

نافذة الملاحة

العدد التاسع والعشرون



نوفمبر 2022

www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

● ملاحية الإسكندرية تتشارك بمؤتمر الرؤساء التنفيذيين تحت عنوان " عهد جديد مع قطاع النقل "

- الجمارك تصدر تعليمات جديدة بنشأن استيراد قطع غيار السفن العاملة بأعالي البحار
- وزير النقل: ١٢٩ مليار جنيهه تكلفة المشروعات المشتركة مع القطاع الخاص بالموانئ
- «الجمارك» تتيح خدمة المنثفل الاقتصادي المعتمد للتوكيلات الملاحية
- الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية تصدر دليلا موحدًا للإجراءات الجمركية
- شركة MSC تحذر من ارتفاع تكاليف الشحن تزامنا مع مخطط تداول الكربون في الاتحاد الأوروبي
- تعرف على عائدات قناة السويس خلال الـ ١٠ أشهر الماضية
- تقرير دولي: تحسن غير مسبوق في انتظام جداول إبحار سفن الحاويات العالمية
- تعرف على الاجراءات الجديدة الالزامية على السفن بداية من يناير المقبل



«ملاحة الإسكندرية» تتشارك بمؤتمر الرؤساء التنفيذيين تحت عنوان " عهد جديد مع قطاع النقل "



وذكر «اللوزي»، أنه وضع خطة طموحة لتطوير وتنمية قدرات العنصر البشري في السكك الحديدية بالتزامن مع تطوير البنية الأساسية، والسير في تشييد شبكة من النقل السككي الكهربائي.

وأكد أن السكة الحديدية يتبعها 9 شركات، البعض منها يحقق خسائر وهي نتيجة عن سوء الإدارة، ومن ثم فإن الوزارة تعول على أن القطاع الخاص في انتشال هذه الفئة من الكيانات التابعة للوزارة من خندق تراجع الأداء.

وأوضح مساعد وزير النقل، أن الوزارة سعت أن يكون لها دور في وثيقة الدولة، ويتم حالياً وضع الصيغة النهائية لخطة الوزارة في الوثيقة، ليكون القطاع الخاص شريكاً لها في كافة المشروعات.

وكشف أنه تم خلال الأيام الماضية إبرام الهيئة القومية لسكك حديد مصر لعقد تولى إحدى شركات القطاع الخاص عملية إدارة وتشغيل قطارات النوم، وذلك بهدف تقديم مستويات خدمة

متميزة لجمهور الركاب، خاصة مع تزايد حجم الطلب على استخدام هذه الفئة من القطارات من جانب المواطنين والسائحين الأجانب. إضافة إلى التوافق مع المعايير العالمية للبيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية. أكد أن التطويرات التي تمت في كافة الموانئ، جاءت تنفيذاً لتوجيهات القيادة السياسية تحويل مصر لمركز عالمي للتجارة واللوجيستيات.

ولفت إلى أنه يوجد العديد من الفرص الاستثمارية في الموانئ البحرية، تم التعاقد عليها مثل الاتفاق مع شركة CMA - CGM الفرنسية بالشراكة مع شركة المجموعة المصرية للمحطات متعددة الأغراض لإدارة وتشغيل مشروع المحطة المتعددة الأغراض تحيا مصر 62/ 55 بميناء الإسكندرية.

شاركت غرفة ملاحة الإسكندرية برئاسة الأستاذ/ محمد مصيلحي، وحضور الأستاذ/ وليد بدر، الأمين العام للغرفة، بالجلسة الثالثة من مؤتمر الرؤساء التنفيذيين التي عُقدت بعنوان عهد جديد مع قطاع النقل، والذي نظمته جريدة المال بالقاهرة مؤخراً.

شارك في الجلسة كل من اللواء الدكتور أشرف محمد اللوزي مساعد وزير النقل للتشغيل والموازنات، والمهندس عاطر حنورة رئيس الوحدة المركزية للمشاركة مع القطاع الخاص، وعمرو منصور العضو المنتدب لشركة ميناء 6 أكتوبر الجاف، والدكتور أحمد عبد الحافظ الرئيس غير التنفيذي لشركة القناة للتوكيلات الملاحية، والدكتور مدحت نافع رئيس الشركة العربية للسبائك.

في البداية، أكد اللواء الدكتور أشرف اللوزي، مساعد وزير النقل للتشغيل والموازنات، أن الوزارة ترحب بكافة الشركات الوطنية، لمساعدتها في إدارة كافة المشروعات بأساليب الإدارة والتشغيل، مع الاحتفاظ الكامل للوزارة بأصول الجهات التابعة لها.

وأشار إلى الوزارة صرفت ما يقرب من 1.9 تريليون جنيه في الفترة من عام 2014 حتى الآن، على كافة القطاعات التابعة لها، ونالت مشروعات الجبر الكهربائي والسكك الحديدية النصيب الأكبر من تلك المصروفات.

وأوضح أن مرفق السكك الحديدية كان يعاني من عدة أزمات مزمنة، منعها تقادم العربات والجرارات، لكن وفقاً لتوجيهات القيادة السياسية تم وضع خطة طموحة، تولى الفريق كامل الوزير وزير النقل تنفيذها، تصدر تلك الخطة توفير عربات جديدة وإصلاح الأسطول القديم.

ذكر مساعد وزير النقل، أن السكة الحديدية بها 62 ألف عامل، وكان لابد من العمل على وضع استراتيجية لتطوير أداء العاملين للقدرة على التعامل على المعدات الجديدة التي تم إدخالها للمرفق.

PAN MARINE SHIPPING SERVICES
AS AGENT FOR MARFRET LINE

MARFRET NOW CALLING EGYPT

CONTACT US

ALEXANDRIA HEAD OFFICE
Mihaba Tower, Fouad St.,
Off-Horeiya Rd Rami Station
21131, Alexandria - Egypt.
Tel.: +203 390 0372/3/4

CAIRO BRANCH
8 Al Adeeb Al Acham St.,
Sheraton BLDG5 11361
Heliopolis, Cairo - Egypt.
Tel.: +202 226 82782/3/4

PORT SAID BRANCH
Gancia Tower, El Gomhoreya St.,
1st Floor, Port Said - 42511 - Egypt
Tel.: +2066 322 4867
Fax: +2066 322 4877

DAMIETTA BRANCH
DPC (Damietta Port Center)
Ghannam Mall - at the front
of Damietta Port Main Gate
3rd Floor/Unit# 413-414
Tel.: +2067 229 280/4

MARFRET LINE SERVICES DESTINATIONS

Alexandria — Salerno — Genova

Marfret-EG Export Marfret-EG Import
Exp.Marfret@pan-marine.com Imp.Marfret@pan-marine.com

www.marfret.fr



هيئة قناة السويس السابق، ووزير النقل السابق هشام عرفات، والجهود المكثفة التي قام بها الفريق كامل الوزير تم عودة الكثير، منها للعمل في السوق المحلية مرة أخرى. وأكد " مصيلحي " على أن مصر رغم امتلاكها موقعا جغرافيا متميزا ومساحة مياثي هائلة، إلى جانب التجديدات التي تمت مؤخرا، لا تملك أسطولا بحريا رغم أهميته.

وتابع مصيلحي: هناك 52 مركبا يملكها مستثمرون مصريون، ولكنها ترفع علم دول أجنبية خاصة «بنما» و«ليبيريا»، وذلك نتيجة عدم وجود تشريعات مساعدة لضخ استثمارات في هذا المجال، رغم أنه واعد وحجم الإيرادات المتوقع حجمها مضمونة. ولفت رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، إلى أن التشريعات الحالية بها نصوص يصعب التعامل معها، على سبيل المثال، هناك بند يلزم مالك السفينة الحصول على موافقة من وزير النقل حتى يتمكن من بيعها. ولفت مصيلحي، إلى أن الخطوة التالية عقب تعديل التشريعات بناء الأسطول، هي تشجيع البنوك

على إتاحة التمويلات اللازمة مع الزام المستثمرين بكافة الضمانات. ورد رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية على سؤال حازم شريف رئيس تحرير جريدة المال، المتضمن مدى توافر الجدوى الاقتصادية من إنشاء أسطول بحري في ظل منافسة قوية من خطوط عملاقة لديها خبرات لسنوات طويلة في القطاع، بأن هناك أهمية لوجود أسطول نقل بحري مصرى يمكنه المساهمة في نقل جزء من التجارة المتداولة بالموانئ المصرية. وتابع: خلال مشاركته اجتماع منظمة الوكلاء الملاحيين «الفوناسبا»، كان موضوع الأسطول أهم المشروعات المطروحة على مائدة المناقشات، مع زيادة الاستثمار في إفريقيا بشكل كبير من ناحية، ومصر من ناحية أخرى، خاصة أن فرنسا قامت مؤخرا بشراء العديد من محطات الحاويات الأفريقية عبر شركة بوليرية.

