

بررسی جایگاه حمل و نقل جاده‌ای کالا در اقتصاد کشور و ارائه راهکارهای موثر در توسعه

این بخش از حمل و نقل

مهرداد حمداللهی

کارشناس ارشد سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور دفتر حمل و نقل کالا

چکیده

نیاز جابجایی انسان و کالا از یک نقطه به نقطه دیگر موجب به وجود آمدن واژه‌ای جدید به نام حمل و نقل در گذشته‌های بسیار دور گردید. در مورد انسان، جابجایی به طور عمده به دلیل نیازهای تجاری، اجتماعی، تفریحی و یا فرهنگی انجام می‌گیرد و در ارتباط با کالا، علت اصلی جابجایی، عدم انطباق مکانی محل تولید و مصرف کالا بر یکدیگر می‌باشد. پیشرفت تکنولوژی در غلبه بر طبیعت و موانع آن، باعث کاهش هزینه و تقلیل زمان حمل و نقل گردیده است. در کشور ما با شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، مسئله حمل و نقل کالا به عنوان مشکلی اساسی در اقتصاد کشور مطرح گشت. در واقع با آغاز جنگ تحمیلی و محاصره اقتصادی، بسیاری از مشکلات اقتصادی سر بیرون آوردند که برخی از آنها ناشی از وضعیت به وجود آمده است، ولی بعضی دیگر به زیر ساخت اقتصادی کشور مربوط می‌شوند که باید مورد شناسایی قرار گرفته و راه حلی برای آنها پیدا نمود. به طور مسلم مشکل حمل و نقل جاده‌ای که عدم امکان دستیابی به مواد اولیه و در نتیجه پائین آمدن کیفیت صنایع را سبب گردید از آن جمله است. در این مقاله سعی بر این است تا اولاً ضمن ارزیابی اقتصادی اجزای تشکیل دهنده حمل و نقل جاده‌ای کالا، مشکلات وضعیت موجود مورد بررسی قرار گیرد، ثانیاً تحلیلی بر اثرات اقتصادی سوخت در حمل و نقل جاده‌ای کالا انجام گیرد، ثالثاً با بررسی سیاست‌های حاکم بر نظام حمل و نقل جاده‌ای کالا در کشور، پیشنهادهایی در راستای بهبود سیاست‌های مذکور ارائه گردد. رابعاً به تحلیل موضوع ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضای حمل و نقل جاده‌ای کالای کشور پرداخته شود.

واژه‌های کلیدی: حمل و نقل، اقتصاد، کالا، جاده

مقدمه

زندگی بشر همواره با این تفکر عجین بوده که چگونه می‌توان با صرف نیروی کمتر بار بیشتری را جابجا نمود. به عبارت دیگر انسان همواره به فکر راحتی و سرعت در جابجایی خود و کالا بوده است. چرا که صرفه‌جویی در زمان موجب صرفه‌جویی در هزینه‌های جابجایی کالا و در نتیجه بهبود وضعیت اقتصادی کشور خواهد شد. البته آنچه برای صاحبان کالا و ارسال کنندگان آن مهم است، قیمت حمل به تنهایی نمی‌باشد، بلکه کل هزینه تولید و توزیع از نظر آنها ملاک است و روش‌های حمل می‌تواند اثر قابل توجهی روی هزینه‌های کل داشته باشد. وقتی هزینه کل تولید

مطرح می‌شد، اقتصادی بودن حمل و نقل ریلی اغلب به خاطر تاخیر در تحویل و سایر کمبودهای موجود در سرویس زیر سوال می‌رود و اهمیت عامل زمان در خصوص کالاهای فساد پذیر و کالاهای گران قیمت و محدودیت‌های موجود در سیستم ریلی در تعیین مبدا و مقصد کالا و صدمات وارده به کالاهای آسیب‌پذیر، رونق و اهمیت حمل‌ونقل جاده‌ای را روزافزون می‌نماید.

اهمیت روزافزون حمل‌ونقل جاده‌ای در جهان

انقلاب به وجود آمده در حمل‌ونقل در قرن بیستم، بشر را نسبت به رابطه مستقیم عدم تحرک با فقر آگاه نمود. ارتباطات هرچه گسترده‌تر اقتصادی بین ملتها، توریسم و جهانگردی به حدی گسترش یافت که برای مردم چند دهه قبل از آن قابل تصور نبود، حمل و نقل ضعیف عامل عمده گرسنگی در جهان است. هزینه بالای حمل تولیدات کشاورزی، تاخیرهای طولانی و زیانها و صدمات وارده به محصولات فسادپذیر، موانع قوی در راه افزایش غذا در جهان هستند. به خاطر این وضعیت بسیاری از منابع کره زمین دست نخورده باقی مانده‌اند، ثروتهای عظیمی از منابع جنگل‌ها و معادن که می‌توانند در راه مبارزه با فقر موثر واقع شوند، بدون استفاده باقی مانده‌اند، زیرا امکان دسترسی و یا حمل آنها نبوده است. علاوه بر کشاورزی، بخش صنعت نیز به سختی از کمبود امکانات حمل‌ونقل صدمه می‌خورد. کارخانه‌ها نیاز به تامین منظم سوخت، مواد اولیه، قطعات یدکی و سیستم قابل اعتماد برای حمل محصولات تولید شده خود دارد. ضعف امکانات حمل‌ونقل داخلی حتی به موقعیت‌های جهانی بازار محصولات یک کشور صدمه وارد می‌سازد. طی یک راه زمینی چند صد کیلومتری تا یک کشور همسایه خیلی راحت‌تر و اقتصادی‌تر از طی یک راه دریایی چند هزار مایلی تا آن سوی دنیاست. اما فقدان همین راه زمینی کوتاه تا کشور همسایه می‌تواند امکان چنین بازاریابی را فلج کند. فقدان امکانات حمل‌ونقلی تنها عامل مشکل‌زا نیست، بلکه قابل اعتماد نبودن، هزینه بالا، کارایی پایین و صدمات وارده به بهره‌برداران نیز به همان اندازه مشکل‌آفرین است. مشکلات حمل‌ونقل علاوه بر آثار اقتصادی، آثار سیاسی و اجتماعی خاص خود را نیز دارد. حمل‌ونقل ضعیف، حفظ ملیت واحد را به طور روزافزونی مشکل می‌کند. حمل‌ونقل و ارتباطات ضعیف، مانع عمده‌ای در راه حفظ امنیت ملی به شمار می‌رود.

