

نافذة الملاحة

العدد التاسع

مارس 2021



غرفة ملاحية الاسكندرية



www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي



أ / محمد مصيلحي



بمشاركة غرفة ملاحية الاسكندرية :

تتبركات الملاحة ترحب بتطبيق التسجيل المسبق للشحنات «ACI» المزمع تطبيقه في ابريل

عقدت غرفة ملاحية الإسكندرية، وشعبة خدمات النقل الدولي، ندوة مع مصلحة الجمارك، بشأن مناقشة تطبيق التسجيل المسبق للشحنات (ACI)، الذي من المقرر تطبيقه خلال إبريل المقبل اختياريًا، وإلزاميًا بدءًا من يوليو المقبل.

وفي هذا الصدد، أشار الأستاذ / محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحية الإسكندرية، الى أن هناك ترحيبًا من قبل شركات الملاحة بتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات، خاصة أنه مطبق في معظم دول العالم التي تتعامل تجاريًا مع مصر.

وأضاف "مصيلحي" أن تطبيق هذا النظام من شأنه القضاء على عمليات التهريب التي تتم بالمنافذ الجمركية، خاصة أن كثيرًا من الأحيان يتم اتهام التوكيلات الملاحية في تلك العمليات.

مطالبًا بتشكيل السوق الملاحية في اللجنة المختصة لتطبيق هذا النظام عبر اختيار عضوين من المجتمع الملاحي ضمن تلك اللجنة.

وطالب رئيس غرفة ملاحية الاسكندرية، بضرورة الأخذ في الاعتبار مطالب السوق الملاحية في صياغة اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك، والتي يتم صياغتها حاليًا من قبل وزارة المالية ومصلحة الجمارك، خاصة مطالب التوكيلات الملاحية.

من جانبه أشار خالد ناصف مستشار الشركة المصرية لتكنولوجيا



STAR SHINE SHIPPING & LOGISTICS

Optimal Logistics Solutions

الحجم المتألق للتلحن والخدمات اللوجستية



- Shipping Agency
- Freight for Warder
- Customs Clearance
- Trucking & Train
- Lashing & Unlashing
- Sanitation Vessel & Containers



للحن دولي - لقل - تخلص - وكالة ملاحية



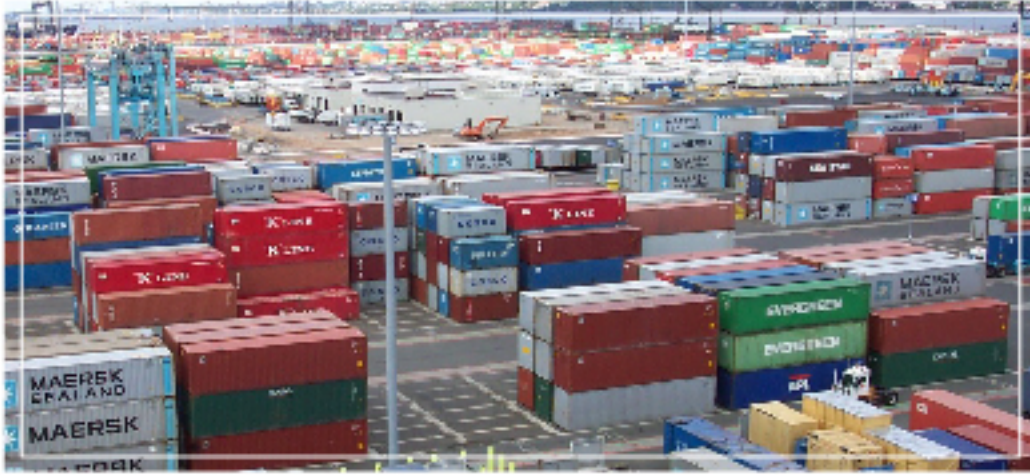
01004109856

01212250510

22 El Ghorfa El Togarea St.,
El Raml Station, Alexandria

+2 03 48 47 172

www.sssc-eg.com



بدوره، أشار المهندس مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي، إلى أنه تردد مؤخرًا أن غرفة الملاحه وشعبة خدمات النقل ترفض نظام التسجيل المسبق، مشيرًا إلى أنه هذا لم يحدث، حيث هناك ترحيب لتنفيذ هذا النظام، خاصة أن دول أقل من مصر في مؤشرات اللوجستيات قامت بتطبيق هذا النظام المتقدم - على حد وصفه - . وتابع " القاضي " أن النظام يعمل على القضاء على التهريب، بالإضافة إلى اختصار زمن الإفراج عن البضائع ، والتي سيكون لها تأثير في النهاية على سعر السلعة في السوق المحلية، فضلًا عن رفع يد الاتهام عن الوكلاء الملاحيين باتهام ضمن المتسببين في عملية التهريب.

بدوره أشار السيد كمال نجم رئيس مصلحة الجمارك أن نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) من شأنه القضاء على المستورد الكحول، حيث يشترط أن يكون المستورد مسجلًا في قائمة لدى مصلحة الجمارك والجهات المعنية، كما أنه يتيح أن يكون المستورد والبضاعة والنقل معلوم لدى المصلحة، قبل البدء في شحن البضائع من مصدرها. وتابع رئيس مصلحة الجمارك، أنه سيتم تطبيق النظام الجديد خلال ابريل المقبل اختياريًا، على أن يكون الزاميا خلال يوليو المقبل، كما أنه من المقرر أن يتم تطبيقه على الموانئ البحرية أولاً، والواردات فقط، كمرحلة أولى.

وأوضح " نجم " أنه جاري دراسة بعض الاستثناءات بالمنظومة عند تطبيقها الزاميا، خاصة لسفن الركاب والعبوات، وكذلك الأمتعة الشخصية، التي يتم استيرادها بكميات بسيطة.

وأوضح رئيس مصلحة الجمارك أن الهدف بالمصلحة الوصول إلى اختصار زمن الإفراج الجمركي عن البضائع من 3-5 أيام، مشيرًا إلى أن بعض المنافذ وصل فيها الإفراج الجمركي إلى 4 أيام بعد تطبيق المنظومة بها.

ولفت إلى أن هناك تأخيرات في منافذ أخرى، بسبب تطبيق الإجراءات، مشيرًا إلى أنه تلاحظ قبل عمل المنظومة أنه كان يتم الإفراج عن كثير من البضائع دون تطبيق عرضها على الجهات التي من المفترض أن توافق على الإفراج عنها.

لافتًا إلى أن الإجراءات الجمركية لا تتخطى يوم أو يوم ونصف فقط، أما الجهات التي يشترط موافقتها للإفراج عن البضائع فهي التي تؤدي إلى تأخير الإفراج.

وطالب "نجم" بزيادة عدد الشركات التي تنضم إلى منظومة الفاعل الاقتصادي، وتطبيق ما جاء في تلك المنظومة، خاصة أنها تتيح دخول

المعلومات " MTS " إلى أن الشركة ستقوم بتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات، الذي يتركز في تقديم المستورد أو من ينوب عنه تقديم المستندات الخاصة بالمستورد والبضاعة التي سيتم استيرادها والنقل، وفي حالة أن تكون هناك موافقة على تلك العناصر الثلاثة يتم إرسال رقم مرجعي يتم وضعه على مستندات الشحنة، وهذا الرقم يكون لدى كل الأطراف لسهولة التعامل.

وأشار إلى أن الرقم المرجعي يكون صالح لمدة 3 شهور ، يتم خلالها استيراد البضائع، على أن يتم الرد على إدراج البيانات وخروج الرقم خلال 48 ساعة من عملية الإدراج التي ستم عبر الشركة أو ما يعرف بمنظومة "نافذة"، وفي حالة انتهاء الـ 3 أشهر ولم يتم عملية الاستيراد، يتم عملية الإدراج مرة أخرى.

وتابع ناصف أن شركة " MTS " قامت بتطبيق المنظومة الواحدة " نافذة " في العديد من المنافذ الجمركية، والبدية كانت بميناء القاهرة الجوي ثم موانئ بورسعيد والسخنة، وتم تنفيذها في الإسكندرية خلال نوفمبر الماضي، ومن المقرر تنفيذها خلال نهاية مارس المقبل ، ثم بورتوفيق ، ثم ميناء سفاجا ، ومنفذ الاسماعيلية الجمركي، ليتم بذلك تغطية قرابة 95% من المنافذ الجمركية.

وأوضح "ناصف" أن المنظومة الواحدة يعمل بها 1500 موظف من قبل مصلحة الجمارك، و500 موظف من الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات " MTS " ..

واستطاعت اختصار خطوات العملية الاجرائية للجمارك من 30 خطوة ، إلى 3 خطوات فقط، تتمثل في التسجيل في ملف 46 ، ثم تأتي للمستخلص رسالة عن الكشف والمعاينة، ليتم بعدها صرف البضاعة. وعن كيفية الاستعداد لتنفيذ النظام الجديد أشار " ناصف " إلى أنها يكون من خلال التسجيل على البوابة الإلكترونية لمنصة (نافذة www.nafeza.gov.eg) والحصول على وحدة التوقيع الإلكتروني من جهات الاختصاص للدخول على البوابة الإلكترونية لمنظومة (نافذة)، ثم يتم إدراج البيانات المسبقة للشحنات قبل الشروع في عمليات الاستيراد والحصول على رقم تعريفي للشحنة (ACID)، ثم يتم تقديم بيانات ومستندات الشحنة (الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن النهائية أو المبدئية) قبل الشحن.

ثم تأتي المرحلة التالية وهي إخطار المصدرين بالخارج الذين يتم التعامل معهم بمواصفات الفواتير الإلكترونية وبوالص الشحن بـ 48 ساعة على الأقل الإلكترونية للربط مع منظومة (نافذة) من خلال شبكات سلاسل الإمداد التي تستخدم تكنولوجيا (Block-chain) ..



وأكد اللواء رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري في منشور التعليمات الذي أرسله للمغرب الملاحية أنه في حالة عدم إدراج هذا الرقم بمستندات الشحن سوف يتم إعادة شحن هذه البضاعة إلى خارج البلاد دون تفرغها داخل الموانئ والمنافذ المصرية على نفقة الناقل أو من يمثله.

ولفت إلى أن ذلك يأتي تطبيقاً لحكم المادة 39 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 التي استحدثت نظاماً جديداً 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.

الشركات التي تنضم لها بالعمل وفقاً لمنظومة الخط الأخضر، وعدم كشف جميع بضائعها التي يتم استيرادها.

وأكد رئيس مصلحة الجمارك أن النظام الجديد "ACI" سيقضي على زيادة الرواكد والمهمل بالموانئ، لافتاً إلى أنه تم تشكيل لجنة بالمصلحة لمراجعة تلك البضائع، والتي تبين لها وجود بضائع مهمة بالمنافذ الجمركية منذ عام 1978، ومنها بضائع خطيرة، وجاري التخلص من كافة تلك البضائع.

من جانبه، طالب أحمد كامل مدير البحوث بشركة دمياط لتداول الحاويات بضرورة عمل مصلحة الجمارك في صرف البضائع من محطات الحاويات على مدار الساعة، وذلك لتوافر الساحات التخزينية امام تلك الشركات.

ورد رئيس مصلحة الجمارك، أنه تم إتاحة عمل موظفي المصلحة حتى الساعة 11 مساءً، إلا أن محطات الحاويات لا تقوم بتوفير الإضاءة الكافية لممارسة رجال مصلحة الجمارك لعملهم.

كما طالب "نجم" محطات الحاويات بتنفيذ الرسائل التي ترد إليها من شركة "MTS"، بأن هناك عدداً من الحاويات يتم نزولها لاجراء عمليات الكشف والمعانة.

