

وضعیت حمل و نقل عمومی بار در جاده‌های کشور
در سال‌های ۱۳۹۳-۱۳۹۴

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات زیربنایی

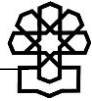
کد موضوعی: ۲۵۰
شماره مسلسل: ۱۵۵۷۱

آذرماه ۱۳۹۶

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۴.....	مقدمه
۴.....	۱. جابه‌جایی کالا در جاده‌های کشور
۵.....	۱-۱. کالاهای قابل حمل در کشور
۵.....	۱-۲. حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور
۷.....	۱-۳. سهم بخش‌های فعال در حمل‌ونقل کالا در جاده‌ها
۷.....	۱-۴. ترکیب کالاهای جابه‌جا شده
۹.....	۱-۵. متوسط مسافت طی شده کالا
۱۱.....	۲. ناوگان عمومی جاده‌ای کالا
۱۱.....	۲-۱. تعداد انواع کامیون‌ها
۱۳.....	۲-۲. طول عمر ناوگان عمومی جاده‌ای کالا
۱۵.....	۲-۳. ترکیب ناوگان عمومی باری از نظر مالکیت
۱۷.....	۲-۴. تعداد سفر کامیون‌های حامل کالا
۲۰.....	نتیجه‌گیری
۲۲.....	منابع و مأخذ



وضعیت حمل و نقل عمومی بار در جاده‌های کشور در سال‌های ۱۳۹۳-۱۳۹۴

چکیده

- کل بار جابه‌جا شده در کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۵۴۳/۶ میلیون تن بوده که ۹۳/۵ درصد آن از طریق جاده‌ها و ۶/۵ درصد آن از طریق راه‌آهن حمل شده‌اند.^۱
- کالاهای حمل شده در حمل و نقل عمومی جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۵۰۸ میلیون تن بوده که ۳۶۰ میلیون تن یا ۷۰/۹ درصد آن حمل با بارنامه بوده است. به طوری که ملاحظه می‌شود نزدیک به ۳۰ درصد از کالاهای قابل جابه‌جایی در حمل و نقل عمومی جاده‌ای کشور بدون بارنامه و توسط بنگاه‌های باربری، خارج از پایانه‌های کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، جابه‌جا می‌شوند.
- در سال ۱۳۹۴ سهم بخش خصوصی در جابه‌جایی کالا در جاده‌های کشور معادل ۹۲ درصد و سهم بخش تعاونی معادل ۸ درصد بوده و بخش دولتی سهم ناچیزی در این جابه‌جایی در این سال داشته است.
- متوسط مسافت طی شده در هر سفر در انواع کامیون‌ها در سال ۱۳۹۴ معادل ۴۹۹ کیلومتر بوده که این متوسط مسافت در سفرهای استانی معادل ۱۴۱ کیلومتر و در

۱. آمار و اطلاعات موجود در گزارش حاضر، مربوط به سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۴ بوده و نظر به عدم قطعیت آمار سال‌های بعد تا تاریخ تهیه گزارش که به تأیید مرجع ذیربط رسیده باشد، آمار مذکور به‌عنوان آخرین آمار در دسترس مورد استفاده و تحلیل قرار گرفته است.

سفرهای برون‌استانی معادل ۶۴۳ کیلومتر بوده است. ورود حمل‌ونقل جاده‌ای به بازار حمل با متوسط بیش از ۶۰۰ کیلومتر حکایت از آن دارد که عدم حضور تأثیرگذار حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی کالا در مسافت‌های بالا، میدان را برای حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای، خالی گذاشته است.

- جابه‌جایی ۵۰۸ میلیون تن کالا در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای در سال ۱۳۹۴ توسط ۳۵۳۴۱۷ دستگاه انواع کامیون‌ها انجام شده که ۶۰/۹ درصد آن بارگیر ثابت و ۳۹/۱ درصد آن بارگیرهای غیرثابت بوده است.

- با سهمی که تعداد بارگیرهای ثابت از کل ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور داشته‌اند ملاحظه می‌شود که این ناوگان بیشتر برای حمل در مسافت‌های کوتاه و متوسط تدارک گردیده تا حمل کالا در مسافت‌های بلند.

- متوسط طول عمر ناوگان عمومی باری جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۱۶/۱ سال بوده که این امر با توجه به اینکه همین متوسط طول عمر در کشورهای اروپایی تا ۵ سال است از طول عمر بالا و فرسودگی ناوگان عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای در این سال حکایت دارد.

- نباید فراموش کرد که بالا بودن متوسط طول عمر، مصرف بیشتر سوخت، خطر تصادف در جاده‌ها و ایمن نبودن حمل‌ونقل جاده‌ای را به‌دنبال دارد.

- نگاهی به وضعیت مالکیت در ناوگان عمومی باری حمل‌ونقل جاده‌ای حکایت از آن دارد که در سال ۱۳۹۴ معادل ۸۲/۲ درصد کامیون‌ها، ملکی راننده (خودمالکی) بوده تنها ۴/۲ درصد آن ملکی شرکت یا مؤسسه، باربری جاده‌ای و بقیه هم ملکی شراکتی یا ملکی شخص دیگر بوده است.



- وجود سهم بالای خودمالکی در ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای و سهم ناچیز شرکت‌ها و مؤسسات باربری از وجود مشکلات در ایجاد شرکت‌های مسئولیت‌پذیر و شناسنامه‌دار در حمل و نقل عمومی جاده‌ای کشور حکایت دارد.

- تعداد سفر انواع کامیون‌های حامل کالا در کشور، در مجموع، ۲۵۷۸۴۰۰۰ سفر بوده که ۲۸ درصد آن مربوط به سفرهای درون‌استانی و ۷۲ درصد آن مربوط به سفرهای برون‌استانی بوده است.

