

با نمایندگان مردم در مجلس دهم
۱۴. نگاهی بر وضعیت بخش حمل و نقل

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰
شماره مسلسل: ۱۴۸۳۹
خردادماه ۱۳۹۵

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده.....
۴.....	مقدمه.....
۴.....	۱. حمل و نقل در کشور.....
۵.....	۲. حمل و نقل زمینی.....
۱۰.....	۳. حمل و نقل هوایی.....
۱۲.....	۴. حمل و نقل دریایی.....
۱۴.....	۵. مدیریت بر بخش.....
۱۵.....	نتیجه گیری.....
۱۶.....	منابع و مأخذ.....



با نمایندگان مردم در مجلس دهم ۱۴. نگاهی بر وضعیت بخش حمل و نقل

چکیده

- در سال ۱۳۹۳ در حمل و نقل عمومی کشوری در مجموع معادل ۶۰۵ میلیون تن کالا و ۳۷۱ میلیون نفر مسافر جابجا شده‌اند.
- از کل کالاهای جابجا شده در حمل و نقل عمومی کشور معادل ۹۴/۲ درصد آن از طریق جاده و ۵/۸ درصد آن از طریق راه آهن حمل و نقل شده و سهم حمل و نقل هوایی بسیار ناچیز بوده است.
- از کل مسافر جابجا شده در حمل و نقل عمومی کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۸۵/۷ درصد آن از طریق جاده‌ها، معادل ۶/۷ درصد آن از طریق راه آهن و ۷/۶ درصد آن از طریق حمل و نقل هوایی جابجا شده‌اند.
- طول راه‌های در دست بهره‌برداری در کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۲۱۷۸۹۷ کیلومتر بوده که ۳۹/۴ درصد آن را راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی و ۶۰/۶ درصد آن را راه‌های روستایی تشکیل می‌داده است.
- از راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی معادل ۲/۸ درصد آن را آزادراه‌ها، ۱۶/۹ درصد آن را بزرگراه‌ها، ۲۹ درصد آن را راه‌های اصلی و ۵۱/۳ درصد آن را راه‌های فرعی تشکیل می‌داده است.
- در ارتباط با راه‌های در دست بهره‌برداری، موضوع قابل ذکر طول عمر بالا و ناکافی

بودن امر نگهداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده است.

- در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۳ در مجموع ۵۷۰ میلیون تن کالا توسط ۴۲۳ هزار دستگاه انواع کامیون از طریق جاده در سطح کشور جابجا شده است.

- در ارتباط با کارآیی ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور باید از طول عمر بالا و نیز ترکیب این ناوگان از نظر نحوه مالکیت یاد کرده عواملی که در کاهش کارآیی ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور بسیار مؤثر هستند.

- در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۳ در مجموع ۳۱۸ میلیون نفر مسافر از طریق ۹۸ هزار دستگاه ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای شامل اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه جابجا شده‌اند.

- ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافری جاده‌ای کشور نیز نظیر ناوگان حمل‌ونقل عمومی باری جاده‌ای کشور از طول عمر بالا و نحوه ترکیب ناوگان از نظر نحوه مالکیت رنج می‌برد.

- طول خطوط آهن کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۱۰۳۷۶ کیلومتر خطوط اصلی بوده است. در حمل‌ونقل ریلی نیز نظیر حمل‌ونقل جاده‌ای امر نگهداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست.

- در سال ۱۳۹۳ مقدار کالای جابجا شده از طریق حمل‌ونقل ریلی معادل ۳۴/۹ میلیون تن بوده که توسط ۲۱۲۳۴ دستگاه انواع واگن‌های باری در سرویس که ۹۵ درصد آن در مالکیت بخش خصوصی بوده جابجا شده است.