مشيراً إلى أننا نتفاجئ أثناء العمل انه تم ارسال رسالة لشركة الحاويات بتجهيز 20 حاوية، بينما نجد ان المتاح فقط 5-6 حاوية، وهو ما يتسبب في النهاية الى التأخير في عمل موظفي مصلحة الجمارك، وكذلك التأخير في صرف البضائع من الساحات.

كما طالب بضرورة توافر ساحات أكثر لدى محطات الحاويات، على ان يتم تقسيمها الى ساحات للكشف، وأخرى للمعانة، وثالثة للصرف. من جانبه، تقدم محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية بالشكر لقيادات مصلحة الجمارك على التعاون مع غرفة الملاحة، مشيراً إلى أهمية عمل حوار بشكل شهري بين مصلحة الجمارك والسوق الملاحي للوقوف كافة المستجدات الخاصة بالمصلحة، والاجراءات الجمركية التي سيتم تطبيقها.

يذكر أن نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) هو نظام جمركي جديد يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة (الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن النهائية أو المبدئية) قبل الشحن بـ 48 ساعة على الأقل لتمكين الجهات المعنية من رصد أي خطر على البلاد من خلال نظام إدارة المخاطر حيث تضع الدولة المصرية أولوية قصوى لضمان أمن مواطنيها.

وتتمثل مزايا نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) في حماية المواطن المصري من البضائع مجهولة الهوية أو المصدر، وتقليل زمن الإفراج ومن ثم تكلفة الإفراج عن البضائع، واستخدام البيانات والمستندات الإلكترونية والاستغناء عن المستندات الورقية.

كما أن قطاع النقل البحري طالب رؤساء غرف الملاحة المصرية الأربعة (بورسعيد، ودمياط، والإسكندرية، والبحر الأحمر) بتوجيه الناقلين وريابنة السفن ووكلائهم الملاحيين ومن يمثلونهم بالالتزام بإدراج رقم القيد الجمركي ACI مستندات الشحن الخاصة بالبضائع الواردة للبلاد اعتباراً من أول ابريل المقبل 2021.

وأوضح أن هذا يأتي بعد اتجاه وزارة المالية بإلزام المستوردين بتطبيق نظام المعلومات المسبقة للمشحونات ACI تجريبياً وتطبيقه اجبارياً اعتباراً من 30 يونيو القادم 2021.

ARKAS
EGYPT S.A.E.

Be a Reliable Partner

ALFAYOUMIYA: 27, El Fayoumyia St., El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia	CATINA: 27, El Fayoumyia St., El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia	EL HELWAN: 27, El Fayoumyia St., El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia
PORT SAID: 27, El Fayoumyia St., El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia	SANITIZING: 27, El Fayoumyia St., El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia	SUEZ: 27, El Fayoumyia St., El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia El Fayoumyia, El Fayoumyia

www.arkas.com.eg



بعد تدخل غرفة «الحماية المدنية» تخفف من اللترطات ملاحه الاسكندرية: عمل لشركات الشحن والتفريغ في «الدخيلة»



أ / السيد كمال نجم



أ / أحمد شوقي



أ / محمد مصيلحي

تلك الشركات اشتراطات الدفاع المدني والحماية المدنية سوى شركة اسكندرية لتداول وتخزين الكيماويات. ولفت إلى أنه نظراً لما يعمله الموقف من خطورة في كلا الحالتين سواء بالابقاء على هذه الايداعات بدون استيفاء شروط الحماية المدنية وما قد يترتب عليه من تداعيات قد تلحق الضرر بأمن وسلامة العاملين بالمستودعات وميناء الدخيلة والمناطق المحيطة به، أو بإيقاف التخزين بهذه الايداعات وما قد يترتب عليه من تداعيات قد تلحق الضرر بالأمن القومي، نظراً لان بينها 13 ايداعاً مخصصاً لتخزين الغلال وهو سلعة استراتيجية تمس الأمن القومي. وأشار إلى أن ذلك يأتي تقادياً لما حدث بمخزن روما للبيضات العامة بالمنطقة الثانية بميناء الاسكندرية، وما قد لحق بالخزانه العامة من خسائر من جراء الحريق الذي التهمه وحفاظاً على أمن وسلامة العاملين والمتعاملين بتلك المستودعات وميناء الدخيلة والمناطق المحيطة. وأشار رئيس مصلحة الجمارك إلى أنه جاري مراجعة كافة التراخيص الممنوحة للمخازن والمستودعات والتأكد من مدى استيفائها لشروط الحماية المدنية مع التنبيه على المستودعات والمخازن الغير مستوفيه لهذا الشرط أو التي لم تجدد موافقة الحماية المدنية والحريق بتوفيق أوضاعها بسرعة استيفائه خلال 15 يوماً من تاريخه، وإلا ستضطر المصلحة إلى السير في إجراءات الغاء الرخص.

للمرة الثالثة على التوالي، وكانت آخر تلك القرارات خلال 6 يناير الماضي. وتقدم السيد كمال رئيس مصلحة الجمارك بمذكرة لوزير المالية، أشار فيها إلى وجود 19 إيداع مرخصة داخل الدائرة الجمركية بميناء الدخيلة، ولم تقم تلك الشركات بتوفيق أوضاعها والتي تعد شرطاً لتجديد تراخيصها، خاصة الشروط التي تخص الحماية المدنية والدفاع المدني والحريق. وذكر رئيس مصلحة الجمارك أنه تم إخطار كافة الشركات والأيداعات التابعة لإداره حركة الأيداعات بالدخيلة بمضمون الموضوع وإخطار هيئة ميناء الدخيلة وشرطة الميناء بهذا الشأن. وتابع رئيس المصلحة أن الموقف يمثل خطورة، خاصة أنه في حالة السماح لتلك الأيداعات بالعمل دون استيفاء شروط الحماية المدنية وما يترتب عليه من تداعيات بميناء الدخيلة، والمناطق المحيطة به أو بإيقاف التخزين بهذه الأيداعات نظراً لان بينها 13 إيداعاً مخصصاً لتخزين الغلال وهو سلعة استراتيجية تمس الأمن القومي. وذكر رئيس مصلحة الجمارك أن تلك الأيداعات المشار لم تحصل على تجديد موافقة الحماية المدنية عن عام 2020 مما يعد مخالفاً لاشتراطات التراخيص الصادرة عن الإدارة المركزية لجمارك الدخيلة، وقد تم إخطارها بتوفيق أوضاعها خلال شهر، وذلك منذ أكتوبر الماضي، وإلا سيتم وقف نشاط التخزين بتلك الشركات، كما تم إخطار هيئة ميناء الدخيلة وكذا شرطة ميناء الدخيلة بهذا المضمون إلا أنه وحتى تاريخه لم تستوف

قررت إدارة الحماية المدنية تخفيف الشروط الخاصة بشركات الشحن والتفريغ، وذلك بعد تدخل من قبل هيئة الميناء وغرفة ملاحه الإسكندرية، برئاسة محمد مصيلحي، فيما حصلت شركة سيسكو ترانس للشحن والتفريغ على موافقة الحماية المدنية بعد استيفاء الشروط الوقائية.

صرح بذلك أحمد شوقي رئيس لجنة الشحن والتفريغ بغرفة ملاحه الإسكندرية، مشيراً إلى أن هيئة الميناء حصلت على موافقة من إدارة الحماية المدنية بتخفيف الاشتراطات المطلوبة لمنح الترخيص لشركات الشحن والتفريغ. ولقت إلى أن هيئة الميناء خاطبت الشركات العاملة في نشاط الشحن والتفريغ، بأنه نظراً للعقبات التي تواجه تلك الشركات فقد تم تخفيف الاشتراطات المطلوبة بعد دخول الهيئة كوسيط بين الطرفين «شركات الشحن والتفريغ، وهيئة الحماية المدنية».

وتابع ان الاشتراطات الجديدة التي تم إقرارها من قبل الحماية المدنية، تتركز في اعتماد نظام الإنذار الآلي بكواشف تركيز الغاز من المعهد القومي للمعايرة - التابع لوزارة التعليم العالي والبحث العلمي.

كما نصت التعليمات الجديدة على فحص ومعايرة الأجهزة الخاصة بقياس الحرارة والرطوبة وتركيز الغاز، وعدم تشوين أو تخزين بضائع بمناطق الرود ومسارات مسالك الهروب.

ولفت إلى أن الاشتراطات تضمنت توفير جميع التجهيزات الإطفائية بالموقع من الأنواع المعتمدة للمواصفات القياسية المصرية (طلميات- خراطيم- شفاطات تريو) ولقت «شوقي» إلى أن هيئة الميناء خاطبت الشركات بضرورة التقدم بسرعة لتوفيق أوضاعها، خاصة أن شركة «سيسكو» للشحن والتفريغ انتهت من تطبيق الاشتراطات الجديدة من إدارة الحماية المدنية، كما حصلت على ترخيص تشغيل عدد (10) مخازن غلال بميناء الدخيلة، وذلك بعد استيفاء الاشتراطات الوقائية للحماية المدنية. كانت مصلحة الجمارك قررت وقف عمل 14 شركة شحن وتفريغ بميناء الدخيلة، وذلك

الأكبر منذ سنوات

ميناء الإسكندرية تطرح 116 ألف متر لتخزين الحاويات والبضائع بأرض التجارية لأخشاب

طرحت هيئة ميناء الإسكندرية 116 ألف متر مربع على شركات الملاحة، في أكبر طرح منذ سنوات، لأنشطة تخزين الحاويات والبضائع العامة، وقالت إن المساحات تقع ضمن أرض التجارية للأخشاب التي ضمت مؤخرًا لهيئة الميناء، وبدأت أعمال تطويرها خلال العامين الماضيين.

وحسب مصدر مسئول بهيئة الميناء، فإن الأراضي التي طرحت على شركات الملاحة يبلغ عددها 9 قطع.

ولفت المصدر إلى تقسيم منطقة الحاويات إلى 3 قطع، تصل مساحة الأولى إلى 33 ألف متر، بشرط تأمين دخول المزداد عليها بقيمة 1.5 مليون جنيه، والثانية 31 ألف متر، والثالثة 29 ألفًا، ويبلغ تأمين دخول المزداد لكل منهما مليون جنيه.

وقسمت باقى القطع المطروحة إلى 6 مساحات مختلفة متخصصة في نشاط تخزين البضائع العامة، وتشمل 2.8 ألف متر، و5 آلاف متر، و7.6 ألف متر، و2.8 ألف متر، و3.5 ألف متر، و3.4 ألف متر.

يذكر أن أرض التجارية للأخشاب تم ضمها منذ 5 سنوات لهيئة ميناء الإسكندرية، وأصدرت وزارة المالية قرارًا مؤخرًا باعتبارها ضمن



الدائرة الجمركية لهيئة الميناء، علاوة على أنها أسندت تطويرها من حيث البنية التحتية لشركة النيل العامة للطرق، بتكلفة تصل إلى 300 مليون جنيه.

وأوضح مسئول هيئة ميناء الإسكندرية أن تلك القطع مخصصة لأنشطة الحاويات والبضائع العامة، والصب الجاف، والصب السائل، وكانت البداية بطرح أنشطة الحاويات والبضائع العامة.

ولفت المصدر إلى أن المساحات المطروحة تصل مدة الانتفاع بها إلى 3 سنوات، وجميعها تقع بالمنطقة الخامسة بميناء الإسكندرية، مع منح مزاولة نشاط التخزين والمستودعات في حالة ترسية المساحة على أى شركة.

وجود عدد كافٍ من القاطرات واللنشات خلال الفترة المقبلة للتعامل مع كل السفن التي تدخل للميناء.