آثار اقتصادی برخی از طرح‌های حمل‌ونقل زمینی اجرا شده در جهان

با توجه به اهمیت اثرات مختلف حمل‌ونقل (مخصوصاً در بخش زمینی) که در قسمت قبل به تفصیل مورد بررسی قرار گرفت در ادامه به چند مورد از اثرات مشاهده شده اجرای برخی از طرح‌های حمل‌ونقل زمینی در کشورهای مختلف اشاره می‌گردد. [۱]

- در کشور کاستاریکا قبل از ساخت آزاد راه مدرن فعلی، حمل‌ونقل گاوهای گوشتی به صورت گله‌های "روی پای خود" از "گریز نیگلند" به "سن جوز" منجر به چهل درصد افت

- وزن و ضرورت واردات گوشت به کشور بود. در حالی که امروزه باتریلیهای مخصوص گاوها را یک شبه تحویل داده و کشور از نظر گوشت خودکفا شده است.
- در تایلند، احداث آزاد راه "دوستی" بین "سارابوری" و "کورات" موجب افزایش تولیدات نیشکر، سبزیجات، موز و دیگر میوه‌ها به سه برابر، در مدت سه سال گردید
 - در بولیوی، ساخت آزاد راه بین "کاجابامبا" و "سانتاکروز" زمان مسافرت در فصل باران را از چند هفته به پانزده ساعت کاهش داده و کشور را از نظر برنج خودکفا نموده، زیرا قبل از آن قیمت برنج داخلی به علت مشکلات حمل‌ونقلی ۵۰ درصد بالاتر از برنج وارداتی بود.
 - در هندوستان ۸۷ درصد تقاضای اضافی حمل‌ونقل ریلی در برنامه پنج ساله سوم مربوط به حمل‌ونقل آهن و فولاد، سنگ‌های معدنی، زغال و سیمان بود. لذا پاسخگویی به نیاز روزافزون صنعت، این کشور، یک پنجم بودجه توسعه خود را در راه‌آهن مصرف کرده و در عوض ظرفیت حمل‌ونقل کامیون‌های خود را به ۲ برابر افزایش داده است.

جایگاه بخش حمل‌ونقل در اقتصاد کشور

نقش صنعت حمل‌ونقل در رشد و شکوفایی کشور انکارناپذیر می‌باشد. بر اساس آمار و اطلاعات موجود سهم ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل از کل کشور رقم قابل توجهی بوده و طی ۱۰ سال گذشته نیز روند رو به رشدی داشته است. در این میان سهم ارزش افزوده زیر بخش حمل‌ونقل جاده‌ای بیش از سایر زیر بخشها بوده و همواره بیش از ۹۰ درصد ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای بوده است. این رقم در سال ۱۳۷۹ بیش از ۹۴ درصد برآورد شده است. با توجه به بستر مناسب در زمینه حمل‌ونقل جاده‌ای، توجه و سرمایه‌گذاری مناسبتر در این بخش ضروری به نظر می‌رسد. جدول شماره ۱ سهم هر یک از زیر بخش‌های مختلف حمل‌ونقل از جایجایی کل و همچنین میزان ارزش افزوده کل بخش و درصد تغییرات آن را نسبت به سال قبل در پنج سال اخیر نشان می‌دهد.

در مقوله تخصیص اعتبارات عمرانی نیز سهم زیر بخش جاده‌ای به مراتب بیشتر از سایر زیر بخش‌های حمل‌ونقل می‌باشد. در جدول شماره ۲ سهم اعتبارات عمرانی مصوب زیر بخش‌های حمل‌ونقل و درصد آن از کل کشور نشان داده شده است. کشور ما در ردیف کشورهای است که سهم بالایی از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی میان ایران و ۸ کشور جهان را نشان می‌دهد.

جدول شماره ۱ سهم ارزش افزوده زیر بخش‌های حمل و نقل از کل حمل و نقل به قیمت عوامل (قیمت ثابت سال ۶۹)

سال	سهم زیربخش‌های حمل و نقل (درصد)			ارزش افزوده کل بخش حمل و نقل (میلیارد ریال)	تغییر نسبت به سال قبل (درصد)
	جاده‌ای	ریلی	هوایی		
۱۳۷۵	۹۳/۳	۹/۰	۴/۴	۴۲۷۴/۲	۱۵/۷
۱۳۷۶	۹۲/۵	۱	۵/۲	۴۳۷۸/۳	۲/۴
۱۳۷۷	۹۳/۷	۸/۰	۴/۴	۴۷۱۶/۳	۷/۷
۱۳۷۸	۹۳/۷	۸/۰	۴/۲	۵۱۶۷/۷	۹/۶
۱۳۷۹	۹۴/۲	۸/۰	۳/۷	۵۴۸۸/۳	۶/۲

ماخذ: اداره حساب‌های اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

جدول شماره ۲- وضعیت اعتبارات عمرانی مصوب زیر بخش‌های حمل و نقل و درصد آن از کل کشور

