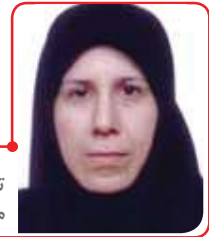


حمل و نقل جاده‌ای و نقش آن در اقتصاد



تهیه و تنظیم: سوسن خوشخو
مسئول امور لجستیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

سازمان IRU در مقدمه بخش اقتصاد سایت خود چنین می‌نویسد: ^(۱)

حمل و نقل زمینی ستون فقرات اقتصاد واقعی است. صرف‌نظر از نقش حمل و نقل در تأمین نیازهای صنایع کشورها، خود حمل و نقل به‌عنوان یک صنعت در اقتصاد ملی کشورها نقش بزرگی در ایجاد ثروت دارد.

یکی از شاخص‌های اعلامی توسط بانک جهانی برای توصیف شرایط اقتصادی کشورها شاخص LPI است که مستقیماً به درآمدهای حاصل از حمل و نقل بین‌المللی کالا در کشورها توجه می‌کند. این شاخص را ۶ عامل

عملکردی و ساختاری شکل می‌دهند ^(۲)

برخی منابع تأثیر لجستیک را در GDP اروپا و آمریکا، حدود ۱۰ درصد اعلام کرده‌اند. در ترکیه رشد GDP با LPI به‌طور موازی اعلام‌شده و تأثیر آن ۱۰ تا ۱۳ درصد تخمین زده می‌شود. در یکی از مطالعات داخلی سهم آن به نقل از دانشگاه میشیگان بین ۷ تا ۲۱ درصد درآمد ملی کشورها اعلام‌شده است.

شاخص LPI ایران به استناد آمارهای منتشره بانک جهانی در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ به ترتیب ۱۰۳ و ۱۱۲ بوده است. البته جایگاه ایران در سال ۲۰۱۴ به علت

تحریم‌ها مشخص نشده است. لیکن همین شاخص در مقایسه با کشورهای همسایه {ارمنستان (۱۱۱ و ۱۰۰)، آذربایجان (۸۹ و ۱۱۶)، ترکمنستان (۱۱۴ و -)، ترکیه (۳۹ و ۲۷)، عراق (۱۴۸ و ۱۴۵)، کویت (۳۶ و ۷۰)، قطر (۵۵ و ۳۳)، امارات (۲۴ و ۱۷)، عمان (۶۰ و ۶۲)، عربستان (۴۰ و ۳۷)، پاکستان (۱۱۰ و ۷۱)، افغانستان (۱۴۳ و ۱۳۵)} به نظر چندان مطلوب نیست.

با در نظر گرفتن عوامل تعیین‌کننده LPI و مقایسه وضعیت این عوامل از نظر بانک جهانی در ایران و ترکیه در سال ۲۰۱۰ جدول زیر را خواهیم داشت:

ردیف	عوامل	رتبه ایران ۲۰۱۰	رتبه ایران ۲۰۱۲	رتبه ترکیه ۲۰۱۰	رتبه ترکیه ۲۰۱۲
۱	اثر بخشی و شفافیت فرآیندهای ترانزیت (گمرک)	۱۰۶	۱۲۶	۴۶	۳۲
۲	زیرساخت‌ها (بنادر، راه آهن، جاده‌ها، فن آوری)	۸۶	۱۰۰	۳۹	۲۵
۳	هزینه‌های حمل و نقل بین‌المللی	۱۲۱	۱۱۵	۴۴	۳۰
۴	کیفیت خدمات لجستیکی	۶۹	۸۷	۳۷	۲۶
۵	امکان ردیابی محمولات	۱۱۰	۱۰۸	۵۶	۲۹
۶	حمل بر اساس برنامه زمانی	۸۵	۱۳۸	۳۱	۲۷

لازم به یادآوری است بنادر در ردیف دوم جدول معادل PORT است که شامل بنادر دریایی، فرودگاه‌ها، پایانه‌های مرزی و هاب‌های لجستیک است. از مجموعه عوامل فوق، که همگی از وظایف دولت است، بخش زیادی از آن در مجموعه وزارت راه قرار دارد.

بهبود عامل ردیف پنجم نشان‌دهنده بهبود زیرساخت فن آوری در کشور دارد همچنین با توجه به تحریم‌ها بهبود وضعیت رقابتی هزینه حمل بین‌المللی (در ردیف سوم)، نشان‌دهنده ارتقاء توان بازاریابی و اصلاح روش‌های حمل در بخش حمل و نقل جاده‌ای است زیرا در دوران تحریم عمده حمل و نقل ترانزیت از طریق ایران، جاده‌ای بوده است. از طرفی مقایسه این هزینه بین ایران و ترکیه، موضوع عقاید داخلی در مورد برتری مسیرهای حمل از ایران را زیر سؤال می‌برد و شاید لازم باشد به این موضوع واقع بینانه توجه کرده و سعی کنیم به‌دوراز علائق، برای اصلاح ضعف‌ها و اشکالات اقدام نماییم.

سقوط جایگاه حمل و نقل کشور در ردیف برنامه زمانی، هرچند الزامات نشان دهنده بدتر شدن وضعیت ما نیست اما حتماً نشان دهنده بهبود وضعیت رقبا و ارتقا جایگاه آن‌ها است. به این معنی که در حالی که آن‌ها روش‌های کاری خود را به‌گونه‌ای تدوین کرده‌اند که دقیقاً مطابق زمان‌های اعلام‌شده کالا را تحویل دهند، وضعیت ما نسبت به آن‌ها تقریباً فاجعه‌بار است. در این آیت ما حتی بعد از کشور بوركینافاسو قرار داریم. اما در بخش کیفیت خدمات لجستیکی (ردیف چهارم) کشور ما بین مقدونیه و نامیبیا قرار دارد. خدمات لجستیکی شامل خدمات حمل و نقل و خدمات گمرکی است. خدمات حمل و نقل به‌طور کامل در حوزه وظایف وزارت راه قرار دارد. در حمل و نقل عملیاتی کشور خدمات قابل‌ارائه در حمل و نقل جاده‌ای شامل بخش زیادی از زنجیره تأمین به شرح زیر است:

۱- تحویل گرفتن بار
پیش از حمل بار

- ۲- تخلیه از محل تولید بار یا وسیله واردکننده بار
- ۳- انبارداری قبل از بسته‌بندی
- ۴- بسته‌بندی
- ۵- انبارداری بعد از بسته‌بندی
- ۶- بارگیری در وسایل حمل بار
- ۷- بیمه کالا
- ۸- شناسایی جغرافیایی مقصد (یا مبدأ)
- پس از حمل بار:
- ۱- تخلیه در مقصد
- ۲- انبارداری در مقصد
- ۳- تحویل بار
- ۴- توزیع کالا
- ۵- اخذ رسید تحویل کالا
- ۶- اطلاع‌رسانی تحویل کالا به صاحب کالا

شرکت‌های حمل و نقل توانمند بین‌المللی مانند DHL در مناطق مختلف اروپا و سایر کشورها دارای مراکز لجستیکی هستند که همین خدمات را ارائه

در کنار مرکز لجستیک می‌تواند با حمل در مسیرهای طولانی به کاهش هزینه‌ها کمک کند. در کنار این ریل‌ها انبارهای ویژه‌ای ساخته می‌شود که با جرثقیل‌ها و نوار نقاله‌ها کالاها به روی واگن‌ها بارگیری یا از آن‌ها تخلیه می‌شود و در این انبارهای قرار گرفته در سمت دیگر انبار بر روی کامیون‌ها منتقل شده یا تخلیه می‌شود.

از آنجایی که فعالیت‌های مرکز لجستیک توسط شرکت‌هایی (که یا صاحبان محمولات هستند یا صاحبان انبارها و مجریان هستند و یا واسطه‌ها) انجام می‌شود، فعالیت‌هایی دارند که نیاز به برخی سرویس‌ها می‌باشند مانند بانک، پست، دفتر اسنادی، و از طرفی کارکنان فعال در محل نیز به خدماتی مانند رستوران، فروشگاه، خدمات درمانی، و غیره، که در بخش خدماتی می‌توانند مستقر باشند.

همچنین شرکت‌های مجری فعالیت‌ها یا واسطه‌ها، دفاتری دارند که در مرکز تجاری می‌توانند مستقر باشند. بخش تعمیرگاهی و پارکینگ وسایل نقلیه در بخش خدماتی و پایانه چند وجهی مستقر می‌شوند. برنامه‌ریزی استقرار فعالیت‌ها بنا بر نیاز منطقه خواهد بود. وسعت و خدمات مراکز لجستیک را در سه سطح زیر می‌توان پیش‌بینی کرد:

- ۱- هاب لجستیک که سطح خدمات آن فرا استانی بوده و قادر به ارائه خدمات حمل‌ونقلی و پشتیبانی به منطقه وسیعی شامل چند استان یا بخش‌هایی از چند استان است.
 - ۲- مرکز لجستیک که سطح خدمات آن استانی یا در محدوده بخش‌هایی از استان‌های اطراف خود است.
 - ۳- پارک لجستیک که سطح خدمات آن در محدوده یک شهر یا بخش‌هایی از شهرهای اطراف خود است.
- عوامل مکان‌یابی برای مراکز لجستیک به شرح زیر می‌باشند:
- ۱- نزدیکی به مراکز تولید یا مصرف کالا
 - ۲- هم‌جواری با جاده برای کلیه مراکز و هم‌جواری با دو مد حمل‌ونقلی برای هاب لجستیک
 - ۳- امکان برخورداری از زیرساخت‌های اساسی مانند آب، برق، گاز، مخابرات، سیستم فاضلاب
 - ۴- دور بودن از مناطق مسکونی و آموزشی
 - ۵- عدم وجود احتمال آسیب به محیط زیست
 - ۶- وسعت کافی با در نظر گرفتن اجزا

خدمات لجستیک در زنجیره تأمین می‌شود. احداث مراکز لجستیک معادل ایجاد زیرساخت‌ها، استقرار گمرک به همراه تریم فرآیندهای آن و همچنین تأمین‌کننده امکان کنترل و ارتقاء کیفیت خدمات است. بنا به تعریف، مرکز لجستیک، محلی برای ارائه فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل، پشتیبانی و توزیع کالاها برای حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی است که توسط مجریان مختلف بر اساس اصول تجارت آزاد انجام می‌شود.^(۷)

البته این تعریف در کشورهای مختلف بومی‌سازی می‌شود و بر اساس الزامات تجاری و حمل‌ونقلی مناطق مورد نظر استقرار و همچنین سطح خدمات قابل ارائه و البته حجم محمولات تحت عملیات تعیین می‌شود لیکن اجزاء آن به‌طور کلی به شرح زیر است^(۸)

- ۱- راه‌های دسترسی
 - ۲- بخش خدماتی
 - ۳- مرکز تجاری
 - ۴- انبارهای پشتیبانی و حمل‌ونقلی
 - ۵- انبارهای تغییر مد حمل‌ونقلی
 - ۶- پایانه چندوجهی
- و سایر امکانات مانند: خیابان‌های داخلی - فضای سبز- سیستم فاضلاب - گمرک - ...

یک مرکز لجستیک قادر است با جمع امکانات خدمات حمل‌ونقل شامل خدمات قبل و بعد انتقال کالا که در صفحه ۳ ذکر شد، موجب کاهش هزینه‌ها، تخصصی شدن فعالیت‌ها، کاهش طول زمان انجام فعالیت‌ها، امکان پیگیری دقیق‌تر روند، و بسیاری مزایای دیگر شود.

در مراکز لجستیک کالاها وارد می‌شوند و در انبارها قرار می‌گیرند. در این انبارها می‌توان نسبت به:

- ۱- مونتاژ کالاهای نیم ساخته
 - ۲- بسته‌بندی کالاهای فله
 - ۳- تغییر بسته‌بندی و یا برچسب‌گذاری کالا
 - ۴- دسته‌بندی کالاهای (قبل از بسته‌بندی به‌منظور سورتینگ و یا بعد بسته‌بندی به‌منظور مقاصد)
 - ۵- آماده‌سازی برای تغییر مد حمل‌ونقلی
 - ۶- فعالیت‌های اسنادی گمرکی
- و سایر فعالیت‌ها اقدام نمود. کلیه مدهای حمل‌ونقلی بسته به محل احداث می‌توانند به خدمات دسترسی داشته و یا از آن استفاده نمایند. به‌عنوان مثال وجود ریل

می‌کنند و در شرکت حمل‌ونقل داخلی جمهوری اسلامی (البته حمل‌ونقل بین‌المللی یخچالی هم ارائه می‌داد) عین همین خدمات را در مراکز پراکنده با اجازه انبار و یا احداث پایانه اختصاصی خود انجام می‌داده است. سهم حمل‌ونقل جاده‌ای در بخش بار در آمریکا کمی بیش از ۴۰ درصد است و در اروپا کمی بیش از ۵۰ درصد^(۳) و^(۴)

در اروپا و آمریکا به دلیل برخورداری از آبراهه‌های داخلی و راه‌آهن قدرتمند، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای بسیار کمتر از ایران است. در این کشورها مراکز لجستیکی عمدتاً بین مدی هستند. بیشتر هاب‌های لجستیک آمریکا بندری (مثل هاب لجستیک ساوانا، فیلادلفیا، لس‌آنجلس، ...) بوده و تعدادی نیز هاب راه آهنی (مثل هاب لجستیک شیکاگو) هستند که وظیفه انتقال محمولات بین مدهای مختلف را به عهده‌دارند. در بریتانیا دودسته هاب تعریف شده‌اند، یک گروه هاب‌هایی که تولیدکنندگان را به مراکز توزیع وصل می‌کنند و یک گروه هاب‌هایی که بین مدهای حمل‌ونقل هستند.^(۵)

به نظر می‌رسد که اعتقاد عمومی بر سهم ۹۰ درصدی جاده از حمل‌ونقل ایران باشد که نشان‌دهنده نقش آن در حمل‌ونقل داخلی و خارجی باشد. رقم بالای طول راه‌های کشور و تفوق آن بر سایر مدهای حمل‌ونقلی، سند آمادگی بیشتر زیرساخت‌ها در بخش جاده نسبت به سایر بخش‌های حمل‌ونقل کشور است لذا تکیه بر این روش حمل‌ونقلی و توسعه آن در زمان کوتاه‌تری امکان افزایش رتبه LPI ایران را رقم می‌زند.

در نشریات بانک جهانی، شش عامل LPI در دو گروه اصلی دسته‌بندی می‌شوند:

- ۱- ورودی به سیستم زنجیره تأمین که در واقع حوزه روان‌سازی روندها هستند شامل (گمرک، زیرساخت و کیفیت خدمات)
- ۲- خروجی‌ها از سیستم زنجیره که در واقع عملکرد خدمات توزیع است و بر اساس ورودی‌ها شکل می‌گیرند شامل (برنامه زمانی، هزینه حمل‌ونقل، ردیابی محمولات)^(۶)

بدیهی است که حوزه روان‌سازی روندها مربوط به دولت است و تأثیر آن بر خروجی سیستم در رعایت برنامه زمانی تحویل کالا، رقابتی بودن هزینه حمل‌ونقل و همین‌طور امکان ردیابی محمولات، موجب ارتقاء سطح

