



موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی



مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

جایگاه حمل و نقل ریلی در قیمت تمام شده کالا و اقدامات لازم

دکتر مسعود فتحعلی

عضو هیئت علمی و رئیس بخش حمل و نقل ریلی
مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



فهرست مطالب

- معرفی بخش حمل و نقل ریلی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
- سهم بخش های مختلف حمل و نقل در ۸ ماهه ۱۴۰۱
- مشکلات لجستیک حمل و نقل کشور (با تاکید بر حمل و نقل ریلی)
- دلایل سهم پایین ریل و راهکارهای متصور
- مبانی نظری تعرفه
- تعامل نظام تعرفه و ساختار حاکم بر راه آهن (ارزیابی وضعیت راه آهن ایران)
- اقدامات ضروری

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



- با ۵۰ سال فعالیت تحقیقاتی، یکی از معتبرترین مراجع علمی و پژوهشی کشور است که به منظور تحقق و گسترش وظایف پژوهشی و آموزشی وزارت راه و شهرسازی در حوزه‌های حمل و نقل، راه، ساختمان و مسکن و معماری و شهرسازی ایجاد شده‌است.
- سه معاونت «تحقیقات و فناوری»، «آموزش و توسعه فناوری»، «توسعه مدیریت و منابع»
- چهار حوزه پژوهشی «ساختمان و ابنیه فنی»، «حمل و نقل»، «معماری و شهرسازی» و «اقتصاد و مالی»



حوزه پژوهشی حمل و نقل

دوشنبه ۲۹ آذر ۱۴۰۰ | ورود بازگشت به پورتال اصلی

مرکز تحقیقات راه، مکتب و شهرسازی
حوزه پژوهشی حمل و نقل

صفحه نخست

درباره حوزه پژوهشی

بخش های تحقیقاتی

پروژه های تحقیقاتی

فراخوان

انتشارات

تماس با حوزه پژوهشی



بخش حمل و نقل هوایی



بخش مهندسی راه و روسازی



بخش لجستیک و مدیریت سیستم ها و بحران



بخش ایمنی حمل و نقل



بخش حمل و نقل دریایی



بخش حمل و نقل ریلی



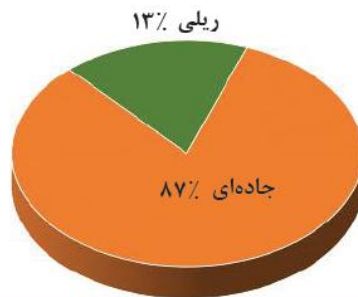
بخش برنامه ریزی و توسعه حمل و نقل



بخش قیر و آسفالت



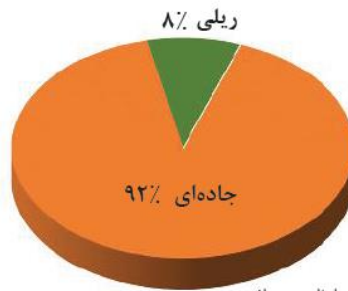
سهم بخش های مختلف حمل و نقل در ترانزیت کالا



سهم بخش های مختلف حمل و نقل در جابجایی مسافر



سهم بخش های مختلف حمل و نقل در جابجایی بار



سهم حمل و نقل هوایی بسیار ناچیز می باشد.

جدول درصد تحقق اهم ارقام و شاخص های حوزه حمل و نقل جاده‌ای

شاخص	واحد	عملکرد سال ۱۴۰۰	عملکرد ۸ ماهه سال ۱۴۰۱	درصد تغییر عملکرد ۸ ماهه سال ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سال گذشته
جابه‌جایی کالا (یا بارنامه)	میلیون تن	۵۰۱	۳۲۸	۲٪
تن-کیلومتر کالای جابجا شده (یا بارنامه)	میلیون تن کیلومتر	۲۵۹,۶۰۶	۱۶۸,۵۱۶	۴٪
جابه‌جایی مسافر (یا صورت وضعیت)	میلیون نفر	۱۰۳	۶۷	۲۷٪
نفر-کیلومتر مسافر جابجا شده (باصورت وضعیت)	میلیون نفر کیلومتر	۲۹,۶۷۹	۱۸,۸۴۷	۵۰٪
ترانزیت جاده ای	میلیون تن	۹/۳	۶	۸٪
تعداد ناوگان باری	هزار دستگاه	۳۶۵	۳۹۱	۷٪
تعداد ناوگان مسافری (اتوبوس)	هزار دستگاه	۱۴/۵	۱۵	۳/۴٪
عمر متوسط ناوگان باری	سال	۱۹/۲۶	۲۰/۲	-۵٪
عمر متوسط ناوگان مسافری (اتوبوس)	سال	۱۳/۴۲	۱۲/۴۳	-۱٪

توضیح: درصد تغییر برای تعداد و متوسط عمر ناوگان در مقایسه با پایان سال ۱۴۰۰ محاسبه شده است.

جدول درصد تحقق اهم ارقام و شاخص های آماری حوزه حمل و نقل ریلی

شاخص	واحد	عملکرد سال ۱۴۰۰	عملکرد ۸ ماهه سال ۱۴۰۱	درصد تغییر عملکرد ۸ ماهه سال ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سال گذشته
جابه‌جایی مسافر ریلی	میلیون نفر	۲۱	۱۲/۷	۵۴٪
نفر کیلومتر مسافر جابجا شده	میلیون نفر کیلومتر	۱۱,۱۴۳	۶,۷۹۴	۶۰٪
جابه‌جایی بار (کل)	میلیون تن	۴۷	۳۱/۸	-۷٪
تن کیلومتر بار حمل شده	میلیون تن کیلومتر	۳۲,۹۲۰	۲۲,۴۸۱	-۱۱٪
ترانزیت ریلی	هزار تن	۱,۹۳۸	۱,۲۴۰	-۲۴٪
تعداد لکوموتیو موجود	دستگاه	۹۵۸	۹۷۸	۲٪
واگن های باری موجود	دستگاه	۲۸,۰۰۲	۲۹,۳۰۵	۵٪
تعداد کل واگن مسافری	دستگاه	۲,۱۵۳	۲,۱۴۵	۰٪

توضیح: درصد تغییر برای لکوموتیو و واگن های باری و مسافری در مقایسه با پایان سال ۱۴۰۰ محاسبه شده است.

مقایسه عملکرد ۸ ماهه شاخص های بخش ریلی با بهترین رکورد ثبت شده طی ۱۰ سال گذشته

شاخص	واحد	عملکرد ۸ ماهه سال ۱۴۰۱	وضعیت شاخص در بهترین رکورد طی ۱۰ ساله اخیر (طی سالهای ۱۴۰۰-۱۳۹۱)		
			سال وقوع	عملکرد سال	عملکرد ۸ ماهه سال
جابه‌جایی مسافر ریلی	میلیون نفر	۱۹/۵	۱۳۹۸	۲۸/۶	۱۹/۱
جابه‌جایی بار (کل)	میلیون تن	۲۹/۷	۱۳۹۹	۵۱	۳۴
ترانزیت ریلی	هزار تن	۹۳۹	۱۴۰۰	۱,۹۴۰	۱,۲۴۰
تعداد لکوموتیو موجود	دستگاه	۹۷۸	۱۴۰۰	۹۵۸	۹۵۵
واگن های باری موجود	دستگاه	۲۹۳۰۵	۱۴۰۰	۲۸,۰۰۲	۲۷,۵۰۴
تعداد کل واگن مسافری	دستگاه	۲۱۵۳	۱۳۹۴	۲,۲۱۰	۲,۲۰۸

مشکلات لجستیک حمل و نقل کشور (با تاکید بر حمل و نقل ریلی)



• روان نبودن و هزینه های بالای حمل و نقل
✓ روان نبودن

- کارا نبودن فرآیندهای حمل ترکیبی
- به روز نبودن تکنولوژی ها
- عدم یکپارچگی اسناد و فرآیندها

✓ هزینه بالای حمل

- پایین بودن سهم حمل ریلی به عنوان شیوه حمل دارای صرفه اقتصادی
- بهره وری پایین در حمل و نقل جاده ای بخاطر فرسودگی ناوگان
- بالا بودن شاخص سیر خالی ناوگان

✓ پایین بودن سهم ریلی موجب ایجاد هزینه های بالای اجتماعی

- مصرف سوخت جاده ۶ تا ۷ برابر ریل (۴۴.۵ لیتر به ۷.۶ لیتر به ازای ۱۰۰۰ تن کیلومتر)
- آلاینده‌گی جاده حدود ۸ برابر
- هزینه های ناشی از سوانح و حوادث حدود ۸۵ برابر ریل

سند تامین انرژی بخش حمل و نقل کشور تا افق ۱۴۲۰

مهم ترین این سیاست‌ها و طرح‌ها به شرح زیر می‌باشد:

۱) بند (ب) ماده ۵۷ قانون برنامه ششم: در طول اجرای قانون برنامه ششم باید سهم حمل و نقل ریلی بار حداقل به ۳۰ درصد و سهم حمل و نقل ریلی مسافر حداقل به ۲۰ درصد برسد.

۲) ماده (۷) قانون توسعه حمل و نقل عمومی: افزایش سهم حمل و نقل عمومی درون‌شهری به گونه‌ای که ۷۵٪ سفرهای درون شهری با حمل و نقل عمومی (۴۰٪ مینی‌بوس/اتوبوس، ۲۵٪ تاکسی و ون، ۱۰٪ قطار شهری) پوشش داده شود.

۳) توسعه حمل و نقل مسافر با مترو در تهران و هشت کلان شهر موضوع مصوبه شماره ۱۱۹۳۵۲۶ مورخ ۱۳۹۶/۳/۸ شورای اقتصاد،

۴) توسعه حمل و نقل بار و مسافر توسط راه آهن موضوع مصوبه ۲۸۳۹۶۸ مورخ ۱۳۹۴/۱۰/۲ شورای اقتصاد،

۵) جایگزینی و نوسازی ناوگان حمل و نقل دیزلی درون شهری و برون شهری موضوع مصوبه شماره ۱۲۸۸۴۵ مورخ ۱۳۹۷/۰۳/۲۰ شورای اقتصاد

۶) جایگزینی ۱۲۹ هزار دستگاه تاکسی فرسوده با انواع گاز سوز، برقی و هیبریدی با پیمایش بالا موضوع مصوبه شماره ۷۷۷۲۵۴ مورخ ۱۳۹۸/۱۲/۲۸ شورای اقتصاد

سهام هزینه های پیدا و پنهان خارجی

جدول ۱۵: هزینه های داخلی و سهم آنها از کل به تفکیک عوامل موثر

هزینه داخلی		
نوع هزینه	مقدار هزینه (تومان)	سهم (درصد)
وسیله نقلیه (هزینه متوسط)	3,499,506,395,622	32.76%
نیروی انسانی	۲,۱۱۴,۹۹۱,۴۰۸,۰۰۰	19.80%
جمع	۵,۶۱۴,۴۹۷,۸۰۳,۶۲۲	52.56%

جدول ۱۶: هزینه های خارجی و سهم آنها از کل به تفکیک عوامل موثر

هزینه خارجی		
نوع هزینه	مقدار هزینه (تومان)	سهم (درصد)
زیرساخت	۱,۴۲۴,۲۴۷,۹۱۹,۳۲۸	13.33%
تصادفات	۹۸۱,۰۴۶,۳۰۱,۸۱۴	9.18%
آلودگی صوتی	۱,۱۵۵,۳۴۸,۳۶۰,۰۰۰	10.82%
آلودگی هوا	۱,۵۰۶,۴۰۶,۶۳۷,۱۲۰	14.10%
جمع	۵,۰۶۷,۰۴۹,۲۱۸,۲۶۲	47.44%

جدول ۲: هزینه های مستقیم سالانه وسیله نقلیه برای کشنده ولوو و بنز اتاقدار (تومان)