- پایین بودن کارآیی در حمل‌ونقل ریلی را می‌توان اولاً در استفاده از واگن باری به صورت انبار و تأخیر صاحب کالا در تحویل گرفتن کالا با وجود جریمه ثانیاً نبود



حمل و نقل مبدأ تا مقصد (درب تا درب)، ثالثاً نبود تلاش و فقدان برنامه در جذب بیشتر بار و بالا بردن سهم حمل و نقل ریلی در حمل و نقل کشور دانست.

- در سال ۱۳۹۳ در مجموع ۵۴ فرودگاه در دست بهره‌برداری بوده که از این تعداد ۲۵ فرودگاه به‌عنوان فرودگاه با مرز هوایی، ۹ فرودگاه به‌عنوان فرودگاه بین‌المللی و بقیه به‌عنوان فرودگاه‌های داخلی رده‌بندی شده‌اند.

- تعداد مسافر جابجا شده در پروازهای داخلی و بین‌المللی در حمل و نقل هوایی در قالب ۱۹۳۸۹۳ نشست و برخاست هواپیما در مجموع ۲۲/۶ میلیون نفر بوده است.

- اطلاعات موجود نشان می‌دهد که ظرفیت ایجاد شده در فرودگاه‌های در دست بهره‌برداری حدود ۶۵ میلیون نفر در سال بوده که در مقایسه با تعداد اعزام و پذیرش مسافر در این فرودگاه‌ها، ملاحظه می‌شود حدود ۶۳/۸ درصد ظرفیت ایجاد شده در دست بهره‌برداری بوده است.

- تعداد بنادر بازرگانی کشور در سال ۱۳۹۳ در شمال و جنوب کشور به ۱۶ بندر افزایش یافته که ۶ بندر آن در شمال کشور و ۱۰ بندر آن در جنوب کشور تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی قرار داشته‌اند. این بنادر در این سال معادل ۲۰۰ میلیون تن ظرفیت اسمی، همچنین معادل ۴/۸ میلیون TEU ظرفیت کانتینری داشته‌اند.

- مقدار کالای تخلیه و بارگیری شده در بنادر بازرگانی کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۱۴۷ میلیون تن بوده که در مقایسه با ظرفیت اسمی ایجاد شده ملاحظه می‌شود معادل ۷۳/۵ درصد ظرفیت مذکور در این سال در دست بهره‌برداری بوده است.

- در ارتباط با ساختار موجود حمل و نقل کشور باید گفت تجمیع وزارت راه و ترابری و وزارت مسکن و شهرسازی و تشکیل وزارت راه و شهرسازی در یک اقدام ناپخته،

شتابزده و غیر کارشناسی انجام گرفته و به هیچ وجه با شرایط زمانی و جایگاه حمل و نقل در اقتصاد ملی مطابقت نداشته است. ضرورت زمانی و نیاز اقتصاد ملی ایجاب می‌کند هر چه زودتر وزارت راه از وزارت راه و شهرسازی منتزع و نسبت به تشکیل وزارت حمل و نقل اقدام شود.

مقدمه

حمل و نقل و جابجایی کالا و مسافر در کشور از طریق سه شیوه حمل و نقل زمینی (جاده و راه‌آهن)، هوایی و دریایی انجام می‌شود. زیربناها در حمل و نقل زمینی عموماً از محل بودجه عمومی دولت و در حمل و نقل هوایی و دریایی از محل درآمد - هزینه احداث می‌گردند.

۱. حمل و نقل در کشور

کالا و مسافر جابجا شده در حمل و نقل عمومی کشور در سال ۱۳۹۳ در مجموع معادل ۶۰۵ میلیون تن کالا و ۳۷۱ میلیون نفر مسافر بوده است. به خاطر نقش ناچیز حمل و نقل هوایی در جابجایی کالا و نیز به خاطر نبود حمل و نقل رودخانه‌ای، کل کالاهای حمل شده در این سال از طریق جاده و ریل انجام شده است، اما مسافر جابجا شده با نقشی که حمل و نقل هوایی در جابجایی مسافر در این سال داشته، از طریق جاده، ریل و هوا در کشور جابجا شده است. در سال ۱۳۹۳ از کل کالاهای جابجا شده در حمل و نقل عمومی کشور معادل ۹۴/۲ درصد آن از طریق جاده و تنها ۵/۸ درصد آن از طریق راه‌آهن و از تعداد مسافر جابجا شده در این سال معادل ۸۵/۷ درصد آن از طریق جاده، معادل ۶/۷



