

نافذة الملاحة

العدد السابع والعشرين



سبتمبر 2022

www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

● ملاحية اسكندرية ووزارة المالية... يتفقان على توقيع بروتوكول تعاون مبادرة البوليصة الالكترونية البحرية

- ترحيب من السوق الملاحية والتجارية بإجراءات «المالية» لتخفيف التكديس بالموانئ
- الغرف التجارية تبحث تسهيل الاجراءات بمشاركة غرفة ملاحية الاسكندرية
- وزير النقل: مصر لديها الرغبة في الانضمام لمنتدى النقل الدولي «ITF»
- قطاع النقل البحري يوضح تفاصيل مبادرة الممر الأمن للحبوب والمواد الغذائية بالبحر الأسود.
- تعرف على تفاصيل لائحة تنظيم اليخوت الأجنبية في الموانئ المصرية
- الجمارك توجه بسرعة التصرف في البضائع سريعة التلف المحالة إلى مهمل.
- ميناء الإسكندرية يتداول ٥,٦ مليون طن من البضائع خلال يونيو الماضي



EL HAMAMSY
MARINE SERVICES LTD.
EST. 1979

UNITED
MARINE
UNITS co.

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



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



« لتحسين مركز مصر في المؤتمرات الاقتصادية وتقليل زمن الافراج »

ملاحه اسكندرية ووزارة المالية يتفقان على توقيع بروتوكول تعاون مبادرة البوليصة الالكترونية البحرية



ابراهيم مصطفى نائب رئيس لجنة التوكيلات الملاحية للسفن الغير المنتظمة وممثلي التوكيلات والخطوط الملاحية أعضاء الغرفة من سي ام ايه سي جي ام وكوسكو و MSC وهاباج لويد وبنج مينج واركاس ايجيبث . وفي هذا الصدد أشارت الدكتورة منى نصر إلى أنه تم عقد اجتماع الاسبوع الماضي مع الدكتور مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء، والذي أكد على ضرورة البحث مع كافة الاطراف بهدف تخفيض زمن الافراج الجمركي بالمنافذ المختلفة، وخاصة بالموانئ البحرية. وأكد الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس مجلس ادارة غرفة ملاحه الإسكندرية، استعداد الغرفة والتوكيلات الملاحية الى المساندة في تخفيض زمن الافراج الجمركي و اتباع احداث الطرق العالمية لتلبية هذا الطلب حيث أنه توجه عالمي و قد سبق للاتحاد لشحن الجوي اتخاذ نفس المبادرة مما أسهمت في تخفيض النفقات و تحسين سلسلة الامداد بصفة عامة.

إلى تكيف تشريعاتها لقبول بوليصة الشحن الإلكترونية (EBL) باعتبارها صالحة قانونياً، بالإضافة إلى دخول شركاء من الخطوط الملاحية و البنوك و البلوك شين في المنظومة للوصول علي أحدث تجارب النقل الرقمي للملكية، بما يعمل على توفير الوقت و تحسين الكفاءة، كما يساهم في تقليل وقت معالجة الوثائق من طرف إلى طرف من متوسط 6 إلى 10 أيام ، باستخدام المستندات الورقية، إلى أقل من 24 ساعة ، باستخدام EBL للنقل الرقمي من الملكية.وقد وافق الخط الملاحى MSC علي الاشتراك في التجربة فوراً كما جاء في تصريح لطارق فهمي رئيس مجلس إدارة MSC EGYPT و عضو مجلس إدارة الغرفة، الذي حضر الاجتماع . و قد أضاف المهندس/ مدحت القاضي عضو مجلس إدارة الغرفة، أن الغرفة سوف تدعو شركاء آخرين للاشتراك في التجربة من الخطوط الملاحية للاستفادة بخبرتهم في تطوير التعامل باليواص الإلكترونية هم MAERSK - CMA CGM - HAPAG LLOYD . جاء اللقاء بحضور عددا من أعضاء مجلس الادارة وهم المهندس/ مدحت القاضي، والأستاذ/ طارق فهمي، والمهندس / خالد بيومي، والأستاذ / عادل الدسوقي، والأستاذ /محمد فريد من مكتب الديب المستشار القانوني للغرفة , ومن رؤساء اللجان المتخصصة بالغرفة وهم الاستاذ /مجدي البندراوي رئيس لجنة الجمارك و الاستاذ محمد عبد الله رئيس لجنة التوكيلات الملاحية للسفن الغير المنتظمة والأستاذ تامر نظيف مقرر لجنة التوكيلات الملاحية للخطوط المنتظمة و الاستاذ محمد

بناء على توجيهات دولة رئيس مجلس الوزراء الدكتور/ مصطفى مدبولي، و معالي وزير المالية الدكتور / محمد معيط اتفق كل من الأستاذ / محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه اسكندرية، والدكتورة / منى ناصر مساعد وزير المالية لشئون التطوير علي المضي قدما في دراسة توقيع بروتوكول مبادرة البوليصة الالكترونية للشحن البحري.وفي هذا الصدد أشار الأستاذ / محمد مصيلحي بأنه في إطار توجيهات فخامة الرئيس وروية مصر 2030 بأن تصبح مصر مركز لوجستي بحلول 2030 ، ورغبة وزارة المالية في تقليل زمن الافراج و صعود مركز مصر في المؤشرات الاقتصادية العالمية وزيادة الاعتماد علي الرقمنة و تقليل الاعتماد على استخدام المستندات الورقية، وفي ضوء استقبال مصر لقمة المناخ شرم الشيخ نوفمبر المقبل، فقد درست غرفة ملاحه اسكندرية مؤخرًا، مع الدكتور ه / منى ناصر مساعد وزير المالية لشئون التطوير الجمركي، الأطر اللازمة لوضع هذا الموضوع طي التنفيذ. وقد حضر اللقاء قيادات مصلحة الجمارك ومسؤولي التطبيقات بالبنك المركزي، كما حضر اللقاء أعضاء مجلس إدارة غرفة ملاحه اسكندرية و رؤساء اللجان و مسئولين من اتحاد البنوك المصرية و عدد كبير من الخطوط الملاحية ابرزهم MSC - HAPAG LLOYD - ARKAS - CMA CGM - HMM و آخرونو قد اتفقت الأطراف بأنه نظرا لصعوبة التطبيق قبل الاطلاع علي النظم العالمية المنفذة في هذا الموضوع و لا سيما عدم انتشار تطبيقات البوليصة الالكترونية سوي في عدد محدود من دول العالم، خاصة وأنه قد تحتاج البلاد



غرفة ملاحه الاسكندرية

تتميز غرفة ملاحه الإسكندرية

بانتخاب الأستاذ محمد مصيلحي
رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية

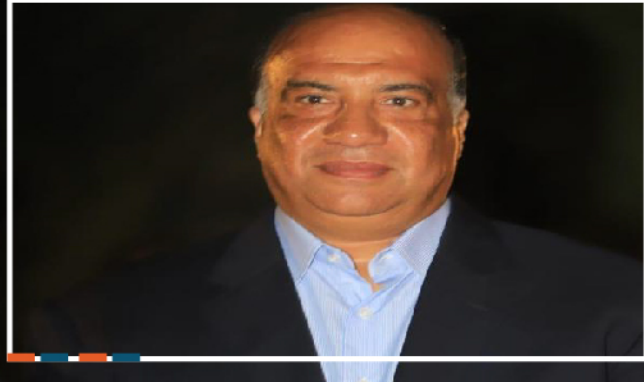
رئيساً للاتحاد العربي
لغرف الملاحه البحرية

هنيئاً لسيادتكم المنصب الذى تستحقونه عن جدارة
فأنتم فخر لنا وللمجتمع الملاحى ونموذج فى العطاء الصادق
نتمنى لكم مزيداً من الإبداع الموصول
بارك الله فى جهودكم

مجلس إدارة
غرفة ملاحه الإسكندرية

«ترحيب من السوق الملاحية والتجارية بإجراءات «المالية» لتخفيف التكدس بالموانئ»

محمد مصيلحي رئيس غرفة الملاحة : قرارات وزير المالية تأتي في توقيت جيد



رحبت السوق الملاحية والتجارية بالخطوات التي اتخذتها وزارة المالية مؤخراً بشأن البضائع المكدسة داخل الموانئ المصرية، وذلك بعد التصريحات الأخيرة الصادرة عن وزير المالية الدكتور محمد معيط.

وأشار وزير المالية، إلى أنه تنفيذاً للتكليفات الرئاسية التي يتابعها الدكتور مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء، فقد تم إقرار حزمة إجراءات استثنائية لتيسير الإفراج عن الواردات، وتخفيف الأعباء عن المستثمرين، والمستوردين، في مواجهة الأزمة الاقتصادية العالمية الراهنة، على نحو يسهم في خفض أعباء الأراضيات والغرامات، خلال الأيام المقبلة، ومن ثم تقليل تكاليف السلع على المواطنين.

وقال الوزير، إنه تم بالتنسيق مع البنك المركزي، ووزارتي النقل، والتجارة والصناعة، وغرف الملاحة، والتوكيلات الملاحية، التوافق على عدة إجراءات ميسرة؛ تسهم في منع تكدس البضائع بالموانئ، موضحاً أنه سيتم خلال الأيام القليلة المقبلة الإفراج عن أي شحنات أنهت الإجراءات الجمركية وتنتظر نموذج تمويل الواردات «نموذج 4» بالتنسيق مع البنك المركزي، ووزارة التجارة والصناعة.

بدوره أشار محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية، أن رؤية الغرفة في ضوء الإجراءات الجديدة التي اتخذتها وزارة المالية تأتي في توقيت جيد بالنسبة للسوق الملاحى والتجاري.

وأضاف في تصريحات خاصة لـ«نافذة الملاحة» أن الغرفة تؤكد دعمها لما يتم اتخاذه من إجراءات تحافظ على انسيابية التجارة، كما لا تدخر جهداً في التعاون مع الجهات والوزارات المعنية بما يحافظ على سرعة الإجراءات والإفراج عن البضائع في اسرع وقت ممكن .

وتابع رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية، أنه من الإجراءات التي ساعدت فيها غرفة ملاحة الإسكندرية عمل التوكيلات حتي السادسة مساءً وجميع ايام الاسبوع ، وكذا مساعدة الجهات المختلفة في تخفيض حجم المهمل بالموانئ

وكان قد أشار وزير المالية، أنه تم وقف تحصيل الغرامات الجمركية من المستثمرين والمستوردين المتأخرين في إنهاء الإجراءات الجمركية بسبب المستندات المطلوب استيفائها من الجهات ذات الصلة؛ بما يساعد في تخفيف الأعباء عنهم، ومن ثم لا يكونوا مضطرين لإضافة هذه الغرامات الجمركية إلى تكاليف السلع.

أوضح الوزير، أنه سيتم السماح للتوكيلات الملاحية بنقل البضائع المستوردة من الموانئ إلى المستودعات والموانئ الجافة خارج المنافذ الجمركية، بحيث يكون النقل باسم التوكيلات الملاحية، أو باسم المستوردين وفقاً للإجراءات المقررة، لافتاً إلى أن مصلحة الجمارك تتعهد للتوكيلات



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS

SERVICES DESTINATIONS

Turkey - Egypt Express Service (TES) : Direct service
Alexandria - Beirut - Yilpor: (Eyyap) - 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

Merhaba Tower, Fouac St., Off-Horeiya Rd.
Ram Station - 2131, Alexandria - Egypt.
Tel.: + 203 391 3820
Fax: + 203 391 3829

Port Said Branch

Gianola Tower, El Gomcreya - St.,
01st Floor, Port Said - 42E11 - 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 92807/2/3/4

✉ import@medkon.egypt.com

✉ export@medkon.egypt.com

WWW.MEDKON-EGYPT.COM

البضائع، وهو ما يتسبب في أزمة بين كثير من الموردين والمستوردين بالموانئ المصرية.

وأوضح على ضرورة تدخل الجمارك والبنك المركزي في هذا الشأن، بأن يتم صدور قرارات وإجراءات يتم

من خلالها ضمان تلك الجهات لمقابل البضائع لصالح المستورد، مقابل تفرغ البضائع من على السفن، والتي يرجع تأخير معظمها بسبب صعوبة تدبير العملة الأجنبية.

وأشار إلى أن هناك 3 مراكب تنتظر بميناء الإسكندرية منذ 10 يوليو الماضي محملة ببضائع الصب الجاف النظيف، ولم يتم تفرغها بسبب صعوبة تدبير العملة الصعبة "مقابل البضاعة".

تم اتخاذها تعد جيدة للسوق الملاحي والتجاري، بهدف إنهاء التكدس بالموانئ المصرية.

وطالب بضرورة ترجمة القرارات إلى إجراءات وتعليمات يتم تنفيذها على أرض الواقع حتى تأتي بثمارها خلال أيام من تنفيذها.

أحمد شوقي رئيس لجنة الشحن والتفريغ بغرفة ملاحية الإسكندرية، أكد أن الإجراءات التي اتخذتها وزارة المالية يمكن أن تعمل على حل المشكلات الخاصة بالبضائع داخل الموانئ بنسبة كبيرة.

وأشار أن باقي التحديات لم يتم حلها بعد، خاصة البضائع التي سيتم استيرادها خلال المرحلة المقبلة، موضحاً أن المورد لا يسمح بتفريغ البضائع إلا بعد سداد مقابل تلك

الملاحية بعدم الإفراج عن الشحنات المنقولة بأسماء المستوردين خارج المنافذ الجمركية إلا بعد إصدار هذه التوكيلات لـ «إذن التسليم»؛ لحفظ مستحقاتها؛ على نحو يسهم في إعفاء المستثمرين والمستوردين من الأعباء الإضافية لتخزين البضائع بالموانئ «قيمة الغرامات والأرضيات والحراسات».

أشار الوزير، إلى أنه تم مد المهلة المقررة للسلع الغذائية لأربعة أشهر قبل تحويلها إلى «مهمل» بمراعاة تاريخ الصلاحية، و6 أشهر للمنتجات غير الغذائية، لحين الانتهاء من استيفاء المستندات المطلوبة من الجهات ذات الصلة. من جانبه أشار عبدالعال علي رئيس لجنة الجمارك بشعبة خدمات النقل الدولي بالغرفة التجارية بالإسكندرية، إلى أن الإجراءات التي

وزير النقل: نعتزم الانطلاق بالأسطول البحري للمساهمة في نقل التجارة الخارجية..



قال وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير، إن الوزارة تنوي الانطلاق بالأسطول التجاري المصري للمساهمة الفاعلة في نقل التجارة الخارجية. جاء ذلك خلال الاجتماع الذي عقده وزير النقل مؤخرًا، مع اللواء رضا إسماعيل، رئيس قطاع النقل البحري وعدد من رؤساء شركات العبارات والتوكيلات الملاحية التابعة لوزارة النقل وممثلي عدد من الترسنات البحرية، وذلك لمتابعة آخر المستجدات الخاصة بنتائج اللجنة المشكله لبحث آلية توفير سفن لبناء أسطول تجاري بحري تنفيذاً لتوجيهات القيادة السياسية بضرورة إستعادة قوة الأسطول التجاري المصري. واستعرض وزير النقل الموقف الحالي للأسطول المصري وإجمالي عدد السفن التي ترفع العلم المصري العاملة في رحلات (دولية / ساحلية) وأنواع تلك السفن وأهم الشركات المالكة لها والآليات والمقترحات الخاصة بزيادة عدد السفن التي ترفع العلم المصري والتعاون والشراكة مع القطاع الخاص المحلي والعالمي، لما له من خبرة في هذا المجال، إضافة إلى الخطوات الحالية الخاصة بتطوير الترسنات البحرية بما يمكنها من بناء السفن التجارية وإصلاحها وعمل العمرات اللازمة لها بأفضل المقاييس العالمية.

وأكد وزير النقل خلال الاجتماع أننا نسابق الزمن للانطلاق بالأسطول التجاري المصري للمساهمة الفاعلة في نقل تجارة مصر الخارجية والإستفادة من حجم التجارة مع أوروبا وشرق أفريقيا بتشغيل خطوط لسفن مصرية تمر بشمال أفريقيا ثم تتجه لأوروبا وخطوط أخرى لشرق أفريقيا. ولفت إلى أن إستراتيجية النقل البحري المصري تهدف الي تطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية والتي تتضمن هدف تنمية ودعم الأسطول التجاري البحري المصري بما يمكنه من نقل نسبة 25% من حجم تجارة مصر الخارجية. وأشار إلى أننا نستهدف دعم الأسطول التجاري البحري بعدد من سفن البضائع متعددة الأغراض والرورو والحاويات، وكذلك دراسة تطوير شركات الملاحة القائمة التي ترفع سفنها العلم المصري والعمل على تقوية مجالس إدارة هذه الشركات بما يحقق الجدوى الاقتصادية المطلوبة مثل شركة القاهرة للعبارات (وزارة النقل)، حيث جرى إتخاذ اللازم للتوسع في حجم الأسطول البحري وبناء عدد 2 سفينة جديدة. كما تقوم الشركة حالياً بالتنسيق مع كبار المستثمرين للمشاركة في توفير سفن لنقل البضائع وبذلك يمكن للشركة تشغيل خطوط ملاحية






PAN MARINE SHIPPING SERVICES
AGENT FOR
EMIRATES SHIPPING LINE

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

<p>Alexandria Head Office Marhaba Tower, Fouad St., Off-Hazreya, Ltd. Raml Station - 21531, Alexandria - Egypt. Tel: +203 391 3829 Fax: +203 391 3829</p>	<p>Cairo Branch Marhaba Tower, El-Hazreya St., Shawra - Bldg. Helwan - Cairo - Egypt. Tel: +202 226 6401/011 Fax: +202 226 7122/7</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sokhna
The Third Sector of North-West Gulf
of Suez Economic Zone, Teda Building,
Office # 605 Ain Sokhna, Suez, Egypt.
Tel: +206 435 972 21
Fax: +206 235 072 22

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

WWW.PAN-MARINE.NET

واكد وزير النقل على اتخاذ كافة الاجراءات التي تكفل تشجيع القطاع الخاص والمستثمرين الجادين على الإستثمار في مجال تملك سفن تحمل العلم المصري من خلال منحهم حوافز في إطار نجاح هذه التجربة عالميا في بعض الدول مثل (ألمانيا والصين وغيرهما)، التي تمكنت من تطوير وإنشاء أساطيلها الوطنية عن طريق تشجيع الإستثمار في مجال تملك سفن تحمل العلم الوطني وتشغيلها بواسطة الشركات المتخصصة في الملاحة البحرية والعمل على زيادة حجم التبادل التجاري وفتح أسواق، جديدة حيث يستتبع ذلك زيادة حجم الطلب على النقل البحري وبالتالي تحقيق الجدوى الاقتصادية للتشغيل

بحوض البحر الأحمر لخدمة نقل الصادرات المصرية لدول الخليج والربط مع الموانئ الأفريقية، وتطوير شركة الجسر العربي (وزارة النقل)، حيث جرى بحث زيادة قدراتها وإمكانياتها بالتنسيق مع باقي الشركاء (شراكة مشتركة بين مصر والعراق والأردن) من حيث شراء / إستئجار سفن جديدة تتناسب مع إحتياجات التجارة البينية مع الدول العربية وتطوير شركة الملاحة الوطنية حيث قامت الشركة بوضع خطة متكاملة لإحلال وتجديد الأسطول الخاص بها حيث تم شراء سفينة صب جاف وإحلالها بديلا عن إحدى السفن المتقادمة، وجرى العمل على إحلال باقى الأسطول المتقادم.

بمشاركة غرفة ملاحه الاسكندرية .. الغرفة التجارية تبحث تسهيل الإجراءات لسرعة الإفراج عن البضائع بالموانئ

استيرادها، في حين أن الموانئ بها ساحات ضخمة، خاصة ميناء الإسكندرية ودمياط، موضحا أنه لا يوجد حتى الآن إحصائية بحجم البضائع المكدسة داخل الموانئ. بدوره أشار الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، إلى أن الفترة الاخيرة شهدت الحديث عن ارتفاع الدولار الجمركي، موضحا أنه لم يعد هناك تعامل بدولار جمركي، بل يتم تطبيق سعر الدولار بالبنك المركزي بالمنافذ الجمركية المختلفة. وأوضح أن أزمة تكدس البضائع بالموانئ تأتي بسبب صعوبة تدبير الدولار خلال الفترة الاخيرة، مشيرا إلى أن صاحب الشأن والجمارك لديهم مصلحة مشتركة في سرعة الإفراج الجمركي خاصة وأن سرعة الإفراج الجمركي تزيد من حصيلة الجمارك من ناحية، وتقلل من الغرامات التي يتحملها صاحب الشأن من ناحية أخرى، وبالتالي يتم تخفيض أسعار السلع بالسوق المحلية، على تأثير ذلك على زيادة الصادرات، خاصة في حالة تصدير مستلزمات إنتاج. وتابع “ غتوري “ أن مصلحة الجمارك، قامت مؤخرا وفقا لتعليمات وزير المالية الدكتور محمد معيط بعمل عدة تسهيلات أهمها مد فترة تحويل البضائع إلى مهمل لتكون 6 أشهر



السبب الرئيسي في عملية التأخير، في حين أن معظم الموانئ لديها طاقات استيعابية لتخزين البضائع، إلا أن المستوردين يفضلون التخزين خارج الميناء بسبب رسوم التخزين منخفضة خارج الدائرة الجمركية. وتابع أنه تم خلال الاجتماع الأخير الذي عقد منذ أيام بسرعة التنسيق بين كل رئيس هيئة ميناء ورئيس الإدارة المركزية للجمارك بنفس الميناء لوضه آليات سرعة الإفراج الجمركي عن البضائع، كما تم التوجيه بأن تكون الإجراءات والآليات موحدة بكافة الموانئ المصرية. ولفت إلى أن المستودعات الخارجية قد لا تستوعب يوميا كافة البضائع التي يتم

عقدت الغرفة التجارية بالإسكندرية برئاسة أحمد الوكيل مؤخرا، اجتماعا مع كل من قطاع النقل البحري برئاسة اللواء رضا اسماعيل، ومصلحة الجمارك برئاسة الشحات غتوري، وغرفة ملاحه الإسكندرية. وكان الهدف من الاجتماع بحث آليات تنفيذ القرارات الجديدة التي اتخذتها وزارة المالية بشأن تخفيف التكديس بالموانئ، خاصة ميناء الإسكندرية والدخيلة، بسبب تدبير العملة الأجنبية، وزيادة قوائم انتظار البضائع بالموانئ لفترة طويلة. وفي هذا الصدد أكد اللواء رضا اسماعيل رئيس قطاع النقل البحري، أن الاجتماع يعد الثاني من نوعه مع ممثلي السوق الملاحية والتجارية ومصلحة الجمارك للعمل على تخفيف تكديس الموانئ، في ظل القرارات الاخيرة التي اتخذتها الجهات المعنية، خاصة وزارة المالية بشأن خروج الحاويات خارج الميناء بمستودعات، بالإضافة الى زيادة الفترة المسموح بها لمختلف السلع والبضائع قبل أن يتم تحويلها الى بضائع مهمل لتكون 4 أشهر بالنسبة للبضائع سريعة التلف، أو 6 أشهر للبضائع التقليدية. ولفت الى الاتجاه نحو تقليل الغرامات التي يتم فرضها على البضائع المنتظرة داخل الموانئ، خاصة أن المعاملات البنكية كانت

الموانئ. وأكدت مصلحة الجمارك أنه سيتم نقل البضائع باسم التوكيل الملاحى " وكيل السفينة " أو وكيل الشحنة " وكلاء الشحنة " لضمان حقوقه المالية من أصحاب البضائع، أما في حالة طلب المستورد طلب نقل البضائع لصالح المستورد فيكون تحت اشراف جمركي، على أن يتم تخزينها داخل مستودعات باشراف جمركي، وتتعهد الجمارك بعدم الافراج عن تلك البضائع إلا بعد صدور اذن التسليم من التوكيل الملاحى. ولفت " غتوري " إلى أن عملية النقل من الموانئ ستتم عبر المستورد أو التوكيل الملاحى من خلال خطاب ضمان أو وثيقة تأمين فقط..

للبضائع التقليدية، بعد أن كانت شهرين فقط باللائحة التنفيذية لقانون الجمارك، و ٤ أشهر بدلا من شهرين، خاصة أن هناك بضائع تمتد صلاحيتها الى العام المقبل. وتابع أنه تقرر أيضا السماح للتوكيلات الملاحية بسحب البضائع خارج الدائرة الجمركية وأكد أن هذا الإجراء يأتي تفاعليا للغرامات التي يتم دفعها من قبل المستوردين لمحطات الحاويات، والتي في معظمها يتم دفعها بالدولار، ليتم تخزينها بالموانئ الجافة منها العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر، ومخازن ميرغم والنوبارية والنهضة بالإسكندرية، والتي نقل فيها رسوم التخزين مقارنة بالتخزين داخل

وزير النقل: مصر لديها الرغبة في الانضمام لمنتدى النقل الدولي «ITF»



عقد وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير اجتماعاً عبر تقنية الفيديو كونفرانس مع يونغ تاي كيم أمين عام منتدى النقل الدولي ITF وذلك بحضور قيادات منتدى النقل الدولي وقيادات وزارة النقل في بداية اللقاء اعرب وزير النقل عن سعادته بهذا اللقاء، حيث اكد ان مصر حريصة على التعاون مع كل دول العالم وكافة المنتديات والمؤسسات الدولية في مجالات النقل المختلفة، مؤكدا رغبة مصر في الانضمام للمنتدى خاصة وانها تتمتع بمميزات جغرافية كبيرة تجعلها حلقة وصل بين كل دول قارة اسيا وافريقيا وأوروبا، كما ان لمصر خطط للربط السككي والبري مع دول الجوار شرقا وغربا وجنوبا وكذلك الربط البحري. ولفت الى أن لمصر شواطئ ممتدة بطول ٣٠٠٠ كم ولديها ١٥ ميناء بحري واهم ممر ملاحى عالمي (قناة السويس)، وكذلك نهر النيل الذي يربط ما لا يقل عن ١٠ دول افريقية. ومن جانبه اعرب الامين العام لمنتدى النقل الدولي يونغ تاي كيم عن سعادته برغبة مصر في ان تكون جزءا من هذا المنتدى العالمي الذي يضم حاليا ٦٤ بلداً كأعضاء منها ٤٤ دولة اوروبية، معربا عن اهتمام المنتدى بضم أعضاء آخرين من الشرق الاوسط والقارة الافريقية بعد إنضمام المغرب وتونس.

نهري) لتحقيق التنمية الشاملة في شتى المجالات.

وأشاد الامين العام لمنتدى النقل الدولي بهذه الخطوات التي تخطوها مصر في مجال وسائل النقل النظيفة الصديقة للبيئة.

وأوضح ان مصر لديها الخصوصية في الربط بين دول العالم، وان مصر ستطرح فرصا عظيمة في قمة المناخ اثناء استضافه هذه القمه العالمية.

ولفت إلي ان المنتدى يقوم بنشر تقارير وابحاث هامة في مجالات النقل بشكل دوري، وان مصر بإمكانها ان تستفيد من جهودنا في

وأضاف ان مصر هي مهد الحضارات كما ان لها تاثير كبير في تاريخ الانسانية وتشهد نهضة كبيرة في كافة مجالات النقل وخاصة وسائل النقل الجماعي الحديثة الصديقة للبيئة، معربا عن سعادته بهذا اللقاء مع وزير النقل المصري الذي يعد اللقاء الثاني المشترك، حيث كان اللقاء الاول خلال الاجتماع الوزراي في المنتدى الدولي للنقل IFT المنعقد في LEIP-ZIG بالمانيا مايو الماضي.

وأشار وزير النقل إلى أن مصر ستنظم مؤتمر قمة المناخ العالمي COP في شرم الشيخ وستطرح رؤيتها لتنمية النقل الاخضر المستدام في كافة قطاعات النقل (بري - سككي -

للمنتدى. جدير بالذكر ان المنتدى الدولي للنقل ITF هي منظمة حكومية دولية داخل OECD (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية)، حيث تعد الهيئة العالمية الوحيدة التي لها تفويض لجميع وسائل النقل وهي تعمل كمركز ابحاث لقضايا سياسات النقل وتنظم القمم العالمية السنوية لوزراء النقل.

كما ان شعار ITF هو (الحوار العالمي من اجل نقل افضل) حيث كانت المنظمة موجودة منذ اكثر من 50 عاماً بين عامي 1953 و 2007 باسم المؤتمر الاوروبي لوزراء النقل، كما تضم المنظمة 64 دولة عضوا بهدف النهوض بجدول اعمال سياسات النقل العالمي، وضمان استمرارها في المساهمة في التنمية المستدامة والازدهار والادماج الاجتماعي وحماية حياه الانسان ورفاهيته.

والامن بتأمين وسائل النقل ومستخدمي هذه الوسائل وكذلك تقليل الحوادث على الطرق. ومن جانبها أعربت ماري جرس مسئولة العلاقات الدولية بالمنتدى عن سعادتها برغبة مصر في الانضمام للمنتدى وان الفترة القادمة ستشهد مزيداً من تبادل الافكار والرؤى بين الجانبين. كما اكد مساعد الامين العام للمنتدى انه سيقوم بزيارة لمصر الاسبوع القادم لتنسيق الاجراءات والخطوات اللازمة لانضمام مصر لمنتدى النقل الدولي ITF وكذلك مناقشة دعم مصر فيما يخص نجاح مؤتمر المناخ القادم بشرم الشيخ. ومن جهته اكد السفير علاء يوسف سفير مصر لدى باريس والذي شارك في الاجتماع عبر تقنية الفيديو كونفرانس عن استعداد السفارة للتنسيق مع مسؤولي المنتدى بشأن الاجراءات الخاصة بانضمام مصر

الابحاث الخاصة بمجالات النقل التي يتم نشرها حيث تشمل تلك الابحاث سياسات النقل وتطوير كافة قطاعاته. واعرب وزير النقل عن اهتمام مصر بالتعاون مع المنتدى فيما يتعلق بموضوعات الطرق والسكة الحديد وكافة مجالات النقل.

وأضاف ان مصر تتعاون مع كافة الاطراف في الدول والمنظمات الدولية لعمل الدراسات وتنفيذ المشروعات، وكذلك التعاون مع شركاء التنمية من البنوك والمؤسسات الدولية لتحقيق مشروعات النقل ولاسيما مشروعات النقل الاخضر المستدام. وأشار وزير النقل الى الاستفادة من التفاعل مع كل المؤتمرات والمنتديات العالمية والتي ينتج عنها مخرجات وتوصيات تساهم في الارتقاء بوسائل النقل، والتي تعد احد دعائم التنمية الشاملة. وذكر اننا سنستفيد بكل الابحاث والدراسات العالمية التي ستقدم في كافة المجالات نظراً لاهتمامنا بمجال النقل الاخضر المستدام، وكذلك تحقيق السلامة

« قطاع النقل البحري يوضح تفاصيل مبادرة الممر الامن للحبوب والمواد الغذائية بالبحر الأسود.

كما ذهبت التعليمات إلى لن يشن الطرفان " الروسي ، الأوكراني " أي هجمات ضد السفن ضد السفن التجارية أو السفن المدنية الأخرى مع تقديم تسهيلات من الموانئ المشاركة في المبادرة ان تطلب الأمر، كما أنه عندما تتحرك سفينة عبر الممر الإنساني البحر، فإنها محمية بشكل كامل من قبل منطقة العزل (10 أميال بحرية حول السفينة) مع عدم اقتراب أي سفينة عسكرية أو طائرة أو طائرات بدون طيار. كما تضمنت التعليمات الجديدة البيانات الخاصة بنقطة التفتيش التركية وهي منطقة رسو مؤقتة مخصصة للسفن التي تنتظر التفتيش من قبل مركز التنسيق المشترك، وجميع الإحداثيات في هذا الشأن. وقدر مركز التنسيق المشترك في تركيا، الذي يراقب تنفيذ الاتفاقية، الكمية الإجمالية للحبوب والمواد الغذائية المصدرة من الموانئ الـ 3 الأوكرانية على البحر الأسود منذ التوصل إلى الاتفاق بـ 721,449 طن حتى 23 أغسطس الماضي.