کشنده ولوو	سهم (درصد)	بنز اتاقدار	سهم (درصد)
سوخت	577,500	1,270,500	۷/۲۱
روغن	1,000,000	1,750,000	۹/۹۴
لاستیک	3,800,000	2,800,000	۱۵/۹۰
تعمیرات دوره ای	2,600,000	3,360,000	۱۹/۰۸
استهلاک	5,500,000	5,000,000	۲۸/۴۰
مالیات	370,804	289,100	۱/۶۴
بیمه	3,617,850	3,131,990	۱۷/۷۹
جمع کل	17,466,154	17,601,590	۱۰۰

منبع: سهم بخش حمل و نقل جاده ای در قیمت تمام شده کالاها در کشور (پژوهشکده حمل و نقل-۱۳۸۴)



بستر سازی ایجاد سیستم حمل و نقل کارا، در دسترس، ایمن و سبز به منظور بهبود کیفیت زندگی شهروندان، تسهیل تجارت داخلی و بین‌المللی و ایجاد رونق و رشد اقتصادی در کشور



ماموریت

دستیابی به سیستم حمل و نقل ایمن، سریع، کارآمد، پاک و قابل اطمینان در کلاس جهانی و بهترین در سطح منطقه



چشم‌انداز

برنامه استراتژیک بخش حمل و نقل ایران



مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری



مقایسه بین ریل و راه

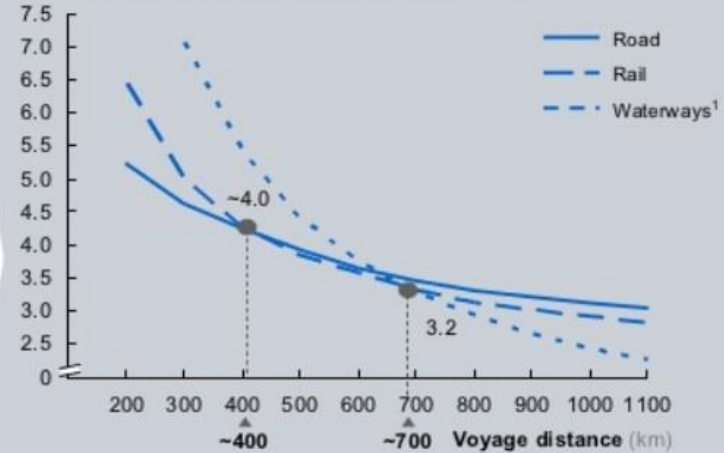


Transportation costs by mode

Key assumptions

- Cost estimates for transportation of bulk commodity (coal) across modes
- Road movement assumed to be on a 25-ton truck with 16-ton payload
- For rail, instance with one siding used, with only one last mile required. Costs can be even lower, with two sidings available
- Coastal movement assumed on handsized vessel requiring ballast back-haul, with last mile road movements both ends. Costs reduce further with rail sidings between port and mine/user industry location

US cents (including handling and last mile costs) per ton-km



Road preferred²

Rail preferred

Rail/
waterways preferred

¹ Refers to coastal shipping

² For large-volume movements (e.g., coal to power plants, it makes sense to use rail with two sidings for even shorter distance movements for reasons of truck availability)



دلایل سهم پایین ریل و راهکارهای متصور

دلایل سهم پایین ریل

✓ عدم امکان حمل درب به درب

✓ سرعت سیر پایین

✓ قابلیت اطمینان زمانی حمل ریلی

✓ گستردگی ناکافی شبکه ریلی در سراسر کشور

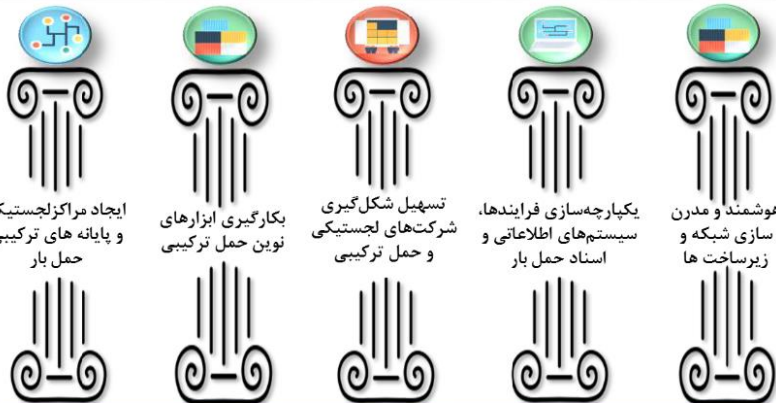
راهکارهای افزایش سهم ریلی (سیاست ها و استراتژی ها)

✓ سیاست های کلی

✓ استراتژی های توسعه مراکز لجستیک

اقدامات استراتژیک
جهت افزایش بهره وری و کارایی بخش لجستیک و
حمل بار در کشور از طریق افزایش سهم ریلی حمل بار

اتخاذ سیاست های مناسب مالی تشویق کننده حمل و نقل ریلی

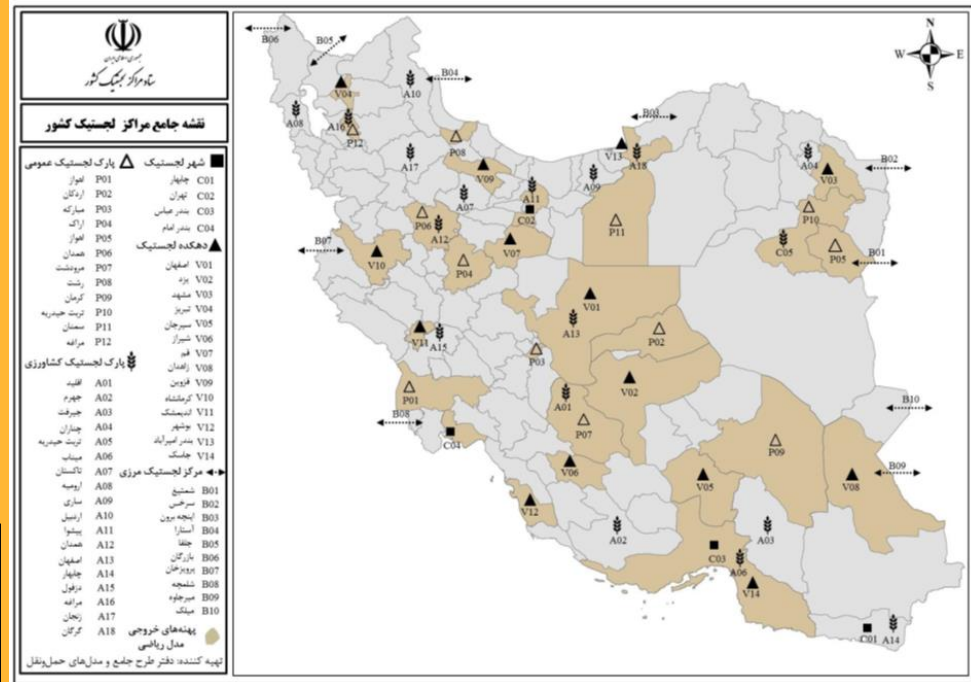


طراحی و استقرار شبکه حمل و نقل ترکیبی بار

اتصال به مراکز عمده تولید بار صنعتی و معدنی

منبع: سند آمایش مراکز لجستیک کشور

سند آمایش مراکز لجستیک کشور



<p>▲ ۳۰٪ کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و منفعت اجتماعی از ۴۳۰۰۰ به ۳۰۰۰۰ (میلیارد تومان سالانه)</p>	<p>▼ ۴۴٪ کاهش مصرف کل سوخت باری کشور از ۹.۶ به ۵.۴ میلیارد لیتر گازوئیل</p>	<p>▼ ۱۲٪ کاهش هزینه تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای</p>	<p>▼ ۱۵٪ کاهش آلودگی محیط‌زیست ناشی از حمل‌ونقل</p>	<p>▲ ۱۵٪ افزایش سهم ریلی تنی از ۱۰٪ به ۲۵٪</p>	<p>▲ ۴۸٪ افزایش سهم ریلی تنی - کیلومتری از ۱۲٪ به ۶۰٪</p>
---	---	---	---	--	---

TRANSPORTATION MODE Comparison

Explore the pros and cons of the most popular shipping modes and see how they stack up against each other across a variety of key determining factors.

