

## مبارزه با فساد نقطه قوت جمهوری اسلامی ایران است

روزنامه دریایی

پنج شنبه- ۱۴۰۲ دی ۱۴- سال هفتم- شماره ۱۸۲۵ - قیمت: ۳۰۰۰۰ تومان

www.Eghtesadsaramad.ir

## اقدامات مذبوحانه دشمنان اثری در عزم راسخ مردم ما نخواهد داشت

۲۲

@Eghtesadsaramad eghtesadsaramad



در نشست با مدیران دستگاه های اجرایی و فعالان اقتصادی مازندران مطرح شد

## مجوز ۲۰ میلیارد یورو سرمایه گذاری در مناطق آزاد آماده واگذاری

۲۲



اژه ای:

### آمران و عاملان جنایت اندوه بار در کرمان مجازات می شوند



### پسروی آب خزر چالش روز سواحل مازندران

۲۲



مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان عنوان کرد:

### افزایش ۳۰ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینر یخچالی

۲۲

ادامه از همین صفحه

بر اساس تحقیقات صورت گرفته، در سطح اقتصاد کلان، نقش حمل و نقل در تولید، اشتغال و درآمد ملی برجسته است. در بسیاری از اقتصادهای توسعه یافته، حمل و نقل بین ۶ تا ۱۲ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می دهد. علاوه بر این، هزینه های لجستیک می تواند سهمی بین ۶ تا ۲۵ درصد از تولید ناخالص داخلی کشورها را داشته باشد. ارزش تمام دارایی های حمل و نقل، از جمله زیرساخت ها و وسایل نقلیه در برخی کشورها می تواند نیمی از تولید ناخالص داخلی را هم در برگیرد.

در سطح اقتصاد خرد نیز، حمل و نقل با هزینه های تولید کننده، مصرف کننده و توزیع در ارتباط است. براساس مطالعات صورت گرفته در جهان، حمل و نقل بیش ۱۰ تا ۱۵ درصد از هزینه های خانوار را تشکیل می دهد؛ هر چند که در ایران با توجه به قیمت پایین سوخت، سهم این هزینه ها از بودجه خانوار به طور متوسط حدود ۷ درصد است.

حمل و نقل، به عنوان یکی از الزامات توسعه کشورها، دو هویت اصلی از بعد اقتصادی و اجتماعی را در برمی گیرد. این بخش، به عنوان «عصر اقتصادی»، تبادلات را میسر می سازد و به عنوان «عصر اجتماعی»، با افزایش دسترسی ها و اتصال عناصر اجتماعی، وحدت ملی را تقویت و منسجم خواهد کرد. چنانچه بخش حمل و نقل در ابعاد مختلف، تضعیف شود، اثر آن بر روی دو عنصر مذکور، به ترتیب با افزایش هزینه های مبادله و به حداقل رساندن تبادلات اجتماعی نمایان خواهد شد. بدیهی است که نتایج این دو پدیده نیز در از دست دادن مزیت در اقتصاد و تضعیف انسجام ملی بروز پیدا می کند.

در شرایط کنونی، ایران به لحاظ میزان صنعتی شدن، با ظهور و به کارگیری ابزارهای حمل و نقل مانند قطار، راه آهن، احداث شبکه های جاده ای و خودرو در مرحله دوم انقلاب صنعتی قرار گرفته است، در حالی که بسیاری از کشورها با ظهور شبکه های تجاری حمل و نقل گسترده دریایی، شبکه مخابراتی و رادار در مرحله انقلاب صنعتی سوم قرار دارند و به دنبال آن، با ظهور هوش مصنوعی و اینترنت نسل پنجم، در انتظار انقلاب صنعتی چهارم نیز به سر می برند. در انقلاب صنعتی دوم، مزیت ها وابسته به قیمت هستند، لذا در ایران با توجه به منطقی نبودن قیمت ها، مزیت های نسبی نیز تحت تأثیر قرار گرفته اند. و از طرف دیگر، اقتصاد به سمت تولید کالاهای نهایی حرکت کرده، در حالی که بیشترین ارزش افزوده در حلقه های دیگر زنجیره ارزش قرار گرفته اند.

سهم هزینه حمل و نقل به قیمت تمام شده کالا در جهان بین ۵ تا ۱۰ درصد است؛ در حالی که براساس مطالعات انجام شده، سهم این هزینه ها در ایران، بین ۱۰ تا ۱۲ درصد برآورد شده است. بالا بودن سهم هزینه های حمل از قیمت تمام شده تولید، در حالی است که قیمت سوخت در ایران به طور قابل توجهی از سایر کشورها پایین تر است.

