایر کشورهای دریایی دنیا نیافته است. مطابق آمار بازرگانی خارجی کشور، در سال ۱۳۹۴، حدود ۸۶ درصد تناژ صادرات و ۹۳ درصد تناژ واردات کالا در کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت گرفته است. همچنین، سهم بندر از ترانزیت کالا از کشور در حدود ۷۱ درصد می‌باشد که بیانگر نقش بالای دریا و حمل‌ونقل دریایی در تجارت و بازرگانی کشور می‌باشد ولی همچنان امکان بهبود و ارتقای جایگاه این مد حمل و نقل در تجارت خارجی کشور وجود دارد.

۳-۱) سهم هزینه حمل و نقل در قیمت تمام شده:

طبق برآوردها، سهم هزینه حمل و نقل از قیمت تمام شده برای کالاهای صادراتی نیمه فرآوری شده ۱۸ تا ۲۵ درصد و برای مواد خام ۳۰ تا ۳۵ درصد است. این در حالی است که این مقدار برای کالاهای صادراتی کشورهای صنعتی حدود ۱۸ درصد است. بر اساس برآوردی دیگر، سهم هزینه‌های حمل‌ونقل از قیمت تمام شده کالای تولیدی کشور حدود ۱۲ درصد بوده و در مقابل، متوسط جهانی این رقم بین ۶ تا ۷ درصد است. در مورد سهم کل هزینه‌های لجستیکی از قیمت تمام شده کالاهای تولیدی کشور، این مقدار به ۱۹/۴ درصد در مقابل متوسط جهانی ۹/۷ تا ۱۱/۳ درصد می‌رسد.

۴-۱) مالکیت وسائط نقلیه باری

نمودار زیر نشان می‌دهد که در حدود ۸۲ درصد وسائط نقلیه باری کشور راننده مالکی است و تنها ۴/۵ درصد وسائط نقلیه باری در اختیار شرکتها و موسسات حمل و نقل قرار دارد (سازمان راهداری کشور). چنانچه وضعیت مالکیت شراکتی و شخص دیگر را به راننده مالکی اضافه نماییم این سهم با ۹۵/۵ درصد میرسد. به عبارت دیگر بیش از ۹۵ درصد ماشین‌های حمل بارهای صادراتی و وارداتی کشور بصورت راننده مالکی اداره می‌شوند و این امر برنامه ریزی برای افزایش کارایی، بهره‌وری و ... را کاهش می‌دهد.



نمودار (۷): وسایل نقلیه عمومی باری برحسب نحوه مالکیت وسیله تا پایان سال ۱۳۹۵ (درصد)

۵-۱) برخی ویژگیهای ناوگان باری کشور:

عمر ناوگان:

بر اساس محاسبات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، متوسط عمر ناوگان برای کشور ۱۶/۵ سال است که بسیار عمر بالایی است. عمر بالای ناوگان ترابری، باعث افزایش هزینه تعمیر و نگهداری و نیز مصرف سوخت می‌شود. این امر هزینه حمل کالا را افزایش داده و باعث کاهش قدرت رقابت‌پذیری در بازارهای صادراتی می‌شود. با توجه به این که برخی کالاهای صادراتی کشور فله‌ای و حجیم هستند، هزینه حمل نقش مهمی را در قیمت تمام شده آنها ایفا می‌نماید.

سرعت ناوگان:

طبق آمار موجود، متوسط سرعت ناوگان ترابری کشور حدود ۲۳ کیلومتر در ساعت است درحالی‌که متوسط جهانی آن ۶۲.۵ کیلومتر در ساعت است.

متوسط تردد:

هر خودروی باری داخل کشور ۸۰ هزار کیلومتر در سال به طور متوسط تردد می‌کند درحالی‌که متوسط جهانی آن ۲۵۰ هزار کیلومتر در سال است.

این شاخص‌ها افزایش هزینه شده حمل و نقل را برای کالاها نشان می‌دهد.

۶-۱) وضعیت حمل و نقل از نگاه شاخصهای بین‌المللی در مقایسه با کشورهای منطقه

شاخص زیرساخت حمل و نقل:

یکی از زیرشاخصهای، شاخص توانمندسازی تجاری^۱ تحت عنوان «زیرساخت حمل‌ونقل» است که شامل شقوق مختلف حمل و نقل یعنی جاده‌ای، هوایی، ریلی و دریایی میباشد که هر ساله توسط مجمع جهانی اقتصاد اندازه‌گیری می‌شود. در سال ۲۰۱۵ ایران به لحاظ وضعیت این شاخص با ۴ پله سقوط به رتبه ۶۹ (۱۳۶ کشور) در جهان دست یافت. این در حالی بود که در سال ۲۰۱۴ نسبت به ۲۰۱۲ با ۲ پله صعود مواجه شده بود. با این وجود هنوز وضعیت زیرساختهای حمل و نقل به رتبه سال ۲۰۱۲ بازنگشته است.