وتابع أن الهيئة لديها حاليًا 4 قاطرات بحرية بقوة شد من 40 - 60 طن بميناء الإسكندرية، و3 قاطرات بميناء الدخيلة والتي تعمل على مدار 24 ساعة، ومن المتوقع زيادة هذه الأعداد إلى 7 قاطرات بميناء الإسكندرية و5 قاطرات بميناء الدخيلة.

وتابع مسئول ميناء الإسكندرية أن الهيئة تسعى لزيادة عدد المرشدين خلال الفترة المقبلة، حيث تعمل بنسبة 25% فقط من قوة المرشدين، ويتم تشغيلهم بنظام الورادي، وتمت مخاطبة كل من وزارة المالية وجهاز التنظيم والإدارة لزيادة عدد المرشدين بالميناء.

وتستقبل ميناء الإسكندرية قرابة 4 آلاف سفينة سنويًا، وتقوم بتداول قرابة 65% من حجم تداول التجارة الخارجية المصرية، وذلك عبر ميناءي الإسكندرية والدخيلة.



لتوريد عدد من القاطرات الجديدة، والتي من المتوقع دخولها الخدمة خلال العام المقبل. وأضاف المصدر أن العقد يشمل 3 قاطرات بحرية بقوة 70 طنًا، والتي لأول مرة تدخل تلك النوعية من القاطرات للموانئ المصرية، وكذلك توريد 2 لنش مكافحة ملوثات صلبة، وتوريد 3 لنشات ارشاد، وتوريد لنش مطاطي فيبر جلاس "سريع"، إضافة إلى إعادة تأهيل القاطرة دخيلة 6، وتوريد 2 قاطرة تراكتورز قوة شد 40 طنًا. وكشف المصدر في رده على مذكرة الشركات العاملة بالميناء أن هيئة الميناء تسعى إلى

استجابة لغرفة ملاحه الاسكندرية: ميناء الإسكندرية تستعد لزيادة عدد القاطرات

تستعد هيئة ميناء الإسكندرية لزيادة عدد القاطرات واللنشات الخاصة بها خلال الفترة المقبلة، وذلك كاستجابة لمطالب السوق الملاحية، متمثلة في غرفة ملاحه الإسكندرية. وكان قد طالب أعضاء غرفة ملاحه الإسكندرية خلال اجتماعهم مع ميناء الإسكندرية مؤخرًا بزيادة عدد القاطرات بالميناء، خلال مذكرة رسمية.

وجاء في المذكرة أن عدد القاطرات بحاجة إلى زيادة؛ حيث إنها تؤثر على رباط وسفر السفن، وكذلك تأخر صعود المرشدين على السفن. من ناحية أخرى، أشار مصدر مسئول بهيئة ميناء الإسكندرية إلى أنه تم مؤخرًا توقيع تعاقب مع شركات صيانة وإصلاح السفن



لأول مرة..

ميناء الإسكندرية يحصل على شهادة المواصفة القياسية للإدارة البيئية



الربان طارق شاهين

الأوروبية والعالمية في مجالات الجودة المختلفة. يذكر 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 جغرافياً إلى 9 مناطق، ست مناطق منها في ميناء الإسكندرية المعروفة بالميناء الشرقي وثلاث مناطق في ميناء الدخيلة وكما يستخدم الميناء في الشحن التجاري فهو أيضاً يستقبل السفن السياحية وبواخر الركاب.

حصلت هيئة ميناء الإسكندرية لأول مرة في تاريخها على شهادة المواصفة القياسية لنظام الإدارة البيئية ISO 14001:2015 لحماية البيئة

قال الربان طارق شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، إن الهيئة نجحت في الحصول على شهادة المواصفة القياسية لنظام الإدارة البيئية ISO 14001:2015 لحماية البيئة لأول مرة في تاريخها. وأضاف في بيان صادر عن الهيئة اليوم، أن هذا له أثر كبير في رفع التصنيف البيئي العالمي لميناء الإسكندرية، كما أنه يعد إحدى الخطوات الجوهرية في إطار سعى الهيئة العامة لميناء الإسكندرية للتحويل إلى ميناء أخضر من خلال العمل وفقاً للمعايير الدولية في حماية البيئة.

كما تمكنت الهيئة من رفع تصنيفها العالمي في المواصفات القياسية للسلامة والصحة المهنية وذلك بحصولها على شهادة ISO 45001:2018 ؛ إلى جانب الانتقال من شهادة الجودة ISO 9001:2015 إلى المسمى الجديد وهو ISO 15001:2015 ، الأمر الذي تم بعد الخضوع للعديد من الاختبارات لتقييم أداء العاملين بالهيئة إبان حدوث المخاطر على اختلاف أشكالها والحد من وجودها والتعامل أثناءها بشكل احترافي.

ولفت رئيس الهيئة إلى أن هذا الحدث كان أثره التصديق على الحصول على تلك الشهادات من قبل اللجنة الدولية المانحة بكل أريحية بعد تقييم نتائج تلك الاختبارات الفعلية.

وأضاف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، أن ذلك الإنجاز كان بفضل جهود العاملين المسؤولين على إنجاز تلك المنظومة ، التي تتيج للهيئة مواكبة التطورات الدولية في عالم النقل البحري والموانئ ، بل إنه من عظيم أثره أن أصبح ميناء الإسكندرية الآن يضاهي الموانئ





مجموعة CMA الفرنسية

تعلن اختيارها لتلغيف المحطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية

إستراتيجيًا في تطوير خدمات المجموعة؛ وذلك لأن موقع مصر الإستراتيجي يلعب دورًا رئيسيًا كمفترق طرق وتقاطع خطوط الشحن بين الشرق والغرب، خاصة للتجارة بين إفريقيا وآسيا ودول حوض البحر الأبيض المتوسط وأوروبا.

كما أن وجود المجموعة في مصر يتضمن فريق عمل يتكون من 300 موظف بـ 6 مكاتب لكل من شركة CMA CGM، بالإضافة إلى شركة CEVA Logistics، كما تقوم الشركة بتشغيل 17 رحلة أسبوعية لـ 6 موانئ تربط الدولة ببقية دول العالم، وتشمل أكثر من 1400 رحلة سنويًا، بالإضافة إلى عبور حوالي 712 سفينة قناة السويس؛ البوابة الرئيسية للتجارة العالمية.

وفي عام 2020 عززت المجموعة CMA CGM حضورها من خلال التوسع في خدمة Jeddex في يوليو، والتي تغطي ميناء العين السخنة، وتوفر اتصالاً بين الولايات المتحدة الأمريكية والبحر الأبيض المتوسط وأوروبا وكينيا والصومال، بالإضافة إلى تحسين وقت العبور من مصر إلى مقديشو ومومباسا.

وفي نوفمبر، عبرت السفينة CMA CGM Jacques Saadé؛ أول وأكبر سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المسال في العالم قناة السويس، في رحلتها الأولى على خط آسيا الفرنسي الشهير (FAL 1) التابع للمجموعة، والذي يربط آسيا بأوروبا وعلى متنها 23 ألف حاوية مكافئة.

كما أنه مع تطوير CEVA Logistics، تستطيع المجموعة الآن تزويد عملائها بخدمة كاملة من الباب إلى الباب لاستكمال نشاطها البحري الحالي.

وأكدت المجموعة دعمها للاقتصاد المصري من خلال هذه الشراكة الإستراتيجية التي تهدف إلى المساعدة في توسيع التجارة الخارجية للبلاد مع استهداف الوصول إلى الأسواق الإقليمية والعالمية.

أعلنت مجموعة CMA CGM الفرنسية حضور رودولف سعادة، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي للمجموعة، خلال زيارته لمصر، مؤخرًا، اجتماعًا بالقصر الرئاسي المصري، والتقى خلاله الرئيس عبد الفتاح السيسي، ورئيس الوزراء الدكتور مصطفى مدبولي، ووزير النقل الفريق كامل الوزير.

وأضاف أنه، خلال الاجتماع، أبدت السلطات المصرية رغبتها في الدخول بشراكة إستراتيجية طويلة الأجل مع مجموعة CMA CGM لتشغيل وإدارة المحطة الجديدة للرصيف 55، متعدد الأغراض بميناء الإسكندرية، الذي من المقرر أن تبدأ العمليات به في عام 2022.

وأكدت المجموعة أن اختيار الرصيف 55 الجديد في الإسكندرية يتماشى تمامًا مع رؤية المجموعة، للتطوير في مصر، حيث سيخلق فرصًا لتعزيز خدماتها في مجالات النقل البحري والخدمات اللوجستية، في بلد يتمتع بإمكانات اقتصادية قوية، وهو خيار إستراتيجي لتطوير عمليات CMA CGM في مصر.

وتبلغ مساحة المحطة الجديدة 560.000 متر مربع مع وجود أرصفة بواجهة بحرية تصل إلى 2500 متر، ستبلغ طاقتها الاستيعابية حوالي 1.5 مليون حاوية مكافئة (عشرين قدمًا)، مما يمهد الطريق للمجموعة لاستقبال سفنها ذات الطاقة الأستيعابية الأكبر، وهذا سيمثل حلولا إضافية للمصدرين والمستوردين المصريين، بالإضافة إلى تجارة الترانزيت.

وأكدت المجموعة أن تلك المحطة ستمكن من ربط مصر بمناطق جديدة، كما ستعزز وجود CMA CGM في البحر الأبيض المتوسط.

كما ستشمل هذه الشراكة أيضًا تطوير الحلول اللوجستية، والرقمنة، والمساهمة في تدريب الأجيال الشابة بالمجالين البحري واللوجستي، بالإضافة إلى عدد من الاستثمارات الأخرى.

ومنذ عام 1995 تتنظر المجموعة لمصر على أنها دولة تلعب دورًا





مجلس الوزراء

يوافق على تخصيص ١٦٣ فدانا لتنفيذ توسعات ميناء دمياط

وافق مجلس الوزراء على مشروع قرار رئيس الجمهورية، بشأن إعادة تخصيص مساحة 163.78 فدان من الأراضي المملوكة للدولة ملكية خاصة، تاحية محافظة دمياط، لصالح هيئة ميناء دمياط، وذلك نقلا من الأراضي المخصصة لهيئة المجتمعات العمرانية.

التيل بمساحة 120 فدانا لتكون امتداداً لتوسعات المنطقة الخلفية للميناء وتكون ظهيرا خلفيا لمحطة حاويات متطورة تستقبل الأجيال الحديثة من سفن الحاويات.

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

يأتي ذلك بعد عدة مفاوضات تمت بين هيئة ميناء دمياط وعدد من الجهات، خاصة أن الجهاز المركزي للمحاسبات والأجهزة الرقابية أخطر هيئة ميناء دمياط في 2019 لإعلان موقعها من دفع 55 مليون جنيه مقابل قطعة أرض تبلغ مساحتها 125 فدانا.

كما سدد الميناء المبلغ المذكور عقب ثورة 25 يناير لحاجة الميناء الماسة لتنفيذ خطط تطوير الميناء ولتكون امتدادا لتوسعات الظهر الخلفي لمحطة حاويات متطورة تستقبل الأجيال الحديثة من سفن الحاويات.

وفي 29/2/2004 طلب المهندس وزير النقل من الدكتور رئيس مجلس الوزراء السير في إجراءات نزع الملكية للمنطقة المحصورة بين المنطقة الحرة شرق الميناء وقناة الربط الملاحية بين الميناء ونهر



هيئة ميناء الإسكندرية

تعتمد الشركات المسموح لها بمزاولة نشاط الأنتغال البحرية



وقائمة أسعار خدمة استقبال المخلفات من السفن. ونصت تعليمات هيئة ميناء الإسكندرية في هذا الشأن على أنه لن يتم قيام أي توكيل ملاحي بتأجير بارجات أو مواعين من الغير للقيام باستقبال المخلفات من السفن، على أن يتم إسناد تلك العملية لمقاول الأنتغال البحرية المرخص له من الهيئة فقط.

