

مشکلات صنعت حمل و نقل ایران

فروردین ماه ۱۴۰۱

سیده فاطمه مقیمی

عضو هیات رئیسه اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران
رئیس هیات مدیره کانون ملی زنان بازرگان ایران



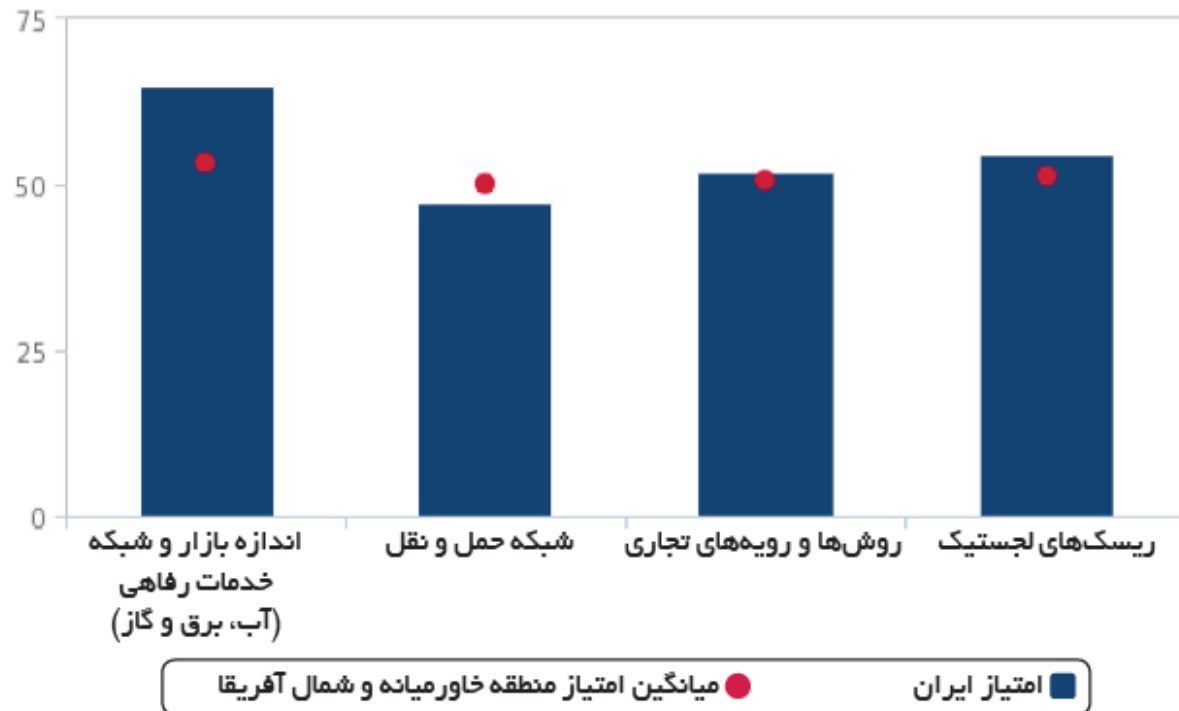
برگرفته از گزارش تحلیل صنعت و حمل و نقل و تحلیل ریسک لجستیک ایران منتشر شده توسط موسسه فیچ سولوشنز - سه ماهه اول ۲۰۲۲

فهرست مطالب

- ❖ جایگاه لجستیکی ایران در منطقه
- ❖ غیررقابتی ماندن شبکه حمل و نقل ایران در شرایط تحریم
- ❖ وابستگی بیش از حد به چین و روسیه
- ❖ گستردگی شبکه حمل و نقل
- ❖ کیفیت شبکه حمل و نقل
- ❖ جاده‌ها
- ❖ راه‌آهن
- ❖ بنادر و آبراه‌های داخلی
- ❖ افزایش وابستگی به حمل و نقل ترکیبی
- ❖ فرودگاه‌ها

