



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

گزارش عملکرد حمل و نقل ریلی در سال ۱۴۰۳

در انتظار...

گروه مطالعات سیاست گذاری و پایش فضای کسب و کار

آذر ماه ۱۴۰۴

گروه مطالعات سیاست گذاری و پایش فضای کسب و کار انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته می کوشد با تهیه گزارش های آماری، تصویری شفاف از عملکرد گذشته صنعت و اثرات آن روی شاخص های مختلف حمل و نقل ریلی تهیه و منتشر نماید.

این گزارش های آماری ضمن فراهم نمودن ابزارهای تحلیلی برای شرکت های عضو انجمن، مدیران و کارشناسان بخش خصوصی و دولتی، آن ها را در اتخاذ تصمیمات مبتنی بر شرایط واقعی در دو سطح سیاست گذاری کلان و بنگاهداری یاری می کند.

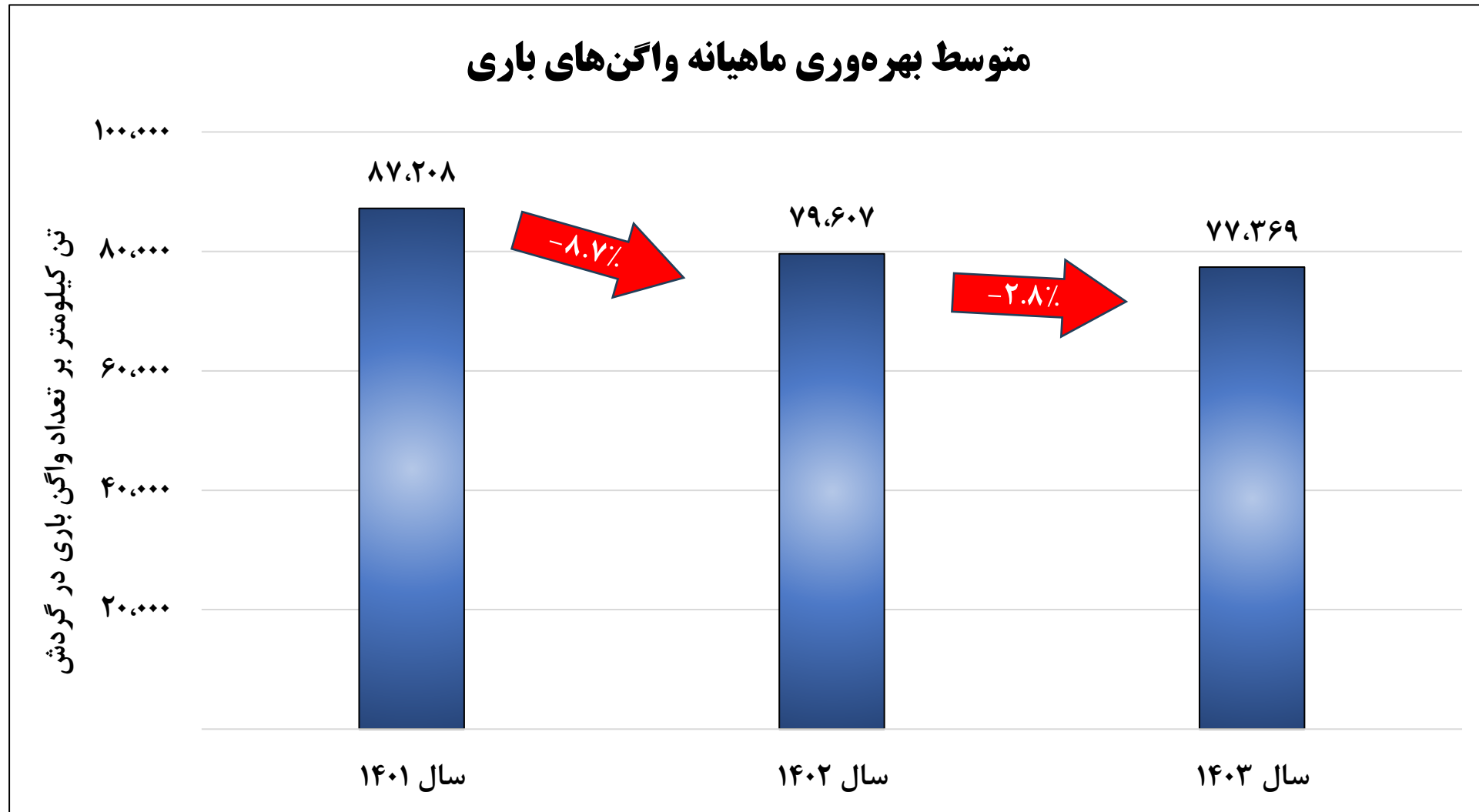
گزارش پیش رو شاخص های مهم این صنعت را در بازه های سالیانه و فصلی در سال ۱۴۰۳ با دوره های گذشته مقایسه می کند. امید است با افزایش دقت و جامعیت تصمیمات مدیران بر مبنای آمار و اطلاعات به روز، شاهد بهبود و پیشرفت در صنعت حمل و نقل ریلی باشیم.

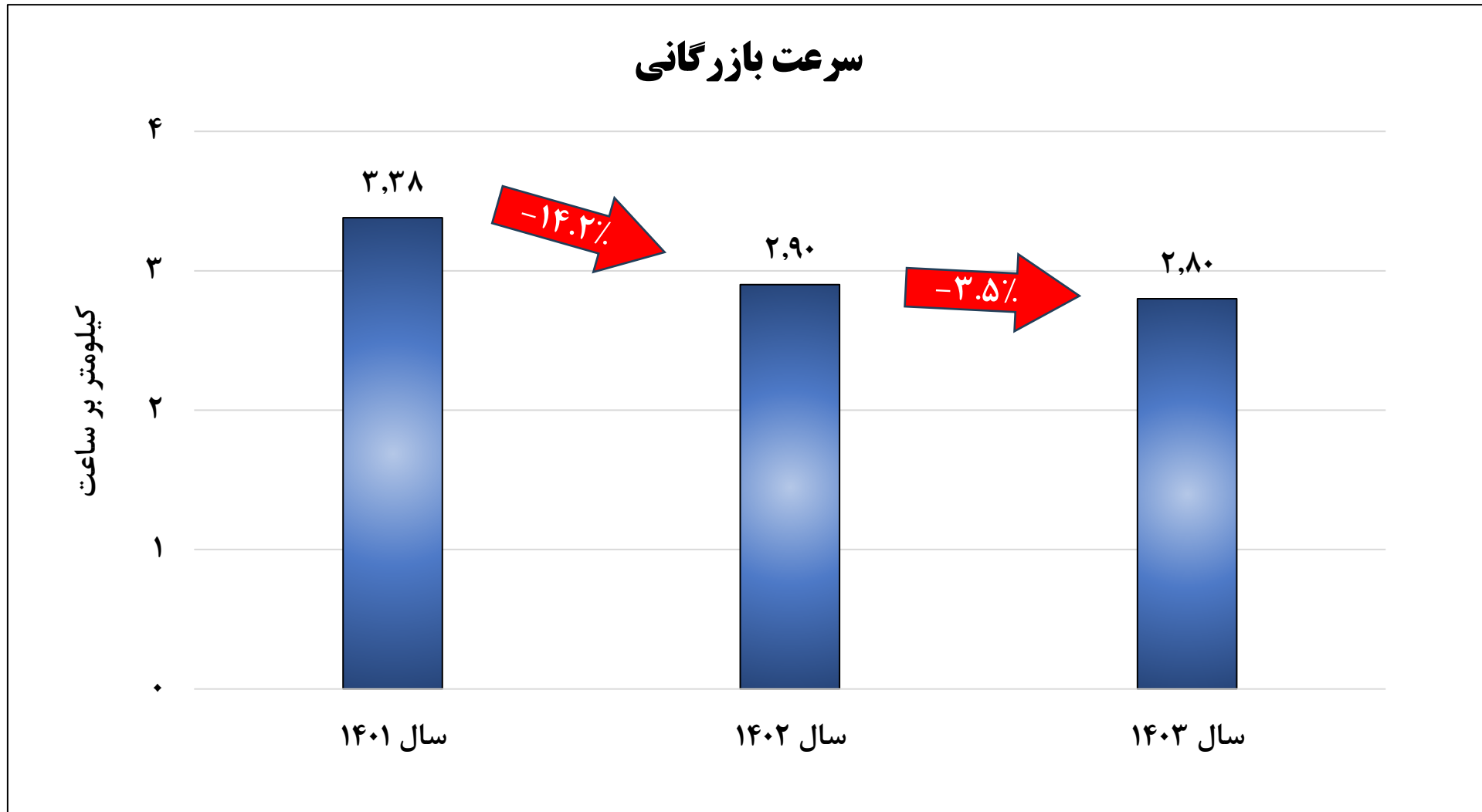
شاخص های بخش باری

شاخص های بخش مسافری

شاخص های بخش نیروی کشش

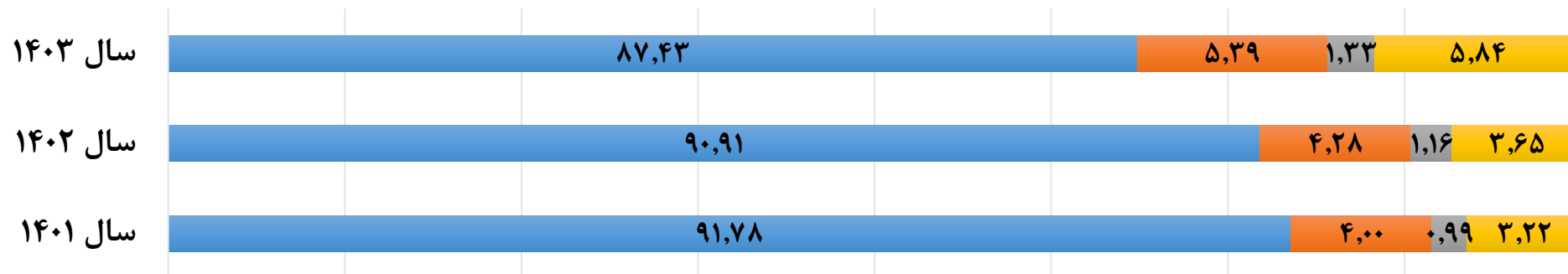
شاخص	واحد	سال ۱۴۰۱	سال ۱۴۰۲	سال ۱۴۰۳
تناژ کل	هزار تن	۴۴,۴۳۹	۴۲,۹۹۸	۴۰,۶۳۲
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۳.۲	-۵.۵
تن کیلومتر کل	میلیون تن کیلومتر	۳۰,۲۴۹	۲۹,۱۳۶	۲۸,۷۳۳
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۳.۷	-۱.۴
تعداد واگن باری در گردش	دستگاه	۲۸,۹۰۵	۳۰,۵۰۰	۳۰,۹۴۸
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	۵.۵	۱.۵
مسافت پیمایش واگن‌ها	میلیون کیلومتر	۸۵۶	۷۷۵	۷۵۹
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۹.۵	-۲.۱
متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن‌های باری	تن کیلومتر به ازای هر واگن	۸۷,۲۰۸	۷۹,۶۰۷	۷۷,۳۶۹
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۸.۷	-۲.۸
سرعت بازرگانی	کیلومتر بر ساعت	۳.۳۸	۲.۹۰	۲.۸۰
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۱۴.۲	-۳.۵



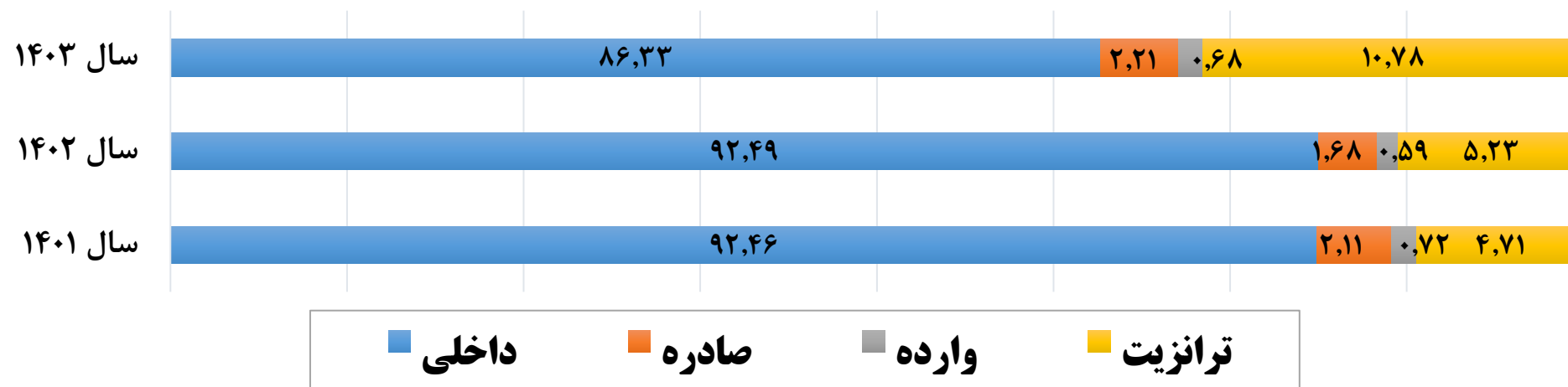


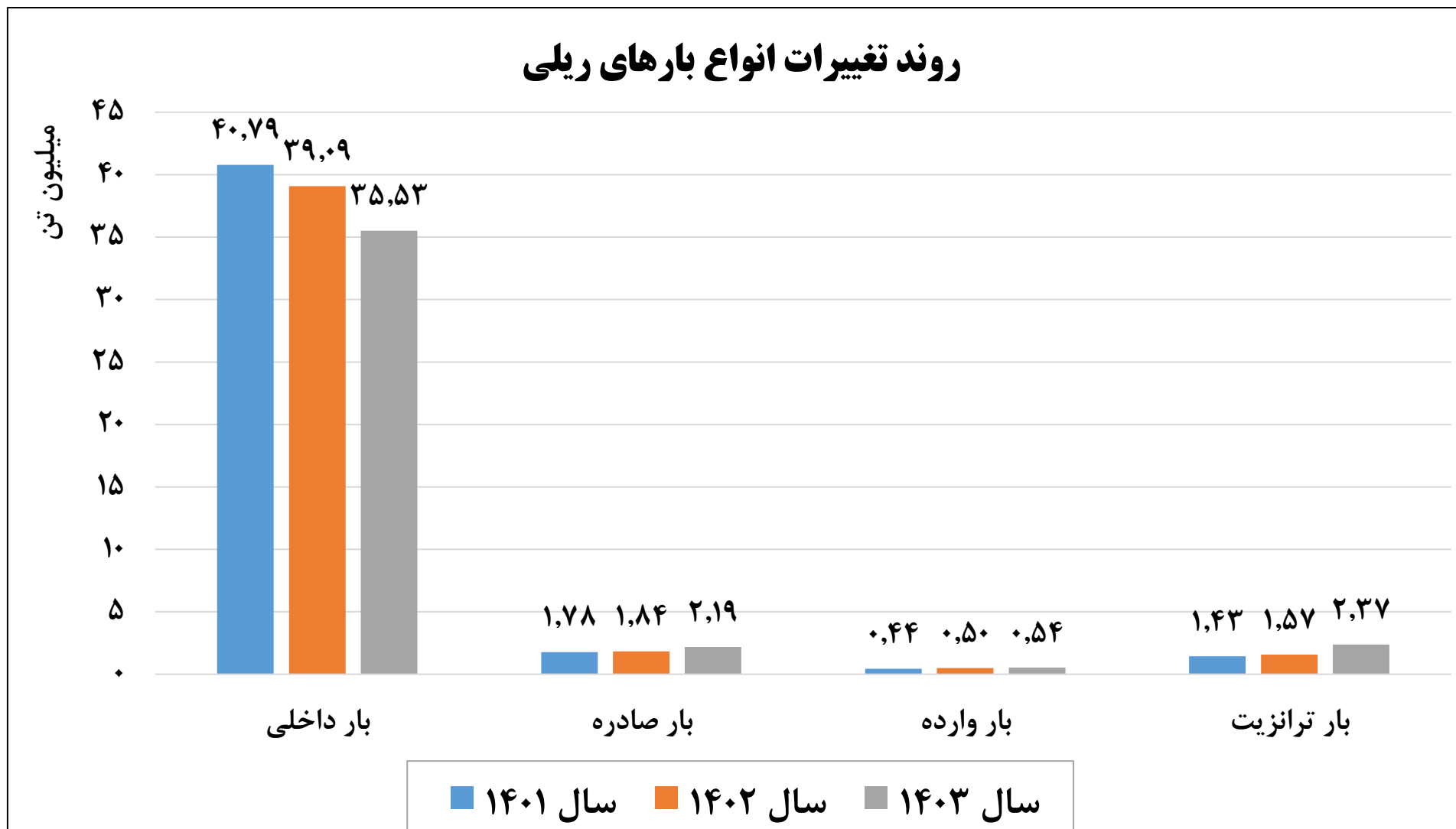
نوع بار	شاخصه	واحد	سال ۱۴۰۱	سال ۱۴۰۲	سال ۱۴۰۳
بار داخلی	تناژ	هزار تن	۴۰,۷۸۷	۳۹,۰۸۹	۳۵,۵۲۵
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۴.۲	-۹.۱
	تن کیلومتر	میلیون تن کیلومتر	۲۷,۹۶۷	۲۶,۹۴۹	۲۴,۸۰۵
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۳.۶	-۸.۰
بار صادره	تناژ	هزار تن	۱,۷۷۸	۱,۸۴۰	۲,۱۹۱
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	۳.۵	۱۹.۱
	تن کیلومتر	میلیون تن کیلومتر	۶۳۸	۴۹۰	۶۳۶
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۲۳.۲	۲۹.۸
بار وارده	تناژ	هزار تن	۴۴۱	۴۹۹	۵۴۲
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	۱۳.۲	۸.۶
	تن کیلومتر	میلیون تن کیلومتر	۲۱۹	۱۷۲	۱۹۴
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۲۱.۵	۱۲.۸
بار ترانزیت	تناژ	هزار تن	۱,۴۳۳	۱,۵۷۰	۲,۳۷۴
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	۹.۶	۵۱.۲
	تن کیلومتر	میلیون تن کیلومتر	۱,۴۲۵	۱,۵۲۵	۳,۰۹۸
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	۷.۰	۱۰۳.۱

سهم انواع بارهای ریلی (بر اساس تناژ بار)



