



سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای



جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

رقابت پذیری در صنعت حمل و نقل

دفتر برنامه و بودجه

تلخیص: گروه ارزیابی و کنترل برنامه

پاییز ۹۲

فهرست مطالب

۳	مقدمه.....
۴	شاخص رقابت پذیری
۵	رابطه رقابت پذیری و بهره‌وری.....
۵	مولفه‌های اصلی رقابت پذیری
۶	نحوه محاسبه و ساختار شاخص رقابت پذیری در بخش حمل و نقل جاده‌ای ایران
۷	تدوین شاخص‌های بهره‌وری بخش حمل و نقل جاده‌ای
۷	شاخص بهره‌وری عمومی بخش حمل و نقل جاده‌ای
۸	شاخص بهره‌وری اختصاصی بخش حمل و نقل جاده‌ای
۱۰	تحلیل نقاط قوت و ضعف رقابت پذیری در بخش حمل و نقل جاده‌ای
۱۵	شناسایی و اولویت بندی مهمترین چالش‌های رقابت پذیری در بخش حمل و نقل جاده‌ای
۱۵	خلاصه و نتیجه گیری

در دنیای امروز باتوجه به روند رو به رشد جهانی شدن اقتصاد و افزایش مبادلات بین‌المللی به صورت صادرات و واردات، اهمیت خدمات ناشی از حمل و نقل و ارتباطات در سطح جهانی افزایش یافته است. در شرایطی که کمیابی منابع می‌تواند یک بحران تلقی شود، درصد قابل توجهی از منابع در بخش حمل و نقل تمرکز یافته است. علی‌رغم اهمیتی که باید به دلیل جایگاه استراتژیک کشورمان، در منطقه به بخش حمل و نقل داده شود، اکثر مطالعات داخلی که در دهه اخیر در ارتباط با عملکرد این بخش ارائه شده حاکی از وضعیت نامطلوب این نوع خدمات از منظر بهره‌وری و کارایی بوده‌اند. بنابراین توجه به جایگاه ویژه خدمات حمل و نقل و ارتباطات در ساختار اقتصاد کشور و ارتباطات گسترده‌ای که با سایر فعالیت‌های اقتصادی برقرار می‌کند، اهمیت مطالعاتی که بهره‌وری و ارتقای آن را هدف قرار می‌دهند، مشخص می‌شود.

ارتقای بهره‌وری یکی از کارآمدترین روش‌های تامین رشد سریع و پایدار ارزش افزوده در فعالیت‌های اقتصادی است. بخش حمل و نقل باتوجه به ماهیت بخش از اهمیت ویژه‌ای در اقتصاد برخوردار می‌باشد. این جایگاه را می‌توان از ابعاد مختلف مورد بررسی قرار داد. از بعد کلان اقتصادی، این بخش از رشد مناسب در ایجاد ارزش افزوده، بهره‌وری و اشتغال، دارا می‌باشد.

سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل جاده‌ای در کل بخش حمل و نقل تقریباً از یک روند صعودی برخوردار بوده است. سهم این زیربخش از نزدیک به ۸۴ درصد در سال ۱۳۶۷ به نزدیک ۸۹ درصد در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته است که موید نقش ویژه این زیربخش در شبکه حمل و نقل ایران است و وجه غالب ارزش افزوده ایجاد شده ارزش افزوده حمل و نقل مربوط به حمل و نقل جاده‌ای کشور است.

عملکرد رشد اقتصادی ایران در بخش حمل و نقل طی نیم قرن اخیر امیدوار کننده نیست. سهم و جایگاه حمل و نقل جاده‌ای در کل اقتصاد ایران حاکی از یک روند حدوداً کاهشی و یک روند صعودی بوده است. دوره ۱۳۶۷-۱۳۷۱ تقریباً سهم ارزش افزوده حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد ایران کاهش یافته و از حدود ۵ درصد به اندکی بیش از ۴ درصد کاهش یافته ولی مجدداً از سال ۱۳۷۲ روند افزایشی تجربه نموده و به نزدیک ۸ درصد در سال‌های اخیر رسیده است که نشان دهنده نقش بسیار مهم این زیربخش در ایجاد ارزش افزوده در اقتصاد ایران است.

