

نافذة الملاحة

العدد الثالث سبتمبر 2020



غرفة ملاحة الاسكندرية

www.acs.org.eg



الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي



الفرير كامل الوزير



الستاد محمد مصيلحي



الريان طارق شاشين



ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT

A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS



Hotline: 19673

msc.com

في استجابة لمخاطبة وزارة النقل بدراسة الأمر:

وأوضح أن القرار منع رئيس الوزراء الحق في تخفيض نسبة الضريبة العقارية، أو الغاثها تمامًا البعض الأشطة الخدمية والانتاجية، على أن يتم تحديد تلك النسبة من كل وزير مختص ويترفعه إلى وزارة المالية لإقرارها.

وتابع أن الغرفة اقترحت تلك النسبة تكونها تؤدي خدمات فقط مثل خدمات الشحن والتغليف، أو التخمير للبضاعة، أو التخزين لذا يجب أن تكون من أقل الشرائح التي تقوم بتلقي الخدمات حتى لا يتم رفع تلك الخدمات التي ستعمل على رفع الأسعار، بالإضافة إلى أن تلك الشركات تقوم بدفع الضرائب العامة المقررة، بخلاف ضريبة القيمة المضافة والتي وصلت مؤخرًا إلى 14%.

ولفت إلى أن حجم الشركات العاملة في نشاط الشحن والتغليف تصل إلى قرابة 12 شركة، ومستغلة إما لساحات أو صوامع وجميعها تخضع لـ تلك الضريبة وفقا للقرار المنظم لهذا الشأن.

وأتفق أعضاء اللجنة خلال آخر اجتماع لها على اقتراح تم تقديمها لوزارة النقل بسداد نسبة 20% من الضريبة المقررة حالياً "لكل نشاط خدمي، على أن يتم مخاطبة وزير النقل بخطاب يتضمن تطبيق التعديل الوارد بالقانون المنكور بالقرار رقم 23 لسنة 2020 ونسبة السداد المقترحة للضريبة المنكورة".

يذكر أن الرئيس عبدالفتاح السيسي أصدر قراراً في مارس 2020 والذي نص على أن يتم فرض ضريبة على العقارات التي من ضمنها الأراضي الفضاء المستغلة فعليها سواء كانت ملحقة بالمباني أو مستقلة عنها، مسورة أو غير مسورة، وذلك طبقاً لما تحدده اللائحة التنفيذية".

كمانص القرار على أنه يجوز بقرار من مجلس الوزراء بناءً على عرض وزير المالية بالتنسيق مع الوزير المختص إعفاء العقارات المستخدمة فعليها في الأنشطة الإنتاجية والخدمية التي يحددها مجلس الوزراء من الضريبة على العقارات المبنية، على أن يتضمن القرار نسبة إعفاء، ومدته بالنسبة لكل نشاط إنتاجي أو خدمي

"ميناء الإسكندرية" يدرس مطالب غرفة ملاحة الإسكندرية من بتطبيق قانون الضريبة العقارية

في استجابة لمطالب غرفة ملاحة الإسكندرية خاطبت هيئة ميناء الإسكندرية شركات الشحن والتغليف التي تضررت من تطبيق القرار تطبيق قرار 23 لسنة 2020 الخاص بتعديل بعض أحكام قانون الضريبة على العقارات المبنية الصادر بالقانون رقم 196 لسنة 2008.

يأتي ذلك على خلفية إرسال غرفة ملاحة الإسكندرية خطاباً لوزارة النقل أشارت فيه إلى تظلم عدداً من الشركات (خاصة شركات الشحن والتغليف) من القرار 23 لسنة 2020 .

وطالبته هيئة الميناء بموافقتها من قبل غرفة الملاحة بأسماء الشركات المنظمة من القرار، بالإضافة إلى توضيح حجم المنشآت المستغلة من تلك الشركات وسند الاستغلال وكذبيان بالمنشآت المملوكة لها داخل ميناء الإسكندرية والدخيلة حتى يتسعى اتخاذ اللازم.

وكانت قد عقدت لجنة الشحن والتغليف بغرفة ملاحة الإسكندرية اجتماعاً مؤخراً لمناقشة القرار، وخطبته الغرفة ووزارة النقل بخصوص القرار، مطالبة بسداد نسبة 20% من الضريبة العقارية المقررة حالياً لأنشطة الشحن والتغليف والتي تعد ضمن الأنشطة الخدمية.

وقال أحمد شوقي رئيس اللجنة، أن قانون الضريبة العقارية صدر منذ عام 2008 ولم يتم تطبيقه إلا في عام 2013، وتم إلزام جميع الأنشطة سواء خدمية أو انتاجية بدفع تلك الضريبة، وهو ما لا يرقى تحفظاً عدداً من الشركات، خاصة التي تؤدي خدمة ولا تنتج منتج.

وأضاف أنه خلال مارس الماضي أصدر الرئيس عبدالفتاح السيسي مذكرة رقم 23 لسنة 2020 الخاص بتعديل بعض أحكام قانون الضريبة على العقارات المبنية الصادر بالقانون رقم 196 لسنة 2008.

الصادرات مصر تعود تدريجياً للأسوق الخارجية بعد تعطل بسبب كورونا :

عادت الصادرات المصرية تدريجياً للأسوق الخارجية مع عودة حركة النقل والتجارة عالمياً بعد تعطّلها بسبب انتشار فيروس كورونا.

وقال مصطفى وليد بدر، رئيس مجلس التصدير للصناعات الكيمياوية، لمصرأوي إنه منذ بداية الشهر الماضي لاحظوا ارتفاعاً في طلبات الصادرات مع عودة الاقتصادات في دول العالم للعمل مرة ثانية بعد شهر من الإغلاق بسبب انتشار فيروس كورونا.

وكان مؤشر مدراء المشتريات (PMI) الذي تعدد مجموعة IHS Markit يقدم نظرة دقيقة عن النشاط التجاري في مصر، قال إن النشاط الاقتصادي في مصر عاد للارتفاع خلال شهر يونيو الماضي مع ارتفاع الطلب على الصادرات أيضاً.

المكتب التنفيذي يعيد هيكلة لجان غرفة ملاحة الإسكندرية ويطرح إعادة تفعيل التعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



أ.وليد بدر



م.مروان السماك



م.محدث القاضي



أ.طارق فهمي

بخصوص تقديم طلب إلى إدارة حماية البيئة بالهيئة في حالة تسليم أي سفينة مخلفات صلبة أو سائلة اعتباراً من أول أغسطس الجاري وكذا الخطاب الخاص بالزام التوكيلات تقديم نموذج إعلان الصحة البحرية.

كما تم مناقشة الخطاب الوارد من هيئة السلامة البحرية بخصوص التحويلات الدولارية والمالية بالجنيه المصري على حساب هيئة السلامة في البنك المركزي المصري والتي تم إرسالها للسادة أعضاء الغرفة.

كما تم عرض ومناقشة الخطابات الوارد من قطاع النقل البحري للغرفة فيما يخص المشكلات التي تواجه الشركات المستوردة من الخارج في استلام مستندات الرسائل التي يتم استيرادها من الخارج عن طريق البحر، وخطاب عن طلب مقتربات الغرفة عن منح السلع الاستراتيجية المصرية الأولوية في الموانئ التحويلية خارج جمهورية مصر العربية، وكذا الخطاب الخاص بطلب مقتربات الغرفة عن جذب خطوط ملاحية.

على جانب آخر تم مناقشة الطلبات المقدمة لعضويات الغرفة الجديدة وأيضاً الطلبات المقدمة لإلغاء العضوية حيث تم مناقشة ضرورة مراسلة قطاع النقل البحري عن طلب الشركات الراغبة في الغاء عضويتها بالغرفة من أجل الاستفسار عن مدى سريان ترخيص عمل كل منها من عدمه.

عقد المكتب التنفيذي اجتماعاً مؤخراً عبر الفيديو كونفرانس برئاسة المهندس مروان السماك - رئيس المكتب التنفيذي وبحضور أعضاء المكتب والذي يضم الأستاذ/ وليد بدر - الأمين العام، المهندس/ محدث القاضي - عضو المكتب التنفيذي، الأستاذ/ طارق فهمي - عضو المكتب التنفيذي.

وناقش الاجتماع أنشطة لجان الغرفة خلال الفترة السابقة، مع إعادة تشكيل لجان الغرفة للفترة (2024-2020) تنفيذاً لقرار مجلس إدارة الغرفة الجديد في أولى اجتماعاته.

وقد تناول السادة الحضور في إلغاء لجان (التوريدات والأشغال البحرية، تنظيم المؤتمرات، اللوجستيات، شئون البيئة)، مع الإبقاء على رؤساء لجان (الجمارك، الشحن والتوزيع للبضائع العامة، الشحن والتوزيع للبضائع الصعب، التوكيلات الملاحية للسفن غير المنتظمة، العلاقات الخارجية) مع تعيين نائب أو أكثر لكل رئيس لجنة.

كما تقرر اختيار من يرأس لجان (التوكيلاط الملاحية للخطوط المنتظمة، السياحة) من ذوي الخبرة والكفاءة، كما تم مناقشة تطبيق اختيار رئيس لجنة التدريب نظراً للظروف الحالية التي تمر بها البلاد وأزمة فيروس كورونا المستجد والانتظار لحين رفع هذه الأزمة وذلك نظراً لصعوبة عقد جلسات ودورات تدريبية للأعضاء.

وناقش الاجتماع العمل على إمكانية تفعيل المشاركة مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من أجل تنظيم دورات متخصصة لتنمية الموارد البشرية واصدار شهادات معتمدة للمشاركين من اعضاء الغرفة.

هذا بجانب إمكانية مشاركة مستشارين من الجمارك لحضور اجتماعات لجنة الجمارك بالغرفة وعقد دورات تدريبية للأعضاء فيما يخص المستجدات على الساحة الجمركية والإجراءات المتبعة، وكذا لشئون البيئة يتم ترشيح واختيار مستشارين للعمل حال طلب الأعضاء او صدور اي قرارات جديدة البت في شكاوى الاعضاء وتقديم الاستشارات في هذا المجال.

على أن يتم رفع تصور كامل لمجلس الإدارة والتصديق عليه لبدء تفعيل عمل اللجان. هذا بجانب مناقشة ما ورد للغرفة من مراسلات من هيئة ميناء الإسكندرية



الفريق كامل الوزير

وفيما يتعلق بمشروعات النقل النهري، أشار وزير النقل إلى وضع خطة طموحة لتطوير النقل النهري والذي يتميز بقلة تكلفته وغير ملوث للبيئة، موضحاً أن الوزارة تقوم حالياً بتكثير وتطهير المجرى الملاحي لنهر النيل حتى يتم إعادة تأهيله، قال لدينا 7 موانئ، منها 3 على الحدود البرية الدولية الشرقية و 3 على الحدود الدولية الجنوبية تم تطويرهم من القاهرة إلى الإسكندرية ومن القاهرة إلى دمياط، وبذلك ينبع نقل القمح من ميناء دمياط إلى الصوامع في إمبابة وذلك حالياً بتطوير ميناء السلوم على الحدود بعد توقف 36 شهراً.

وأوضح أن أول ميناء جاف في 6 أكتوبر تم والأجهزة الأمنية وهو سيسهم في امتلاك نظم بنية معلوماتية إسناده لتحالف قطاع خاص مصرى-أجنبي، لنهر النيل لنسيطر على كل المراكب والعلميات المتواجدة في ونعد حالياً الدراسات لإنشاء 4 موانئ جافة النهر.

جديدة بالتنسيق مع بنك إعادة الإعمار وبنك وحول القطار الكهربائي السريع السخنة - العلمين، وأوضحت أنه في العاشر من رمضان يتم تنفيذه على مرحلتين، بطول 486 كم، المرحلة الأولى منه وبرج العرب الجديدة ودمياط الجديدة تبدأ من العاصمة الإدارية الجديدة - برج العرب بطول 262 كم، ثم المرحلة الثانية على جزأين السخنة - العاصمة الإدارية، وبرج العرب - العلمين بطول 224 كم.

كامل الوزير: تكلفة مشروعات النقل والطرق حتى عام ٢٠٢٤ تقدر بـ ١١ تريليون جنيه

النقل البحري يستحوذ على مشروعات بقراة ٥ مليارات جنيه معظمها بميناء الإسكندرية

أكد وزير النقل كامل الوزير أنه يتم تنفيذ علاوة على ردم 600 ألف متر مسطحات مائية، كما أنشأ محورين للربط مع محور التعمير، وكذا أرصفة جديدة بطول 3 كيلومترات، منها بان حجم التداول سيزيد بعد عام ونصف من الآن إلى 80 مليون طن سنوياً وسنصل إلى صفر انتظار للسفن خارج الميناء.

