

چهار شنبه 20 آبان 1405 - 16:27

زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک؛ کلید طلایی توسعه و جایگاه ایران در میان کشورهای همتراز

علی ولیزاده فرد؛ مسئول کمیسیون‌های اتاق بازرگانی تبریز طی یادداشتی در نشریه شماره 29 اتاق بازرگانی تبریز به بررسی اهمیت لجستیک و حمل‌ونقل در توسعه تجارت پرداخته است.

متن کامل را در ادامه بخوانید:

در اقتصاد جهانی امروز، رقابت پذیری کشورها دیگر تنها به آنچه تولید می کنند، بستگی ندارد، بلکه به این موضوع بستگی دارد که چگونه کالاها در داخل و خارج از مرزها جابه جا می شوند. لجستیک کارآمد - که شامل حمل ونقل، انبارداری و تشریفات گمرکی می شود - هزینه ها را کاهش می دهد، شرکت ها را رقابتی تر می کند، تجارت را گسترش می دهد و اقتصاد را به حرکت درمی آورد.

تحقیقات نشان می دهد که بهبود یک درصدی در شاخص عملکرد لجستیک (LPI) در کشور واردکننده، می تواند منجر به افزایش ۰.۸ درصدی در کل جریان تجارت شود. این رقم نشان می دهد که سرمایه گذاری در زیرساخت های لجستیکی، بازدهی اقتصادی چشمگیری دارد و متغیرهای لجستیکی، در مقایسه با متغیرهای اقتصادی و جمعیتی، تأثیر بیشتری بر تجارت دارند.

بانک جهانی با معرفی نسل جدید شاخص عملکرد لجستیک (LPI 0.2) که بر پایه ی داده های واقعی ردیابی محموله ها طراحی شده، دو بعد کلیدی را برای بهبود لجستیک کشورها مشخص می کند: اتصال (ارتباط با شبکه های لجستیک جهانی) و زمان (سرعت و قابلیت پیش بینی جابه جایی کالاها).

زیرساخت های حمل ونقل ایران؛ ظرفیت ها و چالش ها

ظرفیت های موجود

ایران از زیرساخت های حمل ونقل نسبتاً گسترده ای برخوردار است: بیش از 15 هزار کیلومتر راه آهن، بیش از 250 هزار کیلومتر بزرگراه، ۱۶ بندرگاه مهم، بیش از ۱۶۷ گمرک و ۵۴ فرودگاه تجاری. این زیرساخت ها موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز ایران را تقویت می کند و امکان اتصال شمال به جنوب و شرق به غرب را فراهم می آورد.

در سال گذشته، حدود ۲۰ میلیون تن کالا از ایران ترانزیت شده است که ۸۸ درصد آن از طریق جاده و ۱۲ درصد از طریق ریل انجام شده است. در برنامه ی هفتم توسعه، هدفگذاری شده است که این رقم تا سال ۲۰۲۸ به ۴۰ میلیون تن افزایش یابد که ۷۰ درصد آن از طریق جاده و ۳۰ درصد از طریق ریل جابه جا خواهد شد.

دولت جمهوری اسلامی ایران، ۱۰ کریدور راهبردی به طول حدود ۱۸ تا ۱۹ هزار کیلومتر را شناسایی کرده و برای بهسازی و ارتقای کیفیت این مسیرها و مسیرهای منتهی به پایانه های مرزی، حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان قرارداد منعقد شده است. همچنین ۵۳ پروژه ی ریلی و آزادراهی به ارزش ۳۱۰۰ همت و به طول ۴۴۰۰ کیلومتر با هدف تکمیل کریدورهای ترانزیتی در دستور کار سرمایه گذاری قرار گرفته است.

چالش های اساسی

با وجود این ظرفیت ها، ایران در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی با امتیاز ۲.۳ (از ۵) در سال ۲۰۲۳، به نسبت ظرفیت های خود، جایگاه مناسبی در میان کشورهای منطقه ندارد. بررسی ها نشان می دهد که ایران در حوزه ی اتصال مستقیم دریایی، هوایی و پستی و همچنین در شاخص های زمانی مرتبط با ترخیص و تحویل کالا، با فاصله ی قابل توجهی نسبت به هاب های منطقه ای مواجه است.