المبادرة، وذلك كما هو موضح في التعليمات التي أصدرتها المنظمة البحرية العالمية كشرط لدخول الموانئ الأوكرانية أو مغادرتها. وتنص تلك التعليمات على أن المبادرة تستند إلى الاتفاقية الدولية للسلامة الحياتة في البحر (سولاس) وتعديلاتها، واللوائح 11 - 2 / 11 والفقرة 4.26 من المونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS)، خاصة أن الغرض من المبادرة تسهيل الملاحة الآمنة لضمان تصدير المواد الغذائية والأسمدة من الموانئ الأوكرانية تشيرنومورسك، أوديسا، ويوجيتي. كما نصت التعليمات على أن تطبق المبادرة على تصدير البضائع فقط ويحظر على السفن استيراد البضائع إلى الموانئ الأوكرانية في اطار هذه المبادرة، كما يجب على جميع السفن المشاركة في المبادرة تشغيل نظام التعرف الأوماتيكي للسفن (AIS).

كما ذهبت التعليمات إلى أنه سيتم تنسيق العملية من قبل مركز التنسيق المشترك في أسطنبول حيث يقوم ممثل الأطراف الثلاثة والأمم المتحدة والاشرف على العملية وتنسيقها.

كشف اللواء رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري، عن أن المنظمة البحرية الدولية أصدرت منشوراً دورياً بخصوص مبادرة النقل الآمن للحبوب والمواد الغذائية الأخرى والأسمدة بما في ذلك الأمان عبر الموانئ الأوكرانية والمعروفة باسم مبادرة حبوب البحر الأسود والتي تم التوقيع عليها من قبل تركيا وروسيا وأوكرانيا خلال يوليو الماضي. وأضاف : "رئيس قطاع النقل البحري عبر خطابه لغرفة ملاحه الإسكندرية، أن المبادرة تنص على إنشاء مركز تنسيق مشترك تحت رعاية الأمم المتحدة، مع تمثيل جميع الأطراف للإشراف العام وتنسيق المبادرة، حيث من المقرر أن تقوم الأمم المتحدة بدور الأمانة العامة للمركز وقد تم إنشاؤه فعلياً نهاية يوليو الماضي. وأكد قطاع النقل البحري، أنه بعد عدة عمليات عبور آمنة للسفن داخل وخارج الموانئ الأوكرانية لإثبات مفهوم المبادرة، فقد وافق مركز التنسيق في أغسطس الماضي على إجراءات السفن التجارية المشاركة في

«خط Hapag-Lloyd» يبدأ تطوير عددا من سفنه لتوفير استهلاك الوقود بنسبة ١٣%

للمستقبل، خاصة أن برنامج ترقية الأسطول سيعمل على تعزيز كفاءة الطاقة للأسطول بأكمله". وتصنف Hapag-Lloyd على أنها خامس أكبر خط شحن حاويات في العالم مع ما يقرب من ٢٥٠ سفينة قيد التشغيل، بما في ذلك ١٢٠ سفينة مملوكة. وطلبت الشركة ١٢ سفينة حاويات مؤخرا كبيرة الحجم تعمل بالغاز الطبيعي المسال والتي من المقرر تسليمها في ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤ من DSME في كوريا الجنوبية، وذلك باستثمارات تزيد عن ٢ مليار دولار. وتأسست الشركة عام ١٩٧٠ نتيجة اندماج شركة هامبورغ الأمريكية لاين وشركة لويد الألمانية الشمالية، وتمتلك شركة الشحن اليوم أكثر من ٢٣٥ سفينة تخدم حوالي ١٧٢٤٥٦٥ حاوية مكافئة في جميع أنحاء العالم.



ظروف الإبحار، إجمالاً لدى Hapag-Lloyd خطط لتجهيز ٨٦ سفينة على الأقل بمراوح جديدة وأكثر كفاءة. وأكدت الشركة أنها تستهدف أن تكون إحدى الشركات صديقة البيئة والمحايدة مع شروطها مناخيا خلال عام ٢٠٤٥. ولتحقيق هذا الهدف، تم تحديد هدف مؤقت لتقليل كثافة ثاني أكسيد الكربون لسفن الخط بنسبة ٣٠٪، بالفعل بحلول عام ٢٠٣٠.. وللقيام بذلك، فيتم الاستثمار في سفن جديدة مع التركيز في الوقت نفسه على جعل أسطول الشركة الحالي مناسباً

بدأ الخط الملاحي الألماني Hapag-Lloyd في تنفيذ برنامج تطوير لأسطوله من السفن، مستهدفاً أن يصل حجم التطوير إلى ١٥٠ سفينة، وذلك بتقنية أكثر كفاءة في استهلاك الوقود على مدى السنوات الخمس المقبلة، عبر بعض التعديلات التي تتم مروحة السفينة. وحسب ما أعلن الخط الملاحي الذي يحتل مرتبة متقدمة بين خطوط الحاويات، فإنه سيتم تنفيذه عبر تطوير مروحة السفينة حيث يتم تصنيعها من قبل شركة (إم إم جي) الألمانية، لتكون البداية على سفينة تعمل بطاقة قدرها ٧٥٠٠ حاوية عشرين قدما خلال الشهر المقبل. وقدّر الخط الملاحي الألماني الوفرة الناتجة عن تصميم المروحة من استهلاك الوقود وانبعثات ثاني أكسيد الكربون المرتبطة به بنسبة تتراوح بين ١٠ - ١٣٪، اعتماداً على

«الجمارك توجه بسرعة التصرف في البضائع سريعة التلف المحالة إلى مهمل»



الفنية فلا يسمح بالبيع برسم الوارد، على أن يتم البيع بشرط إعادة التصدير وذلك بعد موافقة الجهة المختصة، أو أن يتم التصرف في هذه السلع بأي طريقة أخرى بناء على موافقة الجهة المختصة وفقاً للقواعد المنظمة لها. وينص الملحق رقم ١ من قواعد الاستيراد على أن السلع الموقوف استيرادها، هي السلع التي تحمل علامات تسم المشاعر الدينية، وأحشاء وأبراف دواجن، وأكباد طيور ودواجن، والدرجات البخارية ثنائية الأشواط غير المجهزة بطلمة حقن زيت، ومادة الاسبستوس، والتونة التي يدهل في مكوناتها زيوت تم معاملتها وراثيا، وعدد من المبيدات والكيماويات.

الإدارات العامة للمهمل والبيوع من اتخاذ إجراءات البيع لسلع سريعة التلف بالرغم من طول فترة صلاحيتها. وأوضح رئيس مصلحة الجمارك، أن تلك التعليمات الجديدة تأتي بهدف ضمان سرعة التصرف في السلع سريعة التلف والقابلة للنقصان حفاظاً على حقوق الخزنة العامة للدولة دون الإخلال بحقوق المستوردين. يذكر أن مصلحة الجمارك أصدرت أيضاً تعليمات منذ أيام بخصوص البضائع المهمل، وذلك بأنه عند عرض رسائل المهمل للبيع التفرقة بين القيود الاستيرادية، والسلع الموقوف استيرادها، خاصة أن الإعفاء المنصوص عليه بالمادة (٦٨) من قانون الجمارك ينصب على القيود الاستيرادية فقط (مثل قواعد الإستيراد للإتجار، قواعد الإستيراد للإنتاج السليعي والخدمي). كما نص المنشور على أن السلع الموقوف استيرادها سواء بالملحق رقم (١) المرافق للاتحة الاستيرادية أو بناء على قرار من وزير التجارة والصناعة - أو السلع التي تم فحصها معملياً وتم رفضها لعدم مطابقتها للمواصفات القياسية

أصدر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، وكيل أول وزارة المالية، تعليمات جديدة بشأن إحالة البضائع سريعة التلف أو القابلة للنقصان إلى المهمل لإعدامها أو بيعها ونص المنشور رقم (٦٤) لسنة ٢٠٢٢ على مراعاة التزام كافة الإدارات الجمركية المعنية بعدم إحالة البضائع سريعة التلف أو القابلة للنقصان إلى الإدارات العامة للمهمل والبيوع لإتمام إجراءات بيعها إلا بعد العرض على رئاسة مصلحة ونص المنشور على أن يكون هذا بموجب محضر إثبات حالة، موضحاً به حالة البضاعة وتاريخ انتهاء صلاحيتها لتقرير ما يلزم بشأنها. وذهبت التعليمات إلى ضرورة تنفيذ هذه التعليمات بكل دقة لمدة ستة أشهر من تاريخ صدور هذا القرار منعاً للمساءلة، على أن يعاد النظر فيها بعد ذلك. وأشار "غتوري" المنشور على أن صدور تلك التعليمات تأتي تنفيذاً لاحكام قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٤٣٠ لسنة ٢٠٣٠. كما أنها تأتي نظراً لما تلاحظ من قيام بعض

وينص الملحق رقم 1 من قواعد الاستيراد على أن السلع الموقوف استيرادها، هي السلع التي تحمل علامات تمس المشاعر الدينية، و أحشاء وأبراف دواجن، و أكباد طيور ودواجن، والدرجات البخارية ثنائية الأشواط غير المجهزة بظلمة حقن زيت، ومادة الاسبستوس، والتونة التي يدهل في مكوناتها زيوت تم معاملتها وراثيا، وعدد من المبيدات والكيماويات. وكانت قد قررت مصلحة الجمارك قبل عامين تقليص المدة المقررة لبيع بضائع المهمل لتكون شهرا بدلا من أربعة.. جاء ذلك وفقا لقرار رئيس المصلحة كمال نجم رقم 114 لسنة 2020. 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 موصى عليه بعلم الوصول أو عن طريق الإعلان بجهة الإدارة قو جاء قرار الجمارك بتقليص مدة بقاء المهمل بالموانئ تفعيلا 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. وينص قانون الجمارك على أن للجمارك أن تبيع البضائع التي مضى عليها 4 أشهر في المخازن الجمركية أو على الأرصفة ولوزير المالية خفض هذه المدة في حالات الضرورة ويقوض رئيس مصلحة الجمارك في خفض المدة في حالات الضرورة بما يمنع تكس الموانئ بالبضائع.

« جمعية رجال أعمال الإسكندرية تلتقي رئيس سلامة الغذاء عما للتعاون المشترك



عقدت جمعية رجال أعمال اسكندرية بالتنسيق مع لجنة الاستيراد والجمارك بالجمعية برئاسة محمد عبد المحسن، ندوة بحضور الدكتور حسين منصور رئيس مجلس إدارة هيئة سلامة الغذاء، بمشاركة محمد هنو رئيس مجلس إدارة الجمعية، وهيئ القيار الأمين العام، وعبد العال علي نائب رئيس لجنة الاستيراد، بالإضافة إلى نيف من الأعضاء.

وقال الدكتور حسين منصور، رئيس هيئة سلامة الغذاء، إن هذا الاجتماع يأتي في إطار اللقاءات الدورية التي تعقدها جمعية رجال أعمال الإسكندرية لخدمة مجتمع الأعمال بالإسكندرية، ودعم التعاون المشترك بين كافة مؤسسات وهيئات الدولة.

وخلال اللقاء استعرض الدكتور حسين منصور خلال اللقاء رؤية الهيئة وإنجازاتها في الفترة السابقة، موضحاً بأن الهيئة قد قامت بنشر عدد من القواعد الهامة في الأونة الأخيرة فيما يتعلق بشروط وإجراءات سلامة الغذاء وتداوله في المنشآت الغذائية والسياحية ومنشآت التخزين، كما أهدى الجمعية النسخ الأصلية من تلك الإصدارات.

وأشار الدكتور حسين منصور أنه تم صرف ٥٠ مليار جنيه لدعم رغيف الخبر، فهل يمكن تخصيص ٥ مليار جنيه فقط لدعم زيادة الانتاجية لدى المزارع وخاصة أن زيادة الانتاجية يعني تقليل فاتورة الاستيراد.

وشدد على ضرورة التفكير في كيفية جلب الدولار من الخارج وإيقاف أي خروج له بالتركيز على تعظيم الانتاجية المحلية، موضحاً أن المشروعات الصغيرة وكيف ان مشكلتها الرئيسية في التسويق والمدخلات، مطالبا بضرورة الاهتمام بإنشاء شبكات او مراكز

وتم إنشاء هيئة سلامة الغذاء طبقاً للقانون رقم ١ لسنة ٢٠١٧، لتكون الجهة الوحيدة المسئولة عن الرسائل المصدرة والمستوردة من الأغذية، وتم التقدم بالعديد من المذكرات التي تؤكد وجود مشكلات في التعامل مع الهيئة الجديدة نتيجة عدم جاهزية النظام الإلكتروني بها حتى الآن وعدم استكمال هيكلها الإداري.

ويشمل القرار ٩٩١ لسنة ٢٠١٥ السلع التي يتم استيرادها بشروط خاصة ومنها الألبان ومنتجاتها والمهياة للبيع بالتجزئة، والفواكه المحفوظة والمجففة والتجزئة، والشيكولاتة ومحضرات غذائية تحتوي على كاكاو والمهياة للبيع بالتجزئة، والمصنوعات السكرية، والعجائن الغذائية والأغذية المحضرة من الحبوب ومنتجات المخايز، وعصائر الفاكهة المهياة للبيع بالتجزئة، كما يشمل القرار المياه الطبيعية والمعدنية والمياه الغازية.

للمنتجات المختلفة التي يتواجد رغبة لتنميتها ومن خلال تلك الشبكات يتم امداد المنتجين بمستلزمات الانتاج اللازمة وتوعيتهم بالانتاج السليم ثم تتولى الجهة المتسفيدة من الانتاج تسويقه. وبخصوص رفض عدد من الشحنات من قبل ليبيا خاصة شحنات عصائر وجوافة، أكد رئيس هيئة سلامة الغذاء، على أنه من الطبيعي ان تقوم اي دولة برفض أي شحنة لدولة اخرى وبما فيها أعتى دول العالم التي تقوم بتنفيذ أنظمة سلامة الغذاء متشددة مثل الولايات المتحدة وانجلترا والاتحاد الاوربي.

وأضاف ان الرفض جاء بسبب تعدى الشركة المنتجة للنسب الخاصة باللون المسموح بها وفق المواصفات الليبية كما استعرضت اللجنة مشاكل الأعضاء والمعوقات التي تواجههم ومناقشة الحلول المقترحة لتفادي وقوع تلك المشاكل مرة أخرى وللتيسير على المستوردين والمصدرين، وفق رؤية الدولة والتعاون بين القطاعين العام والخاص.

ميناء دمياط يحقق زيادة في حركة السفن خلال أغسطس بنسبة ٢١%



شهدت هيئة ميناء دمياط زيادة في حركة السفن خلال تعاملات أغسطس الماضي، وذلك بنسبة تصل إلى قرابة ٣٢٪، حيث حققت تداول للسفن بلغ ٢٥٧ سفينة، مقارنة بنحو ١٩٥ سفينة خلال أغسطس من العام الماضي.

كما بلغت سفن الصب السائل ١٠ سفن، وهو نفس معدل السفن خلال نفس الشهر من العام الماضي، كما بلغت سفن الحاويات قرابة ٧٣ سفينة، مقارنة بنحو ٧٠ سفينة، بزيادة قدرها ٤٪، أما سفن الخدمات فبلغت ٨ سفن، مقارنة بنحو ٤ سفن فقط بزيادة قدرها ١٠٠٪.

وتداول الميناء، خلال أغسطس الماضي، حجم بضائع بلغ ٣ ملايين طن، مقارنة بنحو ٢,٩ مليون طن، بنسبة زيادة بلغت ٣٪.

وتوزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى ٣٣٦ ألف طن، مقارنة بنحو ١٥٤ ألف طن، بنسبة زيادة ١١٧٪، أما البضائع الصب الجاف فقد بلغت ١,٥ مليون طن، مقارنة بنحو ١,٦٦ مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضي، بنسبة انخفاض قدرها ٩٪.

وأرجعت مصادر بشركات الشحن والتفريغ أن هذا التراجع يأتي بسبب تأثير الحرب الروسية الأوكرانية، حيث انخفضت الكميات الواردة من منطقة البحر الأسود خلال هذا الشهر، نتيجة صعوبة مرور السفن، إلا أن هناك تحسنا عن شهر يوليو الماضي حيث وصل إلى ٧٩٦ ألف طن خلال يوليو الماضي.

أما بضائع الصب السائل فقد بلغت ٢٠٥ آلاف طن، مقارنة بنحو ١٧٥ ألف طن، بنسبة انخفاض ١٧٪، أما البضائع المحوأة فقد بلغت ١,٠٨ مليون طن مقارنة بنحو ١,١٤ مليون طن خلال نفس الشهر من العام الماضي بتراجع قدره ١٩٪.

وحققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداول للحاويات بلغت ٩٥٧ ألف طن، مقارنة بنحو ٩٢٦ ألف طن، بنمو قدره ٣٪.

وبالنسبة لأعداد الحاويات فقط بلغت ٨٩,٤ ألف حاوية، مقارنة بنحو ٧٩ ألف حاوية خلال نفس الشهر من العام الماضي، والتي تم توزيعها بين الحاويات الواردة ٣٦ ألف

الوصول الآتي للسفن (Just In Time)) بموانئ البحر المتوسط بهدف الوصول إلى صفر انتظار خارجي للسفن.

وكشف رئيس هيئة ميناء دمياط، أن الميناء يتوفر به وسائل النقل المتعددة كونه مجهزا بشبكة سكك حديد بطول ١١ كيلو مترا ومتصلاً بنهر النيل فرع دمياط بقناة ملاحية طولها ٤,٥ كيلو متر، و٢٢ كيلو متر طرق برية متصلة بالطريق الدولي الساحلي ومنها إلى شبكة طرق تصل إلى قلب الدلتا وكل أنحاء الجمهورية.

وأوضح أن مساحة الميناء الكلية تبلغ ١١,٨ مليون متر مربع منها المسطح المائي ٣,٩ مليون متر مربع ومساحة اليابس ٧,٩ مليون متر مربع، كما يتمتع الميناء بميزة تنافسية كونه مفتوح للملاحة طول العام حتى في النوات وبه ممر ملاحى بطول ١١ كيلو مترا وتبلغ أطوال الأرصفة الحالية للميناء حوالى ٦٦٠٠ متر ويتوافر به صوامع للغلال تابعة لهيئة السلع التموينية بطاقة إجمالية ٢٢٠ ألف طن.

حاوية، مقارنة بنحو ٣٢ ألف حاوية خلال أغسطس من العام الماضي، وحاويات صادرة وواردة بلغت ٤٤ ألف حاوية مقارنة بنحو ٤١ ألف حاوية من العام الماضي، بينما الحركة الإضافية فقد بلغت ٨,٩ ألف حاوية، مقارنة بنحو ٥,٧ ألف حاوية من العام الماضي.

وكان اللواء أحمد حواش رئيس هيئة الميناء قد أكد خلال يوليو الماضي، أن ميناء دمياط يعد واحداً من أهم موانئ حوض البحر المتوسط، ويتميز موقع الميناء بقربه من مدخل قناة السويس بمسافة ٧٠ كيلو مترا، وموانئ شرق البحر المتوسط وجنوب أوروبا، وهو أول ميناء فى مصر متوافق مع البيئة وحاصل على شهادات البيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية، ومتوائم مع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.

كما يعد الميناء أول ميناء فى الشرق الأوسط وأفريقيا يقوم بتطبيق نظام تزويد السفن المترامية على الأرصفة بالكهرباء (Onshore Power Supply) (OPS)، كما يعد أول ميناء يطبق منظومة

ميناء الإسكندرية يتداول ٦,٥ مليون طن من البضائع خلال يونيو الماضي

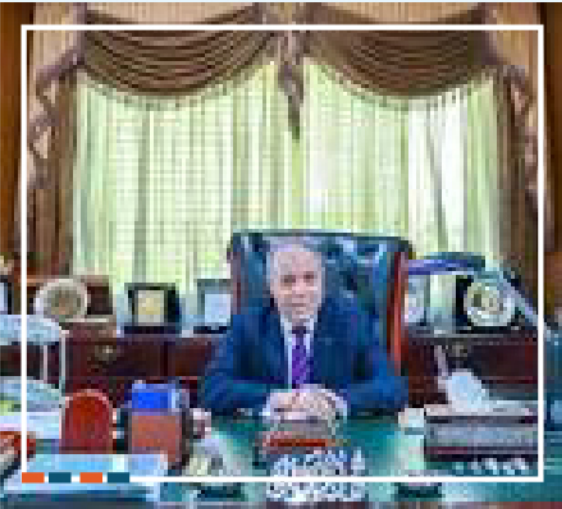


إذ وصل معدل دخول السفن من النداء وحتى الدخول على الرصيف إلى 30 ساعة، بينما كانت خلال مارس من العام الماضي 33 ساعة. وبلغ معدل الرباط وحتى انتهاء أعمال الشحن والتفريغ من 111 ساعة، خلال مارس من العام الماضي، لتصل خلال مارس الماضي إلى 65 ساعة فقط، بانخفاض قدره 42%. وأرجعت هيئة الميناء فترة مكوث السفن خلال أعمال الشحن والتفريغ، إلى قرار رفع معدلات الشحن والتفريغ على الشركات المتخصصة في هذا النشاط، والتي قامت برفع قدرة معداتها الحديثة للقدرة على الوفاء بالمعدلات الجديدة التي فرضتها هيئة الميناء. وفي سياق متصل، تداول ميناء الإسكندرية 137.5 ألف حاوية خلال يونيو الماضي، مقابل 133 ألف حاوية في

استقبلت هيئة ميناء الإسكندرية، خلال يونيو الماضي 339 سفينة، مقابل 363 سفينة خلال شهر مايو السابق، بحجم 5.68 مليون طن، مقارنة مع 5.1 مليون طن خلال مايو 2022. وتوزعت تلك البضائع بنحو 3.99 مليون طن من الواردات، إضافة إلى 1.68 مليون طن من الصادرات، وبلغ حجم البضائع عامة تقليدية، 381 ألف طن، بينما 229 ألف طن بضائع ذات طبيعة خاصة، و599 ألف طن بضائع صب سائل، فيما بلغت الحاويات 2 مليون طن، بينما وصلت بضائع الصب الجاف إلى 2.2 مليون طن. ووفقاً لتقرير حصلت عليه «نافذة الملاحية» فإن فترة مكوث السفن وإجراءات الشحن والتفريغ شهدت تطوراً كبيراً خلال الفترة الأخيرة، مقابل نفس الشهر من العام الماضي،

الشهر السابق، موزعة بين 49.2 ألف حاوية من الواردات، و56.89 ألف حاوية صادرات، إلى جانب 31 ألف حاوية ترانزيت وفارغة.

وتطالب التوكيلات الملاحية بالالتزام بنص المادة ٤٦ من قانون الجمارك



توصيف المنافستو عن طريق التوكيل للبضاعة كلمة " مستلزمات " فقط دون أي توضيح للصنف وذلك خلال لما جاء بالمادة 46 من قانون الجمارك 207 لسنة 2020 وكذلك المادة 217 من اللائحة .

التنفيذية والصادرة بالقرار رقم 340 لسنة 2021 وتنص المادة 46 من قانون الجمارك على أن كل بضاعة منقولة بحرا أو برا أو جوا يجب أن تسجل في قائمة الشحن العامة والوحيدة لحمولة وسيلة النقل، ويجب أن توقع هذه القائمة من قائد وسيلة النقل أو وكيله الملاحي، وأن يذكر فيها اسم وسيلة النقل وجنسيته وأنواع البضائع بأسمائها الحقيقية ومقاديرها وعدد طرودها وعلاماتها وأرقام الحاويات واسم الشاحن والمرسل اليه والموائى التي شحنت منها وتحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون الاجراءات والضوابط والبيانات الأخرى.

كما يلتزم الناقل أو من يمثله بعدم شحن أي بضائع عدا الامتعة الشخصية لغير

قرر اللواء نهاد شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية بضرورة التزام التوكيلات الملاحية شركات التوكيلات الملاحية بمضمون المادة 46 من قانون الجمارك، والتي تنص على " يجب أن توقع قائمة الشحن من قائد وسيلة النقل " السفينة " أو وكيله الملاحي وأن يذكر فيها اسم وسيلة النقل وجنسيته وأنواع البضائع بأسمائها الحقيقية ومقاديرها وعدد طرودها وعلاماتها.

وحسب خطاب صادر من قبل رئيس هيئة ميناء الإسكندرية لشركات التوكيلات الملاحية، أن تلك التعليمات تأتي بناء على ما تلاحظ من قبل الادارة المركزية لجمارك الإسكندرية، أثناء حصر رسائل المهمل تمهيدا للقيام بأعمال الكشف والمعينة ووضع خطة بأولوية وسرعة كشف الرسائل الخطرة.

وأكدت هيئة الميناء وفقا لما أفادت به جمارك الإسكندرية أنه لوحظ فيما يخص

المستوردين المسجلين في سجل المتعاملين لدى المصلحة.

ومع مراعاة حكم المادة 66 من هذا القانون، يلتزم الناقل أو من يمثله بإعادة شحن البضاعة الممنوعة الى خارج البلاد أو اعدامها على نفقته بحسب الاحوال وذلك في حالة عدم صحة البيانات المقدمة عنه وعدم تقدم صاحب الشأن لاتمام الاجراءات الجمركية، على أن يتم اعدام البضاعة تحت اشراف المصلحة بالتنسيق مع الجهات المختصة.

الجمارك تعلن عن تعيين وظيفة جديدة مهمتها تطوير المراكز اللوجستية



(الدرجة الثانية الإدارية (أ) وما فوقها). كما يكون المتقدم حاصل على مؤهل جامعي ويفضل ممن لديه دراسات عليا في مجال العمل الجمركي، وأن تتوفر لدى المتقدم الخبرة الكافية في مجال العمل (التأمين والإجراءات والنظم الجمركية، قانون الجمارك، مستحدثات التحول الرقمي، واللجان التخصصية) والقدرة على القيادة وسرعة التعامل مع المشكلات وحلها. واشترطت مصلحة الجمارك أن يكون من المتقدم أقل من ٥٠ عاماً في تاريخ التقدم للإعلان، وأن يكون المتقدم حاصل على تقدير ممتاز في تقارير الأداء عن آخر ثلاث سنوات. كما يشترط للتقدم للوظيفة أن يكون على دراية كاملة بموضوعات الجمارك المتعلقة بالتطوير والجاري تفعيلها، وأن يرفق المتقدم ورقة عمل تتضمن رؤيته الشخصية في تطوير المراكز اللوجيستية. كما يتم تقديم السيرة الذاتية له وبيان بجميع إنجازاته في جميع الوظائف الدرجات السابق له العمل بها أو شغلها.



ضمن مهام الوظيفة الجديدة، تقديم كافة الإستشارات الفنية المكلف بدراستها من جانب رئيس المصلحة مدعومة بالسند الجمركي والقانوني المؤيد له، وتقديم تقرير دوري بأداء المراكز اللوجيستية لرئيس المصلحة وتقرير فوري لسيادته حال حدوث أي مشكلة تحتاج تدخله. واشترطت مصلحة الجمارك أن يتوافر في المتقدم لشغل الوظيفة عدد من الشروط منها أن يكون المتقدم لشغل الوظيفة من العاملين الدائمين بالمصلحة على المستوى الوظيفي

أعلنت مصلحة الجمارك، حاجتها إلى وظيفة معاون رئيس مصلحة الجمارك، للمناطق اللوجيستية، مشيرة إلى أهمية تقدم ذوي الخبرة لشغل تلك الوظيفة. وأكد منشور صادر عن مصلحة الجمارك، أن تلك الوظيفة سيكون لها عددا من المهام منها متابعة الإشراف الميداني على كافة المواقع اللوجيستية العاملة بمصلحة الجمارك والتحقق من حسن سير العمل وتذليل كافة المعوقات بالتعاون مع السادة مديري المراكز اللوجيستية. كما يقوم من يشغل تلك الوظيفة بمراجعة مدى الإحاطة والالتزام بالتعليمات المطلوب تنفيذها وفق ما يستجد من القرارات واللوائح الصادرة من الجهات المعنية، والعرض بالموضوعات الفنية الخاصة بالمواقع اللوجيستية مزينة بالرأي الفني المقترح. كما يقوم صاحب الوظيفة الجديدة دراسة المشاكل المعروضة من مجتمع الأعمال لحلها وتذليل العقبات بالعمل الجمركي بالتنسيق مع الجهات المعنية لتقليل زمن الإفراج الجمركي، وإشراف على رفع كفاءة العاملين وتحسين معدلات الأداء. كما أنه

"النقل" تفاوض «الكوري للتصدير» لتمويل صفقة بناء ٤ سفن جديدة



لأكثر من ٤٥٠٠ شخص، ويبلغ حجم الاستثمارات الكورية في مصر حوالي ٨٠٠ مليون دولار. وأشارت المصادر إلى أن استراتيجية التوسع في تملك السفن للقطاع الحكومي لم تتوقف عند شركة القاهرة للعبارات فقط، بل تمتد للشركة الوطنية للملاحة، إذ قامت بشراء سفينة خلال العام الماضي، والتي تعمل في نشاط الحبوب بتكلفة تصل إلى قرابة ٢٠ مليون دولار تحت اسم «وادي الملكات»، وتعمل بحمولة ٨٠ ألف طن كما تخطط شركة الملاحة الوطنية، بشراء سفينة أخرى خلال العام الجاري في نشاط الحبوب، بالإضافة إلى تنفيذ صفقة جديدة خلال العام المقبل.

