

نافذة الملاحة

يوليو 2021 العدد الثالث عشر



www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصليحي

هيئة ميناء الإسكندرية

تناقش مع غرفة ملاحية الإسكندرية
آليات جذب تجارة الترانزيت

بعد توقف دام لأكثر من ١٠٠ يوم

الاتفاق على تسويه مع الشركة المنتغلة :
للسفينة إيفر جيفن



النقل البحري

يسعى لحل مشكلة تسجيل التوكيلات
الملاحية بـ«التسجيل المسبق للنتحانات»

ميناء الإسكندرية

ضمن موانئ تموين السفن بالوقود منخفض الكبريت



الشركة البحرية للأعمال الملاحية



هيئة ميناء الإسكندرية

تتاقطن مع غرفة ملاحه الإسكندرية
آليات جذب تجارة الترانزيت

الربان طارق شاهين



لواء بحري حسام الروبلي

الفترة الراهنة، والتي تحمل النوعين من التجارة سواء تجارة خارجية، أو ترانزيت، إلا أن الحاصل أن كثير من تلك السفن تقوم بتداول (تفريغ) الواردات فقط، دون

الترانزيت، لتخرج وتقوم بالاعتماد على موانئ أخرى، بالرغم من ربط الميناء بالعديد من الموانئ المجاورة سواء بسفن الفيدر أو السكة الحديد أو شبكة الطرق .

وأوضح أن الميناء تقوم بتفعيل النقل متعدد الوسائط، خاصة النقل بالسكة الحديد، حيث تم تطوير هذا المرفق بصورة كبيرة خلال الفترة الأخيرة، وتم الاستثمار به بملايين الجنيهات،

بحيث يتم نقل الحاويات من ميناء الإسكندرية، إلى أي مكان سواء مناطق صناعية أو تجارية أو موانئ أخرى، حيث تم تفعيل النقل بالسكة الحديد للحاويات من الإسكندرية إلى ميناء

دمياط، وميناء السخنة، ويتم الاستعداد للنقل إلى السادس من أكتوبر، موضحا أهمية استخدام السكة الحديد في تجارة الترانزيت، بحيث يتم نقل أي حاويات من الإسكندرية إلى أي منطقة.

عقدت هيئة ميناء الإسكندرية مؤخرا ندوة بمشاركة غرفة ملاحه الإسكندرية، ومصحلة الجمارك، وعددا من ممثلي السوق الملاحية، لمناقشة آليات جذب تجارة الترانزيت خلال الفترة المقبلة.

ويعد هذا الاجتماع الثاني الذي عقده هيئة الميناء مع ممثلي غرفة ملاحه الإسكندرية، حيث عقدت اجتماعا مماثلا في يناير الماضي بخصوص نفس الشأن، حيث أدار اللقاء الربان طارق شاهين رئيس هيئة الميناء، واللواء حسام الروبلي نائب رئيس الهيئة، وحضر من غرفة الملاحه عددا من رؤساء وأعضاء اللجان، حيث حضر الأستاذ منصور بريك، رئيس لجنة الشحن والتفريغ للبضائع العامة، ومحمد عبدالله رئيس لجنة التوكيلات الملاحية للخطوط غير المنتظمة، وممثلي عددا من التوكيلات الملاحية .

بدوره أشار الربان طارق شاهين رئيس هيئة الميناء، أن الاجتماع يأتي بهدف بحث المعوقات التي تحول دون جذب تجارة الترانزيت بميناء الإسكندرية، خاصة أن الميناء لديه إمكانيات ضخمة، سواء من حيث الطاقات الاستيعابية، أو الغاطس الذي تم تطويره بصورة كبيرة مؤخرا، علاوة على إضافة ساحات تخزينية ضخمة من خلال تنفيذ العديد من المشروعات خلال الفترة الأخيرة.

وأضاف رئيس هيئة الميناء، أن الهيئة تقوم بتنفيذ مشروعات جديدة وتدشين أرصفة ستدخل الخدمة خلال الفترة القليلة المقبلة، منها المحطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية، والرصيف 3 / 85 والذي سيتم افتتاحه خلال شهر تقريبا، بالإضافة إلى محطة جديدة في ميناء الدخيلة حيث سيتم تنفيذ 3 محطات ضخمة بها، بالإضافة إلى إضافة الميناء الأوسط، الذي سيزيد من الطاقة الاستيعابية للميناء بصورة كبيرة، وهي حجم أرصفة وسعات تخزينية بمقدار ما هو موجود حاليا، مشيرا إلى أن نسبة حجم التجارة الخارجية بميناء الإسكندرية تصل إلى نسبة 99%، بينما الترانزيت تصل إلى 1% فقط وهي نسبة ضعيفة للغاية، وذلك دون وجود أسباب منطقية.

وأوضح " شاهين " أن كثير من السفن الضخمة يمكنها دخول ميناء الإسكندرية خلال

وتابع أن ميناء دمياط على سبيل المثال منحت مزايا كبيرة للخطوط الملاحية التي تقوم بنقل الحاويات الترانزيت إلى الإسكندرية بمنح تخفيضات، وتقليل الإجراءات، خاصة أن هناك إجراءات جمركية محددة في حالة النقل بالسكة الحديد، ويتم فحصها جمركيا بالرغم من عدم فحصها في حالة نقله عبر سفن الفيدر. ولفت إلى أن ميناء الإسكندرية تدرس منح تسهيلات جديدة لتجارة الترانزيت، سواء من

SHIP & C.R.E.W.
Your trusted partner

Port Operations Container Services Container Transport

Alexandria Branch Office
R. Mohamed Elshahin
Saba Pasha, POB-21311
Alexandria, Egypt
Tel: +203 5572398 - 55 46 043
Fax: +203 50 42 226
www.SHIP-CREW.COM

Alexandria Branch Office
Alexandria Port Authority
Tel: +203 55 54 156
Tel/Fax: +203 55 51 157
Mobile: +201 0125 739 3349

Cairo Branch Office
Capital Building Park, Building B3,
4th Floor, 407, Sheikh Zayed, Cairo
Tel: +202 33653265
Mobile: +201 1200362

www.facebook.com/Ship8CREW



/ منصور بريك



/ محمد عبد الله



حيث تبسيط الإجراءات، أو منح أولويات للسفن على الأرصفة، أو منح تخفيضات على تلك التجارة، موضحاً أن موانئ أخرى مصرية تصل إلى حجم تجارة الترانزيت إلى قرابة 4 مليون حاوية ترانزيت سنوياً، موضحاً أن الهدف ليس جذب تجارة ترانزيت من الموانئ المصرية، بقدر ما يتم جذبها من الموانئ الأجنبية المجاورة خاصة بشرق البحر المتوسط .

وأكد " شاهين " على أن اللقاء الأول أكد ممثلي السوق الملاحي وغرفة ملاحه الإسكندرية، أن مشكلة كشف الجميع كانت من أهم المعوقات أمام جذب الترانزيت، حيث تلزم مصلحة الجمارك كشف الحاويات الترانزيت، وهو إجراء لا يتم مع باقي الموانئ، مطالباً بتوحيد الإجراءات الجمركية على مستوى الجمهورية، خاصة أن الفترة الراهنة، تشهد طفرة وإهتمام من قبل القيادة السياسية بمشروعات الموانئ وبالتالي يجب بحث إزالة كافة المعوقات أمام حركة تيسير التجارة .

وتابع شاهين أنه قام بالاجتماع خلال الفترة الأخيرة مع خط MSC الأوربي لبحث أحد المشروعات المشتركة، حيث أبدى الخط أن البضائع الواردة تنفيذ العديد من الاجتماعات حالياً لتنفيذها على أرض الواقع.

وأوضحت " شحاته " أن السوق الملاحي لديه فرصة ذهبية لمراجعة مشروع اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك والتي تحتوي على المواد المنظمة لتجارة الترانزيت، وسيكون هناك استجابة من قبل الجهات المعنية في تنفيذ ما يراه السوق .

من جانبه أوضح مسئول أحد شركات التوكيلات الملاحية، إلى ضرورة التفرقة بين الترانزيت المباشر والذي يعني دخول الحاوية إلى ميناء الإسكندرية، ثم نقلها مباشرة إلى ميناء دمياط أو بورسعيد، وهو ما نستهدفه، أما الترانزيت الغير مباشر، بأن يتم دخول الحاوية إلى ميناء الإسكندرية، ثم نقلها على شاحنات والدخول لمنطقة أخرى داخل البلاد ويتم إعادة تصديرها، أو دخول البضائع إلى ميناء الإسكندرية، ثم نقلها إلى الميناء الجاف بالسادس من أكتوبر وهنا من حق مصلحة الجمارك الكشف عن البضائع، أما في حالة نقلها إلى السودان مثلاً فليس من حق الجمارك القيام بالكشف عن البضائع أو فتحها.

وكشف ممثلي الخطوط الملاحية، إلى أن الترانزيت بالموانئ البحرية يواجه مشكلة كشف الجميع، وهو الأمر الذي أدى إلى وقف العديد من الخدمات التي كانت تقوم بها الخطوط الملاحية،

محمد مصطفى مسئول شركة كادمار للملاحه، أشار إلى وجود العديد من المنشورات الصادرة عن مصلحة الجمارك، عملت على تقليل حركة الترانزيت بميناء الإسكندرية ووصلت إلى صفر من حجم التجارة المتداولة بالميناء.

وأوضح أن آخر تلك المنشورات الصادر فر ديسمبر الماضي من مصلحة الجمارك تعليمات جديدة عبر الإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية بخصوص الإجراءات الخاصة برسائل الترانزيت والعمل بخطابات الضمان بمركز الخدمات اللوجستية " النافذة الواحدة" بميناء الإسكندرية. وأكد على أن هذا المنشور كان رقم 7 لسنة 2020 تعليمات ونص على أنه يتعين على العاملين بجمارك ميناء الإسكندرية في مجال التعريفه والضمانات والكفالات الالتزام بعدد من المسئوليات فيما يتعلق برسائل الترانزيت.

كما نص المنشور على ضرورة التأكد من صحة الضمانات المقدمة وصحة تغطيتها لقيمة الضرائب والرسوم المستحقة على رسائل الترانزيت وللقيمة الجمركية للأصناف المحظورة وتخصمها من الضمانات المقدمة حسب الأحوال ، على أن يكون ذلك من اختصاص العاملين في الضمانات والكفالات كل حسب اختصاصه الوظيفي.

كما تضمن المنشور مراجعة ما يتم من إجراءات جمركية على رسائل الترانزيت بما في ذلك صحة المبالغ المقدمة كضمانات يكون من اختصاص المراقب المالي بمركز الخدمات اللوجستية " النافذة الواحدة " بميناء الإسكندرية وليس مديري التعريفه القانمين بوظيفة مراقبي الدفع. ولفت مسئول شركة كادمار إلى ضرورة قيام هيئة الميناء المزيد من الحوافز لتجارة الترانزيت خاصة فيما يخص الإجراءات أو التخزين أو التعريفات الخاصة بتلك البضاعة.

خاصة إلى ميناء الإسكندرية بسبب الإجراءات الجمركية، كما أنه في حالة تنفيذ ترانزيت عبر السكة الحديد فيتم تقديم خطاب ضمان بقيمة مبالغ فيها، وهو أيضاً من ضمن المعوقات .

ورد مسئول مصلحة الجمارك، إلى أنه أي بضائع يتم خروجها إلى ميناء آخر وغير خالصة الرسوم الجمركية، فلا بد من تقديم خطاب ضمان بقيمة الرسوم الجمركية المقررة عليها، وذلك تحسباً لعمليات التهريب التي يمكن أن تحدث لتلك البضائع، وذلك سواء نقلها بري أو عبر السكة الحديد، وهو يتم تطبيقه على الترانزيت الداخلي، أو ترانزيت بين مصر والسودان برياً مثلاً.

وأشارت الدكتورة نجوى شحاته إلى حل مشكلة النقل إلى السودان عبر الأراضي المصرية مؤخراً، حيث يتم استيراد بضائع من تركيا إلى ميناء الإسكندرية، ثم نقلها برياً إلى السودان، حيث تقرر فتح شهادة ترانزيت ودفع ضمان للبضائع السودانية، وهو ما كان ممنوع للمستوردين السودانيين القيام بهذا الإجراء، وصدر منشور إجراءات يتيح للسودانيين القيام بتنفيذ هذا الإجراء، علاوة على السماح لهم بتقديم الضمان لمصلحة الجمارك، وجاري صدور هذا المنشور خلال أيام ، وذلك لإتاحة الفرصة لزيادة تلك النوعية من البضائع .

ولفتت إلى أنه سيتم دراسة موضوع كشف الجميع بما يتلائم مع متطلبات السوق الملاحي من ناحية، وفي الاطار القانوني من ناحية أخرى وبما يضمن عدم وجود تهريب عبر تلك النوعية من التجارة.

كما طالب ممثلي التوكيلات الملاحية، بإلغاء خطاب الضمان، بالإضافة إلى عملية التثمين للبضاعة في ميناء الوصول الأول، كأن يتم وصولها إلى ميناء الإسكندرية ، ثم نقلها لميناء دمياط ، ليتم التقييم والتثمين في الميناء النهائي.

تعرف على متوسط سعر نولون للبضائع الواردة للموانئ المصرية خلال الثلاثة أشهر المقبلة



وضعت غرفة ملاحه الإسكندرية متوسطاً لأسعار نولين النقل البحري خلال 3 أشهر قادة تضم كلاً من (يوليو ، وأغسطس ، وسبتمبر)، وذلك لمختلف البضائع من ناحية، إضافة إلى مختلف عدد من الدول التي يتم الاستيراد منها للسوق المصرية.

يأتي ذلك في ضوء البروتوكول الذي وقعته غرفة ملاحه الإسكندرية مع مصلحتي الضرائب المصرية والجمارك، لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري. وشمل متوسط سعر النولون البحري بالنسبة للحاويات الواردة من جنوب وشرق آسيا والتي تضم (سنغافورة – اندونيسيا – ماليزيا – الفلبين – فيتنام – كمبوديا – تايلاند – ميانمار وكذلك الصين واليابان وكوريا) وذلك الى ميناء الإسكندرية، لتصل الى 11 ألف دولار للحاوية 40 قدما، و5750 دولارا للحاوية 20 قدما، أما لمينائي دمياط وبورسعيد فتصل الى 8100 دولار للحاوية 20 قدما و10500 دولار للحاوية 40 قدما والحاوية الثلاثية يصل سعر نقلها الى 2300 ، أما لميناء السخنة فتصل الى 5050 دولارا للحاوية 20 قدم و8000 دولار للحاوية 40 قدما.

أما بالنسبة للحاويات الواردة من دول الخليج العربي خاصة من ميناء جبل علي الاماراتي والدمام السعودي، والدمام ، والكويت والبحرين، فوصل سعر نقل الحاوية الى ميناء الإسكندرية الى 1950 دولارا للحاوية 20 قدما، و2950 دولارا للحاوية 40 قدم. وبالنسبة للحاويات الثلاثية فتصل الى 1600 دولار للحاوية 20 قدما و2800 دولار للحاوية 40 قدما، وإلى مينائي دمياط وبورسعيد فيصل الى 2150 دولار للحاوية 20 قدما، و2850 دولارا للحاوية ، و3000 دولار للحاوية 40 قدما ثلاثية ، وإلى ميناء السخنة فتصل إلى 2050 دولارا للحاوية 20 قدم و3100 دولار للحاوية 40 قدما.

أما بالنسبة لموانئ البحر الاحمر والتي تضم موانئ السعودية واليمن والسوان، فيصل متوسط سعر نقل الحاوية الى مينائي بورسعيد ودمياط إلى 1500 دولار للحاوية 20 قدم ، و 1700 دولار للحاوية 40 قدم .

وبالنسبة لمتوسط سعر نولون النقل البحري للحاويات الواردة من شمال أوروبا والتي تضم هولندا وانجلترا والمانيا وفرنسا وبلجيكا والنرويج والسويد والدنمارك وبولندا وفنلندا، فيصل متوسط سعر نقل الحاوية إلى ميناء الإسكندرية إلى 304 دولار للحاوية 20 قدم و570 دولار للحاوية 40 قدم، والحاويات الثلاثية 20 قدم تصل الى 1800 دولار، و2300 دولار للحاوية ثلاثية 40 قدم ، وبالنسبة للنقل لمينائي بورسعيد ودمياط فيصل متوسط سعر النقل للحاوية 20 قدم الى 254 دولار للحاوية 20 قدم، و418 دولار للحاوية 40 قدم و1800 دولار للحاوية 20 قدم ثلاثية، و2300 دولار للحاوية 40 قدم ثلاثية.

وبالنسبة لنقل الحاويات من منطقة شرق البحر المتوسط – البحر الأسود ومنها تركيا واسرائيل ولبنان وسوريا ورومانيا وروسيا وأوكرانيا والبرتغال، وذلك الى ميناء الإسكندرية لتصل الى 850 دولار للحاوية 20 قدم، و1650 دولار للحاوية 40 قدم ، و1500 دولار

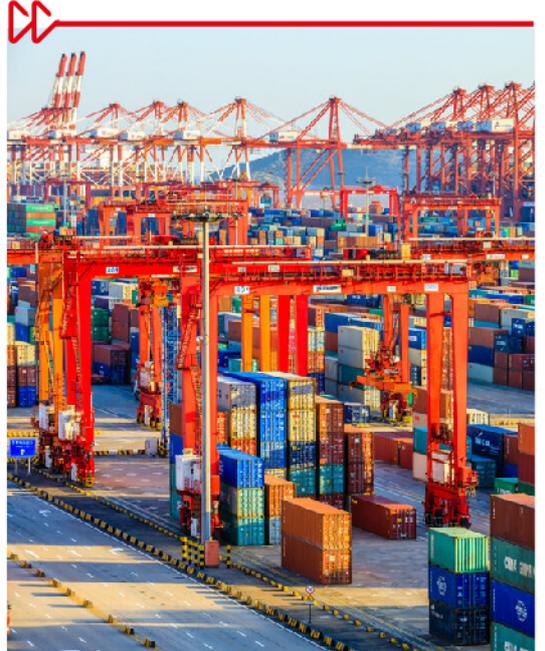
ورد الربان طارق شاهين رئيس هيئة الميناء، إلى أنه أي تسهيلات يطلبها السوق الملاحي لتشجيع تجارة الترانزيت سيتم تنفيذها على الفور، سواء من حيث التسهيلات في الإجراءات أو منح حوافز، بشرط أن يقوم السوق الملاحي عبر غرفة الملاحه بتقديم مقترح بهذا الخصوص.

وأكد " شاهين " على ضرورة تقليل المستندات والإجراءات المتبعة في نشاط الترانزيت والعمل على حل أي مشكلات قانونية يمكن من خلالها جذب تلك التجارة.

وتقوم هيئة ميناء الإسكندرية بتنفيذ محطات حاويات جديدة بطاقة تزيد عن 2 مليون حاوية، علاوة على وجود طاقات تصل إلى 2.5 مليون حاوية، في الوقت الذي تتداول هيئة الميناء قرابة 1.8 مليون حاوية فقط سنويا.

بدوره أشار عادل محمد رئيس الإدارة المركزية بقطاع النقل البحري، إلى أن ميناء دمياط يتداول سنويا 1.1 مليون حاوية، منها 70% ترانزيت، كما يتم تداول قرابة 4.3 مليون حاوية بميناء شرق بورسعيد، فلماذا لا تصل في ميناء الإسكندرية سوى 1% فقط، مطالبا ببحث الإجراءات التي يتم اتباعها في تلك الموانئ بميناء الإسكندرية حتى يمكنها جذب تجارة الترانزيت.

وأكدت رئيس الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية نجوى شحاته، على أنه من المفترض أن تكون الإجراءات واحدة وفقا لقانون الجمارك واللجنة التنفيذية، وسيتم بحث هذا الإجراء خلال الفترة المقبلة، على أن يتم تنفيذ نفس الإجراء المتبع مع الترانزيت بكافة الموانئ المصرية، كما سيتم عمل مذكرة بكافة المعوقات وعرضها على رئيس المصلحة لاتخاذ قرارات فورية في هذا الشأن.



أما متوسط سعر النولون للحاويات المملوءة بضائع عامة وارد 20 قدم من ميناء العقبة إلى ميناء العين السخنة إلى 135 دولار . أما الحاوية المملوءة التي يتم نقلها من ميناء الحديد باليمن فتصل إلى 450 دولار، وبالنسبة للبضائع العامة فتتراوح من 20 – 18 دولار للطن وكان قد أشار محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، إلى وزارة المالية تستهدف من وراء هذا الإجراء تنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة الصادر بالقانون رقم 67 لسنة 2016 لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة، والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج.

وأشار رضا عبد القادر رئيس مصلحة الضرائب، إلى أن البروتوكول الذي وقعته المصلحة مؤخراً مع غرفة ملاحه الإسكندرية يأتي بهدف إرساء مبدأ العدالة الضريبية في تطبيق القانون رقم 67 لسنة 2016 بشأن الضريبة على القيمة المضافة على جميع المخاطبين بأحكامه ولاستيفاء مستحقات الخزنة العامة للدولة، وكذلك إيماناً بالمسؤولية الوطنية من جانب غرفة ملاحه الإسكندرية وأهمية الدور الذي يمكن أن تقوم به في إقرار تلك العدالة الضريبية ودعم مصلحة الضرائب.

وأوضح أنه وفقاً لهذا البروتوكول، فهناك دور لكل طرف في تحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون رقم (67) لسنة 2016 (البند أولاً) وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج. وأشار الدكتور "السيد صقر" رئيس الإدارة المركزية لشؤون مكتب رئيس مصلحة الضرائب المصرية إلى أن غرفة ملاحه الإسكندرية تقوم بإعداد بيان استرشادي ربع سنوي، وتقدمه لمصلحة الضرائب المصرية ، وذلك بمتوسطات قيم خدمات النولون البحري المؤداة على الرسائل الواردة من جميع دول العالم أياً كانت الحالة التي ترد بها (أطنان – حاويات) لكافة موانئ الجمهورية.

للحاوية ثلاجة 20 قدم ، 1900 دولار للحاوية ثلاجة 40 قدم ، و 600 دولار للحاوية 20 قدم لمينائي بورسعيد ودمياط، و 950 دولار للحاوية 40 قدم و 1300 دولار للحاوية 20 قدم ثلاجة ، و 1500 دولار للحاوية 40 قدم ثلاجة .

وبالنسبة للحاوية التي يتم نقلها من جنوب شرق البحر الأبيض المتوسط والتي تضم كلا من فرنسا وإيطاليا وإسبانيا و سلوفينيا واليونان وقبرص وصربيا ، فتصل إلى ميناء الإسكندرية إلى 600 دولار للحاوية 20 قدم و 1000 دولار للحاوية 40 قدم ، وإلى مينائي بورسعيد ودمياط فيصل سعر نقل الحاوية إلى 250 دولار للحاوية 20 قدم، و 500 دولار للحاوية 40 قدم ، و 1800 دولار للحاوية ثلاجة 20 قدم ، و 2000 دولار للحاوية 40 قدم ثلاجة.

وبالنسبة للحاويات الواردة من منطقة أمريكا الشمالية " كندا " فيصل سعر نقل الحاوية لميناء الإسكندرية 1250 دولار للحاوية 20 قدم و 1525 دولار للحاوية 40 قدم ، و 6000 دولار للحاوية الثلاجة 40 قدم، و 1250 دولار للحاوية 20 قدم إلى مينائي دمياط وبورسعيد، و 1525 دولار للحاوية 40 قدم، و 5000 دولار للحاوية ثلاجة.

أما بالنسبة للحاويات الواردة من استراليا فتصل إلى 1300 و 2300 دولار للحاويات الواردة (20 و 40 قدم) على التوالي لميناء الإسكندرية، و 1325 دولار ، و 2250 دولار للحاويات (20 و 40 قدم) على التوالي لمينائي بورسعيد ودمياط، و 4500 دولار للحاوية الثلاجة 40 قدم ، و 1300 و 2200 دولار للحاويات (20 و 40 قدم) على التوالي لميناء السخنة.

