

ارزیابی حمل و نقل کالا و مسافر در پایانه های مرزی^۱

دکتر سید محمد سید حسینی*، ذوالفقار دوستی نیا**

* دانشیار دانشکده صنایع دانشگاه علم و صنعت ایران

** کارشناس ارشد مهندسی صنایع مدیریت سیستم و بهره وری

چکیده

بهره برداری صحیح از موقعیت بین المللی ممتاز فراهم شده برای شبکه حمل و نقل و پایانه های مرزی و شبکه ترانزیتی کشور مستلزم شناخت صحیح از امکانات و تسهیلات حمل و نقلی موجود، بررسی مشکلات حمل و نقل پایانه های مرزی و برنامه ریزی صحیح جهت استفاده بهینه از تسهیلات می باشد. در این تحقیق با تبیین اهمیت حمل و نقل و وظایف و تسهیلات پایانه های مرزی، پارامترهای موثر در جابجایی کالا و مسافر، حمل و نقل پایانه - های مرزی ارزیابی شده و پایانه مرزی مهران به عنوان مطالعه موردی مد نظر قرار گرفته است. این ارزیابی در سه زیربخش تاسیسات زیربنایی و خدمات عمومی، حمل و نقل کالا و حمل و نقل مسافر انجام گرفته است. ابتدا شاخص های مهم هر زیر بخش تعیین شده و پس از تحلیل و بررسی نحوه ارزیابی بیان شده است. آنگاه حمل و نقل کالا و مسافر پایانه مرزی مهران ارزیابی شده و نتایج آن به تحلیل درآمده است.

واژه های کلیدی: حمل و نقل، کالا، مسافر، پایانه مرزی، ارزیابی

مقدمه

پیچیدگی های مسائل حمل و نقل به ویژه در بُعد بین المللی آن بر هیچکس، خصوصاً صاحب نظران و کارشناسان پوشیده نیست. حتی عموم مردم هم به علت تأثیری که این رشته از فعالیتهای اقتصادی در زندگیشان دارد با حمل و نقل و مسائل و مشکلات آن در حد نیاز خود آشنا هستند. اگر فعالیتهای انجام گرفته در این صنعت را بررسی نماییم، ملاحظه می شود که سرمایه گذاری های سنگینی در این رشته انجام شده و از پیچیده ترین تکنیکها و تخصصها و تجهیزات استفاده می شود تا کالاهای تولیدی جوامع مختلف از مراکز تولید تا بازار مصرفی حتی در دوردست ترین مناطق با حداقل خسارات و ضایعات و در حداقل زمان انتقال یابد.

با توجه به توسعه اقتصادی و اجتماعی که امروزه دامنه گسترده تری پیدا کرده، یکی از مهمترین نیازهای انسان که خود یکی از مظاهر تمدن به شمار می رود، مسأله حمل و نقل می باشد. عده ای بر این عقیده اند که جهش اقتصادی کشورهای توسعه یافته به دلیل اتخاذ روشهای صحیح حمل و نقلی بوده است. به عبارت دیگر در دیدگاه اقتصادی، اهمیت حمل و نقل به قدری زیاد است که عده ای آن را کالبد توسعه اقتصادی و عده ای چون ستون فقرات آن تلقی می کنند. در هر صورت امروزه تحصیل رشد اقتصادی و اجتماعی هماهنگ، مداوم و موزون بدون وجود یک شبکه حمل و نقل ملی، مؤثر و کار آمد متصور نمی باشد.

۱- این مقاله از پایان نامه کارشناسی ارشد دانشجو ذوالفقار دوستی نیا در رشته مدیریت سیستم و بهره وری در دانشگاه علم و صنعت ایران استخراج شده است.

وجود آمد. همزمان با آن مدیریت پایانه مرزی در پایانه های مختلف کشور فعالیت خود را آغاز کرد.

در تاریخ بیست و نهم آبان ماه سال ۱۳۷۵ و در هفادمین جلسه شورای عالی اداری کشور که به ریاست رییس جمهور تشکیل شد، طرح ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور به تصویب رسید.

تشکیل شورای سازماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور به ریاست وزیر راه و ترابری و ایجاد هماهنگی بین دستگاهها و تسهیل و تسریع حمل و نقل مسافر و کالا از مواردی بود که مورد بررسی قرار گرفت و به تصویب رسید. بر اساس این مصوبه اداره امور هماهنگی فعالیتها در پایانه مرزی مأموریتی است فرابخشی، مبتنی بر مدیریت مشارکتی که زیر نظر مدیریت پایانه به اجرا در می آید.

بر اساس این مصوبه اعضای شورای سازماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور عبارتند از:

وزیر راه و ترابری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور، معاون ذیربط وزارت امور خارجه، معاون ذیربط نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، معاون ذیربط وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، معاون وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، معاون ذیربط وزارت کشاورزی، رئیس سازمان دامپزشکی و معاون ذیربط وزارت ارتباطات و فن آوری اطلاعات.

تحقیقات و مطالعاتی در زمینه حمل و نقل زمینی و بیشتر در رابطه با ترانزیت در قالب پایان نامه های کارشناسی ارشد انجام شده و تنها در سه مورد مسائل کوچکی از سه پایانه ی مرزی و به صورت موردی بررسی شده است. حمل و نقل و بخصوص ترانزیت که یکی از مسائل مهم در اقتصاد کشور می باشد به دلیل اهمیت آن از جنبه های مختلف مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است. اما این حمل و نقل و ناوگان آن از پایانه های مرزی وارد و خارج می شوند. آیا پایانه های مرزی ما ظرفیت این حمل و نقل را دارند؟ شرایط در آنها چگونه می باشد؟ پتانسیل پایانه های مرزی چه مقدار است؟ جاده های منتهی به پایانه ها از چه وضعیتی برخوردار هستند؟ به نظر می رسد یک خلأ مطالعاتی در این زمینه وجود داشته

تغییرات و تحولات اقتصادی و سیاسی جهان در دهه ۱۹۸۰ میلادی و عملکرد آن در منطقه آسیا، از جمله: پایان جنگ سرد و گسترش بی سابقه رقابتهای اقتصادی و ایجاد بلوک بندی های اقتصادی جدید جهانی نظیر اپک، نفتا، آسه آن و اروپای واحد، همراه با ابرقدرت اقتصادی نظیر ژاپن، فروپاشی شوروی سابق و ایجاد ۱۵ کشور جدید مستقل مشترک المنافع و تغییر حکومت در کشور عراق، باعث ایجاد وضعیت جدیدی در سیستم جهانی گردیده که در نتیجه آن، گسترش فعالیت های اقتصادی و تولید و صدور کالا از رونق بسیار مناسبی برخوردار شده است.

بدین ترتیب قلمرو جمهوری اسلامی ایران پس از چندین قرن انزوا از فعالیت های حمل و نقل عبوری بین المللی در یکی از مهمترین مسیرهای تجارت جهانی (آسیا - اروپا) واقع شده و در سیستم جدید جهانی، ایران به عنوان سرزمین استراتژیک و پل ارتباطی که مناطق دریای خزر آسیای مرکزی و خلیج فارس را به هم مربوط می سازد، مطرح و مورد توجه واقع شده است.

بهره برداری صحیح از موقعیت بین المللی ممتاز فراهم شده برای شبکه حمل و نقل پایانه های مرزی و ترانزیتی کشور مستلزم شناخت صحیح از امکانات و تسهیلات حمل و نقلی موجود، بررسی مشکلات پایانه های مرزی و برنامه ریزی صحیح جهت استفاده بهینه از تسهیلات آن می باشد.

پیشینه موضوع

حمل و نقل به روشهای مختلفی انجام می شود که عبارتند از: حمل و نقل هوایی، حمل و نقل زمینی و حمل و نقل دریایی. حمل و نقل زمینی به دو طریق جاده ای و ریلی انجام می گیرد. در حمل و نقل بین المللی بیشتر مبادلات از طریق جاده انجام می گیرد. به منظور ساماندهی مبادی کشور و با توجه به اهمیت موضوع با مصوبه شورای عالی اداری در آبان ۱۳۷۵ شورای سازماندهی مبادی کشور تشکیل گردید. به دنبال تشکیل این شورا، در اواخر سال ۱۳۷۵ دفتر هماهنگی امور پایانه های مرزی در وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای) به

باشد. لذا در این تحقیق سعی می‌شود به این سؤاها پاسخ داده شود.

پایانه های مرزی (اهداف، اهمیت، تسهیلات)

پایانه‌های مرزی اعم از زمینی، دریایی و هوایی بستر جابجایی کالا و مسافر میان کشورها به شمار می‌روند. هرچند کارکرد اصلی پایانه‌های مرزی، تسهیل و تسریع در جابجایی کالا و رفت و آمد میان دو کشور است، اما با عنایت به اینکه، این مراکز به عنوان دروازه‌های ورود به کشور و نخستین محل تلاقی با هویت آن به شمار می‌آیند، نمادی از شرایط فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی آن کشور به شمار می‌رود [۱].

جمهوری اسلامی ایران، به سبب موقعیت ویژه جغرافیایی که از گذشته‌های دور در نظام مناسبات حمل و نقل بین المللی داشته و دارد، با بهره‌گیری از فرصتهایی که در پی تحولات سیاسی ناشی از استقلال کشورهای آسیای میانه و اخیراً تغییر حکومت در کشور عراق در منطقه ایجاد شده، اکنون بیش از پیش در پی بازیابی موقعیت و اعتبار تاریخی خود در عرصه حمل و نقل بین المللی است [۱].

تعریف پایانه مرزی

پایانه مرزی که هسته اصلی آن از نقطه صفر (منطبق بر مرز بین دو کشور) شکل می‌گیرد، نقطه‌ای است که کلیه حقوق، وظایف قانونی و متقابل یک کشور نسبت به مسافر و کالا به کشور دیگری منتقل می‌گردد. این نقل و انتقال شامل دو عامل کنترل و خدمت رسانی بوده و در واقع پایانه مرزی مجموعه‌ای است، اداری، عملیاتی و خدماتی که از کلیه نهادها، ادارات، سازمانهای دولتی، و غیردولتی، امکانات، تأسیسات، خدمات جانبی، وابسته به حمل و نقل کالا و مسافر در جهت تسریع و تسهیل حمل و نقل در مرزهای جاده‌ای تشکیل شده است.

اهداف و وظایف پایانه مرزی

۱- فراهم آوردن مقدماتی به منظور تسهیل و تسریع در امر حمل و نقل در مرزهای جاده‌ای کشور.

- ۲- ایجاد وحدت و هماهنگی در نحوه عملیات حمل و نقل بین مرزهای زمینی، دریایی و هوایی کشور.
- ۳- اجرا و ایجاد هماهنگی های لازم بین ادارات و ارگان‌های موجود در مرز از طریق اعمال مدیریت واحد.
- ۴- ایجاد امکاناتی در جهت اجرا قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی.
- ۵- توسعه و گسترش حمل و نقل ترانزیت در کشور.
- ۶- ایجاد مراکز اطلاع رسانی در زمینه حمل و نقل بین المللی.
- ۷- ایجاد هر گونه تأسیسات خدماتی و رفاهی مورد نیاز مسافریین و رانندگان به صورت متمرکز و منسجم.
- ۸- ایجاد مراکزی امن و مطمئن جهت نگهداری کالا و وسایل نقلیه.
- ۹- یکسان نمودن عملیات حمل و نقل در کلیه مرزهای جاده‌ای.
- ۱۰- برطرف نمودن مشکلات و تنگناهای موجود در مرزهای جاده‌ای.
- ۱۱- افزایش اعتبار کشور در سطوح بین‌الملل.
- ۱۲- توسعه و گسترش جاذبه‌های توریستی و تفریحی در کشور.

دستگاههای مرتبط با امور پایانه‌های مرزی

ورود و خروج کالا و مسافر در پایانه‌های مرزی مستلزم طی مراحل خاص و مراجعه به ادارات و نهادهای مستقل در مرز می‌باشد که هر کدام وظایف و مقررات خاص خود را داشته و از دیگر دستگاهها مستقل عمل کرده و بعضی نیز نقش هماهنگ کننده دارند.

