

التوزيع: محدود
E/ESCWA/TRANS/1995/3

٢٥ حزيران/يونيو ١٩٩٥

ARABIC

الأصل: بالعربية



الامم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

تداول البضائع في الموانئ المصرية

تقرير عن المهمة الاستشارية
الى وزارة قطاع الأعمال العام
جمهورية مصر العربية

خلال الفترة
من ٦-٢١ آذار/مارس ١٩٩٥

إعداد

محمود الدريس الحبر
مسؤول أول للشؤون الاقتصادية

عبدالقادر فتحي لاشين
المستشار الاقليمي للنقل

الآراء الواردة في هذا التقرير هي آراء الخبراء ولا تمثل بالضرورة رأي اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).

95-0323

المحتويات

الصفحة

١	١- مقدمة
٢	٢- ملخص التقرير
٥	٣- القسم الأول : مواصفات المهمة
٨	٤- القسم الثاني : تطور تداول البضائع على الموانئ المصرية
١٧	٥- القسم الثالث : النظام المؤسس للموانئ المصرية والشركات العاملة بها
٣٢	٦- القسم الرابع : تعريف الرسوم وأجور الخدمات
٤٦	٧- القسم الخامس : تداول الحاويات في الموانئ المصرية (مع مقارنة بالانتاجية المحققة)
٥٧	٨- القسم السادس : نتائج التشغيل (شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع)
٧٢	٩- القسم السابع : النواحي المالية (شركات تداول الحاويات)
٩٠	١٠- القسم الثامن : نشاط شركات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية
١٠٩	١١- القسم التاسع : الخلاصة والتوصيات
١٢٧	١٢- القسم العاشر : الملاحق

ملحق (١) :	كشف بأسماء السادة المسقّولين اللتين تمت مقابلتهم
ملحق (٢) :	المراجع
ملحق (٣) :	خرائط
ملحق (٤) :	بعض نشرات الأونكتاد وجداول أخرى
ملحق (٥) :	النشرات الإحصائية : هيئة ميناء الاسكندرية
ملحق (٦) :	النشرات الإحصائية : شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع
ملحق (٧) :	الحسابات النظرية لطاقة الونش العملاق والساحات

المقدمة

في إطار التعاون الفني بين اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ووزارة قطاع الأعمال العام بجمهورية مصر العربية - قام كل من المستشار الاقليمي للنقل وأخصائي الموانئ والنقل البحري في الاسكوا بمهمة استشارية الى الوزارة في الفترة من ٦ الى ٢١ آذار / مارس ١٩٩٥ لدراسة الخدمات المختلفة التي تقوم بها مختلف شركات القطاع العام للأعمال (شحن وتفريغ -تداول حاويات - مستودعات - توكيلات بحرية) بالنسبة لتداول البضائع في مختلف موانئ الجمهورية للتعرف على المشاكل المرتبطة بهذا الموضوع وذلك في إطار السياسة التي تهدف اليها الوزارة في ازالة المعوقات أمام تنمية التجارة الخارجية (واردات/صادرات)، وبما يكفل تطوير أداء الشركات العاملة في هذا المجال عن طريق زيادة معدلات استخدام الطاقات المتاحة وتحقيق مستوى أفضل لاستخدامها وتوسيع قاعدة الملكية.

ويحتوي هذا التقرير على أهم النتائج والتوصيات التي أسفرت عنها هذه المهمة الاستشارية وينتهد مستشاري الاسكوا هذه الفرصة ليعبرا عن خالص شكرهما الى السيد الأستاذ الدكتور عاطف عبيد وزير قطاع الأعمال العام.

كما يعبرا عن شكرهما للمعاونة القيمة التي لقيها من كل من:

- ١- السيد صلاح النخال
وكيل أول الوزارة لشؤون قطاع الأعمال العام
- ٢- الاستاذ الدكتور/ علي المعزاوي
المستشار بوزارة قطاع الأعمال العام
- ٣- السيد/ سيف الدين أبارو
نائب الممثل المقيم - برنامج الأمم المتحدة الانمائي
بالقاهرة

ملخص التقرير

يختص هذا التقرير بموضوع تداول البضائع في الموانئ المصرية والمشاكل القانونية والاجرائية والادارية والمالية المتعلقة بهذا الموضوع سواء فيما يخص ادارة الميناء ذاتها وعلاقتها بالشركات العاملة في الميناء أو بالنواحي الاجرائية لمختلف الادارات الحكومية التي تمارس نشاطها داخل الميناء أو بأداء الشركات سواء من الناحية التشغيلية أو من الناحية المالية. وذلك بهدف ما تقوم به وزارة قطاع الأعمال العامة من مساهمات في تطوير التنمية الادارية وتنشيط الصادرات واعادة هيكلة الشركات عن طريق زيادة معدلات الطاقة المتاحة والحد من استنزاف الموارد وتحقيق مستوى أفضل لاستخدامها وتوسيع قاعدة الملكية وزيادة فرص العمل وجذب رؤوس الأموال.

وايمانا من الدولة بأهمية الدور الذي تلعبه الموانئ في سهولة انسياب وتدفق حركة التجارة الخارجية للبلاد فقد تم تخصيص استثمارات ضخمة لتطوير قطاع الموانئ في جمهورية مصر العربية - وخلال العقدين الماضيين تم انشاء مينائين جديدين (الدخيلة - دمياط) كما تم تطوير الموانئ القائمة (الاسكندرية - بورسعيد - البحر الأحمر) اما بالتوسع الأفقي في البنية التحتية من أرصفة وساحات ومنشآت وما الى ذلك أو بالتوسع الرأسى بتوفير المعدات والآلات الحديثة للشركات العاملة في الموانئ لسرعة انهاء أعمال تداول البضائع اضافة الى انشاء أربعة محطات لتداول الحاويات في موانئ الاسكندرية - الدخيلة - بورسعيد - دمياط.

الا أنه يبدو أنه لم يصاحب هذا التطور في الطاقات المتاحة في الموانئ تطور مماثل في النظم والجراءات المتبعة في التعامل مع البضائع المختلفة المتداولة الأمر الذي يؤدي بالتبعية الى عدم الاستغلال الأمثل لما هو متاح من طاقات وتحميل البضائع المارة عبر الموانئ بتكاليف اضافية لا مبرر لها مما ينعكس سلبا على التجارة الخارجية للبلاد سواء بالنسبة للبضائع الواردة أو المصدرة وقد تناول هذا التقرير في البداية تطور تداول البضائع على الموانئ المصرية وتوزيع التجارة الخارجية على مختلف موانئ البلاد وطبقا للأرقام الصادرة عن هيئات الموانئ فقد تضاعف في عام ١٩٩٣ حجم التجارة الخارجية (وارد - صادر) من مختلف أنواع البضائع (بخلاف الصب السائل) عما كان في عام ١٩٨٢ بالرغم من التوسعات الضخمة في طاقات مختلف الموانئ الأمر الذي يشير الى تواجد طاقات كبيرة زائدة في مختلف الموانئ المصرية.

ثم تناول التقرير بعد ذلك النظام المؤسسي في الموانئ المصرية وتناول مقارنة الوضع القائم في هذه الموانئ بالمقارنة بموانئ أخرى عديدة وعلاقة الموانئ بالشركات العاملة داخل الميناء كما أورد هذا الجزء من الدراسة تفاصيل عن الوضع فيما يخص الخصخصة في ادارة الموانئ كما أوضح هذا الجزء أيضا تفاصيل الأعمال التي تقوم بها شركات التوكيلات الملاحية المصرية وأوضح أنها تقوم بأعمال اضافية - بخلاف خدمة السفن - لانظير لها في العديد من دول العالم الأمر الذي يعني زيادة في تكلفة التداول لا مبرر لها، وبالنسبة لشركات الشحن والتفريغ فقد تم توضيح بعض المعالم عن المعدات المتوافرة والوقت الضائع وعلاقة الشركات بالهيئات المسؤولة عن ادارة الموانئ وفي نهاية هذا الجزء تم توضيح بعض المشاكل المرتبطة بدور الجمارك في أعمال الموانئ.

أما القسم الرابع من الدراسة فقد تناول تفاصيل الرسوم والأجور لبعض الخدمات التي تقدم في الموانئ وبالذات فيما يخص التكاليف الإضافية التي يتحملها المستورد أو المصدر للحاويات بخلاف تلك المصاريف التي تدفع للتداول وعلى سبيل المثال فقد ورد في الدراسة أرقاماً عن المصاريف الإضافية التي تتقاضاها كل من الجمارك (بخلاف الرسوم الجمركية) والشرطة والذي تبين أن هناك مصاريف إضافية ضخمة تتحملها بضائع الحاويات الأمر الذي ليس له نظير في العديد من دول العالم.

تناول كل من القسم الخامس والسادس تداول الحاويات في الموانئ المصرية وأوضح أن هناك ثلاث شركات تعمل في هذا المجال وهي الاسكندرية/الدخيلة - دمياط - بورسعيد وقد أوضح مدى التطور في أعداد الحاويات المتداولة على مختلف الموانئ والذي زادت خلال الثلاث سنوات الأخيرة بحوالي الضعف وقد حققت محطة حاويات بورسعيد أعلى معدلات حيث زادت أعداد الحاويات بحوالي أربعة أضعاف بينما انخفضت الأعداد المتداولة في محطة الاسكندرية بسبب بعض المشاكل الخاصة بأرضية الساحات وتمثل الحاويات الترانزيت حوالي ثلثي أعداد الحاويات التي يتم تداولها في الموانئ المصرية يخص محطة دمياط بمفردها حوالي ثلاثة أرباع إجمالي أعداد الحاويات الترانزيت المتداولة على مختلف الموانئ إلا أنه بالمقارنة مع الدراسات السابقة فإن أعداد الحاويات المتداولة - وبالتالي أحجام البضائع العامة في التجارة الخارجية داخل تلك الحاويات - لم تحقق الأرقام التي كانت واردة في الدراسات التي تمت في أوائل الثمانينات عن مستقبل تطور النقل بالحاويات في البلاد.

هذا وفيما يخص نتائج التشغيل لمحطة حاويات بورسعيد فقد تبين زيادة أعداد السفن المترددة على الميناء وكذلك زيادة حجم هذه السفن من ناحية أعداد الحاويات على كل سفينة مما يعنى رفع كفاءة التشغيل للمعدات على الرصيف وأصبحت تجتذب هذه المحطة العديد من سفن الحاويات الأم - وقد أوضحت البيانات الواردة في هذا القسم أنه مازالت هناك طاقات فائضة يمكن استغلالها لمجابهة التوسع في الطلب على تداول الحاويات في هذه المحطة.

تناول القسم السابع النواحي المالية لشركات تداول الحاويات وقد أوضحت النتائج أن إيراد الوحدة (جنيه/حاوية) لذات العمل يختلف بدرجة كبيرة من محطة الى أخرى كما أنه في ذات المحطة يختلف أيضاً طبقاً لنوعية الحاوية سواء كانت ترانزيت أم برسم الصادر أو الوارد وقد تبين أيضاً أن المحطات تحقق إيرادات ضخمة من تخزين الحاويات بالساحات يصل الى حوالي خمسون في المائة من إجمالي الإيرادات بالنسبة للحاويات الصادر والوارد وذلك بعكس الحاويات الترانزيت والتي لا تمثل إيرادات التخزين لها أية نسبة تذكر من إجمالي الإيرادات كما أوضح أيضاً أن الشركات في حالة الحاويات الترانزيت تقدم خدمات أخرى للحاوية على السفينة والتي تحقق إيرادات لا بأس بها.

كما تناول هذا الجزء أيضاً تفاصيل عن مصاريف التشغيل والعمالة وتطور الأجور وما الى ذلك أما القسم الثامن فقد تناول نشاط شركات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية وهي الشركة العربية للشحن والتفريغ وتعمل في ميناء الاسكندرية وشركة السويس للشحن والتفريغ الآلي

كما تناول هذا الجزء أيضا تفاصيل عن مصاريف التشغيل والعمالة وتطور الأجور وما الى ذلك أما القسم الثامن فقد تناول نشاط شركات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية وهي الشركة العربية للشحن والتفريغ وتعمل في ميناء الاسكندرية وشركة السويس للشحن والتفريغ الآلي وشركتي الاسكندرية والقناة للتوكيلات الملاحية وشركة المستودعات المصرية.

وبناء على تحليل البيانات عن تطور الانتاجية والايراد في مجال الشحن والتفريغ فقد تبين أن هناك اختلافات ملموسة بين إيرادات الشركة (جنيه/طن) لمختلف البضائع ولا يوجد اتجاه واضح نحو ارتفاع أو انخفاض هذا اليراد كما تبين أيضا أن إيرادات تأجير المعدات تمثل حوالي ثلث ايجار الشركة الا ان الميزانيات من ناحية أخرى وبصفة ليست من الوضوح بالقدر الكافي لكي تعطي صورة واضحة عن إيرادات ومصروفات مختلف أنشطة الشركة أما بالنسبة للمعدات فتبين الأرقام أن هناك طاقات فائضة كبيرة غير مستغلة.

كما تبين أيضا أن الصورة النهائية للميزانية تختلف بدرجة كبيرة من شركة الى أخرى (تعملان في ذات المجال) مما يصعب معه القيام بالمقارنة المطلوبة.

وتناول هذا الجزء أيضا تفاصيل إيرادات شركة المستودعات المصرية والتي تعمل أساسا في التخزين والزيادة المضطردة في هذه الإيرادات مما يعنى زيادة فترات التخزين للبضائع بمختلف أنواعها - اضافة الى ذلك فقد تناول هذا الجزء أيضا إيرادات شركتي التوكيلات الملاحية وهي أيضا لا تعكس الأوضاع فيما يخص مصروفات وإيرادات كل نشاط على حده.

وفي القسم التاسع تم تلخيص محتويات الدراسة واعداد التوصيات اللازمة والقسم العاشر يتناول الملاحق المرتبطة بهذه الدراسة.

القسم الأول عام

١- مواصفات المهمة

تلقت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا عن طريق مكتب برنامج الأمم المتحدة الانمائي بالقاهرة رسالة من وزارة قطاع الأعمال العام بجمهورية مصر العربية مؤرخة في ٢٢ يناير سنة ١٩٩٥ تعرب فيها عن شكر الوزارة العميق للآراء والمقترحات والتوصيات التي وردت في الدراسة التي سبق اعدادها في مهمة استشارية عن تعريف خدمات الموانئ في جمهورية مصر العربية بالمقارنة مع موانئ بعض دول المنطقة وثيقة رقم (E/ESCWA/TCD/1994/11).

وفي سبيل قيام الوزارة بمهامها في رفع مستوى أداء الخدمات التي تقدم في هذا القطاع الهام فانها تود الاستعانة بخدمات المستشار الاقليمي للنقل بالاسكوا لفترة ٨ أسابيع للتركيز على بعض القضايا التي ظهرت في التقرير المشار اليه عليه، وسيتم في هذه المهمة اجراء دراسة تفصيلية في مواضيع محددة مع وضع الإطار العام للحلول الممكنة والتي قد تتضمن :

- إعادة هيكلة الشركات التي تعمل في الموانئ
- تطوير الإدارة وإمكانية التعاقد مع شركات متخصصة في الإدارة
- اعداد وثيقة مشروع لإمكان التقدم الى برنامج الأمم المتحدة للنظر في التمويل

وبالنظر الى الموضوعات المتعددة التي تتطلبها مثل هذه الدراسة والمجالات المختلفة التي من الممكن أن تطرق اليها وفي ضوء الامكانيات المتاحة - فقد قررت الاسكوا تشكيل فريق عمل مكون من كل من :

المستشار الاقليمي للنقل
أخصائي الموانئ والنقل البحري

للقيام بالدراسة المطلوبة في مهمة استشارية مشتركة لمدة أسبوعين في الفترة من ٦ الى ٢١ مارس ١٩٩٥.

وفي المقابلة التي تمت في بداية المهمة مع السادة المسؤولين بالوزارة تم مناقشة مجال عمل فريق الاسكوا في ضوء الفترة الزمنية المتاحة والتركيز على المجالات ذات الأولوية القصوى للوزارة - وقد تم استعراض النقاط التالية :

- توجد في جمهورية مصر العربية أربعة موانئ رئيسية في مواقع مختلفة من البلاد وهي الاسكندرية / الدخيلة - دمياط - بورسعيد - السويس / الأدبية اضافة الى مجموعة أخرى من الموانئ الثانوية مثل سفاجا - الغردقة - أبوزنيم، وما الى ذلك.

- توجد أيضا أربعة هيئات للموانئ وهي هيئات مستقلة ولا يربطها بوزارة النقل البحري من الناحية التنظيمية سوى أنه يتم اعتماد قرارات مجلس الادارة بمعرفة السيد الوزير. وكذلك لا توجد علاقة واضحة بين هذه الهيئات وبين ادارات الحكم المحلي.
- بالنسبة للشركات التي تعمل داخل الموانئ في تداول البضائع فهناك ٨ شركات منها ٣ شركات لتداول الحاويات، ٢ للشحن والتفريغ، ٢ للتوكيلات الملاحية، شركة واحدة للمستودعات هذا بخلاف العديد من الشركات الأخرى المتخصصة والتي تعمل في مجالات محددة مثل المواد التموينية بما في ذلك القمح الصب، الفحم وما الى ذلك، والصورة العامة القائمة هي :
- ان هناك طاقات ضخمة في هذا القطاع لا بد من استغلالها الاستغلال الأمثل قبل النظر في التوسع الأفقي أو الرأسي.
- ان هناك العديد من المشاكل (الاجرائية والتنظيمية) والتي تحول دون سرعة وسهولة تدفق تداول البضائع في الميناء.
- ان التجارة الخارجية للدولة وبالذات فيما يخص البضائع العامة الواردة تتحمل بأعباء مالية باهظة لحين اتمام انهاء اجراءات الافراج عنها.
- انه بالرغم مما تحققه شركات قطاع الأعمال العام العاملة في الموانئ من إيرادات كبيرة الا أن هذا الأمر قد يعني في بعض الأحيان تكاليف مالية إضافية على التجارة الخارجية لا مبرر لها.
- ان هناك امكانات ضخمة لدى تلك الشركات ومن المهم التعرف على أوضاع التشغيل في تلك الشركات.
- في اطار برنامج الحكومة لتوسيع قاعدة الملكية الخاصة في شركات قطاع الأعمال العام فانه من المطلوب زيادة معدلات استخدام الطاقة المتاحة لدى تلك الشركات.
- تمثل تعريفه الخدمات عنصرا هاما في سياسات التسعير ومن المهم وضع أسس سليمة لتطوير نظم تعريفه مختلف الخدمات في الموانئ مع تحديد آلية سليمة لتعديلها بما يعكس مختلف التغيرات.
- نظرا لما يمثله النقل بالحاويات من أهمية بالنسبة للتجارة الخارجية وان الاتجاه العالمي السائد هو التوسع في هذا النمط من النقل فمن المهم التركيز على هذا الموضوع سواء فيما يخص التجارة الخارجية أو التداول داخل الموانئ أو النقل الداخلي.

وقد عقب مستشاري الاسكوا على هذا الأمر بأن الدراسة المطلوبة هي دراسة شاملة متعددة الجوانب ومتداخلة مع اختصاصات العديد من الجهات وبأنه بقدر ما يتاح من بيانات ومعلومات بقدر ما سيكون عليه التحليل والتوصيات.

وقد تم الاتفاق على أن تتضمن الدراسة الوضع العام بالنسبة للنظام المؤسسي لهيئات الموانئ والشركات العاملة وتحليلاً لنظم التعريفية المقررة لبعض الخدمات الأساسية (تداول الحاويات) تم تطور تداول الحاويات على الموانئ المصرية مع تحليل الأوضاع المالية لهذا النشاط وكذلك أنشطة باقي شركات القطاع العام للأعمال في مجال الخدمات سواء للسفن أو البضائع داخل الميناء اضافة الى التوصيات التي ستتناولها الدراسة فمن المطلوب وضع آلية لتنفيذها.

القسم الثاني تطور تداول البضائع علم الموانئ المصرية

١- مقدمة :

يعتبر الميناء بمثابة بوابة الدولة على العالم الخارجي - وإيماننا من الدولة بأهمية الدور الذي تلعبه الموانئ في سهولة انسياب وتدفق حركة التجارة الخارجية دون أعطال فقد خصصت الدولة الاستثمارات الضخمة لتطوير قطاع الموانئ من جمهورية مصر العربية (شكل ١). ففي خلال العقدين الماضيين تم انشاء مينائين جديدين هما ميناء الدخيلة ودمياط كما تم ايضا تطوير الموانئ القائمة وأهمها الاسكندرية وبورسعيد وموانئ البحر الاحمر سواء بالتوسع الأفقي بانشاء أرصفة جديدة او امتداد للأرصفة القائمة وساحات تخزين وما الى ذلك أو بالتوسع الرأسى بتوفير الآلات والمعدات الحديثة لسرعة انهاء اعمال تداول البضائع سواء من على ظهر السفينة أو من الرصيف الى ساحات التخزين ولمتابعة التطور السريع في انماط النقل وبالأذات في النقل بالحاويات فلقد تم ايضا في خلال ذات الفترة انشاء اربعة من محطات تداول الحاويات في كل من موانئ الاسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد.

ومن ثم فانه من الممكن القول انه قد تحقق حاليا إستكمال متطلبات التوسع في الموانئ سواء من ناحية البنية الأساسية أو من ناحية المعدات.

إلا أنه يبدو أنه لم يصاحب هذا التطور في الطاقات المتاحة في الموانئ تطور مماثل في النظم والإجراءات المتبعة في التعامل مع البضائع المختلفة المتداولة الأمر الذي يؤدي بالتبعية الى عدم الاستغلال الأمثل لما هو متاح من طاقات اضافة الى تحمل البضائع بتكاليف مالية اضافية لا مبرر لها.

وسيختص هذا القسم من الدراسة بعرض عام عن تطور احجام البضائع المتداولة للتجارة الخارجية على الموانئ المصرية اما باقي الأقسام فستخصص الوضع المؤسس في الموانئ وتفاصيل أنشطة مختلف الشركات العاملة في الموانئ.

٢- تطور حجم التجارة الخارجية :

يوضح الجدول (١) تطور احجام التجارة الخارجية المتداولة على مختلف الموانئ المصرية في عدة سنوات في الفترة من ١٩٧٥ الى ١٩٩٣ - وذلك بخلاف الصب السائل من مواد بترولية وزيوت وشحوم وخلافه - ومن هذا الجدول يتبين التالي :

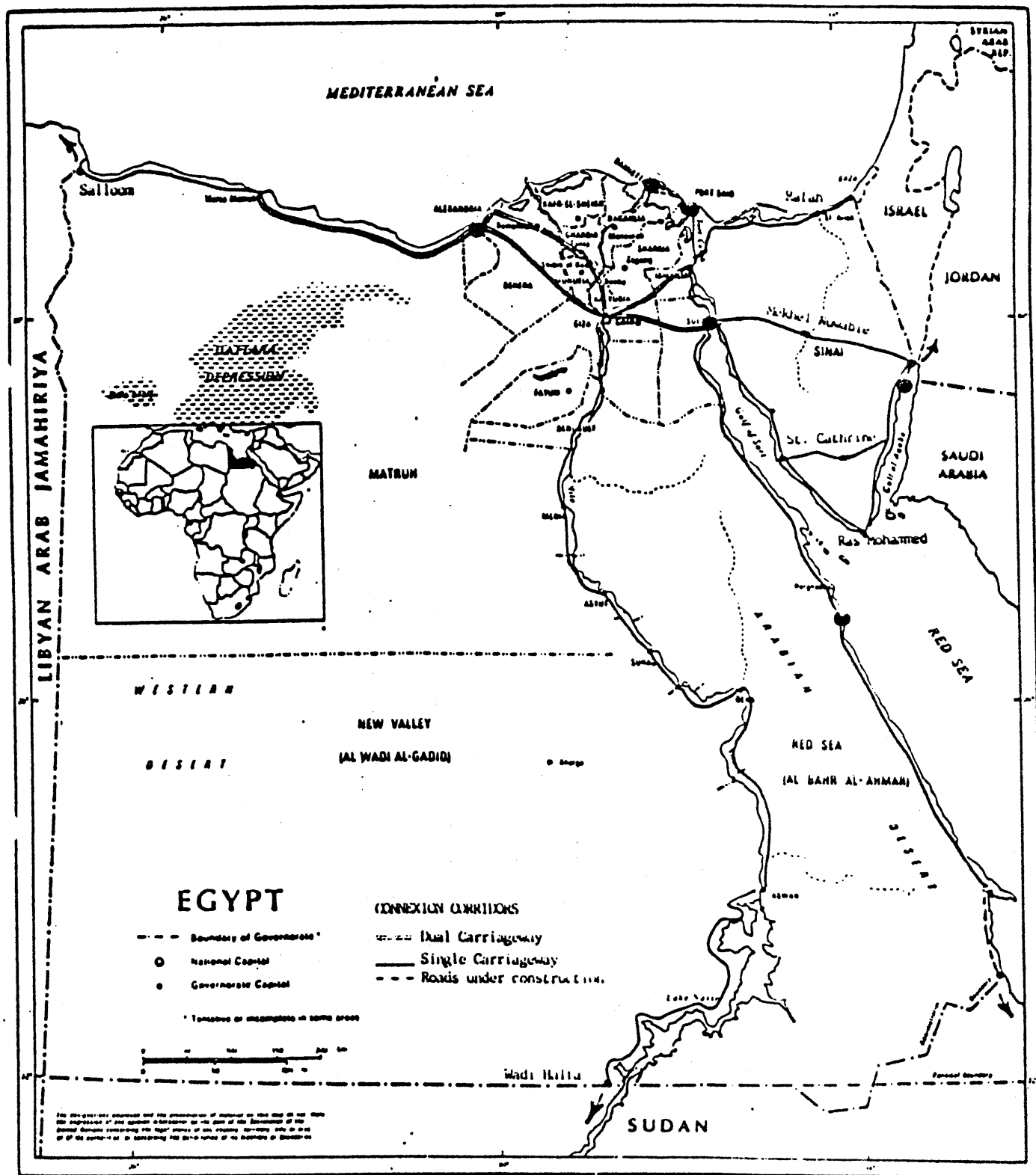
أ- بالمقارنة بعام ١٩٧٥ فقد حققت التجارة الخارجية زيادة تعادل حوالي ١٥٠٪ اما اذا قورنت الارقام بسنة ١٩٨٠ فان ما تحقق خلال ثلاثة عشر عام هو زيادة حوالي ١٧٪ فقط.

ب- يلاحظ ايضا ان حجم التجارة الخارجية لعام ١٩٩٣ يقل عما تحقق في عام ١٩٨٢

شکل (۱)

خریطة

مواقع الموانئ الرئيسية
في جمهورية مصر العربية



جدول (١)

تطور حجم البضائع المتداولة على الموانئ المصرية
(فيما عدا الصب السائل والتروليت)

(مليون طن)

النوعية	١٩٧٥		١٩٨٠		١٩٨٢		١٩٩١		١٩٩٢		١٩٩٣	
	الكمية	%	الكمية	%	الكمية	%	الكمية	%	الكمية	%	الكمية	%
(١) بضاعة عامة	٣,٣٩٦	٣٤,٩	٥,٨٢٦	٢٧,٦	٦,٤٨٥	٢٥,٨	٩,٧٣٦	٤٥,٢	١٠,٢٥١	٤٥,١	١١,٨٤٠	٤٨,١
الصب الجاف	٢,٩٣٩	٣٠,٢	٨,٥٥٦	٤٠,٥٠	١٠,٩٢١	٤٣,٥	٥,٢٩٨	٢٤,٦	٦,٠٦٦	٢٦,٧	٧,٦٣٦	٣٠,٩
التموين	٣,٣٩٦	٣٤,٩	٦,٧٥٧	٣١,٩	٧,٦٨٥	٣٠,٧	٦,٤٨٤	٢٤,٦	٦,٣٨٩	٢٨,٢	٥,١٧٩	٢١,٠
الإجمالي	٩,٧٣١	١٠٠	٢١,١٣٩	١٠٠	٢٥,٠٤٦	١٠٠	٢١,٥١٨	١٠٠	٢٢,٧٠٦	١٠٠	٢٤,٦٧٣	١٠٠
النسبة المئوية	١٠٠	-----	٢١٧	-----	٢٥٨	-----	٢٢١	-----	٢٣٣	-----	٢٥٤	-----

(١) بما في ذلك الحاويات

(٢) يحتوي على ٢,٣٢٦ مليون طن أسمنت مستورد

(٣) يحتوي على ٣,٨٤٥ مليون طن أسمنت مستورد

(٤) يحتوي على ٦,٥٢٨ مليون طن أسمنت مستورد

وقد وصلت أحجام التجارة الخارجية الى ذروتها في الفترة من ١٩٨٥ - ١٩٨٨ حيث زادت عن حوالي ٣٠ مليون طن الا انها اخذت في التراجع بعض الشيء ووصلت الى حالة استقرار أو زيادة محدودة منذ ذلك التاريخ.

ج- يلاحظ ان ارقام عام ١٩٨٢ كانت تحتوي على حوالي ٦,٥ مليون طن اسمنت مستوردة من الخارج الأمر الذي تغير بعد ذلك وتوقف تقريبا استيراد الاسمنت من الخارج بعد التوسعات الضخمة في الصناعات المحلية للاسمنت.

د- كذلك الأمر فقد انخفضت احجام البضائع التموينية وهي اساسا القمح الصب والدقيق وذلك للتوسع في الانتاج الزراعي.

هـ- الا انه من ناحية اخرى فيلاحظ الزيادة الكبيرة في احجام البضائع العامة من حوالي ٦,٥ الى ١١,٨ مليون طن اي بنسبة ٨٢٪ تقريبا.

و- بناء على هذه الأوضاع فقد تغير التركيب الهيكلي للتجارة الخارجية بدرجة كبيرة حيث أصبحت :

البضائع العامة تمثل حوالي ٥٠٪ من اجمالي حجم التجارة الخارجية
البضائع الصب الجاف تمثل حوالي ٣٠٪
والمواد التموينية تمثل حوالي ٢٠٪

ز- إن هذه الظاهرة ترجع الى عدة اسباب أهمها:

- التوسع في الانتاج الصناعي وبالذات بالنسبة لمتطلبات الانشاء والتعمير من اسمنت وحديد ومواد بناء اخرى والتي كانت تستورد بكميات ضخمة من قبل.
- التوسع في الانتاج الزراعي وبالذات بالنسبة للقمح مما قلل بدرجة ملموسة استيراداته من الخارج رغم الزيادة الكبيرة في الاستهلاك المحلي نتيجة زيادة اعداد السكان.
- التطورات الاقتصادية وظهور القطاع الخاص كقوة اقتصادية ضخمة وبالتالي التوسع في الصناعات الصغيرة سواء للاستهلاك المحلي او للتصدير وهذه تعتمد بالدرجة الأولى على استيراد او تصدير البضائع العامة - الأمر الذي تعكسه أرقام التجارة الخارجية بوضوح والزيادة الكبيرة التي تحققت من حجم التداول في البضائع العامة على عكس الانخفاض الملموس في كل من المواد الصب والمواد التموينية.

ط - إنه من المهم بمكان التعرف على التركيبة الهيكلية لحجم التجارة الخارجية وذلك على أساس تحديد المتطلبات اللازمة لتداول مختلف انواع البضائع من تسهيلات في البنية التحتية أو المعدات المطلوبة لهذا التداول.

فالمعروف ان المواد التموينية والمواد الصب الجاف لها أرصفتها وكذلك لها معدات وأجهزتها الخاصة بها، وتقوم بتداولها مؤسسات محددة داخل الميناء - أما المشكلة الأساسية فهي في تداول البضائع العامة سواء كانت معبئة في عبوات نمطية داخل حاويات او عبوات غير نمطية حيث انه في كلا الحالتين فان تداولها يتطلب توافر تسهيلات ضخمة من معدات وأجهزة ووسائل نقل وساحات تخزين وخلافه.

والأمر يتطلب دراسة تفصيلية عن كافة انواع البضائع العامة في التجارة الخارجية للبلاد وتوقعات نموها لإمكان تحديد متطلبات تداولها بما يمكن من سهولة وسرعة انسياب حركة هذه البضائع في الموانئ.

٢- توزيع التجارة الخارجية :

جدول (٢) توزيع التجارة الخارجية على مختلف الموانئ المصرية

(مليون طن)

الميناء	١٩٩١		١٩٩٢		١٩٩٣	
	%		%		%	
ميناء الاسكندرية	١٢,٦٨٨	٥٨,٩	١٣,٥٢٠	٥٩,٥	١٦,٢٩٠	٦٦,-
ميناء دمياط	١,٨٠٥	٨,٤	٢,٥٢٥	١١,١	١,٩٩٩	٨,٢
ميناء بورسعيد	٢,٤١٩	١١,٢	٢,٣٧١	١٠,٤	١,٨٣٧	٧,٤
هيئة موانئ البحر الاحمر	٤,٦٢٤	٢١,٥	٤,٢٩١	١٨,٩	٤,٥٤٦	١٨,٤
المجموع	٢١,٥١٨	١٠٠,-	٢٢,٧٠٦	١٠٠,-	٢٤,٦٧٣	١٠٠,-

يخص ميناء الدخيلة منها ٣,٢٦٣ مليون طن.

توجد في جمهورية مصر العربية أربعة هيئات للموانئ الرئيسية في البلاد وهي:

هيئة ميناء الاسكندرية : تضم مينائي الاسكندرية والدخيلة.
هيئة ميناء دمياط : ميناء دمياط.
هيئة ميناء بورسعيد : ميناء بورسعيد.
هيئة موانئ البحر الاحمر : السويس، (بورتوفيق، الادبية)، نويبع، سفاجا، رأس شقير، أبوزنيمه.

ويوضح الجدول (٢) توزيع التجارة الخارجية على مختلف الموانئ المصرية خلال الفترة من ١٩٩١ إلى ١٩٩٣ والذي يتبين منه ما يلي:

أ- بالرغم من التوسعات الضخمة في مختلف الموانئ فما زال ميناء الاسكندرية يستحوذ على النصيب الأكبر من حجم التجارة الخارجية حيث يصل الى حوالي ٣/٢ اجمالي حجم التجارة الخارجية المتداولة في كافة موانئ الجمهورية - وذلك بالرغم من المشاكل الضخمة التي تواجه سهولة انسياب حركة البضائع من وإلى الميناء.

ب- أما بالنسبة لميناء دمياط وبالرغم من مرور ما يزيد عن سبع سنوات منذ بداية تشغيله ورغم التسهيلات الضخمة في البنية التحتية التي تم توفيرها في هذا الميناء فان نصيبه ما زال في حدود ٨٪ فقط من اجمالي حجم التجارة الخارجية.

ج- اما بالنسبة لميناء بورسعيد، فان الأمر يدعو بالفعل الى نظرة فاحصة حيث توضح الأرقام الانخفاض المستمر في حجم التجارة الخارجية المتداولة في هذا الميناء والتي وصلت الى حوالي ٢٥٪ خلال الفترة من ١٩٩١ إلى ١٩٩٣ وبالتالي تضاعف نصيبه حتى اصبح ٧,٤٪ فقط من اجمالي حجم التجارة الخارجية.

د- أما بالنسبة لهيئة موانئ البحر الأحمر فان الأرقام التي تصدر عن نشاطها فهذه تحتاج الى مراجعة لكي تكون على نفس الاسس للمقارنة مع الأرقام الصادرة عن باقي موانئ البلاد حيث تتضمن تلك الأرقام نشاط ميناء نويبع وهو اساسا لخدمة العبارات وبالتالي ما عليها من وسائل نقل من شاحنات وحافلات وسيارات خاصة وخلافه، اضافة الى اعداد الركاب وامتعهم وجزء محدود من البضائع العامة. وقد بلغت احجام البضائع المتداولة في هذا الميناء حوالي ٢,٥ مليون طن طبقا لتقديرات هيئة موانئ البحر الأحمر ومن الطبيعي فان هذا الرقم لا يمثل حجم تجارة فعلية على هذا الميناء - وانما هو في الغالب رقم تقديري للطن الحجمي عن وسائل النقل المارة عبر هذا الميناء - وكما سبق فان الأمر قد يحتاج الى توضيح لأعداد المركبات المارة بالفعل وما يقابلها من طن حجمي تقديري حتى يكون هناك اساس سليم للمقارنة.

وبصفة عامة فان اجمالي حجم التجارة الخارجية على موانئ هيئة البحر الأحمر كان يعادل حوالي ١٨,٤٪ (١٩٩٣) من اجمالي حجم التجارة الخارجية المتداولة. وبالإضافة الى ميناء نويبع فان هناك ايضا مينائي السويس والأديبة. وهما يمثلان تقريبا نصف حجم التجارة المتداولة في مجموع موانئ البحر الأحمر.

الملاحظ ايضا هو الدور الهامشي الذي يقوم به ميناء سفاجا رغم التسهيلات الضخمة التي انشئت هناك في هذا الميناء ورغم ربطه بشبكتي النقل بالسكك الحديدية والنقل البري على الطرق والذي كان مخططا لتداول غالبية البضائع الواردة للوجه القبلي الا ان نصيبه في التجارة المتداولة لا يتعدى حوالي ١٥٠ ألف طن اي ما يعادل حوالي ٦ في الالف من اجمالي حجم التجارة الخارجية.

ان الامر يحتاج الى دراسة موسعة عن التوزيع الأمثل للتجارة الخارجية على مختلف موانئ البلاد آخذاً في الاعتبار:

- الطاقة المتاحة في كل ميناء (تداول - تخزين
- ارتباط الميناء بشبكات النقل الداخلي
- المشاكل الاجرائية
- مناطق التوزيع التي يخدمها الميناء
- مصدر البضائع (الواردة) وبلد المقصد الصادرة
- الكلفة الكلية للنقل (بما في ذلك تداول البضائع - التخزين - النقل البحري)
- وبما يحقق الاستغلال الأمثل لما هو متاح من طاقات (أو على الأقل عدم التوسع في طاقات جديدة قد لا يكون هناك مبرر لها مرحليا) والحد من الزيادة في التكلفة الكلية للنقل.

٤- الأوضاع العامة في الموانئ :

تمت زيارات ميدانية لكل من مينائي الاسكندرية ودمياط والملاحظات التالية هي انطباعات عامة عن هذين المينائين - اما ميناء بورسعيد وبالرغم من الزيارة التي تمت لمحطة الحاويات ببورسعيد الا انه لم تتح الفرصة لزيارة موسعة للميناء لضيق الوقت كذلك لم تتح الفرصة لزيارة اي من موانئ البحر الأحمر.

أولاً : ميناء الإسكندرية

أ - السمة العامة للميناء هي كثافة العنصر البشري المتواجد داخل الميناء بدرجة كبيرة وفي بعض التقديرات ان اعداد الأفراد في اليوم الواحد داخل الميناء قد تزيد عن حوالي ١٠ آلاف نسمة. علما بأنه طبقا للحساب الختامي لهيئة ميناء الاسكندرية للعام المالي ٩٣/٩٢ فان عدد العاملين بها يصل الى حوالي ٣,٣٠٠ عاملا كما ان هناك حوالي خمسة آلاف عامل يعملون بالشركة العربية للشحن والتفريغ وذلك بخلاف العاملين بمختلف الادارة الحكومية والشركات الأخرى العاملة بالميناء.

ب- كذلك الأمر بالنسبة للمركبات بمختلف انواعها (باصات - ملاكي - أجرة) فأعدادها داخل الميناء تقدر بالمئات وفي بعض الأحيان وصل الأمر الى ظهور بعض الاختناقات المرورية عند بعض التقاطعات الرئيسية داخل الميناء.

ج- ان ما يترتب على تواجد هذه الأعداد الغفيرة من الأفراد والمركبات هو بالضرورة ظهور العديد من المشاكل الخاصة بفقد وتلف البضائع وكذلك صعوبة السيطرة والتحكم في المنافذ الأمر الذي يدعو الى زيادة اعداد الحراس ومن ثم الدخول في دائرة مفرغة.

د - هناك مشاكل كبيرة من ناحية تدهور طبقات الرصف المختلفة للعديد من الطرق الداخلية وكذلك ساحات التخزين والأرصفة.

هـ - يبدو ان السمة الاساسية في التعامل مع التسهيلات المتوافرة في الميناء يقوم على اساس ان الميناء هو مكان تخزين. فالساحات تمتلئ بمختلف انواع البضائع المكسدة في كل مكان والسيارات المستوردة خصيصا لبعض الجهات تشغل نسبة كبيرة من الساحات التخزينية بالميناء.

و - هناك بعض المنشآت الجاري اقامتها في اماكن مختلفة والتي قد تمثل بعض المشاكل مع الأنشطة المتواجدة بالقرب منها ومن الضرورة بمكان ان يكون هناك مخطط هيكلي شامل (Master Plan) يوضح تفصيلا الوضع الحالي واية توسعات مستقبلية.

ز - ان هناك العديد من المواد الخطرة التي يتم تداولها أو تخزينها داخل الميناء ومن الضروري مراجعة كافة النواحي الاجرائية المتعلقة بهذه المواد حتى يتم تداول أو تخزين تلك المواد طبقا لما هو معمول به في المواصفات الدولية الخاصة بهذا الأمر.

ط - ان الميناء بصفة عامة في حاجة الى نظرة شاملة لامكان تحقيق:

- اعطاء السلطة الكاملة لادارة الميناء في كل ما يخص سهولة تداول البضائع
- سهولة انسياب وتدفق مختلف انواع البضائع بأمان ودون معوقات
- الاستغلال الأمثل لما هو متاح من طاقات سواء بالنسبة للمعدات او الساحات التخزينية
- الحد من التكلفة الزائدة لتداول البضائع داخل الميناء.

ثانيا: ميناء دمياط

أ - ميناء دمياط هو احدث موانئ الجمهورية وقد بدأ تشغيله في عام ١٩٨٦ الا ان التشغيل الفعلي قد بدأ مؤخرا خلال الخمس سنوات السابقة منذ بداية عام ١٩٩٠.

ب- يتميز ميناء دمياط - عن غيره من موانئ الجمهورية - بوجود ساحات تخزين ضخمة الأمر الذي يرفع كفاءة التشغيل بدرجات ملموسة.

ج- مازالت استخدامات ميناء دمياط تعتبر محدودة بدرجة كبيرة من ناحية نوعيات البضائع الواردة وهي تتركز في الصب الجاف مثل الحبوب (القمح - الذرة) والأسمدة والأخشاب اضافة الى كمية محدودة من البضائع العامة.

د - اما الاستخدام الأساسي لمحطة تداول الحاويات فهي للحاويات الترانزيت وقد توسع الطلب على هذه الخدمات بدرجة كبيرة اضافة الى عدد محدود للحاويات التي تصل برسم الواردة للبلاد في حدود حوالي ٥% من اجمالي حركة تداول الحاويات للمحطة.

هـ - ميناء دمياط بصفة عامة هو ميناء حديث بكافة المقاييس ومازالت اعداد الأفراد التي تتعامل بداخله محدودة وبالتالي فالمشاكل الداخلية ما زالت محدودة الا انه من السهل ان تتفاقم مستقبلا تلك المشاكل ويتشابه في ذلك مع غيره من الموانئ الأخرى.

و- ان احد المشاكل الحالية التي تعوق نمو ميناء دمياط هي مشاكل اجرائية تتعلق بالجمارك حيث ان جمارك ميناء دمياط تابعة لجمارك منطقة بورسعيد - اضافة الى مشكلة المثلثين حيث ان القائمة الحالية من المثلثين المعتمدة من الجمارك والتي يحق لها العمل داخل المنطقة الجمركية لا تتضمن مثلثين من دمياط حيث لم يكن هناك اية طلب على هذه الخدمات في الماضي وبالتالي فان النظام الحالي يعتمد على حضور مثلث من أي جهة خارجية (بورسعيد/الاسكندرية) الأمر الذي يعني أعباء كثيرة من ناحية التكلفة والوقت.

ز- بدأت تظهر بعض المشاكل من ناحية تدهور طبقات الرصف في بعض المواقع من الساحات وفي الطرق الداخلية ولا بد من سرعة معالجة هذه العيوب والقيام بأعمال الصيانة في اوقاتها المحددة خوفا من تفاقم هذه المشاكل ما لم تتخذ الاجراءات السريعة لمعالجة هذه الأوضاع.

ط - هناك أعداد غير قليلة من الشاحنات تتواجد داخل الميناء في انتظار دورها للشحن - وهذا يعني ان معدلات الشحن لتلك المركبات تحتاج الى نظرة فاحصة لرفع الكفاءة لامكان الحد من انتظار الشاحنات داخل الميناء - اضافة الى تنظيم دخول الشاحنات الى مختلف الساحات داخل الميناء.

ي - حتى الآن لم يتم ربط ميناء دمياط بشبكات النقل المائي الداخلي رغم توافر البنية التحتية اللازمة سواء من ناحية القناة الملاحية التي تربط الميناء بفرع دمياط او من ناحية معدات التفريغ على الرصف المنشأ خصيصا للوحدات النهرية على القناة الملاحية داخل الميناء.

ك - هناك مشكلة خطيرة تتمثل في شحنة قمح لم يتم الافراج عنها وتركت مشونة على الأرصفة وفي الساحات التخزينية لفترة زمنية طويلة مما أدى الى ظهور حشرات تهدد المواد الغذائية الأخرى التي يتم تداولها في الميناء. كما اضطرت ادارة الميناء الى توجيه السفن للانتظار على رصيف الرورو بدلا من مواقعها الاساسية على رصيف البضائع العامة وبالتالي فان الوضع الحالي لا يؤدي الى العمل بالكفاءة المطلوبة.

وأخيرا فان المواضيع التي تم الاشارة اليها في هذا القسم ربما يكون العديد منها خارج نطاق الدراسة الا انها جميعا تمثل عناصر مترابطة في المشاكل التي قد تعوق سهولة وانسياب تدفق حركة البضائع داخل الموانئ ومن والى الموانئ ويتطلب الأمر تضافر الجهود لحل المعوقات التي تعيق عمل الموانئ المختلفة لتحقيق دورها الأمثل في دعم الاقتصاد القومي للبلاد.

القسم الثالث

النظام المؤسسي للموانئ المصرية والشركات العاملة بها

أولاً: الموانئ

١ - الملكية والهيكـل الإداري Ownership and Administrative Structure

توجد في جمهورية مصر العربية أربع هيئات حكومية للموانئ تمتلك وتدير مختلف الموانئ بالبلاد وهذه الهيئات هي:

هيئة ميناء اسكندرية التي أنشئت بالقانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٧ وحددت إختصاصاتها بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٢٩٣ لسنة ١٩٦٧. وهيئة موانئ البحر الأحمر وهيئة ميناء بور سعيد وهيئة ميناء دمياط.

وتعتبر العمليات البحرية من ارشاد وإرساء واقلاع للسفن وكافة العمليات الخاصة بحركة السفن من أهم مسؤوليات هيئات الموانئ، بالإضافة الى عمليات مكافحة التلوث البحري وغيره من العمليات البحرية. كما تمتلك تلك الهيئات البنية الاساسية من أرصفة وساحات ومستودعات تخزين ولا تقوم أي منها بالتشغيل الفعلي كأعمال المناولة والشحن والتفريغ والنقل والتخزين.

أما عن أعمال التشغيل الفعلي داخل الموانئ فتقوم به أساساً مجموعة من شركات قطاع الأعمال العام - اضافة الى عدد محدود من شركات القطاع الخاص.

وبالتالي فإن النظام المؤسسي للموانئ المصرية يقوم على أساس هيئة حكومية لإدارة الميناء بالإضافة الى مجموعة من الشركات تتولى أعمال تداول البضائع داخل الميناء (بما في ذلك الحاويات) من شحن وتفريغ ونقل وتخزين وما الى ذلك. ويعرف ذلك النظام حسب التصنيفات الدولية (بملكية الدولة للميناء Government owned port or national body) ومن المتعارف عليه عالمياً عند تصنيف الميناء بكونه ملكية حكومية تامة هو أن تقوم هيئة أو إدارة الميناء بكافة عمليات مناولة وشحن وتفريغ ونقل وتخزين البضائع بواسطة العمالة والمعدات التابعة لها مباشرة، كما تقوم أيضا بأعمال الاشراف Control والمراقبة Supervision على كافة تلك العمليات وتحمل المسئوليات وإعداد وتطبيق التعريفات والرسوم Port Tariff (dues & charges) (بواسطة هيئة أو إدارة الميناء). ويرتبط نجاح هذا النظام المؤسسي بتوفر مستويات عالية من كفاءة في الإدارة والصلاحيات وتحمل المسئوليات.

وبمقارنة ذلك بما هو متبع في الموانئ المصرية فإننا نجد أن الميناء المصري تتم إدارته وتشغيله بواسطة هيئة حكومية ومجموعة من الشركات لكل منها عمالتها ومعدات الخاصة وإجراءاتها وممارساتها ورسومها الأمر الذي يؤدي الى ضعف الإشراف وزيادة الروتين وعدم ترشيد استخدام العمال وضياع المسؤولية من تأخير وفقدان وتلف البضائع وبالتالي زيادة تكلفة مرور البضائع عن طريق الميناء.

كما يؤدي غياب مسؤوليات هيئة الموانئ الى ضعف إشرافها على كافة العمليات التي تقدم للسفن والبضائع من حيث مراقبة وتقييم كفاءة وإنتاجية الشركات العاملة والمشغلة للميناء. ويعزى ذلك الى عدم استطاعة هيئة الميناء، من الناحية القانونية، إتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان كفاءة التشغيل كإنهاء خدمات إحدى تلك الشركات أو إستبدالها بأخرى أو توقيع عقوبات عليها. كما أن العلاقة القانونية والتشغيلية التي تربط الميناء بتلك الشركات غير واضحة تماما. ففي الحالات المشابهة هناك علاقات تعاقدية يتم فيها تحديد أنواع العقوبات والمخالفات Penalties وحالات إنهاء التعاقد عند ثبوت تقصير في الكفاءة والإنتاجية بالإضافة الى المشاركة الفعالة في تحديد التعريفات والرسوم التي تقوم تلك الشركات باستيفائها وكل تلك الأمور التي يمكن أن تؤثر سلبا على مكانة وسمعة الميناء على النطاقين الإقليمي والعالمي.

٢- الوضع القانوني للموانئ Legal Framework of Ports

أ- عام

يعتمد الوضع القانوني للميناء على سياسة ورغبة الدولة بإعتماد مدخل الاقتصاد الكلي (Macroeconomic Approach) وذلك بإعتبار أن أنشطة الميناء تخدم وتساهم في التنمية الشاملة للدولة، أو بإعتماد مدخل الاقتصاد الجزئي Microeconomic Approach وذلك بإعتبار أنشطة الميناء ككيان إقتصادي ذاتي يقوم باختيار وسائل ونظم تشغيله ويهدف، ضمن أمور أخرى، الى ضمان تخفيض تكلفة مرور البضائع. وتختلف الإستراتيجيات السياسية والإقتصادية للدولة فيما يتعلق بالقوانين التي تحكم عمل الموانئ من دولة الى أخرى، وكذلك فيما يخص نظام اللامركزية في القوانين المطبقة في الدولة.

ب- الوضع القانوني للموانئ (التشريعات):

تحكم تشريعات الموانئ المصرية قوانين الجمارك وقانون الموانئ وقانون العمل وقانون الشرطة وقانون المطافي... الخ. وقد أدى تعدد تلك القوانين الى تقييد سلطات هيئات الموانئ وإضعاف دورها الرقابي وتنظيم العمل، كما أدى الى تداخل سلطات هيئات الموانئ مع جهات أخرى عديدة تعمل في الموانئ. فمثلا قانون الجمارك ينص على مسئولية الجمارك في حراسة البضائع بالموانئ كما تنص على ذلك قوانين وقرارات انشاء الشركات التي تعمل في الموانئ وغير ذلك من التداخلات. ومن ثم فإنه لابد من النظر في تطوير تلك القوانين بما يكفل تحديد صلاحيات ومسؤوليات هيئة الموانئ بحيث تكون مسئولة عن كافة عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وتداول الحاويات بالموانئ، وإمكانية تفويضها تلك الصلاحيات لشركات من القطاع الخاص أو العام أو المشترك للعمل ببناء على متطلبات هيئة الموانئ وبعقود محددة وبما في ذلك عقود الإدارة والتأجير... الخ.

ج- إدارات الموانئ في الخارج

لقد أصبح نظام نقل بعض سلطات الدولة الى السلطات المحلية التي تتمتع موانئها بالاستقلالية Autonomous Port Authorities والمشاركة في إتخاذ القرارات وتقسيم أنشطة الميناء الى وحدات يديرها القطاع الخاص (Decentralized) ، منتشرا في معظم دول شمال أوروبا بما في ذلك فرنسا التي بدأت في تطبيقه هذا العام. ومن الفوائد الملموسة لهذا النظام هو تسهيل سرعة إتخاذ القرارات ذات العلاقة المباشرة مع أعمال الموانئ.

ويوصى في هذا المجال بدعم هيئات الموانئ المصرية بكفاءات عالية في الإدارة ومنح تلك الهيئات سلطات قانونية أوسع لتتمكن من استخدام النظم الحديثة لإدارة وتشغيل الموانئ.

٣- دور القطاع العام في الموانئ وعمليات الإصلاح

إن الملكية لا تعتبر العامل الحاسم في إنتاجية وكفاءة الموانئ، فالكثير من موانئ القطاع العام (سنغافورة واليابان وكوريا الجنوبية .. الخ) تنسم بالكفاءة العالية في الإدارة والتشغيل، وتماثل في ذلك العديد من موانئ القطاع الخاص، (وهي الموانئ التي تستخدم القطاع الخاص في عمليات التشغيل) بل تتفوق على الكثير منها من حيث الإنتاجية والكفاءة والمكانة العالمية. ويعتبر توفر المناخ التنافسي في أنشطة الموانئ من أهم ما يميز ميناء على آخر وبناء على ذلك فإنه يتطلب من الدولة زيادة الإهتمام بتوفير المناخ التنافسي في أنشطة الموانئ. وتوصي تجارب إعادة التنظيم الهيكلي (Restructuring) في العديد من الحالات الى ضرورة أن يتم التنفيذ بصورة تدريجية وإبتداءا بإدخال التحسينات على النظام المؤسسي الحالي Institutional Framework. كذلك فإن معظم عمليات الإصلاح في الموانئ تكون بإدخال ميزات Characteristics القطاع الخاص الى عمليات الموانئ وتطوير إدارات الموانئ والتوسع في فرص المنافسة... الخ.

ويمكن لعمليات الإصلاح أن تتم كالتالي:

- تطوير الإدارة:
إن تطوير الإدارة ضمن التنظيم الهيكلي وبدون إجراء تعديلات في القوانين أو سياسة الدولة تجاه الموانئ يمكن أن يكون كخطوة أولى نحو إصلاح الموانئ.
- منح القطاع الخاص فرص تقديم خدمات بالموانئ لمنافسة القطاع العام، وإزالة الموانع القانونية التي تعيق إستخدام القطاع الخاص وتمنع المنافسة الحرة، وبينما يؤدي ذلك الى تحسن في الكفاءة وتقليل التكلفة على الدولة فإنه كذلك يبقى على الرقابة العامة على مرافق الميناء بيد الدولة.

- Commercialization إن الهدف الأساسي من هذا الأمر هو رفع الانتاجية والاستخدام الأمثل للموارد المتاحة. حيث يكون مدراء الموانئ مسئولين عن الأداء وتحسين الإنتاجية وخفض التكلفة.

ولتحقيق تلك الفوائد والنتائج فقد درجت العديد من الموانئ الى إستخدام القطاع الخاص في تنفيذ أنشطة عديدة خاصة بتشغيل الموانئ، وبواسطة عقود للإدارة Management Contracts أو إتفاقيات الأداء Performance Agreements أو عقود خدمات تشغيل Service Contracts أو بواسطة إتفاقيات التأجير Lease Agreements. وفيما يلي بعض التجارب الآسيوية في خصخصة أعمال الموانئ:

(هونج كونج) إدارة الميناء في أيدي الحكومة إلا أن محطة الحاويات الضخمة تديرها ثلاثة شركات من القطاع الخاص.

(ماليزيا) الرائدة في مجال خصخصة الموانئ في منطقة آسيا. إذ تمت خصخصة محطة الحاويات في ميناء كيلانج Kelang منذ عام ١٩٨٣ بواسطة عقد إيجار Lease لمدة ٢١ سنة قابلة للتجديد.

(تايلند) إدارة الموانئ تحت سيطرة الدولة إلا أن بعض الخدمات يقوم بتنفيذها القطاع الخاص بإستخدام عقود الإدارة والإداء (Management and Performance Contracts).

(الفلبين) لقد قامت هيئة موانئ الفلبين بخصخصة ميناء مانيلا الجنوبي الذي يحتوي على محطة الحاويات وخدمات مناولة المواد الصب Bulk.

(سنغافورة) ويعتبر أنجح ميناء في العالم يدار ويشغل بالكامل بواسطة الدولة ولا توجد لديهم خطط مستقبلية للخصخصة.

(جمهورية كوريا) الموانئ تحت سيطرة وإدارة الدولة ولا توجد خطط للخصخصة في هذا المجال.

(اليابان) الموانئ تحت سيطرة الدولة إلا أن أعمال النقل والمناولة والتخزين في اليابان تقوم بها شركات من القطاع الخاص. وتجدر الإشارة الى ان مستوى الاداء والكفاءة يعتبران من أعلى المستويات عالمياً في الموانئ الكورية واليابانية.

٤- خصخصة أعمال الموانئ:

شهدت السنوات خلال العقدین الماضیین تحولاً في نظام ملكية الدولة للموانئ، وذلك بدءاً ببعض الموانئ الأوروبية الغربية وموانئ أمريكا الشمالية وبعض موانئ شرق آسيا، كما حدث هذا التحول في العديد من موانئ الخليج العربي مؤخراً. ويقضي هذا التحول بأن تكون إدارة الميناء سلطة حكومية National body تتبع لإحدى الوزارات ذات العلاقة أو تكون تابعة لسلطة محلية Municipal Authority كما هو في الموانئ الأمريكية وروتردام وبريستول وموانئ أوروبية وأخرى في شرق آسيا. أما التشغيل فتقوم به شركات متخصصة.

ويتميز هذا النظام المؤسسي بعدم قيام إدارة الميناء بتنفيذ أي من عمليات مناولة و شحن وتفريغ ونقل وتخزين البضائع بواسطة العمالة والمعدات التابعة لها بل وتترك هذه الأنشطة بالكامل إلى شركات متخصصة للقيام بها على النحو التالي:

أ- التعاقد مع شركات متخصصة لعدد محدد من السنوات وبشروط ونصوص على الإنتاجية والكفاءة والمسئولية والرسوم والميزات الأخرى والتعويضات لكل من الطرفين للقيام بأعمال المناولة والشحن والتفريغ والنقل للبضائع العامة والصب داخل الميناء، أو أعمال تداول الحاويات في كافة أرصفة الميناء، أو أرصفة ومحطات معينة بالميناء، مع تأكيد قيام هيئة الميناء بأعمال الإشراف العام Overall Control أو

ب- بنظام تأجير المراسي والأرصفة Berth Leasing لشركات وخطوط ملاحية Shipping lines أو لشركات تشغيل Port Operators وشركات مناولة Companies Stevedoring وذلك لمدد زمنية طويلة وبشروط تضمن التشغيل الدائم والإنتاجية المتفق عليها. وفي كثير من الأحيان تخفض قيمة الإيجار كلما زاد حجم البضائع المتداولة وذلك بإستخدام نظام Sliding Scale.

وبالإضافة إلى تلك الأنظمة فهناك الموانئ التي تملكها وتديرها وتقوم بتشغيلها شركات خاصة Company Ports وذلك لخدمة منتجاتها أو حركة البضائع والمواد التي تقوم بتداولها، وتعتبر موانئ ليفربول ومانشستر وفيلكستون من أشهر الموانئ البريطانية في هذا المجال.

والنظام المبين في الفقرة (أ) أعلاه يمكن فيه تقسيم عمليات الميناء إلى وحدات صغيرة Decentralization والتعاقد عليها مع شركات، مع بقاء الإشراف Control بيد هيئة الميناء، ويتميز نظام الـ Decentralization في إن الإستثمارات في الميناء تكون موجهة بصفة مباشرة إلى إحتياجات العمل، إلا أنه يجب ملاحظة أن الشركات الصغيرة بصفة عامة لا تكون مهتمة بالاستثمار في الموانئ.

ربما يكون هذا الأمر هو ما ينفذ في الموانئ المصرية إلا أن المشكلة تكمن في العلاقة بين الموانئ وتلك الشركات حيث لا توجد أمور تعاقدية بينهما تنص على التزامات واضحة لما تقوم به الشركة المعنية من أعمال بمستويات محدودة.

إن الموانئ دائماً ما تتطلب في البداية تطوير العمل على أسس تجارية Commercialization أكثر مما هو بنظام الخصخصة Privatization بكامل أبعادها. ويمكن تحقيق مستويات عالية من الانتاجية حتى بدون تطبيق نظام الخصخصة في الموانئ إذا ما أتاحت الدولة -من الوجهة القانونية- لمسئولي الموانئ مسؤوليات Responsibilities أكثر وسلطات Authorities أعم. وبناء عليه فتكون الموانئ مسئولة على نظامها المالي (الربح والخسارة)، ونظامها التسويقي وغيره، وقد نجح هذا النظام في ميناء سنغافورة حيث منحت الدولة كل تلك التسهيلات لهيئة الموانئ لتعمل على أسس تجارية بحتة.

وفيما يخص أهم أهداف وميزات نظام الخصخصة بأشكاله المتعددة في قطاع الموانئ فإنه يمكن تلخيص أهمها في التالي:

- تحسين نظام الإدارة.
- تحسين أداء وإنتاجية الموانئ.
- جذب موارد جديدة لتمويل إستثمارات الموانئ.
- تخفيض ملموس في المصروفات المخصصة للموانئ بواسطة الدول وتقليل المسؤولية على الدول.
- تطوير نظام تسويق خدمات الموانئ والنقل.
- تخفيض تكلفة مرور البضائع بالموانئ، وتكلفة النقل البحري مما يؤثر إيجابياً على قدرة الصادرات الوطنية للمنافسة في الأسواق الخارجية.
- زيادة إيرادات الموانئ.

ويوضح الملحق (٤) تفاصيل عن منافع ومخاطر زيادة دور القطاع الخاص في الموانئ كما جاء في دراسة منظمة الأونكتاد.

٥- الوضع القانوني لخصخصة عمليات الموانئ

لقد كانت نظرة الدول سابقاً هي السيطرة على عمليات الموانئ نظراً لأهميتها الحيوية والإستراتيجية للتجارة الخارجية. إلا وأنه بحلول الثمانينات فقد ظهر اتجاه عالمي نحو خصخصة عمليات الموانئ وخاصة في المحطات المتخصصة كمحطات الحاويات في موانئ عديدة منها اتحاد الموانئ البريطانية Associated British Ports التي تتضمن ٢١ ميناء بالإضافة الى العديد من موانئ شمال وغرب أوروبا وأمريكا اللاتينية وآسيا. ويعتبر نظام الإدارة المرنة الذي يتمتع به القطاع الخاص من أهم الأسباب التي تؤدي في النهاية الى رفع كفاءة التشغيل.

وفي معظم الدول فإن خصخصة عمليات الموانئ يتم اقرارها بنص القانون، ويسمح فيها بشركات من القطاع الخاص، أو القطاع العام أو رأس المال المشترك بالإستثمار في إنشاءات، وصيانة وإدارة وتشغيل الموانئ بما في ذلك عمليات مناولة وشحن وتفريغ ونقل وتخزين البضائع والمواد والعمليات الأخرى ذات العلاقة بأعمال الموانئ.

وتجدر الإشارة الى ضرورة مراعاة إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسئولية مشغلي محطات نقل البضائع في خطوط التجارة الدولية
(The United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in Trade)

وتتضمن هذه الإتفاقية مواد تخص المسئولية في حالة فقدان وتسبب ضرر وتلف أو تأخير في تسليم السلع والبضائع التي تحت عهدة مشغلي المحطة والتي لاتشملها أنظمة ولوائح النقل بالإتفاقيات النافذة في مختلف أنماط النقل.

وبالنسبة للموانئ المصرية فإن القانون قد سمح لعدد محدود من شركات القطاع الخاص وبشروط محددة القيام ببعض الأنشطة ولعدد من الشركات للمناولة على المخطاف بواسطة الصنادل لنوعيات محددة من البضائع كالأخشاب والحديد (قرار ١٠٦ لعام ١٩٧٨) وكذلك الشركة العربية للملاحة (Pan Arab)، كما صدر قرار بإنشاء شركة لمناولة الحبوب (نظام آلي) بميناء الدخيلة. ولم يسمح القانون بممارسة شركات من القطاع الخاص لإعمال التوكيلات الملاحية.

ويوصى في هذا الخصوص بتعديل قانون الموانئ أو اصدار قانون جديد يتلافى كافة السلبيات في القانون الساري فيما يتعلق بتضارب المسئوليات والصلاحيات والنص على السماح وتشجيع القطاع الخاص للقيام بأنشطة عمليات التشغيل في الموانئ المصرية.

ثانياً: عمليات تداول البضائع وخدمات السفن

٦- دور الوكالات الملاحية Shipping Agency:

١-٦ عام:

من المتعارف عليه دولياً أن التوكيل الملاحى Shipping Agency أو الوكيل الملاحى Agent Shipping هو وكيل لمالك السفينة في ميناء محدد ويقوم مقام مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجرها.

وتتكون واجبات الوكيل الملاحى للخط البحرى المنتظم Liner Agency كما وردت في نموذج إتفاقية وكالة الخط المنتظم Standard Liner Agency Agreement المعد من قبل إتحاد الجمعيات الوطنية لوكلاء ووسطاء البواخر Federation of National Associations of Ship brokers and Agents (مرجع) في ٢٣ دولة على النحو التالى:

٦-٢ واجبات الوكيل الملاحى لخط بحرى منتظم Liner Agency:

تعتبر واجبات الوكيل الملاحى لخط منتظم ذات نطاق أوسع وأشمل منها بالنسبة لوكيل بواخر مستأجرة أو جواله Tramp Vessel ويمكن توضيح أهم هذه الواجبات، كما وردت في نموذج إتفاقية وكالة الخط المنتظم Standard Liner Agency Agreement والمعد من قبل إتحاد الجمعيات الوطنية لوكلاء ووسطاء البواخر Federation of National Associations of ship Brokers and Agents في ٢٣ دولة بحرية، وهذه الواجبات هي:

(أ) تمثيل الموكلين (الناقلين) وتنفيذ جميع النشاطات والأعمال المطلوبة التي تتوافق وتنسجم مع أي تعليمات معقولة لهؤلاء الموكلين في جميع الأوقات.

(ب) التوصيه و/أو تعيين شركات التفريغ، والمراقبين، والعمال، وشركات المناولة وجميع أنواع الخدمات المطلوبة سواء بشكل مباشر أو من خلال وكلاء فرعيين إذا لزم الأمر.

(ج) توفير خدمات تسويق ومبيعات لحجز البضائع والترويج لخدمات الخط والبقاء على إتصال مستمر مع الشاحنين والمستوردين ووكلاء خدمات الشحن وهيئة الميناء وغيرهم من السلطات والهيئات والفعاليات التجارية.

(د) حضور المؤتمرات الملاحية (إن لزم الأمر) على حساب موكله Principal.

(هـ) إصدار بوالص الشحن B/L وبيانات الحمولة Manifests وغيرها من الوثائق اللازمة بالنيابة عن الموكلين.

(و) توفير نظام إتصالات جيد وفعّال وبكفاءة عالية (يعتبر هذا الأمر من الضرورات الهامة، حيث يتوجب على الوكيل الملاحي إبقاء موكله على علم وإطلاع مستمر حول حجوزات البضائع والمساحات المستغلة والغير مستغلة على السفينة، وإتفاقيات المؤتمرات الملاحية، أجور الشحن، ظروف المنافسة والمنافسين في السوق، والظروف المحلية التي لها تأثير على حركة ونشاط السفن، ... الخ).

(ز) إجراء الترتيبات المسبقة لإستلام البضائع الصادره لتحميلها ولتفريغ البضائع الواردة، وكذلك الإشراف على إعادة شحن بضائع الإقطرمة Transhipment of through cargo وكذلك التحضير والإستعداد لمعاينة أي بضائع متضرره ومتابعة المطالبات، وتحضير تقارير حالة البضائع وغيرها من التقارير... الخ.

(ح) توفير وإدارة نظام ملائم للسيطرة على حركة الحاويات Containers وبضائع الدرجة Ro-Ro إن لزم الأمر.

(ط) إعداد حسابات البواخر بشكل ملائم لكل رحلة تقوم بها بواخر ذلك الخط. وكذلك إعداد التقارير والبيانات المالية المطلوبة.

(ي) إبقاء الموكلين على إطلاع مستمر بشأن أي تعديل على بدلات وأجور الميناء وتعليماته وكافة الرسوم والبدلات التي تطرأ.

وبالرغم من أن مسؤوليته القانونية تستمر حتى تسليم البضاعة لأصحابها، إلا أن ذلك لايعني قيامه فعلياً بأعمال مناولة أو نقل أو حراسة للبضائع داخل منطقة الميناء. ومن المتعارف عليه أيضاً أن للميناء (بصفته الشخصية أو بواسطة شركات المناولة والشحن والتفريغ والنقل والتخزين، كل في مجال إختصاصه) مسؤولية تجاه البضائع ونقلها وتسليمها لأصحابها أو تخزينها ومن ثم تسليمها لأصحابها، بناءً على أوامر التسليم التي يصدرها الوكيل الملاحي والعكس صحيح في حالة الشحن (التصدير وإعادة شحن البضائع الاقطرمة)، وبناءً على ذلك فإن مسؤولية الوكيل الملاحي تقتصر على التوصيه و/أو تعيين شركات التفريغ والعمال والمناولة وجميع أنواع الخدمات المطلوبة للسفينة والبضائع التي تحت عهده، وفي حالة قيام الميناء بجميع تلك الخدمات بواسطة شركاته وعمالته فتكون واجبات الوكيل هي الإشراف والمراقبة على تنفيذ تلك الأعمال وغيرها فيما يخص عمليات الإستلام والتحضير لتحميل وتفريغ البضائع التي تحت عهده. وليس من إختصاصه حراسة البضائع داخل السور الجمركي للميناء وتعيين حراسة لذلك حيث أن ذلك من إختصاص هيئة الميناء مع سلطة الجمارك. كما وأنه ليس من إختصاصه إصدار فواتير المناولة والشحن والتفريغ وغيره، أو القيام بأي نوع من الحراسة على البضائع المتواجدة داخل السور الجمركي، وبالتالي ليس من حقه استيفاء أي أجور أو رسوم عن إصدار الفواتير أو نظير القيام الفعلي بأعمال حراسة البضائع أو الإدعاء بذلك.

٣-٦ نشاط التوكيلات الملاحية في جمهورية مصر العربية:

تقوم كل من شركتي الاسكندرية للتوكيلات الملاحية والقناة للتوكيلات الملاحية (قطاع اعمال عام) بصفتهم كوكيل ملاحى معتمد بأعمال التوكيلات الملاحية في الموانئ المصرية، وبحيث تعمل شركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية ضمن حدود ميناء الاسكندرية - الدخيلة وشركة القناة للتوكيلات الملاحية في موانئ البحر الاحمر وبور سعيد ودمياط، وحسب التصنيفات الدولية، فإن الموانئ المصرية تتم فيها أعمال التوكيل البحري بواسطة شركتان حكوميتان تحتكران كل أنشطة الوكالات الملاحية (Monopoly)، كما تفتقر كل منهما من الناحية الفعلية والواقعية، الى التنافس في الخدمة أو أسعار الخدمات التي تقدمها.

٤-٦ الواجبات التي تقوم بها الشركتان:

تتلخص واجبات كل من الشركتين بإعتبار أي منهما وكيلًا لسفينة يملكها اجنبي وكذلك كأمين للبضاعة حتى تسليمها لأصحابها، وتنفيذًا لذلك فتقوم كل من الشركتين بتقديم الخدمات التالية:

(أ) تقديم كافة الخدمات للسفينة منذ وصولها وحتى مغادرتها للميناء وذلك بناء على تعرفه خدمات صادرة بقرار من وزارة النقل. (قبل صدور قانون قطاع الأعمال العام).

(ب) تقوم الشركة بمراقبة وعد وحراسة وتسليم البضاعة الى أصحابها حسب البوالص للشركة مقابل حراسة وذلك لحراسة البضائع والحاويات حتى تسليمها لأصحابها).

(ج) تقوم الشركة بإصدار فاتورة شاملة لكافة رسوم الخدمات التي تقدم للبضاعة من رسوم وأجور شحن/تفريغ وحاويات وتخزين وغيره كما تقوم بإضافة نسبة مئوية كعمولة لها.

وتتلخص الملاحظات على نشاط شركتي التوكيلات في نقطتين:

الأولى: هنالك إحتكار للنشاط الذي تقوم به كل من الشركتين في مختلف الموانئ المصرية كما لا يوجد أي تنافس في الخدمة أو الاسعار.

الثانية: لا تنص واجبات الوكيل الملاحى التي أعدها اتحاد الجمعيات الوطنية لوكلاء ووسطاء البواخر Federation of National Association of Ship brokers and Agents (الموضحة أعلاه) أو واجبات الوكيل الملاحى في معظم دول العالم الأخرى على قيام الوكيل بحراسة البضائع داخل السور الجمركي للموانئ واستيفاء أجور او عمولة على اعداد الفواتير والحراسات.

وبالتالي فإن الامر يتطلب ايضا تطوير القوانين والنظم واللوائح المعمول بها في هذا الشأن لكي تتضمن:

أ- أن تتولى هيئة الميناء المسؤولية الملقاة على عاتقها بالمحافظة والمسؤولية على سلامة البضائع داخل السور الجمركي، وان تنقل تلك المسؤولية بدورها للجهات التي تكون

البضائع بحوزتها لكل مراحل مرور البضاعة حتى تسليمها لأصحابها كشركات التفريغ والنقل والتحميل والمناولة والنقل والتخزين. وبذلك لا يقوم الوكيل الملاحي بوضع حراسات على البضائع أو استيفاء رسوم واجور مقابل تلك الخدمات.

ب- قيام كل شركة أو جهة بإصدار فواتيرها لقاء الخدمات الفعلية التي تقدمها مما يسهل على صاحب البضاعة معرفة تفاصيل الخدمات والرسوم والاجور التي سيدفعها، وبالتالي لا يقوم الوكيل الملاحي بأصدار تلك الفواتير أو استيفاء عمولة ٥ في المائة بدون مقابل فعلي.

ج- تطوير عمل شركتي التوكيلات الملاحية لإدخال المنافسه في ذلك المجال على ان يكون ذلك الامر على مراحل على النحو التالي:

ج-١ خطوة اولى جعل التوكيلات المتفرعة والتابعة لشركتي التوكيلات الملاحية شركات مستقلة تعمل على أسس محاسبية منفردة وتنافسية وإلغاء دور شركة التوكيلات الملاحية بصفة تدريجية.

ج-٢ إشراك القطاع الخاص بصورة تدريجية في أعمال تلك الشركات الأربعة وشركة القناة للتوكيلات الملاحية ومراقبة نجاح تلك التجربة.

ج-٣ نظراً لكون عمليات التوكيلات الملاحية تتم في معظم موانئ العالم بواسطة القطاع الخاص لكونها قطاع خدمات للسفن الأجنبية التي تتوقع مستوى رفيعاً من الكفاءة والاستقلالية في إتخاذ القرارات، ونظراً لتأثير تلك الخدمات على كفاءة الموانئ وسرعة دوران السفن وتقليل تكلفة مرور البضائع بالموانئ، فإنه يتطلب تحويل ذلك القطاع بالكامل في المرحلة الأخيرة الى القطاع الخاص أسوة بما هو في معظم الدول العربية ودول العالم الأخرى. ويتم ذلك عادة بنص قانوني يحدد مهام ومستويات الوكيل الملاحي ويسمح ويشجع القطاع الخاص بمزاولة تلك المهنة، وعلى أن تتم الموافقة على الشركات التي تعمل في هذا المجال بناءً على شروط معروفة أهمها الخبرة والعمالة المدربة والموقف المالي المطمئن.

٧- تداول البضائع:

أ- المعدات

تشمل عمليات مداولة البضائع أعمال المناولة والشحن والتفريغ والنقل والتخزين. وتعتبر الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ هي الشركة الأساسية في ميناء الاسكندرية للقيام بأعمال المناولة Stevedoring على السفن والمناولة على الرصيف Loading and off Loading للبضائع العامة General Cargo وجزء من الصب الجاف Dry bulk بإستثناء عدد من الشركات الأخرى المتخصصة في مناولة البضائع الصب كالشركة العامة للصوامع والتخزين (قطاع أعمال) وتقوم بمناولة الحبوب والدقيق وشركة لمناولة الحبوب (آلي) بميناء الدخيلة والشركة العربية للملاحة PAN ARAB بالإضافة الى شركات من القطاع الخاص سمح لها بالتفريغ في المخطاف لنوعيات محددة كالخشب والحديد... الخ بالتفريغ على المخطاف (قرار ١٠٦ لعام ١٩٧٨).

كما تقوم بذلك النشاط شركات قطاع عام للأعمال مماثلة كشركة السويس للشحن والتفريغ الآلي في موانئ البحر الأحمر وفي ميناء بور سعيد شركة بور سعيد لتداول الحاويات والشحن والتفريغ وفي ميناء دمياط شركة دمياط للحاويات والشحن والتفريغ.

وتقوم تلك الشركات بواسطة عمالتها ومعداتنا بكافة أعمال المناولة والشحن والتفريغ في الموانئ المصرية. ففي ميناء إسكندرية تقوم شركة إسكندرية للشحن والتفريغ بإمتلاك معدات المناولة وتستخدم الرافعات المتحركة Mobile Cranes في عمليات السفن وتتكون العمالة من ٥٢٦٢ عمالة دائمة بالإضافة الى حوالي ٥٠٠ كعمالة مؤقتة، والشركة تتداول من ٦ - ٧٥ مليون طن من البضائع في السنة.

وبمراجعة كشف المعدات (ملحق ٥) وبالمشاهدة الفعلية يتبين عدة ملاحظات من أهمها عدم توافر رافعات رصيف كهربائية للمناولة حيث يعتمد التشغيل على الاوناش المتحركة Mobile وهي غير مناسبة تماما لمناولة السفن من حيث بطء الحركة (Crane Cycle). إلا أن إستخدام رافعات متحركة بمواصفات حديثة بالإضافة الى رافعات السفينة Ships Dericks يمكن أن يحقق نتائج مقبولة.

ولتحديد ملائمة معدات المناولة لنوعيات البضائع والسفن ولحجم الحركة السنوية من البضائع، فإنه يتطلب إجراء دراسة ميدانية لحركة البضائع يتم فيها تقييم نوعية وعدد المعدات والعمالة وصولاً لاحتمساب الإنتاجية (عدد الأطنان/برت/الساعة) للفئات الرئيسية للبضائع والمواد المتبادلة، وإجراء المقارنات مع متوسط المعدلات السائدة في الموانئ العالمية الأخرى (مؤشرات الأداء P.I)، وكذلك لتحديد أماكن وأسباب تعطيل وتأخير عمليات مناولة وشحن وتفريغ ونقل وتخزين البضائع في الموانئ المصرية.

ب- الوقت الضائع

يشير الجدول في صفحة ٤٤ من الكتاب الإحصائي السنوي ١٩٩٣ لهيئة ميناء الإسكندرية بعنوان "الوقت الضائع في عمليات الشحن والتفريغ خلال عام ١٩٩٣ والخاص بالشركة العربية للشحن والتفريغ" (جدول رقم ٣ أعلاه) الى عدم وجود وقت ضائع في عمليات الشحن والتفريغ يرجع الى الشركة العربية للشحن والتفريغ أو يرجع الى الميناء، بل لا يوجد بند لذلك تحت عنوان (النوعية/البيان). وحيث أنه يندر وجود ميناء في العالم لم تسبب فيه شركات التفريغ والشحن أو الميناء أية أعطال وتأخير يؤدي الى وقت ضائع خلال سنة كاملة، فإنه يصعب تقبل ذلك، بل من الممكن أن ذلك التأخير الذي لا بد وأن حدث قد أحتسب كانتظارات ترجع للباخرة و/أو انتظارات ترجع للعميل، وحيث أن الكتاب الإحصائي السنوي يصدر عن هيئة ميناء الإسكندرية فإن ذلك يؤكد على عدم وجود نظام يمكن هيئة الميناء من معرفة الجهات المسئولة عن الوقت الضائع في عمليات الشحن والتفريغ، وبالتالي إستنتاج ضعف المراقبة والإشراف بصورة عامة بواسطة هيئة الميناء وهي الجهة المناط بها أولاً وأخيراً ضمان كفاءة عمليات البضائع والسفن بالميناء وليس الشركات العاملة بالميناء.

الوقت الضائع في عمليات الشحن والتفريغ خلال عام ١٩٩٣
والخاصة بالشركة العربية للشحن والتفريغ
جدول رقم (٣)
بورت/ساعة

النوعية	التفريغ						الشحن				الإجمالي العام
	عامه	خشب	سماد	أثرية	جملة	جملة	عامه	سماد	أثرية	جملة	
إنتظارات ترجع للباخرة	٨٤١٨	٣٣٤	٦٩٧	٦٦٠	١٠١٠٩	٢٤٢٨	١٦٨	١٣٨	٢٧٣٤	١٢٨٤٣	
إنتظارات ترجع للعمل	١٩٦٥١	٢٤٠	٤٥٠	غير واضحة	غير واضحة	٨٧٧٢	١٦٣	١٤٣	٩٠٧٨	٣١٢٢٤	
إنتظارات ترجع لقوة القاهرة	٤٩٤١	٢١٩	٤١	غير واضحة	٥٨٦٧	٢١٠١	١٤٥	١٤٦	٢٣٩٢	٨٣٥٩	
الإجمالي	٢٢٠١٠	٧٩٣	١١٨٩	غير واضحة	غير واضحة	١٣٣٠١	٤٧٦	٤٢٧	١٤٢٠٣	٥٢٤٢٦	

للمراجعة التقرير:
المصدر: الشركة العربية للشحن والتفريغ بميناء الإسكندرية.

ج- علاقة الشركات بهيئات الموانئ

تقوم الشركة العربية للشحن والتفريغ بأعمال الشحن والتفريغ للبضائع العامة في ميناء إسكندرية (بإستثناء شركات تقوم بعمليات الشحن والتفريغ على المخطاف) وشركات قطاع الأعمال المماثلة في الموانئ الأخرى وبدون منافس حقيقي كما لا يوجد أيضاً أي نوع من العقود مع هيئات الموانئ يلزم الشركات العاملة بتحقيق إنتاجية محددة على أساس طن/برت/الساعة أو طن/السفينة/اليوم، حسب تصنيفات البضائع، أو فرض عقوبات في حالة عدم تحقيق مثل هذه الانتاجية وقد نجم عن هذه الأوضاع ما يلي:

ج-١ عدم وجود حافز لتحقيق إنتاجية وكفاءة عالية في الشغل وإنعكاسات ذلك على ما قد ينجم من تأخير تفريغ وشحن السفن وإطالة مدة بقاء البضائع في الموانئ.

ج-٢ عدم توفير الاستثمارات بالقدر الكافي لشراء المعدات الحديثة للمناولة والشحن والتفريغ والنقل حيث تبين ذلك من نوعيات وحالة المعدات المستخدمة في ميناء إسكندرية وذلك لعدم وجود شروط تلزم الشركة بإستخدام أعداد ونوعيات حديثة من المعدات لضمان تحقيق إنتاجية عالية.

ج-٣ إن اهتمام الشركة بزيادة الإيرادات وبأقل تكلفة ممكنة قد يكون على حساب تكلفة السفن والبضائع من جراء التأخير والمعوقات الأخرى.

ج-٤ عدم تحمل الشركة لمسئولية فقدان أو تلف البضائع أثناء تداولها وبقائها في أرصفة وساحات الميناء، مما حدا بجهات أخرى كشركة التوكيلات الملاحية القيام بذلك وإستيفاء رسوم عليها مما تسبب في زيادة الأعباء المالية على البضائع، الأمر الغير مألوف.

كل تلك الأسباب وغيرها تؤدي في نهاية المطاف الى زيادة التكلفة والمصاريف الإضافية الغير مبرره على البضائع المتداولة في الموانئ المصرية.

٨- دور الجمارك في أعمال الموانئ:

أ- مقدمة

لقد كانت الموانئ سابقاً وفي معظم دول العالم تابعة لهيئات الجمارك، وقد تعدل هذا الوضع حيث أصبح للموانئ هيئات مستقلة وإقتصر دور الجمارك في إستيفاء الرسوم الجمركية على البضائع وتخليصها ومراقبة دخول وخروج البضائع من بوابات الموانئ، ومراقبة السفن الراسية منعاً للتهريب.

ب- مسؤولية إدارات الجمارك

إلا أن قانون الجمارك المصري تنص بنوده على قيام الجمارك بحراسة البضائع في الموانئ المصرية، وإستيفاء الرسوم المترتبة على ذلك، كما ينص على ذلك ولنفس الخدمة قانون الشرطة وقانون المطافيء وقانون شركة التوكيلات الملاحية، وجميعها تستوفي رسوم مقابل الحراسات لنفس البضاعة، أي أن صاحب البضاعة ملزم بدفع تلك الحراسات قبل إستلام بضاعته. ويمكن التساؤل عن دور هيئة الموانئ من كل ذلك! ومسؤوليتها تجاه البضائع التي تصدر أو تستورد عن طريق موانئها، إذ يفترض أن تكون مسئولة بالقانون عن البضائع المتداولة أو المخزنة في المناطق ضمن الأسوار الجمركية للميناء، ولا يمنع ذلك من قيام هيئة الموانئ بنقل وتحميل تلك المسئولية الى الشركات الأخرى القائمة بمختلف أعمال تداول البضائع داخل الموانئ نيابة عنها وعلى أن تجزأ المسئولية بحيث تتحملها الشركة التي تكون البضاعة تحت عهدها لكل مرحلة من مراحل عمليات البضائع بالميناء.

ج- الجمارك والمعدات التي تعمل داخل الميناء

يعتبر قيام الجمارك بإستيفاء رسوم جمركية على معدات المناولة والشحن والتفريغ كرافعات (أوناش) الحاويات Container Cranes التي تسير على قضبان ثابتة على الرصيف، وعلى الأوناش والمعدات الأخرى التي تعمل داخل الموانئ أمر غير مألوف في الموانئ الأخرى خارج مصر، خاصة وأن منطقة الميناء هي حرم جمركي وأن البضائع إذا أعيد شحنها للخارج (إعادة تصدير) (الأقطرمة) Transhipment لا تستوفي عليها رسوم جمركية، أما إذا غادرت البوابة الجمركية الى داخل البلاد فتستوفي عليها الرسوم الجمركية. وطالما تعمل معدات المناولة وخاصة الأوناش المخصصة لأعمال الموانئ والتي تسير على قضبان داخل الموانئ المصرية فإنه ليس من المألوف إستيفاء رسوم جمركية عليها، كما يجب عدم إغفال تأثير تلك الرسوم على زيادة تكاليف الموانئ وتأثير ذلك على إرتفاع التعرفة المستحقة على البضائع المارة بالموانئ وعلى إضعاف عامل منافسة أسعار الموانئ المصرية للموانئ المجاورة بالمنطقة.

د- الإفراج عن البضائع

كذلك تقوم إدارات تابعة لوزارات الإقتصاد والصحة والزراعة وهيئة الطاقة الذرية بوزارة الكهرباء بإجراء فحوص على المواد الغذائية. وتقوم كل جهة وبدون تنسيق مع الجهات الأخرى المختصة بالفحص وذلك، بأخذ عينة Sample قد تكون في بعض الأحيان أكثر مما هو مطلوب كعينة. ويقوم العميل بمراجعة كل تلك الجهات لإكمال الفحوصات حتى يتمكن من إستكمال الإجراءات الجمركية. وتتسبب تلك الإجراءات في تعطيل إستلام البضائع والمواد بواسطة أصحابها وربما تؤدي الى تلف بعضها.

ومن ثم فلا بد من التنسيق بين تلك الجهات لإمكان الإسراع في إنهاء إجراءات الإفراج عن البضائع في الموانئ المصرية.

القسم الرابع

تعريف الرسوم وأجور الخدمات

١- استراتيجية تخفيض التكلفة على مستخدمي الميناء

لقد أدت المنافسة بين الموانئ الى التوجه نحو تخفيض التكلفة الإجمالية للنقل أكثر مما هو لتكلفة خدمات الموانئ فقط. ومن هذا المنطلق فقد وجد أن الطريقة المثلى لذلك هي تحسين إنتاجية الرصيف مما يؤدي الى تقليل فترة بقاء السفينة في الميناء. كما يؤدي أيضاً الى سرعة وتسهيل تسليم البضاعة من الميناء الى أصحابها وخاصة فيما يتعلق ببضائع الحاويات. كذلك أدى إستخدام المعدات الحديثة وخاصة في مناولة الحاويات الى تحقيق نسب عالية من الإنتاجية، إلا أن ذلك يجب أن يأخذ بعين الإعتبار معدات الساحة وليس رافعات الحاويات Gantry Cranes فقط حيث أن إنتاجية رافعات الحاويات أصبحت متشابهة في معظم المناطق، إلا أن الأهمية أصبحت فيما يخص الساحات الخلفية للإستيعاب والتخزين المؤقت للحاويات، وتحسين إجراءات مناولة البضائع والحاويات للتقليل من حالات التلف والأضرار والفقدان، وتقليل وتبسيط الإجراءات المستندية لتخفيض فترة بقاء البضائع والحاويات في المستودعات وأماكن التخزين الأخرى، وتبسيط وتقليل الإجراءات الجمركية مع العمل على إستكمال تلك الإجراءات خارج منطقة الميناء عند مستودعات العميل للأحجام الكبيرة من المواد والبضائع والحاويات أو في محطات جافة بعيدة عن الميناء للحاويات التي تطلب تفريغها أو شحنها في مدن داخلية بعيدة عن الموانئ.

وتعتبر إجراءات تخفيض تعرفه الرسوم والأجور الوسيلة الثانية من حيث الترتيب بعد الكفاءة العالية للتشغيل للوصول الى ميزات تفاضلية على الموانئ الأخرى Competitive Advantage وبذلك تحرص معظم الموانئ على مراقبة تعرفات الرسوم والأجور في الموانئ المجاورة للتأكد من أنها في الحدود المقبولة لديها.

ولقد درجت سياسات واستراتيجيات التسعير الحديثة لخدمات الموانئ على الاهتمام بنوعية التجارة (الاقطرمة Trans-shipment) والترانزيت Transit والصادرات غير التقليدية، والصب، والحاويات والبضائع التي تنقل على السفن المتخصصة، والتقليل من الاهتمام بقيمة البضاعة وحجم السفينة. كذلك تنامي استخدام استراتيجيات التسعير كأداة لتفعيل التنمية والانشطة التجارية للموانئ.

وبهدف تقليل تكلفة التشغيل فقد تركز اهتمام الكثير من الموانئ على تكلفة العمالة بصفة اساسية، واستخدام معدات حديثة ذات طاقات عالية وخاصة في مناولة الحاويات والبضائع الا ان ميناء سنغافورة مثلاً فقد نجح في تحقيق ذلك بزيادة الانتاجية ويجاد اماكن عمل اضافية لاستيعاب الفائض من العمالة في مؤسسة الموانئ او في الانشطة التي يطلع بها القطاع الخاص.

ولقد ساعد في ذلك تحويل أنشطة عمليات مناولة البضائع من القطاع العام الى القطاع الخاص حيث نتج عن ذلك تحسين في الانتاجية وتخفيض في تكلفة التشغيل بصورة عامة.

ولقد كانت مقارنات التعريفية بين عدد من الموانئ تتم في السابق بمقارنات مبسطة لفئات أجور تستوفي مقابل خدمات محددة ببنود التعريفية * أما في الوقت الحاضر فإن المقارنات تتم في معظم الأحيان بإحتساب كافة الرسوم والأجور التي تترتب على سفينة محددة النوعية (سفينة بضائع عامة General Cargo V/L أو سفينة صب Bulk Carrier أو سفينة حاويات Container V/L) ولحجم ونوعية محددة من البضائع (بضائع عامة، صب، حاويات)، وذلك بإفتراض إستخدام تلك السفينة لعدد من الموانئ (الموانئ التي يراد مقارنة التعريفية فيها) لتفريغ أو تحميل بضائعها، وبالتالي يتم الحصول على بيانات فعلية للمقارنة شاملة التكاليف التي تتحملها السفينة (حسب نوعها) والتكاليف التي تتحملها البضاعة (حسب نوعها) كما تعكس بعض مؤشرات الكفاءة من حيث التأخير وغيره في المواد المراد إجراء المقارنة بينها * ويمكن للمقارنات أن تكون مكتملة إذا ما أخذت وأضيفت تكلفة السفينة نفسها عند زيارتها لكل ميناء من الموانئ - المراد مقارنة التكلفة فيها - بالإضافة الى أية تكاليف قد تتحملها البضاعة من جهات أخرى ذات العلاقة حتى مغادرتها للميناء.

٢- تعريفات تداول الحاويات والبضائع في الموانئ المصرية

١-٢ لقد تم تشكيل لجنة مراجعة تعريفات تداول الحاويات والبضائع العامة بميناء الإسكندرية بقرار من رئيس مجلس إدارة شركة النقل البحري برقم ٤٨ لسنة ١٩٩٣ والقرارات المعدلة له أرقام ٢٦، ٣٠، ٣١ و ٣٧ لسنة ١٩٩٤. وتشمل هذه اللجنة في عضويتها ممثلين عن رجال الأعمال والصناعيين والغرف التجارية وإدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وممثلين عن شركة إسكندرية لتداول الحاويات وشركة إسكندرية للتوكيلات الملاحية والشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ وشركة المستودعات المصرية العامة والشركة المصرية لأعمال النقل البحري وبرئاسة رئيس مجلس إدارة الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ.

ولقد تم الإشارة الى هذه اللجنة للأسباب التالية:

أ- عدم إشترك هيئة ميناء الإسكندرية في عضوية اللجنة التي تقوم بمراجعة وتعديل تعريفات تداول الحاويات والبضائع العامة في الميناء. قرار وزير النقل يحدد ظروف موافقة الهيئة على التعريفية.

(صدر مؤخراً قرار من وزارة النقل بقيام هيئة الميناء باعتماد تعريفية تداول البضائع والخدمات التي تصدر من الشركات العاملة وفيما يتعلق بتعريفية الرسوم التخزينية فإن شركة المستودعات المصرية تلتزم بتطبيق تعريفية الرسوم والخدمات التخزينية الصادرة من السيد/ رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية بإعتبار هيئة الميناء هي الجهة المالكة للمخازن والساحات داخل الدائرة الجمركية).

ب- قيام اللجنة بإجراء تعديلات على تعرفية تداول الحاويات والبضائع بدون الإشارة الى أية دراسات تبين علاقة تلك التعديلات بتكاليف التشغيل والخدمات وضمن المعاملة المتساوية (حيث تضمنت التخفيضات على نوعيات محددة ومختارة من البضائع)، والمنافسة مع الموانئ الأخرى، وكذلك على السياسة العامة للميناء.