واستكمل اللواء إشراف مساعد وزير النقل، - الإجابة -، بأن إحدى الشركات المصرية الحكومية، كانت في السنوات الماضية تمتلك ما يقرب من 200 مركب، وظل اسطولها يتراجع حتى وصل لـ 10 سفن فقط حاليًا، ومن ثم هناك حاجة ملحة لتوفير أسطول، وفقا لدراسات اقتصادية موسعة. وأوضح رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية محمد مصيلحي، أن يسعى لدعوة الدول الأعضاء في منظمة الفوناسبا بلندن إلى الاستثمار في الموانئ المصرية أسوة بأحدى



لتنعكس هذه المنظومة الجديدة إيجابيا على العاملين، في كافة النواحي الفنية والصحية، والاجتماعية، وبما يخلق بيئة عمل ملائمة تزيد من الإنتاجية ومستوى الخدمة المقدمة في نهاية المطاف.

ولفت إلى أن مدة العقد 15 عامًا، وروعى في البنود ألا يقل عدد العمالة بشركة التشغيل والإدارة عن 90% من عمال شركة عربات النوم الحالية، لافتًا إلى أن إجمالي عدد عربات النوم الحالية 101 عربة، بالإضافة إلى عدد 20 عربة نادى مكيفة، والوزارة قد وضعت خطة لدعم هذا الأسطول، تمثلت في توقيع عقد بين هيئة السكك الحديدية وشركة تالجو الإسبانية لتوريد عدد 7 قطارات نوم أخرى. وأكد أن الوزارة قريبا ستبرم عقداً مع تحالف «مصرى - عالمي» لإدارة وتشغيل قطارات نقل البضائع عبر السكك الحديد، دون الاستغناء عن أى عامل، مؤكداً أن الوزارة حريصة مع تطوير أداء العاملين في الشركات التابعة لها. وأشار إلى أن وزارة النقل قامت بوضع عدة سياسات لتعزيز مشاركة القطاع الخاص من أهمها، «العمل على اجتذاب الاستثمارات الأجنبية، والاستغلال الأمثل للأصول بهدف زيادة إجمالي الناتج المحلى المصري، فضلا عن توفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة، وتأهيل العمالة المصرية، بما يتناسب مع متطلبات سوق العمل العالمي،

تابع: خلال عام 2016 تم إصدار قرار رقم 488، وتسبب هذا القرار في خروج الكثير الخطوط الملاحية من الموانئ المصرية إلى دول أخرى منافسة، منها، واليونان، وتركيا، موضحاً أن الحكومة وقتها توجهت إلى تلك الخطوط بوفد ضم الفريق مهاب مميث رئيس

بالإضافة إلى التعاقد مع تحالف شركات «يروجيت ألمانيا»، و«كونتشيبي إيطاليا»، و«هاباج لويد» للخطوط الملاحية العالمية، ومجموعة الشرق الأوسط للوجستيات والشركة الهندسية للحاويات، لإدارة وتشغيل محطة تحيا مصر 1 بميناء دمياط.

كما تم التعاقد تحالف HPH - MSC لإدارة وتشغيل رصيف 100 بميناء الدخيلة، والتعاقد مع تحالف HPH - COSCO - CMA CGM لإدارة وتشغيل محطة الحاويات بميناء السخنة بطول 2.6 كيلومتر. من جانبه، استعرض الأستاذ/ محمد مصيلحي، رئيس شركة أركاس للملاحه ورئيس غرفة الإسكندرية للملاحه، الجهود التي تبذلها الغرفة لكافة أعضائها، لاسيما أنها تعد شريكا لوزارة النقل في تنفيذ خطتها، المتمثلة في إزالة كافة معوقات الاستثمار وجذب كياتات القطاع الخاص الخارجى والمحلى للعمل في مجالات النقل البحرى المتعددة.

ولفت إلى أنه يوجد تحت مظلة الغرفة نحو 320 شركة ملاحية، وتتعامل مع 250 ألف عامل في قطاع النقل البحرى، مشيرا إلى أنها كثفت آليات التواصل المستمر مع كافة الجهات الحكومية لتحقيق أهداف القيادة السياسية، الرامية إلى النهوض بالاقتصاد المصرى بشكل عام.

وأشار «مصيلحي» إلى أن الدولة تتجه بشدة نحو تطوير الموانئ وتعميق الأرصفة، ولكن في نفس الوقت هناك حاجة إلى إعادة النظر في الرسوم والتعريفات التي تحصلها هيئات الموانئ من الشركات. وأوضح مساعد الوزير، أن الاتفاق يستهدف المساهمة في تحقيق التنافسية بين الشركات المختلفة، وبما يعوّد

على رفع مستويات الخدمة المقدمة لجمهور الركاب، وكذلك الحفاظ على ممتلكات وأصول مرفق السكة الحديد، إضافة إلى تعظيم موارده



على رأسها، تنمية مناطق لوجيستية توفر كافة الخدمات بجوار المناطق الصناعية، مما يحقق الوفرة في تكلفة المنتجات على المستهلك من خلال الاستغلال الأمثل للموارد، فضلاً عن توطين الصناعات المحلية وزيادة الصادرات المصرية. وأشار إلى أن من أهم فوائد المشروع أيضاً، تحقيق الكفاءة اللازمة، إلى جانب تقليل تكديس الموانئ بالحاويات، بالإضافة إلى تسريع دورة عمل سلاسل الإمداد للصادرات والواردات، وخفض تكاليف تأخر الحاويات بالموانئ، بما يحقق خفض تكلفة النقل وتقليل استهلاك الطرق الصحراوية، واستهلاك الوقود والصيانة للشاحنات بما يمثل عبئاً على الاقتصاد المحلي. وأضاف: يساهم أيضاً في الحد من ازدحام الطرق والمحاور بحركة الشاحنات، وكذا الحوادث الناتجة عنها، إضافة إلى تقليل الانبعاثات البيئية الضارة من ثاني أكسيد الكربون من حركة النقل الثقيل، إذ سيتم استخدام القطارات في النقل بما يحقق خفض الانبعاثات الضارة وهو ما يساهم في الحد من تغير المناخ. ولفت إلى أنه وفقاً للدراسات البيئية فإنه الميناء بما ينفذه من إجراءات سيقتل انبعاثات أكسيد الكربون بمقدار 40 ألف طن سنوياً، من خلال التحول النموذجي من الطرق البرية إلى السكك الحديدية. في سياق متصل، قال من قال أحمد عبد الوهاب، الرئيس الغير تنفيذي لشركة القناة للتوكيلات الملاحية، إن قيام الدولة بفصل شركات وزارة النقل عن وزارة قطاع الأعمال تجاه محمود، يساعد على تطوير الأداء بتلك الكيانات.

وتنقية لائحة الرسوم من الجهات التي لا تؤدي خدمات للمعلماء. كما طالب بتفعيل رؤساء الموانئ لصلاحياتهم وفقاً للقانون، مشيراً إلى أن الموانئ تعمل وفقاً للقرار 110 لسنة 2000 والذي يتضمن أن تكون هيئة الميناء مسؤولة عن كافة الجهات العاملة داخلها. وقال إن ميناء شرق بورسعيد استطاع تحقيق معدلات تداول وصلت لـ 4 ملايين طن، واحتل المرتبة 46 وذلك نتيجة اتجاه تطبيق بعض الإجراءات السريعة المتاحة للعاملين.

من جانبه، أشار عمرو منصور، العضو المنتدب لشركة ميناء 6 أكتوبر الجاف، إلى أن مصر لديها القدرة التحول لمركز لوجيستي عالمي لتجارة الترانزيت، نظراً لموقعها الجغرافي على البحرين: «الأحمر، والأبيض»، مروراً بقناة السويس بما يجعل لها ميزة تنافسية في مجال تجارة الترانزيت.

