

مقدمه مربوط به دوره کارورزی

با گذشت حدود دو ماه در يك دوره تخصصي كامل در مهرآباد كه مخصوص كارمندان شركت هواپیمایی است توانستم مدرک مربوط به حمل بار مرحله مقدماتي را بگذرانم و طريقه زدن بارنامه را در اين دوره آموزش دیدم و در حال حاضر حدود يك ماه مشغول به زدن بارنامه در شركت ارفع تجارت عاد هستم.

برای تجارت هوایی بایستی در مرحله اول با یک شرکت هواپیمایی که زیر پوشش هواپیمایی کشوری است قرارداد ببندیم.

مشتری از طریق تبلیغات با شرکت هواپیمایی تماس می گیرد و بعد یکی از کارمندان شرکت برای بازدید از باز به محل بار می رود سپس از طریق کتب قانون که در انتهای این جزوه موجود می باشد تشخیص می دهند که کالاها تجاری است یا غیر تجاری هر کالایی که بتوان از طریق آن کالا مبلغ هنگفتی دلار (ارز) وارد کشور کرد را کالای تجاری از نوع قیمتی می گویند که برای حمل اینگونه کالاها مثل کالا زعفران و سنگهای گران قیمت احتیاج به یک سیستم امنیتی قوی داریم.

در مورد کالاهای غیر تجاری می توان گفت که کالاهایی هستند که به دلایل شخصی از یک کشور به کشور دیگر فرستاده می شود.

بعد از شناخت کالاهای مختلف حال به انواع کالا با نوع بسته بندی و حمل آنها آشنا می شویم:

کالاهای مرجوعی:

یکسری از کالاهایی هستند که از یک کشور دیگر برای ما فرستاده می شود اما داخل ایران این نوع کالاها مجاز نیم باشند پس اجازه ورود به داخل کشور داده نمی شود و آنها را داخل یک سری انبارهای مخصوص نگهداری می کنند تا زمان پرواز مجدد بعد از این مرحله یک بارنامه صادر می شود و از طریق پس کرایه جواز صادر می شود و بار مرجوعی به کشور مقصد خود برگردانده می شود و کرایه حمل آن از صاحب کالا گرفته می شود اما زمانی امکان دارد کالاهای مرجوعی ما یک کالای فاسد شدنی باشد مثل سبزیجات اما به دلیل بسته بندی مناسب و آفت زدگی آن اجازه ورود آن به کشور مبدا ارانه هند در این صورت کالای ما به کشور مقصد برگردانده نمی شود بلکه از هواپیمایی کشور مقصد مقدار هزینه ای برای نابود کردن آن بار گرفته می شود و بعد شرکت هواپیمایی هم جریمه می شود تا برای دفعات بعدی

نسبت به بسته بندی و آفت کشی بار اطمینان حاصل کند و سپس آن را از طریق هوایی حمل کند.

فرش:

فرش برای خود يك تجارت جداگانه نسبت که کالاهای دیگر دارد در مرحله اول اجازه خروج فرشهایی که در آنها چهره به کار رفته به هر شخصی داده نمی شود و بعد از آن اگر کارگذار تشخیص دهد که آن فرش يك عتیقه است بایستی فرش به فرهنگي فرستاده شود و آنها اجازه خروج بدهند.

بعد از این مرحله فرش بایستی بسته بندی شود که در مورد فرش بسته بندی از نوع عدل بندی داریم که آنها را در پایان تسمه کشی می کند براساس اظهار نامه فرستنده شرکت هواپیمایی بارنامه صادر می کند اما از صدور بارنامه بایستی برای بار جار زو شود بعد از آن بارنامه صادر می گردد و Label ها روی فرش بسته بندی چسبانده می شود و جواز از طریق گمرک صادر می گردد و تا زمان پرواز بار به همراه Label های آن به انبار

فرستاده می شود و یک کپی از برنامه به وسیله
فکس به کشور مبدأ فرستاد
می شود.

کالاهای فاسد شدنی:

پس از واریسی کارمندان شرکت هواپیمایی نمونه
آن بار را به سازمان حفظ نباتات فرستند تا
آنها بر اساس آزمایشات تشخیص دهند که آیا می
توان این بار را به کشور مبدأ فرستاد یا خیر،
اگر جواز مربوط به سازمان حفظ نباتات را بدهد
بعد از این مرحله بایستی بار را بسته بندی شود
سپس شرکت هواپیمایی برای بار خود در هواپیمایی
چارزو می کند و تاریخ و ساعت پرواز مشخص می
شود سپس برنامه در شرکت هواپیمایی صادر می
شود و به همراه Label ها بار به کمرگ فرستاده
می شود بعد از این مرحله بایستی جواز صادر شود
از طریق کمرگ و بار بسته بندی شده که سردخانه
فرستاده می شود تا زمان پرواز برسد.

کالای خطرناک:

برای این گونه کالاها احتیاج به یکسری قوانین خاص داریم که براساس این قوانین بایستی این کالاها فرستاده شوند زیرا امکان دارد یکسری از موارد در ارتفاعات یا دمایی خاصی باعث انفجار شوند.

پس بار که به شرکت آورده شد برای وارس بایستی کاتالیز آن از طریق آزمایشگاه فرستاده شود که بر اساس کتاب کالاهای خطرناک آن را بسته بندی کنند که برای بسته بندی این نوع کالاها احتیاج به دو نوع بسته بندی داریم داخلی و خارجی و بین آنها از یکسری فیلترهای خاص استفاده می شود تا در صورت نشت بار به بیرون از بسته بندی انتقال پیدا نکند برای این مرحله هم بارهای قبل عمل می کنیم.

انواع سازمانهای موجود برای حمل و نقل هوایی کالا در کل جهان و در پروازها داخلی که هر کدام از این سازمانها وظیفه مربوط به خود را انجام می دهند.

۱- سازمان یاتا IATA

۲- سازمان ایکالود ICAO

۳- سازمان بهداشت جهانی WHO

۴- سازمان انرژی اتمی IAEO

سازمان یاتا IATA :

انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی که تاریخچه ایجاد آن به بعد از جنگ جهانی اول بر می گردد در آن زمان حدود ۷ شرکت هواپیمایی کوچک با هم تشکیل یک سازمان واحد با قوانین و ضوابط یکسان را دادند. تا امروز که این ۷ شرکت تبدیل به ۷۰۴

Air Line را داده اند که کار آنها حمل بار و مسافر می باشد. از این ۷۰۴ Air Line حدود ۳۲۰ Air Line عضو کامل سازمان یاتا IATA هستند.

بعد از جنگ جهانی اول و ایجاد قوانین یکسان بین ۷ شرکت در ۱۹۵۷ ضوابط و شرایط خود را به تمام دنیا اعلام کردن که شرکتهای بعدی به سمت

سازمان یاتا IATA رفتن که فقط شرکتهای هوایی
عضو این شرکتها هستند.