سال	سهم زیربخش‌های حمل و نقل (درصد)			فصل راه و ترابری (میلیون ریال)	درصد نسبت به کل کشور
	جاده‌ای	ریلی	دریایی		
۱۳۷۵	۴۴	۲۸	۸	۲۴۴۸۶۶۶	۱۱
۱۳۷۶	۵۵	۲۰	۹	۳۳۶۷۹۱	۱۱
۱۳۷۷	۶۲	۱۵	۷	۳۰۱۰۵۰۰	۱۰
۱۳۷۸	۵۵	۱۳	۷	۲۷۵۶۳۷۲	۸/۴
۱۳۷۹	۵۳	۲۹	۴	۴۱۴۰۸۷۷	۱۵/۷

ماخذ: قانون بودجه سال ۷۹ کل کشور- سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور

جدول شماره ۳- ارزش افزوده بخش حمل و نقل و سهم آن در تولید ناخالص داخلی در سال ۱۹۸۳

کشور	تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار)	ارزش افزوده بخش حمل و نقل	
		ارزش (میلیون دلار)	درصد به تولید ناخالص داخلی
آلمان	۴۹۶۷۰۰	۳۴۸۸۳	۷
فرانسه	۴۷۰۴۰۰	۲۲۳۱۲	۵/۵
انگستان	۲۵۹۹۰۰	۱۸۲۹۱	۷
هلند	۹۸۲۰۰	۷۳۰۱	۷/۴
اتریش	۴۵۵۰۰	۲۸۰۹	۶/۱
ترکیه	۴۸۱۰۰	۳۶۸۲	۷/۷
پرتغال	۱۹۹۰۰	۱۲۱۴	۶/۱
کانادا	۱۹۸۱۰۰	۱۴۷۸۱	۷/۵
ایران	۴۷۴۶۹/۴	۲۵۷۵	۵/۴

ماخذ: اداره حساب‌های اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

با توجه به این که در کشور ماسهم بالایی از تشکیل سرمایه ثابت ناخالص به سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل معطوف گشته است، لذا بعید به نظر می‌رسد که معضلات مربوط به این بخش به مسایل مالی منحصر گردد. بلکه باید در جستجوی رفع عوامل و مشکلاتی نظیر مسئله تقاضا، ناهماهنگی طرح‌های حمل‌ونقلی با طرح‌های تولیدی و کارایی نامطلوب سرمایه بود. بنابراین بایستی ابتدا برآوردی صحیح از انباشت و تشکیل سرمایه در بخش به دست آورد و سپس در صدد اصلاح عوامل فوق برآمد.

جایگاه زیر بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در اقتصاد کشور

تمایل روزافزون جهانی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای را می‌توان در ۳ عامل عمده جستجو نمود. اول آنکه در سالهای اخیر با ساخت شبکه راه‌های مدرن و بهتر شدن عملکرد وسایل نقلیه، حمل‌ونقل جاده‌ای به صورت انقلابی وسیع کارایی افزونتری یافته است. دوم آنکه با توسعه اقتصادی ملت‌ها اهمیت هزینه حمل‌ونقل کاهش یافته و توجه بیشتر معطوف به سرویس بهتر می‌باشد که این خود تاثیر قابل توجهی روی هزینه کل و توزیع دارد. سوم این که، وقتی هزینه کل تولید مطرح می‌شود، اقتصادی بودن حمل‌ونقل ریلی اغلب به خاطر تاخیر در تحویل و سایر کمبودهای موجود در سرویس مورد تردید قرار گرفته و اهمیت عامل زمان در خصوص کالاهای فسادپذیر، رونق و اهمیت حمل‌ونقل جاده‌ای را روزافزون می‌نماید. حی زمانی که حمل با راه‌آهن ارزانتر از کامیون باشد، ممکن است به علت گرانی هزینه‌های توزیع باز هم حمل‌ونقل جاده‌ای انتخاب شود. از جمله ویژگی‌های این شیوه سفر، انعطاف‌پذیری در انتخاب مسیر و مقدار بار، کنترل دائمی بر روی کالا در طی مسیر، امنیت نسبی بالا و ارزانی توأم آن می‌باشد. البته طول سفر در انتخاب نوع وسیله حمل موثر است. در تحقیقی که در ایالات متحده آمریکا در مورد حمل سبزیجات تازه و میوه به عمل آمده است، در فواصل کمتر از یکصد مایل، ۸۸ درصد با جاده و فقط ۶ درصد با قطار حمل شده است، اما در سفرهای بیش از یک هزار مایل، میزان حمل با قطار به ۶۶ درصد و برای طول سفر دو هزار مایل، به ۹۳ درصد می‌رسد. [۲] زیرا حمل‌ونقل جاده‌ای نیز نقایص خاص خود از قبیل ظرفیت‌های محدود برای بارهای با حجم انبوه و سنگین، هزینه‌های بالای ساخت و نگهداری شبکه راه‌های کشور، خطرات، تصادفات و ضرورت آموزش، به کارگیری انبوه رانندگان و تامین قطعات یدکی و استهلاک ناوگان را دارا بوده و با افزایش طول سفر، این نقایص و عیوب شدیدتر می‌شود. [۱]

در کشور ما حمل‌ونقل جاده‌ای بیش از ۹۰ درصد کل بخش را تشکیل می‌دهد. مهمترین دلیل آن علاوه بر ویژگی‌های خاص حمل‌ونقل جاده‌ای که قبلاً ذکر شد، نبودن راه‌های آبی داخلی، وجود مناطق کویری و کوهستانی بودن قسمت عمده کشور می‌باشد. از لحاظ سهم ارزش افزود، زیر

بخش حمل و نقل جاده‌ای نزدیک به ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشور را در سال‌های اخیر به خود اختصاص داده است. جدول شماره ۴ میزان تولید ناخالص داخلی کشور، سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل و به طور اخص، سهم ارزش افزوده زیر بخش حمل و نقل جاده‌ای را از کل کشور در ۵ سال اخیر نشان می‌دهد.