طبق مطالعات؛ ایران، عراق و الجزایر طولانی ترین زمان های آماده سازی صادرات و واردات را در میان کشورهای منطقه دارند. این موضوع نشان دهنده ی ناکارآمدی فرآیندهای گمرکی و بروکراسی پیچیده است که مستقیماً بر هزینه ی تجارت و رقابت پذیری تأثیر می گذارد.

اعمال تحریم های بین المللی بر صنعت کشتیرانی، بانکداری و بیمه نیز موجب شده است که برخی صادرکنندگان در صادرات به هند و روسیه از مسیرهای طولانی تر و پرهزینه تر استفاده کنند. همچنین با وجود موقعیت ایران در دریای خزر، تنها یک درصد از ۹۰۰ میلیون تن تجارت روسیه از این مسیر عبور می کند که نشان از سرمایه گذاری ناکافی در این کریدور دارد.

مقایسه با کشورهای همتراز

امارات متحده عربی؛ الگوی موفق منطقه

امارات متحده عربی، بهترین عملکرد لجستیکی را در میان کشورهای منطقه دارد و در تمامی دسته بندی های شاخص LPI برتر است. کویت، قطر و عربستان سعودی نیز جایگاه های بالایی در این شاخص دارند. این کشورها با سرمایه گذاری گسترده در بنادر، فرودگاه ها و مناطق ویژه ی اقتصادی و همچنین تسهیل فرآیندهای گمرکی، موفق شده اند به هاب های لجستیکی منطقه تبدیل شوند.

ترکیه؛ رقیب جدی

ترکیه پس از امارات، بالاترین عملکرد لجستیکی را در منطقه دارد و در زمینه ی زمان های آماده سازی واردات و صادرات، وضعیتی مشابه امارات و قطر دارد. سرمایه گذاری ترکیه در کریدورهای شرق-غرب و توسعه ی بنادر و فرودگاه های خود، این کشور را به رقیبی جدی برای ایران در حوزه ی ترانزیت تبدیل کرده است.

عمان؛ ظهور یک هاب جدید

عمان با سرمایه گذاری هدفمند در زیرساخت های لجستیکی خود، به عنوان یک هاب مکمل در منطقه ظهور کرده است. بنادر دوقم، صحار و صلاله ظرفیت پذیرش صدها کشتی

اضافی را در زمان بحران داشتند و فرودگاه بین المللی مسقط نیز توانست، افزایش چشمگیر ترافیک مسافران را مدیریت کند. کریدور سبز دبی با عمان، ارزش اظهارنامه های گمرکی را از ۱ میلیارد درهم به بیش از ۸ میلیارد درهم افزایش داده است.

ایران

متأسفانه ایران در میان کشورهای با عملکرد پایین لجستیکی در منطقه قرار دارد و در کنار عراق، لیبی، سوریه، مراکش و یمن جای گرفته است. این جایگاه نشان دهنده ی شکاف عمیق بین ظرفیت های بالقوه و عملکرد بالفعل ایران در حوزه ی لجستیک است.

چشم انداز و راهکارها

با وجود چالش ها، ایران پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه دارد. تکمیل کریدور بین المللی شمال-جنوب از جمله پروژه های راه آهن چابهار-زاهدان و رشت-آستارا می تواند جایگاه ایران را در ترانزیت منطقه ای متحول کند. هدفگذاری حمل ۱۵ میلیون تن کالا از طریق این کریدور تا سال ۲۰۳۰ نشان از عزم جدی برای بهره برداری از این مسیر راهبردی دارد.

بر اساس داده های موجود، کارایی خدمات بنادر ایران با امتیاز ۳.۸ (از ۷) نسبتاً مناسب است، اما کارایی خدمات هوایی (۳.۲۸) و ریلی (۳.۳۸) نیاز به بهبود دارد. دیجیتالی سازی فرآیندهای گمرکی، تکمیل کریدورهای ریلی و بهبود حکمرانی لجستیکی، سه محور اصلی اصلاحات مورد نیاز برای ارتقای جایگاه ایران در شاخص های بین المللی است.