جایگاه لجستیکی ایران در منطقه

موانع تجاری، دغدغه اصلی لجستیک برای کسب و کارها
امتیاز ایران و میانگین منطقه‌ای - ریسک‌های لجستیک



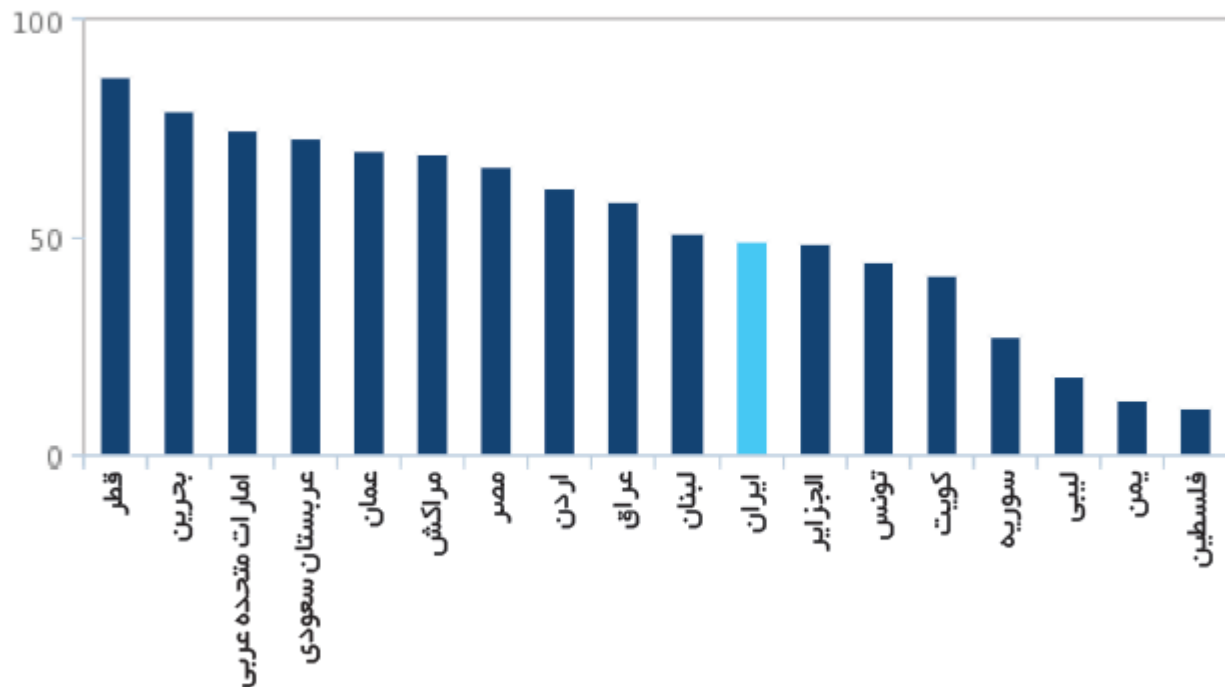
نکته: امتیاز ۱۰۰ به منزله پایین‌ترین ریسک و امتیاز صفر به منزله بالاترین ریسک است.
منبع: شاخص ریسک لجستیک فیچ سولوشنز

❖ پتانسیل بسیار بالای ایران در بخش لجستیک به شدت تحت تأثیر سوء تحریم‌های ایالات متحده آمریکا بر شبکه‌های حمل و نقل قرار گرفته است.

❖ اجتناب شرکت‌های بین‌المللی برای ورود به بازار ایران به دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌های مالی کشور که منجر به عدم سرمایه‌گذاری‌های مناسب شده است، ایران را در شاخص ریسک‌های لجستیک به امتیاز ۵۴/۷ از ۱۰۰ می‌رساند. اگرچه این امتیاز بالاتر از میانگین منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا یعنی ۵۱/۴ از ۱۰۰ می‌باشد، اما ایران را در بین ۱۸ کشور حاضر در این منطقه در جایگاه نه چندان مطلوب هشتم قرار داده است.

