



## الگوی اثر ترانزیت بر بخش حمل و نقل جاده ای با استفاده از مدل خودرگرسیون برداری (VAR)

عبدالرضا رضایی ارجرودی<sup>۱</sup>، آمنه تسبیحی<sup>۲</sup>، رضا شهینی دزفولیان<sup>۳</sup>

۱- کارشناس ارشد راه و ترابری، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

۲- کارشناس مدیریت بازرگانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

۳- کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

Rezaear@yahoo.com

### خلاصه

مطابق استانداردهای بین‌المللی، ۲۰ درصد ارزش کالاها به‌عنوان هزینه ترانزیت کالا محاسبه می‌گردد. این درآمد قابل ملاحظه موجب افزایش درآمد ملی و اشتغال و در نتیجه بهبود وضعیت اقتصادی کشورها می‌گردد. کشور ما به دلیل موقعیت جغرافیایی خود از مزیت بالقوه‌ای برخوردار می‌باشد به طوری که از مجموع سه کریدور ترانزیتی در جهان، دو کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب از ایران عبور می‌نماید. بخش حمل و نقل جاده‌ای به دلیل اینکه در کشور ما سهم عمده جابجایی کالا توسط این بخش انجام می‌شود از اهمیت بیشتری برخوردار است. در این مقاله نقش درآمدهای ترانزیتی جاده‌ای بر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل جاده‌ای مورد بررسی قرار گرفته است. برای تخمین مدل از الگوهای خود رگرسیون برداری استفاده شده است. ابتدا مرتبه جمعی بودن متغیرهای الگو و سپس تعداد وقفه‌های بهینه، مشخص می‌شوند. در گام بعدی، تعداد بردارهای هم انباشتگی الگو تعیین شده و در نهایت، مدل مورد نظر، مورد برآورد تجربی قرار می‌گیرد. همچنین جهت بررسی چگونگی تغییرات متغیر درآمدهای ترانزیتی کالای نفتی و غیرنفتی در بخش حمل و نقل جاده‌ای بر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور، روش تجزیه خطای پیش‌بینی مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج حاصل از تخمین نشان می‌دهد که در ازای یک درصد افزایش درآمدهای ترانزیتی، رشد اقتصادی بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور به میزان ۰/۲۷ درصد افزایش خواهد یافت.

کلمات کلیدی: ترانزیت، حمل و نقل جاده‌ای، مدل خود رگرسیون برداری (VAR)

### ۱. مقدمه

ترانزیت به صنعتی گفته می‌شود که مأموریت جابجایی بار از مبدأ به مقصد را به عهده داشته و این نقل و انتقال از طریق عبور از مناطق واسطی صورت می‌گیرد که از یک یا چند کشور تشکیل می‌شود. بابت این جابجایی، عوارض گمرکی واردات و صادرات از کالاهای ترانزیتی دریافت نمی‌شود. در مقابل عوارض ترانزیت از آن‌ها گرفته می‌شود که می‌تواند سالانه مبالغ کلانی را شامل شود. درآمدهای ترانزیتی در کشورهای واسط کاملاً به موقعیت جغرافیایی آن‌ها بستگی داشته و علاوه بر افزایش تولید ناخالص ملی بر اقتصاد منطقه‌ای نیز اثرگذار می‌باشد. امروزه ترانزیت به‌عنوان یکی از سودآورترین تجارت‌ها به شمار می‌رود. اهمیت این صنعت به گونه‌ای است که از آن به‌عنوان پلی برای نیل به توسعه پایدار نام برد. چنانچه صنعت ترانزیت کشور توسعه یابد می‌تواند توسعه تجارت، افزایش رقابت‌پذیری، تثبیت قیمت‌ها، توسعه منابع کیمیا و محدود، توزیع مناسب و بهینه نیروی کار و همچنین گسترش و توسعه صنعت گردشگری را به همراه داشته باشد. مطابق استانداردهای بین‌المللی ۲۰ درصد ارزش کالاها به‌عنوان هزینه ترانزیت کالا محاسبه می‌گردد. این درآمد قابل ملاحظه موجب افزایش درآمد ملی و اشتغال و در نتیجه وضعیت اقتصادی کشورها می‌گردد. همین امر سبب گردیده تا میان کشورهای مختلف برای جذب کالاهای ترانزیتی رقابت ایجاد گردد. در این میان ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود از مزیت بالقوه‌ای برخوردار می‌باشد به طوری که از مجموع سه کریدور بزرگ ترانزیتی در جهان دو کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب از خاک ایران عبور می‌نماید.

<sup>۱</sup> کارشناس ارشد بخش پژوهشی برنامه ریزی و توسعه حمل و نقل، پژوهشکده حمل و نقل، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

<sup>۲</sup> کارشناس مدیریت بازرگانی

<sup>۳</sup> سرپرست بخش پژوهشی برنامه ریزی و توسعه حمل و نقل، پژوهشکده حمل و نقل، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی