

نافذة الملاحة

العدد الثاني يوليو 2020



غرفة ملاحة الاسكندرية



www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

ملاحة الاسكندرية تناقش قانون الضريبة علي العقارات المبنية الصادر بالقانون رقم ١٩٦ لسنة ٢٠٠٨



الفريق كامل الوزير



الاستاذ محمد مصيلحي

في إطار حرص السيد رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الاسكندرية والسادة أعضاء مجلس الإدارة على استمرار نشاط الغرفة وخاصة اللجان حيث أنها تعد محور العمل الرئيسي للغرفة في ظل الظروف الحالية التي تمر بها البلاد واتباعا لسياسية الدولة لتنفيذ الإجراءات الاحترازية لمواجهة فيروس كورونا المستجد، فتم عقد لجنة الشحن والتفريغ البضائع الصب برئاسة الأستاذ/ أحمد شوقي وذلك عن طريق الفيديو كونفرانس يوم الخميس الموافق 18 يونيو 2020، وكان هدف الاجتماع هو مناقشة أثر تطبيق الضريبة العقارية علي الأنشطة الخدمية والإنتاجية لشركات الشحن والتفريغ طبقاً لقرار رقم 23 لسنة 2020 الخاص بتعديل بعض احكام قانون الضريبة علي العقارات المبنية الصادر بالقانون رقم 196 لسنة 2008.

وقد أبدى السادة الحضور من أعضاء اللجنة أنه يجب مخاطبة معالي السيد/ وزير النقل حيث أن مخازن الشركات العاملة في مجال الشحن والتفريغ داخل الدائرة الجمركية تتبع وزارة النقل وتخضع لتطبيق نص القانون المذكور عليها حيث أنها تعد من الأنشطة الخدمية بدليل قيام جميع الشركات بسداد ضريبة القيمة المضافة عن خدمة أعمال الشحن والتفريغ لمصلحة الضرائب بأعمالها تمارس أنشطة خدمية تخضع لضريبة القيمة المضافة لجميع البواخر التي ترد إلي مينائي الاسكندرية والدخيلة وذلك طبقاً لنص القانون المشار اليه الذي أعطي للوزير المختص السلطة التقديرية في إعفاء العقارات المستخدمة فعلياً في الأنشطة الإنتاجية والخدمية بالتنسيق مع معالي السيد وزير المالية، كما اقترح الحضور على سداد نسبة 20% من الضريبة المقررة حالياً لكل نشاط خدمي.

وأتفق الحضور علي أن يرفع الأمر إلي السيد رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الاسكندرية والسادة أعضاء مجلس الإدارة لمخاطبة الجهات المعنية بتطبيق التعديل الوارد بالقانون ونسبة السداد المقترحة للضريبة المذكورة.



SHIP AGENT

DRY DOCK SERVICES

DREDGER'S SERVICES

OWNER REPRESENTATIVE



HEAD OFFICE: 4 El Gomrok El Kadim St., 7th Floor, Alexandria, Egypt.
Tel. : +2 (03) 4838136 / 7 Fax : +2 (03) 4838138
E-mail : reedymaritime@reedymaritime.com

DAMIETTA OFFICE: Investment Building, 3rd Floor, Damietta Port, Damietta, Egypt.
Tel. : +2 (057) 2292445 Fax : +2 (057) 2292446
E-mail : damietta@reedymaritime.com

رئيس هيئة ميناء الإسكندرية | ١٢% تراجعاً في المتداول بالبضائع و٨% في السفن خلال الثلاثة أشهر الأخيرة والهيئة تسجل حالتين إيجابيتين بكورونا فقط منذ بداية الأزمة وحتى الآن



الربان/ طارق شاهين



مقابل 75 مليون جنيه فقط خلال مارس، أما الإيجار المؤقت للشركات الأجنبية يبلغ 5.9 مليون دولار في إبريل مقابل 1.4 مليون دولار فقط في مارس.

وبلغت إيرادات مكوث السفن المصرية في إبريل 3.2 مليون جنيه مقابل 2.8 مليون في مارس الماضي، بينما بلغت إيرادات السفن الأجنبية في إبريل 6.8 مليون دولار، مقابل 6.7 مليون دولار في مارس.

أما إيرادات البضائع المصرية في إبريل فبلغت 59 مليون جنيه، مقابل 55.7 مليون جنيه، بينما بلغت إيرادات البضائع الأجنبية 3.6 مليون دولار، مقابل 800 ألف دولار فقط في مارس.

وعلى مستوى البضائع فقد حققت هيئة الميناء 5.03 مليون طن في إبريل، مقابل 5.8 مليون طن خلال نفس الشهر من العام الماضي، بينما كانت في مارس الماضي 4.76 مليون طن بتراجع بلغ 14% خلال إبريل الماضي مقارنة بنفس الشهر من 2019.

وكان الانخفاض كبيراً في البضائع الغير محواه حيث بلغت في إبريل الماضي 3.45 مليون طن، مقابل 4.52 مليون طن في نفس الشهر من العام الماضي، وذلك بانخفاض يزيد عن مليون طن.

وكان هناك انخفاض في عدد السفن خلال إبريل الماضي والتي وصلت الى 344 سفينة، مقابل 392 سفينة خلال نفس الشهر من العام الماضي بتراجع 12%. ووصل معدل النداء «الانتظار» خارج الميناء حتى الرباط على الرصيف بميناء الإسكندرية خلال إبريل من العام الماضي «2019» قرابة 50 ساعة بميناء الإسكندرية، و101 ساعة بميناء الدخيلة، بينما بلغ معدل الرباط حتى انتهاء الشحن والتفريغ بميناء الإسكندرية خلال إبريل 2019 نحو 87 ساعة و69 ساعة بميناء الدخيلة.

وخلال إبريل الماضي 2020 بلغ معدل النداء حتى الرباط على الرصيف 9 ساعات فقط بميناء الإسكندرية و15 ساعة بميناء الدخيلة، أما معدل الرباط حتى انتهاء الشحن والتفريغ فبلغ في الإسكندرية 99 ساعة وفي الدخيلة بلغت 96 ساعة.

وتداول الميناء عدد حاويات بلغ 150 ألف حاوية مقابل 165 ألف حاوية خلال إبريل 2019، بتراجع قدره 15 ألف حاوية خلال إبريل الماضي، توزعت بين شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بنسبة 56% بينما استحوذت شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية على 44%.

أما ترتيب الخطوط الملاحية التي تعاملت مع الميناء، فجاء الخط الملاحي MSC بواقع 33 سفينة، واحتل خط الميرسك المرتبة الثانية بواقع 12 سفينة، بينما احتل خط أركاس المرتبة الثالثة بواقع 9 سفن وجاء خط CMA الفرنسي في المرتبة الرابعة بواقع 5 سفن، وكذا شركة ماهوني للملاحة كانت بواقع 5 سفن أيضاً.

كشف اللواء طارق شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية عن تأثر هيئة الميناء بفيروس كورونا المستجد خلال الفترة من مارس وحتى مايو بتراجع قدره 12% فقط في معدل تداول البضائع مقارنة بالفترة المماثلة من العام الماضي.

وأضاف خلال ورشه العمل التي عقدها معهد تدريب الموانئ مؤخراً «والتابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري»، أنه حدث انخفاض أيضاً في معدل السفن المترددة على الميناء بواقع 8% فقط، مشيراً إلى أنه بقياس معدلات التراجع في الموانئ العالمية بسبب جائحه كورونا، فإن ميناء الإسكندرية من أقل الموانئ انخفاضاً في معدلات البضائع والسفن خاصة وأنه يتداول قرابه 65% من معدلات التجارة الخارجية لمصر.

وتابع رئيس هيئة ميناء الإسكندرية أن هذا التراجع لم يكن بسبب جائحه كورونا فقط بل هناك عوامل أخرى أدت إليه منها دخول العديد من الأرصفة ضمن خطة الصيانة علاوة على استقطاع الأرصفة من 55 - 62 لإنشاء محطة متعددة الأغراض، والتي كانت تستوعب من 4 - 5 سفن علاوة على قرارات الحكومة للحد من الاستيراد خلال الفترة الأخيرة.

ولفت «شاهين» إلى أنه منذ بداية أزمة كورونا فإن ميناء الإسكندرية اتخذ العديد من الإجراءات الاحترازية من أهمها الاتصال بالسفن بمنطقة المخطاف الخارجى لمعرفة ما أن كان هناك اصابات على ظهر السفينة أم لا، بالإضافة إلى تطهير وتعقيم البضائع التي سيتم تداولها بالميناء وإشراف الحجر الصحى على تداول البضائع.

أشار إلى أنه لم يتم ظهور حالات ايجابية حتى الآن بالميناء سوى حالتين فقط بالرغم من تردد ما يزيد عن 12 ألف فرد يومياً، مرجعاً ذلك إلى الإجراءات التي الاحترازية التي اتخذتها سلطات الميناء منذ بداية الأزمة.

وفي نفس السياق تمكن من تحقيق أعلى إيراد شهري له إبريل الماضي بقيمة 709 ملايين جنيه مقارنة مع 322 مليوناً الشهر السابق له.

وأرجع مصدر مسنول بالميناء تلك الزيادة إلى تطبيق أنظمة جديدة في السيطرة على المصروفات، واستغلال العديد من الأصول كالورش الخاصة بالهيئة، بالإضافة إلى تطبيق رسوم جديدة على الشاحنات أثناء دخولها للميناء، كما هو متبع بالعديد من الموانئ المصرية.

وحسب بيانات هيئة ميناء الإسكندرية كان ميناء الدخيلة صاحب النصيب الأكبر في زيادة حصيلة الهيئة خلال إبريل الماضي والتي بلغت 516 مليون جنيه، مقابل 88.5 مليون جنيه فقط في مارس، بينما حقق ميناء الإسكندرية 192.8 مليون جنيه في إبريل الماضي، مقابل 233.9 مليون جنيه خلال مارس.

كما بلغت الإيرادات التي يتم تحصيلها من الشركات المصرية خلال إبريل 452.6 مليون جنيه مقابل 193 مليون جنيه خلال مارس، وسجل إيجار الاراضي المؤقتة للشركات المصرية خلال إبريل الماضي 213 مليون جنيه

تناهين يجتمع بملاحه الاسكندرية لمناقشة التحديات التي تواجه تشغيل

العبارات وسفن البضائع العامة



في اطار التعاون المثمر بين هيئة ميناء الاسكندرية وغرفة ملاحه الاسكندرية، عقد الربان/ طارق شاهين - رئيس هيئة ميناء الاسكندرية - لقاء مؤخرا بالقاعة الكبرى بمبنى رئاسة الهيئة مع غرفة ملاحه الاسكندرية. حضر الاجتماع من الغرفة كلا من منصور بريك - رئيس لجنة الشحن والتفريغ للبضائع الصب ومحمد عبد الله - رئيس لجنة التوكيلات الملاحية للسفن غير المنتظمة، وعددًا من ممثلي الشركات أعضاء الغرفة، كما شارك اللقاء اللواء بحري/ حسام الرويني - نائب رئيس الهيئة وعددًا من قيادات الهيئة .

وكان الاجتماع بهدف مناقشة التحديات التي تواجه تشغيل العبارات وسفن البضائع العامة بميناء الاسكندرية، وسبل التسويق المحترف التي تتبعها ميناء ابو قير لجذب العملاء ونسب الخصم التي تقدمها علي مصروفات دخول العبارات.

كما تم مناقشة نقاط الضعف والقوى التي تواجهها الميناء بما يساهم في الحفاظ علي حجم الأعمال للخطوط الملاحية بالميناء خلال الفترة المقبلة، وطالب الحضور بضرورة تفعيل منظومة الشباك الواحد، وكذا مناقشة أسعار الساحات بهيئة ميناء الاسكندرية، علاوة على الاصلاحات التي تتسبب في غلق بعض الأرصفة ويشكل عائق في دخول العبارات.

من جانبه أشار رئيس هيئة ميناء الاسكندرية الربان/ طارق شاهين بأنه سيتم دراسة كافة الطلبات والمقترحات المقدمة من غرفة ملاحه الاسكندرية للوصول الي حلول ترضي جميع الأطراف بما يحقق الصالح العام ولا يخالف القوانين وضوابط الهيئة.

وأضاف أن الميناء يضع ضمن أولوياته تحسين الخدمة وتقديمها بجودة عالية للسفن المترددة عليه وذلك للتواجد على الخريطة التنافسية في مجال الموانئ والنقل البحري.

وأضاف أنه يحرص دوما على لقاء المتعاملين والمستفيدين والمجتمع الملاحى لتأهيل أى عقبات تواجههم لتحقيق المصلحة المتبادلة في إطار القرارات والقوانين المنظمة.

وأوضح أن العبارات «حاملات السيارات» تتميز عن غيرها من السفن المترددة على مينائى



أرصفة ذات أعماق تصميمية قادرة على استقبال أكبر العبارات فى العالم، وتم تزويد ودعم الخدمات البحرية به بعدد من القاطرات ذات قوة شد مختلفة قادرة على تقديم أفضل خدمات القطر والإرشاد، كما أنه يرتبط بالطرق السريعة والطريق الدولية الساحلية بعدد من المحاور مما يساعد فى تسريع وتسهيل حركة الشاحنات والبضائع منه وإليه.

الإسكندرية والدخيلة بأنها لا تنتظر بمنطقة المخطاف «منطقة انتظار السفن»، بل تقوم بالدخول مباشرة إلى الرصيف المخصص لها. ولفت إلى أن ميناء الإسكندرية يمتلك جراجا متعدد الطوابق مجهزا بأحدث الأجهزة لتفريغ السيارات بأحدث النظم العالمية وهو قريب من أغلب الأرصفة التى تستقبل «حاملات السيارات» ، مؤكدا أنه يعمل على مدار 24 ساعة وهو ما يجعل العبارة تقوم بتفريغ حمولتها فور دخولها على الرصيف.

وقال إن الميناء لم يعد يعاني من التكدس الذى كان يراه الجميع من قبل، بالإضافة إلى المرونة والتسهيلات التى يقدمها الميناء للخطوط الملاحية ولعل آخرها بعض الرسوم التى اشتهى منها البعض مثل الخاصة بالمرور والحماية المدنية والنسبة التى تقرر تخفيضها بأكثر من 50% تسهلا وتشجيعا لتلك الخطوط. وأوضح «شاهين» أن ميناء الإسكندرية لديه



عودة الحصول على خدمات البحارة عبر هيئة السلامة البحرية



اللو/ حسين الجبري

وتعد الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية (مصلحة الموانئ والمنار سابقاً) من أقدم المصالح الحكومية في الدولة إذ يرجع تاريخ انشاؤها الى عام 1830 حيث أنشئ مجلس للإشراف علي ميناء الإسكندرية تم إعداده لاستقبال السفن الكبيرة وتدرجت تبعياتها الى وزارات متعددة منها وزارة الداخلية – ووزارة الاشغال – ووزارة المواصلات – ووزارة النقل البحري ثم أخيراً لوزارة النقل.

لأفراد السطح والماكينة للسفن والشهادة الطبية الدولية " الخاصة بالبحارة " التي انتهت أو قاربت على الانتهاء لمدة 3 شهور بسبب فيروس كورونا وجاء قرار هيئة السلامة البحرية بناءً على تعليمات صادرة من المنظمة البحرية الدولية " IMO " والتي صدرت في 17 مارس الماضي لهيئات السلامة البحرية على مستوى العالم . وأشارت المنظمة البحرية العالمية إلى ضرورة مراعاة ذلك أثناء قيام كل من رقابة دولة الميناء وكذا دولة العلم داخل البلاد بعدم مطالبة العاملين بالبحر أثناء عملهم على السفن المصرية والأجنبية بتجديد صلاحية الشهادة الأهلية والشهادة الطبية وذلك أثناء قيامهم بإجراء التفتيشات اللازمة على السفن المصرية والأجنبية. وتقوم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بصفة السلطة البحرية المختصة داخل مصر وتعد منوطه بإصدار الشهادة الأهلية البحرية المصرية وشهادة الكفاءة لأفراد السطح والماكينة والشهادة الطبية الدولية.

أتاحت هيئة السلامة البحرية " التابعة لوزارة النقل " خدماتها مؤخرًا بعد توقف دام لمدة 3 أشهر. وأكد مصدر مسئول بهيئة السلامة البحرية أنه تقرر فتح التسجيل لتقديم الخدمات بالهيئة مؤخرًا بعد أن تقرر وقف أي أعمال بالهيئة خاصة الشهادات التي تصدرها لمختلف المهن والوظائف بالسفن التجارية المختلفة. وتابع أن العمل بالهيئة خلال الفترة المقبلة ستركز على عدم تواجد عدد كبير بمقرها بالإسكندرية، بحيث يتم تسجيل المستفيد من الموقع الإلكتروني بالهيئة، ويحصل على موعد ورقم له، لسرعة الاجراءات التي يمكن أن تنجزها الهيئة. وأوضح أن المستفيد سيحصل على الموعد المحدد وذلك بأسبقية التسجيل ولن يتم تقديم الخدمات بدون حجز مسبق. وكانت قد قررت هيئة السلامة البحرية في 20 مارس الماضي مد فترة صلاحية الشهادات الأهلية البحرية المصرية، وشهادة الكفاءة

ميناء الإسكندرية

تلجح في تسويق ٢١ وحدة إدارية بالمبنى الاستثماري لشركات الملاحة وبيع السفينة عزام كخردة بواقع ٤٠٠ طن للشركة وليد بويوند بعد طرحها ٤ مرات



نجحت هيئة ميناء الإسكندرية من تسويق قرابة 21 وحدة إدارية على شركات الملاحة العاملة بها، والتي تقوم بإيجار تلك الوحدات بالمبنى الاستثماري بهيئة الميناء. وقالت مصادر بهيئة الميناء أن تلك وصلت الى 23 وحدة تم طرحها نهاية الشهر الماضي، بعد أن انتهت فترة حق الانتفاع الخاصة بها والتي تصل الى 3 سنوات، كما وصلت أسعار الإيجار لتلك الوحدات قرابة 135 جنيه للمتر المربع شهريا. ويتضمن القرار 800 لسنة 2016 على مقابل حق الانتفاع بالموانئ المصرية كأسعار استرشادية، حيث ينص الفصل التاسع بالبند 3 منه على مقابل حق الانتفاع بالمساحات داخل محطة الركاب والمجمعات الادارية والمحلات المملوكة لهيئات الموانئ. ونص القرار على أن يكون للشركات الأجنبية 240 دولار للمتر المربع سنويا، وللشركات المصرية 215 جنيه للمتر المربع سنويا، كما تضاف نسبة تميز على تلك الفئات نسبة 35%

للميناء خلال الايام القليلة المقبلة، وذلك وفقا لقرار وزير النقل رقم 360 لسنة 2018 بشأن تنظيم انتشار الحطام البحري والسفن والوحدات البحرية الشاحطة أو الغارقة أو الجائحة أو المهجورة داخل الموانئ. وحسب الشروط التي وضعتها الهيئة فان الوزن الإجمالي للسفينة يصل إلى قرابة 400 طن، ويصل طولها 53 مترا ويعرض قدره 8 أمتار، وبغاطس يصل إلى 2.5 متر.

للفئات التي تسمى " أ " و 25% على الفئات " ب " ويقوم بتحديد الفئات أ ، و ب قرار يصدر من هيئة الميناء. من ناحية أخرى انتهت هيئة ميناء الإسكندرية من ترسية بيع السفينة عزام 11، والتي تعد ضمن 20 سفينة تم انتشارها من محيط الميناء خلال الفترة الاخيرة. وفازت بشراء السفينة شركة وليد طوكيو بويوند على أن يتم خروج السفينة من الدائرة الجمركية

بعد تحول بعض السفن لطريق رأس الرجاء الصالح كبديل لقناة السويس خبراً: الازمة لن تطول عن عدة أشهر وضرورة النظر الى حوافر جديدة البعض يرى أنها ستعود قريباً والأخر يؤكد صعوبة رجوعها مع تدني أسعار البترول



السفن لتمر عبر رأس الرجاء الصالح لن تطول عن شهر ونصف على أقصى تقدير. وتابع أنه لا داعي للقلق من تحويل تلك الخدمات للدوران عبر رأس الرجاء الصالح بدلا من قناة السويس، حيث أن قناة السويس يمر بها الصب الجاف والصب السائل والبضائع العامة، وليست الحاويات فقط، والتي لا تزيد عن 25%.

واستطرد أن نسبة الخدمات التي تركت قناة السويس هي التي لا تمر عبر موانئ في طريقها بين آسيا وأوروبا، وهي التي تصل الى شمال غرب أوروبا الى آسيا فقط، وهي نسبتها ضئيلة، أما السفن التي تمر عبر قناة السويس من آسيا ذاهبة الى جنوب وشرق أوروبا فلن تترك القناة.

ولفت الى أن السفن التي تمر من آسيا ذاهبة الى دول البحر الاسود وتتركز في أوروبا الشرقية فلن تترك القناة، موضحا ان نسبة الخصم التي قامت بها الهيئة مؤخرا بنسبة 17% بعد أن كانت 6% مطلع إبريل، فتكون إجمالي الخصومات لتلك النوعية من السفن تزيد عن 70% من إجمالي فاتورتها، متسانلا: أين ستذهب تلك التخفيضات مرة أخرى.

وأوضح " طه " أن في بعض الفترات كانت تمر العديد من السفن بل تزيد عدد الاطنان العابرة للقناة دون زيادة في إيرادات القناة السنوية بسبب تثبيت رسوم العبور، مشيرا إلى أنه ما فائدة زيادة عدد السفن دون زيادة في الحصيلة. وتابع أنه بالتخفيض الأخير فان السفن التي تعمل من شرق الولايات المتحدة - آسيا تصبح القناة أرخص من رأس الرجاء الصالح، وكذا السفن من آسيا الى شرق البحر المتوسط تعد القناة أرخص بكثير عن مرورها عبر رأس الرجاء الصالح.

هيئة قناة السويس لن تكون كافية بالنسبة للخطوط، موضحا ان الخطوط تقوم بحسابات دقيقة لما يصب في صالحها في النهاية. واقتراح أن يتم رفع التخفيض لخطوط الحاويات لتصل من 17% والتي إقرارها نهاية إبريل لتصل من 22- 25% بما سيكون جاذبا لها للعبور عبر هيئة القناة.

بدوره أوضح محمد إبراهيم خبير النقل الدولي أن القناة عليها اتخاذ حزمة من الإجراءات، خاصة أنه في حالة استمرار هذا الوضع لفترة أطول قد يستغرق فترة كبيرة أيضا لاستعادة تلك السفن مرة أخرى بل ستواجه صعوبات ومقاومة في عودتها. ولفت الى أنه لا بد من التفكير خارج الصندوق بمنح مزايا وحوافر جديدة، بمعنى أنه يمكن تنفيذ حوافر مثلا " مع مرور سفينتين لشركة واحدة تحصل على خصومات " أو " السفينة ذهاب وعودة تحصل على خصومات " وغيرها بحيث أن العروض تزول بزوال الأثر.

الدكتور أحمد بدوي الخبير البحري أشار الى أن انخفاض أسعار الوقود ليس المعيار الأساسي ولكن لم يعد ما يستدعي وصول البضائع بسرعه، خاصة وأن معظم الأسواق شبه مغلقة بسبب كورونا، وبالتالي لن يكون هناك ضرر إذا تأخرت البضائع أسبوع أو إثنين، خاصة وأن ميزة القناة تتركز في السرعة مع ارتفاع أسعار البترول.

وتوقع تغير هذا الوضع إذا ارتفع سعر البترول، خاصة وأن برنت تسليم يونيو أقل من 20 دولار وتكساس تسليم يونيو أقل من 15 دولار.

بدوره أوضح اللواء محفوظ طه الخبير البحري أن تحويل خطي CMA - CGM الفرنسي، وخط 2M " ميرسك " ، msc " لتحويل بعض

عددا من الخطوط الملاحية العالمية قررت تحويل بعض سفنها التي تمر عبر قناة السويس لتمر عبر رأس الرجاء الصالح، بالرغم من منح هيئة القناة خصومات غير مسبوقه لتلك النوعية من السفن لكسر منافسة طريق رأس الرجاء الصالح التي تزداد مع انخفاض البترول العالمية.

من جابه أشار المهندس مروان السماك نائب رئيس غرفة الملاحه، إلى أن هناك حالة تراجع كبيرة في العرض والطلب على البضائع عالميا، بالإضافة الى انهيار أسعار الطاقة، علاوة على تراجع أسعار تأجير السفن، مما أدى أن الخطوط الملاحية أصبحت تعاني بشدة، ولجونها لحلول لتقليل التكلفة، حتى يمكنها الاستمرار وعدم الإفلاس.

وتابع " السماك " أن الواقع الحالي استثنائي ولكن من الواضح أنه سيستمر لفترة على الأقل 4-5 أشهر على أقل تقدير، مشيرا إلى أن التخفيضات التي أقرتها الهيئة مؤخرا تعد حميدة - على حد وصفه - ومن المتوقع أن تظهر آثارها خلال الأسابيع القليلة المقبلة.

بدوره أوضح مدحت القاضي رئيس شركة كادمار للملاحه ووكيل خط هيونداي أن التخفيضات التي قامت بها الهيئة لم يتم اختبارها حتى الآن من قبل الخطوط الملاحية، مشيرا إلى أن الاتجاه لتحويل مسار بعض السفن للدوران حول إفريقيا سببه الرئيسي انخفاض أسعار البترول، وأي توفير لصالح الخطوط خلال الفترة الراهنة ستلجأ للإستفادة منه بقدر الامكان لتراجع خسائرها التي تعرضت لها مؤخرا، خاصة أن

معظم الرحلات كانت تمر مؤخرا فارغة.

بدوره أوضح أسامه عدلي المدير التجاري لشركة وكالة الخليج أن نسبة التخفيض التي منحتها

١٦٠ مليون طن تداولتها الموانئ المصرية في عام ٢٠١٩ :



بينما بلغت سفن البضائع التقليدية إلى 1100 سفينة مقابل 728 سفينة في 2018 بزيادة قدرها 51%، أما الصب الجاف فقد بلغت سفن هذا النوع من البضائع إلى 797 سفينة مقابل 783 في 2018 بزيادة طفيفة قدرها 1.8% فقط.

أظهرت بيانات وزارة النقل أن الموانئ المصرية تداولت ما يقرب من 160 مليون طن خلال 2019 بما يقارب المعدلات المحققة في 2018، البالغة 157.8 مليون.

وحسب بيانات قطاع النقل البحري، بلغ حجم الواردات المتداولة بالموانئ المصرية قرابة 101 مليون طن، فيما بلغت الصادرات 59 مليوناً. يأتي ذلك مقارنة بما تداولته الموانئ في العام قبل الماضي 2018، والذي سجل 157.8 مليون طن، وكانت مقسمة بين 100.3 مليون طن واردات، فيما بلغت الصادرات في العام قبل الماضي 57.5 مليون حاوية.

وبلغ حجم الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية خلال العام الماضي 2019 قرابة 7.24 مليون حاوية، مقسمة بين 3.6 مليون حاوية واردات، بينما سجلت الحاويات الصادرة والتراخيص أيضاً 3.6 مليون حاوية. وبذلك تكون الموانئ المصرية قد عوضت قرابة 500 ألف حاوية إضافية خلال العام الماضي، مقارنة بما تحقق في 2018.

وتوقع مصدر في وزارة النقل أن يتم جذب مزيد من الخطوط الملاحية العاملة في قطاع الحاويات خلال الفترة المقبلة، بعد الحوافز التي منحتها وزارة النقل عبر تعديل القرارين 488 و 800 خلال 2019، متوقعاً زيادة حجم الخطوط الصغيرة والتي تمثل ما يقرب من 40% من الخطوط حول مستوى العالم. واحتل ميناء الإسكندرية خلال عام 2019 صدارة قائمة أعلى الموانئ من حيث معدلات التجارة المصرية من الصادرات والواردات، فيما كان الخط الأكثر نقلاً وتردداً على الموانئ خلال العام الميرسك الدنماركي، وأكثر البضائع المتداولة كانت الاقماع.

ووفقاً للبيانات فقد ميناء دمياط نحو 4.6% من حجم البضائع المترددة عليها، والتي بلغت 3.85 مليون طن العام الماضي، مقابل 4.04 مليون طن خلال 2018.

وكان السبب الرئيسي في هذا الانخفاض تراجع بضائع الحاويات بنسبة 6.6% والتي كانت في 2018 قرابة 1.5 مليون طن، لتصل في العام الماضي إلى 1.4 مليون طن، وكذا تراجعت البضائع العامة بمقدار 3.5% والتي بلغت 2.4 مليون طن في 2019 مقابل 2.5 مليون طن في 2018.

وأشار التقرير إلى أنه بالنسبة لمعدلات تداول الحاويات، فقد وصلت في العام الماضي 1.06 مليون حاوية، بعد أن كانت 1.15 مليون حاوية خلال عام 2018، بنسبة تراجع قدرها 7.5% بواقع 513 ألف حاوية.

من ناحية أخرى أرجع مصدر مسئول بشركة دمياط لتداول الحاويات " الشركة الوحيدة العاملة في نشاط الحاويات بميناء دمياط وتابعة للقابضة للنقل البحري والبرى " التراجع إلى البدء في مشروع تدعيم الأرصفة التابعة لها من خلال شركة بتروجيت، وهو ما أدى إلى استقطاع قرابة ثلث أرصفتها. وبالرغم من تراجع عدد الحاويات في ميناء دمياط إلا أن أعداد السفن المترددة ارتفعت بنسبة 5.7%.

وكانت الزيادة الكبيرة في سفن البضائع العامة، باعتبار أن ميناء دمياط من الموانئ الهامة التي تستقبل سفن الأخشاب، والتي وصلت إلى 2032 سفينة، مقابل 1650 سفينة بزيادة تصل إلى 23%، فيما انخفضت سفن الحاويات بمقدار 20.2%، حيث وصلت إلى 914 سفينة فقط في 2019، مقابل 1145 سفينة في 2018.

20 ANNIVERSARY OF MSC EGYPT

msc

A STABLE PARTNER FOR YOUR BUSINESS



Hotline: 19673

msc.com

ميناء الإسكندرية

يوافق على عدم اضافة خدمات الحجر الصحي علي الفاتورة الموحدة



الربان/ طارق شاهين



استاذ محمد مصيلحي



قررت هيئة ميناء الإسكندرية إضافة رسوم خدمات الحجر الصحي على الفاتورة الأساسية للهيئة وهو ما لاقى تحفظاً من قبل لجنة التوكيلات الملاحية بغرفة ملاحه الإسكندرية .

وفي هذا الصدد دعا الأستاذ / محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية لعقد لقاء مع نائب رئيس هيئة ميناء الإسكندرية منتصف يوليو الجاري لمناقشة قرار اضافة رسوم خدمات الحجر الصحي علي الفاتورة الاساسية لهيئة ميناء الاسكندرية، وتم استعراض كافة التفاصيل والاثار السلبية علي التوكيلات، علاوة على تقديم الحلول البديلة او المؤقتة لإنقاذ الموقف .

كما تم عقد اجتماع آخر في حضور الدكتور محمد عبيد مدير عام المنظومة الالكترونية بهيئة ميناء الاسكندرية وأعضاء لجنة التوكيلات بغرفة الملاحه، وتم اعادة مناقشة الحلول المناسبة، و اتخاذ قرار الربان طارق شاهين رئيس هيئة ميناء الاسكندرية، بتعديل المنظومة الالكترونية للهيئة بإضافة هذه الخدمات تحت مسمى خدمات اضافية، وتمكين كافة التوكيلات من العمل عليها حتى لو لم يكن التوكيل الرئيسي للسفينة.

وعلى أثر هذا الاتفاق تم إرسال خطاب لإدارة الحجر الصحي للقيام بتحصيل مقابل الخدمات الاضافية من طالب الخدمة مباشرة و القضاء على اى معوقات تعوق سير العمل و ذلك لحين الانتهاء من تعديل اجراءات الخدمة علي المنظومة الالكترونية.

Ministry of Public Sector
Holding Co. for Maritime & Land Transport
ALEXANDRIA CONTAINER & CARGO HANDLING Co.

	ALEXANDRIA TERMINAL	EL-DEKHEILA TERMINAL
POST PANAMAX	4	5
SUPER POST PANAMAX	-	6
R.T.G	11	18
HEAVY TOP LIFT	18	17
TRACTORS	40	44
REEFER CONNECTION	1050	1500
CONTAINER QUAY LENGTH	531m	1040 m
WATER DEPTH	12 m	12-16 m *

* WE ARE STARTING TO INCREASE THE WATER DEPTH IN EL-DEKHEILA TERMINAL TO REACH 16m

THE FIRST LEADING SPECIALIZED CONTAINER HANDLING TERMINAL IN EGYPTIAN PORTS THAT PERFORMS ALL ACTIVITIES RELATED TO CONTAINER HANDLING IN BOTH ALEXANDRIA & EL-DEKHEILA CONTAINER TERMINAL IN CUSTOM AREA

MAIN OFFICE ALEXANDRIA TERMINAL (QUAY 49/54) ALEXANDRIA PORT, EGYPT
TEL : 00203 4800633 – 00203 4800634
FAX : 00203 4862124
WWW.ALEXCONT.COM
E-MAIL : alexcont@alexcont.com





وزير النقل وقطاع الأعمال يناقشان إنشاء شركة للنقل متعدد الوسائط

حجم النقل الذي يمكن أن توفره الشركة المشتركة المقرر إنشاؤها بين هيئة السكة الحديد والشركة القابضة للنقل، من خلال تحقيق التكامل بين وسيلتي النقل، وبصفة خاصة في حالة التشغيل بواسطة مشغل محترف من القطاع الخاص، لاسيما في حالة إضافة النقل النهري للمنظومة.

وأكد وزير قطاع الأعمال على أهمية أن تشمل دراسة الجدوى الطاقة الاستيعابية للسكة الحديد من حيث حجم الأعمال الذي يمكن أن يتم توفيرها في ظل الأوضاع الراهنة للبنية الأساسية للسكك الحديدية. وفي ختام الاجتماع، طلب وزير النقل مشاركة المتخصصين من الجانبين في كل الاجتماعات مع الاستشاري الألماني دورنير والذي يقوم حالياً بدراسة تحويل قطاع نقل البضائع الحالي بهيئة السكك الحديدية إلى شركة مستقلة تجارياً عن السكة الحديد.

النهائي وتوسعة أنشطة الشركة لتشمل النقل متعدد الوسائط بأكمله (النقل البحري والنهري) لتصبح حلقة في نظام النقل متعدد الوسائط الدولي. وأوضح الوزير أن مميزات عديدة للنقل متعدد الوسائط تتمثل في استخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع، حيث يؤدي إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان، ومن ثم فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل وبجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مما يؤثر بالإيجاب على الاقتصاد القومي.

ومن جانبه، أوضح وزير قطاع الأعمال العام الفوائد المترتبة على الجمع بين خدمات النقل البري للبضائع التي تقوم بها الشركات التابعة لوزارة مع خدمات نقل البضائع عبر السكة الحديد، لتوفير خدمة متكاملة للعملاء تتسم بالسرعة والكفاءة وانخفاض التكلفة. وتابع: "كما أن ذلك من شأنه أن يؤدي إلى مضاعفة

عقد وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير اجتماعاً موسعاً مع الدكتور هشام توفيق وزير قطاع الأعمال العام مؤخراً، لبحث آخر المستجدات الخاصة بإنشاء شركة للنقل متعدد الوسائط، ودراسة إدخال نظام النقل المشترك لبضائع السكك الحديدية بوسيلة (القطارات/الشاحنات)، والتي ستكون بالشراكة بين وزارة النقل ممثلة في هيئة السكك الحديدية ووزارة قطاع الأعمال ممثلة في الشركة القابضة للنقل البحري والبري.

في بداية اللقاء، أكد وزير النقل على الأهمية الكبيرة التي توليها وزارة النقل لزيادة حجم المنقول من البضائع عبر السكك الحديدية لتخفيف الأعباء على الطرق وزيادة موارد هيئة السكك الحديدية المالية.

وأشار إلى أهمية البدء في إنشاء شركة للنقل المشترك بين أكبر وسيلتين (السكة الحديد - الشاحنات)، وتوفير متطلبات نجاح هذه الشركة عن طريق الاستغلال الأمثل للميزة التنافسية للسكة الحديد، واستكمال الرحلة بالشاحنات إلى الهدف

تحالفات عالمية تتنافس على مناقصة ميناء الإسكندرية لميكنة البوابات والموازين



وباب الدخول رقم 27، وباب الدخول رقم 54، وكذلك باب الخروج بنفس البوابة 54، أما بالنسبة للموازين الخاصة التي سيتم ميكنتها فتشمل 13 ميزاناً، بالإضافة إلى 4 أبواب دخول لميناء الدخيلة، و4 أخرى للخروج، وقرابة 9 موازين.

ويأتى المشروع تنفيذاً لمبدأ التحول الرقمي، وتحقيقاً لمساعي الهيئة للتحويل إلى ميناء ذكي، لذا سيتم توريد وتركيب منظومة "OCR" متكاملة على جميع البوابات والموازين، وذلك لتسجيل أرقام الشاحنات المقطورات، أو الحاويات عند الدخول والخروج أو الوزن للشاحنات من ميناء الإسكندرية والدخيلة.

ونفذت هيئة ميناء الإسكندرية العديد من الإجراءات خلال الفترة الأخيرة لتنظيم دخول وخروج الشاحنات بالميناء، لإنهاء التكدس، وذلك عبر الإدارة الإلكترونية بالميناء.

تتنافس 5 تحالفات عالمية على المناقصة التي طرحتها هيئة ميناء الإسكندرية مؤخراً بشأن توريد وتركيب أجهزة «OCR» لميكنة بوابات الدخول والخروج للميناء والموازين.

وحسب للمشروع، فإن أهم تلك التحالفات والشركات المتنافسة على المشروع تضم كلا من شركة «ترانس آى تى» التابعة لوزارة النقل وذلك بالتحالف مع شركة «صان مصر» التابعة لقطاع البترول، كما يضم التحالف شركة «أوربيتا» الإسبانية.

ويتنافس أيضاً على المشروع شركة «جيزة سيستم» بالتحالف مع شركة الحلول المتكاملة «والتابعة في معظم أسهمها للموانئ المصرية» وتقوم بأعمال الميكنة للعديد من الموانئ المحلية والليبية، كما يدخل المنافسة تحالف آخر يضم شركة «الكان»، و«هاى تك نور»، بالإضافة إلى شركة «بريمير»، علاوة على شركة «ABB» للصناعات الكهربائية.

وحسب المصادر فمن المقرر أن يتم فض المظاريف المالية والفنية خلال يوليو الجاري، بعد غلق الباب أمام تلقى العروض في 21 يونيو الماضي.

وحسب كراسة الشروط الخاصة بالمناقصة فمن المقرر أن يتم توريد منظومة إلكترونية للتعرف على البيانات، ومنها كاميرات حديثة يمكنها تسجيل كل البيانات، خاصة لوحات الشاحنات التي تدخل أو تخرج من الميناء، وكذلك بيانات الحاويات المتداولة بالميناء يومياً.

وتشمل الميكنة الجديدة عدة أبواب بالميناء، منها باب الخروج رقم 22،

وزير المالية: إجراءات جديدة لتخفيض زمن الإفراج الجمركي



كما تتمتع بأقل نسبة فحص فعلي للرسائل عبر نظام «المسار الأخضر». كما يتم تخصيص لجنة بالمواقع الجمركية الرئيسية لإنهاء إجراءات الإفراج عن الرسائل، مع إمكانية إجراء المعاينة الجمركية بمقر الشركة بالتنسيق مع جمرك الإفراج، وتخصيص منسق جمركي للتعامل مع ملف الشركة بالبرنامج، ومنسق عمليات للتواصل ومتابعة تمتع الشركة بهذه المزايا في المواقع الجمركية، واستكمال إجراءات الإفراج عن الشحنات بعد مواعيد العمل الرسمية، والحصول على المنشورات التي تصدر عن الجمرك ذات الصلة بنشاط «المشغل الاقتصادي المعتمد»، والاستفادة من المزايا غير المباشرة مثل إمكانية استخدام شعار «المشغل الاقتصادي المعتمد» على مستندات الشركة بما يُضفي الثقة على تعاملاتها مع الشركاء التجاريين والجهات الحكومية الأخرى، إضافة إلى المعاملة التفضيلية في الإجراءات الحكومية بالجهات المعنية، والمزايا الناتجة عن اتفاقيات الاعتراف المتبادل بـ «المشغل الاقتصادي المعتمد» الثنائية أو متعددة الأطراف التي يتم إبرامها مع الشركاء التجاريين.

قال الدكتور محمد معيط وزير المالية إنه تم إصدار إجراءات جديدة تتضمن تيسيرات جديدة للمتعاملين مع الجمارك، كما تُسهم في تبسيط الإجراءات، وتخفيض زمن الإفراج، وترشيد تكاليف التخليص الجمركي، ومن ثم خفض أسعار السلع بالأسواق المحلية، على النحو الذي يساعد في تشجيع الصناعة، وتقليل تكلفة الإنتاج، وتعزيز القدرة التنافسية في الأسواق الخارجية، خاصة مع التوجه العالمي للتعيش مع أزمة " كورونا".

ويستهدف القرار " حسب وزير المالية " تطوير برنامج المشغل الاقتصادي المعتمد «القائمة البيضاء»، بالتنسيق مع الهيئة القومية لسلامة الغذاء، والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات؛ بما يسهم في توسيع قاعدة المستفيدين لتشمل المشروعات المتوسطة والصغيرة؛ باعتبارها قاطرة النمو الاقتصادي، لافتًا إلى أن مصلحة الجمارك سوف تمنح صفة «المشغل الاقتصادي المعتمد» للمتعاملين معها من شركات الأموال أو الأشخاص سواءً في الأنشطة الصناعية أو التجارية أو الخدمية دون النظر لحجم أعمالها بشرط توفر الملاءة المالية المناسبة بما يضمن الوفاء بالالتزامات، وتنفيذ القوانين واللوائح والقرارات الجمركية والضريبية وغيرها من التشريعات ذات الصلة بحركة التجارة الدولية والعمل الجمركي خلال الثلاث سنوات السابقة على التقدم بطلب الاعتماد في برنامج «المشغل الاقتصادي المعتمد»، إضافة إلى تطبيق نظام رقابة داخلية لإدارة السجلات التجارية والمحاسبية واللوجستية وفقًا للقواعد الجمركية المقررة، والالتزام بمعايير الأمن والسلامة.

وأضاف وزير المالية أنه سيتم منح مزايا وتيسيرات للشركات المنضمة لبرنامج «المشغل الاقتصادي المعتمد» من خلال القائمتين «الذهبية» و«الفضية» اللتين تعكسان مدى التزام كل شركة، بحيث يكون هناك فرصة لرفع مستوى التزامها كل ثلاث سنوات، حيث تتم إعادة تقييم المستفيدين من برنامج «المشغل الاقتصادي المعتمد»، مشيرًا إلى أن هذه التيسيرات تشمل 14 «ميزة» تستهدف مد جسور الثقة مع شركاء التنمية، ومساندة المشروعات الصغيرة والمتوسطة، وتحفيز الاستثمار، وتعظيم الإنتاج، وتوسيع القاعدة التصديرية، واستعادة النشاط الاقتصادي، للحفاظ على المسار الآمن، وما تحقق من مكتسبات؛ على النحو الذي يساعد في تحسين مستوى معيشة المواطنين.

وأوضح وزير المالية أن شركات المشغل الاقتصادي المعتمد «القائمة البيضاء» تتمتع بأولوية الدور في قيد البيان الجمركي، والفحص الفعلي، واسترداد وتسوية المبالغ المطلوب ردها وفقًا للقانون، والتعامل من خلال التدابير الخاصة بفترات إغلاق الموانئ لظروف طارئة أو إعادة العمل بها،



ALBAHARIA

Seeking Excellence is our Challenge

Leading and Pioneer Shipping Agent covering
Suez Canal and all Egyptian ports.

Very active in Chartering based on a heritage
of more than 4 decades.

For more info please visit our website :
www.albaharia.com



قناة السويس

تسجل ٥,٧٢ مليار دولار عائدات خلال العام المالي الماضي



الفريق أسامة ربيع



ولفت رئيس قناة السويس إلى أن إحصائيات الملاحة خلال النصف الأول من عام 2020 عكست مؤشراً إيجابياً ومطمئناً في تعامل الهيئة مع أزمة انتشار فيروس كورونا المستجد "COVID_19" وذلك من خلال نجاح قناة السويس في الحفاظ على المعدلات الخاصة بأعداد وحمولات السفن العابرة، حيث شهدت حركة الملاحة بالقناة في الفترة من يناير إلى يونيو 2020 عبور 9545 سفينة مقابل عبور 9114 سفينة خلال ذات الفترة من العام الماضي بفارق بلغ 431 سفينة بنسبة زيادة قدرها 4,7%، فيما زادت الحمولات العابرة للقناة خلال النصف الأول من 2020 بنسبة 0,6% بواقع 587,6 مليون طن، مقابل 584,1 مليون طن خلال نفس الفترة من العام الماضي، بفارق 3,5 مليون طن.

وأضاف أن الحوافز والتخفيضات الممنوحة لعبت دوراً بارزاً في تحقيق طفرة كبيرة على صعيد زيادة معدلات عبور كل من سفن الصب الجاف وناقلات البترول وسفن الغاز الطبيعي المسال خلال الفترة من يناير إلى يونيو 2020، حيث زادت نسبة سفن الصب الجاف خلال تلك الفترة بنسبة 36,3%، فيما ارتفعت نسبة ناقلات البترول بنسبة 9,6%، وارتفعت نسبة ناقلات الغاز الطبيعي بنسبة 10,1% خلال تلك الفترة.

وشدد رئيس الهيئة على أن قناة السويس تضع نصب أعينها مواصلة الجهود المبذولة للحفاظ على المكانة الرائدة للقناة وأداء دورها العالمي وفقاً لمقتضيات إدارة الأزمة وما تتطلبه المرحلة الحالية من ضرورة حتمية للتعامل مع المتغيرات العالمية بمرونة تامة وإدراك لعلاقة التأثير والتأثر بين حركة التجارة المارة بالقناة والظروف غير المواتية التي يمر بها العالم من تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد، مثنياً جهود كافة العاملين بالهيئة لاسيما المرشدون ورجال إدارة التحركات، والعاملون في الوحدة الاقتصادية لدورهم في نجاح إدارة الأزمة.

وأعرب عن أمله في أن يشهد النصف الثاني من العام الحالي تحسناً في ظل اتجاه الاقتصاديات العالمية للانفتاح التدريجي مرة أخرى.

أعلن الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس مؤخراً، عن رصد زيادة في أعداد السفن العابرة للقناة بنسبة قدرها 4,5% خلال العام المالي الماضي 2019/2020، حيث عبرت خلال تلك الفترة 19311 سفينة مقابل عبور 18482 سفينة خلال ذات الفترة من العام الماضي، وبفارق 829 سفينة، فيما بلغ إجمالي الحمولات الصافية العابرة للقناة خلال العام ما يقرب من 1,21 مليار طن، مقابل 1,17 مليار طن خلال العام المالي الماضي بفارق قدره 36 مليون طن، وبنسبة زيادة قدرها 3.1%.

وأضاف الفريق أسامة ربيع أن انتظام حركة الملاحة بالقناة كان له بالغ الأثر في استقرار معدل الإيرادات المحققة، حيث سجلت عائدات الهيئة خلال العام المالي 2019 / 2020 ما يقرب من 5,72 مليار دولار، مقابل 5,75 مليار دولار خلال نفس الفترة من العام الماضي بفارق 30 مليون دولار، بنسبه تراجع طفيف بلغت 0.5%.

وأرجع رئيس قناة السويس ذلك الانخفاض إلى تراجع حركة التجارة العالمية بنسبة 18,5% خلال الربع الثاني لعام 2020 وتراجع مؤشرات الاقتصاديات العالمية، فضلاً عن تأثير تداعيات أزمة فيروس كورونا على سوق النقل البحري بشكل عام وبعض فئات السفن بشكل خاص أبرزها فئة سفن الركاب وحاملات السيارات علاوة على سوق تجارة الحاويات الذي تضرر بشكل بالغ من تراجع الطلب لجأت على إثره أغلب الخطوط الملاحية لإلغاء العديد من رحلاتها.

وكشف "ربيع" عن نجاح السياسات التسويقية والتسعيرية المرنة التي انتهجتها الهيئة في تقليل التأثير السلبي للأزمة الحالية وكسب ثقة العملاء، وذلك على الرغم من تراجع مؤشرات حركة التجارة العالمية خلال الربع الأول والثاني من عام 2020 بنسبة 3% و18,5% على التوالي.

وقال إن السياسات المرنة ساهمت خلال النصف الأول من عام 2020 في جذب 1985 سفينة، محققة إيرادات قدرها 426,7 مليون دولار، والتي تمثل نسبة 15% من إجمالي الإيرادات المحققة خلال تلك الفترة والتي بلغت حوالي 2,8 مليار دولار.

و تمنح حاملات السيارات تخفيضا ٨% لمدة ٣ أشهر



بعد استكمال جميع المستندات المطلوبة خلال سنة ميلادية تبدأ من اليوم التالي لتاريخ العبور، على أن ترسل (جميع مستندات التخفيض الخاصة برحلة السفينة) دفعة واحدة. وشددت هيئة قناة السويس على أنه في حالة عدم استكمال المستندات في المدة المحددة أو توقف السفينة في أي ميناء بين مينائي القيام والوصول لأي غرض تجارية أو الإخلال بأي شرط من شروط المنشور المذكورة يتم إلغاء قيمة التخفيض الممنوح للسفينة وفق هذا المنشور.

أعلنت هيئة قناة السويس ، على موقعها الإلكتروني منح السفن حاملات السيارات القادمة من موانئ شمال غرب أوروبا حتى ميناء Santander ومتجهة مباشرة إلى ميناء سنغافورة وما شرقه من موانئ جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى تخفيضا قدره 8% من رسوم العبور العادية، اعتبارا من يوليو الحالي حتى 30 سبتمبر المقبل. وأوضحت الهيئة في منشورها أن التخفيض جاء تلبية لرغبة ملاك ومشغلي السفن حاملات السيارات من عملاء هيئة قناة السويس شريطة أن تتقدم الشركة المشغلة التي ترغب في الاستفادة من المنشور بطلب عن طريق التوكيل الملاحي قبل الإبحار من ميناء القيام محددًا به بيانات السفينة وميناء القيام وتاريخ الإبحار وميناء الوصول والميعاد المتوقع لوصول السفينة للقناة وحالة السفينة (محملة/فارغة) ونوع وكمية الشحنة. كما اشترطت قناة السويس عدم توقف السفينة في أي ميناء فيما بين مينائي القيام والوصول لأغراض تجارية ، وفي حالة التوقف في أي ميناء بين مينائي القيام والوصول لأغراض غير تجارية يتم موافقتنا بشهادة بأسباب الرسوم من سلطات ميناء التوقف أو السلطات المختصة. كما يتم سداد رسوم السفينة كاملة عند العبور على أن يتم تسوية التخفيض

مدير التخطيط والبحوث بشركة الملاحة الوطنية

السوق الملاحي ينتهد تراجعاً غير مسبوق بسبب كورونا وقرارات منظمة IMO

ويؤكد على تراجع أسعار الإيجارات لأقل نقطة ولم تصل لها منذ ٣٥ عاماً



ويمثل تكلفة على شركات الملاحة بعد توقف الطيران حول العالم، وهو ما زاد من خسارة العديد من الخطوط الملاحية العالمية، بالرغم من أن الفترة التي يستغرقها الطاقم للعزل انخفضت من أسبوعين إلى أسبوع واحد. وتابع أن كثيرا من الدول التي لديها أساطيل على مستوى العالم قامت بعدة إجراءات لمساعدة أساطيلها، ومنها تأجيل الأقساط المستحقة على شركات الملاحة، أو تقديم دعم مباشر لتلك الشركات، خاصة التي تقوم بإدارة السفن التجارية، وهذا الدعم اما نقدي مباشر، أو توجيه بنقل البضائع التابعة لحكومات تلك الدول بنقلها من خلال الشركات التابعة لتلك الدول، بالرغم من تعارض هذا التوجه لاتفاقيات التجارة العالمية. وأوضح أن الظروف الراهنة عملت على تغيير خطة الشركة الوطنية للملاحة، والتي كان لديها خطة إحلال وتجديد، وذلك بناء على متغيرات السوق العالمي. وأشار إلى أن السفينة التي كانت سعرها في 2017 قرابة 35 مليون دولار فقد وصلت حاليا إلى قرابة 26 مليون دولار، لافتا إلى أن التوقيت الراهن يعد فرصة للشراء، خاصة أن الأزمة لن تستمر، بعد هبوط في أسعار السفن بنسبة تتراوح من 30% - 40%.

كشف الدكتور محمد عوض مدير التخطيط والبحوث بالشركة الوطنية للملاحة، على تأثر قطاع النقل البحري بشكل كبير جراء العديد من المشكلات. ولفت إلى أن أكثر تلك المشكلات كانت أزمة فيروس كورونا المستجد، إلا أنها لم تكن الوحيدة، حيث تزامن تأثيرها مع قرارات المنظمة البحرية العالمية " IMO " بإلزام السفن العالمية بالاعتماد على الوقود النظيف والذي لا يزيد الكبريت به عن 0.5% والتي تعد شروطا مكلفة للغاية. وتابع "عوض" خلال ورشة عمل عقدها معهد تدريب الموانئ مؤخرا، أن المنظمة البحرية العالمية أيضا قامت بإقرار قواعد جديدة بخصوص مياه الاتزان أو ما تعرف بـ" مياه الصابورة "، ويتطلب لتطبيق تلك القواعد والشروط قرابة مليون دولار لكل سفينة. وتابع مدير التخطيط بشركة الملاحة الوطنية، أن القيم الإيجارية للسفن تراجعت بشكل كبير خلال عام 2020، وهو ما لم يتكرر منذ 35 عام بل لم تصل إليها في الأزمة المالية العالمية عام 2008. وتابع انه على مستوى العالم 62 ألف سفينة على مستوى العالم وفقا لإحصائيات مايو 2020، منها 12 ألف سفينة حاويات، وذلك بإجمالي حمولة تصل إلى 2 مليار طن، قامت بنقل 12 مليار طن، 50 منها تجارة صب جاف مواد خام حديد وفحم وحبوب. وأكد انه يصعب التكهّن بما تحمله الفترة القادمة من أحداث بسبب عدم السيطرة على فيروس كورونا، إلا أن هناك أكثر من سيناريو متفائل، خاصة بعد التحسن التدريجي في الصين في أزمة كورونا والتي تقوم بإنتاج قرابة 35% من تجارة المواد الخام. ولفت "عوض" إلى أن تغيير الاطقم على السفن أيضا أصبح محورا مهما،

سلامة الغذاء تصدر قرارا بخصوص فحص السلع الغذائية بالموانئ

أصدرت هيئة سلامة الغذاء قرار بخصوص فحص السلع الغذائية التي تشرف عليها بالمنافذ الجمركية والموانئ.

ونص القرار رقم 3 للهيئة باستمرار العمل بشهادات الفحص للشحنات المستوردة المقدمة من الشركات المرفق بياناتها للسلع الواردة بقرار رقم 2 لسنة 2020 ، ويتم التنبيه على هذه الشركات بضرورة التسجيل لدى الهيئة القومية لسلامة الغذاء وذلك فيما يخص السلع الغذائية والادوات الملامسة للغذاء قبل نهاية يونيه المقبل.

كما نص القرار على أن يكتفي بفحص نسبة 25% أي معدل رسالة من كل خمس رسائل من السلع الغذائية تامة الصنع المرفقة لقرار مجلس إدارة الهيئة القومية لسلامة الغذاء رقم 2 لسنة 2020 والتي تم إجراء الفحص المسبق لها قبل الشحن بشرط مصاحبته بشهادة فحص مستعدة من شركات الفحص والمطابقة المرفق بيدها.

وفي حالة مصاحبة الرسائل للسلع الواردة بقرار رقم 2 لسنة 2020 بشهادة فحص مسبق من شركات غير المرفق بياناتها، يتم إجراء الفحص الكامل لتلك الرسائل.

وفي حال عدم مصاحبة الرسائل لشهادة فحص مسبق يتم إجراء الفحص الكامل لتلك الرسائل.

وفي حال عدم مصاحبة الرسائل لشهادة فحص مسبق يتم إجراء الفحص الكامل لتلك الرسائل مع التنبيه على الشركات المستوردة أه بحلول شهر نهاية يونيه المقبل سيتم رفض أي رسائل واردة من السلع المذكورة بالقرار رقم 1 لسنة 2020 في حال عدم مصاحبته لشهادة فحص مسبق من شركات الفحص والمطابقة المسجلة للهيئة القومية لسلامة الغذاء.

ونص القرار على أنه يكتفي بفحص نسبة 25% أي بمعدل رسالة من كل 5 رسائل من رسائل مستلزمات إنتاج المصانع والواردة على بطاقات الاحتياج للمصانع أو المستلزمات الصناعية الواردة على بطاقة

الاستثمار للمصانع في حال وجود تلك المصانع على قائمة المصانع المعتمدة لدى الهيئة القومية لسلامة الغذاء " القائمة البيضاء " .

ونص القرار على شروط تطبيق على الشحنات المستوردة الواردة، بأن تكون الرسالة مطابقة ظاهريا من حيث البيانات وسلامة العبوات، كما تكون الشحنات الواردة مطابقة لشهادة الفحص من حيث أرقام المواصفات والأعداد والأصناف.

وتم إنشاء هيئة سلامة الغذاء طبقاً للقانون رقم 1 لسنة 2017، لتكون الجهة الوحيدة المسؤولة عن الرسائل المصدرة والمستوردة من الأغذية، وتم التقدم بالعديد من المذكرات التي تؤكد وجود مشكلات في التعامل مع الهيئة الجديدة نتيجة عدم جاهزية النظام الإلكتروني بها حتى الآن وعدم استكمال هيكلها الإداري.

السادة مشرفى فروع الهيئة بالمحافظات والموانئ:

فيما يخص قرار مجلس إدارة الهيئة القومية لسلامة الغذاء رقم (3) لسنة 2020:

1- يستمر العمل بشهادات الفحص والمطابقة للشحنات المستوردة المقدمة من الشركات المرفق بياناتها للسلع الواردة بقرار رقم 2 لسنة 2020، ويتم التنبيه على هذه الشركات بضرورة التسجيل لدى الهيئة القومية لسلامة الغذاء وذلك فيما يخص السلع الغذائية والادوات الملامسة للغذاء قبل نهاية يونيه 2020.

2- يكتفى بفحص نسبة 25% أي بمعدل رسالة من كل خمس رسائل من السلع الغذائية تامة الصنع المرفقة لقرار مجلس إدارة الهيئة القومية لسلامة الغذاء رقم (2) لسنة 2020 والتي تم إجراء الفحص المسبق لها قبل الشحن بشرط مصاحبته بشهادة فحص مستعدة من شركات الفحص والمطابقة المرفق بيدها.

3- في حال مصاحبة الرسائل للسلع الواردة بقرار رقم 2 لسنة 2020 بشهادة فحص مسبق من شركات غير المرفق بياناتها، يتم إجراء الفحص الكامل لتلك الرسائل.

4- في حال عدم مصاحبة الرسائل لشهادة فحص مسبق يتم إجراء الفحص الكامل لتلك الرسائل، مع التنبيه على الشركات المستوردة أنه بحلول نهاية شهر يونيه لسنة 2020 سيتم رفض أي رسائل واردة من السلع المذكورة بمرفق رقم 1 لقرار رقم 2 لسنة 2020 في حال عدم مصاحبته لشهادة فحص مسبق من شركات الفحص والمطابقة المسجلة للهيئة القومية لسلامة الغذاء.

3- يكتفى بفحص نسبة 25% أي بمعدل رسالة من كل خمس رسائل من رسائل مستلزمات إنتاج المصانع والواردة على بطاقات الاحتياج للمصنع أو المستلزمات الصناعية الواردة على بطاقة الإستثمار للمصنع في حال وجود تلك المصانع على قائمة المصانع المعتمدة لدى الهيئة القومية لسلامة الغذاء " القائمة البيضاء " .

4- شروط تطبيق القرار على الشحنات المستوردة الواردة.

5- أن تكون الرسالة مطابقة ظاهريا من حيث البيانات وسلامة العبوات.

6- تكون الشحنات الواردة مطابقة لشهادة الفحص من حيث أرقام المواصفات والأعداد والأصناف.

7- العمل بهيئة التنظيم اعتباراً من تاريخه حتى 2020/6/30.

8- يكتفى كل ما يخفف تلك من تعلمات.

رئيس الإدارة المركزية

للرئاسة على الصناعات والواردات الغذائية

د. نسيب خالد

YANG MING

YANG MING SHIPPING (EGYPT) S.A.E

يانج مينج شيبينج - مصر للملاحه ش.م.م



Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,
Ramlieh Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869800 - 4855700
FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.yangming.com

بروتوكول مع الضرائب والجمارك لتحصيل القيمة المضافة على النولون البحري



المعفاة والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون رقم (67) لسنة 2016 (البند أولاً) وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج . وأشار دكتور " السيد صقر " رئيس الإدارة المركزية لشؤون مكتب رئيس مصلحة الضرائب المصرية إلى أن غرفة ملاحه الإسكندرية تقوم بإعداد بيان استرشادي ربع سنوي، وتقدمه لمصلحة الضرائب المصرية ، وذلك بمتوسطات قيم خدمات النولون البحري المؤداة على الرسائل الواردة من كافة دول العالم أياً كانت الحالة التي ترد بها (أطنان - حاويات) لكافة موانئ الجمهورية.

وأضاف " صقر " أنه يتم مراجعة واعتماد البيان الاسترشادي بقيم خدمات النولون الوارد من غرفة ملاحه الإسكندرية ،وموافاة مصلحة الجمارك المصرية به ، بصفة دورية كل ثلاثة أشهر والتي تقوم بدورها بتعميمه على كافة المنافذ الجمركية للاستعانة به في تحديد ضريبة القيمة المضافة المستحقة على قيم خدمات النولون، وتوريدها لمصلحة الضرائب المصرية .

وقعت غرفة ملاحه الإسكندرية بروتوكول تعاون مع مصلحة الضرائب المصرية ومصلحة الجمارك " التابعتين لوزارة المالية " لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري.

وفي هذا الصدد أشار محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، أن البروتوكول يأتي في ضوء تنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة الصادر بالقانون رقم 67 لسنة 2016 لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة، والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج.

وأكد " رضا عبد القادر رئيس مصلحة الضرائب " أن توقيع هذا البروتوكول يأتي تنفيذاً لتوجيهات وزير المالية وحرصاً من مصلحتي الضرائب المصرية والجمارك المصرية على إرساء مبدأ العدالة الضريبية في تطبيق القانون رقم 67 لسنة 2016 بشأن الضريبة على القيمة المضافة على كافة المخاطبين بأحكامه ولاستيفاء مستحقات الخزنة العامة للدولة، وكذلك إيماناً بالمسؤولية الوطنية من جانب غرفة ملاحه الإسكندرية وأهمية الدور الذي يمكن أن تقوم به في إقرار تلك العدالة الضريبية ودعم مصلحة الضرائب المصرية .

وأوضح أنه وفقاً لهذا البروتوكول ، هناك دور لكل طرف في تحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع

ARKAS
EGYPT S.A.E.

Your Reliable Partner

ALEXANDRIA: 3, Youssef Addah St., El Messallah Ramleh Station Tel: (+2 03) 4860500, 4868500 Fax: (+203) 4868680	CAIRO: 27, El Hejaz St., Heliopolis, Tel: (+2 02) 2458888 Fax: (+2 02) 2458887
PORT SAID: 77, El Gomhorka St., El Salem Tower In Front Of El Salam Mosque Tel: (+2 066) 3236180, 3236283 Fax: (+2 066) 3236597	DAMIETTA: Investment Building, 1st Floor, Damietta Port Tel: (+2 057) 2290221 Fax: (+2 057) 2291221
SUEZ: 4, El Madina El Menawara & El Fanarat St., Tel/Fax: (+2 062) 3198822	

E mail: arkas.egypt@arkas.egypt.com

www.arkas.com.eg

قناة السويس ترفع نسبة التخفيضات الممنوحة لسفن حاويات الساحل الأمريكي إلى ٦٠%

أعلنت هيئة قناة السويس، نهاية ابريل الماضي عن زيادة نسبة التخفيضات الممنوحة لسفن الحاويات القادمة من موانئ الساحل الشرقي الأمريكي ومتجهة إلى منطقتي جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا .

وقررت الهيئة منح سفن الحاويات القادمة من ميناء نورفولك وما شماله ومتجهة إلى موانئ (بورت كيلانج وما شرقه) تخفيضاً وقدره 60% بدلا من 45%. كما قررت منح سفن الحاويات القادمة من الموانئ جنوب نورفولك ومتجهة إلى موانئ (بورت كيلانج وما شرقه) تخفيضاً وقدره 75% بدلا من 65% ، ومنح موانئ (كولمبو وما شرقه) حتى ما قبل ميناء بورت كيلانج تخفيضاً وقدره 65% بدلا من 55% .

وقالت في منشورها علي موقعها الالكتروني إن تلك الحوافز تشجيع لملك ومشغلي سفن الحاويات القادمة من موانئ الساحل الشرقي الأمريكي ومتجهة إلى منطقتي جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا لعبور السفن التابعة لها قناة السويس.

وأوضحت أن تطبيق تلك الحوافز اعتباراً من الأول من مايو 2020 وحتى 30 يونيو المقبل.

وفي السياق نفسه أكدت هيئة قناة السويس عن تقديم واستكمال أصل مستندات السفن المستفاد من التخفيضات الأخيرة لتصبح 180 يوماً بدلاً من 60 يوماً، لتبدأ من اليوم التالي لتاريخ عبور السفينة لهيئة قناة السويس، على أن ترسل جميع مستندات التخفيض دفعه واحدة.

رئيس هيئة ميناء دمياط يستعرض المشروعات المستقبلية للميناء تجهيز موقع متروع MTS لتطبيق منظومة الشباك الواحد خلال 2020



اللواء بحري/ وليد عوض

250 والنقل النهري والنقل البري، بالإضافة الى النقل عن طريق السكة الحديد. وأوضح اللواء وليد عوض أنه ضمن المشروعات أيضا التي يتم تجهيزها للطرح مشروع متكامل عبارة عن محطة لتداول الحبوب والصناعات المرتبطة بها من خلال رصيف بطول متر وساحة خلفية 270 ألف متر مربع . ويقع ميناء دميا شمال الدلتا بمساحة كلية 11.8 مليون متر مربع، بأطوال أرصفة 6600 متر مربع، وإجمالي ساحات ومخازن تصل الى 1.2 مليون متر مربع ويصل طول الممر الملاحي 11.4 كيلو متر وبه شبكة طرق تصل الى 22 كيلو متر، وبه قرابة 7 محطات مختلفة.

عوض فان من أهم تلك الفرص محطة لوجستية بطول رصيف 300 متر وساحة خلفية قدرها 72 ألف متر مربع، وذلك بهدف توفير الدعم اللوجستي للسفن العاملة بحقول الغاز البحرية، وتوفير خدمات اصلاح سفن وخدمات الغطس وقطع غيار حرجة، وامداد السفن بالمياه والطعام والوقود .

كما يتم تجهيز مشروع آخر للصب الجاف أيضا وتداول الحبوب على مساحة قدرها 130 الف متر مربع على أن يتم إنشاء مصانع قيمة مضافة مرتبطة بالحبوب، حيث تعد ميناء دمياط من أهم الموانئ المستوردة للحبوب بين الموانئ المصرية. وتعد المحطة مقسمة الى عدة أقسام وهي ساحة مقسمة الى 35.5 ألف متر مربع، وأخرى بمساحة 25 ألف متر مربع، وساحة بمساحة 15 ألف متر مربع، وأخرى على مساحة 26 ألف متر مربع، وساحة أخرى على مساحة 28.5 الف متر مربع.

وتابع رئيس هيئة الميناء أن ميناء دمياط به معظم وسائل النقل بما يكفل تطبيق النقل متعدد الوسائط، مشيرا الى أن وجود النقل البحري،

كشفت اللواء بحري وليد عوض رئيس هيئة ميناء دمياط، عن إنشاء منظومة الشباك الواحد بميناء دمياط والذي ستديره الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات " MTS " خلال العام الجاري 2020 . جاء ذلك خلال ورشة العمل الذي عقدها معهد تدريب الموانئ مؤخرا عبر خاصية " زووم " ، مشيرا الى أن الهيئة بصدد طرح عددا من الفرص الاستثمارية على القطاع الخاص خلال الفترة المقبلة، ضمن خطة الهيئة لتنويع مصادر الهيئة ودخولها مستقبلا.

يذكر أن المصرية لتكنولوجيا المعلومات تعاقدت مع مصلحة الجمارك لتطبيق منظومة الشباك الواحد بالموانئ المصرية، وتم البدء منذ نهاية العام الماضي في تنفيذ مطار القاهرة الجوي وميناء غرب بورسعيد.

ومن أهم سمات النافذة الواحدة أنها منصة حكومية مركزية موحدة تضم كافة الشركاء في العملية التجارية وعمليات النقل والجهات الرقابية، وتقوم بتنفيذها على أرض الواقع شركة " MTS " وفقا لمصلحة الجمارك.

وحسب رئيس هيئة ميناء دمياط اللواء وليد

بدء تنفيذ متروع الصب السائل بميناء الدخيلة خلال أيام



تشغيل مشروع الشركة بميناء الدخيلة. ولفت الى أن تلك المواد تدخل في العديد من الصناعات من الألبان، والدهانات والغزل والنسيج وفوم الاسفنج . وكانت قد وقعت الشركة تعاقدا مع هيئة ميناء الإسكندرية منذ سبتمبر 2017 لإنشاء المحطة والتي بدورها تسهم في زيادة معدلات التداول وتوفير مساحات تخزينية كبيرة تخدم عملية استيراد وتصدير المواد البترولية. ويقام المشروع على مساحة 6 آلاف متر مربع بتكلفة مبدئية نحو 50 مليون جنيه، وبعدها أدنى للتداول يبلغ 144 ألف طن سنويا، وبزيادة سنوية 5%، وتم التعاقد مع هيئة الميناء بنظام حق الانتفاع " BOT " لمدة 15 سنة طبقاً للإجراءات القانونية المتبعة في هذا الشأن. وتستقبل ميناء الإسكندرية قرابة 600 سفينة سنويا في الصب السائل بواقع قرابة 4.5 مليون طن سنويا، ومن المخطط أن تزيد إلى 6.5 مليون طن سنويا، فيما تستقبل ميناء الدخيلة 3.5 مليون طن صب سائل سنويا عبر 5 أرصفة تبدأ من 92/2.

قال المهندس محمد أبو الخير رئيس شركة المهندس لتجارة وصناعة الكيماويات الحديثة، أنه من المقرر البدء في استقبال سفن الصب السائل عبر مشروع الشركة خلال أيام بميناء الدخيلة.

وأضاف أن شركته كانت قد فازت بمشروع محطة متخصصة لتداول وتخزين مواد الصب السائل بميناء الدخيلة، منذ عام 2017 وتم التأخير بسبب الموافقات اللازمة لتنفيذ المشروع.

وتابع أن الشركة قامت أوشكت على الانتهاء من كافة الموافقات اللازمة لتنفيذ المحطة، ويتبقى موافقة من قبل مصلحة الجمارك سيتم الانتهاء منها خلال أيام، لافتا الى أن أحداث كورونا الأخيرة كان لها تأثير أيضا على المشروع. وأوضح أن شركته قامت بتعيين 60 موظف جديد لتنفيذ مشروعها، والذي سيختط استثماراته قرابة 60 مليون جنيه، ومن المتوقع أن يتم تداول قرابة 120 ألف طن سنويا كحد أدنى.

وأشار رئيس الشركة أن المشروع لا يستهدف السوق المحلي فقط، بقدر ما يستهدف التصدير أيضا، لافتا إلى أنه سيتم استيراد بعض المواد على أن يتم عمل قيمة مضافة له ليتم إعادة تصديره، خاصة لمنطقة إفريقيا والشرق الأوسط، بينما يتم الاستيراد من معظم دول العالم خاصة أوروبا، ليتم استخدام المحطة لتكون منطقة تبادل تجاري عالمي في الصب السائل.

وأكد على أن الشركة تعمل في نشاط المذيبيات العضوية محافظة البحيرة بطاقة إنتاجية تصل سنويا الى 150 ألف طن، ومن المقرر زيادة تلك الطاقة بعد

قطاع النقل البحري يضع ضوابط لإدارة مخلفات السفن بالموانئ المصرية



الواء رضا اسماعيل

ومكان التخلص النهائي الآمن وكذا أنواع وكمية المخلفات المطلوب نقلها من الميناء، كما تلتزم الشركة المرخص لها لنقل المخلفات من الميناء الى جهة التخلص منها الالتزام بتقديم إيصال معتمد من جهة التخلص النهائي يفيد تسليم مخلفات السفن ومحدداً به أنواع وكميات المخلفات التي تم تسليمها.

وفي سياق متصل طالبت هيئة ميناء الإسكندرية التوكيلات الملاحية بتقديم نموذج اعلان الصحة البحري ضمن أوراق السفينة بحد أقصى 12 ساعة مع خطط وإجراءات الوقاية قبل دخول السفينة، وفقاً للنموذج المعد لهذا الشأن. وقال مصدر مسئول بهيئة الميناء أن هذا الإجراء يأتي في إطار إجراءات الدولة لمحاصرة انتشار فيروس كورونا المستجد وما تقوم هيئة الميناء من إجراءات وقائية واحترافية.

المخلفات المستلمة من السفن، كما يتم عبر إدارة حماية البيئة البحرية بالموانئ إتاحة المعلومات الخاصة بمرافق استقبال مخلفات السفن ومواقعها وسعة كل منها على الموقع الإلكتروني بالميناء. كما يتم إخطار قطاع النقل البحري سنوياً بقائمة محدثة لبيانات مرافق استقبال مخلفات السفن المتاحة بالميناء وأنواعها وسعة كل منها وأماكن تواجدها حتى يتسنى لقطاع النقل البحري تحديث بيانات مرافق استقبال مخلفات السفن بالميناء على المنظومة العالمية المتكاملة لمعلومات الملاحه التابعة للمنظمة البحرية الدولية وذلك وفقاً لاتفاقية ماربول.

ويلزم مقاولو الأشغال البحرية المرخص لهم بنموذج إيصال استلام مخلفات السفن والمطابق للنموذج الصادر عن المنظمة البحرية العالمية، علاوة على إلزامهم بتسليم إيصال استلام المخلفات، موقعا عليه من قبل ربان السفينة ومحدداً به نوع وكمية المخلفات المستلمة من السفينة وكذا الالتزام بتسليم نسخة من ذات الإيصال الى ادارة حماية البيئة البحرية بالميناء. كما إلزام القطاع الشركة المرخص لها بنقل المخلفات من الميناء الى جهة التخلص النهائي الآمن التقدم بطلب الحصول على موافقة من ادارة حماية هيئة الميناء، على أن يحدد بالطلب اسم

وضع قطاع النقل البحري خطة موحدة لإدارة المخلفات من السفن لتطبيقها على كافة الموانئ المصرية بدءاً من أغسطس المقبل، وذلك بناء على تعليمات المنظمة البحرية العالمية و الاتفاقيات التي وقعت عليها مصر في هذا الشأن. وطالب قطاع النقل البحري عبر خطاب تم ارساله لهيئات الموانئ بتوزيع نموذج موحد على التوكيلات الملاحية، يتم استيفاءه وتسليمه لهيئة الميناء المختص الذي تدخل فيه السفينة التابعة للتوكيل، على أن يتم تسليمه قبل دخول الميناء بـ 48 ساعة، كما يتم التأكيد على تسليم هذا النموذج قبل تسليم مخلفات (صلبة/ سائلة) لأي مقاول أشغال بحرية.

وتهدف تلك الخطة إلى إحكام الرقابة والسيطرة على حركة المخلفات داخل الموانئ، والتي وضعتها ادارة المخلفات الخاصة بكل ميناء، على أن يحتوى طلب تفريغ المخلفات على اسم السفينة، والتوكيل الملاحى واسم مقاول الأشغال البحرية، وتاريخ التسليم، ونوع المخلفات صلبة / سائلة، وكمية المخلفات.

وألزم قطاع النقل البحري الموانئ بإعداد تقارير شهرية وسنوية لأنشطة استقبال مخلفات السفن بالميناء، على أن تتضمن تلك التقارير بياناً بأنواع السفن التي يتم استقبالها بالميناء، وأنواع وكميات

الإسكندرية للحاويات تستهدف ٢,٦ مليار جنيه إيرادات خلال العام المالي الجاري



الواء ممدوح دراز

متابعة عمليات التخطيط والتشغيل لجميع عمليات السفن والمساحات والبوابات لحظة حدوث الحدث.

كما أن الشركة في مرحلة تنفيذ منظومة ERP حالياً لجميع مواردها وتهدف هذه المنظومة ميكنة الاعمال المختلفة وتكاملها التام مع الشركة القابضة.

وتستهدف الشركة ضخ 241 مليون جنيه استثمارات خلال العام المالي المقبل ومن المقرر أن يتم تمويل الخطة الاستثمارية تمويلًا ذاتياً.

حول التحديات التي تعاني منها الشركة تضمنت انخفاض حجم الحاويات الوارد من الخارج بسبب انتشار مرض كورونا التي أثرت على معظم الدول الصناعية الكبرى.

تستهدف شركة الإسكندرية لتداول الحاويات التابعة للقابضة للنقل البحري والبرى تحقيق نحو 2.6 مليار جنيه إيرادات خلال العام المالي المقبل 2020 - 2021، تبعاً لتصريحات اللواء ممدوح دراز رئيس مجلس إدارة الشركة. وأضاف أن الشركة تستهدف تحقيق أرباح بواقع 1.5 مليار جنيه خلال العام المالي الجاري، مشيراً الى أن الشركة تستهدف تداول نحو 925 الف حاوية خلال العام المالي الجاري من خلال تنفيذ خطة طموح لتطوير محطات تداول الحاويات التابع للشركة.

وتمكننت الشركة من تنفيذ مشروع تعميق رصيف محطة الحاويات بميناء الدخيلة ليصل إلى 400 متر وبغاطس 16 متراً بهدف التمكن من استقبال السفن ذات الاعماق الكبيرة.

وتخطط الشركة لزيادة القدرة الاستيعابية لمحطات الحاويات التي تديرها الشركة لتصبح 1.5 مليون حاوية سنوياً.

وذكر أنه جار طرح المرحلة الثانية من مشروع تطوير محطة ميناء الدخيلة بطول 350 متراً بهدف استكمال خطة تطوير المحطة، متوقفاً الانتهاء من تنفيذ المرحلة الثانية نهاية 2021 المقبل.

وقامت الشركة بالتعاقد على توريد منظومة تداول حاويات جديدة TOS بهدف تحقيق الميكنة الكاملة والتكامل التام مع مجتمع الميناء مما يساعد على

مشاركة متميزه لغرفة ملاحه الاسكندرية في مؤتمر بعنوان:

دور النقل البحري المصري الإفريقي في بناء الاقتصاديات وتفعيل الاتفاقيات التجارية داخل القارة



نظمت جمعية رجال الأعمال المصريين الأفارقة مؤتمرا موسعا حول صناعة النقل البحري في أفريقيا عبر تقنية زووم، وذلك تحت عنوان (دور النقل البحري المصري الإفريقي في بناء الاقتصاديات وتفعيل الاتفاقيات التجارية داخل القارة).

شارك في المؤتمر اللواء رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري، والريان طارق شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، ومحمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، ومروان السماك نائب رئيس غرفة ملاحه الاسكندرية. كما شارك في المؤتمر المهندس مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي بغرفة تجارة الإسكندرية، والمهندس كريم سلامة عضو مجلس ادارة غرفة ملاحه الإسكندرية، بالإضافة إلى محمد العنتبلي رئيس لجنة النقل بجمعية رجال الأعمال المصريين والأفارقة وعضو غرفة ملاحه الإسكندرية، والدكتور يسري الشرقاوي رئيس الجمعية.

في البداية أشار الأستاذ / محمد مصيلحي، رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية أن أفريقيا بها العديد من الموارد الحيوية وتعد من أغنى قارات العالم وهو ما أدى باهتمام مصر بالقارة خلال الفترة الأخيرة وتحديدًا خلال رئاسة مصر للاتحاد الإفريقي العام الماضي.

وأشار إلى أنه بالرغم من كبر حجم القارة الأفريقية، إلا أنه لا يزال يواجه بعض المعوقات على رأسها ارتفاع أسعار النولون البحري المتجه الى إفريقيا بسبب أن السفينة قد تردد على بعض الموانئ لنقل الصادرات إليها، ولا تشحن منها واردات.

كما أنه من بين المعوقات، حسب رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، هو طول مدة الشحن نتيجة عدم وجود موانئ كافية بالسوق الأفريقية، بالرغم من زيادة عدد الدول الحبيسة في أفريقيا، وكذلك بسبب طول المدة التي يتم استغراقها لتجميع الحاويات.

وطالب مصيلحي، بتوجه الحكومات إلى السوق الأفريقية والاستفادة من الاتفاقيات الموقعة في التبادل التجاري بين الدول الأفريقية، خاصة اتفاقية التجارة الحرة الكوميسا .

وتابع أن هناك مبادرات تقوم بها الحكومة المصرية مؤخرا في هذا الشأن لزيادة التواجد المصري في أفريقيا، ومنها مبادرة جسور التي تقوم بتطبيقها وزارة قطاع الأعمال، مشيرا الى أهمية زيادة إنشاء المصانع داخل السوق الإفريقية.

من جانبه أشار المهندس مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي بغرفة تجارة الإسكندرية، أن هناك العديد من المعوقات أمام التبادل التجاري مع أفريقيا، والتي من أهمها صعوبة الربط بين الطرق بعضها البعض خاصة بين الشرق والغرب.

وتابع أن هناك طرقا يتم تنفيذها حاليا ستقضي على كثير من المعوقات أهمها طريق القاهرة – كيب تاون ، والقاهرة – داكار ، علاوة على طريق انجيما – جيبوتي .

وطالب بزيادة التواجد المصري في أفريقيا خلال الفترة المقبلة من حيث المصانع والقطاع اللوجستي، خاصة أن دولا كثيرة تقوم بهذا الدور من خارج

القارة حاليا وعلى رأسها الصين وتركيا.

وأشار إلى أن معظم الدول الأفريقية سجلت تراجعًا كبيرًا في مؤشر اللوجستيات الصادر عن البنك الدولي في عام 2018 فمثلا سجلت مصر المركز رقم 69 عالميا في هذا المؤشر ، بينما سجلت جنوب أفريقيا رقم 83 . وعول “ القاضي “ على خدمة جسور التي تم إطلاقها من قبل وزارة قطاع الأعمال مع مختلف الجهات وبعض الخطوط الملاحية العالمية لزيادة الصادرات المصرية الى إفريقيا.

بدوره اعتبر المهندس مروان السماك نائب رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، رئاسة مصر مؤخرا للاتحاد الإفريقي بمثابة عودة مصر إلى أفريقيا، وعودة أفريقيا إلى مصر.

وطالب السماك تركيز قطاع النقل البحري مع غرف الملاحه على الاستفادة من العامل البشري في أفريقيا، وخلق فرص حقيقية أمام الشباب في قطاع النقل البحري.

وأشار الى أن مؤشر الأداء اللوجستي العالمي للبنك الدولي يعكس الرؤية التنافسية لكل دولة في قطاع النقل، والذي من خلال يوفر كيفية التحرك خلال الفترة المقبلة، والذي يركز على الجمارك والبنية التحتية لقطاع النقل ككل، وإمكانية الربط مع العالم والخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة.

ولفت الى أن النقل به العديد من المكونات سواء بنية تحتية أو تكنولوجيا، علاوة على لعنصر البشري والذي اعتبره من أهم تلك المكونات، مشيرا الى أصحاب لأعمال لديهم مطالب، في حين أن العاملين في المجال لديهم قدرات محددة والالتقاء بين رغبتى " صاحب العمل ، والعامل " هي ما وصفه بالمعادلة الصعبة التي لا بد أن تتم من خلال التعليم والتدريب أيضا.

من ناحية أخرى أشار المهندس كريم سلامة عضو مجلس ادارة غرفة ملاحه الإسكندرية، إلى أنه بالنظر للأرقام والاحصائيات نجد أن 10 شركات فقط ملاحية تتحكم في 70% من حركة التجارة العالمية، بينما باقي الشركات تتحكم في 30% فقط، وذلك في غياب كامل للأساطيل الإفريقية لنقل التجارة البينية في القارة.

YANG MING

YANG MING SHIPPING (EGYPT) S.A.E
يانج مينج شيبينج - مصر للملاحه ش.م.م

وتابع أن النقل البحري يتطلب استثمارات هائلة وهو ما لا يتوافر في معظم دول القارة، علاوة على ضعف البنية الأساسية اللازمة لتدفق البضائع من وإلى القارة " موانئ - طرق - سكة حديد - مناطق لوجستية - معدات شحن وتفريغ اسطول نقل بحري .

وأكد رئيس قطاع النقل البحري أن هناك خطة لزيادة وتعزيز التعاون مع أفريقيا ومنها ما هو استراتيجي والذي يتركز في توقيع الاتفاقيات الثنائية مع الدول الأفريقية ومذكرات التفاهم المينائية في إطار تعاقد بين مصر والدول الأفريقية، لضمان تعزيز التعاون في مجال النقل البحري.

كما يتم التعاون في العنصر البشري والتدريبى بقيام هيئات الموانئ البحرية المصرية بأعداد جداول تدريب مهني وفقا لامكانيات العاملين بالموانئ الأفريقية مع تحمل التكلفة المادية بما يسهم لتحقيق الاهداف الاقتصادية والاستراتيجية.

وتابع رئيس القطاع أنه يتم العمل على زيادة حجم التبادل التجاري المنقول بحرا مع البدء بالتركيز على نفاذ الصادرات المصرية للدول الأفريقية والتسويق للمنتجات المصرية من خلال المعارض التجارية.

ومن ضمن العناصر التي تزيد من التعاون مع أفريقيا التواصل بين القطاع الخاص بمصر والدول الأفريقية محل الاهتمام للعمل على تكوين شركات لتعزيز البعد الاقتصادي ، بالإضافة الى زيادة الزيارات الخاصة لمتخذي القرار بالموانئ الأفريقية للموانئ المصرية لمدة 2 - 5 يوم للوقوف على مشاريع البنية التحتية ونظم ادارة وتشغيل الموانئ المصرية ومخطط تطوير الهيئات بما يسمح بتفعيل التعاون المينائي .

ولفت الى أنه جاري العمل على انشاء مراكز لوجستية مثل المركز اللوجستي المصري المقام بمومباسا بدولة كينيا والمركز المستهدف بجيبوتي وأبيدجان والكوت ديفوار .

وأشار الى أنه جاري العمل على زيادة حجم الصادرات المصرية والتسويق للمنتجات المصرية، علما بأنه يوجد خطوط ملاحية عاملة بالفعل تقدم خدماتها للمصدر المصري اسبوعيا منها خطوط " ميرسك "، "ام أس سي" ، وإيفرجين ، وكوسكو ، وسي أم آيه ، علاوة على وجود خط ملاحى تابع للشركة القابضة للنقل البحري والبري وشركة مارتانس يعمل بين مينائي العين السخنة ومومباسا بكينيا بالتعاون مع الخط الملاحى سي ام آيه الفرنسى، ويتم التسويق له من خلال 16 مكتب تمثيل تجاري تابع للشركة بالدول الأفريقية.

من جانبه اشار محمد العنتيلي عضو مجلس ادارة غرفة ملاحه الاسكندرية، ورئيس لجنة النقل بالجمعية، إلى أن هناك ضعف للبنية التحتية بالسوق الأفريقية، وبالتالي يؤدي الى ارتفاع مصاريف النقل، وهو ما يحد من سهولة

وأضاف أنه في 2019 كان عدد سكان أفريقيا 1.2 مليار نسمة، تقوم باستهلاك وتداول 40 مليون حاوية، أي كل 100 فرد يستهلكون 3 حاويات، بينما في آسيا كل 100 فرد يتعاملون مع 17 حاوية .

وأوضح " سلامة " أن فرص النمو قليلة للغاية في أفريقيا، وكذا حجم التجارة، حيث تركز أفريقيا على صادرات معظمها تصدير الخامات من المواد الخام حيث تمثل 90% من صادراتها " مواد خام " ، وليست التصنيع الكامل للبضائع .

وطالب بضرورة التركيز على النقل السككي في أفريقيا، حيث تقوم معظم التجارة على النقل البحري أو البري، بالرغم من أن سعر النقل السككي يعد نصف سعر النقل البحري، بل لا يتأثر بتذبذب أسعار الوقود العالمية.

وأكد انه لا يوجد موانئ كثيرة في أفريقيا محورية، بالرغم من اعتبارها مخزن للعالم وبورصة محورية عالمية، حيث تقتصر الموانئ المحورية بها فقط على بعض الموانئ المصرية، ومومباسا ودار السلام وجنوب أفريقيا وطنجة ويمكن استغلالها لتكون مركز توزيع عالمي.

وأوضح أن التركيز على البنية التحتية ضعيف للغاية مالمبا بالتوسع في انتشار النقل السككي بين تلك الدول، كما انه على الحكومات مد القطاع الخاص بالمعلومات والبيانات الحديثة عن معدلات التصنيع والاستهلاك حتى يمكن معرفة ماهية الصناعات التي يمكن أن تتم في تلك الدول ، مشيرا الى أنه لن يكون هناك زيادة في حجم التبادل التجاري بين أفريقيا دون الصناعة.

من جانبه أشار اللواء رضا اسماعيل رئيس قطاع النقل البحري أن هناك جهودا مبذولة في زيادة التعاون مع أفريقيا خاصة من العام الماضي والذي حصلت فيه مصر على رئاسة الاتحاد الأفريقي.

وأشار إلى أنه تم تدريب 750 متدرب من أفريقيا في النقل البحري منذ عام 2015 وحتى 2019 من 10 دول أفريقية ولك بمعهد تدريب الموانئ بالاسكندرية.

وأكد أن التبادل التجاري بين مصر وإفريقيا في حالة جيدة، بالرغم من تراجعها في 2019 بنسبة 1.2% ، ليصل الى 6.1 مليار دولار في مقابل 6.27 مليار دولار في 2018 والذي يصب في صالح مصر بقيمة 2.39 مليار دولار.

وتابع أن الواردات المصرية تراجعت في 2019 لتسجل 1.9 مليار دولار مقابل 1.9 مليار دولار في 2018 بنسبة تراجع 4.6% ، لتأتي الجزائر كأعلى 232 دولة تصديريا من أفريقيا الى مصر بواقع 414 مليون دولار تليها كينيا بقيمة مليون دولار .

وحسب رئيس قطاع النقل البحري أشار الى أن الصادرات المصرية تستحوذ على نسبة 6.5% سنويا من اجمالي صادرات مصر، بينما تستحوذ الواردات من أفريقيا على نسبة 25% سنويا من اجمالي واردات مصر.

وأشار " اسماعيل " إلى أن هناك عددا من التحديات أمام التبادل التجاري بين دول أفريقيا وبالتالي النقل، ومن أهم تلك التحديات ضعف كفاءة عمليات النقل حيث أن معظم الموانئ الأفريقية ذات كفاءة منخفضة وغير قادرة على استقبال السفن العملاقة.

كما أن ثلث القارة ليس لها سواحل بحرية ويتعذر استخدام النقل البحري في عمليات التبادل التجاري ويتطلب ذلك انشاء موانئ محورية ومناطق لوجستية والاعتماد على وسائل النقل الاخرى كالسكة الحديد والنقل البري والنهري للنقل الى الدول الغير ساحلية.



دكتور /يسرى الشرقاوي



استاذ/محمد العنتبلي

وتابع أنه على الحكومات خاصة الحكومة المصرية تقليل المعوقات امام نشاط شراء وتملك السفن، وإزالة كافة المعوقات في التعامل مع القطاع المصرفي، حيث يتم التعامل مع السفينة على أنها وحدة سكنية. واتفق محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية مع الراي السابق، مشيرا الى أنه مالم تقوم الحكومات بهذا الخط الملاحى، فلن يتحقق من القطاع الخاص لاحتياجه لاستثمارات ضخمة.

تداول البضائع بين دول القارة الافريقية، وزيادة التبادل التجاري، كما لا يتم التعامل مع السوق الأفريقية على أنها سوق واحد، بل عدة أسواق منفصلة. ولفت الى أن كثير من الدول لافريقية كان لها طموحات في تنفيذ العديد من المشروعات الاقليمية والمحلية في البنية التحتية، إلا أن معظمها تحطم على صخرة الارادة ونقص التمويل، وحاليا هناك عودة لتنفيذ العديد من تلك المشروعات خاصة في أنشطة النقل والاتصالات وتوليد الطاقة.

وتابع " العنتبلي " أن هناك تردي لحالة النقل البري في أفريقيا بوجه عام، بل هناك محدودية لمركبات النقل البري، مشيرا الى أن الطرق البرية الصالحة للعمل في مختلف الظروف الجوية محدودة، بل %60 من سكان افريقيا لا يملكون طرقا صالحة للاستخدام طول العام، مما جعل تكلفة النقل في افريقيا واحدا من أعلى تكاليف النقل على مستوى العالم، حيث يصعب استخدام تلك الطرق في مواسم الجفاف والتي تتحول الى طرق متربة وقاحلة، بما يعمل على صعب نقل اليلع فيما بين تلك الدول، وكذا وضع السكة الحديد لا يقل تدهورا عن النقل البري والتي تواجه عزله كبيرة.

وتابع ان هناك 10 دول افريقية لا يوجد لديها خطوط سكة حديد منها ليبيا وتشاد وزامبيا وغينيا ولاتسوانا والنيجر والصومال، كما ان كثير من الدول الحبيسة دخلت في اتفاقيات نشاط الترانزيت مع دول ساحلية الا ان العقبات العديد حالت دون تطبيقها على ارض الواقع خاصة النشاط الجمركي، والخلافات السياسية.

من جانبه أشار الدكتور يسرى الشرقاوي رئيس جمعية رجال الأعمال المصريين الأفارقة، أن الجمعية تعمل من أجل مساعدة مجتمع المستثمرين بالقارة لتحقيق تعاون فاعل في النقل واللوجستيات الامر الذي ينعكس إيجابيا على التجارة البينية الأفريقية والاستفادة من الاتفاقيات التجارية الأفريقية، مشيرا إلى أن مصر والمغرب وجنوب أفريقيا بإمكانهم احداث تطور هائل في هذا القطاع في القارة.

وأكد أن أفريقيا تحركت في اقتحام عالم الاستثمارات البحرية خلال السنوات العشر الأخيرة في محاولة جادة لتتوسع مصادر الدخل والبحث عن حسن استغلال الموارد الطبيعية بالشكل الأمثل حيث تتمتع القارة بخريطة ثرية من الموارد البحرية بسبب موقعها الاستراتيجي، فالقارة بها 38 دولة ساحلية وجزيريته وخط ساحلي طوله 47 الف كم.

كما تمتلك القارة 3 من أطول انهار العالم هم نهر النيل والكونغو والنيجر، ويعد الأول والثاني أكثرهما صلاحية للملاحه النهرية لأغراض مختلفة بشكل قد يكون فعال جدا إذا أحسن استغلال.

وطالب بتوقيع بروتوكول تعاون بين الجمعية وغرفة ملاحه الاسكندرية للتعاون خلال الفترة المقبلة، كما اقترح تأسيس شركتين بالتعاون مع الغرفة، الاولى تكون مختصة بالاهتمام بالدول الحبيسة في افريقيا وحل مشاكل النقل البري بين افريقيا، كما تكون الشركة الثانية لها حصة في الشراكة مع مبادرة وزارة قطاع الاعمال لانشاء خط ملاحى لافريقيا.

من جانبه أشار المهندس عماد البرنس " رئيس احد شركات الملاحه " الى أنه لا بد من زيادة حركة التجارة بين الدول الافريقية، وذلك لن يتحقق الا إذا تم إنشاء خط ملاحى فيما بينها.

وتابع أن الخط الملاحى المقترح يجب أن يكون من خلال مشاركة الحكومات وليس القطاع الخاص، لتكون كل دولة بنسبة %5 على أقل تقدير، مشيرا الى صعوبة قيام القطاع الخاص بهذا الشأن.

Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah, Ramlieh Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869800 - 4855700
FAX: (+203) 4847286 - 4855355 - 4855800
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

