



به نام خدا

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
(گروه مطالعات حمل و نقل ریلی و پایش فضای کسب و کار)

"تحلیل روند تغییرات کرایه حمل ریلی و جاده ای"

(1384-1395)

مرداد ۱۳۹۶

مقدمه:

تعرفه حمل همواره یکی از چالش های جدی است که ذینفعان بازار حمل و نقل با آن دست به گریبان می باشند. جدا از سیاست های حمایتی که ممکن است دولت ها نسبت به یک شیوه حمل و نقل داشته باشند اما رقابت بر سر تعیین تعرفه حمل بین مدهای مختلف حمل و نقل همواره وجود داشته است.

در گزارش پیش رو تلاش گردیده است ضمن مقایسه روند تغییرات متوسط تعرفه حمل و نقل ریلی و جاده ای، روند تغییرات اجزاء تعرفه ریلی نیز مورد تحلیل قرار گیرد.

مفروضات اولیه این گزارش:

* تمامی نرخ ها مربوط به "میانگین کرایه ی حمل به ازای هر تن کیلومتر" بوده و بر حسب ریال می باشد.

* مبالغ تعرفه و ارقام عملکرد، از سالنامه های آماری منتشر شده حمل و نقل ریلی و جاده ای استخراج شده است. نرخ تعرفه حمل بار ریلی مستقیماً از اداره ی کل بازرگانی و بازاریابی راه آهن اخذ شده است.

* در سالنامه های آماری جاده ای تفکیکی برای متوسط تعرفه درون و برون استانی وجود ندارد. از طرفی چون از کل بار حمل شده ی جاده ای در بین سالهای ۸۴ تا ۹۵، صرفاً ۷ درصد آن مربوط به حمل بار درون استانی بوده است (که طبیعتاً از تعرفه بالاتری برخوردار است) و از طرفی نیز با توجه به اینکه متوسط سیر بار جاده ای در این دوره زمانی ۴۸۸ و متوسط سیر بار ریلی نیز بالغ بر ۶۵۸ کیلومتر بوده است و با عنایت به اینکه تأثیر تعرفه مسافت های کوتاه جاده ای بر متوسط تعرفه جاده ای بدلیل سهم کم آن نمی تواند چندان تأثیرگذار باشد، لذا از جداسازی آمار مربوطه صرف نظر گردید.

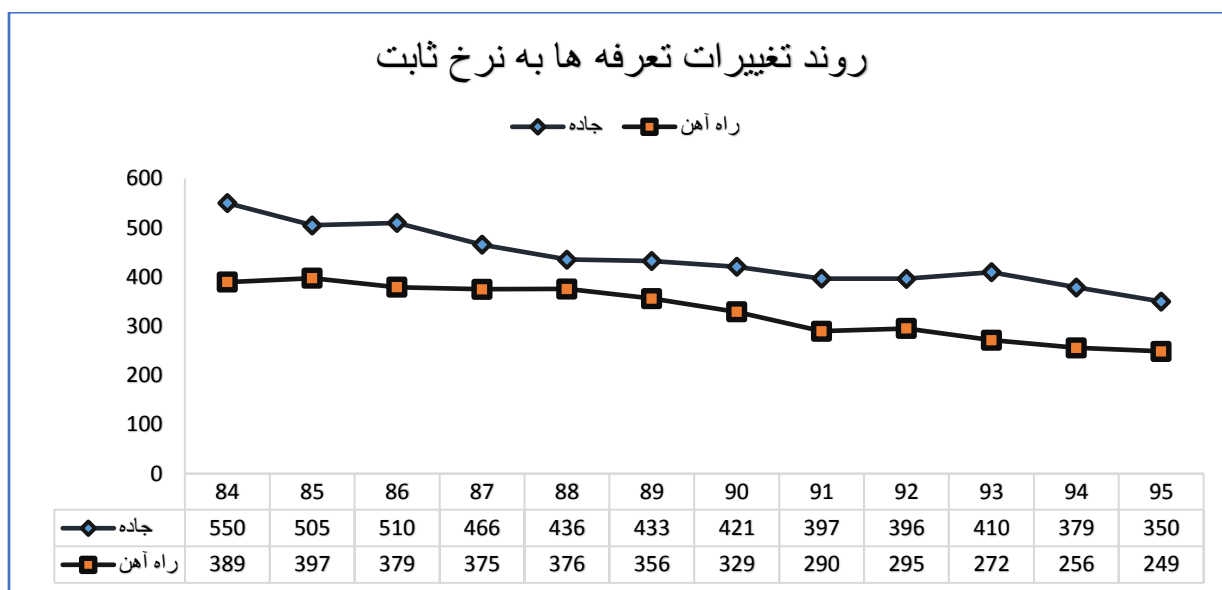
الف) روند تغییرات کرایه حمل (جاده ای و ریلی)

بر اساس نمودار شماره ۱، در سالهای پس از خصوصی سازی ریلی متوسط تعرفه حمل جاده ای و ریلی به "نرخ ثابت" روندی کاهشی و نسبتاً همگن داشته اند و البته همواره سطح متوسط تعرفه ریلی در مقایسه با جاده ای در دوره مورد بررسی کمتر بوده است. این امر اولاً نشان از حرکت کند تر

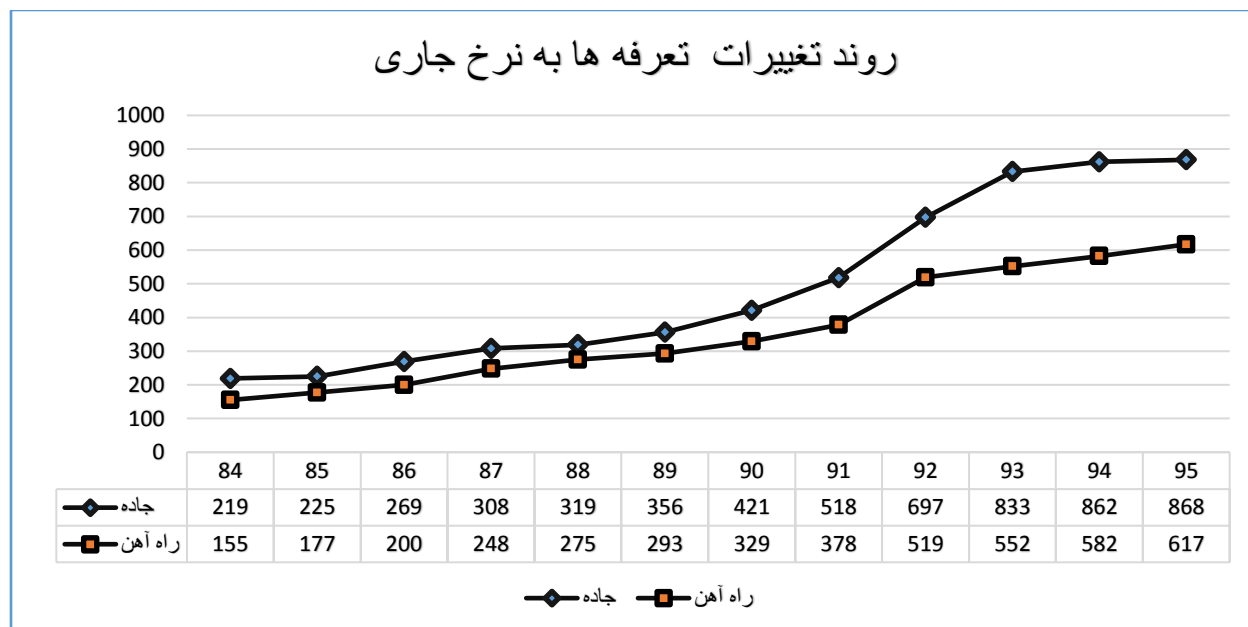
افزایش تعرفه ریلی و جاده ای در مقایسه با روند افزایشی تورم بوده است و ثابا حاکی از فشار بیشتر بازار بر بخش ریلی به منظور کاهش تعرفه بوده است.

در این دوره متوسط سالیانه تغییرات تعرفه ریلی و جاده ای یکسان و معادل ۱۳,۲ درصد رشد داشته است که نشان از هماهنگی ریل و جاده در تعیین تعرفه حمل می باشد

نمودار شماره ۱ - مقایسه متوسط تعرفه ریلی و جاده ای به نرخ ثابت (بدون تورم)



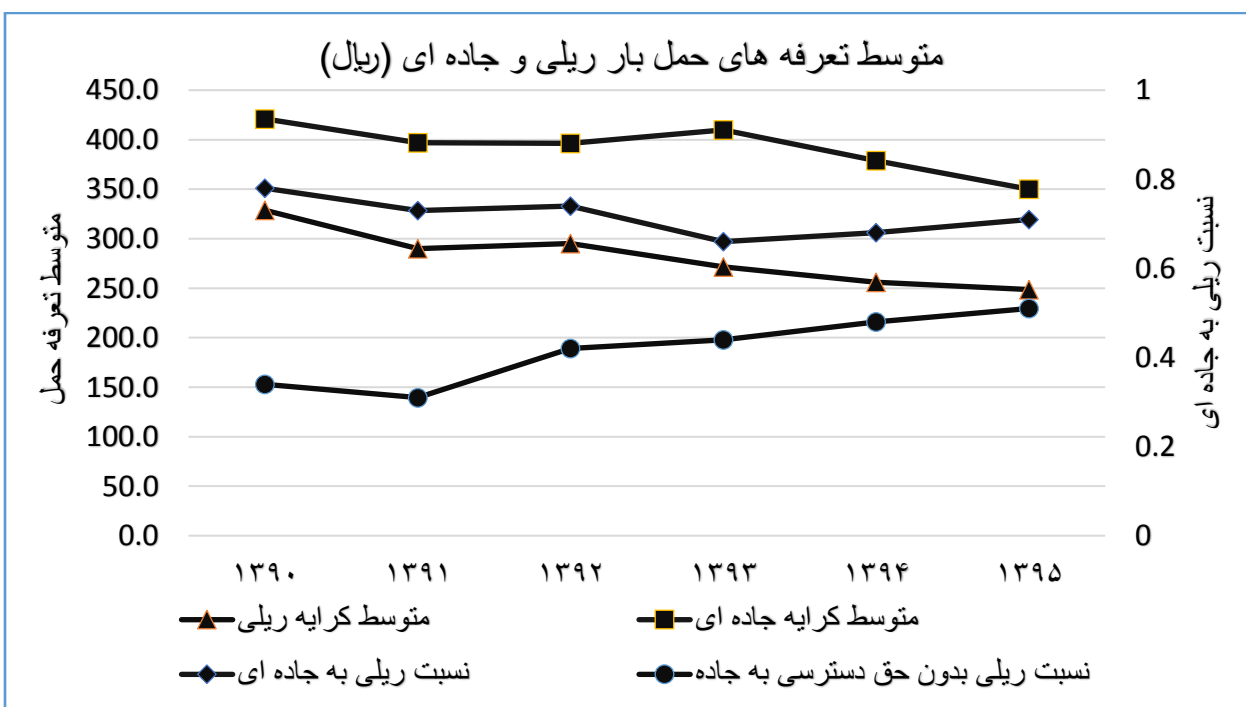
نمودار شماره ۲ - مقایسه متوسط تعرفه ریلی و جاده ای به نرخ جاری



با مشاهده نمودار شماره ۳، لازم است این نکته هم مورد توجه قرار گیرد که بخشی از تعرفه حمل ریلی بابت دسترسی به شبکه ریلی به دولت پرداخت می شود که در طول دوره زمانی ۹۰ تا ۹۵ بطور متوسط سالیانه ۴۱,۴ درصد سهم راه آهن از تعرفه حمل بوده است (از ۵۶,۸ درصد در سال ۹۰ به ۲۸ درصد در سال ۹۵ کاهش یافته است)، این در حالی است که بخش جاده ای حداکثر ۳ درصد از تعرفه حمل را بابت عوارض به دولت پرداخت می نماید. در نتیجه برای یکسان سازی تعرفه واقعی حمل ریل و جاده لازم است در حالتی دیگر تعرفه حمل ریلی بدون حق دسترسی به شبکه با تعرفه حمل جاده ای مقایسه گردد. در این حالت ملاحظه می شود که فاصله تعرفه ریل و جاده به مراتب بیشتر شده بطوریکه متوسط نسبت تعرفه ریلی به جاده ای در بازه زمانی سالهای ۹۰ تا ۹۵ در حالت تعرفه ریلی با حق دسترسی ۷۲ درصد و در حالت کسر حق دسترسی به ۴۱ درصد کاهش می یابد.

