



پودمان ۴

مسافربری بین المللی

۱- مقدمه

ابتدا باید با مقدمه‌چینی، ذهن هنرجو برای مطالب فصل آماده شود. مسافرت می‌تواند به صورت‌های زمینی، دریایی، هوایی یا ریلی باشد. یا ممکن است مسافری از چند روش در رسیدن به مقصد استفاده کند. مثلاً بخشی از مسیر به صورت زمینی و بخشی دیگر به صورت دریایی باشد. در این پودمان به تشریح مسافربری بین‌المللی از روش زمینی پرداخته می‌شود که در اینجا فقط به مبحث حمل مسافر پرداخته شده‌است. گاهی مسافران برای سفر خود از تور استفاده می‌کنند، این تورها می‌تواند گردشگری، تجاری و... باشد. در تورهای مسافرتی، متصدی تور علاوه بر به عهده گرفتن حمل مسافر و بیمه، اقامت و تدارکات گردشگری یا تجاری و... را - بسته به نوع تور - بر عهده می‌گیرد. مبحث تورها متفاوت از مطالب این فصل و گسترده‌تر می‌باشد که خارج از حوصله این بخش است. بنابراین در این پودمان فقط به بخشی از مبحث سفر پرداخته می‌شود و آن زمانی است که مسافر فقط بخواهد از حمل‌ونقل به صورت زمینی برای رسیدن به مقصد یا برگشت به مبدأ استفاده نماید.

۲- معرفی شرکت مسافربری بین‌المللی و فعالیت‌های آنها

شرکت‌های مسافربری بین‌المللی برای انجام خدمات بهتر و مقرون به صرفه‌تر در کشورهای مختلف با یکدیگر همکاری می‌کنند. امور مربوط به بازاریابی و جذب مسافر، خدمات حمل و بیمه مسافر اعم از اخذ مدارک مختلف و بیمه مسافران، حمل مسافران و تدارک وسایل نقلیه مناسب برای این کار بین شرکت‌های مسافربری در دو کشور مبدأ و مقصد تقسیم می‌شود. مثلاً شرکت‌های مسافربری مستقر در ایران و ترکیه با یکدیگر در این خصوص هماهنگ هستند و با همکاری یکدیگر امور مذکور را به انجام می‌رسانند، در نهایت طبق توافقاتی که بین این دو شرکت از ابتدا مقرر شده است سود حاصل شده تقسیم می‌شود. این موضوع برای خدمت‌رسانی بهتر به مشتریان کمک شایانی می‌کند. مثلاً تصور کنید یک شرکت مسافربری از ایران اتوبوسی حامل مسافر را به ترکیه می‌فرستد و بعد از خروج از مرز ایران در کشور ترکیه مشکلات و بحران‌هایی مانند خرابی وسیله نقلیه یا... رخ می‌دهد. در این بحران نماینده این شرکت مسافربری که در ترکیه مستقر است بسیار راحت‌تر و بهتر از شرکت ایرانی می‌تواند در مدیریت این بحران مؤثر باشد. عکس این موضوع نیز مصداق دارد. بنابراین همکاری دو جانبه این شرکت‌ها می‌تواند استراتژی برد-برد را برای آنها در پی داشته باشد.

۳- معرفی نرم‌افزار صدور بلیت و صورت‌وضعیت

صدور بلیت و صورت‌وضعیت با استفاده از نرم‌افزار صورت می‌پذیرند. این نرم‌افزار

را هر شرکت مسافری طبق سفارش، سلیقه و نیاز خود تهیه می‌کند اما در نهایت بخشی از منوها و عملکردها از جمله صدور بلیت و صورت‌وضعیت‌های داخلی و خارجی بین این نرم‌افزارها مشترک است. در اینجا فقط به صورت وضعیت و بلیت خارجی پرداخته می‌شود. مطابق مراحل مطرح شده به تشریح عملکرد این نرم‌افزار می‌پردازیم. بخش‌هایی از تصاویر که با رنگ قرمز مشخص شده‌اند یا با فلش معرفی شده‌اند نیاز به تشریح داشته و سایر بخش‌ها جزء ضروریات نمی‌باشد.

۴- نحوه صدور بلیت سفر برون مرزی

پاسخ فعالیت
کارگاهی ۱



کلاس به گروه‌های دو نفره تقسیم می‌شود. یک هنرجو در نقش کارمند شرکت مسافری بین‌المللی و هنرجوی دیگر در نقش مسافر می‌باشد. کارمند شرکت مسافری در پشت کامپیوتر قرار گرفته و نرم‌افزار صدور بلیت را اجرا کرده و اطلاعات مسافر را دریافت می‌کند یا از اطلاعات مندرج در فعالیت به صورت نمونه استفاده می‌نماید. پس از این کار، روند مجدداً با تعویض نقش تکرار می‌شود. در صورت داشتن وقت در انجام این فعالیت چندین بار این مراحل با اطلاعات هنرجویان یا اطلاعات فرضی تکرار شود تا روند صدور بلیت ملکه ذهن هنرجو شود.

راهنمای ارزشیابی مرحله اول

این ارزشیابی در واقع همان نحوه صحیح انجام فعالیت کارگاهی ۱ می‌باشد. در صورتی که هنرجو بتواند به صورت صحیح و مسلط به ثبت اطلاعات جهت صدور بلیت پردازد نمره ۳ به او تعلق می‌گیرد. در صورتی که هنرجو در ثبت اطلاعات مسلط نباشد و بخشی از مراحل را درست انجام دهد نمره ۲ به او تعلق می‌گیرد. در صورت ضعف در ثبت اطلاعات و انجام مراحل، نمره ۱ به او تعلق می‌گیرد. از آنجایی که این نرم‌افزار به صورت مرحله‌ای می‌باشد و در صورت عدم انجام مرحله اول، مرحله دوم نیز امکان اجرا نخواهد داشت لذا اگر مثلاً هنرجو در یکی از مراحل قادر به انجام نبود باید با راهنمایی هنرآموز پیش رفته و مراحل را به طور کامل انجام دهد ولی نمره آن بخش را از دست می‌دهد. مثلاً در اینجا نمره کامل ۳ است و مراحل کار ۴ مرحله است. برای هر مرحله ۰/۷۵ در نظر گرفته شود. در صورت عدم انجام هر مرحله فقط نمره آن مرحله به هنرجو تعلق نمی‌گیرد. هنرجویی که در مرحله ۱ دچار مشکل است پس از گذشت زمان لازم به راهنمایی هنرآموز به مرحله ۲ رفته و فقط نمره مرحله ۱ را از دست خواهد داد. چه بسا ممکن است سه مرحله دیگر را درست انجام دهد و نمره کامل آن بخش‌ها را بگیرد. این مثال در مورد تمامی مراحل کار صدق می‌کند. در هر مرحله ۰/۵ نمره به انجام درست و ۰/۲۵ به انجام با تسلط و به صورت روان اختصاص داده شود.

۵- انواع مدارک مورد نیاز در حمل و نقل بین‌المللی

به تشریح موضوعات مطرح شده در کتاب پرداخته شود.

۶- محل اخذ مدارک بین‌المللی

به تشریح موضوعات مطرح شده در کتاب پرداخته شود. در خصوص هر یک از این ارگان‌ها که محل اخذ مدارک بین‌المللی می‌باشد مطالب زیادی را در اینترنت می‌توان یافت، لذا برای هر کدام از این موارد در کارگاه دبیرستان و در ساعات کلاس به جست‌وجوی مطالب مرتبط پرداخته شود و یا به صورت تمرین در منزل به هنرجویان واگذار شود و مطالب در کلاس مورد بحث قرار گیرد.

پاسخ فعالیت
کارگاهی ۲



در خصوص انجام این فعالیت دو حالت می‌توان در نظر گرفت. حالت اول اینکه پس از آشنایی مختصر هنرجویان با مدارک بین‌المللی به شرکت مسافری مراجعه و هنرجویان با روند تهیه این مدارک از نزدیک آشنا شوند و در حین این آشنایی هنرآموز توضیحات لازم را به هنرجویان ارائه دهد. حالت دوم این است که ابتدا توضیحات مندرج در متن این بخش تا انتهای مبحث بیمه به هنرجویان آموزش داده شود، سپس جهت مشاهده روند کار به شرکت مسافری مراجعه کنند. انتخاب هر یک از این دو حالت به نظر هنرآموز و تشخیص وی بستگی دارد.

پس از مراجعه به شرکت مسافری از هنرجویان خواسته شود درک خود را از این مراجعه حضوری به صورت گزارش تهیه و به هنرآموز تحویل دهند. هدف از این کار توجه هنرجویان به روند کار بوده و هنرآموز می‌تواند نمره مربوط به این تحویل گزارش را در نمره فعالیت کلاسی یا به صورت امتیاز لحاظ نماید.

در صورت عدم دسترسی به شرکت حمل مسافری بین‌المللی به یکی از محل‌های اخذ مدارک بین‌المللی مثلاً پلیس +۱۰ مراجعه شود و فقط در خصوص صدور آن مدرک بین‌المللی خاص گزارش تهیه شود.

۷- معرفی مدارک بین‌المللی و نحوه دریافت آنها

در هر یک از مدارک بین‌المللی، پس از تشریح مطالب مربوط به این مدارک به جست‌وجو در اینترنت در خصوص آنها پرداخته شود. جست‌وجو در اینترنت به صورت متن و تصویر باشد. این جست‌وجو در صورت امکان در هنرستان باشد و یا به صورت تمرین به هنرجو واگذار شود و در کلاس به بحث و تبادل نظر در خصوص آنها پرداخته شود. در صورت امکان به چاپ تصاویر بیشتر موجود در نت پرداخته و در کلاس یا کارگاه در خصوص آنها بحث و بررسی انجام شود.

■ گذرنامه

قانون گذرنامه حاوی مواد قانونی مرتبط به گذرنامه می‌باشد.

■ گواهینامه بین‌المللی

اعتبار این گواهینامه یک و سه سال می‌باشد. می‌توان در کشورهای پذیرنده گواهینامه‌های راندگی بین‌المللی به صورت موقت به راندگی پرداخت. بدیهی است دارنده این مدرک بین‌المللی نمی‌تواند قوانین و مقررات مربوط به شرایط اقامت و یا پرداختن به شغل و یا حرفه‌ای که در کشورهای مسیر حرکت او جاری و قابل اجرا می‌باشد را نادیده انگاشته و یا نقض نماید.

این گواهینامه علاوه بر زبان فارسی به ۷ زبان بین‌المللی (انگلیسی، فرانسوی، روسی، عربی، آلمانی، اسپانیایی و چینی) نیز ترجمه شده است. گواهینامه‌های راندگی بین‌المللی قابل تمدید نبوده و پس از انقضا باید نسبت به درخواست گواهینامه جدید اقدام شود.

برای سفر به برخی کشورها از کانادا، استرالیا، کشورهای اروپایی و... همراه داشتن اصل گواهینامه راندگی ملی همراه با گواهینامه بین‌المللی الزامی است.

نکته



برخی کشورها گواهینامه راندگی بین‌المللی سه ساله را نمی‌پذیرند. علاوه بر قوانین عمومی برخی قوانین حاکم در این خصوص نیز مربوط به کشور خاصی می‌باشد که قصد سفر به آن را داریم، برای مثال گواهینامه در کشور امارات فقط برای ماشین‌های اجاره‌ای اعتبار دارد.

■ کاپوتاژ

موارد مختلف در شکل ۸ کتاب درسی با شماره‌گذاری از ۱ تا ۴۹ مشخص شده‌اند. بیان برخی مطالب بسیار تخصصی بوده و خارج از توان درک هنرجویان و نیاز آنها است. برخی از مطالب که با رنگ قرمز کادر کشی شده‌اند را بیان نمایید. برای مثال‌های بیشتر به موارد زیر نیز می‌توان اشاره کرد:

■ مورد ۸ که نام مالک خودرو در آن قید می‌شود.

لازم به توضیح است که صادرات به معنی خروج کالا از کشور است. زمانی که کالایی از کشور برای همیشه خارج می‌شود مثلاً به کشور دیگری فروخته می‌شود به آن صدور دائم می‌گویند و زمانی که کالایی همچون وسیله نقلیه از کشور برای حمل مسافر خارج شده و مجدداً به کشور برمی‌گردد، به آن صدور موقت می‌گویند. در اینجا صدور موقت است و صادر کننده وسیله نقلیه تبعاً مالک آن خواهد بود.

■ شماره ۱۵ بیان‌کننده کشور مقصد (یعنی کشوری که در نهایت خودرو به آن باز می‌گردد) می‌باشد.

IR مخفف IRAN (ایران) می‌باشد.

■ شماره ۱۶ بیان‌کننده کشور صادرکننده یعنی کشوری که نشان‌دهنده مکان اصلی و مکان مالک وسیله نقلیه می‌باشد، که در اینجا نیز ایران است.

■ شماره ۱۷ بیان‌کننده کشوری است که وسیله نقلیه برای سفر به صورت موقت به

آنجا می‌رود و مجدداً به کشور مقصد باز می‌گردد که این کشور، کشور طرف معامله نامیده می‌شود. در این قسمت IQ مخفف IRAQ (عراق) می‌باشد. یعنی این وسیله نقلیه برای حمل مسافر یا کالا به عراق می‌رود و مجدداً به ایران باز می‌گردد.

- شماره ۱۸ و ۱۹ بیانگر هویت و ملیت وسیله نقلیه است که در اینجا همان ایران با کد IR می‌باشد.

- از آنجایی که وسیله نقلیه یک بسته مجزا می‌باشد، این موضوع در شماره‌های ۵، ۶ و ۴۱ بیان شده است که تعداد اقلام کالا یک قلم است (شماره ۵)، تعداد بسته‌ها یک بسته است (شماره ۶)، تعداد واحد کالا نیز ۱ می‌باشد (شماره ۴۱).

■ دفترچه مالکیت بین‌المللی

دفترچه مالکیت بین‌المللی خودرو می‌باشد که اطلاعات کامل وسیله نقلیه، مالک یا راننده در آن درج شده است. همانند گواهینامه بین‌المللی به ۷ زبان بین‌المللی ترجمه می‌شود و از تاریخ صدور یک سال اعتبار دارد، قابل تمدید نبوده و پس از انقضا باید نسبت به صدور گواهینامه مالکیت جدید اقدام شود.

■ پلاک بین‌المللی

پلاک ترانزیت به منظور شناسایی وسیله نقلیه به صورت بین‌المللی صادر و تحویل می‌گردد. پلاک‌های قدیم کانون جهانگردی و اتومبیل‌رانی عبارت‌اند از:

- پلاک‌های با پیشوند سه حرفی TEH با پنج کاراکتر عددی سبز رنگ در زمینه سفید
- پلاک‌های با پیشوند سه حرفی THR با پنج کاراکتر عددی مشکی رنگ در زمینه زرد
- پلاک‌های دو حرفی IR با پنج کاراکتر عددی مشکی رنگ در زمینه زرد

این پلاک‌ها معتبر و قابل استفاده هستند. پلاک‌های ترانزیت برای هر وسیله نقلیه فقط یک بار صادر می‌شوند که مختص همان خودرو بوده و اعتبار آنها تا پایان عمر همان وسیله نقلیه است.

بخش صدور اسناد و مدارک بین‌المللی اقدام به ارائه پلاک ترانزیت بین‌المللی طرح جدید نموده است. این پلاک از تاریخ ۱۳۸۹/۰۶/۲۰ در نمایندگی‌های کانون جهانگردی و اتومبیل‌رانی قابل دریافت می‌باشد. لازم به ذکر است، از تاریخ ۱۳۸۹/۰۷/۰۳ هیچ‌گونه خدماتی به دارندگان پلاک‌های مدل TEH و THR داده نمی‌شود و از تاریخ ۱۳۹۱/۱۲/۱۲ به دارندگان پلاک مدل IR تنها با عودت پلاک قدیمی و اخذ پلاک جدید، مدارک ترانزیت اعطا می‌گردد.

■ کارنه دو پاساژ

"کارنه دو پاساژ" دفترچه عبور گمرکی است که جهت تسهیل در تردد از مرزهای زمینی برخی کشورها برای وسایل نقلیه موتوری صادر و تحویل می‌گردد. این مجوز به صورت ۵، ۱۰، ۱۵ و ۲۵ برگی است که در هر بار عبور از مرز یک کشور یک برگ

آن باطل می‌گردد. مدت اعتبار این دفترچه‌ها یک سال از تاریخ صدور آن می‌باشد. همچنین دفترچه‌های کارنه دو پاساژ مصرف‌نشده قابل تمدید نیز می‌باشد. شایان ذکر است کارنه دو پاساژ تنها در دفتر مرکزی کنون جهانگردی و اتومبیل‌رانی ارائه می‌گردد.

توجه

کارنه دو پاساژ برای ورود به ۳۷ کشور در جهان، الزامی است.



۸- نحوه صدور صورت وضعیت بین‌المللی

همان‌طور که گفته شد صدور بلیت و صورت وضعیت به وسیله نرم‌افزار انجام می‌شود. مطابق مراحل مطرح شده به تشریح عملکرد نرم‌افزار پرداخته می‌شود. بخش‌هایی از تصاویر که با رنگ قرمز مشخص شده‌اند یا با فلش معرفی شده‌اند نیاز به تشریح داشته و سایر بخش‌ها ضروری نمی‌باشد.

پاسخ فعالیت
کارگاهی ۳



کلاس به گروه‌های دو یا سه نفره تقسیم می‌شود. یک هنرجو در نقش کارمند شرکت مسافری بین‌المللی و هنرجوی دیگر در نقش راننده و در صورت سه نفری شدن گروه، هنرجوی سوم در نقش کمک‌راننده می‌باشد. کارمند شرکت مسافری در پشت کامپیوتر قرار گرفته و نرم‌افزار صدور صورت وضعیت (که همان نرم‌افزار صدور بلیت می‌باشد) را اجرا می‌کند و اطلاعات راننده (و کمک راننده) را دریافت می‌کند. پس از این کار، روند مجدداً با تعویض نقش تکرار می‌شود. در صورت داشتن وقت در انجام کار چندین بار این کار با اطلاعات هنرجویان یا اطلاعات فرضی تکرار شود تا روند صدور صورت وضعیت ملکه ذهن هنرجو شود. در خصوص سایر اطلاعات از جمله تاریخ و زمان سفر، تعداد مسافران، مبدأ و مقصد، کرایه و بیمه، شماره پلاک و... از اطلاعات تعیین شده به وسیله هنرآموز استفاده شود و به کل هنرجویان به صورت یکسان اعلام شود.

۹- اخذ رواید کثیرالسفر

به تشریح مطالب مندرج در کتاب پرداخته شود.

۱۰- بیمه‌های مورد نیاز در حمل و نقل مسافری بین‌المللی

شرکت‌های مسافری بین‌المللی می‌توانند از شرکت‌های مختلف بیمه برای بیمه مسافران خود استفاده نمایند. شرکت‌های بیمه نیز نرم‌افزارهای مخصوص خود را برای صدور بیمه‌نامه دارند که از شرکتی به شرکت دیگر متفاوت است و تشریح این نرم‌افزارها خارج از مطالب مربوط به این فصل می‌باشد. شکل ۱۶ براساس اطلاعات کاملاً فرضی می‌باشد که در اینجا بهتر است از اطلاعات هنرجویان در تکمیل این فرم استفاده شود. در بخش آخر این شکل هدف از مسافرت می‌تواند تفریحی، تجاری، بازدید از اقوام، درمانی و پزشکی و... باشد.



فرم پیشنهادی خام بیمه برای هر هنرجو با اطلاعات واقعی وی تکمیل شود. در صورت امکان یک نمونه گذرنامه واقعی در کارگاه آورده شود و شماره گذرنامه و محل درج آن و استخراج سال تولد میلادی از آن به هنرجویان نشان داده شود. در صورتی که هنرجویی گذرنامه نداشته باشد می‌تواند با مراجعه به اینترنت و جست‌وجوی کلید واژه "تبدیل سال تولد شمسی به میلادی" از سایت‌های موجود در اینترنت برای اخذ سال، ماه و روز تولد خود اقدام نماید. همچنین با داشتن تقویم می‌تواند ماه و روز تولد خود را در تقویم ببیند و ماه و روز میلادی معادل آن را نیز رؤیت کند. برای مثال ۱۷ شهریور در تقویم معادل روز ۸ سپتامبر است. در بخش کشورهایی که قصد سفر به آن را دارند می‌توانند هر کشوری را وارد نمایند. در این بخش می‌توان به صورت توضیح به هنرجویان یادآور شد که روابط سیاسی هر کشوری اجازه سفر به همه کشورها را به شهروندان آن کشور نمی‌دهد. در بخش هدف از سفر نیز می‌توان یکی از موارد تفریحی، کاری و تجاری و... را نوشت.

راهنمای ارزشیابی مرحله دوم

ملاک ارزشیابی، تکمیل فرم خام بیمه‌نامه و صورت‌وضعیت توسط هنرجویان می‌باشد. در این بخش در صورت تکمیل کامل در زمان کم نمره ۳، تکمیل کامل فرم در زمان معمولی نمره ۲ و تکمیل ناقص فرم نمره ۱ اختصاص داده می‌شود. در مورد صورت‌وضعیت نیز ۵ مرحله وجود دارد که مرحله آخر ۱ نمره و سایر مراحل هر کدام ۰/۵ نمره دارند. در صورت عدم انجام هر مرحله، نمره مرحله حذف و پاسخ توسط هنرآموز به هنرجو داده شود تا نرم‌افزار به مرحله بعدی برود. در هر مرحله انجام صحیح مرحله نصف نمره و سرعت عمل نیز نیمی دیگر از نمره را به خود اختصاص می‌دهد.

توجه



در ابتدا نرم‌افزار صدور بیمه در کتاب هنرجو بیان شده بود که به واسطه پاره‌ای از مشکلات این مبحث در ویرایش نهایی حذف گردید. از این رو عبارت نرم‌افزار صدور بیمه‌نامه در قسمت شرایط آزمون می‌بایست حذف شود که از قلم افتاده است.

۱۱- قوانین حمل و نقل بین‌المللی مسافر

نمونه‌ای از کالاهای ممنوع‌الورود توسط مسافر (به استناد ماده ۴۰ قانون امور گمرکی) به شرح زیر می‌باشد:

- ۱ مشروبات الکلی
- ۲ اسلحه گرم و سرد مگر با موافقت وزارت دفاع
- ۳ مواد محترقه و منفجره
- ۴ ابزار و آلات قمار

...و

۱۲- اعزام مسافران و کنترل‌های مرزی

علاوه بر تشریح مطالب کتاب، در مورد تجربیات خود یا هنجویان یا اطرافیان آنها در کلاس بحث شود. برای مثال از جلسه قبل از هنجویان بخواهید در خصوص تجربیات خود و نزدیکانشان در خصوص کنترل‌های مرزی تحقیق کرده و در کلاس به بحث در خصوص آنها بپردازید.

۱۳- روش‌های رفع مشکلات برون مرزی در شرایط اضطراری

به تشریح موضوعات مطرح‌شده در کتاب پرداخته شود. موارد مطرح‌شده در جدول تنها نمونه‌هایی از این بحران‌های احتمالی هستند. لذا در صورت نیاز می‌توانید به تشریح موارد دیگر نیز بپردازید.

پاسخ فعالیت
کارگاهی ۵



برای انجام این فعالیت می‌توانید هر یک از موارد مطرح شده در جدول را انتخاب نمایید. به مثالی در این خصوص توجه فرمایید:

نوع بحران: گم شدن اسناد وسیله نقلیه

تعداد هنجویان در یک گروه: ۲ نفر

یک هنجو در نقش راننده قرار می‌گیرد، هنجوی دوم در نقش پلیس محلی یا مرجع قضایی یا کارمند سفارتخانه (در این مثال فرض می‌کنیم پلیس محلی باشد).

راننده پس از اطلاع از مفقودی اسناد خود نزد پلیس محلی رفته و اعلام مفقودی می‌نماید. سپس متنی برای مثال، مانند متن زیر توسط پلیس محلی تنظیم و به امضای پلیس محلی و راننده می‌رسد که نشان‌دهنده مفقودی اسناد باشد.

اسناد وسیله نقلیه به شماره پلاک بین‌المللی در تاریخ در شهر کشور مفقود شده است.

محل امضای پلیس محلی

محل امضای راننده

راهنمای ارزشیابی مرحله سوم

این ارزشیابی انجام درست فعالیت کارگاهی ۵ می‌باشد که در صورت انجام صحیح مراحل و مدیریت بحران به نحو مؤثر و با سرعت بالا نمره ۳ و در صورت مدیریت بحران به صورت معمولی و در زمان معمولی نمره ۲ و در صورت مدیریت ضعیف شرایط نمره ۱ به هنجو اختصاص داده می‌شود.

۱۴- نحوه محاسبه هزینه‌های سفر

در این بخش هدف درک روند محاسبه هزینه‌های سفر توسط هنجو است، لذا در طرح مسائل به گردبوند اعداد توجه شده تا هنجو درگیر محاسبات ریاضی نشود و

فقط به درک موضوع بپردازد. در بحث طرح سؤالات ارزشیابی نیز موضوع گردبودن اعداد و نتایج آنها را مد نظر قرار دهید یا اینکه از مسائل نمونه استفاده نمایید. در مورد مالکیت وسیله نقلیه دو حالت وجود دارد، مالک شرکت حمل باشد یا مالک فردی باشد که با شرکت حمل قرارداد می‌بندد. در صورتی که مالک فردی باشد که با شرکت حمل قرارداد می‌بندد نیز دو حالت به وجود می‌آید، اینکه خود، رانندگی وسیله نقلیه را به عهده بگیرد یا برای این کار راننده استخدام نماید. در صورتی که شرکت حمل مالک باشد دیگر نیازی به عقد قرارداد و دریافت درصد حق‌الزحمه نیست، چون خود شرکت حمل مالک وسیله نقلیه است. در صورتی که مالک، فرد دیگری باشد نیاز به قرارداد و محاسبات می‌باشد که در متن کتاب هنرجو به مثال آن پرداخته شده است. پس از اینکه این محاسبات بین شرکت حمل و مالک صورت پذیرد، مبلغ باقی مانده سهم مالک می‌باشد. به طور مثال در کتاب هنرجو این مبلغ ۸,۱۰۰,۰۰۰ تومان است. در صورتی که مالک وسیله نقلیه خودش رانندگی این وسیله را به عهده داشته باشد کل مبلغ متعلق به مالک است. اما در صورتی که مالک راننده‌ای برای این کار استخدام کرده باشد، می‌بایست طبق توافقی که با راننده دارد سهم راننده را نیز به او بپردازد.

۱۵- تسویه نهایی قرارداد

حل مسئله ۱:

$$\text{تومان } 5,000,000 = 10 \times 500,000$$

کل کرایه دریافتی از مسافران

$$\text{تومان } 750,000 = 5,000,000 \times \frac{15}{100}$$

سهم شرکت مسافربری

$$\text{تومان } 4,900,000 = 5,000,000 - 750,000 - 350,000$$

سهم مالک وسیله نقلیه تومان

حل مسئله ۲:

$$\text{تومان } 6,000,000 = 15 \times 400,000$$

کل کرایه دریافتی از مسافران

$$\text{تومان } 900,000 = 6,000,000 \times \frac{15}{100}$$

سهم شرکت مسافربری

$$\text{تومان } 4,600,000 = 6,000,000 - 900,000 - 500,000$$

سهم مالک وسیله نقلیه تومان

راهنمای ارزشیابی مرحله چهارم

در صورتی که هنرجو بتواند جواب مسائل را به صورت صحیح و در زمان مناسب درست محاسبه نماید، نمره ۳ به او داده می‌شود، در صورتی که روند حل مسئله را درست طی کند اما برای مثال در محاسبه اعداد دچار اشتباه شود و اعداد نهایی مطابق با جواب نباشد اما برای هنرآموز محرز شود که هنرجو روند حل مسئله را درک کرده نمره ۲ به او تعلق می‌گیرد. در صورتی که بخشی از روند حل مسئله را فقط درست طی کرده باشد و فقط درک کمی از روند کار داشته، نمره ۱ به او داده می‌شود.

پاسخ فعالیت
کلاسی ۱



پودمان ۵

حمل و نقل ترکیبی

۱- حمل و نقل ترکیبی (چندوجهی)

به طور کلی حمل و نقل به معنی جابه‌جایی اشخاص و کالاها از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر است، صنعتی که بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می‌دهد و به عنوان صنعت حمل و نقل شهرت یافته است.

این صنعت سه بخش اساسی دارد: ۱ تجهیزات ساختاری: که مشتمل است بر شبکه‌های حمل و نقل و ترمینال‌ها مانند بنادر و فرودگاه‌ها ۲ وسایل حمل و نقل ۳ عملکرد: یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل براساس آنها در شبکه‌های حمل و نقل حرکت می‌کنند.