باید گفت، زیرساخت های حمل ونقل و لجستیک، ستون فقرات توسعه ی اقتصادی هستند. ایران با وجود برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز و زیرساخت های نسبتاً گسترده، در عملکرد لجستیکی از بسیاری از کشورهای همتراز خود عقب تر است. تحریم ها، ناکارآمدی فرآیندهای گمرکی و سرمایه گذاری ناکافی در کریدورهای کلیدی، مهمترین موانع پیش روی ایران هستند.

با این حال، برنامه های توسعه ی کریدورهای ترانزیتی در برنامه ی هفتم توسعه و سرمایه گذاری های صورت گرفته در پروژه های ریلی و جاده ای نشان می دهد که آگاهی از اهمیت این بخش در حال افزایش است. تکمیل کریدور شمال-جنوب و بهسازی کریدورهای شرق-غرب می تواند ایران را به پل ارتباطی میان آسیا، اروپا و آفریقا تبدیل کند، مشروط بر اینکه موانع ساختاری و بین المللی برطرف شود.

تاثیر زیرساخت های حمل و نقل بر GDP

ارتباط میان سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل ونقل و رشد اقتصادی، همواره یکی از موضوعات محوری در ادبیات توسعه ی اقتصادی بوده است. پژوهش های علمی تلاش کرده اند تا با استفاده از مفهوم «کشش اقتصادی» (Elasticity) این رابطه را به صورت کمّی اندازه گیری کنند. به طور کلی، کشش اقتصادی نشان می دهد که به ازای هر یک درصد تغییر در سرمایه گذاری حمل ونقل، تولید ناخالص داخلی (GDP) تا چه اندازه تغییر می کند.

شواهد تجربی نشان می دهد که سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل ونقل، تأثیر مثبت و معناداری بر تولید ناخالص داخلی دارد، اما میزان این تأثیر در کشورهای مختلف متفاوت است. برای ایران، با توجه به جایگاه کنونی در شاخص عملکرد لجستیک و چالش های ساختاری مانند فرسودگی ناوگان و ناکارآمدی فرآیندهای گمرکی، بهره برداری حداکثری از سرمایه گذاری های حمل ونقل نیازمند بهبود همزمان در سه حوزه است: کیفیت زیرساخت، کارایی نهادی و مدیریت راهبردی. بدون این اصلاحات، حتی با افزایش سرمایه گذاری، کشش اقتصادی مذکور محقق نخواهد شد و شکاف ایران با کشورهای موفق منطقه همچنان باقی خواهد ماند.

بر اساس شواهد موجود، حمل ونقل و لجستیک تأثیری عمیق و چندوجهی بر تولید ناخالص داخلی (GDP) ایران دارند. این تأثیر به صورت یک رابطه ی دوطرفه ظاهر می شود: از یک سو، سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل ونقل، موتور محرک رشد اقتصادی است و از سوی دیگر، رشد اقتصادی، توسعه ی بیشتر این زیرساخت ها را ممکن می سازد . با این حال، عملکرد فعلی این بخش با چالش های جدی روبه رو است که از بهره گیری کامل از پتانسیل آن جلوگیری می کند.

تأثیر مستقیم صنعت حمل و نقل بر تولید ناخالص داخلی

بخش حمل و نقل سهم قابل توجهی از اقتصاد ایران را به خود اختصاص داده است و به عنوان یک صنعت کلیدی، حلقه ی اتصال میان سایر بخش های اقتصادی محسوب می شود.

سهم مستقیم در اقتصاد: بر اساس گزارش ها، بخش حمل و نقل جاده ای به تنهایی سهمی حدود ۱۴ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور را داراست.

رشد بخشی: داده های اقتصادی نشان می دهد که ارزش تولید ناخالص داخلی بخش حمل و نقل در ایران به روندی صعودی رسیده و در سه ماهه ی چهارم سال ۲۰۲۴ به بالاترین سطح خود از سال ۲۰۰۶ تاکنون دست یافته بود.

