



حمل و نقل چندوجهی (مزایا، روش‌ها و چالش‌ها)

محمد علی سعیدی پور^۱

مقدمه

با توجه به روند رو به رشد تجارت جهانی و اهمیت فرآیندهای حمل و نقل با توجه به شاخصه‌های سرعت و هزینه، کاهش سیکل گردش کار و نیز سرعت انتقال کالا از مبدأ به مقصد نهایی را بیش از پیش پراهمیت ساخته است. با توجه به انقلاب کانتینر و تأثیر بی بدیل آن بر چرخه انتقال کالا، کاهش واسطه‌های حمل و نقل یا فورواردرها روز به روز از مباحث اصلی تجار به حساب می‌آید. از این رو بهره‌برداری از حمل و نقل چندوجهی که در آن کالا توسط یک واسطه یا فورواردر با استفاده از دو یا چند رویه حمل و نقل از مبدأ اولیه به مقصد نهایی^۲ ارسال می‌گردد می‌تواند نقش بی بدیلی را در تسهیل تجارت ایفا نماید. بهره‌برداری از این روش حمل و نقل مزایای بی شماری را در پی دارد که می‌توان در این زمینه به موارد زیادی اشاره کرد که از آن جمله کاهش زمان تلف شده در نقاط مختلف مسیر حمل، کاهش زمان ترانزیت کالا، کاهش هزینه‌ها، کاهش بروکراسی‌های اداری و ...



هنگام بهره‌برداری از روش حمل و نقل چندوجهی ترکیبات مختلفی از رویه‌های حمل وجود دارد که براساس شرایط اقلیمی و نیز امکانات زیرساختی منطقه می‌توان از مجموعه‌ای از رویه‌های حمل در قالب یک مجموعه حمل و نقل چندوجهی بهره‌برد. از جمله ترکیبات یاد شده می‌توان به حمل و نقل ترکیبی خشکی - دریا - خشکی، راه آهن - هوا - راه آهن، دریا - هوا - دریا - ریل، جاده - رودخانه - دریا و ... اشاره نمود که هر یک از مزایا و نیز شرایط بهره‌برداری خاص خود برخوردار است. با توجه به گسترده‌فعالیت و مجموعه‌ای از بخش‌ها و رویه‌ها در حمل و نقل چندوجهی این روش چالش‌ها و مشکلات خاص خود را با توجه به شرایط و امکانات منطقه به همراه دارد از جمله این چالش‌ها می‌توان به رویه‌های گمرکی نقاط تلاقی مسیر، مسؤلیت‌های حقوقی طرف‌های ذینفع، شرایط و امکانات زیرساختی در مبادی مختلف و ... اشاره نمود. از این رو در این مقاله ضمن ارائه تعریف شفاف از حمل و نقل چندوجهی، روش‌های حمل و نقل چندوجهی به تفصیل معرفی و شرایط موجود کشور را نسبت به آن روش تحلیل خواهیم کرد و در پایان چالش‌های پیش روی این روش حمل و نقل نیز بر شمرده و بررسی خواهد شد.

^۱ کارشناس ارشد امور دریایی از دانشگاه جهانی دریانوردی، مالمو، سوئد

^۲ door-to-door

تعاریف

در مباحث حمل و نقل، تعاریف مختلفی از حمل و نقل چندوجهی بیان شده است ولی در مجموع مضمون کلی و نهایی این تعاریف یکی است و همگی بیانگر مسؤولیت یک واسطه جهت حمل کالا از مبدأ تولید تا مقصد سفارش با بهره گیری از دو یا چند رویه مختلف از حمل و نقل می باشد. شاید بتوان گفت که بیشترین تأثیر حمل و نقل کانتینری بر نقش فورواردها در یک زنجیره حمل و نقل چند وجهی است که در آن یک فورواردر تحت یک قرارداد واحد، کالایی را با استفاده از انواع شیوه های حمل بین خریدار و فروشنده جابجا می نماید. حمل و نقل چند وجهی مبحث جدید و یا ابتکار تازه ای نیست چرا که هر نوع کالایی که از یک کشور به کشور دیگر منتقل می گردد در واقع تمامی مسیر خود را با بهره گیری از انواع رویه های حمل از جمله خشکی، دریا، ریل و ... طی می نماید. موضوع جدید در این ایده یا روش این است که در این رویه فرض بر این است که کالا توسط یک واسطه حمل و نقل و با بهره گیری از همان رویه های ذکر شده انجام می شود بدون آن که لازم باشد کالا در مبادی مختلف باز و یا از ظرف (کانتینر)، کامیون و یا وسیله اولیه خود جابجا و یا تخلیه گردد و این کار تحت یک قرارداد واحد انجام می پذیرد .



این رویه حمل و نقل در واقع زاینده انقلاب کانتینر بوده است که بیش از 50 سال پیش آغاز و با توسعه کشتی های RO_RO، شناورهای چندمنظوره³ و حمل کامیون ها در این شناورها پل های ارتباطی خشکی به دریا و بالعکس ایجاد شد. ایده ترکیب و ادغام دو مبحث تکنولوژی حمل با کانتینر و پدیده حمل و نقل چندوجهی برگرفته از تجارت جهانی است و با همین مفاهیم ترویج پیدا کرد. دو واژه تجارت و حمل و نقل دو مفهوم جدایی ناپذیر هستند به گونه ای که خدمات حمل و نقل کارآمد پیش نیاز تجارت موفق می باشد. به طور کلی حمل و نقل بین المللی به اتصال بخش های مختلف حمل و نقل اشاره دارد که از آن جمله می توان از ارتباط بین رویه های مختلف حمل و نقل نام برد که در این زنجیره هر یک در حوزه خود عملیات جابجایی، نگهداری و حمل کالا را چه در کشور مبدأ، چه در کشور گذرگاه (ترانزیت) و یا در کشور مقصد انجام می دهند. با توجه به تنوع در فرهنگ، زبان و رویه های تجاری کشورهای مختلف در گیر در امر حمل و نقل چندوجهی و نتایج پیچیده آن در زنجیره حمل و نقل، تعیین یک مرجع ذی صلاح جهت پذیرش مسؤولیت سازماندهی و عواقب حقوقی برای کل زنجیره حمل کالا از مبدأ تا مقصد نهایی، منطقی به نظر می رسد.

در شرایط فعلی شرایط حمل و نقل یک وجهی و فضای حقوقی حاکم بر آن، کاربران حمل و نقل یا همان فورواردرها نظام جدیدی از حمل و نقل را آغاز کرده اند تا بتوانند از آن طریق تقاضاهای مشتریان خود را تأمین و خدمات رقابتی خود را ارائه نمایند و از آن طریق با ارائه خدمات حمل و نقل چندوجهی، فرآیند تجارت را به شکل کارآمدتری تسهیل نمایند. از زمان آغاز انقلاب کانتینر و در پی آن ظهور پدیده تبادل الکترونیکی اطلاعات⁴، تجارت بین المللی به طور روزافزونی به تراکنش های الکترونیکی وابسته شده به گونه ای که این امر زمینه ای را فراهم آورد تا اسناد واحدی از جمله قراردادهای تجاری، اعتبار نامه ها و نیز اسناد حمل و نقل چندوجهی واحد در تجارت بین الملل رایج شوند. این امر کمک کرد که کاربر حمل و نقل با قبول مسؤولیت حمل کالا از مبدأ به مقصد، از اسناد واحدی جهت حمل کالا از کشورهای مختلف استفاده نموده و در زمان کمتری با چالش کمتری کالا را به دست خریدار نهایی برساند .