امروزه جابه‌جایی کالاها به ۵ روش رایج انجام می‌شود که شامل حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، آبی یا دریایی، هوایی و خط لوله است. هر یک از این روش‌ها دارای مزایا و محدودیت‌های خاص خود می‌باشند. اگر بتوان این روش‌ها را در قالب یک روش ترکیبی و یا به صورت چندوجهی در یک سازمان یکپارچه به کار گرفت و در مبدأ و مقصد مدیریت نمود، این شیوه می‌تواند مزایای متعددی نصیب سازمان متبوع نماید. عملیات حمل و نقل بین‌المللی سنتی سه مرحله دارد: حمل کالاها به بندر بارگیری، حمل دریایی کالاها به بندر مقصد و حمل کالاها به محل نهایی. هر یک از این مراحل تابع قواعد حقوقی گوناگونی است و در تجارت بین‌المللی نیز ممکن است مشمول کنوانسیون‌های مختلفی باشد. با رواج یافتن استفاده از کانتینر، شیوه‌های جدیدی در حمل و نقل مدرن برای حمل سراسری کالا از جمله روش حمل مرکب به وجود آمده است. در ۲۶ آوریل ۱۹۵۶ اولین کشتی تبدیل شده به کشتی حمل کانتینر به نام IDEL-x ۵۸ کانتینر ۳۵ فوت را از بندر Newast نیوجرسی به بندر Hallston تکزاس حمل کرد. این روش ظرفیت بالا در حمل و مزایای اقتصادی استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی را خصوصاً در کاهش هزینه و همچنین کاهش زمان تخلیه و بارگیری آشکار کرد. استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی به سرعت در اواخر دهه ۶۰ میلادی که به انقلاب کانتینری معروف شد، افزایش یافت. شیوه دیگری از حمل و نقل نیز به نام حمل و نقل چندوجهی یا مرکب (Multi modal Transport) مطرح است که ترکیبی از حداقل دو شیوه از روش‌های حمل می‌باشد، هر چند روش یاد شده اختراع جدیدی نبود اما در حمل کالاها چه داخلی و چه بین‌المللی به‌خاطر استفاده از دو یا چند روش از شیوه بیان شده به نوعی از روش‌های ترکیبی استفاده می‌شد اما موضوع جدید این بود که این کار بدون نیاز به بیرون آوردن کالاها از کانتینر، کامیون یا تریلی که در مبدأ بارگیری شده بود تا زمان رسیدن به مقصد صورت پذیرفته و نیز تحت مسئولیت و سند حمل واحد انجام می‌شد. به مرور زمان امتیازات شیوه جدید پررنگ‌تر شده و اهمیت آن هرچه بیشتر مشخص گردید. البته هر چند حمل و نقل چندوجهی

به معنای حمل و نقل کانتینری نیست ولی به خاطر ویژگی‌های خاص آن مهم‌ترین وسیله در این شیوه حمل محسوب می‌شود. مفاهیم مرتبط با حمل و نقل ترکیبی در ادامه آمده است:

کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل UNCTAD (United Nations Conference on Trade And Development): انتقال کالا با استفاده روش حمل و نقل از حداقل دو «دریایی - جاده‌ای یا ریلی - جاده‌ای» از مکانی در یک کشور، به مکانی مشخص در کشور دیگر را حمل و نقل چندوجهی می‌نامند که با امضای تنها یک قرارداد حمل انجام می‌پذیرد.

کنفرانس وزرای حمل و نقل اروپا ECMT (European Conference Of Ministers of Transport): انتقال کالاها با استفاده از چند زنجیر حمل و نقل و به صورت یکپارچه بدون آنکه هنگام بارگیری یا تخلیه بار، کالا از یک زنجیر به زنجیر دیگر جابه‌جا شود.

با توجه به تعاریف فوق می‌توان گفت منظور از حمل و نقل چندوجهی، انتقال کالا از کشوری به کشور دیگر است که حداقل به دو شیوه حمل انجام شود و تحت قرارداد و با مسئولیت واحد مربوطه باشد. شخصی که خود یا نماینده‌اش به انعقاد قرارداد حمل چندوجهی پرداخته و مسئولیت حمل را در تمام مسیر نیز به عهده دارد، متصدی حمل چندوجهی نامیده می‌شود. هدف از توسعه حمل و نقل چندوجهی در جوامع پیشرفته، گردآوری منسجم و هماهنگی میان عواملی مانند مدیریت، ترابری، صاحبان کالا، مراکز تولید، مصرف و ذخیره کالا است تا کالاها در اسرع وقت به مقصد برسند. هدف از چنین حمل و نقلی افزایش سرعت، توزیع کالا، حذف اتلاف وقت در بنادر و ترمینال‌های بارگیری است. چرا که شکل جدید تجارت جهانی نیازمند حملی سریع، ارزان و آسان‌تر از گذشته است و بنابراین مانع اصلی در تأخیر انتقال کالا از یک زنجیر به زنجیر دیگر است.

در چنین حمل و نقلی، هدایت منطقی کالا، ذخیره‌سازی ایمن، بارگیری سریع و آسان کشتی‌ها، واگن‌ها و کامیون‌ها از مزایای این شیوه حمل و نقلی است. در صورت بروز هرگونه خسارت و تأخیر، متصدی حمل و نقل چندوجهی مسئول جبران آن می‌باشد و در این میان نحوه ارتباط میان حلقه‌های حمل و نقل بسیار مهم است.

■ ویژگی حمل و نقل ترکیبی

حمل و نقل چندوجهی یکی از پیچیده‌ترین شیوه‌های حمل و نقل بوده و از مهم‌ترین تحولات توسعه کسب و کار جهانی در دهه‌های اخیر محسوب می‌شود. این شیوه صرفاً نوعی روش حمل و نقل نیست بلکه نظام هماهنگ‌کننده‌ای بین روش‌های مختلف حمل و نقل برای محموله‌ها است. اگرچه حمل و نقل چندوجهی در راستای

یکپارچه ساختن روش‌های حمل‌ونقل دریایی، زمینی و ریلی است اما به‌عنوان سیستمی که در آن بازده مجموع کل بزرگ‌تر از بازده هر یک از زنجیرها باشد، دارای اهمیت بسیاری است. به‌طور اساسی حمل‌ونقل چندوجهی به‌منظور حمل یک‌سری کالاها از مبدأ به مقصد تعریف می‌شود. در صنعت و اقتصاد حمل‌ونقل، ویژگی‌های بسیاری برای آن قائل هستند از جمله کرایه واحد، قابلیت اطمینان، قیمت مؤثر در زمان مناسب و تأمین تسهیلات مورد نیاز جامعه، که در راستای اهداف "سفارش‌دهندگان کالا، بازرگانان، کارخانه‌داران، متولیان حمل‌ونقل و امور بیمه و گمرک" می‌باشد.

آنچه از مجموعه این اهداف می‌توان نتیجه گرفت این است که سیستم حمل‌ونقل چندوجهی، یک سیستم کارا و پویا در جابه‌جایی کالا است که مطابق با یک برنامه‌ریزی دقیق و هماهنگ شده با عوامل مرتبط انجام می‌شود. مهم‌ترین ویژگی حمل‌ونقل ترکیبی را می‌توان در ارائه خدمات با استفاده از یک برنامه برشمرد. این امر انقلابی در زمینه کنترل اطلاعات و همچنین سازمان به‌وجود آورد. در حمل‌ونقل ترکیبی نوین، اطلاعات حمل‌ونقل، فرایندها و سیستم‌های توزیع، مهم‌ترین اجزای کنترل هزینه‌ها می‌باشند که قابل اطمینان بوده و تأمین‌کننده ایمنی سیستم‌های حمل‌ونقل هستند. در مجموع مضمون کلی و نهایی که از تعریف حمل‌ونقل چندوجهی به دست آمده همگی بیانگر مسئولیت یک واسطه جهت حمل کالا از مبدأ تولید تا مقصد سفارش است که با بهره‌گیری از دو یا چند روش مختلف حمل‌ونقلی می‌باشد.

شاید بتوان گفت که بهترین تأثیر حمل‌ونقل کانتینری بر نقش فورواردرها بوده که در یک زنجیر حمل‌ونقل چندوجهی، یک فورواردر تحت یک قرارداد واحد، کالایی را با استفاده از انواع شیوه‌های حمل بین خریدار و فروشنده جابه‌جا می‌نماید.

۲- اشکال حمل‌ونقل چندوجهی

■ خشکی - دریا - خشکی (Land - Sea - Land)

در این نوع، یک کانتینر خالی از محوطه یک خط کشتیرانی به انبار کالای یک صادرکننده ارسال می‌گردد. سپس کانتینر پر بر روی کامیون قرار گرفته و به بندر مبدأ جهت حمل دریایی فرستاده می‌شود.

■ جاده - هوا - جاده (Road - Air - Road)

حمل کالا از مبدأ به مقصد با ترکیب حمل با کامیون و سپس تحویل به هواپیما نیز از ترکیبات رایج حمل‌ونقل چندوجهی است. بدون شک اولین وسیله ارتباطی به فرودگاه‌ها به دلیل شرایط ویژه فرودگاه‌ها و جاده است.

■ دریایی - هوایی - دریایی (Sea - Air - Sea)

این ترکیب حمل و نقل به واسطه سرعت بالا در حمل هوایی و مقرون به صرفه بودن حمل و نقل دریایی، از مرغوبیت خاصی برخوردار است، به ویژه در مسیرهای دور از جمله مسیر آسیای دور و اروپا، این شیوه کاربرد دارد.

