

نافذة الملاحة

أغسطس
2021

العدد الرابع عشر



www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

■ ميناء الإسكندرية تعلن رسميا :
وقف التفريغ بمنطقة المخطاف الداخلي
لها بدا من سبتمبر المقبل



■ هيئة ميناء الإسكندرية

تطرح منطقتين لوجستيتين على القطاع الخاص

الجمارك تُقرر

تسهيل إجراءات الإفراج الجمركي عن رسائل البضائع الدوائية



المالية تُقر مزايا تحفيزية جديدة لتشجيع الانضمام لمنظومة التسجيل المسبق للشحنات الجمركية «ACI»

أكد الدكتور محمد معيط، وزير المالية، أن هناك مزايا تحفيزية جديدة لتشجيع مجتمع الأعمال على الانضمام لمنظومة التسجيل المسبق للشحنات «ACI»، خلال فترة التشغيل التجريبي التي تستمر حتى نهاية سبتمبر المقبل، بخلاف ما يتيح هذا النظام من مزايا أخرى تسهم في تقليل زمن الإفراج الجمركي، وخفض تكلفة عملية الاستيراد والتصدير.

وقد تم تدريب أكثر من 4 آلاف و600 مستورد ومستخلص جمركي على التعامل مع نظام التسجيل المسبق للشحنات. ودعا غتوري المستوردين ووكلائهم من المستخلصين الجمركيين إلى ضرورة إنشاء حساب إلكتروني على المنصة الإلكترونية «نافذة»: www.nafeza.gov.eg والحصول على التوقيع الإلكتروني، الذي يتم إصداره من خلال شركتي «مصر المقاصة» أو «إيجي تراست»، للانضمام إلى نظام التسجيل المسبق للشحنات «ACI»، وإدراج بيانات المصدر الأجنبي على منصة «تبادل البيانات المؤمنة» عبر تكنولوجيا «Blockchain»، وتقديم طلب الحصول على الرقم التعريفي للشحنة الذي تستمر صلاحيته لمدة ثلاثة أشهر، بحيث ترد مصلحة الجمارك في 48 ساعة على هذا الطلب.

وفي حال القبول يتم آلياً إرسال بريد إلكتروني برقم تعريف الشحنة «ACID» إلى المصدر الأجنبي، وإخطار المستورد المصري من خلال الحساب الخاص به على الموقع الإلكتروني لمنصة «نافذة» ، ثم يقوم المصدر بإرسال بيانات الشحنة إلكترونياً، ويتولى المستورد مراجعتها واعتمادها عبر منصة «نافذة»، ثم يمكن بدء إجراءات التخليص المسبق للشحنات إن رغب المستورد في ذلك. وقالت الدكتورة منى ناصر، مساعد الوزير للمتابعة وتطوير الجمارك، إنه تنفيذاً لتوجيهات الدكتور محمد معيط، وزير المالية، بتقديم كل التيسيرات الممكنة وتذليل أية عقبات قد تواجه المستوردين ووكلائهم

وأضاف أنه سيتم خصم 50% من رسوم الاشتراك بالمنصة الإلكترونية الموحدة للتجارة القومية «نافذة» لمن يسجل التوقيع الإلكتروني بالنظام الجديد قبل نهاية أغسطس الحالي، و30% لمن يسجل في النصف الأول من سبتمبر المقبل، و20% لمن يسجل قبل نهاية سبتمبر 2021.

كما سيتم تخصيص نافذة ومسار سريع بكل مركز لوجستي للمنضمين إلى منظومة «ACI»، وإتاحة أولوية الإفراج المسبق والكشف الفوري للشهادات ذات أرقام تعريف الشحنات «ACID»، ومن المقرر استمرار هذه المزايا الإضافية لمن سجل شهادات بهذا النظام قبل نهاية أغسطس الحالي، بعد بدء التطبيق الإلزامي لنظام التسجيل المسبق للشحنات «ACI» في الأول من أكتوبر المقبل. وأضاف الوزير أنه لن يتم السماح بدخول أية بضائع يتم شحنها من الخارج اعتباراً من الأول من أكتوبر المقبل للموانئ البحرية إلا من خلال نظام التسجيل المسبق للشحنات «ACI».

ولفت إلى أن فترة التشغيل التجريبي للمنظومة الجديدة تُعد بمثابة فرصة أخيرة للمستوردين ووكلائهم من المستخلصين الجمركيين والشركات المصدرة لمصر، والشركات العالمية متعددة الجنسيات للتسجيل على المنظومة الجديدة، وذلك للاستفادة من التيسيرات التي يتيحها هذا النظام من تسهيل الإجراءات وميكنتها، والتوسع في الإفراج الجمركي المسبق للبضائع قبل وصولها للموانئ.

فيما أكد الشحات غتوري، رئيس مصلحة الجمارك، حرصه على توعية المتعاملين مع الجمارك بمنظومة «ACI»، وتعزيز التواصل الإيجابي مع المستوردين ووكلائهم من المستخلصين الجمركيين، من خلال عقد الندوات والورش التدريبية بالمراكز اللوجستية في الإسكندرية والدخيلة والعين السخنة وبورسعيد ومياط ومطار القاهرة، بالتعاون مع الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الإلكترونية «MTS».




الدكتور محمد معيط

من المستخلصين الجمركيين، تم تشكيل لجنة برئاستها، وعضوية ممثلين من الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الإلكترونية «MTS»، ومصحة الجمارك؛ للاجتماع الدوري مع كل من لديه استفسارات أو معوقات على منظومة التسجيل المسبق للشحنات «ACI».


موضحة أنه تم تخصيص الخط الساخن: «15460» والبريد الإلكتروني:

Aci.campaign@mts-egy.com للرد المباشر على أية تساؤلات تتعلق بالمنظومة الجديدة، كما تم تخصيص جروبات على «واتس آب» لضمان التواصل الفوري مع المنضمين لمنظومة «ACI» وتذليل أي عقبات قد تواجههم.





ARKAS
EGYPT S.A.E.



Your Reliable Partner

| | | |
|---|--|--|
| ALEXANDRIA: 3, Yousef Adah St., El Messallah Ramleh Station Tel: (+2 03) 4860500, 4868500 Fax: (+203) 4868580 | CAIRO: 27, El Hejaz St., Heliopolis, Tel: (+2 02) 24558888 Fax: (+2 02) 24558887 | |
| PORT SAID: 77, El Gomhoria St., El Salam Tower In Front Of El Salam Postque Tel: (+2 066) 3238180, 3236183 Fax: (+2 066) 3236597 | DAMIETTA: Investment Building, 1st Floor, Damiatta Port Tel: (+2 057) 2290221 Fax: (+2 057) 2291221 | SUEZ: 4, El Madina El Menswara & El Fanaret St., Tel/Fax: (+2 062) 3198822 |

E-mail: arkas-egypt@arkas-egypt.com
www.arkas.com.tr

ميناء الإسكندرية تعلن رسمياً :

وقف التفريغ بمنطقة المخطاف الداخلي لها

بدا من سبتمبر المقبل



وأشارت تعليمات صادرة عن قطاع النقل البحري إلى أنه على السفن تسجيل بيانات صحيحة ودقيقة كاملة عليها على تلك الأجهزة، كما حظرت التعليمات إغلاق أجهزة الـ“AIS“ وهو ما يعرض السفن للخطر، حيث يصعب التعرف عن هويتها، خاصة في حالات الخطر. يذكر أن أنظمة التعريف الآلي هي أنظمة تتبع آلية تستخدم في السفن وفي المحطات الساحلية لخدمة مراقبة حركة السفن بهدف تحديد هوية وموقع السفن عن طريق تبادل المعلومات إلكترونياً وبشكل آلي مع السفن الأخرى القريبة، أو محطات النظام القاعدية، أو الأقمار الصناعية، وتعتبر هذه النظم امتداداً مكماً للرادارات البحرية. ويتم عرض المعلومات التي تتيحها هذه النظم (مثل تحديد هوية وموقع ومسار وسرعة السفن) على شاشات عرض الكترونية ضمن أجهزة النظام، ويوفر ذلك مساعدة مهمة لقباطنة وضباط الملاحة على السفن، كما تمكن هذه الأنظمة سلطات الموانئ وحرس السواحل من تتبع ومراقبة حركة السفن في المياه الإقليمية أو خارجها. وتتكون نظام التعريف الآلي عموماً من جهاز إرسال/استقبال لاسلكي ذو مواصفات محددة ويعمل في نطاق الترددات العالية جداً (VHF) مع نظام تحديد الموقع عن طريق الأقمار الصناعية (مثل GPS) أو جهاز استقبال LORAN-C فضلاً عن أجهزة استشعار الكترونية ملاحية أخرى مثل مؤشر لمعدل الدوران.

قررت هيئة ميناء الإسكندرية، في قرار تم إرساله إلى غرفة ملاحة الإسكندرية، تأجيل استقبال دخول السفن إلى منطقة المخطاف الداخلي بدءاً من سبتمبر المقبل.

وأشار الربان طارق شاهين رئيس هيئة الميناء إلى ضرورة التنبيه على التوكيلات الملاحية بأنه سيتم إيقاف دخول السفن لمنطقة المخطاف الداخلي اعتباراً من أول سبتمبر.

وكان قد أصدر رئيس هيئة الميناء خلال أول يوليو الماضي قرارات أكد من خلالها على شركات التوكيلات الملاحية والسفن المختلفة المترددة عليها، بضرورة عدم القاء المخطاف الخارجي إلا بعد تحديد دائرة المخطاف التي يتم استقبال السفينة بها، على أن يكون ذلك بمعرفة راديو الميناء.

وأكدت الميناء أن ذلك الإجراء يأتي حرصاً على سلامة الملاحة البحرية داخل وخارج الميناء، كما تأتي تلك التعليمات في ضوء أعمال التطوير التي تشهدها ميناء الإسكندرية للتحويل إلى ميناء ذكي PORT SMART وحرصاً على سلامة الملاحة البحرية، كما تأتي بهدف تفعيل منظومة (AIS/GIS).

وأوضحت الهيئة إلى أن تلك التعليمات تتسق مع تعليمات قطاع النقل البحري التي صدرت مؤخراً بضرورة التزام السفن التي تتردد على الموانئ والسواحل المصرية بتعليمات وقرارات المنظمة الدولية للنقل البحري “IMO” بخصوص أجهزة التتبع الأوتوماتيكي التي تحملها السفن “Automatic Identification System”، والمعروفة بـ “AIS”.



تعيين ياسر هيكل

رئيساً تنفيذياً لـ "الإسكندرية لتداول الحاويات"

أعلنت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة "إحدى شركات القابضة للنقل البحري والبري" تعيين اللواء ياسر محمد مرسي هيكل ممثلاً للشركة القابضة للنقل البحري والبري بمجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات، وذلك اعتباراً من 3 أغسطس استكمالاً لدورة المجلس الحالية لحين استكمال باقي الإجراءات القانونية.

وكانت قد أجرت الشركة القابضة للنقل البحري والبري تعديلات على مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة علاوة على تعديل أحد مواد النظام الأساسي للشركة خلال ديسمبر الماضي.

وتم لأول مرة فصل رئاسة مجلس الإدارة عن العضو المنتدب والرئيس التنفيذي للشركة، وهو نظام جديد طبقته الشركة القابضة للنقل البحري بناءً على قانون قطاع الأعمال، والذي تم تنفيذه بشركة الملاحة الوطنية منذ سنوات.

وتقرر أن يرأس شركة الإسكندرية لتداول الحاويات منذ ديسمبر الماضي اللواء أحمد حسن سيد أحمد، الذي كان يشغل منصب رئيس شركة التوريدات البحرية "التابعة للقابضة للنقل البحري والبري أيضاً"، فيما تم تعيين اللواء ممدوح دراز عضواً منتدباً ورئيس تنفيذي للشركة، بعد أن كان يشغل رئيس الشركة والعضو المنتدب.

فيما تم انتخاب كل من محمد أشرف خليل من الشركة القابضة للنقل كعضواً بمجلس الإدارة، والريان طارق شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية كعضو لمجلس الإدارة، فيما تم انتخاب أحمد اسماعيل عضواً منتخبا عن العاملين بالشركة.

وكشفت المؤشرات المالية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات

الشركة القابضة للنقل البحري والبري
Holding Company For
Maritime and Land Transport

التاريخ: ٢٠ / ١ / ٢٠٢١
الرقم:

قواعد (٢٢٤) لسنة ٢٠٢١
مجلس إدارة / ٢٠٢١ / ٢٠٢١

والمجلس الأعلى
بعد الاطلاع على المكون رقم (٢٠٣) لسنة ١٩٩١ وتعديلاته بإصدار قانون شركات قطاع الأعمال العام ولائحته التنفيذية،
وعلى قرار الجمعية العامة للشركة القابضة للنقل البحري والبري في اجتماعها المنعقد بتاريخ ٢٠١٩/٣/١٠
بمجلسها ورئاستها لمجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبري،
وعلى قرار الجمعية العامة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع بتشكيل مجلس الإدارة بولسها المنعقد بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/١٢،
وعلى الإسكندرية المنعقدة من السيد اللواء بحري / ممدوح توفيق عزت نزال العضو المنتدب التنفيذي لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع بتاريخ ٢٠٢١/٨/١،
وعلى قرار مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبري بتاريخ ٢٠٢١/٨/٣.

