

الخطوط الملاحية وشركات إيجار السفن



مقدمة

- تقليدياً فإن الأعمال الملاحية (Shipping Business) هي النشاط الذي يتم داخل حقل النقل البحري، كبناء السفن أو شرائها أو صيانتها أو تأجيرها وتوظيفها في عمليات النقل، وتتسم بسمات رئيسية منها:
- الأولى: لا بد أن توجد سفينة تعمل في هذا المجال أي في خدمة النقل.
 - الثانية: أنها خدمة ذات طبيعة سائدة ومستمرة تقوم على نقل نوعيات كثيرة ومتعددة من البضائع وأعداد كبيرة من الركاب.

مقدمة

- **الثالثة:** تتصف برأس المال الكبير المخصص لكل عنصر منها، وخاصة السفن والمعدات المتخصصة العالية التقنية والمستعملة في السفن أو الموانئ البحرية.
- **الرابعة:** تتميز هذه الأعمال الملاحية بأنها أصبحت شديدة التخصص، وتزداد احتياجاتها إلى العمالة المتخصصة يوماً بعد يوم، وهذا ما قد لا يتواجد في بعض الصناعات الأخرى.

المحاضرة الأولى

هيكل السوق الملاحي

تم هيكلة السوق الملاحي طبقاً لنوع وطبيعة البضاعة التي تحملها السفن العاملة في هذا السوق وكيفية تشغيل هذه السفن. وبصفة عامة يمكن تقسيم السوق الملاحي لقسمين أو نوعين أساسيين هما على وجه التحديد:

1- سوق الخطوط المنتظمة (Liner Market)

2- سوق السفن الجواله (السفن المستأجرة) (Market - Tramp Market Charter)

أولاً: سوق الخطوط المنتظمة (Liner Market)

يتميز هذا السوق بالخصائص التالية:

- تسير السفن على خطوط سير محددة وثابتة ومعلنة مسبقاً بغض النظر عن كمية البضاعة بالمواني.
- تبحر السفن طبقاً لجداول إبحار منتظمة وثابتة محددة يتم وضعها والإعلان عنها مسبقاً.
- يمتاز هذا السوق بثبات سعر النقل والمعلن عنه أيضاً مسبقاً لمدة زمنية محددة حوالي 3 أشهر تقريباً.
- كما يتميز هذا السوق أيضاً بنوعية السفن الممتازة وحالتها الجيدة وأعمارها الصغيرة.

أولاً: سوق الخطوط المنتظمة (Liner Market)

يتميز هذا السوق بالخصائص التالية:

- تقوم المنافسة في هذا السوق على أساس جودة الخدمة أكثر منها اعتماداً على التنافس في تخفيض سعر النقل.
- البضائع المنقولة على السفن العاملة في هذا السوق هي بضائع عالية القيمة ومعظمها بضائع محواة.
- ومن سمات خدمة الخطوط المنتظمة أيضاً تكلفة التشغيل العالية.
- تحتاج إلى كيانات أو شركات إدارة كبيرة كثيفة العمالة لتستطيع خدمة وتشغيل هذه السفن.
- الناقلون في هذا السوق يطلق عليهم ناقلون عموميون (Common Carriers).

ثانياً: سوق السفن الجواله (المستأجرة) (Charter Market - Tramp Market)

وفي هذا السوق يتم استئجار السفن لنقل البضائع

ويمكن تقسيم هذا السوق إلى قسمين ثانويين هما:

1- سوق البضاعة الصلب الجافة (Dry Bulk Cargo): والذي تعمل به حاملات البضاعة الصلب الجافة

(Bulk Carriers) أو البضائع الأخرى التي يمكن إدراجها تحت عنوان البضائع العامة، والتي تنقلها

بعض أنواع السفن المتخصصة وسفن البضائع العامة التقليدية.

2- سوق البضاعة الصلب السائلة (Liquid Bulk Cargo): ويقصد بها ناقلات البترول ومنتجاته والغازات

المساله.

ثانياً: سوق السفن الجواله (المستأجرة) (Charter Market - Tramp Market)

- ويتحدد سعر النقل في هذا السوق بشقيه طبقاً لنظرية العرض والطلب السائدة لكل نوع من المنتجات المطلوب نقلها سواء كان ذلك مواد بترولية أو خامات معادن أو حبوب أو بضائع عامة أو بضائع ذات طبيعة خاصة.
- ويعتبر أصحاب ومشغلو السفن الجواله هم ناقلون خصوصيون (Private Carriers)، لذلك فلهم كامل الحرية في عرض الفراغات المتاحة على سفنهم على من يشاؤون من عملاء، كما أن لهم الحرية في رفض أو قبول سعر النقل حسبما يترأى لهم طبقاً لميكانيكية العرض والطلب.
- وتنقل السفن الجواله البضائع المنخفضة القيمة مثل الفحم وخامات المعادن والحبوب والسماد والفوسفات.

ثانياً: سوق السفن الجواله (المستأجرة) (Charter Market - Tramp Market)

ويتم العمل في هذا السوق بأحد الطرق الآتية:

- مشاركة بالرحلة (Voyage Charter)

أو مشاركة بالرحلة لعدة رحلات متتالية (consecutive voyages) حيث يقوم المستأجر باستئجار السفينة كلها أو جزء منها إما لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية، ويقوم المستأجر بدفع أجرة النقل لكل طن بينما يقوم المالك بتجهيز السفينة بالطاقم والوقود والمؤن اللازمة لإتمام الرحلة.

ثانياً: سوق السفن الجواله (المستأجرة) (Charter Market - Tramp Market)

- مشاركة زمنية (Time Charter)

حيث يقوم المستأجر باستئجار السفينة لفترة زمنية على أساس دفع إيجار يومي يدفع مقدماً كل خمسة عشر يوماً، كما يدفع المستأجر ثمن الوقود المستهلك خلال فترة الإيجار. يقوم المالك بإدارة السفينة ملاحياً، بينما يقوم المستأجر بإدارة السفينة تجارياً، ويحق للمستأجر إعادة تأجير السفينة لمستأجر ثانٍ إما بالرحلة أو بمشارطة زمنية، ويسمى في هذه الحالة بالمجهز (Disponent Owner).

- مشاركة عارية (Bare Boat (Demise) Charter)

هي نوع من المشارطة الزمنية ولكن لفترات زمنية كبيرة. يقوم المستأجر بإدارة السفينة ملاحياً وتجارياً حيث يكون مسؤولاً عن تطعيم السفينة وتزويدها بالوقود والمؤن وصيانتها وأحياناً التأمين عليها، وأيضاً يحق للمستأجر إعادة تأجير السفينة للغير.

عقد المشاركة

- هذا المصطلح باللغة الإنجليزية (Charter Party) هو في الأصل مصطلح لاتيني (Charta Partita) يعني ورقة قانونية تقسم إلى قسمين أو تكتب من صورتين بحيث يحتفظ كل طرف من أطراف التعاقد بنصفه أو بصورة من الصورتين.
- إيجار السفن هو أحد الأنشطة الملاحية الهامة جدا في النقل البحري، فقد يمتلك أحد الأشخاص ويسمى بالمستأجر (Charterer) كمية من البضاعة ويريد نقلها من مكان لآخر ومن ثم يقوم بتأجير سفينة، وذلك بتعيين سمسار ملاحي (shipping broker) لكي يبحث له عن هذه السفينة التي تساعدته لنقل بضاعته نظير أجر معين يسمى أجرة النقل (freight).

