

نافذة الملاحة

العدد السادس والعشرين



أغسطس 2022

www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

● بمنتاركة غرفة الملاحة...

محافضة الإسكندرية تبحث مشكلة التكدس المروري في الطريق الصحراوي بمنطقة العامرية

- غرفة ملاحية الإسكندرية تعقد لقاء مع الدكتور مكي نصر لمناقشة المعوقات التي تواجه التوكيلات الملاحية
- الجمارك : السماح لوكيل التكدس الحصول على رقم التسجيل المسبق للتفتحات بضائع الترانزيت غير المباشرة
- تعرف على التفاصيل الكاملة لاستغلال ٥٥ ألف متر في ميناء الإسكندرية
- إعادة تفتد البضائع التي ترد من الخارج دون الحصول على رقم ACID قبل التفتد
- غرفة ملاحية الإسكندرية تنظم ندوة عن تأثير الحرب الروسية على نشاط التفتد
- غرفة تجارة الإسكندرية تضع متوسط أسعار النوالين البحرية للبضائع الواردة خلال الثلاثة أشهر المقبلة
- الأردن تعتزم تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل مع مصر في المعاملات التجارية أول سبتمبر المقبل



EL HAMAMSY
MARINE SERVICES LTD.
EST. 1979

UNITED MARINE UNITS
co.

ZIM EGYPT
GLOBAL REACH LOCAL TOUCH
EgyMar Shipping & Logistics Services S.A.E.



IMT
Transocean Transportation and Trading

m sc
EGYPT

FINMAR
FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E.)

YANG MING

ARKAS
EGYPT S.A.E.

ALBAHARIA SHIPPING CO.

MELC
Middle East Logistics & Consultant Group

Reddy
Shipping Agency

« غرفة ملاحة الإسكندرية تعقد لقاء مع الدكتور منى نصر لمناقشة المعوقات التي تواجه التوكيلات الملاحية »



في إطار التعاون و التنسيق المتبادل بين وزارة المالية وغرفة ملاحة الإسكندرية، عقدت غرفة ملاحة الإسكندرية برئاسة وحضور الأستاذ محمد مصيلحي لقاء مؤخرًا، مع الدكتور منى نصر مساعد وزير المالية للمتابعة وإدارة مشروعات تطوير الجمارك، وذلك بمقر غرفة ملاحة الإسكندرية.

كان الاجتماع بحضور كل من المهندس مدحت القاضي رئيس شعبة النقل الدولي وعضو مجلس إدارة الغرفة والاستاذ محمد فريد من مكتب الديب المستشار القانوني للغرفة، كما شارك اللقاء من السادة رؤساء اللجان: محمد عبد الله رئيس لجنة التوكيلات الملاحية للسفن غير المنتظمة، وتامر نظيف مقرر لجنة التوكيلات الملاحية للخطوط المنتظمة، و محمد إبراهيم مصطفى مقرر لجنة التوكيلات الملاحية للسفن الغير منتظمة، هذا بجانب مشاركة ممثلي مصلحة الجمارك المصرية وممثلي الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الإلكترونية MTS، وعددًا من ممثلي التوكيلات والخطوط الملاحية أعضاء الغرفة.

وفي بداية اللقاء رحب الاستاذ محمد مصيلحي رئيس مجلس إدارة الغرفة بالدكتور منى نصر على تلبية الدعوة، كما توجه سيادته بخالص الشكر والتقدير إلى الدكتور محمد معيط وزير المالية، ومشاركة الوزارة كافة القرارات ودعمها للمجتمع الملاحى والتجاري.

كما تم مناقشة عددًا من الموضوعات، حيث طلبت الدكتور منى نصر خلال المناقشات مع السادة ممثلي التوكيلات الملاحية باستمرار مد ساعات عمل التوكيلات الملاحية ليكن حتى الساعة السابعة مساءً بدلا من السادسة مساءً (7 أيام أسبوعياً) حتى نهاية العام.

وتم الموافقة على هذا الطلب رغم عدم إقبال المستوردين والمستخلصين على العمل في تلك المواعيد، حيث أكدت الدكتور منى نصر أن هذا يتماشى مع سياسة وزارة المالية للعمل على تخفيض زمن الإفراج الجمركي خلال المرحلة الراهنة. كما أكدت الدكتور منى نصر أنه سيتم حث البنوك على العمل ضمن المنظومة، حيث تعهدت الدكتور منى نصر بمخاطبة البنوك والقطاع المصرفي على ضرورة عملها (7 أيام أسبوعياً) وحتى الساعة مساءً.

كما أكدت الدكتور منى نصر أن هناك إتفاق مع الدكتور/ محمد معيط وزير المالية على استمرار عمل الجمارك من الثامنة صباحًا، وحتى العاشرة مساءً وذلك ضمن المساعي لتخفيض زمن الإفراج الجمركي.

تتقدم غرفة ملاحة الاسكندرية
بخالص التهئة لمعالى الفريق
كامل الوزير
وزير النقل



علي تجديد الثقة الغالية من القيادة السياسية علي
منصبكم الرفيع وزيراً للنقل

رئيس مجلس الادارة
محمد مصيلحي

في إستلام طلبات كفالات لتغطية الضمانات اللازمة للعبور .
وطالب الحضور بإعادة النظر في مراجعة الجعالات الخاصة بالإيداعات الجمركية العامة حيث تلاحظ إستمرار بعض المناطق في مطالبه الجعالة بنسبة 15% من الإيرادات بدلا من 10% طبقا للائحة التنفيذية لقانون الجمارك . وفي نهاية اللقاء توجه الأستاذ محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية بخالص الشكر إلي الدكتور مني نصر مساعد وزير المالية للمتابعة وإدارة مشروعات تطوير الجمارك علي هذا اللقاء متمنياً دوام التواصل والتعاون بين كافة الأطراف داعيين الله عز وجل أن يحفظ بلادنا.

وتم مناقشة المدة المحددة للتخلص من البضائع المهمل بالموانئ المصرية والتي تم تخفيضها إلى شهر واحد بعد أن كانت 3 أشهر، وهو ما يسبب أزمة في بعض الأحيان، خاصة مع نظام التسجيل المسبق والإعتمادات المستندية حيث يقوم المراقبات بتحويل البضائع إلي المهمل بعد شهر واحد مما يعرقل التخلص علي البضائع. وتطرق الاجتماع الى مناقشة تفعيل إتفاقية النقل البري الدولي "TIR" والتي إنضمت إليها مصر رسمياً، ليتم إصدار منشور إجراءات من الجمارك يسمح بزيادة حجم العمل مع ليبيا والسودان عبر الأراضي المصرية عن طريق إصدار منشور تعليمات بخصوص هذا الأمر و البدء

وتم مناقشة إعادة النظر في تحصيل التوكيلات الملاحية مقابل مقابل خدمات المانفيسست الإلكتروني، ليتم ذلك عبر مصلحة الجمارك وليس التوكيل الملاحي، حيث عقت الدكتور مني نصر أنه سيتم إعادة النظر في هذا الأمر بالتعاون مع مصلحة الجمارك. كما أثار الحضور إعادة النظر في الغرامات الخاصة بأعمال التوكيلات الملاحية والتي نص عليها قانون الجمارك، خاصة أن بعض البنود إرتفعت رسومها من 500 جنيه إلى 15 ألف جنيه في القانون الجديد، والخاصة بتعديل بعض البنود، خاصة أنها أخطاء غير مقصودة و بما لا يخالف صحيح القانون بأن الغرامة المنافستو الواحد و ليس لكل بوليصة .

الجمارك: السماح لوكيل الشحن الحصول على رقم التسجيل المسبق للشحنات بضائع الترانزيت غير المباثتر.

قررت مصلحة الجمارك برئاسة الشحات غتوري، السماح للمصدر أو وكيل الشحن الحصول على رقم التسجيل المسبق للشحنات (acid) الترانزيت الغير مباشر بموجب توكيل موثق من السفارة أو القنصلية المصرية مع تطبيق باقي الشروط المقررة بمنشور تعليمات رئيس المصلحة رقم ٥٥ لسنة ٢٠٢١ .

ونص خطاب صادر عن الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، إلى المهندس جمال قطب مدير الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الالكترونية "MTS" أنه تلاحظ ورود شحنات ترانزيت غير مباشر عابرة للبلاد ويطلب وكيل الشاحن أو المصدر الأجنب استيفاء إجراءات الحصول على رقم التسجيل



تتقدم غرفة ملاحة الاسكندرية
بخالص التهئة لمعالى الاسكاذ الدكتور
محمد معيط
وزير المالية



علي تجديد الثقة الغالية من القيادة السياسية علي
منصبكم الرفيع وزيراً للمالية

رئيس مجلس الادارة
محمد مصيلحي

Ministry Of Finance
Customs Authority
Director General Office



وزارة المالية
مصلحة الجمارك
مكتب رئيس المصلحة

السيد المهندس / جمال قطب

مدير عام الشركة المصرية للتكنولوجيا التجارية الإلكترونية MTS

تجربة عملية .. وبعد ..

في إطار متابعة أداء العمل بالمرافق اللوجستية التي تعمل بنظام النافذة الواحدة القومية ، فقد تلاحظت ورود شحنتك تترافيت غير مباشر عبارة بلاك وبيك وكيل الشحن أو المصدر الأجنبي استيفاء إجراءات الحصول على رقم ACID إلا أن منشور تعليمات رئيس المصلحة رقم (٥٥) لسنة ٢٠٢١ قصر هذا الإجراء على وكيل المستورد الأجنبي بموجب توكيل موثق من السفارة أو القنصلية المصرية في بلد المستورد .

لذا فانه في حالة طلب وكلاء الشحن أو المصدرين الأجانب استيفاء إجراءات الحصول على رقم ACID لوسائل الترافيت الغير مباشر وبمسور لوكالة تجارة الترافيت فليس هناك ما يمنع من التلبية الإجرائية من السماح لوكيل الشحن أو وكيل المصدر الأجنبي بإتمام هذا الإجراء الحصول على رقم ACID بموجب توكيل موثق من السفارة أو القنصلية المصرية مع تطبيق باقي الشروط المقررة بملفون تعليمات رئيس المصلحة رقم (٥٥) لسنة ٢٠٢١ .

وعليه يرجى التفضل بملفون توكيل موثق من السفارة أو القنصلية المصرية في بلد المستورد ، وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ..

رئيس مصلحة الجمارك
"الشحات عمرو"

سعي حياوي

توقيع السيد / جمال قطب

غير المباشر عبر الموانئ البحرية المصرية للوصول إلى الوجهة النهائية للبضائع بالدولة الأجنبية، يتم الحصول على رقم تعريفي (ACID) للشحنات الواردة، وذلك بعد تسجيل المستورد الأجنبي بقاعدة بيانات المتعاملين مع الجمارك من خلال تقديم عدد من المستندات. وتضمن تلك المستندات، كل من مستند موثق من الدولة التابع لها المستورد مفيد فيه اسم الشركة والممثل القانوني مصدق عليه من السفارة أو القنصلية المصرية، وكذا صورة من جواز السفر لصاحب الشركة المستوردة أو مديرها موثق من السفارة أو القنصلية المصرية، و توكيل من المستورد لمندوبه أو وكيله المصري موثق من السفارة أو القنصلية المصرية، وصورة من بطاقة الرقم القومي للموكل اليه. كما ذهب المنشور إلى أن يكون للمصدر الأجنبي حساب (حسابات) مفعلة على منصة كارجو إكس ومراعاة استيفاء المتطلبات اللازمة للدخول على البوابة الالكترونية (نافذة) لإصدار الرقم التعريفي للشحنة ACID وفقا للتعليمات المنظمة لذلك.

المسبق للشحنات ACID، إلا أن منشور تعليمات رئيس المصلحة رقم ٥٥ لسنة ٢٠٢١ قصر هذا الإجراء على وكيل المستورد الأجنبي بموجب توكيل موثق من السفارة أو القنصلية المصرية في بلد المستورد.

وتابع "رئيس مصلحة الجمارك" أنه في حالة طلب وكلاء الشحن أو المصدرين الأجانب استيفاء إجراءات الحصول على رقم التسجيل المسبق للشحنات (ACID) لوسائل الترافيت غير المباشرة وتيسيرا لحركة تجارة الترافيت فليس هناك ما يمنع من الناحية الإجرائية من السماح لوكيل الشحن أو وكيل المصدر الأجنبي بإتمام هذا الإجراء للحصول على رقم ACID بموجب توكيل موثق من السفارة أو القنصلية المصرية مع تطبيق باقي الشروط المقررة بمنشور تعليمات رئيس المصلحة رقم ٥٥ لسنة ٢٠٢١. وكان ينص منشور تعليمات رقم 55 لسنة 2021 أنه بالنسبة للشحنات الواردة برسم الترانزيت

بمشاركة غرفة ملاحة الإسكندرية ... المحافظة تبحث مشكلة التكديس المروري في الطريق الصحراوي بمنطقة العامرية....

EMIRATES
SHIPPING LINE



PAN MARINE SHIPPING SERVICES
AGENT FOR
EMIRATES SHIPPING LINE

SERVICES DESTINATIONS

Egypt "Sokhna" - Saudi Arabia - UAE - India
Middle East - East Africa - Far East

Alexandria Head Office
Marhaba Tower, Fouad St., Off-Horsia Rd.
Raml Station - 21311, Alexandria - Egypt.
Tel.: + 203 391 3820
Fax: + 203 391 3829

Sokhna
The Third Sector of North-West Gulf
of Suez Economic Zone, Teda Bulchir
Office # 605 Ain Sokhna, Suez, Egypt.
Tel/Fax: +206 235 972 21
+206 235 972 22

Calro Branch
Marine Tower, II El Safa St.
Sheraton Bldg, Heliopolis - Cairo - Egypt.
Tel.: +202 226 64010/11
Fax: +202 226 75227

✉ import@eg.emiratesline.com
✉ export@eg.emiratesline.com

WWW.PAN-MARINE.NET

عقد اللواء محمد الشريف محافظ الإسكندرية مؤخرًا، اجتماعا بحضور جميع الجهات المعنية لبحث مشكلة التكديس المروري في الطريق الصحراوي بمنطقة العامرية قبل مدخل بوابات القاهرة ب ٢٠ كيلو، ووضع حلول جذرية لإنهاء التكديس المروري ورفع العبء عن كاهل المواطنين وخاصة من زوار المدينة، وذلك بمشاركة غرفة ملاحة الإسكندرية برئاسة الأستاذ / محمد مصيلحي . شهد الاجتماع الأستاذ/ أحمد الوكيل رئيس الغرفة التجارية بالإسكندرية، والأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس غرفة الملاحة بالإسكندرية، واللواء/ علاء فتح الله وكيل الإدارة العامة للمرور وممثل عن الإدارة العامة للمرور ، واللواء / أحمد شقير مساعد مدير الأمن للشرطة المتخصصة، و العميد/هاني طه رئيس هيئة الطرق والكباري فرع الإسكندرية، و المقدم /محمد الليثي رئيس العمليات بالمنطقة الغربية بالإدارة العامة للمرور، والمهندسة/ أمل محمود مدير ،مديرية الطرق والنقل بالمحافظة وممثلي شركات الملاحة بالإسكندرية. وكلف المحافظ، مدير مديرية الطرق والنقل بالإسكندرية و رئيس أحياء العامرية أول وثان بتذليل كافة المعوقات التي تواجه تنفيذ حلول عاجلة و دائمة لحل أزمة تكديس المرور بالمنطقة، مشددا على ضرورة تنفيذ الحلول التي سيتم الاتفاق عليها في أسرع وقت ممكن لرفع العبء عن كاهل المواطنين. وخلال الاجتماع ، أكد المحافظ علي ضرورة التنسيق الكامل بين هيئة الطرق والكباري وبين شركات الملاحة، للبدء في عمل المعاينات لعمل مداخل و مخارج لسيارات النقل



الثقل بشركات الملاحة بالطريق الصحراوي، وعزل الحركة المرورية بالطريق الصحراوي عن مداخل شركات الملاحة مما يعمل على حل المشكلة بشكل دائم. هذا وقد تحدد الأحد الأخير في شهر أغسطس الجاري بقيام كافة الجهات المعنية لعمل معاينة على الواقع للبدء في تنفيذ الحلول وإنهاء التكدس المروري بالطريق الصحراوي.

التفاصيل الكاملة لاستغلال ٥٥ ألف متر في ميناء الإسكندرية..



مزاوله نشاط بالميناء، كما يتقدم الراسي عليه المزداد بالحصول على ترخيص نشاط من أنشطة النقل البحري الصادر بالقرار ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦، إلى جانب ضرورة أن يكون نشاط الشركة متوافقاً مع طبيعة الانتفاع بالأراضي، وألا يقل رأس المال المرخص عن ٢٠ مليون جنيه، مع تقديم بيان بالمعدات التي تمثل ٥٠٪ من قيمة رأس المال واشترطت الهيئة على الشركات المتنافسة على المزايدة تقديم بيان معتمد من الإدارة المركزية للشؤون المالية والتجارية بالهيئة، يثبت عدم وجود مديونية غير متنازع عليها قضائياً. وألزم الهيئة، تقديم المتنافسين على استغلال الأراضي بياناً بأساليب العمل التي ستقوم الشركة باتباعها في تشغيل المعدات وأساليب مراقبة وتوكيد الجودة والصحة والسلامة المهنية، واستيفاء كل البيانات والمستندات اللازمة للحصول على ترخيص النشاط المتوافق مع الميناء وطالبت كراسة الشروط بتقديم بيان موثق بالمعدات المملوكة للشركة، على ألا تقل قيمتها عن ١٠ ملايين جنيه، مرفق بها شهادات الصلاحية لتلك المعدات، وشهادات المعايرة الخاصة بالأوناش، وما يثبت أنها مملوكة للشركة، وكذلك ما يفيد التسجيل بمنظومة الفاتورة الإلكترونية المنشأة بمصلحة الضرائب المصرية. وألزم هيئة الميناء الفائز باستغلال الأراضي، بالحصول على كل الموافقات والتصاريح والترخيص اللازمة لاستغلال الساحة ومزاولة النشاط على اختلاف أنواعها من السلطات والجهات المعنية، دون أننى مسئولية منها وحدثت كراسة الشروط ومدة

طرح هيئة ميناء الإسكندرية بوزارة النقل على الشركات الملاحية مساحات أراضٍ تصل إلى ٤٥ ألف متر مربع بمناطق متفرقة داخل أسوار الميناء، بنظام حق الانتفاع، ومن المقرر أن تعقد جلسات البت في المزايدات نهاية أغسطس. وتتوزع الأراضي المطروحة على ٤ ساحات، منها ٣ بالمنطقة الخامسة بالميناء، اثنتان على مساحات ١٠ آلاف متر، و٥ آلاف متر مربع للثالثة، بينما تقع الساحة الرابعة خارج نطاق الميناء بمنطقة نجع الألومنيوم على مساحة ٢٩ ألف متر مربع. وألزم رأس المال الكيانات المتنافسة عن ٢٠ مليون جنيه مع إثبات امتلاكها معدات شحن وتفريغ. وحسب كراسة الشروط، فإن استغلال المساحات التي تبلغ ١٠ آلاف و٥ آلاف متر، بنظام حق الانتفاع لمدة ٥ سنوات، بينما منطقة نجع الألومنيوم سيكون ١٠ سنوات، ستخصص لكل أنواع البضائع الحاويات. ومن المقرر استغلال مساحة ٥ آلاف متر مربع بالمنطقة الخامسة في إنشاء محطة وقود لتزويد وخدمة السيارات والمعدات داخل الميناء الإسكندرية، لمدة استغلال تصل إلى ١٠ سنوات، ومنح الفائز ٦ أشهر للتجهيز. وحسب الشروط الجديدة الخاصة باستغلال تلك الأراضي، ومنها خضوعها لأحكام القانون رقم ١٨٢ لسنة ٢٠١٨ بشأن تنظيم التعاقدات التي تبرمها الجهات العامة ولائحته التنفيذية وكذلك كل القرارات واللوائح السارية فيما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون. واشترطت هيئة الميناء تقديم عدد من المستندات، منها ترخيص

MEDKON
LINES EGYPT S.A.E.



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS

SERVICES DESTINATIONS

Turkey – Egypt Express Service (TES) : Direct service
Alexandria – Beirut – Yilport (Evyap) – Istanbul – Gemlik – Izmir – Alexandria
Mersin Iskenderun Alexandria service (MIA) : Direct service
Alexandria – Damietta – Iskenderun – Mersin – Alexandria
Transshipment ports
Casablanca – Rades – Misurata – Novorossiysk – Ashdod

Alexandria Head Office

Marhaba Tower, Fouac St., Off-Horeiya Rd.
Ram Station - 21131, Alexandria - Egypt.
Tel.: + 203 391 3820
Fax: + 203 391 3829

Port Said Branch

Gianola Tower, El Gomhreya - St.,
01st Floor, Port Said - 42511 - Egypt
Tel.: + 2065 322 4887
Fax: + 2065 322 4877

Cairo Branch

Marine Tower, 11 El Safa St.,
Sheraton Bldgs, Heliopolis - Cairo - Egypt.
Tel.: +202 226 64010/11
Fax: +202 226 75227

Damietta Branch

DPC (Damietta Port Center),
Ghannam Mall, at the front of
Damietta Port Main Gate, 3rd Floor,
Unit 415, Damietta, Egypt.
Tel.: +205 722 92801/2/3/4

✉ import@medkon-egypt.com

✉ export@medkon-egypt.com

WWW.MEDKON-EGYPT.COM

عن كل طن، بحد أدنى للكميات المخزنة بالساحات، مع ضرورة أن يتم تحقيق تارجت 20 ألف طن سنوياً من بضائع عامة، وأخشاب، ومشمول حاويات. ويخضع مقابل الانتفاع لزيادة سنوية قدرها 7% وفقاً للقرار 800 لسنة 2016، وسداد أول دفعة من مستحقات الهيئة على دفعتين ربع سنوية واجبة الأداء مقدماً خلال 3 أيام عمل على الأكثر من تاريخ نهاية فترة التجهيز والتسليم الفعلي أيهما أقرب، وفي حالة عدم السداد يحق للهيئة إلغاء الترسية ومصادرة التأمين النهائي. وألزامت الهيئة صاحب الامتياز بالأراضي بسداد كل المستحقات الأخرى والمتمثلة في الكهرباء، والمياه والتليفونات قررت هيئة ميناء الإسكندرية، إلغاء المزايدة التي عقدتها لاستغلال منطقة نجع الألومنيوم. وأشارت مصادر إلى أن إلغاء المزايدة جاء نتيجة تننى الأسعار بشكل كبير، مقارنة بالتسعير المحدد من جانب الهيئة رغم كثافة المتنافسين من الشركات والأشخاص الاعتبارية على اقتناص المشروع. وكانت تلك المزايدة الثانية التي تم إلغاؤها خلال العام الحالي، إذ تم إلغاء مزايدة المنطقة اللوجستية بنجع أسو على مساحة 20.3 ألف متر مربع ديسمبر الماضي، لعدم وصول أسعار مقابل الانتفاع بالمتر إلى القيمة المالية المحددة من الهيئة. وصرفت هيئة ميناء الإسكندرية من ميزانيتها مليار جنيه،

فقدان البضائع المخزنة، ولا يحق له الرجوع على الهيئة للمطالبة بالتعويض أو التخفيض أو الإعفاء من الالتزامات الواجبة عليه، ولا يجوز للمرخص له المطالبة بأي تخفيض في السعر الذي رسي عليه المزايدة لأى من الأسباب، كارتفاع التكاليف أو زيادة أجور العمل، أو تغيير سعر صرف العملة، أو غير ذلك من الأسباب. وذهبت الهيئة إلى أنها يجوز أن تنتهى الترخيص قبل نهاية مدته بإرانتها المنفردة وفقاً لمقتضيات ودواعي المصلحة العامة التي تستلزم الهيئة وحدها بتقديرها، ويكون ذلك بموجب إخطار للمرخص له، وتتم المحاسبة حتى تاريخ محضر الإخلاء، ويرد في تلك الحالة التأمين النهائي للمرخص له أو ما تبقى منه، بعد استيفاء الهيئة لكامل مستحقاتها، ولا يقع على الهيئة أى التزام بالتعويض أو توفير أية مساحات بديلة. وخلال أبريل الماضي، التصاريح والموافقات، وكذلك عمل الربط الإلكتروني مع الهيئة. وتسليمها للهيئة خالية من أى عيوب أو تلفيات دون حاجة إلى تنبيه أو إنذار أو اتخاذ إجراء من قبل الهيئة، ويكون لها حق في تفعيل خطب الضمان لاستيفاء مستحقاتها دون الرجوع للعميل في هذا الشأن. وألزامت هيئة الميناء الفائز، وضع تأمين نهائى يعادل نسبة 10% من القيمة الكلية مقابل حق الانتفاع بالأراضي عن 3 سنوات مقبلة. ووفقاً لكراسة الشروط فإن هيئة الميناء ستحصل على 5 جنيهات

الانتفاع بالأراضي، لتصل إلى 5 سنوات من تاريخ انتهاء فترة التجهيز بحد أقصى 6 أشهر، أو بدء التشغيل الفعلي أيهما أقرب، وعلى الضرائب والرسوم، وما يستجد للهيئة طبقاً للقوانين والقرارات الوزارية والإدارية المنظمة والمعمول بها بالميناء، وما قد يطرأ عليها مستقبلاً من تعديلات. وذكرت أنه خلال الشهر التاسع من كل عام، يتطلب تقديم خطاب ضمان بنكي بالقيمة المستحقة على السنة التالية، ويكون الخطاب ساريًا لمدة شهر بعد انقضاء السنة التي يقوم خلالها التعاقد ضماناً لاستيفاء حقوق الهيئة في التوقيعات المحددة. وفتت بيانات الهيئة إلى أن هناك ساحة منطقة الألومنيوم، يلتزم المرخص فقط لتخزين وتداول الحاويات والبضائع العامة والأخشاب، مع حظر تخزين أى بضائع خطر قابلة للاشتعال أو السيارات. كما يلتزم المرخص له بإخطار الهيئة باللائحة الخاصة بأسعار الخدمات التي يقدمها للعملاء، وفي حالة الإخلال تقوم الهيئة بإنذار، وإذا تكررت المخالفة يتم الفائز تشطيب الساحة واستيفاء متطلبات واشتراطات الحماية المدنية، والبيئات والوثائق اللازمة لإصدار الترخيص بمزاولة نشاط التخزين ومستودعات، مع استخراج

خط MSC يتفوق بامتلاكه أكبر سفينة حاويات في العالم....



