



التوزيع: عام
E/ESCWA/TCD/1993/9
١٦ حزيران/يونيو ١٩٩٣
ARABIC
الأصل: بالعربية



الأمم المتحدة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

شعبة النقل والاتصالات

سياسات تسعير خدمات ومرافق الموانئ في منطقة غربي آسيا

المحتويات

الصفحة

١	 مقدمة
٣	 أولاً- أسباب التسعير وأهميته
٣	 ثانياً- سياسات التسعير وأهدافه
٦	 ثالثاً- تكاليف تشغيل الموانئ
٨	 رابعاً- تأثير نظام تعرفه الموانئ وأجور النقل والتخليص على مرور البضائع الأردنية والسورية عبر موانئ البلدين
٩	 خامساً- نظام تسعير خدمات الموانئ في دولة الكويت
١٠	 سادساً- نظام تسعير خدمات الموانئ في جمهورية مصر العربية
١١	 سابعاً- هيكل تسعير خدمات الموانئ
١٢	 ثامناً- الوضع الحالي لهيكل ونظام التسعير بالمنطقة
١٥	 تاسعاً- أسس احتساب بنود التعرفة في دول المنطقة
١٧	 عاشراً- الخلاصة والتوصيات

الملاحق

٢١	١- مقتطفات من دراسة الجدوى الاقتصادية لنقل البضائع الأردنية السورية عبر موانئ البلدين التي أعدتها اللجنة الفنية التي تمثل الجهات المختصة بالنقل البحري والموانئ في المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية بتاريخ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٢.....
٢٧	٢- مقتطفات من دراسة أعدها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي «تقييم تعرفه الموانئ الكويتية» (KUWAIT TARIFF EVALUATION) بتاريخ آذار/مارس ١٩٨٩.....
٣٠	٣- مقتطفات من دراسة تسعير خدمات الموانئ في جمهورية مصر العربية (التقرير النهائي) التي أعدها الاستشاريون بيسر - القاهرة بالاشتراك مع المهندسين الاستشاريين دي - اتش - في. امريسفورت - هولندا بتاريخ حزيران/يونيو ١٩٨٨.....
٣٧	المراجع.....

مقدمة (*)

تقع موانئ منطقة غربي آسيا (الاسكوا) في ثلاث مناطق جغرافية متميزة هي الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر. وتعتبر هذه المناطق من أهم المناطق وذلك لموقعها الاستراتيجي على طرق التجارة البحرية وممراتها بين الشرق والغرب، ولكونها من أهم مناطق انتاج النفط وتصديره في العالم، إذ بلغ انتاج دول منطقة الاسكوا من النفط الخام ما نسبته ٢١٨٥ في المائة من الانتاج العالمي خلال عام ١٩٩١، تمثل فيه دول الخليج العربية ما نسبته ١٨٧٤ في المائة. وتضم منطقة الاسكوا ٣٤ ميناءً تجارياً كبيراً وحوالي ٣١ ميناءً نفطياً كبيراً باستثناء موانئ الصيد والموانئ المتخصصة الأخرى. وتقوم هذه الموانئ بتصدير النفط ومنتجاته، (والصادرات الأخرى) التي تكون عصب التجارة الخارجية واقتصاد دول المنطقة، كما تقوم تلك الموانئ باستقبال الكمية الهائلة من واردات وصادرات دول المنطقة. فخلال عام ١٩٨٨ بلغت قيمة إجمالي الواردات ٦٧١٨٦ مليار دولار أمريكي مقابل إجمالي صادرات بقيمة ٦٧٢٣٤ مليار دولار أمريكي، ثم ارتفعت خلال عام ١٩٩٠ الى ٦٩٨٤٢ مليار دولار للواردات والى ١٠٢٢٧٤ مليار دولار للصادرات^(١).

ومنذ ارتفاع أسعار النفط في نهاية عام ١٩٧٣، تضاعفت الموارد المالية لدول الخليج العربي فقامت هذه الدول بتنفيذ مشروعات اقتصادية وعمرانية طموحة أدت بدورها الى زيادة كبيرة في الطلب على المنتجات الصناعية للدول المتقدمة في أوروبا وأمريكا واليابان على وجه الخصوص. وترتب على ذلك زيادات هائلة في الاستيراد أدت الى تعرض الموانئ الخليجية بحالتها القائمة آنذاك لازدحام وخسائر كبيرة بسبب الاكتظاظ، وتكدس البضائع، وتلف جزء كبير منها. وتسبب ذلك الوضع في زيادة استخدام موانئ دول الاسكوا المجاورة الأخرى لخدمة بضائع الترانزيت، مما أدى كذلك الى ازدحامها بسبب تواضع ما لديها من إمكانيات لاستقبال البضائع ومناولتها وتخزينها. ودفع ذلك اتحادات الخطوط الملاحية وملاك السفن الى فرض رسوم اكتظاظ عالية وإجراء زيادات هائلة في أسعار النقل البحري (النولون) لدول الخليج العربية، والمنطقة بصورة عامة. ولم تنجح المحاولات الجادة التي قام بها عدد من دول المنطقة، والخليج بصفة خاصة، لحمل اتحادات الخطوط الملاحية وغيرها على تخفيض وتعديل رسوم الانتظار وأسعار النولون بعد قيام هذه الدول باتخاذ اجراءات عديدة لزيادة طاقاتها ورفع كفاءتها وبالتالي التقليل من انتظار السفن. ويعود ذلك الى ممارسات اتحادات الخطوط الملاحية من حيث أن أجور النولون تحدد على أساس منطقة الابحار وليس على أساس الموانئ منفردة. ويتم ذلك في العادة باعتماد أقل الموانئ كفاءة وأكثرها تأخيراً للسفن بالمنطقة. وبالتالي، فإن الموانئ ذات الكفاءة العالية، أو التي شهدت

(*) أعد هذا التقرير استناداً الى ورقة العمل التي نوقشت خلال الحلقة الدراسية التي أقامتها شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا عن السياسات الحديثة لتسعير خدمات ومرافق الموانئ في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية غربي آسيا (الاسكوا).

(١) Analytical review of developments and issues in the external trade and payments situation of countries of Western Asia (E/ESCWA/DPD/1992/10).

خدماتها تحسينا باهظ التكاليف، تتحمل آثار عدم كفاءة الموانئ الأخرى الموجودة بنفس المنطقة نظرا للسياسات الجائرة وغير العادلة التي تنتهجها اتحادات الخطوط الملاحية وغيرها، والتي ساهمت هي الأخرى في حدوث حالات الاكتظاظ، وذلك لأسباب منها عدم ملائمة برامج مواعيد الإبحار وصغر حجم حمولات السفن، وبالتالي زيادة عدد السفن الزائرة لكل ميناء.

وعلى أثر ذلك وجدت معظم دول المنطقة نفسها تحت ضغوط متواصلة إما لبناء موانئ جديدة أو لاجراء توسيعات كبيرة في موانئها. وكلفها ذلك أموالا طائلة تم تخصيصها من الخزينة العامة لتلك الدول، اتخذت شكل هبات غير مستردة أو ديون بدون فوائد وما الى ذلك.

ومنذ بداية الثمانينات أصبحت جميع دول المنطقة، باستثناء اليمن والعراق ولبنان، تمتلك موانئ حديثة ذات طاقات عالية ومجهزة تجهيزا مناسباً يفوق احتياجاتها المرفئية، كما هي الحال في المملكة العربية السعودية ودولة الامارات العربية المتحدة والكويت والأردن، وكذلك في الجمهورية العربية السورية وجمهورية مصر العربية بدرجة أقل نسبياً.

وهناك عدد من العوامل التي أثرت وما زالت تؤثر بصورة سلبية على تشغيل معظم موانئ المنطقة والتي يجب دراستها واقتراح الحلول المناسبة لها، كإنخفاض حجم الحركة في معظم الموانئ، وتأثير ذلك على التشغيل الاقتصادي للموانئ، والسياسات المطبقة لتسعير الخدمات التي تقدمها الموانئ، وتأثير ذلك على التشغيل من ناحية جذب البضائع، وحركة السفن، وزيادة معدل دوران السفن، وتشجيع المستثمرين المحليين والأجانب، لزيادة الاستفادة من الامكانيات العديدة والمتنوعة للموانئ.

وسوف يتناول هذا التقرير الوضع الراهن في موانئ المنطقة، ويناقش ويقترح الحلول التي قد تساعد على وضع أسس عامة لتوحيد السياسات والهياكل التي تقوم عليها تعرفه الرسوم والأجور في موانئ المنطقة.

أولاً- أسباب التسعير وأهميته

يمكن القول بأن أهم أسباب التسعير تكمن في القدرة على تحقيق الإيرادات اللازمة لتغطية تكاليف التشغيل من عمليات وصيانة وإدارة، ودفع الرواتب، وتغطية نفقات وتكاليف الاستثمار وتحسين الأداء والتمكّن من المنافسة وزيادة التنمية الاقتصادية، وخاصة فيما يتعلق بتطوير وتنمية التجارة والمساهمة في التنمية الإقليمية.

من الأسباب وراء زيارة السفن لميناء ما، ما يلي:

- ١- الموقع الإقليمي للميناء وموقعه على طرق وخطوط الملاحة الدولية.
- ٢- مواصفات وإمكانيات الميناء من غاطس ومعدات وما إلى ذلك.
- ٣- نوعية البضائع المراد مناوالتها في الميناء.
- ٤- مستوى نوعية وكفاءة الخدمات التي يقدمها الميناء.
- ٥- التخصصات المتوفرة في الميناء لمناولة نوعيات معينة كمحطات المواد السائبة أو محطات الحاويات.

وتعتبر الأسباب الواردة أعلاه عوامل جذب للسفن تتنافس عليها الموانئ في كل منطقة، كما تقوم الموانئ بتقديم خدمات وميزات أخرى للحصول على البضائع كزيادة معدل دوران السفن، وتسويق الخدمات بعرض رسوم وأجور منافسة وتسهيلات خاصة في نظام التعرفة، وتقديم خدمات خاصة للبضائع والتخزين وما إلى ذلك.

ويلزم عند قيام إدارات الموانئ بمقارنة تعرفة الرسوم والأجور التي تطبقها مع التعريفات التي تطبقها الموانئ المنافسة أن تأخذ في الاعتبار كامل الرحلة التي تقطعها البضاعة من مكان المنشأ أو الشحن إلى مستودع المستلم النهائي للبضاعة، بما في ذلك تكاليف النقل البري وغيره وليس فقط الرسوم والأجور المترتبة على السفينة والبضاعة في الميناء.

ثانياً- سياسات التسعير وأهدافه

إن سياسات التسعير تهتم بوجه عام بالبنود الآتية:

- ١- تحقيق إيرادات تكفي للمحافظة على المستوى المطلوب للخدمة.
- ٢- تحقيق إيرادات لتمويل استثمارات ومشاريع جديدة.
- ٣- المحافظة على أسعار منخفضة بحيث تكون ذات قدرة تنافسية يتسنى جذب أنواع أخرى من البضائع.
- ٤- المحافظة على أسعار ليست مرتفعة بالدرجة التي تحد من تطور وزيادة حجم بضائع الترانزيت.

- ٥- فرض أسعار مرتفعة بالدرجة التي تحقق أرباحا من أكثر المستفيدين من خدمات الموانئ.
- ٦- فرض أسعار مرتفعة بالدرجة التي تشجع الاستخدام الأمثل لإمكانات الموانئ.
- ٧- أن تعكس الأسعار حجم التكاليف وتوفر نظاما لمراقبتها.

أما الأهداف العامة للتسعير فتتقسم الى أهداف مالية وتسويقية واجتماعية وأخرى تخص الأداء.

وتشمل الأهداف المالية ما يلي:

- ١- تحقيق أدنى إيراد صافي ممكن.
- ٢- تغطية تكاليف كل نشاط أو خدمة.
- ٣- تحقيق عائد استثمار.
- ٤- الاكتفاء الذاتي وعدم الاعتماد على الإعانات.

وتشمل الأهداف التسويقية ما يلي:

- ١- إيجاد أعمال واستثمارات جديدة.
- ٢- المحافظة على حصة المنافسة أو زيادتها.
- ٣- تحقيق أرباح من الاستثمارات القائمة.

وتتمثل الأهداف الاجتماعية فيما يلي:

- ١- تنمية التجارة.
- ٢- تنمية الأنشطة الاقتصادية على المستوى الاقليمي.