در مجموع می توان چنین نتیجه گیری کرد که در بازه زمانی سالهای ۹۰ تا ۹۵ متوسط تعرفه جاده ای در حالتی که شرکت های حمل و نقل ریلی به دولت حق دسترسی بپردازند ۳۹ درصد بیشتر از ریل و در حالتی که در بخش ریلی نیز مشابه جاده حق دسترسی پرداخت نشود تعرفه جاده ای بطور متوسط بیش از دو برابر ریلی می باشد.

نمودار شماره ۳ - نسبت کرایه حمل ریلی به جاده ای (۹۰ - ۹۵)



تحلیل روند تغییرات کرایه حمل ریلی و جاده ای
انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

جدول شماره ۱ - نرخ متوسط کرایه ی حمل هر تن - کیلومتر بار (ریال)

سال	جاده (قیمت جاری)	راه آهن (قیمت جاری)	جاده (قیمت ثابت)	راه آهن (قیمت ثابت)
۸۴	۲۱۹	۱۵۵	۵۵۰	۳۸۹
۸۵	۲۲۵	۱۷۷	۵۰۵	۳۹۷
۸۶	۲۶۹	۲۰۰	۵۱۰	۳۷۹
۸۷	۳۰۸	۲۴۸	۴۶۶	۳۷۵
۸۸	۳۱۹	۲۷۵	۴۳۶	۳۷۶
۸۹	۳۵۶	۲۹۳	۴۳۳	۳۷۵
۹۰	۴۲۱	۳۲۹	۴۲۱	۳۲۹
۹۱	۵۱۸	۳۷۸	۳۹۷	۲۹۰
۹۲	۶۹۷	۵۱۹	۳۹۶	۲۹۵
۹۳	۸۳۳	۵۵۲	۴۱۰	۲۷۲
۹۴	۸۶۲	۵۸۲	۳۷۹	۲۵۶
۹۵	۸۶۸	۶۱۷	۳۵۰	۲۴۹

جدول شماره ۲ - نسبت تعرفه حمل ریلی به جاده ای (با احتساب حق دسترسی)

سال	جاده ای	ریلی	نسبت ریل به جاده
۸۴	۲۱۹	۱۵۵	۰,۷۱
۸۵	۲۲۵	۱۷۷	۰,۷۹
۸۶	۲۶۹	۲۰۰	۰,۷۴
۸۷	۳۰۸	۲۴۸	۰,۸۱
۸۸	۳۱۹	۲۷۵	۰,۸۶
۸۹	۳۵۶	۲۹۳	۰,۸۲
۹۰	۴۲۱	۳۲۹	۰,۷۸
۹۱	۵۱۸	۳۷۸	۰,۷۳
۹۲	۶۹۷	۵۱۹	۰,۷۴
۹۳	۸۳۳	۵۵۲	۰,۶۶

تحلیل روند تغییرات کرایه حمل ریلی و جاده ای
انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

۹۴	۸۶۲	۵۸۲	۰,۶۸
۹۵	۸۶۸	۶۱۷	۰,۷۱

جدول شماره ۳ - نسبت تعرفه حمل ریلی به جاده ای (بدون احتساب حق دسترسی)

سال	میانگین تعرفه حمل جاده ای	میانگین تعرفه حمل ریلی (با حذف تعرفه ی حق دسترسی)	نسبت تعرفه ی حمل ریلی به جاده ای
۱۳۹۰	۴۲۱	۱۴۲	۰,۳۴
۱۳۹۱	۵۱۸	۱۶۰	۰,۳۱
۱۳۹۲	۶۹۷	۲۹۶	۰,۴۲
۱۳۹۳	۸۳۳	۳۶۳	۰,۴۴
۱۳۹۴	۸۶۲	۴۱۵	۰,۴۸
۱۳۹۵	۸۶۸	۴۴۴	۰,۵۱

ب) اجزاء تعرفه ریلی:

تعرفه حمل ریلی از سه بخش اصلی تشکیل شده است :

- حق دسترسی به شبکه
- حق مالکانه ی لکوموتیو
- حق مالکانه ی واگن

در نمودار و جدول شماره ۴، سهم هریک از اجزاء و درصد رشد آنها طی سال های ۹۰ تا ۹۵ به تفکیک نشان داده شده است. با مشاهده این جدول چند نکته مهم قابل نتیجه گیری است:

۱- سیاست کلی دولت مبنی بر کاهش تعرفه دسترسی به شبکه ریلی و افزایش توان رقابتی بخش ریلی بوده است. بطوریکه سهم تعرفه دسترسی از ۵۶,۸ درصد از کل کرایه حمل در سال ۹۰ به ۲۸ درصد در سال ۹۵ کاهش یافته است که حاکی از کاهش ۵۰ درصدی سهم تعرفه دسترسی بوده است (کاهش متوسط ۱۰ درصد سالیانه). البته روند تغییرات تعرفه دسترسی نشان از کند

شدن سیاست کاهش تعرفه دسترسی از سال ۹۳ دارد. به نظر می رسد دولت به منظور یکسان سازی تعرفه دسترسی به شبکه ریلی و جاده ای لازم است سیاست کاهش تعرفه دسترسی ریلی را با همان آهنگ تند سالهای ۹۱ و ۹۲ ادامه دهد.

۲- سهم لکوموتیو از کرایه حمل از ۲۳,۱ درصد در سال ۹۰ به ۳۷,۸ درصد در سال ۹۵ بالغ گردیده است که نشان از رشد ۶۴ درصدی دارد (رشد متوسط ۱۳,۴ درصد سالیانه). لازم به توضیح است که از مجموع لکوموتیوهای باری فعال در شبکه ریلی صرفاً ۱۰,۹ دستگاه آن متعلق به بخش خصوصی است و مابقی (۷۰ درصد مجموع لکوموتیوهای باری) در مالکیت شرکت راه آهن می باشد. از اینرو بدلیل سهم بالای شرکت راه آهن از مجموع لکوموتیوهای باری، تغییرات افزایشی سهم مالکانه در این بخش بیشتر منافع دولت را تامین می کند تا بخش خصوصی.

۳- حق مالکانه واگن که سهم شرکت های حمل و نقل ریلی از مجموع کرایه حمل وی باشد از ۲۰,۱ درصد در سال ۹۰ به ۳۴,۲ درصد در سال ۹۵ بالغ گردیده است که نشان از رشد ۷۰ درصدی دارد (رشد متوسط ۱۴ درصد سالیانه).

۴- روند تغییرات سهم اجزاء تعرفه ریلی نشان از همگرا شدن سهم اجزاء از سال ۹۳ به بعد دارد.

۵- تقریباً در تمامی سالها نرخ رشد کرایه ریلی از نرخ تورم پائین تر بوده است.