الإلكترونيات كشركة سامسونج وإل جي، والنقل والطاقة والمنسوجات كـ Ulhwa و Seong-An والبناء والخدمات والسيارات، تعمل على توفير فرص عمل لأكثر من ٤٥٠٠ شخص، ويبلغ حجم الاستثمارات الكورية في مصر حوالي ٨٠٠ مليون دولار. وأشارت المصادر إلى أن استراتيجية التوسع في تملك السفن للقطاع الحكومي لم تتوقف عند شركة القاهرة للعبارات فقط، بل تمتد للشركة الوطنية للملاحة، إذ قامت بشراء سفينة خلال العام الماضي، والتي تعمل في نشاط الحبوب بتكلفة تصل إلى قرابة ٢٠ مليون دولار تحت اسم «وادي الملكات»، وتعمل بحمولة ٨٠ ألف طن كما تخطط شركة الوطنية، بشراء سفينة أخرى خلال العام الجاري في نشاط الحبوب، بالإضافة إلى تنفيذ صفقة جديدة خلال العام المقبل. ووك يوجد نحو ١٧٠ شركة كورية عاملة في مصر، منها ٣٣ شركة كبرى تغطي مجموعة واسعة من القطاعات منها الإلكترونيات والمنسوجات كـ سامسونج وإل جي، والنقل والطاقة والمنسوجات كـ Ulhwa و Seong-An توفير فرص عمل

تتفاوض وزارة النقل مع البنك الكوري للتصدير والاستيراد، لتمويل صفقة بناء ٤ سفن جديدة لصالح شركة القاهرة للعبارات التابعة للوزارة، لتشغيلهم في نشاط البضائع أيضاً، سواء الحبوب أو الرورو، وفقاً لمصادر مطلعة. وأضاف اللواء رضا اسماعيل في تصريحات صحفية، أن مسيرة المفاوضات تتضمن عملية الشراء والبناء، والتي من المقرر أن تكون من خلال شركة هيونداي الكورية، لاسيما أنها تحتوي على أهم الترسلات العالمية في نشاط بناء الناقلات البحرية. يشار إلى أن القاهرة للعبارات والنقل البحري شركة مساهمة مؤسسة وفقاً لأحكام القانون المصري تابعة لوزارة النقل تملكها هيئات الموانئ المصرية، وتم إنشاؤها في ٢٠٠٩، وتتولى إدارة العبّارتين السريعتين «القاهرة والرياض» اللتين تعملان بموانئ البحر الأحمر. ووفقاً لتصريحات سابقة للسفير الكوري بالقاهرة، هونغ جين ووك يوجد نحو ١٧٠ شركة كورية عاملة في مصر، منها ٣٣ شركة كبرى تغطي مجموعة واسعة من القطاعات منها

تنظيم دروة تدريبية بمعهد تدريب الموانئ عن عمل الأوناش العملاقة

هيات الموانئ المصرية و الشركات العاملة في القطاع، خاصة وأن جميع البرامج و الشهادات مطابقة للمعايير الدولية لتشغيل العمالة في الموانئ. وفي نفس السياق أكد عميد المعهد أنه تم تنفيذ دبلومة بعنوان “ الموانئ الخضراء الرقمية الذكية “ ومركز Escola Euro-pea بايطاليا وهو عبارة عن مركز تدريب أوروبي للنقل متعدد الوسائط واللوجستيات، وذلك في ضوء تطوير مفهوم الموانئ الخضراء الرقمية الذكية، حيث سيتم الاعتماد على أنظمة ذكية وخضراء ومتكاملة رقمياً وفعالة وتنافسية من خلال التقنيات الحديثة والاستخدام الفعال للطاقة والموارد المتجددة. وتم من خلال دراسة الدبلومة مناقشة موضوعات تتعلق بالتحول الرقمي، وميكنة محطة الحاويات، والرقمنة، وبناء المجتمع المينائي، والابتكارات المستدامة، والاستدامة البيئية، والابتكارات الرقمية، والسلامة والأمن، والاقتصاد الدائري، على أن يتم البدء في تنفيذها في سبتمبر الجاري.



لقناة السويس وشركات الشحن والتفريغ ومحطات تداول الحاويات الخاصة بالموانئ داخل مصر وخارجها. وعن مميزات البرنامج الذي يأتي بدعم من قبل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، فإن الدورة تتضمن التدريب النظري و العملي بمجمع المحاكيات المتكامل للموانئ والذي يتميز بوجود أحدث أنواع المحاكيات العالمية والمزودة بكابينة القيادة مثبتة فوق نظام هيدروليكي متطور، ومزودة بجميع مفاتيح ولمبات البيان – لوحة ازراع الحركات. وكذا سيتم التعامل مع جميع أنواع وأشكال البضائع من حاويات أو بضائع متنوعة (أو صب جاف)، كما تتيح التدريب على الرؤية الواقعية والواضحة لجميع أجزاء السفينة وإتساع مجال الرؤية للعامل على الونش ليشمل المنطقة حول الونش بالكامل. ولفت الى أن المتدرب سيحصل على شهادة معتمدة من الأكاديمية ومعترف بها من

كشف الدكتور علاء مرسى عميد معهد تدريب الموانئ “ التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري “ أنه وفقا لطلبات حجم الأعمال بمحطات الحاويات الجديدة المزمع تشغيلها بالسوق المحلية، فهناك تركيز على الدورات التدريبية التي تتفق مع آليات السوق الجديدة. وأشار إلى أنه في هذا الصدد سيتم عقد دورة تدريبية بمعهد تدريب الموانئ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية، بهدف تدريب مشغلي الأوناش العملاقة بمحطات الحاويات، وذلك في ظل جاهزية عددا من المشروعات لافتتاح خلال الفترة القليلة المقبلة، خاصة ميناء أبو قير البحري ومحطة تحيا مصر بالإسكندرية، علاوة على توسعات ميناء السخنة في نشاط الحاويات. وأضاف، أن الدورة تؤهل الحاصلين عليها للعمل كسائق ونش الرصيف أو سائق ونش الساحة أو سائق ونش البضائع العامة مما يتيح الكثير من فرص العمل بالموانئ والموانئ المتخصصة وموانئ المنطقة الاقتصادية

تعرف على ترتيب الحصص السوقية بين خطوط الشحن البحري عالميا



كشف تقرير ملاحى عن إحدى المؤسسات البحثية “الفالانير“، في النقل البحري، ترتيب الخطوط الملاحية العالمية في نشاط الحاويات، من حيث الحصة السوقية المحققة بالفعل منذ عام ٢٠١٢ حتى ٢٠٢٢. وخلال عام ٢٠١٢ كانت مجموعة ميرسك أهم خطوط الملاحية العاملة في نشاط الحاويات بحصة سوقية بلغت ١٦٪، ليحتل خط البحر المتوسط للشحن MSC المرتبة الأولى عام ٢٠٢٢ بحصة سوقية بلغت ١٧،٤٪. وكان خط البحر المتوسط للشحن MSC في المرتبة الثانية بحصة سوقية ١٣،٣٪ عام ٢٠١٢، بينما أصبح خط الميرسك في المرتبة خلال العام الحالي ٢٠٢٢ بحصة سوقية بلغت ١٦،٦٪. وفي المرتبة الثالثة كان خط CMA بحصة سوقية بلغت ٨،٤٪، واحتل الخط نفسه المرتبة الثالثة عام ٢٠٢٢ بحصة سوقية بلغت ١٢،٨٪. وجاء خط الكوسكو الصيني في المرتبة الرابعة بحصة سوقية بلغت عام ٢٠١٢ نحو ٤،١٪، واحتل المرتبة نفسها في ٢٠٢٢ بحصة سوقية بلغت ١١،٢٪. وفي المرتبة الخامسة جاء الخط الألماني هاباج لويدي العلمي بحصة سوقية بلغت ٤،١٪ عام ٢٠١٢، وفي عام ٢٠٢٢ حصة سوقية بلغت ٦،٨٪. وفي المرتبة السادسة عام ٢٠١٢ جاء الخط التايواني APL بحصة سوقية بلغت وقتها ٣،٩٪.

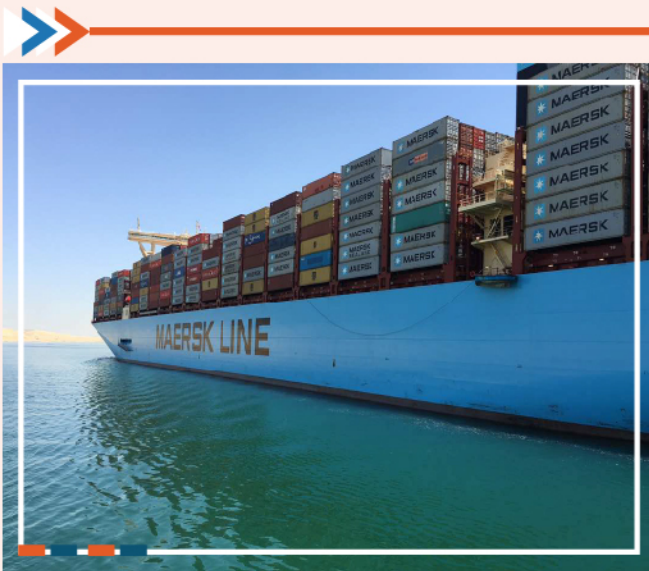
احتل المرتبة الثانية عشرة عام ٢٠٢٢ خط PIL بحصة سوقية ١,١٪ واحتل خط NYK الياباني المرتبة الثالثة عشرة عام ٢٠١٢ بحصة ٢,٥٪، ليحتل خط KMTC الكوري المرتبة الثالثة عشرة عام ٢٠٢٢ بحصة سوقية بلغت ٠,٦٪. وفي المرتبة الرابعة عشرة جاء خط CSAV GRP تشيلي، عام ٢٠١٢ بحصة سوقية بلغت ٢,٤٪، ليحتل تلك المرتبة خط SITC بحصة ٠,٦٪ في عام ٢٠٢٢

وفي المرتبة العاشرة كان خط MOL الياباني عام ٢٠١٢ بحصة سوقية بلغت ٢,٧٪ بحصة سوقية، وخلال عام ٢٠٢٢ كان خط زيم الإسرائيلي في المرتبة العاشرة بحصة سوقية بلغت ٢٪. وخلال عام ٢٠١٢ كان خط هامبورج سود الأوروبي في المرتبة الحادية عشرة، بحصة سوقية بلغت ٢,٦٪، ليحتل خط WAN HAI التايواني بحصة سوقية بلغت ١,٧٪ عام ٢٠٢٢ واحتل خط OOCL الصيني المرتبة الثانية عشرة عام ٢٠١٢ بحصة سوقية ٢,٦٪، بينما

ليفتقد تلك المرتبة عام ٢٠٢٢ لحساب خط إيفر جرين التايواني بحصة سوقية بلغت ٦,١٪. وكان خط إيفر جرين قد احتل المرتبة السابعة عام ٢٠١٢ بحصة سوقية بلغت ٣,٨٪، ليحتل المرتبة السابعة خلال عام ٢٠٢٢ خط ONE الياباني بحصة سوقية بلغت ٥,٨٪. وفي المرتبة الثامنة كان يحتل الخط الصيني «شينيا شيبينج» عام ٢٠١٢ بحصة سوقية بلغت ٣,٤٪، ليحتل خط هيونداي الكوري تلك المرتبة عام ٢٠٢٢ بحصة سوقية بلغت ٣,٢٪.

ميرسك تكتشف عن استراتيجيتها الجديدة

لاستقطاب مصري ومستوردي الصناعات الغذائية



وأشارت إلى أن الشركة أتاحت مؤخرًا التعاقد مع العملاء بفترات مختلفة تتراوح من ٣ أشهر إلى عام، ومن ثم تجنب العميل أي مشكلات تحدث بالسوق طوال فترة التعاقد أو تذبذب أسعار النوالين، والحصول على فراغات بالسفن. وأوضحت أن التعاقد يشترط لتوقيعه أن يكون هناك معدل من حجم الأعمال خلال مدة التعاقد مع «ميرسك»، متابعة أن آليات الاتفاق تُعد من المشاكل التي تواجه سلسلة الإمداد، في ظل الحرب الروسية الأوكرانية وكشفت «عادل» أن الشركة قامت مؤخرًا بتدشين برنامج لحجز الفراغات على السفن تحت مسمى «تويقل» يتمتع بثبات لأسعار النوالين قد تصل إلى شهر، مخصص للحلويات الجافة فقط، ويتم إتاحتها للمعدلات المتوسطة وليست التعاقدات الكبرى التي تزيد فترتها عن عام. وأشارت مديرة حلول العملاء بميرسك مصر، إلى أن الشركة لديها حزمة من الخدمات بالسوق المصرية، منها التخليص الجمركي، خاصة بمينائي شرق بورسعيد والإسكندرية، بالإضافة إلى دخول نشاط التخليص الجمركي لأول مرة مؤخرًا في نشاط الشحن الجوي. وتابعت: الشركة أتاحت مؤخرًا منظومة النافذة الواحدة للمستفيدين من خدماتها بحيث يتم التعامل معها فقط، سواء في حجز الفراغات والنقل البري، وهو ما يُعرف بنظام النقل من الباب للباب، وكذلك إمكانية متابعة العميل البضاعة في أي مكان خلال رحلتها من المصدر بالخارج إلى السوق المحلية.

ناقش المجلس التنفيذي للصناعات الغذائية، خلال ندوة شارك فيها عدد من مسؤولي شركة ميرسك مصر، لمناقشة المشاكل ومعوقات زيادة الصادرات الغذائية، لاسيما المتجهة للدول الأفريقية. وكشف هشام السعدى، مدير مبيعات بشركة ميرسك-مصر العالمية، عن توسع الشركة خلال الفترة الأخيرة في الخدمات المقدمة، لتضم غالبية مجال اللوجستيات التي يحتاجها المصدرون والمستوردون. وأشار إلى أنه في عام ٢٠١٨ قررت الشركة التركيز فقط على أعمال النقل واللوجستيات، وهو ما أتاحت لها القدرة على استثمار كافة عوائدها بشكل أفضل في هذا القطاع، وقامت بعمل توسعات في خدمات أخرى بجانب الملاحه، والتي تعمد مجالها الرئيسي. وكرر خلال الندوة، أن ميرسك من الكيانات ذات الأغراض المتعددة، وتعمل في نشاط الشحن البحري، والغاز والبتترول، وغيرها من الأعمال التجارية. وأضاف «السعدى» أن الشركة توسعت في أعمال هدفها توفير خدمات الحاويات، ومنها التخليص والنقل البري، وحجز الفراغات على السفن، وكذا التأمين، وغيرها من الأمور التي تم التوسع بها في كافة الدول التي تعمل بها ومنها السوق المصرية. إلى ذلك، قالت هبة عادل، مديرة حلول العملاء بميرسك مصر، إن الشركة تقوم بتغطية كافة الموانئ المصرية من خلال مكاتبها المختلفة، عبر ٢٥٥ موظفًا، بالإضافة إلى مستودع للشركة بمنطقة الإسماعيلية.

كما أتاحت مؤخرًا الشركة الدخول في تحمل جزء من الأضرار التي قد تقع بالبضائع خلال رحلتها، وذلك مقابل رسوم يتم سدادها عند انطلاق الرحلة. وأكدت أن شركة ميرسك انضمت مؤخرًا إلى نظام Tradelens Blockchain الذي يضم عددًا من الخطوط الملاحية، والجمارك، وأصحاب البضائع، وكلاء الشحن، ومقاولي النقل، بالإضافة إلى انضمام مينائي شرق بورسعيد والسخنة لتلك المنظومة، وهو ما يتيح للعملاء إمكانية تتبع الشحنة سواء في عملية النقل والتخليص أو التثمين. وأوضحت أن تلك المنظومة جاري استكمالها لتشمل كافة الخطوط الملاحية والجهات المسؤولة عن البضائع، لافتة إلى أنه يشترط للحصول على تلك الخدمة أن يكون حجم أعمال العميل لا يقل سنويًا عن قرابة ٥ آلاف حاوية. وأوضحت أن العميل يمكنه متابعة حركة السفن والفراغات التي يمكن حجزها، فضلًا عن معرفة أسعار النوالين لمدة ٦ - ٧ أسابيع قادمة، تثبيت السعر خلال تلك الفترة للتسهيل على المستورد والمصدر. واستطرد هشام السعدى، مسئول خط ميرسك، أن الشركة لديها شبكة من الخدمات في غالبية الأسواق، إلا أنها ملتزمة بجدول إبحار محددة، مشيرًا إلى أن الربط يتم من خلال ميناء شرق بورسعيد ثم إلى الأسواق الأفريقية. ولفت إلى أنه لا يزال هناك ضغط على الطلب بالنقل البحري، وهو ما يصعب إجراء تغييرات حالية في جداول الإبحار، كما أن السوق تعاني حاليًا من مشكلة الحاويات الفارغة.

على التوجهات المستقبلية للسوق التصديري للصناعات الغذائية والأسواق المستهدفة في سياق متصل، طالب أحمد ماجد، مصدر للصناعات الغذائية، بضرورة توفير فراغات لبعض الأسواق، خاصة مدغشقر من قبل الخطوط الملاحية، ومنها ميرسك، مشيراً إلى أن هناك طلباً كبيراً على البضائع المصرية، إلا أن عملية الشحن لا تزال أهم معوق حتى الآن. وأوضح ماجد يوسف مسئول شركة كايرو ثري ايه، حل مشكلة التأخير في الوارد في شحنات الموز الواردة من دولة الأكوادور، بالإضافة إلى ضرورة توفير مساحات وفراغات على السفن للواردات من تلك الدولة، والتي تُعد من أهم دول تصدير الموز عالمياً. وطالب الحضور بضرورة العمل على خدمات سريعة للصادرات من السلع الغذائية، والقضاء على فترة الإبحار إلى مختلف الأسواق.

الاتفاقيات التي انضمت لها مصر مؤخراً. وطالب الضوى بضرورة توسع الخطوط الملاحية، وعلى رأسها «ميرسك» بمناطق عليها طلب من السلع والبضائع المصرية، لتغطيتها بعمليات شحن مثل، مدغشقر ومناطق شرق وجنوب أفريقيا وتنزانيا، متابعاً على سبيل المثال: «شحنة مثلاً من مصر إلى تنزانيا تستغرق 30 يوماً رغم قربها الجغرافي، في حين يتم تصديرها من دبي في وقت أقرب. وأكد نائب رئيس المجلس التنفيذي للمجلس التصديري للصناعات الغذائية، أن هذا يأتي على خلفية توجه الدولة وزيادة الصادرات، لاسيما أن هناك اتفاقية مصرية مع أفريقيا تضمن تصدير المنتجات المصرية إلى غرب ووسط وجنوب أفريقيا. وتابع: من المقرر أن تدخل تلك الاتفاقية حيز التنفيذ خلال العام الجاري، وفي حالة وجود خطوط ملاحية قادرة على وصول البضائع المصرية، تتضاعف الصادرات المحلية. ودعا «تميم الضوى» إلى عقد لقاء قريب بين الخطوط الملاحية الرئيسية والمجلس التصديري للصناعات الغذائية، للاطلاع

وأوضح السعدى أنه لحل أزمة الفوارغ، الشركة قامت بتخفيض الفترة المسموح بها للاحتفاظ بالحاوية من ٢١ يوماً إلى ١٤ أو ٧ أيام حسب نوع البضاعة. وأكد أن هناك تكديسات بالعديد من الموانئ العالمية، منها الولايات المتحدة وبعض الموانئ الأوروبية والآسيوية، ونتج عنها إشغال فوارغ الحاويات بنسبة تصل من ١٥ - ١٧٪ عالمياً. ولفت إلى أن الشركة تقوم بتنفيذ خدمة مباشرة من شرق التفرية إلى جنوب أفريقيا، ويتوقع زيادة الخدمات المقدمة خلال الشهرين المقبلين، موضحاً أن الشركة تغطي أغلب الموانئ الأفريقية، سواء كانت دول لها موانئ أو دول حبيسة من خلال النقل بالشاحنات. من جانبه، أشار تميم الضوى، نائب المدير التنفيذي للمجلس التصديري للصناعات الغذائية، إلى أن اللقاء يهدف إلى تذليل كافة العقبات أمام مصدرى الصناعات الغذائية، بهدف مضاعفتها خلال الفترة المقبلة، والاستفادة من

معهد تدريب الموانئ يتفق على تدريب العاملين بمحطة حاويات أبو قير الجديدة



وحسب العقد المبرم بين هيئة الميناء وشركة هاتشسون بورت تم بموجبه منح الشركة حقوق الانتفاع والترخيص بالتشغيل للمساحات والمراسي بالأرصعة من 81/71 بميناء الإسكندرية و98 بميناء الدخيلة. وقامت الشركة مؤخراً بتوقيع تعاقدها مع وزارة النقل للانتفاع وتشغيل الرصيف 100 بميناء الدخيلة، بطول 1800 م، وعمق 18 م، ومساحة 660 ألف م²، وبطاقة استيعابية 1.5 مليون حاوية مكافئة، وبتكلفة تصل إلى 3.442 مليار جنيه. كما أن الشركة تستهدف التوسع في نشاط الحاويات بالموانئ المصرية، حيث تعاقبت رسمياً مؤخراً مع القوات البحرية "المسئولة عن ميناء أبو قير" لإدارة وتشغيل محطة للحاويات بالميناء بطاقة استيعابية تصل إلى 2 مليون حاوية. وتم الاتفاق العام الماضي على أن تقوم الشركة بضخ استثمارات جديدة في السوق المصرية، والتي تتركز في ميناء أبو قير الجديد، بواقع 730 مليون دولار، بالمشاركة مع جهات مصرية حكومية. ومن المقرر أن يصل رصيف المشروع الجديد بميناء أبو قير البحري الجديد إلى 1200 متر، وعلى مساحة تقدر بنحو 1.6 مليون متر، وتصل مدة حق الانتفاع حسب التعاقد مع الجانب المصري إلى 38 عاماً.

عقد معهد تدريب الموانئ، اجتماعاً مؤخراً مع شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية (AICT) التابعة لمجموعة (CK Hutchison Holdings) العالمية، بهدف بحث دروات تدريبية للعاملين بالشركة خلال الفترة المقبلة، في ظل توسع نشاطها في السوق المصرية. وأكد الدكتور علاء محمود مرسي عميد المعهد، أنه تم عرض دور المعهد في مجال تدريب وتأهيل الكوادر البشرية العاملة في الموانئ، وكذلك سابقة الأعمال مع الشركة تلى ذلك بحث سبل التعاون المشترك وكيفية الاستفادة من إمكانيات وخبرات المعهد التدريبية والاستشارية. وأشار إلى أن مسئول شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية (AICT) أبدو امكانية التعاون من خلال توقيع اتفاقية تعاون في مجال تدريب وتأهيل العاملين بالشركة وفي فرعها الجديد بميناء أبي قير. وتعد شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية، من أول الشركات العالمية التي دخلت السوق المصرية لتشغيل محطات حاويات بميناء الإسكندرية، حيث تعاقبت منذ 2004 على استغلال 4 أرصفة بموانئ الإسكندرية والدخيلة لمدة 25 عاماً.

وفي نفس السياق قام معهد تدريب الموانئ باختيار الوظائف التي أعلنت عنها هيئة ميناء دمياط مؤخراً، والتي وصلت إلى ما يفوق 1600 متقدم. وكانت قد أعلنت هيئة ميناء دمياط على أنها في حاجة إلى عدة وظائف ضمت 4 مرشدين ذات المستوى الأول بالميناء، على أن تكون وظائف دائمة بالميناء خلال الفترة المقبلة. بالإضافة إلى أن الميناء طلبت 12 قائد قاطرة بحرية؛ بشرط أن يكون حاصلًا على شهادة ربان أعالي بحار، أو ضابط ملاحه ثان، بحيث تكون معتمدة من المجلس الأعلى للجامعات، بالإضافة إلى أن الوظائف تشمل 20 فنيًا بحريًا مؤهل فني صناعي فوق متوسط أو متوسط (تخصص ملاحه وفنون بحرية)، كما يكون حاصلًا على ترخيص مزاوله مهنة بحري، واجتياز الاختبارات أمام اللجنة المعنية بهذا الشأن، بالإضافة إلى عدم زيادة السن عن 45 سنة.

كما أكدت هيئة الميناء عبر منشورها عن حاجتها إلى 20 فنيًا بحريًا ميكانيكيًا، بحيث يكون حاصلًا على مؤهل فني صناعي فوق متوسط أو متوسط أو ميكانيكا، وحاصلًا على ترخيص مزاولة مهنة فني ميكانيكي واجتياز الاختبار أمام اللجنة المعنية وعدم زيادة السن عن 45 سنة. وأشار مسؤول معهد تدريب الموانئ بأنه تم الانتهاء مؤخرًا من تنفيذ برنامج "الوقاية من الحرائق ومكافحتها"، وذلك في الفترة من 7 أغسطس وحتى 11 أغسطس 2022 وذلك لمتدربين من مختلف الشركات والهيئات البحرية.. وذلك بمقر معهد تدريب الموانئ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية.

هاتشسون بورت تزيد من طاقتها الاستيعابية لمحطات الحاويات إلى ٤,٥ مليون حاوية



ونص البند رقم ٢-١٣ على أنه إذا جدت الحاجة مستقبلا في مصر لطاقت إضافية لتداول الحاويات بعد تمام إنشاء الرصيف ١٠٠ فسوف يكون للشركة الأولوية في إنشاء وتنمية وتشغيل وتولى هذا المشروع وفقا للشروط والأوضاع التي يتفق عليها الطرفان. ومن المعروف أن رصيف ١٠٠ بميناء الدخيلة، سيكون بطول ١٨٠٠ م، وعمق ١٨ م، ومساحة ٦٦٠ ألف م^٢، وبطاقة استيعابية ١,٥ مليون حاوية مكافئة، وبتكلفة تصل إلى ٣,٤٤٢ مليار جنيه. و أعلنت مجموعة موانئ «هاتشسون بورت» الصينية أنها تستهدف التوسع في نشاط الحاويات بالموانئ المصرية، حيث تعاقدت رسميا مؤخرا مع القوات البحرية «المسئولة عن ميناء أبو قير» لإدارة وتشغيل محطة للحاويات بالميناء بطاقة استيعابية تصل إلى ٢ مليون حاوية. وتم الاتفاق على أن تقوم الشركة بضخ استثمارات جديدة في السوق المصرية، والتي تتركز في ميناء أبو قير الجديد، بواقع ٧٣٠ مليون دولار، بالمشاركة مع جهات مصرية حكومية. ومن المقرر أن يصل رصيف المشروع الجديد بميناء أبو قير البحري الجديد إلى ١٢٠٠ متر، وعلى مساحة تقدر بنحو ١,٦ مليون متر، وتصل مدة حق الانتفاع حسب التعاقد مع الجانب المصري إلى ٣٨ عاما. وقامت وزارة النقل مؤخرا بتنفيذ محور لربط ميناء أبو قير بالطريق الدولي الساحلي، والمكون من ٣ حارات من كل اتجاه، بطول يصل إلى ٢٠ كيلو مترا ومن ثم ربط الميناء بمنطقة الدلتا والقاهرة الكبرى عبر الطريق الصحراوي والطريق الساحلي الدولي. ومن المستهدف أن تكون محطة أبو قير من المحطات الحديثة العاملة في التجارة الخارجية المصرية «صادرات وواردات» وتسهيل حركة الصادرات المتزايدة في مصر، وبما يتفق مع رؤية «مصر ٢٠٣٠» للقيادة الإقليمية والتنمية المستدامة.

شهد مجلس الوزراء مؤخرا، الاتفاق مع تحالف عالمي لتشغيل عددا من محطات الحاويات بمينائي الدخيلة والسخنة، والتي يتم تنفيذها حاليا بتمويل حكومي، على أن يقتصر دور هذه التحالفات على عملية التشغيل فقط. وأطلقت وزارة النقل على هذا الاتفاق أنه بمثابة محور (السخنة / الدخيلة) ليكون محور لوجستي متكامل للربط بين البحرين الأحمر والمتوسط، مع تحالف (هاتشسون وخط CMA وخط MSC وخط الكوسكو الصيني) وبهذا الاتفاق تكون قد حصلت شركة هاتشسون بورت والتي تعد الشركة الرئيسية في التحالف العالمي، على امتياز تشغيل الرصيف رقم ١٠٠ بميناء الدخيلة، بعد مفاوضات استمرت لسنوات بين هيئة ميناء الإسكندرية ووزارة النقل، ليصل إجمالي الطاقة الاستيعابية لعمل الشركة بمصر، وتحديدًا بالبحر المتوسط إلى ٤,٥ مليون حاوية مكافئة، بعد أن بدأت عام ٢٠٠٤ بالسوق المصرية بحجم لا يتخطى مليون حاوية مكافئة. وتعد هاتشسون بورت من أول الشركات العالمية التي دخلت السوق المصرية لتشغيل محطات حاويات بميناء الإسكندرية، حيث تعاقدت منذ ٢٠٠٤ على استغلال ٤ أرصفة بموانئ الإسكندرية والدخيلة لمدة ٢٥ عاما. وحسب العقد المبرم بين هيئة الميناء وشركة هاتشسون بورت تم بموجبه منح الشركة حقوق الانتفاع والترخيص بالتشغيل للمساحات والمراسي بالأرصفة من ٧١/٨١ بميناء الإسكندرية و٩٨ بميناء الدخيلة. ونص التعاقد المبرم بين «هاتشسون بورت» و«وزارة النقل» فإن البند رقم ١٣ يوضح أن هيئة ميناء الإسكندرية توافق وتقر بأن يكون للشركة الأولوية في تنمية وتشغيل الرصيف ١٠٠ بميناء الدخيلة والمساحات المخصصة له قبل أو بحلول نهاية عام ٢٠١١.

كان إريك إيب رئيس المجموعة، قد أشار إلى أنها استثمرت في مصر منذ عام ٢٠٠٥ موضحا أن المشروع الجديد في ميناء أبو قير سيكون يغطي يصل إلى ١٨ مترا وقادر على التعامل مع السفن العملاقة. وتقوم عدة شركات بتنفيذ المحطة، على رأسها مجموعة الغرابلي للمقاولات، بالإضافة إلى «شيناهاربر» الصينية، المتخصصة في إنشاء الأرصفة البحرية، علاوة على قيام «ديمي» البلجيكية بالأعمال البحرية، والتكريب للمحطة بالكامل. وقامت هاتشسون بالاتفاق مع شركة البحر المتوسط للشحن MSC السويسري، والذي يعد أهم خط ملاحى عالمي في نشاط الحاويات، وذلك بعد خط ميرسك العالمي. وتعد هذه المرة الأولى الذي يدخل فيها الخط الملاحى العالمي كمشارك في أحد محطات الحاويات المصرية، كما يعد الخط متصدرا الخطوط المتعاملة مع الميناء بما يزيد عن ٤٠٠ ألف حاوية سنويا. واحتلت شركة البحر المتوسط للشحن (MSC) السويسرية الجنسية المرتبة الأولى حيث بلغت سعة الحاويات المملوكة لها قرابة ٤,٢ مليون حاوية مكافئة خلال ٢٠٢١. وبهذا التعاقد فمن المقرر أن تكون السعة الإجمالية الخاصة بشركة هاتشسون بورت في موانئ البحر المتوسط المصرية فقط إلى نحو ٤,٥ مليون حاوية، موزعة بين أرصفتها الحالية بالإسكندرية والدخيلة الحالية بواقع مليون حاوية، ورصيف ميناء أبو قير البحري بنحو ٢ مليون حاوية، علاوة على رصيف ١٠٠ بنحو ١,٥ مليون حاوية مكافئة.

العالميين للعمل داخل مصر مثل CMA في ميناء الإسكندرية ويوروجيت وهاباج لويدي وكونتشيبي في ميناء دمياط، وهاتشيسون في مينائي الإسكندرية والسخنة، بالإضافة إلى دخول شركة موانئ أبوظبي في سفاجا والغردقة وشرم الشيخ، مما يساهم في التنافسية في الأداء وتقديم الخدمات مع المحطات الموجودة مما يعود على المستهلك المصري بالفائدة ويسهل من تصدير المنتجات ويوفر فرص عمل متعددة في كافة نواحي البلاد مما سيكون له الأثر الأكبر على الاقتصاد القومي والتنمية.

جديدة بطول ١٨ كم، وعمق ١٨ م، وساحات تداول بمساحة ٩,٦ مليون متر مربع، ومناطق تجارية ولوجستية بمساحة ٥,٣ كم. وتسعى وزارة «النقل» من خلال تعاقدتها مع الكيانات العالمية في إدارة وتشغيل مشروعات النقل البحري، إلى تحويل مصر إلى مركز لوجستي على الخريطة العالمية، خاصة أنها تمتلك كل المقومات الداعمة لذلك، ومنها وجود مجرى قناة السويس الملاحي. وأشار الفريق مهندس كامل الوزير، إلى نجاح وزارة النقل في جذب أنظار الخطوط الملاحية العالمية وكذلك المشغلين

وتعمل مجموعة هاتشيسون بورت منذ أكثر من ٥٠ عامًا من في نشاط الحاويات عالميا، وتقوم بإدارة ٥٢ محطة لها على مستوى العالم، بواقع ١١٪ من تجارة العالم، حيث بلغ حجم تداوله ٨٣,٧ مليون حاوية مكافئة خلال عام ٢٠٢٠. كما دخلت هاتشيسون حسب الاتفاق مع وزارة النقل بالدخول ضمن تحالف يضم CMA - CGM الفرنسي، بالإضافة إلى خط COSCO الصيني لتشغيل محطة للحاويات بميناء السخنة مع تحالف. ولم يتم تحديد المحطة التي سيتم الاتفاق عليها بميناء السخنة، والتي تقع ضمن ٤ أحواض وأرصفت

الإسكندرية لتداول الحاويات» تقرر تنفيذ تعليمات جديدة بشأن «المخزن المشترك»



Alex Cont

Alexandria Container & Cargo Handling Company

ويتم دفع ٤٠ جنيه عن الطن / المتر الحجمي أو كسر الطن / المتر الحجمي أيهما أكبر عن كل يوم أو جزء من اليوم عن ما زاد، على أن تضاف نسبة ٥٠٪ للبضائع الخطرة والسوائل وتضاف نسبة ١٠٠٪ للمفرقات والمواد المشعة على عمليات التداول. ونصت التعريفة الخاصة بالتخزين على دفع ٦٠ جنيه مقابل تخزين وسائل النقل المختلفة بالإضافة إلى التعة في حالة جمعهم في بوليصة واحدة من بداية التفريغ عن اليوم، وذلك عن الطن / المتر الحجمي أو كسر الطن / المتر الحجمي أيهما أكبر ويشمل سيارات الركوب / سيارات النقل / الجرارات / المقطورات / الميكروباصات / سيارات الأوتوبيس / الوحدات المتحركة على عجل وما في حكمها / يوم. وأكدت التعريفة على أن تجهيز العينات للعرض يكون بناء على طلب العميل في إرسال العينة إلى ورش الشركة لتجهيزها وما يتم عنه من استخدام لمعدات الشركة والطاقة الكهربائية يحصل مبلغ ٥٠٠ جنيه من العميل مباشرة. كما يتم تحصيل مبلغ ٧٥٠٠ جنيه على كل طن أو متر حجمي كأمانة محجوزات أو متروكات أيهما أكبر حسب المساحة التخزينية المستغلة تحت التسوية.

كما تحتسب تعريفة الخدمات التخزينية على البضائع العامة والبضائع الخطرة على أساس الطن الوزني أو الحجم المتري أيهما أكبر. ونصت التعريفة على أن تستحق مقابل تفريغ كل طن / متر حجمي أيهما فأكبر شاملا استخدام معدات وعمالة المخزن ويحتسب كسر طن / متر الحجمي طنا كاملا وذلك مقابل ٨٥ جنيه، كما يتم دفع ٨٥ جنيه مقابل تحميل كل طن / متر حجمي أيهما أكبر شاملا استخدام معدات وعمالة المخزن ويحتسب كسر طن / متر الحجمي طنا كاملا. ونصت التعريفة على دفع ٢٠٠ جنيه مقابل طلب المعالجة داخل المخزن بناء على طلب العميل / مصلحة الجمارك لكل بوليصة وتشتمل مصاريف العمالة وخلافه والعودة مرة أخرى للمخزن لنفس المكان، بالإضافة إلى دفع ١٥٠ جنيه مقابل النظافة والتلوث داخل المخزن لكل بوليصة (رسالة). كما يتم دفع ٥٠ جنيه / طن أو متر مقابل نقل البضائع إلى مكان الكشف الجمركي أو عمليات الشبالة والفرز التي تتبع عملية تستيف بالمخزن عن كل طن / متر حجمي أيهما أكبر ويحتسب كسر الطن / المتر الحجمي طنا / متر حجمي كاملا وتشتمل استخدام المعدات والعمالة اللازمة. ويتم دفع ٥٠ جنيه مقابل سحب عينات للكشف للجمركي وما يترتب عليها من استخدام مهمات من الشركة لكل رسالة. وحددت التعريفة دفع ٢٥٠ جنيه مقابل خدمات صرف من مخزن المشترك لكل بوليصة وتشتمل خدمات الصرف طوال اليوم حتى غلق المخزن، ودخول سيارات، والمصاريف الإدارية وعمليات كشف المهمل، ومقابل استخدام الموازين عند الصرف. ونصت التعريفة على أن يتم دفع ١٧٥ جنيه مقابل العمل في أيام الأجازات والعطلات الرسمية لكل بوليصة، كما يتم دفع ١٦ جنيه مقابل الطن / المتر الحجمي أيهما أكبر عن كل يوم أو جزء من اليوم عن ما زاد.

قررت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري "تنفيذ تعليمات جديدة بشأن التخزين بالمخزن المشترك التابع لها. وحسب منشور ملاحى صادر عن الشركة للتوكيلات الملاحية، تضمنت التعليمات أنه في حالة وجود بوالص مجمعة باسم التوكيل الفرعي فلا بد من احضار البوالص الجزئية حتى تتمكن إدارة التخطيط والمتابعة من دراجها على المنظومة قبل التخزين وفي حالة عدم ورودها مع المتفيسات الاصلية فلن تتمكن الشركة من تخزين الحاوية بالمخزن المشترك. وأكدت الشركة أن تلك التعليمات تأتي بهدف عدم تكبد الشركات والمستوردين غرامات الأراضيات والحراسات. وخلال يونيه من العام الماضي كان قد وافق مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة "إحدى شركات القابضة للنقل البحري والبري" على مذكرة لجنة التعريفة بشأن مقترح تعريفة الخدمات التخزينية لمخزن البضائع العامة والبضائع الخطرة ووسائل النقل والركوب المختلفة. وقررت الشركة على أن يتم تفعيل التعريفة الجديدة مطلع يوليو المقبل، ذلك بعد تثبيت تعريفة الشركة منذ مارس من عام ٢٠١٩. ونصت التعريفة الجديدة بالنسبة للخدمات التخزينية لمخزن البضائع العامة والبضائع الخطرة، أنه سيتم استحقاق تعريفة الخدمات التخزينية على البضائع العامة بمخزن الحاويات المشتركة بمحطة حاويات الدخيلة بعد فترة سماح ٣ أيام من تاريخ بداية تفريغ السفينة، كما تحسب تعريفة الخدمات التخزينية على البضائع الخطرة بمخزن المواد الخطر بمحطة الدخيلة وكذا وسائل النقل المختلفة من تاريخ بداية تفريغ السفينة.

الجمارك تنتشر موافقة «الصناعة» على استيراد أي شحنة عبر التسجيل المسبق



أجرت الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات (MTS) تعديلات على النظام المعمول به في منظومة التسجيل المسبق للشحنات والتي تم تطبيقها في نشاط النقل البحري أول أكتوبر الماضي، ومن المزمع تطبيقها على الشحن الجوي أول أكتوبر المقبل.

وحسب منشور صادر عن مصلحة الجمارك، فإن التعديلات التي تمت على المنظومة تقضي بضرورة موافقة وزارة الصناعة والتجارة الخارجية قبل الحصول على خدمة التسجيل المسبق للشحنات، وذلك بهدف التأكد من أن الصنف الذي سيتم استيراده ليس له بديل محلي.

وأشارت مصلحة الجمارك إلى أن التعديل بدأ منذ 10 أغسطس الماضي، وتم إرسال خطابات لكافة المتعاملين مع منظومة الاستيراد في مصر وخارجها بالتعليمات الجديدة.

وكان ينص المنشور رقم 54 لسنة 2021 على الاجراءات المتبعة للحصول على الرقم التعريفي للتسجيل المسبق والمعروف بـ (ACID) ، حيث يتعين على المستوردين أو وكلائهم من المستخلصين التأكد من توافر اشتراطات النظام المقررة وأهمها أن يكون لدى المستورد المصري حساب أو حسابات مفعلة على منصة " كارجو إكس "، كما يكون لدى المستورد المصري حساب مفعلة على البوابة الالكترونية " نافذة " ووحدة توقيع الكتروني.

كما طالب المنشور بأن يقوم المصدر الأجنبي بإرسال مستندات وبيانات الشحنة الكترونيا وفق ضوابط عمل نظام (ACI) بما في ذلك البيانات الرقمية للقائورة.

وفيما يخص شحنات قطع الغيار المستعملة والأمتعة الشخصية التي ترد الى الموانئ البحرية، فيتم إدراج بنود جمركي واحد أو أكثر، ويقوم موظفي الجمارك بتحديد بنود التعريف الجمركية الفعلية عند اجراءات عملية الكشف والمعينة.

(ACID) لكل شحنة " لكل بوليصة) خلال مدة لا تقل عن 3 ساعات قبل تقديم المانفيسيت. وفيما يخص الشحنات الخاصة بالسلع الاستراتيجية التي ترد الى الموانئ البحرية المصرية من خلال السفن الجواله، يقوم المستورد أو وكيله بطلب اصدار رقم تعريفى لكل شحنة (لكل بوليصة) خلال مدة لا تقل عن 3 ساعات قبل تقديم المانفيسيت. وفيما يخص شحنات السلع الاستراتيجية وغيرها ذات صنف واحد وعلى وسيلة نقل واحدة ولصالح مستورد واحد والبولصة (to order) ، فيتم الحصول على رقم تعريفى (ACID) (لكل بوليصة) على حده وليس رقم واحد لكل البوالص. وفيما يخص شحنات الجهات السيادية والهبات الواردة من الحكومات الأجنبية والجهات الدولية للحكومة المصرية - البضائع المصدرة بشكل مؤقت وميعاد استيرادها ومرجع الصادر - والسفارات والمنظمات - نظام البوالص المجمعمة - الأمتعة الشخصية - المراكب الجواله.

وفيما يخص بضائع الصب التي ترد من الخارج إلى الموانئ البحرية المصرية للتخزين بالمستودعات المقامة داخل الدوائر الجمركية لحين الإفراج عنها، يتم السماح بشكل مؤقت بطلب المستودع الحصول على رقم " ACID " للشحنات الواردة على أن تمنح كل بوليصة رقم " ACID " بشرط تقديم طلب التخزين لكل بوليصة وقرار المستودع بتحملة المسؤولية الكاملة عن جميع بيانات الشحنة لحين قيام المستودع بتوفيق اوضاعه وفقا للاجراءات المقررة بنظام التسجيل المسبق ACI ، وعلى أن تقوم شركات المستودعات المقامة داخل الدوائر الجمركية باتخاذ الخطوات اللازمة للتسجيل على منصة " نافذة " والحصول على وحدات التوقيع الالكتروني (E-Token) لموظفي الشركة المتعاملين مع المنظومة. وفيما يخص الشحنات الخاصة بالسلع الاستراتيجية التي ترد إلى الموانئ البحرية المصرية من خلال السفن الجواله، فيقوم المستورد أو وكيله بطلب اصدار رقم تعريفى

تعرف على تفاصيل لائحة تنظيم اليخوت الأجنبية في الموانئ المصرية

- إسناد مسئولية تنفيذ الخطة الاستراتيجية لتعظيم سياحة اليخوت لقطاع النقل البحري
- قطاع النقل البحري يدير نافذة رقمية لليخوت السياحية وعدم جواز تعامل اليخوت إلا من خلالها
- إطلاق كود موحد لإنشاء وتشغيل مراسى وموانئ اليخوت السياحية
- مدة تصاريح السفر والمغادرة تسري لمدة ٥ أيام، ويجوز تجديدها في الظروف الطارئة
- عبور اليخت الأجنبي الأقل من ٣٠ متر عبر هيئة قناة السويس بدون مرشد
- مقابل التراكي يتراوح من ٦ - ١٤ دولار للمتر يوميا ويحسب كسر اليوم بيوم كامل
- محاسبة اليخت بالسعر العالمي للوقود ويسدد بالعملة الأجنبية واستخراج التصاريح خلال ٣ أيام
- عدم تحصيل اي رسوم أو مقابلات تحت اي مسمى من اليخت الا من خلال النافذة الرقمية



بدأ قطاع النقل البحري في تنفيذ لائحة تنظيم سياحة اليخوت الأجنبية في المراسى والموانئ البحرية، والتي صدرت عن مجلس الوزراء رسميا الاسبوع الماضي عبر القرار رقم ٢٧٢١ لسنة ٢٠٢٢. ووفقا لمصادر بقطاع النقل البحري فقد تم البدء في تطبيق أحكام بنود تلك اللائحة في جميع المراسى السياحية الدولية، والموانئ العامة السياحية والتجارية التي يوجد بها محطات أو أرصفة سياحية خاصة مراسى الساحل الشمالي، ومينائي الإسكندرية وبورسعيد، بالإضافة الى موانئ البحر الاحمر المتخصصة في هذا الشأن. ونصت اللائحة على أن يتولى قطاع النقل البحري مسئولية تنفيذ الخطة الاستراتيجية لتعظيم سياحة اليخوت في مصر، وضمان استمرارية تنفيذها وتطويرها مستقبلاً، كما ألغت اللائحة الجديدة قرار وزارة النقل رقم ٥٣٩ لسنة ٢٠٠٣، بشأن تنظيم وإدارة وتشغيل الموانئ السياحية كما نصت على أن تُنشأ نافذة رقمية واحدة لليخوت السياحية، تتولى وزارة النقل ممثلة في قطاع النقل البحري إدارتها، والإشراف عليها وتطويرها، واتخاذ إجراءات إنهاء الموافقات والتصاريح اللازمة، مع عدم جواز التعامل مع اليخوت السياحية إلا من خلال هذه النافذة

الموجودة حاليا بمصر، وكذلك الجهات المتعاملة مع اليخوت السياحية المتواجدة بالموانئ والمراسى السياحية والإجراءات والمهام الخاصة بها، وكذا خريطة الموانئ والمراسى السياحية المنشأة والمخطط إنشاؤها على سواحل الجمهورية، فضلاً عن آلية تشغيل النافذة الرقمية وخدمات التسجيل عليها، وغيرها من الخدمات الإدارية والإلكترونية والإجراءات المرتبطة بها، إلى جانب القوانين والقرارات المنظمة الخاصة بالموانئ والمراسى السياحية واليخوت الأجنبية ونصت اللائحة الجديدة، على توحيد الجهات التي تصعد على متن اليخت لتمثل في قوات حرس الحدود فقط . لاتخاذ الاجراءات الأمنية بصحبة مسئول من

كما تلتزم الجهات المتعاملة مع اليخوت السياحية بالربط الإلكتروني مع قطاع النقل البحري بصفته الجهة المسؤولة عن النافذة الرقمية الواحدة لليخوت السياحية، لتيسير تقديم الخدمات والموافقات لليخوت السياحية بصورة مجمعة من خلال القطاع، مع مراعاة الضوابط الفنية والتأمينية وقواعد التأمين السيبراني التي تقررها الجهات المعنية كما نصت اللائحة التي تم البدء في تنفيذها، أن يعمل بالكود الموحد لإنشاء وتشغيل مراسى وموانئ اليخوت السياحية، المنشور على النافذة الرقمية وموقع قطاع النقل البحري، في شأن عدد من النقاط التنظيمية، والتي تتمثل في وصف ومقومات المراسى والموانئ السياحية

مزارات أو مناطق سياحية، أو ممارسة أنشطة بحرية كالغطس والصيد، لتقوم الجهات المختصة بمتابعة تحركات اليخت عند الابحار، والتركي والمغادرة للسواحل المصرية، وذلك بموافقة وتصريح واحد له بالدخول، وفقا للضوابط والمحددات التي تضعها الجهات المختصة لممارسة هذه الأنشطة ونشرها على المافذة الرقمية، وتتم اجراءات التفتيش في ميناء الوصول وفي ميناء المغادرة أو في الحالات التي تتطلبها الدواعي الأمنية. كما أنه على المسئول عن اليخت الأجنبي الأقل من 30 متر أو من ينوب عنه أثناء عبور قناة السويس بالتنسيق مع هيئة قناة السويس للعبور بدون مرشد. كما تكون اجراءات استقبال ومغادرة اليخوت وفقا لعدة ضوابط على أن يتم التعامل مع اليخت وفقا لشهادة التسجيل الصادرة من دولة العلم وبصرف النظر عن عدد الركاب، أو الطاقم، أو طول الوحدة، أو حمولتها، أو وسيلة الدفع أو جنسية المالك. كما يسمح باستقبال اليخت في أي من المرائن والموانئ السياحية الدولية، والموانئ العامة السياحية والتجارية التي يوجد بها محطات أو أرصفة سياحية لاستقبال اليخوت السياحية، ويسمح باتمام اجراءات استقبال ومغادرة اليخت أول ميناء وصول أو الميناء المتواجد به اليخت عند المغادرة. كما يجوز للجهات الرسمية الاكتفاء بارسال مندوبيها من أقرب منفذ قادم الى الميناء السياحي في بداية التشغيل أو في حالة عدم وجود نشاط يستدعي وجودهم بصفة مستديمة، كما يجوز بناء على طلب المسئول عن اليخت أو من ينوب عنه وعلى نفقته الخاصة طلب انهاء اجراءات " الاستقبال / المغادرة " وللجهات الرسمية تشكيل لجنة أو فريق عمل مشترك يمثل فيها مندوبيها حسب حاجة العمل تختص بانهاء اجراءات استقبال ومغادرة اليخت طبقا للقوانين والقرارات المنظمة لعمل هذه الجهات، ويكون المنسق لهذه اللجنة ادارة الميناء أو المارينا. ويجوز بناء على طلب المسئول عن اليخت أو من ينوب عنه وعلى نفقته الخاصة طلب توفير خدمات أمنية / حراسة مرافقة لزيارة موانئ أو جزر أو محميات طبيعية ووفقا لتقدير الجهات الرسمية المعنية. كما تتولى ادارة المارينا أو الميناء السياحي التخصصي الذي يستقبل اليخت مسئولية اداء المهام التي يقوم بها

الشبكة الدولية المخصصة لذلك أو أية وسيلة اتصال أخرى يتم الترخيص بها، وتكون إدارة المارينا أو الميناء السياحي مسئولة عن توفير هذه الوسيلة كما تقوم بالالتزام بموافقات انشاء الميناء أو الميناء السابق صدورها من هيئة عمليات القوات المسلحة والجهات المعنية الأخرى، وتوفير مكاتب مجهزة ومزودة بوسائل الاتصال المناسبة للتواجد الدائم لعناصر قوات حرس الحدود ولعناصر الجهات الرسمية المنوط بها أعمال بالميناء السياحي داخل نطاق الدائرة الجمركية. كما تقوم بتنفيذ الاشتراطات والمعايير البيئية طبقا لاحكام قانون البيئة طبقا لاحكام قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 ولائحته التنفيذية وتعديلاتها، مع اعداد وتنفيذ خطة للطوارئ ومكافحة التلوث ولادارة المخلفات الناتجة عن اليخوت. كما تقوم ادارة الميناء أو المارينا، بتوفير الخدمات اللوجستية والتي تتمثل في التنسيق مع الشركات الناقلة لتوفير حافلات النقل السياحي لنقل السياح الى المزارات والمناطق السياحية، وكذا الصيانة لمرافق الخدمات بالمارينا أو الميناء السياحي، والتنسيق مع البنوك لتوفير ماكينات صراف آلي بصالات الانتظار، وخدمة (WIFI)، وتجهيز صالات الانتظار، ومرافق استقبال المخلفات الصلبة والسائلة. ونصت اللائحة على مسئوليات وواجبات اليخت، على أن يقوم المسئول عن اليخت أو الوكيل الملاحي السياحي بتسجيل البيانات الأساسية لليخت على النافذة الرقمية وتشمل بيانات الركاب، والطاقم، ومواصفات اليخت، وخط السير، وتوقيت وصول اليخت والمغادرة، وشهادة ترخيص الأجهزة اللاسلكية والملاحية المستخدمة الصادرة من دولة العلم، وذلك قبل موعد الوصول بوقت كاف وتقوم ادارة النافذة الرقمية بدورها بسرعة اخطار الجهات المعنية لتسيير وسرعة اتخاذ الاجراءات والحصول على الموافقات. كما يقوم مسئول اليخت بملء نماذج الاقرار الجمركي ونماذج البيانات التي يتم اعدادها بمعرفة الجهات المختصة والمدرحة على النافذة الرقمية على أن تقوم ادارة النافذة الرقمية بتقديمها لممثلي الجهات المعنية لاتمام الاجراءات القانونية. كما يخطر مسئول اليخت النافذة الرقمية بخطت التحرك البحري أو البري في حالة الرغبة في التردد على موانئ أو سفالات أو جزر أخرى أو

ادارة المارينا أو الميناء السياحي الذي يقتصر دوره على التواصل بين ممثل تلك القوات وطاقم اليخت فقط أما وزارة الداخلية فيكون دورها ممثلا في اتخاذ الاجراءات والمهام المنوطة بها طبقا للوقاعد المنظمة بعمل تلك الجهات، أما مصلحة الجمارك، فنصت اللائحة على أن المصلحة تقوم باعداد نموذج الاقرار الجمركي المناسب ليقوم مسئول اليخت باستيفائه على النافذة الرقمية، وتقوم الادارة المختصة بالجمارك باتمام الاجراءات الجمركية طبقا لقانون الجمارك ولائحته التنفيذية. أما هيئة السلامة البحرية فتقوم بمراجعة الشهادة الخاصة باليخت الصادرة من جهة اشراف معتمدة أو من دولة العلم بمعرفة التفتيش البحري، كما تسري مدة تصاريح السفر والمغادرة لليخوت لمدة لا تقل عن ٥ أيام، ويجوز تجديدها في الظروف الطارئة دون أي رسوم أو غرامات و باجراءات مبسطة. كما تقوم هيئة السلامة البحرية بمنح اليخت ترخيص ملاحه بناء على شهادة الصلاحية، وفي حالة عدم وجودها يجوز لضمان استيفاء شروط الصلاحية والسلامة. وبالنسبة لدور وزارة الصحة، فدورها يتمثل عند تلقي الاخطار من اليخت بقدمه من منطقة موبوءة صحيا، أو وجود حالات مرضية، أو اصابات على متن اليخت يتم ابلاغ الجهة الصحية المختصة لاتخاذ الاجراءات المناسبة طبقا للقواعد الصحية المنظمة. ونصت اللائحة على دور الجهاز القومي لتنظيم الاتصالات، والذي يقوم بترخيص أجهزة الاتصالات اللاسلكية الموجودة على اليخت، وذلك وفقا لاحكام قانون تنظيم الاتصالات، والقرارات المنظمة، والتنسيق مع الجهات المعنية بسرعة استصدار التراخيص الالكترونية بشأن الاجهزة المستخدمة وذهبت لائحة تنظيم اليخوت على دور ادارة المارينا أو الميناء السياحي، وذلك لتوفير امكانات الاتصال اللاسلكي باليخوت بالتنسيق مع القاعدة البحرية التي يقع في نطاقها المارينا أو الميناء السياحي وتنظيم استخدام اللاسلكي على اليخت بالتنسيق مع الجهات المعنية كما تقوم باستقبال كافة . الاخطارات والبلاغات من اليخت على



كما تكون خدمات القطر، الوكيل الملاحي، ويجوز اسنادها الى الوكيل الملاحي المرخص له من قطاع النقل البحري. وذهبت اللانحة الى أن تتولى نوادي اليخوت التابعة لهيئة قناة السويس و نادي اليخت المصري، وتنفيذ دور الوكيل الملاحي بالنسبة لليخت في حالة عبورها لقناة السويس، ويجوز اسناد تلك المهام الى الوكيل الملاحي، كما يؤذن بالنزول للقادمين على متن اليخت وفقا للاجراءات المتبعة مع الاجانب لدخول البلاد بمعرفة الجهات المختصة

والارشاد والتأمين، وغيرها من الخدمات اختيارية لليخت وبناء على طلب المسئول عن اليخت أو قائدة أو من ينوب عنه، كما تلتزم ادارة الميناء أو المارينا وجميع مقدمو الخدمات والتوريدات لليخت، كل فيما يخص، بالاعلان عن بيانات الخدمة وخصائصها والسعر الشامل للحصول عليها، ويخطر قطاع النقل البحري سنويا بلانحة اسعار الخدمات والتوريدات وأي تعديلات تطرأ عليها للنشر على النافذة الرقمية. كما تتم محاسبة اليخت بالسعر العالمي للوقود، ويسدد بالعملة الأجنبية، كما يتم استخراج الموافقات والتصاريح اللازمة لليخت خلال مدة لا تتجاوز ثلاثة ايام، وحال تكرار الزيارة للبلاد فيجب ألا تتجاوز مدة استخراج تلك الموافقات والتصاريح يوما واحدا ونصت اللانحة على أسس وفئات المحاسبة مع اليخوت، ليتم محاسبة اليخت الذي يتردد على المارين السياحية الدولية طبقا للانحة الاسعار المعلنة من ادارة المارين السياحية على النافذة الرقمية، كما تتم محاسبة اليخت الذي تردد على نوادي اليخوت

لليخوت، كما يعفى اليخت من اداء مقابل النوباتجية للقيام بالاجراءات بعد مواعيد العمل وأيام العطلات الرسمية. وكانت قد عقدت هيئة ميناء الإسكندرية اجتماعا مؤخرا لبحث مطالب العاملين في القطاع، للتعرف على معوقات نشاط سياحية اليخوت، خاصة مشكلة الرسوم المتعددة التي يتم تحصيلها . وأوضح اللواء حسام الرويني نائب رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، أن الاجتماع جاء في إطار سياسة وزارة النقل لجذب سياحة اليخوت والموانئ المصرية، سواء الواقعة بالبحر هذا النشاط يعمل على تنمية إيرادات الموانئ، خاصة وأن اليخوت تحتاج إلى اجراءات للدخول، وتموين بالوقود والسلع الاستهلاكية المختلفة وأكد أن ميناء الإسكندرية تتعاون مع قطاع النقل البحري، في تنفيذ النافذة الواحدة لليخوت والتي تم تدشينها مؤخرا، بحيث يتعامل صاحب اليخت مع نافذة واحدة وليس مع العديد من الجهات، لافتا إلى أن التعدد قبل «نافذة» كان أحد معوقات النشاط، ليتم دفع الرسوم عبر شركة «إي فاينانس»، فقط. وأشار «الرويني» إلى أن السوق المصرية قامت مؤخرا بإنشاء العديد من الموانئ السياحية المتخصصة لاستقبال السفن السياحية واليخوت، وبالتالي هناك حوافز كبيرة منتظر طرحها خلال الفترة المقبلة، ومن أهمها التسهيلات في القرارات الإدارية حتى تؤتي تلك الإنشاءات ثمارها مستقبلا

طبقا للانحة الاسعار المعلنة على النافذة الرقمية. كما يتم محاسبة اليخت الذي يتردد على الموانئ العامة السياحية والتجارية (محطات سياحية- أرصفة سياحية) وذلك مقابل التراكي لمدة يوم، على أن يعتبر جزء اليوم يوما كاملا، بحيث يدفع اليخت حتى طول ١٠ متر بواقع ٦ دولار للمتر يوميا، واليخت أكثر من ٣٠ - ٦٠ متر يكون ٨ دولار للمتر يوميا، واليخت من ٦٠ - ٩٠ متر يقوم بدفع ١٠ دولار للمتر يوميا، واليخت أكثر من ٩٠ متر تقوم بدفع ١٤ دولار للمتر يوميا

منح تخفيض قدره ٥٠٪ للمدة التي تزيد عن الثلاثين يوما الاولى

ويتم منح تخفيض قدره ٥٠٪ للمدة التي تزيد عن الثلاثين يوما الاولى، على أن يعاد النظر في تلك الفئات كلما دعت الضرورة الى ذلك بعد العرض على المجلس الاعلى للموانئ كما يقوم قطاع النقل البحري بتحصيل مصروفات ادارية من المسئول عن اليخت أو من ينوب عنه عن الخدمة الادارية والالكترونية للنافذة الرقمية بواقع ٢٠٪ من اجمالي المبالغ المسددة، فيما يؤدي اليخت المقابل المستحق لشركة تكنولوجيا تشغيل المنشآت المالية اي فاينانس طبقا للعقد المبرم بذات الشأن. ونصت اللانحة على عدم تحصيل اي رسوم أو مقابلات تحت اي مسمى من اليخت الا من خلال النافذة الرقمية على أن تقابلها خدمات حقيقية وفعالية تؤدي

«الجمارك» تصدر تعليمات جديدة بتثان التهرب بالمنافذ المختلفة



آخر يكون الغرض منها التخلص من الضرائب الجمركية المستحقة عليها كلها أو بعضها أو بالمخالفة للنظم المعمول بها في شأن البضائع الممنوعة

والتهرب وفقاً لقانون الجمارك فهو يعتبر ادخال البضائع من أي نوع إلى الجمهورية أو إخراجها منها بطرق غير مشروعة بدون أداء الضرائب الجمركية المستحقة كلها أو بعضها أو بالمخالفة للنظم المعمول بها في شأن البضائع الممنوعة.

ويعتبر في حكم التهرب تقديم مستندات أو فواتير مزورة أو مصنعة أو وضع علامات كاذبة أو إخفاء إخفاء البضائع أو العلامات أو ارتكاب أي فعل آخر يكون الغرض منها التخلص من الضرائب الجمركية المستحقة عليها كلها أو بعضها أو بالمخالفة للنظم المعمول بها في شأن البضائع الممنوعة .

أما أنواع التهرب من حيث المكان، فهو التهرب عبر الحدود (وهو من أكثر أنواع التهرب شيوعاً في الدول التي لها حدود صحراوية أو جبلية وعرة أو بحرية شاسعة)، والتهريب عبر الموانئ والمطارات والمحطات الجمركية من خلال الإخفاء أو تقديم مستندات مزورة بغرض التحايل للتهرب من سداد الضرائب والرسوم الجمركية كلها أو بعضها.

كما ذهبت تعليمات رئيس مصلحة الجمارك، إلى أنه في حالات طلب التصالح بيان تاريخ تقديم طلب التصالح وموقف الدعوى العمومية (لم يتم إحالتها إلى النيابة العامة، أو أنها في مرحلة التحقيق، أو صدر فيها حكم ابتدائي . (نهائي وتاريخه

أما في حالة طلب الوقف الاحترازي لرقم التعامل للمتهم بارتكاب واقعة التهرب الجمركي يتم إدراج ذلك بذات طلب تحريك الدعوى العمومية على أن تتضمن مذكرة العرض أسباب ومبررات طلب الإيقاف

وصدرت التعليمات بناء على كتاب المستشار القانوني لوزير المالية لقضايا التهرب الضريبي والجمركي رقم 6126 / س بخصوص دراسة ملفات التصالح وملفات تحريات الدعاوي العمومية في قضايا التهرب الجمركي بشأن كيفية احتساب التوقيض المستحق للجمارك في حالة وجود حالة ضبط سابقة خلال الخمس سنوات السابقة صدر فيها حكم بات بالإدانة أو تم التصالح فيها وفقاً بعد صدور حكم نهائي بستين يوماً لأحكام المادة 81 من ذات القانون، وكذا إيقاف رقم التعامل للمتهم بارتكاب جريمة جمركي لحين صدور حكم طبقاً لأحكام المادة 80 من ذات القانون

يذكر أن التهرب الجمركي ينقسم وفقاً لتعريف قانون الجمارك إلى "تهريب فعلي"، وهو إدخال البضائع من أي نوع إلى الجمهورية أو إخراجها منها بطرق غير مشروعة بدون أداء الضرائب الجمركية المستحقة كلها أو بعضها أو بالمخالفة للنظم المعمول بها في شأن البضائع الممنوعة

أما النوع الثاني فمعروف بأنه "هرب حكيم"، ويعتبر في حكم التهرب تقديم مستندات أو فواتير مزورة أو مصنعة أو وضع علامات كاذبة أو إخفاء إخفاء البضائع أو العلامات أو ارتكاب أي فعل

قرر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، وكيل أول وزارة المالية، تعليمات جديدة بشأن عمليات الضبط ووقائع التهرب الجمركي

وأوضح رئيس مصلحة الجمارك أن هذا يأتي في إطار توجيهات الدكتور وزير المالية الدكتور محمد معيط، بشأن إعداد ملفات طلبات تحريك الدعوى العمومية بشأنها باتباع عدد من الضوابط

ونص المنشور رقم 59 لسنة 2022 على تلك الضوابط والتي منها أن تكون الواقعة محل الطلب مستوفاه لعناصر التجريم المقررة قانوناً، إضافة إلى توافر البراهين والشواهد على صحة الواقعة محل الطلب ورجحان ثبوتها في جانب المتهم

كما تشمل تلك الضوابط، مواجهة المتهم أو من يمثله قانوناً بالواقعة محل الطلب، أو يتم إخطاره بها حال تعذر مواجهته أو رفضه ذلك مع مراعاة الأحكام الواردة بمنشور تعليماتنا رقم 42 لسنة 2022، إضافة إلى قيام إدارات الشؤون القانونية بموافاة الإدارة العامة للبحوث الفنية بمكتب رئيس المصلحة بأرقام وتواريخ قيد الدعاوي خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ تسليمها للنيابة المختصة

ومن المعروف أن مصلحة الجمارك أصدرت تعليمات نهاية العام الماضي بشأن قضايا التهرب الجمركي عبر منشور رقم 68 لسنة 2021

وكان ينص المنشور على أنه يراعى الالتزام بجميع إدارات الشؤون القانونية عند إرسال ملف تحريات الدعوى أو نموذج التصالح لقضايا تهريب جمركي موضح بها إرفاق بيان يوضح سابقة الضبط والذي يتضمن (رقم القضية والسنة، وتاريخ الضبط، واسم المتهم، وملخص الواقعة، وموقف القضية)، إضافة إلى صورة الحكم البات أو صورة قرار الموافقة على قبول التصالح

« شركة Hapag-Lloyd تطلق جديدة للمصدرين والمستوردين تحت مسمى "خدمة ضمان الشحن" »



قادرة على مراقبة الحاويات، وجمع البيانات لتعزيز الشفافية. وأكدت شركة النقل الألمانية عن تركيب أجهزة تعقب حية على جميع حاوياتها نهاية الشهر 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 GPS ودرجة الحرارة وأي اهتزازات مفاجئة للحاوية. وجاء خط هاباج لويدي خلال العام الماضي 2021 في المركز الخامس بين أهم 10 خطوط على مستوى العالم. ويقوم الخط بالاستحواذ على نسبة 50% تقريبا من حجم أعمال شركة دمياط لتداول الحاويات، ومؤخرا كان ضمن التحالف المشارك في تشغيل المحطة الثانية للحاويات بميناء دمياط في تحالف ضم مجموعة يوروجيت الألمانية، وكونتشيبيال أوربية.

تأمين الحاوية من أي عمليات انقلاب من السفينة المحجوز عليها الشحنة، وأوضح الخط أن الشركة لم تقصر تلك الخدمة على الحاويات مقاس 40 و 20 قدم فقط بل يتخطى ذلك إلى الحاويات القياسية العالية، والخزانات المرنة، والمعدات الخاصة. وأكدت الشركة على أنه تم استثناء عدد من الحاويات من تلك الخدمة، وهي الحاويات التي تحتوي على بضائع خطيرة، والمبردات (العاملة أو غير المشغلة)، والمعدات الخاصة (خارج المقياس) والمعروفة بالمعدات الشاذة. وكان شركة هاباج لويدي «الخط الملاحي الألماني» أعلنت عن أنها ستكون أول شركة شحن في العالم تزود جميع حاوياتها بأجهزة تتبع في الوقت الفعلي، على أن تكون

أطلقت مجموعة هاباج لويدي الألمانية خدمة جديدة في الأسواق التي تقوم بتغطيتها ومنها الموانئ المصرية، ويطلق عليها خدمة ضمان الشحن. وحسب اعلان عن الشركة، فإن الخدمة الجديدة تأتي ضمن حزمة من الحوافز تقوم الشركة بتقديمها في ظل المنافسة الكبيرة في سوق الشحن البحري، والهدوء النسبي في توترات سلسلة الامداد بما يزيد من حدة المنافسة. وأضاف أن الخدمة الجديدة تعمل على زيادة القدرة على عملية التخطيط لنقل الحاوية الخاصة بالعمل، حيث يمكن الحصول على الخدمة عبر الشراء ضمن الخدمات التي تقدمها الشركة، وذلك عبر الحجز، وقبل عملية الشحن بفترة قد تصل إلى 3 ايام وأشار الخط الملاحي أن الخدمة لها العديد من المميزات للعملاء من المصدرين والمستوردين، ومنها تحميل آمن للحاوية، وبالإضافة إلى.

« الجمارك » و« الإسكندرية لمحطات الحاويات » تتفقان على تسهيل إجراءات التخلص من المهمل



ميرسك في محطة الشركة الصينية بالإسكندرية، إضافة إلى ٢٠ أخرى تتبع لتوكيل (CMA) في محطة الشركة الصينية بالدخيلة والبضائع المهمل هي الموجودة في المخازن الجمركية أو على الأرصفة داخل الموانئ، أو الأشياء التي يتركها المسافرون في المكاتب الجمركية وتقاس أصحابها عن سحبها بعد إخطارهم بخطاب موصى عليه بعلم الوصول أو عن طريق الإعلان بجهة الإدارة. وأشار إلى أنه تم بالفعل بدء إعدام الحاويات التابعة لخطوط ميرسك و cma-cgm، وبقي التوكيلات الملاحية، يتم إعدامها بنهاية أغسطس الحالي، وذلك بعد تفهم من قبل شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات على سرعة اعدام الحاويات المهمل بها من جانبها أشارت الدكتورة منى نصر، مساعد وزير المالية لشئون التطوير الجمركي، إلى أن هناك مساعي من قبل وزارة المالية لسرعة إنهاء البضائع المهمل بالموانئ المصرية.

عقدت مصلحة الجمارك اجتماعًا مؤخرًا، مع شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية الصينية، للاتفاق على تسهيل الإجراءات الخاصة بإعدام الحاويات المهمل، وذلك استجابة لتوصيات مجلس الوزراء في هذا الشأن. أكد مستور أبو ثلاث، معاون رئيس مصلحة الجمارك، أن الاجتماع ناقش إنهاء تكديس الحاويات المهمل في الدخيلة والإسكندرية، والتي تضم حاويات تزيد عن ٤ سنوات، بما يسهم في زيادة المساحات المخصصة للتخزين بالميناء. وأضاف أن الاجتماع شهد تفهماً من قبل شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية، خاصة أن هناك توجيهات من قبل الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، بسرعة الإفراج الجمركي عن البضائع من ناحية، وإنهاء الحاويات المهمل بالموانئ من ناحية أخرى. ولفت إلى أن تلك ميناء الإسكندرية بها العديد من الحاويات المهمل، منها ٣٩ حاوية صنف تقاوى بطاطس، و ١٩ تابعة لتوكيل

وأضافت، على هامش الندوة التي نظمتها غرفة ملاحه الإسكندرية مؤخرًا، أن هناك العديد من الإجراءات التي تم اتخاذها مؤخرًا لتسهيل عملية إنهاء تلك البضائع، وتوفير الساحات التخزينية بالموانئ، منها تقليص فترة بيع بضائع المهمل لتكون شهرًا بدلًا من أربعة. وينص قانون الجمارك على أن للجمارك الحق في بيع البضائع التي مضى عليها ٤ أشهر في المخازن الجمركية، أو على الأرصفة ولوزير المالية خفض هذه المدة في حالات الضرورة، بما يمنع تكديس الموانئ بالبضائع.

«الجمارك» تصدر تعليمات بشأن تجديد مدة إيداع البضائع بالمخازن المؤقتة في الموانئ

كما تنص المادة على أنه يجوز في الأحوال التي يقتضيها الصالح العام مد هذه المدة بموافقة الوزير أو من يفوضه. ويأتي المنشور تنفيذها لتعليمات وزير المالية الدكتور محمد معيط في استمرار المصلحة بتيسير الإجراءات الجمركية على المتعاملين معها، وفي ضوء الطلبات المقدمة من المصنعين والمستوردين المصريين، وكذلك الأمين العام للغرف التجارية المصرية، وطبقاً لقرار وزير المالية رقم ٤٥١ لسنة ٢٠٢١ الصادر بشأن التفويض في بعض الاختصاصات المقررة بقانون الجمارك الصادر بالقانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ ولائحته التنفيذية.



يجوز إبقاء البضائع القابلة للتلف أو النقصان المودعة بالمخازن المؤقتة أكثر من المدة التي تسمح بها حالتها. وتنص المادة ١٣٧ من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك على أن تكون مدة بقاء البضائع بالمخازن المؤقتة شهرين، أما البضائع القابلة للتلف أو النقصان فلا يجوز إبقاؤها إلا للمدة التي تسمح بها حالتها.

قرر الشحات غتوري وكيل أول وزارة المالية، رئيس مصلحة الجمارك، تنفيذ تعليمات جديدة بشأن تجديد مدة إيداع البضائع المودعة بالمخازن المؤقتة بالموانئ. ونص منشور تعليمات رقم ٦٠ لسنة ٢٠٢٢ على أنه يتم الالتزام بتجديد مدة إيداع البضائع المودعة بالمخازن المؤقتة بالموانئ لتكون بالنسبة للمواد الغذائية لا تتجاوز مدة التجديد لها شهراً، بينما باقي البضائع لا تتجاوز مدة التجديد لها شهرين فقط. وأكد رئيس مصلحة الجمارك، أن تلك التعليمات يتم سريانها لمدة ٦ أشهر فقط، على أن يعاد النظر فيها بعد ذلك، كما أنه في جميع الأحوال لا

لجنة عليا تحرس سيناريوهين لضم 7 موانئ إلى شركة قابضة



فضلا عن قائمة محددة بالمشروعات الحالية، والجديدة مع تصنيفها من حيث أولوية التنفيذ.

وأعلن الدكتور مصطفى مدبولي، في مؤتمر صحفي مؤخراً، أنه سيتم دمج أكبر 7 موانئ تحت مظلة كيان واحد، تمهيداً للطرح في سوق المال وبشكل رئيسي للمصريين، مع إتاحة نسبة للمستثمرين الأجانب.

وقال كامل الوزير، وزير النقل، في تصريحات تليفزيونية مؤخراً، أن الموانئ هي «الإسكندرية، ودمياط، وشرق وغرب بورسعيد، والأديبية، والسخنة، وسفاجا» وستحول من هيئات إلى كيانات تحت مظلة شركة قابضة، مؤكداً عدم وجود نوايا للبيع، ولكن الأمر يقتصر على الإدارة والتشغيل بالتعاون مع القطاع الخاص، ومن حق المستثمر -بعد طرحها في البورصة- أن يكون له مقعد في مجلس الإدارة.

المشروعات الجاري تنفيذها حالياً على البحر المتوسط، اقتنصتها بالفعل تحالفات محلية وعالمية. ووفقاً للمعلن من «النقل» فإنه يتم حالياً استكمال حزمة مشروعات بميناء السخنة على مساحة 18 كيلو متراً، تشمل 4 أحواض وأرصعة جديدة بعمق 18 متراً، وساحات تداول على 9.6 مليون متر، ومناطق تجارية ولوجستية بإجمالي 5.3 كيلومتر، تخدمها شبكة من خطوط السكك الحديدية بطول 33 كيلومتراً متصلة بالقطار الكهربائي السريع «السخنة- مرسى مطروح» تستخدم في نقل بضائع الحاويات من الميناء إلى جميع أنحاء الجمهورية. وأعلن وزير النقل الفريق كامل الوزير، في أكثر من مناسبة، أن كبرى الشركات العالمية المتخصصة في تشغيل وإدارة المحطات، تتسابق للفوز بعقود تشغيل وإدارة المحطات الجديدة بـ «السخنة» على غرار ما نفذ في محطة «تحيا مصر» بميناء الإسكندرية. وأشارت مصادر بوزارة النقل إلى أن اللجنة ستقدم دراسة تفصيلية عن نسب القطاع الخاص المحلي والخارجي في مجالس وهيكل ملكية شركات الموانئ عند طرحها في البورصة،

تعكف لجنة عليا تضم ممثلين من عدة جهات على دراسة سيناريوهين لضم 7 موانئ بحرية تحت مظلة شركة قابضة. وقال اللواء رضا اسماعيل رئيس قطاع النقل البحري، في تصريحات صحفية، أن هناك مقترحاً مبدئياً عرضته وزارة النقل يتضمن تأسيس شركتين قابضتين بدلاً من واحدة، الأولى تخضع لها الموانئ الواقعة على البحر المتوسط وهي «الإسكندرية ودمياط وشرق وغرب بورسعيد»، بينما تضم الثانية موانئ السخنة والأديبية وسفاجا على البحر الأحمر. وأوضح رئيس القطاع، أن اللجنة تضم في عضويتها ممثلين من هيئات الموانئ وقطاع النقل البحري والهيئة العامة للاستثمار والهيئة الاقتصادية لمنطقة قناة السويس ووزارة النقل، بالإضافة إلى ممثلين من جهات أخرى، وتبحث حالياً جميع السيناريوهات المطروحة قبل عرض تقريرها النهائي قريباً على مجلس الوزراء والأعلى للموانئ. وأضاف أن الهدف من تأسيس قابضتين يتمثل في طبيعة المشروعات ومقومات الاستثمار بالموانئ، فعلى سبيل المثال «السخنة» بها فرص كبرى جاهزة لدخول القطاع الخاص، بينما غالبية

ميناء دمياط تمدد حوافر التخزين لبضائع الحديد والخردة والأبلاكاتش حتى نهاية العام الجاري



قرر مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط تجديد الحوافر والتسهيلات الممنوحة للمستثمرين بالميناء، والتي تم تنفيذها منذ ٢٠٢٠ وكان من المفترض انتهائها خلال أبريل من العام الماضي، ليتم مدها حتى نهاية العام الجاري. ووفقاً لقرار ميناء دمياط رقم ٤٢٥ لسنة ٢٠٢٢، الذي اطلعت عليه المال، نص على أن يتم العمل بموجب تلك الحوافر وفقاً لقرار هيئة الميناء رقم ٨٤٥ لسنة ٢٠٢٠ بشأن منح حوافر وتسهيلات للمستثمرين بميناء دمياط حتى نهاية ديسمبر المقبل. وتنص المادة الأولى من القرار على أن تخفض بنسبة (١٠٪) من فئات المحاسبية لساحات تخزين (الحديد- الخردة - الأبلاكاش - المعدات البترولية). كما كان ينص القرار على أن يتم إيقاف تحصيل مقابل إشراف الهيئة على أعمال الشحن والتفريغ لبكر الحديد الذي يتعدى وزنه ٢٠ طن/بكرة. وبموجب المادة الثالثة - تم مد فترة السماح لتخزين البضائع في المخازن والساحات الواردة بقرار هيئة ميناء دمياط رقم ٩٠٤ لسنة ٢٠١٨ المشار إليه لتصبح ٦٠ يوماً بدلاً من ٤٥ يوماً. ونصت المادة الرابعة على أن تخفض الفئات الواردة بقرار هيئة ميناء دمياط رقم ٥٠٠ لسنة ٢٠١٩ المشار إليه، وذلك بنسبة ٤٠٪ للبضائع العامة وبنسبة ١٠٪ لباقي أنواع البضائع. كانت هيئة ميناء دمياط أصدرت قراراً في ٢٠١٨ ينص على منح الهيئة مقابل إشراف يصل في البضائع العامة إلى ٣ جنيهات للطن، والذي يقع الحديد للفائف ضمنه، بينما يبلغ في الصب الجاف ٣ جنيهات للطن، والصب الجاف غير التنظيف ٤ جنيهات للطن. ونصت المادة الرابعة على أن تخفض الفئات الواردة بقرار هيئة ميناء دمياط رقم ٥٠٠ لسنة ٢٠١٩ المشار إليه، وذلك بنسبة ٤٠٪ للبضائع العامة وبنسبة ١٠٪ لباقي أنواع البضائع.

ونص القرار رقم ٥٠٠ لسنة ٢٠١٩ على أن يتم تحصيل مقابل تداول ١,٥ جنيه عن كل طن بضائع صب سائل، ١,٧٥ جنيه عن كل طن بضائع عامة، ٢ جنيه عن كل طن للصب الجاف التنظيف «الغلال والحبوب»، و ٢,٥ جنيه لكل طن بضائع صب غير تنظيف (فحم، كلينكر). وأكد مصدر مسئول بميناء دمياط أن القرار يأتي تشجيعاً للتخزين داخل الميناء، في الوقت الذي تسعى الهيئة فيه إلى زيادة الطاقة الاستيعابية بالميناء، خاصة أن هناك نموا ملحوظا للبضائع بالميناء، إلا أنه نمو متواضع يصل إلى قرابة ٣٪ خلال أغسطس الماضي. وصدر القرار بناء على مجلس إدارة الميناء الأخير بالموافقة على مد العمل بتلك الحوافر لمدة تصل إلى نهاية العام الجاري، ولاقى موافقة من قبل وزارة النقل. وأوضحت الهيئة أنها حصلت مؤخراً على قرار مجلس الوزراء إعادة تخصيص مساحة ١٦٣,٧٨ فدان من الأراضي المملوكة للدولة ملكية خاصة، ناحية محافظة دمياط، لصالح الهيئة وذلك نقلاً من الأراضي المخصصة لهيئة المجتمعات العمرانية، وبالتالي سيكون هناك توسعات في الساحات التخزينية خلال الفترة المقبلة بالميناء. يذكر أن الأرض البالغ مساحتها ١٢٥ فداناً قامت هيئة ميناء دمياط بدفع مبلغ ٥٥ مليون جنيه بموجب شيكات لجهاز التعمير بمدينة دمياط الجديدة باعتبار أن تلك الأرض تتبع جهاز التعمير، وذلك بعد أن قامت هيئة المساحة بتقدير قيمة الأرض وعقب ذلك يختص جهاز التعمير بدفع مبلغ التعويض للفلاحين التي كانت تتبعهم تلك الأرض وتم نزع ملكية تلك الأرض منهم بموجب قرار رئاسة الوزراء بتخصيص المنطقة الواقعة بدءاً من دمياط الجديدة وحتى القناة الملاحية لإنشاء هيئة الميناء ومدينة دمياط الجديدة.

YANG MING

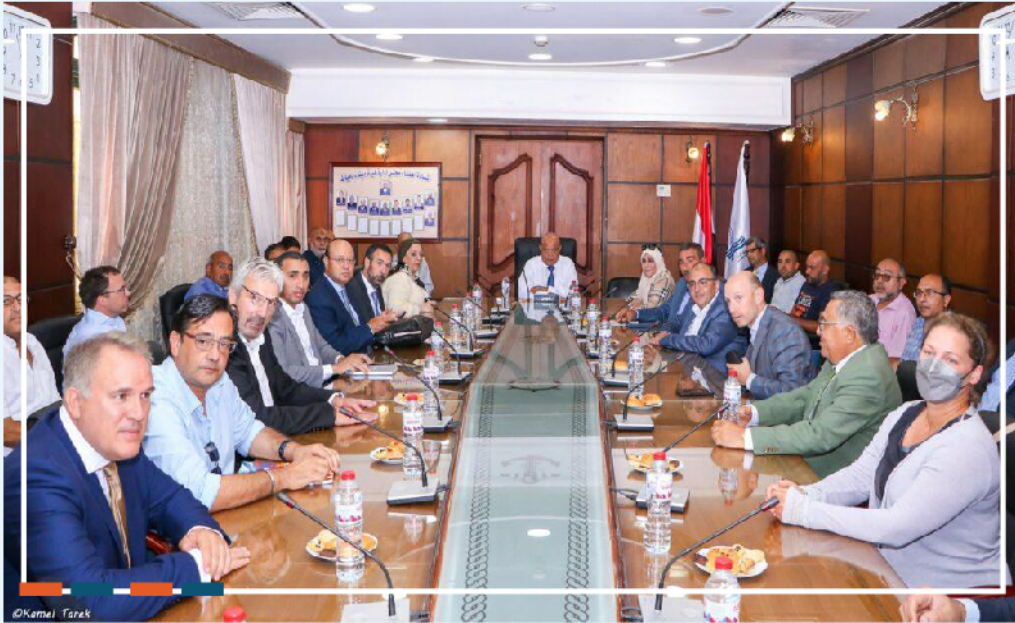
YANG MING SHIPPING (EGYPT) S.A.E
يانج مينج شيبينج - مصر للملاحه ش.م.م.



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

اجتماع منلترك بين هيئة ميناء دمياط وتحالف تتلفيل محطة الحاويات الثانية تحيا مصر ا



وأكد المهندس كريم سلامة، مستشار شركة «يوروجيت» بالسوق المصرية، أن المشروع سيكون الأول من نوعه في السوق الأفريقية، بحيث يضم منطقة لوجستية ومحطة تداول الحاويات، إضافة إلى زيادة طاقة خط السكة الحديد من مختلف المحافظات لميناء دمياط.

وتابع أن الشركة تعد من أهم الشركات العاملة في السوق الأوروبية، وتقوم بتشغيل محطات مماثلة، ونجحت، خلال الفترة الماضية، في تشغيل ميناء طنجة بالمغرب بحجم تداول بلغ ٤,٥ مليون حاوية،

ورغم أن المشروع المغربي هو الأقرب لمشروع شرق بورسعيد كميناء ترانزيت فقط، بينما في ميناء دمياط سيرتكز المشروع على الترانزيت والتجارة الخارجية (صادرات وواردات).

وأوضح أن المشروع يستهدف تعويض ما فقدته الموانئ المصرية من حاويات الترانزيت، التي ذهب جزء كبير منها إلى ميناء «بيريه» باليونان، علاوة على خدمة عملية الاستيراد والتصدير المصرية، وربطها بالسوق الأوروبية التي تعد من أكبر الأسواق بالنسبة لمصر.

دمياط اللوجستي المتكامل للنقل متعدد الوسائط للحاويات، والذي يطبق المتوسط.

أحدث النظم في مجال تكنولوجيا المعلومات، لخدمة حركة الصادرات والواردات المصرية، ومواكبة تزايد حركة تداول الحاويات بالموانئ العالمية، كما أن هذا المشروع سيحول ميناء دمياط إلى مركز عالمي لحاويات الترانزيت في البحر ويستهدف تداول ٢ مليون حاوية خلال السنوات الثلاث الأولى من بداية تشغيل هذا المشروع، على أن تزيد طاقة التداول تبعاً لتصل إلى ٤ ملايين حاوية في السنة، إضافة لربط محطة الحاويات الثانية بالمراكز اللوجستية والمناطق الصناعية الموجودة بالجمهورية بشبكة السكك الحديدية الحالية وشبكة القطارات السريعة الجاري تنفيذها لربطها بمحافظات الجمهورية.

فأسندت هيئة ميناء دمياط تنفيذ محطة الحاويات الثانية لتحالف شركة المقاولون العرب وأركيديون اليونانية، ويقع المشروع على مساحة تصل إلى ٩١٠ آلاف متر مربع، بأطوال أرصفة تتخطى ١٩٥٠ مترًا، وبعمق ليرتفع ١٨ مترًا. ومن المقرر أن يتم تمويل المشروع عبر عدد من البنوك أهمها البنك الأوروبي للتمويل، الذي من المتوقع أن يشارك بقيمة تصل إلى ٣٠٠ مليون دولار.

استقبل اللواء بحرى أ.ح أحمد عبد المعطى حواش رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط وفدًا من التحالف الأوروبي الفائز باتفاقية بناء وتطوير البنية الفوقية واستخدام وإدارة وتشغيل وصيانة وإعادة تسليم محطة الحاويات الثانية (تحيا مصر ١) بميناء دمياط. ويضم التحالف الفائز بالمشروع كلا من (التحالف الأوروبي يوروجيت و كونتسب و هاباج لويد) والذي قام بتفقد المشروع على أرض الواقع بغرض متابعة مراحل تنفيذ أعمال البنية التحتية للمشروع والاطلاع على نسب التنفيذ، وكذلك مراجعة كل الإجراءات النهائية اللازمة للبدء فور الانتهاء في تنفيذ البنية الفوقية للمشروع. جاء ذلك بحضور هدى عطية مساعد وزير النقل لشئون النقل البحري، واللواء بحرى أ.ح / طارق عدلي نائب رئيس مجلس الإدارة للتشغيل والعميد مهندس أحمد عثمان نائب رئيس مجلس الإدارة للتخطيط والاستثمار وقيادات الهيئة. وبحسب رئيس هيئة الميناء اللواء أحمد حواش، جرت مناقشات للأمور الفنية وتقدم الأعمال والجدول الزمني والتزامات الأطراف بالتنسيق بين التحالف وهيئة الميناء والشركات والمكاتب الاستشارية المنفذة، يأتي ذلك تنفيذاً لخطة وزارة النقل لتحويل ميناء دمياط لميناء محوري لوجيستي للترانزيت في منطقة المتوسط. ووافق مؤخرًا مجلس النواب على صدور قانون بمنح التزام بناء وتطوير البنية الفوقية واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة الحاويات الثانية (تحيا مصر ١) بميناء دمياط لشركة يوروجيت وخط هاباج لويد. ويهدف مشروع القانون لوضع أساس لإنشاء محور

قطاع النقل البحري يوضح تفاصيل مبادرة الممر الأمّن للحبوب والمواد الغذائية بالبحر الأسود.



قال الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، أنه تم التواصل مع شركات التوكيلات الملاحية وهيئات الموانئ بخروج البضائع المخزنة داخل الموانئ المصرية، ليتم تخزينها بمستودعات خارج الدائرة الجمركية. وأوضح أنه تم إصدار تعليمات وتوزيعه على كافة المنافذ الجمركية وهيئات الموانئ لتخفيف الضغط عن الساحات والمخازن داخل الموانئ المصرية، والسماح بتخزين تلك البضائع بمستودعات خارجية، حتى التي لم تقوم بدفع الضريبة الجمركية أو محملة بغرامات وأرضيات، وذلك بضمن مصلحة الجمارك. وأكد أن هذا الإجراء يأتي تفادياً للغرامات التي يتم دفعها من قبل المستوردين لمحطات الحاويات، والتي في

معظمها يتم دفعها بالدولار، ليتم تخزينها بالموانئ الجافة منها العاشر من رمضان والسداس من أكتوبر، ومخازن ميرغم والنوبارية والنهضة بالإسكندرية، والتي تقل فيها رسوم التخزين بأسعار زهيدة مقارنة بالتخزين داخل الموانئ. وأكدت مصلحة الجمارك أنه سيتم نقل البضائع باسم التوكيل الملاحية، وكييل السفينة، أو وكييل الشحنة، وكلاء الشحنة، لضمان حقوقه المالية من أصحاب البضائع، أما في حالة طلب المستورد طلب نقل البضائع لصالح المستورد فيكون تحت إشراف جمركي، على أن يتم تخزينها داخل مستودعات بإشراف جمركي، على أن تتعهد الجمارك بعدم الإفراج عن تلك البضائع إلا بعد صدور إذن التسليم من التوكيل الملاحية والذي بموجبه يكون قد حصل على كافة مستحقاته بالإضافة إلى مستحقات المصدر الأجنبي. وذكرت الدكتورته منى نصر مساعد وزير المالية للتطوير الجمركي، أنه ضمن الإجراءات الجمركية أيضاً تضمنت زيادة الفترة المسموح بها بإحالة البضائع المخزنة بالموانئ إلى بضائع مهملة، لتكون 4 أشهر بالنسبة للمواد الغذائية بعد أن كانت شهرين فقط، و6 أشهر للأصناف الأخرى بعد أن كانت شهرين فقط. وجاءت تلك التعليمات بعد عدداً من المجالس التصديرية، والغرف التجارية واتحاد الصناعات. وأكدت أن مصلحة الجمارك حصلت على موافقة من قبل وزير المالية بالغاء الغرامات التي يتم تنفيذها على المستوردين والمستخلصين في حالة



ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**

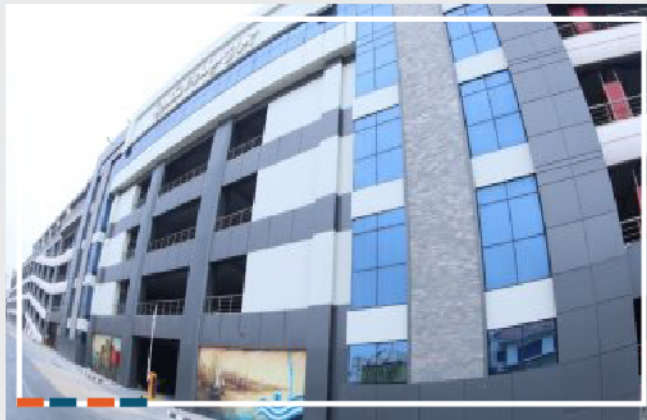


Hotline: 19673

msc.com

«ميناء الإسكندرية يستهدف إنشاء جراج لتخزين السيارات على مساحة ٢٩,٥ ألف متر مربع»

«النيل العامة لإنشاء الطرق»، إحدى الشركات التابعة لوزارة النقل، ويتكون من مستويات بسعة تخزينية حوالي 3500 سيارة. كانت قد حددت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية فئات المحاسبية في أماكن وساحات الانتظار بالميناء للسيارات الملاكى وسيارات الركوب والنقل الثقيل، نهاية العام الماضي. وذكرت الهيئة في قرارها أن رسوم انتظار السيارات الملاكى تبلغ 25 جنيهًا عن كل يوم ولمدة 14 يومًا و50 جنيهًا من اليوم الـ15 وحتى اليوم الـ21، فيما فرضت الميناء قيمة 100 جنيه، ومن اليوم الـ22 وحتى اليوم الـ45. وتضمن القرار فرض رسوم انتظار لسيارات الركوب الخفيف «الميكرو باص والمينى باص والبيك اب» 50 جنيهًا عن كل يوم وحتى اليوم الـ14، وفرض 75 جنيهًا من اليوم الـ15 وحتى اليوم الـ22، فيما حددت 125 جنيهًا من اليوم الـ21 حتى اليوم الـ45.



الإفراج عنها بشكل جزئي من قبل التجار، وفقا لآليات الطلب على السيارات الزيرو. وافتتحت هيئة الميناء خلال العامين الماضيين الجراج متعدد الطوابق على مساحة 15 ألف متر مربع بميناء الإسكندرية، والذي يتكون من 4 طوابق، والذي يعد مصمم لتحقيق أنسب موديلات الإنشاء واستعاب حركة السيارات. ويعمل الجراج الحالي بطاقة استيعابية تصل إلى 160 ألف سيارة، وهي الطاقة التي يمكن تحقيقها بالمشروع سنويا. وتم إنهاء المشروع مؤخرًا بشكل رسمي، وتم افتتاحه عبر وزير النقل الفريق كامل الوزير، والذي بلغت تكلفته 407 ملايين جنيه، والمقام على مساحة 15 ألف متر مسطح، ونفذته

قررت هيئة ميناء الإسكندرية إنشاء مشروع جراج جديد لتخزين السيارات الزيرو، وذلك بعد نجاح تجربة الجراج الذي تم إنشاؤه خلال السنوات الأخيرة بالميناء ويجد إقبالا كبيرا من قبل شركات ومستوردي السيارات. وأكدت هيئة الميناء أنه صدر منشور للشركات المختلفة العاملة في نشاط التخزين والشحن والتفريغ، لإبداء الاهتمام لتنفيذ إنشاء ومشروع وإدارة وصيانة الجراج متعدد الطوابق، موضحا أنه من المقرر أن يكون المشروع الجديد لتخزين السيارات الزيرو فقط. وتابعت هيئة الميناء أنه من المقرر أن يكون المشروع الجديد على مساحة 29.5 ألف متر مربع، وذلك بالمنطقة الخامسة، بهدف الاستغلال الأمثل للمساحات الشاغرة بالميناء. وذكرت الهيئة أنه خلال السنوات الأخيرة افتتحت هيئة الميناء مشروع الجراج متعدد الطوابق بميناء الإسكندرية، والذي تم تخزين به قرابة 100 ألف سيارة خلال العام الماضي، موضحا أن هناك إقبال كبير على التخزين بالجراج، حيث يتم تخزين السيارات لحين تدبير العملة الصعبة من ناحية، ويتم

ميناء السخنة.. عمليات الكنتف والمعايينة لمستخلصي الجمارك أولوية من التاسعة صباحا...



إجراءات ميسرة؛ تسهم في منع تكديس البضائع بالموانئ، موضحا أنه سيتم خلال الأيام القليلة المقبلة الإفراج عن أي شحنات أنهت الإجراءات الجمركية وتنتظر نموذج تمويل الواردات «نموذج 4» بالتنسيق مع البنك المركزى، ووزارة التجارة والصناعة. وأضاف الوزير، أنه تم وقف تحصيل الغرامات الجمركية من المستثمرين والمستوردين المتأخرين فى إنهاء الإجراءات الجمركية بسبب المستندات المطلوب استيفائها من الجهات ذات الصلة؛ بما يساعد فى تخفيف

المستمر مع نقابة المستخلصين وثقة من إدارة ميناء السخنة فى الاستجابة لما فيه الصالح العام وسرعة عمليات الإفراج الجمركي بميناء السخنة. كان وزير المالية محمد معيط أكد فى تصريحات له امس، أنه تنفيذًا للتكليفات الرئاسية التى يتابعها الدكتور مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء، فقد تم إقرار حزمة إجراءات استثنائية لتيسير الإفراج عن الواردات، وتخفيف الأعباء عن المستثمرين، والمستوردين، فى مواجهة الأزمة الاقتصادية العالمية الراهنة، على نحو يسهم فى خفض أعباء الأرضيات والغرامات، خلال الأيام المقبلة، ومن ثم تقليل تكاليف السلع على المواطنين. وأضاف الوزير، إنه تم بالتنسيق مع البنك المركزى، ووزارتي النقل، والتجارة والصناعة، وغرف الملاحه، والتوكيلات الملاحية، التوافق على عدة

قررت إدارة ميناء السخنة تعليمات جديدة بشأن عمل منظومة نافذة الجمركية بها، وذلك بحضور مستخلصي الجمارك فى تمام الساعة التاسعة صباحا الميناء لفتح الحاويات خاصتهم مع إعطاء ميزة الأولوية للكشف والمعايينة حال الحضور من التاسعة صباحا. وجاءت تلك التعليمات ضمن حزمة من الإجراءات التى اتخذتها وزارة المالية لسرعة الإفراج عن البضائع بالموانئ المصرية. وفى هذا الصدد، لفت العميد بحري أشرف المغني مدير عام ميناء السخنة، إلى أن القرار جاء ضمن تأشيرة رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لفتاة السويس على كتاب وزير المالية الوارد فى 28 أغسطس الجارى، وإيماء إلى المتابعة المستمرة والزيارات الميدانية لميناء السخنة لمتابعة أداء عمل منظومة النافذة الواحدة ولجان الفحص المشتركة، وفى التواصل

المستوردين خارج المنافذ الجمركية لإبعاد إصدار هذه التوكيلات-«أن التسليم»؛ لحفظ مستحققاتها؛ على نحو يساهم في إعفاء المستثمرين والمستوردين من الأعباء الإضافية لتخزين البضائع بالموانئ «قيمة الغرامات والأرضيات والحراسات». أشار الوزير، إلى أنه تم مد المهلة المقررة للسلع الغذائية لأربعة أشهر قبل تحويلها إلى «مهمل» بمراعاة تاريخ الصلاحية، و6 أشهر للمنتجات غير الغذائية، لحين الانتهاء من استيفاء المستندات المطلوبة من الجهات ذات الصلة.

الأعباء عنهم، ومن ثم لا يكونوا مضطرين لإضافة هذه الغرامات الجمركية إلى تكاليف السلع. أوضح الوزير، أنه سيتم السماح للتوكيلات الملاحية بنقل البضائع المستوردة من الموانئ إلى المستودعات والموانئ الجافة خارج المنافذ الجمركية، بحيث يكون النقل باسم التوكيلات الملاحية، أو باسم المستوردين وفقاً للإجراءات المقررة، لافتاً إلى أن مصلحة الجمارك تتعهد للتوكيلات الملاحية بعدم الإفراج عن الشحنات المنقولة بأسماء

الجمارك تصدر تعليمات جديدة بشأن تجديد مدة إيداع البضائع في الموانئ



الغذائية لا تتجاوز مدة التجديد لها شهراً، بينما باقي البضائع لا تتجاوز مدة التجديد لها شهرين فقط. وأكد رئيس مصلحة الجمارك، أن تلك التعليمات يتم سريانها لمدة 6 أشهر فقط، على أن يعاد النظر فيها بعد ذلك، كما أنه في جميع الأحوال لا يجوز إبقاء البضائع القابلة للتلف أو النقصان المودعة بالمخازن المؤقتة أكثر من المدة التي تسمح بها حالتها. وتنص المادة ١٣٧ من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك على أن تكون مدة بقاء البضائع بالمخازن المؤقتة شهرين، أما البضائع القابلة للتلف أو النقصان فلا يجوز إبقاؤها إلا للمدة التي تسمح بها حالتها. كما تنص المادة على أنه يجوز في الأحوال التي يقتضيها الصالح العام مد هذه المدة بموافقة الوزير أو من يفوضه. ويأتي المنشور تنفيذاً لتعليمات وزير المالية الدكتور محمد معيط في استمرار المصلحة بتيسير الإجراءات الجمركية على المتعاملين معها، وفي ضوء الطلبات المقدمة من المصنعين والمستوردين المصريين، وكذلك الأمين العام للغرفة التجارية المصرية، وطبقاً لقرار وزير المالية رقم ٤٥١ لسنة ٢٠٢١ الصادر بشأن التفويض في بعض الاختصاصات المقررة بقانون الجمارك الصادر بالقانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ ولائحته التنفيذية.

قرر الشحات غتوري وكيل أول وزارة المالية، رئيس مصلحة الجمارك، تنفيذ تعليمات جديدة بشأن تجديد مدة إيداع البضائع المودعة بالمخازن المؤقتة في الموانئ. ونص منشور رقم ٦٥ لسنة ٢٠٢٢ والذي جاء الحاقاً بمنشور تعليمات رقم ٦٠ لسنة ٢٠٢٢ فيتم مراعاة الالتزام بأن يكون تجديد مدة إيداع البضائع المودعة بالمخازن المؤقتة بالموانئ والمحددة بشهرين طبقاً للمادة ١٣٧ من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك بأن تكون على النحو التالي. ونص المنشور على أن المزداد الغذائية لا تتجاوز مدة التجديد لها شهرين، وباقي البضائع لا تتجاوز مدة التجديد لها أربعة أشهر. ونص المنشور على أنه بالإضافة إلى الشهرين النصوص عليهما في المادة رقم ١٣٧ المشار إليها في هذا المنشور. كما نص المنشور على أن تسري تلك التعليمات لمدة سنة أشهر من تاريخ ٢٩ أغسطس الجاري ويعاد النظر بعد ذلك، وفي جميع الأحوال لا يجوز إبقاء البضائع القابلة للتلف أو النقصان المودعة بالمخازن المؤقتة أكثر من المدة التي لا تسمح بها حالتها. وكان ينص المنشور رقم ٦٠ لسنة ٢٠٢٢ على أن يتم الالتزام بتجديد مدة إيداع البضائع المودعة بالمخازن المؤقتة بالموانئ لتكون بالنسبة للمواد

ARKAS
EGYPT S.A.E.

Your Reliable Partner

ALEXANDRIA: 3, Youssef Ahdah St., El Messalaha Ramleh Station Tel: (+2 02) 4860500, 4868500 Fax: (+203) 4868680	CAIRO: 27, El Hejaz St., Heliopolis, Tel: (+2 02) 24558888 Fax: (+2 02) 24558887
PORT SAID: 77, El Gomhoria St., El Selam Tower In Front Of El Siam Mosque Tel: (+2 065) 3236180, 3236183 Fax: (+2 066) 3236597	DAMIETTA: Investment Building, 1st Floor, Damietta Port Tel: (+2 057) 2290221 Fax: (+2 057) 2291221
SUEZ: 4, El Madina El Manawara & El Fanarat St., Tel/Fax: (+2 062) 3198822	

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

تعين الريان طارق شاهين عضواً منتدياً تنفيذياً ر " بورسعيد لتداول الحاويات "



كما عمل رئيس إدارة مركزية بقطاع النقل البحري ثم مستشار هيئة السلامة ثم مستشاراً لرئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط، ثم عين نائباً لرئيس مجلس إدارة ميناء دمياط للتشغيل منذ يونيو ٢٠١٥ ثم رئيساً لمجلس الإدارة، ثم رئيساً لمجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية. وكان قد قرر اللواء بحري عبدالمطلب المتولي خضر العضو المنتدب التنفيذي بالشركة القابضة للنقل البحري والبري، الخميس الماضي تعيين الدكتور عمرو أحمد مصطفى رئيساً لمجلس الإدارة غير التنفيذي للشركة القابضة للنقل البحري والبري. وخلال يوليو الماضي، أصدر الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل قراراً بتولي اللواء عبد المطلب المتولي لرئاسة القابضة للنقل البحري والبري، وذلك خلفاً اللواء صلاح حلمي. ونص القرار الذي أصدره وزير النقل رقم ٣٩٣ لسنة ٢٠٢٢، على أنه من المقرر أن يعرض القرار في أقرب جمعية عامة عادية للشركة القابضة للنقل البحري والبري. يذكر أن اللواء عبد المطلب المتولي عبده خضر، عضو متفرغ لشؤون النقل

قرر اللواء عبدالمطلب خضر العضو المنتدب للشركة القابضة للنقل البحري والبري، تعيين الريان طارق شاهين الرئيس السابق لهيئة ميناء الإسكندرية، كعضو منتدب تنفيذي لشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع العامة، حيث كان يشغل هذا المنصب اللواء عبدالقادر جاب الله. يأتي قرار الشركة القابضة في ظل تعيين عدداً من القيادات للشركات التابعة لوزارة النقل، وذلك حسب قرار القابضة للنقل. وكان تم تعيين الريان طارق شاهين رئيساً لهيئة ميناء الإسكندرية، في أغسطس ٢٠١٩ وذلك بعد عمله في ميناء دمياط نائباً لرئيس الهيئة، ثم رئيساً للهيئة.

وحصل الريان طارق شاهين على بكالوريوس دراسات وعلوم بحرية عام ١٩٨١، وحاصل على شهادة ربان أعالي بحار، وماجستير في النقل الدولي واللوجستيات عام ٢٠٠٧. كما حصل على العديد من الدورات التدريبية المتقدمة في إدارة وتشغيل الموانئ من فرنسا وأعمال الوكالة الملاحية واستراتيجية إدارة الموانئ من اليابان، وإدارة الأزمات ودورة عن السفن من كاليفورنيا. وحصل على دبلومات في اللغتين الإنجليزية، والفرنسية،

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. يشار إلى أن اللواء عبد المطلب خضر حاصل على بكالوريوس العلوم العسكرية، فضلاً عن ماجستير العلوم العسكرية (كلية القادة والأركان)، وزمالة كلية الحرب العليا (أكاديمية ناصر العسكرية العليا).

مد صلاحية الشهادات الأهلية للربانة والمهندسين البحريين حتى ٢٠ أكتوبر المقبل



من خطر الإصابة بفيروس كورونا، وكذا تنفيذاً للإرشادات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية IMO والمنظمات الدولية الأخرى حول تلافى الآثار السلبية لجائحة كورونا. وأوضح رئيس هيئة السلامة البحرية عبر منشور صادر عن الهيئة، أنه على ربانة وملاك السفن والشركات والتوكيلات الملاحية الالتزام باتخاذ جميع الإجراءات الوقائية للبحارة حفاظاً على صحتهم أثناء العمل على متن السفن والإسراع في إنزال البحارة لتلقي العناية الطبية أثناء ظهور حالات مثبتة أو مشتبه بها. وأكدت مصادر بهيئة السلامة البحرية، أن القرار يأتي بالرغم من قرارات مجلس الوزراء بإلغاء 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 ٣ لسنة ٢٠٢٢ والصادر من رئاسة مجلس الوزراء خلال يونيه الماضي.

قررت الهيئة المصرية لسلامة الملاحه البحرية "التابعة لوزارة النقل"، مد صلاحية الشهادة الأهلية للربانة والضباط والمهندسين البحريين والتراخيص بالاعتماد، وكذا شهادات الكفاءة لأفراد السطح والماكينة والشهادة الطبية والدورات الحتمية القصيرة والجواز البحري بالنسبة للعاملين البحريين العالقين على السفن التجارية، وكذا المقيمون خارج دولة المقر وذلك لمدة شهرين تنتهي ٢٠ أكتوبر المقبل. وكانت قد قررت هيئة السلامة البحرية خلال يناير الماضي مد تلك الشهادات حتى أبريل الماضي. وحسب منشور صادر عن هيئة السلامة البحرية، فهذا القرار يعد الخامس من نوعه في مد صلاحية تلك الشهادات، حيث كان الأول في أكتوبر الماضي ليتم مد صلاحيتها حتى يناير الماضي، ليبدأ القرار الجديد خلال أغسطس وحتى أكتوبر المقبل. وكان قد أشار اللواء حسين الجزيري رئيس هيئة السلامة البحرية، إلى أن هذا القرار يأتي في إطار حرص الهيئة المصرية لسلامة الملاحه البحرية على العاملين بالبحر

ونص منشور ملاحي أصدرته هيئة ميناء الإسكندرية مؤخراً، على أن يتم إلغاء جميع القيود المقررة على دخول المصريين أو الأجانب إلى جمهورية مصر العربية الواردة في المادة السابعة من قرار اللجنة العليا الصادر رقم ١ لسنة ٢٠٢٢. كما ذهب المنشور إلى إيقاف العمل بكافة المنشورات الدورية ذات الصلة بمرض كوفيد - ١٩ وما ترتب عليه من إجراءات.

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 وترخيص الملاحه 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 مزاوله المهنة لكل من الربانة والضباط والمهندسين والوقادين والبحارة والصيادين والغواصين وغيرهم من العاملين

ومن المعروف أن هيئة السلامة البحرية مختصة بتنظيم وإدارة سلامة الملاحه 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 وتدقيق وثائقها وشهاداتها في البحر وإصدار الرخص لهم.

الجمارك تصدر تعليمات جديدة بشأن تصدير البضائع المستوردة بالمنافذ والمفراج عنها برسم الوارد النهائي....



وقررت وزارة المالية انشاء وحدة تحت مسمى " وحدة دعم المصدرين والمنتجين " بمصلحة الجمارك تخضع لإشراف رئيس مصلحة الجمارك مباشرة.

وتختص ببحث ودراسة الشكاوى المقدمة بخصوص المعوقات التي تواجه الصادرات المصرية بالمواقع والمنافذ الجمركية، والتواصل الجاد والفعال مع المصدرين والمنتجين وحل مشاكلهم وتقديم أوجه الدعم والمساعدة من خلال تيسير الإجراءات وحل المشاكل الجمركية وتذليل المعوقات التي قد تواجه قطاع التصدير في مصر .

كما تختص الوحدة بالتنسيق مع وحدة دعم المستثمرين التابعة لوزارة المالية توحيداً للجهود الرامية الى تهيئة المناخ الجاذب للاستثمار بما يساهم في تحسين ترتيب مصر في تقارير ممارسة الأعمال الدولية وارتفاع تنافسية المصري دولياً.

وتشمل الوحدة أيضاً المتابعة الدورية لإجراءات التغلب على المعوقات والمشاكل التي تواجه المصدرين والتأكد من إزالتها واقتراح الآليات المناسبة لمنع تكرارها مستقبلاً، والتنسيق مع الجهات المعنية الحكومية وغير الحكومية ذات الصلة بمجال التصدير بما يحقق أهداف الوحدة.

كما تختص الوحدة بتأدية ما يسند إليها من أعمال أخرى، على أن تشكل الوحدة

أصدرت مصلحة الجمارك تعليمات جديدة بشأن تصدير البضائع الأجنبية بالمنافذ الجمركية المختلفة، والتي سبق استيرادها والإفراج عنها برسم الوارد النهائي.

ونص منشور إجراءات رقم 13 لسنة 2022 ، أصدرته الدكتورة نجوى شحاتة رئيس الإدارة المركزية للإجراءات والسياسات الجمركية، بمصلحة الجمارك، على أنه في حالة تصدير بضائع أجنبية سبق استيرادها والإفراج عنها برسم الوارد النهائي ولم يتم طلب استرداد الضرائب والرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم عنها فيتم تصديرها بموجب النموذج الموحد (SAD) والمعروف بنظام الصادر النهائي.

وأكدت رئيس الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية، أن تلك التعليمات تأتي بهدف توحيد جميع الإجراءات الخاصة بالصادر المتبعة في جميع المواقع التنفيذية المختلفة بمصلحة الجمارك فيما يخص السلع الأجنبية السابق استيرادها لتوفير بيانات إحصائية دقيقة.

وأشارت أنه تم تقديم مذكرة من قبل مدير عام المكتب الفني لمكتب رئيس مصلحة الجمارك في أول أغسطس الماضي، بالإضافة إلى طلب رئيس وحدة دعم المصدرين والمنتجين خلال مايو الماضي، حيث وافق على تلك الإجراءات الشحات غتوري رئيس المصلحة ووكيل أول وزارة المالية.

المنصوص عليها برئاسة الإدارة المركزية لشئون مكتب رئيس المصلحة.

ويكون في عضوية الوحدة كل من عمر أبو النور مدير إدارة البيانات بالمكتب الفني لرئيس المصلحة، وسمير محمود مدير إدارة البيانات بمكتب رئيس شئون المصلحة، وسماح عبدالعزيز مدير إدارة الشؤون المالية بمكتب رئيس المصلحة.

كما تضم اللجنة كلا من على ابراهيم بجمارك دمياط، وأحمد الشهاوي بجمارك الصادرات الجوية، وياسر عبداللطيف بجمارك الدخيلة، وفؤاد عبدالرازق بجمارك الإسكندرية، علاوة على محمد محمود بجمارك القاهرة.

على أن يتولى رئيس الوحدة توزيع مهام واختصاصات الوحدة على أعضائها وله الاستعانة بمن يراه مناسباً لسرعة إنجاز المهام.

عمرو أحمد مصطفى رئيساً غير تنفيذي للشركة القابضة للنقل البحري والبري....



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. يشار إلى أن اللواء عبد المطلب خضر حاصل على بكالوريوس العلوم العسكرية، فضلاً عن ماجستير العلوم العسكرية (كلية القادة والأركان)، وزمالة كلية الحرب العليا (أكاديمية ناصر العسكرية العليا).



القابضة للنقل البحري والبري، وذلك خلفاً اللواء صلاح حلمي. ونص القرار الذي أصدره وزير النقل رقم ٣٩٣ لسنة ٢٠٢٢، على 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

قرر اللواء بحري عبدالمطلب المتولى خضر، العضو المنتدب التنفيذي بالشركة القابضة للنقل البحري والبري، تعيين الدكتور عمرو أحمد مصطفى رئيساً لمجلس الإدارة غير التنفيذي للشركة القابضة للنقل البحري والبري. ونص منشور صادر عن الشركة القابضة للنقل البحري والبري أنه تم تعيين اللواء بحري محمد طارق عباس السيد رمضان، العضو المنتدب للنقل البحري بالشركة القابضة للنقل البحري والبري. وخلال يوليو الماضي، أصدر الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل قراراً بتولي اللواء عبد المطلب المتولى لرئاسة

الإسكندرية للحاويات تحقق ٢,٧٦ مليار إيرادات خلال العام المالي الماضي



Alex Cont

Alexandria Container & Cargo Handling Company

وخلال أغسطس الماضي أفصحت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع، قامت الشركة القابضة للنقل البحري والبري (المساهم الأكبر) ببيع 20% من حصتها في شركة الإسكندرية لتداول الحاويات، وذلك إلى صندوق الاستثمارات العامة السعودي. وبلغ متوسط سعر السهم في تلك الصفقة 8.11 جنيه بقيمة إجمالية بلغت 3 مليار جنيه تقريباً، وجرى تنفيذها عبر شركة الأهلي فاروس لتداول الأوراق المالية. ويبلغ رأسمال الإسكندرية لتداول الحاويات في الوقت الحالي 744.8 مليون جنيه موزعاً على 1.4 مليار سهم بقيمة اسمية قدرها 0.5 جنيه للسهم. كان وزير المالية د. محمد معيط قال - في تصريحات سابقة - إن مسنولين قطريين تناقشوا مع الحكومة لضخ استثمارات تتراوح من 2 إلى 3 مليارات دولار بالسوق المصرية عبر شراء حصص في شركات محلية.

وتوريد عدد 8 جرار خدمة شاقة بالمقطورة 45 قداماً، وونش 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 32% من حصتها إلى شركة إمارتية مقابل 186 مليون دولار. وأظهر إفصاح عن الإسكندرية لتداول الحاويات منشور على شاشة التداول بيع الهيئة العامة للميناء 467.7 مليون سهم من حصتها البالغة (39.6%) إلى شركة "Alpha Oryx Limited" التابعة لصندوق أبو ظبي السيادي الإماراتي "ADQ". وبلغ متوسط سعر السهم في تلك الصفقة 0.39 دولار، وجرى تنفيذها عبر شركة الأهلي فاروس لتداول الأوراق المالية، وانخفضت حصة هيئة ميناء الإسكندرية بعدها إلى 7.63% من إجمالي الأسهم. ويبلغ رأسمال الإسكندرية لتداول الحاويات في الوقت الحالي 744.8 مليون جنيه، موزعاً على 1.4 مليار سهم بقيمة اسمية قدرها 0.5 جنيه للسهم.

كشف تقرير مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري عن تحقيق الشركة معدلات تداول بلغت 839.9 ألف حاوية خلال العام المالي الماضي، بينما وصل إيراد النشاط الجاري قرابة 2.76 مليار جنيه، مقابل 2.39 مليار خلال العام المالي قبل الماضي بنسبة نمو قدرها 15.4%، وصافي ربح بلغ 1.93 مليار جنيه، مقابل 1.4 مليار جنيه خلال العام المالي قبل الماضي بنسبة نمو قدرها 37%. وأكد التقرير على تحقيق الشركة خلال يوليو الماضي حيث تم تحقيق انتاج ومعدل تداول للحاويات بلغ 67 ألف حاوية، وإيراد نشاط جاري بلغ 223.4 مليون جنيه، وصافي ربح بلغ 157 مليون جنيه. وبلغت الاستثمارات المنقذة، خلال الأشهر العشرة الأخيرة بالشركة، إلى قرابة 169 مليون جنيه، والتي تركزت في استكمال عدد من المشروعات؛ منها تعميق وتدعيم المرحلة الثانية من الرصيف 96 بميناء الدخيلة بطول 350 متراً "مرحلة ثانية"، وإحلال وتجديد مسارات الأوناش العملاقة رصيف 23، وتوريد 2 محمول. وتوريد 3 ونش تحميل حاويات فارغة،

«الجمارك» تدرس تطبيق اتفاقية «TIR»



والجافة»، ستكون بمثابة معبر فقط، وبالتالي زيادة إنتاجية المحطات البحرية واستقبال المزيد من السفن، لاسيما أن الإفراج عن البضائع سيكون في المواقع اللوجستية البرية، وبالتالي زيادة الدخل الناتج عنها وانخفاض فاتورة التخزين. ولفت إلى أن هناك العديد من النماذج التي قامت بتطبيق هذا السيناريو بالتوسع في الموانئ البرية، منها فنزويلا التي قامت بتوفير قرابة ٢ مليار دولار سنويا نتيجة تطبيق هذا النموذج.

وطالب بضرورة توفير مجموعة من الحوافز داخل المحطات البرية والجافة، وربطها بخطوط السكة الحديد، للاستغناء عن الشاحنات البرية لتقليل تكلفة النقل بشكل عام، الأمر الذي سينعكس في نهاية المطاف على خفض أسعار أمام المستهلك. وأعلنت الهيئة العربية للتصنيع مؤخرًا، أن مصنع سيماف التابع للهيئة يستعد لتسليم ٢٥ عربة الدفع الأولى من عربات نقل الغلال إلى هيئة السكة الحديد، يعقبها خلال الأربعة أشهر القادمة تصنيع وإنتاج ٥٠ عربة لاستكمال أسطول نقل الغلال. وطلب القاضي بضرورة وقف الحمولات الزائدة على الطرق، خاصة أنها تعد سببًا رئيسيًا في تدمير البنية التحتية لشبكة الطرق والكبارى، مشيرًا إلى أن هناك قانونًا لحسم الحمولات الزائدة على الطرق يجب تطبيقه، فهناك بعض الشاحنات الناقلة للرخام والرمال تحمل أكثر من ١٢٠ طنًا، في حين المحدد طبقًا للسعة التخزينية يتراوح بين ٧٠ - ٨٠ طنًا فقط.

كافة أيام الأسبوع وحتى الساعة السابعة مساءً، رغم انخفاض عدد المستخلصين والمستوردين المترددين على مكاتب التوكيلات الملاحية. وأشارت إلى أنه سيتم مخاطبة القطاع المصرفي والبنوك لفتح بعض الفروع، والعمل بشكل يومي، لتسهيل أعمال الاستيراد، خاصة أن مصلحة الجمارك استقرت على استمرار العمل يوميًا من الثامنة صباحًا وحتى العاشرة مساءً. في سياق متصل، طالب المهندس مدحت القاضي، رئيس شعبة خدمات النقل الدولي، بضرورة صدور منشور إجراءات من قبل مصلحة الجمارك، لتنفيذ اتفاقية النقل الدولي البري، والمعروفة بـ «TIR» ليتم الاستفادة من انضمام مصر للاتفاقية. وأوضح «القاضي» أن هناك حجم أعمال ضخم مع الدول المجاورة، ويمكن مضاعفتها حال تنفيذ الاتفاقية على أرض الواقع، خاصة مع كل دول «السودان، والأردن، وليبيا»، لاسيما مع توسيع دائرة السماح بمرور الشاحنات عبر الأراضي المصرية وفقًا للاتفاقية، ومن ثم تحقيق استفادة كبرى ومكاسب ضخمة للاقتصاد المصري. وذكر أنه تم مؤخرًا صرف استثمارات ضخمة في الموانئ، وإنشاء المزيد من الأرصفة، بهدف تحويل مصر إلى مركز لوجستي عالمي، لافتًا إلى أنه بعد التوسع في المناطق اللوجستية والموانئ البرية والجافة، سيكون هناك تنظيم لحركة النقل، وخطة لسرعة الإفراج عن البضائع والاستفادة من موقع مصر تجاريًا. وأوضح «القاضي» أن الموانئ البحرية عقب إقامته نظيرتها «البرية

عقدت غرفة ملاحه الإسكندرية اجتماعًا موسعًا مع الدكتورة منى نصر، مساعد وزير المالية للتطوير الجمركي، لمناقشة عدد من القضايا التي تواجه السوق الملاحية بشكل عام. وأكدت مساعد وزير المالية أن مصلحة الجمارك تسعى دائمًا أن تكون على تواصل مستمر مع ممثلي السوق الملاحية، لحل كافة معوقات العمل داخل المنافذ الجمركية، مشيرة إلى أنه تم إزالة أكثر من حاجز كان دائمًا محل شكوى من التوكيلات الملاحية. وأشارت إلى أنها عقدت اجتماعًا مؤخرًا مع لجنة السياسات والإجراءات الجمركية، وتم الاتفاق على بحث اتفاقية التير مع كافة الأطراف، وسيتم إصدار تعليمات خلال الفترة القليلة المقبلة لتطبيقها على أرض الواقع. وتتيح الاتفاقية نقل البضائع على الطرق دوليًا من مكتب جمركي في بداية الرحلة إلى مكتب آخر في نهايتها عبر أي عدد من الدول دون إجراءات جمركية حدودية لمراجعة البضائع المنقولة، وهو الأمر الذي يتطلب إجراءات تحفظية مثل استخدام أختام جمركية مؤمنة، وتحديد مواصفات تحميل البضائع أو الحاوية الناقلة بما يمنع تهريب البضائع، وذلك في إطار ضمانات مالية دولية لتغطية مستحقات ضريبية قد تنتج عن مخالفات جمركية خلال رحلة البضائع عبر أراضي الدول من جراء أعمال التهريب وما شابهها. وذكر أن وزارة المالية، وكافة الجهات المعنية تعمل على حل كافة المشكلات التي تواجه السوق الملاحية والتجارية، بغرض العمل على سرعة الإفراج بالموانئ عن البضائع، ويتم النظر حاليًا مرة أخرى إلى فترة التخلص من المهمل لتكون خلال شهرين بعد أن كانت ٣٠ يومًا. وأكدت مساعد وزير المالية للتطوير الجمركي، أن التوكيلات الملاحية وافقت خلال اجتماعها الأخير مع مسؤولي وزارة المالية، على العمل

إعفاء بضائع الترانزيت الواردة من الأردن والمتجهة إلى ليبيا والسودان من نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI)

قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR
(MTS)



الإجرائية والرسوم المفروضة بنظام التسجيل المسبق للشاحنات المطبق لدى الجانب المصري.

وكذا إخضاع جميع السلع المصرية المارة ترانزيت عبر الأراضي الأردنية لإجراءات التسجيل المسبق، ووقف التعامل بمستندات التحصيل لدفع قيمة السلع المصرية المصدرة إلى السوق الأردني واستبداله بالاعتمادات المستندية.

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 إلزامياً على كافة الواردات المصرية بالموانئ المصرية.

وخلال نهاية يوليو الماضي، كان قد أكد وزير الصناعة والتجارة والتموين الأردني يوسف الشمالي، أنه تم عقد عدة اجتماعات مؤخراً 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 أيضاً 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، وفقاً لمبدأ المعاملة بالمثل.

وذكر الخطاب أن مصر قامت مؤخراً بتفعيل نظام التخليص المسبق الأردني ليشمل الدورة

قررت مصلحة الجمارك المصرية إعفاء الشحنات الأردنية العابرة للأراضي المصرية باتجاه ليبيا والسودان "الترانزيت" من منظومة التسجيل المسبق للشحنات (ACI)، وبالتالي عدم تحمل أي أعباء مالية خاصة بالمنظومة مع عدم الإخلال بالمتطلبات الأمنية الخاصة بالبضائع العابرة "البضائع المصنفة خطرة".

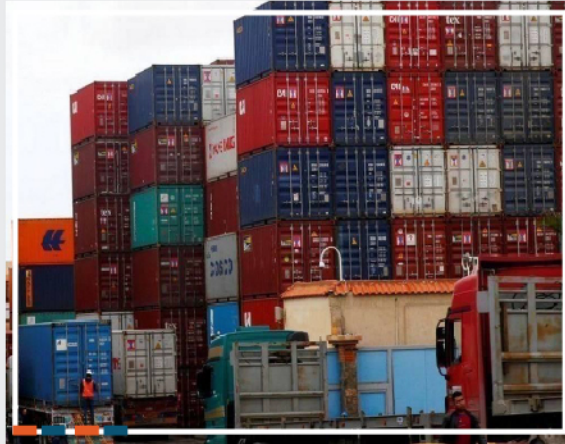
كما تقرر إعفاء الشحنات الأردنية من مبلغ ١٠٠ دولار مقابل ميكنة الاجراءات من رسوم التسجيل المسبق للشحنات والتي يتضاعفها الجانب المصري على كل شحنة.

جاء ذلك خلال خطاب الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، ووكيل أول وزارة المالية، للمهندس جمال قطب مدير عام الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الالكترونية (MTS) والتي تقوم بتشغيل منظومة نافذة التسجيل المسبق للشحنات بالمنافذ الجمركية المختلفة.

