

به نام خدا

آخرین وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی کشور (برون شهری)

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۲.....	۱. حمل و نقل باری جاده‌ای.....
۲.....	۱-۱. ناوگان عمومی باری و متوسط طول عمر.....
۳.....	۱-۲. تناسب با استانداردهای جهانی.....
۵.....	۱-۳. ظرفیت ناوگان عمومی باری جاده‌ای.....
۷.....	۲. ناوگان مسافری جاده‌ای.....
۷.....	۲-۱. ناوگان عمومی مسافری و متوسط طول عمر.....
۹.....	۲-۲. تناسب با استانداردهای جهانی.....
۱۱.....	۲-۳. ظرفیت ناوگان مسافری جاده‌ای.....
۱۳.....	جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....



آخرین وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی کشور (برون شهری)

چکیده

اگرچه حمل و نقل عمومی جاده‌ای بیشترین سهم را در جابه‌جایی کالا و مسافر در کشور برعهده دارد؛ اما متوسط طول عمر ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای به خصوص ناوگان باری، بالا است به طوری که متوسط طول عمر در ناوگان عمومی باری جاده‌ای به ۱۹ سال می‌رسد. علاوه بر بالا بودن طول عمر ناوگان عمومی جاده‌ای، خودمالکی نیز یکی از مشکلات عمومی در حمل و نقل عمومی جاده‌ای است به طوری که در حمل و نقل عمومی جاده‌ای، تنها ۳ درصد ناوگان باری و ۱/۵ درصد ناوگان مسافری در مالکیت شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل عمومی جاده‌ای قرار دارد و بقیه ناوگان، خودمالکی یا مالکیت شراکتی یا در مالکیت اشخاص است. وجود ناوگان خودمالکی در بهره‌برداری از ناوگان نیز مؤثر بوده به طوری که در سال ۱۳۸۶ به ازای هر تن ظرفیت باری معادل ۱۲۲/۴ تن و به ازای هر صندلی معادل ۵۱۳ نفر مسافر در جاده‌های کشور جابه‌جا شده‌اند که در مقایسه با عملکرد ناوگان عمومی باری و مسافری جاده‌ای کشورهای اروپایی، بسیار پایین است.

مقدمه

حمل و نقل ایمن و برخوردار از شرایط مناسب در جابه‌جایی کالا و مسافر در جاده‌های کشور ایجاب می‌کند تا ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای کشور (باری و مسافری) از وضعیت مناسبی برخوردار باشد. این وضعیت مناسب معمولاً با متوسط طول عمر ناوگان، وجود شرکت‌های حمل و نقل (حمل و نقل شناسنامه‌دار) و عملکرد ناوگان در جابه‌جایی کالا و مسافر، مرتبط است. بررسی فعالیت حمل و نقل عمومی جاده‌ای کشور حکایت از آن دارد که این شاخه حمل و نقل با مشکلاتی مواجه است که این مشکلات به کاهش کارایی ناوگان منجر شده و همین امر ورود سرمایه به این شاخه را با موانعی مواجه کرده است. در این گزارش وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای کشور مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱. حمل و نقل باری جاده‌ای

۱-۱. ناوگان عمومی باری و متوسط طول عمر

ناوگان عمومی باری کشور در سال ۱۳۸۶ معادل ۲۳۴۷۰۳ دستگاه و متوسط طول عمر این ناوگان در این سال ۱۹ سال بوده است. در بررسی تفصیلی طول عمر ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور، ملاحظه می‌شود که متوسط طول عمر ۸۴۵۰۸ دستگاه آن تا ۱۰ سال، متوسط عمر ۳۱۶۸۸ دستگاه آن ۱۰-۲۰ سال، ۵۴۸۸۳ دستگاه آن متوسط طول عمری ۲۰-۳۰ سال، ۵۷۲۸۱ دستگاه آن متوسط طول عمری ۳۰-۴۰ سال و بالاخره ۶۳۴۳ دستگاه آن متوسط طول عمر ۴۰ سال و بالاتر داشته است.