جدول (۱): رتبه ایران در زیرساخت حمل و نقل

ردیف	مؤلفه	۲۰۱۲	۲۰۱۴	۲۰۱۵	میزان تغییر
۱	زیرساخت حمل و نقل	۶۷	۶۵	۶۹	-۱۰

Source: Global Enabling Trade Index 2012-2016. World Economic Forum

جدول (۲) مقایسه رتبه ایران را در این شاخص و زیرشاخصهای آن نشان می‌دهد. بر اساس اطلاعات این جدول، بطور کلی رتبه ایران ۶۹ بوده که در مقایسه با کشورهای ترکیه (رتبه ۲۷)، عربستان (رتبه ۳۱) و آذربایجان (رتبه ۴۲) وضعیت بدتری را دارد. در وضعیت جاده‌ای، رتبه آذربایجان (رتبه ۷۱) بالاتر از بقیه است و ایران رتبه ۵۰ام جهان را داراست. در حمل و نقل دریایی وضعیت ایران به مراتب بدتر از سه کشور دیگر است. رتبه ایران در حمل و نقل هوایی (۱۰۴) در مقایسه با کشورهای ترکیه، عربستان و آذربایجان بسیار بالا است که وضعیت بد ایران را در مقایسه با آنها نشان میدهد.

جدول (۲): رتبه ایران در مقایسه با کشورهای منطقه در زیرشاخصها شقوق حمل و نقل در سال ۲۰۱۵

کشور	کلی	جاده‌ای	دریایی	هوایی	ریلی
ایران	۶۹	۵۰	۷۲	۱۰۴	۴۶
ترکیه	۲۷	۳۱	۳۰	۱۶	۵۵
عربستان	۳۱	۱۵	۲۲	۲۴	۵۶
آذربایجان	۴۲	۷۱	۳۴	۵۰	۲۹

Source: Global Enabling Trade Index 2016. World Economic Forum

شاخص حمل و نقل و کیفیت جابجایی:

شاخص عملکرد لجستیک^۲ (LPI) به بررسی اقدامات کشورها برای تسهیل تجارت از طریق سرمایه‌گذاری روی زیرساختهای «سخت» و «نرم» لجستیک می‌پردازد. این شاخص عملکرد هر کشور را در ۶ حوزه شامل کارایی فرآیندهای ترخیص کالا (سرعت، سادگی و قابل پیش‌بینی بودن تشریفات اداری مثل فرآیندهای گمرکی)، کیفیت زیرساختهای تجاری و جابه‌جایی (مبادی ورودی، راه‌آهن، جاده‌ها، تکنولوژی اطلاعات)، سهولت دسترسی به کالاهای مختلف با قیمت رقابتی، شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی (متصدیان حمل‌ونقل، کارگزاران یا واسطه‌های گمرک)، توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی و مناسب بودن زمان تحویل محموله‌ها به مشتری در زمان برنامه‌ریزی شده یا زمان مورد انتظار می‌باشد. همچنان که ملاحظه میشود دو تا از زیرشاخصهای LPI، حمل و نقل بین‌المللی و کیفیت جابجایی است.

شاخص عملکرد لجستیک ایران در سال ۲۰۱۵ با ۱۸ پله صعود جایگاه خود را از رتبه ۱۱۴ به رتبه ۹۶ ارتقاء داده است. عملکرد لجستیکی ایران در تمامی زیرشاخصها (شامل گمرک، زیرساخت، کیفیت خدمات، ردیابی محموله‌ها، حمل‌ونقل بین‌المللی و زمان انجام فرآیندها) ارتقاء یافته است، بیشترین جهش عملکرد لجستیکی ایران در زیرشاخص «حمل‌ونقل بین‌المللی» بوده که ۳۶ رتبه افزایش داشته است. در کیفیت زیرساختها و جابجایی با یک پله صعود مواجه بوده است.

¹ Global Enabling Trade Index

² Logistic performance index 2014-2016, World Bank

جدول (۳): رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک

ردیف	رکن	۲۰۱۴	۲۰۱۵	میزان تغییر
۱	شاخص عملکرد لجستیک	۱۱۴	۹۶	+۱۴
۲	حمل و نقل بین‌المللی	۱۲۴	۸۸	+۳۶
۳	تحويل به موقع کالا	۱۴۱	۱۱۶	+۲۵
۴	زیرساخت‌ها	۹۷	۷۲	+۲۵
۵	گمرک و کارایی فرآیندهای ترخیص کالا	۱۳۳	۱۱۰	+۲۳
۶	رهگیری کالا	۱۲۳	۱۱۱	+۱۲
۷	کیفیت زیرساخت‌ها و جابجایی	۸۳	۸۲	+۱

Source: Logistic performance index 2015-16, World Bank

جدول (۴) وضعیت ایران را در مقایسه با کشورهای منتخب منطقه در زیرشاخصهای حمل و نقل نشان میدهد. همچنانکه ملاحظه میگردد، رتبه ایران در مقایسه دو کشور ترکیه و عربستان بدتر و در مقایسه با آذربایجان بهتر است. بدتر بودن وضعیت ایران، هزینه مبادلاتی را برای کالاهای صادراتی کشور در مقایسه با دو کشور دیگر به همراه دارد.

