

اصول تخصصی حمل و نقل در شرایط بحران (بخش دوم) ارزیابی وضعیت راه‌های ارتباطی و منابع حمل و نقل (در بخش پشتیبانی)

به منظور حصول اطمینان از منابع حمل و نقل و شریان‌های مربوطه، جهت جابجایی (مفید، موثر، کارآمد، بهینه و بهنگام) و پیشگیری از (وقوع سوانح، ناهنجاری‌ها، ناهماهنگی و شرایط نامساعد) در بخش حمل و نقل، دانش، آگاهی و مطلع بودن از شرایط و در دست داشتن اطلاعات ذیل از ضروریات مدیریت بحران در این زمینه می‌باشد؛

- وضعیت جاده‌ها

- ۱- میزان خسارت وارده به جاده‌ها و شبکه راه‌های منطقه
- ۲- محدودیتهای مربوط به جاده‌ها (وزن، طول، عرض یا ارتفاع محموله و وسایل حمل و نقل قابل عبور)
- ۳- سهولت عبور بودن خودروها و ماشین‌آلات در شبکه راه‌های منطقه‌ای و عدم وجود موانع و محدودیتها
- ۴- وضعیت عبور بارهای ترافیکی و کانتینرها، به منظور ارسال کالا و نیرو به مناطق بحران زده
- ۵- بررسی (مقاومت پل‌ها، حاشیه جاده‌ها، تونل‌ها و معابر) در مسیر حرکت محموله‌های امدادی
- ۶- وضعیت مکان‌های سوخت‌گیری خودروها و ماشین‌آلات در طول مسیر

- وضعیت خطوط ریلی

- ۱- وضعیت سالم بودن یا میزان خسارت وارده بر شبکه ریلی، در منطقه حادثه دیده
- ۲- وضعیت سیستم (برق، پل‌ها و تاسیسات ریلی) در منطقه حادثه دیده
- ۳- وضعیت سکوها، بارگیری و تخلیه
- ۴- وضعیت ایستگاه‌ها
- ۵- وضعیت شیارهای ایجاد شده و موانع فرو افتاده در طول مسیر
- ۶- وضعیت قطارها (واگن‌ها، دیزل و ...)
- ۷- بررسی اقدامات امنیتی جهت محافظت از بار در ایستگاه‌های در حال عبور.

وظایف پشتیبانی حمل و نقل در شرایط بحران

با توجه به نقش و اهمیت مدیریت لجستیک در شرایط بحران، به منظور پشتیبانی در منطقه بحران زده، می‌توان وظایف ذیل را به آن تخصیص داد؛

- ۱- تامین مواد غذایی
- ۲- تامین آب
- ۳- تامین سرپناه و پوشش افراد
- ۴- تامین مواد دارویی و بهداشتی
- ۵- تامین امکانات، تجهیزات و لوازم زندگی

۶- تامین ماشین آلات

۷- تامین ابزارآلات و امکانات تاسیساتی

۸- تامین شرایط و امکانات لازم جهت نظارت و کنترل افراد مسئول

۹- تامین مصالح و مواد ساخت و ساز

فعالیت‌های ترابری به منظور پشتیبانی سیستم لجستیک در شرایط بحران، ممکن است در حالت‌های ذیل صورت گیرد:

۱- انتقال بار از مبادی تامین به انبارهای (مرکز کشور، استان‌ها، شهرستان‌ها و ...) به طور سلسله مراتبی.

۲- انتقال بار از مبادی تامین (بطور مستقیم) به انبارهای موقت و محلی در منطقه بحران زده.

۳- انتقال کمک‌های مردمی به انبارهای موجود در (مرکز کشور، استان‌ها، شهرستان‌ها و ...) به طور سلسله مراتبی.

۴- انتقال کمک‌های مردمی (به طور مستقیم) به انبارهای موقت و محلی در منطقه بحران زده.

۵- انتقال بار از پایانه‌ها، فرودگاه‌ها و نهادهای (به طور مستقیم) به انبارهای موقت و محلی در منطقه بحران زده.

۶- انتقال بار از پایانه‌ها، فرودگاه‌ها و نهادهای موجود در (مرکز کشور، استان‌ها، شهرستان‌ها و ...) بطور سلسله مراتبی.

۷- انتقال از انبارها بطور مستقیم به دست مصرف کننده.

۸- انتقال از انبارها بطور سلسله مراتبی به دست مصرف کننده.

۹- توزیع بار در منطقه بحران زده.

۱۰- جابجایی نیروی انسانی و مسئولین از منطقه بحران زده به سایر مناطق و بالعکس.

بر اساس مطالب ذکر شده در این زمینه ما با دو موضوع ۱- سیاست (جابجایی کالا و مسافر) ۲- برنامه‌ریزی حمل و نقل مواجه

می‌باشیم که شامل موارد زیر می‌باشد.

۱- سیاست توزیع کالا و جابجایی مسافر

سیاست و برنامه‌ریزی توزیع کالا و جابجایی مسافر، ارتباط مستقیم و تنگاتنگی با عوامل مختلف من جمله شرایط منطقه‌ای، شدت بحران، میزان و اضطراب نیازمندیها، وضعیت انبارها از لحاظ (موقعیت جغرافیایی، ظرفیت، موقعیت استراتژیکی، تنوع و میزان ذخایر)، سرعت مصرف، سیاست‌های دولت، کمک‌های (ملی، مردمی و بین‌المللی)، بودجه تخصیص داده شده، وضعیت (آب و هوایی، جاده‌ها و شریان‌های حمل و نقلی) منطقه و کشور، وضعیت ناوگان امداد و نجات کشور در بخش حمل و نقل، وضعیت خودروها و تجهیزات جابجایی و میزان همکاری ناوگان حمل و نقل بخش خصوصی با بخش عمومی و دولتی و اتخاذ سیاست‌ها و الزامات صحیح در بکارگیری حمل و نقل بخش خصوصی، وضعیت حمل و نقل هوایی و سایر موارد دیگر، دارد.

۲- برنامه‌ریزی حمل و نقل

اصولاً جابجایی کالا و اشخاص در شرایط بحران، مستلزم پیش‌بینی و برنامه‌ریزی‌های اساسی می‌باشد و برنامه‌ریزی‌های صحیح، کارآمد و مدبرانه، منجر به انجام ماموریت‌های ترابری با لحاظ اصول (سرعت، دقت، ایمنی و بهنگام بودن) در جابجایی کالا و مسافر می‌گردد.