- با توجه به اینکه سفرهای انجام شده در سال ۱۳۹۴ توسط ۳۵۳۴۱۷ دستگاه انواع کامیون‌های موجود انجام شده است متوسط سفر هریک از انواع کامیون‌های در حال بهره‌برداری در این سال به ۷۳ سفر در سال می‌رسد. در سال ۱۳۹۳ هم متوسط تعداد این سفرها معادل ۶۵ سفر در سال برای انواع کامیون‌های در دست بهره‌برداری در این سال بوده است. به طوری که ملاحظه می‌شود در طول ۳۶۵ روز از سال به طور متوسط تنها ۷۳ سفر توسط انواع کامیون صورت گرفته که با عملکرد مورد انتظار کامیون که می‌تواند بیش از ۲۰۰ سفر در سال باشد بسیار فاصله دارد.

- متوسط ۷۳ سفر در طول سال، از خواب بیش از حد انتظار کامیون در طول سال و پایین بودن کارایی آن حکایت دارد.

- از عوامل مؤثر در خواب بیش از اندازه کامیون در طول سال می‌توان به بالا بودن سهم خودمالکی در ناوگان و طول عمر بالا و فرسودگی کامیون‌های در دست بهره‌برداری اشاره کرد که خروج از این وضعیت تأمین بستر ایجاد شرکت‌های شناسنامه‌دار و نوسازی ناوگان و روزآمد کردن آن را طلب می‌کند.

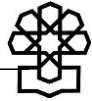
مقدمه

مبادله، مرادده و جابه‌جایی از جمله نیازهای ضروری و اولیه جوامع بشری است. امر مبادله و جابه‌جایی موکول به وجود بستر مناسب عبور و نیز تسهیلات لازم جهت جابه‌جایی‌ها است. در حمل‌ونقل جاده‌ای، امروزه وجود انواع راه‌ها و نیز وسایل نقلیه مناسب، تحقق این جابه‌جایی را آسان کرده است.

در حمل‌ونقل، تأمین ناوگان با حجم و میزان جابه‌جایی و به‌طور کلی با تقاضای موجود، رابطه مستقیم دارد به‌طوری که با افزایش میزان تقاضا، میزان و تعداد ناوگان و به‌عبارت دیگر ظرفیت لازم برای جابه‌جایی‌ها، افزایش می‌یابد. البته با تأمین ناوگان، مدیریت بهره‌برداری و کارآیی ناوگان نیز مطرح می‌گردد که این امر در سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه به‌منظور افزایش ظرفیت ناوگان و هم‌خوانی آن با میزان تقاضا تأثیر زیادی دارد. اگرچه حمل‌ونقل در شیوه‌های سه‌گانه حمل‌ونقل زمینی، دریایی و هوایی عینیت پیدا می‌کند، اما در این گزارش تنها به حمل‌ونقل کالا در جاده‌های کشور و به‌عبارت دیگر به حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کالا پرداخته شده است. در این رابطه ابتدا جابه‌جایی در جاده‌ها و سپس ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کالا از نظر می‌گذرد.

۱. جابه‌جایی کالا در جاده‌های کشور

در جابه‌جایی کالا در جاده‌های کشور در ابتدا تصویری از میزان کالاهای قابل جابه‌جایی در کشور سپس امر جابه‌جایی در جاده‌ها از نظر می‌گذرد.



۱-۱. کالاهای قابل حمل در کشور

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که کل کالاهای قابل جابه‌جایی در کشور در نبود حمل‌ونقل رودخانه‌ای و نیز میزان ناچیز حمل‌ونقل هوایی بار (که به چند ده هزار تن می‌رسد) عموماً از طریق حمل‌ونقل زمینی یعنی جاده و راه‌آهن جابه‌جا می‌شوند. در این رابطه کل کالاهای جابه‌جا شده در حمل‌ونقل زمینی (جاده و راه‌آهن) که در واقع کل بار قابل جابه‌جایی در کشور محسوب می‌گردد در سال ۱۳۹۴ معادل $۵۴۳/۶$ میلیون تن بوده که معادل $۹۳/۵$ درصد آن از طریق جاده‌ها و تنها $۶/۵$ درصد آن از طریق راه‌آهن حمل‌ونقل شده‌اند، در سال ۱۳۹۳ نیز کل کالای جابه‌جا شده در حمل‌ونقل زمینی (بدون احتساب بار جابه‌جا شده در حمل‌ونقل هوایی) معادل $۵۷۷/۹$ میلیون تن بوده که معادل ۹۴ درصد آن از طریق جاده‌ها و بقیه توسط راه‌آهن جابه‌جا شده‌اند. جابه‌جایی $۹۳/۵$ درصدی و یا جابه‌جایی ۹۴ درصدی بار قابل جابه‌جایی کشور در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۳ از نقش غالب حمل‌ونقل جاده‌ای در جابه‌جایی کل کالاهای قابل جابه‌جایی کشور حکایت دارد ضمن اینکه میزان کل کالاهای قابل جابه‌جایی در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ کاهش یافته که این امر مشخصاً به وضعیت اقتصادی کشور و میزان کالاهای تولیدی در داخل و نیز حجم واردات کالا مربوط می‌شود که در سال ۱۳۹۴ در هر دو زمینه نسبت به سال ۱۳۹۳ کاهش وجود داشته است.

۱-۲. حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور

در ارتباط با جابه‌جایی کالا از طریق جاده‌های کشور دو آمار توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای که متولی حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور است در سالنامه آماری این سازمان ارائه می‌شود. عنوان دو آمار عبارتند از:

- میزان کل کالای جابه‌جا شده در سطح کشور،

- میزان کالای جابه‌جا شده در سطح کشور با بارنامه.

نگاهی به دو عنوان مذکور نشان می‌دهد که همه کالاهای قابل جابه‌جایی در جاده‌های کشور با بارنامه جابه‌جا نمی‌شوند. در این رابطه شایان ذکر است که جابه‌جایی‌های بدون استفاده از بارنامه عموماً در بنگاه‌های باربری (گاراژهای سابق) که کماکان فعال هستند انجام می‌گیرد. باربری‌هایی که در پایانه‌های کالای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مستقر نیستند و خود رأساً به جابه‌جایی کالا، اقدام می‌کنند.