درصد آن از طریق راه‌آهن و $7/6$ درصد آن از طریق حمل‌ونقل هوایی جابجا شده است. به طوری که ملاحظه می‌شود حمل‌ونقل جاده‌ای چه در جابجایی کالا و چه در جابجایی مسافر در کشور نقش غالب را در این سال برعهده داشته و سهم حمل‌ونقل ریلی و هوایی در این زمینه اندک بوده است.

۲. حمل‌ونقل زمینی

حمل‌ونقل زمینی شامل حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای و حمل‌ونقل ریلی است. در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای (جابجایی کالا و مسافر) عموماً بخش خصوصی فعال است و در حمل‌ونقل ریلی، حمل‌ونقل کالا از طریق شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های غیردولتی و حمل‌ونقل مسافر از طریق شرکت‌های غیردولتی انجام می‌شود.

۲-۱. حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای

۲-۱-۱. زیربنا

طول راه‌های در دست بهره‌برداری در کشور در سال ۱۳۹۳ در مجموع معادل ۲۱۷۸۹۷ کیلومتر گزارش شده که معادل $39/4$ درصد آن را راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی و $60/6$ درصد آن را راه‌های روستایی تشکیل می‌دهند. از راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی معادل $2/8$ درصد آن را آزادراه‌ها، $16/9$ درصد آن بزرگراه‌ها، $29/0$ درصد آن راه اصلی و $51/3$ درصد آن راه فرعی است. موضوع قابل ذکر در ارتباط با راه‌های در دست بهره‌برداری، طول عمر بالا و ناکافی

بودن امر نگهداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده است. در حال حاضر فعالیت نگهداری از راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی با دسته‌بندی به نام راه‌های شریانی و راه‌های غیرشریانی انجام می‌گیرد. بیشترین تلاش معاونت راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای وزارت راه و شهرسازی به نگهداری از راه‌های شریانی که حدود ۳۴۰۰۰ کیلومتر از مجموع راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت مذکور را تشکیل می‌دهد، معطوف گردیده است. چنانچه اعتبار یا امکاناتی باقی مانده باشد به بقیه راه‌های این حوزه اختصاص خواهد یافت. نگهداری از راه‌های روستایی هم چندان مطلوب نیست با وجودی که بیش از ۷۰ درصد راه‌های روستایی کشور را راه‌های با رویه آسفالت تشکیل می‌دهد ولی عدم توجه کافی به امر نگهداری موجب شده تا به جسم راه خسارت وارد شود و سطح سرویس این نوع راه‌ها کاهش یابد. لازم به یادآوری است که در ارتباط با نگهداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده عموماً از کمبود یا نبود اعتبار به‌عنوان عامل اصلی یاد می‌گردد.

۲-۱-۲. بهره‌برداری

در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۳ در مجموع ۵۷۰ میلیون تن کالا توسط ۴۲۳ هزار دستگاه انواع کامیون از طریق جاده در سطح کشور جابجا شده است. با مقدار کالای حمل شده توسط کامیون‌های مذکور ملاحظه می‌شود هر کامیون عمومی جاده‌ای در طول سال ۱۳۹۳ حدود ۱۳۴۷ تن کالا در کشور جابجا کرده است که با در نظر گرفتن متوسط ظرفیت خالص هر دستگاه کامیون که ۱۵ تن در نظر گرفته می‌شود ملاحظه می‌گردد هر دستگاه کامیون حدود ۸/۸ سفر در طول ۳۶۵ روز از سال ۱۳۹۳ را داشته که با توجه به زمان خواب کامیون در سال بابت تعمیر و متوسط مسافت طی شده



