

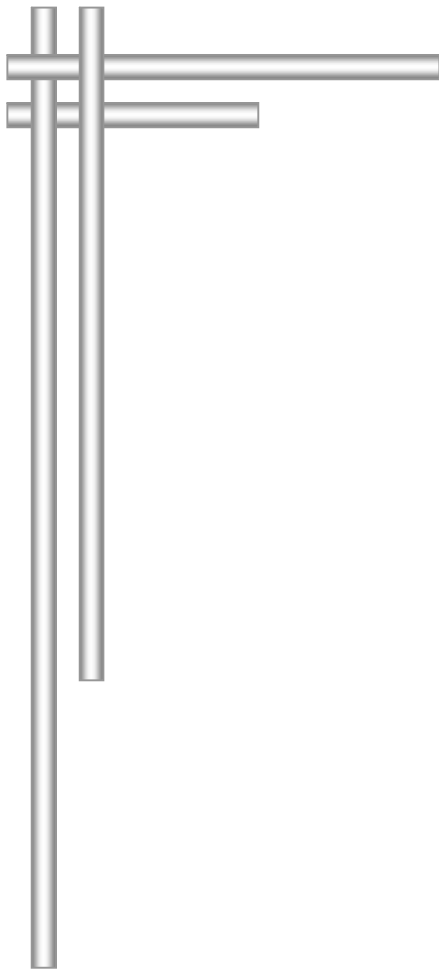
«فهرست مطالب»

صفحه

عنوان

1	مقدمه
2	فصل اول - خطوط راه آهن
7	فصل دوم - ناوگان ریلی
8	لکوموتیو
10	ناوگان ریلی مسافر
14	ناوگان ریلی بار
17	فصل سوم - جابجایی ریلی
18	جابجایی ریلی مسافر
24	جابجایی ریلی بار
27	فصل چهارم - تعرفه های ریلی
28	تعرفه های ریلی بار
29	تعرفه ریلی مسافر
30	فصل پنجم - مشکلات و راهکار
35	منابع

بررسی شاخص های توسعه یافتگی کشورهای توسعه یافته و یا در حال توسعه ، مبین این واقعیت است که یکی از مهمترین شاخص های توسعه یافتگی کشورهای مذکور ، بهبود وضعیت حمل و نقل و توسعه وسایل حمل و نقل کالا و مسافر در این کشورها می باشد . چنانکه بهبود و توسعه حمل و نقل ، اثرات زیادی را در سایر بخش ها و زیرساخت های هر کشور بر جای گذاشته و بر ارتقای متغیرهای مهم اقتصادی نظیر اشتغال ، تولید ، سرمایه گذاری و سطح استاندارد زندگی و امنیت و آبادانی جوامع تأثیر می گذارد . بر همین اساس بسیاری از کشورهای پیشرفته ، برنامه توسعه حمل و نقل ریلی درون شهری و برون شهری را به عنوان یکی از بهترین وسایل نقلیه برای حمل و نقل کالا و مسافر ، با توجه به مزایای ذاتی آن نسبت به سایر وسایل حمل و نقل ، شامل: ایمنی بالای آن ، ظرفیت بالای جابجایی کالا و مسافر ، تولید کمتر آلاینده ها و گازهای گلخانه ای و حفظ محیط زیست ، صرفه جویی در مصرف سوخت ، صرفه جویی در هزینه های ملی (نظیر هزینه های رفع آلودگی های صوتی ، هوا و محیط زیست و خسارت های وارده به خانواده ها ناشی از تصادفات ، امنیت و آسایش صاحبان کالاها و خانواده ها در حمل و انتقال کالا و مسافرت ، ارزانی مسافرت در مقایسه با سایر وسایل حمل و نقل ، در نظر گرفته و می گیرند . در کشور ما نیز تناسب حمل و نقل ریلی برون شهری ، با اقلیم و جغرافیای کشور از یک سو و قرار گرفتن کشورمان در مسیر کریدورهای مهم بین المللی و وجود بارهای معدنی فراوان از سوی دیگر ، بر اهمیت توسعه حمل و نقل ریلی افزوده است . همچنین توسعه و افزایش حمل و نقل ریلی کالا و مسافر در برنامه های توسعه کلان کشور (تمام برنامه های تدوین شده پنج ساله کشور و برنامه چشم انداز افق ایران در سال 1404) نیز مورد تایید و تأکید قرار گرفته است . در این راستا ، طی دو دهه گذشته جهت بهبود وضعیت حمل و نقل ریلی برون شهری کشور اقدامات و تلاش های جدی انجام شده است که از آن جمله می توان به خصوصی سازی در راه آهن و واگذاری بخش های مختلف راه آهن ج.ا. به بخش خصوصی ، راه اندازی خطوط جدید ریلی و برنامه ریزی برای ساخت حدود ده هزار کیلومتر جدید ، راه اندازی کارخانه ساخت لکوموتیو و قرار داد شرکت راه آهن و بخش خصوصی با واحدهای تولیدی جهت ساخت و ورود واگنهای جدید اشاره کرد . لذا در گزارش حاضر تلاش شده است تا تصویری شفاف از وضعیت حمل و نقل ریلی بار و مسافر در پایان سال 1390 در کشورمان ارائه شود به این امید که ضمن بهره برداری از بخشهای مختلف آن ، شاهد ارائه نقطه نظرات خوانندگان محترم در جهت افزایش غنای مطالب آن در گزارشهای بعدی باشیم .



فصل اول :

خطوط راه آهن

خطوط راه آهن

الف) وضعیت موجود

شبکه ریلی کشورمان بدلیل ستاره ای شکل بودن آن (که شهر تهران در مرکز این ستاره واقع شده است) دارای شش انشعاب از تهران به سایر نقاط کشورمان می باشد (شامل محورهای آذربایجان ، خراسان ، خوزستان ، گلستان ، شرق و هرمزگان) . محورهای یاد شده ، مراکز و یا برخی از شهرهای 20 استان کشورمان را به شبکه ریلی کشور متصل می کند (که از 20 استان مذکور هنوز مراکز دو استان آذربایجان غربی و لرستان یعنی ارومیه و خرم آباد ، تاکنون به این شبکه ریلی متصل نشده اند) . اما مراکز و یا شهرهای 11 استان باقی مانده کشورمان (شامل استانهای اردبیل ، ایلام ، بوشهر ، چهار محال و بختیاری ، خراسان شمالی ، خراسان جنوبی ، کردستان ، کرمانشاه ، کهگیلویه و بویراحمد ، گیلان و همدان) ، تاکنون به این شبکه ریلی متصل نشده است (البته وزارت راه و شهرسازی پروژه های ریلی را در دست اجرا و یا مطالعه دارد تا شبکه ریلی کشور را کامل کرده و استانهای یاد شده را به این شبکه ریلی متصل نماید) .

در پایان سال 1390 جمع خطوط راه آهن شبکه ریلی کشورمان از 12619 کیلومتر به 12785 کیلومتر (یعنی 166 کیلومتر افزایش و 1/3 درصد رشد نسبت به سال قبل آن) رسید که 9992 کیلومتر آن خطوط اصلی (78/2 درصد کل خطوط ریلی) و 2793 کیلومتر آن خطوط فرعی یعنی خطوط صنعتی، تجاری و مانوری (21/8 درصد کل خطوط ریلی) می باشد (جدول شماره یک) .

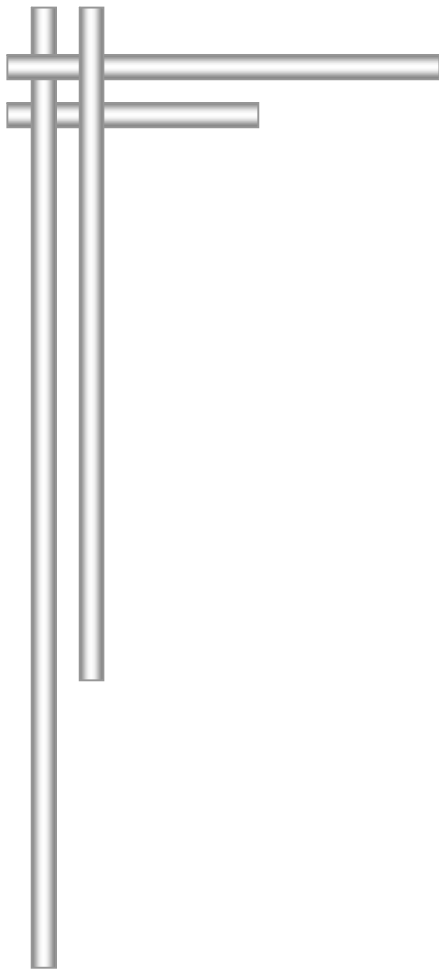
از 9992 کیلومتر خطوط اصلی ، 8367 کیلومتر آن خط اصلی (65/4 درصد کل خطوط ریلی کشور و با 151 کیلومتر افزایش یعنی 1/8 درصد رشد نسبت به سال قبل) و 1625 کیلومتر آن خط دوم اصلی (12/7 درصد کل خطوط ریلی و افزایش 46 کیلومتری و 2/9 درصد رشد نسبت به سال قبل آن) می باشد . همچنین از 2793 کیلومتر خطوط فرعی ، 966 کیلومتر خطوط صنعتی تجاری (7/6 درصد کل خطوط ریلی کشور و کاهش 74 کیلومتر نسبت به سال قبل آن) و 1827 کیلومتر آن خطوط مانوری (14/3 درصد کل خطوط ریلی و 43 کیلومتر افزایش نسبت به سال قبل آن) بوده است .