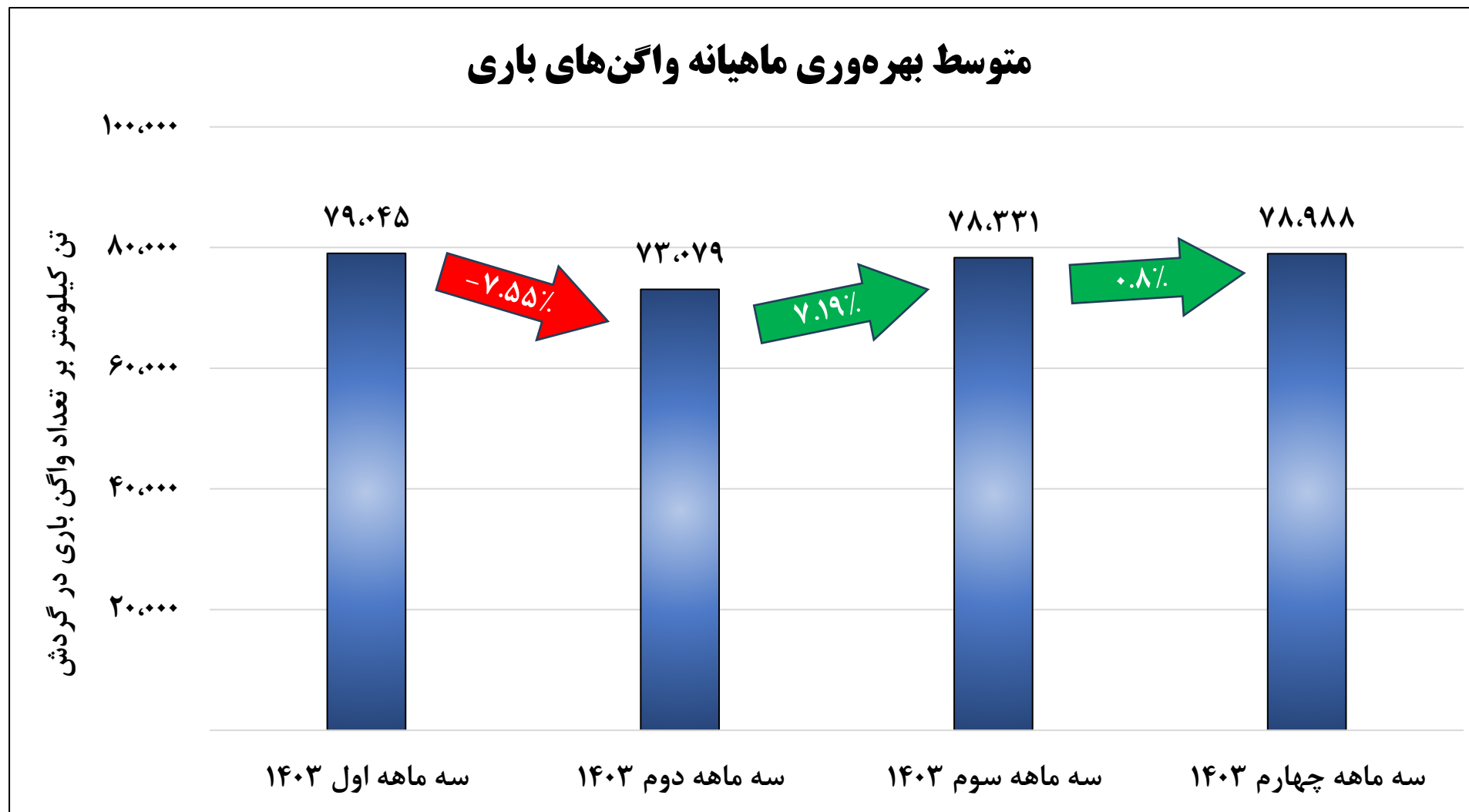
سهم انواع بارهای ریلی (بر اساس تن کیلومتر بار)

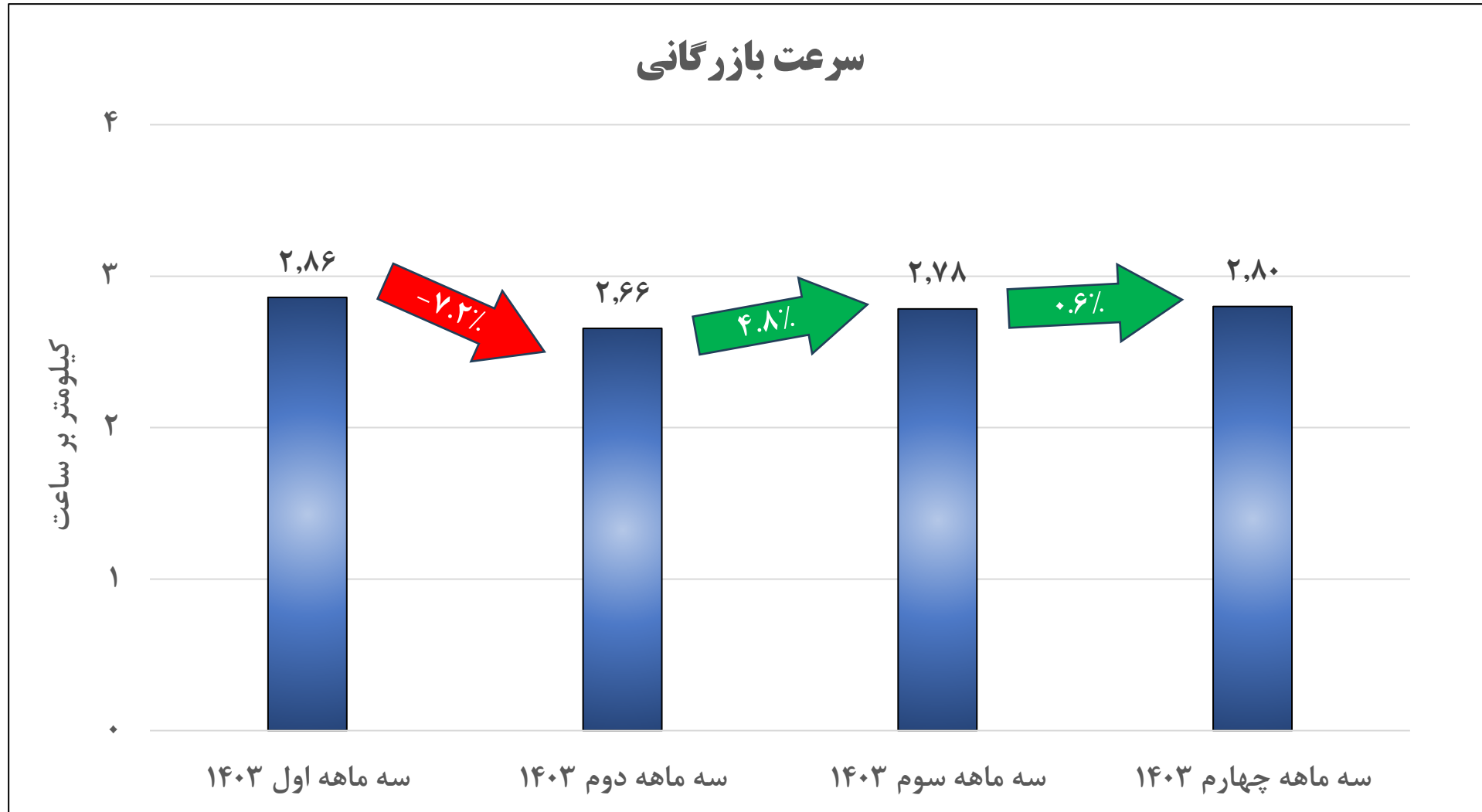




شاخص	واحد	سه ماهه اول ۱۴۰۳	سه ماهه دوم ۱۴۰۳	سه ماهه سوم ۱۴۰۳	سه ماهه چهارم ۱۴۰۳
تناژ کل	هزار تن	۱۰,۳۳۶	۹,۵۷۱	۱۰,۵۸۱	۱۰,۱۴۳
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۷.۴	۱۰.۶	-۴.۱
تن کیلومتر کل	میلیون تن کیلومتر	۷,۳۳۷	۶,۷۶۳	۷,۲۷۴	۷,۳۵۸
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۷.۸	۷.۶	۱.۲
تعداد واگن باری در گردش	دستگاه	۳۰,۹۴۰	۳۰,۸۴۸	۳۰,۹۵۴	۳۱,۰۵۱
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۰.۳	۰.۳	۰.۳
مسافت پیمایش واگن‌ها	میلیون کیلومتر	۱۹۳.۸	۱۷۸.۷	۱۹۲.۲	۱۹۴.۴
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۷.۸	۷.۶	۱.۲
متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن‌های باری	تن کیلومتر به ازای هر واگن	۷۹,۰۴۵	۷۳,۰۷۹	۷۸,۳۳۱	۷۸,۹۸۸
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۷.۵	۷.۲	۰.۸
سرعت بازرگانی	کیلومتر بر ساعت	۲.۸۶	۲.۶۶	۲.۷۸	۲.۸۰
	درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۷.۲	۴.۸	۰.۶

