

تاریخچه حمل و نقل

از : بهرام راستین

به بهانه آمارگیری از جابه‌جائی کالا و مسافر ، که در چارچوب طرح مطالعه جامع حمل و نقل کشور ، توسط مرکز آمار ایران در سراسر کشور و در تمام راه‌های بین شهری اجرا شد .

حمل و نقل ، جابه‌جاشدن انسان و کالا است . انسان با انگیزه‌ها و هدف‌های بسیار متنوع به حرکت درمی‌آید . کارشناسان عمده‌ترین بخش جابه‌جائی انسان را نقل و انتقال نیروی کار بین مراکز جذب این نیرو و مراکز عرضه آن می‌دانند . در پی رفع این نیازها ، همه ساله میلیونها نفر در پهنه کشور صدها کیلومتر راه را پشت سر می‌نهند و ترافیک عظیمی را در منظر جاده‌های کشور ایجاد می‌کنند .

کالاها در نقاط مختلف ، پراکنده در سرتاسر کشور ، تولید و در نقاط دیگر مصرف می‌شود . نقاط تولید و مصرف را می‌توان نقاط مبداء و مقصد جابه‌جائی کالاها دانست . به بیان دیگر هدف از حمل و نقل کالا ایجاد ارتباط است بین نقاط مصرف و نقاطی که کالای مازاد بر مصرف دارند . تفاوت مکانی عرضه و تقاضا موجب حرکت و حمل و نقل کالا است . برای پدید آمدن جابه‌جائی کالا لازم است تقاضا برای آن کالا در نقطه‌ای وجود داشته باشد و این تقاضا ، با مازاد بر مصرف همان کالا در نقطه دیگری انطباق یابد . در غیر این صورت حمل و نقل کالا مطلقاً غیر ضروری و زاید است و عملاً نیز پدید نخواهد آمد .

نظام حمل و نقل که در بستر آن انسان و کالا امکان جابه‌جائی می‌یابند نحوه ارتباط دو نقطه عرضه و تقاضا (اعم از حواجیح مختلف ، نیروی کار و کالاها) متفاوت است ، دو نقطه

تولید و مصرف و یا دو نقطه کمبود و مازاد را شامل می شود .

ارکان اساسی حمل و نقل ، راهها و وسائط نقلیه می باشد . ایجاد و توسعه امکانات حمل و نقل ، احداث راهها و بزرگراهها ، بنادر و فرودگاهها و پایانه های مختلف و سایر تسهیلات ارتباطی ، به موازات پیشرفت های اجتماعی و اقتصادی جامعه حرکت می کند . با پدید آمدن نیازها و ضرورت های ارتباطی ، ایجاد امکانات و تسهیلات فوق ، متاثر از پیشرفت و توسعه جامعه ، اجتناب ناپذیر می شود .

در روزگاری که انسان مسافت زیادی را پیاده می پیمود ، نیازش به کوره راهی باریک بیش نبود . وقتی برای جابجا کردن خود ، کالاها و وسایل زندگیش استفاده از چارپایان را آغاز کرد " راه " قدری وسیع تر شد . هنگامی که به مهاجرت های دستجمعی پرداخت ناگزیر به ایجاد راههای بهتر شد . وقتی چرخ اختراع و به دنبال آن ارابه ساخته شد نیاز به جاده های با مشخصات فنی و مناسب احساس گردید و سرانجام امروز ، با وسایل نقلیه غول پیکر و سریع السیر ، راههایی با کیفیت های بسیار بالا مورد نیاز می باشد .

اختراع چرخ و استفاده از آن برای به حرکت درآوردن وسیله نقلیه ، مبداء مهمی در تاریخ راهسازی جهان به شمار می رود ، چراکه پیش از آن تاریخ ، آمد و شد مردم و حمل و نقل کالا پای پیاده و یا بر پشت چارپایان انجام می شد و نیازی به راه وسیع و فنی احساس نمی شد . با اختراع چرخ ، ابتدا گاری های دستی و سپس ارابه ساخته شد و راههای ارابه رو برای بهره برداری از این وسایل احداث گردید که خود مقدمه ایجاد راههای مدرن و مناسب وسایل موتوری و سریع امروزی است .

به طوری که تاریخ نشان می دهد راه و راهسازی از زمانهای بسیار دور در ایران رایج بوده است . دولت های هخامنشی و اشکانی و ساسانی جهت رفع نیازهای نظامی و اقتصادی خود ، در بهبود و مرمت راهها فعالیت بسیار می کردند و برای تامین هزینه نگهداری آنها مالیاتهایی بر کالای بازرگانان می بستند که از منابع مهم درآمد دولت بوده است .

در مورد راههای عمده قدیم در ایران ، از دوراه نام برده می شود : یکی راهی است که

در تواریخ از آن به عنوان " راه شاهی " یاد می شود . راهی به طول ۲۵۰۰ کیلومتر که در زمان هخامنشیان احداث شد و شهر سارد پایتخت لیدی را به شوش وصل می کرد . دوم ، راه معروف به " راه ابریشم " است . که از مرزهای شمال غربی کشور چین شروع شده ، پس از عبور از فلات ایران به بندر انطاکیه در کنار دریای مدیترانه می پیوست و بزرگراه معتبر بازرگانی دنیای قدیم به شمار می رفت .

قرار گرفتن شهرها و تپه‌ها و آثار باستانی در نزدیکی شهرهای کنونی دال بر اینست که راههای فعلی ایران که از شرق تا غرب و از شمال تا جنوب گسترده شده و کشور را ——— سرزمین‌های مجاور پیوند می دهد ، با کم و بیش تغییرات جزئی ناشی از نیاز زمان خاص خود ، همان مسیرهای قدیمی است که ساختمان طبیعی این آب و خاک آنها الزام کرده و از همان روزگار که سرزمین ایران مسکون گردیده مورد استفاده واقع شده است . در همان گذشته‌های دور ، برای نگاهداری و مرمت راهها که رساندن نامه‌ها و بسته‌های دولتی و هر نوع حمل و نقلی تنها از طریق آنها میسر بود ، " دیوان " یا به گفته امروز وزارتخانه مخصوصی تاسیس شده بود که در متون عربی و تاریخی از آن به عنوان " دیوان برید " نام برده‌اند .

در دیوان برید که همان وزارت راه امروز است ، در دفترهای مخصوص ، ویژگیهای راهها ، ایستگاه به ایستگاه نوشته شده بود . به گونه‌ای که از روی آنها هر زمان در مرکز کشور می توانستند بدانند طول هر راه مورد نظر چه اندازه است و در میانه راه چند چاپارخانه یا به گفته آن زمان (خان = کاروانسرا) در کجا و با چه فاصله‌ای از یکدیگر وجود دارد و در هر یک از آنها چند مامور و چند اسب و استر و شتر برای نامه‌رسانی آماده است .

در این دفترها گذشته از فاصله ایستگاهها به فرسنگ و ویژگیهای راه نیز نگاشته شده است . مانند اینکه راه در کجا از رودخانه می گذرد ؟ آنجا پلی است یا نه و اگر هست ویژگیهای آن پل چیست ؟ راه از کویر می گذرد یا سنگلاخ و شن زار . آمارهایی که در این دفترها از ویژگیها و خصوصیات راههای ایران ثبت می شده ، بسیار گسترده بوده است . با مراجعه به این آمار ، که پاره‌ای از آن در کتابهای جغرافیایی دوران بعد از اسلام نقل شده

می توان به کیفیت راهها در آن دوران پی برد .

تا پیش از آغاز قرن اخیر ، تمام راههای کشور ، که شهرهای مهم را به یکدیگر وصل می کرد جاده های خاکی بود . حمل و نقل بین شهرها به طور عمده توسط چارپایان و یا با وسایل چرخ داری که به کمک چارپایان به حرکت در می آمد انجام می گرفت . عبور از این جاده ها با همین وسایل نقلیه ابتدائی ، در مواقع بارندگی امکان نداشت . ایجاد راههای شوسه که از کیفیت و زیرسازی مناسبی برخوردار باشند در قرن حاضر و همزمان با برقراری پست و تلگراف آغاز شد .

در حال حاضر نزدیک به تمام جاده های بین شهری ، در ایران آسفالته است و روی همین جاده ها است که در طی سال دهها هزار وسیله نقلیه در حرکتند و توسط آن میلیونها انسان و دهها میلیون تن کالا جابه جا می شود .