ب) وضعیت آتی

همانطوری که قبلاً گفته شد حدود ده هزار کیلومتر خطوط اصلی راه آهن (برون شهری) در کشور داریم که بر اساس اهداف سند چشم انداز 20 ساله توسعه کشور در افق سال 1404 شمسی ، 12785 کیلومتر خطوط مورد

بهره برداری فعلی باید به 25 هزار کیلومتر افزایش یابد . به عبارت دیگر برای تحقق اهداف سند توسعه مذکور ، می بایست در طی 14 سال باقی مانده حداقل 15 هزار کیلومتر خطوط اصلی راه آهن (به جز تعویض خطوط فرسوده) احداث کنیم . این در حالی است که وزارت راه و شهرسازی بیش از ده هزار کیلومتر پروژه های ریلی (برون شهری) را جهت کامل کردن شبکه ریلی کشور در دست اجرا و احداث (پروژه هایی که اعتبار مصوب جهت احداث را در قانون بودجه سالهای گذشته و نیز سالجاری دریافت کرده است) دارد که مهمترین آنها به شرح زیر می باشند:

- قزوین ، رشت ، بندر انزلی : 205 کیلومتر
- رشت ، آستار : 167 کیلومتر
- تهران ، همدان ، سنندج : 418 کیلومتر
- ملایر ، کرمانشاه ، خسروی : 620 کیلومتر
- قم ، اصفهان (دو خطه) : 412 کیلومتر
- میانه ، اردبیل : 175 کیلومتر
- میانه ، تبریز (دو خطه) : 410 کیلومتر
- اصفهان ، ازنا : 320 کیلومتر
- دورود ، خرم آباد ، اندیمشک : 367 کیلومتر
- دورود ، بروجرد ، ملایر : 150 کیلومتر
- همدان ، ملایر : 75 کیلومتر
- اصفهان ، شهرکرد : 100 کیلومتر
- چابهار ، ایرانشهر ، زاهدان : 600 کیلومتر
- شیراز ، بوشهر ، عسلویه : 647 کیلومتر
- شیراز ، گل گهر سیرجان : 435 کیلومتر
- شیراز ، بندر عباس : 630 کیلومتر
- تهران ، میانه (خط دوم) : 440 کیلومتر
- گرگان ، بجنورد ، مشهد : 665 کیلومتر
- اقلید ، یزد : 274 کیلومتر



- ارومیه ، میاندوآب ، مراغه : 183 کیلومتر
- بم ، جیرفت : 150 کیلومتر
- گرگان ، اینچه برون : 75 کیلومتر
- اتصال سبزوار به شبکه ریلی : 45 کیلومتر
- اتصال اسفراین به شبکه ریلی : 60 کیلومتر
- تهران ، اراک ، دورود (خط دوم)
- بافق ، مشهد (خط دوم)
- اصفهان ، بافق (خط دوم)
- قم ، یزد ، چغارت (خط دوم)
- سنگان ، هرات افغانستان
- اهواز ، بندر امام (خطوط دوم)
- شلمچه ، خرمشهر (خط دوم)

البته وزارت راه و شهرسازی ، به جز پروژه های یاد شده ، پروژه های ریلی بسیاری را در مرحله مطالعات کارشناسی دارد که برخی از آنها نیز ، مطالعات کارشناسی شان اتمام یافته و در مرحله قرار گرفتن در قوانین بودجه سنواتی و اجرا قرار دارند .

جدول (۱) : طول خطوط اصلی و فرعی راه آهن در پایان سال ۱۳۹۰

افزایش سال ۹۰ نسبت به سال ۸۹		سال ۱۳۹۰		سال ۱۳۸۹	خطوط	
درصد رشد	طول (کیلومتر)	سهم از کل	طول (کیلومتر)	(کیلومتر)		
۱.۸	۱۵۱	۶۵.۴	۸۲۶۷	۸۲۱۶	خط اصلی	خطوط اصلی
۲.۹	۴۶	۱۲.۷	۱۶۲۵	۱۵۷۹	خط دوم	
۲.۰	۱۹۷	۷۸.۲	۹۹۹۲	۹۷۹۵	جمع	
-۷.۱	-۷۴	۷.۶	۹۶۶	۱۰۴۰	صنعتی تجاری	خطوط فرعی
۲.۴	۴۳	۱۴.۳	۱۸۲۷	۱۷۸۴	مانوری	
-۱.۱	-۳۱	۲۱.۸	۲۷۹۳	۲۸۲۴	جمع	
۱.۳	۱۶۶	۱۰۰	۱۲۷۸۵	۱۲۶۱۹	جمع کل	

فصل دوم: ناوگان ریلی

- لکوموتیوهای راه آهن:

در پایان سال گذشته تعداد لکوموتیوهای مانوری و اصلی راه آهن 750 دستگاه بود (که نسبت به 704 ایستگاه سال قبل آن 6/5 درصد افزایش داشته است) که 171 دستگاه آن مانوری (یعنی 23 درصد کل) و 579 دستگاه اصلی (یعنی 77 درصد کل) بود . از 579 دستگاه لکوموتیو اصلی ، 65 دستگاه متعلق به بخش خصوصی و 514 دستگاه متعلق به شرکت راه آهن ج.ا.ا بود . از 750 دستگاه لکوموتیو ، 478 دستگاه در گردش یعنی فعال و یا تحت تعمیر کوتاه مدت (64 درصد کل) بود که 104 دستگاه آن مانوری و 374 دستگاه آن اصلی بود . لازم بذکر است از 46 دستگاه لکوموتیوی که در سال گذشته به ناوگان ریلی افزوده شده است 42 دستگاه آن متعلق به بخش خصوصی است (جداول شماره 2 و 3) .

در فروردین سال گذشته ، اولین لکوموتیو با موتور ملی (ساخت شرکت مپنا با همکاری شرکت زیمنس آلمان) مورد بهره برداری قرار گرفت . شرکت راه آهن جهت کاهش میانگین عمر حدود 30 سال لکوموتیوها در پایان سال 1389 به 18 سال در پایان سال 1393 (پایان برنامه پنجم توسعه) ، برنامه خریداری 260 دستگاه لکوموتیو ساخت شرکت یاد شده تا پایان سال 1393 و بهره برداری آنها در ناوگان ریلی کشور را دارد (ظرفیت تولید سالانه کارخانه لکوموتیو مپنا به طور اسمی 120 دستگاه لکوموتیو است اما در حال حاضر با ظرفیت تولید سالانه 40 دستگاه فعالیت می کند) .

در سال گذشته ، روزانه حدود 400 رام قطار مسافری و باری توسط 439 دستگاه لکوموتیو اصلی و مانوری در سرویس در شبکه ریلی کشور حرکت داشت که 125 تا 150 دستگاه آن مربوط به قطارهای مسافری و 225 تا 260 دستگاه آن مربوط به قطارهای باری بوده است . همچنین میانگین مسافت پیموده شده روزانه قطارهای مسافری در سال گذشته بین 700 تا 800 کیلومتر و قطارهای باری بین 350 تا 400 کیلومتر بوده است . لکوموتیوهای در گردش در سال گذشته حدود 75 میلیون کیلومتر از شبکه ریلی کشور را پیمودند که حدود 10 درصد آن مربوط به لکوموتیوهای مانوری و 90 درصد مابقی توسط لکوموتیوهای اصلی پیموده شد .

سوخت گازوئیل لکوموتیو و دیزل های یاد شده در سال گذشته حدود 342 میلیون لیتر (تقریباً مشابه سال قبل) بوده است .

جدول (۲) : میانگین آمار لکوموتیوهای راه آهن

نوع بهره برداری	توسط کیلومتر از هر لکوموتیو در گردش	تعداد میانگین سال ۱۳۹۰							تعداد کل	نوع لکوموتیو
		جمع کل	متوقف در	متوقف در	در گردش			سال		
			(بافق ...)	کارخانه اساسی	در بازسازی	جمع	تحت تعمیر	در سرویس	۱۳۸۹	
مانوری	۵۴۷۶۶	۱۴	۰.۱	۱	۵	۸	۰.۴	۷.۴	۱۴	G-۸
مانوری	۷۵۸۶۴	۱۱۸	۶	۴.۴	۳۶.۷	۷۱	۳	۶۷.۹	۱۱۸	G-۱۲
مانوری	۳۰۴۰۸	۲	۰	۰	۰	۲	۰	۲.۰	۲	G-۱۸
مانوری	۴۳۵۷۵	۳۷	۱	۷	۶	۲۳	۰.۶	۲۲.۵	۳۷	HD-۱۰
اصلی	۴۸۸۴۷	۲۰	۱۰	۰	۹	۱	۰	۱.۰	۲۰	G-۱۶
اصلی	۱۰۷۰۴۸	۳۸	۱	۷.۷	۶	۲۳	۱	۲۲.۳	۳۸	G-۲۲
اصلی	۲۲۵۷۲۹	۲۳۸	۰.۸	۳۷.۳	۲۸.۸	۱۷۱	۱۲.۱	۱۵۹.۰	۲۳۸	GT-۲۶CW
اصلی	۵۰۸۶۴	۸	۱	۰	۰	۷	۰.۱	۶.۹	۸	RC-۴
اصلی	۱۵۹۰۶۰	۶۱	۵.۲	۰	۱۸	۳۸	۳.۷	۳۴.۱	۶۱	GE
اصلی	۱۰۸۵۰۲	۹۹	۲۱.۹	۰	۲۰.۸	۵۶	۱۰	۴۶.۳	۹۹	AD۴rC
اصلی	۰	۱۰	۱۰	۰	۰	۰	۰	۰.۰	۱۰	DE۶۲۶
اصلی	۲۳۲۹۹۰	۳۰	۸.۴	۰	۰	۲۲	۲.۲	۱۹.۵	۲۶	ER۲۴PC