أعلنت شركة الصين الحكومية لبناء السفن (CSSC) عن إطلاق أكبر سفينة حاويات في العالم تصل إلى 24116 حاوية مكافئة، لصالح الخط الملاحى MSC السويسري والذي يعد الخط الأول علميا حليا في نشاط الحاويات. وأكدت الشركة أنه تحت عيويد السفينة، المسماة MSC Tessa، من رصيف المبنى الخاص بها في قاعدة بناء السفن Hudong Zhonghua Shipbuilding's Changxing، الواقعة على جزيرة Changxing في شنغهاي، في أغسطس. Hudong Zhonghua هي واحدة من وحدات بناء السفن الرئيسية التي تنتمي إلى CSSC المملوكة للدولة.

وتعمل السفينة الجديدة بسعة تبلغ 24116 وحدة مكافئة لعشرين قدما TEU ستفوق MSC Tessa على Evergreen's EverAlot بمقدار 112 حاوية مكافئة لتأخذ لقب أكبر سفينة حاويات في العالم. كما يبلغ

طولها 399.99 متر مع 61.5 مترا، حيث تعد واحدة من أربع سفن حاويات كبيرة جدا تم طلبها في Hudong Zhonghua لشركة Mediterranean Shipping Company، أكبر مشغل شحن حاويات في العالم، ومن المقرر أن يتم التسليم مقرر في وقت لاحق من هذا العام وقالت CSSC إنه بالإضافة إلى السفينة الجديدة، دخل المبنى الجدير قبله لشركة MSC الآن إلى رصيف المبنى، لينضم إلى رقم 2 ورقم 3، "مما يشكل مشهرا رائعا لبناء دفعت جديدة من تلك السفن"، قالت شركة CSSC، وهي شركة بناء سفن رئيسية بلصين، إن MSC Tessa والمبنى الجديدة الثلاثة الأخرى، والتي سيتم تصنيفها بواسطة DNV، بتصميمها بشكل مستقل من قبل MSC. وفي يناير الماضي كشفت تقارير دولية عن أهم شركت شحن للحاويات على مستوى العالم خلال العام المنصرم 2021، وذلك على حسب السفن المملوكة لتلك الشركات أو المعروفة

بالخطوط الملاحية، وكذا من حيث حجم الحاويات التي تقوم تلك الشركات بنقلها سنويا. وجاءت في المرتبة الأولى مجموعة ميرسك "APM-Maersk" والتي تتخذ من الدنمارك مقرا لها، وتأسست تلك الشركة في عام 1904 وتعد من أضخم الشركات نقلا للحاويات على مستوى العالم، بالإضافة إلى عدد السفن المملوكة لها. حيث تمتلك الشركة أسطولا من حوالي 705 سفينة حاويات بسعة حوالي 4097480 حاوية مكافئة. وتأتي في المرتبة الثانية شركة البحر المتوسط للنقل البحري "MSC"، وهي شركة مقرها الرئيسي سويسرا وتأسست في عام 1970، في الوقت الحالي تمتلك قرابة 550 سفينة حاويات، وتم تصنيف الشركة على أنها واحدة من أكبر شركات الشحن على مستوى العالم، بسعة حاوية مكافئة تبلغ حوالي 386 ألف مكافئة حاوية مكافئة.

الجمارك : إعادة تلحن البضائع التي ترد من الخارج دون الحصول على رقم ACID قبل التلحن



يتسنى للسوق الملاحية والتجارية الإمام بكل ما جاء بالنظام الجديد، بالإضافة إلى الرد على كافة التساؤلات التي تستقبلها بشكل يومي. وبدأت وزارة المالية في الكشف عن المنظومة الجديدة منذ إبريل من العام الجاري، حيث تم تنفيذه بشكل تجريبي، وذلك بناء على ما نص عليه قانون الجمارك الجديد الصادر في نوفمبر من العام الماضي، ثم تم النص صراحة على الإجراءات المنظمة له باللائحة التنفيذية للقانون الصادرة في سبتمبر الماضي. كما أصدرت وزارة المالية قراراً في أبريل الماضي عن الإجراءات الواجب الالتزام بها كمرحلة ثانية لنظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI). ويتلخص نظام التسجيل المسبق في أن يقوم المصدر الأجنبي أو المنتج بإرسال بيانات ومستندات الشحنة إلكترونياً (الفاتورة التجارية، وقائمة التعبئة، وبوليصة الشحن، وغيرها) المثبت عليها الرقم التعريفي للشحن (ACID) إلى منصة "نافذة" من خلال منصة (Blockchain) المؤمنة والمعتمدة من الجهات المعنية. كما يتعين على الناقل بميناء التصدير أو من يمثله إرسال قائمة تضم جميع الشحنات المزمع تصديرها إلى مصر 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.. على أن يتم استقبال القائمة الإلكترونية التي تضم جميع الشحنات المزمع تصديرها إلى مصر على منصة نافذة لكي يتم التحقق من سلامة جميع بياناتها وإرسال نتيجة التحقق بالإيجاب أو السلب آلياً وبصورة إلكترونية إلى الناقل أو من يمثله. كما يتم إخطار المستورد أو وكيله من المخلصين الجمركيين آلياً من خلال منصة نافذة باستلام بيانات أو مستندات الشحنة عبر منصة (Blockchain) المشار إليها في البند الأول. وتنص الإجراءات المتبعة على أن يقوم المستورد أو وكيله من المخلصين الجمركيين بالدخول على منصة (نافذة) والإطلاع على ملف الشحنة بالرقم التعريفي ACID واعتماد مستندات الشحنة باستخدام التوقيع الإلكتروني.

البضائع الواردة فقد قامت مصلحة الجمارك منذ بدء تشغيل منظومة التسجيل المسبق في عام 2021 بمنح قدر كبير من التيسيرات للعديد من الشحنات التي وردت من الخارج بدون الحصول على رقم ACI أو في حالة وجود أخطاء في تسجيل هذه الرقم وذلك لحين استقرار عمل المنظومة. ولفت إلى أنه يأتي أيضاً في ضوء استقرار المنظومة، ونظراً لما تلاحظ في الآونة الأخيرة من تعدد وورود شحنات في الموانئ البحرية بأرقام ACID سبق استخدامها في الإفراج عن شحنات سبق ورودها وذلك دون أن يقوم الناقل بالتحقق من صحة رقم ACID من على منصة نافذة قبل الشحن وبالمخالفة لأحكام قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية والقرارات الوزارية الصادرة في هذا الشأن. يذكر أن وزارة المالية قامت - عبر مصلحة الجمارك - بتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات خلال أكتوبر الماضي على الواردات القادمة عبر الموانئ البحرية فقط، وفي هذا الصدد أصدرت الوزارة العديد من القرارات والمنشورات المنظمة للمنظومة الجديدة. وأعدت وزارة المالية منشوراً بجميع المنشورات والقرارات والتعليمات المنظمة للمنظومة الجديدة، وذلك حتى

قرر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك التنبيه على جميع الناقلين أو وكلائهم الملاحيون أو من يمثلونهم الالتزام بإعادة شحن البضائع التي ترد من الخارج دون الحصول على رقم ACID قبل الشحن أو تم السماح بشحنها برقم ACID سبق استخدامه لشحنة أخرى ولم يتم التحقق من صحة هذا الرقم قبل الشحن. وأضاف خلال منشور تعليمات رقم 58 لسنة 2022، أن هذا يأتي تنفيذاً لأحكام المادة 39 من قانون الجمارك ولائحته التنفيذية المشار إليها، على أن يتم تنفيذ تلك التعليمات بكل دقة بدءاً من منتصف أغسطس الجاري. ودعا رئيس مصلحة الجمارك رؤساء الإدارات المركزية بالموانئ البحرية التأكيد من الالتزام بتلك التعليمات، ومراعاة إدراج المخالفين لهذه التعليمات بقائمة نظم المخاطر العالية وفقاً للمعايير المطبقة في هذا الشأن. وأوضح رئيس مصلحة الجمارك أن هذا يأتي في إطار متابعة أداء العمل بالمراكز اللوجستية التي تعمل بنظام النافذة الواحدة القومية، ونظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI). وأشار إلى أن هذا انطلاقاً من أهمية دور منظومة النافذة الواحدة والـ ACI في تبسيط الإجراءات الجمركية وتقليل معدلات زمن الإفراج عن

ومن المعروف أن نظام التسجيل المسبق 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.

2021، بشأن التسجيل المسبق للشحنات والذي نص على أن يلتزم المستورد أو صاحب البضاعة أو وكيله من المخلصين الجمركيين، بتقديم حزمة البيانات والمستندات الرقمية الخاصة بالبضاعة إلى مصلحة الجمارك من خلال منصة (نافذة) قبل شحنها إلى البلاد، لتتولى المصلحة التأشير عليها برقم قيد جمركي مبدئي (ACID). وطالبت بإخطار الشاحن برقم القيد الجمركي المبدئي (ACID) لقيده بجميع مستندات شحن البضاعة، واستخدام التوقيع الإلكتروني في إدراج البيانات والتقديم الإلكتروني للمستندات بما في ذلك الفاتورة، وذلك عند قيد البيانات الجمركية الخاصة بنظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) من خلال منصة نافذة

كما يجب أن يتم إرسال بيانات الفاتورة التجارية بصيغة إلكترونية توضح مشمول الشحنة من حيث بيانات الأصناف بما في ذلك رقم الكود العالمي لكل صنف (نظام الترميز القياسي أو أي نظام ترميز دولي قياسي آخر)، وفي حال عدم وجود رقم كود عالمي لأي صنف يتم تحديد رقم القطعة وفقاً لطبيعة الصنف الوارد. ويجوز 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" وفقاً لأحكام قانون الجمارك الجديد. وكانت وزارة المالية قررت في فبراير الماضي القرار رقم 38 لسنة

زيادة حجم الطلبات المقدمة من الخطوط الملاحية للعمل بالغاز الطبيعي



كشفت تقارير ملاحية عالمية، أن عدد السفن العاملة بالغاز الطبيعي حالياً وصلت إلى 295 سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المسال، بينما هناك 510 سفن تعمل بالوقود الطبيعي المسال تحت الطلب من قبل الخطوط الملاحية، ويتم تجهيزها بالتراسات العالمية.

وأشارت الإحصائيات الصادرة عن أحد شركات الأبحاث المتخصصة في نشاط النقل البحري، أن الخطوط الملاحية، وملاك السفن تقدموا بطلبات شراء لعدد 229 سفينة جاهزة تعمل بالغاز الطبيعي المسال.

ووصلت حجم الطلبات خلال شهر يوليو الماضي قرابة 30 طلباً لسفن تعمل بالغاز الطبيعي المسال، كما كانت تلك الطلبات حوالي 51 سفينة خلال إبريل الماضي. وضمت الخطوط التي طلب تلك و MOL و MSC و Seaspan السفن كل من SAIC Anji و Atlas Maritime.

ووصل حجم السفن التي تم حجزها المالكون والخطوط الملاحية منذ بداية العام وحتى مايو الماضي فقط إلى 151 سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المسال، معظمها لسفن الحاويات وناقلات السيارات. كما تستمر عبارات السيارات والركاب التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال في الريادة حيث تعمل 46 عبارات، كما يشمل الأسطول التشغيلي أيضاً 37 ناقلة نفط / كيماويات ، و 35 سفينة حاويات ، و 34 سفينة إمداد بحرية

كما تمثل سفن الحاويات التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال جزءاً كبيراً من الطلبات بـ 172 سفينة، كما طلب المالكون 95 ناقلة سيارات و 55 ناقلة نفط خام و 49 ناقلة صب جاف رئيس خط إيفر جرين العالمي في تصريحات صحفية خلال Chang Yen-i من جانبه كشف أغسطس، إن التخلص التدريجي من السفن القديمة سيخفف من المخاوف بشأن سجل الطلبات الكبير من قبل الخطوط الملاحية العالمية. وأشار رئيس الخط الذي يعتبر السادس عالمياً، أنه لديها 56 سفينة تقليدية بإجمالي 541816 حاوية مكافئة، تمثل 34% من أسطولها الحالي البالغ 1.58 مليون حاوية مكافئة وأوضح أن جميع الخطوط الملاحية، لديها إطار زمني للتخلص من السفن القديمة الأقل صداقة للبيئة، موضحاً أن مزودي الحمولات قد طلبوا أيضاً عدداً كبيراً من السفن الحديثة، خاصة أنه يتعين عليهم إزالة السفن القديمة من السوق

حاوية مكافئة وهذا يمثل حوالي 10% من الأسطول الحالي. كما أنه عندما تدخل لوائح المنظمة البحرية الدولية للحد من انبعاثات الكربون حيز التنفيذ، سيحتاج نصف أسطول العالم إلى ترقية معداتهم أو خفض انبعاثات الكربون. كما سيبدأ الاتحاد الأوروبي أيضًا في فرض ضرائب على الكربون في العام المقبل، وسيؤدي ذلك إلى تسريع إزالة السفن القديمة. يذكر أنه في 2015 أصدر البرلمان الأوروبي بعض القواعد الجديدة لرصد ومتابعة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من السفن، التي تأتي إلى موانئ دول الاتحاد، تبعثها في 2016 بإرساء قواعد للمتابعة وإصدار شهادة التوافق للسفن. وأصدرت المنظمة البحرية الدولية IMO القرار رقم 278، لسنة 2016 والخاص بنظام رصد ومتابعة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من السفن. وأقرت المنظمة بأنه سوف يتم تفعيل قراراتها، بالنسبة لرصد ومتابعة الانبعاثات الكربونية من السفن حمولات 5000 طن فأكثر. بدوره طالب الدكتور أحمد بدوي الخبير البحري، بضرورة الاستفادة من تحويل الكثير من الخطوط الملاحية لسفنها من العمل بالوقود التقليدي للعمل بالوقود النظيف خاصة الغاز الطبيعي، مشيرًا إلى أنه بما أن مصر أصبحت منتجًا رئيسيًا للغاز فيمكنها إنشاء محطات وقود للسفن خلال الفترة المقبلة. وتابع أن السفن مشيرة إلى أنه بما أن مصر أصبحت منتجًا رئيسيًا للغاز فيمكنها إنشاء محطات وقود للسفن خلال الفترة المقبلة. وتابع أن السفن المتوقع أن يتم تحويلها للعمل بالغاز الطبيعي فقط تصل إلى 50 ألف مركب، معظمها يمكن أن يعبر من قناة السويس، والبعض الآخر يدخل الموانئ المصرية، وأخرى ستجوب مسارات ملاحية أخرى. وأكد أن الوقود يمثل قرابة 50 إلى 60% من تكلفة تشغيل المركب، متوقعًا أن يكون هناك إجراءات جديدة من قبل الخطوط الملاحية منها تقليل سرعات السفن والتي كلما زادت زاد استهلاك الوقود بالإضافة إلى التغير في أسعار النواقل مع تلك التغيرات في استخدامات الوقود. وتوقع قيام العديد من الخطوط الملاحية بتغييرات أنظمة ماكينات السفن للعمل بالغاز الطبيعي، إلا أنه لن يحدث عجز بالسوق، خاصة وأن حجم الطلبات الجديدة لبناء السفن وتغييرات أنظمة الوقود ضخمة وتكفي السوق الملاحية.

ويشمل مشغلو الخطوط الملاحية الذين لديهم نسب أكبر من دفتر الطلبات إلى الأسطول من Evergreen شركة Sinokor Merchant Marine، التي يمثل دفتر طلباتها البالغ 93391 حاوية مكافئة بنسبة 111 % من أسطولها الحالي وخطوط Wan Hai، التي لديها 72356 حاوية مكافئة، أي ما يعادل 72 % من سفنها أثناء الخدمة. كما ذكر أن شركة MSC والتي تعد أكبر مشغل للخطوط الملاحية في العالم، لديها أيضًا أكبر دفتر طلبات من حيث الأرقام المطلقة، بواقع 114 سفينة من 1.53 مليون حاوية مكافئة عند الطلب. من المتوقع أن يواصل مشغلو الخطوط الملاحية جني الأرباح هذا العام، بعد تحقيق مكاسب غير متوقعة في العامين الماضيين، ويعمل العديد منهم بنشاط على توسيع أسطولهم. كما يمثل دفتر الطلبات الحالي ما يقرب من 30 % من الأسطول الحالي، مما يجعل المراقبين يتساءلون عما إذا كان سيكون هناك زيادة في العرض عند تسليم هذه السفن في السنوات الثلاث المقبلة. ومع ذلك، قال تشانغ: "يبلغ عدد سفن الحاويات التي يزيد عمرها عن 21 عامًا حوالي 2.27 مليون

«ميرسك» تزيد من حجم أعمالها بميناء شرق بورسعيد عبر خدمة ME3

البحرية، وتحيط به دول روسيا وأوكرانيا، ومولدافيا، ورومانيا، وبلغاريا، وتركيا وجورجيا. وعقب الحرب الروسية أكدت شركة ميرسك في بيان لعملائها أنه يجري التخطيط حاليًا لتفريغ البضائع التي كانت متجهة لأوكرانيا بموانئ بورسعيد وكورفيز بتركيا، مع استمرار الخدمات من وإلى روسيا. من جانبه، أكد مسؤول في خط ميرسك العالمي وقتها، أنه يتم حاليًا بحث تفريغ الحاويات في بعض الموانئ الآمنة، وذلك بعد إغلاق المحطات البحرية بأوكرانيا، لافتًا إلى أن الخط بدأ تخزين الحاويات المتجهة إلى أوكرانيا، بعدد من الموانئ منها مصر، مستبعدًا حدوث ارتفاع جديد في نولون الشحن بسبب الأزمة الحالية. وأضاف إنه حال استمرار الأزمة لوقت أطول، فإن الخطوط الملاحية ستتجه إلى إقرار رسوم «أخطار حرب»، لافتًا إلى أن البعض أوقف خدماته لروسيا وأوكرانيا، لكن خدمات شحن موسم «الريفير» أو بضائع الثلاث لروسيا مازالت مستمرة.



وأعلنت الشركة التي تعد الأولى في خدمات الشحن العالمي، أنها ستقوم بخدمات تغذية جديدة والتي تسمى 174، و 176 والتي من المتوقع أن توفر المزيد من المرونة. وأشارت الشركة إلى أن الدوران الأول والمعروف بـ "174" سيكون من بورسعيد، وميناء كونستانتيا "رومانيا"، وأمبارلي "تركيا" وبورسعيد. أما الدوران الثاني والمعروف بـ "176" الجديد سيكون بدءًا من بورسعيد، أمبارلي، سالونيك "اليونان"، أمبارلي، أزميت كورفيزي "تركيا"، وينتهي ببورسعيد. ويعتبر البحر الأسود أحد أبرز المنافذ

قررت شركة ميرسك العالمية استبدال ميناء بورسعيد بدلا من ميناء امبارلي التركي في خدمة شحن جديدة وذلك استجابة لظروف السوق المتغيرة في منطقة شرق البحر المتوسط والبحر الأسود. وأكد الخط الملاحى العالمى، أن هذا الإجراء تم تطبيقه بدءا من 12 أغسطس، حيث من المقرر أن تستبدل شركة ميرسك ميناء بورسعيد المصري بدلا من ميناء امبارلي التركي بميناء في دورة خدمة ME3. وأضاف الخط أن السفينة الأولى ستكون تحت مسمى Ambarli بحمولة 4650 حاوية مكافئة. وأوضح الخط الملاحى العالمى أن الدوران الجديد للخدمة سيكون في بورسعيد وصلالة العماني وجبل علي بدبي والدمام بالملكة العربية السعودية، والجبل بالسعودية أيضا. وأشارت الشركة الدنماركية أنه سيتم نقل جميع مناطق شرق البحر المتوسط والبحر الاسود من وإلى الشرق الأوسط كخدمة نقل عبر مركزها بميناء شرق بورسعيد.

«الجمارك تصدر تعليمات جديدة بخصوص البضائع الواردة من سوريا ولبنان بالمنافذ الجمركية..»



أصدر الشحات غثوري وكيل أول وزارة المالية، رئيس مصلحة الجمارك، منشور تعليمات جديد في شأن البضائع الواردة من سوريا ولبنان والتعامل معها بالمنافذ الجمركية المختلفة.

ونص المنشور رقم 57 لسنة 2022 على ضرورة تشديد إجراءات الرقابة على المنافذ الجمركية المختلفة بالموانئ البرية والبحرية والجوية على الحاويات والبضائع القادمة من دولتي سوريا ولبنان من خلال أجهزة الفحص بالأشعة مع كشف ومعاينة الجميع.