يك از شرکتهای هواپیمایی که عضو IATA است IRAN
Air می باشد که سالیانه بایستی پول به حساب
IATA واریز نماید.

بایستی توجه داشت که يك سري از کمیته ها هستند
که عضو سازمان یاتا IATA می باشند که آنها را
در زیر نامه برده ایم:

۱- کمیته ترافیک

۲- کمیته فنی

۳- کمیته مالی

۴- کمیته حقوقی

۵- کمیته پزشکی

برای درك بهتر کارکرد هر يك از کمیته های
موجود در سازمان يك مثال می زنیم.

اگر مسافری بخواهد به يك کشوری مسافرت کند که
از ایران پرواز مستقیم به آن کشور وجود نداشته

باشد بایستی در چند مسیر مسافرت کند - مسیر پرواز را می توان بصورت زیر تعیین کرد:

از ایران به لیحا شرکت هواپیمایی بلیطی صادر می کند به مقصد فراك فورد از آنجا به بعد مسئولیت بر عهده شرکت هواپیمایی نمی باشد در مسیر دوم از بیلط برگه ای کننده می شود به نام فلات کپن که کپی آن به کمیته مالی ارسال می شود به تسویه خالی مالی یاتا Clearing house فرستاده می شود گزارش این پرواز به IRAN Air و بعد باید آن را تایید کند.

- اگر هواپیمایی آن را تایید نکند پروا هر جا باشد توفیق می شود.

یاتا IATA اگر اعلام کند بلیطی با شماره فلان دست من است و شما پس از تایید بایستی مقدار میلینی پول به حساب سازمان IATA واریز نمایید IRAN Air حتماً آن پول را باید واریز کند که این کار معمولاً هر ۱۵ روز يك بار صورت می گیرد در سال ۱۳۶۵ یعنی اواسط جنگ ایران و عراق بود که

هواپیمایی حدود ۳۷۵ میلیون دلار بدهی به یاتا IATA داشت که یک هفته به IKAN فرست پرداخت بدهی را داد که یک هیئت تقسیم کردن که زیر نظر کمیته حقوق می باشد.

بایستی بدانیم که هر واحد هواپیمایی یک کمیته حقوقی دارد.

در صورتیکه باری گم شود با به سرقت برود فرستنده یا گیرنده که هواپیمایی اعلام می کند تا در ازای هر 1kgl ۶ دلار به صاحب کالا پرداخته شود در صورتیکه هواپیمایی مفقود شدن کالا را قبول نکند شکایت به دادگاه فرستاده می شود و با توجه به ترجمه قوانین موجود، مثلاً بند ۴ یا ۶ که به قاضی پرونده داده می شود بایستی پرداخت زیان شود یا حتی در صورت سقوط هواپیمایی و از بین رفتن سرنشینان یا برا کمیته حقوقی مسئول می باشد و یا حتی اگر شخصی در حین سوار شدن یا پیاده شدن آسیب ببیند.

در صورتیکه وزیر خارجه دو کشور طی مذاکراتی برای همکاری هواپیمایی به توافق برسند که مثلاً یک پرواز از کشور ایران به مقصد لندن باشیم هفته ای یکبار پس از توافق وزیر های خارجه توافق نامه به مدیر عاملهای شرکتهای هواپیمایی واگذار می شود که با مذاکره تاریخ و زمان پرواز را مشخص کنند که مربوط به کمیته ترافیک است در یک جمله می توان ترافیک را بصورت زیر

تعریف کرد:

تهیه و تدارک تمام تجهیزات هواپیمایی (خراب شدن هواپیماها)

نماینده بهداشت جهانی می باشد که یکی از وظایف مهم آن چک ۰۶۳ به ۳ ماه مهماندارها و خلبانها می باشد.

اگر خلبانی جراحی شده باشد یا حتی یکی از دندانهایش را بکشند اجازه پرواز به آنها داده نمی شود یا بعد از هر پرواز بایستی داخل هواپیما کاملاً اسپری پاشیده شود تا در صورت باز

بودن درها و آمدن حشرات موري به داخل هواپیما از بین بروند. که برای کنترل این کار بایستی يك از اعضاء کمیته پزشکی کنترل انجام این امر است و یا حتی کنترل کترینگ و رعایت بهداشت کامل یکی از وظایف مهم و قابل توجه کمیته پزشکی رعایت مقررات بین ۱۱ شرکت هواپیما در مورد مصرف آشامیدنیها و مواد غذایی حلال می باشد. که می توان Iran Air ، Amarat و ... را نام برد.

در تمام ایستگاه های شرکت هواپیمایی يك شعبه برای هر شازمانی وجود داد تا بعد از هر پرواز از مسافران نسبت به سرویس دهی آن پرواز پرس و جو کند که هر ۴ يك بار مسئولین این سازمانها عوض می شوند.

از بین این ۷۰۴ شرکت هواپیمایی که زیر نظر يك کمیته آموزش Trairing Cor است از ۷ شرکت هر سال يك نفر برای جلسه به کشوری که جلسه کمیته آموزش در آن برگزار می شود و یا اینکه رد می شود.

سازمان ایکائو ICAO:

در سازمان ملل تمام کشورهای جهان که عضو آن هستند 209 کشور عضو است سازمان ملل جهانی می باشند. سازمان ملل ۱۲ کمیته دارد که یکی از آنها ایکائو ICAO می باشد.

ایکائو ICAO در هر یک از شرکتهای هواپیمایی یک شعبه دارد که در IRAN Air سازمان هواپیمایی کشوری است که این تازه یک نماینده از ۲۰۹ کشور می باشد که کار آن سازمان تصمیم گیری درباره باطل کردن یا گذاشتن یک پرواز فوق العاده می باشد پس در یک تعریف ساده تر می توان گفت هواپیما کشوری مالک است و IRAN Air متاجر یا مثل ماهان، آسمان و ...

کارکرد دیگر این سازمان تغییر نرخ، تغییر پرواز، تایید گواهینامه و لایسنسها و ... و اگر بخواهیم یک آژانس هواپیمایی باز کنیم بایستی

به هواپیمایی کشوری برویم و در آنجا برای ما
تحت مقررات خاص خود جواز صادر شود.
و همچنین این سازمان در چک افراد تایید سلامتی
آنها (مهمانداران و خلبانان) دارد.

سازمان بهداشت جهانی WHO :

ر سیدگی به مسائل بهداشت شرکتهای هوایی و
تایید داروهای موجود در جهان و جلوگیری از
انتقال بیماریهای همه گیره مثل وبا، طاعون،
ایدز، ابولاو ...

سازمان اتمی IAEA:

سردم دار این سازمان آقاي البرود عي مي باشد که يك نماينده همه از ايران در اين سازمان شرکت مي کند.

هيچ کس اجازه حمل و انتقال مواد اتمی را ندارد مگر اينکه جواز صادر شود بعد از معرضي اين سازمانها حالا در مورد انواع سيستم هاي حمل و نقل و معرض يکي از آنها صحبت مي کنيم.

