

# نقش حمل و نقل در افزایش کارآیی تجاری (بخش اول)

اشاره:

حمل و نقل ابزار اصلی توسعه تجارت و تأمین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی و مصرف‌کنندگان است. توسعه سیستم‌های حمل و نقل در یک قرن گذشته از روند روبه‌رشدی برخوردار بوده و این روند همچنان تداوم دارد. لیکن هزینه‌های حمل و نقل هنوز بخش قابل توجهی از قیمت تمام شده نهایی برای مصرف‌کنندگان را تشکیل می‌دهد. هزینه حمل و نقل برای کشورهای در حال توسعه به لحاظ کمبود امکانات زیربنایی و توسعه‌نیافتگی تجهیزات حمل و نقل معمولاً بیش از کشورهای پیشرفته می‌باشد و این امر بر روند تجارت خارجی آنها تأثیر منفی دارد.

کارشناسان کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (انکتاد) در خصوص راهکارهای مؤثر در کاهش هزینه‌های حمل و نقل، توصیه‌هایی دارند که اعمال آنها می‌تواند نقش بسزایی در کاهش هزینه و رونق سیستم حمل و نقل و تجارت خارجی کشورهای در حال توسعه داشته باشد.

در این مقاله با برخی پیشنهادها و توصیه‌های آنها آشنا می‌شویم.

موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای، تنگنایی برای توسعه تجارت آنها عمل می‌کند. از آنجا که فاصله میان کشورهای در حال توسعه و بازارهای صادراتی آنها زیاد است، هزینه‌های حمل و نقل در تجارت خارجی این گونه کشورها اختلال ایجاد می‌کند.

انکتاد برای سه جزء اصلی هزینه‌های عمومی حمل و نقل یعنی مخارج پولی، زمان عبور کالا (ترانزیت) و تلفات بالقوه و تخریب و تأخیر تجزیه و تحلیل خاصی دارد که بدانها اشاره می‌کنیم.

دریایی به صورت درصدی از ارزش وارداتی سیف (هزینه بیمه و کرایه) می‌پردازند، در حالی که ثابت شده است که هزینه‌های حمل و نقل زمینی و سایر هزینه‌های عبوری (ترانزیت) کالا در کشورهای توسعه یافته گران‌تر می‌باشند.

براساس برآورد انکتاد، هزینه‌های باربری در کشورهای در حال توسعه محصور در خشکی بالغ بر ۱۶ درصد و برای تمام کشورهای در حال توسعه معادل ۱۱ درصد ارزش واردات آنها می‌باشد. این هزینه‌های هنگفت همانند

بنا به نظر کارشناسان انکتاد، هزینه‌های حمل و نقل برای بازرگانان برخی کشورهای در حال توسعه به نسبت بیش از کشورهای توسعه یافته است. منظور از این هزینه‌ها، هزینه‌های عمومی حمل و نقل می‌باشد که مخارج، هزینه‌های کلی زمان حمل و نقل و هزینه‌های ناشی از تلفات، تخریب و تأخیر را دربرمی‌گیرد و میزان مخاطرات را برای بازرگانان افزایش می‌دهد.

