

هاي

7.....	پیش گفتار
9.....	1- جایگاه و اهمیت شغل رانندگان
12.....	1-1- پی
13.....	1-2- پی ی
20.....	2- تاریخ و نقل ایران
20.....	1-2- پی
20.....	2-2- یک ی یک
22.....	1-2-2- کاروانسرا
22.....	2-2-2-
23.....	3-2-2- درشکه
24.....	4-2-2- ی ی
25.....	5-2-2- پی
26.....	6-2-2- یکلت - دوچرخه رکابدار
26.....	7-2-2-
26.....	8-2-2- یکلت
26.....	3-2- پی ی پی
27.....	4-2- ورود کامی پی ی پی ی () ی
30.....	3- شناخت وضعیت جغرافیایی و اقلیمی ایران
30.....	1-3- پی ی ی
30.....	2-3- پی ی طبیعی و سی ی
32.....	3-3-
32.....	4-3- محیط زیست
39.....	4- نقشه خوانی و آشنایی با راه‌های ایران
39.....	1-4- تعریف نقشه
39.....	2-4- تاریخچه پیدایش نقشه
40.....	3-4-

- 41-4-4 ی
- 42-5-4 ی ی
- 46-5-4 یی با کر ی
- 53-5- بخش های تشکیل دهنده فعالیت حمل
- 54-1-5- تعریف ها و مفهوم های تخصصی
- 56-2-5- ساختار تشکیلاتی متصدیان حمل و نقل کشور در وضعیت موجود
- 57-3-5- اصول پایه برای رابطه متصدیان حمل های دولتی
- 58-4-5- رابطه متصدیان حمل و نقل با بخش دولتی در وضعیت م
- 58-5-5- زنجیره ارتباطی بین صاحبان کالا، راننده و شرکت حمل
- 59-1-5-5 ی ی
- 59-2-5-5
- 62-1-6
- 62-2-6- سازمان ها و نهادهای دولتی مرتبط با حمل و نقل جادهای
- 62-1-2-6
- 63-2-2-6 ای کشور
- 65-3-2-6 وزارت کشور
- 65-4-2-6 نیروی انتظامی - پلیس راه
- 66-5-2-6 وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- 66-6-2-6 جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران
- 67-7-2-6 قوه قضاییه
- 67-8-2-6 ان پزشکی قانونی
- 67-9-2-6 گمرک ایران
- 68-3-6- تشکل های صنفی
- 68-1-3-6 شرکت
- 68-2-3-6 انجمن صنفی شرکت
- 69-3-3-6 اتحادیه تعاونی و نقل بار کشو
- 69-4-3-6 انجمن صنفی رانندگان وسیله های نقلیه باربری
- 69-5-3-6 کانون انجمن های صنفی رانندگان
- 69-6-3-6 کانون انجمن های صنفی شرکت
- 69-7-3-6 اتحادیه مؤسسه ها و شرکت
- 70-7-3-6 انجمن صنفی شرکت و نقل بین المللی ایران
- 70-8-3-6 ی ی ی
- 73-7- آشنایی با مرکزهای عمده تولید بار و پایانه های بار در کشور
- 77

فهرست شکل

-
- شکل (1). 10 جا شده کشور ی
- شکل (2). 10 ی کشور ی
- شکل (3). 10 روند رشد تعداد شرکت
- شکل (4). 21 از کاروان
- شکل (5). 21
- شکل (6). 22 آغاز مسافرت با کجاوه از کاروانسرا
- شکل (7). 23
- شکل (8). 23 از درشکه
- شکل (9). 24 ی
- شکل (10). 25 ی
- شکل (11). 28 از کامی
- شکل (12). 31 ی قرار گرفتن کشورها ی ی
- شکل (13). 31 ی ی
- شکل (14). 34 تقسیم احیه های اقلیمی ایران
- شکل (15). 35 پراکندگی عامل گرمایی
- شکل (16). 35 پراکندگی مکانی عامل نم و ابر
- شکل (17). 36 پراکندگی مکانی عامل بارشی
- شکل (18). 36 پراکندگی مکانی عامل باد
- شکل (19). 37 پراکندگی مکانی عامل تابشی
- شکل (20). 37 پراکندگی مکانی عامل تندی
- شکل (21). 42
- شکل (22). 42 ی ی

45.....	ی ی	شکل (23).
46.....	ی -	شکل (24). نقشه کریه
47.....	-	شکل (25). نقشه کریه
47.....	-	شکل (26). نقشه کریه
48.....	-	شکل (27). نقشه کریه
48.....	-	شکل (28). نقشه کریه
49.....	-	شکل (29). نقشه کریه
49.....	-	شکل (30). نقشه کریه - کرمانشاه
50.....	ی -	شکل (31). نقشه کریه
51.....	-	شکل (32). نقشه کریه
73.....		شکل (33).
74.....	کشور	شکل (34). ی ی

-
- (1) کشور ۱۴
- (2) کشورها ۱۶
- (3) ۴۵
- (4) انواع مختلف متصدیان حمل و نقل کالا در کشور ۵۷

ونقل به عنوان یکی از رکن های اقتصاد کشور، شامل آن بخش از فعالیت هایی است که با (ای، ریلی، هوایی و دریایی) کارگیری زیربنای مربوطه وظیفه جایی کالا و مسافر را برعهده . در جهان کنونی، بخش حمل های زیربنایی اقتصاد هر ای است که علاوه بر تحت تأثیر قراردادان توسعه اقتصادی، خود نیز در جریان توسعه دچار تغییر و تحول می . و نقل با ایفای نقش رابط میان تولید و مصرف، مانند پلی است که بخش اجتماعی و ای با عبور از روی آن به سمت توسعه پیش می .

ونقل که هر ساله حجم انبوهی از کالا و مسافر را در سطح جهان جابه جا می کند، یکی از های مهم اقتصادی بسیاری از کشورها . کشور ما نیز به دلیل برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز و برخورداری از شبکه گسترده و کارآمد راه ها و نیز وجود بنادر فعال در حاشیه دریای خزر، خلیج فارس و دریای چین فرودگاه های بین المللی، مناسب ترین راه ترانزیتی بین آسیا و اروپا می باشد..

نیز یکی از رکن های بسیار مهم و اثرگذار در صنف و نقل محسوب می . اندرکاران حمل و نقل می کوشند تا با توجه و اهتمام ویژه به نیازهای شغلی بسترهای پیشرفت این حرفه آیند، که بتوانند با ب کارگیری شاخص های اصولی و منطقی در جذب و گزینش رانندگان در صورت علمی و عملی

به شکل آیند کار گیرند.

آموزش یکی از سودمندترین، کم هزینه ترین و سریع ترین راه های کاهش آمار تصادف . باید های دیگر کاهش تصادف نظیر یله های نقلیه عمومی اصلاح هندسی راه ایجاد ها در کشور هزینه بسیار بالایی دارند و زمان زیادی صرف می . با کمال تاسف در ایران، رانندگان جامعی در زمینه حرفه و شغل خود نمی بینند. بنابراین، سعی دارد تا نکته هایی را که یک راننده جوان برای ورود به حرفه رانندگی به آن ها نیاز دارد، با بیانی ساده ارائه نماید.

جایگاه و اهمیت شغل رانندگان

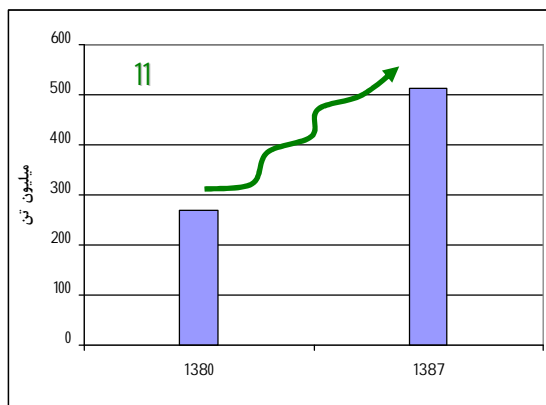
1- ی ی

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 خدمات جریان و در مجموعه فعالیت نقش غیر قابل انکاری بر عهده دارد. چنین و نقل جاده ای در مقایسه با دیگر شیوه دلیل انعطاف پذیری، فراگیر بودن شبکه راه‌های کشور، در دسترس قرار داشتن وسایل نقلیه مناسب (حجم، وزن، انتخاب مسیر عبور) و سرعت نسبی بالا، سهمی بیش از 90% ی‌های صوتی و زیست محیطی می‌شود و از طرفی هزینه‌های مربوط به زیر ساخت بالاست، ولی در هزینه‌های حمل محاسبه نمی‌گردد.

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

ای با سهمی حدود 90 جای بار و سهم 95 جای مسافر، اصلی ترین عنصر این صنعت محسوب می‌گردد. به عبارت دیگر از 570 میلیون تن بار جابه 512 میلیون تن آن از طریق جاده جابه‌جا می‌گردد [1]. با توجه به توسعه کشور و نیاز به جابه‌جایی، میزان باری که در کشور جابه‌جا می‌گردد نیز ناوگان عمومی و شرکت یم در حال رشد می‌گردد. رشد کالای حمل شده در کشور 270 میلیون تن در سال 1380 570 میلیون تن در سال 1387 رسیده که به طور میانگین در هر سال 11% . شکل (1) این موضوع را نشان می‌دهد.



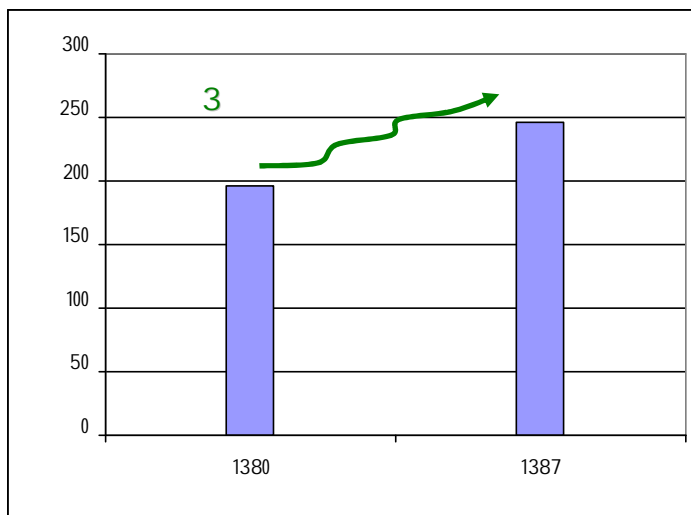
شکل (1). روند رشد میزان بار جابه‌جا شده کشور

245 1380

196 چنین تعداد ناوگان عمومی حمل

1387 رسیده است که به طور میانگین در هر سال 14%

شکل (2) این موضوع را نشان می‌دهد.



شکل (2). روند رشد تعداد ناوگان عمومی کشور

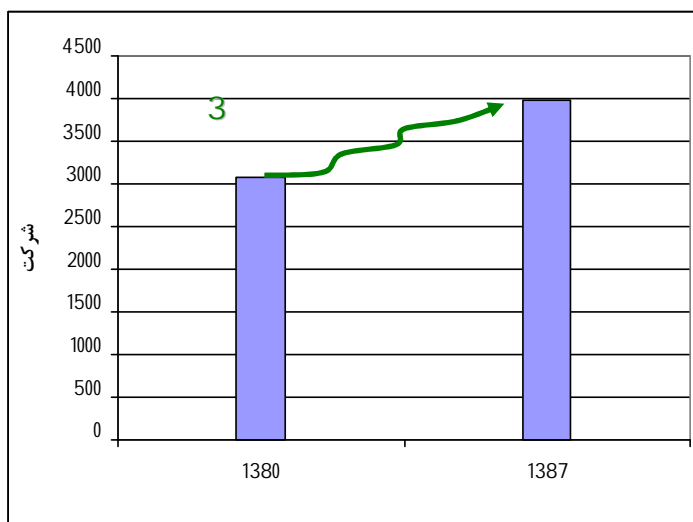
1387 رسیده است که

3754 1380 3075

تعداد شرکت

به طور میانگین در هر سال 3%

شکل (3) این موضوع را نشان می‌دهد.



شکل (3). روند رشد تعداد شرکت

کشته مجروحان ناشی از آن

به دلیل حجم بالای بار و مسافر در جاده

نیز بسیار بالاست. به همین دلیل، کشور سالانه مبلغ بسیار هنگفتی بابت خس های مالی و جانی تصادف ها

پرداخت می‌کند. بنابراین هرگونه تمهیدی که باعث کاهش آمار تصادف های ای ایران شود، از اهمیت

1380

شهری در سطح کشور از 83

-

لایی برخوردار است.

165 1385 رسیده است. در این تصا تعداد کل کشته ها در سطح کشور از 20
 28 هزار نفر رسیده است. یز اهمیت است، درگیری 45 یله های نقلیه باری در این
 می . اما نکته جالب در اینجاست که نرخ تعداد تصادفات و تعداد کشته شدگان در این تصادفات در



1386 1387 کاهش یافته
 طوری که 128
 در این سال رخ داده است.
 کشته شدگان نیز در این سال به عدد 23
 نفر کاهش یافته است. این آمار در سال 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
 کشورم ت با تعداد کل کشته
 25 کشور اروپایی (اتحادیه اروپا)

مفید
 در این خصوص ب عمل نیامده بود و با توجه به جوان بودن
 ی که
 یجه
 1385 در کشور آغاز شده است
 ی آموزشی، می
 آینده بحث آموزش و استمرار آن توام با نظارت مستمر
 (بخش دولتی)، بتواند در این راستا



البته نقش رسانه ملی نیز در این بسیار حایز اهمیت است و
 آنان نیز می بایست با اتخاذ سیاست
 رسانی صحیح و
 تهیه برنامه های مستند و تصویری بکوشند رانندگان را نسبت به
 ولایت و مخاط آمیزشان آگاه نمایند و از سوی دیگر،
 برای رانندگان غیر حرفه ای نیز اطلاع رسانی مناسب داشته باشند.
 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 مخاطر ولایت، مهارت و تخصص های فردی خاصی می . با مراجعه به کتاب طبقه

مشاغل از انتشارات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور چنین به نظر می‌رسد که شغل و حرفه رانندگی مشاغلی است که رانندگان می‌بایست مهارت قبل از فعالیت و آغاز به کار کسب نمایند. های آموزشی، ویژه ای که بخش قابل توجهی از عمر خود را در جاده‌های داخل یا خارج از کشور و فقط در حین رانندگی سپری می‌نمایند، حیاتی و ضروری است.

به همین جهت رانندگان که مهم رین رکن و اساس و پایه نیروی انسانی در بخش حمل می امری بدیع و لازم است. این آموزش‌ها از طریق سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به عنوان متولی این امر صورت می‌گیرد.

1-1- تأثیر

با توجه به وسعت دامنه فعالیت و نقل، بسیار طبیعی به نظر می‌رسد که این موضوع روی برخی از دیگر جامعه نیز تاثیر بگذارد. تاثیر نامطلوب می

❖ تاثیر

- بردن صنعت تا دورترین من
- تسریع رشد اقتصادی؛
- کاهش زمان سفرها
- کاهش تعداد تصادف

❖ تاثیر منفی

- تغییر کاربری زمین؛
- آلودگی محیط زیست؛
- آلودگی صوتی؛
- آلودگی دیداری؛
- تراکم جمعیت
- برهم زدن عدالت اجتماعی: برای رعایت عدالت اجتماعی باید سعی شود که مصرف‌کنندگان واقعی (دارندگان اتومبیل و است کنندگان از بزرگراه) کننده هزینه‌ها باشند، نه این که هزینه‌ها از بیت‌المال عمومی جامع تامین گردد؛
- های معینی از جمعیت (کسانی که اتومبیل شخصی ندارند)

- افزایش تعداد تصادف ها 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 تعداد را نسبت به حالت اول افزایش می‌دهد.

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

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

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

1-2- 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 ع 1387 1- سرعت زیاد 2- سبقت غیرمجاز 3- نیز ابزار جلوگیری از بروز اتفاق بیش از 60% می

4- حرکات نمایشی 5- آلودگی خستگی 6- 7- نبستن کمربند ایمنی 8-
 عدم توجه به هشدار پلیس راه و تابلوهای راهنمایی 9-
 40
 ...
 . این آمار و ارقام نشان می
 دلیل نقص فنی خودرو، مناسب نبودن جاده و سایر دلیل ها
 کاهش یا افزایش آمار مرگ و میر ناشی از حادثه 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 بهره‌گیری از روش های نوین آموزشی
 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 برنامه‌ریزی
 عنوان یک راهکار اصولی در
 کاهش خسار ، تلفات مصدومیه ، معلولیه و افراد ناتوان ناشی از تصادف در جاده
 سزایی ایفا نماید.
 بی‌شک نگاه مس
 ن و تصمیم‌گیرندگان در بخش حمل و نقل جاده‌ای به لحاظ آموزشی و کیفی
 بهبود کارآیی و اثربخشی دوره‌ها افق 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 تحصیلا
 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 می‌بایست
 کامل علمی و حرفه

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

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

- کاهش آمار تصاد جاده ای در کشور

ای و ترافیکی یکی از شایع ترین حوادث است که سالانه جان بسیاری از مردم ر
 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 مسله باعث افزایش هزینه‌های مستقیم (مانند هزینه‌های درمانی ناشی از
) و غیرمستقیم (میر ایجاد مشکلات روانی و افسردگی در افراد خانواده، از دست دادن
 نیروی کار فعال ب
 یم یا موقت) می . چنین
 بی، خسارتی
 میلیارد تومان در سال بر کشور تحمیل می‌کند. در هر تصادف بخشی از نیروی کار و کارآموده جامعه نیز ب

سرمایه ی انسانی از بین می‌روند 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 جاد برای کاهش تلفات و سرمایه
موارد فوق به آماری 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 می‌شوید که آمار جاده ای ایران نسبت به دو کشور دیگر حال افزایش است.

ولی خوشبختانه های اخیر میزان روند کاهش برای اولین بار پس از 20 بهره گیری از روش علمی، استفاده از سیستم GPS و ابزارهای الکترونیکی، مدیریت ی کشور، برخورد قاطعانه پلیس ب کردن این گونه وسیله های نقلیه، استفاده از دوربین کنترل سرعت و اطلاع رسانی تاکتیکی از طریق استودیو مرکز کنترل ترافیکی پلیس راه ته 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 می که ایران در این میان سهمی معادل 2/5% از کل جهان را از آن خود کرده است.

- بی بیش اصول اولیه رانندگی در شرایط مختلف آب و هوایی

انندگی یکی از فعالیت می باشد که بر اساس آمارها ی انگلیس جان خود را از دست می .
 هوای برفی

به گفته کارشناسان، هوشیاری در رانندگی در زمستان نسبت به دیگر فصل ها باید بیش تر باشد و مواردی همچون آگاهی از شرایط آب و هوایی و اطمینان از عاج مناسب لاستیک ی وسیله نقلیه می کمک فراوانی نماید. در ادامه این جزوه آموزشی، دیگر ی رانندگی در فص می شوید.

هوای بارانی

در زمانی که باران سنگین می ، بیش تر رانندگان با مشکل هایی از قبیل سر خوردن وسیله نقلیه و دید می شوند در چنین حالتی فقط کافی است فشار پای خود را از روی پدال گاز کم کنید تا با این کار

توانایی کنترل وسیله نقلیه خود را . آشنایی بیش تر با نحوه رانندگی در شرایط آب و هوایی بارانی ی مرتبط با این موضوع در طول مبحث جلب می کنیم.

ا نور پایین و با احتیاط کامل برانید. در صورت تراکم مه وسیله نقلیه مناسبی متوقف کنید و تا زمانی که جلو قابل رویت نباشد، حرکت نکنید. شیشه ها را بالا بیاورید تا از استنشاق گازهای سمی حاصله از آگزوز خودرو در امان باشید و سعی نمایی وسط و کنار جاده در ادامه مسیر حرکت خود استفاده کنید.

چون یخ و برف باعث سر خوردن و موجب بروز مشکل هایی در رانندگی می بنابراین برای ایج- کاک بیش باید از لاستیک های یخ شکن و یا زنجیر چرخ استفاده کرد.

براساس تحقیق های گرمای تابستان مسافرت با خودرو را به امری سخت و دشوار تبدیل می کند نه فقط باعث ناراحتی سرنشینان می بلکه انواع خطر پنهان را نیز به افراد در هوای داغ تابستان به سرعت عصبی می ند و همین باعث رانندگی تهاجمی فرد می .

کارشناسان بهداشت رها کردن کودکان و نوزادان در یک وسیله نقلیه سلامتی آنان را به خطر می .

حققان در تحقیق پیرامون میزان در شرایط مختلف آب و هوایی دریافتند بسیار مهمی در این ایفا می کند. چنین یک عامل استرس قوی است که به میزان قابل ملاحظه ای کارآیی رانندگی فرد را کاهش می یجه های در هوای داغ میزان تمرکز و سرعت واکنش فرد کاهش می یابد. افزایش این روند تهاجمی بر روش های رانندگی فرد نیز تاثیر می . ای معمول کاهش دمای داخل خودرو همیشه هم صحیح نیست. باز کردن پنجره اتومبیل در طول مسافرت ی نیست. صدای ناشی از باز بودن پنجره یک عامل استرس اضافی . علاوه بر این فشار باد ناشی از باز بودن پنجره سبب خشک شدن گردن یا التهاب چشم می .

شوک گرمایی ناشی از و د به یک خودرو بسیار داغ نیز زیاد است. اگر دمای بیرون اتومبیل 25 درجه سانتی 60 می رسد و در صورت افزایش دما به میزان 28 درون اتومبیل به 70 درجه سانتی می .

- و افزایش سطح ایمنی و امنیت جاده کشور از طریق آموزش

90 85 درصد جابه جایی بارها از طریق جاده ی کشور انجام می امنیت در این مسیرها از توجه لازم و کافی برخوردار نیست. حادثه خیز با شیب

پیچ ی تند و غیراستاندارد در کنار معضل فقدان آموزش و فرهنگ ترافیک، رعایت نکردن قوانین و مقررات رانندگی در جاده ی اصلی و فرعی کشور، بی توجهی رانندگان ب ویژه رانندگان وسایل نقلیه مینی بوس به علای راهنمایی و رانندگی در جاده ی اصلی و فرعی کشور سرعت و سبقت غیر مجاز عدم آشنایی بستن کمر بند ایمنی، رفیت کم جا از دلیل اصلی بروز حوادث زیاد

ی کشور رانندگی مرگبار وفوت تعداد زیادی از مسافران می .

به گفته کارشناسان بیش از 84% حوادث رانندگی نداشتن به مقررات راهنمایی و رانندگی می .

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

- جلوگیری از بروز حوادث احتمالی در سفرهای برون شهری وپیش گیری از وقوع آن

مختلفی در ایران می دهد که در این میان حوادث رانندگی بیش ترین میزان مرگ و میر را به خود اختصاص ترین عامل از دست رفتن عمر در ایران به حساب می آید .

به طوری که سا هاست ایران حای است که نه تنها افتخاری بلکه مایه تاسف و حت شرمندگی است. آمار بیان گر آن است که به طور متوسط هر 20 دقیقه یک انسان می یا به عبارتی دیگر، صرف نظر از تعداد مجروحان و آسیب دیدگان رانندگی، روزانه 72 ی کشور کشته می .

است بدانید که کشور ما 2/5% از کل میزان جاده ای 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 دقیق تر بدانید رانندگی در کشور ما روزانه 25 میلیارد تومان و سالانه بالغ بر 8900 میلیارد تومان خسارت به کشور وارد می کند.

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 به حمل و نقل و استفاده 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 را آغاز نمود.

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، 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 طویل و پرپیچ



شکل (4). کاروان

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

از ورامین هندوانه، طالبی می شد و اول صبح به شهر می رسید و در میدان امین-

رض 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، از راه بندرانزلی و بندرترکمن وارد ایران می شد و به تهران می رسید.

- محل کنسول تجارتي روسیه- و نیز در بازا

قاطرداران غیر از تابستان از بند شمالی ایران، قند روسی، چلوار، چینی، بلور و سماور مارک نیکلا

می آوردند که خریدار زیادی داشت.



شکل (5).

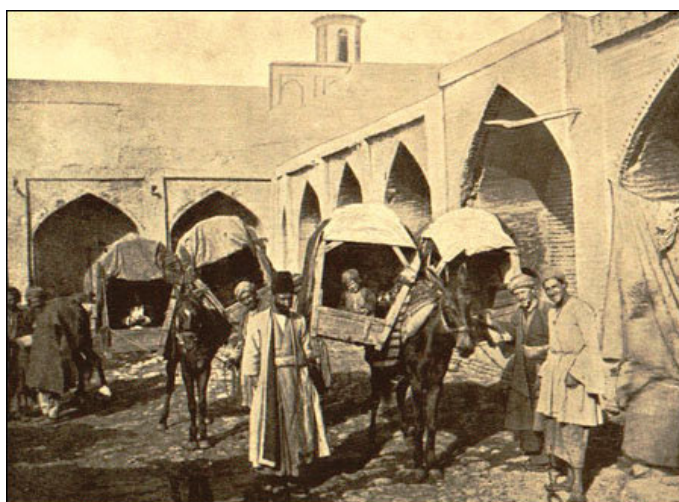
2-2-1- کاروانسرا

در نزدیک محل فروش اجناس محلی بـ

کاروانسرا ایجاد شده بود مانند کاروانسرای خانات در میدان امین ان که قافله‌های 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. هم 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 و عدم استفاده از حیوانات کاروانسراهای داخل شهر یکی پس از دیگری یا بصورت بارانداز و انبار درآمد و یا درشکه خانه و تعمیرگاه ماشین و محل فروش تیر چوبی حصیر هیزم کاروانسراهای سرپوشیده نیز، کارگاه تعمیرکاران گردید.

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



شکل (6). آغاز مسافرت با کجاوه از کاروانسرا

2-2-2-

گاری اولین وسیله چرخ‌داری بود که بعد از چهارپا یعنی اسب کار کالاها از طریق چهارپا به گاری تبدیل شد.



شکل (7).

گاری وسیله چوبی و سفت با چرخ بی پر ی و دورفلزی و کف و بدنه تخته روسی که می-
توانستند تا چند خروار بار حمل کنند. این گاری حمل و نقل بار استفاده می . هدایت-
کنندگان گاری را گاریچی و یا سورچی می نامیدند.

می شد می که از آن جمله می د زیر
: 1- گاری معمولی 2- گاری تجاری و مسافرتی 3- گاری پستی 4- دلیجان 5- گاری نقلیه ارتش با
6- 7- های آب کش (آب شاهی)

2-2-3- درشکه

گونه که پیش تر گفته شد، رفت و آمد مردم از منزل تا محل کار وسیله الاغ
می گرفت و هر کسی که سرمایه و خانه داشت یک مرکب برای خود تهیه می کرد و روزانه استفاده می
ایام تعطیل عیدهای مذهبی با اهل و عیال از شهر برای زیارت و گردش بیرون می

درشکه هم یکی از وسیله های نقلیه کرایه و یا شخصی ساکن

کلیه شهرهای ایران از گاری و درشکه برای رفت و آمد و مسافرت به شهرها استفاده می کردند

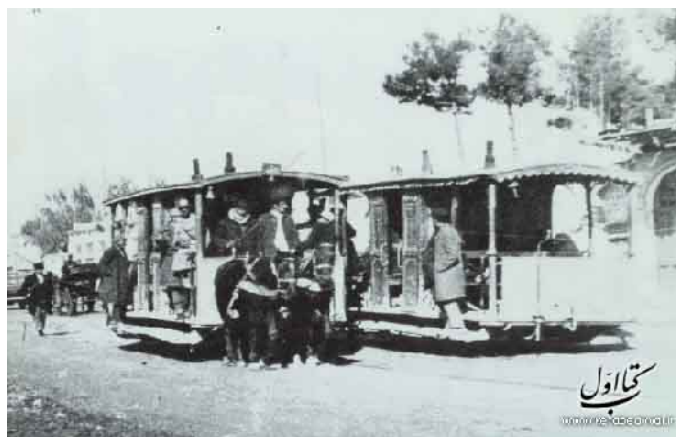


شکل (8). درشکه

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.