كما تقرر قيام التوكيل الملاحي بإعطاء صورة من فاتورة استقبال المخلفات من السفينة موضح بها مقابل الخدمة والكمية المستلمة للهيئة العامة لميناء الإسكندرية، على أن تكون موقعة ومختومة من ربان السفينة، بالإضافة إلى تقديم نموذج الإخطار المسبق قبل دخول السفينة بـ 48 ساعة سواء (مخطاف خارجي- مخطاف داخلي- تراكي على الرصيف).

من جانبه أشار الربان طارق شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية في تصريحات سابقة، إلى أن تلك التعليمات تأتي بهدف عدم دخول شركات الأنتغال البحرية غير المرخص لها بالعمل داخل الميناء، بالإضافة إلى عدم الترخيص للشركات التي لا تمتلك بارجات بالعمل داخل الميناء، قائلا: «لن يعمل بالميناء في نشاط الأنتغال البحرية، إلا من لديه وحدة بحرية مرخصة، أو حاصل على الترخيص»، مرجعا ذلك الى وجود العديد من الوحدات غير المرخص بها أو الشركات غير المرخص بالتواجد بالميناء وتسبب عرقلة العمل اليومي.

ولفت الى أن هيئة الميناء طالبت الميناء التوكيلات الملاحية بإعطاء صورة من فاتورة استقبال المخلفات من السفينة موضح بها مقابل الخدمة والكمية المستلمة للهيئة العامة لميناء الإسكندرية، على أن تكون موقعة ومختومة من ربان السفينة، بالإضافة إلى تقديم نموذج الإخطار المسبق قبل دخول السفينة بـ 48 ساعة سواء (مخطاف خارجي - مخطاف داخلي- تراكي على الرصيف) على أن يكون هذا النموذج مختوما ومعتمدا من ربان السفينة ويكون مطابقا لنموذج IMO مع أوراق التراكي الخاصة بالسفينة، ولن يتم السماح بالتراكي «الانتظار على الأرصفة» إلا بتقديم هذا النموذج .

قررت هيئة ميناء الإسكندرية مزاولة نشاط الأنتغال البحرية من خلال 3 شركات فقط، تنطبق عليها شروط مزاولة العمل خلال الفترة المقبلة. وحسب ما أعلنت عنه هيئة ميناء الإسكندرية، فإن تلك الشركات تضم كلا من هاي كوالتي والتي تمتلك وحدتين بحمولة تصل الى 181 طنا، و50.8 طن.

كما تم الترخيص لشركة دخانة للأنتغال البحرية، والتي تمتلك 14 وحدة بحرية، بحمولة من 218 طنا و165 طنا، و49 طنا، فيما كانت الشركة الثالثة هي دولفين للأنتغال البحرية، والتي تمتلك وحدتين فقط بحمولة 35 طنا، و2015 طنا.

وكانت الشركات الخاصة على ترخيص لمزاولة نشاط الأنتغال البحرية، خلال العام الماضي قد وصلت إلى 24 شركة، منها بتروميكس، والهلال، والهندسية، وسيا أوف شور، والمصطفى للأنتغال، وكيم سيرفيس، وكنتراكت انترناشيونال، وروكيم أيجيبيت، ومكتب أبو قير للخدمات البحرية.

يذكر أن هيئة ميناء الإسكندرية كانت قد طالبت الشركات العاملة بالميناء، خاصة التوكيلات الملاحية، بتنفيذ الخطة الموحدة لإدارة مخلفات السفن التي وضعتها الهيئة خلال الفترة الأخيرة.

وأشارت الهيئة الى أنه تقرر تطبيق تلك الاستراتيجية بداية من يناير المقبل 2021، والتي تهدف إلى زيادة إحكام الرقابة والسيطرة على المخلفات من السفن والتخلص.

وألزمت هيئة ميناء الإسكندرية ضمن الخطة الجديدة باقتصار تعامل التوكيلات الملاحية مع مقاولي الأنتغال البحرية المرخص لهم من الهيئة، برخصة أشغال بحرية دون غيرهم عند استقبال المخلفات من السفن سواء الصلبة أو السائلة، والتي حددتها الهيئة والتي بلغت 3 شركات فقط.

وأعلنت هيئة ميناء الإسكندرية، في ديسمبر الماضي عبر خطاب لها للسوق للملاحية، أنه سيتم الإعلان عن مقاولي الأنتغال البحرية المعتمدين من الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، وبيانات الاتصال بهم

" قناة السويس للحاويات " تتوقع نمواً من ٥ إلى ٧% العام الحالي



وأكد أن الشركة تستهدف خلال عام 2021 إضافة مزيد من خدمات القيمة المضافة التي بدأت بخدمة إصلاح الحاويات منذ عام ونصف، إلا أن أزمة كورونا تسببت في إيقاف العديد من الخدمات اللوجستية عالمياً. وأكد «النادي» تحقيق محطة حاويات الشركة زيادة قدرها 60% في حجم تداول حاويات الصادر، و35% في حاويات الوارد.

ينكر أن شركة قناة السويس للحاويات هي المشغل الرئيسي لمحطة الحاويات الوحيدة في ميناء شرق بورسعيد، يرأس مال أجنبي مصري تديره شركة إيه بي إم ترمينلز، إحدى شركات مجموعة إيه بي مولر ميرسك. كما تحتل إيه بي إم ترمينلز، أحد أفرع ميرسك لمحطات التداول، أكبر الحصص بحجم أسهم يصل إلى 55% فضلاً عن توليها إدارة عملياتها الإنتاجية.

وتتوزع باقي المساهمات بواقع 20% شركة كوسكو، وهيئة قناة السويس 10.3% والبنك الأهلي المصري 5% بينما حصة القطاع الخاص المصري 9.7% .

تتوقع شركة قناة السويس للحاويات أن تحقق نمواً يتراوح من ٥ إلى ٧% في ٢٠٢١، رغم الظروف التي ينتهدها العالم بسبب تداعيات جائحة كورونا

جاء ذلك وفقاً لما صرح به مسئولو الشركة، مؤخراً، أثناء اجتماع مائدة مستديرة تحت عنوان: «2020 عام الأداء.. 2021 عام النمو». وأضاف المسئولون أن الشركة تمكنت في 2020 من تحقيق نمو بنسبة 20% في معدلات التداول في ميناء شرق بورسعيد، مقارنة بعام 2019 مسجلة 3.7 مليون حاوية، ما يمثل أعلى معدل تداول منذ 2004.

وتابعوا أن الشركة ستستكمل خطة ضخ استثمارات بقيمة 60 مليون دولار، ليرتفع إجمالي استثماراتها بالسوق المحلية إلى مليار دولار. قال سوناي موكرجي، الرئيس التنفيذي التجاري لشركة قناة السويس للحاويات، إن محطة شرق بورسعيد تمكنت في أغسطس 2020، من تداول 359401 حاوية مكافئة، لتسجل أعلى معدل شهري منذ تأسيسها عام 2004 وقال إن الشركة حققت قفزات غير مسبوقة بمعدلات التداول السنوية للترانزيت والصادر والوارد لم تشهدها على مر تاريخها، وذلك للعام الثاني على التوالي، لتسجل 2.3 مليون حركة بالأرصعة، أي ما يعادل 3.7 مليون حاوية بزيادة قدرها 20% على 2019.

وأوضح أن إيه بي إم ترمينلز العالمية، المساهم الرئيسي، منحت قناة السويس للحاويات لقب (محطة العام- 2020) من بين 60 محطة للمجموعة على مستوى العالم.

من جانبه، قال المهندس محمود أيوب - الرئيس التنفيذي للعمليات بشركة قناة السويس للحاويات إن استثمارات الشركة شملت تطوير البنية التحتية بمحطة قناة السويس للحاويات، حيث تمت تغطية 6 أوناش رصيف، وإنشاء مركز لفحص وإصلاح الحاويات المبردة، فضلاً عن رفع كفاءة الأرصفة لاستيعاب سفينتين عملاقتين من طراز EEE على رصيف واحد في ذات الوقت، لتتفرد محطة قناة السويس للحاويات بتقديم تلك الخدمة الاستثنائية لأول مرة للموانئ المحلية.

ولفت إلى أنها تستهدف تغطية 6 أوناش رصيف أخرى، تمهيداً لاستيعاب سفن السوبر بوست بنامكس العملاقة بنحو 12 ونش رصيف مطور كلياً، إلى جانب توريد 10 أوناش ساحة جديدة من طراز RTG لتتضم إلى 6 أوناش سبق توريدها لأسطول معداتها.

وقال هاني النادي، رئيس قطاع الشئون الحكومية والعلاقات العامة لشركة قناة السويس للحاويات، إن التعاون الفعال مع الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، فضلاً عن تشغيل حركة إنفاق قناة السويس، تمثل أبرز الأسباب الرئيسية للنمو الذي تم تحقيقه في 2020.

وأكد أن اتفاقية حوافز التداول التي تم توقيعها مع الهيئة الاقتصادية العام الماضي 2020 مستمرة حتى عام 2023 .

ورحب هاني النادي، بحجم الاستثمارات التي تضخها الدولة المصرية في شرق بورسعيد، ودعم أعمال البنية التحتية التي من شأنها دعم تنافسية المحطة، ومشروع خط السكة الحديد المزمع إنشاؤه في المنطقة، مشدداً على أهمية النقل متعدد الوسائط.

وأشار إلى أن الشركة نجحت بالتنسيق مع وزارة المالية في تطبيق منظومة الشباك الواحد التي أسهمت في تقليل زمن الإفراج الجمركي والتيسير على عملاء المحطة من حيث الوقت والتكلفة.



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com



الجمارك :

الموافقة على تقديم قائمة الشحن الصادر خلال ٤٨ ساعة



أ / السيد كمال نجم



قررت مصلحة الجمارك الموافقة على خروج السفن والطائرات ووسائل النقل المختلفة من موانئ الجمهورية مشحونة أو فارغة دون تقديم قائمة الشحن بشرط تعهد وكيل شركة الملاحه بتقديم القائمة خلال 48 ساعة من خروج وسيلة النقل.