جدول (۴): رتبه ایران در مقایسه با کشورهای منطقه در زیرشاخصهای حمل و نقل در سال ۲۰۱۵

کشور	ایران	ترکیه	عربستان	آذربایجان*
کلی	۹۶	۳۴	۵۲	۱۲۵
حمل و نقل بین‌المللی	۸۸	۳۵	۴۸	۱۱۳
کیفیت زیرساخت‌ها و جابجایی	۸۲	۳۶	۵۴	۱۴۹

Source: Global Enabling Trade Index 2016. World Economic Forum

* آمار آذربایجان مربوط به سال ۲۰۱۴ است.

تردیدی نیست که تا زمان بهبود این شرایط، قرار گرفتن در محیط تجارت جهانی برای کشور و استفاده از ظرفیت‌های لجستیکی آن برای جاییگیری در زنجیره ارزش جهانی با دشواری همراه خواهد بود.

۲- ظرفیتهای قانونی بخش حمل و نقل

الف) برنامه ششم توسعه:

- ۱- در ماده ۵۲ به تقویت اقتصاد حمل و نقل ریلی و ترغیب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی
- ۲- در ماده ۵۳ به توسعه صنعت هوایی کشور اشاره دارد
- ۳- ماده ۵۴ به حمایت از سازندگان داخلی تجهیزات مورد نیاز صنعت حمل و نقل ریلی شهری و بین شهری، خرید خارجی تجهیزات مورد نیاز میپردازد
- ۴- ماده ۵۷ به تکمیل و اجرای طرحهای (پروژه‌های) حمل و نقل ریلی، ... و افزایش اعتبارات این حوزه در بودجه سالانه، یک‌درصد (۱٪) منابع حاصل از فروش نفت و گاز سهم دولت را در قالب بودجه سالانه به وزارت راه و شهرسازی اختصاص دهد تا طرحهای حمل و نقل ریلی با اولویت مناطق کمترتوسعه‌یافته اجراء گردد.
- ۵- ماده ۵۸ به تضمین تسهیلات و تأمین ناوگان و تجهیزات قطار شهری شهرها و حومه آنها از محل منابع پیش‌بینی شده در بودجه سنواتی اشاره دارد.

ب) سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی

- ۱- در بند ۱۰: گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و زیرساخت‌های مورد نیاز

۳- چالشهای بخش حمل و نقل کشور (با تاکید بر جاده‌ای و دریایی):

با وجود سهم قابل توجه مد دریایی در حمل و نقل کالاهای صادراتی کشور، برخی ناکارآمدی‌ها در زیرساخت‌ها و پسرانه‌های بنادر موجب افزایش هزینه صادرات شده‌اند.

- عمده این ناکارآمدی‌ها عبارتند از:
- بهره‌وری پایین بنادر علیرغم عدم بکارگیری کامل ظرفیت این زیرساخت‌ها (خالی ماندن حدود نیمی از ظرفیت آنها)،
- بالا بودن تعرفه‌های خدمات بندری،
- برای پهلویی کشتی‌ها در بنادر ایران نیز هزینه بالادستی زیادی در مقایسه با سایر بنادر خلیج فارس برای شرکت‌های کشتیرانی و مالکان کشتی به وجود می‌آورد که دلیل آن هم ناگزیر کردن سازمان بنادر و دریانوردی به افزایش ظرفیت بنادر و اجرای پروژه‌های بندری از محل عواید خود سازمان است که این سازمان را از حالت یک نهاد حاکمیتی به یک ابزار بازرگانی و پول‌ساز درآورده است.
- بالا بودن زمان و هزینه انتظار و بارگیری و تخلیه کشتی در بنادر
- عدم هماهنگی سازمان‌های درگیر در فرآیندهای گمرکی و بندری
- نارسایی‌ها در زنجیره پشتیبانی بندری
- وجود بارهای یک طرفه
- مازاد ظرفیت در ناوگان حمل و نقل دریایی

با توجه گستردگی مساحت کشور و بعد مسافت با بازارهای صادراتی قابل دسترسی از طریق خشکی و نیز بنادر کشور، استفاده از ریل بسیار مقرون به صرفه‌تر می‌باشد. اما عدم وجود یکپارچگی بین شقوق مختلف حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی در سطح کشور مانع از بهره‌گیری از صرفه مقیاس شیوه‌های حمل شده است.

همچنین عدم وجود شبکه ریلی در افغانستان و عدم دسترسی مستقیم ریلی به عراق، از جمله موانع توسعه صادرات ریلی است. با توجه به عدم وجود اتصال ریلی با دو کشور فوق به عنوان بازارهای صادراتی مهم ایران، عمده صادرات کالا به این کشورها از طریق جاده صورت می‌گیرد. حمل‌ونقل جاده‌ای کالا به این کشورها و برخی دیگر از کشورهای همسایه با موانع مختلفی روبروست. عمده این موانع عبارتند از:

- عدم حمل یکسره به دلیل عدم صرفه اقتصادی و یا عدم امنیت کامیون‌های ایرانی،
- عدم وجود بزرگراه یا آزادراه در خطوط جاده‌ای دسترسی به مرزهای ایران با این کشورها،
- عدم وجود یا اجرایی شدن کنوانسیون‌های حمل‌ونقل بین‌المللی نظیر TIR، CMR و ... با این کشورها،
- بالا بودن هزینه حمل توسط کامیون‌های ایرانی نسبت به کامیون‌های کشور مقصد،
- عدم توانمندی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به دلیل سنتی بودن ساختار و رویکردهای آنها،
- وجود پدیده خودمالکی در ناوگان باری
- عمر بالای ناوگان جاده‌ای
- کارایی پایین موافقت نامه حمل و نقل امضاء شده با کشورهای مقصد صادراتی.

۴- جمع بندی و راهکارها:

- خلاصه گزارش حاضر با هدف بررسی جایگاه حمل و نقل در اقتصاد کشور (مشکلات و چالشها و راهکارهای بهبود آن) به شرح زیر میباشد:
- ۱- بخش حمل و نقل طی سالهای ۱۳۹۴-۱۳۸۳ به طور متوسط ۱۶ درصد از ارزش افزوده بخش خدمات و ۸ درصد از ارزش افزوده کل کشور (در سال ۱۳۹۴ این سهم ۹/۰۸ درصد بود) را به خود اختصاص داده است.
 - ۲- بر اساس آمار حسابهای ملی بانک مرکزی، ارزش سرمایه‌گذاری در حمل و نقل (به قیمت ثابت سال ۱۳۹۰) از سال ۱۳۸۳ تا سال ۱۳۹۰ روندی صعودی داشته با نرخ سالانه ۷/۲ درصد مواجه بوده است. این در حالی است که با مطابق با شروع تحریم‌های بین‌المللی این روند کاهنده شده است و از ۲۷۰۶۷۴ هزار میلیارد ریال به ۱۶۵۹۳۰ هزار میلیارد ریال کاهش یافته است. قطعاً این روند با توجه به وضعیت نه چندان مناسب زیرساختهای حمل و نقل در مقایسه با کشورهای منتخب، کشور را نسبت به آنها از رقابت دور نگه خواهد داشت. این در حالی است که در برنامه ششم توسعه برای توسعه حمل و نقل اعتباری معادل ۱۹۰۰ هزار میلیارد ریال پیش بینی شده است، لذا برای توسعه این بخش سالیانه باید حدود ۴۰۰ هزار میلیارد ریال اعتبار هزینه شود.
 - ۳- بر اساس آمارهای منتشره بانک مرکزی، سهم بخش دولتی در سال ۱۳۸۳ بالغ بر ۱۸/۲ درصد بوده که در سال ۱۳۹۴ به ۹/۸ درصد کاهش یافته است. این میزان سهم نیز عمدتاً در بخش‌های هوایی و دریایی بوده است که نشان دهنده سهم چشمگیر بخش خصوصی است.
 - ۴- نگاهی به روند ارزش افزوده بخش حمل و نقل حاکی از آن است که بیشترین نوسانات در بخش حمل و نقل ناشی از بخش دولتی بوده تا بخش خصوصی و از سوی دیگر بخش خصوصی نقش پر رنگتری در ایجاد ارزش افزوده داشته است.
 - ۵- حمل و نقل دریایی بیشترین سهم در میان انواع حمل و نقل را دارا می‌باشد. با وجود اهمیت مقوله حمل و نقل و لجستیک در پشتیبانی از تولید و تجارت داخلی و خارجی کشور، آمارها نشان می‌دهند که لجستیک و حمل و نقل دریایی هنوز جایگاه مطلوب خود را در کشور در مقایسه با سایر کشورهای دریایی دنیا نیافته است. مطابق آمار بازرگانی خارجی کشور، در سال ۱۳۹۴، حدود ۸۶ درصد تناژ صادرات و ۹۳ درصد تناژ واردات کالا در کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت گرفته است. همچنین، سهم بنادر از ترانزیت کالا از کشور در حدود ۷۱ درصد می‌باشد که بیانگر نقش بالای دریا و حمل‌ونقل دریایی در تجارت و بازرگانی کشور می‌باشد ولی همچنان امکان بهبود و ارتقای جایگاه این مد حمل و نقل در تجارت خارجی کشور وجود دارد.
 - ۶- طبق برآوردها، سهم هزینه حمل و نقل از قیمت تمام شده برای کالاهای صادراتی نیمه فرآوری شده ۱۸ تا ۲۵ درصد و برای مواد خام ۳۰ تا ۳۵ درصد است. این در حالی است که این مقدار برای کالاهای صادراتی کشورهای صنعتی حدود ۱۸ درصد است. بر اساس برآوردی دیگر، سهم هزینه‌های حمل‌ونقل از قیمت تمام شده کالای تولیدی کشور حدود ۱۲ درصد بوده و در مقابل، متوسط جهانی این رقم بین ۶ تا ۷ درصد است. در مورد سهم کل هزینه‌های لجستیکی از قیمت تمام شده کالاهای تولیدی کشور، این مقدار به ۱۹/۴ درصد در مقابل متوسط جهانی ۹/۷ تا ۱۱/۳ درصد می‌رسد.
 - ۷- نگاهی به برخی ویژگی‌های دیگر بخش حمل و نقل کشور نشان می‌دهد که این بخش از عمر بالای ناوگان (متوسط ۱۶/۵ سال)، متوسط سرعت تردد و کیلومتر طی شده پایین نسبت به متوسط جهانی، رنج می‌برد. این شاخص‌ها افزایش هزینه تمام شده حمل و نقل را برای کالاها نشان می‌دهد.
 - ۸- مقایسه وضعیت حمل و نقل بین‌المللی ایران با کشورهای منتخب (ترکیه، آذربایجان و عربستان) نشان می‌دهد که وضعیت ایران در مقایسه با آنها چندان مناسب (چه به لحاظ خدمات و چه از لحاظ زیرساخت حمل و نقل) نبوده و نیازمند انجام اقدامات جدی است
 - ۹- با وجود سهم قابل توجه مد دریایی در حمل و نقل کالاهای صادراتی کشور، برخی ناکارآمدی‌ها در زیرساخت‌ها و پسکرانه‌های بنادر موجب افزایش هزینه صادرات شده‌اند. عمده این ناکارآمدی‌ها عبارتند از:
 - بهره‌وری پایین بنادر، بالا بودن تعرفه‌های خدمات بندری، بالا بودن زمان و هزینه انتظار و بارگیری و تخلیه کشتی در بنادر،
 - عدم هماهنگی سازمان‌های درگیر در فرآیندهای گمرکی و بندری، نارسایی‌ها در زنجیره پشتیبانی بندری، وجود بارهای یک طرفه و مزاد ظرفیت در ناوگان حمل و نقل دریایی