شرکت راه آهن

جدول (۳) : میانگین آمار لکوموتیوهای بخش خصوصی

تعداد		نوع لکوموتیو	نام شرکت
سال ۱۳۹۰	سال ۱۳۸۹		
۳۴	۲۲	اصلی	البرز نیرو
۲۱	۱	اصلی	راه آهن حمل و نقل
۱۰	۰	اصلی	نماد ریل گستر
۶۵	۲۳	جمع کل	

ناوگان ریلی مسافر

در پایان سال گذشته ، مجموع واگنهای مسافری و خدماتی (شامل رستوران ، مولد برق ، مولد بخار ، حمل خودرو ، بیمارستانی ، پست و توشه) 9 شرکت ریلی مسافری 2055 واگن بوده است (3 درصد رشد نسبت به آمار 1990 واگن سال 1389) که 1306 واگن آن (63/6 درصد کل واگنها شامل 1059 واگن مسافری و 247 واگن خدماتی) متعلق به شرکت رجاء (که در سال گذشته با واگذاری این شرکت به سازمان تأمین اجتماعی و شرکت شستا، عملاً این بخش مسافری نیز جزو بخش خصوصی قرار گرفت) و 749 واگن دیگر متعلق به هشت شرکت دیگر بخش خصوصی (36/4 درصد کل واگنها شامل 677 واگن مسافری و 72 واگن خدماتی) بود (جدول شماره 4) . لازم به ذکر است از 65 واگن اضافه شده در سال 1390 ، تعداد 44 واگن متعلق به شرکت مهتاب سیرجم و 21 واگن متعلق به شرکت رجاء بوده است و تعداد واگنهای سایر شرکتهای ریلی مسافری در سال گذشته نسبت به سال 1389 تغییری نداشته است .

تقسیم بندی 2055 واگن مسافری و خدماتی در سال گذشته به شرح زیر بوده است (جدول شماره 4) :

- 1002 واگن مسافری درجه یک یعنی 48/8 درصد کل واگنها .

- 190 واگن مسافری درجه دو یعنی 9/2 درصد کل واگنها .

- 544 واگن مسافری اتوبوسی و خودکشش یعنی 26/5 درصد کل واگنها .

- 319 واگن خدماتی یعنی 15/5 درصد کل واگنها .

همچنین تقسیم بندی میانگین عمر واگنهای مذکور در سال گذشته به شرح زیر بوده است (جدول شماره 5) :

- میانگین عمر 539 واگن یعنی 26/2 درصد کل واگنها (461 واگن مسافری و 78 واگن خدماتی) تا ده سال .

- میانگین عمر 112 واگن یعنی 5/5 درصد کل واگنها (102 واگن مسافری و 10 واگن خدماتی) ده تا بیست

سال .

- میانگین عمر 79 واگن یعنی 3/8 درصد کل واگنها (تماماً مسافری) بین 20 تا 30 سال .

- میانگین عمر 896 واگن یعنی 43/6 درصد کل واگنها (749 واگن مسافری و 147 واگن خدماتی) بین 30 تا

40 سال .

- میانگین عمر 429 واگن یعنی 20/9 درصد کل واگنها (345 واگن مسافری و 84 واگن خدماتی) بالاتر از 40

سال .

همانطوری که مشاهده می شود حدود 65 درصد واگن‌ها (1325 دستگاه واگن) دارای عمری بیش از سی سال است و سابقه خرید و ورود آنها به ناوگان ریلی کشور به قبل از انقلاب اسلامی بر می گردد .

وضعیت واگن های مسافری و خدماتی فعال، ذخیره و تحت تعمیر در سال گذشته ، به شرح زیر بوده است
(جدول شماره 6) :

- 1483 دستگاه واگن یعنی 72/2 درصد کل واگن‌ها (1245 واگن مسافری و 238 واگن خدماتی) فعال .

- 219 دستگاه واگن یعنی 10/7 درصد کل واگن‌ها (188 واگن مسافری و 31 واگن خدماتی) ذخیره .

- 353 دستگاه واگن یعنی 17/2 درصد کل واگن‌ها (303 واگن مسافری و 50 واگن خدماتی) تحت تعمیر .

جدول (4): آمار واگنهای شرکتهای حمل و نقل ریلی مسافری در سال 1390

درصد رشد	سال 89	سال 90						شرکت
		سهم از کل	جمع	خدماتی	اتوبوسی و خود کشش	درجه 2	درجه 1	
0	91	4.4	91	5	10	0	76	راه آهن شرقی بنیاد
0	108	5.3	108	12	0	0	96	جوپار
0	27	1.3	27	2	0	0	25	ریل سیر کوثر
0	134	6.5	134	25	0	0	109	رعد تبریز
0	134	6.5	134	9	3	10	112	وانیاریل
35	126	8.3	170	18	25	0	127	مهتاب سیر جم
0	50	2.4	50	1	0	19	30	ریل تراپر سبا
0	35	1.7	35	0	35	0	0	هستیا
2	1285	63.6	1306	247	471	161	427	رجاء
3	1990	100	2055	319	544	190	1002	جمع کل
			100	15.5	26.5	9.2	48.8	سهم از کل

جدول (۵): میانگین عمر واگنها به تفکیک نوع واگن در سال ۱۳۹۰

عمر (سال)	درجه یک	درجه دو	اتوربوسی و خودکشش	خدماتی	جمع	سهم از کل
۰-۱۰	۳۲۴	۰	۱۳۷	۷۸	۵۳۹	۲۶.۲
۲۰-۲۰	۹۶	۰	۶	۱۰	۱۱۲	۵.۵
۲۰-۳۰	۵۷	۰	۲۲	۰	۷۹	۳.۸
۳۰-۴۰	۴۱۵	۱۹۰	۱۴۴	۱۴۷	۸۹۶	۴۳.۶
بالتر از ۴۰	۱۱۰	۰	۲۳۵	۸۴	۴۲۹	۲۰.۹
جمع	۱۰۰۲	۱۹۰	۵۴۴	۳۱۹	۲۰۵۵	۱۰۰

جدول ۱) تعداد واگنهای فعال و ذخیره و تحت تعمیر در سال ۱۳۹۰

واگنها	درجه یک	درجه دو	اتوربوسی و خودکشش	خدماتی	جمع	سهم از کل
فعال	۸۱۴	۱۳۸	۲۹۳	۲۳۸	۱۴۸۳	۷۲.۲
ذخیره	۶۹	۱۵	۱۰۴	۳۱	۲۱۹	۱۰.۷
تحت تعمیر	۱۱۹	۳۷	۱۴۷	۵۰	۳۵۳	۱۷.۲
جمع	۱۰۰۲	۱۹۰	۵۴۴	۳۱۹	۲۰۵۵	۱۰۰

ناوگان ریلی بار

در پایان سال 1390 تعداد واگنهای باری به 22082 دستگاه (4 درصد افزایش نسبت به 22001 دستگاه سال قبل آن) رسید که 14/15 درصد آن (3125 دستگاه واگن) متعلق به شرکت راه آهن ج.ا.ا و 85/85 درصد آن (18957 دستگاه واگن) متعلق به بخش خصوصی (31 شرکت خصوصی) بود که سهم های مذکور در سال 1389 به ترتیب 26/5 درصد و 73/5 درصد برای شرکت راه آهن ج.ا.ا و بخش خصوصی بود (جدول شماره 7) .

در سال گذشته از 22082 دستگاه واگن باری ، 89/5 درصد آن (19771 دستگاه) در سرویس و فعال و 10/5 درصد آن تحت تعمیر بود . همچنین در سال گذشته 22082 دستگاه واگن باری ، 42/13 درصد لبه بلند معدن ، 18/37 درصد مخزن دار ، 15/28 درصد لبه کوتاه ، 9/74 درصد مسقف و 5/2 درصد مخصوص حمل غلات (جمعاً حدود 90/7 درصد) و 9/3 درصد مابقی از نوع مسطح ، کمرشکن ، حمل بالاست ، انتهایی ، یخچال ، مولد برق و متفرقه بوده است .

ظرفیت واگنهای باری در سال گذشته 1/33 میلیون تن (4/6 درصد کاهش نسبت به ظرفیت واگنها درسال قبل آن) بوده است .

از 18957 دستگاه واگن 31 شرکت بخش خصوصی ، 62/5 درصد آن (11836 دستگاه واگن) متعلق به هشت شرکت بخش خصوصی (هر کدام بین 1027 تا 2713 دستگاه واگن) و 37/5 درصد آن متعلق به 23 شرکت دیگر بخش خصوصی (هر کدام بین 1027 تا 2713 دستگاه واگن) و 37/5 درصد آن متعلق به 23 شرکت دیگر بخش خصوصی (هر کدام بین 5 تا 717 دستگاه واگن) بوده است (جدول شماره 8) .