	 COST	 SPEED	 CAPACITY	 REACH	 SHIPMENT VISIBILITY	 RELIABILITY	 ENVIRONMENTAL IMPACT
TRUCK	 Cost effective for short distances	 Quick delivery for short to medium distances	 Limited by truck size and weight restrictions	 Extensive market reach, even to remote areas	 Equipped with GPS tracking devices	 Typically reliable, barring any major traffic, construction or weather delays	 Less fuel efficient than other modes
RAIL	 One of the most cost effective modes, especially for large volumes/long distances	 Comparable speed to truck	 Able to transport large volumes at one time	 Reaches major markets coast to coast, but can require coordination with trucks for first and last mile	 GPS tracking and ID tags on all rail cars to provide high level of visibility	 Shipments can be expected to arrive within a pre-determined timeframe	 Environmentally responsible and fuel efficient
WATER	 One of the least expensive shipping modes	 Slow transit time	 High carrying capacity with few size and weight restrictions	 While extensive coverage is available across the U.S., this mode requires access to navigable waterways	 Can be difficult to track shipment's location while in transit	 Can be difficult to predict and control transit times; congestion or unplanned outages by an aging infrastructure can cause delays	 Environmentally responsible and fuel efficient
AIR	 Typically the most expensive shipping mode	 Fastest shipping mode, especially for long distances	 Low carrying capacity	 Accessible to most locations, but an airport infrastructure is required and truck pick up and delivery is typically needed	 Easy to track your shipment while in transit	 Easily impacted by inclement weather and susceptible to delays	 One of the most fuel-intensive modes

The Pros and Cons of Shipping by

RAIL

Rail is great for shipping very large volumes over long distances and can carry the freight of 300 trucks.



PROS

- Cost effective
- Comparable speed to truck
- Ability to transport large volumes at one time
- Reliable transit times and schedules
- Environmentally responsible and fuel efficient



CONS

- If you do not have tracks at your facility, coordination with trucks for first and last mile may be challenging
- Limited reach in some instances
- Very small shipments often do not yield tremendous cost savings

COST

Rail is considered one of the most cost effective modes of transportation, especially for large volumes traveling long distances. Due to its ability to move major quantities at one time, rail has a lower cost-per-ton-mile (the cost of moving one ton one mile) than truck. In fact, a train requires less energy to move from Point A to Point B and can carry the freight equivalent of 300 trucks.

SPEED

While you might think trucks travel much faster than trains, transit times for rail and over-the-road trucking can be comparable. Plus, trains are less susceptible to traffic congestion and road construction delays and have the ability to move shipments over long distances quickly and efficiently.

CAPACITY

Unlike trucks and planes, rail offers huge carrying capacities that can adjust as your business grows or shipping needs change. Rail can also accommodate shipments of many shapes and sizes, from grain to wind turbine blades.



REACH

You may be surprised to learn that railroad tracks span nearly 140,000 miles across the U.S., reaching all major markets from coast to coast. Even if you do not have tracks at your door, most railroads can help coordinate a door-to-door solution through intermodal transport or transloading.



SHIPMENT VISIBILITY

Typically, most locomotives are tracked via GPS and the majority of railroads offer shipment management solutions that help you trace your shipments in real time. Automatic Equipment ID tags are on all rail cars and readers are positioned throughout the United States to offer a high level of shipment visibility.



RELIABILITY

Weather delays can have an impact on rail shipments. Today's railroads are focused on reliable transit times and schedules — and shipments can be expected to arrive within a pre-determined timeframe.



ENVIRONMENTAL IMPACT

Rail is by far one of the most environmentally responsible transportation modes. On average, railroads move one ton of freight nearly 500 miles per gallon of fuel, and trains are four times more fuel efficient than trucks. Plus, U.S. Environmental Protection Agency data show freight railroads account for only 0.6% of total U.S. greenhouse gas emissions and only 2.0% of the transportation-related sources.

WHAT IS INTERMODAL?

AND WHY SHOULD SHIPPERS CARE?





مبانی نظری تعرفه

- قیمت تمام شده کالا (ارزش مبادله کالا یا خدمت که به صورت واحد پول)
- قیمت گذاری: نحوه کمی کردن ارزش مبادله‌ای و محاسبه آن با ارتباط تنگاتنگ با نیاز (تقاضا) و تمایل برای ارضای نیاز (عرضه)
 - ✓ هزینه کالا (به تامین کننده می پردازید)
 - ✓ هزینه حمل و نقل (به یک باربری می پردازید)
 - ✓ حقوق ورودی، عوارض و مالیات (به مقامات گمرکی و مالیاتی می پردازید)
- قیمت گذاری در حمل و نقل:
 - ✓ بر پایه هزینه نهایی
 - ✓ بر اساس هزینه‌های خارجی
 - ✓ بر مبنای ساختار بازار (رقابت کامل و رقابت ناقص)
 - ✓ روش های دیگر (مانند اضافه بها، تامین بازده هدف، ذهنیت خریدار، فایده برای مشتری، نرخ های جاری)



تعامل نظام تعرفه و ساختار حاکم بر راه آهن

• رابطه مستقیم نظام قیمت گذاری حمل ریلی با نوع ساختار راه آهن (یکپارچه یا تفکیک شده)

- ✓ تأسیس بنگاه راه آهن دولتی در مرداد سال ۱۳۱۴
- ✓ تغییر راه آهن از بنگاه به شرکت (قانون مصوب سال ۱۳۶۶) بر مبنای درآمد-هزینه
- ✓ به ویژه پس از سال ۱۳۷۴ (عدم تحقق درآمدهای راه آهن و کاهش کمک های دولتی منتج به تکالیف انباشته ناشی از فاصله زیاد تعرفه تکلیفی با تعرفه واقعی)
- ✓ غیررقابتی بودن موضوع با تاکید بر تعرفه توافقی بخش جاده ای و یارانه های پیدا و پنهان در حوزه های انرژی، نگهداری زیربنا و عدم لحاظ هزینه ایمنی
- ✓ اصلاح تعرفه ها با همان دست فرمان قبلی و با مشکلاتی نظیر تعیین سقف برای افزایش مبالغ سالانه (مثلا حداکثر ۱۰ درصد) که حتی با تورم سالانه سازگار نبود
- ✓ واگذاری امور حمل و نقل ریلی به بخش خصوصی همگام با سیاست های کلان کشور (برنامه سوم توسعه (مواد ۳۰ و ۱۲۸)، آیین نامه اجرایی مواد ۳۰ و ۱۲۸ قانون برنامه سوم توسعه در سال ۱۳۸۰، تنفیذی ماده ۲۹ قانون برنامه چهارم توسعه در سال ۱۳۸۳، قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی (۱۳۸۴) و ابلاغ سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی در سال ۱۳۸۵)
- ✓ ورود شرکت های متعدد حمل و نقل ریلی صاحب واگن و لکوموتیو و تداخل مسائل مربوط به میزان تعرفه



تعرفه حق بهره برداری از شبکه ریلی

- تمرکز ساختار تفکیک شده راه آهن های اروپایی در حق بهره برداری از شبکه بر:
 - ✓ نوع مسیر حمل به لحاظ میزان تراکم تردد
 - ✓ وضعیت منطقه ای مسیر (دشت، تپه ماهور و کوهستانی)
 - ✓ وضعیت ایستگاه ها (نقاط تبادلی)
 - ✓ تمرکز بر ظرفیت فروشی شبکه و میزان فرسایش خطوط بر اثر حرکت قطارها
- مروری بر وضعیت قبل از خصوصی سازی (بدون توجه به متغیرهای درآمد-هزینه):
 - ✓ کرایه حمل کالا بر مبنای تناژ خالص حمل ضربدر طول مسیر ضربدر نرخ تعرفه حمل حسب نوع و طبقه محموله
 - ✓ کرایه حمل مسافر بر مبنای نرخ تعرفه حمل حسب نوع سالن مسافری و نوع قطار (عادی و فوق العاده) ضربدر طول مسیر
 - ✓ طی مدتهای طولانی، فقط تغییر در نرخهای تعرفه و طبقه بندی محموله ها
 - ✓ عدم بهره راه آهن در بخش بزرگی از دوران جنگ و پس از آن از افزایش نرخ تعرفه و فرسودگی توامان بخش بزرگی از تأسیسات زیربنایی و ناوگان ریلی