أطراف سوق مشارطات الإيجار

• المستأجرون (Charterer):

هم الأشخاص الذين يستأجرون السفينة لنقل البضائع سواء لهم أو للغير، والمستأجرين أنواع عديدة ما بين تاجر أو صانع أو صاحب مناجم أو مزارع، أو قد يكون فقط شاحناً أو مستلماً، أو قد يكون المستأجر شركة تجارية تعمل في سوق البضاعة بأنواعها المختلفة.

وقد يكون المستأجر هيئة حكومية أو كُلت إليها حكومتها شؤون التصدير أو الاستيراد أو تأجير السفن كما الحال مع هيئة السلع التموينية المصرية.

أطراف سوق مشارطات الإيجار

ملاك السفن (Ship owner):

- مالك السفينة هو شخص يملك سفينة ويبحث عن بضاعة يوظف سفينته في نقلها. وهناك العديد من أنواع ملاك السفن فمنهم من يمتلك سفينة واحدة وآخر يمتلك أسطولاً ضخماً، وبعضهم يمتلك نوعية واحدة من السفن، بينما آخر يشغل أنواعاً وأحجاماً مختلفة من السفن.
- بعض الملاك هو شركة وطنية تخضع للدولة، كما أن هناك من يملك سفن ترفع أعلام دولة أخرى نظراً لقوانينها المتساهلة بالنسبة لحقوق الطاقم أو نظراً للقيود الضريبية.
- ويسمى مالك السفينة بالناقل (Carrier) أو بالمجهز (Disponent Owner) ويسمى من يقوم بتشغيلها نيابة عن المالك الأصلي بالمشغل (Operator) سواء كان شخصاً أو شركة.

أطراف سوق مشارطات الإيجار

- السمسار أو الوسيط الملاحي (Shipping Broker):

هو من يقوم بالوساطة بين المستأجر والمالك سواء مباشرة أو عن طريق عدة وسطاء آخرين على أمل أن تنتهي هذه الوساطة بنجاح التعاقد بين الطرفين وإثبات ذلك بعقد المشاركة.

- سمسار ملاك السفن (Owners' Broker):

هو وسيط ملاحي (سمسار) يوظف بمعرفة ملاك السفن من أجل إيجاد بضائع لسفنهم. ويعمل هذا النوع على حماية مصالح مستخدميه خلال المفاوضات مع المستأجرين والحصول على أحسن العروض للمالك لزيادة دخله.

أطراف سوق مشارطات الإيجار

- سمسار المستأجرين (Charterers broker):

وهو وسيط ملاحي أو سمسار يعمل لصالح المستأجرين وتحت إشرافهم في العمل على إيجاد السفينة المناسبة لنقل بضاعة المستأجر بأحسن العروض الممكنة، كما أن في نهاية المفاوضات هو من يقوم بكتابة عقد المشاركة.

عقد المشاركة بالرحلة Voyage Charter Party

- في عقد المشاركة بالرحلة يؤجر المالك سفينته كاملة أو جزء منها للمستأجر لنقل بضاعته من ميناء لآخر نظير أجر لكل طن يسمى "نولون" ويتم كتابة العقد على إحدى النماذج سابقة الطباعة.
- يدفع النولون لكل طن من البضاعة طبقاً لحمولة السفينة الوزنية ((Dead Weight Ton (DWT) أو نظير نولون إجمالي (Lump Sum).

عقد المشاركة بالرحلة Voyage Charter Party

الالتزامات الضمنية على مالك السفينة

- عليه أن يبقى السفينة صالحة للملاحة قبل التعاقد وأثناء التعاقد.
- أن تكون السفينة جاهزة للتحميل في التاريخ المتفق عليه في عقد المشاركة.
- يتعهد بالمحافظة على البضاعة المشحونة.
- عليه إتمام الرحلة بالسرعة المناسبة وبدون انحرافات غير مبررة.

عقد المشاركة بالرحلة Voyage Charter Party

الالتزامات الضمنية على المستأجر

- تسمية ميناء آمن ورصيف آمن للشحن والتفريغ وحجز الأرصفة.
- تجهيز وشحن البضاعة فور وصول السفينة.
- عدم شحن بضائع خطرة دون إخطار مالك السفينة مسبقاً.
- عدم طلب التوقيع على سندات شحن ذات بنود تتعارض مع عقد المشاركة.

المشاركة الزمنية (Time Charter)

هو عقد بين مالك السفينة أو تجهزها (الذي قد يكون مستأجراً بعقد مشاركة عارية أو بعقد مشاركة زمنية أولي) وبين مستأجر يرغب في استغلال السفينة وخدمات طاقمها لفترة زمنية محددة تبدأ في التاريخ الذي يتسلم فيه المستأجر السفينة من مالكها كما هو منصوص عليه في العقد وفي المكان المحدد وذلك لنقل البضائع (حيث تستثنى أنواع محددة من البضائع أو قد تستثنى موانئ بعينها) وقد يكون الإيجار الزمني لرحلة واحدة (Trip Time Charter).

المشارطة الزمنية (Time Charter)

ويدفع المستأجر في مقابل استئجار السفينة مبلغ مالي كإيجار يومي يدفع مقدماً على فترات قد تكون شهراً أو نصف شهر، كما يدفع المستأجر ثمن الوقود الموجود على السفينة في وقت استلامها مع أول قسط من قيمة الإيجار ويسترد ثمن الوقود الموجود على السفينة وقت إرجاعها للمالك، وتحدد في العقد كمية الوقود عند الاستلام وإعادة التسليم وثمان الوقود.

المشارطة الزمنية (Time Charter)

التزامات المالك في المشارطة الزمنية:

- على المالك أن يجعل السفينة صالحة ملاحياً من كافة الوجوه قبل التعاقد، ويضمن بقاؤها صالحة خلال فترة العقد.
- مرتبات الطاقم وتغذيتهم ومصاريف علاجهم.
- مصاريف فحص هيئات الإشراف والتصنيف وكذا مصاريف الصيانة والإصلاح.
- مصاريف الحوض الجاف لو تخلل ذلك فترة الإيجار.

المشاركة الزمنية (Time Charter)

التزامات المالك في المشاركة الزمنية:

- ثمن كافة أنواع زيوت التزيت الخاصة بالماكينات والآلات المساعدة والأوناش.
- أقساط التأمين ونادي الحماية.
- المصاريف الرأسمالية وفوائد الديون والرهونات والضرائب المقررة على السفينة.
- عمولة السمسرة الناشئة عن التأجير.
- جزء من المطالبات الناشئة عن تلف جزء من البضاعة أو كلها لو كان ذلك لعب في السفينة.

المشاركة الزمنية (Time Charter)

التزامات المستأجر في المشاركة الزمنية:

- دفع أقساط الإيجار في مواعييدها المقررة بالعقد.
- ثمن الوقود المستهلك خلال فترة الإيجار (الوقود الثقيل - المازوت - الوقود الخفيف - السولار).
- مصاريف المواني ورسوم القنوات والإرشاد والقطر.
- مصاريف الشحن والتفريغ والتستيف والتربيط وفكها عند التفريغ.

المشارطة الزمنية (Time Charter)

- ثمن معدات التربيـط وأخشاب التستيف ما عدا تلك الموجودة على السفينة.
- أجرة الوكلاء الملاحيين في المواني.
- جزء من المطالبات التي تنشأ عن تلف البضاعة أو كلها حسب الحالة.
- مصاريف نظافة العنابر أو تعويض المالك عنها.
- مصاريف تغذية ممثلة على السفينة في البحر والمواني.
- مصاريف الرسائل اللاسلكية المرسلة لحسابه.