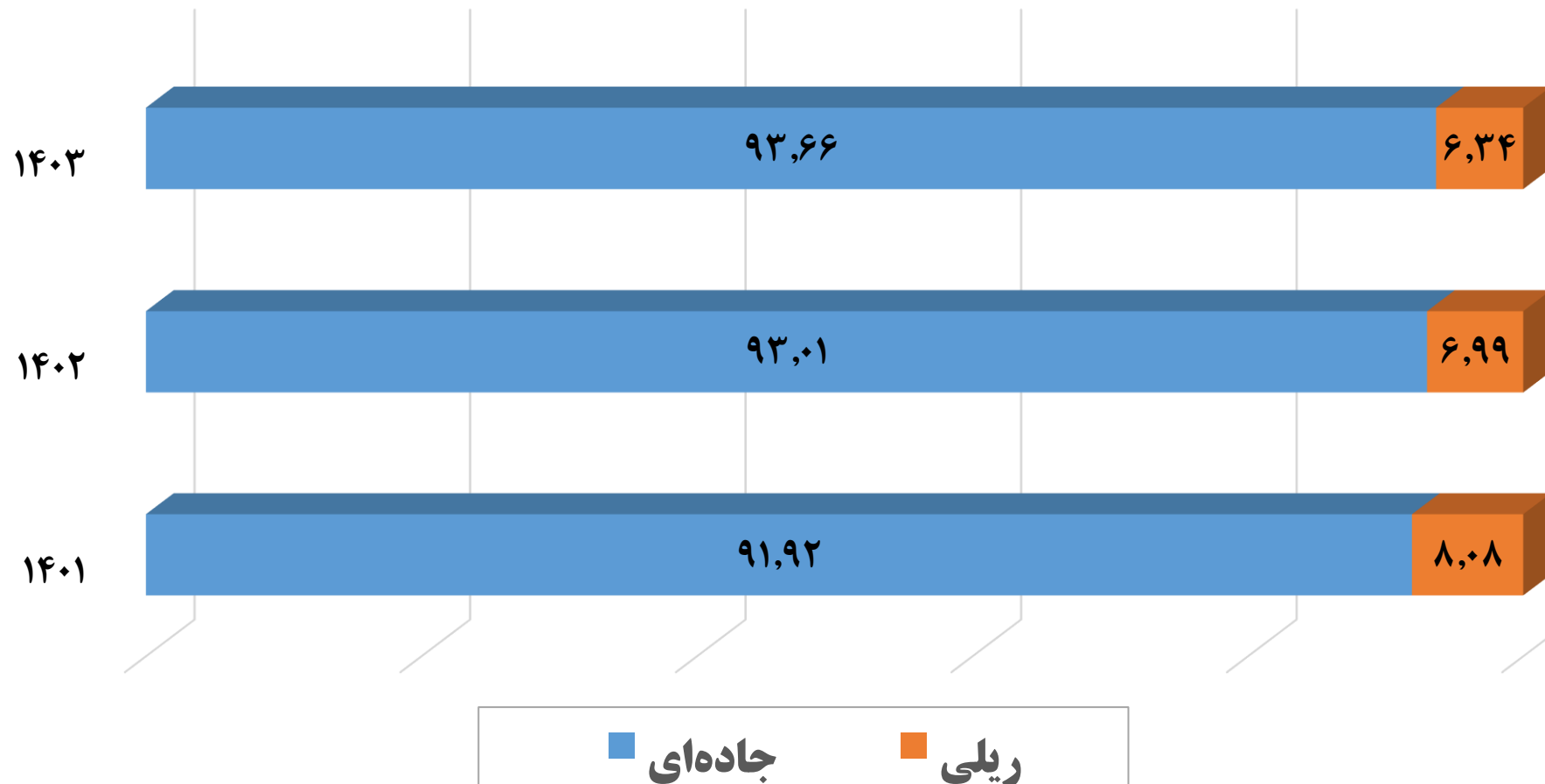
نوع بار	شاخص	واحد	سه ماهه اول ۱۴۰۳	سه ماهه دوم ۱۴۰۳	سه ماهه سوم ۱۴۰۳	سه ماهه چهارم ۱۴۰۳
بار داخلی	تناژ	هزار تن	۹,۱۹۶	۸,۵۱۶	۹,۱۶۷	۸,۶۴۹
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۷.۴	۷.۶	-۵.۷
	تن-کیلومتر	میلیون تن کیلومتر	۶,۶۴۸	۵,۹۸۷	۶,۱۴۳	۶,۰۲۸
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۹.۹	۲.۶	-۱.۹
بار صادره	تناژ	هزار تن	۵۱۴	۴۷۰	۶۰۵	۶۰۰
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۸.۶	۲۸.۷	-۰.۸
	تن-کیلومتر	میلیون تن کیلومتر	۱۵۶	۱۴۱	۱۸۳	۱۵۵
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۹.۶	۲۹.۸	-۱۵.۳
بار وارده	تناژ	هزار تن	۱۵۸	۱۱۴	۱۴۱	۱۲۸
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۲۷.۸	۲۳.۷	-۹.۲
	تن-کیلومتر	میلیون تن کیلومتر	۵۰	۴۱	۵۱	۵۲
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	-۱۸.۰	۲۴.۴	۲.۰
بار ترانزیت	تناژ	هزار تن	۴۶۸	۴۷۱	۶۶۸	۷۶۶
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	۰.۶	۴۱.۸	۱۴.۷
	تن-کیلومتر	میلیون تن کیلومتر	۴۸۳	۵۹۴	۸۹۷	۱,۱۲۳
		درصد تغییرات نسبت به سال قبل	-	۲۳.۰	۵۱.۰	۲۵.۲





نوع بار	شیوه حمل	۱۴۰۱		۱۴۰۲		۱۴۰۳	
		حجم بار (هزارتن)	سهم	حجم بار (هزارتن)	سهم	حجم بار (هزارتن)	سهم
کل	جاده‌ای	۵۰۵,۲۱۹	۹۱.۹	۵۷۲,۴۱۸	۹۳.۰	۶۰۰,۵۷۱	۹۳.۷
	ریلی	۴۴,۴۳۹	۸.۱	۴۲,۹۹۸	۷.۰	۴۰,۶۳۲	۶.۳
داخلی	جاده‌ای	۴۸۳,۴۴۴	۹۲.۲	۵۴۴,۲۶۱	۹۳.۳	۵۶۷,۷۱۴	۹۴.۱
	ریلی	۴۰,۷۸۷	۷.۸	۳۹,۰۸۹	۶.۷	۳۵,۵۲۵	۵.۹
صادره	جاده‌ای	۹,۵۲۱	۸۴.۳	۱۰,۹۸۳	۸۵.۷	۱۲,۵۶۲	۸۵.۱
	ریلی	۱,۷۷۸	۱۵.۷	۱,۸۴۰	۱۴.۳	۲,۱۹۱	۱۴.۹
وارد	جاده‌ای	۲,۹۱۵	۸۶.۹	۲,۴۲۰	۸۲.۹	۲,۸۲۰	۸۳.۹
	ریلی	۴۴۱	۱۳.۱	۴۹۹	۱۷.۱	۵۴۲	۱۶.۱
ترانزیت	جاده‌ای	۹,۳۳۹	۸۶.۷	۱۴,۷۵۴	۹۰.۴	۱۷,۴۷۵	۸۸.۰
	ریلی	۱,۴۳۳	۱۳.۳	۱,۵۷۰	۹.۶	۲,۳۷۴	۱۲.۰

سهم شیوه‌های حمل‌ونقلی از کل بارهای زمینی (بر اساس تناژ بار)



- تن کیلومتر بار ریلی حمل شده و متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن‌های باری در سال ۱۴۰۳ به ترتیب ۱.۴ و ۲.۸ درصد نسبت به سال ۱۴۰۲ و در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال قبلتر به ترتیب ۳.۷ و ۸.۷ افت داشته است. این در حالی است که جمعیت واگن‌های باری در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال پیش از آن ۱.۵ درصد و در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ رشد ۵.۵ درصد را تجربه کرده است. اینگونه به نظر می‌رسد که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به علت افت عملکردی شدید در بخش حمل بار ریلی اعتماد خود را نسبت به سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی از دست داده‌اند و دیگر سرمایه‌گذاری در این حوزه برای آن‌ها جذابیتی ندارد.

- افت همزمان بهره‌وری واگن‌های باری و رشد تعداد آن‌ها در سال ۱۴۰۳ تصویری روشن از شکل‌گیری اضافه‌ظرفیت بدون برنامه ارائه می‌دهد؛ درحالی‌که بهره‌وری ماهانه واگن‌های باری در این سال ۲.۸ درصد کاهش یافته، موجودی ناوگان ۱.۵ درصد افزایش داشته است؛ روندی که با توجه به رشدهای پی‌درپی ناوگان در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، نشان می‌دهد ظرفیت جدیدی که طی چند سال به شبکه تزریق شده، با رشد متناظر در تقاضا، گردش باری یا سرعت بازرگانی همراه نبوده است. نتیجه طبیعی این عدم توازن، انباشت ظرفیت و بروز افت محسوس بهره‌وری در ۱۴۰۳ است.

- کاهش سرعت بازرگانی واگن‌های باری در سال ۱۴۰۳ (که نسبت به سال‌های قبل ۳.۵ و ۱۴.۲ درصد افت را نشان می‌دهد) مستقیماً به افت چرخش ناوگان و افزایش زمان خواب واگن‌ها منجر شده است. سرعت بازرگانی یکی از شاخص‌های کلیدی کیفیت عملیات است و هر میزان تغییرات در آن تقریباً به همان نسبت ظرفیت تولیدی شبکه (به‌ویژه تن کیلومتر قابل تحقق) را کاهش می‌دهد. بنابراین افت ثبت‌شده در سال ۱۴۰۳ نشان‌دهنده طولانی‌تر شدن زمان گردش واگن‌هاست؛ وضعیتی که موجب معطلی بیشتر در شبکه، کاهش بهره‌وری و افت توان واقعی حمل ریلی می‌شود و بر کل زنجیره عملیاتی اثر منفی می‌گذارد.

- در سال ۱۴۰۳ میان بخش های بار، مسافر و نیروی کشش نوعی عدم تعادل ساختاری شکل گرفته است؛ به طوری که با وجود افت عملکرد شاخص های حمل بار و مسافر داخلی، ترانزیت با رشد چشمگیر مواجه است. این جابه جایی تمرکز، در کنار محدودیت جدی نیروی کشش، شبکه را به سمت اولویت دهی به قطارهای ترانزیتی سوق داده است.

- رشد خیره کننده ترانزیت ریلی در سال ۱۴۰۳ (با ۵۱.۲ درصد افزایش تناژ تا سطح ۲.۴ میلیون تن و ۱۰۳ درصد جهش تن کیلومتر به بیش از ۳ میلیارد) این سال را به بهترین عملکرد ثبت شده در بازه زمانی ۱۴۰۱-۱۴۰۳ ترانزیت ریلی کشور تبدیل کرده است. اختلاف قابل توجه میان رشد تناژ و رشد تن کیلومتر نشان می دهد که بخش عمده این جهش از فعال شدن مسیرهای طولانی تر و ارزشمندتر از نظر کیلومتر-محور حاصل شده است؛ با این حال، این تغییر ترکیب می تواند پیامدهای جانبی مهمی نیز داشته باشد: افزایش فشار بر محورهای ترانزیتی ممکن است سرعت بازرگانی و بهره وری بار داخلی را کاهش دهد و در صورت اولویت دهی شبکه به قطارهای ترانزیتی، بخشی از ظرفیت و نظم عملیاتی از حمل داخلی کاسته شده و افت شاخص های داخلی اجتناب ناپذیر شود.