سيستم هاي حمل و نقل:

۱- دريایي

۲- جاده اي

۳- ريلي

۴- هوایي

۵- لوله اي

مزایای حمل و نقل بار هوایي **Advantges of Air**

: Gargo

حرکت بدون توجه به موانع که يك کامیون تا جایی حرکت می کند که به دریا برسد و در حالیکه هواپیما بدون وجود مشکلی حرکت می کند.

سرعت که برای تخلیه و بارگیری کشتی ۲ یا ۳ ماه طول می کشد در حالیکه هواپیما ۷۴۷ می تواند 75'0 تن بار را ظرف ۹۰ دقیقه تخلیه و ۹۰ دقیقه بار زدن می توان حمل کرد.

سیستم بندي با هواپیما باز به صورت فله ای قبول نمی شود بکلی باید به صورت بسته بندي خاص مثل پالت، ...

۵ هزار کیلومتر را در زمان 5' ساعت می تواند طی کند.

در حمل و نقل هواپیما بایستی شخصی که در قسمت پذیر بار است بر اساس نوع هواپیماها تشخیص دهد که آیا بار به هواپیما مربوط می خورد یا نه پس می توان گفت ما دو نوع هواپیما داریم:

۱- بدنه باریک Narrow Body

۲- بدنه وسیع Wide Body

در مورد هواپیما های بدنه باریک می توانیم: (فوکر = F) $F-100$ و $F-50$ که فقط از نوع اول در ایران استفاده می شود و (بوایفگ = B) B727 ، B737 و (تیو = Tu) $Tu154$ که در این هواپیماها نمی توانیم از ظرف بسته بندی استفاده کنیم چون ارتفاع آنها کم است بارها بصورت دانه ای می باشد که آنها را داخل توری که در هواپیما است قرار می دهد و در پایان در تور را حتماً بایستی بست تا در صورت حرکت سریع هواپیما از جایشان تکان نخورد و باعث بروز مشکل نشوند.

در مورد هواپیما های بدنه وسیع می توان به B747-200 و $B747-S'P$ (ارباس = A) A300-600 اشاره کرد که در IRANAir A312 و A320 را داریم.

در این هواپیما بایستی از ظروف بسته بندی استفاده کنیم:

۱- پالت

۲- کاینشز

۳- ایگلو

تا این مرحله اطلاعات مقدماتی است که هر شخصی که بخواهد رد این رشته مشغول به کار شود بایستی بداند تا در صورتیکه بخواهیم بار را حجم 85'0 در هواپیما بار بزنیم بدانی که آنها در مثلاً در B737 جا می شود یا نه.
بعد از دانستن مقدمات بالا حالا بایستی تعیین نرخ را بدانیم.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooen.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

www.kandooen.com

www.kandooen.com

www.kandooen.com

نرخهای داخلی Domestic

عوامل ایجاد نرخ:

۱- مسئله فاصله Milay

۲- سوخت

۳- عرضه و تقاضا

هر گاه يك شرکت هواپیمایی بخواهد بین دو نقطه يك پرواز بگذارد بایستی نرخ را تخمین بزند تا ببیند با توجه به عوامل موجود آیا سود آور است یا زیان آور.

تهران ← بیر
پرواز:

در ابتدای پلج مسیر را در نظر می گیریم که تا مشهد پرواز داریم که در این پرواز چه رفت و چه برگشت پر باشد که از تمام شرکتهای هواپیمایی در تهران روی ۲۱ پرواز داریم که از این ۲۱ پرواز، ۲ پرواز از IRAN Air می باشد.

يك هئیت 5 نفره برای گذاشتن پرواز برای مسیر

تهران ← مشهد
مشهد ← بیر
جلسه

در سال ۱۳۶۱ پرواز IRAN Air روزی ۴ بار پرواز داشتیم و چون صندلیها خالی بود آن را کنسل کردن و پروازها برعهده آسمان قرار گرفت.
مقررات IATA برای تایین نرخ:

M=Min

N=Normal

Q=Quantity 45'

Q=Quantity 100

Q=Quantity 25'0

Q=Quantity 5'00

تا قبل از سال ۱۳۵۷ همه این نرخها را داشتیم
تا اینکه بعد از انقلاب و در زمان
ایران ← عراق
زمانیکه بنزین کپنی

شده بود مردم برای استقلال ماشین و هم بدون
دردسر و با سرعت بالا و امنیت ماشین خود را به
شهر مورد نظر انتقال می دادند تا اینکه طی
نشستی هواپیمایی کشوری تصمیم به حذف نرخ kg
5'00 گرفت و دوباره هم حمل ادامه داشت پس یک

نرخ دیگر که $25'0 \text{ kg}$ بود را حذف کردن این رویه
در حذف نرخها ادامه داشت تا اینکه فقط ۳ نرخ
رو برو بر اساس نظر شورای علمی اقتصاد باقی
ماند.

$$M= 25'0$$

$$N= 34$$

$$Q= 28$$

آموزش عامل اجرایی نیست و لی نظر آن در
تصمیمات مهم است پس آمدن گفتن ماشین را در دو
پلت قرار دهیم و در نتیجه وزن آن را بر اساس
حجم در نظر بگیریم و بعد از مدتی (۲ سال) شوار
یعالی اقتصاد تصمیم به حذف نرخ Quantity گرفت و
برای ما که امروز در این کار مشغول هستیم فقط
دو نرخ وجود دارد.

$$M= 25'0$$

$$N= 34$$

بر اساس قانون IATA بایستی اصطلاحات زیر را
بدانیم:

Route = R مسیر

Weight = W خون

Nature = N ماهیت

کالا

Pie Ces = PCS تعداد بسته

Cost = C هزینه

طبق قانون IATA در مورد نرخ Cargo همیشه برای

بدست آوردن نقطه شکست یا Break Point = BP از فرمول

زیر استفاده می کنیم:

$$BP_M = \frac{M}{N}$$

یک عدد ثابت →
بر اساس کتاب نرخ →
تاریخ →

M: در هر کشوری مقدار Min ثابت است که در

ایران IRR ۱۴۰۰ است.