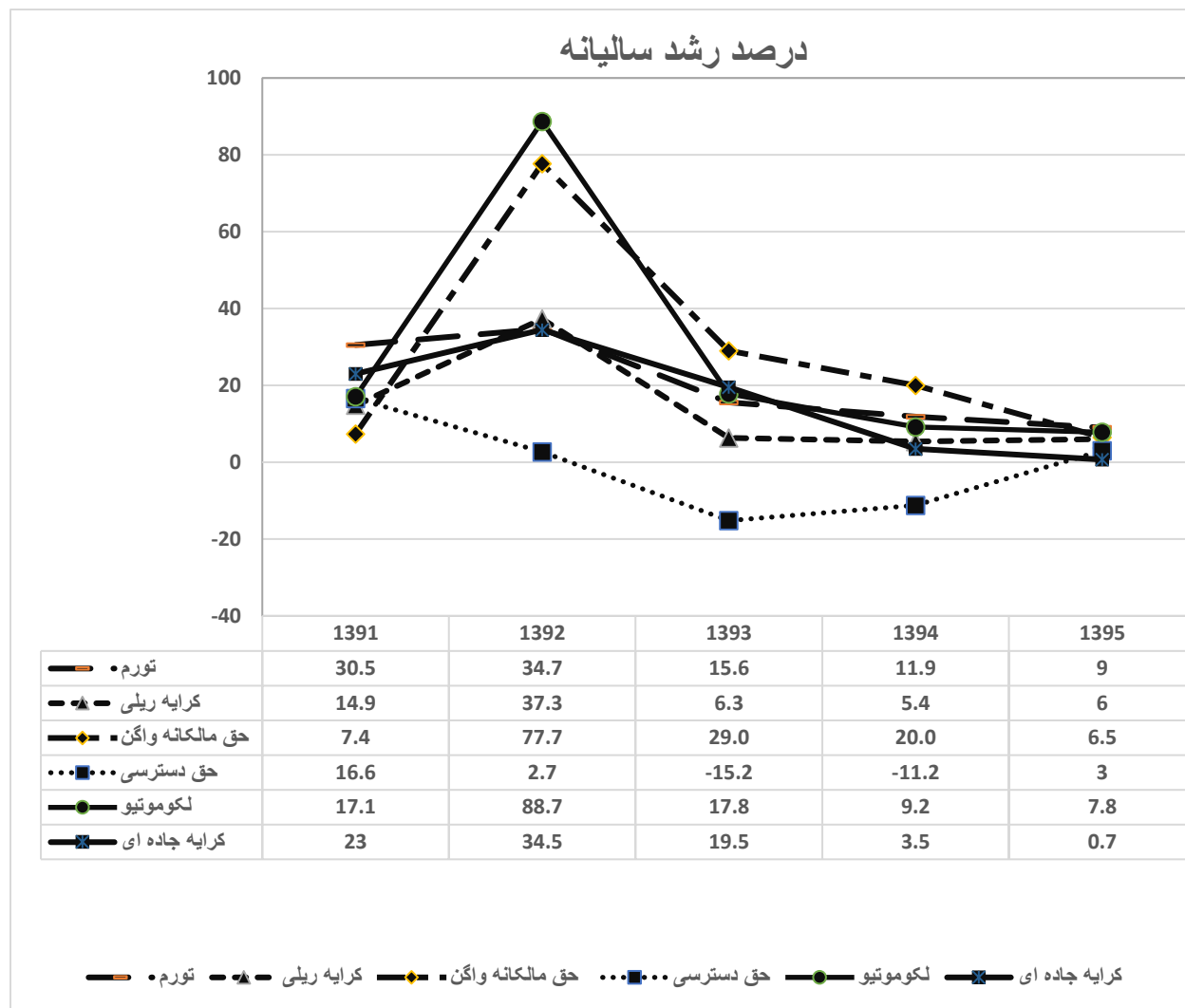
جدول شماره ۴- سهم اجزاء سه گانه از تعرفه حمل بار ریلی(%)

سال	حق دسترسی	لکوموتیو	حق مالکانه واگن
۱۳۹۰	۵۶.۸	۲۳.۱	۲۰.۱
۱۳۹۱	۵۷.۷	۲۳.۵	۱۸.۸
۱۳۹۲	۴۳.۰	۳۲.۴	۲۴.۶
۱۳۹۳	۳۴,۲	۳۵.۹	۲۹.۹
۱۳۹۴	۲۸.۸	۳۷.۱	۳۴.۱

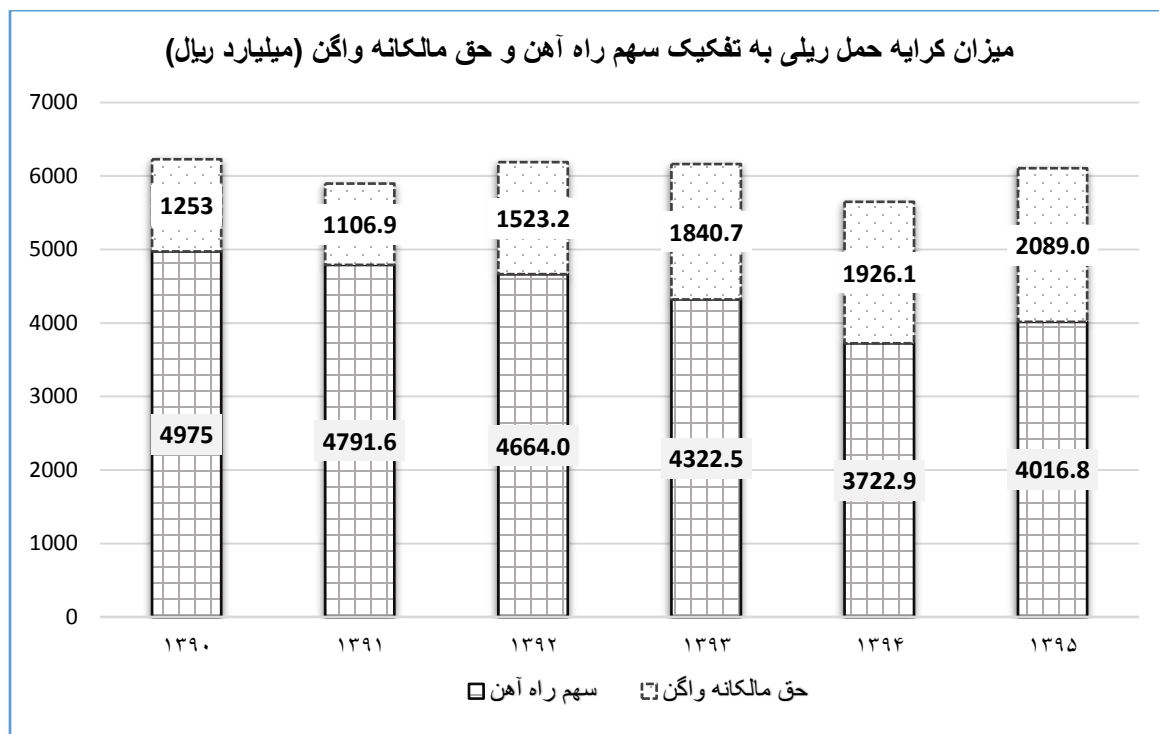
تحلیل روند تغییرات کرایه حمل ریلی و جاده ای
انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