جدول (۷) : آمار واگنهای باری

نوع واگن	در گردش سال ۱۳۸۹			در گردش سال ۱۳۹۰			درصد تغییرات		ظرفیت واگنها (تن)			
	راه آهنی	خصوصی	جمع	راه آهنی	خصوصی	جمع	۸۹ به ۹۰	در سرویس	منتظر تعمیر	سال ۱۳۸۹	سال ۱۳۹۰	درصد تغییرات
مسقف	۴۲۶	۱۷۲۴	۲۱۵۰	۲	۲۱۲۶	۲۱۲۸	-۰.۶	۱۹۱۰	۲۲۸	۱۱۶۸۱۲	۱۱۸۲۳۷	۱.۲
حمل غلات	۱۱۴۹	۰	۱۱۴۹	۸۸۰	۲۶۸	۱۱۴۸	-۰.۱	۷۶۰	۳۸۸	۷۶۷۹۰	۷۶۸۵۷	۰.۱
لبه کوتاه	۷۳۲	۲۶۴۲	۳۳۷۴	۴۴۳	۲۸۸۶	۳۳۲۹	-۱.۳	۳۱۶۰	۱۶۹	۱۹۷۸۴۲	۱۶۹۰۷۱	-۱۴.۵
لبه بلند معدن	۱۹۷۶	۷۳۲۸	۹۳۰۴	۳۴۹	۸۹۴۶	۹۲۹۵	-۰.۱	۸۲۴۱	۱۰۵۴	۶۴۰۴۶۲	۶۱۴۳۰۴	-۴.۱
مسطح	۱۹۰	۵۳۹	۷۲۹	۱۲۷	۷۵۶	۸۸۳	۲۱.۱	۸۰۵	۷۸	۴۴۹۲۲	۳۹۵۳۹	-۱۲.۰
مسطح عریض	۱۰۸	۶۰	۱۶۸	۱۰۸	۶۰	۱۶۸	۰.۰	۱۵۳	۱۵	۱۴۸۸۶	۱۴۸۸۶	۰.۰
کمرشکن	۰	۴	۴	۰	۴	۴	۰.۰	۴	۰	۲۹۸	۲۹۸	۰.۰
مخزن‌دار	۸۰۲	۳۲۵۴	۴۰۵۶	۷۸۷	۳۲۷۲	۴۰۵۹	۰.۱	۳۷۶۲	۲۹۷	۲۵۰۲۳۷	۲۴۴۲۱۲	-۲.۴
حمل بالاست	۱۷۶	۶۱۶	۷۹۲	۱۶۹	۶۲۴	۷۹۳	۰.۱	۷۳۸	۵۵	۵۰۲۳۷	۵۱۴۴۸	۲.۴
انتهایی	۲۲۴	۰	۲۲۴	۲۲۴	۰	۲۲۴	۰.۰	۲۲۴	۰	۰	۰	۰.۰
زیر بومی جرثقیل	۱۴	۰	۱۴	۴	۰	۴	-۷۱.۴	۴	۰	۰	۰	۰.۰
یخچال	۲۰	۵	۲۵	۲۰	۵	۲۵	۰.۰	۰	۲۵	۰	۰	۰.۰
مولد برق	۲	۰	۲	۲	۰	۲	۰.۰	۰	۲	۰	۰	۰.۰
متفرقه	۱۰	۰	۱۰	۱۰	۰	۱۰	۰.۰	۱۰	۰	۰	۰	۰.۰
جمع کل	۵۸۲۹	۱۶۱۷۲	۲۲۰۰۱	۳۱۲۵	۱۸۹۵۷	۲۲۰۸۲	۰.۴	۱۹۷۷۱	۲۳۱۱	۱۳۹۲۴۸۷	۱۳۲۸۸۵۳	-۴.۶

جدول (۸) : تعداد و نوع واگنهای باری بخش خصوصی

درصد تغییر	سال ۱۳۹۰		سال ۱۳۸۹	نام شرکت
	نوع واگنها	تعداد		
۳۴.۳	لبه بلند و کوتاه- مسطح	۱۲۲۲	۹۱۰	آسیا سیر ارس
۰.۰	مسطح - مسطح عریض	۱۹۶	۱۹۶	آهن ریل کاران(لوله سازی اهواز)
۰.۰	لبه کوتاه	۵۸۹	۵۸۹	برادران مجدپور
۳۳.۸	حمل بالاست-لبه بلند و کوتاه- مسطح- مسقف	۲۷۱۳	۲۰۲۸	بهتاش سپاهان
۰.۰	مخزن‌دار	۱۱۹	۱۱۹	بوئان ران
۰.۰	مخزن‌دار - مسقف	۶۶۳	۶۶۳	پارسیان ریل شرق
۲۷.۷	مخزن‌دار	۶۰	۴۷	پرسی ایران گاز
-۱.۴	مسقف(حمل پودر آلومینیم)	۱۳۶	۱۳۸	پودر آلومینیم(ایرالکو)
۰.۴	لبه کوتاه - مسطح	۵۳۹	۵۳۷	ترکیب حمل و نقل
۲۴.۶	لبه بلند و کوتاه- مسطح	۱۴۴۸	۱۱۶۲	توکاریل
۰.۳	لبه کوتاه - مخزن‌دار	۱۱۵۰	۱۱۴۷	حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.
۰.۰	مخزن‌دار	۱۱۰۳	۱۱۰۳	حمل و نقل ریلی نیرو
۰.۲	حمل بالاست	۴۳۰	۴۲۹	خدمات مهندسی ساختمان و تاسیسات
۰.۱	لبه بلند - مخزن‌دار	۱۸۸۶	۱۸۸۵	راه آهن حمل و نقل
۹.۶	لبه بلند - مخزن‌دار	۲۶۲	۲۳۹	راه آهن شرقی بنیاد
۰.۰	لبه بلند	۴۰	۴۰	راهوار ریل کوثر
۰.۰	مخزن‌دار	۳۲	۳۲	ریل ابریشم پارس
۰.۴	مخزن‌دار	۵۲۳	۵۲۱	ریل ترابر فجر
۰.۰	مخزن‌دار	۲۹۳	۲۹۳	ریل کاران ورسک
	لبه بلند	۱۰۲۷		ریل پرداز سیر
۰.۰	لبه کوتاه - مسطح - مسقف (خودرو)	۴۱۸	۴۱۸	سایپا لجستیک
	حمل غلات (قله بر)	۲۶۸		سپرزاه توس
۱۷.۳	لبه کوتاه - مسطح - مسقف (خودرو)	۷۱۷	۶۱۱	سمند ریل
	لبه کوتاه	۷۸		صفا ریل
۰.۰	لبه بلند	۵۰۰	۵۰۰	فولاد خوزستان
-۰.۸	لبه بلند و کوتاه	۱۲۸۷	۱۲۹۷	فولاد ریل جنوب
۰.۰	یخچال	۵	۵	مسافربری رعد تبریز
۰.۰	لبه بلند	۵۱۳	۵۱۳	جوپار
-۱.۴	کمر شکن - مسقف	۷۱۶	۷۲۶	کاردان ریل
۰.۰	لبه کوتاه	۹	۹	کاروان ریل گلستان
۰.۰	مسقف	۱۵	۱۵	رجاء
۱۷.۲	۱۸۹۵۷		۱۶۱۷۲	جمع کل

فصل سوم: جابجایی ریلی

جابجایی مسافر

در طی سال گذشته 62576 رام قطار (با 1/5 درصد کاهش نسبت به 63501 رام جابجایی مسافر در سال 1389) ، مسافران را در مسیرهای محلی ، بین شهری و بین المللی از مبداء به مقصد رساند. از 62576 رام سیر قطار در سال 1390 ، حدود 76 درصد آن مربوط به قطارهای با مالکیت شرکت رجاء با 47351 رام سیر قطار و 24 درصد آن مربوط به قطارهای با مالکیت سایر شرکتهای بخش خصوصی با 15225 رام سیر قطار بوده است (جدول شماره 9) .

همچنین از 62576 رام سیر قطار در سال گذشته ، حدود 69 درصد آن در مسیرهای بین شهری ، حدود 30 درصد آن در مسیرهای محلی و کمتر از یک درصد آن در مسیرهای بین المللی بوده است (جدول شماره 10) . در سال گذشته تعداد صندلی ناوگان ریلی برون شهری مسافر 32/75 میلیون صندلی (با یک درصد کاهش نسبت به سال قبل آن) بود که 78 درصد آن مربوط به مسیرهای بین شهری ، حدود 21/8 درصد آن در مسیرهای محلی و 0/2 درصد آن در مسیرهای بین المللی بوده است .

همچنین تعداد مسافران جابجا شده توسط ناوگان ریلی برون شهری کشور در سال گذشته حدود 28/56 میلیون نفر (با یک درصد کاهش نسبت به سال قبل آن) بود که 70/3 درصد آن توسط شرکت رجاء و 29/7 درصد آن توسط سایر شرکتهای بخش خصوصی با حدود 17877 میلیون نفر کیلومتر انجام شد .

از سوی دیگر از 28/56 میلیون نفر مسافر جابجا شده مذکور ، 86 درصد آن در مسیرهای بین شهری ، 13/8 درصد در مسیرهای محلی و کمتر از 0/2 درصد در مسیرهای بین المللی بوده است.

در سال گذشته از 28/56 میلیون نفر بلیت فروخته شده، حدود 81/7 درصد آن از طریق online ، 14/8 درصد از طریق offline و 3/5 درصد آن با قبض قطار فروخته شده است .

همچنین در سال گذشته حدود 45 درصد مسافران جابجا شده ، در محور خراسان (یعنی در مسیر مشهد مقدس حدود 13 میلیون نفر) ، حدود 18 درصد در محور خوزستان ، 16 درصد محور آذربایجان و حدود 21 درصد مابقی در محورهای شرق ، گلستان ، هرمزگان و بین المللی بوده است . در سال گذشته 23/5 درصد مسافران در مسیر تهران - مشهد و بالعکس جابجا شده اند .

ضریب اشغال قطارهای رجاء در سال گذشته 84 درصد (با کاهش یک درصدی نسبت به سال قبل آن) و قطارهای سایر شرکتهای بخش خصوصی 95 درصد (با افزایش سه درصدی نسبت به سال قبل آن) بوده است (جدول شماره 11) .

ضریب اشغال در 46 مسیر بین شهری بین 34/8 درصد (مسیر تهران - میاندوآب) تا 139/2 درصد (مسیر تهران - اهواز) و متوسط 96/2 درصد بوده است . از 46 مسیر یاد شده در 29 مسیر جابجایی مسافران تماماً توسط شرکت رجاء و 10 مسیر توسط سایر شرکتهای بخش خصوصی و مابقی مشترک بوده است .

