

ایجاد شرکتهای توانمند تاکتیکی در مقابله با گسترش بی رویه شرکتهای حمل و نقلی



دکتر داریوش نوروزی

**وجود شرکتهای بی شمار و قوانین نارسا و عدم
کفایت شرکتهای بر اساس آمار و اطلاعات ناقص و
فقدان یک سیستم اطلاعات هرگونه
تصمیم گیری را با اشکال روبرو ساخته است**

سرمایه و نیروی انسانی نبود و در این سازماندهی شکل جدید حمل و نقل بدون سرمایه گذاری و نیز عقب ماندگی در رشد نیروی انسانی، نتوانست مدیریتی کارا در سیاست حمل و نقل ارائه دهد.

از طرفی رشد انجمن های صنفی در اواسط دهه ۱۳۷۰ جریان مطالبات صنفی را افزایش داد بدون آنکه شرایط موجود از بازیافتهای تاریخی و مدیریتی که خود محصول سیاستهای گذشته بود درک شود.

دهه ۷۰ پدیده دیگری بوجود آمد که نقش شرکتهای را پررنگتر ساخت. این پدیده، تصادفات و مسائل ایمنی در حمل و نقل بود و لذا مساله پایداری شرکتهای که چارچ گونه می روئیدند بدون توجه به انگیزه رشد آنها، نگاه مسئولان حمل و نقلی را معطوف به بازنگری در شرایط تاسیس شرکتهای ساخت.

تکثیر شرکتهای حمل و نقل جهت رشد مدیریت رقابتی و ارتقا سطح خدمات به مخالف خود تبدیل شد و به جای اینکه حمل و نقل روند رو به رشد داشته باشد، بیشتر درگیر مسائل اداری و به جای مدیریت توسعه ای به سازمان تعارضی درون مدیریتی در گاراژداری مبدل گردید.

ساختار سنتی قبل از انقلاب به حاکمیت روح موسسه و مدیریت واحد فردی به جای شرکت و هیات مدیره اشاره داشت و چون مدیریت مشارکتی دوران بلوغ خود را می گذراند، حلقه مدیریت موسسه ای شکسته شد و کوچکتر شدن مدیریت سلولی از مدیریت واحد به رویکرد تکثرگرایی واکنش نشان داد، رویکردی که با مدیریت تک سلولی به تکثیر سرمایه و سرمایه گذاری مجدد می اندیشد جای خود را به شرکت داد و به تضعیف سرمایه گذاری انجامید.

ساماندهی جدید شرکتهای، تکثرگرایی با نیروی انسانی ناکارآمد، مدیریت حمل و نقل را به چالش کشاند. کارگران موسسات حمل و نقلی نقش جدیدی در مدیریت یافتند و از سوی دیگر خرده مالکی رانندگان به شرکت مالکی تفوق یافت و ماشین داری سنتی قبل از انقلاب از هم پاشید و سیاست غیر علمی به زایش شرکتهای جدید انجامید. شرکتهای بسیاری در ثبت شرکتهای به ثبت رسیدند بدون اینکه مدیریت آنها نیز به

شرکت توانمند در چرخه تولید حمل و نقل ایران، یکی از طرح های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به منظور بهبود شرایط موجود در جامعه حمل و نقلی است. شرایط موجود حمل و نقل واقعیتی غیر قابل انکار است که در فضای خارج از آن نمی توان زندگی کرد. یکی از مولفه های حمل و نقل هر کشور شرکت های حمل و نقل و یا کارگزاران حمل و نقلی آن است. جامعه حمل و نقل در عرصه جدید دورانی پر فراز و نشیب را پشت سر گذاشته و ایجاد شرکتهای توانمند، تاکتیکی در مقابله با گسترش بی رویه شرکتهاست.

حمل و نقل در شکل سامان یافته و در نگاهی گذرا، از دوران بعد از جنگ جهانی دوم با رشد شرکتهای انحصاری توانمند روبرو بود و بعد از انقلاب شرایط بی ثبات سیاسی و در پی آن جنگ تحمیلی و دوران سازندگی مجالی برای بازسازی مدیریت و قوانین و نظارت حمل و نقلی باقی نگذاشت.

