

نقش حمل و نقل در افزایش کارآیی تجاری

(بخش پنجم)

اشاره:

حمل و نقل، شریان اصلی تجارت است و می‌تواند نقش بسزایی در ارسال به موقع محموله‌های تجاری و گسترش مناسبات بازرگانان داشته باشد. از آنجا که مراکز تولید کالاها همواره با مبادی خروجی (بنادر دریایی، مرزها و فرودگاه‌ها) فاصله دارند، لذا حمل و نقل داخلی جایگاه ویژه‌ای در رساندن محموله‌های کالایی به مبادی خروجی و در همین حال رساندن مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای به مراکز تولید دارد.

هر اندازه که حمل و نقل داخلی توسعه پیدا کند، فرآیند تولید و تجارت (داخلی و خارجی) تسهیل می‌یابد. از این رو دولت‌ها برای توسعه سیستم حمل و نقل داخلی از طریق انجام سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی و بخش خصوصی با ارایه خدمات تلاش دارند که نظام حمل و نقل داخلی را سامان بخشند.

با این حال اکثر کشورهای در حال توسعه به لحاظ ضعف سرمایه‌گذاری در امور زیربنایی با موانع و مشکلات جدی برای توسعه نظام حمل و نقل مواجه هستند. در این مقاله با برخی پیشنهادها و راهکارها برای تسریع سیستم حمل و نقل داخلی آشنا می‌شویم.

موانع توسعه حمل و نقل داخلی و
راهکارهای بهبود آن

بسه طور معمول بخش قابل توجهی از سیستم حمل و نقل داخلی را، حمل و نقل جاده‌ای تشکیل می‌دهد. فاصله میان مراکز تهیه و تولید کالاهای واسطه‌ای و مواد خام تا واحدهای صنعتی در اغلب کشورهای در حال توسعه از طریق حمل و نقل جاده‌ای پوشش داده می‌شود.

صنعت حمل و نقل جاده‌ای در کشورهای یادشده از نظر فراوانی خدمات و نظم، وضع مناسبی ندارد. زیرساخت‌ها و تسهیلات کارآمد و مؤثر حمل و نقل جاده‌ای برای بنگاه‌های ترابری اغلب در دسترس نیست، هر چند سهم زیادی از بار (حدود ۸۰ درصد در آفریقا) از طریق جاده حمل می‌شود.

شبکه جاده‌ها در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، ضعیف است. این کشورها ۶۰ درصد از مساحت جهان را دربرمی‌گیرند و شامل بیش از ۷۰ درصد جمعیت هستند، اما طبق آمارهای ارایه شده از سوی کارشناسان کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (انکتاد) در دهه ۱۹۸۰ میلادی فقط ۲۳ درصد از طول راه‌های شوسه و ۲۲ درصد از وسایط نقلیه جاده‌ای را در اختیار داشتند.

ازای هر ۱۲ کیلومتر مربع و در آسیا در هر ۱۸ کیلومتر مربع، راه جاده وجود دارد. از ۶۵۰ هزار کیلومتر راه در آفریقا، ۳۴ درصد راه آسفالته وجود داشته و فقط ۴۵ درصد از این راه‌ها استاندارد و مناسب بوده است.

بیاری از راه‌ها به جهت فقدان روش‌های مناسب نگهداری، پیوسته رو به خرابی و در خطر نابودی قرار دارند. تا پیش از دهه ۱۹۸۰ حدود ۸۵ درصد راه‌های روستایی در کشورهای در حال توسعه در وضعیت بد درجه‌بندی شده بودند. حتی کشورهای محصور در خشکی نیز از نظر راه‌های شوسه وضعیت بسیار بدی دارند. در همین حال ناوگان کوچک حمل و نقل جاده‌ای راه‌های شوسه به دلیل سازماندهی و مدیریت ضعیف قادر نیستند از ظرفیت واقعی خود استفاده کنند.

کارشناسان آنکتاد علل عمده آن را در ضعف سازماندهی صنعت حمل و نقل، فقدان پیوستگی راه‌ها میان مراکز تولیدی و صنعتی و نیز مراکز مصرف کالاها، فقدان نگهداری و مدیریت و تدارکات راه‌های فرعی، کمبود وسایط نقلیه مناسب جاده‌ای به ویژه کانتینرها، محدودیت استفاده از کامیون‌های یک کشور در کشور دیگر به لحاظ اتخاذ سیاست‌های خاص کشتیرانی در امتداد ساحل، نبود هماهنگی لازم میان مقررات راه‌ها و غیراقتصادی بودن بهره‌گیری از حمل و نقل جاده‌ای برای فواصل دور و ضرورت استفاده از حمل و نقل ریلی در این موارد، می‌دانند.

آنها با اشاره به آنکه در برخی کشورهای در حال توسعه حمل و نقل داخلی تحت تسلط شرکت‌هایی است که صاحبان آن رانندگان خودروها و وسایط نقلیه هستند، اظهار می‌دارند که در برخی کشورها نیز انحصارهای دولتی، سیستم حمل و نقل جاده‌ای را کنترل می‌کنند و این امر رقابت در سیستم یادشده و ظرفیت آن را محدود می‌سازد و پاسخگوی نیازهای بازرگانان نیست.

آنها تأکید دارند که در این گونه کشورها، محور سیاست‌های دولت اغلب حمایت از گردانندگان حمل و نقل است و افزایش منافع بازرگانان را تعقیب نمی‌کند.

آنها اشاره دارند که در اکثر کشورهای روبه‌رشد، کمبود وسایط حمل و نقل مناسب جاده به ویژه برای تردد کانتینرها محسوس است. حتی از ناوگان موجود به دلیل ضعف مدیریت بهره‌برداری صحیحی صورت نمی‌گیرد. گردانندگان حمل و نقل اغلب زمان‌بندی درستی در خصوص حرکت ناوگان ندارند و در همین حال استانداردهای ایمنی و امنیت در این کشورها پایین است.

کارشناسان آنکتاد با اشاره به ضعف موجود در سیاست‌های کشتیرانی در امتداد ساحل اشاره دارند که محدودیت در بهره‌گیری از کامیون‌های یک کشور در کشور دیگر سبب می‌شود که جابه‌جایی اضافی بار و هزینه‌های فوق‌العاده تحمیل گردد و این امر به ویژه در پایانه‌ها و عبور از مرزها ضمن ایجاد هزینه‌های اضافی، تأخیر زیادی در حمل و نقل محموله‌ها ایجاد می‌کند.

الف - ایجاد گردانندگان با صلاحیت و بزرگ حمل و نقل جاده‌ای از طریق ادغام شرکت‌های حمل و نقل و تقویت سازماندهی حمل و نقل راه‌ها با تشویق مشارکت

طبق برآورد کارشناسان آنکتاد در دهه ۱۹۸۰ میلادی حدود ۷۰ درصد ناوگان کامیون‌ها در آفریقا به دلیل هماهنگی ضعیف خدمات و وجود شرایط و مقررات محدود کننده در هر لحظه بلااستفاده بوده‌اند. پیامد چنین وضعیتی افزایش هزینه‌های حمل و نقل و کاهش کارایی تجاری در بسیاری از کشورهای در حال توسعه به ویژه کشورهای آفریقایی بوده است.

بسیاری از راه‌ها به جهت فقدان روش‌های مناسب نگهداری، پیوسته رو به خرابی و در خطر نابودی قرار دارند. تا پیش از دهه ۱۹۸۰ حدود ۸۵ درصد راه‌های روستایی در کشورهای در حال توسعه در وضعیت بد درجه‌بندی شده بودند. حتی کشورهای محصور در خشکی نیز از نظر راه‌های شوسه وضعیت بسیار بدی دارند. در همین حال ناوگان کوچک حمل و نقل جاده‌ای راه‌های شوسه به دلیل سازماندهی و مدیریت ضعیف قادر نیستند از ظرفیت واقعی خود استفاده کنند.

طبق برآورد کارشناسان آنکتاد در دهه ۱۹۸۰ میلادی حدود ۷۰ درصد ناوگان کامیون‌ها در آفریقا به دلیل هماهنگی ضعیف خدمات و وجود شرایط و مقررات محدود کننده در هر لحظه بلااستفاده بوده‌اند. پیامد چنین وضعیتی افزایش هزینه‌های حمل و نقل و کاهش کارایی تجاری در بسیاری از کشورهای در حال توسعه به ویژه کشورهای آفریقایی بوده است.

بخش خصوصی در تهیه خدمات حمل و نقل جاده‌ای.

ب - حفظ، تعمیر، گسترش و بهبود کیفیت راه‌ها.

ج - لغو محدودیت‌های سرمایه‌گذاری و سایر محدودیت‌ها مانند کنترل ارزی، عوارض وارداتی و... به منظور مجاز ساختن گردانندگان حمل و نقل برای دستیابی به وسایط نقلیه جدید و مناسب.

د - ایجاد یک رژیم قانونی برای گردانندگان حمل و نقل جاده‌ای که دربرگیرنده عملیات، مسؤلیت‌ها، ایمنی و... باشد و در همین حال تعدیل تعرفه‌های حمل و نقل ریلی برای تشویق استفاده از آن جهت حمل بارها برای مسافت‌های طولانی.

ه - زمان‌بندی خدمات حمل و نقل راه‌ها و ردیابی وسایط نقلیه جهت افزایش بهره‌برداری، کارایی و بهبود امنیت حمل و نقل.

و - ارائه طرح‌های آموزشی به منظور بهبود کیفیت مدیریت، عملیات و حفظ خدمات حمل و نقل راه‌ها.

ز - لغو محدودیت‌های کشتیرانی در امتداد ساحل به منظور هماهنگی مقررات حمل و نقل جاده‌ای در سطح منطقه و گسترش همکاری‌های بین‌المللی.

اتخاذ این تدابیر از یک سو سبب افزایش سرعت حمل و نقل جاده‌ای و بهبود کارایی صنعت حمل و نقل

خواهد شد و از سوی دیگر حداکثر بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود سیستم حمل بار جاده‌ای را میسر می‌سازد. با افزایش کارایی نظام حمل و نقل داخلی، هزینه تمام شده ارایه کالا به مقصد تنزل یافته و قدرت رقابت بازرگانان تقویت خواهد شد. در شماری از کشورهای در حال توسعه، هزینه حمل و نقل به ۳۰ درصد قیمت تمام شده و گاه بیشتر از آن می‌رسد که این امر در کاهش توان رقابت تولیدکنندگان داخلی و بازرگانان اثر بسزایی دارد.

بنادر

با وجود سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه در زیرساخت‌های بندری و تسهیلات نوین پایانه‌ای در کشورهای در حال توسعه در دهه ۱۹۹۰ میلادی، ظرفیت جابه‌جایی بار و عملکرد بسیاری از بنادر در این کشورها نامطلوب است. توسعه تسهیلات جدید برای تأمین نیازهای ترابری یکپارچه و عمده در برخی از کشورها همچنان کند بوده است و قدرت رقابت اندکی در بسیاری از بنادر برای ارایه خدمات جابه‌جایی بار و... وجود دارد.

در برخی بنادر هنوز بارها تسهیلات قدیمی و ناکارآمد جابه‌جا می‌شود که سرعت عمل را از بین می‌برد. حتی در مناطقی که

زیرساخت‌های مدرن در دسترس می‌باشند، اغلب عملکرد بسیار کمتری از استانداردهای بین‌المللی دارند. نگهداری ماشین‌آلات و دستگاه‌ها به صورت مطلوب نیست و نیروی انسانی بیش از حد مورد نیاز مشغول به کار هستند که این امر در رشد هزینه‌های جابه‌جایی بار اثر دارد.

کارشناسان آنکتاد علت این ناکارآمدی را در طولانی بودن عمر بنادر و فرسودگی تجهیزات آنها، نبود سیستم‌های مکانیزه (خودکار) برای جابه‌جایی بار، استفاده ناچیز از ظرفیت بندری موجود به لحاظ کمبود امکانات، استمرار ساختار سازمانی و رویه‌های مدیریتی منسوخ شده در این مراکز، عملکرد ضعیف جابه‌جایی بار و نارسایی در توسعه تسهیلات مبادله دوطرفه میان حمل و نقل داخلی و دریایی و ضعف مدیریت در بنادر می‌دانند.

راه‌حل‌های پیشنهادی کارشناسان آنکتاد برای رفع این نقایص و کارآمد ساختن جابه‌جایی بار در بنادر عبارتند از:

الف - آزادسازی بنادر برای مجاز ساختن عملیات خصوصی پایانه‌ها و ارایه رقابت برای تشویق کارایی.

ب - ایجاد و توسعه پایانه‌های اختصاصی جدید و سرمایه‌گذاری برای ایجاد تجهیزات و تسهیلات نوین جابه‌جایی بار.

ج - بهبود بخشیدن به نظام مدیریت نگهداری از تسهیلات و امکانات بندری.

د - تشویق سرمایه‌گذاری خصوصی برای ارایه تسهیلات و خدمات پشتیبانی (بسته‌بندی، پر کردن کانتینر، تنظیم اسناد، نگهداری ذخایر و...)

ه - افزایش مهارت‌های حرفه‌ای کارکنان بنادر.

طریق هوا حمل شد، در حالی که این رقم در سال ۱۹۸۰ برابر با ۷ درصد بود.

کیفیت نامطلوب حمل و نقل زمینی در کشورهای صادرکننده کالا، علت اصلی بهره‌گیری از حمل و نقل هوایی یا ترکیبی (هوایما - کشتی) می‌باشد. کیفیت ضعیف، کند و

غیرقابل اعتماد بودن گزینه‌های حمل زمینی، ازدحام در بنادر یا فقدان

حمل و نقل چندگانه

فقدان خدمات حمل و نقل یکپارچه در بسیاری از کشورهای در حال توسعه سبب می‌شود که در خصوص مسؤلیت و تمهیدات قانونی برای یک عملیات خاص حمل و نقل، آشفتگی به وجود آید. میان حمل و نقل آبی، راه آهن و جاده‌ای در داخل کشور و خدمات حمل و نقل عبور از مرز کشورهای همسایه، هماهنگی

وجود ندارد که این امر استفاده از صرفه جویی‌های اقتصادی را محسود و گاه ناممکن می‌سازد. مقررات و کنترل‌های دولتی به ویژه ممنوعیت

انتقال داخلی کانتینرهای بسته اغلب مانع از ایجاد عملیات حمل و نقل چندگانه (MTO) و سایر خدمات جامع می‌شود. در بسیاری از کشورهای در حال توسعه رژیم قانونی مرتبط با حمل و نقل چندگانه وجود ندارد و شبکه حمل و نقل داخلی نیز برنامه‌ریزی شده و منظم می‌باشد. این کشورها نه تنها خود قادر به بهره‌گیری از صرفه‌های اقتصادی حمل و نقل مناسب و منظم نمی‌باشند، بلکه بسیاری از آنها به لحاظ این گونه محدودیت‌ها و ضعف‌ها از موقعیت جغرافیایی خود

توجه به نقش بخش خصوصی و تشویق آن می‌تواند بار سرمایه‌گذاری دولت را کاهش دهد، نقش دولت را از دخالت و تصدی‌گری به هدایت سوق دهد، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را تشویق کند و اشتغال مناسبی را برای کشورها به ارمغان آورد.

دسترسی به خدمات کشتیرانی منظم و همیشگی و نیاز به زمان‌بندی دقیق تحویل بار (به‌ویژه محصولات سریع‌الفساد) از علل گرایش به استفاده از حمل و نقل هوایی است.

به منظور کاهش هزینه‌های حمل و نقل و استفاده کمتر از حمل و نقل گران هوایی، افزایش سرعت و قابلیت اعتماد به حمل و نقل زمینی، تشویق خدمات حمل و نقل چندگانه از مبداء تا مقصد و بهبود بخشیدن تسهیلات و خدمات حمل و نقل هوایی برای کالاهای فسادپذیر ضروری است.

هوایی

حمل و نقل هوایی به طور کلی گران و غیراقتصادی است. با این وجود به لحاظ ضعف سیستم‌های حمل

و نقل زمینی و دریایی و به منظور کسب اطمینان خاطر از تحویل به موقع محموله‌ها، اغلب بازرگانان به استفاده از حمل و نقل هوایی تشویق می‌شوند. البته گرانی حمل و نقل هوایی خود سبب کاهش بینه رقابت تجار خواهد شد. با این حال استفاده از هوایما و یا ترکیب هوایما - کشتی برای انتقال بار رو به افزایش نهاده است.

به گفته کارشناسان آنکتاد، حدود ۳۵ درصد صادرات منطقه‌ای از یک کشور عمده آسیایی در سال ۱۹۹۰ از

برای انتقال بار (ترانزیت) نیز نمی‌توانند استفاده و کسب درآمد کنند.

علل چنین نارسایی‌ها و ناکارآمدی‌ها را می‌بایست در نبود خدمات یکپارچه و منسجم و درگیر بودن بیاری از گروه‌های متقل از زنجیره حمل و نقل، قصور در توسعه چارچوب قانونی مدرن و مناسب و مقررات شایسته برای عملیات چندگانه، قصور در توسعه یا اجرای طرح‌هایی برای ایجاد شبکه یکپارچه حمل و نقل با توزیع جغرافیایی منطقه‌ای و تسهیلات مناسب انبارداری، فقدان تخصص متصدیان حمل و نقل و نیز فقدان مقررات مناسب جت‌وجو کرد.

کارشناسان آنکتابد برای رویارویی با این گونه معضلات و تقویت نظام حمل و نقل چندگانه توصیه‌هایی دارند که عبارتند از:

الف - راه‌اندازی عملیات حمل و نقل چندگانه از طریق ارایه رهنمودها و آیین‌نامه‌های نمونه که شامل مقررات رویه‌های گمرکی، حمل و نقل جاده‌ای، حمل و نقل چندگانه، تمهیدات قانونی و... باشد. این مجموعه باید به تصویب دولت برسد و اجرا شود.

ب - تشویق مشارکت بخش خصوصی و به وجود آوردن شرکت‌های بزرگ حمل و نقل که توانایی و آزادی راه‌اندازی سیستم حمل و نقل از مبدا تا مقصد را داشته باشند.

ج - اتخاذ راهبردهایی برای تشویق خدمات حمل و نقل چندگانه از سوی دولت با نقش تنظیم و هدایت‌کننده کار، نه تصدی آن.

د - ایجاد کمیته مشترک بخش خصوصی و عمومی با عنوان کمیته تسهیل حمل و نقل تجارت برای ترویج بحث آزاد در خصوص مسایل مشترک مربوط به تجارت و حمل و نقل و یافتن راه‌حل‌های قابل قبول برای تمام طرف‌های ذیربط.

ه - ارتقا بخشیدن به منزلت و اعتبار متصدیان حمل و نقل و مؤسسات حمل و نقل و تجارت از طریق درجه‌بندی اعتبار و رفع موانع مالی و تخصصی برای ورود به این تخصص به منظور تشویق صلاحیت و تعهد و نیز ارایه طرح‌های آموزشی برای رشد مهارت متصدیان حمل و نقل و گرداندگان آن و نیز تشویق متصدیان حمل و نقل به عضویت در نقاط تجاری.

به طور کلی ارایه خدمات مناسب حمل و نقل و توسعه صنعت حمل و نقل چنانچه با دید وسیع و برای ایجاد فضای قانونی و تسهیلات و تجهیزات مناسب حمل و نقل چندگانه صورت پذیرد، و از طریق یک برنامه‌ریزی جامع با توجه به موقعیت جغرافیایی، شرکای تجاری، مبادلات داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی و اهداف صادرات اتخاذ و عملی گردد، می‌تواند صنعت مناسب حمل و نقل را شکل دهد.

در این راستا، توجه به نقش بخش خصوصی و تشویق آن می‌تواند بار سرمایه‌گذاری دولت را کاهش دهد. نقش دولت را از دخالت و تصدی‌گری به هدایت سوق دهد، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را تشویق کند و اشتغال مناسبی را برای کشورها به ارمغان آورد.

شماری از کشورهای در حال توسعه همانند ایران از موقعیت راهبردی جغرافیایی برخوردارند که می‌توانند با شناخت و درک این موقعیت، زمینه جذب سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری بهینه از صنعت حمل و نقل در راستای عبور (ترانزیت) کالا و کسب درآمد ارزی را فراهم آورند. از این رو ضرورت دارد برنامه‌ریزی جامع سیستم حمل و نقل چندگانه با توجه به موقعیت بنادر و مبادی خروجی تنظیم گردد و سیستم حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و دریایی مناسب طراحی و اجرا گردد. در این صورت نه تنها هزینه‌های حمل و نقل کاهش و کارایی تجاری افزایش پیدا می‌کند، بلکه زمینه مناسب برای کسب درآمد ارزی از طریق ارایه خدمات حمل و نقل چندگانه برای ترانزیت (عبور) کالا فراهم خواهد شد.