در هر سفر، ملاحظه می‌شود کارآیی ناوگان چندان مطلوب نیست. در ارتباط با کارآیی ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور باید از طول عمر بالا و نیز ترکیب این ناوگان از نظر نحوه مالکیت ذکری به میان آید، عواملی که در کاهش کارآیی ناوگان مؤثر هستند. متوسط طول عمر ناوگان باری عمومی جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۱۷/۳۱ سال بوده در صورتی که این متوسط طول عمر در کشورهای اروپایی تا ۵ سال است. ترکیب ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور نیز حکایت از آن دارد که در سال ۱۳۹۳ معادل ۸۲/۶ درصد از این ناوگان، ملکی راننده (خودمالکی) بوده و تنها ۳/۷ درصد آن ملکی شرکت یا مؤسسه بوده و بقیه انواع دیگر مالکیت‌ها مانند مالکیت شراکتی و یا ملکی اشخاص دیگر بوده است. وجود این حجم از کامیون در ناوگان باری عمومی جاده‌ای با مالکیت راننده (خودمالکی) بی‌انضباطی در حمل‌ونقل کالا و در نتیجه کاهش میزان کارآیی ناوگان را موجب خواهد شد. برقراری انضباط کاری و افزایش میزان کارآیی ناوگان باری عمومی جاده‌ای کشور ایجاب می‌کند تا نسبت به ایجاد شرکت‌های شناسنامه‌دار در حمل‌ونقل عمومی کالا در جاده‌های کشور، اقدام شود.

در ارتباط با حمل‌ونقل عمومی مسافری جاده‌ای اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۳ در مجموع ۳۱۸ میلیون نفر مسافر از طریق ۹۸ هزار دستگاه ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای شامل اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه، جایجا شده‌اند. نظیر ناوگان حمل‌ونقل باری عمومی جاده‌ای، حمل‌ونقل عمومی مسافری جاده‌ای کشور نیز از نحوه مالکیت و طول عمر بالا در ناوگان، رنج می‌برد. در ناوگان عمومی مسافری جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۸۸/۷ درصد آن ملکی راننده (خودمالکی) و ۳/۱ درصد آن ملکی شرکت یا مؤسسه مسافری بوده و بقیه ملکی شراکتی یا ملکی شخص دیگر بوده است. در این سال

متوسط طول عمر ناوگان مسافری عمومی نیز ۱۶ سال بوده که این دو عامل یعنی نحوه مالکیت و طول عمر بالا در پایین بودن کارایی ناوگان مؤثر است.

۲-۲. حمل‌ونقل ریلی

۲-۲-۱. زیربنا

طول خطوط آهن کشور (خطوط اصلی) در سال ۱۳۹۳ معادل ۱۰۳۷۶ کیلومتر و طول خطوط صنعتی و تجاری و نیز طول خطوط مانوری به ترتیب ۹۷۲ و ۱۸۶۹ کیلومتر بوده است. در حمل‌ونقل ریلی نظیر حمل‌ونقل جاده‌ای، امر نگهداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۳ عملکرد بازسازی و بهسازی خطوط آهن کشور به ترتیب ۱۵۰ و ۲۳۱ کیلومتر بوده است. طول عمر بالا و استهلاک خطوط با افزایش طول عمر، طلب می‌کند تا بازسازی و نوسازی خطوط آهن کشور با آهنگ تندتری دنبال شود، اما در انجام نگهداری خطوط آهن نیز نظیر راه، عامل اصلی نبود یا کمبود اعتبار عنوان می‌شود.