أما الأهداف التي تخص الأداء، فإنها تتمثل فيما يلي:

- ١- رفع الكفاءة وتحقيق الاستخدام الأمثل لطاقت وإمكانات الموانئ.
- ٢- عدم حدوث اكتظاظ عند استخدام الامكانيات الثابتة بالموانئ.

إن سياسات تسعير خدمات الموانئ تخضع لعدة عوامل من أهمها الوضع الإداري لتلك الموانئ. وفيما يتعلق بموانئ المنطقة، فإن كافة الموانئ التجارية، التي تمت دراستها، وعددها ٢٤ ميناء، تدار من قبل مؤسسات حكومية، بعضها مستقل أو شبه مستقل، تضطلع بتشغيل الموانئ وإدارتها، ويعمل معظمها تحت إشراف إحدى الوزارات المختصة (كوزارة النقل، والمواصلات، ووزارة الأشغال العامة، ووزارة المالية وما الى ذلك). وتقوم الدولة، من خلال وزارة المالية، بمراجعة ميزانية المصروفات العامة والمشاريع والإيرادات المتوقعة، والموافقة عليها بعد إعدادها من قبل إدارات ومؤسسات الموانئ، تمهيدا للموافقة النهائية عليها وإقرارها. ويذهب فائض صافي الإيرادات السنوي الى الخزينة العامة

للدولة، وفي معظم الأحيان، تمويل دول المنطقة من الخزينة العامة مشاريع إنشاء الموانئ أو توسيعها بأعمال الحفر البحري، وإقامة حواجز المياه والأرصقة، وعناصر البنية الأساسية الأخرى، وذلك بالإضافة إلى مشاريع توفير المعدات الأساسية للمناولة وغيرها. وتقدم معظم دول المنطقة لهذا الغرض هيئات حكومية أو قروضا بدون فوائد وبدون تحديد موعد للسداد في كثير من الأحيان، إلا أن هذا النهج المتمثل في الدعم الحكومي الكامل لمشاريع البنية الأساسية قد بدأ في التحول تدريجياً، إذ أن العديد من مؤسسات الموانئ أخذ يمول مشاريعه الإنشائية من موازناته الخاصة باستثناء مشاريع إنشاء الموانئ الجديدة أو التوسيعات الأساسية الباهظة التكلفة.

وقد أصبح قطاع الموانئ في المنطقة يعاني من بعض المشاكل الناشئة عن تبعيته للحكومة وعن الإشراف الحكومي الوثيق على خطط ونشاطات الموانئ. ويتبين ذلك في مجالات عديدة نذكر منها ما يلي:

١- عدم خضوع عملية اختيار المناصب العليا في الكثير من مؤسسات وهيئات الموانئ للأسس التي تكفل تبوء الكفاءات الاقتصادية مناصب إدارة تلك المؤسسات والهيئات، وعدم وجود إدارات للتسويق وإدارات اقتصادية فاعلة، علماً بأن معظم نشاطات الموانئ العالمية أصبحت اقتصادية وصناعية.

٢- قيام الحكومات بالصرف على استثمارات الموانئ يؤدي إلى عدم اهتمام مؤسسات وهيئات الموانئ بالاحتياجات الفعلية للتوسعات والتحسينات المطلوبة.

٣- عدم تمكن معظم مؤسسات وهيئات الموانئ من التخلص من الروتين الحكومي واتخاذ القرارات المستعجلة لدرجة أن بعض مدراء قسم الصيانة مثلاً لا يستطيعون الحصول على احتياجاتهم العاجلة من قطع الغيار دون موافقة جهات حكومية مختصة أخرى، وكذلك عدم إمكانية تصرف مسؤولي الموانئ في تعرفه الرسوم والأجور ومحدودية إمكانيات التفاوض بشأنها مع العملاء وعدم إمكانية تسويق خدمات الموانئ وتشجيع استثمارات القطاع الخاص فيها.

٤- عدم تمكن الكثير من مؤسسات الموانئ من تخفيض تكاليف إدارة وتشغيل الموانئ التابعة لها، وبالتالي تخفيض تكاليف مناولة البضائع وتخزينها ومرورها، مما ينعكس بصورة سلبية على تعرفه الرسوم والأجور المطبقة. وكمثال لذلك، فإنه يمكن للموانئ التي تعاني من مشكلة العمالة الزائدة وغير المنتجة إما أن تدفع لها التعويضات اللازمة لترك العمل طوعية أو إحالتها للتقاعد (Labour by-out)، أو تحويل بعض نشاطات الموانئ إلى مقاولي القطاع الخاص وبأسعار مقبولة شريطة استيعابهم لجزء من القوى العاملة.

ويوجد بعض التباين بين موانئ دول المنطقة في الأهداف، فبعض مؤسسات الموانئ يشكو من عدم وضوح السياسات الاقتصادية في بلده، مما يجعلها عاجزة عن وضع سياسات واضحة بشأن أهداف عمل الموانئ وتشغيلها. كما أن السياسات العامة المتعلقة بخيارات استخدام القطاع الخاص أو القطاع العام غير واضحة، مما يجعل تلك الموانئ - ممثلة بمؤسساتها - تتحمل عبء الابقاء على أعداد ضخمة وزائدة من عمال القطاع العام ذوي الانتاج المنخفض والتكلفة العالية بالمقارنة مع عمال القطاع الخاص. وتقسم

مؤسسات الموانئ كذلك حسب أهداف عمل الموانئ، لكونها في الأساس مصدرا لإيرادات الدولة، وذلك بعد أن تطرح من إيرادات الموانئ نفقات التشغيل والصيانة وما إليها، أو لكونها أداة لتيسير التجارة الخارجية الوطنية وجذب النشاطات التجارية وتنويعها.

ونجد أن معظم موانئ المنطقة تعمل كمصدر للإيرادات الحكومية ولتشغيل العمالة باستثناء الموانئ الخليجية. ويطرح من إيرادات هذه الموانئ مصروفات التشغيل والصيانة وتكلفة مشروعات التطوير التي تتفاوت بين موانئ دول المنطقة، حيث مازالت بعض الدول تمول عمليات التوسيع ومشاريع التطوير من الخزينة العامة أو من مساعدات خارجية لذلك الغرض. وبينما تولي بعض مؤسسات الموانئ في دول المنطقة هدف تيسير التجارة (Facilitation of Trade) الاهتمام الأعظم، فقد أصبح هذا الهدف ملموسا بسبب مرونة تعرفه الرسوم والأجور، وتنوع الخدمات التي تقدمها الموانئ تيسيرا لحركة البضائع وعبورها وتخزينها وسهولة تسليمها، وتوفير خدمات المناطق الحرة وبضائع العبور وإعادة الشحن والشحن الجوي وغيره. وتعتبر موانئ دولة الامارات العربية المتحدة الرائد الأول في هذا المجال بالمنطقة.

ثالثا- تكاليف تشغيل الموانئ

إن مشاريع تطوير الموانئ وتوسيعها تتطلب اهتماما متزايدا من معظم دول المنطقة نظرا للفوائد العديدة التي تؤدي إليها زيادة الكفاءة من حيث تقليل تكاليف مناولة البضائع، ومعدل دوران السفن بالموانئ، وتسهيل انسياب التجارة. وقد حققت الدول الخليجية على وجه الخصوص هذا الهدف إذ أصبح لديها موانئ ضخمة ذات تجهيزات عالية تفوق احتياجاتها في كثير من الأحيان، وقد أنفقت أموال طائلة لتحقيق هذا الهدف. إلا أن الكلفة التشغيلية للأرصعة تعتبر عالية نسبيا بالمقارنة مع تكاليف التشغيل في الدول الأخرى، وخاصة تكاليف العمالة الأجنبية غير الوطنية. ومن أسباب ارتفاع التكاليف، الاستمرار في تشغيل الأعداد الكبيرة من الأرصفة والموانئ التي تفوق طاقاتها الاحتياجات الفعلية لتلك الدول. وقد انعكست تلك التكاليف مجتمعة على تسعير خدمات الموانئ بصورة سلبية مما جعلها تعتبر عالية حتى في حالة تغطيتها لتكلفة التشغيل بما فيها تكلفة الصيانة للبنية الأساسية، والمعدات، والوقود والطاقة، والعمالة، وما إلى ذلك. إضافة إلى عدم تحقيق عوائد تذكر. وحتى لو أخذت في الحسبان جميع التكاليف، بما فيها حصص استهلاك الأصول وفوائد القروض (إن وجدت)، أي أنه في حالة إعداد التعرفة على أساس التكلفة، فإنه لن يكون من الممكن تطبيقها من الناحية العملية في معظم الموانئ الخليجية. وتشير الدراسة^(٢) التي أعدتها غرفة التجارة والصناعة للمنطقة الشرقية بالدمام إلى أن رسوم وأجور خدمات الموانئ في المملكة العربية السعودية تعتبر أعلى رسوم وأجور خدمات مطبقة في جميع موانئ دول مجلس التعاون الخليجي^(٣)، وذلك للأسباب المذكورة آنفا. كما تشير ذات الدراسة إلى ملخص الدراسة

(٢) دراسة مقارنة رسوم الموانئ بين المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي التي أعدتها غرفة التجارة والصناعة للمنطقة الشرقية بالدمام بتاريخ ٢٧ آذار/مارس ١٩٨٨.

(٣) تم لاحقا لتاريخ الدراسة تخفيض الرسوم والأجور في كافة موانئ المملكة بما نسبته ٥٠ في المائة.

التي أعدتها منظمة الخليج للاستشارات الصناعية عن النقل في الخليج الذي يبين أن أسباب هذا الارتفاع ترجع الى ارتفاع الكلفة التشغيلية للموانئ السعودية، حيث جاء في الصفحة ١٥٢ من الدراسة الثانية ما يلي: «تصل كلفة الرصيف الواحد في ميناء جدة الاسلامي الى ٣٢ر٤ ألف دولار شهريا وحوالي ٣٨٦ر٨ ألف دولار سنوياً. وهذه التكاليف أكبر نحو ٤ مرات من تكاليف العمل في ميناء جبل علي بدولة الامارات العربية المتحدة، مما يؤدي الى رفع تكاليف خدمات ميناء جدة مثل تكاليف المناولة والصيانة والتخزين والخدمات الأخرى للسفن. ورغم أن تلك الدراسة قد أجريت منذ فترة تزيد عن ٥ سنوات ربما شهدت حدوث بعض التغيرات، إلا أن الهدف من الإشارة إليها هو التأكيد على وجود فوارق كبيرة في تكاليف التشغيل من ميناء الى آخر بالمنطقة. وهذه الفوارق بدورها ربما تؤثر على تعرفه الرسوم والأجور التي يتحملها أصحاب السفن والبضائع، والتي تتأثر بها في نهاية المطاف قيم الواردات والصادرات الوطنية، ولو بنسبة ضئيلة عندما تؤخذ في الحسبان تكاليف النقل البحري وتكاليف السفن بالموانئ وغيرها من التكاليف.

كذلك تشير الدراسة التي أعدتها غرفة التجارة والصناعة للمنطقة الشرقية بالدمام الى الصفحتين ١٦٠ و ١٦١ من دراسة منظمة الخليج للاستشارات الصناعية عن النقل في الخليج. وقد أشارت هاتان الدراستان الى المشاكل التالية التي تعاني منها الموانئ في دول الخليج:

(أ) انخفاض نسبة العاملين في بعض الموانئ واعتماد تلك الموانئ بصورة رئيسة على العمالة الأجنبية يشكل عبئاً على الاقتصاد؛

(ب) إدارات أغلب الموانئ تابعة للقطاع العام مما يترتب عليه روتين معقد بالنسبة للتفريغ والتحميل ويؤدي الى التأخير، وارتفاع تكاليف الخدمات، وتعرض البضائع للتلف. وهذا ينطوي على تكاليف أخرى قد تنقل في النهاية الى المستهلك؛

(ج) احتكار بعض الشركات المحلية لعمليات المناولة في بعض الموانئ، مما يؤدي أحيانا الى عدم الكفاءة وارتفاع التكاليف؛

(د) عدم الاستغلال الأمثل لمناطق الموانئ ذلك أنها صُممت في فترة النشاط الاقتصادي التي أعقبت فترة انتعاش أسعار النفط مما ولد توقعات غير واقعية لدى المسؤولين عن التخطيط؛

(هـ) عدم توفر أساس اقتصادي موحد لأسعار خدمات التحميل والتفريغ وخدمات التخزين والخدمات البحرية الأخرى مما نتج عنه تفاوت في معدلات هذه الأسعار؛

(و) أن تفاوت موانئ دول الخليج في نوعية الخدمات التي تقدمها جعل خدمات بعضها تغطي على خدمات موانئ أخرى، مما أوجد وضعاً احتكاريًا لخدمات بعض الموانئ على حساب غيرها.

