



حمل و نقل بین وجهی رویکرد نوین حمل و نقل در مسیر توسعه استراتژیک

مجید عموزاد خلیلی^۱

چکیده

حمل و نقل از بخش‌های زیر بنایی و استراتژیک اقتصاد است. ارتباط حمل و نقل با کلیه بخش‌های اجتماعی - اقتصادی باعث شده تا این فعالیت از ارکان اقتصاد، تجارت و زندگی اجتماعی به حساب آید. بی تردید حمل و نقل بین وجهی، انقلابی ترین تحولی بود که در قرن گذشته در حوزه لجستیک به وقوع پیوست. منظور از حمل و نقل بین وجهی، اندیشه‌ای است که طی آن وجوه مختلف حمل و نقل به شکلی نظام مند و در تسلسلی زنجیره وار به یکدیگر پیوند داده می شوند. از منظر دانش لجستیک امتیاز حمل و نقل بین وجهی، تفکر سیستمی آن است که حلقه‌های این زنجیر در حرکتی موزون و در پرتو دانش لجستیک با یکدیگر هماهنگ شده، خروجی سیستم حمل و نقل بهینه شده و در نهایت ما به حمل و نقل بین وجهی نایل می شویم. از نگاه روزمره، حمل و نقل بین وجهی به استفاده از کانتینرهای یکنواخت و با یک نوع کاربرد بین چند وجه حمل و نقل اطلاق می شود. در این مقاله ضمن تعریف حمل و نقل چندوجهی، به معرفی حمل و نقل بین وجهی به عنوان رویکرد نوین حمل و نقل در مسیر توسعه استراتژیک در سال تولید ملی حمایت از کار و سرمایه ایرانی، سیر جابجایی، تجهیزات و تفاوت حمل و نقل بین وجهی با چند وجهی و ترکیبی پرداخته می شود و به ارتباط بین حمل و نقل بین وجهی با پایانه‌های بار و مدیریت استراتژیک حمل و نقل بین وجهی اشاره می شود و در انتها به موانع اصلی گذر از حمل و نقل سنتی به حمل و نقل نوین و مدرن و همچنین اقدامات نوین در خصوص توسعه استراتژیک حمل و نقل بین وجهی پرداخته می شود.

واژه‌های کلیدی: حمل و نقل بین وجهی، حمل و نقل چند وجهی، توسعه استراتژیک

مقدمه

ایران در جنوب غرب آسیا قرار گرفته است و از شمال به دریای خزر، ارمنستان، آذربایجان و ترکمنستان و از جنوب به خلیج فارس و دریای عمان محدود می شود. کشورهای همسایه ایران در غرب، ترکیه و عراق و در شرق، افغانستان و پاکستان هستند. ایران که عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی (ا.ک.و) است، در غرب و جنوب با منطقه اسکوا (کمیسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد در غرب آسیا) در شرق با منطقه سارک (انجمن جنوب آسیا برای همکاری منطقه‌ای) و در شمال با کشورهای سی‌آی‌سی (کشورهای مستقل مشترک المنافع) هم‌مرز است. موقعیت جغرافیایی ایران آن را به منطقه ویژه‌ای برای ارتباط حمل و نقل زمینی کشورهای عضو مناطق اسکاپ و اسکوا از یک سو و ارتباط کشورهای شمال و مرکز آسیا و آب‌های خلیج فارس و دریای عمان در

^۱ ayandehsaz59@gmail.com مدرس دانشگاه

جنوب از سوی دیگر، تبدیل کرده است. توسعه هر کشوری را بر اساس میزان توسعه یافتگی بخش های مختلف حمل و نقل می سنجند. حمل و نقل آن چنان با زندگی انسان ها در همه نقاط گیتی پهناور گره خورده که هیچ نوع فعالیت اقتصادی بدون استفاده از آن امکان پذیر نیست.

حمل و نقل در ایران با سابقه دیرینه ای که دارد علیرغم مشکلات پیش رو توانسته است خود را با معیارها و استانداردهای جهانی مطابقت دهد که این یک امتیاز ویژه محسوب می شود. این بخش زمانی می تواند در حد و اندازه مطلوب و ایده ال ظاهر شود که از توجه و حمایت لازم برخوردار شود. در حال حاضر بخش های مختلف حمل و نقل کشور با مزایایی که دارند، از برخی کمبودها، نارسایی ها رنج می برند. مسلماً دست اندرکاران و مسئولان هر بخش انتظاری جز حل این معضلات ندارند؛ زیرا نیاز امروزه اقتصاد جهانی تقویت زیر ساخت ها، افزایش ظرفیت ها، تجدید نظر در قوانین و مقررات، نوسازی ناوگان و ... را طلب می کند و گرنه در صورت بی توجهی به آنها مطمئناً از قافله رقابت جهانی و تجارت ملی و بین المللی عقب خواهیم ماند. هم اکنون سرمایه گذاری در تمام دنیا در بخش حمل و نقل حرف اول را می زند. در دنیا به ازای یک واحد توسعه اقتصاد، دو واحد در حمل و نقل سرمایه گذاری می شود.

به این ترتیب برای دستیابی به آمار و ارقام هدف های تعیین شده در افق 1404 چاره ای جز افزایش حجم سرمایه گذاری در این حوزه نداریم. اخیراً حجم سرمایه گذاری مورد نیاز بخش حمل و نقل دریایی 20 هزار میلیارد تومان عنوان شد و اگر در آینده ای نزدیک این میزان سرمایه گذاری تأمین نشود قطعاً مبلغ مورد نیاز به 60 هزار میلیارد تومان خواهد رسید. سرمایه گذاری ارزی برای توسعه حمل و نقل ریلی طی سال های آینده را 15 میلیارد دلار پیش بینی این توصیف بخش های حمل و نقل جاده ای، هوایی، ریلی و دریایی به طور متوسط در برنامه کوتاه مدت حداقل به 80 تا 90 هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری نیاز دارند که تأمین این حجم سرمایه گذاری برای بخش های یاد شده به راحتی مقدور نیست. همانگونه که اشاره رفت سرمایه گذاری کلان در حمل و نقل از آن جهت حائز اهمیت فراوان است که با افزایش جمعیت نیاز داخلی افزایش خواهد یافت. همچنین صادرات و واردات و ترانزیت کالا ابعاد تازه ای به خود خواهد گرفت. در چنین شرایطی یافتن بهترین راه ها و مؤثرترین شیوه ها برای تأمین اعتبار، جلب حمایت دولت و مشارکت بخش خصوصی، سرمایه گذاری خارجی و ... به نوعی هنر مدیریتی به شمار می رود چرا که مدیرانی می توانند در این راه موفق شوند که واحد شرایط و ویژگی های لازم برای هدایت سازمان به سمت این امر مهم باشند.

در این میان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از جمله شرکت هایی است که جهت حرکت خود را در این مسیر قرار داده و سعی می کند با بهره گیری از توانایی ها و ظرفیت های بالای فکری و دانش کارکنان وظایف محوله را با شیوه های مدرن مدیریتی و اجرایی به انجام برساند. به هر حال حمل و نقل کشور هر چند با فراز و نشیب و اما و اگرهای مختلف، پس از پیروزی انقلاب اسلامی موفق شده با غلبه بر مشکلات همواره در مسیر توسعه به حرکت خویش ادامه دهد. امید است با رفع موانع و مشکلات این حرکات با سرعت بیشتری تداوم یابد. بدون استفاده از دانش لجستیک، تفکر سیستمی حمل و نقل «بین وجهی» به «چند وجهی» تنزل پیدا می کند. مصداق بارز آن این است که حمل و نقل دریایی و جاده ای دو فعالیت انتزاعی انجام می دهند. بنادر به عنوان چهار راه تالاقی وجوه مختلف حلق و نقل می باید نقشی حیاتی در راهبرد لجستیک ایفا کنند. نقش بنادر محدود به تخلیه و بارگیری کالا نیست، بلکه دارای ابعاد گسترده ای به قرار ذیل است:

- 1- بنادر نقطه تماس بین یک کشور و سایر کشورهای جهانی هستند.
- 2- بندر مکان فعالیت دست اندکاران حرفه ای است زیرا به جای خریدار و فروشنده، بار فرابر، حق العمل کار گمرکی، حمل کننده، نماینده کشتی، بازرس، متصدی تخلیه و بارگیری، متصدی ترمینال، ناظران گمرکی، نیروی انتظامی در آن با یکدیگر تعاملی تعریف شده و حرفه ای دارند.
- 3- بندر جایگاه تضارب و همزیستی فرهنگ های ملی گوناگون و هنجارهای متنوع وجوه حمل و نقل است که یافتن یک دستورالعمل رفتاری واحد بین این فرهنگ ها کاری بس دشوار است.
- 4- در بنادر کشور کالای وارده به جای انتقال سریع به «مسیرهای تجارت» به دلایل مختلف از جمله فرهنگ تجاری، مشکلات بانکداری و فضای اقتصادی معطل مانده و در نتیجه ظرفیت بنادر به هرز می رود. از سوی دیگر، در اثر ناتوانی حمل و نقل جاده ای و کشش کم در برابر تقاضای بازار بر

میزان رسوب و در نتیجه هزینه های حمل و نقل افزوده می شود و حمل و نقل ریلی هم در برابر تقاضا از منظر سخت افزاری و اداری پاسخ گو نیست. هم چنین به دلیل عدم توازن بین عرضه و تقاضای حمل و نقل زمینی، قیمت ها سیر صعودی را طی می کنند که به نوبه خود به تورم هزینه ها و انتقال آن به اقتصاد ملی می انجامد. متداول ترین روشهای حمل و نقل که در حمل و نقل بین وجهی مورد استفاده قرار می گیرند، حمل و نقل جاده ای، ریلی و دریایی هستند.

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: بندر و فرودگاه ها)

2- وسایل حمل و نقل؛ مانند: کامیون ها، 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 های حمل و نقل.

واسطه ها (فورواردرها)

فورواردرها که در متون حقوقی از آنها به عنوان «بارفرابر»، «کارگزار حمل و نقل»، «واسطه یا نماینده حمل و نقل» یاد می کنند، اشخاصی هستند که نقش آنها تسهیل تجارت است تا حدی که تجار به چیزی بیش از فروش کالا نیاز نداشته باشند. با تحقق این امر فورواردر همه اقدامات و ترتیبات بعدی را برای انتقال کالا از طریق مرزهای بین المللی انجام می دهند تنوع نقش های یک فورواردر در ارتباط با حمل کالا و عملیات لجستیک بسیار زیاد و دائماً رو به گسترش است. این نقش ها طیف گسترده ای از ارائه مشاوره و انعقاد قرارداد با متصدی حمل به نمایندگی از جانب مشتری، تا انجام کلیه تشریفات گمرکی و مدیریت امور اتفاقی، به اصالت، را پوشش می دهد.

حمل و نقل چندوجهی

منظور از حمل و نقل چندوجهی² انتقال کالا از کشوری به کشور دیگر، حداقل با دوشبوه حمل و تحت قرارداد و مسئولیت واحد مربوطه می باشد و شخصی که خود یا نماینده اش با انعقاد قرارداد حمل چندوجهی، مسئولیت حمل در تمام مسیر را می پذیرد، متصدی حمل چندوجهی نامیده می شود. هدف از توسعه حمل و نقل چند وجهی در جوامع پیشرفته، گردآوری منسجم و هماهنگی میان عواملی مانند مدیریت ترابری، صاحبان کالا، مراکز تولید، مصرف و ذخیره کالا به همراه سرمایه گذاری بین المللی است تا کالاها در اسرع وقت به مقصد برسند. در کنفرانس وزرای حمل و نقل اروپا³ نیز تعریف زیر ارائه شده است:

«انتقال کالاها با استفاده از چند زنجیره حمل و نقل و به صورت یکپارچه، بدون آنکه هنگام بارگیری یا تخلیه بار از یک زنجیره به زنجیره دیگر کالاها جابجا شوند.» هدف از چنین حمل و نقلی افزایش سرعت توزیع کالا با حذف اتلاف وقت در بندر و ترمینال های بارگیری است؛ چرا که شکل جدید تجارت جهانی نیازمند حملی سریع، ارزان و آسان تر از گذشته است و بنابر این 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 می باشد. در صورت بروز هرگونه خسارت و تأخیر، متصدی حمل و نقل چند وجهی مسئول جبران آن می باشد. متصدی حمل و نقل چند وجهی برای تمام مسیر، یک سند حمل

² Multimodal Transport

³ ECMT

صادر می کند که بنا به درخواست فرستنده کالا، می تواند قابل انتقال یا غیر قابل انتقال باشد. نحوه ارتباط میان حلقه های حمل و نقل بسیار مهم است و تلاش در تسهیل وساده سازی ترخیص یا تحویل کالا در مراکز همگرایی خطوط مختلف، بسیار حیاتی است. این نوع حمل و نقل زنجیره ای، انتقال بار یا مسافر را از طریق مجموعه ای از شبکه های حمل و نقل ریلی در کنار حمل و نقل جاده ای، هوایی و... دربر می گیرد. موقعیت جغرافیائی و استراتژیک 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.

برنامه پنجم توسعه و استراتژی حمل و نقل چند وجهی

در بخشی از سند چشم انداز در افق 1404 شمسی، یکی از ویژگی های جامعه ایرانی «توسعه یافته، متناسب با مقتضیات فرهنگی، جغرافیایی و تاریخی خود» معرفی شده است. با الهام از این موضوع در مواد 28، 33، 34، 35، 63 و 75، برنامه های راهبردی مشخصی که تامین کننده ایده و انتظار سند چشم انداز باشد در برنامه چهارم توسعه وضع و تدوین شده اند. یکی از جمله این برنامه ها تاکید مشخصی بر، بهره گیری مناسب از قابلیت های ترانزیتی کشور، از طریق اولویت بندی محورهای خاص ارتباطی شرقی - غربی و شمالی - جنوبی کشور و تدوین برنامه توسعه مبادی، شبکه ها و نقاط خاص واقع بر این محورها (ماده 75، گزاره ج)، «تجهیز مبادی و مجاری ورودی کشور، نسبت به توسعه ترانزیت و عبور مطمئن، آزاد و سریع کلیه کالاها و خدمات با نرخ رقابتی» (ماده 33، گزاره الف) همچنین «الزام نمودن دولت به واگذاری رقابتی امور تصدی به بخش های غیر دولتی در مناطق ساحلی و دریاها» (ماده 34) می باشد. در این ارتباط، هر چند که انتظار است تا ماهیت و ویژگی مورد انتظار در سند چشم انداز، به برنامه پنجم توسعه تسری یافته و همین کم و کیف های دیده شده در برنامه چهارم، به برنامه پنجم نیز منتقل شود، ضرورت توجه به راهبردهای بنیانی دیگری نیز مورد تاکید می باشد.

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 قابل هستند از آن جمله کرایه واحد، قابلیت اطمینان، قیمت موثر در زمان مناسب و تامین تسهیلات مورد نیاز جامعه هدف (سفرارشدگان 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. نمونه موردی آن را می توان در بندر شهید رجایی، به این دلیل که در مسیر کریدور شمال - جنوب قرار دارد دید، به طور طبیعی، توسعه فرایند حمل و نقل چند وجهی باعث آن خواهد شد که حمل و نقل ریلی، در ترکیبی «منسجم و تعریف شده» با حمل و نقل دریایی و جاده ای، باعث آن خواهد شد که حمل و نقل ریلی، در ترکیبی «منسجم و تعریف شده» با حمل و نقل دریایی و جاده ای، مهمتر از آنچه که هم اکنون هست، خود را بازتاب و نشان دهد. انگیزه اثربخشی این روش چنان است که بسیاری از بنادر کانتینری در جهان (و از آن جمله بندر شهید رجایی، بوشهر، خرمشهر، چابهار) کوشش دارند تا با گسترش بندر به این امر مهم بپردازند و این گسترش را برای ترمینال های ریلی جدید که در محوطه بندر احداث می شوند به کار گیرند. در همین ارتباط قابل توجه است که در مطالعات توسعه ای بنادر، یکی از ابعاد، جنبه تکمیل زنجیره حمل و نقل بوده و مطالعات کارشناسی، ضرورت پیوستن بندر بوشهر و بندر چابهار را به راه آهن سراسری همیشه در تاکید جدی داشته است.

به طور طبیعی، بخش بسیار مهمی از زیرساخت‌های لازم برای جذب سرمایه‌های بخش غیردولتی را فراهم ساختن و فراهم آوردن زمینه‌ها برای ارتقای اطمینان و کاهش ضرایب ریسک سرمایه‌گذاری تدارک و پشتیبانی می‌سازد. بر این اساس انجام تعهدات به موقع و به هنگام از سوی سازمان‌های دولتی در قراردادهای مشترک با بخش غیر دولتی از جمله زمینه‌ها برای تامین امنیت سرمایه‌گذاری است. زمینه‌ای که می‌باید از سوی تمامی سامانه‌های حقوقی و حقیقی «تایید و حمایت» و «جاری و ساری» شود.

مطالعه موردی: 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 می‌توان به صورت زیر توضیح داد. اولاً، ژاپن کشوری مجمع‌الجزایری 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 می‌کند. ثانیاً، از آنجا که ژاپن از منابع طبیعی اندکی مانند نفت، سنگ آهن، ذغال سنگ و غیره برخوردار می‌باشد، 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 می‌بخشد. در اواخر قرن نوزدهم و نیمه اول قرن بیستم، حمل و نقل ریلی بار با گرفتن سهم حمل و نقل رودخانه ای بار به خاطر هزینه کمتر و سرعت بیشتر توسعه یافت، ولی با گسترش آزادراهها و افزایش توزیع کالاها همراه با "افزایش ارزش زمان"، سهم خود را به حمل و نقل کامیونی واگذار کرد. در حال حاضر، نقش حمل و نقل ریلی بار محدود به چند زمینه تخصصی مانند حمل کالا در فواصل دور با قطارهای کانتینری شده است (مثلاً راه آهن ۳۰ درصد سهم حمل و نقل را میان مبدأ - مقصد توکیو - ساپورو به خود اختصاص می‌دهد). سیاست "تغییر شیوه" از کامیون‌ها به سایر شیوه‌های سازگار با محیط زیست از سوی دولت ژاپن با مخالفت روبرو شده است و انتظار تغییرات چشمگیری در آینده نزدیک خیلی خوش بینانه به نظر می‌رسد.

راه آهن، نقش چشمگیری در حمل و نقل پرسرعت بین شهری و در حمل و نقل درون شهری مسافر در شهرهای بزرگ ایفا می‌کند. مزیت بالقوه سیستم‌های ریلی در ژاپن به خاطر توزیع جمعیتی نسبتاً متراکم آن در امتداد کریدورهایی است که مطابق ویژگی‌های جغرافیایی اشاره شده شکل گرفته‌اند. یک پس زمینه تاریخی نیز در توسعه راه آهن مؤثر بوده است. در مرحله توسعه ژاپن، از اواخر قرن نوزدهم تا دهه 1950، جاده به عنوان وسیله ای برای سفرهای نسبتاً کوتاه در نظر گرفته می‌شد و تا قبل از جنگ جهانی دوم هیچ آزادراهی ساخته نشده بود، در حالی که سیستم ریلی به عنوان یک شبکه ملی توسط دولت گسترش یافته بود. اگر چه این سیاست توسعه راه آهن منجر به کاهش سرعت توسعه آزادراه‌ها شد، ولی همچنین به دلیل فشارهای سیاسی محلی، مانع توسعه راه آهن‌های سریع‌السير گردید. سیستم راه آهن سریع‌السير "شین کانسن" که از نظر فنی در سال ۱۹۶۴ در ژاپن توسعه یافت و ه نوز ژاپن به عنوان یکی از پیشگامان آن قلمداد می‌شود، در مرحله نخست نه به خاطر سیاست‌های دولتی بلکه با انگیزه تجاری توسط راه آهن ملی ژاپن (شرکت سهامی عام مستقل)، برنامه ریزی، طراحی و اجرا شد. در بیشتر کلان شهرها، اکثر خطوط راه آهن به استثنای مترو توسط اپراتورهای بخش خصوصی و عمدتاً بدون حمایت مالی بخش دولتی ساخته و بهره برداری شده‌اند. ژاپن از نظر بقای شرکت‌های راه آهن خصوصی به نوعی یک استثنا محسوب می‌شود. تفکر تجاری شرکت‌های راه آهن یکی از عوامل کلیدی در وضعیت نسبتاً امیدوارکننده سیستم‌های ریلی ژاپن بوده است.