۱۰- با توجه گستردگی مساحت کشور و بعد مسافت با بازارهای صادراتی قابل دسترسی از طریق خشکی و نیز بنادر کشور، استفاده از ریل بسیار مقرون به صرفه‌تر می‌باشد. اما عدم وجود یکپارچگی بین شقوق مختلف حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی در سطح کشور مانع از بهره‌گیری از صرفه مقیاس شیوه‌های حمل شده است.

۱۱- همچنین عدم وجود شبکه ریلی در افغانستان و عدم دسترسی مستقیم ریلی به عراق، از جمله موانع توسعه صادرات ریلی است. با توجه به عدم وجود اتصال ریلی با دو کشور فوق به عنوان بازارهای صادراتی مهم ایران، عمده صادرات کالا به این کشورها از طریق جاده صورت می‌گیرد.

۱۲- حمل‌ونقل جاده‌ای کالا به کشورهای همسایه با موانع مختلفی روبروست. عمده این موانع عبارتند از:

عدم حمل یکسره، عدم وجود بزرگراه یا آزادراه در خطوط جاده‌ای دسترسی به مرزهای ایران با این کشورها، بالا بودن هزینه حمل توسط کامیون‌های ایرانی نسبت به کامیون‌های کشور مقصد، عدم توانمندی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به دلیل سنتی بودن ساختار و رویکردهای آنها، وجود پدیده خودمالکی در ناوگان باری، عمر بالای ناوگان جاده‌ای و کارایی پایین موافقت نامه حمل و نقل امضاء شده با کشورهای مقصد صادراتی.

راهکارها:

- ✓ ایجاد ساختار قیمت‌گذاری رقابتی در منطقه بویژه کشورهای حاشیه خلیج فارس
- ✓ تمرکز بر منطقه آسیای جنوب شرقی و هندوستان و کسب سهم بیشتر بار از این مناطق
- ✓ کسب بیشترین سهم در بین رقبا از بار ترانزیتی مورد نیاز آسیای مرکزی و افغانستان
- ✓ ایجاد مسیرهای ثابت کشتیرانی به بنادر ایران
- ✓ جذب کالای ترانشیپ شده از جبل علی به ایران
- ✓ تعامل دو سویه اقتصاد و حمل و نقل دریایی ایران با اقتصاد و حمل و نقل جهانی.
- ✓ بهره‌گیری از موقعیت منطقه ای کشور به عنوان مناسبترین پل ارتباطی بین کشورهای شمال و جنوب ایران
- ✓ گسترش و تجهیز دالانهای ارتباطی برای استفاده از مزیت موقعیت جغرافیایی و قابلیت ترانزیتی.
- ✓ اصلاح تعرفه های بنادر در راستای ایجاد ارزانترین بنادر در منطقه
- ✓ تجهیز بنادر کشور در راستای ایجاد سریع ترین بنادر در منطقه
- ✓ بهره برداری از بنادر بازرگانی، متناسب با رشد مبادلات بازرگانی و حجم ترانزیت کالا در کشور.
- ✓ تدوین سازوکارهای قانونی توسعه و فعالیت انواع هاب‌های لجستیکی (با هدف تقویت یکپارچگی بین شقوق حمل‌ونقل و تسهیل تجارت بین‌المللی)
- ✓ تدوین سازوکارهای قانونی و حمایتی برای شکل‌گیری شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم (با هدف ارایه خدمات لجستیکی با کیفیت و ارزش افزوده به صاحبان کالا از جمله
- ✓ مذاکره با کشورهای عراق و افغانستان برای انعقاد موافقت‌نامه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و رفع موانع صادرات جاده‌ای
- ✓ مذاکره با مقامات عراقی برای رفع موانع برقراری اتصال بین شبکه‌های ریلی دو کشور
- ✓ تدوین راهکارهای تسهیل تجارت در نقاط مرزی جاده‌ای (با هدف افزایش سرعت عبور کالا)
- ✓ تدوین سازوکارهای تشویقی برای تسريع نوسازی ناوگان باری جاده‌ای
- ✓ تسريع در احداث و راه‌اندازی هاب‌های لجستیکی در دست احداث کشور نظیر بندر خشک آپرین و پارک لجستیک بندر شهید رجایی