أوضح عمرو منصور، العضو المنتدب لشركة ميناء أكتوبر الجاف، الذي تم تشييده خلال الفترة الماضية وتشغيله حالياً، أنه يُعدّ أول مشروع يحقق استراتيجية الدولة للشراكة بين القطاعين العام والخاص بنظام الـ PPP، إذ تشترك كل من الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة بوزارة النقل، وشركة ميناء أكتوبر الجاف المكونة من «مجموعة السويدى إلكترويك، وشركة دى بى شنكر فى إنشاء وتشغيل أول ميناء جاف فى مصر. أوضح منصور، أن المشروع، يهدف إلى تحقيق عدة عوامل، اقتصادية وتنموية، وبيئية،

الشركات الفرنسية فى المنظمة، التى قامت بالاستثمار فى عدد كبير من الموانئ الأفريقية، وذلك خلال مؤتمر المنظمة العام المقبل 2023. بدوره أشار وليد بدر الأمين العام لغرفة ملاحه الإسكندرية ورئيس مجلس إدارة شركة ابجى مار للملاحه واللوجيستيات، إلى أهمية تفعيل بند

زيادة الحوافز الممنوحة لجذب تجارة الترانزيت وذلك بالقرار 488 لسنة 2016، والخاص مقابل الخدمات فى الموانئ البحرية، مشيراً إلى وزارة النقل نفذت حزمة كبيرة من الإنجازات بقطاع النقل البحرى فى السنوات الأخيرة.

وأوضح أن ميناء الإسكندرية، نال نحو 8 مليارات جنيهه استثمارات، غير الجارى تنفذه من مشروعات أخرى مستقبلية، ومن ثم حلم تحويل مصر إلى مركز لوجيستي أصبح قريباً، لكن هناك بعض الإجراءات التى يجب تنفيذها لتحقيق كامل الفائدة. ولفت إلى أن الموانئ المصرية، تحقق حجم تداول يصل سنوياً إلى 7.5 ملايين حاوية، فى المقابل تحقيق دول أخرى لا تمتلك نفس الإمكانيات ونفس الموانئ معدلات تداول أعلى، منها دولة الإمارات التى حققت وفقاً لآخر الإحصائيات معدلات تداول قدرت بحوالى 14 مليون حاوية، وسنغافورة التى حققت حوالى 35 مليون حاوية سنوياً. وطالب وليد بدر، أمين عام غرفة ملاحه الإسكندرية ورئيس مجلس إدارة شركة ابجى مار للملاحه واللوجيستيات، بتخفيف الإجراءات الجمركية الخاصة بنقل الحاويات الترانزيت إلى الموانئ الجافة، لافتاً إلى أن ميناء الإسكندرية يعانى من بطء الإجراءات المتخذة فى الإفراج عن الحاويات الترانزيت.

ولفت إلى أن ميناء الإسكندرية، وخاصة فى حالة ورود «إخبارية» يتبعه كشف كافة الحاويات ومن ثم تكبد صاحبها الكثير من الخسائر، مطالباً بتنفيذ الإجراءات المتبعة فى ميناءى «بورسعيد، ودمياط» فى الإفراج عن الترانزيت بميناء الإسكندرية.

أوضح أن وزارة النقل تعد من الجهات التى استطاعت على مدار الفترة الماضية من حل كافة المعوقات، لكن هناك جهات أخرى معاونة للعمل فى الموانئ ومنها مصلحة الجمارك، والتى مازالت تتعامل مع الحاوية باعتبارها سلعة رغم أنها جزء من السفينة. ولفت بدر إلى أهمية إعادة النظر فى القرار 488 لسنة 2016 الخاص بتعريف الخدمات بالموانئ وتفعيل بند تحفيز الاستثمارات بالقرار، وإعادة النظر فى مقابل الانتفاع بالحاوية فى الموانئ،

« الجمارك تصدر تعليمات جديدة بتتآن استيراد قطع غيار السفن العاملة بأعالي البحار.



وكانت ملاحه الإسكندرية عبر لجنة الجمارك قد أرسلت مذكرة لمصلحة الجمارك طالبت فيها باستثناء طرود قطع الغيار الواردة للسفن عبر الشحن الجوي بالمطارات من القيد المسبق للشحنات.

وتابع أن الملاك ومشغلو السفن يضطرون لاستخدام الشحن الجوي لسرعة تسليم قطع الغيار للسفن أثناء عبورها لمجري قناة السويس الملاحي، ولتفادي أي خسائر ناجمة عن انتظار السفن لقطع الغيار، ومنها تحمل أعباء سداد رسوم إضافية لهينات الموانئ أو قناة السويس.

وكشف محمد عبدالله رئيس لجنة التوكيلات الملاحية للسفن غير المنتظمة، عن أسباب صعوبة تسجيل طرود السفن بمنظومة التسجيل المسبق للشحنات.

ولفت إلى أن مالك السفينة أو مشغلها هو من يقوم بإرسال طرد قطع الغيار للسفينة التابعة له وليست لنشاط تجاري وبالتالي لا يوجد سبب يدعوه في الاشتراك في Cargox لتسجيل الشحنات.

وقال إنه غالباً ما يتم الشحن لقطع الغيار من خلال حوض عائم أو ورشة صغيرة وهم أيضاً ليسوا بمصدرين أو تجارا ومن بلاد تختلف عن بلد المالك أو المشغل. بجانب صعوبة تحديد البند أو كود الصنف نظراً لاختلاف الأصناف الأصناف من شحن لأخرى.

بجانب أن قطع غيار السفن هي نشاط ترانزيت متعدد وسائل النقل حيث يتم شحن الطرد جوي لمطار القاهرة ثم بري لتسليمه للسفينة المنتظره للطرد بميناء التسليم، ولا تدخل للسوق المحلية مطلقاً.

لموافقة وكيل أول الوزارة رئيس المصلحة على رأي المستشار القانوني لمصلحة الجمارك.

وخلال يونيه الماضي كان قد وافق الشحات الغيتوري رئيس مصلحة الجمارك على إعفاء قطع غيار السفن الواردة بالشحن الجوي لتسليمها إلى السفن التي لا تعمل في المياه الإقليمية، من العمل بمنظومة التسجيل المسبق للشحنات (ACI) على الشحنات الجوية، وذلك استجابة لمطلب غرفة ملاحه بورسعيد برئاسة النائب عادل المعنى.

وفسرت مذكرة الجمارك التي أرسلتها للغرفة أسلوب معاملة الطرود الخاصة بقطع الغيار، بالنسبة لقطع غيار السفن الواردة بالشحن الجوي والتي يتم تسليمها للسفن التي لا تعمل في المياه الإقليمية فهي لا تخضع لأحكام نظام التسجيل المسبق للشحنات الجوية واعتبرها ترانزيت مباشر.

أما في حالة ورود قطع غيار السفن للموانئ الجوية ويتم تخزينها بمخازن قطع غيار أو بمخازن تموين السفن وإعادة شحنها إلى ميناء آخر داخل مصر، فإنها تعد ترانزيت غير مباشر وفي هذه الحالة تخضع لنظام التسجيل المسبق للشحنات الجوية.

فيما تضمن كتاب مصلحة الجمارك لغرفة ملاحه بورسعيد التأكيد على أن شحنات البريد العادي السريع ومحاولات مستثناة من تطبيق المنظومة الجمركية الجديدة وغير خاضعة وفقاً للاتفاقيات الدولية.

وجاءت موافقة الجمارك على إعفاء طرود قطع الغيار من منظومة التسجيل المسبق للشحنات، قبل شهور من بدء تطبيقها إلزامياً اعتباراً من اول يناير المقبل.

أصدرت مصلحة الجمارك منشور إجراءات رقم 20 لسنة 2022 بشأن توحيد الإجراءات الخاصة بتعديل وجهة طلب الإرسال لقطع غيار سفن أعالي البحار بشأن الأسطول البحري، خاصة أسطول شركة الملاحه الوطنية.

ونصت التعليمات على أنه عند تعديل وجهة طلب الإرسال لقطع غيار سفن أعالي البحار عند حدوث تغيير في وجهة السفينة فيراعي أن يتقدم صاحب الشأن بطلب إلى جمرك الوصول الأول (جمرك وصول قطع غيار سفن أعالي البحار) الموضح بالبوليصة والمنتظر وصول السفينة إليه بتعديل وجهة البيان الجمركي (شهادة ترانزيت- طلب الإرسال) إلى جمرك الوصول الفعلي الذي رست فيه السفينة مرفقاً به ما يفيد تعديل وجهة السفينة لأسباب مبررة تقبلها مصلحة الجمارك.

كما نصت التعليمات على أن يقوم جمرك الوصول الأول بإحالة الطلب المقدم وطلب الإرسال الى المانفيسيت، كما تقوم إدارة المانفيسيت باستدعاء البيان الجمركي لاحكام المادة 95 من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك وتعديل وجهة طلب الإرسال على النموذج المعد لذلك وإخطار جمرك الإرسال بذلك.

كما يقوم جمرك الوصول النهائي (الذي رست فيه السفينة) بتنفيذ كافة الإجراءات الجمركية الواردة بقانون الجمارك ولائحته التنفيذية المعمول بها في هذا الشأن وإرسال كعب طلب الإرسال الى جمرك الإرسال الأول، مع إخطار جمرك الإرسال الثاني.