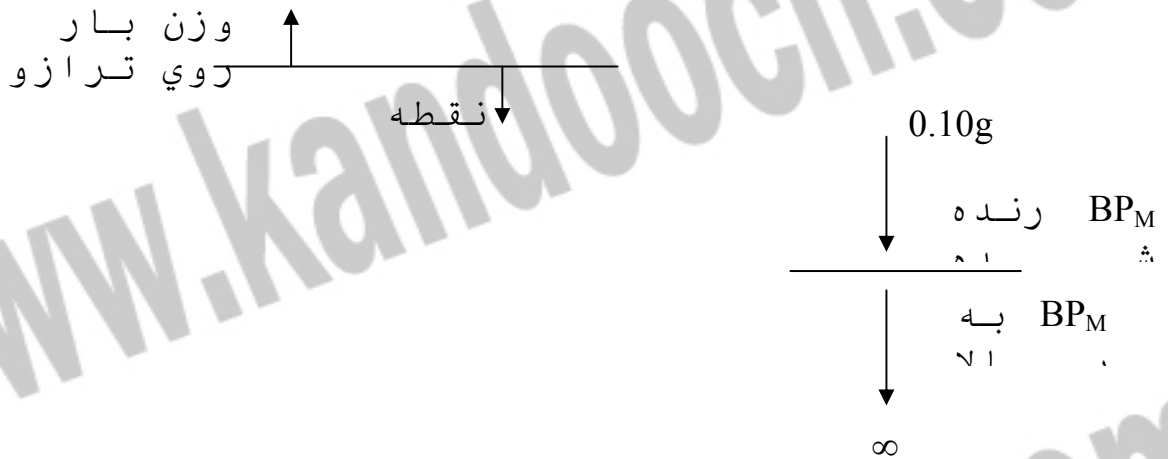
کمترین مقدار باری که برای ما امکان حمل آن

است 0.10g است. (وزن کاغذ) نقطه شکست در مثال

بالا ۱۱۷.۴ می باشد و چون وزن نقطه شکست است

پس همیشه

0.5 kg پایین محاسبه می شود اما گر وزن ترازو باشد بایستی 0.5kg بالا محاسبه کنیم.



بعضی اوقات بسته ای کوچک است ولی وزن آن زیاد پس در این مواقع حجم را محاسبه می کنیم و برای بلندترین ارتفاع × بلندترین محاسبه حجم = $\frac{\text{Volume weight}}{\text{مقدار}}$ از فرمول زیر استفاده می کنند
مثال: 6000

با استفاده از جدول تعیین نرخ داخلی ابتدا بر اساس مسیر موجود نرخ نرمال N را پیدا می کنیم و سپس نقطه شکست یعنی BP_M بعد از آن حجم بسته را بدست می آوریم و هزینه بدست آمده را IRR

6000 پول تمبر داخلی جمع می کنیم و کل هزینه را بدست می آوریم و داخل بارنامه داخلی را براساس نمونه موجود پر می کنیم. نکته قابل توجه در بدست آوردن حجم این است که بعد از بدست آوردن حجم و رند کردن وزن ترازو بایستی وزنی را در نظر بگیریم که مقدار آن بیشتر باشد...

برای این نکات بارنامه شماره ۱

ساخت نرخهای داخلی Domestic Construction Rates گاهش اوقات از ما نرخ مسیری را می خواهند که در آن مسیر هیچ پروازی نداریم ولی باید توجه داشته باشیم که بدون وجود پرواز در یک مسیر هم می توان بار را انتقال داد با استفاده از چند مسیر که بعد از محاسبه نرخها کمترین مقدار را به عنوان نرخ مسیر موجود استفاده خواهیم کرد. وقتی مسئله مسیر را به حاصل دهد ما آن مسیر را نسبت به تهران می سنجم و بقیه مراحل قبل را انجام می دهیم در این مسئله ما دو مسیر داریم

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooen.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

که بایستی آنها را با هم جمع کنیم تا نرخ
نرمال N بدست بیاید.

برای این قسمت بارنامه داخلی شماره ۲

Unusual

کالاهای غیر عادی

Shipments'

کالاهای غیر عادی یعنی اینک کالاهایی که نیاز به سرویس جداگانه دارند و نرخ آن ها نیز فرق می کند.

(AVI)

۱- حیوانات زنده

Hive Animal

در مورد حیوانات زنده یک کلاس به مدت یک هفته وجود دارد که طرز برخورد با حیوانات زنده را در آن دوره آموزش می دهند (الگویی رفتاری - الگویی حمل و نقل - الگویی Six و الگویی هضم حیوانات و ...)

(Hum) Human

۲- اجساد

Remains

که اجساد به دو گروه تقسیم می شوند یک گروه جسد که به همراه تابوت حمل می شود COFFIN (تابوت) و گروه دوم خاک جسد می

باشد 'AS'HES' (خاک جسد) است که در مورد تابوت ابتدا جسد را بعد از شستشو و کفن کردن بایستی با مشمبا کاملاً پیچیده شود و روی شکم آن چند سوراخ ایجاد می‌کنیم تا بر اثر کارهای خارج شده از جسد باعث انفجار می‌شود بعد از مشمبا کردن بایستی داخل تابوت قرار داده شود و در مورد خاک جسد مثل هندوستانی‌ها که بعضی از فرقه‌هایشان جسد را می‌سوزانند و خاکستر آن را نگهداری می‌کنند و بعضی‌ها به دریا می‌ریزند.

(Val) Valuable Cargo

۳- کالاهای قیمتی

این کالاها بسیار گران قیمت هستند و وقتی به مقصد برده می‌شود با نگهبان به گمرک برده می‌شود و در قسمت مخصوص (کالینتز) نگهداری می‌شود تا مامورین بدرقه با مانیضت بیایند و بار را تحویل بگیرند.

به عنوان مثال الماس و اسکناس و رادیواکتیو و اورانیوم غنی شده و طلا و ...

اسکناس ها درمالت (Malt) تولید می شود و برگه های آن به ایران فرستاده می شود و وزیر امضاء من کندورئیس بانک مرکزی و بعد برش می خورد و بصورت اسکناسهای ما در می آیند.

۴- جامدان بدون همراه

Baggage

Shipped as Cargo

طبق قانون بایستی اگر کلیدی دارد بایستی همراه آن باشد و حدود ۵۰٪ نرمال تخفیف دارد.

۵- مواد جامد

Pnntig

Mateiar

که این مواد هم ۵۰٪ نرمال تخفیف دارد.

۶- مواد غذایی

Food Stuff (FAT)

برای حمل این مواد بایستی به یکسری از مقررات توجه کرد که در کنار مواد غذایی نبات بسته

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoocn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

هایی مثل جسد، مواد رادیواکتیو و حیوانات را
قرار نداد.

۷- کالاس سنگین (نوعي ماشین ريسندگي)

Heavy Cargo (HEA)

بایستی که ابزار را بصورت پلت بسته بندی کنیم
و بعد آن را تسمه کشی کنیم و برای حمل آن
احتیاج به لیفتراک داریم.

۸- موادي که زود فاسد مي شوند

Perishbles (Per)

مثل میوه ها و سبزیجات

۹- فیلمهاي ظاهر نشده

Underel ORed Films

Wet

۱۰- بارهاي خيس

Cargo

تا این مرحله من انواع کالاهایی که می توان به
عنوان کالای نجاری حمل کرد را آموخته ام و برای
حمل آنها به هر یک از قوانین زیر احتیاج داریم
چون یکسری از آنها جزو کالاهای خاص می باشد و
برای بعضی ها اضافه دریافت می کنیم و برای

برخی آنها تخفیف می دهیم که همه اینها جزو کالاهای ویژه می باشند.