تقرر
السيد
السيد الأول
الموافق على قبول الإسكندرية المنعقدة من السيد اللواء بحري / ممدوح توفيق عزت نزال - العضو المنتدب التنفيذي، ممثل الشركة القابضة بمجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع من منصبه اعتباراً من ٢٠٢١/٨/٣.

السيد الثاني
الموافق على تعيين السيد اللواء / ياسر محمد مرسي هيكل - ممثل السيد اللواء بحري / ممدوح توفيق عزت نزال - ممثلاً للشركة القابضة للنقل البحري والبري بمجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع اعتباراً من ٢٠٢١/٨/٣ - استكمالاً لدورة المجلس الحالية ولحسين استكمال الإجراءات القانونية اللازمة.

السيد الثالث
على الجهات المختصة تلبية هذا القرار كل فيما يخصه .

التوقيع ()
لواء أرح / صلاح الدين حلمي عبد المنعم
رئيس الجمعيات العامة للشركات التابعة
ورئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحري والبري

والبضائع، عن العام المالي الماضي (2020-2021)، تراجع صافي ربح الشركة بنسبة 6%، حيث سجلت صافي ربح بلغ 1.4 مليار جنيه منذ بداية يوليو 2020 حتى نهاية يونيو 2021، مقابل 1.49 مليار جنيه أرباحاً خلال العام المالي السابق له.

هاباج لويد الألماني

يستحوذ على أكثر من نصف تداول الحاويات في محطة دمياط

وفي المرتبة الثانية جاء التحالف الياباني والمعروف بالخط الملاحي «ONE»، والذي استحوذ على نسبة تصل إلى 14.7%، بينما جاء الخط الفرنسي (CMA-CGM) في المركز الثالث بنسبة 12.5%، ثم التايواني (يانج مينج) في المرتبة الرابعة بنسبة 6.6%.

وأظهرت إحصائيات ميناء دمياط حصول الخط الملاحي (MSC) السويسري على المركز الخامس بنسبة 6.1%، فيما اقتصد الدنماركي (ميرسك) نحو 3.6% من الحاويات ليأتي في المرتبة السادسة، واحتل خط (كوسكو) الصيني المركز السابع بنسبة 1.8% واستحوذ (OOCL) الآسيوي على نسبة 0.9% في المرتبة الثامنة.

وتعد شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة الوحيدة العاملة في نشاط الحاويات بميناء دمياط، أنشئت سنة 1986م، وبدأت التعامل مع كبرى الخطوط الملاحية المنظمة في عام 1990.

استحوذ الخط الملاحي الألماني «هاباج لويد» على نسبة تصل إلى 51.3% من حجم تعاملات الحاويات بميناء دمياط خلال العام المالي الماضي، من إجمالي 1.15 مليون حاوية، ليأتي في المرتبة الأولى بين الخطوط العاملة بالميناء.



ميناء الإسكندرية تطالب التوكيلات الملاحية

بتطبيق الإجراءات الخاصة بالسلاسل الجديدة من كورونا بالهند



المستجد بنتيجة سلبية قبل 72 على الأكثر من الموعد المحدد لإقلاع الطائرة والمتجهة مباشرة الى مصر وقبل 72 ساعة على الأكثر من الوصول إلى الأراضي المصرية للقادمين برا أو بحرا وذلك وفقا للضوابط والإجراءات والاشتراطات التي تقرها السلطات المختصة في هذا الشأن، ويستثنى من ذلك الأطفال الذين لا تزيد أعمارهم عن 6 سنوات .

وذهبت التعليمات إلى أنه تم تحديث إجراءات الحجر الصحي بنقاط الدخول حيال القادمين من الهند ودول الجوار والبرازيل وأمريكا اللاتينية في ضوء ظهور سلالات متحورة من فيروس كورونا المستجد وهي المعروفة بالسلالة الهندية (B617.1) .

وفيما يخص التأكيد على العزل الوقائي للقادمين من الهند بطريق مباشر أو غير مباشر، فيتم إجراء تحليل (ID NOW COVID-19 TEST) لجميع القادمين بشكل غير مباشر من هذه الدول المتأثرة بالسلالات المتحورة من فيروس كورونا المستجد ومن يثبت إيجابيته للاختبار يمنع من دخول البلاد، ويتم إعادته على نفس وسيلة النقل القادم عليها أما في حالة سلبته للاختبار يسمح لهم بدخول البلاد ومرافقتهم صحيا بمحل إقامتهم لمدة 14 يوم وتسجيلهم ببرنامج متابعة القادمين من الخارج.

كما أكدت التعليمات أنه تلاحظ مع استمرار تطبيق الإجراءات الاحترازية حيال القادمين من الخارج وخاصة من الدول المتأثرة بالسلالة الجديدة لفيروس كورونا المستجد تناقص الأعداد المصابة بشكل كبير حيث يحظر دخول الحالات الإيجابية إلى البلاد.

وشهدت الهند مؤخرا تجتاح سلالة كورونا الهندية الجديدة، نيوديلهي حاليا، لتصدر قائمة أكثر البلدان تضررا بالفيروس المستجد، حيث شهدت زيادة هائلة في عدد إصابات «كوفيد 19»، وتم تسجيل 379 ألفا و257 حالة إصابة، و3645 حالة وفاة، ما يعتبر أكبر ارتفاع في الإصابات والضحايا خلال يوم واحد على الإطلاق.

وتختلف سلالة كورونا الهندية عن غيرها من السلالات المعروفة حاليا، وتم اكتشافه لأول مرة في نهاية مارس الماضي، بولاية ماهاراشترا الهندية، وتكمن خطورة السلالة الهندية في سرعة انتقال المرض وانتشار العدوى.

طلبت هيئة ميناء الإسكندرية بعدد من الشروط يتم تحقيقها عبر التوكيلات الملاحية، كشرط لدخول الشحنات من عدد من دولة الهند، وذلك في ضوء ظهور سلالة جديدة من فيروس كورونا تسمى «دلتا».

وأشارت هيئة ميناء الإسكندرية في تعليمات لها تم توزيعها على السوق الملاحية والتوكيلات الملاحية، والتي جاءت وفقا لتعليمات رئيس مجلس الوزراء ووزارة النقل، لمنع وصول تلك السلالة إلى مصر .

وتضمنت تلك التعليمات نشر تعريف حالة مرض كورونا المستجد (COVID-19) المحدث وبروتوكول التعامل مع الحالات المشتبه والمؤكدة المستجد على جميع المنشآت الصحية والتأكد من دراية الفريق الطبي به، إضافة إلى التأكيد على ضرورة التحري عن التاريخ المرضي لأي حالة تعاني أعراضا شبيهة لمرض الأنفلونزا أو مشتبهه إصابتها بمرض (COVID-19) .

ونص منشور وزارة الصحة في هذا الشأن أنه بالتأكيد على ضرورة الالتزام بإبلاغ الحالات المشتبهه يوميا على البرنامج القومي الإلكتروني لترصد الأمراض المعدية (NEDSS)، علاوة على التأكيد على أخذ العينات المطلوبة من الحالات على المعامل المركزية بوزارة الصحة بالقاهرة أو المعامل الإقليمية بالمحافظات .

وذهبت التعليمات الجديدة إلى متابعة العينات باستمرار مع المعامل المركزية والمعاملة الإقليمية وتحديثها على برنامج الـ (NEDSS) ، والتأكيد على حصر جميع المخالطين وعمل إجراءات المراقبة اليومية لمدة 14 يوما، إضافة إلى تنشيط الترصد المجتمعي لفيروس كورونا المستجد من خلال الرائدات الريفيات لاكتشاف الحالات ومتابعة المخالطين ورفع الوعي وذلك في إطار تنشيط برنامج الترصد القائم على الحدث .

وأكدت التعليمات ضرورة رفع الوعي لدى الفريق الصحي والمواطنين لتقليل خطر الإصابة من خلال التأكيد على ضرورة الالتزام بتطبيق الإجراءات الاحترازية وإرتداء الكمامة.

وفيما يخص تدقيق المتابعة والفحص وتوسيع دائرة الإشتباه بالإصابة للقادمين من مختلف المنافذ البحرية والبرية والجوية، فيتم تطبيق إجراءات الحجر الصحي في ضوء قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1684 يكون القادم مصحوبا بما يفيد تحليل PCR للكشف عن فيروس كورونا

هئية ميناء الإسكندرية

تطرح منطقتين لوجستيتين على القطاع الخاص



تستعد هيئة ميناء الإسكندرية لطرح منطقتين لوجستيتين خلال الأيام القليلة المقبلة، والمعروفة بنجع أسو ونجع الألمونيوم على مساحة تصل إلى 200 ألف متر مربع .

ومن المنتظر أن يتم إتمام عمليات الشحن والتفريغ بتشوين الحاويات الفارغة مؤقتا بمنطقة المستودعات لحين اعادة استخدامها مرة اخرى فى عمليات الشحن وإعادة ارسالها إلى ميناء الاسكندرية لتتنقل إلى سفن النقل التابعة للشركة المالكة ويتم استخدام معدات خاصة بالحاويات الفارغة فى عمليات النقل والتداول.

ونص المخطط على استخدام خطوط السكة الحديد الموجودة بميناء الإسكندرية لنقل البضائع المحولة من الميناء إلى ساحة حاويات السكة الحديد بالمنطقة اللوجستية.

وستشمل المنطقة الثانية محطة البارجات، بينما تم تخصيص المنطقة الثالثة فهى محطة تداول البضائع المبرد والتي تقام على مساحة 200 ألف متر مربع، فيما سيتم تخصيص المنطقة الرابعة تضم الصناعات الخفيفة وهي على مساحة 300 ألف متر مربع ، أما المنطقة الخامسة فهى منطقة تخزين الغلال على مساحة 80 ألف متر مربع كممنطقة متكاملة تتضمن 6 صوامع غلال معدنية بطاقة 120 ألف طن للواحدة، بينما تقع المنطقة السادسة على مساحة 300 ألف متر مربع والخاصة بالمباني الرئيسية للمشروع لإدارة المنطقة اللوجستية.

وأكدت مصادر بالميناء أن المنطقتين اللوجستيتين تقعان خارج الدائرة الجمركية، والتي انتهت الهيئة مؤخرا من إخراجها من السكان ودفع التعويضات اللازمة لها، بالإضافة إلى إجراءات تجهيزها للطرح.

وتقع المنطقة الأولى خارج الدائرة الجمركية لميناء الإسكندرية، على مساحة تقدر بـ175 ألف متر مربع، والمعروفة بنجع إسو، بينما تقع المنطقة الثانية على مساحة تقدر بنحو 30 ألف متر مربع والمعروفة بنجع الألمونيوم .

وكان قد كشف الربان طارق شاهين، رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، مؤخرا، أمام وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير، عن الإجراءات الخاصة بنقل 554 أسرة من نجع أسو إلى «بشائر الخير 3»، حيث تم حتى الآن تسكين 336 أسرة، وأشار إلى ضم هذه الأراضي لميناء الإسكندرية، وذلك في إطار توسيع المنطقة الغربية للميناء، والخطة الشاملة لتوسعة مساحة الميناء بإضافة مساحة نجع أسو والألمونيوم.

ولفت إلى أن الهيئة قامت بتدبير مليار جنيه لتعويض قرابة 2000 أسرة من المناطق المتاخمة للميناء بمنطقة نجع الألمونيوم.

وتابع مصدر هيئة ميناء الإسكندرية، أن الميناء يعترم إنشاء منطقة لوجستية جديدة، وتمت الموافقة على نقل ملكيتها من الهيئة العامة للثروة السمكية إلى هيئة الميناء على مساحة تزيد على 260 فدانا، والتي تحتوي على 5 مناطق رئيسية بخلاف المباني المساعدة فى عملية الإدارة وتضم المنطقة الأولى محطة تداول الحاويات، بقدرة استيعابية تصل إلى 18 مليون طن، ومن المقرر أن تصل طاقة تداول الحاويات بها إلى 1.25 مليون حاوية.

وتنفيد محطة جديدة متعددة الأغراض بميناء الدخيلة بطول أرصفة ١٨٠٠ متر

المنطقة إلى 16 مترًا. وأكد أن المشروع على مساحة تصل الى 240 ألف متر مربع بين ميناءي الإسكندرية والدخيلة، وهو عبارة عن إقامة مجموعة مستودعات وربطها بحريًا بتسهيلات شحن وتفريغ السفن بالميناء، وبريًا بمجمع صناعة البتروكيماويات بمنطقة النهضة بالإسكندرية. ويشمل المشروع إنشاء عدد من المستودعات، إضافة إلى تسهيلات الربط البحرى، وتتضمن إنشاء رصيف تحميل بطول 1 كم وخطوط الأنابيب بطول 5 كم، إلى جانب خط الربط البرى لاليثان بطول تقديري 20 كم من الشركة إلى مجمع شركات إيثيدكو وسيدبك وخط ربط برى للبروبان بطول 3 كم إلى أقرب نقطة التقاء مع خط البروبان التابع لشركة جاسكو فى طريق وادى القمر.

الحاويات والبضائع العامة، وشركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية "AICT"، إضافة إلى الخط الملاحي العالمى CMA – CGM الفرنسى وبولوريه الفرنسية.

وبحسب مخطط هيئة الميناء، فمن المتوقع أن تسمح المحطة باستقبال 4 سفن بطول 240 مترًا، وسفينة بطول 400 متر، كما يسهم فى إضافة طاقة استيعابية جديدة لتداول الحاويات والغلال والبضائع العامة.

وكشف «شاهين» عن تنفيذ أرصفة جديدة لقطاع البترول، لإنشاء منطقة لوجستية بترولية لأول مرة بميناء الإسكندرية، والتي يتم إنشاؤها حاليًا بإشراف وزارة البترول، موضحًا أن الميناء سيقوم بعد تنفيذ تلك المنطقة باستقبال سفن بترولية تتراوح من 80 – 100 ألف طن، حيث تقع أعماق الأرصفة فى تلك

تتولى شركة إيديكس الدولية للمهندسة والمقاولات تنفيذ محطة الحاويات الثالثة بميناء الدخيلة، والمعروفة بالرصيف رقم 100، كمحطة متعددة أغراض.

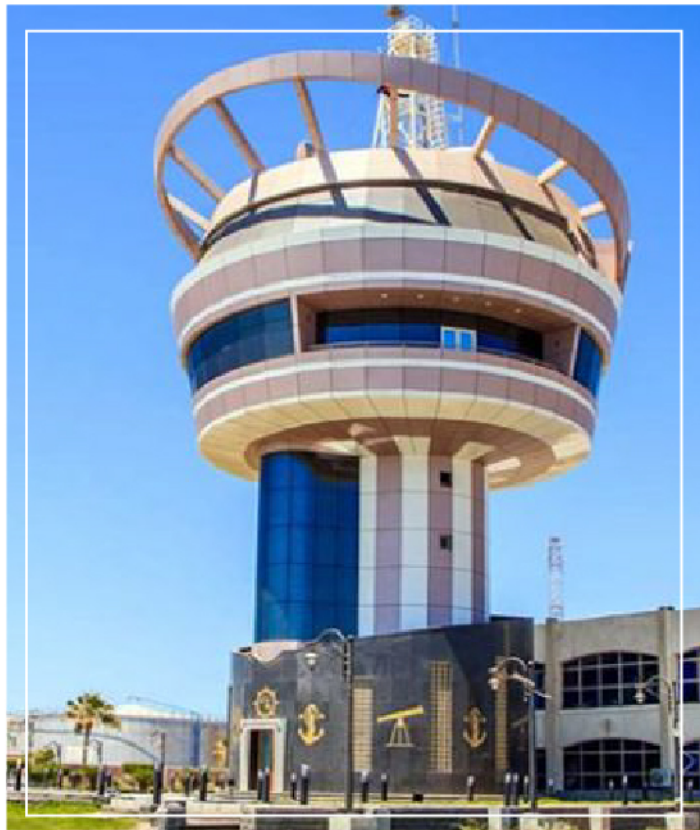
وأوضح الربان طارق شاهين، رئيس هيئة الميناء، أنه جارٍ البدء فى تنفيذ المشروع بتمويل من الهيئة، على أن يتم عملية الطرح فقط على مشغلي محطات الحاويات العالميين لعملية التشغيل فقط، مشيرًا إلى أن المشروع سيكون بأعماق تصل إلى 17 مترًا، وأطوال أرصفة تصل إلى 1800 متر، ومساحة تخزينية تصل إلى 660 ألف متر مربع.

وكانت قد طرحت الهيئة المشروع فى عام 2014، ومخطط أن تصل طاقة المشروع إلى 2 مليون حاوية، وكانت أبرز الشركات التي أبدت اهتمامها بالمشروع كل من الإسكندرية لتداول

• تتداول ٦١,٣ مليون طن العام المالي ٢٠٢٠ / ٢٠٢١ بميناء دمياط



وعلى جانب آخر فقد قامت هيئة ميناء الإسكندرية بتداول 214 ألف طن من مختلف أنواع البضائع خلال الثماني والأربعين ساعة الماضية وكذا 2120 حاوية مكافئة وبلغت عدد سفن الوصول والمغادرة 47 سفينة كما تبلغ أعداد السفن المترامية حالياً على الأرصفة 31 سفينة وقد تم دخول وخروج عدد 9254 شاحنة من خلال بوابة مينائي الإسكندرية والدخيلة.



مع انتهاء العام المالي 2021 / 2020 تظهر البيانات الإحصائية لهيئة ميناء الإسكندرية تمكنها من التغلب بشكل كبير على الآثار السلبية لفيروس كورونا الذي اجتاح العالم مؤثراً سلباً على حركة التجارة العالمية وتراجع معدلات الأداء بالعديد من الموانئ الدولية، إلا أن ميناء الإسكندرية قد نجح في قلب المؤشر السلبي لمؤشر إيجابي؛ حيث بلغ حجم التداول بمينائي الإسكندرية والدخيلة خلال العام المالي المنقضي 61,3 مليون طن من مختلف أنواع البضائع بزيادة 1% عن العام المالي السابق.

وتأتي البضائع المحواه في مقدمة البضائع التي شهدت تزايداً كبيراً في العام المالي الأخير 2021 / 2020 بالمقارنة بالعام الأسبق 2019 / 2020 حيث تم تداول ما يجاوز 21,9 مليون طن بزيادة مقدارها 16% نتيجة تداول عدد أكبر من الحاويات ذات الحمولات الكبيرة HQ. كما شهدت البضائع العامة بدورها تزايداً ملحوظاً إذ تم تداول أكثر من 5,7 مليون طن بزيادة قدرها 14% عن العام المالي الأسبق، وقد تم تداول أكثر من 1,6 مليون حاوية مكافئة.

وبشكل عام فقد ازدادت كميات البضائع المصدرة عبر مينائي الإسكندرية والدخيلة بواقع 11% عن الفترة المثلثة من العام المالي الأسبق، حيث يأتي في مقدمة البضائع المصدرة (البطاطس، البصل، لفه الحديد - حديد التسليح).

تأتي هذه الزيادات في معدلات التداول وحركة الملاحه في ظل تعليمات الربان طارق شاهين رئيس مجلس الإدارة - بتحقيق الاحترافية في أداء الأعمال من قبل أطقم الإرشاد والقطر بالميناء وكذا اتباع العاملين بالهيئة للسبل التكنولوجية المتقدمة لسرعة إنهاء الإجراءات المتعلقة برسو السفن ومغادرتها وتطبيق منظومة JIT ورفع المعدلات القياسية لعمليات الشحن والتفريغ والسعي المستمر لتقليل التكدسات بالميناء .

مههاب مميش مستشار رئيس الجمهورية: اقترحت التصالح مع مالك «إيفر جيفن» حفاظا على علاقتنا مع اليابان.. والرئيس استجاب



في الذكرى السادسة لافتتاح قناة السويس الجديدة، يكشف الفريق مههاب مميش، مستشار رئيس الجمهورية لمشروعات محور قناة السويس والموانئ البحرية، ورئيس هيئة قناة السويس والمنطقة الاقتصادية السابق، المزيد من التفاصيل حول مشروع ازدواج القناة، ودوره في حل أزمة «السفينة الجانحة» «إيفر جيفن»، بشكل ودي، بجانب استعراض لأهم أعماله في منصب مستشار الرئيس وعلى رأسها المطالبة بوزارة للموارد البحرية وتنمية الأسطول التجاري ومشروعات تموين السفن.

بتعييني رئيس هيئة قناة السويس، وبعد تسلم مهام عملي، أخبرني مستشار رئيس الهيئة الأسبق أن الملاحه بقناة السويس توقفت بسبب جنوح سفينة في بورسعيد، وسيتم عمل إجراءات التعويم، وقتها تبادر إلى ذهني مشروع الازدواج لأن سفينة واحدة توقف حركة التجارة العالمية».

ويستكمل: بعد استقرار الأجواء في هيئة قناة السويس وقتها والتي كانت تشهد بعض المظاهرات، قررت جمع المهندسين بإدارات الهندسية والكراتك وقمنا بمراجعة خرائط القناة وطالبتهم بتحديد منطقة لازدواج القناة لعبور السفن في اتجاهين على أن تحقق الأمان للعبور في حالة الطوارئ وتقليل زمن الإبحار.

وقال إنه بعد اجتماعات أخرى مع كبار المهندسين توصلنا إلى أن المشروع سيقام على 72 كم إجمالي طول القناة الموازية وعمق 24 مترا بدلا من 16 مترا، بهدف تقليل زمن العبور من 18 ساعة إلى 11 ساعة دون توقف وفي حالة الانتظار لزيادة عن 4 ساعات بدلا من 8 ساعات.

وقال مميش: «تم استعراض أهمية فكرة الازدواج أمام الرئيس من زيادة الأمان الملاحي واختصار زمن الإبحار إلى 50% وفي حالة وقوع حوادث في أي اتجاه للقناة يتم نقل الملاحه إلى الاتجاه الثاني دون توقف للملاحه، مما يضمن دور مصر في التجارة العالمية بسبب سرعة توصيل الغذاء والدواء والمواد الخام بين دول العالم.

وقال «مميش» إن الصعوبات كانت كبيرة أمام المشروع لأن به جزء حفر جاف وآخر تركيب والكميات كبيرة ومحتاجين لتجهيز المشروع عدد كبير من الكراتك ولدينا 11 كراكة مملوكة للهيئة متقادمين جدا، والمشروع يحتاج إلى عدد من الكراتك لذلك تم عمل مناقصة لتأجير أحدث الكراتك العالمية، وكان محدد للمشروع مدة 3 سنوات بينما الرئيس أمر بالإنتاج خلال عام، وكانت مفاجأة لي أمام الجميع.

ولفت «مميش» إلى أن اختصار المشروع إلى سنة استدعى إعداد خطة تنفيذ جديدة للمشروع، وتمت إعادة تقييم خطة التشغيل بما يتناسب مع

وقال «مميش» في تصريحات صحفية، إن مشروع قناة السويس الجديدة أظهر مدى تقدم كراتك هيئة قناة السويس، وضعف إمكانياتها مقارنة مع الكراتك الأجنبية المشاركة في أعمال تركيب مشروع الازدواج، لذلك اتخذت قرارا بشراء كراتكين على أحدث طراز في الشرق الأوسط.

وأوضح أنه تم تدبير التمويل المالي اللازم لهما من العملة الصعبة من خلال قرض بنكي والباقي جزء من إيرادات القناة، وتم دفع مقدم بنسبة 15% من قيمة التعاقد، مشيرا إلى أنه قام بزيارة الشركة الهولندية «IHC» بنفسه للوقوف على إمكانيات البناء، وطلبت بإبحارهما محملتين على سفن الشحن الثقيل «ال-Heavy lift» حتى لا تستهلك سعتهما في الإبحار إلى منطقة البحيرات بقناة السويس، مع الاتفاق على تدريب مهندسي وعمال الهيئة على التشغيل والصيانة والإصلاح بهولندا.

وتابع: «تم التعاقد في أكتوبر 2017 على الكراتكين بقيمة 300 مليون يورو، بقدرة كلية تبلغ 29190 كيلوات، مما يمكنهما من العمل طوال 24 ساعة يوميا، وفي جميع أنواع التربة الرملية والطينية والصحريه بجانب إمكانيه استخدامهما في مشروعات مختلفة مثل تركيب البحيرات أسوة بتركيب بحيرتي البردويل والمنزلة.

ووصف «مميش» وصول الكراتكين «مههاب مميش وحسين طنطاوي» إلى القناة بـ«حلم وتحقيق» لأنه سيرفع من كفاءة القناة الملاحية والفنية ومن قدرتها على تركيب وصيانة المجرى الملاحي، وستوفر للقناة قيمة تأجير الكراتك الأجنبية بالعملة الصعبة، مع منح مزيد من الثقة لأبناء هيئة قناة السويس في أنفسهم على قيادة أضخم كراتك في المنطقة.

وعن كواليس مشروع القناة الجديدة، قال «مميش»: «عندما كنت قائد للقوات البحرية وتولى الرئيس المعزول محمد مرسى الحكم وفي ظل المشكلات السياسية، أصدر قرارا بإحالتني إلى الت قاعد وفوجنت

تحديد سرعات الرياح المتاح فيها العبور لتصل إلى 30 عقدة وأكثر من ذلك تبقى السفن في مناطق الانتظار خارج القناة. واستكمل النقاط قائلا: ضرورة امتلاك هيئة القناة قاطرات بقوة شد كبيرة وتدريب الغطاسين على حوادث الشحط واحتياجات التصوير تحت المياه، أى تطوير عمليات الإنقاذ بهيئة قناة السويس، بما يتناسب مع التطور الهائل فى أحجام السفن، موضحا أن الرئيس استجاب وتفهم تلك النقاط وكان مع «الحل الودى» لمشكلة إيفر جيفن.

وأوضح أن الحل الودى كان الأفضل خاصة وأن المركب بها طاقم بحرى يضم 25 فردا، وكنت أخوف من اعتبار حجز السفينة ضد حقوق الإنسان وكان ممكن اعتبار قناة السويس منطقة خطر، ويتم رفع رسوم التأمين مما يؤثر على حركة العبور، مشيرا إلى أن الفلوس مش كل حاجة. على حد تعبيره وهناك مكسب كبير لسمعة القناة جراء النجاح الكبير فى عمليات الإنقاذ والمحاكم كانت ستأخذ سنوات.

وعن مهام منصب مستشار الرئيس للموانىء البحرية، قال «ميمش»: تقدمت بعدة دراسات إلى الرئيس حول افتقار مصر إلى أسطول تجارى بحرى، ويتطلب العمل فى اتجاهين، الأول: بناء السفن الجديدة، والثانى: شراء سفن مستعملة.

وأكد أنه بالفعل حصلت على عروض لسفن مستعملة من الصين وتمويل لشراء تلك السفن، بجانب توصية التوجه إلى أفريقيا وعمل خطوط شحن إلى أفريقيا، موضحا أن السوق الحقيقية لمصر هى أفريقيا وبضاعتنا تناسب حجم السوق الأفريقية ويمكنها المنافسة بقوة عكس السوق الأوروبية، و ضرورة الاستفادة من المواد الخام واللحوم والزيوت وغيرها.

وأضاف تحدثت مع الرئيس عن الاقتصاد الأزرق حيث تمتلك مصر 3000 كيلو مترات على سواحل البحرين الأحمر والمتوسط ولدينا قناة السويس ونحو 48 ميناء ما بين عام ومتخصص وثروة سمكية واكتشافات كثيرة من الغاز والبتترول مما يتطلب تجميعهم فى وزارة للموارد البحرية أسوة بوزارة الرى والموارد المائية خاصة وأننا نتوسع فى المشروعات البحرية والمدن الشاطئية، كما نتوسع فى الصحراء ويرى أن البحر هو مستقبل مصر المقبل.

وأوضح أن الرئيس السيسى قام بتحويل تلك الأفكار إلى رئاسة الوزراء لدراستها وإصدار القرار حيالها.

وتابع إنه قدم للرئيس توصية بضرورة إقامة مشروع لتموين السفن من وقود وأغذية ومياه لخدمة السفن العابرة بقناة السويس، مشيرا إلى أن الرئيس يدعم ذلك الاتجاه بقوة، وأن هناك بالفعل مناقصة حاليا لمشروع تموين السفن بمنطقة قناة السويس لشركات عالمية ومصرية لتقام بطرفى القناة الشمالى حيث شرق بورسعيد والجنوبى فى السخنة جنوب قناة السويس، للاستفادة من حجم السفن المارة بقاقلتى الشمال والجنوب.

وأكد «ميمش»: أن الهيئة الاقتصادية لمنطقة قناة السويس تحتاج إلى تسويق المنطقة بشكل أكبر ومنح مزايا جديدة للمستثمرين أسوة بالمناطق المجاورة المنافسة مثل المغرب التى تمنح الأراضي بأقل الأسعار، مشيرا إلى ضرورة تحديد مزايا المناطق المنافسة وتقديم الأفضل منها، والتوجه إلى المستثمرين والوقوف على طلباتهم وتحقيق المصلحة المشتركة، خاصة وأن المنطقة الاقتصادية فى موقع متميز، يسهل فيه عمليات التصنيع والنقل والتوزيع للمستثمر

مدة العمل الجديدة، واحتياجات التنفيذ من زيادة عدد الكراكات والتي بلغت نحو 45 كراكة ضمت كراكات هيئة قناة السويس وتحالف التحدى بقيادة شركة الجرافات الإماراتية ومعها شركتى «بوسكالس» و «فان أورد» الهولنديتين وشركة «يان دونيل» البلجيكية وكذلك تحالف الأمل بمنطقة البحيرات المرة الذى يضم شركتى «دريدجىج إنترناشونال» البلجيكية و«جريت ليكس» الأمريكية.

وعن المشروع الحالى لتعميق القطاع الجنوبى بقناة السويس من الكيلو 122 حتى 162 ترقيم القناة قال «ميمش»: إن تحسين المجرى الملاحي للقناة يضيف لقدرات القناة فى جذب السفن، ولكن يبقى مشروع القناة الجديدة أهم وأكبر مشروع فى تاريخ قناة السويس لما حققه فى تقليل زمن العبور والانتظار إلى 50% وزيادة القدرة الاستيعابية للقناة إلى 97 سفينة يوميا وجذب السفن العملاقة بعد تعميق الغاطس إلى 66 قدما.

وعن أزمة السفينة «إيفر جيفن» قال مستشار رئيس الجمهورية، إنه منذ بداية المشكلة، أصدر الرئيس عبد الفتاح السيسى، قرارا بتشكيل لجنة للوقوف على أسباب جنوح السفينة، ضمت الدكتور خالد عبد الغفار وزير التعليم العالى وعدد من أساتذة الجامعات المصرية فى تخصصات الهندسة والأعمال البحرية وعدد من الشركات البحرية وعلى رأسهم «ماردايف» وعدد من التوكيلات الملاحية وترأست اللجنة بصفتى مستشار رئيس الجمهورية لمشروعات محور قناة السويس والموانىء البحرية وبطلب من اللجنة نفسها.

وبدأت أتابع الموقف وأجمع كافة المعلومات والتفاصيل معتمدا على خبرتي فى أعمال الإنقاذ بالقوات البحرية حيث تعد العملية الـ17 لى فى عمليات الإنقاذ البحري، وبالفعل حسبت معدلات ظاهرتي المد والجزر والتيارات البحرية الموجودة فى تلك المنطقة، وطبيعة الشحط، وأبعاد المركب، وطبيعة التربة، وبالإشتراك مع زملائي حددنا أقصى قيمة للمد التي تشد فيها المركب وتقطرها. قبل انعكاس التيار مرة أخرى والتحول إلى الجزر.

ويستطرد قائلا: استطعت تحديد ميعاد تعويمها بمنتهى الدقة فى الساعة الرابعة والنصف فجرا، يوم 29 مارس، مشيرا إلى أن المركب لو بقيت لليوم الثانى، هيوحدث جزر ويصعب خروجها، موضحا أنه أعلن فى وسائل الإعلام عن ذلك التوقيت حيث إن مستوى المد العالى، الذى يحدث كل 3 شهور، وهى فرصة كبيرة للتعويم، مما أثار استغراب الجميع وقتها إنه بالعلم تحل كل المشكلات وعلينا احترام قيمة العلم.

وقال «ميمش»: إن اليابان دولة عظمى، ساعدت قناة السويس فى تطوير المجرى الملاحي، وعمليات التطهير من مخلفات الحروب، و كوبرى السلام وتدريب العمالة بقناة السويس، وغيرها من المشروعات المشتركة، ولا يمكن أن نأخذ موقفا منها خاصة أن المركب عليها قطع غيار للمصانع وأدوية وغذاء، وبقائها فى مصر قد يؤثر سلبا على الدعم الأوروبى وبالفعل كان اتجاه القيادة السياسة إلى المصالحة والتفاوض.

وتابع إن السفير اليابانى بعث لى بخطاب شكر على تلك الجهود الخاصة وأن المعالجة الفنية للأزمة وعمليات التعويم من جانب أبناء قناة السويس تمت بشكل حرفى وجيد جدا، موضحا أن الطريق الصحيح يبدأ بالتفاوض أولا ثم الاتجاه إلى المحكمة وليس العكس.

وبعد انتهاء الأزمة، قال «ميمش»: إنه تقدم إلى الرئيس بورقة توصيات بأهم الدروس المستفادة من تلك الأزمة، وتتلخص فى ضرورة تزويد الشؤون القانونية بقناة السويس بمتخصصين ذوى خبرة فى القانون البحرى بدلا من الاستعانة بخبرات خارجية، وبجانب تدريب المرشدين على السفن العملاقة عمليا وليس بمرکز المحاكاة التابع للهيئة فقط، مع

ميناء الإسكندرية

تنجح في إنهاء اندلاع حريق بجونة البترول



داخل ميناء الدخيلة.

وتم الاتفاق على تشكيل فرق عمل من ممثلى الوزارتين لسرعة التنسيق للبدء فى إنجاز مشروع تطوير جونة حوض البترول والأرصفة البحرية الخاصة بها والعمل على تذليل أى تحديات فى مختلف جوانب التعاون بين قطاعى البترول والنقل فى مجال تطوير الموانئ واستغلالها بالشكل الأمثل، وكذا بحث باقى الموضوعات المشتركة.

شهد ميناء الإسكندرية مؤخرا اندلاع حريق ضخم بمنطقة جونة البترول ، وذلك فى حوالى الساعة الثالثة خلال الأيام الأخيرة الماضية، والذي تمكنت إدارات الميناء من اتخاذ كافة التدابير للسيطرة عليه . وقامت نيابة غرب الإسكندرية تحت إشراف المستشار محمد لاشين، البدء فى إجراء تحقيقات عن أسباب اندلاع الحريق الذي وقع بخطر تفريغ الأسفلت بميناء الإسكندرية.

وطلبت النيابة خلال تحقيقاتها التى تجريها فى الواقعة نذب الأدلة الجنائية لمعاينة موقع الحريق، وسرعة تحريات المباحث حول الواقعة، فيما انتقل فريق من النيابة لسماع أقوال شهود العيان بالميناء.

وتلقى مدير أمن ميناء إسكندرية، إخطارا من الحماية المدنية، يفيد بورود بلاغ بنشوب حريق أثناء قيام إحدى السفن بتفريغ فى جونة البترول لمادة الأسفلت مما تسبب فى انفجار كبير وتصاعد ألسنة اللهب فى حوض البترول بجانب السفينة المتراكية على الرصيف 5/87 بالحوض.

على الفور انتقلت قوات من الحماية المدنية بمعداتھا وسيارات الإطفاء وقاطرات الإطفاء التابعة للهيئة العامة لميناء الإسكندرية.

وتم إخلاء السفينة من الرصيف والسيطرة على الحريق والأبخنة المتصاعدة عقب الإطفاء وتبريد أنبوب التفريغ دون وقوع أية خسائر فى الممتلكات.

وتم تحرير المحضر اللازم بالواقعة وتولت النيابة العامة المختصة التحقيق فى الواقعة.

يذكر أن هيئة ميناء الإسكندرية قررت مؤخرا تشغيل منطقة جونة البترول (المخصصة لاستقبال السفن المحملة بالمنتجات البترولية) ليلا، بعد أن كان تشغيلها مقتصرًا على العمل نهارًا فقط.

من جانبه أشار الريان طارق شاهين رئيس هيئة الميناء، إلى أن القرار يأتى فى إطار الإجراءات التى اتخذتها الهيئة للتسهيل على الشركات العاملة فى هذا النشاط، وكذلك سفن الصب السائل.

ولفت رئيس هيئة الميناء إلى أن القرار من شأنه أيضا تقليل زمن انتظار سفن البترول والصب السائل، وزيادة الإنتاجية للأرصفة، علاوة على سرعة دوران السفن على الأرصفة، والاستفادة القصوى من تشغيلها خلال 24 ساعة دون توقف أسوة بباقي أرصفة الميناء.

ووضعت وزارة النقل خطة مؤخرا لتطوير سفن البترول بميناء الإسكندرية، حيث اتفق وزيرى البترول والنقل على البدء فى تنفيذ إجراءات تطوير وإعادة تأهيل ورفع كفاءة جونة حوض البترول بميناء الإسكندرية التى تشمل تطوير 5 أرصفة مخصصة لشحن وتفريغ واردات المنتجات البترولية وكذلك السلع التموينية بما يسهم فى تحقيق التشغيل الأمثل وتعزيز قدرات الميناء والحفاظ على البنية الأساسية بجونة حوض البترول بالميناء، وتم الاتفاق على الاستعانة بشركة بتروجيت الذراع التنفيذى لقطاع البترول لتنفيذ أعمال المشروع .

كما تطرق الاجتماع إلى استعراض عدد من جوانب التعاون بين شركات قطاع البترول وهيئة ميناء الإسكندرية شملت الموقف الحالى للعلاقة التعاقدية بين الجانبين لاستغلال الميناء الفرنساوى «أحد أرصفة البترول بميناء الدخيلة»، والذي يتم تشغيله عبر قطاع البترول فى حين أنه يقع



ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

ميناء دمياط

تمدد حوافز التخزين لبضائع الحديد والخردة والابلاكاتش لمدة ٦ أشهر



فيه إلى زيادة الطاقة الاستيعابية بالميناء، خاصة أن الميناء حصلت مؤخرا على قرار مجلس الوزراء بإعادة تخصيص مساحة 163.78 فدان من الأراضي المملوكة للدولة ملكية خاصة، ناحية محافظة دمياط، لصالح الهيئة وذلك نقلا من الأراضي المخصصة لهيئة المجتمعات العمرانية، وبالتالي سيكون هناك توسعات في الساحات التخزينية خلال الفترة المقبلة بالميناء.

يذكر أن الأرض البالغ مساحتها 125 فدانا قامت هيئة ميناء دمياط بدفع مبلغ 55 مليون جنيه بموجب شيكات لجهاز التعمير بمدينة دمياط الجديدة باعتبار أن تلك الأرض تتبع جهاز التعمير، وذلك بعد أن قامت هيئة المساحة بتقدير قيمة الأرض وعقب ذلك يختص جهاز التعمير بدفع مبلغ التعويض للفلاحين التي كانت تتبعهم تلك الأرض وتم نزع ملكية تلك الأرض منهم بموجب قرار رئاسة الوزراء بتخصيص المنطقة الواقعة بءا من دمياط الجديدة وحتى القناة الملاحية لإنشاء هيئة الميناء ومدينة دمياط الجديدة.