كما شملت التعليمات ضرورة التنسيق مع الأجهزة الشرطية المختصة بمكافحة المخدرات للتحقق من الأصناف التي يتم ضبطها ويشبه في كونها مواد مخدرة والتي قد ترد على شكل رسائل، بورد، قصاصات، وذلك للتحقق من العناصر المكونة لها. كما يكون القائمين بالإشراف على متابعة تنفيذ تلك التعليمات مسئولين مع موظفي المصلحة المختصة بالتنفيذ بالإدارات المعنية حال ثبوت مخالفة تلك التعليمات. وذكر رئيس مصلحة الجمارك أن هذا يأتي في إطار أحكام إجراءات الرقابة الجمركية واعمالاً بالتوجيهات الصادرة في شأن تكثيف الجهود لمكافحة تهريب المواد المخدرة التي ترد بالموانئ المصرية عبر حركة تداول الحاويات والبضائع خاصة القادمة من دولتي سوريا ولبنان. وخلال الشهر الماضي طالب قطاع النقل البحري المشرف على الموانئ المصرية السفن القادمة من سوريا ولبنان بتقديم جميع بيانات المانيفست، وفقاً لتوصيات وزارة النقل في هذا الشأن. وحسب خطاب اللواء بحري رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري للسوق الملاحية نصت توصيات وزارة النقل على ضرورة التنبيه على التوكيلات الملاحية، بموافاة فروع الإدارة العامة لمكافحة المخدرات بالموانئ بالأوراق الخاصة بالسفن القادمة من سوريا ولبنان. ونص الخطاب على أن يتضمن تلك المستندات سواء كانت للسفن القادمة لمصر كوجهة نهائية، أو ترانزيت، موضحاً به جميع بيانات المانيفست والتي تشمل (اسم المستورد - المستفيد القائم على المشمول - محتويات الشحنة). وتعد سوريا ولبنان من الدول التي تنشط معها حركة التجارة مع السوق المصرية، وكذا السفن القادمة منها للموانئ المصرية، خاصة أن هناك حجم علاقات اقتصادية كبير بين البلدين. كما أن سوريا من الدول التي تمتلك أسطولاً بحرياً ضخماً، وحتى عام 2019 كان يمتلك السوريون أكثر من 1000 سفينة حسب التقديرات الرسمية، ومنها 16 سفينة تحمل العلم السوري، والباقي بأعلام دول أخرى. وحققته صادرات مصر إلى سوريا ما يقارب 200 مليون دولار سنوياً، وارتفعت إلى أكثر من 350 مليوناً، حيث تعد أهم المواد التي تستوردها سوريا من مصر "البطاطا، والسكر الأبيض، ودقيق القمح، والمنتجات الورقية، والحبيبات البلاستيكية، والأرز".

وسجلت المنتجات الزراعية السورية الطازجة مثل التفاح والكمون والتين وغيرها من الخضار والفواكه والتوابل، ما يزيد على 70% من مجمل الصادرات السورية إلى مصر، في الوقت الذي حافظ فيه التفاح السوري على ريادة كمنتج تصديري إلى مصر، بمبالغ تجاوزت 8 ملايين دولار. كما أنه في مطلع عام 2016 تم إطلاق مبادرة مصر - لبنان إلى أفريقيا في الملتقى المصري اللبناني ببيروت، كما بلغ التبادل التجاري بين مصر ولبنان 643 مليون دولار عام 2018. وتصل حجم الصادرات المصرية للبنان 527 مليون دولار، في حين تصل حجم واردات مصر من لبنان 116 مليون دولار، وتحتل لبنان المركز التاسع في قائمة الدول المستثمرة في مصر، ويبلغ حجم الاستثمارات اللبنانية في مصر نحو 3.6 مليار دولار تتركز في قطاعات البنوك والتأمين والملابس والغزل والنسيج والصناعات الغذائية والزراعة.

هيئة ميناء الإسكندرية تسعى لبيع السفينة الغارقة «إيجاسكو فورتن» بعد انتشالها.



طرحت هيئة ميناء الإسكندرية عددا من الوحدات البحرية للبيع، منها السفينة إيجاسكو فورشن، والتي تعد إحدى السفن الغارقة بالميناء.

وحسب بيان هيئة الميناء، فإن السفينة إيجاسكو فورشن متواجدة على رصيف ٦٣ بميناء الإسكندرية، والتي تحتوي على قرابة ٥٠٠ طن، ليتم عقد جلسة المزايعة في ضوء أحكام القانون رقم ١٨٢ لسنة ٢٠١٨.

كما أعلنت هيئة الميناء عن بيع لودر ماركة كاتربيلر موديل سنة ١٩٧٩، بالإضافة الى سيارة لوري نصر موديل ١٩٨٥.

كما طرحت الهيئة بيع اللنش الباشا ١١٠٩ على صيف ١٢ والذي يقع بطول ٧ أمتار والعرض ٢ متر.

وكشفت هيئة الميناء أن هذا يأتي بهدف التخلص من المهمل بالميناء لخلو الأرصفة من أي سفن غارقة أو معدات قد تمنع استغلال تلك الأرصفة.

وذكر المصدر أن الهيئة خلال فبراير الماضي قامت ببيع حطام ٣ سفن والتي تم انتشالها خلال الفترة الأخيرة ضمن مشروع تطهير الميناء من السفن المتهاكة بمنطقة المخطاف والممر الملاحي للميناء.

وحسب بيانات هيئة ميناء الإسكندرية، فقد شملت تلك السفن المطروحة كلا من السفينة إيجا كوفورشن والسفينة أبو الحسن والسفينة الإدريسي.

وتم الحجز على سفينة إيجا كوفورشن عام ٢٠٠٧ وهي إحدى سفن الناقله للحبوب ويصل

ومن السفن أيضا التي تم التزايد عليها مؤخرا "البريوني" و"ديموند"، وبدأت عملية انتشال السفن بميناء الإسكندرية. وتم الانتشال عبر الونش العائم "إنقاذ ١

وجاءت تلك العملية عقب زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسي وقتها للميناء والذي طالب بالشروع في انتشالها لتسيير دخول وخروج السفن.

في السياق نفسه، طرحت الهيئة عددا من الوحدات الإدارية والمحلات أمام الشركات الصغيرة والمتوسطة وذلك لمدة استغلال تصل إلى ٣ سنوات.

وتشمل تلك الوحدات قرابة ٨ محلات بمساحة تصل إلى ٢٦ مترا، ومبنى كافيتريا ومطعم على مساحة ١١٤ مترا، و٥ محلات بمساحة تصل إلى ١٢٥ مترا.

الوزن التقريبي لحطام السفينة ١٥٠٠ طن، بينما السفينة أبو الحسن تم الحجز عليها عام ١٩٨٤ وهي سفينة بضائع وتم تقطيع جميع الأجزاء فوق سطح الماء ومتبقى نحو ٢٠٠ طن من جانب السفينة.

أما السفينة الإدريسي فتم الحجز عليها عام ١٩٩٩ وهي سفينة بضائع وغارفة بمنطقة مخطاف السطحة ويبلغ طولها ٧٣ مترا وعرضها ١٢ مترا.

كانت هيئة ميناء الإسكندرية، أعلنت مؤخرا الانتهاء من انتشال جميع السفن المتحطمة التي كانت موجودة أمام الأرصفة بالبحر أو منطقة انتظار السفن والمعروفة بمنطقة "المخطاف الخارجي" وبلغ عدد السفن الغارقة بميناء الإسكندرية ٢٠.

ومن بين هذه السفن ٤ عليها نزاعات قضائية مع الجمارك، ولم تُحل إلى الآن، بينما يتم بيع الباقي للتخريد في مزادات علنية.

خط هاباج لويدي يبدأ في عمليات تثبيت تعقب الحاويات بجميع أسطولها.



التأخيرات في وقت مبكر، وإخطار العملاء الذين قد يكونون متأثرين تلقائياً، وبدء الإجراءات المضادة المناسبة وجاء خط هاباج لويدي خلال العام الماضي 2021 في المركز الخامس بين أهم 10 خطوط على مستوى العالم. وتأسست الشركة في عام 1970 نتيجة اندماج شركة هامبورغ الأمريكية لاين وشركة لويدي الألمانية الشمالية، وتمتلك شركة الشحن أكثر من 235 سفينة تخدم حوالي 1724565 حاوية مكافئة في جميع أنحاء العالم.

من شركة التكنولوجيا وأجهزة من مزود حلول إنترنت الأشياء والمعروفة (IoT ORBCOMM). وفي هذا الصدد أعلن أولاف هابيرت، مدير تطبيقات الحاويات في Hapag-Lloyd: مؤخراً أن رؤية الشركة: تتمثل في بناء أذكى أسطول حاويات في العالم، وتزويد عملائنا بمعلومات قيمة بالتردد الذي يحتاجون إليه. كما سيبدأ التثبيت الجماعي لأجهزة المراقبة في المستودعات نهاية هذا الشهر، كما سيكون منتج Hapag-Lloyd's LIVE متاحاً لعملاء الحاويات في أوائل عام 2023 وبحلول نهاية عام 2023، ستكون قادرة على تتبع أسطولها من الحاويات الجافة بالكامل وأكدت الشركة أن التكنولوجيا الجديدة ستكون قادرة على الحصول على رؤية، وتحديد

أعلنت شركة هاباج لويدي "الخط الملاحي الألماني" عن أنها ستكون أول شركة شحن في العالم تزود جميع حاوياتها بأجهزة تتبع في الوقت الفعلي، على أن تكون قادرة على مراقبة الحاويات، وجمع البيانات لتعزيز الشفافية. وأكدت شركة النقل الألمانية عن تركيب أجهزة تعقب حية على جميع حاوياتها نهاية أغسطس الجاري، وذلك بمجرد تثبيت الأجهزة بشكل دائم في الحاويات، لتكون قادرة على نقل البيانات في الوقت الفعلي، وبالتالي جعل سلاسل التوريد أكثر شفافية وكفاءة. كما أن الشركة ستوفر بعض البيانات الموقع المستند إلى ودرجة الحرارة وأي اهتزازات GPS مفاجئة للحاوية وخلال الأسابيع المقبلة، ستبدأ الشركة في تجهيز أسطولها من (Nexxiot AG) الحاويات بأجهزة

غرفة تجارة الإسكندرية تضع متوسط أسعار النوالين البحرية للبضائع الواردة خلال الثلاثة أشهر المقبلة....



عقدت شعبة خدمات النقل الدولي بغرفة تجارة الإسكندرية اجتماعاً مؤخراً مع أعضاء اللجنة المشكلة بموجب قرار رئيس مصلحة الضرائب المصرية رقم 471 لسنة 2021، بهدف بشأن متوسط أسعار النولون البري عن البضائع العامة وارد، والبضائع العامة الصب الجاف، والصب السائل، وذلك عن أشهر يوليو وأغسطس وسبتمبر 2022. وتم الاجتماع في ضوء البند الثاني والثالث من بنود بروتوكول التعاون المبرم بين مصلحة الجمارك ومصلحة الضرائب وغرفة تجارة الإسكندرية لتنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة وتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البري المؤداة على السلع المعفاة والآلات والمعدات ولسع الجدول ويأتي ذلك في ضوء البروتوكول الذي وقعته غرفة تجارة الإسكندرية مع مصلحتي الضرائب المصرية والجمارك، لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البري

أما متوسط سعر النولون للحاويات المملوءة بضائع عامة وارد 20 قدما من ميناء العقبة إلى ميناء العين السخنة الى 135 دولارا. أما الحاوية المملوءة التي يتم نقلها من ميناء الحديد باليمن فتصل الى 450 دولارا، وبالنسبة للبضائع العامة فتتراوح من 20 - 18 دولارا للطن. وبالنسبة لنقل بضائع الزيوت من البحر الأسود الى الموانئ المصرية بالنسبة لشحنات في حدود 5000 طن فيصل سعر النولون من 25 - 23 دولار للطن، ومن الولايات المتحدة الأمريكية يكون 45 - 40 دولارا للطن بالنسبة للكميات حتى 5 آلاف طن، و35 - 30 دولارا للطن بالنسبة للشحنات في حدود 10 آلاف طن، و30 - 25 دولارا للطن بالنسبة للكميات حتى 20 ألف طن.

لمتوسط أسعار النولون البري للبضائع الواردة من الدول الشقيقة، ومنها «ليبيا» و«السودان»، ومتوسط حمولة 30 طناً. واتفقت اللجنة التي تضم ممثلين من الشعبة، ومصلحتي الضرائب والجمارك، على أن متوسط أسعار النولون البري للحمولات من الدولتين إلى مصر، ومن ليبيا إلى مصر 45 ألف جنيه للتريلات عن الثلاثة أشهر الماضية، وهو ما يمثل انخفاض في اسعار النوالين بقرابة 5 آلاف جنيه للثلاثة أشهر الجارية والتي تضم «يوليو، وأغسطس، وسبتمبر». كما وضعت غرفة ملاحه الإسكندرية سعر استرشادي للثلاثة أشهر الحالية، بالنسبة للتريلات مملوءة واردة من ميناء ضبا إلى ميناء سفاجا الى قرابة 750 دولار، ومن ميناء نويبع إلى ميناء العقبة فيصل سعر تقل التريللا الى 710 دولارات.

وأصدرت مصلحة الجمارك منشور تعريفات رقم 48 لسنة 2022 بشأن البيان الاسترشادي المعتمد بقيم خدمات النولون البري على البضائع الواردة من الغرفة التجارية بالإسكندرية وذلك بعد مراجعته بمعرفة اللجنة المشكلة لهذا الغرض. ونص المنشور على أن متوسط النقل البري بين مصر والسودان بلغ بالنسبة للتريلات قرابة 40 ألف جنيه. كما شملت الأسعار النقل بين مصر وليبيا عبر التريللا وصلت أيضا الى 40 ألف جنيه، كما وصل تكلفة النقل بالسيارة الجامبو 15 ألف جنيه، وبالسيارة الربع نقل «دبابة» بلغت 10 آلاف جنيه. وخلال وضع السعر الاسترشادي من قبل غرفة تجارة الاسكندرية خلال ابريل الماضي لشهور ابريل ومايو ويونيه،

انضمام 7 شركات وهيئة البترول لمنظومة المتنقل الاقتصادي المعتمد بمصلحة الجمارك

أهمها تضم ميرسيديس بنز وعددا من شركات البترول ومجموعة كادمار للملاحه.



الاستراتيجية التي تتبناها إدارة البرنامج بهدف خفض زمن الإفراج الجمركي للشركات المنضمة لبرنامج المشغل الاقتصادي. وأجرت مصلحة الجمارك تعديلات على معايير وشروط انضمام الشركات المختلفة لمنظومة المشغل الاقتصادي المعتمد في فبراير الماضي، تضمنت ألا يقل حجم أعمال شركة التخليص عن 500 مليون جنيه أو ما يعادلها.

وشمل قرار فبراير تسهيلات يمكن أن يحصل عليها المنضمون لمنظومة المشغل الاقتصادي، التي منها أولوية الدور في قيد البيان الجمركي بدفتر 46، ومنح المسار الأخضر للرسالة حال عدم وجود ملاحظات على المستورد، إضافة إلى أولوية الدور في العرض على جهاز الفحص بالأشعة بالمنافذ

كشفت أمل نوس جندي رئيس الإدارة المركزية المشغل الاقتصادي المعتمد AEO - Egypt، بمصلحة الجمارك، عن انضمام 7 شركات لمنظومة البرنامج، وذلك بعد استيفائها جميع شروط الانضمام. فوُضعت أنه تم إجراء لقاء موسع في مقر إدارة البرنامج بمصلحة الجمارك بأبراج وزارة المالية، وتم تناول دور وأهداف منظومة المشغل الاقتصادي، خاصة مع انضمام هذا العدد الكبير من الشركات دفعة واحدة، التي تمثل كبريات الشركات المصرية والأجنبية، التي لديها سجل حافل في التصنيع والأنشطة الاستثمارية في مصر. وأشادت «نوس» رئيسة البرنامج بممثلي الشركات المنضمة حديثاً لبرنامج المشغل الاقتصادي المعتمد، وكذا بدور شركاتهم الفاعل في دفع عجلة التنمية، وإسهاماتها الواضحة في تحفيز مناخ الاستثمار والاقتصاد المصري. على الجانب الآخر أشاد الحضور من ممثلي الشركات المنضمة حديثاً للبرنامج بالتسهيلات التي تم منحها للانضمام للبرنامج، مؤكدين أن هذا الانضمام سيكون بمثابة نقلة نوعية في القدرات الإنتاجية والاستثمارية لشركاتهم، وكذا يعظم من الناتج المحلي الإجمالي. وشملت الشركات الجديدة كلا من شركة مصر للبترول، وشركة مرسيدس بنز، وشركة العامرية لتكرير البترول. كما كان من بين الشركات الإسكندرية للبترول، وشركة النصر للمحولات والمنتجات الكهربائية، وشركة القاضي وشركاه للملاحه والتجارة (كادمار). كما ضمت الشركات الجديدة، كلا من شركة الإسكندرية للزيوت المعدنية (أموك)، والهيئة العامة للبترول. وأكدت رئيس الإدارة المركزية للمشغل الاقتصادي المعتمد، أن هذا يأتي في إطار الجهود التي تبذلها الإدارة المركزية لبرنامج المشغل الاقتصادي المعتمد لتعزيز مناخ الاستثمار، وتماشياً مع الخطط والأهداف

المعتمد. ويسمح النظام زيادة عدد المساعدين الممنح للمستخلص المعتمد وفقا لحجم أعماله، وأولوية في إصدار بطاقات المستخلصين التابعين والمساعدين، واستخدام شعار مستخلص (معتمد بمصلحة الجمارك) على مكاتبات ومستندات المستخلص طالما كان اعتماده ساريا. كما يتم تخصيص مدير حسابات بمصلحة الجمارك للرد على الاستفسارات المتعلقة بالاستيراد والتصدير أو أعمال التخليص، وإمداد البرنامج للمستخلص المعتمد بالمنشورات التي تصدر عن مصلحة الجمارك فور إصدارها عن طريق بريده الإلكتروني.

الجمركية. كما تعطي الميزة أولوية الدور في الكشف والمعاينة وسحب العينات، وفي صرف البضائع، علاوة على ميزة استكمال إجراءات الإفراج بعد مواعيد العمل الرسمية، ومنح المستخلص ميزة اللجوء للمنسق الميداني للبرنامج المتواجد في المركز اللوجستي بالقاهرة، والمركز اللوجستي ببورسعيد والمراكز اللوجستية التي يتم إنشاؤها لحل أي مشكلة أثناء إنهاء إجراءات الإفراج، والتمتع بميزة متابعة مراحل فحص العينة طرف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات للرسالة التي يعمل في إجراءاتها المستخلص

الأردن تعزز تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل مع مصر في المعاملات التجارية أول سبتمبر المقبل...



أكد وزير الصناعة والتجارة والتموين الأردني يوسف الشمالي، أنه تم عقد عدة اجتماعات مؤخرا ضمن اجتماعات اللجنة العليا الأردنية المصرية المشتركة، وما تبعها من لقاءات واجتماعات ومخاطبات رسمية، والتي كانت تسعى لحلول توافقية للقرارات الصادرة عن الجانب المصري والتي تحد من انسياب حركة الصادرات الأردنية الموجهة إلى السوق المصرية أو المارة عبر أراضيها "ترانزيت".

وذكر وزير الصناعة الأردني عبر خطابه إلى رئيس الغرفة التجارية ورئيس غرفة الصناعة الأردنية، أنه من ضمن القرارات التي أدت إلى ذلك أيضا وقف التعامل بمستندات التحصيل لدفع قيمة السلع المصدرة.

وقرر وزير الصناعة الأردني أنه منذ مطلع سبتمبر المقبل سيتم العمل بقرار مجلس الوزراء المتخذ خلال يوليو الجاري بفرض رسوم وإجراءات مماثلة، وفقا لمبدأ المعاملة بالمثل.

يذكر أن نظام تسجيل المسبق للشحنات (ACI) هو نظام جمركي جديد يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة (الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن النهائية أو المبدئية) قبل الشحن بـ ٤٨ ساعة على الأقل لتتمكن الجهات المعنية من رصد أي خطر على البلاد من خلال نظام إدارة المخاطر حيث تضع الدولة المصرية أولوية قصوى لضمان أمن مواطنيها.

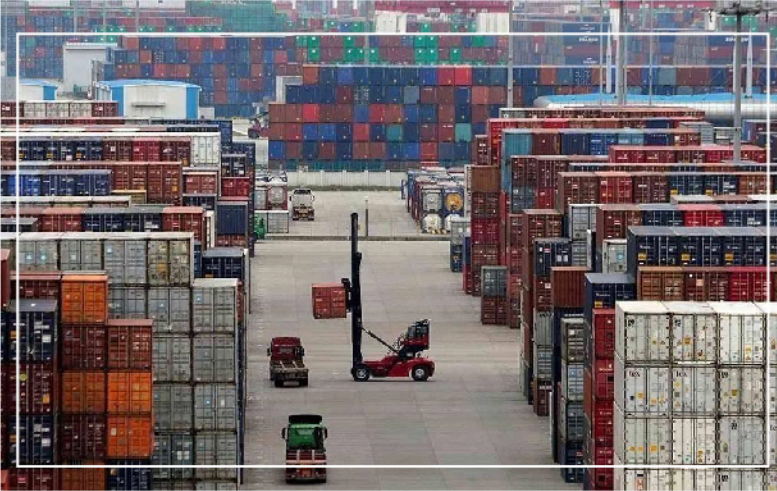
وتم البدء في تطبيق النظام أول أكتوبر الماضي إلزاميا على كافة الواردات المصرية بالموانئ المصرية.

ميناء دمياط يطرح على السوق الملاحية حزمة من الساحات التخزينية للإدارة والتتغيل...



طرحت هيئة ميناء دمياط شركات الملاحه والشحن والتفريغ عددًا من الساحات والأراضي التخزينية بشكل رسمي للإدارة والتشغيل وحسب منشور صادر عن هيئة ميناء دمياط، فتشمل تلك الأراضي إنشاء واستغلال وصيانة وإعادة تسليم مشروع مخزن على مساحة 10 آلاف متر مربع بمنطقة القرية الفرنسية لتداول البضائع من الصب الجاف، وذلك لمدة 10 سنوات. وأكدت هيئة الميناء أنه من المقرر أن يتم انعقاد جلسة الاستفسارات الخاصة بالمشروع خلال نهاية أغسطس. وأضاف أن من بين الأراضي التي تم طرحها بميناء دمياط إدارة وتشغيل وصيانة مخزن بمنطقة تقسيم المخازن، وذلك خلف مكاتب القطاع الأول بمساحة 5500 متر مربع لتداول بضائع الصب الجاف صديقة البيئة لمدة 3 سنوات. وأكدت هيئة الميناء أن من بين الأراضي التي سيتم طرحها على شركات الشحن والتفريغ، مخزن وساحتي التشغيل الخاصة به على مساحة 4026 مترًا مربعًا، والتي تقع خلف رصيف رقم 27 لتداول بضائع الصب الجاف، وذلك لمدة 3 سنوات.

الجمارك تقرر تتغيل وردية ليلية لأعمال الصادر فقط بالمنافذ الجمركية...