ضریب اشغال در 16 مسیر محلی بین 3/3 درصد (مسیر تبریز - شرفخانه) تا 100 درصد (مسیر تهران - فیروزکوه) و متوسط 55/4 درصد بوده است . جابجایی مسافران در 16 مسیر مذکور تماماً توسط شرکت رجاء انجام شده است .

ضریب اشغال در سه مسیر بین المللی به طور متوسط 44 درصد و جابجایی مسافران توسط شرکت رجاء انجام شده است .

جدول (۹) : عملکرد بخش خصوصی و شرکت رجاء در جابجایی مسافر در سال ۱۳۹۰

درصد رشد	سال ۸۹			سال ۹۰				واحد	عنوان	
	جمع	قطارهای با مالکیت	قطارهای با مالکیت	جمع	سهم	قطارهای با مالکیت	سهم			قطارهای با مالکیت
		شرکت رجاء	بخش خصوصی			شرکت رجاء				بخش خصوصی
-۰.۹	۳۳۰۵۸	۲۳۸۴۵	۹۲۱۳	۳۲۷۴۶	۷۲.۷	۲۳۸۱۴	۲۷.۳	۸۹۳۲	هزار	صندلی ایجاد شده
-۰.۹	۲۸۸۱۴	۲۰۳۳۰	۸۴۸۵	۲۸۵۵۹	۷۰.۳	۲۰۰۹۰	۲۹.۷	۸۴۶۹	هزار	مسافر جابجاشده
۰.۰	۲۰۶۱۴			۲۰۶۰۷	۵۹.۶	۱۲۲۷۲	۴۰.۴	۸۳۳۵	میلیون	صندلی کیلومتر ایجاد شده
۱.۵	۱۷۶۱۱	۱۰۱۶۱	۷۴۵۰	۱۷۸۷۶	۵۸.۲	۱۰۴۰۳	۴۱.۸	۷۴۷۳	میلیون	نفر کیلومتر جابجاشده
-۱.۵	۶۳۵۰۱	۴۸۱۳۵	۱۵۳۶۶	۶۲۵۷۶	۷۵.۷	۴۷۳۵۱	۲۴.۳	۱۵۲۲۵	رام	تعداد کل سیر واقعی قطارها
-۰.۲	۸۷	۸۵	۹۲	۸۷		۸۴		۹۵	درصد	ضریب اشغال ایستا

جدول (۱۰): تعداد صندلی ایجاد شده و مسافر جایجا شده ریلی کشور در سال ۱۳۹۰

درصد تغییرات	سال ۱۳۹۰		سال ۱۳۸۹	واحد	موضوع	
	تعداد	سهم از کل				
-۱.۱	۷۸.۰	۲۵۵۳۴	۲۵۸۲۱	هزار	صندلی ایجاد شده	
-۰.۴	۲۱.۸	۷۱۳۷	۷۱۶۸		بین شهری	
۸.۷	۰.۲	۷۵	۶۹		محلی	
-۰.۹	۱۰۰	۳۲۷۴۶	۳۳۰۵۸		بین المللی	
					جمع	
۱.۰	۸۶.۰	۲۴۵۷۴	۲۴۳۲۵	هزار	بر حسب نوع قطار	
-۱۱.۰	۱۳.۸	۳۹۵۳	۴۴۴۳		بین شهری	
-۲۸.۳	۰.۱	۳۳	۴۶		محلی	
-۰.۹	۱۰۰	۲۸۵۶۰	۲۸۸۱۴		بین المللی	
					جمع	
۰.۸	۸۱.۷	۲۳۳۳۱	۲۳۱۳۸	هزار	بر حسب طریقه فروش بلیط	
-۹.۲	۱۴.۸	۴۲۳۱	۴۶۵۸		online	
-۲.۰	۳.۵	۹۹۸	۱۰۱۸		offline	
-۰.۹	۱۰۰	۲۸۵۶۰	۲۸۸۱۴		قبض قطار	
					جمع	
۳.۷	۱۶.۰	۴۵۵۹	۴۳۹۵	هزار	بر حسب محورهای ششگانه و بین المللی	
۰.۶	۴۵.۳	۱۲۹۲۹	۱۲۸۵۷		آذربایجان	
-۱۰.۷	۱۸.۴	۵۲۵۸	۵۸۸۶		خراسان	
۱۰.۵	۱.۸	۵۱۵	۴۶۶		خوزستان	
۱۴.۴	۶.۳	۱۸۰۷	۱۵۸۰		شرق	
-۳.۵	۱۲.۱	۳۴۵۹	۳۵۸۴		گلستان	
-۲۸.۳	۰.۱	۳۳	۴۶		هرمزگان	
-۰.۹	۱۰۰	۲۸۵۶۰	۲۸۸۱۴		بین المللی	
					جمع	

مسافر جایجا شده

جدول (۱۱): تعداد صندلی ایجاد شده و نفر جایجا شده به تفکیک مسیرها در سال ۱۳۹۰

درصد ضریب اشغال ایستا	نفر جایجا شده		صندلی ایجاد شده (هزار صندلی)	مسافت ریلی کیلومتر	مسیر
	سهام رجا	(هزار نفر)			
۴۲.۱	۱۰۰	۹۳	۲۲۱	۳۳۳	آزادور - مشهد
۹۵.۵	۹۹	۳۴۲	۳۵۸	۹۸۰	اراک - ملایر - مشهد
۱۰۴.۶	۱۰۰	۲۰۶	۱۹۷	۱۰۱۵	اصفهان - بندرعباس
۹۱.۰	۲۸.۳	۱۰۱۱	۱۱۱۱	۱۴۱۹	اصفهان - مشهد
۹۹.۶	-	۹۶۵	۹۶۹	۱۷۲۵	اهواز - مشهد
۱۰۳.۵	-	۱۷۶	۱۷۰	۱۴۹۱	بندرعباس - مشهد
۹۵.۵	۷۸	۸۹۵	۹۳۷	۱۶۶۲	تبریز - مشهد
۷۸.۵	-	۲۰۱	۲۵۶	۴۲۹	تهران - اصفهان
۹۲.۴	-	۴۰۲	۴۳۵	۶۵۷	تهران - اندیمشک
۱۳۹.۲	۹۸.۵	۱۲۲۶	۸۸۱	۷۹۸	تهران - اهواز
۱۰۲.۲	-۱	۷۸۱	۷۶۴	۱۳۳۵	تهران - بندرعباس
۱۱۵.۸	۱۰۰	۷۸۴	۶۷۷	۷۳۶	تهران - تبریز
۱۰۲.۸	۲۷.۹	۶۷۲	۶۵۴	۹۱۹	تهران - خرمشهر
۱۰۳.۷	۱۰۰	۲۷۸	۲۶۸	۱۰۶۱	تهران - خواف
۱۰۲.۴	-	۵۰۸	۴۹۶	۱۵۱۰	تهران - کرمان - زاهدان
۷۶.۱	۱۰۰	۴۶۹	۶۱۶	۳۱۵	تهران - زنجان
۱۱۲.۸	۱۰۰	۳۸۹	۳۴۵	۳۵۴	تهران - ساری
۵۹.۱	۱۰۰	۱۳۶	۲۳۰	۲۲۸	تهران - سمنان
۶۶.۱	۱۰۰	۴۹۸	۷۵۳	۴۲۹	تهران - شاهرود
۸۶.۲	۸۲.۸	۵۶	۶۵	۱۰۲۸	تهران - شیراز
۹۳.۲	۱۰۰	۱۲۴	۱۳۳	۱۲۷۳	تهران - طبس
۹۲.۸	۱۰۰	۵۰۱	۵۴۰	۴۹۶	تهران - گرگان
۳۴.۸	۶.۴	۸	۲۳		تهران - میاندوآب
۱۰۵.۸	۱۰۰	۹۶۵	۹۱۲	۶۰۷	تهران - مراغه
۹۵.۸	۵۱.۸	۶۷۲۷	۷۰۲۰	۹۲۶	تهران - مشهد
۹۵.۱	۱۰۰	۱۱۵۰	۱۲۰۹	۴۳۹	تهران - میانه
۱۱۳.۸	۱۰۰	۵۷۷	۵۰۷	۷۸۸	تهران - نیشابور
۹۲.۲	۶۸.۴	۷۸۷	۸۵۴	۶۰۳	تهران - یزد
۷۴.۴	-	۶۴	۸۶		میاندوآب - مشهد
۹۸.۱	۱۰۰	۴۰۷	۴۱۵	۱۳۴۱	زنجان - مشهد
۸۹.۷	-	۱۳۲	۱۳۶	۱۰۵۲	ساری - مشهد
۱۰۲.۱	۱۰۰	۴۳۰	۴۲۱	۶۹۸	سمنان - مشهد
۹۹.۸	۱۰۰	۴۲۱	۴۲۲	۴۹۷	شاهرود - مشهد
۹۱.۷	۱۰۰	۴۴	۴۸	۱۷۱۹	شیراز - مشهد

مسیرهای بین شهری

ادامه جدول (۱۱): تعداد صندلی ایجاد شده و نفر جایجا شده به تفکیک مسیرها در سال ۱۳۹۰

