



چالش ها و موانع فراروی حمل و نقل بین وجهی در ایران

حیدرزارع^۱، فرشیدرحمانی مقدم^۲

مقدمه

حمل و نقل، سهم عمده ای از منابع مالی و طبیعی را به خود اختصاص داده است و در ارتقای ارزش افزوده، ایجاد اشتغال و ایجاد زمینه های سرمایه گذاری نقش قابل توجه ای دارد و یکی از عوامل موثر در افزایش سطح بازدهی، کارایی و بهره وری تولیدات صنعتی، معدنی و کشاورزی محسوب می شود. با توجه به عبور دو کریدور با اهمیت از جمع سه کریدور مهم ترانزیتی جهان از ایران و درآمدزایی ترانزیت کالا به سبب استفاده از امکانات زیربنایی و ناوگان کشور عبوری، از این رو توسعه و سرمایه گذاری در این زمینه در جهت انجام ترانزیت کالا با کارایی و کیفیت بالاتر امری اجتناب ناپذیر است. (ماهنامه بندرودریا، عبدالرضا شیخ الاسلامی، یونس افتخاری یگانه، 1389)

افزایش روزافزون جمعیت جهان، لزوم تولید بیشتر را به همراه دارد و هماهنگ با آن میزان جا به جایی کالا در سطح بین المللی نیز گسترش خواهد یافت. در این میان مهمترین عامل برای سرعت بخشیدن به حمل و نقل کالا، یکسان سازی و هماهنگی فعالیتهای متنوع در این صنعت است. آنچه مسلم است این که توسعه سرویس های حمل و نقلی مؤثر که تأمین کننده نیاز بخش تجاری باشد در شرایط سیاسی و اقتصادی مطلوب، تحقق خواهد یافت. از یک سو دولت ها به منظور تشویق صادرات خود بر گسترش سرویس های حمل و نقلی تأکید می ورزند و از سوی دیگر سازمانها و دست اندرکاران حمل و نقل به طور منظم در صدد یافتن راه هایی برای کاهش هزینه ها و مصرف انرژی هستند. (سید ابوالفضل جعفری نژاد، حمل و نقل چندوجهی و مزایای ملی و منطقه ای آن، 1388)

حمل و نقل چندوجهی

اوایل دهه 1960 میلادی، روش های سنتی حمل کالا به پایان رسید و پدیده حمل چندوجهی کالاها شکل گرفت. این امر، آغازی برای رونق حمل و نقل زنجیره ای کالا بود که ارزانی، سادگی و ایمنی حمل و بارگیری را نیز به همراه داشت. حمل و نقل بین وجهی یکی از پیچیده ترین شکل های حمل و نقل و از مهمترین تحولات توسعه فضای کسب و کار جهانی در دهه های اخیر، محسوب می شود. کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل^۳ تعریف ذیل را در سال 1994 میلادی برای حمل و نقل چند وجهی ارائه کرده است: انتقال کالا با استفاده از حداقل دو روش حمل (به عنوان مثال دریایی و ریلی) از مکانی در یک کشور به

¹ Hzport87@yahoo.com دانشجوی کارشناسی مدیریت و بازرگانی دریا-گرایش بندر و کشتیرانی (دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر)،

² Frb171@yahoo.com دانشجوی کارشناسی مدیریت و بازرگانی دریا-گرایش گمرک (دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر)

³ UNCTAD

مکانی مشخص در کشور دیگر را حمل و نقل چند وجهی می گوئیم ، که با امضای تنهایی قرارداد حمل انجام پذیرد. (کنفرانس توسعه و تجارت سازمان 1994)

به طور اساسی حمل و نقل چند وجهی به منظور حمل یکسره کالاها از مبدا به مقصد تعریف می شود. در صنعت و اقتصاد حمل و نقل صفت های بسیاری برای آن قایل هستند از آن جمله کرایه واحد، قابلیت اطمینان، قیمت موثر در زمان مناسب و تامین تسهیلات مورد نیاز جامعه هدف (سفارش دهندگان کالا، بازرگانان، کارخانه داران و صنعت گران، متولیان حمل و نقل، امور بیمه و گمرک، مراقبان ایمنی و امنیت حمل و نقل). آنچه که از مجموعه این هدف ها می توان نتیجه گرفت، این است که سیستم حمل و نقل چند وجهی، یک «سیستم کارا» و در عین حال «حرکت کالا» مطابق با یک «برنامه ریزی دقیق» و «هماهنگ شده» با عوامل مرتبط می باشد.

حمل و نقل چند وجهی بخشی از متعلقات «اقتصاد کلان» در زیربخش «صنعت حمل و نقل» است و در ماهیت خود، یک «نوآوری» در نوع بهره برداری از «روش های متنوع حمل و نقل» است. در این نوآوری، آنچه که قابل توجه است، برنامه ریزی برای استفاده کامل تر، مجموعه ای تر و متناسب تر با نیاز جامعه هدف و صرفه جویی در بسیاری از فرایندهای هزینه بر در نوع استفاده از زیرساخت ها و امکانات متعلق به «روش های حمل و نقلی دریایی، زمینی، ریلی و هوایی» است. به عبارتی، روش نظام مند حمل و نقل چند وجهی سبب می شود تا از هزینه های سربار کاسته شده و کالا با ضریب ایمنی بالا از مبدا حمل، به صورت «یکدست» به مقصد مورد نظر رسد. (برنامه پنجم توسعه و استراتژی حمل و نقل چند وجهی، 1389)

اشکال مختلف عملیات حمل و نقل ترکیبی

▪ کانتینری کردن بار

کانتینری کردن عبارتست از شیوه ای برای تقسیم بندی هر واحد کالا به صورتی که مناسب حمل با ریل، جاده، کشتی و کانال های آبی داخلی باشد. در واقع این سامانه از گذشته نیز وجود داشته است. بازرگانی که قرن ها از طریق بنادر خلیج فارس کالاهای خود را تا سواحل شرقی آفریقا، هند، چین و جزایر جنوب شرقی آسیا حمل می کردند و در بازگشت از این مناطق کالاهایی به ایران آورده و از طریق خشکی آن ها را تا مدیترانه منتقل می کردند، به طور عمده از دو نوع وسیله حمل و دو مسیر اصلی استفاده می کردند. وسیله حمل و نقل آن ها در دریا کشتی های بادبانی بود و در خشکی از نیروی کشتی ارابه و چارپایان سود می جستند که این مسیر خشکی بخشی از جاده معروف ابریشم را در بر می گرفت. در بررسی این نوع حمل و نقل به این نتیجه می رسیم که بشر در طول قرن ها کالاها و مایحتاج خود را با روش حمل و نقل ترکیبی جابجا می کرده است بدون آن که برای آن تعریف یا مشخصات ویژه ای در نظر داشته باشد.

مدون شدن تعاریف علمی و روش های اجرایی حمل و نقل چند وجهی که ناشی از توسعه و گسترش روزافزون جابجایی کالا در دریا، زمین و هوا است همراه با افزایش میزان و تنوع این کالاها و نیز بسط و توسعه روابط تجاری بین المللی، پیدایش نظام جدیدی را ایجاد می کرد که در آن کالا در حداقل زمان و با هزینه های کم با استفاده از دو یا چند وسیله حمل از نقطه ای به نقطه دیگر در جهان منتقل شود. این نظام از اوایل قرن بیستم نقش خود را در تجارت جهانی آشکار کرد و در سال های 1930 زمانی که کشتی ها به نام کشتی های واگنی خوانده می شدند در تجارت ساحلی آمریکای شمالی مورد استفاده گسترده قرار گرفت.

▪ حمل و نقل جاده ای بین المللی

حمل و نقل بین المللی طی دهه گذشته شاهد گسترش سامانه حمل جاده ای بوده است. این امر به ویژه با استفاده از ضوابط تیر-کارنه که تسهیلات گمرکی را برای حمل کالاهای که از مرزهای جاده ای عبور می کند مجاز می دارد تشویق شده است. معینا تقاضاهای فراوان برای ساخت کشتی های رو-رو و تاکید بر کاهش مصرف انرژی ممکن است بر توسعه حمل و نقل جاده ای اثری منفی بگذارد. کشتی های چند منظوره، با تجهیزات لازم جهت حمل وسایل نقلیه با واگن و کانتینر با احتمال زیاد محبوبیت بیشتری خواهند یافت.

▪ عملیات حمل کامیون با راه‌آهن

خدمات پیگی بک که شامل استفاده از جاده، ریل و کشتی‌های رو - رو است، یکی از اشکال اخیر ترابری ترکیبی است. بهترین نمونه این خدمات در حال حاضر بین انگلستان و آلمان به وسیله شرکت کومبیورکر اجرا می‌شود که تحت نظارت مشترک صنایع راه‌آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای آلمان است. در این سامانه عملیاتی، تریلرهای جاده‌ای به وسیله کشتی از بندر هارویچ (انگلستان) به "هوک" (هلند) یا از "داور" (انگلستان) به "اوستند" (بلژیک) حمل و در آن جا بر روی واگن‌های راه‌آهن سوار شده به مراکز صنعتی تعیین شده در آلمان منتقل می‌شوند. پس از آن، این تریلرها مسیر خود را از طریق جاده تا پارکینگ‌های صاحبان آن‌ها ادامه می‌دهند.

▪ کشتی‌های حمل واگن

بررسی‌های موجود نشان می‌دهد که طی سال‌های آینده بسیاری از دولت‌ها توسعه خدمات حمل‌ونقل ریلی را بر گسترش ناوگان جاده‌ای، در برقراری ارتباطات بین‌المللی خود، ترجیح خواهند داد، چه به دلیل صرفه جویی در مصرف انرژی و چه به دلایل زیست محیطی. این امر به ویژه در مورد کشورهایی که درصد کاهش هزینه‌های سنگین ناشی از واردات مواد سوختی هستند، مصداق می‌یابد. بر همین اساس توجه به ساخت و استفاده از کشتی‌های رو - رو و توسعه کشتی‌هایی که در دو یا حتی سه عرشه قابلیت حمل واگن را داشته باشند افزایش یافته است. هم‌زمان، آخرین تغییرات فناوری در ساخت واگن‌ها منجر به افزایش چشم‌گیر ظرفیت آن‌ها شده است. استفاده از کشتی‌های رو - رو در حد مطلوب زمانی رخ می‌دهد که مجموعه یک ترن کامل شامل کلیه واگن‌ها و لوکوموتیوها با استفاده از ترکیب کشتی و ریل بین دو نقطه حمل شود. در این حالت هزینه‌های بندری و گمرکی و غیره به حداقل می‌رسد. (ماهنامه صنعت حمل و نقل، 1388)

مزایای حمل و نقل ترکیبی

این شیوه، نوعی روش حمل و نقل نیست، بلکه نظام هماهنگ‌کننده روش‌های مختلف حمل و نقل برای محموله‌ها است و اگر چه حمل بین وجهی در راستای یک پارچه ساختن روش‌های حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی است، اما به عنوان سیستمی که در آن بازده مجموع کل بزرگ‌تر از بازده هر یک از بخش‌ها است، دارای اهمیت بسیار است. شیوه حمل و نقل ترکیبی مزایای بسیاری در مقایسه با شیوه‌های سنتی رایج ارائه می‌دهد. در سال‌های اخیر دولت‌ها نیز به طور مرتب درصدد یافتن راه‌هایی برای کاهش مصرف انرژی به ویژه در بخش حمل و نقل بوده‌اند. حمل و نقل ترکیبی، بهترین شیوه بهره‌برداری را از واحد‌های حمل و نقل و امکانات زیربنایی موجود در مقابل هزینه‌های رو به افزایش چه در مورد دستمزد و چه سرمایه‌گذاری‌ها امکان پذیر می‌سازد. این امر توسعه سرمایه‌گذاری‌های متمرکز را نیز تشویق می‌نماید. با استفاده از سیستم حمل و نقل عبوری، تهیه و کنترل اسناد، تعرفه‌ها، مسئولیت‌ها و غیره بسیار سهل می‌شود و این امر به نوبه خود مزایایی در فاینانس و بیمه محمولات صادراتی عرضه می‌دارد. ترانزیت سریعتر به ویژه در مورد کالاهای " " منجر به پرداخت و دریافت سریعتر بهای کالاها و هزینه‌های حمل می‌شود. به علاوه واردکننده با اطمینان از دریافت سریع کالا، موجودی انبار خود را به حداقل می‌رساند و از این طریق از مسدود شدن بخش عمده‌ای از سرمایه در گردش خود جلوگیری می‌نماید. هزینه نسبتاً پائین سیستم حمل و نقل ترکیبی، بهترین چشم‌انداز را برای بهره‌برداری از منابع جهانی نوید می‌دهد. توانائی‌ها و قابلیت‌های سیستم‌های حمل و نقل ترکیبی، دورنمای خوبی برای حفظ و توسعه بازارهای صادراتی به شرکت‌های کشتیرانی می‌دهد. کالاهایی که با استفاده از سیستم‌های ترکیبی حمل می‌شوند، معمولاً در شرایطی بهتر از طریق سنتی، به دست مصرف‌کننده می‌رسند. این امر مزیتی اصلی در توسعه کیفیت سرویس در اختیار مؤسسات حمل و نقل قرار می‌دهد. حمل و نقل مکمل توسعه اقتصادی است و بنابراین در رقابت جهانی برای انتقال محصولات از مبدا به مقصد یک اولویت است. انعطاف پذیری، سرعت و قابلیت اطمینان از جمله مزایای این نوع حمل و نقل است. حمل و هدایت منطقی کالاها، ذخیره‌سازی ایمن، بارگیری آسان و روان کشتی‌ها، واگن‌های ریلی، کامیون‌ها و جلوگیری از خسارت‌ها، کسری و بالاخره قیمت مناسب از دیگر مزایای حمل و نقل چندوجهی است. (ماهنامه بندرودریا، کاظم میهن‌رستاد، 1383)

هدف از چنین حمل و نقلی افزایش سرعت توزیع کالا با حذف اتلاف وقت در بنادر و پایانه های بارگیری است؛ چرا که شکل جدید تجارت جهانی نیازمند حملی سریع، ارزان و آسان تر از گذشته است و بنابراین مانع اصلی در تأخیر انتقال کالا، از یک زنجیره به زنجیره دیگر است. در چنین حمل و نقلی، هدایت منطقی کالاها، ذخیره سازی ایمن، بارگیری سریع و آسان کشتی ها، واگن ها و کامیون ها از مزایای این نوع از حمل و نقل میباشد. از لحاظ هزینه، حمل و نقل چند وجهی در مقایسه با مدل های دیگر مثلاً صرفاً جاده ای و غیره به ویژه برای مسافت های کوتاه رقابتی تر است (ماهنامه صنعت حمل و نقل، 1388)

مهمترین خصوصیت حمل و نقل ترکیبی را میتوان در سرویس دهی با استفاده از یک برنامه برشمرد. این امر انقلابی رادرمینه ی کنترل اطلاعات و سازمان به وجود آورد. در حمل و نقل ترکیبی نوین، اطلاعات حمل و نقل، فرایندها و سیستم های توزیع، مهمترین اجزای کنترل هزینه ها، قابلیت اطمینان و ایمنی سیستم های حمل و نقل هستند. (عبدالرضاشیخ اسلامی و یونس افتخاری یگانه، 1389)

موقعیت استراتژیک ایران برای حمل و نقل چندوجهی

موقعیت جغرافیائی و استراتژیک جمهوری اسلامی ایران برای قرار گرفتن در مسیر حمل و نقل چندوجهی کم نظیر است و امنیت مسیر ایران برای عبور کالا بر این اهمیت می افزاید. ولی مشکلات مدیریتی، مقرراتی و کمبود امکانات مانع بهره برداری مناسب از این مزیت گردیده است. علی رغم کوشش هایی که در چند سال اخیر برای عبور روان کالا از کشور به عمل آمده ولی اقداماتی در زمینه های مختلف باید به عمل آید تا ایران چهره یک کشور ترانزیتی موفق را پیدا کند. آقای همایون خواجه نصیری مشاور اتاق ایران، (1388)

موانع گسترش حمل و نقل ترکیبی

از آنجا که الگوهای جدید تجارت نیاز به حمل و نقل سریعتر و مطمئنتر کالا نسبت به گذشته را دارند، مانع عمده در این نوع حمل و نقل که در هر نقطه ارتباطی مطرح است، رو شهای حمل است که میتواند موجب تأخیر و افزایش هزینه در کل زنجیره حمل و نقل یا سرعت بخشیدن و کاهش هزینه شود. به علاوه هرگونه جابه جایی کالا خطر آسیب دیدن کالا را نیز به دنبال دارد. اهداف اصلی چندوجهی سازی، توزیع هرچه سریع تر کالا و صرفه جویی هر چه بیش تر در سرمایه است. سرمایه غیرمولد از سطوح موجودی کالا (موجودی انبار)، واگن های غیرفعال یا تأخیر کشتی ها در بنادر حاصل می شود. بنابراین محدودیت سرمایه غیرمولد هم به محدودیت موجودی انبار و هم استفاده بهینه از وسایل حمل مربوط میگردد. (مصطفی ممقانی، 1388)

در حمل و نقل چندوجهی کامیون ها و تریلرها تقریباً در تمام موارد نقش عمده ای را ایفا می کند زیرا از مبدا حمل محموله جهت رساندن آن به اولین وسیله نقلیه بعدی و همچنین در حوالی مقصد جهت انتقال کالا و تحویل آن به صاحب کالا از کامیون استفاده میشود. مگر آنکه خطوط ریلی نیز برقرار باشد گذرگاه های ارتباطی میانی منتهی به بنادرویا پایانه های ریلی، خیابان های شهری و صنعتی هستند که بسیاری از آنها قدیمی بوده و عموماً وضعیت مطلوبی ندارند. فقدان شکل هندسی مناسب مانند کم عرض بودن، کوتاه بودن شعاع چرخش کامیون ها، نداشتن نشانه های مناسب در کنار آن ها از جمله موانع عمده ای بر سر راه نقل و انتقال محموله ها از این گذرگاه های کوتاه ارتباطی هستند. وجود چنین تنگناهایی در این گذرگاه ها باعث کاهش راندمان حمل و نقل چندوجهی گشته است. نامطلوب بودن مسیرهای ارتباطی میان راه های اصلی جاده ای، هوایی و دریایی و نیز در مبدا و مقصد باعث توقف طولانی مدت کامیونها در پایانه ها گشته که باعث آلودگی هوا، افزایش مصرف سوخت، افزایش هزینه های حمل و نقل، ایجاد اختلال در برنامه های انتقال از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر، تأخیر در تحویل کالا به مقصد و حتی ایجاد اختلال در برنامه تولید کارخانجات می گردد. (مهندس توماس گراگوسیان، 1383)

علت ضعف در حمل سریع کالا در حمل و نقل چندوجهی، مواردی همچون کارکرد نامناسب نظام اجرایی بنادر، قوانین دست و پاگیر گمرک و نظارت دستگاه های مختلف دولتی بر نحوه انتقال کالا است. (کاظم میهن راستاد، 1383) عقب افتادگی حمل و نقل جاده ای در ایران یکی از موانع رشد حمل و نقل بین وجهی محسوب می شود. وقتی کانتینری که با استفاده از حداکثر وزن مجاز بارگیری شده است نتواند به دلیل نبود وسایل جاده ای خاص حمل کانتینر به مقاصد داخلی

ادامه مسیر دهد، دیگر صحبت از حمل و نقل بین وجهی معنا ندارد. مهمترین مشکلی که در سیستم این گونه حمل و نقل وجود دارد، نبود هماهنگی بین شیوه‌های مختلف حمل و نقل است. برای این نوع از حمل و نقل نیاز است که هماهنگی بین شیوه‌ها یا گونه‌های مختلف حمل و نقل افزایش پیدا کند (خبرگزاری ایرنا، 1386)

کنترل‌های متعدد گمرکی و غیر گمرکی کانتینرها و اسناد مربوط به آنها، بالابودن تعرفه‌های بندری در مقایسه با بنادر اتحادیه اروپا و نبود هماهنگی بین تمامی دستگاه‌های اجرایی زمینی ارسال‌کننده محمولات را از جمله مشکلات موجود ذکر کرد. (شهرام آدم‌نژاد معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل، 1389)

راهکارهای بهبود حمل و نقل ترکیبی در ایران

مهمترین جنبه حمل و نقل چند وجهی تجهیزات آن نیست، بلکه مسایل عملیاتی و مدیریتی آن است. لذا برای حضور بیشتر و موثر ایران در فضای کسب و کار جهانی و ترانزیت هر چه بیشتر کالا و محصولات کشورهای محصور در خشکی، رواج و رونق دادن به حمل و نقل چند وجهی، مدیریت مجموعه حمل و نقل کشور از ضروریات است. (عطرچیان، مدیرکل ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری و جاده‌ای، 1386)

بازنگری‌هایی در روش‌ها و جایگاه مؤسسات مختلف در حمل و نقل کشور است که مهم‌ترین آن عدم شناخت جایگاه واقعی بخش خصوصی در این عرصه است. شناسایی و اهمیت دادن به شرکت‌های حمل و نقل غیردولتی و کوشش در جهت واگذاری سهم بیش‌تر از حمل به آنها باعث کاهش نقش چشمگیر شرکت‌های خارجی که سالانه مبالغ قابل توجهی ارز کشور را از دسترس اقتصاد داخلی دور می‌کردند خواهد شد. ایجاد و تقویت نهادهایی که قادر به اداره و اعمال حمل و نقل چندوجهی به نحوه شایسته باشند، بهبود زیربناها و تسهیلات حمل و نقلی و خدمات جنبی و ایجاد زمینه‌های استفاده بیشتر از حمل و نقل کانتینری، ایجاد امکان نگهداری کالاهای گمرک نشده در مسیر ترانزیت و در بنادر اختصاصی و کاهش در هزینه‌های حمل و نقل و دموراژ و... تقویت بیمه‌های مختلف حمل و پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل چند وجهی و کنوانسیون کانتینرها و... همگی می‌توانند با توجه به امکانات قوی موجود در کشور، زمینه ساز تقویت و توسعه حمل و نقل چندوجهی باشند. (سید ابوالفضل جعفری نژاد، 1388)

اصلاح قوانین و مقررات مربوط به تسریع در روند ترانزیت کالا از قلمرو ایران، جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی، نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، تکمیل و توسعه‌ی مجتمع‌های خدماتی و رفاهی و تیرپارک‌ها در مسیرهای ترانزیتی، استفاده از فناوری‌های جدید و در همه‌ی حوزه‌های حمل و نقل جاده‌ای و گسترش همکاری‌های حمل و نقلی با سایر کشورها (نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت، 1390)

سرمایه‌گذاری در ساخت و مرمت راه‌های ارتباطی میانی همانند میوه رسیده در شاخه‌های پایین دست یک درخت است که به راحتی قابل دسترسی است. از جمله این سرمایه‌گذاری‌ها می‌توان موارد ذیل را نام برد:

- 1- ایجاد ترمینال‌های کانتینری در خارج از محدوده بنادر
 - 2- ایجاد خط آهن از اسکله‌ها تا ترمینال‌های خارج از محدوده بندری
 - 3- توسعه امکانات بندری و پایانه‌های ریلی و سرعت بخشیدن به تخلیه و بارگیری
 - 4- ایجاد مراکز اطلاع‌رسانی الکترونیکی جهت آگاه‌سازی مسئولان از حجم کالاهای قابل جابه‌جایی در پایانه‌ها (مهندس توماس گراگوسیان، 1383)
- وجود امکانات جا بجایی کانتینر در بنادر، تجهیزات پیشرفته برای حمل کانتینر، وجود جاده و خطوط ریلی مناسب برای حمل کانتینر (عطرچیان، 1386) کاهش زمان و هزینه‌های عملیات بندری، ساده‌سازی عملیات، کاهش تعرفه کشتی‌های رو-رو و هماهنگی منسجم بین سازمان‌های مستقر در تمامی بنادر و حتی با دستگاه‌های زمینی در خارج از محوطه بنادر شد. (شهرام آدم‌نژاد معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل، 1389)

رفع شرایط انحصار از بازار داخلی اولین پیش زمینه ورود به جهان لجستیک و حاصل آن حمل و نقل چندوجهی است. مادام که تولید و اقتصاد تحت مدیریت دولتی باشد دغدغه ای برای کوتاهتر کردن زمان و کم کردن هزینه ها و کارایی سیستم وجود ندارد. فعالان بازار حمل و نقل زمینی و شرکت های کشتیرانی مجبور به پا گذاشتن به عرصه زمین و سرمایه گذاری در پایانه ها و حمل و نقل زمینی هستند. (همایون اسدی لنگرودی، 1383) استفاده از سیستم های هوشمند در پایانه های مرزی کشور به منظور سرعت بخشیدن به عبور و مرور (نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت، 1390)

نتیجه گیری

باتوجه به موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی ایران در منطقه ونیز در سطح جهانی کشور ما توانایی بهره مند شدن از صنعت ترانزیت را داراست که برای رسیدن به این مهم باید از مدهای حمل و نقل به شکل احسن استفاده نمود. بهترین شکل استفاده از مدهای حمل و نقلی استفاده از حمل و نقل چندوجهی است. مهمترین مشکل استفاده از این سیستم در کشور ما تصدی گری دولت در انواع مدهای حمل و نقلی است که باتوجه به فرمایشات رهبر معظم انقلاب به اجرای قانون اصل 44 اساسی (واگذاری بخش های دولتی به بخش خصوصی) پیشرفت هایی در استفاده بهتر از این شیوه بدست آمده است. برای تبدیل شدن از حالت تک مدی به حالت حمل و نقل ترکیبی باید به تکنولوژی، سرمایه گذاری اولیه، پیوستگی در قوانین و مقررات و شبکه حمل و نقلی مناسب توجه نمود زیرا این عوامل از مهمترین عوامل تاثیرگذار در کارایی سیستم حمل و نقل ترکیبی هستند.

منابع

- 1) کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل، 1994
- 2) برنامه پنجم توسعه و استراتژی حمل و نقل چند وجهی، 1389
- 3) ماهنامه صنعت حمل و نقل، 1388
- 4) ماهنامه بندر و دریا، کاظم میهن راستاد، 1383
- 5) ماهنامه بندر و دریا، عبدالرضا شیخ اسلامی و یونس افتخاری یگانه، 1389
- 6) آقای همایون خواجه نصیری مشاور اتاق ایران، 1388
- 7) ماهنامه بندر و دریا، مصطفی ممقانی، 1388
- 8) ماهنامه بندر و دریا، مهندس توماس گراگوسیان، 1383
- 9) خبرگزاری ایرنا، 1386
- 10) شهرام آدم نژاد، معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل، 1389
- 11) عطرچیان، مدیرکل ترانزیت و پایانه های مرزی سازمان راهداری و جاده های، 1386
- 12) ماهنامه بندر و دریا، سید ابوالفضل جعفری نژاد، 1388
- 13) نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت، 1390
- 14) ماهنامه بندر و دریا، همایون اسدی لنگرودی، 1383
- 15) سید ابوالفضل جعفری نژاد، حمل و نقل چندوجهی و مزایای ملی و منطقه ای آن، 1388