منابع و مآخذ:

- ۱- سالنامه آماری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
 - ۲- موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، خدمات و زیرساختهای لجستیکی در برنامه ششم توسعه، ۱۳۹۴
 - ۳- بانک مرکزی، حسابهای ملی، سالهای مختلف
 - ۴- مرتضی پور، سید محمد، یحیی پور، یوسف و آزاده، سعید (۱۳۹۲)، "بررسی رکود اقتصاد جهانی و تحریم ها در صنعت حمل و نقل دریایی و چالش های موجود"، ۱۲۱ام همایش هماهنگی ارگانهای دریایی کشور.
 - ۵- سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی
 - ۶- قانون برنامه ششم توسعه
-

جدول (۱): ارزش افزوده بر حسب فعالیتهای اقتصادی با تاکید بر بخش خدمات - میلیارد ریال

سال												به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۹۰
۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	۱۳۸۳	
۵۹۴۶۶۸۰	۶۰۴۲۵۳۵	۵۸۵۴۳۲۹	۵۸۷۳۴۲۳	۶۳۶۴۳۶۹	۶۱۷۵۲۷۴	۵۸۴۰۸۰۰	۵۸۴۰۴۸۱	۵۸۴۴۸۸۵	۵۴۷۶۳۳۷	۵۱۹۹۷۶۹	۴۹۴۵۳۶۹	تولید ناخالص داخلی
۵۰۲۵۰	۵۶۱۴۵	۵۴۴۰۵	۴۸۴۹۲	۴۷۸۲۷	۴۱۴۵۲	۳۴۴۸۳	۳۴۳۰۴	۲۹۵۸۹	۲۶۷۹۲	۲۳۹۴۶	۲۲۴۵۱	معادن
۷۳۰۹۲۰	۷۶۶۴۸۲	۷۰۹۷۹۲	۷۴۹۱۳۱	۷۸۰۹۶۷	۷۳۹۲۲۰	۶۶۸۹۸۶	۶۱۸۸۲۰	۶۰۰۱۲۳	۵۸۸۴۹۴	۵۴۵۲۶۹	۴۹۳۴۳۷	صنعت
۳۲۰۱۹۵۹	۳۲۷۷۱۹۱	۳۲۳۱۱۰۸	۳۱۵۹۲۵۴	۳۱۱۳۰۷۶	۲۹۹۲۷۰۴	۲۸۴۱۲۶۷	۲۸۱۰۸۱۲	۲۸۴۷۳۴۹	۲۶۰۹۶۹۷	۲۴۳۵۷۲۶	۲۲۷۱۶۲۵	گروه خدمات
۴۸۶۰۹۱	۵۱۴۰۸۶	۵۰۴۹۴۱	۵۰۱۲۱۰	۴۸۵۱۲۲	۴۸۱۴۲۸	۴۶۲۳۵۶	۴۳۷۰۶۳	۴۰۹۷۰۶	۳۷۹۸۳۰	۳۵۱۴۵۵	۳۳۴۴۸۰	حمل و نقل
۴۲۰۵۲۴	۴۴۸۹۸۴	۴۴۱۴۰۴	۴۳۷۸۱۱	۴۲۱۶۳۰	۴۱۵۵۰۷	۴۰۱۷۶۷	۳۸۵۶۰۹	۳۵۹۵۱۴	۳۳۱۵۰۱	۳۰۱۶۷۸	۲۸۸۴۹۶	جاده ای
۶۶۹۰	۶۲۷۰	۷۵۱۷	۱۰۱۰۹	۸۵۴۷	۱۰۶۲۱	۹۴۴۵	۷۱۴۹	۷۶۱۲	۷۰۵۶	۱۴۳۷۷	۱۳۵۴۶	ریلی
۵۸۸۷۷	۵۸۸۳۲	۵۶۰۲۰	۵۳۲۸۹	۵۴۹۴۵	۵۵۳۰۰	۵۱۱۵۳	۴۴۳۰۵	۴۲۵۸۰	۴۱۲۷۳	۳۵۴۰۱	۳۲۴۳۷	هوایی و دریایی

ماخذ: حسابهای ملی، بانک مرکزی، سالهای مختلف.