جدول شماره ۴- سهم ارزش افزوده حمل و نقل جاده‌ای از کل تولید ناخالص داخلی کشور

سال	تولید ناخالص داخلی کشور (میلیارد)	سهم ارزش افزوده حمل و نقل از کل کشور (درصد)	سهم ارزش افزوده زیربخش حمل و نقل جاده‌ای از کل کشور
۱۳۷۵	۴۴۸۱۰/۲	۹/۵	۸/۹
۱۳۷۶	۴۵۸۹۹/۷	۹/۵	۸/۸
۱۳۷۷	۴۷۵۶۴/۵	۹/۹	۹/۳
۱۳۷۸	۴۸۹۱۴/۶	۱۰/۶	۹/۹
۱۳۷۹	۵۱۸۱۶/۴	۱۰/۶	۱۰

ماخذ: اداره حساب‌های اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

شاخص‌های ویژه بهره‌وری حمل و نقل جاده‌ای کالا

شناسایی شاخص‌های بهره‌وری نقش موثری در تعیین جایگاه حمل و نقل جاده‌ای کالا در اقتصاد کشور دارد. مهمترین شاخص‌های بهره‌وری در حمل و نقل جاده‌ای کالا عبارتند از:

- تعداد سفر کامیون (دستگاه)
- میزان کالای حمل شده (تن)
- متوسط وزن محموله در هر سفر (تن)
- متوسط مسافت طی شده در هر سفر (کیلومتر)

جدول شماره ۵ مقادیر عددی شاخص‌های ذکر شده را بر حسب استان مبدا در سال ۱۳۸۰ نشان می‌دهد. همانطور که در این جدول مشاهده می‌گردد، در سال ۸۰ بیش از ۱۳ میلیون سفر کامیون، نزدیک به ۱۴۹ میلیون تن کالا را جابه‌جا نموده است.

جدول شماره ۵ - متوسط وزن محموله، مسافت و تن - کیلومتر طی شده بر حسب استان مبدا در سال ۸۰

استان مبدا	تعداد سفر کامیون (هزار دستگاه)	میزان کالای حمل شده (هزار تن)	متوسط وزن محموله در هر سفر (تن)	متوسط مسافت طی شده در هر سفر (کیلومتر)	متوسط تن - کیلومتر طی شده در هر سفر (تن- کیلومتر)
آذربایجان شرقی	۶۴۱	۶۷۷۲	۱۱	۴۵۷	۴۶۶۹
آذربایجان غربی	۳۰۷	۳۲۷۴	۱۱	۴۲۸	۴۸۹۳
اردبیل	۱۵۴	۱۸۰۵	۱۲	۴۱۸	۴۳۷۲
اصفهان	۱۵۳۴	۱۹۶۳۵	۱۳	۴۶۸	۵۸۲۰
ایلام	۸۲	۱۰۱۴	۱۲	۳۳۳	۴۲۵۴
بوشهر	۹۷	۹۰۰	۹	۶۸۰	۶۹۳۳
تهران	۱۸۱۹	۱۴۶۶۹	۸	۵۱۶	۳۸۲۰
چهارمحال و بختیاری	۷۳	۵۶۷	۸	۳۹۰	۲۹۸۶
خراسان	۹۳۲	۹۸۳۵	۱۱	۵۷۳	۶۱۸۹
خوزستان	۱۱۴۳	۱۷۲۶۶	۱۵	۷۲۷	۱۱۰۴۱
زنجان	۱۴۲	۱۳۷۸	۱۰	۳۵۸	۴۱۰۸
سمنان	۴۳۲	۵۶۳۳	۱۳	۳۵۶	۵۲۴۰
سیستان و بلوچستان	۱۹۴	۲۲۷۸	۱۲	۷۰۹	۸۵۸۰
فارس	۱۰۰۴	۱۰۴۷۵	۱۰	۴۶۱	۴۷۰۵
قزوین	۳۲۲	۲۸۱۹	۹	۳۱۶	۲۹۷۷
قم	۱۸۳	۱۴۳۷	۸	۴۳۲	۳۶۵۸
کردستان	۱۶۱	۱۹۵۳	۱۲	۳۵۲	۴۳۲۷
کرمان	۴۰۲	۴۷۳۶	۱۲	۶۶۲	۶۹۶۲
کرمانشاه	۳۰۰	۲۸۷۳	۱۰	۳۱۶	۳۳۰۵
کهگیلویه و بویر احمد	۲۰	۱۶۴	۸	۳۳۱	۲۸۹۲
گلستان	۲۱۶	۱۹۴۷	۹	۴۰۷	۳۵۹۰
گیلان	۳۵۹	۴۶۱۲	۱۳	۳۹۶	۵۰۵۶
لرستان	۳۲۵	۳۳۹۳	۱۰	۳۴۱	۳۴۳۴
مازندران	۶۳۷	۶۱۶۸	۱۰	۳۵۹	۳۳۷۹
مرکزی	۴۸۷	۴۹۶۳	۱۰	۳۸۱	۴۴۰۹
هرمزگان	۶۵۹	۱۰۳۴۲	۱۶	۱۰۳۴	۱۶۶۶۸
همدان	۳۷۸	۳۹۲۴	۱۰	۳۶۸	۳۸۲۹
یزد	۳۶۱	۴۰۶۹	۱۱	۵۱۳	۶۰۲۰
در کل کشور	۱۳۳۶۴	۱۴۸۹۰۰	۱۱	۵۰۹	۵۸۸۹

ماخذ: بارنامه‌های صادر شده - دفتر فن‌آوری اطلاعات سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور

به عبارت دیگر به طور متوسط در هر سفر ۱۱ تن کالا جابجا و مسافتی نزدیک به ۵۰۹ کیلومتر طی شده است. بیشترین بار جابجا شده از استانه مربوط به چهار استان اصفهان، خوزستان، تهران و هرمزگان می باشد که البته وجود بندر امام خمینی در استان خوزستان و بندر عباس در استان هرمزگان که بیشترین سهم واردات کالا به کشور را دارا هستند در این آمار تاثیر زیادی دارد. در حالی که بنادر دیگر کشور از جمله بوشهر، چابهار، انزلی، نوشهر و... به مراتب فعالیت کمتری نسبت به دو بندر یاد شده داشته اند.

البته متوسط وزن کالای حمل شده و مسافت طی شده در هر سفر به نوع بارگیر بستگی دارد. در جدول شماره ۶ مقادیر شاخص های ذکر شده بر حسب نوع بارگیر نشان داده شده است. همانطور که ملاحظه می گردد، چهار نوع بارگیر کمرشکن، بغل دار معمولی، بونکر و تانکر مخزن دار بار بیشتری را در هر سفر حمل می کنند. در مسیرهای طولانی بیشتر از جامبو و بغل دار (چادری و معمولی) برای حمل بار استفاده شده است. درخصوص بار حمل شده در سال ۸۰ در بعضی از مناطق خصوصاً در استان سیستان و بلوچستان، اکثر کالاهای متفرقه (همراه مسافر) به دلیل حجم بالا و کم کردن هزینه حمل و نقل آنها به جای بارگیر بغل دار چادری با بارگیر جامبو حمل شده است که همین امر باعث افزایش شدید شاخص های حمل و نقلی بارگیر جامبو نسبت به سال قبل شده است. بر طبق آمار موجود بارنامه های صادره، میانگین کرایه هر تن - کیلومتر طی شده در کل کشور برابر ۱۱۷ ریال می باشد، با توجه به متوسط ۵۸۸۹ تن کیلومتر در هر سفر میزان میانگین کیلومتر در هر سفر، میزان میانگین کرایه حمل کالا در هر سفر در سطح کشور، تقریباً برابر ۶۸۹۰۰ ریال به دست می آید. [۶]

جدول شماره ۶- متوسط وزن محموله، مسافت و تن کیلومتر طی شده در هر سفر بر حسب انواع بارگیر در

سا ۸۰

نوع بارگیر	متوسط وزن محموله در هر سفر (تن)	متوسط مسافت طی شده در هر سفر (کیلومتر)	متوسط تن- کیلومتر طی شده در هر سفر (تن- کیلومتر)
اطاق دار	۷/۶	۵۵۹	۴۵۵۱
کمپرسی	۱۱/۷	۲۵۳	۳۲۶۴
مسقف	۲/۹	۳۴۲	۹۴۶
یخچال دار	۹/۸	۷۸۱	۹۲۳۸
بغل دار معمولی	۲۱/۲	۸۰۸	۱۷۳۷۷
تانکر-مخزن دار	۱۹/۰	۶۷۵	۱۳۶۳۴
بونکر	۲۰/۱	۱۶۷	۳۳۷۷
جامبو	۱۳/۰	۱۰۲۵	۱۴۷۶۶
کفی	۱۸/۷	۶۱۶	۱۱۲۵۹
کمر شکن	۲۲/۱	۳۹۲	۹۰۹۳
یغل دار چادری	۱۶/۸	۹۱۶	۱۵۷۳۱
سایر	۹/۸	۵۸۷	۵۷۳۷
در کل کشور	۱۱	۵۰۹	۵۸۸۹

ماخذ: بارنامه‌های صادر شده- دفتر فن‌آوری اطلاعات- سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور

عوامل توسعه حمل و نقل در کشور

پارامترهای موثر در توسعه حمل و نقل به چهار دسته تقسیم می‌شوند که به طور جداگانه مورد بررسی قرار می‌گیرند.

- عوامل طبیعی

پتانسیل یک کشور در زمینه حمل و نقل را جغرافیای طبیعی آن کشور معین می‌کند. سواحل طولانی دریایی، بنادر، مجهز، رودخانه‌های قابل کشتیرانی و یا دریاچه‌های طبیعی موجب شکوفایی و توسعه حمل و نقل در یک کشور می‌گردد. از طرف دیگر کوه‌های مرتفع، باتلاق‌ها، کویرهای بزرگ (که در جغرافیای طبیعی کشور از این موارد به وفور یافت می‌شود) از موانع عمده توسعه حمل و نقل زمینی قلمداد می‌شوند. وجود گستره‌های آبی بزرگ در مرزهای جنوبی و شمالی کشور عملاً موقعیت ممتازی از لحاظ وضعیت خاص جغرافیایی فراهم کرده است. متقابلاً کویر لوت یکی از بزرگترین کویرهای جهان و دورشته کوه مرتفع، طولانی و عظیم البرز و زاگرس بین مناطق

مختلف کشور امتداد یافته و آنها را از یکدیگر جدا نموده است که مانع توسعه آسان و ارزان زیربنای حمل و نقل زمینی کشور در قلمرو ملی گردیده‌اند.

عوامل اقتصادی

این دسته از عوامل عموماً به عنوان مهمترین شاخصه حمل و نقل در نظر گرفته می‌شوند. بازرگانی، تجارت و سیر سریع تحولات صنعتی، بهسازی و نوسازی کشاورزی، اکتشاف و استخراج معادن و بالاخره گستردگی حجم خدمات و تولیدات موجب افزایش چشمگیر تقاضای حمل و نقل در جامعه می‌گردد. همه این عوامل شرایط توسعه بازار مصرف را فراهم نموده‌اند که نتیجه آنها نیاز روزافزون بشر به تسهیلات حمل و نقل گردیده است.