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که میزان کل کالاهای جابه‌جا شده در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۵۰۸ میلیون تن بوده که ۳۶۰ میلیون تن یا ۷۰/۹ درصد آن حمل با بارنامه بوده است. در سال ۱۳۹۳ نیز میزان کل کالای جابه‌جا شده در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای معادل ۵۷۰ میلیون تن بوده که ۳۸۵ میلیون تن یا ۶۷/۵ درصد آن حمل با بارنامه بوده است. حمل‌ونقل کالا بدون بارنامه در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای اگرچه خطراتی برای صاحب کالا دارد، ولی به‌طوری که ملاحظه می‌شود هنوز نزدیک به ۳۰ درصد از کالاهای قابل حمل در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای، خارج از پایانه‌های کالای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور و توسط بنگاه‌های باربری، در سطح کشور جابه‌جا می‌شوند. پوشش بارنامه بر کل کالاهای قابل حمل و بر خورداری از مزایای آن ایجاب می‌کند تا نسبت به تعیین وضعیت بنگاه‌های باربری موجود اقدام لازم صورت گیرد و چنانچه کماکان این بنگاه‌ها به فعالیت خود ادامه می‌دهند در جابه‌جایی کالا ملزم به استفاده از بارنامه باشند تا هرچه بیشتر خطرات ناشی از جابه‌جایی کاهش یافته و کالا تا حد امکان ایمن به مقصد رسانده شود.



۳-۱. سهم بخش‌های فعال در حمل‌ونقل کالا در جاده‌ها

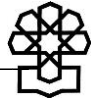
با حاکمیت سه‌گانه بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی در اقتصاد کشور، در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کالا در کشور نیز سه بخش دولتی، تعاونی و خصوصی در جابه‌جایی کالا مشارکت دارند. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که سهم بخش دولتی در حمل‌ونقل کالا در جاده‌های کشور در سال ۱۳۹۴ ناچیز بوده در صورتی که سهم بخش تعاونی در این جابه‌جایی‌ها معادل ۸ درصد و سهم بخش خصوصی معادل ۹۲ درصد بوده است. در سال ۱۳۹۳ نیز در این جابه‌جایی‌ها سهم بخش دولتی حدود ۴ درصد و سهم بخش تعاونی معادل ۸ درصد و سهم بخش خصوصی نیز ۸۸ درصد بوده است. وجود سهم ۹۲ درصدی بخش خصوصی در جابه‌جایی کالا در جاده‌های کشور در سال ۱۳۹۴ و سهم ۸۸ درصدی آن در سال ۱۳۹۳ از نقش غالب بخش خصوصی در این رشته از فعالیت حکایت دارد. ضمن اینکه سهم بخش دولتی در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ کاهش یافته و سهم بخش خصوصی از ۸۸ درصد در سال ۱۳۹۳ به ۹۲ درصد در سال ۱۳۹۴ افزایش یافته که این امر می‌تواند ناشی از اجرای سیاست واگذاری فعالیت‌های تصدی‌گرایانه دولت به بخش خصوصی باشد.

۴-۱. ترکیب کالاهای جابه‌جا شده

کالاهای حمل شده در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور در سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌طور کلی به ۹ دسته تقسیم شده است. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۴ از مجموع ۳۶۰ میلیون تن کالای حمل شده با برنامه در سطح کشور سهم هریک از این ۹ دسته کالاها به شرح زیر بوده است.

۳۴/۱ درصد از کل	۱۲۲۸۸۶ تن و معادل	- کالاهای معدنی و ساختمانی
۲۴/۴ درصد از کل	۸۷۸۰۳ تن و معادل	- کالاهای کشاورزی و دامی
۱۵/۷ درصد از کل	۵۶۴۲۸ تن و معادل	- کالاهای شیمیایی
۱۱/۱ درصد از کل	۴۰۰۴۷ تن و معادل	- کالاهای فلزی
۵ درصد از کل	۱۸۰۴۰ تن و معادل	- کالاهای صنایع سبک
۴/۱ درصد از کل	۱۴۷۵۱ تن و معادل	- کالاهای ماشین‌آلات
۲/۷ درصد از کل	۹۸۳۰ تن و معادل	- کالاهای کاغذ و چوب
۰/۸ درصد از کل	۲۹۷۷ تن و معادل	- کالاهای چرم و پوشاک
۲ درصد از کل	۷۱۹۳ تن و معادل	- کالاهای متفرقه و خرده‌بار

آنچه از دسته‌بندی مذکور به دست می‌آید این است که کالاهای مذکور چه از محل واردات و از مبادی ورودی کشور و چه از محل تولید داخلی جهت تأمین نیازهای بازار مصرف داخلی، از مراکز تولید و یا دروازه‌های ورودی به مراکز مصرف داخلی از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای جابه‌جا شده‌اند. این بازارهای مصرف می‌توانند فاصله‌های گوناگون (کوتاه، متوسط و بلند) با مراکز عرضه (تولید داخلی و واردات) داشته باشند. مدیریت مطلوب در جابه‌جایی کالاها در حمل‌ونقل زمینی ایجاب می‌کند تا حمل‌ونقل کالا در مسافت‌های کوتاه و متوسط از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای و جابه‌جایی‌ها در مسافت‌های بلند با حمل‌ونقل ریلی صورت گیرد. اما عدم رعایت این اصل و یا ضعف مدیریت در حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) موجب شده عملاً در مسافت‌های بلند نیز از ناوگان جاده‌ای در حمل‌ونقل کالا استفاده شود. روشی که با منطق مدیریت حمل‌ونقل با شیوه‌ها و در شاخه‌های حمل‌ونقل چندان سازگاری ندارد.

