



شرکت راه آهن ج.ا.ا.



# طرح بارنامه سراسری

کمیسیون فرعی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

اداره کل بازرگانی و بازرایابی

## خلاصه مسیر طی شده

❖ تفاهم نامه مدیران عامل شرکت راه آهن و سازمان بنادر و دریانوردی

❖ طرح اولیه در اتاق فکر ریلی، کارگروه جاده ای و بنادر

❖ تشکیل تیم کاری مشترک از راه آهن و سازمان بنادر توسط مشاور محترم و دستیار ویژه مقام عالی وزارت

❖ بازدید گروهی از بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی(ره)، بندر خرمشهر، گمرک شهریار و بندر خشک آپرین

❖ طرح موضوع در اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با حضور مدیران شرکت راه آهن

❖ طرح مجدد برای مدیران عامل دو سازمان طی جلسه مشترک مدیران عامل سازمان بنادر در شرکت راه آهن

## خلاصه مسیر طی شده

- ❖ تشکیل کمیته **بارنامه سراسری** در اداره کل بازرگانی و بازاریابی راه آهن ج.ا.ا.
- ❖ مذاکره با دو گروه خودروسازی **سایپا** و **ایران خودرو** به عنوان صاحبان کالا
- ❖ همکاری و موافقت ادارات کل **امور بندری**، **فناوری اطلاعات و ارتباطات** و **تعرفه و توافقنامه های سازمان بنادر و دریانوردی**
- ❖ ارسال طرح بارنامه سراسری برای **رییس کل گمرک ج.ا.ا.**
- ❖ همکاری و موافقت دفاتر **فناوری اطلاعات و ارتباطات** و **نظارت بر ترانزیت گمرک ج.ا.ا.**
- ❖ انجام مذاکرات اولیه با خطوط کشتیرانی
- ❖ ارسال طرح بارنامه سراسری خدمت مقام عالی وزارت

## مشکلات وضع موجود

- ❖ **عدم بهینگی** در سیستم حمل و نقل بار از دید لجستیکی
- ❖ **تشریفات گمرکی طولانی و لزوم بن گذاری**
- ❖ **احتمال قاچاق کالا در طی مسیر**
- ❖ **حجم بالای کار و تعدد مراجعین** در گمرک و بنادر
- ❖ **هزینه حمل های اضافی** در بنادر
- ❖ **هزینه های زیاد برای انبارداری**
- ❖ **راننده محور بودن** فرایند های حمل
- ❖ **عدم ثبات نرخ و کوتاه بودن مدت اعتبار نرخ**
- ❖ **گره های ترافیکی** درون شهرهای بندری
- ❖ **لزوم مذاکره صاحب کالا با افراد و ذینفعان مختلف**
- ❖ **برگشت کانتینر خالی و سوء استفاده از آن**

## سوال

راهکار مناسب چیست؟  
حمل و نقل ترکیبی

چگونه؟

بارنامه سراسری



چین

ایران

بندرعباس



## مزایای صدور بارنامه سراسری

❖ از نگاه صاحب کالا

❖ از نگاه شرکت کشتیرانی

❖ به طور کلی

## مزایای صدور بارنامه سراسری از نگاه صاحب کالا

- ❖ کاهش هزینه حمل از بنادر تا گمرکات داخلی و برعکس
- ❖ کاهش مدت زمان ماندگاری کانتینر
- ❖ آغاز و پایان زمان حق توقف در گمرکات داخلی
- ❖ حذف ریسک صاحبان کالا در حمل داخلی کانتینر پر و خالی
- ❖ سرعت در تحویل کالا
- ❖ سند حمل معتبر جهت دعاوی و جبران خسارات احتمالی

## مزایای صدور بارنامه سراسری از نگاه شرکت کشتیرانی

- ❖ درآمد زایی بیشتر
- ❖ ردیابی کالا و کانتینر
- ❖ گسترش میدان فعالیت
- ❖ بازاریابی قوی تر
- ❖ دسترسی به بازارهای جدید
- ❖ ارتباط نزدیک تر با مشتریان
- ❖ استفاده بهینه از کانتینر بعنوان قسمت توسعه یافته از کشتی کانتینر بر

## مزایای کلی ۱

- ❖ ترغیب به استفاده از راه آهن و در نتیجه مصرف سوخت کمتر، خسارت کمتر به محیط زیست، تصادفات جاده ای کمتر و...
- ❖ 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
- ❖ کاهش قابل توجه گره های تردد در معابر شهری و دروازه ای به علت انتقال شیوه حمل و نقل جاده ای به ریلی