واستقبل ميناء دمياط خلال العام الماضي 2020 قرابة 35 مليون طن، وذلك مقابل 38.5 مليون طن خلال العام قبل الماضي، وهو ما اعتبرته هيئة الميناء مؤشرا جيدا في ظل ما تعانیه الموانئ المصرية والعالمية من تراجع كبير بسبب تأثير فيروس كورونا على السوق الملاحية العالمية والتجارة بشكل عام.

وتوزعت تلك البضائع بين البضائع العامة بنسبة 7%، والصب الجاف بنسبة 48.6%، والصب السائل بنسبة 1.8%، وبضائع خطرة بنسبة 3.8%، وحاويات بنسبة 38.8% من حجم المتداول بالميناء.

كما توزعت بين بضائع محواة بلغت 20.9 مليون طن وبضائع غير محواة بلغت 14 مليون طن، وذلك مقابل ما تم تحقيقه خلال العام قبل الماضي والتي كانت 24.4 مليون طن بضائع غير محواة، و14 مليون طن بضائع محواة.

قررت هيئة ميناء دمياط تمديد حوافز المقدمة لشركات الملاحة المتعاملة معها، خاصة في نشاط التخزين، والتي تم إقرارها في ديسمبر من العام الماضي وحتى نهاية يونيه الماضي.

وجاء ذلك خلال إجتماع مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط مؤخرا، حيث تمت الموافقة على مد العمل بالقرار رقم 845 لسنة 2020 الخاص بمنح حوافز وتسهيلات للمستثمرين بميناء دمياط حتى نهاية العام الجاري.

وينص القرار رقم 845 لسنة 2020 تخفيض نسبة (10%) من فئات المحاسبة لساحات تخزين (الحديد- الخردة - الأبلاكاش - المعدات البترولية).

كما نصت المادة الثانية على أن يتم إيقاف تحصيل مقابل إشراف الهيئة على أعمال الشحن والتفريغ لبكر الحديد الذي يتعدى وزنه 20 طن / بكرة. ونصت المادة الثالثة من القرار رقم 845 لسنة 2020 على أن يتم مد فترة السماح لتخزين البضائع في المخازن والساحات الواردة بقرار هيئة ميناء دمياط رقم 904 لسنة 2018 المشار إليه لتصبح 60 يوما بدلا من 45 يوما.

كانت هيئة ميناء دمياط أصدرت قرارا في 2018 ينص على منح الهيئة مقابل إشراف يصل في البضائع العامة إلى 3 جنيهات للطن، والذي يقع الحديد للفائف ضمنه، بينما يبلغ في الصب الجاف 3 جنيهات للطن، والصب الجاف غير التنظيف 4 جنيهات للطن.

ونصت المادة الرابعة على أن تُخفض الفئات الواردة بقرار هيئة ميناء دمياط رقم 500 لسنة 2019 المشار إليه وذلك بنسبة 40% للبضائع العامة وبنسبة 10% لباقي أنواع البضائع.

ونص القرار رقم 500 لسنة 2019 على أن يتم تحصيل مقابل تداول 1.5 جنيه عن كل طن بضائع صب سائل، و1.75 جنيه عن كل طن بضائع عامة، 2 جنيه عن كل طن للصب الجاف التنظيف «الغلال والحبوب»، و2.5 جنيه لكل طن بضائع صب غير تنظيف (فحم، كلينكر).

يأتي القرار تشجيعا للتخزين داخل الميناء، في الوقت الذي تسعى الهيئة



القابضة للنقل

تمد مناقصتي إدارة وتلتفيل لشركتي «الركاب» و«البضائع»



يأتى ذلك فى إطار اتجاه وزارة قطاع الأعمال لدمج الشركات الخاصة بكل نشاط، سواء ركاب أو بضائع فى شركة منفصلة وتطبيق أحدث الأساليب العلمية من قبل جهات الإدارة والتشغيل والتي تؤدي لرفع الإيرادات وتعويض الخسائر.

وحسب مسنول القابضة للنقل البحرى والبرى، فقد تم مؤخرًا مناقشة إجراءات الهيكلية الإدارية والمالية للعاملين بشركات نقل الركاب فى الجمعيات العمومية للشركات، والتي عقدت فى نهاية يونيو الماضى. وقال المصدر إن شركة الصعيد للنقل والسياحة عدلت سجلها التجارى لتصبح الشركة الأم، وتندرج الشركتان الأخريان تحت مظلتها فى شكل قطاعات «قطاع شرق، وقطاع غرب»، على أن يتم عقد جمعية عمومية فى 30 سبتمبر المقبل، ليتم بعدها عقد مجلس إدارة واحد لشركة إيجى باص، فيما تندرج شركتا شرق وغرب الدلتا لقطاعات تحت مظلة الشركة الأم الجديدة. وتشمل شركات نقل البضائع التابعة للقابضة، والمزعم دمجها «النقل المباشر، وأعمال النقل، والنيل للنقل البرى، والنيل للنقل الثقيل، والنيل لنقل البضائع»، وتصل رؤوس أموالها إلى 150 مليون جنيه.

قررت الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى تمديد مناقصتي إدارة وتشغيل شركتي نقل الركاب والبضائع، ليكون موعد فض المظاريف الفنية نهاية أغسطس، بدلًا من 27 يوليو الماضى الذى كان محددًا لها. وقالت الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى، إن تمديد موعد فض المظاريف الفنية جاء بناءً على طلبات المستثمرين المتقدمين للمناقصتين من ناحية، وإتاحة الفرصة لدخول شركات جديدة للمنافسة من ناحية أخرى. وكانت الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى التابعة لوزارة قطاع الأعمال أعلنت فى يونيو الماضى عن طرح مناقصتين لإدارة وتشغيل شركة نقل الركاب إيجى باص (النتيجة عن دمج 3 شركات، وهى الصعيد، وغرب، وشرق الدلتا)، وشركة نقل البضائع التى ستكون محصلة دمج 5 شركات. وقال وزير قطاع الأعمال هشام توفيق، فى تصريحات سابقة، إن الوزارة ستطبق نموذج الإدارة الفندقية على طرح شركتي نقل الركاب والبضائع؛ إذ سيحصل الفائز على حصة من الأرباح، ولن يتحمل أعباء فى أى استثمارات جديدة سيتم ضخها بل ستقوم الوزارة بتحمل أجور الفريق الذى يدير. وأكد «توفيق» أن وزارته عازمة على تطوير تلك الشركات، من خلال تطبيق فكر جديد يعتمد على الميكنة الإلكترونية لأسطول السيارات، وتحقيق أكبر قدر من الكفاءة التشغيلية، وبالفعل تلقت عرضين من شركات تكنولوجيا معلومات لإجراء تلك الميكنة. وتابع الوزير أن ما يشغل الوزارة فى الوقت الحالى هو تلقى عرض فنى جيد يجعل تلك الشركات قادرة على منافسة القطاع الخاص بشكل قوى.

٣ وزراء يبحثون الاستراتيجية المناسبة لجذب سياحة اليخوت



المهندس كامل الوزير

وتحصيل الرسوم المقررة مع اتخاذ الإجراءات اللازمة لتبسيط التصاريح المطلوبة لتحرك اليخوت بين جميع الموانئ المصرية بالإضافة إلى استعراض دور كل جهة من الجهات المعنية فى تنفيذ تلك الإجراءات.

وتم الاتفاق على عقد اجتماعات مكثفة لكافة الجهات المعنية لسرعة وضع الآلية النهائية بكافة الإجراءات المطلوبة لتنفيذ تلك الاستراتيجية بالتزامن مع الانتهاء من تنفيذ «النافذة الواحدة لسياحة اليخوت» ليتم تقديم التقرير النهائى لرئيس مجلس الوزراء تمهيدا للعرض على رئيس الجمهورية.

انعقد اليوم بمقر وزارة النقل الاجتماع الأول للجنة الوزارية الخاصة بتيسير إجراءات سياحة اليخوت فى مصر برئاسة وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير وبحضور الدكتور خالد العنانى وزير السياحة والآثار والدكتور محمد معيط وزير المالية، ومسئولى عدد من الوزارات والجهات المعنية.

وتمت مناقشة الآليات والإجراءات الخاصة بوضع استراتيجية جذب سياحة اليخوت بجمهورية مصر العربية على أن تتضمن تلك الإجراءات تحديث الخريطة الخاصة بجميع المارين على مستوى الجمهورية سواء القائمة أو المقترحة مع تحديد المناطق الواعدة، والتي تمثل نقاط جذب لسياحة اليخوت، ووضع الضوابط والقواعد التنظيمية لسياحة اليخوت لتوحيد جميع الاشتراطات اللازمة لانشاء وتشغيل المارين على مستوى الجمهورية للعرض على اللجنة الوزارية للسياحة والآثار

برئاسة الدكتور رئيس مجلس الوزراء لاعتمادها. يأتى ذلك فى إطار توجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسى للحكومة المصرية بوضع إستراتيجية لتعظيم سياحة اليخوت فى مصر، ودراسة الإجراءات المنفذة لسياحة اليخوت مقارنة بالدول المنافسة عملا على تيسير الإجراءات وتعظيم لذلك النوع من النشاط السياحي.. وفى ضوء صدور قرار رئيس مجلس الوزراء الدكتور مصطفى مدبولي بتشكيل لجنة برئاسة وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير تهدف الى العمل على تيسير إجراءات سياحة اليخوت فى مصر، وتحديد أبرز التحديات وتقديم المقترحات بشأنها. وكذلك إطلاق منصة «النافذة الواحدة لسياحة اليخوت»، حيث يمثل فيها جميع الجهات المعنية بحيث تكون وزارة النقل (قطاع النقل البحرى) هي الجهة المسؤولة عن التنسيق مع جميع الجهات لإصدار جميع التراخيص

«الجرافات الإماراتية» تنفذ تعميق وتكريك القناة الملاحية لميناء الإسكندرية



تعزز شركة الجرافات الإماراتية الانتهاء من عدة مشروعات بالسوق المحلية خلال العام الجاري، سواء بالموانئ المصرية، أو تكريك وتعميق عدد من البحيرات التي تقوم بتنفيذها.

الباطن لتشغيلها في المشروعات المسندة إليها، وتوجد نحو 30 إلى 40 معدة بحرية تعمل في مشروعات الشركة بمصر. ولفت إلى أن الشركة بدأت نشاطها في الإمارات عام 1979، واستمر عملها بمجال الجرف البحري حتى عام 2008، ثم تطور نشاطها ليشمل الإنشاءات البحرية وأعمال وتنفيذ شواطئ جديدة، وتنفيذ المنصات والأرصفة والخدمات لأعمال المشروعات البترولية.

صرح بذلك محمد عفان، مدير شركة الجرافات الوطنية الإماراتية بمصر، والذي أوضح أن حجم الأعمال التي تتولاها الشركة بمصر يزيد عن 1.5 مليار جنيه، ومن المتوقع زيادتها بواقع 30% خلال العام المالي المقبل. وأضاف في تصريحات صحفية أن أهم المشروعات المتوقع الانتهاء منها العام الجاري توسيع وتعميق القناة الملاحية ودائرة الدوران الخاصة بميناء الإسكندرية، والتي تستهدف الوصول إلى أعماق تصل إلى 19 بحجم أعمال 14 مليون متر مكعب، والتي تصل طولها إلى قرابة 3 كيلو متر، ويتوقع الانتهاء منها منتصف العام المقبل.

وتابع أن الشركة بدأت عملها في السوق المصرية منذ عام 2015، حيث كانت البداية بالمشاركة في تنفيذ جزء من مشروع قناة السويس الجديدة، ثم بعدها تم تنفيذ أحد المراحل بميناء السخنة، وتطوير ميناء الأدبية، وميناء برنيس بالبحر الأحمر، كما تقوم بتنفيذ عددا من المشروعات بالسوق المحلية، والتي تتركز في ميناء الإسكندرية. ولفت إلى أن الشركة تقوم بأعمال التعميق لميناء جرجوب بمطروح حيث من المستهدف أن يصل حجم أعمال التكريك به قرابة 16 مليون متر مكعب ومتوقع الانتهاء خلال العام الجاري.

وذكر مدير شركة الجرافات في مصر، أن الشركة انتهت مؤخرا من المرحلة الأولى لمشروع المحطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية، ومن المتوقع أن يتم تنفيذ المرحلة الثانية خلال العام المقبل، كما تعمل على تطهير البحيرات مثل مشروع تطوير بحيرة المنزلة والتي تم الانتهاء من المرحلة الأولى ومتوقع الانتهاء من المرحلة الثانية العام المقبل، ويستهدف تجريف 50 مليون متر مكعب رمال على مدار نحو عامين.

كما تقوم الشركة بتنفيذ مرحلة بتكريك بحيرة البردويل بحجم أعمال تصل إلى 12 مليون متر مكعب، كما انتهت الشركة من تنفيذ المرحلة الأولى من محطة الحاويات الجديدة بميناء الإسكندرية، وستبدأ مرحلتها الثانية التي من المتوقع الانتهاء منها العام المقبل.

وتابع، أن الشركة تدرس تنفيذ مشروع تجريف وإنشاءات بحرية في البحر الأحمر لصالح هيئة موانئ البحر الأحمر خلال الفترة المقبلة، بجانب احتمالية المشاركة في توسعة قناة السويس الحالية من خلال شركة «التحدي» التي تسهم بها شركة الجرافات.

وأضاف «عفان»: تمتلك الشركة على مستوى العالم نحو 110 معدات بحرية ما بين كراكات وقاطرات وأوناش، كما تضم 160 معدة بحرية من



Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Farnad Addah St., El-Mossalah,
Ramleh Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869800 - 4855700
FAX: (+203) 4847288 - 4855355 - 4855800
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

" الإسكندرية لتداول الحاويات "

تسجل ٨٣٩ ألف حاوية خلال العام المالي ٢٠٢٠-٢٠٢١



حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات خلال العام المالي الماضي المنقضي في يونيو الماضي 839 ألف حاوية، وذلك مقارنة بـ 914 ألف حاوية تم تحقيقها خلال العام المالي 2019/2020.

وكشفت المؤشرات المالية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع، عن العام المالي الماضي (2020-2021)، تراجع صافي ربح الشركة بنسبة 6 بالمائة، على أساس سنوي.

وأوضحت الشركة في بيان لها اليوم، أنها سجلت صافي ربح بلغ 1.4 مليار جنيه منذ بداية يوليو 2020 حتى نهاية يونيو 2021، مقابل 1.49 مليار جنيه أرباحاً خلال العام المالي السابق له.

وتراجعت مبيعات الشركة خلال العام المالي الماضي لتصل إلى 2.37 مليار جنيه بنهاية يونيو، مقابل 2.58 مليار جنيه خلال العام المالي السابق له. وقالت الشركة إن النتائج الفعلية المحققة في عدد الحاويات خلال العام المالي الماضي انخفضت عن المستهدف خلال نفس الفترة للإنتاج الكمي بنسبة 9%، إلا أنه انخفض عن المقارن بنسبة 8%، بسبب ظروف التجارة وانخفاض الواردات بوجه عام.

يذكر أن الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع، حققت صافي ربح بعد الضريبة بلغ 1.27 مليار جنيه خلال الفترة من يوليو 2020 حتى مايو 2021، مقابل صافي ربح بقيمة 1.32 مليار جنيه خلال نفس الفترة من العام الماضي.

وتراجعت إيرادات الشركة خلال الفترة إلى 2.15 مليار جنيه بنهاية مايو 2021، مقابل نحو 2.27 مليار جنيه خلال نفس الفترة من العام المالي. وتستهدف الشركة تحقيق 850 ألف حاوية بنسبة انخفاض 12.7% على عام 2018 - 2019، وبنسبة انخفاض 7% عن 2019 - 2020، خاصة في ظل المنافسة المحلية المتوقعة بإنشاء محطة حاويات جديدة بميناء أبو قير، إضافة إلى محطة أخرى بميناء الإسكندرية، والمتوقع أن تقوم بإدارتها شركة CMA - CGM الفرنسية، علاوة على حصول شركات التوكيلات الملاحية على ملاحق خارج الميناء واستخدامها كمخازن وإيداعات جمركية لتخزين الحاويات.

وأوصى تقرير الجهاز المركزي للحسابات بضرورة تكثيف عمليات التسويق بالنسبة للشركة، واستغلال الطاقة الاستيعابية للشركة، مشيراً



النقل تستهدف تطوير الظهير الخاص بميناء الإسكندرية



كشف الدكتور مصطفى صابر، رئيس وحدة بحوث النقل النهري بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية، عضو مركز بحوث النقل، عن استهداف وزارة النقل تطوير الظهير الخاص بميناء الإسكندرية في جميع وسائل النقل سواء السكة الحديد، أو النقل النهري، أو المناطق اللوجستية المستهدفة والمتاخمة لهيئة الميناء.

هذا الخط، وذلك من خلال أفكار تسويقية جديدة لتحقيق إيرادات.

وكانت قد خلصت اللجنة خلال الأيام الأخيرة، إلى وضع خطة تطوير مناسبة ومقترنة بجدول زمني مناسب لتحسين حالة الأسطول والأرصدة، وتحديد المستهدف من أعداد الركاب وكميات البضائع لتحقيق الأرباح المطلوبة، وتحديد الخدمات الإضافية التي تساعد في جذب المزيد من البضائع وتحسين الإيرادات مثل إنشاء منطقة لوجستية مجاورة للميناء وخدمات النقل من الباب للباب، وما إلى غير ذلك من مقترحات وتوصيات.

يذكر أن اللجنة مشكلة بقرار رئيس الوزراء الدكتور مصطفى مدبولي، وبرئاسة اللواء شعبان عبد السلام رئيس الهيئة العامة للنقل النهري، وإشراف اللواء كريم أبو الخير مستشار الوزير للنقل النهري واللواء مصطفى عامر رئيس هيئة وادي النيل للملاحه النهريه.

وتضم اللجنة في عضويتها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ويمثلها مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، ووزارتي الخارجية، والتجارة والصناعة، وهيئة قناة السويس، وجامعة الإسكندرية، كما تقوم هذه اللجنة حالياً بوضع الصياغة النهائية للتقرير؛ تمهيداً لاعتماده من جميع الجهات المشاركة وتسليمه لبدء العمل بمقتضاه.

في مصر، خاصة أن لديها العديد من الموانئ النهرية غير المستغلة، تقع معظمها في نطاق ميناء الإسكندرية ودمياط والقاهرة الكبرى، وصعيد مصر.

وأوضح «صابر» أن وحدة النقل النهري شاركت مؤخراً في دراسة تطوير موانئ مصر على الخط «أسوان - وادي حلفا» وذلك بالمشاركة مع اللجنة المشكلة بقرار رئيس الوزراء، والتي من المقرر أن تخرج بتوصيات لتطوير دور هيئة وادي النيل للملاحه النهريه «والتي تعد مشتركة بين مصر والسودان».

وتابع أن الدراسة تستهدف معاينة حالة الوحدات العائمة في بحيرة ناصر، والعمالة الحالية ومؤهلاتها، ودراسة سيناريوهات التشغيل المتوقعة، والتحليلات المالية للإيرادات والمصروفات، والاستماع إلى شكاوى ومقترحات العاملين والمنتفعين والعمل على حلها.

يذكر أن دراسة تطوير دور هيئة وادي النيل للملاحه النهريه، تشمل النقل البري المنافس، وتحديد المميزات التنافسية للهيئة، ودراسة طبيعة المنقولات بين مصر والسودان من خلال المنافذ البرية والنهرية، وتحديد الأنشطة الإضافية التي يمكن أن تقوم بها الهيئة لتحسين خدماتها وإيراداتها، وأيضاً الخطط التسويقية التي يمكن أن تجتذب المزيد من الركاب والبضائع لنقلها بواسطة الهيئة.

وأوضح «صابر» أن هناك خسائر يتم تحقيقها حالياً، ومن المفترض أن يتم وضع مستهدف حتى يتم الوصول إلى نقطة التعادل بين المصروفات والإيرادات، والذي يمكن الوصول إليها من خلال تنفيذ نقل الركاب والبضائع على

وأضاف أن وزير النقل الفريق كامل الوزير، وجه بضرورة دخول مركز بحوث النقل بتنفيذ دراسة بآليات عمليات التطوير التي يمكن تنفيذها على أرض الواقع خلال شهر من الآن، بالتعاون مع الأجهزة المعنية.

وأوضح أن ظهير ميناء الإسكندرية يقع به 4 موانئ نهرية، تضم الميناء النهري الذي تقوم بتشغيله شركة الوطنية للنقل النهري «إحدى شركات مجموعة القلعة»، وميناء شركة النيل للتفريغ والتخزين «ميدسوفت»، وهي موانئ تعمل بالفعل، وتتبع القطاع الخاص، علاوة على ميناء شركة الألومنيوم، وآخر لشركة الحديد والصلب «وتتبع قطاع الأعمال العام» في منطقة المتراس، وهي موانئ متوقفة حالياً عن العمل منذ عشرات السنوات.

ولفت إلى أن تلك المنطقة تحتاج إلى تطوير ليتم تفعيلها لتكون امتداداً لميناء الإسكندرية، وإحداث ما يطلق عليه «النقل متعدد الوسائط»، خاصة أن تلك المنطقة تعد المنفذ الرئيسي لخروج البضائع من الميناء البحري مباشرة عبر نهر النيل من خلال ترعة النوبارية، وذلك لتخفيف عمليات التكدس من على بوابات الدخول للميناء.

وتابع «صابر» أن تنفيذ عملية التطوير على أرض الواقع بعد الدراسة، يتزامن مع تنفيذ مشروع إنشاء عدد 3 كبارى أعلى هويس المالح بالميناء، بتكلفة 300 مليون جنيه (اثنان للسيارات وكوبرى أعلى السكة الحديد) للمساهمة في تسيير صنادل نهرية تحمل رصتين من الحاويات، بدلاً من رصة واحدة «حالياً لزيادة نقل البضائع عبر الميناء النهري».

ولفت صابر، إلى أن هناك خطة متكاملة لتطوير النقل النهري والاعتماد عليه كأحد أركان النقل

لجنة مشروع تمويل السفن بالوقود تفاضل بين عروض الشركات المتنافسة



انتهت اللجنة الفنية الوزارية المختصة بدعم مشروع تمويل السفن بالوقود في الموانئ المصرية من طرح كراسة شروط المشروع وفقا للمعايير العالمية، وتدرس حاليا العفاضلة بين عروض الشركات المتقدمة لتنفيذه.

البتروال في مصر يمتلك مقومات البنية التحتية، والمهارات والخبرات البشرية التي يمكن توظيفها لخدمة كافة المشروعات المقترحة. وكانت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية قد سبق وأعلنت عام 2017 عن تقديم رخص الخدمات البحرية للسفن العابرة للقناة، عقب تلقي الطلبات من الشركات العالمية الراغبة في تقديم الخدمة. وأعلنت الهيئة عن تشغيل محطة جديدة لتمويل السفن بمنطقة رأس الأديبة بتكلفة تصل لنحو 600 مليون دولار.

وأشار الفريق مهاب ميمش إبان تولية رئاسة الهيئة لتلقي إدارة قناة السويس 5 عروض سعودية وكويتية وإماراتية وروسية وهولندية، للمشاركة في إقامة المحطة.

وأكد في استعراضه لمخطط محطة التمويل أن المشروع يعد الأول في المنطقة، وينافس مشروع محطة تمويل السفن بالفجيرة في دولة الإمارات، ومحطة تمويل السفن في ميناء روتردام بهولندا على البحر المتوسط.

وقال ميمش إن اللوائح والقوانين تسمح لإدارة قناة السويس بإقامة مشروعات خدمية ولوجيستية لحركة الملاحة الدولية بقناة السويس.

وكان من المزمع، أن تدخل الهيئة شريكا في المشروع الجديد بالأرض، على أن يشارك المستثمر بتوفير الوقود اللازم لعمليات التمويل، خاصة أن مصر تعاني من نقص في الوقود.

وفي سياق متصل قام قطاع النقل البحري بجمع العديد من الاقتراحات بشأن الموقف الحالي لنشاط تمويل السفن بالموانئ المصرية، من قبل غرف الملاحة والشركات العاملة بهذا النشاط، كما طالبت الوزارة غرف الملاحة بموافقاتها بالوضع الحالي لتراخيص نشاط تمويل السفن، علاوة على مقترحات الغرف بشأن تطوير المنظومة من حيث وضع آلية وتصوير متكامل للخدمات اللوجستية المصاحبة لعملية تمويل السفن، وكيفية تشجيع الاستثمار بمجال الخدمات البحرية لتمويل السفن.

وكان قرار وزير النقل رقم 417 لسنة 2019 الخاص بتعديل القرار 800 لسنة 2016 قد نص على تخفيض مقابل الانتفاع بنشاط تمويل السفن بنسبة 50%. وأكد النص على أن تدفع السفن الأجنبية 10 دولارات عن كل طن في حال تمويل السفن بالزيت والوقود، و3 دولارات لكل طن في حال تمويل السفن بالمياه، أما السفن المصرية فتقوم بدفع 5 دولارات للطن في حال تمويل السفن بالزيت والوقود، و1.5 دولار لطن المياه.

وقال اللواء محمد برايا نائب رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، أن اللجنة الوزارية المشكلة مهمتها وضع آليات تنفيذ نشاط تمويل السفن بالوقود بالموانئ المصرية ومنح تراخيص مزاولة النشاط. وأضاف أن كراسة الشروط الخاصة بمشروع تمويل السفن بالوقود تمت صياغتها إستنادا للمعايير الدولية الخاصة بالنشاط، والتي يتم العمل بها في الموانئ الرائدة في نشاط تمويل السفن بالوقود، مثل موانئ سنغافورة وجبل طارق والفجيرة.

وأشار أن إستثمارات النشاط تتجاوز 150 مليون دولار مما يستوجب وجود شراكة أجنبية حتى يمكن تقديم الخدمة لأي سفينة عابرة للمياه المصرية، وبأى كميات مطلوبة وفق ضمانات بينية تتعلق بالسلامة وآليات تنفيذ متطورة وأمنة، لافتا إلى أن نشاط البانكر وأسعاره يتحدد وفقا للبورصة العالمية، ويتطلب ضمانات واشتراطات بينية ومعايير جودة مناسبة لأداء النشاط.

وذكر أن اللجنة الوزارية المشكلة لدعم مشروع منظومة تمويل السفن بالوقود بالموانئ المصرية تلقت عرضين حتى الآن لتنفيذ المنظومة بالموانئ المصرية ويتم دراستهما حاليا.

وتضم اللجنة المشكلة لمشروع تمويل السفن بالموانئ المصرية والتي يترأسها وزير البترول أعضاء من هيئة قناة السويس والهيئة الاقتصادية، ووزارة النقل، وهيئة البترول.

ويتضمن المخطط العام لمنطقة قناة السويس إنشاء مشروعات تمويل السفن في السخنة جنوب قناة السويس، وآخر في شرق بورسعيد شمال قناة السويس حتى تستفيد تلك الموانئ من حجم السفن المارة بالقناة بقافلتى الشمال أو الجنوب.

وكانت مجموعة مير كيوريا السويسرية للطاقة، وهي مجموعة واسعة في أسواق الطاقة العالمية بما في ذلك النفط الخام والمنتجات البترولية المكررة والغاز الطبيعي، والطاقة، والفحم، والديزل الحيوي، قد تقدمت مؤخرا بمشروع لتمويل السفن، بحجم استثمارات يصل إلى 450 مليون دولار، في مجال تمويل السفن، وجمع المخلفات البحرية وتنقية البيئة المائية، بالإضافة إلى خدمات الشحن.

وأشار وزير البترول، في تصريحات سابقة له إلى أن الشركة كانت على تواصل مع الوزارة منذ فترة، وهناك جوانب عدة للتعاون، خاصة أن قطاع

مركز بحوث النقل

يؤكد ضرورة إنشاء هيئة إشراف وتصنيف للسفن في مصر



وتوقّع أن تنتهي الدراسات والإجراءات التي تمت لإنشاء تلك الهيئة، خلال عامين على الأكثر، لافتًا إلى أن بعض دول العالم تستغرق من 3-7 سنوات لإنشاء الهيئات المماثلة.

وأشار رئيس هيئة السلامة البحرية إلى أنه تم تشكيل لجنة لإتمام الإجراءات والإشراف على عمليات إنشاء هيئة التصنيف المقترحة، لافتًا إلى أن هذه اللجنة تتكون من مجموعتي عمل.

وأكد أن مجموعة العمل الأولى تم تشكيلها من الخبراء المتميزين في هذا المجال، في حين تم تشكيل مجموعة العمل الثانية من العاملين في الهيئة ممن لهم خبرة في التعامل مع هيئات الإشراف العالمية.



عقد مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري ندوة مؤخرًا بعنوان "ضرورة إنشاء هيئة إشراف مصرية لدعم الاقتصاد الدائري".

وألقى الدكتور أحمد سويدان مساعد عميد البحث العلمي للشئون البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري عرضًا تقديميًا جاء به مقدمة عن هيئات الإشراف على السفن وتاريخها ودورها.

كما أكد على ضرورة إنشاء هيئة إشراف مصرية للتحكم في ومتابعة أمان السفن المختلفة في مصر، كما تهدف أيضًا لتقليل المدفوعات المصرية بالعملة الصعبة لهيئات الإشراف الأجنبية، حيث تبلغ تكلفة شهادة الصلاحية الواحدة حوالي 10 آلاف دولار سنويًا.

يأتي ذلك من خلال الاستعانة بالخبراء المصريين العاملين حاليًا بهيئات الإشراف والتصنيف العالمية في مصر وخارجها، وأيضًا من خلال الاستعانة بجهات الإشراف العالمية المتواجدة بالفعل.

حضر الندوة المهندس أشرف بلال مدير DNV هيئة الاشراف النرويجية في مصر والشرق الأوسط وشمال افريقيا، وعبر تقنية الزوم حضر الدكتور مصطفى رشيد مساعد رئيس الأكاديمية للشئون العربية والمستشار الاقتصادي، والدكتور أسامة عليان من اللويدز ريجيستري، الإمارات العربية المتحدة، ومجموعة من المهتمين والعاملين بالمجال والعاملين بالمركز برئاسة الأستاذ الدكتور أحمد عثمان ادريس عميد مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري.

يذكر أن مركز البحوث له السبق والريادة في الدعوة لإنشاء هيئة تصنيف متخصصة حيث قام بتنفيذ دراسة لإنشاء هيئة تصنيف عربية في فبراير 1990 بتكليف من المهندس سليمان متولي وزير النقل آنذاك بناء على قرارات الدورة الرابعة بمجلس وزراء النقل العرب بتونس في نوفمبر 1988 والقرار رقم 56 بإنشاء هيئة تصنيف عربية لتصنيف السفن، وختامًا بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي رقم 1202 في دورته 53 - دور فبراير 1994 بالموافقة على اتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن .

وانتهت الندوة اليوم بالتوصية بتحديث تلك الدراسة وإعادة الدعوة لإنشاء هيئة التصنيف والإشراف البحرية ووضعها على رأس الأولويات والمقترحات المقدمة لمتخذي القرار.

وكانت هيئة السلامة البحرية، التابعة لوزارة النقل، قد أعلنت التزامها بإنشاء هيئة تصنيف وطنية للسفن، وذلك وفق اللواء خالد زهران، رئيس الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، مشيرًا في تصريحات سابقة إلى أن الهيئة اتخذت خطوات ملموسة لتكوين هيئة وطنية لتصنيف السفن على غرار الهيئات المماثلة حول العالم.

وأضاف، أن الهيئة المقترحة ستعمل على تحقيق إضافة كبيرة لمكانة مصر بسوق النقل البحرية العالمية، فضلًا عن الاستفادة منها في السوق الملاحية ولجوء السفن المصرية إليها، ما يسهم في توفير بعض المصروفات بالعملة الأجنبية التي كانت تتجه إلى هيئات الإشراف الأجنبية.

وأوضح زهران أن هيئات التصنيف والإشراف على السفن حول العالم حاليًا يصل عددها إلى عشر هيئات، إلا أننا نعتمد 7 هيئات منها فقط في مصر.

خبراء: انضمام مصر لاتفاقية «النقل الجمركي» يساهم في تحويلها لمركز لوجيستي عالمي



وتابع «القاضي» أن إنشاء وتفعيل جهاز تنظيم النقل البري الذي تم تأسيسه مؤخرا سيكون له دور هام في الفترة المقبلة لوضع السياسات العامة الخاصة بتنظيم المجال، باعتباره أحد الفرص الاستثمارية الواعدة التي يمكن من خلالها تحقيق التكامل مع خطط مصر بالتوسع في أفريقيا ومنطقة الشرق الأوسط.

وأشار محمد كامل الباحث في اقتصاديات النقل الدولي إلى أن انضمام إلى الاتفاقية رسميا يأتي ضمن توصيات اللجنة الوطنية لتيسير النقل والتجارة، والتي أقرها رئيس مجلس الوزراء عام 2004، إلا أنها لم تُفعل بالشكل المطلوب.

وأضاف أن تفعيل الاتفاقية سيكون له مردود قوى على نشاط الرورو أو سفن الدرجة والتي تقوم بنقل الشاحنات بحريا، ومرورها بمصر بريا ليتم نقلها من نقطة أخرى بحريا، وهو ما كان متبعا بين مصر وتركيا من خلال خط ثابت بين الطرفين، حيث كانت موانئ بورسعيد تستقبل السفن المحملة بالشاحنات، ثم مرورها بريا إلى موانئ البحر الأحمر، كالأديبة ودخولها إلى سفن أخرى، والتي تتجه بدورها إلى دول الخليج وآسيا.

وأوضح أنه يمكن إستغلال مصر كمناطق ترانزيت لمختلف البضائع على مستوى العالم، بالإضافة إلى إمكانية تفعيل مشروعات الممرات البحرية السريعة مع العديد من الدول، وعلى رأسها دول الاتحاد الأوروبي التي كانت تطالب بدخول مصر ضمن هذا المشروع، ومع توقيع مصر على الاتفاقية يكون من السهل انضمامها لهذا المشروع.

وكانت عدة شركات تعمل في النقل الدولي، قد تقدمت بمقترح لوزارة النقل حول الاتفاقية أهمها أن الضمانة ليست مالية فقط ولكن قانونية أيضا، خاصة أن مصلحة الجمارك ترى أن الغرف التجارية لا تعد الجهة أو الكيان المؤسسي الكافي حتى يمكن التوقيع على الاتفاقية، لاسيما أن الاتفاقية وضعت ضمن شروطها أنه في حال مخالفة الشحنة للمستندات، يتم دفع غرامات تصل إلى 50 ألف دولار عن كل شحنة، وتزيد إذا كانت الشحنة خورا أو سجانر، فضلا عن وجود عقوبات أخرى كالحبس.

وافقت مصر على الإنضمام الرسمي للاتفاقية الجمركية للنقل الدولي للبضائع، والمعروفة بـ (TIR Convention)، بموجب قرار جمهوري صدر مؤخرا برقم 396 لسنة 2021.

وتعتبر اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) معاهدة متعددة الأطراف، تم إبرامها في جنيف عام 1975 لتبسيط ومواءمة الإجراءات الإدارية للنقل البري الدولي، تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، وانضم إليها عدد كبير من الدول العربية منها الأردن والامارات وتونس والمغرب.

وتنشئ اتفاقية TIR نظام عبور جمركيا دوليا مع أقصى قدر من التسهيلات لنقل البضائع من خلال الشاحنات أو الحاويات المختومة من مكتب مغادرة جمركية في بلد ما، إلى مكتب جمركي في بلد آخر دون الحاجة إلى عمليات تفتيش على الحدود.

وقال المهندس مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي بغرفة تجارة الإسكندرية، إن انضمام مصر للاتفاقية الدولية سيكون له مردود إيجابي من خلال تقديم الكثير من المزايا التي يمكن الاستفادة منها، خاصة أنه تمت المطالبة به والسعى إليه، بعد الكثير من المطالب التي طرحتها وزارة النقل وغرفة تجارة الإسكندرية، وغرفة ملاحه الإسكندرية، والاتحاد العربي لغرف الملاحه العربية والاتحاد الدولي للنقل البري وهينة قناة السويس ومصلحة الجمارك المصرية.

وأكد أن هذا الإجراء يساعد في تطوير وتنمية عمليات النقل البري الدولي والترانزيت لدول الجوار، ودول قارة أفريقيا، وبمقتضاه تتحول مصر لمركز لوجيستي عالمي، مع البدء الجاد في إنشاء بنية تحتية لوجستية من موانئ جافة ومحطات تبادلية وتطوير البنية المعلوماتية لمصلحة الجمارك.

وطالب رئيس الشعبة بالبدء في تأسيس كيانات عملاقة للتوسع في نشاط النقل البري الدولي، وتشكيل تحالف يضم جميع الأطراف لإنشاء كيان للتدريب العملي وتوفير سائقين نقل برى محترفين على مستوى عال من المهنية والثقافة طبقا للمعايير الدولية.

المصرية على البضائع المهربة من المشكلات أيضا، حيث إنها أعلى من القيمة التي تقررها الاتفاقية والتي تصل إلى 50 ألف دولار، على البضائع التقليدية و200 ألف في حالة نقل التبغ أو الكحول ومن ثم في حالة تطبيق ذلك النظام بالاتفاقية تضيع على الإدارة الجمركية مستحقات كبيرة، ولم يتحدد حتى الآن من يتحمل هذا الفارق.

وأشار إلى أن السوق المصرية تفتقد وسائل التأمين على البضائع في الرحلة البرية، حيث لا تقدم شركات التأمين التغطية الكاملة على النقل البري. وأوضح أن هذه المشكلات تنتشعب بين العديد من الجهات، منها الجمارك وشركات التأمين والبنوك، ويمكن حلها من خلال قيام وزارة النقل بعمل دراسة علمية متكاملة من خلال أحد المكاتب الاستشارية لتحديد أماكن الانتظار والمسافات على الطرق، مع طرح الوزارة لتلك الأماكن بنظام حق الانتفاع «BOT» بالتعاون مع هيئتي الطرق والكبارى والموانئ البرية والجافة وإدارة المرور بوزارة الداخلية.

وطالبت الشركات بإنشاء وخلق كيان جديد يعرف بمتعهد الترانزيت ليقوم بتغطية الفرق بين ما وضعته الاتفاقية كحد أقصى لحالات المخالفات وما تضعه مصلحة الجمارك المصرية من غرامات أو عقوبات، ويتم منح هذا النشاط خاصة من الجهات المعنية لعدم قدرة الغرفة التجارية على تحملها. بدوره أشار خالد قناوى عضو جمعية النقل البرى بالقاهرة، إلى أن جهاز النقل البرى الذى صدر قرار إنشائه مؤخرا قام بتنفيذ عدد من الاشتراطات لتغطية الحالة الأمنية على الطرق، وهو ما يمكن أن يقضى على إمكانية تعرض البضائع خاصة الحاويات إلى السطو والسرقة وكسر الأختام، أو فتح مفصلات الحاويات، خاصة أن بعض جهات الإحصاء الدولية كانت تصنف مصر بأنها من أكثر الدول التى تتعرض فيها البضائع للسلب خلال الرحلات البرية، بما لا يوفر ضمانات أمنية كافية للنقل البرى الدولى العابر للبضائع، بالإضافة إلى أن الطرق المصرية لم تكن ضعيفة كما كانت من قبل بالجدول الزمنية للمرور الدولى العابر للبضائع. ولفت إلى أن الرسوم والضرائب التى يتم فرضها من مصلحة الجمارك

بطلان التحكيم الصادر ضد ميناء دمياط : من «دييكو» الكويتية.. ومكتب «سري الدين»: حكم تاريخي



أسدلت مساء اليوم الخميس، المحكمة العليا برئاسة المستشار نبيل صادق، الستار علي واحدة من أهم القضايا الاقتصادية، حيث قضت المحكمة في الطعن رقم 1968 لسنة 91 ق بنقض الحكم الصادر من محكمة الاستئناف، وقضت ببطلان حكم التحكيم الصادر تحت مظلة غرفة التجارة الدولية (ICC)، المقام من الشركة الكويتية دمياط الدولية للموانئ (دييكو) ضد هيئة ميناء دمياط.

مشروعية فسخ هيئة ميناء دمياط لعقد امتياز المحطة، وعدم نفاذ اتفاقية التسوية والملحقين 1 و2 المرفقين بالعقد، اللذين تم توقيعهما في 2010، وزوال جميع الآثار المترتبة عليها، لعدم صدور قرار بها من مجلس الوزراء المصري.

وقالت إن المحكمة ألزمت هيئة ميناء دمياط بسداد 303.8 مليون دولار، تمثل النفقات التى تكبدتها الشركة بالإضافة لفوائد قانونية بمعدل 5% سنويا من تاريخ رفع الدعوى فى 21/9/2015 وحتى السداد التام. كما ألزمت المحكمة هيئة الميناء بسداد 120 مليون دولار تمثل الربح الفائت بالإضافة للفوائد القانونية بمعدل 5% سنويا وذلك بعد انقضاء 30 يوما من صدور الحكم وحتى السداد التام.

وشملت الغرامات التى ستتحملها هيئة ميناء دمياط أيضا نحو 3.55 مليون دولار تمثل نفقات ومصاريف التقاضى أمام المحكمة، وبمعدل فائدة 4% بعد مرور 30 يوما من صدور الحكم وحتى السداد التام.

ولم تصدر وزارة النقل حتى الآن أى تعليق على الحكم، كما رفضت هيئة ميناء دمياط التعقيب.

تجدر الإشارة إلى أن «دييكو» تعاقبت مع الحكومة عام 2006 لتنفيذ وإدارة وتشغيل المحطة بنظام حق الانتفاع، على مساحة مليون متر مربع، وأطوال أرصفة 2000 متر، وطاقة تداول 4 ملايين حاوية.

وقال هانى سري الدين إن هذا الحكم تاريخي في واحدة من أهم القضايا الاقتصادية، حيث تشرف مكتبنا بتمثيل هيئة ميناء دمياط في هذه القضية التى استمرت لمدة 5 سنوات، وشهدت عدة جولات قانونية انتهت بهذا الحكم لصالح ميناء دمياط.

وأضاف سري الدين، رئيس مكتب سري الدين وشركاه مستشارون قانونيون، أن الحكومة المصرية تحترم تعهداتها وترحب وتفتح إيديها للاستثمارات الأجنبية الجدية وتحافظ على حقوق المستثمرين بنفس قدر محافظتها على حقوقها الوطنية.

وتعلق النزاع الذي استمر 5 سنوات بإخلال الشركة الكويتية ديبكو بالتزاماتها التعاقدية مع هيئة ميناء دمياط والمنصوص عليها في عقد الامتياز المبرم (بتاريخ 8/5/2006) لإنشاء وتشغيل محطة حاويات بميناء دمياط على مساحة حوالي مليون متر مربع، وفشلها في تمويل المشروع ووضع التصميمات وتنفيذ أعمال الحفر والتكريك الأساسي للحوض وبناء وتجهيز وتشغيل وإدارة المحطة وإنشاء محطة الحاويات الجديدة.

يذكر أن فى نوفمبر 2015 أعلن المهندس شريف إسماعيل، رئيس الوزراء السابق، عن فسخ عقد " دمياط الدولية للموانئ - ديبكو " لعدم الالتزام بالبرنامج الزمنى للتنفيذ، وقامت الشركة على إثر ذلك برفع دعوى تحكيم دولى تطالب فيها بتعويض قيمته 1.2 مليار دولار.

وأعلنت شركة «كى جى إل» الكويتية منذ أيام أن المحكمة قضت بعدم

بيمكو تؤكد . . .

ضرورة زيادة التدريب لسد النقص في نشاط النقل البحري

أكد تقرير صادر عن الغرفة الدولية للنقل البحري "BIMCO" عن ضرورة زيادة مستويات التدريب والتوظيف بشكل كبير في نشاط النقل البحري، وذلك تجنباً للنقص المتوقع في إجمالي المعروض من الضباط بحلول عام 2026.

وأكد التقرير أنه نظرًا للطلب المتزايد على الضباط المعتمدين (STCW)، فمن المتوقع أن تكون هناك حاجة إلى 89510 ضباط إضافيين بحلول عام 2026 لتشغيل الأسطول التجاري العالمي.

ويقدر التقرير أن 1.89 مليون بحار يخدمون حاليًا الأسطول التجاري العالمي، ويشغلون أكثر من 74000 سفينة حول العالم.

وسلط التقرير الجديد الضوء على النقص الحالي البالغ 26240 موظفًا معتمدًا من STCW، مما يشير إلى أن الطلب على البحارة في عام 2021 قد فاق العرض.

ورغم وجود زيادة بنسبة 10.8% في توريد الضباط منذ عام 2015، إلا أن هذا النقص قد يكون بسبب الزيادة المبلغ عنها في عدد الضباط اللازمين على متن السفن، بمتوسط 1.4 ضابط مطلوب لكل رصيف.

إضافة إلى ذلك، يشير التقرير إلى أن هناك نقصاً في المعروض بشكل خاص في بعض فئات الضباط، كما أن هناك نقصاً في الضباط ذوي الخبرة الفنية خاصة على مستوى الإدارة، وفي قطاعي الناقلات البحرية فهناك نقص في ضباط مستوى الإدارة على سطح السفينة.

وأوضح التقرير أن السنوات الخمس الأخيرة، أحرزت الصناعة تقدماً جيداً في خفض معدلات دوران الضباط من 8% إلى 6%، والاحتفاظ بالبحارة المؤهلين وزيادة عدد السنوات التي يخدمونها في البحر، مقارنة بتقديرات تقرير عام 2015، كما ارتفع متوسط عمر الضباط العاملين على مستوى الإدارة والمستوى التشغيلي.

يقول الأمين العام والرئيس التنفيذي لشركة بيمكو، David Loosley، إن تقرير القوة العاملة للبحارة ليس فقط أداة مفيدة ولكنه ضروري أيضاً عندما يتعلق الأمر بالتخطيط للمستقبل والتأكد من أن العمود الفقري للتجارة العالمية كافٍ من حيث العدد والمهارات.

ويركز التقرير أيضاً على التنوع داخل القوى العاملة للبحارة، وتحليل مجموعة من البيانات الديموغرافية، بما في ذلك العمر والجنسية والجنس. وتشير آخر الإحصاءات إلى وجود اتجاه إيجابي في التوازن بين الجنسين، حيث يعمل ما يقدر بـ 24059 امرأة كبحارة، بزيادة نسبتها 45.8% مقارنة بتقرير 2015.

كما تُقدّر النسبة المئوية للنوعية للبحارة المعتمدين من STCW بـ 1.28% من القوى العاملة الملاحية العالمية، ويبدو أنه كان هناك ارتفاع كبير في عدد تصنيفات النساء المعتمدات من STCW مقارنةً بالضابطات المعتمدات من STCW، حيث تم العثور على تصنيفات الإناث في الغالب في قطاعات السفن السياحية وعبارات الركاب.

ويقدم تقرير القوى العاملة للبحارة لعام 2021 معلومات مفصلة عن العرض والطلب الحاليين للبحارة للأسطول العالمي، بما في ذلك البيانات الخاصة بكل بلد؛ وتفاصيل التركيب الديموغرافي لتوريد البحارة؛ والتوقعات المستقبلية لحالات العرض والطلب المحتملة على مدى السنوات الخمس المقبلة؛ ويحدد اتجاهات التدريب والتوظيف والاحتفاظ البحرية وعواقبها المحتملة.



الجمارك تقرر

تسهيل إجراءات الإفراج الجمركي
عن رسائل البضائع الدوائية

طلبت هيئة الدواء المصرية، بضرورة تبسيط الإجراءات الجمركية بمنفذ جمرک ميناء الإسكندرية، المتبعة مع الرسائل الواردة وتقع في نطاق اختصاص الهيئة، حيث تتسبب الإجراءات المتبعة في زيادة زمن الإفراج الجمركي عن تلك الرسائل.

وأشارت إلى أنه في ضوء التعاون بين هيئة الدواء المصرية ووزارة المالية، وتنفيذاً لتعليمات رئيس مجلس الوزراء بتبسيط إجراءات الإفراج عن البضائع بالموانئ والمنافذ الجمركية، فنطالب بالتنبيه على المختصين بالمنافذ الجمركية، نحو ضرورة عرض كافة الشهادات الجمركية الخاصة بالرسائل الواردة الخاضعة لرقابة هيئة الدواء المصرية على الصيادلة ممثلي هيئة الدواء المصرية بالمنافذ الجمركية بمحافظة الإسكندرية دون غيرهم .

وأكدت أن إعادة العرض تمثل إهداراً للوقت والموارد بما يتعارض مع توجه الحكومة المصرية نحو تبسيط إجراءات الإفراج الجمركي عن البضائع بالموانئ والمنافذ الجمركية، علاوة على أن الاختصاص في هذا الشأن هو اختصاص اصیل لهيئة الدواء المصرية وفقاً لقانون انشائها رقم 151 لسنة 2019، ومن ثم أصدر رئيس مجلس الوزراء، القرار رقم 777 لسنة 2020 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون إنشاء الهيئة وذلك في 29 مارس 2020.

2019 ، ولائحته التنفيذية رقم 777 لسنة 2020 .

وفي هذا الصدد أصدرت الدكتورة نجوى شحاتة رئيس الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية بمصلحة الجمارك، منشور رقابي رقم 19 لسنة 2021 بتنفيذ ما جاء بكتاب رئيس الإدارة المركزية للسياسات الدوائية ودعم الأسواق بهيئة الدواء المصرية .

وأنشئت هيئة الدواء المصرية وفقاً للقانون رقم 151 لسنة 2019 الصادر في 25 أغسطس 2019، ومن ثم أصدر رئيس مجلس الوزراء، القرار رقم 777 لسنة 2020 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون إنشاء الهيئة وذلك في 29 مارس 2020.

ومن ضمن الهيئة الرقابية على الاستيراد والتصدير والتوزيع والتخزين والتداول للمستحضرات والمستلزمات الطبية الخاضعة لأحكام القانون.

٣ شركات عالمية تتنافس على مشروع
تعميق وتكريك ميناء دمياط

تستعد هيئة ميناء دمياط، لترسية مناقصة تعميق الممر الملاحي للميناء خلال الفترة القليلة المقبلة التي تتنافس عليها 3 شركات.

وفي هذا الصدد، أشار محمد عفان، مدير عام شركة الجرافات الإماراتية، إلى أن شركته انضمت للشركات المتنافسة على المشروع، والذي يعد من أهم المشروعات التي تنافس عليها خلال المرحلة الراهنة في السوق المصرية.

وأوضح أن هناك شركات عملاقة تقوم بالمنافسة على المشروع، وهي ديمى البلجيكية، إضافة إلى المصرية الهولندية للتكريك .

وحسب بيانات ميناء دمياط، فإن المشروع ينقسم إلى 3 مراحل، الأول الحفاظ على العمق التصميمي لدائرة الدوران والممر الملاحي، «16 متراً» . ثم المرحلة الثانية، الوصول إلى عمق 17 متراً، أما المرحلة الثالثة فالوصول إلى 18 متراً.

ومن المتوقع أن تتخطى تكلفة المشروع 300 مليون دولار حسب الدراسات المبدئية، خاصة أن هناك بعض المشروعات تعتمد على

الوصول لهذا الغاوس، ويصل حجم التكريك المستهدف إلى قرابة 17 مليون متر مكعب.

وكان رئيس هيئة ميناء دمياط السابق، اللواء أيمن صالح، أشار في تصريحات سابقة، إلى أن مشروع التعميق يخدم 3 مشروعات، تستدعي الوصول إلى عمق 18 متراً للممر الملاحي، ودائرة الدوران، أولها محطة الحاويات الثانية، إضافة إلى مشروع محطة متعددة الأغراض، تصل طول أرصفتها إلى 630 متراً، وبعمق 17 متراً، وتنفذه الهيئة الهندسية للقوات المسلحة بتكلفة 16 مليار جنيه .