2-2-4- 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، ساخته شد.



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

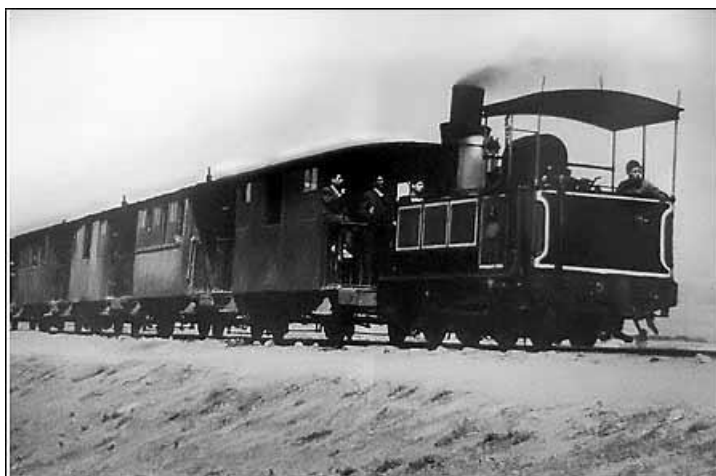
3- سبزه میدان خیابان ناصریه میدان توپخانه خیابان سپه میدان باغ

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.

2-2-5- 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 کارانداختن آن یله های نقلیه داشت و با کمپانی های سازنده وارد مذاکره شد. برای گرفتن امتیاز از شاه ایران ب ، 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

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 نیاو (قطار سیاحتی) یی تند تهران- شمیران و عدم امکان کار و کمی بودجه کردند.

2-2-6- بی سیکلت - دوچرخه رکاب

1300 شمسی توسط انگلیسی 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 تا آن زمان چنین وسیله و چنین حرک بی را ندیده دسته دسته پیر می . مرکب بی 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.

2-2-7-

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 دم استفاده از رکاب زدن پای خود را روی تنه می جا که دوچرخه توان دارد 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 وی زمین می .

2-2-8- موتورسیکلت

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

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 لذ

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 کالسهک ولی بدون اسب کشنده حرکت می ک . سوار شد و در خیابان درکنار شوهر حرکت کرد و بدین ترتیب ، ااق 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 ایران آمد ولی یکی از آن ها رو و کوهستانی ایران، بین راه ماند دیگر زیاد به تهران رسید . اتومبیل کالسه آتشی نام نهاد که با دو نفر شوهر و دو نفر مکانیک ایران .

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

اولین کامیون بی که به ایران وارد شد تنها چند دستگاه کامیون قراضه زنجیری بود که از کشورهای همجوار مانند ترکیه عراق و سوریه از راه کرمانشاه به ایران رسید و مشغول کار باربری در جاده . این وسیله های نقلیه نیز علت خرابی راه طول می انجامید و اغ می شدند و در راه می- لوازم و مکانیک نیز .

کامیون های زنجیری یفرانسیل امروزی بودند و انتقال حرکت از موتور به چرخ وسیله زنجیر مخصوص که از موتور به خورشیدی وسط چرخ عقب و دو طرف بسته می کامیون را به هدایت می کرد.

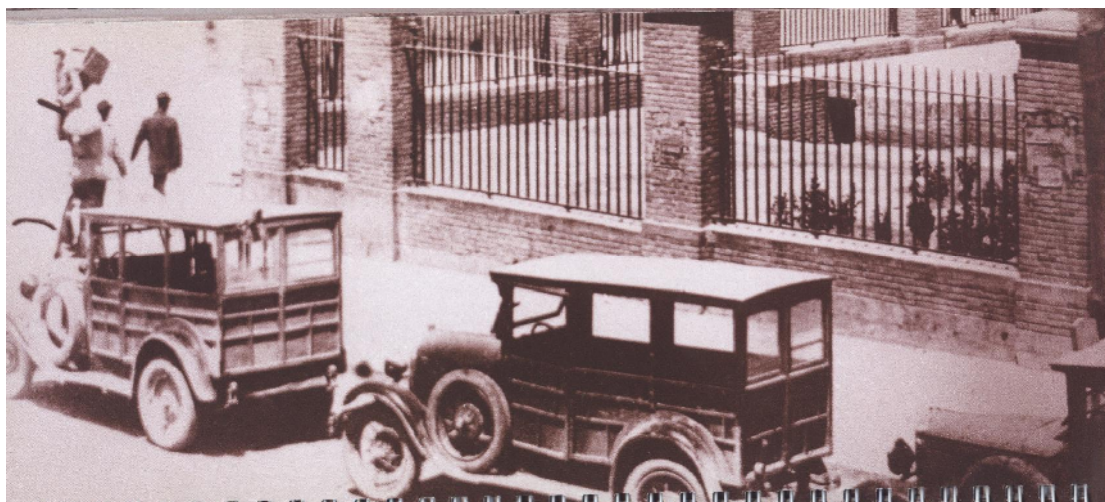
کم کم کمپانی غیر از اتومبیل سواری کامیون هم وارد کردند که با استقبال خریداران پس از مدتی، این کامیون ها به بادی تبدیل شد و هر دارنده گاری و دلیجان برون شهری با خرید شخصی و یا شراکتی صاحب کامیون می شد . کم کم شغل جدید بنام کامیون یافت.

از این پس، کامیون بی کمپانی های خارجی با نام و گراهام پیچ وارد ایران شد فروش رسید.

بعد از کامیون اتومبیل های کوچک « » وارد ایران شد که شبیه وانت بارها 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 . ظرفیت این کامیون های کوچک و تندرو 1 د که در بین اتومبیل های وارداتی جا باز کرده بود و خریداران بسی .. خاصه این که در آن زمان هم بار می مسافر حمل می کرد زیرا با ورود اتومبیل لاری

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

روز به روز وضع ظاهر اتاق، موتور و قطعات محرکه کامیون تکمیل جدیدتری وارد بازار گردید و با تسطیح جاده ار و تبدیل به شوسه کار و درآمد زیادتری نصیب 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 بدست می

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

که ایران را اشغال کرده بودند جهت ارسال 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 تمام 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 داری و رانندگی کامیون اشتغال ور .

شناخت وضعیت جغرافیایی و اقلیمی ایران

3-1- جغرافیای انسانی

کشور ایران با وسعت 1 640 195 کیلومتر مربع در نیمه جنوبی منطقه معتدل شمالی قرار دارد. 90 درصد از خاک کشور در محدوده فلات ایران واقع شده است. سرزمین ایران به طور کلی کوهستانی و نیمه خشک می باشد و میانگین ارتفاع آن بیش از 1200 متر از سطح دریاست. بیش از نیمی از مساحت کشور را کوه ، یک چهارم آن را دشت و کم تر از یک چهارم دیگر آن را نیز زمین در دست کشت تشکیل می . پست ترین نقطه داخلی با ارتفاع 56 متر در چاله لوت و بلند ترین آن 5610 میان رشته کوه البرز . در کناره جنوبی دریای خزر ارتفاع زمین 28 متر پایین تر از سطح دریای آزاد می . جمعیت ایران برطبق سرشماری آمار نفوس و مسکن سال 1385 70472000 .

3-2- جغرافیای طبیعی و سیاسی

سرزمین ایران فلات ن مرتفعی است که در بخش میانی کمر بند چین خورده آلپ - هیمالیا قرار دارد. این رشته کوه های عظیم که از اروپا تا آسیای مرکزی ادامه پیدا می کند، در ایران به دو شاخه کوه های البرز و زاگرس تقسیم می . شاخه جنوبی، رشته کوه زاگرس را می سازد که به صورت دیواره ای عظیم، ایران مرکزی را از جلگه بین النهرین جدا می . این رشته در جنوب خاوری به خلیج فارس را پوشانده و به رشته مکران وصل می گردد و وارد خاک پاکستان می .

شاخه شمالی، رشته البرز را به وجود آورده که از طرف شمال حوزه داخلی را از دریای خزر، و پس از اتصال به رشته کپه داغ، که امتداد شمال باختری - جنوب خاوری دارد، از صحرای قره قوم و خوارزم جدا می کند. در این نواحی قسمتی از رشته کوه های خاوری ایران با راستای شمالی - جنوبی که بین بلوک لوت در باختر و بلوک به کفه خواب و از جنوب به رشته مکران می رسد و حصار حوزه مرکزی ایران را کامل می کند.

رشته سوم در قسمت میانی رشته البرز و زاگرس با راستای شمال باختری - جنوب خاوری در داخل پهنه فلات مانند مرکزی، ضمن برخورد با هسته موجود مرکز ایران، اشکالی متنوع از حوزه بسته یا دریاچه ای می آورد که ریخت شناسی کنونی دشت داخلی را شکل داده است.

کشور ایران با 7 کشور دارای مرز مشترک زمینی است که عبارتند از: ترکیه، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان، پاکستان، افغانستان و عراق. در یک نمای کلی جهت قرار گرفتن این کشورها به صورت شکل (12) تقسیم های استانی ایران نیز در شکل (13) .



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.

می‌توان در ایران تشخیص داد.

1- 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 می‌گیرد. 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

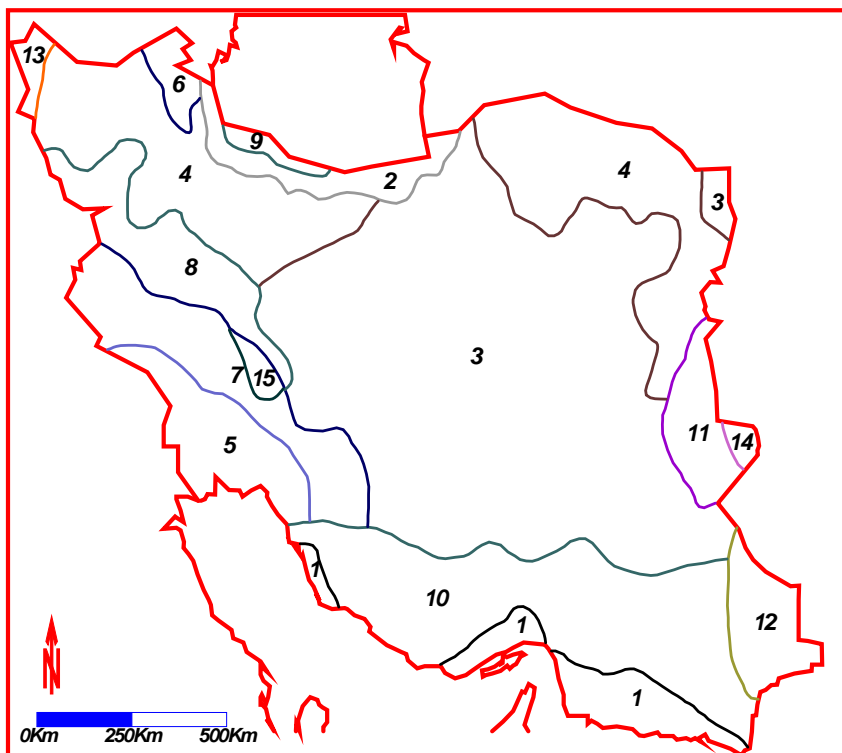
اکوسیستم (زیست بوم) خشکی و دریایی، گونه مختلف حیات، دریا تشکیل دهنده محیط زیست طبیعی به شمار می و هر یک به گونه ای در ایجاد شرایط پایداری حیات موثر واقع می .

اگرچه بخش وسیعی از کشور را مناطق کویری و نیمه خشک و فلات مرتفع تشکیل می‌دهد 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 می‌توان 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 .

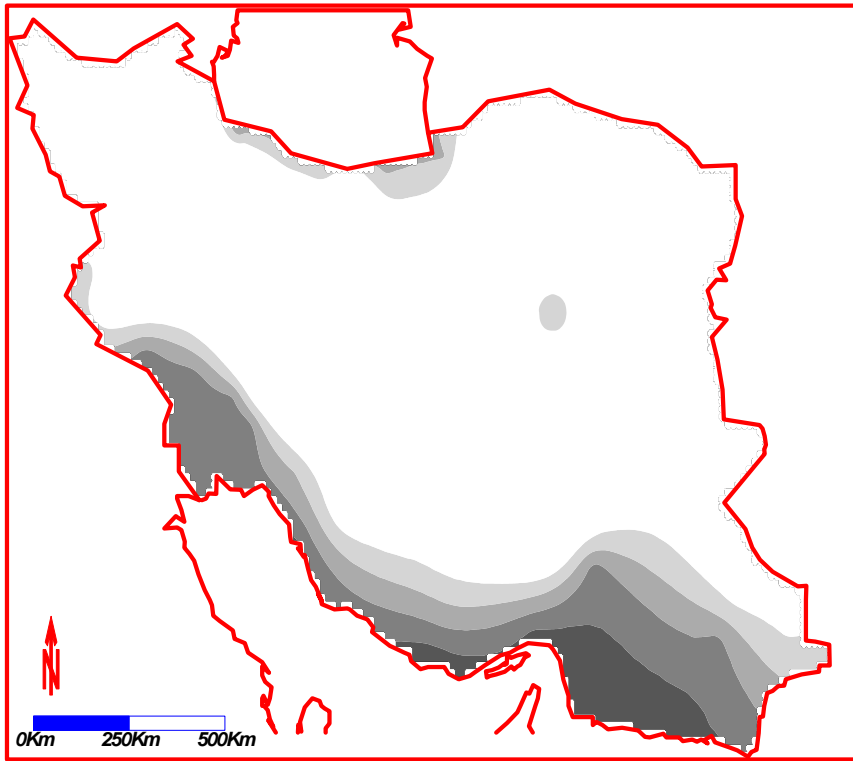
طبق تعریف فرهنگ بین‌المللی هواشناسی تعریف اقلیم عبارت است از تغییر مجموعه شرایط جوی که به وسیله کیفیت وضع هوا معینی مشخص می . به هر حال اقلیم یک منطقه مرتب دستخوش حوادث غیر متعربه از قبیل سیل، زلزله، یا یک جنگ فرسایشی می .