در همه انواع حمل و نقل (جاده ای، ریلی، دریایی و هوایی) که زیرساخت های مانند جاده، ریل، بندر و فرودگاه و عناصر متحرکی از جمله کامیون، قطار، کشتی و هواپیما را شامل می شوند، نرخ استهلاک بیش از سرمایه گذاری است که طبیعتاً، زیرساخت ها را در خطر جدی انهدام قرار خواهد داد، لذا امکان جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی نیز در

پروژه های مرتبط از بین خواهد رفت.

### یکی دیگر از چالش های مهم حوزه حمل و نقل، بروز تصادفات رانندگی بیش از مقیاس

جهانی در سال است. آمارها نشان می دهد سالانه ۸ درصد تولید ناخالص داخلی کشور صرف جبران هزینه های ناشی از تصادفات رانندگی می شود. براساس آمارهای بانک جهانی نیز، به طور متوسط سالانه ۲۲ نفر در ایران به ازای هر صد هزار نفر جان خود را بر اثر تصادفات از دست می دهند. این رقم در جهان حدود ۱۷ نفر برآورد شده است.

شبکه های حمل و نقل با فراهم آوردن امکان انتقال افراد از شهری به شهر دیگر، آمایش سرزمینی کشورها را تحت تأثیر قرار می دهد. به عنوان نمونه؛ قطارهای سریع السیر در چین، با ایجاد شبکه میان استان ها، وحدت ملی را تحت تأثیر قرار داده و سراسر این کشور را به سمت صنعتی شدن هدایت کرده است.

امروزه به دلایل ناشی از تحریم های بین المللی صنعت حمل و نقل که یکی از صنایع مهم و اقتصادی کشور است در شرایط خاصی بوده و با محدودیت هایی جدی و مشکلاتی بی شمار روبرو شده است. هر چند که این مشکلات با ایجاد اختلال در روند پیشرفت و عملکرد صنعت حمل و نقل، باعث بروز مشکلات اقتصادی چشمگیری شده اند اما از سوی دیگر، باعث شده اند تا در صنعت حمل و نقل تا حدودی به خودکفایی برسیم. به طور کلی دلایل بروز چالش ها در صنعت حمل و نقل را می توان در بخش های «تامین مالی»، «بهره وری»، «قانون گذاری و نظارت» و «مدیریت و سیاست گذاری» تقسیم بندی نمود که در ادامه اهم موضوعات احصاشده ارائه می گردد.

### تامین مالی

وابستگی زیاد بخش حمل و نقل به هزینه کرد دولت؛ با توجه به اینکه زیرساخت های این بخش از محل تملک دارایی های سرمایه ای در ساختار بودجه کشور تأمین می شود، چنانچه دولت در تأمین هزینه ها با کمبود بودجه عمرانی روبه رو شود، ساخت و نگهداری زیرساخت ها در بلندمدت با مشکل مواجه خواهد شد. دارایی های سرمایه ای و زیرساخت های حوزه حمل و نقل جاده ای کشور طبق برآورد سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۳۰۰۰ همت ارزش گذاری شده است که نزدیک به ۴٫۳ درصد از این رقم (حدود ۱۳۰ همت)، باید سالانه صرف نگهداری از این زیرساخت ها شود که با توجه به کسری بودجه دولت رقم قابل توجهی به نظر می رسد. براساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس، کسری اعتبارات هر ساله خسارت ۱۰۰ هزار میلیاردی به حمل و نقل جاده ای کشور وارد می کند. عدم تمایل بخش خصوصی به مشارکت در طرح های عمرانی و سرمایه گذاری در زیرساخت (در حوزه ساخت و نگهداری) به دلیل افزایش عدم اطمینان نسبت به بازگشت سرمایه، نبود تضمین و مشوق های کافی برای سرمایه گذاری و وجود قوانین متعدد و دست و پاگیر مشکلات اعتباری پروژه ها و جذب همکاری بانک ها، مؤسسات مالی و سرمایه گذاران داخلی و خارجی در توسعه طرح های زیربنایی.