وفيما يخص مشروعات الموانئ البرية والجافة، قال لدينا 7 موانئ، منها 3 على الحدود البرية الدولية الشرقية و 3 على الحدود الدولية الجنوبية تم تطويرهم من القاهرة إلى الإسكندرية ومن القاهرة إلى دمياط، وبذلك ينبع نقل القمح من ميناء دمياط إلى الصوامع في إمبابة وذلك حالياً بتطوير ميناء السلوم على الحدود بعد توقف 36 شهراً.

وأوضح أن ميناء إسكندرية وسينتهى في نهاية العام ولفت إلى أن مشروع إنشاء البنية المعلوماتية لنهر النيل وهو المالي الحالى.

وأوضح أن ميناء إسكندرية وسينتهى في نهاية العام ولفت إلى أن مشروع إنشاء البنية المعلوماتية لنهر النيل وهو المالي الحالى.

وفيما يتعلق بمشروعات النقل البحري، قال "إن ميناء الإسكندرية كانت مساحته 8.4 مليون متر مربع وكان حجم التداول فيه 63 مليون طن سنوياً، وهو يمثل 40% من التجارة مصر، وخططنا لتنفيذ مشروعات بـ 22 مليار جنيه".

ومن أهم مشروعات ميناء الإسكندرية إضافة أراض بقيمة 400 ألف متر مربع جافة و 5 مراكز لوجستية.

أكد وزير النقل كامل الوزير أنه يتم تنفيذ علاوة على ردم 600 ألف متر مسطحات مائية، كما أنشأ محورين للربط مع محور التعمير، وكذا أرصفة جديدة بطول 3 كيلومترات، منها بان حجم التداول سيزيد بعد عام ونصف من الآن إلى 80 مليون طن سنوياً وسنصل إلى صفر انتظار للسفن خارج الميناء.

وفيما يخص مشروعات الموانئ البرية والجافة، قال لدينا 7 موانئ، منها 3 على الحدود البرية الدولية الشرقية و 3 على الحدود الدولية الجنوبية تم تطويرهم من القاهرة إلى الإسكندرية ومن القاهرة إلى دمياط، وبذلك ينبع نقل القمح من ميناء دمياط إلى الصوامع في إمبابة وذلك حالياً بتطوير ميناء السلوم على الحدود بعد توقف 36 شهراً.

وأوضح أن ميناء إسكندرية وسينتهى في نهاية العام ولفت إلى أن مشروع إنشاء البنية المعلوماتية لنهر النيل وهو المالي الحالى.

وفيما يتعلق بمشروعات النقل البحري، قال "إن ميناء إسكندرية كانت مساحته 8.4 مليون متر مربع وكان حجم التداول فيه 63 مليون طن سنوياً، وهو يمثل 40% من التجارة مصر، وخططنا لتنفيذ مشروعات بـ 22 مليار جنيه".

ومن أهم مشروعات ميناء الإسكندرية إضافة أراض بقيمة 400 ألف متر مربع جافة و 5 مراكز لوجستية.

هيئة السلامة البحرية

تمد صلاحية شهادة البحارة العالقين ثلاثة أشهر :



اللواء حسين الجزائري

قررت هيئة السلامة البحرية التابعة لوزارة النقل مد لاتخاذهن بالعمل قبل انتشار فيروس كورونا وعدم السماح صلاحية الشهادات البحرية للبحارة العالقين على السفن للموانئ البحرية باستقبال السفن وتغيير طاقم السفينة. التجارية ثلاثة أشهر وذلك حتى 20 أكتوبر المقبل.

وأوصت هيئة السلامة البحرية كل من الرابطة وملك جاء ذلك عبر منشور صادر عن الهيئة، والذي يأتي في السفن والشركات والوكيلات الملاحية بالالتزام باتخاذ إطار حرص وزارة النقل على العاملين في البحر من خطر كافة الإجراءات الوقائية للبحارة حفاظاً على صحتهم أثناء العمل على متن السفن والإسراع في إنزال البحارة لتلقى الإصابة بفيروس كورونا المستجد، وتنفيذ إرشادات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية "IMO" العناية الطبية أثناء ظهور حالات مثبتة أو مشتبه بها.

والمنظمات الدولية الأخرى حول تلافي الآثار السلبية وكانت الهيئة أتاحت خدماتها بدءاً من 20 يونيو الماضي بعد توقف لمدة 3 أشهر، كما قررت فتح التسجيل لتقديم خدمات، بدءاً من 8 يوليو الماضي.

كما قررت الهيئة مد صلاحية الشهادة الأهلية للرابطة والضباط والمهندسين البحريين والتراثيين بالاعتماد وكذا شهادات الكفاءة لأفراد السطح والماكينة والشهادة الطبية والدورات الحتمية القصيرة والجواز البحري بالنسبة للعاملين البحريين العالقين على السفن التجارية، نظراً لأفراد السطح والماكينة والشهادة الطبية الدولية.



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)



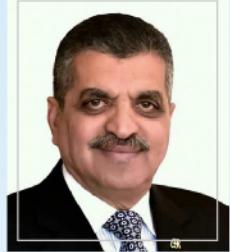
مناقشة تحديث البنية المعلوماتية والالكترونية في ميناء دمياط وتدابير جديدة يتم اتباعها خلال تغير أطقم السفن المتعددة على الميناء

وببرامج المعلومات في الموانئ البحرية، كما انتهت بالفعل من تنفيذ مشروع الفاتورة الموحدة في موانئ دمياط والبحر الأحمر والإسكندرية. في سياق متصل، طرحت هيئة ميناء دمياط أيضاً مشروع إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة إعادة تسليم محطة وقود وخدمات صيانة السيارات والمعدات داخل الدائرة الجمركية على مساحة 5600 متر مربع لمدة عشر سنوات، على أن يتم ترسيتها خلال أغسطس الجاري أيضاً. وأعلنت الهيئة عن تدابير جديدة يتم اتباعها خلال تغير أطقم السفن المتعددة على الميناء، والتي تأتى في إطار الحفاظ على سلسل الإمداد العالمية للسلع والخدمات. وتركز تلك التعليمات في قيام الوكيل الملاحي بتقديم طلب إلى هيئة ميناء دمياط وإدارة الحجر الصحي بالميناء بـتغيير أحد أفراد الطاقم ونزعوله من السفينة بالميناء ومرافق معه جواز السفر البحري. كما تشمل التعليمات قيام إدارة الحجر الصحي باتخاذ اللازم بتوفير مكان مجهز للحجر الصحي بأحد المستشفيات المخصصة لذلك، كما تقوم إدارة الحجر الصحي بنقل البحار المصري بسيارة إسعاف مجهزة ليتم حجره صحياً لمدة 14 يوماً. كما يقوم التوكيل الملاحي لسفينة بـتحجز تذاكر طيران لسفر البخار الأجنبي إلى بلده وإنماته في فندق مع اتخاذ كل الإجراءات الاحترازية لحين مغادرته البلاد بعد الحصول على موافقة الجوازات والأمن الوطني.

تستهدف هيئة ميناء دمياط التوسيع خلال الفترة المقبلة في المنظومة الإلكترونية ومشروعات الميكنة التي تعمل على تيسير العمل وسرعة الإفراج عن البضائع. وفي هذا الصدد طرحت هيئة ميناء دمياط مناقصتين لتطوير المنظومة الإلكترونية بالميناء خلال السنوات العشر المقبلة والتي تم تفعيلها في عدة موانئ خلال الفترة الأخيرة. وتتركز المناقصة الأولى في توريد أجهزة محمولة «TOS» لخدمة منظومة البضائع العامة، ومن المقرر ترسيتها خلال أغسطس الجاري. وأشار مصدر مسؤول في هيئة الميناء إلى أن هناك توجهيات واضحة من وزارة النقل بإعادة هيكلة نشاط البنية المعلوماتية وزيادة الاعتماد على الميكنة والنظم الإلكترونية خلال الفترة المقبلة، على غرار عدد من الموانئ المحلية والعالمية، والتي تعمل على سرعة تداول البضائع والإفراج عن عنها في وقت أقل. وأضاف المصدر أنه تقرر طرح مناقصات تحت مسمى الإحلال والتحديث لمكونات البنية التحتية المعلوماتية لمشروع ميناء دمياط، والتي من المقرر أن يتم ترسيتها أيضاً خلال الشهر الجاري. وبعد ميناء دمياط من أول الموانئ المصرية التي بدأت في تطبيق الميكنة الإلكترونية خلال الفترة الأخيرة عبر شركة الحلول المتكاملة المملوكة في معظمها لوزارة النقل.

وقامت «الحلول المتكاملة» في أغسطس 2019 بإعداد برامج منظومة الدفع والشبكات وبرامج المعلومات في الموانئ البحرية، كما انتهت بالفعل من تنفيذ

الفريق أسامة ربيع :



قناة السويس حققت ٨١٠ مليون دولار عائدات مع تطبيق سياسات تسويقية مرنّة

قال الفريق أسامة ربيع القناة الجديدة واستقبلت خلال هذه الفترة نحو 90 ألف سفينة بحمولات صافية بلغت 5.5 مليار طن. وأكد أن التوقعات تشير لتحقيق أيرادات مضاعفة لقناة السويس في 2020 إلا ان تداعيات أزمة فيروس كورونا كوفيد 19 اثرت بشكل كبير على ايرادات القناة المتوقعة، مشيراً إلى أن 28% من اسطول الحاويات في العالم توقف تشغيلها بسبب أزمة فيروس كورونا على حركة التجارة العالمية وهو ما عكس اثاره على قناة السويس.

وأضاف ان التقارير الملاحية منذ بداية العام الميلادي 2020 وحتى شهر أغسطس الحالي تعكس الدور الذي لعبته القناة الجديدة في الحفاظ على معدلات العبور للقناة وفق المعدلات الطبيعية رغم التحديات العالمية حيث شهدت القناة خلال تلك الفترة عبور 11250 سفينة بـأيرادات بلغت 3.3 مليار دولار.

طبقت سياسات تسويقية مرنّة لجذب السفن خلال العام المالي 2019 / 2020 حيث منحت تخفيضات تراوحت ما بين 50 إلى 75% لسفن الحاويات وتخفيضات تراوحت ما بين 24 إلى 75% لناقلات الغاز البريولي المسال على رسوم العبور، وهو ما ساهم في جذب 3790 سفينة حققت عائدات بلغت 810 ملايين دولار وذلك منذ بدء أزمة كورونا. وأضاف ربيع في تصريحات له مؤخراً، أن التوقعات تشير إلى أن تداعيات الأزمة العالمية بسبب فيروس كورونا يصل تأثيرها على حركة التجارة العالمية مع نهاية العام الجاري بتراجع يصل لنحو 34% وهو ما قد يعكس على حركة الملاحة الدولية.

وأشار إلى أن قناة السويس حققت خلال الخمس سنوات الماضية عائدات بلغت 27.2 مليار دولار وذلك منذ افتتاح المجرى الجديد لقناة السويس في أغسطس 2015.

وقال ربيع إن القناة حققت زيادة في عائداتها بنسبة 4.7% عن السنوات الخمس السابقة من تشغيل

وكان الرئيس عبد الفتاح السيسي افتتح في أغسطس 2019 أنفاق قناة السويس تحيا مصر بالاسماعيلية وبدأ تشغيل الانفاق خلال الفترة الماضية لـ 6 ساعات يومياً ويصل طول النفق لنحو 6 كيلو مترات وعرض 12.5 متر وعلى عمق 20 متر أسفل القناة.

وتتابع، أنه تم تدشين ثلاثة قاطرات جديدة بترسانة بورسعيد البحرية والاستعداد لتدشين القاطرة الرابعة لمواكبة التطور التكنولوجي المتتسارع في مجال صناعة النقل البحري وتلبية متطلبات العمل بقناة السويس وذلك في مدة قياسية لم تتجاوز عام واحد بمعدل تدشين قاطرة كل ثلاثة أشهر، علاوة على جهود تحديث أسطول كراكات الهيئة بالتعاقد على بناء كراكتين بترسانة IHC الهولندية، تم تدشين الكراكة الأولى بالفعل وهي «الكراكة مهاب مميش» أحدث وأكبر كراكات الهيئة، ويليها بمثابة الله تدشين الكراكة الثانية «حسين طنطاوي» نهاية أكتوبر المقبل بالإضافة إلى بناء عشرة لنشات جديدة بشركات الهيئة التابعة.

وقال رئيس الهيئة إنه تم تفعيل العمل بجزمة من الخدمات الإلكترونية الجديدة على الموقع الرسمي للهيئة تضم أربع خدمات وهي خدمة طلب عبور السفن وخدمة الخطوط الطويلة وخدمات الترسانات وخدمة المناقصات والمزايدات.



قناة السويس الجديدة

وقال إن تحسين المجرى الملاحي وتطويره يعد هدفاً رئيسيًا باعتبارها المصدر الأول للعملة الصعبة، وهذا ما ورثاه عن رؤساء الهيئة السابقيين، على حد تعبيره، موضحاً أنه عندما تسلم القناة كان عمقها 16 متراً وكان لابد من تعزيز المجرى الرئيسي إلى 24 متراً ليتناسب مع الأجيال الجديدة للسفينة.

ولفت الفريق مهاب مميش إلى أن قناة السويس لا تعيش منفردة عن العالم لذلك يتم تطويرها وتحسينها بشكل مستمر لمقابلة الاحتياجات المتزايدة للنقل البحري العالمي وعلى الأخص في مجال نقل الحاويات

الذى تتزايد أهميته باستمرار.

وأشار إلى أن فكرة الاقتراض من خلال الشهادات ومشاركة المصريين في ذلك المشروع هي فكرة الرئيس السيسي، وتم جمع 65 مليار جنيه، وبعد تصفية المبالغ وصلت إلى 60 مليار جنيه نتيجة لظروف متعلقة بالمواطنين بالخارج في ظل ترويج شديد للشائعات من قبل الإخوان بضياع أموال الشعب.

وأضاف أنه تم سداد كوبونات الفوائد كل 3 أشهر لحائزى الشهادات حتى استرداد قيمتها في سبتمبر من العام الماضي، وهو موعد استحقاقها.

وأكمل أنه تم إدارة المحفظة المالية بأعلى كفاءة، مضيفاً: «أحد أهم المواقف كان لوزير المالية وقتها الذي قرر صرف 30 مليار جنيه لهيئة قناة السويس لتنفيذ المشروع على أن يبقى نحو 30 ملياراً أخرى تحسباً

لو أراد أصحاب الشهادات استرداد قيمة شهاداتهم».

وقال إن هيئة قناة السويس أنشأت 6 كبارى عائمة دون أن تتكلف الدولة مليماً واحداً - على حد قوله - وتم بناؤها جميعاً في ترسانات الهيئة ببور سعيد والسويس وشراكتها التابعة وهم كوبرى الرسوة ببور سعيد و 2 كوبرى بمنطقة «نمرة 6»، كوبرى عائم شمال خط معدية القطرة غرب وكوبرى عائم بسرايبوم، وسادس بموقع الشط بمدينة السويس،

بجانب إنشاء إدارة جديدة للاتفاق لخدمة الاتفاق المارة أسفل قناة

السويس، وجميعاً محاور لربط سيناء بغرب القناة.

وعن الحاجة إلى كراكات جديدة قال «مميش» إن أعمال التكريم في مشروع المجرى الجديد تمت بالاستعانة بكرات أجنبيه من خلال مناقصة عالمية، مما سجل تكاليف عالية لعدم وجود كراكات جديدة بالهيئة لذلك تم توقيع عقد بناء وتوريد عدد كراكتين مع شركة IHC الهولندية إحدى أكبر الشركات المتخصصة في مجال بناء الكراكات، في عام 2017.

ووصف مميش يوم توقيع عقد الكراكتين بأنه كان «أسعد يوم في حياته لأن المقاولات كانت شاقة مع الجانب الهولندي بجانب أن تلك الكراكات ستتمكن القناة من الاعتماد على نفسها في صيانة المجرى الملاحي».

الفريق مهاب مميش يكشف المزيد من التفاصيل في الذكرى الخامسة لقناة السويس الجديدة

كشف الفريق مهاب مميش مستشار رئيس الجمهورية لمشروعات محور قناة السويس والموانئ البحرية عن أن فكرة إنشاء قناة السويس الجديدة جاءت بسبب جنوح إحدى السفن بالمنطقة الرئيسي لقناة السويس، وذلك بعد توليه رئاسة الهيئة ثلاثة أيام فقط.

وأضاف في أول حوار له بعد توليه مهام منصبه، أن جنوح سفينة واحدة بالمنطقة الملاحي يعطى باقي حركة السفن مما يؤثر سلباً على وضع القناة كمبر آمن، لذلك كانت هناك ضرورة لوجود قناة جديدة موازية لقناة

الأصلية ورفع كفاءتها في التعامل مع حالات الطوارئ.

وقال مميش إنه شغل منصب رئيس هيئة قناة السويس في وقت تولى الرئيس الأسبق محمد مرسي، ونتيجة لإعلان جهات رسمية وقتها عن قانون خاص بفصل منطقة القناة عن باقي الجمهورية والحديث عن بيع

القناة لقطر، فقد قرر الاحتفاظ بالفكرة، آملًا أن يتحققها في يوم ما.

وصرح بأنه حدد مجموعة عمل من مديرى هيئة القناة ورؤساء الأقسام وعدد من شباب إدارة التخطيط والبحث لمناقشة الفكرة والاستماع إلى كل الآراء المتخصصة ودراسة المشروع من جميع الجوانب والتکاليف

والنتائج في ظل معارضه البعض داخل فريق العمل.

وتتابع مميش أنه بعد رحيل الإخوان أصبحت الفرصة قوية لعرض المشروع على الرئيس السيسي، موضحاً أن تقليل مدة المشروع من 3 سنوات إلى سنة واحدة كان مفاجأة كبيرة لم يكن يعلمها، على عكس ما أشيء وقتها.

واستكمل مميش قائلاً إن تلك المرحلة شهدت الإعلان بقوة عن القنوات البديلة على مستوى العالم، وعلى رأسها القناة الإسرائيلية التي تربط إيلات على البحر الأحمر بميناء أشدود على البحر المتوسط، بطول 320 كيلومتراً.

وقال إن إسرائيل ألغت مشروعها لارتفاع تكاليفه مما يجعل من المستحيل تحقيق عائد مناسب، كما أنه ضعف طول قناة السويس ويزيد من زمن عبور السفن وتکاليف عبورها مقارنة بتقليص زمن رحلة العبور بقناة السويس من 18 إلى 11 ساعة.

وأضاف أن أهم الطرق المنافسة التي ظهرت بقوة خلال دراسة مشروع المجرى الجديد هو «ممر بحر الشمال» وعبور السفن باستخدام كارات التلح، مع عبور نحو 46 سفينة في السنة، وذلك مقارنة بقناة السويس يمثل متوسط عبور يوم واحد فقط، مما زاد ثقة الهيئة في بدء المشروع.

وأكمل أن المجرى الجديد قضى على تنافسية الممرات الملاحية لتوفير زمان الرحلة ولأنه الأكثر أماناً، موضحاً أن الممر الإيراني لا يمثل أى منافسة مع قناة السويس، خاصة أن عمليات الشحن والتغليف مكلفة جداً وتستغرق وقتاً أطول، بينما النقل البحري يوفر الوقت وينقل حمولات كبيرة من البضائع مقارنة بنقلها بالسكك الحديدية أو براً.

وأشار الفريق مهاب مميش إلى أن نقل حمولة واحدة تعبر قناة السويس يتطلب المئات من القطارات والشاحنات في الطرق البديلة.

وأوضح مستشار رئيس الجمهورية للموانئ البحرية، أن ميناء «جوادر» الباكستاني سيربط التجارة خاصة بين جنوب آسيا الوسطى والشرق الأوسط، بجانب أنه محطة رئيسية ضمن مشروع الحزام والطريق مما سيدفع عبور التجارة نحو قناة السويس.



وقال الفريق مهاب مميش



الفريق مهاب مميش

وتطويرها، خاصة أنه تم إهمالها لفترات كبيرة خلال العقود الماضية مما أدى إلى تقادمها ضارباً مثلاً بميناء الإسكندرية الذي يعاني من وصول سفن عملاقة لاتناسب أحجامها أبعاد الأرصفة فيه، حيث أنها تقف في المخطاف خارج الميناء ويتم نقل حمولاتها عن طريق صنادل وسفن صغيرة. وحول تعدد الجهات المسئولة عن الموانئ قال مميش إن تبعية الموانئ لعدة جهات مثل النقل أو الهيئة الاقتصادية يخلق توزيعاً جغرافياً سليماً لتلك الموانئ، موضحاً أن المنطقة الاقتصادية لمحور قناة السويس تصبح صحراء جرداء في حالة سحب الموانئ الستة، خاصة أن ميناء «شرق بورسعيدي» و«السخنة» رفعاً من قيمتها المضافة. وعن تعديل اللائحة التنفيذية للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، أكد الفريق مهاب مميش أن المنطقة الاقتصادية لديها حواجز كافية تساعدها على النهوض، موضحاً أن لديها ميزة أسوأ بيئة لقناة السويس وهي أنها هيئة لها شخصية اعتبارية ولها صلاحيات وقانون خاص بها مما يؤهل صاحب القرار لاتخاذ القرارات المناسبة.

ويرى الفريق مهاب مميش أن تجهيز الموانئ بالخدمات اللوجستية وتعزيز الأرصفة وتطوير منظومة خاصة بالهيئة الاقتصادية لقناة السويس لتناسب تشغيل طريق الحرير، سينعكس إيجابياً على التجارة المارة بالقناة.

إن الهيئة حصلت على قرض لسداد باقي قيمة الكراكات ويتم سداده من العائدات، مشيراً إلى أن امتلاك الهيئة لكراتينتين جديدين يمثل إضافة قوية في رفع كفاءة قناة السويس بما يجعلها قادرة على منافسة الممرات الملاحية الأخرى.

واستكملاً: أكثر ما أسعدني هو إصرار عمال هيئة قناة السويس على إطلاق اسمى على الكراكة الأولى والمفترض استلامها نهاية العام الجاري»، مشيراً إلى أن مصر تمتلك 3000 كيلومتر سواحل على البحرين الأحمر والمتوسط بجانب نحو 68 ميناء عاماً متخصصاً وتلك الموانئ في حاجة دائمة إلى الصيانة لبعث الحياة فيها، متوقعاً أن يتم الاستفادة من هذه الكراكات الحديثة في تلك الموانئ.

والكراتتان هما الأكبر عالمياً في الوقت الحالي من حيث القدرة الكلية، والتي تبلغ 29190 كيلووات للواحدة، كما تتميزان بمحرك بقدرة 4800 كيلووات، وهو ما يُمكن الكراتتين من العمل في جميع أنواع التربة الرملية والطينية والصخرية، ويصل أقصى عمق حفر لها إلى 35 متراً، ما يغطي احتياجات القناة المستقبلية.

وعن تنافس الموانئ المصرية قال «مميش» إن التنافس يرتفع بالمستوى ولكن لا يصلح أن تكون موانئ الدولة الواحدة متنافسة، ويرى أنه لابد أن تُخصص الموانئ ما بين بضائع عامة وصب جاف وحاويات وتوزيع تلك التخصصات بشكل عادل بجانب تجهيز تلك الموانئ بالخدمات اللوجستية.

FINMAR

Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,
Ramlah Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869800 - 4855700
FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855600
Branches: Port Said - Cairo - Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

دراسة: تأثير «كورونا» على قطاع النقل أكبر من تداعيات الأزمة العالمية



YANG MING

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

مثل صعوبة تتبع الرسائل، بطيء وتغير إجراءات التخلص، عدم وجود إطار زمني واضح ومعن لخض زمن الإفراج الجمركي.

وكلت الأزمة عن عدد من أوجه الضعف المؤسسي لقطاعي النقل البحري والجوى، فرغم ما تملكه مصر من مؤسسات تجعلها ممراً تجارياً رئيسياً على مستوى العالم ومركزاً دولياً للإنتاج والتوزيع يخدم أوروبا وأفريقيا والشرق الأوسط.

إلا أن تناقضيتها وجاذبيتها للاستثمارات في مجال النقل البحري والجوى أقل من العديد من الدول المجاورة التي لا تملك نفس المقومات.

وطرحت الدراسة بعض الحلول لعلاج أوجه الضعف المؤسسي، تتمثل أهمها في إعادة هيكلة شاملة لشركة مصر للطيران، وإعادة هيكلة أسلوب إدارة المطارات وتشغيلها.

ومراجعة تأثر الدخول في اتفاقيات السموات المفتوحة رغم الفروض العديدة التي تتجهها، ومراجعة شاملة لرسوم الخدمات بالموانئ المصرية التي أدى ارتفاعها لانحساب العديد من الخطوط الملاحية، وتوحيد الرسوم وإجراءات التخلص الجمركي على مستوى كافة الموانئ.

وطلبت الدراسة بتوسيع الاستفادة من التطورات التكنولوجية لرقةنة المنظومة والخدمات المرتبطة به.

وهو توجه أثبتت الأزمة حتيته كمخرج لاستمرار عملية الاستيراد والتصدير، خاصة في ظل اتجاه العالم نحو السفن والموانئ الذكية واستخدامات البلوك تشين وإنترنت الأشياء والذكاء الاصطناعي، مما يتطلب تدريب العاملين بالمجال على هذه التكنولوجيا الحديثة.

وترتبط سيناريوات المرحلة المقبلة اعتباراً من أول أغسطس الجاري بتطور الوضع الصحي، ففي السيناريو المتفضل في حالة انتهاء الفيروس ورفع الإجراءات الاحترازية ستعود حركة تجارة البضائع والركاب تدريجياً.

والعكس في حالة السيناريو المنشاش الذي يفترض دورة جديدة من الفيروس وعدم التوصل إلى لقاح، ولكن ليس من المتوقع تأثيرات أكثر سوءاً مما شهده القطاع في الفترة الماضية نتيجة زيادة القدرة على التقام مع الفيروس.

وقالت الدراسة إنه رغم الإجراءات التي اتخذتها الحكومة لدعم ومساندة قطاع النقل خاصة الطيران مازال هناك عدد من الإجراءات المطلوب اتخاذها لتخفيف آثار الأزمة، والتي تمثل في حزم متكاملة لمساندة كافة الشركات وفقاً لاحتياجاتها المختلفة.

وافتتحت الدراسة في هذا الصدد ضرورة إعداد قاعدة بيانات متكاملة عن كافة الشركات العاملة في القطاع حتى يمكن تقدير المساندة المطلوبة في ضوء احتياجات فعلية، ودعم ومساندة شركات الطيران المصرية الخاصة، حيث تواجه نفس الأزمة ومعرضة للإفلاس والخروج من السوق نهائياً.

وتحسين شروط الانتهان المتأخر أمام الشركات العاملة في قطاع الطيران المدني، مقتربةً إتاحة تمويل بدون فوائد لتسديد الأجور وإيجارات الطائرات ومصروفات التشغيل مع فترة سماح لا تقل عن عامين أو حتى تتعافى حركة الطيران.

ودعت الدراسة لوضع الضمانات الكافية للتأكد من سهولة نفاذ خطوط الطيران المصري إلى هذه التسهيلات الإنمائية، خاصة في ظل ارتفاع عدم اليقين، وبالتالي غياب الحواجز التي تدفع البنوك لتقديم تسهيلات إنمائية للشركات التي تحقق خسائر.

ويتوقع أن تستمر باستمرار الأزمة بما يوثر على ملاءتها المالية، بجانب توسيع نطاق الدعم والمساندة لباقي القطاعات الفرعية التي تدرج تحت قطاع النقل.

ومد فترة الإعفاءات الضريبية أو التسهيلات الإنمائية وأي تخفيضات في الرسوم للشركات حتى تستعيد نسب التشغيل المعتادة في المتوسط.

وشددت الدراسة على ضرورة استمرار جهود تطوير المنظومة الجمركية وتسهيل الإجراءات التي كثفتها الدولة بالفعل أثناء الأزمة لضمان عدم تكدس البضائع بالموانئ وسرعة الإفراج الجمركي عن البضائع.

وتسهيل وصول المكونات والمستلزمات لاستمرار العملية الاقتصادية، مع ضرورة مراجعة منظومة الشباك ومنظومة النافذة الواحدة المطبقة بالجمارك نظراً للعديد من التحديات التي تعاني منها.

أصدر المركز المصري للدراسات الاقتصادية دراسة جديدة ضمن سلسلة تقارير "رأي في أزمة" لتحليل تداعيات فيروس كوفيد 19 على قطاع النقل بالتركيز على قطاعي النقل الجوى والبحري باعتبارها الأكثر تأثراً بالأزمة.

واستعرضت الدراسة أهم ملامح القطاع في مصر، وهيكلي قطاع النقل، وأهم المؤشرات الدولية التي تعكس أداء القطاع بالمقارنة مع عدد كبير من الدول التي شملتها هذه المؤشرات.

والتي كشفت تراجع الأداء المصرى في أغلبها، إضافة إلى ملامح منظومة النقل البحري والجوى عالمياً ارتبطاً بحركة التجارة العالمية. كما تناولت بالتحليل تأثير الأزمة الحالية وأزمات سابقة على قطاعي النقل البحري والجوى عالمياً.

وأكملت الدراسة أن التداعيات المتوقعة لأزمة كورونا على قطاعي النقل البحري والجوى، تفوق أي تداعيات سابقة – بما فيها الأزمة المالية العالمية، وثورة يناير 2011 – على التجارة الخارجية.

وهو أمر منطقى نظر المكونها أزمة خارجية وداخلية معاً، وهو ما ينسق مع تقديرات البنك الدولى، وكذلك تقديرات منظمة التجارة العالمية حول تأثير الأزمة على التجارة الدولية.

وأشارت الدراسة إلى محدودية تأثير الأزمة على قطاع النقل البحري، مقارنة بالتأثير على النقل الجوى سواء للركاب أو البضائع، حيث بلغت نسبة تراجع قيمة التجارة البحرية في مصر على أساس شهرى 2% فقط في يناير مع بداية الأزمة.

وبلغ التراجع ذروته في أبريل بنحو 21%， وهو ما يرجع بشكل أساسى إلى تراجع كبير في إجمالي قيمة التجارة الخارجية لمصر بنحو 16% في أبريل مقارنة بمارس. ويمثل في صدمة كبيرة نتيجة الإغلاق في الصين واضطراب الاقتصاد العالمي ثم تعافى أكبر مع تعافي الصين وعودتها المكانتها في الاقتصاد العالمي ثم استقرار العملات بعد ذلك.

في حين استمرت حركة التجارة بالموانئ وإن انخفض معدل التشغيل عنه قبل الأزمة، وظهور أي مشاكل في عملياتي الاستيراد والتصدير خلال هذه الفترة يرتبط بالإجراءات الجمركية في كل ميناء.

وأكملت الدراسة على أن أداء التجارة الخارجية يرتبط بأداء الموانئ والمطارات والخدمات اللوجستية وبالتالي أي تحديات تواجهها تؤثر سلباً على أداء التجارة. لذا فالسياسات التي اتخذتها الدول لتسهيل التجارة وتبسيط المنظومة الجمركية ورفع كفاءة الخدمات اللوجستية ورقمنة المنظومة تحسن من قدرتها على زيادة تجارتها حتى لو ظهرت موجة جديدة من الفيروس.

النقل تناقلت تفعيل خط «رورو» من الإسكندرية إلى إيطاليا:

الجمركي القائم وكذلك حجم التبادل التجاري المنقول بحراً بين موانئ البلدين وفرص نجاح الخط المقرر تدشينه وفالماتم التوافق عليه بين البلدين خلال العام الماضي.

وانتهى الاجتماع بتحديد خطوات تنفيذية تضمن تسيير الخط بما يحقق الجلوى الاقتصادية ويساهم في رفع حجم التجارة البينية بين البلدين.

ينظر أن العلاقات المصرية الإيطالية تشهد تطورات غير مسبوقة على المستويات السياسية والاقتصادية والتجارية ترتكز على التنسيق الكامل وتتوافق الرؤى بشأن مختلف القضايا الإقليمية والتحديات المشتركة، حيث تعدد أهداف الشركاء التجاريين لمصر ليس فقط على مستوى الاتحاد الأوروبي بل على المستوى العالمي، حيث بلغ حجم التبادل التجاري بين البلدين عام 2018 نحو 7.2 مليار دولار.

نظمت السفارة الإيطالية بالقاهرة اجتماعاً عبر خاصية فيديو كونفرانس مع قطاع النقل البحري، في الاجتماع المجلس التصديري للحاصلات الزراعية ومؤسسات تمويل إيطالية والوكالة الرورو "للحاصلات الزراعية بين البلدين، بالإضافة التجارية الإيطالية.

وأشار اللواء بحري، رضا اسماعيل إلى أهمية إيطاليا كأحد أهم الشركاء التجاريين لجمهورية مصر العربية وصنفه ضمن أهم خمس دول على مستوى التبادل التجاري مع جمهورية مصر

وشهد الاجتماع حضور رفيع المستوى لوزارة الخارجية ومشاركة خمس موانئ إيطالية الأهم على البحر المتوسط، ومن مصر وزارة النقل لايطاليا و لاوروبا و كذلك كون جمهورية مصر العربية منفذ رئيسي لل الصادرات الإيطالية لافريقيا. وطرق الاجتماع مناقشة تفصيلية لامكانيات مواني و شبكات النقل متعدد الوسائط بالبلدين و التعاون الجانبي المصري، وكذا مصلحة الجمارك بالبلدين.

في إطار الخطة التوسعية لها في هذا النشاط

ميناء الإسكندرية تصدر تعليمات جديدة بشأن تموين السفن بالوقود والزيوت

كما أصدرت وزارة النقل قراراً برقم 417 لسنة 2019 لتعديل القرار 800 لسنة 2016، والخاص بمقابل الانتفاع بالموانئ، والذي تم بموجبه تعديل المادة 25 من القرار 800، الخاصة بمقابل انتفاع بالترخيص لمزاولة نشاط تموين السفن.

وتم النص على أن تدفع السفن الأجنبية 10 دولارات عن كل طن في حالة تموين السفن بالزيوت والوقود، و3 دولارات لكل طن في حالة تموين السفن بالمياه، أما السفن المصرية فتفقوم بدفع 5 دولارات للطن في حالة تموين السفن بالزيوت والوقود، و1.5 دولار لطن المياه، والتي كانت ضعف تلك القيمة في القرار 800 لسنة 2016.

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 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 إخبار قطاع النقل البحري سنوياً بقائمة محدثة لبيانات مرافق استقبال مخلفات السفن المتاحة بالميناء، وأنواعها، وسعة كل منها، وأماكن تواجدها، حتى يتسمى لقطاع النقل البحري تحديث بيانات مرافق استقبال مخلفات السفن بالميناء، على المنظومة العالمية المتكاملة لمعلومات الملاحة التابعة للمنظمة البحرية الدولية وفقاً لاتفاقية ماربولي.

في إطار الخطة التوسعية لهيئة ميناء الإسكندرية في نشاط تموين السفن بالوقود، أصدرت الهيئة تعليمات جديدة للتوكيلات الملاحية في هذا الشأن.

وأشارت الهيئة عبر تعليماتها بضرورة إبلاغها أولاً حال احتياج السفينة للتمويل (وقود - زيوت). واعتبرت هيئة الميناء في تعليماتها هذا الإجراء من الشروط الأساسية لقيام عملية التموين التي تتم، مشيرة إلى أنه لن يسمح بتموين السفن الواردة إلى هيئة الميناء إلا بعد الحصول على موافقة من إدارة الحركة، على أن يرفق صورة الطلب الخاص بالتوكيل الملاحي، الذي سيتم تقديمها بدوياً إلى مركز الحركة ولحين إدراجه على المنظومة الإلكترونية الخاصة بالميناء.

وتحتلت التعليمات الجديدة بعد موافقة مجلس إدارة هيئة الميناء مؤخراً، واعتماد وزير النقل على منح ترخيص مزاولة نشاط تموين السفن (وقود - زيوت) وطبقاً للقرار 800 لسنة 2016 والمعدل بالقرار الوزاري رقم 417 لسنة 2019.

وتضمن عدداً من البيانات من أهمها اسم السفينة، وجنسيتها، وكمية الوقود بالطن، ونوع التموين وتاريخ وموقع التموين، علاوة على وسيلة التموين.

كما يتم إدراج الشركة التي تقوم بعملية التموين، ودفع مستحقات الهيئة مقدماً طبقاً للقرارات المنظمة لذلك كما يتم التعهد بسداد أي اضرار تتم أثناء عمليات التموين بمتلكات الهيئة.

يدرك أن قطاع النقل البحري وضع خطة موحدة لإدارة مخلفات السفن لتطبيقها على كافة الموانئ المصرية بدءاً من أغسطس الماضي، بناءً على تعليمات المنظمة البحرية العالمية والاتفاقيات التي وقعت عليها مصر في هذا الشأن.

وطالب قطاع النقل البحري عبر خطاب أرسل لهيئات الموانئ بتوزيع نموذج موحد على التوكيلات الملاحية، يتم استيفاؤه وتسليمها لهيئة الميناء المختص الذي تدخل فيه السفينة التابعة للتوكيل، على أن يتم تسليمها قبل دخول الميناء بـ 48 ساعة، كما يتم التأكيد على تسليم هذا النموذج قبل تسليم مخلفات (صلبة / سائلة) لأى مقاول أشغال بحرية.

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

وكان قطاع النقل البحري قام العام الماضي بتنفيذ دراسة المنظومة المستحدثة الخاصة بالخدمات البحرية لتموين السفن بالوقود بالموانئ المصرية بعد تجميع مقترحات غرف الملاحة والشركات العاملة في هذا النشاط.



كما ذهبت ادارة الحماية البحرية بالموانئ المصرية وضع ثلاثة علامات للمواد الخطرة، والتي شملت المواد المتفجرة، والغازات المضغوفة، والغازات السامة .
والمواد القابلة للاشتعال والمواد الحمضية، والحمضية والقلوية، والمواد الصلبة القابلة للاشتعال .
واشارت التعليمات الجديدة بأنه يجب التخلص من تلك المواد بالطريقة الصحيحة وذلك عن طريق وضعها في صندوق المخلفات الخطرة الموجودة في ادارة الحماية البيئية لحين تسليمها لمخزن المخلفات الخطرة التابع لإدارة المخازن.

ادارة الحماية البحرية بميناء الاسكندرية تصدر ضوابط جديدة بشأن البضائع الخطرة:

المهم المخزنة في الساحات الجمركية، والتي تشكل تهديد بتلك الموانئ.

وفي نفس السياق أصدرت إدارة الحماية البحرية بميناء الإسكندرية تعليمات صارمة بشأن البضائع الخطرة وذلك كتصنيف لتلك البضائع وأسلوب التخلص منها.

واعتبرت "الادارة" عدداً من البضائع كبضائع خطرة لأول مرة، والتي تتضمن مخلفات نواتج التنظيف وازالة الزيوت وازالة الشحوم وصيانة الماكينات ومخلفات البترول وأقمصة التنظيف.

كما تم اضافة اصناف مخلفات سوائل الحمضية او قلوية (حمضي كبريتيك / صودا كاوية) ، والعبوات التي تحتوي على بقايا مواد خطر مثل (دهان / ورنيش ، أحبار الطباعة ، غراء ، مواد لحام) ، وكذا المخلفات الكيماوية المعملية .

وكذا البطاريات التي تحتوي على رصاص او كadmium ، او زينق ، او كافة انواع بطاريات السيارات، وكذا بقايا أدوات اللحام التي تحتوي على سبائك معنية وتحتوي على مادة الكadmium او الرصاص .
وتم تصنيف الزجاج الكسر من لمبات الفلورسنت / الشاشات الالكترونية ، بالإضافة الى نفيات الجلود المحتوية على مرکبات الكروم ، وكاوتش البطاريات ، وفوارغ المبيدات الحشرية .

وشروط جديدة لتداول الفحم وتخزينه بالميناء وأخرى لتداول الخردة والأسمدة

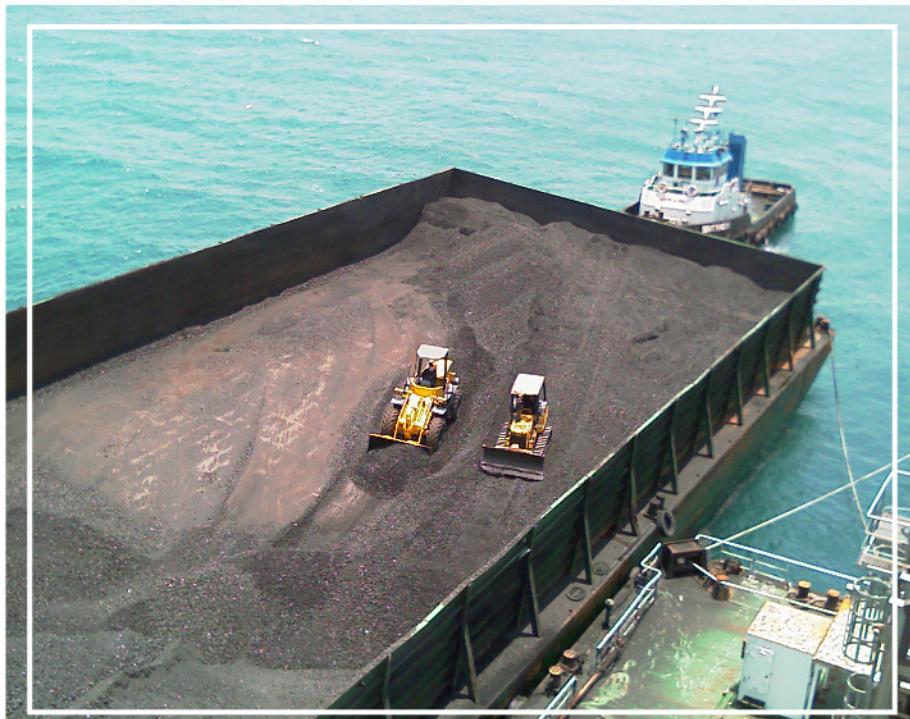
عدداً من الاجراءات اتخذتها الجهات المعنية بالموانئ المصرية، خاصة ميناء الإسكندرية، وذلك بعد التفجيرات التي وقعت بميناء بيروت مطلع الشهر الجاري وأدت الى تدميرات واسعة النطاق بمدينة بيروت "العاصمة اللبنانية".

وتأتي تلك الاجراءات التي تم اتخاذها بناءاً على توجيهات من رئاسة الجمهورية ومجلس الوزراء، تفادياً لأزمات ماثلة تحدث بالموانئ المحلية.

وتركز تلك التعليمات في القضاء على مشكلات المهم بالجميع الموانئ المصرية، والتي مر عليها عدة أشهر دون نقلها من الميناء والتي كانت السبب الرئيسي في انفجار ميناء بيروت "حسب النتائج الأولية للتحقيقات التي تجريها لبنان".

وأشار السيد كمال نجم وكيل وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك أن هناك تكليفات رئاسية بضرورة إنهاء كافة المشكلات أمام الحاويات المهم بالموانئ المصرية والعمل على سرعة خروجها من الموانئ .
وأشار إلى أنه قام بإصدار تعليمات صارمة الأسبوع الماضي للعاملين بالموانئ " بمصلحة الجمارك " لسرعة التصرف والتخلص من الحاويات والروابك

ضوابط جديدة لتداول و تخزين الفحم بميناء الاسكندرية



وفي نفس الصدد أصدرت هيئة ميناء الإسكندرية ضوابط جديدة لتشوين الفحم خلال الفترة المقبلة، وذلك تحت اشراف الحماية البحرية .

واشارت تلك التعليمات الى أنه يجب ان يكون التخزين على هيئة أكوام داخل الهنجر مع وجود تهوية جيدة وأرضية مانعة لتسرب المياه الناتجة عن الترذيد، وكذا الالتزام بالحد الأقصى لإرتفاع الأكوام المضغوطة تسعه أمتار فوق سطح الأرض والغير مضغوطة خمسة أمتار فوق سطح الأرض .

كما نصت التعليمات الجديدة على أن يتم تركيب أنظمة لرش أكوام الفحم بالمياه لمنع تطاير أتربة الفحم ولضمان نسبة رطوبة كافية لتلك الأكوام من (10 - 15 %) على أن تكون أنظمة الرش عبارة عن ترذيد (دش) أو ترذيد ضبابي وليس عمود متancock .

كما نوّهت التعليمات على الالتزام بعمل ببارات لتجمیع المياه الناتجة عن عملية ترذيد الفحم، والالتزام بتركيب أجهزة رصد مستمر للأتربة وربطها بالشبكة القومية لرصد ملوثات الهواء التابعة لجهاز شؤون البيئة .

مدة تنشين الفحم شهراً واحداً من يوم وصول الفحم للميناء و حتى خروجه منها:

ونصت التعليمات الجديدة على الالتزام بتركيب أجهزة رصد أول أكسيد الكربون في منطقة التفريغ وأماكن التخزين لرصد وقوع أي عملية اشتعال ذاتي، كما لا يجوز استخدام هاجر تشنين الفحم لأي غرض آخر، ويجب الانتباه إلى مدة تشنين الفحم

شهراً واحداً من يوم وصول الفحم للميناء و حتى خروجه منها.

كما يجب الالتزام بعملية التنظيف المستمرة للأرصفة والمخازن والأجهزة والمعدات لازالة أتربة الفحم، وكذا الالتزام بالتشجير بارتفاعات عالية والتنظيف المستمر للطرق المواجهة والموزنة للهاجر والمخازن والتخلص من مخلفات تجريف الفحم بطريقة آمنة في أماكن تبعد مسافة لا تقل عن 1500 متر من أقرب تجمع سكني.

كما يتم الالتزام بتركيب صدارات رياح في الأماكن المخصصة لتخزين الفحم المكشوفة وفقاً للمواصفات العالمية، ويجب أن تكون السيور الناقلة مصنوعة من مادة مقاومة للإشتعال وتكون مغطاة.

وألزمت الضوابط الجديدة أن يكون هناك خطة طوارئ لمكافحة الحريق والتدريب على سيناريو المواجهة في حال حدوث اشتعال الفحم.

أما بالنسبة لتداول الفحم فأكملت الضوابط الجديدة أن يكون تفريغ الفحم من السفن إلى الشاحنات أو السيور الناقلة باستخدام نوافل حلزونية أو كباشات مغلفة، ويحظر تفريغ الفحم على الأرصفة وساحات التفريغ حتى لو كان بشكل مؤقت.

كما يحظر تفريغ الفحم بمنطقة المخطاف إلا بتصريح من الجهة الإدارية المختصة (هيئة الميناء) للشركات العاملة والمصرح لها باعمال الشحن والتفريغ على ارصفة الميناء، ويجب استخدام المياه المرندة (نظام ترذيز) عند مناطق التفريغ ووصلات السيور الناقلة.

وذهبت التعليمات إلى أن تكون السيور الناقلة مغطاة من جميع الجوانب بإحكام، وتعلق عمليات الشحن والتفريغ للفحم أثناء الظروف الجوية الغير مواتية بناء على قرار السلطة المختصة "قرار رئيس الهيئة" ، كما يتم

ادارة الحماية البحرية تصدر تعليمات جديدة بشأن أعمال التخريد وتقطيع السفن:

وأصدرت إدارة الحماية البحرية ب الهيئة ميناء الإسكندرية ضوابط جديدة بشأن أعمال تقطيع وتخرید السفن.

وذهبت تلك التعليمات إلى أن يتم الالتزام بوضع خطة اعمال للتخرید وعرضها على إدارة حماية البيئة قبل البدء في التنفيذ، والالتزام بتقديم ما يثبت التعاقد مع الشركات القائمة بنقل المخلفات (الصلبة - الخطرة - الزيتية) واحضار شهادة (خلو غازات السفينة) قبل بدء التقطيع في الأماكن التي تحتوى على تانكبات في السفينة.

ذلك يجب تركيز الغازات والابخرة المتتصاعدة لتجنب زيادة التركيز واحادث اشتعال او اختناق، كما يجب عمل سواحب للدخان (شفاطات) بالأماكن الضيقة لتجنب الاختناق.

وكذا عدم القيام بأعمال تخريد للسفن داخل المياه وعدم البدء في أعمال التخرید إلا بعد انتقالها على الرصيف (طبقاً لاشتراطات جهاز شئون البيئة) والالتزام بعمل حواجز رملية / أسمنتية على هامة الرصيف الذي يتم بها اعمال التخرید منعاً لنزول المياه الملوثة بالخردة والزيوت والحشف الى المسطح المائي لمنع حدوث التلوث البحري للأخطر البيئية والصحية التي يتعرض لها.

اجراء عمليات تنظيف دورية للارصفة فور الانتهاء من عمليات الشحن والتفریغ لازالة اتربة الفحم .

ونوهت التعليمات الجديدة على ضرورة الالتزام بسعة الشاحنات المقررة، كما يجب رش الشحنة بمياه الترذيز على الشاحنات لتساعد على تقليل الانبعاثات، ووضع ستائر على طول السفينة بينها وبين الرصيف لمنع سقوط اي من الشحنة في الماء عند اعمال الشحن والتفریغ من السفينة للشاحنات عن طريق الكباشات المغلقة.

كما يجب الالتزام الشركة بكسر ما يطفو من اتربة الفحم لعدم تلوث المياه، علامة على ضرورة عدم تهريم "اختلاط" الشحنة على الشاحنات وتغطية الشاحنات لتجنب سقوط أي من الشحنة على الطريق، كما يجب التأكد من سلامة الشاحنة وعدم وجود أي ثقب بها حتى لا تتسلط الشحنة على الطرق.

وأشارت التعليمات الجديدة أن تكون الجهات المصرح لها بالتداول واستخدام الفحم مسؤولة عن الاضرار التي تلحق بالبيئة من جراء عدم مراعاة الخطوط الارشادية لتناول الفحم، وكذلك الالتزام بوضع ستائر معدنية بارتفاعات مناسبة حول الساحات للحد من انتشار غبار الخردة خارج المشغل ، وكذلك الالتزام بوضع ستائر (أغطية بلاستيكية) بين الرصيف والسفينة مع وضع مصدات على الرصيف لمنع سقوط الخردة في المسطح المائي أو تلوث بحرى .

كما يتم الالتزام بوضع لوحات معدنية على الرصيف في مكان العمل للحفاظ على أرصفة الميناء من التلف بسبب الخردة المتتساقطة ، والالتزام بفتح الكباشات داخل صناديق سيارات النقل بقدر الإمكان ونزلوها لقاع السيارة لعدم إثارة الغبار والأتربة حتى لا تتعدي النسبة المسموح بها طبقاً لقانون البيئة.

ونوهت التعليمات الجديدة على الالتزام بالتكيس خارج حرم الطريق مع مراعاة التنظيف المستمر لمنطقة العمل على أن تتم التغطية على الرصيف قبل تحرك الشاحنات ، وكذلك الالتزام بالحمولة المحددة للشاحنات وتجنب التحميل الزائد الذي ينتج عنه تساقط أجزاء من الشحنة أثناء السير على الطريق، والالتزام بالإجراءات الوقائية وخاصة ارتداء كمامات الوجه لتجنب استنشاق الأتربة المسربطة الناتجة من أكاسيد الحديد .



المخلفات (الصلبة والخطرة) والحفش المتتساقط والتخلص منها بطريق آمنة عن طريق الجهة المتعاقد معها، كما أنه منعاً للخطر البيئي الناجم من حدوث حريق (انفجار) يجب التبريد المستمر لبدن السفينة لتجنب تصاعد الابخرة والاشتعال، والالتزام بالمعايير البيئية أثناء تحمل ونقل المخلفات والقطع المخردة من السفينة حتى خروجها من الدائرة الجمركية.

كما يتم الالتزام بارتداء المهمات الوقائية اللازمة أثناء أداء الأعمال نظراً للعاملين لإحتواء بدن السفينة على مواد خطرة مسرطنة مثل (الإبسبيتوس - المواد العازلة - المعادن الثقيلة)، وكذلك بسحب أي مواد بترولية أو زيوت من السفينة قبل البدء بتنقيع خزانات / غابر تحتوى على مواد بترولية.

كما يجب التنظيف باستمرار وازالة

تعليمات جديدة لهيئة ميناء الإسكندرية بشأن تداول وتخزين الأسمدة:

كما أصدرت هيئة ميناء الإسكندرية تعليمات جديدة بشأن تداول وتخزين الأسمدة خلال الفترة المقبلة، وذلك على خلفية أحداث الانفجار بميناء بيروت مؤخرًا. وشدد منشور للهيئة على ضرورة الالتزام بمتطلبات السلامة للحد من التلوث الهوائي، والالتزام بمتطلبات الشاحنات بقطاع سميكة غير موصل للحرارة، والالتزام بتشغيل السياور بسعة مناسبة لتجنب إحداث تلوث هوائي، وأيضاً الالتزام بعدم إحداث غبار مستنشق تركيزه يتعذر 3 مجم / م³، وهو الحد الأقصى لنسبة الأتربة المستنشقة كما ينص قانون البيئة.

وذهبت التعليمات إلى ضرورة عدم خلط الأسمدة بمواد أخرى، والالتزام بالتنظيف المستمر أثناء التداول لتجنب إحداث تلوث. وأكدت على ضرورة أن يكون مكان التخزين مؤمناً ضد رش المياه الجوفية لتجنب تحلّل الأسمدة، ويجب أن تكون أرضية المخازن أسمنتية أو أسفلت لأن الأرض الرملية تغير من الخصائص الفيزيائية للأسمدة.

كما أشارت التعليمات الجديدة إلى وجوب احتواء مكان التخزين على فتحات لحفظ التهوية الجيدة للمكان، ويجب مراعاة درجة الحرارة، لأن الأسمدة مواد نيتروجينية تتأثر تأثيراً مباشراً بدرجات الحرارة المرتفعة مع الالتزام بالتنظيف المستمر للمخازن، كما يجب التخلص من المخلفات بطريقة آمنة عن طريق الشركات المتخصصة المتعاقد معها وإجراء الصيانة الدورية، وبالنسبة لتراث الأمونيوم أو البوتاسيوم القابلة للاحتراف أو الانفجار، يتم تخزينها معزولة بأماكن منفردة على أرفع مضادة للتآكل، مع مراعاة تدعيم المخزن بعدد مناسب من طفایات الحريق.

كان ميناء بيروت شهد في الرابع من الشهر الجاري انفجاراً هائلاً بأحد العبارات التي تحتوى على مادة نتراث الأمونيوم، و تعرضت العديد من المباني السكنية في العاصمة بيروت وضواحيها لحطام واجهاتها الزجاجية، في حين تسببت قوة الموجة الانفجارية في تحطيم واجهات أسمنتية للعديد من المباني وسقوط شرفات، إلى جانب تهشم العديد من السيارات.

مساعي من غرف الملاحة لاستثناء البحارة من إجراءات تحليل PCR :



عادل لمعي



محمد مصيلحي



عبدالعزيز الريدي



عبدالقادر جابر الله

عقدت غرفة ملاحة الإسكندرية عدة إجتماعات وقامت بإجراء العديد من المراسلات للجهات المعنية بهدف استثناء البحارة وأطقم السفن والقادمين للموانئ المصرية والمغادرين إلى بلادهم من الإجراءات المتبعة مع الأجانب والخاصة بإجراء تحليلاً «PCR» الخاص بفيروس كورونا، وذلك التعاون مع غرف الملاحة الشقيقة (بورسعيد، دمياط، السويس والبحر الأحمر).

وتقدمت غرف الملاحة الأربع منذ أيام بمذكرات لوزير النقل تطالب به باستثناء البحارة أثناء إجراءات الرفت والتعيين من شرط تقديم شهادة تحليلاً سلبياً كورونا قبل 72 ساعة من الوصول للأراضي المصرية.

و«ال Rift والتعيين» تتضمن تغيير الطاقم البحري الخاص بالسفينة، والذي يتم تحديده وفقاً لجدول تضعها الخطوط الملاحية وتختار موانئ بعينها لهذا الهدف.

وقال رؤساء الغرف إن البحارة يعملون على سفن تجارية لا يوجد عليها معامل تحاليل ويقومون بالنزول من السفن للموانئ المصرية بنظام الترانزيت استعداداً لمغادرتهم إلى بلادهم عبر ميناء القاهرة الجوي ويتم عمل تحليلاً «PCR» في الموانئ قبل مغادرتهم لبلادهم وفقاً للإجراءات الاحترازية المعمول بها.

وأضافوا أن اشتراطات إجراء تحليلاً «كورونا» بالنسبة للبحارة تسبب في توقف نشاط «ال Rift والتعيين» في الموانئ المحلية.

وقبل أيام أحضرت غرفة الملاحة أعضاءها بقرار الحجر الصحي بأن الإجراء المتبوع في النقل البحري حالياً بالنسبة لتغيير طاقم السفن هو قيام التوكيل الملاحي للسفينة بالإبلاغ قبل وصول السفينة بحوالي 72 ساعة إلى أحد الموانئ المصرية بعد البحارة المراد نزولهم لعمل مسحات «PCR» لهم لحين صدور قرار جديد في هذا الشأن.

وشمل قرار الحجر الصحي أنه في حالة وصول مراكب قافلة الجنوب إلى ميناء بورسعيد في منطقة الانتظار، أو منطقة انتظار السفن بباقي الموانئ «المخطاف» يقوم فريق الحجر الصحي بالصعود على المركب وأخذ مسحات للبحارة المراد نزولهم وإرسالها إلى أحد المعامل بالمحافظة، والحصول على النتائج خلال 5 ساعات وإخبار الحجر الصحي بالنتيجة، علماً بأنه سيتم توسيع معمل مختص بكل محافظة بها ميناء لعمل تحليلاً للبحارة.

وفي حالة ظهور النتيجة سلبية قبل تحرك المركب يمكن تغيير الطاقم بميناء بورسعيد، أما في حالة تحرك المركب قبل ظهور نتيجة المسحات يتم الرفت من ميناء السويس، وذلك بالنسبة للسفن العابرة لقناة السويس.

كما تم التنبيه على أن يتلزم الوكيل الملاحي بتجهيز وسيلة نقل بحري آمنة لفريق الحجر الصحي لعمل المسحات على السفن بالموانئ المصرية المراد اتباع إجراءات رفت وتعيين بها.



ARKAS
EGYPT SAE.

"ملاحة الإسكندرية" تعرض متوسط أسعار التوالين للسلع المغفاة من الجمارك خلال شهرين

المخاطبين بأحكامه واستيفاء مستحقات الخزانة العامة للدولة ، وكذلك إيماناً بالمسؤولية الوطنية من جانب غرفة ملاحة الإسكندرية وأهمية الدور الذي يمكن أن تقوم به في إقرار تلك العدالة الضريبية ودعم مصلحة الضرائب المصرية. وأشار دكتور "السيد صقر" رئيس الإدارة المركزية لشئون مكتب رئيس مصلحة الضرائب المصرية إلى أن غرفة ملاحة الإسكندرية تقوم بإعداد بيان استرشادي ربع سنوي، وتقدمه لمصلحة الضرائب المصرية ، وذلك بمتطلبات قيم خدمات النولون البحري المؤداة على الرسائل الواردة من كافة دول العالم أي كانت الحالة التي ترد بها (أطنان - حاويات .. الخ) لكافة موانئ الجمهورية.

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

ووفقاً لخطاب صادر من مصلحة الضرائب المصرية موجه لرئيس مصلحة الجمارك " السيد كمال نجم أشار فيه إلى أنه برجاء التكرم نحو إصدار تعليمات لكافة المنافذ الجمركية بتحصيل الضريبة على القيمة المضافة بالسعر العام على قيمة خدمة النولون المؤداة على السلع المستوردة المغفاة من الضريبة على القيمة المضافة والخاضعة لضريبة الجدول الرفق لقانون الضريبة على القيمة المضافة والآلات والمعدات وخطوط الإنتاج، وذلك تنفيذاً لأحكام القانون رقم 67 لسنة 2016، وإصدار قانون الضريبة على القيمة المضافة ولانتهائه التنفيذية.

وبالنسبة للشحنات الواردة من موانئ أمريكا الشمالية الشرقية بلغت التوالين من 28 - 33 دولار للطن للحمولات حتى 5 ألف طن، ومن 45 - 55 دولار للطن للشحنات حتى 24 ألف طن، ومن 28 - 33 دولار للطن للشحنات حتى 45 ألف طن، ومن 23 - 28 دولار للطن للشحنات حتى 60 ألف طن، ومن 22 - 26 دولار للطن للشحنات حتى 80 ألف طن.

وبالنسبة للشحنات الواردة من أمريكا الجنوبية الشرقية بلغت متوسط التوالين لتلك البضائع 40 دولار للطن للشحنات من 5 - 24 ألف طن، ومن 30 - 36 دولار للطن للشحنات حتى 45 ألف طن، ومن 19 - 23 دولار للطن للحمولات حتى 60 ألف طن، ومن 18 - 26 دولار للطن للحمولات حتى 80 ألف طن.

وبالنسبة للبضائع المستوردة من منطقة الخليج العربي بلغت متوسط التوالين عن تلك البضائع خلا الشهرين الماضيين يويني ويوليو على القيمة المضافة المستحقة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المغفاة، وبالتعاون مع مصلحة الجمارك وغرفة ملاحة الإسكندرية.

قدمت غرفة ملاحة الإسكندرية متوسط أسعار التوالين البحري للبضائع المستوردة المغفاة من الضريبة الجمركية وذلك لمصلحة الضرائب.

يأتي ذلك في إطار البروتوكول الذي وقعته مصلحة الضرائب مؤخراً مع غرفة ملاحة الإسكندرية، بهدف تحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المغفاة، والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون (67) لسنة 2016 وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج.

كما أنه جاء تنفيذاً لتعليمات وزير المالية بتفعيل مواد قانون الضريبة على القيمة المضافة رقم (67) لسنة 2016 فيما يتعلق بتحصيل الضريبة على القيمة المضافة المستحقة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المغفاة، وبالتعاون مع مصلحة الجمارك وغرفة ملاحة الإسكندرية.

وقدمت غرفة ملاحة الإسكندرية أسعار التوالين عن تلك البضائع خلا الشهرين الماضيين يويني ويوليو عن البضائع الصب الجاف والمعفي بعضها من الجمارك كالقمح والذرة والفول الصويا.

وبلغت متوسط أسعار التوالين بالنسبة لتلك البضائع من موانئ شرق البحر المتوسط - بحر ايجا - بحر مرمرة للشحنات حتى 5 ألف طن من 8 - 12 دولار للطن، وحمولات ن 5 - 24 ألف طن من 7 - 8 دولار للطن.

فيما بلغت تلك نواليين تلك البضائع من موانئ البحر الأسود ومنطقة الأدرياتيك أو غرب البحر المتوسط من 12 - 16 دولار للطن للحمولات حتى 5 ألف طن، ومن 10 - 14 دولار للطن بالنسبة للشحنات من 5 - 24 ألف طن، ومن 9 - 14 دولار للشحنات حتى 45 ألف طن، ومن 16 - 18 دولار للطن للشحنات حتى 60 ألف طن ، ومن 12 - 16 دولار للطن للشحنات حتى 80 ألف طن.



٩١٤ ألف حاوية حققتها الاسكندرية لتداول الحاويات خلال العام المالي الماضي:

حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات حجم تداول خلال العام المالي الماضي بلغ قدره 914 ألف حاوية، وذلك من الفترة من أول يوليو من العام الماضي وحتى 30 يونيو الماضي.

وبحسب البيانات الصادرة عن الشركة، فقد بلغت حجم الزيادة خلال العام المالي الماضي مقارنة بالمستهدف للشركة بنحو 24 ألف حاوية، وذلك بنسبة نمو قدرها 3% ، فيما تعد تلك المؤشرات بمثابة انخفاض عن الفترة المثلية من العام قبل الماضي بنسبة قدرها 6% عن بواقي 60135 حاوية. وحققت الشركة خلال العام المالي الماضي ايرادات نشاط قدرها 2.55 مليار جنيه بانخفاض قدره 274 مليون جنيه بنسبة انخفاض 10% من المستهدف وانخفاض قدره 371.2 مليون جنيه بنسبة 13% عاماً تم تحقيقه خلال العام المالي الماضي .

وأرجعت الشركة مؤخراً، هذا التراجع إلى انخفاض ايرادات النشاط الجاري، والذي تراجع بسبب ايراد التخزين والتغليف والشحن وخدمات الساحة، علاوة على انخفاض الدولار مقابل الجنيه، علاوة على انخفاض المتداول من الحاويات بنسبة 6%.

"ميناء الإسكندرية"

تقرر تعليمات جديدة بشأن مقابل الفرز والشيكالية وكارتة الصرف:

ARKAS EGYPT SAE.

Your Reliable Partner

ALEXANDRIA:
3, Youssef Audeh St., El Messallah
Ramlah Station
Tel: (+2 03) 4860500, 4858500
Fax: (+2 03) 4868680

CAIRO:
27, El Hejaz St., Heliopolis,
Investment Building, 1st Floor,
Damietta Port
Tel: (+2 02) 24598888
Fax: (+2 02) 24558888

PORT SAID:
77, El Gomhoria St., El Salam Tower
In Front Of El Salam Mosque
Tel: (+2 06) 3236180, 3236183
Fax: (+2 06) 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.tr



أصدرت هيئة ميناء الإسكندرية قراراً مؤخراً بهدف زيادة ايراداتها خلال الفترة المقبلة بشأن مقابل الفرز والشيكالية وكارتة الصرف.

ونص القرار على " يتم الغاء قرار الهيئة رقم 138 لسنة 2007 والخاص بباتباعة

شركة المستودعات العامة في تحصيل

المقابل المحدد بالمادة الأولى من ذلك القرار

على أن تتولى هيئة الميناء تحصيل هذا

المقابل.

وحددت هيئة الميناء أن يتم سريان القرار خلال العام المالي الجاري، على أن تقوم شركة المستودعات العامة بتوفيق أو ضاعها خلال الفترة بين صدور القرار وسريانه،

وذلك بعدن إدراج النسب التي كانت مقررة

بالقرار رقم 138 لسنة 2007 ضمن ميزانيتها للعام المالي 2020 – 2021 ويتم إخطار

الشركة فور الموافقة على القرار من قبل وزارة النقل.

وبموجب القرار يتم تحصيل فئات مقابل الشيكالية والفرز وإصدار كارتة الصرف وذلك فقط بالنسبة للبضائع التي يتم سحبها سجناً

مباشراً بميناء الإسكندرية والدخيلة، على

أن تؤول الحصيلة كاملة إلى حساب ايرادات هيئة الميناء.

البرلمان يوافق مبدئياً على مشروع قانون الجمارك الجديد:



علي عبد العال



الجمارك المعروض على مجلس النواب، مشيراً إلى أن مشروع قانون الجمارك من القوانين المهمة للتجارة والصناعة والأمن القومي المصري. وشدد الوزير على أنه تم البدء في تحديث الأداء ورفع الكفاءة والحد من التهريب واستخدام الأساليب الحديثة، وفي ديسمبر القادم سيكون هناك وضع جديد في الجمارك لمواجهة التحديات التي يعاني منها المصدرؤن والمستوردون.

ونظام التخلص المسبق، والعمل بمنظومة النافذة الواحدة، التعامل الجمركي على البضائع المتعاقدة عليها بنظام التجارة الإلكترونية الحديثة، وتطوير الرقابة الجمركي بما يحفظ الأمن القومي وذلك باستحداث منظومة المعلومات المسبقة للبضائع الواردة للبلاد بمد الرقابة لتبدأ من الميناء الأجنبي والتتبُّع بالمخاطر قبل ورود البضائع للبلاد. وأكد وزير المالية محمد معيط أهمية مشروع قانون

وافقت الجلسة العامة في البرلمان، برئاسة الدكتور علي عبد العال رئيس المجلس ، مبدئياً على مشروع قانون الجمارك الجديد المقدم من الحكومة. جاء ذلك خلال الجلسة العامة في البرلمان منتصف أغسطس الجاري بحضور وزير المالية الدكتور محمد معيط.

ويهدف مشروع القانون إلى تبسيط وتيسير الإجراءات الجمركية، وإزالة الأوضاع التي كانت مثاراً للشكوى في ظل قانوني الجمارك وتنظيم الإعفاءات الجمركية الحالين من خلال تشجيع المشروعات الاقتصادية الوطنية وتيسير التجارة الدولية وزيادة حوكمة إجراءات الرقابة الجمركية والحفاظ على الأمان القومي.

كما يهدف القانون الجديد "حسب وزير المالية" زيادة درجة رضاء المواطنين و جودة استدعاء مستحقات الدولة من رسوم وضرائب سيادية، واستحداث نظم المراجعة اللاحقة، وإدارة المخاطر،

"معيط"

ما حدث في ميناء بيروت مؤخراً دفعنا لمراجعة إجراءات التأمين بالموانئ ويرؤكد: التخلص من المواد الخطرة والمهملة والرواكد والاستعلام المسبق عن الشحنات



رد وزير المالية الدكتور محمد معيط على ما جاء في كلمة النائب طلعت خليل خلال الجلسة العامة للبرلمان لمناقشة قانون الجمارك، حول وجود شحنة من " TNTs الأمونيوم" في ميناء الأدبية بالسويس وضرورة اتخاذ كافة الإجراءات الاحترازية.

وقال وزير المالية أن ملف الحاويات التي تحمل مواد خطرة نعمل عليه منذ فترة، وقنا بالتخليص من كمية كبيرة من من الرواكد والمواد الخطرة والألعاب النارية في عدد من الموانئ.

وأضاف "معيط إلى إن ما حدث في ميناء بيروت مؤخراً دفعنا لمراجعة إجراءات التأمين بالتعاون مع الوزارات المعنية في الموانئ ، ونواصل التخلص من المواد الخطرة والمهملة والرواكد، ونعمل على الاستعلام المسبق عن الشحنات قبل وصولها لموانئنا وفق النظام الإلكتروني وهو أمر يتبعه مجلس الوزراء. وأوضح معيط أن قانون الجمارك الجديد يضع نظام جديد للرقابة الإلكترونية على كافة الواردات منذ وصولها إلى الموانئ ومتابعتها خلال عمليات نقلها إلى الموانئ الجافة.

وزير المالية : إتمام تنظيف الموانئ المصرية من المواد الخطرة ديسمبر المقبل أعلن الدكتور محمد معيط وزير المالية مراجعة الحكومة لكميات المواد الخطرة الموجودة بالموانئ المصرية، عقب انفجار مرفا بيروت في لبنان، مؤكداً أن تنظيف الموانئ المصرية بالكامل من كل الرواكد والمهمل والمواد الخطرة ديسمبر المقبل.

وأضاف معيط: "هناك مواد تم تسليمها للوزارات المتعددة، ومنها البترول والدفاع الداخلية".

وأشار وزير المالية إلى أنه تمت مراجعة الرواكد والحاويات والمواد الخطرة بجميع الموانئ المصرية بناءً على تكليف الرئيس عبد الفتاح السيسي.



ميناء بيروت

واستطرد: " وأنجزنا كثيراً في هذا الملف، وهناك أمور تحتاج إلى وقت وإجراءات، ونخلصنا بالفعل من كميات ضخمة من الرواكد، خاصة من المواد المنوع دخولها مثل الأسلحة والألعاب النارية".

وأشار معيط إلى أن قانون الجمارك الجديد يضع نظاماً جديداً للرقابة السابقة، فائلاً "أى حاجة هنرجي من برلين عارفين هي جاية لمين ونرد على الميناء الخارجى خلال 48 ساعة، وفي بعض الحالات يكون المستورد كاحول، وال الحاجة لن تتحرى من ميناء التصدير قبل موافقة السلطات المصرية، ومن 4 إلى 6 أشهر سيتم تنفيذ هذا النظام وكله هيكون إلكترونياً".



"مصلحة الجمارك" تستجيب لمطالبات السوق الملاحي بتنشئ منشور البوالص المجمعة:

استجابت مصلحة الجمارك لطلب السوق الملاحي ممثلاً في غرفة ملاحة الإسكندرية، وشعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية، بشأن وقف القرار الخاص بالشركات التي تعمل بنظام البوالص المجمعة.

وكان قد تقدمت كلاً من غرفة ملاحة الإسكندرية وشعبة خدمات النقل الدولي وجهات أخرى، بخطاب لرئيس مصلحة الجمارك السيد كمال، أكدت فيه أن التعليمات الخاصة برئيس الادارة المركزية لجمارك الواردات وال الصادرات الجوية الصاد برقم 16 لسنة 2020 بشأن الشركات التي تعمل بنظام البوالص المجمعة، خاصة وأنه قد وردت العديد من الشكاوى لتلك الجهات من الشركات بخصوص تطبيق هذا القرار دون اخطار مسبق.

وطالبت شعبة خدمات النقل الدولي وغرفة الملاحة بالغاء القرار أو تجميده أو منح مهلة للشركات المرخص لها بالعمل بنظام البوالص المجمعة لتطبيق هذا المنشور حتى لا تتوقف البضائع في المطارات وبحدث تكدس ولاسيما أن النظام الحالي مستقر منذ سنوات.

وأشارت شعبة خدمات النقل الدولي بالإسكندرية إلى أنه تم التنسيق مع قيادات مصلحة الجمارك والاتفاق مع الادارة المركزية لجمارك الواردات وال الصادرات الجوية بوقف القرار رقم 16 لسنة 2020 والتي تضررت منه العديد من الشركات والمصانع وذلك مما ينتج عنه من توقف البضائع في المطارات وحدوث التكدس وذلك لاستقرار النظام الحالي المتبع من سنوات ليتم إعادة دراسة القرار واعطاء مهلة للشركات لدراسة الوضع. كانت قد أصدرت مصلحة الجمارك مؤخراً منشوراً تعليمات رقم 16 لسنة 2020 الخاص بنظام البوالص المجمعة في الشحن الجوي.

ونص "المنشور" على التزام الشركات العاملة بنظام البوالص المجمعة باستصدار ترخيص للعمل وفق هذا النظام في صورة منشور اجراءات يصدر من الادارة المركزية للسياسات والاجراءات بالإسكندرية بعد تقديم المستندات المنصوص عليها بالفقرة 3 / 7 من لائحة نظام العمل الجمركي الداخلي ولا يصرح لأى من الشركات بالعمل بنظام البوالص المجمعة الا بعد صدور منشور الاجراءات الذى نص عليه القرار الجديد. أما بالنسبة للرسائل الواردة عن طريق الموانئ الجوية فيراعي الالتزام بنص الفقرة 3 / 7 كما ورد بلائحة نظام العمل الداخلي.

ونص القرار على أنه بالنسبة للرسائل المصدرة للخارج عن طريق الموانئ الجوية فيراعي الالتزام بنص الفقرة 3 / 7 من نفس اللائحة / كما نص القرار على أن يراعى الالتزام بأنه في حالة البوالص المجمعة تقديم البوالص الفرعية في ذات موعد تقديم قوائم الشحن عند تقديمها للجمارك. ونصت الفقرة الخامسة من القرار على أن يراعى عدم قبول البوالص الكلية المتضمنة عدد من البوالص الفرعية كلها باسم عميل واحد حيث لا يطبق بأنها نظام البوالص المجمعة.

كما أنه في حالة ثبوت اية مخالفات من الشركات المرخص لها للعمل بنظام البوالص المجمعة للتعليمات المنظمة لهذا النظام يتم اخطار الادارة المركزية للسياسات والاجراءات فوراً لاتخاذ الاجراءات القانونية قبل هذه الشركات.



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



Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,
Ramleh 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

دعم اتحاد الموانئ العربية وهيئة قناة السويس لميناء بيروت اللبناني :

داعية إلى إنشاء صندوق طوارئ يمول من الحكومات لمساعدة الموانئ اللبنانية وبناء صوامع حبوب في ميناء طرابلس لضمان الأمن الغذائي للبلاد.

من جانبه قال رئيس ميناء بيروت باسم القيسى في كلمة له إن الاجتماع جاء ليؤكد أن “لبنان لا يزال في الحضن العربي”， لاسيما أن الانفجار أشبه بالزلزال بالنسبة للبنان واقتصاده وشعبه مبيناً أن “ميناء بيروت ينقسم إلى قسمين الأول منها محطات المستوعبات والثاني الشحن العام.

واوضح القيسى ان طول ميناء بيروت يبلغ أربعة كيلومترات في حين يبلغ عرضه كيلومترتين وتسبب الانفجار في تدمير قسم الشحن العام بشكل كامل ونحو 70 رافعة شوكوكية في حين كانت الأضرار أقل في قسم المستودعات.

وبيّن أن الأضرار طالت بشكل أساسي الرصيف رقم 9 المحاذي للمستودع رقم 12 الذي شهد الانفجار وأحدث حفرة في الأرض بلغ طولها 42 متراً لافتاً إلى أن الجيش اللبناني قام بتنظيف الأرضية أرقام 11 و12 و13 والباحة رقم 3 بالكامل في حين تمكّن الميناء مؤخراً من استقبال باخرتي قمح تم تفريغها بعد إصلاح 7 رافعات وهناك ثلاث بوآخر أخرى في انتظار التفريغ.

ونكّر أنه لجهة التفريغ والتحميل فإن الميناء جاهز وقدر على الاستقبال لافتًا إلى استقبال باخرة للجيش الفرنسي على متنها 640 جندياً فرنسيّاً تم إنزالهم في الباحة رقم 3 ل القيام بأعمال الإغاثة والدعم الفني في حين شهدت أبنيّة المنطقة الحرّة في الميناء تصدّعات كبيرة.

وعن الاحتياجات الطارئة للميناء بيروت قال القيسى إن أهمها هو المستودعات الجافة لتخزين البضائع إضافة إلى البرادات وحاويات للحبوب مشيراً إلى الحاجة لرافعات متّحركة وغرافات وشقّاطات لنقل الحبوب فضلاً عن الموزّين.

وأوضح أن الميناء يحتاج كذلك إلى دائرة إطفاء جديدة إضافة إلى مستشار خاص بتخزين المواد القابلة للاشتعال التي قد تتأخر أحياناً لدى الجمارك بسبب طول الدورة المستندية إضافة إلى بناء سور حول الميناء وإصلاح الرصيف رقم 9 وردم الحفرة التي خلفها الانفجار ناهيك عن ”المساعدة المالية المباشرة“.

في اختتام الاجتماع الذي شهد مشاركة 15 دولة والأمانة العامة للجامعة العربية والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري تلا الأمين العام للاتحاد اللواء عصام الدين بدوي البيان الخاتمي متضمناً مجموعة من التوصيات ورفعها إلى الجامعة العربية.

اتفق مجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية خلال اجتماعه الذي عقد مؤخراً على قيام الدول الأعضاء وهيئة قناة السويس المصرية إلى تقديم الدعم الفني لميناء بيروت البحري، بما يسهم في إعادة إعماره وتشغيله في أعقاب الانفجار الضخم الذي تعرض له في الرابع من الشهر الجاري وأسفر عن سقوط 170 قتيلاً على الأقل ونحو ستة آلاف جريح وخلف أضراراً مادية فادحة.

ودعا مجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية خلال اجتماعه الطاري الذي عقد بدعوة من دولة الكويت - رئيس الاتحاد - إلى تأسيس لجنة للتسيير ومتابعة الموقف والاطلاع على نتائج التحقيقات ذات الصلة بغية الخروج بتصوّرات وتعيّنها على الموانئ العربية لتجنب تكرار مثل هذا الحادث المؤسف.

وبعث الاجتماع الذي ترأّسه المدير العام لممثلي الموانئ الكويتية رئيس اتحاد الموانئ العربية الشيخ يوسف عبدالله صباح الناصر الصباح سبل وأيات إعادة ميناء بيروت للتشغيل الكامل والاحتياجات الطارئة وقصيرة الأجل للموانئ اللبنانية الأخرى تقوم بدورها الحيوى في رفد لبنان بالسلع والبضائع.

وأكّد الشيخ يوسف الصباح في كلمته ضرورة وقف الدول العربية جميعاً إلى جانب الشعب اللبناني في ضوء الظروف التي يمر بها وتقديم أنواع الدعم كافة لتجاوز تداعيات انفجار الميناء على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي والتشغيلي. وأضاف أن أصداء انفجار ميناء بيروت ”سمعت في أنحاء الوطن العربي“ الأمر الذي يستدعي من الدول العربية تقديم كل التضامن والدعم لتعود لبنان إلى موقعها الطبيعي بين إخوانها العرب داعياً المجتمعين إلى وضع خطة شاملة لإعادة إحياء وتشغيل الميناء كاماً كان سابقاً.

من جهةٍ ثانية قال نائب رئيس الاتحاد الكابتن محمد الشامسي في كلمة مماثلة إن موانئ أبوظبي على استعداد تقديم جميع أشكال الدعم والمساعدة لعودة ميناء بيروت للعمل مشيرًا إلى أن ”حجم الكارثة وأهمية الميناء بالنسبة للاقتصاد اللبناني يفرض التحرك لعودته إلى العمل في أسرع وقت ممكن“.

بدورها قالت رئيسة مكتب التمثيل الإقليمي للاتحاد في لبنان فاتن سلهب في كلمة مماثلة إن حادث الانفجار جاء بعد أزمات كبيرة اقتصادية ومعيشية واجتماعية على منها لبنان فضلاً عن تداعيات جائحة فيروس كورونا المستجد (كوفيد 19) الأمر الذي زاد من معاناة الشعب اللبناني.

وأوضحت سلهب أن خسائر الانفجار تقدر بنحو 15 مليار دولار أمريكي فضلاً عن تدمير أهراءات الميناء التي تقوم بتخزين نحو 80 في المائة من المواد الغذائية للبلاد.

اتحاد غرف الملاحة العربية يضع دليل استرشادي لجائحة كورونا :



عن لبنان، والدكتور جمال حمزه رئيس الغرفة التونسية الوطنية للملاحة ووزير السياحة الأسبق عن تونس .

كما حضر الاجتماع الدكتور مصطفى الخياط عن المغرب، والربان محمد الدلايبج نائب رئيس الاتحاد عنالأردن والمهندس مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي، وخالد صبري نائب رئيس الشعبة وللواء محسن المصري أمين عام الاتحاد وعمرو مصيلحي ممثلاً لجمعية رجال الاعمال بالإسكندرية ومصطفى عبدالرشيد خبير اللوجستيات.

وكان أهم ما أثير الأخذ برأي الفوناسيا والفياتا ومنظمة الملاحة الدولية في هذا الأمر فيما أصدرته توصيات واراء واراق بحثية في هذا الأمر تميّزا لعمل دليل شامل للدول العربية.

عقد اتحاد غرف الملاحة العربية اجتماعاً مؤخراً برئاسة اللواء بحري / محمود حاتم القاضي ونائبه الأول الأستاذ / محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية.

وكان الهدف من الاجتماع وضع دليل استرشادي خاص بجائحة كورونا، تميّزاً للعرض على وزراء النقل العرب تحت مظلة جامعة الدول العربية.

وتم ترشيح غرفة ملاحة الإسكندرية ممثلاً للنقل البحري، وجمعية رجال الأعمال بالإسكندرية ممثلاً لمجتمع الاعمال، وشعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية ممثلاً للنقل الدولي واللوجستيات.

كما حضر الاجتماع كلاً من اللواء بحري / رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري ووكييل وزارة النقل، وايلي زخو نائب رئيس الاتحاد

بعد تدخل غرفة الملاحة والغرفة التجارية وتنعيه خدمات النقل الدولي بالإسكندرية توكييل خط ميرسك يتراجع عن قراره برفع قيمة خطاب ضمان الحاويات:

وأوضح السيد مكاوى رئيس الشعبة أن رفع تلك المبالغ غير مبررة ، خاصة أنه لم يتم تسجيل أي فقد للحاويات يبرر زياده هذه المبالغ ، لافتاً إلى أنه لا يتم اتخاذ مثل هذه الضمانات في الخارج .

واعتبرت الشعبة في مذكوريها أن هذا الإجراء يعد تعجيزيا من الوكالة الملاحية لشركات النقل البري حتى تقوم الشركة بنقل الحاويات الخاصة بها من خلال شركتها المتخصصة في هذا الشأن والتي تأسيسها مؤخرا، خاصة أن هذا الأمر لا يطبق في أي دولة أخرى.

وتتابع أن القرار الذي قد يتسبب في خروج الكثير من مكاتب ومقاولين النقل من سوق العمل ، علماً بأن الوكالة تستحوذ على نحو 30% من تداول الحاويات.

أما بالنسبة للحاويات المبردة " REFFER " فيكون خطاب ضمان بمبلغ 3 ملايين جنيه مصرى وشيك بمبلغ 6 ملايين جنيه وذلك بدءاً من سبتمبر المقبل.

وكان الإجراء المتبوع قبل القرار بأنه يتم دفع 250 ألف جنيه مقابل أي كمية من الحاويات يتسللها مقاولو النقل من الشركة، ليتم نقلها لmarkets الإنتاج وشحنها بالبضائع التي سيتم تصديرها، وعودتها للموانئ مرة أخرى. وتقدمت شعبة النقل البري بغرفة تجارة الإسكندرية، بالعديد من المذكرات للجهات المعنية خاصة قطاع النقل البحري للاعتراض على القرار واعتبرته فرارا تعجيزيا لمعظم مقاولي النقل المتعاملين مع الشركة والتي تستحوذ على نسبة 30% من السوق المحلية، بينما تقوم باقي التوكيلات الملاحية بنقل التجارة الخارجية بنسبة 70%.

قررت شركة ميرسك مصر للتوكيلات الملاحية ، تعديل إجراءات خطاب الضمان لخروج حاوياتها التي يتسللها مقاولي النقل، وذلك كتعديل لقرارها الذي أصدرته الأسبوع الماضي .

ونص خطاب الشركة الذي أصدرته اليوم وأخطرت به مقاولي النقل على أنه تقرر تعديل الإطار الزمني لخطة رفع قيمة خطاب ضمان نقل الحاويات لتصبح مراحل.

وتبدأ المرحلة الأولى اعتباراً من أول سبتمبر المقبل بتوحيد قيمة الضمانات في جميع الموانئ لتماثل القيمة الحالية للضمانات بميناء بورسعيد وهي، ضمان بقيمة 500 ألف جنيه للحاويات العادية، و مليون جنيه للحاويات المبردة.

وأشارت الشركة إلى أن تلك التعليمات الجديدة تأتي مع ملاحظة ضرورة تقديم شيكات بنكية غير مقبولة الدفع – تعادل ثلاثة أضعاف قيمة الضمان – مع العلم أنه لن يتم تغيير نطاق استخدام خطاب الضمان ولا الحد الأقصى للسحب عليه في هذه المرحلة.

وأضافت شركة ميرسك للتوكيلات الملاحية أنه على أصحاب خطابات الضمان سرعة العمل على توفيق الأوضاع بما يتماشى مع المبالغ والمتطلبات الموضحة في هذا المنشور لضمان استمرار العمل بالضمانات.

وأضافت الشركة أن على أصحاب خطابات الضمان سرعة العمل على توفيق الأوضاع بما يتماشى مع المبالغ والمتطلبات الموضحة في هذا المنشور لضمان استمرار العمل بالضمانات.

وأكملت الشركة أن قرار الخط الملاحي " ميرسك " برفع قيمة ضمان الحاويات يتعلق في الأصل بالمراجعة الدورية لقيمة الأصول وتقدير المخاطر بما في ذلك الحاويات كأحد أهم الأصول المملوكة للخط الملاحي، ويحتفظ الخط الملاحي ووكالاته بحقه المطلق في مراجعة وتعديل ووضع الاشتراطات متى رأى حاجة لذلك.

وكانت وكالة خط الملاحة قد قررت الأسبوع الماضي عبر منشور لها زيادة قيمة خطاب ضمان نقل الحاويات من الشركة ليصبح للحاويات العادية " DRY " بمبلغ مليون جنيه مصرى، وشيك بنكى بمبلغ 2 مليون جنيه.



محطة الدخيلة	محطة الإسكندرية
٣	٤
٧	-
١٨	١٢
٢٠	٢٠
٤٦	٤٠
١٥٠	١٥٠
١٠٤٠ م	٥٣١ م
١٦-١٢ م	١٢ م

* تم الانتهاء من تعميق رصيف محطة الدخيلة الأولى ٤٠٠ متر يصل العمق إلى ١٦٠ متر وجاري استكمال التعميق للمرحلة الثانية بطول ٣٥٠ متر

تعتبر شركة الإسكندرية لتدوير الحاويات والبضائع الرائدة في مجال تداول الحاويات وتجارة الترانزيت في كل من مطحنة الموارق ، المصرية وتقوم بخدمات التداول لحاويات التجارة الخارجية وتجارة الترانزيت في كل من مطحنة الإسكندرية ومطحنة الدخيلة داخل المنطقة الجمركية

المركز الرئيسي للشركة / مدينة الإسكندرية - مطحنة الإسكندرية لتدوير الحاويات والبضائع - رصيف ٥٤/٤٩

٥٤/٤٩ ت: ٠٠٢٠٣٤٨٠٦٣٤ - ٠٠٢٠٣٤٨٠٦٣٤ فاكس: ٠٠٢٠٣٤٨٢٦٢٤٤

WWW.ALEXCONT.COM
E-Mail alexcont@alexcont.com