كما أنه على الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات (MTS) توفير المعالجة الآلية اللازمة لضمان تطبيق هذه الآلية.

ونص المنشور على أنه لا تعد مخالفة لاحكام المادة 72/1 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 تعديل وجهة طلب الإرسال وفقاً لاحكام هذا المنشور طبقاً

«الجمارك» تتيح خدمة المنتغل الاقتصادي المعتمد للتوكيلات الملاحية

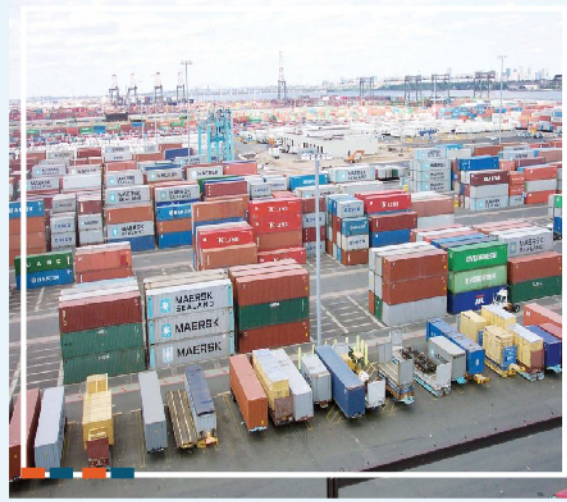
والادارة العامة لانظمة المخاطر، وادارات الشئون القانونية على مستوى المصلحة إخطار البرنامج بتفاصيل أي محاضر أو مخالفات يتم تحريره بمعرفتهم ضد أي شركة معتمد بالبرنامج، فيما لا يجاوز ثلاثة أيام عمل من تاريخ تسجيل المحضر، ومراعاة هذه الجهات دقة الادراج واستمراريته على تطبيق “متابعة التزام متعامل” تمهيدا لالغاء النظام الورقي للاستعلام عن التزام متعامل.

كما يتولى مسنولو العمليات “مراقبو الشحنات” التابعون لبرنامج المشغل الاقتصادي المتابعة الميدانية أو الكترونية على المراكز اللوجستية والمواقع الجمركية لزمن الإفراج والمسارات الخاصة بشحنات الشركات اعضاء البرنامج، وعلى مديري المراكز والموظفين التابعين لهم التعاون معهم لسرعة حل المشاكل التي تعوق انهاء الإفراج عن شحنات الشركات أعضاء البرنامج.

كما يتولي قطاع التكنولوجيا التنسيق مع شركة MTS والادارة العامة لانظمة المخاطر لتفعيل التعليمات والتهيئة الخاصة بالمسارات واجراءات الإفراج لشحنات اعضاء البرنامج على منظومة نافذة وتوفير البيانات اللازمة لتحليل وتقييم الاداء للمراكز اللوجستية.

كانت قد أكدت مصلحة الجمارك مؤخرًا أن خدمة الفاعل الاقتصادي تسهم في تبسيط إجراءات الإفراج عن البضائع بالموانئ والمنافذ الجمركية بهدف تقليل معدلات زمن الإفراج عن البضائع وتخفيف تكلفة عملية الاستيراد من الخارج.

وأجرت مصلحة الجمارك تعديلات على معايير وشروط انضمام المستخلصين لمنظومة الفاعل الاقتصادي المعتمد مؤخرًا، تضمنت ألا يقل حجم أعمال شركة التخليص عن 500 مليون جنيه أو ما يعادلها.



للتصنيفات التالية (تبسيطات جمركية - (AEOc) أو (السلامة والامن - AEOS) أو (تبسيطات جمركية والسلامة والامن - AEOc+s).

كما يتم منح المزايا والتهيئات المقررة والمبينة بالمادة (343) من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021 وفقا لنوع القائمة المدرج بها ونوع النشاط وعلى أساس نظم إدارة المخاطر للشركات المنضمة لبرنامج المشغل الاقتصادي المعتمد على النحو المنصوص عليه في المنشور.

ومن المزايا التي يحصل عليها المستورد والمصدر والمستخلص أو صاحب المستودع الخاص من نظام المشغل الاقتصادي المعتمد الحصول على الرقم التعريف للشحنة (ACID) حتى صرف البضائع من الميناء في حال العمل على شحنة عميل معتمد، وكذلك تسجيل الشحنة وجميع مراحل الإفراج بشكل تلقائي على النظام الآلي بالمراكز اللوجستية، وذلك من خلال ظهور رقم تعامل العميل المعتمد ورقم شهادته الجمركية بعلامة أو لون مميز في كل المراحل والشاشات على نافذة لسرعة التعامل مع الشهادة للتعرف عليه أنه عضو بالبرنامج.

ونص المنشور على أن تلتزم المواقع الجمركية والمراكز اللوجستية باستيفاء اسباب تحويل المسار الاخضر الى الاحمر في الحقل المخصص برفع المسار بالاقرار المميكن، وفي حال رفع “تحويل” المسار من اخضر الى احمر “بناء على طلب المتعامل” لا يتم الرفع للمسار إلا بإثبات وجود الطلب ورفع مع المرفقات على منظومة “نافذة”.

كما ذهب المنشور أنه لغرض إحكام الرقابة ومتابعة التزام الشركات المعتمدة بالبرنامج، على المواقع الجمركية والادارة المركزية لكلا من مكافحة التهريب والاعفاءات

قررت مصلحة الجمارك برئاسة الشحات غتوري إتاحة الفرصة لاعتماد التوكيلات الملاحية الراغبة في الانضمام لبرنامج المشغل الاقتصادي المعتمد.

وأكدت مصلحة الجمارك في منشور صادر عنها، أن هذه الخدمة تعد خدمة طوعية للتوكيلات الملاحية، دون تحميل التوكيل أية رسوم إضافية لمنح امتيازات للتوكيلات المنلزمة بالقوانين واللوائح ذات الصلة بالعمل الجمركي، والتي تستوفي جميع معايير القبول الخاصة بالبرنامج، فتحصل على حزمة من المميزات تقدم من خلال برنامج ادارة المخاطر أساسها خفض زمن الإفراج الجمركي.

وأكدت مصلحة الجمارك أن الجهات الرقابية مثل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، وهيئة سلامة الغذاء ومصلحة الجمارك، مشاركة في تلك المنظومة.

وقامت مصلحة الجمارك بإرسال مقدمة تعريفية عن برنامج المشغل الاقتصادي المعتمد، تمهيدا لقيام قطاع النقل البحري بالتعاون مع مصلحة الجمارك وغرف الملاحه، لعقد لقاء خلال ديسمبر المقبل لتبادل المعلومات بين ممثلي برنامج المشغل الاقتصادي المعتمد وممثلي التوكيلات الملاحية الراغبة في الانضمام للرد على الاستفسارات ووضع اطار للتسهيلات والامتيازات التي سيتم منحها للتوكيلات الملاحية المقيدة بالبرنامج.

وأصدر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك منشور تعليمات رقم 76 لسنة 2022، بهدف توحيد التيسيرات الممنوحة للشركات المنضمة لبرامج المشغل الاقتصادي المعتمد، الاسبوع الماضي.

ونص المنشور على أن يتم التحقق من اعتماد المتعامل في برنامج المشغل الاقتصادي المعتمد من خلال رقم التعامل الخاص به وظهور عبارة أمامه على الشاشة تدل على نوع الاعتماد والنشاط المعتمد وفقاً

الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية : قناة السويس «معجزة هندسية» أثرت في حركة الملاحة

وأشار إلي إن عملية الاستدامة للمؤسسات البحرية تصب في مصلحة النقل البحري موضحاً أن المنظمة البحرية تؤسس جامعتي لتعليم وتدريب عملية السلامة والاستدامة البحرية وتعطي دورات لكافة المعينين في القطاع البحري وتمنح حتى درجة الماجستير، تملك من 6 إلى 10 مكاتب تقنية حول العالم ، لاسيما تأسيس مكتب اقليمي في الشرق الاوسط مقره مصر من شأنها أن تدعم حركة الملاحة وهذا يعد امر ذو اهمية كبيرة في حركة الملاحة والتجارة ومن شأن حركة تجارة نظيفة في المستقبل وتحسين جودة الوقود المستخدم للسفن .



وأكد أن القناة من اعلى المؤسسات المشاركة والاكثر تنظيماً ودورها في حماية والحفاظ على البيئة والسلامة البحرية مضيفاً أنها القناة اكثر الممرات الملاحية نظافة واقلهم تكلفة، وهو ما اثر ايجابيا على صناعة النقل البحري .