ونص القرار الذي أصدره السيد كمال نجم رئيس مصلحة الجمارك، بأنه سيتم المتابعة للموافقات الصادرة وفقاً للبند السابق، على أن يتم الإحالة للشئون القانونية المختصة لإعمال شئونها حيال الشركات المخالفة حال تعدي المدة الزمنية الموضحة سلفاً دون تقديم قائمة الشحن. وشدد منشور التعليمات رقم 6 لسنة 2021 على أن يتم ذلك القرار بدون الإخلال بحكم البند 6 من المادة 71 من قانون الجمارك الصادر بالقانون رقم 207 لسنة 2020 على أن يتم العمل بتلك التعليمات لحين إصدار اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك والجاري عمل حوار مجتمعي عليها حالياً بين مصلحة الجمارك والمجتمع الملاحي والتجاري. وذكر رئيس مصلحة الجمارك أن التعليمات الجديدة التي تم إصدارها وفقاً لهذا المنشور، جاءت بعد رفع مذكرة لوزير المالية الدكتور محمد معيط في 19 يناير الماضي بشأن بعض المشكلات التي قد تعوق حركة الصادرات المصرية في إطار تنفيذ أحكام المادة 48 من قانون الجمارك. ونصت المادة 71 من قانون الجمارك الجديد على "مع عدم الإخلال

بأي عقوبة أشد ينص عليها أي قانون آخر ، يعاقب ربانة السفن أو قادة الطائرات ووسائل النقل الأخرى أو من يمثلونهم بغرامة مقدارها ثلاثون ألف جنيه إذا ارتكب 8 أفعال ، ونص البند السادس من تلك المادة، بتحمل تلك الغرامة في حالة مغادرة السفن أو الطائرات أو وسائل النقل الأخرى الدائرة الجمركية دون موافقة من المصلحة . وقائمة الشحن هي وثيقة تصدر من قبل شركة الشحن ، تثبت أن البضاعة قد استلمت بالفعل على متن السفينة، وتعتبر بمثابة دليل على استلام البضاعة من قبل الجهة الناقلة، وتلزمها بتسليم البضاعة للجهة المرسله إليها، وتصف البضاعة والسفينة الناقلة وميناء الوجهة. ويمكن استخدام أنواع مختلفة من بوالص الشحن "بوليصة الشحن النظيفية" و تنص على أن البضاعة قد استلمت في حالة جيدة، "بوليصة شحن مشروطة" تشير إلى أن البضاعة قد تعرضت إلى تلف أو أن حالتها غير جيدة، وفي هذه الحالة ربما يرفض البنك الممول استلام مستندات الجهة المرسله للبضاعة.

وزير النقل : تأسيس لشركة لزيادة منقولات البضائع داخل وخارج مصر



عقد الفريق مهندس كامل الوزير- وزير النقل اجتماعاً مع الدكتور هشام توفيق وزير قطاع الأعمال العام لمتابعة آخر مستجدات الدراسة المتعلقة بالخطوات التنفيذية لإنشاء شركة مشتركة للنقل متعدد الوسائط تفعيلاً لبروتوكول التعاون الموقع بين الهيئة القومية لسكك حديد مصر والشركة القابضة للنقل البحري والجوي.

استعرض الوزيران التقرير الخاص بآليات الدراسة المطلوب تنفيذها وبما تتضمنه من الإجراءات القانونية اللازمة لإنشاء الشركة وإعداد خطة العمل التفصيلية شاملة الإطار الزمني والتكلفة الاستثمارية لإتمامها.. وكذلك إعداد التصور الخاص بعقد إدارة وتشغيل المشروع وأسس التشغيل وإجراءات العمل والإطار العام للتعاون مع الشركاء المختلفين بما يتلاءم مع أفضل الممارسات العالمية في أساليب التشغيل. وأكد وزير النقل خلال الاجتماع أن تأسيس هذه الشركة يأتي في إطار توجيهات القيادة السياسية بتعظيم منظومة نقل البضائع في مصر للحفاظ على شبكة الطرق والكباري الضخمة وزيادة الموارد المالية لهيئة السكك الحديدية لتحسين الخدمة المقدمة للركاب.

ولفت إلى أن هذه الشركة ستساهم في تحقيق تكامل وسائل النقل مع بعضها لتعظيم حجم النقل في مصر سواء داخل أنحاء الجمهورية أو من الداخل للخارج عبر الموانئ المصرية.

وكذلك من الخارج إلى الداخل، كما ستقوم الشركة بنقل البضائع من الموانئ المصرية عبر السكك الحديدية إلى أماكن التصنيع أو التوزيع لتنتقل بعد ذلك عبر الشاحنات إلى أماكن الاستهلاك ، وهو ما سيساهم في عدم وجود تكديس بالموانئ وزيادة حركة التداول بها كما سينعكس

على تقليل تكلفة السلع للمواطن المصري. وأضاف الوزير أن أحد أهم النقاط التي ستتناولها دراسة المشروع هو وضع الاسس والاليات التي سيتم من خلالها اسناد ادارة وتشغيل شركة المشروع لمشغل متخصص ذو خبرة عالمية في ادارة لوجستيات نقل البضائع باستخدام وسائل متعددة، يتم اختيارها بناء على مناقصة محدودة بين كبرى الشركات العاملة في هذا المجال وكذلك النمط التمويلي الخاص بإنشاء هذه الشركة.

ومن جانبه أشار وزير قطاع الأعمال إلى الفوائد المترتبة على الجمع بين خدمات النقل البري للبضائع التي تقوم بها الشركات التابعة لوزارة قطاع الأعمال مع خدمات نقل البضائع عبر السكة الحديد لتوفير خدمة متكاملة للعملاء تتسم بالسرعة والكفاءة وانخفاض التكلفة.

هيئة ميناء دمياط

تعلن عن مناقصة لصيانة ساحات تداول أرصفة المنطقة الثانية وطرح محطة للصب الجاف على مساحة ٥ آلاف متر مربع بنظام حق الانتفاع لمدة ١٠ سنوات



أعلنت هيئة ميناء دمياط عن مناقصة عامة بين شركات المقاولات المختلفة، وذلك لصيانة ساحات تداول أرصفة المنطقة الثانية، والتي تعرف بمنطقة الحاويات.

ويعد ميناء دمياط مقسم إلى قرابة 7 مناطق مختلفة، كل منها متخصص في تداول أنواع محددة من البضائع، كالصب السائل، والصب الجاف، والبضائع العامة، والحاويات، والبتروكيماويات.

كما طرحت هيئة ميناء دمياط مناقصة أخرى لصيانة المباني الإدارية ومباني الإعاشة بالمنطقة البحرية بالميناء، على أن يكون موعد فض المظاريف الفنية للمشروع.

وأشارت هيئة ميناء دمياط إلى أنه سيتم تطبيق أحكام لائحة مشتريات الهيئة رقم (137) لسنة 2017 وتعديلاتها وفيما لم يرد بشأنه نص خاص في هذه اللائحة، كما سيتم تطبيق أحكام القانون رقم (182) لسنة 2018 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم (692) لسنة 2019 .

ويقع ميناء دمياط على مساحة كلية تصل إلى 11.8 مليون متر مربع، ومسح مائي منها 2.9 مليون متر مربع، بينما مساحة اليابس 7.9 مليون متر مربع، وبأطوال أرصفة تصل إلى 660 متر بعدد 30 رصيف وبطاقة تداول تصل إلى 40 مليون طن سنويا.

بينما يوجد بالميناء 29 ساحة بمساحة تصل إلى 850 ألف متر مربع وبطاقة تخزينية تصل إلى 4.5 مليون طن سنويا.

وفي السياق ذاته عقد اللواء وليد عوض رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط اجتماعه الدوري بالعاملين أمس الخميس، وذلك بعد اتخاذ كافة الإجراءات الاحترازية ومراعاة التباعد المكاني .

واستعرض رئيس هيئة الميناء آخر المستجدات بالميناء، ومنها تصديق القيادة السياسية بضم مساحة حوالي 163 فدان ضمن مشروع انشاء حاجز الأمواج الجديد غرب الميناء والذي سيضيف أرصفة وساحات جديدة، وأشاد بالمعاونة والمسندة التي قدمها الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل لإتمام إجراءات البدء في هذا المشروع وأشار إلى إشادة لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب بمشروعات الميناء الجارية والمستقبلية بالإضافة إلى الجهود المبذولة لتعميق الممر الملاحي وحوض الدوران، والنجاح في مجال التحول الرقمي وتشغيل مركز الخدمات اللوجستية بالميناء، وكذلك توقيع بروتوكول انتفاع شركة حاويات دمياط بخدمات المنظومة الآلية الخاصة بهيئة الميناء .

كما طرحت هيئة ميناء دمياط على شركات الملاحة استغلال 5 آلاف متر مربع بنظام حق الانتفاع لمدة 10 سنوات .

وتكرت مصادر في الهيئة أن المساحة سيتم استخدامها في تداول بضائع الصب الجاف صديقة البيئة، لمدة 10 سنوات، ومن المقرر فض المظاريف خلال أيام.

وتابعت المصادر أن الهيئة طرحت قطعتي أرض كمحطات متخصصة

في تداول البضائع العامة، أمام شركات القطاع الخاص لاستغلالها لمدة ثلاث سنوات ضمن خطة استغلال أصولها.

كانت «هيئة الميناء» طرحت منتصف العام الماضي 3 قطع أراض لتداول البضائع على مساحة 12 ألف متر مربع، مقسمة بواقع 3075 مترا، بمنطقة ورش الصيانة، لمدة 5 سنوات، و 6 آلاف متر بمنطقة تقسيم المخازن الجديدة بمدة استغلال تصل إلى 10 سنوات، فيما تركز المشروع الثالث في استغلال وتأجير ساحة رقم 2 متعددة الأغراض بمساحة 3 آلاف متر بمنطقة ورش الهيئة لمدة 5 سنوات.

واستقبلت هيئة ميناء دمياط الكراكة عبور بورسعيد «التابعة لقناة السويس» مؤخرا للقيام بأعمال التكريك والحفاظ على الممر الملاحي وحوض الدوران على عمق 16 مترا، والتي تتعرض لعمليات اطماء سنويا.

في سياق متصل، استقبلت هيئة ميناء دمياط خلال العام الماضي قرابة 720 سفينة، واستحوذت على «هاياج لويد» الألماني على 51.1% من حجم التداول بنشاط الحاويات خلال العام بعدد سفن بلغ 263.

وجاء في المركز الثاني تحالف «وان الياباني ONE» بنسبة 15.3% مقابل 9.9% لخط «CMA – CGM» الفرنسي.

وحصل خط «بانج مينج» على 7.3%، وخط «الميرسك» على 6.8% فقط، وخط «MSC» الأوروبي على 4%، فيما وصلت نسبة تعاملات خط «كوسكو» الصيني على 1.8%.

ويتم إدارة محطات الحاويات بالميناء عبر شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة، إحدى شركات القابضة للنقل البحري، والتي تقوم بإدارة قرابة 6 أرصفة، وحققت إيرادات خلال العام المالي الماضي 2019 / 2020، قيمتها 1.37 مليار جنيه، مقابل 1.6 مليار خلال العام المالي قبل الماضي.

ويبلغ صافي الربح نحو 794 مليون جنيه مقابل 1.22 مليار بنقص قدره 427 مليوناً، وبلغت معدلات تداول الحاويات 1.14 مليون حاوية مقابل 1.15 مليون حاوية حققتها خلال الفترة المقارنة.



الموانئ المصرية تحقق ١٥٦ مليون طن خلال العام الماضي ٢٠٢٠

وتحقق معدلات تداول
في لفتا حاويات يصل
الى ٧,٥ مليون حاوية
خلال ٢٠٢٠

بشرق بورسعيد، وموانئ دبي العالمية بالسخنة، والإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية بالإسكندرية والدخيلة.

وحسب البيانات الرسمية فان الطاقات الاستيعابية لنشاط الحاويات في السوق المحلية يزيد حاليا عن 11.5 مليون حاوية، خاصة بعد تنفيذ عددا من مشروعات التطوير خلال العام الماضي 2020 والعام السابق له.

وشهدت معظم المحطات اعمال تطوير خلال العام الماضي، منها قيام شركة موانئ دبي العالمية بالإنهاء من تنفيذ محطة تداول الحاويات والبضائع بنظام B.O.T بتكلفة 550 مليون دولار متضمنة رصيف بحري بطول 1350 متر وساحة تداول بمساحة 640 ألف م، تم الانتهاء من تطوير مساحة 353 ألف متر م 2 كمرحلة أولى، بالإضافة الى قيام الشركة بتوريد وتركيب عدد 4 أوناش للرصيف STS وعدد 2 أوناش RMG وعدد 8 أوناش RTG.

فقد قامت شركة قناة السويس للحاويات بميناء شرق بورسعيد قامت بزيادة حجم الطاقة الاستيعابية، لتسع 31 ألف حاوية مكافئة، والتي لم يتم زيادتها منذ مارس 2016، بالإضافة إلى زيادة أوناش الرصيف وأوناش الساحة العملاقة، والتي ستصل إلى 16 ونش ساحة خلال منتصف العام الجاري، كما أنه من المخطط زيادة عدد أوناش الرصيف من 6 إلى 12 ونش التي تناسب سفن "سوبرتايمكس".

كما تقوم شركة دمياط لتداول الحاويات بتطوير أرصفة جديدة 5 و 6 حيث تقوم بتشغيل أربعة أرصفة بالميناء، علاوة على تركيب أرصفتها إلى 16 متر بعد ان كانت 14 متر عبر شركة بتروجيت.

وانتهت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات

وصلت إلى 7.56 مليون حاوية، وذلك مقابل 7.24 مليون حاوية خلال عام 2019، بينما كانت في 2018 قد وصلت إلى 6.7 مليون حاوية.

وتوزعت تلك الحاويات لتصل في ميناء الإسكندرية إلى 1.69 مليون حاوية، موزعين على مينائي الإسكندرية والدخيلة، بينما كانت خلال العام قبل الماضي 2019 قد وصلت إلى 1.8 مليون حاوية.

كما حققت هيئة ميناء دمياط 1.05 مليون حاوية، والتي يتم تشغيل محطات الحاويات بها عبر شركة دمياط لتداول الحاويات الحكومية فقط، وذلك مقابل 1.06 مليون حاوية تم تحقيقها خلال عام 2019، وتوزعت الكميات التي تم تحقيقها في ميناء دمياط بين 611 ألف حاوية ترانزيت، بينما وصلت الحاويات "الصادر، الوارد" إلى 441 ألف حاوية.

أما موانئ الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، والتي تشمل موانئ شرق، وغرب بورسعيد، والسخنة، فقد حققت معدلات تداول بلغت 4.8 مليون حاوية، وذلك مقابل 4.2 مليون حاوية خلال العام قبل الماضي 2019.

وتعد موانئ موانئ السخنة والإسكندرية والدخيلة متخصصة في نشاط التجارة الخارجية المصرية «صادرات وواردات»، بينما تعد موانئ شرق وغرب بورسعيد ودمياط متخصصة بنسبة كبيرة في نشاط الترانزيت بنسبة تزيد عن 60%.

ويعمل في مصر 6 محطات لتداول الحاويات، منها 3 حكومية، وتتبع القابضة للنقل البحري، والبري.

وتعمل في «الإسكندرية، وبورسعيد، ودمياط» لتداول الحاويات، إلى جانب شركات أجنبية، هي قناة السويس للحاويات

حققت الموانئ المصرية معدلات تداول للبضائع خلال العام الماضي 2020 بلغت 156 مليون طن، وذلك مقابل 172 مليون طن مليون طن خلال العام الماضي 2019 بينما كانت في عام 2018 قرابة 157.8 مليون طن.

وأشار التقرير السنوي الصادر عن قطاع النقل البحري أن ميناء الإسكندرية حقق معدلات تصل إلى 55.6 مليون طن، وذلك مقابل معدلات وصلت إلى 62 مليون طن في العام قبل الماضي 2019، بينما كانت في 2018 تصل إلى 62.4 مليون طن.

فيما حققت ميناء دمياط 32.7 مليون طن، وذلك مقابل 36 مليون طن، تم تحقيقها خلال العام قبل الماضي 2018، بينما بلغت معدلات تداول البضائع بنفس الميناء في 2018 قرابة 24.7 مليون طن.

أما هيئة موانئ البحر الأحمر فقد تداولت خلال العام الماضي 2020، نحو 4.5 مليون طن، وذلك مقابل 5 مليون طن، تم تداولها العام قبل الماضي 2019، بينما حققت في 2018 قرابة 5.4 مليون طن.

فيما تداولت موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والتي تشمل (شرق وغرب بورسعيد، والسخنة) وصلت إلى 63.2 مليون طن، وذلك مقابل 58 مليون طن خلال العام الماضي 2019، بينما كانت في 2018 قد وصلت إلى 65.3 مليون طن.

وحسب بيانات قطاع النقل البحري فان الطاقة التصميمية للموانئ المصرية 170 مليون طن، وبذلك يكون الفارق بين الطاقة التشغيلية والاستيعابية قرابة 10 مليون طن فقط، وبالتالي هناك نقص شديد في الأرصفة والطاقة التصميمية بوجه عام.

وحققت الموانئ المصرية خلال العام الماضي 2020 معدلات في تداول الحاويات

لسفينة واحدة على الأقل رافعة للعلم المصري أو كان المستأجر الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة.

وبالنسبة للسفن فقد استقبلت الموانئ المصرية 11.3 ألف سفينة خلال العام الماضي 2020 ، وتوزعت بين موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، 3.4 ألف سفينة، وهيئة موانئ البحر الأحمر بواقع 1.1 ألف سفينة، وهيئة ميناء دمياط بواقع 2.8 ألف سفينة، فيما وصلت السفن التي دخلت ميناء الإسكندرية بواقع 3.8 ألف سفينة.

بينما كانت في العام قبل الماضي 2019 قرابة 13.6 ألف سفينة، وتوزعت بين موانئ البحر الأحمر بقرابة 1992 سفينة، بينما دخلت لميناء دمياط قرابة 3183 سفينة، واستقبلت الموانئ التابعة للهيئة الاقتصادية لقناة السويس قرابة 4343 سفينة، فيما كانت بميناء الإسكندرية قرابة 4153 سفينة.

ميناء غرب بورسعيد ليستقبل 13 ألف راكب فقط.

وقررت وزارة النقل في أغسطس 2018 منح السفن السياحية حوافز لجذبها للموانئ المصرية، وتضمن القرار منح تلك السفن تخفيضات بقيمة %50 من مقابل الانتفاع بالمهام والمنشآت الثابتة والعالمية التابعة لهيئات الموانئ البحرية والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

كما خفض وزير النقل %50 من مقابل رسوم الوكالة الملاحية الواردة بالفصل العاشر من اللائحة المرافقة لقرار وزير النقل رقم 800 لسنة 2016، ويسري هذا التخفيض على اليخوت السياحية.

وتضمن القرار أن تعامل سفن الركاب والبضائع الراقعة لعلم أجنبي ومملوكة لمصريين أو يستأجرونها كاملة التجهيز بعقد مشاركة زمنية معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية، وذلك إذا كان المستأجر مالكا

خلال العام الماضي من تركيب المرحلة الأولى من الرصيف 96 بميناء الدخيلة بطول 400 مترا ، عبر شركة القناة للموانئ، كما اسندت المرحلة الثانية بطول 350 متر لاحدى الشركات الأجنبية.

كما قامت شركة موانئ دبي العالمية والتي تقوم بإدارة محطة ميناء السفن بتنفيذ توسعات لتصل طاقتها الاستيعابية الى 3 مليون حاوية، بعد أن كانت 1.1 مليون حاوية فقط.

وفي نفس السياق تعاني الموانئ المصرية خاصة المحطات والأرصعة السياحية من انخفاض سفن الركاب والسياحة خلال العام الماضي 2020، حيث شهدت تراجعا كبيرا خلال العام الماضي.

ووصل حجم الركاب في الموانئ المصرية خلال العام الماضي 2020 قرابة 171 ألف راكب، وذلك مقابل 675.7 ألف راكب وسائح خلال العام قبل الماضي 2019 على متن السفن السياحية.

وتعتبر السفن السياحية من أهم السفن التي تستقبلها الموانئ المصرية، كما أنه لا يكون الهدف منها زيادة إيرادات الموانئ فحسب لكبر حجمها، بل تهدف لتنشيط حركة السياحة الداخلية في نفس الوقت.

واستحوذت موانئ البحر الأحمر على النسبة الأكبر التي تضم موانئ الغردقة وشرم الشيخ لتستقبل 162.5 ألف راكب وسائح خلال العام الماضي 2020 ، وذلك مقابل 548.6 ألف راكب 2019.

بينما استقبل ميناء الإسكندرية 3400 راكب خلال 2020 مقابل 8500 راكب خلال العام قبل الماضي 2019 ، بينما وصل نصيب ميناء غرب بورسعيد إلى 3400 ألف راكب بعد أن كانت 18.4 ألف راكب في عام 2019 .

أما في العام 2018 فكان قد وصل عدد الركاب والسائحين إلى 720.8 ألف راكب، وجاءت في المقدمة أيضا هيئة موانئ البحر الأحمر، لتستقبل قرابة 689 ألف راكب.

ثم تأتي هيئة ميناء الإسكندرية في المرتبة الثانية لتصل إلى 18 ألف راكب، بينما استقبل ميناء غرب بورسعيد فقط 13 ألف راكب.

وفي عام 2017 استقبلت الموانئ المصرية 868 ألف راكب، لتحتل موانئ البحر الأحمر الصدارة وتستقبل 847.6 ألف راكب، يليه ميناء الإسكندرية بواقع 25.4 ألف راكب، ثم



Flumar Shipping Co. IS A E

Head Office: Port Said, Canal St., El Meskani
 Rental: El Helwan, El Helwan, Egypt.
 TEL: (+202) 4881289 - 4879078 - 4873151
 4879100 - 4082000 - 4111270
 FAX: (+202) 4847288 - 4861333 - 4015100
 Branches: Port Said - Cairo - Suez - Damietta

www.flumarshipping.com.eg



ناقلات الغاز المسال العابرة لقناة السويس في يناير تقترب



من إجمالي المارة في 2020

سجلت قناة السويس عبور 51 ناقلة غاز مسال بحمولات بلغت 5.4 مليون طن خلال شهر يناير الماضي، في سابقة هي الأولى من نوعها وبما يقترب من حركة العبور العام الماضي كاملا والذي سجل عبور 52 ناقلة محملة بنحو 5.5 ملايين طن.

وكشفت إحصائيات قناة السويس أن عائدات عبور ناقلات الغاز المسال في عام 2020 سجلت ما يقرب من 16.5 مليون دولار، بينما حققت خلال يناير الماضي 11 مليون دولار.

وأوضحت الإحصائيات أن شهر يناير 2021 وحده شهد عبور 51 ناقلة بحمولات بلغت 5.4 مليون طن، محققا عائدات بلغت 10.6 مليون دولار، مقابل عبور أربعة ناقلات فقط في يناير 2020، بحمولات بلغت 0.4 مليون طن، وعائدات وصلت إلى مليون دولار، ما يعكس الزيادة غير المسبوقة في أعداد ناقلات الغاز الطبيعي المسال العابرة للقناة، بفارق 47 ناقلة و9.5 مليون دولار.

وجاء ذلك نتيجة حالة التكدس والتأخيرات التي شهدتها قناة بنما خلال الأشهر الثلاثة الماضية، بسبب زيادة حركة التجارة من دول شرق آسيا، ما جعل قناة السويس الأسهل في حركة العبور.

وفي نفس السياق، أكد الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، في بيان صدر مؤخرا، حرص الهيئة على دراسة جميع متغيرات سوق النقل البحري وتحليل بيئة المنافسة العالمية، والعمل على زيادة

تنافسية القناة على الطرق الملاحية المختلفة.

وأشار ربيع إلى قيام الهيئة بإصدار منشورات ملاحية وكتب دورية تستهدف جذب أكبر قدر ممكن من تجارة الغاز الطبيعي المسال المحتملة بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول آسيا بشكل عام والشرق الأقصى بشكل خاص من خلال تقديم حوافز وتخفيضات مدروسة بعناية شديدة.