■ ریل - جاده - رودخانه - دریا (Road - Rail - Inlandwater - Sea)

این ترکیب از حمل و نقل چندوجهی زمانی به کار می رود که کالا باید از راه دریا از یک کشور به کشور دیگر ارسال گردد و در این شیوه نیز یک یا چند روش حمل در کشورهای مبدأ یا مقصد از جمله ریل، جاده، رودخانه و... درگیر می باشد.

■ مینی بریج (Mini Bridge)

در این شیوه یک واسطه تحت یک بارنامه واحد، کالا (کانتینر) را با کشتی از یک بندر در یک کشور به بندر دیگر در کشور دیگر حمل کرده و سپس از این طریق کالا را به یک بندر دیگر در شهری دیگر در کشور دوم ارسال کرده و تحویل انبار راه آهن بندر دوم نماید. این روش در مسیرهای به خصوصی مورد استفاده قرار می گیرد.

■ لندبریج (Land Bridge)

در این شیوه محموله های کانتینری در بخشی از مسیر دریایی - خشکی و یا دریایی - خشکی - دریایی لزوماً در مسیر خشکی به عنوان بخشی از زنجیره حمل جابه جا خواهند شد. در این ترکیب خط کشتیرانی بارنامه کلی را صادر نموده و فقط نرخ ثابت (هزینه ثابت) حمل و نقل ریلی را پرداخت خواهد کرد.

■ روش رو - رو (Ro - Ro)

این روش مجموعه ای از روش های حمل (از جمله دریا و خشکی) را در بر گرفته و بیشتر زمانی مورد استفاده قرار می گیرد که محموله ها چرخ دار بوده (مانند اتومبیل) و با استفاده از چرخ های خود وارد کشتی شده و از طریق خشکی به انبار وارد کننده نهایی ارسال گردند.

■ روش لش (L.A.SH: Light Abroad Ship)

در این روش کشتی محموله درون بارج (دوبه) را به همراه دوبه مربوطه حمل می نماید. این روش حمل، ترکیبی از حمل و نقل دریایی و رودخانه ای است.

■ روش پیگی بک (Piggy Back)

این سیستم ترکیبی از حمل و نقل جاده و ریل است. روش پیگی بک در کشورهای آمریکای لاتین و اروپا از مرغوبیت خاصی برخوردار است چرا که این روش مجموعه ای است که در آن حمل و نقل ریلی از لحاظ سرعت عمل و قابل اعتماد بودن با حمل و نقل جاده ای از لحاظ انعطاف پذیری و قابلیت هایش تلفیق شده است.

■ روش قطار دریایی (Seatrain)

این رویه نیز یک نوآوری در زنجیره حمل و نقل چندوجهی است که در آن قطار و حمل و نقل ریلی با حمل و نقل دریایی ترکیب می‌گردد. این روش برای اولین بار در ایالات متحده مورد استفاده قرار گرفت و به روش رو - رو شبیه است با این تفاوت که به جای ماشین و وسایل نقلیه چرخ‌دار، قطار وارد کشتی می‌گردد و در حمل و نقل دریایی مشارکت می‌نماید.

۳- قوانین و مقررات حمل و نقل ترکیبی

■ فورواردر

در متون حقوقی از آنها به‌عنوان بار فرابر، کارگزار حمل و نقل، واسطه یا نماینده حمل و نقل یاد می‌کنند و نقش آنها تسهیل‌کننده تجارت است تا حدی که تجار فقط به فروش کالا بپردازند که به‌منظور تحقق این امر فورواردرها در همه اقدامات خود ترتیبی اتخاذ می‌کنند تا انتقال کالا از طریق مرزهای بین‌المللی به سهولت انجام شود. تنوع نقش‌های یک فورواردر در ارتباط با حمل کالا بسیار زیاد بوده و دائماً در حال گسترش است. این نقش‌ها طیف گسترده‌ای را دربرمی‌گیرند که از ارائه مشاوره و انعقاد قرارداد با متصدی حمل به نمایندگی از جانب مشتری، تا انجام کلیه تشریفات گمرکی و مدیریت امور اتفاقی را پوشش می‌دهد. فورواردرها را به اعتبارات مختلفی می‌توان دسته‌بندی کرد. به اعتبار موضوع فعالیت، شامل فورواردر صادرکننده و یا واردکننده یا هر دو، و به اعتبار موقعیت حقوقی شامل: فورواردر نماینده و فورواردر اصیل.

■ متصدی حمل و نقل چندوجهی

فردی که خود یا توسط کسی که به نمایندگی از طرف او اقدام می‌کند، یک قرارداد حمل و نقل چندوجهی را امضای کرده و در سمت کارفرما و (نه به‌عنوان کارگزار) یا به نمایندگی فرستنده و یا از طریق حمل‌کنندگانی که در عملیات حمل چندوجهی مؤثر هستند، عمل کرده و مسئولیت اجرای قرارداد حمل چندوجهی بین‌المللی را می‌پذیرد.

برخی از عناوین متصدی حمل و نقل چندوجهی در ادامه آمده است:

VESSEL OPERATING MTO (CC): در گذشته صاحبان کالا و یا خطوط کشتیرانی، کالا را فقط از بندری به بندر دیگر حمل می‌کردند. به تدریج با ارائه خدمات کامل از هر نقطه به نقطه دیگر و با پدیده بار گنجی (کانتینری) شدن حمل و نقل در جهان، حمل‌کنندگان دریایی، خدمات خود را به حمل زمینی و هوایی نیز گسترش دادند. بنابراین صاحب یا اداره‌کننده کشتی خود به MTO یا VO - MTO بدل شدند. این متصدی حمل و نقل چندوجهی خود صاحب یا اداره‌کننده وسایل نقلیه زمینی یا هوایی نیست، بلکه می‌تواند با انعقاد قرارداد با دارندگان یا اداره‌کنندگان آن وسایل، به حمل محموله مورد تصدی تا مقصد نهایی مبادرت کند.

NON VESSEL OPERATING MTO: این نوع از متصدی عاملی است که خود دارنده کشتی نیست، هر چند ممکن است بعضی از سایر وسایل نقلیه مثلاً تعدادی کامیون را در اختیار داشته باشد.

به عبارت دیگر مالکیت یا داشتن وسایل نقلیه‌ای چون هواپیما، ریل و یا کشتی توسط عامل مذکور مرسوم نبوده یا به صورت استثنایی است.

یک بارفرابر که مسئولیت حمل کننده یا حمل کنندگان را به عنوان **AS CARRIER** و همین طور مسئولیت اجرا و انجام یک قرارداد حمل و نقل را - بدون داشتن وسایل نقلیه لازم - برعهده می‌گیرد در واقع یک **MTO - NVO** به‌شمار می‌رود. این نوع از **MTO** را می‌توان به شرح زیر هم معرفی کرد.

الف) بارفرابر تمام عیار که شیوه‌های (**MODES**) حمل را در اختیار دارد، آنها را کنترل نموده و اقدامات لازم جهت حمل کالا از مبدأ تا مقصد را تحت یک سند حمل واحد (مثلاً بارنامه **FBL**) انجام می‌دهد.

ب) به‌عنوان **MTO - NVO**، حمل کالا از بندر به بندر را تحت یک بارنامه داخلی (**HOUSE B/L**) یا بارنامه دریایی ترتیب داده و ممکن است حمل‌زمینی را نیز انجام دهد.

ج) به‌عنوان **NON - VESSEL OPERATING COMMON CARRIER** که در واقع وجه تسمیه دیگری برای **MTO - NV** می‌باشد، که برنامه منظم حمل از نقاط یا بنادر معین به نقاط یا بنادر معین دیگری را طبق برنامه‌ای مشخص از قبل اعلام کرده و به تلفیق و حمل محموله‌های تحت بارنامه داخلی یا بارنامه **FBL** مبادرت می‌نماید.

در نقش فوق **MTO - NVO** با یک بارفرابر در اعلام و ارائه برنامه منظم حرکت کشتی‌ها و حمل محموله‌ها در حال **NVO** می‌باشد.

■ تخصص و امکانات متصدی حمل و نقل چندوجهی

متصدی حمل و نقل چندوجهی بایستی دارای تخصص‌ها و امکانات زیر باشد:

- ۱ داشتن دانش و تجربه کافی، حرفه‌ای بودن و تسلط بر قوانین و اصول حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی
- ۲ آشنایی با جغرافیای حمل و نقل به‌طور عام و جغرافیای منطقه یا مناطق مورد نظر به‌طور خاص
- ۳ در اختیار داشتن کادر پرسنلی کاردان و آموزش دیده و آشنا به یک زبان بین‌المللی در حد لازم
- ۴ در اختیار داشتن یک شبکه همکاری کارآمد و قابل اعتماد که در مبادی و مقاصد بارگیری، تخلیه، ارسال محموله و مبادله اسناد حمل را انجام دهد و همچنین

به صورت بازاریاب محلی همکاری نماید.

۵ داشتن آشنایی کافی با شیوه‌های چهارگانه حمل جاده‌ای - ریلی - آبی و هوایی و Hubها و نقاط مواصلاتی برای ترکیب شیوه‌های حمل
۶ داشتن سرمایه و به‌ویژه سرمایه در گردش کافی تا چرخه عملیات حمل به علت مضیقه مالی دچار تأخیر و مشکل نگردد.

■ مسئولیت‌های متصدی حمل چندوجهی

در مورد ج از مسئولیت‌های متصدی حمل چندوجهی در موارد مطرح شده کتاب درسی لازم به توضیح است که تأخیر بیش از حد مجاز و معقول در حمل مسئول است و باید ضرر و زیان صاحب کالا را جبران کند.

■ حقوق متصدی حمل چندوجهی

در مورد گزینه شماره ۵ از حقوق متصدی حمل چندوجهی در کتاب درسی لازم به توضیح است که دریافت یک نسخه اصل از برنامه صادره ظهنویسی شده در ازای تحویل کالا یا ترخیصیه مربوط به آن و توجه به این واقعیت که این سند متضمن سه ویژگی زیر است:

- به منزله رسید کالا است.
- به منزله قرارداد حمل است.
- مبین مالکیت کالا است و چون به منزله رسید کالا می‌باشد باید در مقابل تحویل کالا در مقصد مسترد گردد.