### بهره وری اتلاف منابع انرژی کشور از جمله گازوئیل و بنزین

### چالش مصرف مواد سوختی و تولید آلاینده ها (بهره وری و رانندمان)

بررسی ها نشان می دهد سهم حمل و نقل ایران از مصرف انرژی کل، ۲۵ درصد است که از میانگین سهم ۲۰ درصدی در کشورهای جهان بیشتر است. در ضمن، بیشترین میزان انتشار آلاینده های SO<sub>۲</sub>، PM<sub>۱۰</sub>، CO<sub>۲</sub> و NO<sub>x</sub> نیز از بخش حمل و نقل و به ترتیب به میزان ۹۷٫۵، ۸۱٫۶، ۹۱٫۱، ۴۹٫۳ و ۴۹٫۳ درصد از کل انتشار این گازها در بخش انرژی کشور است.

تمرکز بر استانداردها و فناوری هایی که به دلیل عدم انطباق با شرایط داخلی، منجر به افزایش غیرمنطقی قیمت ها، عدم امکان تولید داخلی بهینه و ناسازگاری محصول با عناصر ثابت حمل و نقل (زیرساخت ها) می شود.

### قانون گذاری و نظارت

تراکم و پیچیدگی قوانین و دستورالعمل های متعدد در حوزه ساخت خودرو و وسایل نقلیه کهنه نه تنها بهبود کیفیت را به همراه نداشته، بلکه تدوین آیین نامه های متعدد توسط وزارتخانه های مختلف بدون رعایت اصل مدیریت تضاد منافع، اثربخشی قوانین را نیز کاهش داده است. مدیریت چندگانه در حوزه حمل و نقل؛ عدم وجود متولی واحد و دستگاه های متفاوت در این حوزه، امکان مدیریت واحد بخش حمل و نقل را با چالش روبه رو کرده اند.

### مدیریت و سیاست گذاری

تمرکز بر شسعار خودکفایی و عدم امکان بهره مندی ایران از مزایای ارتباط با سایر کشورهای جهان به ویژه در زمینه سیاست های ساخت خودرو ایجاد انتظارات زائد در بهره برداران محصولات این حوزه و اختلال در روند صنعت با نگاه عدم پرداخت هزینه های مرتبط و نیز خلاف نگاه منفعت – هزینه پارانه های انرژی و عدم اتخاذ سیاست دقیق در تنظیم قیمت سوخت سیاست های دستوری در تعیین کرایه حمل و نقل و قیمت خودرو عدم تعریف جریان دقیق سرمایه گذاری خارجی و مشکلات ناشی از حضور سرمایه گذاران خارجی در اقتصاد حمل و نقل.

همان گونه که اشاره شد بخش وسیعی از عوامل مؤثر در توسعه اقتصادی مانند تقسیم کار، تخصصی شدن مکان ها، مکانیزه شدن توسعه بازار، پیوند بین مناطق تولید و مصرف، بهینه سازی واحدهای تولیدی از طریق کاهش هزینه های تولید و ایجاد ظرفیت های اضافی به صنعت حمل و نقل وابسته است؛ بنابراین در برنامه های توسعه اقتصادی که با هدف ارتقاء توانمندی اقتصادی کشور طراحی و برنامه ریزی می گردد در کنار تلاش برای راهایی از اقتصاد تک محصولی و رشد صادرات غیرنفتی که یک نیاز حیاتی محسوب می شود، اهمیت روزافزون حمل و نقل، روشن تر و شفاف تر می گردد و در نتیجه تحقق نقش حمل و نقل در توسعه اقتصادی کشور، نیازمند به تعهد و همکاری مستمر بین بخش های مختلف اقتصادی، صنعتی، تجاری و دولت بوده و می بایست به تدابیری نظیر توسعه نظام قوانین و مقررات مؤثر، تسهیل

### نمایشگاه

معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری بوشهر

## حضور ۷۰ شرکت در نمایشگاه صنایع دریایی بوشهر

۲۲

### یادداشت

### استهلاک صنعت حمل و نقل

در هزاره سوم، کشورهایی که در مسیر فراهم ساختن زیرساخت های توسعه اقتصادی گام برمی دارند، راهی جز پرداختن به تجارت خارجی و تجسربه کردن این حوزه، نخواهند داشت. در دنیای کنونی، تجارت خارجی به عنوان موتور محرکه توسعه اقتصادی است و چنان گستره ای یافته که بیرون ماندن از آن هر دولتی را با بحران انزوای اقتصادی و تبعات هولناک ناشی از آن روبرو خواهد کرد. بدون تردید صنعت حمل و نقل یکی از مؤلفه های اصلی ورود به عرصه تجارت جهانی است.

