



دانشگاه جامع علمی – کاربردی
فرهنگ و هنر ۴۰ تهران

کارآموزی

سیستم های حمل و نقل شهری

استاد مشاور:

استاد راهنما:

نام رشته : حسابداری مالیاتی

دانشجو:

سال ۱۳۸۹

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

فهرست مطالب

محل کارآموزی :	Error! Bookmark not defined.....
مقدمه:	۶.....
جنبه های حمل و نقل	۶.....
مد های حمل و نقل	۷.....
طبقه بندی های حمل و نقل	۷.....
حمل و نقل و ارتباطات	۹.....
حمل و نقل ، فعالیت ها و کاربری زمین	۹.....
حمل و نقل ؛ انرژی و محیط زیست	۱۱.....
ترانزیت	۱۴.....
حمل و نقل دریایی	۱۵.....
جنبه های حمل و نقل	۲۰.....
مد های حمل و نقل	۲۱.....
طبقه بندی های حمل و نقل	۲۲.....
حمل و نقل و ارتباطات	۲۴.....
حمل و نقل ، فعالیت ها و کاربری زمین	۲۴.....
حمل و نقل دریایی	۲۸.....

۳۴	..... حمل و نقل ترکیبی
۳۶	..... تعریف حمل و نقل
۴۲	..... خلاصه مدیریتی
۴۵	..... نوع صنعت ، سازمان ، محصولات و خدمات
۴۵	..... هدف
۴۵	..... سیستم حسابداری دفاتر:
۴۶	..... بخش بازرگانی:
۴۶	..... درخواست اجاره کشتی
۵۳	..... ساختار سازمانی
۵۵	..... برنامه زمان بندی
۵۵	..... ریسک ها ، مشکلات و مفروضات اساسی
۵۷	..... برنامه مالی
۵۷	..... سرمایه گذاری مورد نیاز طرح
۵۷	..... سرمایه ثابت
۵۸	..... تجهیزات و ماشین آلات
۵۹	..... اثاثیه اداری
۵۹	..... هزینه های قبل از بهره برداری

۶۰	..... جمع کل سرمایه گذاری ثابت
۶۰	..... سرمایه در گردش
۶۰	..... ملزومات (مواد اولیه)
۶۲	..... سوخت و انرژی
۶۲	..... حقوق و دستمزد
۶۳	..... هزینه استهلاک
۶۳	..... هزینه نگهداری و تعمیرات
۶۳	..... هزینه های جاری طرح
۶۴	..... سرمایه در گردش (یکماهه)
۶۴	..... جمع کل سرمایه گذاری طرح
۶۵	..... درآمد طرح
۶۵	..... پیش بینی مالی طرح
۶۶	..... نتیجه گیری
۶۸	..... پیوست ها

مقدمه:

ترابری یا حمل و نقل (که در انگلیسی *transport* ، خوانده می شود)، جابجایی و انتقال انسان و کالا است از جایی به جای دیگر . این عبارت از کلمات لاتین *trans* به معنای از یک سو به سوی دیگر و *portare* به معنی حمل کردن ریشه گرفته است .

جنبه های حمل و نقل

رشته حمل و نقل دارای جنبه های گوناگونی است : در یک طبقه بندی کلی می توان آن را به سه بخش زیر ساخت ، وسایل نقلیه و بهره برداری تقسیم نمود. زیر ساخت شامل شبکه های حمل و نقل « جاده ها ، خطوط راه آهن ، راه های هوایی ، راه های آبی ، خطوط لوله حمل مواد ، غیره) مورد استفاده و همچنین گره ها یا پایانه ها (مانند فرودگاه ها ، ایستگاه های راه آهن ، ایستگاه اتوبوس ، بنادر . وسایل نقلیه عموماً در شبکه ها حرکت می کنند، مانند اتومبیل ها ، قطارها و هواپیماها . بهره برداری ، شامل فعالیتهایی است که کنترل سیستم را انجام می دهند. مانند : چراغ های راهنمایی و شیب سنج ها ، سوئیچ های راه آهن ، کنترل

ترافیک هوایی ، غیره و همچنین سیاستهایی مثل چگونگی اداره امور مالی حمل و نقل مانند استفاده از عوارض جاده ای یا مالیات سوخت در حمل و نقل بزرگراهی .

در حالت کلی ، طراحی شبکه در حوزه « مهندسی عمران و برنامه ریزی شهری ، طراحی وسایل نقلیه ، در حوزه مهندسی مکانیک و زیر شاخه های تخصصی آن مانند مهندسی دریایی و مهندسی هوا-فضا و بهره برداری ها نیز معمولاً تخصصی شده اند. هرچند که ممکن است متعلق به پژوهش بهره برداری یا مهندسی سیستم ها باشد .

مد های حمل و نقل

مد ها، ترکیبی از شبکه ها، وسایل نقلیه و بهره برداری هستند و شامل پیاده رفتن ، سیستم اتومبیل/بزرگراه ، ریلی ، حمل و نقل دریایی (کشتی ها ، راههای آبی و کنترل ترافیک هوایی) .

طبقه بندی های حمل و نقل

- غیر انسانی : حمل و نقل با استفاده از نیروی حیوانات
- هوانوردی

- حمل و نقل کابلی
- حمل و نقل انقالی
- حمل و نقل با نیروی انسانی
- حمل و نقل پیوندی
- حمل و نقل جاده ای موتوری
- حمل و نقل غیر جاده ای موتوری
- ترانزیت سریع شخصی (شبیه یک سرویس تاکسی خودکار)
- حمل و نقل لوله ای
- حمل و نقل ریلی
- حمل و نقل دریایی
- حمل و نقل فضایی
- حمل و نقل در سایر سیاره ها
- حمل و نقل پیشنهاد شده برای آینده

حمل و نقل و ارتباطات

حمل و نقل و ارتباطات جایگزین و مکمل یکدیگرند. با اینکه ممکن است ارتباطات کاملاً پیشرفته بتواند جایگزین حمل و نقل شود و شخص به جای دیدن از نزدیک کسی به او تلگراف ، تلفن ، فکس یا نامه الکترونیک بزند ، ثابت شده است که این مدهای ارتباطی در واقع در کل اثرات متقابل بیشتری را ایجاد می کنند. پیشرفت در حمل و نقل بدون ارتباطات غیر ممکن است. ارتباطات برای سیستمهای حمل و نقلی پیشرفته حیاتی و ضروری اند .از خطوط راه آهن دارای یک خط که می خواهند در هر دو جهت از آنها قطار عبور کند تا کنترل خطوط هوایی که همواره باید از محل هواپیما در آسمان اطلاع داشته باشد .بنابراین ، مشاهده شده که افزایش و پیشرفت یکی ، منجر به توسعه بیشتر دیگری می گردد .

حمل و نقل ، فعالیت ها و کاربری زمین

یک رابطه و ارتباط مشهور بین تراکم توسعه و انواع حمل و نقل وجود دارد. تراکم عبارت است از نسبت مساحت فضای طبقه (ساخته شده) به

مساحت زمین. طبق قانون شست ، تراکمهای یک و نیم یا کمتر برای اتومبیل ها مناسب هستند و تراکم های شش و بیشتر برای قطار. محدوده تراکم های بین حدود دو تا چهار از قواعد قراردادهای حمل و نقل خصوصی یا همگانی خیلی تبعیت نمی کنند . بسیاری از شهرها دارای این میزان تراکم بوده و از مشکلات ترافیکی رنج می برند . ترانزیت سریع شخصی ممکن است این خلاء را پر کند .

کاربری زمین از فعالیت ها پشتیبانی می کند. این فعالیت ها از لحاظ فضایی از هم فاصله دارند. مردم احتیاج دارند از نقطه ای با نقطه ای دیگر بروند. به عنوان مثال از خانه به محل کار یا خرید و بازگشت به خانه)

حمل و نقل یک تقاضای منتج است که وجودش برای فعالیت هایی که در انتهای سفرها انجام می شود لازم است . استفاده مطلوب از کاربری زمین فاصله بین فعالیت های عادی و روزمره را کم کرده و کاهش می دهد.(مانند خانه و خرید آذوقه) ، و مکان های توسعه یافته ی دارای تراکم بیشتر را نزدیک خطوط حمل و نقل و مراکز فعالیت قرار می دهد. کاربری زمین نا مناسب باعث ترمکز فعالیت ها (مانند مشاغل) در محل به دور از سایر مقصدها (مانند خانه و مراکز خرید) می شود .

راههایی برای صرفه جویی در تراکم وجود دارد. بسیاری از زمین ها می توانند کاربری های بهتری از کاربری حمل و نقلی داشته باشند. تسهیلات حمل و نقلی به زمین نیاز دارند و در شهرها سطوح آسفالت و سنگفرش شده (شامل خیابانها و پارکینگ ها) به راحتی تا بیش از بیست درصد کل کاربری زمین ها را در بر می گیرند. یک سیستم حمل و نقل کارا می تواند از هدر رفتن زمین جلوگیری نماید .