به طوری که ملاحظه می‌شود در این سال، تنها ۳۶ درصد ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور، متوسط طول عمر تا ۱۰ سال داشته و حدود ۶۴ درصد ناوگان متوسط طول عمری بیش از ۱۰ سال داشته که در ۴/۴ درصد آن متوسط طول عمر ۳۰ سال و بالاتر بوده است.

جدول ۱. ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور و متوسط طول عمر آن در سال ۱۳۸۶

عنوان	تا ۱۰ سال	۱۰ تا ۲۰ سال	۲۰ تا ۳۰ سال	۳۰ تا ۴۰ سال	۴۰ سال به بالا	جمع
تعداد - دستگاه	۸۴۵۰۸	۳۱۶۸۸	۵۴۸۸۳	۵۷۲۸۱	۶۳۴۳	۲۳۴۷۰۳
درصد به کل	۳۶	۱۳/۵	۲۳/۴	۲۴/۴	۲/۷	۱۰۰

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سال ۱۳۸۶، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

جدول ۲. طول عمر ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور به تفکیک

بارگیر ثابت و غیر ثابت در سال ۱۳۸۶

عنوان	تا ۱۰ سال	۱۰ تا ۲۰ سال	۲۰ تا ۳۰ سال	۳۰ تا ۴۰ سال	۴۰ سال به بالا	جمع
بارگیر ثابت (دستگاه)	۴۱۱۷۸	۱۶۳۶۸	۴۱۸۴۰	۴۱۸۱۶	۴۸۸۷	۱۴۶۰۸۹
بارگیر غیر ثابت (دستگاه)	۴۳۳۳۰	۱۵۳۲۰	۱۳۰۴۳	۱۵۴۶۵	۱۴۵۶	۸۸۶۱۴
جمع	۸۴۵۰۸	۳۱۶۸۸	۵۴۸۸۳	۵۷۲۸۱	۶۳۴۳	۲۳۴۷۰۳

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سال ۱۳۸۶، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

۱-۲. تناسب با استانداردهای جهانی

اگرچه مقایسه وضعیت متوسط طول عمر ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور با



استانداردهای جهانی موکول به وجود شرایط یکسان در مقایسه است؛ اما به هر صورت به استثنای بعضی کشورهای اروپایی کم توسعه یافته نظیر یونان و پرتغال در اکثر قریب به اتفاق کشورهای اروپایی، طول عمر متوسط ناوگان عمومی باری جاده‌ای عموماً تا ۱۰ سال و اکثراً تا ۵ سال بوده و در این کشورها به ندرت وسیله نقلیه باری عمومی جاده‌ای با طول عمر بیش از ۱۰ سال دیده می‌شود.^۱ البته در کنار این طول عمر، لازم است به وجود تعمیرگاه‌های مجهز، در دسترس بودن قطعات یدک، موظف بودن راننده به سرویس وسیله نقلیه در موعد و کارکرد مشخص، موظف بودن رانندگان به داشتن گواهی سلامت و بازبینی مستمر آن توسط مقامات، وجود ساعات کار مشخص برای رانندگان و خروج راننده از هدایت موظف وسیله نقلیه در غیر آن ساعات، موظف بودن و عمل به اجرای قواعد و قوانین رانندگی و به خصوص حمل‌ونقل در قالب شرکت‌های حمل‌ونقل (به عبارت دیگر شناسنامه‌دار بودن حمل‌ونقل) و نادر بودن وسیله نقلیه خودمالکی و ... در این کشورها اشاره گردد. مواردی که اکثراً در کشور ما به دلایل مختلف رعایت نمی‌شود.

در ارتباط با نحوه مالکیت ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور اطلاعات موجود نشان می‌دهد که بیش از ۶/۶ درصد ناوگان مذکور، خودمالکی، حدود ۳ درصد آن در مالکیت شرکت‌ها و مؤسسات باربری و حدود ۴/۴ درصد دیگر آن نیز ملکی شراکتی و ملکی شخص دیگر بوده است. به طوری که ملاحظه می‌شود در کشور ما برخلاف کشورهای دیگر که مالکیت وسیله نقلیه باری عمومی در مالکیت شرکت‌های حمل‌ونقل است تنها حدود ۳ درصد ناوگان حمل‌ونقل عمومی باری کشور در مالکیت

۱. فدراسیون بین‌المللی راه - ERF.