- عوامل سیاسی

دولت‌های قدرتمند و پایدار برای اطمینان بخشیدن به سرمایه‌گذاران ملی و خارجی برای انجام سرمایه‌گذاری در بخش‌های اقتصادی جامعه، مباردت به توسعه زیربنای حمل و نقل خود می‌نمایند. در واقع این دولت‌ها با چنین اقداماتی سود سرمایه‌گذاران را تضمین نموده و در این رهگذر موجبات توسعه روزافزون کشور خود را فراهم می‌نمایند. مسایل دفاعی که از سلسله عوامل سیاسی به شمار می‌روند، نیز نقش عمده‌ای را در توسعه زیربنای حمل و نقل ایفا می‌کنند.

- عوامل اجتماعی

شرایط اجتماعی یک کشور نیز تاثیر به سزایی در توسعه حمل و نقل و حتی سرویس‌های قابل ارائه در این بخش می‌گذارد. باتوجه به این که کشور ما در زمره کشورهای در حال توسعه به شمار می‌رود، طبیعتاً بخشی از زیربنای مورد نیاز، هنوز ایجاد نگردیده است تا بتواند سرویس‌های لازم را برای انجام فعالیت سایر بخش‌های اقتصادی فراهم آورد.

پس از تشریح عوامل موثر در توسعه حمل و نقل به بررسی موقعیت فعلی کشور پرداخته می‌شود. حفظ استانداردهای فنی، تقلیل حجم عملیات، کاهش مدت زمان اجرا افزایش ظرفیت شبکه موجود، بهسازی راه‌ها و کاهش نیاز ارزی طرح‌ها از سیاست‌های خوبی بوده که نتایج قابل انتظار در این بخش را تا حدودی تامین نموده است. رعایت کامل استاندارد در توسعه زیربنای حمل و نقل از طرف جمهوری اسلامی ایران مورد تایید سازمان‌های رسمی وابسته به سازمان ملل قرار گرفته است. بانگاهی به جغرافیای حمل و نقل منطقه، مشاهده می‌گردد که از نظر سرمایه‌گذاری در بخش زیر بنای ارتباطی، سایر کشورهای منطقه باید سرمایه‌گذاری عظیمی را متحمل گردند

تا به حدی برسند که شبکه راه‌های اصلی واقع در محورهای ترانزیتی و بین‌المللی آنها قابلیت مناسب با راه‌های جمهوری اسلامی ایران را احراز کنند.

شناسایی مسایل و مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای کالا در کشور

در این قسمت سعی بر این بوده است تا مسائل و مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای از دریچه‌های گوناگون مورد شناسایی قرار گرفته و دسته‌بندی شوند. به طور کلی می‌توان مسایل و مشکلات این بخش را به ۳ دسته تقسیم نمود.

- مسایل و مشکلات عملیاتی و اجرایی

- مسایل و مشکلات زیربنایی

- سایر مسایل و مشکلات

در ادامه جزئیات هر یک از مسایل و مشکلات ذکر شده مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱- جمع‌بندی مسایل و مشکلات عملیاتی و اجرایی

این مشکلات خود به ۳ دسته تقسیم می‌گردد که عبارتند از:

۱-۱- عدم بهره‌گیری بهینه از ظرفیت موجود ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کالا

بر اساس آمار منتشره از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور میزان استفاده از ظرفیت موجود ناوگان بین ۴۰ تا ۶۰ درصد ارزیابی گردیده است.

۱-۲- مشکلات مربوط به کیفیت مشارکت وسایل نقلیه سنگین در حمل بار از مبادی ورودی

۱-۳- مشکلات مربوط به کیفیت ارائه خدمات شرکت‌های حمل‌ونقل

۲- جمع‌بندی مسایل و مشکلات زیربنایی

در این چارچوب می‌توان مسایل و مشکلات را در ۷ دسته جداگانه مورد بررسی قرارداد.

۲-۱- مشکلات موجود در کیفیت تاسیسات زیربنایی جاده‌ای موجود

۲-۲- مسایل موجود در نظام و طراحی جاده‌ها

۲-۳- مسایل موجود در نظام راهسازی

۲-۴- مسایل موجود در سیستم نگهداری راه‌ها

۲-۵- عوامل موثر در بهره‌برداری راه‌ها

۲-۶- تاسیسات جانبی راه‌ها

۲-۷- نظارت در امر ایجاد تاسیسات زیربنایی و مسایل مربوط به آن

این نظارت شامل نظارت مشاورات، وزارت راه و ترابری و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور می‌شود.

۳- جمع‌بندی سایر مسایل و مشکلات

به طور کلی سایر مشکلات را می‌توان در ۳ دسته جداگانه مورد بررسی قرار داد:

۳-۱- مسایل تشکیلاتی

۳-۲- مسایل مالی اعتباری

۳-۳- مسایل مربوط به تعرفه‌ها

اثرات اقتصادی سوخت در حمل‌ونقل جاده‌ای کالا

در سال‌های اخیر رشد مصرف انرژی در کشور متناسب با رشد تولید ناخالص داخلی نبوده است. روند رو به رشد مصرف انرژی در کشور نگران‌کننده بوده و اگر سیاست‌های لازم در این رابطه اعمال نگردد، تاثیر سوء در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور بر جای خواهد گذاشت، بخش حمل‌ونقل به تنهایی نزدیک به ۲۵ درصد کل انرژی مصرفی کشور را به خود اختصاص داده است.