وبالنسبة للنولون الحاويات 20 قدم من موانئ الهند عن البضائع فتتراوح من 850 – 1050 دولار لميناء السخنة، و 1060 – 1100 دولار للحاوية إلى ميناء السخنة، أما من البرازيل فيصل متوسط سعر الحاوية 20 قدم إلى ميناء الإسكندرية إلى 1211 – 1311 دولار . كما وصل متوسط سعر نقل الحاويات المحملة على تریلات مملوءة واردة من ميناء ضبا إلى ميناء سفاجا إلى قرابة 750 دولار .



يذكر أن ذلك ليس هو الإجراء الوحيد الذي اتخذته هيئة ميناء الإسكندرية في سبيل الحد من الآثار البيئية السلبية للوقود الحفري، حيث قد سبق وأن طبقت منظومة JIT JUST IN TIME والتي تتيح للسفن إمكانية الدخول إلى أرصفة الميناء مباشرة دون توقف في منطقة الانتظار الخارجية مما يساعد السفن على الإبحار بالسرعات الاقتصادية كونها على دراية مسبقة بالموعد المحدد للتراكي والرصيف المخصص لها . وأكد الريان طارق شاهين أن هذا سيسهم بدوره في تقليل الانبعاثات الكربونية، كما أطلقت ميناء الإسكندرية مبادرة أخرى في المجال البيئي تتعلق بتوفير منظومة OPS: ON SHORE POWER SUPPLY والتي تتيح إمكانية إمداد السفن بالطاقة الكهربائية من على الأرصفة، وذلك بنسبة تصل إلى 80% من تلك المبادرة حسب تصريحات الريان طارق شاهين.

ميناء الإسكندرية ضمن موانئ تموين السفن بالوقود منخفض الكبريت

أعلنت هيئة ميناء الإسكندرية أنها اتخذت العديد من الإجراءات البيئية سعياً منها لتحقيق مفهوم الميناء الأخضر وتطبيق المعايير البيئية الدولية لتخفيض نسب التلوث البحري والجوي منذ يونيه الماضي.

وأشار الريان طارق شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، إلى أن هناك تعليمات من قبل وزير النقل الفريق كامل الوزير لدخول ميناء الإسكندرية ضمن الموانئ التي تقوم بتنفيذ نشاط تموين السفن.

وأضاف أن آخر ما اتخذته ميناء الإسكندرية من إجراءات كان توفير المرافق اللازمة لتموين السفن المترددة على الميناء بالوقود منخفض الكبريت 0.05% " Low Sulphur " ، وذلك تنفيذاً للمنشور الصادر من المنظمة البحرية الدولية IMO لإعتماد تلك النوعية من الوقود بدلا من النوعية المعتادة والتي تصل نسبة الكبريت فيها إلى 3.5% .

وأصدرت هيئة ميناء الإسكندرية تعليماتها بالبدء الفعلي في تنفيذ هذه المبادرة، وبذلك تتضمن ميناء الإسكندرية إلى أوائل الموانئ في مصر وأفريقيا وشرق المتوسط التي توفر إمكانية تموين السفن بتلك النوعية من الوقود والتي تضمن خفض الانبعاثات الكربونية من السفن إلى أقصى حد.

النقل البحري

يسعى لحل مشكلة تسجيل التوكيلات الملاحية
بـ«التسجيل المسبق للثحقات»

اللواء بحري / رضا اسماعيل

خاطب قطاع النقل البحري غرفة ملاحه الإسكندرية بخصوص حل مشكلات أعضاء الغرف في نظام التسجيل المسبق (ACI)

القطعة وفقا لطبيعة الصنف الوارد. وأكد القرار أنه يجوز للمستورد أو وكيله من المخلصين الجمركيين السير في الإجراءات الجمركية بنظام «التخليص المسبق» من خلال منصة نافذة في حالة رغبة في ذلك ، كما يتم استكمال باقي الإجراءات المقررة للإفراج عن الشحن عبر منصة «نافذة» وفقا لاحكام قانون الجمارك الجديد.

ومن المعروف أن نظام التسجيل المسبق يأتي تطبيقا لحكم المادة 39 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 التي استحدثت نظاما جديدا بشأن التسجيل المسبق لمعلومات المشحونات لتبسيط إجراءات الإفراج عن البضائع وتحقيق ضمانات للتأكد من المصدر والمستورد، وقبول استيراد أنواع محددة من البضائع أو منعها من دخول البلاد مما يستدعي إلزام المستورد أو وكيله بتسجيل بياناته بالبوابة الإلكترونية للمنصة القومية الموحدة للتجارة الخارجية (نافذة) ثم تحميل المستندات الخاصة بالبضاعة قبل شحنها إلى البلاد ليتم التأشير عليها برقم قيد جمركي مبدئي.

وتم تأجيل القرار من العمل أول يوليو إلى أول أكتوبر المقبل، استجابة لطلب مجتمع الأعمال بما في ذلك عدد من الغرف التجارية، والمستوردين والمصنعين المصريين، وعدد من شركات التصدير الأجنبية والشركات العالمية متعددة الجنسيات، بمد مهلة التشغيل التجريبي لنظام التسجيل المسبق للشحنات «ACI» بالموانئ البحرية التي انطلقت منذ أبريل الماضي؛ حتى يتمكنوا من الانضمام للمنظومة، ويتم التوافق بين المستوردين والمصدرين الأجانب، والاستفادة من التيسيرات التي يتيحها هذا النظام؛ خاصة في ظل استمرار تأثير جائحة «كورونا» على سلاسل الإمداد والتوريد العالمية.

وغيرها) المثبت عليها الرقم التعريفي للشحن (ACID) الى منصة « نافذة » من خلال منصة (Blockchain) المؤمنة والمعتمدة من الجهات المعنية.

كما نص القرار على أنه يتعين على الناقل بميناء التصدير أو من يمثله إرسال قائمة تضم جميع الشحنات المزمع تصديرها إلى جمهورية مصر العربية بصورة إلكترونية خلال مدة لا تتجاوز 24 ساعة من وقت مغادرة السفينة ميناء التصدير، على أن تتضمن بيانات كل شحنة رقم بوليصة الشحن، ورقم تعريف الشحنة (ACID) ورقم تعريف المصدر ورقم تعريف المستورد.

ونص القرار على أن يتم استقبال القائمة الإلكترونية التي تضم جميع الشحنات المزمع تصديرها إلى جمهورية مصر العربية على منصة نافذة لكي يتم التحقق من سلامة جميع بياناتها وإرسال نتيجة التحقق بالإيجاب أو السلب أليا وبصورة إلكترونية إلى الناقل أو من يمثله.

كما يتم إخطار المستورد أو وكيله من المخلصين الجمركيين أليا من خلال منصة نافذة باستلام بيانات أو مستندات الشحنة عبر منصة (Blockchain) المشار إليها في البند الأول. ونص القرار على أن يقوم المستورد أو وكيله من المخلصين الجمركيين بالدخول على منصة (نافذة) والاطلاع على ملف الشحنة بالرقم التعريفي ACID اعتماد مستندات الشحنة باستخدام التوقيع الإلكتروني.

كما يجب أن يتم ارسال بيانات الفاتورة التجارية بصيغة إلكترونية توضح مشمول الشحنة من حيث بيانات الأصناف بما في ذلك رقم الكود العالمي لكل صنف (نظام الترقيم القياسي أو أي نظام ترقيم دولي قياسي آخر) ، وفي حال عدم وجود رقم كود عالمي لأي صنف يتم تحديد رقم

وأشار قطاع النقل البحري في خطابه لغرفة الملاحه، إلى شكوى عدد من أعضاء الغرفة فيما يخص تأخير في تفعيل حساباتها على موقع نافذة تأخر الحصول على التوقيع الإلكتروني (E-token) . وأكد أحمد هيكل، مدير عام مركز المعلومات بقطاع النقل البحري أنه تم التنسيق بين قطاع النقل البحري والشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات (MTS) والتي أفادت بضرورة قيام شركة التوكيلات الملاحية التي حدث معها تأخير في تفعيل حساباتها على موقع نافذة بعد تقديم جميع المستندات المطلوبة منها لمدة أكثر من خمس أيام بموافاة قطاع النقل البحري بالرقم الضريبي ورقم المرجعي للتسجيل وبيان المركز اللوجستي الذي تم تقديم الأوراق به ليتم التنسيق مع الشركة لسرعة تفعيل حساباتهم .

أما فيما يخص تأخر الحصول على التوقيع الإلكتروني، فقد قامت شركة MTS بالتواصل مع الشركتين المقدمتين لخدمة التوقيع الإلكتروني لتذليل كافة العقبات وسرعة إصدار التوقيع الإلكتروني (E-token) .

يذكر أن الشركات التي يتطلب تسجيلها على موقع نافذة وتفعيل حساب التوقيع الإلكتروني لها للعمل على نظام التسجيل المسبق للشحنات، سواء التوكيلات الملاحية أو المستخلصين والمستوردين، قد واجهوا العديد من المشكلات خلال الفترة الأخيرة .

وتأتي منظومة التسجيل المسبق ضمن قانون الجمارك الجديد رقم 207 لسنة 2020 والذي نص على ضرورة تطبيق تلك المنظومة خلال أكتوبر المقبل. وينص قرار وزارة المالية على الإجراءات تتركز في أن يقوم المصدر الأجنبي أو المنتج بإرسال بيانات ومستندات الشحنة إلكترونيا (الفاتورة التجارية، وقائمة التعبئة، وبوليصة الشحن،



الاستاذ الساعات الفتوري

مصلحة الجمارك : مد العمل بالتفويضات البنكية للمستخلصين لمدة ثلث شهر

وافقت مصلحة الجمارك على العمل بالتفويضات البنكية الخاصة بمستخلصي الجمارك لمدة شهر تبدأ من 6 يوليو الجاري، أو حتى صدور اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الجديد رقم 207 لسنة 2020 .



وأكدت مصلحة الجمارك، أن تلك التعليمات تأتي استكمالاً للتعليمات الصادرة في هذا الشأن في 6 يناير الماضي، وعلى خلفية التعليمات الصادرة مؤخراً بإنهاء العمل بالتفويض البنكي يوم 11 يوليو الجاري . وكانت قد نصت تلك التعليمات على أنه (حفاظاً على معدلات خفض زمن الافراج وتيسير حركة التجارة ، ونظراً لصدور قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 والذي نص في المادة رقم 50 منه على أن يلتزم مالك البضاعة او وكيله من المخلصين الجمركيين بتقديم بيان جمركي عن البضائع التي تدخل الى البلاد أو تخرج منها، كما يعد حامل إذن التسليم الخاص بالبضاعة نائباً عن صاحبها في إتمام إجراءات الافراج، دون مسؤولية على المصلحة من جراء تسليمها) .

وأشارت التعليمات الى أنه وردت عدة شكاوى لمساعد وزير المالية لشئون الجمارك الدكتورة منى نصر من المتعاملين مع الجمارك من مصنعين ومصدرين ومستوردين، مفادها طلب جمارك السخنة تعامل المستخلصين ومندوبي الشركات بتوكيل رسمي بدلاً من التفويض المعتمد من البنك، وحيث أفادوا بأنه يتعذر عليهم في الوقت الحالي استخراج توكيلات موثقة من الشهر العقاري لمندوبيهم من المستخلصين للقيام بأعمال التخليص الجمركي على بضائعهم خاصة في ظل جائحة كورونا ووجود تعليمات بعدم التزام أو التجمعات .

وحيث صدرت تعليمات من رئيس مجلس الوزراء بتخفيض عدد العمالة في المصالح والجهات الحكومية والتباعد الاجتماعي، ونظراً للتكدس والإزدحام الشديد الذي تشهده مراكز الشهر العقاري في الوقت الحالي وتجنبها لانتشار العدوى وحفاظاً على حياة المتعاملين مع الجمارك من مصدرين ومستوردين وتفادياً لتوقف الافراج عن البضائع المستوردة والمصدرة وتعطل عجلة الانتاج .

وحيث أن الفقرة الثالثة من المادة 50 من قانون الجمارك المشار إليها نصت على أن (يعد حامل إذن التسليم الخاص بالبضاعة نائباً عن صاحبها في اتمام إجراءات الافراج ، دون مسؤولية على المصلحة من جراء تسليمها اليه) وبالتالي فإنه لا يترتب أي مسؤولية على المصلحة من جراء تسليمها اليه .

وحيث نصت المادة الرابعة من مواد إصدار قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 على أن يصدر وزير المالية اللائحة التنفيذية لهذا القانون والقانون المرافق خلال ستة أشهر من تاريخ العمل به، حيث نصت تلك اللائحة يستمر العمل باللوائح والقرارات المعمول بها فيما لا يتعارض وأحكام هذا القانون .

كما أن اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الحالي لم تصدر حتى تاريخه وبالتالي لم يتضح بيان المقصود بالوكالة المشار إليها وما اذا كانت رسمية من عدمه لكونها وردت عامة دون تخصيص على النحو الوارد

بالمادة 50 من قانون الجمارك الجديد .

وأكدت مصلحة الجمارك على أن يتم الاستمرار في العمل طبقاً لما هو متبع بشأن التفويضات المعتمدة من البنك الصادرة للسادة المستخلصين، وذلك لمدة أقصاها شهر من تاريخه أو لحين صدور اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك أيهما أقرب .

يأتي ذلك على خلفية قرار مصلحة الجمارك بالعمل بالتوكيلات الرسمية (عامة - خاصة) وإلغاء تفويضات البنوك، بالنسبة لعمل المستخلصين الجمركيين الذين يتعاملون مع المنافذ الجمركية المختلفة .

وأشار منشور تعليمات صادر عن الإدارة المركزية لجمارك ميناء الدخيلة، وتم توزيعه وتفعيله بميناء الإسكندرية أمس ، إلى أن تلك التعليمات تأتي تطبيقاً لنص المادة 50 من قانون الجمارك الجديد 207 لسنة 2020 ، والصادر في نوفمبر الماضي .

ونص المنشور الجديد أنه يتم العمل بتلك التعليمات بدءاً من الأحد المقبل 11 يوليو، على ألا يقبل العمل بأي تفويضات، وعلى جهات قبول وقيد البيانات الجمركية تحت كافة النظم الجمركية الالتزام بتلك التعليمات والتزاماً بأحكام القانون .

بجمارك المنطقة الشمالية والشرقية
بجمارك المنطقة الوسطى والجنوبية
١٣٧
٢٠٢١/١١/٦

تقديم

حفاظاً على معدلات خفض زمن الافراج وتيسير حركة التجارة ، ونظراً لصدور قانون الجمارك رقم 207/2020 والذي نص في المادة رقم (٥٠) منه على (يلتزم مالك البضاعة أو وكيله من المخلصين الجمركيين بتقديم بيان جمركي عن البضائع التي تدخل إلى البلاد أو تخرج منها ويعد حامل إذن التسليم الخاص بالبضاعة نائباً عن صاحبها في إتمام إجراءات الافراج ، دون مسؤولية على المصلحة من جراء تسليمها إليه.....).

وحيث وردت عدة شكاوى للسيدة الدكتورة / مساعد وزير المالية للمتابعة وإدارة مشروعات تطوير الجمارك، ولنا من المتعاملين مع الجمارك من مصنعين ومصدرين ومستوردين مفادها طلب جمارك السخنة تعامل المستخلصين ومندوبي الشركات بتوكيل رسمي بدلاً من التفويض المعتمد من البنك، وحيث أفادوا بأنه يتعذر عليهم في الوقت الحالي استخراج توكيلات موثقة من الشهر العقاري لمندوبيهم من المستخلصين للقيام بأعمال التخليص الجمركي على بضائعهم خاصة في ظل جائحة كورونا ، ووجود تعليمات بعدم التزام أو التجمعات .

وحيث صدرت تعليمات وقرارات السيد الدكتور مهندس رئيس مجلس الوزراء بتخفيض عدد العمالة في المصالح والجهات الحكومية، والتباعد الاجتماعي . ونظراً للتكدس والإزدحام الشديد الذي تشهده مراكز الشهر العقاري في الوقت الحالي وتجنبها لانتشار العدوى وحفاظاً على حياة المتعاملين مع الجمارك من مصدرين ومستوردين وتفادياً لتوقف الافراج عن البضائع المستوردة والمصدرة وتعطل عجلة الانتاج والتصدير .

وحيث ان الفقرة الثالثة من المادة (٥٠) من قانون الجمارك المشار إليها نصت على ان (يعد حامل إذن التسليم الخاص بالبضاعة نائباً عن صاحبها في اتمام إجراءات الافراج ، دون مسؤولية على المصلحة من جراء تسليمها إليه) ، وبالتالي فإنه لا يترتب أي مسؤولية على المصلحة من جراء تسليمها إليه .

وحيث نصت المادة الرابعة من مواد إصدار قانون الجمارك الصادر بالقانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ على أن (يصدر وزير المالية اللائحة التنفيذية لهذا القانون والقانون المرافق خلال ستة



إلزام التوكيلات الملاحية بتوفير بدل واقية للمرشدين والأطباء وعمال البحر عقب انتشار كوفيد-19

أكد الربان محمد زكريا الرئيس الجديد لإدارة تحركات هيئة قناة السويس ببورسعيد، أنه من المنتظر التطبيق الفعلي لخدمة الحجز الإلكتروني للسفن العابره للقناه ببورسعيد والسويس قريبا بعد إنتهاء التشغيل التجريبي، مؤكدا صدور تعليمات لشركات التوكيلات الملاحية بإستيفاء المستندات الخاصه بالتوكيل لضمان استمرار سريان الخدمة الإلكترونية.

ولفت إلى أن إجراءات الحجز تبدأ بطلب الوكيل الملاحى للسفينة حجز موعد لعبور السفينة من خلال الموقع الإلكتروني للهيئة وتقديم وإستيفاء كافة البيانات الخاصة بالسفينة والتي يتم بمقتضاها إرسال تلك البيانات لأقسام القياس والحركة ومكتب الميناء لتقدير رسوم العبور طبقا للائحة الهيئة ثم يعاد إرسالها للوكيل الملاحى لإرسالها للملاك. وذكر أن الإدارة ألزمت التوكيلات الملاحية بتوفير البدل الواقية للمرشدين وعمال البحر، وأطباء الحجر الصحى اللازمه لصعودهم على السفن حيال الإبلاغ بوجود حالات إشتباه كورونا لطاقمها.

وقال إن أعمال القطر والارشاد تسيير بشكل منتظم فى ظل التزام المرشدين بالإجراءات الاحترازيه عند صعودهم على السفن، لافتا إلى أن حوالى 61 مرشدا يعملون فى توجيه السفن العابره للقناه و55 لإرشاد السفن بمنطقة «الغاسس» وحتى أول نقطة فى عبور القناه

وقال إن القطر والإرشاد بشرق بورسعيد يسير وفق تعاقد يتم تجديده سنويا، حيث أن الهيئة لها الولاية على المجرى الملاحى ولا يمكن السماح لأى جهة بالقيام بالإرشاد أو القطر لأن بورسعيد تعد المدخل الشمالى لقناة السويس بخلاف السويس التى يقوم فيها المرشد بتسليم السفينة لمرشد الميناء لوجود مدخل منفصل.

وأكد زكريا أن التحركات بصدد تسلم قاطره يتم بناؤها حاليا بترسانة بورسعيد البحريه بقوة شد 70 طنا بجانب 4 قاطرات أخرى تعمل بميناءى بورسعيد شرق وغرب، ولفت إلى أن هيئة قناة السويس جاهزه لتوفير القاطرات والوحدات البحرية اللازمه لأعمال القطر والإرشاد بالموانى المطله على المجرى الملاحى للقناه وتلبية الطلب المتزايد من الشركات المقرر عملها بالشرق بجانب القيام بأعمال التوسعه والتعميق الذى وصل الى 15,5 متر بميناء غرب بورسعيد ومقرر وصوله إلى 19 مترا بميناء شرق بورسعيد.

وأضاف أن عملية الإرشاد والقطر بميناء شرق بورسعيد ينظمها تعاقد يحدد سنويا ينتهى نهاية 2021 ويتم تقاسم الإيرادات الخاصه برسوم القطر والارشاد بين الهيئتين وفق تعاقد تم إبرامه مع الهيئة العامه للمنطقة الإقتصادية فيما تستمر الهيئة فى القيام بأعمال قطر وارشاد السفن بميناء غرب بورسعيد دون زيادة فى الرسوم .

ولفت إلى إستمرار العمل بالبروتوكول الذى تم إبرامه مع الهيئة الإقتصادية لقناة السويس بشأن طلب تشغيل اللنشآت التى يقوم التوكيل الملاحى بتوفيرها للحجر الصحى.

وينص بروتوكول التعاون مع غرفة ملاحه بورسعيد على تخفيض %60 من قيمة تكلفة لنشآت الهيئة التى تستخدمها شركات التوكيلات الملاحية فى نقل طواقم الحجر الصحى للسفن التابعه لتوكيلاتهم.

وكشف زكريا عن إستمرار العمل فى مشروع ترميم قبة ومبنى القبة ببورسعيد الذى تم تسليمه لوزارة الآثار والمقرر إنهاؤه خلال عامين بتكلفة 300 مليون جنية من موازنه هيئة قناة السويس، لافتا أن المبنى تم تسليمه لوزارة الآثار باعتباره مبنى أثرى تمهيدا لتحويله لمزار سياحى بالتنسيق مع شركة المقاولين العرب.

ميناء الإسكندرية

تطرح ٢١ وحدة للشاغرة أمام رجال الأعمال وللشركات الاستيراد والتصدير والتخليص الجمركي



كما لا يجوز للراسي عليه المزاد المطالبة بأي تخفيض من قيمة مقابل الانتفاع السنوي بحجة ارتفاع التكاليف أو زيادة أجور العمال أو غير ذلك من الأسباب، كما يلتزم الراسي عليه بأخذ موافقة الهيئة على تركيب عدادات المياه والكهرباء، على أن تتم بمعرفته وعلى نفقته الخاصة، ويلتزم بسداد قيمة استهلاكهما وكذا في حالة الرغبة في تركيب التليفون على أن يقوم بسداد كافة أنواع الضرائب والرسوم المستحقة.

طرحت هيئة ميناء الإسكندرية 21 وحدة يتم استخدامها كمكاتب إدارية وخدمة رجال أعمال، وذلك أمام شركات الملاحه العاملة بالميناء . وقال مصدر مسئول بهيئة ميناء الإسكندرية أن تلك الوحدات تقع بالميناء ضمن الوحدات التي يتم استئجارها بالمبنى الاستثماري، والأماكن الأخرى الشاغرة بالميناء .

وأضاف أن تلك الوحدات تقع منها وحدتين بالمنطقة الأولى بميناء الإسكندرية، وتصلح لخدمة رجال الأعمال ومكاتب ادارية وتخليص جمركي، ومكاتب إدارية حسب ما نصت عليه كراسة الشروط.

وأضاف أنه يقع 13 وحدة بالمنطقة الثانية بميناء الإسكندرية، عبارة عن محلات مختلفة الأنشطة، ووحدات تصلح لشركات الاستيراد والتصدير ومكاتب تخليص جمركي ومكاتب لشركات الملاحه المختلفة.

وتقع تلك الوحدات بين مساحات تتراوح من 11 متر مربع، إلى 34 متر، وكانت مؤجرة لعدد من الجهات منها بيت التأمين السعودي، ومصانته الزيوت والصابون، وشركة ساف ترانس، وشركة سي بورت للخدمات الجمركية، وشركة سبيد ترانس للمقاولات والنقل، وكوين للاستيراد والتصدير، وبونك تراكس، بالإضافة الى شركة انترناشونال موتورز .

بينما تقع 4 وحدات بالمنطقة الثالثة بميناء الإسكندرية، والتي تقع بالدور الثالث بمبنى مجمع المحمودية، وأخرى بالدور الرابع بنفس المجمع ، وأيضاً منها ما هو مخصص لخدمة رجال الاعمال وشركات الاستيراد والتصدير، والأغذية والمشروبات.

كما تقع وحدة واحدة بالمنطقة الرابعة بميناء الإسكندرية على مساحة 14 متراً، كمكتب اداري مخصص في التخليص الجمركي، بينما تقع الوحدة الأخيرة في المنطقة الخامسة بميناء الإسكندرية أيضاً وكانت تشغلها شركة ايجل ترانس.

وتحدد عقد جلسة المزاد على تلك الوحدات خلال يونيه المقبل، وذلك وفقاً للقانون رقم 182 لسنة 2018 بشأن تنظيم التعاقدات التي تبرمها الجهات العامة ولائحته التنفيذية وتعد مكملة لهذه الكراسة وجزء لا يتجزأ منها.

وأشارت بنود كراسة الشروط على أنه يلتزم المرخص اليه بتطبيق جميع القواعد والتعليمات والنظم والقوانين والقرارات المنظمة للعمل التي تصدرها هيئة الميناء أو الدولة خلال مدة الترخيص والتي ستصل إلى 3 سنوات.



ARKAS
EGYPT SAE.



Your Reliable Partner

<p>ALEXANDRIA: 3, Youssef Addah St., El Messallah Ramlah Station Tel: (+2 03) 4860500, 4868500 Fax: (+203) 4868580</p>	<p>CAIRO: 27, El Hejaz St., Helwan, Egypt Tel: (+2 02) 24558888 Fax: (+2 02) 24558867</p>	<p>SUEZ: 4, El Madina El Menawara & El Fanarat St., Tel/Fax: (+2 062) 3198822</p>
<p>PORT SAID: 77, El Gamhoria St., El Salam Tower In Front Of El Salam Mosque Tel: (+2 066) 3236180, 3236193 Fax: (+2 066) 3236597</p>	<p>DAMIETTA: Investment Building, 1st Floor, Damietta Port Tel: (+2 057) 2290221 Fax: (+2 057) 2291221</p>	

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

www.arkas.com.tr

ونصت التعريفة الجديدة بالنسبة للخدمات التخزينية لمخزن البضائع العامة والبضائع الخطرة، أنه سيتم استحقاق تعريفة الخدمات التخزينية على البضائع العامة بمخزن الحاويات المشتركة بمحطة حاويات الدخيلة بعد فترة سماح 3 أيام من تاريخ بداية تفريغ السفينة، كما تحسب تعريفة الخدمات التخزينية على البضائع الخطرة بمخزن المواد الخطر بمحطة الدخيلة وكذا وسائل النقل المختلفة من تاريخ بداية تفريغ السفينة.

كما تحسب تعريفة الخدمات التخزينية على البضائع العامة والبضائع الخطرة على أساس الطن الوزني أو الحجم المترى أيهما أكبر.

ونصت التعريفة على أن تستحق مقابل تفريغ كل طن / متر حجمي أيهما أكبر شاملا إستخدام معدات وعمالة المخزن ويحتسب كسر طن / متر الحجمي طنا كاملا وذلك مقابل 85 جنيه، كما يتم دفع 85 جنيه مقابل تحميل كل طن / متر حجمي أيهما أكبر شاملا إستخدام معدات وعمالة المخزن ويحتسب كسر طن / متر الحجمي طنا كاملا.

ونصت التعريفة على دفع 200 جنيه كمقابل طلب المعالجة داخل المخزن بناءا على طلب العميل / مصلحة الجمارك لكل بوليصة وتشتمل مصاريف العمالة وخلافه والعودة مرة أخرى للمخزن لنفس المكان ، بالإضافة الى دفع 150 جنيه مقابل النظافة والتلوث داخل المخزن لكل بوليصة (رسالة) .

كما يتم دفع 50 جنيه / طن أو متر كمقابل نقل البضائع الى مكان الكشف الجمركي أو عمليات الشيالة والفرز التي تتبع عملية تستيف بالمخزن عن كل طن / متر حجمي أيهما أكبر ويحتسب كسر الطن / المتر الحجمي طنا / متر حجمي كاملا وتشتمل استخدام المعدات والعمالة اللازمة.

ويتم دفع 50 جنيه مقابل سحب عينات للكشف للجمركي وما يترتب عليها من استخدام مهمات من الشركة لكل رسالة.

وحددت التعريفة دفع 250 جنيه مقابل خدمات صرف من مخزن المشترك لكل بوليصة وتشتمل خدمات الصرف طوال اليوم حتى غلق المخزن، ودخول سيارات، والمصاريف الإدارية وعمليات كشف المهمل، ومقابل استخدام الموازين عند الصرف.

ونصت التعريفة على أن يتم دفع 175 جنيه مقابل العمل في أيام الأجازات والعطلات الرسمية لكل بوليصة، كما يتم دفع 16 جنيه مقابل الطن / المتر الحجمي أيهما أكبر عن كل يوم أو جزء من اليوم عن ما زاد .

ويتم دفع 40 جنيه عن الطن / المتر الحجمي أو كسر الطن / المتر الحجمي أيهما أكبر عن كل يوم أو جزء من اليوم عن ما زاد، على أن تضاف نسبة 50% للبضائع الخطرة والسوائل وتضاف نسبة 100% للمفرقات والمواد المشعة على عمليات التداول.

ونصت التعريفة الخاصة بالتخزين على دفع 60 جنيه مقابل تخزين وسائل النقل المختلفة بالإضافة الى التعة في حالة جمعهم في بوليصة واحدة من بداية التفريغ عن اليوم، وذلك عن الطن / المتر الحجمي أو كسر الطن / المتر الحجمي أيهما أكبر ويشمل سيارات الركوب / سيارات النقل / الجرارات / المقطورات / الميكروباصات / سيارات الأوتوبيس/ الوحدات المتحركة على عجل وما في حكمها / يوم.

وأكدت التعريفة على أن تجهيز العينات للعرض يكون بناء على طلب العميل في ارسال العينة الى ورش الشركة لتجهيزها وما يتم عنه من استخدام لمعدات الشركة والطاقة الكهربائية يحصل مبلغ 500 جنيه من العميل مباشرة.

كما يتم تحصيل مبلغ 7500 جنيه على كل طن أو متر حجمي كأمانة محجوزات أو متروكات أيهما أكبر حسب المساحة التخزينية المستغلة تحت التسوية.

كان أشار اللواء ممدوح دراز في تصريحات صحفية، أنه سيتم النظر في تعريفة الشركة خاصة مع زيادة المصروفات من ناحية، علاوة على عمليات التحديث التي تتم بشكل دوري لمعدات الشركة، حتى تعمل بكفاءة أمام السفن العملاقة.



اللواء ممدوح دراز

الإسكندرية لتداول الحاويات

تصدر تعريفة جديدة

لخدمات تخزين البضائع

العامة والخطرة

أول يوليو

- وافق مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة "إحدى شركات القابضة للنقل البحري والبري" على مذكرة لجنة التعريفة بشأن مقترح تعريفة الخدمات التخزينية لمخزن البضائع العامة والبضائع الخطرة ووسائل النقل والركوب المختلفة.
- وقررت الشركة على أن يتم تفعيل التعريفة الجديدة مطلع يوليو الجاري، ذلك بعد تثبيت تعريفة الشركة منذ مارس من عام 2019.





ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

وحققت الشركة صافى ربح خلال الفترة من أول يوليو وحتى نهاية مارس الماضى 1.01 مليار جنيه مقابل 1.04 مليار خلال الفترة نفسها من العام الماضى، بتراجع قدره 27.9 مليون جنيه، وأكدت الشركة أن الانخفاض يرجع إلى انخفاض إيرادات النشاط الجارى بواقع 93 مليوناً، وذلك بسبب انخفاض بعض بنود الإيرادات مثل التفريغ والشحن والتخزين وخدمات الساحة، إضافة إلى انخفاض سعر الدولار من 16.07 إلى 15.6 جنيه العام الجارى، خاصة أن تعريفة الشركة بالدولار أو ما يماثلها بالجنيه.

كما حققت الشركة خلال الأرباع الثلاثة الماضية من العام المالى الجارى 627.4 ألف حاوية، مقابل 667.8 ألف حاوية بتراجع قدره 40 ألف حاوية، وهو ما أرجعته الشركة إلى ظروف فيروس كورونا.

وتساهم الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى فى شركة الإسكندرية للحاويات بنسبة 55.3% بينما تساهم هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة 39.6% فيما تصل نسبة التداول الحر بالبورصة المصرية إلى 5%.

ومن المقرر أن تعقد الشركة جمعيتها العامة العادية فى 26 يونيو الجارى، وذلك لمناقشة مشروع الموازنة التقديرية للشركة للعام المالى 2021-2022، كما ستنظر العمومية فى تعيين فاطمة إبراهيم بدر عضواً من ذوى الخبرة بمجلس إدارة الشركة.

وتستهدف الإسكندرية لتداول الحاويات تحقيق إيرادات نشاط تجارى بقيمة 2.55 مليار جنيه، وصافى ربح بعد الضريبة قدره 1.4 مليار جنيه. وتستهدف الموازنة تنفيذ مشروعات استثمارية لعام 2021-2022 فى حدود 273.3 مليون جنيه، على أن تمول من الموارد الذاتية للشركة.

اقتصاد وأسواق

التجارة توافق على إلغاء شرط التصديق على تشهادات المنشأ في عمليات الاستيراد

وافقت وزيرة الصناعة والتجارة الدكتورة نيفين جامع ، على إلغاء شرط التصديق على شهادات المنشأ بالنسبة للواردات المصرية ، والتي يتم تطبيقها استناداً على اللائحة الاستيرادية.



دكتورة نيفين جامع

الاتحاد الأوروبي ودول أخرى طالما استوفت اشتراطات الأخرى، مع أخذ تعهد على المستوردين بصحة المستندات المقدمة لمصلحة الجمارك للإفراج.

وكان أحمد الوكيل رئيس غرفة تجارة الإسكندرية، قد تقدم بمذكرة لكل من وزارة

المالية ووزارة الصناعة والتجارة بضرورة عدم اشتراط الحصول على موافقة الغرف التجارية

على شهادات المنشأ للإفراج عن البضائع، خاصة أن تلك الغرف تواجه حالياً شبح الإغلاق

بسبب فيروس كورونا، مما ترتب عليه تعطيل العديد من البضائع بالموانئ المصرية والمنافذ

الجمركية.

جاء ذلك عبر خطاب من قبل مساعد وزيرة الخاصة بقبول المستندات المقدمة من الصناعة والتجارة إبراهيم السجيني بالبرلمان، المستوردين دون توثيق الغرف التجارية إلى رئيس مصلحة الجمارك المصرية الشحات والسفارات المصرية في الخارج والإفراج عن غتوري، موضحاً أنه بالإشارة الى كتاب الدكتور الشحات القادمة، طالما استوفت باقى محمد معيط وزير المالية الموجه الى أمين عام الاشتراطات الأخرى، والتي بدأت مع تداعيات مجلس الوزراء بشأن طلب إلغاء شرط التصديق فيروس كورونا المستجد، وتم تجديدها كل 6 والتوثيق الوارد بالمادة رقم 14 من اللائحة أشهر.

التنفيذية للقواعد المنفذة لأحكام قانون الاستيراد وكانت وزارة الصناعة والتجارة ومصلحة الجمارك قد أصدرت منشوراً في مارس من العام

الماضى تؤكدان من خلاله إلغاء شرط توثيق شهادات المنشأ من الغرف التجارية الرئيسية من أجل الإفراج عن البضائع نتيجة تفشي وباء

وفيروس كورونا بسبب غلق تلك المنشآت. كما قررت وزيرة الصناعة والتجارة الخارجية

وقتها الإفراج عن الشحات القادمة من دول العام الجارى ، على استمرار سريان التعليمات

مفاوضات لفتح أسواق ٨ دول أجنبية أمام ٧ حاصلات مصرية



كشفت تقرير صادر عن الإدارة المركزية للحجر الزراعي، التابعة لوزارة الزراعة، أنه يجري حالياً التنسيق والتفاوض مع 8 دول لفتح أسواقها أمام 7 منتجات زراعية مصرية، وبدء استيراد المحاصيل المصرية خلال المرحلة المقبلة.

وأوضح التقرير، أن هذه الأسواق هي: اليابان أمام صادرات مصر من العنب والرمان، ونيوزيلندا للبرتقال، والأرجنتين وأوزبكستان والبرازيل للموالح، والهند للبطاطس، وإندونيسيا للبصل، والسلفادور للرمان. وأشار التقرير إلى أن بعض هذه الأسواق وصلت إلى مراحل متقدمة من المفاوضات، والآخر لا يزال في البداية، متوقفاً الانتهاء قريباً من فتحها أمام الحاصلات المصرية.

كان بيان صادر عن وزارة الزراعة أكد تحقيق طفرة غير مسبوقة في مجال الصادرات الزراعية خلال عام 2020، مسجلة 5.2 مليون طن، بقيمة قدرها نحو 2.2 مليار دولار، وبما يعادل 33 مليار جنيه، بخلاف صادرات المنتجات الزراعية المصنعة والمعبأة. وأضاف البيان أنه تم خلال العام الماضي احتلال المركز الأول عالمياً في تصدير البرتقال، لتتخطى مصر دولة أسبانيا، بعدما بلغ إجمالي حجم صادراتها من البرتقال بنهاية عام 2020 حوالي 1.6 مليون طن. وأوضح البيان أنه تم رفع الحظر عن جميع الحاصلات الزراعية المصدرة إلى بعض دول الخليج العربي، ورفع القيود والفحوصات الإضافية التي كانت مفروضة من قبل دول الاتحاد الأوروبي على صادراتنا من العنب والفراولة.

ومن المعروف أن عمليات التفاوض في العادة تتم عن طريق إرسال البيانات التي تضم الملف الفني للمحصول، وأيضاً عن طريق سفر لجان فنية من هذه البلدان لمعاينة المحاصيل والمزارع المصرية. وأضاف التقرير أن عدد الأسواق الجديدة التي نجحت الوزارة في دخولها عام 2020 وحتى الآن بلغ 11 سوقاً تصديرية، وكان من بينها، ولأول مرة سوق اليابان في نوفمبر 2020 أمام صادرات مصر من الموالح، الأمر الذي يعد شهادة جديدة للمنتجات المصرية. وأكد الدكتور أحمد العطار، مدير الإدارة المركزية للحجر الزراعي لـ«المال» أنه رغم ظروف كورونا فإن الوزارة تمكنت من تصدير 3.5 مليون طن خضراوات وفواكه خلال الشهور الستة الأولى من العام الحالي، بزيادة 400 ألف طن، مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي.

السعودية تضع اشتراطات جديدة أمام الصادرات الزراعية المصرية

واستعرض القصور منظومة الرقابة التي تطبقها مصر على صادراتها الزراعية والتي تضمن جودة المنتجات، موضحاً أن حجم صادراتنا هذا العام خلال الـ 5 أشهر الأولى تجاوزت 3.5 مليون طن، رغم ظروف جائحة كورونا وعدد الأسواق الجديدة التي فتحتها الحجر الزراعي المصري، خلال الثلاث سنوات الأخيرة، والتي زادت عن 37 سوقاً تصديرية جديداً في أوروبا وأمريكا وشرق آسيا. وأوضح أن مصر تمتلك معامل معتمدة دولياً على أعلى مستوى في فحص وسلامة الغذاء سواء للسوق المحلية أو للتصدير. واتفق الجانبان على استمرار حركة التجارة وتصدير المنتجات الزراعية المصرية للمملكة العربية السعودية بالاشتراطات الحالية، لحين انتهاء الجانب السعودي من دراسة طلبات الجانب المصري والرد عليها في أقرب فرصة. كما اتفق الجانبان على التواصل المستمر بينهما مع تشكيل لجنة فنية للتعامل الفوري مع أي مشكلات عاجلة قد تعوق حركة التعاون الزراعي بين البلدين الشقيقين.

الواردات الغذائية للمملكة لضمان سلامة هذه المنتجات للمستهلك. وأكد المدير التنفيذي للمجلس التصديري للحاصلات الزراعية، أن المجلس التصديري على تواصل مستمر مع الجهات المعنية في مصر، وذلك للتفاوض مع الجانب السعودي حول إعادة النظر في القرار المشار إليه، وطلب إغائه على الصادرات الزراعية المصرية الطازجة، لاسيما في ضوء صعوبة تحملها فترات انتظار طويلة تصل من 7 - 10 أيام لحين الانتهاء من تلك الفحوصات كما تختلف طبيعة الحاصلات الزراعية الطازجة عن قطاع الصناعات الغذائية (المجمدات والمعلبات) وغيرها يذكر أن السيد القصور وزير الزراعة واستصلاح الأراضي، استقبل خلال يونه الجاري وفد رفيع المستوى من هيئة الغذاء والدواء ووزارة البيئة والمياه والزراعة السعودية. وجاءت الزيارة بناءً على دعوة وزير الزراعة للمسؤولين في المملكة لاستكمال المباحثات بين الجانبين لمناقشة الاشتراطات الفنية الجديدة التي وضعها الجانب السعودي على الصادرات الزراعية المصرية الطازجة.

أكد المجلس التصديري للحاصلات الزراعية، على وجود اشتراطات جديدة وردت من مكتب التمثيل التجاري بالمملكة العربية السعودية، بخصوص الصادرات الطازجة المصرية المتجهة إلى المملكة. وأوضح المجلس في خطاب صادر للسوق التجارية ومصدري الحاصلات الزراعية، أن الهيئة العامة للغذاء والدواء السعودية كانت قد قررت في 5 يونيه الماضي، إلزام وجود شهادة مطابقة لجميع إرساليات الخضراوات والفواكه الطازجة والمحاصيل الزراعية والبهارات المصدرة من مصر تثبت مطابقتها للوائح والمواصفات القياسية المعتمدة لدى الهيئة، وخاصة اللائحة الفنية الخاصة بالحدود القصوى لمتبقيات المبيدات واللائحة الفنية الخاصة بالمعايير الميكروبيولوجية وتحليل فيروس التهاب الكبد الوبائي. وأشار المجلس التصديري للحاصلات الزراعية إلى أنه ورد من مكتب التمثيل التجاري بجدة قرار الجانب السعودي الذي يفيد بإلزام وجود شهادات المطابقة المشار إليها وذلك اعتباراً من 15 سبتمبر المقبل، مع استمرار الجانب السعودي في برامج الرصد والرقابة على جميع

الجمارك توجه بسرعة وتسهيل الإجراءات على الصادرات المصرية سريعة التلف

قيوداته وفي حالة مخالفة ذلك يراعى انذاره وفي حالة تكرار المخالفة يتم حرمانه من مزايا تطبيق المنشور المشار اليه. كما يراعى التأكد قبل الشحن من استيفاء القواعد التصديرية المقررة بلانحة قانون الاستيراد والتصدير الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاته وكذا موافقة الجهات الرقابية المختصة للسلع الخاضعة لها.

كما يراعى بعد إتمام الشحن بالنسبة للصادرات تتبع الدورة الإجرائية الواردة بالمادة 99 من اللانحة التنفيذية لقانون الجمارك. وأوضح المهندس كامل الوزير، خلال اجتماع مجلس الوزراء في أبريل الماضي، أن وزارة النقل اتخذت خطوات عاجلة فيما يتعلق بتوافر خدمة النقل البحري على خطوط الملاحة العالمية لنقل الصادرات المصرية سواء الحاصلات الزراعية، أو المنتجات الصناعية وغيرها من السلع، وخصوصا التي تُصدر في حاويات إلى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.

واستعرض وزير النقل خلال الاجتماع نتائج دراسة تطوير الأسطول المصرى لخدمة تجارة مصر الخارجية، في إطار رؤية مصر 2030، بناءً على تكليفات الرئيس عبدالفتاح السيسي، رئيس الجمهورية، لسد الفجوة بين حجم الطلب على خدمة النقل البحري لتجارة مصر الخارجية والطاقة الاستيعابية للأسطول الوطني الحالي، ودعم تنافسية الصادرات المصرية وفتح أسواق جديدة للمنتجات المصرية من خلال توفير خدمات نقل بحري عالية الكفاءة، وتطوير منظومة نقل الصادرات المصرية من السلع التي تتأثر بعنصر الوقت (الحاصلات الزراعية والسلع سريعة التلف) بهدف ضمان جودة وسرعة تواجد هذه السلع في السوق العالمي وتحقيق أسعار تنافسية لهذه السلع في موانئ الدول المستوردة.

وجهد مصلحة الجمارك مسنولي المنافذ الجمركية بها بضرورة تسهيل الإجراءات الجمركية على الصادرات المصرية من السلع المبردة والمجمدة.

جاء ذلك عبر منشور جمركي رقم 12 إجراءات لسنة 2021، والذي توزيعه على المنافذ الجمركية بالموانئ المصرية.

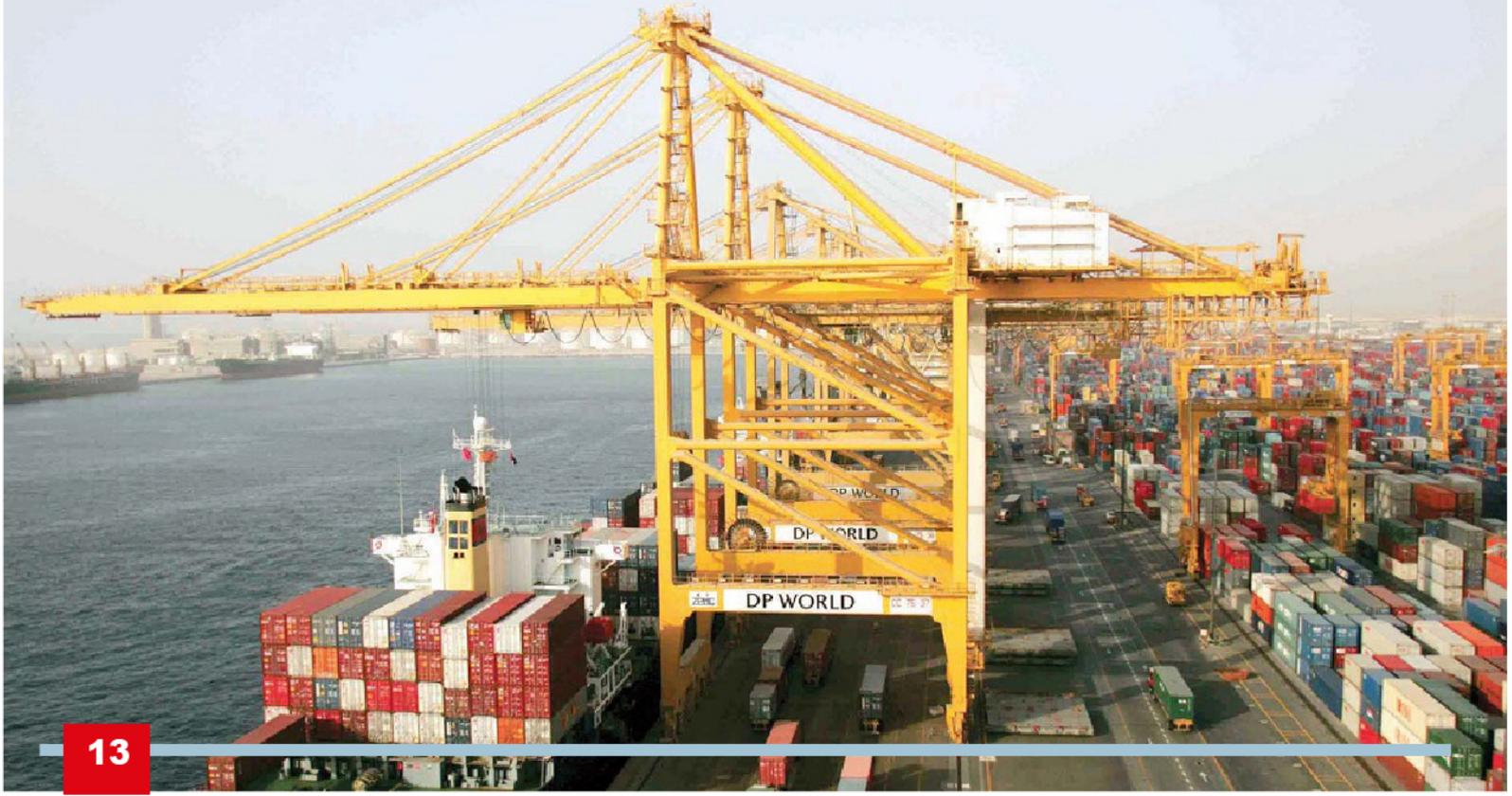
وذكر المنشور أن تلك التعليمات جاءت في منشورات جمركية سابقة، كان من أهمها منشور إجراءات رقم 26 لسنة 2008م، وكذا المنشور رقم 6 لسنة 2015م، ومنشور رقم 2 لسنة 2018م، ليطم تطبيق تلك التعليمات بهذه المنشورات على المصانع والشركات المسجلة بهيئة سلامة الغذاء ضمن القائمة البيضاء المسجلة لديها طبقا ما جاء بكتاب الهيئة.

ووفقا لمصدر مسنول بمصلحة الجمارك بميناء الإسكندرية، فقد أشار إلى أن تلك التعليمات صدرت بناء على طلب بعض شركات التصدير بتطبيق ما جاء في الإجراءات الجمركية بمنشوراتها المختلفة بخصوص الصادرات من المجمدات والمبردات، بالإضافة إلى كتاب رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية لسلامة الغذاء.

وكان ينص المنشور رقم 2 لسنة 2018 إجراءات، على اتباع بعض الإجراءات على البضائع والسلع المصرية الصادرة سريعة التلف خاصة الخضراوات والفواكه على ان يتم اتباع بعض الإجراءات.

وتنص تلك الإجراءات على أنه بعد تمام الشحن "التصدير" يختم اصل اذن الافراج بما يفيد تمام التصدير بالمصدر الفعلي ويرسل لجمرك إتمام الإجراءات الخاصة بالقيود قبل مرور 24 ساعة من تمام التصدير لتسديد قيوداته.

كما يتم الالتزام من قبل المصدر في حالة عدم التصدير بإعادة المستندات السابق استلامها من جمرك إتمام الإجراءات لتسديد



ميناء دمياط ي طرح مزايده لاستغلال ٢٨ ألف متر مربع كمحطة تداول بضائع الصب الجاف

طرحت هيئة ميناء دمياط إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة وإعادة تسليم مشروع تداول بضائع الصب الجاف صديقة البيئة (مخازن أفقية أو صوامع رأسية أو مصانع لصناعات القيمة المضافة) على مساحة حوالي 28 ألف متر مربع، وذلك لمدة استغلال تصل إلى قرابة عشر سنوات.



يذكر أن هيئة ميناء دمياط طرحت استغلال محطتين للتصدير بمنطقة القرية الفرنسية، وذلك بين شركات الملاحة والشحن والتفريغ العاملة بالميناء والسوق الملاحية، مطلع يونيه الجاري. وأشار منشور صادر عن هيئة ميناء دمياط، تم إرساله للسوق الملاحية، إلى أن تلك المساحات مقسمة إلى قطعتين بواقع 6 آلاف للقطعة بإجمالي مساحة تصل إلى 12 ألف متر مربع، على أن يتم تخصيص المحطتين في تخزين بضائع الصادر.

وذكرت مصادر بهيئة الميناء أن الهيئة تقوم بطرح المحطات التي تم الانتهاء من مدة انتفاعها لعدد من الشركات التي انتهت مدة انتفاعها بالأراضي من ناحية، علاوة على استغلال الأراضي التي لم يكن يتم استغلالها من ناحية أخرى خاصة مساحات الورش المختلفة. كما طرحت الهيئة في مارس الماضي على شركات الملاحة استغلال 5 آلاف متر مربع بنظام حق الانتفاع لمدة 10 سنوات، والتي يتم استخدامها في تداول بضائع الصب الجاف صديقة البيئة، لمدة 10 سنوات.

واستقبلت هيئة ميناء دمياط خلال الربع الأول من العام الجاري 646 سفينة، وذلك مقابل 871 سفينة تم استقبالها خلال نفس الفترة من العام الماضي، وذلك بتراجع قدره 28.8%.

وحسب تقرير صادر عن الهيئة أن الهيئة فقد استقبلت ميناء دمياط خلال تلك الفترة قرابة 10 ملايين طن، وذلك مقابل 9.4 مليون طن خلال نفس الفترة من العام الماضي، بزيادة قدرها 6.1%.

يأتي ذلك على خلفية اعتماد هيئة ميناء دمياط على طرح استغلال قطع الأراضي لديها لتكون محطات متخصصة لتداول البضائع سواء في نشاط الصب الجاف التنظيف أو المخازن لقيام الصناعات ذات القيمة المضافة. كما طرحت هيئة ميناء دمياط استغلال وتأجير الوحدة رقم (315) بمساحة (2م26) بالدور الثاني علوى بمبنى مجمع المستثمرين لمدة خمس سنوات، إضافة إلى استغلال وتأجير الوحدة رقم (206) بمساحة (2م35) بالدور الأول علوى بمبنى مجمع المستثمرين لمدة خمس سنوات، كما طرحت هيئة الميناء استغلال وتأجير الوحدة رقم (220) بمساحة (2م27) بالدور الأول علوى بمبنى مجمع المستثمرين لمدة خمس سنوات.

وطرحت هيئة الميناء إدارة وتشغيل عدد (1) مبنى ميزان بسكول إلكترونى بعدد (2) طبليية حمولة 120 طن لكل طبليية على الطريق الرئيسي داخل الدائرة الجمركية لمدة خمس سنوات.

كما تقرر طرح إدارة وتشغيل عدد (1) مبنى ميزان بسكول إلكترونى بعدد (1) طبليية حمولة 120 طن بمنطقة بوابة رأس البر (صادر) والمخصص لوزن السيارات محمل صادر بضائع عامة خلف بوابة رأس البر لمدة خمس سنوات.

واشترطت هيئة الميناء على من يتقدم للمشروعات والمناطق المطروحة إلى التقدم للإدارة العامة للشئون التجارية والتعاقدات بالهيئة على أن يرفق بالطب صورة من (السجل التجاري/البطاقة الضريبية) . وتم الطرح وفقا لأحكام لائحة مشتريات الهيئة رقم (137) لسنة 2017 وتعديلاتها وفيما لم يرد بشأنه نص خاص فى هذه اللائحة تطبق أحكام القانون رقم (182) لسنة 2018 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم (692) لسنة 2019.

الجمارك

تقرر عرض المعدات والمقطورات والسيارات المستوردة على جهاز تنظيم النقل كشرط



قررت مصلحة الجمارك المصرية، عرض جميع أنواع المعدات بالأوزان المختلفة موضحة بالحروف والأرقام دون استثناء لأي وزن، وجميع أنواع سيارات النقل الثقيل الواردة بالرسائل الاستيرادية قبل الإفراج عنها، على جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي "التابع لوزارة النقل".

جاء ذلك في استجابة لخطاب الرئيس التنفيذي لجهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي السيد محمد متولي، والذي أشار في خطابه، إلى ضرورة تنفيذ هذا الإجراء من قبل مصلحة الجمارك، حتى يتم دراسة المعدات وسيارات النقل الثقيل الواردة من الناحية الفني، ومدى مطابقتها من حيث الحمولات والأوزان والأبعاد المسموح لها بالمرور على الطرق المصرية طبقاً للقرارات الوزارية المنظمة لذلك.

وفي هذا الصدد أصدرت مصلحة الجمارك منشور رقابي رقم 22 لسنة 2021 بتطبيق ما جاء في خطاب الرئيس التنفيذي لجهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي، وذلك إحقاقاً بالمنشور الرقابي رقم 13 لسنة 2020.

يذكر أن الرئيس التنفيذي لجهاز النقل البري والداخلي كان قد خاطب مصلحة الجمارك العام الماضي، مشيراً في خطابه إلى أنه تم نقل كافة الالتزامات واختصاصات الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري الواردة بالمادة 4 و 5 الخاصة بالنقل البري من قرار رئيس الجمهورية رقم 334 لسنة 2004 بإعادة تنظيم الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، كما تنقل إليه حقوق وإلتزامات جهاز خدمات النقل البري للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات، وتنظيم النقل بالقاهرة الكبرى المنشأين بقرار رئيس الجمهورية رقمي 348، و 349 لسنة 2012.

وأضاف في خطابه أنه في إطار الاستعدادات الجارية لتفعيل الجهاز اعتباراً من أول يوليو من العام الماضي، فيتم التنبيه على المنافذ الجمركية بعرض جميع حالات الاستيراد قبل الإفراج عنها على جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي لمعرفة مدى مطابقتها للأحمال والأبعاد المسموح بها من عدمه سواء كانت معدات أو سيارات ومقطورات وأنصاف المقطورات المجهزة وغير المجهزة وروؤس الجرارات.

وأصدرت وزارة النقل اللائحة التنفيذية لقانون إنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي، ليتم تفعيل بنود القانون على ارض الواقع. وينص القانون على إنشاء هيئة عامة اقتصادية تسمى «جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي»، يكون له الشخصية الاعتبارية، ويتبع وزير النقل ويقوم بتنظيم خدمات النقل البري الداخلي والدولي، والإشراف على هذه الخدمات، ورفع كفاءتها، والنهوض بمستواها.

كما تضمن إنشاء القانون الإلتزام بأحكام الاتفاقيات الدولية، والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية والإقليمية المتعلقة بالنقل البري للركاب والبضائع التي تفرها الدولة، وتوحيد آلية تنظم خدمات النقل البري للركاب والبضائع بين المحافظات وخدمات النقل الدولي، في جهة واحدة.



الجمارك تعفي بوليصة الشحن الممهورة بتوقيع الشركة المستوردة من الغرامات



الدكتور محمد معيط

ضبطها وإكتشاف محتواها فإنها تظل مخزنها بالموانئ لسنوات وتسبب تكديس ساحات التخزين كما لا تستفيد الخطوط الملاحية بالحاويات الفارغة بسبب ملؤها بالشحنات مدد طويلة بلا استلام داخل الموانئ. وأشار أن تلك التيسيرات لا تتعارض مع منظومة التسجيل المسبق للشحنات المقرر تطبيقها إجباريا اعتبارا من يوليو الجاري " ACI " حيث ستصل المستندات ومنافستو الباخرة للجمارك قبل الوصول بوقت كافٍ. وقال إن المشكلة القائمة حاليا تتعلق بشحنات الموانئ القريبه من مصر في حوض المتوسط أو البحر الأحمر لأن رحلة الباخرة لا تستغرق سوى 3 ايام فقط ويمكن أن تصل السفينه قبل تقديم المنافستو وعمل الإفراج المسبق خاصه في حالة وصولها في أيام الأجازات الأسبوعية والأعياد الرسمية.

لأمر الشاحن بالخارج على الرغم من ورودها مظهره باسم الشركة المستوردة، وورود كافة المستندات الخاصة بملكية البضاعة من الخارج باسم الشركة المستوردة، وورود كافة المستندات الخاصة بملكية البضاعة من الخارج وباسم الشركة المظهر لها مما يشكل عبئا على المستوردين والشاحنين.

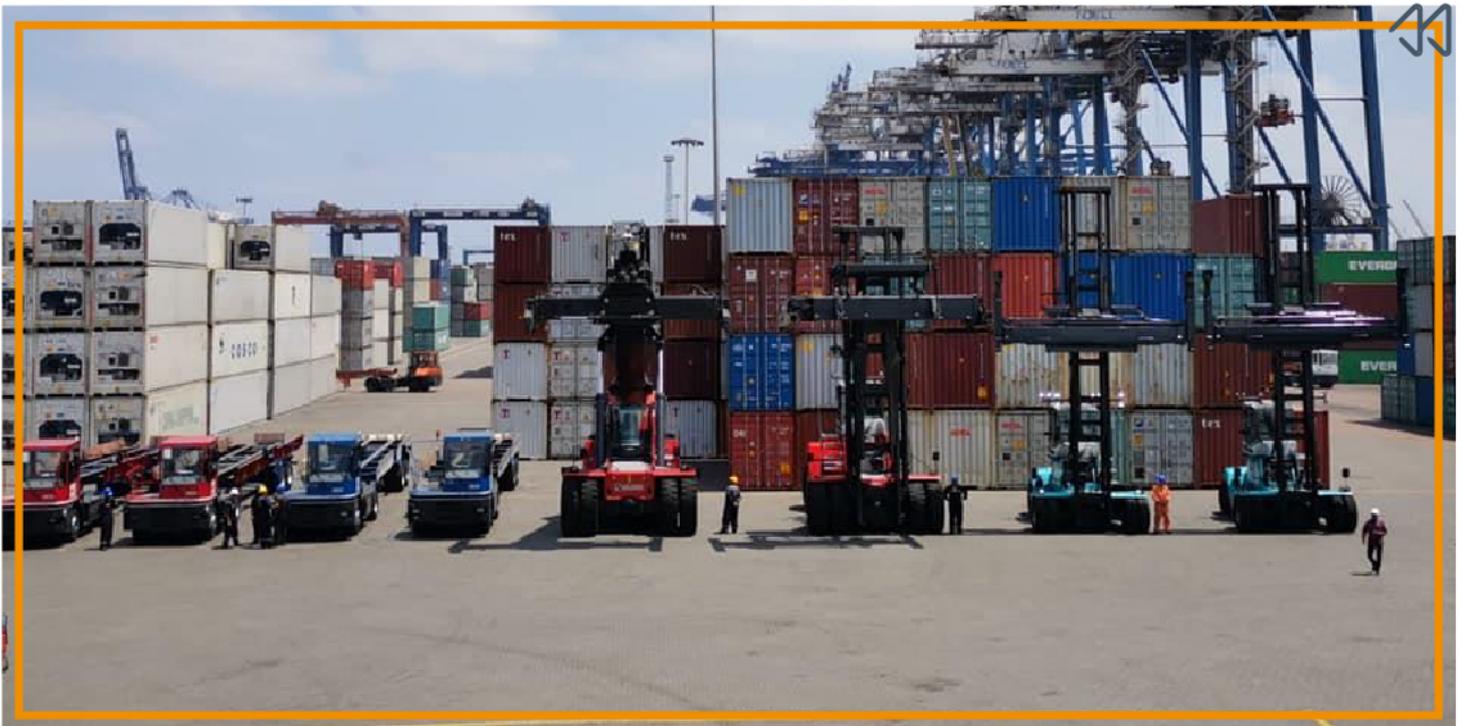
ومن ناحيته، رحب إبراهيم شلبي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بغرفة تجارة بورسعيد بالقرار، موضحا أن بوليصة الشحن الخاصة بالبضاعة (to the ORDER) تكون بضاعة جاهزة وجب شحنها وقت إبحار السفينة، ونظرا لاحتمالية تغيير اسم مستلم البضاعة الواردة بمصر فإن القرار منح تيسيرات بإمكانية شحن البضاعة مع شرط تظهير بوالص شحنها بعد إبحار السفينة لمستلم حقيقي وواضح ونهائي بمصر.

ولفت أن تلك التيسيرات ترضي كافة وكلاء الشحن ومرحلي البضائع ولا تعطل حركة العمل او تصطدم بالقانون الجديد للجمارك حيث كانت البضاعة المشحونه من الخارج تصل الى مصر مفتوحة وغير محدده المستلم وعندما تصل يتم تحديد مستلمها لاحقا ومع احتمالية إحتوائها على بضائع مهربه أو خطره لا يتقدم أحد لإستلامها خاصه إذا ماتم

قررت مصلحة الجمارك برئاسة الشحات غتوري استثناء بوليصة الشحن التي ترد من خارج البلاد مذيلة لأمر شخص أو كيان معين، وتكون مظهره من الخارج باسم الشركة أو الشخص المستورد من الغرامات المنصوص عليها بالمادة 71، 201 من قانون الجمارك باعتبارها لا تشكل مخالفة للقانون.

وأوضح منشور التعليمات رقم 21 لسنة 2021 الصادر من الشحات غيتوري رئيس مصلحة الجمارك بعد موافقة الدكتور محمد معيط وزير المالية وتم تعميمه على المناطق الجمركية وموانئها التابعة ضرورة التحقق من ورود كافة المستندات الخاصة بملكية البضاعة من الخارج باسم الشركة المظهر لها كشرط لعدم تطبيق الغرامات المنصوص عليها في القانون. كما نص المنشور على تطبيق أحكام المخالفات والغرامات الواردة بنص المادة 71 من قانون الجمارك على قوائم الشحن والمسئول عن إعدادها وتقديمها فقط وليس عن كل بوليصة شحن واردة.

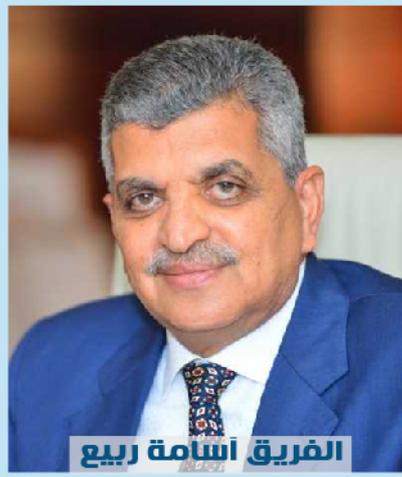
وكانت العديد من شركات الشحن قد تقدمت بعدة شكاوي لمصلحة الجمارك تنتظم فيها من قيام الجمرك الملاحي بتطبيق غرامة المادة 71_2 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 على بوليصة الشحن التي ترد TO THE ORDER



.. الأولى من نوعها

رئيس قناة السويس : إرثناد سفينة ركاب عملاقة عن بُعد

قال الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، إن الهيئة قامت بعملية إرثناد إحدى سفن الركاب العملاقة المارة في المجرى الملاحي عن بعد في سابقة تعد الأولى من نوعها لوجود 65 حالة كورونا داخلها.



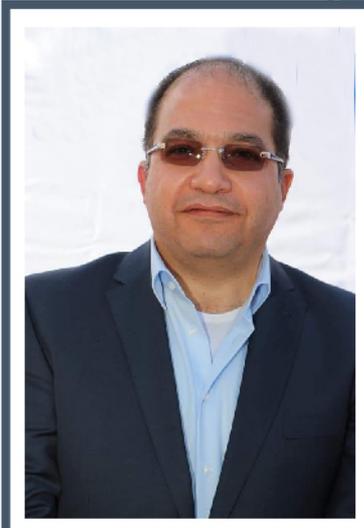
الفريق أسامة ربيع

وأوضح رئيس الهيئة أن قناة السويس نجحت في استيعاب كافة السفن المتواجدة في مدخلها الشمالي والجنوبي، لافتاً إلى أن الدرس الأهم هو أن الاستعدادات بالامكانيات الفنية والقدرات البشرية هو الرصيد الحقيقي للقناة.

ولفت ربيع إلى أن الهيئة بدنت في مخطط تعميق القطاع من العلامة 122 وحتى العلامة 162 ترقيم قناة السويس بطول 40 كيلو، لافتاً إلى أنه سيتم تنفيذ ازدواج بطول 10 كيلو من البحيرات المرة الصغرى من الكيلو 122 وحتى الكيلو 132 ترقيم قناة السويس مع تعميق حتى مستوى 27 متر لتحسين حركة الملاحة واختصار زمن مرور القناة.

جاء ذلك خلال مشاركته في الجلسة الافتتاحية بالمؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج في نسخته العاشرة "بالتعاون مع المنظمة الدولية للبنية التحتية للنقل المائي (PIANC) الشريك العلمي للمؤتمر، وجامعة جنوى الإيطالية الشريك الأكاديمي للمؤتمر.

وأضاف ربيع أن قناة السويس شهدت في مارس الماضى واحدة من أكثر الحوادث تعقيداً، وهى جنوح لسفينة إيفير جيفين فى المجرى الملاحي للقناة، لافتاً إلى أنه ورغم من تقارير المراقبين أن الأمر قد يستغرق أسابيع أو أشهر فإنه تم تعويم السفينة خلال ستة أيام.



استاذ عادل لمعي



تعاون بين

غرفة ملاحة بورسعيد و مصر للطيران

أهم الخدمات اللوجستية التي يتم فيها التعاون والتنسيق مع الطيران. وقال إن إعادة افتتاح وتشغيل مطار بورسعيد يستلزم التنسيق مع شركات الطيران، وخاصة الشركات الوطنية مثل مصر للطيران لتدعيم الاستفادة منه. وطالب بفتح المجال لتقديم خدمات شحن البضائع بالطريق الجوي، خاصة في الظروف الطارئة التي تستوجب تفعيل تقديم تلك الخدمة، وظهرت أهمية ذلك بعد إغلاق العديد من الموانئ الأوروبية مؤخرًا، بسبب تفشي جائحة كورونا وتأثير حركة الشحن البحري ورفع العديد من الخطوط الملاحية لنولون الشحن البحري.

وأشار الشرقاوي إلى أن المفاوضات مع مصر للطيران تطرقت إلى توضيح كل الخدمات الأساسية التي يمكن للتوكيل الملاحي الاستفادة منها، وفق عروض بخصوصيات سعرية.

تستعد غرفة ملاحة بورسعيد، برئاسة عادل اللمعي، لتوقيع بروتوكول تعاون مع شركة مصر للطيران، يستهدف تقديم عدة حوافز لشركات التوكيلات الملاحية والمتعلقة ببعض الخدمات اللوجيستية، التي تؤديها الشركات للسفن العابرة للقناة، المترددة على الموانئ المصرية.

وشهدت مفاوضات الغرفة مع وفد مكتب مصر للطيران ببورسعيد، عادل الشرقاوي، أمين صندوق الغرفة، ومحمد مصلح، عضو مجلس الإدارة، وعبد الفتاح الوكيل كبير إخصائيين إدارة مبيعات الشركات، لبنى سليم إخصائي ثاني مبيعات الشركات، وحسن الكيلاني مدير مبيعات الشركات، ومحمد شفيق دهب، مدير عام مكتب بورسعيد بشركة مصر للطيران.

وقال عادل الشرقاوي، أمين صندوق الغرفة، إنه من المزمع الاستفادة كافة فروع شركات الملاحة بالموانئ المصري، من اتفاقية التعاون مع مصر للطيران، لافتاً إلى أن استقبال الطرود وخدمات رفت وتعيين البحارة، أحد

الغرفة التجارية في الإسكندرية

تعقد ندوة تدريبية على نظام التسجيل المسبق للشحنات

عقدت الغرفة التجارية في الإسكندرية برئاسة أحمد الوكيل، ندوة تدريبية على نظام "التسجيل المسبق للشحنات مؤخرًا"، بحضور عضو مجلس الإدارة محمد حفني، محمود مرعي.

وأضاف أن التسجيل يمكن الجهات المعنية من رصد أي خطر على البلاد من خلال نظام إدارة المخاطر، مؤكداً أن الدولة المصرية كانت تعاني من حالات الشحنات مجهولة المصدر، ما يتسبب في معوقات على المستوى القومي.

وأشار إلى أن هناك خطوات محددة للتسجيل في المنظومة، وذلك من خلال إنشاء حساب إلكتروني على موقع النافذة وتفعيل الخدمات الإلكترونية، وتقديم المستندات الخاصة بالخدمات الإلكترونية.

واستكمل أن خطوات التسجيل المتبقية كالآتي، هي طلب الحصول على ACI ثم تحميل المستندات الخاصة بالشحنة على الطلب، والشحن عقب تطبيق نظام المخاطر، ومراجعة البيانات المقدمة من كافة الجهات، والخطوة الأخيرة هي إصدار رقم 46 والسير في الإجراءات الجمركية.



الأستاذ أحمد الوكيل

مدرب بشركة MTS، في بداية كلمته أن نظام التسجيل المسبق للشحنات هو نظام جمركي جديد يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة مثل الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن النهائية أو المبدئية قبل الشحن بـ 48 ساعة.

وحاضر في الندوة المهندس أحمد عماد مدرب بشركة MTS، كما تم خلال اللقاء توضيح آلية التسجيل بشكل تفصيلي، إضافة إلى الرد على استفسارات الحضور كافة.

جاء ذلك بحضور مدحت حبش رئيس شعبة مستخلصي الجمارك، ومحمد العرجاوي نائب رئيس شعبة مستخلصي الجمارك، وعبد العال علي مستشار شعبة النقل الدولي، وعدد من أعضاء شعبي المستخلصين والمصدرين والنقل الدولي.

من جانبه أوضح محمد حفني عضو مجلس إدارة الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية أن الهدف من اللقاء، التدريب على نظام التسجيل المسبق ACI، وتوضيح آلية التسجيل والخطوات اللازمة، للتسهيل على المتعاملين خلال الفترة المقبلة. في نفس السياق أوضح المهندس أحمد عماد

الأول من عام 2020 لتصل إلى 5.5 مليون حاوية مكافئة. وأكدت الشركة أنها قامت باستثمارات ضخمة، خلال العامين الماضيين والحالي؛ بهدف تعزيز أصولها وتحديثها من خلال طلب 22 سفينة، بما في ذلك 12 سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المُسال، كما من المقرر أن يتم تدشين 6 سفن جديدة تعمل بالغاز الطبيعي المُسال بسعة تصل إلى 15 ألف حاوية مكافئة، وذلك بين كل من الصين والساحل الغربي للولايات المتحدة بحلول نهاية عام 2022، سينضم أولها إلى الأسطول في أكتوبر 2021.

وبحلول نهاية عام 2024، ستشغل CMA CGM أسطولاً من 44 سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المُسال، وهي الأكبر في صناعة الشحن. في هذا السياق أعلن رودولف سعادة، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لمجموعة CMA CGM، أنه في الوقت الذي تتعرض فيه سلاسل التوريد العالمية لضغوط شديدة، فقد قامت الشركة بإضافة طاقات جديدة لأسطولها، منها إضافة سفن تعمل بطاقة تصل إلى 23 ألف حاوية مكافئة تعمل بالغاز الطبيعي المُسال.

وأضاف أنه تم إنشاء قسم جديد للشحن الجوي مع أربع طائرات شحن كاملة من طراز Airbus A330-200، مما عزز من عمل الشركة من الحلول المختلفة أمام عملاء الشركة.

وأكد أنه من المتوقع أن يستمر الطلب المستمر على شحن البضائع الاستهلاكية منذ صيف 2020 حتى النصف الثاني من عام 2021.

وتقوم CMA CGM بالاستثمار في العديد من الموانئ، وتستعد لتشغيل محطة حاويات بميناء الإسكندرية خلال العام المقبل، بطاقة تصل إلى 1.2 مليون حاوية، بالإضافة إلى أنها تتفاوض على تشغيل منطقة لوجستية على مساحة تزيد على 21 فدانا، والمعروفة بمنطقة نجع اسو.

شركة CMA CGM

تحقق ٢.١ مليار دولار خلال الربع الأول من العام المالي الحالي

أعلنت شركة الشحن الفرنسية العملاقة CMA CGM، ثالث أكبر شركة نقل الحاويات في العالم، عن أرباح صافية للربع الأول من عام 2021 بلغت 2.1 مليار دولار، مقارنة بأرباح بلغت 48 مليون دولار فقط، خلال نفس الفترة من العام الماضي، بزيادة قدرها 2000%.



وأرجعت الشركة تلك الزيادة إلى الطلب القوي على نقل السلع الاستهلاكية، متوقعة أن يستمر هذا الارتفاع في الطلب حتى نهاية العام الحالي.

وقد وصلت إيرادات الربع الأول إلى 10.7 مليار دولار، بزيادة تقارب 50% على الربع الأول من عام 2020، وسط تباطؤ في التجارة الدولية بسبب تدابير الإغلاق COVID-19، ولا سيما في الصين، العام الماضي.

وأعلنت الشركة أن الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك 3.2 مليار دولار، وهو ما يمثل هامشاً للأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بنسبة 29.7%، مقابل 13.5% في الربع الأول من عام 2020، كما ارتفعت الأحجام في الربع بنسبة 10.7% على الربع

الحكومة توافق مبدئياً على طرح 9 مشروعات لوزارة النقل بالمشراكة مع القطاع الخاص



المهندس كامل الوزير

استعرضت اللجنة العليا لشؤون المشراكة القطاع الخاص برئاسة رئيس الوزراء اليوم عدداً من المشروعات المستقبلية المقدمة من وزارة النقل والمزمع طرحها بنظام المشراكة مع القطاع الخاص، وعددها 9 مشروعات.

ويتضمن هذا المشروع إنشاء رصيف بطول 700 متر لاستقبال السفن والحاويات والبضائع العامة بمساحة اجمالية للظهير الخلفي 800 ألف م²، وإيجاد طاقة استيعابية نصف مليون حاوية سنوياً تصل إلى 3 ملايين حاوية، واستقبال بضائع عامة تصل إلى 7 ملايين طن.

وأضاف المتحدث الرسمي باسم رئاسة مجلس الوزراء أنه تم الموافقة المبدئية على اتخاذ الاجراءات والخطوات الخاصة بطرح هذه المشروعات للمشراكة مع القطاع الخاص، منوهاً إلى أن رئيس الوزراء أكد على أهمية هذه المشروعات في تحقيق أوجه التنمية في قطاع النقل، وجدد التأكيد على تشجيع الحكومة للمشراكة مع القطاع الخاص في تنفيذ مثل هذه المشروعات. من ناحية أخرى، وفي إطار توجه الدولة نحو تنفيذ البرنامج القومي لتطوير الخدمة التعليمية من خلال مشروعات المشراكة مع القطاع الخاص، والاهتمام بزيادة مساهمة القطاع الخاص في كافة القطاعات الاقتصادية، استعرض اجتماع اللجنة العليا للمشراكة الموقف الحالي للمرحلة الثانية من المشروع القومي لبناء وتشغيل مدارس المشراكة المتميزة للغات بنظام المشراكة مع القطاع الخاص.

وتم الإشارة إلى أن المرحلة الثانية للمشروع شهدت تقدم عدد من الشركات بطلبات للتأهل للطرح الثاني، وتم تحديد عدد من قطع الأراضي الملائمة للطرح على المستثمرين في عدد من المحافظات، مع التزام وزارة التربية والتعليم والتعلم الفني الفني بتوفير ملفات تلك الأراضي كاملة

كما تضمنت المشروعات المستقبلية المقدمة من وزارة النقل المزمع طرحها بنظام المشراكة مع القطاع الخاص، ثلاثة مشروعات مرتبطة بالهيئة العامة لموانئ الإسكندرية والدخيلة، بهدف زيادة الطاقة الاستيعابية لدى الهيئة العامة لميناء الاسكندرية من بضائع وحاويات. وتتضمن تلك المشروعات تجهيز المعدات والتشغيل لمحطة متعددة الأغراض بميناء الدخيلة، بما يسمح للمحطة باستقبال 4 سفن بطول 240 متراً وسفينة بطول 400 متر، وإضافة طاقة استيعابية متوقعة للحاويات من 9 إلى 11 مليون طن/السنة، وطاقة استيعابية متوقعة للغلال والبضائع العامة من 6 إلى 7 ملايين طن.

إضافة إلى مشروع تجهيز المعدات والتشغيل لمحطة الصب الجاف بميناء الدخيلة، لزيادة تداول بضائع الصب الجاف بالميناء، بحيث ينتج ذلك التطور استقبال 4 سفن بطول 240 متراً، وإضافة طاقة استيعابية تقديرية من 6 إلى 7 ملايين طن إضافية كل عام.

كما تضمنت مشروعات قطاع النقل المستقبلية مشروعاً يرتبط بالهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، يتمثل في تجهيز المعدات والتشغيل لمحطة متعددة الأغراض من الحاويات والبضائع العامة في سفاجا، في إطار استراتيجية المثلث الذهبي في صعيد مصر التي تستهدف تعزيز التجارة الخارجية، بما يخدم أهداف تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية في صعيد مصر وتحسين تشغيل الموانئ ومواءمتها مع احتياجات إتجاه النمو لنقل البضائع في العالم.

وقال المستشار نادر سعد المتحدث الرسمي باسم رئاسة مجلس الوزراء أن تلك المشروعات تضم 5 مشروعات تتعلق بالموانئ الجافة والمراكز اللوجستية، تستهدف استكمال وربط حلقات النقل المتعدد الوسائط، وتحقيق مفاهيم اللوجستيات لتقليل تكاليف النقل، ومنع التكدس بالموانئ البحرية، ودعم الاقتصاد القومي.

وتم بحث موقف الدراسات والطرح لتلك المشروعات الخمسة، وتتضمن مشروع إنشاء ميناء جاف بمدينة بني سويف الجديدة على مساحة 100 فدان بتكلفة 200 مليون دولار، والذي يخدم محور التنمية القاهرة - أسوان، ويمتد ليخدم محور القاهرة - كيب تاون، لتيسير حركة الصادرات والواردات للمنطقة.

كما تتضمن الدراسات مشروع إنشاء المركز اللوجستي على مساحة 300 فدان المجاور للميناء الجاف بالسادس من أكتوبر بتكلفة 300 مليون دولار، والذي يخدم الميناء الجاف والموانئ البحرية مثل الاسكندرية والدخيلة، وكذا المناطق الصناعية المجاورة.

وتضمنت مشروعات الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية التي تم بحثها إنشاء ميناء جاف بمدينة السادات على مساحة 75 فداناً بتكلفة 161 مليون دولار، يخدم المنطقة الصناعية بمدينة السادات، وإنشاء ميناء جاف بمدينة برج العرب على مساحة 90 فداناً، بتكلفة 100 مليون دولار، لخدمة المنطقة الصناعية في مدينتي برج العرب والعلمين الجديدة، فضلاً عن إنشاء الميناء الجاف والمركز اللوجستي بمدينة العاشر من رمضان.

.. تكلفتها ٢٠ مليار جنيه

رئيس الوزراء يتفقد أعمال التطوير بميناء السخنة



خلال زيارته للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس مؤخرًا، توجه الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس الوزراء، إلى ميناء العين السخنة لتفقد أعمال التطوير الجارى تنفيذها بالميناء، والوقوف على معدلات التنفيذ، ورافقه خلال الجولة وزير البترول والثروة المعدنية، والنقل، ومحافظو مدن القناة، ورئيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وعدد من المسؤولين.

وأكد رئيس الوزراء، أن أعمال التطوير التى يشهدها ميناء العين السخنة تأتى فى إطار تنفيذ تكليفات الرئيس عبدالفتاح السيسى، رئيس الجمهورية، باستكمال أعمال إنشاء وتطوير الميناء وتحويله إلى أكبر ميناء محورى على البحر الأحمر، لخدمة حركة التجارة بين الشرق والغرب.

والميناء ككل، بما يسهم فى تلافى وجود أى تكدرات مستقبلاً داخل الميناء، مشيراً إلى أنه من المخطط الانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى فى مارس 2023 .

وحول الموقف التنفيذى لأعمال التطوير، أشار الوزير إلى أنه تم تكليف شركة دار الهندسة بالأعمال الاستشارية للمشروع؛ وتم الانتهاء من أعمال الرفع المساحى وتخطيط الميناء، كما تم تنفيذ الجسات المطلوبة بطول الأرصفة وشملت حوالى 208 جسات من منسوب سطح الأرض ويصل عمقها لمنسوب (50-).

وتشمل الجسات تنفيذ بيزومترا لقياس منسوب المياه الجوفية، بالإضافة إلى الاختبارات المعملية والحقلية المصاحبة لتحديد الأرصفة، كما تم تكليف عدد من الشركات المصرية المتخصصة فى تنفيذ الأرصفة وأعمال الحفر لتنفيذ الأعمال طبقاً للمخطط الذى أعده الاستشاري.

وأطلع رئيس الوزراء ومرافقوه على أعمال الحفر التى تمت فى مشروع التطوير، حيث أشار وزير النقل إلى أن كمية الحفر الجاف للساحات بلغت 36 مليون م3، كما بلغت كمية الحفر الجاف للأحواض 36 مليون م3، ووصلت كمية الحفر بالتكريك إلى 34 مليون م3، وبلغت كمية الحفر لدائرة الدوران 18 مليون م3.

ولفت إلى أنه تم تقسيم الأعمال إلى مرحلتين: المرحلة الأولى وهى (الطريق الشريانى الجنوبي) بطول 8 كم، والمرحلة الثانية وهى الطريق الشريانى الشمالى بطول 4 كم، كما تعرف رئيس الوزراء على الأعمال التى تم تنفيذها للطرق الداخلية، وتعديلات خطوط السكك الحديدية القائمة، إضافة إلى أعمال الحماية المتخذة لخطوط البترول والغاز لحين نقلها، كما أطلع فى الوقت نفسه على أعمال إنشاء حاجز الأمواج

وبدأت جولة رئيس الوزراء ومرافقوه بتفقد أعمال التداول بالحوض الأول، الذى استقبل أمس، السفينة المحملة بمستلزمات ومعدات قطار "المونوريل"، وتفقد الحوض الثانى الذى تمت فيه أعمال توسعات جديدة من قبل شركة "موانئ دىبى العالمية".

وتمت الإشارة إلى أن أعمال الإنشاءات والتوسعة الجديدة تكلفت نحو 10 مليارات جنيه خلال نهاية 2019 بنحو 560 مليون دولار، حيث شملت أعمال التطوير إقامة ساحة جديدة للحاويات بمساحة 350 ألف متر مربع، مما يساهم فى رفع طاقة الميناء إلى أكثر من مليون حاوية سنوياً، كما يضم المشروع أكبر معدات لمناولة الحاويات الصديقة للبيئة فى الميناء. وعقب الجولة الميدانية للحوضين الأول والثانى، توجه رئيس الوزراء ومرافقوه لتفقد أعمال التطوير الحالية بالأحواض الجديدة، واستكمال الحوض الثانى، حيث استمع لشرح تفصيلي عن الأعمال الخاصة بالتطوير من المهندس كامل الوزير، وزير النقل، ونسب التنفيذ الحالية لأعمال الحفر والإنشاءات.

وقال وزير النقل أن الوزارة بدأت فى تنفيذ أعمال تطوير ميناء العين السخنة بالمرحلة الأولى فى مارس 2021، التى تتكلف 20 مليار جنيه، وتشمل إنشاء أرصفة جديدة بأطوال 12 كيلومتراً طويلاً، وبعق 18 متراً، وساحات تداول بمسطح 5,6 مليون م2، ومناطق تجارية ولوجستية بمساحة 5,3 كم2، تخدمها شبكة من خطوط السكك الحديدية بطول 10 كم متصلة بالقطار الكهربائى السريع السخنة / العلمين الجديدة؛ لتستخدم فى نقل البضائع وخصوصاً الحاويات على هذا الخط إلى كافة أنحاء الجمهورية.

إضافة إلى الطريق الشريانى بطول 14 كم تقريباً ليربط بين الأرصفة

بعد توقف دام لأكثر من ١٠٠ يوم الاتفاق على تسويه مع الشركة المنتغلة : للسفينة إيفر جيفن



النواحي القانونية والفنية، كان هدفها بالأساس تحقيق التوصل إلى الإجراء القانوني المناسب والذي يضمن لهيئة قناة السويس تعويض ما تكبدته من خسائر جراء الحادث وضمان استمرار التعاون والتواصل مع ممثلي الشركة المشغلة للسفينة والشركة المالكة، بما ينعكس إيجابياً على علاقة الهيئة بشركائها الاستراتيجيين وثقتهم فيها.

وواصل: ”والحفاظ على أو اصر العلاقات الطيبة التي تربط مصر بالدول التي تتبعها السفينة سواء من حيث العلم أو الملكية، وهي علاقات استراتيجية، تحرص عليها مصر كما تحرص عليها الدول المعنية“.

وقال المحامي خالد أبو بكر المستشار القانوني لهيئة قناة السويس، إنه كانت هناك حلول كثيرة تقدم من عدة جهات لكنها كانت تستغرق شهوراً ولن تضمن تعويم السفينة إيفر جيفن بأمان لكن الهيئة تمسكت بخطنها المصرية الخالصة في تعويم السفينة دون المساس بها أو البضائع التي كانت تحملها وستبقى أسماء فريق إنقاذ السفينة محفورة في التاريخ وكذلك أعضاء لجنة التفاوض الذين كانوا خير مثال لحفظ حق مصر وخلال حديثه قدم للفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس الاتفاقيات النهائية والعقود الرسمية لنتائج المفاوضات مع الشركة المالكة، بعد تأكيد البنك المركزي المصري على التزام الطرف الثاني بسدد جميع المستحقات.

أعلن الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس ، أن أعمال تطوير القطاع الجنوبي للقناة، تشهد تقدماً وفقاً للجدول الزمني المخطط له وذلك بالاعتماد على الكراكات التابعة للهيئة حيث تم تركيب ما يقرب من مليوني متر مكعب من نواتج التكريك.

جاء ذلك خلال المؤتمر الصحفي لتوقيع بنود التسوية مع السفينة إيفر جيفن مؤخراً، موضحاً أن مشروع تطوير القطاع الجنوبي للمجرى الملاحي للقناة، يستهدف ازدواج المنطقة من الكيلو متر 122 إلى الكيلو متر 132 ترقيم قناة، بطول 10 كيلو متر، بالإضافة إلى توسعة وتعميق المنطقة الجنوبية لقناة السويس بداية من الكيلو متر 132 وحتى الكيلو متر 162 ترقيم قناة، بعرض 40 متراً وغطاس 72 قدماً، موضحاً أنه تم تركيب ما يقرب من مليوني متر مكعب.

وعن أزمة إيفر جيفن قال أسامة ربيع إنه بجانب مبلغ التسويه تم إهداء قناة السويس قاطرة بقوة شد 75 طن تقديراً لأعمال التعويم التي قام بها العاملون بقناة السويس.

وأكد أسامة ربيع أن قناة السويس، أهم ممر ملاحى عالمي، والشاهد الحي على ملاحم البطولة التي طالما سطرها المصريون بدمائهم وأرواحهم.

وأضاف: ”ممثلأ لهيئة قناة السويس، المؤسسة المصرية الشامخة على مدار أكثر من مائة وواحد وخمسين عاماً بإسهاماتها الاستراتيجية في خدمة حركة الملاحة والتجارة الدولية، أفق اليوم شامخاً وسط أبنائي من رجال هيئة قناة السويس وأبطالها الذين يديرون كافة العمليات التشغيلية واللوجستية في قناة السويس بأعلى كفاءة، ووفق أحدث النظم، وبحضور شركائنا من الخطوط الملاحية وممثلي ملاك ومشغلي السفينة إيفر جيفن، لأعلن للعالم التوصل إلى اتفاق بشأن أزمة السفينة التي تابعتم تطوراتها منذ مارس الماضي، إبان جنوحها في قناة السويس وتعطيلها حركة الملاحة على مدار سبعة أيام، وما نجم عن ذلك من تداعيات امتدت آثارها إلى حركة الملاحة والتجارة العالمية وأسعار النفط والبورصات العالمية.

وتابع: ”إيماناً من هيئة قناة السويس بأهمية التواصل مع شركائنا في الأزمة، وتأكيداً على ما تحمله جميع الأطراف من النوايا الطيبة، قررت تشكيل لجنة متخصصة تضم أبرز الخبرات في كل ما يتعلق بالأزمة من



حواجز حاويات الخليج الأمريكي وغرب أوروبا تجذب ٣٥٩ سفينة

تمكنت قناة السويس خلال الفترة من 1 يناير حتى مطلع يونيو الجاري، من جذب نحو ٣٥٩ سفينة حاويات عبر الحواجز في رسوم العبور بزيادة بنحو ١٦ سفينة مقارنة مع الفترة نفسها في عام ٢٠٢٠



وكشفت الإحصائيات أن منح تلك الحواجز حقق إيرادات بلغت 179 مليون دولار، خلال تلك الفترة مقابل إجمالي إيرادات 69 مليوناً في الفترة المقابلة من عام 2020، أي بزيادة 110 ملايين دولار.

وتتضمن تلك الحواجز منح سفن الحاويات القادمة من الساحل الشرقي الأمريكي والمتجهة مباشرة إلى منطقتي جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا خفصاً بنسب تتراوح ما بين 45 إلى 65%.

وأقرت هيئة قناة السويس تلك التخفيضات تلبية لرغبة ملاك ومشغلي السفن من عملاء قناة السويس، وتشجيعاً لجذب المزيد من السفن.

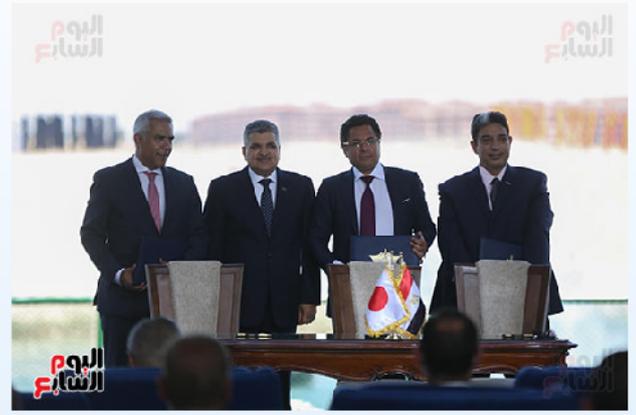
في السياق نفسه، تشمل تلك الحواجز، الحاويات القادمة من موانئ شمال غرب أوروبا (مضافاً إليها ميناء طنجة) حتى ميناء (Algeciras) ومتجهة مباشرة إلى ميناء (Port Klang) وما شرقه من موانئ جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى بنسبه 17% من رسوم العبور العادية.

وأفادت الإحصائيات بأن حمولات السفن المستفيدة من الحواجز المقدمة سجلت نحو 50 مليون طن في الفترة من 1 يناير حتى 1 يونيو الجاري، مقارنة مع مثلتها في العام الماضي والتي سجلت حمولات بلغت 24 مليون طن، أي بزيادة بلغت 26 مليون طن.

وأوضحت الإحصائيات أن إجمالي سفن الحاويات العابرة بقناة السويس، خلال الفترة من 1 يناير حتى 1 يونيو الجاري، بلغت 2189 سفينة، بحمولات بلغت 273 مليون طن، محققة إيرادات بلغت مليارات 34 مليون طن، مقارنة مع الفترة نفسها من العام الماضي والذي سجل عبور نحو 2029 سفينة محملة بنحو 248.3 مليون طن، محققة إيرادات بلغت مليارات 17 مليون دولار.

وتابعت الإحصائيات إنه مقارنة بين الفترتين تكون قناة السويس سجلت زيادة في أعداد سفن الحاويات بلغت 160 والحمولات بنحو 24 مليون طن والإيرادات بنحو 17 مليون دولار.

وتمثل حمولات سفن الحاويات العابرة بقناة السويس نسبة 52.7% من إجمالي الحمولات العابرة.



جاءت تصريحات أبو بكر خلال توقيع عقود التسوية للسفينة إيفرجيفن مع لجنة التفاوض ممثلة في المحامي خالد أبو بكر المستشار القانوني لهيئة قناة السويس ونبييل زيدان الممثل القانوني لهيئة والممثل القانوني فاز بير محمد، ممثل الشركة المالكة اليابانية.

ومن ناحيته قال خالد أبو بكر، إنه على مدار 90 يوماً تضمنت جلسات قضائية متعددة ومتنوعة في ظل مفاوضات مرهقة وشاقة عمل مستشار قانوني لهيئة قناة السويس متطوعاً للوصول إلى حل ودي لأزمة السفينة إيفرجيفن.

موضحاً: عملت أنا وزملائي على مدار أسابيع وأيام لم تكن سهلة مع ممثلي ملاك السفينة وشركات التأمين المتعددة وفرق العمل القانوني والمحامي فاز بير محمد ومثلت أمام المحاكم المصرية ذات الاختصاص في الحفاظ على حقوق قناة السويس والتعامل الإيجابي مع عملاتها وما تسببه جنوح السفينة من خسائر لقناة السويس والتجارة الدولية.

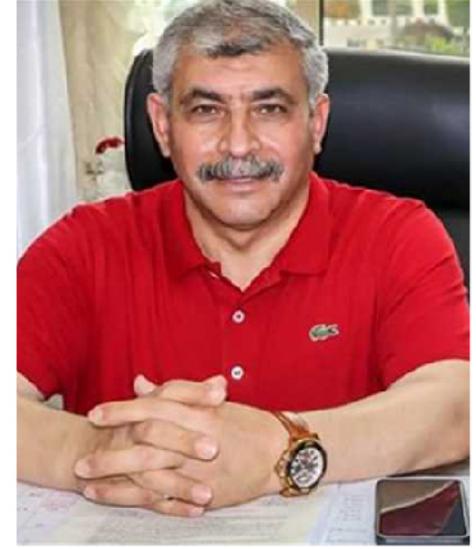
ونلتزم بالسرية بما تم من مفاوضات مع الشركة المالكة السفينة، مؤكداً أنه تم الحفاظ على حقوق الهيئة كاملة لاسيما أن التوكيل الملاحي السفينة يمتلك سفناً متعددة تجعل قناة السويس قبلة لنقل التجارة وكان لابد من حفظ العلاقات التجارية والدولية.

وأضاف أن رجال الهيئة منحوا للتفاوض أرض صلبة بسبب نجاحهم الباهر في أعمال التعويم في 6 أيام فقط ويثبتون للعالم قدرتهم على إدارة الأزمة وكان ذلك محل فخر خلال الاجتماعات.

أكد ممثل مالكي السفينة البنمية "إيفرجيفن" الياباني فاز بير محمد خلال كلمة مسجلة أن وباء كورونا حال دون وصوله إلى مصر للمشاركة في احتفال مغادرة السفينة لقناة السويس. وأضاف أنه من مدينة امباري اليابانية ونيابة عن الشركة، يشكر هيئة قناة السويس والشعب المصري للمساعدة الناجزة والتميزة في تعويم السفينة والعمل على مدار اليوم لضمان عبور السفينة بسلام.

وأشاد بالعلاقة القوية بين الشركة وأسطولها البحري وهيئة قناة السويس، وأكد كلامه الممثل القانوني للشركة المالكة، فاز بير محمد مشيداً بالمحامي خالد أبو بكر الممثل القانوني لقناة السويس والذي أجرى تفاوضات جادة و متميزة.

هيئة ميناء الإسكندرية تطلق خطة جديد لإدارة مخلفات السفن الصلبة والسائلة



الربان طارق تنهاين

وضعت هيئة ميناء الإسكندرية، خطة جديدة لإدارة مخلفات السفن، وتم إصدارها للسوق الملاحى للتعامل بموجبها خلال يونيه الماضى.

الركاب والسياحة، علاوة على سفن مختلفة تصل الى 196 سفينة، وذلك مقابل 1602 سفينة تم إستقبال خلال العام الجارى حتى يونيه الجارى.

وبالنسبة لحجم مخلفات السفن التي تم استقبالها العام الماضى فقد بلغت حسب بيانات الخطة إلى قرابة 503 طن من المخلفات الصلبة، بينما بلغت المخلفات السائلة قرابة 6750 طن ، وتم تحرير عدد محاضر ضد الشركات بلغت 355 محضرا.

وذكرت الهيئة إلى أن ساعات هيئة الميناء في استقبال مخلفات السفن تصل إلى 1800 طن ، وذلك من خلال إحدى شركات الهيئة العامة للبترو، ويتم استقبالها على رصيف 7 ، ويتم تفريغها عبر مقاولي الأشغال البحرية المرخص لها، أما مخلفات القمامة فيتم تفريغها عبر صنادل ومواعين بطاقة تصل الى 683 طن عبر رصيف 7 أيضا ، علاوة على وصول سعة استقبال مائة الصابورة “ التي تستخدم في ائزان السفينة “ إلى 180 طن عبر رصيف الخدمات البحرية وتتم عبر وحدة صابورة 2 التابعة لميناء الإسكندرية.

ونصت التعليمات الجديدة وفقا للخطة التي وضعتها هيئة الميناء، أن يقوم ربان السفينة بإخطار الوكيل الملاحى للسفينة بطلب تسليم مخلفات السفينة باستخدام نموذج الاخطار المسبق بمدة لا تقل عن 24 ساعة ومحددا بهذا الإخطار أنواع وكميات المخلفات المطلوب تسليمها.

العاملة في مجالات تجميع المخلفات ونقلها والتخلص الآمن منها أو إعادة تدويرها. وأوضحت ميناء الإسكندرية أن الخطة تهدف أيضا الى ضمان استقبال كافة مخلفات السفن المترددة على الموانئ المصرية لحماية البيئة البحرية بالمياة الإقليمية المصرية وتقديم الخدمة في وقت مناسب وعدم تعطيل السفن، والتقييم الدوري لمدى كفاية مرافق استقبال مخلفات السفن المترددة على الميناء، علاوة على ضمان التخلص النهائي الآمن من مخلفات السفن.

كما تهدف إلى توفير وإتاحة المعلومات الخاصة بمرافق استقبال مخلفات السفن ومواقعها وسعة كل منها، ورفع الوعي البيئي لجميع العاملين بالخدمات المتعلقة باستقبال مخلفات السفن، بالإضافة إلى تطبيق أفضل الممارسات العالمية في مجال إدارة مخلفات السفن.

وأوضحت الميناء على أن الخطة سيتم تطبيقها على كافة الانشطة والخدمات المتعلقة باستقبال مخلفات السفن بدء من استلامها من السفن وتداولها ونقلها من الموانئ والمحطات الواقعة ضمن النطاق الجغرافى لميناء الإسكندرية والدخيلة.

وأوضحت خطة ميناء الإسكندرية، إلى أن ميناء الإسكندرية استقبلت العام الماضى 2020 قرابة 3841 سفينة، موزعة بين عبارات بواقع 251 ، و577 سفن بضائع صب جاف، و457 سفينة صب سائل، و1132 سفينة بضائع عامة، و 1226 سفينة حاويات، وسفینتين فقط في

وأشارت هيئة ميناء الإسكندرية أن الخطة جانت بناء على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن والمعروفة باتفاقية ماربول والتي تضع تعد مصر منضمة إليها، ومنها التزام الدول الأطراف بتوفير مرافق إستقبال كافية وفقا لاحتياجات السفن التي تستخدم موانئ وأرصفة أو موانئ الإصلاح بتلك الدول، بما يضمن عدم قيام السفن بإلقاء أو تصريف مخلفاتها بمياه البحر.

وذهبت الخطة إلى أنها تستند أيضا إلى ما حددته المنظمة البحرية الدولي (IMO) بقرارها بخصوص الخطوط الإرشادية الخاصة بضمن كفاية مرافق إستقبال مخلفات السفن، والتي نصت على أن تطوير خطة لإدارة مخلفات السفن بالميناء أمر حيوي، كما انها تأتي تطبيقا لمدونة الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية العالمية وتعديلاتها الصادرة في أغسطس الماضى.

وأكدت هيئة ميناء الإسكندرية، إلى أن الخطة تهدف إلى ضمان إمتثال كافة الجهات المعنية بإدارة كافة الأنشطة والخدمات المتعلقة بإستقبال مخلفات السفن بدءا من إستلامها من السفن وتداولها في الموانئ، ونقلها حتى مرحلة التخلص النهائي الآمن منها أو إعادة تدويرها لأحكام وإشتراطات الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، بالإضافة إلى أنها تحدد هذه الخطة مسؤوليات كافة الجهات المعنية بإدارة كافة الأنشطة والخدمات المتعلقة بإستقبال مخلفات السفن ومن ضمنها ربانة السفن والوكلاء الملاحيون ومقاولي الأشغال البحرية والشركات

ثابت محدد من الميناء مقابل إصدار خلو مخلفات. وشملت الخطة الاجراءات المتبعة في حالات الطوارئ داخل أو خارج نطاق الميناء، حيث يكون في حالة حدوث تسريب أو تصريف أو انسكاب مخلفات سفينة ما أو حدوث حريق ناجم عن تداول ونقل مخلفات سفينة ما في نطاق الميناء بالمسطح البحري أو على الأرصفة، يتم إبلاغ مركز العمليات لحماية البيئة بالميناء والدفاع المدني، لتنفيذ خطة الطوارئ الخاصة بالميناء مع الإبلاغ عن تفاصيل الحادث وتاريخه. وفي حالة تسريب أو انسكاب مخلفات سفينة أو حدوث حريق ناجم عن تداول ونقل مخلفات سفينة

وتضمنت الشركات المرخص لها بالعمل في نشاط استقبال مخلفات السفن، والتي تشمل شركات دخانة للأشغال البحرية، وعبداللطيف سعد، وحسن يوسف عبدالله، ومصطفى شحاتة، وشركة السهام البترولية.

وألزمت الخطة الجديدة مقاولي الأشغال البحرية تدوين كافة بيانات مخلفات السفن المستلمة في سجلات بيئية ويتم مراجعته من قبل الادارة العامة لحماية البيئة بصورة دورية، على أن تشمل تلك البيانات على بيانات السفينة، ونوعها، وأنواع المخلفات المستلمة وكمياتها، ووقت وتاريخ الإستلام.

وأشارت إلى أن يقوم الوكيل الملاحي للسفينة بإخطار كل من إدارة الحركة بالميناء ومقاول الأشغال البحرية المرخص له بمزاولة النشاط بنموذج الإخطار المسبق قبل وصول السفينة بـ ٢٤ ساعة ومحددًا بهذا الإخطار أنواع وكميات المخلفات المطلوب تسليمها الى مرافق الإستقبال المتاحة. وتضمنت الخطة أن يقوم مقاول الأشغال البحرية بتقديم صورة من نفس نموذج الإخطار المسبق للإدارة العامة لحماية البيئة وذلك قبل تحرك الوحدة أو الماعونة أو سيارة نقل المخلفات مع ذكر رقم الماعونة واسم السفينة وموقعها وتاريخه استلام المخلفات وكمية المخلفات المستلمة.

كما يقوم مقاول الأشغال البحرية بتسليم ربان السفينة أصل إيصال إستلام المخلفات من السفينة، محددًا أنواع وكميات المخلفات المستلمة وكذا تسليم نسخة منه الى الادارة العامة لحماية البيئة بالميناء، مع الاحتفاظ بنسخة من إيصال استلام المخلفات وتسجيل رقم وبيانات الإيصال وأنواع وكميات المخلفات المستلمة من السفن في سجل بيئي ويتم مراجعته من قبل الادارة العامة لحماية البيئة بصورة دورية.

كما تقوم الشركات المتعاقد معها بتجميع ونقل المخلفات (صلبة - سائلة) من داخل الميناء، بالتوقيع بالاستلام على نسخة إيصال استلام المخلفات من مقاولي الأشغال البحرية بنسبة من الإيصال وكذا تسجيل رقم وبيانات الإيصال وأنواع وكميات المخلفات المستلمة من مقاولي الأشغال البحرية في سجل بيئي محدث دوريًا.

كما تقوم الشركة الناقلة للمخلفات من الميناء بتقديم إيصال تسليم المخلفات لجهة التخلص النهائي الآمن محددًا به أنواع وكميات المخلفات الى الادارة العامة لحماية البيئة بالميناء، وفي حالة المخلفات الزيتية تقوم الشركة الناقلة بتقديم صورة من مستند الميزان للإدارة العامة لحماية البيئة.

وتضمن الخطة الاجراءات الخاصة باستقبال بعض أنواع مخلفات السفن، والتي نصت على أنه يجب على السفينة الالتزام بتسليم الأنواع المختلفة من المخلفات الصلبة في عبوات محكمة ومصنفة وفقا لأحكام الملحق الخامس من اتفاقية ماربول.

وفي حالة المخلفات السائلة يتم سحب عينة من تلك السيارة الخاصة بالشركة الناقلة وتحليل العينة بالمعمل الخاص بالمخلفات الزيتية بالادارة العامة لحماية البيئة للوقوف على نسبة المياه بالزيت والحصول على شهادة تحليل المخلفات الزيتية معتمدة من قبل الادارة العامة لحماية البيئة.

ونصت الخطة على أنواع المخلفات التي يحظر إستلامها وتداولها بالميناء، والتي تشمل المخلفات الإشعاعية، والمخلفات الطبية.

كما يجب على مقاولي الأشغال البحرية الإحتفاظ بنسخة من طلبات السفن لتسليم المخلفات وكذا نسخة من إيصالات استلام مخلفات السفن محددًا بها أنواع وكميات المخلفات المستلمة من كل سفينة.

ويجب على شركات تجميع المخلفات داخل الميناء تدوين كافة البيانات مخلفات السفن المستلمة من مقاولي الأشغال في سجلات بيئية ويتم مراجعته من قبل الادارة العامة لحماية البيئة بصورة دورية، على أن تشمل على نفس البيانات السابقة، بالإضافة إلى جهة التخلص النهائي مع تدوين كافة عمليات نقل المخلفات في سجلات بيئية محدثة.

وحددت ميناء الإسكندرية تقديم خدمات استقبال مخلفات السفن بالميناء طوال أيام الأسبوع، حيث تعمل المواعين والوحدات البحرية خلال ساعات النهار فقط، بينما تعمل كافة سيارات ومركبات نقل المخلفات من أرصفة الميناء على مدار 24 ساعة. كما يتم التسعير لخدمات مرافق استقبال مخلفات السفن بمعرفة شركات الأشغال البحرية المرخص لهم بمزاولة النشاط ويتم سداد مبلغ



ما خارج الميناء، يتم إبلاغ كل من جهاز شئون البيئة والادارة العامة للدفاع المدني التابعة للمحافظة، ويتم اتباع كافة إجراءات خطة الطوارئ الخاصة بجهاز شئون البيئة والإبلاغ عن تفاصيل الحادث.

وتضمنت الخطة على شروط لإصدار تراخيص مزالة نشاط العمل لمقاولي الأشغال البحرية، حيث يعد الحصول على ترخيص مزالة النشاط من الميناء شرط للعمل، وذلك بموجب إحضار صورة من بطاقة الرقم القومي وصحيفة الحالة الجنائية، وعقد تملك الشركة، وعقد تأسيس النشاط، وشهادة عضوية بغرفة الملاحه، والسجل التجاري، والبطاقة الضريبية، وصور التعاقد مع جهات التخلص النهائي من المخلفات.

كما اشترطت الهيئة للحصول على الترخيص ألا يقل رأس المال المصدر عن 250 ألف جنيه لكل نشاط على حده، كما يلتزم المرخص لهم بتقديم تأمين 10 آلاف جنيه نقداً لهيئة الميناء، ويتم رده فور إنتهاء الترخيص، كما يسدد طالب الترخيص مقابل إصدار أو تجديد الترخيص للقيام بنشاط

التراخيص وإدارة العقود والمشتريات باتخاذ كافة الاجراءات القانونية اللازمة للتحقق من المخالفة وتوقيع الجزاءات المناسبة من أول التحذير في أول مرة وحتى إلغاء التعاقد وعمل محاضر تلوث وتوقيع الغرامات طبقا لقرار إعادة الشئ لأصله. وأوضحت أنه يجب على إدارة الحماية البيئية بالميناء التنسيق مع كل من إدارة التدريب بالميناء وجهاز شئون البيئة وإدارة الدفاع المدني والحريق بالميناء والجهات الأخرى بوضع برامج تدريب مستمرة لجميع العاملين في أنشطة استقبال وتداول مخلفات السفن.

وتتضمن برامج التدري على برامج المخلفات الناتجة عن السفن وتصنيفها من حيث النوع والخطوة ومرافق الاستقبال الواجب توافرها لاستقبال تلك المخلفات، ونظم الإدارة المتكاملة للمخلفات والخطط التنفيذية ودورها في تحقيق القيمة المضافة للموانئ والتنافسية في مجال النقل البحري، والنظم المتوازنة لتسعير قيمة الخدمات المقدمة من الموانئ للسفن نظير التخلص من المخلفات طبقا لانواع المختلفة من مخلفات السفن.

استقبال المخلفات من السفن، وابلغ كل الجهات المعنية في حالة وجود حريق ناجم عن مخلفات السفن أثناء عملية استقبال ونقل المخلفات من السفن لمحطة التجميع ، والالتزام بأن تكون المواعين والوحدات البحرية والسيارات ومركبات الشحن مجهزة بكافة وسائل الأمان وصالحة للعمل ، والالتزام بصيانتها دوريا.

وأكدت هيئة الميناء على قيام الادارة العامة لحماية البيئة بالرقابة الدائمة على كافة أنشطة مرافق استقبال مخلفات السفن في نطاق الميناء من خلال إجراء التفتيش الدوري على مرافق استقبال مخلفات السفن ومحطات تجميع المخلفات في نطاق الميناء للتحقق من تطبيق القوانين والقرارات المختلفة.

وذهبت الخطة إلى انه في حال قيام أحد مقاولي الأشغال البحرية أو شركات تجميع المخلفات داخل الميناء بمخالفة احكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، أو القوانين واللوائح الخاصة بحماية البيئة أو أحكام هذه الخطة أو اللوائح والقواعد التي تحددها هيئة الميناء لتنظيم خدمات استقبال مخلفات السفن في نطاق الميناء يتعين على الادارة العامة لحماية البيئة وإدارة

الأشغال البحرية أو التوريدات البحرية مبلغ 3 آلاف لكل نشاط على حده (الأشغال البحرية / التوريدات البحرية) ومقابل ارتفاع 9 آلاف جنيه. وتصل مدة الترخيص 3 سنوات ويجوز تجديده لمدد أخرى مماثلة متى توافرت الشروط والضوابط اللازمة لذلك، والحصول على كافة الموافقات البيئية لمزاولة هذا النشاط وموافاة الإدارة العامة لحماية البيئة بصور من التعاقد مع جهة التخلص النهائي الآمن، والحصول على ترخيص من جهاز إدارة المخلفات وفقا لقانون رقم 200 لسنة 2020 .

ونصت خطة إدارة مخلفات السفن على مسؤوليات الجهات المعنية بتنفيذها، منها مسؤولية ربان السفينة والتي تتركز في إبلاغ الوكيل الملاحي للسفينة بالإخطار المسبق قبل وصول السفينة بمدة لا تقل عن 24 ساعة للمخلفات غير الخطرة و48 ساعة للمخلفات الخطرة، والتأكد من تسليم مخلفات السفينة والحصول على إيصال استلام المخلفات من مقاول الأشغال البحرية، وإبلاغ الميناء فوراً في حالة حدوث تلوث أثناء أعمال تسليم مخلفات السفينة الى مرافق الاستقبال والعمل على إيقاف التلوث على الفور، وإبلاغ الحماية المدنية في حالة ظهور أي شكوى من خدمات مرافق استقبال مخلفات السفن .

وشملت المسؤوليات أيضا التوكيل الملاحي، ليقوم بالتنسيق المبكر مع ربان السفينة قبل وصول السفينة بوقت كافي واستلام نموذج الإخطار المسبق، ومحددا به أنواع وكميات مخلفات السفينة، وإبلاغ كل من إدارة الحركة بالميناء والحماية المدنية ومقاول الأشغال البحرية قبل وصول السفينة بما لا يقل عن 24 ساعة للمخلفات غير الخطرة، و48 ساعة للمخلفات الخطرة.

وبالنسبة لمسؤوليات مقاولي الأشغال البحرية تضمنت الالتزام بالموافقات البيئية من قبل جهاز شئون البيئة، واشترطات الترخيص الصادر لهم من الميناء، وتقديم خدمات استقبال مخلفات السفن فور إستلام إخطار الوكيل الملاحي بطلب تسليم سفينة لضمان عدم تعطيل السفن، وتسليم ربان السفينة اصل إيصال استلام مخلفات السفينة، وتسليم شركات تجميع ونقل مخلفات السفن داخل الميناء نسخة من إيصال المخلفات المستلمة من السفينة، والالتزام بتسجيل بيانات مخلفات السفن المستلمة من حيث رقم الإيصال وأنواع وكميات المخلفات المستلمة في سجل بيئي.

كما يقوم بإبلاغ مركز العمليات بالميناء في حال حدوث تسريب مخلفات السفن أثناء عملية



Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,
Ramlah Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951
4872600 - 4869800 - 4855700
FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

وزير النقل : البدء في تنفيذ عدة مشروعات لتسهيل حركة الأفراد والبضائع مع أفريقيا



المنتجات من المصانع إلى الموانئ البحرية للتصدير، كما نقوم بتطوير الأسطول التجاري البحري المصري وإدخال شركات جديدة لتكوين أسطول قادر على الوصول إلى الموانئ الأفريقية على المحيط وعلى البحر الأحمر. كما قمنا بتغيير تشريعات في مجال النقل البحري، وكذلك يتم عمل النافذة الواحدة في كل الموانئ، بالتنسيق مع الوزارات المعنية بحركة التجارة والاستيراد والتصدير.

كما تم اتخاذ العديد من الإجراءات الخاصة بسرعة الإفراج الجمركي في الموانئ لتسهيل جميع الإجراءات الخاصة بحركة التجارة، كما يتم تنفيذ شبكة ضخمة من الموانئ الجافة والمناطق اللوجستية لكي يتم نقل البضائع من الموانئ البحرية عبر السكك الحديدية أو وسائل النقل البري إلى تلك المناطق اللوجستية والموانئ الجافة.

ويتم حالياً تنفيذ الميناء الجاف في السادس من أكتوبر بنظام الاستثمار مع القطاع الخاص، لافتاً إلى أن هناك خطة لتنفيذ 9 موانئ جافة.

ووجه الوزير الدعوة إلى كل المستثمرين في مصر وأفريقيا والعالم للمشاركة فيها، لافتاً إلى أنه في جلسة مجلس الوزراء الأخيرة تم التصديق على إنشاء ميناء العاشر من رمضان الذي سيتم ربطه بميناء السخنة لكي يتم تصدير المنتجات من المنطقة الصناعية بالعاشر من رمضان عبر ميناء السخنة إلى الخارج، بالإضافة إلى استيراد المواد الخام والخامات عبر ميناء السخنة لتصل عبر القطارات إلى العاشر من رمضان للتصنيع، وإما أن تدخل إلى مصر أو يُعاد تصديرها مرة أخرى إلى الخارج.

وأوضح أن الموانئ الجافة تساهم في تسهيل حركة التجارة وزيادة التداول في الموانئ المصرية، مشيراً إلى أنه في الجنوب لدينا ثلاثة موانئ برية هي رأس حدربة وأرقين وقسطل، وقد تم تطويرها للربط مع السودان، وفي الحدود الشرقية مع فلسطين هناك معابر رفح والعوجة وطابا نقوم بتطويرها. وحالياً نقوم بتطوير أكبر وأهم ميناء بري مع الشقيقة ليبيا وهو ميناء السلوم الذي يبلغ تكلفه تطوير 2.6 مليار جنيه، وسنقوم بتنفيذ منطقة لوجستية معه تبلغ مساحتها 700 فدان لتخزين الخامات التي تحتاج إليها السوق الليبي، الفترة المقبلة والخاصة بإعادة الإعمار.

شارك وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير في فعاليات المنتدى الأول لرؤساء هيئات ترويج الاستثمار الأفريقية، الذي تنظمه الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، تحت شعار "التكامل من أجل النمو"، خلال الفترة من 11 إلى 14 يونيو الماضي بمدينة شرم الشيخ، حيث استعرض الوزير خلال جلسة "مشاريع البنية التحتية الإقليمية كوسيلة لربط إفريقيا وتحسين قدراتها التنافسية العالمية" مشروعات وزارة النقل لتسهيل حركة الأفراد والبضائع من خلال تطوير شبكة متنوعة للنقل للربط على المستوى القاري.

وأكد وزير النقل، في بدايه كلمته، أنه للربط السككي مع دول الجوار كان لا بد أن نهتم بتطوير هذا القطاع في مصر من حيث البنية التحتية ودعم الوحدات المتحركة وتعديل التشريعات وتطوير كل عناصر المنظومة في مصر أولاً ثم نربط مع دول الجوار.

وقامت هيئة مشروعات تخطيط النقل بالانتهاء من عمل الدراسات الخاصة بمشروع الربط السككي مع السودان (دراسات بيئية، وجدوى اقتصادية، وفنية)، وقريناً يتم توقيع هذا العقد مع إحدى الشركات العالمية المتخصصة في هذا المجال، حيث سيمر هذا الخط من أسوان إلى بحيرة ناصر، سيتم إنشاء كوبري بطول 6 كم حتى وادي حلفا بالسودان.

وأضاف أن الأشقاء السودانيين لديهم رغبة في مدّه إلى أبو حمد ثم إلى الخرطوم، وستتم إقامة محطة تبادلياً في أبو حمد للسكك الحديدية، وهناك مشروع إنشاء خط سكة حديد مطروح/ جرجوب بطول 45 كم، وإعادة تأهيل خط مطروح/ السلوم بطول 270 كم، وامتداده إلى بني غازي بطول 560 كم. وفي مجال الموانئ البحرية قال وزير النقل إنه كان لا بد أن تطور الموانئ البحرية، حيث يتم تنفيذ 37 كيلومتر أرصفة، منها 12 كيلومتراً في ميناء العين السخنة، بالإضافة إلى الأرصفة في موانئ الإسكندرية وسفاجا والدخيلة، وهناك الميناء الأوسط بالمكس بين الإسكندرية والدخيلة.

وسيتربط كل الموانئ بالسكة الحديدية والطرق البرية؛ لكي يتم نقل

كيلومتر حتى كيب تاون، مضيئاً أنه يتم حالياً رفع كفاءة طريق السويس/ الزعفرانة/ رأس غارب/ الغردقة/ سفاجا/ القصير/ مرسى علم/ برنيس، وامتداده حتى شلاتين، ومنها إلى حلايب، وحتى خط عرض 22 للحدود المصرية السودانية بطول 1085 كم.

ولفت إلى الربط البري بين مصر وتشاد، مروراً بليبيا بطول 1118 كم، حيث أوضح أنه يتم تطوير طريق توشكى/ شرق العوينات بطول 359 كم كجزء من طريق مصر/ تشاد، وصولاً للعاصمة التشادية أنجامينا التي يمر بها العديد من المحاور مثل محور إنجامينا- داكار (تشاد- نيجيريا- النيجر- بوركينا فاسو- مالي- السنغال)، ومحور طرابلس- إنجامينا- كيب تاون (ليبيا- تشاد- الكاميرون- أفريقيا الوسطى- الكونغو- أنجولا- نامبيا- جنوب أفريقيا)، مشيراً إلى أن المسافة داخل الحدود المصرية تبلغ 359 كم، والمسافة داخل ليبيا تبلغ 318 كم، بينما تبلغ المسافة داخل تشاد حتى أم جرس تبلغ 441 كم.

وأشار وزير النقل إلى الطريق الدولي الساحلي والربط مع بني غازي، حيث أكد أنه جارٍ تطوير الطريق من بورسعيد حتى السلوم بطول 760 كم، وجارٍ التنسيق مع المختصين بالنقل في ليبيا لدراسة تطوير طريق السلوم/ بني غازي بطول 585 كم.

وأوضح أن كل الطرق التي تقوم بتنفيذها الحكومة المصرية هدفها ليس فقط الوصول إلى التجمعات العمرانية الجديدة، وإنما خلق تجمعات تنمية وزراعية وصناعية على جانبي هذه الطرق، لافتاً إلى أن العنصر الثالث الذي أسهم في تقدم ترتيب مصر في التنافسية الدولية في جودة الطرق هو تنفيذ مخطط لتحقيق الأمان والسلامة على الطرق، حيث بدأت مصر تنفيذ منظومة النقل الذكي ITS والتي تشمل في المرحلة الأولى منها 21 طريقاً، لافتاً إلى أن مصر جاهزة لمساعدة أشقائها في الدول الأفريقية لتطبيق هذه المنظومة، مؤكداً أن هذه المنظومة هي أولى خطوات تحقيق نقل آمن ومستدام.

وفي مجال الطرق والكباري أكد وزير النقل أنه في عام 2014 كان يوجد 23000 كيلومتر طولي من الطرق الرئيسية التي تربط المحافظات والمناطق الرئيسية في الجمهورية، ما دامت الطرق هي شرايين التنمية ولكي نصل مناطق الإنتاج الزراعي والصناعي والموانئ البحرية ومناطق التجمعات السكانية والمجتمعات العمرانية الجديدة ببعضها، قمنا منذ عام 2014 بتطوير معظم المحاور مثل طريق السويس وسعد الدين الشاذلي، وتم إعداد خطة لانتهاؤه من 7000 كيلومتر طولي بنهاية العام المالي المقبل، ليصبح لدينا 30 ألف كيلومتر طرق، وهذا كان أول الأسباب التي جعلت من مصر تتقدم في مجال جودة الطرق وفقاً لمؤشر التنافسية الدولية حيث قفزت من المركز الـ118 إلى المركز الـ28.

وأضاف أن ثاني العوامل التي جعلت مصر تتقدم في مجال جودة الطرق تمثل في تنفيذ خطة لزيادة جودة الطرق ورفع كفاءة شبكة الطرق الحالية، بالتزامن مع تنفيذ المشروع القومي للطرق، حيث تم وضع خطة لتطوير شبكة الطرق القديمة البالغة 23 ألف كيلومتر.

حيث تم البدء في تنفيذ خطة رفع كفاءة 9600 كيلومتر طولي طرق منها (بنها/ المنصورة)، ويتم حالياً تنفيذ طريق الرياح التوفيقي، وكذلك نقوم بتطوير محور طنطا/ المنصورة/ دمياط، ومحور قليبوب/ شبين/ الباجور.

وما يحدث في الطريق الدائري هو ضمن العامل الثاني، حيث نقوم برفع كفاءة هذا الطريق وتوسيعته ليصبح 7 حارات في كل اتجاه، وفي منطقة كوبري المنيب سيصبح 8 حارات في كل اتجاه، كما نقوم بتطوير الطريق الدولي الساحلي وكل هذا التطوير يجعل من اليسير الربط مع دول الجوار.

وأوضح وزير النقل أنه يتم تنفيذ تطوير طريق الصعيد الصحراوي الغربي بطول 1155 كيلومتراً من القاهرة حتى أرقين بتكلفة 26 مليار جنيه، حيث إن هذا الطريق جزء من طريق القاهرة كيب تاون الذي يبلغ طوله 10228

اللواء علاء إبراهيم الرئيس التنفيذي للشركة:

«بتروجيت» تنتهي من تطوير أرصفة «دمياط لتداول الحاويات» أبريل 2022



اللواء علاء إبراهيم

توقع اللواء علاء إبراهيم، رئيس مجلس الإدارة لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة «التابعة للقبضة للنقل البحري والبري» الانتهاء من مشروعات التطوير التي تقوم بها شركة المشروعات البترولية والاستشارات الفنية «بتروجيت» التابعة لقطاع البترول خلال أبريل من العام المقبل.

وأضاف إبراهيم في تصريحات خاصة لـ«المال» على هامش مؤتمر مارلوج 10

الذي نظمته الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري مؤخراً بالإسكندرية، أن الشركة بدأت منذ عامين تنفيذ المشروع بسبب المنافسة الكبيرة التي تشهدها محطات الحاويات المحلية من ناحية، وبمنطقة شمال حوض البحر المتوسط التي تقع بها الشركة من ناحية أخرى، علاوة على وجود سفن عملاقة يتم تدشينها في سوق الحاويات.

وأوضح أنه تم حتى الآن الانتهاء من 60% من تطوير الأرصفة والتي تصل إلى 6 أرصفة،

4 منها منذ بداية الشركة، إضافة إلى أنه تم ضم رصيفي 5 و6 العام الماضي، بالاتفاق مع هيئة ميناء دمياط، وهو الأمر الذي زاد من مدة التطوير ليطم تعميقها بنفس الغاطس الذي تم في الأرصفة الأربعة، موضحاً أنه تم الانتهاء من تدعيم الرصيف 5 مؤخراً وتم الدخول في تطوير الرصيف 6.

وتابع أن أعمال التطوير تتركز في أن يتحمل الرصيف قرابة 90 طناً من البضائع على هامته بعمق 17 متراً.

وأوضح رئيس شركة دمياط لتداول الحاويات أنه بمواكبة عملية التطوير فقد تم التعاقد على توريد 3 أوناش رصيف عملاق مع شركة (ZPMC) الصينية، وذلك بتكلفة تصل إلى 27 مليون دولار (418 مليون جنيه)، والذي اعتبره سعر تنافسي بالنسبة لسوق المعدات العالمي، خاصة أن الأوناش يمكنها التعامل مع الجيل الجديد من السفن بذراع طوله 72 متراً والتي لأول مرة تدخل للموانئ المصرية، خاصة في ظل ظهور عدد من المحطات الجديدة التي ستعتمد على التكنولوجيا

الحديثة في هذا النشاط. وأشار إلى أنه رغم طول فترة عملية التطوير، إلا أنه لم يتم تغيير على خطة التطوير والاستثمارات التي تم رصدها لهذا المشروع، مشيراً إلى أن الذي طرأ عليها فقط كان تنفيذ الاتفاق مع هيئة الميناء على ضم رصيفي 5 و6، لتصل تكلفة التطوير 1.3 مليار جنيه، بدون تكلفة المعدات التي تصل إلى 418 مليون جنيه. وولفت إلى أنه رغم ظروف وتداعيات فيروس كورونا فقد حققت الشركة 1.153 مليون حاوية العام الماضي، متوقعا عدم

فيما يتعلق بالمرونة السعرية في التعامل مع عملاتها، وذلك لمواكبة المنافسة الشديدة في هذا النشاط، كما تم تنفيذ منظومة إلكترونية جديدة، تعد الأعلى في هذا النشاط، بحيث تسمح للتعامل سواء كان خطا ملاحيا أو توكيلا بمتابعة الحاوية مباشرة (Live)، إضافة إلى سرعة إصدار جميع المستندات المتعلقة بالحاوية عبر تلك المنظومة.

وأنشئت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع سنة 1986م وبدأت التعامل مع كبرى الخطوط الملاحية المنظمة سنة 1990 وحقت نجاحا مشهودا لتصبح أهم محطات الحاويات في البحر المتوسط في فترة التسعينيات. وعن هيكل رأس المال تمتلك الشركة القابضة للنقل البحري والبري نسبة 42% من الأسهم وهيئة ميناء دمياط نسبة 25% وشركة القناة للتوكيلات الملاحية نسبة 20% وشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع نسبة 3% بينما يساهم القطاع الخاص والأفراد بنسبة 3% من رأس مال الشركة.

الشركة يتركز حاليا في تداول حاويات بنسبة 60% ترانزيت، بينما تستحوذ التجارة الخارجية على 40% (الصادرات والواردات). ولفت إلى أن خط الهاباج لويد الألماني يعد الخط الرئيسي بالنسبة للشركة، حيث يستحوذ على نسبة تزيد عن النصف ثم خط (ONE) الياباني، و خط cma - cgm الفرنسي .

يذكر أنه خط هاباج لويد الألماني احتل للعام السادس على التوالي خلال العام الماضي 2020 الصدارة بين خطوط الحاويات المترددة على ميناء دمياط عام 2020، حيث يحتل نسبة 51% من حجم التعاملات في الحاويات مع الشركة، فيما يستحوذ التحالف الملاحى الياباني "ONE" على 15.3% من حجم التعامل

مع الشركة، ثم يأتي الخط cma -cgm الفرنسي على نسبة 9.9% من حجم الحاويات المتداولة بالميناء، ثم يانج مينج على 7.3%. وأشار إبراهيم إلى أن الشركة لديها تسهيلات تمنحها من الحين لآخر للخطوط الملاحية، خاصة

النزول عن نادى المليون خلال العام الجارى رغم استمرار ظروف السوق العالمية، والذي تواجه مشكلات بسبب جائحة كورونا وانخفاض حجم التجارة العالمية العام المالى الجارى، إضافة إلى تخطى حاجز المليار كصافى ربح.

ومن المستهدف أن تزيد الأرصدة الجديدة الطاقة الاستيعابية من 1.4 مليون حاوية إلى 1.8 مليون سنويا، وتصل تكلفة المشروع لنحو 1.3 مليار جنيه ليصبح طول رصيف تداول الحاويات 1450 مترا بدلاً من 1050.

ويؤدى ذلك إلى زيادة الطاقة الاستيعابية للمحطة من 20% إلى 25% وزيادة السعة، كما يسمح لتكتلات الخطوط الملاحية العملاقة باختيار محطة الحاويات ذات الإمكانيات الكبيرة للتعامل معها.

يذكر أن ميناء دمياط تعمل به شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة فقط، وتداولات خلال عام 2020 قرابة 1.13 مليون حاوية مقابل 1.065 مليون حاوية، تم تداولها في 2019. وتابع رئيس الشركة والعضو المنتدب أن نشاط

اللواء ممدوح دراز : ”

الانتهاء من المرحلة الثانية لتعميق الرصيف ٩٦ بالدخيلة منتصف العام المقبل



اللواء ممدوح دراز

توقع اللواء ممدوح دراز، العضو المنتدب والرئيس التنفيذي لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات، و«البضائع العامة التابعة للقابضة للنقل البحري والبري» الانتهاء من تنفيذ المرحلة الثانية من تطوير الرصيف ٩٦ بميناء الدخيلة خلال شهر يوليو من العام المقبل ٢٠٢٢، وذلك بعد الانتهاء من المرحلة الأولى نهاية العام الماضي.

على الأرصفة 49، 51، 53، 54 بميناء الإسكندرية والرصيف 1 / 96، و 2 / 96 و 97 بميناء الدخيلة.

بينما تعمل شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية «الصينية» على أرصفة 71 / 72 / 73 بميناء الإسكندرية، والرصيف رقم 98 بميناء الدخيلة.

وذكر اللواء ممدوح دراز أن شركته طرحت مؤخرا مناقصة بين شركات المقاولات تجهيز الأرض التي فازت بها ضمن الأراضي التي طرحتها هيئة ميناء الإسكندرية الواقعة بمنطقة التجارية للأخشاب، وجار استلام العروض من الشركات المختلفة، وذلك تمهيدا لاستغلال الأرض في تخزين الحاويات.

وفازت الشركة بقطعة أرض تصل إلى 33 ألف متر مربع، بسعر يصل إلى 70 جنيها للمتر شهريا، ومن المتوقع أن تصل إجمالي المدفوعات لتلك الأرض خلال 5 سنوات ما يفوق 140 مليون جنيه.

واشترطت الإسكندرية لتداول الحاويات أن تصل مدة التنفيذ فقط 5 شهور على أن يقوم المقاول بتقديم برنامج زمني للإعتماد ضمن العرض الفني المقدم للشركة.

وأضاف دراز في تصريحات صحفية مؤخرا، إلى أن الشركة تستهدف تطوير الرصيف بطول 750 مترا، حيث كانت المرحلة الأولى عبارة عن 400 متر وتم إفتتاحها نهاية العام الماضي، وتقوم حاليا بإستقبال السفن حتى غاطس 14.5 متر، وذلك لأول مرة بميناء الدخيلة.

وأوضح أن المرحلة الأولى تم تنفيذها عبر شركة القناة للموانئ والمشروعات الكبرى، بينما تقوم شركة إيجيكو بتنفيذ المرحلة الثانية، موضحا أنه تم البدء في المرحلة الثانية منذ أول نوفمبر الماضي، والتي تستغرق 18 شهرا، مؤكدا أن شركته قامت بشراء الستائر التي يتم من خلالها تنفيذ المشروع، والفنادر اللازمة لتجهيز الرصيف، وذلك لسرعة تنفيذ المرحلة الثانية، ليتصر دور شركة إيجيكو على التنفيذ فقط.

وتابع أن المرحلة الثانية (350 مترا) تم تقسيمها إلى جزئين حتى لا يتم إنشغال الرصيف بالكامل، موضحا أن الجزء الأول تصل إلى 200 متر ومن المتوقع أن يتم الانتهاء منها خلال الشهر المقبل، ثم يتم البدء في المرحلة الثانية والتي تصل إلى 150 مترا ليتم تسليم جميع الرصيف في يوليو من العام المقبل.

ويعد محور محطات الحاويات من أهم تقسيمات ميناء الإسكندرية وميناء الدخيلة، إذ تقوم شركة الإسكندرية لتداول الحاويات «الحكومية» بالعمل

ميناء الإسكندرية

يلتهد تداول ٥,١٨ مليون طن خلال مايو



استقبلت هيئة ميناء الإسكندرية، خلال مايو الماضي، 363 سفينة، وذلك مقابل 354 سفينة، خلال أبريل الماضي، بينما كانت في مايو من العام الماضي 325 سفينة. كما شهد الميناء، خلال مايو الماضي، 5.1 مليون طن، وذلك مقابل 5.3 مليون طن خلال أبريل، فيما كانت في مايو من العام الماضي 4.5 مليون طن بنسبة تطور 15% .

وتوزعت تلك البضائع بنحو 361 ألف طن بضائع عامة تقليدية، 229 ألف طن بضائع ذات طبيعة خاصة، و499 ألف طن بضائع صب سائل، فيما بلغت الحاويات 1.99 مليون طن، بينما وصلت بضائع الصب الجاف إلى 2.1 مليون طن.

وشهدت فترة مكوث السفن وإجراءات الشحن والتفريغ تطورًا كبيرًا خلال الفترة الأخيرة، مقابل نفس الشهر من العام الماضي، حيث شهدت معدل دخول السفن من النداء وحتى الدخول على الرصيف إلى 30 ساعة، بينما كانت خلال مارس من العام الماضي 33 ساعة.

فيما بلغت معدل الرباط وحتى انتهاء أعمال الشحن والتفريغ من 111 ساعة، خلال مارس من العام الماضي، لتصل خلال مارس الماضي إلى 65 ساعة فقط، بانخفاض قدره 42% .

وأرجعت هيئة الميناء فترة مكوث السفن خلال أعمال الشحن والتفريغ، إلى قرار رفع معدلات الشحن والتفريغ على الشركات المتخصصة في هذا النشاط، والتي قامت برفع قدرة معداتها الحديثة للقدرة على الوفاء بالمعدلات الجديدة التي فرضتها هيئة الميناء.

وشهدت ميناء الإسكندرية زيادة في أعداد السيارات التي تم استقبالها والمعروفة بالسيارات الزيرو، حيث يعد ميناء الإسكندرية من أهم الموانئ العاملة في هذا النشاط، حيث استقبلت هيئة ميناء الإسكندرية عدد قدره 16.6 ألف سيارة خلال إبريل الماضي، مقابل 26.6 ألف سيارة تم استيرادها من الخارج في إبريل الماضي، بينما بلغ عدد السفن الحاملة للسيارات 20 سفينة. وتداولت ميناء الإسكندرية 133 ألف حاوية خلال مايو الماضي، مقابل 120 ألف حاوية خلال إبريل الماضي، بينما بلغت خلال مايو 155.4 ألف حاوية خلال مايو من العام الماضي 2020، وتوزعت تلك الحاويات خلال مايو الماضي بين 76.2 ألف حاوية واردة، و57.3 ألف حاوية صادرة.

يُذكر أن ميناء الإسكندرية البحري يعد أهم موانئ جمهورية مصر العربية من حيث حجم التجارة، ومن خلاله يتم تداول نحو 60% من التجارة الخارجية.

ويسمى «الميناء الغربي»؛ لتمييزه عن الميناء الشرقي الضحل، فالميناء الغربي يستقبل حركة الملاحة من سفن شحن وسفن ركاب.

يقسم الميناء جغرافيًا إلى 9 مناطق، ست مناطق منها في ميناء الإسكندرية المعروفة بالميناء الشرقي، وثلاث مناطق في ميناء الدخيلة، كما يستخدم الميناء في الشحن التجاري فهو أيضًا يستقبل السفن السياحية وبواخر الركاب.

وأشار إلى أن القطعة تعد من أكبر القطع التي سيتم تشغيلها عبر الشركة في تخزين الحاويات، خاصة أنها تلبى حجم الطلب على الشركة، خاصة أن مساحة أراضي الشركة تصل إلى 140 ألف متر، وتقوم الشركة بإيجار أراضي من هيئة الميناء خارج الميناء، وفي أوقات الذروة تحتاج الشركة إلى أراضي إضافية، موضحا أنه كلما زادت مساحة أراضي التخزين، كلما كانت الشركة قادرة على زيادة دوران السفن ومعدلات التداول للحاويات بالمحطة.

وتابع أن فوز الشركة بتلك الساحة سيبعده الاستغناء عن بعض الساحات الصغيرة التي تقوم الشركة بإيجارها بمينائي الإسكندرية والدخيلة، معتبرا بمثابة إضافة للطاقة الاستيعابية للشركة.

وأوضح العضو المنتدب للشركة، أن الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة، لم تقوم منذ مارس عام 2019 بزيادة تعريفاتها، وذلك رغم زيادة تكاليف التشغيل المتمثلة في الأجور والوقود والكهرباء، وزيادة المصروفات، مؤكدا أن ثبات التعريفات يعني تخفيضات للخطوط الملاحية، وذلك بهدف الحفاظ على العميل، في ظل المنافسة مع المحطات العاملة في السوق المحلية، علاوة على مواجهة تداعيات فيروس كورونا.

ولفت إلى أنه سيتم النظر في تعريفات الشركة خاصة مع زيادة المصروفات من ناحية، علاوة على عمليات التحديث التي تتم بشكل دوري لمعدات الشركة، حتى تعمل بكفاءة أمام السفن العملاقة.

وأشار دراز إلى أن تداعيات فيروس كورونا لا تزال مؤثرة على أداء الشركة، موضحا أن العام الجاري شهد إنخفاض يتراوح من 6-7% . ولفت إلى أن الشركة لديها خطة واضحة لتحديث معداتها، مشيرا إلى أن الشركة انتهت من إعادة هيكلة كافة المعدات، خاصة من الأوناش، وذلك خلال الثلاث سنوات الأخيرة، وأنه سيتم البدء في الخطة الخمسية الجديدة، والتي تعد عبارة عن عمليات إحلال المعدات التي سيتم تكهينها، مع المحافظة على العدد الخاص الحالي بالشركة، موضحا أنه يتم إتخاذ قرار التكهين وفقا لقرار لجنة متخصصة فنية، وذلك بناء على الحالة الفنية للأوناش والمعدات.

وتابع أن الشركة تقوم ببيع جزء من الحصيلة الدولارية الخاصة بها، وذلك للحفاظ على ربحية الشركة من تلك الحصيلة، تجنبًا لنزول سعر الصرف، موضحا أنه تم مؤخرا بيع 38 مليون دولار، ومن المقرر بيع 4 ملايين خلال الفترة المقبلة، بحيث يظل لدى الشركة حصيلة دولارية يمكنها تغطية الخطة الاستثمارية من المعدات التي يتم شرائها بالدولار.

كما حققت الشركة خلال الأرباع الثلاثة الماضية من العام المالي الجاري 627.4 ألف حاوية، مقابل 667.8 ألف حاوية بتراجع قدره 40 ألف حاوية، وهو ما أرجعته الشركة إلى ظروف فيروس كورونا. وتساهم الشركة القابضة للنقل البحري والبري في شركة الإسكندرية للحاويات بنسبة 55.3% بينما تساهم هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة 39.6% فيما تصل نسبة التداول الحر بالبورصة المصرية إلى 5% .

وتستهدف الإسكندرية لتداول الحاويات تحقيق إيرادات نشاط تجاري بقيمة 2.55 مليار جنيه، وصافي ربح بعد الضريبة قدره 1.4 مليار جنيه. وتستهدف الموازنة تنفيذ مشروعات استثمارية لعام 2021-2022 في حدود 273.3 مليون جنيه، على أن تمول من الموارد الذاتية للشركة.



أعضاء غرفة تجارة الإسكندرية

يقترحون تعيين مختصين في «الأعلى للتصدير» عقب إعادة تتركبته

وطالب بحيرى بضرورة تذييل كافة العقبات أمام التصدير من الضرائب واللجان وغيرها ، لافتاً إلى أن دول كتركيا وسنغافورة لا تفرض ضرائب على المصدر .

كما طالب رئيس مجلس إدارة شعبة المصدرين والتجارة الخارجية بغرفة تجارة الإسكندرية، بإنهاء بعض العراقيل الجمركية ، خاصة ارتفاع رسوم استخراج بعض الأوراق، والتي تنعكس على التكلفة النهائية للسلع التي يتم تصديرها.

ولفت بحيرى إلى ارتفاع رسوم بعض الشهادات إلى 600 جنيه بدلاً من 10 جنيهات ، وبعض الاجراءات يتطلب الانهاء قبل 48 ساعة من شحن البضاعة ، مطالباً بتسهيل الاجراءات .

وأشار رئيس مجلس إدارة شعبة المصدرين والتجارة الخارجية بغرفة تجارة الإسكندرية، إلى انه من الممكن أن يكون المجلس أداة للوصول إلى المستهدف من الصادرات، ويجب إزالة العقبات للوصول إلى تحقيق الرقم المستهدف للصادرات وتوفير العملة الصعبة بالبلاد .

وتابع : نحن كشعبة على استعداد التعامل مع المجلس الأعلى للتصدير للوصول للصالح العام لسرعة التواصل مع المسؤولين والذي لن يكون إلا بوجود ممثلين عن المصدرين داخل تشكيل المجلس .

وتجدر الإشارة إلى أنه قبل عدة أسابيع وافق مجلس الوزراء في اجتماعه الأسبوعي على مشروع قرار رئيس الجمهورية، بشأن إعادة تشكيل وتنظيم المجلس الأعلى للتصدير.

ونص مشروع القرار على أن يُعاد تشكيل المجلس الأعلى للتصدير ليكون برئاسة رئيس الجمهورية أو من يُنوبه، وعضوية كل من رئيس مجلس الوزراء، ومحافظ البنك المركزي، وعدد من الوزراء والمسؤولين، وتكون مدة عضويتهم في المجلس أربع سنوات قابلة للتجديد.

ووفقاً لمشروع القرار، يحق للمجلس أن يدعو لحضور اجتماعاته من

طالب عدد من أعضاء شعبة المصدرين والتجارة الخارجية بغرفة تجارة الإسكندرية، بضرورة تعيين متخصصين وممارسين للمهنة من أصحاب الخبرة في المجلس الأعلى للتصدير، مع صدور قرار بإعادة تشكيله مؤخراً، مشيرين إلى أن نجاح المجلس سيرتبط بضرورة بوجود ممثلين عن القطاع. وأشار البعض إلى أنه مع وجود أعضاء من المجلس الأعلى للتصدير الصادرات من المختصين والعاملين في التصدير يؤدي ذلك إلى سرعة طرح أي مشكلات حال ظهورها وبالتالي سرعة حلها، فضلاً عن إبراز وظهور العوائق الحقيقية.

وأشار عدد من أعضاء شعبة المصدرين بغرفة تجارة الإسكندرية إلى أن التصدير يعد من أهم مصادر الدخل القومي لمصر ، وبالتالي مع تعيين متخصصين يجب أن يشمل كافة الفئات من صغار المصدرين والمتوسطين مع مراعاة ألا يعتمد تشكيل المجلس على كبار المصدرين فقط ، لتباين مشكلات كل فئة عن الأخرى في بعض الأحيان .

وأكد بحيرى أحمد بحيرى، رئيس مجلس إدارة شعبة المصدرين والتجارة الخارجية بغرفة تجارة الإسكندرية، على أن نجاح المجلس الأعلى للتصدير يرتبط بضرورة وجود ممثلين عن مصدرى القطاع الخاص .

واقترح أن يتم تعيين متخصصين مع تشكيل المجلس الأعلى للتصدير، من أصحاب الخبرة ، والذين يمارسون المهنة والمتعاملين مع الجهات المعنية في التصدير سواء حاصلات زراعية أو مجمدات أو غيرها .

وأعتبر بحيرى أن قرار رئيس الجمهورية، إعادة تشكيل وتنظيم المجلس الأعلى للتصدير قراراً جيداً ومثمراً، خاصة أنه يتم تمثيل فيه معظم الجهات بالدولة من البنك المركزي والوزارات.

وأشار رئيس مجلس إدارة شعبة المصدرين والتجارة الخارجية بغرفة تجارة الإسكندرية إلى أن تنشيط التصدير يتطلب التسهيل باعتباره أحد أضلاع ثلاثة لمثلث الدخل القومي .

طبيعة كل قطاع وتنفيذها، إلى جانب متابعة تطور تصنيف مصر في التقارير الدولية الخاصة بالتجارة الخارجية.

من جانبه أكد شريف رستم النائب الثاني لرئيس مجلس إدارة شعبة المصدرين والتجارة الخارجية بغرفة تجارة الإسكندرية على ضرورة أن يشمل تشكيل المجلس الأعلى للتصدير تعيين مختصين من العاملين في القطاع.

وأضاف رستم أن هدف المجلس تقليل أي عقبات، لافتاً إلى أن وجود أعضاء بداخله من العاملين في التصدير يؤدي إلى سرعة طرح أي مشكلات حال ظهورها وبالتالي سرعة حلها.

وأشار النائب الثاني لرئيس مجلس إدارة شعبة المصدرين والتجارة الخارجية بغرفة تجارة الإسكندرية إلى أن التصدير يعد من أهم مصادر الدخل القومي لمصر، وبالتالي كلما تم تعيين مختصين كلما تم حل المشكلات في وقت أسرع.

كما اعتبر رستم أن وجود المختصين يؤدي إلى إبراز وظهور العوائق والمشكلات الحقيقية المتعلقة بممارسة النشاط.

ولفت إلى ضرورة ألا يعتمد تشكيل المجلس على كبار المصدرين، حيث يجب أن يشمل كافة الفئات من صغار المصدرين والمتوسطين.

وأرجع النائب الثاني لرئيس مجلس إدارة شعبة المصدرين والتجارة الخارجية بغرفة تجارة الإسكندرية ذلك إلى أن كل فئة من العاملين بالتصدير لديها مشكلات مختلفة عن الأخرى.

واعتبر رستم أن كبار المصدرين قد يكون ليس لديهم مشكلات كبيرة على عكس صغار ومتوسطى المصدرين والذين يعانون بعضهم في منظومة التصدير.

من الوزراء أو المتخصصين، كما يجوز له تشكيل لجان فرعية من أعضائه، أو من غيرهم من الخبرات المتخصصة لدراسة أية موضوعات، على أن تُعرض نتائج الدراسة على المجلس للنظر في اعتمادها.

وجاء في نص القرار أن المجلس الأعلى للتصدير يهدف إلى تشجيع وتنمية الصادرات المصرية بما يحقق زيادة حجمها وتوسعة مجالاتها، وتحقيق التكامل بين السياسات الصناعية والتجارية لضمان وفورات الحجم اللازمة (زيادة عدد الوحدات المنتجة لتقليل تكلفة إنتاج الوحدات) لرفع تنافسية الصادرات المصرية في الأسواق الخارجية، ودعم القطاعات التصديرية بمختلف أوجه نشاطها.

وأيضاً أنه يختص المجلس الأعلى للتصدير بتحديد الإطار العام للخطط والسياسات التي تهدف إلى تعظيم وتنمية الصادرات المصرية حجماً وقيمة بما يتفق مع السياسة العامة للدولة وخطة التنمية الاقتصادية.

كما يختص المجلس بوضع الإطار العام للإصلاح التشريعي والإداري المتصل بالعمليات التصديرية لتذليل العقبات التي تواجه المصدرين، إلى جانب تحديد القرارات والإجراءات اللازمة لإزالة أية معوقات تؤثر على حركة الصادرات أو تقييدها، ومتابعة تنفيذ أجهزة الدولة ومدى التزامها بتلك القرارات.

كما أن للمجلس الأعلى للتصدير استعراض الفرص التصديرية المتاحة في الأسواق التصديرية الحالية والأسواق الواعدة، وبحث محاور المشاكل المتعلقة بها لضمان اندماج الصادرات المصرية في سلاسل التوريد العالمية.

كما أن للمجلس العمل على تعظيم الاستفادة من اتفاقيات التجارة الثنائية والإقليمية ومتعددة الأطراف، وتحديد القرارات اللازمة لتحفيز الصادرات المصرية والترويج لها، ومتابعة تحديث برامج الحوافز التصديرية بحسب

الأكاديمية العربية للعلوم

تتقدم 149 مركزاً بتصنيف «ويبوميتر كس» العالمي»

كشف الشيخ يوسف عبدالله صباح الناصر الصباح، المدير العام لمؤسسة الموائى الكويتية، رئيس المجلس التنفيذي للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري: التابعة لجامعة الدول العربية ومقرها مصر، أن الأكاديمية العربية تقدمت بـ 149 مركزاً بتصنيف «ويبوميتر كس» العالمي.

وأوضح الشيخ يوسف عبدالله صباح، حصول الأكاديمية على تقييم 5 نجوم في 8 مؤشرات مختلفة حسب تقييم مؤسسة «كيو اس» و«ويبوميتر كس» العالمي للجامعات، حسب تصريحات صحفية اليوم بأحد الندوات الخاصة بالأكاديمية.

وقال الشيخ يوسف عبدالله، إن تقييم الأكاديمية يأتي من إحدى أهم المؤسسات العالمية المختصة في تقييم الجامعات حول العالم مثل مؤسسة التايمز إلى جانب تصنيف «ويبوميتر كس» العالمي للجامعات، وكذلك مؤسسة «كيو اس».

وألمح، إلى أن الأكاديمية حققت تقدماً بواقع 149 مركزاً مقارنة بتصنيف 2020، مبيناً أن المؤشرات الثمانية للتقييم هي التعليم والتعلم والتوظيف والنموذج الأكاديمي والبنية التحتية والتعليم عن بعد والشمولية وتنمية البيئة وخدمة المجتمع والتميز في برامج القطاع البحري.



اللواء اسماعيل عبد الغفار

وذكر أن هذا التقييم المتميز يضم الأكاديمية إلى قائمة جامعات الوطن العربي الحاصلة على تقييم خمس نجوم بجانب 11 جامعة أخرى فقط على مستوى الوطن العربي إضافة إلى احتلال الأكاديمية المركز 2195 من إجمالي أكثر من 31 ألف جامعة من مختلف دول العالم في تصنيف يناير 2021.

وتأسست الأكاديمية عام 1970 وفق قرار مجلس جامعة الدول العربية ويقع مقرها في الإسكندرية وتعمل على التدريب في أعمال النقل البحري وتأهيل الكوادر البحرية في الملاحه والهندسة البحرية وضباط الراديو والفنيين البحريين شاملة الدراسات الأساسية ودرجات البكالوريوس.

رئيس هيئة ميناء الإسكندرية: افتتاح المحطة متعددة الأغراض مارس ٢٠٢٢



تقوم وزارة النقل بتنفيذ عدد من المشروعات بميناء الإسكندرية، والتي تستهدف زيادة المساحة الأرضية للميناء خلال الفترة المقبلة، والتي من المقرر الانتهاء منها خلال العامين المقبلين، ليمتد إضافة قرابة 5 ملايين متر مربع مساحات تخزينية، علاوة على إضافة حوالي 12.5 كيلو متر أرصفة، وذلك بكل من ميناء الإسكندرية، والدخيلة، وميناء المكس الواقع بينهما.

وأوضح رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، أنه من المقرر أن يتم تشغيل المحطة أول مارس عام 2022، والذي يساهم في هيكل ملكية المشروع كل من هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة 34% وهيئة قناة السويس بنسبة 33% والقابضة للنقل البحري والبرى بنسبة 20% والإسكندرية لتداول الحاويات 13%.

وأكد "شاهين" أن هناك دعما من قبل القيادة السياسية لزيادة حجم الميناء من الناحية الأفقية، مشيرا إلى أنه تم إضافة 165 ألف متر مربع من الشركة التجارية للأخشاب "إحدى شركات وزارة قطاع الأعمال"، وجار التفاوض مع وزارة قطاع الأعمال، لإضافة مزيد من المساحات، سواء الأراضي التابعة لشركة النصر للإستيراد والتصدير، أو الجزء الباقي للشركة التجارية للأخشاب والتي تعد مساحات متاخمة للميناء وغير مستغلة، وتقع شمال شارع المكس.

وأوضح "شاهين" أنه يتم حاليا إخلاء إخلاء نجعي إسو والألمونيوم على مساحة تصل إلى 50 ألف متر مربع، والتي سيتم تشغيلها كمحطات لوجستية، إضافة إلى عدد من المدايع المتاخمة للميناء في منطقة المكس، وذلك بالتعاون مع محافظة الإسكندرية، ومن المقرر تشغيل تلك المحطات والمناطق قبل يونيو 2023.

وتابع أن هناك تعليمات بتنفيذ 4 مشروعات بميناء الدخيلة، والتي تعد ميناء جديدا - حسب وصفه - مشيرا إلى أن تلك المشروعات يمكنها إضافة 3500 متر طولي (3.5 كيلو) كأرصفة جديدة، إلى جانب مليون متر مربع كمساحات تخزينية.

وتتركز تلك المشروعات في إنشاء محطة متعددة الأغراض بجوار حاجز الأمواج والتي كانت تعرف بالرصيف رقم 100، وبعمق يصل إلى 17.5 متر وبأطوال أرصفة 1800 متر، بالإضافة إلى محطة الصب الجاف بأطوال 1150 مترا وبمساحة تخزينية قدرها 100 ألف متر مربع، لزيادة الطاقة الاستيعابية بالميناء في نشاطي الحبوب والحاويات.

وفي هذا الصدد قال الريان طارق شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، إن المشروعات الجديدة تستهدف ضم حجم من الأراضي لميناء الإسكندرية، وذلك لسد العجز في المساحة الأرضية بالميناء والتي تنخفض مقارنة بالمساحة المائية بالميناء.

وأضاف على هامش جولة صحفية مؤخرا، إلى أنه يتم تنفيذ العديد من الأرصفة التي من خلالها يتم الردم داخل المساحة المائية لتوفير المزيد من المساحات الأرضية وساحات تخزينية.

وتابع أنه من المستهدف خلال العامين الجارين زيادة أرصفة تصل إلى 2500 متر طولي (2.5 كيلو) بالإضافة إلى ساحة لتخزين البضائع تبلغ 560 ألف متر مربع، وذلك من خلال المحطة الجديدة التي تعرف بالمحطة متعددة الأغراض.

ولفت إلى أن معظم المشروع سيكون في نشاط الحاويات، على أن يكون الباقي في تداول البضائع العامة، موضحا أنها ستكون بأعماق تصل إلى 17.5 متر، وهي الأرصفة الأعمق على الإطلاق بميناء الإسكندرية، ليستقبل الميناء سفن الحاويات الجديدة ذات حمولات تتخطى 23 ألف حاوية والتي يصل غاطسها 16.5 متر، وذلك في ظل الاتجاه العالمي لاقتصاديات الحجم في نشاط سفن الحاويات.

يذكر أن وزارة النقل وقعت مذكرة تفاهم بداية العام الجاري مع شركة CMA - CGM لإدارة وتشغيل المحطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية، والتقى رودولف سعادة، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي للشركة بالرئيس عبد الفتاح السيسي ورئيس الوزراء مصطفى مدبولي ووزير النقل الفريق كامل الوزير، وخلال الاجتماع أبدت السلطات المصرية رغبتها الدخول في شراكة استراتيجية طويلة الأجل مع المجموعة لتشغيل وإدارة المحطة الجديدة بطاقة استيعابية حوالي 1.5 مليون حاوية مكافئة.

وربطها بحرياً بتسهيلات شحن وتفريغ السفن بالميناء، وبرنامجاً بمجمع صناعة البتروكيماويات بمنطقة النهضة بالإسكندرية.

ويعد المشروع مساهماً رئيسياً في رفع السعات التخزينية للمواد الخام ويلبي الاحتياجات المستقبلية ويدعم زيادة القدرات الإنتاجية والتصديرية مستقبلاً للبتروكيماويات، في ظل خطة زيادة الطاقة الإنتاجية لمجمع إيثيدكو من البولي إيثيلين بنسبة 50% من خلال إضافة خط إنتاج ثالث ورفع الطاقة الإنتاجية لمصنع الإيثيلين بنسبة 130%.

ويشمل المشروع إنشاء عدد من المستودعات، إضافة إلى تسهيلات الربط البحري وتتضمن إنشاء رصيف تحميل بطول 1 كم وخطوط الأنابيب بطول 5 كم، إلى جانب خط الربط البري لالتيان بطول تقديري 20 كم من الشركة لمجمع شركات إيثيدكو وسيدبك وخط ربط برى للبروبان بطول 3 كم إلى أقرب نقطة التقاء مع خط البروبان التابع لشركة جاسكو في طريق وادي القمر.



كما أنه من المقرر أن يتم تنفيذ محطة الصب الجاف غير النظيف لتداول الفحم والكلينكر والخردة والأسمنت، يشمل المشروع إنشاء رصيف بطول 320 مترًا، وعمق 20 مترًا، ومساحة 155 ألف متر مربع، ويقدر إجمالي المساحات التخزينية والمخازن والمباني الإدارية بأكثر من 100 ألف متر مربع، علاوة على تنفيذ محطات الصب السائل بواقع 55 ألف متر مربع، والتي سيتم استكمالها بجانب المحطات التي تم افتتاحها مؤخرًا من قبل شركة المهندس لتداول الصب السائل، مؤكداً أن الجدول الزمني لها يونيو 2023.

وقامت مؤخرًا شركة المهندس لتجارة وصناعة الكيماويات الحديثة بإنشاء مشروع على مساحة 6 آلاف متر مربع بميناء الدخيلة، وذلك بتكلفة نحو 50 مليون جنيه، وبحد أدنى للتداول يبلغ 144 ألف طن سنويًا، وبزيادة سنوية 5%، وتم التعاقد مع هيئة الميناء بنظام (BOT) حق الاستغلال لمدة 15 سنة طبقاً للإجراءات القانونية المتبعة في هذا الشأن.

وأوضح الربان طارق شاهين رئيس هيئة الميناء، أن الرئيس عبدالفتاح السيسي صدق مؤخرًا على تنفيذ ميناء المكس والذي كان مقترحاً تنفيذه بعد 10 - 15 عامًا، إلا أنه في ظل توجه الدولة لزيادة مشروعاتها خاصة في البنية التحتية ومنها الموانئ، فقد صدرت تعليمات بالبدء في تنفيذه خلال المرحلة الراهنة.

وأشار إلى أن الميناء يستهدف ربط ميناءي الإسكندرية والدخيلة، بالإضافة إلى زيادة مكانة ميناء الإسكندرية في المنطقة والعالم، ليكون الأكبر بين موانئ البحر المتوسط، بالإضافة إلى توافر تداول كافة أنواع البضائع، وجميع الأعماق التي يمكن أن تستقبلها، خاصة أن الميناء لا يزال يستحوذ على قرابة 65% من حجم تجارة مصر الخارجية.

وتوقع أن يصل إجمالي الأرصدة التي سيضيفها هذا المشروع لميناء الإسكندرية قرابة 3500 متر طولي، بمساحات تخزينية تتراوح من 3 - 4 ملايين متر مربع، وهو ما يعمل على عدم وجود أي انتظارات للسفن بمنطقة الانتظار، وبالتالي سيتم القضاء على غرامات التأخير التي يتم دفعها سنويًا للخطوط الملاحية، والتي تصل لمئات الملايين من الدولارات سنويًا، موضحاً أن ما يتم دفعه في عام واحد سينفق في تلك المشروعات.

وحسب الدراسات المبدئية للمشروع ومخطط ميناء الإسكندرية، فإن ميناء المكس يقع بين ميناءي الإسكندرية والدخيلة، إنشاء ميناء المكس بتكلفة 30 مليار جنيه، بطاقة 10 محطات، وحجم تداول تجاري يصل إلى 50 مليون طن، وتوفير 15 ألف فرصة عمل خلال العام 2025.

وتقوم كل من وزارتي البترول والنقل بتنفيذ مشروع لوجستي خاص بصناعة البتروكيماويات بين ميناءي الإسكندرية والدخيلة أيضاً خلال الفترة القليلة المقبلة، والذي تشارك فيه شركات القابضة للبتروكيماويات وإيثيدكو وسيدبك.

واجتمع مؤخرًا مسنولو شركة الخدمات اللوجستية للبتروكيماويات "PLS" مع هيئة ميناء الإسكندرية ضمن المجموعة المشتركة التي تم تشكيلها من قبل وزارتي النقل والبترول لتشغيل المشروع والآليات المتبعة في هذا الشأن للبدء في تشغيل المشروع.

ويقع المشروع على مساحة تصل إلى 240 ألف متر مربع بين ميناءي الإسكندرية والدخيلة، وهو عبارة عن إقامة مجموعة مستودعات

سلامة الغذاء تصدر تعليمات بتأن إجراءات النقل والتخزين تحت التحفظ خارج الدائرة الجمركية

قررت هيئة سلامة الغذاء بأن يتم السير في إجراءات النقل والتخزين تحت التحفظ خارج الدائرة الجمركية خلال 48 ساعة على الأكثر لحين صدور نتائج الفحص المعمل، مع مراعاة الضوابط الخاصة بتبديد الرسائل، وذلك لجميع السلع المستوفية لاشتراطات هيئة سلامة الغذاء.



الدكتور حسين منصور

تعليمات هامة

تنفيذاً لتوجيهات معالي دولة رئيس مجلس الوزراء وبناءً على تعليمات معالي رئيس الهيئة يتم تنفيذ التعليمات الآتية بكل دقة .

- يتم السير في إجراءات النقل والتخزين تحت التحفظ خارج الدائرة الجمركية خلال 48 ساعة على الأكثر لحين صدور نتائج الفحص المعمل، مع مراعاة الضوابط الخاصة بتبديد الرسائل وذلك لجميع السلع المستوفية لاشتراطات هيئة سلامة الغذاء، ماعدا الرسائل المرفوضة لسبب يؤثر على الصحة العامة، ولا يحول الرفض الظاهري أو استكمال المستندات من النقل والتخزين تحت التحفظ خارج الدائرة وبناءً على طلب المستورد وتقديم السعة التخزينية وتعهدات التخزين .

- مع أخذ كافة التعهدات على المستورد باستكمال الإجراءات والمستندات في المدة القانونية التي تحددها الهيئة وقبل الإفراج النهائي .

القائم بأعمال المدير العام للواردات الغذائية

د. نصحى ويصا
٢٠٢١/٦/٢



ALBAHARIA

54 Ismailia St. Roushdy,
Alexandria, Egypt
T: +20 3 5441120 / 5224480
5227530 / 5227610
F: +20 3 5453796
E: agency@albaharia.com
chartering@albaharia.com

Seeking Excellence
is our Challenge

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

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

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



وأشارت هيئة سلامة الغذاء خلال منشور صدر مؤخرا ، على أن تلك التعليمات تتم على جميع الرسائل فيما عدا الرسائل المرفوضة لسبب يؤثر على الصحة العامة، ولا يحول الرفض الظاهري أو استكمال المستندات من النقل والتخزين تحت التحفظ خارج الدائرة الجمركية، وبناءً على طلب المستورد وتقديم السعة التخزينية وتعهدات التخزين، ونصت التعليمات على أن يتم ذلك مع أخذ جميع التعهدات على المستورد باستكمال الإجراءات والمستندات في المدة القانونية التي تحددها الهيئة وقبل الإفراج النهائي.

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

ويشمل القرار 991 لسنة 2015 السلع التي يتم استيرادها بشروط خاصة ومنها الألبان ومنتجاتها والمهياة للبيع بالتجزئة، والفواكه المحفوظة والمجففة والمهياة للبيع بالتجزئة، والزيوت والدهون والمهياة للبيع بالتجزئة، والشيكولاته ومحضرات غذائية تحتوي على كاكاو والمهياة للبيع بالتجزئة، والمصنوعات السكرية، والعجائن الغذائية والأغذية المحضرة من الحبوب ومنتجات المخازن، وعصائر الفاكهة المهياة للبيع بالتجزئة، كما يشمل القرار المياه الطبيعية والمعدنية والمياه الغازية.