شرکت‌ها یا مؤسسات حمل‌ونقل قرار دارد و بقیه آن به‌نحوی در مالکیت فردی و راننده است که این افراد هم مطابق سلیقه و به دور از ضوابط و مقررات حاکم بر شرکت‌های حمل‌ونقل فعالیت می‌کنند. این امر موجب شده تا نظم لازم در به‌کارگیری ظرفیت موجود باری جاده‌ای وجود نداشته باشد و به خدمت گرفتن آن با توجه به برنامه و نیازها، امکان‌پذیر نباشد.

جدول ۳. ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور برحسب نحوه مالکیت در سال ۱۳۸۶

عنوان	خودمالکی	ملکی شرکت یا مؤسسه	ملکی شراکتی	ملکی شخص دیگر	جمع
تعداد - دستگاه	۱۶۱۱۲۰	۷۰۹۰	۲۹۰۶۸	۲۷۴۲۵	۲۳۴۷۰۳
درصد به کل	۶۸/۶	۳	۱۲/۴	۱۶	۱۰۰

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سال ۱۳۸۶، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

۳-۱. ظرفیت ناوگان عمومی باری جاده‌ای

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که ظرفیت حمل خالص تعداد ۲۳۴۷۰۳ دستگاه انواع کامیون باری موجود و در حال فعالیت کشور در سال ۱۳۸۶ معادل ۳,۹۶۱,۸۰۱ تن بوده است. به‌عبارت دیگر در کشور، در یک لحظه، ظرفیتی بیش از ۳/۹ میلیون تن برای حمل کالا از طریق جاده، وجود داشته است. از آنجا که این ظرفیت حمل خالص با میزان جابه‌جایی کالا در سال معنا پیدا می‌کند لازم است تا مقدار جابه‌جایی کالا در کشور، در سال ۱۳۸۶ نیز از نظر بگذرد. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای میزان کل کالای حمل شده را در جاده‌های کشور، در سال ۱۳۸۶ معادل ۴۸۵ میلیون تن اعلام کرده است. با این میزان کالای حمل شده معلوم می‌گردد در طول ۳۶۵ روز



سال ۱۳۸۶ با هر تن ظرفیت حمل موجود، معادل ۱۲۲/۴ تن کالا، در جاده‌های کشور جابه‌جا شده است. از آنجا که متوسط وزن محموله (کالا) در هر سفر در انواع کامیون، معادل ۱۳ تن بوده^۱ ملاحظه می‌شود معادل ۱۵۹۱ تن کالا در سال ۱۳۸۶ توسط یک کامیون در جاده‌های کشور جابه‌جا شده است. مقایسه متوسط مقدار کالای جابه‌جا شده توسط یک کامیون در جاده‌های کشور در سال ۱۳۸۶ با متوسط حجم جابه‌جایی کالا توسط یک کامیون در کشورهای اروپایی نشان می‌دهد که متوسط حجم جابه‌جایی کالا توسط یک کامیون در کشور ما معادل یک پنجم متوسط حجم جابه‌جایی کامیون‌های باری در این کشورها است.^۲

اگرچه تعداد نوبت‌های کاری و مسافت‌های کوتاه از جمله عوامل بالا رفتن میزان جابه‌جایی کالا توسط یک کامیون در کشورهای اروپایی است؛ ولی به هر صورت متوسط حجم جابه‌جایی کالا توسط یک کامیون در کشور ما پایین است که این امر از ظرفیت اضافی و نبود تناسب بین ظرفیت موجود حمل کالا در جاده‌های کشور با مقدار کالای قابل جابه‌جایی در کشور حکایت دارد. همین اضافه ظرفیت ایجاب می‌کند تا نسبت به خروج تدریجی کامیون‌های با طول عمر بالا (کامیون‌های با بیش از ۲۰ سال عمر) از جریان فعالیت در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور اقدام لازم معمول گردد.