حمل و نقل ؛ انرژی و محیط زیست

حمل و نقل یکی از بخشهای عمده و اصلی مصرف کننده انرژی است. بیشتر وسایل حمل و نقل از سوخت هایی هیدروکربنی استفاده می کنند. اگر این سوخت ها ناقص بسوزند ، تولید آلودگی می کنند. با وجود اینکه وسایل نقلیه در ایالات متحده نسبت به گذشته به علت مقررات زیست محیطی آلودگی کمتری ایجاد می کنند ، اما در عمل این امر به دلیل افزایش تعداد وسایل نقلیه و میزات استفاده ای که از هر یک از آنها می شود ، بی اثر شده است. سوختهای کم آلوده کننده می توانند آلودگی را کاهش دهند. در حال حاضر معمولترین سوخت کم آلوده کننده گاز مایع است .هیدروژن نیز یک سوخت ؛ حتی از گاز هم کمتر هوا را آلوده می کند .

یک روش دیگر بالا بردن کارایی وسایل نقلیه است که کاهش آلودگی و اتلاف را بوسیله ایجاد کاهش در مصرف انرژی به همراه دارد. اگر امکان استفاده از نیروی الکتریسیته در وسایل نقلیه وجود داشته باشد ، موتورهای الکتریکی بهترین و کاراترین گزینه هستند. راه دیگر تولید انرژی با استفاده از سلولهای سوختی است که کارایی شان در تا پنج برابر موتورهای حرارتی مرسوم است که در وسایل نقلیه وجود دارد. یک روش ترکیبی و بسیار موثر طراحی وسایل نقلیه زمینی به شکلی است که مقاومت هوا در مقابل آن کم شود ، زیرا این وسایل هفتاد و پنج درصد از انرژی خود را صرف غلبه بر مقاومت هوا می کنند. روش دیگری نیز وجود دارد که بازیافت نمودن انرژی است که در اثر ترمز از دست می رود. بکارگیری این روش نیازمند یک وسیله نقلیه پیچیده تر می باشد .

بخش حمل و نقل از جمله بخش های زیربنایی اقتصاد هر کشور است. این بخش یکی از شاخص های مهم سطح توسعه یافتگی به حساب می آید. به عبارت دیگر حمل و نقل ریلی است که انقلاب صنعتی روی آن حرکت می کند و در یک جمله صنعت حمل و نقل نیروی محرکه توسعه اقتصادی و اجتماعی هر کشوری است.

در حالی که کریدور شرق به غرب امکان مناسبی را برای ترانزیت کالا مهیا کرده اما هنوز زیرساخت های مورد نیاز برای ترانزیت کالا از طریق کشور فراهم نشده است. (مانند حمل بار ترانزیت به وسیله کانتینر، تعویض بوژی، تکنولوژی و...)

یکی از فرصت های مهم درآمدزایی برای کشور، ترانزیت کالا از طریق خاک ایران است که این مهم باید با برنامه ریزی های کارشناسانه و سرمایه گذاری های هدفمند (که در راستای سند چشم انداز بیست ساله کشور و برنامه توسعه چهارم است) انجام شود و بتواند سهم صنعت حمل و نقل ریلی و به ویژه ترانزیت را بالا ببرد که در پایان برنامه چهارم توسعه نیز بتواند به رشد سالانه ۸ درصدی کمک کند.

ترانزیت

ترانزیت در لغت به معنی عبور، گذر و راه است. ترانزیت کالا به معنی ورود کالا به یک کشور و خروج از مرز دیگر می باشد که ممکن است با استفاده از امکانات حمل و نقل کشور نیز همراه باشد.

در جهت گسترش هر چه بیشتر ترانزیت کالا می باید به نکاتی از جمله بین المللی بودن ترانزیت، مقرون به صرفه بودن وجود تسهیلات و امکانات لازم و مناسب بودن وضعیت حمل و نقل توجه داشت تا جریان ترانزیت کالا با موفقیت همراه باشد.

ایران به لحاظ شکل خاص شبکه راه آهن خود و اتصال آن در مرز رازی، از طریق راه آهن ترکیه به شبکه راه آهن های خاورمیانه و اروپا اتصال می یابد. شبکه ریلی ایران در مرز جلفا از طریق راه آهن جمهوری های آذربایجان به شبکه سراسری راه آهن های قفقاز و ماورای قفقاز و نهایتاً به راه آهن روسیه متصل است و در مرز سرخس از طریق راه آهن پاکستان، پل ارتباطی غرب به شرق و شمال به جنوب ایران کامل می شود. طول شبکه راه آهن کشور حدود ۸۵۰۰ کیلومتر است که در آن تعداد ۳۲۰ ایستگاه تشکیلاتی و غیرتشکیلاتی جهت ارائه خدمات در شبکه موجود است.

حمل و نقل دریایی



اعمال حاکمیت دولت در سواحل و بنادر به منظور فراهم ساختن تسهیلات لازم در جهت گسترش امور تجارت دریایی و ارتباطات ساحلی و همچنین وصول حقوق و عوارض متداول، در مجموع قسمتی از وظایف سازمان بنادر و کشتیرانی را تشکیل می‌دهد که سابقه تنظیم تاریخی آن به ۱۲ ذیحجه سال ۱۲۲۹ برابر با ۲۵ نوامبر ۱۸۱۴ میلادی باز می‌گردد.

در آن سالها در بندر بوشهر اداره‌ای به‌عنوان "شعبه گمرکات جنوب" تاسیس گردید. این اداره وظیفه داشت ضمن مراقبت از سواحل ایران از ورود و صدور کالاهای قاچاق از راههای دریایی جنوب نیز جلوگیری نماید و در حقیقت وظایف امور بندری و دریایی را نیز شعبه گمرکات جنوب برعهده داشت.

در تاریخ ششم بهمن ماه ۱۳۰۶ شمسی تاسیسات و تجهیزات اداره بندرانزلی در شمال کشور از دولت روسیه تحویل و اداره امور آن به مامورین ایرانی سپرده شد و نیز راه آهن سرتاسری ایران، بندرترکمن را از کنار دریای خزر به بندر امام خمینی(ره) در کرانه خلیج فارس متصل ساخت.

از سال ۱۳۰۷ پس از افتتاح راه شوسه تهران-خرمشهر، بندر خرمشهر در جنوب کشور اهمیت فراوان پیدا کرد و امر تجارت دریایی آن رونق یافت و به منظور اداره امور بنادر کشور (اداره کل بنادر) در روز ۱۵ بهمن ماه ۱۳۱۴ در تهران تأسیس گردید و کلیه امور بنادر ایران در آن متمرکز شد. در این زمان ضمن ایجاد بندر جدیدی در نوشهر نسبت به توسعه و تکمیل باراندازهای بندر خرمشهر و همچنین ایجاد تاسیسات بندری لازم در سایر بنادر شمال و جنوب کشور نیز اقدام گردید.

در تاریخ ۲۴ دیماه ۱۳۱۷ هیات وزیران آئین نامه بندری ایران را که از طرف وزارت راه تهیه و پیشنهاد گردیده بود تصویب و مقرر گردید در بندری که وزارت راه نماینده ندارد اداره کل گمرک به نمایندگی از طرف وزارت مذکور مجری آئین نامه مورد بحث باشد.)

در چهارم شهریور ماه ۱۳۲۵ طبق تصویب هیات وزیران مقرر گردید که درآمد حاصل از بهره برداری بنادر جهت توسعه تاسیسات بندری در حساب مخصوصی منظور گردد. در سال ۱۳۲۸ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی بجای اداره کل بنادر در وزارت راه تشکیل گردید. در تاریخ هفتم خرداد ماه ۱۳۳۱ آئین نامه ثبت و بهره برداری شناورها مشتمل بر ۱۸ ماده به تصویب هیات وزیران رسید و براساس آن مقرر گردید که استفاده از شناورها در آبهای داخلی و ساحلی ایران موکول به ثبت آنها و اخذ گواهینامه مربوطه در یکی از بنادر ایران باشد. در سال ۱۳۳۸ براساس توافق دو وزارت راه و گمرکات و انحصارات بنگاه کل بنادر و کشتیرانی از وزارت راه به وزارت گمرکات و انحصارات منتقل گردید.

در چهارم خرداد ماه ۱۳۳۹ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی به سازمان بنادر و کشتیرانی تبدیل و بر مسئولیت و اختیارات آن افزوده گردید. براساس آن، اعمال حاکمیت در آبهای ساحلی و تولیت کلیه امور بندری و دریایی کشور و اجرای مقررات بندری و کشتیرانی ساحلی و مراقبت در توسعه کشتیرانی و بازرگانی و وصول حقوق و عوارض بندری و ثبت شناورهای تابع کشور

بعده آن گذاشته شد. در همین سال اداره کل بندر خرمشهر که مستقلا انجام وظیفه می نمود تابع سازمان بنادر و کشتیرانی گردید.

این سازمان در دهم خرداد ماه ۱۳۴۰ به وزارت بازرگانی منتقل و در تاریخ بیستم اسفند ماه ۱۳۴۱ پس از تشکیل وزارت اقتصادی تابع این وزارتخانه شد.

در نهم آبان ماه ۱۳۴۳ قانون دریایی ایران که در ۹۱۴ ماده تنظیم گردیده بود به مورد اجرا گذارده شد و از دوازدهم تیرماه ۱۳۴۵ سازمان بنادر و کشتیرانی فعلی بر طبق قانون با کلیه کارکنان و بودجه و اموال از وزارت اقتصاد منتزع و تابع وزارت دارایی گردید. براساس قانون اختیارات مالی و استخدامی و تشکیل بنادر و گمرکات، از تاریخ ۱۹ تیرماه ۱۳۴۸ سازمان بنادر و کشتیرانی از شمول مقررات قانون محاسبات عمومی و قانون استخدام کشوری و آئین نامه معاملات دولتی خارج شد و برای حفاظت انبارها، کالاهای ساختمانی و همچنین انجام اجرائیات و امور انتظامی و حفاظتی در اسکله ها و باراندازها، سازمانی بنام بنادر و گمرکات در وزارت دارایی پیش بینی گردید.

به استناد ماده دوم قانون اختیارات آئین نامه دیگری که به تصویب کمیسیونهای دارایی و استخدامی مجلسین رسید، از تاریخ ۱۳ بهمن ماه ۱۳۴۸ سازمان شخصیت حقوقی پیدا نمود ووظایف و اختیارات، ارکان و تشکیلات آن اعلام گردید.

آئین نامه های معاملات مالی در تاریخ ۲۴ خرداد ماه ۱۳۴۹ و آئین نامه استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی در تاریخ ۶ مرداد ۱۳۴۹ مورد تصویب شورای عالی سازمان قرارگرفت و این سازمان در سال ۱۳۵۳ مجددا از وزارت دارایی منتزع و به وزارت راه و ترابری انتقال یافت.

حمل و نقل دریایی

- جنبه های حمل و نقل
- مد های حمل و نقل
- طبقه بندی های حمل و نقل
- حمل و نقل و ارتباطات
- حمل و نقل ؛ انرژی و محیط زیست

ترابری یا حمل و نقل (که در انگلیسی *transport* ، خوانده می شود)، جابجایی و انتقال انسان و کالا است از جایی به جای دیگر . این عبارت از کلمات لاتین *trans* به معنای از یک سو به سوی دیگر و *portare* به معنای حمل کردن ریشه گرفته است .

جنبه های حمل و نقل

رشته حمل و نقل دارای جنبه های گوناگونی است : در یک طبقه بندی کلی می توان آن را به سه بخش زیر ساخت ، وسایل نقلیه و بهره برداری تقسیم نمود. زیر ساخت شامل شبکه های حمل و نقل « جاده ها ، خطوط راه آهن ، راه های هوایی ، راه های آبی ، خطوط لوله حمل مواد ، غیره) مورد استفاده و همچنین گره ها یا پایانه ها (مانند فرودگاه ها ، ایستگاه های راه آهن ، ایستگاه اتوبوس ، بنادر . وسایل نقلیه عموماً در شبکه ها حرکت می کنند، مانند اتومبیل ها ، قطارها و هواپیماها . بهره برداری ، شامل فعالیتهایی است که کنترل سیستم را انجام می دهند.

مانند : چراغ های راهنمایی و شیب سنج ها ، سوئیچ های راه آهن ، کنترل ترافیک هوایی ، غیره و همچنین سیاستهایی مثل چگونگی اداره امور مالی حمل و نقل (مانند استفاده از عوارض جاده ای یا مالیات سوخت در حمل و نقل بزرگراهی)

در حالت کلی ، طراحی شبکه در حوزه « مهندسی عمران و برنامه ریزی شهری ، طراحی وسایل نقلیه ، در حوزه مهندسی مکانیک و زیر شاخه های تخصصی آن مانند مهندسی دریایی و مهندسی هوا-فضا و بهره برداری ها نیز معمولاً تخصصی شده اند. هرچند که ممکن است متعلق به پژوهش بهره برداری یا مهندسی سیستم ها باشد .

مد های حمل و نقل

مد ها، ترکیبی از شبکه ها، وسایل نقلیه و بهره برداری هستند و شامل پیاده رفتن ، سیستم اتومبیل/بزرگراه ، ریلی ، حمل و نقل دریایی (کشتی ها ، راههای آبی و کنترل ترافیک هوایی)

طبقه بندی های حمل و نقل

- غیر انسانی : حمل و نقل با استفاده از نیروی حیوانات
- هوانوردی
- حمل و نقل کابلی
- حمل و نقل انقالی
- حمل و نقل با نیروی انسانی
- حمل و نقل پیوندی
- حمل و نقل جاده ای موتوری
- حمل و نقل غیر جاده ای موتوری
- ترانزیت سریع شخصی (شبیه یک سرویس تاکسی خودکار)
- حمل و نقل لوله ای
- حمل و نقل ریلی
- حمل و نقل دریایی
- حمل و نقل فضایی
- حمل و نقل در سایر سیاره ها
- حمل و نقل پیشنهاد شده برای آینده

حمل و نقل و ارتباطات

حمل و نقل و ارتباطات جایگزین و مکمل یکدیگرند. با اینکه ممکن است ارتباطات کاملاً پیشرفته بتواند جایگزین حمل و نقل شود و شخص به جای دیدن از نزدیک کسی به او تلگراف ، تلفن ، فکس یا نامه الکترونیک بزند ، ثابت شده است که این مدهای ارتباطی در واقع در کل اثرات متقابل بیشتری را ایجاد می کنند. پیشرفت در حمل و نقل بدون ارتباطات غیر ممکن است. ارتباطات برای سیستمهای حمل و نقلی پیشرفته حیاتی و ضروری اند. از خطوط راه آهن دارای یک خط که می خواهند در هر دو جهت از آنها قطار عبور کند تا کنترل خطوط هوایی که همواره باید از محل هواپیما در آسمان اطلاع داشته باشد. بنابراین ، مشاهده شده که افزایش و پیشرفت یکی ، منجر به توسعه بیشتر دیگری می گردد .

حمل و نقل ، فعالیت ها و کاربری زمین

یک رابطه و ارتباط مشهور بین تراکم توسعه و انواع حمل و نقل وجود دارد. تراکم عبارت است از نسبت مساحت فضای طبقه (ساخته شده) به مساحت زمین. طبق قانون شست ، تراکمهای یک و نیم یا کمتر برای اتومبیل ها

مناسب هستند و تراکم های شش و بیشتر برای قطار. محدوده تراکم های بین حدود دو تا چهار از قواعد قراردادهای حمل و نقل خصوصی یا همگانی خیلی تبعیت نمی کنند. بسیاری از شهرها دارای این میزان تراکم بوده و از مشکلات ترافیکی رنج می برند. ترانزیت سریع شخصی ممکن است این خلاء را پر کند .

کاربری زمین از فعالیت ها پشتیبانی می کند. این فعالیت ها از لحاظ فضایی از هم فاصله دارند. مردم احتیاج دارند از نقطه ای با نقطه ای دیگر بروند. به عنوان مثال از خانه به محل کار یا خرید و بازگشت به خانه).

حمل و نقل یک تقاضای منتج است که وجودش برای فعالیت هایی که در انتهای سفرها انجام می شود لازم است. استفاده مطلوب از کاربری زمین فاصله بین فعالیت های عادی و روزمره را کم کرده و کاهش می دهد. (مانند خانه و خرید آذوقه) ، و مکان های توسعه یافته ی دارای تراکم بیشتر را نزدیک خطوط حمل و نقل و مراکز فعالیت قرار می دهد. کاربری زمین نا مناسب باعث ترمکز فعالیت ها (مانند مشاغل) در محل به دور از سایر مقصدها (مانند خانه و مراکز خرید) می شود .

راههایی برای صرفه جویی در تراکم وجود دارد. بسیاری از زمین ها می توانند کاربری های بهتری از کاربری حمل و نقلی داشته باشند. تسهیلات حمل و نقلی به زمین نیاز دارند و در شهرها سطوح آسفالت و سنگفرش شده (شامل خیابانها و پارکینگ ها) به راحتی تا بیش از بیست درصد کل کاربری زمین ها را در بر می گیرند.

یک سیستم حمل و نقل کارا می تواند از هدر رفتن زمین جلوگیری نماید .