وصف كيتاك ليم، الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية IMO، قناة السويس بأنها معجزة هندسية أثرت في حركة الملاحة الدولية، والتي تطورت خلال 4 سنوات منذ آخر زيارة للمنظمة للقناة. وأوضح أنها تسعى دائماً الي الحفاظ علي إستدامة سلاسل الامداد العالمية وكذلك اعمال التوسعة في انحاء القناة وتعميق القناة يزيد من سلامة العبور لملاك السفن والقباطنة.

جاء ذلك خلال فعاليات المؤتمر الصحفي الذي تنظمه الهيئة بحضور على هامش زيارة السيد كيتاك ليم الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية IMO لقناة السويس

« قمة المناخ.. وزير النقل يعقد اجتماعاً رفيع المستوى مع أمين عام المنظمة البحرية الدولية



إستقبال كافة أنواع السفن وخاصةً ناقلات النفط العملاقة ومن ثم فهي توفر التكاليف على السفن بتقليل زمن العبور، مضيفاً أن تنمية الموانئ تقع على رأس الأولويات الحالية للحكومة المصرية تنفيذاً لتوجيهات القيادة السياسية بضرورة جعل مصر مركزاً عالمياً للتجارة واللوجيستيات ولدعم التجارة الدولية.

كما أشار الوزير إلى الجهود المبذولة من أجل حماية البحارة ومراعاة كافة حقوقهم واعتبارهم عمال رئيسيين، موضحاً انه تم تعديل كافة التشريعات الخاصة بالعمالة البحرية لدعم حقوق البحارة.

وتم خلال اللقاء إلقاء الضوء على المشاركة الفعالة والايجابية لجمهورية مصر العربية في مجلس المنظمة البحرية الدولية الفئة C ((وحرصها على استمرارية تواجدها في المنظمة والمشاركة بفعالية في كافة الأنشطة.

للمنظمة البحرية الدولية من خلال حضور الاجتماعات التي سيتم انعقادها في ديسمبر المقبل بشأن الاستراتيجية المتبعة للحفاظ على البيئة البحرية.

ومن جانبه أيضاً أعرب الوزير عن شكره للدعم المقدم من جانب المنظمة البحرية الدولية فيما يخص إنشاء مكتب اقليمي يخدم الدول في المنطقة كما أكد أن استضافة المكتب الإقليمي في مصر تهدف الي دعم المنطقة البحرية من ناحية وخدمة دول المنطقة من ناحية أخرى.

كما تم خلال اللقاء استعراض التطور الكبير في منظومة الموانئ البحرية المصرية وأهمية قناة السويس كشريان هام للتجارة العالمية والتعاون القائم بين مصر والمنظمة البحرية الدولية.

وأوضح وزير النقل أن مصر أطلقت رسمياً استراتيجية التنمية المستدامة : رؤية مصر ٢٠٣٠ في فبراير ٢٠١٦ - مشروعات تنموية كبرى في كافة المجالات ومن بينها القطاع البحري أصبحت بالفعل على أرض الواقع وفي هذا الإطار فقد تم تطوير وإزدواج المجرى الملاحي لقناة السويس نظراً لأهميتها كأهم شريان للتجارة ودورها المحوري حيث أصبحت حالياً قادرة على

عقد الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، اجتماعاً ثنائياً رفيع المستوى مع أمين عام المنظمة البحرية الدولية كيتاك ليم ضمن اجتماعات قمة المناخ الاخيرة بشرم الشيخ.

وحضر الاجتماع اللواء رضا اسماعيل رئيس قطاع النقل البحري، واللواء حسين الجزيري رئيس الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

وأعرب وزير النقل في بداية اللقاء عن الاعتزاز بعضوية مصر في هذه المنظومة الدولية الرفيعة، مشيراً الى أن المنظمة البحرية الدولية هي العمود الفقري لتنظيم صناعة النقل البحري عالمياً، مشيداً بدورها في تحقيق التوازن ما بين احتياجات التنمية الاقتصادية وتيسير التجارة الدولية وبين السلامة والأمن وحماية البيئة.

وقام الأمين العام للمنظمة، بتقديم شكره وامتنانه لمصر وللقائمين على تنظيم مؤتمر الأمم المتحدة للتغير المناخي.

وأكد الدور الكبير الذي تلعبه جمهورية مصر العربية من أجل النهوض بكافة الأنشطة خاصة فيما يتعلق بالحفاظ علي البيئة، كما دعا الأمين العام وزير النقل لتقديم الدعم

« الجمارك تؤكد الالتزام بعرض الأصناف الواردة على الجهات الرقابية



أصدرت الدكتورة نجوى شحاتة، رئيس الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية، بمصلحة الجمارك، منشور استيراد رقم 51 لسنة 2022 والخاص بالتنبيه مشددا على كافة المواقع الجمركية والمراكز اللوجستية بالالتزام بمنشور تعليمات رقم 34 لسنة 2022.

ويتضمن المنشور أن يتم الالتزام بعرض الأصناف الواردة على الجهات الرقابية بناء على تذييلات التعريفات الجمركية المتكاملة وعدم التزيد في العروض عما ورد بهذه التذييلات.

كما نصت التعليمات على عدم إضافة أو حذف أي عروض على أي جهة رقابية بأي ميناء أو منفذ جمركي بدون صدور تعليمات من الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية (قطاع النظم) أو رئاسة المصلحة والتي يتم معالجتها على تذييلات التعريفات الجمركية المتكاملة مباشرة مع مراعاة الدقة في تطبيق التذييلات المتضمنه نظام إختياري.

كما أنه في حالة ورود أي تعليمات أو خطابات لأي ميناء أو منفذ جمركي من أي جهة رقابية بإضافة أو حذف عرض مدرج على أي بند جمركي يتم الرجوع في هذا الشأن إلي وكيل اول الوزارة، ورئيس المصلحة الشحات غتوري لتقرير ما يلزم قبل إتخاذ أي إجراء في هذا الشأن

جاء المنشور بناء على كتاب مدير عام المكتب الفني بمكتب رئيس مصلحة الجمارك رقم 8420 في 7 نوفمبر 2022 ، والمرفق به مذكرة معروضة على رئيس مصلحة الجمارك بالتوجيه لاصدار منشور بشأن عدم اضافة أي عروض على أي جهة رقابية بأي ميناء أو منفذ والمؤشر عليها بلا مانع بتاريخ 22 أكتوبر الماضي.

ومن المعروف أن أي بضاعة يتم استيرادها تخضع لعددا من الموافقات وفقا لطبيعة تلك البضاعة، حيث تحدد اللائحة الجمركية تلك الجهات التي تشرف على الإفراج أو توافق عليها قبل الإفراج عنها، وكذا هناك بضائع لابد من عرضها على جهات متخصصة لمعرفة مدى توافقها للمواصفات القياسية المختلفة..

ومن الجهات التي يتم عرض البضائع عليها على سبيل المثال كافة المواد الغذائية والسلع من هذا النوع يتم عرضها على هيئة سلامة الغذاء، أما البضائع التي يدخل فيها الحيوانات فتعرض على الحجر البيطري، وأخرى تعرض على هيئة الرقابة على الصادرات والواردات ومصلحة الكيمياء وهيئة الطاقة الذرية ووزارة الصحة.

وأعدت مصلحة الجمارك دليلا لتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات، والذي ينص على أنه في حالة وجود بنود محظورة يتم تغيير

لون البنود المحظورة الى اللون الأحمر خلال عملية التسجيل على المنظومة، ويقوم المتعامل بالتعريف على التذييل المتسبب في الحظر من قائمة التذييلات / المستندات والأعمال، والموجودة على الاقرار في حقل قائمة تذييلات الحظر ويمكن عرض نص التذييل من خلال الضغط على عرض التذييل.

يذكر أن البضاعة إذا كانت هناك شرط تعرضها على جهة معينة قبل الإفراج عنها، فيتم وضع تذييل على المستندات، بمعنى لو أن البضاعة لابد أن توافق عليه مثلا هيئة سلامة الغذاء، أو الحجر الصحي أو الحجر الزراعي، فيتم وضع التذييل أسفل المستندات بأنه شرطا أن يتم عرضها على تلك الجهة قبل الإفراج عنها رسميا.

YANG MING

YANG MING SHIPPING (EGYPT) S.A.E
يانج مينج شيبينج - مصر للملاحة 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

ميناء دمياط يتشهد زيادة في استقبال السفن خلال أكتوبر بنسبة ٣٢%



وكشف رئيس هيئة ميناء دمياط، أن الميناء يتوفر به وسائط النقل المتعددة؛ كونه مجهزاً بشبكة سكك حديد بطول ١١ كيلو متراً ومتصلاً بنهر النيل فرع دمياط بقناة ملاحية طولها ٤,٥ كيلومتر، وبه ٢٢ كيلومتر 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 مفتوحاً للملاحة طول العام حتى في النوات، وبه ممر ملاحى بطول ١١ كيلومتراً وتبلغ أطوال الأرصفة الحالية للميناء حوالى ٦٦٠٠ متر، ويتوافر به صوامع للغلال تابعة لهيئة السلع التموينية بطاقة إجمالية ٢٢٠ ألف طن.