نرخ کالاهای ویژه:

نرخهایی که اضافه و تخفیف داخلی دارند Domestic

Class Rates

Class Rates	Surcharge	AUI 150% 〇〇
		Hum 15'0 NRate
		VAL 200% NRate
	Reductions	50% NRate

یک مثال^(۳) برای حیوان زنده که برای حمل آن حدود $NRate15'0\%$ تخفیف تعلق می گیرد. برای حمل یک جسد هم ما مثل حمل یک حیوان زنده $NRate15'0\%$ احتیاج به نرخ اضافه داریم که یک مثال^(۴) برای آن زده ام.

در مورد اجساد باید بدانیم هرگز آنها را حجمی حساب نمی کنیم (چون تابوت سنگین است) و آن را وزن نمی کنند چون بی احترامی به مرده می شود و حتی آن را از زیر XER رد نمی کنند و برای حمل آن به داخل و یا خروج آن از هواپیما از یک چرخ

استفاده می کنند در وزن کردن از باسکول استفاده می شود که مثال^(۴) بارنامه داخلی یک نمونه از کاهای ویژه و دریافت $NRate15'0\%$ اضافه نرخه است.

در مورد کالاهای قیمتی هم یک مثال برده ام مثل زعفران که در مثال^(۵) آمده برای تشخیص کالاهای قیمتی از بقیه کالاها می توان آنها را اینگونه تعریف کرد که هر کالایی که ارزش 1kg آن معادل 1000 دلار باشد.

تنها کالایی که داخل ایران ارزش 1kg آن معادل 1000 دلار بیشتر است فقط زعفران می باشد و همچنین تمام کالاهایی که در حالت عادی نگه می کنیم مثل کاغذ وقتی در مقابل نور قرار می دهیم روی آن آرم جمهوری اسلامی یا مارک بانک مرکزی روی آن باشد و به عنوان اوراق بهادر شناسایی می شود و همه سنگهای قیمتی به عنوان کالاهای قیمتی می توان آنها را نام برد.

اما در اول بحث گفتم یکسری از کالاها دارای تخفیف ویژه 5'0% نرمال دارند که آنها دو دسته هستند جامدان و مطبوعات که ما برای هر دوی آنها 5'0% NRate تخفیف داریم.

مجله هایی که منتشر شوند توسط ناشر بخش نمی شوند بلکه آنها را به سازمانهای نسر می دهند تا توسط آنها بخش شود حال اگر روزنامه و مجله برگشتی داشته باشیم دیگر برای آنها تخفیف نمی دهیم بلکه به صورت نرخ عادی استفاده می کنیم.

مواردی که به آنها تخفیف تعلق می گیرد کتاب- بروشور- پوستر- کاتالوگ و ...
که مثال شماره (۶) برای این نمونه ها می باشد.

International

نرخهای بین المللی

CargoRates

کل جهان بر اساس قانون یاتا IATA به سه منطقه تقسیم شده :

۱- منطقه يك Area1 : (آمریکای شمالی - آمریکای مرکزی - آمریکای جنوبی)

۲- منطقه دو Area2: (تمام قاره اروپا - تمام قاره آفریقا - خاورمیانه و بخشی غربی با کوه های اورال در خاک شوروی سابق)

۳- منطقه سه Area3: (پاکستان - افغانستان - چین - هند - مجمع الجزایر ژاپن - استرالیا - بخش شرقی و کوه های اورال در خاک شوروی سابق)

برای تعیین نرخهای بین المللی ابتدا در کتاب نرخ دنبال کتاب مبدا می گردیم بعد از آن از طریق کشور مبدا حال کشور مقصد را می گردیم خواهیم دید که در آنجا بصورت زیر نرخها وجود دارد. کپی این صفحه را می توان دید

R=THR/FRA

نرخها

M=193900

N=26370

Q₄₅= 19770

Q₁₀₀= 9180

Q₂₅₀= 7330

حال با استفاده از نقطه شکست بایستی تشخیص دهیم که از کدام يك از 5 نرخ موجود در کتاب استفاده کنیم.

يك مثال براي نرخ بين المللي در مثال شماره ۷ در يك بارنامه خارجي برده ام.

در مورد بارنامه هاي خارجي بر اساس قانون موجود در هر Ailine چند بارنامه است رنگهاي

متفاوت که یکی به IATA، هواپیمایی - شرکت هواپیمایی - فرستنده، گیرنده تحویل داده می

شود اما در کل ما چند نوع بارنامه خارجي داریم.

International Air Way bill:

۱- بارنامه اي که در اختيار ما قرار دارد

Air way bill

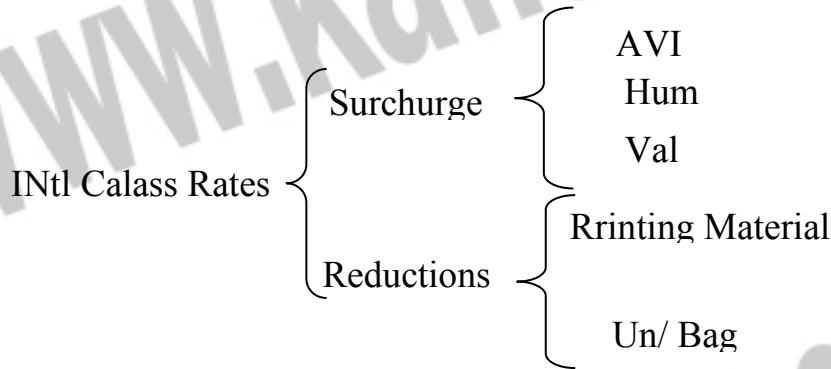
۲- بارنامه خام است که روي آن شماره بارنامه نيست مثل بارنامه خام ياتا مي باشد.

Neutra Air way bill

۳- بارنامه هایی که آژانسها اجزا دارند با آرم و شماره شرکت خود استفاده کنند.

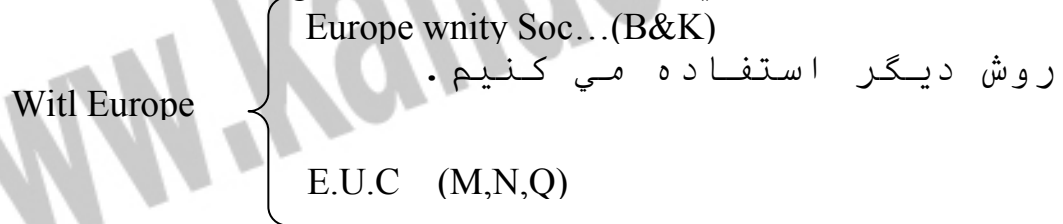
House way bill

در مورد نرخهای بین المللی هم مانند نرخهای داخلی کالاها به دو دسته تقسیم می شود.

