

# بارنامه حمل سراسری

## مقدمه

- طی سالهای اخیر مشکلات شرکتهای کشتیرانی رو به افزایش است و کرایه حمل دریایی پاسخگوی هزینه حمل نمیشود اما هزینه حمل نهایی برای صاحبان کالا دغدغه اصلی آنان جهت مراودات تجاری میباشد.
- هزینه حمل دریایی فقط قسمتی از هزینه های حمل نهایی است. هرچند در سالهای اخیر شاهد کاهش حمل دریایی بودیم اما هزینه نهایی کاهش نیافته است.
- مدت زمان حمل از مبدا اصلی تا مقصد نهایی از دیگر مشکلات موجود در بازار تجارت میباشد که در مواردی از هزینه تمام شده حمل مهمتر است.
- نقطه تلاقی بین مدل های حمل یکی از کلیدی ترین موارد تاثیر گذار در امور تجارت و حمل و نقل است.
- در این گزارش سعی بر آن است تا این موارد را بررسی کنیم.

## مقدمه

- کاهش ماندگاری کانتینر در بنادر و سرعت بخشیدن در عملیات کانتینری
- اختلافات بین دریافت کننده کانتینر و صاحب کانتینر بابت تعمیرات و کثیفی کانتینر
- مجادلات بابت حق توقف کانتینر
- ردیابی کانتینر در قلمرو اصلی
- قاچاق
- محیط زیست
- کاهش هزینه حمل وارداتی و صادراتی

## مدل حمل کالای وارداتی (نمونه)

- حمل دریایی کالا از مبدا تا بندر مقصد
- دریافت اعلام ورود
- اخذ ترخیصیه
- انجام تشریفات ترانزیت توسط کارگزار گمرکی و یا شرکت حمل و نقل داخلی
- ترانزیت زمینی کالا به گمرکات داخلی
- اخذ قبض انبار
- ترخیص کالا توسط کارگزار گمرکی
- برگشت کانتینر خالی به بندر ورودی

# مدل حمل کالای وارداتی (نمونه)

## قسمی از مشکلات، اتلاف وقت و هزینه های احتمالی

- تاخیر در دریافت اعلام ورود
- مدت زمان اخذ ترخیص
- مدت زمان تشریفات گمرکی
- هزینه برگشت کانتینر خالی
- حق توقف کانتینر از زمان ورود به بندر تا برگشت کانتینر خالی
- احتمال خسارت به کانتینر
- استفاده از کانتینر در مسیر برگشت

آیا میشود موارد فوق را برطرف نمود؟

## مدل حمل کالای وارداتی (نمونه)

- حمل دریایی کالا از مبدا تا بندر مقصد
- دریافت اعلام ورود
- اخذ ترخیصیه
- انجام تشریفات ترانزیت توسط کارگزار گمرکی و یا شرکت حمل و نقل داخلی
- ترانزیت زمینی کالا به گمرکات داخلی
- اخذ قبض انبار
- ترخیص کالا توسط کارگزار گمرکی
- برگشت کانتینر خالی به بندر ورودی
- انجام تشریفات و عملیات ترانزیت توسط شرکت کشتیرانی

## مدل حمل کالای صادراتی (نمونه)

- حمل زمینی کالا از مبدا تا بندر صادراتی
- جابجایی کانتینر خالی
- تخلیه و بارگیری کالا از کامیون به کانتینر
- انجام تشریفات گمرکی
- انتقال کانتینر به محوطه کانتینری جهت بارگیری روی کشتی
- پرداخت هزینه ها و اخذ بارنامه بعد از خروج کشتی از بندر

# مدل حمل کالای صادراتی (نمونه)

## قسمی از مشکلات، اتلاف وقت و هزینه های احتمالی

- کسری کالا و خسارت احتمالی در مسیر حمل
- احتمال خسارت و کسری کالا در عملیات تخلیه و بارگیری کالا از کامیون به کانتینر
- هزینه جابجایی کانتینر خالی و عملیات تخلیه و بارگیری کالا از کامیون به کانتینر
- تحویل بارنامه و شروع عملیات بانکی فقط بعد از خروج کشتی از بندر

آیا میشود موارد فوق را برطرف نمود؟

## مدل حمل کالای صادراتی (نمونه)

- حمل زمینی کالا از مبدا تا بندر صادراتی
- جابجایی کانتینر خالی
- تخلیه و بارگیری کالا از کامیون به کانتینر
- انجام تشریفات گمرکی
- انتقال کانتینر به محوطه کانتینری جهت بارگیری روی کشتی
- پرداخت هزینه ها و اخذ بارنامه بعد از خروج کشتی از بندر
- دریافت کانتینر خالی در مبدا کالا
- انجام تشریفات گمرکی در نزدیک ترین گمرک
- پرداخت هزینه ها و اخذ بارنامه بعد از خروج کانتینر از گمرک