يُذكر أن ميناء دمياط فاز، أول أكتوبر الحالي، بجائزة أفضل ميناء تجاري بحرى في استخدام التكنولوجيا الحديثة الأكثر ملاءمة للبيئة، تتويجاً لجهوده في إدارة وتطوير الأعمال وفقاً للمعايير البيئية السليمة.

شهدت هيئة ميناء دمياط زيادة فى حركة السفن خلال تعاملات أكتوبر الماضي، وذلك بنسبة تصل إلى قرابة ٣٢٪، حيث حققت تداول للسفن بلغ ٣١٧ سفينة، مقارنة بنحو ٢٤٠ سفينة خلال أكتوبر من العام الماضي.

وحققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداول للحاويات بلغت ٩٥ ألف حاوية مكافئة، مقارنة بنحو ٨٩ ألف طن، بنمو قدره ٦٪.

وتم توزيع الحاويات، خلال أكتوبر الماضي، بين الحاويات الواردة ٤٧ ألف حاوية، مقارنة بنحو ٣٢ ألف حاوية خلال أكتوبر من العام الماضي بزيادة ٤٦٪.

وحاويات صادرة بلغت ٥٠ ألف حاوية مقارنة بنحو ٤٠ ألف حاوية من العام الماضي، بزيادة قدرها ٢٦٪، بينما الحركة الإضافية فقد بلغت ٨,٢ ألف حاوية، مقارنة بنحو ٩,٢ ألف حاوية خلال نفس الشهر من العام الماضي، بنمو قدره ٣٠٪.

كان اللواء أحمد حواش، رئيس هيئة الميناء، قد أكد، خلال يوليو الماضي، أن ميناء دمياط يعدّ واحدًا من أهم موانئ حوض البحر المتوسط.

ويتميز موقع الميناء بقربه من مدخل قناة السويس بمسافة ٧٠ كيلومتراً، 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 يعدّ الميناء أول ميناء فى الشرق الأوسط وأفريقيا يقوم بتطبيق نظام تزويد السفن المتراكية على الأرصفة بالكهرباء (OPS).

كما يعدّ أول ميناء يطبق منظومة الوصول الآتى للسفن (JIT) (Just In Time) بموانئ البحر المتوسط بهدف الوصول إلى صفر انتظار خارجى للسفن.

حيث بلغت سفن البضائع العامة ١١٧ سفينة، مقارنة بنحو ٦٦ خلال أكتوبر من العام الماضي، بنمو قدره ٧٧٪، بينما بلغت سفن الصب السائل ٢٠ سفينة، مقابل ٢٢ سفينة خلال نفس الشهر من العام الماضي، بنقص قدره ١٩٪، كما بلغت سفن الحاويات قرابة ٨٦ سفينة، مقارنة بنحو ٦٥ سفينة، بزيادة قدرها ٣٢٪، أما سفن الخدمات فبلغت ١٧ سفن، مقارنة بنحو ٩ سفن فقط بزيادة قدرها ٨٩٪.

فيما بلغت سفن الصب الجاف نحو ٧٧ سفينة مقارنة بنحو ٧٨ سفينة، خلال أكتوبر من العام الماضي، بتراجع قدره ١٪.

وتداول الميناء، خلال أكتوبر الماضي، حجم بضائع بلغ ٣,٥ ملايين طن، مقارنة بنحو ٣,٣ مليون طن، بزيادة قدرها ٣٪.

وتوزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى ٢٥٣ ألف طن، مقارنة بنحو ٢٣١ ألف طن، بزيادة قدرها ١٠٪.

أما بضائع الصب الجاف فقد بلغت ١,٥٥ مليون طن، مقارنة بنحو ١,٦٣ مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضي، بنسبة انخفاض قدرها ٥٪.

وأرجعت مصادر بشركات الشحن والتفريغ هذا التراجع إلى تأثير الحرب الروسية الأوكرانية، حيث انخفضت الكميات الواردة من منطقة البحر الأسود خلال هذا الشهر؛ نتيجة صعوبة مرور السفن.

أما بضائع الصب السائل فقد بلغت ٤٧٣ ألف طن، مقارنة بنحو ٥٤٣ ألف طن، بنسبة انخفاض قدرها ١٣٪، أما البضائع المحوأة

« الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية تصدر دليلاً موحداً للإجراءات الجمركية »



إضافة إلى الدكتور عاصم الجزار وزير الإسكان والفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل؛ والمهندس أحمد سمير وزير التجارة والصناعة ومحافظي بورسعيد والإسماعيلية وأعضاء مجلس الإدارة من نواب رئيس الهيئة وممثلي الإدارات القانونية والمراجعة الداخلية والمالية. ومن جانبه وافق رئيس مجلس إدارة الهيئة الاقتصادية؛ خلال الاجتماع؛ على القرارات المتعلقة بمساهمة المنطقة الاقتصادية في الشركة الوطنية لصناعات السكك الحديدية.

وافق وليد جمال الدين رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس؛ ومجلس إدارة الهيئة؛ على إصدار دليل الإجراءات الجمركية داخل الهيئة والذي يهدف إلى إنشاء قاعدة صناعية متكاملة.

ويشجع دليل الإجراءات الجمركية على استقطاب الاستثمار الأجنبي وتنشيط السوق المحلي من خلال زيادة المكون المحلي داخل الصناعات المختلفة، إضافة إلى دعم المشروعات اللوجستية داخل المنطقة الاقتصادية.

ومشروع إقامة المنطقة اللوجستية لعمليات القيمة المضافة لصناعات تحويلية للحبوب والجلال بمنطقة شرق بورسعيد، إضافة إلى موافقة المجلس على توقيع اتفاقية تعاون مع مؤسسة السويدي الخيرية في مجال التعليم والتدريب التقني والمهني.

كما وافق على توقيع عقد مشروع إنشاء المحطة متعددة الأغراض بميناء شرق بورسعيد لتسريع وتيرة العمل وتنفيذ المشروع، بجانب الموافقة على توقيع عقود مشروع توسعات محطة الحاويات بميناء شرق بورسعيد.

وجاء ذلك عقب اجتماع مجلس إدارة الهيئة الثاني للعام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣؛ لتعزيز تنافسيتها ضمن ميثاقها الإقليمية وحضر الاجتماع كل من الدكتورة هاله السعيد وزيرة التخطيط والتنمية الاقتصادية والدكتورة رانيا المشاط وزيرة التعاون الدولي.

« المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تستعد لإقامة مركز عالمي مالي »



وزير الإسكان والفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل.

وذلك في تواجد المهندس أحمد سمير وزير التجارة والصناعة ومحافظي بورسعيد والإسماعيلية وأعضاء مجلس الإدارة من نواب رئيس الهيئة وممثلي الإدارات القانونية والمراجعة الداخلية والمالية، وذوي الخبرة الفنية والقانونية.

أعلن وليد جمال الدين، رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، عن استعدادها لإقامة مركز عالمي مالي؛ وموافقة مجلس إدارة الهيئة لإضافة حزمة من الحوافز الاستثمارية الجديدة لمستثمري المنطقة.

جاء ذلك عقب اجتماع مجلس إدارة الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس الثاني للعام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣؛ لتعزيز تنافسيتها ضمن ميثاقها الإقليمية.

وفي مستهل الاجتماع، عرض رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس؛ رؤية الهيئة خلال العام المالي الجاري وما تتضمنه من مستهدفات لخلق فرص استثمارية جديدة في القطاعات الصناعية والبحرية.

كما عرض توطین الصناعات والتكنولوجيا من خلال منظومة التجمعات الصناعية المتكاملة وتهيئة البنية التحتية للموانئ والمناطق الصناعية طبقاً للمعايير الدولية وتعظيم دور المنطقة الاقتصادية كمركز لوجستي عالمي ومحوري في سلاسل الإمداد العالمية.

وتطرق العرض أهمية إقامة منصات للصناعات الصغيرة والمتوسطة والشركات الناشئة للمساعدة في تحقيق استراتيجية الدولة المتعلقة بالتنوع الاقتصادي وتنمية الموارد الاقتصادية والبشرية، إضافة إلى دراسة تحويل المناطق الصناعية المتكاملة إلى مدن صناعية متكاملة من خلال إقامة مجمعات سكنية وتوفير الخدمات العامة والوسائل الترفيهية في إطار نظام بيئي ووضع خطط مستقبلية لتحويلها إلى مدن خضراء.