تاکنون از میزان حمل و نقل و ترافیک در این راهها آمار قابل اعتمادی در دست نبوده است . وسایل نقلیه موتوری که در این جاده ها در حرکت هستند چه تعدادی است ؟ چه تعداد مسافر در طول سال و از چه نقاطی به چه نقاطی حمل می شوند ؟ چه تعداد وسیله نقلیه باربری (کامیون و وانت) در این جاده ها ، چه مقدار کالا را و از چه نقاطی به چه نقاطی حمل می کنند ؟ این سئوالات از جمله سئوالات اساسی هستند که برای شناخت وضعیت و امکانات حمل و نقل کشور بایستی برای آنها پاسخ صحیحی به دست آورد . بدون یافتن پاسخ این سئوالات و سئوالات مشابه ، نمی توان به تنگناهای موجود در شبکه حمل و نقل جاده های کشور پی برد . برای سرمایه گذاری در حمل و نقل ، که اثرات ژرف و همه جانبه اجتماعی - اقتصادی دربر دارد ، شناخت تنگناهای شبکه حمل و نقل اولین گام است .

آمارگیری حمل و نقل جاده های کشور که برای اولین بار در این مقیاس در ایران ، در اول دی ماه ۶۶ شروع شد گام مهمی بود که در راه شناخت مواردی که در فوق به آن اشاره شد ، برداشته شده است .

نتایج این آمارگیری از جمله نشان خواهد داد آن بخش از ناوگان ترابری کشور که از طریق

طول راههای موجود کشور بر حسب نوع و به تفکیک استان : ۱۳۶۴ (کیلومتر)

راه دسترسی خاکی	راه دسترسی اسفالته	راه روستایی	راه فرعی			راه اصلی			آزاد راه	جمع	استان
			درجه دو	درجه یک معمولی	عریض	معمولی	عریض	آزاد راه			
۲۹۲۲۲	۲۹۱۲۲	۳۳۶۱۸	۱۵۵۷۵	۱۶۲۲۵	۲۹۲۰	۱۲۵۸۵	۲۷۲۶	۶۲۹	۵۰۲	۱۳۹۲۴۸	(۱) کل کشور
۰	۱	۱۶۶۲	۳۷۶	۲۲۲	۲۲۲	۲۲۲	۲۰۱	۱۲۸	۱۹۲	۳۷۳۷	تهران
۱۲۵	۲۷۵	۱۴۴۲	۲۳۷	۳۰۸	۵۸	۶۱۲	۰	۲۰	۶۲	۳۱۵۲	مرکزی
۱۹۷۳	۰	۲۸۲	۵۵۲	۳۴۹	۲۷۸	۳۱۱	۱۰۷	۰	۰	۴۱۵۴	گیلان
۷۱۷	۱۱۶	۲۱۹۷	۸۶۵	۱۲۰۱	۱۷۲	۱۰۶۵	۲۲	۲۲	۰	۶۳۹۷	مازندران
۲۷۵۲	۰	۱۱۰۵	۱۹۳۰	۱۸۴۸	۶۷۵	۲۶۵	۹۰۲	۲۹	۱۸	۹۵۲۵	آذربایجان شرقی
۴۸۵	۱۷۱	۱۴۲۹	۸۸۶	۱۸۲	۳۲	۵۸۳	۲	۱۶	۰	۳۷۸۸	آذربایجان غربی
۲۹۲	۱۹	۱۹۶۹	۱۲۰۶	۲۳۲	۲۵	۳۷۳	۰	۱۵	۰	۲۶۳۲	باختران
۳۳۱۲	۱۱۵	۲۹۷۵	۱۵۸۷	۱۶۳۰	۳۶۲	۱۱۶۵	۲۳۵	۶۶	۰	۵۰۰۹	خوزستان
۲۹۲۲	۳۳۷	۱۷۵۵	۵۶۷	۱۰۲۱	۲۲	۱۰۸۳	۰	۰	۰	۲۰۲۸	فارس
۲۸۳۹	۰	۸۱۹	۵۲۸	۱۵۵۲	۸۳۷	۱۳۶۴	۰	۲۶	۰	۹۹۶۴	کرمان
۱۱۶۷۵	۳۷۶	۲۶۲۲	۱۲۰۰	۳۹۶	۲۰۲	۱۷۵۲	۰	۸۷	۲۰	۱۹۰۵۰	خراسان
۲۶۸۶	۲۰۱	۲۸۲۹	۵۲۲	۶۵۲	۳۶۶	۵۸۳	۲۸۳	۲۰۰	۱۱۶	۹۷۶۰	اصفهان
۶۵۷۹	۲۶۸	۳۶۲	۳۳۶	۱۲۲۷	۰	۲۶۹	۱۲	۰	۰	۹۴۵۵	سیستان و بلوچستان
۰	۰	۵۰۲	۱۱۰۲	۰	۰	۵۷۶	۰	۰	۰	۲۱۸۱	کردستان
۲۲۰	۸۶	۱۱۱۲	۵۲۲	۲۵۲	۶۰	۶۰۹	۰	۰	۰	۲۸۶۴	همدان
۳۵۵	۰	۲۳۶	۵۲۲	۲۸۷	۳۷۲	۰	۰	۰	۰	۲۱۸۵	چهارمحال و بختیاری
۲۸۸۱	۰	۱۲۳۲	۲۳۲	۲۸۲	۰	۰	۲۲۰	۰	۰	۵۲۶۰	لرستان
۹۵۲	۰	۷۳۲	۲۸۸	۶۶۹	۳	۱۷۵	۰	۰	۰	۳۰۲۱	ایلام
۲۵۶	۱۵۰	۶۱۳	۳۳۸	۳۸۶	۱۵	۰	۰	۰	۰	۱۹۵۸	کهگیلویه و بویراحمد
۹۰۲	۰	۱۱۱۹	۲۵	۷۱۱	۰	۱۱۰	۰	۰	۰	۲۹۶۹	بوشهر
۱۵۸۷	۰	۲۵۳۲	۸۷۲	۲۵۲	۳۰	۲۸۲	۲۲۹	۰	۶۵	۶۰۸۲	زنجان
۹۲۵	۰	۱۲۳۲	۲۲	۳۷۹	۵۰	۶۲۲	۰	۰	۰	۳۳۷۳	سمنان
۱۲۹۰	۲۰۷	۸۸۵	۱۷۲	۲۱۸	۲۵	۳۲۱	۰	۰	۰	۳۱۱۹	یزد
۳۷۵	۰	۲۶۸	۰	۱۱۵۲	۰	۲۴۰	۰	۰	۱۰	۲۳۴۵	هرمزگان