قرر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، وكيل أول وزارة المالية، تشغيل وردية ليلية لأعمال الصادر بالمنافذ الجمركية، وذلك لأول مرة بالمنافذ الجمركية المختلفة. ونص منشور صادر عن رئيس مصلحة الجمارك، على أنه من المقرر أن الوردية الليلية مكونة من مئتين مستندي ومدير تعريف بالتناوب بين المراكز اللوجستية بما فيها أيام الجمعة والاجازات الرسمية مؤقنا ولحين توفير عمالة يتم عمل نوباتية في جميع المراكز. ونص المنشور رقم 61 لسنة 2022 الصادر عن رئيس المصلحة، على أن هذا يأتي نظرا لوجود بعض الرسائل العاجلة للمشروعات العاملة بنظام المناطق الحرة سواء للتداول أو التصدير مما يتطلب انجاز العمل على مدار 24 ساعة. وأكد رئيس مصلحة الجمارك، أن تنفيذ تلك التعليمات يكون بالتناوب بين لجان المناطق الحرة بالمراكز اللوجستية، كما أن هذا يأتي تفعيلًا لأعمال كافة لجان الصادر على مدار 24 ساعة بما فيها أعمال المراكز اللوجستية. وأوضح رئيس مصلحة الجمارك أن هذا يأتي في ضوء الأهمية التي توليها الجهات المختلفة لتشجيع الصادرات المصرية وجذب وتنشيط الاستثمار في مصر، كما أن أسلوب العمل من خلال منظومة النافذة القومية الواحدة (نافذة) يمكن العمل بشكل مركزي يذكر أن مشروع «نافذة» يركز على إرساء دعائم منصة معلوماتية مؤمنة متكاملة ومنظومة إلكترونية حديثة ومستدامة لحوكمة الإجراءات بمفهوم «الشباك الواحد»، لتصبح مصر بأكملها منطقة لوجيستية عالمية ومتطورة؛ حيث يستهدف ربط كل الموانئ البرية والبحرية والجوية بمنصة إلكترونية عبر منظومة «النافذة الواحدة» بالجمارك

وتستهدف مصلحة الجمارك أن تسهم تلك الإجراءات في تقليل زمن الإفراج، مما يكون له تأثير مباشر في تخفيض ثمن السلع والبضائع والخدمات. ولفت إلى أن هناك العديد من البروتوكولات مع الجهات المختلفة مثل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، والهيئة القومية لسلامة الغذاء، وباقي الجهات الأخرى المختصة بمعاينة وفحص البضائع المستوردة أو المصدرة والرقابة، بإيفاد ممثل عن كل منها إلى المراكز اللوجستية ليقوموا بجانب ممثل مصلحة الجمارك بفحص تظلمات المستوردين والمصدرين لا مركزياً؛ بما يسهم في التيسير عليهم على النحو الذي يساعد في تقليص زمن الإفراج الجمركي.

المصرية لتكنولوجيا (MTS) كان خالد ناصف، مستشار التكنولوجيا بشركة التجارة الإلكترونية، قد أكد أن البوابة الإلكترونية «نافذة»، والتي أصبحت نقطة دخول تسمح بتقديم البيانات والمستندات مرة واحدة، ودون تكرار ويتم

ودمياط، مضيفاً أنه سيتم تشغيل مراكز الخدمات اللوجستية بمينائي الدخيلة وبورتوفيق نهاية مارس المقبل، ومينائي الإسماعيلية وسفاجا قبل نهاية يونيو 2021؛ وبذلك تغطي منظومة «النافذة الواحدة» أكثر من 95% من إجمالي البضائع الواردة إلى مصر، وتكون الموانئ بوابات عبور للبضائع، وليست أماكن لتخزينها أو تكديسها.

تداولها بين أطراف المنظومة ومعالجتها في أسرع وقت وبأقل تكلفة في إطار من الشفافية والأمان مشيراً إلى أن «نافذة» توفر قاعدة بيانات واحدة تسمح بتقديم تقارير لحظية عن البضائع للجهات المعنية، قبل استيرادها ودخولها أرض الوطن وأضاف أنه تم تطبيق منظومة نافذة . والإفراج المسبق في كل من مطار القاهرة وبورسعيد والإسكندرية

خط ميدكون يطلق خدمة جديدة بين ميناء السخنة لمينائي جدة وجبل علي



أطلقت شركة بان مارين خدمة جديدة عبر الخط الملاحي ميدكون بين ميناء السخنة، إلى كل من ميناء جده السعودي، وميناء جبل علي بالامارات العربية المتحدة.

وتعد الخدمة هي الأولى من نوعها للشركة بميناء السخنة، حيث أكدت في خطاب للسوق الملاحي، أنه من المقرر أن تكون الخدمة الجديدة لخدمة الصادرات المصرية الى دول الخليج العربي، خاصة السعودية والامارات، كما تكون من الخدمات السريعة التي تربط الموانئ المصرية بموانئ الخليج العربي.

وأطلقت شركة بان مارين على "ESL" الخدمة الجديدة مسمى والتي من المقرر أن تبدأ "GSE" خلال ايام، كما انها ستكون الخدمات المباشرة من السخنة الى ميناء جده السعودي وميناء جبل علي الاماراتي، والعكس، بحيث يتم ربط تلك الموانئ بميناء السخنة أيضا، وفقا للخدمة الجديدة

وتأسست الشركة في عام ٢٠٠٩ MEDKON بالاسم التجاري Shipping ، وفي عام ٢٠١٢ ، تمت إعادة تنظيم الشركة وإعادة تسميتها باسمها التجاري باسم MEDKON LINE Management Shipping and Trade S.A وقررت الشركة استخدام الاسم كعلامة تجارية "MEDKON LINES" لخدمات الشركة

ويعد ميناء السخنة حسب مصادر ملاحية ملاذا لعددا من الخدمات الملاحية للخطوط العالمية، خاصة بعد زيادة طلب المستوردين عليه بالنسبة للبضائع الواردة من جنوب شرق آسيا أو دول الخليج العربي. وخلال ابريل الماضي بدأ خط هيونداي الكوري استئناف الخدمة الملاحية "HMM" وتنطلق "JJS" الأسبوعية المنتظمة الخدمة من وإلى ميناء السخنة إلى موانئ جبل علي دبي الإمارات وجدة السعودية ومنها إلى باقي دول الخليج. وأكد القبطان محمود القاضي، نائب رئيس مجلس إدارة شركة كادمار للملاحة، وكيل الخط بمصر، أن الخدمة الجديدة إضافة إلى الخدمة الملاحية "MD" الحالية للخط الملاحي من دمياط إلى موانئ جدة بالسعودية ودول الشرق الأقصى بقارة آسيا الصين، اليابان، تايلاند، سنغافورة، فيتنام، هونج كونج ، ماليزيا والفلبين.

MEDKON LINES كما تقوم شركة بتقديم خدمات حاويات منتظمة بين الموانئ التركية وموانئ البحر الأبيض المتوسط كما تقوم MIA والبحر الأسود عبر الخدمة الشركة بادرارة ٦ سفن مملوكة وسفن مستأجرة و ١٠٠٠٠ حاوية مكافئة مملوكة تعمل MIA لها ومن الجدير بالذكر أن خدمة بشكل منتظم بين موانئ (مرسين - اسكندرون - الإسكندرية - دمياط - بيروت) ويتم التردد على ميناء دمياط بهذه الخدمة بمعدل سفينة واحدة أسبوعياً. وتأسست الشركة في عام MEDKON ٢٠٠٩ بالاسم التجاري Shipping ، وفي عام ٢٠١٢ ، تمت إعادة تنظيم الشركة وإعادة تسميتها باسمها التجاري باسم MEDKON LINE Management Shipping and Trade S.A وقررت الشركة استخدام الاسم كعلامة "MEDKON LINES" تجارية لخدمات الشركة.

هيئة ميناء دمياط تبحث تطبيق منظومة الوصول الآلي للسفن مع خط هاباج لوييد....



الحاويات المشتركة. احتل خط هاباج لوييد الألماني، المركز الأول بين خطوط الحاويات العالمية المترددة على ميناء دمياط خلال العام الماضي 2021، لتصل نسبة تداوله بالميناء نحو 49.1%، وذلك بانخفاض قدره 3.9% عن 2020 والتي كانت 51.1%. جاء ذلك حسب تقرير رسمي على نسخة منه، مشيراً إلى أن الخط الملاحي الفرنسي CMA- CGM احتل المرتبة الثانية بنسبة 14.7% من معدلات التداول بالميناء، مقارنة بنحو 9.9% خلال العام قبل الماضي 2020. وحسب تقرير هيئة ميناء دمياط، جاء في المرتبة الثالثة التحالف الياباني المعروف بخط "ONE" وذلك بنسبة 13.9%، بانخفاض عما حققه نفس الخط خلال العام قبل الماضي 2020، والذي كان بنحو 15.3%. ويخطط خط هاباج لوييد للدخول في شراكة مع شركة يوروجيت الأوروبية لإنشاء وتشغيل محطة الحاويات الثانية بميناء دمياط؛ والمعروفة إعلامياً بمحطة «ديبكو»، والمتوقع أن تداول قرابة 3 ملايين حاوية سنوياً، بحجم استثمارات قدرها 750 مليون يورو. يُذكر أن ميناء دمياط يعمل به شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة فقط، وتداولت خلال عام 2019 قرابة 1.065 مليون حاوية، مقابل 1.1 مليون في 2019، بتراجع قدره 7%.

المشتركة وتحسين الإنتاجية ومعدلات الأداء وكفاءة عمليات التشغيل بالموانئ ومحطات الحاويات المشاركة بالبرنامج. وخلال مايو الماضي استقبلت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع وفد من الخط الملاحي Hapag-Lloyd ممثلاً في إمري أتوجلو - مدير عام خدمة العملاء بتركيا، ورحاب أحمد - مدير خدمة العملاء في مصر، وعمر إسماعيل - مدير العمليات في مصر. وكان في استقبال وفد الخط الألماني الجنسية كل من اللواء بحري علاء محمد إبراهيم - العضو المنتدب التنفيذي، والدكتور أحمد كامل - مدير عام التخطيط والبحوث بالشركة. ومن الجدير بالذكر أن الخط الملاحي Hapag-Lloyd هو من أهم عملاء محطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع وهو العميل رقم واحد ضمن عملاء المحطة. وتأتي هذه الزيارة بغرض التعرف على أوجه التطوير بالشركة والتي تضمنت منظومة التشغيل الآلي لمحطة الحاويات والمشروع الخاص بتدعيم وتعظيم أرصفة الحاويات وتطوير المعدات وزيادة الطاقة الاستيعابية للمحطة من الحاويات الثلاثية، كما تم اصطحابهم في جولة لأرصفة وساحات التخزين بالمحطة ومخزن

ترأس اللواء بحري أحمد عبد المعطي حواش رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط اجتماعاً ضم ممثلين عن الخط الملاحي هاباج لوييد وشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع لبحث سبل التعاون ودراسة آليات تطوير العمل وتسهيل إجراءات التراكي والمغادرة وإجراءات التشغيل وتخطيط الحركة ضمن منظومة الوصول الآلي لسفن الخط الملاحي بميناء دمياط "JIT"، وذلك بالتنسيق مع جميع الجهات المعنية وتحقيق أقصى استفادة ممكنة من المنظومات الآلية المختلفة التي توفرها الهيئة لعملائها. يأتي ذلك باعتبار أن الخط الملاحي هاباج لوييد واحد من أكبر خطوط الملاحة المتعاملة مع ميناء دمياط، حيث جاء الاتفاق في حضور اللواء بحري أ.ح. طارق عدلى نائب رئيس مجلس الإدارة للتشغيل وقيادات الهيئة وشركة الحلول المتكاملة. كما أن هذا التعاون يأتي في إطار الإجراءات الخاصة ببرنامج الشراكة العالمية لمحطات الحاويات والذي أطلقته شركة هاباج لوييد حيث اختارت لعضويته ميناء دمياط ضمن أكثر من 60 ميناء ومحطة على مستوى العالم بهدف تعزيز التعاون المشترك مع أهم شركاء الخط الملاحي بما يساهم في تعزيز الخبرات

وزير المالية ينتدب مختار ندا لرئاسة مصلحة الضرائب خلفا لعبدالقادر..

أو منظومة الفاتورة الإلكترونية، أو تطبيق منظومة الإجراءات الضريبية المميكنة، وجار تنفيذ مشروع الإيصال الإلكتروني، موضحاً أن مصلحة الضرائب المصرية تمضي بقوة في سبيل استكمال كافة هذه المشروعات وفق خطة زمنية محددة



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



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

www.yangming.com

في وظيفة رئيس الإدارة المركزية لمركز (أول) كبار الممولين، بالمستوى الوظيفي العالية بمصلحة الضرائب المصرية بوزارة المالية لمدة عام اعتباراً من 30 / 7 / 2021. وحسب وزارة المالية فإن مصلحة الضرائب المصرية شهدت مؤخرًا، إنطلاقة قوية نحو إنهاء المشروع القومي لتحديث وميكنة منظومة الإدارة الضريبية، الذي يحظى بدعم كبير ومتابعة دقيقة من القيادة السياسية، ويستهدف إرساء دعائم منظومة ضريبية أكثر تطوراً، ترتكز على ترسيخ جسور الثقة مع الممولين؛ باعتبارهم «شركاء التنمية»، وتساهم في حصر المجتمع الضريبي بشكل أكثر دقة، ودمج الاقتصاد غير الرسمي؛ لتحقيق العدالة الضريبية، وتحصيل حق الدولة، على النحو الذي يساعد في تعظيم الإيرادات العامة، وزيادة أوجه الإنفاق على تحسين مستوى معيشة المواطنين، والارتقاء بالخدمات المقدمة إليهم، إضافة إلى أنها شهدت ثورة في التشريعات المنظمة للعمل الضريبي، سواء قانون الإجراءات الضريبية الموحد، أو قانون المشروعات المتوسطة والصغيرة والمتناهية الصغر وغيرها من القوانين الضريبية، وشهدت كذلك ثورة في الإجراءات التي ساهمت وستساهم في زيادة الإيرادات الضريبية من دون الحاجة لتعديل سعر الضريبة، أو فرض أعباء إضافية. وساهمت مصلحة الضرائب ساهمت بشكل كبير في مساندة الدولة لتخطي أزمة كورونا والتخفيف من آثارها في المناحي كافة، كما شهدت المصلحة خطوات فعّالة نحو رفع كفاءة التحصيل الضريبي للمتأخرات، وإنهاء المنازعات بتسويات ودية، لافتاً إلى أن مصلحة الضرائب المصرية حققت نجاحات مستمرة، سواء في تطبيق منظومة الإقرارات الإلكترونية

قرر وزير المالية قراراً بنبند مختار توفيق عباس ندا، لوظيفة قيادية بالمستوى الوظيفي الممتازة بمصلحة الضرائب المصرية بوزارة المالية، وذلك لشغل وظيفة رئيس مصلحة الضرائب المصرية. ونص القرار الذي صدر مؤخراً، والذي يحمل رقم 344 لسنة 2022 بأن يتم ندب "ندا" لهذه الوظيفة حتى بلوغ السن القانونية المقررة لانتهاء الخدمة، أو لحين شغل الوظيفة بطريق التعيين، أيهما أقرب. وكان قد أصدر الدكتور مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء القرار رقم 1999 لسنة 2021 خلال أغسطس الماضي بتعيين مختار توفيق عباس ندا نائباً لرئيس مصلحة الضرائب المصرية بالمستوى الوظيفي بالدرجة الممتازة بوزارة المالية، وذلك لمدة عام كما كان قد تضمن القرار مد فترة تولي رضا عبدالقادر رئاسة مصلحة الضرائب، حيث أشار القرار أنه يأتي استمراراً لسياسة الاستقرار التي تشهدها مصلحة الضرائب الفترة الأخيرة، وذلك في أعقاب صدور قرار الدكتور محمد معيط، وزير المالية، رقم (406) لسنة 2021 بتولي رضا عبدالقادر، الشاغل لوظيفة قيادية بالمستوى الوظيفي العالية بمصلحة الضرائب المصرية بوزارة المالية، القيام بأعباء وظيفة رئيس مصلحة الضرائب المصرية بالمستوى الوظيفي الممتازة بوزارة المالية لحين شغل الوظيفة، أو انتهاء خدمته، أيهما أقرب وجاء هذا القرار عقب قرار رئيس الجمهورية رقم (357) لسنة 2021 بمد خدمة رضا عبدالقادر

«الإسكندرية لتداول الحاويات» تحقق ٨٣٩,٥ ألف حاوية خلال العام المالي الماضي



حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات؛ إحدى شركات القابضة للنقل البحري والبري، معدلات تداول وصلت إلى ٨٣٩,٥ ألف حاوية خلال العام المالي الماضي، وذلك مقابل المعدلات نفسها التي تم تحقيقها خلال العام المالي قبل الماضي. ووفقاً لبيانات الشركة، فقد حققت خلال يونيو الماضي ٧٣,٥ ألف حاوية، بعد أن كانت قد وصلت إلى ٧٦٦ ألف حاوية خلال ١١ شهراً بنهاية مايو الماضي، وتوزعت بيانات يونيو بين ٧٣,٤٥ ألف حاوية تجارة خارجية "صادرات وواردات"، بالإضافة إلى ١٠,٨ حاويات فقط ترانزيت، علاوة على أنها استقبلت ٧٧ سفينة خلال الشهر نفسه. وكانت قد أعلنت الشركة مؤخراً أنه من المتوقع أن تقوم بتحقيق صافي ربح خلال العام المالي الحالي بنحو ١,٦ مليار جنيه، وإيرادات قدرها ٢,٦ مليار جنيه، علاوة على تنفيذ مشروعات بنحو ١٣٨ مليون جنيه وحتى مايو الماضي أظهرت بيانات الشركة، خلال تقرير رسمي صادر عنها، أن إيرادات النشاط الجاري بلغت ٢,٤٤ مليار جنيه، وذلك مقارنة بنحو ٢,١٥ مليار جنيه خلال الفترة نفسها من العام الماضي، بنسبة نمو بلغت ١٣٪. كما أكدت الشركة أنها حققت صافي ربح قدره ١,٧ مليار جنيه، وذلك مقارنة بنحو ١,٢٧ مليار جنيه خلال الفترة نفسها من العام المالي الماضي، وذلك بنحو قدره ٣٤٪.

عبر شركة الأهلي فاروس لتداول الأوراق المالية، وانخفضت حصة هيئة ميناء الإسكندرية بعدها إلى ٧,٦٣٪ من إجمالي الأسهم.

ويبلغ رأسمال الإسكندرية لتداول الحاويات في الوقت الحالي ٧٤٤,٨ مليون جنيه، موزعاً على ١,٤ مليار سهم بقيمة اسمية قدرها ٠,٥ جنيه للسهم. ويتوزع هيكل ملكيتها بين القابضة للنقل البحري والبري التي تستحوذ على ٥٥,٣٪ من إجمالي الأسهم، والهيئة العامة لميناء الإسكندرية التي كانت تستحوذ على ٣٩,٦٪ (قبل الصفقة الحالية)، إضافة إلى آخرين ممن يتداولون على الأسهم الحرة في البورصة تحت سقف ال ٥٪، وفقاً لآخر إفصاح ملكية بتاريخ ٦ يناير الماضي.

وأظهر أحدث نتائج أعمال للشركة، ارتفاع صافي أرباحها إلى ٧١٧,٧ مليون جنيه، خلال النصف المنتهي في ديسمبر الماضي، مقارنة بنحو ٦٢٥,٢ مليون جنيه خلال الفترة المقارنة من العام الماضي.

وقالت الشركة إن هذه القفزة سببها ارتفاع النشاط الجاري إلى ١,١ مليار جنيه إيرادات خلال النصف المذكور، بنسبة نمو ٢٪ عن الفترة المقارنة من العام الماضي.

وبلغت الاستثمارات المنفذة، خلال الأشهر العشرة الأخيرة بالشركة، إلى قرابة ١٦٩ مليون جنيه، والتي تركزت في استكمال عدد من المشروعات؛ منها تعميق وتدعيم المرحلة الثانية من الرصيف ٩٦ بميناء الدخيلة بطول ٣٥٠ متراً "مرحلة ثانية"، وإحلال وتجديد مسارات الأوناش العملاقة رصيف ٢٣، وتوريد ٢ محول، وتوريد ٣ ونش تحميل حاويات فارغة، وتوريد عدد ٨ جرار خدمة شاقة بالمقطورة ٤٥ قدماً، ونش رصيف سوبر بنامكس، وإنشاء غرف إعاشة وورش المركبات وتطوير جراج المركبات وإصلاح الأرضية والبوابات ومنظومة إنذار. وخلال أبريل الماضي أعلنت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة، بيع الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٣٢٪ من حصتها إلى شركة إمارتية مقابل ١٨٦ مليون دولار. وأظهر إفصاح عن الإسكندرية لتداول الحاويات منشور على شاشة التداول بيع الهيئة العامة للميناء ٤٦٧,٧ مليون سهم من حصتها "Alpha Oryx Limited" البالغة (٣٩,٦٪) إلى شركة التابعة لصندوق أبو ظبي "ADQ السيادي الإماراتي وبلغ متوسط سعر السهم "في تلك الصفقة ٠,٣٩ دولار، وجرى تنفيذها

وزيرة الصناعة توافق على عودة العمل بقرار ٨٣٥ بتنأّن قواعد الاستيراد والفحص...

كشف إبراهيم السجيني مساعد وزير الصناعة والتجارة للشئون الاقتصادية، عن موافقة وزيرة الصناعة والتجارة الدكتورة نيفين جامع على عودة العمل بالقرار الوزاري رقم ٨٣٥ لسنة ٢٠١٧ ، والخاص بتعديل بعض أحكام لائحة القواعد المنفذة لأحكام القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ في شأن الاستيراد والتصدير ونظام إجراءات فحص ورقابة السلع المستوردة والمصدرة الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٧٧٠ لسنة ٢٠٠٥. وذكر أن وزيرة الصناعة والتجارة كانت قد وافقت خلال يناير الماضي على تجميد العمل بالقرار لمدة ٦ أشهر تنتهي في يونيه الماضي. جاء ذلك في خطاب غبراهيم السجيني مساعد وزيرة الصناعة والتجارة للشئون الاقتصادية، للشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، والذي أصدر منشور استيراد رقم ٣٥ لسنة ٢٠٢٢، ليتم تعميمه على كافة المنافذ الجمركية المختلفة وذكر مساعد وزير الصناعة والتجارة أن الموافقة الأخيرة التي صدرت عن الوزارة نيفين جامع كانت بتاريخ ٢٩ ديسمبر الماضي ليتم مد مهلة العمل بالقرار الوزاري ستة أشهر إضافية تنتهي في ٣٠ يونيه، وذلك لحين الانتهاء من الربط الإلكتروني بين الجهات المعنية بعملية الاستيراد والتصدير. وفي هذا الصدد أصدرت مصلحة الجمارك منشور استيراد رقم ٣٥ لسنة ٢٠٢٢ والخاص بتنفيذ قرار وزيرة الصناعة والتجارة على المنافذ الجمركية المختلفة. وأصدرت وزارة الصناعة والتجارة القرار رقم ٨٣٥ لسنة ٢٠١٧ والخاص بشأن تعديل بعض أحكام القواعد المنفذة لأحكام القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ في شأن الاستيراد والتصدير ونظام إجراءات فحص ورقابة السلع المستوردة والمصدرة الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٧٧٠ لسنة ٢٠٠٥. وكان ينص القرار في مادته الثالثة على توفيق كافة الجهات المسؤولة عن الاستيراد أوضاعها خلال مدة تصل إلى ٦ أشهر من تاريخ صدور القرار. وجاء في نص المادة الأولى من القرار: "يستبدل بنصوص المواد أرقام (٩، ١٠، ١٢، ١٥، ١٧، ٤٥، ٤٨، ٦٩ / فقرة أولى، ٧٢، ٧٨، ٧٩، ٨٢، ٩٧ / صدر الفقرة الأولى، ١٠٤) من لائحة القواعد المنفذة لأحكام القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ في شأن الاستيراد والتصدير ونظام إجراءات فحص ورقابة السلع المستوردة والمصدرة الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٧٧٠ لسنة ٢٠٠٥ المشار إليها

٤٢ ساعة و٥٠ دقيقة

ساعة الوزير
مجلس الاقتصاد
تاريخ: ١٩٧٦/٧/٢٠

جمهورية مصر العربية
وزارة التجارة والصناعة
إدارة البحوث والتقنية التجارية

السيد الأستاذ / الشحات غنوي
رئيس مصلحة الجمارك المصرية

تحية طيبة وبعد،،،

بالإشارة إلى القرار الوزاري رقم ٨٧٥ لسنة ٢٠١٧ بشأن تعديل بعض أحكام لائحة القواعد المنفذة لأحكام قانون الاستيراد والتصدير رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ والذي تم مدهمة تطبيقه فيما عدا المادتين (٩) و(١٠) حتى ٢٠٢٢/٧/٣٠ تحين الانتهاء من الربط الالكتروني بين الجهات المعنية بعملية الاستيراد والتصدير.