کشورهای در حال توسعه به طور معمول نرخ بالاتری برای محموله‌های

## الف - نرخ باربری دریایی

نرخ باربری دریایی برای کشورهای در حال توسعه تقریباً دو برابر کشورهای توسعه یافته است. نرخ حمل بار با کشتی که به وسیله آن کالاهای تجار کوچک و متوسط به صورت انحصاری حمل می‌شود، بالغ بر ۸/۶۵ درصد ارزش سیف کالا برای این گونه کشورها است. در حالی که این نرخ برای کشورهای توسعه یافته با اقتصاد بازار حدود ۴/۴ درصد می‌باشد. در همین حال شماری از کشورهای در حال توسعه احتمالاً مجبور به پرداخت خدمات انتقال بین راه نیز هستند. این انتقال در برخی از تجارت‌ها که حجم ترافیک درخواست مستقیم را توجیه نمی‌کند، اجتناب‌ناپذیر است. عدم درخواست مستقیم، نرخ حمل را افزایش می‌دهد و هزینه‌های اضافی حمل و نقل را بر تجارت تحمیل می‌کند. علل این امر را می‌بایست در مواردی از قبیل فقدان دانش کافی تبحر در خصوص فعالیت‌های کشتیرانی، فقدان قدرت چانه‌زنی تجار کشورهای در حال توسعه بر سر نرخ مطلوب به لحاظ کوچک بودن محموله‌های ارسالی، اندک بودن حجم تجارت بین‌المللی در برخی مسیرها که صرفه‌های مقیاس ناشی از پیوند مراکز عمده تجاری را از بین می‌برد، نبود خدمات مستقیم و ضرورت بهره‌گیری از خدمات فرعی توسط تجار در بسیاری از کشورهای در حال توسعه و نیز هزینه‌های سنگین انتقال و جابه‌جایی در بنادر و تأخیر کشتی و در نهایت افزایش نرخ باربری جست‌وجو کرد.

کارشناسان عقیده دارند که برای کاهش نرخ باربری دریایی برای کشورهای در حال توسعه، راهکارهایی وجود دارد که اهم آنها از این قرار می‌باشند:

- تشویق همکاری و تقویت شورای بنگاه‌های باربری دریایی که می‌تواند در رشد آگاهی و قدرت چانه‌زنی تجار مؤثر باشد.
- تشویق همکاری و همفکری میان بنگاه‌های باربری دریایی و تجار در راستای ادغام محموله‌های مقاصد خاص به منظور میسر ساختن امکان مذاکره در مورد تخفیف قیمت باربری برای یافتن نرخ رقابتی بسزایی داشته باشد.
- در صورت امکان، درخواست مستقیم از سوی خطوط عمده حمل و نقل تضمین شود. این پدیده در جایی که تجارت در حال رشد است، امکان‌پذیر می‌باشد.
- از طریق همکاری منطقه‌ای، خدمات فرعی کارآمد ترویج شود.
- بهبود بخشیدن به خدمات بندری به منظور کاهش تأخیر در حمل و نقل توسط کشتی‌ها و کمتر شدن هزینه‌های جابه‌جایی.
- به اجرا درآوردن عملیات سیاست‌های تنظیمی برای

تقویت رقابت در محیط کشتیرانی.

## ۲ - حقوق بندری

حقوق بندری در کشورهای در حال توسعه نسبت به کشورهای پیشرفته بیشتر است. هزینه‌های مستقیم ناشی از عوارض سنگین کشتی و حق انبارداری و انتقال بار به دلیل طولانی بودن زمان رفت و برگشت، افزایش می‌یابد. هزینه تأخیر کشتی‌ها در بنادر نیز سبب افزایش هزینه‌ها برای صاحبان کشتی، نرخ باربری دریایی و در نهایت هزینه حمل و نقل و توزیع کالا می‌شود. این هزینه‌ها در نهایت توان رقابت تولیدات کشورهای در حال توسعه را در بازارهای جهانی تضعیف می‌کند.

عملکرد ضعیف در جابه‌جایی و انتقال محموله‌ها باعث طولانی شدن زمان توقف کشتی در بندر می‌شود. از سوی دیگر جابه‌جایی و انتقال بار به دلیل فقدان مدیریت کارآمد، زیاد می‌شود و زمان طولانی انبارداری نیز به پرداخت حق معطلی برای محموله‌ها می‌انجامد. به سبب همین موارد، معمولاً هزینه‌ها و حقوق بندری پرداختی از سوی تجار کشورهای در حال توسعه بیش از کشورهای توسعه یافته است.

برای بهبود بخشیدن به کارایی بنادر از طریق ترکیب اصلاحات نهادی (اجازه دادن به بخش خصوصی برای انجام عملیات پایانه‌ای)، ارتقای سطح مدیریت بنادر از طریق آموزش مدیریت، بیان تجربه‌های موفق مدیریتی در نگهداری دستگاه‌ها و سطوح مناسب تجهیز نیروی

انسانی و گسترش محیطی که تجارت رقابتی‌تر و گسترده‌تری داشته باشد، می‌توان اقدام نمود.

