



شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

رقابت پذیری حمل بار ریلی

جلسه اتاق بازرگانی، معادن و صنایع ایران

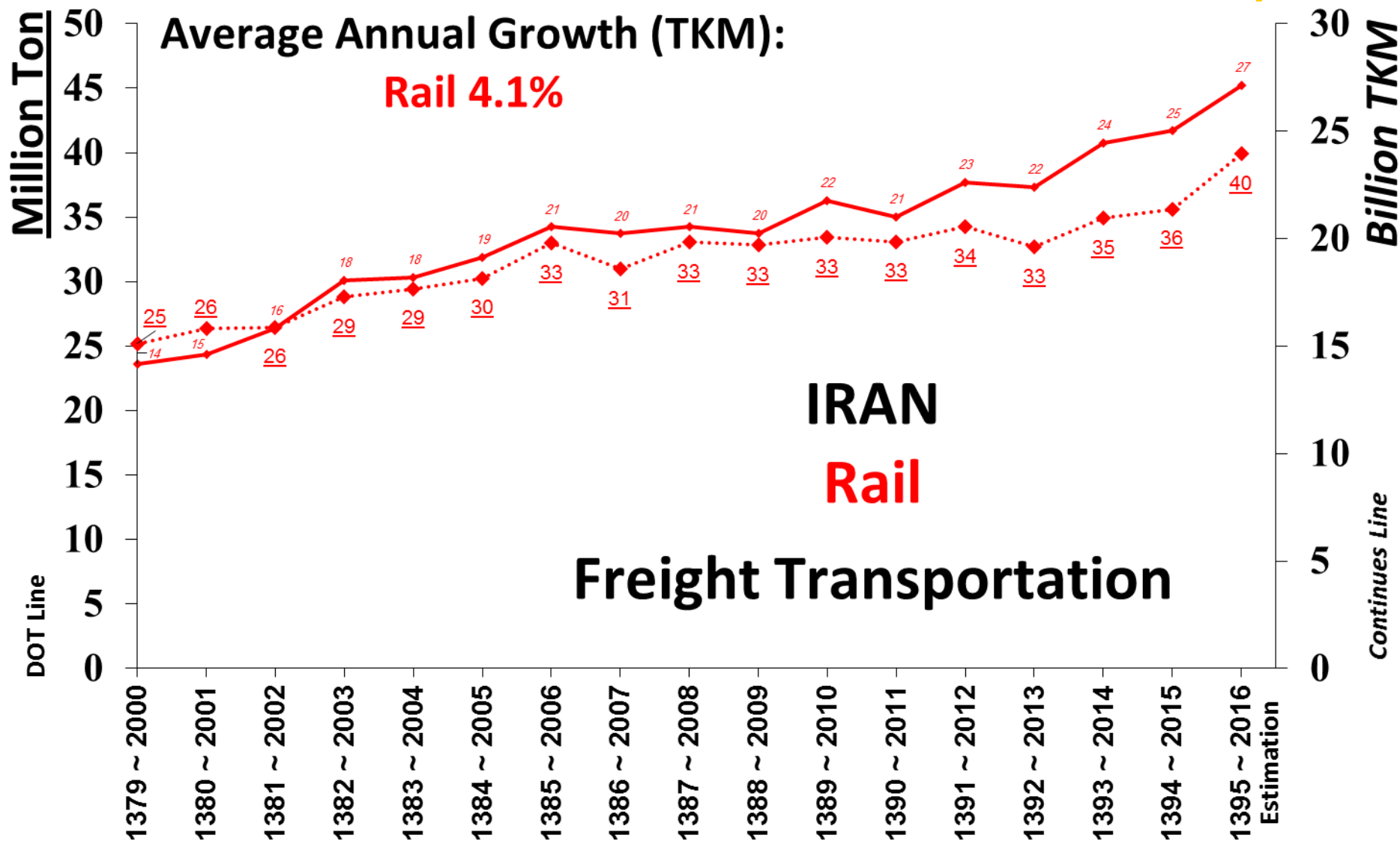
معاونت بهره برداری و سیر و حرکت

دوشنبه مورخ ۲۳ اسفند ۱۳۹۵

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

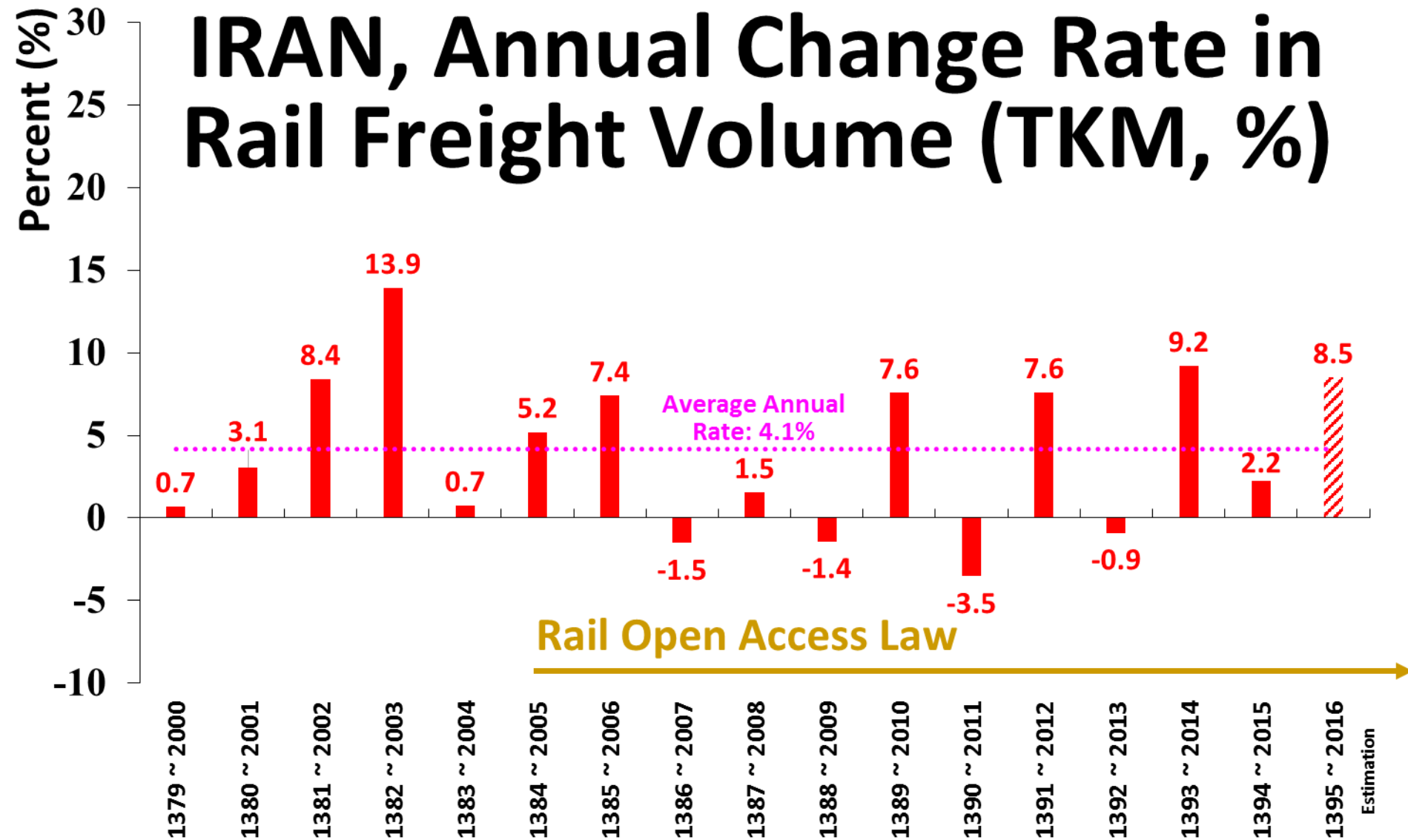
- ۱- عملکرد گذشته حمل و نقل بار
- ۲- برآورد حمل بار آینده
- ۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی
- ۴- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری
- ۵- راهبردها و پیشنهادات

۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (حمل کل بار ریلی)

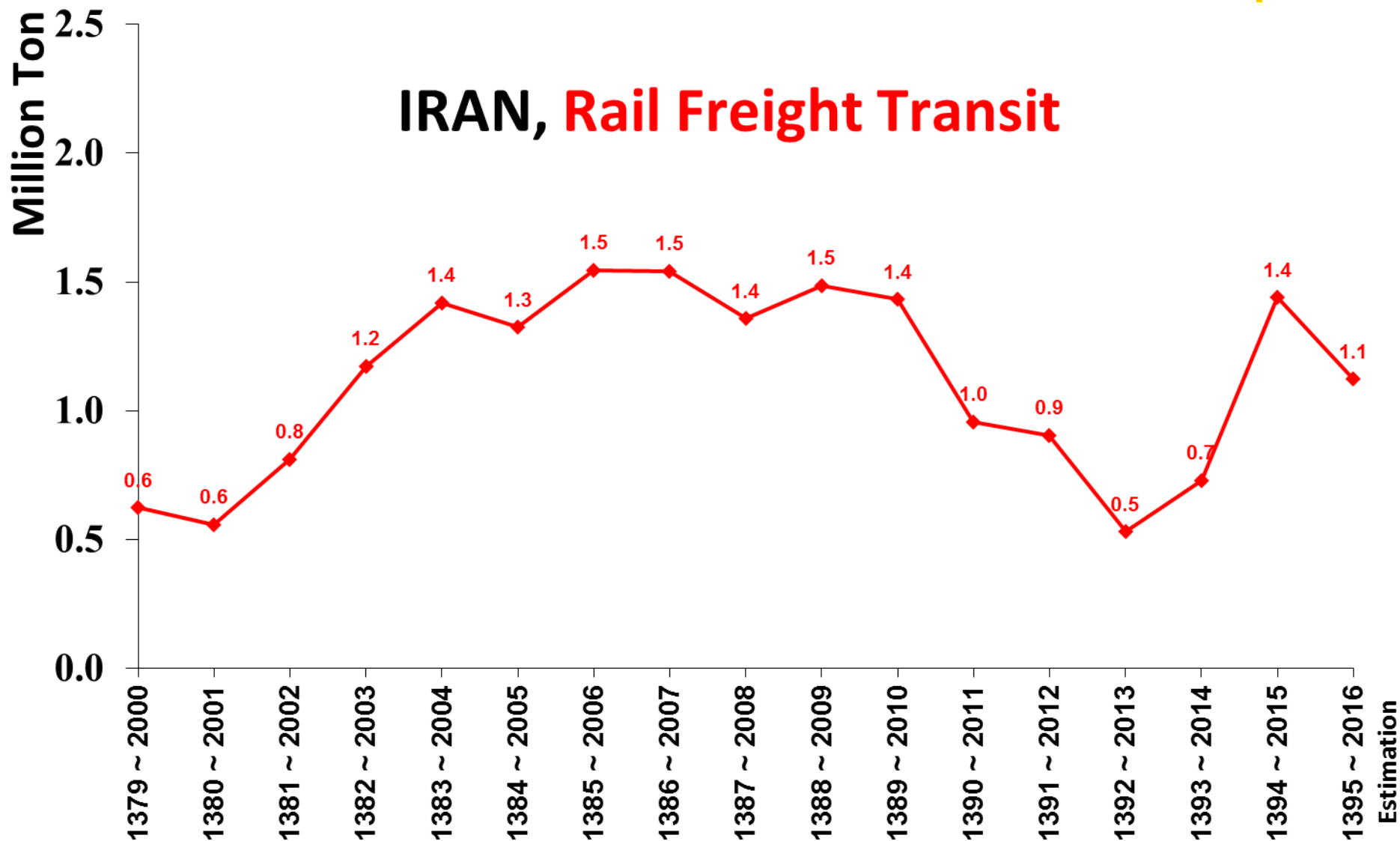


۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (حمل کل بار ریلی، رشدهای سالیانه)