۴- تعیین مسیرهای حمل

■ وضعیت حمل و نقل ترکیبی در ایران

موقعیت جغرافیایی ایران، آن را به منطقه ویژه‌ای برای ارتباط‌های حمل و نقل زمینی کشورهای عضو مناطق اسکاپ و اسکوا از یک سو، و ارتباط با کشورهای شمال و مراکز آسیا و آب‌های خلیج فارس و دریای عمان در جنوب از سوی دیگر، تبدیل کرده است. توسعه هر کشوری را براساس میزان توسعه یافتن بخش‌های مختلف حمل و نقل می‌سنجند. حمل و نقل در ایران با سابقه دیرینه‌ای که دارد علیرغم مشکلات پیش‌رو توانسته است خود را با معیارها و استانداردهای جهانی مطابقت دهد که این یک امتیاز ویژه محسوب می‌شود.

امروزه کشور ایران با دارا بودن موقعیت استراتژیک و راهبردی دارای مزیت‌های ترانزیتی به شرح زیر می‌باشد:

- ۱ امکان حمل کالاهای مربوط به کشورهای مشترک‌المنافع (GIS) از طریق مسیر ایران.
- ۲ قرار گرفتن در مسیر کریدور ترانزیتی شمال - جنوب.

- ۳ برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور چابهار - ملک.
- ۴ قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری های اقتصادی.
- ۵ وجود ظرفیت و توانمندی های فراوان در بخش های مختلف حمل و نقل کشور
- ۶ افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه ظرفیت های جدید در زیرساخت ها و ناوگان های ریلی، جاده ای، حمل و نقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور.
- ۷ دسترسی سکو به دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب.
- ۸ امکان ارائه خدمات حمل و نقل چندوجهی برای صاحبان کالا همان ترانزیتی خارجی و همچنین امکان بهره مندی از شیوه های حمل و نقل چندوجهی وجود دارد که کاهش هزینه ها و خطرات تجارب برای شرکاء ترانزیتی کشور را نتیجه خواهد داد. در صورت استفاده کارآمد از زیرساخت های موجود و استفاده از فرصت ها می توان از توان بالقوه کشور در مسیر جنوب ترانزیتی بهره گیری کرد.

چرا جاده ابریشم از رونق افتاد؟

جاده ابریشم همواره با کاروانی از شتران حامل کالا ترسیم می شود. زمانی که دیگر امکان حمل زمینی کالا وجود نداشت، کالاها در بنداری مثل بندر طبس در جنوب شرق کشور یا بندر هرمز که نقش بنادر هاب را ایفا می کردند به کشتی ها بارگیری و به مقصد حمل می شدند. بین کشورها یا تک وجهی بود (مثال حمل با چارپایان در مسیر جاده ابریشم) و یا حداکثر دو وجهی (مسیر زمینی و دریایی). در هریک از این مسیرها تفاوت زیادی بین ظرفیت های عملیات حمل زمینی یا دریایی وجود نداشت. به عبارت دیگر سرعت و ظرفیت حمل کالا با شتر یا اسب در ایران، هند و چین تفاوتی باهم نداشت در نتیجه متغیرهای دیگری مثل امنیت، طول مسیر، وجود امکانات رفاهی و نیز قابلیت خرید یا فروش کالا در شهرهای واقع شده در مسیر حمل، مهم ترین فاکتور در انتخاب آن توسط صاحبان کالا یا تجار بودند. اختراع ماشین و متعاقب آن ساخت کامیون های حمل بار از یک طرف و موتور بخار از طرف دیگر منجر به پیدایش قطارهای مسافری و باری در بخش حمل ریلی و کشتی های بخار در بخش حمل دریایی کالاها شدند و این امر باعث شد تا این وسایل حمل نه تنها بسترهای خاصی را به عنوان زیرساخت حمل و نقلی طلب کنند بلکه پس از چندی این موضوع نیز مورد توجه قرار گرفت که دیگر حمل کالا با کامیون برای مسافت های طولانی به دلیل هزینه بسیار بالای آن مقرون به صرفه نیست، لذا در مسیرهایی که امکان انتقال و جابه جایی بار با قطار نیز وجود داشت ترجیحاً کالاها از کامیون به قطار منتقل و با آن حمل می شدند. این مبادله کالا بین وسایل مختلف حمل و نقل، نقطه شروعی برای روش حمل و نقل چندوجهی بود و امروزه روشی است که به دلیل کاهش هزینه تمام شده حمل به شدت مورد استقبال تمامی فعالان صنعت حمل و نقل قرار گرفته است.

رویکرد جامع «چندوجهی» سیستم حمل و نقل، گامی مهم به سوی جابه‌جایی پایدار است که علاوه بر اینکه پیشرفت‌های فنی مختلف در زمینه وسایل نقلیه پاک‌تر و باصرفه‌تر از لحاظ مصرف انرژی است و باعث توسعه فرهنگی و توسعه اقتصادی می‌شود، باعث ایجاد هماهنگی، سرعت، نظم و کاهش هزینه حمل نیز می‌گردد و از طرفی صاحبان کالا در صورت بروز خسارت می‌توانند علیه متصدی حمل چندوجهی اقامه دعوی نموده و از مراجعه به مؤسسات حمل مختلف اجتناب نمایند.

■ چالش‌ها:

۱ مشکلات مدیریتی، مقرراتی و کمبود امکانات مانع بهره‌برداری مناسب از این مزیت گردیده است. بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری نیازمند برنامه‌ریزی دراز مدت است و با واگذاری فعالیت‌ها و انعقاد قراردادها و پیمان‌ها به صورت یک‌ساله صرفه اقتصادی برای سرمایه‌گذاری دارد بنابراین بخش خصوصی حاضر به سرمایه‌گذاری نیست.

۲ با نوسدن ناوگان امکان افزایش کارکرد ناوگان و اشتغال مستقیم ۳ نفر به ازای هر کامیون نیز فراهم گردیده و نگرانی از بابت بیکاری رانندگان نیز وجود نخواهد داشت.

۳ رقابت بخش دولتی با بخش غیر دولتی، حضور شرکت‌های دولتی رقیب بخش خصوصی در حمل بار از طریق جاده، کشتیرانی و هواپیمایی منجر به تنگ‌شدن عرصه بر شرکت‌های خصوصی شده است.

۴ نبود یک نظام مناسب کارگری در بسیاری از کشورها، کمبود نیروی انسانی متخصص و کارآمد، عدم دسترسی برخی کشورها به آب‌های آزاد، هزینه‌های بالای سرمایه‌گذاری اولیه، رواج روزافزون حمل و نقل کانتینری در تجارت بین‌الملل (عدم وجود زیرساخت‌های لازم)، لزوم سرمایه‌گذاری کلان در زمینه تأمین تجهیزات، قوانین و مقررات و نیروی انسانی کارآمد، عدم وجود نظام حقوقی حاکم بر ساختار امنیتی، نبود قانون بین‌المللی واحد، عدم وجود یک نظام حقوقی واحد جهت پاسخگویی به مفقودشدن کالا، خسارت کالا و یا تأخیر در تحویل به موقع کالا.

در نتیجه علیرغم کوشش‌هایی که در چند سال اخیر برای عبور روان کالا از کشور به عمل آمده، اقداماتی در زمینه‌های مختلف باید به عمل آید تا ایران چهره یک کشور ترانزیتی موفق را پیدا کند. برای جلب و حضور بخش خصوصی در امر کشتیرانی و بنادر، حمایت دولت از اساسی‌ترین این کارهاست تا این بخش بتواند با قدرت و پشت گرمی بسیار در این ورطه قدم بگذارد. سوابق تاریخی و تجربیات نشان می‌دهد که از دیرباز در ایران این روند از پویایی و استحکام برخوردار بوده است.

راهنمای ارزشیابی مرحله اول

ردیف	مراحل کار	شرایط عملکرد	نتایج ممکن	استاندارد (شاخص‌ها / داوری / نمره دهی)	نمره
۱	برنامه‌ریزی حمل و نقل	محل آزمون: در محل کارگاه، امکانات اینترنت در اختیار باشد. سناریو در اختیار باشد. زمان آزمون: ۴۰ دقیقه	۱- توانایی برنامه‌ریزی برای یک شیوه حمل و نقل ترکیبی با توجه به کRIDORهای موجود و قوانین حاکم بر آن	انتخاب بهترین شیوه حمل و نقل ترکیبی با توجه به اصول و قوانین حاکم در زمان تعیین شده	۳
			۲- عدم توانایی برنامه‌ریزی برای یک شیوه حمل و نقل ترکیبی با توجه به کRIDORهای موجود و قوانین حاکم بر آن	انتخاب یکی از شیوه‌های حمل و نقل ترکیبی با توجه به اصول و قوانین حاکم در زمان تعیین شده	۲
			عدم توانایی در انتخاب شیوه حمل و نقل	عدم توانایی در انتخاب شیوه حمل و نقل	۱
شایستگی غیر فنی	رعایت دقت و سرعت عمل	۱- بهترین مسیر با رعایت دقت و سرعت انتخاب شود. ۲- بهترین مسیر بدون رعایت دقت و سرعت انتخاب شود.	۱- رعایت شود.	۲	
			۲- رعایت نشود.	۱	

در این مرحله هنرجو باید اطلاعات دقیقی راجع به موارد زیر کسب نماید:

- ۱ کانتینر
- ۲ اشکال حمل و نقل ترکیبی
- ۳ تجهیزات حمل و نقل ترکیبی
- ۴ قوانین و مقررات حمل و نقل ترکیبی
- ۵ مسئولیت‌های متصدی (شرکت حمل و نقل) حمل و نقل ترکیبی
- ۶ حقوق متصدی حمل و نقل ترکیبی
- ۷ اسناد حمل و نقل ترکیبی
- ۸ دالان یا کRIDORهای حمل و نقلی
- ۹ اصول تعیین مسیرهای حمل و نقل

پس از آشنایی با موارد فوق هنرجو باید:

توانایی برنامه‌ریزی برای یک شیوه حمل و نقل ترکیبی با توجه به کRIDORهای موجود و قوانین حاکم بر آن را داشته باشد و بتواند بهترین مسیر را با رعایت دقت و سرعت انتخاب نماید و در صورت رعایت اصول آن بالاترین نمره را اخذ می‌کند.

