

نقش حمل و نقل

در افزایش کارآیی تجاری

(بخش هفتم)

اشاره:

رشد کارآیی تجاری نقش بسزایی در کاهش هزینه‌های تجاری و تقویت بنیه رقابت شرکت‌ها و مؤسسات در عرصه بین‌المللی دارد و در افزایش درآمدهای ارزی حاصل از صدور کالاها و خدمات و کمک به رشد تولید خالص ملی مؤثر است. برخی کشورهای تازه صنعتی شده و نیز کشورهای پیشرفته از طریق افزایش کارآیی تجاری توانسته‌اند تا ۲۵ درصد هزینه‌های تجاری را کاهش دهند و در نفوذ در بازارهای هدف فعالیت درخور توجهی داشته باشند. کارشناسان کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل (انکتاد) با درک اهمیت افزایش کارآیی تجاری، رهنمودهایی را برای تقویت بنیه رقابت کشورهای در حال توسعه در عرصه تجارت بین‌المللی ارائه کرده‌اند. آگاهی از این رهنمودها و ایجاد فضای مساعد برای عملی ساختن آنها با انجام اصلاحات لازم از سوی دولت‌ها و فعالان بخش خصوصی، می‌تواند نقش مؤثری در تقویت بنیه رقابت از طریق رشد کارآیی تجاری داشته باشد. به همین جهت نشریه «بررسی‌های بازرگانی» به بیان و تشریح این رهنمودها برای پاسخگویی به نیازهای اطلاعاتی فعالان تجاری مبادرت ورزیده است.

و چه با فرصت‌های تجاری قابل	کیفیت حمل و نقل
خارجی اغلب مشکلات بسیاری را	تجار کوچک و متوسط در
برای تجار ایجاد می‌کند و مانع از	بسیاری از کشورهای در حال توسعه
گسترش تجارت خارجی بسیاری از	با مشکل عمده‌ای با عنوان «کیفیت
کشورهای در حال توسعه شده است.	خدمات حمل و نقل» روبه‌رو هستند.
این ویژگی‌ها در واقع مانع عمده‌ای	آنها نمی‌توانند به این گونه خدمات
برای افزایش کارآیی تجاری در	در زمان و مکانی که نیاز دارند،
کشورهای یادشده می‌باشد. البته	دست یابند و به همین جهت همواره
ماهیت دقیق مسایل و مشکلات	با نگرانی‌هایی در خصوص تأمین به
مربوط به کیفیت خدمات حمل و نقل	موقع نیازهای مشتریان و حفظ
با توجه به نوع خدمات مورد استفاده	خریداران کالاهایشان روبه‌رو هستند
تجار (دریایی، زمینی، هوایی)	