كما أن استقطاب المؤسسات من جميع أنحاء العالم يستطيع أن يقوم بأدوار مالية واستثمارية ورقابية، ويمكن أن يكون سقفاً واعدة للأسهم ومركزاً لفض المنازعات.

حضر الاجتماع كلاً من الدكتورة هاله السعيد وزيرة التخطيط والتنمية الاقتصادية والدكتورة رانيا المشاط وزيرة التعاون الدولي والدكتور عاصم الجزار

شركة MSC تحذر من ارتفاع تكاليف الشحن تزامنا مع مخطط تداول الكربون في الاتحاد الأوروبي



حذرت شركة البحر المتوسط للشحن (MSC) السويسرية، من ارتفاع التكاليف مع إدراج الشحن في سوق تجارة الكربون في الاتحاد الأوروبي. ويتطلب نظام تداول الانبعاثات في الاتحاد الأوروبي (ETS)، وهو جزء من "حزمة مناسبة لتقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري بنسبة 55% على الأقل بحلول عام 2030 مقارنة بمستويات عام 1990، من الشركات التخلي عن المخصصات التي تساوي انبعاثاتها أعلى من حد معين في نهاية السنة. وقال أكبر خط حاويات في العالم إنه سيمرر تكلفة مخصصات انبعاثات "خدمات الاختبارات"، بنفس الطريقة

يورو لكل طن من ثاني أكسيد الكربون المطبق مع التزام بنسبة 100%.

وقدرت MSC إضافة التكلفة على تجارة الشرق الأقصى إلى شمال أوروبا بمبلغ 69 يورو لكل حاوية مكافئة للحاويات الجافة و208 يورو لكل وحدة مكافئة للحاويات الجافة حاويات مبردة.

بالنسبة لشمال أوروبا إلى آسيا، ستكون التكلفة 37 يورو لكل حاوية مكافئة و110 يورو لكل حاوية مبردة.

وقال المتحدث باسم MSC: "يجب ألا يعاقب مؤشر كثافة الكربون (CII)، السفن التي تتداول على مسافات أقصر وأثناء الانتظار جنبًا إلى جنب"، مما يشير إلى أنه: "سيكون من الأفضل أن يكون لديك مؤشر تشغيلي من شأنه أن يكافئ المزيد السفن المنتجة، بما في ذلك القائمة على البضائع المنقولة بدلاً من القيمة النظرية التي قد لا تكون مرتبطة بأعمال النقل المنجزة".

"حزمة مناسبة لتقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري بنسبة 55% على الأقل بحلول عام 2030 مقارنة بمستويات عام 1990، من الشركات التخلي عن المخصصات التي تساوي انبعاثاتها أعلى من حد معين في نهاية السنة. وقال أكبر خط حاويات في العالم إنه سيمرر تكلفة مخصصات انبعاثات "خدمات الاختبارات"، بنفس الطريقة التي فعل بها مع الأشكال الأخرى للتكاليف التنظيمية البيئية في الماضي.

وأضافت MSC أن التكلفة ستعتمد على سعر مخصصات الاتحاد الأوروبي (EUAs) وما إذا كانت مشاركة صناعة النقل البحري تتم على مراحل على مدى عدة سنوات، أو أنها تتطلب 100% من اليوم الأول.

واقترحت المفوضية الأوروبية نهجا تدريجيا على مدى السنوات الأربع المقبلة، بدءا من 1 يناير 2023، بينما أوصى البرلمان بالتطبيق بنسبة 100% من البداية، بينما تاريخ البدء النهائي للتغطية لم يتحدد بعد. باستخدام مثال، بناءً على سعر EUA البالغ 90

التي فعل بها مع الأشكال الأخرى للتكاليف التنظيمية البيئية في الماضي. وأضافت MSC أن التكلفة ستعتمد على سعر مخصصات الاتحاد الأوروبي (EUAs) وما إذا كانت مشاركة صناعة النقل البحري تتم على مراحل على مدى عدة سنوات، أو أنها تتطلب 100% من اليوم الأول.

واقترحت المفوضية الأوروبية نهجا تدريجيا على مدى السنوات الأربع المقبلة، بدءا من 1 يناير 2023، بينما أوصى البرلمان بالتطبيق بنسبة 100% من البداية، بينما تاريخ البدء النهائي للتغطية لم يتحدد بعد.

حذرت شركة البحر المتوسط للشحن (MSC) السويسرية، من ارتفاع التكاليف مع إدراج الشحن في سوق تجارة الكربون في الاتحاد الأوروبي.

ويتطلب نظام تداول الانبعاثات في الاتحاد الأوروبي (ETS)، وهو جزء من

« شركة التمساح لبناء السفن تدشن ٣ قاطرات من طراز عزيمة ١ و ٢ »



والتي يبلغ قدرتها ٢ * ٥٠٠ حصان، فضلاً عن تزويد القاطرات بعدد تكان للوقود بسعة تتراوح من ٦ إلى ١٠ م٣ ، وتتكافئ آخران للمياه العذبة بسعة ٣١ م٣ ، وتتسع كل قاطرة لطاقم عمل مكون من ٤ أفراد.

جدير بالإشارة، إلى أن شركة التمساح لبناء السفن دشنت القاطرتين الجديدتين ضمن تعاقد هيئة قناة السويس مع شركة التمساح على بناء ٥ قاطرات بحرية جديدة ذات مواصفات متميزة بقيمة ٦٠ مليون دولار للوحدة.

يذكر أن «التمساح» تنفرد عن باقي الشركات التابعة لهيئة قناة السويس، بنشاط تأجير الوحدات البحرية لشركات البترول، وتملك سفن إمدادات تعمل بنظام DP٢، وتضم ٣ وحدات تعمل في حقول البترول، وهي السفينة «بدر ١»، و«أحمد فاضل»، و«أمان»، وتعمل في حقول البترول التابعة لشركتي جابكو وبترول.

دشنت شركة التمساح لبناء السفن " إحدى الشركات التابعة لهيئة قناة السويس " مؤخراً، ثلاث قاطرات بحرية جديدة، من طراز مماثل في التصميم والمواصفات لأحدث قاطرتين تم بناؤهما بالشركة عزيمة ١ و ٢ وذلك تحت إشراف هيئة التصنيف الإنجليزية LR، تنفيذاً لتوجه هيئة قناة السويس بتدعيم أسطولها البحري بوحدات جديدة متطورة لخدمة السفن العابرة ضمن أهداف استراتيجية التطوير ٢٠٢٣ .

وقالت شركة التمساح في بيان صحفي إن مواصفات القاطرات الثلاث الجديدة تلبى احتياجات وطبيعة العمل بقناة السويس، حيث يبلغ طولها ١٨,٦ متر وعرضها ٦,٨ متر، وعمق ٢,٦ متر وغطس ٢,٢٠ متر، وتصل سرعة القاطرات إلى ١٠ عقدة، بقوة شد تتراوح من ١٢ _ ١٨ طنا، مدعومة بماكينات من طراز SCANIA DI١٣٠٧٠M

وأُنشئت شركة التمساح في الستينيات، ومقر الترسانة الرئيسية في الإسماعيلية، إضافة إلى أسطول مكون من ٢٤ وحدة بحرية متخصصة في خدمات البترول والغاز والبتر وكيموايات، تشمل سفن خدمة وورشة عائمة ولنشات رباط، برأسمال مدفوع يصل إلى ٢٠٠ مليون جنيه.

« الرصيف الجديد بميناء شرق بورسعيد يحقق أعلى حجم تداول للبضائع بنسبة نمو ١٦% »

الملح ما يقارب 41% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي، كما بلغت نسبة الزيادة في تداول الأسمنت المعبأ ما يقارب 104% مقارنة بالعام الماضي، هذا بالإضافة إلى تداول أنواع جديدة من البضائع مثل (خام الجبسيوم والأقمح) مما يمثل إضافة جديدة للميناء الذي أصبح وجهة للمصانع والمصدرين لتداول بضائعهم.

وقد أوضح رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس وليد جمال الدين أن الموانئ التابعة للمنطقة الاقتصادية كانت قد حققت نشاطاً ملحوظاً خلال العام المالي المنصرم 2021/2022؛ خاصة ميناء شرق بورسعيد الذي استقبل ضخ العديد من الاستثمارات لإنشاء الأرصفة الجديدة حيث تولي المنطقة الاقتصادية اهتماماً كبيراً لعمليات التطوير والتوسعة التي تجري بموانئها التابعة والتي تخدم حركة التجارة العالمية إلى جانب دعمها وخدماتها للمناطق الصناعية التابعة للهيئة.



