



مقاله ارائه
شده به
همایش

نخستین همایش
نقش حمل و نقل چندوجهی
در تجارت ملی و بین‌المللی
1st seminar on the role of
multimodal transport in
national and international trade
12 July 2012
تهران، ایران
Tehran, Iran

آمایش لجستیکی و معماری نوین زیر ساختها به عنوان پیشران توسعه ملی با محوریت تفکر استراتژیک ، شناخت محیط و آینده نگری

ناصر شریفی مطلق¹

ضرورت طرح مسئله

تحولات شتابنده عصر حاضر ، تغییر و تحول در طراحی و برنامه ریزی شیوه های مدیریتی و روشهای اجرایی زیر ساختهای کشور برای توسعه پایدار و متوازن با دیدگاه استراتژیک را امری اجتناب ناپذیر می نمایاند ، افزایش نرخ رشد تغییرات ، محیط آینده را غیر قابل پیش بینی نموده و احتمالات زیادی را به تصویر می کشد. لذا سازمانها و نهادهای متولی بخصوص مراکز لجستیکی و مدیریت زیر ساختها ناگزیر به همگامی با این تغییرات می باشند. برای مقابله با چالشهای فرارو در امر زنجیره لجستیک و به منظور رسیدن به توسعه پایدار و متوازن ،اهتمام ویژه به اموری همچون پژوهش، فرآیند برنامه ریزی مدرن² و نوسازی را بیش از پیش مطالبه می نماید. تغییرات جزئی امروز ممکن است فردا کهنه و کارائی خود را از دست داده باشند. درک زمان تغییر ، میزان تغییر و اینکه چه چیزی لازم است تغییر یابد و اقدامات مناسب برای تغییرات ، اصول اساسی و استراتژیک برای رسیدن به اهداف فوق می باشند.

برای آنکه مدیریت پویا بر مبنای مهندسی ارزشها در امور زیر ساختها و زیرسیستم های آن از قبیل توسعه ، تجهیز ، نگهداری ، ترابری و زنجیره تأمین بتواند از رشد کمی و کیفی کافی برخوردار باشد می بایست توان همسازی با محیط و تغییرات آن و نوسازی را بدست آورده و یا ناچاراً خود را از نو تعریف کند چرا که همسازی و نوسازی یک فرآیند دائمی و پویا بوده و در بیشتر موارد مدیران را مجبور به برداشتن گامهایی فراتر از واکنش نسبت به محیط می نماید. بیشتر تحقیقاتی که در سالهای اخیر در مورد تغییر و تحول و نوسازی صورت پذیرفته ، متأسفانه حکایت از آن دارد که اغلب متولیان امر، با روند کند و یا عدم واکنش به موقع برای تغییرات و نوسازی و یا با نادیده انگاشتن آن در نهایت به نقطه ای می رسند که باید با تغییرات بنیادین و صرف هزینه های سنگین در یک زمان کوتاه و با شتابی تند اقدام نمایند یا به ناچار به اقدامات جهش وار روی آورند که نهایتاً در اکثر موارد مخاطرات زیادی را متوجه کشور می نمایند. شناخت محیط و تجزیه و تحلیل عوامل و قابلیتهای آن جهت توسعه متوازن و پایدار بخصوص در زمینه زیرساختها از نیازهای اساسی برنامه ریزان و مدیران می باشد. توسعه ناکافی و ناموزون و مدیریت نه چندان مطلوب زیر ساختهای کشورمان باعث شده تا دوکشور همسایه (ترکیه و امارات عربی متحده) با سرمایه گذاری های عظیم و مدیریت بهینه ، بیشترین فعالیتهای لجستیکی و حمل و نقل و زنجیره تأمین منطقه مهم خاورمیانه با 500 میلیارد دلار مراودات مالی و 450 میلیون نفر جمعیت حال حاضر آسیای میانه و جنوب و غرب آسیا را به خود اختصاص داده و درآمدهای هنگفتی را نصیب کشورشان بنمایند. در شرایط و ادامه وضعیت فعلی ، ایران مبدل به کشور مصرف کننده و وارد کننده تمام عیاری گردیده که فعالیتهای لجستیکی ، تجاری و حمل و نقل آن بیشتر متأثر از دو

¹ sharifimotlagh@yahoo.com

² MPP

کشور همسایه می باشد. (سالانه 27 میلیارد دلار واردات از امارات متحده عربی و 13 میلیارد دلار از ترکیه نتیجه این عقب ماندگی است) هرگونه برون رفت از این وضعیت نامطلوب و بحرانی و حرکت در جهت توسعه پایدار ، متوازن و پویای کشور در عرصه زیر بنایی و عمرانی ، تولید ، تأمین ، توزیع ، ترانزیت ، صادرات ، واردات و تجارت بین الملل منوط به ارتقای زیرساختها و مدیریت بهینه و یکپارچه و تغییر و تحول بر اساس آمایش لجستیکی و تحقق معماری نوین زیر ساختها می باشد .

تجزیه و تحلیل اجمالی وضعیت

الف - نارسائیهای موجود در آمایش لجستیکی و مدیریت زیر ساختهای کشور

- 1- نادیده انگاشتن قابلیت‌های جغرافیای ناحیه ای کشور، خاصه برخی مناطق همانند استان یزد به عنوان مرکز ثقل حمل و نقل ایران
 - 2- نبود تفکر منسجم و نهادینه و سیستماتیک در امر آمایش لجستیکی و مدیریت زیر ساختهای کشور
 - 3- نبود متولی معین و مشخص و برنامه مدون و جامع برای مدیریت زیر ساختها و آمایش لجستیکی کشور.
 - 4- عدم ارتباط ارگانیک و منطقی میان بخشهای درگیر با زنجیره لجستیک در گستره جغرافیایی کشور و نامتعادل و ناموزون بودن آنها: بطور مصداقی ، 90 درصد جمعیت کشور در 42 درصد وسعت جغرافیایی آنها در دامنه های رشته کوههای البرز و زاگرس که مناطقی عمدتاً کوهستانی و صعب العبور با توپوگرافی پیچیده و شیب های تند که عمدتاً در نقاط حادثه خیز و معرض سیلابها و رانش زمین قرار داشته، ساکن می باشند و 10 درصد جمعیت در 58 درصد وسعت کشور که عمدتاً دشت ، هموار و دارای توپوگرافی ملایم می باشند، ساکن هستند. برای توسعه ، تجهیز و نگهداری زیر ساختها در مناطق پرجمعیت مبالغ بسیار سنگینی از منابع ملی کشور هزینه میگردد . اگر توزیع امکانات ، منابع ، انرژی ، جمعیت و فعالیتها بطور متوازن و طبق برنامه ریزی آمایشی در گستره جغرافیایی کشور صورت می گرفت، هزینه زیرساختها تا بیش از نصف و شاید یک سوم کاهش می یافت.
 - 5- تمرکز شدید و تراکم زیاد جمعیت ، منابع ، صنایع و فعالیت‌های اقتصادی ، اداری و آموزشی در تهران و چند شهر بزرگ (70٪ صنایع کشور در تهران و چند شهر بزرگ دیگر استقرار دارند) به گونه ای که تهران و حومه آن با داشتن یکصدم درصد (یک هزارم) وسعت کشور بیست (20 درصد) جمعیت و نزدیک به 35 درصد فعالیت‌های اقتصادی ، آموزشی و خدماتی را به خود اختصاص داده و مرکز سیاسی ، اقتصادی و کانون جمعیتی کشور محسوب می شود
 - 6- گسست روابط شهر و روستا ، بهم خوردن نظام شهرنشینی و توسعه و رشد بی رویه جمعیت شهرهای بزرگ و عدم برقراری تناسب منطقی بین زیر ساختها و نیازهای شهروندان و توزیع نامناسب خدمات، زیر ساختها و فعالیت‌های لجستیکی در اکثر مناطق کشور.
 - 7- اقدامات مقطعی، موردی و دیرهنگام در امر حمل و نقل ، لجستیک و زیر ساختها و مدیریت جزیره ای و پراکنده آن
 - 8- استفاده از آیین نامه ها ، دستورالعمل‌های قدیمی و عدم بروزرسانی و بازنگری دوره ای و منظم آنها
- ب - مفروضات و نارسائیهای موجود در حمل و نقل جاده ای کشور که عمدتاً منبعت از فقدان آمایش لجستیکی و مدیریت زیر ساختها می باشد:

- 1- اقتصاد ایران متکی به صادرات نفت به مبلغ تقریبی 90 میلیارد دلار در سال است.
- 2- از ظرفیتهای حمل و نقلی کشور به عنوان شاهراه ارتباطی شمال-جنوب و شرق- غرب منطقه و جهان به واسطه عدم وجود زیرساختهای مناسب و کافی، همچنین عدم وجود لجستیک کاران حرفه ای و مجرب در کشور ، بهره برداری مناسب صورت نمی پذیرد ، لذا سهم حمل و نقل در تولید ناخالص ملی از حداکثر 9.5 درصد در سال تجاوز نمی نماید.

- 3- خسارات مالی وارده به اقتصاد کشور ، ناشی از تصادفات جاده ای ، سالیانه معادل حدود 7٪ تولید ناخالص ملی ، تخمین زده میشود
- 4- سهم حمل و نقل جاده ای در جابجایی کالا و مسافردر سطح کشور بیش از 80٪ ، سهم حمل و نقل ریلی حدود 15٪ و سهم حمل و نقل هوایی 5٪ میباشد.
- 5- بیش از 36٪ ناوگان حمل و نقل عمومی کشور فرسوده و مستهلک و با عمر بالای 20 و 25 سال می باشد.
- 6- میزان گازوئیل مصرفی یک دستگاه کشنده سنگین با فناوری جدید ، حدوداً 36 لیتر در هر یکصد کیلومتر میباشد در حالی که این مصرف برای خودروهای فرسوده برای طی همین مسافت، حدود 60 لیتر خواهد بود.
- 7- تا قبل از انجام مرحله اول قانون هدفمند سازی یارانه ها و افزایش نرخ هر لیتر گازوئیل از 160 ریال به 1500 ریال سهم سوخت مصرفی در هزینه های حمل بار، رقمی معادل 2٪ بر آورد میگردد در حالیکه پس از اجرای قانون مزبور این رقم به حدود 20٪ افزایش یافته که در صورت افزایش نرخ گازوئیل به مبلغ 3500 ریال این رقم تا 35٪ افزایش خواهد یافت.
- 8- میزان بارپذیری وسایل نقلیه مستهلک، بواسطه وزن ثابت سنگین وسیله، حدوداً 10٪ کمتر از خودروهای جدید می باشد و به تبع آن درآمد اینگونه وسایل کمتر و استهلاک خودرو و میزان آسیبی که به جاده ها و معابر کشور به عنوان سرمایه های ملی وارد میگردد بیشتر از خودروهای نومیباشد.
- 9- بیش از 36٪ از تصادفات فوتی و جرحی جاده های کشور مربوط به وسایل نقلیه مستهلک و از رده خارج می باشد.
- 10- در اثر تصادفات جاده ای، سالیانه حدود 26000 نفر کشته ، حدود 300000 نفر مصدوم و خسارات مالی وارده به اقتصاد کشور، رقمی، معادل 7٪ تولید ناخالص ملی می باشد.
- 11- بیش از 95٪ وسایل نقلیه عمومی فعال در حوزه های مسافری و باری کشور خود مالک می باشند.
- 12- اغلب شرکتهای حمل و نقل جاده ای کشور فاقد هرگونه وسیله سنگین ملکی و استیجاری تحت پوشش بوده فلذا قادر به ایفاد هیچ گونه نقش موثر در برنامه ریزی و ساماندهی حمل و نقل عمومی برون شهری کشور نمی باشند..
- 13- آیین نامه تأسیس شرکتهای حمل و نقل ، ناکار آمد است.
- 14- حداکثر پیمایش (پرو خالی) وسایل نقلیه عمومی کشور سالیانه 70000 کیلومتر می باشد که این رقم تقریباً یک پنجم پیمایش وسایل نقلیه عمومی در کشور های توسعه یافته می باشد.
- 15- در ایران، در ازاء یکصد کیلومتر پیمایش پر وسایل نقلیه عمومی ، 115 کیلومتر پیمایش خالی و بدون بهره ، توام با تحمیل هزینه های مادی و معنوی فراوان صورت می پذیرد ، در حالیکه میزان پیمایش خالی وسایل نقلیه عمومی در کشورهای توسعه یافته در ازاء یکصد کیلومتر به طور متوسط 15 کیلومتر است. مضافاً اینکه به واسطه عدم استقرار نظام جامع حمل و نقل ، حدود 20٪ از پیمایشهای پر وسایل نقلیه در کشورمان کاملاً بیمورد و غیر ضروری است. مضافاً اینکه سرعت و مسافت پیمایش مفید وسایل عمومی در ایران ، پایین تر از کشورهای توسعه یافته می باشد.
- 16- سالیانه حدود 550 میلیون تن کالا در خطوط برون شهری جابجا می شود که از این مقدار، 110 میلیون تن مربوط به محمولات کشاورزی اعم از نهاده ها ، بذر، نهال ، کودهای شیمیایی و محصولات کشاورزی است. این در حالی است برای جابجایی این حجم محموله هیچ گونه برنامه جامعی تدوین نگردیده است.
- 17- علیرغم خالی بودن بیش از 50٪ ظرفیت وسایل نقلیه باربری کشور ، حدوداً 20٪ محمولات آماده حمل با تأخیرهای طولانی در سطح کشور حمل و جابجا می شوند که همین امر موجبات افزایش هزینه های تولید و نهایتاً افزایش قیمت تمام شده کالا و خدمات و افزایش نرخ رشد تورم را فراهم می آورد.

18- در حال حاضر، مجموعه های متعددی با استفاده از حمایت های مادی و معنوی سازمانها و مراجع مختلف دولتی و غیر دولتی تحت عنوان "لجستیک" در سطح کشور شکل گرفته اند که به علت عملکرد جزیره ای و فقدان هرگونه رابطه اصولی و منطقی و تخصصی فی مابین هریک از زیر مجموعه های آنها، اغلب از ارائه هرگونه خدمات لجستیکی مناسب و استاندارد عاجز و صرفاً نام لجستیک را یدک می کنند.

19- استان یزد به عنوان مرکز ثقل حمل و نقل کشور، شاهراه ارتباطی ترانزیت در حوزه بین الملل، کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب، همچنین حلقه وصل استانهای جنوبی کشور با استانهای شرقی (یزد-طبس-خراسان رضوی و 6کشور آسیای شرقی) - استانهای شمالی (یزد-سمنان - گلستان - مازندران -گیلان و کشورهای شمال دریای خزر - اروپای شمالی) - استانهای شمال غربی (یزد-تهران- آذربایجان های شرقی و غربی - ترکیه - اروپا) و استانهای مرکزی (یزد - اصفهان- اقلید فارس) در حوزه حمل و نقل داخلی می باشد. از طرفی به عنوان مهمترین محل انباشت صدها میلیون تن انواع کالاها و محمولات معدنی و صنعتی آماده حمل در سطح کشور مطرح می باشد.

ج - راهکارهای پیشنهادی برای مدیریت بهینه و یکپارچه زیر ساختها و آمایش لجستیکی کشور بر مبنای قابلیت های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی

- 1- پژوهش و کنکاش در محیط ملی و بین المللی و ناحیه ای و عملیاتی و تجزیه وتحلیل منطقی چالشها و موانع و فرصتهای وضع موجود و برخورد علی و معلولی با معضلات مربوطه
 - 2- برنامه ریزی مدون و استراتژیک با استفاده از MPP بدون از دست دادن زمان و مدیریت بهینه یکپارچه زیر ساختها و فعالیتهای عمده لجستیکی کشور و استفاده از تجربه های کشورهای موفق در امر لجستیک و مدیریت زیر ساختها و انتقال آن به داخل کشور.
 - 3- ایجاد قابلیت های جدید و اصلاح روشها و سیستمهای لجستیکی موجود و مدرن سازی و نوسازی تجهیزات امکانات و ایجاد مرکز ملی و بین المللی راهبری، کنترل و مانیتورینگ نمودن بخش اعظمی از فعالیتهای لجستیکی، حمل و نقل و مدیریت زیر ساختهای کشور با مشارکت وزارتخانه ها و سازمانهای مربوطه(وزارت امور اقتصادی و دارایی- سازمان گمرکات،وزارت تجارت و صنعت و معدن، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران،وزارت راه و شهرسازی،وزارت کشور، نیروی انتظامی و معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری) در قالب شورای عالی لجستیک کشور
 - 4- بهینه سازی فعالیتهای، تأمین و توزیع مناسب امکانات، خدمات و زیرساختها در گستره جغرافیایی کشور بر مبنای برنامه ریزی آمایش لجستیکی به منظور برقراری تعادل و توازن منطقی و توسعه پایدار و پویای کشور.
 - 5- ساماندهی فعالیتهای لجستیکی و ترافیکی و مهار رشد بی رویه مناطق شهری شهرهای بزرگ و پرهیز و جلوگیری از ایجاد و توسعه شهرها و شهرکهای اقماری و سرریز جمعیتی شهرهای بزرگ که بیشترین نقش را در هدر رفت انرژی، و ایجاد گره های ترافیکی و تصادفات و سایر ناهنجاریها را ایفا می نمایند.
 - 6- حداکثر استفاده از پسرکانه ها وسواحل و بنادر جنوب کشور برای فعالیتهای لجستیکی و تجارت بین المللی و ترانزیت کالا
 - 7- ایجاد کالا شهر و مرکز لجستیکی (اینترویل) در سطح ملی و بین المللی در یکی از استانهای مرکزی و نزدیک به استانهای ساحلی جنوب کشور و ساماندهی و تجمیع فعالیتهای لجستیکی، تجاری و حمل و نقل و ایجاد نمایشگاه دائمی بین المللی در جوار کریدور شمال و جنوب وتوسعه حمل و نقل، ترانزیت و تجارت بین الملل.
- علیرغم اینکه کشور ایران در مسیر کریدور شمال جنوب و گذرگاه راه ابریشم (شرق و غرب جهان) و کانون انرژی در منطقه هارتلند با 83٪ ذخایر هیدروکربن کشف شده جهان قرار داشته ولی متأسفانه در طول یکصد سال اخیر تا به امروز نتوانسته از موقعیت ممتاز و منحصر بفرده ژئواکونومیک، ژئوپلیتیکی

و ژئواستراتژیکی خود بنحو شایسته استفاده نماید. لذا پیشنهاد می شود نسبت به تأسیس مرکز لجستیک و کالا شهر بین المللی ، در استان یزد ترجیحاً منطقه جنوب شرقی شهر یزد ، حد فاصل مهریز-بافق به عنوان مرکز ثقل حمل و نقل کشور، بواسطه قرار گرفتن در مسیر راه آهن بندرعباس-بافق-یزد تهران و همچنین بندرعباس-بافق-طبس- سرخس - آسیای میانه و کریدور شمال- جنوب اقدام گردد.