شاخص رقابت‌پذیری

مجمع جهانی اقتصاد هر سال گزارشی با عنوان "گزارش رقابت‌پذیری" را ارائه می‌کند که اولین شماره آن در سال ۱۹۷۹ میلادی منتشر شده است. این گزارش به مطالعه‌ی تطبیقی عوامل موثر بر رقابت‌پذیری و رشد اقتصادی کشورها می‌پردازد. به این‌گونه که نظرات صاحب‌نظران با داده‌های آماری استخراج شده از منابع رسمی بین‌المللی تجمیع شده و نهایتاً رتبه رقابت‌پذیری، مزیت‌ها و عدم مزیت‌های رقابتی هر کشور شناسایی خواهند شد.

از نظر سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) رقابت‌پذیری عبارت است از توانایی یک کشور در تولید کالاها و خدمات برای ارائه در بازارهای بین‌المللی و به طور همزمان حفظ و یا ارتقای سطح درآمد شهروندان در بلندمدت. مجمع جهانی اقتصاد (WEF) سطح رقابت‌پذیری کشورها را منعکس کننده توان آنها در تامین و افزایش رفاه برای اتباع خود می‌داند. گزارش رقابت‌پذیری مجمع جهانی اقتصاد از سال ۱۹۷۹ به این سو به بررسی عوامل متعدد موثر بر توان کشورها در نیل به رشد اقتصادی پایدار و رفاه بلند مدت پرداخته است. طی این سال‌ها، هدف این مجمع ارائه معیارهایی به مدیران بنگاه‌های اقتصادی و سیاست‌گذاران برای شناسایی موانع افزایش رقابت‌پذیری و تشویق سیاستمداران برای اتخاذ استراتژی‌های لازم برای رفع این موانع بوده است. در چند سال اخیر این مجمع شاخصی را تحت عنوان "شاخص رقابت‌پذیری جهانی" طراحی کرده است که در واقع معیار بسیار جامعی برای اندازه‌گیری رقابت‌پذیری کشورها بوده و عوامل اصلی تعیین‌کننده رقابت در سطح اقتصاد خرد و اقتصاد کلان را مورد توجه قرار می‌دهد. از نظر مجمع جهانی اقتصاد قدرت رقابت‌پذیری عبارت است از مجموعه‌ای از نهادها، سیاست‌ها و عواملی که سطح بهره‌وری را تعیین می‌کنند. سطح بهره‌وری نیز به نوبه خود تعیین‌کننده سطح رفاه پایداری است که نظام اقتصادی یک کشور می‌تواند به آن دست یابد. به دیگر سخن، اقتصادهای رقابت‌پذیرتر می‌توانند از درآمدهای بالاتری نیز برخوردار شوند.

بر مبنای شاخص رقابت‌پذیری جهانی رتبه ایران در بین ۱۳۹ کشور جهان در سال ۲۰۱۰-۲۰۱۱، ۶۹ بوده است همچنین ایران بین ۱۴۲ کشور جهان در سال ۲۰۱۱-۲۰۱۲، رتبه ۶۲ و در سال ۲۰۱۲-۲۰۱۳ از بین ۱۴۴ کشور جهان رتبه ۶۶ را کسب نموده است. این درحالی است که در این ارزیابی بسیاری از کشورهای منطقه در شرایطی مناسب‌تر قرار دارند. (به عنوان نمونه: قطر رتبه ۱۱، عربستان رتبه ۱۸، امارات رتبه ۲۴، عمان رتبه ۳۲، ترکیه رتبه ۴۳ و آذربایجان رتبه ۴۶، قزاقستان رتبه ۵۱) با عنایت به چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ مبنی بر معرفی ایران به عنوان کشوری توسعه‌یافته با جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه به نظر می‌رسد در بهبود جایگاه فعلی می‌بایست گام‌های موثر و سازنده‌ای برداشته شود.

رابطه رقابت‌پذیری و بهره‌وری

استاندارد زندگی مردم یک کشور براساس بهره‌وری اقتصاد آن کشور مشخص می‌شود و بهره‌وری خود با ارزش کالاها و خدماتی سنجیده می‌شود که توسط هر واحد از منابع انسانی، سرمایه‌ای و فیزیکی کشور تولید می‌شود. بدین ترتیب، بهره‌وری، رقابت‌پذیری را تعریف می‌کند. براساس نظریه پورتر، در بلندمدت رقابت‌پذیری منجر به افزایش بهره‌وری کل می‌شود. بهره‌وری بالاتر برای دستیابی به قدرت رقابتی بیشتر در عرصه بین‌الملل مهم است و منجر به افزایش بهره‌وری کل و بهبود بلند مدت کیفیت زندگی و اشتغال می‌شود. در واقع بهره‌وری، استفاده بهتر از مزیت‌های رقابتی را به همراه دارد و به منابع طبیعی موجود در اقتصاد بسنده نمی‌کند.