# مزایای حمل کانتینر تا مبادی داخلی

- ترانزیت کالا با حداقل مدارک
- تسریع در عملیات ترانزیت
- آغاز هزینه حق توقف از تاریخ رسیدن کانتینر به گمرکات داخلی درج شده در بارنامه و پایان آن در نزدیک ترین دپوی منطقه در نتیجه کاهش هزینه حق توقف
- کاهش ریسک خسارت کانتینر
- پرداخت هزینه های کشتیرانی پس از رسیدن کالا به گمرکات داخلی درج شده در بارنامه
- طرفیت حمل و لجستیک فقط با یک شرکت ( شرکت کشتیرانی )

# مزایای حمل کانتینر از مبادی داخلی

- بارگیری کانتینر در محل تولید ( بسته بندی ) کالا
- پلمب کانتیر در محل
- جلوگیری از احتمال خسارت و کسری کالا در طول حمل تا بندر بارگیری و تخلیه و بارگیری مجدد در بندر بارگیری
- افزایش اعتباری تجاری
- شروع زودتر عملیات بانکی و دریافت مطالبات فروش
- تبدیل هزینه حمل داخلی و بارگیری مجدد به حمل کانتینری
- طرفیت حمل و لجستیک فقط با یک شرکت ( شرکت کشتیرانی )

# بارنامه حمل سراسری

- جهت حذف موارد ذکر شده کافی است بارنامه حمل سراسری جهت محمولات وارداتی و صادراتی صادر گردد.
- این نوع بارنامه زمانی صادر میشود که یک حلقه از زنجیره حمل و نقل الزاما دریایی باشد
- بارنامه ایی است که کریر دریایی (کارکیا) آن را صادر میکند و سقف مسیولیت‌های آن طبق کنوانسیون‌های حمل و نقل دریایی ملحق شده میباشد
- با توجه به قوانین بنادر خشک و حمل ریلی و توافقات بعمل آمده ( یا در حال توافق) حمل ریلی میتواند شرایط بهینه ای را در این مسیر بوجود آورد.
- تحویل کانتینر وارداتی در نقاط صنعتی (تهران ، اصفهان ، تبریز ، مشهد ، ...) باعث میگردد که حمل مضاعف کانتینر خالی در جاده های کشور کاهش یافته و کانتینر خالی جهت صادرات مهیا باشد.

# مزایای حمل ترکیبی دریا و ریل

- کاهش کلی هزینه های حمل و نقل،
- ترغیب به استفاده از راه آهن و در نتیجه خسارت کمتر به محیط زیست،
- تقویت وضعیت بنادر در زنجیره های حمل و نقل،
- تقویت راه حل های ترکیبی حمل و نقل،
- کاهش نیاز به خرید اراضی گران قیمت در نواحی شهری حاشیه بندری،
- احتمال کاهش قابل توجه گره های تردد در معابر شهری و دروازه ای به علت انتقال شیوه حمل و نقل جاده ای به ریلی،
- کاهش مشکلات ناشی از مسایل مرتبط با محیط زیست در شهرهای ساحلی،
- یکپارچگی محوطه های بندری با شهرها،
- توسعه نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصت های مختلف شغلی
- کاهش تجمع کانتینر ها در بنادر و جاده ها
- انتقال پخش کالا در مقصد نهایی
- باز شدن فرصت های تجاری جدید
- ردیابی کانتینر و کالا
- افزایش امنیت کالا
- فعال شدن گمرکات داخلی
- کاهش قاچاق کالا
- افزایش اعتبار نرخ حمل داخلی

## خطوط کشتیرانی

- استفاده از راه آهن جهت صدور بارنامه سراسری نه تنها مطلب جدیدی برای خطوط کشتیرانی نیست بلکه علاقه زیادی به آن دارند. لذا در صورت هم سان سازی قوانین و عملیات لجستیکی و زمان و هزینه ، می توان رابطه منطقی با آنان برقرار کرد.
- نیاز مبرم خطوط کشتیرانی به سرعت بخشیدن و کاهش زمان حمل ، مکان یابی کانتینر و کالا، کاهش خسارات احتمالی و نوع رسیدگی به آن ، مطالبه خطوط کشتیرانی از سهم ترانزیت و استفاده از ایستگاه های راه آهن و یا بنادر خشک جهت تحویل کانتیر وارداتی و صادراتی و ... ، میتواند ابزاری برای راه آهن جهت افزایش سهم خود باشد.
- پس از برطرف کردن موارد و مشکلات ذکر شده به راحتی می توان با خطوط کشتیرانی وارد مذاکره شد.

# ملاحظات حمل ترکیبی دریا و ریل

- تفاوت بین واحد ظرف بارگیری ( واگن در مقابل کانتینر TEU )
- افزایش مراحل اداری ( گمرکی و سازمانی و ... )
- درخواست اسناد حمل ترکیبی ( فقط بارنامه سراسری میبایست دریافت گردد و آن هم از طریق ارسال EDI )
- عدم سپرده گذاری نزد گمرک
- تهیه آمار کانتینرهای ترانزیت داخلی و حمل داخلی و سهم هر گمرک / شهر و میزان توقع و یا توانایی راه آهن و سهم درخواستی
- فقدان نرم افزار در این مدل حمل ترکیبی
- مسئولیت پذیری ریل در قبال صادر کننده بارنامه حمل سراسری ( تاخیر در حمل ، میزان خسارت و سقف خسارت پرداختی و دیگر شروط بارنامه سراسری و همخوانی آن با حمل ریلی )
- فقدان زیر ساختهای مناسب با حجم کالاهای صادراتی و وارداتی
- کمبودهای تجهیزات و امکانات در گمرکات داخلی و بنادر. نیاز به امکانات بنادر خشک و یا محل توزیع بار
- محدودیت های وزنی
- افزایش ترانزیت تایم و عدم انعطاف پذیری ریل
- با توجه به ایجاد زیرساخت های مورد نیاز مشتری به نوع حمل (کامیون) و تهیه دپوی بارگیری در بنادر که مانع انعطاف پذیری مشتری میگردد
- اولویت بندی نوع کالای ریلی
- اخذ تاییده از دفاتر مرکزی خطوط کشتیرانی خارجی و اعتماد سازی
- اعلام نرخ حمل با اعتبار زیاد
- تعرفه انبارهای عمومی

## تفاوت بین واحد ظرف بارگیری ( واگن در مقابل کانتینر TEU):

- همانگونه که میدانیم در حمل کانتینری عمدتاً از کانتینر ۲۰ و یا ۴۰ فوتی استفاده میشود و از طرفی راه آهن براساس واگن که معادل سه عدد کانتینر ۲۰ فوت ( ۳ TEU) است محاسبه میشود لذا جهت استفاده از راه آهن میبایست هماهنگی مشکلی صورت پذیرد تا تعداد کانتینر ارجاعی هر خط کشتیرانی مضربی از ۳ TEU باشد در غیر اینصورت هزینه فضای استفاده نشده نیز بر عهده خط کشتیرانی میباشد.
- در ابتدا میبایست نوع قیمت دهی تغییر یافته و براساس TEU باشد و لازم است در نوع طراحی واگن جهت هماهنگی با حمل کانتینری تغییر پیدا کند. هم از لحاظ سایز و هم وزن کالای مورد حمل.

# افزایش مراحل اداری ( گمرکی و سازمانی و ... )

- سرعت حمل و عملیات لجستیکی یکی از مهم ترین دلایل استفاده از کانتینر میباشد لذا جهت استفاده از راه آهن نیز این مهم میباشد لحاظ شود.
- مدارک مورد درخواست در مورد بارنامه سراسری نمی بایست از اطلاعات بارنامه و مانیفست بیشتر باشد که آن هم از طریق ارسال الکترونیکی صورت میپذیرد.
- لذا سیستم حمل ریلی و سازمان های مرتبطه از جمله سازمان بنادر و گمرک و راه آهن نمیبایست سند و یا درخواستی افزون بر این اطلاعات را داشته باشند.
- جابجایی کانتینر از محوطه کانتینری (CY) به محل بارگیری ریل میباشد در همان زمان تخلیه از کشتی و با نازل ترین هزینه صورت پذیرد.
- حذف درخواست بن ترانزیت توسط گمرک یکی از مهمترین موارد کاهش هزینه و زمان است.
- یکی از دلایل افزایش بروکراسی اداری توسط گمرک جلوگیری از قاچاق کالا میباشد که استفاده از ریل میتواند در این امر یاری دهنده باشد.

## تهیه آمار

- تهیه آمار کانتینرهای ترانزیت داخلی و حمل داخلی و سهم هر گمرک / شهر و میزان توقع و یا توانایی راه آهن و سهم درخواستی در بازار میتواند اولین مورد جهت بررسی استفاده از برنامه سراسری جهت رونق بیشتر راه آهن و بنادر باشند.
- متاسفانه نگاه به آمار و تجزیه و تحلیل آن از منظر کاربردی و عملیاتی بعنوان اولین شرط برقراری یک سرویس جدید و یا توسعه فعالیت صورت نمی پذیرد و نگاه به آمار همیشه بعنوان یک کار تشریفاتی لحاظ شده است.