(14) یی ی کوچک : کوچک در دل ناحیه یی یی ی
 کاملاً باد یی ی

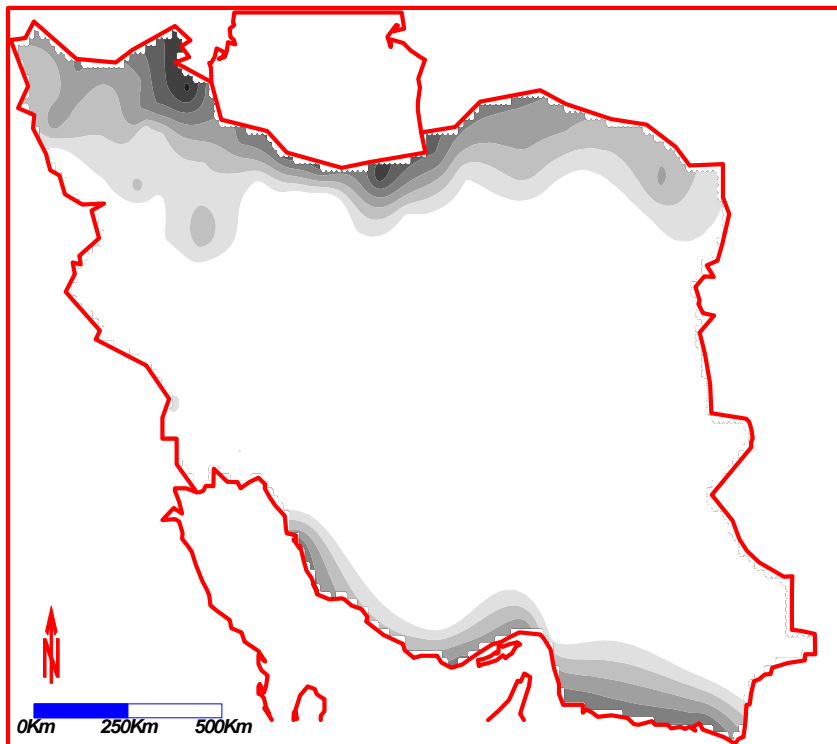
(15) یی ی : کوچک که دربرگرفته
 شکل (3) یی ی ی ی ی ی ی ی ی ی
 شکل (14) (20) پراکندگی یی ی ی ی ی ی ی ی ی



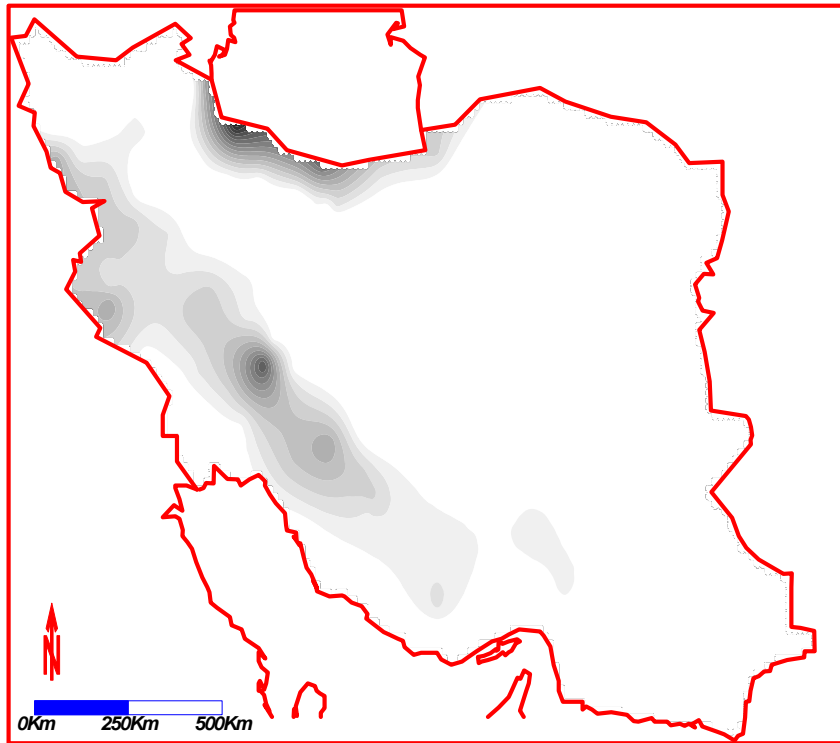
شکل (14). ناحیه های یی ی ی



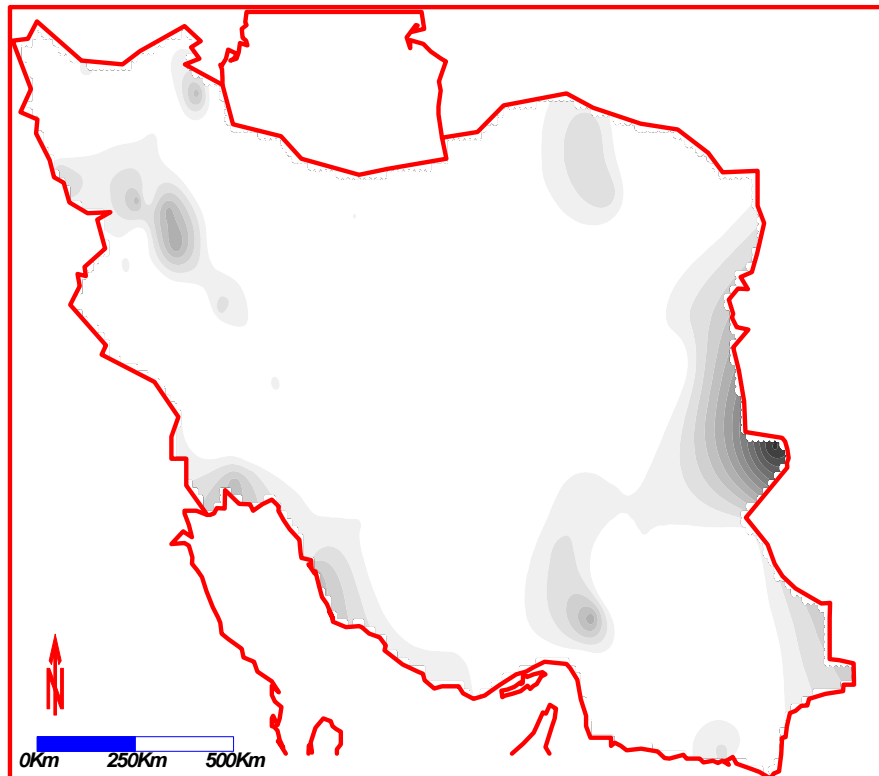
شکل (15). پراکندگی بی



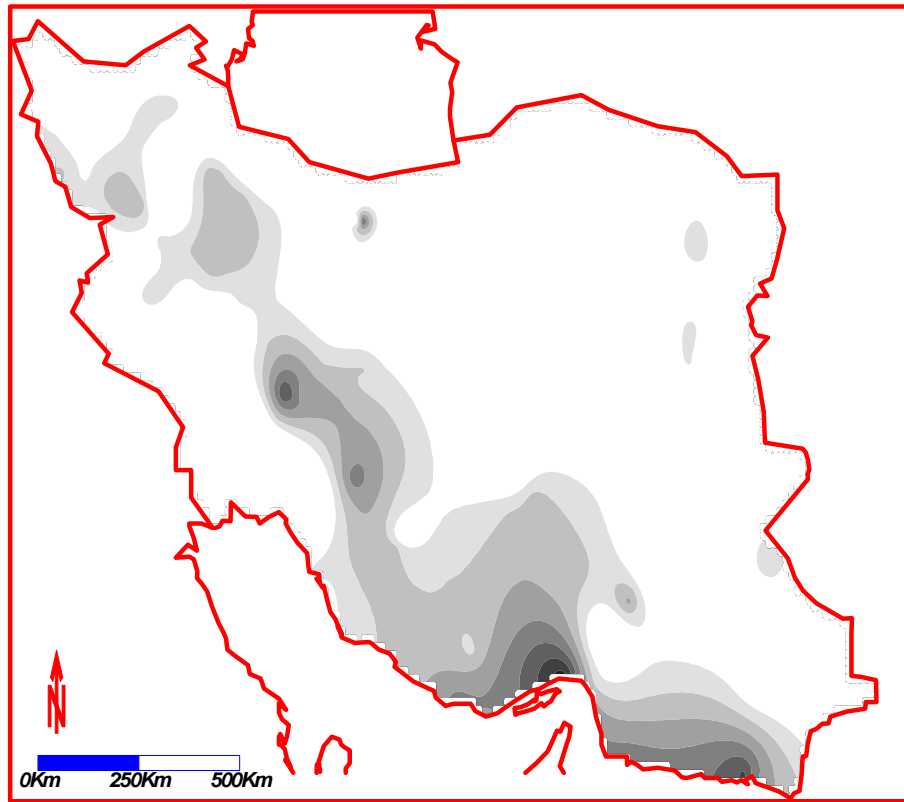
شکل (16). پراکندگی مکانی



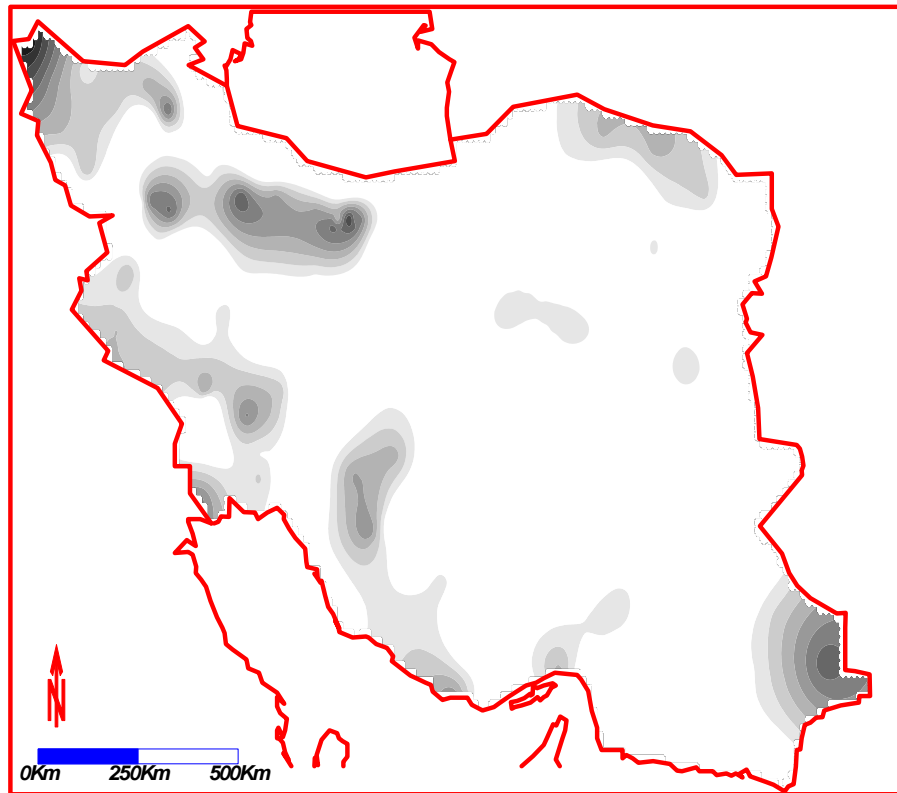
شکل (17). پراکندگی مکانی ی



شکل (18). پراکندگی مکانی



شکل (19). پراکندگی مکانی ی



شکل (20). پراکندگی مکانی

نقشه خوانی و آشنایی با راه‌های ایران

(21)

از راهنمای نقشه را نشان می .

شکل (21).

4-5- آشنایی با راه‌های ایران

راه های ارتباطی ایران به سه دسته هوایی، زمینی و دریایی تقسیم می شود. های دریایی، بیش تر جایی کالا استفاده می . کشتی‌های 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 جابه‌جایی کالا را برعهده دارند. های دریایی برای حمل مسافر در ایران بسیار اندک است.

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

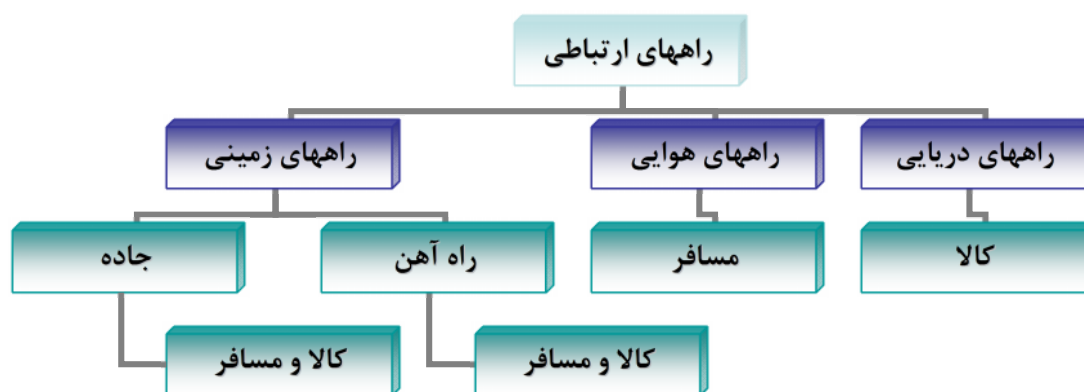
های زمینی گسترده‌ترین شبکه راه‌های کشور را تشکیل می دهند که برای

استفاده قرار می گیرند. های هوایی و دریایی موجب شده است تا حجم عمده بار و مسافر کشور از طریق راه‌های زمینی جابه‌جا شود که این مس های بین‌شهری کشور شده است به طوری که میانگین حجم جاده‌های 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 کشته‌شدگان و مجروحان ناشی از

شکل (22) تقسیم های ای

نشان می .



های ایران

شکل (22). تقسیم

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

حجم بالا 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

95

نقش شبکه راه یل اقتصادی، 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 . های کشور در جدول () . برای آشنایی با

مفاهیم راه لازم است تا تعریف دقیق راهها را بدانیم . مهم است که تفاوت بزرگراه و آزادراه را بدانیم

چراکه قوانین در این راهها با یکدیگر متفاوت می .

: مسیرهای رفت و برگشت کاملاً جدا،

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 : راهی با عرض حداقل 11



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

: راه ارتباطی مع

تراکم جاده در ایران کم 110 کیلومتر در 1000 کیلومتر مربع است که این م 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 راه های مختلف کشور عبور کند. بنابراین لازم است آشنایی مختصری با راه های کشور داشته باشد. این مسله می تواند نقش مهمی در تشخیص مسیر درست و ایمن داشته باشد. ای می بایست مسیر آزادراه های اصلی را در ذهن نگاه دا

های ایران استفاده نماید. بنابراین لازم است تا یک نقشه جدید از راه های کشور تهیه نماید گیرد. با استفاده از فاصله شهرها که از روی نقشه به دست می آید، یک راننده حرفه ای می تواند تناسب کرایه . شکل (23) های ایران را نشان می . شایان ذکر است که این نقشه ای با مقیاس بزر های ایران تهیه نماید.

شهری ایران (3).

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



شکل (23). های اصلی ایران

4-5- ایی با کریدورهای مهم

کریدور یک واژه انگلیسی است که شاید نتوان معادل صحیحی در زبان فارسی برای آن پیدا کرد. مسیری است که جایی بار و مسافر مورد استفاده زیاد قرار می‌گیرد. کریدورهای مهم حمل و نقل 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.

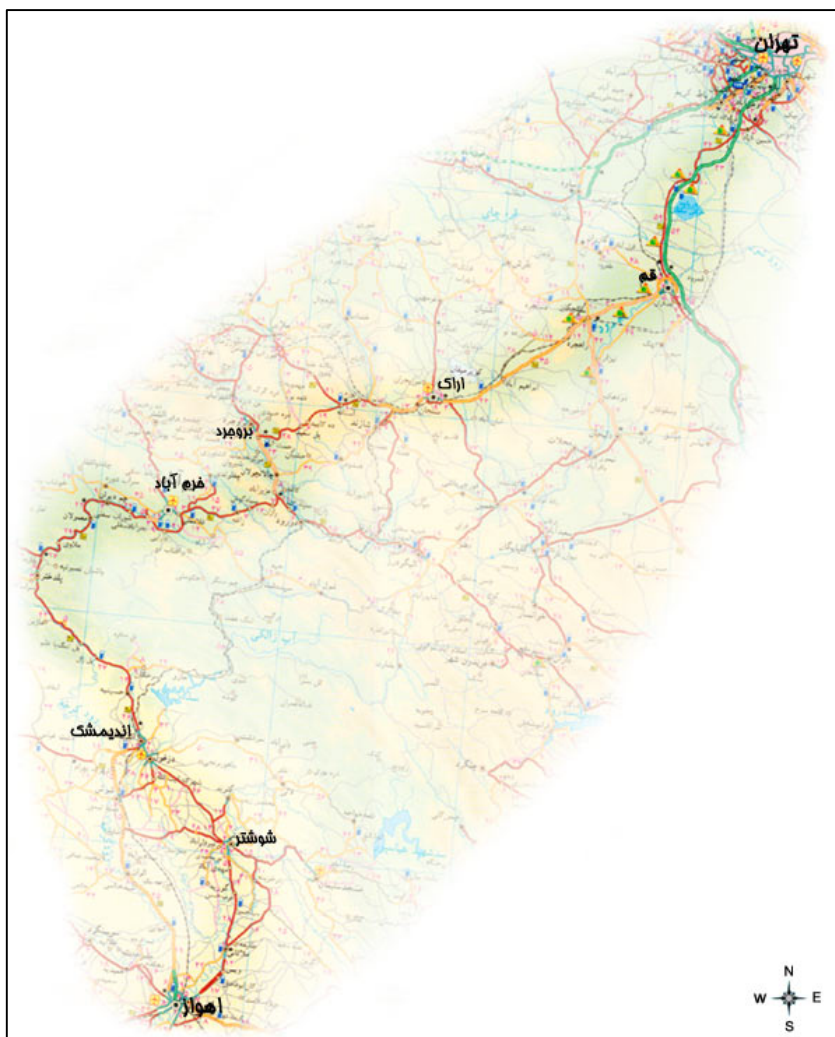
شکل (24) (32) این کریدورها را نشان می‌دهد.



شکل (24). نقشه کریدور تهران - تبریز



شکل (25). نقشه کریدور تهران -



شکل (26). نقشه کریدور تهران -



شکل (27). نقشه کریدور تهران -



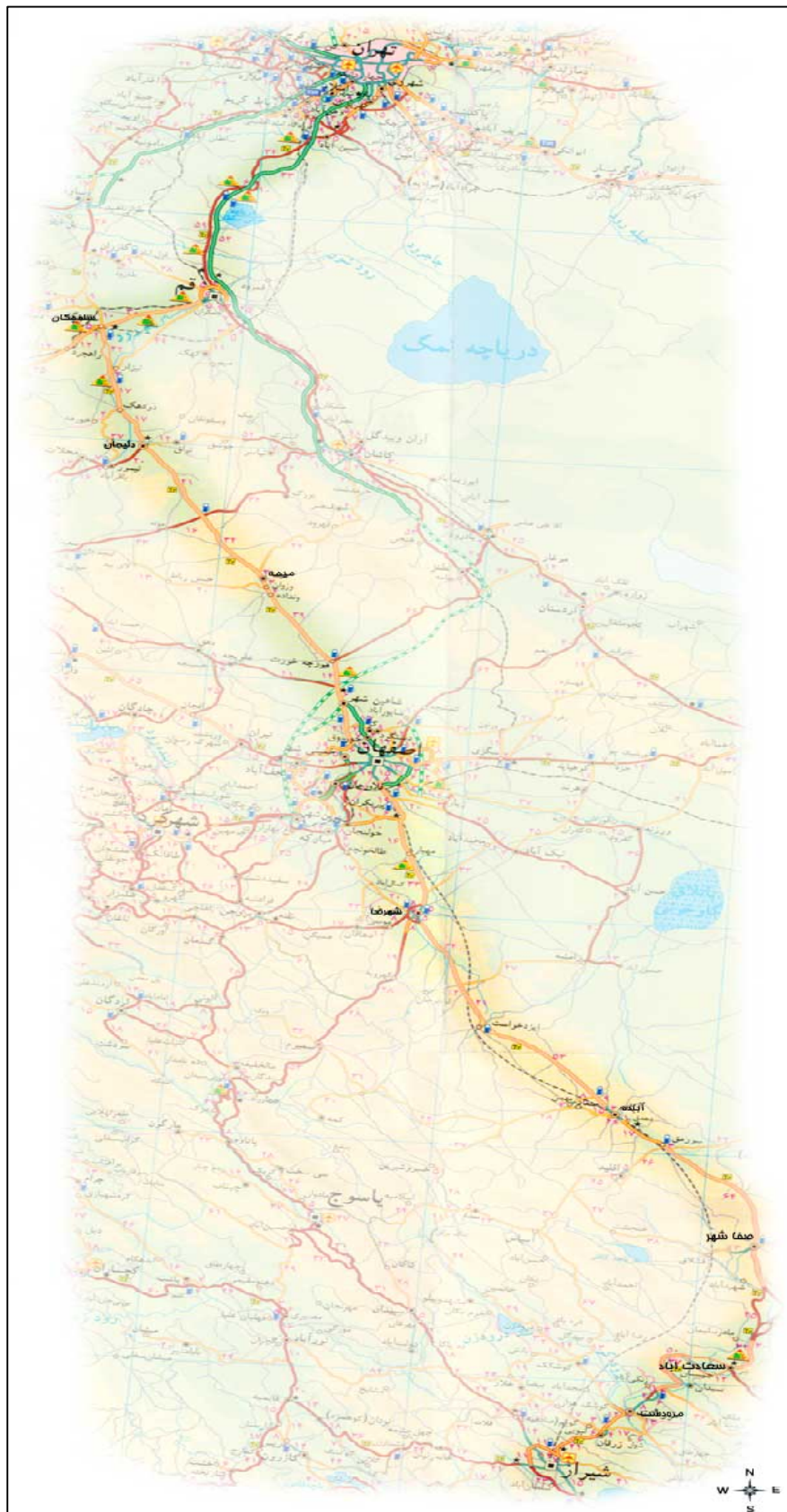
شکل (28). نقشه کریدور تهران -



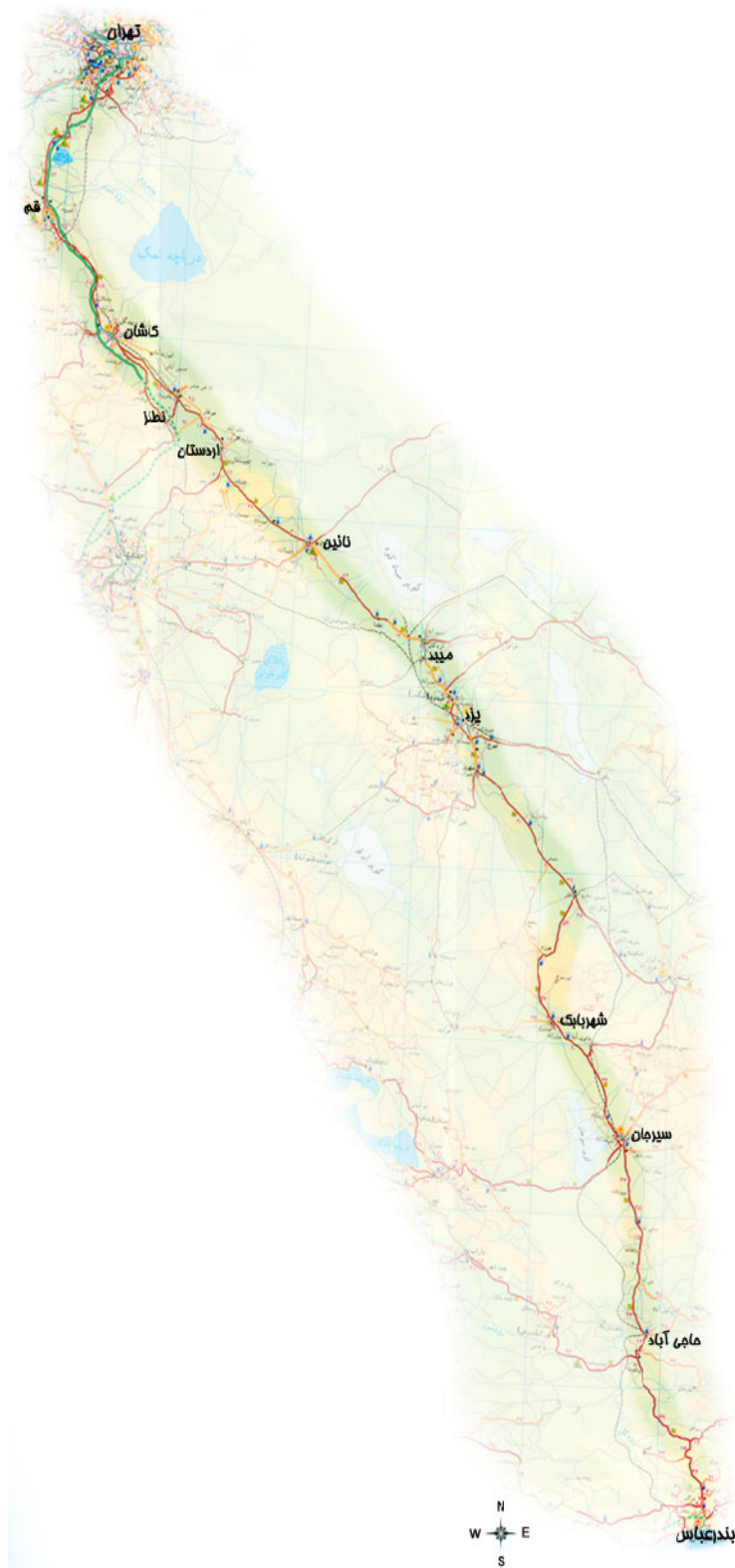
شکل (29). نقشه کریدور تهران -



شکل (30). نقشه کریدور تهران - کرمانشاه



شکل (31). نقشه کریدور تهران - شیراز



شکل (32). نقشه کریدور تهران -

تشکیل دهنده فعالیت حمل

-5

تشکیک

پ

در شرایط طبیعی برای جابه‌جایی کالا از نقطه‌ایی به نقطه دیگر زیادی نقش دارند. هر کدام از این دارای ویژگی‌هایی هستند که شرایط جابه‌جایی کالا را پیر قرار می‌دهند. و نقل کالا و مسافر تا حد بسیار زیادی نیز به هم شبیه هستند. موثرترین آنان در حمل‌ونقل کالا عبارتند

:

1- شرکت حمل

2-

3- وسیله نقلیه باری

4- فرستنده کالا

5- گیرنده کالا

6- کالا

این در حالی که کنار همدیگر قرار بگیرند، با پیش فرض وجود جاده می‌توان انتظار داشت که عمل جایی شکل بگیرد. فرایند تشکیل شرکت شکل گرفته است. این فرایند در صورتی که با نیازهای امروزه جامعه تطبیق داده نشود، می‌واند منشأ مشکل‌های بسیار زیادی برای جامعه باشد.

هدف کلی همه‌ء هایی که از آنان نامبرده شد، بدون شک جابه‌یی کالا است. در این مفهوم همه‌ء با همدیگر دارای منافع مشترکی هستند، اما هر کدام از‌ء در حیطه کار فردی و خصوصی فاع خصوصی هستند که در بسیاری موارد منافع خصوصی آنان با همدیگر در یک مسیر قرار نند. شرکت حمل‌ونقل برای راضی نگه داشتن صاحبان کالاها مایل است که از وسیله نقلیه جدید و تمیز استفاده کند. در حالی که راننده وسیله نقلیه ممکن ییل ایی به تعویض وسیله نقلیه از خود نشان ندهد. در این بروز اختلاف و مشکلات امری قطعی و حتمی است. این که منافع هر گروه از‌ء در یک وحدت کلی قرار گیرد و تعادلی بین آنان شکل گیرد، اتحادیه دولت با وضع قوانین و مقررات نظم و انتظام حقوقی بین شرکت حمل ... وجود می‌آورد و آنان با شناخت از قوانین و مقررات بیفه‌ها ولیت می‌وارد عرصه شده و مداخله می‌نمایند. زوم و برای ایجاد تعادل حقوقی و عرفی بین

5-1- ریف تخصصی

ریف تخصصی وجود دارد که بدون شناخت آن درک صحیح مسای میسر نخواهد بود. هایی مانند حوزه فعالیت، قرارداد وابستگی¹، وسیله نقلیه تحت پوشش می‌بایست به طور کامل تعریف گردند. به همین دلیل در این قسمت سعی می‌ریم هایی که با آنها سروکار داریم

مبین مالکیت کالا می‌باشد که حمل‌کننده یا نماینده وی :

کالا صادر می‌کند و حاکی از حمل کالایی معین از یک نقطه به نقطه دیگر با وسیله حمل مورد توافق در مقابل کرایه حمل معین می‌باشد.

شرکت: شرکت حمل ای بین‌شهری کالا (که به اختصار شرکت نامیده می‌شود) است از یک شخصیت حقوقی که به منظور تصدی عملیات حمل ای بین‌شهری کالا مطابق ضوابط تشکیل می‌شود. حوزه فعالیت: حوزه فعالیت یک شرکت حمل محدوده جغرافیایی آن شرکت است که می‌تواند با رعایت ضوابط نسبت به صدور برنامه اقدام نماید.

ای است که براساس قوانین، صلاحیت حمل بار در راه‌های بین‌شهری را دارد.

کامیون (وسیله نقلیه عمومی): در این مطالعه منظور وسیله نقلیه باری است که ظرفیت آن بیش از 3/5 و پلاک آن عمومی باشد.

ای کشور است.

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

ونقل بین‌المللی کالا: جایی و حمل کالا از نقطه‌ای در داخل یک کشور خارجی به ای در داخل ایران با رعایت قوانین و مقررات حاکم بر آن.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی: شرکت حمل و نقل بین‌المللی که به اختصار شرکت نامیده می‌شود از یک شخصیت حقوقی که به منظور تصدی عملیات حمل و نقل بین‌المللی کالا شامل فعالیت‌های فوروردی، کرایه و یا توأم تشکیل می‌شود.

فعالیت فوروردی: فعالیت فو است از عمل هماهنگی و ترتیب حمل کالا به یکی از شیوه مختلف زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آن چنین انجام خدمات مربوط و قبول مسدولیت به

فعالیت کرایه: فعالیت کرایه عبارت است از تصدی ب جایی کالا از کشوری به کشور دیگر به یکی از شیوه

¹ برخی از کارشناسان معتقدند که قرارداد وابستگی می‌بایست به قرارداد همکاری تغییر نام داده شود.

: عبارت است از شخص حقیقی یا حقوقی که با شرکت برای جابه‌جایی کالا قرارداد منعقد می‌کند.

ترانزیت: ترانزیت عبارت است از سلسله‌مره‌هایی که طی آن کالایی از یک نقطه مرزی وارد

جمهوری اسلامی می‌شود و پس از حمل از یک نقطه مرزی به مقصد کشور ثالث از کشور خارج می‌شود.

کالای خطر : عبارت است از کالایی که بر اساس بندی کالاهای خطرناک، پرخطر شناخته

: عبارت است از یک شرکت که قرارداد حمل سراسری با مشتری منعقد می‌کند. شرکت‌هایی که

طرف قرارداد مستقیم با مشتری قرار می‌گیرند فورواردر محسوب می‌شوند.

کریر (کننده): شرکتی است که با انعقاد قرارداد با شرکت فورواردر یا مشتری و با قبول عملیات

حمل با استفاده از وسایل و تجهیزات در اختیار خود جایی کالا می‌نماید.

: عبارت است از شخص حقیقی واجد شرایط رانندگی در حمل‌ونقل بین‌المللی که به

منظور فعالیت در امر حمل‌ونقل بین‌المللی کالا و وابستگی به شرکت معینی با یک شرکت قرارداد همکاری منعقد می‌کند.

تیرپارک: مکانی در محورهای اصلی و ترانزیت کشور است که یه خدمات ورد نیاز رانندگان،

یا نقلیه صورت متمرکز احداث می‌شود. تسهیلات این مکان می‌تواند شامل تعمیرگاه، درمانگاه،

گاه، جایگاه عرضه سوخت و پارکینگ باشد.

وسیله نقلیه ملکی: یک وسیله نقلیه عمومی است که مالکیت آن طبق سند رسمی قطعی متعلق به اعضا

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.

پایانه اختصاصی: پایانه‌ای است که برای استفاده اختصاصی یک شرکت براساس ضوابط سازمان مورد

استفاده قرار می‌گیرد.

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

بهبود وضع اقتصادی و اجتماعی اعضاء از طریق خودیاری 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 می‌شود یا به حکم

قانون یا دادگاه صالح، ملی یا مصادره 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.

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

بر اساس قانون اساسی جمهوری اسلامی به فعالیت‌های اقتصادی کشور از جمله فعالیت حمل بخش دولتی، خصوصی و تعاونی تقسیم می‌شود و شرکت‌های خصوصی نیز طبق قانون تجارت به هفت بخش تقسیم می‌شوند که در جای خود به آن‌ها پرداخته می‌شود. عنوان متصدیان حمل و نقل در کشور شناخته می‌شوند، تنها شرکت و نقل نیستند بلکه آمیزه‌ای از شرکت ها، کامیون رانندگان خودمالک هستند که وظیفه جابه‌جایی کالا را در کشور برعهده دارند. بنابراین قبل از بررسی ساختار تشکیلاتی شرکت‌ها، ابتدا یک دسته‌بندی کلی از متصدیان حمل و نقل در کشور و نوع فعالیت آن یه می‌شود. شایان ذکر است که این دسته بندی به قانون نیست بلکه با توجه به روند شکل گرفته در کشور ارایه می‌شود. متصدیان حمل و نقل کالا در کشور را می‌توان به هفت دسته کلی تقسیم‌بندی کرد:

1- شرکت‌های اختصاصی

2- شرکت‌های تعاونی

3- شرکت‌های سهامی

4- شرکت ولایت محدود

5-

6- کامیون

7- رانندگان خودمالک

در شرکت‌های اختصاصی، صاحب کالا، مالک کامیون، متصدی حمل همگی در یک ساختار حقوقی واحد قرار دارند و فعالیت این شرکت، بیش تر صورت‌گیری است و تأسیسات و تجهیزات اختصاصی ملکی شامل پایانه، انبار، دفتر و کامیون نیز دارند.

در شرکت‌های تعاونی، متصدی حمل و نقل، مالک کامیون و راننده به صورت عضو شرکت فعالیت دارند. این شرکت تأسیسات و تجهیزات اختصاصی ملکی یا استیجاری دارند و یا در پایانه‌های عمومی مستقر هستند و فعالیت آن صورت‌گیری و فوروردی است.

شرکت امی و مس ولایت محدود عملکرد مشابهی دارند. در این شرکت و نقل و مالک کامیون به 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 شرکت نیز به صورت‌گیری و یا

در حقیقت کسانی هستند که با ایجاد دفتر یا استقرار در پایانه‌های عمومی و با

فعالیت این مؤسس

استفاده از کامیون‌های خودمالک اجاره‌ای یا قراردادی

کامیون داران و رانندگان خودمالک نیز در کنار شرکت‌ها به فعالیت در زمینه جابه‌جایی کالا مبادرت می‌کنند. ها در این است که در پدیده کامیون‌داری، مالک کامیون و راننده می در پدیده خودمالکی، راننده و مالک کامیون یک نفر است و بدون ارتباط با هیچ شرکتی در بین شهرها و یا از مبادی ورودی کشور به مق کالا جابه‌جا می‌کنند.

(4). انواع مختلف متصدیان حمل‌ونقل کالا در کشور

نوع فعالیت	تشکیل دهنده سیستم				نوع شرکت	ردیف
		مالک کامیون		صاحب کالا		
کریر	*	*	*	*	صاصی	1
کریر -	*	*	*	-	تعاونی	2
کریر -	-	*	*	-	سهامی	3
کریر -	-	*	*	-	ولیت محدود	4
	-	-	*	-		5
کریر	*	*	-	-	کامیون	6
کریر	-	*	-	-	راننده خودمالک	7

3-5- اصول پایه برای متصدیان حمل های دولتی

نحوه شکل‌گیری بخش دولتی از رأس هرم به در صورتی که در بخش خصوصی این رابطه معکوس است. یعنی در بخش خصوصی های اصلی حمل‌ونقل یعنی شرکت می‌بایست شکل بگیرند و به تدریج ساختارهای بعدی ایجاد می . در ساختار دولتی تحول بین و به سرعت انجام می ، ولی در بخش خصوصی، تغییرها بسیار کند و از پایین به بالا رخ می . 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 می . سپس شرکت‌ها در ابعاد وسیع تر با ایجاد ساختاری جدید تحت عنوان اتحادیه محلی وظیفه برنامه‌ریزی در ارتباط با چگونگی جابه یی بهینه کالا با استفاده از امکانات موجود را برعهده می‌گیرند. واقع با پیدایش اولین جایگاه قانونی صنفی در بخش خصوصی، زمینه انتقال بخشی از وظیفه های یی و تصدی بخش دولتی به بخش خصوصی فراهم می . این مسله به بخش دولتی این امکان را می‌دهد که به مأموریت اصلی خودش یعنی سیاست‌گذاری و تعیین استراتژی‌های کلان ب .

در مرحله بعد، اتحادیه ای یا استانی که در هر استان منتخب اتحادیه‌های محلی همان استان با وظیفه تعیین سیاست‌های کلی حمل‌ونقل کالا شکل می یی . اتحادیه یفه ها ولیت گوی 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 حمل و نقل را بر عهده دارد. این قوی در چارچوب قوانین

به عبارت دیگر با تشکیل اتحادیه حضور بخش خصوصی در فعالیت‌های زیربنایی و برنامه‌ریزی بسیار مؤثر 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، رئیس شرکت با کارمندان این بخش دولتی در یک سطح و در تماس باشد. در سطح مدیریت میانی، رئیس اتحادیه محلی با رئیس اداره در بخش دولتی، در مرحله بعد رئیس اتحادیه منطقه‌ای یا استانی با مدیر کل استان و رئیس اتحادیه سراسری یا ملی با مدیران حمل و نقل در بخش دولتی

5-4- 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 برنامه‌ریزی آشکارا. چنین سطح روابط در سطح مختلف بخش خصوصی با بخش دولتی تداخل پیدا کرده است. در این حالت و اجزای بخش خصوصی بین‌ترین سطح به دستگاه متولی در بخش دولتی یعنی سازمان راهداری و حمل

رانندگان، شرکت و نقل و مالکان وسیله نقلیه هر کدام بنا به دلایلی به های دولتی در تماس هستند که این مسأله وقت و انرژی زیادی از بخش دولتی می‌گیرد و وظیفه اصلی خویش دور می‌شود. اگر به تعداد رانندگان و شرکت و نقل نگاه کنیم، در آن صورت اهمیت این موضوع برای ما آشکارتر خواهد شد.

پله های نقلیه بنا به دلیل های بی نظیر اخذ وام تعمیر، دفترچه مجوز تردد، مجوزهای تردد و عبور، محاسبه جریمه اضافه دهی بارگیری با بخش دولتی در تماس هستند.

شرکت پیل های بی نظیر اخذ مجوز تأسیس، پروانه فعالیت، مسأله صورت وضعیت مسافری و اختلاف با صاحبان کالا و مسافران، باید به بخش دولتی مراجعه کنند. مالکان وسیله نقلیه عمومی نیز برای وام خرید و یا استفاده از وام‌های تعمیراتی و خدمات مربوط به پشتیبانی ناوگان، شکواییه از شرکت‌ها و یا صاحبان کالا و مسافران نیز به دستگاه‌های دولتی مراجعه می‌کنند.

5-5- نجیره ارتباطی بین صاحبان کالا، راننده و شرکت حمل

شاید بتوان اصلی‌ترین چالش حمل و نقل داخلی کالای کشور را این مسأله دانست که شرکت در یک نگاه اقتصادی یا نمی‌توانند و یا نمی‌خواهند که تعدادی وسیله نقلیه حمل و نقل صورت ملکی برای خود خریدا کرده و رانندگانی را استخدام و به کار گیرند و بیش تر ترجیح می‌دهند که هم‌واره نقش یک حلقه

ارتباطی بین مشتری و راننده را برعهده داشته باشند. در این میان دو نوع زنجیره ارتباطی بین صاحبان کالا، راننده و شرکت حمل : یکی از طریق سالن اعلام بار و دیگری از طریق شرایط توافقی.

5-5-1- شرایط توافقی

در این حالت راننده با مراجعه به شرکت حمل و نقل (مستقر در داخل یا خارج پایانه) و با توجه به نیاز شرکت نسبت به بارگیری و حمل بار به مق . به توافق می . این توافق می های زیر انجام پذی :

- راننده به عنوان کارمند شرکت محسوب می .
- راننده به عنوان مالک وسیله نقلیه ب صورت پیمانکار و طی مدت زمان خاص با شرکت همکاری می کند.
- صورت آزاد و گذری به شرکت حمل و نقل مراجعه و بعد نسبت به بارگیری و حمل بار اقدام می نماید.

این روش شرکت حمل و نقل در انتخاب راننده مختار بوده و بدیهی است شرکت لازم می تواند تسلط بیش تری بر فرآیند حمل بار به مقصد داشته باشد.

5-5-2-

بی که سالن اعلام بار یکی از چالش بیست مختصری از تاریخچه آن بیان گردد. اکنون در عموم جاهایی که پایانه حمل و نقل عمومی وجود دارد، سالن اعلام بار نیز وجود دا که در درون پایانه فعال می . بنابراین می توان بین پایانه عمومی حمل رابطه نزدیکی تصور کرد.

طور کلی تا قبل از شروع جنگ در کشور چنین مفهومی به شکل امر های آبادان و خرمشهر تعطیل شد و فعالیت های این دو بندر متوجه بندر امام گردید.

این موضوع باعث گردید که تعداد رانندگانی که برای حمل بار به بند مراجعه می کردند افزایش چشم گیری برخوردار شود. شرایط جنگی در کشور و نگرانی های ناشی از آن باعث گردید که مس فکر تخلیه سریع این بند افتاده و روشی هم برای این موضوع به اجرا درآوردند. در این روش به شرکت و دریافت معرفی سپس دریافت قبض نوبت از ستاد و نقل مستقر در بندر که توسط کارمندان وزارت راه اداره می گردید برای حمل بار به اسکله مراجعه و بارگیری می کردند و سپس با مراجعه به شرکت و دریافت بارنامه به سوی مقصد روانه می .

با توجه به اجتماع زیاد رانندگان در بند ویژه فکر ساختن پایانه عمومی حمل رانندگان به منظور ارایه خدمت به آنان و هم چنین در نظر گرفتن مکانی در آن که رانندگان با مراجعه به آن از مشخصات بار شامل نوع بار مقصد و کرایه اطلاع حاصل کنند . برداری از پایانه عمومی و نقل، سالنی بنام سالن اعلام بار در نظر گرفته گردید که شرکت

می نمودند و پس از دریافت مجوز بارگیری از سالن به شرکت حمل و نقل مراجعه می کردند که این امر هم چنان نیز به صورت مکانیزه و در بعضی

صورت غیر مکانیزه انجام می‌پذیرد. مدیریت و اداره سالن های صنفی شرکت
صنفی رانندگان وسیله نقلیه باربری نیز نماینده سالن دارند و روند امور را از نزدیک شاهد هستند.

در واقع شرکت بعد از این که سالن اعلام بار توسط بخش دولتی ایجاد و اداره گردید
وظیفه‌ای که برای خود باقی دیدند . امروزه پس از گذشت بیش از دو دهه، این روند
. اهمیت این مساله تاجایی است که بعضی از کارشناسان مشکل اصلی حمل و نقل داخلی کالا را
صورت متمرکز می دانند و ضوابط موجود برای تأسیس و فعالیت شرکت
و نقل را مناسب ارزیابی می کنند. به عبارت دیگر معتقدند که می بایست شرایطی به آید که شرکت
یله نقلیه ملکی برخوردار و سهم مناسبی از مسو لیت ها و مدیریت ناوگان و درآمدهای
و نقل را نیز به خود اختصاص دهند.

آشنایی با سازمان‌ها، تشکلهای صنفی و پلیس راه

6- پی ها، تشکل ی ی

6-1-

حمل و نقل و ایمنی حمل و نقل از ابعاد مختلفی برخوردار است که عرصه صنایع تا راه در بر می گیرد. حمل و نقل جدید بر سه عنصر ماشین () () () (جاده و خیابان) چه که بر بهبود عملکرد و کاهش هزینه های منفی این سه عنصر اثرگذار باشد، مفید است. بر این اساس بسیاری از سازمان و نهادهای دولتی و عمومی و خصوصی در این امر موثر ترین نهاد موثر و برنامه ریز در زمینه حمل و نقل وزارت راه و ترابری است که علت وجودی ساماندهی راه و ترابری در کشور است که در ابتدا به شرح وظیفه های آن پرداخته می فنی پرداخته می شود که بخشی از وظیفه های ها مستقیم و یا غیرمستقیم به ایمن سازی حمل و نقل مربوط می

6-2- ها و نهادهای دولتی مرتبط با حمل و ن

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 بیش ترین سهم را در مدیریت حمل و نقل به عهده دارد. 1 قانون تغییر بری و تجدید تشکیلات و تعیین وظیفه های آن که در سال 1353 به تصویب رسید 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 تغییر می یابد" بنابراین آن بخش از حمل و نقل که به راه و تاسیسات زیربنایی آن و عملیات حمل و نقل برون شهری مربوط می فعالیت وزارت راه و ترابری قرار می گیرد.

7 این قانون به وظیفه های زیر به عنوان عمده ترین وظیفه ها که مسله ایمنی حمل و نقل را به بار

:

1 - مطالعه و تهیه و تنظیم برنامه های جامع و هماهنگ به منظور تعیین خط مشی های اجرایی زمینه ترابری کشور و اجرای آن

2

3- بررسی نیازمندی های ترابری کشور و تعیین اولویت های اجرایی آن ها و تهیه و اجرای برنامه درازمدت، میان مدت و کوتاه مدت به منظور رفع این نیازمند های عمرانی کشور

4- تهیه و تنظیم ضوابط و معیارهای لازم برای احداث و نگاه داری تاسیسات زیربنایی ترابری با توجه به

یشرفت یل

5- بررسی روش

6 ه تاسیسات زیربنایی ترابری و تعیین مشخصات فنی و هندسی آن چنین تعیین
تشکیلات و دستگاههایی که باید از هر یک از آن ها نگاهداری نماید.

7 تعیین مشخصات مجاز وسیله برداری از تاسیسات زیربنایی تر

یل از تاسیسات فوق

10 ایجاد و نگاه داری از خطوط پایگاههای مواصلاتی اختصاصی

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

دولتی و شهرداری ها مکلف شدهاند که طرح

به ایجاد و توسعه شهرها و مراکز فعالیت های اجتماعی صنعتی و کشاورزی را از لحاظ استفاده از تاسیسات ترابری

علاوه بر این راه و ترابری عضو موثر کمیته های بین بخشی مانند شورای عالی هماهنگی ترافیک
شهرهای کشور و کمیسیون ایمنی راه های 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 برنامه ریزی دا ست و در زمینه اجرایی نیز می تواند بیش ترین تاثیر را داشته باشد. چنین از
میان سازمان های زیرمجموعه وزارت راه و ترابری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای بیش ترین نقش را در
زمینه حمل می باشد که وظیفه های ها به قرار زیر است:

6-2-2- ای کشور

وظیفه های مورد اشاره عنوان یکی از معاونت

1372 بنا به پیشنهاد سازمان امور اداری و 72/8/3

استخدامی کشور و یفه ها و ماموریت یفه ها

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

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

تغییر پیدا کرد. این سازمان وظیفه های و بر همین اساس متولی ترابری جاده

کشور بمی باشد و بنابراین می توان سه وظیفه برنامه ریزی، ساماندهی و کنترل که در عموم کت

مدیریت سه وظیفه اساسی هر سازمانی مطرح می

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

این سازمان با هدف فراهم آوردن زمینه ها و امکانات لازم به منظور بهبود بهره برداری بهینه از سیستم حمل

ای و تحقق سیاست های جامع و هماهنگ در زمینه حمل و نقل جاده

اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی کشور تاسیس شده است. یفه های :

- 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 جاده به پیشنهاد لازم به منظور رعایت بهره‌وری اقتصادی و تسهیل در ارتباط به هنگام تصویب پروژه کشور.
 - یانه‌های عمومی وسیله 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 جایی م .
 - تهیه و تنظیم لایحه، تصویب نامه بین داخلی و بین‌المللی و رای داخلی و بین‌المللی ترابری کشور و یا دیگر مر تایید و تصویب و پیگیری مراحل تصویب.
 - صدور مجوز فعالیت شرکت دیگر ها و مجوزهای لازم در فعالیت حمل و نقل داخلی و بین‌المللی.
 - لازم به منظور تسهیل در امور ترانزیت و صادرات.
 - فراهم ساختن امکانات و تسهیلات لازم به منظور پیشرفت سطح ایمنی، خدمات و کاهش ضایع زیست محیطی در حمل و ای کشور.
 - بررسی و تعیین نوع تعداد و مشخصات ناوگان موجود و مورد نیاز حمل و نقل جاده‌ای و همکاری در تامین و توزیع آن.
 - تمرکز آمار و اطلاعات پایه ای با همکاری سازمان تشکیل بانک اطلاعاتی.
 - صدور مجوز احداث تاسیسه های خدماتی - رفاهی بین راهی توسط بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی.
 - برداری ویژه از شبکه راه‌های کشور از قبیل پروانه تردد وسیله 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 گسترش تخصص‌های مورد نیاز ناوگان ترابری جاده‌ای کشور از طریق مراکز آموزشی داخلی و خارجی.
 - انجام امور بازرگانی در بخش حمل و نقل جاده ییغه های اساسی سازمان در قوانین و مقررات مربوطه.
 - 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 به طور مستقیم ای کشور اشاره شده است.

6-2-3- وزارت کشور

اساسنامه تشکیلات و وظیفه های 1310 یفه های بسیار کلی اشاره کرده است که اکنون بیش تر یفه های های دیگر قرار دارند و یا تعدادی از آن ها اهمیت خود را از دست



اما در مجموع با توجه به قوانین و مقررات و 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 ها، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور شورای هماهنگی ترافیک ها تاثیر این وزارت را در برنامه حمل و نقل و ایمن سازی بسیار چشمگیر می کند.

تربین مسد یفه های وزارت کشور در ارتباط با ایمن سازی حمل و نقل جلوگیری از تخلف یفه اجتماعی و به منظور ایجاد امنیت در جامعه می باشد که طریق نیروی انتظامی قابل اجرا ست و نیز یفه های ها براساس قوانین و مقررات مربوط به منظور بهبود مدیریت، بهبود ها و افزایش کارایی آنان در ارائه خدمات محلی له مهمی است که می ر ایمنی حمل و نقل شهری بسیار . این مس له اکنون از طریق سازمان شهرداری ها پی گیری می

6-2-4- نیروی انتظامی - پلیس راه

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

عملکرد پلیس راه کشور بسیار حساس و حیاتی است. گونه که در بخش حوادث و تلفات جاده شد، سالانه بسیاری از هموطنان در جاده اقتصادی بسیار سنگینی بر پیکره اقتصادی کشور وارد می نماید. این موضوع پیامدهای ناگوار اجتماعی نیز در بسیاری از افراد فاقد سرپرست می افراد دیگری مصدوم و حدود یک هشتم آنان قطع عضو، معلولیت حرکتی می . پلیس راه کشور می تواند با جدیت تمام و طبق شرح وظیفه سهم بسزایی در کاهش جرمه -



ای ایفا نماید و این مهم میسر نمی از آموزش رانندگان و تغییر رفتار آنان همکاری و استانداردسازی شرکت

ن وزارت راه جهت بهینه‌سازی وضعیت راه‌های کشور همه و همه در این امر دخیل و مسدود 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 و شرکت‌های دولتی و وابسته به دولت، بانک حدود قوانین و مقررات مربوط" و نیز بند 18 "همکاری با سازما در جهت ایجاد و توسعه زمینه‌های فرهنگی لازم به منظور کاهش جریمه و تسهیل وظیفه‌های " به عنوان یکی از وظیفه آن نیرو اشاره می‌کند. بنابراین نیروی انتظامی در شکلی گسترده بیشترین سهم را در ایمنی حمل و نقل زیرا این نیرو هم در حمل و نقل درون شهری و هم برون شهری مجری قوانین و تعیین‌کننده بسیاری از خط مشی در زمینه‌های فرهنگی و آموزش نیز در این امر سهیم است. نیروی انتظامی و کمیته‌های بین‌بخشی در امور حمل و نقل است و در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری ملی و محلی اثری

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

1 1 قانون تشکیلات و وظیفه‌های 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 ایمن‌سازی حمل و نقل تلقی شود. چنین در بند 6 "ریزی به منظور توزیع متناسب و عادلانه نیروی انسانی و سایر امکانات (آموزش پزشکی و تسهیلات بهداشتی و درمانی) و 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 ...".

ین اساس وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی به عنوان متولی بخش پزشکی کشور در زمینه امداد رسانی و رسیدگی و درمان مصدومان و ایجاد امکانات درمانی در طول راه‌های کشور نقش تعیین‌کننده‌ای 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 یفه‌هایی 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 در هنگام بروز حوادث و سوانح 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 حوادث و سوانح و آموزش عمومی در این زمینه و تربیت کادر امدادی و نیروی انسانی مورد نیاز".

مستقیم به حوادث ناشی از وظیفه این نهاد را از آن‌ها استنباط کرد. که این نهاد ای 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 ول تحقق بخشیدن به عدالت و عهده بیفیه های زیر است:

- 1) رسیدگی و صدور حکم در مورد تظلم ، شکایه دشمنی ها
- 2) احیای حقوق عامه و گسترش عدل و آزادی
- 3) اخذ تصمیم و اقدام لازم در آن از امور حسبیه، که قانون معین می کند.

در این اصل از دو عبارت "حقوق فردی و اجتماعی" " می توان 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، گر مورد بی توجهی قرار گرفته و یا به نوعی مورد تعدی قرار می گیرد که قوه قضاییه به عنوان پشتیبان حقوق فردی و اجتماعی و ناظر بر حسن اجرای قانون می تواند تضمین کننده این حقوق باشد. این نظارت می ها و نهادهای دولتی تا صنایع خودرو را شامل این نظارت می تواند از سوی سازمان بازرسی کل کشور اعمال شود.

6-2-8- سازمان پزشکی قانونی

سازمان پزشکی قانونی که زیر نظر قوه قضاییه عمل می کند 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 قضایی" و نیز در بند 2 " وابسته به قوه قضاییه و دیگ های دولتی " این سازمان می تواند با همکاری در تعیین چگونگی جرح و مرگ ناشی از رانندگی و نیز کمک به شکل گیری بانک اطلاعاتی جامع از جرح و فوت ناشی از 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 وزارت تاکنون نیز به همین وضع باقی مانده اس . گمرک ایران را می صورت زیر برشم :

- اجرای قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن و هم چنین دیگر مقررات و قوانینی که اجرای آن برعهده گمرک ایران محول شده و می .

6-3- تشکل های صنفی

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

6-3-1- شرکت

یغه های شرکت باعث شده که وظیفه صورت پراکنده در قوانین و مقررات شکل گیرد و از تمرکز مناسبی برخوردار . فهرست قوانینی که وظیفه های شرکت را توضیح می شرح زیر است:

- 1- 516 517 قانون مدنی در ارتباط با تعهد متصدیان حمل 1307/2/18
- 2- 1311/2/13
- 3- و نقل و تعمیرگاه های اتومبیل و گاراژهای عمومی مصوب 1345/4/19
- 4- آیین نامه اجرایی قانونی مؤسسه های و نقل و تعمیرگاه های اتومبیل و گاراژهای عمومی مصوب 1346/4/24
- 5- آیین فر و مدت تعطیلی مؤسس و نقل زمینی مصوب 1352/4/17
- 6- اصلاحیه آن مصوب سال 1378 آیین نامه تاسیس و بهره ی و مقررات ایمنی و رفت و آمد وسیله های کشور مصوب 1357
- 7- و نقل کالا مصوب 1367/1/23
- 8- قانون الزام شرکت ای 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 یغه های یکدیگر شبیه است، تنها یکی از آنها مورد بررسی قرار

131 1373 می‌گیرد. ی مؤسس و شرکت
قانون کار جمهوری اسلامی ایران تشکیل و شروع به کار کرد و براساس اساسنامه تصویب شده، انجمن
منافع صنفی اعضا خود را در اولویت هدف می دهد و ایجاد ارتباط مداوم با
های مربوط، همکاری برای تامین نیازهای اعضا مانند آگاه کردن اعضا از مقررات و ضوابطی که از سوی
ای کشور و دیگر های دولتی ابلاغ می‌شود را پی‌گیری می نماید.

6-3-3-اتحادیه تعاونی و نقل بار کشور

ون تاسیس تعاونی ها در وزارت تعاون در معاونت تاسیس و توسعه تعاونی‌ها تصویب و مورد اجرا قرار
. طبق این آیین حقیقی یا حقوقی می نسبت به تشکیل یک تعاونی
صنفی که در راستای اهدافی مشترک گرد هم آمده‌اند اقدام نمایند و از امتیازهایی نیز برخوردار می
تعاونی و نقل می‌تواند منجر به تشکیل اتحادیه رانندگان گردد. اتحادیه حمل و نقل از
تعدادی تعاونی تشکیل شده است که همگی در حوزه واحد و با مشترکی فعالیت می‌نمایند و جهت
گسترده‌گی و توسعه فعالیت می‌توانند تعاونی های تحت پوشش را طبق ضوابط افزایش دهند. بدیهی
است تعاونی‌های رانندگان نیز شکل خاصی از یک تجمع و تشکل صنفی است که در قالب یک تعاونی فعالیت
می‌نماید و با استفاده از تسهیلات بخش تعاون کشور متعهد می 4%
تعاون کشور واریز نماید.

قانون بخش تعاون در اقتصاد کشور در مواد 43 50 یفه ها ولیت‌های اتحادیه
جمله شرکت تعاونی را مشخص کرده است. این وظیفه ها در مورد اتحادیه‌های تعاونی حمل و نقل بار کشور نیز
صدق می کند.

6-3-4- فی رانندگان وسیله نقلیه باربری

1374 یل نقلیه باربری نیز براساس ماده 131 قانون کار جمهوری اسلامی ایران از سال
تدریج در اغلب شهرستان صنفی تشکیل یفه‌هایی مشابه صنفی
شرکت

6-3-5-کانون انجمن‌های 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 از های صنفی شرکت

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

6-3-7-اتحادیه مؤسس 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 بر نحوه

فعالیت مؤسس

موجب استثنای این مؤسس از قانون نظام صنفی نمی چراکه این م
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 مللی 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 . به تصویب قانون جدید تشکل های صنفی، نام
سندیکا در سال 1374 به انجمن صنفی شرکت و نقل بین المللی ایران تغییر یافت.
این انجمن عبارتند از:

- 1- همکاری با مس در جهت پی ریزی نظام جامع و هماهنگ در امر حمل و نقل بین المللی و عملیات وابسته .
- 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 ابسته به آن و اعمال مدیریت پیشرفته
- 1- فعالیت گروهی منظور تأمین حقوق و منافع حرفه 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 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 امتیاز حقوق خود تلاش نمایند و ب
صورت یکپارچه و هماهنگ ب صورت منطقی و اصولی 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 گامی موثر در جهت تقویت آنان بردارد که در این
خصوص می توان به واگذاری 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 رانندگان از طریق قانونی و علمی و هم چنین احقاق

آشنایی با مراکز عمده تولید بار و پایانه بار در کشور

7- بی کز یی ی بار در کشور

کشور ایران با برخورداری از طبیعتی چهارفصل که امکان توسعه بخش کشاورزی را آسان می کند و هم

چنین برخورداری از مزیت های ویژه در بخش صنعت و بخش ترانزیت کالا از نقاط عمده تولید و

جذب کالا محسوب می که در طول سال،

کالاهای مختلفی در جاده های کشور در حال جابه جایی

محللی برای در این میان پایانه

تمرکز فعالیت های شرکت

محسوب می . (5) پایانه های بار موجود کشور را

نشان می .



کز عمده تولید بار در کشور عبارتند از:

1- کز جمعیتی

2- کز صنعتی

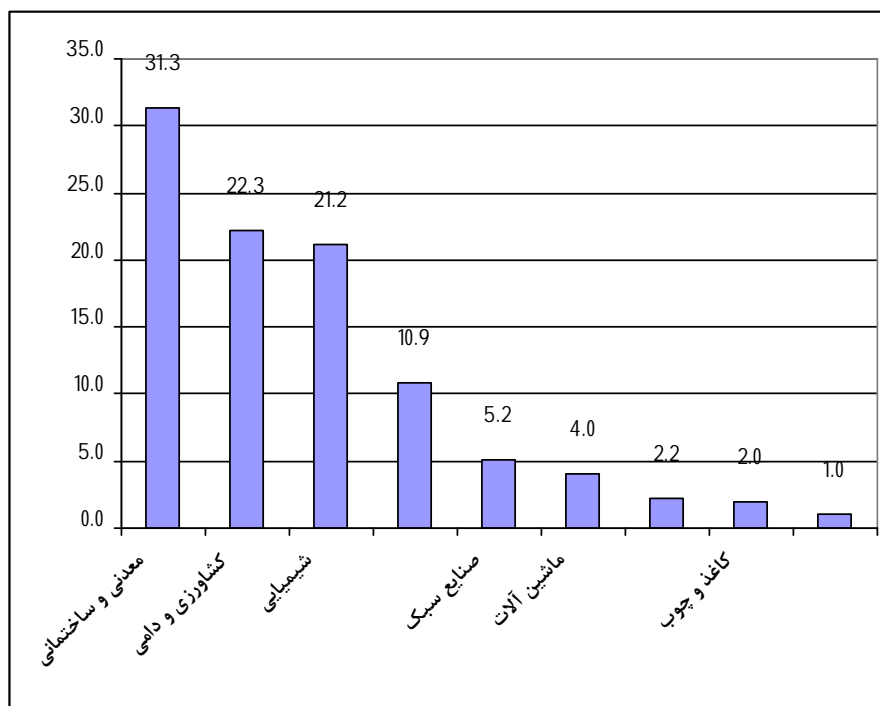
3- کز کشاورزی

در یک تقسیم بندی کلی، بارها از لحاظ نوع به 9 دسته تقسیم می . معدنی و ساختمانی، کشاورزی و

دامی، شیمیایی، فلزی، صنایع سبک، ماشین آلات، متفرقه، کاغذ و چوب و در نهایت چرم و پوش

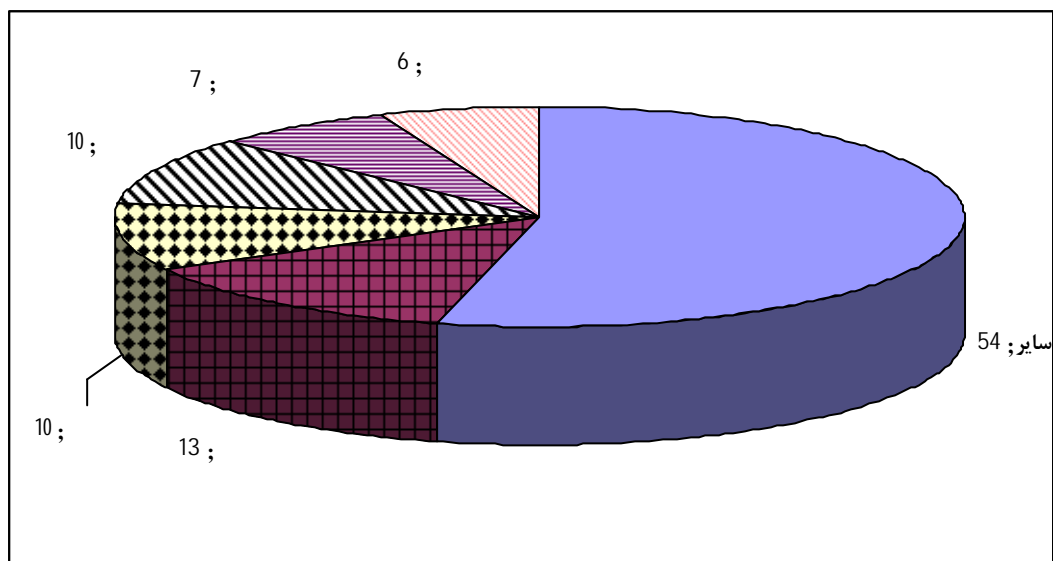
شکل (33) درصد هریک از انواع بارها را نشان می .

شکل (33).



های کشور هم از لحاظ تولید بار یکسان نیستند. رخی از استان‌ها به دلیل تجمع مرکز کشاورزی و صنعتی، از نقاط عمده تولید بار در کشور محسوب می‌شوند. شکل زیر لید بار در استان‌های برتر کشور را نشان می‌دهد. طور که مشاهده می‌شود برتر کشور در تولید بار هستند.

شکل (34). میزان تولید بار استان‌های کشور



(5). پایانه‌های بار ساخته شده در کشور

		نوع سرمایه گذاری		
		خصوصی	دولتی	
1377	1374		*	پایانه بار ارومیه
1376		*		پایانه بار اردبیل
	1384	*		نقل اردبیل
1373	1371	*		پایانه بار شرق اصفهان - 2
1379	1378	*		پایانه بار مبارکه - 2
1384	1382	*		پایانه بار نجف - 2
	1361	*		پایانه
	1384	*		پایانه
1374	1370	دولتی با مشارکت بخش خصوصی		پایانه کالای تهران
1376	1374		*	پایانه شهرکرد
1375 1378	1372		*	پایانه بار مشهد
1375	1371		*	پایانه بار بیرجند
1384	1374	*		پایانه بار قاین
1363	1362		*	پایانه
1385	1381	*		
1383	1381	*		پایانه
1374	1372		*	پایانه
1378	1377		*	پایانه
1368	1366		*	پایانه
1386	1382	*		پایانه
1377	1371		*	پایانه بزرگ بار شیر
1386	1385	*		نقل نی‌ریز



1386	1384	*		
1378	1375	*		پایانه قزوین
برداری نرسیده	1377		*	پایانه بار قم
1378	1374		*	پایانه بار سنندج
1372	1371		*	پایانه بار کرمانشاه
1386	1386	*		پایانه بار سنگین بار کلهر
1386	1384	*		ياسوج
1376	1374 1376		*	پایانه
1371	1365		*	پایانه بار انزلی
1374	1371		*	پایانه
1384	1375		*	پایانه بار خرم
1382	1381	*		پایانه بار الیگودرز
1385	1383	*		پایانه بار پل
1383	1378	*		پایانه
1379	1374	*		پایانه باربری نکا
-	1387	*		پایانه باربری بندر امیرآباد
1375	1374		*	پایانه بار اراک
1386	1385	*		نقل زرنديه
1387	1384	*		پایانه بار بندرخمیر
1375	1372		*	پایانه بار همدان
1373	1371		*	پایانه بار یزد
1385	1378	*		پایانه بار میبد

1388

1387

[1].

: نشر علوم نوین، 1377

[2]. محمدی آسا، اسداله، مجموعه قوانین و مقررات حمل و نقل جاده