ETHIOPIAN MARITIME AUTHORITY
የኢትዮጵያ ማሪታይም ባለሥልጣን

በኢፌዴሪ የትራንስፖርትና ሎጅስቲክስ ሚኒስቴር

የኢትዮጵያ ማሪታይም ባለስልጣን

የሎጅስቲክስ ትራንስፎርሜሽን ጽ/ቤት

የወጪ ዕቃን በሀገር ውስጥ በኮንቴነር አሸጎ ለመላክ የሚያስችል ጥናት

ህዳር 2013 ዓ.ም

አዲስ አበባ

ማውጫ

1. መግቢያ 4

1.1 የፕሮግራሙ መነሻ 4

2. የወጪ ንግድ ፍሰት 5

2.1 የወጪ ንግድ ምርቶች 5

2.2 የወጪ ንግድ ትራንስፖርት 5

2.3 ዋና ዋና የወጪ ንግድ ጭነቶች ድርሻ 6

2.4 የወጪ ንግድ ጭነቶች መነሻ ቦታዎች 7

2.5 ከፍተኛ ድርሻ ያላቸው የወጪ ንግድ ጭነቶች 12

2.6 የወጪ ጭነቶችን በሀገር ውስጥ የማሸግ ጠቀሜታ 13

3 የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ የማሸግ አፈጻጸም 14

4 የፕሮግራሙ አላማና እና ግብ 16

4.1 የፕሮግራሙ አላማ 16

4.2 የፕሮግራሙ ግብ 16

5. የኮንቴነራይዜሽን ዋና ዋና ተግዳሮቶች 16

5.1 የተጠናከረ የመረጃ ልውውጥ ስርዓት አለመኖሩ 16

5.2 የባዶ ኮንቴይነር ማዕከል፣ የመሳሪያ እና ግብአቶች ዉስንነት :- 18

5.3 የባዶ ኮንቴይነር አቅርቦት 19

5.4 የክሊራንስ አገልግሎት ቀልጣፋ አለመሆን 20

5.5 ከባቡር ትራንስፖርት እና ተያያዥ አገልግሎቶች ጋር በተያያዘ 20

5.6 የመንገድ ሚዛን /AXEL LOAD/ 21

5.7 በጅቡቲ የክሊራንስና የወደብ አገልግሎቶች ቀልጣፋ አለመሆን፣ 23

5.8 በአንዳንድ የጭነት መነሻ ቦታዎች ባዶ ኮንቴነር ለማቅረብ አዋጭ አለመሆን 23

5.9 የተሟላ የሎጅስቲክስ አገልግሎት አለመኖር 24

6. የመፍትሄ ሀሳቦች ..... **Error! Bookmark not defined.**

7. የድርጊት መርሃ-ግብር ..... **Error! Bookmark not defined.**

7.1 ለባዶ ኮንቴይር የመረጃ ልውውጥ ስርዓት እና የስታንዳርድ መዘርጋት ..... **Error! Bookmark not defined.**

7.2 የባዶ ኮንቴይነር አቅርቦትን ማሻሻል ..... **Error! Bookmark not defined.**

7.3 የባቡር ትራንስፖርት እና ተያያዥ አገልግሎቶችን ማሻሻል ..... **Error! Bookmark not defined.**

7.4 የባዶ ኮንቴይነር ማዕከል ፣ የመሳሪያ እና ግብአቶች አቅርቦት ማሻሻል ..... **Error! Bookmark not defined.**

7.5 ባሕር ወደብ ላይ ቀልጣፋ አገልግሎት መስጠት ..... **Error! Bookmark not defined.**

7.6 አዳዲስ የወጪ ዕቃዎች ማሸጊያ ማዕከላት ላይ አገልግሎት መጀመር ....Error! Bookmark not defined.

7.7 የትራንስፖርት አቅም ማሳደግ.. Error! Bookmark not defined.

7.8 የክሊራንስ አገልግሎት ቀልጣፋ ማድረግ....................................... Error! Bookmark not defined.

7.9 ለመልቲሞዳል ትራንስፖርት ኤክስፖርትን ያገናዘበ የመርከብ መረጣ ማካሄድ Error! Bookmark not defined.

1. መግቢያ

1.1 የፕሮግራሙ መነሻ

የሀገራችን የሎጅስቲክስ ችግሮችን በዘላቂነት በመፍታት፣ ሊጅስቲክሱ የሀገራቱ ኢኮኖሚ ላይ ጉልህ አወንታዊ አስተዋጽኦ ሊያደርግ ይገባዋል። ይህን ተግባራዊ ለማድረግ የብሄራዊ የሎጅስቲክስ ስትራቴጂ ተዘጋጅቷል። በዚህ ስትራቴጂ ዝግጅት ወቅት የሀገር ውስጥ እና አለማቀፍ አማካሪ ድርጅቶችን በማሳተፍ ጥልቅ ሳይንሳዊ ምርምሮችን በማካሄድ የሎጅስቲክስ ችግሮች ተለይተዋል። በተጨማሪም የተለዩ ችግሮችን በዘላቂነት የሚፈቱ የመፍትሄ ሀሳቦች በስትራቴጂው ተለይተው ተመልክተዋል። ይህ የብሄራዊ ሎጅስቲክስ ስትራቴጂ በሚንስቴሮች ምክር ቤት በሀሴ 2010 ዓ.ም መጽደቁን ተከትሎ ትግበራው ተጀምራል።

የሎጅስቲክስ ስትራቴጂውን መሰረት በማድረግ የሎጅስቲክስ ዘርፍ ፖሊሲ ተዘጋጅቷል። ፖሊሲው የሎጅስቲክስ ዘርፍ አመራር፣ አደረጃጀት እና አሰራር ቀልጣፋና ውጤታማ እንዲሆን ለማድረግ፣ የሎጅስቲክስ መሰረተ ልማት፣ግንባታና የአገልግሎት አሰጣጥ የግሉን ዘርፍ አሳትፎ ለማሳደግ፣ የሎጅስቲክስ ዘርፍ የስራ እድል እንዲፈጥር እና በአጠቃላይ የሎጅስቲክስ ዘርፉ የሀገሪቱን ኢኮኖሚ ለማሻሻል የተዘጋጁ ፖሊሲዎችን ለመደገፍ በሚያስችል መልኩ ተዘጋጅቷል። የኢፌድሪ የሚንስቴሮች ምክር ቤት ሚያዝያ 25 ቀን 2012 ባካሄደው 20ኛ አስቸካይ ስብስባ የሎጅስቲክስ ዘርፍ ፖሊሲ ላይ ከተወያየ በኋላ አንዳንድ ማስተካከያዎችን በማከል በስራ ላይ እንዲውል ወስኗል።

በብሄራዊ የሎጅስቲክስ ስትራቴጂ ከተካተቱት 98 የመፍትሄ ሀሳቦች ውስጥ "የወጪ *ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ አሽጎ ለመላክ የሚያስችል ስርዓት መዘርጋት"* አንዱ ነው። ይህንን አሰራር ለመዘራጋት በብሄራዊ ሎጅስቲክስ ስትራቴጂው የተለያዩ አቅጣጫዎች ተቀምጠዋል። እነርሱም ጥናት ማካሄድ፣ የህግ ማዕቀፍ ማዘጋጀት፣ ኤክስፖርት ዕቃን በኮንቴይነር አሽጎ ለመላክ የሚያስችሉ መሰረተ - ልማቶች እና ፋሲሊቲዎች እንዲሟሉ ማድረግ ናቸው።

ባለፉት ዓመታት ከፍተኛ መጠን ያላቸው የወጪ ጭነቶች በጆንያ (Break-bulk) ተጭነው ከሀገር ውስጥ ወደ ጅቡቲ ከተጓጓዙ በኋላ በኮንቴነር የሚታሸጉት በጅቡቲ ወደብ ነው። ይህ ዓይነቱ አሰራር ባዶ ኮንቴነር ባንድ መኪና እና ወጪ ዕቃውን ደግሞ በሌላ መኪና እንዲጓጓዙ አድርጓል። ነገር ግን እነዚህ ጭነቶች በሀገር ውስጥ በኮንቴነር ቢታሸጉ በአንድ መኪና ማጓጓዝ

ይቻላል፡፡ በሀገር ውስጥ በኮንቴይነር የማሸግ አገልግሎት የወጪ ጭነቶችን ጥራታቸውን ተጠብቀው በባቡር እንዲጓጓዙ በማድረግና፣ የተቃለለ የክሊራንስ አገልግሎት በመስጠት በአጭር ጊዜና በአነስተኛ ወጪ ለደንበኞች እንዲደርሱ በማድረግ ጉልህ ሚና መጨወት ይቻላል፡፡

2. የወጪ ንግድ ፍሰት

2.1 የወጪ ንግድ ምርቶች

ሀገራችን ኢትዮጵያ የተለያዩ የግብርና ምርቶች፣ የኢንዱስትሪ ምርቶች እና የተፈጥሮ ማዕድኖችን ወደ አለማቀፍ ገበያ ትልካለች፡፡ ከጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ መረጃ መሰረት የሚከተሉት ዕቃዎች ከኢትዮጵያ ወደ ዓለም ገበያ ይላካሉ፡፡

- ቡና
- ጥራጥሬ እና የቅባት እህሎች
- የቆዳ እና የቆዳ ውጤቶች
- ጨርቃ ጨርቅ
- የስጋ ውጤቶች
- አትክላት ና ፍራፍሬ
- ቅመሞች
- ሌሎች
- ስኳር ወርቅ
- የቁም እንስሳት
- ታንታለምጥጥ
- የተፈጥሯዊ ማር
- አበባ

2.2 የወጪ ንግድ ትራንስፖርት

የወጪ ጭነቶችን ከሀገር ውስጥ ወደ ተለያዩ አለማቀፍ መዳረሻዎች የተለያዩ የትራንስፖርት አማራጮችን በመጠቀም እየተላኩ ይገኛሉ፡፡ እነርሱም የባህር ማጓጓዣ፣ የየብስ ማጓጓዣ፣ የአየር ማጓጓዣ እና ፖስታን በመጠቀም የመላክ አገልግሎቶች ናቸው፡፡ በ2019 ዓ.ም የኢትዩጵያ የወጪ ንግድ ብር 76.2 ቢልዮን ብር (CIF/FOB Value (ETB) ገቢ አስገኝቷል፡፡ በዚሁ ዓመት የነበረው የወጪ ንግድ ጭነቶች በማጓጓዝ ረገድ እያንዳንዱ የትራንስፖርት ማጓጓዣ የነበረው ድርሻ በሚከተለው ሰንጠረዥ ቀርቧል፡፡

ሰንጠረዥ 1፡ የወጪ ንግድ ትራንስፖርት (Export by Modes of Transport)

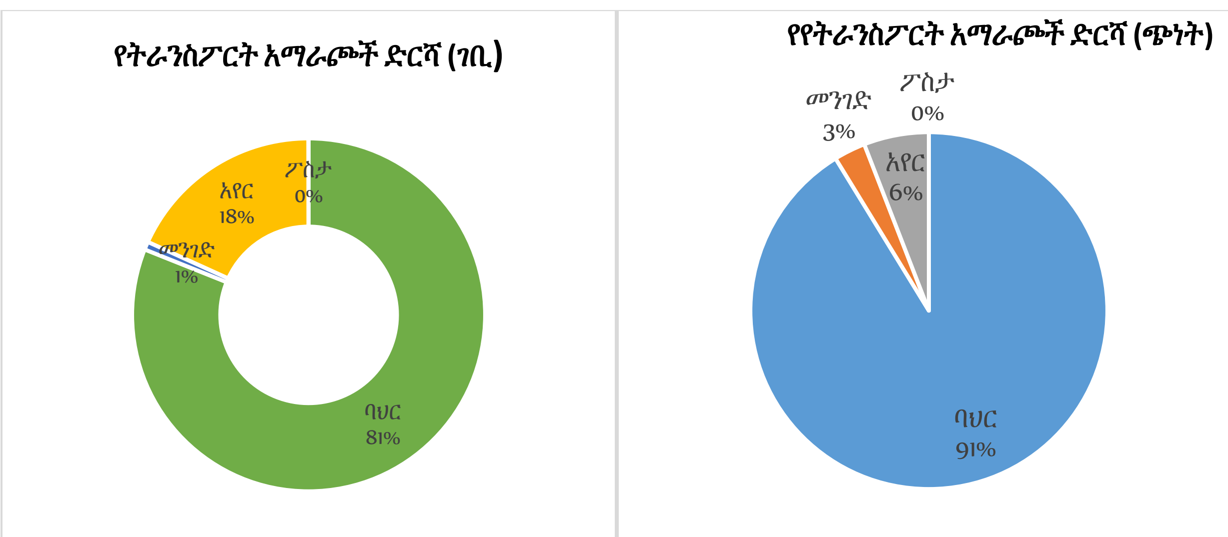
	የወጪ ንግድ ገቢ	የወጪ ንግድ	የገቢ ድርሻ	የመጠን

የማጓጓዣ ዓይነት	(ብር)	መጠን (ቶን)	(ብር)	ድርሻ (ቶን)
አጠቃላይ ድምር	76,242,839,793.00	1,591,008.90	100	100
በየብስና ባህር	61,792,210,900.00	1,451,687.79	0.81	0.91
በየብስ	563,653,517.00	45,514.10	0.01	0.03
በአየር	13,875,303,833.00	93,796.89	0.18	0.06
በፖስታ	11,671,543.00	10.11	0.00015	0.00001

ምንጭ፡ ከኢትዮጵያ ጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ የ2019 የኤክስፖርት መረጃ መሰረት የተዘጋጀ ነው፡፡

የወጪ ንግድ ጭነቶች የተጓጓዙበት የትራንስፖርት አማራጮች በተመለከተ የባህር ትራንስፖርቱ 91 በመቶ የሚሆነውን መጠን (Volume) በማጓጓዝ የአንበሳውን ድርሻ ይወስዳል፡፡ በሌላ በኩል በአየር ትራንስፖርት የተጓጓዘው መጠን 6 በመቶ ብቻ ቢሆንም ከውጭ ምንዛሪ ገቢ ግኘት አንጻር ግን ቀላል የማይባል ድርሻ አለው (18 በመቶ) ፡፡ ይህም በአየር ትራንስፖርት የሚጓጓዙ ጭነቶች መሸጫ ዋጋቸው በአንጻራዊነት ከፍ ያለ መሆኑን ያሳያል፡፡ ተጨማሪ መረጃ ቀጥሎ ከተመለከቱት ምስሎች ቀርቧል፡፡

ስዕል 1፡ የትራንስፖርት አማራጮች በወጪ ንግድ ጭነቶች ላይ ያላቸው ድርሻ



ምንጭ፡ የ2019 ከኢትዮጵያ ጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ የኤክስፖርት መረጃ መሰረት የተዘጋጀ ነው፡፡

2.3 ዋና ዋና የወጪ ንግድ ጭነቶች ድርሻ

ሀገራችን ወደ አለማቀፍ ገበያ ከምትልካቸው ምርቶች ውስጥ 91 በመቶ (በመጠን/Volume) የሚሆነው ጭነት የሚጓጓዘው በባህር ትራንስፖርት ነው (Unimodal: Sea – Road) ፡፡ በ2011/12 (2019) በባህር

ከተጓጓዙ የወጪ ንግድ ጭነቶች 61[1] ቢሊዮን ገቢ ተገኝታል፡፡ የእነዚህ ጭነቶች ዝርዝር፤ ያስገኙት ገቢ፤ የጭነተቶች እና የጭነት መጠን ድርሻ ከዚህ ቀጥሎ በተቀመጠው ሰንጠረዥ ተመልከቷል፡፡ ከእነዙህ ጭነቶች ውስጥ በጭነት መጠን ከፍተኛውን ድርሻ የሚይዙት ሰሊጥ 47%፤ ቡና18%፤ አትክልትና ፍራፍሬ 12% ናቸው፡፡

ሰንጠረዥ 2፡ ዋና ዋና የወጪ ንግድ ጭነቶች /Export by Major Cargo Type

Commodities	Monetary Value	Volume (Ton)	Volume Share (%)
Export by sea (Sea-Road)	61,792,210,900.00	1,451,687.79	100
Coffee	23,163,823,783.00	262,604.41	18
Cereal, oil seeds and spices	17,611,084,259.00	678,044.19	47
Textile and Textile articles	5,282,601,912.00	25,555.88	2
Leather and leather products	917,863,092.00	3,090.55	0.2
Natural Honey & bee's wax	73511028	377.54	0.03
Gum and related products	203685026	1,837.94	0.1
Mineral & precious stones	25301230	3,449.00	0.2
Beverage	104511540	5,383.73	0.4
Live Animal	1730059735	32,113.80	2
Chat	8,732,825,152.00	63,861.23	4
Fruit and vegetables	1120169924	177,217.02	12
Other	2826774219	198,152.50	14

ምንጭ፡ የ2019 ከኢትዮጵያ ጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ የኤክስፖርት መረጃ መሰረት የተዘጋጀ

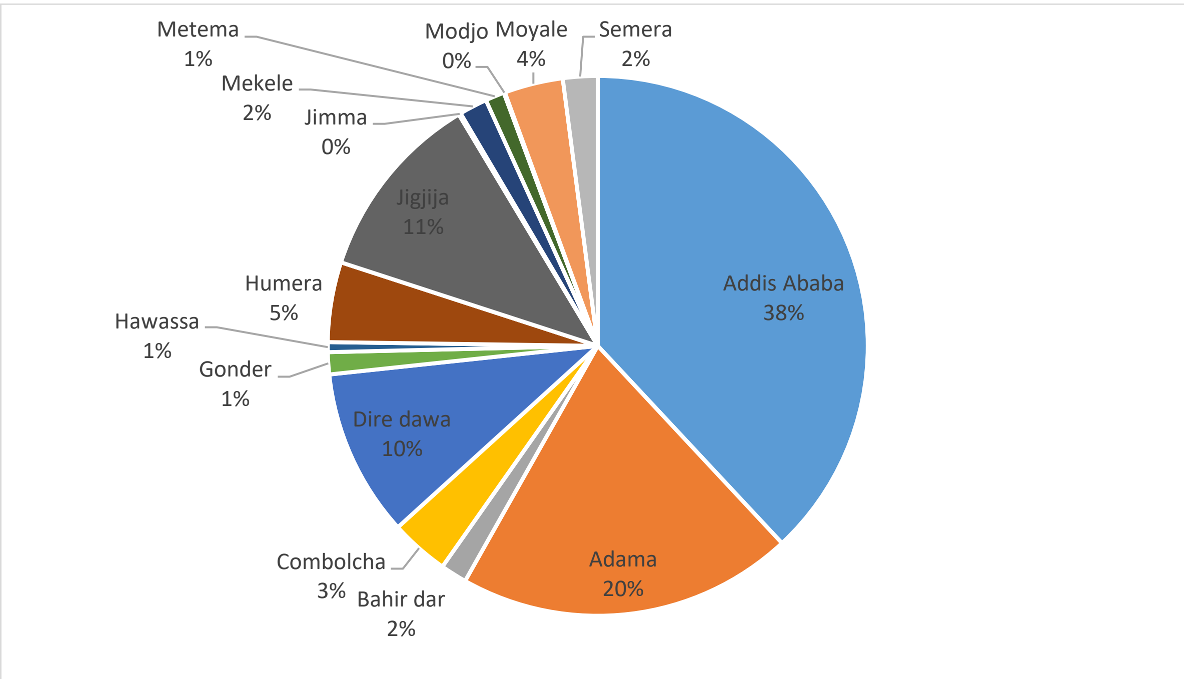
2.4 የወጪ ንግድ ጭነቶች መነሻ ቦታዎች

የወጪ ጭነቶች የጉምሩክ ኮሚሽን ክሊራንስ የሚሰራላቸው ባህዳር፤ ጎንደር፤ መተማ ዮጊንስ፤ ኮምቦልቻ፤ ድሬድዋ፤ አዲስ አበባ፣ አዳማ፤ ሀዋሳ፤ ጂግጂጋ፤ ጅማ፤ መቀሌ፤ ሞጆ፤ ሞያሌ እና ሰመራ

[1]በባሕር የተጓጓዘ የወጪ ጭነት (Unimodal: Sea-road) የሚለው በጉሙሩክ አመዘጋገብ መሰረት ወደ ጎረቤት ሀገራት በየብስ ትራንስፖርት የተጓጓዙ የወጪ ጭነቶችን አካቷል፡፡ በተለየ ወደ ሱማሊያ እና ጅቡቲ የተላኩ የተለያዩ ጭነቶችን አኳቷል፡፡ ለምሳሌ አትክልትና ፍራፍሬ 37% ጅቡቲ እና ሱማሊያ 63% ነው፡፡

ናቸው። አዲስ አበባ የሚለው ቦሌ ኤርፖርት፤ ቃሊቲ፤ ቦሌ ለሚ፤ ኢስተርን ኢንዱስትሪ ዞን እና እንዶዴን ያካትታል። እነዚህ ቦታዎች ለድንበር ተሻጋሪው አለማቀፍ የሎጅስቲክስ ኦፐሬሽን የጭነት መነሻ ተደርገው ሊወሰዱ ይችላሉ። እያንዳንዱ ቦታዎች በ2019 ከነበረው በባሕር ከተጓጓዘው አጠቃላይ የወጪ ንግድ ዕቃ ላይ ያላቸው የጭነት ድርሻ (ቶን) እንደሚከተለው ቀርቧል።

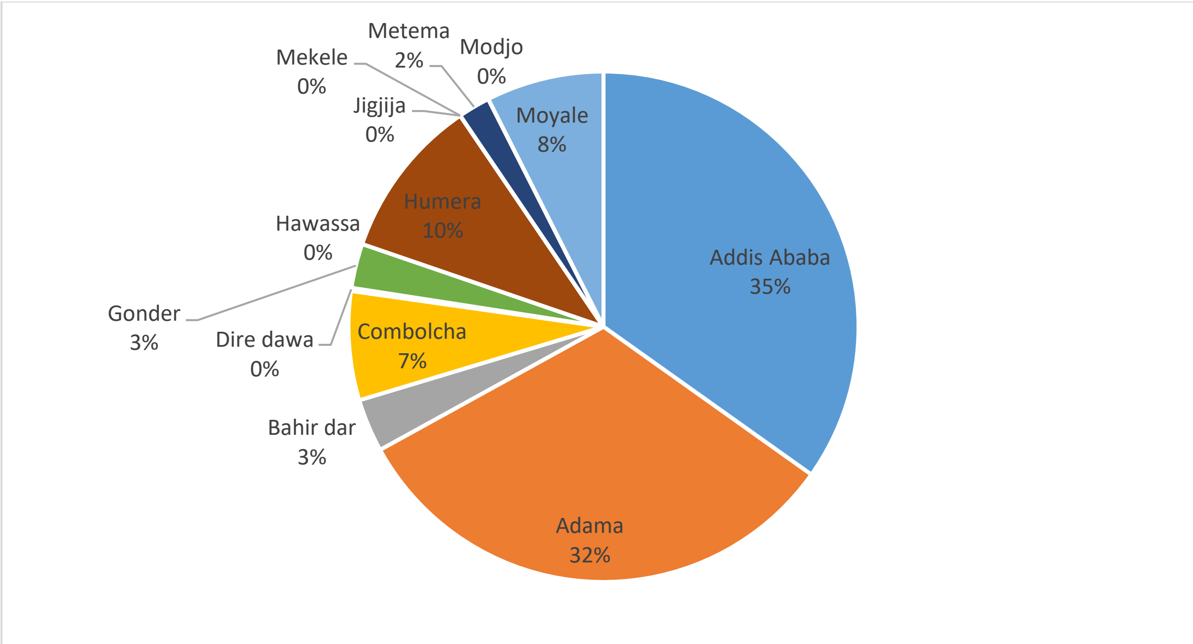
ስዕል 2፡ በባሕር ከተጓጓዘው የወጪ ንግድ የጭነት መነሻ ቦታች ድርሻ



ምንጭ፡ የ2019 ከኢትዮጵያ ጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ የኤክስፖርት መረጃ መሰረት የተዘጋጀ

ከወጪ ንግድ ዋና ዋና ጭነቶች ውስጥ ሰሊጥ፤ ጥራጥሬ እና የቅባት እህሎች 678,044 ቶን መጠን ነበራቸው። ቀጥሎ በቀረበው ስዕል እንደሚያሳየው ከእንዚህ ጭነቶች ውስጥ 35 በመቶ የሚሆኑት የጉምሩክ አገልግሎታቸው/ክሊራንሳቸው የተፈጸመው በአዲስ አበባ ሲሆን፤ 32 በመቶ አዳማ፤ 10 በመቶ ሁመራ፣ 7 በመቶ ኮምቦልቻ እና 16 በመቶ በሌሎች ማዕከላት ነው። ሌላኛው ከፍተኛ ድርሻ ያለው ጭነት ቡና (262,604.41 ቶን) ሲሆን 95 በመቶ የሚሆነው ክሊራንስ የሚፈጸመው በአዲስ አበባ ሲሆን 5 በመቶ ደግሞ ድሬዳዋ ነው።

ስዕል 3፡ ጥራጥሬ፤ ሰሊጥ፤ የቅባት እህል እና ቅመማ-ቅመም ድርሻ



ምንጭ፡ የ2019 ከኢትዮጵያ ጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ የኤክስፖርት መረጃ መሰረት የተዘጋጀ

እያንዳንድ የወጪ ንግድ መነሻ አካባቢ የጉምሩክ አገልግሎት የተፈጸመላቸው ዋና ዋና የወጪ ንግድ ጭነቶች ቀጥሎ በቀረቡት ሰንጠረዥ ቀርቧል፡፡

ሰንጠረዥ 3፡ በባሕር ከተጓጓዘው የወጪ ንግድ ዕቃ የጭነት መነሻ ቦታዎች ድርሻ (ቶን)

Commodities	Total	Addis Ababa	Adama	Bahir dar	Combolcha	Dire dawa	Gonder
Coffee	262,604.41	249,837.72	-	-	-	12,766.69	-
Cereal, oil seeds and spices	678,044.19	236,182.35	18,043.62	22,774.04	46,740.64	1,340.47	19,078.98
Textile and Textile articles	25,555.88	11,914.74	583.11	85.97	1,749.74	4.69	-
Leather and leather prod	3,090.55	2,161.56	612.14	-	170.41	-	5.99
Natural Honey & bee's wax	377.54	153.25	191.62	-	-	-	1.64
Gum and related products	1,837.94	1,216.39	320.26	108.52	-	-	-
Mineral & precious stones	3,449.00	2,945.26	-	-	-	-	-
Beverage	5,383.73	3,363.84	-	4.58	1,193.60	309.98	-
Live Animal	32,113.80	-	28,822.79	-	216.00	31.50	-
Chat	63,861.23	0.39	81.81	-	-	11,890.40	-
Fruit and vegetables	177,217.02	0.55	31,739.46	10.19	-	38,634.67	-
Other	198,152.50	44,564.76	11,763.62	6.88	878.63	80,792.34	50.31
Total	1,451,687.79	552,340.81	292,158.43	22,990.18	50,949.02	145,770.73	19,136.92

ምንጭ፡ የ2019 ከኢትዮጵያ ጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ የኤክስፖርት መረጃ መሰረት የተዘጋጀ ነው።

ሰንጠረዥ 3፡ በባሕር ከተጓጓዘው የወጪ ንግድ የጭነት መነሻ ቦታዎች ድርሻ (ቶን)

Commodities	Hawassa	Humera	Jigjija	Jimma	Mekele	Metema	Modjo	Moyale	Semera
Coffee - -	- -	-	-	-	-	-			
Cereal, oil seeds and spices	-	69,452.65	0.11	-	95.19	13,710.61	73.30	50,552.22	-
Textile and Textile articles	7,946.62	-	-	-	3,213.67	-	57.35	-	-
Leather and leather prod	-	-	-	-	5.40	-	135.04	-	-
Natural Honey & bee's wax	-	-	1.05	-	0.69	29.30	-	-	-
Gum and related products	-	-	-	-	192.77	-	-	-	-
Mineral & precious stones	-	-	-	-	458.58	-	45.16	-	-
Beverage	323.20	-	-	115.53	73.00	-	-	-	-
Live Animal	-	-	3,043.51	-	-	-	-	-	-
Chat	-	-	51,888.64	-	-	-	-	-	-
Fruit and vegetables	-	-	106,586.88	-	161.58	-	-	83.70	-
Other	373.85	-	3,783.45	1,760.81	20,208.51	2,824.15	664.08	397.59	30,083.50
Total	8,643.67	69,452.65	165,303.64	1,876.35	24,409.39	16,564.05	974.94	51,033.51	30,083.50

ምንጭ፡ የ2019 ከኢትዮጵያ ጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ የኤክስፖርት መረጃ መሰረት የተዘጋጀ ነው፡፡

2.5 ከፍተኛ ድርሻ ያላቸው የወጪ ንግድ ጭነቶች

በ2012 ዓ.ም በባሕር ለተጓጓዘው የኢትዮጵያ የወጪ ንግድ ጭነት በ53 792 ኮንቴይነሮች ጥቅም ላይ ውለዋል። ከዚህ ውስጥ 25 789 በኢትዮጵያ እና 28 003 በጅቡቲ የታሸጉ ናቸው። እንደ አውሮፓውያን አቆጣጠር በ2019 (January 1 — December 31) ዓ.ም በነበረው የወጪ ንግድ ዕቃ መጠን (Gross Ton) መሰረት ቡና፣ ሰሊጥ ፣ ጥራጥሬ እና የቅባት እህሎችን በኮንቴነር ለማሸግ 49 517 ኮንቴነሮች (45 585 ባለ ሃያ ጫማ እና 3 932 ባለ አርባ ጫማ ኮንቴነሮች) ያስፈልግ ነበር። ከዚህ በመነሳት በእያንዳንዱ የጭነት መነሻ ቦታዎች የሚያስፈልገው አመላካች (Estimated) የኮንቴነር መጠን በሚከተለው ሰንጠረዥ ቀርቧል።

Locations	Coffee/Ton	TEU	Cereals/Oilseeds	TEU	Textile	FEU	T/Container
Addis Ababa	249,837.72	13,012	236,182.35	11,114	11,914.74	1,833	25,959.88
Adama	-	-	218,043.62	10,261	583.11	90	10,350.59
Bahir dar	-	-	22,774.04	1,072	85.97	13	1,084.95
Combolcha	-	-	46,740.64	2,200	1,749.74	269	2,468.75
Dire dawa	12,766.69	665	1,340.47	63	4.69	1	728.73
Gonder	-	-	19,078.98	898		-	897.83
Hawassa		-		-	7,946.62	1,223	1,222.56
Humera	-	-	69,452.65	3,268		-	3,268.36
Jigjija	-	-	0.11	0		-	0.01
Mekele			95.19	4	3,213.67	494	498.89
Metema		-	13,710.61	645		-	645.21
Modjo		-	73.30	3	57.35	9	12.27
Moyale		-	50,552.22	2,379		-	2,378.93
Total		13,677		31,908		3,932	49,517

ሰንጠረዥ 4፡ ከዋና ዋና ጭነቶች የመነሻ አካባቢዎች በ2019 በባሕር የተጓጓዘው የጭነት መጠን (ቶን)[2]

ምንጭ፡ የ2019 ከኢትዮጵያ ጉምሩክ ኮሚሽን በተገኘ የኤክስፖርት መረጃ መሰረት የተዘጋጀ ነው።

[2] Containers are computed using 21.25 Ton/TEU for cereal and oilseeds, coffee 19.2 Ton/TEU, textile and related 6.5 per Forty Foot Equivalent/FEU. Regarding to cereals and oilseeds average weight was computed by taking sesame (19), oilseeds 21 – 25,

2.6 የወጪ ጭነቶችን በሀገር ውስጥ የማሸግ ጠቀሜታ

የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ማሸግ ዘርፈ-ብዙ ሀገራዊ ጠቀሜታ አለው፡፡ የሎጅስቲክስ ጊዜና ወጪን መቀነስ፤ የአግልግሎት ጥራትን ማሻሻል እና ሌሎች ተያያዥ ጠቀሜታዎች እንደሚከተለው ተብራርተዋል፡፡

የውጭ ምንዛሬን ማዳን፡-

የወጪ ዕቃዎች በብትን ተጭነው ባህር ወደብ ከደረሱ በኋላ በጅቡቲ ወደብ ለባዶ ኮንቴነር ማቅረቢያ ($17/TEU)፤ ዕቃውን ወደ ኮንቴነር ማስገቢያ ($45/TEU)፤ ጭነቱ ክብደት ማረጋገጫ ሰርተፍኬት (Verified Goss Mass, VGM certificate) ($13.5/TEU)፤ ክራፍት ወረቀት ($37/TEU ለቡና) እና ለሌሎች ወጪዎች የሚከፈለው በውጭ ምንዛሪ ነው፡፡ ስለሆነም የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ማሸግ ከላይ የተጠቀሱትን የውጭ ምንዛሪ ክፍያዎች ያድናል፡፡

በተጨማሪም ኤክስፖርት ሃገር ውስጥ ሲታሸግና ጅቡቲ ሲታሸግ የሃገር ውስጡ በኮንቴይነር (TEU) በአንድ ቀን ለ14 ለዜጎች ተጨማሪ የስራ ዕድል ይፈጥራል፡፡

ከዚህ አንፃር አገልግሎቱን በሃገር ውስጥ በማድረጋችን ምክንያት በዓመት በኣማካይ እስከ 5.8 ሚሊዮን USD የውጭ ምንዛሪ መቆጠብ የተቻለ ሲሆን በስራ እድል ረገድም በአንድ ዓመት እስከ 727,678 የጉልበት ሰራተኛ (Man/hour) የደመወዝ ወጭ መሸፈን ያስችላል፡፡

የሎጅስቲክስ ጊዜን መቀነስ

የወጪ ጭነቶች በብትን (ከረጢት) በተሽከሪካሪ ወደ ጅቡቱ ወደብ ማጓጓዝ በአማካኝ 3 ቀናትን ይወስዳል፡፡ ተሽከርካርዎች ጅቡቲ ከደረሱ በኋላ የወጪ ዕቃዎችን በኮንቴነር ለማሳሸግ በአማካኝ 3 ቀናት ይወስዳል፡፡ በሀገር ውስጥ በሚታሸግበት ወቅት ቀልጣፋ የማሸግ አገልግሎትን በመስጠት፤ በኮንቴይነር የታሸጉ ዕቃዎችን የመርከብ መድረሻ ጊዜን ባገናዘበ መልኩ በባቡር በፍጥነት በማጓጓዝ ከባዶ ኮንቴነር አቅርቦት -- ጅቡቲ ወደብ ማድረስ ያለውን ጊዜ 50% (3 ቀናት) ይቀንሳል፡፡

የጭነት ተሽከርካሪዎች የወጪ ዕቃዎች እስከሚታሸጉ ድረስ ጭነት እንደያዙ ባህር ወደብ አካባቢ በሚቆዩበት ወቅት ወጪያቸው ይጨምራል፡፡ በተጨማሪም ለገቢ ጭነት የመኪና እጥረት ስለሚፈጠር ገቢ ዕቃዎች ለተጨማሪ ወጪዎች እንዲጋለጡ አስተዋፅኦ ያደርጋል፡፡ እንዲሁም የተሽከርካሪዎችን የምልልስ ጊዜ ስለሚቀንስ የጭነት ትራንስፖርት ዋጋ እንዲያሻቅብ አስተዋጽኦ ያደርጋል፡፡ ስለሆነም ወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ በኮንቴነር አሽጎ መላክ ከላይ የተዘረዘሩት ተጨማሪ ወጪዎችን ያስቀራል፡፡

የሎጅስቲክስ አገልግሎት ጥራት ማሻሻል፡-

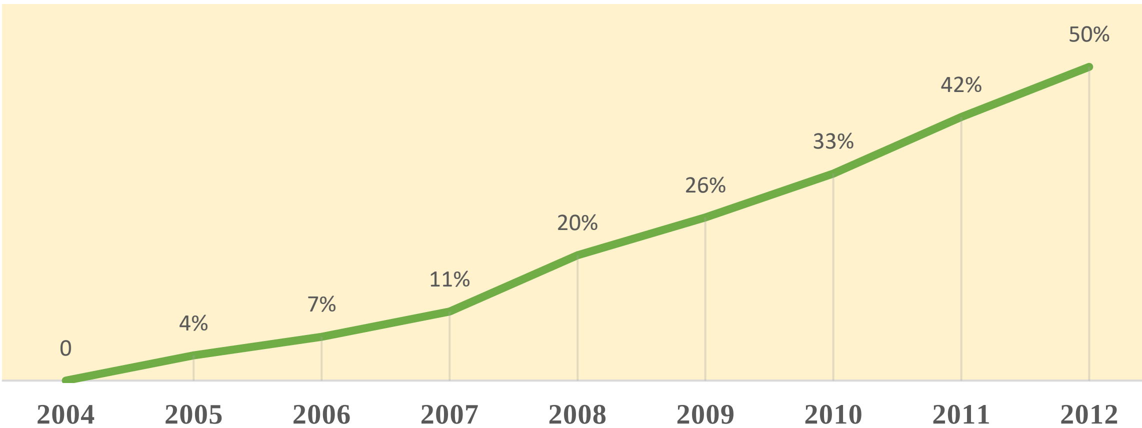
ጥራትን ከማሻሻል አንጻር የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ማሸግ የሚከተሉትን ጠቀሜታዎች ያስገኛል

- በሀገር ውስጥ ማሸግ በመንገድ ላይ በዝናብ፣ በአቧራ ወይም በሌላ በተለያየ የአየር ንብረት መለዋወጥ የተነሳ ከሚደርስ የጥራት መጓደል ወይም ብልሽት ያድናል፤
- የወጪ ዕቃ ላኪዎች ለደንበኞቻቸው በገቡት ውል መሰረት የዕቃው ዓይነት፣ መጠንና ጥራት ተጠብቆ በሀገር ውስጥ ያሳሽጋሉ፤
- የመንገድ ላይ ስርቆትና መፋሰስ ምክንያት የሚከሰት የክብደት መጉደልን ያስቀራል ፤
- በመንገድ ላይ መኪና አደጋ ቢከሰት ዕቃው ሙሉ በሙሉ እንዳይባክን ያደርጋል፤
- በባህር ወደብ ሲታሸግ የሚደርስ መፋሰስና እንዲሁም የጥራት ጉድለት ያስቀራል፡፡

3 የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ የማሸግ አፈጻጸም

ባለፉት ዓመታት በተደረጉ የተለያዩ ጥረቶች በሀገር ውስጥ በኮንቴነር ታሽገው የሚላኩ የወጪ ጭነቶች እድገት አሳይቷል፡፡ በስዕል 4 እንደተመለከተው የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ማሸግ በሰኔ 2004 ከነበረበት 0% ሰኔ 2012 ወደ 50% አድጓል፡፡ እዚህ ደረጃ ለመድረስ የዳሰሳ ጥናት ተካሂዳል፤ በመቀጠልም ከባለድርሻ አካላት ጋር ውይይት ተካሂዷል፡፡ በተለይ በ2011 እና 2012 ዓ.ም ከተለያዩ የወጪ ዕቃዎች ላኪዎች (ቡና፤ ጥራጥሬና የቅባት እህሎች፤ ጨርቃ ጨርቅ እና ቆዳና የቆዳ ውጤቶች) እና የሎጅስቲክስ አገልግሎት ሰጪዎች ጋር ውይይት በማድረግ የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ለማሸግ ያሉ ተግዳሮቶች ተለይተዋል፡፡ ይህን ተከትሎ የድርጊት መርሃ-ግብር በማዘጋጀት ትግበራ ተጀምሯል፡፡ ከ2004 እስከ 2012 የነበረው አመታዊ በሀገር ውስጥ የማሸግ ሽፋን ቀጥሎ በቀረበው ስዕል ተመልክቷል፡፡

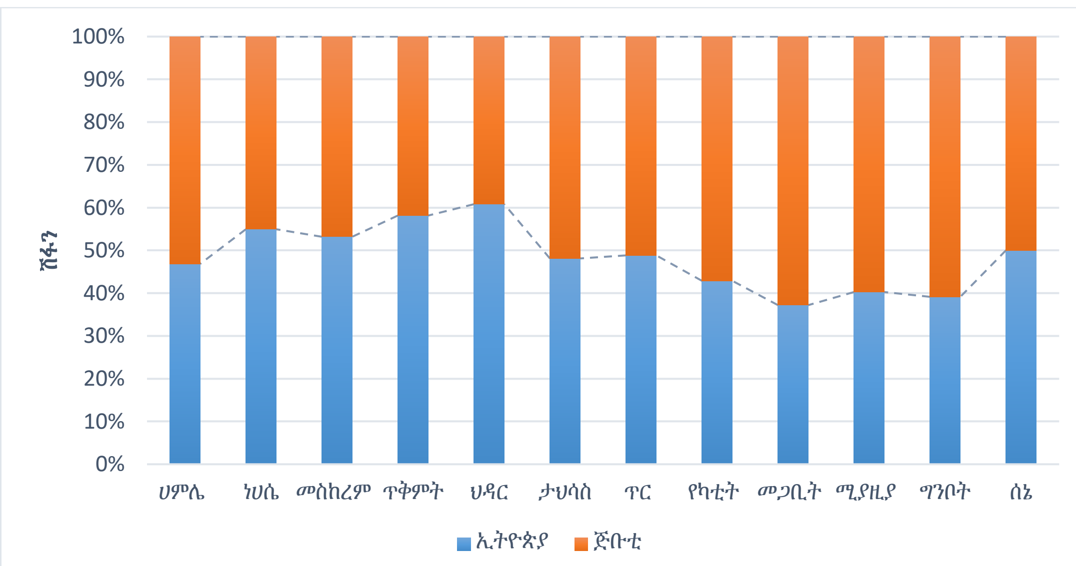
ስዕል 4፡ የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ማሸግ



ምንጭ፡ የሎጅስቲክስ ትራንስፎርሜሽን ቢሮ 2012

የወጪ ጭነቶችን በሃገር ውስጥ አሽጎ የመላክ ሽፋን ከሃምሌ 2011 ዓ.ም ጀምሮ እያደገ መጥቷል፡፡ ይህም በሰኔ 2011 ከነበረበት 42% በህዳር 2012 61% ደርሷል፡፡ ነገር ግን ከታህሳስ 2012 ጀምሮ የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ማሸግ እየቀነሰ መጥቶ በየካቲት ወር ወደ 43% ዝቅ ብሏል፡፡ የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ማሸግ ያለፈው አመት አፈጻጸም በሚከተለው ስዕል ቀርቧል፡፡

ስዕል 5፡ የወጪ ዕቃዎችን የማሸግ ድርሻ



ምንጭ፡ የሎጅስቲክስ ትራንስፎርሜሽን ቢሮ 2012

እስካሁን ያለው አፈጻጸም ሲገመገም የወጪ ጭነቶችን በሀገር ውስጥ የማሸግ አፈጻጸም በከፍተኛ ደረጃ እያሽቆለቆለ ይገኛል፡፡ በሰኔ 2012 ሽፋኑን 80 በመቶ ለማድረስ ታቅዶ የነበረውንም ማሳካት እንደማይቻል

ታውቋል፡፡ ይህም ሁኔታ ፕሮግራሙን ማሻሻል እንደሚያስፈልግ ታምኖበት ይህ የተሻሻለ ፕሮግራም ቀርቧል፡
፡

4 የፕሮግራሙ አላማና እና ግብ

4.1 የፕሮግራሙ አላማ

የዚህ ፕሮግራም ዋና አላማ በባህር የሚጓጓዙ የወጪ ዕቃዎችን ዘላቂና አስተማማኝ የሆነ ስርዓት በመዘርጋት በሀገር ውስጥ ሙሉ ለሙሉ በኮንቴይነር ታሽገው እንዲላኩ ማድረግ ነው፡፡

4.2 የፕሮግራሙ ግብ

የዚህ ፕሮግራም ግብ የሎጅስቲክስ ጊዜና ወጪን በመቀነስ እና የአገልግሎት ጥራትን በማሻሻል በሀገር ውስጥ በኮንቴነር የሚታሸገውን የወጪ ጭነት ሽፋን ማሳደግ ነው፡፡ ከሽፋን፣ ወጪ እና ጊዜ አንጻር የፕሮግራሙ ኢላማ በሚከተለው ሰንጠረዥ ቀርቧል፡፡

ሰንጠረዥ5፡ የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ የማሸግ ግብ

	አሁን ያለው (የ15 ወራት አማካኝ)	ወደፊት የሚደረስበት ግብ	
በሀገር ውስጥ በኮንቴይነር የሚታሸገው መጠን	50%	62%	ሰኔ 30 2013
		70%	ሰኔ 30, 2014
		80%	ሰኔ 30, 2015
		95%	ሰኔ 2018
ጊዜ	6 ቀናት(በተሸከርካሪ ሲጓጓዝ)	3 ቀናት (በባቡር ሲጓጓዝ;)	ሰኔ 30 2013

5. የኮንቴነራይዜሽን ዋና ዋና ተግዳሮቶች

በባህር ተጓጉዘው ወደ አለማቀፍ ገበያ የሚላኩ የወጪ ጭነቶችን በሀገር ውስጥ በኮንቴነር አሽጎ በመላክ ሂደት ላይ ያጋጠሙ ዋና ዋና ተግዳሮቶች እንደሚከተለው ቀርበዋል፡፡

5.1 የተጠናከረ የመረጃ ልውውጥ ስርዓት አለመኖሩ

በመሀል ሀገር ባዶ ኮንቴይነር አቅርቦትን በማሳለጥ ወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ አሽጎ ወደ ባሕር ወደብ ለመላክ ሶስት ዋና ዋና ወቅታዊ መረጃዎች እንደሚያስፈልጉ ይታመናል፡፡እነሱም

በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ገቢ ጭነቶችን ይዘዉ ወደ ሀገር ቤት የገቡና በተለያዩ ደረቅ ወደቦች ስለሚገኙ ባዶ ኮንቴነሮች መረጃ፣ በዩኒሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ገቢ ጭነቶች ይዘዉ ወደ መሀል ሀገር የሚመጡ ኮንቴነሮችን መረጃ እና የወጪዎች የጭነት ምዝገባ (booking) መረጃ ናቸዉ፡፡

በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ገቢ ጭነቶች ይዘዉ ወደ ሀገር ቤት በመግባት በተለያዩ ደረቅ ወደቦች ስለሚገኙ ባዶ ኮንቴነሮች መረጃ ለመርከብ ወኪሎች እና ለወጪ ዕቃ ላኪዎች ኢባትሎአድ በድኅረ ገጹ (http://www.eslse.et/empty_container.php) በየቀኑ ማሳወቅ ጀምሯል፡፡ ይህ መልካም ተግባር ሊበረታታ ይገባል፡፡ ይሁን እንጂ መረጃዉ ተከታታይነት የሌለዉና የኪራይ ኮንቴይነሮችን ሙሉ ለሙሉ ያላጠቃለለ በመሆኑ ችግሩን በከፊል ብቻ ለማቃለል ከማስቻል አላለፈም፡፡ ምንም እንኳ መረጃዉ ከሞላ ጎደል በየቀኑ በድኅረ ገጽ የሚገለጽ ቢሆንም ባንዳንድ የመርከብ ወኪሎች በኩል ለወጪ ዕቃዎች አገልግሎት መቆየት ያለባቸዉን ኮንተይነሮች ዓይነትና መጠን በወቅቱ መረጃ ለደርቅ ወደቦች ባለመላካቸዉ ወደ ባሕር ወደብ የሚመለሱ ኮንቴይነሮች መጠን በቀላሉ የሚገመት አይደሉም፡፡

በሀገር ውስጥ የሚገኙ የመርከብ ወኪሎች በዩኒሞዳል ትራንስፖርት ሥርዐት የሚጓጓዙ ኮንቴይነሮችን እንቅስቃሴ በተመለከተ የሚከታተሉበት ጠንካራ ስርዓት (Container monitoring system) ስላልተዘረጉ የመረጃ ውስንነት መኖሩ ታዉቋል፡፡ በዚህም ምክንያት በዩኒሞዳል የገቢ ጭነቶችን ይዘው የሚመጡ ኮንቴይነሮችን ለኤክስፖርት አገልግሎት ለመጠቀም አዳጋች አድርጎታል፡፡

የወጪ ዕቃ ላኪዎች የጭነት ምዝገባ (booking) መረጃ አስቀድሞ ለመርከብ ወኪሎች በቋሚነት የሚያሳዉቁበት የመረጃ ስርዓት አለመዘርጋቱ ታዉቋል፡፡ ወጪ ዕቃን በሀገር ውስጥ በኮንቴነር ለማሸግ የመርከብ ወኪሎች በሃገር ውስጥ በቂ ኮንቴነሮችን አከማችተው በተፈለገው ጊዜ ለተጠቃሚዎች ማቅረብ እንዲችሉ የሚያስፈልገውን የኮንቴነር ብዛትና ዓይነት በቅድሚያ ማወቅ ይኖርባቸዋል፡፡ ነገር ግን የወጪ ዕቃ ላኪዎች የጭነት ምዝገባ እና ተያያዥ መረጃዎችን አስቀድሞ ያለማሳወቅ ሁኔታ አለ፡፡ ይህም የመርከብ ወኪሎች በዕቅድ ላይ የተመሰረተ የባዶ ኮንቴይነር ክምችት እንዳይኖር አስተዋጽኦ ያደርጋል፡፡

5.2 በኮንተይነር ሊሸግ የሚችል በቂ ጭነት አለመኖር

የመርከብ ድርጅት ባዶ ኮንተነር በአገር ውስጥ በተሟላ ሁኔተ □እንዲገኝ በአገር ውስጥ በኮንተይነር ሊጓጓዝ የሚችል አስተማማኝ ወጪ ዕቃ አቅርቦት ሊኖር ይገባል፡፡ አስከአሁን ባለው ሁኔተ ግን በማንኛውም ጊዜ ኮንነይነር የሚፈልግ በቂና አስተማማኝ ወጪ ጭነት □ለም፡፡ በመሆኑም የጭነት አቅርቦት ሁኔተ ለታይና መፍትሔ ሊበጅለት ይገባል፡፡

5.3 የባዶ ኮንቴይነር ማዕከል፣ የመሳሪያ እና ግብአቶች ዉስንነት ፡-

የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ለማሸግ ተፈላጊ የሆኑ ባዶ ኮንቴነሮችን አስባስቦ ለማቆየት የኮንቴነር ማቆያ ቦታ (Container Depot) እና ኮንቴይነር ለመጫን፣ለማራገፍ እና ለማንቀሳቀስ መሳሪያዎቸ እንደሚያስፈልጉ ይታወቃል፡፡ ይሁን እንጂ አንዳንድ የመርከብ ወኪሎች የባዶ ኮንቴነር ማቆያ ቦታ የላቸውም፡፡ በኪራይ ወይም የራሳቸው የኮንቴነር ማስቀመጫ ቦታ ያላቸው ወኪሎችም ቢሆኑ በቂ ኮንቴነሮችን ማከማቸት የሚያስችል አቅም የላቸውም፡፡ ከዚህ በተጨማሪ ኮንቴይነሮችን ማራገፍ፣መጫን እና ደራረቦ ለማስቀመጥ የሚያስችል መሳሪያዎች እጥረት አሉባቸው፡፡ ይህንን የመሳሪያ ችግር በኪራይ ለመሸፈን እየተሞከረ ቢሆንም አገልግሎቱን በተመጣጣኝ ዋጋ ማግኘት አልተቻለም፡፡ ይህም በደንበኞች ላይ ተመጣጣኝ ያልሆነ ዋጋ እንዲከፍሉ ምክንያትሁኗል፡፡

በሌላ በኩል ኤክስፖርቱን ለመደገፍ ሲባል ኢባትሎአድ በደረቅ ወደቦች በመልቲሞዳል ትራንስፖርት የገቡ ኮንቴነሮች ለኤክስፖርት አገልግሎት የሚያቆይበት ስርዓት የዘረጋ ቢሆንም አንዳንድ የመርከብ ድርጅቶች የዚህ ምቹ ሁኔታ ተጠቃሚ መሆን አለመፈለጋቸዉን ለማወቅ ተችሏል፡፡ ባጠቃላይ ሲታይ በደረቅ ወደቦች እና በግል ያሉ ማቆያ ቦታዎች በቂ ባለመሆናቸዉ በቀጣይ ሊታሰብበት ይገባል፡፡

ለወጪ ዕቃዎች ማሸጊያ የሚሆን ክራፍት ወረቀት በሀገር ውስጥ ገበያ ለማግኘት አስቸጋሪ መሆን እና እንደሲል (seal) ያሉ ተመልሰው ከወጪ ዕቃዎች ጋር የሚላኩ ዕቃዎች ወደ ሀገር ዉስጥ ለማስገባት ቀረጥ የሚጠየቅ መሆኑ ሌላው ችግር ነው፡፡

5.4 የባዶ ኮንቴይነር አቅርቦት

የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ ለማሸግ የባዶ ኮንቴይነር አቅርቦት ወሳኝ ነው፡፡ ነገር ግን በአሁኑ ጊዜ ተመጣጣኝ የባዶ ኮንቴነር አቅርቦት አለመኖሩ ከተደረገዉ የዳሰሳ ጥናት ለመገንዘብ ተችሏል፡፡ በተለይ የፒል (PIL) የመርከብ ድርጅት ኮንቴይነር ከፍተኛ እጥረት እንዳለ በተለያዩ ላኪዎች ተጠቁሟል፡፡ መካከለኛው ምስራቅ እና እሲያ ሀገራት የወጪ ጭነቶችን የሚልኩ የወጪ ዕቃ ላኪዎች የፒል ኮንቴይነርን በብዛት እንደሚጠቀሙ አሳውቀዋል፡፡ ፒል ከአፍሪካ ወደ መካከለኛው ምስራቅና ሩቅ ምስራቅ ሀገራት ጭነቶችን በማጓጓዝ በቀዳሚነት ከሚጠቀሱት የመርከብ ድርጅቶች መካከል አንዱ ነው፡፡ ነገር ግን በሀገራችን የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ውስጥ በተለይ በአሁኑ ወቅት ፒል ያለው ድርሻ ዝቅተኛ ነው፤ ከዚህ በተጨማሪ በዩኒሞዳል እና መልቲሞዳል ትራንስፖረት ወደ ሀገር ውስጥ የሚገቡትን ኮንቴነሮች በአግባቡ ተከታትሎ ለኤክስፖረት አገልግሎት እንዲውሉ ማድረግ ላይ ድክመት አለ፡፡ በተጨማሪም ከፍተኛ ኤክስፖርት በሚኖርበት ወቅት እንደ Maersk፤ Mesina እና MSC ወዘተ ያሉ የመርከብ ድርጅቶች ላይም የባዶ ኮንቴነር አቅርቦት እጥረት ያለ ለመሆኑ ታዉቋል፡፡

በሌላ በኩል በደረቅ ወደቦች የኮንቴይነር አቅርቦት (positioning) አሠራር ቀልጣፋ አለመሆኑ፤ የትራንስፖትና መሳሪያ ምደባ አዝጋሚ መሆኑን፣ በደረቅ ወደቦች ባዶ ኮንቴነሮች በየመርከብ ድርጅቶች ተለያይተው አለመቀመጣቸው (Segrigate) የባዶ ኮንቴነር አቅርቦት አገልግሎትን ቅልጣፍ እንዳይሆን አድርጎታል፡፡

የወጪ ዕቃ ላኪዎች ከንጽሕናና ከደሕንነት አኳያ ለኤክስፖርት የማይመጥኑ የኮንቴይነር አቅርቦት የሚያጋጥማቸዉ መሆኑን በመግለጽ በቀጣይ ሊሻሻል እንደሚገባ አስገንዝበዋል፡፡

በተጨማሪም በዩኒሞዳል ጭነት የሚያስመጡ አስመጪዎች ለኮንቴይነር ዋስትና (Deposit) የሚያሲዙት ጅቡቲ ወደብ ለሚገኙ የመርከብ ወኪሎች በመሆኑ የሀገር ውስጥ ባሉ ወኪሎች አጓጓዦች በዩኒሞዳል ያመጧቸው ኮንቴነሮችን በሀገር ውስጥ ለመረከብ አስቸጋሪ አድርጎታል፡፡ ከዚህ በተጨማሪ በዩኒሞዳል ትራንስፖርት የሚገቡ ኮንቴነሮችን ለኤክስፖርት አገልግሎት ለማቆየት አስቸጋሪ ያደረገው ሌላው ምክንያት የሚሰበሰበዉን የኮንቴይነር ዲሜሬጅ ገንዘብ በዉጪ ምንዛሪ ለመርከብ ድርጅቶች ወደ ዉጪ ሀገር ማስተላለፍ በባንኮች በኩል አዳጋች መሆኑ የተገለጸ ስለሆነ ሊታይና መፌትሔ የሚሻ ጉዳይ ነዉ፡፡

በተጨማሪም በተለይ አትክልትና ፍራፍሬን ጨምሮ ሌሎች በቀዝቃዛ ኮንቴይነር መጓጓዝ ያለባቸው ወጭ እቃዎች ከፍተኛ የሪፈር ኮንቴይነር እጥረት አለባቸው፡፡ የዚህ ችግር ዋና ምንጭም በዋነኛነት በሪፈር ኮንቴይነር የሚጓጓዙ ገቢ እቃዎች በመጠንም በዓይነትም ውስን መሆናቸውና ገቢ እቃ ይዘው ወደ ሃገር የገቡ ሪፈር ኮንቴይነሮችም ከአትክልትና ፍራፍሬ ወይም ሌሎች በሪፈር ኮንቴይነር የሚላኩ ወጭ ዕቃዎች ኤክስፖርተሮች ጋር የሚቀናጁበት ስርዓት አለመኖር ነው፡፡

5.5 የክሊራንስ አገልግሎት ቀልጣፋ አለመሆን

በዩኒሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ገቢ ጭነቶች ይዘዉ ወደ መሀል ሀገር የሚመጡ ኮንቴነሮች በመሀል ሀገር ለመቀበል የጉምሩክ የኮንቴነር ቁጥጥር ስርዓት ከሀገር ለመዉጣቱ ማስረጃ ሰለሚጠይቅ ይህን ማስረጃ ለማግኘት እራሱን የቻለ የተንዛዛ አገልግሎት መሆኑ ለአሰራር አመቺ እንዳልሆነ በመግለጽ ባዶ ኮንቴይነሮች ወደ ወደብ እየተመለሱ እንደሆነ ታዉቋል፡፡ በተጨማሪ የሚከተሉት ምክንያቶች የኮንቴነር ዝውውርን ቀላጣፋ እንዳይሆን አድርገዋል፡-

- ትራንስፖርተሮች ማቆያ ቦታ ላይ የባዶ ኮንቴይነር ርክክብ አሰራር ጊዜ ወሳጅ መሆኑ፣
- በደንበኛ መጋዘን የወጪ ዕቃዎች የክሊራንስና የማሸግ ስራዎች አዝጋሚ በመሆኑ፣
- የቡናና ሻይ በመጋዘንና በመስሪያ ቤታቸዉ (ሁለት ጊዜ) ፍተሻ ማድረጋቸው እና
- የባቡር ፕሮግራም አስቀድሞ አለመታወቅ

5.6 ከባቡር ትራንስፖርት እና ተያያዥ አገልግሎቶች ጋር የተያያዙ ችግሮች

የባቡር ትራንስፖርት አሰራር በተቀላጠፈ መንገድ እየተሰጠ ያለመሆኑን በዳሰሳ ወቅት ከተለያዩ ተጠቃሚዎች የተገኘው መረጃ ያሳያል፡፡ የወጪ ዕቃዎችን በሀገር ውስጥ አሽጎ በባቡር ከማጓጓዝ አንጻር የተስተዋሉ ችግሮች የሚከተሉት ናቸው፡-

- ፈጣን የዉል ሒደት አለመኖር፣
- የባቡር ፕሮግራም ቀድሞ አለማሳወቅ፣
- ባቡር በሚዘገይበት ወቅት ደረቅ ወደብ ጭነት ለመረከብ ፈቃደኛ አለመሆኑ፤
- በእንዶዴ የባቡር ጣቢያ የባቡር ፕሮግራም በሳምንት አንድ ቀን ብቻ መሆኑ፤
- የባቡር አገልግሎት በኮምቦልቻ አለመጀመሩ
- ቅድሚያ ክፍያ ካልተከፈለ በስተቀር ባቡር ትራንስፖርት አገልግሎት አለማግኘት፣

- የዋጎን ቁጥር በቅድሚያ እንዲሰጥና የክሊራንስ ሰነድም ከባቡር ጭነት በፊት እንዲዘጋጅ መደረጉ የጭነት ስራውን አስተጓጉሎቷል፣

በሌላ በኩል የትራንስፖርት ደርጅቶች የወጪ ጭነቶችን ከመጋዘን ወደ ባቡር ጣቢያ ለማጓጓዝ ፍቃደኛ አለመሆናቸው፤ ከወጪ ዕቃ ላኪዎች መጋዘን እስከ ባቡር ጣቢያ ድረስ ያለው ማጓጓዣ ዋጋ ከፍተኛ መሆኑ ባጠቃላይ የባቡር ትራንስፖርት ከመንገድ ትራንስፖርት አንጻር ተወዳዳሪ እንዳይሆን አድርጎታል፡፡ በተለይ ከአዲስ አበባ -- እንዶዴ ባቡር ጣቢያ፤ከአዳማ -- ሞጆ ደረቅ ወደብ፤ ከሀዋሳ -- ሞጆ ደረቅ ወደብ እየተከፈለ ያለው የአገልግሎት ዋጋ ከቅርበቱ አንጻር የተጋነነ ነው፡፡

5.7 የመንገድ ሚዛን /AXEL LOAD/

አብዛኛዉ ጥራጥሬ እና የቅባት እህሎች በብትን/በጆንያ ተጭነው በኮንቴነር የሚታሸጉት በጅቡቲ ወደብ ነው፡፡ እነዚህ ጥራጥሬዎች በሀገር ውስጥ በኮንቴነር እንዳይታሸጉ ካደረጋቸው ምክንያቶች መካከል የተወሰኑ የጥራጥሬ አይነቶች (ቦለቄ፤ ማሾ) ከፍተኛ ክብደት ስላላቸው በሀገር ውስጥ በኮንቴነር ቢታሸጉ በምንገድ ላይ መጓጓዝ ከሚፈቀድላቸው ከፍተኛ የክብደት ወሰን (10 ton per Axel Load) ማሟሟላት አይችልም፡፡ ከወጪ ዕቃ ላኪዎች በተገኘ መረጃ መሰረት እነዚህ ጭነቶችን በከረጢት ታሽጎ በመኪና ጅቡቲ ድረስ በማጓጓዝ (break bulk) በአንድ ሃያ ጫማ ኮንቴነር (TEU) 22 -- 24 ቶን ድረስ እያሸጉ እንደሆነ አሳውቀውናል፡፡ በሌላ በኩል በሀገሪቱ ውስጥ የሚገኙ ድንበር ተሻጋሪ የጭነት ትራንስፖርት መኪኖች ውስጥ አብዛኞቹ ያላቸው የጭነት አቅም አነስተኛ ነው (40 አክስል)፡፡

የጭነት ክብደት (Pay load) = 24 ቶን
የኮንቴነር ክብደት (Tare Weight) = 2.2 ቶን
አጠቃላይ ክብደት (Total Weight) = 26.2 ቶን

እነዚህ ጭነቶችን ላኪዎች በሀገር ውስጥ በኮንቴነር ቢያሽጉ 2.2 ኩንታል[3] ያክል ተጨማሪ የባዶ ኮንቴይንር ክብደት ስለሚጨመር የሚከፈለዉን ፍሬት ከፍ ከማድረጉም በላይ ለሚዛን ቅጣት ይዳርጋቸዋል። ከዚህ በተጨማሪ የወጪ ጭነቶች በጅቡቲ ወደብ ሲታሸጉ እስከ 24 ቶን ድረስ ክብደት በአንድ ኮንቴነር ሊታሸጉ ይችላሉ። ይህ ሲሆን ላኪዎች ከወደብ አገልግሎት እና ከባሕር ማጓጓዣ በአማካኝ እስከ 307 ደላር ወጪ ሊያድኑ ይችላሉ (ሰንጠረዥ 5 ዝርዝር አለው)። እነዚህን ጭነቶች በሃገር ውስጥ ታሽገው ወደ ባሕር ወደብ ለማጓጓዝ ከፍተኛ አክስል ያላቸው መኪኖች ያስፈልጋሉ። ሆኖም ከፍተኛ ጭነት አቅም ያላቸዉ ከባድ ተሽከርካሪዎች ቁጥር አነስተገኛ በመሆኑ መፍትሔ የሚሻ ጉዳይ ነዉ።

ሰንጠረዥ 5፡ ከፍተኛ ጭነት በአንድ ኮንቴነር በመጫን የሚቀንስ ወጪ

	USD/TEU	20	24
		Cost/Ton	Cost/Ton
Inland transport (Truck Adama -- Djibouti)	**673**	33.65	28.041667
Charges at port			
Get pass Dji	1		
ISPS Dji	6		
Port dues Dji	20.15		
Revenue stamp Djibouti	5.62		
Declaration Djibouti	5.65		
Service charge	160		
Empty positioning	17		
Stuffing	45		
Terminal handling charge	116		
Total port charges	**376.42**	18.821	15.684167
Sea freight	**794**	39.7	33.083333
Cost per ton	**1843.42**	**92.171**	**76.809167**
Total cost		**1,843.42**	**1,536.18**
Saved per TEU			**307.2367**

[3] One empty container weight 1.8 -- 2.2 ton (22 kuntal)

5.8 በጅቡቲ የክሊራንስና የወደብ አገልግሎቶች ቀልጣፋ አለመሆን፣

በጅቡቲ የወደብ ክሊራንስ አገልግሎት ቅልጥፋ አለመሆኑ በተለያዩ ባለድርሻ ተቋማት ተጠቁሟል፡፡ በባህር ወደቡ ያለው አገልግሎት ቀላጠፈ እንዳይሆን የሚከተሉት ዋና ዋና ተግዳራቶች እንዳሉ ተለይተዋል፡፡

- ለቅድመ ዝግጅት አገልግሎቶች እንዲረዳ የባቡር የጉዞ ፕሮግራም መረጃ አለማሳወቅ፣
- የተሟላ እና በጥንቃቄ የተዘጋጀ ሰነድ እስካን (Scan) በማድረግ ባቡር ከመድረሱ በፊት አስቀድሞ ለጅቡቲ ትራንዚተሮች እንዲደርስ አለማድረግ ፣
- አንዳንድ የጅቡቲ ትራንዚተሮች ሰነድ እንደደረሳቸዉ ባቡር ከመድረሱ አስቀድመው ክሊራንስ ባለማጠናቀቃቸዉ ምክንያት ባቡር ከደረሰ በኀላ ጭነቶች በባቡር ፉርጎ ላይ እንዲቆይ ከመደረጉም በላይ ላኪዎች ያልተገባ ቅጣት እንድከፍሉ መገደዳቸዉ፣
- ክሊራንስ ባቡር ከመድረሱ በፊት ለመጨረስ የጅቡቲ ከስተምስ ሰራተኞችን እና የመርከብ ወኪሎች በቢሮ አለማግኘትና የጂቡቲና የኢትዮጵያ የሥራ ቀንና ሰዓት የተለያየ መሆን፣
- በባቡር ለሚጓጓዙ ኮንቴይነሮች የሚጠየቀው የሰነድ ብዛትና ይህን ሰነድ ለማዘጋጀትና ለማፀደቅ ረጅም ጊዜ መውሰዱ፣

5.9 በአንዳንድ የጭነት መነሻ ቦታዎች ባዶ ኮንቴነር ለማቅረብ አዋጭ አለመሆን

ለሀገራች የወጪ ንግድ ከፍተኛ ድርሻ ያላቸው እንደ ቡና፤ ሰሊጥ፤ ጥራጥሬ እና የቅባት እህሎችን በማምረት ከፍተኛ ድርሻ ያላቸው አካባቢዎች አሉ፡፡ በአሁኑ ወቅት ከቡና ውጭ ያሉ የወጪ ጭነቶች በብዛት የሚታሸጉት በጅቡቲ ወደብ ነው፡፡ ለዚህ ደግሞ ዋነኛው ምክንያት ሰሊጥ፤ ጥራጥሬ እና የቅባት እህሎችን በሚመረቱበት እና በሚከማቹበት አካባቢዎች (ለምሳሌ ሁመራ፤ መተማ ፤ወለጋ እና ኮምቦልቻ) ያለው በኮንቴነር ታሽገው የሚመጡ የገቢ ጭነቶች መጠን አነስተኛ መሆን ነው፡፡ ከዚህ በተጨማሪ እነዚህ የጭነት መነሻ ቦታዎች ከማህል አገር ካላቸው ርቀት አንጻር ከሌላ ቦታ ባዶ ኮንቴነሮችን ለማቅረብ ከወጪና ከጊዜ አንጻ አዋጭ አይደሉም፡፡ ይህም ለእነዚህ አካባቢዎች የባዶ ኮንቴነር አቅርቦት ስራን አስቸጋሪ አድርጎታል፡፡

ሌላው ችግር የወጪ ጭነቶች በሚከማቹበት አካባቢዎች በኮንቴነር ለሚጫኑ ጭነቶች በኬሚካል የማጽዳት ወይም የማጤን/Fumigation አገልግሎት በተመጣጣኝ ዋጋ የሚሰጡ ተቋማት ያለመኖራቸው ነው።

5.10 የተሟላ የሎጅስቲክስ አገልግሎት አለመኖር

አንዳንድ በአውሮፓ እና በአሜሪካ የሚገኙ የወጪ ዕቃዎች ተረካቢዎች (ደንበኞች)፣ ደንበኞቻቸው የመርከብ ድርጅቶች/ወኪሎቻቸው የወጪ ዕቃዎችን ወደ ኮንቴነር በሚገቡበት ወቅት ቆጥረው እንዲረከቡ የሚፈልጉ መሆኑን ላኪዎች ገልጸዋል። ይህን አሰራር (LCL -- FCL) በሀገር ውስጥ ለማግኘት ባለመቻሉ እንደዚህ አይነት ጭነቶች ወደ ባህር ወደብ በጥቅል እንዲላኩ አድርጓል።

6. የመፍትሄ ሀሳቦች

በባህር የሚጓጓዙ የወጪ ጭነቶችን በሀገር ውስጥ በኮንቴነር በማሸግ እና ወደ ባህር ወደብ በየብስ ለማጓጓዝ የሚከተሉትን ዋና ዋና መፍትሄዎችን መተግበር ያስፈልጋል። እነርሱም፤

6.1 ባሕር ወደብ ላይ ቀልጣፋ አገልግሎት መስጠት

- ✓ በጅቡቲ የሚገኙ ትራንዚተሮች የወጪ ጭነቶችን የጫነ ባቡር ከመድረሱ በፊት በስካን ሰነዶች (Scan documents) ክሊራንስ የሚያጠናቁቁበት ሁኔታዎችን ማመቻቸት፣
- ✓ በባሕር ወደብ ለባቡር የሚሰጠው አገልግሎት የተቀላጠፈ እንዲሆን የሚያስ ል ስርኣት በመዘርጋት የትራንዚት ጊዜን ማሳጠር፣
- ✓ በጅቡቲ ወደብ አርብ እንደሌሎች የስራ ቀናት አገልግሎት የሚሰጥበት እንዲሆን ማድረግ፣
- ✓ ለወጪ ዕቃዎች ከመነሻ እስከ የመርከብ መጫኛ የሚያገለግል ወጥ የትራንዚት ሰነድ(Single Administrative Document, SAD) የጅቡቲና የኢትዮጵያ ጉምሩክ አስተዳደሮች ሲስተማቸው እንዲናበቡ አድርገው ጥቅም ላይ እንዲያውሉ ማድረግ፣

6.2 አዳዲስ የወጪ ዕቃዎች ማሸጊያ መዕከላት ላይ አገልግሎት መጀመር፣

- ✓ የወጪ ዕቃዎችን ከጭነት መነሻ አካባቢዎች (Trade Generation Center) በኮንቴነር ታሽገው እንዲላኩ ለማድረግ አዳዲስ የወጪ ዕቃዎች ማሸጊያ እና መላኪያ ማዕከላት በዳሰሳ ጥናት እንዲለዩ ማድረግ፣
- ✓ በዳሰሳ በሚለዩት አዳዲስ የጭነት መነሻ አካባቢዎች (Trade Generation Center) የወጪ ዕቃዎች በኮንቴነር ታሽገው እንዲላኩ ለማድረግ የሚያስችሉ፤- የባዶ ኮንቴነር አቅርቦት፣የጉምሩክ ኮሚሽንና ሌሎች ተቆጣጣሪ ተቋማትን ዝግጁነት፣የወጪ ዕቃዎች ማሸጊያ ቁሳቁስ፣ መጫኛ፤ ማውረጃ እና ማንቀሳቀሻ ማሺነሪዎች እንዲሟሉ ማድረግ፣
- ✓ የወጪ ዕቃዎች ማከማቻ መጋዘኖች በሚገኙበት አካባቢዎች በኮንቴነር ለሚጫኑ ጭነቶች የማጤን አገልግሎት (Fumigation Service) በተመጣጣኝ ዋጋ እንዲሰጥ ለማድረግ ምቹ ሁኔታዎችን መፍጠር፡፡
- ✓ አንዳንድ በአውሮፓ እና በአሜሪካ የሚገኙ ደንገበኞች የመርከብ ድርጅቶች/ወኪሎቻቸው የወጪ ዕቃዎችን ወደ ኮንቴነሮች በሚገቡበት ወቅት ቆጥረው የመረከብ (LCL/ FCL Shipment) አገልግሎት እንዲሰጡ መወሰን፣

6.3. የክሊራንስ አገልግሎት ቀልጣፋ ማድረግ፣

- ✓ በዩኒሞዳል ትራስፖርት ስርዓት የገቢ ዕቃዎችን ይዘው ወደ ሀገር የሚገቡ ኮንቴነሮች ለኤክስፖርት አገልግሎት መጠቀም አስፈላጊ ሲሆን መርከብ ወኪሉ በሚሰጠዉ ማረጋገጫ መሰረት አስመጪዉ ከኃላፊነት ነጻ ሁኖ ኮንቴይነሩ ተመልሶ ከሀገር ለመዉጣቱ በስስተም ማረጋገጥ የሚቻልበት ስርዓት መዘርጋት፣
- ✓ በቡናና ሻይ ለፍተሸ የሚወስደዉን ጊዜ ስታንደርድ እንዲዘጋጅ ማድረግ፣

6.4. የባዶ ኮንቴይነር አቅርቦት፣ የማዕከል፣የመሳሪያ እና የግብአቶች አቅርቦት ማሻሻል፣

6.4.1 የባዶ ኮንቴነር አቅርቦትን ማሻሻል

የባዶ ኮንቴይነር እጥረት ችግሮችን በመሰረቱ ለማቃለል ከመልቲ ሞዳል ጭነት ማጓጓ ድርሻ ዝቅተኛ መሆን ጋር ተያይዞ በተለይ የአንዳንድ መርከቦች (PIL) ባዶ ኮንቴነር አቅርቦት ማነስን ማቃለል፣ በዩኒሞዳልና በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ወደ ሀገር ውስጥ የገቡት ባዶ ኮንቴነሮች ሙሉና ወቅታዊ መረጃ ለላኪዎች እንዲቀርብ ማድረግ፣ የባዶ ኮንቴነሮችን ዋስትና በሃገር ውስጥ ብቻ እንዲያዝና የአለቃቀቅ ሁኔታዎችንም ቀልጣፋ እንዲሆን ማድረግ እንዲሁም የመርከብ ወኪሎች ለኤክስፖርት አገልግሎት የሚውሉ ባዶ ኮንቴነሮችን የሚያከማቹበት በቂ መሰረተ ልማትና መሣሪያ ማግኘት የሚቻልበትን የተመቻቸ ሁኔታ መፍጠር ያስፈልጋል፡፡

ከዚህ አንፃር፡

- ማጉባ በመልቲ ሞዳል እና ዩኒ ሞዳል ስርዓት ተጓጉዘው ወደ ሀገር የገቡ ኮንቴነሮች መረጃ በመልቲ ሞዳል ኦፕሬተሩ እና በመርከብ ወኪሉ በኩል ለላኪዎች እንዲቀርብ አስገደጅ ስርዓት እንዲዘረጋ፣
- የመልቲሞዳል ኦፕሬተሩ የባህር አጓጓዥ ሲመርጥ ለኤክስፖርት የሚፈለግ ባዶ ኮንቴይነር አጓጓዦች ተፈላጊነትን እንደ አንድ ወሳኝ ማወዳደሪያ መስፈርት እንዲደረግ ግልፅ ትዕዛዝ መስጠት፣
- የገቢ ኮንቴነሮች ዋስትና /ዲፖዚት/ በሃገር ውስጥ ብቻ እንዲሆን እና በተለይ ለኤክስፖርት የሚፈለጉ ባዶ ኮንቴነሮችን በመርከብ ወኪሉ ተለይተው ሃገር ውስጥ እንዲቆዩ ሲደረግ፤ በመርከብ ወኪሉ የደብዳቤ ዋስትና አስመጪው የስያዘው የኮንቴነር ዋስትና በፍጥነት እንዲለቀቅ ማድረግ፣
- በዘለቄታነትም የዋና ዋና ኤክስፖርት አጓጓዥ መርከቦች እቃ የጫነ ኮንቴነር /በኮታ መልክም ቢሆን/ ያለምንም በመርከብ ወኪሉ የደብዳቤ ዋስትና ብቻ ወደ ሀገር እንዲገቡ፣ ሀገር ውስጥ እንዲቆዩና ኤክስፖት ይዘው እንዲወጡ የሚያስችል ስርዓት በጉምሩክ ኮሚሽን መመሪያ ስራ ላይ እንዲውል፣

•የኤክስፖርት ባዶ ኮንቴነር ማቆያ ቦታ ችግርን ለመቅረፍ

- በአጭር ጊዜ

- ኢባትሎአድ በተለይ ቃሊቲ፣ ሞጆና ኮምቦልቻ ደረቅ ወደቦች ውስጥ ከየመርከቦቹ የተመለሱ የኤክስፖርት ባዶ ኮንቴነሮች ከክፍያ ነፃ /ቢያንስ ለአንድ ወር/ እንዲቆዩ እንዲፈቀድ፣
- የመርከብ ወኪሎች ገላን ደረቅ ወደብ ላይ የኤክስፖርት ባዶ ኮንቴነር መቆየት የሚያስችለውን ቦታ በኪራይ እንዲያዘጋጅና በተመጣጣኝ ዋጋ የመጫንና የማራገፍ አገልግሎት እንዲሰጥ፣
- ለአ/አ እና አካባቢው /ሞጆ፣ አዳማና ሃዋሳን ጨምሮ/ እንዲሁም ሌሎች በድሬደዋና ወረታ ደረቅ ወደቦች ተፈላጊ ባዶ ኮንቴነሮችን ያለክፍያ እንዲያደርስ፤ ለዚህም በባለስልጣኑ መ/ቤት የአገልግሎት አወጣጥ አውጥቶ ስራ ላይ እንዲውል፣

- በረጅም ግዜ፡

- በፅ/ቤቱና በEFFSA በኩል የሚደረግን የጋራ ጥናት መነሻ በማድረግ የመርከብ ወኪሎች ለኤክስፖርት ባዶ ኮንቴነር ማቆያ የሚሆን ተመጣጣኝ ቦታ ከአ/አ፣ ከአዳማና ከሞጆ ከተማ አስተዳደር እንዲያገኙና እንዲያለሙ ውሳኔ መስጠት፣
- በአሁኑ ጊዜ የራሳቸው የባዶ ኮንቴነር ማቆያ ላላቸውና ወደፊትም የሚያለሙ የመርከብ ወኪሎች የኮንቴነር ማጫኛና ማውረጃ መመሪያ /ስታንዳርድ/ ወጥቶ ከቀረጥ ነፃ እንዲያስገቡ የተመቻቸ ሁኔታ መፍጠር፣
- ኢባትሎአድ /መልቲሞዳል ኦፕሬተር/ ለኤክስፖት አገልግሎት ያለ ክፍያ የሚያቀርበውን ባዶ ኮንቴነር አገልግሎት ፈጣን እንዲሆን ማድረግ ይኖርበታል፡፡ ለዚህም ባለስልጣኑ ስታንዳርድ አውጥቶ ስራ ላይ ማዋል፣
- ለኤክስፖርት ኮንቴነር የሚያስፈልጉ ግብዓቶች (Container Seal, Craft Paper) ከቀረጥ ነፃ እንዲገቡና ስራ ላይ እንዲውሉ ማድረግ፣
- ከላኪው መጋዘን እስከ ባቡር ጣቢያ ያለውን የትራንስፖርት ዋጋ ተመጣጣኝ ለማድረግ የላኪዎች በአክሲዮን የሎጅስቲክ ኩባንያ እንዲያቋቁሙ ማበረታታትና ለዚህ አገልግሎት ተለይተው የሚቀመጡ መሳሪያዎችና

ተሽከርካሪዎች ከቀረጥ ነፃ /ለአንድ ጊዜ/ የሚገቡበት ስርዓት እንዲዘረጋና ስራ ላይ እንዲውል፣

- ለኤክስፖርት ባዶ ኮንቴነር የንፅህና አገልግሎት (Fumigation) የሚሰጡ የግል ኩባንያዎች ስታንዳርድ ወጥቶ (የአገልግሎትና የታሪፍ) ቢያንስ በአ/አ፣ አዳማ፣ ሃዋሳ፣ ድሬደዋና ኮምቦልቻ እንዲቋቋሙና እንዲጠናከሩ በንግድና ኢንዱስትሪ ሚኒስቴር በኩል እርምጃ እንዲወሰድ፣ማድረግ ይገባል፡፡

6.4.2 የባቡርን ዓቅም ለኤክስፖርት ኮንቴነር አሟጦ መጠቀም

የባቡርን ዓቅም ለኤክስፖርት አገልግሎት አሟጦ ለመጠቀም የባቡሩን ምልልስ ማድረግና የጉዞ ፕሮግራሙ የማይቆራረጥ /ተገማች/ እንዲሆንና የዋገን ቁጥሩን ማሳደግና በተለይ እንዶዴ ላይ በቂ አገልግሎት እንዲኖር የገቢና የወጪ ዕቃዎችን የሚያስተናግድበት የዶክመንቴሽንና የትራንዚት ስርጭት አጭርና የተሳለጠ እንዲሆን ማድረግ አስፈላጊ ነው፡፡ ከዚህ አንፃር፤

በአጭር ጊዜ፡

- ✓ የባቡር መነሻና መድረሻ ጣቢያዎች ላይ የሚዘገይባቸውን ችግሮች አጥንቶ መፍታት፣ በተለይም ገቢ ኮንቴነር ትራንዚት የሚጠይቅ ከተያያዘው /እስከ 338 ገፅ ወረቀት/ ሰነዶችን ብዛት ወደ አንድ ማውረድ፣ የኤሌክትሪክ አገልግሎት መቆራረጥን ማስወገድ እና በጥቃቅን የትራንስፖርት ሰነድ ስህተቶች /የጫነ ኮንቴነር/ የሚታገትበትን አሰራር የሁለቱ ጉምሩኮች ተወያይተው እንዲያቃልሉ ማድረግ፣
- ✓ የባቡር የጉዞ ፕሮግራም ቢያንስ ከሳምንት በፊት ቀድሞ የሚመቻችበትን አስተማማኝ ስርዓትና ዓቅም መፍጠር፣
- ✓ የተወሰኑ ዋገኖችን ለሪፈር ኮንቴነር የኤሌክትሪክ ሃይል እንዲያቀርቡ አድርጎ ማሻሻልና ሲጠየቅ ስራ ላይ ማዋል፣
- ✓ የኮምቦልቻ-አዋሽ ባቡር አገልግሎትን ስራ ማስጀመርና ለኤክስፖርት አዋጭ የሆነ ታሪፍ አውጥቶ ስራ እንዲጀምር ማድረግ፣ይገባል፡፡

በረጅም ጊዜ፡

- ✓ የባቡር አቅምን አሟጦ ለመጠቀም የቀረበው ፕሮፖዛል ውሳኔ አግኝቶ ወደ ስራ እንዲገባ ማድረግ፤ ያስፈልጋል፡፡

6.5. የከባድ ጭነት ችግርን ማቃለል

ባሁኑ ጊዜ በሃገር ውስጥ ከሚንቀሳቀሱ ከባድ ተሽከርካሪዎች መካከል 50 ቶንና ከዚያ በላይ የመጫን ዓቅም ያላቸው ተሽከርካሪዎች ቁጥር ከ0.5% ያነሰ ነው፡፡ በዚህ ምክንያት ገቢ ጭነትን በፍጥነትና በተመጣጣኝ ዋጋ ለማንሳትም ሆነ በተለይ በዓመት 222,023 ቶን (ከጠቃላላው ወጭ እቃ 14%) የሚገመተውን ጭነት በሃገር ውስጥ በኮንቴይነር አሽጎ ለማጓጓዝ የሚያስችል ወሳኝ ዓቅም ማግኘት አልተቻለም፡፡

ሥለሆነም በዚህ ዓመት ሚገዙትን 2000 የጭነት ተከርካሪዎችን ጨምሮ ወደፊትም ውደ ሃገር የሚገቡ ተከርካሪዎች ከ50 ቶን ያላነስ መጫን የሚችሉ እንዲሆኑ አቅጣጫ ቢሰጥ ለኮንቴይነራይዜሽን ፕሮግራም መሳካት ብቻ ሳይሆን ለገቢ ጭነት የማንሳት ዓቅም መሻሻልም ትልቅ ትርጉም ያለው ይሆናል፡፡