با توجه به اینکه جدول ارزشیابی مرحله‌ای مربوط به مرحله ۱ در کتاب درسی نیامده است می‌بایست این ارزشیابی در خاتمه فعالیت کارگاهی انجام شود.

۵- نحوه محاسبه کرایه حمل بر حسب وزن و یا حجم

کرایه را به طور معمول، براساس وزن و حجم کالا WEIGHT/MEASUREMENT، محاسبه می‌کنند، که به اختصار، W/M نوشته می‌شود. برای کالاهای پرارزش، ارزش اظهارشده، مبنای محاسبه است.

نحوه محاسبه نرخ، بر مبنای وزن، یا حجم، چنین است که از این دو عامل، هر کدام بیشتر باشد، آن را ملاک قرار می‌دهند. هر هزار کیلو یا یک تن را، برابر یک مترمکعب در نظر می‌گیرند.

مثال:

الف) یک صندوق لوازم

■ وزن ۱۰۰۰ کیلو یا ۱ تن

■ حجم، ۷۵٪ مترمکعب

■ نرخ، براساس وزن، حساب می‌شود، زیرا کرایه بیشتری را به دست می‌دهد.

ب) یک صندوق لوازم

■ وزن ۱۵۰۰ کیلو یا ۱/۵ تن

■ حجم ۲/۳ مترمکعب

■ کرایه، بر مبنای حجم تعیین می‌شود، چون کرایه بیشتری را به دست می‌دهد.

در تعرفه‌های کنفرانس، جداولی شامل انواع، یا طبقات کالا تهیه شده که هر طبقه دارای شماره‌ای است. برای تعیین نرخ، می‌توان با مراجعه به جدول، مبنای نرخ را تعیین کرد.

✓ کرایه بر حسب تن FREIGHT TON

به جای علامت اختصاری W/M - WEIGHT/MEASUREMENT، از عبارت FREIGHT هم، برای محاسبه کرایه استفاده می‌شود، و معرف آن است که کرایه، بر حسب ابعاد M، یا وزن W، محاسبه شده است. این عبارت، برای تعیین کل محموله یا بار کشتی نیز به کار می‌رود.

مثال:

■ بر حسب وزن، W برابر ۱۵.۱۵۰ تن، برابر با کالایی است که وزن آن ملاک قرار گرفته است.

■ بر حسب حجم، M برابر ۱۸.۸۵۰ تن، برابر با کالایی است که حجم آن ملاک قرار گرفته است.

جمع: ۳۴/- FREIGHT TONS برای محاسبه کرایه

نحوه تبدیل، بدین ترتیب است که از تقسیم کردن حجم کالا بر وزن آن ($M \div W$)، ضریب بارچینی، به دست می آید.

بنابراین، کالایی با وزن یک هزار تن، و حجم ۲۰۰۰ مترمکعب، دارای ضریب ۲ خواهد بود، و هر تن آن، معادل دو تن، حساب می شود.

یا به عنوان مثال، کالایی با حجم ۳۸۹۰ مترمکعب، و وزن ۱۷۴۰ تن، ($M=3890=3TON \div W=1740$)، ضریب بارچینی ای (STOWAGE FACTOR)،

معادل ۲/۲۳ خواهد داشت.

هر گاه از لحاظ ضریب بارچینی، محدودیتی وجود داشته باشد، از عبارت اختصاری N/EXD یا حداکثر مجاز NOT EXCEEDING، استفاده می شود، که در مورد

ارزش کالا هم، قابل استفاده است.

حروف اختصاری NOS و NOE هم، معرف دو اصطلاح NOT OTHERWISE و

NOT OTHERWISE ENUMERATED، به این معنا است که چنین کالایی،

در تعرفه پیش بینی شده، وجود ندارد.

✓ کرایه کلی LUMPSUM

به طور معمول، در مورد یک محموله بزرگ مانند تجهیزات یا ماشین آلات به کار می رود، و صرف نظر از جدول تعرفه، تعیین می گردد.

به عنوان مثال ۳۰۰۰۰ دلار، برای محموله X، این عبارت اغلب در مورد کالاهای سنتی و غیر کانتینری، کاربرد دارد.

✓ کرایه حمل، بر حسب ارزش کالا VALUE SCALE

نوعی محاسبه کرایه حمل است که طبق آن کرایه به تناسب ارزش، افزایش می یابد، و مبنای ارزش نیز، بها یا ارزش FOB محموله است. قید علامت، یا حروف اختصاری

V.S، به این معنا است که کرایه، بر حسب ارزش محاسبه شده یا خواهد شد. مبنای محاسبه نیز، وزن، حجم، یا رابطه ۱۰۰۰ کیلو برابر ۳m خواهد بود.

مثال:

۱ کرایه، بر حسب حجم

۱۰۰ کارتن لوازم جراحی، به وزن ۸۰۰ کیلو، برابر ۳۱/۵m

ارزش فوب کالا، ۶۰۰۰ دلار

کرایه بر حسب مترمکعب $6000 \div 1/5 = 4000$ = ۴۰۰۰ دلار برای هر مترمکعب

۲ کرایه، بر حسب وزن

۲۵ جعبه غذای دامی، به وزن ۱۲۰۰ کیلو یا ۱/۲ تن با ارزش FOB برابر ۶۲۴ دلار

کرایه $624 \div 1/2 = 520$ = ۵۲۰ دلار برای هر تن

در مورد محموله هایی از این نوع، فرستنده اغلب این جمله را «ارزش این کالا، طبق اظهار فرستنده، X دلار در ازای هر تن یا مترمکعب می باشد» در بارنامه قید می کند.

بنابراین خط کشتیرانی، می‌داند که در صورت بروز خسارت مسئولیت او در چه حدی خواهد بود، و هرگاه فرستنده، یا بارفرابر، به منظور پرداخت کرایه کمتر، ارزش گیرواقعی (پایین تری) را اظهار کرده باشد، با مشکل مواجه خواهد شد. در بعضی از کشورها، قوانین حمل و نقل، مسئولیت حمل کننده را به ارزش اظهارشده کالا محدود کرده‌اند، که در صورت بروز خسارت، حمل کننده مسئول جبران ارزش واقعی کالا نخواهد بود.

به عبارت دیگر، یکی از اصول در تعرفه‌گذاری‌های حمل و نقل این است که نرخ، بازتابی از ارزش کالا است. هرچه ارزش کالا بیشتر باشد، به همان نسبت، نرخ هم بالاتر است و به اصطلاح، نرخ کالایی Commodity Rate، نامیده می‌شود. نرخ کالایی، به این معنا است که هر کالایی، نرخ خاص خودش را دارد. در تعرفه‌ها، طبقه ۱، مربوط به بیشترین نرخ، و طبقه ۲۵، مربوط به پایین ترین نرخ است. بعضی از خطوط یا اتحادیه‌ها، شیوه اعلام یا محاسبه کرایه را به صورت درصدی از ارزش کالا برگزیده‌اند، به عنوان مثال ۲ یا ۳ درصد از ارزش کالا. در این حالت، کرایه حمل برابر درصدی از ارزش کالا خواهد بود که براساس ارزش FOB و اغلب در مورد کالاهای گران قیمت کاربرد دارد.

همچنین کالاهای قیمتی، نیاز به مراقبت و انبارداری ویژه دارند، تا مورد سرقت و آسیب قرار نگیرند. در برخی از ترمینال‌ها محوطه خاصی برای کالاهای قیمتی تدارک دیده شده، که نرخ انبارداری آن بیش از محوطه‌های معمولی است.

✓ حداقل کرایه حمل کالا MINIMUM RATE

تمامی اتحادیه‌ها و خطوط، نرخ حداقلی را دارند که صرف نظر از وزن هر بسته وصول خواهد شد، و برای هیچ محموله‌ای، کمتر از این حداقل، بارنامه صادر نخواهد شد.

✓ کالای سنگین H.L. – HEVING LIFT

کرایه حمل خطوط کشتیرانی، با توجه به نوع کالا و کانتینر تغییر می‌کند. برای کالا یا کانتینر سنگین (Heavy lift)، تجهیزات و تکنیک خاصی برای تخلیه و بارگیری لازم است که این امکانات بر هزینه‌های حمل و در نتیجه، کرایه می‌افزاید. در حمل اقلام سنگین باید آنها را در دستور حمل و در بارنامه مشخص، با قید وزن به صورت جداگانه، ذکر نمود، تا هنگام تخلیه آنها لوازم و تمهیدات ضروری از قبل منظور و فراهم شود. اتحادیه‌های مختلف، برای این نوع محموله، نرخ‌های خاصی را در تعرفه‌های خود اعلام می‌کنند.

به عنوان مثال، بسته‌ها، یا نگله‌های از ۱۰ تا ۲۰۰ تن متریک. در مورد این قبیل محموله‌ها، ابعاد آنها نیز، باید به طور دقیق به خط کشتیرانی، اظهار شود.