## مزایای کلی ۲

- ❖ کاهش مشکلات ناشی از مسایل مرتبط با محیط زیست در شهرهای ساحلی
- ❖ یکپارچگی محوطه های بندری با شهرها
- ❖ توسعه نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصتهای مختلف شغلی
- ❖ کاهش تجمع کانتینرها در بنادر و جاده ها
- ❖ منتقل شدن فرایندهای پخش کالا در مقصد نهایی
- ❖ فراهم شدن فرصت های تجاری جدید
- ❖ ردیابی کانتینر و کالا
- ❖ افزایش امنیت کالا
- ❖ فعال شدن گمرک شهرها
- ❖ کاهش قاچاق کالا
- ❖ افزایش اعتبار نرخ حمل داخلی

## نقش ذینفعان

❖ شرکت راه آهن ج.ا.ا

❖ سازمان بنادر و دریانوردی

❖ شرکت های کشتیرانی

❖ گمرک ج.ا.ا

## نقش ذینفعان راه آهن

- ❖ تبدیل واحد نرخ دهی از واگن به کانتینر به تفکیک ۲۰ و ۴۰ فوت (پر و خالی)
- ❖ (با احتساب تقریبی معادل وزن جاده ای به عنوان وزن مجاز و اخذ اضافه تناژ وزن کانتینر همسو با حمل جاده ای)
- ❖ اعلام نرخ یک طرفه
- ❖ هماهنگی لازمه در گمرکات ریلی داخلی جهت تحویل سریع کانتینر
- ❖ آمادگی حمل کانتینر پر و یا خالی از مبادی داخلی به بنادر
- ❖ سرویس منظم حتی در صورت عدم وجود کانتینر کافی جهت کلیه واگن ها
- ❖ کاهش زمان حمل کالا از بنادر به گمرکات داخلی
- ❖ اعتبار نرخ حداقل ۶ ماهه
- ❖ تعرفه انبارداری کانتینر پر در گمرکات و پایانه های داخلی داخلی همسو با بنادر
- ❖ ایجاد سامانه کامپیوتری جهت عملیات کاری و اطلاع رسانی به شرکت های کشتیرانی
- ❖ انتخاب یک شرکت "مدیریت زنجیره تامین" جهت هماهنگی بین شرکت های کشتیرانی ، گمرک بنادر ورودی ، گمرکات داخلی ، سازمان بنادر ، اداره کل بنادر استان ها ، قسمت های انفورماتیک سازمان و راه آهن و گمرک ، بازاریابی و فروش ، اطلاع رسانی و تبلیغات

## نقش ذینفعان سازمان بنادر

- ❖ همکاری قسمت IT (انفورماتیک) جهت ایجاد فضای لازم در زمان ارسال EDI
- ❖ هماهنگی با اپراتورهای تخلیه و بارگیری جهت ارسال مستقیم کانتینرهای موضوع بارنامه سراسری به ترمینال اختصاصی راه آهن
- ❖ هماهنگی ترمینال های اختصاصی راه آهن جهت تسهیل کار و دریافت کانتینر ، و بارگیری سریع بر روی واگن
- ❖ صدور مجوزهای لازم جهت حمل یکسره از کشتی به ترمینال ریلی در بنادر

## نقش ذینفعان شرکت های کشتیرانی

- ❖ صدور بارنامه سراسری وارداتی
- ❖ ایجاد دپوی کانتینر خالی در مقاصد بارنامه سراسری
- ❖ تحویل کانتینر خالی جهت صادرات در مبادی داخلی
- ❖ صدور بارنامه سراسری صادراتی
- ❖ محاسبه حق توقف کانتینر وارداتی تحت بارنامه سراسری از زمان تخلیه کانتینر در مبادی داخلی
- ❖ دریافت کانتینر پر صادراتی در گمرکات ریلی داخلی و پایان محاسبه حق توقف صادراتی در همان محل و زمان
- ❖ افزایش پله کانی حجم صدور بارنامه سراسری

## نقش ذینفعان گمرک

- ❖ تشخیص کانتینر مورد بارنامه سراسری توسط EDI ارسالی قبل از ورود کشتی
- ❖ قبول کانتینر جهت ترانزیت توسط ریل بدون اخذ مدارک معمول در حمل زمینی
- ❖ اخذ کلیه مدارک لازمه در مقاصد داخلی ( گمرکات داخلی مورد اشاره در بارنامه سراسری)
- ❖ تسریع در ترخیص کانتینر در گمرکات داخلی

## پشتیبانی فنی و فرایندی

❖ کمیته مشترک کارشناسی ما بین راه آهن و سازمان بنادر و دریانوردی

✓ تشکیل کمیته اصلاح فرایندهای ریلی-بندری

✓ تشکیل کمیته تعرفه های حمل ریلی کانتینر

✓ تشکیل جلسات عملیاتی افزایش سهم ریلی از بنادر

❖ کمیته مشترک ما بین راه آهن و گمرک ج.ا.ا

❖ کمیته مشترک کارشناسی ما بین شرکت راه آهن، خطوط کشتیرانی و فورواردرها