این بخش با مصرف خانگی و تجاری، صنعت و کشاورزی می‌باشد. [۷]

مسئله بسیار مهم در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای به هدر رفتن میزان بسیار بالایی از سوخت مصرفی در سفرهای انجام شده می‌باشد. این موضوع در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کالا نمود بیشتری داشته است. بر طبق آمار موجود در کشورهای مختلف میزان مصرف سوخت وسایل نقلیه باری در هر ۱۰۰ کیلومتر به طور متوسط ۳۹ لیتر بوده، و این در حالی است که رقم مذکور در وسایل نقلیه باری کشور در حدود ۵۲ لیتر می‌باشد. [۵] با توجه به آمار منتشره در سال ۱۳۸۰ میزان سفر کامیون حامل کالا با بارنامه در سطح کشور در حدود ۱۳ میلیون دستگاه و مسافت طی شده در هر سفر به طور متوسط ۵۰۹ کیلومتر بوده است. با این حساب نزدیک به $6/617/000/000$ کیلومتر جابجایی در سطح کشور در سال ۸۰ رخ داده است که با توجه به این که میزان اختلاف مصرف سوخت در ۱۰۰ کیلومتر در کشور ما با نرم جهانی در حدود ۱۳ لیتر می‌باشد، بنابر این میزان سوخت به هدر رفته در سطح کشور در سال ۸۰ به طور تقریبی به صورت زیر قابل محاسبه خواهد بود.

$$\text{لیتر } 86021000 = (6617000000 \times 13) / 100$$

با توجه به این که سوخت متداول در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کالا، گازوئیل می‌باشد و قیمت هر لیتر گازوئیل در سال ۱۳۸۰، برابر ۱۰۰ ریال بوده است، مبلغ به هدر رفته خالص در سال ۸۰ برابر 86021000000 ریال یعنی بیش از ۸۶ میلیارد ریال برآورد می‌گردد. البته اگر میزان یازانه پرداختی دولت برای هر لیتر گازوئیل را نیز مد نظر قرار دهیم، این عدد سر به فلک خواهد گذارد. بر طبق نظریه شرکت نفت جمهوری اسلامی ایران پرداخت یارانه برای هر لیتر گازوئیل در سال ۸۰، برابر ۹۰۰ ریال بوده است که از اعمال این مقدار در میزان هزینه به هدر رفته، عدد 77419 میلیارد ریال به دست می‌آید. با قدری تامل به راحتی می‌توان دریافت که وضعیت از این هم اسفبارتر است. تمام محاسبات ذکر شده در قسمت بالا برای سفرهای با بارنامه بوده است و این درحالی است که

یکی از معضلات اصلی بخش حمل و نقل جاده‌ای کالا سفرهای یک سر بار است که به دلیل عدم تعادل میان عرضه و تقاضای کالا در این بخش به وجود آمده است. حال اگر میزان سفرهای بدون بار نیز در محاسبات فوق اعمال گردد، به عنوان مثال اگر حداقل ۲۰ درصد سفرها یک سر بار در نظر گرفته شود، میزان جابجایی نزدیک به ۸ میلیارد کیلومتر خواهد شد ($6/617/000/000 \times 1/2$) به همین ترتیب میزان سوخت به هدر رفته در سطح کشور در سال ۱۳۸۰ به بیش از ۱ میلیارد لیتر خواهد رسید و مبلغ به هدر رفته بدون اعمال یارانه ۱۰۰ میلیارد ریال و با اعمال آن، ۹۰۰۰۰ میلیارد ریال خواهد شد.

بنابر این با ارائه راهکارهای لازم و فوری باید از عمق فاجعه کاست. مهمترین اقدامات را می‌توان در بندهای زیر خلاصه نمود:

- نوسازی ناوگان فرسوده باری در سطح جاده‌های کشور با ارائه تسهیلات بانکی،
- اصلاح ساختار حمل و نقل با متعادل نمودن عرضه و تقاضای حمل و نقل جاده‌ای کالای کشور،
- ارتقاء فنی تولیدات داخلی باری به منظور صرفه‌جویی در مصرف سوخت،
- اعمال سیاست‌های تشویقی برای ناوگان نو از قبیل پرداخت عوارض کمتر، مالیات کمتر، بهره‌مندی بیشتر از خدمات بیمه و ...

عرضه و تقاضای حمل و نقل جاده‌ای کالا در کشور

میزان کالای حمل شده در سطح کشور توسط کامیون‌ها در سال ۱۳۸۰ نزدیک به ۱۴۹ میلیون تن بوده است که از این میان در حدود ۲۸ میلیون تن از مبادی ورودی کشور (۲۶ میلیون تن از بنادر و ۲ میلیون تن از مرزهای زمینی) به داخل کشور حمل شده‌اند. بندر عباس و بندر امام خمینی به عنوان مهمترین مبادی ورودی کشور بیشترین سهم را در واردات کالا به داخل کشور بر عهده دارند. در سال ۱۳۸۰ نزدیک به ۸/۵ میلیون تن کالا از هر یک از دو بندر ذکر شده از طریق جاده به داخل کشور حمل شده‌اند به عبارتی بیش از ۶۵ درصد کالاهای حمل شده از بنادر را به این دو بندر انجام شده است. [۶] مشکلات موجود در بنادر دیگر توجه دست اندرکاران بخش حمل و نقل را به این دو بندر معطوف نموده است. مشکل بادهای موسمی و بعد مسافت در بندر چابهار و نیز عمق کم آب در بندر بوشهر و مشکلات تخلیه بارکشتی‌ها در این بندر و همچنین عدم توسعه بنادر شمالی کشور به دلیل قطع ارتباط با اتحاد جماهیر شوروی سابق و ... از آن جمله‌اند. در مطالعه‌ای که توسط موسسه تحقیقاتی اقتصادی دانشگاه تربیت مدرس با همکاری معاونت امور اقتصادی وزارت امور اقتصادی و دارایی انجام گرفته، با استفاده از روش برنامه‌ریزی خطی (Linear Programming) میزان عرضه و تقاضا در مبادی ورودی کشور مورد بررسی قرار گرفته و نتیجه‌گیری به عمل آمده است که با توجه به ظرفیت‌های موجود مبادی ورودی، بنادر چابهار، امام