۱. سازمان راهداری حمل‌ونقل جاده‌ای، سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۸۶.

۲. متوسط حجم جابه‌جایی یک کامیون در کشورهای اروپایی در سال بیش از ۸۰۰۰ تن است. بانک جهانی.



۲. ناوگان مسافری جاده‌ای

۲-۱. ناوگان عمومی مسافری و متوسط طول عمر

ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور در سال ۱۳۸۶ در مجموع معادل ۵۲۰۶۶ دستگاه و متوسط طول عمر در مجموع ناوگان مذکور (اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه) معادل ۱۳/۴ سال بوده است.^۱ از مجموع ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور در این سال، معادل ۱۲۵۵۵ دستگاه یا ۲۴/۱ درصد آن را اتوبوس، ۱۷۳۹۴ دستگاه یا ۳۳/۴ درصد آن را مینی‌بوس و ۲۲۱۱۵ دستگاه یا ۴۲/۵ درصد آن را سواری کرایه تشکیل می‌داده است. متوسط طول عمر اتوبوس در این سال معادل ۱۳/۰۴ سال، متوسط طول عمر مینی‌بوس معادل ۲۳/۳ سال و بالاخره متوسط طول عمر سواری کرایه، معادل ۵/۷۵ سال بوده است. در بررسی تفصیلی طول عمر ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور، ملاحظه می‌شود که تعداد ۵۱۰۷ دستگاه اتوبوس دارای متوسط طول عمر تا ۱۰ سال، تعداد ۴۷۳۸ دستگاه آن دارای متوسط طول عمر ۱۰-۲۰ سال و تعداد ۲۷۱۰ دستگاه آن دارای متوسط طول عمر ۲۰-۳۰ سال بوده و در جابه‌جایی مسافر در جاده‌های کشور، اتوبوس‌های با طول عمر بیش از ۳۰ سال ثبت نشده است. اما از ۱۷۳۹۴ دستگاه مینی‌بوس فعال در حمل مسافر در جاده‌های کشور در سال ۱۳۸۶، متوسط طول عمر تعداد ۱۲۷۹ دستگاه آن تا ۱۰ سال، تعداد ۴۱۲۸ دستگاه آن متوسط طول عمر ۱۰-۲۰ سال، تعداد ۸۴۹۱ دستگاه آن متوسط طول عمر ۲۰-۳۰ سال، تعداد ۳۴۳۴ دستگاه آن متوسط طول عمر ۳۰-۴۰

۱. سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سال ۱۳۸۶، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.



سال، تعداد ۲۱ دستگاه آن متوسط طول عمر ۴۰-۵۰ سال و بالاخره ۴۱ دستگاه آن متوسط طول عمر بیش از ۵۰ سال (یعنی نیم قرن) داشته‌اند. از آنجا که ایمنی و سلامت در مسافرت از اصول اولیه در حمل‌ونقل عمومی مسافری است جای سؤال است که این سلامت و ایمنی با مینی‌بوس‌های با طول عمر نیم قرن و بیشتر چگونه تأمین می‌شود و اصولاً متولی حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در قبال فعالیت مینی‌بوس‌های با چنین طول عمر و حمل مسافر در جاده‌های کشور، مسئولیت دارد یا خیر؟

