

خلاصه سخنرانی عارف دوران

دبیر انجمن حمل و نقل بین‌المللی ترکیه و عضو **UTIKAD**

در اجلاس حمل و نقل چند وجهی و کشتیرانی

کشورهای حوزه دریای خزر و دریای سیاه

در اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۳ در استانبول (ترکیه)

## ترجمه و تلخیص : غلامرضا نداف دزفولی

### دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی

#### مشکلات و معضلات موجود برای فورواردرها و امنیت در منطقه دریای خزر و دریای سیاه

بر اساس تقسیم‌بندی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، اینگونه شرکت‌ها در ۲ دسته عمده قابل تفکیک و بررسی هستند :

۱. شرکت حمل و نقل بین‌المللی کریر (حمل‌کننده): شخص حقوقی (شرکت) است که با

انعقاد قرارداد حمل با شرکت فورواردر یا صاحب کالا و با قبول انجام عملیات حمل با استفاده از وسایل و تجهیزات در اختیار خود متعهد می‌گردد.

۲. شرکت حمل و نقل بین‌المللی فورواردر: شخص حقوقی (شرکت) است که قرارداد حمل

سراسری با مشتری قرار می‌گیرند، فورواردر در محسوب می‌شوند.

در بحث نقش و وظایف شرکت فورواردر ذکر این نکته ضروری است که اینگونه شرکت‌ها مشتریان خود را ضمن مشخص کردن نحوه حمل کالا، به سوی مناسب‌ترین روش حمل هدایت می‌کنند و حتی فعالیت‌های فروش و معرفی کالا را که یکی از مشکل‌ترین و پرهزینه‌ترین قسمت کاری آنها می‌باشد، به مشتریان معرفی می‌نمایند.

از سوی دیگر، فورواردرها بدون هیچ گونه مشکلی کالا را در مقصد نهایی تحویل داده و این فعالیت را فقط با ارائه یک سند حمل که حاوی کلیه اطلاعات می باشد امکان پذیر می سازند، از طرفی آنان اطلاعات ضروری و آگاهی های لازم را به واردکنندگان و صادرکنندگان ارائه می نمایند.

همچنین در شرایطی که مشکلاتی بین خریدار، فروشنده و بانکها بروز نماید، فورواردرها به وظیفه خود عمل نموده و ضمن حفاظت از کالا هنگام حمل آن را به صاحب اصلی کالا تحویل می دهند. از سوی دیگر تاکید بر این است که نمایندگی های شرکت های فورواردری نظارت خود را بر کامیون ها، راه آهن و کشتی ها اعمال نمایند چرا که برای شرکت های کریر، صاحبان و رانندگان کامیون و کشتی ها امکان فعالیت مشابهی مانند فعالیتی که فورواردرها دارند وجود ندارد زیرا صرفاً حفاظت و نگهداری کالا تا مقصد نهایی به عهده فورواردرها می باشد. به همین منظور فورواردرها در امریکا و بیشتر کشورهای اروپایی مورد حمایت قانونی قرار دارند. با نگاهی به وضعیت شرکت های فورواردر در کشور ترکیه درمی یابیم که شرایط کاری برای فورواردرها بسیار مشکل و این حرفه در فعل و انفعالات حمل و نقلی است و در صورت عدم رعایت موازین قانونی جرایم سنگینی برای آنها در نظر گرفته شده است. جالب توجه است که این رشته شغلی که منابع انسانی برایش محدودیت ایجاد نموده توانسته است در زمینه لجستیکی (LOGISTICS) و زنجیره حمل و نقل، تدارک و تهیه وسایل حمل و نقل و با توجه به حمل و نقل کالا تحت شرایط موجود در مناطق حوزه دریای سیاه و دریای خزر و همچنین حاشیه ای (مناطق اطراف) بسیار موثر و فعال خودنمایی کند. از دیدگاه فورواردری می توان مشاهده نمود که اروپا به علت هزینه های زیست محیطی و اقتصادی بالای شیوه حمل به توسط کامیون، سعی دارد روش حمل و نقل جاده ای را کاهش دهد. اتحادیه اروپا پروژه های گوناگون را از طریق صرف هزینه های گراف و با در نظر گرفتن روش اقتصادی در مرحله اجرا قرار داده که یکی از این پروژه ها تحت عنوان "سفر دریایی کوتاه مدت با کشتی" می باشد و به عبارتی دیگر می توان از آن به نام حمل و نقل دریایی بین مقاصد و مکان های نزدیک تر نام برد و روشن است که دریای سیاه و دریای خزر، به عنوان میراث و سرمایه های هدایی که برای انسانها به جای مانده می توانند با توجه به شرایط طبیعی موجود منطقه مورد استفاده موثر واقع شوند.

