



بررسی مزایای حمل و نقل چند وجهی انتقال کالا در ایران

اسداله میراثی^۱، محمدامین آسودار^۲، عباس عبدشاهی^۳

چکیده

منظور از حمل و نقل چند وجهی انتقال کالا از کشوری به کشور دیگر حداقل با دو شیوه حمل و تحت قرارداد و مسئولیت واحد می‌باشد. شبکه‌های حمل و نقل وظیفه رساندن کالا و خدمات نهایی و نیز نهاده‌های مورد نیاز تولید از مبادی عرضه به مصرف‌کنندگان و تقاضاکنندگان را بر عهده دارد و جمله اجزای نظام پشتیبانی بازرگانی هستند. پیشرفتهای علمی و فنی که در چند دهه اخیر در زمینه حمل و نقل صورت گرفته باعث گردیده تا حجم مبادلات تجاری بین کشورها روز به روز افزایش یابد. در این میان کشورهایی که از این گونه پیشرفت‌ها بیشترین استفاده را برده‌اند، توانسته‌اند به یک توسعه پایدار ناآید و بالعکس کشورهایی که از داشتن شبکه کارآمد حمل و نقل محروم مانده‌اند از اقتصاد پویایی برخوردار نیستند، چرا که فقدان شبکه حمل و نقل کارآمد باعث می‌شود کالاها و خدمات مازاد بر مصرف یک منطقه قابل عرضه به سایر نقاطی که نیازمند چنین کالاهایی هستند، نباشند.

موقعیت جغرافیایی و استراتژیک جمهوری اسلامی ایران برای قرار گرفتن در مسیر حمل و نقل چندوجهی کم‌نظیر است و امنیت مسیر ایران برای عبور کالا بر این اهمیت می‌افزاید. ولی مشکلات مدیریتی، مقرراتی و کمبود امکانات مانع بهره‌برداری مناسب از این مزیت گردیده است. از مزایای حمل ترکیبی ایجاد هماهنگی، سرعت، نظم و کاهش هزینه حمل می‌باشد. از طرفی صاحبان کالا در صورت بروز خسارت می‌توانند علیه متصدی حمل چندوجهی اقامه دعوی نموده و از مراجعه به موسسات حمل‌کننده مختلف، اجتناب نمایند. از ویژگی‌های اسناد حمل چند وجهی امکان صدور آن به صورت قابل انتقال یا غیر قابل انتقال حسب درخواست فرستنده است. علی‌رغم کوشش‌هایی که در چند سال اخیر برای عبور روان کالا از کشور به عمل آمده ولی اقداماتی در زمینه‌های مختلف باید به عمل آید تا ایران چهره یک کشور ترانزیتی موفق را پیدا کند. برای جلب و حضور بخش خصوصی در امر کشتیرانی و بنادر حمایت دولت از اساسی‌ترین کارهاست تا این بخش بتواند با قدرت و پشت گرمی بسیار در این ورطه قدم بگذارد. سوابق تاریخی و تجربیات نشان می‌دهد که از دیرباز در ایران این روند از یک پویایی و استحکام برخوردار بوده است.

کلمات کلیدی: حمل و نقل، بنادر، چند وجهی

مقدمه

asadmirasi@yahoo.com دانشجوی کارشناسی ارشد مکانیزاسیون دانشگاه کشاورزی و منابع طبیعی رامین خوزستان^۱،

دانشیار گروه مکانیزاسیون ماشین‌های کشاورزی دانشگاه کشاورزی و منابع طبیعی رامین خوزستان^۲

استادیار گروه اقتصاد کشاورزی دانشگاه کشاورزی و منابع طبیعی رامین خوزستان^۳

فاصله مکانی میان ارسال کننده و دریافت دارنده کالا موجب شده تا کالاهای موضوع معاملات تجاری را در جریان حمل و نقل قرار می دهد و ارسال کننده، دریافت دارنده، متصدیان حمل و نقل و حتی شرکت های بیمه را به نحو اجتناب ناپذیری درگیر موضوعات و مسائل پیچیده حقوقی حمل و نقل گردانده و از همین رو است که حقوق حمل و نقل اعم از حمل و نقل دریایی، هوایی و زمینی، به عنوان یکی از ابعاد مهم و قابل توجه حقوقی در حوزه معاملات تجاری به شمار می آید.

تعریف حمل و نقل

"حمل و نقل" انتقال اشخاص و کالاها از نقطه ای به نقطه دیگر است. صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و انتقال اشخاص و کالاها می پردازد بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می دهد که به صنعت حمل و نقل شهرت یافته است. این صنعت سه بخش اساسی دارد: 1- تجهیزات ساختاری که مشتمل است بر شبکه های حمل و نقل (مانند جاده ها، خطوط راه آهن و...) و ترمینال ها (مانند بنادر، فرودگاه ها) 2- وسایل حمل و نقل مانند کامیونها، هواپیماها 3- عملکرد یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل بر اساس آن در شبکه های حمل و نقل حرکت می کنند مانند ضوابط قانونی و آیین نامه ها حمل و نقل.

انواع حمل و نقل

حمل و نقل هوایی، ریلی، جاده ای و دریایی انواع ساده حملند. چنانچه حمل و نقل توسط ترکیبی از انواع مذکور صورت گیرد، حمل و نقل چند کیفیتی یا مرکب⁴ نامیده می شود. حمل و نقل مرکب گاه توسط شخص واحد صورت می گیرد که تجهیزات مختلف حمل و نقل را در اختیار دارد و گاه توسط چند شخص یا موسسه که با یکدیگر تلفیق شده اند. در مواردی نیز واسطه ها مانند فورواردرها⁵ یا عامل حمل و نقل مرکب⁶ هستند. در عرف تجاری اصطلاح حمل سراسری⁷ معرف یک شیوه مستقل حمل و نقل نیست بلکه ناظر بر مواردی است که حمل و نقل، اعم از آنکه ساده یا مرکب باشد، توسط بیش از یک شرکت یا موسسه حمل و نقل صورت می گیرد.

اهمیت ترانزیتی ایران

جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می تواند از این مزایای در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می شود. در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی می توان گفت ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می شود و درعین حال نیز ایران به نوبه خود می تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) ایفای نقش نماید. از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر دراختیارداشتن منابع و ثروتهای ملی خدادادی می تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه موثر باشد. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.

⁴ Combined/Multimodal Transport

⁵ Forwarding Agent

⁶ Shipping Agent

⁷ Through Transport

برخی از مشکلات بر سر راه سیستم های حمل و نقل

- 1) بخش خصوصی برای سرمایه گذاری نیازمند برنامه ریزی دراز مدت میباشد و با واگذاری فعالیتهای و انعقاد قرار دادها و پیمانها بصورت یکساله صرفه اقتصادی برای سرمایه گذاری ندارد فلذا بخش خصوصی حاضر به سرمایه گذاری نیست.
- 2) اصولاً در کشورهای مرفعی مالکیت خودروها در اختیار شرکتهای حمل و نقل میباشد و رانندگان به استخدام شرکتهای مذکور درمیآیند و بعضاً سهام آنها را در اختیار دارند. در ایران ناوگان حمل و نقل در مالکیت رانندگان بوده و شرکتهای حمل و نقل نمی توانند در فعالیتهای خود به اندازه کافی ابتکار عمل داشته باشند. لذا به جای اینکه مدیران شرکتهای حمل و نقل با بینش و آیندهنگری و با هماهنگی با سیاستهای کلی کشور ناوگان حمل و نقل را اداره نمایند، این رانندگان هستند که به نظام حمل و نقل کشور جهت میدهند.
- 3) با نو شدن ناوگان امکان افزایش کارکرد ناوگان و اشتغال مستقیم ۳ نفر به ازای هر کامیون نیز فراهم گردیده و نگرانی از بابت بیکاری رانندگان نیز وجود نخواهد داشت.
- 4) رقابت بخش دولتی با بخش غیردولتی حضور شرکتهای دولتی رقیب بخش خصوصی در حمل بار از طریق جاده، کشتیرانی و هوایی منجر به تنگ شدن عرصه بر شرکتهای خصوصی شده است. از سوی دیگر حضور شرکت های به ظاهر خصوصی که به انحاء مختلف از طریق دستگاههای دولتی حمایت می شوند نیز مانع مهمی برای بخش خصوصی محسوب می شود.
- 5) دلیل اساسی عدم رشد سیستم های حمل و نقل بار ایران را باید در، پرداختهای رشوه و پورسانت دید و باید گفت که حتی شرکتهای دولتی هم به این امر روی آورده اند و پرداخت پورسانت جزء اصلی کار شده است. برای مثال با کارکنان خود قرارداد یکساله با مبلغ حداقل حقوق می بندند و 10 یا 30 درصد از سود هر بار را هم به عنوان پورسانت به آنها می دهند.

تاریخچه و اهمیت حمل و نقل جادهای

حمل و نقل با جابجایی انسان و کالاها از نقطه ای به نقطه ای دیگر آغاز و از جمله خصائص ذاتی و کهن و ماندگار انسان هاست، به همین جهت آشنایی انسان با پدیده حمل و نقل به زمان های باستانی بر می گردد و باستانی ترین طریقه تجارت عبارت از مبادله کالا با کالائی دیگر بوده که ضرورتاً نیازمند حمل و نقل و جابجائی اجناس می باشد. مسائل نظامی نیز در نوع خود ضرورت های دیگری بوده اند که در شرایط زمانی و مکانی ویژه ای فعالیت حمل و نقل را توسعه داده اند. هیچ دولت و سازمان سیاسی بدون حمل و نقل و ارتباطات نمی تواند موجودیت خود را تثبیت نماید زیرا اداره تشکیلات داخلی و نشر اصول و قوانین مملکتی و جابه جائی نیروی نظامی و امنیتی در همه حال نیازمند برخورداری از یک سیستم اطمینان بخش حمل و نقل و ارتباطات می باشد.

اهمیت حمل و نقل ریلی

امکان ارتقاء سرعت در ترابری مسافری و رقابت با حمل و نقل جاده ای و هوایی، بالا بودن نسبی سرمایه گذاری اولیه و دیر بازگشت شدن آن در مقایسه با جاده قابلیت برنامه ریزی و استمرار خدمات در شرایط مختلف منجمله شرایط بحرانی، استهلاک بسیار کمتر شبکه و ناوگان (کمتر از نصف استهلاک ترابری جاده ای) اشغال کمتر زمین (در مقایسه با حمل و نقل جاده ای) عوارض کمتر زیست محیطی و سازگاری با اهداف توسعه پایدار مصرف بسیار کمتر انرژی در حمل بار نسبت به جاده (حدود یک ششم)، امکان استفاده از سوخته های غیر فسیلی، مناسب برای جابجایی انبوه بار و مسافر، رفاه و امنیت بالاتر مسافران و جاذبه برای آنها حجم بالای ترابری در بسیاری از محورهای برون شهری و حومه سهم پایین حمل و نقل ریلی از ترابری کشور و فاصله زیاد با سهم مطلوب از دیدگاه ملی، اندک بودن طول شبکه راه آهن ایران نسبت به جمعیت و وسعت کشور بالا بودن نرخ سوانح و تصادفات جاده ای در کشور، بالا بودن شاخص مصرف انرژی در بخش حمل و نقل جاده ای، استهلاک بالای شبکه و ناوگان در بخش جاده ای در مقایسه با بخش ریلی، افزایش شدید تقاضای حمل

و نقل بویژه با رشد اقتصادی مورد انتظار، وجود توانمندی بالا برای احداث راه آهن در کشور حدود 1000 کیلومتر در سال و ایمنی بسیار بالا نسبت به جاده (بین 15 تا 24 برابر) است.

راه آهن بدلیل مزایای فوق الذکر از بین سیستم های مختلف حمل و نقل از قبیل قابلیت اعتماد بیشتر، داشتن هزینه مناسب، آلودگی کمتر محیط زیست، مصرف سوخت کمتر و ... برخوردار و اهمیت ویژه ای در رشد و توسعه کشورها دارد. مزایای حمل و نقل کانتینری مانند کاهش زمان توقف وسائط نقلیه، صرفه جویی در هزینه های بسته بندی و انبار، کاهش هزینه های تخلیه و بارگیری، کاهش صدمات وارده به کالا، کاهش زمان حمل و ... باعث شده است که امر وزه کشورهای پیشرفته بیش از ۶۰ درصد کالاهای خود را با کانتینر حمل می نمایند. اما از طرف دیگر توان حمل راه آهن ایران در حمل کانتینر ۴۰ درصد پایین تر از سایر کشورهاست.

نتایج و بحث

وزارت راه و شهرسازی به عنوان متولی اصلی صنعت حمل و نقل کشور، نیازمند استفاده از بخش وسیعی از خدمات مهندسی در زمینه طراحی، ساخت، نگهداری و بهره برداری از اجزاء سیستم حمل و نقل می باشد. از این رو ضروری است که دانش فنی مورد نیاز بطور مستمر در اختیار مدیران و کارشناسان مربوطه قرار گرفته تا نیازهای مطالعاتی و تحقیقاتی آنها مرتفع گردد. معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری درصدد است ضمن شناسایی نیازهای اساسی بخشهای مختلف وزارت متبوع و انجام تحقیقات علمی کاربردی در زمینه مسائل فنی حمل و نقل و همچنین استفاده از آخرین دستاوردها و انجام مبادلات علمی با مجامع و سازمانهای علمی و تخصصی ذیربط، به رفع این نیازها پردازد. در همین راستا این معاونت برآن است تا با تهیه و تدوین مجموعه گزارش های تخصصی، دانش فنی مورد نیاز را به شکلی مناسب در اختیار بخشهای مختلف وزارت متبوع و سایر متخصصان قرار دهد.

امروزه بخش حمل و نقل، نقش مهمی هم در توسعه اقتصادی و هم در تعادل زیست محیطی جهان ایفا می کند. رویکرد جامع چندوجهی سیستم حمل و نقل، گامی مهم به سوی جابجایی پایدار علاوه بر پیشرفت های فنی مختلف در زمینه وسایل نقلیه پاک تر و باصرفه تر از لحاظ مصرف انرژی است. این گزارش دیدگاهی راجع به اکنون کجا هستیم ارایه می دهد و در پی ارزیابی اینکه چگونه به اینجا رسیده ایم، می باشد. در بعضی مواقع، این کار امکان دسترسی به دیدگاه های ما برای تصمیم گیران آینده را در راستای تحقق حمل و نقل پایدار فراهم می کند. اعتقاد بر این است که توصیه های ارایه شده، مبنایی برای در نظر گرفتن موضوع های اصلی در هر کشور فراهم آورند.

جنبه های فرهنگی و اقتصادی توسعه حمل و نقل

امروزه، مفهوم " توسعه پایدار " برای بیان ضرورت هدایت آینده زمین و بشریت در سطح جهان به کار می رود. بخش حمل و نقل، نقش مهمی هم در توسعه اقتصادی و هم در تعادل زیست محیطی جهان ایفا می کند. رویکرد جامع " چندوجهی " سیستم حمل و نقل، گامی مهم به سوی " جابجایی پایدار علاوه بر پیشرفت های فنی مختلف در زمینه وسایل نقلیه پاک تر و باصرفه تر از لحاظ مصرف انرژی است. راههای دستیابی به یکپارچگی بهتر شیوه های مدهای مختلف حمل و نقل ارایه گردیده و در پیوست ها، مثال هایی از کشورهایی که این روش ها در آنها با موفقیت اعمال شده، آمده است. قبل از هر چیز، ضروری است موارد زیر مورد توجه قرار گیرند:

الف) توسعه فرهنگی آتی در حمل و نقل

ب) نقش بخش حمل و نقل در توسعه اقتصادی

سهم هر شیوه در زیر ساخت های حمل و نقل

بر اساس اطلاعات موجود، تراکم شبکه در کشورهای مختلف تا میزان ۱۰۰ درصد متغیر است. این وضعیت بیانگر شرایط بسیار متفاوتی برای توسعه سیستم های حمل و نقل است: مثلاً در ژاپن حدود ۱۰۰۰ است. تراکم بیشتر در شبکه جاده ای می تواند به نفع حمل و نقل جاده ای باشد به عنوان مثال، درصد شبکه جاده ای در کل طول شبکه حمل و نقل در روسیه ۶۷ درصد، در آلمان ۸۰ درصد و در فرانسه ۹۵ درصد است. به طور کلی، تراکم شبکه جاده ای به میزان چشمگیری بالاتر از تراکم شبکه سایر شیوه ها می باشد. این موضوع باعث تقویت سهم حمل و نقل جاده ای به خاطر توانایی بیشتر در توزیع سراسری کالا و مسافر می شود. این مزیت ذاتی سیستم با توجه به نیاز سایر شیوه ها به پشتیبانی زیرساخت های حمل و نقل جاده ای تشدید می شود. پیش بینی سهم مدهای حمل و نقل بر اساس داده های مربوط به زیر ساخت، محدود به کمبود اطلاعات پیرامون کاربری ظرفیت سیستم می شود. چنین می توان نتیجه گرفت که با توجه به حجم و عملکرد حمل و نقل بار و مسافر، تفاوت های چشمگیری در سهم شیوه های حمل و نقل میان کشورهای مختلف وجود دارد. به طور کلی، تراکم شبکه موجود بر تفکیک سفر هم در حمل و نقل بار و هم در حمل و نقل مسافر تأثیرگذار است، همان طور که حمل و نقل جاده ای غالباً از نظر حجم حمل و نقل، شیوه مد اصلی است. ولی وجود برخی استثناها مانند روسیه که حمل و نقل ریلی ۳۵ درصد در مقابل ۲۵ درصد حمل و نقل جاده ای، (اتریش) حمل و نقل ریلی ۴۵ درصد در مقابل ۲۳ درصد حمل و نقل جاده ای نشان می دهند که عوامل دیگری نیز می توانند مؤثرتر از تراکم شبکه باشد.

حمل و نقل بار در ژاپن

در بازار حمل و نقل بار در ژاپن، سهم حمل و نقل ساحلی در طول سالیان متمادی نسبتاً ثابت بوده، در حالی که سهم حمل و نقل ریلی بار با حمل و نقل جاده ای جایگزین شده است. این واقعیت را می توان به صورت زیر توضیح داد. اولاً، ژاپن کشوری مجمع الجزایری است و دارای خطوط ساحلی مناسب برای بنادر ویژه حمل و نقل کالا است. در حقیقت، ژاپن دارای بیش از یکصد بندر مهم ملی است. به علاوه، توپوگرافی کاملاً کوهستانی آن منجر به استقرار شهرهای بزرگ در امتداد ساحل شده است. این موضوع، یک مزیت جغرافیایی برای حمل و نقل ساحلی ایجاد می کند. ثانیاً، از آنجا که ژاپن از منابع طبیعی اندکی مانند نفت، سنگ آهن، ذغال سنگ و غیره برخوردار می باشد، ناچار به واردات آنها از خارج است. بنابراین راهبرد توسعه ساحلی از یک سابقه تاریخی، به خصوص برای صنایع سنگین برخوردار است و این موضوع به حمل و نقل ساحلی یک مزیت جغرافیایی - اقتصادی می بخشد.

این نسبت ها صرفاً بعد از آن قابل افزایش خواهد بود که ساختار بخش حمل و نقل جاده ای اصلاح شود و قوانین و مقررات حاکم بر این بخش در جهت افزایش میزان بهره وری مورد بازنگری قرار گیرد. ولی رستمی، مدیرکل دفتر حقوقی و تدوین مقررات سازمان حمل و نقل و پایانه ها در این مورد می گوید. ترانزیت کالا در ایران از ناحیه قوانین کهنه، قانون های ضدونقیض و نبود قانون، ضربه پذیر شده است. مثلاً قانون ترانزیت یا عبور کالای خارجی از قلمرو ایران به دلیل آنکه شتابزده تصویب شد تعارض آشکار با قانون گمرک دارد. از طرفی همین شتابزدگی موجب گردید قانون ترانزیت یا عبور کالای خارجی از قلمرو ایران فاقد جامع نگری باشد» جاده های پر خطر ترانزیت کالا به واسطه هزاران کیلومتر راه و جاده حادثه خیز آسیب پذیر شده است. به طوری که برخی صاحبان کالا نگران آنند که بار آنها هیچگاه به مقصد نرسد. منشأ این تردید ایمن نبودن جاده ها و فرسودگی ناوگان حمل و نقل است. بررسی ها نشان می دهد در سال ۷۹ حدود ۱۳ هزار نفر به دلیل تصادف در جاده ها کشته شده اند. این میزان کشته ۳۲ را بر کشورهای توسعه یافته و دو تا سه برابر بیش از کشورهای در حال توسعه است.

بنابراین می توان گفت ایران از نظر آمار تصادفات جاده ای در چند سال اخیر مقام اول را در دنیا احراز کرده است. البته سازمان حمل و نقل و پایانه ها برای خاتمه بخشیدن به این وضع راه حل هایی را به کار گرفته که عمدتاً از توصیه های اسکاپ - کمیسیون وابسته به سازمان ملل متحد - اخذ شده است. عباس محمودآبادی، معاون دفتر ایمنی و ترافیک سازمان حمل و نقل و پایانه ها می گوید: «اسکاپ سیزده راه حل پیش پای ما گذاشته که کوشش می کنیم آن را اجرا

کنیم. از جمله بهبود وضعیت نقاط حادثه خیز، نظام ثبت اطلاعات و تصادفات و نوسازی ناوگان فرسوده. در خصوص نوسازی که موضوع مهمی است، می توان گفت فعلاً ناوگان حمل و نقل بین المللی مورد توجه واقع شده است. پس از انتخاب یکی از مجهزترین کشنده هایی که در حال حاضر در جهان تولید می شود قراردادی در زمینه واردات قطعات منفصله و تولید و تحویل ۱۱۰۰ دستگاه کامیون ولوو FH12 منعقد شده است».

سیاست غیر متمرکز اظهار نظرهای غیر هوشمندانه از تریبون های مختلف می تواند ترانزیت کالا را تحت تأثیر قرار دهد. به این ترتیب آشکار می شود که ترانزیت کالا نه تنها متأثر از مسائل داخلی که زیرسایه واکنش های بین المللی نیز هست. محمدجواد عطرحیان، مسوول کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب می گوید: «مواضع اقتصادی و سیاسی باید به دقت اتخاذ شود. در غیر این صورت رونق مبادلات تجاری دور از دسترس خواهد بود. او معتقد است هرگاه جهان به مسأله حمل و نقل زمینی آسیا توجه کرده، ایران را مرکز توجه خود قرار داده است. به عنوان نمونه در طراحی کریدور شمال - جنوب، ایران نقش برجسته ای دارد. این کریدور موسوم به کریدور شماره ۹ ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا برقرار می سازد». کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب مهم ترین حلقه اتصال ترانزیتی کالا بین اروپا و آسیا به شمار می رود. این مسیر که بخش مهمی از آن از خاک ایران می گذرد به نسبت سریع تر و ارزان تر از مسیرهای سنتی (کانال سوئز) است. کوتاهی مسیر، ارزانی حمل و نقل، صرفه جویی در وقت و حمل و نقل چندوجهی از جمله ویژگی های مسیر کریدور حمل و نقل شمال - جنوب بین اروپا و آسیا است. این مسیر در حال حاضر از حوزه اقیانوس هند آغاز و از طریق حمل و نقل دریایی به بندرعباس در جنوب ایران متصل می گردد. سپس کالا از بندرعباس و با استفاده از حمل و نقل جاده ای و یا ریلی به بنادر شمالی ایران در دریای خزر انتقال یافته و سپس با کشتی به بنادر آستارا خان و لاگان در روسیه می رسد. مزایای بی نظیر کریدور شمال - جنوب و واقع شدن ایران در مسیر اصلی این کریدور موقعیت شگفت انگیزی در اختیار کشور نهاده است که چنانچه به موقع درک شود، آغاز تحول در جایگاه سیاسی و درآمدهای اقتصادی خواهد بود.

پیشنهادات

با توجه به آنچه ذکر شد می توان از فرصتی که در اختیار ایران قرار داده شده است به عنوان یک فرصت طلایی نام برد که تمامی صنایع از جمله صنعت بندری می بایست خود را برای الحاق آماده ساخته و قبل از الحاق همه شرایط و الزامات سازمان جهانی تجارت را برآورده سازد. آنچه بر اساس نظر کارشناسی بیان می گردد حاکی از آن است که شرایط کنونی بخش با الزامات سازمان جهانی تجارت از جمله شفافیت، رفتار ملی، دولت کامله الوداد و رقابت پذیری فاصله چشم گیری وجود دارد. به نظر اینجانب فارغ از فشارهای سیاسی چه ایران در آینده ای نزدیک به سازمان جهانی تجارت ملحق شود و یا این پروسه طولانی گردد می بایست در جهت رفع کاستی ها در راستای الحاق گام برداشت و سخن کوتاه آنکه پاسخ تمامی این مسائل در ارتقاء بهره وری و رقابت پذیر تر ساختن بنادر ایران نهفته است.

منابع

1. بچاری، ب. 1387. لزوم ایجاد بزرگراه اطلاعاتی در حمل و نقل چند وجهی. اولین همایش ملی صنایع دریایی ایران. ص 6-1.
2. کرباسیان، م. و رستمی مهر، م. 1388. نقش آنالیز قابلیت اطمینان قطعات دارای عملکرد حساس در تأمین ایمنی و قابلیت اعتماد مسافرتی هوایی و همچنین کاهش هزینه های حمل و نقل هوایی. هشتمین همایش انجمن هوافضای ایران. ص 6-1.
3. هنرور، ا.، شریفیان، ا. و فرزانه، ف. 1385. نگرش ها در زمینه گسترش سامانه های حمل و نقل پاک با تأکید بر نقش دوچرخه سواری؛ عوامل، موانع و راهکارها. دومین همایش آلودگی هوا و اثرات آن بر سلامت. ص 17-1.
4. ذوقی، ح.، سیامردی، ک.، و مرتضی طلوعی. 1388. ارزیابی زیر ساختهای حمل و نقل چند وجهی مرتبط با برنامه ریزی بلند مدت با استفاده از شبیه سازی حمل و نقل اینترمدال در بندر شهید رجایی. هشتمین کنگره بین المللی مهندسی عمران. ص 8-1.

5. فارسی، م. قاسمیه، ر. و زارعی، ب. استقرار بهینه پایگاه‌های اورژانس جاده‌ای با استفاده از مدل چند وجهی صف. 1388. دومین کنفرانس بین المللی تحقیق در عملیات ایران. ص 4-1.

رضویان، م. ت. حمل و نقل دریایی و سیستم‌های چند وجهی. 1378. اولین همایش ملی صنایع دریایی ایران. ص 9-1