مکانیسم های اثرگذاری

تحقیقات علمی و تحلیل های کارشناسی، چند کانال اصلی را برای تأثیر زیرساخت های حمل و نقل بر GDP شناسایی کرده اند:

افزایش سرمایه گذاری و رشد منطقه ای: مطالعات نشان می دهد که افزایش سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل هر استان، به رشد تولید ناخالص داخلی همان استان منجر می شود. علاوه بر این، رشد تولید ناخالص داخلی در یک استان، عاملی مثبت برای بهبود زیرساخت های حمل و نقل در آن منطقه است.

کاهش هزینه ها و افزایش رقابت پذیری: بهبود شبکه های جاده ای و ریلی، با کاهش زمان و هزینه های جابه جایی کالا، هزینه ی نهایی محصولات را پایین آورده و رقابت پذیری کالاهای ایرانی را در بازارهای داخلی و بین المللی افزایش می دهد.

ارتقای جایگاه ترانزیتی: ایران با قرار گرفتن در مسیر کریدورهای حیاتی مانند کریدور شمال-جنوب (INSTC) و شرق-غرب، پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به یک قطب ترانزیت منطقه ای دارد. توسعه ی این کریدورها می تواند با جذب بار ترانزیتی و افزایش درآمدهای ارزی، سهم قابل توجهی در رشد GDP داشته باشد. در حال حاضر، سهم اقتصاد دریایی از تولید ناخالص داخلی ایران حدود ۲ درصد برآورد شده است که در مقایسه با کشورهای پیش روی حمل و نقل دریایی (بیش از ۱۰ درصد) فاصله ی زیادی دارد و نشان دهنده ی ظرفیت رشد بالاست .

چالش های کلیدی و تأثیر آن ها

با وجود این پتانسیل ها، موانع ساختاری و عملیاتی جدی، تأثیر مثبت حمل و نقل بر GDP را محدود کرده اند.

فرسودگی ناوگان: بیش از ۵۰ درصد از وسایل نقلیه ی سنگین جاده ای در ایران فرسوده هستند. این موضوع علاوه بر افزایش هزینه ها و مصرف سوخت، ایمنی را کاهش داده و کارایی کل سیستم را با اختلال مواجه می کند.

شاخص پایین عملکرد لجستیک: شاخص عملکرد لجستیک (LPI) ایران بر اساس گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۲۳ معادل ۲.۳ از ۵ گزارش شده است که نشان دهنده ی سطح متوسط و پایین تر از ظرفیت های موجود است.

کیفیت خدمات در بخش های مختلف حمل و نقل (راه ها، ریلی، هوایی و دریایی): این بخش در مقیاس ۱ تا ۷، نمره ای بین ۳.۲ تا ۳.۸ را دارا است که نشان از نیاز جدی به بهبود دارد.

وابستگی به بنادر جنوبی و لزوم متنوع سازی مبادی ورودی: حدود ۹۰ درصد از تجارت دریایی ایران به بنادر جنوبی کشور وابسته است که آن را در برابر شوک های امنیتی و سیاسی آسیب پذیر می کند. این آسیب پذیری، می تواند به سرعت زنجیره های تأمین را مختل کرده و هزینه های اقتصادی هنگفتی را تحمیل کند.

در یک نگاه کلی، حمل و نقل و لجستیک به عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد ایران، ظرفیت بالایی برای افزایش تولید ناخالص داخلی از طریق کاهش هزینه ها، افزایش ترانزیت، و توسعه ی منطقه ای دارد. با این حال، شکاف قابل توجهی بین پتانسیل موجود و عملکرد فعلی وجود دارد. رفع چالش هایی مانند فرسودگی ناوگان، بهبود شاخص های لجستیک و سرمایه گذاری هدفمند در زیرساخت های ریلی و دریایی، به ویژه برای بهره گیری از موقعیت کریدوری کشور، برای تحقق کامل این تأثیر مثبت بر GDP ضروری است .