لقد خفت بعض هذه المشاكل في عدد من الموانئ الخليجية بما فيها موانئ المملكة العربية السعودية ودولة الامارات العربية المتحدة وربما في بعض الموانئ الخليجية الأخرى، إلا أن بعضها لا يزال قائما في غالبية الموانئ الأخرى بدول الاسكوا كالموانئ المصرية والسورية واليمنية وغيرها.

وأما الموانئ الأخرى غير الخليجية في المنطقة، فقد أنفقت هي الأخرى أموالا طائلة على مشاريع تطوير وتحديث موانئها، ولا يزال بعضها يستكمل هذه المشاريع، كما هو الحال في الموانئ المصرية والسورية والأردنية واليمنية. فمنذ عام ١٩٨٤، استثمر ميناء العقبة، على سبيل المثال، نحو ٥٠ مليون دينار أردني كتكلفة رأسمالية لتوفير المعدات البحرية ومعدات المناولة والآلات وقطع الغيار، وتحسين الأرصفة، وغير ذلك. ورغم الزيادات الملحوظة في تكلفة الطن في الميناء نتيجة لتلك العوامل، ونظرا لما طرأ من زيادات أيضا على أجور العمالة وأسعار قطع الغيار وعوامل التضخم، فإن تعرفه الرسوم والأجور التي تعتبر أقل في المتوسط مما هي في الموانئ المجاورة في تركيا والمملكة العربية السعودية (جدة) لم تشهد أي تعديل من عام ١٩٨٤ حتى بداية عام ١٩٩٣.

ومن المعروف أن سياسة تسعير خدمات الموانئ تؤثر تأثيرا ملحوظا على تشغيل الميناء بصورة عامة، وعلى استخدامات كل مرفق أو خدمة بصفة خاصة. وعادة ما تستخدم سياسة التسعير، من ضمن وسائل أخرى، لضمان وزيادة كفاءة استخدام مرافق الميناء. كما تستخدم هذه السياسة لتخفيف الطلب على استخدام امكانيات الميناء عندما تكون محدودة، وذلك بفرض أجور عالية على مستخدمي الميناء تجعلهم لا يستخدمونها إلا في حالات الضرورة. ويلاحظ تطبيق مثل هذه السياسة بصورة واضحة في تسعير أجور التخزين بهدف توفير المستودعات والشبرات والساحات التخزينية الأخرى.

رابعا- تأثير نظام تعرفه الموانئ وأجور النقل والتخليص على مرور البضائع الأردنية والسورية عبر موانئ البلدين

إن سياسة تسعير خدمات الموانئ هي العامل الأساسي في جذب تجارة إعادة الشحن والتراخيص، ولكنها يمكن أن تسهم أيضا ضمن أمور أخرى، في تنفير تلك التجارة وجعلها تبحث عن موانئ بديلة أخرى. وإن الدراسة التي أعدتها اللجنة الفنية، التي شكلت طبقا لقرار اللجنة الأردنية السورية المشتركة للتعاون في مجال النقل البحري والموانئ، بتاريخ ٢٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٢، تحت عنوان «دراسة الجدوى الاقتصادية لنقل البضائع الأردنية والسورية عبر موانئ البلدين» قد أثبتت أهمية عامل التكاليف التي تتحملها البضائع عند مرورها بالموانئ وتأثير ذلك على اختيار موانئ التراخيص فيما بين الدول المتجاورة بمنطقة الاسكوا.

وكمثال لذلك فإننا نورد في الملحق ١ البيانات والاستنتاجات التي توصلت اليها الدراسة بشأن العقبات التي تتشابه كثيرا مع الأوضاع القائمة بين العديد من دول المنطقة بخصوص مرور بضائع التراخيص فيما بين موانئها.

وفيما يلي بعض الملاحظات على نتائج الدراسة:

١ - ان نظام التسعير المتبع في الموانئ السورية يميل الى عدم تشجيع استقبال بضائع الترانزيت، وذلك للأسباب التالية:

(أ) تعرف الموانئ السورية تُعتبر مرتفعة بالنسبة لغير السوريين بعد تحويلها الى الدولار الأمريكي على الرغم من منح بضائع الترانزيت خصما مقداره ٣٠ في المائة؛

(ب) ان شركة التوكيلات الملاحية تتقاضى على خدمات التوكيل الملاحى أجورا تُعتبر أعلى مما هو متعارف عليه عالميا كما أنها تصبح مرتفعة جدا بعد تحويلها الى الدولار الأمريكي؛

(ج) ان هيمنة شركة التوكيلات الملاحية وعدم وجود شركات منافسة ربما يكون السبب في ارتفاع أسعار خدماتها.

٢ - ان العقبات التي تواجه بضائع الترانزيت من حيث ارتفاع واختلاف الرسوم والأجور التي تستوفيها الموانئ والشركات الملحقة بها وأسعار صرف العملات وصعوبة اجراءات المرور الأخرى في مراكز الحدود تُعتبر من أهم العوائق التي تواجه تبادل السلع ومرورها بين دول المنطقة.

٣ - ان تكوين مثل تلك اللجان المشتركة لدراسة تبادل استخدام إمكانيات الموانئ لتسهيل تبادل السلع، ومرور بضائع الترانزيت، وتحديد العقبات، بما في ذلك بعض بنود تعريفات رسوم وأجور الموانئ وأجور شركات المناولة والتخليص والنقل والعقبات الحدودية يُعتبر خطوة هامة ومشجعة. كما نؤكد على أهمية متابعة تلك النتائج وتذليل العقبات كما هو مقترح ضمن توصيات الدراسة.

خامسا- نظام تسعير خدمات الموانئ في دولة الكويت

وفيما يتعلق بنظام تسعير خدمات الموانئ في دولة الكويت، على سبيل المثال، فإننا نشير الى الدراسة المعنونة «تقييم تعرف الموانئ الكويتية» (Kuwait Tariff Evaluation) التي أعدها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بالكويت للمؤسسة العامة للموانئ الكويتية بتاريخ آذار/مارس ١٩٨٩. ونظرا لأهمية استنتاجات الدراسة والتشابه بين معظم ما توصلت اليه من استنتاجات حول التعرف وتكاليف التشغيل والأوضاع القائمة في العديد من موانئ دول المنطقة، فقد ارتأينا تضمين بعض تلك الاستنتاجات والتوصيات في الملحق ٢، وذلك بهدف المقارنة والاستفادة من معطياتها.

ملاحظاتنا حول نتائج الدراسة

تمشيا مع ما ورد في الدراسة عن الموانئ الكويتية، فإن إعداد الميزانيات السنوية يتم في معظم مؤسسات وهيئات الموانئ بمنطقة الاسكوا بأن تقوم كل إدارة من إدارات الموانئ بإعداد الميزانية

السوية الخاصة بها، ويتم مناقشتها عادة من قبل لجان للميزانية، مع الاستعانة بالتقارير والاحصاءات الدورية لحجم الحركة وتوقعاتها المستقبلية لاستكمال وضع الميزانيات. وباستثناء تقارير الحسابات المالية السنوية التي تُعد لأغراض إعداد الميزانيات، فإن الإدارات تفتقر في كثير من الأحيان إلى البيانات التي تبين أوجه الصرف لإداراتهم خلال السنة المالية المنصرمة لمقارنتها مع تقديرات الميزانية.

كما أن نظام المركزية المتبع في معظم مؤسسات وهيئات الموانئ يجعل كثيرا من رؤساء الأقسام والمديرين التنفيذيين، لا يكتثرون كثيرا بمتابعة ومراقبة مصروفات إداراتهم، وذلك لقناعتهم بأن اتخاذ القرار ليس بأيديهم على أية حال. وكمثال على ذلك، فإن هناك حالات في بعض الموانئ بالمنطقة يقوم فيها المدير العام للمؤسسة بتوقيع طلبات تزويد السفن بالمياه العذبة متخطيا بذلك المدير العام للميناء وناظر الميناء ونائبه ومدير الحركة بالميناء.

إن التوسع في المهام والمجالات التي تقوم بها مؤسسات الموانئ وزيادة نطاق أعمالها وتخصصاتها، غالبا ما تؤدي إلى نتائج سلبية. فقيام بعض مؤسسات الموانئ بمهام كمكافحة التلوث البحري ومكافحة الحرائق وأحواض صيانة السفن والقطع البحرية والانشاءات البرية والبحرية والمسح الهيدروغرافي وتزويد السفن بالوقود والمياه العذبة وغيره، بالإضافة إلى توفير كافة العمليات البحرية للسفن وخدمات مناولة ونقل وتخزين البضائع، يجعلها في وضع يتعذر معه ضبط ومراقبة التكاليف، خاصة بالنظر إلى المركزية المتبعة في العديد من موانئ المنطقة. كما أن استخدام المقاولين لتنفيذ مختلف أنشطة الموانئ أو بعضها، يستلزم استخدام نظام فعال لمراقبة التكاليف، ومنح حوافز وترتيبات مشاركة للمقاولين بهدف زيادة الانتاجية وتقليل التكاليف. كذلك نؤكد على أهمية تخفيض التوجه التجاري في تعامل موظفي الموانئ بدول المنطقة مع المستخدمين والمستفيدين من الخدمات.

سادسا- نظام تسعير خدمات الموانئ في جمهورية مصر العربية

نظرا لِكِبَر حجم الموانئ المصرية ومواقعها في المنطقة، ولإلقاء الضوء على العقبات التي تواجهها أنظمة تسعير خدمات الموانئ المطبقة والتوصيات الخاصة بإزالة تلك العقبات وسُبل تطوير الموانئ، فإننا نشير إلى الدراسة التي أعدها الخبراء الاستشاريون بيسر - القاهرة ومعهد البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري بالاشتراك مع المهندسين الاستشاريين دي - اتش - في - أمريسفورت - هولندا، بعنوان «تسعير خدمات الموانئ في جمهورية مصر العربية»، التقرير النهائي حزيران/يونيو ١٩٨٨ (المجلد الثاني، التقرير الرئيسي، الجزء الأول)

ونرفق ضمن الملحق ٣ بعض المقترحات من ملاحظات واستنتاجات الدراسة وذلك بهدف المقارنة والاستفادة من معطياتها.

وفيما يلي بعض ملاحظتنا على نتائج الدراسة والتعريفات المطبقة في الموانئ المصرية:

يلاحظ من نتائج الدراسة ومن تعرفه الرسوم والأجور المطبقة في ميناء الاسكندرية الآتي:

- ١- ان هيمنة شركات القطاع العام على أعمال المناولة والتخزين وتداول الحاويات وعدم وجود شركات أخرى منافسة غالبا ما يؤدي الى زيادة التكاليف وارتفاع الأسعار.
- ٢- التعرفة لا تعكس تكاليف الخدمات مما يسبب إشكالات لمستخدمي الموانئ، ولهيات الموانئ نفسها.
- ٣- تعدد بنود التعرفة وكثرة تفاصيلها وعدم وضوح بنودها.
- ٤- وجود التعرفة ضمن قرارات عديدة ومتفرقة حيث من الممكن تضمينها في كتيب خاص بنود التعرفة يكون شاملاً لاجراءات تطبيقها.
- ٥- ان استخدام الدولار الأمريكي كعملة للتعريفات المطبقة في الموانئ المصرية يسهل التعامل التجاري والتعامل مع بضائع الترانزيت وإعادة الشحن.
- ٦- ضعف التوجه التجاري في تعامل موظفي الموانئ مع المستخدمين والمستفيدين من الخدمات.

كما يلاحظ عدم تشابه هياكل التعريفات في الموانئ المصرية مع مثيلاتها في موانئ دول المنطقة، وكذلك مع الموانئ المجاورة بحوض البحر الأبيض المتوسط والبحر الادرياتيكي والتي أجريت مقارنات معها، وتسهيلا للدراسات والمقارنات المستقبلية، فإننا نوصي بضرورة توحيد هياكل التعرفة بموانئ دول المنطقة. وستقوم شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا من خلال برامج عملها للسنوات القادمة بإعداد هيكل نموذجي موحد "Port Tariff Model" لتعرفة الرسوم والأجور في موانئ دول منطقة الاسكوا.

سابعاً- هيكل تسعير خدمات الموانئ

يقوم كل ميناء، وفقا لطبيعته الوظيفية والمالية، باعتماد هيكل لتسعير الخدمات التي يقدمها لبلوغ الأهداف المالية التي يتطلع اليها حاضرا ومستقبلا.

ويتكوّن هيكل تسعير الخدمات، من الآتي:

- عدد بنود التعرفة؛
- أنواع الرسوم والأجور؛
- الأسس والقواعد لفرض الرسوم والأجور؛
- أساليب تحديد الرسوم.

ويجب أن يُراعى في تصميم الهيكل ما يلي:

(أ) أن يكون الهيكل لفترة طويلة، إذ أن تعديل هيكل التعرفة يسبب إرباكا لمستخدمي الميناء، إلا أن ذلك لا يمنع من إجراء التعديلات لزيادة أو خفض بدل الخدمات لكل فئة من فئات التعرفة أو لكل بند من بنودها؛

(ب) أن يصمّم الهيكل على أساس التكلفة والإيرادات، بحيث يمكن إجراء المقارنات بين الإيرادات المحصّلة والتكلفة لكل من الخدمات التي يقدمها الميناء. ويفضل أن يُراعى في تفسير التكلفة أن تكون التكلفة للاقتصاد بصفة عامة من حيث الاستخدام البديل للموارد التي أستخدمت للحصول على خدمات الموانئ، وهي تلك الموارد التي كان يمكن استخدامها في قطاع آخر من القطاعات الاقتصادية بالدولة؛

(ج) أن يكون نظام التسعير قد أخذ في الاعتبار عوامل التكلفة والاستخدام الأمثل لطاقات وإمكانات الميناء، وكذلك ما يمكن لحركة الميناء أن تتحمّله؛

(د) أن يكون هيكل التسعير مبسّطاً وسهل الفهم والتطبيق ويسهل مقارنته مع مثيله في الموانئ الأخرى، وقليل البنود إذ أن تكلفة تحصيل بعض بنود التعرفة ذات العائد القليل تزيد عن القيمة الحقيقية لهذه البنود؛

(هـ) عند تصميم هيكل التسعير، أو حتى عند إعادة النظر في تعريفات الموانئ، وهو أمر شائع الحدوث في دول المنطقة، مع ما يرافقه من تعقيدات، ينبغي لمؤسسات الموانئ الاستعانة بالاحصاءات لتوفير المعلومات عن نسب الإشغال والاستخدامات لكل المرافق الخدمية بالميناء من مراسٍ وأرصفت متخصصة ومستودعات وساحات تخزين ومعدات مناولة وعمالة وغيرها. كما ينبغي لها توفير المعلومات والتقارير عن المستخدمين الرئيسيين في الميناء، وعرض التعديلات المقترحة ومناقشتها مع كافة شركات الملاحة الوطنية والجهات المعنية بالتجارة الخارجية كغرفة التجارة والصناعة والمستخدمين الدائمين والرئيسيين في الميناء، وذلك للمساعدة في تقييم الفوائد والعوائد المتوقع تحقيقها من تلك التعديلات ومن الاستثمارات الجديدة والمستقبلية بالميناء.

ثامناً- الوضع الحالي لهيكل ونظام التسعير بالمنطقة

يتبيّن من تعريفات الرسوم والفجور التي تطبّق في معظم الموانئ بدول منطقة الاسكوا، أن بنود التعرفة التي يختلف عددها ونوعها من بلد الى آخر، وفي بعض الأحيان من ميناء الى آخر في نفس الدولة، يبلغ عددها ٢٢ بنداً تُستوفى من ملاك السفن و ١٥ بنداً تُستوفى من أصحاب البضاعة، وترد تفاصيلها الاجمالية في الجدول التالي.

وبينما تختلف أعداد بنود التعرفة من موانئ دولة الى أخرى من الدول التي تمت دراستها، إلا أنه يُلاحظ من مسميات وأنواع بنود التعرفة التالي:

(١) تعدد بنود التعرفة ووجود تفاصيل وجداول عديدة بلغت في أحد الموانئ ٥١ جدولا لرسوم الارشاد و ٤٠ صفحة لأنواع البضائع؛

رسوم وأجور البضائع والحاويات	الرسوم والأجور الملاحية
الحمولة wharfage	الميناء Port dues
التفريغ والشحن (١) Loading and off-loading or stevedouring	الانارة (الأضواء البحرية) light dues
الأرضية Storage or demurrage	الارشاد Pilotage
ميناء على البضائع Port dues on goods	بقاء السفن (التراكي) Berthage or Accostage
التنزيل للواردات Landing charges	القطر (الجرارات) Towage
الشحن للصادرات Loading charges	الحماية من التلوث Pollution control
بضائع الترانزيت Transit charges	المناولة (١) Loading and off loading or (Stevedouring)
	ربط السفينة على الرصيف Mooring
	على ناقلات البترول (بدون تفسير) على ناقلات البترول (بدون تفسير)
	الحفر البحري Dredging dues
	الركاب وأطقم السفن Passenger and crew
	نقل أغطية العنابر Hatch cover removal
	حجر صحي Quarantine fees
	عمال الربط Line handlers
	نقل السفن Shifting
	نقل النفايات Garbage dispatch
	الرسو على المخطاف Anchorage
	إذن مغادرة السفن Clearance fees
	حراسة Watchman fees
	التنظيف Cleaning fees
	خدمات وإشراف على التفريغ والشحن
	<u>رسوم وأجور الحاويات</u>
حمولة على بضاعة الحاويات من صاحب البضاعة	مناولة شاملة Container handling
تفريغ وشحن للحاوية من صاحب البضاعة	مناولة لا تشمل المعدات
Loading/unloading of containers	
الميناء للحاوية	
نقل الحاوية للساحة	
تفريغ محتويات الحاوية	
تعبئة محتويات الحاوية	
إعادة نقل الحاوية	
التفتيش على الحاوية	

(١) يختلف معنى المناولة وكذلك التفريغ والشحن فيما بين موانئ المنطقة، وقد تم اتفاق المشاركين في الحلقة الدراسية حول السياسات الحديثة لتسعير خدمات ومرافق الموانئ في منطقة الاسكوا التي أقامتها شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا في الاسكندرية خلال الفترة ١٤-١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢، على تعديل تلك المسميات لتكون كالتالي:

المناولة وتعني Loading and off loading والتفريغ والشحن ويعني Stevedouring

(ب) عدم وضوح بنود التعرفة ووجود رسوم لا تقابلها خدمات معروفة ووجود مسميات مشمل التفريغ والتحميل لا تشمل أجور العمالة أو المعدات أو أي خدمة ملموسة؛

(ج) وجود فئات أجور قليلة يكلف تحصيلها جهدا ومبالغ تفوق قيمتها، مما يتطلب دمجها في فئات أخرى مشابهة أو إلغائها؛

(د) تعدد فئات مناولة البضائع داخل منطقة الميناء من عمليات وأجور نقل وعمالة بأنواعها، ومعدات بأنواعها، وأجور لانتظار المعدات، وأجور لانتظار العمالة وغيرها من التفاصيل غير الضرورية بدلا من جعلها في رسم أو أجر شامل لمناولة الطن حسب فئات البضائع منذ استلامها من الرافعات أو مخطاف السفينة وتسليمها الى صاحب البضاعة أو مستودعات وأماكن التخزين المؤقت أو عكس تلك العمليات؛

(هـ) تحديد رسم أو أجر واحد شامل للتفريغ والشحن والارشاد والقطر والرصيف وربط وفك السفن مما يصعب معه تحديد التكاليف لكل خدمة باستخدام نظام مراكز التكلفة ومراكز الإيرادات، فضلا عن الصعوبة في إجراء المقارنات مع الموانئ الأخرى؛

(و) تعدد رسوم وأجور الحاويات وتقسيمها الى أقسام عديدة بدل الأخذ برسم أو أجر لمناولة الحاويات (دورة كاملة) من ملاك السفن وآخر من أصحاب البضائع؛

(ز) الاختلاف اللغوي للمسميات الشائعة لعمليات الموانئ مثل: التراكي، والتلبيص، والتنضيد، والتبريز، والترصيف، والتجريم، والعتالة، والتشغيت، والتعتيق، والتبريح، والقاطرة والقطر، والساحبة والسحب، والمستوعب القائم، والجنينة (barge)، والجرار، والرافعة الجسرية، ورافعة الحاويات وكريانات الحاويات والرافعة القنطرية، وناقلة كراجه، ورأس مع جراره (سمتريلا)، والحاضنات ورافعات الستراادل والدركات والأوناش والمقاطير والشكة، وكنج، وحماله كنفاش، والبروت، والونيشة، وكومندجي، وكاتب تلي، ورئيس سفينة، وصبان حبل، وغفة براميل، وسيبة، وسطل، وبضائع سائبة وصب وفلة ومختلطة، ومجونة وفرط (الدوكمة)، والوزن القائم، والحمولة القائمة، والحمولة الكلية، والبرميل المسجل، وطن صافي مسجل، والحمولة الصافية، الطونيلاطة، والاستيفادورية، والمناولة، والتفريغ والتحميل، والشحن والتنزيل، والمسافنة (الخطرما)، كما تستخدم المسميات التالية في نظام النقل بالحاويات:

الحاوية أو المستوعب (Container)، الحاوية الخالية أو الحاوية الفارغة (MC)، والحاوية ذات الحمولة غير الكاملة أو الحاوية المشتركة أو الحاوية المختلطة (LCL)، والحاوية المملوءة أو الحاوية المعبأة (FCL)، الحاوية المبردة أو الحاوية المثلجة (Reefer container).

ومن أجل تيسير تداول المعلومات والاحصاءات وفهم مدلولاتها وإجراء المقارنات بين محطات الحاويات وموانئ دول المنطقة، فإنه يلزم الاتفاق على مسميات موحدة لتلك الاصطلاحات الهامة في مجال النقل البحري.

تاسعا- أسس احتساب بنود التعرفة في دول المنطقة

تختلف أسس احتساب بنود التعرفة في الموانئ التي تمت دراستها بدول المنطقة، ونورد فيما يلي تلك الاختلافات لكل بند من بنود التعرفة.

١- رسوم الميناء (Port dues)

أساس الاحتساب هو الطن من الحمولة الاجمالية المسجلة للسفينة (GRT) ويطبّق في ٢١ ميناء، بينما الأساس المطبّق في ٣ موانئ أخرى هو الطن من الحمولة الصافية المسجلة للسفينة (NRT). إلا أنه من الأفضل الاعتماد على الحمولة الاجمالية المسجلة (GRT) كأساس، لكونها تمثل كافة قياسات السفينة بما فيها الطول والفاطس وفراغات التحميل، بالإضافة الى عدم إمكانية إجراء التعديلات على الحمولة الاجمالية المسجلة للسفينة مما يضمن عدم حدوث عمليات الغش فيما يخص ذلك الرسم.

٢- رسوم الإنارة أو الأضواء البحرية (Light dues)

لا يوجد نص لهذه الرسوم في ١٥ ميناء، بينما يتم احتسابها على أساس الطن من الحمولة الاجمالية المسجلة للسفينة في سبعة موانئ، وعلى الطن من الحمولة الصافية المسجلة للسفينة في ميناءين. إلا أن هذه الرسوم ضرورية (ما لم يتم تضمينها في رسوم الميناء، (Port dues) لتغطية تكلفة الخدمات الملاحية خارج منطقة الميناء.

٣- رسوم الارشاد (Pilotage)

تحتسب للعملية بناء على فئات الحمولة الاجمالية المسجلة للسفينة في ١٠ موانئ، وللعملية بناء على فئات الحمولة الصافية المسجلة للسفينة في ثلاثة موانئ، وللساعة بناء على فئات الحمولة الاجمالية المسجلة للسفينة في ميناءين، وعلى الفاطس بناء على فئات الحمولة الاجمالية المسجلة للسفينة في ثلاثة موانئ، بينما لا يوجد نص بها في ستة موانئ من الموانئ التي تمت دراستها بالمنطقة.

٤- رسوم القطر الاجباري (Towage)

تحتسب للقاطرة/العملية/الساعة في ستة موانئ، وللعملية الواحدة بناء على الحمولة الاجمالية المسجلة للسفينة وعلى نوع وقوة القاطرة في ستة موانئ، وللقاطرة/العملية بدون تحديد الوقت الذي تستغرقه العملية في أربعة موانئ، وللقاطرة/الساعة حسب طول السفينة في ميناءين، كما لا يوجد نص عنها في ستة موانئ.

٥- رسوم استخدام الرصيف أو التراكي (Berthage or Accostage)

تحتسب على أساس الحمولة الاجمالية المسجلة للسفينة في اليوم في ستة موانئ، وعلى أساس الحمولة الصافية المسجلة للسفينة في اليوم في أربعة موانئ، وحسب طول المرسى في اليوم في ميناءين، وعلى أساس الحمولة الاجمالية المسجلة وبإسم الرسو والاقلاع في ثلاثة موانئ، وعلى أساس الحمولة الصافية المسجلة بإسم الرسو والاقلاع في ميناء واحد، بينما لا يوجد نص عنها في ثمانية موانئ من الموانئ التي تمت دراستها بالمنطقة.

٦- أجور التفريغ والشحن (Loading and off-loading or stevedouring)

تحتسب للطن الوزني (١٠٠٠ كغم) شاملة لأجور العمالة والمعدات في خمسة موانئ، وللطن الملاحى (Freight ton) غير شاملة لأجور العمالة والمعدات في ستة موانئ، وللطن الملاحى شاملة لأجور العمالة والمعدات في أربعة موانئ، وبتحديد استخدام الطن الوزني أو الحجمي (Measurement ton) لكل فئة من فئات البضائع في تسعة موانئ، علما بأن هذه الفئة الأخيرة تشمل رسوم الارشاد والقطر الاجباري والرصيف والمناولة باستثناء أجور المعدات والعمالة في موانئ إحدى دول المنطقة. وتجدر الإشارة الى أن أجور التفريغ والشحن في بعض موانئ المنطقة تستوفى عن عمليات التفريغ والشحن داخل وخارج عنابر السفن وحتى مخاطاف السفينة أو رافعة الميناء، أي قبل انزال البضاعة على رصيف الميناء وتعنسي (Stevedouring).

٧- أجور المناولة (Stevedouring)

تحتسب للطن الملاحى شاملة للمعدات في ستة موانئ، وللطن الملاحى غير شاملة لأجور المعدات والعمالة في أربعة موانئ، وللطن الملاحى شاملة لأجور العمالة فقط في ثلاثة موانئ، وللطن الوزني شاملة لأجور المعدات والعمالة في ميناءين، كما ولا يوجد نص عنها في تسعة موانئ من الموانئ التي تمت دراستها بالمنطقة. وتجدر الإشارة الى أن أجور المناولة في بعض موانئ المنطقة تستوفى عن عمليات مناولة ونقل البضائع من مخاطاف السفينة أو رافعة الميناء على الرصيف ونقلها الى مستودعات التخزين أو التسليم المباشر لصاحب البضاعة أو العكس وتسمى (Loading and off-loading).

٨- رسوم الحمولة على البضاعة (Wharfage)

تحتسب للطن الوزني في ميناءين وبإسم رسوم الميناء على البضاعة في ثلاثة موانئ بينما لا يوجد نص عنها في ١٩ ميناء.

٩- أجور مناولة الحاويات (Container handling)

تحتسب للحاوية (لدورة كاملة) شاملة لأجور العمال والمعدات في ١٧ ميناء. وللحاوية (دورة

كاملة) غير شاملة لأجور العمالة والمعدات في أربعة موانئ بينما لا يوجد نص عنها أو بيانات واضحة عنها في ثلاثة موانئ. ومن المفترض أنه يتم استيفاء أجورها ضمن أجور التفريغ والتحميل.

١٠- أجور بضائع الحاويات (Container cargo)

تحتسب للطن الوزني من صاحب البضاعة في ٢١ ميناء بينما لا يوجد نص أو بيانات واضحة عنها في ثلاثة موانئ.

١١- أجور الترانزيت وإعادة الشحن (Transit and Transhipment)

تمنح بضائع الترانزيت وإعادة الشحن بما فيها الحاويات تخفيضات متفاوتة على الرسوم والأجور، وبلغ عدد الموانئ التي تمنح تلك التخفيضات ١٦ ميناء، بينما توجد ثمانية موانئ لا يوجد لديها أسعار خاصة أو تخفيضات مبيّنة لبضائع الترانزيت وإعادة الشحن.

١٢- مدة إعفاء أجور أرضية الحاويات (Container free demurrage)

إن مدة إعفاء الأرضية تحكمها ظروف كل ميناء من حيث توفر الامكانيات التخزينية وسياسات التشغيل وغيرها، ونظرا لعلاقتها بسياسات التسعير المتبعة، فإننا نورد فيما يلي بعض ممارسات الموانئ بشأن المدد المعفاة من أجور أرضية الحاويات.

بلغ عدد الموانئ التي تمنح ١٠ أيام معفاة من أجور أرضية الحاويات الواردة والصادرة تسعة موانئ، بينما تتوزع الأخرى ما بين ٣ و ٥ و ٧ و ١٥ و ٢٠ و ٢٥ و ٣٠ يوما مع اختلاف المدة حسب الاتجاه (الواردات والصادرات) وكذلك حسب نوع الحاوية من مملوءة (FCL) وفارغة (MC) ومشاركة (LCL).

عاشراً- الخلاصة والتوصيات

- ١- يتبين من العرض الذي تقدّم وجود عدم وضوح متفاوت الدرجة في الأهداف التي يتعين على مؤسسات الموانئ السعي إلى تحقيقها من خلال رسم السياسات المالية والتشغيلية.
- ٢- يلاحظ وجود اختلافات واسعة بين هياكل الرسوم والأجور من حيث عدد البنود وأنواعها وأسس احتسابها، مما يصعب معه إجراء أية مقارنات حقيقية لتكلفة السفن ومرور البضائع في موانئ المنطقة.
- ٣- عدم وضوح بنود التعرفة وصعوبة فهمها وتعدد فئاتها مما يسبب إرباكاً لمستخدمي الموانئ، خاصة عند الحاجة إلى إجراء تقديرات تكلفة الموانئ لأغراض التخطيط.

- ٤- تطبيق معظم الاجراءات الادارية والمالية التي تخص البضائع العامة على الحاويات مما يزيد من العراقيل التي يواجهها ذلك النظام كالاجراءات الجمركية ومشاكل النقل وما الى ذلك.
- ٥- ضرورة زيادة الاهتمام بسياسات التسعير الحديثة وتسويق وتنويع خدمات الموانئ كما هو متبع في الصناعات الكبيرة الأخرى.
- ٦- ان استمرار التدخل الحكومي الشامل في أمور الإدارة والتشغيل والاستثمار والتسعير، وسيطرة القطاع العام على نشاطات الموانئ يؤديان الى إرباك خطط وعمل الموانئ ورفع تكاليف خدماتها مما يجعلها غير قادرة على منافسة الموانئ الأخرى بالمناطق المجاورة. ولتخفيف العبء على القطاع العام، ورفع الدعم الحكومي عن أنشطة الموانئ، فإنه يوصى باشتراك القطاع الخاص كشركات الملاحة الوطنية وشركات المناولة من القطاع الخاص في تنفيذ أجزاء أو معظم أنشطة الموانئ بواسطة اتفاقيات تأجير أو تشغيل محددة الأجل.
- ٧- ضرورة التنسيق بين الموانئ الوطنية وبين الموانئ المجاورة على المستويين شبه الاقليمي والاقليمي، وعقد اللقاءات للاتفاق على توحيد هياكل تعرفه الرسوم والأجور بهدف الوصول الى هيكل نموذجي موحد لتعرفة الرسوم والأجور في موانئ المنطقة.
- ٨- أهمية نشر التعرفة في كتيبات، وليس ضمن قرارات متفرقة، مع ذكر كافة الاجراءات الخاصة بتطبيقها وسبل استيفائها.
- ٩- ضرورة إعداد التعرفة على أساس التكلفة والايرادات وايجاد مراكز للتكاليف وأخرى للايرادات ولكل خدمة من خدمات الموانئ.
- ١٠- تحسين أنظمة مراقبة التكاليف.
- ١١- أهمية توضيح تكلفة الخدمات المقدمة لمستخدم الميناء حتى يتمكن من معرفة تكاليف استخدامه للميناء ولشتى أنواع السفن والبضائع بصورة مسبقة.
- ١٢- إقامة وتطوير أنشطة تسويق خدمات الموانئ والترويج لها على المستوى المحلي والاقليمي والعالمي.
- ١٣- ضرورة ايجاد التوجه التجاري في تعامل موظفي الموانئ مع المستخدمين والمستفيدين من الخدمات.
- ١٤- إزالة العقبات التي تواجه جذب تجارة الترانزيت وإعادة الشحن من حيث تخفيض الرسوم والأجور، ليس للموانئ فقط بل فيما يتعلق بأجور شركات المناولة والتخزين والتخليص والنقل الى مكان الوصول

النهائي. كما يلزم أن يهتم مسؤولو الموانئ بتكلفة البضاعة من المنشأ أو ميناء التصدير وإلى مكان وصولها النهائي عند مستودع المستورد وذلك حتى يتمكن الميناء من منافسة الموانئ الأخرى.

١٥- ضرورة توحيد هياكل تعرفه الرسوم والأجور بالموانئ علماً بأن شُعبة النقل والاتصالات بالاسكوا ستقوم من خلال برامج عملها للسنوات القادمة بإعداد هيكل نموذجي موحد (Port Tariff Model) لتعرفه الرسوم والأجور في موانئ دول منطقة الاسكوا.

١٦- أهمية إشعار مقرري السياسة وكبار المسؤولين بضرورة اعتبار تسعير خدمات الموانئ أداة استراتيجية لزيادة كفاءة تشغيل الموانئ وتشجيع الاستثمار فيها وتحفيز التنافس الشريف بين الموانئ والبضائع والمواد التي تمر منها.

الملاحق

الملحق ١

مقتطفات من دراسة الجدوى الاقتصادية لنقل البضائع الأردنية السورية عبر موانئ
البلدين التي أعدتها اللجنة الفنية التي تمثل الجهات المختصة بالنقل البحري
والموانئ في المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية
بتاريخ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٢

فيما يلي مقتطفات من الجزء المتعلق بتأثير نظام تعرفه الموانئ وأجور النقل في دراسة الجدوى
الاقتصادية لنقل البضائع السورية الواردة من منطقة الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا عبر ميناء العقبة،
وكذلك نقل البضائع الأردنية الواردة من منطقة شمال وشمال غرب أوروبا والبحر الأبيض المتوسط عبر
الموانئ السورية (اللاذقية/طرطوس) وكذلك الدور الاستثماري المشترك الذي يمكن أن تلعبه الشركة
السورية الأردنية للملاحة البحرية وشركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية في هذا المجال.

البضاعة العامة

- «ان تكلفة نقل الطن الواحد من البضائع السورية من الشرق الأقصى الى دمشق عبر ميناء
العقبة تزيد عن تكلفة النقل عبر المرافئ السورية بمقدار دولارين للطن الواحد، أي بنسبة ٢٥ في المائة
(أنظر الجدول المرفق رقم ٥)؛

- ان تكلفة نقل الطن الواحد من البضائع السورية من جنوب شرق آسيا الى دمشق عبر ميناء
العقبة تزيد عن تكلفة النقل عبر المرافئ السورية بمقدار دولارين للطن الواحد، أي بنسبة ٢٩ في المائة؛

- ان تكلفة نقل الطن الواحد من البضائع الأردنية من شمال وشمال غرب أوروبا الى عمان عبر
المرافئ السورية تزيد عن تكلفة النقل عبر ميناء العقبة بمقدار ٧ دولارات للطن الواحد، أي بنسبة ٩٩
في المائة؛

- ان تكلفة نقل الطن الواحد من البضائع الأردنية من غرب البحر الأبيض المتوسط الى عمان
عبر المرافئ السورية تزيد عن تكلفة النقل عبر ميناء العقبة بمقدار ٨ دولارات للطن الواحد، أي بنسبة
١٣٢ في المائة».

الحاويات (٢٠ قدما)

- «ان تكلفة نقل الحاوية السورية من الشرق الأقصى الى دمشق عبر ميناء العقبة تزيد عن
تكلفة نقلها عبر المرافئ السورية بمقدار ١٠٤ دولارات، أي بنسبة ١٥ في المائة (أنظر الجدول المرفق
رقم ٦)؛

- ان تكلفة نقل الحاوية السورية من جنوب شرق آسيا الى دمشق عبر ميناء العقبة أقل بمقدار
٧٦ دولارا للحاوية الواحدة، أي بنسبة ٤٣ في المائة عن تكلفة النقل عبر المرافئ السورية؛

- ان تكلفة نقل الحاوية الأردنية من شمال وشمال غرب أوروبا الى عمان عبر المرافئ السورية تزيد عن تكلفة نقلها عبر ميناء العقبة بمقدار ٢٢٩ دولاراً، أي بنسبة ١٢٥ في المائة؛

- ان تكلفة نقل الحاوية الأردنية من منطقة غرب البحر الأبيض المتوسط الى عمان عبر المرافئ السورية تزيد عن تكلفة نقلها عبر ميناء العقبة بمقدار ١٠٤ دولارات، أي بنسبة ٦٨ في المائة.