ثانياً: مشاركة السفينة عارية

وهي نوع من المشاركة الزمنية ولكن لفترة طويلة قد تمتد لأعوام، ويقضي هذا النوع من المشاركات بأن توضع السفينة تحت تصرف المستأجر بدون طاقم. وأن يتولى المستأجر تطبيقها بمعرفته (وقد يكون هذا سبب التسمية بلفظ العارية) بالإضافة إلى أن السفينة تصبح تحت إشراف وسيطرة المستأجر تماماً من الناحية التجارية والملاحية والفنية، فيقوم المستأجر بجميع وظائف المالك (ويسمى بالمجهز) من ناحية تشغيلها تجارياً وصيانتها وإصلاحها ودفع مرتبات الطاقم والتأمين عليها. ويوجد في مشاركات التأجير العارية بند يخول للمستأجر حق شراء السفينة خلال فترة الإيجار أو بعد انتهاء مدة الإيجار، حيث تنتقل ملكية السفينة من المالك الأصلي إلى المستأجر الذي أصبح مالكا لها كما في نماذج عقود البيمكو (Bimco).

ثانياً: مشاركة السفينة عارية

التزامات المستأجر في المشاركة العارية:

- يكون المستأجر مسؤولاً عن إصلاح وصيانة السفينة خلال فترة الإيجار.
- يضمن المستأجر أن السفينة ستعمل في نقل البضائع القانونية المتفق عليها.
- يضمن المستأجر أن السفينة ستعمل بين موانئ أو أماكن آمنة في نطاق الحيز التجاري المتفق عليه وإذا خالف المستأجر ذلك فإنه يحق للمالك فسخ العقد والمطالبة بالخسائر الناشئة عن ذلك.

ثانياً: مشاركة السفينة عارية

- يقوم المستأجر بالتأمين على السفينة بالقيمة المتفق عليها في عقد المشاركة وبالطريقة التي يرضيها المالك.
- إذا أثرت حيازة المستأجر للسفينة أو تشغيله وتوظيفه لها على مصالح المالك أو تسببت له في خسائر فإن المستأجر يكون مسؤولاً عن إزالة هذه التأثيرات الضارة للمالك أو تعويضه عما أصابه من أضرار وخسائر.
- لا يتخلى المستأجر خلال فترة الإيجار عن الالتزامات المنصوص عليها في عقد المشاركة.
- لا يؤجر المستأجر السفينة من الباطن دون الحصول على موافقة كتابية من مالك السفينة.

ثانياً: مشاركة السفينة عارية

التزامات مالك السفينة في المشاركة العارية:

- يضمن المالك أن لا تتعرض مصالح المستأجر نتيجة لأي نزاعات تنشأ على السفينة كالحجز عليها وفاء لأي ديون.
- يعرض المالك المستأجر عن أي خسائر أو أضرار تصيبه نتيجة لأي مواقف لا دخل للمستأجر بها.
- لا ينشئ المالك أي رهن على السفينة خلال فترة الإيجار بدون موافقة كتابية من المستأجر، وإذا أخل المالك بالفقرة السابقة ونتج عن ذلك أضرار للمستأجر فيكون المالك مسؤولاً عن تعويض المستأجر عن ذلك.

مراحل رحلة المشاركة (Voyage Charter Stages)

يمكن تقسيم رحلة المشاركة لأربعة مراحل لكل منها خصائصها

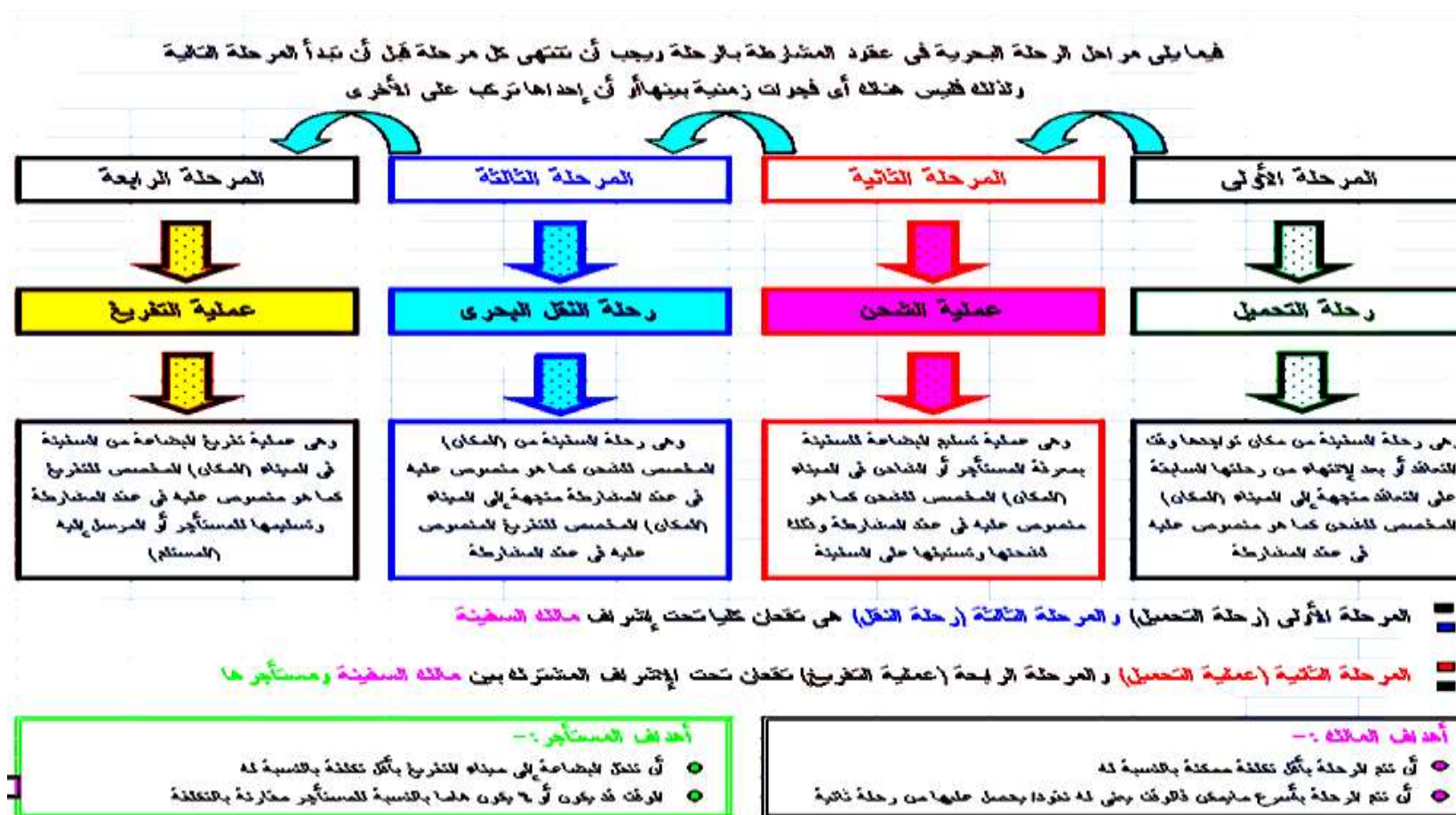
1. رحلة الشحن أو الصابورة (The Approach or Ballast Voyage)

2. عملية الشحن (The Loading Operation)

3. رحلة التحميل (The Carrying Voyage)

4. عملية التفريغ (The Discharge Operation)

مراحل رحلة المشاركة (Voyage Charter Stages)



الحمولة الوزنية

سفينة حمولتها الوزنية 4140، سعة الحبوب 9500 م3 وسعة البالات 8700 م3 يوجد عليها:
420 طن وقود + 90 طن زيوت + 150 طن مياه عذبة + 50 طن تموينات + 240 طن أوزان مجهولة

احسب ما يلي:

- وزن البضاعة التي يمكن شحنها بالسفينة.
- كم طناً من رولات ورق الطباعة التي معامل تستيفها 3 م3 / طن التي يمكن شحنها في العنابر.
- كم طناً يمكن شحنه على السطح من الخشب إذا أمكن ذلك حتى تصل السفينة إلى خط التحميل الصيفي.

الحمولة الوزنية

الحل:

• وزن المتغيرات = وزن (الوقود + الزيوت + المياه العذبة + مياه الصابورة + التموينات + الأوزان المجهولة)

$$= 420 + 90 + 150 + 50 + 240 = 950 \text{ طنا}$$

• وزن البضاعة الكلي = الحمولة الوزنية (الساكنة) - وزن المتغيرات

$$= 4140 - 950 = 3190 \text{ طنا}$$

هذه البضاعة هي كل ما يمكن أن تشحنه السفينة حتى تصل إلى خط التحميل الصيفي، ويمكن شحن

هذه البضاعة في عنابر السفينة حتى تمتلئ ثم شحن الخشب على السطح.

الحمولة الوزنية

$$\begin{aligned} & \bullet \text{ وزن البضاعة بالعنابر} = \frac{\text{سعة السفينة للبالات}}{\text{معامل التستيف}} \\ & \text{(حيث نوع البضاعة يتطلب سعة البالات)} \\ & \quad \quad \quad = 8700 \div 3 = 2900 \text{ طنا} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \bullet \text{ وزن البضاعة على السطح} = \text{وزن البضاعة الكلي} - \text{وزن البضاعة بالعنابر} \\ & \quad \quad \quad = 3190 - 2900 = 290 \text{ طنا من الخشب} \end{aligned}$$

تكلفة الرحلة

أثناء تواجد سفينتك بميناء بيريه (Piraeus) باليونان اتصل بك السمسار طالباً منك عرضاً لتأجير سفينتك بمشارطة لرحلة من ميناء الإسكندرية لميناء برشلونة (Barcelona) إسبانيا لنقل شحنة من البطاطس المعبأة في أجولة (معامل تستيفه 2 متر مكعب/طن) وفيما يلي بعض البيانات لتساعدك على تقدير قيمة أجرة النقل:

- الحمولة الوزنية 7,510 طن، سعة السفينة للحبوب 13,060 متر مكعب وسعة البالات 12,100 متر مكعب، كان عليها 380 طن مازوت، 120 طن سولار، 200 طن مياه عذبة، 20 طن زيت تزييت، 50 طن تموينات، 180 طن أوزان مجهولة.

تكلفة الرحلة

- مسافة الرحلة من بيريه للإسكندرية 689 والمسافة من الإسكندرية لبرشلونة 1472 ميلاً بحرياً، وسرعة السفينة 13 عقدة تستهلك يومياً 15 طن مازوت و 1 طن سولار بالبحر و 2 طن سولار في الميناء نتيجة لتشغيل الأوناش.
- معدل الشحن 1000 طن / يوم ومعدل التفريغ 1200 طن / يوم.

تكلفة الرحلة

المصاريف المتغيرة كما يلي:

- سعر طن الوقود 720 دولار وسعر طن المازوت 980 دولار
- رسوم الميناء في الإسكندرية 2,000 دولار، وفي برشلونة 3,600 دولار
- رسوم المئزر في الإسكندرية 500 دولار، وفي برشلونة 700 دولار
- رسوم الإرشاد ومصاريف القطر والرباط في الإسكندرية 900 دولار، وفي برشلونة 1200 دولار
- أجر الوكيل الملاحي في الإسكندرية 5,600 دولار، وفي برشلونة 7,500 دولار
- مصاريف نثرية في الإسكندرية 400 دولار، وفي برشلونة 800 دولار

تكلفة الرحلة

المصاريف الرأسمالية الثابتة للسفينة:

- قيمة استهلاكات السفينة وفائدة رأس المال.. إلخ 36,000 دولار شهرياً
 - مرتبات الطاقم 25,000 دولار / شهر
 - مصاريف التغذية ومياه الشرب 6,000 دولار / شهر
 - مصاريف الصيانة والإصلاحات 2,000 دولار / شهر
 - مصاريف إدارية 1,500 دولار / شهر
 - رسوم التأمين ونادي الحماية والتعويض 2,400 دولار / شهر
- احسب تكلفة هذه الرحلة البحرية وقدم عرضك بسعر النقل المناسب مع تحقيق مكسب 30%



تكلفة الرحلة

كمية البضاعة المتوقع نقلها:

• وزن المتغيرات = الوقود + السولار + زيت التزيت + الماء العذب + التموينات + الأوزان الثابتة
$$= 380 + 120 + 20 + 200 + 50 + 180 = 950 \text{ طن}$$

• وزن البضاعة = الحمولة الوزنية - وزن المتغيرات
$$= 7,510 - 950 = 6,560 \text{ طن}$$

• وزن بضاعة العنابر = سعة السفينة للبالات ÷ معامل التستيف
$$= 12100 \div 2 = 6,050 \text{ طن}$$

تكلفة الرحلة

زمن الرحلة الكلي:

- زمن رحلة الصابورة = المسافة ÷ السرعة
 $689 \div 13 = 53$ ساعة ÷ 24 = 2.21 يوم
- وقت الشحن بالإسكندرية = وزن بضاعة العنابر ÷ المعدل اليومي
 $6,050 \div 1,000 = 6.05$ يوم
- زمن رحلة التحميل = المسافة ÷ السرعة
 $1472 \div 13 = 113.23$ ساعة ÷ 24 = 4.72 يوم
- وقت التفريغ ببرشلونة = $\frac{\text{وزن بضاعة العنابر}}{\text{المعدل اليومي}}$
 $6,050 \div 1200 = 5.04$ يوم
- الوقت الإجمالي للرحلة = 18.02 يوم

تكلفة الرحلة

تكلفة الوقود:

- فترة الإبحار = زمن رحلة الصابورة + زمن رحلة التحميل
$$= 2.21 + 4.72 = 6.93 \text{ يوم}$$
- سعر المازوت = فترة الإبحار $\times$ الاستهلاك اليومي $\times$ سعر الطن
$$= 6.93 \times 15 \times 720 = \$ 74,844$$
- سعر السولار = فترة الإبحار $\times$ الاستهلاك اليومي $\times$ سعر الطن
$$= 6.93 \times 1 \times 980 = \$ 6,791.4$$
- سعر السولار بالإسكندرية = فترة الشحن $\times$ الاستهلاك اليومي $\times$ سعر الطن
$$= 6.05 \times 2 \times 980 = \$ 11,858.00$$
- سعر السولار ببرشلونة = فترة التفريغ $\times$ الاستهلاك اليومي $\times$ سعر الطن
$$= 5.04 \times 2 \times 980 = \$ 9,878.40$$
- التكلفة الكلية للوقود = $\$ 103,371.8$

تكلفة الرحلة

المصاريف المتغيرة:

رسوم ميناء الشحن + رسوم ميناء التفريغ = $3,600 + 2,000 = \$ 5,600$

• رسوم المنائر بميناء الشحن + رسوم المنائر بميناء التفريغ = $700 + 500 = \$ 1,200$

• رسوم الإرشاد والقطر بميناء الشحن + رسوم الإرشاد والقطر بميناء التفريغ = $1200 + 900 = \$ 2,100$

• أجره الوكيل الملاحي بميناء الشحن + أجره الوكيل الملاحي بميناء التفريغ = $7500 + 5600 = \$ 13,100$

• مصاريف نثرية بميناء الشحن + مصاريف نثرية بميناء التفريغ = $800 + 400 = \$ 1,200$

• إجمالي المصاريف المتغيرة = $\$ 23,200$

تكلفة الرحلة

المصاريف الثابتة:

- استهلاك السفينة = القيمة الشهرية ÷ 30 يوم × مدة الرحلة كلها
$$= 21,624 \$ = 18.02 \times 30 \div 36,000$$
- مرتبات الطاقم = القيمة الشهرية ÷ 30 يوم × مدة الرحلة كلها
$$= 15,016.67 \$ = 18.02 \times 30 \div 25,000$$
- التغذية والمياه = القيمة الشهرية ÷ 30 يوم × مدة الرحلة
$$= 3,604 \$ = 18.02 \times 30 \div 6,000$$
- الصيانة والإصلاحات = القيمة الشهرية ÷ 30 يوم × مدة الرحلة
$$= 1,201.33 \$ = 18.02 \times 30 \div 2,000$$
- التأمين = القيمة الشهرية ÷ 30 يوم × مدة الرحلة
$$= 1,441.6 \$ = 18.02 \times 30 \div 2,400$$
- مصاريف إدارية = القيمة الشهرية ÷ 30 يوم × مدة الرحلة
$$= 901 \$ = 18.02 \times 30 \div 1,500$$

تكلفة الرحلة

• إجمالي المصاريف الثابتة = \$ 43,788.6

إجمالي تكلفة الرحلة = التكلفة الكلية للوقود + إجمالي المصاريف المتغيرة + إجمالي المصاريف الثابتة

$$\$ 170,360.4 = 43788.60 + 23200.00 + 10331.80 =$$

التكلفة للطن الواحد = إجمالي تكلفة الرحلة ÷ وزن البضاعة المنقولة

$$\$ 28.15 = 6,050 \div 170,360.4 =$$

• العرض المطلوب = التكلفة لكل طن (28.15) × 130 ÷ 100 = \$ 36.60

حساب أعمال الشحن والتفريغ

- نصت مشاركة إيجار بالرحلة لسفينة ذات خمسة عنابر على أن تشحن 7,285 طن من البضائع بمعدل 300 طن لكل فتحة عنبر في اليوم، ولكل يوم عمل يسمح به الطقس على أساس 24 ساعة متتابة باستثناء يوم السبت بعد الساعة 1700 ويوم الأحد بأكمله وكذلك أيام الأعياد حتى الساعة 08:00 من صباح يوم العمل التالي.
- يبدأ حساب أيام التشغيل بعد 24 ساعة من تقديم الربان إخطار الاستعداد بأن السفينة مستعدة لاستلام البضائع سواء في مرسى أو لا، مع العلم أن غرامة التأخير 2,500 دولار لليوم أو جزء اليوم ومكافأة كسب الوقت نصف غرامة التأخير.

حساب أعمال الشحن والتفريغ

ما يلي من كشف الحقائق:

- الأربعاء 4/11 الساعة 1300 تقديم إخطار الاستعداد
 - الأربعاء 4/11 الساعة 1500 بدء الشحن
 - الثلاثاء 10/11 من الساعة 0900 - 1130 فترة أمطار
 - الأربعاء 11/11 تعطل أوناش السفينة من الساعة 1200 - 1600
 - الجمعة 13/11 انتهاء التفريغ الساعة 16:30
- احسب غرامة التأخير أو مكافأة كسب الوقت إن وجدت.

الحل

معدل الشحن اليومي = ٣٠٠ طن × ٥ عتابر = ١٥٠٠ طن/يوم
الوقت المقرر للشحن = ٧٢٨٥ طن ÷ ١٥٠٠ طن/يوم = ٤,٨٥ يوم = ٢٤ ق : ٢٠ س : ٤ يوم

اليوم	التاريخ	وقت محاسب		وقت غير محاسب		مجموع الوقت المحاسب			وقت غرامة التأخير			ملاحظات	الشرح
		ق	س	ق	س	ق	س	د	ق	س	د		
الأربعاء	١١ / ٤	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	١١	٠٠	٠٠	٠	٠	٠	تقديم إخطار الاستعداد ١٣٠٠ ١٥٣٠ بدء عمل السفينة	غير محاسب ١٣٠٠ ١١٠٠ ٢٤٠٠
الخميس	١١ / ٥	٠٠	١١	٠٠	٠٠	١٣	٠٠	٠٠	٠	١	٠	يحتسب الوقت من بعد الساعة ١٣٠٠ لمدة ١١ ساعة	غير محاسب ١٣٠٠ ١١٠٠ ٢٤٠٠ محاسب
الجمعة	١١ / ٦	٠٠	٢٤	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠	١	٠	يوم تعطيل كامل	محاسب ٢٤٠٠ ٢٤٠٠ ٢٤٠٠
السبت	١١ / ٧	٠٠	١٧	٠٠	٠٧	٠٧	٠٠	٠٠	٠	٢	٤	عطلة نهاية الأسبوع يتوقف الحساب الساعة ١٧٠٠	غير محاسب ٠٧٠٠ ١٧٠٠ ٢٤٠٠ محاسب
الأحد	١١ / ٨	٠٠	٠٠	٠٠	٢٤	٢٤	٠٠	٠٠	٠	٢	٤	عطلة نهاية الأسبوع	غير محاسب ٢٤٠٠ ٢٤٠٠ ٢٤٠٠
الاثنين	١١ / ٩	٠٠	١٩	٠٠	٠٨	٠٨	٠٠	٠٠	٠	٢	٠	اليوم التالي لعطلة نهاية الأسبوع يبدأ الحساب ٠٨٠٠	غير محاسب ٠٨٠٠ ١٩٠٠ ٢٤٠٠ محاسب
الثلاثاء	١١ / ١٠	٣٠	٢١	٣٠	٠٢	٣٠	٣٠	٠٢	٠	٣	٧	٠٩٠٠ - ١١٣٠ أخطار	غير محاسب ٠٩٠٠ ٢٣٠٠ ١١٣٠ ٢٤٠٠ محاسب
الأربعاء	١١ / ١١	٠٠	٢٠	٠٠	٠٤	٠٤	٠٠	٠٠	٠	١	٢	تعطل أوتاش السفين ٤ ساعات من ١٢٠٠ إلى ١٦٠٠	غير محاسب ١٢٠٠ ٢٠٠٠ ١٦٠٠ ٠٨٠٠ ٢٤٠٠ محاسب
الخميس	١١ / ١٢	٥٤	٠٦	٥٤	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠	٢	٢	يبقى للمستأجر ٥٤ ق : ٠٩ س غرامة التأخير تشمل باقي اليوم	٠٤ : ٢٠ : ٢٤ = ٠٤ : ١٣ : ٢٠ - ٠٤ : ٢٠ : ٢٤ = ٠٤ : ٠٦ : ٥٤ يصبح باقي اليوم في إطار غرامة التأخير = ٢٤ : ٠٠ - ٠٦ : ٥٤ = ٠٦ : ١٧ : ٠٠
الجمعة	١١ / ١٣	٣٠	١٦	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	١	٠	٣	انتهاء الشحن الساعة ١٦٣٠	اجملي غرامة التأخير = ١٦٣٠ + ١٧٠٦ = ١٠٩٣٦

فترة غرامة التأخير = ٣٦ ق : ٠٩ س : ١ يوم = ١,٤ يوم (تحول الدقائق إلى ساعات ثم تجمع على الساعات ثم تقسم على ٢٤)

قيمة غرامة التأخير = ١,٤ يوم × ٢٥٠٠ دولار = ٣٥٠٠ دولار

ملاحظة : فترة تعطيل أوتاش السفينة لا تحتسب كوقت عمل حيث أنها تقع على عاتق مالك السفينة وليس للمستأجر دخل بها.



المحاضرة الثانية

سفن الخطوط المنتظمة

- يجب على مشغل سفن الخطوط المنتظمة أن يهتم اهتماماً بالغاً بالمواني التي سوف تتردد عليها السفينة، بحيث تخدم هذه المواني ظهيراً جغرافياً منتجاً أو مستهلكاً حتى يضمن حركة عالية لكمية البضائع المنقولة من وإلى هذه المناطق التي يخدمها هذا الميناء.
- هذا بالإضافة إلى أن مثل هذه المناطق تشمل مراكز لحركة الحاويات حيث يصل إليها أعداد كبيرة من الحاويات بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية وأحياناً بالمواعين عن طريق المجاري المائية والأنهار، وبالتالي يضمن وجود أعداد كبيرة من الحاويات متجهة إلى هذه المواني أو خارجة منها.
- أضف إلى ذلك أن المشغل لو كان يقدم خدمة نقل من الباب إلى الباب، فإن ربحه سوف يزيد نتيجة تقديمه لخدمات أخرى بالإضافة لخدمة النقل البحري.

مميزات الخطوط الملاحية

- خط سير ثابت
- جدول مواعيد ثابتة
- أسعار ثابتة

متطلبات الشاحنين

يطلب الشاحنين الأمور التالية بنفس الترتيب:

- تاريخ إبحار السفن ومواعيد وصولها إلى مواني الشحن والتفريغ.
- مدة الرحلة بين مواني الشحن ومواني التفريغ.
- مدى إمكانية اعتماد الشاحنين على جداول الإبحار التي يعلنها الناقلون.
- أنواع الحاويات المتاحة لاستخدام الشاحنين.
- سمعة الناقل المؤسسة على خبرته السابقة وتاريخه في مجال النقل البحري.
- سعر النولون المطلوب.

العوامل التي تؤثر في تحديد أسعار النوالين

يجب أن تكون أسعار النوالين مناسبة لكل من الناقل والشاحن.

- المنافسة: فإذا حدد الناقل أسعاراً عالية فقد يخسر العديد من عملائه لناقل آخر يعرض أسعاراً أقل منه.

- المنافسة بين المواني:

تقدم بعض المواني أو محطات الحاويات أرصفة حديثة وأنظمة وبنية أساسية عالية الجودة تشجع الشاحنين والناقلين على استعمال هذه المواني.

العوامل التي تؤثر في تحديد أسعار النوالين

عدم اتزان حركة البضاعة:

حيث يتم نقل العديد من الحاويات الفارغة في أحد اتجاهات المسار الملاحي بأقل الأسعار أو بدون مقابل على الإطلاق، مما يحتم على الناقل عمل حساب لذلك.

اختيار المواني:

وهل تخدم هذه المواني ظهيراً منتجاً أو مستهلكاً، وكذلك مراكز التحميل الكبيرة والأساسية.

أهم مبادئ وضع سعر النولون

- تكلفة الخدمة

- قيمة الخدمة

- هذه المبادئ لا يمكن تطبيقها على كل السلع، لماذا؟

ج: لا يمكن تطبيق هذه المبادئ على كل السلع للأسباب الآتية:

○ قد تكون إحدى السلع ذات حجم كبير مقارنة بوزنها، وبالتالي فهي تملأ فراغات السفينة، بينما

لا زالت السفينة لم تصل لخط التحميل المناسب.

○ بينما السلع الأخرى ذات وزن ثقيل وحجم صغير، وبالتالي تصل السفينة لخط التحميل المناسب

بينما يظل بها فراغات كثيرة لم تستغل.

○ ولذلك يهدف كل ناقل أن يشحن سفينته بخليط من النوعين حتى يحقق أحسن خليط من البضائع يحقق أحسن دخل.

أهم مبادئ وضع سعر النولون

من العناصر التي تؤثر على سعر النولون:

- وزن البضائع التي ستشحن.
- مقاسات البضائع التي ستشحن.
- شكل البضائع.
- نوع وطبيعة البضاعة.
- قابلية البضاعة للتلف.

أهم مبادئ وضع سعر النولون

من العناصر التي تؤثر على سعر النولون:

- قابلية البضاعة للسرقة.
- هل تحتاج البضاعة لعناية خاصة أو تبريد.
- اتجاه حركة التجارة.
- المسافة بين مينائي الشحن والتفريغ.
- حجم ونوع السفينة الناقلة.
- كفاءة مواني ومحطات الشحن والتفريغ على خط سير السفينة.

أهم مبادئ وضع سعر النولون

رسالة من البضائع تتكون من 10 صناديق كل منها يزن 6 طن، ومقاس كل منها $2 \times 3 \times 1.5$ متر سوف يتم شحنها على إحدى السفن.

ما هو النولون الذي سيتقاضاه الناقل لهذه الرسالة علماً بأن السعر للطن هو 50 دولار، وأن السعر لكل متر مكعب (m^3) هو 40 دولار.

الحل:

- النولون طبقاً للوزن = $10 \text{ صندوق} \times 6 \text{ طن} (\text{وزن الصندوق}) \times 50 \text{ دولار للطن} = 3,000 \text{ دولار}$
- النولون طبقاً للمقاس = $10 \text{ صندوق} \times (2 \times 3 \times 1.5) \text{ مقاس الصندوق} \times 40 \text{ دولار} = 3,600 \text{ دولار}$
- وحيث أن النولون بالمقاس في صالح الناقل فإنه سوف يطلب 3,600 دولار كنولون للرسالة.

أهم مبادئ وضع سعر النولون

- Liner In and Out (L.I. & O.)
- Liner In and Free Out (L.I.F.O)
- Free In an Liner Out (F.I.L.O)
- Free In and Out (F.I.O)

أهم مبادئ وضع سعر النولون

إذا كان النولون البحري من الإسكندرية إلى بيروت هو 10 دولار للطن، وكانت مصاريف الشحن في ميناء الإسكندرية 4 دولار للطن، ومصاريف التفريغ 5 دولار للطن.

رجاء تقديم عرض للشاحن على الأسس التالية:

- Liner In and Out (L.I. & O.)
- Liner In and Free Out (L.I.F.O)
- Free In an Liner Out (F.I.L.O)
- Free In and Out (F.I.O)

أهم مبادئ وضع سعر النولون

الحل:

• على أساس LI&O = مصاريف الشحن + نولون النقل البحري + مصاريف التفريغ

$$= 4 + 10 + 5 = 19 \text{ دولار}$$

• على أساس LI-FO = مصاريف الشحن + نولون النقل البحري = $4 + 10 = 14$ دولار

• على أساس FI-LO = نولون النقل البحري + مصاريف التفريغ = $10 + 5 = 15$ دولار

• على أساس FI&O = نولون النقل البحري = $10 = 10$ دولار

نولون الحاوية ونولون النقل المتكامل

نولون الحاوية:

- هو سعر موحد للحاوية الكاملة (FCL Full Container Load) بغض النظر عن نوع البضاعة بداخلها وذلك بهدف تسهيل حسابات النولون للسلع العديدة المختلفة، وهذا التسعير هو الذي يعمل به معظم الناقلين مع الشاحنين الكبار أو المستوردين الكبار وكذلك وكلاء الشحن.
- بالنسبة للحاويات الكاملة FCL يبقى هناك أيضاً نظام سعر الصندوق حسب السلعة بداخله حيث يحدد سعر للنولون حسب البضاعة المشحونة ويحسب هذا السعر على أساس الوزن للحاوية يتراوح بين 13 - 14 طن للحاوية العشرين قدماً.

نولون الحاوية ونولون النقل المتكامل

سعر النقل المتكامل:

- يستعمل هذا النولون مع النقل المتعدد الوسائط من نقطة الأصل وحتى نقطة الوصول النهائية.
- أو عند نقل البضاعة من سفينة لأخرى في أحد المواني الوسيطة. ويتم هذا تحت سند شحن واحد ولهذا يسمى هذا النقل "بالمسار المتكامل" وغالباً ما يكون سعر النقل في هذه الحالة أقل منه لو تم النقل عن طريق ناقلين بدلاً من ناقل واحد عندما لا يكون هناك من سبيل سوى استعمال ناقلين أو أكثر.

عند نقل الحاويات تطبق العديد من الأسعار

- بالنسبة للحاويات المشتركة (LCL - Less than Container Load) فإن الأسعار تكون على أساس سعر السلعة كما في السفن غير سفن الحاويات.
- بالنسبة للحاويات الكاملة (FCL - Full Container Load) فإن السعر يكون موحداً للحاوية المشحونة بنوع معين من البضاعة، ويقدر هذا السعر على أساس الوزن للحاوية يتراوح بين 13 - 14 طن للحاوية العشرين قدماً.

عند نقل الحاويات تطبق العديد من الأسعار

- النولون لكل الأنواع Freight-All-Kinds (FAK) يقدم الناقلون المتعاملون في نقل الحاويات نوع من النولون يسمى نولون كل الأنواع حيث يكون الناقل قد حسب حساب تكلفته وحساب عدد الحاويات التقريبي التي ينقلها على هذا المسار وحساب هامش ربح مناسب يمكن للناقل أن يحسب سعراً ثابتاً للحاوية مهما كان نوع البضاعة بداخلها.
- وفي النقل المتعدد الوسائط يضيف الناقل إلى ما سبق مصاريف المواني ومصاريف النقل بالوسائط الأخرى.

طلب شحن		
Kindly Apply the Following Form on Your Company's Working Paper		
رجاء عمل وملا هذا النموذج على ورق من شركتكم		
DESTINATION:	Port of Alexandria - EGYPT	ميناء لتفريغ:
SHIPPER: Address: City - Country: Tel. & Fax:	GENERAL ELECTRIC COMPANY 88, PROSPERITY Street East New York - USA Tel. 01 - 876 456 34 Fax 01 - 876 454 321	الشاحن: العنوان: المدينة - الدولة التليفون والفاكس:
CONSIGNEE: Address: City - Country: Tel. & Fax:	MISR BANK - ROUSHDY BRANCH 350, Elhorria Avenue - Roushdy ALEXANDRIA - EGYPT Tel.: ++ 203 987 6543 Fax: ++ 203 873 456	المستلم: العنوان: المدينة - الدولة التليفون والفاكس:
NOTIFY Address: City - Country: Tel. & Fax:	Egyptian Electric Appliances Company 7, Salah Salem Street Alexandria - EGYPT Tel.: ++ 203 987 1122 Fax: ++ 203 987 2211	الشخص الواجب إخطاره: العنوان: المدينة - الدولة التليفون والفاكس:
VESSEL	M/V "Abraham Lincoln"	السفينة:
FREIGHT PAYABLE AT:	FREIGHT PREPAID	مكان دفع التولون:
MARKS & NUMBERS الماركة والعدد	DESCRIPTION OF GOODS وصف البضاعة	WEIGHT & MEASUREMENTS الوزن والمقاس
Container No. HTZU 123456-7 Seal No. 6500765 1 X 40 Container	1 X 40 Container contained 100 cartons contains 100 "ABC" brand of Electrical Microwave Stoves each of 24 X 12 inch. And 24 cartons of Accessories H.S. CODE : 21 65 93 النظام الموحد للتعريف الجمركية	Weight : Gross 22,456 kg. Measurement: 65 M³
SHIPPER'S SIGNATURE Styl Hall	I hereby declare that all aforesaid information are correct and true, and I accept all terms and conditions included in Bill of Lading أقر بأن البيانات أعلاه صحيحة ومطابقة للواقع وتتعهد بقبول الأحكام الواردة بسند الشحن.	

LINER BILL OF LADING |

Shipper GENERAL ELECTRIC COMPANY 22, PROSPERITY STREET NEW YORK - USA TEL: 01-276 456 34 FAX: 01-276 456 321		Reference No. 12345 B/L No 678 ES	
Consignee MISC BANK - COMMERCE BRANCH 350, Elhanna Avenue - Rashid ALEXANDRIA - EGYPT TEL: ++203 987 6543 FAX: ++203 987 6545		ACADEMY SHIPPING COMPANY	
Notify Address Egyptian Electric Appliances Company 7, Salah Salem Street Alexandria - EGYPT TEL: ++203 987 1122 FAX: ++203 987 2211			
Pre Carriage By* Arrow Trucking Co.	Place of receipt by pre-carrier* ALBANY - NY		
Vessel M/V "Abraham Lincoln"	Port of Loading New York		
Port of Discharge Port of Alexandria - EGYPT	Place of delivery by carrier* Alexandria - Alexandria		
Marks and Numbers Container No. HTZU123456 7 Seal No. 6500765	Number and kind of packages, description of cargo 1 X 40 Container contained 100 cartons contains 100 "ABC" brand of Electrical Microwave Stoves each of 24 x 12 inch. And 24 cartons of Assorted SLAC		Gross weight 22,456 KG
			Measurement 65 M³
Above particulars furnished by the Merchant.			
FCL / FCL inc. FREIGHT PREPAID CY / CY		SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the port of Discharge or to near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port of unto Consignee or their Assigns, they paying freight indicated in the Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS whereof the Master of the said vessel has signed the number of originals Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished this others to stand void.	
Demurrage (as per clause 11)			

• تعني كلمتي Container Yard (CY) أو Container Freight Station (CFS)

الطريقة التي يتم بها نقل الحاوية أو المكان الموجودة به الحاوية وعلى وجه التحديد مكان استلام الحاوية ومكان تسليمها.

نقل الحاوية بنظام CY/CY وعندما تكتب CY/CY على سند الشحن فإنها تعني:

نقل الحاوية من الباب للباب door-to-door أي أن الحاوية قد تم تعبئتها في مخازن الشاحن shipper (أو مخازن متعهد البضاعة forwarder) ومن ثم يقوم الناقل Carrier باستلامها من مخازن الشاحن أو متعهد البضاعة في دولة التصدير وينقلها بمعرفته إلى ميناء الشحن ثم إلى ميناء التفريغ وتفريغها ثم نقلها بمعرفته (الناقل) إلى مخازن المستلم consignee في دولة الاستيراد.

نقل الحاوية بنظام CY/CFS وعندما تكتب CY/CFS على سند الشحن فإنها تعني:

نقل الحاوية من الباب للميناء door-to-port أي أن الحاوية قد تم تعبئتها في مخازن الشاحن shipper أو (مخازن متعهد البضاعة forwarder) ومن ثم يقوم الناقل Carrier باستلامها من مخازن الشاحن أو متعهد البضاعة في دولة التصدير وينقلها بمعرفته إلى ميناء الشحن ثم إلى ميناء التفريغ وتفريغها أو تفريغ محتوياتها ومن ثم يقوم المستلم consignee في دولة الاستيراد باستلام الحاوية أو محتوياتها من محطة حاويات الناقل أو وكيله.



نقل الحاوية بنظام CFS/CY وعندما تكتب CFS/CY على سند الشحن فإنها تعني:

نقل الحاوية من الميناء إلى الباب port-to-door أي أن الحاوية أو البضائع المفرطة قد تم استلامها في محطة حاويات الناقل أو وكيله ليقوم بتعبئتها في مخازنه في ميناء الشحن بدولة التصدير ومن ثم يقوم الناقل Carrier بنقلها لميناء التفريغ بدولة الاستيراد ثم يقوم بتسليم الحاوية كاملة إلى مخازن المستلم consignee.

نقل الحاوية بنظام CFS/CFS وعندما تكتب CFS/CFS على سند الشحن فإنها تعني:

نقل الحاوية من الميناء إلى الباب port-to-port أي أن الحاوية أو البضائع المفرطة قد تم استلامها في محطة حاويات الناقل أو وكيله ليقوم بتعبئتها في مخازنه في ميناء الشحن بدولة التصدير ومن ثم يقوم الناقل Carrier بنقلها لميناء التفريغ بدولة الاستيراد.

وتفريغها أو تفريغ محتوياتها ومن ثم يقوم المستلم consignee في دولة الاستيراد باستلام الحاوية أو محتوياتها من محطة حاويات الناقل أو وكيله.



ساحة الحاويات / ساحة الحاويات CY/ CY وتقرأ في سند الشحن ساحة الحاويات / ساحة الحاويات

• CY / CY وهي تشبه الخدمة من الباب إلى الباب وتعني بصفة عامة أن:

الناقل يستلم الحاوية مملوءة من ساحة حاويات العميل في موقع الشاحن أو متعهد البضاعة وتسلم الحاوية بكاملها مملوءة في ساحة العميل في موقع المستلم.

ساحة الحاويات / محطة شحن الحاويات CY / CFS

وتقرأ في سند الشحن ساحة الحاويات / محطة شحن الحاويات CY / CFS وهي تشبه الخدمة من الباب إلى الميناء وتعني بصفة عامة أن:

الناقل يستلم الحاوية مملوءة من ساحة حاويات العميل في موقع الشاحن أو متعهد البضاعة، وتفرغ الحاوية بكاملها من محتوياتها في محطة شحن الناقل بميناء الوصول ويقوم المستلم بنقل بضاعته مفرطة حتى موقعه.

محطة شحن الحاويات / ساحة الحاويات CY / CFS

وتقرأ ساحة الحاويات / محطة شحن الحاويات CY / CFS وهي تشبه الخدمة من الميناء إلى الباب وتعني بصفة عامة أن:

العميل يسلم بضاعته مفرطة في محطة شحن الحاويات الخاصة بالناقل في ميناء الشحن، حيث يقوم الناقل بتعبئة الحاوية بالبضاعة داخل الحاوية وتسلم الحاوية بكاملها مملوءة بمحتوياتها إلى ساحة الحاويات بموقع العميل (المستلم) في موقعه.

محطة شحن الحاويات / محطة شحن الحاويات CFS / CFS

وتقرأ محطة شحن الحاويات / محطة شحن الحاويات

CFS / CFS وهي تشبه الخدمة من الميناء إلى الميناء وتعني بصفة عامة أن:

العميل يسلم بضاعته مفرطة في محطة شحن الحاويات الخاصة بالناقل في ميناء الشحن حيث يقوم الناقل بتعبئة الحاوية بالبضاعة داخل الحاوية وتفرغ الحاوية بكاملها من محتوياتها في محطة شحن الناقل بميناء الوصول ويقوم المستلم بنقل بضاعته مفرطة حتى موقعه.

إذا كان النولون البحري للحاوية العشرون قدماً (TEU) (Twenty Equivalent Unit) من سنغافورة للإسكندرية هو 800 دولار، وكان بالنسبة للحاوية الأربعون قدماً (FEU) (Forty Equivalent Unit) 1600 دولار، وكان سعر النقل البري في سنغافورة \$ 150 للحاوية TEU، \$ 300 للحاوية FEU وكانت مصاريف الشحن والتفريغ (Terminal Handling Charges - THC) في سنغافورة \$ 125 للحاوية TEU، \$ 250 للحاوية FEU، بينما مصاريف الشحن والتفريغ (Terminal Handling Charges - THC) في الإسكندرية \$ 100 للحاوية TEU، \$ 200 للحاوية FEU، وكان سعر النقل البري في الإسكندرية \$ 250 للحاوية TEU، \$ 500 للحاوية FEU. وكان معامل تسوية سعر الوقود (BAF) هو 120 دولار للحاوية 20 قدم، 240 دولار للحاوية 40 قدم وأيضاً كان معامل تسوية سعر العملة (CAF) مقداره 5%.

الحل:

أولاً: الحاوية 20 قدماً TEU

• 5% CAF للحاوية 20 قدم $= 800 \times 100 \div 5 = 40$ دولار

$= 1,600 \times 100 \div 5 = 80$ دولار للحاوية 40 قدم

1- على أساس CY / CY

• التكلفة = تكلفة النقل البري سنغافورة + مصاريف الشحن في سنغافورة + قيمة النولون البحري

+ مصاريف التفريغ (إسكندرية) + مصاريف النقل البري (إسكندرية) + CAF + BAF

$= 150 + 125 + 800 + 100 + 250 + 120 + 40 = 1,585$ دولار

2- على أساس CFS / CFS

- التكلفة = مصاريف الشحن في سنغافورة + قيمة النولون البحري + مصاريف التفريغ (إسكندرية)
CAF + BAF +

$$= 125 + 800 + 100 + 120 + 40 = 1,185 \text{ دولار}$$

3- على أساس CY / CFS

- التكلفة = تكلفة النقل البري سنغافورة + مصاريف الشحن في سنغافورة + قيمة النولون البحري + مصاريف التفريغ (إسكندرية) + CAF + BAF

$$= 150 + 125 + 800 + 100 + 120 + 40 = 1,335 \text{ دولار}$$



ثانياً: الحاوية 40 قدماً FEU

1- على أساس CY / CY

• التكلفة = تكلفة النقل البري سنغافورة + مصاريف الشحن في سنغافورة + قيمة النولون البحري

+ مصاريف التفريغ (إسكندرية) + مصاريف النقل البري (إسكندرية) + CAF + BAF

$$= 300 + 250 + 1600 + 200 + 500 + 240 + 80 = 3,170 \text{ دولار}$$

2- على أساس CFS / CFS

• التكلفة = مصاريف الشحن في سنغافورة + قيمة النولون البحري + مصاريف التفريغ

(إسكندرية) + CAF + BAF

$$= 250 + 1600 + 200 + 240 + 80 = 2,370 \text{ دولار}$$

3- على أساس CY / CFS

- التكلفة = تكلفة النقل البري سنغافورة + مصاريف الشحن في سنغافورة + قيمة النولون البحري

+ مصاريف التفريغ (إسكندرية) + CAF + BAF

$$= 300 + 250 + 1600 + 200 + 240 + 80 = 2,670 \text{ دولار}$$

4- على أساس CFS / CY

- التكلفة = مصاريف الشحن في سنغافورة + قيمة النولون البحري + مصاريف التفريغ (إسكندرية)

+ مصاريف النقل البري (إسكندرية) + CAF + BAF

$$= 250 + 1600 + 200 + 500 + 240 + 80 = 2,870 \text{ دولار}$$



شكراً لكم