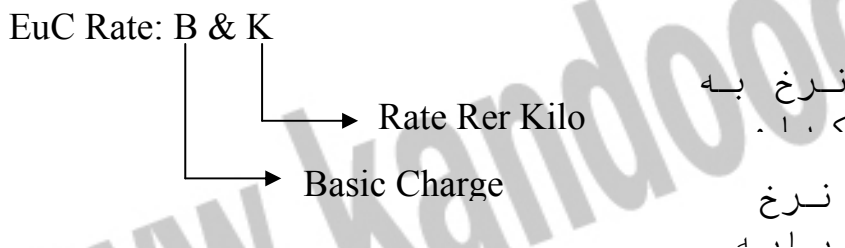


در کتاب تعیین نرخ يك سري از نرخها بصورت B و

K است که برای بدست آوردن نرخ آنها از نرخ



تعیین نرخ با B & K



WXXK= O → O+ B= -----

برای فهم بهتر اسن موضوع از يك مثال استفاده کرده ام که مثال شماره ۸

اگر بخواهیم داخل اروپا يك حیوان زنده را از يك کشور دیگر انتقال دهیم با ارقام B&K کار داریم که در مورد حیوانات زنده قبل از تعیین نرخ بایستی هر يك از B & K را با 250% را محاسبه کنیم سپس نرخ را محاسبه کنیم.

در مورد حیوانات زنده از قانون 3.7 که مربوط به IATA است استفاده می کنیم. که يك مثال در این مورد داریم با استفاده از قانون 3.7.2 تشخیص می دهیم از کدام قسمت جدول استفاده کنیم. مثال شماره ۹

شرایط حمل حیوانات زنده :

از اهم شرایط حمل حیوانات زنده شرایط قفس می باشد و به طور کلی حیوانات از هر رده و اندازه ای که باشند دارای يك شرایط کلی بوده ولي به هنگام پذیرش گونه ای از رده حیوانات و یا

حشرات شرایطی کلی قفس در موارد خاصی شدت و ضعف خواهند داشت.

شرایط قفس:

۱- ابعاد قفس باید به گونه ای باشد که حیوانات بتوانند در آن بنشینند و یا بایستند (در صورتیکه حیوانات در داخل قفس فضای اضافی داشته باشند قطعاً به خود صدمه خواهند زد زیرا که حیوانات اساساً قفس را دوست ندارند و جهت رهایی به خود صدمه می زنند تا از قفس نجات پیدا کنند.

۲- کلیه قفسها باید دارای درب ورودی و خروجی برای حیوان باشد.

۳- کلیه قفسها جهت حمل نیاز به دستگیره دارند (در مورد حیوانات عظیم الجثه دستگیره مفهومی ندارد چون اساساً قفس این حیوانات بالیفتراک جابه جا می شود قفس را طوری می سازند که در قسمت زیرین قفس پایه های چوبی به عرض و ارتفاع

تقریب 10 cm تا 15cm در نظر می گیرند تا در زمان جابجایی شاخکهای لیفتراک به زیر قفس برده می شود و بدنی ترتیب قفس را از زمین جابه جا می کند.

۴- کلیه قفسها نیاز به شرایط ورود و خروج هوا دارند بنابراین باید روزنه هایی در قفس تعبیه شود تا حدی که اکسیژن کافی به حیوانات برسد (در مورد حشرات و یا جانورانی از قبیل عقرب و مار روزنه ها مفهومی ندارد زیرا حشرات ممکن است از این روزنه ها بگریزند و در مورد جانورانی مانند عقرب و مار ممکن است به هنگام جابجایی از این روزنه هایش خود را خارج کند و آسیب به کارمندان خدمات بار و یا به کارگران برساند.

۵- کلیه قفسها باید دارای قفل و بست مطمئنی باشند که حیوان نتواند از آن فرار کند (حیواناتی که از هوش نسبی بالایی برخوردارند مانند: سگ، پلنگ و شیر به هنگام یکه داخل قفس

قرار می گیرند بلافاصله به فکر فرار می افتند
لذا با پنجه های خود قسمتهای مختلف قفس را با
پنجه های خود لمس می کنند سپس مناطقی را که از
آن اکسیژن بیشتری از آن طریق وارد قفس می شود
جستجو می کند و پس از این جستجو به فکر فرار
می افتد. بنابراین باید دقت شود قفل و بست ها
به هنگام پذیرش کاملاً چک شود و در صورت نیاز
فرستنده را آگاه کرده تا از قفل و بست محکم
تری استفاده می شود.

۶- کلایه قفسها باید از جنس محکم و مقاوم ساخته
شود (در مورد حیوان عظیم الجثه مانند اسب،
فیل و انواع میمون و یا زرافه بایستی چهار
زاویه قفسها به گونه ای تعدیه شود که با تنه
خوردن حیوانات دچار شکستگی قفس نشود.

۷- سطوح داخلی قفسها باید عاری از هر گونه
مواد اضافه از قبیل میخ، چوب و تسمه به عبارت
دیگر سطوح داخلی آنها باید صیقلی باشد.

۸- کف قفسها باید از مواد جاذب مانند خاک اره و یا ماسه بادی و یا گونه هایی از پوشال استفاده شود تا بدین طریق فضولات حیوان جذب شود و از پاشیده شدن آن جلوگیری شود. برای حمل جسد از طریق بین المللی بایستی به کتاب قانون قسمت 3.7.9 مراجعه کنیم و با استفاده از قوانین مربوط به در نظر گرفتن منطقه و اینکه کشورهای موجود عضو اتحادیه اروپا هستند یا نه که يك مثال زده ام شماره ۱۰.

Valuabke

کالاهای قیمتی

Cargo

طبق قانون 3.7.6 Calass Rates ها اگر کالای قیمتی داشته و مسیر جز دو کشور از دو منطقه جداگانه باشد از نرخ نرمال استفاده می کنیم. با توجه به این قانون $200\% N$ را محاسبه می کنیم حال اگر $\frac{M}{N}$ کنیم و BP_M را محاسبه کردیم بایستی از w اصلی مسئله کمتر باشد دگر بیشتر باشد مربوط به دوره کارورزی من نمی باشد.

در صورتیکه مسیر بین دو کشور طوری باشد که هر دو عنصر منطقه ۲ باشند با این تفاوت که عضو اتحادیه اروپا نباشند در این صورت طبق قانون 3.7.6 عمل می کنیم یعنی مقدار $200\% NR\ ate$ مثال ۱۱. اگر یک کالای قیمتی داشتیم و کشورهای ما عضو منطقه ۲ بودن و هم عضو اتحادیه اروپا در این صورت بایستی از قانون 3.7.1 که مربوط به کلیه بارهایی که کشورهای مسیر ما عضو اتحادیه اروپا باشد. مثال ۱۲.

در مورد کالاهایی که به آنها تخفیف تعلق می گیرد مثل جامدان بدون همراه یعنی اینکه با استفاده از قانون 3.7.8 مورد UnBag (بار غیر همراه) است که بایستی 50% نرخ نرمال را برای آنها استفاده کنیم. مثال ۱۳.

