

با درج بسیار خوب قبول شد  
لقد علی محمد انصاری  
۵۳/۷/۲۱

الله

وانگسٹاہ طس ایران

وانگسٹاہ انصاری

پایان نامہ لیسٹائنس

موضوع : صنایع ملی

نقشہ : صنعت ملی شدہ قبل درجیادہ

The Nationalized Road

Railage Industry

NATIONALIZED INDUSTRIES : کتاب

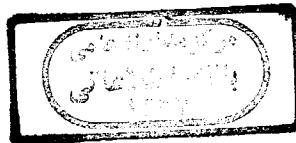
اثر :

Graham L. Reid And

Kevin-Allen

انصاری و انصاری جناب آئی ای احمد علی محمد انصاری

ترجمہ : بہروز احمدی



## صنعت ملی شده حمل در جاده ها

صنعت جاده در امر حمل و نقل بار در داخل انگلستان اهمیت روز افزونی پیدا کرده است، وقتی را ماهن کارتر کساد شد درصد کالا های که از روی جاده حمل میشدند افزایش یافتند و در سال ۱۹۶۷ ۸۴ درصد کالاها از لحاظ ظرفیت و ۸۰ درصد کالاها با توجه به (تن - مایل) از طریق جاده حمل می شدند.

اما ملی کردن حمل و نقل جاده برخلاف سایر شرکت های عمومی است زیرا که این یک سهم کثرتی از کل بازار حمل کالا بوسیله جاده را در بر میگیرد. زیرا که مزایای از جاده های خصوصی با این بخش ملی شده رقابت می کنند و عده زیادی خود برای حمل بار اقدام می کنند، بنابراین تنوع صنایع با این معنی می باشد که سایر حمل از طریق جاده به طور کلی لزوماً ناشی از ملی شدن واحدهای ملی شده نمی باشد و باید بطور دائم دست به مقایسه ای بزنیم که در آن حفره های در تعلق عمومی از دیگران تفاوت کند. سال ۱۹۶۸ سالی خاص برای حمل و نقل جاده بود، زیرا قانون حمل و نقل سال ۱۹۶۸ چهارچوبی را که در داخل آن کل صنعت حمل میگرد

کاملاً تغییر داد و ساختن جدید از اداره و کنترل بخش های ملی شده  
 راه و نبال آورد و این فصل از سه بخش تشکیل شده است، بخش اول بطور  
 خلاصه توسعه چهارچوب را با قاعده و تخصصی گذرد اخل آن صنعت  
 تا سال ۱۹۶۸ بدان عمل می کرد توضیح می دهد، اگرچه این امر -  
 اکنون بوسیله قانون سال ۱۹۶۸ لغو شده است ولی برای درک صنعت  
 ملی شده حمل جاده مفید است. بخش دوم بابت شرفت تغییرات  
 ملی شده در حالهای ۱-۱۹۶۳ در منابعه باقیه صنعت رهنه خواهد  
 بود و در بین این سالها حمل ملی شده در جاده تحت کنترل شرکت  
 حمل و نقل بود که یکی از شرکت های موفق بود که به طریق غیرمستادی  
 عمل می کرد .

بالاخره بخش سوم توضیح میدهد مقررات قانون ۱۹۶۸ حمل و نقل  
 میباشد که مربوط به حمل از طریق جاده میباشد و در اینجا دست به -  
 ارزیابی اثرات آن روی صنعت حمل و نقل و بخش ملی شده بطور خاص  
 می زند .

بروانه وطنی شدن؛ سیستم بروانه به نحوی که در سال

۱۹۶۷ وجود داشت فقط از لحاظ طول و تفصیل با سیستم دهه اول

۱۹۳۰ تفاوت کرده بود، قبل از سال ۱۹۳۰ محدودیت کمی در وسایط

نظریه باروری جاده وجود داشت و ورود به صنعت آسان بود زیرا حداقل

سرطایه لازم کم بود و نتیجه این امر وجود آمدن رشد واحد های حاصل

جاده همزمان کم در دهه ۱۹۲۰ بود و این امر بار قایم شدید ترافیک

همراه بود.

درد لیبیل وجود دارد که چرا در دهه سوم این امر تا حدودی تغییر

می کند و اول اینکه این نظریه وجود داشت که صنعتی وضعی فیسر

اقتصادی داشت و برای امنیت بیشتر کاره کنترل هایسی باید وضع میشد.