ويوضح هذا الأمر ضرورة إعداد دراسة لتعريف رسوم وأجور الخدمات في الموانئ المصرية مع الأخذ في الاعتبار تكلفة التشغيل والإيرادات المتوقعة Cost/Revenue basis والمنافسة وتشجيع الصادرات وتحفيز الكفاءة والإنتاجية.

٢-٢ مسؤولية الشركة:

تحدد الشروط العامة لتعريف الخدمات وتداول البضائع بميناء الإسكندرية مسؤولية الشركة عن معدلات التشغيل كالتالي:

"تلتزم الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ بتشغيل السفن بكامل عنابرها وتحقيق أقصى إنتاجية ممكنة وحسب المعدلات النمطية المعمول بها حالياً والمعتمدة بلائحة الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ مع عدم الإخلال بحق التوكيلات الملاحية والعملاء في التشغيل حتى الساعة ٢٤٠٠ فقط".

إلا أنه من غير المعروف الجهة التي تقوم بمراقبة التزام الشركة بالمعدلات النمطية المشار إليها وتحليل أسباب الانتظار والإجراءات والعقوبات Penalties التي يمكن فرضها على الشركة في حالة عدم الالتزام بالمعدلات النمطية وكما هو الحال في الموانئ العالمية الأخرى.

٢-٣ تتسم تعريف الرسوم والأجور في الموانئ المصرية عامة بكثرة التفاصيل والإسهاب بالإضافة إلى وجود رسوم عديدة ليس لها مبررات كافية وتستوفيها جهات حكومية مثل الجمارك وبعض الإدارات الحكومية الأخرى.

وعلى سبيل المثال تتكون الرسوم التي تستوفيها شركة التوكيلات الملاحية من الآتي:

- أ- أتعاب وكالة على السفن وذلك طبقاً للحمولة الكلية المسجلة للسفينة (البند أولاً ... من تعريف الخدمات).
- ب- عمولة قدرها ٥ في المائة عن النوالين وأجور السفر وذلك على نولون البضائع الصادرة المغطاة ببوليصة بشروط الخط المنتظم وعمولة على نولون البضائع لاينر ٢ في المائة وعلى نولون البضائع الواردة (البند ثانياً ... وعنوانه عمولة التوكيل عن النوالين).
- ج- عمولة ١٠ في المائة عن العمليات التي تتم وفقاً لتعريف تداول الحاويات و ٥ في المائة عمولة على عمليات تفريغ البضائع علماً بأن هذه العمولات غير مألوفة في الموانئ العالمية، وتكون ضمن أتعاب الوكالة المبين تفاصيلها في بند ٢ أعلاه.
- د- أتعاب الملاحظة للبضائع المغطاة ببوليصة لاينر أو تمثل شحنة جزئية ويتم تفريغها بشروط فيو FIO أو تحت الشبكة (راجع الفئات في صفحة ١٠ من الوقائع المصرية العدد ٥ في ١٩٩٢/١/٦).

- هـ- يستوفي من مستلم البضاعة في حالة البضائع رسم المخزن على مصاريف الخطر والمشمعات والطبالي بواقع ٦٥ ر٠ جنيهاً للطن وزن أو مقاس أيهما أكبر لمدة ستة أيام (الحد الأدنى) وتحصل المصاريف الفعلية في كل الأحوال.
- و- أجور حراسة على السفن (عدد الخفر يحدد حسب الحمولة الكلية المسجلة للسفينة).
- ز- أتعاب الوكالة عن البضائع التي يتم سحبها من تحت الشبكة الواردة على سفن البضائع العامة ومغطاة ببوليصة الخط المنتظم ومصاريف للساحة ومصاريف جرد وكشف الحاويات وذلك بناء على جدول يبين نوعيات البضائع والرسم المستحق (البند الرابع من التعرفة).
- ط- إيجار ماعونة قاذورات السفن •
- ي- يستوفي عن كل بوليصة واردة مبلغ ٦٠ ر٣ جنيه مصاريف إخطار وبرقيات.
- ك- أتعاب وساطة (راجع التفاصيل في صفحة ١٣ من الوقائع المصرية) •
- ل- اجور كتبة ومراقبي الحصر وخفر البضائع (فئات تحت بند اجور كتبة ومراقبي الحصر وخفر البضائع).
- م- مصاريف الخفر عن كل حاوية عن كل يوم ٢٤ ساعة بواقع ٥٠٠ ر٢ جنيه ومصاريف خفر عن البضائع المشونة خارج المخازن (فئات تحت بند اجور كتبه ومراقبي الحصر وخفر البضائع).
- ر- عمولة ٢ دولار امريكي عن كل حاوية (٢٠، ٤٠ قدم) من مالك السفينة وذلك عن الحاويات الترانزيت.
- س- عمولة على كافة المبالغ المحصلة محلياً لحساب الملاك بواقع ١ في المائة فيما عدا حصيلة تذاكر الركاب والترجمة الخ.
- ص- يستوفي رسوم عن الخدمات الفعلية التي يقدمها للسفينة كإيجار السيارات والزوارق والترجمة ... الخ.
- ن- يستوفي اجور اجهزة اللاسلكي للسفينة بفئات (عن ال ٤٨ ساعة الاولى بواقع ٢٦ جنيه ... الخ).

بينما هنالك رسوم متعارف عليها يستوفيهها ويستحقها الوكيل الملاحي الا أن هناك عدداً من الرسوم والاجور المبينة اعلاه ليس لها مبررات وبعضها يستوفى بدون تقديم خدمات فعلية . فمثلاً غياب دور هيئة الموانئ وسلطات الجمارك في ضمان حراسة البضائع ضمن السور الجمركي للميناء قد تسبب في قيام شركة التوكيلات الملاحية بدور حراسة البضائع وهو امر غير مألوف عالمياً . كما ان انتشار المراجعين وغيرهم والسيارات بانواعها بما في ذلك سيارات الاجرة في كافة مرافق الموانئ (ميناء الاسكندرية بالذات) وضعف التفتيش عند بوابات الميناء العديدة قد ادى الى تعاظم دور الحراسة داخل الميناء وبالتالي التكاليف المترتبة على ذلك .

٣- تعريف الرسوم والخدمات بمحطات الحاويات بالموانئ المصرية

تطبق محطات الحاويات بالموانئ المصرية نظاماً فريداً من نوعه بشأن تطبيق تعريف الرسوم والخدمات يعتمد على شروط النقل والنولون المبينة بالمنافيسات . والقائم إما نظام Free in/out الذي يستخدمه المستلمين والشاحنين ويتم المحاسبة فيه بالجنيه المصري أو التطبيق على نظام Liner Term وهو لمحاسبة ملاك السفن الأجنبية بالعملة الحرة (الدولار) . ومن ناحية العمليات بالمحطة فإن نظام Free in/out يعني إستلام الحاويات عند التفريغ من السفينة مباشرة وعدم بقائها في ساحات تخزين الحاويات بالمحطة أو التسليم المباشر الى السفينة بدون البقاء في ساحات التخزين للحاويات الصادرة . أما نظام Liner Term فيعني من ناحية العمليات بالمحطة تفريغ الحاوية ونقلها لساحات التخزين وإمكانية إستفادة العميل من فترات السماح المجانية للتخزين بالمحطة ومن ثم نقلها وتسليمها لأصحابها، أو شحنها على السفينة في حالة الحاويات الصادرة .

وكانت المحاسبة تتم حتى عام ١٩٨٧ بالمستخرج الثاني من القرارات الوزارية بين التوكيلات الملاحية وكل من المستلمين والشاحنين وملاك ومجهزي السفن المصرية بالجنيه المصري وبالنسبة لملاك السفن الأجنبية يتم التحاسب بنفس المستخرج ومن خلال حسابات تشغيل السفن على أساس سعر الصرف لمجمع البنوك التجارية في تاريخ وصول السفينة .

ونظراً لتذبذب سعر الصرف في ذلك التاريخ فقد طلبت الخطوط الملاحية تثبيت التعريف بالعملة الحرة، وبناء عليه صدرت تعريفات التداول والتخزين بمحطات الحاويات للتحاسب مع ملاك السفن الأجنبية والسفن المصرية التي تعامل من الناحية النقدية معاملة السفن الاجنبية ، منفصلاً لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات بالقرار رقم ٧١ لسنة ١٩٨٧ "نقل بحري وكمستخرج ثالث في كل من القرارين الوزاريين أولهما رقم ٦١ لسنة ١٩٨٧ (نقل بحري) لشركة دمياط لتداول الحاويات وثانيهما رقم ٦١ لسنة ١٩٨٨ (نقل بحري) " لشركة بورسعيد لتداول الحاويات. وتم إحتساب كل من فئات القرار الوزاري والمستخرج الثالث على أساس الفئات الواردة بالمستخرج الثاني مقوماً بالدولار في تاريخ صدوره.

ولقد كانت فئات التحاسب متساوية تقريباً بين كل من نظامي Free in/out و نظــــام Liner Term على أساس سعر الصرف في حينه، وبالتالي لم تتأثر رسوم وأجور الحاويات في الموانئ المصرية من جراء إستخدام المستلمين أو الشاحنين لأي من النظامين، كما لم تتأثر عائدات الموانئ وخزينة الدولة من العملات الحرة التي يستخدم جزء منها في شراء المعدات وقطع الغيار وغيره من اللوازم.

إلا أنه وبسبب إرتفاع سعر صرف الدولار حوالي ٣٣٠ ر.جنيه وتثبيت فئات المستخرج الثالث (بالدولار) وعدم تعديل فئات المستخرج الثاني من التعريفة لتتناسب مع معدل الزيادة في سعر صرف الدولار حتى تتساوى فئات التحاسب بين كل من نظامي Free in/out و Liner Term، فقد برز وجود تعرفتين مختلفتين لتداول الحاويات بالموانئ. ويبين الجدول التالي الفرق بين المستخرج الثالث (بالدولار) مقيماً بسعر الصرف الجديد ٣٣٠ ر.جنيه في حينه مع المستخرج الثاني بالجنيه:

جدول رقم (٤)
الفرق في تعريفة تداول الحاويات

البيان	العملة	٢٠ قدم		٤٠ قدم		سعر الصرف دولار/٣٣٠ ر.جنيه	ملاحظات
		مملوء	فارغ	مملوء	فارغ		
١- المستخرج الثالث	دولار	١٩٨	٩٢	٣٨٧	١٨٦	٣٣٠	حاويات أسكندرية
٢- المقابل بالجنيه المصري	جنيه	٦٥٣	٣٠٣	١٢٧٧	٦١٣	٣٣٠	المفروض تسديده
٣- المستخرج الثاني	جنيه	١٦٦٢٥	٧٧٥٠	٣٢٥	١٦٦٢٥	٣٣٠	المسدد فعلاً
الفرق (٣-٢)	الجنيه	٤٨٦٧٥	٢٢٥٥٠	٩٥٢	٤٥٦١٥		الفرق بين كل من المقابل للمستخرج الثالث بالجنيه المصري طبقاً لسعر الصرف الحالي والمستخرج الثاني.

*المصدر: شركة دمياط لتداول الحاويات.

وللإستفادة من تلك الثغرة والفارق الكبير في إستخدام نظام المستخرج الثالث Liner Term بالدولار وبين إستخدام نظام المستخرج الثاني Free in/out بالجنيه وبفارق يصل الى قرابة الثلاث أضعاف فقد عمد ملاك السفن، بناء على ترتيبات معينة مع أصحاب بضائع الحاويات (المستلمين والشاحنين)، على كتابة نظام Free in/out على منافيسات البضاعة وقيام المستلم أو الشاحن بدفع رسوم خدمات الحاويات بناء على المستخرج الثاني وبالجنيه المصري.

وبناء على ذلك الترتيب، والتحايل من قبل ملاك السفن فإن الخزينة العامة لم تفقد فرق الرسوم بين المستخرجين فقط بل فقدت عائدات الرسوم بالعملة الحرة . وبتقدير عام فإن أكثر من ٩٠ في المائة من محاسبة الحاويات المتداولة بمحطات الحاويات في الموانئ المصرية أصبحت تتم بناء على نظام Free in/out بالجنيه المصري لملاك السفن المصرية ولملك السفن الاجنبية .

وتجدر الإشارة الى أن النظام المتبع في معظم محطات الحاويات العربية والعالمية الأخرى هو تحميل ملاك السفن الاجنبية مايسمى برسوم مناولة الحاويات Container Handling Charges وتدفع بالعملة الحرة. وتغطي عمليات مناولة الحاويات على السفن Stevedoring ونقل الحاويات الى ساحات التخزين (أو مستودعات الحاويات المشتركة LCL) ومنحها فترة تخزين مجانية ومن ثم تحميلها على وسيلة نقل صاحب البضاعة لإتمام الإجراءات الجمركية وإخراجها من المحطة. أما المستلمين والمصدرين فيتحملون تكاليف التخزين لما بعد فترة السماح المجانية وبعض الحركات والعمليات الإضافية التي تتم بناء على طلبهم. ويمكن دراسة الأخذ بهذا النظام مع الأخذ بعين الاعتبار الآثار التي يمكن ان تترتب من تطبيقه على أسعار النولون وعلى محطات الحاويات والمستلمين والمصدرين المصريين.

كذلك تتحمل الحاويات تكاليف إضافية عديدة بالإضافة الى رسوم خدمات محطات الحاويات ويتحملها المصدرون والمستوردون، وتشمل الحاويات الترانزيت. ويتمثل ذلك في تكاليف شركة التوكيلات الملاحية والجمارك والشرطة بصورة أساسية . وفيما يلي تفاصيل لتلك التكاليف واسبابها:-

٤- **التكاليف الإضافية التي يقوم بسدادها المصدر عند شحن الحاوية بالإضافة الى تكاليف الشحن داخل السفينة**

عند رغبة المصدر في تصدير البضاعة في حاويات فإنه يلزم اتباع الطرق التالية:-

أولاً: قيام المصدر باستلام الحاوية فارغة من الميناء ونقلها الى المصنع لتعبئة البضاعة داخل الحاوية بإشراف لجنة جمركية ثم قيامه بإعادة الحاوية مملوءة الى الميناء ليتم تحميلها على السفينة أو قيام المصدر بإدخال البضاعة بواسطة سيارات النقل الى داخل الميناء وتعبئة البضاعة داخل الحاوية ليتم تحميلها على السفينة.

ثانياً: تقوم إدارة الجمارك بتحصيل الرسوم والمصاريف التالية من المصدرين:

- أ- عند إدخال البضاعة الى الميناء لتعبئتها داخل الحاوية يتم تحصيل الرسوم وفقاً للجدول رقم (٥).
- ب- عند قيام المصدر بأخذ الحاوية فارغة الى المصنع لتعبئة البضاعة داخل الحاوية أو إعادة الحاوية مملوءة الى داخل الميناء :-
 - عند خروج الحاوية فارغة من الميناء يتم تحصيل الرسوم كالاتي:-
 - ب-١ في أوقات العمل الرسمية من الساعة ٠٨٠٠ - ١٤٠٠ يتم سداد مبلغ ٢٢,٤٠ جنية.
 - ب-٢ في غير أوقات العمل الرسمية من الساعة ١٤٠٠ - ٠٨٠٠ صباحاً يتم تحصيل مبلغ ٩٢,٤٠ جنية.
 - ب-٣ عند عودة الحاوية مملوءة الى الميناء يتم تحصيل مبلغ ٩٢,٤٠ جنية. المبالغ المحصلة أعلاه عن كل شهادة جمركية سواء كانت الشهادة لحاوية أو أكثر.
 - ج- مصاريف انتقال موظفي اللجنة الجمركية:
 - ج-١ إذا كان الموقع داخل المدينة الموجود بها الجمرك:
 - ٢٠ جنية لموظف الدرجة الأولى فما فوقها.
 - ١٥ جنية للمثمن أو مأمور الجمرك.
 - ١٠ جنية للعاملين الآخرين.
 - ج-٢ إذا كان الموقع خارج المدينة الموجود بها الجمرك: تضاعف الفئات الموضحة بعاليه.
 - ج-٣ جنية واحد لكل حاوية ترصيص الحاوية.

جدول رقم (٥)
المصاريف المحصلة لحساب الجمارك وبخلاف الرسوم الجمركية

في أوقات العمل الرسمية من الساعة ١٤٠٠-٠٨٠٠		في غير أوقات العمل الرسمية من الساعة ٠٨٠٠-١٤٠٠	
المبلغ	البيان	المبلغ بالجنيه	البيان
٢٠,--	ملاحظة على أساس ٢ جنيه عن كل ساعة بحد أدنى ٢٠ جنيه لكل شهادة جمركية.	٢٠,--	ملاحظة على أساس ٢ جنيه عن كل ساعة بحد أدنى ٢٠ جنيه لكل شهادة جمركية.
٢,٤٠	دمغات لكل شهادة جمركية.	٢,٤٠	دمغات لكل شهادة جمركية.
٥٠,--	نوبتجية على أساس ١٠ جنيه عن كل ساعة بحد أدنى ٥٠ جنيه لكل شهادة جمركية.	٥٠,--	نوبتجية على أساس ١٠ جنيه عن كل ساعة بحد أدنى ٥٠ جنيه لكل شهادة جمركية.
١٠,--	فتح باب لكل شهادة جمركية على أساس ٥ جنيه لكل ساعة بحد أدنى ١٠ جنيه.	١٠,--	فتح باب لكل شهادة جمركية على أساس ٥ جنيه لكل ساعة بحد أدنى ١٠ جنيه.
١٠,--	فتح خزانة لكل شهادة جمركية.	١٠,--	فتح خزانة لكل شهادة جمركية.
٢٢,٤٠ جنيه		٩٢,٤٠ جنيه	

* المصدر: شركة دمياط لتداول الحاويات.

ملحوظة:

يتم عمل شهادة جمركية عند قيام المصدر بتصدير البضائع والشهادة تكون للحاوية الواحدة أو أكثر.

عند قيام العميل باستلام الحاوية فارغة من الميناء لتعبئتها ببضائع الصادر في موقعه فإنه يقوم بتقديم طلب الى الجمرك للموافقة على تخصيص لجنة جمركية لعمل الاجراءات الجمركية في موقع المصدر وفي مقابل ذلك يدفع المصدر الآتي:

٥- المصاريف المحصلة لحساب الجمارك على الحاويات الواردة لحساب المستوردين

أولاً: عند صرف الحاوية أو البضاعة:

أ - عند خروج الحاوية المملوءة أثناء أوقات العمل الرسمية من الساعة ٠٨٠٠ الى الساعة ١٤٠٠ يتم استيفاء الآتي:

٢٠ جنيه ملاحظة خروج على أساس ٢ جنيه للساعة بحد أدنى ٢٠ جنيه لكل شهادة سواء كانت الشهادة لعدد (١) واحد حاوية أو أكثر.

٢,٤٠ جنيه دمغات للشهادة سواء كانت الشهادة لحاوية أو أكثر.

--، ١ جنيه ضرب رصاص لكل حاوية.

٢٣,٤٠ جنيه - الاجمالي
==

ب- اذا كان خروج الحاوية المملوءة بعد أوقات العمل الرسمية من الساعة ١٤٠٠ - ٠٨٠٠ صباحاً يضاف الآتي :

٥٠ جنيه على أساس ١٠ جنيه لكل ساعة بحد أدنى ٥٠ جنيه لكل شهادة سواء كانت الشهادة لحاوية أو أكثر.

١٠ جنيه فتح خزينة لكل شهادة.

١٠ جنيه فتح باب لكل شهادة على أساس ٥ جنيه للساعة بحد أدنى ١٠ جنيه.

٩٣,٤٠ جنيه
==

ج - عند خروج الحاوية فارغة أثناء أوقات العمل الرسمية من الساعة ٠٨٠٠ - ١٤٠٠ تحصل نفس المبالغ السابقة في البند (١) لكل شهادة.

د - عند عودة الحاوية فارغة بعد أوقات العمل الرسمية من الساعة ١٤٠٠ - ٠٨٠٠ صباحاً تحصل المبالغ السابقة بالبند (٢) عالياً.

٦- المصاريف الإضافية التي تستوفيها سلطات الجمارك والشرطة علم الحاويات الترانزيت

١-٦ مصاريف الجمارك

عند قيام التوكيل الملاحي أو أصحاب البضائع بطلب نقل حاوياتهم من ميناء إلى ميناء آخر أو من جمر إلى جمر أو من ميناء إلى منطقة حرة داخل الدولة تقوم الجمارك بالآتي:

- أ - اتخاذ الاجراءات الجمركية المتبعة عند الافراج على البضائع الواردة.
- ب - تقدير القيمة والرسوم الجمركية المستحقة على البضاعة والحاوية.
- ج - يقوم التوكيل الملاحي أو أصحاب البضائع بتقديم خطاب ضمان إلى الجمر بالقيمة والرسوم التي قام الجمر بتقديرها.
- د - يقوم الجمر بتعيين مندوبين من الجمر لمرافقة الحاويات او البضائع ويتم تحصيل عوائد انتقال مندوب كالاتي :-

- (٤٠) جنيه لكل مندوب على أساس مندوب لكل ٣ سيارات إذا كان النقل إلى الاسكندرية
- أو (٣٠) جنيه لكل مندوب على أساس مندوب لكل ٣ سيارات إذا كان النقل إلى بورسعيد
- أو (٦٠) جنيه لكل مندوب على أساس مندوب لكل ٣ سيارات إذا كان النقل إلى السويس
- أو (٩٠) جنيه لكل مندوب على أساس مندوب لكل ٣ سيارات إذا كان النقل إلى السلوم

- (٢٠) جنيه ملاحظة على أساس (٢) جنيه للساعة بحد أدنى (٢٠) جنيه
- (١٠) جنيه فتح خزينة لكل شهادة سواء كانت حاوية أو أكثر
- (١) جنيه ترصيص الحاويات بالرصاص على أساس (١) جنيه للحاوية
- (٢٤٠) جنيه دمغات لكل شهادة
- (٣٠) جنيه ملاحظة سحب عينات إشعاع لكل شهادة وذلك بالنسبة للمواد الغذائية
- سواء كانت الشهادة لحاوية أو أكثر

النوبتجيات التي يتم تحصيلها عند الصرف :-

- ١٢٤٠ جنيه إذا تم الصرف اثناء اوقات العمل الرسمية من الساعة ٨٠٠ - ١٤٠٠
- ٩٢٤٠ جنيه إذا تم الصرف بعد اوقات العمل الرسمية من الساعة ١٤٠٠ - ٨٠٠

رسوم خدمات: يقوم الجمرك بتحصيل رسوم الخدمات كالاتي:-

- ٣٠ جنيه لكل شهادة جمركية سواء كانت لحاوية واحدة أو أكثر
- ٣٠ جنيه لكل بوليصة (الحاوية الواحدة قد تحتوي على أكثر من بوليصة)
- ١٠ جنيه خزينة
- ٢٤٠ جنيه دمغة لكل شهادة جمركية سواء كانت الشهادة لحاوية واحدة أو أكثر

٢-٦ مصاريف الشرطة

أ- مقابل حراسة الحاويات الترانزيت المنقولة من جمرك الى جمرك عن كل حاوية :-

٢٠ قدم	٤٠ قدم
١٥ جنيه	٣٠ جنيه
١٢ر٥ جنيه	٢٥ جنيه
٢٠ جنيه	٤٠ جنيه

ب- مقابل تواجد مندوب الشرطة بلجنة اخذ الإشعاع للمواد الغذائية فيتم تحصيل ٢٥ جنيه للحاوية ٢٠ قدم أو ٤٠ قدم .

٢-٦ مصاريف نقل حاوية مقاس ٢٠ قدم مواد غذائية من جمرك دمياط الى جمرك الاسكندرية وتحتوي على عدد (٢) بوليصة ويتم الصرف بعد أوقات العمل الرسمية من واقع مستندات صرف الشهادة رقم ٢٠٣ ت في ١٩٩٤/٦/١ :-

مصاريف الجمرك

٧٣ جنيه	بدل مندوب (ايصال توريد رقم ٥٠ بتاريخ ١٩٩٤/٦/٢)
١٠٠ جنيه	رسوم خدمات جمركية (ايصال التوريد رقم ٤٩ بتاريخ ١٩٩٤/٦/٢)
١٠٧ر٤٠ جنيه	ملاحظة نوبتجيات (صرف يوم ١٩٩٤/٦/٢)
٣٠ر٤٠ جنيه	ملاحظة سحب عينات للمواد الغذائية .

إجمالي مصاريف الجمرك ٣١٠ر٨٠ جنيه

مصاريف الشرطة

٢٠ر- جنيه	مقابل حراسة الحاوية من دمياط الى الاسكندرية .
٢٥ر- جنيه	مقابل اشتراك مندوب الشرطة في لجنة اخذ الاشعاع للمواد الغذائية

إجمالي مصاريف الشرطة ٣٥٥ر٨٠ جنيه

٧- مقارنة لتكلفة شحن الحاوية داخل السفينة بواسطة شركة تداول الحاويات والمبالغ الاضافية التي يحصلها التوكيل الملاحي والشرطة والجمارك^١

تم عمل المقارنة على أساس تصدير عدد حاوية مقاس ٢٠ قدم بعد أوقات العمل الرسمية من الساعة ١٤٠٠-٠٨٠٠ لتعبئة البضاعة خارج الميناء.

جدول رقم (٦)

مقارنة بين ما تتقاضاه مختلف الجهات عن تداول الحاويات

الشركة	الجمارك	التوكيل الملاحي	شركات تداول الحاويات
٥٠ جنيه لصندوق خدمات الشرطة. ٤٧٥ ر. تصريح السيارة. ٢٥٠ ر. تصريح مندوب المصدر.	٩٢ر٤٠ جنيه عند خروج الحاوية فارغة من الميناء لتعبئتها خارج الميناء. ٩٢ر٤٠ عند عودة الحاوية مملوءة الى الميناء. ١- ضرب رصاص. ٢٥- انتقال لجنة الجمرك الى موقع المصدر داخل المدينة الموجود بها الميناء.	٥٢٥ ر. جنيه دمغة بوالص لحساب وزارة المالية. ٢٥٢ ر. مصاريف ادارية. ١- ثمن الرصاص. ١٣ر٨٠ أجر كاتب. ١٤ر٥٥ عمولة مصاريف شحن الحاوية.	٩٣ر١٣٠ جنيه ويشمل السعر الآتي: - تحميل الحاوية فارغة على سيارة المصدر عند استلام الحاوية فارغة من الميناء بواسطة الونش وتعتيق الحاوية عند عودتها مملوءة بواسطة الونش من سيارة المصدر وتخزين الحاوية لمدة خمسة أيام بالساحة. - تحميل الحاوية على وسيلة نقل المحطة. - نقل الحاوية الى جوار السفينة وشحن الحاوية داخل السفينة بواسطة الأوناش العملاقة. - حراسة الحاوية من تاريخ دخولها مملوءة الى المحطة الى تاريخ شحن الحاوية داخل السفينة.
٥٨ر٢٥ جنيه	٢١٠ر٨٠ جنيه	٣٧ر١٢ جنيه	٩٣ر١٣٠ جنيه

١- المصدر شركة دمياط لتداول الحاويات.

مما سبق يتبين حجم المشاكل الاجرائية التي تفرضها الجمارك والشرطة وغيرهما من الادارات الحكومية على نظام النقل بالحاويات ، وما يسببه ذلك من تأخير وضياح وقت وتكاليف باهظة للمستلمين والمصدرين ولمحطات الحاويات ، وللاقتصاد بشكل عام.

ونظراً لأهمية موضوع تداول الحاويات في جمهورية مصر العربية فإنه يتطلب وبصورة عاجلة إعداد دراسة بواسطة جهة او جهات متخصصة وبمشاركة خبرات محلية لإقتراح حلول عاجلة للمشاكل ذات الاولوية مثل نظام للتحاسبات بين محطات الحاويات والمستفيدين من الخدمات يضمن الحصول على عائدات بالنقد الحر ويشجع التصدير ويقوي الوضع التنافسي للموانئ * كذلك يعالج موضوع الاجراءات الجمركية وتطوير نظام محطات الحاويات الداخلية (الجافة) واقتراح الحلول لإزالة او تخفيض التكاليف التي تتحملها الحاويات وتحسين كفاءة التشغيل في محطات الحاويات بصفة عامة.

القسم الخامس تداول الحاويات في الموانئ المصرية (مع مقارنة بالإنتاجية المحققة)

١- مقدمة:

طبقا للوضع القانوني فان تداول البضائع العامة في الموانئ المصرية هو من اختصاص مجموعة محددة من شركات قطاع الأعمال العام اضافة الى بعض الشركات الخاصة المصرح لها بقرارات رسمية بهذا النشاط. وهناك أيضا شركات تتولى مهام تداول بضائع معينة ولها تجهيزاتها داخل الموانئ وذلك في مجال تداول القمح الصب والفحم الحجري والحديد الإسفنجي ويقوم العمل على أساس التقسيم الجغرافي حيث يعمل في كل ميناء مجموعة من الشركات مستقلة عن بعضها البعض على النحو التالي:

أ- ميناء الاسكندرية: (الاسكندرية - الدخيلة)

- الشركة العربية للشحن والتفريغ (تداول البضائع العامة)
- شركة الاسكندرية لتداول الحاويات (تداول الحاويات)
- شركة المستودعات المصرية (التخزين)
- شركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية

ب- ميناء دمياط:

- شركة دمياط للحاويات والشحن والتفريغ
- شركة القناة للتوكيلات الملاحية

ج- ميناء بورسعيد:

- شركة بورسعيد لتداول الحاويات والشحن والتفريغ
- شركة القناة للتوكيلات الملاحية

د- مواني البحر الأحمر: (السويس (الأدبية ، بور توفيق) - نويبع - سفاجا....)

- شركة السويس للشحن والتفريغ الآلي
- شركة القناة للتوكيلات الملاحية

٢- شركات تداول الحاويات:

كما سبق وأن أوضحنا فهناك حاليا ثلاث شركات لتداول الحاويات الأولي وهي شركة الاسكندرية وتتولى مسئوليات تداول الحاويات في محطتي الاسكندرية والدخيلة (الأخيرة في طور التشغيل) والثانية شركة دمياط وهي اضافة الى تشغيل محطة الحاويات بميناء دمياط تتولى أيضا مسئولية تداول البضائع العامة في الميناء شأنها في ذلك شأن شركة بورسعيد التي تتولى أيضا نشاط تداول البضائع اضافة الى نشاطها الأصلي في تشغيل محطة الحاويات بميناء بورسعيد.

(٧) جدول (١)
أعداد ونفقات الحاويات المتداولة على مختلف المحطات

	٩٤/٨٣			٩٣/٨٢			٩٢/٨١			٩١/٨٠			
	اجمالي	مطل	ترانزيت	اجمالي	مطل	ترانزيت	اجمالي	مطل	ترانزيت	اجمالي	مطل	ترانزيت	
شركة الاسكندرية حاويات ٢٠ قدم حاويات ٤٠ قدم اجمالي الحركة مجموع أعداد الحاويات المكالفة النسبة المئوية (٪)	٩٧٤٤٠ ٥٣٠٢٩٥ ١٥٠٨٣٥ ٢٠٤٨٢٢ ١٠٠	٩٠٥٤٦ ٥١٥٢٧ ١٤٢٠٧٢ ١٩٤١٩٢ ٩٤,٨	٦٨٩٤ ١٨٦٨ ٨٧٦٢ ١٠٠٦٣٠ ٥,٢	٢١٢٠٧٢٠ ١٠٠	٢٠٢٧٠٠٠ ٩٥,٨	٩٠٢٠ ٤,٢	٢٢٩٨٢٠ ١٠٠	١٨٨١٤٦ ٨١,٩	٤١٦٧٢ ١٨,١	٢٤٤٢٠٣ ١٠٠	١٦٤١٠١ ٦٨,٢	٨٠٢٠٢ ٢٢,٨	
شركة لمياط حاويات ٢٠ قدم حاويات ٤٠ قدم اجمالي الحركة مجموع أعداد الحاويات المكالفة النسبة المئوية (٪)	٢٣٢٥٠ ١٢٢٩١١ ٢٥١٢٣٩ ٤٨١٢٩٢ ١٠٠	٨٥٨٢ ٥٠٥٣ ١٣٦٢٩ ١٩٦٨٨ ٢,٣	٢٣٣٩٨٨ ١١٨٨٥٨ ٢٤٢٧٠٣ ٣٠٥١٧٠٣ ٩٦,٠	١٩٧٠٤٧ ٨٤١٦٢ ٢٨١٢٠٩ ٢٦٥٢٧١ ١٠٠	٢٨١٤ ١٧٠٧ ٥٥٩ ٧٢٨٨ ٢,٠	١٩٢٢٣٢ ٨٢٤٥٥ ٢٥٥٦٨٨ ٢٥٨١٣٤ ٩٨,٣	١٠٠,٩١٤ ٦٣,٢٤٠ ٢٤٤١٥٤ ٢٨٧,٣٢٤ ١٠٠	٧٢١ ٥٧٩ ١٠٣٠٠ ١,٨٧٢ ٠,٧	١٠٠,١٩٢ ٦٢,٦١١ ٢٢٢٧٤٤ ٢٨٥٤٤٥ ٩٩,٣	٧٨٩٨٩ ٣٣٧٧١ ١١٢٧٠٠ ١٤٦٥١١ ١٠٠			
شركة بورسعيد حاويات ٢٠ قدم حاويات ٤٠ قدم اجمالي الحركة مجموع أعداد الحاويات المكالفة النسبة المئوية (٪)			٧٠٢٢٧ ٢٧٩٨٥ ٩٨٢٢٢ ١٢٢٢٠٧ ٦٦,٢	٨٧٢٧١ ٢٥٩١٥ ١١٢٢٨٦ ١٤٠٢٠١ ١٠٠	٤٢٢٩٥ ٩٨٤٨ ٢٦١٤٣ ١١٩٩٦١ ٩,٤٣	٤٥٠٧٦ ١٦٠٦٧ ٦١١٤٣ ٧٧٢١٠ ٥٥,١	٤٨٤٢٢ ١٤٩٠٣ ٦٣٢٢٥ ٨٢٢٢٨ ١٠٠	٢٧٧٢٨ ٩٠٥٢ ٤٦٧٨٠ ٥٥٨٢٢ ٦٧,٩	١٠٠,١٩٢ ٥٥١ ١٦٥٤٥ ٢٦٢٩٦ ٢٢,١	٧٨٢٩٥ ١١٢٧٣ ٢٢١٦٨ ٥٠٩٤١ ١٠٠	٢٣٦٤٤ ٦٩٥٩ ٢٠٠٠٣ ٢٧٥٦٢ ٧١,٧	٤٧٥١ ٤٦١٤ ٩٠٦٥ ١٢٣٧٩ ٢٦,٣	
الاجمالي	٨٧٦٩٧٥			٧١٩٠٥٦			٥٩٩٢٧٢		٤٤١٧٧٥				

أما بالنسبة للحاويات في ميناء السويس - حيث لا توجد محطة متخصصة لتداول الحاويات بهذا الميناء- فتتولى مسئوليات تداولها شركة السويس للشحن والتفريغ وهي الشركة المسؤولة عن تداول البضائع العامة في مواني البحر الأحمر بصفة عامة.

يوضح الملحق (٣) تفاصيل التخطيط العام لمحطات تداول الحاويات في كل من الاسكندرية - الدخيلة ودمياط وبورسعيد.

٣- نشأة الشركات

لقد مضى ما يزيد عن عشر سنوات على بدء تشغيل أول محطة حاويات في جمهورية مصر العربية (محطة الاسكندرية بدأت التشغيل في عام ١٩٨٤) وكذلك الأمر بالنسبة لمحطة حاويات بورسعيد التي بدأت تشغيلها في عام ٨٨/٨٧ وأخيرا محطة دمياط التي بدأت بعدها بقليل. وخلال تلك الفترة الزمنية فقد تخطت محطات التداول هذه المراحل الأولى من مشاكل التشغيل واكتسبت الخبرات سواء في التشغيل أو التسويق ووصل بعضها الى مرحلة التشبع من ناحية الانتاجية أي وصلت الانتاجية الى طاقتها القصوى النظرية.

وخلال تلك الفترة دخلت هذه المحطات مجال المنافسة الدولية في اجتذبات حركة الحاويات الترانزيت وبالطبع فان مجال العمل هذا له مقوماته وأبعاده التي تختلف بدرجة كبيرة عن الحاويات الواردة برسم الصادر أو الوارد. الا أن الأرقام التي تحققت في هذا المجال تشير الى نجاح كبير في هذه المنافسة الدولية ومن المهم هنا التعرف أيضا على النواحي الاقتصادية لتشغيل مثل هذه الخدمات كما سيأتي ذكره في حينه.

٤- تطور أعداد الحاويات المتداولة

يوضح الجدول رقم (٧) تطور أعداد الحاويات المتداولة بمختلف أنواعها في الثلاث محطات خلال فترة الأربعة أعوام المالية السابقة ٩١/٩٠ الى ٩٤/٩٣ ومن هذا الجدول يتبين مدى ما تحقق خلال هذه الفترة حيث زادت أعداد الحاويات المتداولة من حوالي ٤٤٢ ألف الى حوالي ٨٨٧ ألف حاوية أي أن الزيادة التي تحققت خلال تلك الفترة تعادل تقريبا ١٠٠ % .

وبالطبع فان هذه الزيادة لم تكن موزعة بالتساوي على مختلف المحطات -حيث أن لكل محطة وضعها وخصائصها وربما يكون هناك بعض أنواع المنافسة فيما بين هذه المحطات وبالتالي فان نتائج التشغيل تختلف بدرجة كبيرة من محطة الى أخرى كما يلي:

الزيادة في أعداد الحاويات (الفترة ٩١/٩٠ - ٩٤/٩٣)

محطة الاسكندرية	-١٦%
محطة دمياط	٢٢٨%
محطة بورسعيد	٤٠٨%

وتوضح هذه الصورة أن أعلى تطور كان من نصيب محطة بورسعيد أما محطة الاسكندرية فقد تأثرت سلبا وانخفضت انتاجيتها بمقدار ١٦% عما كانت عليه منذ أربعة سنوات (ويرجع السبب الرئيس في هذا الأمر الى بعض المشاكل الخاصة بالنواحي الانشائية في أراضي ساحات

التخزين وما ترتب على ذلك من عدم امكانية تشغيل تلك الساحات بالأسلوب الأمثل لفترات مختلفة).

ويوضح هذا الأمر جليا الاحصاءات الصادرة عن هيئة ميناء الاسكندرية التي يتبين منها أن هناك زيادة مضطردة في أعداد الحاويات التي يتم تداولها على أرصفة البضائع العامة من خلال العاملين الماضيين على الوجه التالي:

عام	عدد الحاويات التي تم تداولها على الأرصفة
١٩٩٢	٣٣٤٤٦
١٩٩٣	٤٧٧٥٤

أي أن ما يتداول من الحاويات على أرصفة البضائع العامة يبلغ تقريبا حوالي ٢٥٪ من أعداد الحاويات التي يتم تداولها في محطة حاويات الاسكندرية.

ومن المعروف أن تكلفة تداول الحاويات على أرصفة البضائع الهامة تزيد بدرجة كبيرة عن تكلفة التداول في المحطات المجهزة خصيصا لهذا الغرض -ومن ثم فإن الأمر يحتاج الى سرعة انهاء الاصلاحات الجاري انخالها على أرضية المحطة- توفيراً للتكاليف الاضافية التي لامبرر لها.

٥- الحاويات الترانزيت

تمثل الحاويات الترانزيت عنصرا هاما في اجمالي تشغيل بعض المحطات -كما أن إيراداتها تعتبر موردا اضافيا هاما ومن ثم كان الاهتمام بهذا النشاط في مختلف مواني البحر المتوسط وتتنافس مواني شرق البحر المتوسط في اجتذبات أكبر عدد ممكن من هذه التجارة- ولاشك أن دراسة كل مايتعلق بالحاويات الترانزيت من مختلف النواحي يعتبر مطلبا أساسيا للاستفادة القصوى من هذا النشاط لما هو متاح من طاقات امكانيات في مختلف المواني المصرية وأيضاً لامكان اعداد خطط التوسع المستقبلي.

وفي هذا الجزء من الدراسة سنتعرض لتطور أعداد الحاويات الترانزيت المتداولة على مختلف مواني الدولة.

يوضح الجدول (٨) اجمالي أعداد الحاويات المتداولة على مختلف محطات الحاويات في المواني المصرية المختلفة والذي يتبين منه أن الزيادة في أعداد الترانزيت خلال أربعة سنوات وصلت الى حوالي ٦٠٪ بينما بلغت حوالي ٤٣٪ بالنسبة للحاويات برسم الصادر أو الوارد.

الا أنه يلاحظ من الجدول (٧) أن تلك الزيادة لم تكن على ذات المستوى بين مختلف المحطات وقد جاءت بالدرجة الأولى على حساب محطة الاسكندرية (كان هذا أمرا متوقعا نظرا للتسهيلات الضخمة التي توافرت في ميناء دمياط الذي أنشأ خصيصا لهذا الغرض) وبالنسبة للثلاث محطات كان التطور في أعداد الحاويات الترانزيت في خلال تلك الفترة على النحو التالي:

الاسكندرية	:	انخفضت أعداد الحاويات بنسبة	% ٨٨,٥
دمياط	:	زادت أعداد الحاويات بنسبة	% ٢٠,٨
بورسعيد	:	زادت أعداد الحاويات بنسبة	% ٨٤,٠

جدول (٨)
اجمالي أعداد مختلف الحاويات المتداولة

نوعية الحاوية	٩١/٩٠		٩٢/٩١		٩٣/٩٢		٩٤/٩٣	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
وارد/صادر	٢٠١٦٦٣	٣٦	٢٤٥٨٥٧	٤١	٢٧٣٩٣٨	٣٨	٢٨٩٠٦٤	٣٣
ترانزيت	٣٥٩٥٨١	٦٤	٣٥٢٥١٥	٥٩	٤٤٤٣٦٤	٦٢	٥٨٨٥٤١	٦٧
المجموع	٥٦١٢٤٤	١٠٠	٥٩٨٣٧٢	١٠٠	٧١٨٣٠٢	١٠٠	٨٧٧٦٠٥	١٠٠
النسبة المئوية للمجموع	١٠٠		١٠٧		١٢٨		١٥٤	

ان اجمالي أعداد الحاويات الترانزيت المتداولة في مختلف المحطات وعددها ٥٨٨ ألف حاوية/٩٤/٩٣) يخص محطة دمياط النصيب الأكبر منها بنسبة ٧٦,٥% يلي ذلك محطة بورسعيد ٢١,٥% أما محطة الاسكندرية فان نصيبها لا يزيد عن ٢% من اجمالي أعداد الحاويات الترانزيت المتداولة وفي عام ٩٢/٩١ كانت أعداد الحاويات الترانزيت تمثل حوالي ٤٩% من اجمالي أعداد الحاويات المتداولة في المحطات الثلاث وزادت هذه النسبة في عام ٩٤/٩٣ لتصل الى ٦٧% الأمر الذي يبين أن تلك المحطات تقدم خدمات منافسة على المستوى الدولي اما من ناحية الأسعار أو من ناحية كفاءة الشحن والتفريغ (أي انخفاض فترة انتهاء معاملات السفن سواء خارج الرصيف أو أثناء وجودها على الرصيف) أو من ناحية التسهيلات لتخزين والسماح بفترة طويلة لتخزين تلك الحاويات الترانزيت اما مجانا أو بأقل تكلفة ممكنة.

٦- الحاويات الوارد والصادر

أ- تطور الأعداد: تبين الأرقام الواردة في الجدول عاليه أنه يوجد زيادة مضطردة في أعداد الحاويات التي ترد برسم الصادر والوارد الى مختلف محطات تداول الحاويات بالبلاد وقد زادت خلال ذات الفترة من ٩١/٩٠ الى ٩٤/٩٣ من حوالي ٢٠٠ ألف حاوية الى حوالي ٢٩٠ ألف حاوية مكافئة أي بما يعادل حوالي ١٤% سنويا خلال تلك الفترة واذا ما أخذنا في الاعتبار أعداد الحاويات التي يتم تداولها على أرصفة البضائع العامة في ميناء الاسكندرية (حوالي ٤٨ ألف حاوية) ومواني البحر الأحمر فان اجمالي أعداد الحاويات التي تم تداولها برسم الصادر والوارد على كافة مواني البلاد في عام ٩٤/٩٣ يقدر بحوالي ٣٦٠ ألف حاوية قياسية.

٧- مقارنة مع الدراسات السابقة

قامت الدولة منذ أوائل الثمانينات بأعداد برنامج طموح لإنشاء مجموعة من محطات الحاويات في الموانئ الرئيسية وذلك لتلبية متطلبات التوسع في الطلب على النقل بالحاويات بالنسبة للتجارة الخارجية وذلك بناء على مجموعة من الدراسات ومن أهمها الدراسة التي قامت بها هيئة تخطيط مشروعات النقل بوزارة النقل عام ١٩٨٤ عن النقل الداخلي للحاويات والتي ورد بها مجموعة من الأرقام عن التنبؤ بأحجام البضائع المختلفة التي ترد أو تصدر من البلاد بالحاويات وبالتالي توقعات أعداد الحاويات المتداولة في مختلف موانئ الجمهورية. وقد بنيت تلك الدراسة على الأرقام المحققة في عام ٨٢ وما قبلها.

وسنحاول هنا أعداد مقارنة بين نتائج تلك الدراسة وتوقعاتها وما تم تحقيقه بالفعل سواء بالنسبة لحجم التجارة الخارجية بصفة عامة أو أعداد الحاويات المتداولة بصفة خاصة والتي تعتمد بالدرجة الأولى على نوعيات البضائع المتداولة.

جدول (٩)

توقعات أعداد الحاويات الخاصة بالتجارة الخارجية (مرجع ٢)

٢٠٠٠	١٩٩٢	١٩٨٧	١٩٨١	
٥٠٢٩٠	٣٥٠٥٢٠	٢٩٩٩٣٧	٢٣٦٦٤٢	أ- توقعات الدراسة حجم التجارة الخارجية (مليون طن) (وارد/صادر بدون الصب السائل)
١٤٧٦٨	١٠٠٥٢٦	٨٧٩٩٢	٦٠٢٠	البضائع العامة (General Cargo)
٨٨٤٩	٦٣٣	٥٣٢٩	٢٩١٥	البضائع القابلة للتعبئة بالحاويات Containerized Cargo
%٦٥	%٥٩	%٥٠	%٣٣	نسبة البضائع المعبأة بالفعل (١) Penetration Ratio %
٨٠٠	٥٢٨	٣٧٠	١٢٥	عدد الحاويات المتوقع (ألف)
	٢٢٧٠٦			ب- ما تحقق بالفعل حجم التجارة الخارجية (مليون طن)
	١٠٢٥			البضائع العامة (مليون طن)
	٣٤٠			عدد الحاويات (ألف)

(١) نسبة البضائع المعبأة بالفعل = وزن البضائع المعبأة بالفعل داخل حاويات
Penetration Ratio
الصادر والوارد/وزن البضائع العامة القابلة
للتعبئة بالحاويات (وارد/صادر).

يبين الجدول (٩) تفاصيل تلك التوقعات مقارنة بما تحقق بالفعل في عام ١٩٩٢ والذي يوضح ما يلي:

أولاً: التجارة الخارجية

* أن توقعات الزيادة في التجارة الخارجية بصفة عامة (الأرقام الواردة هي للسيناريو المتحفظ وهناك أرقاماً لسيناريوهات متفائلة تزيد عن ذلك بكثير) لم تتحقق وأن الأرقام الخاصة باجمالي التجارة الخارجية في عام ١٩٩٢ تقل عما كانت عليه منذ احدى عشر عاماً أي منذ ١٩٨١.

* وبالتالي فإن حجم التجارة الخارجية المنتظر تحقيقه في عام ٢٠٠٠ من المتوقع أن يصل الى حوالي ٥٠ ٪ من ذلك الحجم الذي توقعته الدراسة.

ان السبب الرئيسي في عدم زيادة حجم التجارة الخارجية بالدرجة المتوقعة هو الأوضاع الاقتصادية التي شهدتها المنطقة بصفة عامة وجمهورية مصر العربية بصفة خاصة من ناحية تدهور أسعار البترول منذ منتصف الثمانينات وما صاحب ذلك من حالة ركود اقتصادي وذلك بعكس ما كان عليه الوضع في بداية ذلك العقد.

كما يرجع أيضاً الى توقف استيراد بعض مواد الصب مثل الاسمنت والذي كان يرد بكميات تزيد عن ٦ مليون طن وبعض أنواع الحبوب ومواد البناء وما الى ذلك نظراً للاكتفاء الذاتي نتيجة التوسع في الصناعات المحلية بدرجة كبيرة خلال تلك الفترة.

ثانياً: البضائع العامة

الا أنه من ناحية أخرى فإن التوقعات الخاصة بأحجام البضائع العامة المتداولة تكاد تتماشى مع الواقع بدرجة كبيرة حيث وصلت أحجام تلك النوعيات من البضائع الى ٢٥ ر ١٠ مليون طن (مقابل ما كان متوقعا في الدراسة وقدره ٢٦ ر ١٠ مليون طن).

ربما يرجع هذا الأمر الى أن جزءاً كبيراً من الواردات والصادرات من البضائع العامة هو من نصيب القطاع الخاص الذي نشط بدرجة كبيرة خلال الخمسة عشر سنة الماضية - وذلك على عكس واردات الدولة من المواد الصب والتي كانت ترد أساساً للقطاع العام والذي بدأ بأخذ دوراً مختلفاً خلال الفترة الأخيرة.

ثالثاً: أعداد الحاويات المتداولة

و من ناحية أخرى فإن أعداد الحاويات المتداولة في الموانئ لم تحقق الأرقام التي كانت متوقعة ووصلت الى حوالي ٦٤ ٪ من تلك الأرقام (٣٤٠ بدلا من ٥٢٨ ألف حاوية) في عام ١٩٩٢

رابعاً: نسبة البضائع العامة المعبأة في حاويات

إذا ما استمرت الأوضاع الاقتصادية بصفة عامة على ما هو عليه حالياً فإنه من المتوقع أن تتراوح نسبة أعداد الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية برسم الصادر والوارد في عام ٢٠٠٠ ما بين ٥٥ - ٦٠٪ من الأرقام التي توقعتها الدراسة المذكورة (٤٤٠ إلى ٤٨٠ حاوية مكافئة).

بالنسبة لحجم البضائع المتداولة في الحاويات عام ١٩٩٢ من الممكن حسابها على أساس:

- * وزن البضائع في الحاوية القياسية = ١٢ طن.
- * جميع الحاويات الواردة تكون معبأة.
- * ٢٠٪ من الحاويات المصدرة تكون معبأة.
- * أعداد الحاويات الواردة تعادل أعداد الحاويات الصادرة.

$$\text{ومن ثم فإن أوزان البضائع المتداولة في الحاويات} = ٣٤٠ \times \frac{٢}{١} \times ١٢ \times ١,٢ = ٢,٤٤٨ \text{ مليون طن.}$$

وبفرض أن نسبة البضائع التي يمكن تعبئتها في الحاويات من إجمالي حجم البضائع العامة المتداولة تعادل ٦٠٪

فان حجم البضائع التي يمكن تعبئتها في الحاويات = ٠,٦٠ x ١٠,٢٥ = ٦,١٥ مليون طن وبالتالي فان نسبة البضائع المعبأة بالفعل.

$$\text{(Penetration Ratio \%)} = ٦,١٥ \div ٢,٤٤٨ = ٤٠\%$$

وقد كانت توقعات الدراسة أن تصل هذه النسبة الى حوالي ٦٠٪ في عام ٩٢ على أساس أن تقارب النسب المتعارف عليها دولياً (٦٥ - ٧٥ في المائة) ولكن هذه التوقعات أيضاً لم تتحقق الأمر الذي يعني بالتعبئة ان الاقتصاد الوطني يتحمل أعباءاً مالية إضافية نتيجة لعدم التوسع في استيراد البضائع بالحوايات والاستمرار باستيرادها بالأسلوب التقليدي كبضائع عامة. والأمر يحتاج بالفعل الى دراسة هذا الأمر تفصيلاً لامكان الوصول بالبضائع المعبأة في الحاويات الى النسب الدولية المتعارف عليها.

٨- انتاجية محطات تداول الحاويات

أ- مقدمة

بالرغم من أن الشركات الثلاث القائمة يعمل كل منها في ذات المجال وبنفس السلوب الا أن النتائج النهائية للتشغيل تعتمد على مجموعات مختلفة من العوامل ومن أهمها التخطيط العام للمحطة والمساحات المتاحة وكذلك تخطيط الرصيف وأعداد الأوناش العملاقة التي تعمل عليه هذا بالإضافة الى العناصر الأخرى من قوى بشرية ومعدات وخلافه.

ويختص هذا الجزء بتوضيح بعض معالم لحساب طاقة الأوناش العملاقة وكذلك انتاجية محطة الحاويات بصفة عامة كما سيتناول أيضا تطور الانتاجية للمحطات الثلاث القائمة خلال الأربع سنوات الماضية.

ب- طاقة الأوناش والمحطات

ويوضح الملحق (٧) بعض الأسس النظرية لحساب طاقة الأوناش العملاقة وكذلك انتاجية محطة الحاويات بصفة عامة (وحدة مكافئة/سنة) والذي يتبين منه أن الطاقة النظرية للأوناش العملاقة تتوقف على :

عدد ساعات التشغيل اليومية
عدد أيام التشغيل السنوية

معامل التصحيح (طبقا لأعداد الأوناش التي تعمل على ذات الرصيف) اضافة الى ذلك فان هناك مؤشرا هاما وهو عدد الوحدات المتداولة/ساعة ويتوقف هذا البند على نوعية الأوناش - كفاءة العمالة نظام التشغيل.

أما بالنسبة لطاقة المحطة ذاتها فانها تقاس:

اما بطاقة الرصيف
أو بطاقة الساحة ذاتها

وتتوقف طاقة الساحة على التخطيط الهندسي للساحة وعدد الحاويات في الرصيف الواحد ومتوسط أيام التخزين ومعادل الذروة.

ومن المهم مراجعة التفاصيل الهندسية والتشغيلية لكل محطة على حده للتعرف على طاقة كل منها (تفصيلا) من الناحية النظرية.

ج- تفاصيل نتائج التشغيل

جدول (١٠)
متوسط انتاجية الأوناش العملاقة
(حاوية مكافئة/ساعة)

السنة	البند	شركة الاسكندرية	شركة دمياط	شركة بورسعيد
٩١/٩٠	عدد الحاويات المكافئة عدد الأوناش العلوية الانتاجية (حاوية/ساعة)	٢٤٤٣٠٣ ٣ ١٧ر٩	١٤٦٥٣١ ٤ ٨	٥٠٩٤١ ٢ ٥ر٦
٩٢/٩١	عدد الحاويات المكافئة عدد الأوناش الانتاجية (حاوية/ساعة)	٢٢٩٨٢٠ ٣ ١٦ر٨	٢٨٧٣٢٤ ٤ ١٥ر٨	٨٢٢٢٨ ٢ ٩
٩٣/٩٢	عدد الحاويات المكافئة عدد الأوناش الانتاجية (حاوية/ساعة)	٢٠٣٧٠٠ ٣ ١٤ر٩	٣٦٥٢٧١ ٤ ٢٠	١٤٠٢٠١ ٢ ١٥ر٤
٩٤/٩٣	عدد الحاويات المكافئة عدد الأوناش الانتاجية (حاوية/ساعة)	٢٠٤٨٢٢ ٣ ١٥ر-	٤٨١٣٩٢ ٤ ٢٦	١٩٠٧٦١ ٢ ٢٠ر٩

أسس حساب الانتاجية: عدد أيام التشغيل = ٣٥٠ يوم/سنة
عدد ساعات التشغيل = ٢٠ ساعة/يوم
معامل التشغيل = ٠,٦٥

ويوضح الجدول (١٠) تفاصيل نتائج تشغيل الأوناش العلوية العملاقة بمختلف محطات الحاويات على مدار الأربع سنوات المالية السابقة وقد تم حساب هذه الانتاجية على الأسس السابق ذكرها وهي:

العمل على مدار السنة لمدة ٣٥٠ يوم (باقي أيام السنة للاصلاحات والصيانة).
العمل على ثلاث ورديات باليوم (٢٠ ساعة عمل باقي الساعات لتغيير الوردية وما الى ذلك).
معامل التشغيل: ٠,٦٥
(هذا المعامل تقريبي ويختلف من موقع الى آخر بدرجات متفاوتة)

ومن هذا الجدول يتبين التالي:

محطة الاسكندرية: بالرغم من أن انتاجية الأوناش في هذه المحطة في بداية هذه الفترة منذ أربع سنوات كانت من أعلى النتائج ١٧,٩ حاوية/ساعة إلا أنها انخفضت الى حد ما في نهاية الفترة واصبحت تعادل ١٥ حاوية/ساعة وانتاجية الونش الواحد تعادل ٦٨ ألف حاوية/سنة.

محطة دمياط: تطورت انتاجية أوناش هذه المحطة بدرجة كبيرة خلال هذه الفترة وارتفعت من ٨ الى ٢٦ حاوية/ساعة لكافة الأوناش وهذه الانتاجية تتماشى مع المستويات العالمية المعروفة (٢٠ - ٣٠ حاوية/ساعة) كما أن انتاجية الونش الواحد وصلت الى حوالي ١٢٠ الف حاوية/سنة وهذا أيضا يعتبر من المستويات العالية من الانتاجية.

محطة بورسعيد: حققت أوناش هذه المحطة ايضا نتائج كبيرة وارتفعت انتاجية الونش الواحد حوالي أربعة أضعاف من ٥,٦ الى ٢٠,٩ حاوية/ساعة كما وصلت الانتاجية السنوية للونش الواحد الى ٩٥ الف حاوية/سنة.

د- التعليق علم نتائج التشغيل

وتوضح هذه النتائج ما يلي:

د/١- أن بعض المحطات قد حققت مستويات تتماشى مع تلك المستويات السائدة عالميا فيما يخص الانتاجية.

د/٢- أنه -على الاقل من الوجهة النظرية- (وبالمقارنة مع نتائج محطة دمياط) من الممكن زيادة الانتاجية الحالية للأوناش العملاقة في محطة بورسعيد بحوالي ٢٠٪ وفي محطة الاسكندرية بحوالي ٤٠٪، (اختلاف طاقة الساعات له تأثيره المباشر على نتائج التشغيل).

د/٣- أنه قبل النظر في التوسع في شراء أوناش عملاقة جديدة يلزم الوصول بالامكانات المتاحة الى اقصى طاقة ممكنة، علما بأن الزيادة في الانتاجية لا تناسب طرديا مع الزيادة في أعداد الأوناش (حيث ينخفض معامل التشغيل مع زيادة أعداد الأوناش).

د/٤- أنه من المعروف أن ميناء دمياط يتميز بأمرين وهما زيادة كبيرة في الساعات اضافة الى أن غالبية الحاويات المتداولة هي للترانزيت - ومن ثم فانه من المهم فيما يخص كل من محطتي الاسكندرية وبورسعيد التعرف على خصائص التشغيل في الساعات والعلاقة بين حركة تداول الأوناش من على السفينة (اي على الرصيف) وحركتها داخل الساحة بدراسة شاملة عن توقيتات كل حركة على حدة (Time and Motion Study) للوصول الى اقصى طاقة ممكنة باقل استثمارات،

د/٥- من المهم ايضا دراسة موضوع الصيانة الخاصة بكافة المعدات في المحطات المختلفة حيث ان البيانات المتاحة لم تتضمن اية تفصيلات عن هذا الموضوع - ونظرا لما للصيانة من اثر كبير في كفاءة التشغيل وبالأخص بالنسبة لبعض المعدات ذات الحساسية العالية ذات التكلفة الرأسمالية الضخمة.

القسم السادس نتائج التشغيل (شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع)

١- مقدمة

نظرا لأنه لم تتوافر لنا أثناء اعداد هذه الدراسة بيانات تفصيلية عن اجمالي نتائج التشغيل السنوي سوى من شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع وباقي الشركات وردت بيانات نتائج تشغيلها ضمن الحساب الختامي في نهاية السنة المالية (دون أية تفاصيل) فان التحليل الحالي من ناحية التشغيل سيخص بالطبع الشركة المذكورة مع توضيح المعالم الرئيسية لنتائج تشغيل باقي الشركات.

٢- محطة تداول الحاويات بورسعيد (شكل ٢)

تشمل محطة الحاويات رصيف بطول ٣٥٠ متر - بعمق ١٣,٨ مترا (٤٥ قدم) بالاضافة الى وجود رصيف لسفن الرورو بطول ٦٥ متر بعمق ١٠,٦ (مترا ٣٥ قدم) ويخدم الرصيف ٢ ونش عملاق (Gantry Crane) حمولة ٤١ طن وونش عملاق ثالث حمولة ٤٥ طن.

يوجد خلف رصيف الحاويات محطة حاويات متخصصة مساحتها ١٢٥ ألف متر مربع ورصيف متعدد الأغراض بطول ٢٥٠ متر بساحة خلفية مساحتها ٧٥ ألف متر مربع كما يتوافر مخزن (CFS) بمساحة قدرها ٥٨٠٠ متر مربع يسع لتخزين مشمول عدد ٢٥٠ حاوية مشتركة (LCL). فضلا عن وجود مساحة خارج المحطة مساحتها ١٠ آلاف متر مربع لحاويات بواخر الرورو ومساحة أخرى مساحتها ١٣ ألف متر مربع تم انشاء مخزينين بها (صادر LCL) بالاضافة الى مساحة جديدة مساحتها ١٦ ألف متر مربع لاستقبال الحاويات (FCL) ومساحة لحاويات الثالثة.

كما يتوافر لدى المحطة مجموعة ضخمة من أوناش الساحات والمخازن ومعدات النقل للساحات كما هو موضح بالملحق (٥).

أما بالنسبة للتخطيط المستقبلي فيتضمن:

* انشاء رصيف على امتداد رصيف الحاويات جنوبا بطول ٣٠٠ متر وعمق ٤٥ قدم وتزويده بعدد ٢ ونش عملاق بنظام بوست بنماكس.

* شراء ونش رصيف عملاق رابع بعد الانتهاء من أعمال تعميق المجرى الملاحي لقناة السويس الى ٤٥ قدم وتستعد المحطة لاستقبال سفن الحاويات ذات غاطس ٤٢ قدم وتجهيز جزء من الرصيف للعمل على تداول الحاويات من سفن الروافد بعد توفير ونش رصيف على عجل (Mobile).

* انشاء محطة استقبال خلفية بمساحة ٥٠ ألف متر مربع لتضاف الى مساحات الترانزيت والوارد وطبقا لبيانات الشركة فمن المقرر أن تصل طاقة المحطة بعد استكمال هذه الأعمال الى ٥٠٠ ألف حاوية/سنة.

٣- نتائج التشغيل:

أ- تطور تداول الحاويات (جدول ١١)

بدأ التشغيل الفعلي للمحطة في حوالي منتصف العام المالي ٨٨/٨٧ حيث تم تداول حوالي ٢٥ ألف حاوية وخلال السبع سنوات الماضية منذ بداية تشغيل المحطة زادت أعداد الحاويات المتداولة لتصل الى ما يزيد عن ١٩٠ ألف حاوية في العام المالي ٩٤/٩٣ أي حوالي سبعة أضعاف النتائج التي حققت عند بداية تشغيل المحطة وبما يعادل زيادة سنوية قدرها حوالي ٤٠٪ في إجمالي أعداد الحاويات المتداولة.

كذلك زادت أعداد السفن المتعاملة مع المحطة من ٢٤٣ الى ٦٣٨ سفينة/سنة أي بزيادة سنوية حوالي ١٨٪ خلال هذه الفترة.

كما زادت أعداد الحاويات المتداولة على كل سفينة من حوالي ١٠٥ الى حوالي ٢٩٩ حاوية/سفينة.

ب- الحاويات الترانزيت:

يلاحظ من الأرقام الواردة في الجدول (١١) أن الزيادة الكبيرة في أعداد الحاويات التي يتم تداولها في محطة حاويات بورسعيد كانت أساسا بسبب الزيادة في أعداد الحاويات الترانزيت التي يتم تداولها في هذه المحطة.

وفي السنوات الأولى لبدء تشغيل المحطة لم يكن هناك أي نشاط للمحطة في مجال تداول الحاويات الترانزيت وأستمر هذا الأمر للسنتين الأوليتين في بداية التشغيل. ثم بدأت الحاويات الترانزيت تظهر على الساحة ابتداء من العام المالي ٩٠/٨٩ حيث تم تداول حوالي ١٣ ألف حاوية ترانزيت ومنذ ذلك التاريخ أخذت أعداد الحاويات الترانزيت التي يتم تداولها في الزيادة بمعدلات كبيرة للغاية ووصلت الى حوالي ١٣٠ ألف حاوية خلال العام المالي الأخير ٩٤/٩٣ أي حوالي عشر أضعاف الأعداد التي تداولها منذ أربعة أعوام فقط وبزيادة سنوية متوسطة حوالي ٨٠ في المائة سنويا.

هذا في الوقت الذي زادت فيه أعداد الحاويات برسم الوارد/الصادر خلال هذه السنوات من حوالي ٢٥ ألف الى ٦٥ ألف فقط أي حوالي ٢,٥ ضعف ما كانت عليه خلال تلك الفترة وبزيادة سنوية قدرها ١٧٪.

شركة بوم سعيد لتداول الحاصلات

جدول (١١)

بيان بأعداد الحاصلات المتداولة خلال السنوات المالية السابقة

المتداول			شحن			تفريغ			عدد السفن	السنوات
اجمالي	ترانزيت	وارد	اجمالي	ترانزيت	وارد	اجمالي	ترانزيت	وارد		
٢٥٤٧٩	-----	٢٥٤٧٩	١٢٨٠٨	-----	١٢٨٠٨	١٢٦٧١	-----	١٢٦٧١	٢٤٣	٨٨/٨٧
٣١١٢٣	-----	٣١١٢٣	١٦٠٢١	-----	١٦٠٢١	١٥١١٢	-----	١٥١١٢	٢٣٦	٨٩/٨٨
١١٥٠٥	-----	٣٧٥٣٤	٢٤٩٧٢	١٥٣٧	١٨٤٣٥	٢٥٥٣٩	٦٤٤٠	١٩٠٩٩	٣٢٥	٩٠/٨٩
١٣٣٧٧	-----	٣٧٥٣٤	٢٥٦٢١	٦٤٨٩	١٩١٣٣	٢٥٣٢٠	٦٨٩٠	١٨٤٣٠	٢٩٨	٩١/٩٠
١٣٣٧٩	-----	٣٧٥٣٤	٢٥٦٢١	٦٤٨٩	١٩١٣٣	٢٥٣٢٠	٦٨٩٠	١٨٤٣٠	٢٩٨	٩٢/٩١
٨٢٢٢٨	٢٦٣٩٦	٥٥٨٣٢	٤٠٥٥٠	١٢٩٠٢	٢٧٦٤٨	٤١٦٧٨	١٣٤٩٤	٢٨١٨٤	٤١٧	٩٣/٩١
١٤٠٢٠	٧٧٢١٠	٦٢٩٩١	٦٩٣٠٨	٢٨٠٩٤	٣١٢١٤	٧٠٨٩٣	٣٩١١٦	٣١٧٧٧	٥٦٣	٩٣/٩٢
١٩٠٧٦	١٢٦٢٠٧	٣٥٥٣	٩٥٠٤٨	٦٣٠٤٢	٣٢٠٠٦	٩٥٧١٣	٦٣١٦٥	٣٢٥٤٨	٦٣٨	٩٤/٩٣

من الملاحظ أيضا أن الحاويات الترانزيت أصبحت تمثل عدديا الجزء الأكبر من أعداد الحاويات التي يتم تداولها في المحطة وأصبحت تمثل في العام المالي ٩٤/٩٣ حوالي ٦٦٪ من إجمالي الأعداد المتداولة في المحطة بعد أن كانت تمثل حوالي ٢٦٪ من تلك الأعداد في عام ٩٠/٨٩.

٤- السفن المترددة على محطة الحاويات

من العوامل الهامة في انتاجية المحطة -بخلاف مقوماتها الذاتية من تسهيلات سواء في البنية التحتية او المعدات- انواع السفن التي تتردد على هذه المحطة من ناحية حجمها وهناك ارتباط وثيق بين الامرين اي كفاءة التشغيل ونوعية السفن فكلما ارتفعت كفاءة التشغيل واختصر وقت الانتظار وارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما ادنى هذا الى اجتذاب سفن من نوعيات افضل وبالتالي فمن الممكن ان تكون هناك عدد سفن أقل مع حاويات أكثر مما يعني استغلال الرصيف ومعداته الى اقصى درجة ممكنة.

جدول (١٢)

تطور اعداد السفن المترددة على المحطة
وأعداد الحاويات لكل سفينة

البند	٨٨/٨٧	٩٨/٨٨	٩٠/٨٩	٩١/٩٠	٩٢/٩١	٩٣/٩٢	٩٤/٩٣
عدد الحاويات المتداولة	٢٥٤٧٩	٣١١٣٣	٥٠٥١١	٥٠٩٤١	٨٢٢٢٨	١٤٠٢٠١	١٩٠٧١١
عدد السفن	٢٤٣	٢٣٦	٣٢٥	٢٩٨	٤١٧	٥٦٣	٦٣٨
عدد الحاويات/ سفينة	١٠٥	١٣٢	١٥٥	١٧١	١٩٧	٢٤٩	٢٩٩

وستتناول هنا تفاصيل البيانات المتاحة عن نتائج تشغيل محطة حاويات بورسعيد -لم ترد لنا بيانات تفصيلية عن التشغيل من باقي المحطات-

أ- تطور أنواع السفن:

يوضح الجدول (١٢) تطور اعداد السفن المترددة على محطة حاويات بورسعيد واعداد الحاويات المتداولة لكل سفينة (متوسط عام) وذلك على مدار ٧ سنوات من بدء تشغيل المحطة والذي يوضح الآتي:

- زيادة اعداد السفن المترددة سنويا على المحطة من ٢٤٣ سفينة الى ٦٣٨ سفينة/سنة أي حوالي ٢,٥ ضعف خلال هذه الفترة،

- في ذات الوقت زادت اعداد الحاويات المتداولة من حوالي ٢٥ الف حاوية الى حوالي ١٩٠ الف حاوية اي بزيادة قدرها حوالي ٧,٥ حاوية ضعف.

- يعني هذا بالتبعية زيادة حجم السفن التي تتعامل مع هذه المحطة، ولو استمرت عدد الحاويات المتداولة على كل سفينة بذات المستوى الذي كان سائدا في عام ٨٨/٨٧ (١١٥ حاوية/سفينة) لاستلزم هذا الأمر حوالي ١٨٠٠ سفينة اي بمتوسط يزيد عن ٥ سفن في اليوم الأمر الذي يؤدي الى اهدار الوقت في اعمال دخول وخروج هذا العدد الكبير من السفن على الرصيف كما قد يؤدي ايضا الى احتمال توقيف غرامات مالية نتيجة لطول فترات الانتظار،

وفي هذا المجال ايضا فان سمعة الميناء هي احد العناصر الرئيسية في اجتذاب الخطوط الملاحية الهامة مما يرفع من كفاءة التشغيل.

ان احد العناصر الهامة في زيادة انتاجية المحطة هو العمل على ان يكون تذبذب وصول السفن وكذلك في اعداد الحاويات المتداولة في ادنى الحدود ومن هنا تظهر كفاءة الادارة في الحصول على تعاقدات مع الخطوط الملاحية المختلفة على افضل الشروط فيما يخص هذين البندين.

ب- نوعيات السفن

تتعامل العديد من السفن ذات السعات المختلفة مع محطة الحاويات ومن خلال العام المالي السابق ٩٣/٩٢ كانت النتائج كما يلي:

جدول (١٣)
الحاويات المتداولة طبقا لنوعيات السفن (٩٣/٩٢)

نوعية السفن	عدد السفن	عدد الحاويات المتداولة	النسبة المئوية	متوسط عدد الحاويات لكل سفينة
سفن بحرجة Ro - Ro	١٠٥	٤,٧٠٣	٢,٥	٤٥
خط ايفرجرين	٤٤	٦,٤١٢	٣,٤	١٤٦
السفن الأم Mothers	١٣٣	١٠٠,١٤٣	٥٢,٤	٧٥٣
السفن الروافد Feeders	٤١٦	٧٦,٨٢٩	٤٠,٣	١٨٥
طريق البر	-	٢,٦٤٧	١,٤	
الاجمالي	٦٣٨	١٩٠,٧٦١	١٠٠	٢٩٩

ويتبين من هذا الجدول أن الجزء الأكبر من الحاويات التي يتم تداولها في المحطة يصل على السفن الأم وتتراوح الأعداد المتداولة لكل سفينة ما بين ٥٠٠ - ١٠٠٠ حاوية/سفينة بمتوسط عام حوالي ٧٥٠ حاوية/سفينة يلي ذلك سفن الروافد Feeders بمتوسط عام قدره ١٨٥ حاوية/سفينة كما يوضح أيضا ضالة الأعداد التي تصل على سفينة الدرجة (حوالي ٢,٥٪)، الأمر الهام الذي يتبين من هذا الجدول أيضا هو ضالة الأعداد التي يتم تداولها بالبئر من وإلى المحطة والذي لا يزيد عن ١,٤٪ من إجمالي أعداد الحاويات المتداولة.

ان انخفاض أعداد الحاويات التي ترد على سفينة الدرجة (RORO) بهذه الدرجة يتطلب بالتبعية النظر في التسهيلات (الأرصدة) المخصصة لهذه السفن وكيفية الاستفادة القصوى من هذه التسهيلات في ضوء حجم الطلب المحدود على هذه النوعية من الخدمات.

وإذا ما قارنا أعداد الحاويات المتداولة عن طريق البئر (٢٦٤٧) إلى أعداد الحاويات الواردة والصادرة (بخلاف الترانزيت) وعددها ٦٤٥٥٤ حاوية فإننا نجد أن نسبة هذه الحاويات في حدود حوالي ٤٪ في المائة من إجمالي أعداد الحاويات وباقي الحاويات يتم تفريغ محتوياتها وانتهاء الاجراءات الجمركية على تلك المحتويات داخل الميناء علما بأن من ضمن أعداد الحاويات المتداولة عن طريق البئر هناك بعض منها يرد برسم الترانزيت اما لموانئ أخرى داخل الجمهورية أو للخارج.

٠- معدل ورود السفن والحاويات

يوضح الجدول (١٤) تفاصيل عن اعداد السفن التي تتردد شهريا على محطة حاويات بورسعيد خلال الفترة من ٩٢/٩١ إلى ٩٤/٩٣ وكذلك متوسطات لأعداد الحاويات التي تم تداولها شهريا خلال هذه الفترة.

أ- تردد السفن

- هناك زيادة مضطردة في اعداد السفن المترددة شهريا على المحطة،
- ان هناك تذبذبا كبيرا في معدلات تردد سفن الحاويات على هذه المحطة فنجد ان التذبذب في عام ٩٢/٩١ كان بين +٤١٪ ، -٢٢٪ ، عام ٩٣/٩٢ كان +٢١٪ ، -٤٢٪ اما في العام الأخير ٩٤/٩٣ فقد انخفض هذا التذبذب الى +١٨٪ ، -١٠٪
- ان انخفاض معدل تذبذب وصول السفن يعني بالتبعية امكانية استخدام الطاقات المتاحة بالأسلوب الأمثل وتقدير احتياجات التشغيل دون اهدار للطاقات المتاحة.
- لا يوجد اتجاه محدد لفترات الذروة فقد حدثت تلك الذروة في كل من شهري مايو/ايار، او اكتوبر/تشرين اول بالنسبة للفترة الدنيا فانها حدثت في شهري سبتمبر/ايلول، شهر شباط/فبراير من السنة.

جدول (١٤)
متوسط اعداد السفن المترددة على المحطة
والحاويات المتداولة

٩٤/٩٣		٩٣/٩٢		٩٢/٩١		البند
الرقم	الفرق %	الرقم	الفرق %	الرقم	الفرق %	
١٨ +	٥٣,٢	٢١ +	٤٦,٩	٣٤,٧٥		أولاً: السفن
١٠ -	٦٣	٤٢ -	٥٧	٤١ +	٤٩	متوسط عدد السفن / شهر
	(١٠)		(٥)		(٥)	أعلى رقم
	٤٨		٢٧	٢٢ -	٢٧	في الشهر
	(٢)		(٩)		(٩)	أدنى رقم
						في الشهر
						ثانياً: الحاويات
٢٥ +	١٥٩٠٠	٢٧ +	١١٦٨٣	٧٠٢٨		متوسط عدد الحاويات
٢٥ +	١٩٨٤٦	٢٧ +	١٤٨١٠	٦٦ +	١١٦١٨	المتداولة في الشهر
			(٥)		(٥)	أعلى رقم
٢٤ -	١٢١٢٤	١٨ -	٩٥٦٦	٤٢ -	٤١٠١	في الشهر
			(١١)		(٩)	أدنى رقم
						في الشهر

- يوجد اتجاه واضح نحو انخفاض التذبذب في أعداد سفن الحاويات التي تتعامل مع ميناء بورسعيد - وهذا الأمر يسير في الاتجاه الصحيح ويجب تحفيز السفن على الانتظام ما أمكن.

ب- الحاويات المتداولة

- تضاعف تقريبا متوسط عدد الحاويات المتداولة شهريا خلال هذه الفترة.
- الا اننا نجد ان التذبذب في اعداد الحاويات المتداولة شهريا يزيد عن التذبذب في اعداد السفن المترددة شهريا،
- ان التذبذب الشهري في أعداد الحاويات المتداولة خلال اشهر السنتين الماضيتين وصل تقريبا الى $\pm 25\%$ وهذه الارقام تزيد عن تلك الموضحة بالنسبة لتذبذب اعداد السفن المترددة على المحطة الا أنها تشير أيضا الى الاتجاه الصحيح فيما يخص الانتظام النسبي لأعداد الحاويات التي ترد الى المحطة.

ج- التغير الموسمي في أعداد الحاويات

تم خلال العام المالي الماضي تداول حوالي ١٩٠ ألف حاوية بمتوسط حوالي ١٥,٩ ألف حاوية/شهر. ومن الملاحظ أن هناك تغير دائم في حركة تداول الحاويات شهريا وتراوحت أعداد الحاويات المتداولة ما بين ١٢١٢٤ الى ١٩٨٦٤ حاوية شهريا أي أن التذبذب في حركة تداول الحاويات تراوح ما بين $\pm 25\%$ شهريا.

وبالطبع كلما زاد هذا التذبذب كلما انعكس ذلك سلبا على نتائج التشغيل. ونجد أيضا أن هذا التذبذب في أعداد الحاويات المتداولة تزداد حدته بالنسبة للحاويات الترانزيت والتي وصل معدل تداولها الشهري الى ١٠٥١٧ حاوية/شهر بينما وصل أدنى عدد الى ٧١٠١ حاوية/شهر وأقصى عدد الى ١٥١٤٨ حاوية/شهر ومن ثم فإن التذبذب في أعداد الحاويات الترانزيت المتداولة شهريا يصل الى حوالي $\pm 38\%$ شهريا وهي نسبة عالية بدرجة كبيرة بينما نجد أن أعداد الحاويات برسم الوارد أو الصادر تراوحت ما بين ٤٧٠٠، ٦٠٠٠ حاوية/شهر بمتوسط عام قدره ٥٣٨٠ حاوية/شهر أي أن التذبذب في أعداد هذه النوعية من الحاويات كان في حدود $\pm 12\%$.

ويبدو أنه لا يوجد اتجاه محدد لفترات الذروة أو الفترات التي يتدنى فيها الطلب بدرجة كبيرة.

د- الحاويات الوارد والصادر

من أحد المشاكل الرئيسية في النقل بالحاويات بالنسبة للدول النامية هو ضعف امكانيات التصدير بالنسبة للبضائع العامة بصفة عامة حيث تعتمد صادراتها اما على الصب السائل (وبالذات البترول) أو على الصب الجاف (خامات الحديد-الفوسفات-البوتاس-الفحم...) وبالتالي فإن هناك عدم توازن بين الصادرات والواردات وبالذات فيما يخص البضائع العامة.

ومن ثم بينما ترد الحاوية معبأة بمختلف أنواع البضائع فاننا نجد أنه على العكس من ذلك فإنه في العديد من الحالات لا توجد بضائع في رحلة العودة الأمر الذي ينجم عنه عودة الحاوية فارغة واصطلاح أن يسمى هذا الوضع One leg وذلك مقارنة بالوضع الآخر الذي يسمى Two leg والذي ينطبق مع تلك الحالات التي تتوافر فيها نقلات في رحلة العودة.

أن عودة الحاوية فارغة يعني بالتبعية تحمل المستهلك المحلي بأعباء مالية اضافية تعادل تكلفة رحلة العودة. وطبقا للبيانات الواردة عن الحاويات المتداولة في المحطة على مدار عدة سنوات يتبين ما يلي:

جدول (١٥)
تطور عدد الحاويات الواردة والصادرة
(ميناء بور سعيد)

٩٤/٩٣	٩٣/٩٢	٩٢/٩١	٩١/٩٠	
٣٢٥٤٨	٣١٧٧٧	٢٨٢٨٤	١٨٤٣٠	عدد الحاويات الواردة
٣٢٠٠٦	٣١٢١٤	٢٧٦٤٨	١٩١٣٢	عدد الحاويات المصدرة
-	١٤٠٥	٦٥٨	٣٠٧	عدد الحاويات المملوءة المصدرة
-	٤,٥	٢,٧	١,٦	نسبة أعداد الحاويات المملوءة المصدرة %
-	١٥,٥	٧,٣	٣,٤	اجمالي الوزن (تقريبي) للبضائع المصدرة (ألف طن)

ويتبين من هذا الجدول مدى ضآلة أعداد الحاويات التي يتم تصديرها وهي معبأة بالبضائع الصادرة بالرغم من الأهمية النسبية لميناء بورسعيد لقربه من مراكز الصناعات الخفيفة الحديثة في البلاد (العاشر من رمضان، ٦ أكتوبر) وكذلك نوعيات وأعداد السفن الضخم الذي يتردد على هذا الميناء لوجوده على ممر العديد من الخطوط الدولية الملاحية الهامة.

هـ- الحاويات مقاس ٢٠ قدم ، ٤٠ قدم

تختلف نسب أعداد الحاويات القياسية TEU مقاس ٢٠ ، قدم من اجمالي أعداد الحاويات المتداولة في الميناء بين نوعية وأخرى على النحو التالي:

نسبة الحاويات ٤٠ قدم من اجمالي أعداد الحاويات (٩٢/٩١)

الواردة أو الصادرة للدولة ٢٠% (صناديق Boxes)
٣٢% (حاويات مكافئة TEU)

الترانزيت ٢٧% (صناديق)
٤٣% (حاويات مكافئة)

للدولة كانت من نوع ٢٠ قدم - أما الحاويات مقاس ٤٠ قدم فان أعدادهما كانت تقريبا في حدود ثلث الأعداد المتداولة.

أما بالنسبة للحاويات الترانزيت فان النسب تختلف بعض الشيء حيث تصل نسبة أعداد الحاويات مقاس ٤٠ قدم الى حوالي ٤٣ في المائة من اجمالي أعداد الحاويات المتداولة.

وبالطبع فان التعرف على هذه النسب يمثل أهمية كبيرة بالنسبة لكل ما يتعلق بالأنشطة المختلفة في المحطة.

٦- أعمال اضافية للمحطة

اضافة الى أعمال تداول المحطات بمعرفة المعدات الخاصة بالمحطة من تفريغ وشحن ونقل وما الى ذلك فان هذه المحطات تقوم أيضا بأعمال اضافية لخدمة سفن الحاويات ومن أهم تلك الأعمال:

عمليات الشفت (Shifting): وتتلخص في عمليات نقل الحاوية أما داخل العنبر أي عملية واحدة لتغير مكان الخلية فقط المسكن بها الحاوية أو من عنبر الى عنبر آخر عن طريق الرصيف وتقوم الخطوط الملاحية بهذا العمل بضبط وجهة الحاويات على المواني المتتالية أو لضبط اتزان السفينة.

عمليات فك وتثبيت (Lash - Unlash): وتقوم سفن الحاويات بالاستعانة بعمال المحطة في أداء هذه المهام ويلاحظ أن هناك زيادة كبيرة في الطلب على هذه الخدمات فمثلا قامت المحطة بعمليات "Shift" في عام ٩٣/٩٢ لحوالي ٣٢٦٣ حاوية بينما كان العدد في عام ٩٢/٩١ هو ١٥٩٣ حاوية أي ما يزيد عن الضعف وكذلك الأمر فقد زادت أعداد الحاويات التي تم فكها أو تثبيتها خلال ذات الفترة من ١٨ الى ٣٤ ألف حاوية وتمثل هذه الأعمال إيرادات اضافية بنسب غير قليلة من اجمالي إيرادات المحطة.

٧- تشغيل الأوناش العملاقة

يعتبر الونش العملاق العصب الرئيسي بالنسبة لمعدات محطة تداول الحاويات ومن ثم هناك أهمية كبيرة في التعرف على خصائص تشغيل هذه المعدات وبالذات اذا ما علمنا أن الأسعار السائدة حاليا للونش الواحد قد تصل الى حوالي ٣٠ مليون جنيه (بما في ذلك الرسوم الجمركية).

أولا: كفاءة التشغيل

ان كفاءة تشغيل الونش العملاق -اذا ما تركنا جانبا النوعية والتي قد يكون لها كبير الأثر في التشغيل- تعتمد بالدرجة الأولى على ثلاث أمور:

العنصر البشري: تعتبر كفاءة العنصر البشري المسئول عن التشغيل أهم بند في كل ما يتعلق بأداء المحطة. ومن الممكن بذات المعدات أن تختلف نتائج التشغيل بدرجة كبيرة طبقاً لكفاءة الفرد القائم بالتشغيل ومن مهام الإدارة الرئيسية اختبار كفاءة العناصر للقيام بهذا العمل مع التدريب المستمر وتهيئة كافة الظروف المناسبة للحفاظ على مثل هذه الكوادر.

الصيانة: يلي أهمية العنصر البشري موضوع الصيانة -فإن أداء الصيانة بجميع أنواعها سواء أكانت صيانة وقائية أم روتينية أم دورية في أوقاتها المحددة وبدرجة عالية من الكفاءة وعلى أساس توافق قطع الغيار اللازمة والورش المجهزة بكافة المعدات كل هذه الأمور تؤدي بالضرورة إلى الحفاظ على تلك الأوناش في حالة جيدة صالحة للتشغيل والاقبال -أو تفادي- ما أمكن من أية أعطال قد تظهر وتغوق التشغيل.

المعدات الأرضية: يقوم التشغيل في محطات الحاويات على مجموعة من الأنشطة منها ما هو خاص بشحن وتفريغ الحاويات من السفينة إلى الرصيف ومنها ما هو خاص بنقل الحاويات من الرصيف إلى ساحات التخزين. ومنها ما هو خاص بترتيب وتنظيم وضع الحاويات في الساحات ولا بد من دراسة واعية للتنسيق بين متطلبات كل حلقة من سلسلة حلقات التداول في المحطة ومتطلبات كل منها سواء من ناحية المعدات أو التسهيلات أو الأفراد بما يضمن تسلسل علمية تداول الحاويات بأعلى كفاءة وفي أقل وقت.

إن الاستثمارات الضخمة في محطات الحاويات تتطلب بالضرورة قيام الإدارة المعنية بالشركات بمراعاة هذه الأمور الثلاث لتمكن الحصول على أفضل النتائج ولتفادي تخصيص استثمارات إضافية ضخمة للتوسع الأفقي قبل الاستخدام الأمثل لما هو متاح من طاقات.

ثانياً: التوقفات والأعطال

هناك نوعان من التوقفات -توقفات تعود أسبابها إلى السفينة ذاتها وتوقفات تعود أسبابها إلى أعطال أو حوادث- وهي كما يلي:

أ- أعطال خاصة بالسفينة وتتمثل في:

- فتح وغلق العنابر
- تغيير خطط الشحن
- إجراء أعمال Shifting للباخرة على الرصيف
- قيام طاقم السفينة بعمل Lashing للسفينة

وهذه الأعطال عادة يتم حصرها ويوقع عليها ربان السفينة وتثبت بكشف الحقائق.

ب- توقفات ترجع الى المحطة وهي تتمثل في:

- الأعطال العادية (فصل الكهرباء - الحركة الطولية للونش)
- تغيير اسبريدر لتفريغ أو شحن حاويات بالعرض
- الحوادث: تصادم سفينة بونش الرصيف - تلف السلوك المعدنية (Wires) للونش
بما يستلزم تغييرها وبالتالي يتعطل الونش عن العمل خلال تلك الفترات

وطبقا للخبرات المكتسبة لعمال الصيانة فانه من الممكن خفض الفترات الزمنية للقيام بأعمال الصيانة والاصلاح هذه الى أقل فترة ممكنة.

ثالثا: تحليل نتائج التشغيل:

يوضح الجدول (١٦) البيانات الأساسية عن نتائج التشغيل للونشين العملاقين الذين يعملان بالمحطة على مدار فترة ثلاث سنوات. ومن هذه النتائج يتبين مايلي:

- أ - ان هناك زيادة مضطردة في أعداد السفن التي تقصد محطة الحاويات ببورسعيد.
- ب- ان هناك أيضا زيادة كبيرة في ساعات التشغيل حيث بلغت في المتوسط حوالي ١٩٣ ساعة/شهر (٩٣/٩٢) بعدما كانت ٤٢ ساعة/شهر (٩١/٩٠) علما بأنه في بعض الشهور وصل معدل تشغيل أحد الأوناش الى ٢٧١ ساعة/شهر.

جدول (١٦)
تحليل نتائج تشغيل الأوناش العملاقة(*)

٩٤/٩٣	٩٣/٩٢		٩٢/٩١		٩١/٩٠		البند (في الشهر الواحد)
	ونش ٢	ونش ١	ونش ٢	ونش ١	ونش ٢	ونش ١	
(٣٦) (٨٤) (٣٥)	(٥٠) (٣٧) (٤٣)		(٤٤) ^(١) (٢٥) (٣١)		(٢٥) ^(٢)		عدد السفن أقصى أدنى (سفينة/شهر) متوسط
	٢٦٠ ١٢٣ ١٨٦	٢٧١ ٩٣ ٢٠٠	١١٤ ٥٦ ١١٠	٢٠١ ٨٩ ١٣٣	(١٦٢)		عدد ساعات التشغيل أقصى أدنى (ساعة/شهر) متوسط
	٧٠٢٨ ٣٩٠٠ (١٥٨٩٦)	٧١٨٦ ٣٠١٢ ٥٨٢١	٤٩٤٧ ١٤٧٧ ٢٨٤٦	٦٢٩٦ ٢٤١٠ ٣٧٥٣	(٣٤٨٣) (١٣١٣) (٤٢٤٥)		أقصى عدد الحاويات أدنى (حاوية/شهر) متوسط
	(٨٢,٣٠)		(٤٩,١٥)		(٨)		أقصى عدد ساعات التوقيفات أدنى الأعطال متوسط (ساعة/شهر)
	(٣٠,١٥) (٥٨,٢)		(١٦,٣٠) (٢٩,٥)				
٢٧	٢٦		٢٥		(٣)٢٥		معدل تشغيل الونش العملاق (حاوية/ساعة)
	١٣,١		١٠,٨		٥		نسبة ساعات الأعطال إلى إجمالي ساعات التشغيل (%)

(*) بيانات الشركة

- ١- الأرقام بين قوسين للونشين معا.
- ٢- تتوافر البيانات عن متوسطات التشغيل النهائية فقط.
- ٣- يحتسب معدل تشغيل الونش العملاق طبقا لبيانات الشركة على أساس ناتج قسمة إجمالي أعداد الحاويات التي يتم تداولها على إجمالي ساعات تشغيل الونشين معا مضافا إليها إجمالي أعداد ساعات الأعطال.

٨- كفاءة التشغيل

من نتائج التحليل السابق الموضحة بالجدول () وبالرغم من الزيادة المضطردة في أعداد الحاويات التي تم تداولها في المحطة فإنه مازالت هناك طاقات اضافية بالنسبة للأوناش العملاقة يمكن استغلالها في أعمال التداول اذا ما زاد الطلب. ولكن في نفس الوقت يجب اعداد مراجعة تفصيلية لكل ما يتعلق بتداول الحاويات داخل الساحة (سواء من ناحية التسهيلات - المعدات - التشغيل-التخزين) لامكان تغطية احتياجات التوسع المستقبلي بأدنى استثمارات ممكنه حيث أن الطاقة الانتاجية للمحطة (Throughput) عادة ما تحددها الطاقة المتاحة للساحات وليست طاقة المعدات على الرصيف فقط.

وبصفة عامة فإنه على ضوء النتائج أعلاه يلاحظ ما يلي:

- أ - ارتفاع معدلات تداول الحاويات من ٢١٢٢ الى ٧٩٥٠ حاوية/ونش/شهر.
- ب- ارتفاع عدد ساعات التشغيل للونش/شهر من ٨٥ الى ٢٢٢ (٩٣/٩٢).
- ج - ارتفاع متوسط أعداد الحاويات التي يتداولها الونش الواحد/ساعة من ٢٥ الى ٢٧ (طبقا لحسابات الشركة).
- د - الا أنه من ناحية أخرى يلاحظ زيادة نسب الأعطال الى اجمالي ساعات التشغيل من ٥% الى ١٣,١% (عام ٩٣/٩٢).
- هـ- من ناحية أخرى فنجد أن متوسط عدد ساعات التشغيل للونش الواحد مازالت دون المستوى حيث وصلت في عام ٩٣/٩٤ الى حوالي ٢٩٥ ساعة/شهر من المفروض أن تصل - طبقا للحسابات النظرية على أساس تشغيل مستمر لمدة ٣٥٠ يوم/سنة، ٢٠ ساعة/يوميا ومعامل تصحيح قدره ٦٠% الى حوالي ٣٥٠ ساعة/شهر.

القسم السابع النواحي المالية (شركات تداول الحاويات)

١- مقدمة:

تقوم الشركات -كل على حده- باعداد بيانات تفصيلية عن الحسابات الختامية لميزانية الشركة لعرضه على الجمعية العمومية - وقد تم الاطلاع على هذه الحسابات للسنوات المالية الأربع الأخيرة من ٩١/٩٠ الى ٩٤/٩٣ وهذه الحسابات توضح اجمالي نتائج الأعمال من أرباح أو خسارة للتعرف على موقف الشركة المالي وهو ما يهم الجمعية العمومية للشركة.

الا أننا نجد من ناحية أخرى أن هذه الحسابات تتضمن أرقاماً لا حصر لها لا تفي بالبحث الدقيق للتعرف على تكاليف وإيرادات مختلف أوجه النشاط الذي تقوم به الشركة، - كما أنها - باستثناء النموذج النهائي الذي توضع فيه الميزانية وهو عبارة عن صفحتين فقط - تختلف من شركة إلى أخرى، ولا يوجد أسلوب موضح ومحدد لوضع هذه الميزانية يتضمن بالتفصيل كافة نتائج التشغيل من الناحيتين المالية والكمية المماثلة - وقد يحتاج الأمر إلى تعديل الأسس التي توضع عليها هذه الميزانيات لكي تأخذ في الاعتبار كافة المتغيرات السائدة وبأسلوب نمطي موحد لسهولة المقارنة.

٢- إيرادات ومصروفات الشركات

أ- الإيرادات

بالرغم من أن مجال نشاط شركات الثلاث هو أساساً في تداول الحاويات إلا أننا نجد أن كلا من شركتي دمياط وبورسعيد تقوم أيضاً بأعمال شحن وتفريغ البضائع العامة بخلاف شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والتي يقتصر نشاطها على تداول الحاويات، ومن ثم فإن أنواع الإيراد تختلف من شركة إلى أخرى.

وبصفة عامة فإن إيراد الشركة يتكون من:

- إيراد شحن وتفريغ الحاويات (ترانزيت - صادر/وارد)
- إيراد تخزين الحاوية (أو محتوياتها)
- إيراد الفك والتثبيت و اللاش (من وعلى السفن)
- إيراد شحن وتفريغ البضائع
- إيراد تخزين البضائع

الا أننا نجد أن المبالغ الواردة عن إيرادات الشركة ليست بالتفصيل الدقيق لكل من هذه الأنشطة مما يصعب معه تحليل دقيق لكل منها على حده، ويوضح الجدول التالي تفاصيل إيراد هذه الشركات الثلاث - كل على حده - خلال السنوات الأربع الماضية.

جدول (١٧)
تفاصيل إيرادات شركات تداول الحاويات

(مليون جنيه)

الشركة	٩١/٩٠	النسبة %	٩٢/٩١	النسبة %	٩٣/٩٢	النسبة %	٩٤/٩٣	النسبة %
الاسكندرية: إيراد تداول الحاويات عدد الحاويات	٥٥,٧٤٥ ٢٤٤٣٠٣	١٠٠	٦٠,١٦٥ ٢٢٩٨٢٠	١٠٠	٧٧,٥٥٧ ٢١٢٧٢٠	١٠٠	٨٣,٥٩٦ ٢٠٤٨٢٢	١٠٠
دمياط: إيراد تداول الحاويات إيراد تداول البضائع المجموع عدد الحاويات المتداولة أوزان البضائع (ألف طن)	١٢,١٩٠ ١,١٠٢ ١٣,٢٩٢ ١٤٦٥٣١ ٢٣٥	٩٢ ٨ ١٠٠	٢٢,٢٧٠ ١,٠٦٧ ٢٣,٣٣٧ ٢٩٢٠٦٨ ٢١٢	٩٣ ٧ ١٠٠	٤٥,٢٧٩ ٢,٤٩٢ ٤٢,٧٨١ ٣٦٥٣٧١ ٤٤٤	٩٤ ٦ ١٠٠	٥٩,٧٤ ٣,٩٨٦ ٦٣,٠٧٠ ٤٨١٣٩٣ ٨٦١	٩٤ ٦ ١٠٠
بورسعيد: إيراد تداول الحاويات إيراد تداول البضائع المجموع عدد الحاويات المتداولة أوزان البضائع (ألف طن)	١٨,٤١١ ١١,٢١٤ ٢٩,٦٢٥ ٥٠٩٤١ ١٥٩٨	٦٢ ٣٨ ١٠٠	٢٧,٧٣٣ ١٠,٦٢٢ ٣٨,٣٥٥ ٨٥٣٣٦ ١٥٤١	٧٢ ٢٨ ١٠٠	٣٩,٢٧٥ ١١,١٨١ ٥٠,٤٥٦ ١٤٠٢٠١ ١٥٢٠	٧٨ ٢٢ ١٠٠	٤٦,٠٩٨ ١٢,٢٦٨ ٥٨,٣٦٦ ١٩٠٧٦١	٧٩ ٢١ ١٠٠

أولاً: إيراد الحاويات:

وتبين هذه النتائج أن إيرادات كافة الشركات قد حققت زياده مستمرة على مدى الأربع سنوات الماضية فنجد أن شركة الاسكندرية حققت زيادة في الإيراد تعادل حوالي ٥٠% إلا أن عدد الحاويات المتداولة انخفض بحوالي ٢٠% الأمر الذي يعنى زيادة تكلفة تداول الحاويات بحوالي ٨٠%، وكذلك الأمر بالنسبة لميناء دمياط فتجد أن إيراد تداول الحاويات حقق زيادة ضخمة حوالي خمس أضعاف رغم أن الزيادة في أعداد الحاويات تزيد بقليل عن ثلاث الأضعاف إلا أنه في خلال ذات الفترة فقد زاد إيراد الشركة من تداول الحاوية الواحدة بما يعادل حوالي ٤٧%.

أما بالنسبة لشركة بورسعيد فإن موقفها يختلف بعض الشيء حيث زادت إيراداتها من تداول الحاويات ٢,٥ مرة وزادت أعداد الحاويات بحوالي ٣,٧ ضعف، الأمر الذي يعني أن إيراد الشركة من تداول الحاوية الواحدة قد انخفض خلال تلك الفترة من ٣٦١ جنيه/حاوية إلى ٢٤١ جنيه/حاوية أي حوالي ثلثي الإيراد منذ ثلاث سنوات.

ومن هذه النتائج يتبين أنه بالرغم من أن الشركات الثلاث تؤدي خدمات متشابهة إلا أن إيراد الوحدة لذات العمل يختلف بدرجة كبيرة من موقع إلى آخر ويرجع السبب الرئيسي في هذا الأمر بدرجة بسيطة إلى اختلاف التعريفه المعمول بها في مختلف الخدمات (وارد/صادر/ترانزيت) وبدرجة كبيرة إلى فترات التخزين التي تختلف من ميناء إلى آخر.

فميناء دمياط يتعامل أساسا مع حاويات الترانزيت وتعريف خدماتها متدنية بدرجة كبيرة بالنسبة لحاويات الوارد والصادر وعلى العكس من ذلك فقد أصبح النشاط الغالب لمحطة الاسكندرية في مجال الحاويات برسم الوارد/الصادر ولا تمثل الحاويات الترانزيت الا نسبة ضئيلة من مجمل النشاط وبالتالي فان ايراد الشركة من تداول الوحدة هو أعلى الايرادات أما ميناء بورسعيد فان نشاطه في تداول الحاويات الترانزيت يمثل حوالي ثلثي مجموع الحاويات المتداولة في هذه المحطة ومن ثم فان ايراده لذات العمل أي لكل حاوية يختلف أيضا عن كل من محطتي الاسكندرية ودمياط.

ثانيا: ايراد البضائع:

بالنسبة لميناء الاسكندرية فانه لا يمارس أي نشاط في أعمال شحن وتفريغ البضائع ويقتصر نشاطه على تداول الحاويات ويختلف الأمر في ميناء دمياط وبورسعيد حيث أن شركة تداول الحاويات في كل من هذين المينائين تقوم أيضا بنشاط شحن وتفريغ البضائع بالإضافة الى نشاطهما الأصلي في تداول الحاويات.

بالنسبة لشركة تداول الحاويات بدمياط فان ايراداتها من تداول البضائع لا تمثل الا نسبة بسيطة من اجمالي ايراداتها وكانت في حدود ٦% عام ٩٤/٩٣ وذلك بالرغم من الزيادة الاجمالية من ايرادات البضائع من ١,١٠ الى حوالي ٤,٠ مليون جنيه الا أنه من ناحية أخرى نجد أن ايراد الشركة من وحدة الانتاج (أي جنيه/طن شحن أو تفريغ) قد تناقص بعض الشيء في خلال تلك الفترة من ٤,٧ الى ٤,٦ جنيه/طن. وهذا الأمر بعكس الاتجاه السائد في القطاعات الأخرى ويحتاج الى دراسة مكونات هذا البند تفصيلا للتعرف على أسباب هذا الأمر ومعالجة تلك الأسباب.

أما بالنسبة لشركة بورسعيد لتداول الحاويات فان نشاط تداول البضائع يمثل جزءا هاما من ايراداتها وعلى الرغم من تناقص الأهمية النسبية (من وجهة الايرادات) لهذا النشاط خلال الفترة من ٩١/٩٠ الى ٩٤/٩٣ حيث انخفضت نسبة ايراد البضائع من اجمالي ايرادات الشركة من ٣٨% الى ٢١% الا أن هناك زيادة فعلية في ايرادات الشركة من هذا النشاط.

الا أنه من ناحية أخرى فنجد أيضا بالنسبة لهذه الشركة فقد ظلت أوزان البضائع المتداولة تقريبا ثابتة خلال ثلاث سنوات ٩١/٩٠ الى ٩٣/٩٢ في حدود حوالي ١,٥٠ مليون طن. كما نجد أيضا زيادة طفيفة في ايراد هذه الشركة من وحدة تداول البضائع (جنيه/طن) من -٧ الى ٧,٣٥ جنيه/طن خلال تلك الفترة. وهي زيادة أيضا في حدود ٥% فقط خلال تلك الفترة و لا تتماشى أيضا مع زيادة الأسعار في مختلف الخدمات الأخرى.

وبمقارنة الشركتين من ناحية ايراد وحدة الانتاج نجد أن الايراد بالنسبة لتداول البضائع في بورسعيد يزيد بحوالي ٥٠% عن نفس النشاط في دمياط ويحتاج هذا الأمر أيضا الى مزيد من الدراسات التفصيلية للتعرف على الأسباب وبالتالي النظر في امكان تعديل تعريف الخدمات المشابهة في مختلف الموانئ.

جدول (١٨)
مكونات إيرادات الشركات
(من نشاط تداول الحاويات)

مليون جنيه

شركة تداول الحاويات	٩٢/٩١		٩٣/٩٢		٩٤/٩٣	
	ترازيت	وارد/صادر	ترازيت	وارد/صادر	ترازيت	صادر/وارد
	قيمة	قيمة	قيمة	قيمة	قيمة	قيمة
%						
الإسكندرية: شحن وتوزيع أخرى المجموع						
الإجمالي	٦٠,٣٢٤		٧٧,٤٧٤		٨٣,٦١١	
لمياط شحن وتوزيع أخرى المجموع	٢٢,٩٦٥ ٧,٦٨٧ ٣٠,٣٨٢	٤١٨,٣٩٧ ٨١٥	٣٠,٣٤٧ ٧,٥٠٣ ٣٧,٨٤٩	٨٠,٢ ١٩,٨ ١٠٠	٤٤,١١١ ٧,٠٣٠ ٣٣,١٨١	٢,٩٨١ ٢,٩٥٩ ٧,٩٤٠
الإجمالي	٣١,٢٧٧		٤٠,٢٧٩		٣٨,٠٩٥	
بورسعيد شحن وتوزيع أخرى المجموع	٢٠,١١٩	١١,٦٠٣ ١٤,١١١ ٢٥,٧١٣	٦,٢٧٦	٤٥,١ ٥٣,٩ ١٠٠	١٤,١١١	١٣,٩٧٦ ١٨,٠١١ ٣١,٩٨٧
الإجمالي	٢٧,٧٣٣		٣٩,٢٩٥		٥٢,٠٩٦	

* الايرادات الأخرى:

- أ - بالنسبة للترازيت: أعمال اللانش والفك والتثبيت على السفينة
ب - بالنسبة للوارد / الصادر : التخزين.

ثالثاً: مكونات إيرادات تداول الحاويات (جدول ١٨)

تتكون إيرادات شركات تداول الحاويات من مجموعتين :

إيرادات من تداول **الحاويات الترانزيت**: وتتضمن إيراد تداول الحاويات وإيرادات من خدمات تقدم لسفن الحاويات وهذه أعمال خاصة بفك وتثبيت الحاويات داخل السفينة أو إعادة ترتيب الحاويات في العنابر بعد انتهاء أعمال التفريغ - وهناك أيضاً إيرادات من مصدر ثالث وهو التخزين إلا أنه بالنسبة للحاويات الترانزيت ونظراً لفترات السماح الطويلة (حوالي ٢٠ يوماً) بدون رسوم للتخزين فإن هذا المكون من الإيرادات بالنسبة للحاويات الترانزيت ليس له نصيب يذكر.

وقد أوردت شركة دمياط بعض تفاصيل عن مكونات إيراداتها من مختلف البنود كما هو موضح بالجدول المذكور أعلاه والذي يوضح أن إيرادات الشركة من النشاط المقدم لسفن الحاويات كان في حدود حوالي ٧ مليون جنيه/تقريباً في كل من الأربع سنوات المالية الأخيرة.

إلا أنه يلاحظ على إيرادات الشركة من هذا البند ما يلي:

- أ - الثبات النسبي لإيرادات هذا البند مع اتجاه نحو الانخفاض.
- ب- نظراً للزيادة في إيرادات الشركة من تداول الحاويات الترانزيت فقد انخفضت الأهمية النسبية لإيرادات بند خدمات سفن الحاويات من إجمالي الإيرادات من ٢٦,٤٪ إلى ١٣,٥٪ خلال هذه الفترة.

ونظراً لأهمية هذا البند من إجمالي مكونات الإيرادات فإن الأمر يقتضي العمل على التوسع ما أمكن بتقديم مثل هذه الخدمات للسفن.

أما المكون الثاني من إيرادات الشركة فهو من **تداول الحاويات الواردة برسم الصائر/الوارد** وتتكون إيرادات الشركة في هذا النشاط من بندين هما تداول الحاويات (مع بعض الخدمات للسفن) والتخزين.

ويوضح الجدول المذكور أعلاه أهمية إيرادات التخزين بالنسبة لإجمالي إيرادات الشركات المختلفة من أعمال تداول الحاويات الواردة والصادرة للبلاد - طبقاً لما ورد من أرقام تفصيلية من كل من شركتي دمياط وبورسعيد.

فالنسبة لشركة دمياط فإن إيراد التخزين يمثل حوالي ٥٠٪ من إجمالي إيرادات الحاويات الواردة والصادرة للبلاد وفي شركة بورسعيد فإن إيراد التخزين يزيد عن إيراد تداول الحاويات ويمثل ٥٦٪ من إجمالي الإيرادات لعام المالي ٩٤/٩٣ ولم ترد من شركة الاسكندرية أية تفاصيل من هذا البند.

إن زيادة إيرادات شركات تداول الحاويات في مجال التخزين وبالرغم مما يمثلته هذا النشاط من عائد كبير للشركة إلا أنه من ناحية أخرى يمثل أعباءاً مالية كبيرة على التجارة الخارجية للبلاد

(صادر/وارد) لا مبرر لها وتعود أساسا الى المشاكل الاجرائية للافراج عن الحاويات وبالتالي طول فترات التخزين داخل الميناء الأمر الذي يبدو ظاهرة عامة سواء بالنسبة للحاويات أو البضائع العامة والذي يحتاج الى العمل في عدة اتجاهات للتغلب على أسبابه.

ب- المصروفات

سنتناول هنا بالتحليل الجزء من المصروفات والذي يسمى بالمرحلة الأولى أي الاستخدامات وهي بدون الفوائد والقروض وهي تتكون من أربعة بنود:

- الأجور
- المصروفات السلعية
- المصروفات الخدمية
- المصروفات التحويلية الجارية

أما اجمالي المصروفات فتختلف أسس حساباته من شركة الى أخرى ومن سنة الى أخرى بدرجات متفاوتة وبالتالي يصعب مقارنتها.

يوضح الجدول (١٩) تفاصيل الاستخدامات الجارية للشركات الثلاث على مدار الأربع سنوات المالية الماضية والذي يلاحظ منه مايلي:

(تتضمن مصاريف شركتي دمياط وبورسعيد مجالي عمل كل منها أي تداول الحاويات وشحن وتفريغ البضائع العامة دول فصل مصاريف كل مجال عمل على حده مما يصعب معه اعداد تحليل تفصيلي للوضع المالي من التشغيل فيما يخص المصروفات).

شركة الإسكندرية:

- بالرغم من الزيادة الكبيرة التي تحققت في الإيرادات والتي بلغت حوالي ٢٨ مليون جنيه خلال هذه الفترة فإن بند الاستخدامات الذاتية لم يزد سوى بحوالي ٦ مليون جنيه أي بما يعادل زيادة قدرها ٤٠٪ فقط.
- كذلك الأمر بالنسبة لبند الأجور فإن اجمالي هذا البند لم يزد خلال هذه الفترة سوى بنسبة حوالي ٤٠٪ أيضا وذلك بخلاف الشركتين الأخريين.
- بالرغم من ذلك فإن بند الأجور مازال يمثل نسبة غير قليلة من اجمالي الاستخدامات تتراوح ما بين ٣٣ الى ٣٧ ٪.
- يلاحظ التذبذب الكبير في بند الخدمات التحويلية (والذي يتضمن أقساط الاهلاك) اضافة الى أنه لا يتمشى مع الزيادة المضطردة في كل من إيرادات ومصروفات النشاط الجاري للشركة.

جدول (١٩)
تطور مختلف بنود الاستخدامات الذاتية
(مليون جنيه)

(طبقا للحسابات الختامية لشركات تداول الحاويات)

٩٤ / ٩٣		٩٣ / ٩٢		٩٢ / ٩١		٩١ / ٩٠		بند التكلفة الشركة
%	مليون جنيه	%	مليون جنيه	%	مليون جنيه	%	مليون جنيه	
٣٧	٨,٣٦٠	٣٦	٨,٢٠٤	٣٣	٦,٧٥١	٣٦	٥,٨٥٨	١- شركة الاسكندرية
٢٤	٥,٣٥٢	٢١	٤,٧٢٣	٢٨	٥,٧٩٤	٢٠	٣,٣٨٥	الأجور
١٠	٢,٣١٠	٨	١,٧٦٢	٧	١,٤١٣	٧	١,١٢٦	السلعية
٢٩	٦,٦١٠	٣٥	٨,٢٧٨	٣٢	٦,٧٧٧	٣٧	٦,٠١٩	الخدمية
								التحويلية
١٠٠	٢٢,٦٣٢	١٠٠	٢٢,٩٦٧	١٠٠	٢٠,٧٣٥	١٠٠	١٦,٣٨٨	الاجمالي
٢٠٤,٨٢٢		٢١٢,٧٢٠		٢٢٩,٨٢٠		٢٤٤,٣٠٣		الانتاجية ^(٢)
١١٢,٠٠٠		١٠٨,٠٠٠		٩٠,٢٢٠		٦٧,١٠٠		تكلفة الوحدة ^(٣)
٢٤	٧,٧٥٣	١٦	٥,٤٥٨	٢٧	٣,٤٩٧	٢٧	١,٨١٨	٢- شركة دمياط
٢٠	٦,٥٣٦	٢٥	٨,١٦٣	١٦	٢,٠٨٧	١٤	٠,٩٥٠	الأجور
١٣	٤,١٠٢	٢٠	٦,٦٥٣	١٢	١,٥٣٣	١٤	٠,٩١٣	السلعية
٤٣	١٣,٨٥٧	٣٩	١٣,١٧١	٤٥	٥,٦٨٤	٤٥	٣,٠٢٧	الخدمية
								التحويلية
١٠٠	٣٢,٢٤٨	١٠٠	٣٣,٤٤٣	١٠٠	١٢,٨٠١		٦,٧٠٨	الاجمالي
٤٨١,٣٩٣		٣٦٥,٣٧١		٢٩٢,٠٦٨		١٤٦,٥٣١		الانتاجية
٦٧,٠٠٠		٩١,٥٠٠		٤٤,٠٠٠		٤٦,٠٠٠		تكلفة الوحدة
٦٠	٢٤,٢٤٦	٥٨	٢٠,٥٠٠	٥٢	١٤,٣٣٣	٥٢	١٢,١٢٢	٣- شركة بورسعيد
١٤	٥,٧٣٥	١٣	٤,٧٥٤	١٤	٣,٨٠٠	١١	٢,٨٢١	الأجور
٨	٣,١١٩	٩	٣,٢٨٧	١٢	٣,٢٠٩	١٠	٢,٢٦٠	السلعية
١٨	٧,٢٠٤	٢٠	٦,٨٣٢	٢٢	٦,٤٣٢	٢٧	٦,٠٠٠	الخدمية
								التحويلية
١٠٠	٤٠,٣٦٧	١٠٠	٣٥,٣٦٣	١٠٠	٢٧,٧٧٤		٢٣,٢٠٢	الاجمالي
١٩٠,٧٦١		١٤٠,٢٠١		٨٥,٣٣٦		٥٠,٩٤١		الانتاجية
٢١٢,-		٢٥٢,٠٠٠		٣٢٥,٠٠٠		٤٥٥,-		تكلفة الوحدة

١- المرحلة الأولى من المصروفات بدون فوائد القروض والضرائب.

٢- ألف وحدة حاوية TEU.

٣- جنيه مصري/حاوية TEU.

شركة يورسعيد

- ان حسابات هذه الشركة تعتبر مشوهة بدرجة كبيرة فيما يخص الاستخدامات حيث أن الأرقام الواردة في الحساب الختامي للميزانية هي عن نشاط الشركة في مجالين مختلفين - ومن ثم فإن المقارنة مع الشركتين الأخريين لا تعطي نتيجة سليمة.
- زادت استخدامات الشركة خلال هذه الفترة بحوالي ١٧٥٪ بينما زادت إيراداتها بحوالي ٢٥٠٪.
- يمثل بند الأجور أعلى مكون من اجمالي الاستخدامات الذاتية ووصلت نسبته في العام الأخير الى حوالي ٦٠٪ من اجمالي المصروفات وهي نسبة تتعدى بشكل كبير ما هو متعارف عليه دوليا في هذا النشاط وسيتم استعراض هذا الأمر في التحليل الخاص ببند الأجور.
- يلي هذا البند بند المصروفات التحويلية وهو يمثل أيضا حوالي ٢٠٪ من اجمالي بند الاستخدامات الذاتية.

شركة دمياط

- يلاحظ أن اجمالي بنود الاستخدامات زادت حوالي ٤,٨ ضعفا عما كانت عليه خلال في بداية هذه الفترة وهي زيادة تعادل تقريبا الزيادة التي طرأت على اجمالي إيرادات الشركة.
- يمثل بند الأجور نسبة محددة ضمن بنود الاستخدامات الذاتية وتراوحت هذه النسبة بين ٢٧,١٦ في المائة بمتوسط عام قدره حوالي ٢٤ في المائة خلال هذه الفترة - وهذه نسبة تعتبر من أدنى النسب بين الشركات الثلاث.
- يلاحظ أيضا أن بند الخدمات التحويلية تقل نسبته كمتوسط عام الى حوالي ٤٣ في المائة من اجمالي بند الاستخدامات وهذا يعني ارتفاع المبالغ المخصصة للاهلاك بصفة عامة.
- هناك ارتفاع كبير في قيمة المبالغ المخصصة للاستخدامات الخدمية حيث وصل في عام ٩٣/٩٢ الى حوالي ٦,٦ مليون طن - بنسبة قدرها ٢٠ في المائة من اجمالي الاستخدامات وهي نسبة تزيد عن ضعف النسب السائدة لنفس البند في مجموعة هذه الشركات.

٣- الأجور والعمالة (جدول ٢٠)

أ- الحوافز وعلاقتها بالأجور:

يمثل بند الأجور عنصرا هاما في تكاليف التشغيل - وبالنسبة للعاملين في شركات قطاع الأعمال فان بند الأجور بصفة عامة يخضع لقواعد عامة - بالرغم من أنه يتضمن بنودا ثابتة كالأجر الأساسي والعلاوات والمزايا العينية والتأمينات والتي تخضع جميعها لأسس موحده. الا أنه يتضمن أيضا المكافآت والحوافز وهذين البندين الأخيرين أصبحا يمثلان نسبة كبيرة من اجمالي بند الأجور في كل شركة على حده علما بأن نظام الحوافز والأجور الاضافية يختلف من شركة الى أخرى.

جدول (٢٠)
تطور الأجور والعمالة والانتاجية
لمختلف شركات تداول الحاويات

٩٤/٩٣	٩٣/٩٢	٩٢/٩١	٩١/٩٠	
٨,٨٢٦	٨٢٠٤	٦٧٥١	٥٨٥٨	شركة الاسكندرية:
١١٦٩	١١٢١	(١)١٠٠٠	(١)١٠٠٠	اجمالي الأجور (مليون جنيه)
٧٥٥٠	٧٣١٨	٦٧٥١	٥٨٥٨	أعداد العمالة
٢٠٤,٨٢٢	٢١٢,٧٢٠	٢٢٩,٨٢٠	٢٤٤,٣٠٣	أجر العامل (جنيه/سنة)
٤١	٣٩	٢٩	٢٦	الانتاجية (ألف حاوية)
				تكلفة أجر العامل لكل حاوية (طن/حاوية)
٧٣٩٨	٥,٤٥٨	٣,٤٩٧	١,٨١٨	شركة دمياط:
٩٠٥	٨٣٧	٧٩٣	٦٦٨	اجمالي الأجور
٨١٧٤	٦٥٢٠	٤٤٠٩	٢٧٢١	أعداد العمالة
٤٨١٣٩٣	٣٦٥٣٧١	٢٩٢٠٦٨	١٤٦٥٣١	أجر العامل
١٥	١٥	١٢,٠	١٢,٤	الانتاجية
				تكلفة أجر العامل/حاوية
٢٤٢٤٦	٢٠,٥٠٠	١٤,٣٣١	١٢,١٢٣	شركة بورسعيد:
(٢)٣٠٠٠	(٢)٣٠٠٠	٢٩٩٠	٣٠٤٠	اجمالي الأجور
٨٠٨٢	٦٨٣٣	٤٧٩٣	٣٩٦١	أعداد العمالة
١٩٠٧٦١	١٤٠٢٠١	٨٥٣٣٦	٥٠٩٤١	أجر العامل
١١٧	١٤٦	١٦٨	٢٣٧	الانتاجية
				تكلفة أجر العامل/حاوية

(١) ، (٢) تقديري

ويلاحظ في تفاصيل الأجور بالنسبة لشركة دمياط لتداول الحاويات على سبيل المثال في العام المالي ٩٣/٩٢ أنها تتضمن بنودا مختلفة على النحو التالي:

الوظائف الدائمة	=	٢٥٥ ألف جنيه
مكافآت شاملة	=	٢٦٤ ألف جنيه
مكافآت وحوافز	=	٣٨٥٢ ألف جنيه
مزايًا وبدلات	=	٥٠٨ ألف جنيه
تأمينات اجتماعية	=	٥٧٩ ألف جنيه
الاجمالي	=	٥٤٥٨

أي أن الأجر الثابت والمكافآت الشاملة لا يمثلان الا حوالي ١٠٪ من اجمالي بند الأجور - وربما يحتاج هذا الوضع الى اعادة النظر في سياسات الأجور والحوافز أو مكونات كل منها وما الى ذلك.

ب- تطور الأجور

كان متوسط أجر العامل في الثلاث شركات في العام المالي ٩٠/٩١ حوالي ٣٩٠٠ جنيه سنة وارتفع الى حوالي ٧٩٣٥ جنيه/سنة في عام ٩٤/٩٣ أي تقريبا تضاعف خلال ثلاث سنوات اضافة الى ذلك فانه في بداية هذه الفترة كانت توجد فروق كثيرة في أجور العمالة بين شركة وأخرى وكانت أقل الأجور في شركة دمياط ٢٧٢١ جنيه/سنة وأعلاها في شركة الاسكندرية ٥٨٥٧ جنيه/سنة أي بما يزيد عن ضعف الأجر في شركة دمياط الا أنه في نهاية الفترة ارتفعت أجور العمالة بدرجة كبيرة في شركة دمياط ووصلت الى ٨١٧٤ جنيه/سنة أي تقريبا ثلاث أضعاف الأجر منذ ثلاث سنوات وزادت عن متوسط الأجور في شركة الاسكندرية والتي كانت زيادة الأجور فيها بنسبة متواضعة (حوالي ٢٨٪ فقط).

وبالطبع فان المبدأ العام المطبق في هذه الشركات هو ربط الحوافز الانتاجية وبالتالي زيادة اجمالي الأجور مع زيادة أعداد الحاويات المتداولة في المحطة ونجد هنا أن شركة دمياط قد زادت أعداد الحاويات المتداولة بها الى حوالي ٣ أضعاف خلال تلك الفترة بينما تناقصت أعداد الحاويات المتداولة في محطة الاسكندرية.

ومرة أخرى فان الأمر أيضا يحتاج هنا الى سياسة متناسقة في بند الأجور والحوافز بصفة عامة.

ج- تكلفة أجر العامل لوحدة الانتاج (حاوية)

اذا ما أخذنا في الاعتبار اجمالي بند الأجور بالمقارنة باجمالي الانتاج (أي عدد الحاويات المتداولة في كل محطة) أي تكلفة أجر العامل لكل حاوية فنجد هنا فروقا واضحة. فبالنسبة لشركة الاسكندرية زادت هذه التكلفة من ٢٦ الى ٤١ جنيه/حاوية وكذلك بالنسبة لشركة دمياط زادت من ١٢,٤ الى ١٥ جنيه/حاوية أما بالنسبة لشركة بورسعيد فقد انخفضت من ٢٣٧ الى ١١٧ جنيه/حاوية.

وفي هذه المقارنة أيضا يتبين جليا الفروق الكبيرة بين سياسات الأجور المتبعة في الثلاث شركات.

وبالطبع فان هناك عناصر مختلفة تؤخذ في الاعتبار في تحديد بند الأجور ولكن الفروق الشاسعة في الأجور بين شركة وأخرى لذات العمل وبالأخص بالنسبة لبنود الحوافز والمزايا قد تحتاج أيضا الى دراسة تفصيلية.

د- العمالة

بالنسبة للعمالة فيلاحظ أن أقل أعداد عمالة (اجمالية) هي في شركة دمياط حيث تصل هذه الأعداد الى ٩٠٥ عامل يليها شركة الاسكندرية بزيادة طفيفة حيث تقل أعداد العمالة بها الى ١١٦٩ أما شركة بورسعيد فتوجد بها أعلى أعداد للعمالة والتي تصل الى حوالي ثلاث آلاف عامل.

أما اذا أخذنا في الاعتبار الانتاج الكمي للعامل فان الصورة تختلف أيضا بدرجة كبيرة بين شركة وأخرى حيث أن هذه الانتاجية مقدرة بعدد الحاويات المتداولة/عامل/سنة حيث وصلت في العام المالي الأخير ٩٣ / ٩٤ الى ١٧٥،٥٣١،٦٤ (أو ١٩٠) اذا ما أخذنا في الاعتبار أعداد العمالة للمحطة فقط) للثلاث شركات على التوالي الاسكندرية ، دمياط، بورسعيد.

وتوضح هذه الأرقام أيضا أنه في مثل هذه الصناعات التي تعتمد بالدرجة الأولى على الآلات والمعدات والتسهيلات المتوافرة فان تأثير أعداد العمالة على الانتاجية يكون عادة بنسب محددة نظرا لوجود هذه التسهيلات.

انه من الصعب اعداد مقارنة موضوعية بين الثلاث شركات في هذا الأمر حيث أن شركة بورسعيد لها وضعها الخاص بالنسبة لأعداد العمالة -التي تبدو مرتفعة بدرجة كبيرة- حيث أنها تتضمن العمالة الخاصة بنشاط شحن وتفريغ البضائع بخلاف الحاويات والتي تمثل عبئا كبيرا على كاهل الشركة.

واذا ما أخذنا في الاعتبار أعداد العمالة في شركة الاسكندرية كمؤشر عام فان أعداد العمالة المرتبطة بتداول الحاويات في شركة بورسعيد يكون في حدود حوالي ألف عامل وباقي العمالة وقدرها حوالي ألفي عامل تقوم بأعمال تداول مختلف أنواع البضائع الصادرة والواردة الى الميناء.

ومن الممكن في هذا الأمر مقارنة شركة الاسكندرية بشركة دمياط بالرغم من اختلاف الامكانيات المتاحة لدى كل منهما سواء بالنسبة لأعداد العمالة أو لأجر العامل أو لتكلفة الحاوية. وبالطبع فان هذه المقارنة ستكون للاسترشاد فقط والتي يتبين منها أن أعداد العمالية في شركة الاسكندرية تزيد بحوالي ٢٩٪ عن أعداد العمالة في شركة دمياط بالرغم من أن انتاجية محطة دمياط تعادل حوالي ٢٤٠٪ من انتاجية محطة الاسكندرية.

وبالطبع فان هذه المقارنات هي على سبيل الاسترشاد فقط حيث أن ظروف وطبيعة العمل في كل محطة تختلف بدرجة كبيرة طبقا للتخطيط العام للمحطة وما هو متاح من طاقات وبالتالي فان عدد العمالة الفنية ما هو الا دور منفذ لما للإدارة العليا من خطط وبرامج تنفيذه وفي النهاية فان الأمر الهام هو ما تمثله أجور العمالة كنسبة من اجمالي تكاليف التشغيل.

جدول (٢١)
تطور تكلفة تداول مختلف أنواع الحاويات
(ترانزيت - صادر/وارد)

٩٤/٩٣		٩٣/٩٢		٩٢/٩١		شركة تداول الحاويات
%	الرقم	%	الرقم	%	الرقم	
١٠٠	—	٤,٢	٩,٣٠	١٨,١	٤١,٦٧٤	شركة الاسكندرية: * ايراد ^(١) ترانزيت * عدد TEU * تكلفة ^(٢)
	٨٣,٤٩١	٩٥,٨	٢٠٣,٧٠٠	٨١,٩	١٨٨,١٤٦	* ايراد صادر/وارد * عدد
	٢٠٤,٨٢٢					* تكلفة
	٤٠٧,- ٤٠٧,-		٣٦٤		٢٦١,-	متوسط عام تكلفة الوحدة
٨٧,٦	٥١,١٤٤	٩٨	٣٧,٨٤٩	٩٧,٤	٣٠,٣٨٢	شركة دمياط: ايراد ترانزيت * عدد TEU تكلفة
٩٥,٩	٤٥١,٧٠٤		٣٥٨,١٤٣	٩٩,٣	٢٨٥,٤٤٥	
١٣,٤	١١٣,٢		١٠٥,٦		١٠٦,٤	
٤,١	١٩,٦٨٨	٤٥	٢,٤٢٤	٢,٦	٨١٥	ايراد وارد/صادرة * عدد TEU تكلفة
	٤٠٢,٨		٧٢٢٨	٧	١٨٧٩	
	١٢٢,٧		٣٣٥,٤		٤٣٣,٧	متوسط عام تكلفة الوحدة
			١١٠,٢		١٠٨,٦	
٣٠,٦	١٤,١١٠	٥٥	٦,٢٧٧	٣٢,١	٢,٠٣٠	شركة بورسعيد: ايراد ترانزيت * عدد تكلفة
٦٦,٢	١٢٦,٢٠٧		٧٧,٢١٠		٢٦٣٩٦	
	١١١,٨		٨١,٣		٧٦,٥	
٦٩,٤	٣١,٩٨٨	٤٥	٣٢,٩٩٧	٦٧,٩	٢٥,٧١٣	ايراد وارد/صادر * عدد تكلفة
٣٣,٨	٦٤,٥٥٤		٦٢,٩٩١		٥٥٨٣٢	
	٤٩٥,٦		٥٢٣,٨		٤٦١,-	متوسط عام تكلفة الوحدة
	٢٤١,٦		٢٨١		٣٣٧,٢	

(١) الايراد مقدر بالمليون جنيه.

(٢) التكلفة مقدره جنيهه/حاوية.

٤- تطور تكلفة التداول (جدول ٢١) أولاً: الترانزيت

يلاحظ تواجد فروق واضحة بين إيرادات شركتي دمياط وبورسعيد من تداول الحاويات الترانزيت (التي تعملان أساساً في هذا المجال). فبالنسبة لشركة دمياط نجد أن إيراد الحاوية الواحدة الترانزيت ارتفع خلال سنتين من ٩٢/٩١ إلى ٩٤/٩٣ ارتفاعاً طفيفاً من ١٠٦,٤ جنيه/حاوية إلى ١١٣,٢ جنيه/حاوية أي بنسبة زيادة في حدود ٦٪ بينما نجد أنه بالنسبة لشركة بورسعيد فقد ارتفع هذا الإيراد بنسبة أكبر أي من ٧٦,٥ جنيه/حاوية إلى ١١١,٨ جنيه/حاوية أي بنسبة زيادة حوالي ٤٦٪، وبالرغم من الارتفاع الكبير في هذه التكلفة بالنسبة لميناء دمياط إلا أنه من ناحية أخرى فقد تساوت تقريباً إيرادات كل من الشركتين في خدمة تداول الحاويات الترانزيت للحاوية الواحدة.

ولاشك أن هذا هو الوضع السليم حيث أن وجود منافسة كبيرة بين المحطتين (فيما يخص فروق الأسعار) قد يؤدي إلى نتائج سلبية بالنسبة للقطاع كوحدة متكاملة.

ثانياً: الوارد/الصادر

أما فيما يخص الحاويات المعبأة بالبضائع المصرية سواء بالنسبة للواردات أو الصادرات فإن الأمر يختلف بدرجة كبيرة ليس بين ميناء وآخر وحده ولكن أيضاً من سنة إلى أخرى.

محطة الاسكندرية: هناك ارتفاع مستمر في الإيرادات من الحاويات برسم الصادر والوارد من ٢٦١ إلى ٤٠٧ جنيه/حاوية أي بزيادة حوالي ٥٦٪ وليس بالضرورة أن يكون هذا الارتفاع ناجماً من زيادة أجور التداول ولكن المشكلة أساساً تكمن في زيادة فترات التخزين.

محطة دمياط: هناك تذبذب في إجمالي إيرادات الشركة من الحاويات الصادر/الوارد حيث اختلف هذا الإيراد صعوداً وهبوطاً ما بين حوالي ٣٣٠ إلى ٤٣٠ جنيه/حاوية ولا يوجد اتجاه محدد لهذه الزيادة (أو النقص في الإيرادات) - وبالطبع فإن هذا الأمر مرتبط بدرجة كبيرة بفترات التخزين.

محطة بورسعيد: هنا أيضاً تذبذبات واضحة في هذه الإيرادات تراوحت ما بين ٤٦٠ و ٥٢٠ جنيه/حاوية تقريباً دون وجود اتجاه محدد صعوداً أو هبوطاً وكما هو الأمر بالنسبة لمحطتي الاسكندرية وبورسعيد فإن هذا الإيراد يتوقف هذا الإيراد على فترات التخزين.

ثالثاً: الترانزيت مقارنة بالوارد والصادر

إن التحليل المبين في هذا الجزء من الدراسة يوضح مدى الاختلاف في التعاملات المالية بالنسبة للحاويات الوارد/الصادر مقارنة بالترانزيت حيث أن تكلفة الحاويات والوارد برسم الصادر والوارد تتحمل أعباءاً مالية تزيد عن أربعة أضعاف تلك الأعباء المالية التي تتحملها الحاويات الترانزيت.

شركة بورسعيد
لتداول الحاويات

جدول (٢٢)
مقارنة عن تطور تكلفة تداول الحاويات (الصادر والوارد والترانزيت)

السنة المالية	البند	ايرادات (مليون جنيه)	النسبة المئوية (%)	عدد الحاويات		تكلفة الحاوية جنيه/حاوية
				النسبة المئوية	العدد	
٩١/٩٠	وارد/صادر شحن وتفريغ ترانزيت تخزين المجموع	٩,٣٧٤ ١٨,٤٠٨	٥٠,٩ ١٠٠	٧٤ ٢٣ ١٠٠	٣٧٥٦٢ ١٣٣٧٩ ٥٠٩٤١	(١)٢٤٩
٩٢/٩١	وارد/صادر شحن وتفريغ ترانزيت تخزين المجموع	١١,٦٠٢ ٢,٠١٩ ١٤,١١١ ٢٧,٧٣٢	٤١,٨ ٧,٣ ٥٠,٩ ١٠٠	٥٨ ٣٢ ١٠٠	٥٥٨٣٢ ٢٦٣٩٦ ٨٢٢٢٨	٢٠٨ ٧٦ ٢٥٣ (٢)٤٦١
٩٣/٩٢	وارد/صادر شحن وتفريغ ترانزيت تخزين المجموع	١٨,١٦٤ ٦,٢٧٦ ١٤,٨٣٤ ٣٩,٢٧٤	٤٦,٣ ١٥,٩ ٣٧,٨ ١٠٠	٤٥ ٥٥ ١٠٠	٦٢٩٩١ ٧٧٢١٠ ١٤٠٢٠١	٢٨٨ ٨١ ٢٣٥ ٥٢٣
٩٤/٩٣	وارد/صادر شحن وتفريغ ترانزيت تخزين المجموع	١٣,٩٧٦ ١٤,١١١ ١٨,٠١١ ٤٦,٠٩٨	٣٠,٣ ٣٠,٦ ٣٩,١ ١٠٠	٣٤ ٦٦ ١٠٠	٦٤٥٥٤ ١٢٦٢٠٧ ١٩٠٧٦١	٢١٦ ١١٢ ٢٧٩ ٤٩٥

- (١) ايراد التخزين موزع على عدد الحاويات الواردة والصادرة فقط.
- (٢) المجموع هو حاصل جمع تكلفة تداول الحاوية (صادر ووارد) + تكلفة التخزين.
- (٣) البيانات الخاصة لعام ٩١/٩٠ غير متوافرة بالكامل.

٥- مكونات إيرادات تداول الحاويات الصادر/الوارد (جدول ٢٢)

يوضح الجدول (٢٢) تفاصيل إيرادات شركة بورسعيد لتداول الحاويات فنجد أنه في خلال الفترة من ٩٢/٩١ إلى ٩٤/٩٣ تراوحت إيرادات الشركة من تداول الحاوية (صادر/وارد) ما بين ٢٨٨,٢٠٨ جنيه/حاوية بينما تراوحت تكاليف التخزين بالنسبة للحاوية ما بين ٢٣٥ و ٢٧٩ جنيه/حاوية أي أن إيراد الشركة من هذه النوعية من الحاويات هو تقريبا مناصفة بين نشاطي التداول والتخزين.

وبناء على هذا الوضع فقد ارتفعت التكلفة الكلية للحاوية المكافأة TEU في ميناء بورسعيد (مقارنة بتكاليف الترانزيت) بدرجة كبيرة وتراوحت هذه التكلفة ما بين ٤٦٠ و ٥٢٠ جنيه/حاوية أي تقريبا خمسة أضعاف تكلفة تداول الحاوية الترانزيت وهو يمثل أعلى تكلفة بالنسبة للثلاث محطات على مستوى الجمهورية.

ان التكلفة الكبيرة التي تتحملها حاويات الصادر والوارد بالمقارنة بتكلفة الحاويات الترانزيت تحتاج الى دراسة شاملة من ناحية:

أ- التسهيلات التي تقدم للحاويات الترانزيت من فترات سماح للتخزين مقارنة بفترات السماح التي تمنح بالمجان للحاويات الصادر والوارد.

ب- تكلفة تداول الحاويات بالنسبة للحاويات الترانزيت مقارنة بحاويات الصادر والوارد.

انه بالرغم من هدف التوسع في تداول الحاويات الترانزيت كمطلب هام لاستغلال ما هو متاح من طاقات في مختلف موانئ الجمهورية الا ان هذا الأمر ليس من المفروض أن يكون على حساب تحمل الحاويات الواردة والصادرة أعباء مالية اضافية كبيرة وبالتالي فمن المهم بمكان اجراء هذه المقارنة التفصيلية للتعرف على حقيقة إيرادات ومصروفات كل خدمة عل حده وبما يحقق الاستغلال الأمثل للاستثمارات الضخمة التي أنفقت على هذه المنشآت وبما يمكن من الحفاظ عليها وصيانتها والتوسع فيها.

شركة دمياط
لتداول الحاويات

جدول (٢٣) مقارنة بايرادات مختلف أنواع الحاويات
(جنيه/حاوية)

البيان	ترانزيت		وارد محلي		صادر محلي		اجمالي الوارد المحلي مضاف اليه تكلفة الصادر فارغ
	أ	ب	أ	ج	أ	ج	
٩٢/٩١							
٢٠ قدم مملوء	١١٠	١٤٦	٣٣٩	٧٣٦	٨٥	١٣٣	١١٠٩
٢٠ قدم فارغ	٥٥	٧٣	٢٧٠	٥٨٦			
٤٠ قدم مملوء	١٤٤	١٩١	٨٠٣	١٧٤٣	١٦٥	٢٥٩	٢٤٧٣
٤٠ قدم فارغ	٧٠	٩٥	٥٥١	١١٩٦			
متوسط عام (حاوية مكافئة)	١٠٦		٧٩٤			٢١٠	
٩٣/٩٢							
٢٠ قدم مملوء	١١٨	١٤٧	٢٠٣	٥٦٠	١١٤	١٥٢	٨٤٢
٢٠ قدم فارغ	٧٠	٨٧					
٤٠ قدم مملوء	١٤٦	١٨٢	٤٢٨	١١٨١	٢٠٣	٢٧٢	١٧٤٩
٤٠ قدم فارغ	٧٦	٩٥					
متوسط عام (حاوية مكافئة)	١٠٦		٥٨٢			٢١٧	
٩٤/٩٣							
٢٠ قدم مملوء	١٣٨	١٥٦	٢٥٤	٦٥٢	١٣٤	١٧٩	٩١٧
٢٠ قدم فارغ	٧٦	٨٦					
٤٠ قدم مملوء	١٥٤	١٧٤	٤٥١	١١٥٩	٢٥٢	٣٣٧	١٦٧٦
٤٠ قدم فارغ	٩٩	١١٢					
متوسط عام (حاوية مكافئة)	١١٣		٦١٧			٢٢٨	

- أ - تكلفة أعمال تداول الحاوية على الرصيف.
 ب- أ + تكلفة أعمال تداول الحاوية على ظهر السفينة (الشفة - اللاش)
 ج - أ + تكلفة التخزين في الساحات.

٦- إجمالي تكلفة تداول الحاوية (مقارنة بين مختلف أنواع الحاويات)

طبقا للتفاصيل الواردة في الحساب الخاص لشركة دمياط لتداول الحاويات فقد تم استنباط بعض المؤشرات التقريبية عن تكلفة تداول مختلف أنواع الحاويات.

أ- الحاويات الترانزيت

يتبين من الجدول أن تكلفة تداول الحاوية المملوءة تعادل تقريبا ضعف تكلفة تداول الحاوية الفارغة أما تكاليف تداول الحاوية ٤٠ قدم مقارنة بالحاوية ٢٠ قدم فنجد أن هناك فروقا طفيفة في التكلفة حيث تصل للأولى ١٥٤ جنيه وللثانية ١٣٨ جنيه - إضافة الى ذلك فنجد أن الرسوم الإضافية على الحاويات (أو على الخدمات التي تقدم للسفن) لا تمثل الا نسبة بسيطة في حدود حوالي ١٢٪ - ١٥٪ وبصفة عامة فان متوسط تكلفة الحاوية المكافئة (شحن أو تفريغ) كان في حدود ١١٣ جنيه/حاوية في العام المالي ٩٤/٩٣.

ب- الوارد المظلم

يوجد هناك فرق كبير في تكلفة تداول الحاوية ٤٠ قدم مقارنة بالحاوية ٢٠ قدم وكان هذا الفرق يزيد على الضعف منذ سنتين الا أنه في العام المالي الأخير وصل الى حوالي ٧٧٪ فقط. الا أن الملاحظ هنا أن تكلفة تداول الحاوية من السفينة الى الساحة تزيد للحاويات الوارد مقاس ٢٠ قدم بمقدار ٨٥٪ مقارنة بالحاويات الترانزيت وتزيد بمقدار ٩٥٪ في حالة الحاويات ٤٠ قدم.

أما اذا أضفنا الى تكلفة التداول تكلفة التخزين وخدمات السفن فانه تظهر هنا المفارقات الضخمة حيث نجد أن تكلفة الحاوية الوارد والصادر ٢٠ قدم تصل الى حوالي ٤ أضعاف الحاوية الترانزيت وتصل الى مايزيد عن ٦ أضعاف بالنسبة للحاوية مقاس ٤٠ قدم وكمتوسط عام فان تكلفة الحاوية المكافئة TEU برسم الوارد تصل الى ٦١٥ جنيه/حاوية وبالنسبة للحاوية الترانزيت تصل الى ١١٣ جنيه/حاوية أي ما يزيد عن ٥ أضعاف.

ج- الصادر المظلم

يبدو أن هناك تركيزا على تخفيض الأعباء بدرجة كبيرة على الحاويات المصدرة وهي معبأة بالبضائع الصادرة من البلاد حيث تقل تكلفتها بدرجة كبيرة وتتساوى تقريبا مع الحاويات الترانزيت بغض النظر عن بعض الفروق الطفيفة بين الحاويات ٢٠ قدم والأخرى ٤٠ قدم.

د- اجمالي تكلفة الوارد المحط

من الطبيعي أن تتحمل البضائع الواردة بالحاويات تكلفة إعادة الحاوية فارغة بغض النظر عن الجهة التي تتحمل بتكاليف أعادتها وإذا ما أضفنا تكلفة شحن الحاوية الفارغة الى تكلفة تداولها فإن التكاليف تبدو كبيرة حيث تصل للحاوية ٢٠ قدم الى ٩١٧ جنيه والحاوية ٤٠ قدم الى ١٦٧٦ جنيه.

وتشكل الفروق الضخمة بين تكاليف الحاويات الترانزيت بالمقارنة بالحاويات والصادر والوارد أمرا هاما للغاية ويستلزم القيام بدراسة تفصيلية لتوضيح أبعاد هذه الأنشطة.

القسم الثامن

نشاط شركات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية

١- الشركة العربية للشحن والتفريغ

أ- مقدمة

انشأت الشركة العربية للشحن والتفريغ عام ١٩٦٣ وكانت تتولى جميع عمليات الشحن والتفريغ في كافة الموانئ المصرية وفي عام ١٩٦٤ انشأت شركة القناة للشحن والتفريغ والتي ضمت مؤخرا الى شركة بورسعيد لتداول الحاويات والشحن والتفريغ اضافة الى شركة ثالثة هي شركة السويس للشحن والتفريغ الآلي وبذلك تكون هناك ثلاث شركات تتولى عمليات شحن وتفريغ البضائع في مختلف الموانئ الا ان هذه الشركات لا تتولى بمفردها شحن وتفريغ كافة انواع البضائع، فعلى سبيل المثال في مينائي الاسكندرية والدخيلة - بالاضافة الى الشركة العربية للشحن والتفريغ توجد الشركات التالية:

شركات تداول الحاويات،

الشركة العامة للصوامع والتخزين (تفريغ وتداول الحبوب والدقيق)،

مجموعة شركات صغيرة مرخص لها بمزاولة الشحن والتفريغ لنوعيات معينة من البضائع على المخطاف،

الشركة المصرية الحديثة: متخصصة في تفريغ وتداول الحبوب على المخطاف،

الشركة الوطنية للشحن والتفريغ: متخصصة في تداول الحبوب آليا من ميناء الدخيلة،

هناك ايضا الشركات الملاحية والمنشأة اما بقانون او بقرارات وزارية، وتتولى بمعرفتها عمليات الشحن والتفريغ.

وفي الحالات التي تقوم فيها الشركات الأخرى بأعمال الاستيفادورية من على ظهر السفينة فان الشركة العربية للشحن والتفريغ تعمل في مجال تداول البضائع على الرصيف، وهناك ايضا قرار من مجلس ادارة هيئة ميناء الاسكندرية بالسماح لبعض الشركات التجارية بتفريغ منتجاتها.

تتولى الشركة مهام شحن وتفريغ البضائع بمختلف انواعها في ميناء الاسكندرية علاوة على تداول بعض اعداد من الحاويات التي ترد على سفن خارج محطة تداول الحاويات بالاسكندرية، وقد زاد هذا النشاط نسبيا خلال السنوات القليلة الماضية نظرا للظروف الطارئة الناجمة عن بعض المشاكل الفنية بالنسبة لأرضيات أجزاء من ساحات تشوين الحاويات بالمحطة، كما ان نشاطها ايضا يتضمن مجالا هاما في تأجير المعدات والذي يمثل نسبة غير قليلة من اجمالي الايرادات.

ويلاحظ ان نصيب الشركة من تداول البضائع من خلال عام ٩٤/٩٣ كان حوالي ٧ مليون طن فقط من اجمالي حجم البضائع المتداولة في ميناء الاسكندرية الذي وصل في هذا التاريخ الى حوالي ١٦ مليون

طن، اي ان نصيبها كان في حدود ٤٤٪ من اجمالي حجم البضائع المتداولة في الميناء، والباقي اما تقوم به شركات قطاع اعمال عام لها تسهيلات داخل الميناء - او شركات قطاع خاص تعمل في نشاطات محددة اهمها التفريغ على المخطاف.

ب- تطور نشاط الشركة

النشاط الكمي والقيمي : (جدول ٢٤)

في خلال الثلاث سنوات الماضية من ٩٢/٩١ الى ٩٤/٩٣ زاد اجمالي حجم البضائع المتداولة بمعرفة الشركة من ٥,٢٦٩ الى ٧,٠٤٦ مليون طن اي بزيادة قدرها حوالي ٣٣٪ تقريبا. علما بأن حجم البضائع التي تم تداولها في الميناء خلال هذه الفترة زاد من ١٢,٦٦٨ الى ١٦,٢٩٠ مليون طن اي بنسبة اقل من الزيادة في نصيب الشركة من البضائع المتداولة.

وكذلك الأمر فقد زادت ايرادات الشحن والتفريغ للشركة خلال ذات الفترة من ٢٣,٥٦٩ الى ٤٢,٠١٨ مليون جنيه اي بحوالي ٧٨٪ وهي تزيد بكثير عن الزيادة في الانتاج الكمي للشركة.

الا انه يلاحظ ان زيادة نشاط الشركة كان اساسا في البضائع الصب حيث زاد حجم المتداول منها بمعرفة الشركة بنسبة ٨١٪ بينما زادت البضائع المعبأة بنسبة ٢٤٪ فقط.

ايراد الانتاجية (جنيه/طن) :

يلاحظ ان هناك فروقا واضحة في ايرادات الانتاجية طبقا لنوعية البضائع المتداولة وكذلك اسلوب التفريغ.

فنجد ان ايراد الطن من البضائع الصب يصل الى ٤,٥٥ جنيه بينما في البضائع المعبأة يصل الى ٦,٣٩ جنيه اي بزيادة قدرها حوالي ٤٠٪ وكذلك الامر بالنسبة للبضائع الصب فنجد ان اعلى ايراد وقدره ٩,٤٨ جنيه/طن هو للأسمدة المفرغة آليا بينما ايراد الأتربة والمواد الصب الأخرى كان في حدود ٣,٦٠ جنيه/طن اي حوالي ثلث ايراد الطن المفرغ آليا. يلي ذلك تفريغ الأخشاب حيث يصل ايرادات هذه النوعية من البضائع الى حوالي ٤,٢٥ جنيه/طن فقط.

وهذا الاختلاف الكبير في الايرادات المحققة من مختلف نوعيات البضائع التي يتم تداولها يعكس بالضرورة تعريفة الخدمات التي تقوم بها الشركة، الأمر الذي يشير الى ضرورة القيام بمراجعة عامة بتعريفة تلك الخدمات لوضع أسس موحدة للتعريفة على اساس التكلفة الفعلية للخدمة المقدمة.

الشركة العربية للشحن والتفريغ

جدول (٢٤)
تطور انتاج وإيرادات الشركة

النوعية	٩٢/٩١			٩٢/٩٢			٩٤/٩٣		
	الإيرادات الف جنيه	الكمية الف طن	إيرادات الطن جنيه/طن	الإيرادات الف جنيه	الكمية الف طن	إيرادات الطن جنيه/طن	الإيرادات الف جنيه	الكمية الف طن	إيرادات الطن جنيه/طن
أ- البضائع الصب	١٢٦٣	١٣٩	٩,٠٩	١٦٢٦	١٤١	١١,٥٣	١٦١١	١٧٠	٩,٤٨
	٨٩٦	١٩٠	٤,٧٢	٩٠٣	١٨٠	٥,٠٢	٢٤٢	٥٦	٤,٣٢
	١٤٤	٣١	٤,٦٥	٢٧٤	٣١	٨,٨٤	٤٩٨	٤٧	١٠,٥٩
	١٩٤	٤٤٩	٤,٣٢	٣٦٠	١٠٣٦	٣,٤٧	٤٣٦	١٢٤٠	٣,٦٠
	٣٨٠	١٠٣	٣,٦٩	٥٠٠	٩٦	٥,٢٦	٦٩٣	١٣٦	٤,٢٥
إجمالي البضائع الصب	٤٦١٨	٩١٢	٥,٠٦	٦٩٠٧	١٤٨٤	٤,٦٧	٧٥٠٦	١٦٤٩	٤,٥٥
ب- البضائع المعبأة	١٨٧١٦	٤٢٢٥	٤,٤٣	٢٢٢٧٨	١١١٦	١٩,٦٦	٣٤٨٠	١٦٥٥	٢١,٣٠
بضائع عامة	٢٣٥	١٣٢	١,٧٨	١٠٦	٢٠	٥,٣٠	٢٢	٦	٥,٢٣
إجمالي البضائع المعبأة	١٨٩٥١	٤٣٥٧	٤,٣٥	٢٢٣٨٤	١١٣٦	٥,٦٥	٢١٥٣	١٦٥٥	٢١,٣٠
ج- إجمالي عام	٢٢٥٦٩	٥٢٦٩	٤,٤٧	٢٩٢٩١	٥٦٢٠	٥,٣٩	١٨٠١٣	١٦٤٦	٥,٩٦

يلاحظ ايضا انه بالنسبة للبضائع المعبأة فقد زادت الايرادات من ٤,٣٥ الى ٦,٣٩ جنيه/طن خلال تلك الفترة اي بما يعادل حوالي ٢١٪ سنويا وهي نسبة تزيد بكثير عن الزيادة المقررة في تعريفه الخدمات بمعرفة وزارة النقل وقدرها ١٠٪ سنويا. وهذا الرقم أي ٦,٣٩ جنيه/طن يزيد قليلا عن التعريفه الوارد في الدراسة السابقة التي أعدتها الاسكوا (مرجع) وقدرها ١,٨٢ دولار طن أي ٦,١٨ جنيه/طن.

وعلى العكس من ذلك نجد ان متوسط الايرادات بالنسبة للبضائع الصب قد انخفض من ٥,٠٦ الى ٤,٥٥ جنيه/طن الأمر الذي لا يتماشى سواء مع قرارات وزارة النقل أو مع الارتفاع المستمر في تكاليف التشغيل.

وفي هذا المجال ايضا فلا بد ان تكون هناك آلية واضحة لتغيير تعريفه الخدمات بما يتمشى مع مختلف المتغيرات الاقتصادية السائدة.

ج- الايرادات والمصروفات

يوضح الجدول (٢٥) تطور ايرادات ومصروفات الشركة خلال الفترة من ٩٢/٩١ الى ٩٤/٩٣ ويتبين من هذا الجدول ما يلي:

- تتكون ايرادات الشركة من مصادر متنوعة أهمها ايرادات الشحن والتفريغ وتمثل حوالي ٦١٪ من اجمالي الايرادات. الا ان هناك ايضا مجالا هاما لنشاط الشركة يتمثل في تأجير المعدات المملوكة لديها وتمثل ايرادات هذا البند حوالي ثلث اجمالي ايرادات الشركة، وذلك اضافة الى ايراد الاوراق المالية وهي استثمارات الشركة اما في شركات تابعة لقطاع النقل البحري او في سندات حكومية وهي تمثل من ٦ - ٨ ٪ من اجمالي الايرادات.
- بالرغم من وضوح بنود الايرادات من مصادرها المختلفة الا ان مصروفات الشركة تظهر مجمعة وبالتالي لا يمكن اعداد مقارنة واضحة بين ايرادات ومصروفات مختلف أنشطة الشركة كل على حدة.
- ومن ثم فانه من الضروري ان تكون هناك مراكز تكلفة لمختلف اوجه الانفاق بما يمكن من اعطاء صورة واضحة عن تكاليف كل بند من بنود التشغيل المختلفة.
- تمثل الزيادة في بنود المصروفات خلال هذه الفترة حوالي ٥٥٪ بينما زاد اجمالي الايرادات بما يعادل حوالي ٦١٪ وزاد ايراد الشحن والتفريغ بحوالي ٧٨٪ ومن ثم فان معدل الزيادة في الايرادات أعلى من معدل الزيادة في المصروفات.
- بالنسبة للمصروفات فاننا نجد ان الزيادة في المستلزمات السلعية والخدمية كانت في خلال هذه الفترة في حدود ٤٪ ونجد على العكس من ذلك ان بند الأجور قد زاد بنسبة ٦٠٪.

الشركة العربية للشحن والتفريغ

جدول (٢٥)
تطور الإيرادات والمصروفات (مليون جنيه)

٩٤/٩٣		٩٣/٩٢		٩٢/٩١		
%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	
						١- الإيرادات
						إيراد النشاط الجاري
						الشحن والتفريغ
						إيجار معدات
						المجموع
٦١	٤٢,٠١٩	٦١	٣٠,٢٩١	٥٤	٢٣,٥٦٨	
٣٣	٢٣,٠٥٥	٣٢	١٥,٧٠١	٣٨	١٦,٨٣٣	
٩٤	٦٥,٠٧٤	٩٣	٤٥,٩٩٢	٩٢	٤٠,٤٠١	
						إيراد الأوراق المالية
٦	٤,١٩٤	٧	٣,٦٣٩	٨	٣,٣١٣	
١٠٠	٦٩,٢٦٨	١٠٠	٤٩,٦٣١	١٠٠	٤٣,٧١٤	إجمالي الإيرادات (١)
						٢- المصروفات (المرحلة الأولى)
						الأجور
						المستلزمات السلعية (٢)
						المستلزمات الخدمية (٣)
						إجمالي المصروفات
٧٢	٢٩,٤٢٩	٧٠	٢١,٧٢٦	٧٠	١٨,٤٣٧	
١٤	٥,٥٨١	١٥	٤,٨٤١	١٦	٤,٣٠٢	
١٤	٥,٨١٩	١٥	٤,٨٥٤	١٤	٣,٦٢٥	
١٠٠	٤٠,٨٢٩	١٠٠	٣١,٤٢١	١٠٠	٢٦,٣٦٤	
						٣- العمالة
						عدد العاملين
						متوسط اجر العامل
						(جنيه/سنة)
	٥٣٨٨		٥٦٢٢		٥٨٩٤	
	٥٤٦٢		٣٨٦٤		٣١٢٨	

- ١- بدون الإيرادات التحويلية الجارية.
٢- تشمل بنود الوقود - قطع الغيار - أدوات كتابية - مياه وإنارة.
٣- تشمل بنود الصيانة - تشغيل لدى الغير - انتقالات - تأمين - مصاريف غير مباشرة.

ملاحظة: بنود الإهلاك والضرائب والرسوم السلعية والإيجارات والفواتير يتضمنها بند مصروفات تحويلية أي تدخل في المرحلة الثانية من الميزانية.

- هناك بندان في الإيرادات لا تقابلهما مصاريف تذكر ضمن بنود المصروفات التحويلية الجارية والذي يتضمن بنود الاهلاك والضرائب والرسوم السلعية والإيرادات والفوائد وما الى ذلك والذي بلغت قيمته في عام ٩٤/٩٣ حوالي ٩,٥٨٥ مليون جنيه.
- بصفة عامة يحتاج اعداد الميزانية الى اعادة النظر بما يمكن من جعلها اكثر شفافية وتوضيح بالتفصيل إيرادات ومصروفات مختلف مراكز الانتاج في الشركة كل على حدة.

د- العمالة والأجور

- يلاحظ ان هناك تناقصا في اعداد العمالة خلال تلك الفترة من ٥٨٩٤ الى ٥٣٨٨ عاملا اي حوالي ٩١٪ من تلك الأعداد التي كانت موجودة في عام ٩٢/٩١ هذا بالرغم من الزيادة في الانتاجية كما (٣٣,٧٪) او قيمة حوالي (٧٨٪).
 - الا انه من ناحية اخرى يلاحظ زيادة متوسط اجر العامل في خلال هذه الفترة من ٣,١٢٨ الى ٥,٣٨٨ الف جنيه/عامل خلال هذه الفترة اي بزيادة قدرها حوالي ٧٢٪ وهي تعادل تقريبا الزيادة في الإيرادات خلال هذه الفترة.
 - الا انه من ناحية اخرى يلاحظ ان ايراد العامل في الشركة العربية للشحن والتفريغ يصل الى حوالي ٦٥ - ٧٠ ٪ من متوسط اجور العمالة في شركات تداول الحاويات.
 - يلاحظ ايضا ان بند الاجور يمثل نسبة عالية للغاية من ضمن اجمالي مصروفات الشركة حيث يصل في بعض الاحيان الى ما يزيد عن ٧٠٪ من اجمالي تلك المصروفات.
- ومن المطلوب ايضا مراجعة مختلف بنود الاتفاق (المصروفات) في سبيل ترشيد تلك البنود في حدود النسب والمستويات المعمول بها دوليا تحت ظل ظروف تشغيل متشابهة.

هـ- موقف تشغيل المعدات

- يوضح الجدول (٢٦) موقف تشغيل مختلف المعدات المملوكة للشركة في العام المالي ٩٤/٩٣ ويتبين من هذا الجدول ان الطاقة المتاحة للشركة هي بحق طاقة ضخمة تتكون من حوالي ٦٧٠ وحدة تعمل على البر من اوناش وجرارات ومقطورات وسيارات وكلاركات اضافة الى المعدات البحرية المكونة من ١١ لنش بحري و ٢١٣ صندل.
- الا انه من ناحية اخرى نجد ان متوسط ايام التشغيل الفعلي في حدود حوالي ثلث ايام السنة وباقي الايام اما ان المعدة تحت الاصلاح او الصيانة او انها عاطلة بلا عمل، وذلك فيما عدا اللنشات البحرية التي يصل نسبة تشغيلها الى حوالي ٦٠٪.

ويبدو انه من الضروري مراجعة اسلوب اداء اعمال الصيانة المختلفة حيث ان معدل الفترات التي تأخذها المعدة لانهاء هذه الاعمال مرتفع بدرجة كبيرة.

اضافة الى ذلك فان عدم وجود طلب يتمشى مع الطاقات المتاحة يمثل مشكلة كبيرة للشركة ومن الضروري دراسة الطاقة المتاحة للشحن والتفريغ بصفة عامة في الميناء ومقارنتها بالطلب بمختلف انواعها وذلك لامكان وضع سياسة واضحة للاستخدام الأمثل لما هو متاح من طاقات.

جدول (٢٦)

معدلات تشغيل معدات الشركة *

١٩٩٤ / ١٩٩٣

نيسان	عدد	ايام العمل المتاحة	التشغيل الفعلي		ايام التوقف للصيانة		صالحة بدون عمل	
			عدد الايام	%	عدد الايام	%	عدد الايام	%
١- المعدات البرية								
الاوناش	١١٦	٤١٩٣٩	١٢٠٥٤	٢٩	١٧٠١١٧	٤٠	١٢٨٦٨	٣١
الجرارات والمقطورات	١٤٩	٤٤٦٥٠	١٤٣٧٩	٣٢	١٢٤١١	٢٨	١٧٨٦٠	٤٠
السيارات	٢٨٤	٨٣٠٦٠	٢٦٦٠٧	٣٢	٢٥٩٧٨	٣١	٣٠٤٧٥	٣٧
كلاركات	١٢٩	٤٩٩٢٦	١٣١١١	٢٦	١٨٦٣١	٣٧	١٨١٨٧	٣٧
٢- المعدات البحرية								
صنابل	٢١٣	٧١٨٣٥	١٧١٤٠	٢٤	١١٩٨٥	١٧	٤٢٧١٠	٥٩
لنشات	١١	٤٠١٥	٢٤١٣	٦٠	١١٦٣	٢٩	٤٣٩	١١

* المرجع : الحساب الختامي للشركة
عن الشركة المالية ٩٤/٩٣

إضافة الى أهمية دعم مجال التسويق في تأجير ما لدى الشركة من معدات.

٢- شركة السويس للشحن والتفريغ الآلي

أ- مجال عمل الشركة

يتضمن عمل الشركة تقديم خدمات للشحن والتفريغ في مجموعة موانئ هي:

موانئ السويس: الادبية وبورتوفيق
موانئ البحر الاحمر: سفاجا - رأس شقير - ابوزنيمه - نويبع
وتتكون الخدمات التي تقدم في ميناء نويبع اساسا في خدمات شحن
وتفريغ السيارات والسيارات وامتعة ركاب.

ب- تطور الإنتاج

في خلال العامين الماضيين حققت الشركة النتائج التالية (مليون طن)

الميناء	٩٣/٩٢	٩٤/٩٣
الادبية	١,٢٧٦	١,١٦٢
السويس	١,٤٨٢	١,٥٠٠
سفاجا	٠,١١٤	٠,١٤١
رأس شقير	٠,٠٠٢	٠,٠٠٧
أبوزنيمه	٠,٠٧٩	٠,٢٨١
نويبع	٢,٤٥١	٢,٧٦٧
المجموع	٥,٦٠١	٥,٨٥٤

ويلاحظ ان انتاجية ميناء نويبع هو طن حتمي وليس طن وزني حيث ان معظم المتداول هناك هي سيارات وحافلات وشاحنات وليست بضائع بالمعنى الصحيح.

ج- قيمة الإنتاج

تختلف قيمة الإنتاج للوحدة (جنيه/طن) من بضاعة الى اخرى على النحو التالي:

جدول (٢٧)
تطور الإنتاج (قيمة وكمية)

٩٤/٩٣			٩٣/٩٢			نوعية البضائع
قيمة الوحدة	كمية الإنتاج	قيمة الإنتاج	قيمة الوحدة	كمية الإنتاج	قيمة الإنتاج	
جنيه / طن	مليون طن	مليون جنيه	جنيه / طن	مليون طن	مليون جنيه	
٣,٠٣	٢,١٦٤	٦,٥٤٨	٢,٩٥	٢,٠٢١	٥,٩٦٠	بضائع عامة
٨,٩٦	٠,٤١٤	٣,٧١٠	٧,٥٧	٠,٥٠٤	٣,٨١٧	بضائع حب (قمح)
٣,٠٨	٠,٢٤٤	٠,٧٥٢	٢,٨١	٠,٢٣٠	٠,٦٤٧	اسمنت
٢,٥٣	٣,٠٣٣	٧,٦٦٠	٢,٣٧	٢,٦١٣	٦,١٩٩	سيارات وعبارات وامتعة

ويلاحظ هنا ايضا الفرق الكبير في ايرادات الأنواع المختلفة من البضائع الأمر الذي يعني بالتبعية اختلافا كبيرا في التعريفية المحددة لشحن (او تفريغ) تلك الأنواع. اما الأمر الهام هو اختلاف التعريفات بالنسبة للخدمات في ميناء الاسكندرية (الشركة العربية للشحن والتفريغ) مقارنة بذات الخدمة التي تقدمها شركة السويس للشحن والتفريغ الآلي في ميناء السويس مثلا بالنسبة للبضائع العامة حيث تصل هذه الأخيرة الى حوالي ٣,٠٣ جنيه/طن بينما هي في الاسكندرية ٦,٤٠ جنيه/طن اي تقريبا ضعف التعريفية الاولى.

وهذا الوضع يؤكد مرة اخرى ضرورة اعادة دراسة تعريفية الخدمات المقررة فيما يخص تداول البضائع (شحن وتفرغ) من مختلف موانئ البلاد على اسس موحدة وحتى لا تكون هناك مثل هذه الاختلافات الكبيرة في تعريفية بعض الخدمات المتماثلة التي تؤدي في تلك الموانئ.

د- الإيرادات والمصروفات

يوضح الحساب الختامي عن السنتين الماليتين ٩٣/٩٢، ٩٤/٩٣ النتائج التالية:

شركة السويس للشحن والتفريغ الآلي

جدول (٢٨)
الحساب الختامي

٩٤/٩٣		٩٣/٩٢		
%	القيمة (مليون)	%	القيمة (مليون)	
				<u>الإيرادات</u>
٨٤	١٨,٦٧٠	٨٠	١٦,٥٩٠	الشحن والتفريغ
١٦	٣,٦٢٥	٢٠	٤,٠٢٢	خدمات أخرى
١٠٠	٢٢,٢٩٥	١٠٠	٢٠,٦١٢	المجموع
				<u>المصروفات</u>
				(الاستخدامات الجارية)
٦١	٨,٧٨٠	٥٨	٧,٨٨٢	الأجور
١٢	١,٦٩٠	١٠	١,٤٢٠	المستلزمات السلعية
١٥	٢,١٠٠	١٣	١,٧٣٧	المستلزمات الخدمية
١٢	١,٨٠٨	١٩	٢,٥٧٩	المصروفات التحويلية الجارية
١٠٠	١٤,٣٨٤	١٠٠	١٣,٦١٨	المجموع

ويلاحظ من هذه النتائج أن إجمالي الإيرادات زادت بنسبة ٨٪ بينما ان الانتاجية ارتفعت بنسبة ٤,٥٪ أي ان الزيادة الفعلية في تعريفه الخدمات قد زادت بنسبة ٣,٥٪ فقط. ونجد هنا ايضا ان الزيادة في تعريفه الخدمات كانت في هذه الشركة بنسبة متواضعة اذا ما قورنت بالزيادة التي طرأت على ذات الخدمات بالنسبة لميناء الاسكندرية (١٠,٥٪) وهذا الامر ايضا يؤكد على اهمية مراجعة تعريفه الخدمات التي تقدمها مختلف الشركات العاملة في الموانئ.

إضافة الى ذلك فان بند الأجور يمثل حوالي ٦١٪ من إجمالي المصروفات وهي نسبة تقل عن قيمتها في الشركة العربية للشحن والتفريغ.

٢- شركة المستودعات المصرية

أ- نشاط الشركة

يتضمن نشاط الشركة ٤ مجالات أساسية هي:

الخدمات التخزينية :

تقوم الشركة بتخزين النوعيات المختلفة من البضائع الغير خالصة الرسوم الجمركية تخزينا انتقاليا لجميع الوارد والصادر من موانئ: الاسكندرية - الدخيلة - دمياط - السويس - مرسى نوبيع، حيث تقدم الخدمة داخل وخارج المنطقة الجمركية.

التخليص :

تقوم الشركة بالتخليص على كافة انواع الرسائل.

النقل :

تقوم الشركة بعمليات النقل من الميناء الى خارجه للواردات والعكس بالنسبة للصادرات لكافة الشركات والمؤسسات.

التبريد :

تقوم الشركة بحفظ المواد المبردة او المجمدة بالثلاجات الجديدة بمينائي الاسكندرية ودمياط.

ب- الإنتاج الكمي والقيمي

يوضح الجدول (٢٩) تفاصيل تطور الانتاج الكمي والقيمي خلال الأربعة اعوام الماضية من ٩٠/٩١ الى ٩٣/٩٤ والذي يتبين منه ان الانتاج الكمي قد زاد من ٩,٦ مليون طن الى حوالي ١١,٢٠ مليون طن بزيادة قدرها ١٧% اما الانتاج القيمي فقد زاد من ٥٠,٩٠ مليون جنيه الى ١٠٠ مليون جنيه بزيادة قدرها حوالي ٩٦% وبالتالي زاد متوسط ايراد وحدة الانتاج (جنيه/طن) بحوالي ٦٨%.

يلاحظ ايضا ان هناك قفزة كبيرة في ايرادات الشركة بين عامي ٩٢/٩٣ ، ٩٣/٩٤ من ٦٤,٥ الى ١٠٠ مليون جنيه (حوالي ٥٥%) ولا توجد تفاصيل بالحساب الختامي توضح مصادر هذه الزيادة.

يلاحظ ايضا ان نشاط الشركة يتمركز اساسا في ميناء الاسكندرية حيث يبلغ انتاج الشركة في هذا الميناء حوالي ٩١% يلي ذلك ميناء دمياط بنسبة ٧% اما مينائي نوبيع والسويس فنشاط الشركة فيهما محدود للغاية.

ان نشاط الشركة هو اساسا في مجال تخزين البضائع بمختلف انواعها لحين انتهاء اجراءات التخليص الجمركي على تلك البضائع وزيادة ايرادات الشركة تعني بالتبعية زيادة فترات التخزين - وبالرغم من ان هذا الوضع يؤدي الى زيادة ايرادات الشركة الا انه يعني ايضا أعباء اضافية على تكلفة تداول البضائع في الميناء لا مبرر لها اضافة الى ذلك فان زيادة فترات التخزين تعني ايضا عدم استغلال الطاقات المتاحة بالميناء -بصفة عامة- الاستغلال الامثل.

ونتيجة لذلك فان تكلفة تخزين البضائع -كمتوسط عام لكل طن صادر او وارد- وصلت في العام المالي ٩٤/٩٣ الى ٨,٩٣ جنيه/طن بينما تكلفة الشحن والتفريغ في ذات الفترة كانت ٥,٩٦ جنيه/طن وهذا بخلاف الأوضاع السائدة في معظم موانئ الدول الأخرى حيث ان من المفروض ان تكون تكلفة التخزين في ادنى المستويات. وبالطبع فان هذه الأوضاع ليست تقصيرا من الشركة في شيء انما هي اساسا ناجمة عن المشاكل الإجرائية والتنظيمية داخل الميناء والتي تؤدي الى عدم الاسراع في انتهاء الاجراءات الخاصة بالافراج عن البضائع.

شركة المستودعات المصرية

جدول (٢٩)
تطور الانتاج الكمي والقيمي
(وايراد وحدة الانتاج)

٩٤/٩٣	٩٣/٩٢	٩٢/٩١	٩١/٩٠	
١٠,١٨٥	٩,٥٩٤	٨,٤٠٠	٨,٨٨٢	أولا: الانتاج الكمي (مليون طن)
٠,٨٢٤	٠,٣٦٤	٠,٢١٣	٠,٦١٩	ميناء الاسكندرية
٠,١٤٤	٠,٠٩٣	٠,١٠١	٠,٠٦٨	ميناء دمياط
٠,٠٤٠	٠,٠٣٨	٠,٠٨٣	٠,٠٣٣	ميناء نويبع
				ميناء السويس
١١,١٩٣	١٠,٠٨٩	٨,٧٩٧	٩,٦٠٢	جملة حجم العمل
٩٦,٩٨٦	٦٢,٠٩٢	٥٧,٢٦٤	٤٧,٢٦٩	ثانيا: الانتاج النقدي (مليون جنيه)
١,٣١١	٠,٦٨٧	٠,٦١٤	٢,٢٨٦	ميناء الاسكندرية
١,٠٥٠	٠,٧٢٥	٠,٧٢٣	٠,٤٣٣	ميناء دمياط
٠,٦٥٣	١,٠٥٨	٢,٠٨٧	٠,٩٢١	ميناء نويبع
				ميناء السويس
١٠٠,٠٠٠	٦٤,٥٦٢	٦٠,٦٨٧	٥٠,٩٠٩	جملة ايرادات النشاط
٩,٥٢٠	٦,٤٧٠	٦,٨٢٠	٥,٣٢٠	ثالثا: ايراد الوحدة (جنيه/طن)
١,٥٩٠	١,٨٩٠	٢,٨٨٠	٣,٦٩٠	ميناء الاسكندرية
٧,٢٩٠	٧,٨٠٠	٧,١٦٠	٦,٣٦٠	ميناء دمياط
١٦,٣٣٠	٢٧,٨٤٠	٢٥,١٤٠	٢٧,٩١٠	ميناء نويبع
				ميناء السويس
٨,٩٣٠	٦,٤٠٠	٦,٩٠٠	٥,٣٠٠	متوسط ايراد الوحدة (جنيه/طن)

ج- فترات التخزين

طبقا للبيان الوارد في تقرير هيئة ميناء الاسكندرية عن حركة المخازن خلال عام ١٩٩٣ بضائع عامة - فقد أوضح ما يلي :

- معدل دوران المخزون ١٤,٧ دورة
- متوسط ٢٤,٨ يوم للدورة

وتعتبر هذه المدة فترة طويلة بشكل غير عادي لتخزين البضائع انتظارا للانتهاء من اجراءات التخليص عليها عند مختلف الجهات.

د- الحسابات الختامية

يوضح الجدول (٣٠) تطور تفاصيل الحسابات الختامية للشركة على مدار الأربع سنوات الماضية ويتبين من هذا الجدول ما يلي:

- زيادة نسبة الايرادات الذاتية من مجموع ايرادات الشركة والايادات الذاتية هي:
 - ايرادات الملاحق الخارجية
 - ايرادات النقل والتحميل
 - ايرادات النوباتجية
 - ايرادات عوائد الوزن
 - ايرادات الايجارات
- وبالطبع فان باقي الايرادات هي ايجار التخزين داخل الساحات الداخلية بالميناء والمملوكة اساسا لهيئة الميناء.
- تحصل هيئات الموانئ -كل على حدة- على نسبة كبيرة من متوسط ايرادات الشركة تعادل في المتوسط حوالي ٤٠%. وهذه الإيرادات تمثل نسبة عالية من اجمالي ايرادات هيئات الموانئ.
- تمثل زيادة الأجور في خلال هذه الفترة حوالي ٥٠% بما يعادل حوالي ١١% سنويا وهي نسبة متوسطة وتنمى مع الزيادة في الأجور في قطاعات اخرى مشابهة.
- من الواضح ان النشاط التخزيني يمثل ايرادا دون ان تقابله مصروفات كبيرة - وهنا ايضا من الضروري اعادة النظر في عدة امور اهمها:
 - النواحي الاجرائية لإمكان الاسراع في الافراج عن البضائع والحد من فترات التخزين،
 - التعريفات السائدة للتخزين،
 - توزيع الايرادات بما يحقق متطلبات مختلف الأنشطة داخل الميناء.

جدول (٣٠)
تطور الإيرادات والمصروفات (مليون جنيه)

٩٤/٩٣		٩٣/٩٢		٩٢/٩١		٩١/٩٠		البند
%	المبلغ	%	المبلغ	%	المبلغ	%	المبلغ	
								الإيرادات (١)
٢٤	٢٤,١١٠	٢٢,٧	١٣,٩٣٧	١٤	٨,٥٤٤	٧,٩	٣,٩٩٤	الإيرادات الذاتية
٣٧	٣٧,٢٠٤	٣٤,١	٢٠,٩٦٣	٤٤	٢٦,٧٤٥	٤٧,٦	٢٤,٢٥٧	إيرادات التخزين
٣٩	٣٨,٦٨٦	٤٣,١	٢٦,٦٠٠	٤٢	٢٥,٣٩٨	٤٤,٥	٢٢,٦٥٨	حصة الهيئات
١٠٠	١٠٠,٠٠		٦١,٥٠٠	١٠٠	٦٠,٦٨٧	١٠٠	٥٠,٩٠٩	إجمالي إيرادات التشغيل
	٢,٠٨٦		١,٩٤٠		١,٨٩٣		١,٧٩٩	إيرادات الأوراق المالية
	١٢,٤١٣		١٠,١١٦		٩,٠٥٥		٨,٠٥٧	المصروفات: (٢)
	٣,١٠٦		٢,٤٨٠		٢,٢٨١		١,٦٤٦	الاجور
								مستلزمات سلعية
								وخدمية
	٢١٦٥		٢٠٧٩					العمالة:
	٥٩٧٠		٤٦٧٢					أعداد
								متوسط أجر العمال

(١) لا تتضمن الإيرادات التحويلية

(٢) لا تتضمن المصروفات التحويلية

أ- نشاط الشركة

تقوم الشركة بتقديم خدماتها لبواخر البضائع العامة وبواخر البضائع والركاب والبواخر السياحية وبواخر الحاويات بالإضافة الى حصول الشركة على رسوم وساطة مقابل الإشراف والمعاونة في خدمة بواخر البضائع الصب الجافة والسائلة ويمتد نشاطها ليغطي موانئ الاسكندرية - الدخيلة - دمياط.

وطبقا للأوضاع القانونية السائدة والقرارات الوزارية المعمول بها فان شركة التوكيلات الملاحية تقوم باعداد فواتير برسوم الخدمات المستحقة بكافة انواعها على السفن والبضائع والتي تقدم لها داخل الميناء سواء عن طريق هيئة الميناء ام شركات الشحن والتفريغ ام شركات تداول الحاويات يضاف الى تلك الرسوم الخدمات التي يقدمها التوكيل الملاحي مباشرة الى السفن ثم تضاف عمولة التوكيل الملاحي المحددة بقرارات وزارية.

وبالتالي فان الايرادات الاجمالية بشركة التوكيلات لا تمثل ايرادا ذاتيا حقيقيا للشركة ومن ثم فانه يجب ان يخصم منها ما يخص الغير اولا للتعرف على هذا الايراد الذاتي وما يقابله من مصروفات.

ب- الإيرادات والمصروفات

يوضح الجدول (٣١) تفاصيل تطور ايرادات ومصروفات الشركة على مدار الأربعة اعوام الماضية ومن هذا الجدول يتبين التالي:

● يلاحظ ان الايرادات الذاتية للشركة قد حققت اعلى معدلات لها في العام المالي ٩٣/٩٢ حيث بلغت حوالي ١٤٢ مليون جنيه وكذلك وصل متوسط ايراد الخدمات على الطن الواحد الى ٧,٥ جنيه/طن. الا انه يلاحظ تراجع في ايرادات عام ٩٤/٩٣ حيث انخفضت هذه الايرادات الى ١١٨ مليون جنيه وانخفض ايراد الخدمة الى ٥,٦٠ جنيه/طن - ويرجع السبب في ذلك الى صدور تعليمات وزارية بخفض نسبة عمولة التوكيل الملاحي.

● لا توضح الارقام الواردة في الحساب الختامي تفاصيل ايراد الذاتي بمختلف مكوناته اي ما يخص منها الخدمات التي يقدمها التوكيل الملاحي مباشرة الى السفن والعمولة التي يتقاضاها على الرسوم المستحقة لمختلف الجهات العاملة بالميناء ومن المهم مستقبلا توضيح هذه التفاصيل للتعرف على تفاصيل الخدمات التي تقدمها الشركة وتكلفة كل منها على حدة.

● يلاحظ في بداية هذه الفترة ان ايرادات التوكيل الملاحي كانت تزيد عن كافة ايرادات مقاولي الباطن (شحن وتفريغ - تداول حاويات) بما يعادل ٢٧٪ - ولكن هذا الأمر اخذ في التراجع تدريجيا - وهو الأمر المنطقي - واصبحت ايرادات التوكيل الملاحي تمثل حوالي ٦٦٪ من ايراد تلك الشركات ومازالت هذه ايضا تمثل نسبة مرتفعة.

شركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية

جدول (٣١)

تطور ايرادات ومصروفات الشركة ونتاجيتها

(مليون جنيه)

البند	٩١/٩٠	٩٢/٩١	٩٣/٩٢	٩٤/٩٣
أولاً: الإيرادات (١)				
اجمالي الإيرادات	٢٠٠,١١٧	٢٣٩,٦٦٩	٢٨٤,٤٢٠	٢٩٧,٥٥٨
مستحقات مقاولي الباطن	٨٨,٠٥٤	١١٤,٢٠٨	١٤٢,٤٠٤	١٧٩,٢٦٧
صافي الإيراد الذاتي	١١٢,٠٦٣	١٢٥,٤١١	١٤٢,٠١٦	١١٨,٢٩١
نسبة الإيراد الذاتي الى مستحقات مقاولي الباطن (٢) %	١٢٧,---	١١٠,---	١٠٠,---	٦٦,---
ثانياً: المصروفات				
الأجور	١١,٢٧٥	١٤,٤١٦	١٦,٢٦٩	٢٠,٠٦٦
مستلزمات سلعية	٠,٤٤٨	٠,٥٧٥	٠,٦٩٤	٠,٨٦٢
مستلزمات خدمية	١,٩٥٨	١,٧٣٠	١,٨٧٠	٢,٨٠٢
الاجمالي	١٤,٦٨١	١٦,٧٢٦	١٨,٨٣٣	٢٢,٧٣٠
ثالثاً: العمالة				
اعداد العمالة		١١١٧	١١٣١	١١١٤
متوسط اجر العامل (الف جنيه/سنة)		١٢,٧٠٠	١٤,٣٨٤	١٨,٠١٢
رابعاً: الانتاجية				
عدد البواخر التي تم خدمتها	٣٤٩٣	٣٤٨٢	٣٥٨٥	٤٣٧٤
حجم البضاعة العامة (مليون طن)		٣,٣٠٠	٣,٥٠٥	٣,٩٢٦
حجم البضاعة الصب الجاف		٩,٦٦٦	١٠,٦٦٢	١٣,٢٤٠
حجم البضاعة الصب السائل		٧,٣٨٦	٤,٧٥٢	٤,٠٢٤
اجمالي حجم البضائع (مليون طن)		٢٠,٣٥٢	١٨,٩١٩	٢١,١٩٠
متوسط الإيراد الذاتي (جنيه/طن)		٦,١٦٠	٧,٥٠٠	٥,٦٠٠

(١) لا تتضمن إيرادات أوراق مالية واستثمارات خارجية.

(٢) لا تتضمن مصروفات تحويلية.

● بالرغم من ان متوسط الايراد الذاتي يعادل في العام الحالي الأخير حوالي ٥,٦٠ جنيه/طن الا ان الأرقام الفعلية تختلف من نوعية بضائع الى اخرى واقل قيمة هي للبضائع الصب (الجاف السائل) واعلاها للبضائع العام وبالتالي فمن المتوقع ان تزيد تكلفة ما يتقاضاه التوكيل الملاحي من البضائع العامة المتداولة بنسبة كبيرة عن الرقم الموضح بالجدول.

● من الملاحظ ايضا ارتفاع متوسط اجر العامل عن الاجور المماثلة في الشركات الأخرى التي تعمل في الميناء.

● وهنا ايضا يتطلب الامر مراجعة تفصيلية لعمولة التوكيلات وعلاقتها بالتكاليف ورسوم الخدمات التي تقدم للسفن وما الى ذلك بما لا يحمل البضائع الصادرة والواردة أعباء مالية اضافية قد لا يكون هناك مبرر لها.

-0- شركة القناة للتوكيلات الملاحة

يتضمن نشاط هذه الشركة تقديم ذات الخدمات التي تقدمها شركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية ولكن في كل من ميناء بورسعيد وموانئ البحر الأحمر. وبالرغم من تشابه نشاطي كل من الشركتين الا ان الصورة النهائية التي تقدم بها الحسابات الختامية لكل منهما تختلف بدرجة كبيرة الأمر الذي يصعب معه اعداد مقارنة سليمة عن نشاط كل منهما، ومن المهم مستقبلا توحيد الصورة النهائية للحساب الختامي على الاقل للشركات التي تعمل في ذات النشاط، هذا وقد توافرت فقط ميزانية ٩٤/٩٣ وكذلك بالمقارنة بالعام المالي ٩٣/٩٢ فيما يخص الإيرادات والمصروفات فقط دون ان تتضمن اية بيانات عن النشاط الكمي كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول (٣٢)
تفاصيل الحساب الختامي (مليون جنيه)

٩٤/٩٣		٩٣/٩٢		البند
%	المبلغ	%	المبلغ	
				أولاً: الإيرادات
٦٧,٠	١٥٥,١٦٠	٦٩,١	١٥٠,٤٧٥	نشاط الملاحة
٣١,٢	٧٢,٣٩٩	٢٩,٠	٦٣,١٤٥	نشاط البضائع
١,٧	٣,٩٧٠	١,٨	٣,٨٣٦	نشاط السياحة
٠,١	٠,١٦٢	٠,١	٠,١٣٥	نشاط اللويدز
١٠٠,٠	٢٣١,٦٩١	١٠٠	٢١٧,٥٩١	اجمالي ايرادات التشغيل
				ثانياً: المصروفات
	٢٤,٠٩٨		٢١,٣١٢	الأجور
	٢,٤٠٥		١,٨٦٤	مستلزمات سلعية
	٥١,٨٩٨		٤٣,٢١٥	مستلزمات خدمية
	٤١,٥٥٤		٣٩,٥٢٢	مصروفات تحويلية جارية
				ثالثاً: العمالة
	١٨٦٧		١٨٦٥	عدد العمال
	١٢,١٠٠		١١,٤٢٧	متوسط اجر العامل (الف جنيه/سنة)

ويتبين من هذا الجدول ان إيراد الأنشطة الخاصة بالسفن يمثل الجزء الأكبر (حوالي ٧٠٪) من إيرادات الشركة يلي ذلك نشاط البضائع اما النشاط السياحي فهو لا يمثل الا نسبة ضئيلة في حدود ١,٠٠٪ تقريبا من اجمالي الإيراد الذاتي للشركة.

الا أنه من ناحية اخرى لم يرد في الحساب الختامي للشركة اية ارقام عن النشاط الكمي (أحجام البضائع) التي تم تداولها والتي تحملت بهذه الرسوم لامكان التعرف على ما تتحمله التجارة الخارجية (وارد/ صادر) من أعباء.

وبالطبع فان ايرادات شركة القناة للتوكيلات الملاحية من نشاط الملاحة والبضائع - بخلاف تلك الايرادات على سفن الترانزيت - هي أعباء مالية مباشرة على التجارة الخارجية للبلاد.

وفي الختام فقد أوضح هذا القسم من الدراسة التفاصيل العامة للحسابات الختامية لشركات قطاع الأعمال العام والعاملة في تداول البضائع في الموانئ (حاويات - شحن وتفريغ مستودعات - وكالة بحرية) والذي بين تطور أعمال تلك الشركات وما تحققه من ايرادات وما يقابله من مصروفات.

ان ايرادات بعض من هذه الشركات تمثل اعباء مباشرة على واردات وصادرات البلاد وبالرغم من أنه بالنسبة للشركة فان المزيد من الايرادات يعني مزيدا من النجاح الا انه من ناحية اخرى يعني تحمل المستهلك - والاقتصاد القومي ايضا - أعباء اضافية قد لا يكون لها مبرر في بعض الاحوال، وبالأخص انه ربما يكون هناك شبه احتكار لبعض من الأعمال التي تقوم بها بعض من تلك الشركات.

وكما سبق توضيحه فان الامر يتطلب بالضرورة اعداد دراسة موسعة لتعريف الخدمات التي تقوم بها مختلف الشركات العاملة داخل الميناء حتى تعكس التعريف التكلفة الحقيقية للخدمة المقدمة وحتى لا يتحمل المستورد او المصدر اعباء اضافية.

إضافة الى ذلك بأنه من المهم النظر في دور التوكيل الملاحي وإعادة النظر في الأسلوب الذي يتعامل به الوكيل في تداول البضائع داخل الموانئ أسوة بما هو متبع في معظم الموانئ الخارجية.

كما يتطلب الأمر ايضا التعرف على العلاقة بين هيئات الموانئ والشركات التي تعمل داخل الموانئ من الوجهة التنظيمية والادارية والمالية ونصيب كل منهما في الايرادات وما الى ذلك بهدف تطوير الخدمات التي تقدم للسفن والبضائع في مختلف موانئ البلاد.

القسم التاسع

الخلاصة والتوصيات

١- التجارة الخارجية والموانئ

الخلاصة

تلعب الموانئ البحرية دورا هاما في سهولة انسياب وتدفق حركة التجارة الداخلية ويمثل قطاع النقل البحري بما في ذلك تداول السفن والبضائع داخل الميناء حلقة أساسية من منظومة النقل المتكامل من الباب الى الباب كما تمثل حلقة التداول داخل الميناء بالذات نقطة الضعف الرئيسية في سلسلة أعمال النقل.

وإيماننا من الدولة بالدور الهام الذي تقوم به الموانئ في حلقات النقل ومنها المشاكل التي ظهرت في النصف الثاني من السبعينات من تكديس في الموانئ مما حمل الاقتصاد القومي حينذاك أعباء مالية باهظة فلقد خصصت الدولة الاستثمار الضخمة لتطوير قطاع الموانئ في جمهورية مصر العربية وتم التوسع الأفقي في البنية التحتية بإنشاء مينائين جديدين (الدخيلة ودمياط) إضافة الى تطوير والتوسع في الموانئ القائمة وبالأخص موانئ الاسكندرية - بورسعيد - وموانئ البحر الأحمر وتم تجهيز هذه الموانئ بأحدث المعدات.

لقد تم التوسع في طاقات الموانئ المصرية منذ أوائل الثمانينات وبناءا على توقعات في زيادة أحجام التجارة الخارجية وعلى أساس امكان الوصول بهذه التجارة (في أدنى الأحوال) الى حوالي ٥٠ مليون طن (بدون المواد البترولية) في عام ٢٠٠٠. الا أنه نظرا للتغيرات الاقتصادية التي شاهدها المنطقة بصفة عامة من انخفاض أسعار البترول منذ منتصف الثمانينات اضافة الى التوسع الزراعي والصناعي الذي شاهده البلاد منذ ذلك التاريخ مما قلل الى حد كبير حجم الاستيراد وبالأذات بالنسبة للمواد التموينية (القمح والدقيق) والمواد الانشائية (الاسمنت - حديد التسليح - مستلزمات البناء) فان حجم التجارة الخارجية حاليا هو حوالي نصف هذه الأرقام أي حوالي ٢٥ مليون طن.

التوصية

- يتطلب الأمر التعرف على التركيبة الهيكلية لحجم التجارة الخارجية (وارد/صادر) وتوقعاتها بناءا على سيناريوهات واقعية لتحديد المتطلبات اللازمة لتداول مختلف انواع البضائع من تسهيلات في البنية التحتية او المعدات المطلوبة لهذا التداول - مع التركيز على استغلال الطاقات المتاحة (بنية تحتية - معدات) قبل النظر في أية توسعات.

- بالنظر الى ما هو متاح من طاقات اضافية في الموانئ فمن المهم العمل على التسويق العالمي لهذه الطاقات باستخدام بعض الموانئ لتجارة الترانزيت الدولية سواء بالنسبة لدول في شرقي البحر المتوسط أو البحر الأحمر. كما هو قائم حاليا في تداول الحاويات الترانزيت.

٢- توزيع التجارة الخارجية على الموانئ

الخلاصة

يلاحظ أن ميناء الاسكندرية يستحوذ على حوالي ثلثي التجارة الخارجية. ومينائي دمياط وبورسعيد بحوالي ٨٪ لكل منهما والباقي في موانئ البحر الأحمر. كما يلاحظ أن أرقام التجارة الخارجية لميناء نويبع (أحد موانئ البحر الأحمر) تختلف في أسس حساباتها عن باقي الموانئ الأخرى.

الملاحظة الهامة الأخرى هو الدور الهامشي لميناء سفاجا رغم الاستثمارات التي انفتحت على هذا الميناء وبعد ربطه بشبكات السكك الحديدية والنقل البري.

التوصية

إعداد دراسة موسعة عن التوزيع الأمثل للتجارة على مختلف موانئ البلاد آخذا في الاعتبار:

- الطاقة المتاحة في كل ميناء
- اتجاهات حركة التجارة الخارجية
- ارتباط الميناء بشبكات النقل الداخلي
- مناطق التوزيع التي يخدمها الميناء
- المشاكل الاجرائية
- التكاليف الكلية للنقل (من الباب الى الباب)

بما يحقق الإستغلال الأمثل للطاقات المتاحة - وبأدنى تكلفة كلية للنقل.

٢- مشاكل تداول البضائع داخل الميناء

الخلاصة

ان العصب الرئيسي لكفاءة العمل بالميناء هو أسلوب تداول البضائع بداخله ومدى سرعة انتهاء كافة اعمال التداول لحين الافراج عنها وتسليمها على ظهر وسيلة النقل الداخلي سواء
أكان ذلك الأمر خاصا بالبضائع العامة أو الحاويات - أو حتى البضائع الصب
- ويبدو أنه لا يوجد ما يشجع داخل الميناء على سرعة انتهاء هذه الاجراءات.

التوصية

- من الضروري أن تكون هناك مؤشرات أداء واضحة (Performance Indicators) لكافة الأنشطة داخل الميناء. ومن الممكن لهيئة الميناء المعنية أن تضع حوافزاً للشركات التي تحقق معدلات أعلى من تلك المؤشرات أو غرامات على تلك التي لا تصل بأدائها إلى المستوى المطلوب.
- يتطلب هذا الأمر وضع أسس تنظيمية وإجرائية للعلاقة بين الهيئة والشركات التي تعمل داخل الميناء - بما يحقق رفع كفاءة التشغيل.
- من الممكن دراسة أسلوب تأجير بعض الأرصفة كما هو متبع في بعض الموانئ الأخرى.

٤- معالجة الصناعة لمتطلبات النقل في تصدير البضائع

الخلاصة

من المشاكل الأخرى الخاصة بتداول البضائع داخل الميناء أسلوب معالجة الصناعة من ناحية متطلبات تصدير البضائع - والنظر إلى منظومة النقل كسلسلة متكاملة بدءاً من تغليف أو تعبئة البضائع من داخل المصنع ثم النقل الداخلي - التداول - النقل البحري - النقل الداخلي حتى الوصول إلى مخازن العميل - حيث أنه قد تبين أنه في بعض الأحيان بالنسبة للأرز المصدر للخارج يتم تعبئته أولاً في شكاير داخل مضارب الأرز ثم يعاد تفريغ هذه الشكاير داخل الميناء، كما أن هناك أيضاً بعض المشاكل الخاصة بتجميع البضائع ووزنها.

التوصية

- دراسة أسلوب التعبئة والتغليف للبضائع المصدرة بخلاف أنواعها ووضع توصيات للاسترشاد بها في الصناعة - بالأسلوب الأمثل للتعبئة والتغليف - مع اتباع أسلوب العبوات النمطية - بما تتماشى مع الأنماط العالمية السائدة.
- توفير محطات أوزان متطورة داخل الميناء للاسراع في إجراءات وزن البضائع بالدقة الكافية.
- دراسة إمكانية إقامة محطات تجمع خارج الميناء بالنسبة للبضائع الهامة المصدرة مثل الفاكهة على سبيل المثال - والتي ترد إلى الميناء من مختلف أنحاء البلاد في مواعيد محددة.

0- موقع النقل في سلسلة الإنتاج والاستهلاك

الخلاصة

تتجه الصناعات الانتاجية في الدول الصناعية الى اسلوب الحجم الاقتصادي في كافة مراحل الانتاج وطبقا لهذا النظام فقد انخفض حجم المخزون بالمؤسسات الصناعية مع زيادة معدلات التوريد لشحنات أقل حجما الأمر الذي يستلزم توافر نظام نقل وتوزيع سريع وفعال ومرن.

ويعتمد الموقف التنافسي لسلعة ما في التجارة الدولية على عدة عوامل ومنها "التكلفة الاجمالية للنقل" والتي تتكون من: تكلفة تشغيل وسائل النقل وتداول البضائع الوقت الكلي لمراحل الانتاج مع الالتزام بفترات محددة لتسليم البضائع - وسلامة البضائع عند الوصول.

التوصية

أ - بالنسبة للصناعات المحلية - والتي تعتمد على جزء كبير من انتاجها على مكونات مستوردة - اضافة الى منتجات السوق المحلي - يتطلب الأمر اجراء دراسة موسعة على تلك المكونات ومصادرهما وكمياتها ومواعيد ورودها وما الى ذلك حتى دخولها مراحل الانتاج لحين تسليم المنتج النهائي في موقع التوزيع - ويسمى هذا النظام "لوجستيات النقل Transport Logistics" بما يحقق رفع الكفاءة مع خفض تكاليف الانتاج.

ب - بالنسبة للصادرات: يتطلب الأمر دراسة الصادرات الأساسية وأسلوب تجميعها وشحنها ونقلها داخليا ومواعيد التوريد وكمياته ومواسمه لحين شحن البضائع على ظهر السفينة بما يكفل تحقيق أقل وقت للتوريد وبتكلفة منافسة.

٦- الوضع القانوني للموانئ (التشريعات)

الخلاصة

تحكم تشريعات الموانئ المصرية قوانين الجمارك وقانون الموانئ وقانون العمل وقانون الشركة وقانون المطافئ ... الخ. وقد أدى تعدد تلك القوانين الى تقييد سلطات هيئات الموانئ وإضعاف دورها الرقابي وتنظيم العمل، كما أدى الى تداخل سلطات هيئات الموانئ مع جهات أخرى عديدة تعمل في الموانئ. فمثلا قانون الجمارك ينص على مسئولية الجمارك في حراسة البضائع بالموانئ كما ينص على ذلك قانون شركة التوكيلات الملاحية وغير ذلك من التداخلات. كما أنه يبدو أن هناك صعوبات جمة في تعديل المواد المتعلقة بالموانئ في مختلف قوانين الإدارات والوزارات الحكومية الأخرى.

التوصية

أ- العمل على إصدار قانون موحد للموانئ المصرية يتضمن ضمن بنود أخرى :

- تحديد صلاحيات ومسئوليات هيئة الموانئ بحيث تكون مسئولة عن كافة عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وتداول الحاويات بالموانئ، وإمكانية تفويضها تلك الصلاحيات لشركات من القطاع الخاص أو العام أو المشترك للعمل بناء على متطلبات هيئة الموانئ وبعقود محددة تشمل عقود الإدارة والتأجير ... الخ.
- إلغاء كافة المواد التي تتعلق بأعمال الموانئ من حراسات ورسوم وأجور خدمات واردة في قوانين الوزارات والإدارات الحكومية الأخرى ذات الصلة بأعمال الموانئ.
- تحديد مهام وواجبات ومسئوليات الجمارك والشرطة والمطافئ وكافة الإدارات الحكومية الأخرى تجاه أعمال الموانئ.
- ضمان التأكيد على إمكان خصخصة عمليات وخدمات الموانئ للبضائع والسفن والخدمات الأخرى ذات العلاقة.

ب- إجراءات ممكن اتخاذها ضمن الوضع القائم :

- مراجعة الوضع القانوني والتعاقدي والإختصاصات بين الجهات الرئيسية العاملة بالموانئ (هيئة الموانئ والشركة العربية للشحن والتفريغ، والتوكيلات الملاحية والجمارك ... الخ) لإمكانية تحديد المسؤوليات وفصل الإختصاصات ضمن الوضع القائم وضمن القوانين السارية.
- إعداد دراسة بصفة عاجلة تختص بتداول البضائع في الموانئ المصرية لتتبع ورصد عمليات البضائع منذ وصول السفينة لكافة أعمال المناولة والتفريغ والشحن والنقل والتخزين لحين تسليم البضائع الى أصحابها، بما في ذلك مراجعة الدورات المستندية، وذلك لمعرفة الأسباب الحقيقية للتأخير والجهات المسئولة وأسباب زيادة التكاليف على البضائع وإقتراح الحلول المناسبة لها، وذلك ضمن النظام الحالي.
- تكثيف وتشجيع التدريب لمختلف الفئات العاملة في الموانئ بهدف تحسين الأداء والانتاجية.
- إحكام السيطرة وتشديد شروط دخول الأفراد والسيارات الخاصة وسيارات الأجرة الى داخل الموانئ وذلك منعا للسراقات وإرباك العمل.

● ان تطوير الإدارة ضمن التنظيم المؤسس القائم يمكن ان يعتبر الخطوة الأولى في سبيل قيام الموانئ بدورها في نمو حركة التجارة الخارجية للبلاد، ومن الممكن في هذا الصدد النظر في الاستفادة من خدمات إحدى الشركات العالمية المتخصصة في إدارة الموانئ بالتعاقد معها بنظام (Management Contract) للإدارة والإشراف على التشغيل (لميناء محدد) ووضع النظم والأساليب المتطورة لهذا العمل مع تدريب الخبرات المحلية في الهيئة المعنية للقيام بذات العمل بعد انتهاء فترة التعاقد.

● ازالة الموانع القانونية (في حالة تواجدها) التي تعوق تطور ونمو القطاع الخاص في تقديم مختلف الخدمات للسفن والبضائع داخل الموانئ - مع الإبقاء على الرقابة العامة على الأداء بيد الدولة - وفي هذا الصدد من الممكن اتباع العديد من السبل مثل خدمات تشغيل Service Contract أو اتفاقيات أداء Performance Agreement أو اتفاقيات تأجير Lease Agreement

-٧- تداول البضائع العامة والحاويات

أولاً : التوكيلات الملاحية

الخلاصة

تقوم شركتا التوكيلات الملاحية القائمة بأعمال تفوق كثيراً نطاق أعمال الوكالات البحرية المعروفة عالمياً والمبين تفصيلها في التقرير. كما أنهما يعملان بمفردهما في هذا النشاط في مختلف موانئ البلاد ولا يوجد لهما أي منافس مما أدى إلى خلق نظام فريد في الموانئ المصرية تختلط فيه المسئوليات والواجبات مما ينتج عنه زيادات ملحوظة في التكاليف التي يتحملها المستورد والمصدر ومالك السفينة على السواء.

التوصية

- أ- تعديل النظم واللوائح القائمة لإمكان تطوير دور التوكيل الملاحى في مهام محددة أسوة بما هو متبع في معظم الموانئ الأخرى ووضع شروط محددة لمزاولة هذه المهنة.
- ب- تحويل الوكالات الملاحية المتفرعة من شركة التوكيلات الملاحية إلى شركات مستقلة، كمرحلة أولى، تعمل على أسس تجارية ومحاسبية منفردة وأسس تنافسية.
- ج- إشراك القطاع الخاص بصورة تدريجية في نشاط تلك الشركات المشار إليها في البند السابق ومراقبة نجاح تلك التجربة.

د- نظرا لكون عمليات التوكيلات الملاحية تتم في معظم موانئ العالم بواسطة القطاع الخاص لكونها قطاع خدمات للسفن الأجنبية التي تتوقع مستوى رفيعا من الكفاءة والاستقلالية في اتخاذ القرارات، ونظرا لتأثير تلك الخدمات على كفاءة الموانئ وسرعة دوران السفن وتقليل تكلفة مرور البضائع بالموانئ، فإنه يتطلب تحويل ذلك القطاع بالكامل مرحليا الى القطاع الخاص أسوة بما هو في معظم الدول العربية ودول العالم الأخرى.

ثانيا: الشحن والتفريغ

الخلاصة

تقوم الشركة العربية للشحن والتفريغ بغالبية عمليات الشحن والتفريغ للبضائع العامة في ميناء الاسكندرية وبدون منافس حقيقي وكذلك الأمر بالنسبة للموانئ الأخرى. وقد تم في التقرير توضيح الآثار السلبية لهذا الوضع وعدم تواجد منافسة حقيقية في هذه الأعمال وبدون مراقبة ومحاسبة فعالة من هيئة الموانئ أو غيرها على مستوى الخدمات المطلوبة ونوعية المعدات والعمالة وتحقيق انتاجية محددة لكل فئة من فئات البضائع المعروفة عالميا وعدم السيطرة على التكاليف الإجمالية التي تتحملها لبضائع لأسباب تعود للتأخير والروتين وغيره.

التوصية

أ- اعداد دراسة تختص بتداول البضائع في الموانئ المصرية لتتبع عمليات البضائع منذ وصول السفينة لكافة أعمال المناولة والتفريغ والشحن والنقل والتخزين لحين تسليم البضائع الى أصحابها، بما في ذلك الدورات المستندية، والوقوف على الأسباب الحقيقية للتأخير وتحديد الجهات المسؤولة، ومعرفة أسباب زيادة التكاليف على البضائع والسفن وإقتراح الحلول المناسبة لها وذلك ضمن النظام الحالي.

ب- يعتبر قطاع عمليات المناولة والشحن والتفريغ والنقل وخدمات السفن من أكثر القطاعات القابلة للخصخصة في مجال الموانئ. ولإدخال عامل المنافسة في تلك الأنشطة وللخصائص العديدة الوارد ذكرها في التقرير أعلاه، فإنه يوصى بإشراك القطاع الخاص وبصورة تدريجية في تلك المجالات وأن يتم النص على ذلك في القانون الجديد المقترح للموانئ.

تعريفات الرسوم والتكاليف الإضافية

-٨

أولا : تعريفات رسوم الخدمات :

الخلاصة

● تطبق محطات الحاويات بالموانئ المصرية نظاما فريدا من نوعه بشأن تعريفات الرسوم والخدمات يعتمد على شروط النقل والتولون المبينة بالمنافيسات وهما نظام Free in/out بالجنيه المصري ونظام Liner بالدولار وهناك فارق كبير في الأسعار بين

النظامين يصل في بعض الأحوال الى ثلاث أضعاف - ويستفيد من هذه الثغرة ملاك السفن بترتيبات مع أصحاب البضائع مما يعني فقد الخزينة للرسوم بالعملات الحرة علاوة على الفرق الكبير بين النظامين.

● تحتوي الفواتير التي تقدم عن التكاليف الكلية للخدمة على بنود عديدة لرسوم اضافية وعمولات ليس لها مقابل تستوفيها جهات حكومية عديدة كشركة التوكيلات الملاحية والجمارك في الشرطة والمطافئ ... الخ.

● يؤدي تأخير إكمال الإجراءات اللازمة للافراج على البضاعة الى تحميلها برسوم تخزين، وتنفرد الموانئ المصرية بعدم وجود فترات سماح مجانية لتخزين البضائع تمهيدا لإستكمال إجراءات إستلامها أو عدم كفاية فترات السماح كما هو الحال بالنسبة للحاويات.

● تعريف تداول وتخزين البضائع تعتبر غير واضحة وذات تفاصيل عديدة يصعب فهمها من قبل العميل وبحيث يصعب عليه التحقق من تفاصيلها.

التوصية

أ- دراسة الغاء النظام القائم لتعريف خدمات تداول الحاويات واستبداله بنظام جديد يقوم على تعريف موحدة لتداول الحاوية لا علاقة له بشروط النقل أو التولون.

ب- يوصى في هذا المجال بإعداد دراسة لتعريف الرسوم والأجور لخدمات الموانئ فيما يخص البضائع بأنواعها ما عدا الحاويات والتخزين بناء على سياسة واستراتيجية وأهداف واضحة ومبنية على عناصر التكلفة والمنافسة وتحفيز الكفاءة والإنتاجية. وعلى أن تكون واضحة ومبسطة بحيث يمكن لملاك السفن وأصحاب البضائع التعرف مسبقا على التكاليف التقديرية المترتبة عليهم لقاء خدمات الموانئ.

ج- فيما يتعلق بتعريف تداول وتفريغ الحاويات في الموانئ المصرية فإنه يوصى بإعداد دراسة بصفة عاجلة لتعريف تداول وتخزين الحاويات يلغى بموجبها النظام الحالي Free in/out و Liner Term ويستبدل بالنظام المتعارف عليه في معظم محطات الحاويات الذي يضمن استيفاء رسوم تداول الحاويات Handling charges من ملاك السفن الأجنبية بالعملات الحرة، وان تكون التعرفة مبنية على التكاليف الحقيقية لخدمة تداول وتخزين الحاويات كأساس وقابلة لمنافسة الموانئ الأجنبية المجاورة.

ثانياً: التكاليف الإضافية :

الخلاصة

أوضحت الدراسة أنه بالإضافة الى رسوم الخدمات التي تقدم والمحددة بقرارات وزارية بتعريف تلك الخدمات هناك أيضا مبالغ مالية أخرى كبيرة تتحملها كافة انواع البضائع المتداولة في الموانئ بما في ذلك الحاويات الصادرة والواردة والترانزيت وهذه المبالغ تحصل لإدارات ومصالح حكومية مختلفة وأهمها :

ادارات الجمارك

ادارات الشرطة

التوصية

أ- حصر مسئولية حراسة ومراقبة البضائع داخل السور الجمركي للموانئ على هيئة الموانئ، التي تتقاسم تلك المسئولية مع الجهات التي بحوزتها البضاعة في كل مرحلة من مراحل العمليات. وعلى أن تقتصر مسئولية الجمارك على المراقبة العامة على السفن لمنع التهريب ومراقبة بوابات الدخول والخروج من الميناء، وإلغاء الرسوم التي تستوفى مقابل تلك الحراسات، وعلى أن يتم النص على ذلك في القانون الجديد المقترح للموانئ الذي يلغي في أحد بنوده كافة المواد التي تتعارض معه في القوانين الأخرى.

ب- التنسيق مع الجمارك على إلغاء استيفاء الرسوم الجمركية على معدات المناولة والشحن والتفريغ كرافعات الحاويات والمعدات الأساسية المخصصة لأعمال الموانئ والتي تعمل داخل الموانئ خاصة وأن منطقة الميناء هي حرم جمركي وأن الرسوم الجمركية تستوفي فقط عند مغادرة المعدات والبضائع الأخرى للبوابة الجمركية الى داخل الدولة. وسوف يساعد ذلك على زيادة القدرات التنافسية للموانئ المصرية ويشجعها على اعتناء واستخدام أحدث المعدات المتخصصة في مناولة ونقل الحاويات والبضائع الأخرى.

ج- التنسيق مع الوزارات الأخرى المعنية في إلغاء الرسوم الإضافية الصادرة بقرارات وزارية الا في الحالات التي تقوم بها الادارة المعنية بعمل محدد يتفق مع الأوضاع الجديدة.

٩- تداول الحاويات في الموانئ المصرية

الخلاصة

● هناك ثلاث شركات لتداول الحاويات في الموانئ المصرية الاسكندرية والدخيلة (الأخيرة في طور استكمال مستلزمات التشغيل) - دمياط - بورسعيد اضافة الى تداول عدد غير قليل من الحاويات على رصيف البضائع العامة وبالذات في موانئ الاسكندرية والسويس.

● شركة الاسكندرية متخصصة في تداول الحاويات، شركتا بورسعيد ودمياط فهما يقومان أيضا بأعمال تداول البضاعة العامة اضافة الى عملهما الأصلي في تداول الحاويات.

● خلال الأربع سنوات الماضية (٩١/٩٠ - ٩٤/٩٣) زادت أعداد الحاويات المتداولة في مختلف المحطات من حوالي ٤٤٠ الى حوالي ٨٨٠ حاوية مكافئة أي حوالي الضعف. منها حوالي ثلث فقط (بخلاف حوالي ٧٠ ألف حاوية تم تداولها على الأرصفة) للتجارة الخارجية للدولة (صادر/وارد) والباقي أي ثلثي هذا العدد هي حاويات ترانزيت. يخص محطة دمياط ٧٦,٥٪ ومحطة بورسعيد ٢١,٥٪ أما محطة الاسكندرية فان نصيبها في حدود ٢٪ فقط من اجمالي اعداد الحاويات.

● مقارنة بالدراسات السابقة عن توقعات النمو في حركة التجارة الخارجية بالحاويات والتي تمت في منتصف الثمانينات فان اعداد الحاويات التي تم تداولها بالفعل كانت ٣٤٠ الف حاوية (وارد/صادر) بالمقارنة بما كان متوقعا في الدراسة وقدره ٥٢٨ الف حاوية.

● ان نسبة ما يتم نقله في التجارة الخارجية بالحاويات من البضائع العامة (التي يمكن نقلها بالحاويات) في جمهورية مصر العربية يعادل حوالي ٤٠٪ مقارنة بالنسبة المحققة عالميا حوالي ٧٥٪ - وان ما يتداول من الحاويات عن طريق البر (مثلا في محطة حاويات بورسعيد) يعادل فقط ١,٤٪ من اجمالي أعداد الحاويات المتداولة - ومن ثم فان عدم التوسع في النقل بالحاويات يمثل خسارة كبيرة على الاقتصاد القومي.

● ان الأسلوب المتبع في الموائى حاليا يلغي تماما الهدف الذي من أجله تم استنباط النقل بالحاويات وذلك لسببين:

الأول : المشاكل الإجرائية (وبالذات الجمركية) وعدم اعتبار الحاوية امتداد للسفينة ومن ثم فانه يتم تفريغ محتويات الحاوية واتخاذ كافة معاملات اجراءات التخليص عليها كبضاعة عامة وبالتالي فان نسبة ضئيلة للغاية من الحاويات تغادر الميناء محملة بالبضائع والغالبية تعود فارغة ويتم نقل البضائع بوسائل النقل الداخلي.

الثاني : التكلفة العالية التي يتحملها المستورد في تداول الحاويات ونقلها وتخزينها لحين الافراج عن محتوياتها بما قد يزيد بدرجة كبيرة عن تكلفة تداول البضائع العامة.

التوصية

يتطلب الأمر دراسة :

أ - أسباب عدم التوسع في استخدام الحاويات بالنسبة للتجارة الخارجية.

ب- وضع سياسة عامة لإمكان الوصول بنقل بضائع التجارة الخارجية بالحاويات الى النسب المتعارف عليها دوليا.

ج- تطوير النظم الاجرائية داخل الميناء بالنسبة للافراج عن البضائع - بما في ذلك الحاويات - بما يكفل سرعة وسهولة تداولها داخل الميناء مع الاستعانة بالتطورات التي تمت في هذا الشأن في دول مماثلة.

د - إقامة محطة حاويات داخلية.

هـ- النقل الداخلي للحاويات.

١٠- انتاجيات محطات تداول الحاويات ونتائج التشغيل

الخلاصة

- تتوقف طاقة محطة الحاويات ليس فقط على طاقة الرصيف وما عليه من أوناش عملاقة ولكن أيضا على طاقة الساحة. والعلاقة بين حركة تداول الحاويات من السفينة وحركتها داخل المحطة ومن الضروري أن تتكافأ الطاقتان.

- بالرغم مما حققته بعض محطات الحاويات من انتاجية عالية -إلا أنه بمقارنة نتائج تشغيل مختلف المحطات يتبين أنه ما زال هناك إمكانية لزيادة الانتاجية من بعض محطات الحاويات.

- بالمقارنة بالانتاجية النظرية للأوناش فما زال عدد ساعات التشغيل السنوي للأوناش في بعض المحطات دون المستوى المتعارف عليه دوليا.

- من العناصر الهامة في انتاجية محطة الحاويات نوعية السفن التي ترد على هذه المحطة وحجم السفينة إضافة الى الانتظام في دور السفينة على المحطة.

- تقوم محطة الحاويات بأعمال اضافية لخدمة السفن منها عمليات نقل وتستيف الحاويات داخل السفن وكذلك عمليات فك وتثبيت الحاويات - وايرادات هذا النشاط تمثل جزءا هاما من ايرادات المحطة.

التوصية

يتطلب الأمر دراسة موسعة عن تداول الحاويات في مختلف محطات البلاد والتعرف على خصائص التشغيل في كل محطة - بحيث تتضمن :

- خصائص حركة الحاويات داخل الساحة من ناحية (Timing and Motion Study) التوقيتات - ومقارنتها بالطاقة القصوى للرصيف (نظريا) لامكان التعرف على مواقع الاختناقات وذلك قبل التوسع في شراء أية معدات اضافية أو التوسع الأفقي في البنية التحتية.
- وضع مؤشرات أداء قياسية (Performance Indicators) لكافة التسهيلات المتوافرة لدى المحطة - ومقارنة نتائج التشغيل بتلك المؤشرات.
- أسلوب الصيانة المتبع بكافة المعدات - أثر الصيانة في رفع كفاءة التشغيل.
- مدة الاستفادة من التسهيلات الخاصة بالسفن الرورو.
- الحد من تداول الحاويات على أرصفة البضائع العامة.
- التسويق العالمي للخدمات التي تقدمها المحطة لمحاولة الحصول على تعاقدات مع الخطوط الملاحية المنتظمة ذات السمعة الجيدة والتي تستخدم سفن الحاويات الأم (Mothers).

١١- الشركة العربية للشحن والتفريغ

الخلاصة

- أ - هناك فروق واضحة في إيرادات الانتاجية طبقا لنوعية البضائع المتداولة وكذلك أسلوب التفريغ.
- ب- هناك زيادة في ايراد وحدة الانتاج لبعض البضائع يصاحبها انخفاض في إيرادات أنواع أخرى.
- ج- تمثل إيرادات تأجير معدات التداول حوالي ثلث إيرادات الشركة.
- د - تمثل بند الأجور حوالي ٧٠٪ من اجمالي بند المصروفات وهي نسبة مرتفعة.
- هـ- توجد لدى الشركة طاقة ضخمة من المعدات تتكون من حوالي ٦٧٠ وحدة ويلاحظ زيادة الفترات اللازمة للإصلاح والصيانة اضافة الى أن حوالي ثلث وقت هذه المعدات يمر بدون عمل (أي أن المعدة تكون معطلة) بسبب عدم توافر الطلب على استخدامها.

التوصية

- أ- مطلوب مراجعة عامة لتعريفة مختلف الخدمات التي تقوم بها لاشركة لوضع أسس موحدة للتعريف على أساس التكلفة الفعلية للخدمة الضريبية.

ب- وضع آلية واضحة لتغيير تعريفه الخدمات بما يتمشى مع مختلف التغييرات الاقتصادية السائدة.

ج- ١ وضع أسس مالية واضحة لتعريفه ايجار المعدات بما يتمشى مع تكلفة تشغيل تلك المعدات بما في ذلك أقساط الاهلاك.

ج- ٢ تنمية مجال العمل في هذه الخدمات نظرا للطاقت الإضافية المتاحة لدى الشركة.

د- مراجعة أعداد العمالة ونظام الأجور بما يكفل الوصول بنسبة الأجور الى اجمالي المصروفات الى النسب السائدة.

هـ- ١ مراجعة أسلوب الصيانة والاصلاح لخفض الفترات الزمنية اللازمة للقيام بهذه المهمة.

هـ- ٢ التركيز على سوق الطاقت الزائدة وبالذات في مجال ايراد المعدات.

هـ- ٣ التنسيق مع الشركات الأخرى - العاملة في ذات مجال الشركة - بما يكفل الاستغلال الأمثل لما هو متاح من طاقت.

١٢- شركة السويس للشحن والتفريغ **إلى**

الخلاصة

هناك فروق كبيرة في ايرادات الشركة من تداول ذات البضائع مقارنة بايرادات الشركة العربية للشحن والتفريغ.

التوصية

التأكيد على ضرورة اعادة دراسة تعريفه الخدمات في مختلف الموانئ على أسس موحدة.

١٣- شركة المستودعات المصرية

الخلاصة

أ- يتمركز نشاط الشركة أساسا في ميناء الاسكندرية وتمثل ايراداتها من هذا الميناء ما يزيد عن ٩١٪ من اجمالي الايرادات.

ب- تصل تكلفة التخزين (جنه/طن) للبضائع العامة الى حوالي مرة ونصف من تكلفة التداول الأمر الذي يعكس طول فترة التخزين نتيجة للبطء في انتهاء اجراءات الافراج عن تلك البضائع.

التوصية

- أ- دراسة التعريفات السائدة للتخزين.
- ب- توزيع الإيرادات بما يحقق متطلبات مختلف أنشطة الميناء المرتبطة بمجال العمل.
- ج- مراجعة النواحي الاجرائية لامكان الاسراع في الافراج عن البضائع والحد من فترات التخزين.

١٤- شركات التوكيلات الملاحية

الخلاصة

- أ- تمثل تكلفة التوكيل الملاحي نسبة عالية من اجمالي ما تتحمله البضائع المتداولة في الموانئ من تكلفة.
- ب- لا يوجد دور واضح للتوكيل الملاحي في بعض أنشطة تداول البضائع داخل الميناء والتي يتقاضى عنها عمولات.

التوصية

- أ- مراجعة تفصيلية لدور الوكيل الملاحي سواء بالنسبة لتداول البضائع داخل الميناء أو بالنسبة للخدمات التي تقدم للسفن وطاقتها والرسوم والعمولات التي يتقاضاها وذلك مقارنة بأسلوب عمل التوكيلات الملاحية في الموانئ الخارجية - بما لا يحمل البضائع المارة عبر الميناء أعباء مالية اضافية لا مبرر لها.
- ب- يرجع الى التوصيات الأخرى في بند (٧).

١٥- النواحي المالية

أولاً : تداول الحاويات :

الخلاصة

- يتكون ايراد محطات تداول الحاويات عند التشغيل من ثلاث عناصر :
التداول على الرصيف -خدمات للحاويات على السفن- التخزين. ويتوقف ايراد وحدة الانتاج (جنه/حاوية) على نوعية البضائع داخل الحاوية عما اذا كانت واردة للبلاد أو صادرة للخارج أو اذا كانت بغرض الترانزيت اضافة الى أبعاد الشاحنة.

● بالنسبة للحاويات الوارد/الصادر - يمثل ايرادا التخزين ما يزيد عن ٥٠٪ من اجمالي ايرادات التداول على عكس الوضع بالنسبة للحاويات الترانزيت حيث لا تمثل ايرادات التخزين أية نسبة تذكر من هذا الايراد وذلك بسبب السماح بالتخزين المجاني لحاويات الترانزيت لفترة قد تزيد عن ٢٠ يوما. وبالنسبة للحاويات الوارد/الصادر فان فترة التخزين المجاني (السماح) تصل الى حوالي ٣ أيام فقط يصر بعدها تطبيق غرامة التخزين.

● تمثل تكلفة الحاوية برسم الوارد حوالي ضعف تكلفة تداول ذات الحاوية برسم الترانزيت واذا ما أضفنا الى ذلك تكلفة التخزين فان تكلفة الحاوية الوارد تعادل حوالي أربعة أمثال تكلفة تداول الحاوية الترانزيت (TEU).

● اذا ما أضفنا تكلفة اعادة شحن الحاوية الفارغة الى اجمالي تكلفة التداول فان ما تتحمله البضائع المعبأة داخل الحاوية من تكلفة تداول وتخزين داخل الميناء (بدون التولون البحري واية مصاريف اخرى داخل الميناء) تعادل حوالي ٨ - ١٠ أضعاف تكلفة تداول البضائع العامة التي يتم تداولها بمعدات الشحن والتفريغ العادية على الأرصفة المخصصة للبضائع العامة.

التوصية

● دراسة المشاكل الاجرائية لامكان الاسراع في انتهاء اجراءات التخليص على الحاويات للاقلال من فترات التخزين ما أمكن.

● اعادة دراسة هيكل تعريفه التداول للحاويات بما يعكس التكلفة الحقيقية للتشغيل بمختلف مكوناته.

● وضع سياسة واضحة لتسعير الخدمات سواء بالنسبة للصادر - الوارد - الترانزيت، آخذا في الاعتبار المنافسة القائمة مع الموانئ الأخرى بالنسبة للترانزيت وتشجيع الصادرات.

● اجراء دراسة عن التكلفة الكلية Total Transport Cost - لنقل البضائع بالحاويات (بري - بحري - تداول) مقارنة بذات التكلفة في حالة نقلها كبضائع عامة عادية.

ثانياً: مشاكل عامة :

الخلاصة

● لا يوجد نظام موحد للصورة التي توضع بها الحسابات الختامية للميزانية للشركات التي تعمل في ذات المجال.

- لا توجد تفاصيل كافية في الحسابات الختامية للميزانية لكي تعطى صورة واضحة عن مختلف أنشطة الشركة من ناحية مكونات الإيرادات أو المصروفات بما يوضح المركز المالي لهذه الأنشطة كل على حدة.
- لا يوجد في أي من الشركات نظم متطورة لحساب التكاليف لمختلف الأنشطة قائمة على أساس مراكز تكلفة لمكونات كل نشاط على حدة.
- تعالج كل شركة على حدة قيمة الاهلاك للمعدات على أسس قد تختلف عن الأخرى مع عدم وضوح ساياسة اهلاك تلك المعدات او استبدالها وما الى ذلك.
- يمثل بند الأجور نسبة عالية من اجمالي المصروفات في بعض الشركات كما ان الارتفاع المستمر بنسب عالية بند الأجور في شركات أخرى قد يمثل أعباء مالية كبيرة على الشركة مستقبلا.
- لا يوجد مؤشرات مالية واضحة (بخلاف تلك التي ترد في النظام المحاسبي الموحد) بما يمكن من قياس الأداء المالي الفعلي للشركة.
- لا توجد سياسة واضحة لتغير تعريف مختلف الخدمات التي تقوم بها الشركات العاملة في الميناء.

التوصية

- من المطلوب تطوير النظم التي توضع بها الحسابات الختامية للشركات بما يكفل:
- توحيد الصورة التي توضع بها هذه الحسابات على الأقل بالنسبة للشركات التي تعمل في ذات المجال.
- أن تعكس الميزانية الأوضاع الحقيقية لمختلف أنشطة الشركة كل على حدة فيما يخص الإيرادات والمصروفات.
- وضع أسس مالية واضحة للسياسات المالية في اهلاك واستبدال المعدات.
- وضع نظام تكاليف متطور لكافة أنشطة الشركة.
- وضع مؤشرات أداء مالية لمختلف الأنشطة.
- وضع سياسات واقعية للأجور وتغيرها وعلاقتها بالانتاجية (كمي/مالي) ونسبها الى اجمالي المصروفات.

- وضع آليات واضحة ومتفق عليها بين مختلف الأطراف - فيما يخص تغير هياكل التعريف لمختلف الخدمات.

١٦- آليات تنفيذ التوصيات

ان المشاكل المرتبطة بالموانئ هي في طبيعتها مشاكل معقدة حيث أنها تتناول أوضاعا قانونية وإجرائية وأخرى مالية وتشغيلية اضافة الى أنها تمس العديد من الوزارات والادارات الحكومية.

ولقد أوضحت الدراسة الحالية - بقدر ما أتيج من وقت وبيانات - أبعاد بعض من هذه المشاكل كما خلصت الى العديد من التوصيات في مجالات متعددة تشمل :

- توصيات بتعديلات في قوانين وقرارات ونظم ولوائح.
- توصيات بالتنسيق التعاون مع ادارات مختلفة.
- توصيات بدراسات تفصيلية في مجالات متعددة.
- توصيات برسم سياسات في ادارة الموانئ وتسعير الخدمات وما الى ذلك.

بما يمكن من سهولة وسرعة انسياب حركة تداول البضائع في الموانئ وبما يخفف الأعباء المالية على التجارة الخارجية من واردات وصادرات وبما يمكن من قيام الموانئ بدورها الحقيقي في التطور الاقتصادي للبلاد.

ولإمكان وضع هذه التوصيات موضع التنفيذ فانه من المقترح تكوين وحدة مؤقتة بوزارة قطاع الأعمال لتكون مركز للإرتباط تتولى الاشراف على تنفيذ التوصيات الواردة في هذه الدراسة سواء عن طريقها أو عن طريق جهات استشارية أخرى متخصصة ومن الممكن أن تكون هذه الوحدة في اطار المشروعات الحالية القائمة لتطوير التنمية الإدارية وتنشيط الصادرات وهيكل الشركات.

الملاحق

ملحق (١)

كشف بأسماء السادة المسؤولين
الذين تمت مقابلتهم

- | | |
|--|--|
| ١- السيد/ محمد علي زين | رئيس مجلس ادارة الشركة المصرية للنقل والخدمات
والتجارة |
| ٢- السيد/ محمد عدلي عبد المعطي | رئيس مجلس ادارة شركة النقل البحري |
| ٣- السيد/ محمد أحمد الصغير | رئيس مجلس ادارة والعضو المنتدب
الشركة العربية للشحن والتفريغ |
| ٤- السيد/ محمد عبد الحميد الدريني | رئيس مجلس ادارة والعضو المنتدب
شركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية |
| ٥- السيد/ محمد صالح عبد الواحد | رئيس مجلس ادارة والعضو المنتدب
شركة دمياط لتداول الحاويات والشحن والتفريغ |
| ٦- السيد/ عبد العزيز الطيب قريطم | رئيس مجلس ادارة والعضو المنتدب
شركة القناة للتوكيلات الملاحية |
| ٧- السيد/ محمد علي سليمان | رئيس مجلس ادارة والعضو المنتدب
شركة بورسعيد لتداول الحاويات والشحن والتفريغ |
| ٨- السيد/ يحيى محمد السيد يوسف | رئيس قطاع الشؤون المالية الاقتصادي
شركة النقل البحري |
| ٩- السيد/ حسن فهمي اليطي | مستشار شركة الاسكندرية لتداول الحاويات |
| ١٠- السيد/ عاطف ماروني | رئيس مجلس ادارة شرك الاتحاد العربي للنقل البحري |
| ١١- السيد/ Mr. Costante Muzio
UNDP Res. Rep Cairo | الممثل المقيم لبرنامج الأمم المتحدة الانمائي
بالقاهرة |
| ١٢- السيد/ سيف الدين أبارو | نائب الممثل المقيم لبرنامج الأمم المتحدة الانمائي
بالقاهرة |

ملحق (٢)

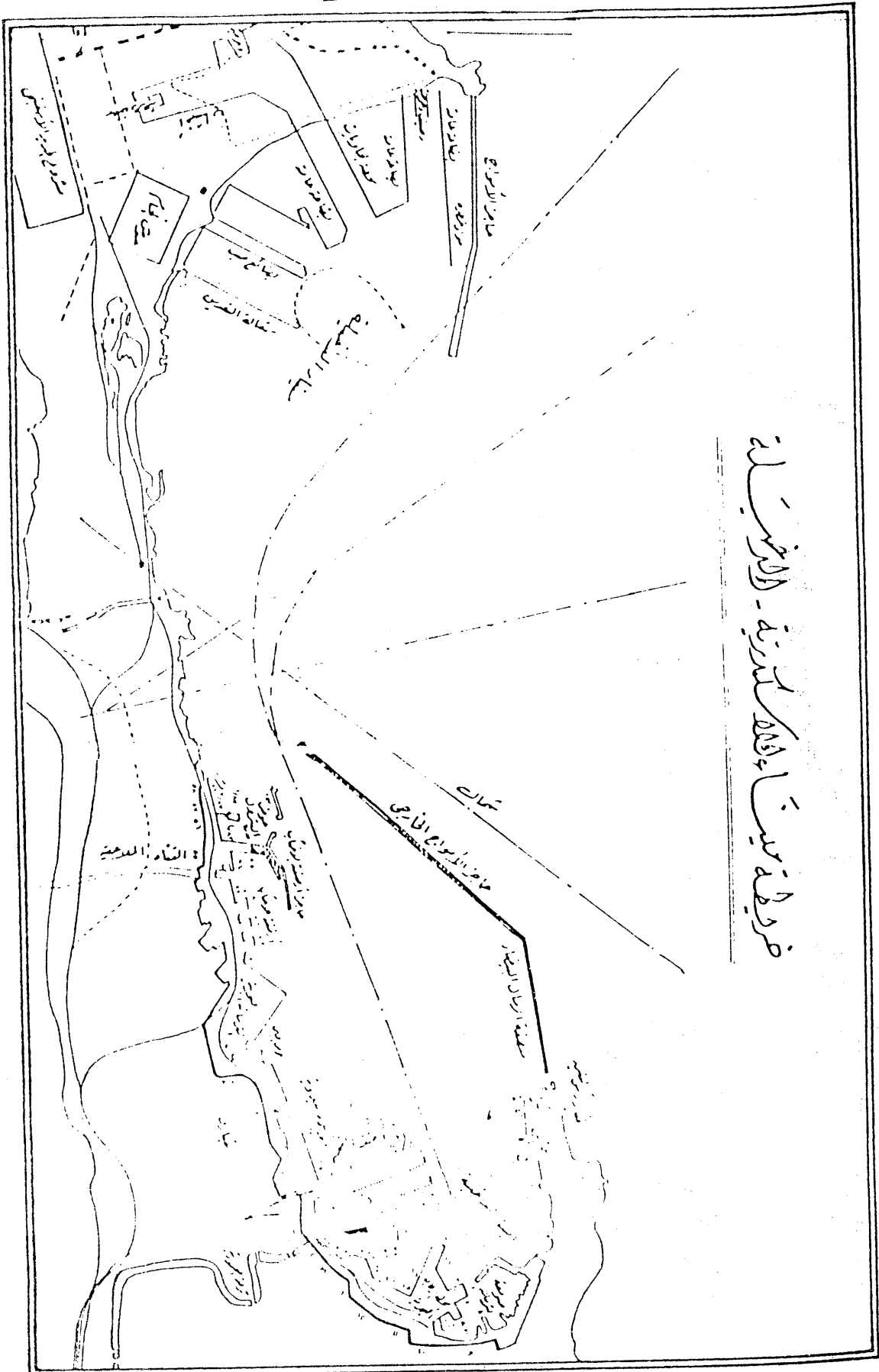
المراجع

- ١- هيئة ميناء الاسكندرية - الادارة العامة للتخطيط والبحوث
الكتاب الاحصائي السنوي (٩١ / ٩٣)
- ٢- هيئة تخطيط مشروعات النقل - وزارة النقل
دراسة النقل الداخلي للحاويات (١٩٨٤)
- ٣- الحسابات الختامية لميزانيات الشركات
شركة الاسكندرية لتداول الحاويات
شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع
شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع
الشركة العربية للشحن والتفريغ
شركة المستودعات المصرية
شركة السويس للشحن والتفريغ الآلي
شركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية
شركة القناة للتوكيلات الملاحية
- ٤- شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع - قطاع الحركة والتشغيل
تقرير بانجاز قطاع تداول الحاويات
- ٥- منظمة "الأوتكتاد"
أ - تخطيط الموانئ - الفصل الثالث "محطات الحاويات" ١٩٨٥
ب- ادارة وتنمية الموارد البشرية في الموانئ ١٩٩٢
UNCTAD/SHIP/664 Dec. 1992
ج- The Commercial Risk Factor in Container Terminal Management (1987)
د - دراسة افرادية في ادارة الموانئ
١٩٨٧ الدراسة رقم (٥) ادارة أرصفة محطة الحاويات
Strategic Planning for Port Authorities
هـ- UNCTAD/SHIP/646 July 1993
و - Legal Aspects of Port Management
UNCTAD/SHIP/639 Feb. 1993

- ٦- نقابة وكلاء الملاحة الأردنية ١٩٩٥
"دور وكلاء الملاحة البحرية في النقل متعدد الوسائط"
ورقة عمل مقدمة الى اجتماع فريق جزاء حول تطوير النقل متعدد الوسائط بتاريخ
١٨ ابريل ١٩٩٥
E/ESCWA/TRANS/1995/W.G U7

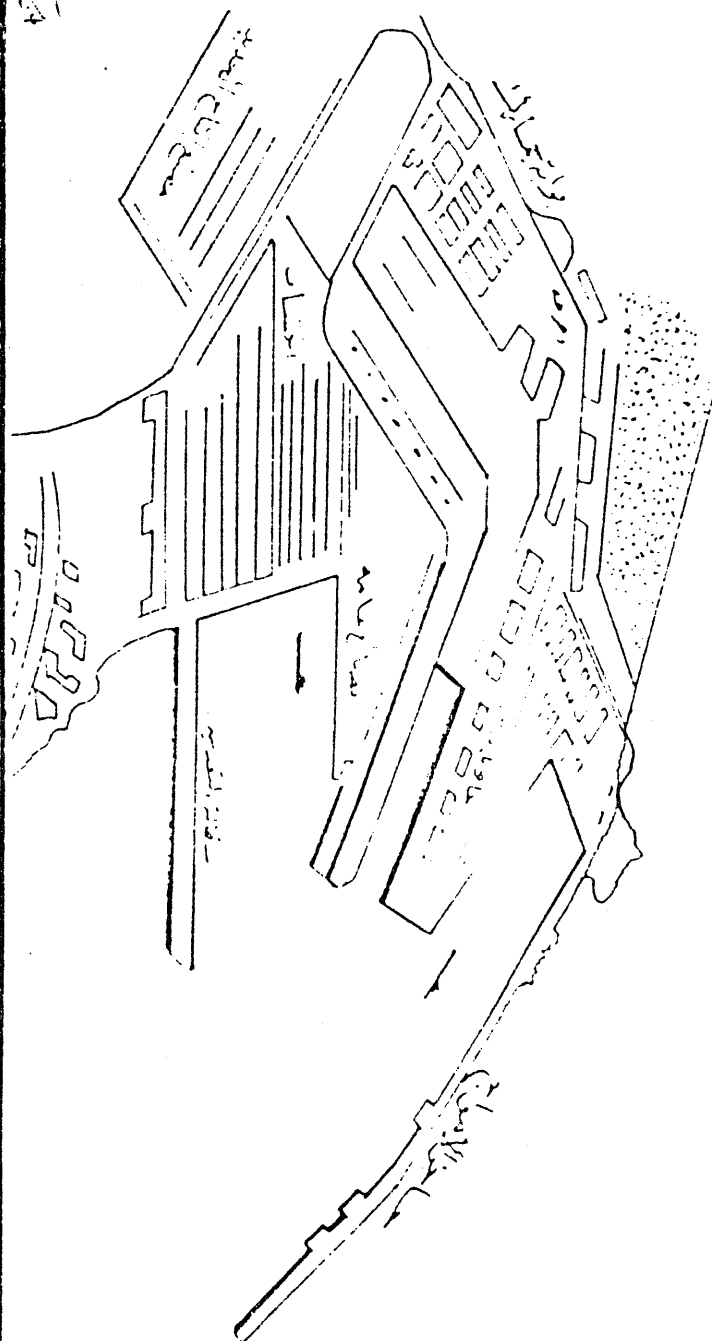
7. Planning and management of modern cargo Terminals,
Proceedings of a Seminar, Yokohama - November 1980
ESCAP Port Development Services No. 5
8. Maritime Policy and Management
An international journal of shipping and port research
Vol. 19, No. 3,
July - Sept. 1992
9. Maritime Policy and Management
An international journal of shipping and port research
Vol. 20, No. 1,
Jan - March 1993
10. Maritime Policy and Management
An international journal of shipping and port research
Vol. 20, No. 2,
April - June 1993
11. Maritime Policy and Management
An international journal of shipping and port research
Vol. 20, No. 3,
July - Sept. 1993
12. Maritime Policy and Management
An international journal of shipping and port research
Vol. 21, No. 2,
April - June 1994

ضريحه ميسر الله لمدبره - الامميه له



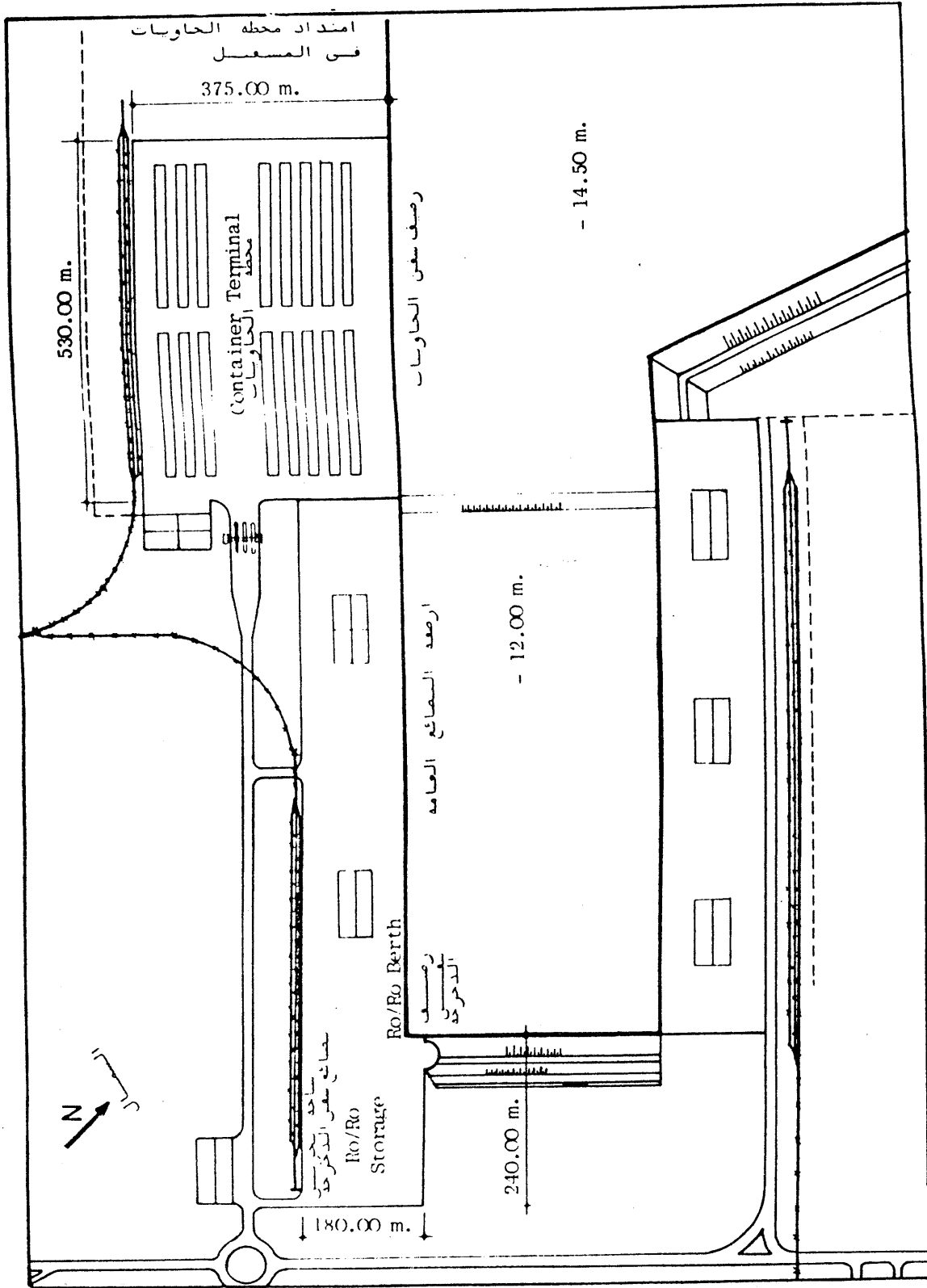
ملحق (٢٣) : خرائط لميناء الاسكندرية / الدخيلة ومحملاً... الحوايات.

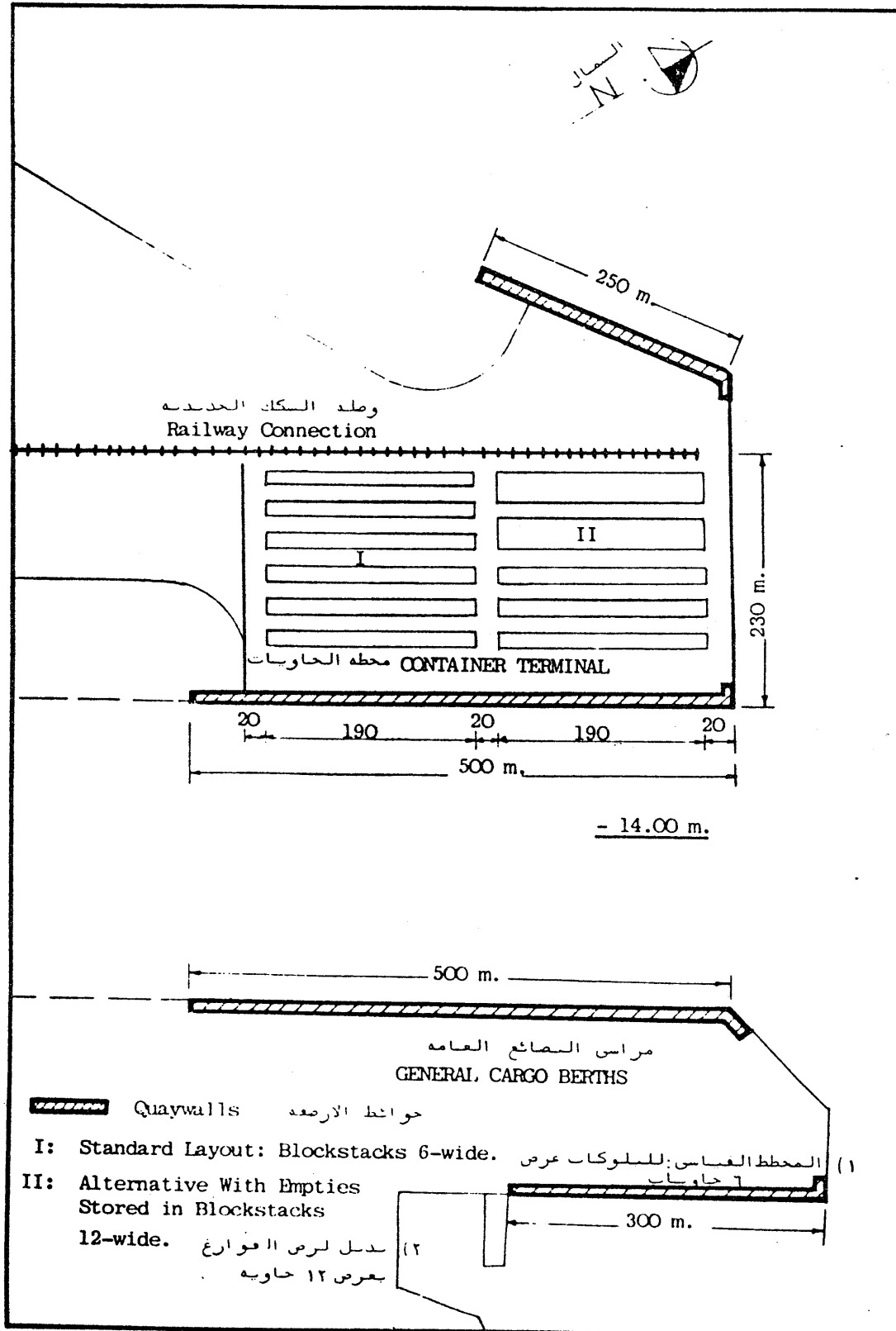
التحرير والوحدة في ليبيا



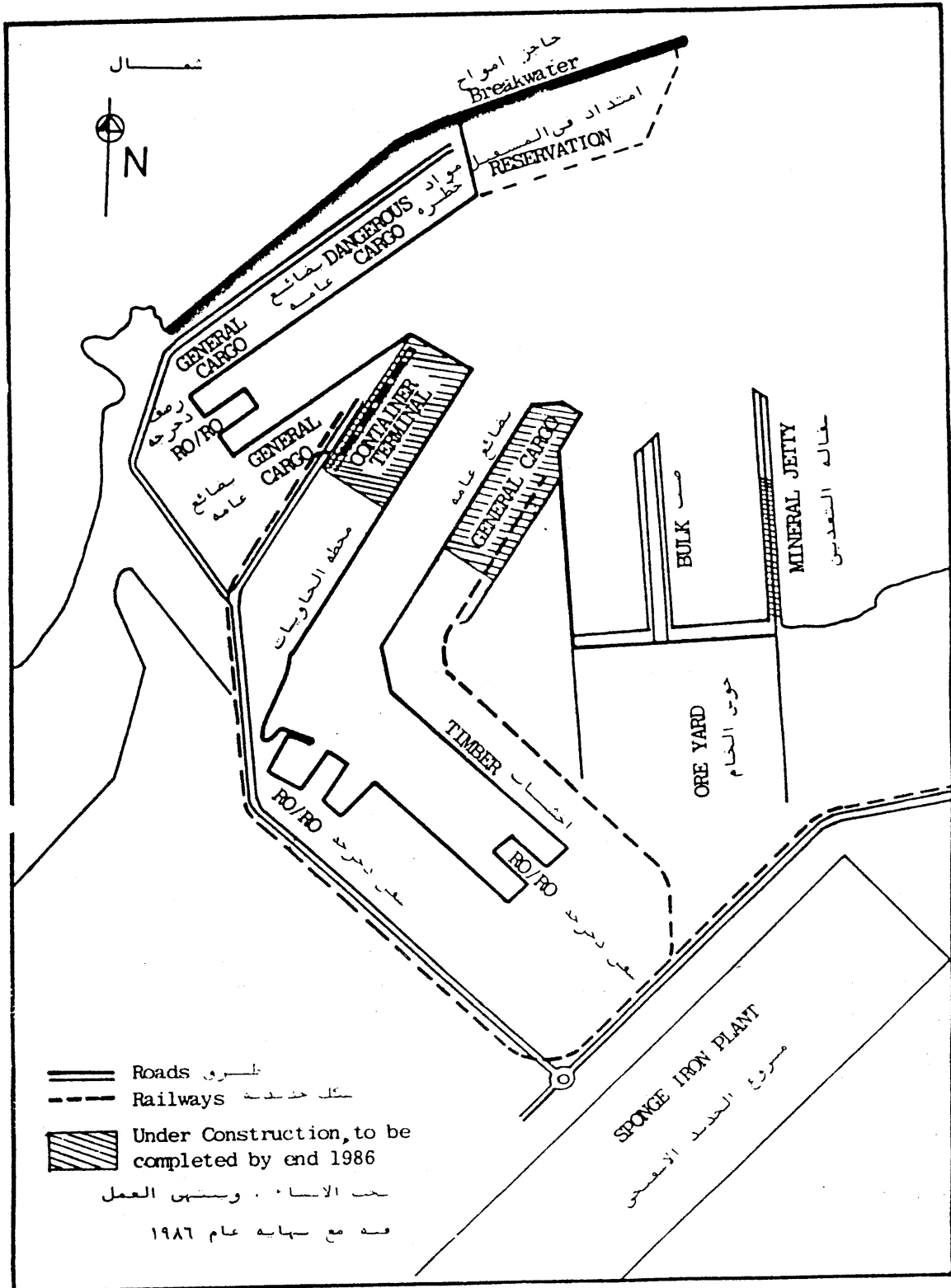
مكتبة

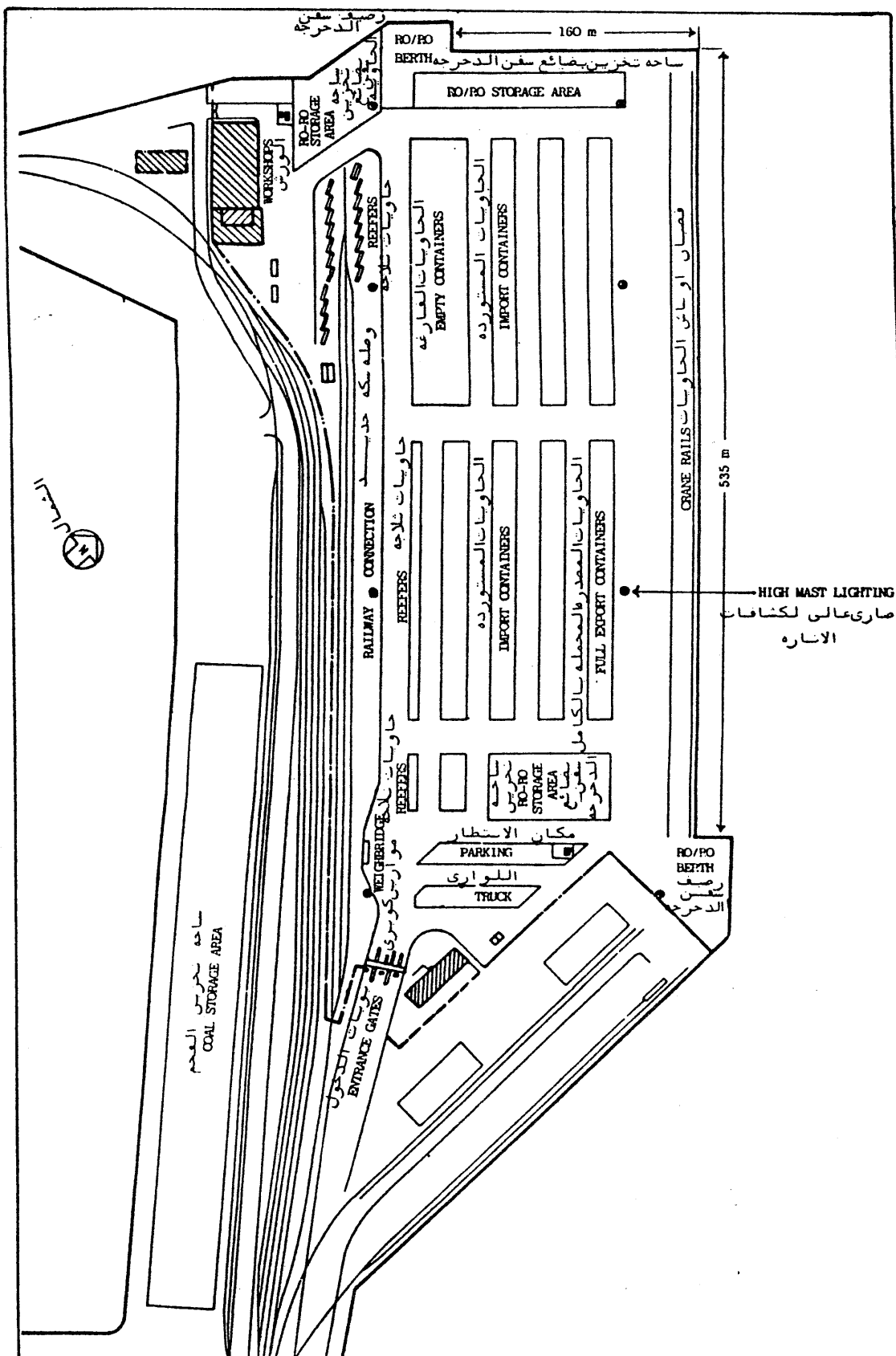
ميناء دمياط ، الجزء الاول من المرحلة الاولى ، أرصفة سفن
البضائع العامة وسفن الحاويات وسفن الدخرج





: ميناء الدخيلة ، المخطط الرئيس واعمال المنشآت الجارية





ملحق رقم (٤)

تطوير دور القطاع الخاص في عمليات الموانئ

إن أكثر الإستراتيجيات رواجاً لكسب مزايا تنافسية Competitive Advantage هي بتوسيع وتطوير دور القطاع الخاص في أنشطة وعمليات الموانئ. ويعتبر قرار إشراك القطاع الخاص في عمليات الموانئ مسألة إستراتيجية أساسية للإجابة على سؤالين^١:

- أ- كيفية تخفيض التكاليف لمستخدمي الميناء (How to reduce the costs of port users and:)
- ب- كيفية الوصول إلى قناعة استمرار الوضع المالي للميناء بحالة جيدة بعد التحول للقطاع الخاص كما كان متوقعا له بدون التحول للقطاع الخاص.

How to insure that the port is at least as well off financially after the transfer as it expected to be without the transfer.

منافع ومخاطر زيادة دور القطاع الخاص:

BENEFITS

IMPROVING MANAGEMENT

- Labour negotiations removed from political arena;
- Political/bureaucratic limits on operations eliminated;
- Sufficient compensation provided to attract good managers;
- Incentives provided in the form of promotion and bonuses;
- More efficient and cost-effective maintenance;
- Increased industrial management expertise;
- Market-oriented pricing introduced.

REDUCING PORT LIABILITIES

- Responsibility for safety of cargo;
- Responsibility for safety and health of labour;
- Responsibility for damage to structures.

المراجع:

PROMOTING THE PORT

- Marketing responsibility transferred to partners;
- Long-term investment in the port encouraged.

REDUCING BUSINESS RISK

- Private-sector equity participation encouraged;
- Long-term contracts signed;
- Risk shared with private sector.

RISKS

- Establishment of a private monopoly;
- Priority given to corporate goals over public service objectives;
- Loss of control of port infrastructure development.

ملحق رقم (٥)

المعدات البرية بميناء الإسكندرية/الدخيلة

-١- معدات محطة الحاويات:

- عدد (٢) ونش رصيف عملاق حمولة حتى ٣٢ طن
- عدد (١) ونش رصيف عملاق حمولة حتى ٤٠ طن
- عدد (٤) ونش ساحة على عجل حمولة ٣٢ طن
- عدد (٢) ونش شوكة حمولة حتى ٤ طن
- عدد (٢٢) ونش تحميل من أعلى حمولة حتى ١٦ طن

-٢- المعدات البرية:

- عدد (٤) ونش شوكة
- عدد (١) هراس
- عدد (٤) أوناش برية
- عدد (٥) لودر
- عدد (٤) عربات نظافة
- عدد (٢) جريد
- عدد (١) جرار زراعي
- عدد (١) مقطورة
- بالإضافة الى عدد كبيرة من اللوريات والسيارات النصف نقل.

ميناء الدخيلة

-١- بمحطة إستقبال وتفريغ الخامات المعدنية:

- عدد ٢ ونش عملاق بطاقة من ٢٠ الى ٢٥ طن.
- سيور ناقلة للخام بطول ٢ كيلومتر.
- عدد ٢ Reclaimer معدات استرجاع الخام لنقله من مناطق التخزين الى صوامع شركة إسكندرية للحديد والصلب.
- عدد ٢ Staker لتشوين الخام بمناطق التخزين .
- عدد ٤ محطات كهربائية لتغذية المعدات بالطاقة بالإضافة الى محطة الضغط العالي.

تابع ملحق رقم (٥)

٢- بأرصفة الحاويات:

عدد ٢ ونش Gantry حمولة ٤٠ طن.
مجموعة أوناش أخرى مساعدة للتداول بالساحة

٣- معدات محطة أرصفة البضائع العامة:

عدد ٤ ونش حمولة كل منها ٨ طن.

المصدر: تقرير هيئة ميناء الاسكندرية.

التجارة الخارجية لعام ١١١١ عبر موانئ جمهورية مصر العربية

البيان	موانئ البحر الأبيض المتوسط				موانئ البحر الأحمر			الإجمالي
النوعية	استكثريه والدخيله	برسميد	دسيطاط	الجملة	السويصر	سفاجا	الجملة	المعام
الماء	٦١٨٦	٩٩٢	٥٠	٨٠٢٨	١٧٠٨	—	١٧٠٨	١٧٣٦
الصوب الجاف	٤٤١٠	٤٧	٤٨	٤٥٠٥	٢١٥	٥٧٨	٧٩٣	٥٢١٨
التوسن	١٢٧٢	١٣٨٠	١٧٠٧	٤٣٥٩	١٠٦١	١٠٥٦	٢١٢٥	٦٤٨٤
الصوب الساطل	٧١٨٠	٣٩٢	—	٨٣٧٢	٢٦٣١	—	٢٦٣١	١١٠٠٣
الجملة	٢٠٦٤٨	٢٨١١	١٨٠٥	٢٥٢٦٤	٥٦٢٣	١٦٣٤	٧٢٥٧	٣٢٥٢١
الترانزيت	٧٥٣	١٢٢	١٤٧١	٢٣٤٦	—	—	—	٢٣٤٦
اجمالي عام	٢١٤٠١	٢٩٣٣	٣٢٧٦	٢٧٦١٠	٥٦٢٣	١٦٣٤	٧٢٥٧	٣٤٨٦٧
نسبه مساهمه كل ميناء لاجمالي التجاره	٦١.١٤	٨.٤	١٤	٧١.٢	١٦.١	٤.٧	٢٠.٨	١٠٠

— الكميات الواردة على موانئ البحر الأبيض المتوسط ٢١١٠٢ الف طن بنسبه ٨٠٪ والكميات الصادره ٥٧٠٨ الف طن بنسبه ٧٧٪
 — الكميات الواردة على موانئ البحر الاحمر ٥٥١١ الف طن بنسبه ٢٠٪ والكميات الصادره ١٦٦٦ الف طن بنسبه ٢٣٪
 جملة ٢٧٤١٣ الف طن جملة ٧٣٧٤ الف طن

التجارة الخارجية لعام ١٩٩٣ عبر موانئ جمهورية مصر العربية

الكميات بالالف طن

النوع	موانئ البحر الابيض المتوسط			موانئ البحر الاحمر			الاجمالي للعام
	اسكندرية بورسعيد دمياط والدخيلة			السويس سلاجا جملة			
العام	٩٨٦٤	٦٢٨	١٣٠	١٠٦٢٢	١٢١٦	٢	١١٨٤٠
الصب الجاف	٤٩١٠	٤٣٩	٤٨٢	٥٨٣١	٥٦٢	١٢٣٤	٧٦٣٦
التموين	١٥١٦	٧٧٠	١٣٨٧	٣٦٧٣	٦٦٤	٨٦٠	٥١٩٧
الصب المائل	٤١٧٧	٥١٧	٢	٤٦٩٦	٣٠٧٢	٣٠٧٢	٧٧٦٨
الجملة	٢٠٤٦٧	٢٣٥٤	٢٠٠١	٢٤٨٢٢	٥٥١٤	٢١٠٥	٣٢٤٤١
نسبة مساهمة كل ميناء	٦٣,١ %	٧,٢ %	٦,٢ %	٧٦,٥ %	١٧,٠ %	٦,٥ %	١٠٠,٠ %
الترانزيت	١٠٨	٨٧٦	٢١٠٩	٤٠٩٣	---	---	٤٠٩٣
الاجمالي العام	٢٠٥٧٥	٣٢٣٠	٥١١٠	٢٨٩١٥	٥٥١٤	٢١٠٥	٣٦٥٣٤

٢١٠٥٧ الف طن بنسبة ٨٢ %
٤٥٦٢ الف طن بنسبة ١٨ %

- الكميات الواردة على موانئ البحر الابيض المتوسط
- الكميات الواردة على موانئ البحر الاحمر

٧٨٥٨ الف طن بنسبة ٧٢ %
٣٠٥٧ الف طن بنسبة ٢٨ %

الكميات الصادرة على موانئ البحر الابيض المتوسط
الكميات الصادرة على موانئ البحر الاحمر

عرض موجز لأنشطة الحركة والتشغيل
بميناء الاسكندرية/الدخيلة خلال عام ١٩٩٣

أولاً : حركة السفن :

بلغ عدد السفن المترددة على ميناء الاسكندرية / الدخيلة ٣٧٥٦ سفينة
من مختلف التخصصات والجنسيت ومقسمه على النوعيات
بالتسليم التاليه :

١ - سفن البضائع العامه	% ٧٠,٢
٢ - سفن بضائع الصلب الجاف	% ١٣,٦
٣ - سفن بضائع الصلب السائل	% ٨,٦
٤ - سفن الركاب والاخرى	% ٧,٦

ثانياً : حركة البضائع :

- يمثل المتداول بميناء الاسكندرية / الدخيلة ٦٣ % من حجم التجاره
التجاره البحريه على الموانئ المصريه .

تم تداول ٢٠,٦ مليون طن لمختلف النوعيات طبقاً للتسليم التاليه :

* البضائع العامه (تشمل بضائع الترانزيت)	% ٤٨,٥
* بضائع الصلب الجاف	% ٣١,٢
* بضائع الصلب السائل	% ٢٠,٣

** نسبة المفرغ لاجمالتى المتداول

** نسبة المشحون لاجمالتى المتداول

*** نسبة المتداول على الارصاف

*** نسبة المتداول على المخطاف

% ٨٦,٤

% ١٣,٦

ثالثاً : حركة الحاويات :

عدد الحاويات المتداولة بالميناء ومحطة الحاويات
منها حاويات ترانزيت

٢٥٧٧٧٣ حاوية مكافئة
١.٦٣. حاوية مكافئة

- * يمثل عدد الحاويات الواردة لاجمالي المتداول ٥٢,٩ %
- * يمثل عدد الحاويات الصادرة لاجمالي المتداول ٤٧,١ %
- * * يمثل عدد الحاويات المملوئة لاجمالي المتداول ٧٥,١ %
- * * يمثل عدد الحاويات الفارغة لاجمالي المتداول ٢٤,٩ %
- * * نسبة المتداول بمحطة الحاويات لاجمالي المتداول ٨١,٥ %

رابعاً : حركة النقل والسحب :

بلغت كمية البضائع المسحوبة من ميناء ١٤ مليون طن موزعة كالآتي :

- * سحب مباشر ٧١ %
- * سحب غير مباشر ٢٩ %

* * وسائل السحب :

- * نقل بري ٧٢,٥ %
- * سكة حديدية ٢,٤ %
- * نقل نهري ٧,٩ %
- * السيوور النفاث ٩,٢ %
- * الجانيب ٨,٠ %

ملحق رقم (٦)

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

بيان بمعدات النقل المتوافرة لدى
الشركة بالساحات

- ١- قاطرة ماركة مافي MAFI صناعة ألمانية الغربية.
- ٢- قاطرة ماركة بلان مارين PLAN MARIN صناعة سويسرية.
- ٣- مقطورة ماركة مافي MAFI حمولة ٥٠ طن صناعة ألمانيا الغربية.
- ٤- مقطورة ماركة بلان مارين PLAN MARIN حمولة ٥٠ طن صناعة سويسرية.
- ٥- قاطرة ماركة بلان مارين PLAN MARIN صناعة ألمانيا / هولندا.
- ٦- قاطرة.
- ٧- مقطورة حمولة ٥٠ طن.

الإدارة العامة للسيطرة والمتابعة
قسم الإحصائيات اليومية

«بيان مقارنة أعداد السفن والحاويات المتداوله عليهما لكل توكيل ملاحى»
« خلال العامين الماليين ٩٤/٩٣ - ٩٣/٩٢ »

نسبة المتداول للاجمالي		TEU اعداد الحاويات المتداوله						عدد السفن		التوكيل
		المتداول		المشحون		الوارد				
٩٣/٩٢	٩٤/٩٣	٩٣/٩٢	٩٤/٩٣	٩٣/٩٢	٩٤/٩٣	٩٣/٩٢	٩٤/٩٣	٩٣/٩١	٩٤/٩٣	
٢٦٦	٢٦١	٩٢٨٥٩	١١٥٨٦٩	٢٥٨٥٨	٥٨٤٨٧	٤٧٠٠١	٥٧٣٨٢	٢٨٠	٣٣١	الملا
٢٢٠	٢٢٧,٨	٢٨٢٥٣	٥٣١٩٨	١٣٨٥٦	٢٥٦٦٨	١٤٣٩٧	٢٧٥٣٠	١٥٥	١٦٧	اسوط
٢١٠	٢٩,٧	١٣٩٣٢	١٨٦٨٩	٧٠٥٩	٩٢٦٩	٦٨٧٣	٩٤٢٠	٧٨	١٠٥	دمهور
٢٣	٢١	٣٦٩١	٢١٠٨	١٧٠٠	١١٠٩	١٩٩١	٩٩٩	٢٩	١٩	اسوان
٢١	٢,٥	١٣٢٣	٨٩٧	٧٧٧	٥١٥	٥٤٦	٣٨٢	١٥	١٥	ديبلان
-	-	١٤٣	-	٥٨	-	٨٥	٠	٦	-	اخرى
٢١٠٠	٢١٠٠	١٤٠٢٠١	١٩٠٧٦١	٦٩٣٠٨	٩٥٠٤٨	٧٠٨٩٣	٩٥٧١٣	٥٦٣	٦٣٨	الاجمالي
٢٦ %		٥٠٥٦٠		٢٥٧٤٠		٢٤٨٢٠		٧٥		الفرق بين العامين الماليين ٩٣/٩٢-٩٤/٩٣

بسم الله الرحمن الرحيم

الإدارة العامة للسيطرة والمتابعة
قسم الإحصائيات اليومية

جدول رقم « ٨ »

بيان بأعداد السفن والحاويات المتداولة لكل خط ملاحى على حده
خلال العام المالى ١٩٩٤/٩٣م

م	اسم الخط الملاحى	عدد السفن	أعداد الحاويات المتداولة			نسبة التداول للاجمالى
			تفريغ	شحن	اجمالى	
١	CONT SHIP	٢٦٥	٥٠٧٨٠	٥١٨٢٥	١٠٢٦٠٥	٢٥٤
٢	CROATIA	٧٢	١٩٦٧٤	١٧٣٩٢	٣٧٠٦٦	٢١٩
٣	EVER GREEN	٤٣	٤٥٣٩	٤٤٤٠	٨٩٧٩	٢٥
٤	WEC	٢٥	٣٤٤٣	٣٥٢٨	٦٩٧١	٢٤
٥	NEDLLOYED	٢٦	٣٧٨٨	٢٨٦٨	٦٦٥٦	٢٢
٦	NORASIA	٣٦	٢٨٢٤	٣١٤٥	٥٩٦٩	٢٣
٧	ZIM	٣٣	١٨٦٦	٢٤٨٨	٤٣٥٤	٢٢
٨	GILNAVI	٢٥	١٨٧٩	١٧٤٥	٣٦٢٤	٢٢
٩	D.S.R	٢٣	١٥٦٣	١٧٠٢	٣٢٦٥	٢٢
١٠	N.Y.K	٢٣	١٢٤٠	١٢٧٠	٢٥١٠	٢١
١١	DENOL	١٠	١٢٣٩	١١٧١	٢٤١٠	٢١
١٢	P&O	٤	١٠٠٦	١١٣٧	٢١٤٣	٢١
١٣	CMB	١٦	٧٢٩	٩٧٩	١٧٠٨	٢١
١٤	DEMILINE	١٩	٦٩١	٦٤٧	١٣٣٨	٢١
١٥	OTHERS LINES	١٨	٤٥٢	٧١١	١١٦٣	٢١
	الاجمالى	٦٣٨	٩٥٧١٣	٩٥٠٤٨	١٩٠٧٦١	٢١٠٠

الإدارة العامة للسيطرة والمتابعة
قسم الإحصائيات اليومية

بسم الله الرحمن الرحيم

جدول رقم « ١٢ »

أعمال الشفت التي تمت على البواخر خلال العام المالي ٩٤ / ٩٣
مقارن بنفس الفترة من العام السابق

النسبة المئوية للاجمالي	أعداد الحاويات الشفت			عدد السفن	البيان
	اجمالي box	٤٠	٢٠		
٪٦	٢٣١	١٧٠	٦١	١٨	يوليو ٩٣
٪١٠	٤٠٧	٢٢١	١٨٦	٢١	أغسطس
٪٩	٣٤٧	٢٢٧	١٢٠	٢٣	سبتمبر
٪١١	٤٤٤	٢٩٣	١٥١	٢٧	أكتوبر
٪١١	٤٥٣	٣٥١	١٠٢	٢٥	نوفمبر
٪٧	٢٧٧	٢١٨	٥٩	٢٥	ديسمبر
٪٩	٣٥٥	٢٠٦	١٤٩	٢٧	يناير ٩٤
٪١٠	٤٢٣	٢٦٢	١٦١	١٩	فبراير
٪٥	٢٠٢	١١٧	٥	١٩	مارس
٪٧	٣٠٢	١٥٧	١٤٥	٢٢	أبريل
٪٩	٣٥٩	١٧٧	١٨٢	١٧	مايو
٪٦	٢٣٤	١٤٣	٩١	٢٠	يونيو
	٤٠٣٤	٢٥٤٢	١٤٩٢	٢٦٣	اجمالي ٩٤ / ٩٣
	٣٢٦٣	٢١٠٢	١١١١	٢١٢	اجمالي ٩٣ / ٩٢
	٠.٧٧١+	٤٤٠+	٣٣١+	٥١+	الفرق

نلاحظ من الجدول زياده اعمال الشفت خلال العام المالي ٩٤ / ٩٣ عن العام المالي ٩٣ / ٩٢ بنسبة ٪٢٣.٥

الإدارة العامة للسيطرة والمتابعة
قسم الإحصائيات اليومية

بسم الله الرحمن الرحيم
جدول رقم « ١٣ »

أعمال فك وتثبيت اللاش خلال العام المالي ٩٤ / ٩٣
مقارنا بالعام المالي السابق

البيان	عدد السفن	LASH	UNILASH	الإجمالي DOX	النسبة المئوية للإجمالي
يوليو ٩٣	١٠	١٥٢٩	١٥٢٦	٣٠٥٥	٪٧
أغسطس	١٢	١٦٤٨	١٢٦٣	٢٩١١	٪٧
سبتمبر	١٤	١٥٥١	١٥٧٧	٣١٢٨	٪٧
أكتوبر	٢١	٢٠١٠	٢٣٥٣	٤٣٦٣	٪١٠
نوفمبر	١٣	١٩٤٦	١٤٣٠	٣٣٧٦	٪٨
ديسمبر	١٦	١٨٤٩	١٣٢٧	٣١٧٦	٪٨
يناير ٩٤	١٦	٢٠٩٩	٢٨٤٣	٤٩٤٢	٪١٢
فبراير	١٧	١٣٣٥	١٢٣٣	٢٥٦٨	٪٦
مارس	١٧	١٣٤٨	١٤١٦	٢٧٦٤	٪٦
أبريل	٢٠	١٧١١	١٤١٨	٣١٢٩	٪٧
مايو	١٧	٢٠٨٥	٢٥٥٥	٤٦٤٠	٪١١
يونيو	١٩	٢٢٩٥	٢٤٢٧	٤٧٢٢	٪١١
إجمالي ٩٤ / ٩٣	١٩٢	٢١٤٠٦	٢١٣٦٨	٤٢٧٧٤	٪١٠٠
إجمالي ٩٣ / ٩٢	١٣٦	١٦٣٢٩	١٧٣٩٨	٣٣٧٢٧	-
الفرق	٥٦+	٥٠٧٧+	٣٩٧٠+	٩٠٤٧+	-

من الجدول نلاحظ زيادة أعمال فك وتثبيت اللاش بالمحطة خلال العام المالي ٩٤ / ٩٣ عن العام المالي السابق ٩٣ / ٩٢ بنسبه ٢٧ ٪

الإدارة العامة للسيطرة والمتابعة
قسم الإحصائيات اليومية

بيان بأعداد الحاويات الواردة لكل ساحه علي حده خلال العام المالي ٩٤/٩٣
مقارن بالعام السابق

البيان	ساحه رقم ١		ساحه رقم ٢		المخزن المشترك		اجمالي حاويات تحت الصرف		الترانزيت		الفارغ		الاجمالي	
	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠
العام المالي ٩٤/٩٣	٥١٥٨	١٦٠٤	١٠٣٠١	٣٠١٨	٢٦٤٧	٥٨٠	١٧٩٥٦	٥٢٠٢	١٣٩٥٣	٨١٧	٦٣	٥٢٩٦٢	١٩٦١٨	
العام المالي ٩٣/٩٢	٥٣٢٤	١٢٥١	١٢٣٠٨	٣١٢٠	٢٨٦٣	٤٤٨	٢٠٤٥٥	٤٨١٩	٢٢٨٥٨	٨١٩٣	٢٢١	٤٣٥٣٤	١٣٠٥٦	
الفرق	-	٣٥٣	-	-	-	١٣٢	٢٥٤٩	-	٢٨٣	٥٧٦٠	٥٩٦	١٠٤٦٨	٦٦٦٢	

حركة التخزين للحاويات المتداولة بالمحطة خلال العام المالي ١٩٩٤/٩٣

ساحات التخزين بالمحطة														البيان
ساحة ١ معبأ		ساحة ٢ معبأ		إجمالي ح. كاملة		مخزن المشترك		ساحة الترانزيت		ساحة الخارج		الإجمالي		
٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	٤٠	٢٠	
٢٢٨	٣٢	٧٢١	١٥٠	١٠٤٩	١٨٢	-	-	٥٠٧	٢٨٠	٤٨	١٨٦٢	١٨٦٢	١٨٦٢	الرصيد في ١٢/٧/٩٣
٥١١٧	١٥٨٧	٩٧٩٩	٢٩٢٦	١٤٩٤٦	٤٥٢٢	٢٦٢٤	٥٧٦	١٢٩٢٥	٣٥١٤٢	-	٥٢٧٢٢	١٩٠٢٤	١٩٠٢٤	اعداد الحاويات الواردة
٥	١٦	٢٢٩	٥٦	٢٤٤	٧٢	١٢	٤	٢	١	٨١٧	٦٢	١٠٧٦	١٤٠	(١) عن طريق سفن الحاويات
٥	١٦	٢٢٩	٥٦	٢٤٤	٧٢	١٢	٤	٢	١	٨١٧	٦٢	١٠٧٦	١٤٠	(٢) عن طريق البوابه
٦	١	٦٢	٢٦	٦٩	٢٧	-	-	٩٤	٢٧	-	١٦٢	٥٤	٥٤	(٢) عن طريق قطاع البضائع
٥٤٨٦	١٦٢٧	١٠٨٢٣	٣١٦٨	١٦٢٠٨	٤٨٠٥	٢٦٤٧	٥٨٠	١٤٢٢٣	٣٥٧٤٦	١١٢٢	٥٥٨٢٤	١٩٧٢٩	١٩٧٢٩	الرصيد بعد اضافة الوارد المتصرف
٥٣١٤	١٥٦٠	١٠١٥٦	٣٠٢٢	١٥٤٧٠	٤٥٨٢	٢٦٤٧	٥٨٠	-	-	١٨١١٧	٥١٦٣	-	-	لأصحاب الشأن
١٧٢	٧٧	٦٦٦	١٤٦	٨٢٨	٢٢٢	-	-	١٩٢٤	١٤٢٢٣	١٩٢٤	٥٢٧٢	٥٥٨٢٤	١٩٧٢٩	الرصيد
-	-	-	-	-	-	-	-	١٢٩٤٧	٣٤٦٥٦	١٨٢٦٢	٥٠٤٠	٥٣٠١٩	١٨٩٨٧	اعداد الحاويات الشحونه :
-	-	-	-	-	-	-	-	١٢٩٤٧	٣٤٦٥٦	١٨٢٦٢	٥٠٤٠	٥٣٠١٩	١٨٩٨٧	(١) عن طريق سفن الحاويات
١٢	٤	-	-	١٢	٤	-	-	٢٥٤	٦٢	٢١٩	٨٦	٤٨٥	١٥٢	(٢) عن طريق البوابه
-	-	-	-	-	-	-	-	٦٨	٢٢	٤٢	٤	١١١	٢٧	(٢) عن طريق قطاع البضائع
١٦٠	٧٣	٦٦٦	١٤٦	٨٢٦	٢١٩	-	-	٧٦٨	٢٠١	٦١٥	١٤٢	٢٢٠٩	٥٦٣	الرصيد في ١٤/٦/٩٤

ملحق (٧)

الحسابات النظرية لطاقة الونش العملاق (مرجع ٢)

تختلف أسس حساب طاقة الأوناش العملاقة من جهة الى أخرى طبقا لعدد ساعات التشغيل وأيام التشغيل وكفاءة العاملين بالمحطة ونوعيات الأجهزة وكذلك مدى توافر نظام معومات متطور يرتبط بالنظم الدولية.

أولا عدد أيام التشغيل السنوية: على أساس العمل المستمر ٧ أيام في الأسبوع لمدة ٥٠ أسبوع سنويا
عدد أيام التشغيل = ٣٥٠ يوم/سنة

ثانيا عدد ساعات التشغيل اليومية: ان عدد ساعات الانتاج الفعلية تعادل ٨٣٪ من ساعات التشغيل على أساس السماح بالباقي وقدره ١٧٪ لاصدار التعليمات -بدء العمل- تبادل الورديات تناول الطعام وما الى ذلك- ومن المعتاد أن تعمل محطة الحاويات على مدار الساعة طوال اليوم.

ومن ثم فان عدد ساعات الانتاج الفعلية = ٢٠ ساعة/يوم (ثلاث ورديات عمل)
٢ ر ١٣ ساعة/يوم (ورديتين)
٦ ر ٦ ساعة/يوم (وردية واحدة)

ثالثا معامل التصحيح: (Correction Factor)

عندما يعمل أكثر من ونش عملاق في أعمال تداول الحاويات من على رصيف واحد (One Berth) فان انتاجية كل منهما تنخفض بدرجات متفاوتة على النحو التالي:

عدد الأرصفة	١	١	٢	٢	٣	٣	٤	٤
عدد الأوناش العملاقة	١	٢	٢	٣	٣	٤	٤	٥
معامل التصحيح	١-	١-٥	١-٣	١-٣	١-٣	١-٢٧	١-٢٧	١-٥٠

م.اد الحاويات التمهيد يمكن للنوشت تداولها/ساعة

ناك فترات زمنية كثيرة تعتبر مفقودة أثناء عملية تداول الحاويات لأسباب عدة
همها:

- أعمال فك ورباط السفينة - لاجراءات قانونية لدخول وخروج السفينة وتمثل حوالي ١٥-٢٠% من اجمالي الوقت وبالتالي فان معامل التصحيح لهذا الوضع يعادل ٨٢٥,٠
- فتح وغلق العنابر واعادة تستيف الحاويات مرة أخرى وتستغرق حوالي ١٠-١٥% من الوقت ومعامل التصحيح هنا يعادل ٨٧٥ر٠
- أوقات التوقف أو الانتظار بسبب أعطال المعدات -الانتظار لوسائل نقل الحاويات تأخير تداول الحاوية أو حدوث تلف أو عطب في الحاوية وتعادل هذه الفترة حوالي ١٥-٢٠% من اجمالي الوقت ومعامل التصحيح يعادل ٨٢٥ر٠
- ومن ثم فان معامل التصحيح النهائي قد يتراوح ما بين ٦,٠ ، ٧,٠.
- (في الحسابات المبدئية يفترض أن عدد الحاويات مقاس ٤٠ قدم تعادل حوالي ٢٥% من اجمالي أعداد الحاويات المتداولة).

ج- طاقة محطة الحاويات

تتوقف انتاجية محطة تداول الحاويات على عنصرين رئيسين: (حاوية/سنة)

الأول: طاقة الرصيف Quay Capacity

ج/١- أرصفة سفن الحاويات

Q₂ : = N. B. F. D. W. C
N: No. of Berths عدد أماكن رسو السفن
B: معدل اشغال الرصيف
F: معامل تصحيح لتواجد أكثر من ونش للتداول من سفينة
D: عدد أيام العمل/سنة (٣٥٠ يوم)
W: عدد ساعات التشغيل الفعلية/يوم (٢٠/١٩ ساعة)
C₂ : متوسط عدد حركة الونش/ساعة (٣٠ - ٢٥)

ومن ثم فان طاقة الونش الواحد تعادل
 $O/P \text{ Crane} = A(D.W.C)$

A: Factor depends on quay length and No. of cranes
C^c: Actual crane output

ج/٢- أرصفة سفن الدحرجة RO.RO

حوالي ٢٠٠٠ حاوية مكافئة TEU (٣٧٥ ألف طن) لكل رصيف

الثاني: طاقة ساحات التخزين (Yard Capacity)

ج/٣- الساحات الخاصة بسفن الحاويات

$$S_c = \frac{L.H.W.D}{T.F}$$

S_c : Yard Capacity طاقة الساحة

L : التقسيم الأفقي لعدد الحاويات بالساحة Number of TEU
(كل نوعية على حده)

H : (الارتفاع) متوسط عدد الرصات لكل نوعية

W : معامل التشغيل Working Rates
(عادة = ٧٥٪ من إجمالي المساحة)

D : عدد أيام التشغيل / مسافة

T : متوسط عدد الأيام التي تمكثها الحاوية بالمحطة

P : معامل ذروة (١,٣ - ١,٤) Peak Factor

ج/٤- الساحات الخاصة بسفن الدرجة

ان الانتاجية المتوسطة هي ٣٧,٥ طن/السنة للمتر المربع من مساحة التخزين الفعلية وذلك بفرض أن سفن الدرجة تبقى حوالي خمسة أيام (في المتوسط) في المحطة النهائية (أي حوالي ٣١ ألف حاوية مكافئة مقاس ٢٠ قدم /السنة/لكل ١٠ آلاف متر مربع).

وتبين هذه المعادلة في البند (ج/٣) بوضوح أن طاقة ساحة محطة الحاويات تعتمد بالدرجة الأولى على الفترات التخزينية التي تمكثها الحاوية داخل المحطة. فكلما نقصت هذه الفترة كلما ارتفعت طاقة المحطة - هذا بالطبع بفرض ثبات العوامل الأخرى.

