በኢትዮጵያ ፌደራላዊ ዴሞክራሲያዊ ሪፐብሊክ

የፌደራል ዋና ኦዲተር መ/ቤት

በኢትዮጵያ የባሕር ትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ አገልግሎት ድርጅት

የጭነት አስተላለፊነት/የክሊሪነግና የፎርዋርዲንግ/ እንዲሁም የደረቅ ወደብ አገልግሎት አሰጣጥን በተመለከተ የተከናወነ የክዋኔ ኦዲት ሪፖርት

መጋቢት 2007 ዓ.ም

አዲስ አበባ

ማውጫ

ክፍል አንድ

መግቢያ 3

የሀገሪቱ የኢኮኖሚ ሁኔታ 3

የሃገሪቱ የወጪ ንግድ 4

የድርጅቱ ራዕይ፣ ተልዕኮ እና ዕሴቶች 5

ራዕይ 5

ተልዕኮ 5

እሴቶች 5

ድርጅቱ የተቋቋመባቸው ዓላማዎች 6

የድርጅቱ አመሰራረትና አደረጃጀት፣ የሰው ኃይል እና ፋይናንስ ምንጭ 6

የድርጅቱ አመሰራረትና አደረጃጀት 6

የድርጅቱ የሰው ሀይል ሁኔታ 7

የድርጅቱ ፋይናንስ ምንጭ 8

የኦዲቱ አላማ 8

ለኦዲት የተመረጠው የኦዲቱ አካባቢ 8

የኦዲቱ የትኩረት አቅጣጫዎች እና መመዘኛ መስፈርቶች 9

የሥራ ሂደት መግለጫ /PROSESS DESCRIPTION/ 10

ክፍል ሁለት

ግኝቶች 12

ክፍል ሦስት

መደምደሚያ 74

ክፍል አራት

የማሻሻያ ሃሳቦች 77

አባሪዎች

ክፍል አንድ

መግቢያ

የሀገሪቱ የኢኮኖሚ ሁኔታ

1. ሀገሪቱን መካከለኛ ገቢ ካላቸው ሃገሮች ተርታ ለማሰለፍ ፈጣንና ዘላቂነት ያለው የኢኮኖሚ እድገት ለማምጣት የሚያስችል ግብርናና ገጠርን ማዕከል ያደረገ የልማት ፖሊሲና ስትራቴጂ በመንደፍ ተግባራዊ በማድረግ ከፍተኛ ውጤት በመመዝገብ ላይ ይገኛል፡፡ በዚህም ኢትዮጵያ ከመጀመርያው አምስት የልማት ዓመታት (1998-2002 ዓ.ም) ጀምሮ ባሉት ተከታታይ ዓመታት ፈጣን እድገት በማስመዝገብ በጠቅላላ በአገር ውስጥ ምርት ከፍተኛ ዕድገት እያስመዘገበች ነው፡፡ በተጨማሪም የተገኘውን ዕድገት ቀጣይነት እንዲኖረው ከ2003-2007 የሚዘልቅ የዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ ተዘጋጅቶ በመተግበር ላይ ይገኛል፡፡
2. አጠቃላይ የነበረው የዕድገት ሁኔታ ሲታይ ሃገሪቱ ባለፉት ዘጠኝ ተከታታይ አመታት የሀገሪቱ ጠቅላላ የምርት ዕድገት በአማካይ 11 በመቶ ያስመዘገበ ሲሆን ይህም ከሰብ ሰሃራ አፍሪካ ሀገሮች የ5.2 በመቶ እድገት ጋር ሲነፃፀር በጣም ከፍተኛ ነው፡፡
3. የዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅዱ የመጀመርያ ሁለት ዓመታት አፈፃፀም ሲታይም የሀገሪቱ ጠቅላላ የምርት ዕድገት የ2003 በጀት ዓመት አፈጻጸም ከ2002 በጀት ዓመት አፈጻጸም በ11.4 በመቶ ያደገ ሲሆን ፣የ2004 በጀት ዓመት አፈጻጸምም ከ2003 በጀት ዓመት አፈጻጸም ጋር ሲነፃፀር 8.5 በመቶ ዕድገት እንዳስመዘገበ መረጃዎች ይጠቁማሉ፡፡
4. ይህም ዕድገት በየዘርፉ ሲታይ በ2003 በጀት ዓመት ግብርናው በ9%፣ ኢንዱስትሪው በ15%፣ አገልግሎት ደግሞ በ12.5% ያደገ ሲሆን በ2004 በጀት ዓመት በ4.9%፣ 13.6% እና 11.1% እንደየቅደምተከተላቸው ማደጋቸውን ከገንዘብና ኢኮኖሚ ልማት ሚኒስቴር የተገኘው መረጃ ያመለክታል፡፡ በእነዚህ ሁለት ዓመታትም ከጠቅላላው የምርት እድገት የየዘርፉ አማካይ ድርሻ ሲታይ ግብርናው 42.5%፣ ኢንዱስትሪው 12.2% እንዲሁም አገልግሎት 45.8% ድርሻ አላቸው፡፡
5. በአጠቃላይ የእድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅዱ እንደሚያመለክተው እስከ 2007 ድረስ የሚኖረው የግብርና፣ የኢንዱስትሪና የአገልግሎት አማካይ ዕድገት 8.6፣ 20 እና 10.6 እንደየቅደም ተከተላቸው እንደሚሆን የሚጠበቅ ሲሆን ኢኮኖሚው

በየዓመቱ በ11 በመቶ እንደሚያድግ፣ ኤክስፖርት ለአገር ውስጥ ምርት የሚኖረው ድርሻ ከ10.5 በመቶ ወደ 31.2 በመቶ ከፍ እንደሚል ግብ ተይዟል፡፡

የሃገሪቱ የወጪ ንግድ

6. ዕድገትን ከሚያረጋግጡ ትኩረት ከተሰጣቸው ዘርፎች አንዱ የሆነው የወጪና ገቢ ንግድ ከጊዜ ወደ ጊዜ አበረታች የሆኑ ውጤቶችን በማሳየት ላይ ነው፡፡ የሃገሪቱን ኢኮኖሚ ከውጪ እርዳታና ብድር ለማላቀቅ በተለይ የወጪ ንግድን ማስፋፋትና የውጪ ምንዛሬ ግኝታችንን ማሳደግ ወሳኝ በመሆኑ የወጪ ምርቶችን በብዛትና በጥራት ለማቅረብ ከፍተኛ ጥረት በመደረግ ላይ ነው፡፡ በዚህ ዘርፍ የነበረው ያለፉት ዓመታት አፈፃፀም እንደሚያመለክተው ከ1998-2003 ባለው ጊዜ የወጪ ንግዱ በአማካይ በ22% አድጓል፡፡ ከወጪ ዕቃ የተገኘው ገቢ በ2002 በጀት ዓመት (2,003.1 ሚሊዮን ዶላር) በ38 በመቶ፣ በ2003 በጀት ዓመት (2,747.1 ሚሊዮን ዶላር) በ37 በመቶ፣ በ2004 በጀት ዓመት (3,152.7 ሚሊዮን ዶላር) በ15 በመቶ ዕድገት አስመዝግቧል፡፡ ለዚህ ዕድገት አስተዋጽኦ የነበራቸው ዋና ዋና ምርቶች ቡና፣ ወርቅ፣ አበባ፣ እና ጥራጥሬ እንደነበር መረጃዎች ያመለክታሉ፡፡

7. በሃገራችን እየተመዘገበ ያለውን ሁለንተናዊ ዕድገት ተከትሎ የወጪና ገቢ ንግዱ በቀሪ የትራንስፎርሜሽን እቅድ ዓመታት እየጨመረ እንደሚሄድ የብሄራዊ ባንክ ትንበያ ያሳያል፡፡ በዚህም በ2006 በጀት ዓመት የወጪ ዕቃ በ30.2 በመቶ የገቢ ዕቃ 15 በመቶ በ2007 ደግሞ የወጪ ዕቃ 28.9 በመቶ የገቢ ዕቃ 10 በመቶ እንደሚያድግ ይጠበቃል።

8. በትራንስፎርሜሽን ዕቅድ ዘመን ትልቅ ትኩረት ከተሰጣቸው ዘርፎች አንዱ ወደ ውጪ የሚላኩ የግብርና ምርቶችንና በቆዳና ጨቃጨርቅ ማምረት ተግባር የተሰማሩ ፋብሪካዎችን በመደገፍ የወጪ ንግድ ለአገሪቱ ያለውን ድርሻ ማሳደግ ነው፡፡ በተለይ የገቢና ወጪ ዕቃዎችን እንቅስቃሴ ለመደገፍ የጭነት ትራንፖርትና ሎጂስቲክስ ወጪ መቀነስ የትራንስፎርሜሽን ዕቅዱ አንዱ የትኩረት አቅጣጫ እንደሆነ በሰነዱ ላይ ተመልክቷል፡፡

9. በመሆኑም መልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓትን በአግባቡ መተግበር፣ የወደቦችን የማስተናገድ አቅም ማሳደግ፣ የእቃዎችን የወደብ ላይ ቆይታ ጊዜ ማሳጠር፣ በትራንዚት ኮሪደሮች የሚደረጉ የፍተሻ፣ የሚዛንና የወሰን ቁጥጥሮች ብዛት መቀነስና የተሽከርካሪ ምልልስን መጨመር ትኩረት የተሰጣቸው ቁልፍ ጉዳዮች እንደሆኑ ያሳያል፡፡

10. ለልማቱ የሚደረገው ሁለንተናዊ እንቅስቃሴ የሃገሪቱን የትራንስፖርት፣ የወደብ፣ የዕቃ አስተላላፊነትና ተያያዥ የሆኑ አገልግሎቶች ፍላጎት በከፍተኛ ሁኔታ ስለሚጨምረው ለኢባትሎአድ አገልግሎት መስፋፋት መልካም አጋጣሚ እንደሚሆን ይታመናል፡፡

የድርጅቱ መቋቋም

11. በሀገራችን የተመዘገበውን ፈጣን የኢኮኖሚ እድገት ተከትሎ የገቢና ወጪ ንግድ እንቅስቃሴው በመጠን እና በአይነት በከፍተኛ ፍጥነት እያደገ በመሆኑ ይህንን እድገት ሊሸከምና ሊደግፍ የሚችል የትራንስፖርትና የሎጂስቲክስ ዘርፍ ማቋቋም በማስፈለጉ በተናጠል ሲንቀሳቀሱ የነበሩትን ሶስት ድርጅቶችን ማለትም የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ አክሲዮን ማህበር፣ የባህርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅት እንዲሁም የደረቅ ወደብ አገልግሎት ድርጅትን በማዋሃድ በሚኒስትሮች ም/ቤት ደንብ ቁጥር 255/2004 ህዳር 11 ቀን 2004 ዓ.ም የኢትዮጵያ የባህር ትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ አገልግሎት ድርጅት በመባል እንዲቋቋም ተደርጓል፡፡

12. የኢትዮጵያ ባህር ትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ አገልግሎት ድርጅት በሀገር አቀፍ ደረጃ በእድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ የተያዙ ግቦችን ስኬታማ ለማድረግ ጉልህ ድርሻ ካላቸው ተቋማት መካከል አንዱ ሲሆን፣ ድርጅቱ በመንግስት ባለቤትነት የሚተዳደርና ደንበኛ ተኮር አገልግሎት የሚሰጥ መንግስታዊ የልማት ድርጅት ነው፡፡

የድርጅቱ ራዕይ፣ ተልዕኮ እና ዕሴቶች

ራዕይ

13. "ተወዳዳሪ የሺፒንግና የሎጅስቲክስ አገልግሎት በማቅረብ በ2012 ዓ.ም. ተመራጭና ስሙ-ጥር አፍሪካዊ ተቋም ሆኖ ማየት፡፡"

ተልዕኮ

14. "ተቋማዊ አቅም በመገንባትና በማሻሻል ዓለም አቀፍ ደረጃውን የጠበቀና ተወዳዳሪ የሆነ የሺፒንግና የሎጂስቲክስ አገልግሎት በመስጠት ለፈጣን እና ተወዳዳሪ ኢኮኖሚ ግንባታ አስተዋጽኦ ማድረግ፡፡"

እሴቶች

- ታማኝነት፣ ግልጽነት እና ተጠያቂነት
- ቀልጣፋነት፣ ውጤታማነት እና ፕሮፌሽናሊዝም
- ለመማማርና ለዕድገት ዝግጁ መሆን

ድርጅቱ የተቋቋመባቸው ዓላማዎች

15. ድርጅቱ የተቋቋመበት ዓላማዎች የሚከተሉት ናቸው፡-

ሀ) በጠረፍ አካባቢ፣ በአለም አቀፍ ባሕሮች እና የሀገር ውስጥ ውሃ ትራንስፖርት አገልግሎት መስጠት፣

ለ) የዕቃ አስተላላፊነት ውክልና፣ የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት፣ የመርከብ ውክልና እንዲሁም የአየር ውክልና አገልግሎት መስጠት፣

ሐ) ለወጪና ገቢ ዕቃዎች የስቴቬዶሪንግ /መርከብ ላይ የመጫን እና ከመርከብ ላይ የማራገፍ ተግባር/፣ ሾርሃንድሊንግ/ በባህር ወደብ የወጪና ገቢ ዕቃዎችን የማከማቸት ተግባር/ ፣ የደረቅ ወደብ፣ የመጋዘን እና ሌሎች የሎጅስቲክስ አገልግሎቶችን መስጠት፣

መ) የኮንቴይነር ማስተናገጃና ማከማቻ አገልግሎት መስጠት፣

ሠ) የወደብ ይዞታዎችን ማልማት፣ ማስተዳደርና አገልግሎት መስጠት፣

ረ) የማሪታይም ዘርፍ የሙያ ክህሎት ማሳደጊያ የሰው ኃይል ልማትና ስልጠና ማዕከል ማቋቋምና ማስተዳደር፣

ሰ) የሀገሪቱን የገቢና የወጪ ንግድ ፍላጎትን በማጥናት የማሪታይምና ትራንዚት ትራንስፖርት አገልግልት አሰጣጥን ብቃት ለማጎልበት የሚያስችል የቴክኖሎጂ አቅም ማሳደግ፣

ሸ) ዓላማውን ከግብ ለማድረስ የሚረዱ ሌሎች ተዛማች የሆኑ ስራዎችን መስራት ናቸው፡፡

የድርጅቱ አመሰራረትና አደረጃጀት፣ የሰው ኃይል እና ፋይናንስ ምንጭ

የድርጅቱ አመሰራረትና አደረጃጀት

16. የገቢ እና የወጪ ንግድ ለኢኮኖሚው ዕድገት ከሚያበረክተው ጉልህ ድርሻ አንፃር ውጤታማ እንዲሆን ለማስቻል ተደራሽ፣ በዋጋ ተወዳዳሪ እንዲሁም አጭር ትራንዚት ጊዜ በመስጠት ሎጅስቲክስን ማቀላጠፍ ይጠበቃል፡፡ ይህን መነሻ በማድረግ በሎጅስቲክስ ውስጥ ተያያዥነት ያላቸውን የመንግሥት የልማት ድርጅቶች በማዋሀድ ህዳር 11 ቀን 2004 ዓ.ም በሚኒስትሮች ምክር ቤት ደንብ ቁጥር 255/2004 የኢትዮጵያ የባህር ትራንስፖርትና ሎጅስቲክስ አገልግሎት ድርጅት ተቋቁሟል፡፡

17. ድርጅቱም ሲቋቋም በዓለም አቀፍ ባህሮችና በሀገር ውስጥ ውሃ ትራንስፖርት አገልግሎት በመስጠት ዕቃዎችን በማስተላለፍ የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርትን በመተግበር ወደቦችን የማልማትና የወደብ አገልግሎቶችን እና ሌሎች ተዛማጅ

የሎጅስቲክስ አገልግሎቶችን በመስጠት የገቢና ወጪ ንግዱን ማቀላጠፍ ከተሰጡት አላማዎች ዋና ዋናዎቹ ናቸው፡፡

18. ድርጅቱ ተጠሪነቱ ለትራንስፖርት ሚኒስቴር ሆኖ በመንግስት በተሰየመ የሥራ አመራር ቦርድ የሚተዳደር እና ድርጅቱን የሚመራ አንድ ዋና ሥራ አስፈፃሚ እንዲሁም ተጠሪነታቸው ለዋና ሥራ አስፈፃሚ የሆኑ አራት ዘርፍ ምክትል ዋና ሥራ አስፈፃሚዎች አሉት፡፡ ሦስቱ ምክትል ዋና ስራ አስፈፃሚዎች ዘርፎቹ ከሚያከናውኑት ኦፕሬሽናል ሥራ አግባብ የተደራጁ ሲሆን የሺፒንግ አገልግሎት ዘርፍ፣ የጭነት አስተላላፊነት አገልግሎት ዘርፍ እና የወደብና ተርሚናል አገልግሎት ዘርፍ በተጨማሪም የድጋፍ ሰጪዎችን የሚያስተባብር የኮርፖሬት አገልግሎት ዘርፍ አለው፡፡ ከዘርፎች ውጪ ቀጥታ ለዋና ሥራ አስፈጻሚ ተጠሪ የሆኑ አራት መምሪያዎች፣ አንድ አገልግሎትና አንድ ጽ/ቤት አለው፡፡

19. አዲስ አበባ ከሚገኘው ዋና መ/ቤት በተጨማሪ በውጪ ሀገር በጅቡቲ እንዲሁም በሀገር ውስጥ በድሬደዋ፣ ኮምቦልቻ፣ ኮሜት፣ መቀሌ፣ ሰመራ፣ ሞጆና አዳማ ቅ/ጽ/ቤቶች አሉት፡፡

20. የኢትዮጵያ ባህር ትራንስፖርትና ሎጀስቲክስ አገልግሎት ድርጅት ከተቋቋመበት ከህዳር 2004 ጀምሮ በዋና መ/ቤቱና በቅርንጫፍ ጽ/ቤቶቹ ያለውን ድርጅታዊ መዋቅር የሚያሳይ አባሪ ተያይዟል፡፡ (አባሪ 1)

<u>የድርጅቱ የሰው ሀይል ሁኔታ</u>

21. በሰው ኃይል ረገድ ድርጅቱ በዋናው መ/ቤትና የሀገር ውስጥ ቅርንጫፍ ጽ/ቤቶችን ጨምሮ 885፤ በጅቡቲ ቅ/ጽ/ቤት 198 ሠራተኞች እንዲሁም 471 የባህር ላይ ሠራተኞች ያሉት ሲሆን በድምሩ የድርጅቱ የሰው ኃይል ብዛት 1,554 ነው፡፡

22. በሰው ሃይል ረገድ ድርጅቱ በዋናው መ/ቤትና የሃገር ውስጥ ቅርንጫፍ ጽ/ቤቶችን ጨምሮ 885 ሰራተኞች ውስጥ የትምህርት ዝግጅት ሲታይ 39 ወይም (4%) የማስተርስ ዲግሪ፣ 314 ወይም (35%) የመጀመሪያ ዲግሪ፣ 254 ወይም (29%) ኮሌጅ ዲፕሎማ (10+3)፣ 36 ወይም (4%) TVT (10+1) እና (10+2)፣ 114 ወይም (13%) ከ9-12ኛ ክፍል፣ 24 ወይም (3%) ከ5ኛ-8ኛ ክፍል፣ 104 ወይም (12%) ማንበብና መፃፍ የሚችሉ ናቸው፡፡

23. ከአጠቃላይ የድርጅቱ የዋናው መ/ቤትና የሃገር ውስጥ ቅርንጫፍ ጽ/ቤቶች 885 የየብስ ሠራተኞች ውስጥ 603 ወይም (68%) ወንዶች፣ 282 ወይም (32%) ሴቶች ናቸው፡፡ የባህር ላይ ሰራተኞች በሙሉ ወንዶች ናቸው፡፡

24. በዕድሜ ደረጃ ተከፋፍሎ ሲታይም ከ885 የድርጅቱ የዋናው መ/ቤትና የሃገር ውስጥ ቅርንጫፍ ጽ/ቤቶች ውስጥ 293 ወይንም (33%) ከ20-30 ዓመት፣ 446 ወይንም (50%) ከ31-50፣ 135 ወይንም (15%) ከ51-60 እና 11 ወይንም (1%) ከ60 ዓመት በላይ ዕድሜ ያላቸው ናቸው::

<u>የድርጅቱ ፋይናንስ ምንጭ</u>

25. ኢባትሎአድ እንደ ማንኛውም የመንግስት የትርፍ ድርጅት ውጤታማ፣ ምርታማና አትራፊ የሆነ የአሰራር ሥርአት ሲኖረው ከግል ኩባንያዎች ጋር ተወዳድሮ የመስራት ስልጣን ተሰጥቶታል፡፡

ለድርጅቱ የተፈቀደው ካፒታል ብር 3 ቢሊዮን 760 ሚሊዮን ሲሆን ከዚህ ውስጥ ብር 140 ሚሊዮን 799 ሺህ ብር በጥሬ ገንዘብና በአይነት ተከፍሏል፡፡ ይህም ከተፈቀደው 25 በመቶ ብቻ ሲሆን በመንግስት የልማት ድርጅቶች ማቋቋሚያ አዋጅ ቁጥር 25/1984 አንቀፅ 20.2 መሠረት ይህን ካፒታል በአምስት ዓመት መከፈል ይጠበቅበታል፡፡

የኦዲቱ አላማ

26. የክዋኔ ኦዲቱ ዓላማ ድርጅቱ እየተመዘገበ ያለውን የኢኮኖሚ እድገት ብቃት ባለው መልኩ ለመደገፍ የሚያስችል በዋጋም ሆነ በጥራቱ በአለም አቀፍ ደረጃ ተወዳዳሪ የሆነ የትራንዚት ጊዜና ወጭ እንዲሁም ተደራሽ የሎጅስቲክስ አገልግሎት በገቢና ወጪ ንግድ ላይ ለተሰማሩ ባለሀብቶች የመስጠቱ ተግባር ወጪ ቆጣቢ፣ ብቃት ያለውና ውጤታማ መሆኑን ለመገምገም ሲሆን፣ ውጤቱ የሚጠበቀውን ያህል ሆኖ ካልተገኘም የአሰራር ግድፈቶችን ለይቶ በማውጣት ግድፈቶቹን ለማስወገድ ወይም ለመቀነስ የሚያስችል የማሻሻያ ሀሳቦችን ለማቅረብ ነው፡፡

ለኦዲት የተመረጠው የኦዲቱ አካባቢ

27. ለክዋኔ ኦዲቱ የተመረጠው የኦዲት አካባቢ “ በኢትዮጵያ የባህር ትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ አገልግሎት ድርጅት የሚከናወነው የጭነት አስተላላፊነት /የክሊሪንግና የፎርዋርዲንግ/ እንዲሁም የደረቅ ወደብ አገልግሎት አሰጣጥ ወጪ ቆጣቢ፣ ብቃት ያለውና ውጤታማ መሆኑን መገምገም” የሚል ነው፡፡

የኦዲቱ የትኩረት አቅጣጫዎች እና መመዘኛ መስፈርቶች

28. ከላይ በተገለጸው የኦዲት አካባቢ ስር ሁለት የኦዲት ትኩረት አቅጣጫዎች /Audit issues/ ተመርጠዋል፡፡ እነርሱም፡-

- ❖ የክሊሪንግና የፎርዋርዲንግ /የዕቃ አስተላላፊነት/ እንዲሁም የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎትን በሀገር ውስጥና በባህር ወደብ በመስጠት የደንበኞችንና ሌሎች ጥቅም ተጋሪዎችን ፍላጎት መሰረት ያደረገ ጥራት ያለውና ተመራጭ አገልግሎት ለመስጠት የተዘረጋው የአሰራር ስርዓት ወጪ ቆጣቢ፣ ብቃት ያለውና ውጤታማ መሆኑን መገምገም፤
- ❖ የተቀናጀና ደንበኛ ተኮር የሆነ የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርትና የሎጅስቲክስ አገልግሎትን ለመስጠት በወደብና ተርሚናሎች ላይ የሚከናወኑ የኦፕሬሽን እንቅስቃሴዎች ቀልጣፋና ውጤታማ መሆናቸውን መገምገም፤

የሚሉት ናቸው፡፡

29. እነዚህንም የኦዲት የትኩረት አቅጣጫዎች ለመመዘን የሚረዱ 29 የኦዲት መመዘኛ መስፈርቶች (evaluative critera) የተዘጋጁ ሲሆን፣ በተዘጋጁት የኦዲት የትኩረት አቅጣጫዎችና የመመዘኛ መስፈርቶቹ ላይም የድርጅቱ ኃላፊዎች አስተያየት እንዲሰጡበት ተደርጎ ተቀባይነት አግኝቷል፡፡ መመዘኛ መስፈርቶቹ ከዚህ ሪፖርት ጋር በአባሪ 7 ተያይዟል፡፡

የኦዲቱ ወሰን እና ዘዴ

30. ኦዲቱ የተከናወነው በኢትዮጵያ የክዋኔ ኦዲት ደረጃዎች (Ethiopian Performance Audit Standards) እና ለመ/ቤታችን በአዋጅ ቁጥር 669/2001 በተሰጠው ሥልጣን መሰረት ነው፡፡ ዝርዝር ኦዲቱ የሸፈነው ከ2004 በጀት ዓመት እስከ 2006 በጀት አመት ድረስ ባለው ጊዜ የተሰራውን ስራ ነው፡፡ ዝርዝር ኦዲቱ በዋነኛነት የተከናወነው በድርጅቱ የጭነት አስተላላፊነት አገልግሎት ዘርፍ እና የወደብና ተርሚናል ዘርፍ ሲሆን፣ በናሙና ከተመረጡት ከሞጆ፣ ከሰመራ፣ ከኮምቦልቻ፣ ከድሬደዋ እና ከገላን ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤቶች የኦዲት ቡድኑ ለሚመለከታቸው የስራ ኃላፊዎች ቃለ-መጠይቅ በማቅረብ እና ለኦዲቱ አስፈላጊ የሆኑ ዶክመንቶችን በመከለስና በመተንተን የተካሄደ ሲሆን፣ እንዲሁም በቅ/ጽ/ቤቶቹ በአካል በመገኘት የኦዲት ማስረጃዎችን ሰብስቧል፡፡

የሥራ ሂደት መግለጫ /PROSESS DESCRIPTION/

31. ኢባትሎአድ[1] የቀድሞዎቹን ሶስት ድርጅቶች በማዋሃድ በህዳር ወር 2004 ዓ.ም ተቋቁሟል፡፡ በድርጅቱ ከሚሰጡት ዋና ዋና አገልግሎቶች መካከል የሚከተሉት ይገኙበታል፡-

   I. ***በባህር ላይ ጭነት የማጓጓዝ አገልግሎት***/Shipping Service/

32. ይህ አገልግሎት የሀገራችንን ገቢና ወጪ ዕቃዎች በባህር የማጓጓዝ አገልግሎት ነው፡፡ ድርጅቱ ይህን ስራ በራሱ መርከቦችና በኪራይ መርከቦች ያጓጉዛል፡፡

33. የማጓጓዝ አገልግሎት የሚሰጥባቸው መስመሮች በሰሜን ምዕራብ አውሮፓና ሜዲትራንያን መስመር፣ ሩቅ ምስራቅ፣ ቻይና፣ ገልፍ እና ህንድ ክፍለ አህጉራት ናቸው፡፡ ከዚህ በተጨማሪ በባህር የማጓጓዝ አገልግሎት ዘርፍ የመርከብ ውክልና አገልግሎት እና የስቴቬዶሪንግ /ማለት ወደሀገር በመርከብ ተጭነው የሚመጡ ገቢ ዕቃዎችን የተለያዩ መሳሪያዎችን በመጠቀም ከመርከብ የማራገፍና ከሀገር ወደ ውጭ የሚወጡ ዕቃዎችን ወደ መርከብ የመጫን አገልግሎት/ እና የሾርሀንድሊንግ አገልግሎት /ማለትም ገቢ ዕቃዎች ከመርከብ ከተራገፉ በኃላ ወደ ተደለደሉበት መጋዘን በማጓጓዝ ማስቀመጥ እንዲሁም ከሃገር የሚወጡ ወጪ ዕቃዎችን ከመጋዘን ጀምሮ እስከ መርከብ ያሸገበት ቦታ ድረስ ያለው አገልግሎት/ ይሰጣል፡፡

   II. ***ዕቃዎችን የማስተላለፍ አገልግሎት*** /Freight Forwarding Services/

34. በዚህ ዘርፍ ስር አገልግሎት በሁለት መልኩ ይሰጣል፡፡ እነርሱም፡-

   1. ***ገቢና ወጪ ዕቃዎችን በዩኒ ሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የማስተላለፍ አገልግሎት***

35. በዩኒ ሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ገቢ ዕቃዎችን በተመለከተ አስመጪው የፎርዋርዲንግ ትዕዛዝና አስፈላጊ የመብት ማስፈጸሚያ ሰነድ ከሰጠ በኃላ ዕቃውን ከባህር ወደብ ወደ ሀገር ውስጥ ለማስገባት የሚያስፈልገውን የትራንዚት ፈቃድ በማጠናቀቅ ሰነድ ወደ ባህር ወደብ መላክ፣ በባህር ወደብ የሰነድ ዝግጅትና የሚፈለግ ክፍያን መፈጸምና ዕቃውን ለጭነት ዝግጁ ማድረግ፣ ተሽከርካሪዎችን የማዘጋጀትና ጭነቱን በመኪና ላይ በመጫንና ወደ ሀገር ውስጥ በማጓጓዝ ለዕቃው ባለንብረት ማስረከብ ያለውን አገልግሎት ያካትታል፡፡

---

[1] ኢባትሎአድ- የኢትዮጵያ የባህር ትራንስፖርትና ሎጀስቲክስ አገልግሎት ድርጅት

2. <u>ገቢና ወጪ ዕቃዎችን በመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የማስተላለፍ አገልግሎት</u>

36. የመልቲሞዳል ትራንስፖርት አገልግሎት የማኒፌስት መረጃን ከባህር አጓጓዥ ተረክቦና ኦፕሬሽን ከፍቶ ወደ ጅቡቲ ለትራንዚት ፕሮሰስ መላክን፣ በኤ.ቲ.ዲ. አማካኝነት የጅቡቲ ወደብን የትራንዚት ፎርማሊቲ ማጠናቀቅን፣ የየብስ አጓጓዥ በመመደብ ዕቃውን ደረቅ ወደብ ወይም ከደንበኛው መጋዘን አድርሶ ማስረከብንና ባዶውን ኮንቴይነር ወደ ጅቡቲ ወደብ መልሶ ማድረስን የሚያካትት ሂደት ነው፡፡

III. <u>የሀገር ውስጥ ወደብና ተርሚናል አገልግሎት /Port and Terminal Services/</u>

37. ይህ አገልግሎት በሀገር ውስጥ የወደብ አገልግሎት የሚሰጡ የልማት ማዕከሎችን በማቋቋምና በማስፋፋት፡-

- ✓ የወጪና የገቢ ዕቃዎችን የመጫን፣ የማራገፍና የማከማቸት አገልግሎት፣
- ✓ የወጪና የገቢ ዕቃዎችን በኮንቴይነር የማሸግ /Stuffing/ እና ከኮንቴይነር የማውጣት/ Un-stuffing / አገልግሎት፣ እና
- ✓ የኮንቴይነር ማስተናገጃና ማከማቻ ተዛማጅ አገልግሎቶችን የመስጠት ስራ ያከናውናል፡፡

38. በድርጅቱ በአሁኑ ወቅት በተግባር ላይ የሚገኙት ሁለት ዕቃን የማጓጓዝ የአሰራር ስርአቶች /የዩኒ ሞዳል እና የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ስርአት/ የአሰራር ስርዓት ሂደት መግለጫዎች በአባሪ 2 እና አባሪ 3 ተያይዘዋል፡፡

ክፍል ሁለት

ግኝቶች

I. የክሊሪንግና የፎርዋርዲንግ /የዕቃ አስተላላፊነት/[2] እንዲሁም የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎትን በሀገር ውስጥና በባህር ወደብ በመስጠት የደንበኞችንና ሌሎች ጥቅም ተጋሪዎችን ፍላጎት መሰረት ያደረገ ጥራት ያለውና ተመራጭ አገልግሎት ለመስጠት የተዘረጋው የአሰራር ስርዓት ወጪ ቆጣቢ፣ ብቃት ያለውና ውጤታማ መሆኑን መገምገም በተመለከተ፤

በጭነት ማስተላለፍ ዘርፍ የሚሰጡ አገልግሎቶች ስትራቴጂክ ዕቅድ የተዘጋጀና በስትራቴጂክ ዕቅዱ መሰረት በየበጀት ዓመቱ በመመንዘር ተግባራዊ የተደረገ መሆኑን በተመለከተ

39. በጭነት ማስተላለፍ ዘርፍ ለሚሰጡ አገልግሎቶች ስትራቴጂክ ዕቅድ ሊዘጋጅ ይገባል፡፡ በስትራቴጂክ ዕቅዱ መሰረት በየበጀት ዓመቱ ሊመነዘርና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡

40. ከ2004 ዓ.ም. በፊት ሦስቱ የመንግስት የልማት ድርጅቶች (የኢትዮጵያ ንግድ መርከብ አክሲዮን ማህበር፣ የባሕርና ትራንዚት አገልግሎት ድርጅት እና የደረቅ ወደብ አገልግሎት ድርጅት) የሚሰጡትን አገልግሎት ደረጃውን የጠበቀ ለማድረግ፣ እንዲሁም የተጣለባቸውን ኃላፊነት ብሎም ለሀገሪቱ ለገቢና ወጪ ንግድ ዕድገት ሊያበረክቱ የሚችሉትን ጥቅም በስትራቴጂካዊ አስተሳሰብ ለመምራት የሀገሪቱን የዕድገት ራዕይ፣ እንዲሁም የመንግስትን የልማት አቅጣጫዎች መሰረት በማድረግ በተናጠል የራሳቸውን የአምስት ዓመታት (2003 - 2007) ስትራቴጂክ ዕቅድ አዘጋጅተው በመተግበር ላይ እንደነበሩ ይታወቃል፡፡

41. ሆኖም ግን በሀገራችን የተመዘገበውን ፈጣን የኢኮኖሚ ዕድገት ተከትሎ የገቢና ወጪ ንግድ እንቅስቃሴው በመጠን እና በዓይነት በከፍተኛ ፍጥነት እያደገ በመምጣቱ ይህንን ዕድገት ሊሸከምና ሊደግፍ የሚያስችል የትራንስፖርትና የሎጅስቲክስ ዘርፍ ማቋቋም በማስፈለጉ ቀደም ሲል በተናጠል ይሰሩ የነበሩትን ሶስቱን የመንግስት የልማት ድርጅቶች አንድ ላይ በማዋሀድና በማቀናጀት በሚኒስትሮች ም/ቤት ደንብ ቁጥር 255/2004 ህዳር 11 ቀን 2004 ዓ.ም

---

[2] ***የክሊሪንግና የፎርዋርዲንግ /የዕቃ አስተላላፊነት/ አገልግሎት*** - አስመጪውን በመወከል ዕቃውን ከባህር ወደብ ወደ ሀገር ውስጥ ለማስገባት የሚያስፈልገውን የትራንዚት ፈቃድ በማጠናቀቅ ሰነድ ወደ ባህር ወደብ መላክ፣ በባህር ወደብ የሰነድ ዝግጅትና የሚፈለግ ክፍያን መፈጸምና ዕቃውን ለጭነት ዝግጁ ማድረግ፣ ተሽከርካሪዎችን የማዘጋጀትና ጭነቱን በመኪና ላይ በመጫንና ወደ ሀገር ውስጥ በማጓጓዝ ለዕቃው ባለንብረት ማስረከብ ያለውን አገልግሎት ያካትታል፡፡

"የኢትዮጵያ የባሕር ትራንስፖርትና ሎጅስቲክስ አገልግሎት ድርጅት" በመባል እንዲቋቋም የተደረገ መሆኑ ይታወቃል፡፡

42. ይሁን እንጂ በአዲሱ አወቃቀር ድርጅቱ (የኢትዮጵያ የባሕር ትራንስፖርትና ሎጅስቲክስ አገልግሎት ድርጅት) የተሰጠውን ዓላማ መሠረት በማድረግ ሀገሪቱ በዘርፉ ያለችበትን ነባራዊም ሆነ አለማቀፋዊ ሁኔታዎች በመዳሰስ እና አገራዊ የዕድገትና የትራንስፎርሜሽን ዕቅድን ግብዓቶች ታሳቢ በማድረግ እንዲሁም በድርጅቱ ስር ያሉትን ዘርፎች ያቀናጀና ያጣጣመ፣ ከውህደቱ በኃላ ባሉት በቀሪዎቹ ስትራቴጂክ ዓመታት /2004 - 2007/ ምን መስራት እንዳለበት እና ከየት ተነስቶ የት መድረስ እንደሚገባው አመላካች የሆነ ተቋማዊ /Corporate/ ስትራቴጂክ ዕቅድ በወቅቱ አዘጋጅቶ ተግባራዊ ማድረጉንና በየበጀት ዓመቱ በመመንዘር ተግባራዊ በማድረግ አፈፃፀሙን በኢንተርፕራይዝ ደረጃ ከተዘጋጀ ስትራቴጂክ ዕቅድ አንፃር የሚገመግም መሆኑን በተመለከተ በኦዲቱ ወቅት የሚከተሉት ሁኔታዎች ተገኝተዋል፡-

- ✓ በ2004 እና በ2005 የበጀት ዓመታት አዲሱ ድርጅት አንድ ወጥ የሆነ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ እንዳልነበረው፣ በመሆኑም ከ2004 እስከ ህዳር 2006 ባሉት በጀት ዓመታት በጭነት ማስተላለፍ ዘርፍ የሚሰጡ አገልግሎቶች በተቋም ደረጃ በተዘጋጀ ስትራቴጂክ ዕቅድ መሰረት በየበጀት ዓመቱ በመመንዘር ተግባራዊ እንዲሆን አለመደረጉን፣
- ✓ ከጥር 2004 ጀምሮ ተግባራዊ የሆነ የ2004 በጀት ዓመት የሁለተኛ መንፈቀ-ዓመት እንዲሁም የ2005 እና የ2006 በጀት ዓመታት ወጥ የኮርፖሬት ዓመታዊ ዕቅድ በድርጅቱ (ኢባትሎአድ) የተዘጋጀ ሲሆን፣ ዘርፉም በዚህ መሰረት የበጀት ዓመታቱን ዕቅድ በመተግበር አፈፃፀሙን ከበጀት ዓመቱ ዕቅድ እና ካለፈው በጀት ዓመት ክንውን አንፃር የሚገመግም ቢሆንም፣ ሀገሪቱ በዘርፉ ያለችበትን ነባራዊም ሆነ አለማቀፋዊ ሁኔታዎች በመዳሰስ እና አገራዊ የዕድገትና የትራንስፎርሜሽን ዕቅዱ የተቀመጠውን ግብ ከማሳካት አንፃር በዕቅድ ዓመታቱ ምን ያህል ማከናወን እንዳለበት እና የት መድረስ እንደሚገባው አመላካች ከሆነ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ አስተሳሰብ አንፃር እንዲገመገም ይደረግ እንዳልነበረ፣ በኦዲቱ ወቅት ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡

43. ይሁን እንጂ ድርጅቱ ከብሔራዊ የፕላን ኮሚሽን ሰኔ 18 ቀን 2006 ዓ.ም. በቁጥር ፕኮ-1/8/35 በተፃፈ ደብዳቤ የድርጅቱን የ2003-2006 በጀት ዓመታት የዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ አፈፃፀም ሪፖርት አዘጋጅቶ እንዲልክ በተጠየቀው መሰረት የኢባትሎአድን ከ2003-2006 በጀት ዓመታት ዕቅድ አፈፃፀም ከዕትዕ አንፃር በመገምገም የተዘጋጀ መሆኑን ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡ በግምገማው ውጤት መሰረትም፡- በዚህ ዘርፍ በዕትዕ ዘመን እንዲሳኩ የተቀመጡ ግቦች የገቢና ወጪ የትራንዚት ጊዜ ከ30 ቀን ወደ 20 ቀን ማሳነስ፣ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የሚጓጓዘው አጠቃላይ የገቢ ጭነት መጠን 80 በመቶ ማድረስ፣ ከሃገሪቱ የገቢ ዕቃዎች በደረቅ ወደቦች የተስተናገደ የገበያ ድርሻ 100 በመቶ ማድረስ፣ ከሃገሪቱ ወጪ ዕቃ በደረቅ ወደቦች የተስተናገደ የወጪ ዕቃ ድርሻ 50 በመቶ ማድረስ የሚሉት የሚጠቀሱ ቢሆንም፣ ከዚህ አኳያ አፈፃፀሙን በተመለከተ

- ✓ በአጠቃላይ በተለያዩ አስመጪዎች ወደ ሃገር ውስጥ በዩኒሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የሚጓጓዙ ጭነቶች ጅቡቲ ወደብ ላይ በአማካይ 45 ቀናት የሚቆዩ ሲሆን፣ ከዚህ አኳያ በዕትዕ የተቀመጠውን የትራንዚት ጊዜ ለማሳካት እንዳልተቻለ፣
- ✓ ከአጠቃላይ የገቢ ደረቅ ዕቃ (ብትን ዕቃን ጨምሮ) የመልቲሞዳል ድርሻ በ2006 23 በመቶ ብቻ የነበረ፣ በመሆኑም በዕትዕ በ2007 በጀት ዓመት እንዲደረስበት ከታቀደው 80 በመቶ አኳያ ሰፊ ክፍተት ያለው መሆኑን፣
- ✓ በተመሳሳይ መልኩ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ተሽከርካሪዎችን ወደ ሃገር ውስጥ የማጓጓዝ ስራ አፈፃፀም በዝቅተኛ ደረጃ 20 በመቶ ብቻ መሆኑን፣
- ✓ ወደ ሃገር ውስጥ ወደብ የገባ ጭነት ድርሻ አፈፃፀሙ ከላይ በተጠቀሰው ምክንያት ዝቅተኛ መሆኑንና ዕቅዱን ለመፈፀም እንዳልተቻለ፣ እና
- ✓ በአገር ውስጥ ደረቅ ወደቦች የተስተናገደ የወጪ ዕቃ ድርሻ ዕቅድን ማሳካት አለመቻሉን ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

44. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ፡- ተቋማዊ አገልግሎትን ከሃገራዊው የዕድገትና የትራንስፎርሜሽን ግቦች ጋር አቆራኝቶ መፈፀምና ዓመታዊ ክንውኖችንም እንዚህን ስትራቴጂያዊ ግቦች ለማሳካት ከነበራቸው አስተዋፅኦ አንፃር እየመዘኑ ተገቢውን የማስተካከያ እርምጃ መውሰድ በድርጅቱ/በኢባትሎአድ/ የሚታመንበት መርህ መሆኑንና ይህንኑ መርህ ታሳቢ በማድረግ ድርጅቱ ከተቋቋመበት ማግስት ጀምሮ ራሱን ከማደራጀት ጎን

ለጎን የተቋሙን ስትራቴጂያዊ ዕቅድ ማዘጋጀት ቀዳሚ አጀንዳው አድርጎ እንደተንቀሳቀሰ ገልፀዋል፡፡

45. በዚህም መሰረት ድርጅቱ በሚኒስቴሮች ምክር ቤት ደንብ ቁጥር 255/2004 ዓ.ም. ተቋቁሞ መንቀሳቀስ የጀመረው ከህዳር 2004 ዓ.ም. ጀምሮ ሲሆን፣ ተቋሙ ራሱን አደራጅቶ እንዲሁም መንግስት የነደፋቸውን ፖሊሲዎችና ስትራቴጂዎች ታሳቢ ያደረገ፣ የኢንዱስትሪውን ባህርያትና ማነቆዎች የለየ፣ በዘርፉ የተያዘውን የኢኮኖሚ ልማት መሰረታዊ አቅጣጫ የተከተለ፣ በተቋሙ መኖር/ሊፈቱ/ የሚገባቸውን ቁልፍ ስትራቴጂያዊ ጉዳዮችን/KEY STRATEGIC ISSUES/ ወይም መሰረታዊ ችግሮችን የዳሰሰ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ አዘጋጅቶ ወደ ትግበራ እስኪገባ ድረስ በድርጅቱ ስራ አመራር ቦርድና ማኔጅመንት የተወሰደው አማራጭ ቀደም ሲል በሶስቱ ተቋማት በተናጠል በተዘጋጀው የሃገሪቱ ዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ አካል የሆኑትን ስትራቴጂያዊና ዓመታዊ ዕቅዶችን እየፈፀመና አፈፃፀሙን ከዚሁ አንፃር እየገመገመ እንዲንቀሳቀስ እና ከዚሁ ጎን ለጎን የአዲሱን ተቋም ስትራቴጂያዊ ዕቅድ አጥንቶ የመተግበር አቅጣጫ እንደነበር፣ በዚሁ መሰረት ድርጅቱ በ2004 እና በ2005 በጀት ዓመታት ስራ ላይ ለማዋል ሲንቀሳቀስ የነበረው የነባሮቹን ሶስት ድርጅቶች ስትራቴጂያዊ ዕቅድ የነበረ ሲሆን፣ የአዲሱ ድርጅት ስትራቴጂያዊ ዕቅድ ጥናት ተጠናቆና በቦርድና በሚኒስትሩ ፀድቆ ስራ ላይ መዋል የጀመረው ከህዳር 2006 ዓ.ም. ጀምሮ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

46. በመሆኑም ድርጅቱ ስትራቴጂያዊ ዕቅዱን በባላንስድ ስኮር ካርድ/B.S.C./ ማዕቀፍ መሰረት እንዲተገበር ባስቀመጠው አቅጣጫ መሰረት ዘርፉ ከዚሁ ጊዜ ጀምሮ /ከ2006 በጀት ዓመት/ ዕቅዱን በኢንተርፕራይዝ ደረጃ ከተያዘው ቀርሶ በመውሰድ እና እስከታችኛው ፈፃሚ/ሰራተኛ/ በማውረድ ድርሻውን ሲወጣ እንደቆየ ገልፀዋል፡፡

47. በተጨማሪም የ2006-2012 ስትራቴጂያዊ ዕቅድ በኢንተርፕራይዝ ደረጃ የተዘጋጀ በመሆኑ አጠቃላይ የኢንተርፕራይዙ ዕቅድ አፈፃፀም በየአመቱ ራሱን ችሎ ከስትራቴጂያዊ ዕቅድና ከዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅዱ አንፃር እየተገመገመ ሲመራ እንደነበር፣ ይሁን እንጂ 2004 እና 2005 የበጀት ዓመታት ድርጅቱ ስራ የጀመረበት እና ስትራቴጂያዊ ዕቅዱን አጥንቶ ወደ ትግበራ ለመግባት ራሱን የሚያዘጋጅበት ጊዜያት የነበሩ በመሆናቸው በእነዚህ ሁለት ዓመታት አዲሱ ድርጅት አንድ ወጥ የሆነ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ እንዳልነበረው፣ ይህም ሆኖ ተቋሙ ትኩረቱን በሶስቱ ተቋማት ቀድመው በተዘጋጁ ስትራቴጂያዊ ዕቅዶች ላይ

በማድረግ ራሱን ከማደራጀት ጎን ለጎን ሲንቀሳቀስና አፈፃፀሙንም ከነዚህ ስትራቴጂያዊ ዕቅዶች አንፃር እየገመገመ ሲመራ እንደነበር፣ ስለሆነም በ2004 እና 2005 በጀት ዓመታት አዲስ እየተቋቋመ ያለ ድርጅት አገልግሎቱን አስቀድሞ በተዘጋጀ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ መሰረት ካላከናወነና አፈፃፀሙንም ከዚህ አንፃር ካልገመገመ ከዘርፉ የሚጠበቀውን ግብ በሚፈለገው መጠን አላሳካም ማለት የተሳሳተ ድምዳሜ ከመሆኑም በላይ በተለይም ድርጅቱ ከ2006 በጀት ዓመት ጀምሮ ግልፅና ከሃገራዊው የዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ ጋር የተጣጣመ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ አዘጋጅቶ ባግባቡ ስራ ላይ እያዋለና መሰረታዊ ለውጥ እያመጣ ባለበት ባሁኑ ወቅት/የካቲት 2007 ዓ.ም./ ስለተቋሙ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ አለመኖር በኦዲት ግኝቱ ላይ የተጠቀሰው ነጥብ የተቋሙን ትክክለኛ ገፅታ የሚያሳይ አለመሆኑን ገልፀዋል፡፡

48. የድርጅቱ ኃላፊዎች ይህን ይበሉ እንጂ ድርጅቱ ከተቋቋመበት ማግስት ጀምሮ ራሱን ከማደራጀት ጎን ለጎን የተቋሙን ስትራቴጂያዊ ዕቅድ ማዘጋጀት ቀዳሚ አጀንዳው አድርጎ እንደተንቀሳቀሰ ይሁን እንጂ የአዲሱ ድርጅት ስትራቴጂያዊ ዕቅድ ጥናት ተጠናቆና በቦርድና በሚኒስትሩ ፀድቆ ስራ ላይ መዋል የጀመረው ከህዳር 2006 ዓ.ም. ጀምሮ እንደሆነ የድርጅቱ ኃላፊዎች ለረቂቅ ሪፖርቱ በሰጡት የፅሁፍ መልስ ላይ ገልፀዋል፡፡ በመሆኑም ስትራቴጂያዊ ዕቅድ ማዘጋጀት ይህን ያህል ጊዜ ይወስዳል ብሎ ለመቀበል የሚያዳግት በመሆኑና በኦዲት ግኝቱ ላይ የተጠቀሰው ከ2004 እስከ 2006 ባሉት የበጀት ዓመታት (በኦዲቱ ወሰን /Audit Scope/) በኢንተርፕራይዝ ደረጃ የተዘጋጀ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ እንዳልነበረው የሚያመላክት በመሆኑ በ2004 እና 2005 በጀት ዓመታት አዲስ እየተቋቋመ ያለ ድርጅት አገልግሎቱን አስቀድሞ በተዘጋጀ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ መሰረት ካላከናወነና አፈፃፀሙንም ከዚህ አንፃር ካልገመገመ ከዘርፉ የሚጠበቀውን ግብ በሚፈለገው መጠን አላሳካም ማለት የተሳሳተ ድምዳሜ ከመሆኑም በላይ በተለይም ድርጅቱ ከ2006 በጀት ዓመት ጀምሮ ግልፅና ከሃገራዊው የዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ ጋር የተጣጣመ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ አዘጋጅቶ ባግባቡ ስራ ላይ እያዋለና መሰረታዊ ለውጥ እያመጣ ባለበት ባሁኑ ወቅት/የካቲት 2007 ዓ.ም./ ስለተቋሙ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ አለመኖር በኦዲት ግኝቱ ላይ የተጠቀሰው ነጥብ የተቋሙን ትክክለኛ ገፅታ የሚያሳይ አይደለም ተብሎ የተሰጠውን ምላሽ ለመቀበል ያዳግታል፡፡

49. በመሆኑም ከ2004 እስከ 2006 ባሉት የበጀት ዓመታት በዘርፉ[3] የተሰጡት አገልግሎቶች በስትራቴጂያዊ ዕቅድ የተያዙና መንግስት የነደፋቸውን የልማት ፖሊሲዎች፣ ስትራቴጂዎች፣ ፕሮግራሞች እንደ መሠረታዊ ታሣቢ የወሰደ ይዘቱም ከራሱ አልፎ ከሌሎች የልማት ዘርፎች ጋር ያለውን ትስስር በማቀናጀት እንዲሁም ድርጅቱ በዘርፉ የተያዘውን የኢኮኖሚ ልማት መሠረታዊ አቅጣጫ ተግባራዊ ለማድረግ በሁኔታዎች ትንተና ውስጥ የሚመለከቱትን ሃገራዊና ዓለም አቀፋዊ ሁኔታዎች፣ የድርጅቱን ራዕይና ተልዕኮ እንዲሁም የውጫዊና ውስጣዊ (SWOT[4]) ሁኔታዎች ግምገማ ውጤት መሠረት በማድረግ ከተዘጋጀ ተቋማዊ ስትራቴጂክ ዕቅድ መሰረት ባለመሆኑ በተጠቀሱት የበጀት ዓመታት ዕቅዱ በእጅጉ የተጋነነ እንዲሆንና የተወሰኑ ወራትን አፈፃፀምም በመገምገም ዕቅዱ እንደገና እንዲከለስ በማድረግ የበጀት ዓመት ክንውንን ከዕቅድ በላይ መፈፀምን አስከትሏል፡፡

50. በተጨማሪም በስትራቴጂያዊ ዕቅድ ዘመን ድርጅቱ ሊያተኩርባቸው የሚገቡ ቁልፍ ስትራቴጂያዊ ጉዳዮች (Key Strategic Issues) ወይም ሊፈቱ የሚገባ መሠረታዊ ችግሮች ተለይተው እንዲታወቁ ማድረግ ካለማስቻሉም በላይ የሀገሪቱን የዕድገት ራዕይ፣ እንዲሁም የመንግስትን የልማት አቅጣጫዎች መሰረት በማድረግ የተዘጋጀው የዕድገትና የትራንስፎርሜሽን ዕቅድ ላይ የተቀመጠውን ከዘርፉ የሚጠበቀውን ግብ በሚፈለገው መጠን ለማሳካት አልተቻለም፡፡

<u>በዕቅድ ለተቀመጠው የገቢና ወጪ ዕቃዎች አይነትና መጠን የዕቃ አስተላላፊነት አገልግሎት መስጠትን በተመለከተ</u>

51. በዕቅድ ለተቀመጠው የገቢና ወጪ ዕቃዎች አይነትና መጠን በሀገር ውስጥ እንዲሁም በጅቡቲ ወደብ የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የክሊሪንግና ፎርዋርዲንግ አገልግሎት ሊሰጥ ይገባል፡፡

52. በኦዲቱ ወቅት በመልቲሞዳል የትራንስፖርት ስርዓት ለሚጓጓዙ የገቢና ወጪ ጭነቶች በዕቅድ በተቀመጠው የዕቃዎች አይነትና መጠን በሀገር ውስጥ እንዲሁም በጅቡቲ ወደብ የክሊሪንግና ፎርዋርዲንግ አገልግሎት የሚሰጥ መሆኑን በተመለከተ መረጃዎች በተከለሱበት ወቅት የሚከተለው ተገኝቷል፡

---

[3] የትራንስፖርትና የሎጂስቲክስ ዘርፍ ማለት ነው፡፡

[4] SWOT- Strength, Weakness, Opportunity and Threat

	የጭነት ዓይነት	በድርጅቱ በባህር የተጓጓዘ	የበጀት ዓመቱ /የመልቲሞዳል/			በባህር ከተጓጓዘው የየብስ ድርሻ	የዩኒሞዳል ድርሻ	
			ዕቅድ	ክንውን	መቶኛ		በቲ.ኢ.ዩ	በመቶኛ
2004								
	ኮንቴይነር /teu/[5]	128,476	11,000	27,084	246%	21%	101,392	79%
	ተሽከርካሪ	18,962	450	4,422	983%	23%	14,540	77%
2005								
	ኮንቴይነር/ teu/	117,238	93,668	67,389	72%	57%	49,849	43%
	ተሽከርካሪ	19,848	10,318	3,931	38%	20%	15,917	80%
2006								
	ኮንቴይነር/ teu/	130,638	77,915	88,559	114%	68%	42,079	32%
	ተሽከርካሪ	20,839	4,450	4,223	95%	20%	16,616	80%

53. ከላይ በሰንጠረዡ በተገለፀው መሰረት ከ2004 እስከ 2006 ዓ.ም. ባሉት በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት ያለው የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት አፈፃፀም ከአመታዊ ዕቅድ አኳያ ሲገመገም:-

- ✓ በ2004 ዓ.ም. በበጀት ዓመቱ ለ11,000 TEU ኮንቴይነርና ለ450 ተሽከርካሪዎች አገልግሎት ለመስጠት ታቅዶ የነበረ ሲሆን፣ ከላይ ያለው መረጃ እንደሚያሳየው አፈፃፀሙ በኮንቴይነር 27,084 TEU(የዕቅዱን 246%) እና ተሽከርካሪ (RORO[6]) በቁጥር 4,422 (የዕቅዱን 982%) መሆኑን፣ ይሁን እንጂ በድርጅቱ በባህር ከተጓጓዘው አንፃር ኮንቴይነር የዕቅዱን 21% እና ተሽከርካሪ የዕቅዱን 23% ብቻ እንደሆነ፣
- ✓ በ2005 በበጀት ዓመት ለ93,668 TEU ኮንቴይነርና ለ7,223 ተሽከርካሪዎች አገልግሎት ለመስጠት ታቅዶ የነበረና አፈፃፀሙ በኮንቴይነር 67,389 TEU (የዕቅዱን 72%)፣ እና ተሽከርካሪ (RORO) በቁጥር 3,931 (የዕቅዱን 54%) መሆኑን፣ ይሁን እንጂ በድርጅቱ በባህር ከተጓጓዘው አንፃር ኮንቴይነር የዕቅዱን 57% እና ተሽከርካሪ የዕቅዱን 20% ብቻ እንደሆነ፣ እንዲሁም

[5] TEU =Total Equivalent Unit (20 feet container) (20 ጫማ ኮንቴይነር)

2 teu = 40 feet container

[6] RORO = Roll On Roll Out (ተሽከርካሪ)

- ✓ በ2006 በጀት ዓመት ለ77,914 TEU ኮንቴይነርና ለ4,450 ተሽከርካሪዎች አገልግሎት ለመስጠት ታቅዶ የነበረና አፈፃፀሙ በኮንቴይነር 88,525 TEU (የዕቅዱን 114%) እና ተሽከርካሪ (RORO) በቁጥር 4,100 (የዕቅዱን 92%) መሆኑን፣ ይሁን እንጂ በድርጅቱ በባህር ከተጓጓዘው አንፃር ኮንቴይነር የዕቅዱን 68% እና ተሽከርካሪ የዕቅዱን 20% ብቻ እንደሆነ ያሳያል፡፡

54. በተጨማሪም ድርጅቱ የተጠናከረ የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የሚሰጥ አገልግሎት ሽፋንና አድማስን በማሳደግ ከየካቲት 1/2004 ዓ.ም. ጀምሮ ወደ ሀገሪቱ የሚገቡ የኮንቴይነር ጭነቶች በሙሉ እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ያላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት እንዲገቡ የተላለፈ መመሪያ መኖሩን ለማወቅ ተችሏል፡፡

55. በኦዲቱ ወቅት ይህ መመሪያ ከተላለፈበት ጊዜ ጀምሮ ያሉት የበጀት ዓመታት ዕቅድ ይህን መመሪያ ከማስፈፀም አንፃር የሚታቀድ መሆኑን በተመለከተ መረጃዎች በተከለሱበት ወቅት ከዚህ በታች በተገለፁት መሰረት እንደሆነ ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡ ይኸውም፡-
    - ✓ በ2004 በጀት ዓመት በመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት ወደ አገር የሚገባውን ኮንቴይነሮችና ጥቅል ደረቅ ዕቃ እስከ ሰኔ 2004 ዓ.ም. መጨረሻ ሙሉ በሙሉ ማስተናገድ የሚያስችል አቅም መገንባት፣
    - ✓ በ2005 በጀት ዓመት ከሀገሪቱ ኮንቴይነራይዝድ ጭነቶች በመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት የሚስተናገደውን የአገልግሎት ሽፋን በ2005 በጀት ዓመት መጨረሻ ወደ 50% ማድረስ፣ እና
    - ✓ በ2006 በጀት ዓመት ደግሞ በድርጅቱ አማካኝነት ወደ ሀገር ውስጥ የሚጓጓዘውን ኮንቴይነራይዝድ ጭነቶች በ2005 በጀት ዓመት ካለበት 57 በመቶ ወደ 80 በመቶ ማድረስ የሚሉት ናቸው፡፡

56. በመሆኑም የ2004 ሁለተኛ መንፈቅ አመት፣ የ2005 በጀት ዓመት እንዲሁም የ2006 በጀት ዓመት ዕቅዶች ሁሉም የኮንቴይነር ጭነቶች እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ያላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ ከየካቲት 1/2004 ጀምሮ በመልቲ-ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት እንዲገቡ የተላለፈውን መመሪያ ከማስፈፀም አንፃር እንዳልተዘጋጁ/እንዳልታቀዱ ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡

57. በተጨማሪም በ2005 በጀት ዓመት ዕቅድን በተመለከተ በበጀት ዓመቱ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የሚጓጓዘውን ኮንቴይነራይዝድ ጭነት

አገልግሎት ሽፋን ወደ 76.5% ለማድረስ ታቅዶ እንደነበረና ይህም የሽፋን ዕቅድ በእጅጉ የተጋነነ እንደሆነ የመጀመሪያው ስድስት ወር አፈፃፀም ከተገመገመ በኃላ እቅዱ እንደገና እንዲከለስ ፕሮፖዛል ቀርቦ እቅዱ ቀድሞ ከተያዘው በ50 በመቶ ተስተካክሎ እንዲዘጋጅ የተደረገ ለማወቅ ተችሏል፡፡

58. እንዲሁም በመልቲሞዳል በባህር ተጓጉዘው ወደ ባህር ወደብ ከደረሱ ጭነቶች በ2005 በጀት ዓመት በመልቲሞዳል በባህር ላይ ከተጓጓዘው 82000 teu ኮንቴይነሮች ውስጥ 14611 teu ኮንቴይነር (17.8%) እንዲሁም በ2006 በጀት ዓመት ደግሞ 21978 teu ኮንቴይነሮች እና በመልቲሞዳል በባህር ላይ ከተጓጓዘው 17220 ተሽከርካሪ ውስጥ በቁጥር 13120 ተሽከርካሪ (76.2%) የሆነ ጭነት ከመልቲሞዳል ስርዓት በአሜንድመንት /ማሻሻያ በማድረግ/ ወደ ዩኒሞዳል ስርዓት እንዲዛወር ተደርጎ በደንበኛው ከጅቡቲ እንዲጓጓዝ የተደረገ መሆኑን ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

59. ስለጉዳዩ የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ የመልቲሞዳል ሽፋንን ለማሳደግ የ2005 እና የ2006 በጀት ዓመታት ዕቅድ መንግስት ከየካቲት 1 ቀን 2004 ዓ.ም. ጀምሮ ሁሉም በኮንቴይነር የሚጓጓዙ ጭነቶች እና ከ3 ቶን በታች የሆኑ ተሽከርካሪዎች በመልቲሞዳል የትራንስፖርት ስርዓት እንዲስተናገዱ ካስቀመጠው አቅጣጫ አንፃር አለመታቀዱና አለመፈፀሙን በተመለከተ፡-

- ✓ የመልቲሞዳል ኦፕሬሽኑ በ2003 በጀት ዓመት እንዲጀመር ሲወሰን ሁለት አማራጮች እንደተወሰዱና አንደኛው የመልቲሞዳል ኦፕሬሽን አገልግሎትን ባለው ውስን አቅም እና ኢንቨስትመንት የመጀመር እና ከዚሁ ጎን ለጎን የፈፃሚ ተቋማትን አደረጃጀትና የሰው ኃይል አቅም የማሳደግ እንዲሁም የማስተናገጃ ተርሚናሎችን ግንባታ የማካሄድ እና የአሰራር ስርዓት የመዘርጋት ስራዎችን ማካሄድ ሲሆን፣ ሁለተኛው አማራጭ ደግሞ በወቅቱ ለዚሁ ዓላማ የተቋቋመው ደረቅ ወደብ አገልግሎት ድርጅት ባግባቡ ተደራጅቶ፣ የሰው ኃይሉ በመጠንም በማስፈፀም ዓቅምም ጎልብቶ፣ የመሰረተ ልማት ግንባታዎቹ ተጠናቀውና የወደብ መሳሪያዎች ተሟልተው፣ የድርጅቱም ስትራቴጂያዊ ዕቅድ ተዘጋጅቶና የኦፕሬሽን ማንዋሉና የአሰራር ስርዓቱ ተቀርፆ፣ በአጠቃላይ ሁሉም የቅድመ ኦፕሬሽን ቅድመ ዝግጅቶች ከተጠናቀቁ በኋላ ኦፕሬሽን መጀመር እንደነበር፣
- ✓ ሁለቱም አማራጮች የየራሳቸው ጥቅምና ጉዳት ያላቸው መሆኑ ግምት ውስጥ ከገባና በተለይም ሁለተኛውን አማራጭ አጠናቆ ስራ ለመጀመር

ረጅም ጊዜና ከፍተኛ ወጭ የሚጠይቅ መሆኑን ታሳቢ በማድረግ የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓቱን ከመገንባት(የአሰራር ስርዓት ማንዋል፣ ደንብ፣ የኢንፎርሜሽን ኮሚውኒኬሽን መሰረተ ልማት፣ የኢትዮ-ጇቡቲ የትራንዚት ስምምነት፣ ወዘተ...) ተቋሙን ከማደራጀቱና የፈፃሚውን ዓቅም ከማሳደጉ(አደረጃጀትና መዋቅር መቅረፅና መተግበር፣ የሰው ኃይል ማሟላትና ማሰልጠን፣ የአሰራር መመሪያዎችንና ማንዋሎችን ዝግጅት የማጠናቀቅ...ወዘተ) እንዲሁም ከፍተኛ መዋዕለ ንዋይ(ሞጆ እስካሁን በደረሰበት ደረጃ ብቻ ከ1.2 ቢሊዮን ብር በላይ ወጭ መጠየቁን ልብ ይሏል) የሚጠይቀውን የመሰረተ ልማት ግንባታ ከማካሄድ፣...ወዘተ ተግባራት ጎን ለጎን የመልቲሞዳል አገልግሎቱ እንዲጀመር እና በሒደት እያደገ እንዲሄድ ማድረግ የተመረጠው አማራጭ እንደነበር፣

- ✓ ስርዓቱ በዚህ ሁኔታ እንዲጀመር የተደረገበት ሌላው ምክንያት የአዲሱ ስርዓት የአገልግሎት ሽፋን አነስተኛ ቢሆንም ለአንድም ኮንቴይነር ቢሆን የሚወጣውን ከፍተኛ የሃገር ሃብት ማዳን ጠቀሜታው ጉልህ መሆኑንና ስርዓቱ ለሃገሪቱ አዲስ እንደመሆኑ የማስፈፀም ዓቅም ሊገነባ የሚችለው ኦፕሬሽኑን ከነችግሩም ቢሆን በመተግበር ሒደት ከሚገኘው ተግባራዊ ልምድ መሆኑ በመታመኑ እንደነበር፣
- ✓ በዚህ መንፈስና ሁኔታ ከተጀመረና አዲስ ስርዓት ብቻ ሳይሆን አዲስ ተቋም ከማደራጀት ጎን ለጎን ከተሰጠ አገልግሎት የሚጠበቀው ውጤትም ነባር አሰራርና የተሟላ አደረጃጀት የነበረው ኢንተርፕራይዝ እንዲያስገኝ ከሚጠበቀው ስኬትና የአሰራር መሳለጥ ጋር ሊነፃፀር የሚችል እንዳልሆነ ግልፅ መሆኑን፣
- ✓ በመሆኑም በወቅቱ የነበረው የመንግስት ፍላጎት (ሁሉም የኮንቴይነር ጭነትና ከ3ቶን በታች ያለው ተሽከርካሪ ወደ አዲሱ ስርዓት ማስገባት) ተቋሙ ከነበረው ዝግጅትና ኦፕሬሽኑ ከሚጠይቀው ከፍተኛ የአሰራርና የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ ዓቅም ጋር የሚመጣጠን እንዳልነበረ፣ በተለይም፡-
    - በወቅቱ የነበረው የደረቅ ወደቦች የመያዝ ዓቅም ውስን መሆኑ፣
    - በርካታ የበልክ ጭነት መምጣትን ተከትሎ ከፍተኛ የተሽከርካሪ እጥረት ማጋጠሙ፣

- የጅቡቲ ወደብ የነበረው አሰራር በጣም አዝጋሚና ያልተሟላ አደረጃጀት የነበረው መሆኑ፣
- አንዳንዶቹ ኮንቴይነሮች በባህሪያቸው በመልቲሞዳል ስርዓት ሊስተናገዱ የሚችሉ አለመሆናቸው(ለምሳሌ አደገኛ ኬሚካሎች)
- ከፍተኛ ኮንቴይነር የማጓጓዝ ዓቅም የነበራቸው ከ172 በላይ ኩባንያዎች በዩኒሞዳል ስርዓት እንዲስተናገዱ መንግስት ፈቃድ መስጠቱ፣
- ትላልቆቹን የግድብ፣ የሃይድሮፓወር፣ የባቡር (የህዳሴ ግድብን ጨምሮ) እና የመሳሰሉት ፕሮጀክቶች በተርን ኪ/Turn key/ ስምምነት መሰረት በኮንትራክተሮቹ ፍላጎት መሰረት በዩኒሞዳል እንዲስተናገዱ መፈቀዱ፣...ወዘተ ምክንያት መንግስት ባስቀመጠው አቅጣጫ መሰረት ማቀድም ሆነ መፈፀም የሚቻልበት ሁኔታ እንዳልነበረ ገልፀዋል፡፡

✓ በሌላ አገላለፅ መንግስት ከየካቲት 1 ቀን 2004 ዓ.ም. ጀምሮ ሁሉም ኮንቴይነሮች በመልቲሞዳል ስርዓት ብቻ እንዲስተናገዱ መመሪያ ቢያወጣም በመልቲሞዳል ሊስተናገዱ የማይችሉት ኮንቴይነሮች፣ በዩኒሞዳል ስርዓት እንዲስተናገዱ የተፈቀደላቸው 172 ኩባንያዎች እንዲሁም በተርን ኪ /Turn key/ ስምምነት መሰረት ከፍተኛ ዕቃ የማስመጣት አቅም ያላቸው በርካታ ፕሮጀክቶች...ወዘተ በአብዛኛው በዩኒሞዳል ስርዓት ዕቃዎቻቸውን እንዲያስገቡ የተፈቀደላቸው አስጫኞች ድርሻ ከአጠቃላይ የገቢ ኮንቴይነሮች ውስጥ ከ20-35 በመቶ የሚገመተውን ከመልቲሞዳል ስርዓቱ ውጭ ስላደረገው መመሪያው ባለበት እንደቀጠለ ተደርጎ መወሰድ እንደሌለበት እና ይህንኑ ታሳቢ በማድረግ መንግስት ባስቀመጠው አቅጣጫ መሰረት የ2005 በጀት ዓመት ዕቅድ (ለምሳሌ ከ93668 ኮንቴይነር ወደ 58619 ኮንቴይነር ተቀይሯል) እንዲከለስ ተደርጓል፡፡ ከ2006 በጀት ዓመት ጀምሮ ግን ዕቅዱ በድርጅቱ ስትራቴጂያዊ ዕቅድ መሰረት ተደርጎ የታቀደና ባግባቡ እየተከናወነ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

60. ከ2004 እስከ 2006 ካሉት 3 በጀት አመታት ውስጥ ከ2006 በስተቀር የሌሎቹ አፈጻጸም ከእቅድ በታች የሆነበትን ምክንያት በተመለከተ ደግሞ ከአሃዛዊ ሪፖርቱ መረዳት እንደሚቻለው በተስተናገደ ጭነት መጠን የ2004 በጀት አመት አፈፃፀም

ከዕቅዱ በላይ እንጂ ያነሰ እንዳልሆነ፣ ይሁንና ከሽፋን አንፃር ዝቅተኛ መሆኑን፣ ይህም በወቅቱ ከነበረው የማስተናገድ አቅም አንፃር ታቅዶ የተከናወነ ሲሆን፣ በዚህ ወቅት ስርዓቱ በጅምር ላይ ስለነበረ፣ የመንግስት መመሪያም የወጣው የካቲት ወር 2004 ዓ.ም. ጀምሮ ስለሆነ እና ከላይ እንደተመለከተው ከ20-35 በመቶ የሚገመተው ኮንቴይነር በመንግስት ውሳኔ ወደ ዩኒሞዳል በመዞሩ ሽፋኑ ከዚህ እንዲበልጥ የተያዘ ዕቅድ እንዳልነበረና ከዚህ አንፃር አፈፃፀሙ (ቢያንስ ከዕቅዱ አንፃር) ዝቅተኛ ነው ማለት እንደማይቻል ገልፀዋል፡፡

61. የ2005 በጀት ዓመት አፈፃፀም ከዕቅዱም ሆነ ከሽፋኑ አንፃር ዝቅተኛ የሆነው ደግሞ ከዚህ በላይ በተጠቀሱትና በወቅቱ በነበሩት ምክንያቶች መነሻነት ለ2005 በጀት ዓመት የተያዘው ዕቅድ የተከለሰ ቢሆንም በሰንጠረዡ ላይ ክንውኑ የተነፃፀረው ካልተስተካከለው 93668 ኮንቴይነር ጋር በመሆኑ እንደሆነና ከተስተካከለው ዕቅድ (50 በመቶ ሽፋን) አንፃር ሲታይ ግን አፈፃፀሙ ከ115 በመቶ የማያንስ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

62. በ2005 በጀት አመት በባህር ከተጓጓዘው 17.8 በመቶ እንዲሁም በ2006 በጀት አመት 21,978 ቲ.ኢ.ዩ ከመልቲ ሞዳል ወደ ዩኒሞዳል መለወጡን በተመለከተ ከላይ እንደተብራራው መንግስት ከየካቲት 1/2004 በጀት አመት ጀምሮ ሁሉም በኮንቴይነር የሚጓጓዙ እና ከ3 ቶን በታች የሆኑ ተሽከርካሪዎች በመልቲ ሞዳል ስርአት እንዲስተናገዱ መመሪያ በወጣበት ወቅት ድርጅቱ የነበረው የማስተናገጃ ቦታ (ተርሚናል አቅም) በጣም ውስን እንደነበር፣ በጅቡቲ ወደብ በኩልም ይህን ስርአት በሚጠበቀው ስኬል ለማስተናገድ የነበረው ዝግጅት ደካማ የነበረ መሆኑንና የተሽከርካሪ አቅርቦቱም አስተማማኝ እንዳልነበረ ገልፀዋል፡፡

63. በተጨማሪም ድርጅቱ ራሱ ውህደት የጀመረበትና የመረጃ ልውውጥ ስርአቱ የተሟላ ስላልነበረ በአንድ ወቅት (ግንቦት - ነሐሴ 2005 ዓ.ም.) የመልቲሞዳል ኮንቴይነሮችን ከጅቡቲ ለማንሳት ከፍተኛ ችግር ተፈጥሮ እንደነበርና በዚያን ጊዜ ጀምሮ የድርጅቱ ማኔጅመንት ከትራንስፖርት ሚኒስቴር ጋር በመነጋገር ከድርጅቱ የማስተናገድ አቅም በላይ የነበሩ (ከባድ ጭነቶች፣ የተለየ ባህርይ ያላቸውን ጭነቶች፣ ወቅታዊ እቃዎች፣ ተሽከርካሪ ያልተገኘላቸውን ኮንቴይነሮች ..ወዘተ) ወደ ዩኒሞዳል እየተቀየሩ በራሱ በደንበኛው በኩል ከጅቡቲ እንዲጓጓዙ ተወስኖ እየተሰራበት እንደሚገኝና ለዚህም ሲባል ድርጅቱ የአይ.ሲ.ቲ ስርአት አዘጋጅቶ ስራ ላይ ያዋለ መሆኑንና ይህ አሰራር አሁንም (መጠናቸው ከ10 በመቶ የማይበልጡ ኮንቴይነሮች በተለይም ለመንገድ ስራ የሚውል ቢቱመን) ተግባር

ላይ እየዋለ እንደሚገኝና ይህ አሰራር የሚቋረጠው ለከባድ ጭነቶች ማጓጓዣ በመንግስት (በልዩ ሁኔታ) የተፈቀዱት ተሽከርካሪዎች ግዥ ተጠናቆ ስራ ሲጀምሩ እና የተርሚናል ማስፋፋት ፕሮጀክቱ ሲጠናቀቅ እንደሚሆን ገልጸዋል፡፡

64. በመሆኑም በመልቲሞዳል የትራንስፖርት ስርዓት ለሚጓጓዙ የገቢና ወጪ ጭነቶች በዕቅድ ለተቀመጠው የዕቃዎች አይነትና መጠን በሀገር ውስጥ እንዲሁም በጅቡቲ ወደብ የክሊሪንግና ፎርዋርዲንግ አገልግሎት መስጠት አለመቻሉ አብዛኛው የሀገሪቱ ጭነቶች በዩኒሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት እንዲጓጓዙ በማድረጉ ወጪና ገቢ ዕቃዎችን ከማስተናገድ ጋር በተያያዘ የወደብ ላይ ዕቃ አያያዝ፣ ዕቃን ወደብ ላይ መጋዘን ውስጥ ማቆየት፣ የጉምሩክ ወደብ መብት የማስፈፀምና ከሰነድ ጋር በተያያዘ መልኩ ሌሎች ስነ-ስርዓቶችን ማስፈፀሙ ጊዜ ወሳጅ ብቻ ሳይሆን ከፍተኛ ወጪ የሚያስከትል በመሆኑ መልቲሞዳል ትራንስፖርት አሰራርን በመተገበር የተፋጠነ የትራንዚት ሎጀስቲክስ አገልግሎት በመስጠት የተጠቀሱትን ችግሮች በማቃለል ረገድ የሚደረገውን ጥረት በሚፈለገው መጠን ለመደገፍ አላስቻለም፡፡

<u>**በጭነት አስተላላፊነት አገልግሎት ዘርፍ የሚሰጡ አገልግሎቶች በተቀመጠው የጊዜ ተመን /ስታንደርድ/ መሰረት የሚከናወኑ መሆኑን በተመለከተ**</u>

65. የዕቃ አስተላላፊነት አገልግሎትን፣ አገልግሎቱን ለማግኘት መሟላት የሚገባቸው ቅድመ-ሁኔታዎች ተሟልተው ሲገኙ በተቀመጠው የአገልግሎት አሰጣጥ የጊዜ ተመን (ስታንደርድ) መሰረት በማከናወን ዕቃዎች በወቅቱ ለጭነት ዝግጁ እንዲሆኑ እና ወደ ሀገር ውስጥ እንዲጓጓዙ ሊደረግ ይገባል፡፡

66. በኦዲቱ ወቅት በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት በድርጅቱ ተጓጉዘው ባህር ወደብ የደረሱ ጭነቶችን የሚፈለገውን የወደብና የጉምሩክ ፎርማሊቲ በወቅቱ በማሟላት ጭነቱን ለመንገድ ትራንስፖርት ዝግጁ በማድረግና በተቀመጠው የእፎይታ ጊዜ /8 ቀን/ ውስጥ ወደ ሀገር ውስጥ እንዲጓጓዙ የተደረገ ስለመሆኑ መረጃዎች በተሰበሰቡበት ወቅት፡-

67. እ.ኤ.አ. ኖቬምበር 18 ቀን 2006 ስለ መልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት በኢትዮጵያና በጅቡቲ መንግሥታት መካከል ስምምነት የተፈረመ መሆኑንና፣ ይህን ውል መሰረት ያደረገ ለሁለቱም አገሮች ጠቃሚ የሆነ፣ የዓለም አቀፍ ደረጃን የጠበቀና የመልቲ ሞዳል ሥርዓት ዓላማን በሚገባ እውን ለማድረግ የሚያስችል የወደብና የጉምሩክ ክሊራንስ አሰራር ስርአት ስምምነት እ.አ.አ. በኖቬምበር 9 ቀን 2008 እንዲፈረምና ተፈፃሚ እንዲሆን የተደረገ መሆኑን ለማወቅ ተችሏል፡፡

68. በስምምነቱ መሰረትም የጅቡቲ ትራንዚተሮች ማህበር/ Asociation of transporters of Djibouti/ በባህር ወደብ ያለውን ወደብና የጉምሩክ ክሊራንስ ስራ የሚያከናውን ሲሆን፣ ድርጅቱ /ኢባትሎአድ/ ደግሞ በየጅቡቲ ትራንዚተሮች ማህበር/ATD/ የወደብና የጉምሩክ ክሊራንስ ፎርማሊቲ ተጠናቆ የቀረቡለትን ጭነቶች በወደቡ በተቀመጠው የእፎይታ ጊዜ ውስጥ ወደ ሀገር ውስጥ የማጓጓዝ ስራ እንደሚያከናውን ተገልጿል፡፡

69. በዚህ መሰረት በ2004 በጀት ዓመት በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት የሚመጡ የገቢ ዕቃዎች (በቀጥታ ከመርከብ ወደ መኪና የሚራገፉትን ዕቃዎች /Direct Delivery Cargo/ ሳይጨምር) ከተራገፉበት ሰዓት ጀምሮ ባሉት 48 ሰዓታት ውስጥ ከጅቡቲ ወደብ እንዲነሱ ለማድረግ ግብ ተይዞ የነበረ ቢሆንም፣ አፈፃፀሙን በተመለከተ የወደብና የጉምሩክ ክሊራንስ አሰራር ስርአት ላለው የእቃ መጠን ምቹ ባለመሆኑ፣ በአንድ ወጥ የመርከብ ባለቤት (Carrier) የሰነድ ክሊራንስ ስራ ማለቅ ሲገባው መጠኑ ከፍ ያለ ሥራ ትንሽ አቅም ባለው የጅቡቲ የትራንዚተሮች ማህበር እንዲከናወን በመደረጉ የሥራውን ሒደት የተንዛዛና ጎታች እንዲሆን ማድረጉን ለማወቅ ተችሏል፡፡ በመሆኑም

- በስምምነቱ መሠረት ATD ለአባላቱ ሥራውን አከፋፍሎ ያሰራል የሚል ቢሆንም በራሱ ሥራውን ጀምሮ የሚያጠናቅቅበት ሁኔታ ተከስቶ የነበረ መሆኑን፣
- ሰነድ ከተቀበሉ በኋላ ከመርከብ ወኪሎች በወቅቱ የዕቃ የመልቀቂያ ሰነድ (ዴሊቬሪ ኦርደር) እንደማይሰበሰብ ታውቋል፡፡
- የጅቡቲ ጉምሩክ ዲክላራሲዮን ማዘጋጀት ጊዜ ወሳጅ መሆኑን፣
- የክሊራንስና የወደብ ፎርማሊቲ በወቅቱ አለመጠናቀቁን፣ የጭነት መኪና እንዲያዘጋጅ ለማስተባበሪያ ቢሮው መረጃውን አዘግይቶ መስጠቱና በወጣላቸው Gate pass[7] መሠረት መኪኖች ተርሚናል ገብተው እንዲጭኑ ክትትል አለመደረጉን ለመረዳት ተችሏል፡፡
- ሰነዶችም ሆኑ ጭነቶች ያሉበት ደረጃ ሳይታወቅ መቆየትና በተለይ የዕቃው መዳረሻ ቦታዎች መረጃ ሳይኖራቸው ስለሚደርሱ ለማስተናገድ አስቸጋሪ እንደነበረ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡

70. በተጨማሪም በበጀት ዓመቱ በዩኒሞዳል የትራንስፖርት ስርዓት ወደ ኢትዮጵያ የሚገቡ ኮንቴነሮች አማካይ የቆይታ ጊዜ 45 ቀናት እና በመልቲሞዳል

---

[7] Gate pass- ጭነት የሚጭኑ ተሽከርካሪዎች ወደ ባህር ወደብ እንዲገቡ የሚሰጥ የመግቢያ ፈቃድ

የትራንስፖርት ስርዓት የሚጓዙ ጭነቶች ደግሞ የ23 ቀናት አማካይ ቆይታ ጊዜ እንደነበራቸውና በዚህም ምክንያት በበጀት ዓመቱ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት የሚመጡ የገቢ ዕቃዎች (በቀጥታ ከመርከብ ወደ መኪና የሚራገፉትን ዕቃዎች /Direct Delivery Cargo/ ሳይጨምር) ከተራገፉበት ሰዓት ጀምሮ ባሉት 48 ሰዓታት ውስጥ ከጅቡቲ ወደብ እንዲነሱ ለማድረግ የተያዘውን ግብ ማሳካት እንዳልተቻለ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ መረጃዎች ለመረዳት ተችሏል፡፡

71. ይሁን እንጂ በ2005 በጀት ዓመት በጅቡቲ ወደብ ያለውን የክሊራንስ ስራ የሚፋጠንበትን አሰራር ለመዘርጋትና ለመተግበር ከኤ.ቲ.ዲ ጋር በተያያዘ ያለውን ችግር ለመቅረፍ እና የATDን ክሊራንስ ስራ ለማፋጠን እ.አ.አ. ጃንዋሪ 27 ቀን 2009 አዲስ ተጨማሪ ስምምነት (SLA[8]) ተፈርሞ ሥራ ላይ እንዲውል ተደርጓል፡፡ በስምምነቱ አንቀፅ 3.3 መሰረት ኤ.ቲ.ዲ.፡-

- ስራውን ለአባላቱ በማከፋፈል እንዲሰራ፣
- ከጅቡቲ የድርጅቱ ማስተባበሪያ ቢሮ የተሰጠውን ሰነድ በ1 ሰዓት ጊዜ ውስጥ አመሳክሮ በመቀበል መረከቡን እንዲያረጋግጥ፤
- ኤ.ቲ.ዲ ሰነድ በተቀበለ በ1 ቀን ውስጥ የመልቀቂያ ሰነድ (ዴሊቬሪ ኦርደር)፣ የጉምሩክ ክሊራንስ እና የወደብ ሥነሥርዓት በማጠናቀቅ ዕቃውን ለጭነት ዝግጁ እንዲያደርግ፤
- ጭነት የሚጭኑ መኪኖች ዝርዝር በደረሰው በአንድ ቀን ውስጥ የበር መግቢያ በማውጣት መኪኖቹን ተርሚናል ውስጥ ገብተው እንዲጭኑ በማድረግ በየፈረቃው ወይም በየሺፍቱ ከተርሚናል ጭነት ጭነው የሚወጡ መኪኖችን ዝርዝር ሪፖርት በማዘጋጀት ለሚመለከታቸው መላክ ይኖርበታል፡፡ እንዲሁም ያልተጫኑ ጭነቶችን በመለየት በቀጣይ እንዲጫኑ ማድረግ እንዳለበትና
- የእያንዳንዱን ኦፕሬሽን የሰነድና የጭነት እንቅስቃሴ (Status Report) በየእለቱ ከምሽቱ 1 ሰዓት አዘጋጅቶ ለሚመለከተው መላክ እንዳለበት ተደንግጓል፡፡

72. ከዚህ በላይ በተገለፀው መሠረት ካልተከናወነ በተለይ በATD በኩል በሚፈጠር ተደጋጋሚ የመድረሻ ቦታ ስህተት፣ ዕቃን በወቅቱ አለመጫን ችግር… ወዘተ

[8] SLA = Service level agreement

በተመለከተ ATD[9] ስለ ጭነቱ ሪፖርት በወቅቱ ባለመላኩ ምክንያት ተያይዞ የሚመጣ የመጋዘን ኪራይ(የስቶሬጅ) እንዲሁም የዲመሬጅ ወጪዎችን እንዲከፍል እንደሚያደርግ፣

73. በድርጅቱ (ኢባትሎአድ) በኩል ደግሞ መርከብ ከመግባቱ 48 ሰዓት በፊት ሰነድ ለATD ካልደረሰ በዚህ ምክንያት ለሚመጡ ተያያዥ ወጪዎች ድርጅቱ ተጠያቂ እንደሚሆን ስምምነት ላይ የተደረሰ መሆኑን ለማወቅ ተችሏል፡፡

74. በዚህ መሰረት ሥራ ላይ እንዲውል በተደረገው አዲስ ተጨማሪ ስምምነት (SLA) በተቀመጡት በእያንዳንዱ ተግባራት መሰረት ድርጅቱ (ኢባትሎአድ) እና ATD የሚፈፅሙ ስለመሆኑ ለማረጋገጥ ሲሞከር፡ የሚከተሉት ችግሮች ታይተዋል፡-

- ✓ በድርጅቱ (ኢባትሎአድ) በኩል የሚጠበቀውን ግዴታ በተመለከተ ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት በድርጅቱ/በጭነት አስተላለፊነት ዘርፍ/ በኩል ምን ያህል ኦፕሬሽኖች እንደተከፈቱ፣ በየበጀት ዓመታቱ ከተከፈቱት እያንዳንዱ ኦፕሬሽኖች ምን ያህሉ መርከብ ከመድረሱ ከ48 ሰዓት በፊት ሰነድ ለATD እንዲደርስ እንደተደረገ እና ምን ያህሉ ከስታንደርድ ቀኑ በላይ እንደወሰዱ/ የቆዩበትን ቀን፣ ምክንያቱን እና የተወሰደውን እርምጃ ጨምሮ/ እንዲሁም በስምምነቱ ላይ በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት ድርጅቱ ግዴታውን ባለመወጣቱ ያስከተለው ችግር እና ከዚህ ጋር ተያይዞ በድርጅቱ የወጡ የስቶሬጅ፣ የዲመሬጅ እንዲሁም ሌሎች ተያያዥ ወጪዎችን በየበጀት ዓመታቱ ተተንትኖ እና ተጠናቅሮ የተያዘ መረጃ እንደሌለ ታውቋል፣
- ✓ ከATD በኩል የሚጠበቀውን ግዴታ በተመለከተ ደግሞ ከላይ በተጠቀሱት በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት ለተከፈቱ ኦፕሬሽኖች በATD ከተከናወኑት የወደብና የጉምሩክ ክሊራንስ ስራዎች ምን ያህሉ በስታንደርድ ጊዜው እንደተከናወኑና ምን ያህሉ እንደዘገዩ፣ ከተከፈቱት አጠቃላይ ኦፕሬሽኖች ውስጥ ምን ያህል ስህተቶች እንደተከሰቱ (ከኮንቴይነር ማሸጊያ/ኮንቴይነር ሲል/ ስህተት፣ የአስተሻሸግ ችግር፣ የግብር ከፋይ መለያ ቁጥር፣ በማኒፌስት እና በሌሎች በሺፒንግ ሰነዶች)፣ በማን እንደተከሰቱ፣ ያስከተሉትን ተፅዕኖ እና የተወሰደውን እርምጃ በሚያሳይ መልኩ የተተነተነ እና የተጠናቀረ መረጃ ተጠይቆ ሊቀርብ አልቻለም፡፡

[9] ATD = Asociation of transporters of Djibouti

በመሆኑም በስምምነቱ ላይ በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት ኢ.ቲ.ዲ ባለማከናወኑ እንዲሁም ድርጅቱ በስምምነቱ መሰረት የሚጠበቅበትን ግዴታ ባለመወጣቱ የገቢ ዕቃዎች ከባህር ወደብ በወቅት እንዳይነሱ በማድረጉ ከዚህ ጋር ተያይዞ የወጡ የስቶሬጅ፣ የዲመሬጅ እንዲሁም ሌሎች ተያያዥ ወጪዎች ያሉበትን ሁኔታ ለማጣራት አልተቻለም፡፡

75. ይሁን እንጂ በ2005 በጀት ዓመት በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት የሚመጡ የገቢ ዕቃዎች (በቀጥታ ከመርከብ ወደ መኪና የሚራገፉትን ዕቃዎች /Direct Delivery Cargo/ ሳይጨምር) ከተራገፉበት ጊዜ ጀምሮ ባሉት አራት ቀናት ውስጥ ከጅቡቲ ወደብ እንዲነሱ ለማድረግ በዕቅድ የተያዘ ቢሆንም፣ አፈፃፀሙን በተመለከተ የመልቲሞዳል ኮንቴይነሮች አማካይ የጅቡቲ ቆይታ ጊዜ መስከረም 2005 ዓ.ም. ከነበረበት 63 ቀን በበጀት ዓመቱ መጨረሻ ላይ ወደ 5 ቀን ዝቅ ማድረግ መቻሉን ለማወቅ ተችሏል፡፡ ባንፃሩ በተመሳሳይ ጊዜ ውስጥ በዩኒሞዳል የትራንስፖርት ስርዓት የሚጓጉዙት ኮንቴይነሮች አማካይ የጅቡቲ ቆይታ ጊዜ 36 ቀናት የወሰደ መሆኑን በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡

76. በተጨማሪም በበጀት ዓመቱ ከቆይታ ጊዜ በላይ ለዘገዩ ጭነቶች ATD የስቶሬጅና ዴመሬጅ ወጭውን እንዲሸፍን በመደረጉ ከጥር 2005 ዓ.ም. በኋላ ድርጅቱ ከዚህ ወጭ በአብዛኛው የተላቀቀ መሆኑን፣ ነገር ግን ድርጅቱ ዕቃዎችን በወቅቱ ባለማጓጓዙ ቅጣት እንዲከፍል መደረጉን በበጀት ዓመቱ ዕቅድ አፈፃፀም ሪፖርት ላይ የተገለፀ ቢሆንም መረጃው ተጠይቆ ሊቀርብ ባለመቻሉ በኦዲቱ ወሰን(ከ2004 እስከ 2006 በጀት ዓመት) ያለውን አፈፃፀም ለመገምገም አልተቻለም፡፡

77. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ፡- የመልቲ ሞዳል ኮንቴይነሮችን በአጭር ጊዜ (8 ቀን) ውስጥ ከጅቡቲ ወደ ሀገር እንዲጓጓዙ ለማድረግ የተያዘውን እቅድ አፈጻጸም በተመለከተ የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ራሱን የቻለና ለሀገራችን አዲስ የሆነ ስርአት ከመሆኑ አንጻር ስርአቱ በተጀመረበትና በማስፋፋቱ ሂደት ወቅት የራሱ ውጣ ውረዶች እንዳሉትና በዚህ ስርአት አተገባበር ላይ በኢትዮጵያ ወገን ያሉትን ከ20 በላይ ባለድርሻ አካላትን ጥረት፣ ብቃትና ቅንጅት ብቻ ሳይሆን በጅቡቲ ወገን ያሉ ከ10 በላይ አካላትን ፈቃደኝነትና የጋራ እንቅስቃሴ የሚጠይቅ እንደሆነ፣ ከዚህም በላይ ስርአቱ በፍጥነት እንዲጀምር በነበረው ጥድፊያ የተሟላ የአሰራር ስርአት ባልተዘረጋበት ሁኔታ በወቅቱ በነበሩ አካላት ልምድ ብቻ ተጀምሮ የስትራቴጂያዊ

ዕቅድ ዝግጅትም ሆነ የአሰራር ስርዓቱ በተሟላ ሁኔታ ስራ ላይ የዋለው በሂደት እንደሆነ ገልፀዋል፡፡

78. በተለይም እ.ኤ.አ. የ2009 SLA ከተፈረመና የክትትል ቁጥጥር ሂደቱ እየተጠናከረ ከመጣ በኋላ የመልቲሞዳል ኦፕሬሽኑ በስፋትም ሆነ እቃን ከጅቡቲ በማንሳት ቅልጥፍና ከፍተኛ መሻሻል እንደታየ፣ ይኸውም የመልቲሞዳል ሽፋን በ2004 በጀት አመት ከነበረበት 27084 ኮንቴይነር በ2006 በጀት አመት 88525 ቲ.ኢ.ዩ የደረሰ መሆኑን እንዲሁም የኮንቴይነር የጅቡቲ ቆይታ ጊዜ በአንድ ወቅት(መስከረም 2005 ላይ) ከነበረበት አማካይ 63 ቀንና ከዚያ በላይ በአሁኑ ወቅት በአማካይ ወደ 7.46 ቀን ዝቅ በማድረግ በሀገር ደረጃ ጅቡቲ ላይ ሲወጣ የነበረውን በመቶ ሚሊዮን የሚቆጠር የአሜሪካን ዶላር የስቶሬጅና ዲመሬጅ ወጭ መቀነስ የተቻለበት ሁኔታ መፈጠሩን፣ ይህ ውጤት ሊገኝ ከተቻለባቸው ምክንያቶች አንዱ በATD የአፈጻጸም ድክመት ምክንያት ጅቡቲ ላይ የነበረውን የትራንዚት ሂደት መጓተት በከፍተኛ ሁኔታ ማሳጠር በመቻሉ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

79. ስለሆነም ስምምነት በተደረሰባቸው በእያንዳንዱ አንቀጽ መሰረት አሰራሩ እየተከናወነ ስለመሆኑ በየዕለቱ ከዋና መ/ቤትና ከጅቡቲ ቅርንጫፍ ክትትል የሚደረግበት ሲሆን ATD ሀላፊነቱን ባግባቡ ሳይወጣ ቀርቶ ለኮንቴይነር መዘግየት ምክንያት ሆኖ ሲገኝ በዚህ ምክንያት ወጭ እንዲከፍል መደረጉን፣ ከዚህ ጋር በተያያዘ ስምምነቱ ከተፈረመበት ጊዜ ጀምሮ በATD ላይ የተወሰደው እርምጃና የገንዘብ ቅጣት ከጅቡቲ እና ከፋይናንስ ስራ ክፍሎች በየወሩ ተጠናቅሮ እንደደረሰ የሚላክ ቢሆንም፣ እንደ ምሳሌ ግን ከሐምሌ1/2006 ዓ/ም እስከ ታህሳስ 30/2007 ዓ.ም በነበሩት 6 ወራት ብቻ በትራንዚተሩ (ATD) የአሰራር ድክመት ምክንያት ጅቡቲ ላይ ለተጨማሪ ጊዜ ለዘገዩ ኮንቴይነሮች ትራንዚተሩ (ATD) 21,202,530.52 የጅቡቲ ፍራንክ (119,115.34 USD) የስቶሬጅና ዲመሬጅ ሂሳብ እንዲከፍል መደረጉን ገልጸዋል፡፡

80. በATD ላይ የሚካሄደውን ግምገማ ውጤት(ከ2004 እስከ 2006) በተመለከተ ደግሞ

- ✓ የተከፈቱ ኦፕሬሽኖች ብዛት፣ ለATD የተላለፉትን እና ATD የክሊራንስ ስራውን አጠናቆ ዕቃዎቹን ለጭነት ዝግጁ ያደረገበትን ስታንደርድ በተመለከተ በግልፅ ግንዛቤ እንዲያዝ የሚፈለገው ጉዳይ 2004 እና 2005 የበጀት ዓመታት የድርጅቱ ዋነኛ ተግባር የነበረው ራሱን ማደራጀት፣ ስትራቴክያዊ ዕቅድ ማዘጋጀት እንዲሁም የመልቲሞዳል ኦፕሬሽኑን

ለመምራት የሚያስችል ስርዓት በመዘርጋት ላይ ስለሆነ በተጠየቀው ልክ በእያንዳንዱ ኮንቴይነር የተተነተነ ዝርዝር መረጃ እንዳልተያዘና ይህን የተሟላ ለማድረግ የሚያስችለው የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ ስርዓት የመዘርጋቱ ሒደት በራሱ በዚህ ጊዜ ውስጥ ተጠናቆ ስራ ላይ ሊውል የሚችልበት ሁኔታም እንዳልነበረ፣

- ✓ ይህ ከአንድ የተደራጀ የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ መሰረተ ልማትና ነባር የአሰራር ስርዓት ካለው ተቋም የሚጠበቅ ሲሆን፣ በዚህ ደረጃ ካለ እና አገልግሎት አሰጣጡን ራሱን ከማደራጀትና ስርዓት ከመቅረፅ ሒደት ጋር አቀናጅቶ ከሚንቀሳቀስ ተቋም ከመሆኑ አኳያ በአሁኑ ጊዜ በተሟላ ሁኔታ ማቅረብ አለመቻሉንና ራሱን የቻለ ጊዜና ሂደት የሚጠይቅ መሆኑን፣
- ✓ ስለሆነም ድርጅቱ በራስ ኃይል የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ ስርዓት ዘርግቶ ስራ ላይ ማዋል የጀመረው ከመስከረም 2005 ዓ.ም. ጀምሮ ሲሆን፣ በዚህ ወቅትም የነበረው የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ ዳታቤዝ የተወሰኑ መሰረታዊ መረጃዎችን ከመያዝ ያለፈ ዓቅም እንዳልነበረው፣
- ✓ የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ ስርዓቱ በትክክል ስራ ላይ ውሎ ክትትሉ ከተጠናከረ እ.ኤ.አ. ጃንዋሪ 2013 ጀምሮ እስከ ጃንዋሪ 15 2015 ድረስ በATD ለዘገዩ እያንዳንዱ ኦፕሬሽኖች ድርጅቱ ከATD 250900.84 የአሜሪካን ዶላር የስቶሬጅ ሒሳብ የሰበሰበ መሆኑን እና በተጨማሪም የትራንስፖርት ማህበራት የተመደበላቸውን ኮንቴይነር በወቅቱ ባለማንሳታቸው ምክንያት እ.ኤ.አ. ከፌብርዋሪ 2014 እስከ ጃንዋሪ 15 2015 ድረስ በድምሩ 195576 የአሜሪካን ዶላር የስቶሬጅ ሒሳብ እንዲከፍሉ እንደተደረገ እና ይህ ሂሳብ በየወሩ ከጅቡቲ ወደብ እየተጠናቀረ በሚላክ የሲስተም መረጃ ላይ ተመስርቶ የተሰበሰበ ሲሆን፣ ዕቃዎችን ጅቡቲ ላይ እንዲዘገዩ ከ53 በመቶ ያላነሰ ድርሻ ያለው የተሽከርካሪ አቅርቦት ችግር በመሆኑና ይህንኑ ጉዳይ ለመንግስት በማቅረብ ለድርጅቱ የመጫን አቅማቸው ከ60ቶን የማያንስ 215 የጭነት ተሽከርካሪዎች እንዲያስገባ እንዲፈቀድ ተደርጎ ተሽከርካሪዎቹ ጅቡቲ መድረስ መጀመራቸውን፣ ስለሆነም ለዕቃ መዘግየት ቁልፍ ችግር የሆነው የትራንስፖርት ችግር ሲቀረፍ የመልቲሞዳል ጭነቶች የጅቡቲ ቆይታ ጊዜ አሁን ካለበት አማካይ 7.46 ቀን የበለጠ ይቀንሳል ተብሎ እንደሚጠበቅ ገልፀዋል፡፡

- ✓ ኦፕሬሽኖችን ቀድሞ ከመላክ አንጻር በአሁኑ ጊዜ ከ85 በመቶ እስከ 90 በመቶ የሚሆኑት ኦፕሬሽኖች መርከብ ጅቡቲ ከመድረሱ በፊት ለATD የሚላኩ መሆኑን፣ ከቅርብ ወደቦች (ምሳሌ ጅዳ፣ ጀበል ዓሊ፣...ወዘተ) ግን ይህን ጊዜ መጠበቅ የሚያስችል ሁኔታ ባለመኖሩና በTIN እና በማኒፌስት መዘግየት ላይ ያሉት ችግሮች ሙሉ በሙሉ ባለመቀረፋቸው ከ10 በመቶ እስከ 20 በመቶ የሚደርሱት ኦፕሬሽኖች መርከብ ጅቡቲ ከደረሰ በኋላ የሚላኩ መሆናቸውን፣
- ✓ ሌሎች ሦስተኛ ወገኖች(ወኪሎች፣ ባለመርከቦች) በራሳቸው ምክንያት የዘገየ ኦፕሬሽን ሲኖር በየኦፕሬሽኑ ማብቂያ ላይ የተከሰተው ወጭ ተሰልቶ እንዲከፍሉ የሚደረግ ሲሆን፣ ነገር ግን እያንዳንዱ ሶስተኛ ወገን ከ2004 ዓ.ም. ጀምሮ የከፈለውን ሒሳብ ሰነዶች መካከል መርጦ ለማውጣት የኦዲቱ የቆይታ ጊዜ የሚበቃ ባለመሆኑ ያልቀረበ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

81. የድርጅቱ ኃላፊዎች የኮንቴይነር የጅቡቲ ቆይታ ጊዜን ዝቅ በማድረግ በሀገር ደረጃ ጅቡቲ ላይ ሲወጣ የነበረውን በመቶ ሚሊዮን የሚቆጠር የአሜሪካን ዶላር የስቶሬጅና ዲመሬጅ ወጭ መቀነስ የተቻለበት ሁኔታ መፈጠሩን፣ ይህ ውጤት ሊገኝ ከተቻለባቸው ምክንያቶች አንዱ በATD የአፈጻጸም ድክመት ምክንያት ጅቡቲ ላይ የነበረውን የትራንዚት ሂደት መጓተት በከፍተኛ ሁኔታ ማሳጠር በመቻሉ መሆኑን፣ ስምምነት በተደረሰባቸው በእያንዳንዱ አንቀጽ መሰረት አሰራሩ እየተከናወነ ስለመሆኑ በየዕለቱ ከዋና መ/ቤትና ከጅቡቲ ቅርንጫፍ ክትትል የሚደረግበትና ATD ሀላፊነቱን ባግባቡ ሳይወጣ ቀርቶ ለኮንቴይነር መዘግየት ምክንያት ሆኖ ሲገኝ በዚህ ምክንያት ወጭ እንዲከፍል መደረጉን፣ እንዲሁም በድርጅቱ በኩል ኦፕሬሽኖችን ቀድሞ ከመላክ አንጻር በአሁኑ ጊዜ ከ85 በመቶ እስከ 90 በመቶ የሚሆኑት ኦፕሬሽኖች መርከብ ጅቡቲ ከመድረሱ በፊት ለATD የሚላኩ መሆኑን ይግለፁ እንጂ ይህ ስለመከናወኑ የሚያሳይ ምን ያህሉ በስታንደርድ ጊዜው እንደተስተናገዱና ምን ያህሉ እንደዘገዩ በሚያሳይ መልኩ ተጠናቅሮና ተተንትኖ የተያዘ መረጃ የቀረበ ባለመሆኑ የተሰጠውን ምላሽ ሙሉ በሙሉ ለመቀበል ያዳግታል፡፡
82. በመሆኑም ስራዎች ድርጅቱ ባወጣው ስታንዳርድ መሰረት መሰራታቸውን በመለካት የአገልግሎት ቅልጥፍናን ለማሳደግ ስምምነቱ ተፈርሞ ስራ ላይ እንዲውል ከተደረገበት ጀምሮ ባሉት ጊዜያት ለተከፈሉ ጠቅላላ ኦፕሬሽኖች ድርጅቱ ያለበትን ግዴታ ስለመወጣቱ እና በATD ከተከናወኑት የወደብና

የጉምሩክ ክሊራንስ ስራዎች ምን ያህሉ በስታንደርድ ጊዜው እንደተስተናገዱና ምን ያህሉ እንደዘገዩ በሚያሳይ መልኩ መረጃው ተጠናቅሮ ባለመያዙ ስራዎች በስምምነቱ መሰረት ስለመከናወናቸው ለማረጋገጥ አልተቻለም፡፡

83. ከዚህ በተጨማሪ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት በድርጅቱ ተጓጉዘው ባህር ወደብ የደረሱ ጭነቶችን የሚፈለገውን የወደብና የጉምሩክ ስነስርዓት /ፎርማሊቲ/ በወቅቱ በማጠናቀቅ ጭነቱን ለመንገድ ትራንስፖርት ዝግጁ በማድረግ በተቀመጠው የእፎይታ ጊዜ /8 ቀን/ ውስጥ ወደ ሀገር ውስጥ እንዲጓጓዙ በማድረግ ሀገሪቱ በባህር ወደብ የምታወጣውን አላስፈላጊ ወጪዎች በሚፈለገው መጠን ማስቀረት ስለመቻሉ ለማረጋገጥ አላስቻለም፡፡

<u>**የየብስ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት አሰጣጥን በተመለከተ**</u>

84. የወጪና ገቢ ንግድ ዕቃዎች በፍጥነት ለማጓጓዝ የሚያስችል አስተማማኝ የጭነት ተሽከርካሪ አቅርቦት ሊኖር ይገባል፡፡ የመልቲ-ሞዳል ኮንቴይነር የሚጭኑ ተሽከርካሪዎች ከአዲስ አበባ ጅቡቲ ምልልስ ስታንደርድ ሊዘጋጅና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት ጭነት ለማጓጓዝ ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማሕበራትና ድርጅቶች እንዲሁም የድርጅቱን ተሽከርካሪዎች ጨምሮ በቀን የሚያስፈልገው አማካይ የጭነት ተሽከርካሪዎች መጠን ሊሰላና ተሽከርካሪዎቹም ለጭነት እንዲቀርቡ/እንዲሰማሩ በማድረግ አፈፃፀማቸው ሊገመገምና አስፈላጊው እርምጃም ሊወሰድ ይገባል፡፡

85. ይሁን እንጂ የሀገሪቱን ወጪና ገቢ ንግድ ፍሰቱን የሚደግፍ አስተማማኝ የትራንስፖርት አቅርቦትን ለማረጋገጥ የድርጅቱን ከባድ ተሽከርካሪዎችን ጨምሮ ጭነት ለማጓጓዝ ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማህበራትና ድርጅቶች ያስመዘገቧቸውን ተሽከርካሪዎች በሙሉ አቅም በስራ ላይ እንዲውሉ በመከታተልና የጭነት ተሽከርካሪዎችን ለጭነት በማቅረብ/በማሰማራት ለደንበኞች የተሟላ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት እየተሰጠ ስለመሆኑ በኦዲቱ ወቅት መረጃዎች ሲከለሱ የሚከተሉት ተገኝተዋል፡-

86. በ2004 በጀት ዓመት የዘርፉ/የድርጅቱ/ 60 የጭነት ተሽከርካሪዎች 2,652 ምልልስ በማድረግ 4,018,200 ኪ.ሜ ርቀት በመጓዝ ከጅቡቲ 106,080 ቶን ዕቃ በመጫንና በማጓጓዝ ለደንበኞች የተሟላ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት ለመስጠት የታቀደ ቢሆንም፣ 1,733 ምልልስ በማድረግ 3,043,565 ኪ.ሜ ርቀት በመጓዝ የምልልስ ዕቅዱን 65% እና የርቀት የዕቅዱን 76% ማከናወን የተቻለ ሲሆን፣ በአጠቃላይ በድርጅቱ 60 የጭነት ተሽከርካሪዎች በተደረገው ምልልስ

ከጅቡቲ 67,849 ቶን መጠን ዕቃ ወደ ሀገር ውስጥ በማጓጓዝ የክብደት የዕቅዱን 64% ለመፈፀም የተቻለ መሆኑን በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡

87. በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት የሚሳተፉ የድርጅቱ የጭነት ተሽከርካሪዎች ምልልስን በተመለከተ ደግሞ፡-

- በ2004 4ኛው ሩብ ዓመት ከድርጅቱ 60 የጭነት ተሽከርካሪዎች ውስጥ 30ዎቹን ወደ ስምሪት በማስገባት ከሞጆ-ጅቡቲ ደርሶ መልስ እያንዳንዳቸው በወር 5.63 ምልልስ እንዲያደርጉ እና በሩብ አመቱ በጠቅላላ 507 ምልልስ እንዲያደርጉ፣
- በ2005 በጀት ዓመት የአንድ ተሽከርካሪ ምልልስ በወር 5.63 እንዲሆንና በበጀት ዓመቱ አጠቃላይ 3,000 ምልልስ ለማድረግ፣ እንዲሁም
- በ2006 በጀት ዓመት ደግሞ የአንድን ተሽከርካሪ አማካይ ወርሃዊ የርቀት ሽፋን 4250 ኪ/ሜ ማድረስ እና የተሽከርካሪዎችን ምልልስ በወሩ በአማካይ 5.5 ለማድረስ በዕቅድ የተያዘ ቢሆንም፣

88. አፈፃፀሙን በተመለከተ በ2004 በጀት ዓመት 283 ምልልስ ወይንም የዕቅዱን 56% የተከናወነ መሆኑን፣ በ2005 በጀት ዓመት 1,312 ምልልስ ያደረጉ ሲሆን ይህም የዕቅዱ 44% እንደሆነ እና በ2006 በጀት ዓመት ደግሞ በዕቅድ ዘመኑ በኦፕሬሽን ላይ የነበሩትን አማካይ የተሽከርካሪ ቁጥርን/በቀን በአማካይ 53 በመቶ በመያዝ/ ግምት ውስጥ በማስገባት በተደረገ ስሌት ተሽከርካሪዎቹ በወር በአማካይ 116 የጅቡቲ-አ/አ ምልልስ ብቻ ያደረጉ መሆኑ ታውቋል፡፡ የአንድ ተሽከርካሪ አማካይ ምልልስ በወር 3.63 በመሆኑ የዕቅዱ 66 በመቶ ብቻ መሳካቱን በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ መረጃዎች ለመረዳት ተችሏል፡፡