جدول (۲): رشد ارزش افزوده بر حسب فعالیتهای اقتصادی با تاکید بر بخش خدمات - درصد

سال												بخشها
متوسط دوره	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	
۱,۷	-۱,۶	۳,۲	-۰,۳	-۷,۷	۳,۱	۵,۷	۰,۰	-۰,۱	۶,۷	۵,۳	۵,۱	تولید ناخالص داخلی
۷,۶	-۱۰,۵	۳,۲	۱۲,۲	۱,۴	۱۵,۴	۲۰,۲	۰,۵	۱۵,۹	۱۰,۴	۱۱,۹	۶,۷	معادن
۳,۶	-۴,۶	۸,۰	-۵,۳	-۴,۱	۵,۶	۱۰,۵	۸,۱	۳,۱	۲,۰	۷,۹	۱۰,۵	صنعت
۳,۲	-۲,۳	۱,۴	۲,۳	۱,۵	۴,۰	۵,۳	۱,۱	-۱,۳	۹,۱	۷,۱	۷,۲	گروه خدمات
۳,۵	-۵,۴	۱,۸	۰,۷	۳,۳	۰,۸	۴,۱	۵,۸	۶,۷	۷,۹	۸,۱	۵,۱	حمل و نقل
۳,۵	-۶,۳	۱,۷	۰,۸	۳,۸	۱,۵	۳,۴	۴,۲	۷,۳	۸,۵	۹,۹	۴,۶	جاده ای
-۶,۲	۶,۷	-۱۶,۶	-۲۵,۶	۱۸,۳	-۱۹,۵	۱۲,۶	۳۲,۰	-۶,۱	۷,۹	-۵۰,۹	۶,۱	ریلی
۵,۶	۰,۱	۵,۰	۵,۱	-۳	-۰,۶	۸,۱	۱۵,۵	۴,۱	۳,۲	۱۶,۶	۹,۱	هوایی و دریایی

ماخذ: حسابهای ملی، بانک مرکزی، سالهای مختلف.

پیوستها:

برنامه ششم توسعه:

ماده ۵۲ - به منظور تقویت اقتصاد حمل و نقل ریلی و ترغیب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در این زمینه و تسهیل اجرای طرحها (پروژه‌ها) و افزایش رضایتمندی و اقبال عمومی از خدمات ارائه‌شده در این نوع حمل و نقل:

الف- سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در احداث و بهره‌برداری از حمل و نقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری مانند سرمایه‌گذاری در مناطق کمترتوسعه‌یافته تلقی شده و مشمول کلیه قوانین و مقررات مرتبط با سرمایه‌گذاری در مناطق کمترتوسعه‌یافته خواهد بود.

ب- مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی علاوه بر معافیت‌های مذکور در بند (۱۲) ماده (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر محاسبه خواهد شد.

پ- وزارت راه و شهرسازی موظف است با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهارم (۴۴) قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم (۴۴) قانون اساسی مصوب ۱۳۸۷ و الحاقات بعدی آن و قانون حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری و حومه‌ای مصوب ۱۳۸۵/۵/۲۲ شرکت حمل و نقل ریلی مسافری حومه‌ای را با هدف ساماندهی حاشیه شهرها و توسعه امور حمل و نقل ریلی حومه‌ای و ساخت خطوط مستقل حومه‌ای در زیرمجموعه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تشکیل دهد. این شرکت با همکاری شهرداری‌های مربوطه متولی کلیه امور حمل و نقل ریلی مسافری حومه‌ای در کشور می‌باشد. فعالیت شرکت‌های قطارهای شهری به‌طور مستقل در امور توسعه حمل و نقل ریلی حومه بلامانع است. اساسنامه شرکت حمل و نقل ریلی مسافری حومه‌ای ظرف مدت شش‌ماه پس از لازم‌الاجراء شدن این قانون به پیشنهاد مشترک سازمان، وزارت راه و شهرسازی و وزارت کشور به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

ماده ۵۳-

الف- شرکت مادر تخصصی فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران و شرکت‌های فرودگاهی وابسته و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران مشمول مزایای قانون توسعه صنعت ایرانگردی و جهانگردی مصوب ۱۳۷۰/۷/۷ می‌شوند.

ب- دولت موظف است از زمان لازم‌الاجراء شدن این قانون نسبت به بازنگری از طریق تمهیدات قانونی و لغو تخفیفات تکلیفی و معافیت در زمینه بهره‌برداری از خدمات ناوبری هوایی، فرودگاهی، نشست و برخاست، خدمات پروازی، واگذاری اماکن و سایر موارد مرتبط و واقعی نمودن نرخ آنها اقدام نماید.

