

بررسی تاثیر افزایش قیمت نفت گاز،  
در افزایش کرایه های حمل بار و مسافر  
در جاده و ریل

معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل

دفتر سرمایه گذاری و جذب مشارکت ها

۲۲ شهریور ۹۴

حمل بار				حمل مسافر				تورم سالانه	قیمت نفت گاز	تولید ناخالص داخلی به قیمت ثابت ۸۳ میلیارد ریال	سال
میلیارد تن کیلومتر بار ریلی	میلیارد تن کیلومتر بار جاده ای	متوسط نرخ حمل بار ریلی تن کیلومتر	متوسط نرخ حمل بار جاده ای تن کیلومتر	میلیارد نفر کیلومتر مسافر ریلی	میلیارد نفر کیلومتر مسافر جاده ای	نرخ حمل مسافر ریلی نفر کیلومتر	نرخ حمل مسافر جاده نفر کیلومتر				
18.2	110.6	146	203	10.0	54.8	50	36	15.2%	165	1569066	83
19.1	116.9	155	219	11.1	54.9	52	38	10.4%	165	1668186	84
20.5	132.1	177	225	12.5	56.0	54	39	11.9%	165	1769426	85
20.2	142.9	200	269	13.9	60.1	60	50	18.4%	165	1906447	86
20.5	153.0	248	308	15.3	63.7	68	93	25.4%	165	1918681	87
20.2	159.8	282	319	16.8	64.8	79	96	10.8%	165	1942990	88
21.8	174.0	297	356	17.6	59.9	93	156	12.4%	1500	2068912	89
21.0	178.7	342	421	17.9	58.4	110	173	21.5%	1500	2157934	90
22.6	189.3	397	518	17.2	58.0	180	190	30.5%	1500	2011554	91
22.4	191.9	550	697	17.4	56.4	237	262	34.7%	2500	1972853	92
24.4	199.9	596	834	16.3	49.8	298	339	15.6%	2500	2031597	93
3.1%	6.1%	15.5%	15.5%	5.2%	-0.8%	20.6%	27.6%			2.7%	رشد متوسط

سال	نسبت خطوط دوخطه	خطوط معادل تک خطه	طول خطوط فرعی و صنعتی	مصرف نفت گاز در جاده (میلیارد لیتر)	مصرف نفت گاز لوکوموتیو ها (میلیارد لیتر)	جمعیت کشور	تعداد سواری (میلیون)	تعداد اتوبوس برون شهری	تعداد کل واگن مسافری	تعداد کل واگن باری	ناوگان باری جاده ای	رشد متوسط
83	0.18	7608	2322	15.6	0.245	68,345	4.8	16,805	1,119	22,562	231,879	
84	0.17	8391	2503	16.5	0.268	69,390	5.6	11,385	1,289	22,230	181,869	
85	0.18	8595	2541	16.6	0.303	70,496	6.4	11,984	1,323	22,082	199,586	
86	0.19	8745	2737	17.3	0.304	71,366	7.2	12,555	1,344	22,001	234,703	
87	0.20	9079	2715	18.1	0.322	72,266	8.0	13,064	1,582	21,816	246,442	
88	0.20	9482	2723	18.2	0.326	73,196	9.1	10,060	1,649	21,726	253,348	
89	0.20	9795	2824	18.5	0.342	74,157	10.0	16,544	1,676	21,633	306,159	
90	0.22	9992	2793	18.8	0.342	75,150	10.9	17,800	1,736	21,406	347,966	
91	0.22	10223	2789	18.9	0.366	76,038	11.8	19,189	1,779	19,848	378,496	
92	0.21	10408	2834	18.9	0.387	77,176	12.7	19,817	1,828	20,798	395,271	
93	0.21	10376	2841	20.2	0.394	78,268	13.8	20,684	2,189	22,729	417,443	
		3.2%	2.1%	2.7%	4.9%	1.4%	4.8	4.6%	7.2%	0.2%	6.7%	رشد متوسط

- توضیح: در تاریخ ۲۸ آذر ۱۳۸۹ نرخ نفت گاز یارانه ای از ۱۶ تومان به ۱۵۰ تومان تغییر کرد. در تاریخ ۵ اردیبهشت ۱۳۹۳ نرخ نفت گاز یارانه ای به ۲۵۰ تومان تغییر کرد و در تاریخ ۶ خرداد ۱۳۹۴ به ۳۰۰ تومان تغییر کرد. آمارهای شرکت پخش فرآورده های نفتی نشان می دهد در همه ۵ سال گذشته که نفت گاز جاده ای دو نرخی بوده است، سهم مصرف نفت گاز یارانه ای ۹۹ درصد و سهم مصرف نفت گاز آزاد در حدود یک درصد بوده است.

- قابل ذکر است که بدلیل در دسترس نبودن داده ها برای بیش از ده سال در دستگاه های تابعه، و سالانه بودن داده ها در بخش ریلی و تکلیفی بودن افزایش نرخ کرایه های حمل مسافر در جاده و ریل، امکان تحلیل اقتصادی از طریق سری های زمانی برای بخش مسافری وجود نداشته است. همچنین در بخش باری راه آهن نیز، داده ها مربوط به ده سال اخیر و سالانه بوده اند. و قراردادهای حمل بار اکثر شرکت های حمل و نقل ریلی نیز عموماً یک ساله بسته می شوند. تنها داده ماهانه قابل تحلیل کمی اقتصادی در موضوع قیمت نفت گاز و کرایه حمل بار، مربوط به بخش باری جاده ای بوده است. همچنین لازم به ذکر است داده های مربوط به نرخ های متوسط کرایه حمل تن کیلومتر و نفر کیلومتر از سال ۸۵ به صورت عجیبی از سالنامه های آماری راهداری و راه آهن حذف شده اند.

## مصرف نهایی انرژی حمل و نقل و ارزش افزوده اقتصادی حمل و نقل

اگرچه مصرف نهایی فرآورده های نفتی در بخش حمل و نقل در دهه اخیر سالانه رشد بالغ بر ۷ درصدی را نشان می دهد ولی سهم حمل و نقل از کل مصرف نهایی فرآورده های نفتی نسبتی با شیب نزولی ملایم بوده است و از ۲۸ درصد در سال ۸۳ به ۲۳ درصد در سال ۹۰ رسیده است. نکته مهم این است که رشد مصرف انرژی در بخش حمل و نقل با رشد ارزش افزوده بخش حمل و نقل تطابق دارد و ارزش افزوده بخش حمل و نقل نیز از سال ۸۳ تا ۹۰ به قیمت ثابت رشد متوسط سالانه ۷.۲ درصدی را نشان می دهد. مطالعه خاکساری و اردبیلی نشان می دهد که کشش نقطه ای انرژی در بخش جاده ای ۱.۴۱ و در بخش ریلی ۰.۹۱ در صد می باشد. به عبارتی یک درصد افزایش ارزش افزوده جاده ای ، مصرف انرژی جاده ای را ۱.۴۱ برابر کرده است ولی یک درصد افزایش ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی ، مصرف انرژی ریلی را ۰.۹۱ درصد افزایش داده است و کارایی مصرف انرژی حمل و نقل ریلی افزایش داشته است. به نظر می رسد علت تفاوت جاده با ریل، افزایش مصرف بنزین در کنار نفت گاز در بخش جاده باشد که بدون افزایش ارزش افزوده اتفاق می افتد. با توجه به موضوع گزارش لازم به ذکر است علی رغم اینکه طی سه دهه اخیر ، سهم راه آهن از اعتبارات بودجه ای فصل حمل و نقل همواره بیشتر از ۲۵ درصد بوده است ولی کماکان سهم جابجایی بار و مسافر جاده ای و ارزش افزوده خدمات حمل و نقل جاده ای بیش از ۸۵ درصد است. در حال حاضر حمل و نقل ریلی سهم ۱۱ درصدی از حمل و نقل بار زمینی (با صورت وضعیت) دارد. مطابق اسناد بالادستی این سهم بایستی به ۳۰ درصد در پایان برنامه پنجم می رسد.

### مروری بر روند تغییرات کرایه های بار و مسافر از سال ۸۳ تا ۹۳

با اینکه نرخ تورم طی سال های ۸۳ تا ۹۳ ، به طور متوسط سالانه ۱۸.۸ درصد بوده است ولی کرایه حمل بار هم در جاده و هم در ریل، به طور متوسط سالانه ۱۵.۵ درصد رشد داشته اند. به عبارتی طی این دوره، علیرغم افزایش قیمت نفت گاز کرایه حمل بار به قیمت ثابت در جاده و ریل ۲۷ درصد تحلیل رفته است. و به عبارتی دوره بازگشت سرمایه شرکت های حمل و نقل و خریداران ناوگان باری به همین نسبت طولانی تر شده است.

در طی این مدت کرایه حمل مسافر در جاده به طور متوسط سالانه ۲۷ درصد و کرایه حمل مسافر در ریل به طور متوسط سالانه ۲۱ درصد رشد داشته است. به عبارتی، کرایه حمل مسافر به قیمت ثابت طی این دوره، در جاده ۶۷ درصد افزایش و در ریل ۶ درصد افزایش نشان می دهد. بخشی از افزایش کرایه حمل مسافر در جاده ها، بدلیل نوسازی ناوگان جاده ای و بالا رفتن استاندارد اتوبوس ها قابل توجیه است.

### سهم هزینه سوخت از کرایه حمل بار و مسافر

مطابق گزارش های مرکز تحقیقات راه آهن و گزارش های شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان راهداری متوسط مصرف سوخت هر هزار تن کیلومتر بار و هر هزار نفر کیلومتر مسافر مطابق جدول زیر قابل آرایه است:

مصرف سوخت هزار تن کیلومتر	حمل و نقل جاده ای	حمل و نقل ریلی*
۴۸.۹ لیتر	۱۱ لیتر	
۱۰ لیتر	۷ لیتر	

\* گزارش مرکز تحقیقات راه آهن،

با توجه به قیمت نفت گاز معادل هر لیتر ۳۰۰ تومان ، و کرایه حمل بار هر تن کیلومتر در جاده و ریل که در سال ۹۳ به ترتیب ، ۸۳.۴ و ۵۹.۶ تومان بوده اند، و کرایه حمل مسافر هر نفر کیلومتر در جاده و ریل که ۳۳.۹ و ۲۹.۸ تومان بوده اند، بنابراین سهم هزینه سوخت از کرایه حمل بار جاده و ریل به ترتیب ۱۷.۶ درصد و ۵.۵ درصد و سهم هزینه سوخت از کرایه حمل مسافر جاده و ریل به ترتیب ۱۱.۳ درصد و ۷.۰ درصد بوده است.

## کشش قیمتی و درآمدی تقاضای نفت گاز در جاده و ریل

مطالعه علی خاکساری و پریسا اردبیلی در سال ۸۵ نشان داده است تقاضای نفت گاز در هر دو مد جاده و ریل کم کشش است البته کشش جاده کمتر بوده است. به عبارتی افزایش یا کاهش یک درصدی قیمت نفت گاز در تقاضای نفت گاز هر دو مد تاثیر کمتر از یک درصد خواهد داشت. این مطالعه همچنین با بررسی رابطه ارزش افزوده خدمات حمل و نقل و تقاضای نفت گاز نشان داده است که کشش درآمدی تقاضای نفت گاز در بخش جاده و ریل کم کشش است و به عبارتی اگر یک درصد درآمد خدمات حمل و نقل هر یک از شقوق افزایش پیدا کند تقاضای نفت گاز در آن بخش کمتر از یک درصد افزایش می یابد. استدلال این است که نفت گاز جزء ضروری برای خدمات حمل و نقل است و افزایش خدمات حمل و نقل از طریق ظرفیت خالی موجود ناوگان و افزایش بهره وری خلق می شود.

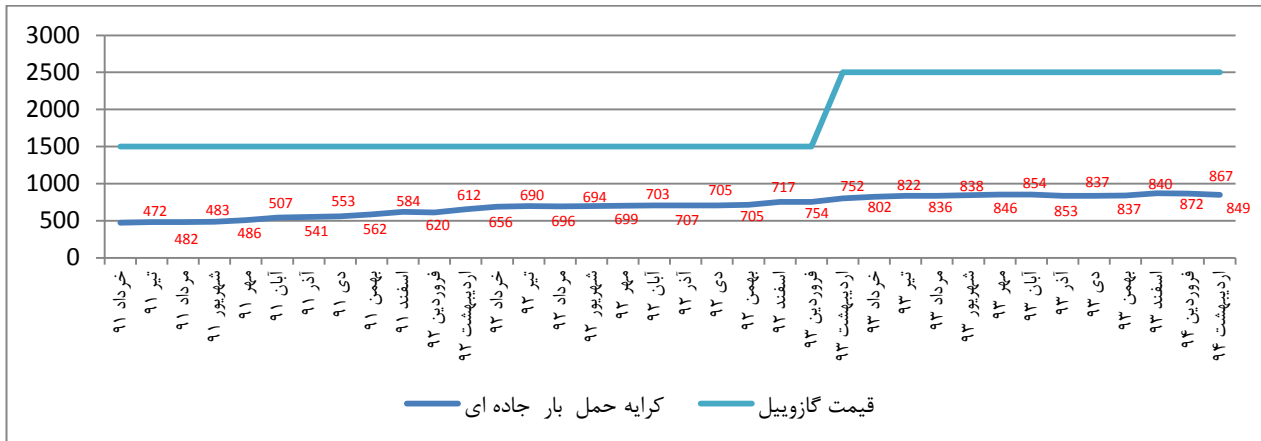
از آنجا که در حال حاضر جایگزینی برای نفت گاز در حمل و نقل عمومی بار و مسافر کشور وجود ندارد بنابراین تقاضای حمل بار و مسافر در هر یک از شقوق جاده ای و ریل تابع قیمت نفت گاز، درآمد مصرف کنندگان خدمات حمل و نقل (تولید ناخالص داخلی) و امکانات عرضه خدمات حمل بار و مسافر و البته قیمت حمل بار و مسافر در بخش رقیب (جاده یا ریل) است.

رویا سیفی پور و فاطمه امینی با همین پیش فرض در سال ۹۱ نشان داده اند که افزایش یک درصدی کرایه بار ریلی منجر به کاهش ۱.۶۷ درصدی سهم ریل خواهد شد که نشان دهنده حساسیت تقاضای بار ریلی نسبت به کرایه حمل آن است. همچنین نشان داده اند که اگر کرایه بار جاده یک درصد افزایش یابد سهم بار ریلی ۱.۵۷ درصد کاهش می یابد و به عبارتی حمل بار جاده ای و ریلی جانشین یکدیگر نمی باشند و مکمل هم هستند. توجیه این است که بدلیل پوشش کم شبکه راه آهن، بارهای ریلی ابتدا توسط جاده به نقاط بارگیری ریلی می رسند و در مقصد نیز توسط ناوگان جاده ای جابجا می شوند. بنابراین افزایش کرایه بار جاده تاثیر مثبتی بر سهم ریلی نخواهد داشت.

**امکانات عرضه** مربوط به زیرساخت و ناوگان می باشند. در ده سال اخیر، تعداد ناوگان باری جاده ای با متوسط رشد ۶.۷ درصدی و و ناوگان باری ریلی با متوسط رشد ۰.۲ درصدی رشد داشته اند. در بخش مسافری روند ناوگان ریلی و مسافری تفاوت دارد. ناوگان مسافری جاده ای (اتوبوس) با متوسط رشد ۴.۶ درصدی و ناوگان مسافری ریلی با متوسط رشد ۷.۲ درصدی رشد داشته اند. در بخش زیرساخت متوسط رشد طول بزرگراه ها ۱۴٪، متوسط رشد طول آزادراه ها ۸٪ و متوسط رشد طول خطوط اصلی راه آهن تنها ۳٪ بوده است. به عبارت دیگر طی ده سال گذشته سالانه ۱۱۰۰ کیلومتر بزرگراه، سالانه بالغ بر ۱۰۰ کیلومتر آزادراه و بالغ بر ۲۰۰ کیلومتر خط اصلی راه آهن به بهره برداری رسیده است. بنابراین راه آهن تنها در بخش ناوگان مسافری توانسته است گوی سبقت را از بخش جاده ای برآید. در بخش مسافری بدلیل سهم سه برابری مسافر جاده ای نسبت به ریلی و بدلیل افزایش تعداد خودروی سواری از ۵ میلیون دستگاه در ابتدای سال ۸۴ به ۱۴ میلیون در ابتدای سال ۹۴ و نوسازی اتوبوس های برون شهری، افزایش مسافر ریلی تنها در حد رشد متوسط سالانه ۵.۲٪ بوده است. بنابراین با توجه به آمارهای ده سال اخیر و ارقام مربوط به تولید ناخالص داخلی بسیار مشهود است که زیرساخت ها و ناوگان جاده ای هم در بخش باری و هم در بخش مسافری با مازاد عرضه مواجه است اما شرایط در بخش ریلی برعکس است و این بخش بدلیل تک خطه بودن ۸۰ درصد خطوط اصلی با گلوگاه و تنگنای سیر مواجه است که باعث شده است سیر متوسط ناوگان باری ریلی به کمتر از ۵۰ کیلومتر در شبانه روز برسد. مطالعه سیفی پور و امینی نیز نشان می دهد کشش تقاضای بار نسبت به تعداد واگن ها کم کشش است و اگر تعداد واگن های باری یک درصد افزایش یابد سهم بار ریلی در جابجایی بار ۰.۴۷ درصد افزایش می یابد.

**رشد تولید ناخالص داخلی** طی دهه اخیر رشد متوسط ۲.۷ درصدی داشته است. بسیار طبیعی است که میزان حمل بار رابطه بسیار تنگاتنگی با تولید ناخالص داخلی داشته باشد. در یک دهه اخیر بار جابجا شده در جاده و ریل به طور متوسط سالانه به ترتیب ۶.۱ درصد و ۳.۱ درصد رشد داشته است. بدین ترتیب می توان گفت تقاضای بار ریلی و جاده ای نسبت تولید ناخالص داخلی (یا درآمد ملی) پر کشش است و یک درصد رشد ناخالص داخلی رشدی بیشتر از یک درصد در جابجایی بار جاده و ریل به جا خواهد گذاشت. مطالعه سعیدی و پور امین نیز نشان داده است که یک درصد افزایش قیمت نفت گاز تاثیری نزدیک به صفر (۰.۰۴ درصد) بر کاهش تقاضای نفت گاز در کشور دارد.

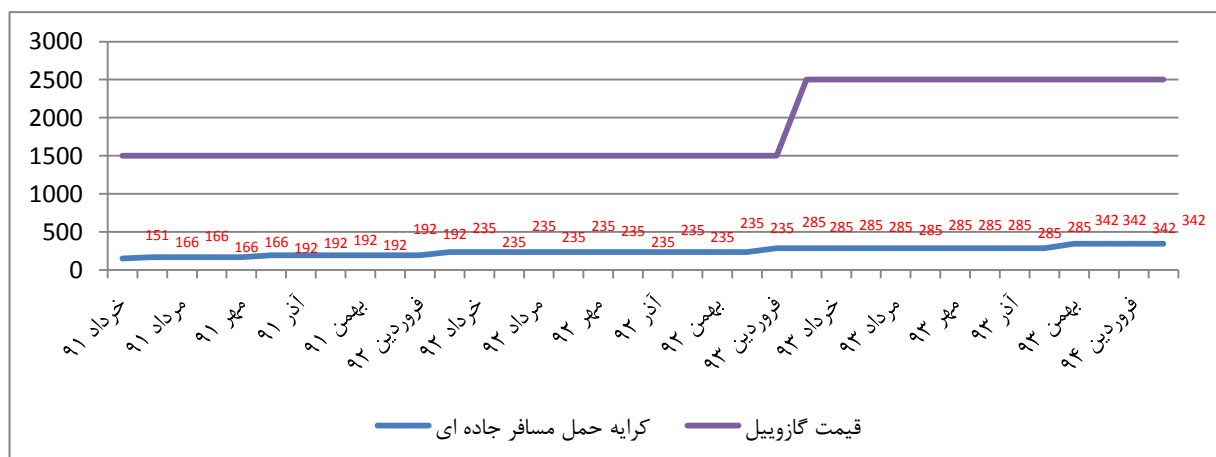
## تجربه افزایش قیمت سوخت در سال ۸۹ و در سال ۹۳



بررسی تغییرات کرایه حمل بار در جاده و ریل در فاصله ۸۸ و ۹۰ که قیمت نفت گاز بیش از ۸ برابر (از ۱۶ تومان به ۱۵۰ تومان در ۲۸ آذر ۱۳۸۹) شده است، نشان می دهد طی سال اول (۸۸ تا ۸۹ که تورم بین ۱۰.۸ و ۱۲.۴ درصد بوده است) قیمت حمل بار جاده ای و ریلی به ترتیب ۱۱.۵ درصد و ۵ درصد افزایش داشته است و طی سال بعد از افزایش قیمت یعنی ۸۹ تا ۹۰ (که تورم بین ۱۲.۴ درصد و ۲۱.۵ درصد بوده است) کرایه حمل بار در جاده و ریل به ترتیب ۱۸ درصد و ۱۵ درصد افزایش پیدا کرده است. در همین سال بعد از افزایش قیمت سوخت، حجم بار جاده ای ۳ درصد افزایش داشته است ولی حجم بار ریلی کاهش جزئی نیز داشته است.

**تغییرات کرایه حمل مسافر در فاصله سال ۸۸ و ۹۰ که تغییر قیمت نفت گاز رخ داده است، بسیار با تغییرات کرایه حمل بار ریلی تفاوت دارد.** با اینکه سهم هزینه سوخت در ابتدای سال ۸۹ از هزینه تمام شده کرایه حمل مسافر در حدود ۲ تا ۳ درصد بوده است، افزایش نرخ سوخت به ۱۵۰ تومان، کرایه حمل مسافر را ۶۳ درصد افزایش داده است و باعث کاهش هزینه مسافرت جاده ای عمومی به اندازه ۷.۵ درصد شده است و سفر ریلی را ۴.۸ درصد افزایش داده است. در آن فاصله کرایه سفر ریلی تنها ۱۸ درصد افزایش داشت.

با نگاهی به کرایه های حمل بار در تاریخ های فروردین ۹۲، فروردین ۹۳ (دقیقا قبل از افزایش نرخ سوخت در ۵ اردیبهشت ۹۳) و فروردین ۹۴ مشاهده می شود که در فاصله فروردین ۹۲ تا فروردین ۹۳ که تورم کشور در آن فاصله زمانی حدود ۳۴ درصد بوده است افزایش کرایه حمل بار ۲۳ درصد بوده است و همچنین در فاصله فروردین ۹۳ تا فروردین ۹۴ که تورم کشور حدود ۱۵.۶ درصد بوده است افزایش کرایه حمل بار ۱۵ درصد بوده است. در همین دو فاصله افزایش کرایه های حمل مسافر جاده ای ۴۸ درصد و ریلی ۲۰ درصد بوده است.



## چرا حمل و نقل ریلی رقیب حمل و نقل جاده ای نیست؟

مقایسه برخی مسیر های حمل و نقل کشور نشان می دهد علیرغم کم بودن کرایه حمل بار در ریل نسبت به جاده، بدلیل بعد مسافت در ریل بخشی از این مزیت نسبی از بین می رود.

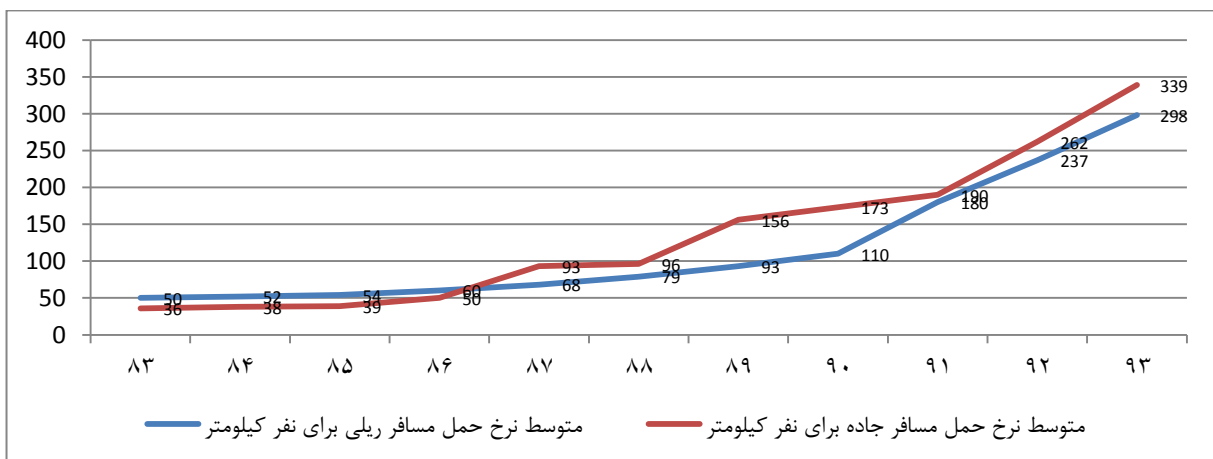
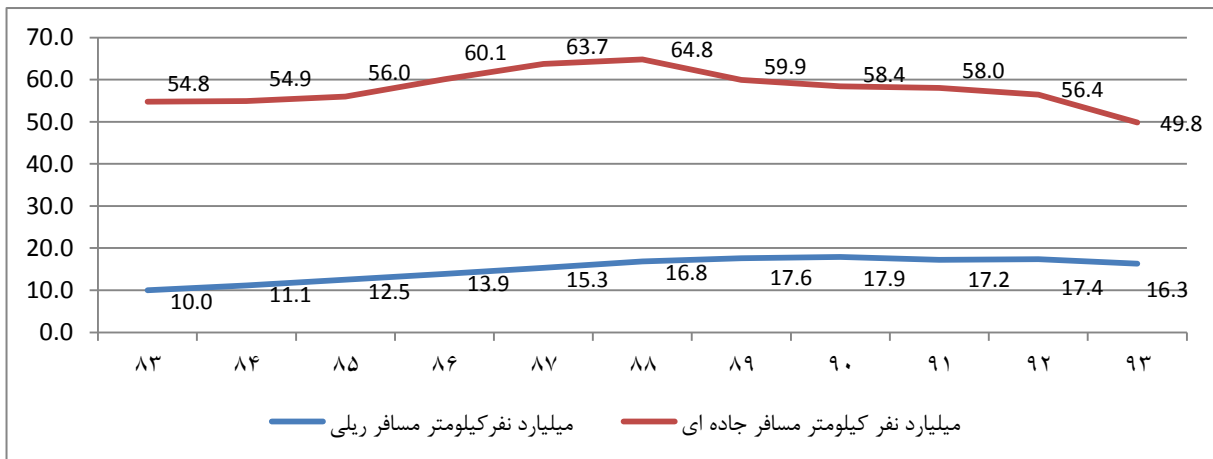
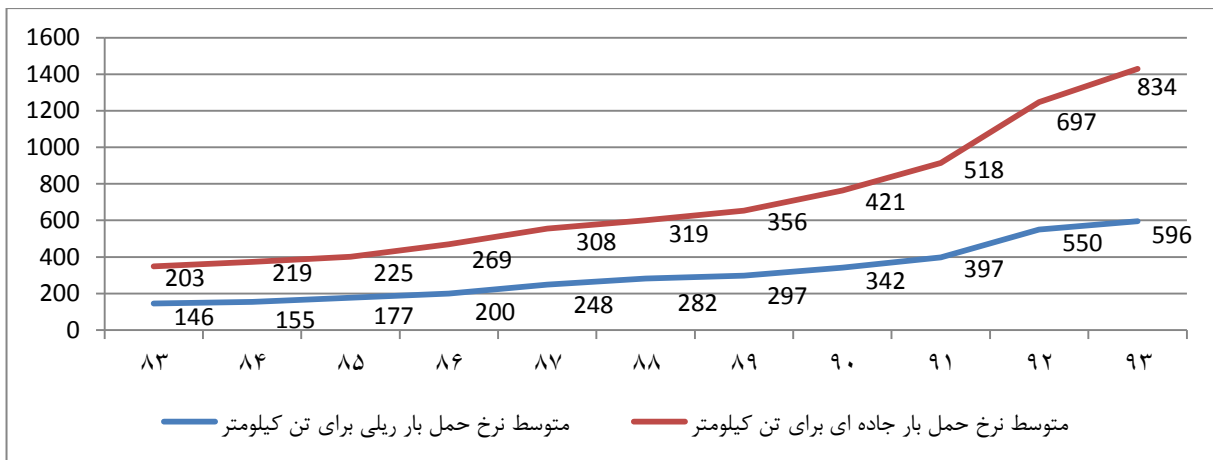
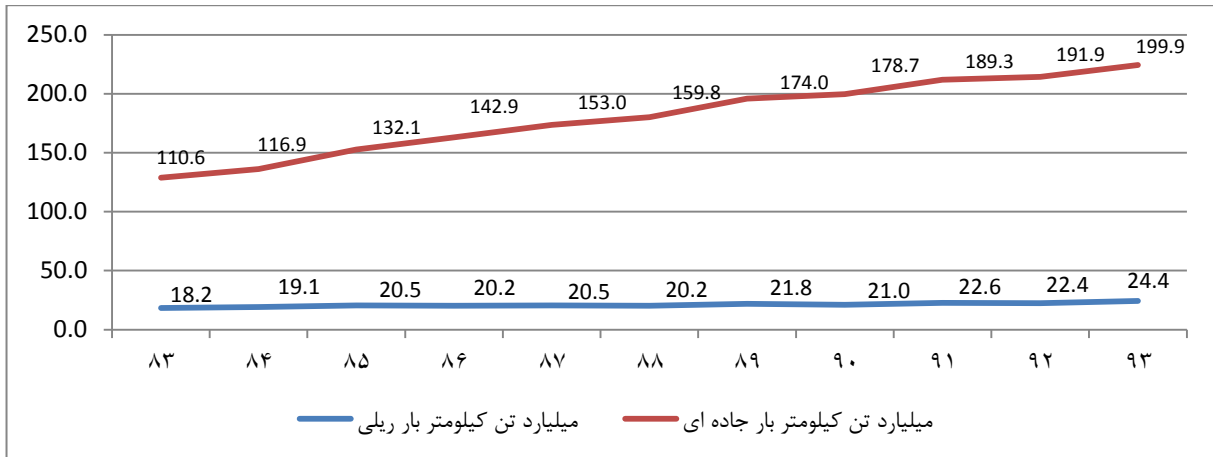
طول مسیر جاده ای	طول مسیر ریلی	
۸۹۷	۱۰۲۶	تهران - مشهد
۶۲۴	۷۳۶	تهران - تبریز
۹۳۱	۹۲۸	تهران - بندر امام خمینی
۱۲۸۹	۱۳۳۸	تهران - بندر عباس
۳۸۶	۴۶۱	تهران - بندر ترکمن

همچنین باید توجه کرد که در سال ۹۳، به ترتیب در جاده و ریل ۱۹۹.۹ و ۲۴.۴ میلیارد تن کیلومتر حمل رسمی بار داشته ایم و بار جابجا شده در جاده ها ۸.۲ برابر بار جابجا شده در ریل بوده است. اگر بارهای جابجا شده در جاده بدون صورت وضعیت را هم اضافه کنیم این نسبت قطعا از ۱۲ بالاتر خواهد رفت. از بارهای جابجا شده در ریل بیش از ۸۰ درصد مربوط به بارهای معدنی و فرآورده های نفتی می باشند که اصولا ترابری آنها در جاده ها بشدت باعث کاهش ایمنی تردد و استهلاک روکش جاده ها می شوند. کم اهمیت بودن مدت زمان ترابری این محصولات نیز پیشنهاد می دهد که این محصولات از طریق راه آهن ترابری شوند. بنابراین عمده مزیت رقابتی حمل و نقل ریلی بار در محصولات معدنی و فرآورده های نفتی است.

سالنامه های سال ۹۲	حمل و نقل ریلی	حمل و نقل جاده ای
کالاهای معدنی	۶۹ درصد	۸.۹ درصد
فرآورده های نفتی و شیمیایی	۱۲ درصد	۱۲.۳ درصد
کالاهای فلزی	۳ درصد	۱۱.۳ درصد

همچنین معمولا نقطه کمینه ای (مثلا ۴۰۰ کیلومتر) برای مسافت بار های ریلی در نظر می گیرند بدین معنی که اگر قرار است بارهای ریلی از طریق ناوگان جاده ای به/از سکوی بارگیری خط آهن منتقل شوند، طول مسیر ریلی بار از این مقدار کمینه بیشتر باشد. بنابراین همه مسافت های مورد نیاز برای جابجایی بار نیز توسط راه آهن پوشش داده نمی شود. مطابق سالنامه راهداری ۹۳، متوسط مسافت بارهای جاده ای ۵۰۳ کیلومتر بوده است و ۲۹ درصد بارنامه های جاده ای برای مسیرهای درون استانی صادر شده اند.

همچنین در سال ۹۳، ۴۹.۸ میلیارد نفر کیلومتر مسافر جاده ای و ۱۶.۳ میلیارد نفر کیلومتر مسافر ریلی ترابری شده اند که به معنی سهم ۳ برابری جاده نسبت به ریل است. بسیاری از مسافران ریلی قسمتی از مسیر سفر خود تا مقصد را از طریق جاده طی می کنند و در بخش مسافری نیز جاده و ریل گاه مکمل هم هستند. بدلیل امنیت و راحتی سفر با قطار، در صورت عرضه بیشتر امکانات سفر از جمله زیرساخت و واگن تبعاً سهم جابجایی مسافر ریلی نیز رشد خواهد کرد اما تا زمانی که سهم قابل قبولی از خطوط اصلی، دو خطه نشده باشند، افزایش درآمد واگن های مسافری، از جیب شرکت های حمل و نقل بار ریلی خواهد رفت که ظرفیت سیر محدودی نصیبشان می شود.



## نتیجه گیری:

رشد حمل بار (جمعا در جاده و ریل) بیشتر از آنکه وابسته به قیمت های نفت گاز باشد، وابسته به رشد تولید ناخالص داخلی است و سهم بار ریلی نیز در درجه اول وابسته به امکانات عرضه از قبیل رفع گلوگاه های ظرفیتی، دوخطه بودن خطوط اصلی و اتصال به مراکز اصلی بار، تجهیز شانتینگ یارد های بنادر و ... است. در حال حاضر بدلیل انعطاف پذیری تردد در جاده ها، و سرعت زمان تحویل بار در جاده ها و طولانی بودن جزئی مسیر های ریلی، در کنار عدم پوشش شبکه راه آهن در بسیاری از شهرها و مراکز بار، تفاوت ۲۸ درصدی کرایه متوسط حمل بار در جاده و ریل توجیه منطقی دارد.

تجربه سه مرحله افزایش قیمت نفت گاز نشان می دهد افزایش کرایه حمل بار در جاده و ریل کمتر از میزان انتظاری بوده است ولی افزایش کرایه حمل مسافر در جاده و ریل بیشتر از میزان انتظاری (سهم سوخت در هزینه تمام شده) بوده است.

در صورتیکه قیمت نفت گاز از ۳۰۰ تومان فعلی به ۶۰۰ تومان افزایش پیدا کند، با در نظر گرفتن سهم سوخت در کرایه نهایی حمل بار کرایه بار در جاده و ریل می تواند حداکثر ۱۷.۶ درصد و ۵.۵ درصد افزایش پیدا کند ولی بدلیل مازاد امکانات عرضه در بخش جاده و رقابتی بودن بازار حمل بار در جاده افزایش واقعی کرایه حمل بار در جاده (بعد از کسر اثر تورم)، بسیار کمتر از این خواهد بود. بایستی ذکر شود که با توجه به اینکه طی دهه اخیر قیمت های کرایه بار در جاده و ریل (به قیمت ثابت و بعد از کسر اثر تورم) هر دو، ۲۷ درصد کاهش داشته است، با افزایش قیمت نفت گاز به ۶۰۰ تومان، کرایه حمل بار حتی در کمتر از قیمت ده سال پیش خواهد ماند. ترجیح این است که افزایش قیمت سوخت، خود را در افزایش کرایه های بار نشان دهد و از کمتر شدن حاشیه های سود شرکت های حمل و نقل بار جلوگیری شود. چراکه هیچ افزایش هزینه نهاده ای در اقتصاد بی پاسخ نمی ماند اگر در کوتاه مدت بر هزینه های نرخ کرایه تاثیر گذار نباشد در دراز مدت آثار آن بر کاهش حاشیه سود و خارج شدن فعالان صنعت می گذارد و مجددا بدلیل کاهش ناوگان کرایه ها بالا خواهد رفت.

در ایران برخلاف همه کشورهای جهان که قیمت های نفت گاز و بنزین بسیار به هم نزدیک هستند، قیمت نفت گاز کمتر از یک سوم قیمت بنزین است و با توجه به قیمت های فوب خلیج فارس، سالانه ۲۰ میلیارد لیتر مصرف نفت گاز در جاده ها بالغ بر ۲۰ هزار میلیارد تومان یارانه را می سوزاند. اگر قیمت نفت گاز آزاد شود می توان انتظار داشت بدلیل در گردش بودن حدود ۲ میلیون دستگاه وانت، بخشی از حجم بار به سمت این خودروهای سبک هدایت شود. همچنین در صورت آزاد شدن نرخ سوخت در درازمدت نوسازی ناوگان جاده ای توجیه اقتصادی پیدا خواهد کرد.

روند صعودی کرایه های حمل مسافر در جاده و ریل نشان می دهد این حوزه که قیمت ها در آن تا حدود زیادی با تنظیم دولت تعیین می شود، نسبت به ترابری بار که قیمت ها تابع عرضه و تقاضا بوده اند، افزایش رشد کرایه بسیار بیشتری را تجربه کرده است. همچنین شرکتی و صنفی عمل کردن شرکت های تعاونی مسافری را می توان عامل تنظیم درست بازار معرفی کرد. مخصوصا اینکه با افزایش تعداد خودرو سواری از ۵ میلیون به ۱۴ میلیون طی ده سال و افزایش تعداد سفرهای شخصی، در مجموع با کاهش تقاضای سفر عمومی نیز مواجه بوده ایم و عرضه ناوگان ریلی و جاده ای مسافری نیز به ترتیب سالانه ۷.۲ درصد و ۴.۶ درصد رشد داشته است. با افزایش صددرصدی قیمت نفت گاز به ۶۰۰ تومان، کرایه های انتظاری حمل مسافر جاده ای و ریلی حداکثر ۱۱.۳ درصد و ۷ درصد افزایش خواهند داشت که دولت می تواند با تنظیم بازار بخشی از آن را تعدیل کند و از افزایش بی دلیل قیمت مشابه سال ۸۹ در قیمت سفر جاده ای، جلوگیری کند.