Specific Commodity

کالای تجاری

Rate

کشور مبدا:

۱- وزن باشد از lookg به بالا

۲- صادرات يك کشور محسوب شود (پسته - فرش - زعفران- گوگرد)

سازمان IATA پیش ۰۰ ← ۹۹ کرده است و هر کدام آنها را به ۱۰ هالیت مجزا از هم تقسیم کرده ایم که هر قسمت يك نام دارد.

این لیستها در کتاب نرخ بعد از صفحه جلد اولین صفحه از لیست را خواهیم دهید فرم شماره -----

2.3. قانون

این قانون بر اساس طبقه بندی IATA FHR/ PAR تجا ← است. اگر نداشته باشیم (که نداریم) باید بدانیم که کالای تجاری بعد از همه Q ها می آید و يك عدد 4 رقمش می باشد اما اگر مسیر R : Cali/ Atuttfart را می بینیم یعنی اگر از ۱۰۰ به بالا داشتیم بایستی با این نرخ محاسبه شود.

اگر عمل را در نظر بگیریم که کد آن 0075 است ولي ۶ در لیست خود عمل که وزن آن ۲ تن است می

ببینیم عمل نداریم پس بایستی با نرخ معمولی یعنی Q محاسبه کنیم پس با 1000 کیلو یعنی ۳۶۰۰ است.

استفاده از کتاب قانون:

این کتاب که توسط سازمان یاتا IATA چاپ می شود و به تمام شرکتهای هواپیمایی که عضو سازمان IATA هستن.

تمام اعضای یک شرکت حمل و نقل هواپیمایی بایستی از طرز استفاده از این کتاب را بدانند تا براساس آن بتوانند قوانین موجود در مورد تجاری بودن کالاها و اینکه در مسیر مربوطه آیا کشور عضو سازمان یاتا است یا خیر.

بر اساس نقشه موجود در کتاب قانون سه ۳ که در کارورز شماره ----- می باشد.

که کل جهان را به ۳ منطقه تقسیم کرده است.

Areal: آمریکای شمالی - آمریکای مرکزی -
آمریکای جنوبی.

Area2 : تمام قاره اروپا - تمام قاره آفریقا -
خاورمیانه و بخش غربی با کوه های اورال در خاک
شوروی سابق.

Area3: پاکستان - افغانستان - چین - هند - مجمع
الجزایر ژاپن - استرالیا - بخش شرقی و کوه های
اورال در خاک شوروی سابق.

در بخش دوم کتاب یعنی قسمت 1.2 لیستهای متفاوتی
وجود دارد که بر اساس حروف الفبا تقسیم بندی
شده اند که دو سری هستند در سری اول بر اساس
اسم کشورها و در فهرست دوم بر اساس که سه رقمی
آنها که از ۴ ستون تشکیل شده است ستون اول کد
سه رقمی، ستون دوم شهر و در ستون سوم و چهارم
به ترتیب کد فرودگاه و که دو حرفی شهر می
باشد. لیست شماره ----

بعد از اتمام به قسمت سوم از قانون 1.2 می رسیم
که نام فرودگاه های موجود در کشورهای مهم جهان
که عضو یاتا هستند می بینیم لیست شماره ----

در قسمت دیگری از کتاب که قانون 3.2 Valuation Chargs در این قسمت کتاب نام کشورهای است که بر اساس نام این کشورها واحد پول آنها و اینکه بارنامه را بر اساس چه نرخي صادر مي کنند.

در قسمت 3.7 Class Rate است که مربوط به نرخهاي است که کشورهای عضو سازمان ياتا IATA هستن و عضو منطقه 2 جهاني مي باشند.

در قسمت 3.7 CLass Rates جدولي وجود دارد که مربوط به حیوانات که بر اساس منطقه کشور و نوع بار مي باشد.

بر اساس قانون 3.7.8 که 3.7 Class Rates مي باشد که مربوط به جسد مي باشد و خاک جسد.

قانون 3.7 Class Rate که مربوط به روزنامه مي باشد.

کتاب تعیین نرخ

Warklwide Rates

در قسمت اول این کتاب لیستی وجود دارد که بر اساس آن تشخیص می دهیم که کالای تجاری ما عضو کدام گروه است. در قسمت

2.3. Master item Numbring and Descoipion System.

بعد از این قسمت نام شهرهای مختلف جهان با حروف الفبای انگلیسی را می بینیم که تعیین نرخ می کنیم. لیست شماره ----

استفاده از نرم افزارها

تا چند سال گذشته استفاده از این کتابها بصورت دستی صورت می گرفت اما سازمان IATA به علت از بین رفتن این کتابها و مصرف هزینه زیاد آنها تصمیم گرفتند که آنها را به يك سیستم نرم افزاری تبدیل کنند که با اتفا از این نرم افزارها کارها ساده تر انجام می شود.

برای نصب این نرم افزار مانند نرم افزارهای دیگر عمل می کنیم و آن را روی سیستم Windows XP نصب می کنیم کارکرد آن بصورت لیست بندی قانونها با شماره کد آنها می باشد که بر اساس کد مربوطه روی آن با موس کلیک می کنیم و لیستهای مربوطه باز می شود برای تعیین نرخ اسم شهر مبدا را تایپ می کنیم و سپس بعد از نمایش لیست آن اسم شهر مقصد را تایپ می کنیم و بعد از چند لحظه لیست نرخها را به ما نمایش می دهد.

روش پر کردن بارنامه

برای پر کردن بارنامه ها تا چند سال گذشته از ماشین تایپ استفاده می کردن در حالیکه در حال حاضر در هواپیمایی و حتی همه شرکتهای هوایی بر اساس سیستم Word2000 طراحی کرده اند که می توانیم به راحتی بعد از استفاده از نرخهای موجود در سیستم

نرم افزاری آنها را در بارنامه های داخلی و خارجی جایگزین می کنیم. و سپس با استفاده از بارنامه ها که داخل پرینتر جایگزین می کنیم شروع به انتقال اطلاعات موجود در کامپیوتر بر روی بارنامه می کند.

برای پر کردن بارنامه در دو برگه جداگانه بر روی بارنامه توضیح داده ام تا مشخص شود از کدام یک از اطلاعات در کدام قسمت بارنامه استفاده می کنیم.

Valuation

هزینه قیمت گذاری

Charges

اگر باري گم شود يا به جاي ديگر فرستاده شود
بایستی هواپیمایی خسارت بدهد.

(حداکثر تا کیلویی ۲۰ دلار) هر جنسی را با
Max مقدارش در نظر می گیریم و بعد به ازاء هر
يك كل مبلغ را می پردازند دو رقمی بیمه در
شرکتها وجود دارد.

۱. بیمه Insurance

بیمه هیچ نقشی ندارد بیمه صادر می شود و می
آورد شرکت هواپیمایی تا بارنامه شود بیمه
گرفته شود و ضمیمه بارنامه می شود که در این
دوره توضیح نمی دهیم. (که بیمه مسئولیت مدنی
دارد که واجب است مشتری کالا را بیمه کند).