راه آهن ملی ژاپن در سال ۱۹۸۷ خصوصی شد و به چندین شرکت که درگیر پروژه‌های جدید از قبیل گسترش شین کانسن در شبکه‌های موجود علی‌رغم تفاوت فاصله عرض ریل‌ها بودند، تجزیه گردید. موفقیت در این تجدید ساختار، تأثیر شدیدی در روند خصوصی سازی راه آهن در سایر کشورها داشته است. ولی این واقعیت نیز وجود دارد که حمل و نقل ریلی بین شهری همواره در حد فاصل حمل و نقل جاده ای از جمله اتوبوسرانی سریع‌السير و حمل و نقل هوایی قرار دارد. هنگامی که سرعت سفر قطارها حدود 200-300 کیلومتر بر ساعت باشد، بازار سفرهای کاری در فواصل ۲۰۰ تا ۶۰۰ کیلومتری در اختیار راه آهن قرار می‌گیرد. ولی از آنجا که وضعیت هندسی خطوط راه آهن با عرض کم معمولاً نامناسب است و احداث خطوط جدید برای شین کانسن گران تمام می‌شود.

شود، حمل و نقل ریلی بین شهری روی شبکه خطوط با فاصله عرض کم با رقابت جدی سایر شیوه ها مواجه است. سیستم های حمل و نقل همگانی نقش واقعاً مهمی در شهرهای بزرگ ژاپن ایفا می کنند، ولی در شهرهای متوسط و کوچک نسبت به سایر کشورهای حافظ محیط زیست مانند آلمان و سوئد و غیره کاملاً محدود و ضعیف است. وضعیت مالی مناسب اپراتورهای خصوصی راه آهن در شهرهای بزرگ ژاپن، در قضاوت مردم راجع به مسؤولیت پذیری دولت های محلی برای عرضه خدمات حمل و نقل همگانی که در سایر کشورهای توسعه یافته یک اصل پذیرفته شده است، ابهام ایجاد می کند.

حمل و نقل بین وجهی

جابجایی هایی که در آنها روش های مختلف و هماهنگ حمل و نقل استفاده می شود از روش های مختلف حمل و نقل می توان استفاده کرد؛ اما هیچ هماهنگی بین آنها وجود ندارد. فرستنده کالا می تواند به طور جداگانه با یک شرکت باربری و یک شرکت کشتیرانی قراردادهایی را منعقد کند. در این صورت شرکت باربری و شرکت کشتیرانی، فعالیت های خود را با هم هماهنگ نخواهند کرد. این شیوه حمل به حمل ترکیبی چندوجهی معروف است.

نکته مهم درباره حمل بین وجهی⁴ این است که در آن برای حصول اطمینان از جریان روان و کارای حمل کالاها نوعی هماهنگی بین روش های مختلف وجود دارد. تفاوت بین حمل ترکیبی چند وجهی و حمل بین وجهی واقعی در کانتینری کردن محموله ها است. همه ما جعبه های بزرگ فلزی روی کامیونها، قطارها و هواپیماها را دیده ایم. اینها کانتینرهای حمل بین وجهی هستند که گاهی به آنها کانتینرهای حمل بین وجهی ایزو هم گفته می شود. در اینجا ایزو مانند استانداردهای ایزو 9000 است، چرا که استانداردهای کانتینرها از سوی سازمان ایزو تعریف می شود. این کانتینرها در دنیای لجستیک عموماً کانتینرهای بار نامیده می شوند. به جای حمل محموله ها در جعبه های خود، کلیه محموله ها در اندازه های مختلف بار (که به تفکیکی - فله ای کالای بسته بندی شده عمومی معروف هستند) در کانتینرهای با استانداردهای مشابه قرار می گیرند. این موضوع در بخش بعدی با عنوان تجهیزات حمل بین وجهی مورد بحث قرار می گیرد. اصطلاح مشابه در این مورد یکسان سازی است که به مفهوم یکسان بودن اندازه و ابعاد اجزای محموله است. محموله می تواند از نظر اندازه یکسان سازی شده باشد، اما این ضرورتاً معادل کانتینری شدن نیست. به عنوان مثال، کاه و علوفه را در اندازه های یکسان بسته بندی می کنند، اما در کانتینر قرار نمی دهند.

مسئله مهم در مورد کانتینری کردن، این است که تجهیزات آن در تمام دنیا دارای استانداردهای یکسانی است. میلیون ها کانتینر محموله در سراسر دنیا در حال جابجایی هستند که همگی دارای استانداردهای یکسانی هستند. اگر چنین نبوده، بنگاه های باربری نمی توانستند آنها را حمل کنند یا جابجایی آنها مستلزم تمهیدات جداگانه ای بود که موجب می شد تا از هدف کلی حمل بین وجهی فاصله گرفته شود. حمل و نقل بین وجهی می تواند کلیه روش های حمل را به کار گیرد، اما برخی از روش ها نسبت به سایرین دارای اهمیت بیشتری هستند. همان طور که در فصل پنجم، طیف متنوع انتخاب روش های حمل دیدن، حمل و نقل بین وجهی تا حدودی بنا به ماهیت فن آوری عمدتاً برای محموله هایی با حجم متوسط مورد استفاده قرار می گیرد. محموله های حمل بین وجهی از محموله های فله با ارزشتر، هستند. محموله های هوایی نیز دارای بین وجهی هستند، اما کانتینرهای آن ها بسیار متفاوت و از نوع کانتینرهای بین وجهی محموله های هوایی هستند. محموله های کانتینری هوایی سبک تر و آسیب پذیر تر هستند. زمانی که از حمل و نقل بین وجهی هوایی صحبت می کنیم، معمولاً به مفهوم بسته بندی کانتینر حمل بین وجهی هوایی در مکان صادر کننده، حمل آن به فرودگاه و در پایان، بار زدن کانتینرها به کامیون در مقصد است. این نوع حمل بسیار ساده تر از حمل و نقل بین وجهی موضوع است فصل است. گاهی حمل و نقل دریایی و هوایی با هم مورد استفاده قرار می گیرند، به طوری که محموله ها از طریق دریا حمل شده و سپس تحویل هواپیما می شود.

البته این اتفاق به ندرت روی می دهد؛ زیرا همانطور که در فصل بعد خواهیم دید، حمل و نقل دریایی و هوایی دارای سرعت های متفاوت هستند. ترکیب این دو به ندرت پیش می آید، حتی در آن موقع باید از کامیون ها برای ارتباط حمل و نقل آبی و هوایی در ابتدا و انتهای کار کمک گرفت. به عبارت

⁴ Intermodal Transport

دیگر، این نوع حمل و نقل متضمن قراردادهای بسیار پیچیده و پر هزینه است. مزایای حمل و نقل بین وجهی: حمل و نقل بین وجهی اندکی پس از جنگ جهانی دوم در واکنش به یک نوع نگرانی یعنی امنیت گسترش یافت، اما به زودی مزایای دیگری به ویژه ایمنی محموله، ایمنی کارگران، کارایی و سرعت نیز برای آن محرز شد:

1- **امنیت:** امنیت محموله به چند دلیل اهمیت است. اول، محموله داخل کانتینر است و دسترسی به آن آسان نیست. دوم، کانتینرها تنها از طریق شماره سریال درج شده بر روی بدنه آنها قابل شناسایی هستند. این مسئله موجب حفاظت بیشتر از کالا می شود؛ زیرا تنها راه شناسایی محتویات کانتینر، دانستن ارتباط بین شماره سریال و محتویات یا باز کردن در کانتینر است. این به آن معنا است که دزد شانس کمی برای پیدا کردن تصادفی کانتینری حاوی اشیاء با ارزش از میان هزاران کانتینر خواهد داشت. فیلم «مهاجمان کشتی گمشده» را به یاد آورید. در قسمت آخر فیلم صحنه ای را نشان می دهد که در آن عرشه کشتی پر از جعبه های مشابه است. این همان صحنه ای است که هر دزد بالقوه در انبارهای کانتینر با آن مواجه می شود.

سرانجام اینکه کانتینرها دارای قفل هایی هستند که همگی پس از بارگیری مهر و موم می شوند. با اینکه مهر و موم نمی تواند مانع از شکسته شدن قفل کانتینر (توسط دیگران) شود؛ اما در صورت دستکاری قابل مشاهده است. کارگران به دلایل امنیتی معمولاً مهر و موم کانتینرها را بازرسی می کنند و محموله های باز شده را قبول نمی کنند. بنگاه های باربری در صورت شکسته شدن مهر و موم، آن را در اسناد محموله ها قید می کنند. بنابراین، آنها در قبال خسارت های احتمالی مسئولیتی نخواهند داشت.

2- **ایمنی:** ایمنی ارتباط زیادی در امنیت دارد. محموله های کانتینری شده معمولاً سالم تر از هر نوع محموله دیگر است. جعبه های فلزی کانتینرها دارای استقامت فوق العاده ای در مقابل فشار هستند و معمولاً شکسته نمی شوند. کانتینرها در مقابل تغییر شرایط آب و هوایی و تأثیر آن مقاوم تر هستند و فقط در صورتی آب در آنها نفوذ می کند که به نحو مناسبی نگهداری نشوند. محموله های کانتینری برای کارگرانی که با این کانتینرها سروکار دارند، نیز امن تر هستند، زیرا جابجایی کانتینرها با ماشین آلات صورت می گیرد و کارگران با آنها فاصله دارند. در الگوی قدیمی تر محموله های کالاهای بسته بندی شده عمومی فله ای - تفکیکی، کارگان فاصله کمی با محموله داشتند و در صورت افتادن یا لغزیدن محموله، افراد نزدیک به آن در معرض آسیب یا مرگ قرار می گرفتند. در پایانه های جدید کانتینری به ندرت افراد خارج از کابین کامیونها یا اتاقک جرثقیل ها قرار می گیرند.

3- **کارایی:** آگاهی افزایش فوق العاده کارایی علت توسعه حمل بین وجهی تصور می شود. اما باید یادآور شد که کارایی تنها یک پیامد جانبی حمل بین وجهی است. حمل و نقل بین وجهی تا چه حد از حمل و نقل غیر ترکیبی کارتر است؟ می توان برآورد کرد که یک کارگر بارانداز (کنوانسیونل) می تواند در روش سنتی 0/5 تن بار در ساعت و در عملیات کانتینری 2/45 تن بار در ساعت جابجا کند. این به معنای آن است که در زمان معرفی روش حمل بین وجهی و بکارگیری آن از هر ده نفر کارگر بارانداز (به کارگر تخلیه و بارگیری یا گنگ نیز معروف است) نه نفر شغل خود را از دست داده اند. زمانی برای نخستین بار در نیویورک از روش حمل بین وجهی استفاده شد، اثر آن بر روابط نیروی کار بسیار بد بود تا حدی که به شورش کارگان انجامید. به گفته یک کارگر بارانداز «کانتینر با توجه به شکل آن، تابوت اتحادیه کارگری است».

کارایی از چند طریق قابل حصول است. نخست، هر کانتینر دارای ابعاد استاندارد است و تجهیزات جابجایی به طور دقیق برای آن طراحی شده است. دوم، به دلیل یکسان بودن کانتینرها هیچ زمانی برای تنظیم جابجایی آنها هدر نمی رود. سوم، با توجه به اینکه طراحی یک نوع خاص کانتینر واحد و کارتر امکان پذیر شد، جعبه ها در اندازه ای بزرگتر از جعبه های قبلی ساخته شدند که این به مفهوم کم شدن نیاز به جابجایی کالاها است.

به عبارت دیگر تخلیه یک کانتینر از کشتی به مراتب ساده تر از خارج کردن 10 جعبه کوچکتر است.

4- **سرعت:** سرعت با افزایش کارایی مربوط؛ ولی دارای تبعات متفاوتی است. اگر بتوان محموله ها را سریعتر جابجا کرد، محموله های بیشتری را نیز می توان در یک زمان معین از بندر حمل کرد.

سیر جابجایی در حمل و نقل بین وجهی

حمل بین وجهی دقیقاً به چه شیوه ای انجام می شود؟ فرستنده کالا اندازه موردنیاز خود را انتخاب و آن را به بنگاه کاربری سفارش می دهد. کانتینر به مکان مشتری تحویل داده می شود و برای مدت زمان معلوم (معمولاً 24 ساعت) در اختیار او قرار می گیرد. کانتینرها اغلب بر روی کامیون ها قرار داده می شوند، اما فرستنده های بسیار بزرگ ممکن است برای خود خط آهن اختصاصی داشته باشند تا کانتینرها مستقیماً از روی واگن برداشته شود. کامیون (یا قطار) در زمان تعیین شدن بر می گردد و کانتینر را می برد، سپس به سفر خود ادامه می دهد و معمولاً در مقصد نهایی کانتینر را در انباری باز برای مدت زمان معینی تحویل می شود (مجدداً باید یادآور شد که این وضعیت در حمل با کامیون اتفاق می افتد، اما برخی گیرندگان کالا دارای سکوهایی ریلی مخصوص به خود هستند). پس از طی مدت زمان معین مجدداً کانتینر خالی بارگیری شده و به مشتری بعدی تحویل داده می شود.

تجهیزات حمل و نقل بین وجهی

یکی از دلایل کم شدن تعداد بنادر و مسیرهای تجاری در حمل و نقل بین وجهی آن است که در آن تجهیزات، بسیار تخصصی شده و در مقابل حجم بزرگ کالا با کارایی بسیار بیشتری کار می کنند. تجهیزات حمل بین وجهی با در نظر گرفتن اثر شگرف آن بر لجستیک از نظر مهندسی به طرز شگفت آوری ساده هستند. این تجهیزات می توانند برخی از ویژگی های فن آوری پیشرفته را داشته باشند؛ اما کارکردهای آنها کاملاً ساده است. مهمترین جنبه تجهیزات حمل بین وجهی این است که همه آنها استاندارد هستند. عنصر اساسی در حمل بین وجهی، کانتینر حمل بار است. کانتینرها 8 فوت عرض، 8 فوت و 6 اینچ ارتفاع و طول های متنوعی دارند. بخش عمده ای از کانتینرهای موجود در دنیا 20 فوت یا 40 فوت طول دارند. کانتینرهای 45 یا 48 فوتی یا با ابعاد دیگر نیز وجود دارند؛ اما همه اینها موارد خاص هستند و با استانداردهای بین المللی مطابق نیستند. این ابعاد همگی به فوت است، چون این فن آوری در آمریکا خلق شده است. از سویی تغییر واحدها به استاندارد متریک، به عنوان یک انتخاب عملی مطرح نیست و هیچ انگیزه خاصی هم در این مورد وجود ندارد. در هر گوشه از کانتینرها مادگی هایی برای انباشتن کانتینرها بر روی همدیگر یا به کشتی، کامیون، قطار یا هر وسیله دیگری با ابعاد یکسان وجود دارد. حداکثر وزن مجاز برای کانتینرهای 20 فوتی 20000 کیلوگرم و برای کانتینرهای 40 فوتی 25000 کیلوگرم است. چرا کانتینرها دارای ابعاد مختلف هستند؛ نخست به دلیل آنکه صاحبان کالاها نیازهای متفاوتی دارند. آنهایی که دارای محموله های کوچک هستند، کانتینرهای کوچک را ترجیح می دهند. دلیل دوم مربوط به ماهیت کالاهای مورد حمل است. کانتینرها با ابعاد متفاوت برای کالاهای متفاوت مورد استفاده قرار می گیرند. محوله های کم ارزش با کانتینرهای 40 فوتی حمل می شوند؛ زیرا پایین نگه داشتن هزینه برای بنگاه مهم است. طبیعتاً تمایل بر این است که محموله های با ارزش بالاتر در اندازه های کوچکتری جابجا شوند. بنابراین استفاده از کانتینرهای 20 فوتی متداول تر است. محموله های سنگین نیز با کانتینرهای 20 فوتی جابجا می شوند؛ زیرا کانتینر قبل از پر شدن حجم مفید با محدودیت وزنی مواجه می شود. روندها نشان از استفاده بیشتر از کانتینرهای 40 فوتی دارد. میزان استفاده از کانتینرهای 20 فوتی از 44 درصد به 35 درصد در انتهای دهه 1990 کاهش یافت. (4) علت این امر چندان واضح نیست، اما شاید دلیل عمده آن افزایش حجم تجارت جهانی است که در نتیجه، شرکت های حمل و نقل دریایی تمایل دارند تا از کانتینرهای 40 فوتی که به صرفه تر هستند، استفاده کنند.

مدیریت حمل و نقل بین وجهی

مهم ترین جنبه حمل و نقل بین وجهی تجهیزات آن نیست؛ بلکه مسائل عملیاتی و مدیریتی آن است. به طور سنتی یک بنگاه کاربری به عنوان یک بنگاه مستقل فعالیت می کند. شرکت کشتیرانی نگران حمل دریایی بار و شرکت حمل و نقل زمینی نگران حمل زمینی بار است و به این سان سایر بنگاه ها نیز

به نگرانی های مربوط به حوزه فعالیت خود مبتلا هستند. حمل و نقل بین وجهی مستلزم هماهنگی بین چند بنگاه باربری است. گاهی این چند بنگاه یکی هستند؛ اما معمولاً مستقل بوده یا حداقل شرکت های جانبی در یک بنگاه اصلی هستند.

علت اهمیت این موضوع چیست؟ حمل بین وجهی مستلزم همکاری و هماهنگی بین گروه های گوناگون از بنگاه ها در سطحی است که به ندرت در رشته فعالیت های دیگر دیده می شود. همه ما از مشکلات یک سازمان آگاهی داریم. اداره یک سازمان در همکاری نزدیک با سایرین تا جایی که انتقال هر یک از صدها محموله هماهنگ شود، وظیفه کاملاً خطیری است. همچنین شرکت های مختلف اغلب دارای سازمان ساختار و فرهنگ بسیار متفاوتی هستند. شرکت های حمل ریلی بسیار متفاوت تر از شرکت های حمل جاده ای بار و هر دوی اینها متفاوت از بنگاه های حمل دریایی هستند.

بنگاه های حمل و نقل بین وجهی چه بنگاه هایی هستند؟ گاهی پدید آمدن این بنگاه ها بر اساس دارایی های آنهاست، مانند بنگاه های حمل و نقل دریایی که برای انجام خدمات حمل و نقل گسترش می یابند. این وضعیت برای بنگاه های حمل کانتینری دریایی که عمدتاً محموله ها را به صورت حمل بین وجهی جابجا می کنند، وجود دارد. گاهی بنگاه های حمل جاده ای و ریلی، خدمات حمل بین وجهی ارائه می دهند؛ اما این موضع برای آنها آنچنان حیاتی نیست. بنگاه هایی نیز وجود دارند که هیچ نوع دارایی ای ندارند و تنها به ارائه خدمات حمل بین وجهی می پردازند. آنها به ایجاد هماهنگی محموله ها بین سایر بنگاه های باربری می پردازند. گاهی این کار از طریق خرید جا و ظرفیت سایر بنگاه های باربری با نرخ عمده فروشی صورت می گیرد. یکی از ویژگی های بارز بنگاه های باربری حمل بین وجهی، نظام اطلاعاتی پیشرفته آنها است. آنها نیازمند پردازش یکسری اطلاعات و در شرایطی هستند که تحت فشار محدودیت زمانی ایجاد و حفظ هماهنگی باربری قرار دارند. این بدین معناست که نظام اطلاعاتی در این زمینه به طور استثنایی دارای اهمیت است. بیش از صدها نوع کانتینر در دنیا وجود دارد. این تنوع شامل متداول ترین آنها یعنی کانتینرهای خشک تا کانتینرهای می شود که برای انواع خاص محموله ها طراحی می شوند. در زیر به رایج ترین انواع کانتینرها اشاره شده است؛ اما هر کانتینر مواد اولیه متفاوت و مصارف خاصی دارد. به عنوان مثال، کانتینرهای خشک ممکن است برای حمل برخی مواد غذایی خاص به کار روند. اگر کانتینری برای حمل مواد شیمیایی مورد استفاده قرار بگیرد، ممکن است آلوده شده و تنها قابل به کارگیری برای برخی از محموله ها باشد.

1- کانتینر خشک: این کانتینر، اصلی ترین نوع کانتینر است.

2- کانتینر روباز: این نوع کانتینر سقف ندارد، از این رو می توان محموله ها را از بالا درون آن قرار داد و برای محموله هایی مناسب است که جابجایی آنها مشکل است.

3- کانتینر کفی بدون دیواره جانبی: دارای سقف یا دیواره های کناری نیست و فقط دارای کف دو دیواره ای ابتدا و انتهای است که این نوع نیز برای محموله هایی مناسب است و تخلیه و بارگیری آن مشکل است یا ابعادی فراتر از اندازه های عرض و ارتفاع کانتینر دارند.

4- کانتینر سکویی: این کانتینر فقط دارای کف است. حمل محموله هایی که نیاز به دقت خاص دارند، در این مورد بسیار آسانتر است؛ زیرا می توان محموله را به صورت ایمن جابجا کرد و آن را روی سطحی قرار داد یا مستقیماً تخلیه کرد، درست مانند آنکه محموله درون یک کانتینر باشد.

5- کانتینر یخچالی: به کانتینر یخچال دار نیز معروف است. واحد سرد کننده درون کانتینر ساخته می شود که با موتور دیزلی یا توسط اتصال به یک منبع برق بیرونی کار می کند.

محموله های سردخانه ای یکی از حوزه های پر سود و رو به گسترش حمل و نقل به شمار می آید.

6- کانتینر ویژه حمل حیوانات زنده: برخی از کانتینرها برای حیوانات زنده طراحی شده اند. کانتینرهای حمل اسب دارای پنجره هایی هستند که اسب ها می توانند هنگام حمل سرشان را از آن بیرون آورند. برای حیوانات کوچکتر، طبقات متعددی درون کانتینر ساخته می شود.

7- کانتینر مخزنی: مخزنی است که با اضلاع تقویت شده است. با این مخازن مایعاتی مانند مواد شیمیایی، فرآورده های غذایی، فرآورده های نفتی و غیره حمل می شود.

8- کانتینر فله ای: این کانتینرها به جای داشتن درهایی که در انتهای خود، دارای سوراخ هایی در بالای خود هستند که محصولات فله ای از آن به درون کانتینر ریخته می شود.

کانتینرها تنها برای حمل محموله خاص؛ بلکه حتی برای مواردی به کار می روند که چندان با حمل و نقل مرتبط نیستند. از آنها به صورت عمومی به عنوان محل های سرپوشیده انباری استفاده می شود یا با مصالح ساختمانی پر شده و به مناطق دور افتاده برده می شوند و پس از تخلیه به عنوان بخشی از ساختمان پیش ساخته مورد استفاده قرار می گیرند. حتی دادگاه سازمان ملل که در تعقیب جنایتکاران جنگی است، به علت پر شدن زندان ها از کانتینرهای بین وجهی استفاده می کنند. جرثقیل های حمل بین وجهی در بنادر برای جابجایی کانتینرها مورد استفاده قرار می گیرند. کشتی ها به طور سنتی برای تخلیه و بارگیری محموله های خود مجهز به جرثقیل هستند. کشتی های کانتینر بر از جمله معدود کشتی هایی هستند که فاقد جرثقیل بوده و به تجهیزات بندری وابسته اند. با این حال برخی کشتی های کانتینر بر دارای جرثقیل های مخصوص به خود هستند. جرثقیل های حمل بین وجهی که به جرثقیل های دروازه ای نیز معروف هستند، معمولاً در بنادر به کار گرفته می شوند و به گونه ای که حتی برخی پایانه های جاده ای و ریلی نیز از همین نوع جرثقیل استفاده می کنند. این جرثقیل ها به صورت ثابت در زمین قرار می گیرند یا بر روی خطوط ریلی در مسافت های کوتاه حرکت داده می شوند، اما پایانه های ریلی و جاده ای بیشتر از لیفتراک که به راحتی می توانند در اطراف حرکت کنند، استفاده می کنند. این نوع جرثقیل ها انواع مختلفی مانند تخلیه از بالا یا تخلیه از طرفین و سایر انواع را در بر می گیرد.

واحدهای 20 فوتی و واحدهای 40 فوتی

معمولاً حجم تجارت کانتینری برحسب واحدهای 20 فوتی سنجیده می شود. هر واحد 20 فوتی مقدار محموله ای است که در یک کانتینر 20 فوتی جای می گیرد. اغلب، مقدار محموله در آمارهای بازرگانی، شرکت های حمل و نقل و بنادر معادل واحد 20 فوتی گزارش می شود. این یم واحد اندازه گیری است. در واقع محموله می تواند در کانتینرهای 20 فوتی، 40 فوتی یا سایر اندازه ها جابجا شود. یک کانتینر 40 فوتی معادل 2 کانتینر 20 فوتی است. کانتینر 20 فوتی دارای محدودیت حجمی و وزنی است. از این رو، این معیار، شاخص دقیقی برای مقدار محموله کانتینرها نیست.

کانتینرهایی که تا اندازه ای خالی هستند نیز به عنوان یک کانتینر پر محسوب می شوند. معیار سنجش دیگر واحد 40 فوتی است که چندان مورد استفاده نیست. توجه داشته باشید که این واحدهای سنجش تنها برای محموله های کانتینری مورد استفاده قرار می گیرند. محموله های غیر کانتینری را می توان با مقادیر همسنگ کانتینر 20 فوتی مقایسه کرد.

موانع اصلی گذر از حمل و نقل سنتی به حمل و نقل نوین

بزرگ ترین مانع گذر از حمل و نقل سنتی به حمل و نقل نوین و مدرن، شرکت های خودروساز داخلی هستند که با تحمیل انحصاری محصولات خود به بازار و اجبار مصرف کننده به قبول محصول، قیمت، شرایط پرداخت و زمان طولانی انتظار، نه تنها این گذر را به گونه ای صعب العبور کرده اند، بلکه زیان این تأخیر را به اقتصاد ملی منتقل می کنند.

به نظر نمی رسد این شرکت ها در مورد ناکارآمدی قیمت تمام شده بالا و تأخیر در تحویل به موقع کالا، کوچک ترین نگرانی داشته باشند. مانع بعدی فقدان مدیریت لجستیک در حمل و نقل سنتی است که نتایج آن کاهش بهره وری و کاهش کارایی در حمل و نقل است. یکی دیگر از موانع این گذار، عدم تطبیق قوانین حمل و نقل با قوانین بین المللی است. متأسفانه قوانین امور گمرکی و حمل و نقل با قوانین بین المللی هیچ تطبیقی ندارد. قوانین گمرک تنها برای داخل کشور نوشته شده است و این قوانین با سرمایه گذاری بخش خصوصی و فعالیت های اقتصادی در عرصه تجارت بین المللی همخوانی ندارد. موضوع دیگر در این خصوص، قوانین و مقررات کشور در خصوص تولیدات داخلی است. به نظر می رسد اگرچه وزارت صنعت، معدن و تجارت ایران برای حمایت از تولیدکنندگان داخلی قوانینی را تصویب کرده است، اما هزینه ی خرید یک دستگاه تریلی در ایران بسیار بیشتر از آن چیزی است که در خارج از کشور می توان خریداری کرد. با وجود این گونه قوانین، توجیه اقتصادی کار از بین می رود. علاوه بر آن، قوانین دیگری از جمله قوانین حاکم بر رویه های حمل و نقل، صدور

بارنامه، قوانین گمرکی، قاچاق کالا، قوانین مربوط به شرکت های حمل و نقلی و ... مشکلاتی را برای این صنعت به وجود آورده است. از جمله موانع دیگر می توان به تغییر پیاپی مدیران در این حوزه اشاره کرد. یکی از مشکلات شرکت های حمل و نقل، تغییر پیاپی مدیران داخلی است که این تغییر پیاپی مدیران، معضلات بسیاری را برای بخش های مختلف کشور به خصوص بخش حمل و نقل ایجاد کرده است.

بی ثباتی نرخ های حمل و نقل از دیگر مسائل و مشکلات این حفره به حساب می آید. شرکت های حمل و نقل از بی ثباتی نرخ ها رنج می برند. به نظر می رسد سیستم حمل و نقل در ایران با ثبات نیست و اگر یک فورواردر نرخ بالاتر بدهد، صاحب کالا، کالای خود را از مسیر دیگری که نرخ ارزان تری دارد، حمل می کند.

آینده توسعه چیست؟

پذیرش ضرورت ایجاد زیرساخت های جدید حمل و نقل در یک سرزمین با مفهوم توسعه پایدار ملازم است. ولی مسأله اساسی که باید روشن شود، منظور از «توسعه» است. در درجه اول، بدیهی است که هر نوع از توسعه انسانی باید شامل بهبود فرهنگی (آگاهی نسبت به مفهوم جهان خویشتن) و افزایش سودمندی باشد. سن⁵ اقتصاددان برنده جایزه نوبل چنین اظهار می دارد که مطلوبیت برای هر شخص، محدود به منافع اقتصادی او نیست؛ بلکه شامل رفاه (در رابطه با مزایای شخصی او) و آزادی عمل (ورای مزایای شخصی او) نیز می شود و هر دو این عوامل باید بر اساس نتایج و فرصت ها ارزیابی شوند. به علاوه، ظرفیت (فرصت - هدف) نباید صرفاً به عنوان یک پایان، بلکه به عنوان وسیله ای برای توسعه کلی نگریسته شود. این امر ایجاب می کند که برای هر فعالیتی که منافع آن برای انسان باید ارزیابی شود، بایستی افق بررسی ها را تا حد شمول روابط انسانی و فرصت ها گسترش داد. بانیستر و برچمان در تأیید نظریه سن در مورد زیرساخت های حمل و نقل اظهار می دارند ترکیب کار مناسب عناصر اجتماعی و سیاسی برای کارایی اقتصادی سرمایه گذاری ها در این بخش ضروری است. بنابراین زیر ساخت های حمل و نقل عنصری است که مربوط به انتظارات نوآوری انسان است. در واقع، امکان رسیدن به:

- یک منفعت ناشی از شناخت فرهنگی نوآوری و تنوع،
- تحقق تنوع (یعنی فرایند تعریف یک ارزش اقتصادی مبتنی بر قانون عرضه و تقاضا) به وسیله حمل و نقل.
- این منافع، انسانی، فرهنگی و اقتصادی هستند. ولی با افزایش تراکم زیرساخت، منفعت خاص کاهش می یابد، زیرا عرضه و تقاضا (انسانی، فرهنگی و اقتصادی) یکدیگر را متعادل می سازند.

اقدامات نوین در خصوص توسعه استراتژیک حمل و نقل بین وجهی

پس از آنکه مهم ترین موانع گذر از حمل و نقل سنتی به حمل و نقل نوین و مدرن اشاره شد، حال در سال تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی به مهم ترین اقدامات نوین در خصوص توسعه استراتژیک حمل و نقل بین وجهی به منظور آنکه این عرصه به عنوان مزیتی رقابتی در تجارت ملی و بین المللی قدرت ظهور، بهسازی و توسعه داشته باشد اشاره می شود که عبارتند از:

- حمایت قاطع دولت از حمل و نقل بین وجهی
- حمایت مجلس و قانونگذاران به منظور تصویب قوانین برای بهبود حمل و نقل بین وجهی
- برنامه ریزی دقیق نقاط تبادل کالا و نواحی اطراف آن برای اطمینان از سهولت دسترسی
- رفع شرایط انحصار از بازار داخلی، مهم ترین پیش زمینه ورود به دنیای تجارت و حمل و نقل بین وجهی
- ارتباطات موثر بین وجهی و پایانه های بار

- پرداخت تسهیلات با نرخ سود پایین به منظور توجیه پذیری سرمایه گذاری ها
- تدوین قوانین فعلی باید بر پایه رشد اقتصادی باشد؛ نه کنترل اقتصادی
- تطبیق قوانین امور گمرکی و حمل و نقل با قوانین بین المللی
- اعتقاد راسخ به ثبات مدیریتی معقول برای مدیران دلسوز این حوزه
- عدم نگاه بخشی نگری به حمل و نقل و استقرار تفکر سیستمی

نتیجه گیری

رفع شرایط انحصار از بازار داخلی، اولین پیش زمینه ورود به جهان لجستیک و حاصل آن حمل و نقل بین وجهی است. مادام که تولید، معدن و اقتصاد تحت مدیریت دولتی است؛ دغدغه ای برای کوتاه کردن زمان و کم کردن هزینه ها و کارایی سیستم وجود ندارد. بیش از 55 درصد حمل و نقل زمینی اروپا مربوط به حمل و نقل اختصاصی صنایع و معادن، کشاورزی به صورت شرکت های بزرگ لجستیک است. اما کشور ما گرفتار حمل کنندگان اختصاصی زیان ده و در ورطه افول هستند. در نو سازی حمل و نقل سیاست گذاران باید فناوری و خدمات جدید رژیم های حقوقی پاسخ گوی نیازهای بازار آینده را مدنظر قرار دهند. در آینده افزایش هزینه ها و به ویژه کرایه، چنان عرصه را بر صنعت و معدن و کشاورزی تنگ خواهد کرد که سیاست گزاران و مشتریان حمل و نقل مجبور به استقرار نظام لجستیک خواهند شد. چرا که افزایش بی رویه قیمت ها با محدودیت قدرت خرید مصرف کنندگان، تناسبی ندارد. نیاز برخی صنایع به صادرات، به خاطر افزایش ابعاد تولید و اشیاء بازار داخلی و رقابتی بودن بازار صادراتی نیز به عنوان محرکی در پیدایی تفکر مدیریت لجستیک عمل خواهد کرد.

در نهایت این که برای تبدیل حمل و نقل چند وجهی به حمل و نقل بین وجهی چه از نظر تاریخی و چه از نظر شرایط فعلی فعالان بازار حمل و نقل زمینی، شرکت های کشتیرانی مجبور به پا گذاشتن به عرصه زمین و سرمایه گذاری در پایانه ها و حمل و نقل زمینی خواهند شد.

منابع

- احساندار، نرگس، 1388، حمل و نقل موتور توسعه، پیام دریا، شماره 186
- خجسته نیا، حسین، 1385، امکان سنجی تعیین نوع ترانزیت ریلی، فصلنامه اقتصادسیاسی، شماره 13
- اسدی، همایون، 1383، حمل و نقل بین وجهی به جای حمل و نقل چند وجهی، پیام دریا، شماره 128
- قنبری، کریم، 1388، نجات زیر ساخت ها و سیاست های کلان اقتصادی جامعه، حمل و نقل و توسعه، نشریه انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران، شماره 27
- محزون، مهدی، 1386، گسترش حمل و نقل بین وجهی راهکاری برای استفاده بهینه از سوخت، هفته نامه برنامه ، شماره 257
- Anderson, p, 2009, The study of Multimodal Transport , Mcmillian Pub.
- Colonna P, Fonzone A. 2006, Relations between transport/network data and national/regional indicators. Integration of statistical data and proposal of first correlations Cuba Meeting of PIARC.
- Jackson, R. and Sorensen, G. 2004, Introduction to International Relations, New York: Oxford University Press.
- Sen, g, 2007, Towards A Multimodal Approach of the Transport System, Beverly Hills.