وفي نفس السياق، رصد التقرير التحليلي الذي نشرته منظمة «ARGUS» على موقعها الرسمي تحت عنوان: لماذا تُغير الناقلات الحمولة بالغاز الطبيعي المسال الأمريكي طريقها إلى قناة السويس؟ "نجاح هيئة قناة السويس في جذب النسبة الأكبر من الناقلات العاملة على طريق نقل الغاز الطبيعي المسال بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول شرق آسيا (الشرق الأقصى) منذ بداية العام الجاري مقارنة بالمسارات والقنوات الخنافسية.

واقتمادية قناة السويس تمنع سيارات نقل البضائع غير التابعة

لشركات من دخول موانئها

قررت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس (إدارة تراخيص القطاع الشمالي) منع دخول سيارات نقل البضائع غير التابعة لشركات نقل بالسيارات وغير الحاصلة على تراخيص مزاوله النشاط من الهيئة الاقتصادية، وغير المسجلة ضمن السيارات العاملة مع الشركة على الترخيص الصادر لها من الهيئة من دخول موانئها وذلك اعتبارا من 7 فبراير الجاري.

جاء ذلك في خطاب للمهندس حسام مسعد مدير عام تراخيص القطاع الشمالي للهيئة الاقتصادية لقناة السويس وتم إرساله للمهندس مدحت

القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي بغرفة تجارة الإسكندرية

وأوضح أن الخطاب الذي حصلت المال على نسخه منه أن التعليمات الصادرة بمنع السيارات تأتي في إطار قيام الهيئة بتحديث بياناتها للعمل طبقا للمنظومة الإلكترونية.

ولفت مسعد في خطابه على أن الهيئة سبق وأن منحت شهرا مهلة للشركات القائمة بنشاط نقل البضائع لحين توفيق أوضاعها، وإنهاء إجراءات التراخيص وتسجيل بيانات السيارات التابعة لهم وتشمل رخصة ورقم السيارة وصورة الرقم الضريبي للسيارة لدى إدارة التراخيص بالهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية.

وأوضح أنه تم مخاطبة الإدارة العامة لتأمين محور قناة السويس وشرطة موانئ بورسعيد بالتعليمات الجديدة؛ لتنفيذها اعتبارا من



م/حسام مسعد

نهاية المهلة في 7 فبراير الجاري وبعدها لن يتم دخول السيارات موانئ القطاع الشمالي.

وكان اللواء محمد برايا نائب رئيس الهيئة الاقتصادية للقطاع الشمالي، قد أكد على الانتهاء من المرحلة الأولى من مشروع الميناء الإلكتروني بتكلفة 82 مليون جنيه وبدء التشغيل التجريبي لمشروع الربط الإلكتروني للقطاع مع منظومة النافذة الواحدة الذي تديره الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الإلكترونية بميناء غرب بورسعيد.

وأوضح أن الهيئة تستهدف الانتهاء من المرحلة الثانية من المشروع بتكلفة 60 مليون جنيه، مشيرا إلى أن ماتم من إجراءات تضمن ربط كافة الجهات العاملة داخل الميناء ويسمح ببدء تشغيل النافذة الواحدة.



تعرف على معدلات تطور حركة تداول البضائع بميناء الإسكندرية خلال ٥ سنوات



حققت هيئة ميناء الإسكندرية خلال العام الماضي 2020 قرابة 59.6 مليون طن، مقارنة بما تم تحقيقه خلال العام قبل الماضي 2019، والتي وصلت إلى 63.5 مليون طن، فيما كانت في 2018 قرابة 63.4 مليون طن، بينما كانت في 2017 قرابة 56.6 مليون طن بينما كانت في عام 2016 قرابة 52.2 مليون طن.

وتوزعت تلك البضائع إلى بضائع غير محواه متداولة تصل إلى 39.4 مليون طن مقابل 45.9 مليون طن من تلك النوعية من البضائع خلال العام الماضي 2019، بينما كانت في 2018 قرابة 46 مليون طن، وفي عام 2017 بلغت 42 مليون طن، بينما كانت 38 مليون طن في 2016.

أما بالنسبة للبضائع المحواه فقد بلغت 20 مليون طن خلال العام الماضي، مقابل 17.5 مليون طن في عام 2019، بينما كانت في 2018 قرابة 17.4 مليون طن، وفي 2017 بلغت 14.5 مليون طن، فيما كانت في عام 2016 قرابة 14.2 مليون طن.

وأعلنت هيئة ميناء الإسكندرية مؤخرا، أنها اختتمت العام 2020 الماضي بتحقيق

وفي ذات السياق، فإنه تجدر الإشارة إلى أن نسبة ما تداولته الهيئة العامة لميناء الإسكندرية وحدها في هذا الشهر يمثل 63% من إجمالي ما تداولته الموانئ المصرية بشكل عام. وأشار الريان طارق شاهين، رئيس هيئة الميناء، إلى أنه تم توجيه تعليمات إلى كافة الإدارات للعمل على المحافظة على تحقيق تلك المعدلات، وذلك من خلال العديد من الإجراءات منها رفع معدلات السحن والتفريغ التي تقوم بها الشركات العاملة داخل الميناء.

معدلات قياسية، خاصة في معدلات تداول البضائع إذا تم الأخذ في الحسبان تأثيرات فيروس كورونا على الموانئ المصرية خلال تلك الفترة.

وأشارت الهيئة في بيان لها أنها حققت مؤشرات إيجابية غير مسبوقة في شهر ديسمبر حيث بلغت نسبة الزيادة في تداول البضائع المحواه 22.5% عن ذات الشهر من عام 2019، كما حققت نسبة زيادة قدرها 13.86% في تداول البضائع الغير محواه، ليكون إجمالي الزيادة في حركة التداول لكافة أنواع البضائع 16.33%.

ميناء الإسكندرية تقرر تنفيل «جونة البترول» على مدار اليوم

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

كما تم الاتفاق على تشكيل فرق عمل من ممثلي الوزارتين لسرعة التنسيق للبدء في إنجاز مشروع تطوير جونة حوض البترول والأرصفة البحرية الخاصة بها والعمل على تذليل أي تحديات في مختلف جوانب التعاون بين قطاعي البترول والنقل في مجال تطوير الموانئ واستغلالها بالشكل الأمثل، وكذا بحث باقي الموضوعات المشتركة.

من ناحية أخرى سجلت هيئة ميناء الإسكندرية تداول منتجات بترولية خلال العام الماضي 2020 وصلت إلى 6.1 مليون طن، موزعين بين 2.3 مليون طن واردات، و3.8 صالرات، وذلك بانخفاض يزيد عن 40%، بينما كانت قد سجلت خلال العام قبل الماضي 2019 قرابة 8.6 مليون طن، موزعة بين 4.7 مليون طن واردات، و3.8 مليون طن صادرات.

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

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

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

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

النقل البحري

يلزم السفن بعدم غلق أجهزة التتبع الأوتوماتيكي بالموانئ المصرية



الصناعية، وتعتبر هذه النظم إمتداداً مكماً للرادارات البحرية. ويتم عرض المعلومات التي تتيحها هذه النظم (مثل تحديد هوية وموقع ومسار وسرعة السفن) على شاشات عرض الكترونية ضمن أجهزة النظام، ويوفر ذلك مساعدة مهمة لقياطنة وضباط الملاحه على السفن، كما تمكن هذه الأنظمة سلطات الموانئ وحرس السواحل من تتبع ومراقبة حركة السفن في المياه الإقليمية أو خارجها. وتتكون نظام التعريف الآلي عموماً من جهاز ارسال/استقبال لاسلكي ذو مواصفات محددة ويعمل في نطاق الترددات العالية جداً (VHF) مع نظام تحديد الموقع عن طريق الأقمار الصناعية (مثل GPS) أو جهاز استقبال LORAN-C فضلاً عن أجهزة استشعار الكترونية ملاحية أخرى مثل مؤشر لمعدل الدوران. ويمكن للسفن المجهزة بهذا النظام تبادل المعلومات (الخاصة بتحديد الهوية والمعلومات الملاحية) ألياً مع السفن القريبة، كما أنه يمكن تتبع هذه السفن من محطات النظام القاعدية على الساحل، وفي حالة كون السفن في المياه الدولية خارج مدى الشبكات الأرضية فإنه يمكن تتبعها عن طريق الأقمار الصناعية المجهزة لتقديم هذه الخدمة. ونصت تعليمات المنظمة البحرية العالمية "IMO" في عام 2002م في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS) على وجوب تجهيز السفن التي تزيد حمولتها عن 300 طن، وتقوم برحلات دولية، ليتم تطبيقها على كافة السفن التجارية بكافة الحمولات والأحجام وحتى قوارب الصيد الصغيرة.

طالب قطاع النقل البحري، المشرق على الموانئ المصرية، بضرورة التزام السفن التي تتردد على الموانئ والسواحل المصرية بتعليمات وقرارات المنظمة الدولية للنقل البحري "IMO" بخصوص أجهزة التتبع الأوتوماتيكي التي تحملها السفن "Automatic Identification System"، والمعروفة بـ "AIS".

وأشارت تعليمات صادرة عن قطاع النقل البحري إلى أنه على السفن تسجيل بيانات صحيحة ودقيقة كاملة عليها على تلك الأجهزة، كما حظرت التعليمات اغلاق أجهزة الـ "AIS" وهو ما يعرض السفن للخطر، حيث يصعب التعرف عن هويتها، خاصة في حالات الخطر.

وجاءت تعليمات قطاع النقل البحري التي تم توزيعها على غرف الملاحه والتوكيلات الملاحية، بعد أن تلاحظ في الآونة الأخيرة، بقيام بعض السفن بإغلاق أجهزة الـ "AIS" وكذلك تسجيل بيانات غير صحيحة على تلك الأجهزة.

وأشارت تعليمات قطاع النقل البحري أن الالتزام بتسجيل بيانات على تلك الأجهزة وعدم إغلاقها، بما يضمن الحفاظ على الأرواح وأمن وسلامة السفن المبحرة بالسواحل المصرية وداخل الموانئ المصرية.

وأكد قطاع النقل البحري أنه على جميع التوكيلات الملاحية بإلزام السفن التي تعمل مع وكالاتهم عدم إغلاق أجهزة AIS تحت أي ظروف إلا التي حددتها قرارات المنظمة الدولية البحرية في هذا الشأن، وتسجيل بيانات صحيحة ودقيقة كاملة على أجهزة السفينة، وفي حالة مخالفة تلك التعليمات يتم تحمل المسؤولية كاملة على توكيلات تلك السفن.

يذكر أن أنظمة التعريف الآلي هي أنظمة تتبع آلية تستخدم في السفن وفي المحطات الساحلية لخدمة مراقبة حركة السفن بهدف تحديد هوية وموقع السفن عن طريق تبادل المعلومات إلكترونياً وبشكل آلي مع السفن الأخرى القريبة، أو محطات النظام القاعدية، أو الأقمار

مجموعة Crystal Cruises للسفن السياحية تنتشر التطعيم بلقاح كورونا للحجز على رحلاتها



وتتضم Crystal Cruises إلى عدد من الخطوط الأخرى، بما في ذلك Saga Cruises ومقرها المملكة المتحدة وشركة American Queen Steamboat Co في تقديم دليل على تطعيم COVID-19 لجميع الركاب. يشار إلى أن ميناء الإسكندرية يعد من أهم الموانئ التي تستهدفها تلك الشركة، خلال جداول إبحارها. وتعتني الموانئ المصرية خاصة المحطات والأرصفة السياحية من انخفاض سفن الركات والسياحة خلال العام الماضي 2020، حيث شهدت تراجعاً كبيراً خلال العام الماضي.

أعلنت مجموعة "Crystal Cruises" للسفن السياحية، عن ضرورة التطعيم بلقاح كورونا COVID-19 قبل 14 يوماً على الأقل من تاريخ الرحلة كشرط أساسي لجميع الركاب الراغبين بالسفر على متن سفنها. وأكدت الشركة حسب بيان لها أنها اشترطت تقديم دليل على التطعيم قبل السفر، على أن يكون الركاب قد تلقوا جرعتين من اللقاح.

وقد أصدرت Crystal Cruises هذا الإعلان كجزء من مبادراتها للصحة والسلامة، والتي تتطلب إجراء اختبارات فيروس كورونا بنتائج سلبية لجميع الركاب والطواقم الخاص بالسفن السياحية، وفحص درجة الحرارة في المحطة قبل الإبحار، وارتداء الكمامات؛ وتنفيذ تدابير التباعد وتحسين إجراءات التنظيف والتعقيم؛ وخفض معدل استيعاب الركاب عبر سفن أسطولها.

ومن المتوقع أن يكون هذا الإجراء عام على باقي سفن السياحة البحرية.



الخطة الكاملة لتوسع ميناء الإسكندرية في استخدام السكة الحديد لنقل البضائع

تستعد هيئة ميناء الإسكندرية للتوسع خلال الفترة المقبلة في نقل البضائع المختلفة، عبر السكة الحديد.

وفي هذا الإطار أخطرت هيئة الميناء السوق الملاحية بخطتها في هذا النشاط، والتي تتضمن تنفيذ إجراءات التي من شأنها زيادة نصيب السكة الحديد في نقل البضائع من خلال تحديث الخطوط داخل الميناء والتي تعد أحد أهم الركائز لتفعيل منظومة النقل متعدد الوسائط بالميناء. وأشارت الهيئة إلى أنه تم تخصيص قرابة 428 مليون جنيه لتنفيذ أعمال تطوير ورفع كفاءة السكة الحديد، من خلال شراء عربات جديدة ليتم تجهيزها لاستقبال البضائع المختلفة، بهدف تخفيف فترة انتظار السفن بالميناء.

كما تقوم الهيئة خلال الفترة الحالية بزيادة القطارات الحالية لتكون من 3 إلى 4 قطارات يوميا، وذلك تماشيا مع سياسه الدولة في تعظيم النقل بالسكك الحديد، وكذا تقليل الاختناقات داخل الموانئ والطرق البريه لتقليل أزمته انتظارات السفن.

وفي هذا السياق أشار رئيس الهيئة الريان طارق شاهين، عبر خطابه للسوق الملاحية، إلى أنه تم عقد العديد من الاجتماعات مع كافة الجهات والتي ضمت مصلحة الجمارك، وشركات التوكيلات الملاحية، وهيئة السكة الحديد، والشركات العاملة بالميناء، وذلك لمتابعة تنفيذ تعظيم دور نقل البضائع والحاويات باستخدام القطارات.

وأشار إلى أن الاجتماعات خلصت إلى عدة نقاط من بينها عمل دراسة تحليلية لتنفيذ منظومة إلكترونية تربط بين جميع الجهات لتسهيل إجراءات النقل بالقطار معتمده من جميع الجهات مثل ميناء الإسكندرية، ومصلحة الجمارك، والشركات الخازنة، والهيئة القومية لسكك حديد مصر، والمعلماء المستفيدين (التوكيلات الملاحية،

وشركات الخدمات اللوجستية، وشعبة خدمات النقل الدولي، وشركات النقل) على أن تتضمن أعمال تلك المنظومة تحديد الموقع المناسب للأطراف الفاعلة بالمنظومة، وتم الاقتراح بأن يتم عمل ميزان ومركز للمنظومة بمنطقة أسفل باب 27 .

وتابع رئيس هيئة الميناء، أنه تم التنسيق مع الشركات العاملة لتذليل كافة العقبات وتفعيل خط القطار الواصل إلى شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع وشركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية بميناء الدخيلة.

وذكر رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، أنه تم تقديم مقترح للفريق كامل الوزير وزير النقل، بدراسة رسوم الوزن المقروضة على الشاحنات التي تقوم بنقل الحاويات من الساحات إلى القطار.

ولفت رئيس الهيئة، إلى أنه سيتم الأخذ في الاعتبار المشروع الخدم من الشركة العامة للصوامع لعمل محطة شحن بالقطار داخل ميناء الدخيلة، وذلك ضمن الدراسة المقدمة لتخصيص مساحه الأرض المطلوبة بجوار مخازن الصفدى لإنشاء صوامع الغلال.

كما تقرر قيام الهيئة القومية لسكك حديد مصر بتنظيم حركة النقل بالقطار داخل الميناء لاستيعاب الحركة المرورية في حالة التشغيل بالطاقة القصوى لحركة القطار داخل الميناء.

شملت الخطة، التنسيق بين الجمارك ومحطات الحاويات، لدراسة التسهيلات الجمركية للنقل بين ميناء الاسكندرية والموانئ الجافة بحيث يتم الكشف في مكان واحد ويكون في الميناء النهائي.

وذكر رئيس الهيئة أنه يتم التنسيق بين الهيئة القومية لسكك حديد مصر، ووزارة الداخلية بزيادة التأمين بقطارات البضائع والحاويات مع تقديم دراسة بزيادة رسوم الحراسة مقابل التأمين.

كما يتم دراسة تسهيل إجراءات نقل البضائع مثل الخردة والخشب بالقطار لنقلها إلى الأماكن المختلفة خارج الميناء، علاوة على قيام التوكيلات الملاحية بتوفير جداول واضحة ومنظمة إلى الهيئة القومية لسكك حديد مصر، وكذا عدم تأخير المستندات الخاصة بالشحنة.

تقليل الانبعاثات الكربونية والنتروجينية وبالتالي تحسين البيئة وتقليل الغازات السامة. كما أنه من بين الايجابيات تجنب الكثير من حوادث الطرق التي تحدث بسبب عربات النقل الثقيل لزيادة الحمولة في عرباتها، حيث أن مرفق السكة الحديد هو الوسيلة الأكثر أماناً وأقل تكلفة من النقل البري.

وطالب رئيس هيئة الميناء من الشركات خاصة التوكيلات الملاحية والشركات العاملة في مجال نقل البضائع زيادة استخدام النقل بالسكك الحديدية، كما تتطلع الهيئة إلى تفعيل استخدام السكك الحديدية في نقل البضائع العامة من الخرقة والخشب إلى المستخدم النهائي.

وأشار شاهين إلى أن الهيئة ستقوم بالاستثمار بما يزيد عن مليار جنيه في هذا المشروع، ومن أهم المشروعات الجارية أيضاً تطوير خطوط السكك الحديدية من الدخيلة إلى منطقة ميرغم «غرب الإسكندرية».

ولفت إلى أنه تم التنسيق مع هيئة السكة الحديد أيضاً لشراء 75 عربة ليرتفع تصنيعها لصالح هيئة ميناء الإسكندرية وتوريدها بمعرفة الهيئة العربية للتصنيع، ليرتفع تجهيزها لاستقبال البضائع المختلفة من الصب السائل والجاف والحاويات.

وكشف أنه جارى البدء في تنفيذ سور حوش السكة والذي سيعتبر منطقة لوجستية لنقل البضائع بالسكة الحديد، كما أنه جارى دراسة نقل الغلال بواسطة السيور داخل ميناء الإسكندرية إلى خارج الميناء حتى صوامع شركة النيل للشحن والتفريغ والتي تقع خارج الميناء.

وأشار رئيس ميناء الإسكندرية، إلى أنه من أجل تفعيل التوصيات السابقة، يتم عمل جولات مرور ميداني بميناء الدخيلة، وكان أخرها ما تم في منتصف يناير الماضي بحضور مسئولى السكك الحديدية، وممثلى شركات الإسكندرية لتداول الحاويات والإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية، بهدف إعادة تشغيل مسار السكة الحديد لليوابة الخلفية لمحطة الإسكندرية لتداول الحاويات بالدخيلة.

كما تم الاتفاق على مد خط سكة حديد إلى رصيف 92 بميناء الدخيلة بمساحة 300 إلى 350 متر تقريبا، علاوة على معاينة مساحة الأرض المطلوبة بجوار مخازن الصفدى لإتشاء نقطه صرف الأقماع.

كما تم معاينة الوصلة الجديدة المطلوبة من رصيف المولاس حتى محطة شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية لإعادة تشغيله وربطه بشبكة السكك الحديدية بميناء الإسكندرية، وإعادة ربط حوش صوامع الغلال بكوبرى الهاويس الجديد من خلال السكك الحديدية لنقل الغلال.

ولفت «شاهين» إلى أن هيئة ميناء الإسكندرية خلصت إلى العديد من الايجابيات في هذا المشروع منها تقليل الحمل المروى على الطرق داخل الميناء وخارجها، وبالتالي تقليل تكاليف الصيانة التي تُحمل الدولة تكاليف باهظة نتيجة المرور الكثيف لسيارات نقل البضائع الثقيلة، وتقليل الازدحام بالطرق، وتقليل الازدحام داخل الميناء وبالوحدات وعلى الموازين مما يوفر الوقت والتكلفة، بالإضافة إلى الأثر البيئي الجيد الذي ينجم عن تقليل حجم الملوثات حيث ينتج عنه

ميناء الإسكندرية

يطرح محطة الركاب البحرية للاستغلال لمدة 15 عاما



طرحت هيئة ميناء الإسكندرية محطة الركاب البحرية، لخدمة السفن السياحية أمام شركات التشغيل.

وخطبت الهيئة شركات الملاحه، بأنه من المقرر أن تقوم الشركة الفائزة بالمشروع بالانتفاع بالمحطة لمدة 15 عاما، شاملة جميع ملحقات المحطة.

وحددت هيئة الميناء، جلسة الاستفسارات الخاصة بالشركات المتقدمة للمشروع يوم 7 مارس المقبل، على أن يتم فض المطاريف الفنية والمالية للمشروع يوم 28 مارس ، وهو آخر موعد للتقدم للمناقسة على المشروع.

ويبلغ تأمين دخول المزايدة 5 ملايين جنيه، ونسبة التأمين النهائي بواقع 10% من القيمة الكلية الراسى بها المزايد تُسدد على أول ثلاث سنوات.

وتقع محطة الركاب البحرية على مساحة تصل إلى 8725 مترا مربعا ومقسمة إلى صالات و107 محلات، وكانت الهيئة طرحتها في عام 2014 ، وتنافس عليه شركتا المصرية للمشروعات السياحية «أستيا»

تم تأسيسها لتشغيل محطة الركاب البحرية، وذلك بعد ثبات عدم جدواها الاقتصادية.

يشار إلى أن الهدف من تأسيس الشركة كان القيام بخدمات الصيانة للطرق والمباني والسفن والعائمات بكل أنواعها، والزراعات والنظافة والوكالة الملاحية والشحن والتفريغ والتخزين والمستودعات، وأعمال الأشغال البحرية، والتوريدات البحرية، وتموين السفن، وأعمال النقل الداخلى فى الموانئ.

التابعة لرجل الأعمال حسين صبور، وقصر السلام للاستثمار العقارى والسياحى بالإسكندرية.

وتقع المحطة داخل ميناء الإسكندرية وتضم محال ومطاعم وكافيتريات، ومساحات استثمارية تبلغ حوالى 6370 مترا مربعا، ومساحات مفتوحة 2400 متر مربع.

يذكر أن وزارة النقل قررت تصفية شركة الإسكندرية للوجستيات والاستشارات، التي