- از آنجا که حمل و نقل ریلی بار و مسافر ذاتاً تابع الگوهای فصلی تقاضا بوده و به طور مستقیم از تحولات حمل و نقل جاده‌ای تأثیر می‌پذیرد، نوسانات شاخص‌های عملکرد بخش باری در طول سال ۱۴۰۳ را باید در چارچوب همین پویایی‌ها تحلیل کرد. افت نسبی تناژ، تن کیلومتر و برخی شاخص‌های بهره‌وری در سه ماهه دوم سال و به دنبال آن بهبود تدریجی این شاخص‌ها در سه ماهه سوم و چهارم، بازتابی از چرخه‌های فصلی فعالیت‌های تولیدی و تجاری، شرایط اقلیمی و تغییرات هم‌زمان عرضه و تقاضا در کل نظام حمل و نقل زمینی است، نه نشانه‌ای از ضعف ساختاری شبکه ریلی.

- بهبود عملکرد در نیمه دوم سال، به‌ویژه در شاخص‌هایی نظیر تن کیلومتر، متوسط بهره‌وری واگن‌های باری و سرعت بازرگانی، نشان می‌دهد که با افزایش تقاضای فصلی، ظرفیت بالقوه شبکه ریلی فعال‌تر شده است. در مجموع، این الگوی تکرارشونده تأکید می‌کند که ارزیابی عملکرد حمل و نقل ریلی بدون لحاظ تعدیلات فصلی و ملاحظات بین‌بخشی می‌تواند به برداشت‌های نادرست منجر شود و سیاست‌گذاری مؤثر در بخش باری نیازمند برنامه‌ریزی منعطف، مدیریت نوسانات تقاضا و هم‌ترازی ظرفیت ناوگان با چرخه‌های سالانه حمل است.

- بررسی ترکیب انواع بارهای ریلی کشور در بازه ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ نشان می‌دهد که بار داخلی همچنان سهم غالب حمل و نقل ریلی را به خود اختصاص داده، هرچند روند آن کاهشی بوده است. بر اساس شاخص تناژ بار حمل شده، سهم بار داخلی از حدود ۹۱.۷۸ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۹۰.۹۱ درصد در سال ۱۴۰۲ و سپس به ۸۷.۴۳ درصد در سال ۱۴۰۳ کاهش یافته است. همزمان، سهم بارهای صادراتی و ترانزیتی افزایش یافته، به ویژه ترانزیت که از حدود ۳.۲۲ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۵.۸۴ درصد در سال ۱۴۰۳ رسیده است. این تغییر می‌تواند بیانگر تمرکز سیاستی بر بارهای با ارزش افزوده بالاتر و مزیت نسبی ریلی در جابه‌جایی‌های بلندمسافت باشد.

- بر مبنای شاخص تن کیلومتر بار نیز الگوی مشابهی مشاهده می‌شود؛ به طوری که سهم بار داخلی از حدود ۹۲.۴۶ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۸۶.۳۳ درصد در سال ۱۴۰۳ کاهش یافته، در حالی که سهم ترانزیت به طور معناداری افزایش یافته و به حدود ۱۰.۷۸ درصد رسیده است. این تفاوت نشان می‌دهد که اگرچه بارهای غیرداخلی از نظر تناژ هنوز سهم کمتری دارند، اما به دلیل مسافت حمل بالاتر، نقش پررنگ‌تری در تولید عملکرد شبکه ریلی ایفا می‌کنند. در مجموع، این روند بیانگر تغییر تدریجی کارکرد حمل و نقل ریلی از تمرکز صرف بر بازار داخلی به سمت ایفای نقش مؤثرتر در زنجیره‌های لجستیکی منطقه‌ای است؛ با این حال، تداوم این مسیر نیازمند رفع گلوگاه‌های زیرساختی، افزایش ظرفیت مرزی و بهبود هماهنگی‌های نهادی در حوزه تجارت خارجی و ترانزیت خواهد بود.

- بررسی سهم حمل و نقل بار ریلی از کل حمل و نقل زمینی کشور در بازه ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ نشان می دهد که بخش ریلی علی رغم اهمیت راهبردی، همچنان سهم محدودی در جابه جایی بار دارد و روندی نزولی را تجربه کرده است.

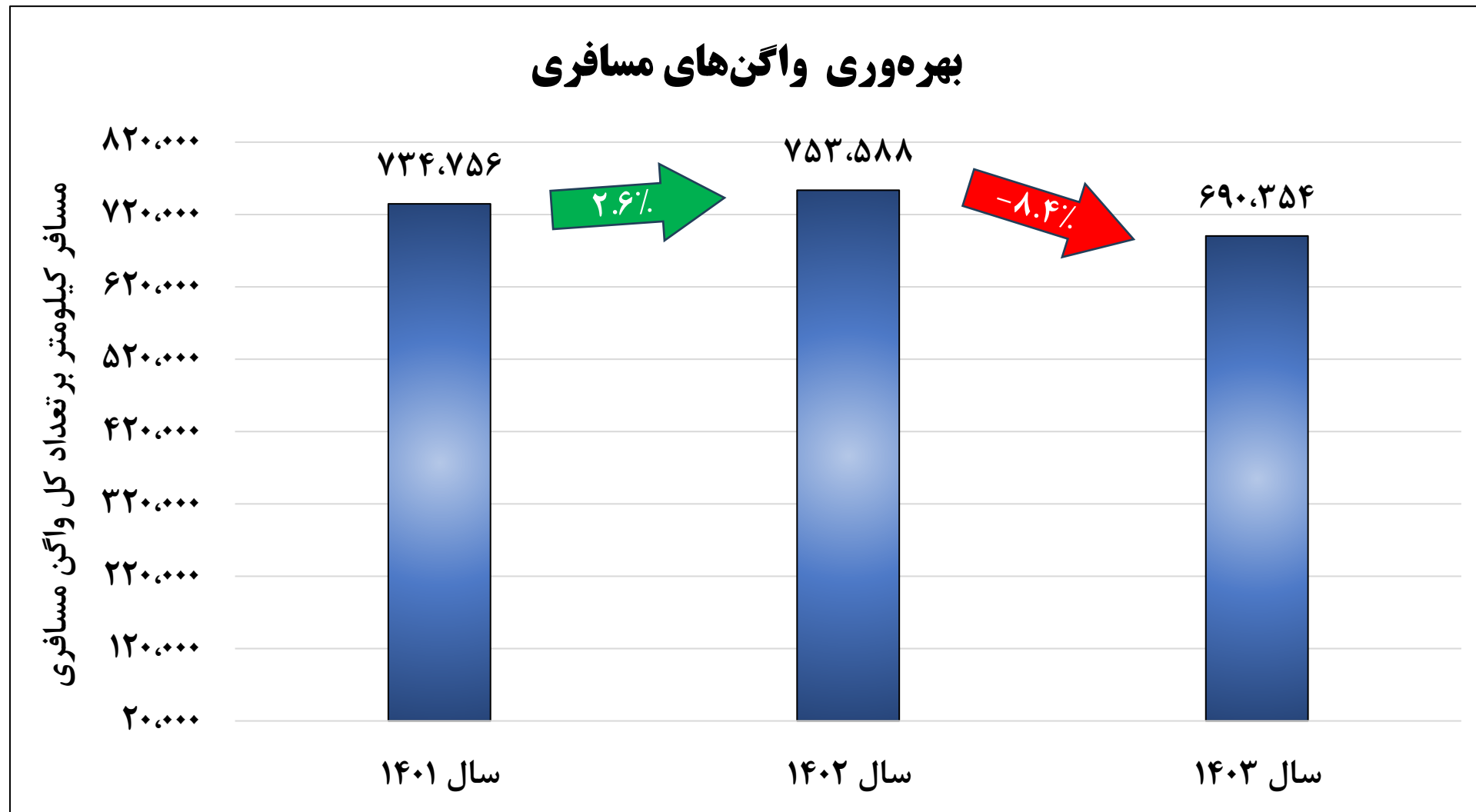
سهم ریلی (بر اساس تناژ بار حمل شده) از حدود ۸.۰۸ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۶.۹۹ درصد در سال ۱۴۰۲ و سپس به ۶.۳۴ درصد در سال ۱۴۰۳ کاهش یافته که بیانگر تضعیف تدریجی جایگاه این بخش در سبد حمل بار کشور است. این روند را می توان حاصل کمبود نیروی کشش و همچنین رقابت نابرابر با حمل و نقل جاده ای دانست. تداوم سهم بالای حمل و نقل جاده ای (بیش از ۹۳ درصد) نشان می دهد که بدون اصلاحات ساختاری، سرمایه گذاری هدفمند در ناوگان و نیروی کشش، تغییر نظام بهره برداری سنتی و بازنگری در سیاست های تخصیص بار، امکان توقف این روند نزولی و افزایش سهم حمل و نقل ریلی از حمل و نقل زمینی کشور فراهم نخواهد شد.