درصد ضریب	نفر جایجا شده		مسافت ریلی		مسیر	
	اشغال ایستا	سهم رجاء	(هزار نفر)	صندلی ایجاد شده (هزار صندلی)		
۶۰.۴	۱۰۰	۸۴	۱۳۹	۵۳۳	طبس - مشهد	مسیرهای بین شهری
۹۷.۸	۱۰۰	۴۰۵	۴۱۴	۱۰۷۰	قزوین - مشهد	
۱۰۰.۰	۱۰۰	۷	۷	۶۳۵	قم - اهواز	
۹۷.۶	۱۰۰	۴۱	۴۲	۸۹۴	قم - تبریز	
۹۶.۷	۱۰۰	۳۵۱	۳۶۳	۱۰۹۳	قم - مشهد	
۹۹.۳	۱۰۰	۴۱۷	۴۲۰	۱۱۵۲	کاشان - مشهد	
۸۲.۷	۱۰۰	۸۶	۱۰۴	۶۹۵	کرج - تبریز	
۹۷.۳	۱۰۰	۲۵۴	۲۶۱	۹۸۴	کرج - مشهد	
۱۰۲.۱	-	۱۴۹	۱۴۶	۱۱۰۷	کرمان - مشهد	
۷۸.۸	۱۰۰	۱۱۵	۱۴۶	۷۳۲	یزد - بندرعباس	
۱۰۱.۲	-	۱۶۹	۱۶۷	۹۹۴	یزد - مشهد	
۴۰.۷	۱۰۰	۷۹	۱۹۴	۳۵۳	یزد - کرمان	
۹۶.۲	۶۵.۵	۲۴۵۷۴	۲۵۵۳۴		جمع	
۲۶.۷	۱۰۰	۱۲	۴۵	۱۴۷	اراک (قم) - دورود	مسیرهای محلی
۶۳.۰	۱۰۰	۳۱۰	۴۹۲	۱۴۱	اندیمشک - اهواز	
۶۹.۴	۱۰۰	۴۸۴	۶۹۷	۲۰۸	اندیمشک - دورود	
۲۰.۲	۱۰۰	۴۲	۲۰۸	۱۲۱	اهواز - خرمشهر	
۲۵.۱	۱۰۰	۸۸	۳۵۰	۵۰	تبریز - تربیت معلم	
۳۶.۹	۱۰۰	۷۹	۲۱۴	۱۴۶	تبریز - جلغا	
۳.۳	۱۰۰	۰.۱	۳	۸۴	تبریز - شرفخانه	
۲۴.۹	۱۰۰	۲۰۱	۸۰۷	۵۱	تهران - پرند	
۶۱.۷	۱۰۰	۶۳۶	۱۰۳۱	۵۳	تهران - پیشوا	
۱۰۰.۰	۱۰۰	۴۰۰	۴۰۰	۲۰۳	تهران - فیروزکوه	
۵۲.۰	۱۰۰	۷۷	۱۴۸	۱۶۷	تهران - قم	
۹۱.۳	۱۰۰	۳۴۵	۳۷۸	۴۱	دورود - سپیددشت	
۵۳.۵	۱۰۰	۶۸۴	۱۲۷۸	۱۱۱	کارون - بندرامام	
۳۲.۱	۱۰۰	۹	۲۸	۲۲۱	کرمان - بم	
۵۹.۴	۱۰۰	۳۹۴	۶۶۳	۲۱۱	گرگان - پل سفید	
۵۷.۵	۱۰۰	۲۲۷	۳۹۵	۱۶۵	مشهد - سرخس	
۵۵.۴	۱۰۰	۳۹۵۳	۷۱۲۷		جمع	
۲۹.۶	۱۰۰	۸	۲۷	۳۳۶	تبریز - وان	مسیر بین المللی
۵۷.۷	۱۰۰	۱۵	۲۶	۲۹۷۰	تهران - استانبول	
۴۵.۵	۱۰۰	۱۰	۲۲	۲۳۳۲	تهران - دمشق	
۴۴.۰	۱۰۰	۳۳	۷۵		جمع	
۸۷.۲	۷۰.۳	۲۸۵۶۰	۳۲۷۴۶		جمع کل	

جابجایی بار:

در پایان سال گذشته ، تناژ بار بارگیری شده در شبکه حمل و نقل ریلی بار حدود 33104 هزار تن یا به عبارت دیگر حدود 33 میلیون تن (با یک درصد کاهش نسبت به سال قبل آن) بود که تن کیلومتر بار بارگیری شده (مبداء - مقصد) مذکور حدود 21008 میلیون تن کیلومتر (با 3/5 درصد کاهش) بوده است.

در سال گذشته 33 میلیون تن بار مذکور در شبکه حمل و نقل ریلی توسط 522138 واگن بارگیری و به مقصد رسانده شده است (جدول شماره 12) .

در سال گذشته از 33104 هزار تن بار بارگیری شده توسط شبکه حمل و نقل ریلی برون شهری ، حدود 71 درصد مواد معدنی ، 10 درصد مواد نفتی ، 8 درصد توشه ، مواد کشاورزی ، مواد غذایی و مواد صنعتی و 11 درصد مابقی سایر محمولات بوده است .

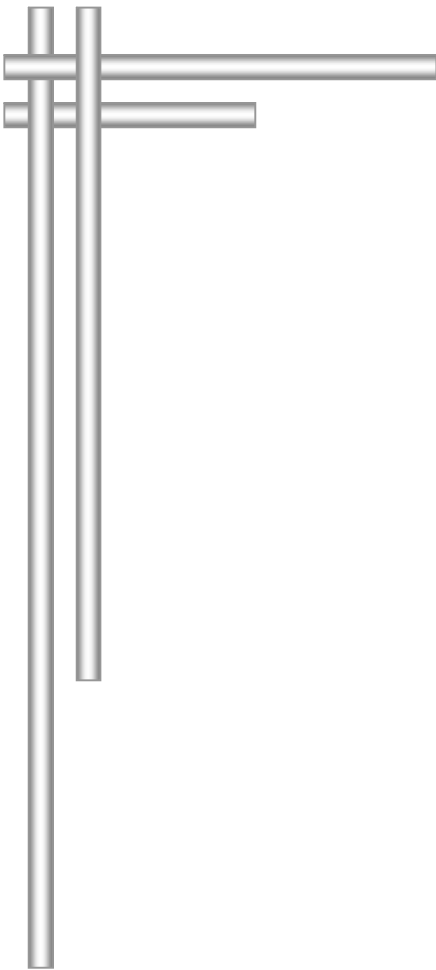
در سال گذشته از 33104 هزار تن بار بارگیری شده حدود 9851 هزار تن آن (حدود 30 درصد کل) عملکرد مربوط به صادرات ، واردات و ترانزیت حمل کالا در شبکه ریلی کشور بوده است. این 9851 هزار تن بار صادرات ، واردات و ترانزیت توسط 175277 دستگاه واگن باری (حدود 34 درصد 522138 دستگاه واگن بارگیری شده) انجام گرفت (جدول شماره 13) .

جدول (۱۲) : تناژ و تن کیلومتر بار بارگیری شده

		تناژ بار بارگیری شده (هزار تن)				شرح
تن کیلومتر بار بارگیری شده مبداء - مقصد (میلیون تن کیلومتر)		درصد تغییرات		۱۳۹۰	سال ۱۳۸۹	
درصد تغییرات	سال ۱۳۹۰	سال ۱۳۸۹	درصد تغییرات	۱۳۹۰	سال ۱۳۸۹	
۲۱.۴	۲۳۰۷۱۰۶	۱۹۰۰۷۷۴	۱۹.۹	۳۱۷۶	۲۶۴۹	مواد نفتی
-۳.۰	۱۲۷۰۸۹۷۱	۱۳۰۹۹۹۶۷	-۰.۱	۲۳۴۸۱	۲۳۴۹۷	مواد معدنی
-۴۱.۶	۷۲۰۲۶۲	۱۲۵۱۲۱۸	-۳۸.۶	۶۳۰	۱۰۲۶	مواد کشاورزی
-۲.۴	۵۰۰۱۷۴	۵۱۲۲۷۸	-۱۰.۳	۴۴۵	۴۹۶	مواد غذایی
-۱۶.۸	۹۲۶۴۱۱	۱۱۱۴۰۲۶	-۱۴.۲	۱۶۳۱	۱۹۰۱	مواد صنعتی
-۱.۸	۲۸۰۱۹۵۶	۲۸۷۰۸۲۵	-۴.۰	۲۶۸۸	۲۸۴۲	سایر محمولات
۹.۴	۲۲۱۴۷	۲۰۲۸۶	۱۳.۰	۵۲	۴۶	توشه
-۲.۵	۲۱۰۰۸۰۳۰	۲۱۷۷۹۳۷۴	-۱.۱	۲۳۱۰۴	۲۳۴۵۸	جمع کل