89. ከዚህ በተጨማሪ በኦዲቱ ወቅት ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በጀት ዓመታት ከድርጅቱ ጋር በቅንጅት የሚሰሩ ሌሎች አካላትን በመደገፍና ክትትል በማድረግ የተሽከርካሪዎች ምልልስ ብዛት በወር 5.63 እንዲሆን በዕቅድ ተይዞ የነበረ ቢሆንም፣ አፈፃፀሙን በተመለከተ የሚገልፅ መረጃ አለመኖሩን፣ እንዲሁም የድርጅቱን ከባድ ተሽከርካሪዎች ስምሪትን በተመለከተ፡-

- በ2005 በጀት ዓመት የድርጅቱ ተሽከርካሪዎች ጭነት ዌይቢል እና የተለያዩ ሰነዶችን በመጠበቅ መቆም፤ በጥገና ላይ ከታቀደው የጥገና ጊዜ በላይ በመለዋወጫ ጥበቃ መቆም፤ ከአዲስ አበባ-ጅቡቲ ኮሪደር ውጪ ባሉ ምቹ ባልሆነ መንገድ እንደ ድሬደዋ፣ መቀሌ፣ እና ኮምቦልቻ በመሳሰሉ

ቦታዎች መሰማራት፤ በቂ የነዳጅ ጥናት ባልተደረገባቸው መስመሮች ለመሰማራት አፋጣኝ ምላሽ ለመስጠት በመቸገር የስምሪት መዘግየት እንደሚያጋጥም ታውቋል፡፡ እንዲሁም ከተወሰነ ጊዜ ወዲህ ባለ 20 ጫማ ኮንቴነር ቀድሞ ከሚጭነው ከ15-18 ቶን በላይ እስከ 25 /26 ቶን ድረስ በመሙላት በእንዲህ አይነት ሁኔታ ያሉ ኮንቴነሮች ሁለቱ በአንድ መኪና ሲጫኑ በመንገድ ሚዛን በመያዝ ለቀናት መቆማቸውና ይህም ምልልስ ላይ ችግር መፍጠሩን ለመረዳት ተችሏል፡፡

- በ2006 በጀት ዓመት ድርጅቱ ከሚያስተዳድራቸው 61 ተሽከርካሪዎች ስምሪት ላይ እንዲውሉ ከሚጠበቁት 58 ተሽከርካሪዎች መካከል በቀን በአማካይ 32 ተሽከርካሪዎች ብቻ ስራ ላይ የነበሩ ሲሆን፣ ቀሪዎቹ 29 ተሽከርካሪዎች በተለያዩ ችግሮች ምክንያት በጥገና፣ በሌላ ስራ መመደብ፣ በአደጋ እና በመሳሰሉት ከስምሪት ውጭ እንደነበሩ ታወቋል፡፡
- በበጀት ዓመቱ የድርጅቱ 61 ተሽከርካሪዎች የስራ ጊዜ አጠቃቀምና ምልልስ አፈፃፀምን በተመለከተ ተሽከርካሪዎቹ ከጠቅላላ የስምሪት ጊዜያቸው በጥገና 45%፣ በማራገፍ 13%፣ በጭነት ጥበቃ 8%፣ በሰነድ ጥበቃ 0.3%፣ በአበል ጥበቃ 0.4% እና በሌሎች 1.3% ያለ ስራ የሚቆሙ እንደነበር ታውቋል፡፡ (ዝርዝሩን ከዚህ ሪፖርት አባሪ ቁጥር 4 ይመልከቱ)
- በበጀት ዓመቱ ካሉት ተሽከርካሪዎች ውስጥ 2ቱ ከሁለት ወራት በላይ ለደረቅ ወደብ እንደ ትሬለር/በወደብ ውስጥ ኮንቴይነር ማመላለሻ/ እንዲያገለግሉ መደረጉ፣
- አንድ ተሽከርካሪ ከወር በላይ ለሆነ ጊዜ የኤክስፖርት ባዶ ኮንቴይነር ሲያጓጉዝ መክረሙ፣
- በ3ኛው ሩብ ዓመት ላይ በርካታዎቹ ተሽከርካሪዎች ብረት እንዲጭኑ በመደረጉ ለማራገፍ ረጅም ቀናት መቆማቸው፣ እና
- የስምሪት ክትትሉ በሲስተም የተደገፈና የተጠናከረ አለመሆኑን የሚያሳዩ ችግሮች መኖራቸውን መረዳት ተችሏል፡፡

90. ከዚህ በተጨማሪ በ2006 በጀት ዓመት በየወሩ የተሽከርካሪ አቅርቦትና ስምሪት መረጃ በማጠናቀር ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማህበራትና ድርጅቶች ያላቸውን የተሽከርካሪ አቅርቦት መጠን ለመለካት በየ10 ቀኑ የተሽከርካሪዎች የምልልስ ግምገማ የሚካሄድ ስለመሆኑ እና አነስተኛ ምልልስ ያደረጉ ድርጅቶች በጋራ መድረክ ላይ የሚገመገሙና ማሻሻያ እንዲያደርጉ ማሳሰቢያ እንደሚሰጣቸው፣

ማሻሻል ባልቻሉት ማህበራትና ድርጅቶች ላይ ቅጣት እየተጣለባቸው እንደሚገኝ በበጀት ዓመት ዕቅድ ክንውን ሪፖርት ላይ የተገለፀ ቢሆንም፣ ይህ የሚከናወን ስለመሆኑ በኦዲት ቡድኑ ማስረጃ ተጠይቆ ሊቀርብል አልቻለም፡፡ በመሆኑም ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማህበራትና ድርጅቶች አፈፃፀም ያለበትን ደረጃ ለማወቅ አልተቻለም፡፡

91. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ፡-

- የአንድ ጭነት ተሽከርካሪ ምልልስ ውጤታማ ሊሆን የሚችለው ለስምሪቱ የሚያስፈልገው ሎጀስቲክስ (ነዳጅ፣ አበል፣ አመራር፣...ወዘተ) በወቅቱና በብቃት ሲሟላ፣ ተሽከርካሪዎቹ አሮጌ ከመሆናቸው አንጻር ጠንካራና ብቃት ያለው የመከላከልና የብልሽት ጥገና የሚያደርግ አደረጃጀትና የሰው ሀይል ሲኖር፣ በመጫኛና በማራገፊያ ቦታዎች ላይ ያሉ በርካታ ማነቆዎች ሲፈቱ መሆኑን፣ ከዚህ አንጻር እንዚህን ኢኮኖሚያዊና ውጤታማ በሆነ መንገድ ለመጠቀም ከላይ የተመለከቱት በአብዛኛው ሁኔታዎች የተመቻቹ እንዳልነበሩና እቅዱም ይህን ተጨባጭ ሁኔታ ያገናዘበ እንዳልነበረ፣
- በተለይም የተሽከርካሪዎቹን እርጅና ተከትሎ በተደጋጋሚ ከስምሪት ውጭ የሚሆኑበት ጊዜ መብዛትና የጥገና ድጋፉም ደካማ መሆን፣ በመነሻ (ጅቡቲ) ወደብና በማራገፊያ ቦታዎች (በተለይ ከደረቅ ወደብ ውጭ ሲሆን) ያለው የተንዛዛ አሰራር፣ በድንበር ማቋረጥና በበርካታዎቹ የጉምሩክ ፍተሻ ጣቢያዎች የሚታየው ከፍተኛ የጊዜ ብክነት፣ በተለይ ከባድ ጭነት ሲጭኑ አዋሽን ለማለፍ ከ3 እስከ 5 ቀን በመጉላላት የሚጠፋው ጊዜ፣ በአጠቃላይ በትራንስፖርት ስርአቱ ላይ ያለው በርካታና የተወሳሰበ ማነቆ እቅዱ እንዳይሳካ ትልቁን ድርሻ እንደያዘ ገልጸዋል፡፡
- ይህም ሆኖ ለምሳሌ በ2005 ዓ.ም. መስከረም ወር ላይ 1.2 ብቻ የነበረውን የአንድ ተሽከርካሪን አማካይ ምልልስ ብዛት 2006 ዓ.ም. መጨረሻ ላይ ወደ 3.8 አማካይ ምልልስ ብዛት ለማሳደግ ያስቻለ ከፍተኛ ጥረት ተደርጎ በተነጻጻሪ የተሻለ ውጤት ተገኝቷል ብሎ መውሰድ እንደሚቻል፣
- ከዚህም በላይ እነዚህ ተሽከርካሪዎች ሌሎች ተሽከርካሪዎች /ከግል የትራንስፖርት ማህበራት ጋር በፈረመው የአገልግሎት ግዢ ኮንትራት/ የማይሰማሩባቸውን በተለይም አዲስ ኮንትራት ከመታሰሩ ከነዳር 2006 ዓ.ም. በፊት ኮምቦልቻ እና ድሬደዋ በቋሚነት ይሰሩ የነበሩ፣ ልዩ ትኩረት ለሚሰጣቸው ደንበኞች የጭነቱ አዋጭነት ሳይታይ ቅድሚያ

ለማኑፋክቸሪንግ ኢንዱስትሪና ወደ ውጭ ለሚልኩ ደንበኞች አልፎ አልፎ የተለየ ስምሪት እንዲሁም ከባድ ጭነት ሲያጋጥም አንድ ኮንቴይነር ብቻ ጭነው እንዲወጡ በማድረግ ለደንበኞች የተቀላጠፈ አገልግሎት በመስጠትና ጅቡቲ ላይ በውጭ ምንዛሪ የሚከፈለውን የስቶሬጅ ወጪ ለማዳን እንዳስቻለ፣ ይሁን እንጂ ይህ ሲደረግ ለመጫን፣ ለማራገፍና በጉዞ ላይ ተጨማሪ ቀናት እንደሚወስድና ይህም ምልልስን እንዲቀንስ እንዳደረገ ገልፀዋል፡፡

92. የመልቲሞዳል ተሽከርካሪዎችን አጠቃቀም በተመለከተ ድርጅቱ የመልቲሞዳል ጭነቶችን የሚያጓጉዘው ከግል የትራንስፖርት ማህበራት ጋር በፈረመው የአገልግሎት ግዢ ኮንትራት በኩል የሚያገኛቸውን ተሽከርካሪዎች በመጠቀም መሆኑንና ከህዳር 2006 ዓ.ም. በፊት የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ሲጀመር ከበርካታ ትራንስፖርተሮች ጋር አስገዳጅ ውል ያልታሰረና ተሽከርካሪና ጭነትን የማገናኘት ስራ ጅቡቲ በሚገኘው የጅቡቲ ትራንዚተሮች ማህበር /ATD/ በኩል ይከናወን የነበረና በአሰራር ላይ ከፍተኛ ችግር የነበረ በመሆኑ ይህን በመሰረታዊነት በመቀየር ኮንቴይነሮችን በወቅቱ ለማንሳት እንዲረዳ ስር ነቀል ለውጥ እንደተደረገ፣ ይህም፡-

- ከ37 ትራንስፖርተሮች ማህበራት ጋር ግልፅና ተጠያቂነትን የሚያስከትል ውል እንዲታሰር የተደረገ መሆኑን፣
- ትራንስፖርተሮች ለመልቲሞዳል ትራንስፖርት ቋሚ ተሽከርካሪ እንዲመድቡ የተደረገ መሆኑን፣
- የትራንስፖርት ማኅበራት ስራ አስኪያጆች በየ15 ቀኑ ዋናው መ/ቤት ከመምሪያው ከፍተኛ የስራ ኃላፊዎች ጋር ግልፅ ውይይት እየተከናወነና አፈፃፀሙ እየተገመገመ አፋጣኝ ማሻሻያ ስራ ላይ እንዲውል የተደረገ መሆኑን፣
- በተመሳሳይ ሁኔታ ጅቡቲ ላይ የማህበራቱ ተወካዮች ከቅርንጫፉ አመራር አባላት ጋር በየ15 ቀኑ ተመሳሳይ መድረክ በቋሚነት እንዲከናወን የተደረገ መሆኑን፣ እና
- ከሁሉም በላይ ጭነትና ተሽከርካሪ የማገናኘት ስራ ከጅቡቲ ትራንዚተሮች ማህበር /ATD/ ሙሉ ለሙሉ ወደ ድርጅቱ በማምጣት ጅቡቲ በሚገኘው ጽ/ቤት በኩል ለዚሁ ተብሎ በተዘጋጀው ሶፍትዌር አማካኝነት የጭነት ምደባ የሚከናወን መሆኑንና ይህም በመከናወኑ አሁን ለተገኘው ውጤት

እጅግ ከፍተኛ አስተዋፅኦ እንዳበረከተና አሰራሩም ከብልሹ አሰራር የፀዳ እንዲሆን እንዳስቻለ ገልፀዋል፡፡

93. ከዚህ አንጻር ይህን ኮንትራት በመከታተል የስምሪትና የቁጥጥር ስራው ከትራንስፖርት ማህበራት ጋር በጋራ ሲካሄድ የቆየ እንደሆነና፣ በውሉ መሰረት በቂ ተሽከርካሪ ባላቀረቡት ማህበራት ላይ የቅጣት እርምጃ የሚወሰድበት ሁኔታ እንዳለ፣ በዚህ መሰረትም አዲስ ጨረታ ወጥቶ ውል ከተፈረመበት ጊዜ (ህዳር 2006 ዓ.ም) ጀምሮ በየ10 ቀኑ የእያንዳንዱ ትራንስፖርት ማህበር አፈጻጸም ራሱ ማህበሩ ባለበት ግምገማ የተደረገ መሆኑንና በውጤቱም ደካማ አፈጻጸም ባላቸው ማህበራት ላይ እርምጃ የተወሰደ እንደሆነና ይህ ሪፖርት እስከተዘጋጀበት ጊዜ ድረስ በጠቅላላው የ37 የትራንስፖርት ማህበራት የ18 ዙር አፈጻጸም ግምገማ እንደተከናወነና በግምገማው ውጤት መሰረትም፡-

- በ1ኛ እና 2ኛ ዙሮች በድምሩ በ37 ማህበራት ላይ 78,193.75 USD ቅጣት የተጣለ ሲሆን፣ ከዚህ ውስጥ አብዛኛው ክፍያ ከማህበራቱ ክፍያ ተቀንሶ ለድርጅቱ ገቢ መደረጉን፣
- ይሁንና በዚህ የቅጣት መጠንና በአፈጻጸሙ ላይ በጋራ መድረኩ ላይ ውይይት ከተደረገ በኋላ የመጀመሪያዎቹ 2 ዙር ቅጣቶች በትራንስፖርት መስመሩ ላይ የነበሩትን የምልልስ ማነቆዎች፣ የተሽከርካሪዎቹን ዕድሜና የጥገና አገልግሎቱን ደካማነት፣ የትራንስርት ማህበራቱ አደረጃጀት ተሽከርካሪዎቹን ለመቆጣጠር ያላቸውን የአቅም ውስንነት እና የቅጣቱ መጠን እቃው ባለመነሳቱ ምክንያት በድርጅቱ ላይ ከሚከሰተው ወጭ ጋር ሲተያይ ከፍተኛ መሆኑ በመታወቁና የቅጣት አላማውም ማስተማር እንጂ በተለያዩ ችግሮች ውስጥ ያለውን አጓጓዥ አቅም መጉዳት እንዳልሆነ ስምምነት ላይ በመደረሱ የቅጣት አፈጻጸሙ እንዲሻሻል የተደረገ ሲሆን፣ ማህበራቱ ከቅጣቱ በኋላ ያሳዩትን የአፈጻጸም መሻሻል ግምት ውስጥ በማስገባት የተወሰኑት ዙር ቅጣቶች እንዲቀሩ መደረጉን፣
- በዚህ ጠንካራ ክትትል ምክንያት በአንድ ወቅት የመልቲሞዳል ኮንቴይነሮች ጅቡቲ ወደብ ላይ 8 ቀንና ከዚያ በላይ እንዲዘገዩ ከ54 በመቶ ያላነሰ ድርሻ የነበረው የተሽከርካሪ አቅርቦት ችግር በቅርብ ጊዜ ወደ 23 በመቶ ዝቅ እንዲል ማድረግ እንደተቻለና ይህ የ23 በመቶ የትራንስፖርት ችግር በዋነኛነት በቅርቡ ከፍተኛ ክብደት ማንሳት የሚችሉት ከ215 በላይ ተሽከርካሪዎች ስራ ሲጀምሩ በመሰረቱ እንደሚቀል ገልጸዋል፡፡

94. በመሆኑም የሀገሪቱን ወጪና ገቢ ንግድ ፍሰትን የሚደግፍ አስተማማኝ የትራንስፖርት አቅርቦትን ለማረጋገጥ የድርጅቱን ከባድ ተሽከርካሪዎችን ጨምሮ ጭነት ለማጓጓዝ ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማህበራትና ድርጅቶች ያስመዘገቧቸውን ተሽከርካሪዎች በሙሉ አቅም በስራ ላይ እንዲውሉና ለደንበኞች የተሟላ የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት እንዲሰጡ ማድረግ አልተቻለም፡፡ እንዲሁም ድርጅቱ ከተሽከርካሪዎቹ ማግኘት የነበረበትን ያህል ኢኮኖሚያዊ ጥቅም ማግኘት ካለመቻሉ በተጨማሪ በትራንስፖርት ሚኒስቴር የትራንስፖርት ቅንጅት እና ትርፋማነት መመሪያ መለኪያ አንፃር መሟላት የሚገባቸውን መስፈርቶች (ማለትም ለኦፕሬሽን ዝግጁነት ፋክተር፣ ታሪፍ በቶን /ኪሎ ሜትር፣ ሎድ ፋክተርን) ታሳቢ በመድረግ የአንድ የጭነት ተሽከርካሪ ወርሀዊ ምልልስ 3.7 ስታንዳርድን ለማሳካት አልተቻለም፡፡

<u>ከባህር ወደብ የተጫነው ጭነት የታሰበለት መዳረሻ መድረሱን ክትትል ለማድረግ የሚያስችል ስርዓት የተዘረጋና ተግባራዊ የተደረገ መሆኑን በተመለከተ</u>

95. ከወደብ የተጫነ ጭነት መረጃ በየዕለቱ በመያዝና ከየብስ ወደቦችና ትራንስፖርተሮች መረጃ በማገናዘብ የተጫነው ጭነት የታሰበለት መዳረሻ መድረሱን ክትትል ለማድረግ የሚያስችል ስርዓት ሊዘረጋና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡ መዘግየት የታየባቸውን ጭነቶች ከአጓጓዦች ጋር በመነጋገር ችግሩን በመረዳት ተገቢው እርምጃ ሊወሰድ ይገባል፡፡

96. በትራንስፖርት ሚኒስቴር አማካኝነት በአገር አቀፍ ደረጃ እየተዘረጋ ያለውን የፍሊት ማኔጅመንት (GPS[10]) ሥርዓት ተግባራዊ በማድረግ ዘርፉ የሚሰጠውን የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት በዘመናዊ መልክ በመምራት የትራንስፖርት ወጪን ለመቀነስ፣ ምልልስና ገቢን ለማሳደግ በ2004 በጀት ዓመት GPS ለመዘርጋት የብር 2,000,000 በጀት ተይዞ የነበረ ቢሆንም፣ የሲስተሙን ግዥ ለማከናወን አለም አቀፍ ጨረታ እንዲወጣ ተደርጎ በቂ ተወዳዳሪዎች ባለማቅረባቸው ጨረታው እንዲሰረዝ እንደተደረገ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ መረጃዎች ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

97. ይሁን እንጂ በ2006 በጀት ዓመት ሁሉም ተሽከርካሪዎች የጂ.ፒ.ኤስ. ቴክኖሎጂ ተጠቃሚ እንዲሆኑ በተያዘው ዕቅድ መሰረት በ59 ተሽከርካሪዎች (96 በመቶ) ላይ መሳሪያው ተገዝቶ እንዲገጠም ተደርጎና ሰራተኞች ሰልጥነው ስራ የተጀመረ

[10] GPS- Global Positioning System

ቢሆንም፣ ቴክኖሎጂው እንደተገጠመ አካባቢ መሳሪያው ለክትትልና ስምሪት ስራው ጠቃሚ አገልግሎት መስጠት ጀምሮ እንደነበር ተውቋል፡፡

98. ነገር ግን ከተወሰነ ጊዜ በኃላ በሶፍትዌርና ሃርድዌር ችግር ምክንያት ከሞላ ጎደል ሁሉም ተሽከርካሪዎች መረጃ መላክ ያቋረጡበት ሁኔታ በመከሰቱ ችግሩን የትራንስፖርት ሚኒስቴር ጭምር እንዲያውቀው ከተደረገ በኃላ የኢንፎርሜሽን መረብ ደህንነት ኤጀንሲ/INSA/ በኩል በተወሰደ እርምጃ ተከታታይም ባይሆን 51 ተሽከርካሪዎች መረጃ መላክ የጀመሩ ቢሆንም፣ የሚላከው መረጃ የተሟላና ወቅታዊ እንዳልነበረ ታውቋል፡፡ ቴክኖሎጂው ገና በጅምር ላይ ያለ በመሆኑ እና የሀርድዌርና ሶፍትዌር አቅራቢዎቹ የተሟላ ቅንጅት ስለሌላቸው ክትትልና ቁጥጥሩን በቴክኖሎጂው ላይ ማድረግ የሚያስችል አስተማማኝ ሁኔታ እንዳልተፈጠረ ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡

99. የተጫኑ ጭነቶችን 100 በመቶ መዳረሻቸው በትክክል መድረሳቸው የሚረጋገጥ መሆኑን በተመለከተ፡-

- በ2005 በጀት ዓመት ከጂቡቲ ወደብ ተጭነው የመጡ ኮንቴይነሮች ወደ ደረቅ ወደቦች ወይም ወደ ቦንድድ ዌር ሃውስ መድረሳቸውን ለመከታተል፣ የደረሱትን ካልደረሱት በመለየት ያልደረሱትን የት እንዳሉ ለማወቅ የሚያስችል ስርዓት ፕሮፖዛል ለአይ.ቲ. ቀርቦ ውጤቱ እየተጠበቀ እንደሚገኝ ተገልጿል፡፡ ይሁን እንጂ ስራው ግን በማንዋል እንደተጀመረና ውጤቱ እንደሚያሳየው ወደ ደረቅ ወደቦች የገቡ አብዛኞቹ ተሽከርካሪዎች በገቡበት ቀን ቀርቶ በሳምንትና ከዚያ በላይም ቢሆን መግባታቸው ሪፖርት የማይደረግ መሆኑን ለማወቅ ተችሏል፡፡
- በ2006 በጀት ዓመት ጭነቶችን ጭነው ከጅቡቲ በተነሱ 31,623 ኮንቴይነሮችን ባጓጓዙ ተሽከርካሪዎች ላይ ቋሚ ክትትል ተደርጎ የበጀት ዓመቱ ሪፖርት እስከተጠናቀረበት (30/06/2014) ድረስ 28,542 ያህሉ መድረሻ ጣቢያቸው በትክክል መድረሳቸው የተረጋገጠ መሆኑን እና በዚህ ክትትል ከትክክለኛው ቦታ ውጪ የተጓጓዘ ዕቃ በመገኘቱ ስህተቱን የፈጠረው አካል የማጓጓዣውንና ተያያዥ ወጭዎችን እንዲከፍል መደረጉን ተገልጿል፡፡ ይሁን እንጂ በበጀት ዓመቱ የመልቲሞዳል ጭነቶችን ካጓጓዙት 45,473 ጠቅላላ ተሽከርካሪዎች መካከል 31,623 ኮንቴይነሮችን ባጓጓዙ ተሽከርካሪዎች(69 በመቶ) ላይ ብቻ ክትትል የተደረገ በመሆኑ

የተጫኑ ጭነቶች 100 በመቶ መዳረሻቸው በትክክል መድረሳቸው የማይረጋገጥ መሆኑን ለመረዳት ተችሏል፡፡

100. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ፡- Global Positioning System (GPS) በመሰረቱ በየ1 ሰአቱ ልዩነት ተሽከርካሪው ያለበትን ቦታና እንቅስቃሴ ለባለተሽከርካሪው እና ለገቢዎችና ጉምሩክ ባለስልጣን መረጃ በማቀበል የገቢና ወጭ እቃዎን ትራንዚት ለመቆጣጠር በባለቤቱ በኩልም ተሽከርካሪውን በአግባቡ ለማስተዳደር የሚያግዝ ሁኔታ ለመፍጠር እንደሚያስችል ታሳቢ ተደርጎ በኢትዮጵያ የገቢዎችና ጉምሩክ ባለስልጣን እና በትራንስፖርት ሚኒስቴር የተጀመረ ሀገር አቀፍ ፕሮግራም እንደሆነና፣ ድርጅቱም ይህን መሳሪያ ጠቀሜታውን በመረዳት ከሁሉም ድርጅቶች ቀደም ብሎ በሁሉም የድርጅቱ 59 ተሽከርካሪዎች ላይ አስገጥሞ ለመጠቀም ጥረት እያደረገ ቢሆንም መሳሪያው እንዲሰጥ የሚጠበቅበትን ያህል አገልግሎት እየሰጠ አለመሆኑን ገልፀዋል፡፡

101. በተጨማሪም መሳሪያው ብቁ አገልግሎት ባለመስጠቱ ምክንያት የአገልግሎት ክፍያውን ማግኘት ያልቻለው የመሳሪያው ብቸኛ አቅራቢ (GCS) ባቀረበው ቅሬታ ላይ ተመስርቶ በድርጅቱ /ኢባትሎአድ/ ኢንፎርሜሽን ኮሙኒኬሽን ቴክኖሎጂ /ICT/ መምሪያ የደሰሳ ጥናት ተደርጎ በራሱ በመሳሪያው ችግር፣ በተለይም በቴሌኮሙኒኬሽን ኔትወርክ መቆራረጥ እና በሶፍትዌሩ አለመስተካከል ምክንያት የሚጠበቀውን አገልግሎት ሊሰጥ አለመቻሉ የተረጋገጠ እንደሆነና በአሁኑ ጊዜ የተሽከርካሪ ክትትሉ በዋነኛነት በቀድሞው ስርአት የሚከናወን መሆኑን፣ ይኸውም፡-

- ✓ ተሽከርካሪው ለስምሪት ሲወጣ አበልና ነዳጅ እንደሚሰጠው፣ መድረሻው ሲደርስም በስልክ ወይም በቅርንጫፍ በኩል ሪፖርት እንደሚደረግ፣ የክትትልም ቅጽም እንደሚሞላ፣
- ✓ አሽከርካሪው አበሉን ሲያወራርድ ከተነሳበትና ከደረሰበት አካል የተነሳበትን እና የደረሰበትን እለትና ሰአት አስፈርሞ በሚያቀርበው የሰነድ ማስረጃን መሰረት በማድረግ ክትትሉ እንደሚካሄድ፤
- ✓ በመንገድ ላይ አደጋ (ብልሽት) ሲገጥም፣ በመነሻና መድረሻ ቦታ መዘግየት (መጉላላት) ሲያጋጥም አሽከርካሪው በስልክ ለስምሪት በሚያቀርበው መረጃ ላይ ተመስርቶ የክትትልና ድጋፍ ስራዎች እንደሚከናወኑ ገልፀዋል፡፡

102. ከዚህ በተጨማሪ ተሽከርካሪዎቹ ወደ መልቲ ሞዳል መምሪያ በመጡበት ወቅት (በ2005 በጀት ዓመት) ጅቡቲ ላይ ጭነት በመጠበቅ ጊዜ እንዳያባክኑ የሚያስችል

የETA - ጅቡቲ መረጃ ስርአትን በመዘርጋት ተሽከርካሪው ጅቡቲ ከመድረሱ 24 ሰአት በፊት ለጅቡቲ ቅርንጫፍ መረጃ እንዲደርስና ጭነት ተዘጋጅቶ እንዲጠብቅ በማድረግ ተሽከርካሪው እንደደረሰ ጭኖ እንዲመለስ በመደረጉ በቀድሞው አሰራር ተሽከርካሪው ጅቡቲ ደርሶ ጭነት እስከሚፈለግለት የሚባክነውን ጊዜ ከ4 ቀናት ወደ 1 ቀን (በአማካይ) መቀነስ እንደተቻለ ገልጸዋል፡፡

103. ከዚህም ጋር በተያያዘ Global Positioning System (GPS) በአገር አቀፍ ደረጃ በሙከራ ደረጃ ላይ የሚገኝ ስለሆነ ለሚመለከታቸው አካላት ያሉትበትን ችግሮች በማሳወቅ እንዲስተካከል እየተደረገ እንደሚገኝ፣ እንዲሁም በኮንትራት የሚሰሩ ተሽከርካሪዎች በሙሉ ይህን መሳሪያ እንዲገጥሙ በውሉ ላይ በአስገዳጅ ሁኔታ እንዲካተት የተደረገ ቢሆንም፣ ሶፍትዌሩ እና ሀርድዌሩ በአገር አቀፍ ደረጃ በሙከራ ላይ ያለ በመሆኑ በሙሉ አቅም መጠቀም እንዳልተቻለና ድርጅቱም ቴክኖሎጂውን ለመጠቀም ከፍተኛ የሆነ ፍላጎት ያለውና ቀድሞ ወደ ሙከራ ቢገባም ከፍ ብሎ የተጠቀሱት ችግሮች ሲፈቱ ብቻ የሚጠበቀው ውጤት የሚገኝ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

104. በመሆኑም ከፍተኛ ወጪ ወጥቶበት ተግባራዊ የተደረገው የፍሊት ማኔጅመንት (GPS) ሥርዓት የተጠበቀውን አገልግሎት ሊሰጥ አለመቻሉ የሀብት ብልነት የሚያስከትል ከመሆኑ ባሻገር ዘርፉ የሚሰጠውን የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎት በዘመናዊ መልክ በመምራት የትራንስፖርት ወጪን ለመቀነስ፣ ምልልስና ገቢን ለማሳደግ እንዲሁም የሚጓጓዘው ኮንቴይነር ቀረጥና ታክስ ያልተከፈለበት ዕቃ እንደመሆኑ መጠን ጭነት የሚያመላልሱ ተሽከርካሪዎች ላይ በሚፈለገው መጠን ክትትልና ቁጥጥር ለማድረግ ቴክኖሎጂውን በመጠቀም የሚመነጨውን መረጃ በማጠናቀርና በመጠቀም መዘግየት የታየባቸውን ጭነቶች ከአጓጓዦች ጋር በመነጋገር ችግሩን በመረዳት ተገቢው እርምጃ ለመውሰድ ካለመቻሉ በተጨማሪ ወደ ደረቅ ወደቦች የገቡ ተሽከርካሪዎች መግባታቸው በወቅቱ ሪፖርት ስለማድረጋቸው እና የተጫኑ ጭነቶች 100 በመቶ መዳረሻቸው በትክክል ስለመድረሳቸው ማረጋገጥ አልተቻለም፡፡

II. የተቀናጀና ደንበኛ ተኮር የሆነ የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርትና የሎጅስቲክስ አገልግሎት ለመስጠት በወደብና ተርሚናሎች ላይ የሚከናወኑ የኦፕሬሽን እንቅስቃሴዎች ቀልጣፋና ውጤታማ መሆናቸውን መገምገም፤

<u>በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ወደ ሃገሪቱ ለሚጓጓዘው ኮንቴይነራይዝድ ጭነቶች እና ለተሽከርካሪዎች (RORO) የሚሰጥ የወደብ አገልግሎትን በተመለከተ</u>

105. በመልቲ ሞዳል የትራንስፖርት ሥርዓት ወደ ሃገሪቱ ለሚጓጓዙ ኮንቴይነራይዝድ ጭነቶች እና ተሽከርካሪዎች (RORO) በዕቅድ በተቀመጠው መሰረት የወደብ አገልግሎት፣ የዝግ መጋዘን እና ባዶ ኮንቴይነሮች የወደብ አገልግሎት እንዲያገኙ ሊደረግ ይገባል፡፡

106. በኦዲቱ ወቅት ከ2004 እስከ 2006 ባሉት የበጀት ዓመታት ደረቅ ወደብና ተርሚናሎች በመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት ወደ ሃገሪቱ ለሚጓጓዘው ኮንቴይነራይዝድ ጭነቶች እና ለተሽከርካሪዎች (RORO) የወደብ አገልግሎት፣ የዝግ መጋዘን እና ባዶ ኮንቴይነሮች የወደብ አገልግሎት የሚሰጣቸውን የሎጀስቲክስ መጠን በየበጀት ዓመታቱ በዕቅድ የተቀመጠ መሆኑን ለመረዳት ተችሏል፡፡ በዚህ መሰረት ከ2004 እስከ 2006 ዓ.ም. ባሉት በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት የነበረው ዕቅድ እና አፈፃፀም ከታች ባለው ሰንጠረዥ መሰረት እንደሆነ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱት መረጃዎች ለመረዳት ችለናል፡፡

ተ.ቁ	የአገልግት አይነት	በጀት ዓመት አፈፃፀም								
		2004			2005			2006		
		ዕቅድ	አፈፃፀም	መቶኛ	ዕቅድ	አፈፃፀም	መቶኛ	ዕቅድ	አፈፃፀም	መቶኛ
1	ገቢ ሙሉ ኮንቴይነር /በTEU/	44962	19629	43.7%	82081	60799	74.1%	70124	84869	121%
2	ተሽከርካሪ /በቁጥር/	6608	2788	42.2%	6707	3870	57.7%	4450	4183	94%
3	ባዶ ኮንቴይነር/በTEU/	30633	12588	41.1%	64560	54028	83.7%	63672	75018	117.8 %
4	የዝግ መጋዘን/በቶን/	-	-	-	-	-	-	16128	14866	92%
5	ስታፊንግ እና አንስታፊንግ/በ TEU/	-	-	-	-	-	-	16129	35704	221%

107. ከላይ ባለው ሰንጠረዥ መሰረት በ2006 በጀት ዓመት ማሳካት ከተቻለው የገቢ ሙሉ ኮንቴይነር/በTEU/ የ121%፣ የባዶ ኮንቴይነር/በTEU/ የ117.8% እና የስታፊንግ እና አንስታፊንግ[11]/በTEU/ የ221% አፈፃፀም በስተቀር በቀሩት የአገልግሎት አይነቶች በሦስቱም የበጀት ዓመታት ከተያዘው ዕቅድ በታች የተፈፀመ ወይም የየበጀት ዓመታቱን ዕቅድ ማሳካት እንዳልተቻለ ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡ ከዕቅድ በላይ የተከናወኑትም ቢሆኑ አፈፃፀማቸው በጣም የተጋነነ መሆኑን ለመረዳት ችለናል፡፡

108. በተጨማሪም በደረቅ ወደብና ተርሚናሎች የሚሰጡትን ሌሎች አገልግሎቶች ማለትም የዝግ መጋዘን እና የስታፊንግ/አንስታፊንግ ከ2006 በጀት ዓመት በስተቀር በቀሪዎቹ የ2004 እና የ2005 በጀት ዓመታት የተያዘውን ዕቅድ እና ክንውን በተመለከተ መረጃ ለማግኘት ባለመቻላችን በበጀት ዓመታቱ አገልግሎቶቹ ስለመሰጠታቸው እና የነበራቸውን አፈፃፀም ለመገምገም አልተቻለም፡፡

109. በተጨማሪም የተጠናከረ የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የሚሰጥ አገልግሎት ሽፋንና አድማስን በማሳደግ ከየካቲት 1/2004 ዓ.ም. ጀምሮ ወደ ሀገሪቱ የሚገቡ የኮንቴይነር ጭነቶች በሙሉ እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ያላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ በመልቲ-ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት እንዲገቡ የተላለፈውን መመሪያ ከማስፈፀም አንፃር በዘርፉ የሚሰጠው የደረቅ ወደብ አገልግሎት አፈፃፀም ለመገምገም መረጃ በተሰበሰበበት ወቅት የሚከተለው ተገኝቷል፡-

[11] የወጪና የገቢ ዕቃዎችን በኮንቴይነር የማሸግ /Stuffing/ እና ከኮንቴይነር የማውጣት/ Un-stuffing / አገልግሎት

በጀት ዓመት	የጭነት ዓይነት	በበጀት ዓመቱ ወደ ሀገራችን የገባው	በድርጅቱ በአጠቃላይ በባህር ላይ የተጓጓዘ	በድርጅቱ በባህር ላይ ከተጓጓዘው የመልቲ ሞዳል ድርሻ	በየብስ የመልቲ ሞዳል ተጓጓዘ	የመልቲሞዳል በደረቅ ወደብ የተስተናገደ የኮንቴይነር መጠን	የደረቅ ወደብ ድርሻ		
							በድርጅቱ በአጠቃላይ በባህር ላይ ከተጓጓዘው ድርሻ	በድርጅቱ በባህር ላይ ከተጓጓዘው የመልቲ ሞዳል ድርሻ	በየብስ ከተጓጓዘው የመልቲ ሞዳል ድርሻ
2004									
	ኮንቴይነር / teu/	?	128,476	?	27,084	19,630	15%	?	72%
	ተሽከርካሪ/ በቁጥር/	?	18,962	?	4,422	2,788	15%	?	63%
2005									
	ኮንቴይነር/ teu/	155,269	117,238	82,000	67,389	60,799	52%	74%	90%
	ተሽከርካሪ	?	19,848	?	3,931	3,840	19%	?	98%
2006									
	ኮንቴይነር/ teu/	?	130,638	?	88,559	84,869	65%	?	96%
	ተሽከርካሪ	?	20,839	?	4,223	4,183	20%	?	99%