وأشار " غتوري " أن هذا يأتي في ضوء الاجتماعات التي تمت بيم مصلحة الجمارك المصرية والأردنية والتي تم عقدها نهاية يوليو الماضي، لمتابعة التوصيات الصادرة عن اجتماع اللجنة الجمركية المصرية الأردنية والتي تم عقدها يوم ٢٤ مارس الماضي، والتي تم خلالها استعراض كافة العقبات التي تواجه حركة التجارة البينية بين الجانبين، حيث تم الاتفاق على تلك التعليمات.

ولفت الى أنه تم عرض تلك التعليمات على الدكتور محمد معيط والذي وافق عليها في ضوء تعظيم التبادل التجاري بين مصر والدول المجاورة، خاصة الأردن وليبيا والسودان.

«الصناعة»: التعامل بنماذج ٤ و ٥ و ٦ خلال الاستيراد إلكترونيا



أكد أحمد رفعت العسقلاني وكيل أول وزارة الصناعة والتجارة، رئيس الإدارة المركزية للاستيراد والتصدير، على موقف وزارة الصناعة والتجارة من الملاحق (٤) و(٥) و(٦) المرفقة بلائحة القواعد المنفذة لأحكام قانون الاستيراد والتصدير والصادرة بالقرار الوزاري رقم ٧٧٠ لسنة ٢٠٠٥ في ضوء بدء تنفيذ أحكام القرار الوزاري رقم ٨٣٥ لسنة ٢٠١٧. وأوضح مسؤول وزارة الصناعة والتجارة أنه منذ عام ٢٠١٧ لا يتم التعامل بنموذج (٤) الورقي وإنما يتم التعامل من خلال إخطار إلكتروني بالتحويل من البنك القائم بالتحويل لمصلحة الجمارك يتضمن بيانات عملية التحويل التي يحددها قطاع التجارة الخارجية وهي ذات البيانات الموجودة بنموذج رقم (٤) الورقي، ومن ثم فإن

على أن تقوم مصلحة الجمارك بموافاة قطاع التجارة الخارجية إلكترونيا ببيان بما يتم الإفراج عنه كل شهر. ومن ثم فإن المستورد حاليا غير مطالب بتقديم نموذج ٥ و ٦ الورقي، وعلى مصلحة الجمارك موافاة القطاع بهذا البيان إلكترونيا حتى يتم متابعة هذه الرسائل من جانبه أشار مصدر مسئول بمصلحة الجمارك، أن خطاب وزارة الصناعة والتجارة يعني أنه تم الغاء التعامل بالمستندات الورقية التي تشمل ملحق ٤ (نموذج تمويل للتجار) ، وملحق ٥ (مستلزمات انتاج صناعي)، وملحق ٦ (استخدام خاص) ، على أن يتم التعامل إلكترونيا فقط. وفي هذا الصدد أصدرت مصلحة الجمارك منشور استيراد رقم ٤٠ لسنة ٢٠٢٢ بتطبيق ما جاء في خطاب وزارة الصناعة والتجارة على المنافذ الجمركية المختلفة.

بيانات نموذج (٤) مازالت مطلوبة لدي البنوك العاملة داخل جمهورية مصر العربية لإتمام عملية التحويل. كما أشار إلى أن بالنسبة للنموذج رقم (٥) و(٦) من القرار الوزاري رقم ٧٧٠ لسنة ٢٠٠٥ فإنه بعد اختيار المستورد لنظام الإفراج وفقا لنظام الإستيراد للإنتاج السلعي والخدمي أو الاستخدام الخاص إقرارا منه وتعهدا بعدم التصرف فيها بالبيع،

قناة السويس تعزز أسطولها البحري بـ ١٦ وحدة بحرية متنوعة

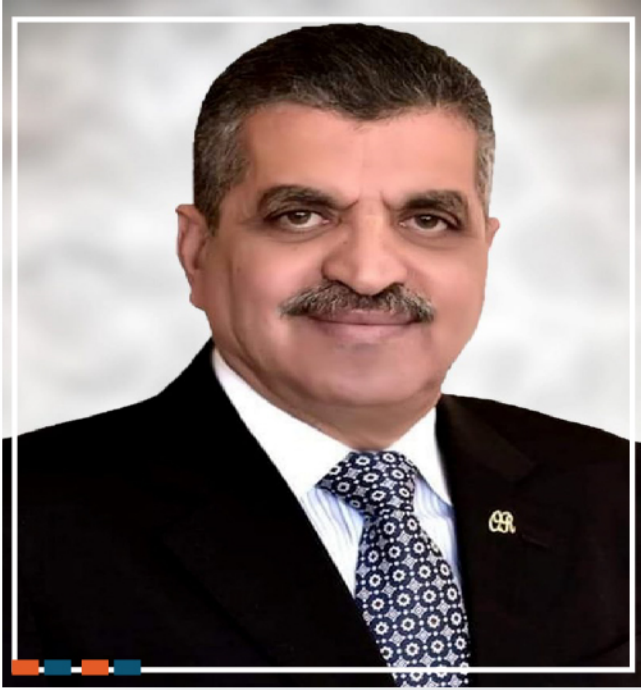


تشهد هيئة قناة السويس إنضمام ١٦ وحدة بحرية متنوعة، مستهدفة تعزيز تنافسياتها ضمن إستراتيجية الهيئة ٢٠٢٣ في الارتقاء بمستوى الخدمات البحرية المقدمة للسفن العابرة، وتلبية احتياجات العملاء ومتطلبات النمو المتوقع في حركة التجارة العالمية المارة بالقناة. وتضم تلك الوحدات «متعددة الأغراض» وهما الوحدتان (العلمين ١ والعلمين ٢)، حيث تعاقبت الهيئة مع ترسانة دامن الهولندية على بناء الوحدتين للعمل لصالح إدارة الكراكات بالهيئة وتحديدًا لمصاحبة الكراكة «مهلب مميش» والكراكة «حسين طنطاوي» أحدث وأكبر كراكات الشرق الأوسط، بقوة شد تبلغ ٣٢ طن وطول ٢٧ مترو عرض: ١٢ متر، وغطاس: ٢,٨٥ متر، السرعة: ٩ عقدة، وقدره ونش رفع المراسي: ١٠٠ طن كما نجحت شركة التمساح لبناء السفن إحدى الشركات التابعة للهيئة في بناء القاطرتين عزيمة ١ وعزيمة ٢ في وقت قياسي تلبية لاحتياجات وطبيعة العمل بقناة السويس لقطر الوحدات البحرية غير ذاتية الدفع داخل المجرى الملاحي وصيانة وإصلاح المساعدات الملاحية بالقناة بمواصفات فنية تشمل الطول: ٦,٨ متر، الغاطس: ٢,٢ متر،

السرعة: ١١,٢ عقدة، وقوة الشد: ١٢,٦ طن ١٨,٦ وعن المعديات ، انضمت الي اسطول الهيئة المعديتان (كرامة ١ وكرامة ٢)، حيث قامت ترسانة بورسعيد البحرية ببناء المعديتين لخدمة حركة المواطنين والمركبات بالقطاع الشمالي للقناة بحمولة ٣٢٠ طن، وطول ٦٤ مترا ، والطاقة الاستيعابية: ٥٠ مركبة ملاكي بخلاف الأفراد كما تولت شركة القناة للترسانة النيلية بناء المعديتين (الأقصر ١ والأقصر ٢) لخدمة أهالي مدينة الأقصر، ويبلغ طولها ٢٦ مترا وعرض ٨,٤ مترا ، الطاقة الاستيعابية: ٢٥٠ راكب. كما تم إنضمام الصال الآلي (٤٨١) والصال (٤٨٢)، حيث انتهت شركة القناة للإشاعات البحرية من بناء الصالين الآليين بحمولة ٨٠٠ طن لكل منهما، لنقل جميع أنواع منتجات محجر عتاقة إلى جميع المواقع داخل قناة السويس لإنشاء التكريات وأكتاف المعديات، بطول ٦٠,١٨٥ متر وعرض ٩,٤٦ مترا، وحمولة ٨٠٠ طن. كما تولت شركة الأعمال الهندسية البورسعيدية بناء الوحدة إمداد ١ تحت إشراف هيئة الإشراف الفرنسية وفقا للتصميم الذي أعدته ترسانة بورسعيد البحرية، بهدف تموين الوحدات البحرية التابعة للهيئة بالوقود

على طول المجرى الملاحي. وتشمل المواصفات الفنية لكل وحدة، الطول: ٤٧,٦٥ مترا، العرض: ٩,٥ مترا، الغاطس: ٢,٥ مترا ، والحمولة الكلية: ٥٠٠ طنوعن الإرشاد ولنشات كبار الزوار ،شهد الأسطول البحري للهيئة انضمام اليخت «نصر» واليخت «إرادة» لليخوت التابعة للهيئة وذلك بعد انتهاء بنائها بترسانة جنوب البحر الأحمر بطول ٢٩ مترا وعرض ٦,٧ مترا، عدد ٤ غرف ، بجانب لنشات إرشاد ألومنيوم (بحار ١٤ و ١٥ و ١٦)، حيث أنضمت الثلاثة لنشات الجديدة متمائلة الأبعاد والإمكانيات للأسطول البحري للهيئة بعد انتهاء بنائها في شركة القناة للإشاعات البحرية. وتقوم بنقل المرشدين من وإلى السفن العابرة للقناة التي يقوموا بإرشادها بطول ١٥,٣ مترا، وعرض ٤,٧ مترا.

أسامة ربيع: قناة السويس حققت ١٣٤ مليار دولار وعبور مليون سفينة منذ «التأميم»



أكد الفريق أسامة ربيع ، رئيس هيئة قناة السويس خلال زيارة رئيس الجمهورية للأسماعيلية اليوم الخميس أنه على مدار أكثر من 150 عاماً شهدت قناة السويس العديد من التطورات المتلاحقة باعتبارها ن إجمالي حركة التجارة الدولية فضلاً عن وقوعه كشرىان حيوي في سلاسل الإمداد والتوريد العالمية. وقال أنه بمرور 66 عاماً علي قرار تأميم القناة ، شهدت عبور مليون سفينة وأكثر من 30 مليار طن وأكثر من 134 مليار دولار. وأضاف أن أهم التطورات التي شهدتها قناة السويس منذ تأميمها يوم 26 يوليو عام 1956 كان القرار الذي أصدرته سيادتك بحفر قناة السويس الجديدة بطول 72 كيلو متراً لتحقيق إنجازاً تاريخياً يسمح للسفن باختصار زمن العبور من 22 ساعة إلى 11 ساعة فقط، كما اتضحت ثماره المباشرة في تحقيق قناة السويس لزيادة متواصلة في الإيرادات وصولاً لتحقيق أعلى إيراد سنوي في تاريخها وذلك في العام المالي المنقضي 2021/2022. وقال أن الهيئة بتوجيهات مباشرة من رئيس الجمهورية بتصنيع وبناء عدد من الوحدات البحرية، فبالأمس القريب تم تدشين 42 وحدة بحرية خلال العام الماضي واليوم نضيف إليها (16) وحدة بحرية جديدة لتمثل علامة فارقة في تاريخ هيئة قناة السويس وتتوج مرحلة جديدة من العطاء لهذا الصرح العظيم وتابع انه بضرورة استمرار أعمال التطوير في قناة السويس حتى تحافظ على مكانتها الاستراتيجية فقد وجهت سيادتك بالبدء الفوري في تنفيذ خطة طموحة لتوسيع وتعميق القطاع الجنوبي وهي الخطة التي يجري حالياً تنفيذها وفق جدول زمني دقيق ، وتحقيقاً لنفس الهدف وسيراً على ذات الطريق تواصل هيئة قناة السويس تأكيد مكانتها كمؤسسة مصرية تسعى لتوطين الصناعة المحلية وتستهدف تعزيز القدرات الذاتية على تصنيع الوحدات البحرية التي تمكنها من خدمة حركة الملاحة بالقناة وتأمينها وضمان سلامتها وقال «ربيع» أن الدعم المتواصل لهيئة قناة السويس بتوفير

كافة الإمكانيات التي من شأنها استمرار عطاء الهيئة نحو حركة التجارة العالمية أكبر الأثر في تحقيق نجاح باهر في مواجهة عدد من التحديات الجسيمة وفي هذا الصدد، فقد تابعنا جميعاً كيف حاولت مختلف دول العالم مواجهة انتشار وباء كورونا المستجد من خلال تطبيق إجراءات وقائية أثرت بشدة على كافة أشكال النشاط الاقتصادي والتجاري والصناعي والملاحي بما أدى لنتائج صعبة على كافة المستويات وكان الاستثناء من ذلك بدرجة كبيرة في مصر إذ شهد الجميع لقدرة الدولة المصرية على إدارة الأزمة بنجاح كبير والحد من التداعيات السلبية الخطيرة للجائحة وقد كانت هيئة قناة السويس في القلب من المؤسسات المصرية التي تمكنت من تحقيق أرقام قياسية غير مسبوقة في خضم الأزمات العالمية المتلاحقة. وبالرغم من تطور أزمة الحرب الروسية الأوكرانية والتي أدت إلى ارتباك شديد في مختلف الأوساط الدولية ومن بينها قطاع النقل والملاحه إلا أننا تمكنا في هيئة قناة السويس كما في سائر القطاعات المصرية من تحديد الأزمة بدرجة كبيرة واستمرار العطاء وتحقيق الإنجاز تلو الآخر بنفس الوتيرة. وتقودنا الأرقام غير المسبوقة التي تحققت خلال الفترة الماضية إلى ذروة الإنجاز وأعني بها ملحمة تعويم السفينة إيفر جيفين التي جرت وقائعها في 23 مارس من العام 2021 ، فقد تم تعويم السفينة خلال ستة أيام فقط ليشهد شعب مصر العظيم إنجاز أبنائه ويفخر بقدراته على تذليل أعنى التحديات والصعاب، وقد جرت في أعقاب ذلك ملحمة لا تقل أهمية وخطورة وهي استيعاب 422 سفينة كان تنتظر إعادة فتح لقناة أمام حركة الملاحة لتتمكن الهيئة من ذلك في أقل من أربعة أيام محققة رقماً قياسياً يضاف إلى أرقامها القياسية المتكررة منذ حفر قناة السويس الجديدة.



Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Aaddah St., El-Messalah,
Ramlah Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861 239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869800 - 4856700
FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Darnietta

www.finmarshipping.com.eg

ميناء الإسكندرية يمنح لشركة خاصة موافقة لاستغلال 5 آلاف متر لمدة 10 سنوات

كما أنه يجري إعادة النظر في بعض البنود الخاصة بالمنطقتين، لاسيما فترة الاستغلال. ومن المعروف أن هيئة ميناء الإسكندرية تكفلت مليار جنيه من ميزانيتها، لتعويض 554 أسرة في منطقة نجع «اسو» و«الألمونيوم»، ونقلهم إلى منطقة بشاير الخير 3. ويقع المشروع خارج الدائرة الجمركية، وتتميز بقربها من الطريق الرئيسي سواء داخل أو خارج الميناء، فضلاً عن أنها تقع على ترعة النوبارية بالقرب من الطريق الدولي الساحلي. ووفقاً لآخر مزاد عقدته هيئة الميناء في مارس من العام الحالي، بلغ سعر الانتفاع بالمتر المربع شهرياً 70 جنيهاً.

ساحة نجع الألمونيوم بمساحة 29 ألف متر مربع (خارج الدائرة الجمركية) لتخزين وتداول كل أنواع البضائع والحاويات، وذلك للمرة الثالثة على التوالي. وأشارت مصادر إلى أن إلغاء المزايدة جاء نتيجة تدنى الأسعار بشكل كبير، مقارنة بالتسعير المحدد من جانب الهيئة رغم كثافة المتنافسين من الشركات والأشخاص الاعتبارية على اقتناص المشروع. وتعدّ هذه المزايدة هي الثانية التي تم إلغاؤها خلال العام الحالي، إذ تم إلغاء أخرى بالمنطقة اللوجستية بنجع اسو على مساحة 20.3 ألف متر مربع ديسمبر الماضي؛ لعدم وصول أسعار مقابل الانتفاع بالمتر إلى القيمة المالية المحددة من الهيئة،

فازت شركة جيهان السيد عبد العزيز، باستغلال مساحة 5000 متر مربع بالمنطقة الخامسة بميناء الإسكندرية، لإنشاء محطة وقود لمتوین وخدمة السيارات والمعدات، لمدة تصل إلى 10 سنوات. قال مصدر مطلع إن الشركة تسدد نحو 45 مليون جنيه، خلال فترة الانتفاع بالمساحة المذكورة سلفاً، لافتاً إلى أنه تم منحها فترة 6 أشهر لتجهيز المحطة وإنهاء إجراءات التشغيل. وقررت هيئة الميناء إرجاء الانتفاع بكل الساحات المطروحة بنشاط تخزين الحاويات والبضائع العامة والأخشاب، بمساحة تصل 20 ألف متر بالمنطقة الخامسة بالميناء. كما قررت هيئة الميناء إلغاء المزايدة الخاصة باستغلال

وزير النقل: نعتزم الانطلاق بالأسطول البحري للمساهمة في نقل التجارة الخارجية



الشركاء (شراكة مشتركة بين مصر والعراق والأردن) من حيث شراء / إستجار سفن جديدة تتناسب مع إحتياجات التجارة البينية مع الدول العربية وتطوير شركة الملاحه الوطنية حيث قامت الشركة بوضع خطة متكاملة لإحلال وتجديد الأسطول الخاص بها حيث تم شراء سفينة صب جاف وإحلالها بديلا عن إحدى السفن المتقادمة، وجرى العمل على إحلال باقى الأسطول المتقادم. وأكد وزير النقل على اتخاذ كافة الإجراءات التي تكفل تشجيع القطاع الخاص والمستثمرين الجادين على الإستثمار فى مجال تملك سفن تحمل العلم المصرى من خلال منحهم حوافز فى إطار نجاح هذه التجربة عالميا فى بعض الدول مثل (ألمانيا والصين وغيرهما)، التي تمكنت من تطوير وإنشاء أساطيلها الوطنية عن طريق تشجيع الإستثمار فى مجال تملك سفن تحمل العلم الوطنى وتشغيلها بواسطة الشركات المتخصصة فى الملاحه البحرية والعمل على زيادة حجم التبادل التجارى وفتح أسواق، جديدة حيث يستتبع ذلك زيادة حجم الطلب على النقل البحرى وبالتالي تحقيق الجدوى الإقتصادية للتشغيل.

للمساهمة الفاعلة فى نقل تجارة مصر الخارجية والإستفادة من حجم التجارة مع أوروبا وشرق أفريقيا بتشغيل خطوط لسفن مصرية تمر بشمال أفريقيا ثم تتجه لأوروبا وخطوط أخرى لشرق أفريقيا. ولفت إلى أن إستراتيجية النقل البحرى المصرى تهدف الى تطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية والتي تتضمن هدف تنمية ودعم الأسطول التجارى البحرى المصرى بما يمكنه من نقل نسبة 25% من حجم تجارة مصر الخارجية. وأشار إلى أننا نستهدف دعم الأسطول التجارى البحرى بعدد من سفن البضائع متعددة الأغراض والرورو والحاويات، وكذلك دراسة تطوير شركات الملاحه القائمة التي ترفع سفنها العلم المصرى والعمل على تقوية مجالس إدارة هذه الشركات بما يحقق الجدوى الإقتصادية المطلوبة مثل شركة القاهرة للعبارات (وزارة النقل)، حيث جرى إتخاذ اللازم للتوسع فى حجم الأسطول البحرى وبناء عدد 2 سفينة جديدة. كما تقوم الشركة حاليا بالتنسيق مع كبار المستثمرين للمشاركة فى توفير سفن لنقل البضائع وبذلك يمكن للشركة تشغيل خطوط ملاحية بحوض البحر الأحمر لخدمة نقل الصادرات المصرية لدول الخليج والربط مع الموانئ الأفريقية، وتطوير شركة الجسر العربى (وزارة النقل)، حيث جرى بحث زيادة قدراتها وإمكاناتها بالتنسيق مع باقى

قال وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير، إن الوزارة تنوي الانطلاق بالأسطول التجارى المصرى للمساهمة الفاعلة فى نقل التجارة الخارجية. جاء ذلك خلال الاجتماع الذى عقده وزير النقل مع اللواء رضا إسماعيل، رئيس قطاع النقل البحرى وعدد من رؤساء شركات العبارات والتوكيلات الملاحية التابعة لوزارة النقل وممثلي عدد من الترسانات البحرية، وذلك لمتابعة آخر المستجدات الخاصة بنتائج اللجنة المشكله لبحث آلية توفير سفن لبناء أسطول تجارى بحري تنفيذاً لتوجيهات القيادة السياسية بضرورة إستعادة قوة الأسطول التجارى المصرى. واستعرض وزير النقل الموقف الحالى للأسطول المصرى وإجمالى عدد السفن التي ترفع العلم المصرى العامله فى رحلات (دولية / ساحلية) وأنواع تلك السفن وأهم الشركات المالكه لها والآليات والمقترحات الخاصة بزيادة عدد السفن التي ترفع العلم المصرى والتعاون والشركاء مع القطاع الخاص المحلى والعالمي، لما له من خبرة فى هذا المجال، إضافة إلى الخطوات الحالىة الخاصه بتطوير الترسانات البحرية بما يمكنها من بناء السفن التجارية وإصلاحها وعمل العمرات اللازمه لها بأفضل المقاييس العالمية. وأكد وزير النقل خلال الاجتماع أننا نسابق الزمن للانطلاق بالأسطول التجارى المصرى

«قناة السويس» تضيف زيادة جديدة على طوابق سفن الحاويات

قادمة من بعض الدول الصناعية الكبرى وعلى رأسها الصين، بينما السفن القادمة من الشمال غالبا تكون حاوياتها فارغة لذلك جاءت الزيادة طفيفة، ويتوقع أن ترتفع إيرادات سفينة الحاويات الواحدة نحو ١٠٠ ألف دولار من تلك الزيادات. وأوضحت أن حجم التجارة القادمة من الشمال أقل من «الجنوب» لعدم توازن التجارة بين آسيا وأوروبا، حيث إن النمو الاقتصادي بالصين يساهم في الاقتصاد العالمي بنحو ٣٠٪ في الأعوام الأخيرة. ووفقا لتقرير أصدره المركز الإعلامي لمجلس الوزراء في وقت سابق، فإن كميات البضائع القادمة من جنوب القناة إلى شمالها سجلت زيادة بلغت ٢٢,٤٪، حيث ٢٧١,١ مليون طن في النصف الأول من عام ٢٠٢٢، مقابل ٢٢١,٤ مليون طن في النصف الأول من عام ٢٠٢١.



٢٣٪، حتى الحادي عشر بنسبة ٤٤٪. يشار إلى أن معدلات عبور سفن الحاويات العابرة للقناة ارتفعت بنسبة ٨,٨٪ محققة ثاني أعلى إيراد شهري لها بقيمة ٣١٤ مليون دولار في يوليو الماضي. أكدت مصادر ملاحية لـ«لمال» أن ارتفاع نسب الرسوم الإضافية لطوابق حاويات السفن القادمة من الجنوب مقارنة بنظيرتها القادمة من الشمال يرجع لأن غالبية حمولتها بضائع

طبقت هيئة قناة السويس زيادة جديدة في الرسوم الإضافية المفروضة على طوابق الحاويات أعلى السطح العلوي للسفن القادمة من الجنوب (آسيا والخليج العربي والبحر الأحمر) بنسب تتراوح بين ١٠ إلى ٨٦٪، وزيادة تراوحت بين ٧ إلى ٤٤٪ للسفن القادمة من الشمال (أوروبا وأمريكا). ووفقا لمنشور ملاحى صادر عن هيئة قناة السويس، تطبق الزيادة بداية من الطابق الأول بنسبة ١٠٪ والثاني بواقع ١٩٪ والثالث بنسبة ٢٧٪، حتى العاشر لتسجل ٨٣٪ والحادي عشر بواقع ٨٦٪ بالنسبة للسفن الملاحية القادمة من دول آسيا والخليج العربي. وبدأت الرسوم الإضافية على طوابق الحاويات فوق السطح العلوي لسفن الحاويات القادمة من الشمال - أوروبا وأمريكا - على الطابق الأول بنسبة ٧٪ والثاني بواقع ١١٪ والثالث بواقع ١٥٪ والرابع

«رئيس القابضة للنقل البحري» يكلف عبد القادر جاب برئاسة مجلس إدارة «حاويات بورسعيد»



قرر اللواء عبدالمطلب خضر العضو المنتدب للشركة القابضة للنقل البحري والبري، تعيين اللواء بحري محمد عبد القادر جاب الله رئيسا لمجلس إدارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع خلفا للواء علاء ندا، بعد يومين من صدور قراره بتعيين الريان طارق شاهين الرئيس السابق لهيئة ميناء الإسكندرية، عضو منتدب تنفيذي للشركة. وتعد بورسعيد للحاويات واحدة من ثلاث شركات حاويات تملكها القابضة للنقل البري والبحري والتي تم نقل تبعيتها مؤخرا من وزارة قطاع الاعمال لوزارة النقل. ويعد جاب الله واحدا من أبرز قيادات النقل البحري، إذ تولى العديد من المناصب القيادية، اهمها رئاسة قطاع النقل البحري، ورئاسة هيئتي موانئ البحر الاحمر والاسكندرية، اضافة إلى رئاسته شركة القناة لليوكيلات الملاحية، و حصل على جائزه افضل شخصيه بحريه ضمن تصنيف الـ (top 100) لخمس سنوات متتالية. و يتأسس المكتب التنفيذي للصالون البحري احد اهم الكيانات البحريه فى المجال التطوعى، ويشغل حاليا رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحه السويس، بجانب عضويته للعديد من مجالس ادارات هيئات موانئ مصر ومعظم الشركات العامله فى مجال النقل البحري.

« إيرادات قناة السويس تقفز ٣٢% إلى ٧٤٥ مليون دولار في أغسطس »



أعلنت هيئة قناة السويس، مؤخرا، عن أن إيرادات القناة بلغت ٧٤٤,٨ مليون دولار في أغسطس.

وقفزت إيرادات القناة خلال شهر أغسطس الماضي بنسبة ٣٢,٤٪، مقابل ٥٦٢,٧ مليون دولار خلال نفس الشهر من ٢٠٢١.

وشهدت قناة السويس عبور ٢١٢٥ سفينة للمجرى الملاحي خلال أغسطس ٢٠٢٢، في مقابل ١٨٨٤ سفينة خلال نفس الشهر من ٢٠٢١، بنمو ١٢,٨٪.

وارتفع حجم الحمولات الصافية للسفن العابرة لقناة السويس ليصل إلى ١٢٧,٨ مليون طن خلال أغسطس الماضي في مقابل ١١٠,٢ مليون طن خلال نفس الشهر من ٢٠٢١ بنمو ١٦٪.

« نقل الشيوخ » تطالب بتعظيم الاعتماد على السكك الحديدية والنقل النهري في نقل البضائع



طالب المهندس هاني العسال، عضو لجنة الإسكان والإدارة المحلية والنقل بمجلس الشيوخ، بضرورة تبني خطة لتعظيم الاعتماد على منظومة النقل النهري والسكة الحديد في نقل البضائع، لزيادة إيرادات تلك القطاعات وتخفيض الكثافة على الطرق والحد من حوادث النقل الثقيل والتي ازدادت خلال الفترة الأخيرة.

وشدد على ضرورة تفعيل العقوبات المدرجة بالقانون بشأن التزام السائقين للسرعات المحددة والضوابط الموضوعية للقيادة.

ولفت «العسال»، إلى أن الاعتماد على تلك الأساليب في نقل البضائع داخل البلاد مازالت تمثل نسبة قليلة للغاية وفي المقابل تعتمد عليها دول بالعالم بنسبة تصل إلى ٥٠٪ بصفتها أكثر الوسائل أمانا وأقل تكلفة. وأشار عضو لجنة الإسكان و النقل بمجلس الشيوخ إلى ضرورة النظر في تدليل العقوبات التي تواجه إجمام البعض عنها ومنها تأمين مسار القطارات وخفض تكلفة النقل والتوسع في تقديم خدمة نقل متكاملة للبضائع بالتكامل مع البري حتى الوصول لنقطة التخزين، وتوفير عربات بضائع أكثر ملاءمة لطبيعة السلع ذات الخصائص المختلفة وبالأخص السلع الأساسية، بما يساهم في تعويض خسائر تلك القطاعات وزيادة إيراداتها.

وأوضح عضو مجلس الشيوخ، أن سيارات النقل الثقيل تأتي من أبرز الأنواع المتسببة في حوادث الطرق بنسبة تصل إلى ٢٧,٨٪ وفقا لإعلان الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، وهو ما يستلزم العمل على مراجعة منظومة النقل الثقيل والاعتماد على وسائل أخرى تساهم في ضبط الأوضاع بالطرق والحد من نزيف الأسفلت.

وأضاف: «لابد من النظر أيضا في تخصيص حارة منفصلة للنقل الثقيل على الطرق السريعة والدائري، والإلزام بالاعتماد على نظام الورديات بوجود أكثر من سائق بالسيارة، خاصة أن الحوادث الناتجة عن إجهاد السائق لا تقل خطورة عن تعاطي المخدرات، ووضع جهاز تتبع داخل هذه السيارات لقياس مدى الالتزام بالسرعات الموضوعية، بجانب تبني خطة لتأهيل السائق في استخدام سيارة النقل الثقيل وتعريفه بكيفية التعامل حال وجود عطل».

وزير النقل : يجب الإسراع في فصل قطاع نقل البضائع وتحويله لشركة متعددة الوسائط



أكد وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير على ضرورة الإسراع في فصل قطاع نقل البضائع وتحويله لشركة للنقل متعدد الوسائط، لزيادة المنقول من البضائع عبر السكة الحديد للحفاظ على شبكة الطرق وزيادة موارد هيئة السكك الحديدية المالية.

جاء ذلك خلال الجولة التفقدية التي أجراها الوزير لمتابعة المشروعات الجاري تنفيذها ضمن الخطة الشاملة لتطوير منظومة السكة الحديد وكذلك متابعة انتظام العمل بهذا المرفق الحيوي المهم الذي ينقل الملايين من الركاب سنويا، والاطمئنان على تقديم اعلى مستويات الخدمات لجمهور الركاب. وبدأت الجولة بمتابعة التقدم في معدلات تنفيذ برجي إشارات شمال القاهرة والوابورات الجاري تنفيذها ضمن مشروع تطوير نظم الإشارات على خط سكة حديد القاهرة/ الإسكندرية بطول 208 كم والجاري تنفيذه بمعرفة شركة تاليس الإسبانية العالمية بنظام الكتروني حديث (EIS) والذي يحقق أعلى معدلات الأمان

والحاصل على شهادة (Safety integrity SIL4 (level) معدل أمان المستوى الرابع (وهذا أعلى معدل أمان في العالم)، حيث من المخطط دخول برج الإسكندرية نهاية الشهر الحالي وبرج الوابورات بالخدمة في نهاية سبتمبر 2022 ودخول برج الشمال بالخدمة في نوفمبر 2022. وأوضح وزير النقل أهمية الالتزام بالموعد المخطط لنهوه مشروع تحديث نظم الإشارات بخط القاهرة/ الإسكندرية والذي يتكون من (19 برجا رئيسيا و15 برجا ثانويا و80 مزلقانا)، حيث تم حتى الآن دخول 16 برجا رئيسيا الخدمة هي (قويسنا، بركة السبع، كفر الزيات، إيتاي البارود، دمنهور، أبوحمص، طوخ، سندنهور، كفر الدوار، قها، قلوب، سيدى جابر، شبرا، التوضيب، بنها، طنطا) و14 برجا ثانويا و78 مزلقانا. وأضاف: تحديث نظم إشارات السكة الحديد يهدف إلى استبدال النظام الحالي (الكهربى القديم) بأخر إلكترونى حديث، وزيادة عدد الرحلات في اليوم، وتحقيق أعلى معدلات السلامة والأمان، وتحديث نظم الإشارات والاتصالات يتضمن متابعة القطارات لحظة بلحظة، وتزويد المزلقانات بأجراس وأنوار وبوابات أوتوماتيكية للحد من الحوادث وتحقيق الأمان للمركبات، ونظام يتيح للسائق الإتصال بمراقب التشغيل من أي سيمافور في حالات الطوارئ أو الأعطال المفاجئة. وتابع سير عملية التشغيل التجريبى لتلك البوابات الإلكترونية بالمحطة مع الاطلاع على منظومة الحجز الجديدة والتكامل بينها وبين منظومة الحجز القديمة والبوابات الإلكترونية، حيث تم تركيب هذه البوابات فى محطات رمسيس والجيزة وسيدى جابر ومصر بالإسكندرية، ودمنهور كمرحلة أولى لأول مرة فى تاريخ سكة حديد مصر

وأشار كامل الوزير إلى ضرورة الإسراع بفصل قطاع نقل البضائع وتحويله لشركة للنقل متعدد الوسائط وذلك لزيادة المنقول من البضائع عبر السكك الحديدية للحفاظ على شبكة الطرق وزيادة موارد هيئة السكك الحديدية المالية وخاصة مع خطة وزارة النقل لزيادة حجم مشاركة القطاع الخاص في إدارة وتشغيل عدد من القطاعات بالهيئة، لافتا إلى أنه تم التعاقد مع شركة سيماف لتصنيع 1215 عربة بضائع جديدة مختلفة الطرازات لتدعيم الأسطول الحالي لنقل البضائع عبر شبكة السكك الحديدية، حيث ستشكل تلك العربات نقلة نوعية كبيرة في هذا المجال. وأكد خلال الاجتماع على أهمية توطين صناعة السكك الحديدية في مصر تنفيذا لتوجيهات القيادة السياسية، مشيرا إلى أن إنشاء مصنع مصري لتصنيع عربات ركاب السكك الحديدية لتوطين صناعة عربات السكك الحديدية في مصر خطوة مهمة وتاريخية لتوطين مثل هذه الصناعات الثقيلة في مصر ومنها صناعة الوحدات المتحركة وفق أحدث الأساليب بما يتوافق مع المعايير العالمية من خلال التعاون مع كبرى الشركات العالمية المتخصصة وفي إطار تنفيذ توجيهات القيادة السياسية بتعظيم مشاركة القطاع الخاص في جميع المشروعات ومنها مشروعات النقل، حيث يجسد هذا التوقيع التعاون بين الدولة ممثلة في هيئة السكك

كإحدى الخطوات الهامة لحوكمة دخول وخروج الركاب إلى المحطات وعدم السماح بدخول أى راكب بدون تذكرة حفاظا على الموارد المالية للهيئة، والتي تستغل فى تقديم الخدمات المميزة لجمهور الركاب. وفي ختام زيارته لمحطة مصر عقد وزير النقل كامل الوزير اجتماعا موسعا مع رئيس ونواب هيئة السكك الحديدية ورؤساء الشركات التابعة للهيئة، حيث أكد الوزير على ضرورة المتابعة الدورية لجميع المشروعات الجاري تنفيذها والالتزام بالمواعيد المحددة للانتهاج منها واتخاذ جميع التدابير والإجراءات التي تساهم في تقديم أعلى مستويات الخدمة لجمهور الركاب. وأشار الى أنه ليس لدينا رفاهية الوقت وأن الفترة القادمة في غاية الأهمية لاستكمال تطوير منظومة السكك الحديدية وان كل فرد في المنظومة يجب ان يتسابق لخدمة المواطن وان يؤدي كل فرد المهام الموكلة اليه وفقاً للتوصيف الوظيفي له وأن الحافز لمن يستحق وان الارباح للشركات التي تحقق مكاسب، كما شدد على ضروره استمرار التدريب والتأهيل المستمر لكافة العاملين بالهيئة وشركاتها التابعة. الحديدية والقطاع الخاص الدولي ممثلا في شركة تالجو العالمية والقطاع الخاص المحلي ممثلا في شركة نيرك.

الفريق مميش: النقل البحري يشكل ٧٥% من استثمارات

«مصر السيادي».. وتأسيس كيان واحد للموانئ ضرورة



إقامة مشروع لتموين السفن من وقود أغذية ومياه لخدمة السفن بمنطقة الانتظار في مدخل قناة السويس، والتي تتراوح فترات انتظارها من 7 إلى 10 ساعات. وأوضح أنه تم بالفعل إجراء مزايدة على مشروع تموين السفن بمنطقة قناة السويس، لشركات عالمية ومصرية لتتقاسم بطرفي القناة الشمالي، حيث شرق بورسعيد والجنوبي في السخنة جنوب قناة السويس، وتم دراسة تلك العروض تحت إشراف رئيس الوزراء، وبحضور هيئة قناة السويس والهيئة الاقتصادية لقناة السويس، ووزارة النقل، إلا أن الروتين تسبب في عدم استكمال تقييم تلك العروض، وبالتالي توقفت خدمة بحرية هامة توفر عملة صعبة. وعن المطالبة باحتساب رسوم عبور سفن الحاويات بنظام الحاوية أسوة بقناة بنما، قال مميش إن حساب رسوم العبور بالحاوية بدلا من نظام حمولة قناة السويس الحالي هي سلاح ذو حدين - على حد وصفه - موضحا أنه في حالة عبور سفينة وعلى متنها حاويات فارغة كيف سيتم محاسبتها على الرسوم لذلك يعد نظام قياس رسوم العبور الحالي ناجح جدا ويجب المحافظة عليه. وأكد أنه من الخطأ مقارنة نظام الرسوم بقناة بنما للنظام المعمول به في المجرى المصري، لاسيما أن كلامها تختلف طبيعتها عن الآخر. وفي السياق نفسه، قال الفريق مهاب مميش، إن الهيئة الاقتصادية لقناة السويس تقوم على ثقافة القيمة المضافة للبضائع المارة بقناة السويس، خاصة أنها هيئة مستقلة بذاتها وعليها تفعيل ذلك الاتجاه بقوة خلال الفترة المقبلة، بجانب تركيزها الشديد على مشروعات الطاقة كما هي عليه الآن. وأضاف أن الهيئة الاقتصادية تحتاج إلى تسويق ومنح مزايا جديدة للمستثمرين أسوة بالمناطق المجاورة المنافسة مثل المغرب التي تمنح الأراضي بأقل الأسعار، والتوجه إلى المستثمرين والوقوف على مطالبهم.

وتشغيل المحطات البحرية لصالح الغير، إلا بعد إجراء مزايدات ومنقصات دولية عامة أمام جميع المستثمرين واختيار أفضل العروض التي تدعم الاقتصاد المصري. وتابع: من خلال تجربتي منذ التحاقى بالبحرية، والتي قاربت من الـ 65 عاما، تأكدت أن وطنية العمل تحقق نجاحا كبيرا بحيث لا تضع اليد العليا للغير في إدارة المشروعات لضمان نجاحها - على حد قوله. وأضاف أن مصر لديها الكثير من الخبرات البحرية القادرة على وضع تصورات لتطوير الموانئ البحرية والنهرية، مطالبا بمنح فرصة للقطاع الخاص المصري بالتعاون مع الشركات المتقدمة في المجال دون سيطرة المشغل الأجنبي على الإدارة، خاصة أن العمود الأساسي لصندوق مصر السيادي يعتمد على القطاع البحري، مطالبا بلجنة متخصصة محايدة تقوم بدراسة كافة عقود تطوير الموانئ. وحول بناء أسطول تجارى بحري، قال «مميش» إن تطوير النقل البحري يبدأ من خلال بناء أسطول بحري يقوم بتسويق الصناعات المصرية في الخارج، مشيرا إلى أنه تقدم بمقترح لتطوير الأسطول لرئيس الجمهورية، وتم الحصول على عروض لسفن مستعملة من الصين كبدية لشرائها، وتم تحويل المقترح إلى رئاسة الوزراء للبت فيه. وأوضح أن الأمر في الوقت الحالي يتطلب العمل في اتجاهين، الأول: بناء سفن جديدة، والثاني: شراء سفن مستعملة، مشيرا إلى أنه أوصى بعمل خطوط شحن إلى أفريقيا التي تعد السوق الحقيقية لمصر. ويرى مستشار رئيس الجمهورية أن بناء أسطول حاليا سيوفر من مصروفات نقل المواد الخام على سفن أجنبية، وسداد نوالين شحن مرتفعة للغاية، مما ينعكس على المستهلكين في نهاية المطاف. وكشف أنه تقدم بمقترح بضرورة

كشف الفريق مهاب مميش مستشار رئيس الجمهورية لمشروعات محور قناة السويس والموانئ البحرية، في تصريحات صحفية، عن رؤيته حول تطوير النقل البحري بالسوق المحلية، وخطة الحكومة لتأسيس شركة قابضة لإدارة الموانئ، فضلا عن التوسع في عمليات إسناد وتشغيل المحطات للشركات العالمية، وذلك بمناسبة الذكرى السابعة لافتتاح قناة السويس الجديدة. وقال مميش إن مشروع قناة السويس الجديدة أثبت جدواه الاقتصادية ونجاحه في تحقيق إيرادات بلغت 7 مليارات دولار للعام المالي 2021/2022، مشيرا إلى أن المشروع فكرة وطنية القرار والتخطيط والتنفيذ والتمويل. وحققت قناة السويس المصرية أعلى إيرادات في تاريخها خلال العام المالي الماضى 2021/2022، بقيمة 7 مليارات دولار مقابل 5.8 مليار دولار في العام المالي السابق بزيادة قدرها 20.7 بالمئة، بحسب بيان سابق للهيئة، وسجل المجرى المائى الملاحى حمولة صافية سنوية قياسية قدرها 1.32 مليار طن خلال العام المالي الماضى بزيادة 10.9 بالمئة عن العام المالي السابق. وأوضح مميش أن القطاع البحري يمثل النصيب الأكبر لصندوق مصر السيادي إذ تصل إلى 75% من استثماراته المتسهدفة، لما تمتلكه مصر من 3000 كيلو متر على سواحل البحرين الأحمر والمتوسط، إلى جانب قناة السويس، فضلا عن 68 ميناء عاما ومتخصصا، إلى جانب اكتشافات الغاز والبتروال والنقل النهري، مما يتطلب التركيز على استغلال تلك الثروات. وأعلن صندوق مصر السيادي الأيام الماضية، عن إتمام صفقة استحواذ الشركة السعودية المصرية للاستثمار المملوكة بالكامل من قبل صندوق الاستثمارات العامة، على حصص أقلية مملوكة للدولة في أربع شركات مصرية رائدة مدرجة بالبورصة المصرية بقيمة مليار و300 مليون دولار، والشركات التي تم الاستحواذ على نسب الأقلية فيها هي: «أبووير للأسمدة والصناعات الكيماوية، مصر لإنتاج الأسمدة، والإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع، وإي فاينانس للاستثمارات المالية والرقمية». وكشف الفريق مهاب مميش، أنه عرض على الرئيس السيسي ضرورة تأسيس كيان بحري لإدارة الموارد البحرية، لتسهيل عملية استخراج التراخيص وطرح المشروعات والمنقصات على المستثمرين، وأن يتم الاستعانة بالمتخصصين والمحترفين في إدارة ذلك الكيان التابع لمجلس الوزراء. وعن تقييمه لأعمال تطوير الموانئ في الوقت الحالي، قال مستشار رئيس الجمهورية، إن القيادة السياسية تبذل أقصى جهودها لتطوير القطاع البحري وخلق مركز لوجستى عالمي داخل مصر، مشيرا إلى أن خلق التنافسية بين الموانئ أمر مطلوب لتحسين الأداء، وذلك من خلال فتح المجال أمام الاستثمارات المصرية الوطنية، ومنحها مزايا لدفعها للتوسع بدلا من الاعتماد بشكل كبير على المستثمرين الأجانب، خاصة في إدارة المحطات. وأشار إلى أن التنافس يرتقى بالمستوى، ولكن لا يصلح أن تكون موانئ الدولة الواحدة تتسابق في نفس الخدمات، ومن ثم توزيع التخصصات أمر مطلوب لتحقيق أعلى إيرادات في الفترة المقبلة. وفي سياق متصل، طالب مميش بضرورة إلغاء نظام الأمر المباشر في إدارة

شركة CMA CGM تؤسس صندوقًا خاصًا لتسريع انتقال الطاقة في الشحن والخدمات اللوجستية



أعلنت مجموعة CMA CGM، ثالث خط ملاحى عالمي في نشاط الحاويات، أنها بصدد إنشاء صندوق خاص للطاقة، مدعومًا بميزانية مدتها خمس سنوات، بقيمة 1.5 مليار دولار أمريكي، لتسريع انتقال الطاقة وتحقيق الكربون الصافي بحلول عام 2050. وحسب المجموعة الفرنسية، سيتم استثمار الصندوق لدعم الإنتاج الصناعي للوقود الجديد، بالإضافة إلى حلول التنقل منخفضة الانبعاثات عبر قاعدة أعمال المجموعة (الشحن البحري والبري والجوي؛ خدمات الموانئ والخدمات اللوجستية، المكاتب). كما أنه من المقرر أن يساعد الصندوق في دعم منصة الابتكار العالمية التي تم تطويرها جنبًا إلى جنب مع الشركات الكبيرة والشركات الصغيرة والمتوسطة والشركات الناشئة والمجتمع الأكاديمي والعلمي. وفي هذا الصدد قال رودولف سعاده، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لمجموعة CMA CGM: "إن المجموعة تعمل في حماية البيئة لسنوات عديدة، ومع ذلك في مواجهة حالة الطوارئ المناخية، فمن واجبنا بذل المزيد من الجهود وتسريع إجراءاتنا، كما سيمكننا هذا الصندوق من القيام باستثمارات كبيرة في المشاريع المبتكرة لإزالة الكربون من أعمالنا. وتابع "سعادة" لقد خصصنا الموارد اللازمة لتسريع انتقال الطاقة لدينا وتلك الخاصة بصناعة الشحن والخدمات اللوجستية بأكملها، موضحًا أنه سيتم الاستثمار عبر الصندوق الخاص للطاقات في مشاريع مبتكرة لتأمين إمدادات الطاقات المتجددة واستكشاف حلول ونماذج أولية جديدة لتلبية أهداف إزالة الكربون الطموحة التي يتم السعي لتحقيقها عبر CMA CGM بطريقة منظمة. وذهب إلى أن التركيز الأول هو دعم تطوير وإنتاج الوقود المتجدد، حيث بدأت مجموعة CMA CGM بالفعل في الاستجابة لتغير المناخ باستخدام الغاز الطبيعي المسال (LNG) كوقود بحري انتقالي. وأوضح أنه تم تكليف الصندوق بدفع ظهور مرافق الإنتاج على نطاق صناعي للوقود الحيوي

والكربون من محطات الموانئ والمستودعات وأساطيل الشاحنات تدير مجموعة CMA CGM أكثر من 700 مستودع وحوالي 50 محطة ميناء في جميع أنحاء العالم، وهي ملتزمة بتمكين هذه المرافق من توليد ما يكفي من الكهرباء الخالية من الكربون (طاقة الرياح، والطاقة الشمسية، ووقود الكتلة الحيوية، والوقود الهيدروجين) لتصبح مكتفية ذاتيًا من الطاقة. كما سيتم كهربة معدات الموانئ المستخدمة بسرعة أكبر، خاصة أن المجموعة تمتلك شركة CEVA Logistics وتهدف إلى تلبية جميع احتياجاتها من الكهرباء من خلال توليد طاقة خالية من الكربون بحلول عام 2025. وتخطط الشركة الفرعية لتركيب 1.8 مليون متر مربع من الألواح الكهروضوئية وتوسيع استخدام إضاءة LED سيتم أيضًا تنفيذ خطة انتقالية لأساطيل الشاحنات، مع التركيز بشكل خاص على كهربة شاحنات CEVA Logistics. أما التركيز الثالث للمبادرة فيشمل دعم وتجربة وإطلاق المشاريع في ظلعية الابتكار CMA CGM منذ فترة طويلة تشارك في دعم تطوير المشاريع والنماذج الأولية والتجارب في فبراير 2020، حيث تعاونت المجموعة مع Energy Observer لجعل الهيدروجين أحد مصادر الطاقة في المستقبل، وذلك من خلال مشروع Energy Observer 2.

، والميثان الحيوي، والميثان الإلكتروني، والميثانول الخالي من الكربون، وأنواع الوقود البديلة الأخرى. كما يستهدف الصندوق حسب "سعادة" زيادة وتأمين الأحجام بما يتماشى مع المجموعة بالشراكة مع المجموعات الصناعية الكبرى الأخرى ذات الخبرة في هذه التقنيات، أو مع صناديق الاستثمار أو الشركات الناشئة الواعدة. وأوضح أن الصندوق يتابع المشاريع التي تم تحديدها وإطلاقها بالفعل، حيث سيتم إنتاج 11000 طن من الميثان الحيوي من الجيل الثاني سنويًا بدءًا من عام 2026. وتابع أن الشركة دخلت في شراكة مع شركة إنجي للطاقة بهدف توليد 200000 طن من الغاز المتجدد سنويًا بحلول عام 2028، لتلبية احتياجات CMA CGM وصناعة الشحن بأكملها. كما أن مشروع إنتاج وتسييل الميثان الحيوي، الذي تم تطويره مع شركة Titan، سينتج ما يصل إلى 100000 طن بحلول عام 2025، مع إمكانية مضاعفة الإنتاج بحلول عام 2027. كما دخلت المجموعة كشريك في مشروع Jupiter 1000 في Fos، بهدف CMA CGM Group إلى مواصلة العمل مع الكونسورتيوم بشأن وسائل الإنتاج الضخم للميثان الإلكتروني منخفض الكربون لسفنها وتقديم حلول لتحديات إزالة الكربون من شبكات الغاز وإدارتها الطبيعية المتقطعة لبعض مصادر الطاقة المتجددة. وحسب رئيس المجموعة، فإن التركيز الثاني للمبادرة هو تسريع إزالة

أن الصندوق سيدعم ميزانية قدرها 1.5 مليار دولار أمريكي، وستتم إدارته، اعتباراً من أكتوبر 2022، من قبل فريق متخصص يضم بعض المهندسين الموهوبين في المجموعة وخبراء الطاقة والمحللين الماليين ومديري المشاريع. وتعمل كمنظمة متعددة الوظائف تغطي جميع عمليات المجموعة وأقسامها، وستوجه الإستراتيجية العامة للمجموعة نحو تطوير حلول للطاقة منخفضة الكربون وتسريع تنفيذها. واعتبرت مجموعة CMA CGM أن أداءها المالي لا ينفصل عن مسؤوليتها الاجتماعية وأدائها البيئي. وهي ملتزمة بشدة بقيادة الطريق في إزالة الكربون عن صناعات الشحن والخدمات اللوجستية من خلال زيادة التقنيات المبتكرة والصديقة للبيئة. للقيام بذلك، فهي تشارك في نظام بيئي للشركات الناشئة ومشاريع البحث والتطوير ومجموعة واسعة من أصحاب المصلحة المبتكرين وأدوات الجيل التالي.

في تحسين تصميم ودفع سفن الحاويات الكبيرة لتقليل استخدام الوقود، مع تطوير حلول فعالة بشكل متزايد للمساعدة في جعل شحن الشحن البحري والبري والجوي أكثر كفاءة في استخدام الطاقة. أما التركيز الرابع للمبادرة فهو السعي لتحقيق وفورات في الطاقة وتحسين كفاءة الطاقة لأساليب عمل موظفي CMA CGM والتنقل اليومي، وهذا التركيز الرابع له ثلاثة أهداف رئيسية، هي خطة إدارة طاقة المبنى للمباني المكتبية CMA CGM Group التي ستقلل من استخدام الطاقة (الاستثمار في العزل، الأمتة، تجديد الطاقة) وتنوع مزيج الطاقة (الألواح الشمسية، حلقة مياه البحر). كما أن تشجيع وتحفيز الموظفين على استخدام حلول التنقل اللينة لكل من التنقل والسفر للأعمال، مع تحسين أنظمة العمل من المنزل المستخدمة لتجنب السفر غير الضروري. - إشراك موظفي المجموعة البالغ عددهم 150 ألف موظف من خلال نهج بيئي شامل يكافئ مبادرات حماية البيئة المبتكرة وكفاءة الطاقة. وذكرت المجموعة

حيث تم اتخاذ خطوة جديدة إلى الأمام من خلال العمل على نموذج أولي لسفينة حاويات داخل المنطقة تغذيها الهيدروجين السائل ومصممة لتلبية أحدث المعايير الفنية واللوجستية. كما يركز المشروع على تطوير تطبيقات عملية لهذه التكنولوجيا الجديدة، لتمكين الشحن البحري الخالي من الكربون على نطاق أوسع، لا سيما لمسافات قصيرة. وأوضح "سعادة" أن المجموعة قررت أيضاً الاستحواذ على حصة في Neoline، وهي سفينة شحن نموذجية تعمل بالطاقة الشراعية من المقرر أن تخدم الطرق عبر المحيط الأطلسي بحلول نهاية عام 2024. كما أنها تدعم SeaOrbiter، وهو نموذج أولي لسفينة أبحاث بحرية ومختبر أوقيانوغرافي عائم صممه المهندس المعماري الفرنسي جاك روجيري والذي يستكشف مسارات الاقتصاد الأزرق الناشئ. كما سيستمر فريق البحث والتطوير التابع لمجموعة CMA CGM Group

« فوز تنعبة خدمات النقل الدولي في الإسكندرية بالمركز الأول عالمياً في مسابقة الفياتا



إلى تعاون مع وزارة التعليم الفني من خلال فصل دراسي للتعليم اللوجستي والنقل الدولي، بالإضافة إلى دبلومة الفياتا، ونشارك في العديد من أوراق البحث والتي تخص صناعة النقل الدولي. وأكد القاضي استمرار الشعبة وممثلي النقل الدولي واللوجستيات في دعم الدولة والحكومة المصرية في إطار التعاون الدائم والتواصل المستمر بين الأطراف المعنية، لمزيد من التطور للاقتصاد الوطني من جانب وقطاع النقل الدولي واللوجستيات من جانب آخر.

اشركة حول العالم تعمل في الصناعات اللوجستية والنقل والشحن، وذلك من جميع أنحاء العالم، كما أنه يعد حدث دولي يقدم فرصاً للأعمال التجارية والاجتماعية. وذكر "القاضي" أن مصر لها مكانة كبيرة بين دول أعضاء المنظمة والتي تعد الصوت الدولي لمرحلي البضائع، مشيراً إلى أن الشعبة كانت قد مثلت المنظمة العالمية في مجلس الإدارة من خلال الفوز بمنصب نائب منظمة الفياتا وذلك خلال الفترة من ٢٠١١ وحتى ٢٠١٥ عبر اللواء مازن نديم الرئيس الشرفي للشعبة، وخلال العام الماضي عبر المهندس أحمد مصطفى عضو مجلس إدارة الشعبة. ولفت المهندس مدحت القاضي، رئيس مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية، أن الشعبة تمتلك ٧٠٠ عضو يمثلون العصب الرئيسي لصناعة النقل الدولي بمصر، مؤكداً أن الشعبة شاركت خلال الفترة الماضية في العديد من القوانين على رأسها المشاركة في قانون الجمارك، بالإضافة

كشف المهندس مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي، بالغرفة التجارية بالإسكندرية، عن فوز الشعبة بالمركز الأول عالمياً في مسابقة الفياتا العالمية (FIATA) لعدد المسجلين والمستخدمين منصة الفياتا لمدفوعات النولون الإلكترونية بين الأعضاء. وأضاف "القاضي" أن هذا يعكس تطور مهنة مرحلي البضائع ووكلاء الشحن في مصر واتجهها لاستخدام التكنولوجيا الحديثة، موضحاً أن هذا يأتي بناءً على ما حققته الشعبة من تطور وفوزها بالمركز الأول، موضحاً أن منظمة الفياتا العالمية قررت مشاركة الشعبة كممثل لمرحلي البضائع ووكلاء الشحن في مصر في مؤتمر الفياتا العالمية الذي سيعقد خلال العام الجاري بدولة كوريا الجنوبية. وتابع رئيس شعبة خدمات النقل الدولي بالغرفة التجارية بالإسكندرية، أن مؤتمر الفياتا هو مؤتمر عالمي يتم تنظيمه سنوياً ويشارك فيه من بين ١٠٠٠ - ١٥٠٠

الصناعة والتجارة بضائع مثيروعات المنطقة الحرة لا تخضع لقواعد الاستيراد والتصدير

بالقرارين الوزاريين رقم ي 141 و 142 لسنة 2022- المشار إليهما- والتي تقدرها وزارة التموين بعد موافقة وزير التجارة والصناعة. وأصدرت وزارة الصناعة والتجارة خلال يونيو الماضي، قرار رقم 335 لسنة 2022 بمد العمل بالقرارين 141 و 142 لسنة 2022 باستمرار حظر تصدير الفول الحصى والمدشوش والعدس والمكرونة والقمح والدقيق بجميع أنواعه والزيوت والفريك والذرة ولمدة 3 أشهر. وجاء في نص المادة الثانية من القرار رقم 335 لسنة 2022 بأنه يسمح بتصدير الكميات الفائضة عن احتياجات السوق المحلية من الأصناف الواردة بالقرارين 141 و 142 والتي تقدرها وزارة التموين بعد موافقة وزارة الصناعة والتجارة.

البلاد. وفي هذا الصدد أصدرت مصلحة الجمارك، منشور تصدير رقم 23 لسنة 2022 ، بتطبيق ما جاء في خطاب وزارة الصناعة والتجارة بالمنافذ الجمركية المختلفة. ونشرت الجريدة الرسمية في عددها مؤخرًا، قرار وزارة التجارة والصناعة السابق، رقم 335 لسنة 2022، بشأن استمرار العمل بالقرارين الوزاريين رقمي 141 و 142 لسنة 2022 وذلك لمدة 3 شهور. واختص القراران الوزاريين رقمي 141 و 142 لسنة 2022 بعدم السماح بتصدير الفول الحصى والمدشوش والعدس والمكرونة والقمح والدقيق بجميع أنواعه، وزيوت الطعام بكل أنواعه، والفريك والذرة. فكما شملت المادة الثانية، السماح بتصدير الكميات الفائضة عن احتياجات السوق المحلية من الأصناف الواردة

أكد أحمد العسقلاني، وكيل وزارة الصناعة والتجارة، ورئيس الإدارة المركزية للتصدير والاستيراد، أن المادة رقم 39 من القانون رقم 72 لسنة 2017 بإصدار قانون الاستثمار تقضي بأن البضائع التي تصدرها مشروعات المنطقة الحرة أو تستوردها لمزاولة نشاطها لا تخضع للقواعد الخاصة بالاستيراد والتصدير. جاء ذلك في خطاب "العسقلاني" للدكتورة نجوى شحاتة رئيس الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية، موضحاً أنه بالإشارة إلى مكاتبات بين وزارة الصناعة والتجارة ومصلحة الجمارك، بشأن طلب الاستفسار عن موقف تنفيذ القرارين رقمي 141 ، و 142 لسنة 2022 على الصادرات المنطقة الحرة إلى خارج

ترسانة الإسكندرية تبدأ في تصنيع قاطرة بقوة ٩٠ طن لأول مرة



إلى أن الشركة قادرة على تنفيذ وتصنيع الأتوبيس النهري، الذي يتميز عن غيره بوجود مواصفات أخرى سياحية وجمالية. وتعد شركة ترسانة الإسكندرية واحدة من كبرى شركات الصناعات الثقيلة، ورائدة صناعة بناء وإصلاح السفن بمصر والشرق الأوسط، وأنشأت ١٩٦٠، وتقع داخل الدائرة الجمركية بميناء الإسكندرية على مساحة ٤٠٠ ألف متر مربع، وتتبع وزارة الدفاع - جهاز الصناعات والخدمات البحرية، وتعمل في بناء وإصلاح السفن وحفارات البترول، والعائمات بجميع أنواعها، وبناء السفن التجارية حتى حمولة ٣٨٥٠٠ طن، وإصلاح الوحدات البحرية الصغيرة حتى حمولة ١٥٠٠ طن، وإصلاح جميع أنواع السفن التجارية الوحدات البحرية التجارية والحربية، حتى حمولة ٨٥٠٠٠ طن.

وأشار إلى أن أهمية تلك الصفقة تكمن في أنها ستعمل على رفع التصنيف العالمي للشركة، دون النظر عن قيمتها، كما أنها تساعد على نقل الخبرات في تحويل الترساتة إلى وحدة متخصصة من العمل في النشاط التجاري إلى المعايير الحربية. وأشار إلى أن الشركة شهدت تطوراً في مجال بناء السفن في الفترة الماضية، مضيفاً أن عمليات التطوير كانت بجهود الترساتة البحرية، بالتعاون مع الشركات والهيئات الصينية المتخصصة في بناء وإصلاح السفن، لتصل المحصلة النهائية لزيادة قدرة الترساتة في بناء السفن لحمولة ٢٠ ألف طن إلى بناء سفن حمولة ٥٧ ألف طن، وزيادة قدرة الإصلاح لتبلغ ٨٠ ألف طن، وإنتاج الصلب من ٤٠٠٠ طن سنوياً إلى ٤٠ ألف طن، والطاقة الإنتاجية الكلية إلى ٢٣٠ ألف طن. وكشف مرسى عن سعى الشركة للفوز بمنافسة لبناء ٣ أتوبيسات نهريّة في الدقهلية، لافتاً إلى أن الشركة تقدمت بالفعل بقروضها وتسعى للفوز بها، لا سيما أنه يتنافس على المشروع المصرية لبناء السفن، والمقاولون العرب. وأشار نائب شركة الترساتة إلى أن الشركة أنشأت نحو ٧٠ وحدة بحرية مختلفة الحمولات والأنواع من السفن، لافتاً

أكدت هيئة ميناء الإسكندرية على قيام شركة ترسانة الإسكندرية بتنفيذ أولى قاطرات الجيل الجديد من طراز (ASD) بقوة شد ٩٠ طن في مطلع عام ٢٠٢٣ لصالح هيئة ميناء الإسكندرية تحت مسمى " درويش " وذلك نسبة للواء عبدالقادر درويش رئيس الهيئة الأسبق. وأوضح أن القاطرة الجديدة يتم بنائها في أحواض البناء بالشركة " بميناء الإسكندرية " لتكون نواة أسطول القاطرات البحرية بالموانئ المصرية. كما أن الشركة تعمل على أن يتم طرح هذه القاطرات في الأسواق العالمية بأسعار منافسة غير مسبوقة وذلك تماشياً مع سياسة الدولة في إجتذاب الاستثمارات وتعظيم مدخلات النقد الأجنبي. كان قد أشار أحمد مرسى، نائب رئيس مجلس إدارة شركة ترسانة الإسكندرية، في تصريحات سابقة، أن الشركة تعاقدت على تصنيع ٦ بارجات مع شركة النيل للنقل النهري- إحدى شركات جهاز الصناعات والخدمة البحرية-، و٤ قاطرات قوة شد ٤٠ طناً، لصالح هيئة ميناء الإسكندرية بتكلفة تزيد عن ٦٠ مليون جنيه. وأضاف أن الشركة بدأت في تصنيع ٣ فرقاطات، داخل ورشها ومصانعها لصالح القوات البحرية المصرية، رافضاً الإفصاح عن التكلفة، لافتاً إلى أنها تعد باكورة تصنيع أول سفينة حربية، أحدث أجيال السفن التي تبنى في الترساتة.