شاخص های بخش باری

شاخص های بخش مسافری

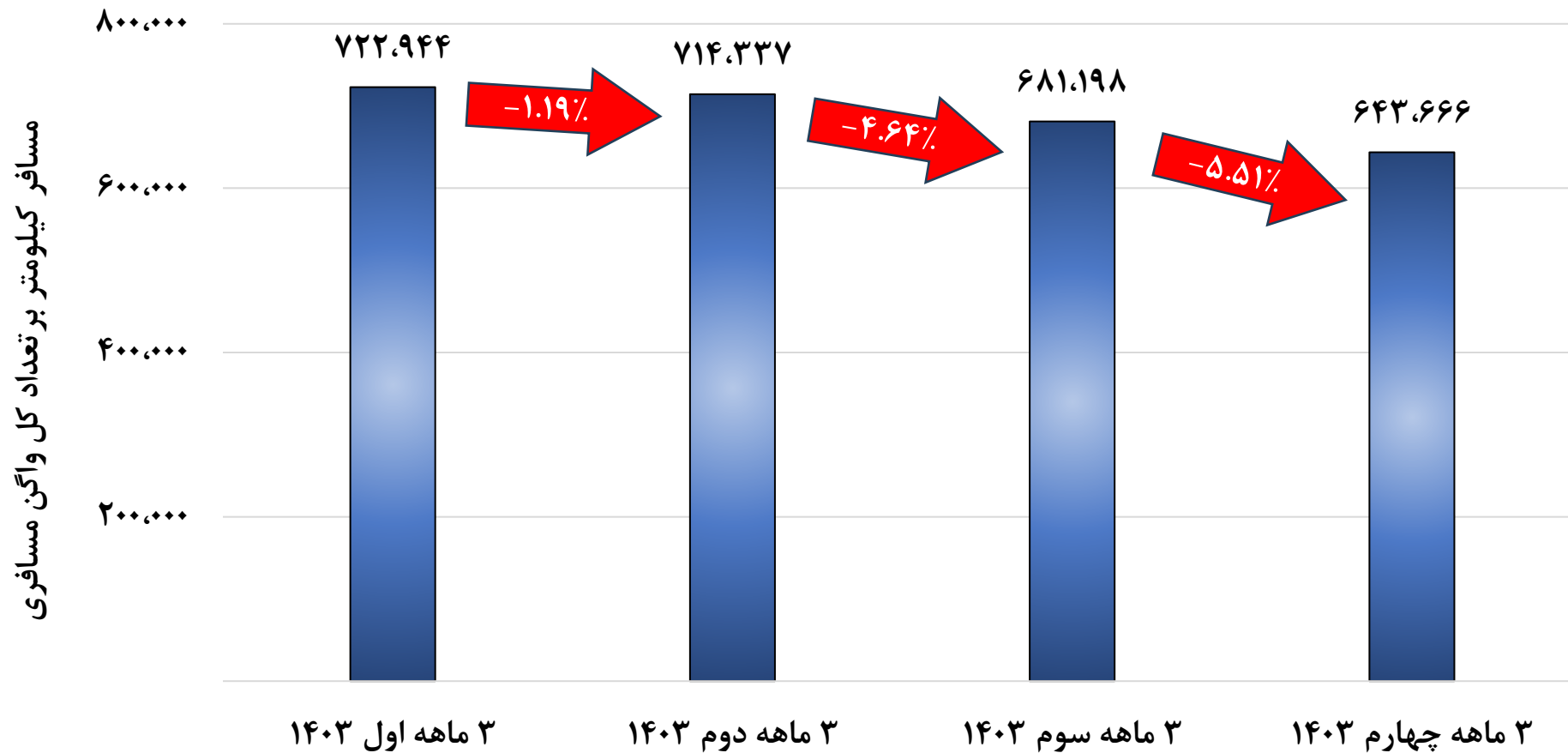
شاخص های بخش نیروی کشش

شاخص	واحد	سال ۱۴۰۱	سال ۱۴۰۲	سال ۱۴۰۳
تعداد مسافر	هزار نفر	۲۹,۶۶۶	۳۱,۷۸۴	۳۰,۱۴۱
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۷.۱	-۵.۲
نفر کیلومتر	میلیون نفر کیلومتر	۱۵,۹۱۰	۱۶,۵۹۴	۱۵,۳۵۹
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۴.۳	-۷.۴
تعداد کل واگن مسافری	دستگاه	۱,۸۰۴	۱,۸۳۵	۱,۸۵۴
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۱.۷	۱.۰
متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن‌های مسافری	نفر کیلومتر به ازای هر واگن	۷۳۴,۹۴۱	۷۵۳,۵۸۸	۶۹۰,۳۵۴
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۲.۶	-۸.۴



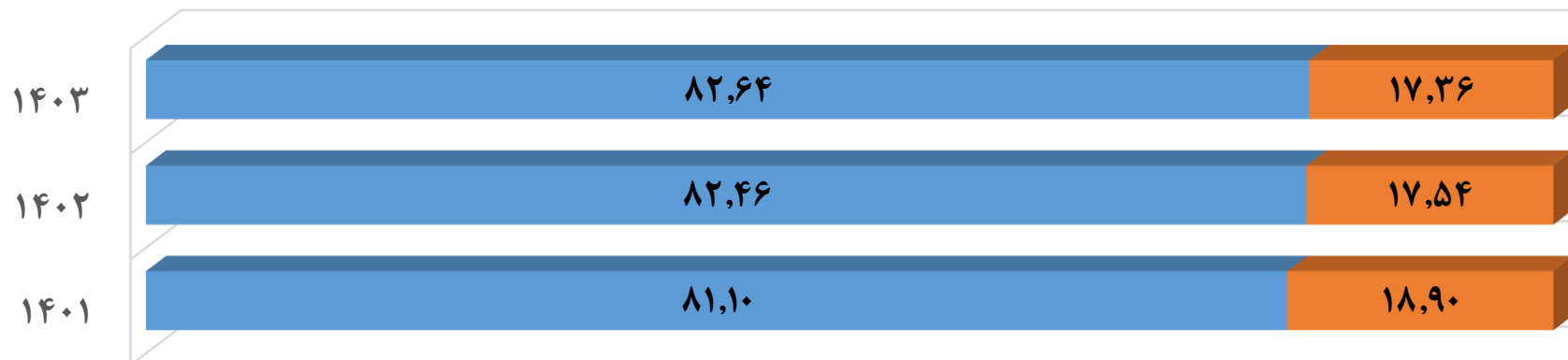
شاخص	واحد	۳ ماهه اول ۱۴۰۳	۳ ماهه دوم ۱۴۰۳	۳ ماهه سوم ۱۴۰۳	۳ ماهه چهارم ۱۴۰۳
تعداد مسافر	هزار نفر	۷,۵۷۵	۷,۸۵۸	۷,۶۰۰	۷,۱۰۹
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۳.۷	-۳.۳	-۶.۵
نفر کیلومتر	میلیون نفر کیلومتر	۴,۰۰۸	۳,۹۷۱	۳,۷۹۷	۳,۵۸۲
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۰.۹	-۴.۴	-۵.۷
تعداد کل واگن مسافری	دستگاه	۱,۸۴۸	۱,۸۵۳	۱,۸۵۸	۱,۸۵۵
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۰.۳	۰.۳	-۰.۲
متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن‌های مسافری	نفر کیلومتر به ازای هر واگن	۷۲۲,۹۴۴	۷۱۴,۳۳۷	۶۸۱,۱۹۸	۶۴۳,۶۶۶
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۱.۲	-۴.۶	-۵.۵

بهره‌وری واگن‌های مسافری

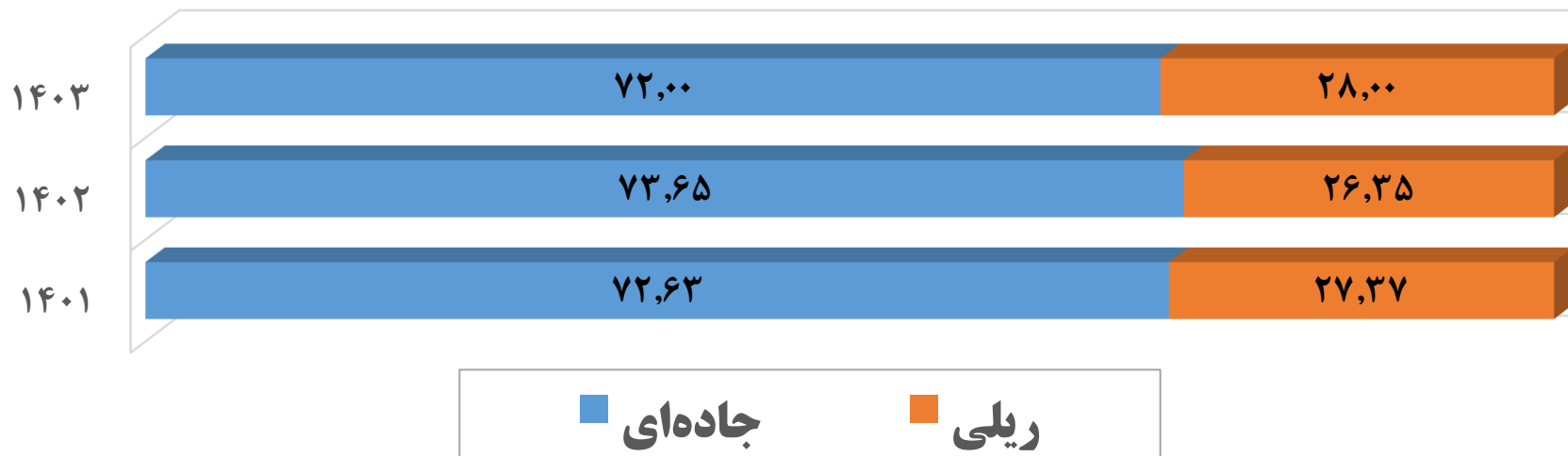


۱۴۰۳		۱۴۰۲		۱۴۰۱		شیوه حمل	شاخص
سهم	تعداد	سهم	تعداد	سهم	تعداد		
۸۳	۱۴۳,۵۲۵	۸۲	۱۴۹,۳۸۰	۸۱	۱۲۷,۲۶۶	جاده‌ای	تعداد مسافر (هزار نفر)
۱۷	۳۰,۱۴۱	۱۸	۳۱,۷۸۴	۱۹	۲۹,۶۶۶	ریلی	
۷۲	۳۹,۲۴۲	۷۴	۴۶,۳۸۹	۷۳	۴۲,۲۱۳	جاده‌ای	مسافر کیلومتر (میلیون)
۲۸	۱۵,۳۵۹	۲۶	۱۶,۵۹۴	۲۷	۱۵,۹۱۰	ریلی	
۹۸	۷۸,۵۰۶	۹۸	۷۹,۵۷۲	۹۸	۷۶,۰۱۶	جاده‌ای	تعداد وسایل نقلیه عمومی
۲	۱,۸۵۴	۲	۱,۸۳۵	۲	۱,۸۰۴	ریلی	

سهم شیوه های حمل و نقلی از حمل مسافر زمینی (بر اساس تعداد مسافر)



سهم شیوه های حمل و نقلی از حمل مسافر زمینی (بر اساس مسافر کیلومتر)



- با در نظر گرفتن روند فصلی ۱۴۰۳ و مقایسه سال های ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳، تصویر تحلیلی بخش مسافری ریلی دولایه است: از یک سو رشد مقطعی در سال ۱۴۰۲ و از سوی دیگر بازگشت به مسیر افت در سال ۱۴۰۳ که نشان دهنده ناپایداری ساختاری در عملکرد این بخش است.