<p>علل بروز چنین حالتی را می‌توان در موارد ذیل جست‌وجو کرد:</p>	<p>FAK (کرایه همه نوع کالاها) باعث می‌شود که بارهای کم‌ارزش از صحنه خارج شوند.</p>	<p>متفاوت است که در این مقاله به بررسی کیفیت خدمات حمل و نقل دریایی و راه‌های ارتقای آن به منظور رشد کارآیی تجاری می‌پردازیم.</p>
<p>الف - وابستگی در زمینه خدمات دریایی به طور اساسی به کشورهای توسعه یافته و به ویژه سه بلوک تجاری عمده.</p>	<p>بررسی کارشناسان انکتاد نشان می‌دهد، به استثنای کشورهای جنوب شرقی آسیا، تجارت‌های جنوب - جنوب و مسیرهای درون منطقه‌ای صورت می‌گیرد، اما عملکرد آن نشان می‌دهد که راه فرعی ساحلی و بین بنادر به نسبت در سطح ضعیفی مورد استفاده می‌باشد.</p>	<p>بررسی کارشناسان انکتاد نشان می‌دهد که خدمات دریایی میان کشورهای توسعه یافته به ویژه در مسیر اروپا و خاور دور، بین اقیانوس اطلس و آرام بر پیوندهای تجاری حاکم است. اما خدمات دریایی (خطوط اصلی و مستقیم) بین عموم کشورهای در حال توسعه (به استثنای کشورهای تازه صنعتی شده جنوب شرقی آسیا که تجارت درون منطقه‌ای شکوفا و ارتباطات معقول با سایر مناطق دارند)، وجود ندارد. البته دلیل اصلی این امر را می‌توان در سطح نازل تجارت میسان کشورهای در حال رشد جست‌وجو کرد.</p>
<p>ب - حجم ناکافی حمل و نقل برای راه‌اندازی خدمات اقتصادی و پررونق که سبب فقدان یا کاهش خدمات خارج از شبکه‌های اصلی دریایی می‌شود.</p>	<p>در آسیا ۵۵ درصد از تجارت درون منطقه‌ای است و فقط ۴۵ درصد تجارت خارجی ملل آسیایی با سایر نقاط جهان انجام می‌شود. در آفریقا ۹۴ درصد تجارت خارجی با کشورهای خارج از منطقه و به طور عمده با کشورهای توسعه یافته صورت می‌گیرد.</p>	<p>در تجارت‌های میان شمال و جنوب، کشورهای در حال توسعه به عنوان بنادر میان راه و راه‌های بازارهای عمده، تلقی شده و اغلب آنها به اجبار برای دستیابی به بازارهای خارجی به خدمات بین راه تکیه می‌کنند و از این نظر رشد فزاینده‌ای داشته‌اند. اما این روند که اندازه شناورها بزرگتر شود و خدمات فرعی و بندری اصلی توسعه پیدا کنند، با وجود آنکه کیفیت خدمات دریایی در خصوص اکثر بارها رضایتبخش است، اما ممکن است برای برخی کالاها کافی نباشد. از سوی دیگر کاربرد گسترده تر نرخ</p>
<p>ج - تغییرپذیری در ظرفیت موجود مسیرهای معین (شمال - شمال و شمال - جنوب) که سبب می‌شود کشورهای که نقش بنادر بین‌راهی را ایفا می‌کنند، تحت تأثیر قرار دهد.</p>	<p>در همین حال خدمات کشتیرانی میان منطقه‌ای جنوب - جنوب به تعداد اندکی از کشورهای مبدأ و مقصد محدود شده است. برای مثال کشورهای سنگاپور، کره جنوبی، برزیل و هنگ‌کنگ با خدمات منظم از مبدأ تا مقصد و نیز خدمات فرعی منطقه‌ای با هم ارتباط تجاری برقرار می‌کنند.</p>	
<p>د - توسعه نیافتگی مراکز خدمات اصلی و فرعی و مراکز بارگیری، بنادر در برخی کشورهای در حال توسعه قادر نیستند کشتی‌های بزرگ را که در مسیرهای اصلی تردد می‌کنند پذیرند. بسیاری از بنادر در خصوص جابه‌جایی بار در بندر کارآیی ضعیفی دارند و به همین جهت قادر نیستند از ظرفیت‌های خود برای کسب درآمد از ارایه خدمات حمل و نقلی بهره بگیرند.</p>	<p>اما در آفریقا، خدمات اندکی در خصوص حمل و نقل از شمال این قاره به غرب و مرکز آن و نیز به شرق و جنوب آفریقا وجود دارد و در همین حال خدمات ساحلی بین بنادر و درون منطقه‌ای بسیار ضعیف است.</p>	
<p>ه - محدودیت خدمات منطقه‌ای و ساحلی و فرعی در بسیاری از مناطق که به پیوندهای ضعیف درون منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای منجر شده است.</p>		
<p>و - ضعف ناوگان بازرگانی ملی در مشارکت و ارایه خدمات</p>		

کشتیرانی در سطوح درون منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای.

این موارد از علل عقب‌ماندگی و کارآیی ناچیز کیفیت خدمات حمل و نقل است که بسیاری از فرصت‌های ارزشمند برای افزایش درآمد را از کشورهای در حال توسعه (به استثنای کشورهای تازه صنعتی شده جنوب شرقی آسیا) گرفته و در همین حال بنیه تجارت خارجی آنها را نیز در زمینه‌های صدور و ورود کالا تحت تأثیر قرار داده است.

کارشناسان آنکتاد برای غلبه بر این مشکلات راه‌حلی را ارائه داده‌اند. آنها عقیده دارند که ترویج خدمات در مسیرهایی که ارتباط مستقیم توجیه‌ناپذیر دارند، ضروری است. از سوی دیگر می‌بایست مهارت‌های کارفرمایی خلاق مردم محلی را توسعه داد و با ایجاد و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای، سرمایه‌گذاری‌های مشترک برای ایجاد خدمات کشتیرانی منطقه‌ای، بین بنادر و خدمات فرعی پررونق را تشویق نمود. بهره‌گیری از تشویق‌ها و محرک‌های دولتی برای ایجاد انگیزه در سرمایه‌گذاران جهت راه‌اندازی خدمات دریایی، مؤثر می‌باشد و حمایت دولت، بخش خصوصی را برای سرمایه‌گذاری در کشتیرانی تشویق و ترغیب می‌کند.

مذاکره میان بنگاه‌های باربری دریایی و صاحبان کشتی که از مسیرهای موجود شمال - شمال و نیز شمال - جنوب استفاده می‌کنند، در

زمینه نرخ مناسب برای خدمات غیرمستقیم تأثیر بسزایی خواهد داشت و از این طریق می‌توان خدمات کافی مورد نیاز تجار را تأمین و تضمین کرد.

کارشناسان آنکتاد ترویج قراردادهای درستی و خدمات انتقال کالا در بین راه را به تعداد و میزان مورد نیاز ضروری می‌دانند و در همین حال توصیه می‌کنند همکاری میان بازرگانان در جهت پیوستن به مراسلات LCL (بارگیری کمتر از حد ظرفیت) به منظور صرفه‌جویی و سهولت و مذاکره بر سر نرخ‌های بهتر، می‌تواند مؤثر باشد.

در همین حال، به منظور شناسایی فرصت‌های همکاری بین دستیابی به خدمات کشتیرانی و دیگر خدمات حمل و نقل، تبادل اطلاعات و در دست داشتن نبض بازار اهمیت دارد و باید ارتباطات میان بازرگانان در این بخش گسترش یابد. ایجاد بانک اطلاعات مربوط به خدمات قابل دسترسی کشتیرانی در خصوص فرصت‌های تجاری میان جنوب - جنوب و توسعه مستمر این بانک اطلاعاتی ضروری است.

بحث و مذاکره دسته‌جمعی بازرگانان با گردانندگان کشتی و کارفرمایان علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در کشتیرانی می‌تواند در زمینه شناخت نیازهای حمل و نقل داخلی و درون منطقه‌ای مؤثر باشد. در همین حال توافق میان بازرگانان در خصوص حداقل مقادیر لازم برای

حمل بار با کشتی و ایجاد و بهبود خدمات حمل و نقل ضروری است.

حمل و نقل آبی داخلی

بخشی از فعالیت‌های حمل و نقل آبی مورد نیاز تجار، مربوط به حمل و نقل آبی داخلی می‌باشد که بهره‌گیری از آن می‌تواند در کاهش هزینه حمل و نقل و افزایش توان رقابت تجار در عرصه‌های داخلی و بین‌المللی مؤثر باشد، زیرا که برای رساندن کالاهای تولیدی در کشور به مبادی خروجی (مرزهای زمینی، فرودگاه‌ها و بنادر) نیاز به خدمات حمل و نقل وجود دارد و بهره‌گیری از این گونه خدمات نیز مستلزم انجام هزینه‌هایی است که در قیمت تمام شده محصول تأثیر بسزایی دارد.

از آنجا که فعالیت‌های اقتصادی (به ویژه صنعتی - معدنی) در کشورهای در حال توسعه به درستی مکان‌یابی نمی‌شوند، همواره نیاز به حمل و نقل داخلی برای رساندن کالا به مبادی خروجی وجود دارد.

با وجود آنکه بسیاری از کشورها، استعداد و توانمندی قابل توجهی در خصوص توسعه سیستم حمل و نقل آبی داخلی دارند که منافع اقتصادی قابل قبولی را نوید می‌دهد، اما در بسیاری از مناطق، راه‌های آبی داخلی توسعه نیافته‌اند و سیستم حمل و نقل آبی داخلی به میزان مورد نیاز خدمات برای بارهای غیرفله ارائه نمی‌دهد و شرکت‌های حمل و نقل موجود در این بخش، خدمات منظم

و به موقع به متقاضیان ارایه نمی‌کنند. البته پاره‌ای موانع و مشکلات همانند عمق کم آب وجود دارد که به دلیل فقدان توسعه رودخانه‌ها، کانال‌ها و یا روش‌های ناکافی نگهداری و لایروبی آنها، مانع از بهره‌گیری مناسب از آب‌های داخلی در خدمات حمل و نقل شده است.

فقدان شناورهای مناسب برای تردد در آب‌های داخلی، نبود وسایل کمکی ناوبری نیز بر مشکلات می‌افزاید. از سوی دیگر بهره‌برداری اندک از شناورهای موجود به دلیل مدیریت ضعیف ناوگان حمل و نقل آبی، تعدد گردانندگان کوچک، وجود شناورهای مناسب فقط برای بارهای قله و فقدان تسهیلات مناسب برای جابه‌جایی بار در ساحل نیز از مواردی است که نباید نادیده گرفته شود.

برای غلبه بر این مشکلات و توسعه سیستم حمل و نقل آبی داخلی، سرمایه‌گذاری بخش دولتی در زمینه توسعه راه‌های آبی و خرید شناورهای مناسب ضروری است. در همین حال نگهداری از کانال‌ها و وسایل کمکی باربری، تجهیزات جابه‌جایی بار در ساحل می‌تواند در ارتقای بهره‌وری این سیستم حمل و نقل مؤثر باشد.

در همین حال ترویج همکاری منطقه‌ای برای ارایه خدمات راه‌های آبی، توسعه مشترک شرکت‌های حمل و نقل از طریق ادغام و سرمایه‌گذاری مشترک، قابل اعتماد و

اطمینان ساختن خدمات راه‌های آبی، بهبود مدیریت ناوگان حمل و نقل آبی (شناورها)، همکاری بازرگانان با یکدیگر برای جابه‌جایی محموله‌های مشترک و مذاکره در جهت رسیدن به نرخ‌های مناسب حمل و نقل و... می‌تواند تأثیر بسزایی در ایجاد و ارتقای خدمات حمل و نقل آبی داخلی داشته باشد.

کارشناسان عقیده دارند که بهره‌گیری از آب‌های داخلی برای حمل و نقل بار می‌تواند تأثیر بسزایی در کاهش هزینه‌های تمام شده محموله‌ها برای عرضه در بازارهای داخلی و خارجی داشته باشد.

آنها با اشاره به وضعیت اجرای پروژه‌های صنعتی در کشورهای در حال توسعه اظهار می‌دارند: در اغلب کشورهای در حال توسعه فاصله میان محل تأمین مواد اولیه (محصولات کشاورزی در مزارع یا انواع کانی‌ها در معادن) و فرآوری مواد (کارخانه‌های صنایع تبدیلی و فرآوری مواد خام) بسیار زیاد است و همین امر سبب می‌شود که تولیدکنندگان محصولات صنعتی برای تأمین مواد اولیه موردنیاز خود، هزینه‌های قابل توجهی را بابت حمل و نقل متقبل شوند و این امر در افزایش قیمت تمام شده محصول تأثیر بسزایی دارد.

نبود تسهیلات زیربنایی یکی از علل عمده فاصله میان مناطق تولید

مواد خام و فرآوری آنها می‌باشد. از سوی دیگر فاصله میان کارخانه‌ها و مراکز توزیع (در داخل یا خارج از کشور) نیز تقبل هزینه‌های حمل و نقل دیگری را ضروری ساخته است و تمام این موارد در کاهش بنیه رقابت تولیدکنندگان و تجار در کشورهای در حال توسعه مؤثر است.

از آنجا که حمل و نقل آبی به لحاظ هزینه صرفه اقتصادی دارد و بخش عظیمی از کالاهای مورد مبادله در سطح بین‌المللی با استفاده از ناوگان حمل و نقل آبی ردوبدل می‌شود، استفاده از آب‌های داخلی برای جابه‌جایی مواد خام و کالاهای ساخته شده می‌تواند در کاهش هزینه‌های تمام شده نقش بسزایی داشته و تقویت بنیه رقابت فعالان اقتصادی را موجب شود.

از این رو ضرورت دارد که دولت‌ها در تأمین نیازهای زیربنایی در خصوص سیستم حمل و نقل آبی داخلی سرمایه‌گذاری کنند و بخش‌های خصوصی نیز با همکاری مشترک توان جابه‌جایی محموله‌ها را تقویت نمایند و در نهایت از فرصت‌های تجاری به نحو مطلوب استفاده نمایند.