۲-۲-۲. بهره‌برداری

در سال ۱۳۹۳ مقدار کالای جابجا شده از طریق حمل‌ونقل ریلی در مجموع معادل ۳۴/۹ میلیون تن بوده که توسط ۲۱۲۳۴ دستگاه انواع واگن‌های باری در سرویس در این سال جابجا شده است. از آنجا که ۹۵ درصد واگن‌های باری مذکور در این سال در مالکیت بخش خصوصی بوده می‌توان گفت ۸۸ درصد از کل کالاهای حمل شده توسط حمل‌ونقل ریلی در این سال توسط بخش خصوصی جابجا شده که این امر از نقش غالب بخش خصوصی در جابجایی کالا در حمل‌ونقل ریلی در این سال حکایت دارد. اطلاعات



موجود نشان می‌دهد که ظرفیت حمل بار واگن‌های باری راه آهن در پایان اسفندماه ۱۳۹۳ در مجموع معادل ۱,۴۴۰,۵۷۴ تن بوده که با توجه به مقدار کالای جابجا شده در این سال ملاحظه می‌گردد از هر تن ظرفیت مذکور معادل ۲۴ بار در طول سال ۱۳۹۳ استفاده شده و هر واگن باری نیز در این سال معادل ۱۶۴۳ تن کالا جابجا کرده است. از آنجا که متوسط ظرفیت هر واگن باری در این سال معادل ۶۳ تن در نظر گرفته شده با میزان بار جابجا شده توسط یک واگن باری در سال ۱۳۹۳ ملاحظه می‌شود در این سال هر واگن باری بیش از ۲۶ دفعه در سرویس نبوده است. پایین بودن تعداد دفعات در سرویس واگن‌های باری در این سال را می‌توان ناشی از اولاً استفاده از واگن باری به صورت انبار و تأخیر صاحب کالا در تحویل گرفتن کالای خود با وجود جریمه تأخیر تخلیه ثانیاً از نبود حمل‌ونقل مبدأ تا مقصد واقعی کالا و ثالثاً نبود تلاش و فقدان برنامه در جذب بیشتر بار و بالا بردن سهم حمل‌ونقل ریلی در حمل‌ونقل کشور دانست. عوامل فوق از جمله عوامل کاهش کارآیی و پایین بودن آن در حمل‌ونقل ریلی محسوب می‌گردند. در نگاهی دیگر، تعیین ظرفیت حمل بار راه‌آهن در قالب خطوط اصلی، وسایل نقلیه و نیروی انسانی موجود، نشان می‌دهد که این ظرفیت در سال ۱۳۹۳ به بیش از ۱۵۰ میلیون تن در سال رسیده است که با مقدار کالای حمل شده در این سال ملاحظه می‌شود بیش از ۲۳/۳ درصد از ظرفیت ایجاد شده در این سال استفاده نشده است که این امر از نازل بودن میزان بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایجاد شده حکایت دارد. در ارتباط با مسافر جابجا شده اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۳ در مجموع ۲۴/۸ میلیون نفر مسافر از طریق حمل‌ونقل ریلی در سطح کشور جابجا شده‌اند. در این سال مجموع سالن‌های مسافری در حمل‌ونقل ریلی معادل ۲۲۰۵ سالن بوده که

۶۲/۸ درصد آن متعلق به شرکت رجا و بقیه یعنی ۳۷/۲ درصد آن متعلق به دیگر شرکت‌های بخش خصوصی فعال در حمل مسافر بوده است. با وجودی که حمل و نقل ریلی در کشور با حمل و نقل کالا، گره خورده است ولی با وجود تقاضا در حمل و نقل مسافر نمی‌توان نسبت به تأمین ظرفیت مناسب حمل و نقل مسافر و داشتن سهم بیشتر حمل و نقل ریلی در حمل و نقل مسافر در کشور به خصوص در مسافت‌های طولانی و نیز نقاط توریستی و زیارتی، کم توجه بود.

۳. حمل و نقل هوایی

۱-۳. زیربنا

فرودگاه‌های کشور در سال ۱۳۹۲ به ۵۴ فرودگاه در دست بهره‌برداری افزایش یافته که از این تعداد، ۲۵ فرودگاه به‌عنوان فرودگاه با مرز هوایی و ۹ فرودگاه به‌عنوان فرودگاه‌های بین‌المللی و بقیه به‌عنوان فرودگاه‌های داخلی رده‌بندی شده‌اند. ظرفیت این فرودگاه‌های در دست بهره‌برداری در این سال (اعزام و پذیرش مسافر) تا ۶۵ میلیون نفر بالغ گردیده است.

۲-۳. بهره‌برداری

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۲ در حمل و نقل هوایی در مجموع ۲۲/۶ میلیون نفر مسافر در پروازهای داخلی و بین‌المللی در قالب ۱۹۳۸۹۳ نشست و برخاست هواپیما در فرودگاه‌های کشور جابجا شده‌اند. در همین سال همچنین تعداد پروازهای



عبوری از آسمان ایران که درآمدزایی برای کشور ایجاد می‌کند معادل ۱۷۸۶۸۵ پرواز بوده است. جابجایی این تعداد مسافر توسط ۱۵ شرکت هواپیمایی مسافری ایران و در مجموع با ۲۱۹ فروند انواع هواپیمای مسافری با ظرفیت ۳۶۳۳۷ صندلی در پروازهای داخلی و خارجی و شرکت‌های هواپیمایی خارجی (در پروازهای خارجی) انجام شده است. با توجه به اینکه صندلی‌های عرضه شده ناوگان هواپیمایی مسافری داخلی در طول سال ۱۳۹۱ در مجموع معادل ۱۹۹۸۶۱۵۷ صندلی و مسافر حمل شده در این سال در پروازهای داخلی معادل ۱۶/۶ میلیون نفر بوده ملاحظه می‌شود ضریب اشغال صندلی در پروازهای داخلی در این سال معادل ۸۳ درصد بوده است. البته ضریب اشغال صندلی در هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در این سال در پروازهای داخلی معادل ۸۰/۸ درصد بوده که از متوسط عملکرد کشور پایین‌تر بوده است.

آنچه که در ارتباط با ناوگان حمل‌ونقل هوایی مسافری کشور می‌توان گفت بالا بودن متوسط طول عمر ناوگان است که وجود تحریم امر نوسازی را غیرممکن ساخته است. البته بالا بودن طول عمر ناوگان، افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری و نهایتاً افزایش هزینه بهره‌برداری را به دنبال دارد که بالا بودن هزینه بهره‌برداری از جمله مشکلات در بهره‌برداری حمل‌ونقل هوایی به شمار می‌رود.

در ارتباط با ظرفیت ایجاد شده در فرودگاه‌های در دست بهره‌برداری اطلاعات موجود نشان می‌دهد که این ظرفیت در ۵۴ فرودگاه در دست بهره‌برداری حدود ۶۵ میلیون نفر در سال بوده است. در صورتی که در سال ۱۳۹۱ تعداد اعزام و پذیرش مسافر در این فرودگاه‌ها معادل ۴۱/۵ میلیون نفر بوده که نشان‌دهنده استفاده ۶۳/۸ درصدی از ظرفیت ایجاد شده در این سال بوده است. با توجه به اینکه از طرفی از مجموع

فرودگاه‌های در دست بهره‌برداری تنها ۳ فرودگاه قادر به تأمین هزینه‌های خود در طول سال هستند و از طرف دیگر فرودگاه‌های کشور با روش هزینه - درآمد اداره می‌شوند لازم است بالا بردن کارایی و بهره‌گیری بیشتر از ظرفیت‌های ایجاد شده در دستور کار قرار گیرد تا درآمدهای بهره‌برداری، افزایش یافته و منابع لازم جهت تأمین تجهیزات و نیز نگهداری فرودگاه‌ها فراهم گردد و از وابستگی به بودجه عمومی دولت کاسته شود.

۴. حمل و نقل دریایی

۴-۱. زیربنا

تعداد بنادر بازرگانی کشور در سال ۱۳۹۳ در مجموع در شمال و جنوب کشور به ۱۶ بندر افزایش یافته که ۶ بندر آن در شمال کشور و ۱۰ بندر آن در جنوب کشور تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد. ظرفیت اسمی این بنادر در این سال معادل ۲۰۰ میلیون تن و ظرفیت کانتینری بنادر تجاری کشور هم معادل ۴/۸ میلیون TEU بوده است. همچنین در ارتباط با جابجایی مسافر، پایانه‌های مسافری دریایی در دست بهره‌برداری در کشور در سال ۱۳۹۳ بیش از ۱۷/۵ میلیون نفر - سفر ظرفیت داشته‌اند.

۴-۲. بهره‌برداری

مقدار کالای تخلیه و بارگیری شده در بنادر بازرگانی کشور در سال ۱۳۹۲ معادل ۱۳۹ میلیون تن و در سال ۱۳۹۳ به ۱۴۷ میلیون تن رسیده است. ظرفیت اسمی بنادر بازرگانی کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۲۰۰ میلیون تن بوده که در مقایسه با مقدار کالای



تخلیه و بارگیری شده در این سال ملاحظه می‌شود معادل ۷۳/۵ درصد ظرفیت اسمی بنادر بازرگانی کشور در این سال مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. در ارتباط با ظرفیت اسمی ایجاد شده باید گفت برخورداری سازمان بنادر و دریانوردی از روش هزینه - درآمد در اداره بنادر بازرگانی کشور و اختصاص درآمد بنادر تجاری به سازمان بنادر و دریانوردی و هزینه‌کرد این درآمد در طرح‌های نگهداری، بهسازی و توسعه بنادر تجاری تأمین چنین ظرفیتی را در بنادر بازرگانی موجب شده است. روشی که اگرچه زمانی به‌منظور تأمین ظرفیت مورد نیاز، ضروری بود ولی امروز در فضای محدودیت منابع مالی، نیاز به تجدیدنظر دارد. در ارتباط با عملیات کانتینری مقدار تخلیه و بارگیری کالای کانتینری در سال ۱۳۹۳ معادل ۲/۴ میلیون TEU بوده که با توجه به ظرفیت ایجاد شده در این سال معادل ۵۰ درصد ظرفیت ایجاد شده مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. در حمل‌ونقل کالا از بنادر بازرگانی مبدأ به مقصد بنادر بازرگانی کشور و بالعکس شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نقش غالب را دارد. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که ظرفیت ناوگان تجاری دریایی کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۵/۲ میلیون تن بوده ضمن اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران علاوه بر حمل‌ونقل کالا از طریق کشتی‌های ملکی از روش استیجاری نیز استفاده می‌کند که این امر توان جابجایی کالا از طریق کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را بالا برده است. طول عمر کشتی‌های ملکی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۳ بیش از ۱۰ سال گزارش شده است که این امر از بالا بودن متوسط طول عمر ناوگان تجاری دریایی کشور، نظیر ناوگان‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی حکایت دارد.

نکته قابل ذکر در رابطه با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اینکه این شرکت از

خانواده حمل‌ونقلی خود جدا افتاده و به وزارت صنعت، معدن و تجارت وابسته است، اگرچه انتقال شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمان انتقال این شرکت به وزارت بازرگانی وقت، توجیه داشته است ولی ضرورت جامع‌نگری و اعمال سیاست‌های هم‌پیوند در این بخش ایجاب می‌کند تا این شرکت هر چه زودتر به خانواده حمل‌ونقلی خود به پیوندد.