- در سطح سالانه، تعداد مسافر از حدود ۲۹.۷ میلیون نفر در سال ۱۴۰۱ به ۳۱.۸ میلیون نفر در سال ۱۴۰۲ افزایش یافته (رشد ۷.۱ درصدی) که بیانگر احیای تقاضا پس از رکود قبلی است؛ اما این روند در سال ۱۴۰۳ معکوس شده و تعداد مسافر با افت ۵.۲ درصدی به حدود ۳۰.۱ میلیون نفر کاهش یافته است. این نوسان نشان می دهد رشد سال ۱۴۰۲ بیشتر ماهیت جبرانی و مقطعی داشته و به یک روند پایدار تبدیل نشده است.

- رفتار شاخص نفر کیلومتر حتی نگران کننده تر است. اگرچه در سال ۱۴۰۲ رشد ۴.۳ درصدی ثبت شده، اما در سال ۱۴۰۳ افتی معادل ۸ درصد مشاهده می شود که شدیدتر از کاهش تعداد مسافر است. این اختلاف به روشنی نشان می دهد که در سال ۱۴۰۳ علاوه بر کاهش تعداد سفرها، میانگین طول سفر نیز کاهش یافته و سهم سفرهای بلند مسافت افت کرده است. این یافته با داده های فصلی ۱۴۰۳ نیز هم راستاست که کاهش پیوسته نفر کیلومتر را تأیید می کند.

- در سمت عرضه، تعداد کل واگن های مسافری طی سه سال روندی افزایشی اما بسیار ملایم داشته (از ۱۸۰۴ دستگاه در ۱۴۰۱ به ۱۸۵۴ دستگاه در ۱۴۰۳). این رشد عرضه در حالی رخ داده که تقاضا در سال ۱۴۰۳ کاهش یافته و عملاً به مزاد ظرفیت عملیاتی منجر شده است. نتیجه طبیعی این ناهماهنگی، افت شاخص بهره‌وری است.

- شاخص کلیدی «متوسط بهره‌وری ماهانه واگن های مسافری» این عدم توازن را به خوبی آشکار می کند. بهره‌وری از حدود ۷۳۵ هزار نفر کیلومتر به ازای هر واگن در سال ۱۴۰۱، در سال ۱۴۰۲ به ۷۵۳ هزار افزایش یافته، اما در سال ۱۴۰۳ با سقوط ۹ درصدی به حدود ۶۸۶ هزار نفر کیلومتر رسیده است. این افت شدید، هم در مقیاس سالانه و هم در روند ماهانه فصل چهارم ۱۴۰۳، نشان دهنده افزایش واگن های کم بار، بالا رفتن هزینه های ثابت سرشکن نشده و کاهش کارایی اقتصادی ناوگان است.

- به صورت جمع بندی، ضعف بخش مسافری ریلی مجموعه ای از چالش های ساختاری در طراحی شبکه، بهره برداری و مدل اقتصادی آن است. عدم طراحی اصولی شبکه حمل و نقل مسافر و در نتیجه کاهش جذابیت سیستم ریلی برای مسافران، در کنار قیمت گذاری دستوری و عدم شفافیت در آمد نسبت به هزینه ها، عملکرد اقتصادی این بخش را تضعیف کرده است. همچنین، به دلیل همین ساختار ناکارآمد، بخش مسافری ریلی فاقد جذابیت لازم برای سرمایه گذاری بخش خصوصی بوده و امکان نو سازی و ارتقای کیفی به صورت پایدار فراهم نشده است.

- بررسی سهم حمل و نقل ریلی از کل حمل و نقل مسافر زمینی کشور در دوره ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳ نشان می دهد که عملکرد ریلی بسته به شاخص سنجش، رفتار متفاوتی داشته است. بر اساس تعداد مسافر، سهم حمل و نقل ریلی (بدون احتساب سفرهای با خودرو شخصی) از حدود ۱۸.۹۰ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۱۷.۵۴ درصد در سال ۱۴۰۲ و سپس به ۱۷.۳۶ درصد در سال ۱۴۰۳ کاهش یافته که بیانگر افت تدریجی سهم ریلی در جابه جایی مسافر است. این روند می تواند ناشی از محدودیت ظرفیت ناوگان مسافری و عدم ورود سرمایه گذاری های جدید در زمینه خرید ناوگان و بازسازی ناوگان فرسوده، عدم توسعه متناسب شبکه و همچنین جذابیت بالاتر حمل و نقل جاده ای در سفرهای کوتاه و میان برد باشد.

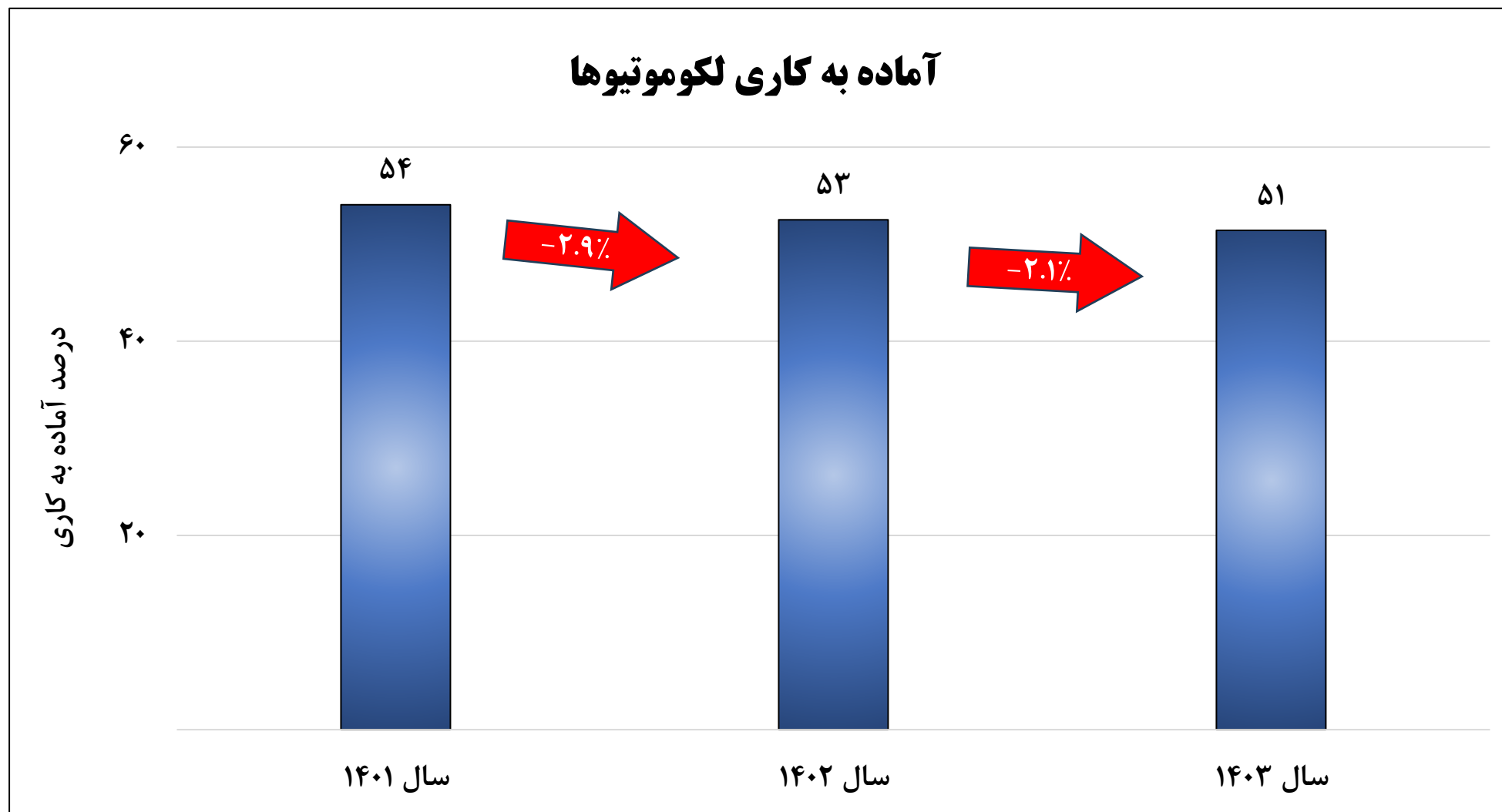
- در مقابل، بر اساس مسافر کیلومتر، سهم حمل و نقل ریلی روندی نسبتاً پایدار و حتی اندکی صعودی داشته و از حدود ۲۷.۳۷ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۲۶.۳۵ درصد در سال ۱۴۰۲ و سپس به ۲۸.۰۰ درصد در سال ۱۴۰۳ رسیده است. این تفاوت نشان می دهد که اگرچه سهم ریلی در تعداد مسافر کاهش یافته، اما همچنان نقش پررنگ تری در سفرهای بلند مسافت ایفا می کند. در مجموع، استمرار این وضعیت حاکی از تمرکز عملکرد ریلی بر مسیرهای طولانی و کاهش جذابیت آن در سفرهای کوتاه است و بدون نوسازی و بازسازی ناوگان، بهبود کیفیت خدمات و سیاست های حمایتی هدفمند، امکان افزایش سهم ریلی در بازار مسافری کشور با محدودیت جدی مواجه خواهد بود.