- ادارات و نهادهای مستقر در پایانه‌های مرزی عبارتند از:
- ۱- گمرک و دواير مربوطه ۲- نمایندگی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ۳- اداره گذرنامه نیروی انتظامی ۴- نماینده نهاد ریاست جمهوری ۵- مجتمع انبارهای عمومی (وابسته به وزارت اموراقتصادی و دارایی)
 - ۶- بانک ۷- نمایندگی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی
 - ۸- شرکت نفت (جایگاه عرضه سوخت) ۹- نمایندگی وزارت بهداشت و درمان ۱۰- نمایندگی وزارت کشاورزی

کامل به مقصد برسد و لذا ایمنی کالا نقش عمده‌ای در حمل و نقل را ایفا می‌نماید [۲].

شاخص‌های مهم تأسیسات زیربنایی و خدمات عمومی

تأسیسات زیربنایی و خدمات عمومی از عوامل تأثیرگذار در اصول کلی حمل و نقل کالا و مسافر شامل: هزینه حمل و نقل سرعت و زمان حمل و نقل و ایمنی می‌باشند. با توجه به اصول حمل و نقل، اهداف و وظایف پایانه‌های مرزی و نظرات کارشناسان حمل و نقل و مسئولین سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای (دفتر امور پایانه‌های مرزی) و مسئولین دستگاه‌های استانی شاخص‌های مهم تأسیسات زیربنایی و خدمات عمومی به شرح زیر تعریف و مورد بررسی قرار می‌گیرند:

- ۱- وضعیت و نوع جاده‌های منتهی به پایانه،
- ۲- امکانات و تسهیلات پایانه،
- ۳- ساعت کار پایانه،
- ۴- همکاری دستگاه‌های مرتبط با امور پایانه‌های مرزی، و
- ۵- رضایت استفاده کنندگان،

شاخص وضعیت و نوع جاده‌های منتهی به پایانه
با توجه به اینکه از بیشتر نقاط کشور کالا و مسافر به پایانه‌های مرزی وارد می‌شود وضعیت و نوع جاده‌های منتهی به پایانه نقش مهمی در ایمنی، سرعت و هزینه حمل و نقل دارد. به عنوان مثال سرعت و زمان حمل و نقل در آزاد راه‌ها بیشتر و در راه‌های فرعی و روستایی کمتر می‌باشد.

در این شاخص جاده‌ها به پنج نوع آزاد راه، بزرگراه، راه اصلی، راه فرعی و راه روستایی تقسیم بندی شده و با توجه به آن امتیازاتی به شرح جدول ۱ در نظر گرفته شده است.

۱۱- نمایندگی وزارت اطلاعات ۱۲- نمایندگی اطلاعات سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ۱۳- نمایندگی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح ۱۴- ارتباطات و فن‌آوری اطلاعات ۱۵- نمایندگی دامپزشکی ۱۶- نمایندگی سندیکا و شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ۱۷- بیمه ۱۸- مرزبانی

اصول کلی در حمل و نقل مناسب کالا

عوامل ذیل در ایجاد حمل و نقل مناسب کالا حائز اهمیت می‌باشند:

الف) هزینه حمل و نقل:

یکی از عوامل مهم مورد نظر صاحبان کالا این است که حمل محموله با هزینه کمتری انجام شود. هرچه هزینه کمتری (با رعایت کیفیت مناسب) پرداخت گردد، حمل و نقل مناسب‌تری انجام شده است.

ب) سرعت و زمان حمل:

سرعت رسیدن کالا به مقصد از اصول لازم در حمل و نقل مناسب است، یعنی اینکه محموله در فرصت زمانی مناسب به مقصد برسد. مفهوم سرعت بازرگانی حمل و نقل عبارت است از توان عملیات حمل و نقل توسط متصدی آن با توجه به امکانات موجود. چنانچه این امر تحقق نیابد باعث رکود حمل و نقل در آن مسیر می‌شود. این سرعت شامل انجام عملیات حمل و نقل از مبدأ تا مقصد و کلیه فعالیت‌های نقل و انتقال کالا و تشریفات اداری خواهد بود، لذا نکات زیر قابل توجه می‌باشند:

- امکانات نقل و انتقال به حدی باشد که مدت زمان حمل مورد نظر مشتری و توافق شده در قرارداد حمل را محقق سازد.

- تشریفات اداری در نقاط انتقال و مسیر حمل به حداقل رسانیده شود و به حدی که معابر در نقاط مرزی بدون مرز تلقی گردند.

ج) ایمنی:

متصدی حمل بنا به اصل امانت داری و مسئولیتی که در قبال صاحبان کالا دارد، علاقمند است محموله با ایمنی

جدول ۱: مشخصات شاخص جاده های منتهی به پایانه

امتیاز	مقیاس لیکرت	نوع راه منتهی به پایانه
۱۰۰	۹	آزادراه
۷۷	۷	بزرگراه
۵۵	۵	راه اصلی
۳۳	۳	راه فرعی
۱۱	۱	راه روستایی

کامپیوتری، مرکز اطلاعات و راهنمای توریست، آژانس مسافری و باری، مرکز تجارت الکترونیکی.

شاخص ساعات کار پایانه

یکی دیگر از شاخص های تأثیرگذار در رضایت و خدمات بهتر به استفاده کنندگان از پایانه ساعت کار آن می باشد. بدیهی است که هرچه ساعات کار پایانه بیشتر باشد، متقاضیان بیشتری می توانند از خدمات استفاده کنند. بهترین ساعت کاری ۲۴ ساعت شبانه روز است. ساعات کاری و امتیازهای مربوطه به شرح جدول ۲ در نظر گرفته شده است. حداقل ساعت کاری ۸ ساعت معمول در نظر گرفته شده است، امتیاز ۱۰۰ برای ۲۴ ساعت، امتیاز ۳۰ برای ۸ ساعت در نظر گرفته شده و با خطی در نظر گرفتن برای ساعت های ۱۶، ۱۲، و ۲۰ به ترتیب امتیازهای ۴۷، ۶۵، و ۸۲ بدست می آید.

شاخص امکانات و تسهیلات پایانه

با توجه به مطالب قبلی و نظر به وظایف پایانه های مرزی، پایانه ها باید از امکانات و تسهیلاتی برای انجام وظایف دستگاههای مرتبط با امور پایانه ها، رفاه و آسایش استفاده کنندگان، کاهش زمان توقف کالا و مسافر برخوردار باشند. با توجه به اینکه تسهیلات و امکانات زیادی می تواند در پایانه وجود داشته باشد و در بیشتر پایانه ها نیز وجود دارند، لذا بیست قلم عمده که یک پایانه باید داشته باشد به شرح زیر در نظر گرفته شده و برای هر قلم پنج امتیاز منظور شده است.