پیمان سندجی، رئیس کمیته حمل و نقل اتاق تهران: با توجه به همبستگی مستقیم و نقش زیربنایی حمل و نقل در تحقق توسعه اقتصادی و لزوم برخورداری از سیستم ها و شبکه های حمل و نقل کارا، توانا و همپای با معیارهای بین المللی، می طلبد تا نسبت به سرمایه گذاری در بخش راه و ترابری توجه شایسته ای مبذول شود. از آنجایی که حمل و نقل حلقه واسط اجتناب ناپذیر کلیه عرصه های اقتصادی بوده و شکل گیری ارزش افزوده تمامی فعالیت های اقتصادی به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از فعالیت های بخش حمل و نقل متأثر می شود به طوری که حتی یک فعالیت اقتصادی را هم نمی توان یافت که در طول چرخه خود از خدمات عرضه شده بخش حمل و نقل بهره مند نشده باشد؛ می توان این گونه عنوان کرد که صنعت حمل و نقل به صورت کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت بر متغیرهای اصلی اقتصاد کشور مانند تولید کل، تولید در بخش های اقتصادی، اشتغال کل، اشتغال در بخش های اقتصادی، قیمت در بخش های مختلف اقتصادی و شاخص هزینه زندگی تأثیر مستقیم می گذارد.

امروزه، اغلب صاحب نظران، توسعه بخش حمل و نقل را لازمه رشد و توسعه همه جانبه کشورها می دانند.

ادامه در همین صفحه

فرایند تجارت و ترانزیت، ارتقاء توانمندی های نهادی و مدیریتی و تأمین منابع مالی و مالیاتی برای توسعه حمل و نقل توجه ویژه داشت.

به مانند هر فرایند مبتنی بر کار گروهی، رشد و توسعه اقتصادی پایدار نیز نیازمند زنجیره ای از فعالیت ها و فرایندهای به هم پیوسته بوده که مستلزم بهره مندی از نیروی انسانی متخصص، مدیریت آگاه و عملکرد، تکنولوژی و دانش به روز و پویا، برنامه ریزی آینده نگرا نه بسا دیدگاهی جهانی و مبتنی بر رقابت است که در این راستا شبکه حمل نقل نیز به عنوان حلقه ای مهم از این زنجیره و شریان اصلی تجارت و توسعه نیازمند توجه ویژه و درخور است.

مسیر توسعه و پیشرفت اقتصادی دارای ارتباط مستقیم با میزان کارایی سیستم حمل و نقل بوده و به عبارتی دروازه ورود به توسعه اقتصادی و اجتماعی در کشور بدون شک صنعت حمل و نقل است. لذا ابعاد موضوع حمل و نقل به تدریج برای مدیران راهبردی کشور به اثبات رسیده و امروزه یکی از مهم ترین دغدغه های اصلی نگاه جامع و همه جانبه به صنعت حمل و نقل است؛ انتظار می رود ضمن برنامه ریزی بلندمدت و آینده نگرا نه و استفاده مطلوب و بهینه تر از امکانات زیربنایی و روینایی موجود، جلوگیری از هزینه های غیرضرور، انعطاف پذیری، توانمندی رقابت در عرصه های بین المللی و ترانزیت کالا و جاذبه سرمایه گذاری بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل افزایش یابد و از اِسن طریق بتوان نقش مؤثری در ورود به بازارهای بین المللی، تثبیت و ارتقای موقعیت جهانی کشور از نظر اقتصادی و سیاسی ایفا کرد.

اولین نمایشگاه تخصصی صنایع دریایی و دریانوردی ایران

محل دائمی نمایشگاه های بین المللی بوشهر  
Bushehr International Permanent Fairground

۱۲ الی ۱۴ دی ماه ۱۴۰۲  
January 02nd - 05th, 2024

با حضور ارکان دریایی کشور: سازمان بنادر و دریانوردی - پایانه های نفتی ایران - شرکت نفت و گاز پارس - سازمان صنایع دریایی - پارک علم و فناوری و فعالان حوزه دریایی از جمله انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته ایران - شرکت ماد باتری کیش - شرکت صنعت آموز نوین پارسی - شرکت خدمات بندری ایران - آکادمی سیراف - بیمه ایران - بیمه البرز - بیمه معلم و شرکت رنگسازی روناس

۰۲۱-۸۶۰۴۷۵۹۶۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷۰۹۱۹۸۲۱۶۵۳۰