تعرفه حق بهره برداری از شبکه ریلی (ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی)

- تعرفه بهره برداری از شبکه ریلی کشور به منظور عبور یک یا چند واگن و یا یک قطار کامل (باری یا مسافری) بصورت باردار یا خالی از روی شبکه ریلی بر حسب وزن، ظرفیت و طول واگن، طول و ابعاد کالای بارگیری شده در واگن های ویژه، مسیر حرکت، شرایط مسیر و دیگر عوامل مؤثر در این راستا و همچنین سرویس های ارتباطی، به موجب آئین نامه خواهد هیأت مدیره راه آهن
 - ✓ تبصره ۱: نرخ بهره برداری از شبکه ریلی بایستی ... ضمن تأمین هزینه های بهره برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل دارای مزیت باشد.
 - ✓ تبصره ۲: ... در صورت عدم تکافوی نرخ بهره برداری برای تأمین هزینه های نگهداری شبکه، دولت ... اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل و نقل را همانند هزینه های نگهداری ... سایر شقوق حمل و نقل، در بودجه های سنواتی از محل صرفه جویی مصرف سوخت منظور نماید.
- سقف تعرفه حمل بر اساس بازار رقابتی حمل و نقل جاده ای
- کف تعرفه قیمت تمام شده متشکل از زیرساخت و ترابری ریلی
- عدم شفافیت قیمت تمام شده زیرساخت و خدمات جانبی در راه آهن (منجر به تعرفه بهره برداری کمتر از قیمت تمام شده)
- مکانیزم مبهم اخذ بودجه یارانه ای (با تاکید بر صرفه جویی مصرف سوخت)
- ورود شاخص های مسیر حرکت و شرایط مسیر در تعرفه
- برنامه ریزی برای اصلاح بازار و کشش آن به سمت حمل و نقل ریلی
- ورود یارانه های پنهان بجز انرژی از جمله ایمنی و آلودگی های زیست محیطی (شاخص های خارجی)

• رفع ضعف های مستقیم تعرفه گذاری موجود (در سطح راه آهن)

- ✓ پیچیده، غیر پویا و غیر شفاف و عدم لحاظ قیمت تمام شده حمل در آن
- ✓ شفاف سازی هزینه های زیرساخت، لکوموتیو و خدمات جانبی
- ✓ لحاظ مسیر حمل با تاکید بر نقاط گلوگاهی

• رفع موانع ملی و حاکمیتی راه آهن

- ✓ عدم تفکیک امور حاکمیتی از تصدی گری زیرساخت ریلی و ضرورت برونسپاری امور تصدی گری و ایجاد تنظیم گر قوی
- ✓ ضعف اتصال شبکه های هر یک از شیوه های مختلف حمل و نقل و ارتباطات ترابری در کشور (با نگاه حمل و نقل ترکیبی)
- ✓ نبود آیین نامه ترابری بار و مسافر ریلی داخلی و بین المللی
- ✓ ضعف سیستم های مدرن بسته بندی و تجهیزات تخلیه و بارگیری و توزین در مبادی و مقاصد بار
- ✓ متصل نبودن به بسیاری از مبادی و مقاصد بار عمده در کشور و ضعف در حمل و نقل درب به درب ریلی
- ✓ کمبود خطوط و سکوهای تخلیه و بارگیری و پارکینگ و کمبود انبارها و باراندازها
- ✓ عدم حضور پررنگ فورواردهای بزرگ در عرصه های داخلی و بین المللی راه آهن
- ✓ عدم واگذاری مالکیت و راهبری لکوموتیوها به بخش خصوصی



با تشکر