خمینی، انزلی و عباس و مرزهای زمینی آستارا و بازرگاندارای ظرفیت مازاد بر نیاز نوشهر و بوشهر ظرفیت‌های کمتر از مقدار بهینه خود را در اختیار دارند. ظرفیت بندرعباس بسیار بیشتر از مقدار بهینه و ظرفیت بنادر بوشهر و نوشهر خیلی کمتر از آن است. [۳] بر این اساس مناسب است مقداری از امکانات بندرعباس به دو بندر بوشهر و نوشهر منتقل شده و گامی در جهت توسعه بنادر مذکور برداشته شود.

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

حمل و نقل جاده‌ای مهمترین بخش از حمل و نقل کشور را تشکیل می‌دهد. ارزش افزوده و تعداد نیروی کار شاغل در سایر زیرساخت‌های حمل و نقل در ایران می‌شود. مهمترین دلیل آن علاوه بر ویژگی‌های خاص حمل و نقل جاده‌ای که در تمام کشورها مشترک است. نبودن راه‌های آبی داخلی، مناطق کویری و کوهستانی بودن قسمت عمده کشور می‌باشد. در سال ۱۳۸۰ در حدود ۱۴۹ میلیون تن کالا توسط ۱۳ میلیون سفر کامیون جابه‌جا شده است. به طور متوسط در هر سفر ۱۱ تن کالا و مسافتی نزدیک به ۵۰۹ کیلومتر طی شده است. بنابر امام خمینی و عباس به عنوان مهمترین مبادی ورودی کشور موجب شده‌اند تا سهم عمده‌ای از کامیون‌ها برای حمل کالا جذب این مناطق شوند. نوع بارگیر در میزان کالای حمل شده، مسافت طی شده نقش مهمی بر عهده دارد. در مسیرهای طولانی بیشتر از بارگیرهای جامبو و بغل‌دار اعم از چادری و معمولی برای حمل بار استفاده می‌شود. میانگین کرایه حمل کالا در هر سفر در سطح کشور در سال ۱۳۸۰ تقریباً برابر ۶۸۹۰۰۰ ریال و برای هر تن - کیلومتر به طور متوسط برابر ۱۱۷ ریال بوده است.

مهمترین عوامل موثر در توسعه بخش حمل و نقل شامل چهار دسته اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و طبیعی می‌گردد. حفظ استانداردهای فنی، تقلیل حجم عملیات، تقلیل مدت اجراء افزایش ظرفیت شبکه موجود، کاهش نیاز ارزی طرح‌ها و بهسازی راه‌ها از سیاست‌های خوبی بوده که نتایج قابل انتظار در این بخش را تا حدودی تامین نموده است. مهمترین مشکلات حمل و نقل جاده‌ای کالای کشور در حال حاضر عدم بهره‌گیری بهینه از ظرفیت موجود ناوگان، مسایل تشکیلاتی، مالی، اعتباری، تعرفه‌ها و مشکلات موجود در کیفیت تاسیسات زیربنایی جاده‌ای فعلی می‌باشند.

عامل سوخت به عنوان یکی از مهمترین پارامترهای موثر در نقش اقتصادی حمل و نقل جاده‌ای کالای کشور به شمار می‌رود. در این مطالعه تحقیقی تنها هزینه میزان سوخت به هدر رفته در مقایسه با نرم جهانی در سال ۱۳۸۰ برآورد گشته است که این رقم نزدیک به ۸۶ میلیارد ریال بدون در نظر گرفتن یارانه و سفرهای بدون بار بوده است. در صورت در نظر گرفتن این دو عامل یعنی میزان یارانه پرداختی و سفرهای بدون بار (حداقل ۲۰ درصد سفرها) این رقم به ۹۰۰۰۰۰ میلیارد ریال خواهد رسید. بنابر این ضروریست با ارائه راهکارهای لازم و فوری از قبیل نوسازی

ناوگان فرسوده باری در سطح جاده‌های کشور با ارائه تسهیلات بانکی، اصلاح ساختار حمل‌ونقل با برقراری تعادل میان عرضه و تقاضای حمل‌ونقل جاده‌ای کالای کشور، ارتقای فنی تولیدات داخلی ناوگان باری به منظور صرفه‌جویی در مصرف سوخت و اعمال سیاست‌های تشویقی برای ناوگان نو همچون پرداخت عوارض کمتر، مالیات کمتر، بهره‌مندی بیشتر از خدمات بیمه و... از عمق فاجعه کاست.

فهرست مراجع

۱. M
Cambridge economics and books
۲.
Transport Research program, Washington D.C

۳- موسسه تحقیقات اقتصادی دانشگاه تربیت مدرس، "بررسی و تعیین تعادلی عرضه و تقاضای حمل‌ونقل جاده‌ای کالا در ایران"، ۱۳۷۴.

۴- حمداللهی، مهرداد "حمل‌ونقل جاده‌ای کالا و نقش آن در اقتصاد کشور"، سمینار کارشناسی ارشد، ۱۳۷۸

۵- صفارزاده، محمود "جایگاه حمل‌ونقل زمینی در اقتصاد کشور"، ۱۳۷۷

۶- سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور، "سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۳۸۰"

۷- وزارت نیرو، "ترازنامه انرژی کشور"