این منطقه به مثابه گنجی است که تبدیل آن به سرمایه بالفعل، منوط به اتخاذ راهکارهای مناسب می باشد، البته بوروکراسی موجود در کشورهای منطقه خزر دسترسی به این هدف را دشوار ساخته است، تنها راه رسیدن به اصول و دسترسی به اهداف مربوطه حرکتی سریع و ضربتی است که باید انجام شود زیرا کاهش بوروکراسی در کشورهای منطقه دریای خزر با در نظر گرفتن اهمیت ایمن سازی، می تواند، هزینه های حمل را به صورت قابل ملاحظه ای کاهش دهد. توجه به این نکته که حمل و نقل در این منطقه رو به افزایش می باشد و این روند رو به رشد در آینده نیز ادامه خواهد

داشت و حجم کالاهای موجود در منطقه و جذب کالاهای موجود در مناطق دیگر، می‌تواند مطابق اراده و نظر ما و از طریق استفاده موثر و مفید از وسایل حمل‌ونقل موجود در منطقه مانند کامیون، راه‌آهن و دریا با هزینه سرمایه‌گذاری کمتر و حجم سفرهای بیشتری انجام پذیرد بسیار ضروری است.

هم اکنون یکی از سه دروازه مهم به سوی دریای مدیترانه را در اختیار داریم که با توجه به شرایط جغرافیایی، انتظار می‌رود فعالیت حمل‌ونقلی افزایش یابد.

موضوع حائز اهمیت بعدی امنیت منطقه است که بسیار حیاتی است. در این رابطه دو نوع مسئله امنیتی را می‌توانیم مورد بررسی قرار دهیم:

اولین مسئله تحویل کالا در مقصد، بدون هر گونه آسیب به آن است و دومین موضوع فعالیت‌های غیرقانونی در طی مسیر است که ندرتاً اتفاق می‌افتد و از اهمیت کمتری برخوردار است. ما در مقطعی از جهانی شدن قرار داریم که مسائل قاچاق، ترور و کارهای غیرقانونی نه تنها به کشورهایی که این اعمال در آنها انجام می‌شود آسیب می‌رساند بلکه سایر کشورها که هدف این عملیات نیستند را هم در بر می‌گیرد.

در دنیایی که به سمت جهانی شدن حرکت می‌کند و همگام با پیشرفت زمان، دستیابی الکترونیکی به اطلاعات مورد نیاز با سهولت بیشتری ممکن می‌گردد. برای این امر و دسترسی به اطلاعات مربوطه، نیاز به یک سیستم بوروکراتیک، منسجم، متمرکز و توانمند توسط کشورهای منطقه و در ارتباط با سایر مناطق و با حفظ احترام متقابل می‌باشد.

به عنوان نمونه مرزهای امنیتی کشور آمریکا در سال گذشته از طریق سیستمی گسترش یافته‌اند و بدین صورت بنداری را که به فعالیت‌های بارگیری مشغول بودند تحت پوشش قرار داده و با اعمال یکسری ضوابط ضروری، امکان فراهم شدن امنیت حمل کالا، پیش از وقوع خطر را مهیا ساخته است. بر اساس این ضوابط و جهت برقراری امنیت، حمل‌ونقل کالا در این مرزها می‌بایستی طی درخواستی از ۲۴ ساعت قبل مورد تایید قرار گیرد.

ادامه این سیستم می‌تواند برخی از کشورها را هم در برگیرد. با بکارگیری سیستم‌های مشابه بوسیله کشورهای نزدیک‌تر، نظیر کشورهای موجود در مناطق دریای سیاه و خزر و کاربرد وسایل الکترونیکی متناسب با حجم فعالیت حمل‌ونقلی و موقعیت جغرافیایی، می‌توان امنیت جابجای کالا را در این منطقه نیز تامین نمود. این مهم صورت نمی‌گیرد مگر اینکه تبادل اطلاعات و هماهنگی لازم بین مقامات گمرک، مشاورین گمرک، بنادر، نمایندگان شرکت‌ها، فورواردرها و بانک‌ها، همچنین پلیس و مقامات مسئول با استفاده از ارتباط الکترونیکی صورت پذیرد. برای این منظور در مرحله اول باید از امضای الکترونیکی استفاده نمود تا از دنیای کاغذبازی به محیط الکترونیکی وارد شویم.

توسعه حمل و نقل فراگیر و چند وجهی دومین گام است و در حال حاضر شاهد پیشرفت و حرکات موثری بخصوص رد بخش راه آهن هستیم. استفاده بهینه از راه های آبی و مناسب بودن وسایل حمل و نقل رودخانه ای برای استفاده از حمل و نقل دریایی، کاهش مراحل حمل ترانزیتی و عدم بازیابی کانتینرها و انجام آن فقط در صورت شک و تردید و با استفاده از اطلاعات موثق کسب شده که نیاز به بازرسی را ضروری می سازد و یا صرفاً استفاده از دستگاه های X-RAY می تواند در سهولت و سرعت بخشیدن به جابجایی کالا نقش بسزایی داشته باشد.

حتی می توان به بررسی یک پیشرفت تکنیکی در امر حمل و نقل پرداخت. اخیراً اروپا روی یک طرح بارگیری با اندازه ۴۵ واحد (SIZE45) از کانتینر که (European International EILU Lading Unit) نامیده می شود کار می کند (واحد بارگیری چندوجهی اروپایی).

خصوصیات این طرح و واحد یا اندازه مربوطه می تواند دوره تازه ای را در شیوه های حمل و نقل بین المللی بوجود آورد. بر اساس این طرح، این امکان وجود دارد که کانتینرهای با اندازه ۴۵ فوت با استفاده از وسایل مشابه برای اندازه های ۲۰ و ۴۰ فوت در تخلیه و بارگیری طراحی شوند و از طرفی امکان قراردادن ۴ دستگاه از این کانتینرها بر روی هم برای بارگیری وجود خواهد داشت.

در حالی که با طول ۱۳/۵۰ متری برای کانتینرها باید دو پالت اروپایی طولی و یا سه پالت اروپایی در کنار هم قرار گیرد تا امکان تخلیه و بارگیری فراهم شود و در نهایت در مجموع منجر به ایجاد یک ظرفیت ۳۳ تایی از پالت های اروپایی (EURO-PALLET) خواهد شد در صورتی که کانتینر با اندازه ۴۰ فوت فقط ۲۴ پالت را می تواند با خود حمل کند که این موضوع می تواند منافی در حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد برای فورواردرها با توجه به ظرفیت مناسب ۸ متر مکعبی در مقایسه با کامیون به طول ۱۳/۵۰ متر داشته باشد.

از طرفی در نظر داشته باشیم که قوانین اقتصادی جاری مانند سیاره عطارد در حال تغییر هستند و تجارت برای ادامه راه خود، راهی مناسب، مانند عطارد را پیدا خواهد کرد و نمی توانیم با فریب خود بگوییم که حرکت کالاها به خودی خود در راهها و مسیرهای بخصوصی انجام می گیرد زیرا این، ما را به هدف نمی رساند. تمام کشورهایی که در این منطقه حضور دارند به نوعی به یکدیگر وابسته اند.

بخصوص این امر از نظر حمل و نقل و مرزهای جغرافیایی ملموس تر است و روش های حفظ امنیت، سرعت در کار و حمل و نقل مطمئن، با توجه به شرایط محیطی و تفاهم برای کشورهایی که از نظر جغرافیایی اشتراکاتی دارند می تواند ارمغان خوبی برای فورواردرها بوده در صورتی که به دقت به آن توجه داشته باشند.

Arif Davran  
UTIKAD  
Genel Sekreteri

First of all, would like to convey my thanks to the exhibitors. ITE Group Pic.. On behalf of the Turkish forwarders who are the members of UTIKAD. For the second of the exhibitions and conferences they had organized and their contributions they had made to all the sectors of the countries taking place in this region.

The theme of the conference for this year is “intermodal and shipping in the Black Sea & Caspian Regions”. I would like to assess this there with the forwarders point of view Our international professional organization, FIATA, that was established in Vienna is celebrating its 78 anniversary this on May 31 this year. We are actually working under extremely difficult conditions as for warders creating today’s intermodal transportation style by combining the transportation means of various modes.

The same conditions supplied for the air cargo companies are not unfortunately recognized for the forwarders involved in sea, railway and truck transportation activities, Those companies and their agencies are making discriminations against forwarders of other trans protestation modes on behalf of their own direct customers; and sometimes they are not willing to pay even the commissions required. But the forwarders, who are directing the customers towards the most suitable mode of transport, are performing presentation and sales activities that are the most expensive and difficult part of the whole job. They are making the goods arrive at the final destination without any problems as accompanied by a single document by providing the necessary information to the import and export customers. In cases of disputes between the buyers, sellers and the banks, the function of protecting the goods and delivering them to their real owners can only be made by forwarders as its customers while the agencies have to look at the truck, rail or shipping lines as its primary customers. It is not possible for the agencies and owners of trucks and ships to exercise the same care to the customers as the forwarders. For this reason, laws in the us as well as many of the European countries legally protect the forwarders.