در رابطه با سواری کرایه اطلاعات موجود نشان می‌دهد که از مجموع ۲۲۱۱۵ دستگاه سواری کرایه فعال در حمل مسافر در جاده‌های کشور، تعداد ۱۷۹۹۹ دستگاه دارای متوسط طول عمر تا ۱۰ سال، تعداد ۳۵۲۹ دستگاه آن دارای متوسط طول عمر ۱۰-۲۰ سال، تعداد ۵۳۱ دستگاه آن دارای متوسط طول عمر ۲۰-۳۰ سال، تعداد ۸ دستگاه آن دارای متوسط طول عمر ۳۰-۴۰ سال، تعداد ۴۷ دستگاه آن دارای متوسط طول عمر ۴۰-۵۰ سال و بالاخره یک دستگاه آن دارای طول عمر بالای ۵۰ سال بوده است. نظیر آنچه در متوسط طول عمر مینی‌بوس‌ها گفته شد در سواری کرایه هم سواری‌های با بیش از ۳۰، ۴۰ و ۵۰ سال طول عمر مشغول جابه‌جایی مسافر در جاده‌های کشور هستند که این امر تهدیدی بر سلامت جابه‌جایی مسافر در جاده‌های کشور محسوب می‌شود.



جدول ۴. ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور و متوسط طول عمر آن در سال ۱۳۸۶

عنوان	تا ۱۰ سال	تا ۲۰ سال	تا ۳۰ سال	تا ۴۰ سال	بالاتر از ۵۰ سال	جمع
اتوبوس - دستگاه	۵۱۰۷	۴۷۳۸	۲۷۱۰	—	—	۱۲۵۵۵
مینی‌بوس - دستگاه	۱۲۷۹	۴۱۲۸	۸۴۹۱	۳۴۳۴	۲۱	۱۷۳۹۴
سواری کرایه - دستگاه	۱۷۹۹۹	۳۵۲۹	۵۲۱	۸	۴۷	۳۲۱۱۵
جمع - دستگاه	۲۴۳۸۵	۱۲۳۹۵	۱۱۷۳۲	۳۴۴۲	۶۸	۵۲۰۶۴

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سال ۱۳۸۶، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

جدول ۵. مسافر جابه‌جا شده از طریق ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور در سال ۱۳۸۶

(ارقام به میلیون نفر)

عنوان	از طریق اتوبوس	از طریق مینی‌بوس	از طریق سواری	جمع
مسافر جابه‌جا شده براساس صورت* وضعیت‌های صادره	۱۳۳	۸۷	۲۸	۲۴۸
درصد به کل	۵۴	۳۵	۱۱	۱۰۰

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سال ۱۳۸۶، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

* تعداد مسافر جابه‌جا شده در سفرهای عمومی در سطح کشور در سال ۱۳۸۶ معادل ۴۵۵/۶ میلیون نفر برآورد شده است.

۲-۲. تناسب با استانداردهای جهانی

در مقایسه وضعیت متوسط طول عمر ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور با استانداردهای جهانی، نظیر آنچه در مقایسه متوسط طول عمر ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور عنوان شد وجود شرایط یکسان در این مقایسه، یک اصل است. اما اطلاعات موجود نشان می‌دهد که به‌طور کلی متوسط طول عمر ناوگان مسافری



جاده‌ای در کشورهای اروپایی کمتر از ۱۰ سال و اکثراً تا ۵ سال است.^۱ البته در کنار متوسط طول عمر پایین این ناوگان، زمینه‌های دیگری نیز وجود دارد که به سلامت فعالیت این ناوگان کمک می‌کند. از زمینه‌های مذکور می‌توان به وجود تعمیرگاه‌های مجهز، در دسترس بودن قطعات یدک، موظف بودن راننده به سرویس وسیله نقلیه در موعد و کارکرد مشخص، وجود ساعت کار مشخص برای راننده، داشتن گواهی سلامت و بازبینی مستمر آن و بالاخره همه آن چیزی که می‌تواند به امنیت و سلامت سفر در جاده‌ها کمک کند، اشاره کرد. نکته دیگر در حمل‌ونقل عمومی مسافر در جاده‌ها در کشورهای اروپایی، فعالیت و وجود شرکت‌های مسافری جاده‌ای است که مالک بیشترین تعداد وسیله نقلیه مسافری خود هستند و اگر راننده‌ای قصد سرمایه‌گذاری داشته باشد سهام‌دار در شرکت مذکور خواهد بود و به‌ندرت وسیله نقلیه خودمالکی دیده می‌شود که به فعالیت در حمل مسافر، خارج از شرکت‌های مذکور و یا داخل آن بپردازد. به‌عبارت دیگر در کشورهای اروپایی فعالیت حمل‌ونقل عمومی مسافری جاده‌ای شناسنامه‌دار و ضابطه‌مند است. اگر به همین نکته در کشور ما توجه گردد ملاحظه می‌شود شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر در جاده‌های کشور عموماً دارای ناوگان خودمالکی هستند و سهم شرکت‌های حمل‌ونقل صاحب وسیله نقلیه مسافری، در مجموع اندک است. در این رابطه در بررسی نحوه مالکیت ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور ملاحظه می‌شود که در مجموع ۹۸/۵ درصد از ناوگان مذکور (اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه) خودمالکی، ملکی شراکتی و ملکی شخص دیگر بوده و تنها ۱/۵ درصد ناوگان مذکور، ملکی شرکت یا مؤسسه حمل‌ونقل مسافری