جدول (۱۳) : عملکرد صادره - وارده و ترانزیتی حمل کالا

درصد تغییرات	سال		شرح		
	۱۳۹۰	۱۳۸۹			
۶۸.۷	۹۶۸۹	۵۷۴۵	نفتی	تعداد واگن	صادره
-۲۷.۲	۸۷۴۹۰	۱۲۰۱۱۶	غیرنفتی		
-۲۲.۸	۹۷۱۷۹	۱۲۵۸۶۱	کل		
۷۱.۷	۵۲۵۳۴۵	۳۱۱۸۳۶	نفتی	تناژ	
-۲۹.۱	۵۲۸۰۳۷۳	۷۴۴۳۴۸۴	غیرنفتی		
-۲۵.۰	۵۸۱۵۷۱۸	۷۷۵۵۳۲۰	کل		
۷۹.۵	۴۵۹۱۷۱۶۸۷	۲۵۵۷۴۲۷۰۸	نفتی	تن کیلومتر	
-۲۱.۹	۳۳۲۴۱۷۰۰۸۳	۴۸۸۲۳۳۱۹۳۵	غیرنفتی		
-۲۶.۴	۳۷۸۳۳۴۱۷۷۰	۵۱۳۸۰۷۴۶۴۳	کل		
-۱.۸	۶۵۱	۶۶۳	متوسط سیر بار		
-۱۲.۵	۶۶۴	۷۵۹	نفتی	تعداد واگن	وارده
-۹.۵	۵۵۰۰۹	۶۰۷۷۵	غیرنفتی		
-۹.۵	۵۵۶۷۳	۶۱۵۳۴	کل		
-۱۵.۲	۳۸۶۵۲	۴۵۶۳۷	نفتی	تناژ	
-۱۰.۵	۳۰۴۰۶۸۲	۳۳۹۸۰۰۹	غیرنفتی		
-۱۰.۶	۳۰۷۹۳۳۴	۳۴۴۳۶۴۶	کل		
-۱۲.۱	۴۰۲۴۱۱۵۴	۴۵۸۰۵۵۱۰	نفتی	تن کیلومتر	
-۶.۸	۲۶۴۱۴۹۴۶۵۱	۲۸۳۵۱۷۰۸۶۲	غیرنفتی		
-۶.۹	۲۶۸۱۷۳۵۸۰۵	۲۸۸۰۹۷۶۳۷۲	کل		
۴.۱	۸۷۱	۸۳۷	متوسط سیر بار		
-۴۱.۷	۴۱۳۹	۷۰۹۴	نفتی	تعداد واگن	ترانزیت
-۲۲.۲	۱۸۲۸۶	۲۳۸۲۳	غیرنفتی		
-۲۷.۵	۲۲۴۲۵	۳۰۹۱۷	کل		
-۴۰.۱	۱۹۴۷۶۴	۳۲۵۰۳۳	نفتی	تناژ	
-۲۱.۲	۷۶۱۲۹۵	۱۱۰۶۸۰۴	غیرنفتی		
-۲۲.۲	۹۵۶۰۵۹	۱۴۳۱۸۳۷	کل		
-۱۲.۲	۲۰۹۸۷۳۱۳۹	۲۳۹۱۸۸۵۹۷	نفتی	تن کیلومتر	
-۲۰.۷	۱۱۶۰۲۸۵۶۴۱	۱۶۷۴۳۱۰۰۱۵	غیرنفتی		
-۲۸.۴	۱۳۷۰۱۵۸۷۸۰	۱۹۱۳۴۹۸۶۱۲	کل		
۷.۳	۱۴۳۳	۱۳۳۶	متوسط سیر بار		



فصل چهارم : تعارف های ریلی

تعرفه های ریلی:

در خصوص تعرفه های حمل و نقل ریلی بار و مسافر در سال گذشته و نیز سالجاری، شرکت راه آهن ج.ا.ا بر اساس ماده 9 قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی (مصوب سال 1384 مجلس شورای اسلامی) که در آن آمده است:

« نرخ حمل و نقل ریلی بار متناسب با حمل و نقل جاده ای و بصورت توافقی فی مابین صاحبان کالا و شرکتهای حمل و نقل ریلی تعیین و اجرا خواهد شد . بهای بلیت مسافری شرکتهای حمل و نقل ریلی در هر مسیر و برحسب نوع و درجه واگن ، قطار و خدماتی که ارائه می شود تعیین و پس از تایید هیأت مدیره شرکت راه آهن ج.ا.ا به مرحله اجرا در می آید »

به شرح زیر اقدام و آن را جهت اجرا به شرکتهای حمل و نقل ریلی و واحدهای ذیربط ابلاغ نموده است.

تعرفه های حمل و نقل ریلی بار

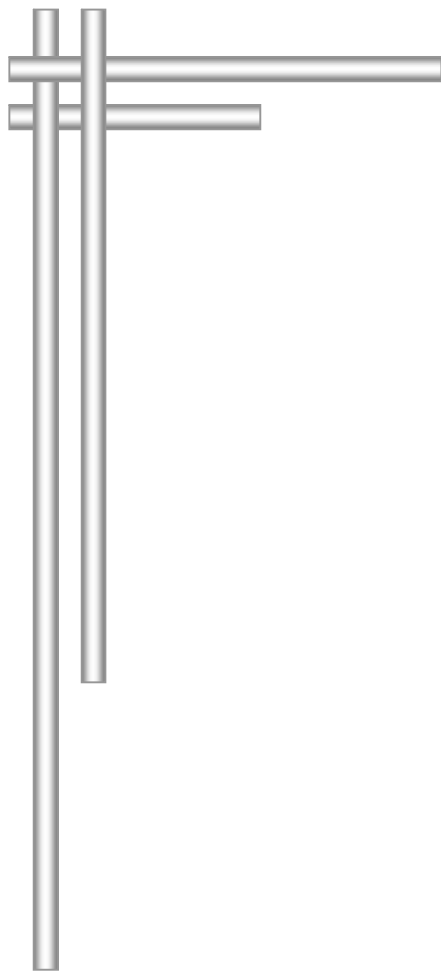
هیأت مدیره شرکت راه آهن ج.ا.ا در خرداد ماه سال گذشته ، تعرفه دسترسی واگنهای لبه بلند ، شن کش ، لبه کوتاه ، مسطح ، مخزن دار حامل مواد نفتی و غیرنفتی ، ویژه حمل گاز مایع ، ویژه حمل خودرو ، ویژه حمل سود سوزآور ، مسقف ویژه حمل پودر آلومینیوم و فله بر و همچنین تعرفه حمل با واگنهای راه آهنی را طی مصوبه شماره 2271/ص مورخ 90/3/11 نسبت به نرخ های سال قبل آنها ، به طور متوسط دوازده درصد افزایش داد

این در حالی است که هیأت مدیره شرکت راه آهن در پاییز سالجاری ، تعرفه واگنهای مذکور را طی دو مرحله نسبت به نرخهای سال گذشته به ترتیب متوسط نوزده درصد و بیست و پنج درصد و در مجموع حدود 50 درصد افزایش داد .

تعرفه های حمل و نقل ریلی مسافر

هیأت مدیره شرکت راه آهن ج.ا.ا در تیرماه سال 1390 ، نرخ بلیت تمام قطارهای مسافری 9 شرکت ریلی را نسبت به نرخ های پایان سال قبل آنها ، به طور متوسط 15 درصد افزایش داد. همچنین هیأت مدیره شرکت یاد شده در بهمن ماه سال گذشته ، مجدداً نرخ بلیت برخی از قطارهای مسافری شرکت رجاء را به بهانه همسان سازی با نرخ بلیت قطارهای مسافری سایر شرکتهای خصوصی و جبران عدم افزایش ها در سالهای قبل بین 9 تا 87 درصد افزایش داد.

این در حالی است که هیأت مدیره شرکت مذکور طی چند مرحله در سالجاری نرخ بلیت قطارهای مسافری 9 شرکت ریلی مسافری را بین 14 تا 350 درصد نسبت به نرخهای پایان سال 1390 افزایش داد .



فصل پنجم : مشکلات و راهکارها

1. یکی از مهمترین عوامل عقب ماندگی کشور در حمل و نقل ریلی بار و مسافر در سالهای پس از انقلاب اسلامی (نسبت به کشورهای در حال توسعه)، این است که سرمایه گذاری های مناسب در حمل و نقل ریلی (حداقل همانند حمل و نقل جاده ای) نه توسط دولت و نه توسط بخش خصوصی با تشویق و تسهیلات لازم، آن گونه که شایسته و نیاز اجتناب ناپذیر کشور می باشد، صورت نگرفته است. در حالی که بدلیل مزایای غیرقابل انکار حمل و نقل ریلی (ایمنی بالا، ظرفیت بالای جابجایی، آلودگی کمتر محیط زیست، صرفه جویی در مصرف سوخت، صرفه جویی در سرمایه های ملی نظیر هزینه های رفع آلودگی های هوا و محیط زیست، هزینه های جبران آثار تصادفات جاده ای، ارزانی سفر، آسایش و امنیت خانواده ها در سفر) و نیز بدلیل برنامه های توسعه پنجگانه و سند چشم انداز بیست ساله کشور، می بایست طی سه دهه گذشته، تغییر و تحول اساسی و اجرایی در این حوزه به وجود می آمد. از عوامل دیگر می توان به تحریم های اقتصادی اشاره نمود که موجبات رکود این بخش را فراهم نموده است.

2. با توجه به اهمیت برنامه های توسعه پنجگانه و سند چشم انداز بیست ساله کشور (افق سال 1404 هجری شمسی) به توسعه حمل و نقل ریلی و افزایش سهم جابجایی ریلی مسافر و کالا، طی سالهای گذشته (34 سال پس از انقلاب)، کشورمان از راه اندازی و بهره برداری از یک واحد تولیدی ریل راه آهن و تولید حتی یک متر از ریل راه آهن برای توسعه خطوط ریلی و یا تعویض خطوط فرسوده راه آهن محروم بوده است. لازم بذکر است برای اجرای سند چشم انداز بیست ساله و داشتن 25 هزار کیلومتر خطوط راه آهن برون شهری، سالانه حداقل باید هزار کیلومتر خطوط راه آهن ساخته شود. بنابراین سالانه حدود 240 هزار تن ریل نیاز داریم. همچنین برای نگهداری خطوط و بازسازی سالانه 500 کیلومتر خطوط فرسوده حدود 120 هزار تن ریل نیاز است. پس سالانه حدود 350 هزار تن ریل راه آهن نیاز است. پس فرصت خوبی برای راه اندازی یک واحد تولیدی فولاد مخصوص ریل راه آهن (با اشتغال زایی مستقیم و غیرمستقیم بالا) در کشور وجود دارد و به نظر می رسد می بایست ریل هایی باید تولید شود که توان پذیرش قطارهای با سرعت بالاتر از 200 کیلومتر در ساعت را داشته باشد. البته در سالجاری خبرهایی داشتیم که شرکت راه آهن در تعامل با وزارت صنعت، معدن و تجارت با یک شرکت فولادی تفاهم اولیه ای را جهت تولید ریل های مورد نیاز راه آهن انجام داده اند.