جایگاه سوخت، بانک (ارزی و ریالی)، پست و مخابرات، دستگاههای اشعه X مسافری و باری، پارکینگ، فروشگاه، اینترنت، رستوران، هتل، نمازخانه، درمانگاه، پاپویون تشریفات، بیمه، آتش نشانی، مرکز اطلاع رسانی حمل و نقل، انبار کالا و نگهداری وسایل، شبکه ارتباطی

جدول ۲: مشخصات شاخص ساعات کاری و امتیازهای مربوطه

امتیاز	ساعت کاری در شبانه روز
۱۰۰	۲۴ ساعت
۸۲	۲۰ ساعت
۶۵	۱۶ ساعت
۴۷	۱۲ ساعت
۳۰	۸ ساعت

شاخص همکاری دستگاههای مرتبط با امور پایانه های مرزی

همانگونه که قبلاً آمده است بسته به نوع و شرایط خدمات پایانه، حدود ۱۸ دستگاه و نمایندگی در پایانه های مرزی مشغول به فعالیت بوده و هر کدام جهت انجام وظایف محوله خود با متقاضیان و سایر دستگاهها در ارتباط می باشند. همکاری و هماهنگی دستگاههای مرتبط با امور پایانه های مرزی در ارائه خدمات بهتر و جلب رضایت متقاضیان نقش به سزایی دارد. نوع همکاری دستگاههای مرتبط با امور پایانه های مرزی در پنج حالت و امتیازاتی به شرح جدول ۳ در نظر گرفته شده است.

شاخص رضایت استفاده کنندگان

یکی از دغدغه های هر تشکیلاتی رضایت استفاده کنندگان از آن برای تداوم فعالیت و افزایش اعتبار و به طبع سود بیشتر می باشد. پایانه های مرزی یک فرصت برای صادرات کالا بوده و رضایت متقاضیان از خدمات ارائه شده و نحوه آن یکی از عوامل تداوم و افزایش صادرات در بخش کالا می باشد. به علاوه مسافرین زیادی از پایانه های مرزی تردد می کنند و همانگونه که قبلاً توضیح داده شد، پایانه مرزی تصویر کشور میزبان برای مسافرین خارجی بوده و جلب رضایت آنها نقش مهمی در ارائه این تصویر ایفا می نماید. درصد رضایت استفاده کنندگان و امتیازات مربوط به شرح جدول ۴ در نظر گرفته شده است.

جدول ۳: شاخص همکاری دستگاههای مرتبط

امتیاز	مقیاس لیکرت	همکاری دستگاههای مرتبط
۱۰۰	۹	خیلی زیاد
۷۷	۷	زیاد
۵۵	۵	متوسط
۳۳	۳	کم
۱۱	۱	خیلی کم

جدول ۴: شاخص رضایت استفاده کنندگان

امتیاز	رضایت استفاده کنندگان
۱۰۰	%۱۰۰
۹۰	%۹۰
۸۰	%۸۰
۷۰	%۷۰
۶۰	%۶۰
۵۰	%۵۰
۴۰	%۴۰ و کمتر

وضعیت صنایع و اقتصاد کشورهای همسایه دارد. هر کالایی را نمی توان به تمام کشورها صادر کرد و به طبع آن نمی توان از هر پایانه ای صادرات داشت.

- پایانه های مرزی علاوه بر اینکه محلی برای حمل و نقل و صادرات کالاهای تولید شده در داخل کشور هستند، محلی برای عبور کالاهای سایر کشورها هم به شمار می روند. ترانزیت کالا یک منبع درآمد به جهت استفاده از مسیرهای داخل کشور می باشد. اگر کالایی برای صادرات در پایانه تخلیه و مجدداً توسط کامیونهای خارجی بارگیری شود، باعث وارد شدن خسارت، افزایش هزینه و تأخیر در رسیدن کالا به دست مصرف کننده می شود. لذا امکان ترانزیت کالا یک امتیاز مهم برای پایانه به شمار می رود.

- تمام پایانه ها از شرایط و موقعیت های مشابهی برخوردار نمی باشند و ممکن است پایانه ای از شرایطی برخوردار باشد که یک فرصت برای کشور و تولید کنندگان داخلی به حساب آید. به عنوان مثال امنیت مسیر، وضع اقتصادی کشور همسایه، تقاضای زیاد، دسترسی آسان به شبکه های ارتباطی و غیره هر کدام می توانند یک امتیاز برای پایانه محسوب شده و نقش عمده ای در صادرات و اشتغال ایفا نماید. اطلاع از این امتیازات و پتانسیل پایانه برنامه ریزیهای آینده را هدفمند کرده و آنرا بهبود می دهد.

شاخص های مهم حمل و نقل مسافر

از بین شیوه های جابه جایی مسافر، با توجه به هزینه کم و دسترسی آسان نسبت به سایر روشها اعم از هوایی، ریلی و دریایی، بیشتر مسافرتها از طریق جاده و پایانه های مرزی صورت می گیرد. بر همین اساس ضرورت توجه و رسیدگی به وضعیت ارائه خدمات در این بخش آشکار می شود.

شاخص های مهم این بخش به شرح زیر تعریف شده و مورد بررسی قرار می گیرند.

۱-نسبت مسافر ورودی به کل مسافرین ورودی به

پایانه ها،

۲-نسبت مسافر خروجی به کل مسافرین خروجی از

پایانه ها،

شاخص های مهم حمل و نقل کالا

پایانه های مرزی مکانی برای صادرات و واردات کالا می باشند و حمل و نقل در آن از اهمیت ویژه ای برخوردار است. در این قسمت شاخص های مهم حمل و نقل کالا به شرح زیر تعریف و مورد بررسی قرار می گیرند.

۱- نسبت تناژ صادرات کالا از پایانه به کل صادرات کالا از آن،

۲- نسبت ارزش کالاهای صادر شده از پایانه به کل

ارزش کالاهای صادر شده،

۳- تنوع کالاهای صادر شده،

۴- ترانزیت کالا، و

۵- پتانسیل و امتیازات ویژه در بخش کالا.

- شاخص نسبت تناژ صادرات کالا از پایانه به کل

صادرات کالا از پایانه ها مهمترین شاخص در حمل و نقل

کالا از پایانه های مرزی به حساب می آید. این شاخص

وضعیت پایانه را در مقایسه با سایر پایانه ها از نظر میزان

کالای حمل شده نشان داده و می تواند فاکتوری برای

ارزیابی حمل و نقل پایانه و برنامه ریزی های آینده جهت

سهولت حمل و نقل باشد. کالا در پایانه به دو صورت حمل

می شود یا از طریق ترانزیت و یا توسط کامیونهای ایرانی

تا پایانه حمل شده و در آنجا تخلیه و توسط کامیونهای

خارجی بارگیری و به مقصد مورد نظر ارسال می شود.

- آنچه مسلم است کالاها از حجم و وزن و قیمت

یکسانی برخوردار نبوده و ممکن است کالایی دارای وزن

کمتری بوده و از ارزش بالایی داشته باشد و یا بالعکس

ممکن است کالایی دارای وزن زیادی بوده و ارزش کمتری

داشته باشد. لذا تناژ کالا به تنهایی نمی تواند مبنایی برای

ارزیابی و مقایسه صادرات کالا باشد. شاخص نسبت ارزش

کالاهای صادره شده از پایانه به کل ارزش کالاهای صادر

شده در کنار شاخص قبلی می تواند در جهت برنامه

ریزیهای آینده مثمرتر واقع شود.

- یکی از عوامل مهم در صادرات کالا تقاضا می باشد.

میزان صادرات بستگی به تقاضای کشورهای همسایه و

سایر کشورهای مسیر پایانه دارد. بدیهی است هرچه تنوع

کالاهای صادره بیشتر باشد، تناژ حمل و نقل و به طبع

ارزش صادرات نیز افزایش یافته و در جهت بهبود اقتصاد

کشور و اشتغال نقش به سزایی دارد. تنوع کالا یک فرصت

بوده و باید از آن بهره لازم را برد. این نوع بستگی به

باید سعی شود این زمان به حداقل برسد. عده‌ای بر این باورند که پایانه به سمت بدون توقف پیش برود و در کشورهای پیشرفته نیز اتفاق افتاده است.

- در حالت عادی مسافری با وسیله نقلیه داخلی به پایانه رسیده و پس از طی تشریفات قانونی و خروج از مرز با استفاده از وسایل نقلیه کشور خارجی همجوار به مسافرت خود ادامه می‌دهند. این امر ممکن است باعث معطلی و سردرگمی مسافری برای پیدا کردن وسیله نقلیه دلخواه شده و افزایش کرایه و هزینه و کاهش ایمنی مسافرت را به دنبال داشته باشد در صورتی که امکان ترانزیت مسافر از پایانه میسر باشد مسافر با خیال راحت و ایمنی بیشتر و با وسیله نقلیه دلخواه و مطمئن داخلی مسافرت خود را به انجام می‌رساند. لذا امکان ترانزیت یک امتیاز خیلی مهم برای پایانه محسوب شده و باعث افزایش تردد از پایانه و به طبع آن رونق اقتصادی کشور و مناطق مجاور می‌شود.

- تمام پایانه‌ها برای تردد و جذب مسافر از شرایط و موقعیت‌های مشابهی برخوردار نمی‌باشند و ممکن است پایانه‌ای از موقعیتی برخوردار باشد که یک فرصت برای کشور و مناطق مجاور به حساب آید. لذا اطلاع از پتانسیل و امتیازات پایانه در برنامه ریزی و تخصیص منابع مثرتر بوده و باعث جلوگیری از بروز مشکلات می‌شود. تصور این که علیرغم پیش بینی‌ها در آینده‌ای نزدیک و یا حتی در یک روز خاص تعداد مسافری به چند برابر افزایش یابد، ناخوشایند می‌باشد.

مطالعه موردی

برای مطالعه موردی تحقیق جاری پایانه مهران در نظر گرفته شده است. پایانه مهران در غرب استان ایلام واقع شده است. شهرستان مهران از شمال به ایلام و از شرق و جنوب به دهلران و از غرب به کشور عراق محدود می‌شود. مهران به دلیل موقعیت جغرافیاییش منطقه‌ای با اهمیت به شمار می‌رود. اهمیت ویژه این شهر در جایگاه مرزی آن بوده و می‌تواند ارتباطی اساسی و پایدار بین ایران و کشورهای غرب تا دریای مدیترانه ایجاد نموده و به موازات محور ترکیه که ارتباط زمینی فعلی ایران با اروپا به آن محدود است، نقش عمده‌ای را ایفا نماید.

۳- زمان توقف مسافر در پایانه برای انجام کارهای مربوطه،

۴- ترانزیت مسافر، و

۵- پتانسیل و امتیازات ویژه در بخش مسافر

- مسافری که از طریق پایانه مرزی وارد کشور می‌شوند یا مسافری ایرانی هستند که به کشور برگشته‌اند و یا اتباع خارجی می‌باشند که وارد ایران می‌گردند و یا مسافری که از طریق ترانزیت وارد و به کشور دیگری مسافرت می‌نمایند. اطلاع از تعداد مسافری ورودی و مقایسه آن با سایر پایانه‌ها به خصوص پایانه‌هایی که با یک کشور ارتباط دارند در ارائه خدمات بهتر و توزیع اعتبارات لازم برای رضایت استفاده‌کنندگان مفید می‌باشد.

- شاخص نسبت مسافر خروجی به کل مسافری خروجی از پایانه‌ها همانند شاخص قبلی یک فاکتور جهت دستیابی به آمار و اطلاعات دقیق‌تر برای برنامه‌ریزی‌های آینده می‌باشد. این نسبت معمولاً با نسبت قبلی برابر بوده و یا اختلاف اندکی دارد، زیرا معمولاً مسافری ایرانی که از پایانه‌ای خارج می‌شوند از همان پایانه وارد شده و مسافری خارجی که از پایانه‌ای وارد می‌شوند از همان پایانه نیز خارج می‌گردند. در ترانزیت مسافر موارد استثنایی وجود دارد که ممکن است مسافری از یک پایانه خارج و از پایانه دیگری وارد شوند. و یا ممکن است از طریق کشور دیگری به مبدأ برگشت نمایند. علاوه بر اطلاع از وضعیت و تعداد مسافری این شاخص می‌تواند کنترلی برای صحت و سقم آمار با مقایسه با شاخص اول باشد.

- همانگونه که قبلاً نیز اشاره شد یکی از اصول حمل و نقل سرعت و زمان می‌باشد. مسافر دوست دارد که در کمترین زمان به مقصد خود برسد. با توجه به اینکه طبق قوانین و مقررات هر مسافر باید برای عبور از مرز مدارکی معتبر داشته باشد و ارگان‌هایی نیز عهده‌دار کنترل این امر می‌باشند، لذا مسافر به ناچار مدت زمانی را برای انجام تشریفات قانونی در پایانه سپری می‌نماید و با توجه به تعدد ارگان‌های کنترلی به جهت ضرورت سلامت جامعه و موارد قانونی از قبیل گذرنامه، قرنطینه انسانی و دامی، گمرک و غیره ممکن است این زمان توقف، طولانی شود، لذا نتیجه نارضایتی مسافری را به دنبال خواهد داشت. لذا

نتیجه ارزیابی این بخش در شکل ۱ رسم گردیده است.

ارزیابی زیربخش های حمل و نقل کالا و حمل و نقل مسافر پایانه مرزی مهران

باتوجه به اینکه بعضی از شاخص ها کمی و بعضی کیفی می باشند، لذا نتیجه در دو قسمت شاخص های کمی و شاخص های کیفی و به طور جداگانه بررسی می شود. بنابراین شاخص های نسبت تناژصادرات کالا، نسبت ارزش کالاهای صادرشده، نسبت مسافر ورودی و نسبت مسافر خروجی که برای تمام پایانه ها بدست آمده، به صورت کمی و بقیه به صورت کیفی بررسی می شوند. باتوجه به اینکه زمان توقف مسافر برای سایر پایانه ها در دسترس نبوده است لذا در گروه شاخص های کیفی قرار داده می شود.

نتیجه شاخص های کمی برای پایانه مرزی مهران باتوجه به آمار و اطلاعات اخذ شده به شرح جدول ۶ می باشد.

پایانه مرزی مهران واقع در غرب این شهر به عنوان نزدیکترین مرز ایران به نجف و کربلا دارای اهمیت ویژه ای بوده و از نظر صادرات کالا و هم مرز بودن با کشور عراق به لحاظ وضعیت ضعیف اقتصادی آن با اهمیت است. موقعیت جغرافیایی پایانه مرزی مهران باعث شده است که به شکلی، از نوعی فعالیت خاص بهره مند باشد. تردد زائر بین دو کشور ایران و عراق و صادرات کالا به این کشور از جمله این فعالیت به شمار می رود. بدیهی است رفع بحرانهای سیاسی موجود به شکلی روی رشد فعالیت های مرزی در مهران اثر تشدید کننده ای خواهد داشت. زیرا علاوه بر ارتباط با کربلا به دلیل نزدیک بودن به بغداد، بخش قابل ملاحظه ای از تردد در مرز خسروی به مهران منتقل خواهد گردید. در مجموع می توان موقعیت پایانه مرزی مهران را موقعیتی با پتانسیل های فراوان ارزیابی کرد.

ارزیابی تأسیسات زیربنایی و خدمات عمومی پایانه مرزی مهران

در این بخش مطابق آنچه قبلا آمده است پس از اخذ آمار و اطلاعات و بررسی آنها امتیازاتی در نظر گرفته شده که خلاصه آن به شرح جدول ۵ می باشد.

جدول ۵: نتیجه ارزیابی تأسیسات زیربنایی و خدمات عمومی پایانه مرزی مهران

شاخص	امتیاز
وضعیت ونوع جاده های منتهی به پایانه	۵۰
امکانات و تسهیلات پایانه	۲۱
ساعات کار پایانه	۳۰
همکاری دستگاه های مرتبط	۷۷
رضایت استفاده کنندگان	۵۰

جدول ۶: وضعیت شاخص های کمی پایانه مرزی مهران

شاخص	رتبه
تناژ صادرات کالا	۴
ارزش صادرات کالا	۲
مسافر ورودی	۱
مسافر خروجی	۱

مرزی، تاثیر مهمی در افزایش سرعت و ایمنی و کاهش هزینه‌های حمل و نقل کالا و مسافر دارد. دستگاه‌های متعددی در پایانه‌های مرزی فعالیت دارند که هرکدام وظیفه خود را انجام می‌دهند. لذا باید هماهنگی و همکاری لازم را به عمل آورند.

وضعیت و امکانات و تسهیلات اکثر پایانه‌های مرزی مطلوب نمی باشد لذا با ایجاد تسهیلات و امکانات لازم می‌توان خدمات بهتری ارائه نمود و کالاهای بیشتری (بخصوص کالاهای غرنفتی) صادرکرد. پایانه‌های مرزی دارای پتانسیل مشابهی در رزمینه‌های مختلف نیستند، لذا با بررسی و مقایسه آنها می توان از حداکثر ظرفیت و پتانسیل آنها با برنامه‌ریزی استفاده کرد. ترانزیت کالا و مسافر یکی از عوامل موثر در کاهش هزینه‌های حمل و نقل و افزایش سرعت و ایمنی حمل و نقل می باشد و باید امکان آن را در تمام پایانه‌های مرزی برقرار نمود. بعضی از پایانه‌های مرزی از شرایط و امتیازات ویژه‌ای در حمل و نقل کالا و مسافر برخوردار هستند که می توان با شناسایی و برنامه‌ریزی مناسب حداکثر بهره لازم از آن را برد و بالاخره اینکه با بررسی همه جانبه مسائل و شرایط پایانه‌های مرزی و برنامه‌ریزیهای کوتاه مدت و بلندمدت می توان به اهداف موردنظر دست یافت.

با استفاده از اطلاعات فوق نتیجه ارزیابی این شاخص ها برای پایانه مرزی مهران در بین ۱۵ پایانه مرزی در شکل ۲ رسم گردیده است.

برای بررسی شاخص های کیفی از مقیاس لیکرت و اعداد ۱ الی ۹ استفاده می شود. به این ترتیب که برای ارزش های خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد به ترتیب اعداد ۱ و ۳ و ۵ و ۷ و ۹ نسبت داده می شود. برای شاخص زمان توقف مسافر که عکس ارزش های فوق است و هرچه زمان توقف کمتر باشد بهتر است، برای ارزش های خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد به ترتیب اعداد ۹ و ۷ و ۵ و ۳ و ۱ نسبت داده می شود. نتیجه به شرح جدول ۷ بدست آمده است.

با استفاده از اطلاعات فوق نتیجه ارزیابی شاخص های کیفی برای پایانه مرزی مهران در شکل ۳ رسم شده است.

نتیجه گیری و پیشنهادات

پایانه های مرزی از اهمیت ویژه ای برخوردار هستند و با توجه به لزوم افزایش صادرات غیرنفتی با ارزیابی از پایانه‌های مرزی می‌توان مشکلات را شناسایی و رفع کرده و حمل و نقل را روان نمود. وضعیت و نوع جاده‌های منتهی به پایانه‌های مرزی، امکانات و تسهیلات پایانه، ساعات کار، همکاری دستگاه‌های مرتبط با امور پایانه‌های

جدول ۷: وضعیت شاخص های کیفی پایانه مرزی مهران

شاخص	ارزش	مقیاس لیکرت
ترانزیت کالا	خیلی کم	۱
تنوع کالاهای صادر شده	زیاد	۷
پتانسیل و امتیازات ویژه در بخش کالا	زیاد	۷
زمان توقف مسافر	کم	۷
ترانزیت مسافر	خیلی کم	۱
پتانسیل و امتیازات ویژه در بخش مسافر	خیلی زیاد	۹

تحقیقات آتی

- موضوعاتی که می‌توانند به عنوان تحقیق در رابطه با پایانه‌های مرزی مورد مطالعه قرار گیرند به شرح زیر پیشنهاد می‌شود.
- ۱- بررسی قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل پایانه های مرزی و ارائه پیشنهاد برای رفع مشکلات قانونی،
 - ۲- بررسی نحوه ی گردش کار و ارتباط دستگاههای مرتبط با حمل و نقل پایانه‌های مرزی،
 - ۳- طراحی سیستم های اطلاعاتی برای پایانه های مرزی،
 - ۴- بررسی عوامل تاثیرگذار در افزایش حمل و نقل کالا و مسافر پایانه‌های مرزی، و
 - ۵- امکان سنجی کنترل درمبدا و مقصد حمل و نقل پایانه‌های مرزی

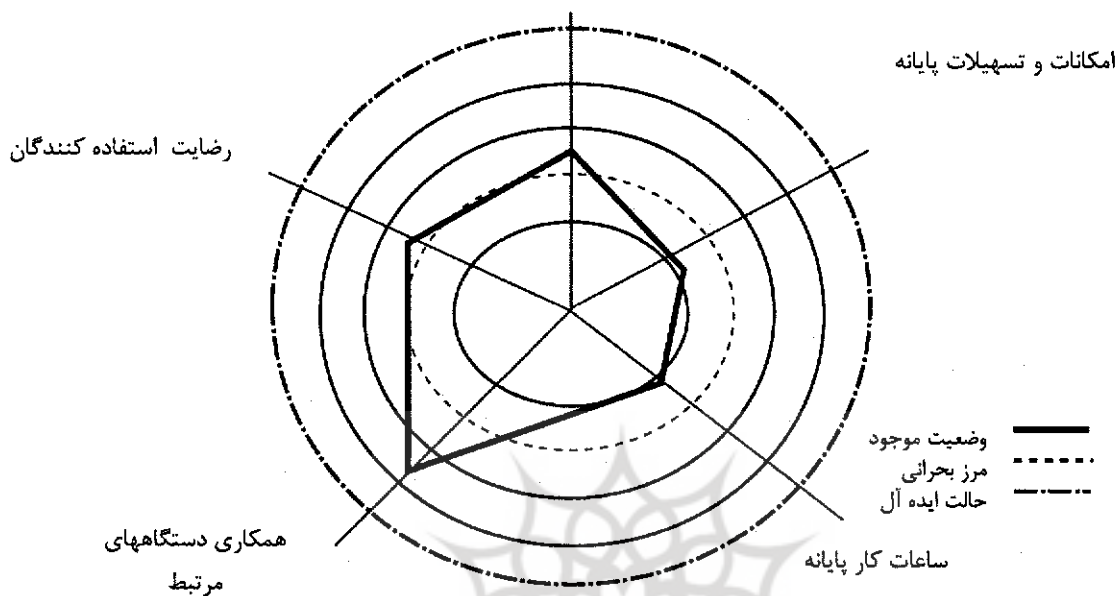
مراجع

- ۵- سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، دفتر فن‌آوری اطلاعات، ۱۳۸۱.
- ۶- سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، دفتر فن‌آوری اطلاعات، ۱۳۸۲.
- ۷- سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، دفتر فن‌آوری اطلاعات، ۱۳۸۳.
- ۸- سایت اینترنتی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، <http://www.tto-ir.org>.
- ۹- سایت اینترنتی گمرک جمهوری اسلامی ایران، <http://www.irica.org>
- ۱۰- شاه نظری، مرتضی، (۱۳۸۳)، بررسی و ارزیابی سیستم حمل و نقل جاده‌ای کشور برای کالا و مسافر، پایان نامه کارشناسی ارشد در رشته مهندسی عمران گرایش حمل و نقل، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ۱۱- محمودی، علی، (۱۳۷۶)، اقتصاد حمل و نقل، مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، چاپ اول.
- 12-A. Hensher, David-J. Button, Kenneth, (2000), "Handbook of transport modeling", first Edition, Elsever science ltd.
- 13-Papcosta, c.s, (2001) "Transportation engineering and planning", publisher; prentice hall.
- 14-Parson Brinckerhoff Quade, Douglass, (2001), "Typical criteria used in the Evaluation of Transportation Alternatives".
- ۱- آشنایی با پایانه‌های مرزی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۸۴.
- ۲- افسندی‌زاده، شهریار- مسعود رحیمی، (۱۳۷۹)، مهندسی ترابری، اصول برنامه‌ریزی و مدل سازی حمل و نقل، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ۳- پیل راییت، (۱۳۷۱)، مهندسی ترابری اصول برنامه‌ریزی و مدلسازی حمل و نقل، دانشگاه علم و صنعت.
- ۴- سیدحسینی، سیدمحمد، (۱۳۸۳)، برنامه‌ریزی مهندسی حمل و نقل و تحلیل جایجایی مواد، دانشگاه علم و صنعت ایران، چاپ دوم.

ضمیمه

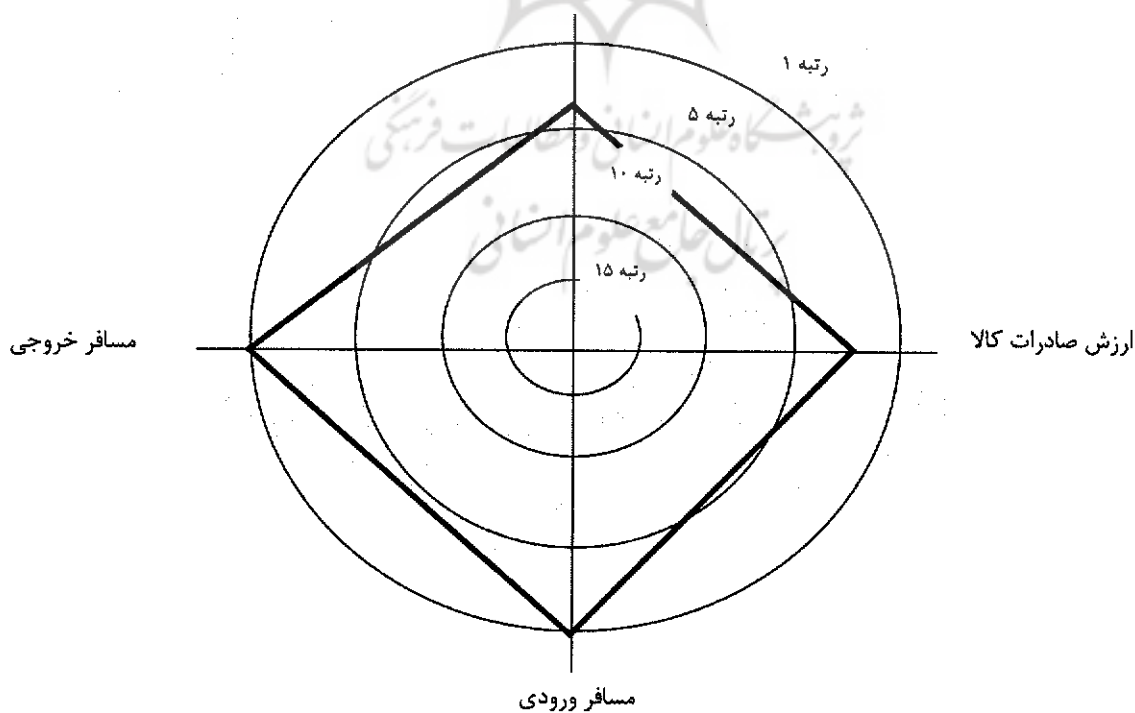
شکل ۱: نتیجه ارزیابی تاسیسات زیربنایی و خدمات عمومی پایانه مهران

وضعیت و نوع جاده های منتهی به پایانه

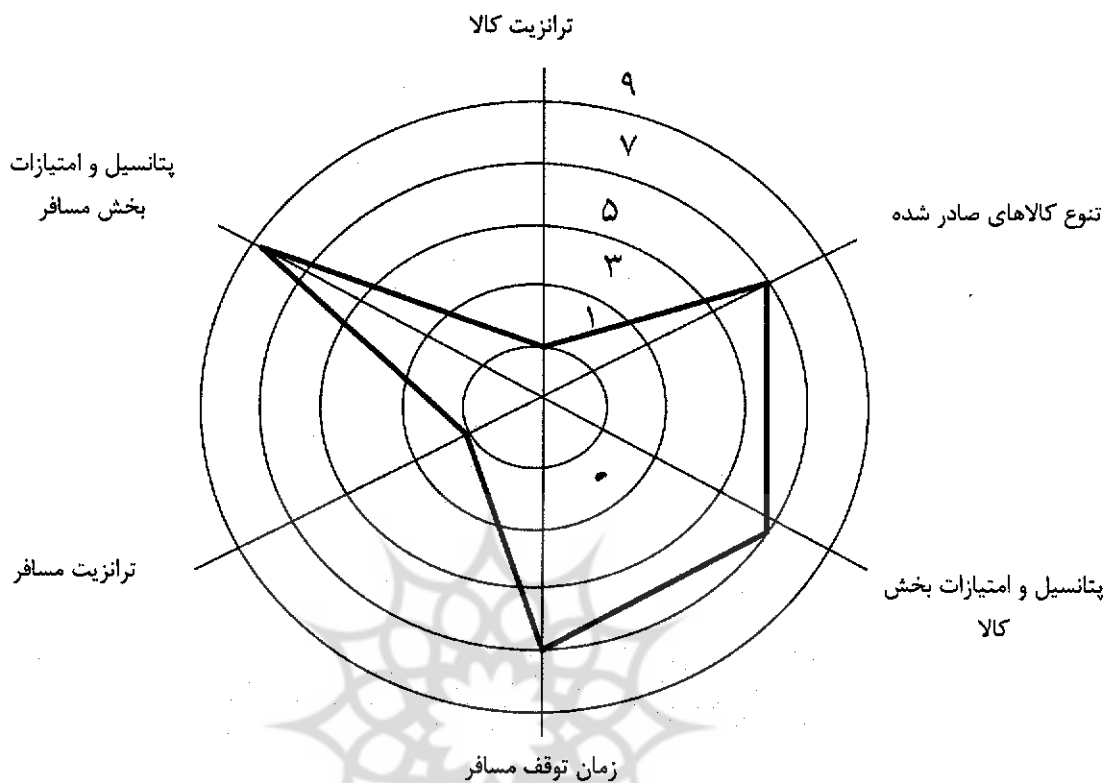


شکل ۲: نتیجه ارزیابی شاخص های کمی حمل و نقل کالا و مسافر پایانه مهران

تناژ صادرات کالا



شکل ۳: نتیجه ارزیابی شاخص های کیفی حمل و نقل کالا و مسافر پایانه مهران



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 پرتال جامع علوم انسانی