۱۳۹۵	۲۸.۰	۳۷.۸	۳۴.۲
------	------	------	------

نمودار شماره ۴ - درصد تغییرات (رشد) تعرفه متوسط ریلی و جاده ای



نمودار شماره ۵ - سهم اجزاء از درآمد حمل ریلی



نتیجه گیری:

- در مجموع نسبت تعرفه ریلی به جاده ای روندی نسبتاً کاهشی داشته است بطوریکه از ۸۶ درصد در سال ۸۸ به ۷۱ درصد در سال ۹۵ رسیده است که نشان از روند کاهشی متوسط تعرفه ریلی و در مقابل روند افزایشی متوسط تعرفه جاده ای در این سالها دارد. این شاخص با حذف حق دسترسی از تعرفه ریلی به حدود ۵۱ درصد در سال ۹۵ بالغ می گردد که در اینصورت حمل و نقل ریلی علاوه بر برخورداری از مزیت های بارزی نظیر کاهش هفت برابری مصرف سوخت و ایمنی بالا و سازگار با محیط زیست، از حیث متوسط تعرفه نیز حدود یک دوم متوسط تعرفه جاده ای می باشد.
- روند افزایشی تعرفه ریلی در طول سالیان اخیر همواره پائین تر از رشد متوسط سطح عمومی قیمت ها بوده است. به عبارتی سهم بخش حمل و نقل ریلی در قیمت تمام شده کالاها و خدمات کاهنده بوده و کمتر از سایر عوامل در افزایش قیمت ها نقش داشته است.

- سیاست های دولت در یکسان سازی تعرفه دسترسی به شبکه ریلی و جاده ای در بین سالهای ۹۰ تا ۹۳ با تاکید بیشتری بر کاهش تعرفه دسترسی به شبکه ریلی انجام گرفته است در حالیکه بین سالهای ۹۴ و ۹۵ این سیاست با شیب کندتری ادامه یافته است.
- نظر به اینکه بالغ بر ۷۰ درصد از لکوموتیو های فعال در اختیار و مالکیت شرکت راه آهن قرار دارد افزایش سهم لکوموتیو از تعرفه حمل بار در سال های اخیر جای تامل و بررسی بیشتری دارد. این سیاست را می توان بعنوان جبران بخشی از کاهش تعرفه دسترسی به شبکه ریلی تلقی نمود.

پیشنهادات:

- دولت طی برنامه ششم توسعه و بصورت تدریجی تعرفه دسترسی به شبکه ریلی و جاده ای را یکسان نماید.
- با توجه به مزیت های بارز حمل و نقل ریلی و از جمله تعرفه متوسط به مراتب پایین تر از جاده لازم است تا دولت حمل برخی کالاها و مواد معدنی ریل پسند در مسیرهای خاص را با اولویت حمل ریلی تعیین نماید.
- به منظور جلوگیری از بروز تضاد منافع بین شرکت راه آهن و شرکت های حمل و نقل ریلی در حوزه تامین نیروی کشش، لازم است شرکت راه آهن به مرور نسبت به واگذاری لکوموتیو های در اختیار خود به بخش خصوصی اقدام نماید.