غیرقابتی ماندن شبکه حمل و نقل ایران در شرایط تحریم

غیرقابتی ماندن شبکه حمل و نقل ایران در شرایط تحریم
منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا- شبکه حمل و نقل



نکته: امتیاز ۱۰۰ به منزله پایین‌ترین ریسک و امتیاز صفر به منزله بالاترین ریسک است.
منبع: شاخص ریسک لجستیک فیچ سولوشنز

❖ تحریم‌های بین‌المللی مانع از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های فرسوده حمل و نقل شده‌اند و این مسأله برخی ریسک‌های امنیتی را بر این بخش تحمیل کرده و از آن‌جا که عمدتاً سرمایه‌گذاران خارجی از ورود به این بازار منع می‌شوند، تحقق پیشرفت‌های مهم طی دوره میان‌مدت امری بعید به نظر می‌رسد.

❖ در عین حال که ایران در بهترین موقعیت برای تبدیل شدن به قطب اصلی ترانزیت کالا در مسیرهای تجاری شرق به غرب قرار گرفته است، اما مادامی که این کشور از جامعه بین‌الملل منزوی باشد و تحریم‌ها به قوت خود باقی باشند، بعید است که این پتانسیل محقق شود.

❖ ایران با کسب امتیاز ۴/۴۷ از ۱۰۰، جایگاه یازدهم را از لحاظ شاخص شبکه حمل و نقل در منطقه به خود اختصاص داده است.

وابستگی بیش از حد به چین و روسیه

- ❖ طرح مشارکت ۴۰۰ میلیارد دلاری چین و ایران به رشد در بخش حمل و نقل ایران به ویژه خطوط ریلی منجر خواهد شد.
- ❖ این موضوع باعث خواهد شد تا ایران در طرح گسترده‌تر چین به نام «کمربند و جاده» هم مشارکت موثری داشته باشد. از جمله پروژه‌های کلیدی در بخش حمل و نقل ریلی ایران می‌توان به خط آهن تهران مشهد و خط آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان اشاره کرد.
- ❖ از آن جا که تحریم‌ها سرمایه‌گذاری شرکت‌های غربی در ایران را به امری محال تبدیل کرده‌اند و این موضوع درآمدهای دولت را کاهش داده است، انتظار می‌رود ایران برای تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی خود بیش از پیش به چین و تا حدودی نیز به روسیه متکی شود.

گسترده‌گی شبکه حمل و نقل

- با اعمال مجدد تحریم‌های ثانویه در نوامبر ۲۰۱۸، روند پیشرفت‌ها برای توسعه ارتباطات بین‌المللی متوقف شد و ریسک انزوای ایران از جامعه بین‌الملل افزایش یافت.
- بر همین اساس، وابستگی به شیوه انتقال کالاها از یک کشتی به یک وسیله حمل و نقل دیگر، هزینه‌ها و تأخیر در روند داد و ستد بین‌المللی را افزایش داده و امتیاز ایران را در زمینه وسعت شبکه حمل و نقل کاهش می‌دهد.
- ایران با کسب امتیاز ۵۴/۴ از ۱۰۰ در مؤلفه وسعت شبکه حمل و نقل، جایگاه هشتم را در بین کشورهای واقع در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا به خود اختصاص داده است.



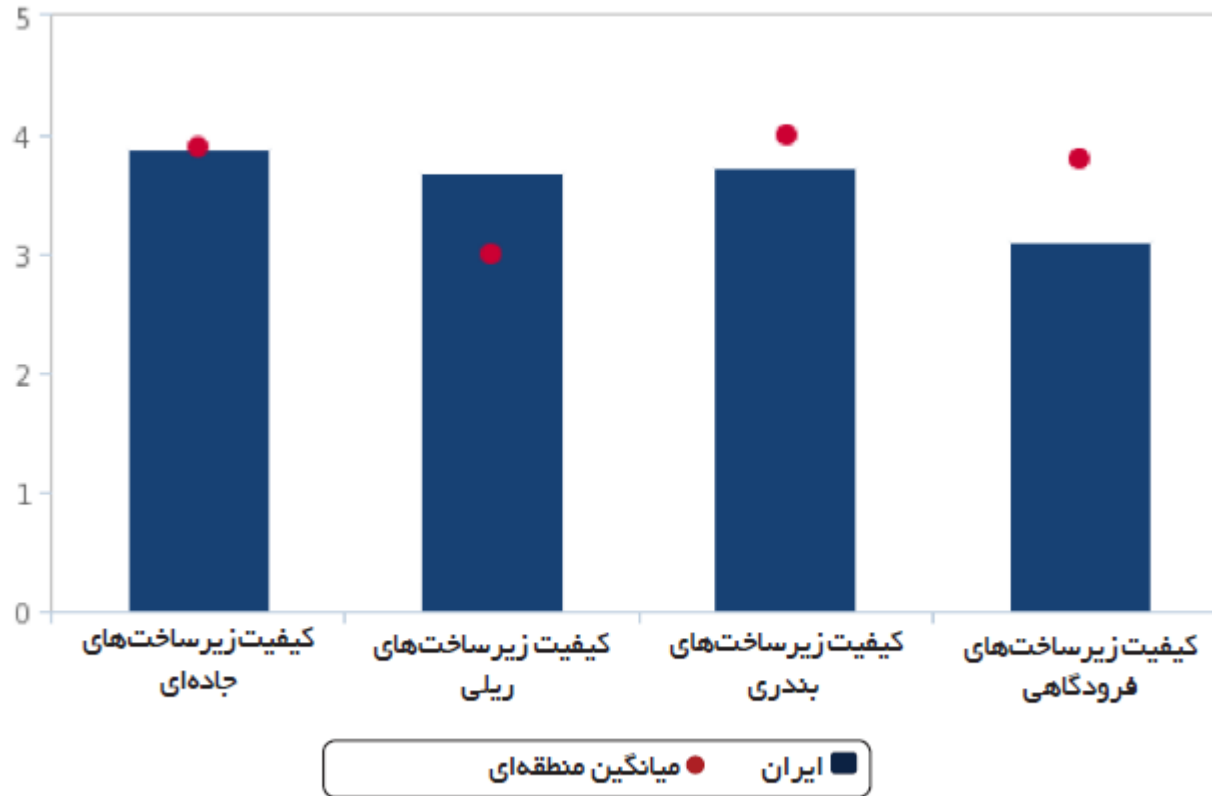
کیفیت شبکه حمل و نقل

- کل زیرساخت‌های حمل و نقل ایران طی سال‌های اخیر از محدودیت در سرمایه‌گذاری رنج برده است و نیازمند توسعه و به‌روز رسانی می‌باشد.
- در عین حال که شبکه‌های جاده‌ای و ریلی ایران از یک استاندارد قابل قبول منطقه‌ای برخوردار است، خطوط ریلی به شدت نیازمند به‌روزرسانی و برقی‌سازی است.
- **شدت تأثیرگذاری تحریم‌ها بر وضعیت بنادر و فرودگاه‌های ایران بیشتر بوده است؛** در واقع تحریم‌ها به میزان قابل توجهی این دو بخش حمل و نقل را هدف قرار دادند.
- ناوگان هوایی فرسوده موجب بروز نگرانی‌هایی درباره امنیت حمل و نقل هوایی شده است و این در حالی است که زیرساخت‌های بنادر برای افزایش حجم مبادلات تجاری ممکن است با چالش‌هایی مواجه گردند.
- انتظار می‌رود در میان‌مدت، سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌ها به بهبود تدریجی کیفیت حمل و نقل و کارایی زنجیره تأمین منجر شود. با این وجود، ضعف موجود در زیرساخت‌های حمل و نقل به معنای آن است که ایران در زمینه کیفیت شبکه حمل و نقل امتیاز ضعیف ۴/۴۰ از ۱۰۰ را کسب کرده است و در میان ۱۸ کشور منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا رتبه **یازدهم** را به خود اختصاص می‌دهد.

کیفیت شبکه حمل و نقل

- شدت تأثیرگذاری تحریم‌ها بر وضعیت بنادر و فرودگاه‌های ایران بیشتر بوده است؛ در واقع تحریم‌ها به میزان قابل توجهی این دو بخش حمل و نقل را هدف قرار دادند.

بیشترین تأثیر مخرب تحریم‌ها بر بنادر و فرودگاه‌ها
ایران و میانگین منطقه‌ای - کیفیت زیرساخت‌ها



دکته، بالاترین سطح کیفی با امتیاز ۷ و پایین‌ترین سطح کیفی با امتیاز یک مشخص می‌شود.
منبع: شاخص رقابت عمومی مجمع جهانی اقتصاد در گزارش ۲۰۱۸-۲۰۱۷

جاده‌ها

در حال حاضر حمل‌ونقل جاده‌ای رایج‌ترین شیوه جابه‌جایی بار در ایران است.

نرخ بالای تصادفات جاده‌ای، ریسک اصلی زنجیره تأمین جاده‌ای است که این مسأله حجم بالای ترافیک و تأخیرها را نیز تشدید می‌کند.

۱۹/۴ درصد از جاده‌ها آسفالت نشده‌اند:

- بخش عمده‌ای از جاده‌های ایران آسفالت شده‌اند که این موضوع نشان می‌دهد سطح جاده‌ها برای تردد خودروهای سنگین حمل بار از کیفیت مناسبی برخوردار است.
- با این وجود، فقدان بزرگراه‌های چندباند و مدرن که شهرهای مهم را به بنادر متصل سازد، موجب کندی و زمان‌بر بودن روند ترانزیت داخلی شده است.



جاده‌ها

نرخ مرگ‌ومیر جاده‌ای در ایران ۲۰/۵ نفر از هر ۱۰۰,۰۰۰ نفر است:

- ترافیک در مناطق شهری یکی از معضلات مهم به‌شمار می‌رود و منجر به تأخیر در زنجیره‌های تأمین می‌شود که به‌شدت متکی به شبکه جاده‌ای می‌باشند.
- یکی دیگر از معضلات مهم، نرخ بالای تصادفات جاده‌ای است. رتبه دوم نرخ مرگ و میر جاده‌ای در خاورمیانه و شمال آفریقا به ایران اختصاص دارد، ضمن این‌که از این لحاظ در رتبه هشتم جهان قرار گرفته است. اکثر تصادفات ناشی از استانداردهای ضعیف رانندگی، شرایط نامناسب نگهداری از جاده‌ها و وسایل نقلیه غیرایمن می‌باشند.
- این موضوع باعث افزایش این احتمال می‌شود که تصادفات منجر به ایجاد خسارت در کالاهایی گردند که از طریق شبکه جاده‌ای حمل و نقل می‌شوند و متعاقباً در زنجیره تأمین تأخیر ایجاد می‌کند.



جاده‌ها

- جاده‌ها یکی از بخش‌های لازم و ضروری برای پیشبرد رشد اقتصادی هستند که سال‌ها فقدان سرمایه‌گذاری، مانع از تأثیرگذاری مثبت آن‌ها بر پیشرفت‌های اقتصادی کشور شده است.
- اخیراً قراردادهایی با مجموع ارزش ۷/۶ میلیارد دلار در زمینه پروژه‌های جاده‌ای به امضاء رسیده‌اند که این میزان سرمایه‌گذاری بیش از مبالغ سرمایه تخصیص یافته به هر زیربخش دیگر است. همین موضوع بیانگر انتظارات مساعد کارشناسان در خصوص افزایش فعالیت‌ها در بخش زیرساخت‌های جاده‌ای است.
- پیشرفت‌ها در این حوزه به واسطه موانع متعدد ژئوپلتیک متوقف خواهند شد. از جمله مهم‌ترین این موانع می‌توان به تحریم‌های بین‌المللی وضع شده علیه ایران و روابط پرتنش روسیه با کشورهای اتحادیه اروپا اشاره کرد.

راه آهن

- زیرساخت‌های ریلی ایران فرسوده است و نیاز مبرمی به سرمایه‌گذاری دارد.
- سطح پایین کیفیت شبکه ریلی، ضمن کاستن از سرعت ترانزیت کالا، موجب افزایش ریسک تصادفات و خارج شدن قطارها از خطوط ریلی و متعاقباً ایجاد وقفه در زنجیره‌های تأمین خواهد شد.



بنادر و آبراه‌های داخلی

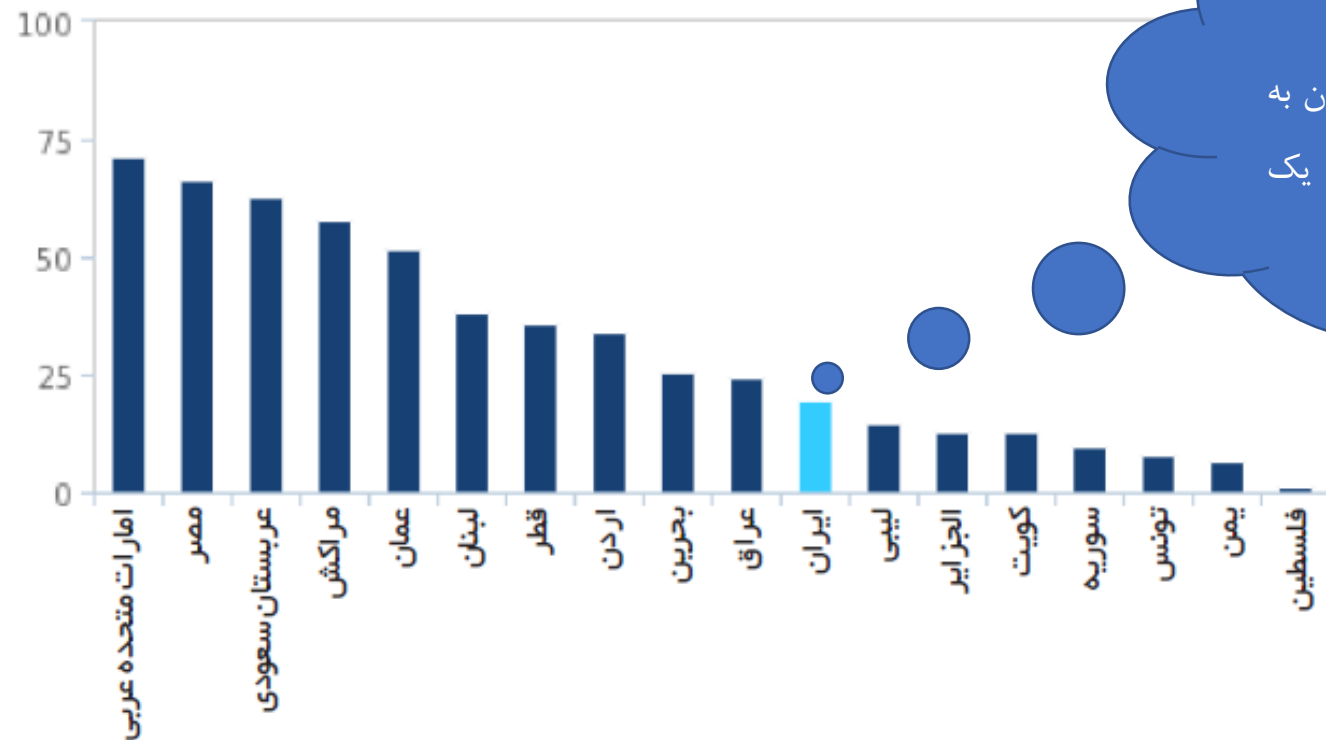
- تحریم‌های بین‌المللی خسارات سنگینی را به بخش بنادر تحمیل نمودند.
- تحریم‌ها که به طور ویژه متصدیان بندری در ایران و شرکت دولتی حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران را مورد هدف قرار داده‌اند، مانع توانایی‌های عملیاتی آن‌ها می‌شوند.
- به علاوه شرکت‌های بین‌المللی حمل و نقل در نتیجه کاهش توان عملیاتی کانتینری بنادر ایران به فعالیت‌های خود در این کشور پایان دادند.



❖ سرمایه‌گذاری ناکافی در تأسیسات بندری و نبود شرکت‌های بین‌المللی متصدی امور بندری جهت نظارت بر فعالیت‌ها در تمامی بنادر ایران باعث شده کیفیت زیرساخت‌ها و تأسیسات بندری ایران پایین‌تر از سطح استاندارد باشد، به علاوه مدیریت بنادر احتمالاً قادر نخواهند بود به نحوی مناسب به مسأله افزایش توان عملیاتی بنادر رسیدگی نمایند.

افزایش وابستگی به حمل و نقل ترکیبی

افزایش وابستگی به حمل و نقل ترکیبی در شرایط تحریم
شاخص اتصال کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا



- امتیاز ایران در شاخص اتصال خطوط ۱۹/۸ است (بالاترین امتیاز ۱۵۱/۹۱ است).
- این موضوع بیانگر افزایش وابستگی ایران به انتقال محموله‌های بارگیری شده از یک وسیله به وسیله دیگر است.

● = کمترین سطح اتصال، ۱۵۱/۹ = بیشترین سطح اتصال
منبع: آنتن‌داد

فرودگاه‌ها

- **تحریم‌ها** به شدت بر بخش حمل‌ونقل هوایی ایران تاثیر گذاشته است زیرا تحریم‌ها مانع از آن شده که شرکت‌های هواپیمایی بتوانند ناوگان خود را بروزرسانی نمایند.
- به دلیل به روز نشدن هواپیماها **استانداردهای ایمنی** در پروازهای ایران بسیار **ضعیف** است.
- این موضوع دو پیامد منفی به دنبال داشته است. اول این که شمار زیادی از خطوط هواپیمایی خارجی از همکاری با خطوط هواپیمایی ایرانی خودداری می‌کنند و دوم این که رشد بخش حمل‌ونقل هوایی کند شده است.

- ❖ **مسائل امنیتی و زیرساخت‌های نامناسب** مانع از پیشرفت صنعت حمل و نقل هوایی کالا در ایران می‌شود.
- ❖ **حجم حمل و نقل هوایی کالای ایران** در سال ۲۰۱۹ در مقایسه با منطقه در حد متوسط و بالغ بر ۲۹۰/۷۴ میلیون تن-کیلومتر بود که منجر به کسب رتبه **هشتم** در میان کشورهای حاضر در خاورمیانه و شمال آفریقا شد.



راهکارهای پیشنهادی

- تقویت کریر توانمند
- اجتناب از خودمالکی در بخش کامیون داری
- ارائه تسهیلات کم بهره به شرکت‌ها نه اشخاص
- اجازه ورود و رقابت واردات کامیون‌های خارجی با تولیدات داخلی
- تدوین برنامه جامع حمل و نقل
- توسعه متوازن در کلیه بخش‌های حمل و نقل
- تلاش برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی پس از رفع تحریم‌ها
- استفاده از روش‌های تأمین مالی همچون انتشار اوراق اجاره و استفاده از صندوق‌های تأمین مالی جهت خرید تجهیزات و به روز رسانی صنعت حمل و نقل