پ- سازمان هواپیمایی کشوری موظف است، به منظور تقویت اقتصاد حمل و نقل هوایی، ترغیب سرمایه‌گذاری در بخش هوایی غیرنظامی، بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و سرمایه‌ها و ارتقای سطح علمی و فنی صنعت هوایی کشور با رعایت اصل حمایت از صنایع داخلی دانش‌بنیان و انتقال فناوری پیشرفته به داخل و همچنین ایجاد اشتغال برای نیروهای تحصیل‌کرده، برنامه مدونی به منظور تحقق اهداف ذیل تهیه و پس از تأیید شورای عالی هواپیمایی کشوری به اجراء بگذارد:

- ۱- پیش‌بینی و مدیریت نیازمندی‌های توسعه ناوگان هوایی کشور با رعایت خط‌مشی‌های مبتنی بر توسعه پایدار
- ۲- سیاست‌گذاری و لحاظ کردن تدابیر لازم برای چگونگی تأمین انواع هواپیما و بالگردهای مورد نیاز ناوگان حمل و نقل هوایی کشور با همکاری‌های مشترک داخلی و بین‌المللی با اولویت حمایت از تولید داخلی
- ۳- سیاست‌گذاری و لحاظ کردن تدابیر لازم جهت مشارکت صنایع هوایی داخلی با اولویت بخش خصوصی در ساخت و تولید انواع هواپیما و بالگردهایی که تأمین و خرید آنها از خارج کشور صورت می‌پذیرد.
- ت- به منظور حمایت از اقتصاد دانش بنیان و تقویت و توسعه صنعت هوایی، تمامی شرکت‌های فعال در این صنعت در حوزه های طراحی، ساخت، سرهم (مونتاژ) و تعمیر و نگهداری انواع وسایل پرنده و متعلقات آنها در طول اجرای این قانون از قوانین و سیاست‌های حمایتی پیش‌بینی شده و مصوب برای شرکت‌های دانش بنیان برخوردار خواهند بود.
- تبصره- صلاحیت احراز و برخورداری از این حمایت‌ها بر عهده معاونت علمی و فناوری رئیس‌جمهور خواهد بود.
- تبصره بند (ت) ماده (۵۳) قانون برنامه ششم توسعه در طول اجرای برنامه در بخش مغایرت بر ماده (۷) قانون حمایت از شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان و تجاری‌سازی نوآوری‌ها و اختراعات حاکم است.
- ث- سفارش ساخت هواپیما و بالگرد به سازندگان داخلی از پرداخت هزینه های ثبت سفارش معاف خواهد بود.

ماده ۵۴ -

وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است با همکاری معاونت علمی و فناوری رئیس‌جمهور، وزارتخانه‌های کشور و راه و شهرسازی ضمن حمایت از سازندگان داخلی تجهیزات مورد نیاز صنعت حمل و نقل ریلی شهری و بین شهری، خرید خارجی تجهیزات مورد نیاز را به گونه‌ای سازماندهی نماید که ضمن رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تأمین نیازهای کشور و تقویت آنها در امر صادرات و اصلاح ماده (۱۰۴) قانون مالیات‌های مستقیم مصوب ۱۳۹۱/۵/۱ با اصلاحات و الحاقات بعدی به ازای خریدهای خارجی، انتقال فناوری به داخل کشور صورت گیرد به نحوی که تا پایان اجرای قانون برنامه حداقل هشتاد و پنج درصد (۸۵٪) دانش طراحی و ساخت تجهیزات مورد نیاز صنعت حمل و نقل ریلی شهری و بین شهری با کمک و استفاده از نهادهای علمی و فناوری ملی نظیر جهاد دانشگاهی، دانشگاهها و مراکز پژوهشی و شرکتهای دانش‌بنیان داخلی صورت گیرد.

ماده ۵۷ -

الف- دولت مکلف است به‌منظور تکمیل و اجرای طرحهای (پروژه‌های) حمل و نقل ریلی، دوخطه‌کردن مسیرها و احداث خطوط برقی و سریع‌السیر، علاوه بر مشارکت‌های دولتی- خصوصی و افزایش اعتبارات این حوزه در بودجه سالانه، یک‌درصد (۱٪) منابع حاصل از فروش نفت و گاز سهم دولت را در قالب بودجه سالانه به وزارت راه و شهرسازی اختصاص دهد تا طرحهای حمل و نقل ریلی با اولویت مناطق کمترتوسعه‌یافته اجراء گردد.

ب- با توجه به قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۸ به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که درطول اجرای قانون برنامه سهم حمل و نقل ریلی بار حداقل به سی درصد (۳۰٪) و سهم حمل و نقل ریلی مسافر حداقل به بیست‌درصد (۲۰٪) برسد.

ماده ۵۸

-دولت مکلف است نسبت به تضمین تسهیلات و تأمین ناوگان و تجهیزات قطار شهری شهرها و حومه آنها از محل منابع پیش‌بینی شده در بودجه سنواتی به‌نحوی اقدام نماید که تا پایان اجرای قانون برنامه دوهزار دستگاه واگن و تجهیزات مربوط با رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تأمین نیازهای کشور و تقویت آنها در امر صادرات مصوب ۱۳۹۱/۵/۱ با اصلاحات بعدی آن به خطوط ریلی شهری اضافه شود. شهرداری‌ها نیز موظفند نسبت به توسعه قطار شهری از محل منابع خود اقدام نمایند.

سیاستهای اقتصاد مقاومتی:

بند ۱۰: حمایت همه‌جانبه هدفمند از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش افزوده و با خالص ارزآوری مثبت از طریق:

۲- گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و زیرساخت‌های مورد نیاز.