(۱) - آمار راههای واقع در مناطق جنگی منظور نگردیده است .

حاده‌ها حادثه‌جائی کالا را عهده‌دار است چه تعداد کامیون و وانت را شامل می‌نود؟ مقدار کالای حمل شده از مادی مختلف به مقاصد مختلف چه حجمی را تشکیل می‌دهد؟ وضعیت تردد و سائط بعلبید در محورها چگونه است و چه تعداد مسافرین مناطق مختلف حادثه‌جا می‌شوند؟

چنین طرحی تا کنون نه تنها در ایران بلکه در هیچ کشور دیگری با این ابعاد، سابقه اجرا نداشته است و به این ترتیب اجراء موفقیت‌آمیز آنرا نایستی یکی از موفقیت‌های چشمگیر مرکز آمار ایران دانست، که اولین گام را در شناساندن و به تصویر کشیدن سیمای واقعی حمل و نقل کشور برداشته است.



هدف از درج خلاصه‌ای از طرح آمارگیری حمل و نقل کشور، آشنائی خوانندگان با چگونگی طراحی و اجرای این طرح در چارچوب " طرح جامع حمل و نقل کشور " می‌باشد.

طرح جامع حمل و نقل کشور به منظور طراحی سیستمی بهیبه (۱) ، فراگیر (۲) ، پویا (۳) و انعطاف‌پذیر (۴) از حمل و نقل به صورت کلان (۵) و براساس بهبود وضع موجود جهت تامین جابه‌جائی اقتصادی و ایمن کالا و مسافر در راستای سیاستهای توسعه اقتصادی - اجتماعی جمهوری اسلامی ایران مورد مطالعه قرار می‌گیرد . هدف طرح ، تهیه برنامه‌ای است مشتمل بر مجموعه گزارش‌ها و مدارک راهنمای خط‌مشی کلی هدایت سیستم حمل و نقل کشور که در پرتو سیاستها ، معیارها ، ضرورتها ، اولویت‌ها و نحوه تخصیص منابع