۲. هزینه قیمت گذاری

Valuation Charges

در این نوع بار توسط شرکت هواپیمایی بیمه می شود و بیمه به شرکت هواپیمایی تحویل می دهد و خسارت هم از خود شرکت هواپیمایی گرفته می شود.

برای تعیین نرخ بین داخلی و خارجی هیچ فرقی ندارد برای نرخهای خارجی مقدار ثابت $SDR=17$ است که وزن کالا را در آن ضرب می کنیم سپس با توجه به قانون 3.2 با توجه به کشور مبدا مقدار SDR را پیدا می کنیم با واحد پول قانون 3.2 با توجه به کشور مبدا مقدار SDR را پیدا می کنیم با واحد پول.

قانون 3.2 Valuation Charges یعنی موقعیکه مشتری می خواهد بارش را بر بیمه کند و یک مبلغی داخل بارنامه می زنیم و طبق آن می خواهیم هزینه ها را پیدا کنیم.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoocn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

بایستی توجه داشته باشیم در بارنامه ها
نبایستی هم بیمه داشته باشیم و هم قیمت گذاری
طریقه محاسبه قیمت گذاری بصورت زیر می باشد.
برای بارنامه های داخلی وزن کالا در 1000 ضرب می
کنیم و بعد بر اساس لیست شماره ----

هزینه دلار که مبلغ آن 8500 است (قابل تغییر)
در حاصل بالایی ضرب می کنیم جواب بدست آمده
بایستی از S . D . V یعنی مبلغی که صاحب کالا، کالای
خود را بیمه کرده است کمتر باشد.

هزینه قیمت گذاری داخلی:

بعد از این مرحله وزن را در نرخ نرمال ضرب می
کنیم تا هزینه مربوط به حمل بار بدست آید حال
از قانون 3.2 استفاده می کنیم بر اساس کشور Iran
در مرحله اول وزن را همیشه در عدد ثابت 17 ضرب
می کنیم حاصل بدست آمده برحسب ریال (IRR) سنجیده
می شود حال بر اساس نرخ تعیین شده در سازمان
یاتا IATA مبلغ بدست
می آید بعد مبلغ بدست آمده از مقدار بیمه ای
که صاحب کالا کرده است کسر می شود باقی مانده
مبلغ همان هزینه قیمت گذاری می باشد.

هزینه قیمت گذاری خارجی:

در ابتدا وزن بار را در 1000 ضرب کرده و واحد
بدست آمده برحسب یورو Eur سنجیده می شود سپس

باید عدد بدست آمده از مقدار S .D.V کمتر باشد
بعد از پایان این مرحله نوبت به تعیین نرخ می
باشد که آن را بدست می آوریم.

در این مرحله دوباره وزن در عدد ثابت 17 ضرب
می شود عدد بدست آمده بر اساس قانون 3.2 (کشور
مبدا) مقدار هزینه بدست می آید و از هزینه S .
D. V کسر می شود حاصل بدست آمده در $\frac{75}{1000}$ ضرب می

شود و عدد پایانی تا ۰/۱۰۰ می تواند رند شود.

اطلاعات مربوط به بارنامه خارجی:

Shipper's Name and Address = مربوط به نام و نام

خانوادگی و آدرس کامل فرستنده به همراه شماره

تلفن که در قسمت سمت راست بالای کادر شماره

کارت برای پرداخت هزینه می باشد.

Consigne's Name and Address = مربوط به نام و نام

خانوادگی و آدرس کامل گیرنده به همراه شماره

تلفن که در قسمت سمت راست بالای کادر شماره

کارت برای پرداخت هزینه می باشد.

Issuing Carrier's Agent Name and City = مربوط به نام و نام

خانوادگی و آدرس کامل آژانس صادر کننده می

باشد.

Agent IATA Code = مربوط به کسر آژانس می باشد که

بر اساس آن که در سازمان IATA شناسایی می شود.

Account No = شماره حساب آژانس.

Accounting Information = مربوط به محاسبات مالی است

که در آن مقصدار

((نقد = Cash)) را می نویسیم.

Airpot of Departure and Regusted Routing = نام خود گاه

مبدا.

To = نام شهر مقصد.

By first Carrier = نام فرودگاه.

Airport of Destination = نام فرودگاه مقصد.

کادر رو بروی این قسمت مربوط به بیمه و واحد پول مبدا می باشد که در بارنامه های قسمت دیگر کامل توضیح داده شده است.

اطلاعات مربوط به بارنامه داخلی

بر اساس این بارنامه مشخص می کنیم داخل یک کشوری کالا از شهری به شهر دیگر انتقال داده می شود اطلاعات مربوط به این بارنامه بر اساس مبدا شروع می شود اگر مسیر بین دو شهر باشد که در آن دو شهر پرواز مستقیم وجود نداشته باشد در این صورت مسیر جدیدی بر اساس تهران ساخته می شود در قسمت بعدی شهر مقصد را می نویسیم.

کادر بعدی مربوط مشخصات کالا و نوع بسته بندی است فرستنده و گیرنده را

می نویسیم. کادر بعدی مربوط مشخصات کالا و نوع بسته بندی است که در ستونهای مربوطه تعداد بسته ها و نوع بسته بندی و ابعاد هر بسته با نوع کالایی که داخل آن قرار داده ایم کادر مقابل این قسمت مربوط به وزن ترازو کالا به کیلوگرم است (بدون رند کردن آن) بعد نوع نرخي که بر اساس آن هزینه کل حمل کالا را بدست آورده ایم که اگر نرمال است N ، Q و یا بر اساس $K \& B$ و ...

در کادر مربوط به وزن احتساب شده وزن رند شده را می نویسیم و بعد در کادر بعد نرخ را یادداشت می کنیم حال باید وزن یا در نرخ ضرب کنیم و حاصل را در کادر روبرویی یادداشت کنیم در قسمت زیرین آن هزینه تمبر است که در ایران 60000 IRR است و مقدار آن بر اساس مسوبه تغییر می کند.

هزینه بسته بندی و هزینه متفرقه هم مبالغش جایگزین می شود بعد همه آنها با هم جمع زده

شده و در قسمت جمع به عدد و حروف یادداشت می شود.

در کادر مربوط به ارزش کالا کلمه مخفف شده N.V. D. را می نویسیم که در فارسی به معنای بی ارزش بودن کالا می باشد.

کادر مربوط به اطلاعات خدماتی بر اساس خدماتی است که شرکت هواپیمایی برای حمل و انتقال کالا به محل بارگیری داده می شود.

کادر شرح هزینه های متفرقه مربوط به هزینه های غیر از هزینه های بالا است.

در پایان قسمت پایینی بارنامه امضاء مشتری با نام کامل و تاریخ و امضاء هم برای مشتری و هم صادر کنند.

یک نکته مهم مربوط به شماره بارنامه است که در بارنامه داخلی در قسمت بالا و در قسمت پایین ثبت شده است که در صورت از بین رفتن یکی دیگری را داشته باشیم.