وعليه فإن مقدار التوفير المتحقق في أجور الشحن البحري نتيجة تحويل بضائع كل بلد الى مرافئ البلد الآخر لا يعادل مقدار الزيادة في مصاريف إيصال البضاعة براً الى مقاصدها النهائية، وذلك للأسباب التالية:

١- سعر التحويل المطبق حالياً على التاجر الأردني بالنسبة للمبالغ التي يتعين عليه تسديدها في الجمهورية العربية السورية بالعملة الأجنبية، ويشمل ذلك مصاريف المرافئ والتوكيلات الملاحية.

٢- فقدان التاجر السوري لمزية تسديد المصاريف في الجمهورية العربية السورية بالعملة السورية وذلك عندما تنقل بضائعه عبر ميناء العقبة حيث تسدد هذه المصاريف بالعملة الأردنية.

٣- الارتفاع الكبير في أجور النقل البري بين الأردن والجمهورية العربية السورية في الاتجاهين مقارنة مع أجور النقل البري الداخلي في كل بلد على حده.

كما يجب التنويه بأن حالات الجدوى التي ظهرت من خلال الدراسة لم تأخذ في الحسبان تكاليف التفطيش المطبقة حالياً على الحاويات الواردة عبر ميناء العقبة لكون هذه التكاليف طارئة واستثنائية. علماً بأن تضمين هذه التكاليف في الدراسة سوف يؤدي تلقائياً الى تغيير في النتائج المستخلصة.

وقد توصلت اللجنة الأردنية السورية المشتركة التي أعدت الدراسة الى الاستنتاجات والملاحظات التالية:

١- «ان تعرف المرافئ السورية متدنية ولكنها تصبح مرتفعة بالنسبة لغير السوريين بعد تحويلها الى الدولار الأمريكي وفق سعر الصرف الرسمي المعمول به حالياً في الجمهورية العربية السورية على الرغم من منح بضائع الترانزيت خصماً مقداره ٣٠ في المائة من التعرفة.

٢- ان تعرف المرافئ السورية المطبقة على التاجر السوري تُعتبر متدنية بالمقارنة مع تعرف ميناء العقبة المطبقة على التاجر الأردني.

٣- ان ما تتقاضاه شركة التوكيلات الملاحية من بدلات وأجور في المرافئ السورية أعلى من النسب المتعارف عليها عالمياً في مجال التوكيل الملاحية بالمقارنة مع ما تتقاضاه المرافئ السورية من بدلات وتصبح مرتفعة جداً بعد تحويلها الى الدولار الأمريكي وفق سعر الصرف الرسمي المعمول به حالياً في الجمهورية العربية السورية بالنسبة لبضائع الترانزيت».

خلاصة ومقترحات الدراسة

في ظل المعطيات والظروف الراهنة يتبين أن الدراسة الاقتصادية لنقل بضائع القطر العربي السوري الواردة من منطقة الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا عن طريق ميناء العقبة وكذلك نقل البضائع الواردة الى المملكة الأردنية الهاشمية من منطقة البحر الأبيض المتوسط وشمال غرب أوروبا عن طريق المرافئ السورية غير مجدية حالياً للأسباب التي ورد ذكرها في هذه الدراسة والمتعلقة أساساً بأن التوفير الناجم عن اختصار مسافة النقل البحري وعدم المرور بقناة السويس لا يعادل مقدار الزيادة في تكاليف النقل البري وبدلات الموانئ ورسوم التوكيل الملاحي ومعادلة التسديد بالدولار والعوامل الأخرى السالف ذكرها.

ومن أجل تحقيق الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع بما يعود بالفائدة المشتركة على البلدين الشقيقين، ينبغي عقد اتفاقية ثنائية مشتركة بين البلدين لتسهيل وتنظيم نقل بضائع كل منهما المارة بالترانزيت عبر مرافئ البلد الآخر تتضمن المبادئ التالية:

- ١- توحيد بدلات خدمات الموانئ (المرافئ).
- ٢- توحيد رسوم التوكيلات الملاحية.
- ٣- توحيد أجور النقل البري بين البلدين ومعالجة العناصر والأسباب التي تساهم حالياً في رفع هذه الأجور.
- ٤- توحيد أجور التخليص على البضائع في البلدين.
- ٥- اعتماد سعر صرف موحد للدولار الأمريكي مقابل العملات المحلية لكلا البلدين لغايات تطبيق الاتفاقية.
- ٦- تبسيط وتسهيل إجراءات مرور البضائع والشاحنات في مراكز حدود البلدين.
- ٧- تشكيل لجنة مشتركة بموجب الاتفاقية لمعالجة أية صعوبات أو عقبات قد تعترض سبيل تنفيذ هذه الاتفاقية.

الكلفة الاجمالية لنقل الطن الواحد من البضاعة العامة/الحاوية (٢٠ قدما)

الجدول ١- المحور الاول (الشرق الأقصى/دمشق)

عناصر الكلفة	بضاعة عامة للطن		حاوية (٢٠ قدما)	
	العقبة	المرافىء السورية	العقبة	المرافىء السورية
أجور الشحن البحري	٤٩	٧٠	١٥٥٠	١٨٧٠
بدلات الموانىء	١٠٠٥	١٠٥	٨٠	١٤٣
التوكيلات الملاحية	٠٠٥	٠٠٤	٩	١٠
أجور النقل البري	٢٢	٨	٥٠٠	١٤٠
المجموع (بالدولار)	٨٢	٨٠	٢١٣٩	٢٠٣٥

المصدر: دراسة الجدوى الاقتصادية لنقل البضائع الاردنية والسورية عبر موانىء البلدين التي أعدتها اللجنة الفنية التي تمثل الجهات المختصة بالنقل البحري والموانىء في المملكة الاردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية بتاريخ كانون الاول/ديسمبر ١٩٩٢.

الجدول ٢- المحور الثاني (جنوب شرق آسيا/دمشق)

عناصر الكلفة	بضاعة عامة للطن		حاوية (٢٠ قدما)	
	العقبة	المرافىء السورية	العقبة	المرافىء السورية
أجور الشحن البحري	٣٩	٦٠	١١٠٠	١٦٠٠
بدلات الموانىء	١٠٠٥	١٠٥	٨٠	١٤٣
التوكيلات الملاحية	٠٠٥	٠٠٤	٩	١٠
أجور النقل البري	٢٢	٨	٥٠٠	١٤٠
المجموع (بالدولار)	٧٢	٧٠	١٦٨٩	١٧٦٥

المصدر: انظر أعلاه.

الجدول ٣- المحور الثالث (شمال وشمال غرب أوروبا/عمان)

عناصر الكلفة	بضاعة عامة للطن		حاوية (٢٠ قدما)	
	العقبة	المرافىء السورية	العقبة	المرافىء السورية
أجور الشحن البحري	٤٦	٣٧	١٥٠٠	١٣٠٠
رسوم الموانىء	١٣	١٣٠٥	١٠٠	١٢٨
التوكيلات الملاحية	٠٠٥	٥	٩	١٢٥
أجور النقل البري	١١	٢٢	٢١٥	٥٠٠
المجموع (بالدولار)	٧١	٧٨	١٨٢٤	٢٠٥٣

المصدر: انظر أعلاه.

الجدول ٤
المحور الرابع (غرب البحر المتوسط/عمان)

حاوية (٢٠ قدم)		بضاعة عامة (بالطن)		عناصر الكلفة
العقبة	المرافئ السورية	العقبة	المرافئ السورية	
FIOS/١٢٠٠	FIOS/٨٧٥	٣٥	٢٧	أجور الشحن البحري
١٠٠	١٢٨	١٣	١٣٥	بدلات الموانئ
٩	١٢٥	٠.٥	٥	التوكيلات الملاحية
٢١٥	٥٠٠	١١	٢٢	أجور النقل البري
١٥٢٤	١٦٢٨	٦٠	٦٨	المجموع (بالدولار)

المصدر: كما هو وارد في الجدول ١.

«وفيما يلي ملخص لحسابات الكلفة الاجمالية للنقل ومقدار التوفير أو الزيادة في الكلفة بالنسبة لمحاور النقل الأربعة:»

الجدول ٥ - بضاعة عامة

كلفة النقل الاجمالية (بالدولار)			محور النقل
ميناء العقبة	المرافئ السورية	التوفير / الزيادة	
٨٢	٨٠	- ٢	(الشرق الأقصى/دمشق)
٧٢	٧٠	- ٢	بضائع سورية (جنوب شرق آسيا/دمشق)
٧١	٧٨	- ٧	(شمال وشمال غرب أوروبا/عمان)
٦٠	٦٨	- ٨	بضائع أردنية (غرب البحر الأبيض المتوسط/عمان)

المصدر: كما هو وارد في الجدول ١.

الجدول ٦ - حاويات ٢٠ قدما

محور النقل	كلفة النقل الاجمالية (بالدولار)		
	ميناء العقبة	المرافق السورية	+ - التوفير/الزيادة
بضائع سورية	(الشرق الأقصى/دمشق)	٢١٣٩	٢٠٣٥ - ١٠٤
	(جنوب شرق آسيا/دمشق)	١٦٨٩	٧٦٠ +
بضائع أردنية	(شمال وشمال غرب أوروبا/عمان)	١٨٢٤	٢٠٥٣ - ٢٢٩
	(غرب البحر الأبيض المتوسط/عمان)	١٥٢٤	١٦٢٨ - ١٠٤

المصدر: كما هو وارد في الجدول ١.

الملحق ٢

مقتطفات من دراسة أعدها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (KUWAIT TARIFF EVALUATION) «تقييم تعرفه الموانئ الكويتية» بتاريخ آذار/مارس ١٩٨٩

فيما يلي بعض المقتطفات من استنتاجات الدراسة المعنونة «تقييم تعرفه الموانئ الكويتية» (Kuwait Tariff Evaluation) التي أعدها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بالكويت للمؤسسة العامة للموانئ الكويتية بتاريخ آذار/مارس ١٩٨٩.

١- حجم العمالة بموانئ المؤسسة يفوق احتياجات العمل، مما يستلزم انتهاج سياسة تؤدي الى تخفيض حجم العمالة وان حجم العمالة يبلغ ٢٩٣٢ شخصاً بالإضافة الى عمالة مقاولين (خاصة عمالة مقاولي المناولة) تقوم المؤسسة بدفع رواتبهم البالغة ١٥ مليون دينار كويتي، ودفع تكاليف ومصروفات المقاولين التي تقدر بخمسة ملايين دينار، مما تسبب في خسارة بلغت ٧٦ مليون دينار في عام ١٩٨٥.

٢- ولمعالجة هذا الوضع اقترحت الدراسة عدة بدائل نلخصها فيما يلي:

(أ) زيادة معدل دوران السفن بجذب بضائع إعادة الشحن والتنافس مع موانئ الامارات العربية المتحدة، وميرسين بتركيا والعقبة بالأردن؛

(ب) عدم اجراء زيادات في تعرفه الرسوم والاجور حيث ان تعرفه الكويت تعتبر مرتفعة بالمقارنة مع الموانئ المنافسة باستثناء موانئ المملكة العربية السعودية؛

(ج) اجراء تقليص هائل في حجم العمال بالمؤسسة للوصول الى الحد الأدنى وتنفيذ كافة الاعمال التي تتطلب «قوة مادية» (Physical work) بواسطة المقاولين؛

(د) وتغدياً للتقليص الهائل في حجم العمالة فانه يمكن تكوين شركة مستقلة مساهمة بين المؤسسة ومستخدمي الميناء (الشركات الملاحية) للقيام بكافة أعمال المناولة والشحن والتفريغ، كما يمكنها اختيار العمالة المدربة ذات الخبرة من المؤسسة والعمالة رخيصة التكاليف من الخارج. وسوف يؤدي ذلك الاجراء الى اشراك مستخدمي الميناء وتأثيرهم على الاعمال اليومية بالموانئ.

٣- خضوع تكاليف الانشاءات ومشتريات المعدات وقطع الغيار الى موافقة لجنة المناقصات المركزية، يؤدي الى البطء في اتخاذ القرارات. ويجب تعديل تلك الاجراءات خاصة فيما يتعلق بالمشتريات والاستثمارات القليلة التكلفة لتفادي إعاقة وتعطيل العمليات ونتاجية الموانئ.

٤- تبين من المقابلات مع مستخدمي الميناء غياب التوجه التجاري لدى موظفي المؤسسة، وبالتالي، فمن الضروري التوجه التجاري لدى موظفي المؤسسة.

٥- يلاحظ عدم وجود ادارة للتسويق وذلك على الرغم من تعدد الادارات.»

وبهدف جذب بضائع إعادة الشحن عن طريق موانئ المؤسسة فقد أوصت الدراسة باتخاذ الخطوات التالية:

«١' ضرورة تكوين ادارة للتسويق؛

٢' ضرورة أن يكون لموظفي المؤسسة التوجه التجاري في معاملاتهم مع مستخدمي الموانئ؛

٣' ضرورة إزالة العقبات التي تضعها ادارات الجمارك والصحة والشرطة لضمان سهولة مرور بضائع الترانزيت عبر الموانئ؛

٤' ضرورة أن تكون رسوم وأجور بضائع الترانزيت قابلة للتفاوض وذلك فيما يخص الرسوم والأجور الملاحية وعلى البضائع؛

٥' إقامة روابط أوثق مع وكلاء السفن.»

كما أبديت الملاحظات التالية بشأن نظام التعرف ومراقبة الإيرادات والمصروفات:

«١- عدم وجود نظام مناسب لمراقبة التكاليف مما يستلزم إقامة نظام فعال.

٢- يتبين أن الرسوم والأجور المترتبة على السفينة تعتبر أعلى مما هو في الموانئ الخليجية الأخرى، وخاصة بالنسبة لسفن الحاويات كبيرة الحجم التي يمكن أن تمتنع عن القدوم وإذ يمكن الاكتفاء باستخدام سفن الفيدرز Feeder Vessels الصغيرة الحجم لموانئ المؤسسة. أما الرسوم والأجور المترتبة على البضائع فتعتبر منافسة للموانئ الأخرى بالمنطقة.

٣- إن انخفاض حجم البضائع المارة عبر الموانئ قد أثر على إجمالي الإيرادات المحصلة. ونظراً لعدم تعديل عدد عمال الموانئ ليتناسب مع انخفاض حجم العمليات وبالتالي عدم تخفيض نفقات بند الرواتب، فقد تفاقم الوضع المالي من سنة إلى أخرى.»

ويبين الجدول التالي التطور في حجم البضائع المارة عبر الموانئ والإيرادات والرواتب والمصروفات العامة للفترة ١٩٨٥-١٩٨٨، ويلاحظ نمو نفقات الرواتب من سنة إلى أخرى:

السنة	حجم البضاعة (بالأطنان)	اجمالي الايرادات (بالدينار الكويتي)	اجمالي الرواتب والمخصصات (بالدينار الكويتي)	المصروفات العامة (بالدينار الكويتي)
١٩٨٥	٤٩٩٣٨٠٣	٢٥,٥٩٢ ٥٦٤	٩,٧٣٤ ١٩٥	١٠,٢٢٤ ١٩٦
١٩٨٦	٦٦٦٣٥٧١	١٧,٢٥٤ ٦٨٤	١٠,٦٣١ ٨٢٠	٩,٥٠٧ ٦٦٧
١٩٨٧	٦٠٦٤٥٠٧	٢١,٥١١ ١٧١	١٢,٧٦٤ ١١٩	٩,٣٩٩ ٢٦٢
١٩٨٨	٧٢٥٢٩٤٧	٢٥,٤١٧ ١٢٩	١٥,٠٩٧ ٦٨٥	١٧,٩٢٥ ٦٥٧

المصدر: دراسة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي عن تقييم تعرفه الموانئ الكويتية،
(KUWAIT TARIFF EVALUATION) في آذار/مارس ١٩٨٩.

الملحق ٣

مقتطفات من دراسة تسعير خدمات الموانئ في جمهورية مصر العربية (التقرير النهائي)
التي أعدها الاستشاريون بيسر - القاهرة بالاشتراك مع المهندسين الاستشاريين
دي - اتش - في. امريسفورت - هولندا بتاريخ حزيران/يونيو ١٩٨٨

يمكن تحديد الهدف من إعداد الدراسة فيما يلي:

«طبقاً لمشارطة التكليف فإن الهدف الأول من الدراسة هو وضع توصيات لإنشاء هياكل لتسعير الموانئ، قد تستخدم كنماذج قياسية ومبسطة لتطوير رسوم الموانئ لتكون واضحة ومبينة على أساس التكلفة وذلك بالاستفادة من ظروف التشغيل والتنظيم للجهات المعنية العاملة في الميناء. ويتضح من الدراسة أن تكاليف خدمات الموانئ المصرية تعتبر معقولة جداً إذا ما قورنت بالموانئ الأخرى بالمنطقة، بل وبالتأكيد بموانئ الدول المتقدمة جداً. وبالنسبة للخطوط الملاحية ذات الجدول الزمني المنتظم، فإن الجانب الأهم بكثير من الأسعار هو نوعية وجودة الخدمة التي تلقاها في الميناء، وخاصة تقليل مدة بقائها في الميناء إلى أقصى حد.

كما تتركز المنافسة بين الخطوط الملاحية المنتظمة حول جودة الخدمة، وفي هذه الحالة يكون أهم جانب بالنسبة للشاحن في معظم الأحوال هو مدى انتظام ودقة خدمات هذه الخطوط بدرجة يعتمد عليها. ومن الناحية العملية فإن مدى وانتظام ودقة خدماتها يعتمد فقط على جودة الخدمة التي تلقاها في الموانئ.

ومن هنا يتضح أن تسعيرة الميناء عنصر محدود في المنافسة بين الموانئ ولا تصبح ذات قيمة إلا إذا أمكن اعتبار نوعية وجودة الخدمة في هذه الموانئ متساوية.

ومن ثم يتحتم على الموانئ المصرية أن تركز جهودها على تحسين نوعية خدماتها والا تحاول التنافس في الأسعار عند تعاملها مع مستخدمي الميناء.»

الوضع التنافسي للموانئ المصرية

«تتركز المنافسة بين الموانئ الواقعة شرقي حوض البحر المتوسط في حركة الحاويات بالمنطقة حالياً ومستقبلاً.

ويعتبر الموقع الجغرافي للموانئ المصرية سواء التي تقع على مدخل قناة السويس أو بالقرب منه، هو في حد ذاته ميزة رئيسة في هذا الصدد.

فخطوط سفن الحاويات التي تمر عبر القناة إلى جهات أخرى فيما وراء القناة نادراً ما تنحرف عن خط سيرها من أجل زيارة أي موانئ مصرية ولذلك فإن عنصر ضياع الوقت محدود إلى أدنى درجة.

كذلك هناك ميزة أخرى في هذا الشأن وهي ازدياد ونمو حركة الحاويات المتجهة الى مصر نفسها: فالموانئ الأخرى بالمنطقة بصفة عامة لها مجال محدود جدا لتدفق حركة الحاويات الى داخل بلادها.

وهذا يضمن الى حد كبير قيام سفن الخطوط الرئيسة بالتردد على الموانئ المصرية لهذا الغرض حيث يمكنها نقل العدد المحدود من الحاويات الى وجهات أخرى متعددة بدون أي زيادة ملحوظة في مدة مكوثها بالميناء.

ومما يعزز هذه الاتجاهات الجهد المتواصل من جانب خطوط الحاويات في تقليل عدد الموانئ التي تتردد عليها سفنها الى الحد الأدنى، حيث أن زيادة اضافية من شأنها زيادة المشاكل المتعلقة بالجدول الزمني لهذه السفن.

وهذا يعني أيضا ان سفن الخطوط الملاحية ستتجه الى ميناء واحد فقط في مصر لإتمام كافة أنشطتها. ومن ثم فإنه يجب تسويق طاقة الموانئ المصرية المختلفة بعناية، وذلك لتحقيق التوازن بين الطاقة والاستخدام الفعلي في كل ميناء من هذه الموانئ.

والسمة الأساسية في التنافس بين الخطوط الملاحية هو التقيد الصارم بالجدول الزمني لهذه الخطوط.

وبالنسبة لأي شاحن كبير فإن ثقته في وصول بضاعته الى ميناء الوصول في التاريخ المحدد أهم بكثير من احتمال وجود فروق في الأسعار بين الخطوط فيما يتعلق بتكاليف النقل البحري.

والواقع أن العنصر الرئيس - في حالات كثيرة - هو ضمان تسليم بضاعته في التاريخ المحدد في عقد البيع.

وهذه الاعتبارات تلعب دوراً هاماً في اختيار ميناء الوصول الذي يستخدمه الخط الملاحى، بل ان الاعتبار الأول هو عنصر الوقت في الجدول الزمني الشامل والاعتبار الثاني الهام هو تكاليف النقل العابر (الترانزيت) حيث تعتبر تكاليف سن الفيدرز الصغيرة أهم عنصر.

ويبقى تسعير الخدمات بالموانئ عاملاً هاماً إلا أن المدة التي تمكث فيها السفينة بالميناء وكذا تكاليف النقل بسفن الفيدرز هما العنصران الحاسمان.

يتضح مما تقدم أن الموانئ المصرية لديها إمكانيات كبيرة لخدمة حركة حاويات الترانزيت.

وواضح أن عنصر قصر مدة المكوث في الميناء عنصر رئيس: فهو يعني الوصول المباشر الى الرصيف بدون أي انتظار ومناولة سريعة للبضائع بمجرد رسو السفينة. وما لم تراعى هذه العناصر بصورة مرضية فلن يكون هناك أي أساس للمنافسة بالموانئ المصرية.

لذلك ينبغي أن تكون اسعار الخدمات بالميناء معقولة وقابلة للمنافسة مع الموانئ الأخرى بالمنطقة: فالخطوط الملاحية تعي تماما ان هناك اختلافات هامة فقط في التكاليف أينما تم تداول الحاويات بالمنطقة وهي شديدة الحرص عند التفكير في استخدام أي ميناء آخر غير الموانئ التي تستخدمها حاليا، ومن المحتمل جدا أن تطلب ضمانات مشددة لتلافي أي وقت انتظار للرسو على الرصيف وكذا بالنسبة لمدة مكوث السفينة في الميناء.

ومع اننا قد أوضحنا من قبل أن تكاليف استخدام الميناء بالنسبة للخطوط الملاحية يعتبر أمراً ثانوياً في عملية اتخاذ القرار إلا أن الدراسة المقارنة الواردة في هذا الجزء تقتصر على جانب أسعار الموانئ.

وهناك دراسة أخرى موازية تهدف الى انشاء سوق للموانئ المصرية، قد تأجلت، وهي تشمل - دون شك - كافة الاعتبارات ذات الصلة الأخرى.

وأهمية الملاحظات التي أبديناها آنفاً تكمن في التأكيد فقط على الطاقات الكامنة للموانئ المصرية وأهمية وجود طاقة استيعابية مناسبة وإنتاجية عالية في عملية تداول الحاويات.

كذلك تقوم الدراسة بمقارنة الأسعار بالموانئ المختلفة بالمنطقة لاستقبال سفن البضائع التقليدية بالرغم من أن سوقها محدودة بل تكاد تكون منعدمة، وقد أدرج هذا البند في الدراسة بناء على طلب خاص لتقرير ما إذا كانت التعريفات في الموانئ المصرية مسايرة للموانئ الأخرى بالمنطقة، ولنفس السبب شملت الدراسة أيضاً بعض التحليل لسفن الدرجة (الرورو).

ويجدر التأكيد على أن المقارنة الواردة بهذا الجزء تقتصر أساساً على أسعار الخدمات المتنوعة التي تم الحصول على فئات أسعارها من الموانئ الأخرى، وبصيغة يمكن استخدامها في المقارنة.

كذلك فإن التفاوت في هيكل نظام التعريفات بالموانئ قد حتم استخدام عدد مرات الزيارة لعدد افتراضي من السفن التي تستخدم عناصر تكليف محدودة في كل زيارة.

هذا بالإضافة الى أن اللوائح المتعلقة بالعملة الأجنبية قد تتسبب إلى حد كبير في تشويه الصورة الحقيقية لهيكل التعريفات. فحتى وقت قريب كان حساب الصرف بالجنيه المصري يتم جمعه في قيمة إجمالية.