✓ کالای خارج از اندازه استاندارد OUT OF GAUGE

کالاهایی که بزرگ‌تر از ابعاد کانتینرهای مرسوم هستند، در پاره‌ای از موارد توسط خطوط کانتینری حمل می‌شوند. این‌گونه کالاها را روی کانتینرهای شاسی (platform base or flat rack) سوار کرده، درون سلول‌های کشتی کانتینر بر بارگیری می‌کنند. بعضی مواقع کالا حجمی بسیار بیشتر از ابعاد کانتینرهای معمولی اشغال می‌کند. در مواردی بارگیری کانتینر خارج از استاندارد، روی کشتی کانتینر بر، منجر به بلااستفاده ماندن فضای بارگیری چند کانتینر (Slot) خواهد شد. در این حالت، کرایه فضای بلااستفاده، از فرستنده کالا اخذ می‌شود. برای تخلیه و بارگیری این کانتینرها، زمان بیشتری صرف می‌شود. همچنین، تجهیزات خاصی برای تخلیه و بارگیری کانتینرهای خارج از استاندارد، مورد نیاز است. هزینه ترمینال کانتینری THC نیز بیشتر است.

✓ هزینه‌های شناور Floating cost

حمل خطوط کانتینری، به دو بخش CAF و BAF، تقسیم می‌شود که برای جبران، نوسان قیمت سوخت و ارز، اغلب توسط کنفرانس‌های خطوط کشتیرانی، تعیین و برای هر مسیر، به مسیر دیگر، به صورت دوره‌ای، به عنوان مثال هفتگی، به اعضا اعلام می‌شود تا بر کرایه حمل، اضافه گردد.

BAF = Bunker Adjustment Factor

CAF = Currency Adjustment Factor

✓ تعدیل بهای سوخت BAF

در سال‌های ۱۹۷۰، با بسته شدن کانال سوئز، بهای نفت و سوخت، افزایش یافت. به علت نوسان شدید قیمت سوخت، پیشاپیش محاسبه این عامل در کرایه مقدور نبود. بنابراین، کنفرانس‌ها، اضافه‌بها، یا کرایه‌ای را بابت قیمت سوخت مطرح و به اجرا گذاشتند که به صورت درصدی از کرایه حمل، محاسبه می‌شد و به تناسب نوسان قیمت سوخت، همین‌طور تغییر نرخ ارز (اغلب دلار)، تعدیل می‌شد.

✓ تعدیل نرخ ارز CAF

در صورت بروز نوسان شدید در نرخ ارزها، اتحادیه‌ها، یا نوع ارز وصولی بابت کرایه را عوض کرده‌اند و یا اگر بر دریافت دلار پابرجا مانده باشند، ضریبی برای تعدیل و حفظ سریع کرایه وصولی خود معرفی می‌کنند.

✓ مسیر Route

مسیر، علاوه بر بعد مسافت، تعیین‌کننده چندین عامل دیگر نیز می‌باشد. مسیر مشخص می‌کند که کدام یک از قوانین ملی یا بین‌المللی، حمل کالا را تحت تأثیر

قرار می‌دهند، یا اینکه در طول مسیر، آیا باید از حمل ترکیبی استفاده شود یا خیر. مسیر همچنین، مقدار ریسک، تعداد و نوع بنادر تخلیه و بارگیری، یا ترانسشیپمنت (Transshipment) احتمالی را نیز مشخص می‌کند. به علاوه با تعیین مسیر، خطوط کشتیرانی، خود را در مقابل مسیرهای با ریسک بالا، به نوعی بیمه می‌کنند. افزایش ریسک، از تعداد رقبا کاسته و بر هزینه می‌افزاید. به عبارتی کاهش رقبا و افزایش هزینه، منجر به افزایش کرایه حمل می‌شود.

✓ خطرات جنگ WAR RISK

در شرایط جنگی یا شبیه آن، کشتی‌ها با هزینه‌های اضافی، بابت پوشش خطرات ناشی از این موقعیت و همین‌طور، افزایش هزینه حقوق و دستمزد پرداختی به خدمه کشتی مواجه می‌شوند. در این شرایط، اتحادیه‌ها مبالغی را تحت عنوان هزینه‌های اضافی بیمه خطرات جنگی EXTRA RISK INSURANCE SURCHARGE بر کرایه می‌افزایند. این مبالغ به صورت درصدی از کرایه حمل، محاسبه می‌شود.

✓ تراکم یا ازدحام CONGESTION

خطوط کشتیرانی، حجم عملیات بندری و دسترسی به اسکله‌ها را زیر نظر دارند و نمایندگان آنها به‌طور مرتب، گزارش وضع بنادر موردنظر را به دفاتر مرکزی خطوط اعلام می‌کنند. به‌طور معمول، در کشورهای توسعه‌نیافته، به‌علت فقدان تجهیزات کافی، اسکله‌ها شلوغ هستند و کشتی‌ها باید مدتی را برای پهلو گرفتن در انتظار بمانند. عملیات تخلیه و بارگیری، به‌کندی انجام می‌پذیرد. در مواردی نیز گیرندگان کالا به‌منظور سودجستن از انبارها و فضای بندر یا به‌علت کمبود امکانات حمل‌جاده‌ای و ریلی، محموله‌های خود را از بندر خارج نمی‌کنند که در نتیجه سبب تراکم می‌گردد. چون توقف و معطلی مستلزم هزینه و پول است، خطوط کشتیرانی نیز هزینه‌هایی را از این بابت متحمل می‌شوند و در مقابل، آن را از صاحبان کالا مطالبه می‌نمایند. این هزینه‌ها که هزینه مازاد مربوط به تراکم یا در واقع خسارت معطلی کشتی است، به‌صورت درصدی از کرایه حمل، محاسبه و مطالبه می‌شود. مقام‌های بندری، درعین حال تلاش دارند که وضع را بهبود بخشند تا گردش عملیات بندری سرعت گرفته و درآمدهای حاصل از آن به‌سطح مطلوب برسد، زیرا کندی عملیات بندری، تراکم کالا در بندر و معطلی کشتی‌ها، همه و همه به معنای کاهش درآمدهای بندری است. به‌علاوه چنین روندی، حرکت و برنامه زمانی کشتی‌ها را نیز مختل می‌نماید و به موقعیت این‌گونه بنادر هم لطمه می‌زند. ارائه خدمات بیشتر، جزو مزیت‌های رقابتی خطوط کشتیرانی محسوب می‌شود، ولی بسیاری از خدمات، باعث گران‌تر شدن کرایه حمل خواهد شد. ارائه یا عدم ارائه خدمات اضافی از دید خطوط، بستگی به رفتار مشتری دارد.

در حالی که برخی از مشتریان نسبت به نرخ کرایه، حساس هستند (Price sensitive)، گروه دیگری حاضرند برای دریافت پاره‌ای از خدمات، بهای بیشتری پرداخت کنند. انواع خدمات، شامل موارد زیر است، ولی به آنها، محدود نمی‌گردد:

۱- افزایش سرعت حمل کالا، از مبدأ تا مقصد: سرعت عمل خط کشتیرانی، بستگی به سازمان‌دهی، برنامه‌ریزی مدرن و استفاده از پیمانکاران حمل کارآمدتر دارد و این بر هزینه‌ها تأثیر مستقیم می‌گذارد.

سرعت عمل خط کشتیرانی و کاهش زمان حمل (Transit time) به نوبه خود، هزینه خواب سرمایه صاحب کالا را کاهش می‌دهد.

کالاهای فاسدشدنی و کالاهایی که بازار فصلی خود را بعد از تاریخ معینی از دست می‌دهند، نیاز به زمان حمل کوتاه‌تر، حتی با کرایه حمل بیشتر دارند.

حمل ترکیبی کالا، که به معنای حمل کالا از طریق دریا و زمین و حتی هوا است نیز باعث افزایش هزینه حمل، تا چند برابر، در مقایسه با حمل دریایی می‌شود.

زمانی که مبدأ یا مقصد کالا، یک بندر نیست، بلکه نقطه‌ای در درون یک سرزمین می‌باشد و خط کشتیرانی، مسئولیت حمل کامل و سراسری را به عهده گرفته است، به طور معمول، از حمل‌کننده زمینی، به عنوان پیمانکار دوم، استفاده می‌کنند و هزینه آن را به کرایه حمل می‌افزایند.

۲- حمل منزل به منزل Door to door: این شیوه، روزبه‌روز، بیشتر مورد توجه قرار می‌گیرد. این نوع حمل، علاوه بر حمل ترکیبی، احتیاج به ردگیری (Tracking)، موقعیت‌یابی و پیگیری مداوم کانتینر و کالا دارد، و به ناچار، از هزینه بالاتری هم برخوردار خواهد بود.

✓ کالای خطرناک Dangerous goods

برای حمل این دسته از کالاها، نیاز به بسته‌بندی خاص و چیدمان مجزا روی کشتی و نیز در محوطه بندر وجود دارد. حمل این کالاها، مشمول قوانین نصب علائم اخطاردهنده بر روی کانتینر و بسته‌بندی کالا می‌باشد. بدیهی است که این تمهیدات منجر به اضافه‌بها می‌گردد.

✓ هزینه‌های بندری Port costs

هزینه‌های بندری، از دیگر عوامل مؤثر بر کرایه حمل است. بارزترین هزینه بندری، تخلیه و بارگیری است. چنانچه کالا، ترانسشیپ (Transship) شود، هزینه فوق‌دو برابر می‌گردد. ترمینال‌های کانتینری، این هزینه را با تعرفه‌ای مشخص به نام هزینه جابه‌جایی در ترمینال (THC) اخذ می‌کنند.

از دیگر هزینه‌های بندری، انبارداری است. حق انبارداری با طولانی شدن توقف کانتینر در بندر افزایش می‌یابد. به عنوان مثال، کانتینری که باید در یک بندر، از