## نرم افزار

- در دنیای لجستیک یکی از مهمترین عوامل جهت کاهش زمان و هزینه، استفاده از یک نرم افزار کارآمد و جامع بوده است. لذا در صورت استفاده از راه آهن جهت حمل کانتینر مربوط به بارنامه سراسری نیاز به یک نرم افزار جامع و کامل داریم تا هم رابطه بین کشتیرانی، سازمان ها و ارگان های مرتبط برقرار شود و هم از تشریفات اضافی جلوگیری شود و هم چنین بتوانیم سیستم مکان یابی کالا را به بهترین شکل ممکن راه اندازی کنیم، و همچنین بستری جهت تهیه آمار و پالایش عملیات ایجاد شود.

# مسئولیت پذیری راه آهن در قبال صادر کننده بارنامه حمل سراسری

- تاخیر در جابجایی، حمل و تحویل کالا، جبران خسارت احتمالی به کالا و کانتینر و یکسان سازی قوانین حمل دریایی و ریلی از دیگر موارد مهم میباشند.
- میزان پوشش خسارت و تاخیر در تحویل کالا در حمل دریایی و کنوانسیون های متفاوت مورد استفاده کریرهای متفاوت از جمله مواردی است که می بایست با دقت فراوان به آن پرداخت و تلاش در یکسان سازی آن انجام پذیرد تا دغدغه خطوط کشتیرانی برطرف گردد.

# فقدان زیر ساخت های مناسب با حجم کالای صادراتی و وارداتی

- همانگونه که در ابتدا به عرض رسید، راه آهن می بایست میزان سهم مورد درخواست خود را از مراودات تجاری مشخص کند و زیر ساخت های خود را بر اساس آن ارزیابی و بهبود ببخشد.
- تجهیزات مخصوص تخلیه و بارگیری کانتینر و جابجایی آن میتواند هم باعث سرعت بخشیدن عملیات شود و هم باعث کاهش هزینه های جبران خسارت گردد.
- انتقال کالا به نقاط مورد درخواست و یا جمع آوری کالا از مبادی مختلف باعث می شود که به مکان هایی جهت این امر توجه ویژه گردد. شاید بتوان نام آن را پارک لجستیک، محل توزیع کالا و یا بندر خشک گذاشت!
- اما آنچه که مهم است نیاز به مکان توزیع و تحویل کالا با استانداردهای جهانی داریم.
- محدودیت وزنی و حجمی. با توجه به زیرساخت های ریل در ایران هم کالای وزین و هم کالاهایی با ابعاد بیشتر از فضای واگن، از سهم احتمالی راه آهن خارج میشوند مگر آنکه تغییری در زیر ساخت ها بوجود آید.

# افزایش ترانزیت تایم و عدم انعطاف پذیری راه آهن

- مجموع زمان تخلیه کانتینر از کشتی، جابجایی تا ایستگاه بارگیری راه آهن، حمل تا گمرک مربوطه، تخلیه در گمرک نهایی و تحویل کالا به صاحب آن را می توان ترانزیت تایم حمل ریل نامید.
- نوع عملیات و برنامه ریزی و تجهیزات در هریک از موارد ذکر شده می تواند باعث کاهش و یا افزایش ترانزیت تایم گردد و بدلیل عدم انعطاف پذیری راه آهن از لحاظ مختلف (تجهیزاتی، ساختاری، زیر بنایی، و مدیریتی و نگرشی) همواره عاملی جهت افزایش ترانزیت تایم شده است که یکی از موانع اصلی استفاده از راه آهن بوده است.

# تغییر در حالت لجستیک فعلی

- با توجه به استفاده از کامیون جهت حمل کالای ورودی و خروجی از/به بنادر، وارد کنندگان و صادرکنندگان سرمایه گذاری های لازمی کار خود را انجام داده اند و سیستم لجستیکی خاصی برای خود تهیه کرده اند.
- جهت تغییر در عادات و رفتار لجستیکی نیاز است که مدل های **مختلف نوع** عملیات مشتری ها مورد ارزیابی قرار گیرد و نقاط قوت و ضعف فعلی مورد بررسی قرار گرفته و راه آهن با توجه به این اطلاعات ، برنامه ریزی خود را اصلاح و نقاط قوت خود را احصا و افزایش دهد و نقاط ضعف را نیز برطرف نماید.
- لذا در ابتدای امر اولویت بندی نوع کالا را می بایست در دستور کار خود قرار دهد.

## اعلام نرخ با مدت اعتبار چند ماهه

- خطوط کشتیرانی جهت بازاریابی به مدت زمان زیادی جهت اعتبار نرخ احتیاج دارند(مدت زمان بازاریابی ، تاییده مشتری ، زمان حمل تا بنادر). لذا این مهم در زمان مذاکره می بایست مد نظر گرفته شود.
- نوع عملیات و هزینه ها و تعرفه انبارهای عمومی نیز از دیگر موارد مهم است که می بایست مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرند.

THANK YOU

---