۱. بانک جهانی.



جاده‌ای بوده است. در همین جا چنانچه نحوه مالکیت ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای با ناوگان عمومی باری مورد مقایسه قرار گیرد ملاحظه می‌شود خودمالکی ناوگان در حمل‌ونقل عمومی مسافری، بیشتر و سهم شرکت یا مؤسسه در مالکیت وسیله نقلیه در حمل‌ونقل عمومی مسافری از حمل‌ونقل عمومی باری جاده‌ای کمتر است.

نکته قابل ذکر درباره ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای آنکه از مجموع ۵۲۰۶۴ دستگاه وسیله نقلیه عمومی فعال در حمل‌ونقل عمومی مسافری جاده‌ای، تعداد ۵۰۱۶۲ دستگاه یا ۹۶/۳ درصد آن ساخت داخل و تنها ۱۹۰۲ دستگاه یا ۳/۷ درصد آن ساخت کشورهای آلمان، ژاپن، چین، ایتالیا، فرانسه، سوئد و آمریکا بوده است.

جدول ۶. وسیله نقلیه عمومی مسافری جاده‌ای برحسب نوع مالکیت در سال ۱۳۸۶

عنوان	خودمالکی	ملکی شراکتی	ملکی شخص دیگر	ملکی شرکت یا مؤسسه	جمع
اتوبوس - دستگاه	۷۷۰۸	۲۱۸۵	۲۴۲۹	۲۳۳	۱۲۵۵۵
مینی‌بوس - دستگاه	۱۴۸۵۰	۱۰۴۷	۱۳۶۷	۱۳۰	۱۷۳۹۴
سواری کرایه - دستگاه	۲۰۷۶۷	۲۳۲	۷۱۴	۴۰۲	۲۲۱۱۵
جمع - دستگاه	۴۳۳۲۵	۳۴۶۴	۴۵۱۰	۷۶۵	۵۲۰۶۴

مأخذ: سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سال ۱۳۸۶، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

۳-۲. ظرفیت ناوگان مسافری جاده‌ای

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که ظرفیت ۵۲۰۶۶ دستگاه انواع وسیله نقلیه عمومی مسافری جاده‌ای کشور در سال ۱۳۸۶ در مجموع ۸۸۸۳۲۰ صندلی بوده که ۵۰/۹ درصد آن مربوط به ۱۲۵۵۵ دستگاه اتوبوس، ۳۹/۱ درصد آن مربوط به ۱۷۳۹۴



