

# حمل و نقل جاده‌ای بار و مسافر

اشاره:

جمهوری اسلامی ایران پل ارتباطی آسیا - اروپا و شمال - جنوب می‌باشد و به لحاظ موقعیت خاص جغرافیایی می‌تواند نقش کلیدی در نقل و انتقال مسافر و بار از طریق حمل و نقل جاده‌ای (زمینی - ریلی)، هوایی و دریایی ایفا کند. به همین منظور از ابتدای دوران سازندگی پس از جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، تلاش همه‌جانبه و سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در زمینه توسعه شبکه ارتباطات و حمل و نقل به عمل آورده تا بتواند امکانات ترابری خود را در اختیار کشورهای منطقه قرار دهد و در عرصه بین‌المللی صدور خدمات ترانزیت بار و مسافر، جایگاه شایسته خود را بیابد. با توجه به سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و امکانات به‌وجود آمده در تمام زمینه‌های حمل و نقل زمینی، هوایی و دریایی، کشورهای منطقه از جنوب خلیج فارس تا آسیای مرکزی، قفقاز و حوزه بالتیک و از شرق تا غرب آسیا می‌توانند با اطمینان خاطر ایران را برای نقل و انتقال کالاهای صادراتی و وارداتی و نیز اتباع خود انتخاب کنند.

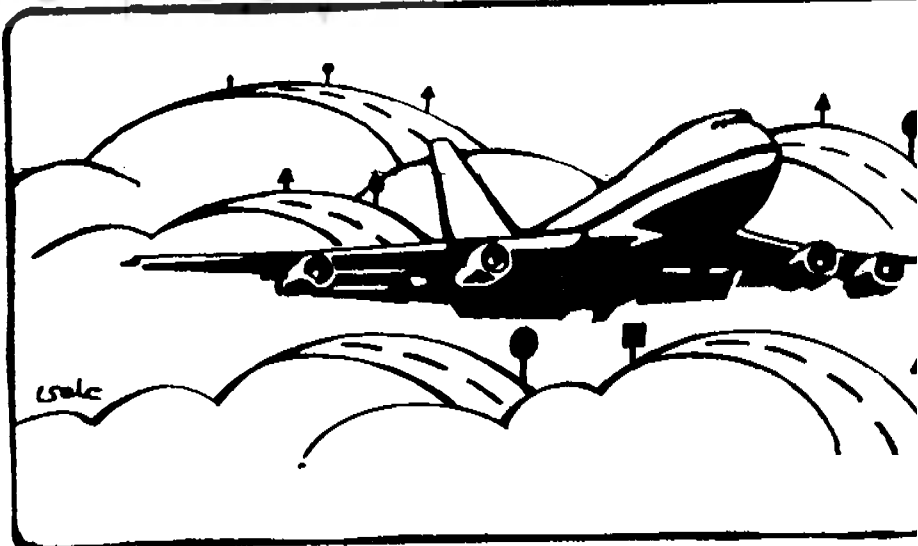
در این گزارش، مجموعه فعالیت‌های به‌عمل آمده در بخش ارتباطات و حمل و نقل، وضعیت گذشته و حال آن و نیز دورنمای توسعه این بخش در چارچوب قانون دومین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، به‌نظر خوانندگان گرامی نشریه «بررسی‌های بازرگانی» می‌رسد.

## نگاهی به موقعیت حمل و نقل جاده‌ای کشور

ایجاد سیستم حمل و نقل کارآمد در توسعه اقتصادی - اجتماعی، جایگاه و نقش ویژه‌ای دارد، زیرا بخش حمل و نقل گذشته از آنکه از بخش‌های مهم و زیربنایی محسوب می‌شود، تأثیر بسزایی در دیگر فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دارد.

در مجموعه حمل و نقل، حمل و نقل جاده‌ای اهمیت بیشتری نسبت به دیگر موارد دارد و به همین جهت برنامه‌ریزی دقیق برای فعالیت کارآمد این بخش در تمام جنبه‌ها، اثرات اقتصادی مهمی دربرخواهد داشت. در این برنامه‌ریزی اهداف کمی و کیفی می‌بایست روشن گردد تا برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌های ضروری برای رسیدن به اهداف موردنظر تدوین شود و به مرحله اجرا درآید.

در قالب دومین برنامه پنج‌ساله اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور که هم‌اکنون در حال اجرا می‌باشد، افزایش بهره‌وری وسایط نقلیه در جابه‌جایی کالا و مسافر، ارتقاء ضریب ایمنی عبور و مرور در جاده‌ها، افزایش میزان استفاده از وسایط حمل و نقل عمومی در جابه‌جایی مسافران از طریق ارتقاء سطح خدمات، گسترش



بهره‌گیری از امکانات کشور در پایانه‌های بار و مسافر، ایجاد شبکه اطلاعاتی به‌روز در زمینه حمل و نقل جاده‌ای، احداث و سازماندهی مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی و تیرپارک‌ها و نیز اصلاح ساختار تشکیلاتی و نیروی انسانی حمل و نقل جاده‌ای، به‌عنوان اهداف کیفی مطرح شده است.

○ ۱۴/۶ درصد اعتبارات عمرانی نخستین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور به بخش حمل و نقل اختصاص یافت، اما فقط ۶۴/۹ درصد این اعتبارات هزینه شد.

ساختار تشکیلاتی نظام جامع حمل و نقل کشور از تنوع و گستردگی فراوانی برخوردار است و به‌همین جهت در اختیار داشتن بانک اطلاعاتی مدرن و به‌روز در برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌های اصولی جایگاه ویژه‌ای دارد.

برای مدیریت و بهره‌برداری بهینه از مجموعه امکانات حمل و نقل جاده‌ای، بررسی عناصر عرضه و تقاضا ضرورت دارد. در بخش تقاضا، مسافر و بار قرار دارد. مسافران با انگیزه‌های مختلف که در سفر دارند، به‌دنبال استفاده از امکانات و وسایط حمل و نقل مناسب، ایمن و سریع می‌باشند. برای بخش بار نیز شرکت‌های حمل و نقل با توجه به نوع محموله‌های خود (فلزی، شیمیایی، ساختمانی و معدنی، کشاورزی، ماشین‌آلات و...) خواستار استفاده از امکانات مختلف (پایانه‌های باربری مناسب، ابزار و تجهیزات لازم برای تخلیه و بارگیری

سریع، امنیت در جاده‌ها و...) می‌باشند.

○ ناوگان مسافری کشور از ۶۰۳۰۰ دستگاه اتوبوس، مینی‌بوس و سواری در سال ۱۳۷۴ تشکیل شد. افزایش سالانه ۵ درصد در عرضه وسایل حمل و نقل مسافری به ناوگان کشور در برنامه دوم پیش‌بینی شده است.

اما در بخش عناصر، عرضه تأسیسات زیربنایی (آزادراه، بزرگراه، راه‌های اصلی و فرعی و...)، وسایط نقلیه (باربری شامل بارگیرهای ثابت و غیرثابت و نیز مسافری شامل سواری، مینی‌بوس و اتوبوس) و تأسیسات جانبی و رفاهی (مانند استراحت‌گاه، رستوران، پمپ‌بنزین، تعمیرگاه و...) موردنیاز می‌باشد تا درخواست‌های متقاضیان با صرف هزینه مناسب و معقول، اجابت گردد.

از سوی دیگر در سال‌های اخیر بر مجموعه متقاضیان حمل و نقل جاده‌ای (بار و مسافر) افزوده شده است. این افزایش نه‌تنها از رشد جمعیت کشور، بلکه پیدایش جمهوری‌های نواستقلال‌یافته آسیای مرکزی و تقاضای بالقوه و بالفعل این کشورها برای استفاده از امکانات ترابری ایران افزوده شده است.

سیاست دولت جمهوری اسلامی ایران در زمینه گسترش ارتباطات منطقه‌ای با کشورهای آسیای مرکزی و دیگر کشورهای همسایه ضرورت ایجاد نظام حمل و نقل مناسب را گوشزد می‌کند.

در بخش حمل و نقل جاده‌ای، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور با انجام پژوهش‌ها و جمع‌آوری اطلاعات و آمار تلاش کرده است که پروژه‌های اجرایی را

در زیر بخش حمل و نقل جاده‌ای برای حصول به اهداف کمی و کیفی در برنامه دوم، مدنظر قرار دهد.

به همین جهت تهیه مدل برنامه‌ریزی ساخت و توسعه شبکه جاده‌ای، بررسی و تعیین عمر اقتصادی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، ظرفیت‌سنجی ناوگان، طراحی شبکه جاده‌ها، احداث پایانه‌های عمومی، ساخت مجتمع‌های خدماتی - رفاهی برای رانندگان، ایجاد امکانات اجرایی قانون مقررات تردد وسایط نقلیه خارجی، مطالعه و اجرای طرح ایمن‌سازی عبور و مرور، تأمین و نصب باسکول، احداث و مرمت ساختمان پاسگاه‌ها و... از طرح‌های عمده‌ای بوده که این سازمان پیگیری کرده است.

○ ۷۵ درصد وسایط نقلیه باری کشور از نوع بارگیر ثابت و ۲۵ درصد از نوع بارگیر غیرثابت می‌باشند. در حالی که میانگین عمر ناوگان باربری جاده‌ای در سال ۱۳۷۴ به میزان ۱۵ سال بود.

در نخستین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور ۱۴/۶ درصد اعتبارات برنامه‌های عمرانی به بخش حمل و نقل اختصاص یافت که در مجموع ۶۴/۹ درصد این اعتبارات، هزینه شد. سهم اعتبارات هزینه شده در بخش حمل و نقل به کل اعتبارات اختصاص یافته، در سال‌های ۷۲-۱۳۶۸ به میزان ۶۴/۹ درصد نسبت به سهم آن در دوره زمانی ۶۶-۱۳۶۲ که برابر با ۶۲/۳ درصد بود، افزایش داشت.

## وضعیت ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور

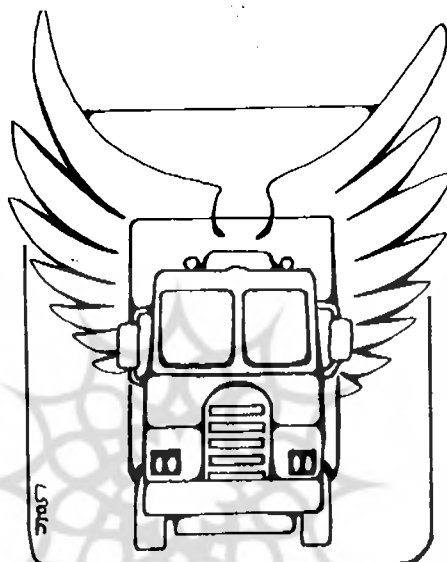
ناوگان مسافری کشور برای جابه‌جایی مسافران بین‌شهری در سال ۱۳۷۴ از ۶۰۳۰۰ دستگاه اتوبوس، مینی‌بوس و سواری تشکیل شد که سهم هر یک در کل ناوگان مسافری به ترتیب ۲۶، ۶۵ و ۹ درصد بود.

ناوگان مسافری عمومی جاده‌ای از نظر سن، ناوگان فرسوده‌ای به حساب می‌آید به نحوی که میانگین سن انواع ناوگان مسافری به تفکیک اتوبوس، مینی‌بوس و سواری در سال ۱۳۷۴ به ترتیب ۱۴، ۱۳ و ۱۷ سال ثبت شده است. با عنایت به این امر، تقویت ناوگان در سال‌های آتی ضرورت دارد. در قالب دومین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، رشد سالانه ۵ درصد در عرضه وسایط نقلیه مسافری به ناوگان مسافری پیش‌بینی شده است.

شرکت‌های فعال در حمل مسافر بین‌شهری در کشور به سه صورت خصوصی، دولتی و تعاونی می‌باشند که سهم هر یک در مالکیت وسایط حمل و نقل مسافری در سال ۱۳۷۴ به ترتیب ۹۱/۷، ۵/۵ و ۷/۸ درصد بود. در مناطق آذربایجان غربی، ایرانشهر، کرمان، کهگیلویه و بویراحمد، لارستان، لرستان و یزد، شرکت‌های حمل مسافر کاملاً در اختیار بخش خصوصی می‌باشند و در استان‌های فارس، خوزستان و خراسان نیز سهم بخش خصوصی در نقل و انتقال مسافران بیش از ۹۸ درصد می‌باشد.

از مناطق ۲۹ گانه (استان‌های کشور) فقط در ۸ منطقه در سال ۱۳۷۴ شرکت فعال دواتی وجود داشت که بیشترین سهم

را نیز مناطق بوشهر و اردبیل به ترتیب به میزان ۲۱/۷ و ۱۰/۵ درصد (از کل شرکت‌های فعال منطقه) در اختیار داشتند. بیشترین سهم شرکت‌های فعال تعاونی در سال ۱۳۷۴ در تهران، گیلان و همدان به ترتیب به میزان ۴۲/۴، ۲۰/۶ و ۱۳/۳ درصد وجود داشت.



مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که سهم عمده مالکیت شرکت‌های فعال حمل و نقل مسافر در اختیار بخش خصوصی است لذا سیاست‌گذاری‌های جدید بر مبنای نحوه بقای این بخش در بازار حمل و نقل، صورت می‌گیرد.

وسایط حمل و نقل ناوگان باری کشور به دو بخش بارگیر ثابت و غیر ثابت تقسیم می‌شود. در سال ۱۳۷۴ حدود ۷۵ درصد وسایط نقلیه باری ناوگان عمومی ترابری جاده‌ای کشور از نوع بارگیر ثابت و ۲۵ درصد از نوع بارگیر غیر ثابت بودند.

مالکیت ۵۵/۷ درصد وسایط نقلیه با بارگیر ثابت و ۴۸ درصد وسایط نقلیه با

بارگیر غیر ثابت در سال ۱۳۷۴ به راننده وسیله برمی‌گشت. کمترین سهم مالکیت با بارگیر ثابت مربوط به رده شرکت با مقدار ۳/۱ درصد و در مورد کامیون‌های با بارگیر غیر ثابت مربوط به رده شراکتی با سهم ۱۴/۷ درصد بود.

○ ناوگان باربری عمومی کشور در سال ۱۳۷۴ در مجموع ۱۲۰ میلیون تن کالا را جابه‌جا کرد، در حالی که ظرفیت آن ۱۸۴/۶ میلیون تن بود. تقریباً ۳۵ درصد ناوگان باربری به‌طور صحیح بهره‌برداری نمی‌شود و ۳۶ درصد سفرها به لحاظ ضعف سیستم اطلاعاتی به صورت یکسریار انجام می‌شود.

عمر ناوگان عمومی باربری جاده‌ای کشور نسبت به ناوگان مسافری کمتر است. میانگین سن این ناوگان در سال ۱۳۷۴ معادل ۱۵ سال ثبت شد. البته افزودن شمار وسایط نقلیه نو به این ناوگان با توجه به انتظار افزایش مبادلات منطقه‌ای کالا در آینده ضرورت دارد. در دومین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور رشد سالانه ۴ درصد در عرضه وسایط نقلیه باری به سیستم حمل و نقل جاده‌ای کشور پیش‌بینی شده است. در حال حاضر استفاده بهینه از ناوگان باربری عمومی صورت نمی‌گیرد زیرا سیستم اطلاعاتی مشخص در نظام حمل و نقل کالا در اختیار نیست. آمارگیری نمونه نشان می‌دهد که تقریباً ۳۶ درصد سفرهای ناوگان باری به صورت یکسریار می‌باشد که به این ترتیب ۳۵ درصد ظرفیت ناوگان به‌طور صحیح مورد

بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد.

شکی نیست که کاهش میزان ظرفیت خالی ناوگان در افزایش توانایی جابه‌جایی کالا با امکانات موجود، مؤثر خواهد بود و درآمدهای بیشتری را نصیب فعالان در این بخش می‌سازد.

ناوگان باربری عمومی کشور در سال ۱۳۷۴ جابه‌جایی ۱۲۰ میلیون تن کالا را به‌عهده داشت، در حالی که توان جابه‌جایی آن با استفادهٔ بهینه از وسایط نقلیه موجود در حد جابه‌جایی ۱۸۴/۶ میلیون تن کالا بود.

شرکت‌های حمل و نقل کالا به سه صورت خصوصی، دولتی و تعاونی اداره می‌شوند. سهم هر یک از این شرکت‌ها در مجموعهٔ ترابری جاده‌ای بار کشور به ترتیب ۸۹/۳، ۳/۶ و ۷/۱ درصد در سال ۱۳۷۴ ثبت شده است.

با این وصف مالکیت عمده شرکت‌های حمل کالا، در اختیار بخش خصوصی است.

در استان‌های کهگیلویه و بویراحمد و شهر لارستان شرکت‌های خصوصی تمام فعالیت جابه‌جایی بار را برعهده دارند، اما فقط در ۱۰ منطقه شرکت‌های فعال دولتی و در منطقه ایرانشهر شرکت فعال تعاونی در حمل کالا، فعالیت دارند.

با فعال نمودن بخش خصوصی و مشارکت آنها در سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل می‌توان علاوه بر جذب سرمایه‌های سرگردان، پویایی بیشتری به سیستم حمل و نقل کالا داد و از سرمایه‌گذاری‌های موجود استفادهٔ بهینه به‌عمل آورد.

در سال ۱۳۷۴، در مجموع، ۱۶ پایانه موقت و دائم در سطح کشور و یک پایانه در

عشق‌آباد (پایتخت جمهوری ترکمنستان) فعال بودند که تعدادی از آنها به‌صورت موقت بهره‌برداری می‌شدند. بر اساس اهداف برنامهٔ دوم مبنی بر توسعهٔ پایانه‌های کشور و بهره‌برداری کامل از آنها، نزدیک به ۲۰ پایانه دیگر در کشور ساخته خواهد شد.

### عملکرد حمل و نقل جاده‌ای

بیش از ۸۰ درصد عملیات جابه‌جایی کالا و مسافر در ایران از طریق جاده انجام می‌شود. سالانه بالغ بر ۱۵۰ میلیون تن کالا و ۱۵۰ میلیون نفر مسافر در فاصله‌های بیش از ۱۰۰ کیلومتر بین شهرها جابه‌جا می‌شوند.

○ ۵۵۳۱۸ دستگاه کامیون در سال ۱۳۷۴ توانستند یک میلیون و ۱۱۰۶ هزار تن کالای ترانزیتی را از خاک ایران عبور دهند و به مقصد برسانند. سهم کامیون‌های ایرانی در این امر به ۳۲۶۱۸ دستگاه کامیون با تناژ ۶۵۲ هزار تن بیش از ۵۰ درصد بود.

در مجموعهٔ حمل و نقل جاده‌ای بار و مسافر، ۲۵۰ هزار راننده، ۱۶۳ هزار دستگاه کامیون و تریلی، ۲۱ هزار دستگاه اتوبوس و ۴۷ هزار دستگاه مینی‌بوس، ۶۵۰ شرکت حمل و نقل بین‌المللی، ۳۰۰۰ شرکت حمل و نقل داخلی کالا و ۱۸۲۰ شرکت حمل و نقل مسافر در دسترس می‌باشند.

در پایان سال ۱۳۷۴، مجموع طول راه‌های کشور (شامل آزادراه، راه اصلی، راه فرعی و راه‌های دسترسی) به بیش از ۱۵۹ هزار کیلومتر رسید.

به منظور تسهیل امر ترانزیت کالا از تمام مرزهای کشور، هماهنگی‌هایی با کشورهای همسایه صورت گرفت. در سال ۱۳۷۴ در مجموع ۱۵ مرز جاده‌ای با ۷ کشور همسایه و ۷ بندر در دسترس بود که عبارتند از مرزهای بازرگان و سرو (مشترک با ترکیه)، خسروی (مشترک با عراق)، دوغارون (مشترک با افغانستان)، میرجاوه (مشترک با پاکستان)، آستار، جلقا و بیله‌سوار (مشترک با آذربایجان)، نوردوز (مشترک با ارمنستان)، اینچه‌برون، لطف‌آباد و سرخس (مشترک با ترکمنستان) و نیز بنادر انزلی و نوشهر (در شمال) و چابهار، عباس، بوشهر، امام‌خمینی و خرمشهر (در جنوب) برای نقل و انتقال ترانزیت کالا در اختیار متقاضیان قرار داشت.

آمار ترانزیت کالا از مرزهای جاده‌ای کشور در سال ۱۳۷۴ نشان می‌دهد که ۳۲۶۱۸ دستگاه کامیون ایرانی با تناژ ۶۵۲ هزار تن و ۲۲۷۰۰ دستگاه کامیون غیرایرانی با تناژ ۴۵۴ هزار تن به ترانزیت کالا از خاک ایران اسلامی پرداختند. به این ترتیب در مجموع از تردد ۵۵۳۱۸ دستگاه کامیون یک میلیون و ۱۱۰۶ هزار تن کالا از خاک ایران اسلامی ترانزیت شد.

در همین حال آمار در دسترس نشان می‌دهد که در مجموع ۱۸۸۹۲۶ دستگاه کامیون در سال گذشته در مجموع ۳ میلیون و ۷۷۸ هزار و ۵۲۰ تن کالا را از مرزهای جاده‌ای کشور عبور داده‌اند که ۲ میلیون و ۳۳۸ هزار و ۵۲۰ تن آن توسط ۱۱۶۹۶۲ دستگاه کامیون ایرانی و مابقی توسط کامیون‌های غیرایرانی انجام شد. □