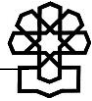


۵-۱. متوسط مسافت طی شده کالا

در حمل کالا، شیوه یا شاخه حمل و نقل توسط صاحب کالا تعیین و انتخاب می‌گردد. از آنجا که کالاهای قابل جابه‌جایی در کشور عموماً از طریق جاده یا راه‌آهن حمل و نقل می‌شوند، بنابراین صاحب کالا در حمل کالای خود ناگزیر از انتخاب جاده یا ریل در حمل خواهد بود. نگاهی به سهم هریک از شاخه‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در جابه‌جایی کالا در کشور نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۴ بیش از ۹۳ درصد کالا از طریق جاده‌ها جابه‌جا شده‌اند که این سهم در سال ۱۳۹۳ هم معادل ۹۴ درصد بوده است. به‌طوری که ملاحظه می‌شود در حمل و نقل کالا در کشور، حمل و نقل جاده‌ای نقش غالب را دارد. در این رابطه گفته می‌شود که از منظر صاحب کالا، حمل و نقل کالا از طریق جاده با مزیتی همراه است و در حمل و نقل کالا از طریق ناوگان جاده‌ای، صاحب کالا آرامش بیشتری احساس می‌کند. از نظر صاحب کالا، حمل و نقل بار با کامیون اولاً حمل و نقلی یکسره است. به این معنا که کالا از مبدأ تا مقصد بدون تخلیه و بارگیری مجدد، حمل می‌گردد. تخلیه و بارگیری که هزینه و خسارت ناشی از تخلیه و بارگیری را به صاحب کالا تحمیل می‌کند. ثانیاً موقعیت، زمان حرکت و زمان رسیدن به مقصد، آسان‌تر توسط صاحب کالا قابل پیگیری است. ثالثاً حمل یکسره و نبود تخلیه و بارگیری، طول مدت رسیدن کالا به مقصد را کوتاه‌تر می‌کند. رابعاً در صورت بروز خسارت، صاحب کالا گرفتار روال پردردسر اداری نخواهد شد. اما با وجود مزایای فوق، همواره انتظار این بوده که در حمل و نقل کالا تقسیم کاری بین حمل و نقل جاده‌ای و حمل و نقل ریلی وجود داشته باشد و مدیریت حمل و نقل کشور، به‌خصوص مدیریت حمل و نقل زمینی بر آن نظارت داشته باشد. به‌طوری که حمل کالا در مسافت‌های کوتاه و نیز درصدی از مسافت‌های متوسط به ناوگان حمل و نقل

جاده‌ای و حمل کالا در مسافت‌های بلند و طولانی به حمل‌ونقل ریلی سپرده شود، انتظاری که با منطق حمل‌ونقل و رسالت هر یک از شاخه‌های حمل‌ونقل، منطبق باشد.

در ارتباط با متوسط مسافت طی شده کالا در حمل‌ونقل جاده‌ای اطلاعات موجود نشان می‌دهد که متوسط مسافت طی شده در هر سفر در انواع کامیون در سال ۱۳۹۴ در سطح کشور معادل ۴۹۹ کیلومتر بوده است. در سال ۱۳۹۳ نیز این متوسط مسافت طی شده معادل ۵۰۳ کیلومتر بوده است. اگرچه در جنوب و نیز شرق کشور، استان‌ها در فاصله زیاد از هم قرار دارند که تأمین تقاضای حمل‌ونقل و نیز نیازهای بازار این استان‌ها، حمل‌ونقل کالا در فواصل زیاد را به همراه خواهد داشت، ولی معمولاً تأمین نیازهای بازار در قالب داخل استان، منطقه‌ای (استان‌های همجوار) و در سطح کشوری می‌تواند برنامه‌ریزی گردد. در همین رابطه هم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، جابه‌جایی کالا از طریق جاده‌ها را در قالب جابه‌جایی‌های درون‌استانی و برون‌استانی دسته‌بندی کرده است. در این رابطه اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۴ متوسط مسافت طی شده کالا در هر سفر درون‌استانی معادل ۱۴۱ کیلومتر و در هر سفر برون‌استانی معادل ۶۴۳ کیلومتر بوده است. اگرچه متوسط مسافت طی شده کالا در هر سفر داخل استانی با توجه به شرایط و مقصد حمل، می‌تواند مطلوب و سازگار ارزیابی گردد (با توجه به ظرفیت کامیون و طول مدت رانندگی) ولی ورود ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای به جابه‌جایی کالا در برون‌استانی و آن هم با متوسط مسافت طی شده ۶۴۳ کیلومتر، نشان از آن دارد که عملاً حمل‌ونقل جاده‌ای در جذب کالاهای قابل جابه‌جایی که بیشتر بار ریلی گفته می‌شود نیز قدم برداشته است، در صورتی که حمل‌ونقل ریلی مشخصاً برای جابه‌جایی‌هایی با حجم و مسافت بالا طراحی و احداث گردیده‌اند.



ورود حمل و نقل جاده‌ای به بازار حمل با متوسط مسافت بیش از ۶۰۰ کیلومتر که بازار حمل و نقل ریلی محسوب می‌گردد وقتی معنادار است که به متوسط حمل کالا در حمل و نقل ریلی نیز نگاهی داشته باشیم. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که متوسط مسافت طی شده کالا در حمل و نقل ریلی در سال ۱۳۹۴ حدود ۶۰۰ کیلومتر یعنی کمتر از متوسط مسافت طی شده در حمل و نقل جاده‌ای برون‌استانی در این سال بوده است. به طوری که ملاحظه می‌شود بخشی از بازار حمل و نقل برون‌استانی با متوسط مسافت حمل کالا تا ۶۴۳ کیلومتر، به خاطر عدم حضور حمل و نقل ریلی در این بازار، توسط حمل و نقل جاده‌ای انجام می‌شود. در اهمیت این بازار همین بس که گفته شود از کل ۳۶۰ میلیون تن کالای حمل شده با برنامه از طریق جاده‌ها در سال ۱۳۹۴ معادل ۲۸ درصد آن در حمل و نقل جاده‌ای درون‌استانی و ۷۲ درصد آن یعنی معادل ۲۵۹ میلیون تن در حمل و نقل جاده‌ای برون‌استانی در این سال جابه‌جا شده است.

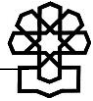
۲. ناوگان عمومی جاده‌ای کالا

ناوگان عمومی جاده‌ای کالا به مجموعه انواع کامیون‌های فعال در حمل و نقل عمومی جاده‌ای، کالا اطلاق می‌گردد. ناوگانی که بیشترین سهم را در جابه‌جایی کالا در کشور برعهده دارد.

۲-۱. تعداد انواع کامیون‌ها

کالاهای حمل شده در حمل و نقل عمومی جاده‌ای کالا از طریق ناوگان عمومی باری جاده‌ای حمل و نقل می‌شوند. در این رابطه اطلاعات موجود نشان می‌دهد که تعداد ناوگان

باری حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۳۵۳۴۱۷ دستگاه بوده که در جابه‌جایی ۵۰۸ میلیون تن کالا در جاده‌های کشور (با بارنامه و بدون بارنامه) در این سال مشارکت داشته‌اند. ناوگان مذکور از انواع کامیون‌های موجود و در دست بهره‌برداری در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای تشکیل شده است. در یک دسته‌بندی توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، انواع کامیون‌های مذکور به بارگیر ثابت و غیرثابت تقسیم شده‌اند. در این دسته‌بندی، بارگیر ثابت به بارگیری تعریف شده که قابل جدا شدن از قسمت کشنده (بدنه) وسیله نقلیه باری نباشد در صورتی که بارگیر غیرثابت، بارگیری تعریف شده که قابل جدا شدن از قسمت کشنده وسیله نقلیه باری بوده و به دو صورت نیمه یدک و یدک است. با دسته‌بندی مذکور، از ۳۵۳۴۱۷ دستگاه بارگیر ثابت و غیرثابت در سال ۱۳۹۴ تعداد ۲۱۵۱۰۷ دستگاه یا ۶۰/۹ درصد آن، بارگیر ثابت و ۱۳۸۳۱۰ دستگاه یا ۳۹/۱ درصد آن، بارگیر غیرثابت بوده است. از بارگیرهای ثابت در این سال (با تقسیم‌بندی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) تعداد ۸۶۹۱۸ دستگاه آن را انواع کامیون‌های باری، تعداد ۲۵۹۵۷ دستگاه آن را کامیون‌های اتاق‌دار ۴ و ۶ و ۱۰ چرخ و ۴۷۹۲۴ دستگاه آن را کمپرسی‌های ۶ و ۱۰ چرخ و بقیه را انواع کامیون‌های مسقف بونکر، کامیونت و غیره تشکیل می‌داده و از بارگیری‌های غیرثابت تعداد ۱۳۲۸۸۱ دستگاه آن کامیون‌های کشنده و بقیه را کامیون‌های کمرشکن، کفی و انواع دیگر آن بوده است. به‌طوری که ملاحظه می‌شود با سهمی که بارگیرهای ثابت و غیرثابت در کل ناوگان عمومی جاده‌ای کالای کشور دارند می‌توان گفت این ناوگان بیشتر برای حمل در مسافت‌های کوتاه و متوسط تدارک گردیده تا حمل کالا در حمل‌ونقل جاده‌ای در مسافت‌های بلند.

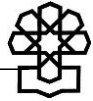


در سال ۱۳۹۳ هم تعداد ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای کالا معادل ۴۲۲۸۶۸ دستگاه بوده که ۶۴/۱ درصد آن را بارگیرهای ثابت تهیه و یعنی ۳۵/۹ درصد آن را بارگیرهای غیر ثابت تشکیل می‌داده‌اند. مقایسه تعداد ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای کالا در سال ۱۳۹۴ با سال ۱۳۹۳ نشان می‌دهد تعداد ناوگان مذکور در سال ۱۳۹۴ معادل ۶۹۴۵۱ دستگاه نسبت به سال ۱۳۹۳ کاهش یافته است. این کاهش را نمی‌توان از رده خارج شدن یکباره این تعداد کامیون در طول یک سال دانست. معمولاً کامیون‌هایی که در طول سال‌های گذشته از رده خارج شده‌اند سند مالکیت آنها در دست مالک وسیله نقلیه باقی مانده. این سند در دریافت سهمیه سوخت (در جیره‌بندی سوخت) مورد استفاده قرار گرفته است چون در اعلام تعداد کامیون‌های موجود، یکی از روش‌ها، تعداد اسناد ارائه شده در دریافت سوخت بوده، بنابراین تعداد کامیون‌های از رده خارج شده از سال‌های گذشته هم در این آمار آورده می‌شد. بنابراین کاهش یکباره تعداد ۶۹۴۵۱ دستگاه انواع کامیون‌ها از سال ۱۳۹۳ به سال ۱۳۹۴ چندان قابل اعتماد نیست. البته با اصلاح در روش اعلام تعداد ناوگان و خارج شدن از سهمیه‌بندی، رفته‌رفته تعداد ناوگان واقعی که فعال و در دست بهره‌برداری است، به دست خواهد آمد.

۲-۲. طول عمر ناوگان عمومی جاده‌ای کالا

ناوگان عمومی جاده‌ای کالا در کشور از طول عمر بالا رنج می‌برد به طوری که این طول عمر در کل ناوگان یا متوسط طول عمر وسیله نقلیه عمومی باری کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۱۶/۱۱ سال بوده است. چنانچه این متوسط طول عمر به تفکیک بارگیرهای ثابت و غیر ثابت از نظر بگذرد ملاحظه می‌شود این متوسط طول عمر در همین سال در

بارگیرهای ثابت ۱۷/۶۳ سال و در بارگیرهای غیر ثابت ۱۳/۷۴ سال بوده است. با توجه به اینکه عمر مفید وسیله نقلیه باری عمومی جاده‌ای که در گزارش‌های بانک جهانی برای کشورهای اروپایی معادل تا ۵ سال و در جهان تا ۱۰ سال برآورد شده ملاحظه می‌شود که چه در متوسط طول عمر کل ناوگان و چه در متوسط طول عمر بارگیرهای ثابت و غیر ثابت، طول عمر ناوگان عمومی جاده‌ای بار در کشور از میزان متعارف و معمول بالاتر است. به عبارت دیگر اگر در کشورهای اروپایی انواع کامیون‌های با طول عمر بالاتر از ۵ سال مستهلک یا از جریان فعالیت و بهره‌برداری خارج می‌شوند متأسفانه در کشور ما انواع کامیون‌های با متوسط طول عمر بالای ۱۶ سال هنوز در دست بهره‌برداری است. نگاهی به وضعیت طول عمر انواع وسایل نقلیه عمومی باری کشور نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۴ تنها ۹۵۳۴۸ دستگاه از انواع وسایل نقلیه مذکور، طول عمری معادل صفر تا ۵ سال داشته‌اند که معادل ۲۷ درصد از کل وسایل نقلیه باری کشور در این سال را تشکیل می‌دهد. در همین رابطه تعداد وسایل نقلیه باری با طول عمر صفر تا ۱۰ سال نیز معادل ۱۹۰۰۰۰ دستگاه بوده که معادل ۵۳/۸ درصد از کل ناوگان عمومی جاده‌ای بار کشور را در سال ۱۳۹۴ تشکیل می‌داده است. به طوری که ملاحظه می‌شود چنانچه عمر مفید وسیله نقلیه باری، ملاک فعالیت و بهره‌برداری قرار گیرد تنها ۵۴ درصد وسیله نقلیه موجود می‌توانند در جریان بهره‌برداری قرار گیرند و بقیه آن یعنی ۱۶۳۴۱۷ دستگاه دیگر آن، چنانچه حمل و نقل ایمن و با صرفه حمل کالا در جاده‌های کشور مورد نظر باشد می‌باید مستهلک شده و از جریان فعالیت و تردد در جاده‌های کشور خارج گردند. در همین رابطه شایان ذکر است که در سال ۱۳۹۴ معادل ۱۴۸۵ دستگاه وسیله نقلیه باری با طول عمر بالای ۵۰ سال، ۲۶۰۷۱ دستگاه وسیله نقلیه باری با طول عمر ۵۰-۴۰ سال

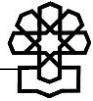


و ۵۳۰۳۷ دستگاه وسیله نقلیه باری جاده‌ای با طول عمر ۳۰-۴۰ سال هم در ناوگان عمومی جاده‌ای کالا در کشور فعال بوده‌اند. بهره‌گیری از وسایل نقلیه باری جاده‌ای با طول عمر بالا ضمن ایجاد ناامنی و خطر تصادف در جاده‌های کشور، عوارضی هم به همراه دارد که از جمله آن می‌توان به هزینه تعمیر و نگهداری، طول روزهای خواب وسیله نقلیه، سنگین بودن وزن ناخالص، مصرف بالای سوخت و ... را نام برد. در رابطه با مصرف سوخت شایان ذکر است که وسایل نقلیه باری جدید که در تولید آنها از تکنولوژی جدید استفاده شده، ضمن کاهش وزن ناخالص و امکان بارگیری کالای بیشتر، حداکثر مصرف سوخت در یکصد کیلومتر مسافت معادل تا ۲۵ لیتر گازوئیل است در صورتی که در کامیون‌های با طول عمر بالا، این مصرف تا ۶۰ لیتر در یکصد کیلومتر مسافت هم می‌رسد. وضعیت موجود ناوگان و طول عمر بالای این ناوگان طلب می‌کند تا نوسازی ناوگان و رساندن متوسط طول عمر آن به حدود ۱۰ سال در دستور کار قرار گیرد. اگرچه حجم و ابعاد نوسازی، عزم ملی را طلب می‌کند.

۳-۲. ترکیب ناوگان عمومی باری از نظر مالکیت

در نقل و انتقال کالا در جاده‌ها، معمولاً مؤسسات یا شرکت‌های باربری نقش غالب را برعهده دارند و این شرکت‌ها یا مؤسسات باربری جاده‌ای هستند که چه از طریق تأمین سرمایه لازم جهت تأمین ناوگان و چه از طریق تجمیع صاحبان کامیون‌ها به‌عنوان سهامدار، جریان حمل‌ونقل کالا در جاده‌ها را مدیریت می‌کنند و در قبال صاحبان کالا، مسئول هستند. به عبارت دیگر صاحبان کالا برای حمل‌ونقل کالای خود از نقطه‌ای به نقطه دیگر به مؤسسات یا شرکت‌های باربری جاده‌ای مراجعه و در ازای پرداخت هزینه

حمل کالا، آن کالا توسط شرکت و یا مؤسسه حمل‌ونقل جاده‌ای به مقصد جابه‌جا می‌شود. انتظار این است که در کشور ما نیز در حمل‌ونقل کالا در جاده‌های کشور، نقش غالب با مؤسسات و شرکت‌های باربری شناخته شده و شناسنامه‌دار باشد. اما اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۴ تنها ۴/۲ درصد از ۳۵۳۴۱۷ دستگاه انواع کامیون‌های فعال در حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، ملکی شرکت یا مؤسسه باربری جاده‌ای و ۸۲/۲ درصد آن ملکی راننده (خودمالکی)، ۶ درصد آن ملکی شراکتی و ۷/۶ درصد آن ملکی شخص دیگر بوده است. به عبارت دیگر بررسی ترکیب ناوگان باربری جاده‌ای کشور برحسب مالکیت در این سال نشان می‌دهد که در مجموع ۹۳/۸ درصد از ناوگان مذکور زیر چتر مؤسسه یا شرکت حمل‌ونقل باری جاده‌ای نبوده و نقش این مؤسسات در جابه‌جایی کالا در جاده‌های کشور بسیار اندک و در حد ۴/۲ درصد بوده است. نبود نقش غالب شرکت یا مؤسسه حمل‌ونقل باری جاده‌ای یعنی شرکت‌های شناسنامه‌دار در جابه‌جایی کالا در جاده‌های کشور مهمترین مشکل در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای و موجب بی‌نظمی در امر حمل‌ونقل، بروز خسارات و احياناً کارکرد پایین ناوگان بوده است. زیرا در شرکت یا مؤسسه باربری جاده‌ای، معمولاً آن شرکت یا مؤسسه باربری، کالای قابل حمل مشتری را تحویل گرفته، بار کامیون می‌کند. کامیون حامل کالا، در صورتی که مقصد کوتاه باشد و بتوان در ۸ ساعت رانندگی به مقصد رسید، توسط یک راننده و در مسافت‌های متوسط و بلند توسط دو راننده به مقصد رسانده می‌شود. البته راننده با طی ۸ ساعت رانندگی، معمولاً کامیون را تحویل شعبه مؤسسه یا شرکت در محل، می‌کند تا کامیون مورد بازدید فنی قرار گرفته و سرویس لازم انجام و کامیون برای ادامه سفر آماده گردد. ادامه سفر در اینجا توسط راننده تازه‌نفس با وسیله نقلیه بازدید فنی و سرویس شده ادامه پیدا می‌کند که



این امر به ایمنی سفر و نیز کارآیی بالای کامیون، کمک می‌کند. در صورتی که در کامیون‌های ملکی راننده و یا انواع دیگر ملکی، راننده هیچ الزامی به سپردن کامیون به مرکز فنی و سرویس آن و پایین آمدن از کامیون و توقف جهت استراحت نداشته، کماکان به سفر ادامه خواهد داد که این ادامه سفر چه بسا خطراتی را از نظر تصادف، سالم رساندن کالا و خطرات دیگر ناشی از خستگی راننده به دنبال دارد.

در سال ۱۳۹۳ نیز ملکی شرکت یا مؤسسه باربری در مالکیت ناوگان باری جاده‌ای معادل ۳/۷ درصد بوده و ملکی راننده معادل ۸۲/۶ درصد، ملکی شراکتی ۶/۸ درصد و ملکی شخص دیگر معادل ۷/۹ درصد بوده است.

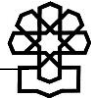
چنانچه سفر ایمن یا کارآیی بالا در حمل کالا در جاده‌های کشور مورد انتظار باشد ضروری است نسبت به ایجاد شرکت‌ها یا مؤسسات حمل‌ونقل کالا در جاده‌های کشور اقدامات لازم انجام گیرد تا در حد امکان، از سهم خودمالکی و یا انواع دیگر مالکیت‌ها در ناوگان عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای کالا کاسته گردد و با افزایش مؤسسات و شرکت‌های باربری ضریب ایمنی حمل کالا در جاده‌های کشور افزایش یابد.

۴-۲. تعداد سفر کامیون‌های حامل کالا

ناوگان عمومی باری حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در طول سال ۱۳۹۴ در جابه‌جایی کالا به نقاط مختلف کشور فعالیت داشته‌اند و کالاها را از مبدأ به مقصد در قالب ناوگان ملکی، ناوگان مؤسسه یا شرکت باربری و بالاخره سایر انواع مالکیت‌ها، حمل کرده‌اند. اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در این سال تعداد سفر انواع کامیون‌های حامل کالا در کشور در مجموع معادل ۲۵,۷۴۸,۰۰۰ سفر بوده است که ۷,۱۰۰,۰۰۰ سفر یا ۲۸ درصد آن مربوط

به سفرهای درون‌استانی و ۱۸,۶۴۸,۰۰۰ سفر یا ۷۲ درصد آن مربوط به سفرهای برون‌استانی بوده است. همان‌طوری که قبلاً اشاره شد متوسط مسافت طی شده در سفر درون‌استانی معادل ۱۴۱ کیلومتر و در سفر برون‌استانی معادل ۶۴۳ کیلومتر بوده است. چنانچه به سال ۱۳۹۳ مراجعه شود ملاحظه می‌گردد تعداد سفر انواع کامیون‌های حامل کالا در این سال در مجموع معادل ۲۷,۳۳۸,۰۰۰ سفر بوده که ۷,۸۸۶,۰۰۰ سفر یا ۲۹ درصد آن سفرهای درون‌استانی و ۱۹,۴۵۲,۰۰۰ سفر یا ۷۱ درصد آن سفر برون‌استان گزارش شده است.

با توجه به اینکه سفرهای انجام شده ناوگان عمومی باری حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در سال ۱۳۹۴ توسط ۳۵۳۴۱۷ دستگاه انواع کامیون انجام شده ملاحظه می‌گردد در این سال به‌طور متوسط هریک از انواع کامیون‌های در حال بهره‌برداری، معادل ۷۳ سفر در سال داشته‌اند. چنانچه به سال ۱۳۹۳ مراجعه شود ملاحظه می‌گردد این تعداد سفر انواع کامیون در این سال معادل ۶۵ سفر بوده است. مقایسه تعداد سفر انواع کامیون‌ها در سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ نشان از آن دارد که تعداد سفر کامیون در سال ۱۳۹۴ نسبت به تعداد سفر کامیون‌ها در سال ۱۳۹۳ افزایش داشته است در صورتی که مقدار کالای جابه‌جا شده در جاده‌های کشور در سال ۱۳۹۴ نسبت به میزان کالای جابه‌جا شده در سال ۱۳۹۳ از ۵۴۳ میلیون تن در سال ۱۳۹۳ به ۵۰۸ میلیون تن در سال ۱۳۹۴ کاهش داشته است. افزایش تعداد سفر انواع کامیون‌ها در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ با وجود کاهش مقدار کالای جابه‌جا شده در جاده‌های کشور در سال ۱۳۹۴ مشخصاً ناشی از رده خارج شدن یا عدم شرکت تعداد ۷۰ هزار دستگاه انواع کامیون در طول سال ۱۳۹۴ در



فعالیت حمل و نقل کالا و کاهش تعداد کامیون‌های فعال در سال ۱۳۹۴ به ۳۵۳ هزار انواع کامیون‌ها بوده است و همین کاهش تعداد کامیون‌ها در سال ۱۳۹۴ موجب افزایش تعداد سفر انواع کامیون‌ها در سال ۱۳۹۴ شده است. متوسط تعداد ۷۳ سفر در سال ۱۳۹۴ یا ۶۵ سفر در سال ۱۳۹۳ آن هم در طول ۳۶۵ روز سال از کارآیی پایین کامیون حکایت دارد و نشان از آن دارد که خواب کامیون در طول سال بالا بوده است. در این خواب، دو عامل فرسودگی و طول عمر بالای کامیون و سهم بالای خودمالکی در ناوگان عمومی باری حمل و نقل جاده‌ای کشور تأثیر بالایی دارند. فرسودگی و طول عمر بالا، تعداد موارد و طول مدت تعمیر را افزایش می‌دهد و خودمالکی نیز به فعالیت کامیون مطابق با نظر و سلیقه کامیوندار منوط می‌گردد. در این رابطه شایان ذکر است که با وجود تورم و نیز بازار سیاه، صاحب کامیون چندان رغبتی به فعالیت از خود نشان نمی‌دهد و همین قدر که هزینه اقساط و هزینه‌های شخصی را در طول ماه تأمین کند رضایت می‌دهد و چندان تمایلی به فعالیت از خود نشان نمی‌دهد. در این رابطه مشخصاً باید نوسازی ناوگان باری عمومی جاده‌ای کشور و نیز بسترسازی برای فعالیت شرکت‌های حمل و نقل عمومی جاده‌ای شناسنامه دار در دستور قرار گیرد تا از طرفی خواب کامیون، ناشی از تعمیر کاهش یابد. همچنین به طرف نظام‌مند شدن حمل و نقل عمومی بار در جاده‌های کشور حرکت کنیم.

نتیجه‌گیری

از آنچه گذشت ملاحظه گردید:

- در سال ۱۳۹۴ معادل ۹۳/۵ درصد از کالاهای قابل جابه‌جایی در کشور از طریق جاده‌ها جابه‌جا شده‌اند.

- از مجموع کالاهای جابه‌جا شده در جاده‌های کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۷۰/۹ درصد آن با بارنامه و ۲۹/۱ درصد آن بدون بارنامه حمل شده است که این امر از حمل‌ونقل نزدیک به ۳۰ درصد از کالاها، خارج از پایانه‌های کالای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در این سال حکایت دارد.

- از مجموع کالاهای جابه‌جا شده در حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۳۹۴، سهم بخش خصوصی در این جابه‌جایی معادل ۹۲ درصد و سهم بخش تعاونی معادل ۸ درصد بوده است. سهم بخش دولتی در این سال در جابه‌جایی کالا ناچیز گزارش شده است.

- از کل کالاهای حمل شده از طریق جاده در سال ۱۳۹۴ معادل ۲۸ درصد آن جابه‌جایی درون‌استانی و ۷۲ درصد آن جابه‌جایی برون‌استانی بوده است. در همین رابطه متوسط مسافت طی شده کالا در هر سفر استانی معادل ۱۴۱ کیلومتر و در سفر برون‌استانی معادل ۶۴۳ کیلومتر بوده است. طول سفر ۶۴۳ کیلومتری کالا در سفر برون‌استانی وقتی معنادار است که بدانیم متوسط مسافت طی شده کالا در حمل‌ونقل ریلی در این سال معادل ۶۰۰ کیلومتر بوده است.

- از مجموع کامیون‌های در دست بهره‌برداری در سال ۱۳۹۴ معادل ۶۰/۹ درصد آنها، بارگیر ثابت و ۳۹/۱ درصد آن بارگیر غیرثابت بوده که این امر حکایت از آن دارد که ناوگان



عمومی حمل و نقل جاده‌ای بیشتر برای طی مسافت‌های کوتاه و متوسط تدارک گردیده در صورتی که از این ناوگان در مسافت‌های بلند تا ۶۴۳ کیلومتر هم استفاده شده است.

- متوسط طول عمر ناوگان عمومی حمل و نقل جاده‌ای بار در سال ۱۳۹۴ معادل ۱۶/۱۱ درصد گزارش شده در صورتی که این متوسط طول عمر در کشورهای اروپایی تا ۵ سال و در جهان تا ۱۰ سال برآورد شده است. به طوری که ملاحظه می‌شود طول عمر بالای ناوگان باری جاده‌ای در کشور از فرسوده بودن این ناوگان حکایت دارد که می‌بایست بازسازی و نوسازی این ناوگان تسریع گردد.

- بررسی وضعیت ناوگان در دست بهره‌برداری از نظر مالکیت، نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۴ معادل ۸۲/۲ درصد این ناوگان، ملکی راننده، ۴/۲ درصد آن ملکی شرکت یا مؤسسه باری و بقیه ملکی شراکتی یا ملکی شخص دیگر بوده که این امر از ناچیز بودن سهم شرکت‌ها یا مؤسسات حمل و نقلی و نقش قالب خودمالکی در تدارک ناوگان، حکایت دارد. ناچیز بودن سهم شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل در مالکیت ناوگان به معنای نبود زمینه فعالیت شرکت‌ها و مؤسسات شناسنامه‌دار در حمل و نقل جاده‌ای کالا و تن دادن به نارسایی‌ها، مشکلات و بی‌نظمی در این عرصه است.

- از مجموع سفر انواع کامیون‌ها در حمل کالا در جاده‌های کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۲۸ درصد آن مربوط به سفرهای استانی و ۷۲ درصد آن مربوط به سفرهای برون‌استانی بوده است.

- با توجه به کل سفرهای انجام شده توسط انواع کامیون‌ها در سال ۱۳۹۴، متوسط تعداد سفر هر یک از انواع کامیون‌ها در این سال معادل ۷۳ سفر بوده که این امر از کارایی پایین ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کالا در این سال حکایت دارد.

منابع و مآخذ

۱. سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سال‌های ۱۳۹۳-۱۳۹۴.
۲. کتاب جامع آماری حمل‌ونقل و شهرسازی کشور، سال‌های ۱۳۹۳-۱۳۹۴.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۵۵۷۱

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: وضعیت حمل‌ونقل عمومی بار در جاده‌های کشور در سال‌های ۱۳۹۳-۱۳۹۴

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین: ذبیح‌اله طلوعی

ناظران علمی: حسین افشین، محسن صمدی

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه کلیدی:

حمل‌ونقل جاده‌ای



تاریخ انتشار: ۱۳۹۶/۹/۸