شاخص های بخش باری

شاخص های بخش مسافری

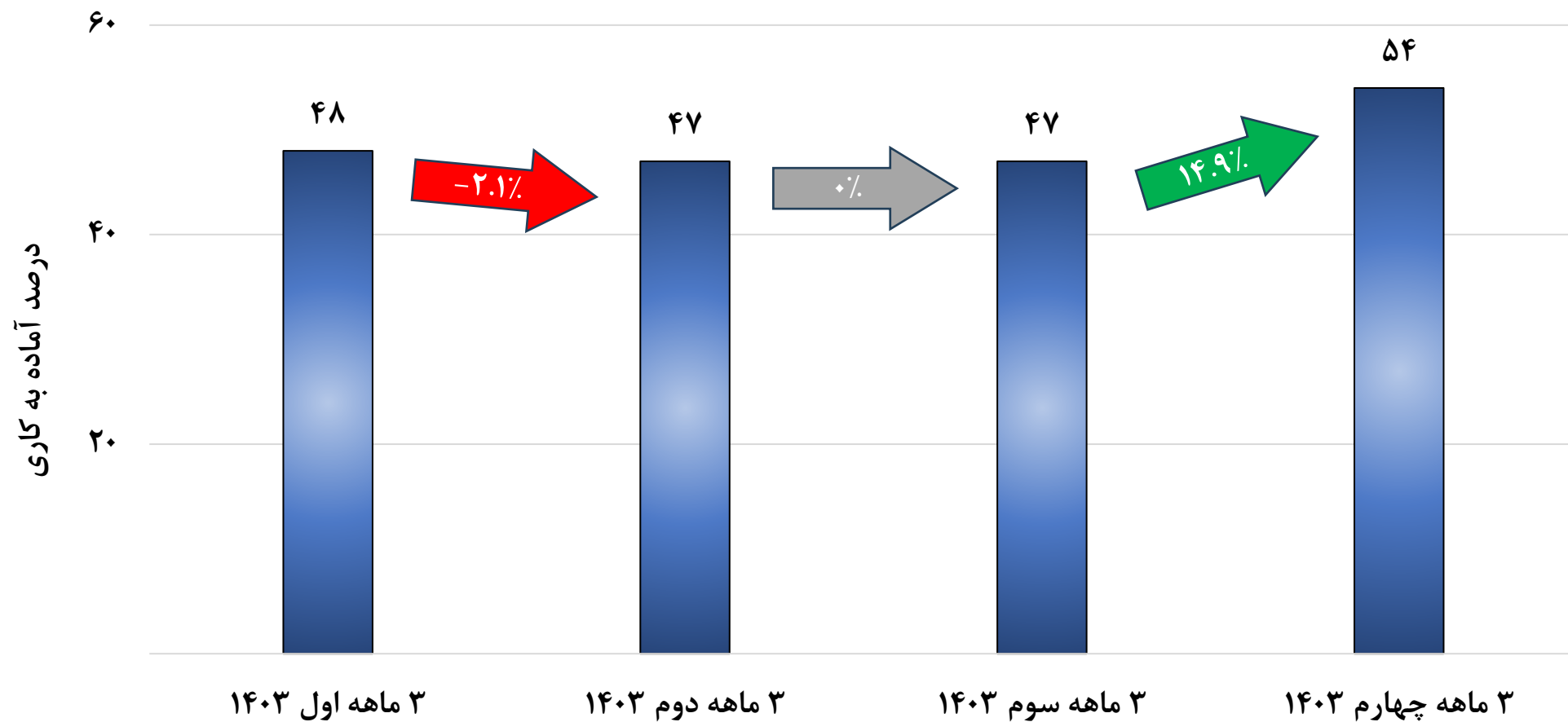
شاخص های بخش نیروی کشش

شاخص	واحد	سال ۱۴۰۱	سال ۱۴۰۲	سال ۱۴۰۳
تعداد لکوموتیو در سرویس	دستگاه	۵۲۶	۵۲۳	۵۲۴
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	–	–۰.۶	۰.۲
تعداد کل لکوموتیو	دستگاه	۹۷۳	۹۹۶	۱/۰۱۹
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	–	۲.۴	۲.۳
درصد آماده به کاری لکوموتیوها	درصد	۵۴	۵۳	۵۱
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	–	–۲.۹	–۲.۱



شاخص	واحد	۳ ماهه اول ۱۴۰۳	۳ ماهه دوم ۱۴۰۳	۳ ماهه سوم ۱۴۰۳	۳ ماهه چهارم ۱۴۰۳
تعداد لکوموتیو در سرویس	دستگاه	۵۱۵	۴۹۶	۵۲۷	۵۵۷
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	–	–۳.۷	۶.۳	۵.۷
تعداد کل لکوموتیو	دستگاه	۱,۰۱۲	۱,۰۱۵	۱,۰۲۱	۱,۰۲۹
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	–	۰.۳	۰.۶	۰.۸
درصد آماده به کاری لکوموتیوها	درصد	۴۸	۴۷	۴۷	۵۴
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	–	–۲.۱	۰.۰	۱۴.۹

آماده به کاری لکوموتیوها



- در بازه سه ساله ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۳، بخش نیروی کشش ریلی از نظر تعداد دارایی روندی افزایشی داشته، اما از نظر کیفیت بهره‌برداری با افت تدریجی مواجه شده است. تعداد کل لکوموتیوها از ۹۷۳ دستگاه در سال ۱۴۰۱ به ۹۹۶ دستگاه در سال ۱۴۰۲ و سپس به ۱۰۱۹ دستگاه در سال ۱۴۰۳ افزایش یافته که نشان‌دهنده تمرکز بر توسعه کمی ناوگان است. با این حال، این افزایش به‌طور کامل به افزایش ظرفیت عملیاتی منجر نشده است.

- شاخص کلیدی و هشداردهنده این بخش، درصد آماده به کاری لکوموتیوها است. این شاخص از ۵۴ درصد در سال ۱۴۰۱ به ۵۳ درصد در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته و در سال ۱۴۰۳ به ۵۱ درصد رسیده است. افت پیوسته آماده به کاری، علی‌رغم افزایش تعداد لکوموتیو، بیانگر تضعیف سیستم نگهداری و تعمیرات، افزایش سن مؤثر ناوگان و فشار عملیاتی بر لکوموتیوهای سالم است. در کنار این عوامل، عدم خصوصی سازی لکوموتیوهای دولتی و تداوم بهره‌برداری دولتی از بخش عمده ناوگان کشش نیز به عنوان یکی از علل ساختاری این روند قابل توجه است؛ چراکه نبود انگیزه‌های بهره‌وری، محدودیت در چابکی مدیریتی و ضعف در پاسخ‌گویی اقتصادی، موجب کاهش اثربخشی تعمیرات و افزایش زمان خواب لکوموتیوها می‌شود. مجموعه این شرایط، در نهایت به شکل‌گیری چرخه معیوب «خرابی بیشتر - خروج طولانی‌تر از سرویس» منجر شده و ظرفیت عملیاتی شبکه را تضعیف می‌کند.

- مسأله اصلی بخش کشش کمبود لکوموتیو نیست، بلکه کمبود لکوموتیو آماده به کار است. در چنین شرایطی، سرمایه گذاری صرف در خرید یا اضافه کردن لکوموتیو، بدون اصلاح فرآیندهای نگهداری و تعمیرات، مدیریت قطعات یدکی و کاهش زمان خواب تعمیراتی، بازدهی پایینی خواهد داشت و حتی می تواند هزینه های کل سیستم را افزایش دهد. در این چارچوب، اقدام به واگذاری لکوموتیوهای تحت مالکیت دولت به بخش خصوصی (به صورت نقدی، اقساطی یا در قالب مدل هایی نظیر ROO) می تواند به عنوان یک راهکار ساختاری مؤثر تلقی شود؛ چراکه انتقال مالکیت و بهره برداری به بخش خصوصی، با ایجاد انگیزه های اقتصادی و بهره وری، زمینه بهبود آماده به کاری، چابکی در کیفیت تعمیرات و ارتقای کارایی عملیاتی ناوگان کشش را فراهم می کند.

این انجمن کمافی السابق **در انتظار** است که شرکت راه آهن هر چه سریع تر اقدام به واگذاری لکوموتیوهای تحت مالکیت دولت به بخش خصوصی نماید تا با تزریق سرمایه بخش خصوصی به حوزه نیروی کشش، شاهد تسریع در بازگشت لکوموتیوهای متوقف به مدار خدمت باشیم.

- در جمع بندی، روند سه ساله نشان می دهد بخش نیروی کشش با یک عدم تعادل ساختاری مواجه است: رشد دارایی در کنار افت آمادگی عملیاتی. اگر این روند اصلاح نشود، پیامد مستقیم آن محدودیت ظرفیت حمل، کاهش قابلیت اطمینان سیر قطارها و انتقال فشار مضاعف به ناوگان سالم خواهد بود؛ موضوعی که در نهایت عملکرد کل شبکه ریلی، به ویژه بخش مسافری و باری، را تحت تأثیر منفی قرار می دهد.

* نحوه محاسبه شاخص های گزارش:

- متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن های باری: متوسط تن کیلومتر ماهیانه بار داخلی بر تعداد کل واگن های باری
- بهره‌وری واگن های مسافری: متوسط مسافر کیلومتر ماهیانه بر تعداد کل واگن های مسافری
- سرعت بازرگانی: متوسط مسافت پیمایش واگن های باری در گردش بر تعداد روزهای دوره، بر ۲۴ ساعت
- آماده به کاری لکوموتیوها: تعداد لکوموتیو در سرویس بر تعداد لکوموتیو در گردش

* منابع:

- سالنامه های آماری حمل و نقل ریلی شرکت راه آهن ج.ا.ا.
- سالنامه های آماری حمل و نقل جاده ای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای