

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooon.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

عنوان :

بررسی فرایندی حمل و نقل

و کاربری آن در ایران

پیشگفتار

حمل و نقل جریانی پویا و فراگیر به وسعت همه عالم و با پیشینه ای به گستره همه تاریخ است به ویژه توسعه جهان امروز در ابعاد گوناگون آن به «صنعت حمل و نقل – وابسته است».

اما حمل و نقل در ایران با همه تلاش و همتی که به آن معطوف است هنوز بیش از نیم قرن با جهان توسعه یافته فاصله دارد و به نظر می رسد که جبران آن چندان ساده و سریع نخواهد بود.

حمل و نقل جاده ای به دلیل ویژگی خاص خود از اهمیتی به مراتب بالاتر نسبت به سایر بخش های حمل و نقل برخوردار می باشد. موقعیت خاص جغرافیایی ایران عدم وجود راه های آبی داخلیف از یک سو و عدم گستردگی و پوشش کافی شبکه ریلی و هوایی زمینه ساز توسعه و اهمیت حمل و نقل جاده ای را در کشور فراهم ساخته است. به نحوی که در سالهای اخیر بیش از ۹۰ درصد کل بار جابجا شده در کشور ما از طریق جاده صورت گرفته است.

ظرفیت نهفته شبکه گسترده جاده ای کشور لزوم برنامه ریزی دقیق و استراتژیک برای استفاده هر چه بهتر از ظرفیت های بلا استفاده را مشخص می سازد و بدیهی است لازمه چنین امری دستیابی به آخرین اطلاعات حمل و نقل جاده ای می باشد. خودروهای سنگین در بخش مهم از فعالیت اقتصادی تمام کشورها را تشکیل

می دهند. ولی استفاده از آنها در خیابانها و نواحی نامناسب می تواند دارای اثرات ناخوشایندی برای معابر باشد. کشورهای صنعتی راه هایی را برای مدیریت خودروهای باری سنگین ابداع کرده اند که شامل کنترل پارکینگ، دسترسی، کنترل مسیرها و پارکینگ های شبانه آنها می باشد. مسئله این است که رانندگان خودروهای خود را با مواد ایمنی مطابقت دهند. می بایست خودروها قابل استفاده در راه بوده و رانندگان قادر به استفاده از آنها نباشند و محموله ها تحت کنترل سازمان حمل و نقل قرار گیرند و رانندگان با خودروهای با بار بیش از حد مجاز و برای ساعات متمادی طولانی اقدام به رانندگی نمایند.

در ساختار حاکم بر حمل و نقل جاده ای مدرن، اصلی بر رقابت جدی، قدرت یافتن تشکل ها، مقررات زدایی، انضباط و شفافیت فعالیت های اقتصادی، توجه به حقوق و مصالح عمومی، تجارت بدون کاغذ و ... است و از طرفی به موازات این آزاد سازی به صورت جدی به نظارت و کنترل و به جرایم حقوقی و قضایی بسیار جدی و شفاف و روشن توجه شده است.

حمل و نقل جاده ای بار:

بخش حمل و نقل جاده ای کشورها در سال های گذشته به اقتضای شرایط اقتصادی، اجتماعی سیاسی حاکم بر کشور نتوانسته است به موازات تحولات منطقه ای و جهانی پیش برود و صرفاً ساختار سنتی خود را توسعه داده است.

بنابراین در راستای پیشرفت در این بخش مستلزم ایجاد تغییر در ساختار و مناسبات حمل و نقل سنتی، زدودن برخی ناهنجاری های موجود در حمل و نقل کشور، تغییر در ساختار شکل یافت ناموزون فعلی، تغییر در نگرش و دیدگاهها و دانش مدیریتی مسئولان و مدیران و هدفمند کردن بخش حمل و نقل جاده ای می باشد.

حمل و نقل جاده ای در کشور ما رایج ترین و دسترس ترین روش جابجایی کالا است. به نحوی که در حال حاضر حدود ۸۵ درصد جابجایی کالا کشور از طریق جاده ها انجام می شود طبق یک برآورد انجام شده سالانه بالغ بر ۲۴۵ میلیون تن کالا و مواد در سطح کشور توسط ناوگان جاده ای به جابجا می شود.

برای انجام این فعالیت ۳۰۵۸۰ شرکت و موسسه حمل و نقل کالا، با ۱۸۰.۱۵۴ دستگاه از انواع وسایط نقلیه باربری و ۲۷۸۷۱۷ راننده باربری جاده ای، به کار اشتغال دارند بررسی های موجود حاکیست که حدود ۸ درصد جمعیت کشور به طور مستقیم و غیرمستقیم از طریق حمل و نقل ارتزاق می کنند.

جدول زیر میزان کالای جابجا شه در سطح کشور را در سال ۱۳۸۰ هـ. ش. نشان

می دهد .

ناوگان	کالای جابجا شده (میلیون تن)	ظرفیت اسمی (میلیون تن)	درصد بازده
اختصاصی	۴۹/۷	۱۰۶/۵	۴۶/۷
عمومی	۱۵۶/۴	۳۲۵/۴	۴۶/۷
وانت	۳۹/۱	۱۰۰/۸	۳۸/۸
جمع	۲۴۵/۲	۵۴۲/۷	۴۵/۲

بر اساس آمار موجود طی سال ۱۳۸۰ هـ ش تعداد ۱۸۰.۱۵۴ کامیون ، طی

۹.۵۲۴.۴۱۴ سفر ، مقدار ۱۰۴.۴۴۰.۰۸۷ تن کالا از مبادی بارگیری به مقاصد مورد

نظر، حمل نموده اند از این مبادی تعداد ۲.۴۴۹.۹۵۸ سفر (معادل ۲۶ درصد) درون

استانی و ۷.۰۷۴.۴۵۶ سفر (معادل ۷۴ درصد) برون استانی انجام شده است

از نقطه نظر حجم کالا و مواد حمل شده مواد معدنی و ساختمانی با ۳۷/۱ میلیون تن

(معادل ۳۵/۵ درصد) کالاهای کشاورزی و دامی با ۳۴ میلیون تن (معادل ۳۲/۵

درصد) کالاهای فلزی با ۱۰/۵ میلیون تن (معادل ۱۰/۱ درصد) کالاهای شیمیایی با

۷/۶ میلیون تن (معادل ۷/۳ درصد) بیشترین سهم را در گروه کالاهای حمل شده در

سال ۱۳۷۵ هـ ش به خود اختصاص داده اند از نقطه نظر نوع ، سیمان با ۱۴/۴ میلیون

تن (معادل ۱۳/۸ درصد) گندم با ۶/۵ میلیون تن (معادل ۶/۲ درصد) آجر با ۵/۹

**جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید**

میلیون تن (معادل ۵/۶ درصد) وزین ترین اقلام حمل شده در سال مذکور محسوب می گردند .

از نقطه نظر وسیله حمل بار ، کامیونهای اتاق دار ۴۷/۱ میلیون تن (معادل ۴۵/۱ درصد) کامیونهای کفی ۲۰/۴ میلیون تن (معادل ۱۹/۵ درصد) کامیونهای کمپرسی ۱۶/۴ میلیون تن (معادل ۱۵/۷ درصد) و بونکره ۹/۸ میلیون تن (معادل ۹/۴ درصد) بیشترین سهم را به لحاظ وزن کالا و تعداد سفر در ناوگان حمل عمومی بار کشور بر عهده داشته اند

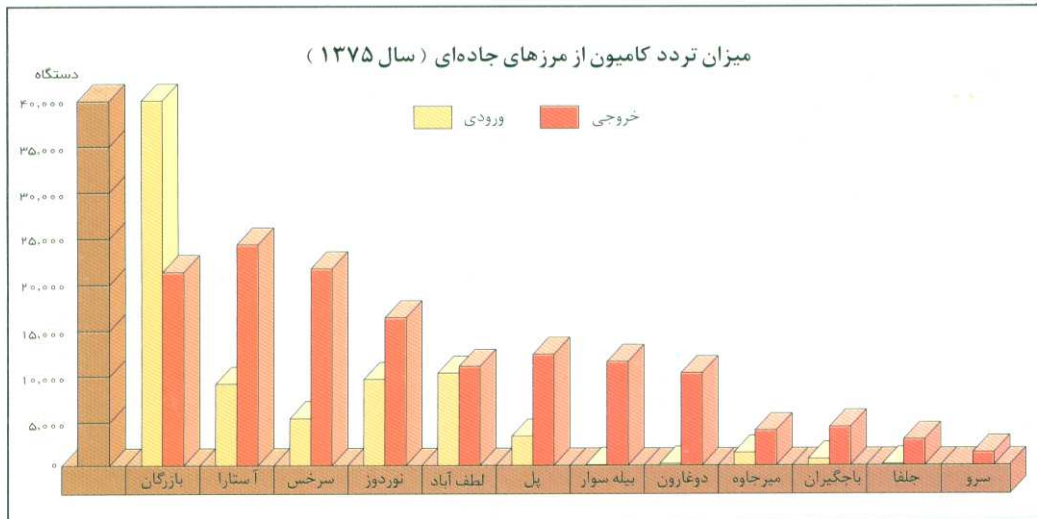
از نقطه نظر میزان کالای حمل شده استان تهران ، با ۱۵/۴ میلیون تن (معادل ۱۴/۷ درصد) استان اصفهان با ۱۳/۴ میلیون تن (معادل ۱۲/۹ درصد) و استان خوزستان با ۱۱/۶ میلیون تن (معادل ۱۱/۲ درصد) بیشترین سهم جابجایی کالا را بر حسب مبدأ و مقصد در سال ۱۳۷۵ هـ. ش به خود اختصاص داده اند .

از دیگر عوامل مهم در تعیین بازده و عملکرد ناوگان حمل و نقل جاده ای میزان تن در کیلومتر جابجایی بار است به موجب نمونه گیری انجام شده از ۲۰۱۲۵ کامیون باری، میانگین حمل بار ۴.۱۷۹ تن در کیلومتر بوده است همچنین سرعت متوسط وسایل نقلیه باری بدون بار و با بار بدین شرح است:

کامیون اتاق دار ۴۳/۲ و ۳۵/۲ کیلومتر در ساعت، کامیون کفی ۳۸/۳ و ۲۶/۷ کیلومتر

در ساعت، کامیون کمپرسی ۴۱/۹ و ۴۸/۱ کیلومتر در ساعت و کامیون یخچالی دار

۳۸/۲ و ۳۷/۳ کیلومتر در ساعت.



حمل یک سربار و دو سربار

بخشی از محموله ها که از مراکز تولید و یا نگهداری و توزیع نظیر پالایشگاه ها ،

معادن کارخانجات پایانه ها و تأسیسات ذخیره ای توسط برخی از کامیونها ، بونکرها

و تانکرها بارگیری و حمل می شوند پس از تخلیه بار در مقصد ، سفر برگشت خود را

بدون بار انجام می دهند این نوع حمل ، که اصطلاحاً یک سربار خوانده می شود یکی

از معضلات اساسی حمل و نقل جاده ای محسوب میگردد /در حالی که کامیونهای

اتاق دار در سفر برگشت نیز می توانند بارگیری نمایند و اصطلاحاً دور سربار می

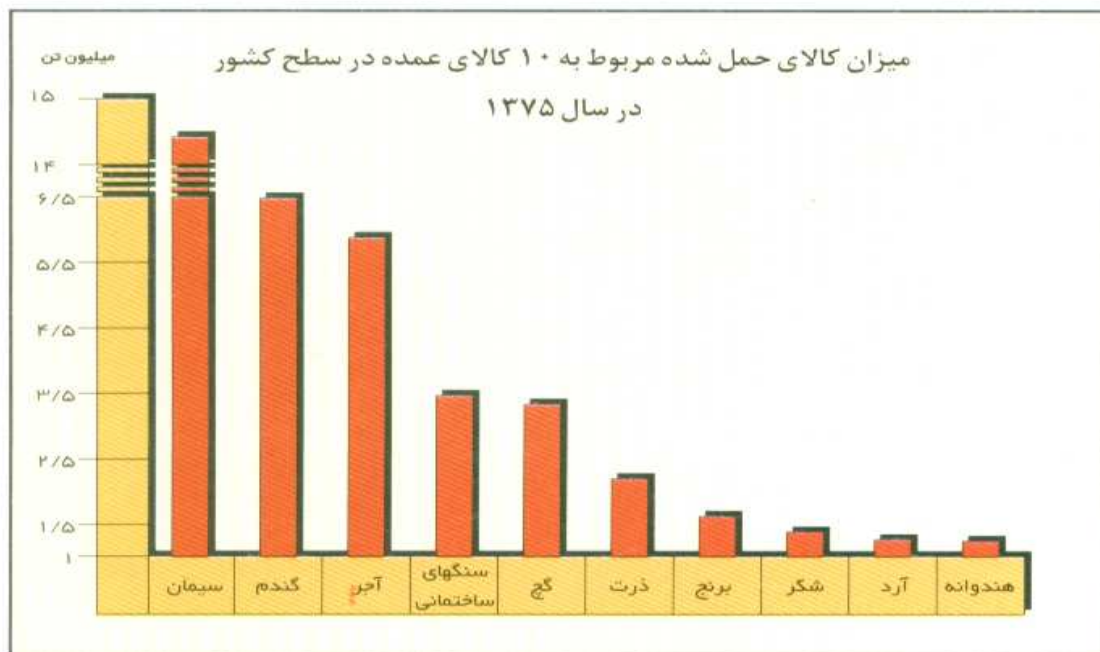
باشند.

نتایج آمارگیری نمونه ای وسایل نقلیه باری حاکیست که حدود ۳۶ درصد سفرهای باربری به صورت یک سرانه انجام می شود به عبارت دیگر از ۳۶ درصد ظرفیت بالقوه ناوگان باربری کشور استفاده مطلوب نمی شود به طور کلی در ایجاد ظرفیت خالی دو عامل نقش اساسی دارند نخست این که بسیاری از سفرهای باربری به صورت یک سربارند، و کامیونی که باری را به مقصد حمل میکند در بازگشت بدون بار طی طریق می کند سفرهیا بدون بار عمدتاً معلول عدم تقارن ارسال و دریافت بار هر منطقه با منطقه دیگر است. بدین لحاظ است که رانندگان باربری و مسافربری ترجیح می دهند به مقاصدی بار حمل کنند که در بازگشت هم دارای بار و مسافر باشند.

عامل دیگر در ایجاد یک سربار، حمل بارهای حجیم است. این گونه محموله ها، که به علت وزن کم و حجم زیاد در حد ظرفیت وزنی کامیون بارگیری نمی شوند، به ناچار بخشی از ظرفیت وزنی کامیون بدون استفاده می ماند.

مقایسه وزنی ظرفیت خالی و میزان بار حمل شده، به تفکیک درون استان و بین استانی، نشان می دهد که در حمل و نقل بین استانی، در برابر یک تن بار جابه جا شده میزان ۰/۹۶ تن ظرفیت خالی جابه جا شده است. در حالی که در حمل و نقل درون استانی این رقم به ۱/۹۶ تن می رسد. به عبارت دیگر حمل و نقل درون استانی، در مقایسه با حمل و نقل استانی، در مقایسه با حمل و نقل بین استانی، به میزان دو برابر ظرفیت خالی ایجاد می کند.

به موجب آمارگیری نمونه ای به عمل آمده در سال ۱۳۷۳ ه.ش، نسبت سفرهای با بار ۶۸/۷ درصد و سفرهای بدون بار ۳۱/۳ درصد ظرفیت وسایل نقلیه باربری را تشکیل داده است. این ارقام، در مقایسه با آمار سال ۱۳۶۶ ه.ش، بر بهبود نسبی ظرفیت به کار رفته وسایل نقلیه باربری دلالت دارد. قابل ذکر است که به موجب بررسی انجام شده در آذر ماه ۱۳۶۶ ه.ش، در برابر ۹۷۱، ۲۸۵، ۴ تن بار حمل شده، مقدار ۸۳۶، ۷۵۷، ۵ تن ظرفیت باربری (معادل ۱/۳۵) جابه جا شده است.



طبقه بندی کالا در حمل و نقل

از دیدگاه حمل و نقل تقسیم بندی کالاها در سه گروه اساسی انجام می شود که

عبارتند از :

۱) کالاهای بسته بندی (*Packed Cargo*)

به مجموع کالاهای عمومی که بابت بسته بندی حمل می شوند اطلاق میگردد مانند

لوازم خانگی ، لوازم یدکی و غیره

۲) کالاهای بدون بسته بندی (*Unpacked Cargo or Loose Cargo*)

به مجموع کالاهای بدون بسته بندی و غیر فله مانند تیر آهن ، ماشین آلات ،

خودرو و... اطلاق می گردد که این نوع از کالاها دارای شکل خاصی نبوده و

معمولاً همان گونه که تولید می شوند حمل می گردند .

۳) کالاهای فله (*Bulk Cargo*)

به مجموع کالاهایی که شکل خاص ندارند و به شکل هر ظرفی که در آن ریخته می

شوند ، در می آیند ، اطلاق می گردد این نوع از کالا نیز همان طور که تولید می شود

حمل می گردد.

مانند گندم ، سیمان و جو و غیره

کالاهای فله به دو گروه تقسیم می شوند :

- فله مایع (*Wet B.C*) مانند بنزین و گازوئیل و غیره

- فله خشک (*Dry.B.C*) مانند سیمان ، گندم و غیره

شرایط عمومی بسته بندی برای حمل و نقل

- ۱) نوع بسته بندی باید متناسب با مسیر حمل باشد
- ۲) نوع بسته بندی باید متناسب با وسیله حمل باشد
- ۳) امکان جابجایی یا وسایل مکانیکی وجود داشته باشد
- ۴) نوع بسته بندی طوری باشد که در طول مسیر مقاوم و محکم باشد
- ۵) بسته بندی باید دارای برچسب علائم اطلاعات و هشدار دهنده باشد
علائم اطلاعاتی و خبری مانند : فرستند ، گیرنده ، مبدأ و مقصد و... علائم هشدار دهنده مانند: شکستگی مرکز ثقل بار ، در مقابل رطوبت و یاحرارت و...
- ۶) بسته بندی بایستی اقتصادی باشد .

ایمنی بار

بر طبق مقررات و قوانین حمل بار ، مجموع مقاومت ابزار و وسایل حفاظتی و مهار کننده بار نبایستی از نیرویی که از مجموع وزن بار ، به طرف جلو و نصف وزن بار به سوی عقب و طرفین است کمتر باشد . این نوع مقررات شامل دستورالعمل هایی است که انواع و روشهای مختلف برای بستن ، مهار و نگه داشتن کالا در روی کامیون باید طبقه های متفاوتی رعایت شود که این بستگی به نوع کالا دارد بر طبق این مقررات ؛ معمولاً باید از پوششی جهت محافظت محصولاتی که در هنگام

حرکت وسیله نقلیه احتمال پودر شدن (مانند خاک و شن) یا دود شدن (مثل

فسفر و گوگرد) یا پرت شدن (مثل سنگ و آجر) آنها وجود دارد استفاده کرد تا

از آن خطرات احتمالی در جاده و شهر جلوگیری به عمل آید

در مورد کامیون هایی که الوار حمل می کنند تذکر این نکته ضروری است که پس

از تخلیه الوار بایستی سطح اتاق بار کامیون را کاملاً تمیز کرد زیرا پوسته های بجا

مانده در اثر جریان باد در فضا پراکنده می شوند و در این صورت احتمال آسیب

دیدگی یا نابینایی چشم و یا حداقل آلودگی معابر و خیابانها وجود دارد در مورد

حمل کالاهای خطرناک قوانین و مقررات دیگری نیز تدوین شده است .

به طور کلی کامیونهایی که بعد از سال ۱۹۷۷ به ثبت رسیده اند موظف به رعایت

محدودیت های حفاظتی و ایمنی مانند دیواره جلویی اتاق بار و دیواره های

حفاظتی ونیز زنجیر و یا تسمه های مهار کننده کالا شده اند .

شیوه های مختلف مهار کالا در روی وسیله نقلیه

کلیه بارهای روی وسیله نقلیه باید ثابت و محکم باشند روشهای مختلفی برای ثابت

کردن بار روی وسیله نقلیه وجود دارد این روشها شامل محصور کردن ، استفاده از

کاه و پوشال و ابزارهایی برای قف کردن بار است برای جلوگیری لغزش بار ، بستن

بار نیز از جمله روشهای تأمین ایمنی بار به شمار می رود محصور کردن بار نیز که

معمولاً بین بار و اطراف تریلر انجام می شود از جمله روش های موثر است

روشهای ذیل برای ثابت کردن و بی حرکت کردن بار وجود دارد

۱- استفاده از مواد و مصالح سبک برای جلوگیری از صدمه دیدن بار ، با استفاده

از کیسه های هوا ، چوب پنبه ، گاه ، پوشال و پلاستیک

۲- میله های نگه دارنده بار به صورت عمودی و افقی که بر روی دیواره وسیله

نقلیه و یا کف و یا سقف آن محکم و سپس بسته یم شوند

۳- تجهیزات بستن بار مانند طناب ، زنجیر ، نوار ، برای مهار بار و ایمن سازی

۴- استفاده از چادر برزنتی و مهار آن که در هنگام حرکت مانع خروج و لغزش

بار می شود وحتی در هنگام حادثه و یا واژگونی کامیون از پخش و سرریز

شدن بار جلوگیری می کند

اگر امکان مهار بار به وسیله بستن یا قفل کردن وجود ندارد می توان از ترکیبی از حصار

کشی و بسته بندی با تسمه یا زنجیر کمک گرفت . در بعضی از بسته ها حصار کشی

_(*Fencing*) و یا بستن کالا با زنجیر یا تسمه (*Lashing*) ممکن است اشکالاتی به

وجود بیاورد که در چنین حالاتی با توجه به کیفیت کالا از یکی از چند روش زیر

استفاده می شود .

الف) حصار زدن بار :

کالا ممکن است با استفاده از قسمت های ثابت وسیله نقلیه حصار کشی شود (برای مثال : دیواره جلویی ، دیواره ها و یا وسایل دیگر که نقش مهار کننده دارند) حصار باید بنحوی باشد که به طور کلی بیش از ده سانتیمتر بالا تر از حد بارگیری قرار نگیرد حصار باید به قدر کافی در مقابل تمام نیروها مقاوم باشد بنابراین احتیاج به دیگر وسایل مهار کننده نیز هست .

ب) بسته بندی با تسمه یا زنجیر (*Lashing Down*)

زنجیر یا تسمه و وسایل دیگر از نوع *Lashing* برای مهار کالا استفاده می شوند و معمولاً برای بستن کانتینر در روی کشتی یا بارج و کالا در روی کامیون مورد استفاده قرار می گیرند. ابزار (*Lashing*) در بعضی موارد برای بستن کالا ضروری است. در مواردی که نوار سیمی مورد استفاده قرار می گیرد توصیه می شود مجموع مقاومت کشش نوار سیمی در مقابل فشار بار در ضعیف ترین قسمت های بسته شده به میزان حداقل دو برابر بار باشد.

ج) قفل کردن:

وسایل قفل کردن که یکی از شیوه های مهار کالا است، بایستی به اندازه کافی محکم و مقاوم باشد، به طوری که حداقل معادل دو برابر وزن بار در قسمت جلو و عقب و

نصف وزن بار اطراف باشد. انجام عمل قفل کردن باید طوری باشد که در اثر لرزش وسیله نقلیه خود به خود باز نشود.

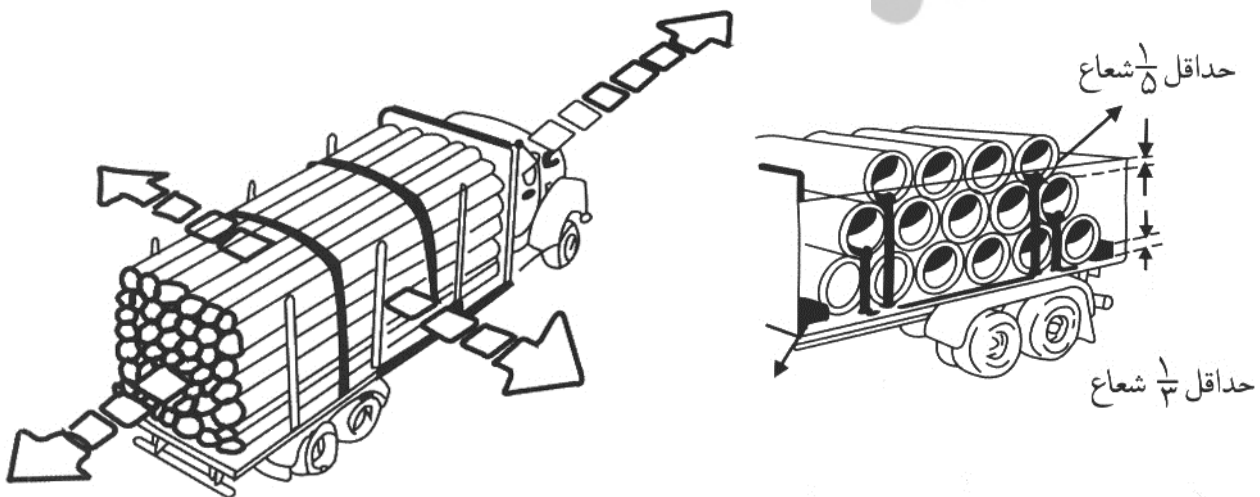
(د) مورد استفاده از تسمه یا زنجیر:

اگر احتمالاً برای **Lashing** از تسمه الیافی استفاده می کنیم باید در نظر داشته باشیم که مقاومت این تسمه حداقل برابر ۵۰۰۰ نیوتن و نیروی کشش آن در مجموع برابر با ۴۰۰۰ نیوتن باشد. اگر زنجیر با تسمه سیمی برای **Lashing** مورد استفاده قرار می گیرد بایستی نیروی کشش آن برابر استاندارد و حلقه های آن کوتاه یا نیمه کوتاه باشد. در هنگام بستن کالا به وسیله **Lashing**، باید مراقب بود که بار در اثر لبه تیز آن سائیده نشود. اگر از یک پوشاننده بار (**Load Stocking**) برای حفاظت کالا استفاده می کنید، بایستی طوری قابل حرکت باشد که امکان بازدید تمامی تسمه سیمی به آسانی فراهم شود.

تکیه گاههای محکم کردن

تکیه گاههای تسمه های سیمی در روی وسایل نقلیه باید آنقدر مقاوم ساخته و کار گذاشته شوند که بتوان تسمه های سیمی را محکم به آنها بست بدون اینکه اثر لرزش وسیله نقلیه، کالاها جابجا شوند. نیروی استقامت این تکیه گاهها باید به گونه ای محاسبه شود که حداقل ده درصد نیروی کشنده تسمه سیمس را داشته باشد. تکیه گاههایی که با دست ساخته می شوند، باید طوری طراحی شوند که نیروی لازم

برای استفاده آنها از ۵۰۰ نیوتن بیشتر نباشد. برای جلوگیری از لغزیدن یا غلتیدن بار، باید از وسایل مهار کننده استفاده کرد. وسایل و ابزار مهار کننده کالا و غیره باید به ترتیبی آماده شود که بستن بار را به نحوی مطلوب انجام دهد و در ضمن مناسب برای بستن کالا باشد. تمام قسمت های وسیله نقلیه باید بسته و قفل شوند، به ویژه هنگامی که از وسیله نقلیه در جاده شنی استفاده می شود. اگر نوع محموله به نحوی باشد که نتوانیم به راحتی آن را در داخل وسیله نقلیه قرار دهیم باید بار را طوری مهار کرد که هیچ گونه خطری در پی نداشته باشد. اگر کالا در اثر طویل بودن از محموله بارگیری وسیله نقلیه بیرون بیاید و این میزان بیشتر از یک متر از عقب اتاق باشد، حتماً باید از علامتی کاملاً قابل رویت در قسمت عقب وسیله نقلیه استفاده کرد. در این حالت نباید طول بار وسیله نقلیه از ۲۴ متر بیشتر باشد.



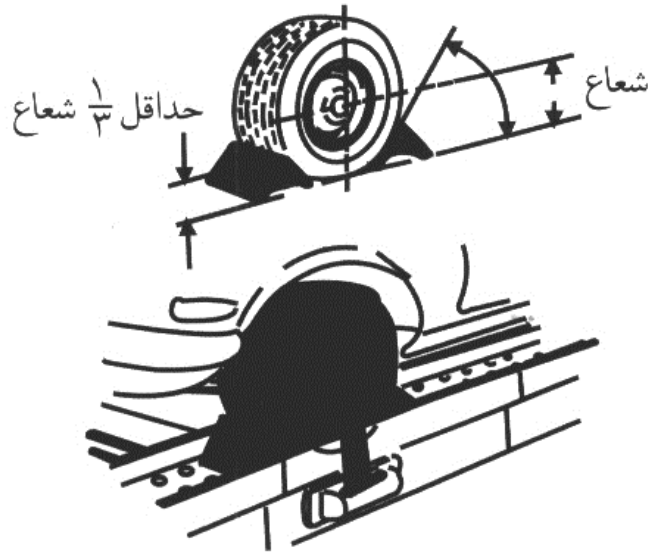
طریقه مهار وسایل نقلیه چرخدار

به هنگام بارگیری وسیله نقلیه چرخدار، باید نکات و مواردی را رعایت کرد تا امکان لغزیدن چرخ ها و سقوط کالا بوجود نیاید - به همین منظور، باید توجه داشت که: در هنگام بارگیری وسیله نقلیه چرخدار در روی وسیله نقلیه دیگر، بایستی سطح تماس چرخ با ریل ها، عاج دار باشد تا از لغزش چرخ ها در روی ریل جلوگیری به عمل آید. چرخ های وسیله نقلیه بارگیری شده در روی ریل فایلی بایستی به وسیله گوه و نیز تسمه مهار شود.

معمولاً چرخ ها را به دو روش در روی ریل مهار می کنند:

۱- بوسیله مهار کننده گوه ای شکل آهنی که روی پشت چرخ های جلو و عقب قرار می دهند. توضیح این مطلب ضروری است که: در مسافت های طولانی گوه ها باید استاندارد باشند طوری که ارتفاع گوه حداقل باید یک سوم شعاع چرخ وسیله نقلیه بارگیری شده باشد.

۲- حالت دوم، مهار چرخ ها بوسیله تسمه است. در این حالت معمولاً فقط چرخ های جلو به وسیله تسمه مهار می شوند، اما اگر شیب چرخ های جلو از ده درجه به طرف بالا بیشتر باشد، برای جلوگیری لغزش چرخ های عقب، آنها نیز به وسیله تسمه مهار می شوند.



ماشین های راه سازی

در وسایل نقلیه ای مانند تراکتور که چرخ های جلو و عقب آن، همشکل و هم وزن نیستند، بایستی چرخ های عقب و جلو را به وسیله تسمه مهار کرد و باید توجه داشت که ارتفاع خردک ها یک سوم شعاع چرخ ها باشد و چون در این حالت، چرخ های عقب بزرگتر از چرخ های جلو هستند بایستی ارتفاع گوه راه، شعاع چرخ بزرگ محاسبه کرد. در هر دو حالت - چه چرخ های جلو بزرگ باشند و چه چرخ های عقب - ارتفاع گوه بایستی به اندازه شعاع چرخ بزرگتر ساخته شود و مورد استفاده قرار گیرد.

تمام چرخ های وسایل نقلیه بزرگ و سنگین (مانند ماشین آلات راه سازی و چرثقیل های بزرگ و به طور کلی دیگر وسائط نقلیه بزرگ که ممکن است به وسیله نقلیه ویژه ای حمل شوند) به هنگام حمل و نقل باید با تسمه و گوه مهار شوند و وزن

گوه ها باید به اندازه کافی سنگین باشد تا مانع حرکت چرخ ها به سمت جلو و عقب شود. وسیله نقلیه را همیشه بایستی به صورت طولی و پشت سر هم بارگیری کرد و پس از بارگیری، ترمزهای دستی آنها را کشید.

کانتینرها

برای مهار کردن کانتینر، از وسایل ویژه این وسیله نقلیه استفاده می شود. کانتینرهایی که استاندارد باشند دارای وسایل ویژه مهار کننده هستند. محل های مهار کننده در کانتینر به نحوی محاسبه و ساخته شده است که می تواند حداکثر تا ۵۰ درصد نیروی وارده را (متشکل از وزن کانتینر+ بار) تحمل کند. محل های مهار کننده در کانتینر بایستی باید حداقل دارای چهار سوراخ در اطراف کانتینر باشد و نیز کالاهای داخل کانتینر باید به وسیله دیگر وسایل مهارکننده مهار شوند. کامیون های کفی حمل جاده ای کانتینر باید به قفل های مخصوص مجهز باشند تا از افتادن کانتینر به هنگام حمل و یا بر اثر تکان های شدید و ترمز جلوگیری و احیانا از کف جدا نشود و یا به کابین راننده اصابت ننماید. واگن های ریلی حمل کانتینر نیز باید به قفل های مخصوص حمل کانتینر مجهز باشد.

یکی از خصوصیات حمل کالا با کانتینر، نامشخص بودن کالای داخل آن برای همگان در مسیر حمل است و تنها فروشنده و حمل کننده از محتویات داخل کانتینر اطلاع دارند. این عدم آگاهی از عدم کالای بارگیری شده در کانتینر، ایمنی کالا را نسبت به

دیگر طرق حمل بیشتر می کند و چه بسا که نتوان دو کانتینر حامل سیمان و شمش طلا را که در یک مسیر حرکت می کنند از یکدیگر بازشناخت. این شاید یکی از مواردی باشد که تمایل به استفاده از کانتینر را افزایش داده تا کالاهای پر ارزش در مقابل دزدان از ایمنی بیشتری برخوردار باشند.

ویژگی کانتینرهای مخصوص حمل کالا:

الف) کانتینر مخصوص کالاهای بسته بندی شده:

دیواره و کف بسیار مقاوم از وجوه تمایز این نوع کانتینر است کالاهای بسته بندی شده سنگین مانند بشکه، سیم و کابل، به این شکل حمل می شوند.

ب) کانتینر ویژه حمل کالاهای خشک:

استفاده از این نوع کانتینر که می تواند کارتن های بسیاری را در خود جای دهد به شدت متداول است. این نوع کانتینرها معمولاً در قسمت عقب نیز دارای « در » هستند که سرعت و سهولت تخلیه و بارگیری را دو چندان می کند.

ج) کانتینر عایق دار یا یخچالی:

این نوع کانتینر مخصوص حمل محمولات فاسد شدنی مانند گوشت، میوه، دارو و کالاهای مشابه است. این کانتینرها در انگلستان، اروپا و استرالیا بسیار متداول است. طریقه حمل و نقل (جابجایی) و نیز بارگیری آن با انواع دیگر کانتینر فرقی ندارد.

د) کانتینر روباز:

این مدل از کانتینرها به طور یکپارچه مسقف نیست. ساختمانی به اصطلاح روباز دارد که بوسیله روکش پلاستیکی پوشیده شده و به سهولت قابل برداشتن و پهن کردن مجدد است. این قبیل کانتینر که دیواره های بسیار مقاوم دارد برای حمل کالاهای خام مانند لوازم یدکی و ماشین آلات مورد استفاده قرار می گیرد و به علت نداشتن سقف غیرقابل جداسازی از بدنه، از بالا نیز قابل تخلیه و بارگیری است و جرتقیل به راحتی می تواند بر آن مسلط باشد.

ه) کانتینر مخصوص کالای فله و مایع:

استفاده از این نوع کانتینر به ویژه در سالهای اخیر زیاد شده و حمل کالاهای پودر شده سنگهای معدنی، مایعات، مواد شیمیایی، غلات و حبوبات و زغال سنگ بدون بسته بندی توسط این کانتینرها صورت می گیرد. وسیله تمیز کردن این نوع کانتینر معمولاً در بنادر پیشرفته وجود دارد.

کالاهای غلطان:

اگر وسیله نقلیه ای کالاهای غلطان را به طور خوابیده حمل کند، بایستی گوه چوبی را در اولین و آخرین رول غلطان قرار داد. برای یک یا دو رول غلطان که به طور عرضی بارگیری شده است، ارتفاع مهار کننده های چوبی که در جلو و عقب رول ها کار گذاشته می شوند، حداقل بایستی یک سوم شعاع رول های غلطان باشد. علاوه بر مهار

رول های غلطان به صورت عرضی که به وسیله مهار کننده های چوبی صورت می گیرد رول ها را بایستی به صورت طولی نیز مهار کرد. ارتفاع مهار کننده ای که در داخل رول قرار می گیرد از شعاع رول نبایستی کمتر باشد و ارتفاع بیش از ۱۰ سانتی متر، مورد لزوم نیست. برای حمل یک یا دو رول بزرگ به طور طولی، ارتفاع مهار کننده چوبی مورد استفاده، حداقل بایستی یک پنجم شعاع رول باشد و اگر چند رول بارگیری شده است، ارتفاع مهار چوبی حداقل باید یک چهارم شعاع رول باشد. سیم های ضخیم و یا بشکه اگر به صورت عمودی بارگیری شوند باید به وسیله مهار کننده در قسمت جلو و عقب مهار شوند و ارتفاع گوه از یک پنجم شعاع بارگیری شده کمتر نباشد. اگر به صورت عرضی بارگیری شوند ارتفاع مهار کننده چوبی از پنج سانتی متر نبایستی بیشتر باشد.

مهار کردن:

هنگام حمل اقلام سنگین باید کف صندوق آنقدر قوی و محکم باشد که در مقابل نیروی ناشی از پرت شدن و ایجاد فشار، مقاومت کند. اگر امکان ثابت نگهداشتن این اقلام وجود ندارد، باید به نحوی در داخل صندوق با چفت و بست محکم شوند تا از حرکت محموله به اطراف جلوگیری گردد.

تهویه:

به استثنای دستگاههای برقی و الکترونیکی بخصوصی که باید در ظروف مخلل و عاری از گرد و خاک نگهداری شوند، باید پیش بینی لازم برای عبور آزاد هوا در اطراف محمولات هنگام بسته بندی به عمل آید و این امر هنگامی که قرار باشد محموله را برای مدت طولانی انبار کرده و در مسیری با آب و هوای متغیر جا به جا کنیم بسیار مهم و ضروری است.

اگر از بین اقلام مورد سفارش، بخشی دارای روزنه برای ارتباط به وسایل دیگر و یا هر منظور دیگری باشد باید این روزنه ها کاملاً پوشانند. کپسول های حاوی گاز فشرده شده یا کنتورهای اندازه گیری از این قبیل اقلام هستند. برای پوشش این قسمتها باید از صفحات فلزی استفاده کرد که ضخامت کمتری از ضخامت فلز محل روزنه دارند (حداقل ضخامت این درپوشها باید ۱۳ میلی متر باشد) این درپوش ها باید به وسیله پیچ و امثال آن کاملاً روی روزنه را کیپ نماید. بنحوی که جابجایی اتفاقی آن مسیر نباشد (حداقل دارای چهار پیچ باشد). اگر روزنه کمتر از ۵۰ میلی متر باشد استفاده از درپوش های محکم پلاستیکی بلامانع است. بین درپوش و بدنه اصلی محموله باید پلمپی وجود داشته باشد که مبین غیر قابل نفوذ بودن هوا و رطوبت است. روزنه های شیاردار باید به وسیله پیچ یا درپوش با واشر چرمی پلمپ شده و احتیاط لازم برای جلوگیری از سائیدگی یا خوردگی شیار به عمل آید.

نکات مهم در ایمنی بسته ها در وسایل حمل و نقل (*Lashing*)

در کالاهای فله بایستی به موارد زیر توجه داشت:

الف) وسیله حمل، مناسب کالای فله باشد.

ب) ارتفاع کالا تا حد مجاز باشد (ارتفاع مجاز بستگی به نوع دانه بندی کالا دارد).

ج) صفافی (*Triming*)، تفکیک کردن یا مرتب کردن انجام شده باشد.

د) بستن روی بار: در وسیله حمل " در " دار با " در " و غیر آن با چادر یا چیز دیگری

باید روی را ببندید و پوشش کامل روی بار را بگیرد.

ه) حصار کشی: اگر کامیون دیواره نداشته باشد و یا دیوار آن کوتاه باشد، با لبه های

اضافی تخته و یا غیره دور بارگیر را حصارکشی می کنند. حصار ایجاد شده می تواند

حداکثر ده سانتی متر از سطح بارگیر بالاتر باشد.

و) باید بتوان کالای فله را حمل کرد.

- در پالت و صندوق ایمنی بسته با تسمه کشی محکم شود.
- در کانتینر قفل های مخصوصی وجود دارد که حتماً باید بسته باشند. این قفل ها در کناره های کانتینر مکان های مخصوصی دارد که معمولاً روی وسایل حمل قفل می نمایند.
- بسته های غلطان می تواند به دو صورت عمودی و افقی روی وسیله حمل قرار گیرد. اگر به صورت عمودی باشد تسمه کشی کفایت می کند و اگر به

صورت افقی روی وسایل حمل قرار گیرد باید از پایه استفاده کرد که در جلوی

اولین بسته و پشت آخرین بسته قرار می گیرد. ارتفاع پایه یا گوه حداقل یک

سوم ارتفاع بسته است.

• وسایل چرخدار: اگر اندازه چرخهای جلو و عقب یکی باشد بستن چرخهای

متحرک کفایت می کند. اگر اندازه چرخها متفاوت باشد بستن چرخهای بزرگ

و متحرک الزامی است. در چرخهای زنجیری، بستن کلیه چرخها الزامی است.

• ایمنی سازی بسته های بار (**Dunnage**): به معنای جداسازی بسته ها از

یکدیگر و از جداره وسایل حمل است. عدم استفاده از این دانش موجب بروز

خسارتهای زیر می شود:

۱- خسارت ناشی از اصطکاک

۲- خسارت ناشی از فشار باد

۳- خسارت ناشی از رطوبت جداره ها و کف وسایل حمل

۴- خسارت ناشی از تأثیر کالاها به علت مجاورت یکدیگر

CMR

یکی از اسناد مورد استفاده در حمل و نقل بین المللی کالا سند **CMR** یا راهنماه است که بر اساس مفاد آن و ضوابط حاکم بر چگونگی صدور، حدود مسئولیت شرکت حمل و نقل مشخص می گردد.

صدور این اسناد بر مبنای ضوابط کنفرانسی بین المللی تحت عنوان «کنوانسیون **CMR**» انجام می گیرد و هر شرکت حمل و نقل می بایست ضوابط حاکم بر چگونگی تنظیم در صدور را دقیقاً مورد توجه قرار دهد.

در کشور ما تا اواخر سال ۸۱ این سند توسط انجمن های صنفی ذیربط در استانهای مختلف تهیه و بر اساس میزان تقاضا به شرکت های حمل و نقل تحویل می گردد که این رویه مشکلات و پیامدهایی را به دنبال داشت. و لذا بر مبنای پیشنهاد دفتر ترانزیت و پایانه های مرزی و با هدف:

- ۱- انطباق رویه موجود با رویه های مورد عمل در سایر کشورهای عضو کنفرانسیون .

.CMR

- ۲- تقویت انجمن های صنفی در راستای دستیابی به جایگاه واقعی ورها شدن از مسایل و اختلافات مالی با اعضا و

- ۳- حذف بروکراسی و هزینه های اضافی موجود در مسیر تهیه **CMR** توسط شرکتها.

- ۴- ایجاد زمینه رقابت سالم تر جهت فعالیت شرکت ها.

۵- بهره مند شدن شرکت ها از تخفیفهای بیمه ای در صورت نداشتن خسارت.

تاریخچه

کار شرکتهای حمل و نقل بین المللی کریر (حمل کننده) که کاریست بسیار متهورانه و توام با هر گونه ریسک در ابتداء تحت ضابطه ای خاص نبود و این زحتمکشان در مقابل حوادث، شرکتهای بیمه و صاحبان کالا بی پناه بودند و در بسیاری از مواقع هستی خود را از دست داده و ورشکست می شدند.

در ۱۹ مه سال ۱۹۵۶ مطابق با ۲۹ اردیبهشت ماه ۱۳۳۵ پنج کشور اروپایی یعنی هلند، انگلیس، فرانسه و احتمالاً بلژیک و سوئیس به منظور یکنواخت کردن شرایط حاکم بر قرار دادهای حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا بخصوص اسناد مورد استفاده برای حمل بین المللی و مسئولیت حمل کننده و تنظیم روابط وی با فرستنده و گیرنده کالا در ژنوگرد آمده و مقرارتی را مشتمل بر یک مقدمه و ۵۱ ماده تحت عنوان کنواسیون قرار داد حمل بین المللی جاده ای کالا (سی ام آر) تهیه و به امضاء رساندند و در تاریخ پنجم ژوئیه ۱۹۷۸ مطابق با ۱۴ / ۴ / ۱۳۵۷ یک مقاله نامه اصلاحی دارای ۱۲ ماده به آن افزوده و بدین طریق وظایف و مسئولیتهای شرکت های کرر در مقابل فرستنده و گیرنده تعیین گردید.

بالغ بر ۲۴ کشور به این کنوانسیون ملحق گردیده اند کشورمان نیز به دنبال پی گیریهای مکرر سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور و الحاق دولت جمهوری

اسلامی ایران به کنوانسیون مذکور مصوب ۷۶/۳/۴ مجلس شورای اسلامی و تأیید مجمع تشخیص مصلحت نظام اجاره یافت به کنوانسیون مذکور ملحق شود و با تسلیم سند الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون یاد شده عملاً ایران لازم الاجرا شده است.

این کنوانسیون در کلیه موارد حمل و نقل جاده ای به استثناء حمل محموله های پستی، اثاثیه منزل و جنازه قابلیت اجرایی دارد.

سی ام آر علاوه بر ناظر بودن بر روابط بین حمل کننده، فرستنده و گیرنده پوشش بیمه ای برای مسئولیت شرکتهای کریر می باشد با بیمه نمودن سی ام آر مسئولیت

شرکتهای کریر بیمه می گردد و از خطرات احتمالی مصون می شوند.

در صورتیکه وسیله نقلیه حامل کالا در قسمتی از سفر به طرق دریایی، آبراهای داخلی و یا هوایی حمل گردد مشروط بر اینکه کالا از وسیله نقلیه تخلیه نشود مشمول این کنوانسیون خواهد بود.

از لحاظ این کنوانسیون حمل کننده مسئول فعل یا ترک فعل نمایندگان، خدمه یا هر شخص دیگری که در جریان حمل از خدمات آنها استفاده می کند خواهد بود.

تعریف *CMR*:

جهت حمل کالا در چارچوب این کنوانسیون سندی صادر می گردد که *CMR* نامیده می شود این سند در یه نسخه اصلی صادر می گردد، نسخه اول مخصوص فرستنده کالا، نسخه دوم هوراه کالا برای گیرنده و نسخه سوم نزد حمل کننده باقی می ماند. تفاوت عمده سی ام آر با بارنامه *FBL* (فیاتا) و *BL* (سراسری) در آن است که بارنامه سند مالکیت تلقی می گردد و قابل انتقال و ظهر نویسی می باشد ولیکن سی ام آر قابل انتقال و ظهر نویسی نبوده و سند مالکیت تلقی نمی گردد و به وسیله آن نمی توان به بانک مراجعه و وجه اعتبار را دریافت نمود.

مزیت:

بر اساس ماده ۱ این کنوانسیون چنانچه یکی از دو کشور مبدا و مقصد عضو این کنوانسیون می باشند مقررات آن برای طرفین جاری می باشد و لازم نیست که هر دو کشور عضو می باشند که بتوان مبادرت به صدور *CMR* نمود.

تفاوت عمده کنوانسیون *CMR* با کنوانسیون *TIR*:

تفاوت عمده آن با کنوانسیون تیر در آن است که کنوانسیون تیر ناظر بر روابط بین حمل کننده، گمرک و موسسه ضامن می باشد در صورتیکه کنوانسیون سی ام آر ناظر بر تنظیم روابط بین حمل کننده، فرستنده و گیرنده می باشد.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

مدت مفقود تلقی نمودن کالا:

در چارچوب این کنوانسیون عدم تحویل کالا ظرف ۳۰ روز پس از انقضای مدت
توافق شده یا در صورتیکه چنین مهلتی توافق نشده باشد ۶۰ روز پس از تحویل کالا
به حمل کننده دلیل قطعی برای مفقود شدن کالا است و شخصی که حق اقامه دعوی
دارد می تواند پس از گذشت مهلت مذکور چنین کالایی را مفقود شده تلقی نماید .

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

کاربرهای این سیستم می توانند با مراجعه به سایت www.kandoo.cn و شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ با ما تماس حاصل نمایند.

The spaces signed with heavy lines must be filled in by the carrier to be complete on the sender's responsibility. (1-15) including 19 and 21-22

UUU17 International Transport Co. Ltd																													
This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention of International Carriage of goods by Road (CMR).																													
2 Consignee (name, address, country) گیرنده (نام، آدرس، کشور)	16 Carrier (name, address, country) حمل کننده (نام، آدرس، کشور) NICO AVARAN INT'L TRANSPORT CO. LTD. #310 TAGHINIA Bldg. SADI Ave. TEHRAN - IRAN TEL/FAX : (0098 21) 3912225-3915328-3918241 3116642-3914265 E. mail: Info@nicoavarar.com																												
3 Place of delivery of the goods (place, country) محل تحویل کالا (محل، کشور)	17 Successive carriers (name, address, country) حمل کننده بعدی (نام، آدرس، کشور)																												
4 Place and date of taking over the goods (place, country, date) محل و تاریخ بازگرفتن کالا (محل، کشور، تاریخ)	18 Carrier's reservations and observations توضیحات و ملاحظات حمل کننده																												
5 Documents attached اسناد ضمیمه																													
6 Marks and Nos علامت و شماره ها	7 Number of packages تعداد بسته ها																												
8 Method of packing نوع بسته بندی	9 Nature of the goods نوع کالا																												
10 Statistical number شماره آماری	11 Gross weight in kg وزن ناخالص (کیلوگرم)																												
12 volume in m3 حجم (متر مکعب)																													
Class Number Letter (ADR)																													
13 Senders instructions دستورات فرستنده	19 Special agreements توافق های خاص																												
14 Instructions as to payment for carriage دستورالعمل در مورد پرداخت کرایه <input type="checkbox"/> Carriage paid پیشگرایه <input type="checkbox"/> Carriage forward پیشگرایه	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 30%;">20 To be paid by</th> <th style="width: 20%;">Senders</th> <th style="width: 20%;">Currency</th> <th style="width: 20%;">Consignee</th> </tr> <tr> <td>Carriage charges</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Destinations</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Branch</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suppliar charges</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Other charges</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	20 To be paid by	Senders	Currency	Consignee	Carriage charges				Destinations				Branch				Suppliar charges				Other charges				TOTAL			
20 To be paid by	Senders	Currency	Consignee																										
Carriage charges																													
Destinations																													
Branch																													
Suppliar charges																													
Other charges																													
TOTAL																													
21 Established in on محل و تاریخ صدور	15 Cash on delivery																												
22 Signature and stamp of the sender امضا و مهر فرستنده	23 Signature and stamp of the carrier محل امضا و مهر متصدی حمل																												
	24 Goods received تاریخ و محل دریافت کالا Place on محل و شماره مهر گیرنده																												

In case of Dangerous goods, besides the possible certification on the last line of the column mention the particulars of the class, the number and the letter of any

آدرس: تهران - خیابان سعدی جنوبی - ساختمان نفی نیا - طبقه سوم - شماره ۳۱۰ و ۳۰۹ تلفن: ۳۹۱۵۳۲۸ - ۳۹۱۴۲۶۵ - ۳۹۱۲۲۲۵ - ۳۹۱۶۶۴۲ - ۳۹۱۲۲۶۵ پست الکترونیکی: info@nicoavarar.com

سازمان های بین المللی مربوط به حمل و نقل جاده ای

۱- اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده ای (IRTU)

این اتحادیه در سال ۱۹۴۸ م. با هدف گسترش خدمات حمل و نقل جاده ای، در جهت تأمین منافع متصدیان حمل و نقل جاده ای به طور اخص، و در راستای توسعه اقتصادی به طور اعم، تأسیس گردید.

(IRTU) شامل سه بخش حمل و نقل تجاری مسافر، حمل و نقل تجاری کالا و حمل و نقل غیر تجاری کالا و مسافر می شود.

این اتحادیه با تشکیل هفت کمیسیون مشورتی، در زمینه های فنی حقوقی، ایمنی جاده ها، امور گمرکی، روابط کارگری، مالی و تشکیلات فعالیت دارد. هیئت مدیره ایرتو که واحد اجرایی شورا و ناظر بر کلیه فعالیت های اداری آن است، شامل رئیس و ۸ عضو می باشد. پنج قاره دبیر خانه این اتحادیه در ژنو و مقر سه کمیته دیگر آن در پروکسل است. در حال حاضر، ایرتو دارای ۱۲۰ عضو در جهان است و ایران نیز از اعضای فعال آن محسوب می شود.

۲- فدراسیون بین المللی راه (IRF)

این اتحادیه، که سازمانی غیر انتفاعی است و فعالیت هایی در زمینه توسعه و پیشبرد فن آور ساخت، بهبود و نگهداری راهها را بر عهده دارد، در سال ۱۹۴۸ م. در واشنگتن تأسیس و شعبه هایی از آن در لندن، پاریس و ژنو ایجاد گردیده است.

هدف از تشکیل (*IRF*) تشویق و حمایت اعضا در خصوص برنامه ریزی، نحوه اجرای عملیات در زمینه توسعه، اصلاح و بهبود شبکه جاده ها در کشور ها و توسعه فنون راهسازی، جمع آوری و انتشار آمار و اطلاعات فنی - اقتصادی - آموزشی و سایر موضوعات مربوط به بهسازی راهها و معرفی آثار و فواید اقتصادی - اجتماعی راه و ترابری برای عموم است. این فدراسیون همه ساله اقدام به جمع آوری و انتشار آمار و اطلاعاتی در زمینه مرتبط با راهسازی و حمل و نقل جاده ای است. (*IRF*) دارای ۵۰۰ عضو، از ۹۲ کشور جهان می باشد. جمهوری اسلامی ایران هم از اعضای دائمی آن به شمار می رود.

۳- انجمن بین المللی کنگره های راه (*PIARC*)

این انجمن بر اساس تصمیمات اولین کنگره بین المللی راهها در سال ۱۹۰۸ م. در پاریس شروع به کار کرد. هدف آن تشویق، ترغیب و حمایت از روند پیشرفت راهسازی، ترمیم و نگهداری، ایمنی راهها، مدیریت پروژه های راهسازی، تردد جاده ای، رشد فن آوری راهسازی و نظام حمل و نقل جاده ای است. کنگره اصلی این انجمن هر ۴ سال یکبار با توافق دولتهای عضو تشکیل می گردد. (*PIARC*) دارای ۵۳ عضو دولتی و غیر دولتی است. ایران نیز عضویت آنرا پذیرفته است.

۴- فدراسیون بین المللی اتومبیل (IFA)

این فدراسیون در سال ۱۹۰۲ م. در هامبورگ تأسیس گردید و با تغییرات سالهای بعد در اساسنامه آن، دبیرخانه کل فدراسیون در شهر پاریس استقرار یافت. از اهداف تشکیل این فدراسیون، می توان توسعه و تنظیم حرکت، گردش و عبور و مرور وسایل نقلیه جاده ای در تمام کشورها، کمک به حل مسائل روزانه آمد و شد اتومبیل رانان، تربیت و گسترش مسابقات ورزشی اتومبیل رانی جهانی، مطالعه ترافیک جاده ای، حل مسائل فنی و عملیاتی مربوط به وسایل نقلیه موتوری و حفظ منافع اتومبیل رانان را برشمرد.

لازم به اشاره است که ۱۰۸ اتحادیه ملی اتومبیل عضو این فدراسیون می باشند و ۳۵ میلیون اتومبیل ران از ۹۶ کشور جهان، منجمله ایران وابسته به آن هستند.

۵- فدراسیون بین المللی اتحادیه کارگزاران حمل و نقل بار (FIATA)

این فدراسیون در سال ۱۹۲۶ م. در وین تأسیس شد، و پس از طی یک دوره رکود، در سال ۱۹۴۹ م. با خط مشی حرفه ای جدید فعال شد. در سال ۱۹۷۷ م. دبیرخانه منطقه ای (FIATA) برای گسترش فعالیت ها در بمبئی گشایش یافت.

اهداف عوده این سازمان شامل ایجاد وحدت حرفه ای و معرفی کارگزاری به عموم از طریق اقدامات تبلیغاتی و انتشارات مناسب، حفظ منافع صنفی از طریق شرکت مشاور و کارشناسان در اجلاسهای بین المللی حمل و نقل، اصلاح کیفیت خدمات اعضا از

طریق یکسان و یکنواخت کردن اسناد کارگزاری، شرایط استاندارد بازرگانی، تدارک آموزش حرفه ای در سطح بین المللی، گسترش اخلاقی، ضوابط تبادل اطلاعات و انجام بررسی ها و مطالعات مناسب، امانت داری و درست کاری حرفه ای در سطح جهانی، گسترش روابط با نهادهای ذیربط، تشویق و ترتیب برقراری روابط با ناوگانها و سازمانهای مرتبط گسترش تجارت بین المللی و بسط تفاهم و دوستی میان کلیه بخش های حمل و نقل می باشد.

(*FIATA*) دارای نفوذ جهانی و بزرگترین سازمانهای بین المللی غیر دولتی در زمینه حمل و نقل بار است و نقش نماینده حرفه ای بین المللی حمل و نقل نظیر (*UIC*), (*OCT*), (*IRU*), (*CENSA*), (*INVA*), (*CCC*) بر عهده دارد. طبق ارقام موجود بالغ بر ۸ میلیون نفر در صنعت کارگزاری بار اشتغال دارند و حدود ۷۵ درصد جابه جایی کالاهای عمومی (*Cargo General*) را تحت کنترل دارند. هم اکنون بالغ بر ۳۵ هزار بنگاه کارگزاری از ۱۳۰ کشور جهان عضویت (*FIATA*) را دارند. بنگاه های کارگزاری و موسسات حمل و نقل جاده ای، راه آهن، دریایی، هوایی، کارگزاران گمرک و ترخیص کالا، نویسندگان و روزنامه نگاران حمل و نقل با تصویب کمیته اجرایی می توانند به عضویت (*FIATA*) در آیند.

۶- کمیته هماهنگی شاهراه آسیایی

این کمیته در چارچوب طرح شبکه راه های آسیایی ایجاد گردیده و در محل دبیرخانه اسکاپ در بانکوک مستقر است. هدف از تأسیس آن توسعه و گسترش و هماهنگی بین فعالیت های مربوط به پروژه شاهراه آسیایی، به منظور حل مسائل تردد شاهراه بین منطقه ای آسیا و اروپا و توسعه تجارت، سیاحت، زیارت و تفاهم بیشتر ملت های آسیایی است. کمیته های دیگری، نظیر کمیته های کشتیرانی، حمل و نقل، ارتباطات و توریسم، با هدف اصلاح و توسعه حمل و نقل در منطقه آسیا و اقیانوس آرام، به ویژه کشورهای کم توسعه، به نام کمیته های ۹ گانه اسکاپ وجود دارد. جمهوری اسلامی ایران نیز از اعضای فعال این کمیته ها به شمار می رود.

قابل ذکر است که به واسطه نفوذ کشورهای پیشرفته عضو، نظیر ژاپن، استرالیا و کشورهای حاشیه اقیانوس آرام، توسعه حمل و نقل دریایی بیش از سایر شیوه های حمل و نقل تا کنون مورد توجه اسکاپ قرار گرفته است. تصور بر این است که رفع فقر و کم توسعه یافتگی در غالب کشورهای منطقه اسکاپ تنها از طریق توسعه و بهبود نظام حمل و نقل و ارتباطات میسر خواهد بود.

کمیته حمل و نقل و ارتباطات اسکاپ مطالعاتی درباره هماهنگی بین شیوه های حمل و نقل، توسعه و برنامه ریزی حمل و نقل، شیوه های آمار و حسابداری موسسات

حمل و نقل، نحوه نرخ گذاری حمل بار، مصرف انرژی در وسایل نقلیه و امثالهم انجام داده است.

اهمیت دادن کمیته به این مسئله به موجب گردید تا اسکاپ دهه گذشته (۱۹۹۴-۱۹۸۵ م.) را به نام دهه حمل و نقل ارتباطات تعیین نماید. تشکیل کمیته هماهنگی برنامه، دهه حمل و نقل و ارتباطات و مشارکت فعال جمهوری اسلامی ایران در امر هماهنگی و فرآیند برنامه ریزی و اجرای برنامه های ملی حمل و نقل در راستای همین کوششها است.

۷- سازمان کنفرانس اسلامی (CIC)

این سازمان نیز در زمینه توسعه حمل و نقل، در کشورهای اسلامی فعالیت هایی داشته است. از جمله می توان به کنفرانس وزرای راه و ترابری کشورهای اسلامی در استانبول (سپتامبر ۱۹۸۷ م.) اشاره نمود.

اهم تصمیمات متخذه در اولین کنفرانس وزرای حمل و نقل کشورهای اسلامی بدین شرح است:

الف: حمل و نقل زمینی

ایجاد یک مجمع حمل و نقل زمینی برای نظارت و پیگیری اجرای کار، برقراری نظام بیمه مشترک کالا و مسافر، گسترش شبکه راههای ارتباطی بین کشورهای اسلامی، ایجاد گسترش تعمیرگاههای بین راهی در کنار جاده های ترانزیتی و به منظور ارائه

خدمات تعمیراتی به وسایل نقلیه کشورهای عضو، همکاری در زمینه های پژوهشی
حمل و نقل و ساخت راه آهن، مبادله کارشناس و متخصص و ایجاد مرکز آموزش
حمل و نقل در استانبول.

ب) حمل و نقل دریایی

هماهنگی و همسان سازی قوانین و مقررات حمل و نقل دریایی، افزایش تسهیلات
گمرکی و بندری در کشورهای عضو، همکاری در زمینه کشتی سازی و خدمات
تعمیراتی برقراری یک خط کشتیرانی اسلامی، تشکیل مجمع اسلامی کشتیرانان،
ایجاد تسهیلات لازم و ویژه، برای دریا نوردان عضو کشورهای کنفرانس اسلامیف
قبول گواهینامه های صادره و پذیرش مشخصات ویژه کشتی ها توسط اعضاء.

۸- کنوانسیون حمل و نقل بین المللی جاده ای (C.M.R)

این کنوانسیون یکی از معتبرترین و گسترده ترین قراردادهای بین المللی در حوزه
حمل و نقل به شمار می رود. مسئولیت ها حمل کننده، فرستنده و گیرنده کالا و
چگونگی دعاوی و اقدامهای قانونی را مشخص و تعریف کرده است. (C.M.R)
با توجه به ضرورت یکسان سازی شرایط حاکم بر حمل و نقل کشورهای مختلف
و ایجاد وحدت رویه در تنظیم و جمع آوری و نگهداری اسناد مورد استفاده در
حمل و نقل بین المللی تدوین شده و به امضای اکثر اعضای سازمان ملل رسیده
است. این کنوانسیون، هر قراردادی را که برای حمل کالا از طریق جاده، با وسیله

**جهت خرید فایل word به سایت www.kandooen.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید**

نقلی به منظور کسب درآمد منعقد می شود و محل دریافت کالا، به موجب قرارداد

در دو کشور مختلف واقع شده و حداقل یکی از آنها عضو این کنفرانس باشد، را

شامل می گردد. قانون الحاق جمهوری اسلامی ایران به این کنوانسیون به تصویب

رسیده و از ابتدای سال ۱۳۷۷ ه. ش. برای اجرا یه سازمانها و نهادهای مربوط

ابلاغ گردید.