حمل و نقل ؛ انرژی و محیط زیست

حمل و نثل یکی از بخشهای عمده و اصلی مصرف کننده انرژی است. بیشتر وسایل حمل و نقل از سوخت هایی هیدروکربنی استفاده می کنند. اگر این سوخت ها ناقص بسوزند ، تولید آلودگی می کنند. با وجود اینکه وسایل نقلیه در ایالات متحده نسبت به گذشته به علت مقررات زیست محیطی آلودگی کمتری ایجاد می کنند ، اما در عمل این امر به دلیل افزایش تعداد وسایل نقلیه و میزات استفاده ای که از هر یک از آنها می شود ، بی اثر شده است. سوختهای کم آلوده کننده می توانند آلودگی را کاهش دهند. در حال حاضر معمولترین سوخت کم آلوده کننده گاز مایع

است. هیدروژن نیز یک سوخت؛ حتی از گاز هم کمتر هوا را آلوده می کند.

یک روش دیگر بالا بردن کارایی وسایل نقلیه است که کاهش آلودگی و اتلاف را بوسیله ایجاد کاهش در مصرف انرژی به همراه دارد. اگر امکان استفاده از نیروی الکتریسیته در وسایل نقلیه وجود داشته باشد، موتورهای الکتریکی بهترین و کاراترین گزینه هستند. راه دیگر تولید انرژی با استفاده از سلولهای سوختی است که کارایی شان در تا پنج برابر موتورهای حرارتی مرسوم است که در وسایل نقلیه وجود دارد. یک روش ترکیبی و بسیار موثر طراحی وسایل نقلیه زمینی به شکلی است که مقاومت هوا در مقابل آن کم شود، زیرا این وسایل هفتاد و پنج درصد از انرژی خود را صرف غلبه بر مقاومت هوا می کنند. روش دیگری نیز وجود دارد که بازیافت نمودن انرژی است که در اثر ترمز از دست می رود. بکارگیری این روش نیازمند یک وسیله نقلیه پیچیده تر می باشد.

حمل و نقل دریایی

در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر صورت میگیرد. بنابراینبا توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بنادر کشور بهعنوان دروازه های ارتباطی کشور، امری الزامی است.

با نگاهی به مسیر کشتیرانی آسیا اروپا به عنوان مسیر شرق به غرب، می توان دریافت که نادر ایران جایگاه شایسته ای در این مسیر جهانی دارند. در حالی که عبور از خاک ایران در مقایسه با مسیر

کانال سوئز که مسیر بزرگ

تجارت میان آسیا و اروپا میباشد، حدود ۵۰۰۰ کیلومتر کوتاه تر است.

منطقه آزاد اروند، با وجود بنادر مهمی نظیر آبادان و خرمشهر، از جمله نقاط مهم کشور در زمینه حمل

و نقل دریایی می باشد. فاصله مناسب این بنادر از برخی اهمیت

بنادر مهمکشور، و نیز موقعیت ممتاز این بنادر در آب های خلیج فارس، به

هر چه بیشتر اینمنطقه می افزاید. جدول زیر نشان دهنده فواصل این منطقه از بنادر داخلی و خارجی می باشند.

فاصله بر حسب مایل دریایی*	نام بندر
۶۰۷	بندرعباس
۷۱۰	جاسک
۲۷۵	کیش
۱۳۳	خارک
۱۴۵	بوشهر
۵۱۸	لنگه
۷۹۰	چابهار

فواصل دریایی منطقه آزاد اروند با بنادر مهم ایران

فاصله به مایل دریایی	نام بندر	فاصله به مایل دریایی	نام بندر
۶۸۴۷	توکیو		
۶۹۱۲	داکار (سنگال)	۲۹۰	دمام
۵۲۸۵	مانیل	۳۰۰	بحرین
۶۴۴۶	پوسان	۵۳۰	دبی (امارات متحده عربی)
۶۸۳۵	یوکوهاما	۵۴۵	شارجه (امارات متحده عربی)
۶۶۵۴	لندن	۷۵۰	مسقط (عمان)
۶۶۳۵	کوبه	۴۰۰	قطر-دوحه
۶۷۰۵	التورب	۹۹۰	کراچی (پاکستان)

۴۴۰۳	هنگ گنگ	۱۶۳۵	بمبئی (هندوستان)
۵۲۶۷	کیپ تاون	۲۳۹۷	کلمبو (سریلانکا)
۴۴۷۷	دوربان	۴۶۶۸	چیتاکونگ (بنگلادش)
۴۸۱۹	جنوا	۶۹۶۶	هامبورگ
۳۳۱۷	سوئز	۸۷۱۱	سنگاپور
۴۱۹۶	استانبول	۴۲۱۶	جاکارتا
۶۵۹۹	هلسینکی	۴۷۷۵	بانکوک (تایلند)
۳۰۶۷	دارالسلام (تانزانیا)	۷۰۶۲	جراڈتون (استرالیا)
۳۹۰۷	بیرا (موزامبیک)	۷۵۲۲	سیدنی
۴۷۰۵	ونیز	۶۷۲۵	آدلاید

۶۶۲۳	لیورپول	۷۱۳۰	گوتنبرگ
۳۸۲۲	ازمیر	۸۴۲۶	ولینگتون
۴۵۴۹	ادسا (اوکراین)	۴۵۹۹	هوشی مینه

فواصل دریایی منطقه آزاد اروند با بنادر مهم جهان

حمل و نقل دریایی کشورهای حاشیه خزر را به هم نزدیک می‌کند

حمل و نقل دریایی کشورهای حاشیه خزر را به هم نزدیک می‌کند و سبب

پیشرفت همکاری‌ها می‌شود.



ضرورت افزایش مبادلات تجاری بین پنج کشور حاشیه خزر به ویژه ایران

تاکید کرد و افزود: برای بالا بردن حجم مبادلات تجاری باید نشست‌های

تخصصی در هرکدام از کشورهای حاشیه خزر برگزار شود .

اکنون کالاهایی از روسیه به مقصد ایران بارگیری می‌شود ولی به جای عبور از مسیر خزر از اقیانوس آتلانتیک می‌رود که باید در جذب این مسیر بکوشیم .

در حال حاضر قوانین شوروی عبور هر گونه کشتی خارجی با پرچم خارجی در آبراه‌های داخلی فدراسیون روسیه به غیر از کشتی‌هایی که کالاهای ترانزیت حمل می‌کنند، را ممنوع کرده است .

آماده هستیم این مسئله را در چارچوب همکاری‌های بین دولت‌های کشورهای متبوع بررسی کنیم و تصمیم‌هایی که گرفته می‌شود موافق قوانین داخلی ما خواهد بود هر چند صاحبان شرکت‌های کشتیرانی روسیه مخالف انجام این کار هستند .

با توجه به اینکه شاهد بحران اقتصادی جهانی هستیم، باید مراکز مختلفی به صورت منطقه‌ای داشته باشیم و یک مرکز با عنوان خزر تشکیل و تصمیم‌های نهایی در آن گرفته شود .

حمل و نقل ترکیبی

سیستم حمل و نقل ترکیبی در واقع عبارت از به کارگیری مجموعه سیستم های حمل و نقل به منظور دستیابی به حداکثر جابه جایی کالا با بیشترین مطلوبیت است. بدیهی است برای پاسخگویی به نیازهای این سیستم مرکب لازم است تغییراتی در ساختار بسته بندی کالا ایجاد شود.

حمل کالا در مسیر ترانزیت از کشورهای آسیای میانه به سمت اروپا نیز به صورت حمل و نقل ترکیبی انجام می شود. نباید ارتباط تنگاتنگ سیستم حمل و نقل ترکیبی با کانتینر را فراموش کرد زیرا کانتینر به دلیل امتیازات خاص خود به سرعت در شبکه حمل و نقل بین المللی رسوخ پیدا کرده و منجر به تغییر ساختار سیستم حمل و نقل در بسیاری از کشورها شده است. سودمندی های این سیستم به تدریج جهان را به سوی حمل کانتینری سوق می دهد و به موازات آن تحولات تازه ای در جهت استفاده از این سیستم در شیوه های بسته بندی، حمل و نقل، تخلیه و بارگیری و انبارداری صورت می گیرد که مرتبا رو به افزایش می باشد. کشورهای مثل ژاپن، آلمان و هلند در حال حاضر ۶۰ درصد کالاهای خود را با استفاده از کانتینر حمل می کنند.

پس برای اینکه گامی بلند در عرصه ترانزیت کالا برداریم و به این افق نزدیک و نزدیکتر شویم لازم است کانتینریزاسیون در ترانزیت کالا و به

طور کلی در عرصه مبادلات تجاری جهان را به طور کامل در کشور پیاده کنیم.

به عبارت دیگر می توان نتیجه گیری کرد که با استقرار این سیستم حمل و نقل همراه با کانتینر راحتی حمل و نقل کالا، تسریع بارگیری و تخلیه مستمر و از همه مهم تر کاهش تشریفات اداری و گمرکی کالا و سرویس تحویل در به در کالا میسر شود.