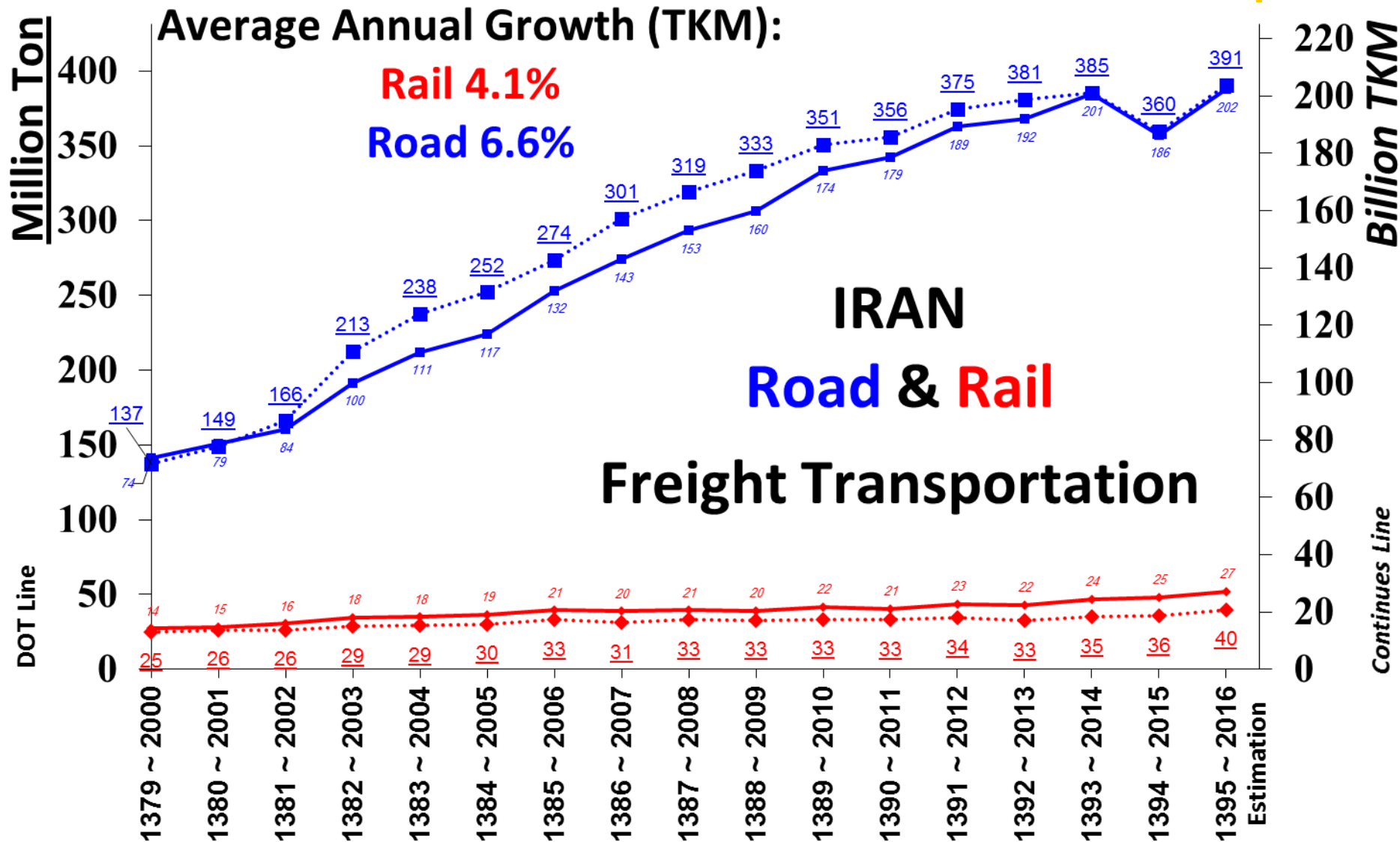
IRAN, Annual Change Rate in Rail Freight Volume (TKM, %)



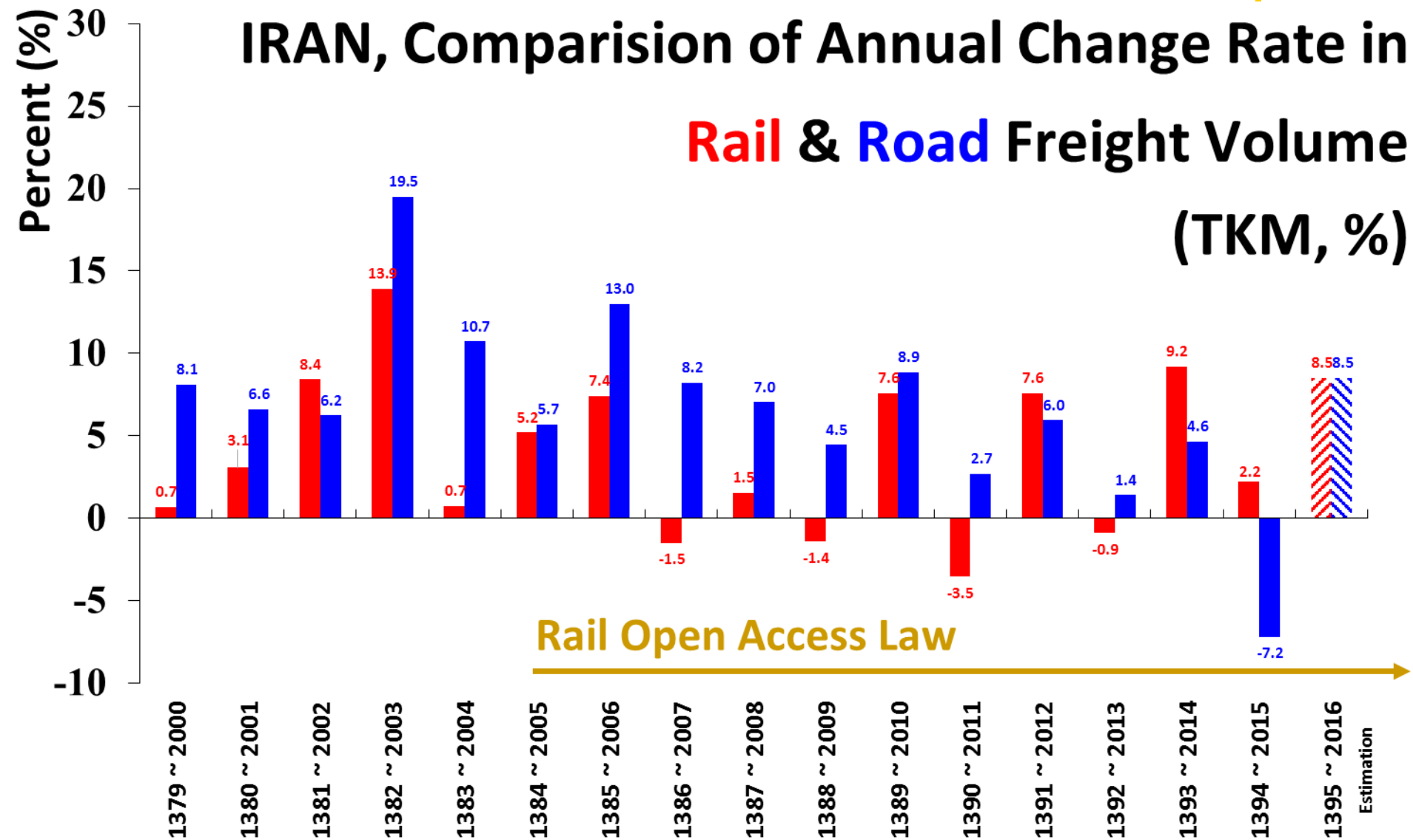
۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (حمل بار ترانزیت ریلی)



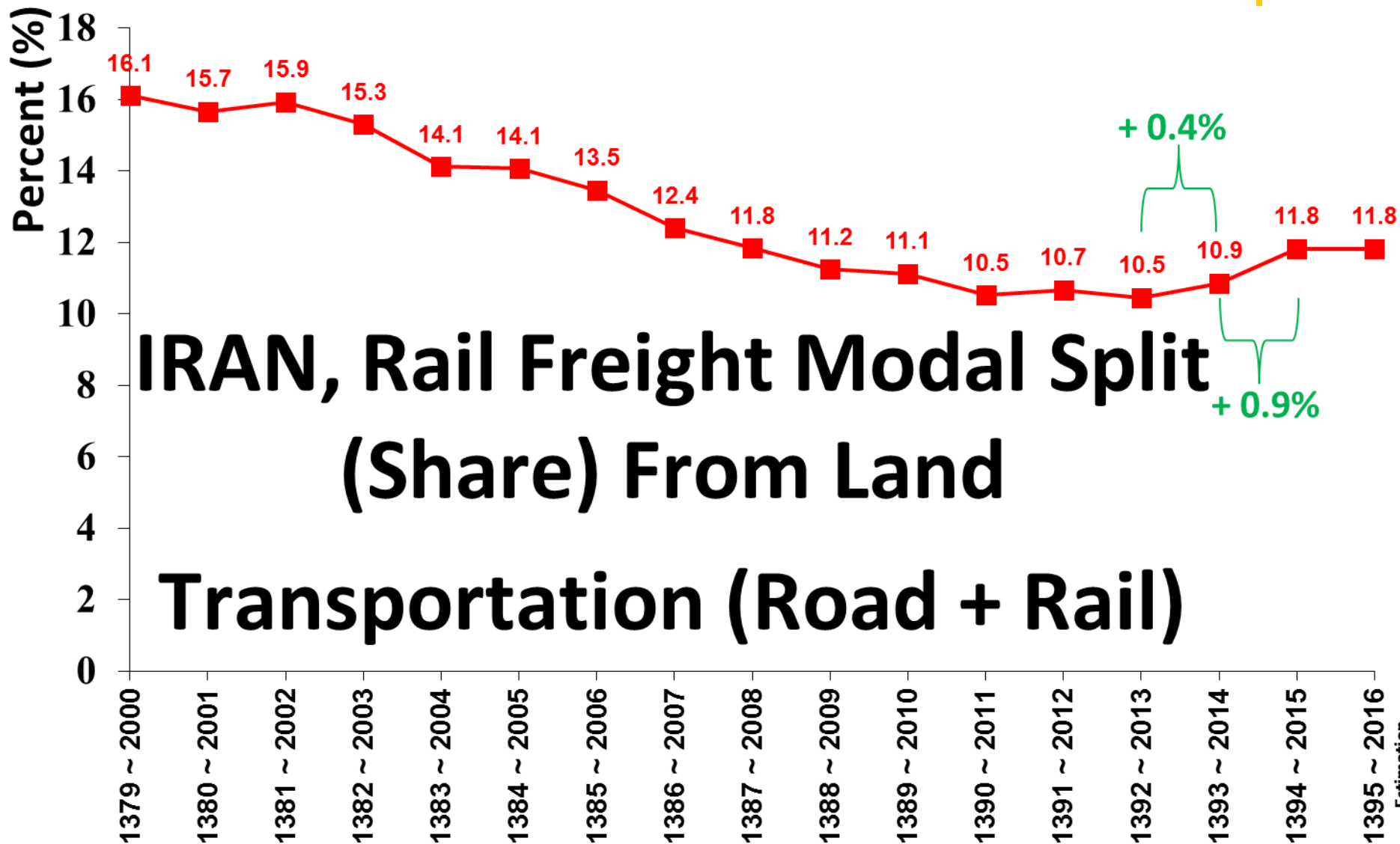
۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (مقایسه حمل بار ریلی و جاده ای)



۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (مقایسه حمل بار ریلی و جاده ای، نرخ های رشد سالانه)

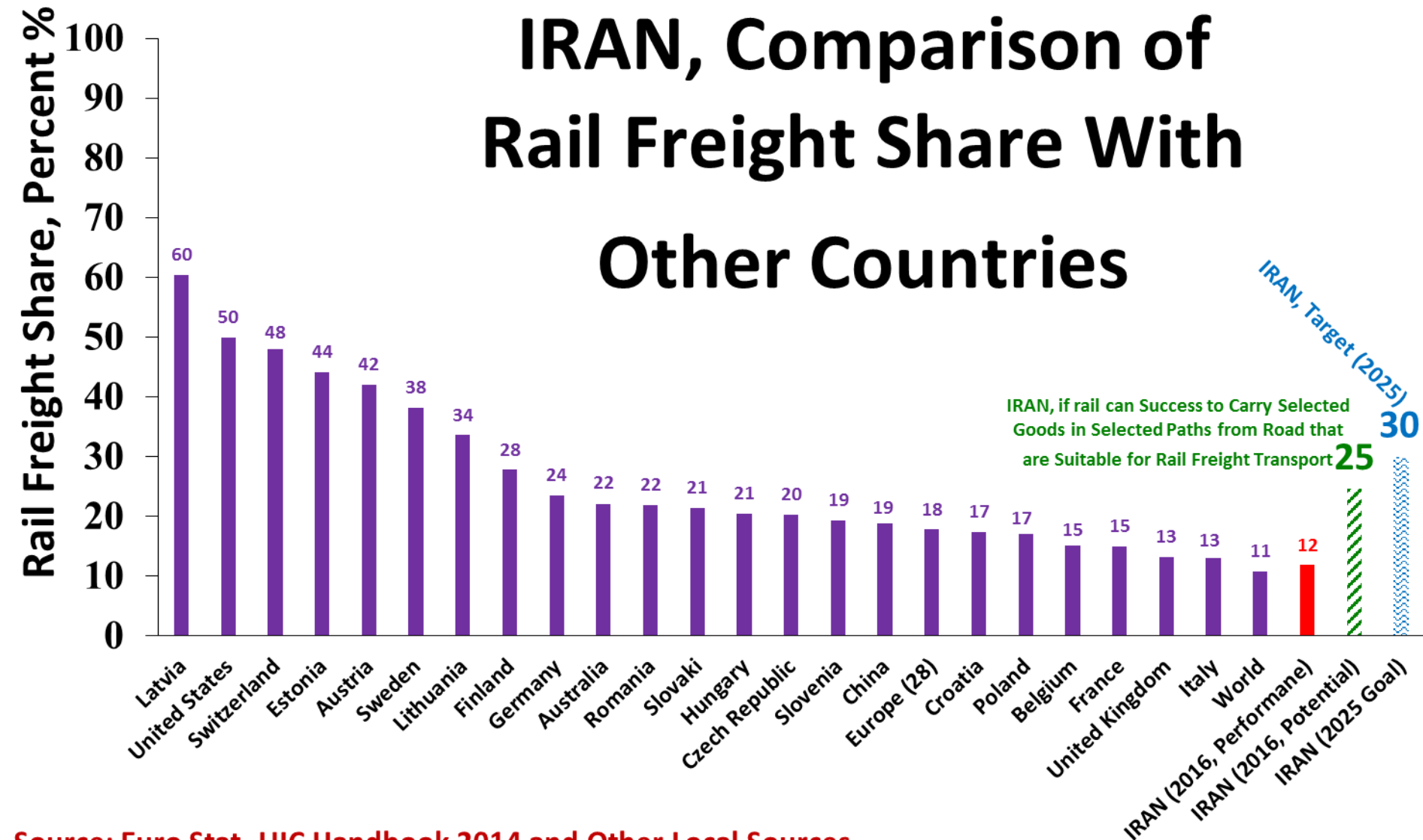


۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (سهم حمل بار ریلی، سهم کل)

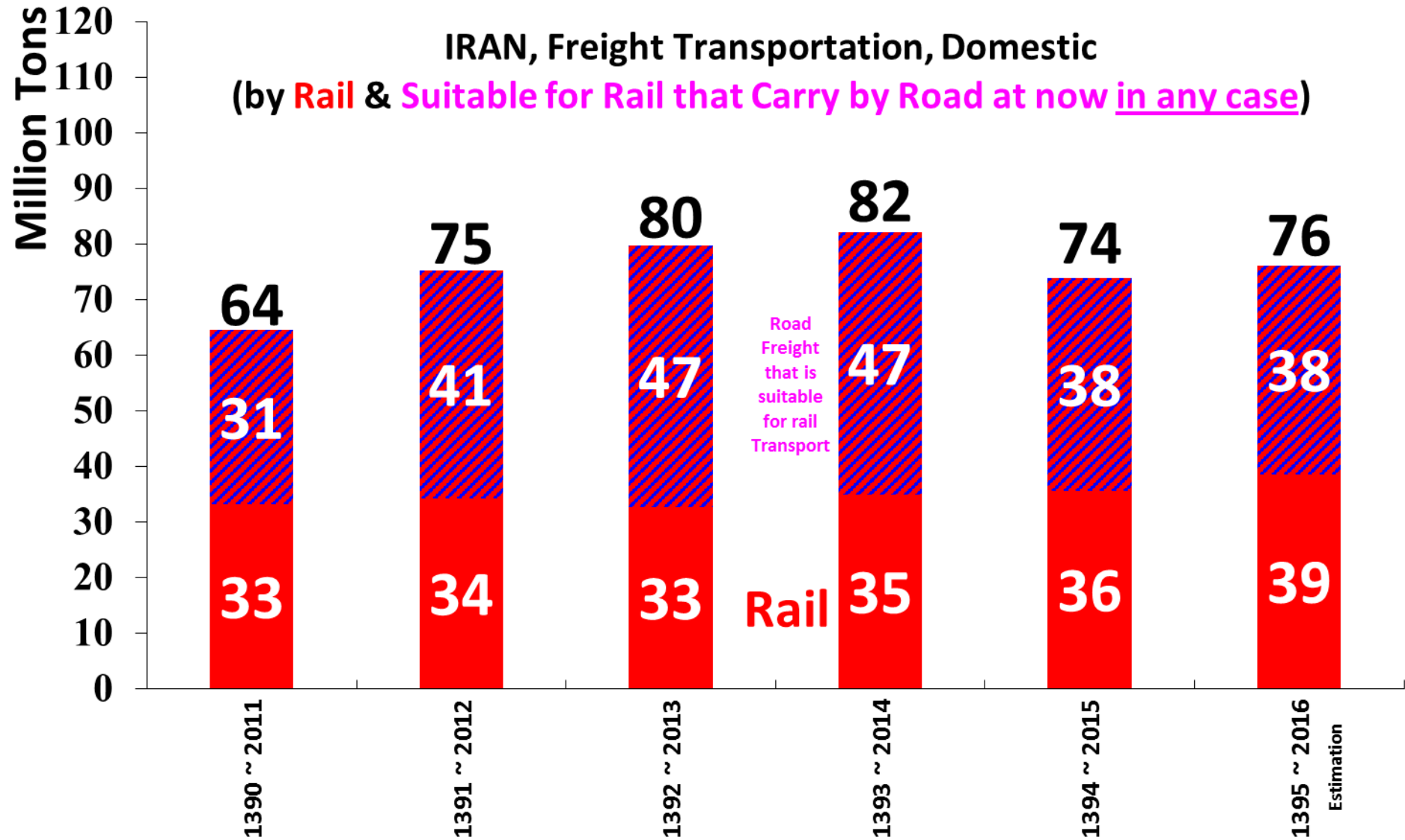


۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (مقایسه سهم حمل بار ریلی با دیگر کشورها)

IRAN, Comparison of Rail Freight Share With Other Countries



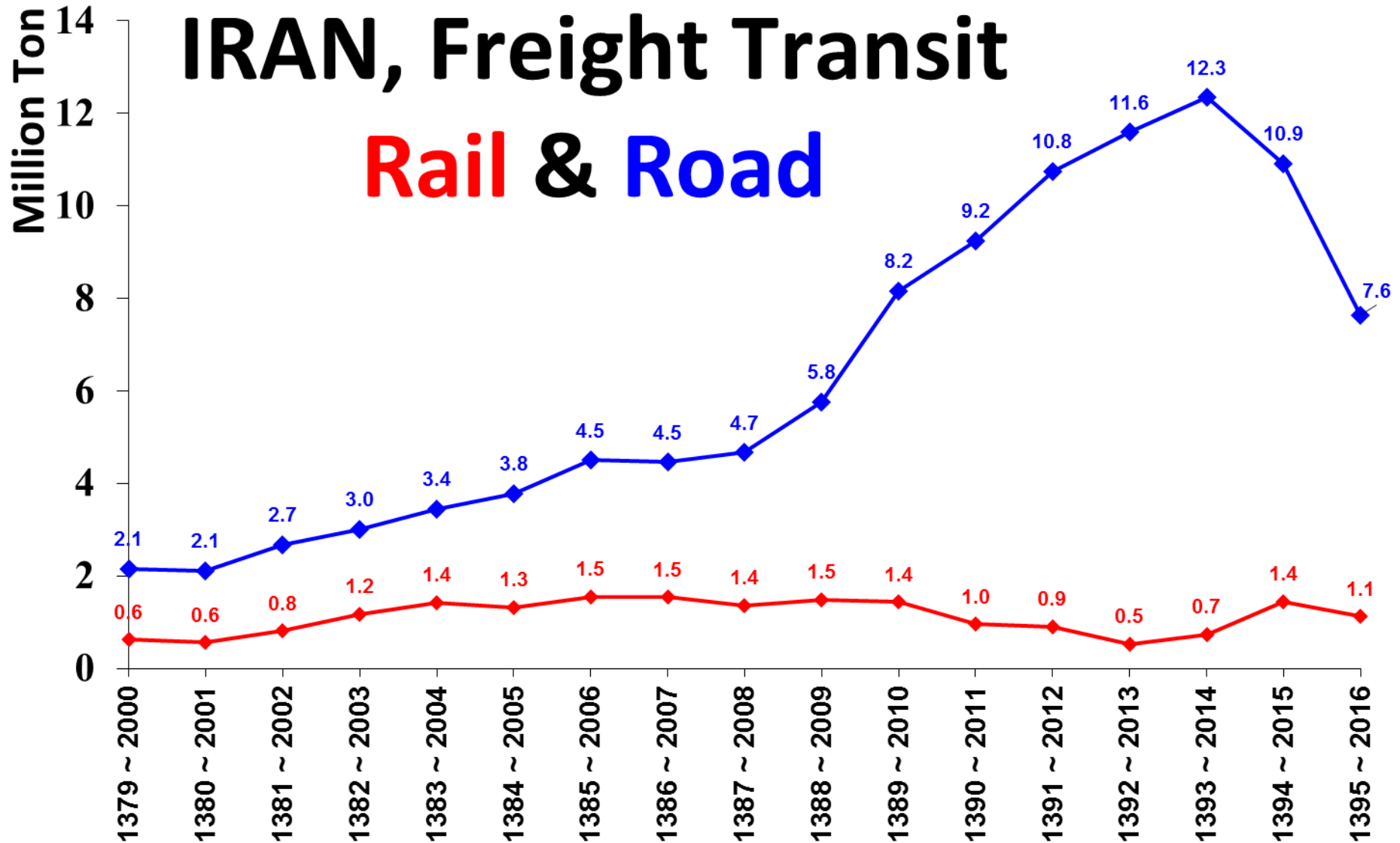
۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (بار ریلی حمل شده و پتانسیل بار قابل جذب)



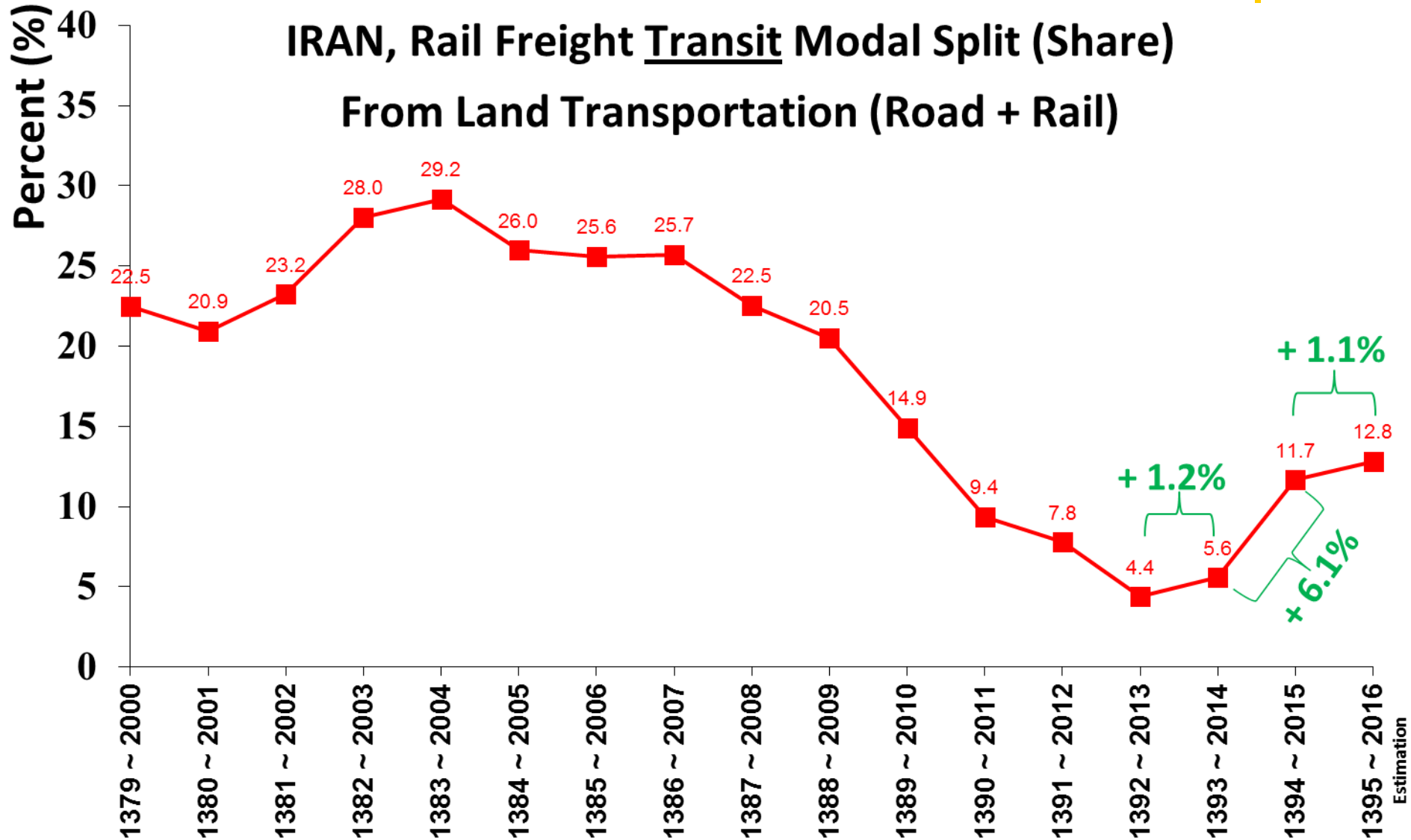
۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (مقایسه حمل بار ترانزیت ریلی و جاده ای)

IRAN, Freight Transit

Rail & Road

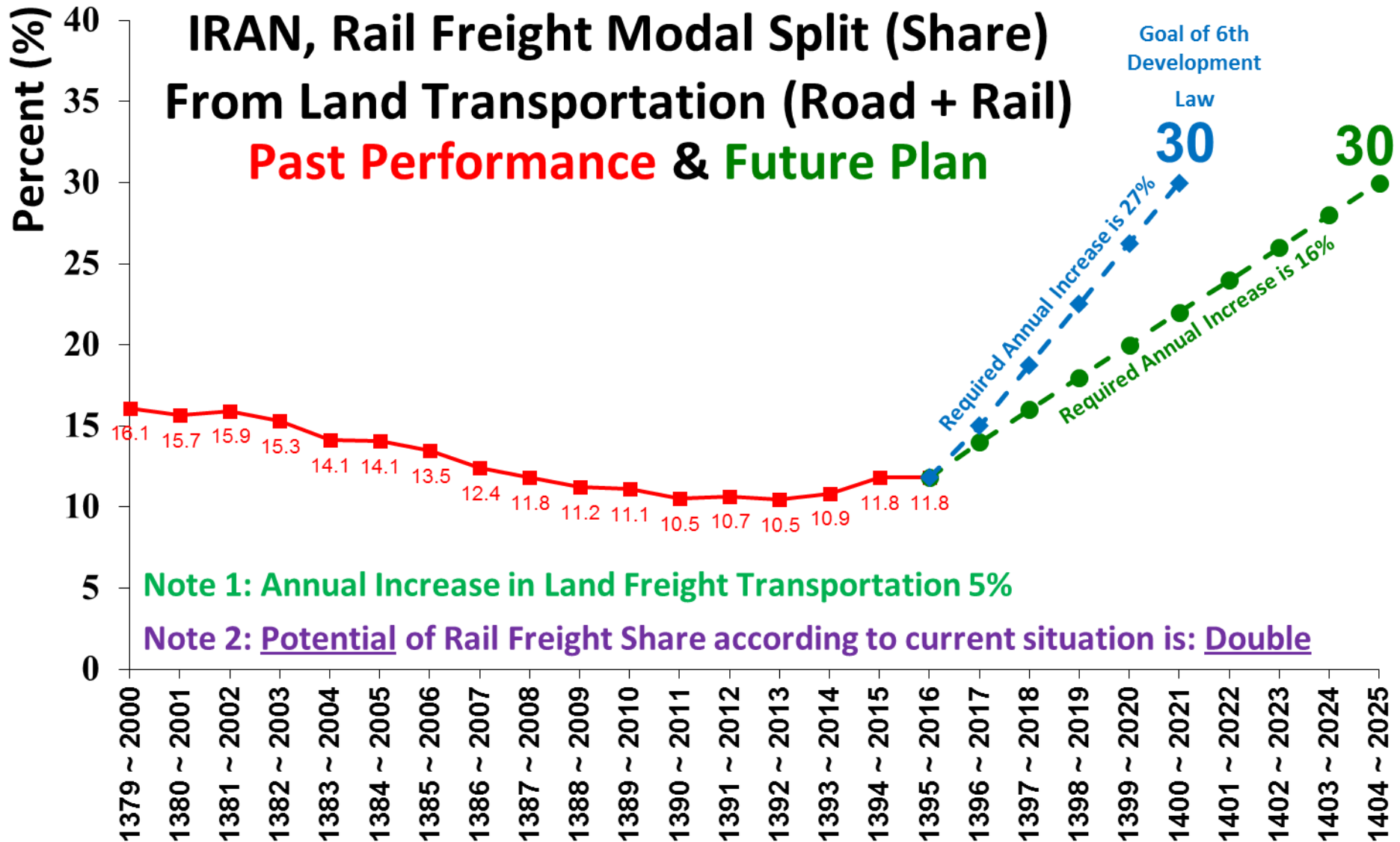


۱- بررسی عملکرد گذشته حمل بار (مقایسه حمل سهم بار ترانزیت ریلی)

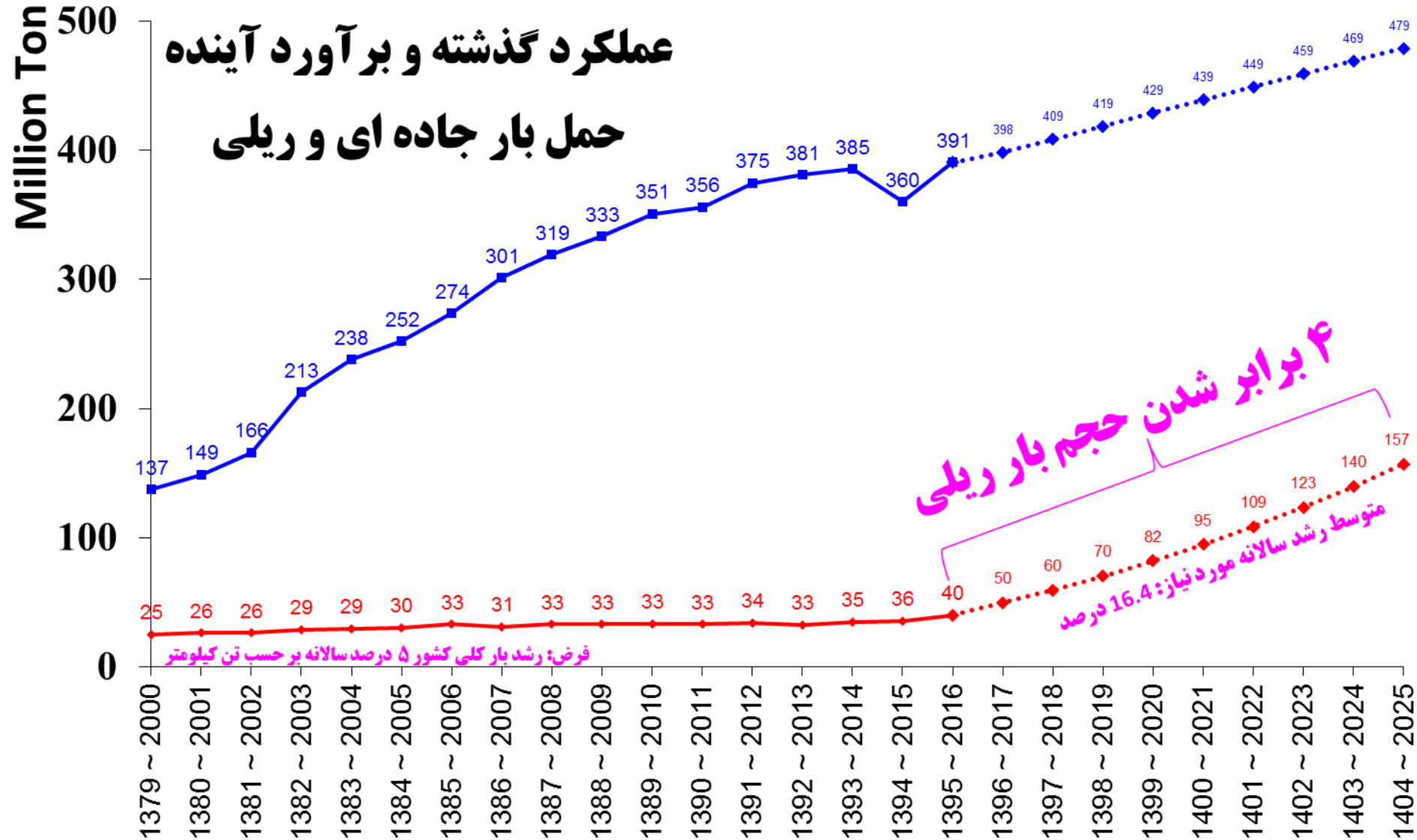


۲- برآورد حمل بار آینده (هدف کلان)

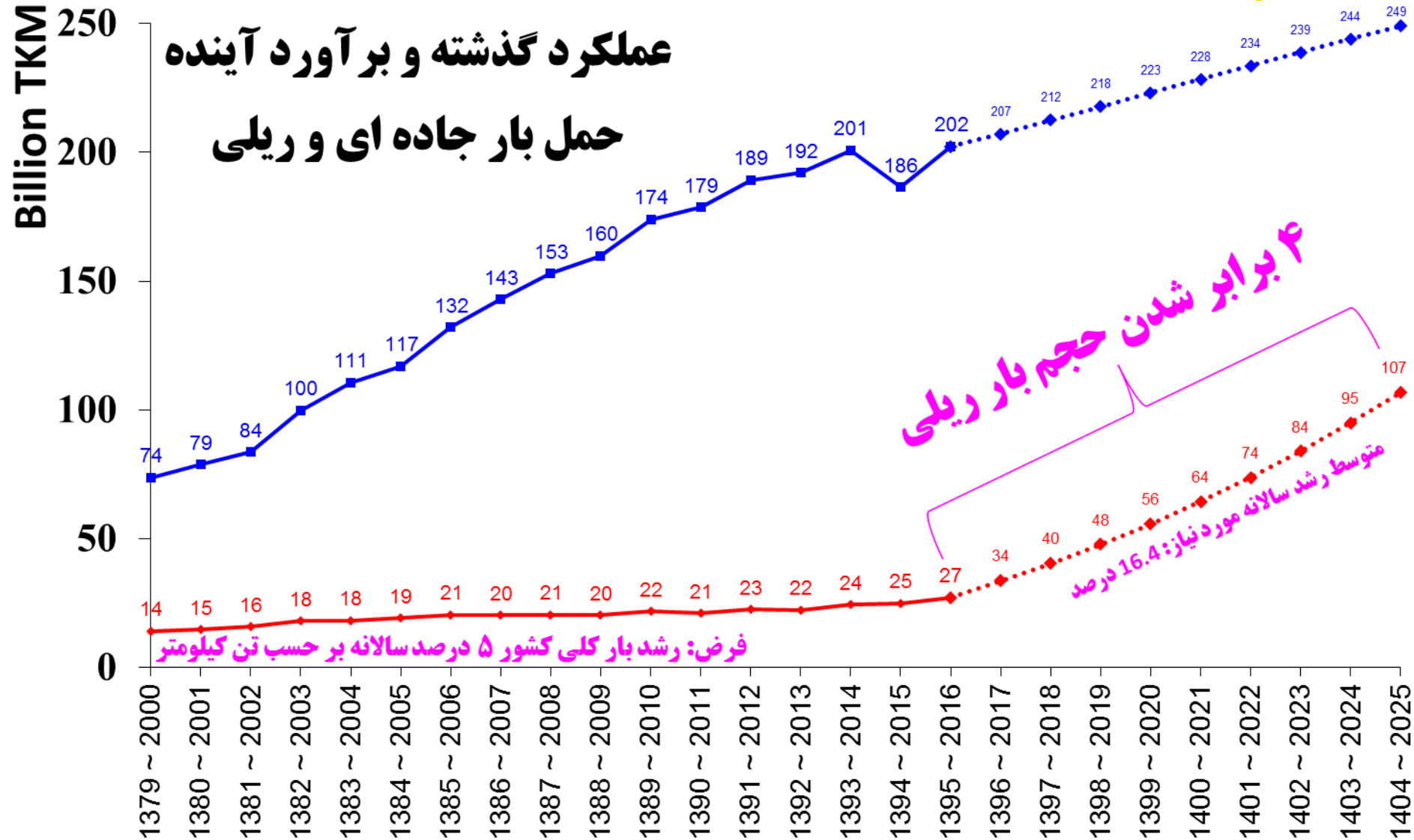
**IRAN, Rail Freight Modal Split (Share)
From Land Transportation (Road + Rail)**
Past Performance & Future Plan



۲- برآورد حمل بار آینده (برآورد حمل بار ریلی مورد نیاز برای رسیدن به هدف کلان)

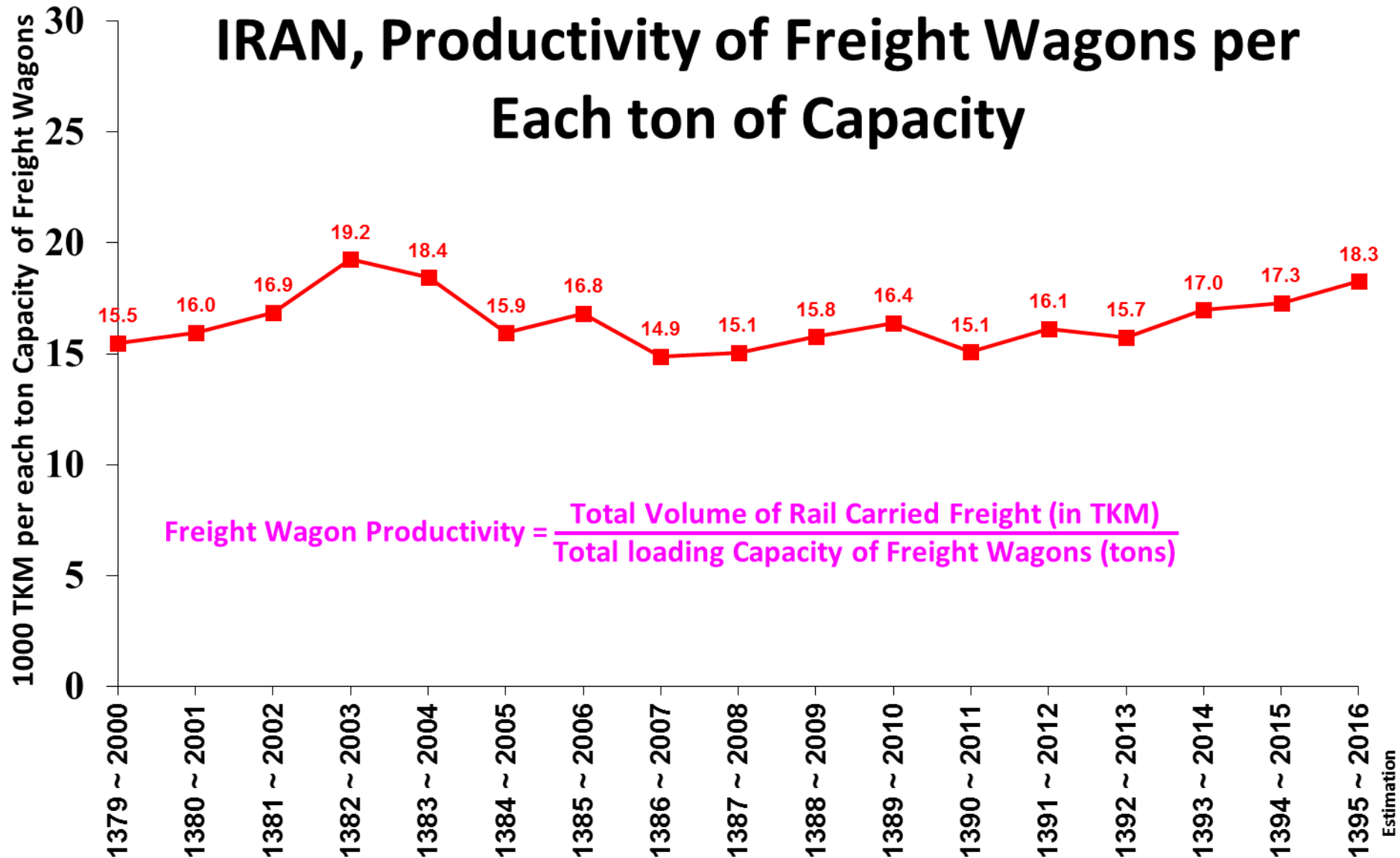


۲- برآورد حمل بار آینده (برآورد حمل بار ریلی مورد نیاز برای رسیدن به هدف کلان)



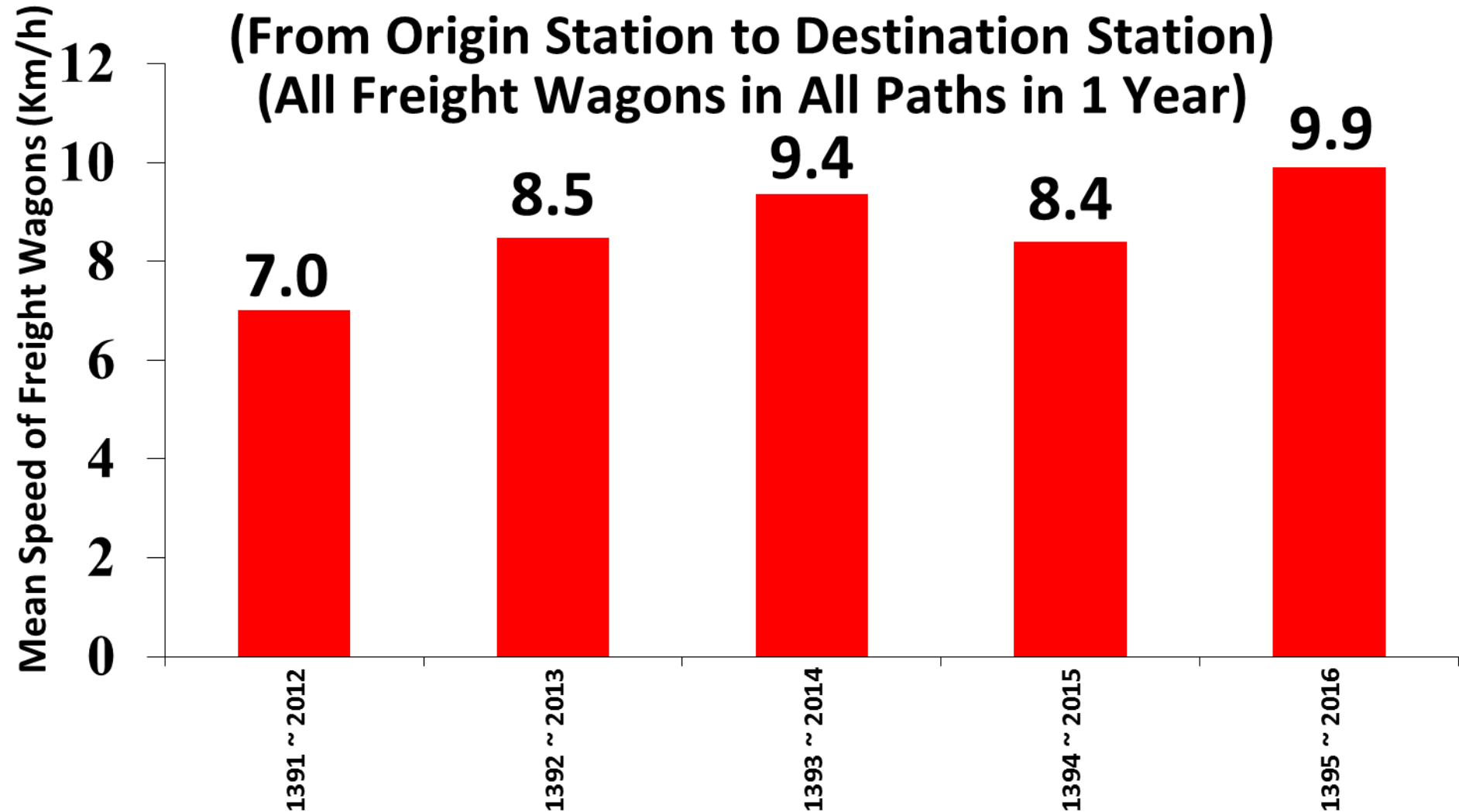
۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی (واگن باری، استفاده از ظرفیت)

IRAN, Productivity of Freight Wagons per Each ton of Capacity

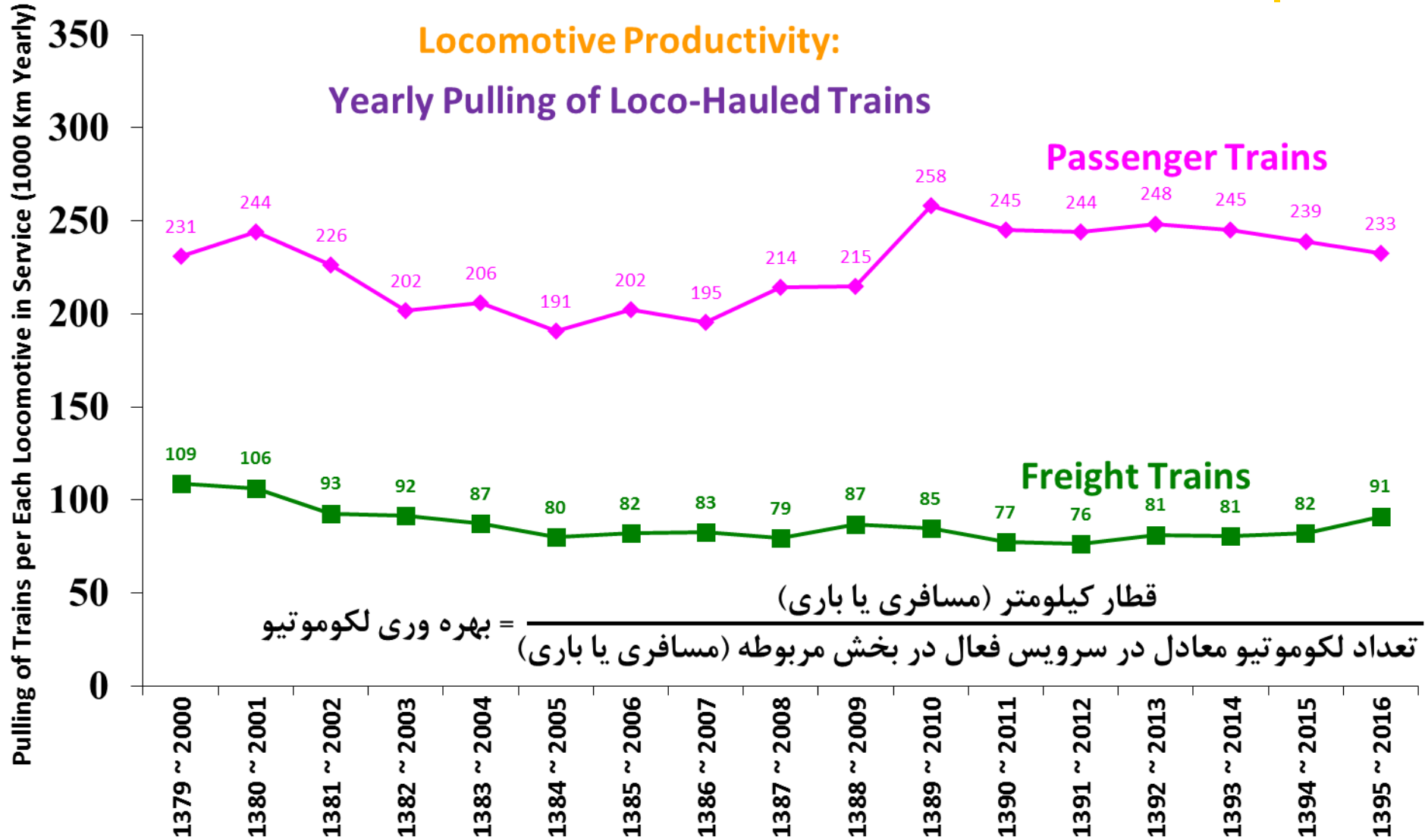


۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی (واگن باری، سرعت)

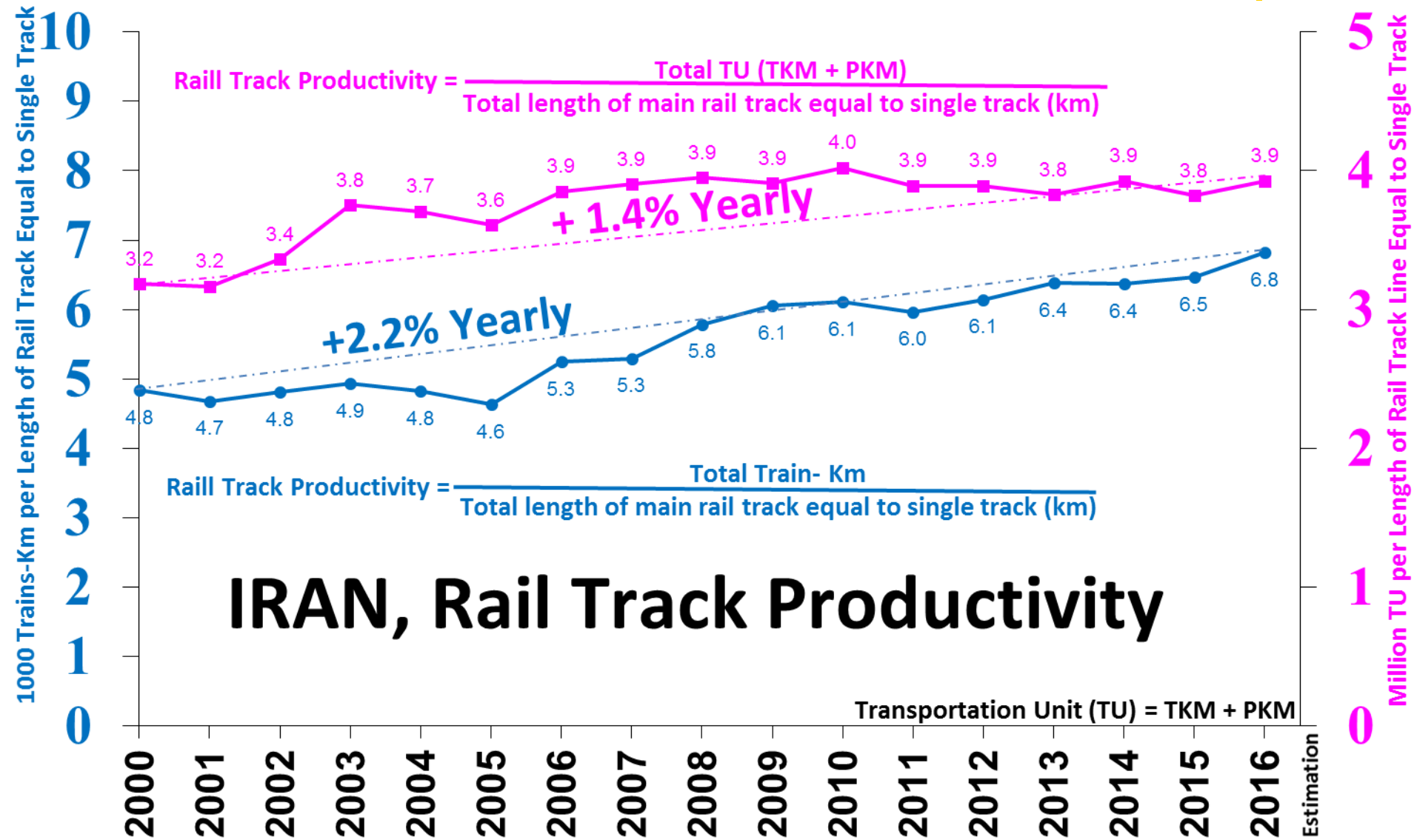
Mean Operation Speed of Freight Wagons (From Origin Station to Destination Station) (All Freight Wagons in All Paths in 1 Year)



۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی (لکوموتیو)

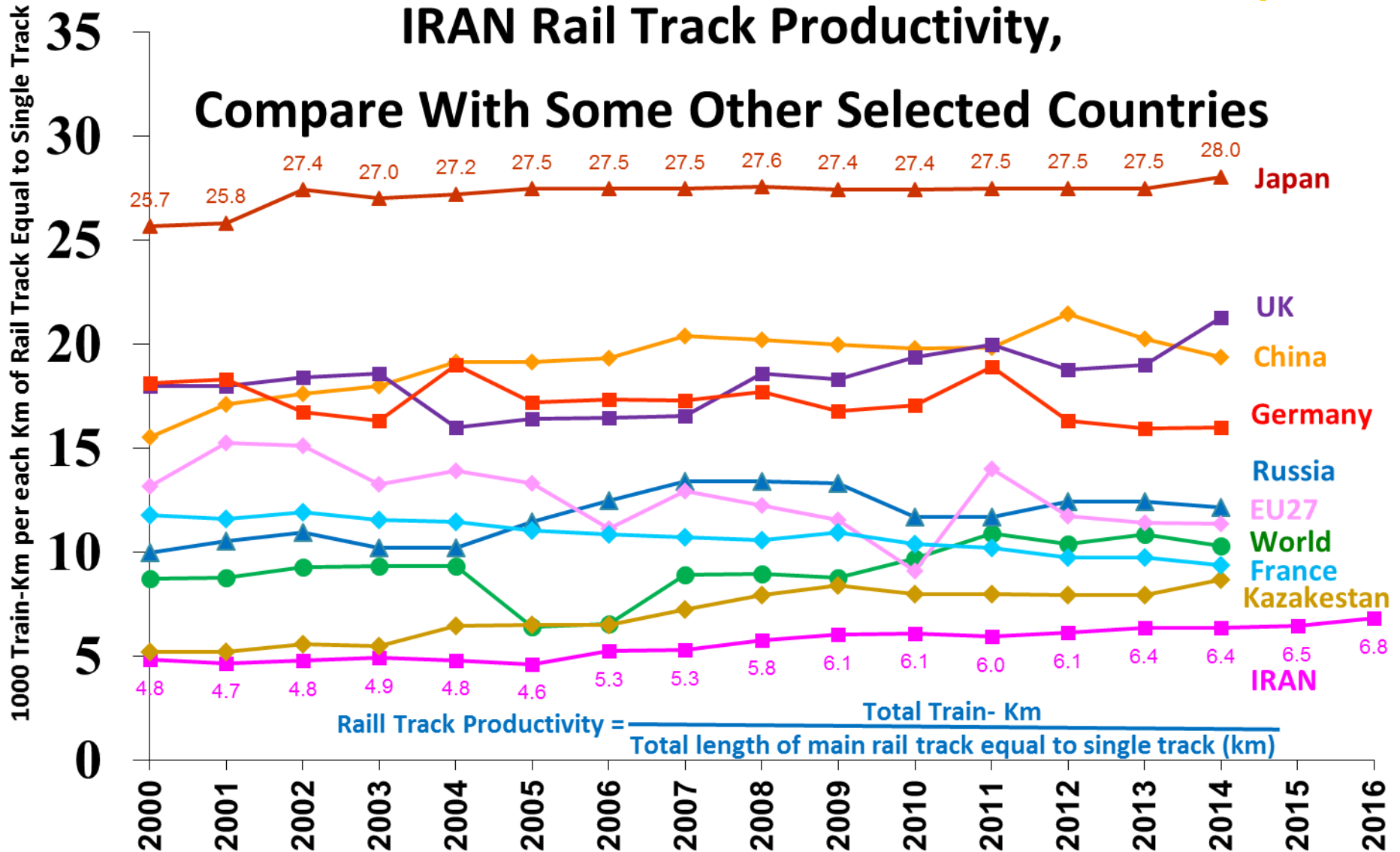


۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی (شبکه زیربنایی، استفاده از ظرفیت خطوط)

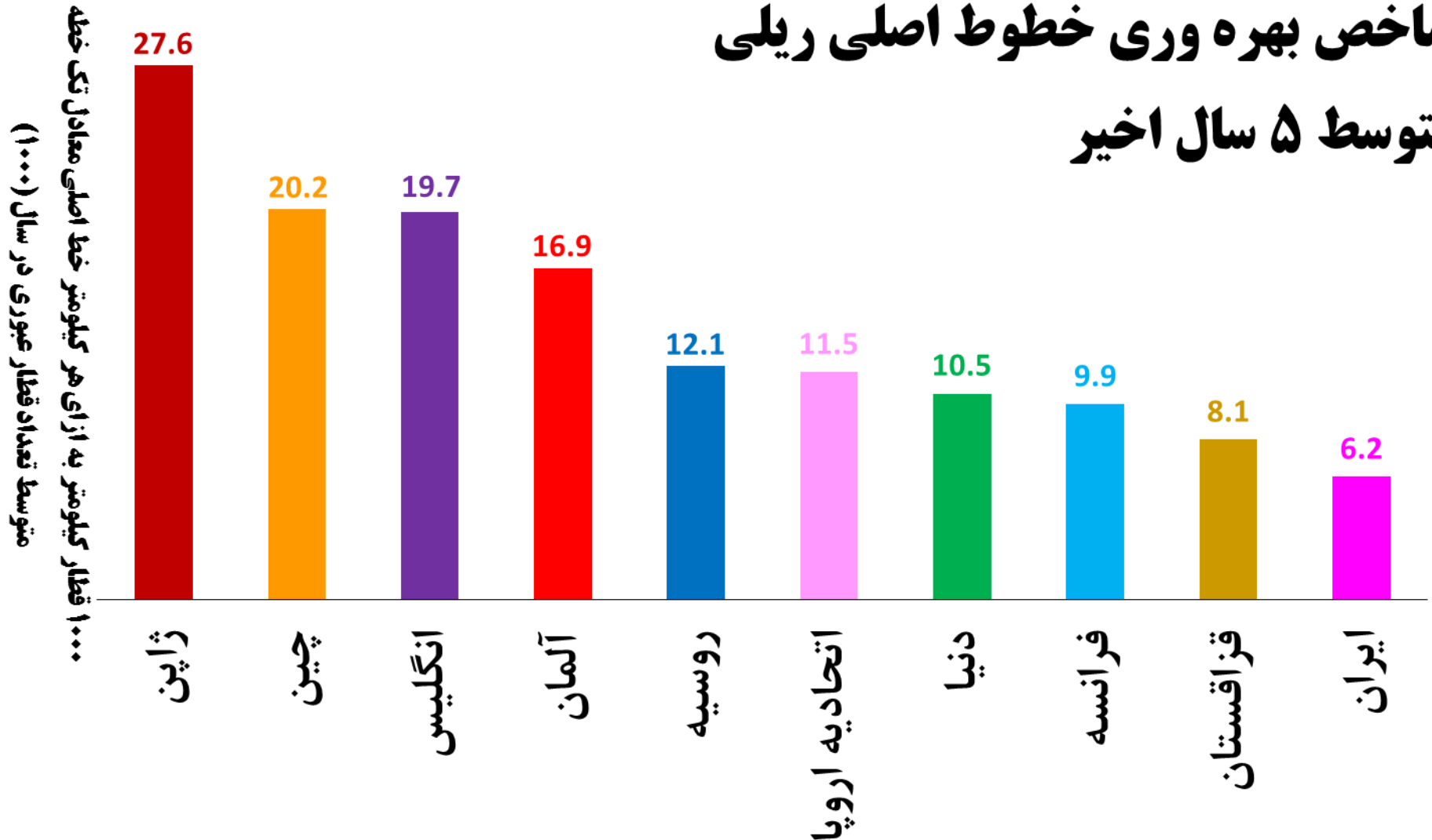


۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی (شبکه زیربنایی، مقایسه با دیگر کشورها)

IRAN Rail Track Productivity, Compare With Some Other Selected Countries

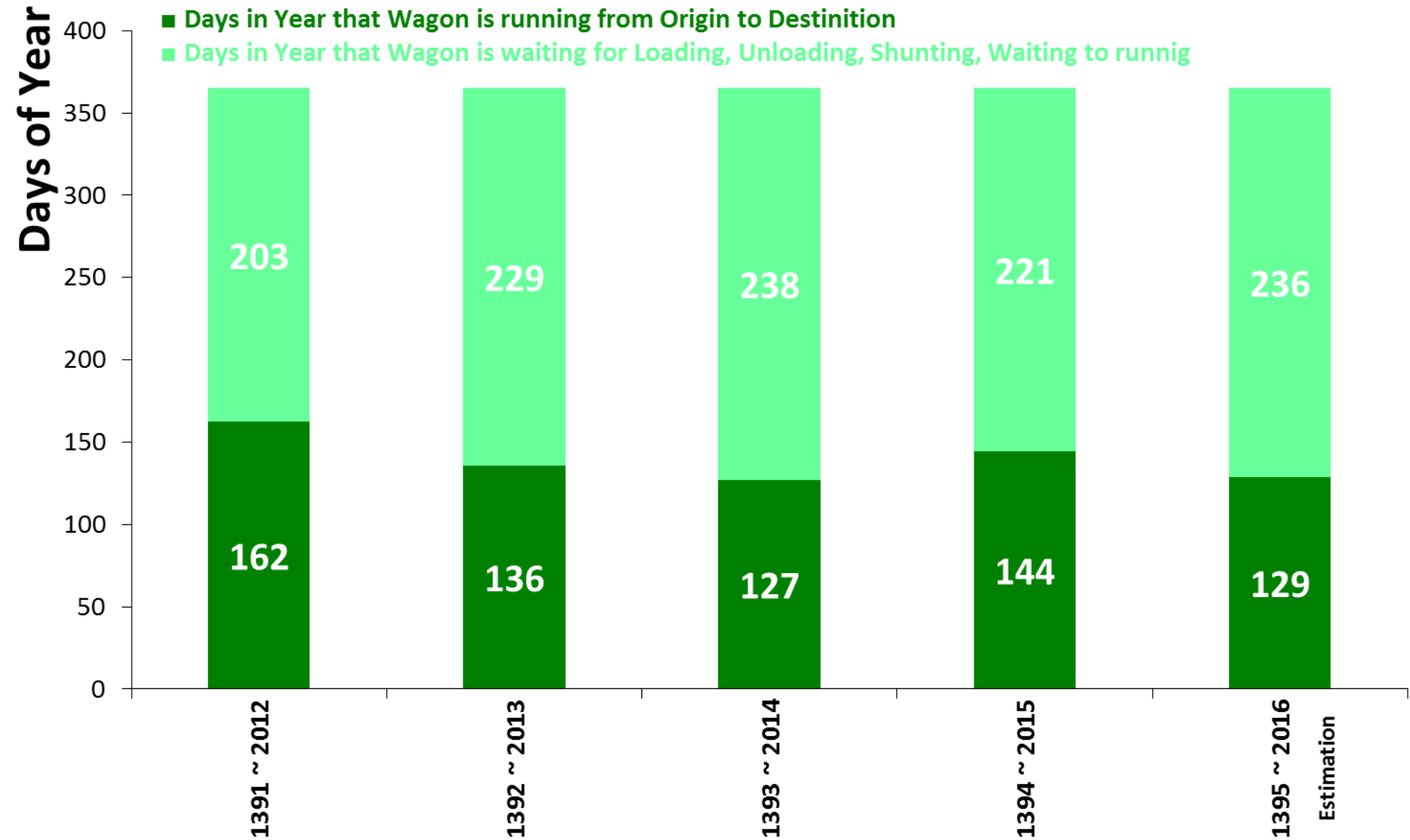


۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی (شبکه زیربنایی، مقایسه با دیگر کشورها)

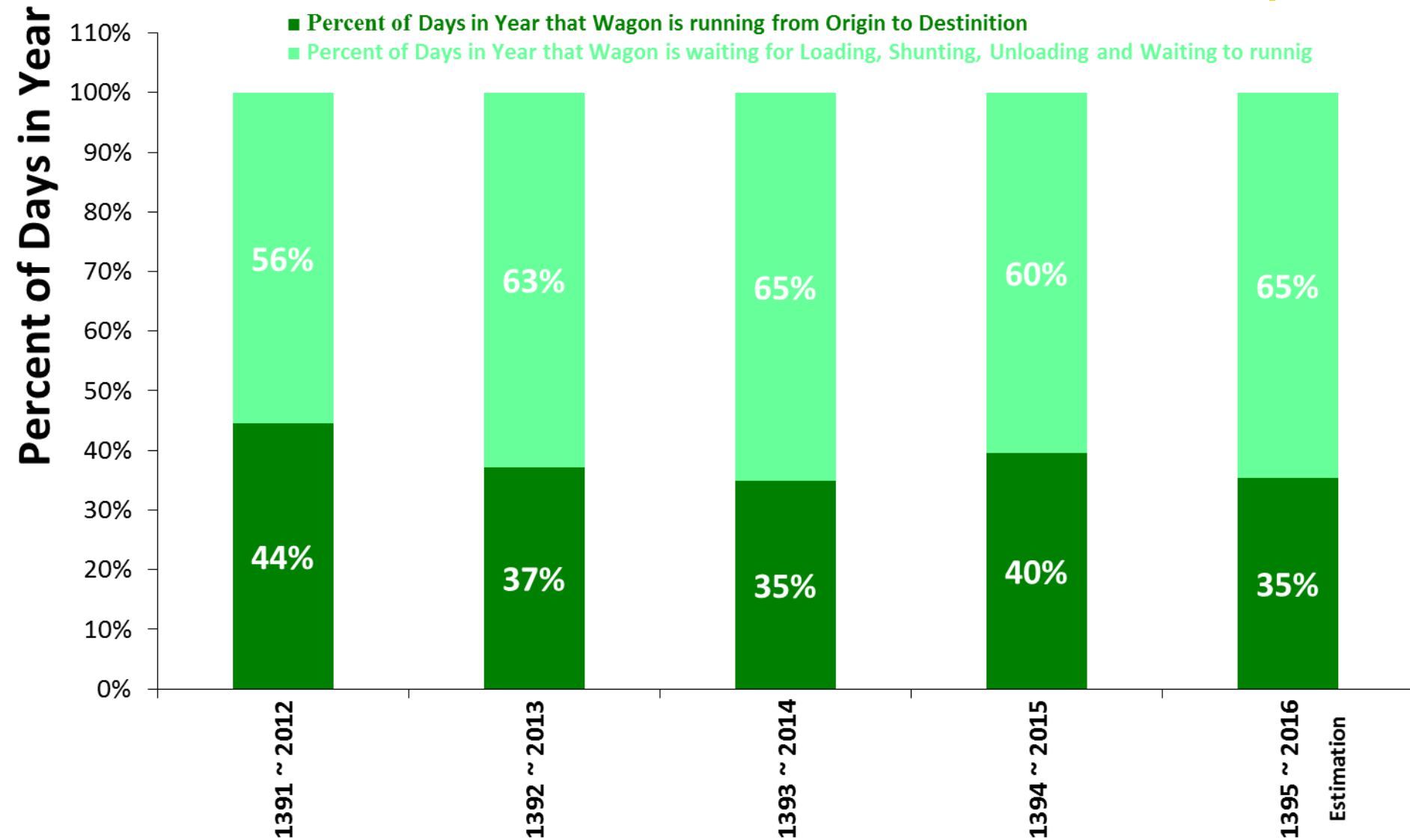
شاخص بهره وری خطوط اصلی ریلی
متوسط ۵ سال اخیر

بهره وری خط ریلی: مجموع قطار کیلومتر (باری و مسافری) تقسیم بر طول خطوط اصلی معادل یک خطه

۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی (شبکه زیربنایی، عملیات در ایستگاه ها مبدا مقصد)

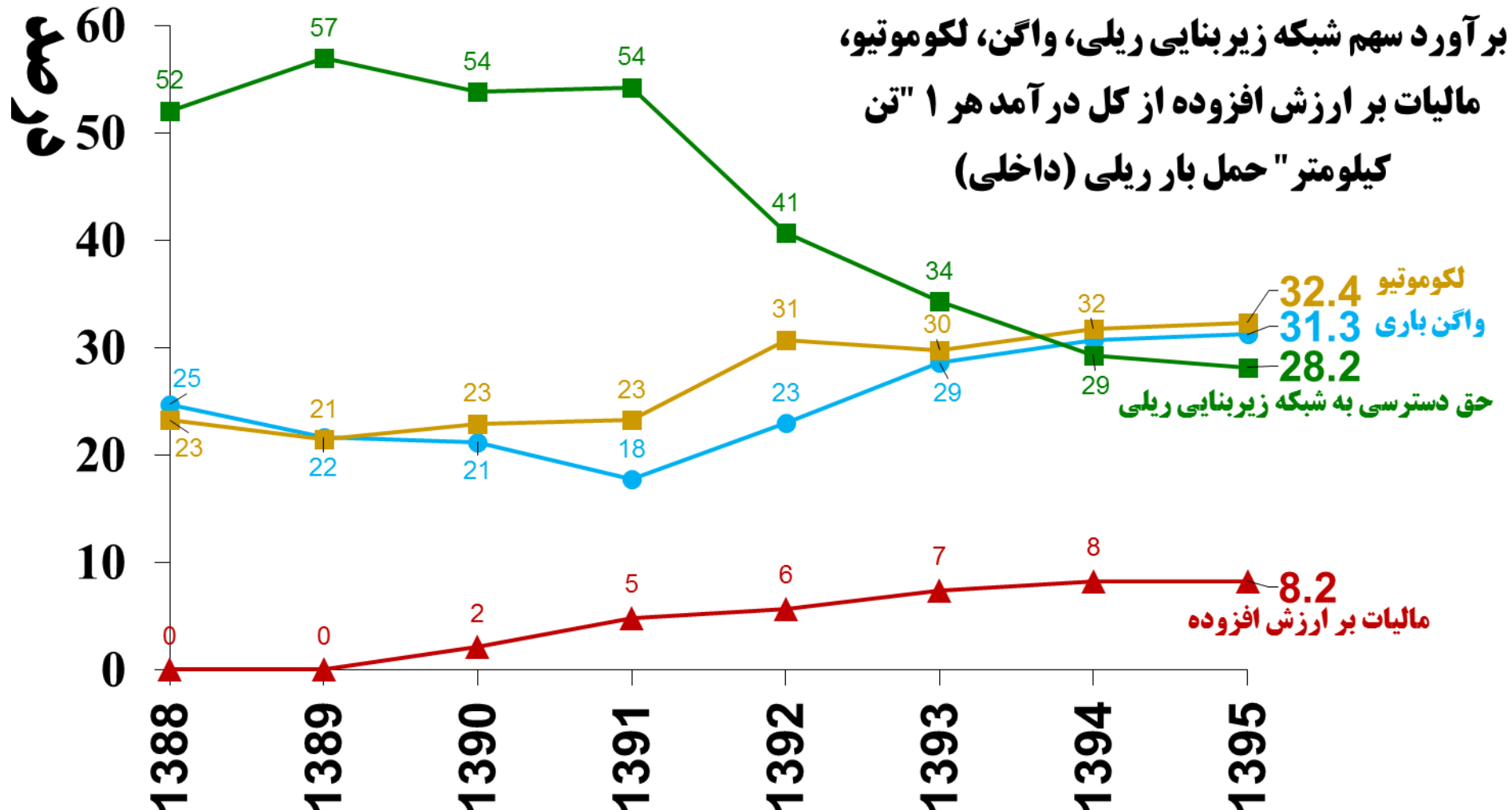


۳- بررسی بهره وری در حمل و نقل ریلی (شبکه زیربنایی، عملیات در ایستگاه ها مبدا مقصد)



رقابت پذیری حمل بار ریلی

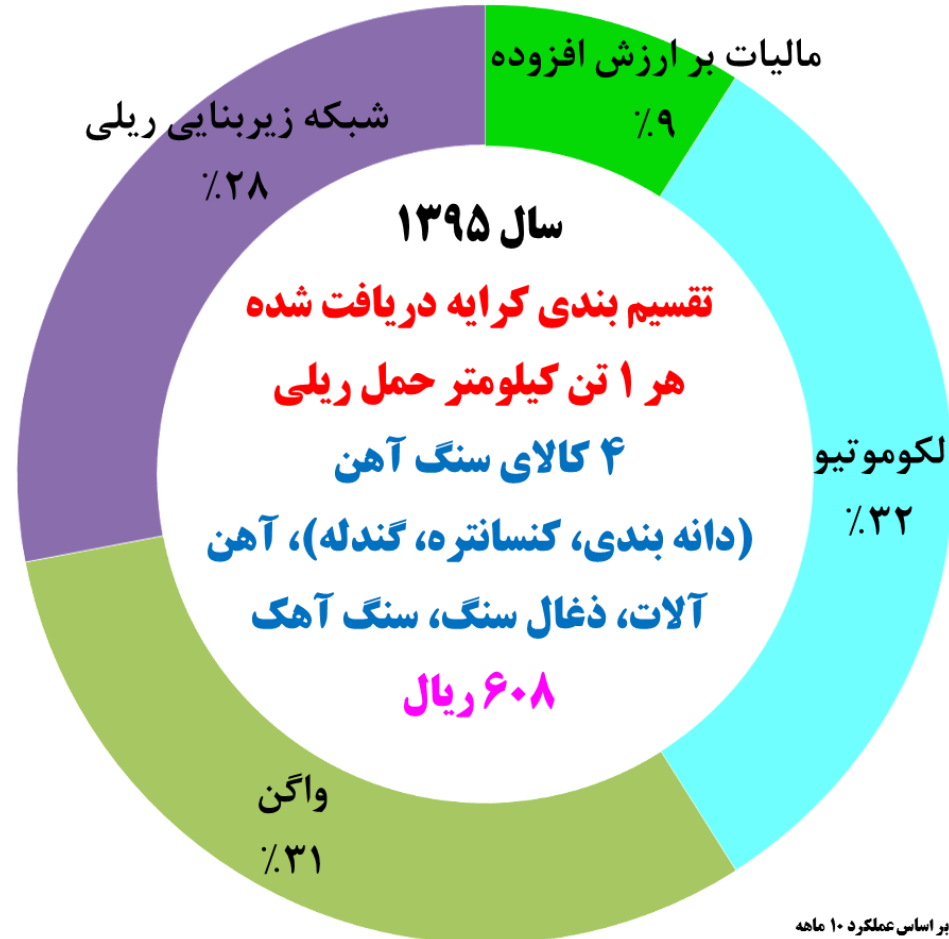
۳- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری حمل بار ریلی (کاهش حق دسترسی به شبکه ریلی)



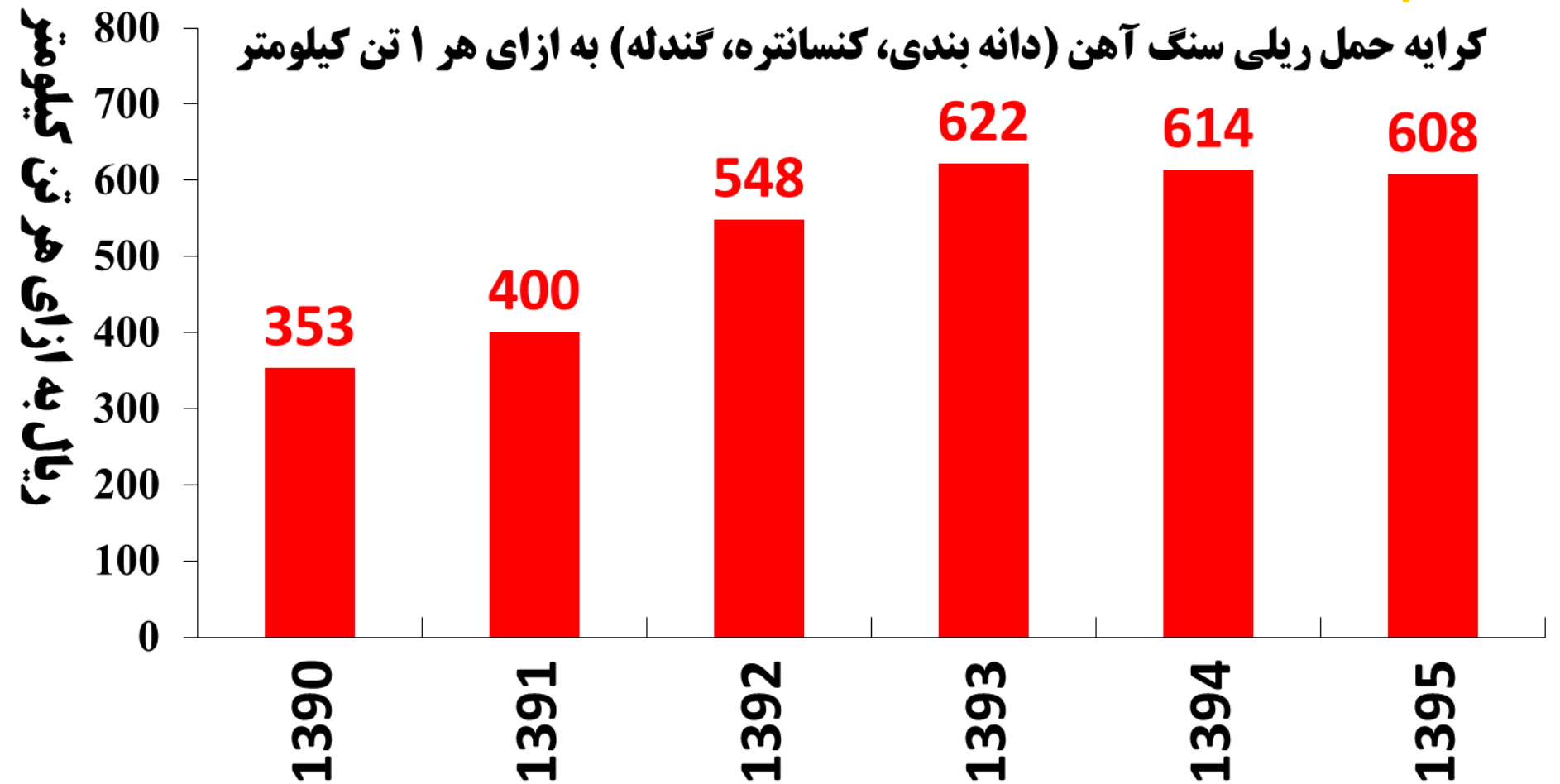
۱- کاهش تدریجی حق دسترسی به شبکه زیربنایی ریلی از ۵۴ درصد در سال ۱۳۹۱ به حدود ۲۸ درصد در سال ۱۳۹۵ کاهش یافته است. (نصف شدن حق دسترسی)

