



حمل و نقل چند وجهی، تجارب موفق و لزوم بهبود عملکرد

اسماعیل نجفی^۱، سعید ممدوحی^۲

چکیده

افزایش حجم ترانزیت کالاهای تجاری که از طریق بکارگیری حمل و نقل ترکیبی محقق می گردد موجب سرعت بخشیدن گردش مالی و عبارتی دیگر تسریع در اتصال سرمایه و بازار می گردد. کاهش تشریفات حمل و ترخیص، کاهش مستندات و هزینه تمام شده کالاهای تجاری از کارکرد های اصلی حمل و نقل چند وجهی می باشد. تجربیات موفق بکارگیری موثر و کارآمد حمل و نقل ترکیبی در کشور های توسعه یافته و توصیه های عملیاتی نحوه بکارگیری آنها در شرکت های داخلی هدف عمده ی این مقاله می باشد.

مقدمه

حمل و نقل دریایی که مسئولیت جابجایی بیش از نود درصد تجارت جهانی را عهده دار است با معرفی کانتینر از نیمه دوم قرن بیستم میلادی وارد مرحله ی جدیدی شده است. تغییرات ساختاری در تجارت و تسهیل جابجایی عوامل تولید، به افزایش حجم مبادلات تجاری منجر شده به نحوی که حجم تجارت دریایی در سال 2010 بالغ بر 8 میلیارد و 408 میلیون تن بوده است. رقابت شدید میان شرکت های حمل و نقل کالا، این شرکت ها را بر آن داشته است تا با ارائه خدمات ویژه به مشتریان گوی سبقت را از سایر رقبا برابند. شرکت های کشتیرانی با بهره گیری از مفاهیم نوین مدیریتی نظیر مدیریت زنجیره تامین، ارائه خدمات لجستیکی، قرار گرفتن در سیستم تحویل و تولید بهنگام، مزیت نسبی تولید، مزیت اقتصاد مقیاس، حمل و نقل چند وجهی و بکارگیری فن آوری های نوین تلاش می نمایند تا در راستای ارتقای کیفیت خدمات به مشتریان به منظور نیل به دو هدف مهم که همانا به حداقل رساندن مدت زمان جابجایی و هزینه می باشند، اقدام نمایند. بدیهی است که وظیفه ی ذاتی حمل و نقل جهانی که بعنوان واسطه و نقطه اتصال بین تولید کنندگان و مصرف کنندگان نهایی عمل می کند مدیریت کارآمد جابجایی کالا می باشد.

کاهش هزینه های تمام شده کالاهای تجاری، کاهش مدت زمان جابجایی کالاها، عبور آسان تر محموله ها از مرزهای کشور های مسیر حرکت و در نتیجه جلب رضایت مشتریان را می توان از دستاوردهای حمل و نقل نوین نام برد. عوامل بسیاری در زنجیره ی حمل و نقل دخیل بوده و در بهبود فرایند جابجایی کالاها و اطلاعات موثر می باشند که فورواردرها بعنوان یکی از عوامل موثر با ایجاد هماهنگی و جابجایی محموله های صاحبان مختلف کالا و تبدیل

¹، Najafi_esma@yahoo.com فوق لیسانس مدیریت بنادر از دانشگاه جهانی دریانوردی (سوئد)،

²، Saeed_mamdouhi@yahoo.com فوق لیسانس اقتصاد دریایی و لجستیک از دانشگاه اراسموس (هلند)،

آن به محموله های بزرگتر و استفاده از مزیت اقتصاد مقیاس ضمن کاهش هزینه های حمل و نقل و تشریفات اداری به عنوان حلقه اتصال بین حمل کنندگان و صاحبان کالا بوده و در یافتن مسیر های اقتصادی و روش های موثر تر حمل و نقل و انبارش کالا به صاحبان کالا مشاوره می دهند.

کشور جمهوری اسلامی ایران علی رغم واقع شدن در مسیر کریدور های بین المللی از جمله نوستراک ، آلتید و تراسیکا و نیز دارا بودن موقعیت استراتژیک در منطقه سهم قابل قبولی را از یک بزرگ تجارت جهانی نبرده است. انجام اقداماتی چون ، افزایش سهم ناوگان تجاری در بازارهای منطقه ای و بین المللی ، ایجاد هماهنگی بین ارگان های داخلی مرتبط با حمل و نقل دریایی، تشویق سرمایه گذاران به سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل دریایی ، ارتقا و بهبود آموزش های تخصصی دریایی، بندری و لجستیکی از مواردی هستند که می توانند در افزایش سهم ایران از تجارت بین المللی موثر واقع گردند . در این مقاله سعی می شود ضمن بررسی و معرفی تجربیات برخی از شرکت های موفق و نیز کشور هایی که با اقدامات حمایتی خود بستر های لازم را برای رشد حمل و نقل چند وجهی فراهم نموده اند نسبت به ارائه راهکار های لازم جهت بکارگیری در ارتقای فعالیت شرکت های داخلی اقدام گردد.

موقعیت جغرافیایی ایران

امروزه بسیاری از کشورهای بزرگ و صنعتی جهان، رشد و شکوفایی اقتصادی خود را مدیون تجارت و به تبع آن حمل و نقل چند وجهی می دانند. در این میان کشور جمهوری اسلامی ایران نیز ضمن برخورداری از موقعیت جغرافیایی بسیار ممتاز، قابلیت آن را دارد که در صحنه حمل و نقل بین المللی به عنوان قطب ترانزیتی منطقه و جهان ایفای نقش نموده و شرکت های حمل و نقل چند وجهی می توانند با بهره گیری از پتانسیل های موجود، بهره لازم را از شرایط بالقوه کشورمان کسب نمایند. کشور ایران که در قلب خاورمیانه قرار گرفته ، در واقع دارای موقعیت استراتژیک بی بدیل در دنیا و عملاً کوتاهترین مسیر اتصال آسیای میانه و کشورهای مشترک المنافع به آب های آزاد می باشد. قرار گرفتن دوازده کشور از مجموع سی کشور محصور در خشکی جهان در همسایگی ایران به عنوان مهمترین مزیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران محسوب می شود.

حمل و نقل چند وجهی

آنچه که در تعریف حمل و نقل چند وجهی آمده انتقال کالا از نقطه ای به نقطه ای دیگر با استفاده از حداقل دو شیوه ی حمل می باشد اما آنچه که این روش را از دیگر روش های حمل و نقل متمایز می سازد انجام آن تحت قرار داد و مسئولیت واحد از مبداء تا مقصد است. متولی حمل و نقل چند وجهی^۳ می تواند یکی از اشخاص حقیقی یا حقوقی زیر باشد :

1- کشتیرانی ها که علاوه بر حمل و نقل دریایی با قبول مسئولیت های بخش غیر دریایی در مسیر حمل با صاحبان کالا قرارداد حمل در تا در^۴ منعقد می نمایند . در بخش خشکی شرکت های کشتی رانی به دو صورت عمل می کنند یا همانند شرکت هایی نظیر شرکت کشتیرانی Maersk Sealand خود دارای ناوگان حمل و نقل در خشکی می باشند و یا فعالیت در این بخش را به سایر شرکت ها برون سپاری^۵ می نمایند.

2- شرکت هایی که وسیله حمل آنها غیر دریایی^۶ است و برای اجرای قرار داد حمل و نقل چند وجهی با شرکت های حمل و نقل دیگر از جمله شرکت های کشتی رانی قرار داد های فرعی منعقد می نمایند.

مهمترین ویژگی حمل و نقل چند وجهی

³ Multi modal Transport Operator (MTO)

⁴ Door to door

⁵ Outsourcing

⁶ NVOCC (Non Vessel Owning Common Carrier)

حال با تعریفی که در بخش قبلی ارائه گردید می توانیم مهمترین ویژگی های حمل و نقل چند وجهی را ایجاد هماهنگی بیشتر ، سرعت بالاتر و نظم در مراحل حمل که بالطبع هزینه حمل کالا را در طول مسیر کاهش می دهد، بدانیم. لذا با توجه به اینکه هزینه حمل می تواند تا سی درصد ارزش کالا باشد در نتیجه آثار این صرفه جویی در تجارت و تولید انکار ناپذیر است . از سوی دیگر مشتریان در صورت بروز هر گونه خسارت می توانند علیه متصدی حمل و نقل چند وجهی اقامه دعوی نموده و از مراجعه به کریر های عامل حمل که در مسیر حمل از مبداء تا مقصد می تواند شامل چندین شرکت مختلف باشند، اجتناب نمایند. این امر موجب می گردد متصدی حمل و نقل چند وجهی بر مراحل برنامه ریزی ، تخلیه ، بارگیری و نیز چیدمان بار دقت بیشتری را صرف نماید تا بتواند رضایتمندی مشتریان را کسب نماید.

مزیت های ترانزیتی ایران

با فروپاشی نظام کمونیستی در اتحاد جماهیر شوروی و ظهور جمهوری های استقلال یافته و تغییر نگرش این کشور ها به مصرف گرایی ، ایجاد صنایع جدید و نیز نیاز آنها به صادرات مازاد تولید محصولات داخلی، این فرصت را برای کشورمان فراهم آورده است تا بتواند از بستر و زیر ساخت های موجود بخش حمل و نقل در زمینه ترانزیت کالا به این کشور ها و نیز صادرات کالاهای آنها بدلیل عدم دسترسی برخی از این کشورها به آبهای آزاد استفاده نماید .

کشور جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن موقعیت استراتژیک و راهبردی دارای مزیت های ترانزیتی به شرح زیر می باشد :

- 1- امکان حمل کالاهای مربوط به کشور های مشترک المنافع⁷ از طریق مسیر ایران؛
 - 2- قرار گرفتن در مسیر کریدور ترانزیتی شمال - جنوب؛
 - 3- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور ”چابهار -میلک“؛
 - 4- قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاریهای اقتصادی⁸؛
 - 5- وجود ظرفیت و توانمندی های فراوان در بخش های مختلف حمل و نقلی کشور؛
 - 6- افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه ظرفیت های جدید در زیرساخت ها و ناوگان ریلی، جاده ای ، حمل و نقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور؛
 - 7- دسترسی کشور به دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب ؛
 - 8- امکان ارائه خدمات حمل و نقل چند وجهی برای صاحبان کالاهای ترانزیتی خارجی و امکان بهره مندی از بسترهای حمل و نقل چند وجهی و در نتیجه کاهش هزینه ها و خطرات تجاری را برای شرکای ترانزیتی کشور.
- که در صورت استفاده کارآمد و اثر بخش از امکانات و زیر ساخت های موجود و جلوگیری از فرصت سوزی می توان از توان بالقوه کشور در جهت جذب ترانزیت بهره گیری کرد.

مسیرهای اصلی ترانزیت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران

همچنان که پیش تر اشاره شد موقعیت استراتژیک و راهبردی کشورمان مشهود می باشد دلیل این مدعا مسیر های ترانزیتی بین المللی است که ایران عضو آن بوده و از آن می گذرد که به تعدادی از آنها در این مجال اشاره شده است :

- شمال -جنوب

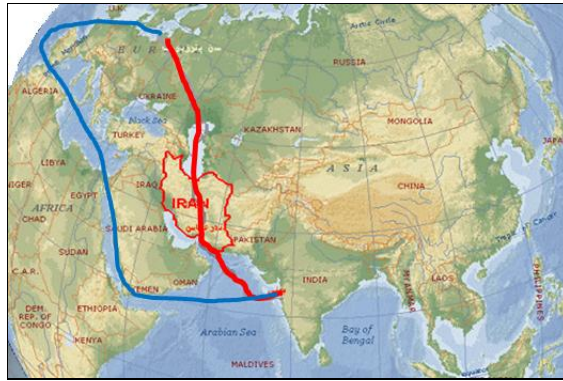
⁷ CIS (Commonwealth of Independent States)

⁸ ECO (Economic Cooperation Organization)

- شرق - غرب
- سرخس - بندر لاذقیه (سوریه)
- شبه قاره هند به دریای مدیترانه و اروپا
- بندر امام - شلمچه - عراق
- محور شرق، بندر چابهار - میلک - فراه - قندهار - کابل - کندوز - ترمذ (ازبکستان) آسیای میانه

مشخصات کریدور های بین المللی حمل و نقل

کریدور شمال جنوب



این کریدور توسط کشور های ایران ، هند و روسیه ایجاد و هدف آن کاهش زمان و نیز قیمت تمام شده کالا می باشد. بر طبق برآوردهای بعمل آمده حمل کالا از این مسیر هزینه حمل را 30 درصد و زمان حمل را 40 درصد کاهش می دهد . اهم اهداف ایجاد این کریدور به شرح ذیل می باشد :

- 1- توسعه مناسبات حمل و نقلی به منظور ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر،
- 2- افزایش دسترسی طرفهای متعاقد به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل و نقلی ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی ،
- 3- مساعدت در جهت افزایش حجم حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر،
- 4- تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط زیست براساس استانداردهای بین‌المللی،
- 5- هماهنگ‌سازی سیاستهای حمل و نقل و همچنین پی‌ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز حمل و نقل اجرای موافقتنامه،
- 6- تأمین شرایط برابر جهت عرضه‌کنندگان انواع خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در کشورهای متعاقد

کریدور شرق - غرب یا جاده باستانی ابریشم



از ویژگی های کریدور شرق - غرب که احیا کننده جاده باستانی ابریشم می باشد می توانیم به موارد ذیل اشاره نماییم :

- 1- انتقال کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه در شرق و شمال شرقی از طریق قلمرو ایران به حوزه های قفقاز ، آسیای غربی ، حوزه دریای مدیترانه و بالعکس
- 2- مسیر ایرانی کریدور شرق - غرب از مرزهای شمال شرقی ایران شامل: دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف آباد، اینچه برون، به مرزهای خروجی غربی و شمالغربی شامل: جلفا، بازرگان، سرو، رازی، تمرچین، باشماق، خسروی و بالعکس.
- 3- دارای دسترسی ریلی در محور سرخس - رازی به طول 2008 کیلومتر و با ظرفیت حمل نقل دو میلیون تن بار

کریدور جنوبی آسیا

1. اتصال آسیای میانه، افغانستان، چین و آسیای جنوب شرقی و پاکستان و شبه قاره هند از طریق ایران به ترکیه و عراق و امتداد به سمت حوزه های اروپا و دریای مدیترانه
 - طول این مسیر در محور میرجاوه - رازی 2496 کیلومتر و ظرفیت حمل و نقل سه میلیون تن بار است.
 - بخشی از این مسیر بطول 235 کیلومتر در محور زاهدان - کرمان فاقد ارتباط ریلی بوده که قرار است ساخته شده و ارتباط ریلی اروپا با شبه قاره هند بطور کامل برقرار شود
 - جهت برقراری ارتباط ریلی ایران با عراق و حوزه دریای مدیترانه با احداث 620 کیلومتر راه آهن در محور اراک - خسروی توسعه ترانزیت در کریدور های ترانزیتی شرق - غرب و کریدور جنوبی آسیا به سمت کشور های آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه را در پی خواهد داشت.

کریدور تراسیکا

اهداف اصلی اتحادیه اروپا در کریدور تراسیکا :

- 1- استفاده از تراسیکا به عنوان کاتالیزوری برای جذب حمایت سازمانهای مالی بین المللی و بخشهای خصوصی.
- 2- اتصال تراسیکا به شبکه ترانس - اروپا
- 3- به عنوان مسیری با کمترین هزینه و زمان برای اتصال جمهوری های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی

موانع پیش روی حمل و نقل چند وجهی در ایران

اگرچه حمل و نقل چند وجهی در سالیان اخیر از رشد قابل توجهی برخوردار بوده اما پوشیده نیست که همچنان از قابلیت های این روش حمل و نقل به نحو مطلوبی استفاده نشده است . به طور کلی مشکلات فرا روی حمل و نقل چند وجهی در ایران شرح زیر می باشد:

محدودیت های سازمانی : سازمان های بسیاری در امر حمل و نقل چند وجهی دخیل بوده و منافع سازمانی و نیز اهداف و وظایف ذاتی آنها می تواند در روند حمل کالا محدودیت هایی ایجاد نماید . عدم شفافیت در تشریح وظایف سازمان ها و ارگان های ذیربط و نیز مسئولیت هر یک بر این مشکلات خواهد افزود ؛

محدودیت های اطلاعاتی: نداشتن استاندارد واحد در جریان جابجایی اطلاعات ، نبود اطلاعات تخصصی در زمینه ی حمل و نقل چندوجهی نیز بر اثر بخشی و کارآمدی این نوع حمل و نقل تاثیر گذاشته است؛

محدودیت های زیر ساختی : محدودیت های زیر ساختی در برخی از ترمینال های بندری، تفاوت در عرض خطوط ریلی کشور های منطقه ، عدم همخوانی بین ظرفیت های عملیاتی حمل و نقل جاده ای و ریلی در پاسخگویی به ظرفیت های ایجاد شده در بنادر کشور مشاهده می شود؛

محدودیت های مرتبط با مدیریت عملیات ، لجستیک و خدمات مرتبط : فقدان شفافیت در زنجیره ی تامین ، عدم وجود فورواردر های فعال در کشور ، مشکلات مرتبط با یکپارچه سازی حمل و نقل کالا های صادراتی؛

محدودیت های مالی و اقتصادی : سرمایه بر بودن تجهیزات حمل و نقل چند وجهی، ترمینال های بین وجهی ، هزینه های بالای باربری، بالا بودن هزینه انبارداری

مشکلات سیاسی : عدم تمایل سرمایه گذاران خارجی در توسعه زیر ساخت ها ، تحریم های بین المللی

حمل و نقل چند وجهی در اروپا

قاره اروپا دارای ویژگی های منحصر بفردی ایست که سایر کشور های جهان می توانند در زمینه حمل و نقل چند وجهی از تجربیات آن برای بهبود حمل و نقل استفاده نمایند.

- 1- کشور های موجود در این قاره صنعتی و توسعه یافته بوده و نیازمند برنامه ریزی دقیق برای ارسال کالا به مشتری نهایی می باشند .
- 2- جابجایی کالا در این قاره نیازمند عبور کالا از کشور های متعدد بوده در نتیجه می بایست کشورها دارای هماهنگی حداکثری باشند.
- 3- تمامی روش های حمل و نقل کالا در این قاره مورد استفاده قرار می گیرد در نتیجه تجربیات جامعی در اختیار سایر کشور ها قرار می دهد .

ویژگی های تجربیات موفق

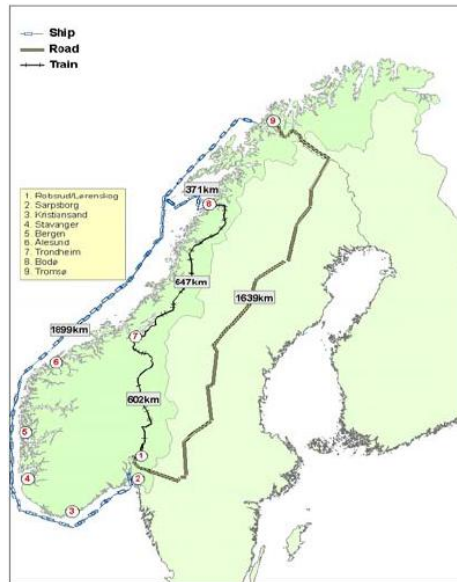
منظور از بهترین تجربیات در زمینه حمل و نقل چند وجهی به این معنا می باشد که شرکت ها حداقل در یکی از موارد ذیل بتوانند اهداف خود را محقق سازند.

- 1- بتواند عملیات در زنجیره حمل و نقل را با هزینه کمتری فراهم نماید،
- 2- ارزش افزوده را برای کلیه مشتریانی که در زنجیره حمل و نقل می باشند فراهم نمایند،
- 3- از تکنیک ها و روش های نوآورانه در حمل و نقل استفاده نماید ،
- 4- روش های سنتی حمل و نقل کالا را حذف یا کاهش دهد ،
- 5- از فن آوری های نوین در زمینه حمل و نقل استفاده نماید و یا
- 6- بتواند مزیت نسبی را ارائه نماید .

تجربیات موفق در زمینه حمل و نقل چند وجهی

شرکت کوکاکولا در نروژ

شرکت کوکاکولا در سال 1937 در کشور نروژ تاسیس شد و در سال های پس از جنگ جهانی دوم با شرکای تجاری ادامه فعالیت داد . در سال 1998 پس از قطع ارتباط با شرکای تجاری شرکت کوکاکولا شعبه اختصاصی خود را در نزدیکی شهر اسلو با هدف تولید آب معدنی و نوشابه تاسیس کرد .



شکل شماره 1- مسیر های مورد استفاده شرکت کوکاکولا

وظیفه اصلی شرکت ، تولید ، توزیع و فروش محصولات در کشور نروژ می باشد . این شرکت با اتخاذ راهکارهایی جهت ارسال محصولات به دستاوردی مهمی که شامل موارد ذیل می باشد، رسید :

1- تحویل 75 درصد از محصولات شرکت در شمال شرکت از طریق حمل و نقل چندوجهی و

2- صرفه جویی 600 هزار یورو در هزینه های سالیانه شرکت

این شرکت برای نیل به این دستاوردها دو استراتژی را بکار برد:

1- روش حمل و نقل انعطاف پذیر (ترکیبی از حمل و نقل کم سرعت و ارزان در زمان ممکن و نیز حمل و نقل پرهزینه و پر سرعت در مواقع لزوم)

2- تشریک مساعی با حمل کنندگان با هدف دستیابی به موقعیت تجاری برد- برد⁹

شرکت کوکاکولا به منظور پاسخ گویی به مشتریان و نیز صرفه جویی در هزینه های خود از سه الگو برای جابجایی کالا های خود استفاده می نماید که در جدول شماره یک ویژگی های هر یک از مسیر ها به تفکیک توضیح داده شده است :

1- جاده - دریا - جاده به طول 1899 کیلومتر که برای حمل و نقل کم سرعت مورد استفاده قرار می گیرد .

2- جاده - قطار- دریا- جاده به طول 1633 کیلومتر که برای حمل و نقل با سرعت متوسط مورد استفاده قرار می گیرد.

3- فقط جاده به طول 1639 کیلومتر که برای حمل کالا با سرعت مورد استفاده قرار می گیرد .

روش حمل کالا از نظر زمانی	مسافت طی شده (کیلومتر)	زمان سپری شده(ساعت)	حجم به میلیون لیتر در سال	هزینه لجستیک بر 1000 لیتر یورو	هزینه لجستیک (€*1000/year)
طولانی	1899	168	5000	123.3	617
کوتاه مدت	1633	40	1050	218.5	229

					جاده	
60	240	0.250	25	1639	جاده	سریع
928		6300				مجموع

جدول شماره 1: ویژگی های روش های حمل شرکت کوکا کولا

بکارگیری فن آوری اطلاعات در حمل و نقل کالا

e-freight: یک ساختار استاندارد مرتبط با تبادل اطلاعات حمل که تمامی روش های حمل و اعضای جامعه تجاری را شامل می شود. این ساختار استاندارد بخش های توصیف فرایند ها ، نقش آفرینان تجاری و پیام های مربوط به آنها را در بر می گیرد.

ابداع مهم این روش حذف صد در صدی اسناد فیزیکی جهت برنامه ریزی، اجرا و عملیات حمل کالا در اتحادیه اروپا می باشد . علاوه بر آن مدت زمان مربوط به تشریفات اداری در مرزهای گمرکی بین کشورهای این قاره با رعایت حداکثر امنیت تجاری به صفر رسیده است . استفاده کنندگان این نرم افزار شامل تمامی اعضای جامعه تجاری از جمله بنادر، گمرکات ، خطوط حمل و نقل، شرکت های لجستیک و تجار می گردد.

سیاست های اتخاذ شده دولت ها در کشورهای مختلف در حمایت از حمل و نقل چند وجهی

سیاست های دولت آلمان

این کشور به منظور حمایت شرکت هایی که در زمینه حمل و نقل چند وجهی فعالیت می نمایند ، سیاست های زیر را اتخاذ نموده است:

- اعطای سوبسید به ساخت و توسعه ترمینال های بندری و همچنین اپراتور های حمل و نقل چند وجهی جهت خرید تجهیزات تخلیه و بارگیری ؛
- هشتاد و پنج درصد سوبسید دولتی برای سرمایه گذاری کل از جمله خرید اراضی ، زیر ساخت مورد لزوم ، ساختمان ، تجهیزات و هزینه های برنامه ریزی ؛
- تلقی ترمینال های مرتبط با حمل و نقل چند وجهی به عنوان بخشی از زیر ساخت های عمومی ؛
- اختصاص سالانه بیش از یکصد میلیون یورو در بودجه دولتی به شرکت هایی که در زمینه حمل و نقل چند وجهی فعالیت دارند .

سیاست های دولت سوئیس

سیاست های حمل و نقل کشور سوئیس بر پایه ی انتقال کالا از روش حمل و نقل جاده ای به سمت استفاده از خطوط ریلی و حمل و نقل دریایی پایه گذاری شده است . بر این اساس تنها سی و پنج درصد از محموله های تجاری از طریق جاده حمل می شود و در نتیجه به تدریج از میزان حمل و نقل جاده ای کاسته و تمایل به حمل و نقل چند و جهی بیشتر شده است .

سیاست های دولت جمهوری اسلامی ایران

دولت جمهوری اسلامی ایران به منظور دستیابی به اهداف و سیاست های کلان حمل و نقل مقررات حمایتی زیر را در قانون پنجم توسعه به تصویب رسانیده است:

ماده 106- دولت مکلف است تا پایان سال سوم برنامه ضمن کاهش زمان ترخیص کالا ، حداقل سی درصد از مبادی ورودی و خروجی کم فعالیت خود را کاهش دهد.

تبصره- به دولت اجازه داده می شود به منظور ارتقا دقت و سرعت در عملیات کنترلی و افزایش تجارت ، مبادی باقیمانده را به فناوری روز و تکنولوژی نوین مجهز نماید.

ز- به منظور تسهیل تجارت ، رقابت پذیر کردن فعالیت های حمل و نقل با توجه به مزیت های نسبی در زنجیره عرضه و خدمات ترابری منطقه ای و بین المللی ، دولت مجاز است :

1- از ایجاد پارک های پشتیبانی (لجستیک) ، احداث پایانه ها ، شهرک های حمل و نقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی حمایت نماید .

2- نسبت به تهیه طرح مکان یابی پایانه های کانتینری و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی و ترانزیتی کشور اعم از شمالی - جنوبی ، شرقی - غربی و نیز شبکه آسیایی تا پایان سال دوم برنامه و اجرای آن از طریق بخش خصوصی و تعاونی اقدام نماید .

3- ساز و کارهای لازم برای تحقق افزایش حجم ترانزیت خارجی کالا، سالانه حداقل تا میزان ده درصد (10%) را تا پایان برنامه فراهم نماید .
ماده 165- به منظور ارتقاء رقابت پذیری خدمات حمل و نقل دریایی کشور شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی مجاز است نسبت به تدوین نظام انعطاف پذیر تعرفه گذاری خدمات دریایی و بندری متناسب با شرایط عرضه و تقاضا برای طرح و تصویب در شورای اقتصاد اقدام نماید .

توصیه ها :

تدابیر دولت با بکارگیری سیاست های زیر می تواند به ارتقا و بهبود حمل و نقل چند وجهی منجر شود :

1. اتخاذ سیاست های حمایتی جهت توسعه حمل و نقل چند وجهی در تجارت ملی ، منطقه ای و بین المللی
2. تخصیص یارانه جهت حمایت از حمل و نقل ترکیبی در کشور
3. تدوین استاندارد های عملیاتی حمل و نقل ترکیبی
4. ایجاد مراکز تحقیق و توسعه حمل و نقل ترکیبی و نظارت بر اقدامات انجام شده توسط بخش خصوصی
5. ایجاد زیر ساخت مناسب ریلی و جاده ای به منظور اتصال بنادر دریایی و بازار های مصرف
6. الزام شرکت های حمل و نقل به استفاده از فن آوری نوین در کلیه فرایندهای زنجیره تامین کالا

نتیجه گیری:

کشور های توسعه یافته با حمایت از حمل و نقل ترکیبی از سه مشخصه اصلی این صنعت شامل سرعت ، نظم و ایجاد هماهنگی از طریق اعطای یارانه ، مدیریت خدمات و ایجاد بستر های مناسب در جهت حمل و نقل کالاهای تجاری بهره مند شده اند. با توجه به قرار گرفتن کشور جمهوری اسلامی ایران در مسیر کریدور های بین المللی حمل و نقل و هم چنین لزوم حمایت از مصرف کنندگان به منظور کاهش قیمت تمام شده ی کالاهای وارداتی و ارائه خدمات ترانزیتی ، اهمیت حمل و نقل چند وجهی دو چندان شده است . ارتقای ایمنی حمل و نقل ، بکارگیری فن آوری نوین اطلاعات ، مدیریت موثر فرایندهای تجاری ، کاهش تشریفات زائد اداری در فرایندهای حمل و نقل ، ایجاد سیستم های یکپارچه عملیات تجاری در بخش های مختلف و ایجاد زیر ساخت حمل و نقل متناسب با نیاز های روز افزون صنعت حمل و نقل کالا از سیاست هایی است که بکارگیری آنها توسط مدیران حمل و نقل چند وجهی با حمایت دولت ضروری به نظر می رسد.

منابع و مأخذ:

http://hermes.civil.auth.gr/asiamar/assets/docs/SESSION%201/Tyrinopoulos_1.pdf,

Martin Ruesch, "Intermodal alDoor-to-Door Services in Basel" http://www.promit-project.net/UploadedFiles/Events/1st_Workshop_Basel/Plenary%20Session%20A/PISA_Introduction_Ruesch.pdf

European organization for forwarding and logistics, "Logistics Best Practice Guide A guide to implement best practices in logistics in order to save energy and reduce the environmental impact of logistics."
<http://www.clecat.org/dmdocuments/sr004osust091104clecatbpgv.1.0.pdf>

Intermodal transport; the key to sustainable logistics

http://www.elsalvadorcompite.gob.sv/portal/page/portal/ESV/Pg_Biblio_logist/D1_1600_EIA_Intermodal_Peter_Wolters.pdf

Best practice in freight transport operations

<http://ecan.govt.nz/publications/General/BestPracticeFreightTransportOperations.pdf>

دکتر همایون خواجه نصیری، "ویژگی های حمل و نقل چندوجهی"، پیام دریا، 128، تیر 83، ص 28-31

علی جهانزاده، "قطب ترانزیت جهان"، بندر و دریا، 161، مرداد 88، ص 10

محسن صادقی فر، "در مسیر توسعه، مروری بر فرصت ها و تهدید های ترانزیتی"، 161، مرداد 88، ص 12-18