و جمله پایانی اینکه سرمایه گذاری مناسب در زمینه ساخت و نگهداری اسکله ها، ترمینال ها، جرثقیل های مخصوص لیفتراک ها و سایر تمهیدات خاص حمل و نقل کانتینری از مهم ترین عوامل موثر در توسعه روزافزون سطح تجاری در کشورهای توسعه یافته و به تبع آن مبادلات بیش از پیش حکم ترانزیت کالا است. در کشورهای توسعه نیافته و در حال توسعه، به دلیل فقدان برنامه های لازم برای چگونگی توسعه سیستم های مختلف، سرمایه گذاری های انجام شده هیچگاه به صورت هدفدار و مبتنی بر برنامه ریزی نبوده و نتیجه آن سرمایه گذاری های ملی متوالی برای ایجاد تاسیساتی است که جز هزینه بری سود دیگری ندارند

تعریف حمل و نقل

در تعاریف حمل و نقل و مفاهیم وابسته به آن، حمل و نقل ترکیبی مفهومی است که در ایران چندان شناخته شده نیست هرچند کارشناسان حوزه حمل و نقل معتقدند حمل و نقل ترکیبی از روش‌هایی است که اگر بتواند به نحو احسن سرویس بدهد، می‌تواند موجبات توسعه و رشد درآمدهای حاصل از ترانزیت را هم در پی داشته باشد. البته حمل و نقل به عنوان اساس توسعه اقتصادی هر کشوری محسوب می‌شود و هر نوع آن می‌تواند از شاخص‌های مهم توسعه یافتگی باشد که در این بین حمل و نقل ریلی خود شاه کلید این توسعه است که انقلاب صنعتی روی آن حرکت می‌کند.

یکی از نکاتی که موجب شده حمل و نقل ترکیبی چندان جایگاه عملیاتی در ایران پیدا نکند، تکمیل نبودن حلقه‌های حمل و نقل است که باید این زنجیره را تکمیل کند. بسیاری از بنادر کشور پس کرانه‌های مناسب ریلی و جاده‌ای ندارند تا کالایی که به مقصد آن بندر حمل می‌شود را تا بندر بعدی و یا مقصد بعدی حمل کنند. اگر هم پس کرانه‌ای برای بنادر وجود داشته باشد، آن بندر جایگاه مناسب بین‌المللی ندارد که به عنوان هدف کشتی‌های تجاری شناخته شود.

از این رو توسعه زیر ساخت‌های ریلی و حمل نقلی در سال‌های گذشته مورد توجه ویژه قرار گرفته و مسولان در تلاش هستند تا با گسترش و اجرای پروژه‌های مختلف ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی گام‌های موثر در توسعه اقتصادی کشور را بردارند اما با این حال و با وجود این که کریدور شرق به غرب امکان مناسبی را برای ترانزیت کالا مهیا کرده اما هنوز زیر ساخت‌های مورد نیاز برای ترانزیت کالا از طریق کشور فراهم نشده است.

شاید تحولاتی که در سال‌های اخیر در حوزه صنعت حمل و نقل ریلی پاسخی طبیعی به برخی چالش‌های مهم و مطرح جامعه کنونی بشری در زمینه‌های انرژی، محیط زیست، ایمنی، شلوغی در شهرهای بزرگ و مسئله جهانی شدن باشد. زیرا در بین رو شهای مختلف حمل و نقل، حمل و نقل ریلی از مزایایی چون مصرف سوخت کمتر، سازگاری بهتر با محیط زیست، ایمنی بالاتر، قابلیت انتقال انبوه کالا و مسافر و راحتی سفر برخوردار است. هرچند آمار ترانزیت کالا از ایران طی سال‌های برنامه چهارم توسعه روند رو به رشدی داشته است، اما این ارقام متناسب با پتانسیل موجود و جایگاه کشور نیست. ارتقای این سهم از صنعت ترانزیت منطقه و جهان نیازمند نگاهی ویژه به این بخش از اقتصاد کشور است تا با برنامه‌ریزی دقیق و بلندمدت و ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل زمینه جهش آن فراهم شود.

در حال حاضر سهم ترانزیت کالا از ایران سالانه ۲ میلیارد دلار است این در حالی است که با توجه به زیر ساخت‌های انجام شده طی چند سال اخیر این رقم می‌توانست تا چندین میلیارد دلار افزایش یابد. هم‌اکنون سهم ایران از ترانزیت کالا ۵ میلیون تن و با احتساب سوآپ، ۱۰ میلیون تن در سال است در حالی که ظرفیت موجود کشور سالانه بیش از ۲۰ میلیون تن است و آمار موجود نشانگر خالی بودن بیش از ۵۰ درصد از ظرفیت ترانزیتی کشور است.

راه ترانزیت در کشور حدود ۲۰ هزار کیلومتر است که توانایی ترانزیت ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن کالا در سال را دارد اما در واقع تاکنون ۱۰ میلیون تن آن بدون استفاده رها شده است و در صورت اصلاح قوانین تا ۲۰ میلیون تن کالا افزایش خواهد یافت. وجود شبکه راه‌آهن به طول حدود ۸۵۰۰ کیلومتر و همچنین داشتن ۳۲۰ ایستگاه تشکیلاتی و غیر تشکیلاتی و همچنین در اختیار گیری بنادر جنوبی و شمالی و همچنین ارتباط استانها و شهرهای مختلف توسط جاده شرایطی را برای شکور به وجود آورده که به راحتی می‌توان با ایجاد حمل و نقل ترکیبی سود سرشاری را از موقعیت استراتژیک ایران به دست آورد .

این سیستم که به آن حمل و نقل ترکیبی می‌گویند در واقع عبارت از به کارگیری مجموعه سیستم های حمل و نقل به منظور دستیابی به حداکثر

جابه جایی کالا با بیشترین مطلوبیت است و بدیهی است که برای پاسخگویی به نیازهای این سیستم مرکب لازم است تغییراتی در ساختار بسته بندی کالا ایجاد شود. به این جهت اگر بگوییم یکی از مواردی که می تواند در پیشبرد ترانزیت ریلی برای حمل کالا موثر واقع شود سیستم حمل و نقل ترکیبی است گزافه نگفته ایم به عبارتی شیوه های مختلف حمل و نقل به سبب ویژگی های خاص خود، هر یک نقش مهمی را در جابه جایی کالا ایفا می کنند. در حالی که سیستم حمل و نقل جاده ای به سبب انعطاف پذیری خود امکان دسترسی به بیشترین نقاط را فراهم می سازد. راه آهن به عنوان یک وسیله حمل انبوه می تواند سبب صرفه جویی در هزینه و انرژی به خصوص در مسافت های طولانی شود.

مجموع این خصوصیات سبب شده است تا امروز صنعت حمل و نقل برای استفاده مطلوب از شبکه و انواع سیستم های حمل و نقل، به جای استفاده جداگانه از هر یک از این شیوه ها سعی در پیوند دادن روش های مختلف حمل و نقل داشته و بدین ترتیب امکان حمل و نقل انبوه کالا را در حداقل زمان با کمترین هزینه و بیشترین ضریب ایمنی فراهم سازد.

به این منظور و برای نیل به اهداف حمل و نقل ترکیبی توسعه و تجهیز شبکه حمل و نقل جاده ای و ریلی و هوایی کشور و توسعه بنادر و کشتیرانی به گونه ای که بتواند کوتاه ترین، اقتصادی ترین و مناسب ترین

مسیرهای حمل و نقلی را به اقتصاد ملی و اقتصاد منطقه‌ای و جهانی معرفی کند، از اهداف اصلی است. با کامل کردن شبکه‌های حمل و نقلی کشور و برداشتن حلقه‌های مفقوده آن، فرصت‌های اقتصادی تازه‌ای برای بهبود سطح ارتباطات در عرصه داخلی و خارجی پدید خواهد آمد که مزیت‌های بهره‌گیری از شبکه ملی حمل و نقل را افزایش خواهد داد و باعث توسعه همگرایی و همکاری‌های بین‌المللی خواهد شد. تردیدی نیست که برای انجام این مهم بجز برنامه‌ای مدون، منسجم و منابع سرمایه‌ای کلان، به نیروی انسانی کارآمد و دانش و فن‌آوری روز دنیا نیز نیاز داریم. در عصر کنونی با گستردگی و پیچیدگی ارتباطات، بدون بهره‌گیری از دانش و روش‌های علمی و فنی نمی‌توان به اهداف مورد نظر برای بهبود و گسترش سطح فعالیت‌های حمل و نقل دست یافت.

سودمندی‌های این سیستم به تدریج جهان را به سوی حمل‌کانتینری سوق می‌دهد و به موازات آن تحولات تازه‌ای در جهت استفاده از این سیستم در شیوه‌های بسته‌بندی، حمل و نقل، تخلیه و بارگیری و انبارداری صورت می‌گیرد که مرتباً رو به افزایش می‌باشد. پس اینکه گامی بلند در عرصه ترانزیت کالا برداریم و به این افق نزدیک و نزدیک‌تر شویم لازم است کانتینراسیون در ترانزیت کالا و به طور کلی در عرصه مبادلات تجاری جهان را به طور کامل در کشور پیاده کنیم.

در کشور ما با وجود اینکه آنگونه که باید و شاید بر روی این صنعت کار نشده حدود ۷ تا ۸ درصد از درآمد ناخالص داخلی را شامل می شود، که البته می تواند طبق آمار تا ۱۴/۲ درصد نیز افزایش یابد و از طرفی با توجه به استعدادها و توانایی های بالقوه ای که ایران از نظر جغرافیایی و موقعیت منطقه ای در حمل و نقل دارد اهمیت توجه به مشکلات و راه حل های این صنعت روشن می شود. با این حال و با توجه به این که حمل و نقل ترکیبی در کشور ما نیز آغاز و در حال انجام است اما هنوز کسب سود و انجام ترانزیت از این طریق به رقم مطلوب نرسیده است به گونه ای که درآمدهای حاصل از ترانزیت، اقتصاد بسیاری از کشورها را که برخی از آنها در همسایگی ما قرار دارند متحول کرده این اتفاق در حالی صورت گرفته است که موقعیت استراتژیکی آنها به هیچ عنوان قابل مقایسه با مزیت های سرزمین ایران نیست. مشکلات نرم افزاری ناشی از عدم روان سازی قوانین و رویه های مرتبط با ترانزیت، مشکلات سخت افزاری و مهیا نبودن زیرساخت های مناسب در کشور، فرصتی طلایی برای رقیبان ما ایجاد کرده است تا در این خلأ صاحبان کالا را برای عبور از مسیرهای ترانزیتی تازه تعریف شده متقاعد کنند.

هر چند بررسی آمار و ارقام ترانزیت حاکی از روند صعودی این رویه طی سالیان اخیر است ولی این رشد افتان و خیزان و کند به هیچ وجه با

ظرفیت‌های موجود کشور همخوانی ندارد؛ چرا که با بهره‌گیری مناسب از این ظرفیت‌ها به راحتی می‌توان درآمد حاصل از ترانزیت را جایگزین نفت کرد.

یکی از جدی‌ترین مشکلاتی که به غیر از مشکلات نرم‌افزاری که با روان‌سازی، آسان‌سازی و یکسان‌سازی قوانین تحت یک برنامه‌ریزی دقیق و منسجم، تأثیر بسیار زیادی در افزایش آمار ترانزیت خواهد داشت، مشکلات سخت‌افزاری نیز به دلیل عدم همخوانی زیرساخت‌های موجود با نیازهای واقعی و سهم ناچیز حمل و نقل ریلی در ترانزیت همچنان باقی است، به صورتی که با اصلاح قوانین ۴۰ ساله گمرکی درآمد ترانزیت را می‌توان از ۲ میلیارد دلار به ۴ میلیارد دلار و ظرفیت خالی ۱۰ میلیون تنی ترانزیت کشور را از ۱۰ میلیون تن در سال به ۲۰ میلیون تن افزایش داد. البته تا زمانیکه سهم حمل و نقل ریلی از ترانزیت آنقدر اندک است که حتی در محاسبات داخلی و آمار برنامه چهارم نیز محسوب نمی‌شود، نمی‌توان چندان امیدی به توسعه ترانزیت داشت.

خلاصه مدیریتی

بدیهی است که در راه رونق و پیشرفت شغلی تبلیغات تأثیرات بسزایی دارد این وظیفه خطیر را باید بر عهده کاردanan فن قرار گیرد ما با ایجاد چنین

شغلی هر در راه پیشرفت جامعه هر باعث کارآفرینی در جامعه ای که
بیکاری در آن بیداد می کند می شویم . کارهایی که در این مجموعه انجام
می شود عبارتند از :

۱- چاپ کتاب

۲- چاپ انواع کاتالوگ

۳- بروشور

۴- تراکت

۵- چاپ و رایت CD های تبلیغاتی و آموزشی

۶- طراحی

ماموریت ما این است که بتوانیم با بهترین وسایل و تجهیزات بهترین خدمات
را به مردم ارائه کنیم .

نقاط قوت این طرح به شرح زیر است :

۱. داشتن ذهن خلاق برای ایجاد طرح های جدید

۲. تبلیغات قوی

۳. داشتن نیروی متخصص

۴. گسترش کار و استفاده از نیروی کار مناسب

سرمایه انجام این طرح به مبلغ ۶۳۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال جهت سرمایه گذاری ثابت و در گردش نیاز می باشد که ۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به صورت سهم آورده شخصی و ۳۳۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به صورت تسهیلات بانکی تامین می گردد .

نوع صنعت ، سازمان ، محصولات و خدمات

هدف

هدف از این سیستم کنترل ، پیگیری و مقابسه ثبت حسابهای یک بانک در سیستم مالی و ثبت حسابها در سیستم کامپیوتری خود بانک است. سیستم چک و مغایرت بانکی این امکان را فراهم می آورد که کاربر کلیه چکهایی که از بانک مربوطه صادر می کند در این سیستم ثبت نماید و یا توسط این سیستم چک را تهیه نماید. بعلاوه کلیه واریزهایی که به حساب بانک انجام می پذیرد در سیستم ثبت خواهد شد.

سیستم حسابداری دفاتر:

این یک سیستم حسابداری محلی است و اطلاعات اصلی در دفتر مرکزی می باشد. کاربران در این سیستم تنها قادر به صدور سند و تایید کردن آن و گرفتن برخی گزارشات محدود می باشند. کلیه عملیات این سیستم دقیقاً مشابه سیستم اصلی حسابداری بوده و ساختار بانک اطلاعاتی نیز کاملاً همان ساختار اصلی است.

بخش بازرگانی:

سیستم چارترینگ (Chartering)

درخواست اجاره کشتی

تعیین نوع بار، تناژ، نوع کشتی مورد نیاز، بندر مبدا ، مقصد، کرایه حمل
پیشنهادی

ارائه نتیجه بررسی ها به بخش فنی

سیستم برآورد زمان و هزینه سفر (Voyage Estimation)

هدف از این سیستم برآورد زمان و هزینه سفر یک کشتی بوده و در انتها
سود یک حمل را تخمین می زند. در معاونت بازرگانی سفارشات حمل
مختلفی ارائه می گردد که هر یک شرایط خود را دارند. این ابزار به معاون
بازرگانی این امکان را می دهد تا با پرکردن مشخصات یک سفارش حمل و
کشتی مربوطه هزینه های مربوط به این حمل دریایی را محاسبه کرده و
نرخ پایه بدون سود را برای بار پیش بینی نماید.

ترانزیت کالا و راه های افزایش آن

پایگاه اطلاع رسانی و خبری نمایشگاه های ایران_ سرویس مقاله؛ نقش بنادر و مناطق ویژه اقتصادی در افزایش ترانزیت کالا از ایران بسیار حائز اهمیت است و با توجه به موقعیت استراتژیک ایران که در تقاطع کریدور ارتباطی تجاری و انرژی شمال جنوب و شرق به غرب منطقه خاور میانه باید از این سرمایه خدادادی استفاده کرد و ترانزیت کالا از کشورمان نیز یکی از راههای توسعه درآمدها برای دولت محسوب می شود .

در هر صورت برای جذب و جلب کالاهای ترانزیتی بیشتر، مناطق ویژه اقتصادی بندری در مبادی ورودی، از جمله خرمشهر، بوشهر، انزلی، شهید رجایی و بندرامیرآباد محل مناسبی برای سرمایه گذاری است تا با فعال کردن هرچه بیشتر این بنادر یاد شده حرکت کنیم، چرا که تمام این بنادر به گونه ای هستند که با در نظر گرفتن کریدورهای شمال - جنوب و راهگذار شرق - غرب نقش حیاتی در افزایش حجم کالاهای ترانزیتی از خاک ایران ایفا خواهند کرد و در صورت تجهیز این بنادر قادر خواهیم بود انتقال کالا از کشور هند به کشورهای آسیای میانه و از آسیا به اروپا سرعت بخشیم و اگر بتوانیم در راستای جذب کالاهای ترانزیتی از طریق این بنادر فوق الذکر فراهم کنیم، از یک سوی توانیم گردش کاری این بنادر را که در نهایت باعث اشتغالزایی افراد و درآمدزایی سازمانهای ذیربط مستقر در این بنادر می

شود افزایش دهیم و از سوی دیگر می توانیم با توان جذب بالای کالاهای ترانزیتی و ارایه خدمات ارزان هر ساله به حجم کالاهای ترانزیتی جذب شده از سوی این بنادر و مناطق بیفزاییم.

اکنون که بنا به گفته رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران در دومین همایش صادرات در تبریز، کشورمان بر اساس آمار در بین کشورهای جهان دومین کشور بزرگ ترانزیتی جهان محسوب می شود، چرا با فراهم کردن شرایط لازم و ارایه تسهیلات مناسب، این آمار بالقوه را بالفعل تبدیل نکنیم و با تجهیز بنادرو مناطق ویژه واقتصادی کشور به فکر افزایش حجم کالاهای ترانزیتی نباشیم.

بنابراین باید از مرزهای گشترده دریایی و زمینی کشورمان که در جنوب و شمال می تواند به عنوان پلی برای داد و ستد و حمل و نقل باشد، بهره لازم را ببریم. همچنین از حمل و نقل ریلی که باعث اتصال کشورهای مختلف از مسیر ایران به همدیگر است نیز نهایت استفاده را ببریم.

به عنوان مثال از طریق خز آهن رازی به ترکیه و اروپا، جلفا به آذربایجان، میرجاوه به پاکستان، سرخس به ترکمنستان و خط آهن منتهی به بندر

ترکمن به دریای خزر می توانیم به افزایش حجم ترانزیت کالا از مسیر ایران
بیندیشیم.

در حالی که کمتر کشوری به لحاظ دریایی ، زمینی ، ریلی و حتی هوایی
مانند ایران دارای موقعیت ممتازی است، می توانیم با استفاده از امتیازات
حساس و ویژه کشورمان در این زمینه به پیشرفتهای قابل توجهی برسیم و
به عنوان حلقه اتصال اروپا به آسیا باشیم.

ولی علی رغم تمام این امتیازات ، بایستی راههای افزایش ترانزیت کالا از
مسیر ایران را باز شناسیم و با بررسی نقاط ضعف و آشنایی با نقاط قوت
کشورمان به جلب و جذب بیشتر کالاهای ترانزیتی از مسیر ایران اقدام
کنیم. در این زمینه عواملی که می تواند به افزایش حجم کالاهای ترانزیتی از
خاک ایران منجر شود شامل موارد زیر است که به اختصار می آید:

ارایه امکانات و تسهیلات لازم به ترانزیت کنندگان بسیاری از کارشناسان
داخلی و خارجی در این خصوص متفق القول هستند که از مسیر ایران کوتاه
ترین و ارزانترین مسیر برای عبور کالاها است و ترانزیت کنندگان قادرند در

سریعترین زمان ممکن و با حداقل هزینه کالاهایشان را از خاک ایران انتقال دهند ، البته به شرطی که امکانات و تسهیلات لازم فراهم شود.

همین دو مزیت سبب شده که در سالهای اخیر میزان کالاهای ترانزیتی از خاک ایران به رقم قابل توجهی افزایش یابد و سالانه به طور متوسط به حدود ۴ میلیون تن برسد. اما علی رغم مزیت‌های فراوانی که کشورمان به صورت بالقوه در زمینه ترانزیت ارزان و سریع کالا دارد.

به دلایل گوناگون تا کنون نتوانسته ایم به طور مطلوب از آن بهره لازم را ببریم. از جمله دلایلی که باعث می شود نتوانیم به طور چشمگیری از مزیت‌های ترانزیتی کشورمان بهره مند شویم نبود یک ناوگان حمل کالا بیش از این افزایش نیابد.

در برخی مواقع که تقاضای ترانزیت کالا از خاک ایران روبه فزونی می رفت، علی رغم میل باطنی، به دلیل ظرفیت اندک ناوگان حمل و نقل برای انتقال کالاها نتوانستیم از این موقعیت پیش آمده استفاده کنیم و در نهایت صاحبان کالاهای ترانزیتی به دلیل طولانی شدن زمان انتقال کالا مسیر دیگری را به غیر از مسیر ایران که طولانی تر و از لحاظ هزینه بالاتر بود،

انتخاب کردند و ما به یک سقف مشخص که ناوگان حمل و نقل کشورمان جوابگو بود، اکتفا کردیم.

به همین دلیل ضروری است امکانات حمل و نقلی کشورمان برای ترانزیت کالا مورد توجه قرار گیرد تا از این طریق به هدف موردنظر برای افزایش حجم کالاهای ترانزیتی از خاک ایران دست یابیم. داشتن مسیر ارزان، کاهش هزینه ترانزیت کالا از خاک ایران و ارایه تسهیلات لازم به ترانزیت کنندگان کالا در داخل کشورمان تماما از دلایل موثر در افزایش ترانزیت کالا از مسیر ایران است اما عمده ترین آن داشتن سیستم حمل و نقل کارا و مطلوب و به تعداد فراوان است تا در انتقال کالا از خاک ایران خللی ایجاد نشود.

داشتن امکانات حمل و نقلی برای انتقال کالاهای فسادپذیر علاوه بر تجهیز سیستم حمل و نقل ریلی، زمینی و دریایی برای ترانزیت سریع کالا از خاک ایران، بایستی امکانات حمل و نقلی کشورمان درحدی قرار گیرد تا برای انتقال کالاهای فسادپذیر مشکلی احساس نشود.

براساس آمار اعلام شده از سوی گمرک هرچند که ترانزیت کالا از خاک ایران در سالهای اخیر افزایش چشمگیری داشته است، اما علی رغم اینکه

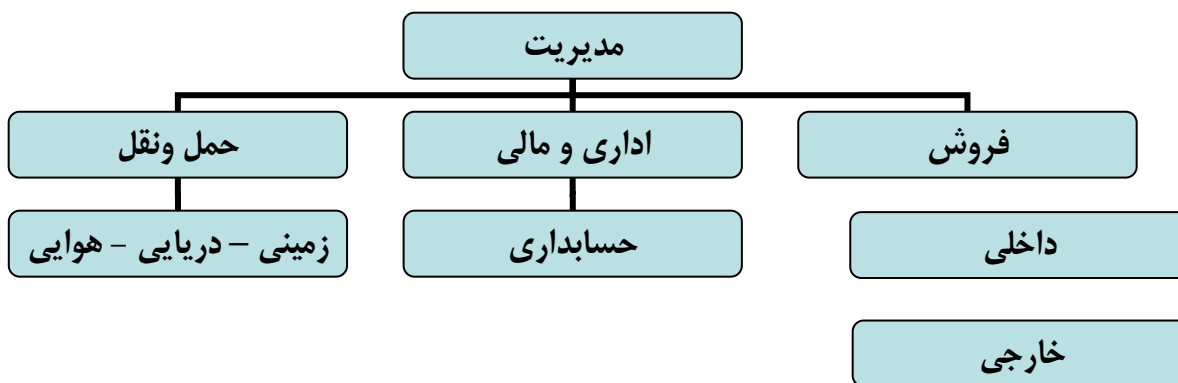
در این مدت ترانزیت دیگر کالاها از جمله سوخت و خودرو از خاک ایران افزایش یافته ولی ترانزیت مواد غذایی با کاهش مواجه بوده است که به دلیل عمده آن نیز نبود امکانات حمل و نقلی مناسب برای ترانزیت کالاهای فسادپذیر می باشد.

با کمی توجه به بازار کشورهای همسایه از جمله کشورهای آسیای میانه و قفقاز درمی یابیم که در صورت فراهم کردن شرایط لازم برای ترانزیت این گونه کالاها قادریم میزان ترانزیت کالا از خاک ایران را به طور قابل ملاحظه ای افزایش دهیم. از آنجائیکه برای انتقال مواد غذایی و محصولات فسادپذیر و دیگر کالاهایی که باید به سرعت از مسیر ایران انتقال یابند، داشتن کانتینرهای یخچالدار و مجهز به سیستم سرمایشی ضروری است باید تلاش کرد تا با فراهم کردن این امکانات کالاهای فوق الذکر در سریعترین زمان ممکن از مسیر ایران انتقال یابد.

در این زمینه حال که دست اندرکاران اقتصادی کشور به دلیل اهمیت ترانزیت در بعد داخلی و بین المللی تلاش بسیاری در جهت افزایش ترانزیت داشته اند، باید ترتیبی بتوانند مواد غذایی را نیز همانند دیگر کالاها از مسیر

ایران ترانزیت کنند، چرا که در این صورت حجم کالاهای ترانزیتی از خاک کشورمان به طور قطع بیش از میزان حال حاضر خواهد بود.

ساختار سازمانی



ردیف	نام واحد	شغل	تعداد	تحصیلات	سابقه	حقوق
۱	مدیریت	مدیر	۱	فوق لیسانس	۴	۶,۰۰۰,۰۰۰
		معاون	۱	فوق لیسانس	۴	۵,۰۰۰,۰۰۰
۲	حسابداری	حسابدار	۱	ارشد حسابدار	۲	۴,۵۰۰,۰۰۰
۳	اداری	کمک حسابدار	۲	لیسانس	۲	۴,۰۰۰,۰۰۰

۳,۰۰۰,۰۰۰	۲	فوق دیپلم	۱	اپراتور داخلی	فروش	۴
۳,۰۰۰,۰۰۰	۲	فوق دیپلم	۱	اپراتور خارجی	فروش	۵

برنامه زمان بندی

ردیف	شرح	ماه				
		۱	۲	۳	۴	۵
۱	تحلیل بازار و تهیه طرح حسابداری					
۲	مکان تبلیغات					
۳	تهیه تجهیزات و پوستر					
۴	چیدمان تجهیزات					
۵	بستن قرارداد با شرکت ها					

ریسک ها ، مشکلات و مفروضات اساسی

۱- افزایش تعداد رقبا

۲- تأیید نکردن نقشه توسط مهندسين

۳- عوامل مربوط به کارکنان

جهت کنترل ریسک های فوق موارد زیر اجرا می شود :

۱- استخدام افراد متخصص

۲- سعی می‌کنیم با افزایش قیمت کارها و خدمات خود نسبت به رقبا در

بازار جایگاه مناسب‌تری یافت و ارزش بیشتری را برای مشتریان خود

عرضه کنیم .

برنامه مالی

سرمایه گذاری مورد نیاز طرح

سرمایه ثابت

مکان مورد نیاز طرح

مکان مورد نیاز شامل یک باب ساختمان تجاری به مساحت تقریبی ۱۰۰ متر

مربع که ارزش رهن آن ۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال می باشد .

تجهيزات و ماشين آلات

ردیف	شرح	تعداد	هزینه واحد (ریال)	هزینه (ریال)
۱	کامپیوتر	۳	۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱,۰۰۰,۰۰۰
۲	میز کار	۳	۴۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۰,۰۰۰
۳	صندلی انتظار	۳	۱۰۰,۰۰۰	۳۰۰,۰۰۰
۴	صندلی چرخ دار	۳	۳۰۰,۰۰۰	۹۰۰,۰۰۰
۵	پرینتر و تلفن	۱	۱,۶۰۰,۰۰۰	۱,۶۰۰,۰۰۰
	جمع			۲۱۴,۰۰۰,۰۰۰

اثاثیه اداری

ردیف	شرح	تعداد	هزینه (ریال)
۱	تخته وایت بورد	۱	۴۰۰,۰۰۰
۲	کولر	۱	۱,۶۰۰,۰۰۰
۳	بخاری	۱	۸۰۰,۰۰۰
۴	میز و صندلی	۴	۳,۰۰۰,۰۰۰
۵	فایل و زونکن	۵	۱,۰۰۰,۰۰۰
جمع			۶,۸۰۰,۰۰۰

هزینه های قبل از بهره برداری

ردیف	شرح	هزینه (ریال)
۱	هزینه تبلیغات و معرفی شرکت	۹۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	هزینه اخذ مجوزهای لازم	۳,۰۰۰,۰۰۰
۳	هزینه طرح توجیهی	۱,۰۰۰,۰۰۰
جمع		۹۴,۰۰۰,۰۰۰

جمع کل سرمایه گذاری ثابت

ردیف	شرح	هزینه (ریال)
۱	مکان مورد نیاز طرح	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	تجهیزات و ماشین آلات	۲۱۴,۰۰۰,۰۰۰
۳	اثاثیه اداری	۶,۸۰۰,۰۰۰
۴	هزینه های قبل از بهره	۱۴,۰۰۰,۰۰۰
	جمع	۳۳۴,۸۰۰,۰۰۰
	هزینه های پیش بینی نشده ۵٪ از	۱۶,۷۴۰,۰۰۰
	جمع	۳۵۱,۵۴۰,۰۰۰

سرمایه در گردش

ملزومات (مواد اولیه)

ملزومات مورد نیاز شرکت ما شامل : کاغذ ترسیم ، پاک کن ، مداد ، مازیک

وایت برد ، وسایل آبدارخانه ، جوهر چاپ ، می باشد که هزینه تمامی این

ملزومات در سال ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال می باشد .

سوخت و انرژی

ردیف	شرح	هزینه (ریال)
۱	برق	۲,۰۰۰,۰۰۰
۲	تلفن	۳,۰۰۰,۰۰۰
۳	آب شهری	۲,۵۰۰,۰۰۰
۴	گاز شهری	۲,۰۰۰,۰۰۰
	جمع	۹,۵۰۰,۰۰۰

حقوق و دستمزد

(ارقام به ریال)

ردیف	شرح	حقوق	۲۳٪ سهم کارفرما	تعداد	حقوق کل
۱	مدیر	۶,۰۰۰,۰۰۰		۱	۶,۰۰۰,۰۰۰
۲	معاون	۵,۰۰۰,۰۰۰		۱	۵,۰۰۰,۰۰۰
۳	حسابدار	۴,۵۰۰,۰۰۰		۱	۴,۵۰۰,۰۰۰
۴	حسابدار	۴,۰۰۰,۰۰۰		۲	۸,۰۰۰,۰۰۰
۵	فروش	۳,۰۰۰,۰۰۰		۲	۶,۰۰۰,۰۰۰
				۷	۲۹,۵۰۰,۰۰۰

هزینه استهلاک

(ارقام به ریال)

ردیف	شرح	ارزش دارایی	ضریب	هزینه
۱	تجهیزات	۲۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۵٪	۱۰,۷۰۰,۰۰۰
۲	اثاثیه اداری	۶,۸۰۰,۰۰۰	۵٪	۳۴۰,۰۰۰
جمع				۱۱,۰۴۰,۰۰۰

هزینه نگهداری و تعمیرات

(ارقام به ریال)

ردیف	شرح	ارزش دارایی	ضریب نت	هزینه نت
۱	تجهیزات	۲۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲٪	۴۲,۸۰۰,۰۰۰
۲	اثاثیه اداری	۶,۸۰۰,۰۰۰	۲٪	۱,۳۶۰,۰۰۰
جمع				۴,۴۱۶,۰۰۰

هزینه های جاری طرح

ردیف	شرح	هزینه کل (ریال)
۱	ملزومات یا مواد اولیه	۱۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	سوخت و انرژی	۹,۵۰۰,۰۰۰

۲۹,۵۰۰,۰۰۰	حقوق و دستمزد	۳
۱۱,۰۴۰,۰۰۰	استهلاک	۴
۴,۴۱۶,۰۰۰	نگهداری و تعمیرات	۵
۱۸۴,۹۵۶,۰۰۰	جمع	۶
۹۲,۴۷۸,۰۰۰	هزینه های پیش بینی نشده (۵٪ اقلام	۷
۳۴۱,۸۹۰,۰۰۰	جمع	

سرمایه در گردش (یکماهه)

هزینه کل (ریال)	شرح
۸۳۳,۳۳۴	ملزومات مصرفی
۱۲,۵۰۰,۰۰۰	حقوق و دستمزد
۷۹۱,۶۶۷	سوخت و انرژی
۱۴,۱۲۵,۰۰۱	جمع

جمع کل سرمایه گذاری طرح

هزینه (ریال)	شرح
۳۵۱,۵۴۰,۰۰۰	سرمایه ثابت
۲۷۷,۴۳۴,۰۰۰	سرمایه در گردش
۶۲۸,۹۷۴,۰۰۰	جمع کل

درآمد طرح

(ارقام به ریال)

ردیف	شرح	تعداد	ارزش (ریال)	جمع (ریال)
	ماکت	۵۰	۳,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰
	نقشه با تمام جزئیات	۲۰۰	۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰
	اتوکت نقشه	۱۵۰	۵۰۰,۰۰۰	۷۵,۰۰۰,۰۰۰
	جمع			۴۲۵,۰۰۰,۰۰۰

پیش بینی مالی طرح

ریال	شرح
۴۲۵,۰۰۰,۰۰۰	درآمد طرح
۲۷۷,۴۳۴,۰۰۰	هزینه جاری طرح
۱۴۷,۵۶۶,۰۰۰	سود ناویژه

نتیجه گیری

با توجه به موارد فوق الذکر می توان چنین اظهار داشت که یکی از مواردی که می تواند در پیشبرد ترانزیت ریلی برای حمل کالا موثر واقع شود سیستم حمل و نقل ترکیبی است. به عبارتی شیوه های مختلف حمل نقل به سبب ویژگی های خاص خود، هر یک نقش مهمی را در جابه جایی کالا ایفا می کنند. در حالی که سیستم حمل و نقل جاده ای به سبب انعطاف پذیری خود امکان دسترسی به بیشترین نقاط را فراهم می سازد، راه آهن به عنوان یک وسیله حمل انبوه می تواند سبب صرفه جویی در هزینه و انرژی به خصوص در مسافت های طولانی شود. مجموع این خصوصیات سبب شده است تا امروز صنعت حمل و نقل برای استفاده مطلوب از شبکه و انواع سیستم های حمل و نقل، به جای استفاده جداگانه از هر یک از این شیوه ها سعی در پیوند دادن روش های مختلف حمل و نقل داشته و بدین ترتیب امکان حمل و نقل انبوه کالا را در حداقل زمان، با کمترین هزینه و بیشترین ضریب ایمنی فراهم سازد.

پیوست ها