دوم اینکه راه آهن در آن زمان وضعی بسیار منظم داشت و از ناحیه صنعت

حمل جاده که انعطاف پذیری زیادی داشت در معرض خطر بود بعد از -

کمیسیون سلطنتی در مورد حمل و نقل در سال ۱۹۲۸ و کنفرانس ( سالتر

SALTER ) در سال ۱۹۳۲ سیستم اساسی بروانه کار بوسیله

قانون سال ۱۹۳۳ ترافیک راه آهن و جاده بوجود آمد، این قانون سه نوع

بروانه را نندگی وسیله نقلیه را تا همین نمود و بروانه \* شامل وسایلی

از نقلیه میشد که برای حمل عمومی کالاها برای اجاره پاداش به کار گرفته میشد، پروانه "B" شامل وسایلی میشد که هم برای حمل و اجاره و پاداش و هم برای حمل کالا های خود طایین بکار میرفتند و پروانه "C" برای وسایلی صادر میشد که صرفاً برای حمل کالا های حامل بکار میرفت، پروانه از نوع "C" معمولاً بلافاصله پس از تقاضا صادر میشد اما فرم B و A احتیاج به پروانه دیگری داشتند و مشکل بود که به بینم نگاه داشته شرکت های کوچک میتوانند تشکیل یک سازمان اداری موثر ایجاد کنند.

در صورتی این پروانه داد میشد که ظرفیت وجود برای حمل کافی نباشد و متقاضیان این احتیاج را باید ثابت می کردند در حالیکه دارندگان وسایط نقلیه معمولاً در این مورد اعتراض میکردند.

این سیستم پروانه کار تا سال ۱۹۲۹ ادامه پیدا کرد و اصول آن تا سال ۱۹۵۸ با برجا ماندن مقررات آن اثرات قابل ملاحظه ای روی توسعه حمل از طریق جاده داشت زیرا ورود به این نوع از صنعت را مشکل می نمود، بخصوص اینکه این پروانه در صورتی صادر میشد که تناوبات مسکول از امنیت کار کاملاً مطمئن باشند و هدف توفیق داد شده این نوع پروانه را کنار

افزایش سلامت کار و بهبود موقعیت رقابتی جاده ها از طریق جلوگیری  
کردن از رقابت ناعادلانه حمل کنندگان روی جاده بود. اما دلیل  
مدرک کلی وجود دارد که سیستم پروانه در دهه سوم اثرات زیادی در  
انجام وظایف داشته باشد.

درست است که امنیت جاده بعد از این صدور پروانه بهبود پیدا  
کرد ولی کمیته گذر GEDDES اظهار داشت که این امر صرفاً:  
بغایر روش پروانه کار صورت نگرفته است زیرا امنیت دارندگان وسائط  
نقلیه خصوصی نیز در این مدت بهبودی داشته است. راه آهن همچنان  
کار را به جاده ها واگذار میکرد و شرکت های راه آهن خود بسوی جاده ها روی آوردند  
و تا سال ۱۹۳۹ شرکت های راه آهن در شمار بزرگترین حاملان حمل و نقل از طریق جاده  
شدند.

بعد از جنگ قانون حمل و نقل سال ۱۹۴۷ باعث بوجود آمدن کمیسیون  
حمل و نقل انگلیسی ( B.T.C ) شد که يك سیستم اقتصادی بر نتیجه  
راهات سهیلات فراوان بوجود آورد. دلیل اصلی طی کردن عمل به دانستن  
يك سیاست حمل و نقل و از بین بردن شركتهاى ضرر زیادى بسرای  
ترافيك موجود بود. بنابراین حمل بار روی جاده در مسافتی طولانی طی شد  
و تمام واحدهای تولیدی که در حمل کالا به مسافتی بیش از ۴ مایل

مشغول به کار بودند بوسیله برای بوجود آمدن خدمات جاده انگلوس ( B.R.S ) بسیج شدند . دارندگان پروانه حمل و نقل در مسافت کوتاه از فرم  $B, A$  توانستند به کار خود ادامه دهند اما اجازه نداشتند بیش از ۲۵ مایل از مبدأ خود حرکت کنند مگر اینکه گواهی نامه خاصی داشته باشند .

از سال ۱۹۴۸ که دست آوردن و تحویل وسیله حمل خصوصی شروع شد و افراد اجرائی  $B.T.C$  با مشکلات روبرو شدند که اکثر آنها چهار چوب ساختمانی و تشکیلاتی صنعت را در بر می گرفتند .