أشرف بالإفادة بأنه بالعرض على السيدة الوزيرة فقد وافقت سيادتھا بتاريخ ٢٠٢٢/٧/٢٤ على بدء الالتزام بتنفيذ أحكام القرار الوزاري رقم ٨٧٥ لسنة ٢٠١٧.

رجاء التفصل بالإحاطة والتلبية باتخاذ اللازم نحو التعميم على كافة المنافذ الجمركية.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،،،

مساعد الوزير
للشؤون الاقتصادية
[Signature]
"الراغب السنجي"

ما لم يرد؟

محرم محمد
خالد إبراهيم

١ - ٢ - ٣ - ٤ - ٥ - ٦ - ٧ - ٨ - ٩ - ١٠ - ١١ - ١٢ - ١٣ - ١٤ - ١٥ - ١٦ - ١٧ - ١٨ - ١٩ - ٢٠ - ٢١ - ٢٢ - ٢٣ - ٢٤ - ٢٥ - ٢٦ - ٢٧ - ٢٨ - ٢٩ - ٣٠ - ٣١ - ٣٢ - ٣٣ - ٣٤ - ٣٥ - ٣٦ - ٣٧ - ٣٨ - ٣٩ - ٤٠ - ٤١ - ٤٢ - ٤٣ - ٤٤ - ٤٥ - ٤٦ - ٤٧ - ٤٨ - ٤٩ - ٥٠ - ٥١ - ٥٢ - ٥٣ - ٥٤ - ٥٥ - ٥٦ - ٥٧ - ٥٨ - ٥٩ - ٦٠ - ٦١ - ٦٢ - ٦٣ - ٦٤ - ٦٥ - ٦٦ - ٦٧ - ٦٨ - ٦٩ - ٧٠ - ٧١ - ٧٢ - ٧٣ - ٧٤ - ٧٥ - ٧٦ - ٧٧ - ٧٨ - ٧٩ - ٨٠ - ٨١ - ٨٢ - ٨٣ - ٨٤ - ٨٥ - ٨٦ - ٨٧ - ٨٨ - ٨٩ - ٩٠ - ٩١ - ٩٢ - ٩٣ - ٩٤ - ٩٥ - ٩٦ - ٩٧ - ٩٨ - ٩٩ - ١٠٠ - ١٠١ - ١٠٢ - ١٠٣ - ١٠٤ - ١٠٥ - ١٠٦ - ١٠٧ - ١٠٨ - ١٠٩ - ١١٠ - ١١١ - ١١٢ - ١١٣ - ١١٤ - ١١٥ - ١١٦ - ١١٧ - ١١٨ - ١١٩ - ١٢٠ - ١٢١ - ١٢٢ - ١٢٣ - ١٢٤ - ١٢٥ - ١٢٦ - ١٢٧ - ١٢٨ - ١٢٩ - ١٣٠ - ١٣١ - ١٣٢ - ١٣٣ - ١٣٤ - ١٣٥ - ١٣٦ - ١٣٧ - ١٣٨ - ١٣٩ - ١٤٠ - ١٤١ - ١٤٢ - ١٤٣ - ١٤٤ - ١٤٥ - ١٤٦ - ١٤٧ - ١٤٨ - ١٤٩ - ١٥٠ - ١٥١ - ١٥٢ - ١٥٣ - ١٥٤ - ١٥٥ - ١٥٦ - ١٥٧ - ١٥٨ - ١٥٩ - ١٦٠ - ١٦١ - ١٦٢ - ١٦٣ - ١٦٤ - ١٦٥ - ١٦٦ - ١٦٧ - ١٦٨ - ١٦٩ - ١٧٠ - ١٧١ - ١٧٢ - ١٧٣ - ١٧٤ - ١٧٥ - ١٧٦ - ١٧٧ - ١٧٨ - ١٧٩ - ١٨٠ - ١٨١ - ١٨٢ - ١٨٣ - ١٨٤ - ١٨٥ - ١٨٦ - ١٨٧ - ١٨٨ - ١٨٩ - ١٩٠ - ١٩١ - ١٩٢ - ١٩٣ - ١٩٤ - ١٩٥ - ١٩٦ - ١٩٧ - ١٩٨ - ١٩٩ - ٢٠٠ - ٢٠١ - ٢٠٢ - ٢٠٣ - ٢٠٤ - ٢٠٥ - ٢٠٦ - ٢٠٧ - ٢٠٨ - ٢٠٩ - ٢١٠ - ٢١١ - ٢١٢ - ٢١٣ - ٢١٤ - ٢١٥ - ٢١٦ - ٢١٧ - ٢١٨ - ٢١٩ - ٢٢٠ - ٢٢١ - ٢٢٢ - ٢٢٣ - ٢٢٤ - ٢٢٥ - ٢٢٦ - ٢٢٧ - ٢٢٨ - ٢٢٩ - ٢٣٠ - ٢٣١ - ٢٣٢ - ٢٣٣ - ٢٣٤ - ٢٣٥ - ٢٣٦ - ٢٣٧ - ٢٣٨ - ٢٣٩ - ٢٤٠ - ٢٤١ - ٢٤٢ - ٢٤٣ - ٢٤٤ - ٢٤٥ - ٢٤٦ - ٢٤٧ - ٢٤٨ - ٢٤٩ - ٢٥٠ - ٢٥١ - ٢٥٢ - ٢٥٣ - ٢٥٤ - ٢٥٥ - ٢٥٦ - ٢٥٧ - ٢٥٨ - ٢٥٩ - ٢٦٠ - ٢٦١ - ٢٦٢ - ٢٦٣ - ٢٦٤ - ٢٦٥ - ٢٦٦ - ٢٦٧ - ٢٦٨ - ٢٦٩ - ٢٧٠ - ٢٧١ - ٢٧٢ - ٢٧٣ - ٢٧٤ - ٢٧٥ - ٢٧٦ - ٢٧٧ - ٢٧٨ - ٢٧٩ - ٢٨٠ - ٢٨١ - ٢٨٢ - ٢٨٣ - ٢٨٤ - ٢٨٥ - ٢٨٦ - ٢٨٧ - ٢٨٨ - ٢٨٩ - ٢٩٠ - ٢٩١ - ٢٩٢ - ٢٩٣ - ٢٩٤ - ٢٩٥ - ٢٩٦ - ٢٩٧ - ٢٩٨ - ٢٩٩ - ٣٠٠ - ٣٠١ - ٣٠٢ - ٣٠٣ - ٣٠٤ - ٣٠٥ - ٣٠٦ - ٣٠٧ - ٣٠٨ - ٣٠٩ - ٣١٠ - ٣١١ - ٣١٢ - ٣١٣ - ٣١٤ - ٣١٥ - ٣١٦ - ٣١٧ - ٣١٨ - ٣١٩ - ٣٢٠ - ٣٢١ - ٣٢٢ - ٣٢٣ - ٣٢٤ - ٣٢٥ - ٣٢٦ - ٣٢٧ - ٣٢٨ - ٣٢٩ - ٣٣٠ - ٣٣١ - ٣٣٢ - ٣٣٣ - ٣٣٤ - ٣٣٥ - ٣٣٦ - ٣٣٧ - ٣٣٨ - ٣٣٩ - ٣٤٠ - ٣٤١ - ٣٤٢ - ٣٤٣ - ٣٤٤ - ٣٤٥ - ٣٤٦ - ٣٤٧ - ٣٤٨ - ٣٤٩ - ٣٥٠ - ٣٥١ - ٣٥٢ - ٣٥٣ - ٣٥٤ - ٣٥٥ - ٣٥٦ - ٣٥٧ - ٣٥٨ - ٣٥٩ - ٣٦٠ - ٣٦١ - ٣٦٢ - ٣٦٣ - ٣٦٤ - ٣٦٥ - ٣٦٦ - ٣٦٧ - ٣٦٨ - ٣٦٩ - ٣٧٠ - ٣٧١ - ٣٧٢ - ٣٧٣ - ٣٧٤ - ٣٧٥ - ٣٧٦ - ٣٧٧ - ٣٧٨ - ٣٧٩ - ٣٨٠ - ٣٨١ - ٣٨٢ - ٣٨٣ - ٣٨٤ - ٣٨٥ - ٣٨٦ - ٣٨٧ - ٣٨٨ - ٣٨٩ - ٣٩٠ - ٣٩١ - ٣٩٢ - ٣٩٣ - ٣٩٤ - ٣٩٥ - ٣٩٦ - ٣٩٧ - ٣٩٨ - ٣٩٩ - ٤٠٠ - ٤٠١ - ٤٠٢ - ٤٠٣ - ٤٠٤ - ٤٠٥ - ٤٠٦ - ٤٠٧ - ٤٠٨ - ٤٠٩ - ٤١٠ - ٤١١ - ٤١٢ - ٤١٣ - ٤١٤ - ٤١٥ - ٤١٦ - ٤١٧ - ٤١٨ - ٤١٩ - ٤٢٠ - ٤٢١ - ٤٢٢ - ٤٢٣ - ٤٢٤ - ٤٢٥ - ٤٢٦ - ٤٢٧ - ٤٢٨ - ٤٢٩ - ٤٣٠ - ٤٣١ - ٤٣٢ - ٤٣٣ - ٤٣٤ - ٤٣٥ - ٤٣٦ - ٤٣٧ - ٤٣٨ - ٤٣٩ - ٤٤٠ - ٤٤١ - ٤٤٢ - ٤٤٣ - ٤٤٤ - ٤٤٥ - ٤٤٦ - ٤٤٧ - ٤٤٨ - ٤٤٩ - ٤٥٠ - ٤٥١ - ٤٥٢ - ٤٥٣ - ٤٥٤ - ٤٥٥ - ٤٥٦ - ٤٥٧ - ٤٥٨ - ٤٥٩ - ٤٦٠ - ٤٦١ - ٤٦٢ - ٤٦٣ - ٤٦٤ - ٤٦٥ - ٤٦٦ - ٤٦٧ - ٤٦٨ - ٤٦٩ - ٤٧٠ - ٤٧١ - ٤٧٢ - ٤٧٣ - ٤٧٤ - ٤٧٥ - ٤٧٦ - ٤٧٧ - ٤٧٨ - ٤٧٩ - ٤٨٠ - ٤٨١ - ٤٨٢ - ٤٨٣ - ٤٨٤ - ٤٨٥ - ٤٨٦ - ٤٨٧ - ٤٨٨ - ٤٨

شركة MOL العالمية تزود إحدى سفنها التجارية بشراع صلب



井三船商



مؤخراً عبارة عن رحلة نقل منتظمة من سفن الرورو بحمولة تتراوح ٢١٠٠ إلى ٢٥٠٠ سيارة سوزوكي من دولة المنشأ إلى ميناء السفينة شهرياً، لصالح وكيل العلامة التجارية العالمية بمصر.

وكانت أول رحلة خلال فبراير الماضي من برنامج الخط بعدد ٢١٠٠ سيارة، على سفينة بطول ٢٠٠ متر، عقب استقباله نهاية ٢٠٢١ رحلة تجريبية بعدد ٦٠٠ سيارة سيدان لصالح شركة سوزوكي.

وتولت موانئ دبي- السفينة "المشغل لمحطة الميناء"، إتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لاستقبال السفينة، ومن بين تلك الإجراءات توفير سائقين لقيادة السيارات من داخل السفينة إلى ساحة التخزين، ليتم بعد ذلك مهمة وكلاء الشحن لاستكمال إجراءات الإفراج الجمركي.

ويعد الخط الناقل للسيارات اليابانية لمصر، ويستحوذ على ٦,١٪ من حصة السوق العالمي بعدد سفن تصل إلى ٢٢٨ سفينة بسعات متخلفة.

على متن ناقلة سائبة صديقة للبيئة تبلغ ٦٢,٩٠٠ طناً من الوزن الساكن سيتم بناؤها بواسطة Oshima Shipbuilding. يذكر أن السفينة جزء من اتفاقية بين MOL Drybulk الفرعية التابعة لـ MOL ، وشركة Enviva المنتجة للطاقة الحيوية الخشبية المستدامة التي تسعى إلى تقليل انبعاثات غازات الدفيئة في سلسلة توريد الكتلة الحيوية الخشبية.

وكان قد كشف تقرير صادر مؤسسة الشحن البحرية الدولية (Alphaliner) "منظمة بحثية في النقل البحري"، عن ارتفاع أسعار وقود تموين السفن خلال يناير الماضي بنحو ٩٪، وذلك على خلفية ارتفاع أسعار برميل البترول عند ٩٠ دولاراً للبرميل في بعض المناطق عالمياً.

وتم تسعير الوقود منخفض الكبريت بحوالي ٦٩٠ دولاراً، مطلع الأسبوع الحالي في سنغافورة والفجيرة، وبلغ حوالي ٦٥٥ دولاراً في روتردام، وقرابة ٦٧٠ دولاراً في هيوستن، وأكثر من ٧٠٠ دولار في لوس أنجلوس.

وأكد التقرير أن تكاليف الوقود المرتفعة تمثل تحدياً آخر لشركات النقل بشكل عام، ومالكي السفن بشكل خاص، كما أنه يمثل مشكلة كبيرة للعديد من الشركات، مثل ازدحام الموانئ واختلال توازن المعدات والحواجز التي تحول دون تغيير أطقم العمل. وقام الخط الملاحي العالمي MOL بإطلاق خدمة

أعلنت شركة MOL أحد شركات الشحن العالمية، عن تركيب نظام شراع صلب على متن ناقلة سائبة تم تطويرها في إطار مشروع Wind Challenger في شركة Oshima Shipbuilding- "ing".

وأكدت الشركة أن المشروع يهدف إلى استخدام الرياح كقوة دافعة للسفن التجارية، وهو الآن جاهز للانتقال إلى مرحلة التكليف والتجارب البحرية.

وذكرت الشركة أنه من المتوقع تسليم السفينة المجهزة بالشراع الصلب في أكتوبر ٢٠٢٢، حيث ستبدأ في نقل الشحنات إلى Tohoku Electric Power.

كما تم اعتماد خطة مقدمة لسفينة السوانب الجافة واسعة النطاق ذات نظام الإبحار الصلب مؤخراً من قبل وزارة الأراضي والبنية التحتية والنقل والسياحة اليابانية، على وجه التحديد، تم اعتمادها باعتبارها "خطة مقدمة لسفينة ذات أداء بيئي ممتاز" في إطار مشروع Wind Challenger.

وذكرت الشركة أنه كذلك سيتم استخدام تقنية MOL's Wind Challenger، جنباً إلى جنب مع تقنية الشراع الدوار التي طورتها Anemoi Marine Technologies

وزير النقل يتشهد توقيع اتفاقيتين في مجال النقل البحري بميناء الإسكندرية



شهد وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير توقيع اتفاقيتين في مجال النقل البحري بميناء الإسكندرية البحري، الأولى " لمدة 15 عاما TMT لتشغيل محطة Terminal Operating Agreement بظهير فنى من شركة CMATH، والثانية اتفاقية تقديم خدمات Terminal Service Agreement لمجموعة خطوط CMA الملاحية لمدة 5 سنوات لتقديم CGM خدمات شحن وتفريغ حاويات الخط من خلال CMA CGM الملاحي الرصيف الجديد للمحطة

يأتي ذلك في إطار تنفيذ توجيهات القيادة السياسية بجعل مصر مركزاً عالمياً للتجارة واللوجستيات وتطوير كافة الموانئ البحرية المصرية وبالتزامن مع التجهيزات النهائية للبدء في التشغيل التجريبي للمحطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية البحري "محطة ترانس مصر TMT – Trans Misr Terminal" التي تمتلكها شركة المجموعة المصرية EGMPT، بالإضافة إلى تعظيم الشراكة مع القطاع الخاص الدولي والمحلي وتماشيا مع خطة وزارة النقل لإسناد مشروعات النقل الحديثة لشركات عالمية متخصصة في الإدارة والتشغيل بما لديهم من خبرات لإدارة وتشغيل المشروعات الاقتصادية العملاقة التي تمتلكها الدولة مع إحتفاظ الدولة بملكية هذه المشروعات وقام بالتوقيع كل من اللواء البحري عبد القادر درويش رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب لشركة المجموعة المصرية EGMPT للمحطات متعددة الاغراض وكريستين كابو نائب الرئيس التنفيذي للأصول والتشغيل لخطوط لملاحية ولوران مارتن الرئيس التنفيذي لشركه القابضة للمحطات. صرح وزير CMATH النقل خلال فعاليات التوقيع بأن الهدف من الاتفاقية CMA CGM .

كامل الوزير أن المحطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية تعتبر من أهم المشروعات التي تنفذها الوزارة في مجال النقل البحري، وتشتمل المحطة على ساحات تداول تبلغ نصف مليون متر مربع، وتنقسم إلى 3 محطات تداول «حاويات – بضائع عامة سيارات». ولفت وزير النقل إلى أن المحطة قادرة على تداول من 12 إلى 15 مليون طن بضائع سنويا واستقبال من 6 إلى 7 سفن ذات حمولات كبيرة في نفس الوقت، موضحاً أن أطوال أرصفة المحطة تقدر بحوالى 2450 مترا طوليا. كما أن المحطة متعددة الأغراض سترفع من تصنيف ميناء الإسكندرية، وتأهله لاستقبال السفن ذات الحمولات الكبيرة، وتعد أحد الروافد الرئيسية للمحطة اللوجيستية التي تم إنشاؤها خلف الميناء. جدير بالذكر انه في اليوم السابق لتوقيع الاتفاقيات تم عقد الاجتماع الأول للمساهمين في شركة ترانس مصر TMT تم من خلاله بحث عدة موضوعات منها إجراءات إنشاء شركة المشروع (TMT)، والموازنة العامة للشركة للعام المالي الأول، وتعريف المحطة الخاصة بالخدمات المقدمة لكافة أنواع البضائع، ومطالب الشركة لتشغيل نقل البضائع من خلال السكك الحديدية من/ إلى المحطة.

الأولى هو ضمان الالتزام بالمعايير القياسية الدولية لتشغيل المحطات داخل الموانئ البحرية وتحديد الحد الأدنى من متطلبات تقديم الخدمة من المشغل التي ستؤدي بدورها إلى تقديم أعلى معدلات تنافسية لتداول الحاويات في ازمة قياسية، والحفاظ على كفاءة لمعدات التي تمتلكها الدولة وتحقيق الاستفادة القصوى منها، واستخدام أنظمة تكنولوجيا المعلومات لربط جميع العمليات التشغيلية داخل المحطة بالشكل الأمثل، والانتفاع بالخبرات المهنية والفنية للعمالة الوطنية، مما يساعد على خلق كوادر في جميع المجالات قادرة على المنافسة في أسواق العمل العالمية، وكذلك تحقيق الأهداف الاستراتيجية في جوانب الصحة والسلامة المهنية والحفاظ على البيئة، حيث تدعم وسائل تشغيل المحطة وأضاف وزير النقل (green field) استراتيجية أن الاتفاقية الثانية تضمنت عدة بنود تنظم التزامات من كل طرف مما يضمن تقديم خدمات الشحن والتفريغ والتستيف بأعلى مستويات الأداء الفني، علاوة على التزامات الخط الملاحي تجاه المحطة والاستخدام الأمثل لمواردها، وتحقيق أحجام تداول تصاعديّة للحاويات خلال تلك الفترة، وكذلك التشغيل الأمثل لرصيف المحطة مما يساعد على زيادة إيرادات المحطة وأكد الفريق مهندس

« غرفة ملاحة الإسكندرية تنظم ندوة عن تأثير الحرب الروسية على نشاط الشحن.. »



رئيس مجلس إدارة شركة تلك ايجيبت لخدمات الملاحة والتجارة يعرض تأثيرات الحرب الروسية على سوق الشحن يوسف : روسيا تصدر 18% من القمح و25% من الغاز الطبيعي و18% من الفحم عالميا الحرب أثرت ادت الى ارتفاع سعر الفحم 60% والغاز الطبيعي 30% والبتترول الى 130 دولار وتوقعات بارتفاع سعر البترول 10 دولارات خلال النصف الثاني من العام الجاري وتوقعات بتراجع نشاط الحاويات خلال العام الجاري عالميا بسبب ظاهرة الركود التضخمي عقدت غرفة ملاحة الإسكندرية ندوة توقعات سوق الشحن وتغيير طرق النقل العالمية خلال العام الجاري 2022 ، والذي حضر بها الحسن يوسف رئيس مجلس إدارة شركة تلك ايجيبت لخدمات الملاحة والتجارة. وأشار " يوسف " الى أن الفترة الراهنة تشهد عددا من المتغيرات على السوق العالمية في مختلف الانشطة، حيث كانت هناك أكثر من متغير منها استمرار التأثير بفيروس كورونا، بالإضافة الى الحرب الروسية الأوكرانية، علاوة على استمرار غلق الصين بسبب فيروس كورونا والتي أكدت أنها لن تعود الى طبيعتها الا بعد الوصول الى " صفر " حالات. وأضاف رئيس مجلس إدارة شركة تلك ايجيبت لخدمات الملاحة والتجارة، أن الاضطراب الحالي بين روسيا وأوكرانيا أدى الى ظهور حالة عدم اليقين بوضع السوق الملاحي والتجاري، في حين أن السوق لم يكن قد تعافى بشكل كامل من آثار كورونا 19 ولفت " يوسف " الى أن الحرب الروسية كان لها التأثير الكبير في المواد البترولية، خاصة أن روسيا من أهم مصدري تلك المواد عالميا، إلا أن هذا الاثر في نشاط الصب الجاف كان محدودا، خاصة أن مساهمة كل من روسيا وأوكرانيا في هذا النشاط عالميا أقل من المواد البترولية. وأوضح أن روسيا وأوكرانيا مصدري لمنتجات عديدة يحتاجها العالم، حيث تقوم روسيا بتصدير 18% من القمح على مستوى العالم، وأوكرانيا 7%، وكذا روسيا تقوم بتصدير الغاز الطبيعي بنسبة 25% ، و18% من الفحم، و 11% من البترول الخام .



ولفت الى انه بمجرد حدوث الحرب بداية العام الجاري، فقد ارتفعت معظم اسعار المنتجات والسلع التي كان يتم استيرادها من روسيا وأوكرانيا، حيث ارتفع مثلا سعر الفحم 60% والغاز الطبيعي 30% ، وبرت البترول الخام وصل الى ارتفاعات لم تصل منذ 10 سنوات ليقتررب من 130 دولار للبرميل. ووضح " يوسف " أن هناك عددا من المؤثرات على سلسلة الامداد منها أزمة كورونا وغلق ما يسمى مصنع العالم " الصين "، ثم جاءت الحرب الروسية الاوكرانية لتزيد من أوجاع هذا النشاط عالميا.