کارشناسان انکتاب توصیه می‌کنند که بهبود همکاری میان مسؤولان بندر و گمرک، گردانندگان پایانه و گردانندگان حمل و نقل داخلی سبب می‌شود که حرکت بار تسریع و هزینه‌های بندری کاهش یابد.

آنها همچنین بر ضرورت بهبود بخشیدن به خدمات اطلاع‌رسانی به افراد مرتبط با امور دریایی مثل "ACIS" (سیستم پیشرفته اطلاعات بار) که اطلاعات موجود را در اختیار همه افراد در زنجیره حمل و نقل قرار می‌دهد، تأکید دارند.

### ۳- هزینه‌های حمل و نقل داخلی

در شماری از کشورهای در حال توسعه، افزایش هزینه‌های حمل و نقل تنها به دلیل حمل و نقل دریایی نمی‌باشد، بلکه این کشورها در نظام حمل و نقل جاده‌ای داخلی خود با موانع و مشکلاتی روبه‌رو می‌باشند که در نهایت هزینه‌های عمومی حمل و نقل را برای آنها افزایش می‌دهد. برای مثال هزینه‌های حمل و نقل جاده‌ای در کشورهای آفریقایی ۲/۵ تا ۳ برابر دیگر نقاط جهان است و اغلب هزینه حمل یک کانتینر محموله داخلی از مبدا تا محل شرکت واردکننده بیش از حمل با کشتی از بندر مقصد در اروپا یا آمریکا می‌باشد.

طبق برآورد کارشناسان انکتاب، اگر هزینه حمل و نقل جاده‌ای در آفریقا ۱۰ درصد کاهش یابد، سالانه ۱۲

میلیارد دلار صرفه‌جویی در هزینه‌های مذکور برای فعالان اقتصادی در این قاره به همراه دارد. در آفریقا حتی هزینه حمل با راه‌آهن و یا در آبهای داخلی نیز در سطح بالایی قرار دارد و از این رو به عنوان راه عمل جایگزین حمل با کشتی پیشنهاد نمی‌شود. در بخش‌هایی از آسیا نیز هزینه حمل و نقل داخلی و جابه‌جایی کالا برای صادرات به ۲۰ تا ۲۵ درصد ارزش فوب (تحويل در عرشه) می‌رسد.

دلایل گوناگونی برای رشد روزافزون هزینه‌های حمل و نقل داخلی در کشورهای در حال توسعه وجود دارد که اهم آنها عبارتند از:

- فقدان رقابت واقعی میان ارائه‌کنندگان خدمات حمل و نقل که به افزایش هزینه بر حسب تن در هر کیلومتر منجر می‌شود. فواصل طولانی نیز، نرخ حمل و نقل سنگینی را برای کشورهای که به آبهای گرم دسترسی ندارند، تحمیل می‌کند.
- کمبود ظرفیت راه آبی داخل، جاده و راه‌آهن، نگهداری ضعیف زیرساخت‌ها، خودروها، واگن‌ها و کشتی، کمبود ظرفیت راه‌آهن یا فقدان حلقه ارتباطی راه‌آهن که

تجار را به استفاده از حمل و نقل جاده‌ای در فواصل طولانی مجبور می‌کند.

چارچوب مقررات نامناسب و منسوخ در حمل و نقل اکثر کالاها بدون بسته‌بندی به صورت فله حمل می‌شوند، حتی زمانی که کالاها با کانتینر در میر اقیانوس حمل می‌شوند. زیرا به دلیل ساختاری، قانونی و آیین‌نامه‌هایی که استفاده از کانتینر را محدود می‌سازد، این امر ارابه خدمات حمل و نقل چندگانه از مبدا تا مقصد را محدود می‌سازد.

تعدد گروه‌های مستقلی که در زنجیره حمل و نقل فعال هستند، فقدان یکپارچگی خدمات و افزایش هزینه‌ها را سبب می‌شود.

صاحبان کشتی هزینه حمل کالا را از مبدا تا مقصد بر اساس پایین بودن استفاده از کانتینر محاسبه می‌کنند و حق حفاظت از جعبه‌ها را نیز اضافه می‌کنند.

ضعف مهارت‌ها و کارایی مدیریت در حمل و نقل در آبهای داخلی، راه‌آهن و جاده‌ای

رقابت تجار کوچک و متوسط داشته باشد. توسعه فعالیت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در سیستم حمل و نقل چندگانه و نیز آزادسازی و مقررات زدایی از سوی دولت، در کنار ارایه آموزش‌های مدیریتی به متقاضیان سرمایه‌گذاری و مدیریت شرکت‌های حمل و نقل نه تنها به رشد ارزش افزوده تولید ناخالص داخلی (در اثر رشد ارزش افزوده بخش خدمات حمل و نقل) کمک می‌کند، بلکه در تقویت بنیه رقابت، رشد صادرات، ایجاد مشاغل مولد در اقتصاد کشورهای در حال توسعه مؤثر می‌باشد.

هزینه‌های سنگین حمل و نقل می‌تواند خود مانعی در راه توسعه صادرات کشورهای در حال توسعه و دستیابی آنها به سهم بیشتر در تجارت جهانی تلقی شود. از این رو انجام اصلاحات زیربنایی و توسعه سرمایه‌گذاری و مسؤلیت بخش خصوصی در نهایت به افزایش قابلیت، قدرت رقابت و صادرات این گروه از کشورهای جهان منجر می‌شود.

حذف کنترل‌های مقرراتی حاکم بر جریان داخلی کالا و اجازه حمل کالا به صورت مهروموم شده و تویه حساب در محل واردکننده و نیز لغو تعهدات و ضمانت‌های موردنیاز برای کانتینرها و اجازه فعالیت به بنگاه‌های گرداننده حمل و نقل چندگانه، تأثیر بسزایی در کاهش هزینه‌های حمل و نقل داخلی دارد.

حذف موانع آیین‌نامه‌ای و قانون‌گذاری برای شرکت‌هایی که تمایل به برپایی تسهیلات جمعی و ارایه خدمات از میداء تا مقصد دارند، تسهیل مقررات گمرکی، آیین‌نامه‌های موازی به منظور تسهیل جریان کالاهای کانتینری در داخل، تأثیر بسزایی در این امر خواهد داشت.

تقویت ساختارهای مدیریتی در شرکت‌های حمل و نقل بخش عمومی از نظر قابلیت حساسی و قراردادهای اجرایی و... و نیز معرفی تجربه‌های موفق مدیریتی در این زمینه

با توجه به نقش فزاینده هزینه‌های حمل و نقل (اعم از دریایی و حمل و نقل داخلی) در توان رقابتی بنگاه‌های اقتصادی در کشورهای در حال توسعه با ایجاد اصلاحات پیشنهادی از سوی انکتاد می‌تواند اثر مطلوبی در افزایش کارایی، کاهش هزینه‌های حمل و نقل و تقویت بنیه

کارشناسان انکتاد برای کاهش هزینه‌های حمل و نقل داخلی توصیه‌هایی دارند که بدین شرح می‌باشد:

الف) گردانندگان زبده حمل و نقل چندگانه به ایجاد رقابت و رقابتی کردن فعالیتها تشویق شوند. مشارکت بیشتر بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری در تسهیلات و خدمات حمل و نقل، تشکیل گردانندگان بزرگ حمل و نقل (با ادغام شرکت‌های کوچکتر) و رشد آمادگی آنها برای ارایه خدمات گسترده‌تر، تأثیر بسزایی در کاهش هزینه‌های حمل و نقل داخلی دارد.

استفاده کارآتر و گسترده‌تر از تسهیلات و زیر ساختار حمل و نقل موجود، جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساختارها، کانتینرهای مناسب در حمل و نقل ریلی، خودروهای جدید، شناورهای آبی داخلی، تجهیزات مدرن دریایی، پایانه‌های داخلی، ایستگاه‌های راه‌آهن و... می‌تواند در افزایش کارایی و میزان بهره‌گیری از امکانات حمل و نقل و کاهش هزینه‌های آن مؤثر باشد.

آزادسازی: دولت‌ها باید دسترسی به بازارهای حمل و نقل را از مقررات دولتی آزاد سازند و بتر قانونی - تجاری - عملیاتی مناسب که کارایی را رشد دهد، ایجاد کنند.