3. توسعه خطوط ریلی کشور تاکنون با توجه به اولویت حمل و نقل بار صورت گرفته است و توجه چندانی به حمل و نقل ریلی مسافر نشده است. همین موضوع باعث اتصال مراکز و یا شهرهای برخی از استانهای کشور (آن هم به صورت ستاره ای و با مرکزیت تهران) به شبکه ریلی کشورمان شده است و لیکن هنوز مراکز و یا شهرهای مهم سایر استانهای کشور (از جمله استانهای اردبیل، آذربایجان غربی، گیلان، کردستان، کرمانشاه، ایلام، لرستان، چهارمحال و بختیاری، کهگیلویه و بویراحمد، بوشهر، خراسان شمالی، خراسان جنوبی و همدان) به شبکه ریلی کشور متصل نشده اند. البته پروژه هایی ریلی در دست ساخت هستند (حدود ده هزار کیلومتر) تا مراکز و یا شهرهای برخی از استانهای مذکور را طی سالهای آینده به شبکه ریلی کشور متصل نمایند.

4. یکی دیگر از نکات بسیار مهم در توسعه خطوط ریلی کشور، این است که تقسیم و سرشکن کردن اعتبارات سالانه بین پروژه های مختلف در دست ساخت ریلی مذکور (حدود ده هزار کیلومتر که در فصل دوم مربوط به خطوط راه آهن به برخی از آنها اشاره شد) به دلیل ضرورتها و تقاضاهای منطقه ای، سرعت به انجام رساندن و بهره برداری از آنها را به شدت کاهش داده و سالها طول خواهد کشید تا پروژه های مذکور به بهره برداری برسند. لذا به نظر می رسد ضمن افزایش اعتبارات، می بایست اعتبارات یاد شده به تعداد اندکی از آنها (با اولویت بندی آنها بویژه خط دوم خطوط اصلی فعلی) اختصاص یابد تا بدین طریق پروژه های مذکور در کوتاهترین زمان اتمام و مورد بهره برداری قرار گیرد و سپس ساخت تعداد دیگری (یک تا سه پروژه) آغاز شود تا نتیجه ملموس تر و مطلوبتری را برای مردم کشورمان به دنبال داشته باشد.

5. برای اجرای سند چشم انداز بیست ساله افق سال 1404 هجری شمسی (که در آن حمل و نقل ریلی به عنوان اولویت اول مطرح شده است) و دستیابی به سهم تعیین شده در حمل بار و مسافر (افزایش سهم جابجایی بار به 30 درصد و جابجایی مسافر به 18 درصد) و نیز افزایش عمر ناوگان فعلی (لکوموتیو، واگنهای باری و مسافری) از حدود 30 سال به عددی کمتر از 15 سال، به نظر می رسد می بایست طی 13 سال باقی مانده تا سال 1404 هجری شمسی، سالانه حدود 100 دستگاه لکوموتیو جدید، 200 دستگاه واگن مسافری و 1100 دستگاه واگن باری برای پاسخگویی به نیاز حمل و نقل ریلی کشور، به ناوگان ریلی کشور اضافه شود. البته به نظر می رسد می بایست واگن ها و لکوموتیوهایی به شبکه ریلی اضافه شوند که بتوانند با سرعت بیش از 200 کیلومتر در ساعت حرکت کنند. در این راستا لازم است ضمن افزایش ظرفیت تولیدی ناوگان مذکور و

استفاده از دانش فنی کشورهای خارجی (جهت ساخت ناوگان با توان حرکت با سرعت بالا) ، شرکتهای فعال در حمل و نقل ریلی بار و مسافر را با ارایه تسهیلات بانکی کم بهره در خرید ناوگان مذکور داخلی حمایت نمود . البته در سالجاری خبرهایی داشتیم مبنی بر اینکه دفتر صنایع ماشین سازی و نیروی محرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت با شرکت راه آهن ج.ا.ا تفاهم نامه ای را برای بهره مندی شرکتهای تولید کننده داخلی و شرکتهای حمل و نقل ریلی از تسهیلات صندوق توسعه ملی امضاء کرده اند .

6. اگر عملکرد شرکت راه آهن ج.ا.ا (به عنوان متصدی مدیریت حمل و نقل ریلی و سیاست گذاری کلان در این حوزه) را با سازمان حمل و نقل جاده ای (به عنوان متصدی حمل و نقل جاده ای و سیاست گذاری کلان در این حوزه) مقایسه کنیم متوجه تفاوت هایی می شویم . سازمان حمل و نقل جاده ای نه تنها هیچگونه تصدی گری در حوزه حمل و نقل جاده ای ندارد ، بلکه تمام امور تصدی گری نظیر ناوگان جاده ای و فروش بلیت و بارنامه را به شرکتهای حمل و نقل سپرده و تنها عوارض حمل و نقل جاده ای 3 درصد را دریافت می کند . حال آنکه شرکت راه آهن ج.ا.ا ضمن داشتن 92 درصد لکوموتیو ها (و دریافت اجاره روزانه) و حدود 15 درصد ناوگان ریلی باری ، عوارض سنگینی را از شرکتهای حمل و نقل ریلی تحت عنوان حق دسترسی به خطوط ریلی (بنا به ادعای شرکتهای ریلی، حدود 80 درصد نرخ حمل بابت هزینه لکوموتیو و حق دسترسی خطوط ریلی توسط شرکت راه آهن از شرکتهای ریلی دریافت می شود) دریافت می کند. حتی با توجه به شواهد موجود ، شرکت راه آهن نمی خواهد فروش بلیت مسافری را به شرکتهای ریلی واگذار نماید . حتی شرکتهای ریلی مسافری برای کوچکترین تغییرات و تعمیرات در واگن هایشان و نیز ارایه خدمات جدیدی باید هماهنگی هایی را با شرکت راه آهن انجام دهند. به نظر می رسد می بایست کلیه امور تصدی گری از شرکت راه آهن جدا و به شرکت های حمل و نقل ریلی کالا و مسافر واگذار شود و شرکت راه آهن ج.ا.ا به سازمان راه آهن تغییر ماهیت داده و مسئولیت هایی شبیه سازمان حمل و نقل جاده ای را جهت سیاست گذاری های کلان بر عهده گیرد.

7. به جهت ایجاد رقابت بین شرکتهای حمل و نقل ریلی مسافری و کاهش بهای بلیت قطارهای مسافری در زمانهای پیک و غیر پیک (با توجه به فصل ، ماه ، روز و ساعات شبانه روز) و نوع و کیفیت واگنها و نیز افزایش ضریب اشغال و جابجایی بیشتر متقاضیان سفر با قطارهای مسافری ، به نظر می رسد با توجه به بند فوق ، شرکت راه آهن ج.ا.ا می بایست ضمن تعیین حداکثر نرخ برای مسیرهای مختلف با

توجه به نوع واگنها ، نرخ بلیت قطارهای مسافری کلیه مسیرها را در زمانهای پیک و غیر پیک (با توجه فصل ، ماه ، روز و ساعات شبانه روز) و نوع و کیفیت واگنها در اختیار شرکتهای حمل و نقل ریلی و انجمن آنها گذاشته و آن را به مزایده گذاشته و خود نظارت بر اجرای صحیح آنها داشته باشد و یا اولویت بندی اعزام قطارهای باری را به شرکتهای حمل و نقل ریلی و انجمن مربوطه بسپارد و خود نظارت داشته باشد .

8. با توجه به قانون هدمند کردن یارانه ها و مصوبه شماره 169072 /ت 45466 ن مورخ 89/7/29

کارگروه تنظیم بازار (کلیه واحدها ملزم به رعایت ضوابط قیمت گذاری سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان و ار سال مستندات به سازمان حمایت جهت اعلام نظر کارشناسی می باشد)، مصوبه شماره 192577/ت45668 ن مورخ 89/8/25 کارگروه تنظیم بازار (واحدهای تولیدی و وارداتی و خدماتی جهت افزایش قیمت ها ملزم به هماهنگی قبلی با سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان می باشد) و مصوبه 48007/16965 مورخ 91/2/3 شورای اقتصاد در خصوص دستورالعمل تبصره یک بند (د) ماده 101 قانون برنامه پنجم توسعه (ماده 9 : قیمت کالاها و خدمات با پیشنهاد بالاترین مقام دستگاه های اجرایی و پس از تایید سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان می بایست به تصویب مراجع قانون برسد) شرکت راه آهن ج.ا.ا و شرکتهای حمل و نقل ریلی بار و مسافر می بایست قبل از افزایش قیمت ها ضمن هماهنگی با سازمان حمایت ، تایید آن را دریافت کند. این در حالی است که در سال گذشته و نیز سالجاری ، شرکت راه آهن ج.ا.ا به عنوان مسئول حاکمیتی قبل از افزایش نرخ حمل و نقل ریلی بار و مسافر ، هماهنگی قبلی با سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان نداشته و مدارک و مستندات را جهت تایید نهایی ارسال نکرده است . بدین جهت سازمان حمایت پرونده تخلف افزایش نرخ بلیت قطارهای مسافری را توسط شرکت راه آهن ج.ا.ا در 91/4/11 را به سازمان تعزیرات حکومتی ارسال نموده است و ارسال پرونده تخلف های مجدد آن شرکت برای افزایش نرخ بلیت قطارهای مسافری در پاییز و زمستان سالجاری را به سازمان تعزیرات حکومتی در دست پیگیری دارد .

منابع

- سالنامه آماری شرکت قطارهای مسافری رجاء در سال 1389
- سالنامه آماری شرکت قطارهای مسافری رجاء در سال 1390
- سالنامه آماری حمل و نقل ریلی کشور در سال 1389
- سالنامه آماری حمل و نقل ریلی کشور در سال 1390
- دو ماهنامه ندای حمل و نقل ریلی انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته