

هاي

- 8..... پیش گفتار
- 10..... 1- جایگاه و اهمیت شغل رانندگان
- 13..... 1-1 پی
- 14..... 2-1 پی ی
- 19..... 2- ریخچه حمل و نقل ایران
- 19..... 1-2 پی
- 19..... 2-2 پی یک
- 21..... 1-2-2 کاروانسرا
- 21..... 2-2-2 پی
- 22..... 3-2-2 کجاوه
- 22..... 4-2-2 پالکی
- 22..... 5-2-2
- 23..... 6-2-2
- 23..... 7-2-2
- 26..... 8-2-2 درشکه و کالسکه
- 28..... 9-2-2 ی
- 29..... 10-2-2 پی
- 30..... 11-2-2 پی یکلت - دوچرخه رکابدار
- 30..... 12-2-2
- 30..... 13-2-2 یکلت
- 31..... 3-2 پی پی
- 31..... 4-2 پی پی ی () ی
- 32..... 5-2 کمپانی پی () ی ی
- 33..... 6-2 پی پی مسافرکش شهر تهران
- 34..... 7-2 پی - اولی ی
- 35..... 8-2 پی
- 38..... 3- شناخت وضعیت جغرافیایی و اقلیمی ایران

- 38..... 1-3- ی ی
- 38..... 2-3- طبیعی و سی ی ی
- 40..... 3-3-
- 40..... 4-3- محیط زیست.....
- 47..... 4- نقشه خوانی و آشنایی با راه‌های ایران
- 47..... 1-4- تعریف نقشه.....
- 47..... 2-4- تاریخچه پیدایش نقشه.....
- 48..... 3-4-
- 49..... 4-4- ی
- 50..... 5-4- یی ی
- 54..... 5-4- یی با کرید
- 61..... 5- بخش های تشکیل دهنده فعالیت حمل
- 62..... 1-5- تعریف ها و مفهوم های تخصصی.....
- 64..... 2-5- ساختار تشکیلاتی متصدیان حمل‌ونقل کشور در وضعیت موجود.....
- 66..... 3-5- اصول پایه برای رابطه متصدیان حمل های دولتی.....
- 67..... 4-5- رابطه متصدیان حمل‌ونقل با بخش دولتی در وضعیت موجود.....
- 67..... 5-5- زنجیره ارتباطی بین مسافر، راننده و موسسه حمل
- 70..... 6- آشنایی با سازمان‌ها، تشکل‌های صنفی و پلیس راه.....
- 70..... 1-6-
- 70..... 2-6- سازمان ها و نهادهای دولتی مرتبط با
- 70..... 1-2-6-
- 71..... 2-2-6- ای کشور.....
- 73..... 3-2-6- وزارت کشور.....
- 73..... 4-2-6- نیروی انتظامی - پلیس راه.....
- 74..... 5-2-6- کی.....
- 74..... 6-2-6- جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران.....
- 75..... 7-2-6- قوه قضاییه.....
- 75..... 8-2-6- سازمان پزشکی قانونی.....
- 75..... 9-2-6- گمرک ایران.....
- 76..... 3-6- تشکل های صنفی.....
- 76..... 1-3-6- شرکت.....

76.....	انجمن صنفی شرکت	2-3-6
77.....	اتحادیه تعاونی	3-3-6
77.....	انجمن صنفی رانندگان وسیله های نقلیه مسافربری	4-3-6
77.....	انجمن های صنفی رانندگان	5-3-6
77.....	انجمن های صنفی شرکت	6-3-6
77.....	اتحادیه مؤسسه ها و شرکت	7-3-6
78.....	ونقل بین المللی ایران	7-3-6
78.....	ی ی ی	8-3-6
81.....	ی ی ی	7- آشنایی با مرکزهای عمده تولید
88.....		

فهرست شکل

- شکل (1). 11 جا شده کشور ی
- شکل (2). 11 کشور ی
- شکل (3). 12 روند رشد تعداد شرکت
- شکل (4). 20 از کاروان
- شکل (5). 20
- شکل (6). 21 آغاز مسافرت با کجاوه از کاروانسرا
- شکل (7). 23
- شکل (8). 28 از درشکه
- شکل (9). 28 ی
- شکل (10). 30 ی
- شکل (11). 31 از کامی
- شکل (12). 39 قرار گرفتن کشورها ی ی
- شکل (13). 39 ی ی
- شکل (14). 42 تقسیم‌بندی ناحیه های اقلیمی ایران
- شکل (15). 43 پراکندگی عامل گرمایی
- شکل (16). 43 پراکندگی مکانی عامل نم و ابر
- شکل (17). 44 پراکندگی مکانی عامل بارشی
- شکل (18). 44 پراکندگی مکانی عامل بادوغبار
- شکل (19). 45 پراکندگی مکانی عامل تابشی
- شکل (20). 45 پراکندگی مکانی عامل
- شکل (21). 49
- شکل (22). 50 ی ی

53.....	ی ی	شکل (23).
54.....	ی -	شکل (24). نقشه کریه
55.....	-	شکل (25). نقشه کریه
55.....	-	شکل (26). نقشه کریه
56.....	-	شکل (27). نقشه کریه
56.....	-	شکل (28). نقشه کریه
57.....	-	شکل (29). نقشه کریه
57.....	-	شکل (30). نقشه کریه - کرمانشاه
58.....	ی -	شکل (31). نقشه کریه
59.....	-	شکل (32). نقشه کریه
81.....	1387	شکل (33). ی جا شده به تفکیک
82.....	1385	شکل (34). ی ی و مسکن
83.....	(ی)	شکل (35). ی مالکی ی
84.....	یک	شکل (36). ی تفکیک
85.....	در کشور با همه شی	شکل (37). ی ی
86.....	ی در کشور با سوار	شکل (38). ی ی
87.....	در کشور با اتوبوس	شکل (39). ی ی

-
- (1) 15..... کشور ی ی
- (2) 16..... کشورها ی
- (3) 53..... ی
- (4) 65..... انواع مختلف متصدیان حمل و نقل مسافر در کشور

جایگاه و اهمیت شغل رانندگان

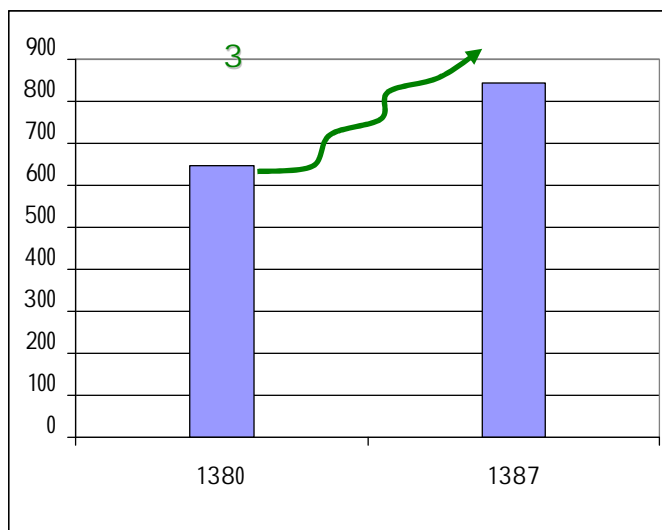
1- ی ی

امروزه حمل و نقل یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد. دلیل دا زیر بنایی تاثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش در برگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکل گسترده در تمامی زمینه‌های تولید توزیع و مصرف کالا و جریان و در مجموعه فعالیت نقش غیر قابل انکاری بر عهده دارد. چنین حمل و نقل جاده ای در مقایسه با دیگر شیوه دلیل انعطاف پذیری، فراگیر بودن شبکه ی کشور، در دسترس قرار داشتن وسایل نقلیه مناسب (حجم، وزن، انتخاب مسیر عبور) و سرعت نسبی بالا، سهمی بیش از 95% .

ترین شیوه می . ایجاد سیستم حمل و نقل کار آمد در توسعه اقتصادی و اجتماعی از جایگاه ویژه ای برخوردار است زیرا بخش حمل و نقل که از بخش های مهم و زیر بنایی محسوب می‌شود، تاثیر بسزایی در دیگر فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دارد.

در این میان ای اهمیت بیش تری نسبت به دیگر شیوه یابی کمی و کیفی می‌بایست دارای روشن و دقیق ب که این اقتصادی مهمی در بر خواهد داشت.

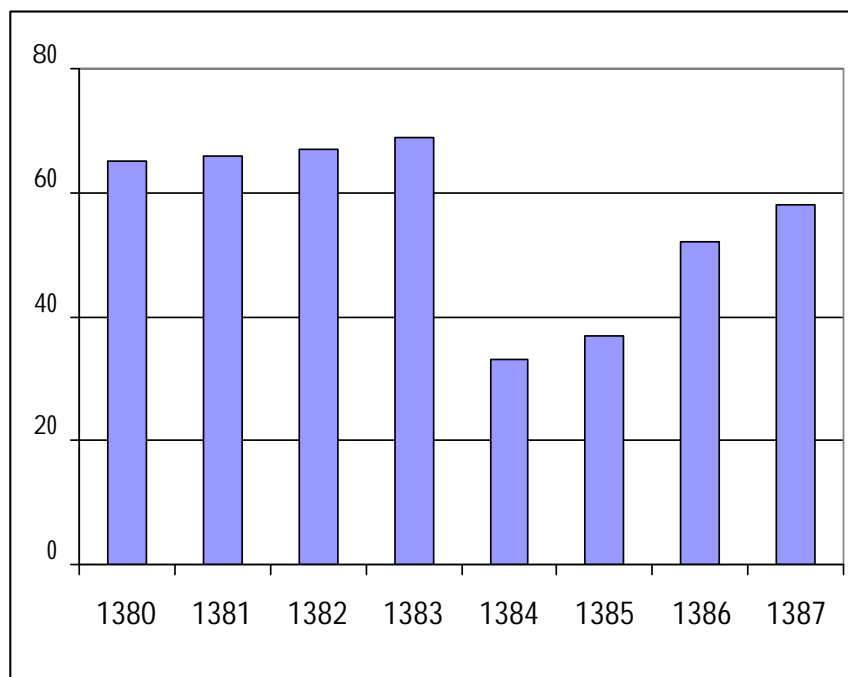
امروزه افزایش زمان تفریح، بالاتر رفتن درآمد معیت ایران باعث شده است که مسافرت یکی از ارکان حیاتی سیستم اقتصاد ایران درآید. به عبارت دیگر می‌توان گفت که مسافرت یکی از ضروریات اقتصادی هر فردی محسوب می‌گردد. از بین شیوه بیشترین سهم را در مقایسه با سایر شیوه‌ها نظیر ریلی و هوایی دارا می‌گردد. جایی مسافر در جاده توسط ناوگان عمومی مسافری که شامل اتوبوس، مینی‌بوس و سواری کرایه می‌باشد، صورت وضعیت صادر می‌گردد که با کمک آن می‌توان به آمار این گونه سفرها پی برد. اما بایستی توجه داشت که سفرهای زیر 20 کیلومتر و سفرهای اختصاصی و سواری‌های شخصی از این قاعده مستثنی هستند. لذا آمار درستی از این سفرها در دست نیست. 1387 با احتساب سفرهای اختصاصی و سواری شخصی حدود 845 میلیون نفر برآورد شده که 95 درصد کل سفرهای انجام شده در کشور را شامل می‌گردد. [1]. از نظر رشد میزان کل مسافر جابه 1380 1387 647 میلیون نفر 1380 845 میلیون نفر در سال 1387 رسیده است که به طور میانگین در هر سال 3% . شکل (1) این موضوع را نشان می‌دهد.



شکل (1). روند رشد میزان جا شده کشور

در خصوص تعداد ناوگان عمومی مسافری در کشور آمار متناقضی در دست است. به طور مثال آمارها حاکی
 65 1380 58 1387 می . در ظاهر به نظر می‌رسد که آمار

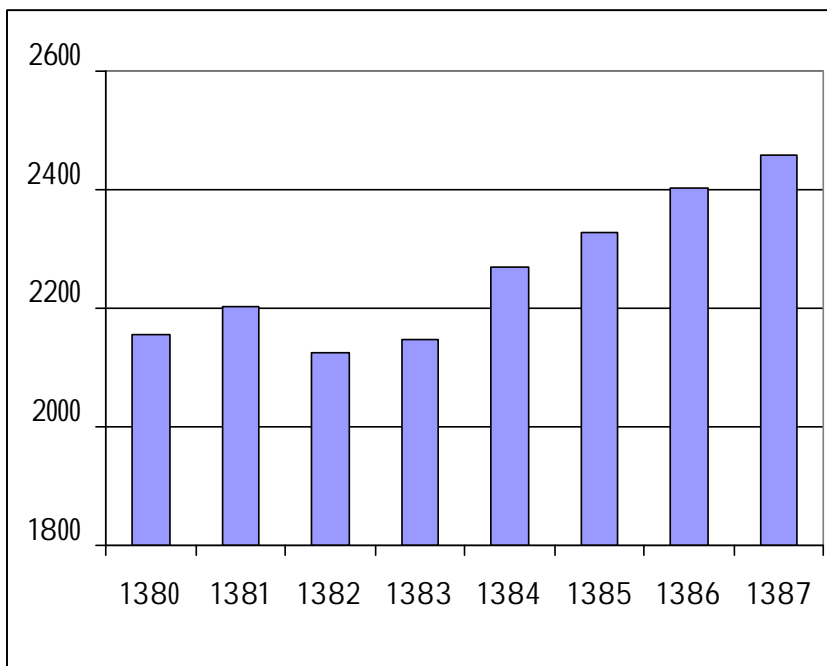
عمومی مسافری کشور کاهش یافته است اما این مسئله ناشی از تغییر سیستم شناسایی ناوگان است.
 بدین شکل که از سال 1384 تعداد ناوگان مسافری کشور از روی کارت هوشمند شناسایی شده است در صورتی که
 در گذشته این چنین نبوده است. لذا آمارها کاهشی را از این سال نشان می . می‌توان این گونه برداشت که آمار
 1384 شامل وسایل از رده خارج نیز می ه است که با راه اندازی سیستم کارت هوشمند، این آمار
 واقعی شده است. شکل (2) این موضوع را نشان می .



شکل (2). روند رشد تعداد ناوگان عمومی کشور

تعداد شرکت به طور میانگین در هر سال 3% . شکل (3) این موضوع را نشان می دهد .

1387 رسیده است که 2457 1380 2155



شکل (3). روند رشد تعداد شرکت

به دلیل حجم بالای بار و مسافر در جاده کشته‌ها و مجروحان ناشی از آن نیز بسیار بالاست. به همین دلیل، کشور سالانه مبلغ بسیار هنگفتی بابت خس های مالی و جانی تصادف ها پرداخت می کند. بنابراین هرگونه تمهیدی که باعث کاهش آمار تعداد تصادف های ای ایران شود، از اهمیت لایبی . شهری در سطح کشور از 83 1380 165 رسیدن است. در این تصا تعداد کل کشته ها در سطح کشور از 20 1385 هزار نفر رسیده است. یز اهمیت است، درگیری 45 یله های نقلیه عمومی در این تصادف ها می . نکته حائز اهمیت این است که میانگین تعداد مسافران اتوبوس در مقایسه با سایر وسایل بسیار بالاتر است. لذا هرگونه تصادف این وسیله می تواند عواقب بسیار وخیمی و به دنبال داشته باشد و هزینه بسیار سنگینی به جامعه تحمیل کند. اما نکته جالب در اینجاست که نرخ تعداد تصادفات و تعداد کشته این تصادفات در سال 1386 1387 کاهش یافته است به طوری که 128 این سال رخ داده است. تعداد کشته شدگان نیز در این سال به عدد 23 کاهش یافته است. این آمار در 1387 نیز تکرار شده است. کارشناسان علت کاهش تعداد تصادفات و کشته شدگان در سال 1386 1387 را ناشی از افزایش نظارت پلیس و افزایش آموزش رانندگان عمومی می .

آمار کشته شدگان ناشی از تصادف در جاده های کش ت با تعداد کل کشته 25 کشور اروپایی (اتحادیه اروپا) مفید در این خصوص ب عمل نیامده بود و با توجه به جوان بودن بحث آموزش در سازمان راهداری و حمل و نقل

ای که از سال 1385 در کشور آغاز شده است بیجه های اثربخش ی آموزشی، می انتظار داشت در آینده بحث آموزش و استمرار آن توام با نظارت مستمر سازمان (بخش دولتی)، بتواند در این راستا . البته نقش رسانه ملی نیز در این بسیار یز اهمیت است و آنان نیز می بایست با اتخاذ سیاست رسانی صحیح و تهیه برنامه های مستند و تصویری بکوشند رانندگان را نسبت به شغل پرمسد ولیت و آمیزشان آگاه نمایند و از سوی دیگر، برای رانندگان غیر حرفه ای نیز اطلاع رسانی مناسب داشته باشند. نقش نیروی انتظامی و پلیس راه طبق شرح وظایف ابلاغی غیر قابل چشم پوشی می نیز می بایست با درایت، جدیت و شدت ساز برخورد قاطع و قانونی نمایند.

شغل رانندگی از جمله بندی مشاغل در وزارت کار و امور اجتماعی تعریف شده است که دارای مخاطرات و مهارت، تخصص های فردی خاصی می . با مراجعه به کتاب طبقه مشاغل از انتشارات سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور چنین به نظر می رسد که شغل و حرفه رانندگی مشاغلی است که رانندگان می بایست مهارت را قبل از فعالیت و آغاز ب کار کسب نمایند. های آموزشی ، ویژه ای که بخش قابل توجهی از عمر خود را در جاده های داخل یا خارج از کشور و فقط در حین رانندگی سپری می نمایند، حیاتی و ضروری است. به همین جهت رانندگان که مه ترین رکن و اساس و پایه نیروی انسانی در بخش حمل می امری بدیع و لازم است. این آموزش ها از طریق سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به عنوان متولی این امر صورت می گیرد.

1-1- تأثیر

با توجه به وسعت دامنه فعالیت و نقل، بسیار طبیعی به نظر می رسد که این موضوع روی برخی از دیگر جامعه نیز تاثیر بگذارد. تاثیر بعضی مثبت، سازنده و مطلوب و برخی دیگر منفی و نامطلوب می .

❖ تاثیر

- بردن صنعت تا دورترین من ، که پیشرفت صنایع محلی را به دنبال خواهد داشت.
- تسریع رشد اقتصادی؛
- کاهش زمان سفرها
- کاهش تعداد تصادف

❖ تاثیر منفی

- تغییر کاربری زمین؛
- آلودگی محیط زیست؛
- آلودگی صوتی؛

- آلودگی دیدار
- تراکم جمعیت
- برهم زدن عدالت اجتماعی: برای رعایت عدالت اجتماعی باید سعی شود که مصرف‌کنندگان واقعی (دارندگان اتومبیل و است کنندگان از بزرگ) کننده هزینه‌ها باشند، نه این که هزینه‌ها از بیت‌المال عمومی جامعه تامین گردد؛
- های معینی از جمعیت (کسانی که اتومبیل شخصی ندارند)
- افزایش تعداد تصادف‌ها در حالت کلی: مقایسه بین زمانی که شبکه و نقل وجود ندارند و زمانی که این شبکه برداری می‌باشند، نشان می‌دهد که وجود این تسهیلات و نقل، از طرفی تعد را نسبت به حالت اول افزایش می .

و نقل یکی از ضروریات ج کنونی است و ایمنی در آن یک ویژگی و ضرورت بنیادی است. این ویژگی و ضرورت در عرصه حمل‌ونقل، چندی است به یک مس‌له اجتماعی تبدیل گردیده است و شرایط بحرانی گشته که در حال اصلی تهدید سلامت و امنیت شهروندان قلمداد می . کسب بالاترین رتبه و میر و تعداد تصادف‌ها در بین کشورهای جهان و برآوردهای چشمگیر در هدر رفتن ... همه حاکی از آن است که مس ایمنی در سیستم حمل و ترافیک بسیار حاد و بحرانی است و از جمله مس اجتماعی است که ضرورت پرداختن به آن اجتناب‌ناپذیر

بحران ایمنی در سیستم حمل‌ونقل منجر به افزایش روز افزون مرگ و میر، معلولیت و دیگر صدم جسمی، آسیب‌های روانی و عاطفی، خسار مالی و زیان‌های اقتصادی و ضایع اجتماعی می . مانده از تصادف و حوادث در هر یک از موارد بر شمرده شده، در زمره مس اصلی زندگی بشر امروزی

بیان شده فوق، تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد که با وجود همه عوار نتیجه‌های منفی گسترش و توسعه شبکه و نقل، به دلیل نیاز مفرط کشورها به یک سیستم حمل متناسب و دارای کارایی بالا، ب ناچار باید همه این مساله‌ها را بپذیریم و در جهت کاهش شدت عوارض مذکور، سعی و تلاش شود.

2-1- اهمیت شغل رانندگی

به طور کلی آموزش علاوه بر کلید موفقیت می‌تواند زمینه رشد و تعالی فردی و سازمانی را فراهم کند. چنین آموزش افراد و دست اندر کاران هر بخش می‌تواند به عنوان یک رکن اساسی در توسعه و ترقی جامعه

به گفته کارشناسان بخش حمل و نقل کشور تا یکی دو سال پیش رانندگان به عنوان رکن اصلی حمل و جایگاه چندانی در بخش حمل و نقل کشور نداشتند . با توجه به رشد چشمگیر دانش و آگاهی رانندگان و دست یافتن به یک خود باوری و یافتن جایگاه رفیع خود در سطح مشاغل کشور این کمبود

اهمیت و ضرورت آموزش را علاوه بر تاثیر گذاری بر رفتار حرفه دانست که علاوه بر ارتقای دانش انسان می . طبق گزارش پلیس راه های کشور از حوادث جاده های کشور انسانی . این 1387 1- سرعت زیاد 2- سبقت غیرمجاز 3- 4- حرکات نمایشی 5- آلودگی خستگی 6- 7- نبستن کمربند ایمنی 8- عدم توجه به هشدار پلیس راه و تابلوهای راهنمایی 9- 40

دلیل نقص فنی خودرو، مناسب نبودن جاده و سایر دلیل ها . این آمار و ارقام نشان می کاهش یا افزایش آمار مرگ و میر ناشی ها بسیار بالا و یز اهمیت است.

در واقع یکی از های آموزشی از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ریزی و آموزش نیز در همین راستاست که با بهره گیری از روش های نوین آموزشی ه بازار کار و اشتغال های تعریف شده و براساس نیازسنجی اقدام نمایند تا رانندگان ضمن آمادگی و کسب مهارت های آموزشی علمی و عملی لازم و پس از طی مر قانونی با دیدگاه مناسب و روشن وارد بازار کار شوند و این قبیل برنامه ریزی عنوان یک راهکار اصولی در کاهش خسار ، تلفات مصدومیه ، معلولیه و افراد ناتوان ناشی از تصادف در جاده سزایی ایفا نماید. بی شک نگاه مس ن و تصمیم گیرندگان در بخش حمل و نقل جاده ای به لحاظ آموزشی و کیفی کارآیی و اثربخشی دوره ها وفق روشنی را در جامعه حمل و نقل رقم خواهد زد و می آورد مطلوبی را در استیفای حقوق و جایگاه رانندگان حرفه زیرا این بیش تر افراد این لحاظ تحصیلات در سطح پایینی قرار دارند. جدول ذیل سطح تحصیلات رانندگان حرفه ای را نشان می . طور که مشاهده می 2 درصد از رانندگان باری کشور تحصیلاتی برابر لیسانس و بالاتر دارند. در صورتی که حرفه رانندگی به واسطه اهمیت آن می بایست کامل علمی و حرفه

(1). درصد میزان سواد در بین رانندگان باری کشور

بی	پایان ابتدایی	سیکل	دیپلم	فوق دیپلم	لیسانس و
3	37	30	15	1	1
13					100

کاهش آمار تصادف جاده ای در کشور

-

ای و ترافیکی یکی از شایع ترین حوادث است که سالانه جان بسیاری از به خطر می . کشور ما، ایران از این نظر یکی از کشورهای دارای بیش ترین موارد تصادف و مرگ و میر ناشی از آن معرفی شده است. این مساله باعث افزایش هزینه های مستقیم (مانند هزینه های درمانی ناشی از (و غیرمستقیم (نظیر ایجاد مشکلات روانی و افسردگی در افراد خانواده، از دست دادن نیروی کار فعال ب یم یا موقت) می . چنین . یی، خسارتی

میلیارد تومان در سال بر کشور تحمیل می کند. در هر تصادف بخشی از نیروی کار و کارآموده جامعه نیز به عنوان سرمایه ی انسانی از بین می روند که این رقم نیز قابل توجه است. در این رابطه اروپایی معتقدند با مرگ هر یک نفر حدود یک میلیون و 700 هزار یورو از دست می .

بر اساس بررسی ی به عمل آمده از سوی کارشناسان بخش حمل و نقل جاده ای کشور در کشور ما تنها حدود سه درصد از سفرها از طریق هوا، هفت درصد ریلی و 90 درصد از طریق جاده انجام می . این در حالی است که حدود 180 هزار کیلومتر راه جاده یی در کشور وجود دارد یعنی بیش ترین حجم سفر در کشور از طریق می . به همین دلیل ایمنی جاده برای کاهش تلفات و سرمایه

موارد فوق به آمار ی که رشد جاده ای کشورمان در بین سال 1980 2003 را نشان می دهد، توجه کنید:

(2). مقایسه آمار جاده ای کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه

2003	2002	1980	
27000	23150	10000	ایران
6613	6842	15050	
8877	9575	11388	

با کمی دقت متوجه می شوید که آمار جاده ای ایران نسبت به دو کشور دیگر حال افزایش است.

ولی های اخیر میزان جاده ای کشورمان رو به کاهش . این روند کاهش برای اولین بار پس از 20 1386 در کشورمان رخ داد که به نظر کارشناسان یی بهره گیری از روش ی علمی، استفاده از سیستم GPS و ابزارهای الکترونیکی، مدیریت ی کشور، برخورد قاطعانه پلیس ب مدارک و جلوگیری از حرکت و متوقف کردن این گونه وسیله های نقلیه، استفاده از دوربین کنترل سرعت و اطلاع رسانی تاکتیکی از طریق استودیو مرکز کنترل ترافیکی پلیس راه توانسته این آمار را در ابتدا مهار کرده و سپس کاهش دهد.

بر اساس تحقیق به عمل آمده از سوی کارشناسان از مجموع کشته میزانی معادل 80% در کشورهای در حال توسعه اتفاق می‌افتد که ایران در این میان سهمی معادل 2/5% از کل جهان را از آن خود کرده است.

- افزایش سطح ایمنی و امنیت جاده‌های کشور از طریق آموزش

ای سهم بسیار بالایی در کشور ما دارد اما استقرار امنیت در این مسیرها از توجه لازم کافی برخوردار نیست. حادثه خیز با شیب پیچ‌های تند و غیراستاندارد در کنار معضل فقدان آموزش و فرهنگ ترافیک، رعایت نکردن قوانین و مقررات رانندگی در جاده‌های اصلی و فرعی کشور، بی‌توجهی ویژه رانندگان وسایل نقلیه‌ای چون اتوبوس و مینی‌بوس به علایم راهنمایی و رانندگی در جاده‌های اصلی و فرعی کشور سرعت و سبقت غیرمجاز عدم آشنایی رانندگان با جاده‌ها بستن کمربند ایمنی، رفیت کم جا از دلیل اصلی بروز حوادث زیاد در کشور رانندگی مرگبار و فوت تعداد زیادی از مسافران می‌باشد.

به گفته کارشناسان بیش از 84% حوادث رانندگی بر اثر توجه نداشتن به مقررات راهنمایی و رانندگی می‌باشد.

شایان ذکر است که بر اساس بررسی 1387 شاخص امنیت در جاده‌های کشور 55 درصد بهبود یافته به طوری که 82 درصد 10 کشته 45 کشته ولی در سال 87 این آمار به 20 کشته رسید؛ به عبارت دیگر 55 درصد بهبود داشته ایم.

- جلوگیری از بروز حوادث احتمالی در سفر و پیش‌گیری از وقوع آن

مختلفی در ایران می‌دهد که در این میان حوادث رانندگی بیش‌ترین میزان مرگ و میر را به خود اختصاص داده و مهم‌ترین عامل از دست رفتن عمر در ایران به حساب می‌آید.

به طوری که ساهاست ایران حاید بلکه مایه تاسف و حث شرمندگی است. آمار بیان‌گر آن است که به طور متوسط هر 20 دقیقه یک انسان می‌میرد یا به عبارتی دیگر، صرف نظر از تعداد مجروحان و آسیب‌دیدگان رانندگی، روزانه 72 نفر در کشور کشته می‌شوند.

است بدانید که کشور ما 2/5% از کل میزان جاده‌های جهان را داراست که این میزان 5 برابر هریک از کشورهای صنعتی جهان است. چنین اقتصادی ناشی از حوادث رانندگی 4 تولید ناخالص ملی است که اگر بخواهید دقیق‌تر بدانید رانندگی در کشور ما روزانه 25 میلیارد تومان و سالانه بالغ بر 8900 میلیارد تومان خسارت به کشور وارد می‌کند.

تاریخچه حمل و نقل ایران

2- ی ی

2-1- حمل و نقل اولیه

بشر از روز اول زندگی خود چه غارنشینی و چه در جنگل و کنار رودخانه‌ها و دامنه کوه‌ها و تجمع در یک منطقه دشت و صحرا برای رسانیدن هیزم و شاخه درختان و حیوانات شکار شده و میوه و سبزی به محل سکونت خود بمنظور تهیه مسکن و تغذیه و ادامه زندگی توسط حمل بر دوش و روی شانه و یا کشانیدن روی زمین، نیازهای خود را برطرف .

با ازدیاد جمعیت و دسترسی به عامل های طبیعی برای رفع نیازهای از چهارپایان کردند. قبل از خروج از غارنشینی از وسیله‌ها بودند و مختصات هر منطقه، سردسیری، گرمسیری، کوهستانی بیابان های خشک و لم‌یزرع دارای شن و رمل از حیوانات و حتا فیل استفاده نمودند.

صحرا و طی مرحله های چادرنشینی هایی با تیرچوبی و شاخه رنشینی را بنا نهادند و اجتماع هایی . استفاده از چهارپایان بوده . برای رفت و آمد و حمل وسیله های

برای استفاده بیش تر از حیوانات، وسیله های داری تعبیه گردید بدین صورت که بار روی وسیله چرخ- دار قرار داده می شد و حیوان (وسیله را با خود به دنبال کشاد سکونت و یا محل کار صاحب خود، حمل می نمود.

با نشستن روی وسیله چرخ‌دار و هدایت حیوان کشنده . افرت بین شهرها .

2-2- حمل و نقل در ایران در یک قرن گذشته

حمل و نقل بار و کالای تجارتي، کشاورزی و مسافرتی بین شهرهای ایران، به وسیله الاغ، اسب، ه صورت تک و یا قافله انجام می گردید. تک حیوان را مکاری و قافله را کاروان می نامید .

مسافرت در کوهستان مخصوص عبور از بیابان های ریگ زار و شنی و راه های طویل و پرپیچ



شکل (4). کاروان

ل میوه و سبزی و الاغ و شتر استفاده می کردند.

از ورامین هندوانه، طالبی می شد و اول صبح به شهر می رسید و در میدان امین- السلطان به معرض فروش می رسید و با همان شتران به دکان () خریداران حمل می گردید. با رسیدن شتران به شهر در سپیده دم صبح صدای زنگ شتران شنیده می . طنین مخصوص خران را داشت.

70-60 روسیه د های بزرگ سیاه 100 لیتری، ی که

حمل می کرد، ی و بندترکمن وارد ایران می شد و به تهران می رسید.

- محل کنسول تجارتي روسیه- و نیز در بازار

قاطرداران غیر از تابستان از بند شمالی ایران، قند روسی، چلوار، چینی، بلور و ارک نیگلا می آوردند که خریدار زیادی داشت.



شکل (5).

2-2-1- کاروانسرا

در نزدیک محل فروش اجناس محلی بـ

کاروانسرا ایجاد شده بود مانند کاروانسرای خانات در میدان امین ان که قاف های شتر و بار و کالاهای شهر در آن فرود آید و کاروانسراهای پامنار - دروازه شمیران که سر راه مازندران به مرکز شهر و محل فرود و مرکبات و ذغال و هیزم و تخته والوار و تراورس بود که هنوز هم میدان امین یکصدسال قبل باقی است. م چنین در خیابان های پامنار و مازندران و دروازه شمیران و اطراف خیابان قزوین و میدان گمرک کاروانسراهایی وجود دارد که محل فرود حیوانات فروش صیفی و میوه

پس از ورود درشکه و اتومبیل به ایران و حمل بار از شهرستان وسیله کامیون و وانت استفاده از حیوانات کاروانسراهای داخل شهر یکی پس از دیگری یا ب صورت بارانداز و انبار درآمد و یا درشکه خانه و تعمیرگاه ماشین و محل فروش تیر چوبی حصیر هیزم کاروانسراهای سرپوشیده نیز، کارگاه تعمیرکاران

کاروانسراهای خارج شهر نیز آغل گوسفند و گاوداری و اماکن مشابه آن گردیده است.



شکل (6). آغاز مسافرت با کجاوه از کاروانسرا

یان

2-2-2-

در شهر مردم بیشتر از الاغ و اسب و قاطر استفاده می کرد . محل کار میرفتند. علما و بزرگان بیشتر از اسب و قاطر استفاده می ند و برای نگهداری چهارپایان در کنار منزل خود طویله ساخته بوند.

طویله محلی بود که حیوانات را در آن جا می کرد . این طویله

شخصی بود در ایام و ساعاتی که حیوان را بیرون نمی بردند در طویله نگهداری می . بیشتر خانه حیاط اندرونی و حیاط بیرونی و در جوار حیاط بیرونی پهلوی در ورودی محل مسقف برای دواب پیش بینی شده بود خانه بدون طویله مثل خانه

طویلہ خصوصی و عمومی - خصوصی برای نگهداری اسب و الاغ و قاطر اهل خانه و جزو اعیان و رجال و روحانیون برای خود مهتر داشتند که کار نظافت طویلہ و آب و علف دادن

طویلہ عمومی - در هر محل و گذر کاروانسراها و طویلہ خانہهایی بود با وسعت بزرگتر که تعدادی چهارپا از اهل محل که دارای طویلہ نبودند نگهداری می یک نفر و یا چند نفر مهتر برای نگهداری و رسیدگی و آب و علف دادن و تیمار کردن اجیر شده بودند که آنها را طویلہ دار میگفتند هر وقت حیوانی مریض می سرزنش مهتر می جستند که او را تعویض و مهتر دیگری استخدام کنند.

جهت مسافرت بین شهرها نیز از چهارپایان استفاده می ی طولانی که اشخاص بخصوص سالمندان و اطفال و زنان و بیماران ن می ند روی پالان الاغ و زین اسب و قاطر سوار شوند وسائلی تهیه و روی حیوان در دو طرف میگذازدند و اشخاص داخل صندوق قرار میگرفتند با نامهای کجاوه - پالکی -

2-2-3- کجاوه

کجاوه عبارت از دو صندوقی که پائین کف آن جمع تر از بالای آن بود و وسیله طناب و یا تسمه چرمی بهم بسته و در فاصله معینی روی اسب و قاطر و الاغ میگذازدند و تسمه از زیر شکم حیوان می گذرانیدند و صندوقها ثابت قرار میگرفت و داخل هر صندوق یک نفر می نشست و بچه کوچکی هم می دارد و این دو صندوق با دو نفر مسافر باید هم وزن و دارای تعادل باشد معمولاً زن و شوهر و بچه کوچک با یک کجاوه مسافرت می کردند و کجاوه دارای روپوش برزنتی و پارچه بدنه و سقف و پرده در جلو داشته که محفوظ

2-2-4- پالکی

پالکی نیز همانند کجاوه دارای صندوق یکسان با همان وضع منتها بدون سقف و پوشش بدنه و پرده و مخصوص مردان که احتیاج به پوشانیدن خود نباشند و در قیمت اجاره کمتر از کجاوه . این وسیله اطاقک روی فیل در هندوستان البته آویخته در دو طرف حیوان بارکش.

2-2-5-

تخت روان اطاقکی چوبی روپوش دار باندازه یک قالیچه بزرگ باد و تیرچوبی بلند در دو لبه زیر شاسی اتومبیل که سرهای آن بطول قد یک چهارپا اسب و یا قاطر بیرون آمده بود وسط دو شاسی اسب و یا قاطر و یا شتر یکی در جلو و یکی در عقب تخت روان با تسمه چرمی می گرده حیوان وسیله خاموت حمل می گردید.

در این تخت روان چهار نفر می د راحتی داخل آن بنشینند اکثراً مخصوص دولتمردان و پولداران که زن و شوهر و فرزندانسان در آن جا می گرفتند و آزاد باشند و با بستن دریچهها و افکندن پرده می . یک نفر و یا دو نفر مهتر و یا مستخدم پیاده و یا سوار بر الاغ و یا قاطر در کنار تخت روان مواظب حرکت

حیوان‌ها بوده و امر بر سرنشینان نیز بودند و این بهترین و راحت‌ترین و تجمل‌ترین وسیله مسافرت آن روزگاران

2-2-6-

عماری همانند تخت روان ولی باریکتر و تیرکها (شاسی) کوتاهتر که حیوان دو نفر یکی در جلو و یکی در عقب دسته را روی شانه میگذارند و در ی نزدیک و داخل شهر اغلب بیماران و سالمندان را حمل می‌کرد . مانند حاجیان پیر و مسن برای طواف دور خانه کعبه که وسیله دو نفر داخل محفظه حمل می .

مسافرت با کجاوه و پالکی و یا تخت روان بین گاه که 5 6 یک روز طول می‌کشید. یده صبح حرکت می‌کردند و قبل از غروب آفتاب هر منزل بین راه که می‌رسیدند شب می (می‌کرد) مسافری استراحت می‌کرد . مهتر و خرکچی‌های و چارواداران مشغول آب و علف دادن و تیمار دواب می . ند اگر نعل سم حیوانات میخ آن لق و یا کنده شده و یا شکسته در منزلگاه وسیله نعلچی‌گران کاروانسرا ترمیم می‌گردید و زیرپالان حیوان مجروح را روغن مالی () می‌کرد 3 4 28 الی 30 روز طول می‌کشید و همین مقدار برگشتن باید راه بروند و منزل به منزل طی طریق کنند اگر بیمار نشده و تلفات نداشته و گرفتار قطاع الطریق () نشده باشند با آن صدمات و خطرات که تا هفته‌ها باید پس از رسیدن به منزل استراحت کنند.

2-2-7-

گاری اولین وسیله چرخ‌داری بود که بعد از چهارپا یعنی اسب، قاطر، الاغ و شتر مورد استفاده قرار گرفت و کار رفت و آمد و حمل و نقل انسان و کالاها از طریق چهارپا به گاری تبدیل شد.



شکل (7).

گاری در انواع مختلف ساخته می‌شد و مورد استفاده قرار می‌گرفت که از آن جمله می‌توان به موارد زیر :
 1- گاری معمولی 2- گاری تجاری و مسافرتی 3- گاری پستی 4- دلیجان 5- گاری نقلیه ارتش با
 6- ی آب کش (آب شاهی) 7-

کار ایاب و ذهاب و حمل و نقل انسان و اشیاء و امتعه از طریق چهارپا به گاری و درشکه تبدیل شد.

– گاری معمولی

گاری وسیله چوبی و سفت با ئی پرئی و دورفلزی و کف و بدنه تخته روسی بدون فنر که می تا چندین خروار بار حمل کنند. این نسبتاً مسطح بدون کوه و سنگلاخ در هم از همان کاروانسراهای بین راه در خارج شهر استفاده می . هدایت کنندگان کاری را گاریچی و یا سورچی می نامیدند.

با ازدیاد گاری چی کم کم به مسافرکشی هم پرداختند و توانستند مسافرانی را نیز بخود جلب کنند. سرعت و سهولت که کمتر کسی حاضر می فضائی باز مسافرت با اسب و قاطر و الاغ که اختیارش دست سوار شونده بود رها کرده در محفظه محصور و همراه عده مزاحم و ناجور یکجا بنشیند آنهم با تکانهای شدید گاری. کم کم آنهایی که مرکب خصوصی نداشتند و یا می واستند خانوادگی مسافرت کنند ب شدند که دسته جمعی و فامیلی یکجا سفر کنند و در روی گاری می ند به نوحه و عزا و خواندن زیارتنامه بپردازند، تا بتدریج صورت عمومی بخود گرفت. کار

– گاری تجارتنی و مسافرتی

ی بارکش ساده بود منتها دارای پوششی در بدنه و سقف با پایه و کمانه چوبی و دارای پوششی از پارچه و برزنت و چادر اطلاقی درآمده بود و از ریزش باران و تابش آفتاب جلوگیری و بار و مسافر حمل و نقل می کرد عمومی از داخل شهرها در گاریخانهها که عهده

دور و نزدیک میرفتند و یک نفر گاریچی و بعضاً یک نفر شاگرد که کار مهتری اسبها را هم انجام می مسئولیت از ابتدا تا انتهای مسافرت . شکست و بست و بدنه و سقف پیش میآمد که در کاروانسراها وسیله کارگران مربوطه تعمیر می گردید و اغلب برای شکستن چند پره چرخ چوبی ساعتها و بلکه روزها باید مسافرین در بین راه منتظر بمانند تا گاریچی کاری بکند و اغلب باید تا منزل چند فرسخی چرخ را ببرد تعمیر کند و برگردد و یک روز و دو روز طول می کشید و مسافرین در بیابان سرگردان بودند.

مسافرت با چهارپا و یا گاری بسیار خسته کننده و کشنده بود و مسافرین باید تحمل بین راه را داشته باشند، آنها که ترک شهری را می کردند و یا آنها که عاشق زیارت قبر ائمه اطهار بودند که خستگی و رنج سفر را برای رسیدن به آرزوهای درونی خود تحمل می کرد . با چهار اسب کشیده می .

– گاری پستی

گاری پستی هم آند گاری تجارتنی بوده و توسط عده کنتراتیچی در اختیار پستخانه قرار داشت و پاکات پستی و مرسولات و امانات پستی را از شهری ب دیگر حمل می کرد . کنار مرسولات نشانیده و براه خود ادامه می .

گاری پستی نیز با چهار اسب کشیده می و در بین راه از کاروانسراها استفاده می و کمتر توقف می کرد و با سرعت در حرکت بود و در منزلگاه توسط کنتراتیچی اسب تازه نفس در اختیار گاریچی قرار میگرفت که مرسولات و امانات پستی را سریع

– دلیجان

دلیجان مانند گاری تجارتي و پستی در ساخت اولیه با تفاوت جدا بودن محل نشستی گاریچی از مسافرین یعنی در جلو محلی برای گاریچی و یک نفر هم بغل دستش پیش‌بینی شده بود و مسافرین داخل اطاق عقب که دارای روپوش و پرده و پوشیده بودند می‌نشستند و داخل دلیجان فرش و زیلو پهن می‌کردند و دور آن پستی قرار می‌ها یکجا دلیجان را اجاره می‌کرد (دربستی رفتن و برگشتن و توقف) و در اختیار خود داشتند وسیله راحت ر با فتر و زیربندی محکم بدون شکست و بست و ی دور لاستیک (رزین) تکانهای ناراحت‌کننده و وسیله چهار اسب و اغلب 8 اسب کشیده می . یک نفر سورچی هدایت‌کننده دلیجان و یک نفر شاگرد یا مهتر جهت انجام کارهای مسافرین و تیمار اسب دلیجان و روغن زدن به توپی هرزه گرد وسط دوچرخ جلو که در گردش براست و چپ خشک نباشد و براحتی برگردد

دلیجان وسیله راحت و مطمئن بود مخارج و اجاره آن گران‌تر از سایر ها بوده است تا اوایل حکومت رضاخانی مشغول کار در جاده‌ها مخصوص تهران اصفهان و تهران شیراز و تهران مشهد ب

– گاری نقلیه ارتش با اسب مجار

یک ی کلفت و محکم و بدنه چوبی از تراورس روسی و بلند برای حمل و نقل نفرات ارتش و حمل مواد غذایی از میادین جهت سربازان در پادگانها وجود داشت و 4 8 اسب آنرا می‌کشید. و سنگینی آن این بود که اسبهای کشنده خریداری شده از قفقاز و ترکیه از نژاد اسب مجار که دارای جثه بزرگ و بلند قد با اندامی کشیده و پای کلفت و قوی و سم بزرگ، در حرکت محکم و با وقار مخصوصی پا بزمین می‌کوبیدند و بیشتر این اسبها توپهای سنگین جنگی حمل می‌کردند و در سان و رژه ایام مخصوصی اسفند روز کودتای 1299 شمسی در جلالیه (پارک لاله فعلی) در کشیدن توپهای سنگین قشون و نظامیان خودنمائی می‌کردند با رنگهای سفید و قهوه و خاکستری یک قد و یک شکل و مچ پایشان را رنگ و حنا می‌بستند که خوش‌رنگ باشد بخصوص سفیدپایشان که خوش می و به مچ پا روی سم آنان گیتتر سفیدرنگ می‌بستند ابهت و جلال مخصوصی پیدا می‌کرد . سم اسبها را نیز رنگ مشکی می‌کرد .

–

های کوچکتر از لحاظ طول و پهنا و فقط مخصوص حمل بار در شهر و نزدیک برون شهری و با یک اسب و یا الاغ کشیده می و این اواخر بعلت گرانی اسب و الاغ و نگهداری و خرج علوفه و جو و خرج طویله و آسفالت شدن خیابان دواب را رها کرده توسط انسان کشیده میشود. هائی که از لحاظ تربیت اجتماعی و انسانی و دین و مذهب و خلق و خوی انسانی دست کمی از همان حیوانات قبلی ندارند. اینگونه با همان وضع قبلی هنوز مشغول کار هستند.

– های آب کش (آب شاهی)

یک نوع گاری دوچرخ با یک اسب بود که یک بشکه بزرگ افقی داخل گاری گذارده و شیر بزرگی به لبه آن وصل و در محل‌های قنات داخل شهر بشکه را پر کرده و به درب منازل و نانوائی و قهوه‌خانه و چلوکبابی میبردند و با سطل توزیع می‌کردند و هر سطل یک ریال می‌گرفتند.
پس از لوله کشی شهر به آب سد کرج و لتیان کار بشکه آبی‌ها هم پایان گرفت.

2-2-8- درشکه و کالسکه

از جنگ بین‌الملل اول بود که در قشون‌کشی‌های روسیه به ایران گاری و درشکه شناخته شد. انواع مختلف و بعداً درشکه و کالسکه به ایران وارد گردید.

درشکه و کالسکه در ابتدا پیشکش به درباریان و طرفداران با نفوذشان داده شد کالسکه مقام اشرافی داشت و خاص سلاطین و ولیعهد و شاهزادگان درباری و رجال طبقه اول گردید.

درشکه به رجال دست دوم ارگان دولت و تجار درجه یک طرفدار خودشان وزراء و رجال طبقه اول و حکام از کالسکه کوچک معمولی و علما و تجار و دولتمردان از درشکه و متوسطین و مردم عادی از ی معمولی و تجارتنی و دلیجان در مسافرتها استفاده کردند. از مدتی در ایران ساخته شد و بعد از آن نیز درشکه همانند الگوی ساخت روسیه و کم‌کم ی دورآهن به رزین (لاستیک کلفت) دوچرخ تبدیل شد با صدای کمتر و مسافرتی راحت .

کالسکه دارای دوچرخ پره‌دار در جلو و دوچرخ نیز در عقب با سقف و بدنه چوبی و در دو طرف با شیشه جای نشستن دو بدو مقابل یکدیگر با روکش مخمل و یا چرم خوش‌رنگ و جای نشستن سورچی در جلو و خارج درشکه و کالسکه.

کالسکه درباری در مراسم تشریفاتی مورد استفاده قرار می‌گرفت. و شش اسب دوبدو به پشت یکدیگر کالسکه را می‌کشید و روی اسب اول دو نفر و یا یک نفر رسمی می‌نشست سورچی نیز با لباس تشریفاتی در جای خود قرار می‌گرفت. در پهلوی کالسکه خدمه با لباس مخصوص پیاده و یا سوار بر اسب حرکت می‌کرد . یک رنگ و یک قد و قواره. در پشت کالسکه مخصوص یکدسته سوار بر اسب و نیزه کالسکه را امشایعت می‌کرد غلب برای افتتاح مجلس و اعیاد رسمی استفاده می‌گردید.

رنگ درشکه‌ها مشکی و لبه رنگ طلائی و رنگ و روغن‌های عالی چراغهای چهارطرف شیشه با بادگیر لبه طلائی ابتدا وسیله شمع روشنائی می بعداً وسیله نفت و لامپا روشن می و در دو طرف پهلوی دست درشکه-چی نصب می . با دو اسب نیرومند یک رنگ و سورچی‌های قفقازی ترک زبان اصلاح کرده و سبیل کلفت با لباس سرمه‌مخمل دکمه‌دار که دکمه آخر را روی شانه می‌بستند با کلاه پوست بره و نیم چکمه چرمی بیا کرده، راست و درست روی صندلی جلو مخصوص ب خود می .

درشکه با دوچرخ کوچک پره‌چوبی در جلو و دوچرخ بزرگ نیز در عقب با لاستیک دور چرخ. مالک درشکه می‌کردند و هدایت‌کننده درشکه را درشکه‌چی و سورچی نامیدند درشکه‌ها با دو اسب کشیده می‌ودر اواخر بعلت گرائی اسب به یک اسب تبدیل شد.

کار اتومبیل ی تاکسی درشکه ها کار می کردند و شماره آنان را مالکان تاکسی خریداری و نمره تاکسی کردند و درشکه نیز منقرض گردید.

: دارای دوچرخ و محلی برای نشستن عرابه ران بدون جایگاه درشکه چی با یک اسب کشیده می

ها شماره شخصی داشت و اشخاص مالک املاک در شهر و ده ب می کرد

می نند بنشینند. مانند درشکه دارای کروک و تاشو بود و در تابستان و هوای خوب آنرا می - خوابانیدند. و بعلت داشتن دوچرخ در هر کوچه قابل عبور و گردش سریع به چپ و راست بود. بعد از ورود اتومبیل به حد وفور که مالکان ملک و املاک صاحب اتومبیل شدند عرابه نیز کنار گذارده شد.

اربابان درشکه دار که هر یک چند دستگاه درشکه داشتند برای رفت و آمد خود یک عرابه داشتند که از آن می کرد .

محل توقف شبانه درشکه جدا بود، چون خود را هم شان گاری و گاریچی نمی .

گاریچی ها مردمی عامی و بدون سر و وضع با لباس کهنه ریش و موی ژولیده بدلباس بددهن فحش بده فحش - کش با سروصدا تازیانه و شلاق بدست، مصالح ساختمانی و خاک بر و یخ کش از

یخچال .

درشکه چی و کالسکه چی چون اصلیت آنها از قفقاز روسیه آمده بودند مردمی ترک زبان شیک پوش با کلاه پوست بره و نیم تنه ماهوتی و یا چرمی یقه دکمه دار که تنگ دکمه را می بستند و آخرینها دکمه را در شانهِ می آوردند اغلب چکمه و نیم چکمه بپا داشتند برعکس گاری چی که شل و ول روی گاری و یک پهلو می پای آویخته و درشکه چی شق ورق سینه بالا سر بالا و محکم قنوت ب در جای خود قرار می - گرفت و جایی برای خود میان مردم باز کرده بود، سالها درشکه در تهران و شهرستانها کار کرده تا بترتیب بعد از جنگ جهانی دوم بعلت گرانی علوفه و جو و عدم احتیاج بعلت اسفالت خیابا دو اسب آن به یک اسب تبدیل گردید.

در تهران در محلهای مختلف درشکه هائی ساخته شده بود که هر درشکه دار که او را ارباب نامیدند چند دستگاه درشکه مالک بود و برای هر درشکه یک درشکه چی که دخل روزانه میگرفت اغلب این اربابان درشکه درشکه شتند و یا زمینی و یا محلی را اجاره کرده بودند. در هر درشکه خانه محوطه بزرگی بود با هائی در اطراف که درشکه و اسب را در آن جا می

هر درشکه خانه یک و یا چند نفر مهتر مسئول نظافت و تیمار اسب فه آنان بود و آماده کردن درشکه و تحویل به درشکه چی هر روز صبح.

در داخل و کنار شهر درشکه هائی بود که بعد از جمع آوری درشکه به تعمیرگاه اتومبیل و توقفگاه آن تبدیل گردید.

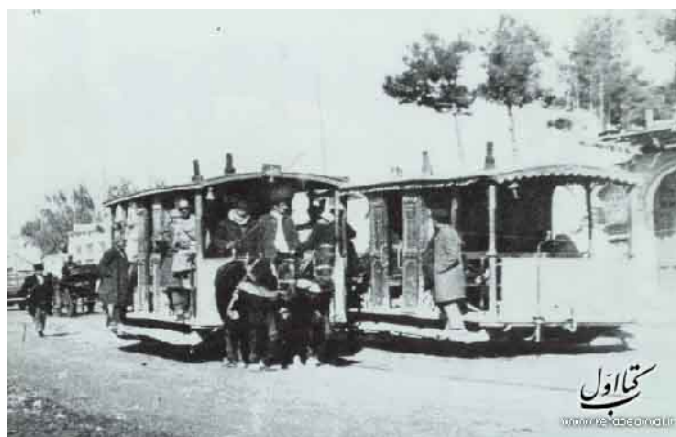


شکل (8). ای از درشکه

این وسیله های نقلیه تا حکومت آخرین پادشاه سلسله قاجاریه مشغول کار بود و بعد از آن نیز در حکومت رضاخانی مورد استفاده بوده است.

2-2-9- واگن اسبی

غیر از گاری درشکه و کالسکه وسیله نقلیه چرخدار جدید شهری واگن اسبی بود که با اسب کشیده می . این وسیله های نقلیه، روی خط آهن و مسیری معین در رفت و برگشت، سا



شکل (9). واگن اسبی

ناصرالدین شاه قاجار در سفر اول خود به اروپا با دیدن واگن اسبی که روی ریل حرکت می کرد و تراموای که در خیابان ها و بیرون شهر رفت و آمد داشت، با کمپانی ریش و بلژیک با چند کمپانی قراردادهایی بسته و ترتیب شروع به کار این وسیله ها کار انداختن واگن اسبی شهری و قطار مسافربری خارج شهر داده شد.

مسیر خط واگن اسبی

1- سبزه میدان خیابان ناصریه میدان توپخانه خیابان لاله

کوچه رفاهی

2- سبزه میدان خیابان ناصریه میدان توپخانه خیابان چراغ برق (امیرکبیر)
راه امین حضور خیابان ماشین () جنب گارماشین

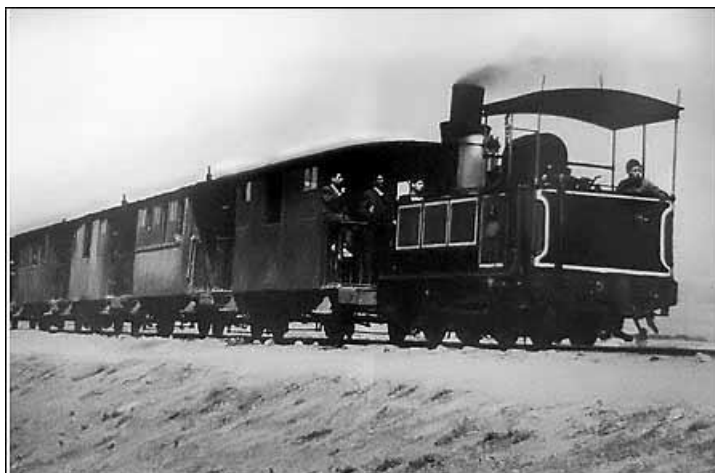
3- سبزه میدان خیابان ناصریه میدان توپخانه خیابان سپه میدان باغ

4 - میدان توپخانه خیابان سپه خیابان حافظ میدان شاپور

واگن اسبی شهر را به مرکز شهر میدان توپخانه بازار و سبزه میدان وصل می کرد و کسبه بازار و خیابان ناصر خسرو و امیرکبیر با آن رفت و آمد داشتند.

2-2-10- ماشین دودی

که در بحث واگن اسبی گفته شد ناصرالدین شاه قاجار در سفر خود به فرنگ با دیدن وضع خیابان یله های نقلیه شهری و برون شهری کار انداختن آن یله های یله داشت و با کمپانی های سازنده وارد مذاکره شد. برای گرفتن امتیاز از شاه ایران به ، از طریق درباریان همراه شاه قاجار و دادن مهمانی تلاش بسیاری نمودند و در نهایت، کمپانی فرانسوی و بلژیکی موفق به دریافت امتیاز 60 کار انداختن خط آهن ایران گردید.



شکل (10). ماشین دودی

قرارداد اولین خط آهن تهران به شهرری در سال 1883 میلادی مطابق با 1261 ی شمسی بین ایران و شرکت فرانسوی- بلژیکی منعقد گردید. (114)

قرار برکشیدن خط آهن از جنوب تهران به حضرت عبدالعظیم (قطار زیارتی) تهران به تجریش و نیاوران (قطار سیاحتی) قطار شمالی ب یی تند تهران- شمیران و عدم امکان کار و کمی بودجه کردند.

2-2-11- بی سیکلت – دوچرخه رکاب

1300 شمسی توسط انگلیسی‌ها به ایران آمد. ابتدا در محوطه میدان مقابل سفارت انگلیس خیابان منوچهری و در میدان مشق میدان توپخانه سبزه میدان و ارک مرکز شهر ، با دوچرخه نمایش هایی که چنین وسیله و چنین حرکت یی را ندیده دسته دسته پیر و جوان برای تماشا می . مرکب یی که نام مرکب شیطان بر آن ها نهاده شد و راکب آن را با آن صورت و اندام نیکو و کارهای انجام داده روی دوچرخه بچه شیطان می نامیدند.

2-2-12-

بعد از انواع دوچرخه که از خارج وارد ایران گردید یک نوع دوچرخه که وسیله موتور تک سیلندر سوخت بنزین بنام موتور گازی با قدرت ک 5 وارد کشور شد که جای رکاب زدن دوچرخه سوار سوخت بنزین و اضافه نمودن گاز که در دسته فرمان جای دا جلو حرکت می . راکب علت عدم استفاده از رکاب زدن پای خود را روی تنه می جا که دوچرخه توان دارد می در چپ و راست و میان وسیله های نقلیه موتوری با ویراژ حرکت می کند و با کم ترین اشاره و تماس با وسیله نقلیه دیگر روی زمین می .

2-2-13- موتورسیکلت

موتورسیکلت نیز پس از دوچرخه با موفقیت توسط کمپانی انگلیسی به ایران وارد گردید. در ابتدا کمپانی انگلیسی تعدادی موتورسیکلت با مارک

جوانانی که پیش تر دوچرخه خریده تعادل خود را حفظ کنند با دیدن موتورسیکلت خواستار خرید

موتورسیکلت برخلاف دوچرخه که جزو وسیله های نقلیه کندرو بود از جمله وسیله های نقلیه تندرو محسوب می شود که بسیار متنوع و لذت

2-3- ورود اتومبیل به ایران

در سفری که مظفرالدین شاه قاجار به فرنگ نمود اتومبیل بی را دید که وسیله موتور و چرخ همانند کالسکه ولی بدون اسب کشنده حرکت می کرد . سوار شد و در خیابان درکنار شوfer حرکت کرد و بدین ترتیب ، مشتاق داشتن چنین وسیله گردید. و با کمپانی های مربوطه مذاکره نمود و دو دستگاه از را خرید که بعد ایران فرستاده شد.

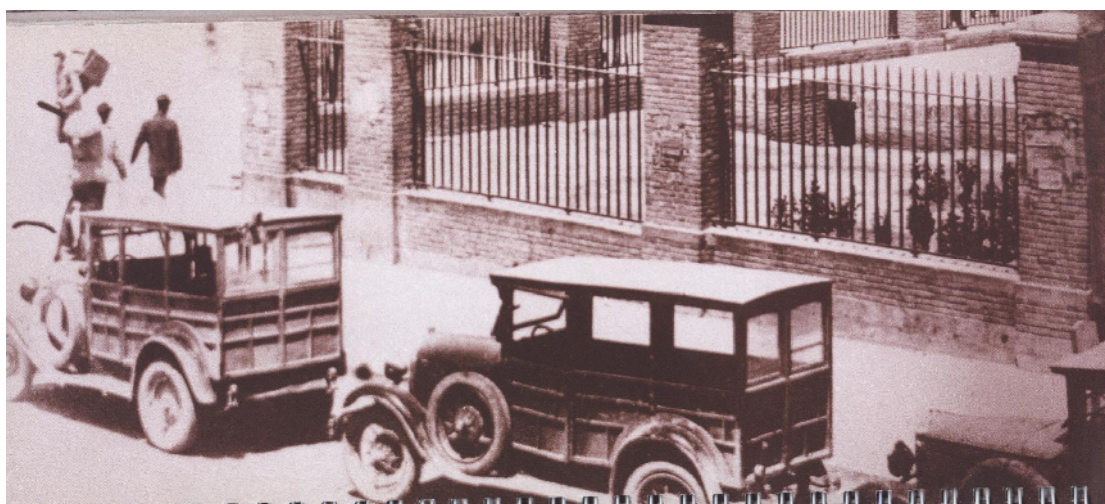
دو دستگاه اتومبیل از راه روسیه و بندرانزلی به خاک ایلی ولی یکی از آن ها رو و کوهستانی ایران، در بین راه ماند دیگر زیاد به تهران رسید . اتومبیل کالسکه آتشی نام نهاد که با دو نفر شوfer و دو نفر مکانیک ایران .

2-4- ورود اتومبیل وانت سیمی () به ایران

اتومبیل های کوچک « » وارد ایران شد که شبیه وانت بارهای امروزی و دارای سقف سازی و در و شیشه به جای بدنه مفتول بافته شده مشبک پیچ و مهره شده بود که از افتادن بار و مسافر جلوگیری می کرد . ظرفیت این کامیون های کوچک و تندرو 1 د که در بین اتومبیل های وارداتی جا باز کرده بود و خریداران بسیار .. خاصه این که در آن زمان هم بار می حمل می کرد زیرا با ورود اتومبیل لاری

های تجارتی و دلیجان و کجاوه و پالکی بو و با رسیدن ماشین لاری برای کسانی که کرایه بیش تری می پرداختند و قصد زودتر رسیدن به محل مقصدشان را داشتند وسیله مناسبی بوده است.

اتاق، موتور و قطعات محرکه کامیون تکمیل دار و تبدیل به شوسه کار و درآمد زیادتری نصیب جدیدتری وارد بازار گردید و با تسطیح جاده دارندگان آن گردید و کامیون داری رونق بسیار گرفت.



شکل (11). کامیون لاری

با ورود کامیون به شبکه حمل و کم کم گاری ها کارشان کساد گردید و کم کالا، صیفی میوه پیدا می شد که از گاری و چهارپایان استفاده کند، دارها و چهارپاداران هم در میان کامیون و کار می کردند و روزی خود را ب دست می .

جهانی دوم (1320-1324) احتیاج وسیله های نقلیه سنگین بسیار چشم گیر شده بود و کامیون های ایران مشغول رفت و آمد بودند و شغل بسیار خوبی شده بود.

که ایران را اشغال کرده بوند

شمال ایران

سال به روسیه

بیش تر یله های

با کامیون های استود بیکر ارتش متفقین حمل می کردند. احتیاج مبرمی به راننده داشتند که

کامیون

شمال حمل نمایند از این جهت بیش

کرمانشاهان کردستان بختیاری که رانندگی می ، جهت پیدا کردن کار به بند

بوشهر و بندرعباس می رفتند و کامیون صورت کاروان حمل می کردند.

در مسیری که کاروان متفقین از تهران عبور می کرد م اتومبیل ها مجبور به توقف بودند و کسی جرأت

نزدیک شدن به کاروان را نداشت. رانندگان کامیون هم با غرور خاصی شق رانندگی می کردند. این

رانندگان تا حدود آخر جنگ در خدمت متفقین بودند و بعد توانستند خود کامیونی تهیه و مالک شوند و ب کار

کامیون نندگی کامیون اشتغال ور .

2-5- کمپانی فروش اتومبیل (نماینده)

نماینده نامی است که بعدها بر روی فروشندگان دست اول اتومبیل کمپانی نهاده شد اولین

کمپانی اتومبیل در خیابان چراغ برق (امیرکبیر) بوجود آمد در دو دهه مغازه که یکی اتومبیل به نمایش گذارده

شد و دیگری دفتر کار و فروش و پذیرش سفارش و جهت تاسیس آن در این محل ب مناسبت وجود گاریخانه

درشکه خانه در خیابان اکباتان پشت خیابان چراغ برق که هنوز

کار بودند.

اولین کمپانی فروشنده سواریهای (فوردکروکی) بعد از آن در همان خیابان برق کمپانی ()

از آن کمپانی بیوک و دوج و سیستم های دیگر که ابتدا در همین خیابان احداث شدند و بعداً به خیابان

و فردوسی و چند خیابان دیگر کشیده شدند.

کم کم کمپانی و نمایندگی های سایر کشورهای سازنده اتومبیل موسسه و دفتر نمایندگی ایجاد کرده و

تبلیغات نمودند و حتی بعضی از آنها اقساط طویل المدت اتومبیل می فروختند از کشورهای اروپائی و ژاپن و

آمریکا و روسیه که سیل 1320 فراوان نمایندگی تاسیس و ب

مستقیم اتومبیل با انواع م .

های مختلف با نامهای پونیتاک - کادیلاک - هودسن و فیات و دوج و غیر و وارد بازار نوین فروش اتومبیل شده و بارکش سیمی لاری هم با وضع بهتری و تخفیفات بیشتری وسیله نمایندگان به خریداران عرضه میگردد تا هر چه بیشتر بتوانند جلب مشتری کنند.

روی کارآمدن حکومت جدید در ایران و عریض و شوسه شدن جاده

شد که هر کس که دستش به پول میرسید از گاریچی و درشکهچی و شوfer و گاریخانه دار و درشکه طویله دار که با حمل و نقل و اسب و الاغ و قاطر سروکار داشته باشند یکی از این اتومبیل را خریداری و صاحب مقام مالکی اتومبیل شود.

اتومبیل ی دیگری که کمپانیها به رضاشاه پیشکش داده بودند. رویز رویس -
انواع دیگر بود که در گاراژهای سلطنتی با کالسکه مخصوص و درشکه های انگلیسی در سر پوشیده قصر فیروزه نگهداری می و در حال حاضر در اختیار مسئولین جمهوری اسلامی ایران است.

2-6- اولین اتومبیل مسافرکش شهر تهران

1300 شمسی وسیله نقلیه چرخ دار جابجائی مسافران شهر تهران منحصر به واگن اسبی که در 4 خط و مسیر خیابان ی مستقیم و دارای خط آهن، و همچنین درشکه ی که در تمام خیابان و کوچه می توانست رفت و آمد کنند بوده است.

1300 با ورود اتومبیل وسیله کمپانیهای خارجی و تعیین نمایندگان فروش و تبلیغات وسیع برای اتومبیل 4 نفره وارد ایران گردید. هایش برای ثروتمندان و بصورت شخصی و 7 ها برای کار و مسافرکشی شهر و برون شهری در نظر گرفته شد در آن روزگاران یکنوع اتومبیل 7 نفره فیات استیشن وارد شد و بعلی در اختیار یکی از بانکها قرار گرفت بانک نیز تعدادی را بنام (اتوبانک) وارد بازار کار کرد و در اختیار شوferهای با اخذ ضامن و تعهد گذارده در شهر تهران و بین تهران شمیران و بین تهران شهرری و تمام حومه مشغول مسافرکشی شده و در تهران هر مسافر ده شاهی و شمیران و شهرری هر 1 ریالی کرایه مسافرکشی می کرد .

با شروع کار اتومبیل ی فیات (اتوبانک) عده که دارای اتومبیل وانت کار موقع فصل زمستان که بار و مسافر خارج شهر کم بود با قراردادن دو نیمکت در دو طرف اطاق بار در شهر تهران مسافرکشی می کردند و کرایه هر مسافر ده شاهی.

اوایل بهار و تابستان که کار بیرون شهر خوب میشد بیشترشان مسافر شهرستان سوار می کرد کارشان همان گاریخانه هائی بود که قبلاً مسافر و بار حمل می ند در خیابان چراغ برق - سرچشمه و خیابان ری و خیابان مولوی.

این برنامه ادامه داشت تا وسیله کمپانیهای خارجی اتوبوس وارد ایران گردید و تعدادی خط سیر در خیابان کار شدند و شماره اتوبوس از نظمیه گرفتند و نظمیه از کار اتومبیل ی فیات و لاری سیمی و

سایر اتومبیل در شهر جلوگیری و کار مسافرکشی آنها متوقف گردید. و میتوان گفت که این دو نوع اتومبیل اولین مسافرکشی یا تاکسی همگانی شهر تهران بوده است.

اتومبیل ی کرایه حومه برون شهری تهران سابقه طولانی دارد و همزمان با مسافرکشی با اتومبیل فیات و اتومبیل ی فیات و لاری و بعد از آن فورد - - پونتیاک - بیوک در خط تهران شمیران کار می کرد . ایستگاه اصلی مبدا میدان توپخانه مقابل بلدیه و مقابل بانک (انگلیس و ایران و نام بعدی بانک شاهنشاهی و نام بعد بانک بازرگانی نام فعلی بانک تجارت)

ردیف پهلوی یکدیگر مسافر قبول و در مسیر پیچ شمیران - - - - قلهک - - قیطریه - پل رومی - تجریش بعضی ها دربند و نیاوران رفته برمیگشتند مسافرین از اهالی و ساکنین محلهای ذکر شده بودند بغیر از جمعه ها که اهالی شهر برای تفرج به نقاط شمیران میرفتند.

2-7- ورود اتوبوس به ایران - اولین اتوبوسرانی تهران

1300 شمسی و با تشکیل موسسات و کمپانیهای واردکننده وسایط نقلیه متعدد و نمایندگان آنان و فروش نقد و اقساط و شرایط سهل الوصول و دگرگونی در امور مختلف مملکتی که تحرکی به وضع داخلی بخصوص اقتصاد بخشیده بود و شهر تهران نیز بر جمعیت آن افزوده شده و حمل و نقل و جابجائی مسافر شهری با درشکه های موجود کافی نبوده و واگن اسبی نیز فرسوده و سالهای آخر عمر خود را طی می کرد.

ضرورت داشت از اتوبوس که تعداد مسافرین بیشتری را حمل می نماید با قیمت کرایه کمتر از درشکه در شهر مشغول کار و در اختیار مردم پایتخت قرار گیرد. لذا از طرف کمپانیهای خارجی که اتومبیل سواری وارد ایران نموده و کار خود را گسترش داده بودند، تعدادی اتوبوس شکیل مانند لیلاند - برلیه - دانمارک و ماگیروس از کشورهای خارجی وارد گردید و با شرایط نقد و اقساط فروخته شد و با کمک نظمی در شهر مشغول کار و جابجائی مسافر گردیدند، مردم را تشویق به سوارشدن می نند مردمی که اگر جوانها و طبقه نسل جوان و جدیدشان شایق همگامی با پیشرفت و استفاده از اتومبیل و اتوبوس بودند اما سالمندان و خرافه پرستان و مرتجعینشان با آن مبارزه کرده حتی الامکان از سوارشدن اتومبیل چه برای خارج شهر و سفر و چه برای داخل شهر سرباز می .

سالمندان که نمی های دیرینه اسب و الاغ و درشکه و واگن اسبی بکشند اگر چه پدرانشان بر سر همان درشکه و واگن و ماشین دودی هم مخالفت ها کرده آنها را فرنگی و نجس خوانده متعصب - هایشان که درشکه و واگن اسبی را از پدیده های جدید غربی و شیطانی دانسته و استفاده کننده را لعن و مستحق ذاب الهی دانسته بودند.

مخالفین از تعصب و خست چند خیابان را از منزل تا محل کار پیاده می رفتند و از پرداخت دهشاهی کرایه و سوارشدن به اتومبیل و اتوبوس دوری می جستند و آنها هم که یواش یواش تشویق شده و آماده سوارشدن اتوبوس شده بودند با اولین حرکت و سرعت گرفتن اتومبیل دچار تهوع و دل بهم خوردگی میگردیدند، که شوهر و شاگرد شوهر باید آنها را شستشو نظافت کند، هنوز در بعضی شهری بین مسافرین چنین اشخاصی وجود دارد که تمام مسافرین را در طول سفر ناراحت و مشمئز مینمایند.

هر صورت هر چه بود مالکان و رانندگان شاگرد شوفرها تحمل اینگونه مسافری را نمودند و اتوبوسرانی شهری جا افتاد و هر چه بود عقربه زمان به عقب برنگشته و باید قبول نمایند.

با ورود و بکارانداختن ی خارجی مجلل کم کم مردم رغبت زیادتری به سوارشدن و استفاده از آن برآمدند و بنابر احتیاج خطوطی نیز برای آنها از طرف نظمی تعیین گردید. مورد نیز وارد و فروخته و در خطوط مشغول کار شدند.

کارانداختن اتوبوس در خطوط شهری استفاده مادی زیادی نصیب مالکان آن گردید، عده از سازندگان گاری و درشکه و تعمیرکنندگان آن از کامیون ی مستعمل استفاده و با نصب اطاقهای چوبی و تخته ساده و کم خرج روی آن اتوبوسی بوجود آورده فروختند و خریداران در بین شهرها مشغول کار و مسافركشی و جابجائی مسافری را به دهات و شهرها نمودند.

از کارگران سازنده گاری و درشکه که سرمایه بهم د با خرید کامیون ئی که بصورت شاسی وارد ایران میگرددید و در اینجا اطاق بار ساخته و بصورت حمل و نقل بار استفاده میشود، اطاق چوبی بار ی وارداتی خارجی مانند شورلت و دوج با همان الگوی کارخانه با کلاف چوبی و فلزی و بدنه ورق آهنی و در و پنجره و شیشه و صندلی و سیم کشی برق داخل اطاق نمودند اولیه که از کامیون ی مستعمل و شاسی با اطاق کابین راننده استفاده و ساخته بودند اطاق راننده با مسافری مجزا و فقط یک شیشه پشت راننده ارتباط کابین راننده با اطاق اتوبوس برقر .

در ساخت بعدی از شاسی کامیون ی بدون اطاق راننده استفاده و اتوبوس کامل همانند خارجی و راننده در

2-8- ترمینال مسافری تهران

همانطور که قبلاً گفته شد مردم تهران برای مسافرت به سایر شهرها درگذشته از چهارپایان استفاده می کنند و بعداً با قراردادن دو صندوق روی دوطرف الاغ و قاطر و اسب بصورت کجاوه و پالکی و تخت روان و بعداً از گاری معمولی و گاری تجارتنی دلجان خانوادگی و دسته جمعی مسافرت نموده . با ورود اتومبیل-سواری و کامیون و بعداً اتوبوس، از محلهای گاریخانهها که خیابان (امیرکبیر) خیابان ناصرخسرو و خیابان ری و خیابان مولوی بوده و بصورت گاراژ درآمد بود مسافری مراجعه و با اتوبوس بشهرهای می . این جابجائی مسافر وسیله اتوبوس بترتیب با اضافه شدن اتوبوس رونق گرفت، در خیابان امیرکبیر و فردوسی - - خیابان ری - خیابان مولوی هر خیابان با گاراژ حمل و نقل ی نو و کهنه و با اسامی و شرکت ت به فروش بلیط و

می

این رفت و آمد کنندگان مسافری، ترافیک پرحجمی در خیابان

میآورد و همیشه از ساعت های قبل از آفتاب و تا آخر شب این رفت و آمد برقرار بود. 1330

کشور و اداره راهنمایی رانندگی تصمیم گرفته شد کلیه گاراژها به خارج شهر منتقل و فقط در خیابان

مبادرت به فروش بلیط نمایند. تعداد کمی در خارج محدوده شهری که در آن زمان از میدان خراسان و میدان شوش بسمت جنوب و از میدان گمرک و میدان قزوین بسمت غرب بود گاراژهای تهیه و بدانجا منتقل ولی باز محل حرکتشان همان محلها اولیه بود بخصوص در خیابان ی امیرکبیر و فردوسی و ناصرخسرو با تعداد زیاد گاراژ ترافیک سنگین را ایجاد می .

با اینکه مدتی به آنان مهلت داده شد و محلتهائی نیز تهیه و ترمینال جنوب ساخته شده

انتقال عملی نگردید تا اینکه بعد از انقلاب مردمی 1357 هائی که گاراژها فراهم نموده بودند ترمینال جنوب تکمیل و ترمینال غرب در ضلع شمال غربی میدان آزادی با وسعت زیاد ساخته شد و ترمینال شرق در انتهای خیابان دماوند مقابل چهارراه تهران پا 1360

جلوگیری گاراژ و دفاتر آنان تعطیل و ترمینال در 3 کار

امر که اتوبوس می کردند کارشان کساد و مردم شهر برای سوارشدن به ترمینال نخواهند آمد بعد دیدند که چقدر خوب و منظم گردیده و مردم هم عادت به رفتن ترمینال نموده . با شروع و اداره کار ترمینالهای تهران در کلیه شهرها با همین الگو ترمینالتهائی ساخته و کاملاً در یک محل متوقف و هر شرکت دارای دفتر فروش بلیط برای شهرهای مربوط میباشد.

بعداً شرکتها و خورده مالکی به شرکتهای تعاونی تغییر نام داده و اکثرأ رانندگان جزو شرکت تعاونی مربوطه خطوط خودشان هستند و هر خط بصورت تعاونی درآمد است.

دفاتر فروش یکجا و گیشههای جداگانه شهرها بلیط با قیمت ثابت به مسافرین فروخته میشود.

ی هر اتوبوس کارنامه با درج شماره اتوبوس نام راننده و نام راننده دوم برای مسیرهائی طولانی و نام مهماندار در بعضی با ذکر ساعت و تاریخ حرکت قید می گردد و رانندگان موظفند در بین راه به مراکز و پاسگاههای پلیس راه مراجعه و کارنامه خود را ارائه نمایند. ک

این کنترل دائمی از مبدا تا مقصد در امر بهبود وضع و رانندگان و جلوگیری از سرعت و تخلفات عدیده که آنان ثمره زود رسیدن به مقصد باشد موثر گردیده است.

شناخت وضعیت جغرافیایی و اقلیمی ایران



شکل (12). ترتیب قرار گرفتن کشورهای همسایه ایران



شکل (13). تقسیم استانی ایران

3-3-

بخش اعظم ایران در مقیاس جریان عمومی نصف النهار جوی، منطبق بر ناحیه نشست هوا است و به این اعتبار، در یک الگوی یکنواخت توزیع اقلیم، در منطقه کمر بند مناطق خشک و بیابانی جهان واقع شده است، با این وجود، تنوع اقلیمی در ایران بسیار زیاد است.
می توان در ایران تشخیص داد.

1- آب و هوای بیابانی و نیمه بیابانی: وسیعی از سرزمین داخلی و کناره جنوبی ایران دارای این نوع آب و هوا . از ویژگی این نوع آب و هوا وجود دوره گرمای خشک و طولانی است که گاه بیش از هفت ماه از سال را در بر می گیرد. میزان بارش سالیانه در این نواحی بین 30 تا 25 میلی متر متغیر است.

2- آب و هوای کوهستانی: که خود به دو نوع آب و هوای سرد کوهستانی و آب و هوای معتدل کوهستانی تقسیم می .

3- آب و هوای سرد کوهستانی که حدود 40000 کیلومتر مربع از خاک ایران را به خود اختصاص می . میزان بارش سالیانه در این نواحی بیش از 500 میلی متر است.

4- آب و هوای معتدل کوهستانی که حدود 300000 کیلومتر مربع از خاک ایران را به خود اختصاص داده . میزان بارش سالیانه آن از 250 میلی متر تا 600 میلی متر متغیر است.

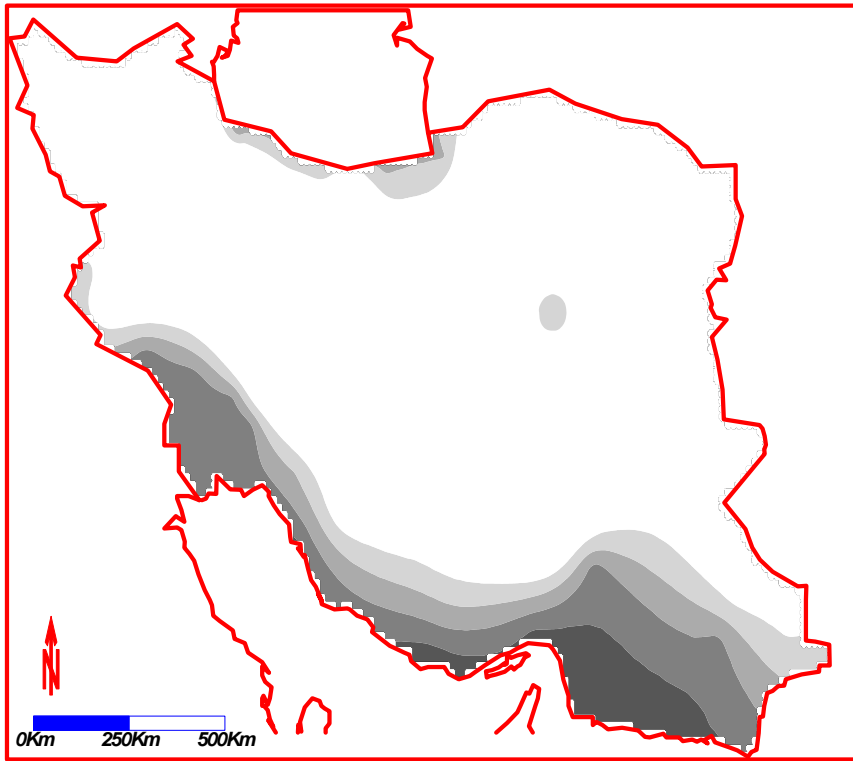
5- : که ناحیه باریک و کم وسعتی میان دریای خزر و رشته کوه البرز . میزان بارش سالیانه در این ناحیه بین 600 تا 2000 میلی متر .

3-4- محیط زیست

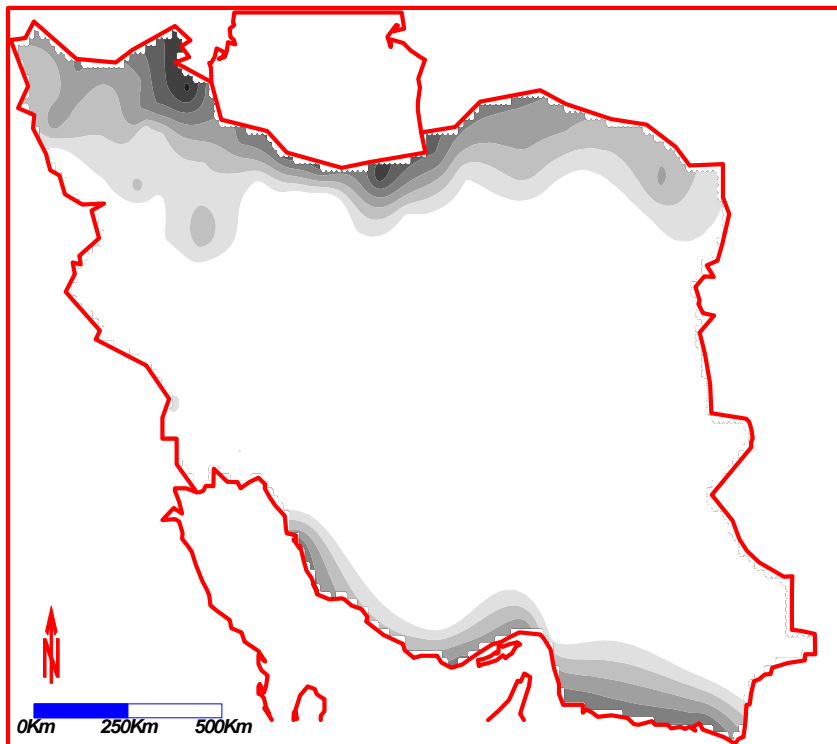
اکوسیستم (زیست بوم) خشکی و دریایی، گونه مختلف حیات، دریا تشکیل دهنده محیط زیست طبیعی به شمار می روند و هر یک به گونه ای در ایجاد شرایط پایداری حیات موثر واقع می .

اگرچه بخش وسیعی از کشور را مناطق کویری و نیمه خشک و فلات مرتفع تشکیل می دهد و میزان بارندگی در سطح کشور کم است ولی ایران از نظر تنوع در محیط زیست طبیعی از وضعیت خوبی برخوردار می . یکی از غنی ترین منابع طبیعی را می توان در کشور مشاهده نمود. ایران از نظر تعداد گونه گیاهی یکی از فلورهای غنی جهان کشور نیز به عنوان یکی از منابع غنی زیست محیطی تلقی می .

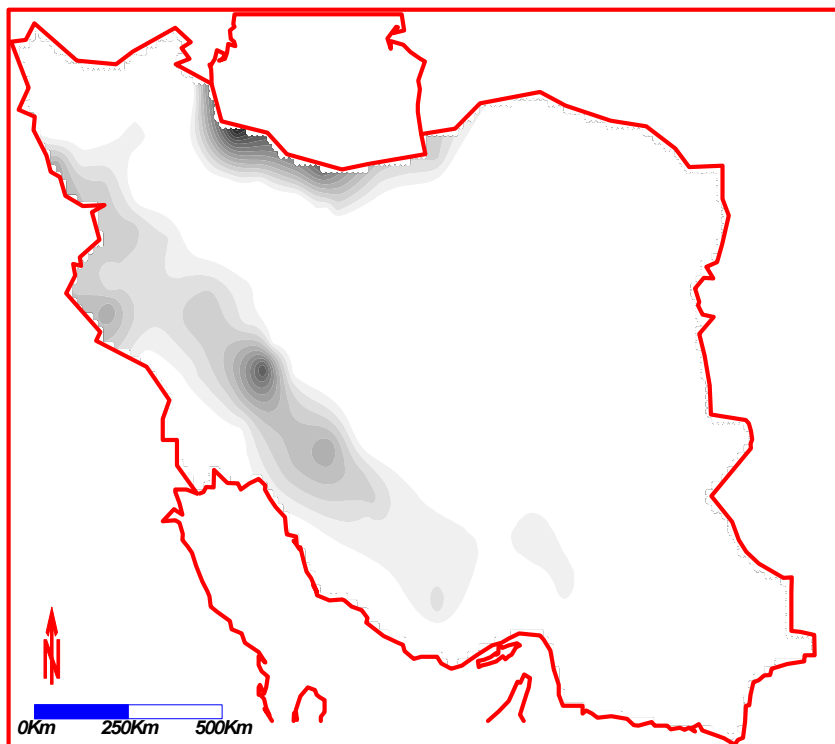
طبق تعریف فرهنگ بین المللی هواشناسی تعریف اقلیم عبارت است از تغییر مجموعه شرایط جوی که به وسیله کیفیت وضع هوا معینی مشخص می . به هر حال اقلیم یک منطقه مرتب دستخوش حوادث غیر متعربه از قبیل سیل، زلزله، یا یک جنگ فرسایشی می .



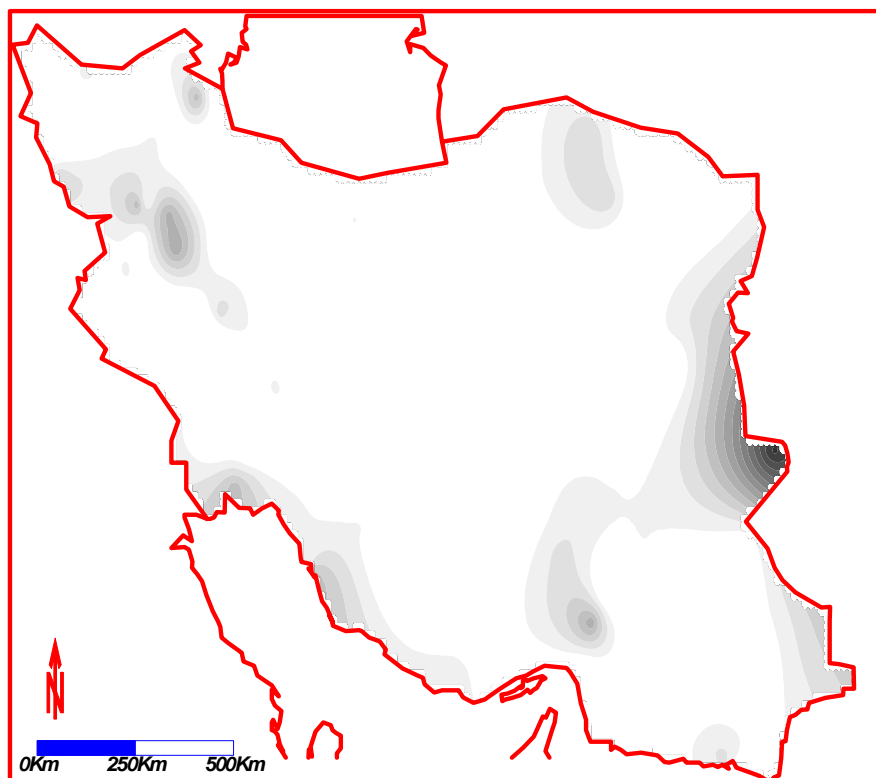
شکل (15). پراکندگی بی



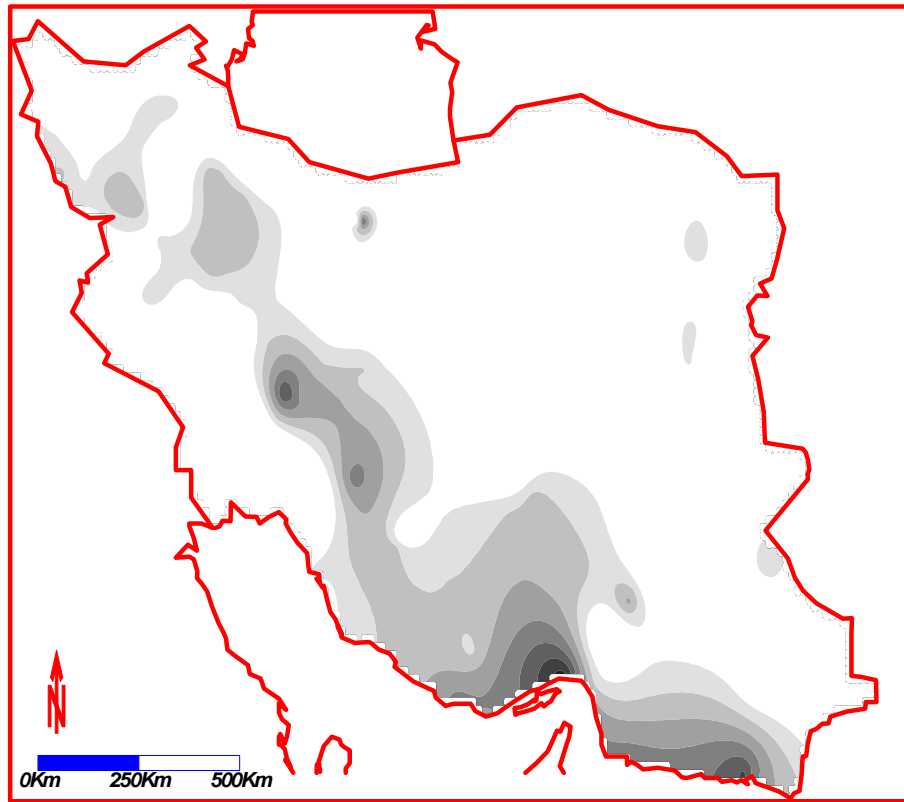
شکل (16). پراکندگی مکانی



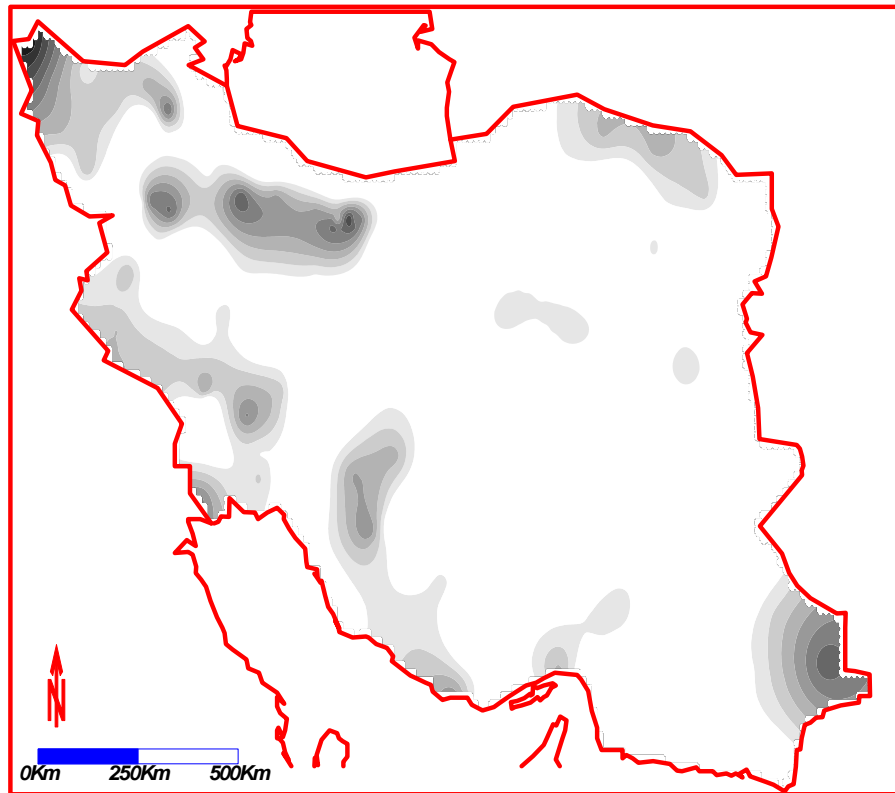
شکل (17). پراکندگی مکانی ی



شکل (18). پراکندگی مکانی



شکل (19). پراکندگی مکانی ی



شکل (20). پراکندگی مکانی

نقشه خوانی و آشنایی با ی ایران

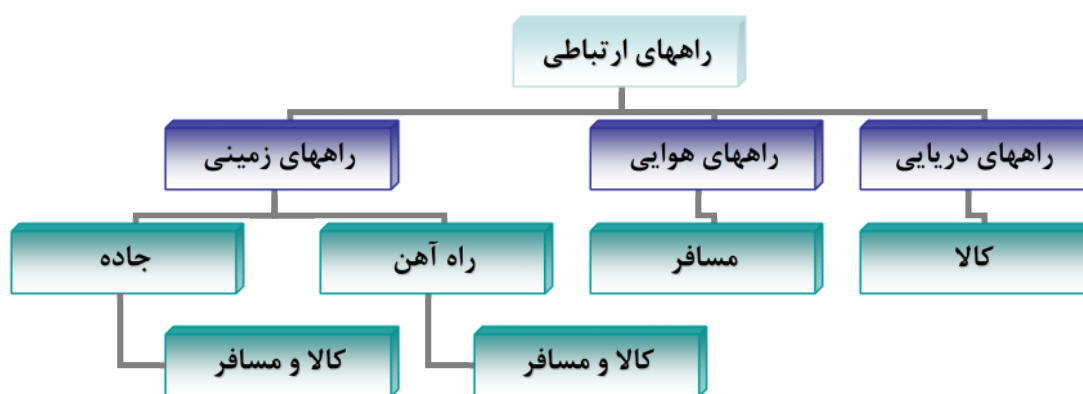
4-5- آشنایی با ی ایران

راه های ارتباطی ایران به سه دسته هوایی، زمینی و دریایی تقسیم می شود. ی دریایی بیش تر جایی کالا استفاده می . کشتی های بزرگ حمل کانتینر از بند مهم ایران نظیر بندر عباس، بندر امام خمینی مختلف در سراسر دنیا حرکت می کنند. چنین کشتی از بندرهای واقع در دریای خزر مانند بندر نوشهر، بندر انزلی، بندر امیرآباد به مقصد کشورهای حاشیه دریای خزر وظیفه جابه جایی کالا را برعهده دارند. ی دریایی برای حمل مسافر در ایران بسیار اندک است.

ی هوایی کشور نیز بیش تر برای حمل مسافر مورد استفاده قرار می گیرند. شرکت های هواپیمایی نظیر ایران ایر، ماهان، کاسپین، آسمان و ... با در اختیار داشتن هواپیماهای ملکی و استیجاری جایی مسافر می کنند. حمل بار از طریق ی هوایی در مقایسه با کل بار جابه جا شده در کشور بسیار ناچیز می .

ی زمینی گسترده ترین شبکه کشور را تشکیل می دهند که برای حمل بار و مسافر مورد استفاده قرار می گیرند. ی هوایی و دریایی موجب شده است تا حجم عمده بار و مسافر کشور از طریق ی زمینی جابه جا شود که این مس ی بین شهری کشور شده است به طوری که میانگین حجم جاده های ایران در مقایسه با سایر کشورها بسیار بالاست.

نیز دلیل دیگری هستند که باعث اقبال مردم به جاده . این مس له متأسفانه باعث افزایش آمار و کشته شدگان و مجروحان ناشی از . شکل (22) تقسیم ی ایران را نشان می .



شکل (22). تقسیم ی ایران

ویژگی های هر کدام از این راه ها به شرح زیر می باشد:

های هوایی

- حجم کم و سرعت بالا
-
- ()
- داخلی و برون مرزی

های دریایی

- و سرعت کم
- حمل کالا
- (توریست)
-
-
- ایمنی مناسب
- حمل کالا و مسافر
- داخلی و برون مرزی
- نیاز به سرمایه گذاری کلان

شبکه جاده

- دسترسی
- 90 یی بار
- 95 یی مسافر
- نقش شبکه یی، سیاسی، نظامی و فرهنگی

در ایران، در شبکه جاده ای 187000 کیلومتر راه که 107000 کیلومتر آسفالت 80000 کیلومتر با رویه شنی . از این حجم جاده 82000 کیلومتر های اصلی فرعی 105000 کیلومتر راه یی . ی کشور در جدول () . برای آشنایی با مفاهیم راه لازم است تا تعریف دقیق را بدانیم . چراکه قوانین در این با یکدیگر متفاوت می

: مسیرهای رفت و برگشت کام

همسطح، با ورودی و خروجی نقاط

آن برای جلوگیری از ورود انسان

یا حیوان مسدود



: مسیر رفت و برگشت کاملا جدا و دارای حداقل 2

غیر همسطح می باشند.



3/65

راه اصلی : هی با عرض حداقل 11



راه روستایی : راه ارتباطی مراکز تولید روستایی به یکدیگر و اتصال آن ی فرعی و اصلی کشور

: راه ارتباطی مع

تراکم جاده در ایران کم 110 کیلومتر در 1000 کیلومتر مربع است که این مقدار کم بیش تر کشورهای در حال توسعه می باشد. تراکم در کشورهای توسعه یافته 500 کیلومتر در 1000 کیلومتر . به عبارت دیگر ایران در مقایسه با مساحت خود، می تواند شبکه های راه های کامل برای افزایش یک واحد به این شاخص می بایست 16500 کیلومتر راه جدید احداث گردد.

یک راننده حرفه ای در طول دوران شغلی خود مجبور است که از ی مختلف کشور عبور کند. بنابراین لازم است آشنایی مختصری با ی کشور داشته باشد. این مسله می در تشخیص مسیر درست و ایمن داشته باشد. ای می بایست مسیر آزاد ی اصلی را در ذهن نگاه دا ی ایران استفاده نماید. بنابراین لازم است تا یک نقشه جدید از ی کشور تهیه نماید گیرد. با استفاده از فاصله شهرها که از روی نقشه به دست می آید، یک راننده حرفه ای می تناسب کرایه حمل بار با مسافت را بسنجد. شکل (23) ی ایران را نشان می . شایان ذکر است که این نقشه قیاس بزر ی ایران تهیه نماید.

شهری ایران (3).

(کیلومتر)	(کیلومتر)	
727	900	
1050	3500	
***	23000	راه اصلی
***	54000	راه فرعی
***	105000	راه روستایی
***	186600	



شکل (23). ی اصلی ایران

4-5- آشنایی با کریدورهای مهم

کریدور یک واژه انگلیسی است که شاید نتوان معادل صحیحی در زبان فارسی برای آن پیدا کرد. مسیری است که (هوایی) یا نانوشته (زمینی) جایی بار و مسافر د استفاده زیاد قرار می گیرد. کریدورهای مهم حمل و نقل بار کشور عبارتند از:

1. تبریز (تبریز به جلفا یا تبریز به بازرگان)
2. (مشهد به سرخس، مشهد به باجگیران)
- 3.
4. یزد کرمان
5. فیروزکوه
6. قزوین
7. شیراز
8. قزوین کرمانشاه
9. کاشان ی سیرجان
- 10.

شکل (24) (32) این کریدورها را نشان می



شکل (24). نقشه کریدور تهران - تبریز



شکل (25). نقشه کریدور تهران -



شکل (26). نقشه کریدور تهران -



شکل (27). نقشه کریدور تهران -



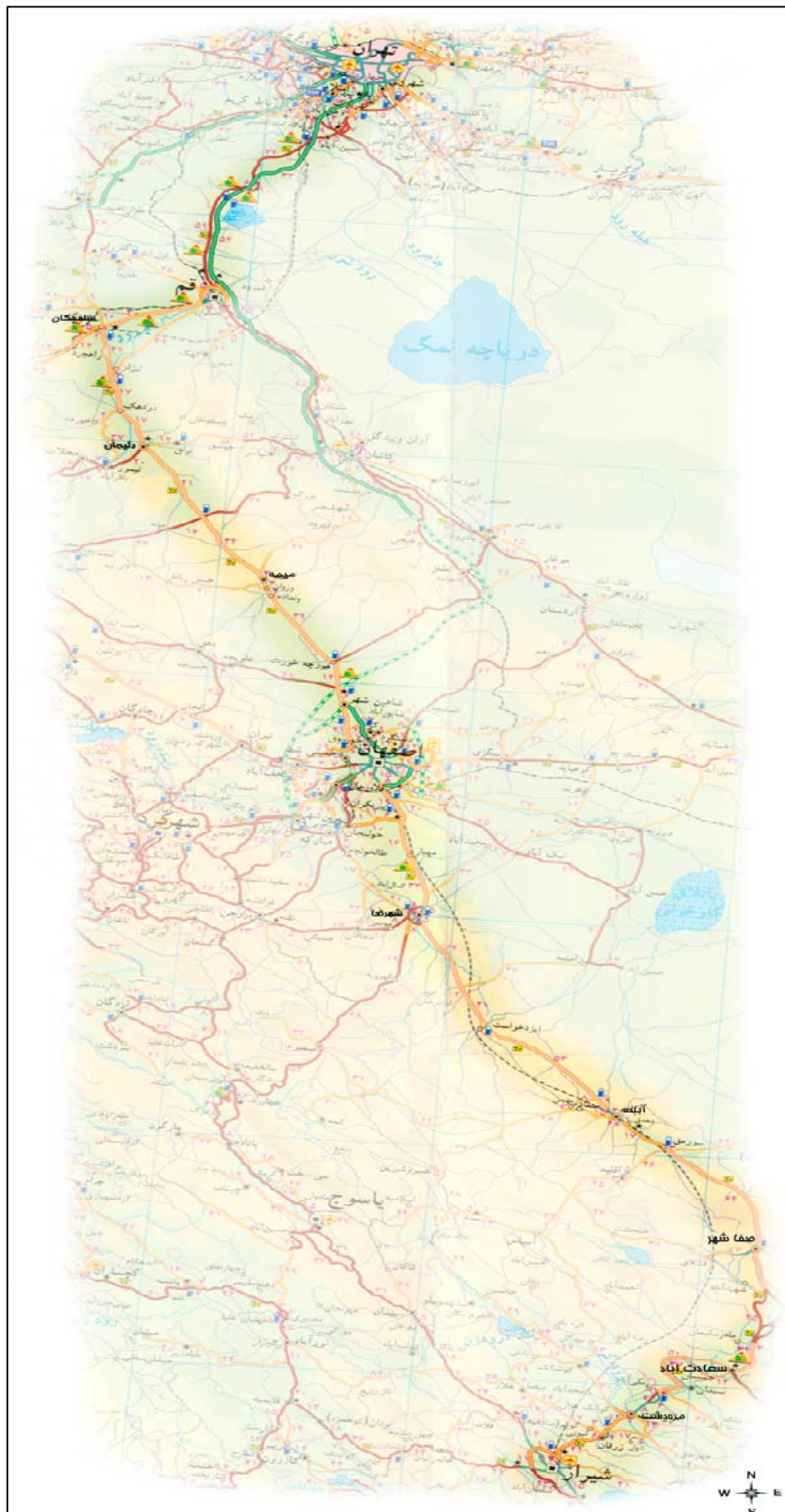
شکل (28). نقشه کریدور تهران -



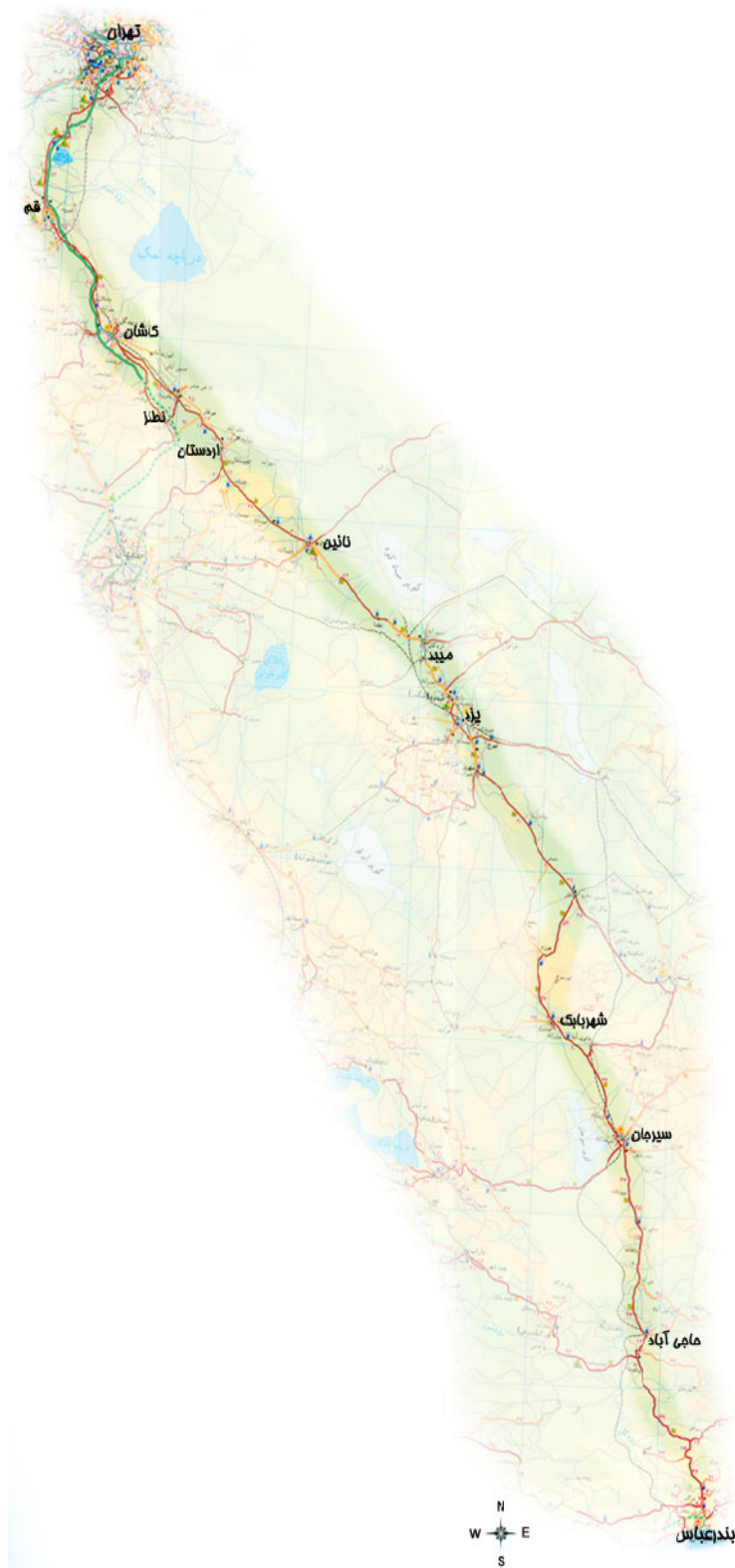
شکل (29). نقشه کریدور تهران -



شکل (30). نقشه کریدور تهران - کرمانشاه



شکل (31). نقشه کریدور تهران - شیراز



شکل (32). نقشه کریدور تهران -

های تشکیل دهنده فعالیت حمل

5- بخش های تشکیل دهنده فعالیت حمل

در شرایط طبیعی برای جابه جایی ای به نقطه دیگر، عوامل زیادی نقش دارند. هر کدام از این رای ویژگی هایی هستند که شرایط جابه جایی را تحت تاثیر قرار می دهند. و نقل مسافر تا حد بسیار زیادی شبیه کالا می . موثرترین آنان در حمل و نقل کالا عبارتند از:

1- شرکت حمل

2-

3- وسیله نقلیه مسافری

4-

این عوامل در حالتی که کنار همدیگر قرار بگیرند، با پیش فرض وجود جاده می توان انتظار داشت که عمل جایی شکل بگیرد. فرایند تشکیل شرکت جایی شکل گرفته است. این فرایند در صورتی که با نیازهای امروزه جامعه تطبیق داده نشود می مشکلات بسیار زیادی برای جامعه باشد. برای این که بتوان به صورت ساده نقش هر کدام از عوامل فوق را در و نقل توضیح داد به ذکر مثالی در این خصوص پرداخته می .

در نظر بگیرید که شما در مکانی با فاصله معین از محل کارتان زندگی می کنید و هر روز می باید فاصله منزل تا محل کارتان را طی کنید. این در حالی است که با رشد امکانات شهرنشینی، تعداد خانوار قابل توجهی در نزدیکی شما قرار داشته باشند و شما نیز وسیله نقلیه شخصی ندارید. گروهی که به دنبال کسب درآمد هستند با آگاهی از این وضعیت با خریدن یا در اختیار داشتن وسیله نقلیه و ایجاد تمرکز در یک مکان (ایستگاه) جایی شما و کسب درآمد (کرایه) از این شرایط خواهند بود. قدر که تعداد مسافران بیشتر می شود تعداد وسایل نقلیه منتظر در ایستگاه نیز بیشتر می . تدریج با افزایش تعداد وسایل نقلیه، رانندگان برای این که بتوانند تحت شرایط مناسبی از نظر رعایت حقوق همدیگر به کار خود ادامه دهند، فردی را در ایستگاه قرار داده و از وی خواهند خواست که وظیفه حفظ نوبت همه رانندگان را برعهده گرفته و به او نیز وجوهاتی پرداخت می کنند. ایش تعداد مسافر و وسیله نقلیه، یک نفر به تنهایی قادر به انجام وظایف خود نخواهد بود و از افراد دیگری برای حفظ نوبت رانندگان کمک گرفته می .

با رشد شعور در زندگی حقوقی و اجتماعی، افرادی که وظیفه حفظ نوبت رانندگان را بر عهده دارند مبادرت به تشکیل شرکتی در این رابطه نموده و در محل ایستگاه امکانات ترمینالی را فراهم می کنند که رانندگان و مسافران بتوانند با حضور و تجمع در این مرکز با رضایت خاطر بیشتر به سفر بپردازند. در مراحل بعدی با افزایش تعداد مسافری و حضور خودروهای دیگر اشخاص دیگری هم امکانات مستقل دیگری را در نزدیکی آن محل بنا کرده و به فعالیت به شکل رقابتی می .

ممکن است در این روند شرکت‌های زیادی در یک رقابت غیرمنطقی و ناسالم در یک محدوده مکانی معینی تشکیل شوند که باعث به وجود آمدن مشکل ترافیک و ناراضی‌های مسافران و شهروندان منطقه گردد. کاهش احتمالی درآمدهای شرکت و نقل قدیمی‌تر در کنار مسایل و مشکلات به وجود آمده موجب می‌گردد که این گروه از شرکت‌ها احساس نگرانی کرده و سعی کنند که اتحادیه‌ای تشکیل و از این طریق محدودیت‌هایی را برای وارد شدن سایرین به این حرفه فراهم سازند. در وضعیتی که این اتحادیه‌ها به هر دلیلی به وجود نیامده باشند، حکومت و در این مفهوم دولت برای ساماندهی وضع موجود و همچنین حفظ حقوق مسافری و شهروندان و فعالان و نقل دخالت کرده و ضوابطی را برای تأسیس و فعالیت شرکت و نقل تنظیم کرده و همه را مکلف به اجرای آن می‌نماید. (ته این امکان که دولت به طور مستقیم مداخله نکرده و در جهت تشکیل اتحادیه‌ها اقدام کند نیز وجود دارد.)

مشاهده می‌شود که به وجود آمدن شرکت و نقل یک پدیده اجتماعی بوده و مورد نیاز جامعه است و جامعه به حضور و نقش آنان نیازمند است. با افزایش جمعیت، تعداد آنها نیز رو به افزایش رفته و البته امکان حیات و بقاء آنان منوط به کسب درآمد است که از این حیث آنان را از یک نقش اقتصادی نیز برخوردار می‌کند.

رانندگان نیز در این پدیده اجتماعی - اقتصادی حضور و نقش فعالی داشته و در بسیاری از موارد پایه فکری و عملی ارایه خدمت به شهروندان در یک مکان بوده و بر اساس مشاهدات به عمل آمده کمتر آیی به تشکیل شرکت حمل و نقل از خود نشان داده و بیشتر مایلند که به شغل رانندگی بپردازند. این گروه طور عمده علاقمند هستند که خودشان به های کاری خود را تنظیم و اجرا کنند. نیز مایلند که در قبال وجهی که می‌پردازند مشکلات خود را قبل از سفر و در حین سفر حل شده ببابند.

5-1- تعریف ها و مفهوم های تخصصی

در زمینه شرکت و نقل داخلی و بین‌المللی مسافر نیز مفاهیم تخصصی زیادی وجود دارند. مفاهیمی مانند بلیط، برچسب توشه، صورت وضعیت، سفرهای درستی و ... تعریف‌های خاص خود را دارند که در این تعریف می :

: تقسیم سطح کشور بر حسب عوامل اقتصادی و حمل

در خصوص ارائه تأسیسات و تجهیزات توسط متقاضیان ایجاد شرکت حمل .

: بخشی از شرکت است که به منظور تصدی قسمتی از فعالیت‌ها و براساس تفویض اختیار از طرف

شرکت مادر فعالیت می‌کند.

شعبه ویژه: ای است که در شهر هم‌درجه و یا در شهر با درجه بالاتر ()

استقرار شرکت اصلی تأسیس می .

فتر نمایندگی شرکت: واحد سازمانی وابسته به شرکت اصلی است که از نظر درجه پائین

مطابق ضوابط سازمان در روستاها یا نقاط محروم تشکیل و بخشی از فعالیت‌های شرکت اصلی را در آن منطقه

. نقاط محروم براساس تعاریف سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مشخص شده اند.

سرویس ویژه: سرویس مسافرتی است که وسیله نقلیه به کار گرفته شده در آن دارای شرایط مندرج در ضوابط اختصاصی سرویس‌های ویژه مصوب سازمان باشد.

نماینده شرکت: شرکتی است که به‌عنوان نماینده شرکت اصلی و براساس قرارداد نمایندگی، مدیریت فعالیت اصلی را در مقصد بر عهده می‌گیرد.

وسیله نقلیه عمومی: در مجموعه مفاهیم حمل‌ونقل مسافری به یکی از انواع وسایل مینی‌بوس، اتوبوس و یا سواری کرایه با پلاک عمومی (نارنجی) اطلاق می‌شود که به امر جابه‌جایی مسافر اختصاص یافته است.

وسیله نقلیه ملکی: یک وسیله نقلیه عمومی است که مالکیت آن طبق سند رسمی قطعی متعلق به اعضاء هیئت مدیره، مدیر عامل یا شرکت باشد.

وسیله نقلیه تحت پوشش: وسیله نقلیه عمومی است که طی قرارداد همکاری بین شرکت و مالک وسیله نقلیه به مدت حداقل یک‌سال با شرکت همکاری می‌کند.

بلیط: بلیط درحقیقت قرارداد حمل بین شرکت و مسافر است که توسط شرکت و یا دفتر فروش آن صادر می‌شود.

قرارداد عرضه بلیط: قراردادی است که به‌موجب آن از طرف شرکت به اشخاص حقیقی یا حقوقی اجازه داده می‌شود در دفاتر فروش بلیط نسبت به عرضه بلیط‌های مسافرتی اقدام نمایند.

دار دو تکه‌ای است که یک تکه آن توسط شرکت به توشه ()

بلیط مسافر الصاق می‌شود.

صورت وضعیت: فرمی است از فهرست مسافران که شرکت برای انجام هر سفر صادر می‌کند و براساس قانون الزام شرکت ده از صورت وضعیت و برنامه در اختیار شرکت قرار می‌گیرد.

سفرهای دربستی: سفرهای دربستی به آن دسته سفرهایی گفته می‌شود که وسیله نقلیه و خدمه آن توسط شرکت از مبدأ تا مقصد در اختیار اشخاص حقیقی و حقوقی متقاضی قرار می‌گیرد.

پایانه اختصاصی: پایانه‌ای است که صرفاً برای استفاده اختصاصی یک شرکت براساس ضوابط سازمان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

پایانه عمومی: محلی است که برای استقرار و فعالیت شرکت

نظر از نوع مالکیت آن، امکان و قابلیت استفاده بیش از یک شرکت مسافری را با تأیید سازم

همچنین در این بخش تعاریفی مانند مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره همان مفهومی دارند که در قانون تجارت شرکت لحاظ مالکیت به انواع مختلفی طبقه‌بندی می‌شود.

شرکت تعاونی: شرکتی است که با حداقل هفت نفر عضو حقیقی و به منظور رفع نیازمندی

بهبود وضع اقتصادی و اجتماعی اعضاء از طریق خودپاری و کمک متقابل آنان براساس قانون بخش تعاونی اقتصاد جمهوری اسلامی ایران برای یک یا چند فعالیت اقتصادی تشکیل می‌شود.

شرکت دولتی: واحد سازمانی مشخص است که با اجازه قانون به صورت شرکت ایجاد شود یا به حکم قانون یا دادگاه صالح، ملی شده و یا صادره شده و به عنوان شرکت دولتی شناخته شده باشد و بیش از 50 درصد سرمایه

شرکت خصوصی: اگر شرکتی نه دولتی و نه تعاونی باشد، خصوصی است.

تیرپارک: مکانی است که در محورهای اصلی و ترانزیت کشور جهت ارائه خدمات مورد نیاز رانندگان، مسافران و وسایل نقلیه به صورت متمرکز احداث می شود. تسهیلات این مکان می تواند شامل تعمیرگاه، درمانگاه، رستوران، مسجد، استراحتگاه، جایگاه عرضه سوخت و پارکینگ باشد.

ای کشور است.

پروانه فعالیت: مجوزی است که توسط سازمان برای شروع و تداوم فعالیت یک شرکت به

می

قرارداد نمایندگی و نماینده: تنظیم قرارداد همکاری مشترک و دوجانبه بین شرکتها یا مؤسسات حمل را قرارداد نمایندگی و هریک از طرفین را نماینده دیگری می گوید.

قرارداد وابستگی: قرارداد وابستگی سندی است که چارچوب همکاری مالک وسیله با شرکت حمل مشخص می کند.

ضمناً تجهیزات مورد اشاره در آیین ها همان تجهیزات موجود در قوانین مدنی است. همچنین اسناد این مطالعه کلیه ضوابط و آیین رایعالی هماهنگی ترابری کشور است که در هر قسمت به

5-2- ساختار تشکیلاتی متصدیان حمل و نقل کشور در وضعیت موجود

براساس قانون اساسی جمهوری اسلامی، همه فعالیت های اقتصادی کشور از جمله فعالیت حمل بخش دولتی، خصوصی و تعاونی تقسیم می شود و شرکت های خصوصی نیز طبق قانون تجارت به هفت بخش تقسیم می شوند که در جای خود به آنها پرداخته می شود. عنوان متصدیان حمل و نقل در کشور شناخته می شوند، تنها شرکت و نقل نیستند، بلکه آمیزه ای از شرکت خودمالک هستند که وظیفه جابه جایی را در کشور برعهده دارند. بنابراین قبل از بررسی ساختار تشکیلاتی شرکتها، ابتدا یک دسته بندی کلی از متصدیان حمل و نقل در کشور و نوع فعالیت آنها آرایه می شود. شایان ذکر است که این دسته بندی مستند به قانون نیست، بلکه با توجه به روند شکل گرفته در کشور آرایه شده است. متصدیان حمل و نقل کالا در کشور را می توان به هفت دسته کلی تقسیم بندی کرد:

1- شرکت های اختصاصی

2- شرکت های تعاونی

3- شرکت های سهامی

4- شرکت‌های با مسوولیت محدود

5-

6-

7- ان خودمالک

در شرکت‌های اختصاصی، صاحب ، مالک ، و نقل و راننده، همگی در یک ساختار حقوقی واحد قرار دارند و فعالیت این شرکت‌ها ، بیش تر به صورت کربری است و تأسیسات و تجهیزات اختصاصی ملکی شامل پایانه، انبار، دفتر و نیز دارند.

در شرکت‌های تعاونی، متصدی حمل و نقل، مالک صورت عضو شرکت فعالیت دارند. این شرکت‌ها، تأسیسات و تجهیزات اختصاصی ملکی یا استیجاری دارند و یا در پایانه‌های عمومی مستقر هستند.

شرکت‌های سهامی و مسوولیت محدود عملکرد مشابهی دارند. در این شرکت و نقل و مالک دار و یا با قرارداد با هم فعالیت دارند. این شرکت‌ها نیز تأسیسات و تجهیزات ملکی یا استیجاری دارند و یا در پایانه‌های عمومی مستقر هستند. نوع فعالیت این شرکت‌ها نیز به صورت کربری است.

و نقل، در حقیقت کسانی هستند که با ایجاد دفتر یا استقرار در پایانه‌های عمومی و با خودمالک اجاره‌ای یا قراردادی، اجازه صدور صورت وضعیت .

داران و رانندگان خودمالک نیز در کنار شرکت‌ها به فعالیت در زمینه جابه‌جایی

می‌کنند. ها در این است که در پدیده داری، مالک و راننده می در پدیده خودمالکی، راننده و مالک یک نفر است.

(4). انواع مختلف متصدیان حمل در کشور

نوع فعالیت	عنصرهای تشکیل دهنده سیستم				نوع شرکت	ردیف
		مالک کامیون		صاحب کالا		
کربری	*	*	*	*	مرکزی مانند دانشگاه یا ادارات	1
کربری	*	*	*	-	تعاونی	2
کربری	-	*	*	-	سهامی	3
کربری	-	*	*	-	مسوولیت محدود	4
کربری	-	-	*	-		5
کربری	*	*	-	-	کامیون	6
کربری	-	*	-	-	راننده خودمالک	7

ای در ابتدای انقلاب اسلامی رخ داده است. در این زمان

64 شرکت بود به 17 شرکت تعاونی تبدیل شدند و در

در زمینه ساختار شرکت

کلیه شرکت‌های مسافربری خصوصی که تعداد آن

مکانی که برای آن (پایانه جنوب) متمرکز شدند و در 17 های شرکت‌های تعاونی 1

17 . مدیران و دست‌اندرکاران شرکت‌های تعاونی مسافربری تشکیل شده در سال 1359

که در شرکت‌های خصوصی قبل از انقلاب فعالیت داشتند. البته لازم به ذکر است که کلیه صاحبان سرمایه حاضر به فعالیت در بخش جدید نشده و به شکل‌های مختلف از این صنعت جدا شدند.

3-5- اصول پایه برای رابطه متصدیان های دولتی

نحوه شکل‌گیری بخش دولتی از رأس هرم به طرف قاعده است؛ در صورتی که در بخش خصوصی، این رابطه معکوس است. یعنی در بخش خصوصی، ابتدا هست های اصلی حمل‌ونقل یعنی شرکت‌ها و مؤسسه‌ها می‌بایست شکل بگیرند و به تدریج ساختارهای بعدی ایجاد می‌شود. در ساختار دولتی تحول‌ها از بالا به پایین و به سرعت انجام می‌شود، ولی در بخش خصوصی، تغییرها بسیار کند و از پایین به بالا رخ می‌دهد. ساختار در بخش دولتی، مبتنی بر انتصاب است؛ اما در بخش خصوصی، مبتنی بر انتخاب، نفوذ شخصی و اعتباری است. در ساختار دولتی، تراکم نیرو وجود دارد اما در بخش خصوصی، ساختار برحسب نیاز و با حداقل نیرو شکل می‌گیرد.

تشکیل ساختار بخش خصوصی در روال عادی خود به این شکل است که برحسب نیاز، شرکتی در یکی از انواع آن تشکیل می‌شود. سپس شرکت‌ها در ابعاد وسیع‌تر با ایجاد ساختاری جدید تحت عنوان اتحادیه محلی، وظیفه برنامه‌ریزی در ارتباط با چگونگی جابه‌جایی بهینه با استفاده از امکانات موجود را برعهده می‌گیرند. واقع با پیدایش اولین جایگاه قانونی صنفی در بخش خصوصی، زمینه انتقال بخشی از وظیفه‌های اجرایی و تصدی بخش دولتی به بخش خصوصی فراهم می‌شود. این مساله به بخش دولتی این امکان را می‌دهد که به مأموریت اصلی خودش یعنی سیاست‌گذاری و تعیین استراتژی‌های کلان بهبود بخشد.

در مرحله بعد، اتحادیه ای یا استانی که در هر استان، منتخب اتحادیه‌های محلی همان استان هستند، با وظیفه تعیین سیاست‌های کلی حمل‌ونقل کالا شکل می‌گیرند. اتحادیه وظیفه‌ها و مسوولیت‌ها، پاسخ‌گوی عملکرد اتحادیه‌های محلی در مقابل ارگان‌ها دولتی خواهند بود.

در مرحله پایانی، با تشکیل اتحادیه سراسری یا ملی (کانون)، رشد و شکوفایی بخش خصوصی به اوج خود می‌رسد که وظیفه خطیر تعیین هدف و خط‌مشی و سیاست‌های کلی حمل‌ونقل اجرایی قوی در چارچوب قوانین، در خدمت نظام حمل‌ونقل است.

عبارت دیگر با تشکیل اتحادیه‌ها، حضور بخش خصوصی در فعالیت‌های زیربنایی و برنامه‌ریزی بلندمدت، بسیار مؤثر است و توان کارشناسی بخش دولتی را در شناخت تنگناها و توانایی‌ها تقویت خواهد کرد. سطح روابط بخش خصوصی با بخش دولتی نیز به این ترتیب باید باشد که در پایین‌ترین سطح اجرایی، رییس شرکت با کارمندان اجرایی در بخش دولتی در یک سطح و در تماس باشد. در سطح مدیریت میانی، رییس اتحادیه محلی با رییس اداره در بخش دولتی، در مرحله بعد رییس اتحادیه منطقه‌ای یا استانی با مدیر کل استان و رییس اتحادیه سراسری یا ملی با مدیران ای در بخش دولتی، در ارتباط هستند.

4-5- رابطه متصدیان حمل و نقل با بخش دولتی در وضعیت موجود

در حال حاضر ساختار پایه حمل و نقل که در بالا توضیح داده شد، در بخش خصوصی به صورت کامل رشد نکرده است و این خلاء در برنامه ریزی و نقل آشکارا مشهود است. هم چنین سطح روابط در سطح های مختلف بخش خصوصی با بخش دولتی تداخل پیدا کرده است. در این حالت، همه عناصرها و اجزای بخش خصوصی از پایین ترین سطح، به دستگاه متولی در بخش دولتی یعنی سازمان راهداری و حمل

رانندگان، شرکت اونی و نقل و مالکان وسیله های نقلیه، هر کدام بنا به دلایلی های دولتی در تماس هستند که این مساله، وقت و انرژی زیادی از بخش دولتی می گیرد و در عمل، از وظیفه اصلی خویش دور می . تعاونی و نقل نگاه کنیم، در آن اهمیت این موضوع برای ما آشکارتر خواهد شد.

رانندگان وسیله های نقلیه بنا به دلیل هایی نظیر اخذ وام تعمیر، دفترچه مجوز تردد و ... با بخش دولتی در

بنا به دلیل هایی نظیر اخذ مجوز تأسیس، پروانه فعالیت، مسایل مربوط

صورت وضعیت مسافری و اختلاف با مسافران، باید به بخش دولتی مراجعه کنند.

مالکان وسیله های حمل و نقل عمومی نیز برای وام خرید و یا استفاده از وام های تعمیراتی و خدمات مربوط به پشتیبانی ناوگان، شکواییه از شرکت ها و مسافران نیز به دستگاه های دولتی مراجعه می کنند.

5-5- زنجیره ارتباطی بین

شاید بتوان اصلی ترین چالش حمل و نقل داخلی کشور را این مساله دانست که در یک نگاه اقتصادی، یا نمی توانند و یا نمی خواهند که تمامی وسیله نقلیه حمل صورت ملکی برای خود خریداری کرده و رانندگانی را استخدام و به کار گیرند و بیش تر ترجیح می دهند که هم واره نقش یک حلقه ارتباطی بین . در این میان، زنجیره ارتباطی بین راننده و بصورت توافقی می .

در ای (مستقر در داخل یا خارج پایانه) و با توجه به نیاز

جابجایی مسافر به مقصدهای مختلف، به توافق می . این توافق می تواند به صورت های زیر انجام پذیرد:

- راننده به عنوان کارمند محسوب می .
- لک وسیله نقلیه به صورت پیمانکار و طی مدت زمان خاص با همکاری می کند.
- جابجایی مسافر اقدام می نماید.

در این روش، حمل و نقل در انتخاب راننده مختار بوده و بدیهی است
ملاحظه های لازم می تواند تسلط بیش تری بر فرآیند جابجایی مسافر

آشنایی با سازمان‌ها، تشکل‌های صنفی و پلیس راه

6- آشنایی با سازمان‌ها، تشکلهای صنفی و پلیس راه

6-1-

حمل و نقل و ایمنی حمل و نقل از ابعاد مختلفی برخوردار است که عرصه صنایع تا راه سازی و آموزش را در بر می‌گیرد. حمل و نقل جدید بر سه عنصر ماشین () () () (جاده و خیابان) . پس هر آن چه که بر بهبود عملکرد و کاهش هزینه‌های منفی این سه عنصر اثرگذار باشد، مفید است. بر این اساس بسیاری از سازمان‌ها و موسسه‌ها و نهادهای دولتی و عمومی و خصوصی در این امر موثر هستند.

ترین نهاد موثر و برنامه‌ریز در زمینه حمل و نقل، وزارت راه و ترابری است که علت وجودی آن، ساماندهی راه و ترابری در کشور است که در ابتدا به شرح وظیفه‌های آن پرداخته می‌شود که بخشی از وظیفه‌های آن‌ها مستقیم و یا غیرمستقیم به ایمن سازی حمل و نقل مربوط می‌شود.

6-2- سازمان‌ها و نهادهای دولتی مرتبط با حمل و نقل جاده

6-2-1-

وزارت راه و ترابری به عنوان متولی اصلی راه و ترابری کشور در خط مقدم تلاش برای دستیابی حمل و نقل روان و ایمن در کشور قرار دارد و بیشترین سهم را در مدیریت حمل و نقل به عهده دارد. 1 قانون تغییر نام وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظیفه‌های آن که در سال 1353 به تصویب رسید، هدف ا تاسیس این وزارتخانه چنین آمده است: "به منظور اعمال سیاست جامع و هماهنگ برای ترابری کشور و توسعه، تجهیز، گسترش، نگاه داری و ایجاد تاسیسات زیربنایی آن با توجه به مقتضیات توسعه اجتماعی، اقتصادی و عمرانی و دفاع ملی و با رعایت قوانین و مقررات مربوط، از تاریخ تصویب این قانون، نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری تغییر می‌یابد" بنابراین آن بخش از حمل و نقل که به راه و تاسیسات زیربنایی آن و عملیات حمل و نقل برون شهری مربوط می‌شود، در حوزه فعالیت وزارت راه و ترابری قرار می‌گیرد.

7 این قانون به وظیفه‌های زیر

:

1 - مطالعه و تهیه و تنظیم برنامه‌های جامع و هماهنگ به منظور تعیین خط مشی‌های اجرایی در زمینه ترابری کشور و اجرای آن‌ها

2

3- بررسی نیازمندی‌های ترابری کشور و تعیین اولویت‌های اجرایی آن‌ها و تهیه و اجرای برنامه درازمدت، میان مدت و کوتاه مدت به منظور رفع این نیازمندی‌های عمرانی کشور

4- تهیه و تنظیم ضوابط و معیارهای لازم برای احداث و نگاه داری تاسیسات زیربنایی ترابری با توجه به مقتضیات و پیشرفت‌های وسیله‌های ترابری و نظارت بر اجرای آن‌ها

5- بررسی روش

6 بندی همه تاسیسات زیربنایی ترابری و تعیین مشخصات فنی و هندسی آن‌ها، هم چنین تعیین تشکیلات و دستگاه‌هایی که باید از هر یک از آن‌ها نگاهداری نماید.

7 تعیین مشخصات مجاز وسیله‌های ترابری در بهره‌برداری از تاسیسات زیربنایی ترابری و ممانعت از برداری وسیله‌های ترابری خارج از مشخصات اشاره شده از تاسیسات فوق

10 ایجاد و نگاه داری از خطوط پایگاه‌های مواصلاتی اختصاصی

10 همان قانون، تشکیل شورای عالی ترابری کشور بر وزارت راه تکلیف شده است و در ماده 12

ها و موسسه‌های دولتی و شهرداری‌ها و موسسه‌های وابسته به آن‌ها مکلف شده که طرح به ایجاد و توسعه شهرها و مراکز فعالیت‌های اجتماعی، صنعتی و کشاورزی را از لحاظ استفاده از تاسیسات ترابری

علاوه بر این، وزارت راه و ترابری عضو موثر کمیته‌های بین بخشی مانند شورای عالی هماهنگی ترافیک های کشور و کمیسیون ایمنی راه‌های کشور به شمار می .

روی هم رفته وزارت راه و ترابری در یک برنامه حمل و نقل، بیش ترین زمینه بالقوه را برای به دست گرفتن محوریت مدیریت برنامه‌ریزی دارا است و در زمینه اجرایی نیز می‌تواند بیش ترین تاثیر را داشته باشد. هم چنین میان سازمان‌های زیرمجموعه وزارت راه و ترابری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای بیش ترین نقش را در زمینه حمل و نقل جاده‌ای دارا می‌باشد که وظیفه‌های آن‌ها به قرار زیر است:

6-2-2- ای کشور

اه و ترابری، وظیفه‌های مورد اشاره را به‌عنوان یکی از معاونت

72/8/3 بنا به پیشنهاد سازمان امور اداری و

1372

استخدامی کشور و وزارت راه و ترابری، وظیفه‌ها و ماموریت

و اختیارات « شرکت سهامی خاص پایانه‌های عمومی وسایل نقلیه باربری » با یکدیگر ادغام و سازمانی به

« و نقل و پایانه‌های کشور » وجود آمد که بعدها نام آن به «

تغییر پیدا کرد. این سازمان وظیفه‌های اشاره شده را برعهده دارد و بر همین اساس، متولی ترابری جاده

کشور بمی باشد و بنابراین می‌توان سه وظیفه برنامه‌ریزی، ساماندهی و کنترل که در عموم کتاب‌های مربوط به

مدیریت، به‌عنوان سه وظیفه اساسی هر سازمانی مطرح می

سازمان نیز براساس مسوولیت‌های محوله، قوانین و مقررات مختلفی را به تصویب رسانده است.

این سازمان با هدف فراهم آوردن زمینه‌ها و امکانات لازم به منظور بهبود بهره‌برداری بهینه از سیستم حمل

ای و تحقق سیاست‌های جامع و هماهنگ در زمینه حمل و نقل

اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی کشور تاسیس شده است. وظیفه‌های عمده آن عبارتند از:

- تنظیم خط مشی‌ها، سیاست ای و ایجاد هماهنگی اجرایی بین زیر های مختلف حمل و نقل و نظارت و کنترل در امور حمل و نقل ای و ارائه پیشنهادهای لازم به منظور رعایت بهره‌وری اقتصادی و تسهیل در ارتباط به هنگام تصویب پروژه کشور.
 - برداری، توسعه و نگهداری پایانه‌های عمومی وسیله های نقلیه باربری و دیگر تاسیسات مورد نیاز، همچون تیر پارک‌ها و تاسیسات رفاهی و جانبی بین راهی، مراکز توزین و کنترل و هدایت
 - نظارت بر عملکرد شرکت‌های مسافربری مستقر در پایانه‌های مسافری به منظور حصول اطمینان از حسن اجرای ضوابط و مقررات جا به جایی مسافر.
 - تهیه و تنظیم لایحه، تصویب نامه‌ها، آیین نامه داخلی و بین‌المللی و ارائه آن‌ها به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و یا دیگر مرجع ها جهت تایید و تصویب و پیگیری مراحل تصویب.
 - صدور مجوز فعالیت شرکت ای و دیگر پروانه‌ها و مجوزهای لازم در فعالیت حمل و نقل داخلی و بین‌المللی.
 - فراهم ساختن مقدمه های لازم به منظور تسهیل در امور ترانزیت و صادرات.
 - فراهم ساختن امکانات و تسهیلات لازم به منظور پیشرفت سطح ایمنی، خدمات و کاهش ضایعه های زیست محیطی در حمل و نقل جاده‌ای کشور.
 - بررسی و تعیین نوع، تعداد و مشخصات ناوگان موجود و مورد نیاز ای و همکاری در تامین و توزیع آن.
 - تمرکز آمار و اطلاعات پایه ای با همکاری سازمان تشکیل بانک اطلاعاتی.
 - صدور مجوز احداث تاسیسات و مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی توسط بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی.
 - برداری ویژه از شبکه راه‌های کشور از قبیل پروانه تردد وسیله های نقلیه خارجی و مجوزهای ویژه عبور بارهای ترافیکی در چارچوب ضوابط و مقررات مربوطه.
 - ریزی آموزش عمومی و تخصصی جهت کارکنان سازمان و فراهم ساختن زمینه منظور ایجاد گستر های مورد نیاز ناوگان ترابری جاده‌ای کشور از طریق مراکز آموزشی داخلی و خارجی.
 - انجام امور بازرگانی در بخش حمل و نقل جاده‌ای در راستای هدف ها و وظیفه های اساسی سازمان در چارچوب قوانین و مقررات مربوطه.
 - انجام مطالعه های کاربردی و اجرای پروژه‌های پژوهشی مورد نیاز سازمان.
- بنابراین سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تقریباً تنها موسسه و نهادی است که در شرح وظایفه های آن به طور مستقیم به حمل و نقل جاده‌ای کشور اشاره شده است.

6-2-3- وزارت کشور

اساسنامه تشکیلات و وظیفه های وزارت داخله مصوب 1310، به وظیفه های بسیار کلی اشاره کرده است که اکنون بیش تر در حوزه وظیفه های وزارتخانه های دیگر قرار دارند و یا تعدادی از آن ها اهمیت خود را از دست



اما در مجموع با توجه به قوانین و مقررات وضع شده پس از آن گستره وسیعی از وظیفه های داخلی در زمینه های امنیتی و اجرایی به عهده این وزارتخانه گذاشته شده است. کشور با نیروی انتظامی و شهرداری ها و شوراهای اسلامی و ها، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و شورای هماهنگی ترافیک استان ها تاثیر این وزارت را در برنامه حمل و نقل و ایمن سازی بسیار چشمگیر می کند.

مهم ترین مساله مرتبط با وظیفه های وزارت کشور در ارتباط با ایمن سازی حمل و نقل، جلوگیری از تخلف و جریمه اجتماعی و به منظور ایجاد امنیت در جامعه می باشد که طریق نیروی انتظامی قابل اجرا است و نیز انجام وظیفه های ستادی در امور شهرداری و وائین و مقررات مربوط به منظور بهبود مدیریت، بهبود ها و افزایش کارایی آنان در ارائه خدمات محلی، مساله مهمی است که می در ایمنی حمل و نقل شهری بسیار موثر باشد. این مساله اکنون از طریق سازمان شهرداری ها پی گیری می

6-2-4- نیروی انتظامی - پلیس راه

نیروی انتظامی جمهوری اسلامی دارای معاونت های زیادی از جمله معاونت راهنمایی و رانندگی است. یکی از نهادهای زیر مجموعه راهنمایی و رانندگی، پلیس راه کشور است که مسوولیت نظارت، کنترل و بهینه ایمنی و نظم را در جاده های برون شهری کشو

عملکرد پلیس راه کشور، بسیار حساس و حیاتی است. گونه که در بخش حوادث و تلفات جاده شد، سالانه بسیاری از هموطنان در جاده ها به علت تصادف ها و خطاهای انسانی جان خود را از دست می خسارت های اقتصادی بسیار سنگینی بر پیکره اقتصادی کشور وارد می نماید. این موضوع پیامدهای ناگوار اجتماعی نیز در بردارد؛ بسیاری از افراد فاقد سرپرست می شوند، افراد دیگری مصدوم و حدود یک هشتم آنان قطع عضو، معلول و قطع نخاع و دچار معلولیت حرکتی می . پلیس راه کشور می تواند با جدیت تمام و طبق شرح وظیفه ها و رسالت خود، سهم بسزایی در کاهش جریمه-



ای ایفا نماید و این مهم میسر نمی های مسوول، از آموزش رانندگان و تغییر رفتار آنان گرفته تا همکاری و استانداردسازی شرکت های خودروساز و

تلاش مسوولان وزارت راه جهت بهینه‌سازی وضعیت راه‌های کشور، همه و همه در این امر دخیل و مسوول هستند. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران طبق قانون مصوب 1369، مجری تمامی قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. 12 4 قانون نیروی انتظامی بر این وظیفه دلالت دارد و بند 17 "همکاری با وزارتخانه ها، موسسه ها و شرکت‌های دولتی و وابسته به دولت، بانک حدود قوانین و مقررات مربوط" و نیز بند 18 "همکاری با سازمان‌های مربوطه در جهت ایجاد و توسعه زمینه‌های فرهنگی لازم به منظور کاهش جریمه و تخلف ها و تسهیل وظیفه های محوله" به عنوان یکی از وظیفه های آن نیرو اشاره می‌کند. بنابراین نیروی انتظامی در شکلی گسترده، بیشترین سهم را در ایمنی حمل و نقل دارد؛ زیرا این نیرو هم در حمل و نقل درون شهری و هم برون شهری مجری قوانین و تعیین کننده بسیاری از خط مشی . علاوه بر آن، در زمینه‌های فرهنگی و آموزش نیز در این امر سهیم است. نیروی انتظامی، عضو شوراهای و کمیته‌های بین بخشی در امور حمل و نقل است و در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست گذاری‌های ملی و محلی اثری

6-2-5- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

1 1 قانون تشکیلات و وظیفه های وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی به وظیفه "تدوین و ارایه سیاست‌ها، تعیین خط مشی‌ها و نیز برنامه‌ریزی برای فعالیت‌های مربوط به تربیت نیروی انسانی گروه پزشکی پژوهش، خدمات بهداشتی، درمانی، دارویی، بهزیستی و تامین اجتماعی" اشاره شده است که به نحوی می‌تواند وظیفه‌ای برای مشارکت در برنامه ایمن سازی حمل و نقل تلقی شود. هم چنین در بند 6 "ریزی به منظور توزیع متناسب و عادلانه نیروی انسانی و سایر امکانات (آموزش پزشکی و تسهیلات بهداشتی و درمانی) نیز در بند 7 "فراهم نمودن تسهیلات لازم برای برخورداری همگان از خدمات درمانی در حدود امکانات از طریق ایجاد و گسترش مراکز درمانی دولتی و بهبود استانداردها و ...". بر این اساس وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به عنوان متولی بخش پزشکی کشور در زمینه امداد رسانی و رسیدگی و درمان مصدومان تصادف ها و ایجاد امکانات درمانی در طول راه‌های کشور، نقش تعیین کننده‌ای در کاهش تلفات حمل و نقل به عهده دارد.

6-2-6- جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران

این نهاد که موسسه‌ای خیریه و غیرانتفاعی است، عهده‌دار وظیفه‌هایی در بخش امداد رسانی و درمان مصدومان است که در کاهش تلفات و مرگ و میر در حوادث ناشی از حمل و نقل در راه‌های کشور اثر چشم‌گیری دارد. 1 3 قانون اساسنامه جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران، بر وظیفه "ارایه خدمات امدادی انج طبیعی مثل زلزله و سیل و غیره" 2 "ارایه کمک اولیه در حوادث غیرمترقبه به وسیله امدادگران" 3 "ریزی و اقدام در جهت آمادگی مقابله با حوادث و سوانح و آموزش عمومی در این زمینه و تربیت کادر امدادی و نیروی انسانی مورد نیاز".

اگرچه در موارد فوق به طور مستقیم به حوادث ناشی از تصادف های جاده‌ای اشاره نشده است، اما می‌تواند وظیفه این نهاد را از آن‌ها استنباط کرد. چنان‌که این نهاد در حال حاضر سهم عمده‌ای در امدادسانی جاده سطح کشور، به ویژه در ایام تعطیل و در مسیرهای پرتردد، را به عهده دارد.

6-2-7- قوه قضاییه

در اصل یکصد و پنجاه و ششم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران آمده است که "قوه قضاییه قوه مستقل که پشتیبان حقوق فردی و اجتماعی و مسوول تحقق بخشیدن به عدالت و عهده‌دار وظیفه های زیر است:

- 1) رسیدگی و صدور حکم در مورد تظلم ها، تعدی ها، شکایت ها، حل و فصل دعاواها و رفع دشمنی ها و اخذ تصمیم و اقدام لازم در آن بخش از امور حسبیه، که قانون معین می‌کند.
- 2) احیای حقوق عامه و گسترش عدل و آزادی
- 3)

در این اصل از دو عبارت " " " " " می‌توان اقدام لازم قوه قضاییه در زمینه رسیدگی به وضع ایمنی حمل و نقل را استنباط کرد. ایمنی حمل و نقل به عنوان حقوق عامه و یک حق اجتماعی، به کرات از سوی افراد، گروه ها و موسسه ها مورد بی‌توجهی قرار گرفته است و یا به نوعی مورد تعدی قرار می‌گیرد که قوه قضاییه به عنوان پشتیبان حقوق فردی و اجتماعی و ناظر بر حسن اجرای قانون، می‌تواند تضمین کننده این حقوق باشد. این نظارت می‌تواند شامل نهاد های دولتی تا صنایع خودرو را شامل این نظارت می‌تواند از سوی سازمان بازرسی کل کشور ا

6-2-8- سازمان پزشکی قانونی

سازمان پزشکی قانونی که زیر نظر قوه قضاییه عمل می‌کند، طبق قانون تشکیل آن مصوب سال 1372 1 1 "اظهار نظر در امور پزشکی، قانونی و کارشناسی آن، کالبد شکافی و انجام امور آزمایشگاهی و پاراکلینیکی ب نظر قضایی" و نیز در بند 2 " و ابسته به قوه قضاییه و دیگر دستگاه‌های دولتی " این سازمان می‌تواند با همکاری در تعیین چگونگی جرح و مرگ ناشی از تصادف های رانندگی و نیز کمک به شکل‌گیری بانک اطلاعاتی جامع از جرح و فوت ناشی از تصادف ها، در فرایند ایمنی حمل و نقل موثر باشد.

6-2-9- گمرک ایران

در تیرماه 1345، گمرک از وزارت اقتصاد جدا و به وزارت دارایی پیوست. 1353 اقتصاد و تقسیم مجدد این وزارتخانه به وزارت بازرگانی، صنایع و معادن و ادغام بخشی از آن در وزارت دارایی و تغییر عنوان وزارت دارایی به " وزارت امور اقتصادی و دارایی"، گمرک نیز در وزارتخانه مورد اشاره ادغام شد و تاکنون نیز به همین وضع باقی مانده است. هدف های گمرک ایران را می‌تواند صورت زیر برشمرد:

- مرکی و آیین‌نامه اجرایی آن و هم چنین دیگر مقررات و قوانینی که اجرای آن برعهده گمرک ایران محول شده و می‌تواند

6-3- تشکل های صنفی

در بسیاری از کشورهای جهان، مشاغل خدماتی و کارگری به واسطه دفاع و استیفای حقوق خود براساس طه اقدام به تاسیس اتحادیه، تعاونی، سندیکا و انجمن های صنفی می نمایند تا براساس اساسنامه و شرح وظیفه های تعریف شده در آن، بتوانند فعالیت های صنفی و شغلی خود را جهت داده و در راستای افزایش امتیازهای شغلی خود، بتوانند موجب احقاق حقوق خود با توجه به هدف های تاسیس انجمن شوند. در این میان، کلیه اعضاء به صورت رسمی عضو مجمع عمومی یک تشکل صنفی می شوند و با برگزاری انتخابات در مجمع عمومی، نسبت به تشکیل یک هیات مدیره و ریاست انجمن و یک نفر به عنوان دبیر اقدام می نمایند. در این قسمت سعی می شود حیطه وظیفه ها و مسوولیت هریک از تشکل های صنفی شرح داده شود.

6-3-1- شرکت

وظیفه های شرکت و نقل در قوانین و مقررات مختلفی بیان شده است. این امر باعث شده که وظیفه های آنان به صورت پراکنده در قوانین و مقررات شکل گیرد و از تمرکز مناسبی برخوردار . فهرست قوانینی که وظیفه های شرکت ها و مؤسسه ها را توضیح می شرح زیر است:

- 1- 516 517 قانون مدنی در ارتباط با تعهدهای متصدیان حمل 1307/2/18
- 2- 1311/2/13
- 3- نقل و تعمیرگاه های اتومبیل و گاراژهای عمومی مصوب 1345/4/19
- 4- آیین نامه اجرایی قانونی مؤسسه های حمل و نقل و تعمیرگاه های اتومبیل و گاراژهای عمومی مصوب 1346/4/24
- 5- آیین نامه حمل بار و مسافر و مدت تعطیلی مؤسسه های مسافری و حمل و نقل زمینی مصوب 1352/4/17
- اصلاحیه آن م 1378
- 6- آیین نامه تاسیس و بهره ای داخلی و مقررات ایمنی و رفت و آمد وسیله های کشور مصوب 1357
- 7- و نقل کالا مصوب 1367/1/23
- 8- قانون الزام شرکت به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه مصوب 1368/2/31 و اصلاحیه آن مصوب 1381
- 9- آیین نامه حمل بار و مسافر و مدت تعطیل و لغو پروانه شرکت 1378

6-3-2- انجمن صنفی شرکت

80 انجمن صنفی شرکت و نقل در کشور تاسیس و مشغول فعالیت هستند. جا که هدف ها و وظیفه های آن یکدیگر شبیه است، تنها یکی از آن ها مورد بررسی قرار

131

1373

می‌گیرد. انجمن صنفی مؤسسه ها و شرکت

ن کار جمهوری اسلامی ایران تشکیل و شروع به کار کرد و براساس اساسنامه تصویب شده، انجمن دفاع از منافع صنفی اعضای خود را در اولویت هدف‌های خود قرار می‌دهد و ایجاد ارتباط مداوم با وزارتخانه های مربوط، همکاری برای تامین نیازهای اعضا مانند آگاه کردن اعضا از مقررات و ضوابطی که از سوی ای کشور و دیگر ارگان‌های دولتی ابلاغ می‌شود را پی‌گیری می‌نماید.

6-3-3-اتحادیه تعاونی

قانون تاسیس تعاونی ها در وزارت تعاون در معاونت تاسیس و توسعه تعاونی‌ها تصویب و مورد اجرا قرار . طبق این آیین‌نامه، افراد حقیقی یا حقوقی می‌توانند طبق ضوابط مربوطه، نسبت به تشکیل یک تعاونی صنفی که در راستای اهدافی مشترک گرد هم آمده‌اند اقدام نمایند و از امتیازهایی نیز برخوردار می‌شوند .

تعاونی و نقل می‌تشکیل اتحادیه رانندگان گردد. اتحادیه حمل و نقل از تعدادی تعاونی تشکیل شده است که همگی در حوزه واحد و با هدف های مشترکی فعالیت می‌نمایند و جهت گستردگی و توسعه فعالیت های خود، می‌توانند تعاونی های تحت پوشش را طبق ضوابط افزایش دهند. بدیهی است تعاونی گان نیز شکل خاصی از یک تجمع و تشکل صنفی است که فقط در قالب یک تعاونی فعالیت می‌نمایند و با استفاده از تسهیلات بخش تعاون کشور متعهد می‌شوند 4% تعاون کشور واریز نمایند.

قانون بخش تعاون در اقتصاد کشور در مواد 43 50 خود، وظیفه ها و مسوولیت‌های اتحادیه جمله شرکت‌های تعاونی را مشخص کرده است. این وظیفه ها در مورد اتحادیه‌های تعاونی حمل‌ونقل بار کشور نیز صدق می‌کند.

6-3-4-انجمن صنفی رانندگان وسیله های نقلیه

رانندگان وسیله های نقلیه نیز براساس ماده 131 قانون کار جمهوری اسلامی ایران از سال 1374 تدریج در اغلب شهرستان‌ها، انجمن های صنفی تشکیل دادند و وظیفه هایی مشابه انجمن های صنفی شرکت

6-3-5-کانون انجمن های صنفی رانندگان

به منظور هماهنگی در انجام وظیفه های محول شده و قانونی، انجمن‌های صنفی هر صنعت یا حرفه یک استان می‌توانند مطابق با آیین 131 قانون کار نسبت به تشکیل کانون در استان اقدام نمایند.

6-3-6-کانون انجمن های صنفی شرکت

این کانون نیز به شکلی که در بالا بدان اشاره شد، در هر استان می‌تواند تشکیل شود.

6-3-7-اتحادیه مؤسسه ها و شرکت

هرچند به موجب قوانین زیادی از جمله قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری مصوب 1353 1368، صدور پروانه فعالیت و نظارت

فعالیت مؤسسه های حمل

موجب استثنای این مؤسسه ها از قانون نظام صنفی نمی گردد؛ چراکه این موضوع در تبصره 1 و 2 اشاره شده تصریح شده است. به عبارت دیگر، شرکت
نمی باشند و بر همین اساس در بسیاری از شهرستان های کشور، اتحادیه
بین شهری تشکیل شده و به فعالیت مشغول می

6-3-7- انجمن صنفی شرکت و نقل بین المللی ایران

پیشینه انجمن به سال 1348 برمی . در این سال با همت و فعالیت سه شرکت حمل و نقل بین المللی
ایرانی، تشکلی صنفی به نام سندیکای شرکت و نقل بین المللی به
وظیفه هماهنگی و ارتقاء وضعیت و کیفیت کار اعضا را برعهده گرفت. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی و به
سیاست های وزارت راه و ترابری مبنی بر حمایت از شرکت و نقل بین المللی ایرانی، تعداد این شرکت
افزایش یافت و به تبع آن، تعداد اعضای سندیکا نیز فزونی گرفت. به تصویب قانون جدید تشکل های صنفی، نام
سندیکا در سال 1374 به انجمن صنفی شرکت و نقل بین المللی ایران تغییر یافت.
هدف های این انجمن عبارتند از:

- 1- همکاری با مسوولان مربوطه در جهت پی ریزی نظام جامع و هماهنگ در امر حمل و نقل بین المللی و عملیات وابسته به آن.
- 2- کوشش در جهت پیشبرد و بهبود امور مربوط به صنعت حمل و نقل کشور
- 3- افزایش دانش علمی و فنی اعضا در رابطه با پیشرفت و نقل بین المللی و عملیات وابسته به آن و اعمال مدیریت پیشرفته
- 1- فعالیت گروهی به منظور تأمین حقوق و منافع حرفه ای مشروع و قانونی
- 2- حمایت از اعضا و دفاع از حقوق قانونی آن
- 3- ممانعت از بروز اختلاف بین اعضا و ایجاد حسن روابط و همکاری نزدیک بین آن
- 4- حل مشکل ها و اقدام جهت بهبود شرایط کار

6-3-8- نقش و چگونگی فعالیت انجمن های صنفی در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده

مبادرت به تشکیل انجمن های صنفی می نمایند. از طرفی شرکت های حمل و نقل نیز با تشکیل انجمن صنفی
شرکت های حمل و نقل کالا یا مسافر، می کوشند در جهت دریافت امتیازها و احقاق حقوق خود تلاش نمایند و به
صورت یکپارچه و هماهنگ به صورت منطقی و اصولی، خواسته های خود را عملی سازند. در این راستا،
سازمان راهداری نیز ضمن حمایت همه جانبه و قانونی از تشکیل و تاسیس این انجمن های صنفی، می کوشد تا
ضمن واگذاری بخشی از امور مربوط به رانندگان به این تشکل ها، گامی موثر در جهت تقویت آنان بردارد که در این
خصوص می گذاری صدور و تحویل کارت هوشمند و انعقاد قرارداد با مجریان آموزشی سازمان جهت
های آموزشی رانندگان و متصدیان حمل و نقل اشاره نمود.



بی شک ساماندهی و هدایت صحیح و اصولی فعالیت های صنفی و شغلی این انجمن
راهداری می تواند ضمن ایجاد وحدت رویه در مطالبه های رانندگان از طریق قانونی و علمی و هم چنین احقاق

آشنایی با مراکز عمده تولید تغییرات زمانی آن

7- بی کز تولید و جذب سفر و تغییرات زمانی آن

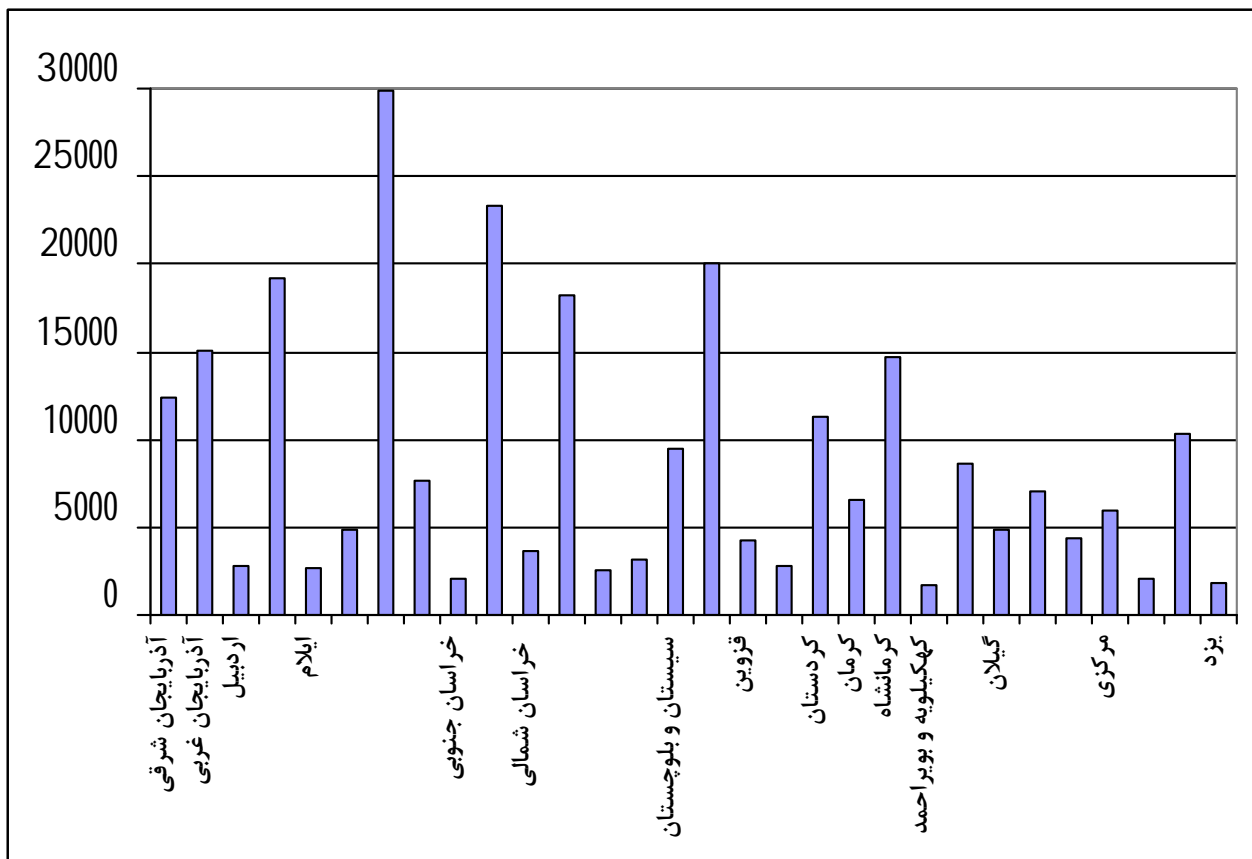
کشور ایران دارای آب و هوایی چ . لذا سفرهای کاری و تفریحی آن از گستردگی قابل . زمان اوج مسافر در کشور نیمه اول فروردین و شهریورماه می .

های مختلف با یکدیگر یکسان نیستند. در این میان استان

5 استان برتر از نظر تولید سفر هستند. با بررسی اجمالی متوجه می‌شویم که این استان

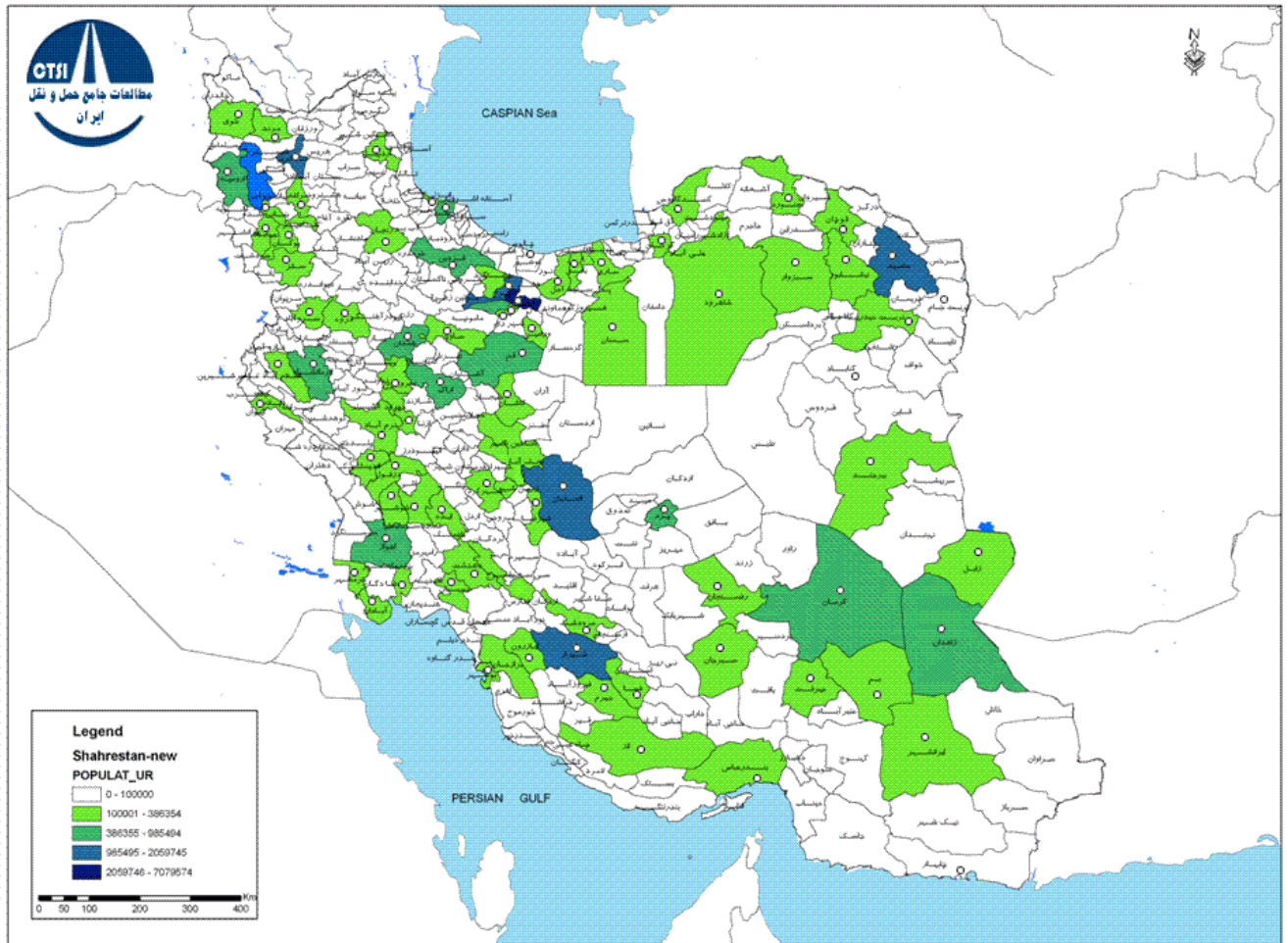
از توسعه یافتگی خوبی در مقایسه با سایر استان‌ها برخوردارند و همچنین جاذبه‌های توریستی این استان‌ها از سایر های کشور بیشتر است. [1]

شکل (34). () های مختلف را نشان می .



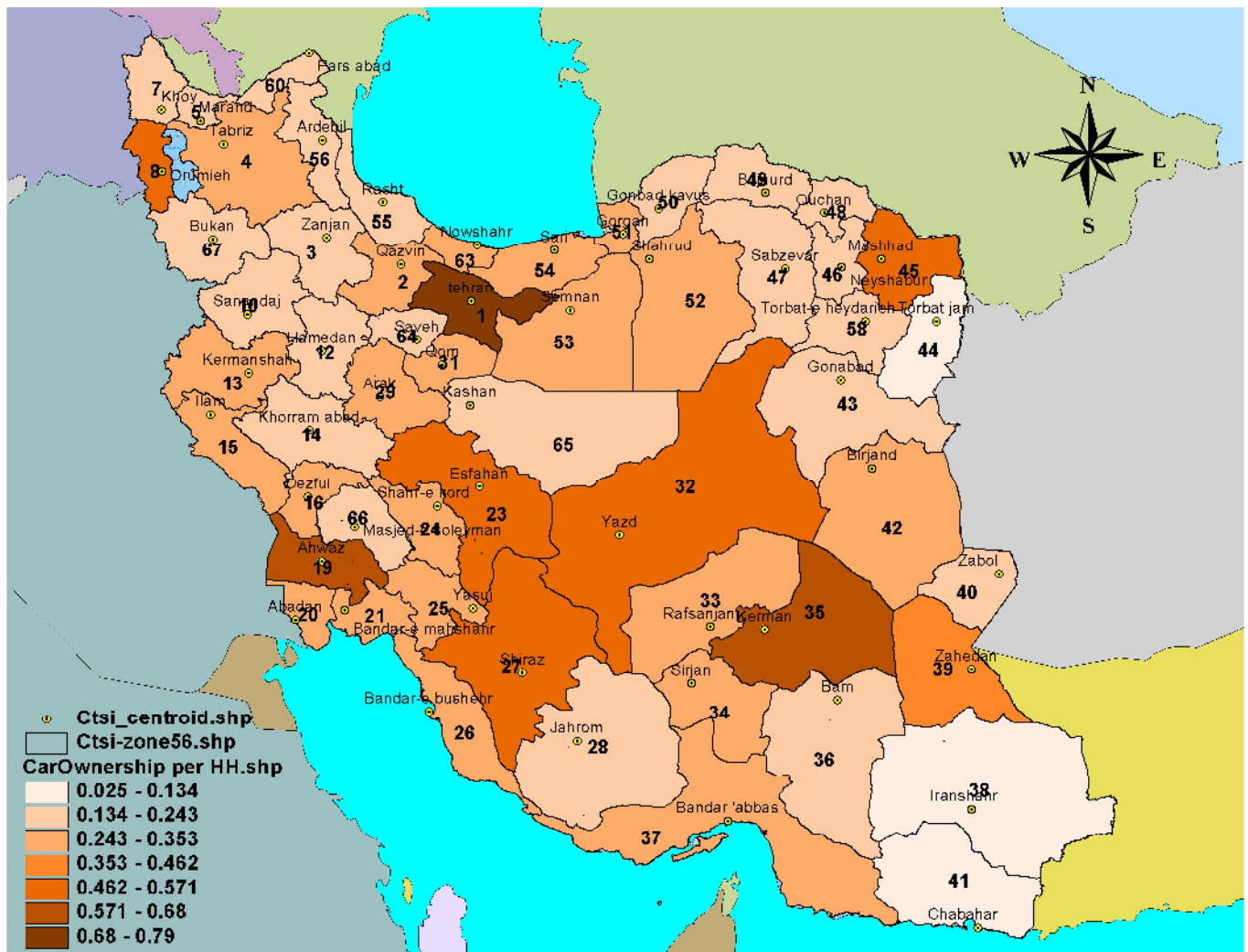
شکل (33). میزان مسافر جابه‌جا شده به تفکیک استان مبدا در سال 1387

عامل جمعیت نیز عامل مهمی در تولید سفر بین‌شهری می . هرچه جمعیت یک منطقه بیشتر باشد، قطعاً سفرهای بیشتری نیز در آن منطقه شکل می‌گیرد. شکل (35) جمعیت مناطق مختلف شهرستان‌های ایران را نشان می . باتوجه به این‌که آخرین سرشماری نفوس و مسکن در سال 1385 انجام شده است، این آمار برای این سال موجود است.



شکل (34). جمعیت شهرستان‌های مختلف ایران در سال 1385 س سرشماری نفوس و مسکن

مالکیت خودروی شخصی نیز عامل بسیار مهمی در تولید سفرها با سواری شخصی است. بدیهی است که اگر ای خودرویی در اختیار داشته باشد، تمایل به سفر در آن خانواده بیشتر است. شکل (36) میزان مالکیت سواری شخصی را در هریک از شهرستان‌های ایران نشان می‌دهد. این آمار با استفاده از نتایج مطالعات طرح جامع و نقل کشور به دست آمده است. طور که مشاهده می‌شود، تهران بالاترین میزان مالکیت سواری شخصی را در بین سایر شهرستان‌ها دارد. این نرخ در تهران بین 0/68 تا 0/79 است. یعنی این که از هر 1000 تهرانی، حدود 680 تا 790 خانوار یک سواری شخصی در تملک خود دارند که مقدار قابل توجهی است. این نرخ در میان خانوارهای استان سیستان و بلوچستان بین 25 تا 134 است. [3].

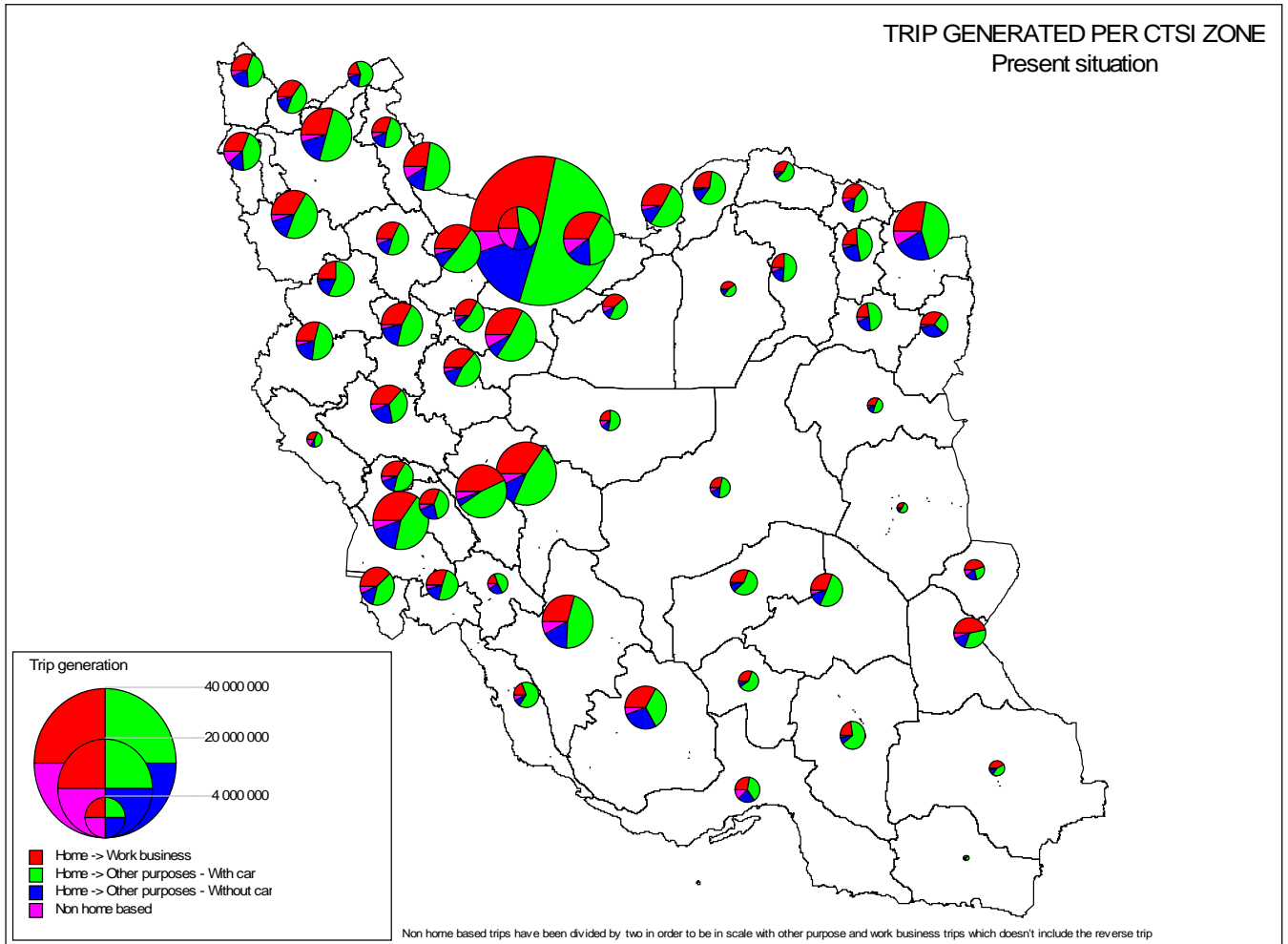


شکل (35). میزان مالکیت سواری شخصی در شهرستان (سواری شخصی به ازای هر خانوار)

سفرها در کشور با اهداف مختلفی صورت می‌گیرد. در یک تقسیم‌بندی کلی می‌تواند به صورت زیر تقسیم کرد:

- 1- سفر با مبدا خانه و هدف کاری
- 2- سفر با مبدا خانه و سایر اهداف با سواری شخصی
- 3- سفر با مبدا خانه و سایر اهداف بدون سواری شخصی
- 4- سفرهایی با مبدا غیر خانه

شکل (37) سفرهای تولید شده با اهداف مذکور را نشان می‌دهد.



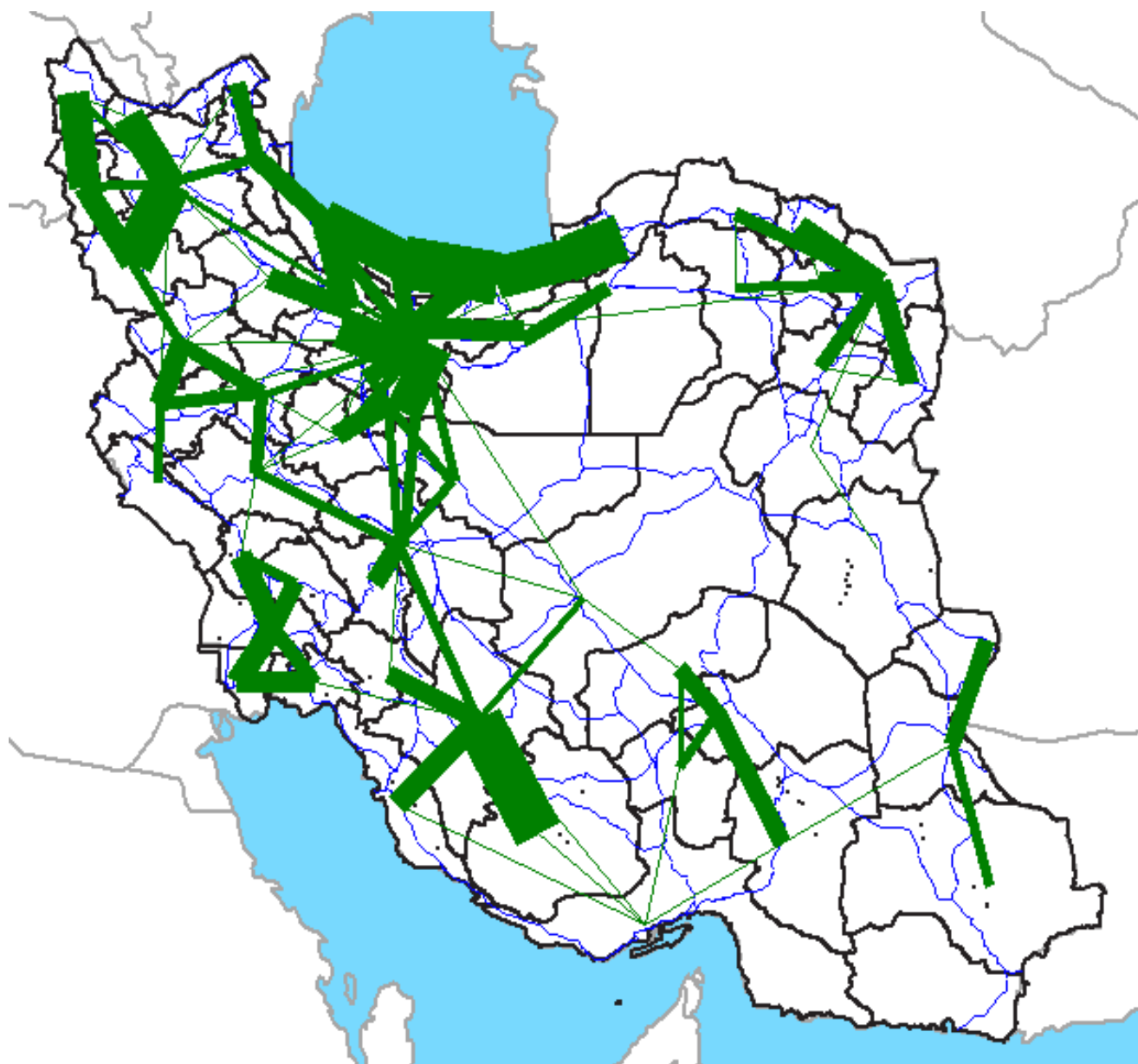
شکل (36). سفرهای تولید شده به تفکیک اهداف سفر در هریک از شهرستان

یکی از عوامل مهم در صنعت حمل و نقل شناخت توزیع سفرها بین مناطق مختلف است. طور مثال یک ای و یک شرکت مسافربری باید بداند که تقاضای سفر بین کدام نقاط و در چه زمانهایی بیشتر است. براساس نتایج به دست آمده از طرح جامع حمل و نقل کشور، توزیع سفرها براساس کلیه وسایل نقلیه در کشور به صورت شکل (37) . دقت داشته باشید که خطوط بین مراکز شهری رسم شده اند و منطبق بر شبکه راه نیست. همچنین هرچه خطوط ضخیم تر باشد، بیان گر آن است که در آن مسیر سفرهای بیشتری در جریان است.



شکل (37). میزان سفرها بین مناطق مختلف شهری در کشور با همه شیوه

اخت این مسئله که چه تعداد از این سفرها با سواری شخصی بوده و چه تعداد با اتوبوس برای یک
لذا توزیع سفرها به تفکیک سواری شخصی و اتوبوس در شکل (38) (39)



شکل (38). میزان سفرها بین مناطق مختلف شهری در کشور با سواری شخصی



شکل (39). میزان سفرها بین مناطق مختلف شهری در کشور با اتوبوس

1388

1387

[1].

[2]. حمدی آسا، اسداله، مجموعه قوانین و مقررات حمل و نقل جاده : نشر علوم نوین، 1377

[3]. سایت مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور، وزارت راه و ترابری. <http://www.ctsi.ir/Main.asp>