**ترابری زمینی**

**فهرست:**

**کتاب اول- ترابری زمینی ایران ازمنظر اقتصاد کلان**

**نخست- ترسیم وضعیت کنونی ترابری جاده ای ایران**

**فصل اول- وضعیت کنونی حمل و نقل جاده ای از نظر مصرف کنندگان**

1. **تحلیل سیستم**
2. **نظام مطلوب**

**فصل دوم- گذری به گزارش حمل و نقل زمینی در حوزه بار مرکز پژوهشهای اتاق ایران**

**دوم- الگوهای حمل و نقل زمینی کشورهای دیگر**

**فصل سوم: برنامه ریزی راهبردی لجستیکی**

**فصل چهارم- برنامه ریزی ترابری**

**فصل پنجم- سخت افزارها و مقررات محدود کننده حمل و نقل جاده ای و ریلی**

**فصل ششم- چرایی و چگونگی سامانه های تسهیل کننده ترابری و شبکه های لجستیکی مدرن**

**فصل هفتم- بهره وری ناوگان جاده ای- رفع اتهام از خود مالکی، دلائل و زمینه ها**

**کتاب دوم- ترابری زمینی از منظر اقتصاد خرد**

**فصل هشتم- سامانه های بهره ورحمل ونقل ترکیبی در دوربرد**

**فصل نهم -برنامه ریزی شبکه های ترابری**

**فصل دهم- مفاهیم نو درترابری اروپایی**

**فصل یازدهم- از ما بهتران چگونه شرکت ترابری خود را تاسیس و اداره میکنند**

**سخن آخر**

برآیند این پژوهش کشیدن خط بطلان برچند فرضیه است که دهه هاست ذهن پژوهشکران ما، حتی همین قلم را، به خود مشغول کرده است.

**نخست: ریشه بهره وری نازل ناوگان در پدیده خود مالکی و تک واحدی بودن مالکیت ناوگان است.**

بررسی ما براساس داده ها و واقعیت ها نشان میدهد انگشت اتهامی که دهه هاست به سوی الگوی خود مالکی نشانه رفته بود، شخصیت بی گناهی را درکرسی دفاع نشانده بود.

52% ناوگان جاده ای بریتانیا در قالب شرکتهایی ثبت شده اند که تک واحدی هستند در اتحادیه اروپا، ترکیه، استرالیا که همگی از جرگه کشورهایی هستند که بهره وری ناوگان در ایشان حد اعلای جهان است، درصد خودمالکان و ناوگان تک واحدی بسیار بالاست. در آمریکا مجموع خود مالکان و شرکت های تک واحدی 86% ناوگان را تشکیل می دهند. پس پدیده تک واحدی دامن گیر و همه گیر است. نمیشود به صرف تک واحدی بودن، انگشت اتهام بهره وری نازل را به سوی این شکل از مالکیت اشاره کرد. اما نحوه کارکرد ناوگان بریتانیایی، اروپایی و آمریکایی سازمان یافته است. در بریتانیا و اتحادیه اروپا شرکت های لجستیکی طرف سوم، و در آمریکا بارفرابران داخلی بزرگ و کوچک رسالت مشتری یابی را تحت رژیم قراردادهای بلند مدت( برخلاف مدل بازار روز ایران) به عهده دارند

میدانیم که هم نهادها و هم مقررات ایران، مالیاتهای ذیل سازمان تامین اجتماعی ناشی از عملکرد سلیقه ای مادتین 38 و 41 قانون، رژیم بلند مدت قراردادی را به شدت در برابر رژیم عملکرد بازارهای روز جریمه میکنند. بنابراین عملا رژیم اصلی قراردادی در بازارها سرکوب شده است.

خود مالکان خارجی میتوانند به سه حالت فعالیت داشته باشند:

* یا به عنوان پیمانکار کاملا منضبط فرعی یک تا چند شرکت لجستیکی قرارداد ببندند،
* یا تحت راهنماییهای بازارگاه های مجازی بسیار معتبر -که طرف قرارداد بلند مدت مشتریان هستند- ( مثل ریترن لودز یا ترانس مد) به اماکن بارگیری راهنمایی شوند،
* یا جزء ناوگان واحد های صنعتی یا توزیعی بزرگ به عنوان پیمانکار تحت قرارداد شرکتهای لجستیک طرف اول کار کنند.

در واقع ناوگان اروپایی، آمریکایی و استرالیایی، از نظر شیوه بهره برداری و هدایت به سوی سرچشمه های بار، همانند ناوگان ایرانی سرگردان و بی هدف نیستند تا به اعتبار اخبار شفاهی، عرض و طول جغرافیا را در پی بار بپیمایند. زیرا این ناوگان، به عنوان پیمانکار سطح دوم در اختیار زنجیره های تامین خاص و از پیش تعریف شده هستند و درخطوط منظم و غالبا در رژیم های قراردادی به جای رژیم بازار روز سیر میکنند. سامانه های حقوقی و مدیریتی که راننده خود مالک ماورای بحار ما در آن سیر میکند، هیچ شباهتی به سامانه های ایرانی ندارد. خود مالک از ما بهتر، نه دغدغه مارکتینگ دارد، نه دغدغه تعمیر-نگهداری ناوگان خود. البته که کار رانندگی کاری پرمخاطره و سخت است. ولی دستمزدها هم بالاست.

**دوم: بهره وری**

در این پژوهش دیدیم که همه اعدادی که تاکنون در ادبیات لجستیک ایران از پیمایش سالانه ناوگان در اروپا، آمریکا و استرالیا عنوان شده است، به شدت گزافه گویی بوده است. گرچه پیمایش ناوگان ایران به صورت پر، کماکان نصف پیمایش ناوگان این کشورهاست، اما بعضا از منظرشاخص تن-کیلومتر، تقریبا درهمان حدود اروپاست.

براساس آمار سازمان بزرگراه های آمریکا کامیون های کلاس 8 پیمایشی در حد 72000 مایل در سال معادل 99779 کیلومتر بار دار داشته اند.[[1]](#endnote-1) ناوگان اروپایی هم پیمایشی بین 80 تا 120 هزار کیلومتر دارند. بنابراین افسانه پیمایش های 160 هزار کیلومتری که در اغلب پژوهش ها و روایات، از جمله همین قلم، بدان اشاره شده بود، چه برسد به عدد اغراق آمیز 300 هزار کیلومتر قید شده در پژوهش اخیر مرکز پژوهش اتاق بازرگانی ایران، از واقعیت فرسنگ ها فاصله دارد.

درواقع بهره وری ناوگان، وابسته به وجود سامانه ها و شبکه های کارآی ترابری، بنگاه های پشتیبان لجستیکی عرضه کننده کالا (بیشتر برپایه فن آوری اطلاعات) که رابطی قوی بین صاحبان کالا و ناوگان باشند، یکپارچگی ریل وجاده، و پشتیبانی حقوقی و نهادی( دولت به معنی عام آن)، اقتصاد بازار کمتردخالت شده و بازارهای سلف است. درغیاب این نظامات نهادینه، مسلما بهره وری کاهش می یابد، چه کامیون متعلق به شرکت باشد، چه خود مالک.

**سوم- کهن سال بودن ناوگان**

میانگین سنی ناوگان ایرانی 3/19 سال نسبت به 2/14 سال اروپا واقعا بالاست. به علاوه در معرفی حوزه ترابری جاده ای اروپا دیدیم که 85% بارها را ناوگان زیر 9 سال انجام میدهند. بنابراین یک دلیل دیگر پیمایش کم ناوگان ایرانی کهولت سن آنهاست. لابی پر نفوذ و قدرت خودروسازان درکشور طوری است که جلوی هرگونه واردات یا ارزان شدن خودروهای تجاری را میگیرد. در همه کشورهای موفق و با نمره و تراز قابل قبول شاخص های لجستیکی، دولت ها کامیون را ارزان و با تسهیلات عرضه میکنند یا آن چنان سازماندهی میکنند که تسهیل شود و در عوض قیمت نفت گاز به نرخ منطقه ای یا بین المللی به اضافه درآمدی از جهت مالیات غیر مستقیم بر سوخت عرضه میشود. در ایران این ها درست برعکس است. لابی خود رو سازان به قدری قوی است که حتی جلوی ورود لکوموتیو نو از روسیه را گرفته است. اینک که ورود کامیون خارجی آزاد شده به قدری مالیات ها و حقوق و عوارض اخذ شده از این کامیونها زیاد است که خودرو تجاری نهایتا با قیمت های اعجاب آور و بسیار گران و بدون تسهیلات بانکی به مصرف کننده عرضه میشود. بنابراین هیچ امیدی به گره گشایی از این معضل سالیان دور نیست.

**چهارم- میانگین مسافت طی شده توسط کامیون**

ازنظرمیانگین مسافت طی شده مبدا و مقصد نیز این اتهام خام به بخش ترابری جاده ای ایران وارد شده است که میانگین ایران 500 کیلومتر و اروپا 150 کیلومتر است. باز هم این اتهام و گمانه مبنای علمی و عملی ندارد. زیرا دراتحادیه اروپا اولا حدود 67% از کل ترافیک جاده ای داخل کشورهاست، یعنی کماکان وزن عمده بار حمل شده با ترافیک ملی است و میدانیم که وسعت کشورهای اروپایی نسبت به ایران بسیار کمتر است. اما باز دربخش نگاهی به وضعیت اروپا دیدیم که در مقایسه بین جاده و ریل، **ترافیک جاده ای بالاخص درمسافت های کوتاه تر تا 400 کیلومترکاربرد دارد. تا این مسافت جاده سریع تراز ریل است.** درارتباط با نیازمندیهای تحویل از درب تا درب، مسلما ترابری جاده ای شایستگی های واضح تری دارد. شاید به همین دلیل هم باشد که سالهاست میانگین فواصل مبدا و مقصدی اروپا درحول وحوش 150 کیلومترباقی مانده است و نتیجه دیگراین که درفواصل بالاتر از400 کیلومتر، شیوه های ریلی، رودخانه ای و شاید هم ترابری دریایی ساحلی گوی رقابت را از جاده ربوده اند. شاید دلیل دیگراین میانگین اندک، تعدد و تکثرو پراکندگی جغرافیایی انبارهای نزدیک به مکان تولید یا اماکن تجمع جمعیتی مصرفی است. این که اصولا لجستیک قاره ای اروپا برپایه یک شبکه وسیع از انبارهای اصلی و فرعی Hub and Spoke، باراندازها و مراکزعظیم پخش حاشیه شهری Urban Distribution Centers به اشکال مختلف شبکه ای شکل گرفته است. میدانیم که شبکه ترابری داخلی ایران عموما فاقد پشتوانه مدل سازی ریاضی است، بنابراین مکان یابی انبارها و نوع شبکه بندی آنها اشتباه و به تبعیت از این اشتباه، پدیده حملهای مضاعف یک واقعیت مکشوف توسط وزارت بازرگانی پیشین و خلاصه فاصله مبدا ومقصدی تابعی ازپیکره بندی اشتباه اقتصاد توزیع است.

**پنجم- دخالت های پیاپی و با سوء اثردولت دراقتصاد ترابری**

فصول گذشته ثابت کرده اند که ترابری جاده ای به شدت نسبت به قیمت سوخت عکس العمل نشان میدهد. نمونه آن هشدار آوری وایس، نایب رییس شرکت مشاورمعروف FTR به خود مالکان است که به مجرد افزایش هزینه سوخت دربازاری رو به پایین، به ایشان پیشنهاد میدهد کامیون خود را بفروشند و به عنوان راننده دراستخدام شرکت های بزرگ ترابری آمریکایی درآیند. [[2]](#endnote-2) بازارکرایه ها و هزینه های سوخت ایران به دلیل دخالت های مداوم وبدون نتیجه دولت اصولا بازارطبیعی نیست که چنین حساسیت هایی برای تنظیم بازار درآن وجود داشته باشد. این جا تلاقی عرضه و تقاضا درمحورمختصات، یاورهمیشه غایب بازاراست. درهمین کتاب با هم دیدیم که اگر دولت از یک طرف دست از پشتیبانی بی چون وچرا ازخودروسازان تجاری بردارد، به خود کامیون که ابزار تولید خدمات جاده ای است، به عنوان منبع بهره کشی درآمدی نگاه نکند و اجازه دهد این ابزار تولید، ارزان به دست تولید کننده خدمات(خودمالکان) برسد. ازطرف دیگردست ازسیاست یارانه رسانی به سوخت به زیان کلیت اقتصاد ملی بردارد، ظرف یک سال نیمی از ناوگان جاده ای نوسازی میشوند، و بهره وری به طرز خارق العاده ای بالا میرود زیرا اکثریت حمل را، قاعدتا ناوگان جوان انجام خواهند داد. در وحله سوم چنانچه دولت دست از دخالت دربازار و تنظیم قیمت بردارد بازهم با افزایش تدریجی کرایه ها، هم بخش ترابری جاده ای ازنظرسرمایه گذاری توجیه پذیرمیشود، و به تبع آن بخش ریلی دراثر افزایش کرایه ها جان میگیرد وسرمایه گذاری درناوگان ریلی هم توجیه پذیر میشود.

درممالک راقیه، پیش ران سطوح کرایه ها، کرایه های قراردادی است. دولت درتعیین کرایه ها دخالتی نمی کند. درقیمت های سوخت هم دخالتی ندارد.

**ششم- سامانه ها، مقررات، و شاکله شرکتهای کشورهای الگو**

التزام عملی و نه صرفا کاغذی و حرفی به توسعه ریل دراتحادیه اروپا، ترکیه، استرالیا، روسیه، چین، هند و آمریکا طوری بوده که تراکم خطوط ریلی، بنادرخشک، و پایانه های بین وجهی با اختلاف زیاد نسبت به ایران بالاست. نتیجه بسترسازی برای صنعت حمل بین وجهی است که هم دوستدارنسبی زیست بوم است، هم رقابتی چه ازنظرزمان چه هزینه.

محاسبات وسیع ریاضی برای مکان یابی ونقشه معماری مراکزلجستیکی، باراندازها، پایانه ها طوری بوده که با وجود سوخت بسیارگران نسبت به ایران، صنعت حمل ونقل جاده ای این کشورها کاملا با همتای ایرانی خود رقابت کند. شاکله های گوناگون انبارهای لجستیکی، مفاهیم نوینی چون انبارهای تحت سیطره تامین کنندگان ولی دراختیار خریداران، شرکت های لجستیکی طرف سوم و مفهوم حمل کنندگان منطقه ای دراروپا وکاربرد وسیع فن آوری اطلاعات یک دلیل بسیار مهم برای بهره وری نسبتا بالای ناوگان این کشورهاست. دراروپا کثرت با شرکت های ترابری متوسط مقیاس است، همانطورکه درآمریکا ولی درایران خیل بی شماروعظیم شرکتهای ترابری جاده ای شهرستانی، استانی که صرفا بارنامه نویسند، کمترارزشی درزنجیره ارزش اقتصاد ملی می افرینند وازآنجا که درأمد های برخی سازمانهای دولتی وابسته به نظام کنونی است، کمتر انگیزه ای برای اصلاح و ارتقاء آن وجود دارد.

**هفتم- کارکرد شرکتهای ترابری ممالک راقیه درپلان اقتصاد خرد**

هیچ کنش گراقتصادی نمیتواند به صرف داشتن گواهینامه پایه یک وارد عرصه ترابری شود. اخذ پروانه های خاص، داشتن بیمه نامه های مبسوط، نگاه داری سوابق تعمیرونگهداری نزد شبکه تعمیراتی مورد وثوق، کنترل های ممتد خودروتجاری، راننده و سوابق تجاری وعملیاتی او ورود به حرفه را نسبت به ایران بسیار دشوارترکرده است ودولت ها عوارض متعددی برای ماندن درحرفه و نگه داری ابنیه ملی اخذ میکنند. اما یک نظام پولی و مالی سرپا نیز، درقامت شرکت های فاکتورینگ و تامین کنندگان مالی دیگر برای پشتیبانی صنعت وجود دارد. هم درآمریکا، هم اروپا و هم بریتانیا رهبری بازاربا شرکتهایی است که ازصنعت گاراژداری، پست و پیک خصوصی، بارفرابری، یا راه آهن های دولتی و خصوصی با رشدی فیزیولوژیک به کسوت شرکتهای لجستیکی عظیم طرف سوم درآمده اند. اما نظربه حمایت بی دریغ و البته دخالت های وسیع دولت های متوالی ایران درامراقتصاد، اصولا فضای کسب و کارایران رقابتی نیست ووقتی فضای اقتصاد نیازبه رقابت را تحلیل برد، نیاز به رشد و پیدایی وعرض اندام شرکتهای لجستیکی طرف سوم محلی ازاعلام واعراب نخواهد داشت.

1. [↑](#endnote-ref-1)
2. [↑](#endnote-ref-2)