مشکلات بیش از یک دهه حمل و نقل با توجه به گذشت شرایط جنگ دوران سازندگی و اصلاحات سیاسی بر مسائل حمل و نقل تاثیر فراوانی گذاشته بود. برای مثال روند رو به رشد مسائل اقتصادی و بازتاب شرطی شدن جامعه بعد از جنگ تحمیلی، به نوسازی ناوگان در بخش مسافر اقبال بیشتری نشان داد. وضع قوانین و مقررات حمل و نقلی و ضابطه مند ساختن شرکتهای حمل و نقل بدون توجه به شرایط حاکم موجب شد شرکت ها فارغ از دغدغه سرمایه گذاری، جایگاه مدیریت موسسه را به مدیریت گاراژ تنزل داده و با رقابتی که فاقد ویژگی های لازم برای تکثرگرایی است، نه تنها کمکی به ارتقاء مدیریت حمل و نقلی ننمایند بلکه سیاست ضد مدیریتی را با هدف تکثرگرایی و تنوع گرایی پیش بگیرند.

صرفنظر از موضوع زمان و مکان به عنوان دو عنصر تکثرگرایی، روند جنگ تحمیلی شرایط نامناسب تکثیر شرکتهای را نشان نمی داد و بعد از جنگ نیز در دهه ۷۰ سیاست سازندگی و رشد تورم، شرکتهای را از وجود مدیریت مدرن و جدید بازداشت و سیاستهای حمل و نقلی بعد از دهه ۷۰ دچار چندین دهه عقب ماندگی ساختاری شد، مدیریتی که برآیند

نقش حمل و نقل در توسعه کشور

امیر علیان، کارشناس حمل و نقل

ارتباط حمل و نقل با کلیه بخشهای اجتماعی - اقتصادی موجب شده تا این فعالیت از ارکان اصلی اقتصاد، تجارت و زندگی اجتماعی به حساب آید. به طوری که حیات و رشد اقتصادی تا حد بسیار بالایی وابسته به آن بوده و حتی می توان گفت بدون آن رشد اقتصادی میسر نخواهد شد و اختلال در کل سیستم تولید، توزیع و مصرف بوجود خواهد آمد.

وجود یک شبکه حمل و نقل کارا می تواند مایه تشویق تولید کنندگان و سر منشا ایجاد تقسیم کار در جامعه باشد، زیرا از یک طرف مواد خام با کمترین هزینه به کارخانه می رسند و از طرف دیگر دستیابی به بازارهای مصرف و کانون های جمعیتی دور دست، آسان تر می گردد. بنابراین بهبود شبکه حمل و نقل می تواند عاملی در جهت کاهش بهای تمام شده کالاها و خدمات، رشد تجارت و در نهایت رسیدن به سطح بالای توسعه اقتصادی باشد.

متخصصان مسائل حمل و نقل معتقدند بین کارایی در بخش حمل و نقل و کارایی عمومی اقتصاد همبستگی بالایی وجود دارد، بر همین اساس حمل و نقل را به عنوان واسطه فعالیت های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی، خدماتی در سطح ملی و بین المللی قلمداد می کنند. توسعه سیستم حمل و نقل می تواند موجب افزایش تولید و تقسیم کارها بر پایه برتری های نسبی هر منطقه از کشور، کاهش بهای تمام شده کالاها و خدمات و حصول صرفه جویی های ناشی از تولید در مقیاس بزرگ، ایجاد فضای رقابت سالم اقتصادی، به حداقل رسیدن آسیب های جانی و مالی در نقل و انتقال کالا و مواردی از این قبیل گردد.

اقتصاد حمل و نقل

اقتصاد حمل و نقل علمی است که پیرامون تولید و چگونگی به وجود آوردن خدمات حمل و نقل (عرضه حمل و نقل) و توزیع خدمات مزبور در پهنه وسیع سر زمینی و جابجایی حجم یا میزان مصرف کالا و خدمات در بین دو نقطه مبدا و مقصد و نحوه برقراری تعادل بین آنها جهت تامین و ایجاد زمینه های مناسب برای رشد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در یک کشور یا ناحیه تلاش می کند.

تولیدات سیستم حمل و نقل را می توان تحت عنوان «خدمات حمل و نقل راه آهن، خدمات حمل و نقل هوایی، خدمات حمل و نقل جاده ای و خدمات حمل و نقل دریایی نامگذاری کرد.

در سطح جهانی نیز احتیاج به حمل و نقل روز به روز افزونتر شده تا جایی که تعداد زیادی کنوانسیون های بین المللی برای مقررات مبادله در حمل و نقل بوجود آمده است.

هر چند حمل و نقل به عنوان تنها عامل توسعه به حساب نمی آید اما نباید از نظر دور داشت که یکی از عناصر کلیدی در توسعه اقتصادی، حمل و نقل است.

نباید از نظر دور داشت که سرمایه گذاری در حمل و نقل مستلزم سرمایه گذاری سنگین است با این حال کشورها برای برطرف کردن موانع و تنگنانهایی که در این بخش وجود دارد، ناچار به پرداختن چنین هزینه هایی هستند.

ثبت برسد. گاراژهای خصوصی به ترمینال انتقال یافت و سیاست ضد انحصاری دولت، خود انحصار طلب گردید.

فلسفه تاسیس شرکت های حمل و نقل در گذر زمان به منطق زودگذر و با آزمون و خطا همراه گردید. در نبود یک سیاست مبتنی بر طرح جامع حمل و نقلی طرحهایی به صورت آزمون و خطا اجرا شد و در هر یک از شرایط اقتصادی مبتنی بر بازار، اقتصاد حمل و نقل با شرایط خرده مالکی ماشین داران مواجه گردید. شرکتهای تازه تاسیس با هزاران مشکل در نحوه تاسیس و مدیریت و سهامداری و خرید و فروش و جابجایی سهامداران نه تنها سیاست بازار را توجیه نمی کرد بلکه به پیچیده تر شدن شرایط حمل و نقلی می افزود. اگر به این پدیده، موضوع مدیر عامل صوری را بیافزاییم روند مدیریت حمل و نقل به جای اینکه در بهبود شرایط کارا باشد، نتیجه مهندسی معکوس در مدیریت پدید می آورد.

مطرح کردن شرکت های توانمند در شرایط فعلی یک تاکتیک است نه استراتژی زیرا این تاکتیک می تواند بازدارنده باشد و از رشد بی رویه شرکتهای جلوگیری نماید اما این تصمیم تاثیری استراتژیک بر حمل و نقل نمی گذارد

اگر به شرایط فعلی شرکتهای حمل و نقل توجه شود وضع سهامداران، درگیری سهامداران، سود و درآمد حاصله و نحوه پرداخت هزینه ها و مالیات و بیمه، اجاره دادن میزهای شرکت به افراد، روابط ناسالم در عرضه و تقاضا و رشد بازاریابی غیر سالم از آن جمله است.

وجود شرکتهای بی شمار و قوانین نارسا و عدم کفایت شرکتهای بر اساس آمار و اطلاعات ناقص و فقدان یک سیستم اطلاعات هرگونه تصمیم گیری را با اشکال روبرو ساخته است.

شرایط نابسامان برنامه ریزی حمل و نقل بر اساس میزان تولیدات سفر و کالا در مناطق مختلف و وجود امکانات منفرد و غیر قابل کنترل بودن سیستم حمل و نقل هر گونه کنترل و نظارت را غیر ممکن می سازد.

تاثیر مسائل حمل و نقل در فرایند اجتماعی و اقتصادی جامعه، پیامدهای گوناگون امنیتی و انتظامی و کفبری بسیاری بر هزینه های وابسته و مستقل حمل و نقل تحمیل ساخته و نرخ رشد اقتصادی را با توجه به وابستگی شدید شقوق مختلف حمل و نقل به درآمدهای نفتی در بخشهای ریلی و هوایی و دریایی کاهش و تعادل حمل و نقل را به زیان بخش جاده ای سنگین ساخته است.

مطرح کردن شرکت های توانمند در شرایط فعلی یک تاکتیک است نه استراتژی زیرا این تاکتیک می تواند بازدارنده باشد و از رشد بی رویه شرکتهای جلوگیری نماید اما این تصمیم تاثیری استراتژیک بر حمل و نقل نمی گذارد، زیرا شرکتهای توانمند زمانی می توانند رشد واقعی داشته باشند که:

- مانع رشد خرد مالکی شوند.
- جذب سرمایه و ناوگان به سمت شرکتهای افزایش یابد.
- توانایی علمی و تخصصی شرکتهای در بازار رقابتی داخلی و خارجی افزایش یابد.
- از بازار وسیع جهانی با توجه به نرخ پایین کرایه و حمل واردات و صادرات منطقه ای با گسترش نقش مدیریت بخش خصوصی و تعاونی، استفاده شود.
- مدیریت سنتی با توجه به تمامی شرایط به مدیریت مدرن تغییر یابد.