



عمادة البحث العلمي
DEANSHIP OF SCIENTIFIC RESEARCH

مجلة العلوم الاقتصادية

Journal homepage:

<http://journals.sustech.edu/>



الجامعة المستنصرية للعلوم والتكنولوجيا

دراسة إستكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية

اسعد مبارك حسين و منجد عباس محمد علي

جامعة النيلين - كلية التجارة

جامعة البحر الأحمر

المستخلص :

هدفت الدراسة إلى معرفة مفهوم وأنواع الخدمات المينائية، والوقوف على تكلفة الخدمات المينائية بموانئ بورتسودان، وجده، ودبي العالمية، تحديد تكلفة الحاوية من الخدمات المينائية لموانئ الدراسة وإجراء مقارنة بينها. أتبعته الدراسة المنهج الوصفي التحليلي.

توصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها:

- يعد ميناء بورتسودان الأعلى من حيث التكاليف على مستوى الخدمات البحرية مقارنة مع موانئ الدراسة مما يزيد تكاليف النقل البحري.
- إن تكاليف الخدمات البرية مرتفعة بميناء بورتسودان مقارنة مع موانئ الدراسة الأخرى.
- من التوصيات التي توصلت إليها الدراسة:
- ضرورة مراجعة هيكل التعريفات لميناء بور تسودان ليصبح أكثر مرونة ووضوحاً من خلال تقسيم التكاليف الى ثابتة ومتغيرة.
- ضرورة مراجعة أجور المربط إذا أنها تمثل نسبة كبيرة من تكاليف الخدمات البحرية .

ABSTRACT:

The study aimed to explore the concept and the types of ports services; as well as identifying and comparing the cost of port services at Port Sudan, Jeddah, and Dubai International Ports in order to determine the cost of the container as part of port services at these ports. The study adopted the descriptive analytical method. The study main findings indicated that Port Sudan port is considered the highest port regarding the marine services level in comparison with the other two ports, thus increasing the maritime transport costs at Port Sudan port. Moreover, the cost of the services provided to commodities has a tendency to increase at Port Sudan port in comparison with the other two ports. The study calls for the need to review the tariff structure at the Port Sudan port to become more flexible and clearer through dividing cost into fixed and variable ones. Furthermore, the need to review Cleat wages since it represents a large proportion of marine services costs.

الكلمات المفتاحية: الأنشطة البحرية، تكلفة الحاوية، الخدمات المينائية .

المحور الأول: الإطار العام وخطة الدراسة

المقدمة:

تعريف خدمات الموانئ هي المقابل الذي يدفع من العملاء نظير الحصول علي الخدمة المعينة داخل الميناء، وتعتبر هذه التكلفة واحده من المحددات المهمة في تكاليف التجارة الخارجية المنقولة بحراً في السودان للصادرات والواردات،

حيث أن الخدمات التي تقدمها الموانئ هي خدمات احتكارية في كثير من الأحيان وان معظم هذه الموانئ هي موانئ عامة، وبالتالي لا تهتم كثيراً بالآثار الاقتصادية المترتبة علي التعريف المتبعة. وترتكز السياسات التسعيرية الحديثة لخدمات الميناء على تحقيق الميناء لميزة تنافسية تتمثل في نوعية الخدمات التي يقدمها الميناء، والانخفاض النسبي للرسوم التي يتم تحصيلها عنها.

مشكلة الدراسة:

يرى بعض المتعاملين في مجال النقل البحري زيادة تكاليف التجارة الخارجية المنقولة بحراً في السودان نسبة لارتفاع التعريف التي تدفع إلي الموانئ السودانية نظير الخدمات المقدمة لهم مقارنة مع الموانئ الإقليمية والعالمية الأخرى. يمكن صياغة مشكلة الدراسة في السؤال التالي:

- هل تكلفة الخدمات المينائية لميناء بورتسودان تختلف عن بعض الموانئ العربية الاخرى بساحل البحر الأحمر؟

أهداف الدراسة:

تسعى الدراسة الى تحقيق الأهداف الآتية:

- 1- التعرف على مفهوم وأنواع الخدمات المينائية.
- 2- بيان تكلفة الخدمات المينائية بموانئ بورتسودان، وجده، ودبي العالمية.
- 3- تحديد تكلفة الحاوية من الخدمات المينائية لموانئ الدراسة وإجراء مقارنة بينها.

أهمية الدراسة:

تتبع أهمية هذه الدراسة من أنها تناولت موضوع حيوي جداً يؤثر علي قطاع واسع من التجارة الخارجية وهو موضوع التكاليف المينائية، وندرة الدراسات التي تناولت هذا الموضوع.

فرضيات الدراسة:

تسعى الدراسة الى إختبار الفرضية الآتية:

- لا تختلف تكلفة الخدمات المينائية بميناء بورتسودان عن الموانئ العربية بساحل البحر الأحمر.

منهجية الدراسة:

اتبعت الدراسة المنهج التاريخي لتتبع الدراسات السابقة وعرضها، والمنهج الوصفي التحليلي، إذ أنها عملت علي وصف الخدمات المينائية للموانئ و تحليل البيانات التي جمعت من موانئ الدراسة لحساب تكلفة الحاوية بكل ميناء ومن ثم المقارنة بينها.

تم جمع بيانات الدراسة من المصادر الأولية التي تمثلت في المقابلات الشخصية والتقارير الخاصة بموانئ الدراسة، أما المصادر الثانوية تمثلت في المراجع والكتب والمواقع الإلكترونية.

حدود الدراسة:

- الحدود المكانية : ميناء بورتسودان، ميناء جده الإسلامي، موانئ دبي العالمية
- الحدود الزمنية : 2013 م.

الدراسات السابقة:

هناك العديد من الدراسات التي تناولت تكلفة وتسعير الخدمات المينائية منها:

دراسة: مركز البحوث و الاستشارات لقطاع النقل البحرى بالأسكندرية (1997م)

تناولت الدراسة تسعير خدمات المواني في جمهورية مصر العربية ، وهدفت الى دراسة الوضع الحالي لتسعيرة الخدمات المختلفة التي تقدم للسفن والبضائع بالمواني المصرية. ومن النتائج التي توصلت اليها عدم وضوح البنود للتعريف الحالية و تعددها و كثرة تفاصيلها بما لا يساعد فى التعرف على ما يتحمله صاحب البضائع من تكلفة مقابل الخدمة المقدمة، وأن أسعار تقديم الخدمات العاجلة بالمواني المصرية تعد مرتفعة نسبياً مقارنة مع الموانئ المنافسة، وإهتمام ملاك و مشغلى السفن بجودة الخدمة المقدمة.

دراسة: مركز البحوث و الاستشارات لقطاع النقل البحرى بالأسكندرية (2004م)

تناولت الدراسة التحقق من الاكتفاء المالي لهيئات الموانئ المصرية في ظل تطبيق الإدارة المالكة، وهدفت الى تحديد كيفية و امكانية تعظيم قدرة الميناء المالية وإدارته بأسلوب اقتصادي كنموذج يطبق على ميناء الإسكندرية ومن ثم على باقي الموانئ المصرية. ومن النتائج التي توصلت اليها الدراسة أن التحول إلى نظام الإدارة المالكة يتطلب إعادة صياغة الهيكل التنظيمي للهيئة، وتحديد الأنشطة المتوقع إسنادها للقطاع الخاص و العائد المتوقع منها، وبحث حالة المعدات المقرر بيعها أو تأجيرها للقطاع الخاص .

المحور الثانى: الخدمات المينائية الرئيسية :

يتكون الميناء البحرى من ثلاثة عناصر أساسية هي: (الغنام، صابر، 1998م، ص ص 6-8)

- المساحة المائية: هي مساحة محمية من الأمواج والظواهر الطبيعية وتعتبر هذه المساحة نقطة البداية أو النهاية لرحلة البضائع المنقولة بحرا.
 - المساحة الأرضية: تتصل اتصالاً مباشراً بجميع أنحاء البلاد الداخلية عن طريق شبكة من النقل الداخلى المختلفة وتعتبر هي نقطة النهاية أو البداية لرحلة البضائع بطرق النقل الداخلى.
 - واجهة بحرية: تتكون من مجموعة من الأرصفة والمراسي عليها مجموعة من الرافعات والأجهزة المعاونة وتكون فى مجموعها نقطة الالتقاء بين وسائل النقل البحرى والبرى ووسائل النقل الداخلى.
- يمتاز نشاط النقل البحرى بمجموعة من الخصائص والمميزات منها كثافة نسبة الأصول الثابتة حيث تمثل الأموال المستثمرة فى السفن وتسهيلات الموانئ المملوكة نسبة كبيرة لشركات النقل البحرى، والتأثر بالمتغيرات الاقتصادية والسياسية والعسكرية، والاعتماد على العنصر البشرى بدرجة كبيرة فى تسيير وتشغيل السفن المختلفة، وأن الإنتاج غير ملموس إذ تعد خدمة النقل هي المنتج الذى توفره صناعة النقل البحرى وتتمثل المنفعة فى عملية نقل البضائع والركاب من مكان معين إلى مكان أو ميناء آخر، والتعقد فى مباشرة النشاط نظرا لإرتباطه بمجموعة من المعاهدات والاتفاقيات الدولية، ووجود مجموعة ضخمة من الأجهزة و المعدات الآلية والالكترونية ذات المصادر المختلفة على ظهر السفينة الواحدة، وهذا يستدعى التعامل مع الكثير من الشركات المصنعة لهذه الأجهزة والمعدات.

من خصائص التكاليف في قطاع النقل البحري إرتفاع نسبة التكاليف الثابتة، وإرتباط الخدمة بالأبعاد الزمنية والمكانية للرحلة البحرية وبالتالي يصعب تجزئته تكلفتها، وتأثرها بالظروف البيئية والاقتصادية التي تعمل في ظلها مثل فترة مكوث السفن بالموانئ والتي تتوقف على مدى كفاءة وإنتاجية العمل بالموانئ وهو الأمر الذي تعاني منه معظم موانئ الدول النامية. (عبداللطيف، ناصر، 2008م، ص 138)

تقدم الخدمات الأساسية للبوارج والبضائع الواردة والصادرة، إلا أنه في حالة البضائع الواردة يعتبر الميناء نقطة نهاية الرحلة البحرية. أما البضائع الصادرة يعتبر الميناء نقطة بداية الرحلة البحرية نحو ميناء آخر. (هيئة الموانئ، 1998م، ص 20)

تقسم الأنشطة الرئيسية إلى الآتي:

1. الأنشطة البحرية: (عبدالله، على و عبدالحافظ، مصطفى (2000م، ص 36)

الخدمات البحرية هي كل ما تحتاج له مراحل استقبال السفينة منذ إرسالها موعد وصولها وحتى مغادرتها المنطقة الملاحية للميناء بعد انتهاء عمليات الشحن والتفريغ داخل الميناء. ولا تتوقف قدرة كل دولة على ما تملكه من الخدمات وتجهيزاتها فقط، ولكن على أسلوب إدارة هذه الإمكانيات والمرونة في إتاحتها أمام العملاء وقدرتها التنافسية مع الموانئ الإقليمية المحيطة بها مما يستلزم إستجابة سريعة لطلب العميل ووقت أقل لتنفيذ الخدمة المطلوبة مع تكلفة منخفضة وقدرة مستقبلية على التوسع في تحديث وسائل تقديم الخدمات واستحداث خدمات جديدة. (خليل، خليل (2003، ص 1)

تعتبر خدمات مرور السفن بالموانئ هي احد عناصر تقليل زمن بقاء السفينة بالميناء وهي عامل هام يضعه ملاك السفن في الاعتبار عند إختيارهم للميناء الأفضل وخاصة تحت ظروف التنافس الشديد بين الموانئ بصفة عامة. ويتكون نظام مرور السفن من مجموعة نظم معلومات متكاملة تسمح بتحقيق دقة عالية في تحديد مواقع السفن القادمة والمغادرة والتعرف على البضائع التي يحملونها، كما تساعد على تقليل أخطار حوادث السفن في منطقة الميناء (طه، محمد، 1997م، ص 26)

وتتكون الخدمات البحرية من الآتي:

أ- الإرشاد: هو عملية إرشاد السفينة في المجرى البحري عبر أبراج ومعالم الإرشاد منذ صعود المرشد على ظهر السفينة حتى ربطها على الرصيف والعكس في حالة مغادرة السفينة، بالإضافة إلى الإرشاد الداخلي من مناطق الإنتظار إلى الأرصفة والعكس.

ب- القطر: هو سحب السفن بواسطة قاطرات وهي تساعد السفينة في عملية التراكي على الرصيف والخروج من الرصيف أيضاً.

ج - الرسو: هو وقوف السفينة على المرابط المخصص لها بناء على الأصناف التي تحملها لفترة تقضيها السفينة منذ ربطها وحتى فكها.

2. الأنشطة البرية: هي الأنشطة التي تقوم بها الإدارة البرية وتشمل: (حسن، 2007م، ص 93)

أ- الشحن والتفريغ: تشمل عمليات شحن وتفريغ سفن الحاويات و سفن البضائع العامة وغيرها تقوم هيئة الميناء بتقديم هذه الخدمات مستخدمة الأليات والمعدات التي تمتلكها وباستخدام عمالها وموظفيها أو أن تقدمها شركات الشحن

والتفريغ التابعة للقطاع الخاص. وتعتبر عمليات مناولة البضائع من أهم الأنشطة الاقتصادية التي تتم في موانئ العالم لخدمة التجارة الخارجية. وتشمل هذه العمليات مناولة البضائع وحركتها من داخل عنابر السفينة إلى مواقع تخزينها أو وسائل النقل الداخلي، ونظراً لأهمية هذه العملية تقوم كل دولة بإتباع نموذج خاص يلائم موانئها حسب النظام الاقتصادي المتبع في الدولة. (بدوى، سمية، 2000، ص 123)

ب- عمليات الرصيف: هي عملية نقل البضائع داخلياً في الميناء من مناطق التشغيل إلى مناطق التخزين بالمخازن أو الساحات المكشوفة، وكذلك عمليات النقل الخارجي من داخل الميناء إلى الخارج.

ج- عمليات التخزين: توجد مساحات كبيرة من الأراضي في معظم الموانئ لإستخدامها في أغراض التخزين حيث تلعب الموانئ دوراً مهماً في تجميع وتوزيع البضائع. ويقوم كل ميناء بإعطاء فترة سماح للحاوية ثم يتم بعدها فرض رسوم تخزين عليها، ويختلف طول فترات التخزين من ميناء لآخر.

المحور الثالث: الدراسة التطبيقية

هناك صعوبة في عملية المقارنة بين تكلفة الخدمات المينائية لإختلاف هيكل التعريفية في كل ميناء والبنود والمقاييس المتعلقة بها والأساليب المستخدمة في تحديد تعريفية الميناء والتي يتم تقديرها إما على أساس خصائص السفن التي تستخدم الميناء، أو خصائص البضائع المتداولة بها. كما إن عناصر الخدمات تكون غير متماثلة بين الموانئ ومعايير حسابها تتباين من ميناء إلى آخر. فمثلاً يعمل ميناء بورتسودان بمعيار طول الباخرة في الخدمات البحرية بينما تعمل باقي الموانئ بمعيار الوزن الإجمالي للباخرة. وكما أن مصطلحات الخدمات البحرية تختلف من ميناء إلى آخر. تعتبر تعريفية الخدمات المعدة من قبل موانئ الدراسة كثيرة التعقيد والتداخل في جوانبها المختلفة خاصة بالنسبة للخدمات البحرية، بالإضافة إلى الإختلاف المعياري في تحديد أسعار الكثير من الخدمات. اعتمدت الدراسة في إجراء المقارنة على أخذ نموذج سفينة بحمولة 23000 طن باعتبارها أكثر أنواع السفن ترددا على ميناء بور تسودان، ومن ثم حساب تكلفة الخدمات المينائية لها بموانئ الدراسة المختلفة، ومقارنة تكلفة الحاوية بها بصورة مباشرة.

ميناء بور تسودان:

هو أحد موانئ هيئة الموانئ البحرية السودانية، ويعتبر الميناء الرئيسي بها، ويتكون من شقين أساسيين هما الميناء الشمالي الذي يخدم سفن البضائع العامة، والميناء الجنوبي الذي يضم محطة الحاويات الصومعة، بالإضافة إلى الميناء الأخضر الذي يخدم السفن ناقلات السيارات وميناء الخير لتصدير المشتقات البترولية.

www.sudanports.gov.sd. (7/6/ 2013)

1- الخدمات البحرية: يمكن حساب تكلفة الخدمات البحرية لباخرة حمولة 23.000 طن وبطول 636 باعتبارها أكثر السفن تردد على ميناء بورتسودان وذلك وفقاً للجدول التالي:

جدول رقم (1) تكلفة أسعار الخدمات البحرية (باليورو)

الخدمة	التكلفة
الإرشاد	762.58
حضور الجرافات	1732.64
أجور الميناء	2775.84
أجور المربط	8558.84
أجور ثابتة	455.33
الجملة	14285.23

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

تم تقدير عدد الحاويات بالسفينة ب 1100 حاوية (عثمان، بابكر، 2013 اتصال شخصي)

تكلفة الحاوية من الخدمات البحرية = $\frac{14285.23}{1100} = 12.99$ يورو

1100

2- خدمات البضائع:

جدول رقم (2) تكلفة مناولة الحاويات باليورو

الحاوية	وارد 20 قدم	وارد 40 قدم	صادر 20 قدم	صادر 40 قدم
التكلفة	81.7	122.56	81.7	122.56

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

جدول رقم (3) تكلفة الشبالة باليورو

طبيعة الحركة	الحاوية 20 قدم	الحاوية 40 قدم
من منطقة الوارد الرئيسية الى خارج الحظيرة (المحطة)	23.83	34
من منطقة الوارد الرئيسية الى منطقة الكشف الجمركي	27.24	40.85
من منطقة الكشف الجمركي الى منطقة الفوارغ	20.43	30.64
مجموع تكلفة الشبالة للحاوية	71.50	105.49

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

يكون تكلفة الحاوية الواحدة من نصيبها من الخدمات المينائية وخدمة المناولة وخدمة الشبالة. والذي يمكن حسابها على النحو الآتي:

جدول رقم (4) إجمالي تكلفة الحاوية باليورو

البيان	التكلفة للحاوية 20 قدم	التكلفة للحاوية 40 قدم
الخدمات البحرية	12.99	12.99

122.56	81.7	مناولة الحاوية
105.49	71.50	الشيالة
241.04	166.19	مجموع تكلفة الحاوية

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

ميناء جدة الإسلامي:

هو الميناء الرئيسي للمملكة العربية السعودية على الخليج العربي ويقع تقريباً في منتصف الساحل الشرقي، يحد الميناء شمالاً ميناء رأس تنورة البترولي على مسافة 8.5 ميل ، يحده جنوباً مرفأ مدينة الخبر على مسافة 10 أميال ، يعمل الميناء على إستقبال سفن البضائع العامة، وسفن الصب الجاف، وسفن الحاويات بغاطس يصل حتي (14.5م) وطول يصل الي (300م).
[www.ports.gov.sa/arabic\(20/12/2012\)](http://www.ports.gov.sa/arabic(20/12/2012))

جدول رقم (5) تكلفة الخدمات البحرية باليورو

التكلفة	الخدمة
546.3	الإرشاد
840	حضور الجرارات
1088	أجور المربط
0	أجور الميناء
417	اجور ثابتة
2891.3	الجملة

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

يلاحظ أن ميناء جدة الإسلامي لايتقاضى أجور للميناء كما هو متبع في ميناء بورتسودان.

تكلفة الحاوية من الخدمات البحرية = $1100 / 2891.3 = 2.63$ يورو

2- خدمات البضائع

جدول رقم (6) تكلفة مناولة الحاويات باليورو

الحاوية	وارد 20 قدم	وارد 40 قدم	صادر 20 قدم	صادر 40 قدم
التكلفة	76.5	102.03	76.5	102.03

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

جدول رقم (7) تكلفة الشبالة باليورو

تكلفة الحاوية 40 قدم	تكلفة الحاوية 20 قدم	طبيعة الحركة
21.84	10.92	من منطقة الوارد الرئيسية الى خارج الحظيرة (المحطة)
21.84	10.92	من منطقة الوارد الرئيسية الى منطقة الكشف الجمركي
<u>21.84</u>	<u>10.92</u>	من منطقة الكشف الجمركي الى منطقة الفوارغ
65.52	32.76	مجموع تكلفة الشبالة للحاوية

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

جدول رقم (8) إجمالي تكلفة الحاوية باليورو

التكلفة للحاوية 40 قدم	التكلفة للحاوية 20 قدم	البيان
2.63	2.63	الخدمات البحرية
102.03	76.5	مناولة الحاوية
<u>65.52</u>	<u>32.76</u>	الشبالة
<u>170.18</u>	<u>111.89</u>	مجموع تكلفة الحاوية

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

موانئ دبي العالمية:

موانئ دبي العالمية هي شركة منقرعة عن شركة دبي العالمية الذراع الاستثمارية الدولية لحكومة دبي أحد إمارات دولة الإمارات العربية المتحدة وثاني أثري إماراتها بعد أبو ظبي، و تعتبر موانئ دبي العالمية واحدة من أكبر مشغلي الموانئ في العالم.

تأسست رسميا في العام 1999م، وهي متخصصة في مجال المواصلات البحرية والبرية والجوية والخدمات اللوجيستية المتعلقة بهذه القطاعات، ويعمل بها 97000 موظف حول العالم.

يعد شهر مارس 2006م. نقطة التحول الكبرى بالنسبة لشركة دبي العالمية حيث تمكنت الشركة من شراء شركة (P&O) البريطانية والتي كانت وقتها رابع أكبر شركة لإدارة الموانئ حول العالم بصفقة بلغت 3.9 بليون جنيه استرليني (حوالي 7 بليون دولار)، وتعتبر (P&O) البريطانية من أشهر الأسماء في عالم الأعمال في بريطانيا، وقد وعدت موانئ دبي بالإبقاء علي مركز الشركة الرئيسي في لندن. (www.dpworld.ae(20/12/2012))

جدول رقم (9) تكلفة الخدمات البحرية باليورو:

التكلفة	الخدمة
364.62	الإرشاد
1339.24	حضور الجرارات
2790.09	أجور الميناء
194.38	أجور المربط
148.80	اجو الحل والربط

4837.13	الجملة
---------	--------

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

$$4.40 = 1100 / 4837.13 = \text{تكلفة الحاوية من الخدمات البحرية}$$

2- خدمات البضائع

جدول رقم (10) تكلفة مناولة الحاويات باليورو

الحاوية	وارد 20 قدم	وارد 40 قدم	صادر 20 قدم	صادر 40 قدم
معبأة	97.47	143.64	97.47	143.64
فارغ	48.45	66.12	48.45	66.12

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

ونسبة لإختلاف تكلفة مناولة الحاوية في حالة أنها معبأة عن وجودها فارغة، يمكن تقدير متوسط تكلفة مناولة الحاوية 20 قدم = $48.45 + 97.47 = 72.96$ يورو

2

تكلفة مناولة الحاوية 40 قدم = $66.12 + 143.64 = 93.88$ يورو

2

جدول رقم (11) تكلفة الشبالة باليورو

الحاوية 40 قدم	الحاوية 20 قدم	طبيعة الحركة
30.4	15.2	من منطقة الوارد الرئيسية الى خارج الحظيرة (المحطة)
30.4	15.2	من منطقة الوارد الرئيسية الى منطقة الكشف الجمركي
<u>8.36</u>	<u>4.18</u>	من منطقة الكشف الجمركي الى منطقة الفوارغ
69.16	34.58	مجموع تكلفة الشبالة للحاوية

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

جدول رقم (12) إجمالي تكلفة الحاوية باليورو

البيان	التكلفة للحاوية 20 قدم	التكلفة للحاوية 40 قدم
الخدمات البحرية	4.40	4.40
مناولة الحاوية	72.96	93.88
الشبالة	<u>34.58</u>	<u>69.16</u>

مجموع تكلفة الحاوية	111.94	167.44
---------------------	--------	--------

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

من الجداول السابقة يمكن الوصول الى تكلفة مناولة الحاوية بين موانئ الدراسة وذلك على النحو الآتى:

جدول رقم (13) مقارنة تكلفة الحاوية باليورو لموانئ الدراسة

الميناء	التكلفة للحاوية 20 قدم	التكلفة للحاوية 40 قدم
بورتسودان	166.19	241.04
جده	111.89	170.18
دبي	111.94	167.44

المصدر : إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة، 2013م

من الجدول رقم (13) يمكن الوصول الى أن ميناء بورتسودان هو الأعلى من بين موانئ الدراسة من حيث تكلفة الحاوية من الخدمات المينائية، وبلية ميناء جده الأسلامى، ثم موانئ دبي العالمية.

النتائج :

من خلال الدراسة تم التوصل الي النتائج التالية:

1- تعد تكاليف الخدمات البحرية بميناء بورتسودان 12.99 يورو هي أضعاف التكلفة بميناء دبي 4.4 يورو، بينما 2.63 يورو بميناء جده الإسلامى.

2- تختلف تكلفة مناولة الحاوية حسب حجمها والذي ينقسم 20 قدم ، 40 قدم، ويهتم ميناء دبي فى المناولة بالتمييز فى التكلفة بين الحاويات حسب حالتها معبأه(وجود بضاعة داخلها) أو فارغه (عدم وجود بضاعة بداخلها)

3- تعد تكلفة المناولة مرتفعة بميناء بورتسودان ثم ميناء جده الإسلامى ثم ميناء دبي، أما بالنسبة لتكلفة الشيالة فهى مرتفعة بميناء بورتسودان ثم ميناء دبي ثم ميناء جده الإسلامى

التوصيات :

بناء على النتائج السابقة توصى الدراسة بالآتى:

1- ضرورة مراجعة هيكل التعريفات لميناء بور تسودان ليصبح أكثر مرونة ووضوحاً من خلال تقسيم التكاليف الى ثابتة و متغيرة.

2- ضرورة مراجعة أجور المرابط إذا تمثل نسبة كبيرة من تكاليف الخدمات البحرية .

3- العمل على مراجعة وتخفيض تكاليف الخدمات البرية المقدمة للحاويات بميناء بورتسودان والتي تتمثل تكاليف مناولة الحاويات والشيالة.

4- مراجعة السياسة التشغيلية للميناء حيث يتم تبني سياسة ترفع معدلات التشغيل تقلل زمن بقاء السفينة بالميناء وهى عامل مهم يضعه ملاك السفن في الاعتبار عند اختيارهم للميناء الأفضل وخاصة تحت ظروف التنافس الشديد بين الموانئ بصفة عامة، وبالتالي تقليل التكاليف الثابتة، مما يساهم في خفض تكاليف الخدمات المينائية لميناء بورتسودان.

المراجع :

1. مركز البحوث و الاستشارات لقطاع النقل البحري ، (1997م) ، تسعير خدمات الموانئ في جمهورية مصر العربية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، الإسكندرية، مايو .
2. مركز البحوث و الاستشارات لقطاع النقل البحري ، (2004م) ، التحقق من الاكتفاء المالي لهيئات الموانئ المصرية في ظل تطبيق الإدارة المالكة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، الإسكندرية، مارس .
3. صابر حسن الغنام ، تطوير النظم المحاسبية في قطاع النقل البحري، (1998م) ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ومعهد تدريب الموانئ، الندوة الدولية الرابعة عشر للموانئ، الإسكندرية، ص 6.
4. ناصر نور الدين عبداللطيف ، (2008م) ، محاسبة لتكاليف فى قطاع النقل البحري، الإسكندرية: الدار الجامعية للنشر، ص 138
5. هيئة الموانئ البحرية السودانية ، (1998م) ، دراسة عن: تطوير أساليب تشغيل الموانئ البحرية، ص 20
6. علي عبد الله ومصطفى عبد الحافظ، (2000م) ، إدارة تشغيل الموانئ، الإسكندرية: مطابع الإشعاع الفنية، ص 36-37.
7. خليل حميده خليل، خدمات مرور السفن، (2003م) ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الندوة الدولية التاسعة عشر للموانئ، الإسكندرية، ص 1.
8. محمد يوسف طه ، (1997م) ، خدمات مرور السفن بالموانئ دراسة ميدانية عن ميناء روتردام ، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، المجلد 22 ، العدد 43 ، يناير ص 26.
9. صلاح الدين اسماعيل حسن ، (2007م) ، تسعير خدمات الموانئ البحرية، القاهرة: مركز الخبرات المهمة للإدارة، ص 93.
10. سمية بدوي ، (2000م) ، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، الإسكندرية: مطبعة المعارف، ص 123.
11. مستندات هيئة الموانئ البحرية السودانية، قسم حسابات البحرية، 2012م.
12. مقابلة مع السيد مدير إدارة التسويق بهيئة الموانئ البحرية السودانية، 2013 م
13. مستندات هيئة الموانئ البحرية السودانية، قسم فواتير الميناء الجنوبي، 2011م.

14. www.ports.gov.sa/arabic(20/12/2012)

15. www.dpworld.ae(20/12/2012)

16. www.sudanports.gov.sd. 7/6/ 2013