ثم يتم تحويل الإجمالي الى دولارات بسعر تحويل مصطنع للدولار وهو ٠.٨٤ من الجنية المصري.

وهذا الوضع تم تصحيحه هذا العام حيث تفرض حالياً كافة بنود تعريفات خدمات الميناء، وتداول البضائع بالدولار الأمريكي.

وقد تكون هناك بعض اللوائح المماثلة الخاصة بالعملية الأجنبية مازالت سارية في الموانئ التي تعلن عن بنود تعريفاتها بالعملية المحلية ثم يقوم بتحويل القيمة الاجمالية بسعر تحويل مصطنع.

على انه لم تؤخذ في الاعتبار إلا الفئات الرئيسة للتعريفات التي تتعلق بزيارة السفينة والتي يتم محاسبة السفينة عليها.

ففي عملية تداول الحاويات نجد أن تعريفات الخدمات التي تقدم للسفينة بمحطة الحاويات تشمل التداول على الرصيف وفترة تخزين مجانية.

أما بالنسبة لسفن البضائع التقليدية، فإن رسوم السفينة تنتهي بمجرد نزول البضاعة الى الرصيف. لذلك لم تؤخذ في الاعتبار التعريفات الخاصة بتداول وتخزين البضائع التقليدية، فهذه التكاليف يحاسب عليها صاحب البضاعة في ميناء الوصول النهائي بصرف النظر عن الموانئ او الطرق المستخدمة في الوصول الى ميناء الوصول النهائي.

والمعروف ان بعض الموانئ تمنح تخفيضا عن الكميات المتداولة في السنة ومدى انتظام تردد زيارات السفن او عن بضائع الترانزيت والاقطرمة (إعادة الشحن) وخاصة بالنسبة لحركة الحاويات.

ويُنص على هذه الشروط في عقود فردية مع بعض الخطوط الملاحية ولا يفصح عنها أي من الطرفين. ومن ثم لم تشمل مقارنة التكاليف هذا الجانب.»

استنتاجات عامة عن الموانئ المصرية

«يبين مستوى عناصر التكلفة الرئيسة المتعلقة بالسفن التقليدية ان تعريفات العناصر الرئيسة في الموانئ المصرية معقولة بالمقارنة بالموانئ الأخرى.

وينبغي الإشارة الى أن الاسعار في بعض الموانئ تدفع بالعملية المحلية وان لوائح النقد الاجنبي قد تضطر الموانئ الى استخدام عنصر مختلف في تحويل العملات الأجنبية عما هو مستخدم في تحويل العملية المحلية الى الدولار الأمريكي.

كذلك فإن الرسوم المفروضة على جميع السفن تبدو معقولة بالمقارنة مع الرسوم المفروضة في الموانئ الأخرى التي شملتها هذه الدراسة.

على أن تكاليف تداول الحاويات في ميناء الاسكندرية أعلى بكثير منها في الموانئ الأخرى المذكورة في هذه الدراسة وخاصة الموانئ القبرصية، حيث تبلغ تكاليف الخطوط الملاحية في الاسكندرية من أربعة الى خمسة أضعاف مثيلاتها في قبرص.

ومن المتعارف عليه ان الصورة غير مكتملة حيث ان الموانئ القبرصية تفرض رسوما منفصلة عن الوقت الاضافي، وهذا زيادة على فئات التداول. وتبلغ قيمة الرسوم ٧٥ في المائة من فئات السلعة وهذا لا يفسر الاختلاف الكبير في الاسعار.

ان خطوط الحاويات على دراية تامة بأن التكاليف في جميع الموانئ متماثلة: فتكلفة اليد العاملة لها تأثير هامشي على اجمالي التكاليف كما أن العناصر الأخرى للتكلفة متطابقة الى حد كبير، هذا الى جانب انه من الواضح ان تكاليف العمالة في الموانئ المصرية أقل بكثير عنها في قبرص.

وبافتراض ان ما يقرب من نصف كمية البضائع سيتم تداولها في الوقت الاضافي فان ذلك سيزيد من التكلفة الشاملة لتداول الحاويات في الموانئ القبرصية بنسبة حوالي ٤٠ في المائة.

ومن المتعارف عليه ايضا ان تكاليف النقل البحري لحاويات الترانزيت عن طريق قبرص الى الموانئ المصرية تعتبر ايضا كبيرة بدرجة واضحة.

ومن المحتمل أن تمارس الخطوط الملاحية ضغوطا قوية على محطات الحاويات بالموانئ المصرية وذلك حتى تجعل هذه المحطات تعريفاتها تتوافق بدرجة أكبر مع مثيلتها في قبرص.

فالمعروف ان مستوى الخدمة في قبرص جيد جدا ولا بد ان تضارعه - على الأقل - محطات الحاويات في مصر. وحتى لو حصل ذلك فانه سيكون من الصعب التفسير للخطوط الملاحية السبب في ذلك الاختلاف الكبير في تعريفات تداول الحاويات عن المستوى المعمول به في الموانئ القبرصية وخاصة مع زيادة طاقة محطات الحاويات في مصر (بعد أن تصبح محطة دمياط جاهزة للتشغيل بمجرد إتمام وصلات الطرق) فانه يصبح من المهم إعادة النظر في مستوى الاسعار التي تفرض حاليا على القائمين بتشغيل الحاويات.

وجدير بالذكر ان تعريفات تداول الحاويات في موانئ غرب أوروبا، والتي تفرض على مالكي السفينة تقدر بمبلغ ١٠٠ دولار امريكي فقط بصرف النظر عما اذا كانت الحاوية ممتلئة او فارغة، وسواء كان طولها ٢٠ قدما أم ٤٠ قدما.

وقطعا فهذه الاسعار التي تفرضها هذه الموانئ، تم تحديدها على أساس التكلفة حيث توجد منافسة مثالية بين المحطات في المنطقة كلها.

ويتضح ان التعريفات في قبرص تتوافق مع هذه الرسوم.

وبالرغم من ذلك، فانه يجب التركيز مرة أخرى على أن الاسعار ليست هي الاعتبار الأول عند اتخاذ القرار باختيار ميناء، فهذه أيضا مدة التوقف وتظل نوعية وجودة الخدمة هي العنصر الغالب.

وهناك جانب ايجابي وهو ذلك الارتفاع النسبي في حجم البضائع المتجهة الى مصر مما يجعل التوقف المباشر أكثر جاذبية من أجل خفض التكاليف الكية للنقل البحري المرتبطة بالترانزيت والاقطرمة (اعادة الشحن).

ويمكن تحقيق الخفض في الاسعار بابرام عقود مع خطوط ملاحية منفردة على أساس انتظام توقفها بالموانئ المصرية وكذا حجم بضائعها مع اجراء خصم على فئات التعريفة المعلنة، وذلك بمجرد ان تصبح طاقة محطات الحاويات متاحة في موانئ أخرى غير ميناء الاسكندرية.

كما يجب التركيز على الحاجة الملحة لالغاء نظام تفريغ محتويات الحاويات في ساحة التخزين بمحطة الحاويات بميناء الاسكندرية، حيث أن الطاقة الاستيعابية المفقودة نتيجة لهذا النظام من شأنها أن تؤدي الى خفض مستوى الخدمة، حتى في الوقت الحالي. وليس واضحا الى أي مدى يؤثر ذلك بالفعل على كفاءة أداء محطة الحاويات.

ان الاختلاف الرئيس في التعريفة يرجع الى لوائح النقد الاجنبي المطبقة على الرسوم التي تفرض على الخطوط الملاحية الأجنبية.

اما التعريفة التي تفرضها محطة الحاويات بنفسها فهي عند تقويمها بسعر التحويل المعمول به حاليا تصبح أقل بكثير من الرسوم التي تفرضها الموانئ الأخرى بالمنطقة وفي اوروبا.

وبالتالي فالمسألة ليست مسألة تعريفة على أساس التكلفة وانما ارتباط التكاليف المرتفعة نسبيا بلوائح العملة الأجنبية وهي سياسة وطنية لا تتعلق بالتكاليف.

لذلك فهناك أمر شاذ في هيكل التعريفة لا يستخدم في أي ميناء أوروبي بل وربما أيضا في قبرص، ذلك هو قيام التوكيل الملاحى باحتجاز نسبة ٢٠ في المائة من قيمة التعريفة. فالتوكيل الملاحى لا يقدم خدمات يمكن أن تفسر بأي طريقة هذا العائد.

والواقع ان هذه «عمولة» تقوم بتحصيلها التوكيلات الملاحية في الموانئ الأخرى في بعض الحالات حينما تتولى هي حركة السفن ويتولى القائمون بالتشغيل تداول البضائع.

هذه العمولة يتم تحصيلها في الموانئ التي تطلب فيها الخطوط الملاحية من التوكيلات الاتصال بمحطة الحاويات لاجراء مفاوضات العقد (في غير الموانئ الاوروبية) وحيث يقوم التوكيل الملاحى بتحصيل هذه العمولة من المحطة.

بالإضافة الى أنها تتوقف على وضع تتحقق فيه المنافسة الحرة بين التوكيلات الملاحية ومحطات الحاويات وحتى بين الموانئ في بعض الاحيان.

وحيث أن جميع الأطراف المختصة بتداول الحاويات في المحطات بمصر لها وضع احتكاري فليس هناك أي أساس لهذا الدخل للتوكيلات الملاحية.

وحتى إذا أُلغيت حصة التوكيل الملاحى من رسوم التداول، فهذا لن يكفي لتضييق الفجوة بين الرسوم المفروضة على تداول الحاويات بالموانئ القبرصية وبين رسوم الخدمات التي تقدمها محطات الحاويات في مصر.

فقد يتطلب الأمر تعديل السياسة التي تنتهجها الحكومة بشأن النقد الأجنبي وذلك فيما يتعلق بالتعريف التي تفرض على كل من يستخدم محطة الحاويات وسواء كان ذلك أمراً مرغوباً أم مطلوباً بالفعل فتلك مسألة تتحدد من خلال الاتصال مع مستخدمي المحطة المرتقبين أو الفعليين.

وقد تلاحظ أن تعريف الترانزيت للحاويات بالموانئ المصرية المقومة بالدولار الأمريكي طبقاً للقرار ٧٢ لسنة ١٩٨٧، أقل بكثير من قائمة التعريف السابقة، وتبدو متوافقة مع أو حتى أقل من الرسوم المعمول بها في قبرص والموانئ الأوروبية، ومن الواضح أن محطات الحاويات المصرية يمكنها بالتاكيد -من ناحية الاسعار- ان تنافس الموانئ الأخرى بالمنطقة.

وكما ذكر من قبل فان تنمية وتطوير الامكانيات المتوقعة للترانزيت في هذه الموانئ سيعتمد بصفة أساسية على جودة الخدمات التي تقدمها المحطات».

المراجع

- ١ Economic and Social Commission for Western Asia. Analytical review of developments and issues in the external trade and payments situation of countries of Western Asia (E/ESCWA/DPD/1992/10).
- ٢ دراسة مقارنة رسوم الموانئ بين المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي التي أعدتها غرفة التجارة والصناعة للمنطقة الشرقية بالدمام بتاريخ ٢٧ آذار/مارس ١٩٨٨.
- ٣ دراسة للجدوى الاقتصادية لنقل البضائع الأردنية والسورية عبر موانئ البلدين التي أعدها اللجنة الفنية التي تمثل الجهات المختصة بالنقل البحري والموانئ في المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية بتاريخ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٢.
- ٤ دراسة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بالكويت «تقييم تعرفه الموانئ الكويتية» (KUWAIT TARIFF EVALUATION) بتاريخ ٤ آذار/مارس ١٩٨٩.
- ٥ دراسة تسعير خدمات الموانئ في جمهورية مصر العربية (التقرير النهائي) التي أعدها الاستشاريون بيسر - القاهرة بالاشتراك مع المهندسين الاستشاريين دي - اتش - في. امريسفورت - هولندا بتاريخ حزيران/يونيو ١٩٨٨.
- ٦ الحلقة الدراسية التي أقامتها الاسكوا عن السياسات الحديثة لتسعير خدمات ومرافق الموانئ، الورقة التي أعدها جون أرنولد (PORT PRICING, MODERN POLICIES IPP4)، الاسكندرية ١٤-١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢.
- ٧ الدراسة التي قدمتها شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا في الحلقة الدراسية عن السياسات الحديثة لتسعير خدمات ومرافق الموانئ بالاسكندرية (١٤-١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢) بعنوان «الوضع الراهن لسياسات تسعير خدمات ومرافق الموانئ بمنطقة الاسكوا».