رحلات فقط سنويا، مع استمرار ارتفاع قيمة التاجير اليومية للسفن، رغم ان تقليل السرعة قد يؤدي الى توفير 30 - 35% عن الوقود المستخدم في حالة السير بالسرعة الطبيعية. وأشار الى أنه من بين التأثيرات أيضا كان هناك ارتفاع كبير في حجم التجارة بين روسيا ودول البريكس، بعد العقوبات التي تم فرضها على السفن الروسية، بالموانئ الاوربية والأمريكية وغيرها، إلا أن هذا كان في صالح موانئ أخرى بالصين وبعض الموانئ الأفريقية وكوريا حيث ارتفعت تلك التجارة من 4.5% عام 2015 لتزيد عن 44% خلال الفترة من اول يناير الماضي وحتى مايو الماضي فقط. بينما انخفضت الدول الخارج البريكس من 95% الى 56% خلال الفترة الأخيرة، وذلك بسبب خفض التعامل مع روسيا. وأشار الى أن الحرب الروسية الاوكرانية أدت ايضا الى زيادة حجم المنقول من الغذاء عالميا سواء القمح أو الذرة أو فول الصويا في زيادة مقارنة ببضائع الصب الجاف الغير نظيف من الفحم والكلينكر. ولفت "يوسف" الى أن ملاك السفن بعد الحرب الروسية الاوكرانية، أصبح لديهم خيارين، أما أن تكون السفينة تم التأمين عليها من عدمه، موضحا أن بعض سفن الصب السائل وصل التأمين عليها قرابة 5 مليون دولار لأسبوع فقط. وتابع أنه حدث خلال يوليو الجاري، حدث شبه اتفاق بين كلا من تركيا وروسيا وأوكرانيا عن وجود ممر آمن أمام السفن لتصدير الحبوب من روسيا وأوكرانيا، مشيرا الى أن ملاك السفن لا يزالون في حالة دراسة للموقف حول الاستجابة لهذا الاتفاق مع عدمه، خاصة أن البعض طالب بأن تكون الامم المتحدة طرفا في الاتفاق، وتحديد دور تركيا به في حماية المراكب التي ستدخل الى تلك المنطقة.

النوالين، خاصة في منطقة الناحية الأخرى من المحيط الاطلنطي وناحية قناة السويس. كما أن هذا التوجه كان له تأثير على صادرات روسيا من الحبوب، خاصة أنها تعتمد على السفن الأقل من 70 ألف طن، بينما كانت تعتمد على تصدير الفحم على سفن تزيد من 70 - 90 ألف طن والذي تراجع بشكل كبير من منطقة البحر الاسود. وبالنسبة للنوالين فقد ارتفعت بصورة كبيرة خلال العاميين الماضيين، ولا تزال في حالة الزيادة، حيث كان الرحلة التي تستغرق أقل من 100 دولار تضاعفت لتزيد عن 500 دولار، وهو مالم يحدث منذ 5 سنوات. وأشار الى أن الوقود له تأثير كبير في أسعار النوالين، حيث أنه أصبح يمثل قرابة 50% من الرحلات الطويلة، أما الرحلات القصيرة فلا يزيد عن 20% خاصة من أوروبا الى مصر على سبيل المثال. ولفت الى أن هناك توقعات بارتفاعات تصل الى 10 دولار في سعر برميل النفط خلال النصف الثاني من العام الجاري ليصل الى قرابة 115 دولار للبرميل. وأشار الى أن العديد من الموانئ شهدت ازدحاما كبيرا خلال الفترة الاخيرة بسبب الحرب الروسية الاوكرانية، موضحا أن سبب هذا عزوف كثير من الخطوط الملاحية العالمية عن الذهاب الى الموانئ الروسية، وبالتالي كانت الموانئ الاوربية والأمريكية أكثر الموانئ ازدحاما، بالإضافة الى حظر استقبال السفن التي ترفع العلم الروسي، حيث تمثل تلك السفن عالميا قرابة 3% على مستوى العالم، كما تمثل العمالة البحرية التي تعمل في روسيا وأوكرانيا قرابة 15% على مستوى العالم والتي تأثرت بشكل كبير أيضا جراء تلك الحرب. وأشار الى أن أوروبا لديها نية للرجوع الى الفحم مرة أخرى، بسبب انخفاض حجم الغاز الطبيعي الذي كانت تقوم باستيراده من روسيا. ولفت الى أن ملاك السفن بدأوا يفكرون في بدائل مؤخرا بعد الحرب الروسية الاوكرانية، خاصة بعد قرارها بعدم دخول الموانئ الروسية والاوكرانية، من خلال البحث عن أسواق أخرى بعيدة نوعا، وذلك من خلال تقليل سرعة السفن، مع بعض الأماكن التي يستهدفها، مشيرا الى أن هذا التقليل له مخاطر أيضا من حيث فوات بعض الرحلات عليه، ففي الوقت الذي كان يقوم بتحقيق قرابة 10 رحلات سنويا قد تقل الى 8

وأكد على أن تلك المؤثرات أدت الى ارتفاع الاسعار لمعظم المنتجات من ناحية، مع استمرار الطلب على تلك السلع والمنتجات والمواد الخام من ناحية أخرى، وهو ما أدى الى ارتفاعات غير مسبقة في أسعار النوالين والتي تزامن ارتفاعها منذ العاميين الماضيين وتحديدا مع تأثيرات كورونا على السوق الملاحي والتجاري. وعن معدلات النمو في نشاط الملاحة، أشار "يوسف" الى أنها شهدت معدلات نمو كبيرة خلال العاميين الماضيين، ما عدا نشاط الصب الجاف، والذي كان نموه محدودا، خاصة بعد الحرب الروسية الاوكرانية، حيث زاد في بعض الأنشطة الى 60%، بينما لم يزيد في نشاط الحبوب عن 3.6% فقط وذلك خلال الفترة من فبراير وحتى مايو الماضي، بينما حدث نمو في نشاط الفحم وذلك بسبب اعتماد كثير من الدول عليه كبديل للغاز الطبيعي بعد تراجع صادرات روسيا من هذا النشاط وتوقع تراجع نشاط الحاويات خلال العام الجاري عالميا، وذلك بسبب الازمة الاقتصادية الراهنة، وتراجع الطلب على المنتجات تدريجيا، وتراجع القوى الشرائية عالميا، مع ظهور ما يسمى بظاهرة الركود التضخمي ومشكلة عدم اليقين، والتي تؤثر على الاقتصاد العالمي. وأكد على أن بعض الدول الأوربية شهدت ارتفاع بنسبة التضخم، والتي وصلت في دولة مثل سويسرا الى قرابة 3.7% وهو ما لم يحدث منذ 30 عاما تقريبا. ولفت الى ان الركود التضخمي تعد حالة اقتصادية يعاني منها كثير من الدول، حيث وهو ما يعني استمرار حالة الركود لاقتصاد العديد من الدول. وأشار "يوسف" الى أنه بالرغم من استمرار الازمة الروسية الاوكرانية، فإن معظم دول العالم تعتمد على السفن الأكبر خاصة من 180 - 150 ألف طن، بينما تراجعت حجم السفن التي تقل عن 70 ألف طن، والتي أصبحت تتخوف من العمل بمنطقة البحر الاسود، وذهبت الى أماكن أخرى من العالم، وبالتالي حدث انخفاض لأسعار النوالين عالميا في نشاط الصب الجاف، بسبب تخوف السفن من العمل بمنطقة البحر الاسود معقل الحرب الروسية الاوكرانية. وأشار رئيس مجلس ادارة شركة بلك ايجيبت لخدمات الملاحة والتجارة، الى أن الملاك حاليا يواجهون خيارين، بين الرجوع الى منطقة البحر الاسود التي لا تزال تشتعل بها الحرب، وبين مناطق أخرى تقل فيها الربحية وتخفف فيها اسعار

«الصناعة» تؤكد أن قرار تقديم للشهادة فحص مسبق قبل الشحن لعدد من السلع لم يتم تنفيذه حتى الآن..



Ministry of Trade & Industry وزارة التجارة والصناعة

من تداعيات ذلك الوباء العالمي، وكذا استمرار الخطة العالمية لمواجهة ذلك الفيروس. وطالب مستشار وزير الصناعة للشئون القانونية بضرورة اعتماد وزيرة الصناعة والتجارة لطلب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بشأن تأجيل هذا الإجراء لمدة ٣ أشهر.

وفي هذا الصدد أصدرت الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات تعليمات لكافة فروعها بموافقة وزيرة الصناعة والتجارة لطلب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بشأن تأجيل هذا الإجراء لمدة ٣ أشهر. وفي هذا الصدد أصدرت الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات تعليمات لكافة فروعها بموافقة وزيرة الصناعة والتجارة لطلب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بشأن تأجيل هذا الإجراء لمدة ٣ أشهر. وفي هذا الصدد أصدرت الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات تعليمات لكافة فروعها بموافقة وزيرة الصناعة والتجارة لطلب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بشأن تأجيل هذا الإجراء لمدة ٣ أشهر.

وأمين عام الاتحاد العام للغرف التجارية، موافقة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ووزارة الصناعة والتجارة على منح مهلة للمستوردين لاستثنائهم من تقديم شهادات الفحص المسبق قبل الشحن، وذلك تطبيقاً للقرار الوزاري رقم ٩٩١ لسنة ٢٠١٥ وكذلك القرار الوزاري رقم ٩٦ لسنة ٢٠٢٢ والتي تنتهي في ٢٠ مايو الماضي.

وأوضح في خطابه لمختلف الغرف التجارية المصرية، بالتنبيه على الشركات العاملة في مجال الاستيراد بضرورة تقديم شهادات الفحص المسبق قبل الشحن للأصناف المدرجة بالقرارين الوزاريين المشار إليهما. وخلال سبتمبر الماضي وافقت الدكتور نيفين جامع، وزيرة الصناعة والتجارة الخارجية، بمد المدة المقررة بعدم إلزام المستوردين شهادة الفحص المسبق "إيلاك" بسبب قيام بعض الدول بإغلاق مفاصل شركاتها. وكان ذلك عبر خطاب الدكتور محمد عشري المستشار القانوني لوزارة الصناعة والتجارة الخارجية، مشيراً إلى أن عدداً من الشركات تقدموا بمذكرات بأن موقف الرسائل والشحنات بالخارج يصعب معها استخراج شهادات فحص لها قبل الشحن، وذلك طبقاً للقرار الوزاري رقم ٩٩١ لسنة ٢٠١٥ في ضوء الموجه الرابعة لفيروس كورونا. ونص خطاب مستشار وزير الصناعة والتجارة، أنه في ضوء استمرار الدولة المصرية في انتهاج الخطط والبرامج لتعويض الخسائر التي تسبب فيها فيروس كورونا المستجد وتسهيل التعاملات والإجراءات التي تقوم بها الجهات المختلفة خاصة القطاع الخاص - والتي تضررت بشكل مباشر

كشفت أحمد رفعت العسقلاني وكيل أول وزارة الصناعة والتجارة، لشئون الاستيراد والتصدير، على أن القرار الوزاري رقم ٤٠٣ لسنة ٢٠٢٢ لم يتم تنفيذه حتى الآن، موضحاً أن القرار كان تعديلات للقرار رقم ٩٦ لسنة ٢٠٢٢ والتي تضع شروط تقديم شهادة فحص مسبق قبل الشحن لمدة ٣ أشهر. جاء ذلك خلال خطاب وكيل وزارة الصناعة والتجارة للدكتور نجوى شحاته رئيس الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية، رداً على استفسارات مصلحة الجمارك بشأن تطبيق هذا القرار من عدمه بناءً على استفسارات بالمنافذ الجمركية المختلفة. وأشار مسئول وزارة الصناعة والتجارة أن القرار ٤٠٣ لسنة ٢٠٢٢ نص في مادته الثانية على أن يتم تطبيقه خلال ثلاثة أشهر، في حين أن القرار صدر خلال ٦ يوليو الجاري. ونص القرار رقم ٤٠٣ لسنة ٢٠٢٢ على أن يتم تعديل المادة الثانية من القرار ٩٦ لسنة ٢٠٢٢ والتي اشترطت تقديم شهادة فحص مسبق قبل الشحن لعدد من السلع والبضائع وفقاً لهذا القرار. ويضم القرار الجديد كل من الكوالين ومنظمات الضغط المنخفض للاستخدام المنزلي، ومحابس اسطوانات الغاز البترولية المسالة التي تعمل بالبيد، والكابلات الكهربائية المعزولة بجهود مقننة لا تزيد عن ٣ كيلو فولت. وشملت البضائع أيضاً سلك اللحام، وخانق التيار "بالست" للمصابيح أو انابيب التفرغ، وكذا المبات الليد "فيما عدا لمبات الليد للمركبات، وخلايا والمدخران الكهربائية "بطاريات". وفي يونيو الماضي كشف الدكتور علاء عز وكيل أول وزارة الصناعة والتجارة،

«الجمارك» تتنكل لجنة لسرعة صرف البضائع والسيارات المهمل بميناء سفاجا.



قررت مصلحة الجمارك تشكيل لجنة بمعرفة وكيل وزارة المالية رئيس الإدارة المركزية لجمارك البحر الأحمر والمنطقة الجنوبية؛ وذلك لمراجعة كشوف الجرد المستندى للبضائع والسيارات المهمل بميناء سفاجا. وأكدت مصلحة الجمارك، أن اللجنة التي تم تشكيلها تهدف أيضا إلى عمل جرد مفاجئ على مخازن (الهيئة، المهمل، الصوامع، المستودعات) بميناء سفاجا، وكذا الانتقاء العشوائي لبعض القيود ومطابقتها على استمارات المعاينة. وأضافت أن اللجنة تهدف أيضا إلى حصر جميع السيارات المهمل والتي على ذمة قضايا المخزنة بميناء سفاجا لمعرفة موقفها الحالي، والقيام بزيارة مخزن المهمل الرئيسي الذي يتم تنفيذه ضمن خطة مصلحة الجمارك لتطوير مخازنها المتخصصة في المهمل بجميع المنافذ الجمركية، والوقوف على أحدث مستجدات التطوير، خاصة أنه من المقرر الانتهاء من

وأوضحت مصلحة الجمارك، أن هذا يأتي في ضوء قرارات وزارة المالية وتوصيات مجلس الوزراء بسرعة التخلص من حالة تكديس بضائع المهمل، وتوفير جميع معايير واشتراطات الحماية المدنية بجميع مخازن وساحات تخزين البضائع بالموانئ والمنافذ الجمركية. كما يأتي ضمن كتاب اللواء مدير مكتب رئيس الجمهورية الدكتور مصطفى مدبولي رئيس الوزراء

بشأن موافقة رئيس الجمهورية على التوصيات المرفوعة للعرض عليه في ذات الخصوص، وطلب اتخاذ الإجراءات اللازمة بالتنسيق مع الجهات المعنية بذات الشأن، وقيام مجلس الوزراء بالمتابعة وتقييم الموقف وموافاة مكتب رئيس الجمهورية بتقرير نجاح كل 3 أشهر، للعرض على رئيس الجمهورية في ذات الشأن.

وصول ٣ أوناش رصيف عملاقة STS إلى محطة دمياط لتداول الحاويات



كشف اللواء علاء إبراهيم الرئيس التنفيذي لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة التابعة للقبضة للنقل البحري والبري - عن STS Crane وصول 3 أوناش رصيف عملاقة لشركة دمياط لتداول Malaccamax فئة الحاويات - بميناء دمياط مؤخرا قادمة على ZPMC إنتاج شركة Zhenhua 15 السفينة الصينية وهي شركة عالمية متخصصة في صناعة الأوناش العملاقة الخاصة بمحطات تداول الحاويات وأضاف أن تلك الأوناش قادرة على التعامل مع أحدث أجيال سفن الحاويات العملاقة إذ أن طول ذراع الونش 71 مترا وتداول حاويات حتى 90 طن حمولة، ومن المنتظر دخولها الخدمة فورا بعد انتهاء الفحص والاستلام وبذلك يصل إجمالي أوناش الرصيف العملاقة إلى 13 ونشا موزعة على 6 أرصفة . بطول 1450 مترا

وأشار اللواء علاء محمد إبراهيم - العضو المنتدب التنفيذي أن شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع تقوم حالياً بالانتهاء من تنفيذ مشروع عملاق لتدعيم وتعميق أرصفة الحاويات بحيث يمكنها من استقبال سفن الحاويات العملاقة الموجودة في الخدمة والتي يصل غاطسها إلى 17 متراً وتزيد حمولتها عن 20 ألف حاوية مكافئة ، كما انتهت المحطة من تطبيق منظومة المعلومات الحديثة NAVIS N4 لإدارة وتشغيل محطة الحاويات إلكترونيا الأمر الذي ينعكس إيجابياً على معدلات الأداء و كفاءة المحطة وبذلك تؤكد المحطة جاهزيتها للمنافسة كأقوى موانئ منطقة شرق البحر المتوسط .وتقدم بالشكر والتقدير لجميع العاملين بالشركة في كافة القطاعات على ما يبذلونه من جهود مخلصه وتفاني في العمل من أجل رفع شأن الشركة ، وأيضاً جزيل الشكر لهيئة ميناء دمياط برئاسة اللواء بحري/ أحمد حواش على التنسيق الكامل والمثمر بين شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع وهيئة ميناء دمياط . وأوضح الرئيس التنفيذي للشركة أن شركة دمياط لتداول الحاويات وعدت جميع عملاتها أن المحطة تتقرب العودة بقوة للمنافسة على الريادة في مجال تداول الحاويات بعد الانتهاء من الشكل الجديد المتطور لها (نظام تشغيل المحطة Navis N4 - عمق الأرصفة 17 متراً - أوناش رصيف عملاقة Malacca-max - استكمال منظومة المعدات الأرضية - زيادة طاقة استيعاب الحاويات المبردة إلى 2000 مقبس كهربائي حالياً وسيتم الزيادة حال زيادة الطلب للحاويات المبردة) .

وأضاف إبراهيم 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 ما يزيد عن 80% من خطة تطوير الأرصفة والتي تصل إلى 6 أرصفة، 4 منها منذ بداية الشركة، إضافة إلى أنه تم ضم رصيفي 5 و 6 العام اقبل لماضى، بالاتفاق مع هيئة ميناء دمياط، وهو الأمر الذى زاد من مدة التطوير ليتم تعميها بنفس الغاطس الذى تم فى الأرصفة الأربعة، موضحاً أنه تم الانتهاء من تدعيم الرصيف 5 مؤخراً وتم الدخول فى تطوير الرصيف .

وتابع: إن أعمال التطوير تتركز فى 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 تنافسى بالنسبة لسوق المعدات العالمى، خاصة أن الأوناش يمكنها التعامل مع الجبل 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 الذى طرأ عليها فقط كان تنفيذ الاتفاق مع هيئة الميناء على ضم رصيفي 5 و 6، لتصل تكلفة التطوير 1.3 مليار جنيه، بدون تكلفة المعدات التي تصل إلى 418 مليون جنيه.

ولفت إلى أنه رغم ظروف وتداعيات فيروس كورونا فقد حققت الشركة 1.153 مليون حاوية العام الماضى، متوقعاً عدم النزول عن ندى 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 الأرصفة الجديدة الطاقة الاستيعابية من 1.4 مليون حاوية إلى 1.8 مليون سنوياً، وتصل تكلفة المشروع لنحو 1.3 مليار جنيه ليصبح طول رصيف تداول الحاويات 1450 متراً 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.

يُذكر 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 فى 2019.

الجمارك تعيد النظر في التعليمات الخاصة ببيع البضائع المخزنة بالمنافذ.

رقم 9 لسنة 2022 ويكتفي بتطبيق المادة 67 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 والمادة 299 من لائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021. وكان البند رقم 11 من منشور رئيس مصلحة الجمارك رقم 9 لسنة 2022، ينص على أن يحظر على إدارة المهمل التصرف في البضائع أو السيارات محل القضايا لا بناء على تأشيرة من إدارة الشئون القانونية المختصة مدعوما بصورة من قرار النيابة بالتصرف إن وجد وفي حالة التأخر في الرد أو رفض التصرف يعرض على رئيس مصلحة الجمارك لتقرير ما يلزم.

قررت مصلحة الجمارك برئاسة الشحات غتوري، وكيل أول وزارة المالية، تعديل المنشور رقم 9 لسنة 2022 والخاص بإجراءات استلام المضبوطات من السيارات والبضائع المخزنة على ذمة قضايا أو بناء على قرارات تحفظ من النيابة المختصة. وأكد رئيس مصلحة الجمارك عبر منشور جمركي أن ذلك يأتي في ضوء متابعة المصلحة لمدى التزام الإدارات العامة للمهمل بالمناطق الجمركية الثلاث بمنشور التعليمات سالف الذكر، وما تبين من وجود تحديات قد تحول دون سرعة التصرف في البضائع المشار إليها في المنشور. وتقرر إلغاء البند رقم 11 من منشور تعليمات رئيس مصلحة الجمارك

أما البضائع المودعة داخل المستودعات الجمركية والمخازن المؤقتة فيتم بيعها بعد مضي شهر من انتهاء مدة بقائها داخل تلك المستودعات والمخازن المؤقتة بعد إخطار ذوي الشأن بخطاب موصي عليه بعلم الوصول أو عن طريق الإعلان بجهة الإدارة بالبريد الإلكتروني، ويسري هذا الحكم على البضائع الموجودة على الأرصفة في الموانئ أو البضائع المتروكة التي لم يعرف ملاكها. ونصت التعليمات الجديدة على أن يتم مراعاة قيام إدارة المهمل والبيع بالتنسيق مع إدارة الشؤون القانونية المختصة حال التصرف في البضائع أو السيارات محل القضايا. والبضائع المهمل هي المتواجدة في المخازن الجمركية أو على الأرصفة داخل الموانئ، أو الأشياء التي يتركها المسافرون في المكاتب الجمركية وتقاعس أصحابها عن سحبها بعد إخطارهم بخطاب موصي عليه بعلم الوصول أو عن طريق الإعلان بجهة الإدارة.

كما كانت تنص المادة 67 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 على أن للمصلحة أن تبيع قبل صدور حكم المحكمة أو قرار الجهة المختصة بحسب الاحوال البضائع والأشياء القابلة للتلف أو المعرضة للانسحاب أو النقصان والحيوانات التي تحفظ لديها أثر نزاع أو ضبط ويجرى البيع بعد إثبات الظروف المبررة له بمحضر يحرره الموظف المختص بالمصلحة، فإذا قضى بعد البيع بالبراءة أو بإرجاع البضائع إلى أصحابها بحكم نهائي أو بصدور قرار وزاري من الجهة المختصة رد إليه الباقي من ثمن البيع وذلك بعد خصم المبالغ المنصوص عليها في المادة 69 من القانون. كما تنص المادة 299 من لائحة قانون الجمارك التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021، على أن يتم بيع البضائع التي آلت إلى مصلحة الجمارك نتيجة تصالح أو مصادرة أو تنازل خلال شهر من تاريخ التصالح أو المصادرة أو التنازل،



وكانت مصادر بمصلحة الجمارك قد أشارت إلى أن القرار جاء تفعيلًا للتكليفات الرئاسية والتوصيات الصادرة عن الاجتماعات التنسيقية المنعقدة برئاسة أمين عام مجلس الوزراء بشأن التصرف في الحاويات والرواكد القديمة المخزنة بالموانئ والساحات الجمركية بعد حادث انفجار ميناء بيروت.

تعيين اللواء عبد المطلب المتولي رئيساً لـ «القابضة للنقل»



يشار إلى أن اللواء عبد المطلب خضر حاصل على بكالوريوس العلوم العسكرية، فضلا عن ماجستير العلوم العسكرية (كلية القادة والأركان)، وزمالة كلية الحرب العليا (أكاديمية ناصر العسكرية العليا) والشركة القابضة للنقل البحري والبري، هي شركة قابضة مساهمة مصرية تأسست بقانون شركات قطاع القطاع العام رقم 203 لسنة 1991، وتمتلك 15 شركة تابعة، تعمل في مجالي النقل البحري (تداول الحاويات والتوكيلات الملاحية) والنقل البري

أصدر الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل قرارا بتولي اللواء عبد المطلب المتولى لرئاسة القابضة للنقل البحري والبري، وذلك خلفا للواء صلاح حلمي ونص القرار الذي أصدره وزير النقل رقم 393 لسنة 2022، أنه من المقرر أن يعرض القرار في أقرب جمعية عامة عادية للشركة القابضة للنقل البحري والبري. يذكر أن اللواء عبد المطلب المتولى عبده خضر، عضو متفرغ لشؤون النقل البري بمجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبري، كما يتمتع بخبرة واسعة في المجالات المتعلقة بأعمال النقل ومنها التخطيط والتأهيل والتدريب والصيانة والإصلاح ومتابعة التشغيل ورفع الكفاءة والتدبير، وكان قد شغل سابقاً عدة مناصب أبرزها، رئيس مجلس إدارة شركة النيل الوطنية للنقل النهري، ومدير جهاز النقل العام للقوات المسلحة

ميناء دمياط يحقق زيادة في حركة السفن خلال يونيو بنسبة ٢٣%



شهدت هيئة ميناء دمياط زيادة حجم السفن خلال تعاملات يونيو الماضي، وذلك بنسبة تصل إلى قرابة 23%، حيث حققت تداول للسفن بلغ قرابة 269 سفينة، مقارنة بنحو 218 سفينة خلال يونيو من العام الماضي. واستقبلت هيئة الميناء تداول سفن بضائع عامة وصلت إلى قرابة 102 سفينة، مقارنة بنحو 42 سفينة خلال الشهر نفسه من العام الماضي، بنسبة زيادة وصلت إلى 143%، بينما وصلت سفن الصب الجاف 68 سفينة مقارنة بنحو 65 سفينة بتطور 5%، فيما بلغت سفن الصب السائل 13 سفينة، مقارنة بنحو 23 سفينة، بتراجع نسبته 44%. كما بلغت سفن الحاويات قرابة 75 سفينة، مقارنة بنحو 76 سفينة، بتراجع قدره 1.3%، أما سفن الترددي والخدمات فبلغت 11 سفينة، مقارنة بنحو 12 سفينة من الشهر نفسه من العام الماضي، بتراجع قدره 8.3%. وتداولت الميناء، خلال يونيو الماضي، حجم بضائع بلغ 3.44 مليون طن، مقارنة بنحو 3.1 مليون طن، بنسبة تطوير تصل إلى قرابة 11%.

«الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية» ترفع تعريفة خدماتها ١٥% للثلاثاء الثاني على التوالي



قررت شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية «AICT» -العامة في ميناء الإسكندرية والدخيلة- رفع تعريفة الخدمات المقدمة لصالح المستوردين والمصدرين، بنسبة تقترب من 15% بالرغم من إقرار آخر زيادة في يونيو الماضي. وقالت الشركة أنها قررت تحريك تعريفة الخدمات نظرا لزيادة الإقبال على محطات الحاويات، خاصة بضائع الصادر والوارد، موضحا أن الطاقة الاستيعابية لمحطات الشركة تصل إلى 600 ألف حاوية، بينما قامت بتحقيق ما يزيد على 900 ألف حاوية سنويا خلال السنوات الأخيرة. ولفتت إلى أن تعريفة الشركة تخضع لمبدأ العرض والطلب، ويتم تطبيقها على هذا الأساس، مع مراعاة المصروفات التي أصحبت الشركة تتحملها مؤخرا، ممثلة في الزيادات التي تمت في بند الأجور، وقطع غيار الأوناش، وتكاليف إيجار الساحات من هيئة ميناء الإسكندرية. ووفقا لقائمة التعريفة الجديدة، تم رفع البند الخاص بصرف الحاوية 20 قدما إلى 2120 جنيه، بعد أن كانت في تعريفة يونيو قرابة 1992، وبالنسبة للحاوية 40 قدما بلغت 3080 جنيه، مقابل 2895 الشهر الماضي. وبلغت مصاريف صرف الحاوية بالمشمول «أوبن توب» أو «فلات» (مفتوحة من أعلى أو منبسطة) 3180 جنيه للحاوية 20 قدما، مقابل 2989، وبالنسبة للحاوية 40 قدما 4620 جنيه، مقارنة مع 4342 خلال يونيو الماضي، وبزيادة على تعريفة عام 2021 قرابة 1000 جنيه. وبالنسبة للتفريغ بمعدات العميل فبلغت تعريفته 2940 جنيه للحاوية 20 قدما، بعد أن كانت 2763 جنيه، و4800 جنيه للحاوية 40 قدما، مقارنة مع 4512، كما تم رفع بند تفريغ الحاوية الخطر بمعدات العميل ليصل إلى 5880 جنيه للحاوية 20 قدما،

و9600 جنيه للحاوية 40 قدما، مقابل 5527 و9024 على الترتيب في يونيو الماضي. وبالنسبة لتفريغ الحاوية بمعدات المحطة «أوبن توب» أو «فلات»، فبلغت تعريفته للحاوية 20 قدما 4920 جنيه، مقابل 4624 الشهر الماضي، وللحاوية 40 قدما 8010 جنيهات من 7529 سابقا. وبلغت قيمة تعريفة حفظ الحاوية في ساحة الكشف الجمركي 240 جنيه لل20 قدما في الزيادة الجديدة، بعد أن كانت 225 جنيه الشهر الماضي، و480 للحاوية 40 قدما، مقابل 451 قيمة التعريفة المطبقة يونيو الماضي.

« ميناء الإسكندرية: إلغاء تدابير كورونا المقررة على دخول المصريين أو الأجانب على السفن القادمة إليها »



قررت إدارة الحجر الصحي بميناء الاسكندرية البحري إلغاء جميع القيود المقررة بشأن مواجهة فيروس كورونا على دخول المصريين أو الأجانب على السفن القادمة لها، وذلك في ضوء قرار اللجنة العليا لإدارة أزمة الاوبئة والجوائح الصحية رقم 3 لسنة 2022 والصادر من رئاسة مجلس الوزراء خلال يونيه الماضي. ونص منشور ملاحي أصدرته هيئة ميناء الإسكندرية على أن يتم إلغاء جميع القيود المقررة على دخول المصريين أو الاجانب الى جمهورية مصر العربية الواردة في المادة السابعة من قرار اللجنة العليا الصادر رقم 1 لسنة 2022. كما ذهب المنشور الى إيقاف العمل بكافة المنشورات الدورية ذات الصلة بمرض كوفيد - 19 وما ترتب عليه من إجراءات. ويعد ميناء الإسكندرية هو الأكبر بين الموانئ المصرية وكذا الوجهة الرئيسية للسفن السياحية بالبحر المتوسط حيث يمتلك ميناء الإسكندرية محطة رحلات بحرية عملاقة تعتبر اهم مرفق لخدمة السياحة للقادمين و المغادرين حيث تجمعت السلطات و الاجهزة التي تتصل اعمالها بالركاب و السياحة في مكان واحد، حيث تقع علي مساحة 8725 وبارتفاع طابقين وتتكون من سوق حرة ومركز تجاري وترفيهي متكامل، وبها أرصفة بطول إجمالي يبلغ 820 متراً وبأعماق 9-12 متراً، ويمكن أن استقبل 4 سفن سياحية كبيرة في وقت واحد. وتستوعب محطة الركاب 5000 سائح في ذات الوقت، حيث توافر مرافق (مياه ، تليفونات ، كهرباء 220-280 فولت) لخدمة السفن واليخوت، كما تم إنشاء مبنى منفصل بإجمالي 38 متجر صغير بمثابة بازار لشراء الهدايا التذكارية والحرف اليدوية، فضلاً عن توفير عددا من التسهيلات منها ما يتعلق برسوم الموانئ المستحقة. ومنذ يناير عام 2020 بدأت هيئة ميناء الإسكندرية تنفيذ العديد من الاجراءات منها اجتماعات مع الحجر الصحي بالميناء والجهات المعنية لاتخاذ إجراءات احترازية لمواجهة فيروس كورونا المستجد 2019، وذلك للتصدي للمرض ومنع دخوله إلى البلاد، وذلك بعد تحذيرات منظمة الصحة العالمية وقتها. وشددت الهيئة منذ عام 2020 على ضرورة نشر وتبليغ الإجراءات التي تم الاتفاق عليها خلال الاجتماع في كل الجهات العاملة بالميناء كالتوكيلات الملاحية والشركات العاملة، والعملاء والمتعاملين، والجهات المعنية وذلك للعمل بها حيث تضمنت هذه الإجراءات التنسيق المستمر على مدار الساعة مع إدارة الحجر الصحي داخل الميناء وضرورة تواجد مندوب منهم خلال قدوم السفن للمطالعة والفحص النظري لجميع أطقم السفن القادمة من الدول التي يظهر بها المرض، وذلك لملاحظتهم وإجراء اختبار لهم بجهاز قياس الحرارة عن بعد، وإذا تم الاشتباه في أي حالة يتم اتخاذ الإجراءات اللازمة وتحويلها لمستشفى الحميات وإخطار الجهات المعنية فوراً. كما أنه من بين تلك الإجراءات كانت تشكيل غرفة عمليات بالتنسيق مع إدارة الحجر الصحي لمتابعة فحص الوافدين، وتحرير كروت المراقبة الصحية لكل قادم من الدول التي ظهرت بها إصابات، وإخطار الإدارة العامة للحجر الصحي، ومديريات الشؤون الصحية، وقطاع الطب الوقائي بوزارة الصحة وذلك للمراقبة الصحية لمدة 14 يوماً من تاريخ الوصول، والعزل الفوري لأي حالة يشتبه في إصابتها بالمرض.



ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

«الرقابة على الصادرات»: ٢٥٠٠ جنيه مقابل خدمة فحص العينات الواردة من مصلحة الجمارك

قررت الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات "التابعة لوزارة الصناعة والتجارة" تحديد مقابل خدمة فحص العينات الواردة من مصلحة الجمارك "استلام الجمر" لتحديد ماتهية الصنف بمبلغ 2500 جنيه فقط. جاء ذلك عبر قرار صادر عن المهندس عصام النجار رئيس هيئة الرقابة على الصادرات والواردات رقم 948 لسنة 2022، والذي نص على أن تكون تلك الرسوم لجميع أنواع العينات بمختلف أصنافها، على أن يتم إلغاء كل ما يخالف هذا القرار ليمت تنفيذه بكافة الإدارات المختصة. وحسب القرار، فقد جاء بناء على محضر اجتماع مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات في نهاية ديسمبر الماضي والمعتمد من وزير الصناعة والتجارة نيفين جامع خلال يناير الماضي، بالإضافة إلى مذكرة الإدارة المركزية لمعامل اختبارات الجودة للسلع الغذائية والمعتمدة من رئيس مجلس الإدارة بشأن تحديد مقابل خدمة فحص العينات الواردة من مصلحة الجمارك. ومن المعروف أن هيئة الرقابة على الصادرات والواردات تعد هيئة خدمية تعمل على حماية المستهلك والمحافظة على سمعة مصر من خلال فحص الصادرات والواردات السلعية بأحدث الأساليب والتجهيزات العلمية، كذلك إعداد الإحصائيات عن الصادرات والواردات والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات تعمل مع قطاعات وزارة التجارة والصناعة

كمنظومة متعاونة هدفها الرئيسي والاساسى هو تيسير حركة التجارة وتشجيع الصناعات المصرية وتنمية الصادرات بكافة أنواعها ورفع قدراتها التنافسية فى كافة الأسواق العالمية لتحقيق التقدم والرفعة للوطن والمواطن المصرى وطبقاً لأحكام قرار رئيس الجمهورية رقم 378 لسنة 1999 فإن الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات من الهيئات التابعة مباشرة للسيد الأستاذ وزير التجارة والصناعة. كما تعد الهيئة من أحد أجهزة الدولة كجهاز خدمى وتنفيذى يختص بالرقابة النوعية على الصادرات والواردات من السلع الصناعية، وإصدار شهادات المنشأ والتسجيلات التجارية. وتقوم الهيئة بإصدار عددا من السجلات منها سجل المصددين، وسجل المستوردين، وسجل الوكلاء التجاريين، وسجل المكاتب العلمية والاستشارية. سجل بطاقات استيراد مستلزمات الإنتاج للمصانع، وكذا إصدار شهادات المنشأ للسلع مصرية المنشأ والمكتسبة المنشأ المصري. كما تقوم الهيئة بإصدار شهادات المنشأ والمرور للصادرات من السلع المصرية المنشأ أو المكتسبة المنشأ المصري المصدرة إلى الدول المبرم بينها وبين مصر إتفاقيات تجارية ثنائية أو إقليمية أو متعددة الأطراف تتمتع مصر بموجبها بمعاملات تفضيلية فيما عدا ما ورد بشأنه نص خاص فى أى من هذه الإتفاقيات.

وزارة التجارة والصناعة
الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات
رئيس مجلس الإدارة

قرار رقم (٩٤٨) لسنة ٢٠٢٢
في شأن تحديد مقابل فحص العينات التي تقوم بها الهيئة

رئيس مجلس الإدارة:

بعد الاطلاع على القرار الجمهوري رقم ١٩٧٠ لسنة ١٩٧١ بإنشاء الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، وعلى القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ في شأن الاستيراد والتصدير، وعلى القانون رقم ١٢٠ لسنة ١٩٨٢ بتنظيم أعمال الوكالة التجارية وبعض أعمال الوساطة التجارية والهيئة التنفيذية، وعلى القانون رقم ١٢١ لسنة ١٩٨٢ في شأن سجل المصددين، المعدل بالقانون رقم ٧ لسنة ٢٠١٧ ولائحة التنفيذية، وعلى قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢٠٠٣ لسنة ١٩٨٦ بشأن إجراءات الفحص والرقابة على الصادرات والواردات، وعلى قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢٩٩٢ لسنة ٢٠١٦ بشأن تنظيم استيراد بعض السلع الزراعية الاستراتيجية، وعلى قرار وزير التجارة الخارجية والصناعة رقم ٧٧٠ لسنة ٢٠٠٥ بإصدار لائحة القواعد الملزمة لأحكام القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ وتعديلاته، وعلى اعتماد السيد المهندس / وزير التجارة والصناعة والاستثمار بتاريخ ٢٠١٦/٨/٢١ بتكليف مجلس إدارة الهيئة في النواحي المالية الخاصة بمقابل الخدمات، وعلى محضر اجتماع مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات المتعدد بتاريخ ٢٠٢١/١/٢٠ والمعتمد من السيد وزير التجارة والصناعة بتاريخ ٢٠٢٢/١/٥، وعلى مذكرة الإدارة المركزية لمعامل اختبارات الجودة للسلع الغذائية والخدمة من السيد / رئيس مجلس الإدارة بشأن تحديد مقابل خدمة فحص العينات الواردة من مصلحة الجمارك (استلام الجمر)، ولتدقيق جميع أنواع العينات بمختلف أصنافها.

قرر
(المادة الأولى)

يحدد مقابل خدمة فحص العينات الواردة من مصلحة الجمارك (استلام الجمر) لتحديد ماتهية الصنف بمبلغ (٢٥٠٠) جنيه فقط للفان وخمسة جنيه مصري، وذلك لجميع أنواع العينات بمختلف أصنافها.

(المادة الثانية)

يحل بهذا القرار اعتباراً من تاريخ صدوره وبغض كل ما يخالف ذلك من قرارات، وعلى الإدارات المختصة تنفيذه كل فيما يخصه.

تحريراً في ٢٠٢٢ م / ٧ / ٢٥

رئيس مجلس الإدارة
مهندس / عصام النجار

التعاون : الإدارة الإلكترونية - مطار القاهرة الدولي - بوابات حرية العبادة -
البرق الإلكتروني : goeie.gov.eg - الخط الساخن : 16661

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

ALBAHARIA

**Seeking Excellence
is our Challenge**

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

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

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



«ميناء الإسكندرية» ترصد ٤٦٦ مليون جنيه تعويضات لأصحاب المدايف

ومن المقرر تخصيص المنطقة لأعمال تخزين البضائع العامة، فيما عدا نشاطى الأخشاب والسيارات، والتي تُعدُّ لها مناطق تخزينية متخصصة بالميناء.

وألغت ميناء الإسكندرية مؤخرًا مزاديتين استغلال المنطقة اللوجستية بنجع اسو على مساحة ٢٠,٣ ألف متر مربع، ونجع الألومنيوم على مساحة تصل إلى ٣١,٩ ألف متر مربع، خلال أبريل الماضي، نظرًا لضعف قيمة حق الانتفاع بالأراضي.

ورفعت ميناء الإسكندرية التابعة لوزارة النقل، سقف طموحاتها فى بند الاستخدامات الاستثمارية خلال العام المالى المقبل ٢٠٢٣-٢٠٢٢ إلى ٤ مليارات جنيه، مقابل ٢,٢ مليار خلال العام المالى الحالى.

وتنوى الهيئة تحصيل مبلغ بقيمة ٤٠٠ مليون جنيه زيادة فى بند الإيرادات خلال نفس الفترة، ليصل إجمالى المستهدف إلى ٦,٤ مليار، مقارنة بـ ٦ مليارات بنهاية يونيو الحالى، مع خفض صافى الربح خلال ٢٠٢٢-٢٠٢٣ إلى ١,٩٥ مليار جنيه، مقابل ٢,٦ مليار صافى ربح متوقع بإغلاق موازنة العام المالى الحالى.



وأكدت هيئة الميناء أنه جارٍ التفاوض للحصول على ١٥ ألف متر أخرى من نفس الشركة، لتصل إجمالى المساحات الإضافية التى ستتنازل عنها «التجارية للأخشاب» قرابة ٢١٠ آلاف متر مربع. ووافق مجلس الوزراء مؤخرًا على طلب وزارة النقل بتخصيص ٦٠٠ فدان بالقرب من ترعة النوبارية، لميناء الإسكندرية لاستخدامها مناطق لوجستية. على صعيد متصل، قال أحمد سلامة، رئيس شركة الفتح للشحن والتفريغ، إحدى الكيانات العاملة فى الميناء، أنه يتم حاليًا تجهيز ساحة تخزينه على مساحة ١٥ ألف متر مربع، فازت الشركة باستغلالها لفترة ٧ سنوات، مقابل ٨٢ مليون جنيه.

حددت وزارة النقل أواخر ٢٠٢٤ الفترة الزمنية التى سيتم فيها الانتهاء من مشروع تطوير وتوسعة ميناء الإسكندرية، ليصبح أكبر المواقع البحرية والتجارية فى موانئ البحر المتوسط. وحسب قرار لوزارة النقل أن هناك بعض الخطوات التى يتم السير فيها لاستكمال أعمال التوسعة الجارى حاليًا، منها استصدار قرارات بنزع ملكية ٧٥ ألف متر أراض تابعة لأصحاب المدايف بمنطقة المكس، وسيتم صرف مبلغ تعويضات وفقًا لأعمال التسمين التى تمت بقيمة ٤٦٦ مليون جنيه، بالإضافة إلى أرض تصل مساحتها قرابة ٤٨٠ مترًا بالمنطقة الخامسة بالميناء. وأكدت أنه من المقرر استخدام المساحات المذكورة سابقًا، ضمن أنشطة تخزين وتداول البضائع العامة، لاسيما أنها تقترب من الرصيف ٣/٨٥ والذى تم الانتهاء من تنفيذه مؤخرًا. وأشار القرار إلى أنه تم أيضًا نقل تبعية ٦٣٠٠ متر مربع بنفس المنطقة من هيئة السلامة البحرية لصالح الميناء، كما اتفقت ميناء الاسكندرية- على دفع مبلغ بقيمة ١,٥ مليار جنيه للشركة التجارية للأخشاب مقابل تنازلها عن ١٧٠ ألف متر.

هيئة ميناء الإسكندرية تصدر الخطوط الإرشادية لإدارة الحثث البيولوجي..



أصدرت هيئة ميناء الإسكندرية الخطوط الإرشادية لإدارة الحثث البيولوجي، والذي يعد تراكمًا ونموًا غير مرغوب فيه من الكائنات الدقيقة والحيوانات والطحالب على الأسطح المغمورة في مياه البحر.

وحسب منشور ملاحي صادر عن هيئة الميناء، على ضرورة تنظيم عمليات الصيانة للتحكم في المخلفات الناتجة عنها من دهانات ومواد صلبة ومخلفات سائلة، والتخلص منها بشكل آمن وعدم إلقائها في البيئة المائية.

كما نص المنشور على إتمام عمليات الصيانة والتنظيف في الأماكن المخصصة لها خاصة القرق البحري والحوض الجاف، وذلك لتلافي حدوث أي تلوث في البحر، كما يتم تجهيز أماكن الصيانة بأدوات وحاويات لاستيعاب الملوثات والسيطرة عليها لتفادي حدوث التلوث..

الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية العالمية وتعديلاتها الصادرة في أغسطس الماضي. وأكدت هيئة ميناء الإسكندرية، إلى أن الخطة تهدف إلى ضمان امتثال كافة الجهات المعنية بإدارة كافة الأنشطة والخدمات المتعلقة باستقبال مخلفات السفن بدءاً من استلامها من السفن وتداولها في الموانئ، ونقلها حتى مرحلة التخلص النهائي الآمن منها أو إعادة تدويرها لأحكام واشترطات الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، بالإضافة إلى أنها تحدد هذه الخطة مسؤوليات كافة الجهات المعنية بإدارة كافة الأنشطة والخدمات المتعلقة باستقبال مخلفات السفن ومن ضمنها ربان السفن والوكلاء الملاحيون ومقاولي الأشغال البحرية والشركات العاملة في مجالات تجميع المخلفات ونقلها والتخلص الآمن منها أو إعادة تدويرها. وأوضحت ميناء الإسكندرية أن الخطة تهدف أيضاً إلى ضمان استقبال كافة مخلفات السفن المترددة على الموانئ المصرية لحماية البيئة البحرية بالمياه 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.

على الأرصفة ويتم تسليمها إلى الجهة المتعاقد معها. وذهبت التعليمات إلى أن يتم الالتزام بالتنظيف المستمر لمكان العمل (الحوض الجاف - القرق) لتجنب سقوط أي نوع من المخلفات بالسطح المائي وأحداث تلوث بحري، كما يتم الالتزام باستخدام الطلاء صديق البيئة الخالية من مادة القصدير، كما يتم الالتزام بإعداد سجل لمخلفات أعمال الصيانة والطلاء محدث بصورة دورية مع تحديد أنواع وكميات المخلفات ووقت تسليمها لجهة التخلص النهائي الآمن. وكانت قد أصدرت هيئة ميناء الإسكندرية خطة بشأن إدارة المخلفات، والتي جاءت بناءً على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن والمعروفة باتفاقية ماربول والتي تضع تعد مصر منظمة إليها، ومنها التزام الدول الأطراف بتوفير مرافق استقبال كافية وفقاً 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 أيضاً إلى ما حددته المنظمة البحرية الدولية (IMO) بقرارها بخصوص الخطوط الإرشادية الخاصة بضمن كفاية مرافق استقبال مخلفات السفن، والتي نصت على أن تطوير خطة لإدارة مخلفات السفن بالميناء أمر حيوي، كما أنها تأتي تطبيقاً لمدونة

وذهبت التعليمات إلى ضرورة دهان السفن بمواد تمنع التصاق بعض الكائنات الحية بها "الحشف" على أن يتم استخدام بدائل لا تحتوي على مركبات القصدير العضوي ولا تؤثر على الكائنات الدقيقة، كما يجب أن تتم عمليات (الطلاء / إزالة الطلاء) بالحوض الجاف لتفادي حدوث التلوث البحري. ونصت التعليمات على أنه يجب عدم استخدام أنواع الطلاء التي تحتوي على مذيبات ضارة بالبيئة واستخدام الدهانات صديقة البيئة. وأوضحت التعليمات على أن يتم تطبيقها عبر نظافة وتفريغ التانكات من الزيوت والمياه في الأماكن المخصصة لذلك (الحوض العائم - الحوض الجاف - القرق) عن طريق الجهة المتعاقد معها لقياس نسبة الغازات قبل البدء في أعمال الصيانة والطلاء وإصدار شهادة خلو غازات، كما يتم تجميع المخلفات الناتجة عن أعمال الصيانة والطلاء وفصل كل مخلف على حده ومنها المخلفات الصلبة مثل الاتربة والخشف والرمال على أن يتم تجميعها في الصناديق المخصصة لها حتى يتم التخلص النهائي الآمن عن طريق الجهة المتعاقد معها، والمخلفات الزيتية مثل الزيوت، والجاز، والسولار، ومياه ملوثة بالزيت، على أن يتم تجميعها في التانكات بجهة التخلص الآمن

تفاصيل الأسطول البحري العامل بنشاط النقل الساحلي بين الموانئ المصرية «فيدر»



بلغت عدد السفن العاملة في نشاط الفيدر "الروافد" وهو ما يعرف بالنقل الساحلي بين الموانئ المصرية إلى 9 سفن حتى الآن منها التابعة للقطاع الخاص، والآخر الذي يتبع القطاع الحكومي، وذلك في أحدث إحصائية رسمية صادرة عن النقل البحري في هذا النشاط. وحسب الإحصائيات فإن تلك السفن تتمثل في السفينة PAN GG المتخصصة في نقل الحاويات، والتي بمنطقة البحر المتوسط، وقد تم بناؤها في عام 2002 (قبل 20 عاماً) وتبحر تحت علم مصر، وتبلغ طاقتها الاستيعابية 1155 حاوية مكافئة ويبلغ غاطسها قرابة 6.2 متر، كما يبلغ طولها الإجمالي 148.53 متراً وعرضها 22.7 متراً. أما السفينة الثانية فتتمثل في السفينة Egypt EGY CROWN وقد تم بناؤها عام 2000 وتبحر أيضاً تحت علم مصر، وهي سفينة حاويات، وتبلغ طاقتها الاستيعابية 1129 حاوية مكافئة ويبلغ غاطسها الحالية 8.4 متر، كما يبلغ طولها الإجمالي 158.74 متراً وعرضها 24 متراً. فيما تعمل السفينة الثالثة في هذا النشاط تحت مسمى EGY GLORY وهي سفينة حاويات تم بناؤها عام 1996 (منذ 26 عاماً) وتبحر تحت علم مصر. وتبلغ طاقتها الاستيعابية 1694 حاوية مكافئة ويبلغ غاطسها 8.2 متر، فيما يبلغ طولها الإجمالي 183.98 متراً وعرضها 25.3 متراً.

في نشاط متعدد الأغراض “ الحاويات والرورو “ وتعمل بمنطقة البحر الأحمر وتم بناؤها في عام 1989 (منذ 33 عامًا) وتبحر تحت علم مصر. وتبلغ طاقتها الاستيعابية 7363 طنًا إجماليًا ويبلغ غاطسها الحالية 5.3 متر. يبلغ طولها الإجمالي 121.56 مترًا وعرضها 19.79 مترًا. يعد نشاط النقل الساحلي أو النقل بسفن الفيدر، من أهم الأنشطة التي يمكن أن تستغلها مصر لزيادة دورها في نشاط التجارة العالمية، ويعرّف النقل الساحلي بأنه قيام السفن الأم في الحاويات «mother ships»- والتي تصل حمولتها حاليًا لما بين 8 و 24 ألف حاوية- بإلقاء جزء كبير من حمولتها في أحد الموانئ المحورية كشرق بورسعيد، لتأتي سفن أصغر تعزف بسفن الفيدر بحمولات من 500-3000 حاوية، لتوزيع ما ألقته السفن الأم في الميناء المحوري على موانئ أخرى أقل كدمياط أو غرب بورسعيد أو الإسكندرية.

تبلغ طاقتها الاستيعابية 9389 طنًا من الوزن الساكن وتبلغ غاطسها 6 أمتار، كما يبلغ طولها الإجمالي 136.43 مترًا وعرضها 20.5 مترًا. أما السفينة السابعة فهي السفينة الحرية 2 وتعمل في نشاط الدرجة “ الرورو “ تحت علم مصر، وتعمل بمنطقة البحر الأحمر والبحر المتوسط وقد تم بناؤها في عام 2007 (قبل 15 عامًا) وتبحر تحت علم مصر، وتبلغ طاقتها الاستيعابية 6539 طنًا إجماليًا ويبلغ غاطسها 6 أمتار، ويبلغ طولها الإجمالي 139.5 مترًا وعرضها 23.63 مترًا. فيما تعمل السفينة الثامنة في هذا النشاط تحت مسمى الحرية 1 والتي تعمل في نشاط الرورو أيضًا “ الدرجة “ وتعمل أيضًا بالبحرين الأحمر والمتوسط، وقد تم بناؤها في عام 2005 (منذ 17 عامًا) وتبحر تحت علم مصر، وتبلغ طاقتها الاستيعابية 6542 طنًا إجماليًا ويبلغ غاطسها 6.5 متر، كما يبلغ طولها الإجمالي 139.5 مترًا وعرضها 23.63 مترًا. فيما تعمل السفينة التاسعة في هذا النشاط تحت مسمى BRIDGE وتعمل

أما السفينة الرابعة فتعمل في نشاط الحاويات أيضًا وتعرف بالسفينة EGY FUTURE وتعمل في معظم رحلاتها بين دمياط وبورسعيد وقد تم بناؤها عام 1998 (قبل 24 عامًا) وتبحر تحت علم مصر، وتبلغ طاقتها الاستيعابية 1129 حاوية مكافئة ويبلغ غاطسها 7.8 متر، كما يبلغ طولها الإجمالي 158.7 مترًا وعرضها 24 مترًا. بينما تعمل السفينة الخامسة تحت مسمى وادي الريان وهي سفينة حاويات أيضًا تابعة للقطاع الحكومي، وقد تم بناؤها عام 2000 (منذ 22 عامًا) وتبحر تحت علم مصر، وتبلغ طاقتها الاستيعابية 3013 حاوية مكافئة ويبلغ غاطسها 8 أمتار، ويبلغ طولها الإجمالي 215 مترًا وعرضها 32.26 مترًا. فيما تعمل السفينة السادسة تحت مسمى LOTUS وهي سفينة تعمل في نشاط البضائع العامة “ General Cargo “ وقد تم بناؤها عام 1999 (قبل 23 عامًا) وتبحر تحت علم مصر.



في إطار التعاون المتبادل بين الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية وغرفة ملاحة الإسكندرية
في نقل الخبرات ومواكبة التطورات في مجال النقل البحري و الموانئ المصرية و العالمية.

نتننرف بحوة سيادتكم لحضور

مؤتمر "منظومة صناعة النقل البحري العربي بين النظرية والتطبيق"
ARAB MARITIME INDUSTRY CONFERENCE (AMIC)

برعاية وحضور

معالي الفريق / كامل الوزير

وزير النقل - جمهورية مصر العربية

وذلك يوم الأربعاء الموافق ٢٨ سبتمبر ٢٠٢٢

بفندق سيميراميس إنتركونتيننتال - القاهرة

وسينشارك المؤتمر لفيف من قيادات النقل البحري والسادة رؤساء الهيئات والموانئ ومتحدثين من الخبراء

المتخصصين في هذا المجال وسيعقد خلال المؤتمر عدد من ورش العمل لمناقشة المحاور الأساسية لتطوير خدمات الموانئ

و منظومة صناعة النقل البحري في مصر.

للمعاية والتسجيل

management@kadmar.com & info@acs.org.eg & info@arabfcs.org & it@arabfcs.org

انتهاء المدد المسموح بها بصلاحية الشهادة الأهلية للربابنة والمهندسين البحريين خلال يوليو الماضي



قررت الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية "التابعة لوزارة النقل"، عدم مد صلاحية الشهادة الأهلية للربابنة والضباط والمهندسين البحريين والتراخيص بالاعتماد وكذا شهادات الكفاءة لأفراد السطح والماكينة والشهادة الطبية والدورات الحتمية القصيرة والجواز البحرى بالنسبة للعاملين البحريين العالقين على السفن التجارية، وكذا المقيمون خارج دولة المقر وذلك لمدة ثلاثة أشهر تبدأ من أبريل الجاري خلال يوليو الماضي. وكانت قد قررت هيئة السلامة البحرية منذ يناير الماضي مد العمل بتلك الشهادات حتى أبريل الماضي، فيما تم مد العمل بتلك الشهادات حتى يوليو الجاري، ليتم العمل على تجديد تلك الشهادات في حالة انتهاء صلاحيتها وعدم الاعتداد بها إذا كانت منتهية. وحسب مصادر بهيئة السلامة البحرية، فإن قرار مد صلاحية الشهادات خلال أبريل الماضي كان الثالث من نوعه في مد صلاحية تلك الشهادات، حيث كان الأول في أكتوبر الماضي ليتم مد صلاحيتها حتى يناير الجاري، ليبدأ القرار الجديد من يناير وحتى أبريل ومن أبريل حتى يوليو الماضي. وكان قد أشار اللواء حسين الجزايرلي رئيس هيئة السلامة البحرية، إلى أن قرارات مد صلاحية تلك الشهادات كانت تأتي في إطار حرص الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية على العاملين بالبحر من خطر الإصابة بفيرس كورونا، وكذا تنفيذاً للإرشادات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية IMO والمنظمات الدولية الأخرى حول تلافي الآثار السلبية لجائحة كورونا. وأوضح رئيس هيئة السلامة البحرية عبر منشور صادر عن الهيئة، أنه على ربابنة وملاك السفن والشركات والتوكيلات الملاحية الالتزام باتخاذ جميع الإجراءات الوقائية

وتدقيق وثائقها وشهاداتها. وتقوم الهيئة برقابة المستويات الفنية للسفن والوحدات البحرية المصرية التي تبني محلياً أو التي تشتري من الخارج للتحقق من توافر الاشتراطات الفنية بها طبقاً للمستويات الدولية وإصدار شهادات تسجيلها وشهر التصرفات التي ترد عليها وكذا إصدار وتجديد شهادات الصلاحية وتراخيص الملاحة اللازمة لتسييرها، وإجراء الاختبارات وإصدار الشهادات الأهلية والجوازات البحرية وكذا شهادات مدة الخدمة البحرية لأطقم السفن البحرية. كما تقوم الهيئة برقابة مستويات كفاءة السفن المصرية والأجنبية المترددة على الموانئ المصرية والمياه الإقليمية وما يستتبعه ذلك من منح الشهادات والتصاريح ووفقاً للمستويات العالمية والاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم المعمول بها في هذا الشأن. وكذا تحديد شروط مزاولة المهنة لكل من الربابنة والضباط والمهندسين والوقادين والبحارة والصيادين والغواصين وغيرهم من العاملين في البحر وإصدار الرخص لهم.

للبحارة حفاظاً على صحتهم أثناء العمل على متن السفن والإسراع في إنزال البحارة لتلقي العناية الطبية أثناء ظهور حالات مثبتة أو مشتبهاً بها. ومن المعروف أن هيئة السلامة البحرية مختصة بتنظيم وإدارة سلامة الملاحة البحرية بما يكفل تنفيذ الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الجمهورية والقوانين والقرارات المنظمة لها الصادرة في شأن السلامة البحرية المتعلقة بأمن السفن وسلامة إبحارها في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والموانئ المصرية غير التابعة لهيئات الموانئ، وتمثيل الدولة في المنظمات الدولية البحرية والمنظمات المعنية بالسلامة البحرية. كما تقوم الهيئة بتخطيط ومتابعة إنشاء وتطوير وصيانة المنائر والمساعدات الملاحية على سواحل الجمهورية وداخل المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية ومنح الموافقات المتعلقة بها وإجازتها، ومراقبة مستويات السلامة البحرية وجودة الخدمات المنفذة بواسطة الهيئة والجهات المخولة بذلك واتخاذ الإجراءات اللازمة للتحقيق في استيفاء وسائط النقل البحرى لشروط السلامة والأمن

« الجمارك تصدر قرارا بتتأن عدم تحصيل غرامة تعديل الايضاحات »



أصدرت مصلحة الجمارك قرارا يقضي بأنه لا تعد مخالفة جمركية تستوجب تحصيل الغرامة المقررة بالمادة 72/1 من قانون الجمارك المشار إليه حالة تعديل الإيضاحات الواردة بالبيانات الجمركية لرسائل الصادر من المشروعات العاملة بنظام المناطق الحرة طبقا لما تنتهي إليه معاينة الرسالة من قبل لجنة الجمارك وإدارة المنطقة الحرة المختصة في حضور مندوب المشروع. ونص منشور تعليمات صادر عن الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، أنه يؤيد الإقرار الصادر في ذلك الشأن من قبل الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة (المصدر الفعلي) ، وذلك الى ما قبل تمام الشحن. ونص القرار أنه يأتي في ضوء قانون الجمارك الجديد رقم 202 لسنة 2020، وعلى التضرر الوارد من المشروعات العاملة بنظام المناطق الحرة بالتضرر من تطبيق غرامة المادة 73/1 من قانون الجمارك على طلب تغيير بيانات الكميات المشحونة بالبيانات الجمركية الصادرة نظرا لان عملية التصدير وفتح البيان الجمركي تتم قبل موعد الشحن بعدة أيام وأثناء الانتاج، بالإضافة الى قيام مندوب العميل الاجنبي بفحص المنتج قبل شحنة وقد يرفض اجزاء منه وعليه يقوم الجمرک والاستثمار بحصر العدد الفعلي وتعديل الحاويات وتعديل تصريح الاستثمار. وكانت مصلحة الجمارك قررت العام الماضي عدم تحصيل مبالغ وغرامات على من عددا من الحالات والأخطاء التي تقع بالمنافذ الجمركية، والتي نص عليها مواد قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020، والذي تم اقراره خلال نوفمبر قبل الماضي. وأشار قرار مصلحة الجمارك وقتها إلى موافقة وزير المالية الدكتور محمد معيط بشأن الحالات التي لا تعد مخالفة جمركية تستدعي تحصيل الغرامة المقررة بشأنها طبقا لاحكام المادة 73 / 1 من قانون الجمارك الجديد. وذهب القرار أنه لا تعد مخالفة جمركية تستوجب تحصيل الغرامة المقررة بالمادة 72 / 2 من قانون الجمارك الصادر بالقانون رقم 207 لسنة 2020 وذلك في حالات تعديل الايضاحات الواردة في البيانات الجمركية.

وكذا في حالة تعديل الايضاحات الواردة بالبيانات الجمركية الصادر فيما يخص وجهة الرسالة المصدرة وذلك الى ما قبل الوصول الى الوجهة النهائية بناء على طلب يقدم من التوكيل الملاحي أو شركات الطيران ووكلاء الشحن المعتمدين لدى الجمارك وشركات النقل الأخرى بناءا على طلب الشاحن.

وتضمن القرار الحالات التي يتم فيها تعديل الأخطاء المادية الواردة في البيانات الجمركية “الصادر – الوارد” في أي مرحلة من مراحل الافراج طبقا لحكم المادة (68) من اللائحة التنفيذية الصادر بقرار وزير المالية رقم 10 لسنة 2006 .

ونص القرار على الحالة الثالثة والتي تشمل تعديل اسم وسيلة النقل الوارد بأذن الشحن الصادر لأسباب مبررة يقبلها مدير عام الجمرک

ومن تلك الحالات تعديل الايضاحات الواردة بالبيانات الجمركية (الصادر – الوارد) طبقا لحكم المادة 68 من اللائحة التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 10 لسنة 2006 وذلك الى ما قبل تحديد الطرود للمعاينة، على ان يتم استيداء الغرامة المشار اليها حال طلب اجراء تعديل ايا من هذه الايضاحات بعد تحديد الطرود للمعاينة.

كما يتم إعفاء الايضاحات الواردة بالبيانات الجمركية الصادر التي يتم فتحها بكميات كبيرة ويتم دخولها على مراحل (مثل صنف بولي ميثيلين – البضائع الصب) ، أو البضائع التي يتم شحنها داخل عدة حاويات وطلب التعديل عند آخر شحن قبل الدخول ، على ان يتم استيداء الغرامة المشار اليها حال طلب اجراء تعديل أيا من هذه الايضاحات بعد تحديد الطرود للمعاينة عند آخر شحن (المصدر الفعلي) .

اليونان تتلقى ٣ عطاءات لبيع حصة ٦٧% من ميناء إيجومينيتسا



قالت هيئة الخصخصة اليونانية، مؤخرا، إن اليونان تلقت ٣ عطاءات لبيع حصة أغلبية في ميناء إيجومينيتسا شمال غرب البلاد. والمتنافسون على حصة ٦٧٪ في الميناء هم كونسورتيوم مكون من مجموعة أتিকা القابضة وامتيازات أكتوبر، وكونسورتيوم آخر مكون من جريمالدي يوروميد وخطوط مينوان وأخيرا هيئة ميناء ثيسالونيكي. قالت الهيئة في بيان إن عروض المستثمرين الذين يستوفون شروط العطاء سيتم الكشف عنها في مرحلة لاحقة. وتسعى أثينا إلى جذب الاستثمار الخاص في إيجومينيتسا والموانئ المحلية الأخرى كجزء من عمليات الخصخصة الأوسع نطاقا لتصبح مركزا لوجستيا رئيسيا للبضائع من آسيا إلى أوروبا وتعزيز النمو الاقتصادي. وتم إحياء حملة الخصخصة بعد أن أدت حالة الضبابية المرتبطة بجائحة "كوفيد-١٩" إلى تأخير تسليم البضائع. ومنذ عام ٢٠١١، جمعت أثينا أكثر من ٧ مليارات يورو (٧,١ مليار دولار) إجمالا من عمليات الخصخصة استجابة لثلاث حزم إنقاذ مالي دولية انتهت في ٢٠١٨.

في الذكرى السابعة لافتتاح قناة السويس الجديدة «ربيع»: قناة السويس تشهد تداول ٨٩ سفينة كأعلى معدل عبور يومي في تاريخها



أعلن الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، مؤخرا، أن حركة الملاحة بالقناة سجلت أعلى معدل عبور يومي للسفن العابرة في تاريخ القناة بعبور ٨٩ سفينة من الاتجاهين دون انتظار، بإجمالي حمولات صافية قدرها ٥,٢ مليون طن. وبلغ عدد السفن العابرة للقناة من اتجاه الشمال ٤٤ سفينة بحمولات صافية قدرها ٣ ملايين طن، فيما عبرت ٤٥ سفينة من اتجاه الجنوب بالمجرى الملاحي الجديد للقناة بإجمالي حمولات صافية بلغت ٢,٢ مليون طن. وأوضح رئيس الهيئة أن معدلات العبور اليومية بقناة السويس شهدت زيادة كبيرة بعد افتتاح مشروع قناة السويس الجديدة، حيث ارتفع متوسط العبور اليومي للسفن العابرة للقناة من ٤٨ سفينة قبل مشروع القناة الجديدة إلى ٦٢ سفينة حاليا. وأكد رئيس الهيئة أن الأرقام القياسية التي تسجلها حركة الملاحة بالقناة ما لم تكن لتتحقق لولا مشروع قناة السويس الجديدة الذي نجح في زيادة الطاقة الاستيعابية للقناة ورفع كفاءتها لاستقبال

الأجيال الحالية والمستقبلية من السفن العملاقة ذات الحمولات الضخمة والغواطس الكبيرة التي تتجه ترسانات السفن العالمية نحو بنائها للاستفادة من اقتصاديات الحجم. ويذكر أن قناة السويس الجديدة هي مشروع لتطوير وتوسعة قناة السويس يشتمل على علي ازدواج لممر الملاحي للقناة من علامة ترقيم من كم ٦١ إلى كم ٩٥ ترقيم قناة بطول ٣٥ كم، بالإضافة إلى توسيع وتعميق تفريعات البحيرات المرة والبلاط بطول ٣٧ كم ليصبح الطول الإجمالي للمشروع كممر ملاحي مزدوج ٧٢ كم (من علامة كم ٥٠ إلى علامة كم ١٢٢ ترقيم قناة). تم افتتاح المشروع في ٦ أغسطس ٢٠١٥ في عهد الفريق مهاب مميش الرئيس السابق لهيئة قناة السويس. وشدد الفريق ربيع على أن مشروعات تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس تصدرت أولويات أجندة العمل خلال الفترة الماضية وأحدثها مشروع تطوير القطاع الجنوبي للقناة والذي يسير بخطى متسارعة وفق الجدول الزمني المحدد في ظل ما يحظى به

هذا الملف من اهتمام بالغ من القيادة السياسية، موجهاً الشكر للرئيس عبد الفتاح السيسي لدعمه الدائم لهيئة قناة السويس ومشروعاتها المستقبلية التي تصب في صالح الاقتصاد الوطني وشعب مصر العظيم.

محطة حاويات غرب بورسعيد تحم أسطول معداتها بثلاثة أوناش ساحة عملقة



استقبلت محطة حاويات غرب بورسعيد عدد (3) أوناش ساحة عملقة Rubber Tyred Gantry Crane تم تصنيعها بشركة ZPMC لصناعة المعدات الثقيلة بتكلفة استثمارية بلغت 4 ملايين و 418 ألف دولار، طبقا للخطة الاستثمارية للعام المالي 2021/2022. وتم دخول الأوناش الجديدة الخدمة مباشرة حيث إنها وصلت كاملة التجهيز Fully Erected بحمولة 40 طن لكل ونش Maximum Stable وبارتفاع تحت الاسبريدر 18.30م (High 5+1) وعرض 26.5م (7 رصة بخلاف الشاحنة)، حيث تم ضمها لأسطول الشركة ليصل إجمالي عدد أوناش الساحة العملقة العاملة بالمحطة (34) (Rubber Tyred Gantry Crane RTG) لرفع طاقة المحطة الإنتاجية، ودعم منظومة التداول. جاءت هذه الخطوة تنويعاً لمنظومة التطوير وتحديث المعدات التي تبنيتها إدارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع بعد عملية التطوير الشاملة التي تم إجرائها خلال الأعوام السابقة. هذا وتمضى الشركة قدما في مسيرة التطوير والإنجازات في سبيل رفع شأن الشركة في السوق الملاحية، آمليين في المزيد من التقدم والتطور لهذا الصرح العظيم.

((يَا أَيُّهَا النَّفْسُ الْمُطْمَئِنَّةُ ارْجِعِي إِلَىٰ رَبِّكِ رَاضِيَةً مَّرْضِيَّةً فَادْخُلِي فِي عِبَادِي وَادْخُلِي جَنَّاتِي))



مجلس ادارة غرفة ملاحه الاسكندرية
برئاسة الاستاذ / محمد مصيلحي
و السادة أعضاء مجلس الادارة و السادة أعضاء الغرفة
ينعون ببالح الاسى
المهندس / محمد صبرى
الرئيس الاسبق لجمعية رجال أعمال اسكندرية
راجين من المولى عز و جل ان يتغمده برحمته
و ان يسكنه فسيح جناته
و ان يلهم اسرته الكريمة الصبر و السلوان

إِنَّا لِلّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