The situation with our state's way of looking at the forwarders is, unfortunately, as mentioned here. This job is being destroyed because of the present system in Turkey which is unique in its kind with its laws and regulations charging the whole legal responsibility to the forwarder and incorporating unbelievably high charges and fees. But, but this branch of profession for which the human resources are hardly available could create wonders in the field of logistics with regard to the transportation of goods under the existing conditions of the Black Sea and Caspian Regions as well as its surrounding areas. ]

Looking at the subject with forwarders eyes, we can see that the Europe is trying to minimize the truck transportation activities due to its high economical and environmental costs. European Union is evaluating various projects is on the topic of "short sea shipping"; in other words, the sea transportation between nearer destinations. It is very clear that both the black Sea and the Caspian Sea are the treasures granted to humankind by the nature in this respect.

The treasure is here in front of us; but the thing to do for converting it to revenue, seems to be far away as the bureaucracies of the surrounding countries are not taking this subject as the main target to be reached. The only way to reach this target is to act quickly. The measures to be taken on minimizing the bureaucracy without risking the security required will naturally result in the lower costs. The idea of the politicians stating that "the transportation is increasing in this region and will continue to increase in the future" may not become a reality as they are expecting. Traffic of the goods existing in other regions can be directed in our favor through more effective utilization of the present truck, railway and sea transportation means as well as the minimization of investment costs by more frequent travels. We are holding one of the three gateways to the Mediterranean Sea and we believe that it is a geography at which big increases of transportation should be expected.

The second subject, which is as important as delivering there to the forwarders, is the realization of the security in the region. We are taking about two kinds of securities. The first of these is the delivery of the goods to their destinations on time without any damages. The second and the

least important one is the illegal actions that may be seen although they appear rarely. We are living in a period globalization is becoming easier. The electronic access to the information requires to open up the bureaucratic and centralized understanding of State existing today to collaborations; and the existence of authorized government units having the capability and authority to communicate with the equivalent units of other states will be necessary in this respect.

As an example, the security borders of the US had been expanded last year through C-TPAT application so that it will cover also the ports involved in loading activities for that destination; and the required security had been provided by taking the necessary measures before occurrence of will also include other application requiring approval by 24 hours in advance, is growing up such that it will also include other countries in the system. The adoption of similar system by the nearer countries such as the ones in the black Sea and Caspian regions and the common implementation of the electronic means of communications will in many benefits with regard to the transportation movements and geographical security.

Going into more details in this subject, the first step is to provide the flow of information between customs authorities, customs consultants, and ports agencies. Forwarders and bank as well as the police and prosecutors of the surrounding countries through electronic communication means. It is also very important here to put the electronic signatures into effect and transfer the procedures into the electronic environment from a world of papers.

Expansion of the intermodal communication is the second step. We are happy to see that there are some improvements, especially in the railways sector. Utilization of the water and suitability of the river vehicles also for sea transportation, minimization of the transit procedures, and provision of opening the containers only upon suspicion and information received once they had been subjected to x-ray weight and similar inspections are wary important subject.

I would like to finish up by a technical improvement. Europe is recently working on a size 45 unit called EILU (European intermodal Loading Unit). Properties of this will commence a new period in the intermodal transportation. It will be possible to load and unload this size 45 container by making use of the same equipments designed for sizes 20 and 40 . It



will be possible to put 4 of these on top of the each other ad loaded while, thanks to Its length of 13.60 meters, the container will take two Euro pallets placed longitudinally and three Euro pallets as placed side-by side, resulting n a capacity of 33 Euro pallets in total. Size 40 containers can only take up to 24 pallets. It will create a price advantage of 20-25% as a result of its better capacity of 8 cubic meters compared to a truck of length 13.60.

The rules of economy run very well and they resemble the mercury. The trade will find it's most suitable way like mercury does. We cannot reach any targets by cheating ourselves saying, "the movement of the goods is already handled in certain ways". All the countries represented here are depending on each other especially with regard to the transportation as they share more or less the same geography. The ways of the secure, fast and environment-friendly transportation to their forwarders by the countries of this shared geography giving the necessary importance.

Thank you very much for your attention

Arif davran  
UTIKAD  
General secretray