مطمین اجرای حمل و نقل جاده که در میان آنها  $B.R.S$  با زوی حمل کننده بود می بایست ۳۷۴۴ واحد جداگانه را با تعداد وسیله نقلیه ای برابر ۴۲۰۰۰ واحد به در هم گرد آورد . این امر تا سال ۱۹۵۳ طول کشید اول باین دلیل که ۸۷ درصد معاملات شامل خرید های اجباری می شدند و دوم اینکه باید تصمیم گرفته میشد که صنعت چگونه مشکل خود و برخلاف صنعت هنوز طی نشده بخش اجرای حمل و نقل جاده یک سیستم کنترل بوجود آورد و در آن تقسیم بندی های صورت داد و بعد در سال

۱۹۵۱ يك سيستم روفرده با ۱۰۰۰ وسیله نقلیه بوجود آمد . سوم  
اینکه بلافاصله بعد از طی شدن رقابت از ناحیه پروانه از نوع بیشتر  
از آن بود که انتظار آن میرفت. تعداد گواهی نامه های فرم از ۴۸۷۲۰۰  
در سال ۱۹۴۷ به ۵۲۶ ۵۹۰ در سال ۱۹۴۸ و ۷۹۶۴۰۰ در سال  
۱۹۵۱ رسید . همچنین تعداد وسایل نقلیه با اجازه نامه پنج  
تن و بیشتر از دیگر آن از سال ۱۹۴۸ تا ۱۹۵۱ از ۴۸۰۰ به  
۱۱۰۸۸ رسید که این امر پیشنهاد میکند که دارندگان گواهی نامه  
صلیات طولی خود را افزایش دهند . چهارم سیستم پروانه  
برای دارندگان وسایل نقلیه از نوع و تا سال ۱۹۵۰ صلیات خود را آغاز  
نکرد و حتی در این موقع نیز این امر تابع استفاده های بد و کنترل نشده بود  
و نیز دارندگان پروانه های که فقط میتوانند ۲۵ مایل با راحل کنند  
معمولا بمسافتی بیش از این میرفتند .  
جد از این وسایل حمل و جاده تانوی حمل و نقل سال ۱۹۴۷  
در گرد آوردن و تلفیق حمل و نقل جاده و راه آهن به نتیجه ای نرسید و  
کمسیون حمل و نقل انگلیس تا به تکرار که نمیتواند با مسائل وسیع اداری و  
مسائل اقتصادی موجود روبرو شود .



B.T.C به میزان آزادی با مشکلات راه آهن در دوران بعد از جنگ درگیر

بود. در سال ۱۹۵۲ دولت محافظه کار پیشنهاد کرد که ملی شدن

جاده از بین برود و این امر در قانون سال ۱۹۵۳ ترافیک ذکر شد. هدف

این کار خلاص شدن از اکثر وسائط نقلیه انگلیس بود در این موضوع

B.R.S صرفاً شامل تعدادی از وسائط نقلیه میشد که در شروع کار ملی

شدن در اختیار داشت و تا سال ۱۹۵۶ B.R.S بعنوان فعال

ترین در صنعت باقی ماند که ۱۶۰۰۰ وسیله نقلیه داشت.

تغییر مهم بعدی در مورد قانون حمل و نقل ۱۹۶۲ بوجود آمد که بیشتر

موجب از بین رفتن حمل و نقل مرکزی ملی شد. کمیسیون حمل و نقل انگلیس

مجاز شد و عملیات حمل به یک مرجع جدیدی واگذار شد یعنی به

و این کار از اول ژانویه ۱۹۶۳ صورت گرفت، همانطوریکه از نامش

پیدا است این بخش کنترل متفاوت وجددا گانه ای برای حمل درجساده

ملی شده در مقایسه با فرم های قبلی اعمال میکرد، و از نظر ساختار کلی

مثل شرکتهای کمتی بود و آنها را بفرم تجاری اداره می نمود. اولین گزارش

سالانه T.H.C نکات زیر را روشن ساخت:

استفاده از ساختار و اساس شرکت به فرم تجاری که مخالف با فرم انحصاری

باشد باعث بوجود آمدن انعطاف بدتری بیشتری تشکیلات شده -  
 است زیرا در همین حال مزایای دیگری را با خود به دنبال آورده است  
 که شرکت دارندگان آن در حدود حفظ آن میباشد .

T.H.C حمل و نقل مسافر خصوصی را که در تعلق عمومی بود مانند  
 شرکت‌های حمل و رجا ده کنترل نمود .

عطیات حمل بار در قسمت شرکت دارندگان در بخش ۲ مورد بررسی

قرار خواهد گرفت و لی در توسعه مهم دیگر در دهه ۱۹۶۰ در اینجاست

باید ذکر شود: اول اینکه گزارش کمیته گواهی نامه ( گزارش گذر) مطرح  
 است که در سال ۱۹۶۳ انتشار یافت. به از مطالعه سیستم صدور پروانه  
 کمیته گذر نتیجه گرفت که با صدور پروانه نتوانسته است به هدف های  
 خود برسد بخصوص اینکه هیچ اثری روی اهمیت و سلامت کار نداشته است  
 بلکه برعکس از لحاظ کارایی اصولاً ناموفق نبوده است و قوانین در امر کارروایی  
 بوجود می آورند .

گرفتن گواهی نامه A و B بسیار مشکل بود و بنا بر این ورود به صنعت

کاملاً در کنترل بود . همچنین دارندگان گواهی نامه از نوع معمولاً دارای

وسایل نقلیه خالی بودند به علاوه کمیته معتقد بود که سیستم  
مدیریت پروانسه کار در هدایت ترافیک به طرف راه آهن یا عرض کردن  
موقعیت رفاقتی موافق نبوده است، بنابراین نتیجه گیری کلی آن این بود  
که تمام سیستم پروانسه باید از زمین برود. رفاقت بیشتر بین واحدها  
بمعنی افزایش سطح کارایی است. توسعه مهم دوم: در دهه  
۱۹۶۰ قانون سال ۱۹۶۸ حمل و نقل بود از طرفی سرچشمه این کار  
را باید در گزارش گذر جستجو کرد، زیرا اعتراض کمیته از سیستم مدیر  
پروانسه کار وسیله دولت حزب کارگرنه برفته، شد ولی دولت تصمیم  
گرفت که کاری به از زمین بردن کامل سیستم مدیر پروانسه نداشته  
باشد بلکه تعدد تجدید نظر کردن در سیستم است بطوریکه هدفهای سلامت  
کار هماهنگی باران آهن تا بسل حصول باشد. این امر در قانون حمل و نقل  
۱۹۶۸ وارد شد که بطور کامل اساس مدیر پروانسه و کنترل حاصل بارها  
عوض کرد. این امر در بخش ۳ بررسی خواهیم کرد.

۲ - طی شدن حمل در جاده ۱۹۶۸-۱۹۶۳

وقتی شرکت حمل و نقل کلبه دارایی های فدراسیون سرویس جاده

انگلیس را در سال ۱۹۶۳ در اختیار گرفت و سیاست عملیات خود متمرکز  
 را که از سال ۱۹۵۳ بوجود آمده بود ادامه داد. این شرکت عملیات  
 حمل بار را در سه گروه تقسیم بندی نمود که هر کدام با تعدادی از شرکت  
 های مربوط سروکار داشتند. کمپانی های فرعی در مورد عملیاتشان  
 تحت کنترل بودند و بطور جداگانه برای شرکت حمل و نقل فعالیت  
 میکردند. خدمات طاری و هماهنگی فعالیت ها توسط فدراسیون  
 خدمات جاده انگلیس تأمین شده بود که حدود مسئولیت آن شامل  
 دستمزد ها و شرایط اشتغال بود و نیز تعالیم، تحقیقات بازاریابی و  
 متمرکز خرید را نیز در بر میگرفت. جدول ۲۲ نشان دهنده گروه بندی  
 های با تعداد شرکت های فرعی و تعداد وسایل نقلیه ای که در سال ۱۹۶۳  
 و ۱۹۶۷ و نیز اشتغال سال ۱۹۶۷ میباشد.

در سال ۱۹۶۴ دولت کارگری سیاست محافظه کاران را در مورد عدم  
 صدور پروانه بین حرفه های جدید اتخاذ نمود و T.H.C بعداً شامل  
 سایر شرکت های حمل روی جاده شد و تا سال ۱۹۶۷ T.H.C ۱۹۰۰ وسیله  
 نقلیه بیشتر از سال ۱۹۶۳ داشت. نکته بسیار مهم در این است  
 که اثرات T.H.C بطور متوسط بیشتر از سایر شرکت های خصوصی در صنعت

بود . برای رفاهیت ملدی بیشتر ما میتوانیم این حلاق راحت خدمات

جاده انگلیس برای بررسی کنیم اگرچه نام های دیگری نیز وجود

دارد که برای مثال میتوانیم از Pick fords • Tayforth • Harold wood

و ۲۵ نام ببریم .

جدول ۱۲۲

گروه بندی	مسافت نقلیه			شرکتها	
	۱۹۶۳	۱۹۶۷	۱۹۶۳	۱۹۶۷	۱۹۶۷
گروه بندی عمومی	۶	۱۰	۱۰۴۰۰	۱۰۳۰۰	۱۶۶۰۰
گروه بندی بسته	۲	۴	۴۱۰۰	۴۱۰۰	۱۱۷۰۰
گروه بندی پیمانفورد	۳	۷	۱۸۰۰	۱۶۰۰	۴۵۰۰
گروه بندی یتیم فورت	-	۳۲	-	۱۶۰۰	۵۳۰۰
دیگران	-	-	-	۶۰۰	-
<b>جمع کل</b>	<b>۱۱</b>	<b>۵۴</b>	<b>۱۶۳۰۰</b>	<b>۱۸۲۰۰</b>	<b>۳۸۱۰۰</b>

B.R.S نسبت به خود در مورد صنعت حمل درجاده فرس غیرطایر داشت.  
 در سال ۱۹۶۳ آخرین سالی که برای آن آمارهای فروشگاهی موجود است  
 نیسی از فعالیت کنندگان در صنعت فقط يك وسیله نقلیه داشتند. جدول  
 ۲۳ نشان دهنده وضع دارندگان بر رانه A و B میباشد و شامل تغییرات  
 و واحدهای ملی شده نیز میباشد. در زمان ۲۹۰۰۰ وسیله نقلیه ۱۶۰۰۰  
 واحد متعلق به B.R.S و ۸۰۰۰ متعلق به راه آهن انگلیس بود. حتی  
 بنظر نمیرسد که نسبت وسایل نقلیه و تهیه کنندگان آن تناوبی کرده  
 باشد.

جدول ۲۳ فعالیت کنندگان و وسایل نقلیه بطور گروهی و تعداد

وسایل نقلیه در سال ۱۹۶۳

فعالان		وسایل نقلیه	
تعداد وسایل نقلیه	تعداد	درصد	تعداد
۱	۲۳۱۳۰	۵۰	۲۳۱۳۰
۲-۵	۱۶۰۰۰	۳۴/۵	۴۵۹۲۰
۶-۵۰	۶۹۴۰	۱۵	۹۰۹۰۰
۵۱-۱۰۰	۱۶۰	۰/۴	۵۰۱۰۰
۱۰۱-۲۰۰	۲۳	۰/۱	۶۶۰۰
بیشتر از ۲۰۰	۱۷	.	۲۸۹۰۰
کل	۴۶۲۸۰	۱۰۰	۲۰۵۶۰۰

جدول ۲۳ فقط رابطه وسائط نقلیه وفعالان شاغل را در حمل

عمومی در مورد دارندگان پروانه از نوع A و B نشان میدهد. به علاوه

درصد  $1\frac{1}{2}$  میلیون وسیله نقلیه آنها نوع پروانه های وجود

داشته اینها در رقابت مستقیم با B.R.S نبودند در حالیکه

بسامی از وسائط نقلیه با گواهی نامه از نوع برای ترافیک بلند مدت

به کار گرفته میشوند. به غیر از بزرگی و وسعت نسبت به سایر

بنگاه های داخل صنعت B.R.S نوع دیگری از عطیات را انجام

میداد. علاقه بیشتر B.R.S روی حمل و نقل عمومی بود که در سال

۱۹۶۲،  $\frac{1}{3}$  مایل های طی شده را در بر میگرفت که مخصوصاً در حمل

های بلند مدت نقش مهمی را داشت. بنابراین حد متوسط حمل آن

بسیار بیشتر از حد متوسط برای صنعت بود. در سال ۱۹۶۲ فقط ۷ درصد

میتدیان در اخذ پروانه کار و درصد از آنها ای که دارای گواهی نامه

وسایل نقلیه و بودند بیش از ۱۰۰ مایل را داشتند در حالیکه در سال

۱۹۶۲، ۴۷ درصد از مسافرت های حمل و نقل B.R.S بیش از ۱۰۰ مایل

حمل میکردند.