دستگاه مینی‌بوس و بالاخره ۱۰ درصد آن مربوط به ۲۲۱۱۵ دستگاه سواری کرایه بوده است. با ظرفیت مذکور در مجموع در سال ۱۳۸۶ معادل ۴۵۵/۶ میلیون نفر مسافر در جاده‌های کشور توسط این تعداد صندلی جابه‌جا شده است. با توجه به حجم جابه‌جایی مسافر مذکور ملاحظه می‌شود در این سال در ازای هر صندلی معادل ۵۱۳ نفر جابه‌جا شده‌اند. از آنجا که متوسط تعداد مسافر در هر سفر در کل وسایط نقلیه عمومی جاده‌ای (اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه) در این سال ۱۴/۲۵ نفر بوده^۱ ملاحظه می‌شود معادل ۷۳۱۰ نفر در سال ۱۳۸۶ توسط یک وسیله نقلیه عمومی مسافری در جاده‌های کشور، مسافر جابه‌جا شده است. چنانچه این تعداد مسافر جابه‌جا شده توسط یک وسیله نقلیه عمومی مسافری در جاده‌های کشور در سال ۱۳۸۶ با متوسط تعداد جابه‌جایی یک وسیله نقلیه عمومی (اکثراً اتوبوس) در کشورهای اروپایی مقایسه گردد ملاحظه می‌شود متوسط میزان جابه‌جایی در کشور ما نزدیک به یک چهارم میزان جابه‌جایی در کشورهای اروپایی است.^۲ اگرچه پایین بودن متوسط میزان جابه‌جایی وسیله نقلیه عمومی مسافری در جاده‌های کشور به علت اضافه ظرفیت نمی‌تواند باشد ولی به هر صورت از عدم استفاده مطلوب از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این زمینه حکایت دارد. ضمن اینکه وجود خودمالکی، طول عمر بالا (در اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه) و نبود شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل مسافری جاده‌ای به پایین بودن این حجم جابه‌جایی کمک کرده است.

۱. سالنامه آماری حمل‌ونقل جاده‌ای، سال ۱۳۸۶، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.

۲. متوسط حجم جابه‌جایی یک وسیله نقلیه عمومی مسافری جاده‌ای در کشورهای اروپایی به ۳۰ هزار نفر در سال می‌رسد. بانک جهانی.



جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

با توجه به مراتب بالا در مجموع می‌توان گفت:

۱. ظرفیت ناوگان عمومی باری و مسافری جاده‌ای کشور با میزان کالا و مسافر قابل جابه‌جایی تناسبی ندارد.

متناسب‌سازی میزان ظرفیت با تقاضای حمل‌ونقل جاده‌ای می‌باید در دستور کار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به‌عنوان متولی حمل‌ونقل جاده‌ای قرار گیرد تا از طرفی وجود ظرفیت اضافی که از بهره‌دهی کم سرمایه در این شاخه حمل‌ونقل حکایت دارد کاسته گردد و از طرف دیگر با بالا بردن میزان بهره‌وری و بهره‌دهی، رغبت به سرمایه‌گذاری و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای افزایش یابد.

۲. متوسط طول عمر ناوگان عمومی باری و مسافری جاده‌ای در کشور بالاست که این امر موجب اتلاف انرژی، کاهش سطح ایمنی سفر در جاده‌ها و وارد آمدن خسارات مالی و جانی می‌گردد. لازم است نسبت به نوسازی ناوگان از طریق اعمال سیاست‌های تشویقی با برنامه زمان‌بندی مشخص اقدام گردد زیرا تأخیر در انجام نوسازی، زیان‌های مادی و انسانی به‌همراه دارد.

۳. در حمل‌ونقل عمومی و مسافری جاده‌ای، خودمالکی یکی از مشکلات مهم این شاخه حمل‌ونقل است. ضرورت دارد تا نسبت به شناسنامه‌دار کردن فعالیت حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای بار و مسافر سریعاً اقدام گردد و با ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل که در آن وسیله نقلیه در مالکیت شرکت یا مؤسسه حمل‌ونقل باشد به نارسایی موجود در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای خاتمه داده شود.



شماره مسلسل: ۹۶۰۷

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: آخرین وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی کشور (برون شهری)

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)

تهیه و تدوین: ذبیح‌ا... طلوعی

ناظر علمی: حسین صفایی

متقاضی: علی‌اکبر آقایی مغانجوقی (رئیس کمیسیون عمران)

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه‌های کلیدی و معادل انگلیسی آنها:

حمل و نقل عمومی (Public Transportation)

تاریخ انتشار: ۱۳۸۸/۲/۹