مزایای حمل و نقل چندوجهی

³ Ferry

⁴ EDI

همان گونه که در تعاریف آمد حمل و نقل چندوجهی در تعریف کلی حمل کالا از نقطه مبدأ به نقطه مقصد توسط یک کاربر حمل و با پذیرش کلیه مسؤولیت های مربوط تحت یک قرارداد واحد با استفاده از دو یا چند رویه حمل کالا می باشد. این امر به خودی خود شرایط تجارت بین المللی را تسهیل بخشیده و مزایایی را در زنجیره کلی حمل به همراه دارد. در ذیل مزایای مربوط به حمل و نقل چندوجهی اشاره خواهد شد:

کاهش زمان و نقاط جابجایی کالا

حمل و نقل چندوجهی که توسط یک کاربر برنامه ریزی و هماهنگی می گردد، زمان اتلاف را به حداقل رسانده و خطرات آسیب به کالا، دزدی کالا و مفقود شدن کالا را در نقاط اتصال حمل و نقل را کاهش می دهد. واسطه اصلی حمل و نقل (فورواردر) از رویه های ارتباطی واحد خود در نقاط مختلف استفاده کرده و تمامی فعالیت ها در نقاط مختلف را خود و عوامل ایشان هماهنگ کرده و کار را پیش می برند همین امر سبب می شود که در طول مدت حمل وضعیت کالا در تمامی مبادی به لحظه تحت کنترل باشد و در کمترین زمان به نقطه بعد منتقل شود .

جابجایی سریعتر کالا از نقاط ترانزیت

حمل و نقل چندوجهی به دلیل سرعت عمل در جابجایی کالا و تبادل سریع اطلاعات زمان توقف ترانزیت را کاهش داده و فاصله بین نقطه تولید و نقطه مصرف کالا را کمتر می کند . حمل و نقل چندوجهی مسیر حمل از مبدأ تا مقصد را به صورت یک مسیر واحد تبدیل کرده و علی رغم فاصله های زیاد حمل، زنجیره حمل را با سرعت بیشتری تسهیل می نماید .

کاهش اسناد و تشریفات اداری

هر بخش از زنجیره حمل مستلزم مجموعه ای از اسناد و تشریفات اداری است که در مبادی مختلف گمرکات جزء لاینفک مراحل گمرکی است . حمل و نقل چند وجهی با ارائه اسناد و مدارک واحد و با ایجاد پیوند بین گمرکات مختلف و همچنین با واگذاری مسؤولیت حمل به یک کاربر حمل واحد این تشریفات و اسناد را به حداقل خود رسانده و سبب می شود که کالا با کمترین تشریفات و اسناد از یک نقطه به نقطه دیگر حمل گردد .

صرفه جویی در هزینه ها

مزایای فوق الذکر و کاهش زمان حمل و توقف کالا در نهایت به کاهش زمان و هزینه زنجیره حمل و کاهش بیمه حمل کالا منتج می شود. هزینه ای که در نهایت فورواردر اصلی باید آن را پرداخت نماید. خود این مزیت از بزرگترین و مهمترین مزایای حمل و نقل چندوجهی است که فورواردها در پی آن می باشند .

وجود یک واسطه حمل

در زنجیره حمل و نقل چندوجهی یکی از مهمترین مزایا این است که فروشنده فقط با یک واسطه حمل یا فورواردر در تمامی زمینه های حمل از جمله عملیات حمل کالا، شکایات مربوط به مفقودی یا خسارت بر کالا، تأخیر در حمل یا تحویل، اسناد حمل، تشریفات گمرکی، بیمه کالا و ... سر و کار دارد. این امر سبب شده است تا حمل و نقل چندوجهی از مرغوبیت قابل قبولی برخوردار باشد.

کاهش هزینه صادرات

به دلیل وجود یک واسطه و مزایای یادشده در ارتباط با کاهش هزینه های حمل و زمان حمل کالا در نهایت هزینه های صادرات کالا کاهش یافته و فرآیند صادرات را به صرفه تر می نماید . این مزیت در واقع از مزایای نهفته حمل و نقل چند وجهی است که در زنجیره حمل تأثیر خود را گذاشته و سبب شده است که صادرکنندگان تمایل بیشتری را در بهره برداری از آن نشان دهند .

اشکال حمل و نقل چندوجهی



همان گونه که پیش از این نیز اشاره شد از مزایا و شاخصه های اصلی حمل و نقل چندوجهی استفاده از ترکیبی از چند رویه حمل و نقل کالا است که ترکیبات این رویه ها متناسب با شرایط و زیرساخت های موجود تغییر می نماید . در ذیل نمونه های ترکیبات رویه های حمل و نقل چندوجهی آمده است:

خشکی - دریا - خشکی

استفاده از رویه های حمل از طریق خشکی و دریا از رایج ترین فعالیت های حمل به دلیل صرفه جویی در مقیاس حمل این دو رویه می باشد. با توجه به فراهم بودن شرایط حمل در دو مبدأ خشکی و دریا ترکیبی از این دو رویه مورد توجه واسطه های حمل می باشد. هنگامی که بحث حمل کالا از خشکی به میان می آید منظور هر یک از ریل یا جاده و یا ترکیبی از هر دو می باشد. بسیاری از کشورها از مزایای حمل و نقل ریلی و جاده بعنوان مزایای رقابتی استفاده می نمایند . در این نوع ترکیب حمل و نقل چندوجهی خشکی - دریا - خشکی یک کانتینر خالی از محوطه های یک خط کشتیرانی به انبار کالای یک صادرکننده ارسال می گردد. سپس کانتینر پر بر روی کامیون قرار گرفته و به بندر مبدأ جهت حمل دریایی فرستاده می شود. پس از بارگیری در کشتی به بندر کشور مقصد (یا کشور ترانزیت) ارسال می گردد . این کانتینر از طریق کامیون به ایستگاه ریل راه آهن ارسال می گردد و از آن جا توسط واگن به ایستگاه راه آهن مقصد ارسال و از آن جا از طریق کامیون از راه آهن تحویل و به انبار خریدار (سفارش دهنده) نهایی فرستاده می شود.



در این میان نیز می تواند ارتباطات دیگری از طریق خشکی و یا حمل و نقل رودخانه ای نیز فراهم باشد. در این میان چنانچه کالا LCL باشد و یا به عبارت دیگر کمتر از ظرفیت کل کانتینر باشد و چندین کالای مربوط به صاحبان مختلف در یک کانتینر باشند این کانتینر به انبار CFS ارسال و در آنجا با کالاهای مقاصد مشابه جمع آوری و در یک کانتینر FCL قرار گرفته و ارسال می گردد. همان طور که پیش از این اشاره شد این ترکیب رایج ترین ترکیب حمل و نقل چندوجهی است که به واسطه صرفه جویی مقیاس از مرغوبیت خاصی برخوردار است.

جاده - هوا - جاده

حمل کالا از مبدأ به مقصد با ترکیب حمل با کامیون و سپس تحویل به هواپیما نیز از ترکیبات رایج حمل و نقل چندوجهی است . بدون شک اولین وسیله ارتباطی به فرودگاهها به دلیل شرایط ویژه فرودگاهها جاده است . حتی اگر رویه های دیگری از حمل نیز قرار است با خط هوایی ترکیب شود رویه واسطه این دو جاده خواهد بود . جاده اولین و معمولترین رویه متصل به فرودگاه است و در ترکیبات حمل هوایی از اولویت اولیه برخوردار است . فارغ از این موضوع، امروزه حمل و نقل جاده ای به صورت روزافزونی از رویه های رایج به ویژه در ایالات متحده و اروپا تبدیل شده است. از این رویه نه تنها در ارتباط با حمل هوایی بلکه برای حمل و نقل برون مرزی نیز از رویه های بسیار کارآمد به حساب می آید .



بسیاری از خطوط هوایی ترمینال های جاده ای مورد نیاز خود را در اروپا برپا کرده اند تا از آن بعنوان نقاط اصلی توزیع و تأمین کالا استفاده نمایند . بسیاری از خطوط هوایی خود خدمات جاده ای ارائه می نمایند. آنها معمولاً این خدمات را در مسیرهایی که اجازه فرود هوایی ندارند و یا ارائه خدمات هوایی مقرون به صرفه نیست ارائه می نمایند.

دریایی - هوایی - دریایی

این ترکیب حمل و نقل بواسطه سرعت حمل هوایی و صرفه اقتصادی حمل و نقل دریایی در سنوات اخیر از مرغوبیت خاصی برخوردار شده است به ویژه در مسیرهای دور از جمله مسیر آسیای دور و اروپا. صرفه اقتصادی و سرعت این رویه حمل به گونه ای است که برای تعدادی از کالاهای باارزش از جمله قطعات الکترونیکی، کالاهای الکتریکی، تجهیزات و قطعات کامپیوتری و عکسبرداری و نیز کالاهای فصلی از جمله لباس های مد روز و اسباب بازی ها مورد استفاده قرار می گیرد. عملیات حمل و نقل چندوجهی زمانی بیشترین کاربرد را دارد که مسیر مجموعه دریا و خشکی در فاصله های زیاد را در خود جای دهد و در آن زمان ترانزیت نیز از اهمیت خاصی برخوردار باشد.

ریل - جاده - رودخانه - دریا

این ترکیب از حمل و نقل چندوجهی زمانی بکار می رود که کالا باید از طریق دریا از یک کشور به کشور دیگر ارسال گردد و در آن نیز یک یا چند رویه حمل کشورهای مبدأ یا مقصد از جمله ریل، جاده، رودخانه و ... درگیر باشد. معمولاً در چنین ترکیبی گاهاً لازم است کالا از یک انبار کالا در خشکی در کشور مبدأ به یک انبار کالا در کشور مقصد با بهره گیری از رویه های مختلف ارسال گردد.

مینی بریج⁵

در این ترکیب یک واسطه تحت یک بارنامه واحد، کالا (کانتینر) را با کشتی از یک بندر در یک کشور به بندر دیگر در کشور دیگر حمل و سپس از طریق ریل به یک بندر دیگر در شهری دیگر در همان کشور دوم ارسال و تحویل انبار راه آهن بندر دوم نماید. این روش در مسیرهای بخصوصی مورد استفاده قرار می گیرد.

لندبریج ها⁶

در این ترکیب محموله های کانتینری در بخشی از مسیر دریایی - خشکی و یا دریایی - خشکی - دریایی لزوماً در مسیر خشکی به عنوان بخشی از زنجیره حمل جابجا خواهند شد. در این ترکیب خط کشتیرانی که بارنامه کلی را صادر می نماید تنها نرخ ثابت (هزینه ثابت) حمل و نقل ریلی را پرداخت خواهد نمود. این نوع حمل و نقل در برخی از مسیرها در حال بهره برداری است که از جمله آن می توان به مسیر خاورمیانه یا اروپا به آسیای دور از طریق لندبریج سبیری، همچنین مسیر بین اروپا و آسیای دور از طریق سواحل اقیانوس های آرام و اطلس در ایالات متحده که از درون ایالات متحده عبور خواهند نمود.



رویه رو-رو⁷

این رویه مجموعه ای از روش های حمل (از جمله دریا و خشکی) را در برگرفته و بیشتر زمانی مورد استفاده قرار می گیرد که محموله ها چرخدار بوده (مانند اتوموبیل) و با استفاده از چرخ های خود وارد کشتی شده و از طریق خشکی به انبار وارد کننده نهایی ارسال می گردند. نگله های سنگین و نیز محموله های عظیم الجثه نیز معمولاً با همین روش حمل می شوند.

رویه لش⁸

⁵ Mini-Bridge

⁶ Land-Bridge

⁷ RO-RO

در این رویه کشتی محموله کالای درون بارج (دوبه) را به همراه دوبه مربوطه حمل می نماید. این رویه حمل ترکیبی از حمل و نقل دریایی و رودخانه ای است .

رویه پیگی بک^۹



این سیستم ترکیبی از حمل و نقل جاده و ریل می باشد. این روش در کشورهای آمریکای لاتین و اروپا از مرغوبیت خاصی برخوردار شده است چرا که این روش مجموعه ای از سرعت عمل و قابلیت اعتماد حمل و نقل ریلی را با انعطاف پذیری و قابلیت حمل و نقل جاده تلفیق نموده است . در این رویه کالا بر روی کفی تریلی بارگیری شده و به ایستگاه راه آهن ارسال می گردد. در ایستگاه راه آهن کفی تریلی به همراه محموله بار روی آن بر روی واگن روباز قطار بارگیری شده و اسب از کفی و تریلی جدا می گردد یعنی کفی به همراه بار بر روی واگن بارگیری و مهار می گردد. در ایستگاه مقصد مجدداً اسب ها به کفی های تریلی متصل و بار را به انبار سفارش دهنده کالا ارسال می نمایند. در این سیستم با تلفیق دو رویه جاده و ریل سرعت عمل هر یک بالاتر رفته و در نتیجه زنجیره کارآمدتری را به وجود می آورند .

رویه قطار دریایی^{۱۰}

این رویه نیز یک نوآوری در زنجیره حمل و نقل چندوجهی است که در آن قطار و حمل و نقل ریلی با حمل و نقل دریایی ترکیب می گردد. این رویه برای اولین بار در ایالات متحده مورد استفاده قرار گرفت. این رویه به رویه رو-رو شبیه است با این تفاوت که بجای ماشین و وسائط نقلیه چرخدار، قطار وارد کشتی می گردد و در حمل و نقل دریایی مشارکت می نماید. در این سیستم، کشتی ها معمولاً ساختمان ویژه ای دارند. این نوع کشتی ها معمولاً بلند و باریک هستند و شامل یک عرشه اصلی در سراسر کشتی است. با ریل های تعبیه شده که امکان بارگیری قطار را فراهم ساخته است . این گونه کشتی ها سرعت عمل بالایی را در تخلیه و بارگیری قطار نسبت به کشتی های جنرال کارگو دارند چرا که در این کشتی ها لزومی ندارد که واگن های قطار را از یکدیگر جدا کرد .

چالش های حمل و نقل چندوجهی

نظر به این که در زنجیره حمل و نقل چندوجهی که خود به نوعی بخشی از حمل و نقل بین المللی است بخش های مختلف حمل و نقل در زنجیره در گیرند و هر بخش فعالیت های مربوط به انتقال، انبار و جابجایی کالا را چه در مبادی اولیه، چه در طول مسیر و چه در مقصد نهایی را به انجام می رساند، این امر به ناچار چالش ها و مشکلاتی را در پی خواهد داشت که عمده آنها به شرح ذیل می باشد:

مسئولیت های حقوقی ذینفعان

در زنجیره حمل و نقل بین المللی که روز به روز رواج بیشتری پیدا می کند، همواره واسطه های بیشتری را در رویه های مختلف حمل و نقل به خود جذب می نماید که این امر سبب پیچیدگی روزافزون زنجیره گردید که خود بخود منجر شده است که شفافیت خاصی در تفکیک وظایف و مسئولیت ها وجود نداشته باشند یا به عبارت دیگر ایجاد این شفافیت و تفکیک وظایف به سادگی صورت نپذیرد. البته این شکل با طرح موضوع یک واسطه و یک قرارداد تا حدودی بهبود پیدا کرده است ولی با توجه به هماهنگی و حمل و نقل در سراسر مسیر با بهره گیری از رویه های مختلف همچنان این مشکل به قوت خود باقیست.

⁸ Lighter Aboard Ship (LASH)



بالابودن هزینه های حمل و نقل با توجه به کمبود بار برگشتی

در بسیاری از مسیرها بهره گیری از رویه حمل و نقل چندوجهی چندان مقرون به صرفه نیست چرا که در بسیاری از مسیرها به دلیل نبود بار برگشتی شرکت های حمل و نقل هزینه های مضاعفی را دریافت می نمایند که این امر سبب شده است که تمایل به بهره برداری از این رویه در برخی مکان ها کمتر باشد.

تنوع فرهنگی، زبان و قوانین ملی

با توجه به تنوع فرهنگی و زبان کشورهای مبدأ، کشور ترانزیت و کشور مقصد در بسیاری از مواقع تبادل صحیح اطلاعات بدرستی صورت نمی گیرد و این امر سبب تأخیر در تحویل به موقع کالا می گردد. همچنین وجود رویه های گمرکی و تجاری مختلف در کشورهای مختلف ناخواسته سبب ناهماهنگی بین مبادی مختلف، تأخیر در عملیات و در نهایت افزایش هزینه های مربوطه می گردد.

قانون بین المللی حاکم بر این رویه

از آن جایی که امروزه حمل و نقل بین المللی بر مبنای تحویل در درب انبار خریدار تحت یک قرارداد و توسط یک واسطه که کلیه مسؤولیت های حقوقی و قراردادی محموله را بعهده دارد انجام می پذیرد، قوانین حقوقی حاکم بر این رویه حمل چندان کارآمد نمی باشد. به عبارت دیگر باید گفت هیچ نظام حقوقی واحدی جهت مدیریت حمل و نقل چندوجهی و پاسخگویی به مفقود شدن یا خسارت کالا و یا تأخیر در تحویل به موقع آن وجود ندارد. تنها قانون موجود در ساختار حمل و نقل بین المللی شامل مجموعه پیچیده ای از کنوانسیون های بین المللی است که جهت نظام مند نمودن رویه های مختلف حمل، موافقتنامه های منطقه ای، قوانین ملی و شرایط قراردادی استاندارد تهیه شده اند. در نتیجه نوع مسؤولیت و میزان آن از یک قرارداد به قرارداد دیگر و از یک نقطه به نقطه دیگر متفاوت بوده و قابل پیش بینی نمی باشد.

عدم وجود زیرساخت های لازم

با توجه به جهانی شدن تجارت و به تبع آن حمل و نقل کالا، انتقال کالا از یک نقطه به نقطه دیگری از جهان از طریق حمل با کانتینر روز به روز رواج پیدا کرد. این امر در تمامی نقاط جهان به یک میزان مورد استقبال قرار نگرفت ولی بسیاری از کشورها به ناچار تن به این تحول دادند. بسیاری از کشورهای در حال توسعه در بدو امر انقلاب کانتینر را تحولی هزینه ساز و پردغدغه تلقی کردند. با مرور زمان نگرش ها تغییر نمود و حمل کالا با کانتینر با توجه به مزایای زیاد آن مورد توجه ویژه قرار گرفت ولی همچنان هزینه های سرمایه گذاری اولیه آن بالا می باشد و این امر در بسیاری از کشورها یک عامل بازدارنده به حساب می آید. از سوی دیگر عملیات کانتینری مستلزم نیروی انسانی متخصص و کارآمد می باشد که این سرمایه همچنان در بسیاری از کشورهای در حال توسعه و یا کمتر توسعه یافته کمیاب می باشد. علاوه بر این حمل و نقل کانتینری مستلزم بنادری مجهز، راه آهن و جاده کارآمد و پویا، قوانین جامع و مقررات کارگری مدون می باشد که عموماً چنین ساختارهایی در تعداد زیادی از کشورهای در حال توسعه فراهم نمی باشد.

ساختار تبادل اطلاعات

مانند انقلاب کانتینر در چند دهه اخیر، تکنولوژی تبادل اطلاعات و برقراری ارتباطات¹¹ امروزه رویه های تجاری و حمل و نقل بین المللی را به صورت بسیار گسترده ای تغییر داده است. ابزارهای الکترونیکی برقراری ارتباطات و تبادل اطلاعات امروزه به کمک تجارت آمده و در متن قراردادهای نیز وارد شده

¹¹ ICT

است تا از این طریق بتوان در طول مدت سفر کالا به لحظه از وضعیت کالا در هر نقطه از مسیر مطلع شد. حمل کنندگان کالا و نیز تجار امروز از این ابزار به شکل بسیار کارآمدی در درون خود و نیز بین خود و دیگر متعاملین بهره می برند. متأسفانه بسیاری از کشورهای در حال توسعه در این زمینه نیز عقب هستند چرا که این تکنولوژی ها مستلزم سرمایه گذاری قابل ملاحظه ای بر تجهیزات، قوانین و مقررات ملی، نیروی انسانی کارآمد و ایجاد مراکز مربوطه می باشد.

امنیت و ایمنی کالا



در حمل و نقل بین المللی، خرابکاری، دزدی، خسارت، سوانح و ... نه تنها هزینه های مستقیم را بالا برده بلکه مزیت های رقابتی در تجارت را کاهش می دهد. خطرات ایمنی و امنیتی در چنین مسیرهای تجاری بسیار بالاست به ویژه در بنادر که نقاط تلاقی چند رویه مختلف حمل با ویژگی های خاص خود می باشد. این عوامل به همراه ساختار حقوقی ضعیف در کنترل چنین خطراتی عوامل عمده بازدارنده حمل و نقل چندوجهی می باشند که در آن انتظار می رود یک واسطه حمل از نقطه آغازین انتقال کالا تا مقصد نهایی تمامی مسؤولیت های حقوقی کار را بعهده بگیرد.

سایر چالش ها

چالش های متعدد دیگری نیز وجود دارد که به صورت خلاصه و فهرست وار به شرح ذیل قابل ذکر می باشند:

- زمان زیاد ماندگاری کالا و کانتینر چه در بنادر و چه در مرز خشکی کشورها (در نتیجه ارزیابی های گمرکی)، تبادل با تأخیر و کند اسناد، تأخیر ناشی از تغییر رویه های حمل، تأخیرات عملیاتی و...
- ترافیک در مبادی منتهی به بنادر در نتیجه ترافیک عملیاتی کالا در بنادر مانند جابجایی کانتینر، استریپ، استافینگ، ارزیابی گمرکی و...
- اتصالات ضعیف ریل و جاده به بنادر که در نهایت منجر به جابجایی های غیرضروری کالا در بنادر می گردد.
- عدم هماهنگی بین ریل و جاده در هنگام تخلیه/بارگیری کالا در بنادر
- موانع قانونی و حقوقی در مرزها و پسرانه ها جهت جریان آزاد کامیون ها و کالاها
- رویه های پر هزینه و ناکارآمد انتقال و جابجایی کانتینر و یا کالا بین ایستگاههای راه آهن
- نبود یک سند واحد برای حمل و نقل کالا به صورت حمل و نقل از مبدأ اولیه به مقصد نهایی که چند رویه حمل را در خود جای دهد .
- عدم وجود یک نظام تعرفه ای مناسب در حمل و نقل ریلی که سبب شده است که رغبت به دیگر رویه های ناکارآمدتر به عنوان جایگزین بیشتر گردد.

نتیجه گیری

در این مقاله ضمن ارائه تعریف از حمل و نقل چندوجهی، نمونه هایی از ترکیبات چندین روش در حمل و نقل چندوجهی نیز ذکر گردید که موارد ذکر شده تنها نمونه هایی از آن بود که در عمل بسیاری ترکیبات دیگر و کارآمدتر نیز بسته به مسیر حمل و نقل، نقاط انتقال کالا و فراهم بودن زیرساخت ها وجود دارد. امروزه زیرساخت های جدیدی نیز تهیه و جهت تسهیل فرآیند حمل کالا به مورد بهره برداری قرار گرفته است که از جمله آن پل اُرساند^{۱۲} بین دانمارک و سوئد یا کانال بین فرانسه و انگلیس.

¹² Oresund Bridge

البته در زنجیره حمل و نقل چندوجهی مشکلات متعددی نیز وجود دارد که از جمله آنها نبودن ساختار حقوقی مناسب، کمبود زیرساخت های کارآمد، ساختار ضعیف تبادل اطلاعات، خطرات خسارت و دزدی کالا و نیز هزینه های مربوط به حمل و نقل ترکیبی است که لازم است جامعه جهانی راهکارهای کارآمدتری را برای برطرف کردن آنها فراهم آورد.