



سازمان بنادر و کشتیرانی

توسعه و بهبود بنادر

جهانی شدن و حرکتی در حمل و نقل



مرکز تحقیقات

نوبت ۱۳۸۱



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

جهانی شدن و یکپارچگی در حمل و نقل

مرکز تحقیقات

تابستان ۱۳۸۱

سازمان بنادر و کشتیرانی

مرکز تحقیقات

نام کتاب: جهانی شدن و یکپارچگی در حمل و نقل

مؤلف: اسکاپ

مترجم: حمید میرزاصادقی

ویراستار: حمید ودادی

تابستان ۱۳۸۱

چکیده

هزینه‌های بالای حمل و نقل تأثیری منفی بر رقابتی بودن اعضاء اسکاپ در بازار جهانی دارد. تاکنون آنها قادر نبودند بینشی از منطقه‌ای داشته باشند که به یک سیستم حمل و نقل درون وجهی و کارآمد و مقرون به صرفه متصل است. علت این امر تا حد زیادی مربوط می‌شود به موانع زیر بنایی و مشکلات نهادی و وابسته به شیوه کار شامل امور گمرکی که موجب ناسازگاری در سیستم‌های حمل و نقل منطقه می‌شود. برای غلبه بر این مشکلات اقداماتی در سطح ملی، زیر منطقه‌ای و منطقه‌ای برای ملاحظه توسط کنفرانس پیشنهاد می‌گردد. این سند، زمینه‌ای استراتژیک برای مسائل ویژه مطرح شده در E/ESCAP/SGO/MCI(2)/4، "کشتیرانی منطقه‌ای و استراتژی‌های توسعه بندر" و E/ESCAP/SGO/MCI(2)/5، "توسعه زیربنای حمل و نقل زمینی آسیا" فراهم می‌آورد.

یادداشت و نظر ویراستار :

محتوی این مقاله برخوردار از ویژگی‌هایی است که آن را می‌توان در دو بخش اقتصادی و فرهنگی ملاحظه کرد.

در بخش اقتصادی به حذف هزینه‌های سرباری اشاره دارد که شاید در نگاه‌های اجرایی، مورد توجه واقع نمی‌شوند، اما در یک پروسه عملیات حسابداری، بدون هیچ شکی ارقام بالایی را، به خود اختصاص می‌دهند، این هزینه‌ها ناشی از صرف وقت برای دوباره کاری‌ها و طولانی شدن زمان تنظیم اسناد و معطلی در نوبت بارگیری و تخلیه و بازرسی و انجام تشریفات موازی اداری، حاصل می‌شوند و این مقاله، می‌کوشد تا مجموعه این عوامل بازدارنده را با انجام بررسی‌های همه جانبه، قابل بازنگری و نیازمند به متحول شدن، معرفی نماید.

در بخش فرهنگی، کوشش مقاله، بر ارتقاء سطوح آگاهی در ضرورت بهره برداری از فن‌آوری‌های معاصر و تعمیم همکاری‌های بین‌المللی در عرصه تحولات جهانی شدن و انجام تجارت، با بهره‌گیری از شیوه‌های ارتباطات الکترونیک و تبیین مبانی نظری اقتصاد اطلاعاتی، قرار دارد.

بسط و توسعه همکاری‌های بین‌المللی، نیازمند افزایش سطح دانش فرهنگی در ایجاد و جلب اعتماد متقابل است و این مهم، جز با اتخاذ راه‌کارهای فرهنگی که به موازات تحولات اقتصادی و بر جریان فراگیر جهانی شدن بستر ساز می‌گردد، حاصل نخواهد شد.

در مجموع، این مقاله، می‌تواند مضامین قابل تأکیدی را در شیوه‌های ابداع راه کارهای همگرایی و نزدیکی دیدگاه‌های اجرایی در عرصه امور بندری و گمرکی و حمل و نقل، خاصه با تأکید بر ظهور جامعه شبکه‌ای برخوردار باشد.

حمید ودادی

تیرماه ۱۳۸۱ تهران

روز جهانی دریانوردی ۲۰۰۱: IMO جهانی سازی و نقش دریانوردان

در اقتصاد نوین جهانی، جایی که ارتباط و پیوستگی از عوامل کلیدی آن هستند، حمل و نقل دریایی، به عنوان اقتصادی ترین راه، برای حمل کالا و وسایل حساس، در حجم زیاد و به تمام نقاط کره زمین، محسوب می‌گردد. جای انکار نیست که حجم عظیمی از تجارت جهانی، به توسط کشتی‌ها و وسایل حمل و نقل دریایی، صورت می‌پذیرد.

همانگونه که آقای ویلیام ای اونیل، William A.O Neil، دبیر سازمان بین‌المللی صنایع دریایی بیان نموده است: دریانوردان از جمله عوامل انسانی هستند که در حاشیه دریا، حمل و نقل دریایی را مدیریت می‌کنند، بنابراین، آنان به عنوان جزئی اساسی، از فرآیند جهانی شدن، محسوب می‌گردند. (۲۷ سپتامبر ۲۰۰۱)

سازمان ملل که I.M.O، به عنوان یک آژانس اختصاصی، در مجموعه آن، منظور می‌گردد، چالش‌هایی را، که فرآیند جهانی سازی، هم برای مردم جهان و هم برای نظام سازمان ملل به وجود می‌آورد، مورد بررسی قرار داده است.

استدلال اصلی که در این مقوله مطرح شده است، آن می‌باشد؛ که، چگونه مطمئن شویم، جهانی سازی، تبدیل به یک نیروی مثبت، نه تنها برای گروهی خاص، بلکه برای تمام مردم ساکن بر کره خاکی، خواهد شد.

در هر سال، سران آژانس‌های مختلف سازمان ملل، برای بحث و تبادل نظر درباره موضوعات مهم جهانی، دوبار، گرد هم جمع می‌شوند. برای مدتی، شاخه اقتصادی بحث جهانی سازی، مهم ترین بحث راه، در این جلسات، به خود اختصاص می‌داد.

در اجلاسی که آوریل امسال برگزار گردید، من افکارم را متوجه آن نقشی نمودم که سازمان حمل و نقل دریایی I.M.O، می‌تواند، با دخالت مستقیم خود در اقتصاد جهانی، با هدف کاهش فقر و افزایش رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه داشته باشد.

در این رابطه، مسئولیت I.M.O در تأکید بر ایجاد اطمینان نسبت به پذیرش استانداردهای جهانی درباره "امنیت دریایی" و "جلوگیری از آلودگی دریایی" مهم تر از همیشه می باشد.

"مراقبت از محیط دریایی" یکی از موارد بسیار مهم در تأکید مورد نظر است و در بیانیه میلینیوم نیز، از این مورد، به عنوان یک هدف کلیدی یاد شده بود. چرا که بسیاری از کشورها به دریا وابسته اند چون تنها منبع غذایی اشان را تشکیل می دهد.

برای پیشرفت و توسعه، وجود یک ساختار قوی در حمل و نقل و ارتباطات، بسیار ضروری به نظر می رسد و از سویی دیگر، برای بسیاری از کشورهای در حال توسعه، فعالیت های دریایی، جزء منابع مهم تولید درآمد به شمار می آید.

در شرایط حاضر، هدایت بخش هایی از مهم ترین تدارکات تجاری، مثل ثبت کشتی ها، تأمین منابع انسانی و بازیافت کشتی ها، به توسط کشورهای در حال توسعه، در حال انجام است، این کشورها همچنین، نقشی مهم، در مالکیت کشتی، مدیریت، ساخت و تعمیر و ارائه خدمات بندری، در میان دیگر کشورهای پیشرفته، ایفاء می نمایند.

دریا، بهترین و اقتصادی ترین راه تجاری، برای حمل کالاها و محموله های حساس در مقادیر زیاد به نقاط مختلف دنیا می باشد. امروزه بسیاری از ابعاد تجارت جهانی به توسط کشتی انجام می گردد.

در شرایط معاصر، فشار بازار جهانی، تحویل کالاها را به زمان وابسته کرده است و انتظار است تا در آینده، روند حمل و نقل، با تغییرات گسترده ای روبرو شود و سخت است تصور تغییرات، در آینده ای که غیر قابل پیش بینی است.

بنابراین، صنعت حمل و نقل به یک عضو اساسی در بخش تولید تبدیل شده است که عملیات خود را از طریق فراهم کردن یک سرویس کامل از مبدا تا مقصد انجام می دهد.

بدین ترتیب، اگر مزایای جهانی سازی به شکل یکنواخت گسترش یابد، کشورهای در حال توسعه باید قادر شوند تانقشی کامل و فعال را در منظومه توزیع ایفاء نمایند.

مجموع این ویژگی‌هاست که دریانوردان را، به یک عامل انسانی تبدیل کرده است تا تمامی حمل و نقل دریایی را به عنوان یک عضو پایه، در فرآیند جهانی سازی، مدیریت کنند و از آنجا که؛ "امنیت" و "کارایی" دو روی یک سکه اند، سوانح و اتفاقات، نه تنها به خودی خود، نتایجی ناخواسته‌اند، بلکه تأثیری منفی نیز بر زنجیره تأمین و حفظ منابع انسانی، که بازو و نیروی اقتصاد جهانی است، دارند.

براساس اهمیت گذاری فوق است که در I.M.O توجه به منابع انسانی، در رأس برنامه‌ریزی‌ها برای کاهش حوادث مربوط به کشتی و کم کردن عواقب آن، قرار گرفته است. هدف ما این است تا افرادی که بر روی کشتی‌ها ملوانی می‌کنند برخوردار از دانستگی و آگاهی و آموزش دیده و با انگیزه و صاحب تجربه و واجد شرایط استانداردهای خاص زمینه‌های شغلی خود باشند. در واقع، انتظار است تا که آنان، مهارت‌های لازم را برای شکل‌گیری درست شخصیت کاری خود، کسب کنند.

ما متوجه شده‌ایم که رقابت برای دسترسی به این اهداف، یک کوشش پیچیده و چند بعدی را طلب می‌کند. به این جهت، ما با سختی و به طور محکم به آن پرداخته ایم.

در کانون کار ما، دو مقیاس وجود دارد که نمی‌توانند به هیچ وجه، نادیده گرفته شوند. یکی مربوط به کد سازمان امنیت بین‌المللی (ISM) است و دیگری بیانیه اجلاس سال ۱۹۹۵ در مورد استانداردهای آموزش و صدور گواهینامه و مراقبت و مواظبت دریانوردان (STCW).

این دو، جزء مهم‌ترین قوانین تصویب شده در I.M.O به طول سال‌های اخیر می‌باشد. در تمرکز ما به روی عنصر انسانی، هر دو مقیاس ابتدا بر "انسان" توجه کرده است تا بر تکنولوژی.

در همین رابطه، ISM به مدیریت مشترک پرداخته و طرحی را تهیه کرده است که به تبع آن، شرکت‌های کشتیرانی قادر می‌گردند تا بدنبال ایجاد ساختاری باشند که براساس استانداردهای آموزش‌های STCW که مطابق آن دریانوردان را آموزش و تمرین می‌دهد و برای آنها گواهی صادر می‌کند، بتوانند یک "فرهنگ امن" را نوید دهند.

به این ترتیب، ملاحظه می‌گردد که هر دوی آنها، فرصت‌هایی کلیدی، برای نزدیک شدن در فهرست زمان بندی اشان را در اختیار دارند، به نحوی که در سال ۲۰۰۲ طبق دستور العمل‌های STCW، می‌باید تمامی دریانوردان آموزش دیده و گواهینامه‌های خود را بوسیله آن ثبت کرده باشند و در همین ارتباط، کد I.S.M. هم اینک، به صورت کتبی برای مسافران کشتی و کشتی‌های نفت کش و قایق تندرو و هم چنین برای محموله‌های تمامی کشتی‌ها که دارای وزن خالص بیش از پانصد تن می‌باشند، صادر می‌گردد.

مصادیق فوق، مجموعه‌ای از پیشرفت‌ها را در ایجاد و گسترش امنیت دریایی، که بویژه در سال‌های اخیر، ضرورت آن بر همگان آشکار گردیده است، نشان می‌دهد.

اکنون، براساس استانداردهای بسیار دقیق‌تر نسبت به گذشته، کشتی‌ها، طراحی و ساخته و آماده بهره‌برداری و مدیریت می‌شوند. اما، سوای این بهبودها، یک واقعیت تلخ، هم چنان باقی مانده است. واقعیتی ناراحت کننده که هر ساله، ناشی از سوانح دریایی، صدها انسان، مجروح شده و یا جانشان را از دست می‌دهند و بدتر آنکه، جراحات و مرگشان نیز، در جایی ثبت نمی‌شود.

برای مدتی، احساس می‌کردم به وسیله شیوه‌ای محسوس و قابل ملاحظه، شجاعت و ایثار و فداکاری دریانوردان را باید درک کرد. دریانوردانی که با مدیریت خود، کشتی‌ای را که دنیا به آن وابسته است، هدایت می‌کنند. به همین دلیل، به مناسبت پنجاهمین سالگرد تأسیس I.M.O در سال ۱۹۹۸، تخصیص بودجه‌ای را برای آموزش و تمرین دریانوردان مورد اهمیت قرار داده و آن را تصویب نمودم.

بخشی از این بودجه، اختصاص به برگزاری یک یادواره، در اداره مرکزی I.M.O داشت که طی آن از دریانوردان و از نقش مهمی که آنان ایفا می‌کنند، تقدیر می‌گردید و در ضمن، آنچه که کار ما به آن پرداخته است را نیز منعکس می‌کرد.

ساخت یک تندیس، که در روز جهانی دریانوردی، ۲۷ سپتامبر از آن پرده برداری می‌شد نیز، بخشی دیگری از دستور کار بود. این قسمت می‌توانست قطعه‌ای تحسین برانگیز باشد که

طی آن و به وسیله یک مجسمه برنزی که دریانوردی را تنها بر دماغه کشتی نشان می دهد، نمادی از یک دریانورد، در منظر دید بازدید کنندگان قرار داده شود.

اگرچه به ندرت مورد توجه قرار می گیرد، اما، یک خاطره ماندگار خواهد بود که بخش دریایی، به ویژه آن قسمت که به جا به جایی کالا می پردازد، تحت تأثیر فرآیند جهانی سازی، به اهمیت کاری که به آن می پردازد واقف گردد.

بخشی که توسط دریانوردان در گسترش مزایای این انقلاب جهانی، صورت می گیرد، به هر مقداری که باشد، حیاتی است و در این روز جهانی دریانوردی، در I.M.O. ما مغرور به آن هستیم که قادر به ایفای نقشمان در اطمینان به اینکه وظایفمان را به طور صحیح درک کرده ایم، می باشیم.

نکات قابل توجه:

- سازمان بین المللی دریانوردی، نهاد ویژه سازمان ملل است که مسئولیت امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریا به وسیله کشتی ها را بر عهده دارد.
- هر ساله I.M.O روز جهانی دریانوردی را جشن می گیرد. تعیین روز اصلی برگزاری مراسم به افراد دولت واگذار شده است ولی به طور معمول، این مراسم در طول روزهای آخرین هفته ماه سپتامبر برگزار می شود. I.M.O مراسم امسال را در روز پنجشنبه ۲۷ سپتامبر ۲۰۰۱ برگزار خواهد کرد.
- در روز جهانی دریانوردی امسال، توجه اذهان عمومی به موضوع "امنیت دریایی" و "اهمیت محیط های دریایی" جلب شده است. همچنین برای تأکید بر این شاخه از فعالیت های I.M.O و نشان دادن ضرورت های آن، پیام امسال دبیر کل I.M.O. به صورت ویژه ای، به بررسی عمیق موضوع انتخاب شده می پردازد.

مقدمه:

هزینه‌های تدارکاتی و پشتیبانی شامل حمل و نقل، انبارداری، نگهداری کالا و بسته بندی و خدمات مربوط به ایجاد ارزش افزوده و همچنین احتساب ده تا چهل درصد هزینه توزیع کالا می‌باشد.

برای تقویت موقعیت رقابتی محصولات در بازار جهانی و توسعه بخشی به کشورهای منطقه، می‌توان بر کارآیی فرآیند حمل و نقل، از طریق افزایش مسئولیت آنان در برابر تأمین خواسته‌های مردم و کاهش هزینه‌ها، افزود. در دوره‌های آزمایشی مربوط به افزایش این فرآیند، نیاز به گسترش توان حمل و نقل، با حضور بدون محدودیت تمامی خطوط حمل و نقل است تا که براساس آن، اجازه جا به جایی موثر و قابل اطمینان و بی دردسر کالاها، بدون هیچگونه تأخیری که ناشی از گذرگاه‌های زیر بنایی و یا محدودیت‌های مربوط به شیوه عملکرد و یا برخورد و مقابله سایر سازمان‌ها، باشد، صورت گیرد.

تجربه موفق در اروپا و آمریکای شمالی و برخی کشورهای ناحیه ESCAP، مزایای بازکردن تمام راه‌ها، در گسترش حمل و نقل را نشان می‌دهد. برخی کشورها نیز به طور موفق اصول محاسبه هزینه‌های پشتیبانی را برای مدیریت کل زنجیره اعمال کرده، در نتیجه به طور عظیمی، هزینه‌ها را کاهش و خدمات رسانی به مشتریان را افزایش داده و بدین ترتیب سهم بیشتری از بازار را در دست گرفته اند.

در شرایط معاصر و برخاسته از فرآیند جهانی و رشد تجارت وابسته به اقتصاد جهانی، کشورهای در حال توسعه در ESCAP شاهد افزایش تقاضا برای حمل و نقل می‌باشند. خدمات حمل و نقل زمینی و هوایی و دریایی ترقی چشم‌گیری پیدا کرده و این در شرایطی است که در بسیاری از کشورها، تقاضا از ظرفیت موجود، پیشی گرفته است. در مجموع، ناکارآمدی در روشهای حمل و نقل، به طور ناخواسته، باعث افزایش هزینه‌ها، شده است.

تاکنون، وجود نرخ پایین هزینه‌های کارگری و هزینه‌های پایین تولید محصولات آسیایی در بازار جهانی، توانسته است برای جبران هزینه‌های گزاف حمل و نقل، کافی باشد که این رقم برای

آسیا در حدود چهارصد و پنجاه میلیون دلار تخمین زده می‌شود. به هر حال برای مواجه شدن با افزایش سریع رقابت در بازارهای جهانی، کشورهای عضو ESCAP، از آن چنان قدرت مالی برخوردار نیستند تا اجازه دهند که مقررات حمل و نقل، تأثیر منفی بر آینده رقابتی محصولات آسیایی، در میان بازار جهانی داشته باشد.

این گزارش برای ارتقاء تأثیر حمل و نقل و کاهش اختلاف نظر درباره چگونگی بهبود کارایی و عملکرد آن و آنچه که در انجام چنین اهدافی مورد نیاز است، تنظیم شده است. همچنین، زمینه‌هایی از مقولات سیاسی و مقدماتی که می‌توانند، باعث گسترش مفهوم یکپارچگی، در هر کشور و یا مناطق تحت قلمرو باشند، مورد بحث قرار گرفته اند.

برخی از کارهای مقدماتی، دامنه رقابت را برای تأمین کنندگان قدیمی خدمات حمل و نقل گسترده تر خواهد کرد و این زمینه را برای آنان فراهم خواهد نمود تا به منظور کسب برتری، در شیوه مدیریتشان تغییراتی را به وجود آورند.

همچنین، این گزارش، شرایط راهبردی در رابطه بامستندات E/ESCAP/SGO/MCI2/5 که مربوط به شیوه های فردی حمل و نقل می‌باشد را، فراهم آورده است.

۱- اقتصاد نوین جهانی و اهمیت موثر شیوه حمل و نقل یکپارچه:

رشد تجارت در دهه اخیر بر افزایش عظیم تقاضای خدمات حمل و نقل در منطقه ESCAP تأثیر گذاشته است، در نتیجه برخی از اجزای شیوه حمل و نقل ملی و به طور نمایانی، بنادر و جاده ها را در زنجیره پیشرفت قرار داده است. انتظار می‌رود که این روند کماکان ادامه یابد، برای مثال، پیش بینی می‌شود که در ناحیه دریایی، تا سال ۲۰۱۱ میلادی، تعداد کل کانتینرهایی که در بنادر ESCAP مورد استفاده قرار گیرند به حدود ۲۱۶ میلیون TEU باشد، رقمی که در سال ۱۹۹۹ میلادی، برابر با ۹۴ میلیون TEU بوده است. اگر کارایی و بازده ظرفیت های کنونی افزایش نیابد، ۴۲۰ اسکله کانتینری جدید در طول این دوره، با هزینه تخمینی ۲۷ میلیارد دلار آمریکا ساخته خواهد شد.

همچنین بزرگراه آسیایی و راه‌آهن آسیایی، بین کشورهای عضو ESCAP، یک رابطه مناسب را ایجاد خواهد کرد و فرصت‌هایی جدید را برای تجارت درون و یا فرامنطقه‌ای فراهم خواهد نمود و به این ترتیب، تحرک مناسبی را برای کارآیی حمل و نقل و شیوه‌های ارتباطی، تدارک خواهد دید.

درهسته مرکزی جهانی سازی با افزایش یکپارچگی بازارها در سراسر دنیا روبرو هستیم. این بازارها، به وسیله تولیدات محلی و صنایع مونتاژی که در سطح برخی کشورها در آسیا و نواحی دیگر توزیع و تقسیم شده، تأمین خواهند شد. پی‌آمدهای این فعالیت اقتصادی را به طور عمده برای بخش حمل و نقل می‌توان جستجو کرد. به عنوان مثال، در تولید یک محصول ممکن است، هر مرحله از فعالیت تولیدی، در یک کشور و یا یک حوزه اقتصادی صورت گیرد، لذا، به منظور ارتباط بخش‌های مختلف، که در فرآیند تولید برای تهیه مواد خام اولیه و تولید اجزاء و سوار کردن قطعات و بخش فرعی بسته بندی، فعالیت دارند، احتیاج به حمل و نقل موثر و کارآمد، بسیار محسوس است.

نمونه های تولید گسترده شامل:

الف) خودرو: تولید اجزا و مونتاژ خودرو جهانی - World Car که برای تولید آن، شرکت‌های تولید کننده اجزا و قطعات به طور گسترده از ژاپن و مالزی و جمهوری کره به طرف دیگر کشورهای آسیایی پراکنده شده اند.

ب) قطعات هواپیما: تأمین قطعات هواپیما توسط کارخانه های چینی و جمهوری کره برای شرکت های بوئینگ و ایرباس و به ترتیب برای شرکت های اروپایی و آمریکایی صورت خواهد گرفت.

ج) رایانه و تجهیزات الکترونیک: جریان تولید و مونتاژ و بسته بندی تجهیزات رایانه و کالاهای الکترونیکی از کشورهای نظیر ژاپن و جمهوری کره و تایوان و آمریکا به سمت کشورهای چین و هند و مالزی و فیلیپین و سنگاپور و تایلند، انجام می‌شود.

د) کفش و پوشاک: تولید کفش و لباس در بنگلادش و اندونزی و جمهوری دموکراتیک لائو و سریلانکا و تایلند با مواد و اجزایی مثل کتان و پارچه و تخت یا روبه کفش که به طور عمده توسط سایر کشورهای منطقه تأمین می‌شود، صورت می‌گیرد.

ه) فرآورده‌های غذایی: تولیدات کشاورزی و جریان صادرات مشتقات غذایی و تولیدات صنایع تبدیلی که شامل همکاری فراملی در پرورش و داشت و برداشت و بسته بندی و کنسرو و نگهداری است، برای کشورهای نظیر استرالیا و چین و مالزی و تایلند و ویتنام می‌باشد.

در هریک از مثال‌های آورده شده و بسیاری نمونه‌های دیگر که در منطقه قابل ذکر می‌باشد، شرط اصلی، به هنگام و به موقع تحویل دادن قطعات و یا کالاهای تولیدی و یا مواد خام است. در ضمن این واقعیت نیز وجود دارد که هزینه‌های جانبی حمل و نقل / توزیع، به وسیله پس‌انداز و صرفه جویی در تولید و مونتاژ جبران می‌شود.

در واقع، آنچه که در بین موضوعات اولیه، مورد بحث قرار دارد و انتخاب محل را برای سرمایه‌گذاری مستقیم در کشورهای منطقه، تحت تأثیر قرار می‌دهد، وجود روش‌های کارآمد و مقرون به صرفه در ناوگان حمل و نقل و یکپارچگی آن است.

۲- تشریح موانع موجود بر سر راه سیستم حمل و نقل:

مثال‌های زیادی از محدودیت‌ها و موانع داخلی و بین‌المللی بر مسیر حمل و نقل، در بین کشورهای ناحیه ESCAP وجود دارد که هر یک به صورت جداگانه، آورده می‌شوند.

• موانع داخلی

- الف) طولانی بودن مدت زمان توقف کانتینرها و محموله‌ها در بنادر
- ب) تأخیر در فرآیند تنظیم و ارائه اسناد
- ج) شلوغی و ترافیک شدید خطوط زمینی (جاده / راه آهن) مرتبط با بنادر
- د) کافی نبودن تدارکات پشتیبانی برای انبارکانتینرهای داخلی در حمل و نقل‌های داخلی بین جاده و راه آهن.

- ه) وجود محدودیت‌ها در انتخاب شیوه و تسلط بر حمل و نقل جاده‌ای
- و) جا به جایی زیاد کامیون‌ها به لحاظ بارگیری و تخلیه کانتینرها در داخل بنادر
- ز) اعمال شیوه‌های به طور غالب یکسان، برای بارگیری کامیون‌ها

• موانع بین‌المللی

- الف) وجود محدودیت در انتخاب شیوه‌های دیگر حمل و نقل.
 - ب) تأخیرات طولانی مدت در حمل و نقل ساحلی.
 - ج) ناسازگاری تجهیزات و استانداردها در روش‌های حمل و نقل.
 - د) وجود نیازهای گمرکی یا مهاجرتی.
 - ه) فقدان یک سند واحد مدیریتی برای تحویل خانه به خانه.
 - و) غیبت و یا ناسازگاری توافقات ترانزیتی.
 - ز) نا مناسب بودن ساعات کاری.
 - ح) شیوه‌های ناکارآمد و پر هزینه هدایت کردن کانتینرها و محموله‌ها بین وسایل مختلف راه آهن.
 - ط) فقدان روش‌های تنظیم تعرفه‌های گمرکی در دالان‌های حمل و نقل زمینی
- بین‌المللی

دلایل اصلی بروز این موانع، وجود تعارض و اختلاف بین مسئولین وزارت خانه‌ها سازمان‌های مسئول در سیاست‌های حمل و نقل و مدیران آن، با گمرکات و مسئولین اداره مهاجرت می‌باشد. کاهش موثر اختلاف نظرات، در نهایت نیازمند به همکاری هر دو گروه ملی تحت قلمرو و منطقه ای را طلب می‌کند. راه حل مشکلاتی که توسط تنگناهای زیربنایی ایجاد شده است (شاخه‌های سخت افزاری) نیازمند به سرمایه گذاری است و بالطبع ایجاد توازن بین فعالیت‌ها و روش‌های مدیریتی می‌تواند به هماهنگی درون ساختی منجر شده و از همه مهمتر، زمینه کاربرد بهتر ظرفیت‌های موجود را فراهم آورد.

راه حل مشکلات موجود که مربوط به شیوه عملکرد و تنگناهای سازمانی (شاخه‌های نرم افزاری) است، نیاز به سطوح بالاتری از همکاری و درک متقابل بین وزارت خانه های دولتی و سازمان‌های صنعتی و حمل و نقل و روابط مناسب بین دولت و صنعت را دارد. غلبه بر این وجه از اختلاف نظرها در روش‌های حمل و نقل، یک چالش بزرگتر را برای اعضای ESCAP و اعضای وابسته مطرح می‌کند و چنانچه این چالش برطرف شود، منافع واقعی زیادی را به وجود خواهد آورد.

• **راه کارهایی که منجر به تکامل شیوه‌های حمل و نقل و کارآمدی بیشتر آن می‌شود.**

با همکاری نزدیکتر در فرآیند برنامه ریزی، راه کارها می‌تواند گسترش یافته و زمینه حذف مشکلات فرارو فراهم گردد و متعاقب آن به نظام حمل و نقل، بهبودی و کارآمدی مناسبی، خاصه در نواحی حیاتی، ارائه شود.

این راه کارها را می‌توان مشتمل بر موارد ذیل دانست:

الف) مشخص کردن و تدوین یک شبکه کامل حمل و نقل.

از دیدگاه تاریخی توسعه، بسته بودن و انعطاف ناپذیری شیوه های حمل و نقل، به طور نسبی، نتیجه مستقیم مسئولیت‌های سبک و گسسته در بین مقامات دولتی است.

برای کسب یک سیستم حمل و نقل یکپارچه و همبسته، لازم است که طرح راه کارها و نظر سنجی درباره آنها، در بالاترین سطح هماهنگ گردد.

مقدمات صورت گرفته برای تسهیل این هماهنگی، در بین چندین کشور منطقه، مثل سنگاپور و تایلند، یعنی کشورهای که، تنها یک وزارت خانه، وظیفه برنامه ریزی و طراحی شیوه‌های مختلف حمل و نقل را دارند، انجام شده است.

در ژاپن وزارت ساخت و وزارت حمل و نقل و نهاد توسعه اکایدو و نهاد اراضی ملی در داخل وزارت زیربنا، زمین و حمل و نقل تشکیل گردید و در جمهوری کره، وزارت

ساخت و وزارت حمل و نقل با هم تشکیل یک وزارتخانه را دادند. در فدارسیون روسیه، ارتباط منابع تصمیم گیر، در وزارتخانه‌های حمل و نقل و راه‌آهن به طور کامل تحت بررسی قرار دارد.

کشورها، برای توسعه موفق حمل و نقل یکپارچه، نیاز به آن دارند تا این دیدگاه دراز مدت را گسترش دهند که چگونه باید بخش حمل و نقل را متحول کنند. در این رابطه، بسیاری از زیرساخت‌های اساسی، در محل وجود دارند ولی آنچه که مورد نیاز است، تدوین یک چهارچوب همکاری سیاسی است که اجزاء منفک از هم را به یکدیگر مرتبط سازد و بدین وسیله، زمینه افزایش کارایی و امکان انتخاب شیوه‌ها را در دسترسی به آن، فراهم نماید.

ب) ایجاد تسهیلات درون وجهی و تبیین یکپارچگی.

جا به جایی کالاها در کانتینرها فرصتی را برای گسترش یک روش حمل و نقل آسان و به طور نسبی کم هزینه از یک صورت حمل و نقل که پیشتر وجود داشته است به صورت دیگر فراهم می‌کند.

به هر حال، زمانی که، توسعه یکپارچه، شامل خطوط درون شکلی، مانند کانتینرهای داخلی که از طریق جاده، راه‌آهن و حمل و نقل آبی داخلی بارگیری می‌کنند، فراهم گردد می‌توان این هدف را قابل دسترسی دانست که صورت جدید حمل و نقل به وجود آمده است.

گسترش موفقیت آمیز شبکه‌های کانتینری داخلی که با مجوز گمرک در کشورهای چین و هند و مالزی و تایلند بارگیری می‌شوند، حکایت از ایجاد یک معیار سنجش جدید می‌کنند که طی آن، ظرفیت‌ها را برای ایجاد کارآیی درون وجهی نشان می‌دهد. با این وجود، تعداد انبارهای کانتینری داخلی که برای انتخاب‌های انعطاف‌پذیر

جهت کاربران حمل و نقل ضروری است، هنوز هم در هر یک از این کشورها و سایر کشورهای منطقه، کافی به نظر نمی‌رسند.

در همین زمان، تعداد کمی بندر در ناحیه ESCAP وجود دارد که تسهیلات مساعد بارگیری یا تخلیه به وسیله راه‌آهن را برخوردار می‌باشند. یک مورد پایانه شمال در بندر کلانگ می‌باشد، جایی که واگن‌های خط راه‌آهن، نزدیک به منطقه کانتینرها بارگیری یا تخلیه می‌شوند، سایر شیوه‌های مناسب، در خارج از منطقه ESCAP قابل مشاهده می‌باشند.

فلسفه ای که توسط بندر لانگویج کالیفورنیا در اوسط دهه ۱۹۹۰ میلادی به کار بسته شد، آمد و رفت کامیون‌ها را برای فراهم کردن قطارهای دو واگنه در حاشیه بندرگاه فراهم نمود.

در حاشیه ESCAP، چهل و دوشبکه راه آهن که شامل سیصد و پنجاه هزار کیلومتر می‌باشد و یک شبکه جاده ای به طول ۹ میلیون کیلومتر و بیش از یکصد بندر کانتینری بین‌المللی شناخته شده وجود دارد. یکپارچه سازی کارآمد و موثر این شبکه‌ها و برجسته گردیدن براساس یک پایه ملّی و منطقه‌ای در بزرگراه آسیایی و شبکه حمل و نقل ریلی آسیایی می‌تواند بهبودی قابل توجهی را در عملکردهای درون ساختی، نمایان سازد.

ج) ارائه اسناد و روش‌های گمرکی

جدای از پیشرفت حاصل شده در برخی بنادر و گذرگاه‌های مرزی، هنوز هم می‌توان شاهد تأخیرهای طولانی در روال انجام کارها و امور تخلیه گمرکی کانتینرهای وارداتی و یا ترانزیتی بود. به طور معمول، محموله‌های وارداتی هم‌چنان، یک هفته و گاه زمان بیشتری را در بنادر سپری کرده و با تأخیرهای طولانی که به لحاظ مواردی چون

تشکیل پرونده‌های پیچیده و فرم‌های غیر استاندارد و کنترل‌های کند ساماندهی و روش‌های اعمال اصول گمرکی، فراهم می‌گردد، روبرو می‌شوند.

نتیجه این تأخیرها چیزی نیست جز ایجاد ازدحام در محوطه کانتینری بندر و ترافیک و شلوغی در محوطه انبارها که در نهایت باعث تأخیر در پهلوگیری کشتی‌ها می‌شود. همچنین، تأخیر در گذرگاه‌های مرزی، باعث طولیل شدن صف توقف و نوبت بندی کامیون‌ها و اتلاف زمان بارگیری کامیون‌ها می‌گردد.

مجموع تأخیرات فوق، باعث ایجاد تأثیر مستقیم بر هزینه‌های حمل و نقل شده و در نتیجه قدرت رقابتی محصولات ملی را، با کاهش روبرو می‌سازد.

از آنجا که، تأخیرات ایجاد شده به وسیله کندی در روند تشکیل پرونده و فرآیندهای ضعیف گمرکی، به عنوان عمده‌ترین عامل اختلاف نظر در روش‌های حمل و نقل شناخته می‌شود، کسب اطلاعات دقیق در مورد علل آن، می‌تواند میزان و هزینه تأخیر را در منطقه، بسیار محدود کند.

واقعیت این است که کثیری از حمل و نقل‌های مرزی زمینی باید دوبار کنترل شوند؛ این کنترل، به جای آنکه در یک محل کنترل واحد و یا یک توقفگاه واحد، مورد توافق کشورهای هم‌مرز باشد، در دو طرف هر دو مرز صورت می‌گیرد.

کشورهای منطقه، در توافق بر به‌کاربردن یک روش قابل درک و یا دسترسی به یک توافق کلی و همگرا نسبت به ترانزیت همه‌جانبه، کند عمل کرده‌اند.

این کندی را هم‌چنین می‌توان در دسترسی به توافقات گمرکی و بیانیه‌های صادره از نشست‌ها، مانند اجرای مفاد مطرح شده در مصوبه ۴۸/۱۱ تاریخ ۲۳ آوریل ۱۹۹۲ میلادی که در مورد شیوه‌های حمل و نقل جاده‌ای و راه‌آهن، برای تسهیل امور صادر شده است، (به ضمیمه شماره یک مراجعه نمایید) ملاحظه کرد و این در حالی است که دستیابی به نتایج و فرآیند این همایش‌ها و اجرای دستورالعمل‌های آن، می‌تواند باعث حذف برخی از مشکلات و ناسازگاری‌های پیش روی سازمان دهی و عملکردهای گمرکی گردد.

ضمیمه شماره ۲ جزئیات مربوط به کشورها و نواحی را که نام برده شده‌اند و در لیست قطعنامه نشست بین‌المللی ۴۸/۱۱ در ۵ فوریه ۲۰۰۱ آمده‌اند، در اختیار می‌گذارد.

د) کاربرد اطلاعات و فن‌آوری ارتباطات

عملیات حمل و نقل و سامان دهی به فعالیت‌های گمرکی، در بنادر و مرزهای زمینی، به لحاظ تحویل دیر هنگام مدارک و اشتباه در تشکیل رونوشت پرونده‌ها، اکثراً با تأخیر روبرو می‌شود. این مشکل را می‌توان با بهره‌گیری از امکانات پیشرفته ICT حل کرد. این استفاده، خاصه برای حمل و نقل زمینی، بسیار منطقی است.

به عنوان مثال، در بزرگراه آسیایی و یا راه‌آهن آسیایی، یعنی جایی که زمان حرکت و رسیدن در گذرگاه‌های مرزی به صورت ساعتی محاسبه می‌گردد، این روش با اهمیت می‌باشد.

در مجموع، مشاهدات حاکی از آن است که جدا از تسهیلات فراهم شده در انعکاس الکترونیکی پرونده‌ها در نقاط کنترلی مرزهای زمینی بین مالزی و تایلند، سایر مرزهای منطقه به نشان دادن کپی و رونوشت‌های نسخه‌های اصلی، اطمینان می‌کنند.

در این رابطه، دولت‌ها می‌توانند مشوق مناسبی برای مدیران گمرکات، در به روز کردن قوانین و بهبود روش‌های پاسخگویی به مراجعه کنندگان و ایجاد دیدگاه‌های مثبت، نسبت به پذیرش پرونده‌های الکترونیکی و فن‌آوری‌های مربوط به آن باشند.

کثیری از بنادر منطقه و مدیران گمرکات، هنوز یک روش مدیریت رایانه ای جامع و یکپارچه را، معرفی نکرده اند و این در شرایطی است که دسترسی به یک این چنین پیشرفتی، امکان فراهم کردن اطلاعات مربوط به محصولات فرعی، مثل جزئیات در مورد وضعیت کانتینرهای آماده جمع‌آوری را برای مجموعه کاربران بندر، قابل حصول می‌سازد.

تنایح حاصل از فرآیند فوق، ارتقاء سطح یکپارچگی، در انجام فعالیت‌های زمینی و دریایی است و فراهم بودن گسترده چنین اطلاعاتی می‌تواند، در هر دو مسیر، تعداد کامیون‌هایی را که به محوطه می‌رسند و یا آنکه محوطه را ترک می‌کنند، از کمتر از ۱۵٪ زمان حال به ۷۵٪ افزایش دهد و در نتیجه هزینه و ازدحام را کاهش بخشد. برای هدایت و روشن کردن این موضوع، وظیفه دولت است که نیاز به کنترل سامان‌گر را با نیاز صنعتی حمل و نقل، برای مدیران اقتصادی، قابل انعطاف و متعادل نماید. این کار، نیاز به ارتباط بین دولت و صنعت را به همراه دارد و به منظور تشریح راه‌حل‌های ممکن، به کمک و حمایت سازمان‌های بین‌المللی نیز احتیاج می‌باشد.

ح) حمل و نقل چند وجهی:

خدمات سامان‌دهی و تأمین زنجیره مدیریت در پهنه بین‌المللی، جستجو برای کاهش هزینه‌ها و گسترش بهبودی در نحوه ارائه خدمات به مشتریان، نه تنها بر یکپارچگی زنجیره حمل و نقل، بلکه بر تمامی فعالیت‌های چرخه تأمین کنندگان تأثیر گذاشته است. با انقلاب در فن‌آوری اطلاعات، که کشورهای پیشرفته آمریکای شمالی و اروپا و برخی از کشورهای منطقه ESCAP، آن را اعمال کرده‌اند، به اصول سامان‌دهی، برای مدیریت‌های بخش حمل و نقل و اطلاعات، در میان زنجیره تأمین کننده، کمک فراوانی صورت گرفت.

عمده خطوط کشتیرانی و مدیران حمل و نقل‌های چند وجهی، کوشش بر گسترش خدماتشان را، به منظور شکل دادن یک بخش و یا تمام اموری دارند که در مدیریت زنجیره تأمین، در قالب فراهم کنندگان رده سوم خدمات پشتیبانی ESCAP، فعالیت دارند.

به هر حال مفهوم "سامان دهندگان و پشتیبانان و مدیریت زنجیره تأمین" برای اکثر کشورها در منطقه اسکاپ ESCAP به صورت جدید باقی می‌ماند، حتی برای همان

کشورهایی که هنوز در حال برطرف کردن موانع باقی مانده بر سر راه حمل و نقل چند وجهی، تحت یک سند و پرونده واحد می‌باشند.

برای اکثر خریداران و فروشندگان، حمل و نقل، یک مسئله جانبی برای تجارت است. برای مسئولین حمل و نقل و مدیران حمل و نقل چند وجهی، تجارت اصلی در فراهم کردن خدمات حرفه‌ای و ماهر بودن در کسب مزایا از طریق اجرای راه‌های جانشین و انتخاب‌های چند وجهی در حمل و نقل و انجام شیوه‌های بهتر تجارت می‌باشد.

اهداف حمل و نقل چند وجهی، از طریق یکپارچه سازی بهتر روش‌های حمل و نقل با دیدگاه ارتقاء سطح کیفی و اطمینان بخشی به خدمات خانه به خانه، حاصل می‌گردد. مدیران حمل و نقل چند وجهی و فراهم کنندگان خدمات سامان دهی و پشتیبانی، که حتی ممکن است صاحب یا مسئول هیچ بخشی از حمل و نقل نباشند، می‌توانند در تسریع یکپارچگی و درون وجهی عمل کردن در حمل و نقل، نقش کلیدی، ایفا کنند.

متأسفانه، در بسیاری از کشورها در منطقه ESCAP، واسطه‌هایی مانند مدیران حمل و نقل چند وجهی، چون از لحاظ قانونی توجیه نیستند، خارج از شبکه کاری سامانگر باقی مانده و باعث اختلال در پیشرفت بخش حمل و نقل شده‌اند.

۳- موضوعاتی برای بحث

الف) رویکردهایی برای توسعه زیر بنایی حمل و نقل درون وجهی یکپارچه

در فرآیند جهانی سازی، روش‌های حمل و نقل درون وجهی می‌توانند، با جستجوی مکمل‌های شیوه‌های مختلف حمل و نقل، هزینه‌ها را کاهش و کیفیت عملکرد را افزایش دهند. با این حال، در منطقه، طراحی و مدیریت زیر بنایی حمل و نقل در متن دیدگاه‌های شخصی، پذیرفته شده است و به همین منظور، برای ایجاد یک روش حمل و نقل یکپارچه، کنفرانس، خواستار دستیابی به موارد ذیل می‌باشد:

الف) در سطح ملی

کشورها می‌توانند، راه کارهایی، که منجر به پیشرفت شبکه یکپارچه حمل و نقل می‌گردد، تا برآورده شدن نیازهای حمل و نقل داخلی و بین‌المللی، آنها را حمایت و ترویج کنند. جزیی از این نیاز، توزیع مقرون به صرفه کالاها و به هنگام و به موقع رسیدن کالا به مقصد است.

بالطبع، تنظیم چنین راه کارهایی، همکاری چندین وزارتخانه راه، با هدف مشترک بهبود شرایط بخش‌های تجارت و حمل و نقل، نیازمند است.

با تعمیم و بسط راهبردها، می‌توان، شناسایی تسهیلات مورد نیاز در نظام درون وجهی و منابع تأمین بودجه برای اجرای تسهیلات و همچنین، فن‌آوری برای ارزش گذاری روش‌های درون وجهی راه، در شمول آن راهبردها، قرار داد.

ب) در سطح منطقه:

سازمان‌های منطقه‌ای و انجمن‌ها می‌توانند به منظور هماهنگی و نزدیک‌تر کردن طرح‌های حمل و نقل و تشویق گسترش روش‌های حمل و نقل درون وجهی، اعضایشان را مورد تأکید قرار دهند. چنین مقدماتی می‌تواند، شامل سازمان‌دهی جلسات مشترک گروه‌های کاری باشد، که با جاده و راه‌آهن و حمل و نقل دریایی و هوایی مواجه‌اند. نتیجه این چنین جلساتی، می‌تواند به ارائه طرح‌های منطقه‌ای بزرگراه آسیایی و راه آهن آسیایی، منتهی گردد.

ج) در سطح فرا منطقه ای

سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی و آژانس‌ها، می‌توانند، کشورها را از طریق افزایش آگاهی با به اشتراک گذاشتن اطلاعات و تسری تجارب، در توسعه راه‌کارهای حمل و نقل درون وجهی، یاری کنند.

به طور ویژه، ESCAP می‌تواند، ظرفیت‌های درون وجهی را، در طرح بزرگراه آسیایی و راه‌آهن آسیایی، که شامل تعیین درجه ارتباط اشان با بنادر و کشتیرانی و دریانوردی و با هدف اجرای طرح یکپارچه آسیایی باشد، ارزشیابی کند.

همچنین، برای ترویج همکاری‌های منطقه‌ای، ESCAP می‌تواند، از طریق برگزاری گردهم‌آیی‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای و نهادها را به دور هم جمع کرده و طرح‌ها و مقدمات لازم را، مورد بحث و تبادل نظر قرار دهد.

ب) پیشنهاد همکاری برای فائق آمدن بر محدودیت‌های عملکردی و سازمانی

فائق آمدن بر اختلاف‌نظرهایی که با محدودیت‌های عملکردی و سازمانی همراه است، یک عامل منطقی برای احراز موفقیت در فراهم کردن زمینه‌هایی رقابتی و دستیابی به بازار جهانی می‌باشد.

در حالی که، اثر هزینه‌ای این اختلاف‌نظرها بسیار گسترش یافته و سنجیدن آن را با سختی روبرو کرده است، لیکن، اثرات فراوان آن در بروز ناکامی و هدر رفتن زمان، به خوبی مشهود می‌باشد. هر چند که، اندک کشورهایی در منطقه، قادر هستند تا این مقوله را به نحو جدی مورد توجه قرار دهند.

کنفرانس ممکن است خواستار بررسی موارد ذیل شود:

الف) در سطح ملّی:

کشورها می‌توانند، برای کاهش اختلافات سازمانی، که مانعی بر راه جا به جایی روان کالاها و اتخاذ روش‌های تسهیل‌کننده است، نسبت به یک برنامه ریزی، اهتمام ورزند، موفقیت این برنامه ریزی، نیازمند به هماهنگی بین وزارتخانه‌های مختلف است، خاصه با هماهنگی مسئولینی که به نحو مستقیم با حمل و نقل و گمرک در رابطه می‌باشند.

قدم اول در این برنامه ریزی، با استفاده از تجربیات عملی صنایع، می‌تواند، تأسیس یا تقویت کمیته‌های تسهیل‌کننده ملی، با هدف تشریح و سنجش عناصر ایجادکننده اختلاف و تعیین علل و عوامل اساسی بروز آن باشد.

ب) در سطح فرا منطقه‌ای:

سازمان‌های فرا منطقه‌ای و انجمن‌ها، می‌توانند، به منظور تبادل تجربیات بین کشورهای عضو و تقویت همکاری لازم بین بخش‌های وزارتی و تشویق آنان به برگزاری جلسات ارتباطی، با هدف دسترسی به راه‌کارهای پویا گرایانه و تشکیل گروه‌های کاری و انتخاب شیوه‌های تسهیل‌کننده حمل و نقل، گردهمایی و همایش‌هایی را برگزار نمایند.

ج) در سطح منطقه‌ای:

سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی و نهادها می‌توانند، برای دستیابی به توافقات بین‌المللی و چند جانبه و توافق بر سر حمل و نقل و گمرک، شامل آنچه که در مصوبه ۱۱/۴۸ آمده است، کشورها را تشویق به همکاری نمایند.

آنها، همچنین می‌توانند، کشورهایی را که با مسائل مشترکی روبرو هستند، در به اشتراک گذاشتن تجارب حاصل آمده، به ویژه با احترام گذاری به نوآوری‌های مشترک بین وزارتخانه‌ها و صنایع، مورد تشویق قرار دهند.

ج) استفاده از فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات در تسهیل حمل و نقل

پذیرش پرونده‌های الکترونیکی، برای انجام عملیات تجاری و حمل و نقل گمرکی، هنوز هم در منطقه، مقوله‌ای جدید می‌باشد و فقط آحادی از کشورها، قادر به جستار مزایای واقعی آن شده‌اند.

در میان بخش حمل و نقل و دربخش‌های خصوصی، استفاده از فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات ICT، هنوز تا سقف دسترسی به تبادل اطلاعات و مدارک بدون کاغذ، فاصله دارد. در این رابطه، کنفرانس، خواستار آن است که به موارد ذیل دسترسی یابد:

الف) در سطح ملی:

کشورها می‌توانند، نسبت به آنچه که جهت تشکیل پرونده در فرآیند حمل و نقل تجارت به آن نیاز دارند، یک بررسی همه جانبه را با دیدگاه کلی هماهنگ کردن نیازها و ابزارها در تنظیم اطلاعات و رعایت استانداردهای بین‌المللی و آنچه که در مورد ابزارهای کلیدی مورد نیاز سازمان ملل برای تنظیم اسناد تجاری است، به طور موازی آغاز کنند.

دولت‌ها می‌توانند، در به کار بردن فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات، به منظور انتقال اطلاعات مدیریتی و برای شروع شیوه‌های تجارت الکترونیک، مشوق خوب و موثری برای بخش‌های تجاری و بنادر و فرودگاه‌ها باشند. این کار فرصتی را برای به اشتراک گذاشتن اطلاعات، در میان شیوه‌های رائج، ایجاد خواهد کرد و در نتیجه، به تقویت زمینه‌های انسجام درون وجهی کمک خواهد نمود.

همچنین، برای معرفی عملکردهای جدید ICT در بخش حمل و نقل و تجارت، دولت‌ها می‌توانند، کاهش مالیات و سایر مشوق‌های مالی را مورد توجه قرار دهند.

ب) در سطح فرا منطقه ای

سازمان‌ها و نهادهای فرامنطقه ای می‌توانند، زمینه‌های برقراری تبادل تجربه را با کاربرد ICT در بخش‌های ویژه، از طریق سازمان دهی و برنامه ریزی، برای ایجاد آگاهی که متمرکز بر گمرکات و بنادر و راه‌آهن و جاده و دالان‌های هوایی و به ویژه روش‌های حمل و نقل درون وجهی باشد، تسهیل نمایند.

همچنین، آنان می‌توانند، بازبینی و مطالعه لازم برای تشخیص نیازهای قانونی، در پذیرش اسناد تجاری به شیوه الکترونیک را، به جای نسخ چاپی، مورد تشویق قرار دهند.

ج) در سطح منطقه ای

سازمان‌های منطقه ای و بین‌المللی و آژانس‌ها، که با سازمان‌های فرا منطقه ای در رابطه هستند، می‌توانند، بیشترین تشویق را برای به کار بردن ICT در بخش حمل و نقل، شامل پذیرش اسناد الکترونیک برای تجارت حمل و نقل و استفاده از ICT را برای فعالیت‌های

اداری و مدیریتی، از طریق فراهم کردن زمینه های آموزش و ترویج آگاهی در مورد برنامه ریزی و فراهم داشتن خدمات مشورتی، داشته باشند.

د) تشویق حمل و نقل چند وجهی و زنجیره مدیریت تأمین و پشتیبانی

عوامل حمل و نقل و کارورزان حمل و نقل چند وجهی و فراهم کنندگان خدمات پشتیبانی، می توانند برخوردار از یک نقش هسته ای، در توسعه خدمات حمل و نقل درون وجهی، موثر باشند. هرچند که آنان، هیچ شیوه ای از حمل و نقل را اداره و هدایت نمی کنند و اغلب از لحاظ قانونی، قابل درک نمی باشند، اما، به هر حال به عنوان واسطه هایی در این روابط محسوب می گردند.

کنفرانس ممکن است انجام موارد ذیل را خواستار باشد:

الف) در سطح ملی:

کشورها قادر می باشند تا نقش عوامل و کارورزان حمل و نقل چند وجهی و فراهم کنندگان خدمات پشتیبانی را از طریق قوانین موجود، درک کنند. انجمن های بین المللی، به منظور همکاری با دولت ها در جهت ارتقاء حرفه و مهارت صنعتی، باید مورد تشویق قرار گیرند. این عمل می تواند، شامل درخواست همکاری برای تشریح اختلاف نظرها در روش های حمل و نقل و پذیرفتن بررسی ساختارهای آموزش های راهبردی، برای تشویق ظرفیت سازی در دولت و صنعت باشد.

ب) در سطح فرا منطقه ای

سازمان ها و نهادهای فرامنطقه ای می توانند، سطح پیشرفتی را که به وسیله اعضا ایجاد شده است، با دیدگاه تشویق به همکاری و ایجاد انگیزه در به اشتراک گذاشتن تجارب، برآورد و ارزیابی کنند.

این اقدام، به ویژه می تواند، در احترام گذاشتن به عوامل حمل و نقل و کارورزان حمل و نقل چند وجهی و قدردانی قانونی از آنان، موثر باشد.

ج) در سطح منطقه ای

سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای می‌توانند، توسعه حمل و نقل و حمل و نقل چند وجهی و خدمات پشتیبانی را با دخالت دادن نمونه‌های صنایع کلیدی در بررسی بر شیوه‌های درون وجهی و همچنین، با فراهم کردن محل اجراء نشست‌های منطقه‌ای و پشتیبانی از آنها، برای تشویق به همکاری، مورد حمایت و تشویق قرار دهند.

در این رابطه ESCAP می‌تواند، در آگاه کردن کشورهای منطقه از طریق اعمال راه‌کارهای مقدماتی، در زمینه‌هایی چون تشویق به هماهنگی و ترویج نظم قانونی و توسعه توافقات شبکه‌کاری برای قبول قوانین حمل و نقل چند وجهی و فراهم کردن زمینه‌های آموزش و توزیع وسایل آموزشی، در سطح فرا منطقه‌ای و کشوری، برنامه‌های خود را ادامه دهد.

ضمیمه ۱

مصوبه ۴۸/۱۱، ۲۳ آوریل ۱۹۹۲ در مورد شیوه های حمل و نقل جاده ای و راه آهنی در ارتباط با تسهیل کارها.

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و پسیفیک.

مد نظر باشد که تشویق تجارت، سیاحت و گردشگری و حمل و نقل مورد نظر تمام کشورهای منطقه می باشد.

توجه داشته باشید که فاصله زیادی بین میزان تسهیلات حمل و نقل ملی در منطقه وجود دارد.

آگاه باشید که همکاری و همیاری بین المللی در زمینه تسهیلات حمل و نقل می تواند به طور موثر در توسعه تجارت بین المللی و حمل و نقل در منطقه دخالت داشته باشد.

بدانید که میزان تسهیلات منظم حمل و نقل در سطح ملی و بین المللی به مثابه یک ضرورت برای شکل گرفتن تجارت و حمل و نقل بین المللی در میان خطوط مهم جاده ای و راه آهنی بین المللی می باشد.

نیاز به امنیت بیشتر و ساده و منظم بودن قوانین ناظر بر حمل و نقل و عملکردهای منطقه ای، به دقت احساس می شود.

توجه کنید که بسیاری از توافقات بین المللی و قراردادهای اکنون در زمینه تسهیل حمل و نقل وجود دارد و کشورهای منطقه ممکن است خواستار دستیابی به آن باشند و یا آمادگی شان می تواند به عنوان یک نمونه جهت دستیابی به توافقات منطقه ای مورد استفاده قرار گیرد.

۱- پیشنهاد می شود که کشورهای منطقه اگر اکنون توانایی انجام چنین کاری را ندارند، امکان دستیابی به موارد زیر را مورد توجه قرار دهند:

توافقنامه ترافیک جاده ای سال ۱۹۶۸ و توافق علائم و نشانه های جاده ای سال ۱۹۶۸.

نظام‌های ترانزیتی گمرکات بین‌المللی مانند آنچه که قرارداد گمرکی برای حمل کالاها تحت پوشش مجوز TIR (قرارداد TIR) در سال ۱۹۷۵ (مانند آنچه که در مصوبه کنسول اجتماع و اقتصاد ۱۹۸۴/۷۹ در ۲۷ جولای ۱۹۸۴ پیشنهاد گردیده است) قید شده است. توافق گمرکی در مورد اهمیت گذاری وسایل نقلیه جاده ای تجاری در سال ۱۹۷۲ برای اجرای تسهیلاتی جهت اهمیت گذاری وسایل جاده‌ای، حمل کالاها و واحدهای بارگیری. توافق بین‌المللی در مورد منظم کردن کنترل مرزی کالاها در ۱۹۸۲ به عنوان یک بدنه قانونی.

به منظور نظم بخشیدن به چنین مدیریت هایی که برای کاهش میزان کنترل‌های خسته کننده در حمل و نقل بین الملل دارای اهمیت است، منظم کردن نیازهای بازرسی و در صورت امکان فراهم کردن محل های بازرسی مرتبط، در اولویت قرار دارد. توافق حمل جاده‌ای کالاها (CMR) در سال ۱۹۵۶، جهت ایجاد قانون مورد پذیرش در خصوص رابطه قانونی بین حامل‌های جاده‌ای، دریافت کننده ها و فرستنده‌ها.

۲- همچنین پیشنهاد می‌شود که دبیرخانه نیازهای بخش‌ها یا گروه‌های خصوصی کشورها را در رابطه با پذیرش میزان تسهیلات در زمینه حمل و نقل جاده ای و راه آهنی و به درخواست دولت‌ها، مورد بررسی قرار دهد و خدمات مشورتی و تشکیل جلسات گروه‌های مشورتی، برای بررسی مشکلات و زیر ساخت‌ها و میزان تسهیلات در زمینه حمل و نقل جاده ای و راه آهنی را فراهم آورد.

۳- جلسه ۷۹۳، ۲۳ آوریل ۱۹۹۲.