۵. مدیریت بر بخش

وزارت راه و ترابری بعد از طی مراحل پرنشیب و فراز و رسیدن از اداره کل طرق و شوارع به وزارت راه و ترابری در یک اقدام ناپخته، شتابزده و غیرکارشناسی با وزارت مسکن و شهرسازی، تجمیع و به وزارتخانه جدیدی به نام وزارت راه و شهرسازی تبدیل شده است. این تجمیع صرفاً از منظر ساخت که در ماهیت دو وزارتخانه راه و ترابری و مسکن و شهرسازی فرض شده بود به وجود آمده و به هیچ وجه با شرایط زمانی و جایگاه حمل‌ونقل در اقتصاد ملی مطابقت نداشته است. ضمن اینکه قانونگذار در این تجمیع مقرر داشته که حداکثر ۳ ماه پس از ابلاغ قانون، لایحه وظایف و اختیارات وزارت راه و شهرسازی به مجلس شورای اسلامی جهت تصویب ارائه گردد. هم‌اکنون بیش از سه سال از این تجمیع می‌گذرد ولی این حکم قانونی اجرا نشده است. همین تأخیر در ارائه لایحه وظایف و اختیارات وزارت راه و شهرسازی به مجلس شورای اسلامی، عملاً قانونی بودن فعالیت وزارت راه و شهرسازی را زیر سؤال می‌برد. در ارتباط با مدیریت حمل‌ونقل کشور لازم است تأکید گردد از آنجا که سازمان‌ها متناسب با ضرورت زمان و نیاز اقتصاد ملی به وجود می‌آیند. با توجه به تأمین شدن حداقل زیربنای حمل‌ونقلی در کشور و



شرایط زمانی و جایگاه حمل‌ونقل، هر چه سریع‌تر وزارت راه از وزارت راه و شهرسازی منتزع و نسبت به تشکیل وزارت حمل‌ونقل اقدام گردد تا هر نوع نگهداری، بهسازی، ارتقای سطح و گسترش زیربناهای حمل‌ونقل کشور در قالب تقاضای حمل‌ونقل تدارک گردد.

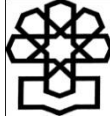
نتیجه‌گیری

از آنچه گذشت ملاحظه گردید:

- حمل‌ونقل در کشور در سه شیوه حمل‌ونقل زمینی (جاده و راه‌آهن)، هوایی و دریایی انجام می‌گیرد.
- در هر سه شیوه حمل‌ونقل، ظرفیت‌های ایجاد شده مورد بهره‌برداری کامل قرار ندارد. کارآیی در هر سه شیوه مذکور، پایین است.
- ناوگان حمل‌ونقل کشور در مجموع فرسوده است و از طول عمر بالا رنج می‌برد.
- نیاز زمان و جایگاه حمل‌ونقل در اقتصاد ملی ایجاب می‌کند تا هر چه سریع‌تر وزارت راه از وزارت راه و شهرسازی منتزع و وزارت حمل‌ونقل تشکیل شود.

منابع و مأخذ

۱. وزارت راه و شهرسازی، معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل، کتاب جامع آماری حمل‌ونقل و شهرسازی کشور، ۱۳۹۳.
۲. وزارت راه و شهرسازی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سالنامه آماری، ۱۳۹۳.
۳. سازمان هواپیمایی کشوری، دفتر فناوری اطلاعات و بررسی‌های آماری، ده سالنامه آماری حمل‌ونقل هوایی کشور، تابستان ۱۳۹۳.
۴. وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان بنادر و دریانوردی در آینه سال ۱۳۹۳.



شماره مسلسل: ۱۴۸۳۹

مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: با نمایندگان مردم در مجلس دهم ۱۴. نگاهی بر وضعیت بخش حمل‌ونقل

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین: ذبیح‌اله طلوعی

ناظران علمی: محمدرضا محمدخانی، محسن صمدی

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه‌های کلیدی:

۱. با نمایندگان / دوره دهم

۲. حمل‌ونقل

۳. مدیریت بخش راه



تاریخ انتشار: ۱۳۹۵/۳/۱۹