۲- افزایش تدریجی حق مالک واگن و مالک لکوموتیو

۳- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری حمل بار ریلی (نیاز به برابری حق دسترسی بین ریل و جاده)



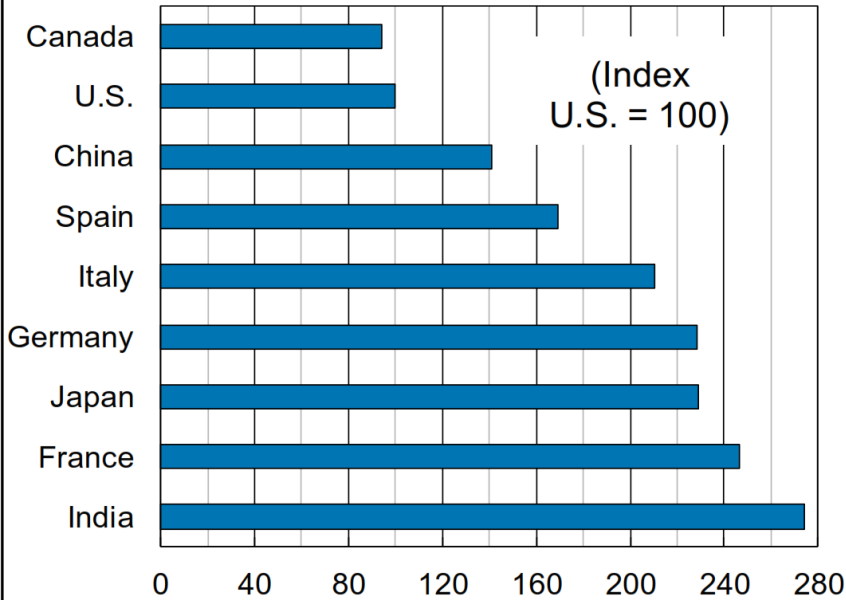
۳- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری حمل بار ریلی (عدم افزایش کرایه حمل سنگ آهن)



- ۱- کرایه ۶۰۸ ریال به ازای هر یک تن کیلومتر معادل با ۱.۷ سنت دلار آمریکا در هر تن کیلومتر، یکی از ارزانترین نرخ کرایه های حمل ریلی کالا در سطح دنیا می باشد. در موارد بسیار نادر انگشت شمار (مانند یک خط در استرالیا) که خط ریلی خاص حمل مواد معدنی و خصوصی بوده و با بار محوری ۳۵ تن و قطارهای ۲۰ هزار تنی میزان کرایه های حمل کمتر از این مقدار نیز وجود دارد.
- ۲- ارزانی قیمت گازوئیل یکی از این دلایل اصلی برای امکان آرایه این قیمت در حال حاضر در شرایط ایران می باشد (سوبسید پنهان دولت به گازوئیل)
- ۳- بررسی نشان می دهد هزینه های حمل حدود ۷ درصد قیمت فروش فولاد خام را تشکیل می دهد.

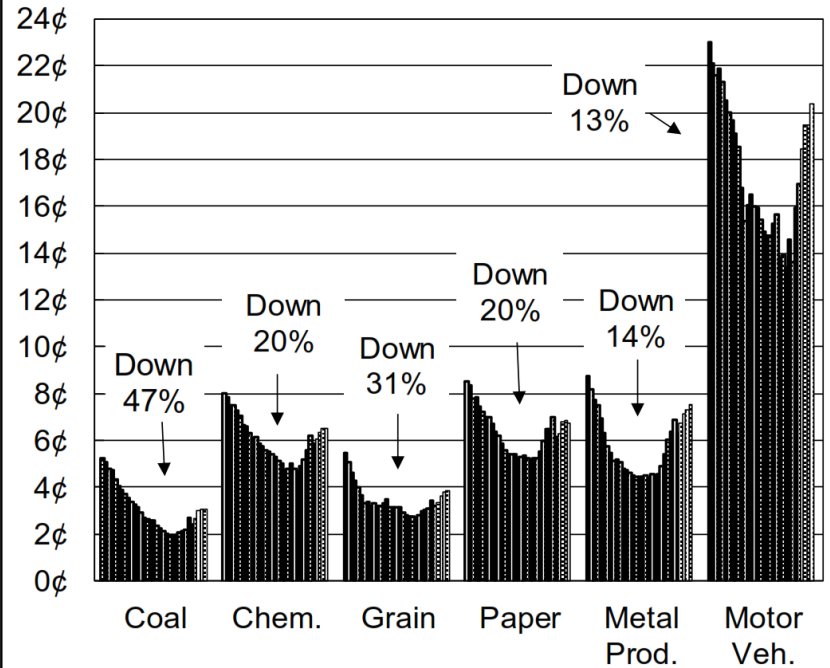
۳- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری حمل بار ریلی (کرایه ارزان ریل در ایران)

U.S. and Canadian Freight Rail Rates Are the Lowest Among Major Countries



Data are based on revenue per ton-mile adjusted for purchasing power parity and are based on 2009 to 2013 averages. Sources: various international railroads and railroad associations, World Bank

RR Rates Are Down Across Commodities (1981-2014, inflation-adjusted 2014 dollars)



% = change from 1981 to 2014 Source: STB Waybill Sample

Source: The Cost Effectiveness of America's Freight Railroads, AAR's Report, May 2016

IRAN ORE: 1.7 ¢ USD per TKM

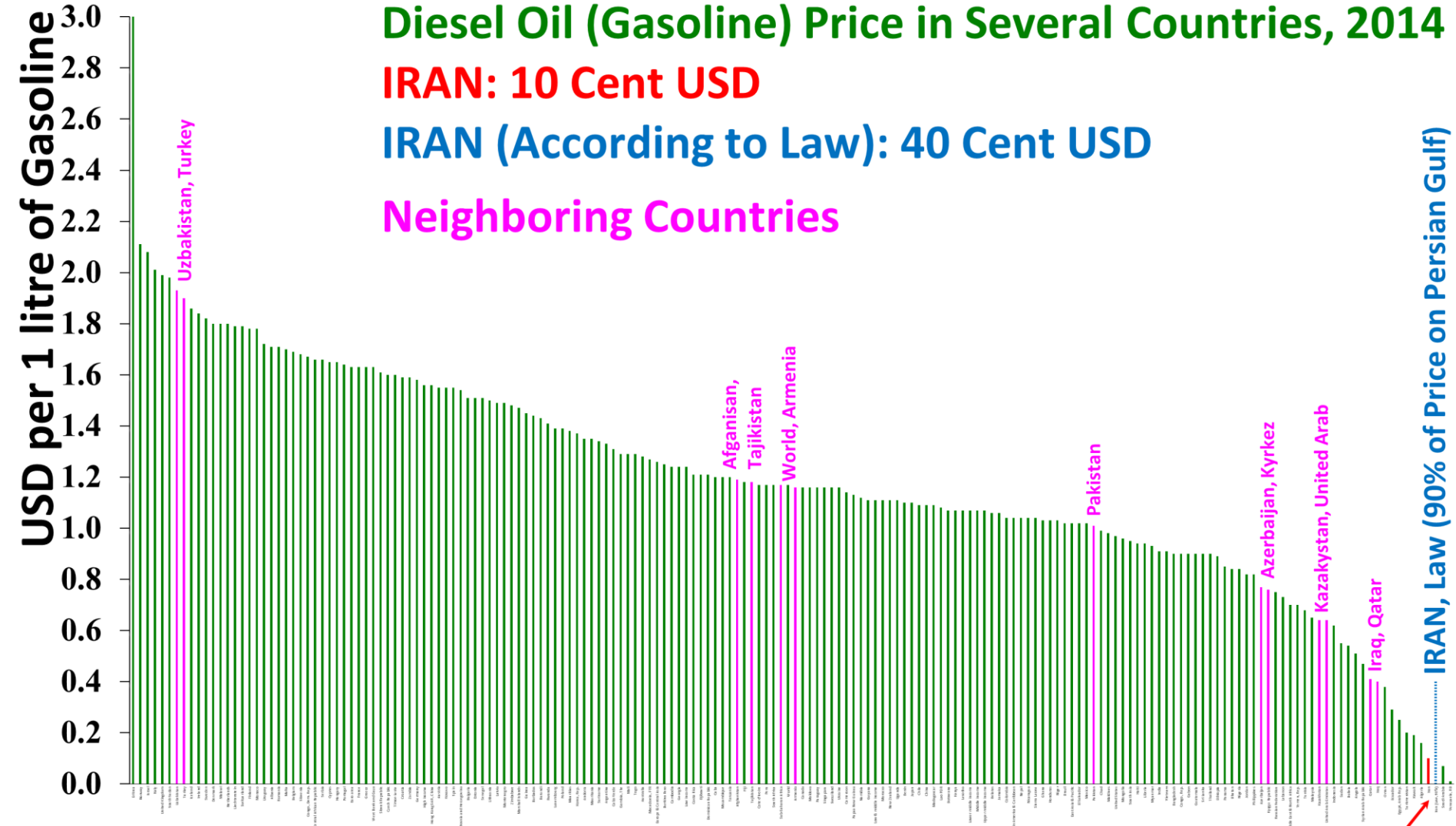
۳- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری حمل بار ریلی (نرخ پایین گازوئیل)

Diesel Oil (Gasoline) Price in Several Countries, 2014

IRAN: 10 Cent USD

IRAN (According to Law): 40 Cent USD

Neighboring Countries



Source: World Bank Table 3.13 World Development Indicators

IRAN, Current Price

۳- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری حمل بار ریلی (استقرار نظام اپراتوری)



۳- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری حمل بار ریلی (استقرار نظام اپراتوری، اهداف)

✓ **واگذاری بیش از پیش فعالیت های تصدی گرایانه حمل بار به بخش خصوصی توانمند**

(در راستای قانون سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، آئین نامه سهم بهینه راه و راه آهن و ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی)

✓ **بستر سازی پایدار جهت افزایش بهره وری**

(ناوگان باری (لکوموتیو و واگن) و خطوط ریلی) (افزایش سرعت متوسط سیر)

✓ **بستر سازی پایدار جهت ارائه تعهد زمان سیر کالا**

✓ **رفع انحصار بهره برداری از شبکه ریلی**

✓ **تفکیک مشخص تعهدات و مسئولیت ها، بهبود چهره راه آهن**

✓ **شفافیت فضای کسب و کار، امکان حضور بازیگران توانمند، تسهیل**

ورود و خروج به کسب و کار حمل بار ریلی، برنده بودن همه

بازیگران

۳- اقدامات در جذابیت و رقابت پذیری حمل بار ریلی (افزایش بهره وری)

واگن باری: می تواند ۲ برابر شود

لکوموتیو: می تواند در حد متوسط ۵ سال گذشته باقی بماند

شبکه زیربنایی: می تواند ۲ برابر شود

زمان عملیات در ایستگاه های مبدا مقصد: می تواند نصف شود.

۴- راهبردها و پیشنهادات

۱- افزایش پایدار بهره وری خط و ناوگان

- با برقراری نظم آهنین در تردد قطارهای باری و مسافری بر اساس فرمت صحیح تعامل با بخش خصوصی از طریق استقرار «سیستم نظام اپراتوری قطار و ایستگاه»

۲- تدوین و اجرای راهبرد استفاده بهینه از ظرفیت محدود شبکه برای قطارهای مسافری

- بر اساس تعیین شرایط و الزامات حداقلی طول قطار، ضریب اشغال و محدودیت و حتی حذف بعضی از قطارهای مسافری در بعضی مسیرهای مهم حمل بار (مقایسه درآمدها، منافع ملی بیشتر در حمل بار)

۳- تغییر قراردادهای تعمیر و نگهداری لکوموتیو از وضعیت فعلی به «خدمات کشش قطار»

- دستمزد تعمیر و نگهداری لکوموتیو بر اساس ترکیب کیلومتر از کشش قطار و عدم خرابی در حین سیر پرداخت شود. برای خرابی های در حین سیر لکوموتیو بالاتر از حد مجاز، جرایم سنگین وضع شود.

۴- مدیریت بهینه دارایی با دیجیتالی شدن هر چه بیشتر سیستم های بهره برداری از شبکه

- استقرار سیستم اعلام خودکار اطلاعات موقعیت زمان لکوموتیو، واگن، قطار (از طریق نصب GPS روی هر یک از واگن ها و اتصال GPS های نصب شده روی لکوموتیوها به سیستم های سیر و حرکت و ارائه انواع گزارشات کاربردی مدیریتی)
- به کار گیری نرم افزارهای پیشرفته و معروف جهانی در برنامه ریزی حرکت قطارها، استفاده از ظرفیت شبکه، تعیین گلوگاه های شبکه، تخصیص مامورین و ...

۵- پیگیری برابری حق دسترسی به شبکه بین ریل و جاده و افزایش قیمت گازوئیل

۶- پیگیری وضع عوارض جاده ای بارهای ریل پسند

- برای بارهای خاص ریل پسند در مسیرهای مشخص با کالای مشخص با استفاده از ابزار شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و همراه با تعهد قیمت کرایه حمل بار توسط ریل

End

از حسن توجه شما متشکریم