مولفه‌های اصلی رقابت‌پذیری

شاخص رقابت‌پذیری جهانی (GCI) با ارائه مجموعه‌ای از فاکتورهای مختلف و متعدد که هر یک ضمن برخورداری از ضرایب (وزن‌های) متفاوت، منعکس‌کننده جنبه خاصی از رقابت‌پذیری هستند، به تبیین این پدیده می‌پردازد. هدف شاخص رقابت‌پذیری جهانی این است که با نگاهی عملگرا و دقیق و با هدف کمک به سیاست‌گذاران، مشکلات فراروی ارزیابی رقابت‌پذیری کشورها را از میان بردارد. در این شاخص، عوامل تاثیرگذار بر رقابت‌پذیری به ۱۲ گروه تحت عنوان "مولفه‌های رقابت‌پذیری" به شرح جدول زیر تقسیم شده‌اند.

جدول ۱: شاخص‌های رقابت‌پذیری بخش حمل و نقل جاده‌ای

ردیف	مولفه
۱	نهادها
۲	زیرساختها
۳	ثبات در اقتصاد کلان
۴	بهداشت، سلامتی و آموزش عمومی
۵	آموزش عالی و حرفه‌ای
۶	کارایی بازار کالا
۷	کارایی بازار کار
۸	پیشرفته بودن بازار مالی
۹	آمادگی تکنولوژیک
۱۰	اندازه بازار
۱۱	پیشرفته بودن بنگاه‌های تجاری
۱۲	نوآوری

۱۲ مولفه اصلی نیز به سه دسته کلی عوامل موثر بر رقابت‌پذیری تبدیل می‌شود که عبارتند از ۱- نیازهای پایه ۲- عوامل مؤثر بر افزایش کارایی ۳- عوامل موثر بر نوآوری و پیشرفته بودن. گفتنی است، از میانگین وزنی این سه شاخص که دارای وزن‌های متفاوت هستند، شاخص رقابت‌پذیری کلی بدست می‌آید و وزن‌های سه عامل فوق براساس درجه توسعه یافتگی کشورها تعیین می‌شود در ضمن، برای تعیین درجه توسعه یافتگی کشورها از دو شاخص درآمد سرانه و سهم صادرات صنعتی از کل صادرات کالایی استفاده می‌شود.

نحوه محاسبه و ساختار شاخص رقابت‌پذیری در بخش حمل و نقل جاده‌ای ایران

با توجه به این که مجمع جهانی اقتصاد، شاخص رقابت‌پذیری را در سطح کلان کشورها تعریف و محاسبه می‌کند، نتیجتاً می‌بایست با اعمال تغییراتی شاخص‌های آن را برای محاسبه شاخص رقابت‌پذیری در سطح بخشی و بین استان‌های ایران تعدیل کرد. در این تعدیلات به سه موضوع زیر توجه شده است:

۱. شاخص‌های تعریف شده در سطح استانی معنادار و قابل اطلاعات‌گیری از مدیران شرکت‌های حمل و نقل باشند، یعنی مدیران قادر با اظهار نظر در مورد شاخص مذکور باشند.
۲. داده‌های آماری رسمی برای شاخص در سطح استان قابل جمع‌آوری باشد.
۳. شاخص‌های تعریف شده بین استان‌ها دارای تغییرپذیری باشند، به عنوان مثال، هزینه‌های اخراج نیروی کار به موجب قانون کار بین استان‌ها یکسان است و اخذ اطلاعات در این زمینه توجیه ندارد. بنابراین، چنین متغیرهایی حذف می‌شوند و در محاسبه شاخص رقابت‌پذیری استان‌ها بکار نمی‌روند.

شاخص رقابت‌پذیری حمل و نقل نیز همانند شاخص رقابت‌پذیری اقتصاد جهانی است و به سه دسته کلی عوامل موثر بر رقابت‌پذیری قابل تبدیل است که عبارتند از ۱- نیازهای پایه ۲- عوامل موثر بر افزایش کارایی ۳- عوامل موثر بر نوآوری و پیشرفته بودن. گفتنی است، وزن‌های سه شاخص مذکور در محاسبه شاخص کلی رقابت‌پذیری برای استان‌های متفاوت با توجه به سطح توسعه یافتگی آنها (تولید سرانه) مشخص می‌شود.

تدوین شاخص‌های بهره‌وری بخش حمل و نقل جاده‌ای

شاخص‌ها و یا نسبت‌های بهره‌وری از نظر نوع فعالیت به شاخص‌های عمومی بهره‌وری و شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری تقسیم می‌شوند. در این قسمت به تدوین شاخص‌های بهره‌وری سرمایه عمومی و اختصاصی در بخش حمل و نقل جاده‌ای پرداخته می‌شود.

شاخص‌های بهره‌وری عمومی بخش حمل و نقل جاده‌ای

شاخص‌های عمومی بهره‌وری در تمامی فعالیت‌ها دارای مفهوم یکسان بوده و در بررسی‌های تطبیقی قابل استفاده می‌باشد. شاخص‌های بهره‌وری عمومی شامل بهره‌وری نیروی کار، سرمایه، مصارف واسطه و کل عوامل تولید می‌باشد. باتوجه به مباحث ارائه شده، شاخص‌های بهره‌وری به دو دسته شاخص‌های بهره‌وری جزئی (PFP) و کلی عوامل تولید (TFP) تقسیم می‌شوند.

در شاخص‌های بهره‌وری جزئی اندازه‌گیری بهره‌وری به مفهوم متوسط تولید در ازاء یک واحد نهاده مورد نظر می‌باشد. رایج‌ترین شاخص‌های بهره‌وری جزئی در بخش حمل و نقل جاده‌ای عبارتند از: بهره‌وری نیروی کار، بهره‌وری سرمایه و بهره‌وری انرژی. به طور کلی، شاخص‌های بهره‌وری جزئی از تقسیم ارزش افزوده یا ارزش ستانده بر مقدار یک نهاده معین به دست می‌آید.

شاخص‌های بهره‌وری عمومی در بخش حمل و نقل جاده‌ای عبارتند از شاخص بهره‌وری نیروی کار، شاخص بهره‌وری سرمایه، شاخص بهره‌وری مصارف واسطه‌ای، شاخص بهره‌وری انرژی و شاخص بهره‌وری کل عوامل تولید. شاخص‌های یاد شده به صورت زیر قابل تعریف و محاسبه می‌باشد.

بهره‌وری نیروی کار: بهره‌وری نیروی کار، عبارت است از نسبت ارزش ستانده به تعداد کارکنان

بهره‌وری سرمایه: بهره‌وری سرمایه عبارت است از حاصل تقسیم تولید یا ستانده بخش حمل و نقل جاده‌ای بر ارزش موجودی سرمایه به قیمت ثابت

بهره‌وری مصارف واسطه: بهره‌وری مصارف واسطه عبارت است از تقسیم ستانده بخش حمل و نقل جاده‌ای بر ارزش مصارف واسطه به قیمت ثابت

بهره‌وری انرژی: بهره‌وری انرژی عبارت است از نسبت ارزش ستانده به انرژی مصرف شده

بهره‌وری کل عوامل تولید (TFP) بهره‌وری کل عوامل از نسبت ستانده بر کل نهاده‌ها. بهره‌وری کل عوامل تولید (TFP) بیانگر برآیند بهره‌وری کار، سرمایه و مصارف واسطه است.

شاخص‌های بهره‌وری اختصاصی بخش حمل و نقل جاده‌ای

شاخص‌های بهره‌وری تخصصی شامل شاخص‌های اختصاصی بخش ذیربط می‌باشد که جزئیات وضعیت بهره‌وری نهاده‌های تخصصی در آن بخش را تبیین می‌کند. شاخص‌های اختصاصی در بخش مورد مطالعه مفهوم داشته و در همان بخش و در قالب زمان و مکان می‌تواند مورد مقایسه تطبیقی قرار گیرد. شایان ذکر است، شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری در برخی از موارد به عنوان مکمل شاخص‌های عمومی بهره‌وری به شمار آمده و در تحلیل آن‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

جدول ۲: شاخص اختصاصی بخش حمل و نقل جاده‌ای

ردیف	نام شاخص	نحوه محاسبه شاخص	واحد
۱	شاخص جابه‌جایی شاغلان بخش مسافری	نفر - کیلومتر مسافر جابه‌جا شده	نفر کیلومتر بر نفر
		تعداد شاغلان بخش مسافری	
۲	شاخص بهره‌وری هزینه شاغلان بخش مسافری	نفر - کیلومتر مسافر جابه‌جا شده	نفر کیلومتر بر
		جبران خدمات شاغلان بخش مسافری	ریال
۳	شاخص بهره‌وری سرمایه بخش مسافری	نفر - کیلومتر مسافر جابه‌جا شده	نفر کیلومتر بر
		ارزش موجودی سرمایه ناوگان مسافربری	ریال
۴	شاخص بهره‌وری انرژی بخش مسافری	نفر - کیلومتر مسافر جابه‌جا شده	نفر کیلومتر بر
		مقدار انرژی مصرف شده بخش مسافری	واحد انرژی
۵	شاخص جابه‌جایی وسیله نقلیه بخش مسافری	نفر - کیلومتر مسافر جابه‌جا شده	نفر کیلومتر بر
		نفر صندلی ناوگان مسافربری	صندلی
۶	شاخص بهره‌وری راه بخش مسافری	نفر - کیلومتر مسافر جابه‌جا شده	نفر کیلومتر بر
		طول راه‌های اصلی و فرعی	کیلومتر
۷	شاخص جابه‌جایی شاغلان بخش بار	تن - کیلومتر بار جابه‌جا شده	تن کیلومتر بر نفر
		تعداد شاغلین بخش بار	

تن کیلومتر بر ریال	تن- کیلومتر بار جابه‌جا شده	شاخص جابه‌جایی هزینه‌ها شاغلان بخش بار	۸
	جبران خدمات شاغلان بخش بار		
تن کیلومتر بر ریال	تن- کیلومتر بار جابه‌جا شده	شاخص بهره‌وری سرمایه بخش بار	۹
	ارزش موجودی سرمایه ثابت بخش بار		
تن کیلومتر بر واحد انرژی	تن- کیلومتر بار جابه‌جا شده	شاخص بهره‌وری انرژی بخش بار	۱۰
	مقدار و یا ارزش انرژی مصرف شده در بخش بار		
عدد خالص	تعداد مسافر جابه‌جا شده	شاخص بهره‌وری ضریب اشغال	۱۱
	ظرفیت حمل مسافر ناوگان حمل و نقل مسافر		
تن کیلومتر بر کیلومتر	تن-کیلومتر بار جابه‌جا شده	شاخص بهره‌وری راه بخش بار	۱۲
	طول راه‌های اصلی و فرعی		
تعداد بر کیلومتر	تعداد مجتمع‌های راه‌اندازی شده	شاخص بهره‌وری مجتمع‌های خدماتی رفاهی	۱۳
	طول راه‌های استان		

ماخذ: سالنامه آمار بهره‌وری کشور و طرح جامع سنجش بهره‌وری کشور در سال ۱۳۸۸

تحلیل نقاط قوت و ضعف رقابت‌پذیری در بخش حمل و نقل جاده‌ای

نقاط قوت

مولفه اول: نهادها

- اعتماد عمومی نسبت به پایبندی سیاستگذاران به اصول اخلاقی
- کارایی پلیس و نظام امنیتی
- اصول اخلاقی کسب و کار
- اعتماد بین کارکنان و مدیران
- اعتماد کارکنان به یکدیگر
- اعتماد در مبادلات
- میزان مسئولیت‌پذیری کارکنان
- میزان کارگروهی و استفاده از تجربیات دیگران
- میزان حمل بار بدون بارنامه
- میزان مخدوش بودن بارنامه‌ها
- استانداردهای حسابرسی و تهیه گزارش مالی
- نقش هیات عامل در تصمیم‌گیری

مولفه دوم: زیرساختها

- طول پروژه روشنایی در حال بهره‌برداری
- مراکز معاینه فنی مکانیزه فعال خودروهای سنگین

مولفه سوم: ثبات در اقتصاد کلان

- نرخ پس‌انداز

مولفه چهارم: بهداشت و آموزش ابتدایی

- امید به زندگی
- متوسط سال‌های تحصیل شاغلان (باری) دارای آموزش عمومی

مولفه ششم: کارایی بازار خدمات

- شدت رقابت در بازارهای داخلی
- اندازه تسلط بازار
- درجه مشتری‌مداری

مولفه هفتم: کارایی بازار کار

- رابطه کارگر و کارفرما در شرکت‌های حمل‌ونقل
- انعطاف ناپذیری دستمزدها در شرکت‌های حمل‌ونقل
- نظام استخدام و اخراج کارکنان در شرکت‌های حمل‌ونقل
- تاثیر بهره‌وری بر پرداختی‌ها
- تعیین مدیران ارشد بر اساس صلاحیت

مولفه هشتم: پیشرفته بودن بازار مالی

- دسترسی به خدمات بیمه‌ای متنوع

مولفه نهم: پیشرفته بودن بنگاه‌های تجاری

- کیفیت خدمات بنگاه‌های داخلی حمل‌ونقل
- متوسط سابقه کار رانندگان باری

نقاط ضعف

مولفه اول: نهادها

- حقوق مالکیت
- فساد اداری
- صدور مجوز ورود و خروج کالا و مسافر به خارج
- پرداخت عوارض به ادارات دولتی و شهرداری
- پرداخت مالیات سالانه
- اخذ تصمیمات مطلوب قضایی

- اتلاف مخارج دولتی
- توانایی حمایت از سرمایه‌گذاران
- کارآمدی چارچوب قانونی در حل و فصل اختلافات
- شفافیت سیاست‌های اقتصادی دولت
- بار مقررات دولتی
- میزان دخالت دولت در قیمت‌گذاری خدمات حمل‌ونقل
- هزینه‌های کسب و کار در ازاء تروریسم و خشونت و خلاف‌کاری

مؤلفه دوم: زیر ساخت ها

- کیفیت جاده‌ها
- کیفیت خدمات مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین راهی
- تعداد پایانه‌های مسافری
- تعداد پایانه‌های کالا
- درصد تونل‌های دارای روشنایی
- درصد تونل‌های مجهز به تهویه
- تجهیزات ایمنی راه‌ها در محورهای شریانی (اجرای خط‌کشی‌ها راه‌ها)
- تجهیزات ایمنی راه‌ها در محورهای شریانی (نصب علائم انتظامی ، اخطار و مسیر نما)
- کارایی استانداردهای ایمنی و سلامت در جاده‌ها
- ایمن‌سازی مدارس حاشیه راه‌ها (آموزش ایمنی در مدارس)
- ایمن‌سازی مدارس حاشیه راه‌ها (ایمن‌سازی فیزیکی مدارس)
- کیفیت زیرساخت‌های مخابرات
- زیرساخت‌های انرژی
- تجهیزات ایمنی راه‌ها در محور شریانی (اجرای شیار)
- تجهیزات ایمنی راه‌ها در محور شریانی (نصب حفاظ)
- تجهیزات ایمنی راه‌ها در محور شریانی (نصب تابلوهای اطلاعاتی)
- تعداد راه‌دارخانه‌های فعال در جاده‌ها

مؤلفه سوم: ثبات در اقتصاد کلان

- نرخ تورم
- نرخ بیکاری

مولفه چهارم : بهداشت و آموزش ابتدایی

- دسترسی به خدمات بهداشتی و درمانی در جاده‌ها
- کیفیت خدمات امداد نجات جاده‌ای در جاده‌ها
- تعداد پایگاه‌های امداد نجات جاده‌ای
- تاثیر اعتیاد بر کسب‌وکار
- کیفیت آموزش عمومی
- متوسط سال‌های تحصیل شاغلان (مسافری) دارای آموزش عمومی
- تعداد پارک‌های ترافیک

مولفه پنجم: آموزش عالی و حرفه‌ای

- متوسط سال‌های تحصیل شاغلان (باری) دارای آموزش عالی
- متوسط سال‌های تحصیل شاغلان (مسافری) دارای آموزش عالی
- کیفیت نظام آموزش عالی
- کیفیت خدمات آموزشی تخصصی
- میزان آموزش کارکنان در شرکت

مولفه ششم : کارایی بازار خدمات

- تاثیر میزان مالیات ها بر ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری
- تشریفات گمرکی
- مبنای تصمیم‌گیری خریداران

مولفه هفتم: کارایی بازار کار

- انعطاف‌ناپذیری اشتغال

مولفه هشتم: پیشرفته بودن بازار مالی

- دسترسی به خدمات مالی متنوع
- استطاعت خرید خدمات مالی
- دسترسی آسان به وام بانکی

- میزان تامین مالی از طریق بازار مالی غیررسمی

مولفه نهم: آمادگی تکنولوژیکی

- دسترسی به جدیدترین فناوری‌ها در ارائه خدمات حمل و نقل
- میزان بکارگیری فناوری‌های جدید توسط بنگاه‌ها
- بکارگیری اینترنت در شرکت‌ها

مولفه دهم: اندازه بازار

- ارزش افزوده بخش نفت
- جمعیت استان
- تولید ناخالص داخلی غیرنفتی

مولفه یازدهم: پیشرفته بودن بنگاه‌های تجاری

- سهم شرکت‌های استان در حمل بار و مسافر استان به خارج از کشور
- رقابت‌پذیری بین المللی بنگاه‌های بخش حمل و نقل
- بازاریابی بین‌المللی
- متوسط سابقه کار رانندگان مسافری
- برخورداری از استانداردهای بین المللی برای ارائه خدمات در بازارهای خارجی
- گسترش بازاریابی
- کارایی و جدیت آژانس‌های مسافرتی

مولفه دوازدهم: نوآوری

- میزان حضور متخصصان ومهندسان حمل‌ونقل در استان
- کیفیت شرکت‌های خدمات مشاوره حمل‌ونقل
- میزان همکاری دانشگاه و بنگاه‌های حمل‌ونقل در فعالیتهای تحقیق و توسعه

شناسایی و اولویت‌بندی مهمترین چالش‌های رقابت‌پذیری در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای

با توجه به نقاط ضعف موجود، می‌توان مهمترین چالش‌های بخش حمل‌ونقل جاده‌ای را از منظر رقابت‌پذیری بصورت زیر برشمرد:

- نامناسب بودن زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای به‌ویژه از نظر ایمنی
- نامناسب بودن کیفیت خدمات ارائه شده در جاده‌ها به‌ویژه مجتمع‌های خدماتی-رفاهی
- گسترش اعتیاد در بین رانندگان
- مشکل بودن فرایند دریافت تسهیلات بانکی برای شرکت‌ها و اتکای زیاد به روش‌های تامین مالی از بازار مالی غیر رسمی
- توان رقابت کم شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای در بازارهای بین‌المللی و کم توجهی به بازاریابی خارجی
- همکاری کم در زمینه فعالیت‌های تحقیق و توسعه بین مراکز تحقیقاتی و دانشگاه‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای
- پایین بودن کیفیت شرکت‌های خدمات مشاوره حمل‌ونقل
- کم توجهی به آموزش کارکنان در شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای
- پایین بودن سطح سواد مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای

با توجه به تعداد نقاط ضعف رقابت‌پذیری در مولفه‌های مختلف و کم بودن تعداد مزیت‌های رقابتی، برای افزایش رقابت‌پذیری و بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای به یک برنامه جامع نیاز است تا تمامی ۱۲ مولفه رقابت‌پذیری را در نظر گرفته و در راستای عملیاتی کردن ماده ۷۹ قانون برنامه پنجم توسعه باشد. این برنامه مشتمل بر برنامه‌های عملیاتی در حوزه بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و برنامه‌های فرابخشی با مشارکت سایر دستگاه‌های اجرایی ذیربط می‌باشد.

خلاصه و نتیجه‌گیری

در این تحقیق به بررسی روند شاخص‌های بهره‌وری عمومی و اختصاصی در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای پرداخته شد. از محاسبه و بررسی روند شاخص‌های بهره‌وری می‌توان گفت که مدیریت استفاده از منابع به ویژه سرمایه در بخش مذکور نامطلوب بوده و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده هم کفایت نداشته و هم بارویکرد ارتقای سطح فناوری صورت نگرفته است.

بهره‌وری کل عوامل تولید با وجود تحولات مثبت در بهره‌وری نیروی کار، عمدتاً به دلیل ارتقای شاخص‌های سرمایه انسانی و سرمایه سرانه در بخش، از کاهش بهره‌وری سرمایه، پیروی کرده و باعث شده تا بهره‌وری کل عوامل تولید،

کاهش یابد. به عبارت دیگر، کاهش بهره‌وری سرمایه بر افزایش ملایم بهره‌وری نیروی کار طی دوره مورد بررسی غالب شده و بهره‌وری کل عوامل تولید را کاهش داده است.

کاهش بهره‌وری سرمایه در بخش عمدتاً به دلیل فرسودگی وسایل نقلیه (باری و مسافری) و تجهیزات و قدیمی بودن تکنولوژی آنها بوده است. ضمن اینکه ناکافی بودن زیر ساخت‌ها (راه‌ها) و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در آنها، نیز بر بهره‌وری سرمایه اثر منفی گذاشته است. گفتنی است، عمده وسایل نقلیه موجود در این بخش فرسوده و دارای متوسط عمر بالایی می‌باشند که نوسازی آنها، هزینه‌های بسیار هنگفتی را می‌طلبد. علاوه بر این، بخش مذکور متأثر از تحولات سریع تکنولوژی است که به دلیل انحصاری بودن تولید وسایل نقلیه و همچنین اعمال محدودیت وارداتی، امکان رقابت برای تولید محصولات با کیفیت‌تر کم بوده و بنابراین ماشین‌آلات و وسایل نقلیه از فن‌آوری پایینی برخوردار می‌باشد. از طرف دیگر سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در امور زیربنای و راه‌های کشور ضمن اینکه ناکافی بوده و تناسبی با تعداد وسایل نقلیه ندارد، اغلب سرمایه‌گذاری‌های انجام شده از کیفیت قابل قبولی نیز برخوردار نیستند.

در مورد رشد ناچیز بهره‌وری انرژی نیز می‌توان به واقعی نبودن قیمت انرژی، روند کند از رده خارج کردن وسایل نقلیه فرسوده، نامناسب بودن تکنولوژی تولید وسایل نقلیه و دخالت دولت در قیمت‌گذاری خدمات حمل و نقل جاده‌ای اشاره کرد.

بهبود کیفیت زیرساخت‌های جاده‌ای از موارد لازم جهت طرح در این تحقیق است. می‌توان اذعان داشت که وجود زیرساخت جاده‌ای مناسب از نظر کمی (طول خطوط جاده‌ای) باعث استفاده از ظرفیت‌های بیکار وسایل نقلیه حمل بار و مسافر می‌شود. همچنین وجود زیرساخت جاده‌ای مناسب از نظر کیفی باعث می‌شود که مدت زمان لازم برای طی کردن یک مسیر معین کاهش یابد و سوخت کمتری مصرف شود و ارزش افزوده افزایش یابد که نتیجه آن افزایش بهره‌وری است که موید استفاده کارآمد از وسایل نقلیه می‌باشد. علاوه بر آن با بهبود کیفیت زیرساخت‌های جاده‌ای باعث کاهش تصادفات، کاهش مدت زمانی بلااستفاده بودن وسیله نقلیه می‌شود که نتیجه آن افزایش بهره‌وری است.

وجه تمایز مدل مسافری با مدل باری در این است که در مدل مسافری نقش متوسط سال‌های تحصیل رانندگان مهمتر است اما در مدل بار نقش زیرساخت جاده‌ای استان‌ها (کیفیت و کمیت راه‌ها) از همه متغیرهای کنترلی دیگر بارزتر است و نقش متوسط سال‌های تحصیل رانندگان نیز تا حد زیادی مهم می‌باشد. نتایج بدست آمده در این تحقیق به طور کلی سازگار با مباحث نظری است اما اولویت اهمیت در هر دو زیر بخش جاده‌ای بار و مسافر از منظر متغیرهای تاثیرگذار بر بهره‌وری متفاوت است. در کنار تاثیر مثبت و معنی‌دار شاخص زیرساخت بر بهره‌وری نقش آن در بخش جاده‌ای بار مهمتر است این مطلب نشان دهنده آن است که در اقتصاد حمل و نقل جاده‌ای بار و مسافر کشور برای بهره‌وری بالاتر نیاز به افزایش سرمایه در کمیت و کیفیت زیرساخت‌ها و سرمایه انسانی می‌باشد.

همچنین در بخش محاسبه رقابت‌پذیری نیز با توجه به تعداد نقاط ضعف رقابت‌پذیری در مولفه‌های مختلف و کم بودن تعداد مزیت‌های رقابتی، برای افزایش رقابت‌پذیری و بهره‌وری در بخش حمل و نقل جاده‌ای به یک برنامه جامع

نیاز است تا تمامی ۱۲ مولفه رقابت‌پذیری را در نظر بگیرد که در راستای عملیاتی کردن ماده ۷۹ قانون برنامه پنجم توسعه است. این برنامه مشتمل بر برنامه‌های عملیاتی در حوزه بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و برنامه‌های فرابخشی با مشارکت سایر دستگاه‌های اجرایی ذیربط می‌باشد.

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

دفتر برنامه و بودجه

گروه ارزیابی و کنترل برنامه

سیده فاطمه حسینی‌نژاد

پاییز ۹۲