110. ከላይ በሰንጠረዡ በተገለፀው መሰረት ለገቢ ጭነቶች (ኮንቴይነራይዝድ እና ተሽከርካሪ) የሚሰጠው የደረቅ ወደብ አገልግሎት ዕቅድ እና አፈፃፀም ከየካቲት 1/2004 ዓ.ም. ጀምሮ ወደ ሀገሪቱ የሚገቡ የኮንቴይነር ጭነቶች በሙሉ እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ያላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ በመልቲ-ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት እንዲገቡ በተላለፈው መመሪያ መሰረት እንዳልሆነና፣ በድርጅቱ የጭነት አስተላላፊነት አገልግሎት ዘርፍ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት አማካኝነት ከላይ በተገለፁት የበጀት ዓመታት በየብስ ለተጓጓዙት ጭነቶች መጠን እንኳን ሙሉ ለሙሉ የደረቅ ወደብ አገልግሎት መስጠት እንዳልተቻለ ለመረዳት ችለናል፡፡

111. የኢትዮጵያ የባህር ትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ አገልግሎት ድርጅት የተሰጠውን ተልዕኮ ለመወጣት በድርጅቱ የሚከናወኑ ዋና ዋና ተግባራትን በመለየት፣ ሊደረስበት የሚችል ግብ/ውጤት/ በማስቀመጥና በመተግበር ውጤታማ አፈፃፀም ማስመዝገብ እንዳለበት ይጠበቃል፡፡ የደረቅ ወደብ የአገልግሎት አሠጣጥ ልህቀት መለኪያ የሆነውን ያደገ የገቢያ ድርሻ በመቶኛ/ ማለትም በዕቅድ ዘመኑ በአጠቃላይ በአገሪቷ ከተጓጓዘ የገቢ ጭነት መጠን/በቶን/ በዕቅድ ዘመኑ በድርጅቱ ወደብና ተርሚናል የተስተናገደ የገቢ ጭነት መጠን /በቶን/ ያለውን ድርሻ በተመለከተ በዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ/ዕትዕ/ የተቀመጠውን 100% ማድረስን በተመለከተ በኦዲቱ ወቅት ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በጀት ዓመታት መረጃ ከታች ባለው ሰንጠረዥ መሰረት የተገለፀ ሲሆን፣ ይኸውም፡-

ተ.ቁ	የተጓጓዘ ዕቃ	መለኪያ	2004	2005	2006
1	ወደ ሀገሪቱ የገባ (ብትን ዕቃን ጨምሮ)	በቶን	6,264,168	5,066,832	5,391,234
2	ወደ ሀገሪቱ የገባ (ብትን ዕቃን ሳይጨምር)	በቶን	4,388,664	3,827,763	4,269,320
3	ወደ ሃገር ውስጥ ወደብ የገባ	በቶን	330,189	1,088,718	1,195,211
4	የሃገር ውስጥ ወደብ የገባ ድርሻ ወደ ሀገሪቱ ከገባው (ብትን ዕቃን ጨምሮ)	በመቶኛ	5%	21%	22%
5	የሃገር ውስጥ ወደብ የገባ ድርሻ ወደ ሀገሪቱ ከገባው (ብትን ዕቃን ሳይጨምር)	በመቶኛ	8%	28%	28%

112. ከላይ ካለው ሰንጠረዥ ለመረዳት እንደሚቻለው ወደ ሃገር ውስጥ ከገባው ገቢ ደረቅ ዕቃ ውስጥ የሃገር ውስጥ ወደብ የገቢያ ድርሻ በሶስቱም የበጀት ዓመታት ዝቅተኛ መሆኑንና ከዚህ ግብ አንፃር የተቀመጠውን የየበጀት ዓመታቱን የዕድገትና ትራንስፎርሜሽን ዕቅድ/ዕትዕ/ ማሳካት አለመቻሉን ነው፡፡

113. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ በተገለጹት በጀት ዓመታት በወደቡ የተሰጡት የአገልግሎት ዓይነቶች የየበጀት ዓመታቱን እቅድ ማሳካት ያልተቻለበት እንዲሁም ከየካቲት 1/2004 ዓ.ም. ጀምሮ ወደ ሀገሪቱ የሚገቡ የኮንቴይነር ጭነቶች በሙሉ እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ያላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት እንዲገቡ

በተላለፈው መመሪያ መሰረት ያልተከናወነበትን ምክንያት በተመለከተ ወደ ሀገሪቱ የሚገቡ የኮንቴይነር ጭነቶች በሙሉ እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ያላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ ከየካቲት 1/2004 ዓ.ም. ጀምሮ በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት እንዲስተናገዱ የተላለፈውን ውሳኔ ተከትሎ በአገር ውስጥ እና በጅቡቲ በርካታ ዝግጅቶች መከናወን፤ ከእነዚህ ውስጥ በአገር ውስጥ በስራው ስፋትና ጥልቀት ልክ አደረጃጀት፣ አሰራርና የሰው ኃይል ዝግጁ መሆን፣ የአገር ውስጥ ወደብና ተርሚናሎች በተርሚናል አቅም፣ በዝግና በግልፅ መጋዘኖች ዝግጅት፣ በወደብ መሳሪያዎች አቅርቦት በቂ ዝግጅት መኖር ነበረበት፡፡ ከአገር ውጭ ደግሞ በጅቡቲ የኢ.ባ.ት.ሎ.አ.ድ ቅርንጫፍ ጽ/ቤት በአደረጃጀት፣ በአሰራርና በሰው ኃይል በውሳኔው መሰረት ዝግጅት መደረግ እንደነበረበት ገልፀዋል፡፡

114. በሌላ በኩል ደግሞ የጅቡቲ የክሊሪንግና ፎርዋርዲንግ ስራ የሚከናወነው በጅቡቲ ትራንዚተሮች ማህበር /ATD/ እጅ በመሆኑ የጉምሩክ ስነ-ስርዓትና የወደብ ግዴታዎችን በማከናወን ዕቃ ከባህር ወደብ እንዲወጣ ለማድረግ ከፍተኛ ችግር ተፈጥሮ እንደነበርና በዚህም ምክንያት በተሳለጠ ሁኔታ ከባህር ወደብ ዕቃን በማንሳት ማጓጓዝ ባለመቻሉ የአገር ውስጥ ወደቦች በተለይም ሞጆ (በ2004 ዓ.ም.) ከአቅም በታች እየሰሩ የነበሩበት ጊዜ እንደነበር፣ በዚህ ምክንያት በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ላይ ከፍተኛ ችግር መፈጠሩን መንግስት ተገንዝቦ መፍትሔ ለመስጠት ተንቀሳቅሶ እንደነበር ገልፀዋል፡፡

115. በተጨማሪም በአገር ውስጥ ወደቦችም አገልግሎት ሲሰጥ የነበረው የመሰረተ ልማት ግንባታው በተሟላ ሁኔታ ተጠናቆ፣ የአደረጃጀትና የሰው ኃይል ስራው በሚፈለገው ደረጃ ተሟልቶ፣ የወደብ መሳሪያዎች ግዥ ተሟልቶ እንዳልነበረ፣ ዕቃን ከጅቡቲ የማንሳትና የክሊሪንግ ስራ በድርጅቱ ወገን ሳይሆን በጅቡቲ ትራንዚተሮች ማህበር/ATD/ የሚከናወን በመሆኑና የወደብና የተለያዩ አገልግሎቶችን ክፍያና ግዴታ አጠናቆ ለማስጫን የነበረው ችግር በአገር ደረጃ ትልቅ ችግር እንደነበር፣ በመሆኑም የጭነት ፍሰቱን በጣሙን ውስን አድርጎት እንደነበር፣ በአገር ውስጥም በወደቦች ውስጥ የተሟላ አቅም ባለመፈጠሩ በዕቅድ መሰረት ማከናወን እንዳልተቻለ ገልፀዋል፡፡ መንግስትም ተጨባጭ ሁኔታውን ታሳቢ በማድረግ የኢ.ባ.ት.ሎ.አ.ድ የአገልግሎት አሰጣጥ አቅም በደረሰበት ደረጃ ልክ እያቀደ እንዲፈፅም በመወሰን የካቲት 7 ቀን 2004 ዓ.ም. ያወጣውን የመልቲሞዳል ትራንስፖርት አማካይነት እንዲሰጥ የሰጠውን ውሳኔ እንዳሻሻለው ገልፀዋል፡፡

116. በ2006 በጀት ዓመት የሙሉ ኮንቴይነር 121%፣ የባዶ ኮንቴይነር አፈፃፀም 117.8% የሆነው የተርሚናሎች አቅም (በተለይ የሞጆ) በመጨመሩ ምክንያት እንደሆነ፣ የስታፊንግና አንስታፊንግ አፈፃፀም የተጋነነው በቀዳሚዎቹ ዓመታት የአገልግሎቱ ፍላጎት ጠንክሮ የቀረበ ባለመሆኑ አልፎ አልፎ ለሚጠይቁት ብቻ አገልግሎት ሲሰጥ እንደነበር፣ በመሆኑም በዕቅድ እንዳልተያዘ፣ ለዕቅድ ግብዓት የሚሆን መረጃም እንዳልነበረ፣ በዚህም ምክንያት ከፍላጎት ጋር የተጣጣመ ዕቅድ ባለመያዙ ከፍያለ አፈፃፀም እንደተከሰተ ገልፀዋል፡፡

117. ይሁን እንጂ ከፍ ብሎ በተጠቀሰው ምክንያት ስታፊንግና አንስታፊንግ በ2004 እና በ2005 በጀት ዓመታት በዕቅድ ባይያዝም የአገልግሎት ጥያቄ በቀረበ ጊዜ ሁሉ አገልግሎቱ እንደተሰጠና በ2006 በጀት ዓመት ግን በዕቅድ ተይዞ እንደተከናወነ ገልፀዋል፡፡

118. የ2004፣ 2005 እና የ2006 በጀት ዓመታት ሙሉ ኮንቴይነሮችን በወደብና ተርሚናል ማስተናገድን በተመለከተ ደግሞ ዘርፉ (የወደብና ተርሚናል አገልግሎት ዘርፍ) በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት ከሚጓጓዙት ጭነቶች ውስጥ ወደ ግል መጋዘንና ወደ ፋብሪካቸው በቀጥታ የሚሄዱትን (10% የሚሆኑትን በመቀነስ) ሳይጨምር ሙሉ በሙሉ ማስተናገድ ዕቅድ አድርጎ እንደያዘ ገልፀዋል፡፡

119. የድርጅቱ ኃላፊዎች ይህን ይበሉ እንጂ ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት የተመዘገበውን የወደቦች ኮንቴይነር የመያዝ አቅምን/85 በመቶ ትክክለኛ የመያዝ አቅሙን/ በመውሰድ እና ወደ ወደቦች የገቡ ኮንቴይነሮች ቀጥለው ለሚገቡ ኮንቴይነሮች በችሮታ ጊዜ ውስጥ/እስከ 10 ቀናት/ ከወደብ እንዲነሱ ቢደረግ በየበጀት ዓመታቱ በተመዘገበው የወደቦች የተፈጠረ አቅም ማስተናገድ የሚቻለው የኮንቴይነር መጠን /በTEU/ በ2004 በጀት ዓመት 143,863 ኮንቴይነር/በTEU/፣ በ2005 በጀት ዓመት 287,539 ኮንቴይነር/በTEU/ እና በ2006 በጀት ዓመት 431,652 ኮንቴይነር/በTEU/ ሲሆን፣ ይህም ማለት ከላይ በተጠቀሱት በጀት ዓመታት በድርጅቱ አማካኝነት በባህር ላይ የተጓጓዘውን የኮንቴይነር መጠን/በTEU/ በ2004 በጀት ዓመት 128,476 ኮንቴይነር፣ በ2005 በጀት ዓመት 117,238 ኮንቴይነር እና በ2006 በጀት ዓመት 130,638 ኮንቴይነር መጠንን/በTEU/ ሙሉ በሙሉ ማስተናገድ ይቻል የነበረ በመሆኑ የወደቦች የማስተናገድ አቅም ዝቅተኛ መሆን ተብሎ የተሰጠውን ምላሽ ለመቀበል ያዳግታል፡፡

120. በመሆኑም ደረቅ ወደብና ተርሚናሎች በመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት ወደ ሃገሪቱ ለሚጓጓዙ ኮንቴይነራይዝድ ጭነቶች እና ተሽከርካሪዎች (RORO) ለመስጠት የተያዘውን የወደብ አገልግሎት ዕቅድን ማሳካት አልተቻለም፡፡

<u>በወደብና ተርሚናሎች የተፈጠረ የማስተናገድ አቅም እና የአገልግሎት ሽፋን በተመለከተ</u>

121. በደረቅ ወደቦችና ተርሚናሎች የሚሰጡ አገልግሎቶችን በተሟላ ሁኔታ በሚያስተናግድ ደረጃ መሠረተ ልማት እንዲስፋፋ ሊደረግ ይገባል፡፡ የገቢ ዕቃዎች የወደብ አገልግሎት ሽፋን ከ8% ወደ 100%፣ የወጪ ዕቃዎችን ደግሞ ወደ 50% እንዲጨምር ሊደረግ ይገባል፡፡

122. ድርጅቱ ከተሰጠው ተልዕኮ አንፃር የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓቱን በተሟላ መልኩ ለመተግበርና የድርጅቱን የወደብና ተርሚናል አገልግሎት ተደራሽ ለማድረግ እንዲሁም እያደገ የመጣውን የአገሪቱን ገቢና ወጪ ዕቃዎች በተሟላ መልኩ ለማስተናገድ እንዲቻል ወደብና ተርሚናሎች ያላቸውን የማስተናገድ አቅም የበለጠ በማጠናከር ለደንበኛው ፈጣንና ቀልጣፋ አገልግሎት ለመስጠት የሚያስችሉ ስራዎችን ከ2004 በጀት ዓመት ጀምሮ በመስራት ላይ እንደሚገኝ ለመረዳት ችለናል፡፡

123. በመሆኑም ቀድሞ ከነበሩት ሞጆ እና ሰመራ ወደብና ተርሚናሎች በተጨማሪ በኮሜት፣ በበከልቻ፣ በድሬደዋ፣ ኮምቦልቻ እና መቀሌ በጊዜያዊነት ከ2005 በጀት ዓመት መጀመሪያ ጀምሮ ገቢ ዕቃዎችን ማስተናገድ በመጀመራቸው ከዚህ በታች የተገለፀውን የማስተናገድ አቅም መፍጠር ተችሏል፡፡

124. በዚህ መሰረት ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት የተመዘገበ የአገር ውስጥ ወደቦች ኮንቴይነር የመያዝ አቅምን (ወደ ላይ ከፍታ ድርድር) በተመለከተ ከታች ባለው ሰንጠረዥ መሰረት ስለመሆኑ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ የተለያዩ ዶክመንቶች ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

ወደብ	የበጀት ዓመታት			ምርመራ
	2004	2005	2006	
ሞጆ	1,654	7,072	9,592	በ4 ድርድር
ገላን	-	-	1,758	በ3 ድርድር
ሰመራ	980	980	980	በ2 ድርድር
መቀሌ	510	510	510	በ2 ድርድር
ኮምቦልቻ	142	142	1,152	በ2 ድርድር
ድሬደዋ	142	142	288	በ3 ድርድር
ኮሜት	1,997	1,997	1,997	
ጠቅላላ ድምር	5,425	10,843	16,277	
በ85 በመቶ ትክክለኛ አቅም	4,611	9,216	13,835	

125. የወደብና ተርሚናል ኮንቴይነር የመያዝ አቅም በTEU ማለት በበጀት ዓመት የተመዘገበ የሁሉም የአገር ውስጥ ወደቦች ኮንቴይነር የመያዝ አቅም (በድርድር) ድምር ውጤት ሲሆን፣ በ2004 በጀት ዓመት ከነበረው 4,611 TEU ኮንቴይነር በ2005 እና በ2006 በጀት ዓመታት 9,216 TEU እና 13,835 TEU ኮንቴይነር እንደየቅደም ተከተላቸው በ85 በመቶ ትክክለኛ የመቀበል አቅም ላይ የተደረሰ መሆኑን ለማወቅ ተችሏል፡፡ ይህም በ2005 በጀት ዓመት የ4,605 TEU ኮንቴይነር ማለትም የ99.87 በመቶ እና በ2006 በጀት ዓመት ደግሞ በ2005 በጀት ዓመት ከነበረው የ4,619 TEU ኮንቴይነር ማለትም የ50 በመቶ ተጨማሪ ኮንቴይነር የመያዝ አቅም ማስመዝገብ እንደተቻለ ያሳያል፡፡

126. ከላይ የተገለፀው በየበጀት ዓመታቱ የተፈጠረ የወደብና ተርሚናል ኮንቴይነር የመያዝ አቅም በTEU ማለት ወደብና ተርሚናሎች በአንድ ጊዜ ማስተናገድ የሚችሉትን የኮንቴይነር መጠን ሲሆን፣ ወደብና ተርሚናሎች በአንድ በጀት ዓመት ውስጥ ማስተናገድ የሚችሉትን የኮንቴይነር መጠንን /በTEU/ ለመለካት እንዲቻል በበጀት ዓመቱ የተመዘገበ የአገር ውስጥ ወደቦች ኮንቴይነር የመያዝ አቅምን፣ በበጀት ዓመት ያለውን የስራ ቀናት እና የበጀት ዓመቱ ኮንቴይነሮች

በወደቦች ያላቸውን አማካይ የቆይታ ጊዜን/ Dwell time/ በመጠቀም ለመለካት የሚያስችል ቀመር ያለ ሲሆን፣ ይኸውም፡-

- ❖ ወደቦች በአንድ በጀት ዓመት ውስጥ ማስተናገድ የሚችሉት የኮንቴይነር መጠን/በTEU/(Container Throughput)= የተመዘገበ የአገር ውስጥ ወደቦች ኮንቴይነር የመያዝ አቅም ሲባዛ በጀት ዓመት ያለው የስራ ቀን ብዛት ሲካፈል የኮንቴይነር በወደብ ያለው አማካይ የቆይታ ጊዜ/ Dwell time/ ወይም
- ❖ የተርሚናል ዓመታዊ ምርታማነት = <u>የተርሚናሉ በአንድ ጊዜ የመያዝ አቅም X 312</u>
  በወደብ ቆይታ ጊዜ

127. በዚህ መሰረት ከ2004 እስከ 2006 በጀት ዓመታት በየዕቅድ ዘመኑ በአለም አቀፍ ልምድ አማካይ የኮንቴይነር የወደብ ላይ ቆይታ ጊዜን/Dwell time/ 10 እንዲሁም በአንድ በጀት ዓመት ያለውን የስራ ቀናትን በተመለከተ ወደቦች በሳምንት ለ6 ቀን አገልግሎት እንደሚሰጡና በዚህም መሰረት በዓመት ውስጥ ያለው 312 የስራ ቀንን በመያዝ/ ግምት ውስጥ በማስገባት በተደረገ ስሌት፡-

	የበጀት ዓመታት		
	2004	2005	2006
የተመዘገበ የአገር ውስጥ ወደቦች ኮንቴይነር የመያዝ አቅም/በ85 በመቶ ትክክለኛ አቅም/	4,611	9,216	13,835
በአለም አቀፍ ልምድ አማካይ የኮንቴይነር የወደብ ላይ ቆይታ ጊዜ/Dwell time /	10	10	10
በአንድ በጀት ዓመት ውስጥ ማስተናገድ የሚችሉትን የኮንቴይነር መጠንን /በTEU/ ወይም (Container Throughput)	143,863	287,539	431,652
በአንድ በጀት ዓመት ውስጥ ማስተናገድ የሚችሉትን የኮንቴይነር መጠንን /በTEU/ ወይም (Container Throughput) በየወደቦቹ			
የወደቡ ስም	2004	2005	2006
ሞጆ	43,864	187,549	254,380
ገላን	-	-	46,622
ሰመራ	25,990	25,990	25,990
መቀሌ	13,525	13,525	13,525

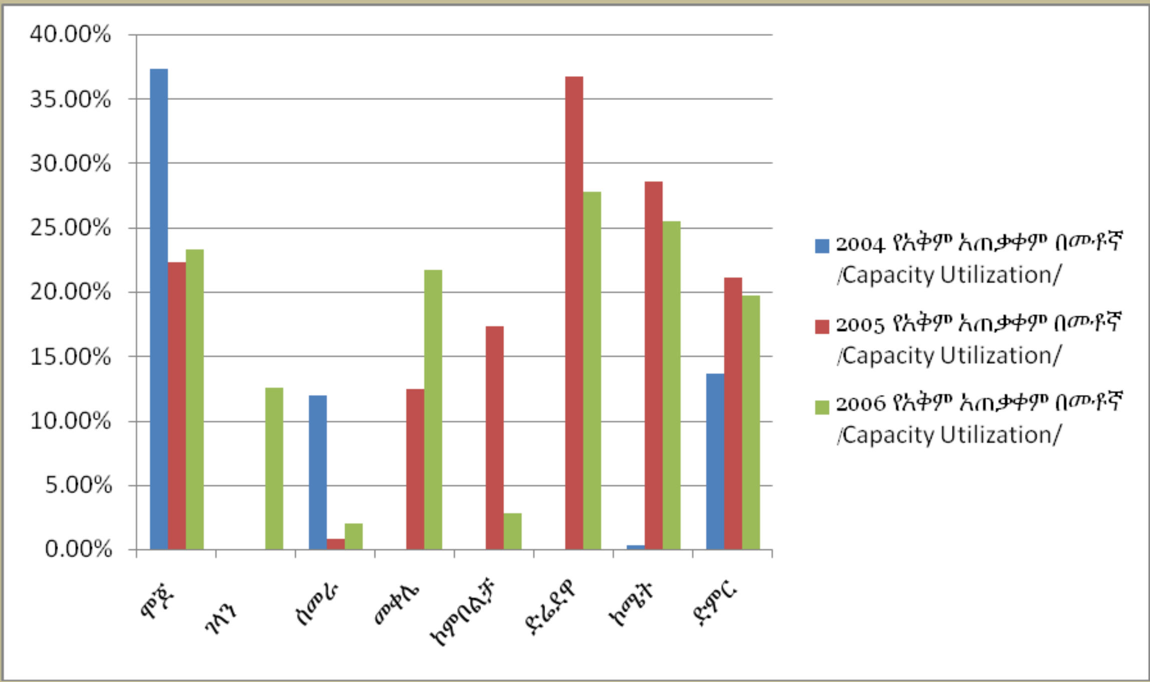
ኮምቦልቻ	3,766	3,766	30,551
ድሬደዋ	3,766	3,766	7,638
ኮሚት	52,960	52,960	52,960
ድምር	**143,863**	**287,539**	**431,652**

128. ከላይ ካለው ሰንጠረዥ ለመረዳት እንደሚቻለው ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት የተመዘገበውን የወደቦች ኮንቴይነር የመያዝ አቅምን በመውሰድ እና ወደ ወደቦች የገቡ ኮንቴይነሮች ቀጥለው ለሚገቡ ኮንቴይነሮች በችሮታ ጊዜ ውስጥ/እስከ 10 ቀናት/ ከወደብ እንዲነሱ ቢደረግ በየበጀት ዓመታቱ በተመዘገበው የወደቦች የተፈጠረ አቅም ማስተናገድ የሚቻለው የኮንቴይነር መጠን /በTEU/ በ2004 በጀት ዓመት 143,863 ኮንቴይነር/በTEU/፣ በ2005 በጀት ዓመት 287,539 ኮንቴይነር/በTEU/ እና በ2006 በጀት ዓመት 431,652 ኮንቴይነር/በTEU/ ሲሆን፣ ይህም ማለት ከላይ በተጠቀሱት በጀት ዓመታት በድርጅቱ አማካኝነት በባህር ላይ የተጓጓዘውን የኮንቴይነር መጠን/በTEU/ በ2004 በጀት ዓመት 128,476 ኮንቴይነር፣ በ2005 በጀት ዓመት 117,238 ኮንቴይነር እና በ2006 በጀት ዓመት 130,638 ኮንቴይነር መጠንን/በTEU/ ሙሉ በሙሉ ማስተናገድ እንደሚቻል ለመገንዘብ ያስችላል፡፡

129. ይሁን እንጂ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ መረጃዎች ለመረዳት እንደተቻለው ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በጀት ዓመታት በድርጅቱ ባሉት ወደብና ተርሚናሎች ማስተናገድ የተቻለው የኮንቴይነር መጠን በ2004 በጀት ዓመት 19,630/በTEU/፣ በ2005 በጀት ዓመት 60,799/በTEU/ እና በ2006 በጀት ዓመት 84,869 ኮንቴይነር /በTEU/ ሲሆን፣ ይህም ከወደቦች የአቅም አጠቃቀም በመቶኛ/Capacity Utilization[12]/(ወደቦቹ ሙሉ አቅማቸውን ተጠቅመው መስራታቸውን የሚለካ) አንፃር በበጀት ዓመታቱ 13.6%፣ 21.1% እና 19.7% እንደየቅደም ተከተላቸው ብቻ እንደሆነ ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

130. በድርጅቱ ስር የተቋቋሙት በእያንዳንዱ ወደብና ተርሚናሎች ያለውን የወደብ አቅም አጠቃቀም/Capacity Utilization/ በተመለከተ ደግሞ

[12] የወደቦች የአቅም አጠቃቀም በመቶኛ/Capacity Utilization/፡- በበጀት ዓመት በወደቦች የተስተናገደ የኮንቴይነር መጠን/በቲ.ኢ.ዩ/ ሲካፈል በበጀት ዓመት የተመዘገበ የወደቦች ኮንቴይነር የመያዝ አቅም



131. ከላይ ካለው ዲያግራም የሞጆ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት በ2004 በጀት ዓመት ከነበረው የ37.36 በመቶ የወደብ አጠቃቀም በ2005 እና በ2006 በጀት ዓመታት ወደ 22.27 በመቶ እና 23.24 በመቶ እንደቅደም ተከተላቸው የቀነሰ መሆኑን፣ እንዲሁም የሰመራ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት በ2004 በጀት ዓመት ከነበረው የ11.93 በመቶ የወደብ አጠቃቀም በከፍተኛ መጠን ቀንሶ በ2006 በጀት ዓመት የወደቡን 1.98 በመቶ አቅም ብቻ መጠቀም የተቻለ መሆኑን ለመገንዘብ ተችሏል፡፡ በአጠቃላይ በየበጀት ዓመታቱ ወደቦቹ ከነበራቸው አቅም ከአንድ አራተኛ(ከ25 በመቶ) በታች ተጠቅመው መስራታቸውን ያሳያል፡፡ (ዝርዝሩን ከዚህ ሪፖርት አባሪ ቁጥር 6 ይመልከቱ)

132. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት ምላሽ የወደብና ተርሚናል ዓመታዊ ምርታማነትን() በተመለከተ አንድ ሄክታር በዓመት ውስጥ ለ31.2 ጊዜ ምልልስ (ማለትም አንድ ሄክታርን ወደቡ በዓመት ውስጥ አገልግሎት በሚሰጥበት የስራ ቀናት/312 ቀናት/ በማባዛት እና በስታንደርድ የወደብ ቆይታ ጊዜ/10 ቀን/ በማካፈል የሚገኘን ውጤት) ማገልገል ሲገባ በ2004፣ 2005 እና 2006 በጀት ዓመታት በነበረው አማካይ የወደብ ቆይታ ጊዜ 17፣ 56 እና 60 ቀናት እንደቅደምተከተላቸው ሲሰላ በ2004 በጀት ዓመት ወደ 18.35 ጊዜ፣ በ2005 በጀት ዓመት ወደ 5.57 ጊዜ እና በ2006 በጀት ዓመት ወደ 5.2 ጊዜ ምልልስ ዝቅ ሊል እንደቻለና በዚህም የተነሳ የተርሚናል ምርታማነት እጅጉን እንደቀነሰ ገልፀዋል፡፡

133. የሞጆን የማስተናገድ አቅም ከላይ በተገለፀው ሁኔታ በአማካይ በ10 ቀናት የወደብ ቆይታ ጊዜ በዓመት ለ31.2 ጊዜ ምልልስ ማድረግ ሲገባ በ2005 በጀት ዓመት የወደብ ቆይታ ጊዜ ወደ 56 ቀናት ከፍ በማለቱ በአማካይ ወደ 5.57 ጊዜ በአንድ ሄክታር ላይ ምልልስ እንደተደረገ፣ እንዲሁም በ2006 በጀት ዓመት የወደብ ቆይታ ጊዜ ወደ 60 ቀናት ከፍ በማለቱ ምልልሱ በአማካይ ወደ 5.2 ጊዜ በአንድ ሄክታር ዝቅ እንዳለና ይህም ሞጆ ወደብና ተርሚናል አጠቃላይ ወደ አገሪቱ የሚገባውን ዕቃ 70 በመቶውን የሚያስተናግድ በመሆኑ ድርሻውና ተፅዕኖው ከፍ ያለ መሆኑን ገልፀዋል፡፡ የሌሎች ቅ/ጽ/ቤቶችን በሚመለከት ወደ ሰመራ እና ኮምቦልቻ የሚሄደው ዕቃ እጅግ አነስተኛ በመሆኑ የአገልግሎት አቅርቦት እጅጉን ያለስራ የሚቆይ መሆኑን፣ የድሬደዋና የመቀሌ ተርሚናሎችም ቢሆኑ በአቅማቸው ልክ የሚገባ ዕቃ ባለመኖሩ አፈፃፀማቸው ከአቅማቸው ጋር የሚመጣጠን እንዳልሆነ፣ በመሆኑም በሞጆ የዕቃዎች የወደብ ላይ የቆይታ ጊዜ በሌሎች ቅ/ጽ/ቤቶች ደግሞ በጣም ከፍተኛ የሆነ የወደብ ቆይታ ጊዜ ስላላቸው እና ባላቸው አቅምም ወደ ተርሚናሉ የሚገባ ዕቃ ዝቅተኛ በመሆኑ የአቅም አጠቃቀሙን እንዲዛባ እንዳደረገው ገልፀዋል፡፡ በተጨማሪም በተዘጋጀ አቅም የተሟላ አገልግሎት በመስጠት ወደ አገር የሚገባውን ኮንቴይነር ሙሉ በሙሉ ማስተናገድ ይቻል የነበረው አገልግሎት የተስተጓጎለው በወደብ ቆይታ ጊዜ በመርዘሙ መሆኑ ግንዛቤ ሊያዝ እንደሚገባ ገልፀዋል፡፡

134. የወደቦች የአቅም አጠቃቀም በመቶኛ/Capacity Utilization/ በሚጠቀስበት ጊዜ የአንድ ሄክታር የኮንቴይነር ማሳረፊያ ተርሚናል በአንድ ጊዜ (በአንድ ጊዜ ሲባል የወደብ ቆይታ ጊዜ 17 ቀን፣ 56 ቀን ወይም 60 ቀን ቢሆን ማለት ነው) የመያዝ ችሎታ እንደሆነ፣ ለምሳሌ የአንድ ሄክታር የመያዝ አቅም 630 TEU ቢሆን፣ ከፍተኛው የአንድ ሄክታር አቅም/Capacity/ 630 TEU በሄክታር እንደሆነና ይህም የአቅሙን መቶ በመቶ መሆኑን፣ ነገር ግን በአንድ ሄክታር ላይ በአንድ ጊዜ 630 TEU ቢደረደር ዕቃ ለማንሳትና ለማሸጋሸግ ስለማይቻል አብዛኛውን ጊዜ ተርሚናሉን ከአቅም በታች መጠቀም እንደሚገባና በአብዛኛው በኢንዱስትሪው የተለመደው ከአቅም በታች ከ80 እስከ 85 በመቶ መጠቀም እንደሆነ ገልፀዋል፡፡ በመሆኑም ከ504 TEU እስከ 536 TEU በአንድ ሄክታር ተርሚናል ማስተናገድ ተገቢ እንደሆነና በሰኔ ወር 2006 በጀት ዓመት መጨረሻ ላይ በሞጆ ወደብና ተርሚናል ብቻ 8740 TEU ይገኝ እንደነበርና በዚሁ ጊዜ በወደቡ ውስጥ በነበረው 17.4 ሄክታር እያንዳንዱ ሄክታር 502 TEU ይዞ ይገኝ እንደነበርና ይህም ማለት

100% የተያዘ /Occupancy/ ማለት እንደሆነ፣ ይሁን እንጂ በ85% Occupancy Rate ማስተናገድ የሚገባው 427 TEU ቢሆንም ተርሚናሉ በ100% Occupancy 502 TEU እንዳስተናገደ ገልፀዋል፡፡

135. በተጨማሪም እያንዳንዱ ወደብና ተርሚናል ባለው አቅም ደረጃ በ10 ቀን የወደብ ቆይታ ጊዜ ምልልስ ቢደረግ ገቢ ኮንቴይነሮችን ለማስተናገድ የአቅም ክፍተት እንደሌለ ከፍ ብሎ በተጠቀሱት ነጥቦች መሰረት ለማሳየት የተሞከረ እንደሆነ፣ ይሁን እንጂ የወደብ ቆይታ ጊዜን ለመቀነስ የተደረገው ጥረት እንዳለ ሆኖ ችግሩ በኢባትሎአድ ብቻ የሚፈታ ባለመሆኑ የገቢዎችና ጉምሩክ ባለስልጣን፣ ባንኮችን፣ ኢንሹራንሶችንና ብሔራዊ ባንክን ጨምሮ የሌሎችንም የጋራ ጥረት የሚፈልግ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

136. በመሆኑም ድርጅቱ ከተሰጠው ተልዕኮ አንፃር የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓቱን ሽፋን በዕቅድ መሰረት እንዳይፈፅም የበኩሉን አስተዋፅኦ አበርክቷል፡፡ በተጨማሪም የድርጅቱን የወደብና ተርሚናል አቅምን በአግባቡ በመጠቀም እያደገ የመጣውን የአገሪቱን ገቢና ወጪ ዕቃዎች በተሟላ መልኩ በወደብና ተርሚናሎች ለማስተናገድ አልተቻለም፡፡

<u>***የመረጃና የመረጃ ስርዓትን በተመለከተ***</u>

137. ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጣውን የመልቲ-ሞዳል ዕቃዎች መረጃ በአግባቡ ለመያዝ የሚያስችል የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት ሊዘረጋና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡ ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጡ ዕቃዎችም አስቀድመው ሊታወቁ እና ሁሉም ደንበኞች ዕቃው በደረሰበት ቀን እንዲያውቁ ሊደረግ ይገባል፡፡

138. ቀልጣፋና ውጤታማ የደረቅ ወደብ አገልግሎት ለመስጠት እንዲቻል ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጡ ዕቃዎች አስቀድመው መታወቅ እንዳለባቸው እና ደንበኞች ዕቃዎቻቸው ደረቅ ወደቦቹ ስለመድረሳቸው በወቅቱ እንዲያውቁት መደረግ እንዳለበት ይታወቃል፡፡ በመሆኑም በኦዲቱ ወቅት ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጣውን የመልቲ-ሞዳል ዕቃዎች መረጃ በአግባቡ ለመያዝ የሚያስችል የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት ተዘርግቶ ተግባራዊ የተደረገ ስለመሆኑ መረጃዎች በተከለሱበት ወቅት በ2004 በጀት ዓመት በተቀናጀ ሁኔታ የድርጅቱን የኢንፎርሜሽን ሲስተም ፕሮጀክቶች የማስፋፋት ሥራ በማከናወን በደረቅ ወደብ ያሉ ወሳኝ የሥራ ሂደቶችን ከሌሎች ዘርፎች ጋር ለማቀናጀት የሚያስችል የኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ ስርዓት/ሲስተም/ ጥናት በማከናወን የአገልግሎት

አሠጣጡን ቀልጣፋ ለማድረግ የሚያስችል ዋናውን ኦፕሬሽን እና ፋይናንስን የሚገናኝ ሶፍት ዌር እንደተዘጋጀ ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

139. ይሁን እንጂ በደረቅ ወደቡ ያሉት የመርከብና የባህር ትራንዚት ዘርፍ ስራዎችም አብሮ መገናኘት እንዳለበት በመወሰኑ ምክንያት የዚህ ዘርፍ ስራዎችን በምን መልኩ መገናኘት እንደሚቻል የሚያመላክት ጥናት በመከናወን ላይ ስለነበረ ሲስተሙ በበጀት ዓመቱ ተግባራዊ እንዳልተደረገ ታውቋል፡፡ ነገር ግን በ2005 በጀት ዓመት ወደ ደረቅ ወደቦችና ተርሚናሎች የሚመጣውን የመልቲ-ሞዳል ዕቃዎች መረጃ በአግባቡ ለመያዝ የሚያስችል የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት/CTTS[13]/ እና የደረቅ ወደብ ኦፕሬሽን መረጃ ስርዓት/DPOIS[14]/ በሞጆ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ተዘርግቶ ተግባረዊ መደረጉን በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱ መረጃዎች ለመረዳት ተችሏል፡፡

140. በ2006 በጀት ዓመት ደግሞ በሁሉም ወደብና ተርሚናሎች የመረጃ አያያዝ፣ ክምችትና የሥርጭት ሥርዓት በተሟላ ሁኔታ በኢንፎርሜሽን ቴክኖሎጂ እንዲከናወን ለማድረግ በተያዘው ዕቅድ መሰረት በሞጆ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ውስጥ ለሚገኙ የሥራ ክፍሎች ተጨማሪ መስመር ዝርጋታ እንዲሁም የቅ/ጽ/ቤቱን የDPOIS የመረጃ አያያዝን ለማሻሻል የሚያስችል አዲስ ፊቸሮች ሥራዎች የተከናወኑ መሆኑን፣ በገላን ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ለመረጃ ሥርዓቱ የሚያገለግሉ ሁለት ሰርቨሮች ግዥ በማካሄድ በሁሉም የኦፕሬሽን ክፍሎች ሲስተም በመዘርጋት ሰራተኞች ከሲስተሙና ከአሰራሩ ጋር እንዲላመዱ በማድረግ በወደብ ውስጥ የሚካሄደው ኦፕሬሽን በሙሉ በመረጃ ስርዓቱ (DPOIS) በመጠቀም አገልግሎት እንዲሰጥ የተደረገ መሆኑን እንዲሁም በድሬደዋ፣ በመቀሌና በኮምቦልቻ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤቶች ያለውን የኦፕሬሽን ሥራዎች ለማገዝ የDPOIS ሲስተም ዝርጋት ሥራ በመጠናቀቅ ላይ እንደነበረ ከበጀት ዓመቱ ዕቅድ አፈፃፀም ሪፖርት ላይ ለመገንዘብ ተችሏል፡፡

141. ይሁን እንጂ ይህ የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት ዝርጋታ ተጠናቅቆ በሁሉም ደረቅ ወደቦችና ተርሚናሎች ተግባራዊ እየተደረገ ስለመሆኑ በኦዲቱ ወቅት በናሙና በታዩት ደረቅ ወደቦችና ተርሚናሎች በተደረገ የመስክ ጉብኝትና መረጃ በተሰበሰበበት ወቅት ከሞጆ ደረቅ ወደብ ቅ/ጽ/ቤት በስተቀር በኮምቦልቻ፣

---

[13] CTTS- Container Tracing and Tracking System

[14] DPOIS- Dry Port operation information System

በሰመራ እና በድሬደዋ ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤቶች ይህ ስርዓት ተጠናቅቆ ተግባር ላይ እንዲውል እንዳልተደረገ ታውቋል፡፡ ነገር ግን የጭነት መግለጫ ዝርዝር መረጃ /ሎዲንግ ሪፖርት/ በኢ-ሜል እንደሚላክላቸው የገለፁ ሲሆን፣ በገላን ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት የመረጃ ስርዓቱ ተዘርግቶ ተግባራዊ እየተደረገ እንደነበር፣ ይሁን እንጂ በተርሚናሉ ላይ በተከሰተው የተርሚናል አስፓልት መፍረስ ምክንያት የኮንቴነር መስተንግዶ ቆሞ ተሽከርካሪ /ሮሮ/ ለማስተናገድ በመገደዱና የተዘረጋው ስርዓትም ተሽከርካሪን የማያካትት በመሆኑ እየተጠቀሙበት እንዳልሆነ ገልፀዋል፡፡ የኦዲት ቡድኑም ይህን አረጋግጧል፡፡

142. ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጡ ዕቃዎችም አስቀድመው እንዲታወቁ የተደረገ መሆኑን በተመለከተ ደግሞ፣ ማንኛውም ወደ መድረሻ ወደቦች የሚመጡ ገቢ ጭነቶች ባህር ወደብ ከመድረሳቸው 3 ቀናት በፊት ዝርዝር የጭነት መግለጫ በዋናው መ/ቤት የሺፒንግ እና ቻርተሪንግ መምሪያ ለወደቡ ማሳወቅ እንዳለበት እንዲሁም ገቢ ጭነቶች ከባህር ወደብ ተነስተው ወደብ/ተርሚናል ከመድረሳቸው 48 ሠዓት በፊት አጓጓዡ(ወኪሉ) የየብስ ማጓጓዣና ጭነቶች መግለጫ ለመድረሻ ወደቡ ማሳወቅ እንዳለበት በኢባትሎአድ የወደብና ተርሚናል አገልግሎት ዘርፍ የወደብና ተርሚናል ኦፕሬሽን አፈፃፀም ማንዋል እንዲሁም የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓትን ለማቀናጀትና ለመምራት የማሪታይም ጉዳዮች ባለስልጣን ባወጣው መመሪያ ላይ የተቀመጠ ሲሆን፣ በዚህ መሰረት እየተከናወነ ስለመሆኑ በኦዲቱ ወቅት በናሙና ለታዩት ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤቶች በቀረበላቸው መጠይቅ የሰጡት ምላሽ፡-

- በሰመራ ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጣውን የመልቲ-ሞዳል ዕቃዎች መረጃ በአግባቡ ለመያዝ የሚያስችል የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት ከሞላ ጎደል አለ ቢባልም የተጠናከረ ሥርዓት አለመዘርጋቱንና የዋናው መ/ቤት የሺፒንግና ቻርተሪንግ መምሪያ በተቀመጠው የግዜ ስታንዳርድ መሰረት ቅ/ጽ/ቤቱ እንዲያውቅ እንደማያደርግ ገልፀዋል፡፡ በተጨማሪም በቅ/ጽ/ቤቱ የCTTS & DPOIS ባለመዘርጋቱ ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በእያንዳንዱ የበጀት አመታት በቅርንጫፉ የተሰጡ ኦፕሬሽኖች በማኑዋሉ መሰረት ሊስተናገዱ እንዳልቻሉ እና መረጃዎቹ በወቅቱ ለቅርንጫፉ እንዲደርሱ ባለመደረጋቸው ተገቢው ቅድመ ዝግጅት እንዳይደረግ መሰናክል

እንዲፈጠር፣ የደንበኞችን አድራሻ አግኝቶ ለማሳወቅ መቸገር እና የመረጃ ልውውጥ መጓተት ችግሮችን እንዳስከተለ ገ፧ጽዋል፡፡ ቅ/ጽ/ቤቱ በቀን 25/09/06 ዓ.ም. ለየብስ ወደብ ኦፕሬሽን ማስተባበሪያ መምሪያ በፃፈው ማስታወሻ በስኳር ኮርፖሬሽን አስመጪነት 163 ባለ 40 ጫማ ኮንቴይነሮችን የጫኑ ተሽከርካሪዎች ከግንቦት 18 እስከ 25 ቀን 2006 ዓ.ም. በቅ/ጽ/ቤቱ የተሰጠ የወደብ አገልግሎትን በተመለከተ ቅ/ጽ/ቤቱ ስለጭነቱ ከሚመለከተው አካል ምንም ዓይነት መረጃ ያልደረሰው በመሆኑ ቅድመ ዝግጅት ባልተደረገበት ሁኔታ ጭነቱ በመምጣቱ የሚፈለገውን ያህል ቀልጣፋ አገልግሎት መስጠት እንዳልተቻለ ታውቋል፡፡ ጭነት የላከው የስኳር ኮርፖሬሽንም ቅሬታውን እንዳሳወቀ በኦዲቱ ወቅት በቅ/ጽ/ቤቱ የቀረቡት መረጃዎች በተከለሱበት ወቅት ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡

- የድሬዳዋ ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ደግሞ ከጅቡቲ በየቀኑ በሚላክ የጭነት መግለጫ /loading report/ መሰረት እቃዎቹ ድሬዳዋ ሲደርሱ ተረክበው መረጃውን በኤክሴል/excel/— full in arrival date, full out date, empty in & out date እና ጅቡቲ የተነሳበትን ቀን፣ ኦፕሬሽን ቁጥር፣ የማስጫኛ ሰነድ/Bill of lading/ ቁጥር እና ሌሎች ተጨማሪ መረጃዎችን በማካተት እየተያዘ እንደሆነ ገልፀዋል፡፡ በመልቲሞዳል የሚመጡ እቃዎች ባህር ወደብ ከመድረሳቸው 3 ቀናት በፊት ዝርዝር መግለጫ የሺፒንግና ቻርተሪንግ መምሪያ ለቅርንጫፉ የሚያሳውቅ መሆኑን በተመለከተ ግን መረጃው እየተላከ እንዳልሆነ ምክንያቱም ቅርንጫፉ CTTS & DPOIS የመረጃ ስርአት ስላልተዘረጋለት መሆኑን ገልጸዋል፡፡ ይሁን እንጂ በአሁኑ ወቅት ወደ ቅርንጫፉ የሚመጣው የካርጎ ፍሰት አነስተኛ በመሆኑ መረጃው ለቅርንጫፉ ባለመድረሱ ምክንያት በስራቸው ላይ እስካሁን ችግር አለመፍጠሩንና ለወደፊቱ ግን የካርጎ ፍሰቱ ስለሚጨምር ከላይ የተጠቀሱት ሲስተሞች በቅርንጫፉ ተግባራዊ ሆነው መረጃው ሊደርሳቸው እንደሚገባ ገልፀዋል፡፡ ገቢ ጭነቶች ከጅቡቲ ሲነሱ ከመድረሳቸው 48 ሰአት በፊት መረጃ ስለመድረሱ በተመለከተ መረጃው ከአንድ ቀን በፊት በየቀኑ የሚደርስ መሆኑንና፣ አንዳንድ ጊዜ ግን መረጃው ከመድረሱ በፊት መኪኖች ድሬዳዋ እንደሚደርሱ፣ ምክንያቱም ከጅቡቲ - ድሬዳዋ 336 ኪ/ሜ (ቅርብ) ስለሆነ መኪኖች በፍጥነት ከመረጃው በፊት የሚደርሱበት አጋጣሚ እንዳለ ገልፀዋል፡፡

- የሞጆ ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት በመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ተጓጉዘው ወደ ሃገር የሚገቡ እቃዎች ኮንቴነራይዝድ ጭነቶች ከመሆናቸው አንጻር በእቅድና በማኑዋሉ መሰረት የሚከናወኑ መሆናቸውንና የጭነት ዝርዝር (ካርጎ ማኒፌስት) ከዋናው መ/ቤትና ከጅቡቲ ወደብ በCTTS ወደ ቅ/ጽ/ቤቱ በኢ-ሜይል የሚላክ እና የጭነት መግለጫም /loading report/ በሚፈለገው መልኩ ተቀናብሮ ለወደብ መሳሪያዎች ዕቅድ/ማሽነሪ ፕላኒንግ/ አገልግሎት እንዲውል እንደሚደረግ፣ ይሁን እንጂ የኢንተርኔት አገልግሎት በሚቋረጥበት ጊዜ መረጃውን ለማግኘት የማይቻልበት ሁኔታ እንዳለ ገልፀዋል፡፡

143. ይሁን እንጂ በኦዲቱ ወቅት በናሙና በታዩት በሁሉም ቅ/ጽ/ቤቶች፣ በቅ/ጽ/ቤቶቹ ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በእያንዳንዱ የበጀት ዓመታት ከተስተናገዱ ኦፕሬሽኖች ውስጥ በማንዋሉ መሰረት የተከናወኑትንና ያልተከናወኑትን (ማለትም በተቀመጠው ስታንደርድ ጊዜ ለቅ/ጽ/ቤቶቹ የደረሱ እና ያልደረሱ ዝርዝር የጭነት መግለጫ/ ካርጎ ማኒፌስቶችን/ በተመለከተ ተጠናቅሮ የተያዘ መረጃ በኦዲት ቡድኑ ተጠይቆ ሊቀርብ አልቻለም፡፡

144. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ የመረጃ ስርዓቱ በሞጆና በገላን ቅ/ጽ/ቤቶች መተግበሩንና በሌሎች ቅርንጫፍ ጽ/ቤቶች ለማሸጋገር በመሠራት ላይ እንደሆነ፣ የጭነት መግለጫ /ካርጎ ማኒፌስቶችን/ በተቀመጠው ስታንደርድ ጊዜ ለቅ/ጽ/ቤቶች እንዲደርስ የተደረገ መሆኑን በተመለከተ በየእለቱ ከጅቡቲ ወደብ የሚጫኑ ጭነቶች መረጃ ለቅ/ጽ/ቤቶች በኢ-ሜይል እንዲደርስ እየተደረገ ቢሆንም በተለያዩ ምክንያቶች በተቀመጠው ጊዜ መረጃዎቹ የማይደርሱበት ሁኔታ እንዳለ፣ ወደ ወደብና ተርሚናሎች ሊመጡ የቻሉ ኮንቴይነሮች ከማኒፌስት ይዘቱ ተወስዶ በCTTS ሰርቨር ላይ እንደሚጫንና ይህን መረጃ ዳውንሎድ// አድርገው የሚጠቀሙት ጅቡቲና ሞጆ ሲሆኑ፣ ሌሎቹ ከጅቡቲ ዕቃዎች ሲጫኑ በኢ-ሜይል የጭነት መረጃ እንደሚደርሳቸው ገልጸዋል፡፡

145. በቅ/ጽ/ቤቶቹ ከተስተናገዱ ኦፕሬሽኖች ውስጥ በማንዋሉ መሰረት የተከናወኑትንና ያልተከናወኑትን (ማለትም በተቀመጠው ስታንደርድ ጊዜ ለቅ/ጽ/ቤቶቹ የደረሱ እና ያልደረሱ ዝርዝር የጭነት መግለጫ/ ካርጎ ማኒፌስቶችን/ በተመለከተ መረጃው ተጠናቅሮ እንዲያዝ በማድረግ በማንዋሉ መሰረት ስለመከናወኑ በዋናው መ/ቤት ክትትልና ቁጥጥር የሚደረግ መሆኑን በተመለከተ ከባህር ወደብ

ተነስተዋል ተብለው ሪፖርት የደረሰላቸው ጭነቶች በሙሉ በተመሳሳይ ቀን እንደማይደርሱና በተለያዩ ቀናት የሚደርሱ ማለትም ከሦስት ቀናት እስከ አምስት ቀናት አንዳንድ ጊዜም ከአምስት ቀናት በላይ የሚዘገዩ እንደሚኖሩ እንዲሁም አንዳንዶቹ በተለያዩ ችግሮች ከዚያው ሳይነሱ እንደሚቀዩ ገልፀዋል፡፡

146. በተጨማሪም በየቀኑ በአማካይ ከ300 እስከ 400 ኮንቴይነር መረጃን ለማስታረቅ በሰው እጅ አስቸጋሪ እንደሆነና ይህንን ችግር በኮምፒውተር እንዲሰራ ጥረት እየተደረገ እንደሚገኝ፣ በወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤቶች (ከሞጆ በስተቀር) የሚደርሰው ከጅቡቲ የሚላከው መረጃ ስለሆነ አስቀድሞ የCTTS መረጃ ስለሌላቸው የቀረውንና የደረሰውን ለማስታረቅ የመነሻ መረጃ የሌላቸው በመሆኑ በሂደት CTTS በሁሉም ቅ/ጽ/ቤቶች ጥቅም ላይ ሲውልና የአገልግሎት አሰጣጡን በተሟላ ኮምፒውተር ሲስተም በማስደገፍ ለመስራት ዝግጅት እየተደረገ እንደሆነ ገልፀዋል፡፡

147. በመሆኑም ይህ የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት በሁሉም ቅ/ጽ/ቤቶች ተዘርግቶ ተግባራዊ ባለመደረጉ ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጡ ዕቃዎች አስቀድመው እንዲታወቁና ተገቢውን ቅድመ ዝግጅት በማድረግ ቀልጣፋና ውጤታማ የደረቅ ወደብ አገልግሎት ለመስጠት ካለማስቻሉ በተጨማሪ ደንበኞች ዕቃዎቻቸው ደረቅ ወደቦቹ ስለመድረሳቸው በወቅቱ እንዲያውቁት ለማድረግ አላስቻለም፡፡ በተጨማሪም በቅ/ጽ/ቤቶቹ ከተስተናገዱ ኦፕሬሽኖች ውስጥ በማንዋሉ መሰረት የተከናወኑትንና ያልተከናወኑትን (ማለትም በተቀመጠው ስታንደርድ ጊዜ ለቅ/ጽ/ቤቶቹ የደረሱ እና ያልደረሱ ዝርዝር የጭነት መግለጫ/ ካርጎ ማኒፌስቶችን/ በተመለከተ መረጃ ተጠናቅሮ እንዲያዝ ባለመደረጉ ይህ ተግባር በማንዋሉ መሰረት ስለመከናወኑ ክትትልና ቁጥጥር ለማድረግ አያስችልም፡፡

__ወደብና ተርሚናል የሚገቡ ዕቃዎችን በአመጣጥ ቅደም ተከተል መሰረት መመዝገብና ርክክብ መፈፀም የሚያስችል የአሰራር ስርዓት ወይም ስልት የተዘረጋና ተግባራዊ የተደረገ መሆኑን በተመለከተ__

148. ወደ ወደብና ተርሚናል የሚገቡ ዕቃዎች በአመጣጥ ቅደም ተከተል መሰረት ሊመዘገቡና ርክክብ ሊፈፀምባቸው ይገባል፡፡

149. ድርጅቱ የአገልግሎት አሰጣጡ ያለበት ሁኔታ በተመለከተ ባደረገው ግምገማ ኮንቴይነር ገና በመንገድ ላይ ከጅቡቲ በመምጣት ላይ እንዳለ ለበር ቁጥጥር ሰራተኛ ተደውሎ ወደ ወደብና ተርሚናል የመግቢያ ፈቃድ/ጌት ፓስ/ ተቆርጦ

እንዲጠብቅ ማድረግና ያለወረፋ በቅድሚያ ማስተናገድ በአገልግሎት አሰጣጥ ላይ ከፍተኛ መሻሻል የሚያስፈልጋቸው እና በችግር ላይ ካሉ የአገልግሎት ዓይነቶች መካከል አንዱ መሆኑን በበጀት ዓመቱ የዕቅድ አፈፃፀም ሪፖርት ላይ ተገልፃል፡፡ በመሆኑም ይህን አግባብ ያልሆነ ድርጊት ለመከላከልና ቁጥጥር ለማድረግ የሚያስችል ወደ ወደብና ተርሚናል የሚገባው ዕቃ በአመጣጥ ቅደም ተከተል መሰረት ለመመዝገብና ርክክብ ለመፈፀም የሚያስችል የአሰራር ስርዓት ወይም ስልት የተዘረጋና ተግባራዊ የተደረገ መሆኑን በተመለከተ በኦዲቱ በናሙና ለታዩት ቅ/ጽ/ቤቶች በቀረበ መጠይቅ የሰጡት ምላሽ፡-

- በሞጆ ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ወደ ወደብና ተርሚናሉ የሚገቡ እቃዎች በአመጣጥ ቅድም ተከተል መሰረት የሚመዘገብና ርክክብ እየተደረገ እንደሚገኝ፣ ይህን ተግባር ለመከታተልና ለመቆጣጠር የሚያስችል የአሰራር ስርአት ተዘርግቶ ተግባራዊ እየተደረገ መሆኑን፣ይኸውም መዝገብ ተዘጋጅቶ እቃዎቹ በቅደም ተከተላቸው እንዲመዘገቡ ከተደረገ በኋላ ካርድ እየተሰጣቸው በተራ እንዲገቡ እንደሚደረግ ገልፀዋል፡፡
- በገላን ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ደግሞ መኪና ጭነት ይዞ ወይም ኮንቴይነር ለመጫን ወደ ወደቡ ሲገባ ኩፖን እንደሚሰጠውና ኩፖኖቹ 4 አይነት ሲሆኑ፤- ለባዶ ኮንቴይነር አገልግሎት፣ ገቢ እቃ ለማራገፍ፣ ተመላሽ ባዶ ኮንቴይነር ለማራገፍ እና ወጪ ሙሉ ኮንቴነር ለማውጣት መሆናቸውንና እንደየአገልግሎቱ ደንበኛው እንደአመጣጡ እንደሚስተናገድ ገልፀዋል፡፡
- በድሬዳዋ ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ደግሞ መኪኖች በመደበኛ የስራ ሰአትም ሆነ ከስራ ሰዓት ውጪ ሲመጡ የወደብ ደህንት ወይም የበር ቁጥጥር ሰራተኛ በተቀመጠ ቅጽ መኪኖቹ የመጡበት ሰአት ተመዝግቦ፣ ፊርመውና ወረፋቸውን አውቀው እንደሚስተናገዱ የገለፁ ሲሆን፣
- በሰመራ ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ወደቡ ካለው የስራ ብዛት ውስንነትና ካለው የቦታ ስፋት አንጻር የካርጎ መጨናነቅ ስለሌለ ቅርንጫፉ የዚህ ችግር ተጋላጭ እንዳልሆነ፣ ነገር ግን ወደ ወደቡ የገቡ እቃዎች በቅደም ተከተል መሰረት የሚመዘገቡበት፣ የሚስተናገዱበት፣ እቃዎች የሚቀመጡበትና የሚረከቡበት ሁኔታ መኖሩን፣ ለዚህም ማሳያ በ2006 ዓ.ም በ4ኛው ሩብ ዓመት በተከታታይ ወደ ወደቡ የደረሱት ወደ ሶስት መቶ የሚደርሱ የስኳር ኮርፖሬሽን ባለ 40 ጫማ የጫኑ አሽከርካሪዎች እንደ

አደራረሳቸው ወደቡ በር ላይ የሚቆሙ ሲሆን አገልግሎት አሰጣጡን ከጉምሩክ በመጀመር የጉምሩክ ኢንስፔክተር ተሸከርካሪዎችን ተራ ቁጥር በመስጠት ትራንዚት ማብቂያ የሚመታላቸው ሲሆን ወደቡም በዚሁ መነሻነት አገልግሎት የሚሰጥ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

- በኮምቦልቻ ደረቅ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ደግሞ ወደ ወደብና ተርሚናል የሚገቡ ጭነቶች በቅደም ተከተላቸው መሰረት ርክክብ እየተፈጸመ እንደሚገኝና ነገር ግን አልፎ አልፎ ጉምሩክ እና የወደብ አገልግሎቱ በአንድ ግቢ ውስጥ የማይሰጥ በመሆኑ ቀድመው የሚመጡ ጭነቶች ተራቸውን በኋላ በመጡ ጭነቶች የሚቀደሙበት አጋጣሚ እንደሚፈጠር፣ በመሆኑም ይህንን ችግር በጊዜጣዊነት ለመፍታት የጉምሩክ 1 ተወካይ በደረቅ ወደቡ እንዲኖርና ጭነቶች በቀጥታ ወደ ወደቡ መጥተው እንዲቆሙ እየተደረገ መሆኑን ገልፀዋል፡፡

150. ይሁን እንጂ በቅ/ጽ/ቤቶቹ የተዘረጋው የአሰራር ስርዓት ወጥነት የሌለው መሆኑን ለማረጋገጥ ተችሏል፡፡ በተጨማሪም በዚህ ሂደት ላይ ያሉትን አግባብ ያልሆኑ ድርጊቶችን በሚፈለገው መጠን ለመከላከል በዋና መ/ቤት ደረጃ የተዘረጋ የክትትልና ቁጥጥር ስርዓት ስለመኖሩ መረጃ ተጠይቆ ሊቀርብ አልቻለም፡፡

151. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ ወደ ወደብና ተርሚናል የሚገባው እቃ በአመጣጥ ቅደም ተከተል መሠረት ለመመዝገብና ርክክብ ለመፈጸም የሚያስችል ሥርዓት ወይም ስልት የተዘረጋና በሁሉም ቅ/ጽ/ቤቶች ተግባራዊ እየተደረገ ያለ ሲሆን፣ ወጥ የሆነ የአሰራር ሥርዓት በወደብና ተርሚናል፣ በኦፕሬሽን ማንዋልና በአስተዳደር መመሪያ ላይ በቅደም ተከተል እንደሚመራ የተቀመጠ መሆኑን፣ ይሁን እንጂ ወጥነት የለውም የሚለው ሃሳብ ግን ልዩነቱ ግልጽ እንዳልሆነ ገልጸዋል፡፡

152. በመሆኑም በቅ/ጽ/ቤቶች ተግባራዊ በመደረግ ላይ ያለው የአሰራር ሂደት ወጥነት የሌለውና በዚህ ሂደት ላይ ያሉትን አግባብ ያልሆኑ ድርጊቶችን በሚፈለገው መጠን ለመከላከል በዋና መ/ቤት ደረጃ የተዘረጋ የክትትልና ቁጥጥር ስርዓት ባለመኖሩ የሚፈለገውን ውጤት ለማምጣት አያስችልም፡፡

በወደብና ተርሚናል የሚሰጡ አገልግሎቶች በተቀመጠው የጊዜ ተመን (ስታንደርድ) መሰረት የሚከናወኑ መሆኑን በተመለከተ

153. ወደ ወደብና ተርሚናል የደረሱ ገቢ ዕቃዎችን ለመረከብ የሚወስደው ጊዜ፣ ወደ ወደብ የገቡ ጭነቶች እስኪወጡ ድረስ በሚኖራቸው ቆይታ በአስመጪው (ወኪሉ)፣ በአጓጓዥ፣ በተቆጣጣሪ ተቋማት፣ ጥያቄ መሰረት ለሚቀርቡ ኦፐሬሽን አገልግሎቶች እንዲሁም በወደብና ተርሚናል የነበሩ ገቢ ዕቃዎችን (Imported Cargo) ለአስመጪው ለማስረከብ የሚፈጀውን ጊዜ በማንዋሉ በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት ሊከናወን ይገባል፡፡

154. በወደብና ተርሚናል የሚከናወኑ ተግባራት አፈፃፀም በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት መሆኑን በተመለከተ የአገልግሎት ቅልጥፍናን ለመከታተልና ለመቆጣጠር እንዲቻል እንዲሁም ያለበትን ደረጃ ለመመዘን በየበጀት ዓመታቱ ለተሰጡ ለእያንዳንዱ አገልግሎቶች የክንውን መረጃ ተጠናቅሮ መያዝ፣ በየአገልግሎቶቹ አይነት ተተንትኖ እና ከዕቅድ አንፃር ተገምግሞ ለውሳኔ አሰጣጥ በሚያመች መልኩ መያዝ እንዳለበት ይጠበቃል፡፡ በመሆኑም በኦዲቱ ወቅት የአገልግሎት አሰጣጡ ያለበትን ደረጃ /አፈፃፀሙን/ ለመገምገም እንዲቻል በወደብና ተርሚናል የሚሰጡ አገልግሎቶችን በሶስት ደረጃ ከፍለን ለማየት የሞከርን ሲሆን፣ እነርሱም፡-

- ወደ ወደብና ተርሚናል የደረሱ ገቢ ዕቃዎችን የመረከብ አገልግሎት
- ወደ ወደብና ተርሚናል የገቡ ጭነቶች እስኪወጡ ድረስ በሚኖራቸው ቆይታ በአስመጪው(ወኪሉ)፣ በአጓጓዥ እንዲሁም በተቆጣጣሪ ተቋማት በሚቀርብ ጥያቄ መሰረት የሚሰጡ አገልግሎቶች እንዲሁም
- በወደብና ተርሚናል የነበሩ ገቢ ዕቃዎችን(Imported Cargo) ለአስመጪው የማስረከብ አገልግሎት ሲሆኑ፣ በዚህ መሰረትም፡-

155. በኦዲቱ ወቅት ድርጅቱ በአዲስ መልክ ከተቋቋመበት ከህዳር 11 ቀን 2004 ዓ.ም. ጀምሮ እስከ ሰኔ 30 ቀን 2005 ዓ.ም. ባሉት ሁለት በጀት ዓመታት ወደ ወደብና ተርሚናል የደረሱ ገቢ ዕቃዎችን ለመረከብ፣ ወደ ወደብ የገቡ ጭነቶች እስኪወጡ ድረስ በሚኖራቸው ቆይታ በአስመጪው (ወኪሉ)፣ በአጓጓዥ፣ በተቆጣጣሪ ተቋማት፣ ጥያቄ መሰረት ለሚቀርቡ የኦፐሬሽን አገልግሎቶች የሚያስፈልገው/የሚፈጀው የጊዜ መጠን/ስታንደርድ/ እንዲሁም በወደብና ተርሚናል የነበሩ ገቢ ዕቃዎችን (Imported Cargo) ለአስመጪው ለማስረከብ

የሚፈጀው ጊዜ በግልፅ ያስቀመጠ በወደብና ተርሚናሎች ላይ የሚከናወኑ የኦፕሬሽን እንቅስቃሴዎች ቀልጣፋና ውጤታማ ለማድረግ የሚያስችል የደረቅ ወደብ ኦፕሬሽን ማንዋል ተዘጋጅቶ ተግባራዊ እንዳልተደረገ ለማወቅ ተችሏል፡፡

156. ይሁን እንጂ በ2004 በጀት ዓመት ደረቅ ወደብ የደረሱ የተጫኑ ገቢ እቃዎች ለመረከብ የሚወስደውን ጊዜ ከ1፡30 ሰአት ወደ 40 ደቂቃ፤ እና ከተለያዩ አካላት አስፈላጊውን የሰነድ ፎርማሊቲ አጠናቆ ለቀረበ ደንበኛ ከደረቅ ወደብ የሚወጡ ገቢ (imported) እቃዎችን ለማስረከብ የሚፈጀውን ጊዜ ከ2፡00 ሰአት ወደ 1:30 ሰዓት ዝቅ በማድረግ የተቀላጠፈ አገልግሎት ለመስጠት በበጀት ዓመቱ በዕቅድ የተያዘ ሲሆን፣ አፈፃፀሙም ዕቃዎችን ለመረከብ ጉምሩክ ሰነድ ካስተላለፈ በኃላ የሚፈጀውን ጊዜ በአማካይ በ30 ደቂቃ እንዲሁም አስፈላጊውን የሰነድ ፎርማሊቲ አጠናቆ ላቀረበ ደንበኛ ዕቃዎችን ለማውጣት/ለማስረከብ ደግሞ 1፡00 ሰአት ውስጥ ማስተናገድ እንደተቻለ፣

157. በ2005 በጀት ዓመት ደግሞ ደረቅ ወደብ የደረሱ የተጫኑ ገቢ እቃዎች ለመረከብ የሚወስደውን ጊዜ ከ30 ደቂቃ ወደ 25 ደቂቃ ዝቅ ማድረግ እንዲሁም ከተለያዩ አካላት አስፈላጊውን የሰነድ ፎርማሊቲ አጠናቆ ለቀረበ ደንበኛ ከደረቅ ወደብ የሚወጡ ገቢ (imported) እቃዎችን ለማስረከብ የሚፈጀውን ጊዜ ከ1፡00 ሰአት ወደ 45 ደቂቃ ዝቅ ማድረግ የሚል ዕቅድ የተያዘ ሲሆን፣ አፈጻፀሙ ገቢ ዕቃዎችን ለመረከብ የሚወስደውን ጊዜ 25 ደቂቃ ማድረስ እንደተቻለ ይህም ደንበኛው አገልግሎቱን ለማግኘት የሚጠብቀውን ወረፋ እንደማያካትት እንዲሁም ከደረቅ ወደብ የሚወጡ ገቢ(imported) ዕቃዎችን ለደንበኛው ለማስረክብ የሚፈጀውን አጠቃላይ ጊዜ በአማካይ እስከ 79 ደቂቃ ማድረስ እንደተቻለ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱት የድርጅቱ የዕቅድ አፈፃፀም ሪፖርት ለመረዳት ተችሏል፡፡

158. በ2006 በጀት ዓመት ግን አስቀድሞ በተቀመጠ የአሰራር ሂደት የሚሰራ ሥራ ፍትሐዊ ላልሆነ አገልግሎት አሰጣጥ ሊዳርግ እንደሚችል በመታወቁ ይህንን ክፍተት ለመዝጋት ተሽከርካሪ ኮንቴይነር ወይም ሌላ እቃ ጭኖ ወደብና ተርሚናል ገብቶ አራግፎ እስኪወጣና እቃው ለባለንብረት እስኪረከብ ድረስ ያለው የሥራ ፍሰትን መሠረት በማድረግ ከሐምሌ 1 ቀን 2005 ዓ.ም. ጀምሮ በሁሉም የአገር ውስጥ የወደብና ተርሚናል ቅርንጫፍ ፅ/ቤቶች ተፈፃሚ የሚሆን የወደብና ተርሚናል አገልግሎት ዘርፍ የወደብና ተርሚናል ኦፕሬሽን አፈፃፀም ማንዋል የተዘጋጀና ለእያንዳንዱ አገልግሎት የሚፈጀው ጊዜም የተቀመጠ መሆኑን ለማረጋገጥ ችለናል፡፡

159. ከተዘጋጀው ማንዋል በተጨማሪም በበጀት ዓመቱ (2006) ዕቅድ ላይ ወደ ወደብና ተርሚናል የደረሱ ገቢ ዕቃዎችን ለመረከብ የሚወስደውን ጊዜ ከ25 ደቂቃ ወደ 15 ደቂቃ ዝቅ ማድረግ እንዲሁም በወደብና ተርሚናል የነበሩ ገቢ ዕቃዎችን (Imported Cargo) ለአስመጪው ለማስረከብ የሚፈጀውን ጊዜ ከ80 ደቂቃ ወደ 45 ደቂቃ ዝቅ በማድረግ የተቀላጠፈ አገልግሎት ለመስጠት በዕቅድ የተያዘ መሆኑን ለመገንዘብ የተቻለ ሲሆን፣ አፈፃፀሙን በተመለከተ ወደ ወደቡ የደረሱ የተጫኑ የደንበኛ ገቢ እቃዎችን ለመረከብ፣ በሞጆ የሚወስደው ጊዜ ወደ 14 ደቂቃ፣ በገላን የሚወስደው ጊዜ ከ15 እስከ 25 ደቂቃ፣ በድሬደዋ የሚወስደው ጊዜ በአማካይ 20 ደቂቃ እና በኮምቦልቻ የሚወስደው ጊዜ በአማካይ 20 ደቂቃ እንደሆነ፣ የወደብና የጉምሩክ ፎርማሊቲ ያጠናቀቁ እቃዎችን ለአስመጪው የመስረከቢያ ጊዜን በተመለከተ ደግሞ በሞጆ የደንበኛ ዕቃ የማስረከቢያ ጊዜ 38 ደቂቃ፣ በገላን የደንበኛ ዕቃ የማስረከቢያ ጊዜ 45 ደቂቃ እና በድሬደዋ የደንበኛ ዕቃ የማስረከቢያ ጊዜ በአማካይ 55 ደቂቃ እንደሆነ ተገልጿል፡፡

160. በኦዲቱ ወቅት የወደብና ተርሚናል አገልግሎት ዘርፍ የወደብና ተርሚናል ኦፕሬሽን አፈፃፀም ማንዋል በተከለሰበት ወቅት በወደብና ተርሚናል ኦፕሬሽን ማንዋሉ ውስጥ ስታንደርድ የወጣላቸው 36 ተግባራት እንደሚገኙና ከእነዚህ መካከል 27 ተግባራት በወደቦችና ተርሚናሎች አገልግሎት የሚሰጥባቸው እንደሆኑ የተገለጸ ሲሆን፣ እነዚህ ተግባራት በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት ስለመፈፀማቸው ለማረጋገጥ በመስክ ጉብኝት በናሙና በታዩት ቅ/ጽ/ቤቶች (ኮምቦልቻ፣ ሰመራ፣ ድሬደዋ፣ ሞጆ እና ገላን) ለቀረበላቸው መጠይቅ በሰጡት ምላሽ፡-

- የገላን ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት የ27ቱም ተግባራት አፈፃፀም ከስታንደርድ አንፃር ያለበትን ደረጃ ማወቅ የተቻለ መሆኑንና በዚህም መሰረት 6 (22%) ተግባራት በስታንደርዱ ላይ በተቀመጠው መሰረት አገልግሎት መሰጠቱን፣ 18(67%) ተግባራት ከተቀመጠው ስታንደርድ በታች ተወርዶ አገልግሎት ለመስጠት መቻሉን፣ 2 (7%) ተግባራት ከተቀመጠው ስታንደርድ በላይ የፈጁ እንደሆነና በአጠቃላይ ሲታይ በወደቡ ከሚሰጡት አገልግሎቶች መካከል 93% ከተቀመጠው ስታንደርድና ከስታንደርዱ በታች ወርዶ አገልግሎት መሰጠት መቻሉን ገልፀዋል፡፡

- የኮምቦልቻ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ሁሉም ኦፕሬሽኖች በማንዋሉ እና በተቀመጠው የአገልግሎት አሰጣጥ ስታንደርድ መሰረት እየተሰጠ እንደሚገኝና የአገልግሎት አይነቱንና እየተሰራበት ያለበትን በተመለከተ ከታች በቀረበው ሰንጠረዥ መሰረት ስለመሆኑ ገልፀዋል፡፡ ይኸውም፡-

ተ.ቁ	የስራው ዓይነት	በወደቡ የተቀመጠ ስታንደርድ	በወደቡ እየተሰራበት ያለው ጊዜ
1	ሙሉ ገቢ	15 ደቂቃ	12 ደቂቃ
2	ሙሉ ወጪ	15 ደቂቃ	18 ደቂቃ
3	አንስታፍ	100 ደቂቃ	85 ደቂቃ
4	ባዶ ገቢ	10 ደቂቃ	11 ደቂቃ
5	ባዶ ወጪ	10 ደቂቃ	11 ደቂቃ
6	ኤክስፖርት	1 ቀን ተኩል	1 ቀን

- የሰመራ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት የተሟላ የሥራ አደረጃጀትና ሰው ኃይል ባለመኖሩ እያንዳንዱን አገልግሎት በግዜ ለመለካት የሚቻልበት አሠራር ባይጠናከርም በተለያየ ወቅት በሚደረግ የሥራ ላይ ምልከታና የተለያዩ መረጃዎች በመነሳት አገልግሎት አሰጣጡ የሚፈጀውን ግዜ ለማወቅ ጥረት እንደተደረገና በዚህም መሰረት፡- እቃን ለመረከብ በቅርንጫፉ የሚወስደው ግዜ 25 ደቂቃ (ይህም ሊሆን የቻለው በቅርንጫፉ የሚገኘው ሪችስታከር ሳይሆን ክሬን በመሆኑ እንደሆነ)፣ በወደቡ የማራገፊያና የፍተሻ ቦታ አንድ በመሆኑ ለፍተሻ ይቅረብልኝ የሚለው ጥያቄ በወደቡ አሰራር አስቀድሞ የተመለሰ በመሆኑ ለዚህ ስራ የሚባክን ጊዜ እንደሌለ፣ ጭነት ከኮንቴይነር ማውጣትን በተመለከተ በሰመራ ካለው የስራ ሁኔታና ከፍተኛ ሙቀት አንፃር ተደጋጋሚ ጥያቄ ባይኖርም በክፍያው አነስተኛነት ምክንያት ብዙዎቹ የጉልበት ሰራተኞች ወደ ወደቡ መጥተው ለመስራት ፈቃደኛ እንዳልሆኑና ለስራ የሚገኙት ጥቂት ሰራተኞች ብቻ በመሆናቸው ስራ በመጣ ጊዜ ረዘም ያለ ጊዜ እስከ 60 ደቂቃ እንደሚወስድ፣ በአግባቡ ኮንቴይነር ውስጥ ለመደርደር በሙቀቱ ምክንያት በተከታታይ የሰራተኛ ቦታ መቀያየር ስለሚያስፈልግ

110 ደቂቃ፣ ሙሉ ኮንቴይነር መደርደር ወይም መኪና ላይ መጫን በክሬን የሚጠቀሙ በመሆኑ 25 ደቂቃ፣ ጭነት ወደ መጋዘን ማስገባትና መደርደር ወይም ጭነት ከመጋዘን ማውጣትን በተመለከተ አገልግሎቱን ሰጥተው እንደማያውቁ እንዲሁም ባዶ ኮንቴይነር ማራገፍ/መጫን በፎርክሊፍት የሚጠቀሙ በመሆኑ 8 ደቅቃ እንደሚፈጅ ገልፀዋል፡፡

- የድሬደዋ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ወደ ወደቡ የገቡ ጭነቶች እስኪወጡ ድረስ በሚኖራቸው ቆይታ ለሚሰጣቸው አገልግሎቶች በኦፕሬሽን ማንዋል ላይ ባለው የጊዜ ስታንደርድ መሰረት ስለመሆናቸው በተመለከተ ሁሉም አገልግሎቶች በስታንደርድ መሰረት የሚሰራ እንደሆነና አንዳንዴ ዕቃ ከኮንቴይነር በማውጣትና በማስገባት የስራ ሂደት ላይ እንደ ዕቃው ዓይነት የሚወሰንና የስራውም ሁኔታ በሰው የሚሰራና በፎርክሊፍት እንደመሆኑ የሚወሰን እንደሆነ ገልፀዋል፡፡
- የሞጆ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት ደግሞ ገቢ እቃዎችን ለመረከብ የሚፈጀውን ግዜ ለማወቅ በኦፕሬሽን በኩል የገቢ እቃዎች መረከቢያ የሚፈጀውን ግዜ መከታተያ ቅጽ ተዘጋጅቶ መረጃው የሚያዝ ሲሆን በዚህም መሰረት በ2005 አስራ አምስት ደቂቃ በ2006 አስራ አራት ደቂቃ፣ ጭነት ለጉምሩክ ፍተሻ ማቅረብ 38 ደቂቃ፣ ጭነት ከኮንቴነር ማውጣት 35 ደቂቃ፣ ጭነት ወደ ኮንቴነር ማስገባት 50 ደቂቃ ሙሉ ኮንቴነር መደርደር እና ወደ መኪና መጫን 3 ደቂቃ ጭነት ወደ መጋዘን ማስገባት መረጃው እንዳልተያዘ፣ ባዶ ኮንቴነር ማራገፍና መጫን 8 ደቂቃ እንዲሁም በወደብና ተርሚናል የሚገኙ ገቢ እቃዎችን ለማስረከብ የሚፈጀውን ደቂቃ ለማወቅ በ2005 በእቅድ የተያዘው 80 ደቂቃ ሲሆን ክንውኑ ወደ 45 ደቂቃ ዝቅ ያለ እንደሆነ፣ በ2006 በጀት አመት ደግሞ 45 ደቂቃ እቅድ ተይዞ ክንውኑ ወደ 38 ደቂቃ እንደሚፈጅ ገልፀዋል፡፡

161. ይሁን እንጂ የድርጅቱ የ2004 እና የ2006 በጀት ዓመታት ዕቅድ ላይ ደረቅ ወደብ የደረሱ የተጫኑ ገቢ እቃዎች ለመረከብ የሚወስደውን ጊዜ እና ከተለያዩ አካላት አስፈላጊውን የሰነድ ፎርማሊቲ አጠናቆ ለቀረበ ደንበኛ ከደረቅ ወደብ የሚወጡ ገቢ (imported) እቃዎችን ለማስረከብ የሚፈጀውን ጊዜ እንጂ ወደ ወደብ የገቡ ጭነቶች እስኪወጡ ድረስ በሚኖራቸው ቆይታ በአስመጪው (ወኪሉ)፣ በአጓጓዡ፣ በተቆጣጣሪ ተቋማት፣ ጥያቄ መሰረት ለሚቀርቡ የኦፕሬሽን

አገልግሎቶች የሚሰጡ አገልግሎቶች አይነትና የሚያስፈልገው/የሚፈጀው የጊዜ ተመን/ስታንደርድ/ እንዲካተት ያልተደረገ መሆኑን፣

162. በወደብና ተርሚናል ኦፕሬሽን ማንዋሉ ውስጥ ስታንደርድ የወጣላቸው 36 ተግባራት እንደሚገኙና ከእነዚህ መካከል 27 ተግባራት በወደቦችና ተርሚናሎች አገልግሎት የሚሰጥባቸው እንደሆኑ የተገለጸ ቢሆንም፣ እነዚህ ተግባራት በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት ስለመፈፀማቸው ለማረጋገጥ በመስክ ጉብኝት በናሙና ከታዩት ከገላን ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤት በስተቀር በሁሉም ቅ/ጽ/ቤቶች በበጀት ዓመቱ በቅ/ጽ/ቤቶቹ ለተስተናገዱት ለእያንዳንዱ ኦፕሬሽኖች እያንዳንዱን ተግባራት ለማከናወን የፈጀውን/የወሰደውን ጊዜ በግልፅ በሚያሳይ እና እያንዳንዱ ኦፕሬሽን ስራ ላይ የተሰማራ ፈፃሚ ግልፅነትና ተጠያቂነት ባለበት መልኩ በሚያሳይ እንዲሁም ለውሳኔ አሰጣጥ በሚረዳ መልኩ መረጃው ተጠናቅሮ የሚያዝ ስለመሆኑ መረጃ ተጠይቆ ሊቀርብልን አልቻለም፡፡

163. አንዳንድ ቅ/ጽ/ቤቶች በማንዋሉ ላይ ከተቀመጠው የጊዜ ስታንደርድ ውጪ የራሳቸው ስታንደርድ እንዳላቸውና በዚህም መሰረት እያከናወኑ መሆኑን እንዲሁም አንዳንዶቹ ደግሞ በማንዋሉ ላይ የተቀመጠው የጊዜ ተመን ካለው ነባራዊ ሁኔታ ጋር የማይጣጣምና ለመተግበር አስቸጋሪ እንደሆነ፣ ማለትም ለሚሰጠው የአገልግሎት አይነት ጥቅም ላይ በሚውለው የመሳሪያ አይነት፣ በጭነቱ አይነት ወዘተ. በግልፅ ለይቶ ያስቀመጠ አለመሆኑን ከቅ/ጽ/ቤቶቹ ከተሰበሰበው መረጃ ለመረዳት ችለናል፡፡

164. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት መልስ፡-

- የደረቅ ወደብ ኦፕሬሽን ማንዋል በወቅቱ ተዘጋጅቶ ተግባራዊ አለመደረጉን በተመለከተ የኦፕሬሽን ማንዋሉ ተግባራዊ የተደረገ ቢሆንም የፀደቀው ዘግይቶ እንደሆነ፣
- የ2004 እና የ2006 በጀት ዓመታት ዕቅድ ላይ ወደ ወደብ የገቡ ጭነቶች እስኪወጡ ድረስ በሚኖራቸው ቆይታ በአስመጪው (ወኪሉ)፣ በአጓጓዡ፣ በተቆጣጣሪ ተቋማት፣ ጥያቄ መሰረት ለሚቀርቡ የኦፕሬሽን አገልግሎቶች የሚሰጡ አገልግሎቶች አይነትና የሚፈጀው የጊዜ ተመን /ስታንደርድ/ እንዲካተት ያልተደረገ መሆኑን እና የእነዚህን ተግባራት አገልግሎት አሰጣጥ ጥራትና ደረጃን በምን መልኩ ክትትልና ቁጥጥር ይደረግ እንደነበረ ለቀረበው መጠይቅ ደግሞ ከዚህ ቀደም ባሉት ማንዋሎችና ሰነዶች ላይ የእነዚህ የኦፕሬሽን አገልግሎቶች አይነትና የሚፈጀው የጊዜ

ተመን /ስታንደርድ/ በእርማት/በኤዲቲንግ/ ምክንያት ሳይካተት የቀረ ቢሆንም በአሁኑ ወቅት መስተካከሉን፣ እንዲሁም የአገልግሎት አሰጣጥ ጥራትና ደረጃ የክትትልና ቁጥጥር ስራን በተመለከተ ክትትልና ቁጥጥር የሚደረገው ከቅርንጫፍ ጽ/ቤቶች በሚላከው ወርሃዊና የሩብ ዓመት ሪፖርቶች እንዲሁም በሚደረግ የመስክ ምልከታ መሆኑን፣

- በወደብና ተርሚናል ኦፕሬሽን ማንዋሉ ውስጥ ስታንደርድ የወጣላቸው 27 ተግባራት በተቀመጠው የጊዜ ተመን/ስታንደርድ/ መሰረት ስለመፈፀማቸው በቅ/ጽ/ቤቶቹ ለተስተናገዱት ለእያንዳንዱ ኦፕሬሽኖች እያንዳንዱን ተግባራት ለማከናወን የፈጀውን/የወሰደውን ጊዜ በግልፅ በሚያሳይ እና እያንዳንዱ ኦፕሬሽን ስራ ላይ የተሰማራ ፈፃሚ ግልፅነትና ተጠያቂነት ባለበት መልኩ በሚያሳይ እንዲሁም ለውሳኔ አሰጣጥ በሚረዳ መልኩ መረጃው ተጠናቅሮ የሚያዝ እና የሚረጋገጥ መሆኑን በተመለከተ ግልጽነትና ተጠያቂነት ባለበት መልኩ መረጃው እንዲያዝና ለእያንዳንዱ አገልግሎት የሚፈጀው ጊዜ በተቀመጠው ስታንዳርድ መሆኑን ለመከታተል ቅጽ በማዘጋጀት ለሁሉም ቅ/ጽ/ቤቶች መላኩን፣
- የአገልግሎት አሰጣጡ መሻሻል ስለማሳየቱ በምን መልኩ ማረጋገጥ እንደሚቻል ደግሞ በየበጀት ዓመቱ የወደቡ የማስተናገድ አቅም፣ የመጋዘንና የተርሚናል ስፋት፣ የማሽነሪ ብዛት እንዲሁም የሰው ኃይል መጨመር አገልግሎት ለመስጠት የተቀመጠው ስታንዳርድ አፈጻጸም እየተሻሻለ መምጣቱን ለመረዳት የሚያስችል እንደሆነና፣ የተስተናገደው የኮንቴይነር እና የተሽከርካሪ መጠን መጨመሩን ከሪፖርቶች ማረጋገጥ እንደሚቻል፣ በተጨማሪም ከተገልጋዮች የሚቀርበው ቅሬታ መቀነስና በዚህ ረገድ ከተደረገው የዳሰሳ ጥናት ውጤት መሠረት የደንበኞች እርካታ ማረጋገጥ እንደሚቻል፣
- አንዳንድ ቅ/ጽ/ቤቶች በማንዋሉ ላይ ከተቀመጠው የጊዜ ስታንደርድ ውጪ የራሳቸው ስታንደርድ እንዳላቸውና በማንዋሉ ላይ የተቀመጠው የጊዜ ተመን ካለው ነባራዊ ሁኔታ ጋር የማይጣጣምና ለመተግበር አስቸጋሪ መሆኑን /ማለትም ለሚሰጠው የአገልግሎት አይነት ጥቅም ላይ በሚውለው የመሳሪያ አይነት፣ በጭነቱ አይነት ወዘተ. በግልፅ ለይቶ ያስቀመጠ አለመሆኑን/ በተመለከተ ደግሞ የተቀመጠው የጊዜ ተመን በአብዛኛው የሞጆ ወደብና ተርሚናል ቅ/ጽ/ቤትን ነባራዊ ሁኔታ ያገናዘበ ሲሆን፣

በወደቡ ላይ ባለው በመሣሪያ ዓይነት፣ በጭነት ዓይነት፣ በቦታ፣ በአየር ንብረት እና በኦፕሬተሩ የብቃት ሁኔታ ምክንያት ስታንዳርዱ ወጥ ሊሆን እንደማይችል የሚያምኑ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

165. በመሆኑም በእያንዳንዱ የበጀት ዓመታት የተስተናገዱትን እያንዳንዱን ኦፕሬሽኖች ለማከናወን የፈጀውን/የወሰደውን ጊዜ በዝርዝር በሚያሳይ መልኩ መረጃው ተጠናቅሮ፣ ተተንትኖ እና ለውሳኔ አሰጣጥ በሚያመች መልኩ ባልተያዘበት ሁኔታ የአገልግሎት አሰጣጡ መሻሻል ስለማሳየቱ ለማረጋገጥ አያስችልም፡፡

<u>***ዕቃዎች በደረቅ ወደብ ያላቸውን የቆይታ ጊዜ (dwell time) በተመለከተ***</u>

166. የገቢ ዕቃዎች በደረቅ ወደብ ያላቸው የቆይታ ጊዜ (dwell time) ከስምንት ቀን በታች እንዲሆን ሊደረግ ይገባል፡፡

167. ዕቃዎች በተቀመጠው የእፎይታ ጊዜ ውስጥ ከደረቅ ወደቡ እንዲወጡ መደረግ እንዳለበት የሚጠበቅ ቢሆንም በተለያዩ ወደቦች ብዛት ያላቸው ኮንቴይነሮች ለረጅም ጊዜያት ተከማችተው እንደሚገኙ በኦዲቱ ወቅት ለመረዳት ችለናል፡፡ በዚህ መሰረትም ከ2004 እስከ 2006 በጀት ዓመት የገቢ ዕቃዎች በደረቅ ወደብ ያላቸው አማካይ የቆይታ ጊዜን (dwell time) በተመለከተ ከ2004 እስከ 2006 ባሉት በእያንዳንዱ የበጀት ዓመታት በደረቅ ወደቦች የኮንቴይነሮችና የሌሎች ዕቃዎችን የመቆያ ጊዜ (Dwell time) ከስምንት ቀን በታች በማድረግ በመልቲ ሞዳል ሥርዓት ለሚመጡ ተጨማሪ ዕቃዎች ቦታ ለማስለቀቅ በዕቅድ የተያዘ ሲሆን፣ አፈፃፀሙም፡-

168. በ2004 በጀት ዓመት በአማካይ የኮንቴይነሮች መቆያ ጊዜ በዓመት በአማካይ 17 ቀናት የደረሰ ሲሆን በሁለተኛ ግማሽ ዓመት ግን ደረቅ ወደቡ ዕቃቸውን ለሚያቆዩ ዋና ዋና ደንበኞች ደብዳቤ በመፃፍና የእቃዎች መረጃ ዌብ ሳይት ላይ በማውጣት አብዛኛዎቹ ገቢ ዕቃዎች ለደንበኞች እየደረሱ እንደሚገኝ፣

169. በ2005 በጀት ዓመት በአገር ውስጥ ወደቦች የሙሉ ኮንቴይነሮች ሰኔ ወር አማካይ ቆይታ ጊዜ /Dwell time/ የመንግስት (ባለበጀት) ፣ የመንግስት ልማት ድርጅቶች፣ የግል አስመጪዎች እንደ ቅደም ተከተላቸው 46፣ 66 ፣ 56 ቀናት ሲሆን፣ በበጀት ዓመቱ መጨረሻ በሞጆ ወደብና ተርሚናል 5,457፣ ኮሜት 1,757፣ በበከልቻ 21 ፣ እና በሌሎች ወደብና ተርሚናሎች 269 ባለ 20 ጫማ ኮንቴይነሮች በጠቅላላ በአገር ውስጥ ወደብና ተርሚናሎች በድምሩ 7,504 ባለ 20 ጫማ (TEU)

ተከማችተው እንደሚገኙ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱት መረጃዎች ለመረዳት ተችሏል፡፡

ኮንቴይነሮች በአገር ውስጥ ወደቦች የቆይታ ጊዜ /እስከ June 26, 2013

አማካይ የቆይታ ጊዜ(ቀን)	ሞጆ		ኮሜት		በከልቻ		ሌሎች		ድምር		ድምር በTEU	% (ከጠቅ ላላ)
	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40		
እስከ 10	712	256	257	224	-	-	40	24	1009	504	2017	27
ከ11-20	519	290	161	84	-	-	23	34	703	408	1519	20
ከ21-30	405	184	80	65	-	-	19	5	504	254	1012	13
ከ31-40	252	105	66	32	-	-	3	-	321	137	595	8
ከ41-50	141	68	14	12	-	-	3	1	158	81	320	4
ከ51-60	155	76	13	10	-	-	3	-	171	86	343	5
ከ61 በላይ	419	448	122	95	9	6	32	9	582	558	1698	23
ድምር	2603	1427	713	522	9	6	123	73	3453	2028	7504	100

170. በ2005 በጀት ዓመት የኮንቴይነሮች በአገር ውስጥ የወደብ ቆይታ ጊዜ በምንመለከትበት ወቅት በበጀት ዓመቱ መጨረሻ በአጠቃላይ 7504 ኮንቴይነሮች የነበሩ ሲሆን፣ ከዚህ ውስጥ 2017 (27%) ብቻ ከ10 ቀናት በታች ሲሆኑ፤ የተቀሩት 5487 ኮንቴይነሮች(በTEU)(73%) የሚሆኑት 10 ቀን የነፃ ጊዜያቸውን የጨረሱና ከ11 እስከ 60 ቀናት እና ከዛ በላይ በወደቡ ውስጥ የቆዩ ናቸው፡፡

171. የ2006 በጀት ዓመት ደግሞ በበጀት ዓመቱ መጨረሻ ከነበሩት 10865 ኮንቴይነሮች/በTEU/ ውስጥ 2661 ኮንቴይነሮች/በTEU/ ወይም 24.5 በመቶው እስከ 10 ቀን የወደብ ላይ ቆይታ ጊዜ ያላቸው ሲሆን፣ 5397 ኮንቴይነሮች/በTEU/ ማለትም 46.68 በመቶው ደግሞ ከ11 ቀን እስከ ሁለት ወር የወደብ ላይ ቆይታ ጊዜ ያላቸው መሆኑንና ከ61 ቀናት በላይ የሚቆዩ 2805 ኮንቴይነሮች/በTEU/ ማለትም 25.82% ድርሻ እንደነበራቸው በኦዲቱ ወቅት የተከለሰው መረጃ ያሳያል፡፡ (ዝርዝሩን ከዚህ ሪፖርት አባሪ ቁጥር 5 ይመልከቱ)

172. በ2005 እና በ2006 በጀት ዓመታት በእያንዳንዱ የአገር ውስጥ ወደቦች የነበረውን አማካይ የቆይታ ጊዜ/Dwell time/ ከታች በተቀመጠው ሰንጠረዥ መሰረት ሲሆን፣

ወደብ	የበጀት ዓመት	
	2005	2006
ሞጆ	44	61
ገላን	-	64
ሰመራ	106	66
መቀሌ	16	18
ኮምቦልቻ	30	19
ድሬደዋ	23	24
ኮሜት	-	101

173. ይህም በአለማቀፍ ልምድ በአማካይ የኮንቴይነሮች የወደብ ውስጥ ቆይታ ጊዜ 10 ቀን ጋር ሲነፃፀር በጣም ከፍተኛ እንደሆነ ያሳያል፡፡

174. በ2005 በጀት ዓመት አስመጪዎች እቃቻቸውን ከወደብና ተርሚናሎች ያላወጡበትን ምክንያት ለማወቅ የትራንስፖርት ሚኒስቴር፣ የገቢዎችና ጉምሩክ ባለሥልጣን፣ ባንኮችና የኢትዮጵያ የባሕር ትራንስፖርትና ሎጂስቲክስ አገልግሎት ድርጅት ከፍተኛ የመንግስት ሃላፊዎች በተገኙበት ከአስመጪዎች ጋር ሶስት ጊዜ ውይይት የተደረገ መሆኑንና በመጀመሪያው ዙር በተደረገው ውይይት አስመጪዎች የገንዘብ እጥረት የገጠማቸው መሆኑን በውይይት ወቅት ያነሱ በመሆናቸው የዱቤ አገልግሎት የፍሬት ክሊራንስ እና የኮንቴይነር ዲፖዚት ክሬዲት ለደንበኞች እንዲመቻች በማድረግ የአገልግሎት አሰጣጥ ሥርዓት የተዘረጋ ቢሆንም የዱቤ አገልግሎቱን ለመጠቀም የቻሉት ከ8 የማይበልጡ እንደነበሩ በኦዲቱ ወቅት ከተከለሱት መረጃዎች ለመረዳት ተችሏል፡፡

175. በ2005 እና በ2006 በጀት ዓመታት መጨረሻ በወደብና ተርሚናሎች ያሉ ሙሉ ኮንቴይነሮች በአስመጪዎች አይነት /ማለትም በመንግስት ባለበጀት መ/ቤቶች፣ በመንግስት የልማት ድርጅቶች እና በግል ባለሃብት ድርጅቶች/ በሚገኙበት ወደብ በመለየት እንደሚከተለው ቀርቧል፡፡

ወደብ	2005				2006			
	የመንግስት ባለበጀት መ/ቤቶች	የመንግስት የልማት ድርጅቶች	የግል አስመጪዎች	ድምር	የመንግስት ባለበጀት መ/ቤቶች	የመንግስት የልማት ድርጅቶች	የግል አስመጪዎች	ድምር
ሞጆ	308	248	4901	5457				8740
ገላን	-	-	-	-				479
ኮሜት	153	47	1557	1757				1060
ኮምቦልቻ	-	-	-	-				130
መቀሌ	-	-	-	-				305
ድሬደዋ	-	-	-	-				101
ሰመራ	-	-	-	-				50
በከልቻ	0	0	21	21				-
ሌሎች	3	9	257	269				-
ድምር	464	304	6736	7504	729	433	9703	10865

176. ከላይ ካለው ሰንጠረዥ በ2005 በጀት ዓመት 89.83% ኮንቴይነሮች/ በTEU/ የግል አስመጪዎች ሲሆኑ፣ የባለበጀት የመንግስት መ/ቤቶች 6.18% ኮንቴይነሮች /በTEU/ እና የመንግስት የልማት ድርጅቶች 3.98% ኮንቴይነሮች/በTEU/ መሆናቸውን እንዲሁም በ2006 በጀት ዓመት ደግሞ በበጀት ዓመቱ መጨረሻ በተለያዩ ወደቦች ከነበሩት አጠቃላይ 10865 ኮንቴይነሮች/በTEU/ ውስጥ 9703 ኮንቴይነሮች/ በTEU/ ማለትም 89.3% የግል አስመጪዎች፣ 729 ኮንቴይነሮች/በTEU/ ማለትም 6.7% የባለበጀት የመንግስት መ/ቤቶች እና 433 ኮንቴይነሮች/በTEU/ ወይም 4% የመንግስት የልማት ድርጅቶች መሆናቸውን ከላይ ካለው ሠንጠረዥ ለመረዳት ተችሏል፡፡

177. ስለጉዳዩ የሚመለከታቸው የድርጅቱ ኃላፊዎች ተጠይቀው በሰጡት ምላሽ በወደብና ተርሚናሎች ውስጥ የዕቃዎች የቆይታ ጊዜ የፈጠረውን ችግር ለመፍታት ኢባትሎአድ በበኩሉ የሚከተሉትን ጥረቶች እንዳደረገ፤ እነርሱም፡-

- ✓ ኢባትሎአድ የዱቤ አገልግሎት ለመስጠት የወሰነው አስመጪዎች የፋይናንስ እጥረት አለብን በማለታቸው ቢሆንም ተጠቃሚው ከ8 አስመጪዎች አማካይነት ከ75 ኮንቴይነሮች በላይ በዚህ ዕድል ጠጠቃሚ እንዳልሆኑ፣
- ✓ አስመጪዎች ኮንቴይነሮቻቸውን በቶሎ እንዲያወጡ ማሳወቅ፣
  - በስልክ፣ በኢ-ሜይል እና በደብዳቤ
  - በጋዜጣ በመጥራት፣
  - በሬድዮና በቴሌቪዥን በመጥራት፣

- በድርጅቱ የማስታወቂያ ሰሌዳ በማውጣት፣

- ✓ ከ60 ቀናትና ከዚያ በላይ የቆዩትን ጉምሩክ ህጋዊ እርምጃ እንዲወስድ ማሳወቅ፣
- ✓ ለማሪታይም ጉዳዮች ባለስልጣን 60 ቀናትና ከዚያ በላይ የቆዩትን በደብዳቤ ማሳወቅ፣
- ✓ 60 ቀናትና ከዚያ በላይ የቆዩትን ለሕዝብ ተወካዮች ማሳወቅ፣
- ✓ ቡድን አቋቁሞ ቤት ለቤት በመዘዋወር ማሳወቅ፣
- ✓ የኮንቴይነሮቻቸውን ዝርዝርና ቆይታ ጊዜ በመጥቀስ በደብዳቤ ማሳወቅ፣
- ✓ አስገዳጅ መመሪያ እንዲወጣ ከማሪታይም ጉዳዮ ባለስልጣን ጋር ውይይት ማድረግ የሚሉት ቢሆኑም፣

178. ይህም እየተደረገ በሰኔ ወር 2006 ዓ.ም. አማካይ በሞጆ የወደብ ቆይታ ጊዜ 60 ቀናት መሆኑን ገልፀዋል፡፡

179. ኮንቴይነሮች በወደብ ውስጥ የቆይታ ጊዜያቸው በረዘመ ቁጥር ለእቃ ብልሽት፣ የወደቦች የመቀበል አቅምን መቀነስ፣ የተርሚናል መጣበብ፣ በተርሚናል መጣበብ ምክንያት የስራ ቅልጥፍና መቀነስ፣ ወዘተ ምክንያቶች ብዙ ጉዳት በድርጅቱም ሆነ በአገር ላይ የሚያስከትል ከመሆኑ ባሻግር የኮንቴይነሮች የመጋዘን ኪራይ በተጠቃሚዎች ላይ ጫና ያሳድራል፡፡

ክፍል ሦስት

መደምደሚያ

180. በሪፖርቱ ክፍል ሁለት ከተዘረዘሩት ችግሮች እና የአሰራር ግድፈቶች በመነሳት በእኛ አስተያየት፤

- በጭነት ማስተላለፍ ዘርፍ የሚሰጡ አገልግሎቶች በተቋም ደረጃ በተዘጋጀ ስትራቴጂክ ዕቅድ መሰረት በየበጀት ዓመቱ በመመንዘር ተግባራዊ እንዲሆን አለመደረጉ የድርጅቱን ራዕይና ተልዕኮ እንዲሁም የውጫዊና ውስጣዊ (SWOT) ሁኔታዎች ግምገማ ውጤት መሠረት በማድረግ በስትራቴጂያዊ ዕቅድ ዘመኑ ድርጅቱ ሊያተኩርባቸው የሚገቡ ቁልፍ ስትራቴጂያዊ ጉዳዮች (Key Strategic Issues) ወይም ሊፈቱ የሚገባ መሠረታዊ ችግሮች ተለይተው እንዲታወቁ ማድረግ ካለማስቻሉ በተጨማሪ የሀገሪቱን የዕድገት ራዕይ፣ እንዲሁም የመንግስትን የልማት አቅጣጫዎች መሰረት በማድረግ የተዘጋጀው የዕድገትና የትራንስፎርሜሽን ዕቅድ ላይ የተቀመጠውን ከዘርፉ የሚጠበቀውን ግብ በሚፈለገው መጠን ለማሳካት የማያስችል መሆኑ፣
- የተጠናከረ የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የሚሰጥ አገልግሎት ሽፋንና አድማስን በማሳደግ ወደ ሀገሪቱ ለሚገቡ የኮንቴይነር ጭነቶች በሙሉ እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ላላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ መልቲ-ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓትን በመተግበር የተፋጠነ የትራንዚት ሎጀስቲክስ አገልግሎት መስጠት በተቀመጠው የእፎይታ ጊዜ /8 ቀን/ ውስጥ ወደ ሀገር ውስጥ እንዲጓጓዙ አለመደረጉ የገቢ ዕቃዎችን ለከፍተኛ የመጋዘን ኪራይ እና ከቆይታ ብዛት ለብልሽት ከመጋለጣቸውም በላይ ለወደብ መጨናነቅ፣ዕቃዎች በተገቢ ጊዜ አገር ውስጥ ገብተው ለተገልጋዩ አለመድረስ ከዚያም ጋር ተያይዞ ለሚፈጠር የዕቃዎች እጥረት የዋጋ ውድነት፣ ለፋብሪካ ምርቶች መቋረጥ፣ የግንባታዎች መዘግየት እንዲሁም ለልዩ ልዩ አላስፈላጊ ወጪዎችና መሰል ጉዳቶች እንዲከሰቱ ምክንያት መሆኑ፣
- ስራዎች ድርጅቱ ባወጣው ስታንዳርድ መሰረት መሰራታቸውን በመለካት የአገልግሎት ቅልጥፍናን ለማሳደግ ስምምነቱ ተፈርሞ ስራ ላይ እንዲውል ከተደረገበት ጀምሮ ባሉት ጊዜያት ለተከፈቱ ጠቅላላ ኦፐሬሽኖች ድርጅቱ ያለበትን ግዴታ ስለመወጣቱ እና በATD ከተከናወኑት የወደብና የጉምሩክ

ክሊራንስ ስራዎች ምን ያህሉ በስታንደርድ ጊዜው እንደተስተናገዱና ምን ያህሉ እንደዘገዩ በሚያሳይ መልኩ መረጃው ተጠናቅሮ ባለመያዙ ስራዎች በስምምነቱ መሰረት ስለመከናወናቸው አፈፃፀማቸውን በመገምገም ቁልፍ የሆኑ ችግሮች አካባቢን በመለየት በስራ ላይ ያለው ስምምነት ላይ ሊቀየሩ/ሊሻሻሉ የሚገባቸውን ነጥቦች/ሃሳቦች ለሚመለከተው ክፍል/አካል በማቅረብ ተገቢው ውሳኔ እንዲሰጥበት ለማድረግ የማያስችል መሆኑ፣

- የድርጅቱን ከባድ ተሽከርካሪዎችን ጨምሮ ጭነት ለማጓጓዝ ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማህበራትና ድርጅቶች ያስመዘገቧቸውን ተሽከርካሪዎች በሙሉ አቅም በስራ ላይ እንዲውሉ በመከታተልና የጭነት ተሽከርካሪዎችን ለጭነት ማቅረብ/ማሰማራት አለመቻሉ እያደገ የመጣውን የሀገሪቱን ወጪና ገቢ ንግድ ፍሰቱን የሚደግፍ አስተማማኝ የትራንስፖርት አቅርቦትን በማረጋገጥ የወጪና ገቢ ንግድን በተመጣጣኝ የትራንስፖርት ወጭና በአነስተኛ ጊዜ በማስተናገድ በተለይም የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት አገልግሎት ገቢ ዕቃዎች ያለውጣ ውረድና ባጭር ጊዜ ትክክለኛው ተጠቃሚ በር እንዲደርሱ እንዲሁም ወጭ ዕቃዎች ከዋናው ምንጭ በቀጥታ ወደ አለም አቀፍ ገበያ እንዲጓጓዙ የሚያደርግ ወጪ ቆጣቢ የሎጂስቲክስ ሂደት (Door-to-Door Service) እንዲጠናከር ማድረግ የማያስችል መሆኑ፣
- ጭነት የሚያመላልሱ ተሽከርካሪዎች ላይ ክትትል በማድረግ መረጃውን በማጠናቀርና በመጠቀም ጭነቶችን 100 በመቶ መዳረሻቸው በትክክል ስለመድረሳቸው አለማረጋገጥ መዘግየት የታየባቸውን ጭነቶች ከአጓጓዦች ጋር በመነጋገር ችግሩን በመረዳት ተገቢው እርምጃ ለመውሰድ የማያስችል መሆኑ፣
- በድርጅቱ ስር በተቋቋሙት በእያንዳንዱ ወደብና ተርሚናሎች ያለው የወደብ አቅም አጠቃቀም /Capacity Utilization/ ዝቅተኛ መሆን ድርጅቱ ከተሰጠው ተልዕኮ አንፃር የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓቱን በተሟላ መልኩ ለመተግበርና የድርጅቱን የወደብና ተርሚናል አገልግሎት ተደራሽ ለማድረግ እንዲሁም እያደገ የመጣውን የአገሪቱን ገቢና ወጪ ዕቃዎች በተሟላ መልኩ ለማስተናገድ የማያስችል መሆኑ፣
- የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት በሁሉም ቅ/ጽ/ቤቶች ተዘርግቶ ተግባራዊ ባለመደረጉ ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጡ ዕቃዎች አስቀድመው

እንዲታወቁና ተገቢውን ቅድመ ዝግጅት በማድረግ ቀልጣፋና ውጤታማ የደረቅ ወደብ አገልግሎት መስጠት የማያስችል መሆኑ፣

- በእያንዳንዱ የበጀት ዓመታት የተስተናገዱትን እያንዳንዱን ኦፕሬሽኖች ለማከናወን የፈጀውን/የወሰደውን ጊዜ በዝርዝር በሚያሳይ መልኩ መረጃው ተጠናቅሮ፣ ተተንትኖ እና ለውሳኔ አሰጣጥ በሚያመች መልኩ ባልተያዘበት ሁኔታ የአገልግሎት አሰጣጡ መሻሻል ስለማሳየቱ ለማረጋገጥ የማያስችል መሆኑ፣
- ኮንቴይነሮች በወደብ ውስጥ የቆይታ ጊዜያቸው በረዘመ ቁጥር ለእቃ ብልሽት፣ የወደቦች የመቀበል አቅምን መቀነስ፣ የተርሚናል መጣበብ፣ በተርሚናል መጣበብ ምክንያት የስራ ቅልጥፍና መቀነስ፣ ወዘተ ምክንያቶች ብዙ ጉዳት በድርጅቱም ሆነ በአገር ላይ የሚያስከትል ከመሆኑ ባሻገር የኮንቴይነሮች የመጋዘን ኪራይ በተጠቃሚዎች ላይ ጫና የማያስችል መሆኑ፣

ይታመናል፡፡

181. በአጠቃላይ በኦዲቱ እንደተገነዘብነው በድርጅቱ የጭነት አስተላላፊነት እና የደረቅ ወደብ አገልግሎቶችን የገቢ እና የወጪ ንግድ ለሀገሪቱ ኢኮኖሚ ዕድገት ከሚያበረክተው ጉልህ ድርሻ አንፃር ውጤታማ እንዲሆን ለማስቻል ተደራሽ፣ በዋጋ ተወዳዳሪ እንዲሁም አጭር ትራንዚት ጊዜ በመስጠት ሎጅስቲክስን ከማሳለጥ አንፃር ማከናወን እንደሚገባው ተረድተናል፡፡

182. ስለሆነም ድርጅቱ የጭነት አስተላላፊነት አገልግሎትን እንዲሁም በወደብና ተርሚናሎች ላይ የሚከናወኑ የኦፕሬሽን እንቅስቃሴዎች ቀልጣፋና ውጤታማ ለማድረግ የሚያስችል የአሰራር ስርዓት ዘርግቶ ተግባራዊ በማድረግ አፈፃፀማቸውን በየጊዜው የማይገመግም ከሆነ ድርጅቱ እየተመዘገበ ያለውን የኢኮኖሚ እድገት ብቃት ባለው መልኩ ለመደገፍ የሚያስችል በዋጋም ሆነ በጥራቱ በአለም አቀፍ ደረጃ ተወዳዳሪ የሆነ የትራንዚት ጊዜና ወጭ እንዲሁም ተደራሽ የሆነ የሎጅስቲክስ አገልግሎት በገቢና ወጪ ንግድ ላይ ለተሰማሩ ልማታዊ ባለሀብቶች የመስጠቱ ተግባር ወጪ ቆጣቢ፣ ብቃት ያለውና ውጤታማ ሊሆን እንደማይችል እያስገነዘብን፣ በሚቀጥለው የሪፖርቱ ክፍል በኦዲቱ ወቅት የተገኙትን የአሰራር ግድፈቶችና ድክመቶችን ለማሻሻል ጠቃሚ አስተዋጽኦ ያደርጋሉ ብለን ያመንባቸውን የማሻሻያ ሃሳቦች አቅርበናል፡፡

ክፍል አራት

የማሻሻያ ሃሳቦች

183. የክሊሪንግና የፎርዋርዲንግ /የዕቃ አስተላላፊነት/ እንዲሁም የጭነት ትራንስፖርት አገልግሎትን በሀገር ውስጥና በባህር ወደብ በመስጠት የደንበኞችንና ሌሎች ጥቅም ተጋሪዎችን ፍላጎት መሰረት ያደረገ ጥራት ያለውና ተመራጭ አገልግሎት ለመስጠት የተዘረጋው የአሰራር ስርዓት ወጪ ቆጣቢ፣ ብቃት ያለውና ውጤታማ መሆኑን መገምገምን በተመለከተ፤

- በዘርፉ የሚሰጡ አገልግሎቶች በስትራቴጂያዊ ዕቅድ የተያዙና መንግስት የነደፋቸውን የልማት ፖሊሲዎች፣ ስትራቴጂዎች፣ ፕሮግራሞች እንደመሠረታዊ ታሣቢ የወሰደ ይዘቱም ከራሱ አልፎ ከሌሎች የልማት ዘርፎች ጋር ያለውን ትስስር በተቀናጀ ዕቅድና አፈፃፀም የሚደግፍ መሆን ይኖርበታል፡፡
- በመልቲሞዳል የትራንስፖርት ስርዓት ለሚጓጓዙ የገቢና ወጪ ጭነቶች የክሊሪንግና ፎርዋርዲንግ አገልግሎት ዕቅድ የተጠናከረ የመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የሚሰጥ አገልግሎት ሽፋንና አድማስን በማሳደግ ከየካቲት 1/2004 ዓ.ም. ጀምሮ ወደ ሀገሪቱ የሚገቡ የኮንቴይነር ጭነቶች በሙሉ እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ያላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ በመልቲ-ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት እንዲገቡ ከተላለፈው መመሪያ አንፃር መሆን ይኖርበታል፡፡
- በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት በድርጅቱ ተጓጉዘው ባህር ወደብ የደረሱ ጭነቶችን የሚፈለገውን የወደብና የጉምሩክ ፎርማሊቲ በወቅቱ በማሟላት ጭነቱን ለመንገድ ትራንስፖርት ዝግጁ በማድረግንና በተቀመጠው የእፎይታ ጊዜ /8 ቀን/ ውስጥ ወደ ሀገር ውስጥ እንዲጓጓዙ መደረግ ይኖርበታል፡፡
- በድርጅቱ (ኢባትሎአድ) በኩል የሚጠበቀውን ግዴታ በተመለከተ በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት በድርጅቱ/በጭነት አስተላለፊነት ዘርፍ/ በኩል ምን ያህል ኦፕሬሽኖች እንደተከፈቱ፣ በየበጀት ዓመታቱ ከተከፈቱት እያንዳንዱ ኦፕሬሽኖች ምን ያህሉ መርከብ ከመድረሱ ከ48 ሰዓት በፊት ሰነድ ለATD እንዲደርስ እንደተደረገ እና ምን ያህሉ ከስታንደርድ ቀኑ በላይ እንደወሰዱ / የቆዩበትን ቀን፣ ምክንያቱን እና የተወሰደውን እርምጃ

ጨምሮ/ እንዲሁም በስምምነቱ ላይ በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት ድርጅቱ ግዴታውን ባለመወጣቱ ያስከተለው ችግር እና ከዚህ ጋር ተያይዞ በድርጅቱ የወጡ የስቶሬጅ፣ የዲመሬጅ እንዲሁም ሌሎች ተያያዥ ወጪዎችን መረጃ በየበጀት ዓመታቱ ተተንትኖ እና ተጠናቅሮ መያዝና በየወቅቱ እየተገመገመ ተገቢው እርምጃ መወሰድ ይኖርበታል፡፡

- ከATD በኩል የሚጠበቀውን ግዴታ በተመለከተ በእያንዳንዱ በጀት ዓመታት ለተከፈቱ ኦፕሬሽኖች በATD ከተከናወኑት የወደብና የጉምሩክ ክሊራንስ ስራዎች ምን ያህሉ በስታንደርድ ጊዜው እንደተከናወኑና ምን ያህሉ እንደዘገዩ፣ ከተከፈቱት አጠቃላይ ኦፕሬሽኖች ውስጥ ምን ያህል ስህተቶች እንደተከሰቱ (ከኮንቴይነር ማሸጊያ/ኮንቴይነር ሲል/ ስህተት፣ የአስተሻሸግ ችግር፣ የግብር ከፋይ መለያ ቁጥር፣ በማኒፌስት እና በሌሎች በሺፒንግ ሰነዶች)፣ በማን እንደተከሰቱ፣ ያስከተሉትን ተፅዕኖ እና የተወሰደውን እርምጃ በሚያሳይ መልኩ የተተነተነ እና የተጠናቀረ መረጃ በመያዝ በየወቅቱ እየተገመገመ ተገቢው እርምጃ መወሰድ ይኖርበታል፡፡
- የሀገሪቱን ወጪና ገቢ ንግድ ፍሰቱን የሚደግፍ አስተማማኝ የትራንስፖርት አቅርቦትን ለማረጋገጥ የድርጅቱን ከባድ ተሽከርካሪዎችን ጨምሮ ጭነት ለማጓጓዝ ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማህበራትና ድርጅቶች ያስመዘገቧቸውን ተሽከርካሪዎች በሙሉ አቅም በስራ ላይ እንዲውሉ በመከታተል ተሽከርካሪዎቹ ለጭነት እንዲቀርቡ መደረግ ይኖርበታል፡፡
- ከወደብ የተጫነ ጭነት መረጃ በየዕለቱ በመያዝና ከየብስ ወደቦችና ትራንስፖርተሮች መረጃ በማገናዘብ ሁሉም የተጫነው ጭነት የታሰበለት መዳረሻ መድረሱን ክትትል መደረግ ይኖርበታል፡፡ መዘግየት የታየባቸውን ጭነቶች ከአጓጓዦች ጋር በመነጋገር ችግሩን በመረዳት ተገቢው እርምጃ መወሰድ ይኖርበታል፡፡

184. **የተቀናጀና ደንበኛ ተኮር የሆነ የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርትና የሎጅስቲክስ አገልግሎት ለመስጠት በወደብና ተርሚናሎች ላይ የሚከናወኑ የኦፕሬሽን እንቅስቃሴዎች ቀልጣፋና ውጤታማ መሆናቸውን መገምገምን በተመለከተ፤**

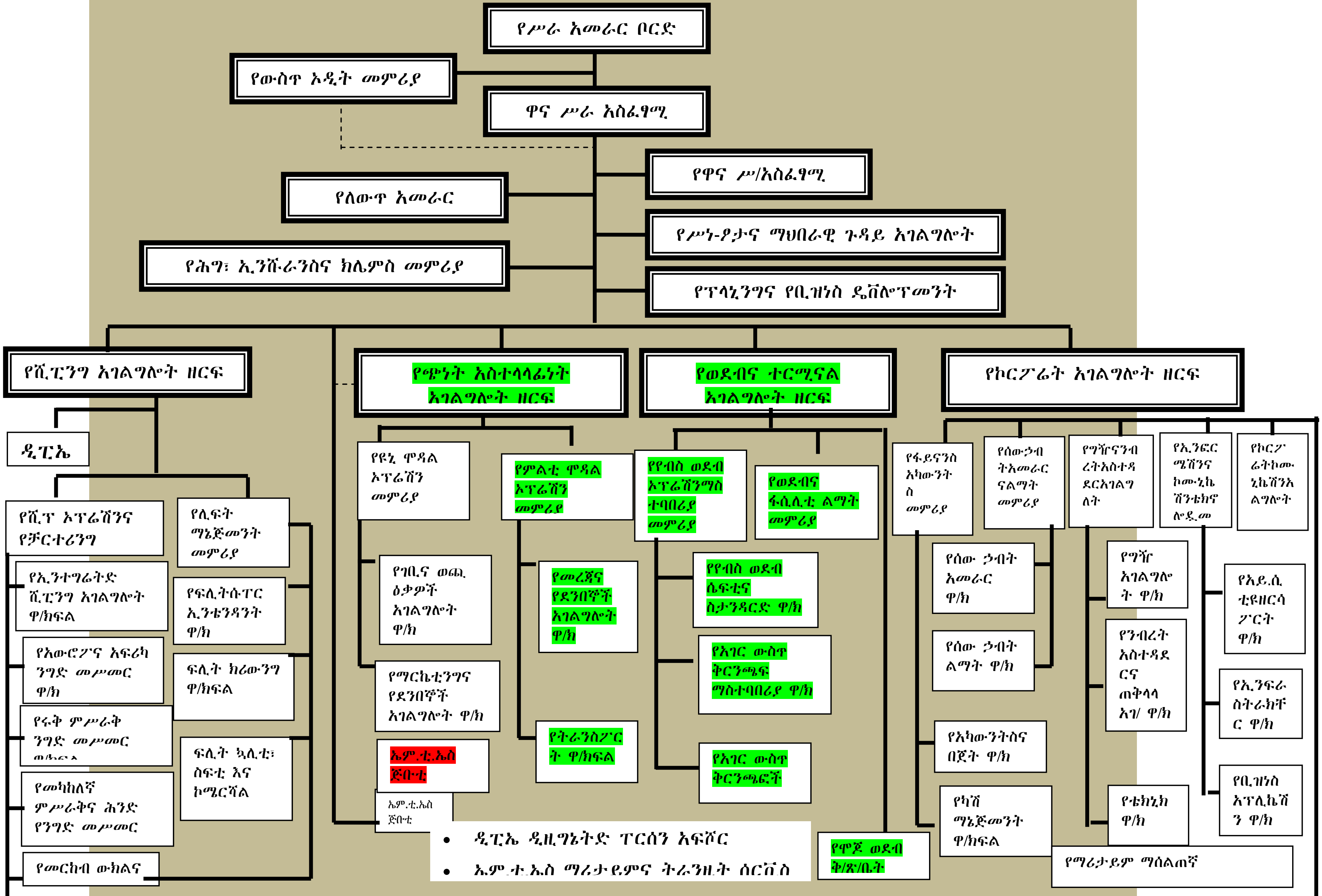
- በመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት ወደ ሃገሪቱ ለሚጓጓዘው ኮንቴይነራይዝድ ጭነቶች እና ለተሽከርካሪዎች (RORO) የወደብ አገልግሎት፣ የዝግ መጋዘን እና ባዶ ኮንቴይነሮች የወደብ አገልግሎት የሚሰጣቸውን የሎጀስቲክስ መጠን ዕቅድ የተጠናከረ የመልቲሞዳል

ትራንስፖርት ስርዓት የሚሰጥ አገልግሎት ሽፋንና አድማስን በማሳደግ ከየካቲት 1/2004 ዓ.ም. ጀምሮ ወደ ሀገሪቱ የሚገቡ የኮንቴይነር ጭነቶች በሙሉ እና ከ3 ቶን በታች ክብደት ያላቸው ተሽከርካሪዎች በሙሉ በመልቲ-ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት እንዲገቡ የተላለፈውን መመሪያ መሰረት ማድረግ ይኖርበታል፡፡

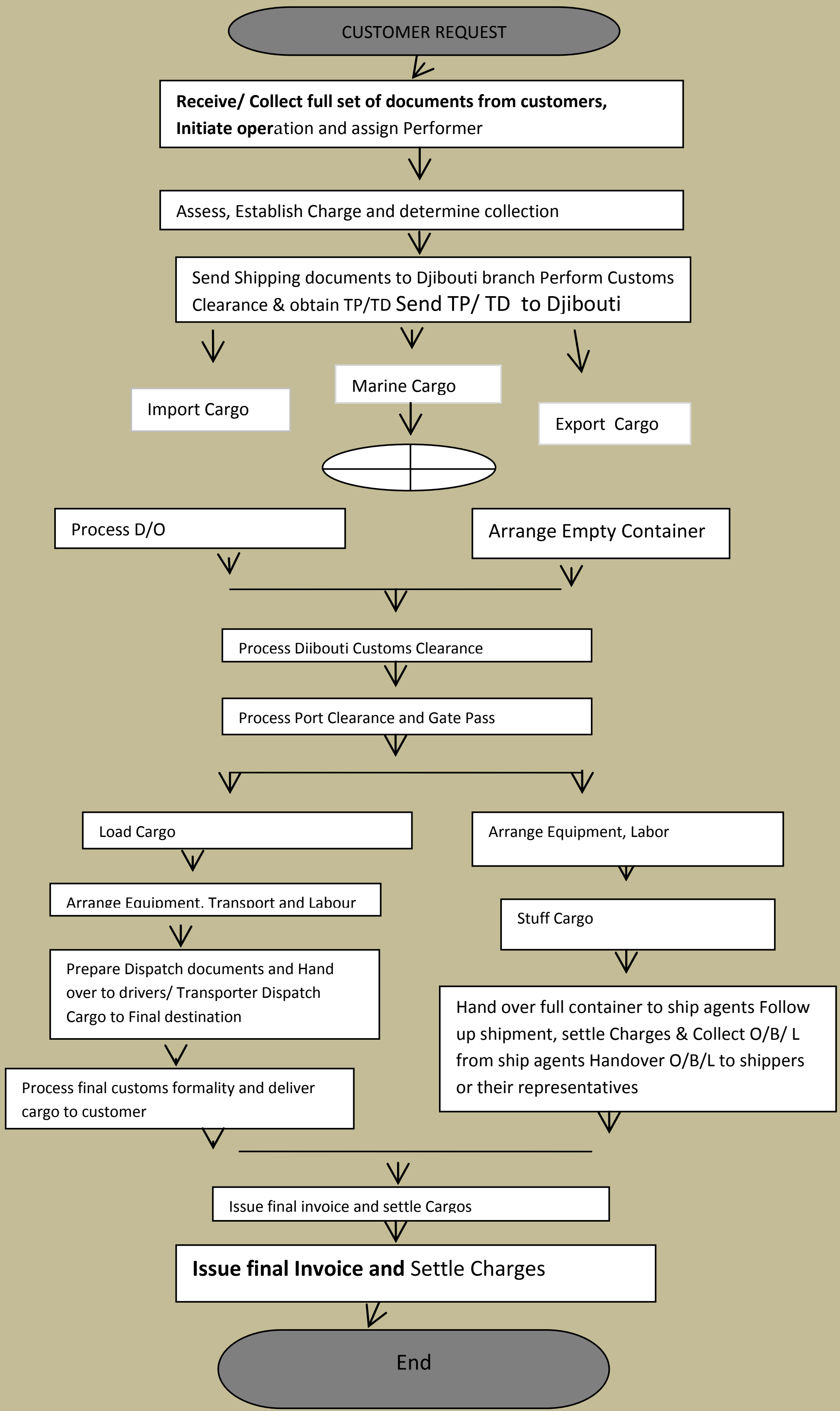
- ድርጅቱ ከተሰጠው ተልዕኮ አንፃር የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓቱን በተሟላ መልኩ ለመተግበርና የድርጅቱን የወደብና ተርሚናል አገልግሎት ተደራሽ ለማድረግ እንዲሁም እያደገ የመጣውን የአገሪቱን ገቢና ወጪ ዕቃዎች በተሟላ መልኩ ለማስተናገድ በእያንዳንዱ ወደብና ተርሚናሎች ያለውን የወደብ አቅም አጠቃቀም/Capacity Utilization/ እንዲጨምር መደረግ ይኖርበታል፡፡
- ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጣውን የመልቲ-ሞዳል ዕቃዎች መረጃ በአግባቡ ለመያዝ የሚያስችል የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት በሁሉም ወደብና ተርሚናሎች ሊዘረጋና ሁሉም ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጡ ዕቃዎች አስቀድመው ሊታወቁ እና ሁሉም ደንበኞች ዕቃው በደረሰበት ቀን እንዲያውቁ መደረግ ይኖርበታል፡፡
- ወደ ወደብና ተርሚናል የሚገባውን ዕቃ በአመጣጥ ቅደም ተከተል መሰረት ለመመዝገብና ርክክብ ለመፈፀም የሚያስችል ወጥ የሆነ የአሰራር ስርዓት ወይም ስልት በሁሉም ወደብና ተርሚናሎች ተዘርግቶ ተግባራዊ መደረግ ይኖርበታል፣ በተጨማሪም በዚህ ሂደት ላይ ያሉትን አግባብ ያልሆኑ ድርጊቶችን በሚፈለገው መጠን ለመከላከል በዋና መ/ቤት ደረጃ የክትትልና ቁጥጥር ስርዓት መዘርጋትና ተግባረዊ መደረግ ይኖርበታል፡፡
- በየበጀት ዓመቱ በቅ/ጽ/ቤቶች ለተስተናገዱት ለእያንዳንዱ ኦፐሬሽኖች እያንዳንዱን ተግባራት ለማከናወን የፈጀውን/የወሰደውን ጊዜ በግልፅ በሚያሳይ እና እያንዳንዱ ኦፐሬሽን ስራ ላይ የተሰማራ ፈፃሚ ግልፅነትና ተጠያቂነት ባለበት መልኩ በሚያሳይ እንዲሁም ለውሳኔ አሰጣጥ በሚረዳ መልኩ መረጃው ተጠናቅሮ መያዝ እና በየወቅቱ እየተገመገመ አስፈላጊው እርምጃ መወሰድ ይኖርበታል፡፡
- በተለያዩ ወደቦች ለረጅም ጊዜያት ተከማችተው የሚገኙት ብዛት ያላቸው ኮንቴይነሮች በአፋጣኝ ከወደቦች እንዲነሱ መደረግ ይኖርበታል፡፡

185. በመጨረሻም የድርጅቱ ኃላፊዎች እና ሠራተኞች በኦዲቱ ወቅት ስላደረጉልን ቀና ትብብር እናመሰግናለን፡፡

የኢትባትሎአድ ድርጅታዊ መዋቅር *አባሪ 1*

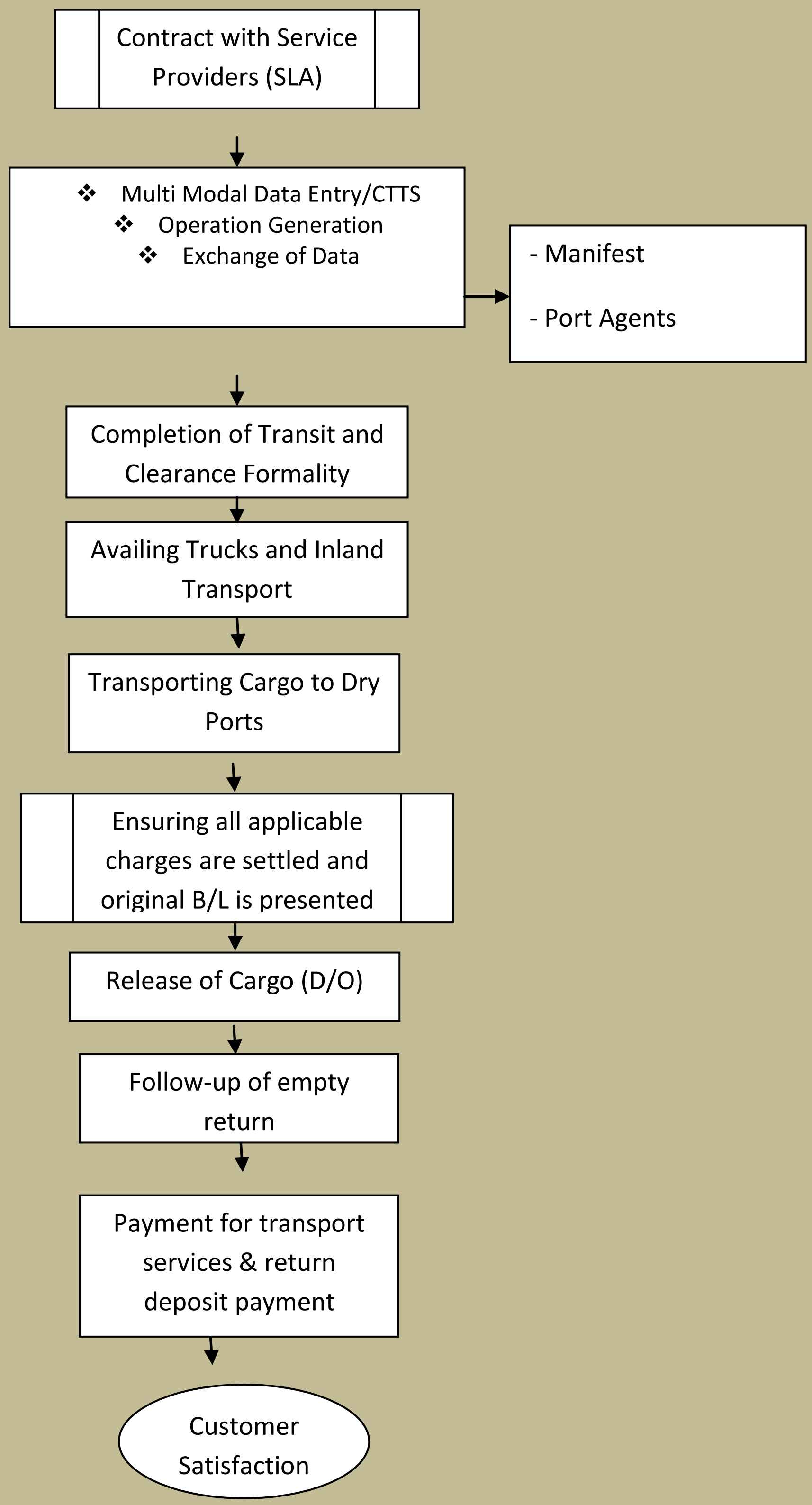


አባሪ 2፡- የዩኒ ሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የአሰራር ሂደት መግለጫ



አባሪ 3፡- የመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ስርዓት የአሰራር ሂደት መግለጫ

Multi Modal Operation High Level Map



አባሪ 4፡- የኢባትሎአድ 61 የጭነት ተሽከርካሪዎች የ2006 በጀት ዓመት የስራ ጊዜ አጠቃቀም እና ምልልስ አፈፃፀም

የዕቅድ ዘመን	አማካይ ወርሃዊ ምልልስ	የጊዜ አጠቃቀም /በቀን/								
		በመጠን	በጉዞ	በማራገፍ	በጥገና	ጭነት ጥበቃ	አበል ጥበቃ	ሰነድ ጥበቃ	ሌሎች	ድምር
1ኛ ሩብ ዓመት	106	318	1314	762	2639	479	42	35	25	5614
2ኛ ሩብ ዓመት	124	373	1361	526	2236	619	16	1	120	5252
3ኛ ሩብ ዓመት	105	314	1416	726	2535	397	15	20	61	5484
4ኛ ሩብ ዓመት	127	380	1663	700	2454	230	22	20	105	5574
ድምር	**116**	**1385**	**5754**	**2714**	**9864**	**1725**	**95**	**76**	**311**	**21924**
ድርሻ(%)		6%	26%	13%	45%	8%	0.4%	0.3%	1.3%	100%

ምንጭ፡ የጭነት አስተላላፊነት አገልግሎት ዘርፍ የ2006 በጀት ዓመት ዕቅድ አፈፃፀም ሪፖርት

አባሪ 5፡- በ2006 በጀት ዓመት የኮንቴይነሮች የወደብ ላይ ቆይታ ጊዜ

አማካይ የቆይታ ጊዜ(ቀን)	የኮንቴይነሮች ብዛት ሞጆ 20ft	ሞጆ 40ft	ገላን 20ft	ገላን 40ft	ኮሜት 20ft	ኮሜት 40ft	ኮምቦልቻ 20ft	ኮምቦልቻ 40ft	መቀሌ 20ft	መቀሌ 40ft	ድሬደዋ 20ft	ድሬደዋ 40ft	ሰመራ 20ft	ሰመራ 40ft	ድምር 20ft	ድምር 40ft	ድምር በ box	ድምር በteu	% (ከጠቅላላው)
እስከ 10	1052	556	2	0	128	100	25	9	48	23	14	9	-	-	1,267	697	1964	2661	24.50
ከ11-20	596	458	35	7	83	118	9	19	18	20	2	6	-	14	743	642	1385	2027	18.66
ከ21-30	451	402	15	30	6	8	0	5	9	16	2	10	1	-	484	471	955	1426	13.13
ከ31-40	279	202	86	4	6	2	0	1	1	35	2	8	-	-	374	252	626	878	8.08
ከ41-50	171	167	29	36	3	5	0	2	0	13	0	5	-	1	203	229	432	661	6.08
ከ51-60	145	109	2	9	0	3	0	4	0	3	1	0	1	-	149	128	277	405	3.73
ከ61 በላይ	634	812	30	54	60	151	0	8	1	4	0	2	18	-	743	1,031	1774	2805	25.82
ድምር	**3328**	**2706**	**199**	**140**	**286**	**387**	**34**	**48**	**77**	**114**	**21**	**40**	**20**	**15**	**3,963**	**3,450**	**7413**	**10865**	**100.0**

አባሪ 6፡- ከ2004-2006 ባሉት በጀት ዓመታት በወደቦች የተስተናገደ የገቢ ኮንቴይነር ብዛት እና የአቅም አጠቃቀም በመቶኛ /Capacity Utilization/

	የበጀት ዓመታት								
	2004			2005			2006		
ወደብ	በጀት ዓመት ውስጥ ማስተናገድ የሚችሉት የኮንቴይነር መጠን	የተስተናገደ የገቢ ኮንቴይነር ብዛት	የአቅም አጠቃቀም በመቶኛ /Capacity Utilization/	በጀት ዓመት ውስጥ ማስተናገድ የሚችሉት የኮንቴይነር መጠን	የተስተናገደ የገቢ ኮንቴይነር ብዛት	የአቅም አጠቃቀም በመቶኛ /Capacity Utilization/	በጀት ዓመት ውስጥ ማስተናገድ የሚችሉት የኮንቴይነር መጠን	የተስተናገደ የገቢ ኮንቴይነር ብዛት	የአቅም አጠቃቀም በመቶኛ /Capacity Utilization/
ሞጆ	43,864	16387	37.36%	187,549	41775	22.27%	254,380	59128	23.24%
ገላን	-	-		-	-	-	46,622	5842	12.53%
ሰመራ	25,990	3100	11.93%	25,990	206	0.79%	25,990	515	1.98%
መቀሌ	13,525	-		13,525	1676	12.39%	13,525	2929	21.66%
ኮምቦልቻ	3,766	-		3,766	651	17.29%	30,551	843	2.76%
ድሬደዋ	3,766	-		3,766	1381	36.67%	7,638	2124	27.81%
ኮሜት	52,960	143	0.27%	52,960	15110	28.53%	52,960	13488	25.47%
ድምር	**143,863**	**19630**	**13.64%**	**287,539**	**60799**	**21.14%**	**431,652**	**84869**	**19.66%**

አባሪ 7፡- <u>የኦዲት መመዘኛ መስፈርት</u>	
የኦዲት የትኩረት አቅጣጫ/Audit Issues/	**የመመዘኛ መስፈርት /Evaluative Criteria/**
1. ቀልጣፋና ተወዳዳሪ የክሊሪንግና የፎርዋርዲንግ አገልግሎት በመስጠት የዕቃዎች የጅቡቲ ወደብ ቆይታ እንዲቀንስ የማድረጉ ተግባር ብቃት ያለውና ውጤታማ መሆኑን መገምገም፣	1.1. በጭነት ማስተላለፍ ዘርፍ የሚሰጡ አገልግሎቶች ስትራቴክ ዕቅድ ሊዘጋጅ ይገባል፡፡ በስትራቴጂክ ዕቅዱ መሰረት በየበጀት ዓመቱ ሊመነዘርና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡
	1.2. በዕቅድ ለተቀመጠው የገቢና ወጪ ዕቃዎች አይነትና መጠን በሀገር ውስጥ እንዲሁም በጅቡቲ ወደብ የዩኒ-ሞዳል እና የመልቲሞዳል የክሊሪንግና ፎርዋርዲንግ አገልግሎት ሊሰጥ ይገባል፡፡
	1.3. የዕቃ አስተላላፊነት አገልግሎትን፣ አገልግሎቱን ለማግኘት መሟላት የሚገባቸው ቅድመ-ሁኔታዎች ተሟልተው ሲገኙ በተቀመጠው የአገልግሎት አሰጣጥ ስታንደርድ(ጊዜ) መሰረት በማከናወን ዕቃዎች በወቅቱ ለጭነት ዝግጁ እንዲሆኑ እና እንዲራገፉ ሊደረግ ይገባል፡፡
	1.4. የወጪና ገቢ ንግድ ዕቃዎች በፍጥነት ለማጓጓዝ የሚያስችል አስተማማኝ የጭነት ተሽከርካሪ አቅርቦት ሊኖር ይገባል፡፡
	1.5. የመልቲ-ሞዳል ኮንቴይነር የሚጭኑ ተሽከርካሪዎች ከአዲስ አበባ ጅቡቲ ምልልስ ስታንደርድ ሊዘጋጅና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡
	1.6. በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት ጭነት ለማጓጓዝ ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማሕበራትና ድርጅቶች እንዲሁም የድርጅቱን ተሽከርካሪዎች ጨምሮ በቀን የሚያስፈልገው አማካይ የጭነት ተሽከርካሪዎች መጠን ሊሰላና ተሽከርካሪዎቹም ለጭነት እንዲቀርቡ/እንዲሰማሩ ሊደረግ ይገባል፡፡
	1.7. በመልቲሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት ጭነት ለማጓጓዝ ከድርጅቱ ጋር ውል የገቡ ማሕበራትና ድርጅቶች አፈፃፀም ሊገመገምና አስፈላጊው እርምጃም ሊወሰድ ይገባል፡፡
	1.8. ለትራንስፖርት ፍሰቱ ማነቆ የሆኑ ችግሮችን በመለየት ከሚመለከታቸው አካላት ጋር በመወያየት መፍትሄ እንዲያገኙ ሊደረግ ይገባል፡፡
	1.9. ከወደብ የተጫነ ጭነት መረጃ በየዕለቱ በመያዝና ከየብስ ወደቦችና ትራንስፖርተሮች መረጃ በማገናዘብ የተጫነው ጭነት የታሰበለት መዳረሻ መድረሱን ክትትል ለማድረግ የሚያስችል ስርዓት ሊዘረጋና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡
	1.10. መዘግየት የታየባቸውን ጭነቶች ከአጓጓዦች ጋር በመነጋገር ችግሩን በመረዳት ተገቢው እርምጃ ሊወሰድ ይገባል፡፡

2. ፈጣንና ተደራሽነት ያለው የደርቅ ወደብ አገልግሎት በመስጠት የደንበኞችን እርካታ የማረጋገጥ ተግባር ወጪ ቆጣቢ፣ ብቃት ያለውና ውጤታማ መሆኑን መገምገም፣	2.1. በመልቲ ሞዳል ትራንስፖርት ሥርዓት ወደ ሃገሪቱ ለሚጓጓዘው ኮንቴይነራይዝድ ጭነቶች እና ለተሽከርካሪዎች (RORO) በዕቅድ በተቀመጠው መሰረት የወደብ አገልግሎት፣ የዝግ መጋዘን እና ባዶ ኮንቴይነሮች የወደብ አገልግሎት እንዲያገኙ ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.2. ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጣውን የመልቲ-ሞዳል ዕቃዎች መረጃ በአግባቡ ለመያዝ የሚያስችል የጭነት እንቅስቃሴ መከታተያ ሥርዓት ሊዘረጋና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡ ወደ ደረቅ ወደቦች የሚመጡ ዕቃዎችም አስቀድመው ሊታወቁ ይገባል፡፡
	2.3. ወደ ወደብና ተርሚናል የሚገባው ዕቃ በአመጣጥ ቅደም ተከተል መሰረት ሊመዝገብና ርክክብ ሊፈፀም ይገባል፡፡
	2.4. የደንበኞችን አድራሻ በተደራጀ መልኩ በመያዝ ሁሉም ደንበኞች ዕቃው በደረሰበት ቀን እንዲያውቁት ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.5. ወደ ወደብና ተርሚናል የደረሱ ገቢ ዕቃዎችን ለመረከብ የሚወስደው ጊዜ በማንዋሉ በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት 16 ደቂቃ በኮንቴይነር ሊሆን ይገባል፡፡
	2.6. ወደ ወደብ የገቡ ጭነቶች እስኪወጡ ድረስ በሚኖራቸው ቆይታ በአስመጪው (ወኪሉ)፣ በአጓጓዡ፣ በተቆጣጣሪ ተቋማት፣ ጥያቄ መሰረት ለሚቀርቡ ኦፕሬሽን አገልግሎቶች በማንዋሉ በተቀመጠው ስታንደርድ መሰረት ፡- ለጉምሩክ ፍተሻ እንዲያመች ከደንበኛው በሚቀርበው የአገልግሎት ጥያቄ መሠረት የሥራ ትህዛዝ በማዘጋጀት ኮንቴይነር ማንቀሳቀስ 45 ደቂቃ/ኮንቴይነር፣ ጭነት ከኮንቴይነር ማውጣት 40 ደቂቃ/ኮንቴይነር፣ ጭነት ወደ ኮንቴይነር ማስገባት 80 ደቂቃ/ኮንቴይነር፣ ሙሉ ኮንቴይነር መደርደር ወይም መኪና ላይ መጫን 10 ደቂቃ/ኮንቴይነር፣ ጭነት ወደ መጋዘን ማስገባትና መደርደር 80 ደቂቃ/ኮንቴይነር፣ ጭነት ከመጋዘን ማውጣት 80 ደቂቃ/ኮንቴይነር፣ ባዶ ኮንቴይነር ማራገፍ 10 ደቂቃ/ኮንቴይነር እና ባዶ ኮንቴይነር መጫን 10 ደቂቃ/ኮንቴይነር ሊከናወኑ ይገባል፡፡
	2.7. የጭነቶች ማቀናበሪያና ልዩ ኦፕሬሽናል አገልግሎት መስጫ ስፍራ ስራዎች ከመከናወናቸው በፊት፣ በክንውን ወቅት እና ክንውኑ ከተጠናቀቀ በኋላ መወሰድ ስላለባቸው የጥንቃቄ ተግባራት በወደቡ የአደጋ መከላከልና ጥንቃቄ ደንብ መመሪያ ላይ በተያያዘው መሠረት ተግባራዊ ሊደረጉ

	ይገባል፡፡ ይህም ስለመከናወኑ ተገቢው ቁጥጥርና ክትትል ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.8. በደረቅ ወደቡና ተርሚናሉ የሚገኙ የመሣሪያዎች መንቀሳቀሻ ቦታዎች ነፃና የተስተካከሉ ሊሆኑ ይገባል፡፡
	2.9. የመሣሪያዎች የዕለት አገልግሎት ስታንዳርድ በማዘጋጀት ሥራ ላይ እንዲውል ሊደረግ ይገባል፡፡ በተዘጋጀው ስታንደርድ መሰረትም ስለመከናወኑ ክትትል ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.10. በደረቅ ወደቦችና ተርሚናሎች ዘመናዊ ወርክ ሾፖች ሊደራጁና በቂ የጥገና እቃዎች (spare parts) በስቶር እንዲያዙ ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.11. ለጥገና የሚመጡ መሣሪያዎችን በስታንዳርድ ጊዜና ጥራት መሠረት በመጠገን ወደ ስራ እንዲገቡ ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.12. በወደብና ተርሚናል የነበሩ ገቢ ዕቃዎችን (Imported Cargo) ለአስመጪው ለማስረከብ የሚፈጀውን ጊዜ በማንዋሉ በተቀመጠው ስታንደርድ 40 ደቂቃ በኮንቴይነር መሰረት ሊከናወን ይገባል፡፡
	2.13. በወደብና ተርሚናል ውስጥ ሊከሰቱ የሚችሉ የብክለት ዓይነቶችን በመለየት የመፍትሄ ስራ በጥናት በማዘጋጀት ለበላይ አመራር በማቅረብና በማፀደቅ ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.14. በሁሉም ወደብና ተርሚሎች የሴፍቲና ሴኩሪቲ ማስጠበቂያ አሠራሮችና መሳሪያዎች እንዲሟሉ በማድረግ የሰውና የንብረት ደኅንነት ሊረጋገጥ ይገባል፡፡
	2.15. የገቢ ዕቃዎች በደረቅ ወደብ ያላቸው የቆይታ ጊዜ (dwell time) በየአመቱ በ30% እንዲቀንስ ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.16. የገቢ ዕቃዎች የወደብ አገልግሎት ሽፋን ከ8% ወደ 100% የወጪ ዕቃዎችን ደግሞ ወደ 50% እንዲጨምር ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.17. ደረቅ ወደቡ አገልግሎቱን በተሟላ ሁኔታ በሚያስተናግድ ደረጃ የወደብ መሣሪያዎችና ቁሳቁሶች እንዲሟሉ ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.18. የወደብ ቦታ አጠቃቀም በ IT እንዲታገዝ ሊደረግ ይገባል፡፡
	2.19. ደረቅ ወደቡ አገልግሎቱን በተሞላ ሁኔታ በሚያስተናግድ ደረጃ መሠረት ልማት እንዲስፋፋ ሊደረግ ይገባል፡፡