من العام الماضي حيث يحقق الرصيف الجديد لميناء شرق بورسعيد الذي يبلغ 815 متراً معدلات أداء غير مسبوقه مع ارتفاع معدلات الأداء وإنتاجية الرصيف بتحقيق معدل تداول يومي يقارب الـ 27 ألف طن بفضل شركاء النجاح من شركات الشحن والتفريغ المرخصة بالميناء وأيضاً تقليل الزمن المهدر أثناء الدخول والخروج من الميناء وبالتالي زيادة الطلب من المصانع والمصدرين للتعامل مع الميناء .

والجدير بالذكر أن هناك زيادة ملحوظة في نسب تداول بعض المواد مثل خام الكليكر الذي بلغت نسبة الزيادة في تداول الخام الخاص به ما يقارب 123% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي، وبلغت الزيادة في نسبة تداول خام

حقق الرصيف الجديد لتداول البضائع بميناء شرق بورسعيد أعلى حجم تداول للبضائع بأجمالي (5004697 طن) بزيادة بلغت 116 % مقارنة بنفس الفترة من عام 2021 كما حقق زيادة ملحوظة لحركة السفن بنسبة 74% (بضائع عامة - صب جاف) مما يؤكد على الدور الحيوي الذي تلعبه الموانئ التابعة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس في دعم حركة التجارة العالمية بالتوازي مع أعمال التنمية والتطوير التي تقوم بها المنطقة الاقتصادية ولا سيما ميناء شرق بورسعيد.

وذلك وفقاً لبيان أصدرته المنطقة الاقتصادية لقناة السويس مؤخراً، عن نشاط الرصيف الجديد بميناء شرق بورسعيد، حيث شهدت نشاطاً ملحوظاً خلال الفترة من يناير 2022 وحتى أكتوبر.

ووصل إجمالي عدد السفن حوالي 127 سفينة مقارنة 73 سفينة عن نفس الفترة

تعرف على عائدات قناة السويس خلال الـ 10 أشهر الماضية



عن ذلك من زيادة متوسط العبور اليومي للسفن العابرة للقناة ورفع جاهزية القناة لاستقبال الأجيال الحالية والمستقبلية من السفن العملاقة ذات الغواطس الكبيرة.

كما أكدت الإحصائيات أن إجمالي السفن العابرة بالقناة خلال الفترة من يناير حتى أكتوبر الماضي بلغت 19 ألفا و500 سفينة، بزيادة %14.5، مقارنة بنفس الفترة لعام 2021 والذي سجل عبور 17 ألفا و020 سفينة أي بزيادة 2480 سفينة.

كما تخطت الحمولات العابرة خلال الـ 10 أشهر الماضية مليارا و156 مليون طن مقارنة بنفس الفترة العام الماضي إلى عبور حمولات بلغت مليارا و49 ألف طن ، بزيادة بلغت %10.1 بما يعادل 106.4 مليون طن.

وأكد الفريق أسامة ربيع ، رئيس هيئة قناة السويس أن تلك التقارير الملاحية بالقناة تعكس بما لا يدع مجالا للشك عدم صحة الأصوات التي شككت في الجدوى الاقتصادية لمشروع قناة السويس الجديدة الذي نجح في تحقيق المستهدف منه برفع كفاءة القناة بزيادة طاقتها العديدة والاستيعابية وما ترتب

سجلت حركة التجارة العابرة بقناة السويس خلال الفترة من يناير حتى أكتوبر الماضي، إجمالي إيرادات بلغت 6.481 مليار دولار بزيادة %25.8، مقارنة بنفس الفترة لعام 2021 والذي حقق إيرادات بلغت 5.153 مليار دولار، أي بزيادة مليار و329 مليون دولار.

ويذكر أن حركة التجارة العابرة خلال أكتوبر الماضي سجلت عائدات بلغت 706 ملايين دولار.

ورصد تقرير صادر عن الهيئة أن شهر أغسطس الماضي يعد أعلى الشهور التي شهدت أعلى الإيرادات المحققة طوال العشرة أشهر الماضية، والذي سجل إيرادات بلغت 746 مليون دولار ومصاحبة بمرور أعداد قياسية بلغت 2125 سفينة وأعلى حمولات بلغت 128 مليون طن، محققا متوسطا يوميا للحمولات العابرة بلغت 4.1 مليون طن يوميا.

« تقرير دولي: تحسن غير مسبوق في انتظام جداول إبحار سفن الحاويات العالمية

فيما سجلت أربعة خطوط مربعة أخرى موثوقية الجدول بنسبة %40-50، في حين أن الباقي جميعها كانت موثوقية الجدول من %30-40، كما سجل Yang Ming أقل موثوقية للجدول الزمني بنسبة %35.1.

وحسب التقرير فإن شهر سبتمبر الماضي كانت معظم شركات النقل قريبة جدًا من بعضها البعض، مع وجود فرق بين Yang Ming في الأسفل و CMA CGM في الثانية.

وسجلت خمس شركات فقط من أفضل 14 شركة نقل تحسنا من شهر لآخر ، في حين سجلت جميع الشركات الـ 14 تحسنا عاما بعد عام ، حيث سجلت 10 من تلك الشركات تحسينات ثنائية الرقم ، وسجلت شركتان تحسينات أكثر من %20 ، وفقًا للتقرير.



وأشار التقرير الى أن شهر سبتمبر يعد الشهر الثاني على التوالي الذي ينخفض فيه متوسط رقم التأخير إلى ما دون مستوى 6 أيام منذ أبريل "2021. وذكر التقرير أن شركة Maersk كانت الناقل الأكثر موثوقية في سبتمبر 2022 بنسبة %53، تليها CMA CGM بنسبة %45.5.

أصدرت شركة Sea-Intelligence's Global Liner Performanc المتخصصة في أبحاث النقل البحري، تقريراً عن مدى استمرار تأخر رحلات الإبحار الخاصة بخطوط الحاويات العالمية.

وحسب تقرير الشركة، فقد أشار إلى أن انتظام جدول سفن الحاويات كان منخفضاً بمقدار %0.7 فقط خلال سبتمبر الماضي، وذلك مقارنة بشهر أغسطس من نفس العام والذي تراجع لتصل إلى %45.5 .

وأشارت الشركة المتخصصة في تحليل بيانات الشحن العالمية، إلى أن متوسط تأخير وصول السفن المتأخرة ينخفض باستمرار منذ بداية العام حتى سبتمبر الماضي، وهو ما يعد مؤشراً عن تحسن متوسط التأخير مرة أخرى ، لينخفض هذا التأخير وانخفض بمقدار 0.1 يوماً أخرى من شهر لآخر إلى 5.81 يوماً.

شركة Cosco الصينية تتعاقد على ١٢ سفينة بقيمة ٢.٢ مليار دولار



، وهما مشروعان مشتركان لبناء السفن لشركة Cosco مع شركة Kawasaki Heavy Industries اليابانية، ببناء السفن للتسليم بين الربع الثالث من عام ٢٠٢٦ والربع الثالث من عام ٢٠٢٨.

وتعد شركة Cosco Shipping المدرجة في شنغهاي وهونغ كونغ ثالث أكبر أربع شركات ناقلة تراهن على السفن التي تعمل بوقود الميثانول.

واحتلت مجموعة الـ "COSCO" المرتبة الثالثة بين شركات الحاويات على مستوى العالم خلال العام الماضي ٢٠٢١ والمعروفة بـ China Ocean Shipping Company

أعلنت شركة Cosco Shipping Holdings الصينية العملاقة ١٢ سفينة حاويات ميثانول مزدوجة الوقود سعة ٢٤ ألف حاوية نمطية تبلغ قيمتها حوالي ٢,٩ مليار دولار.

وحسب بيان للشركة، تم توزيع الطلب بين وحدات شحن الحاويات التابعة لها، وهي شركة Orient Overseas Container Line (OOCL) و Cosco Shipping Lines، لسبع وخمس سفن بسعر ٢٣٩,٨٥ مليون دولار لكل منها.

ومن المقرر أن تقوم شركة Nantong Cosco KHI Ship Engineering و Dalian Cosco KHI Ship Engineering

وهي مجموعة صينية وأحد الشركات الحكومية في الصين وتقوم بتشغيل العديد من محطات الحاويات لتصل إلى ٤٠ دولة ولديها أسطول مكون من ٥٠٠ سفينة حاويات بسعة ٣٠٢٢٨٨٢ حاوية مكافئة.

« جهة واحدة لإصدار التراخيص.. البرلمان يوافق على مشروع قانون إعادة تنظيم هيئة النقل النهري

من خلال إنشاء وحدة إدارية بالهيئة (نظام الشباك الواحد) تختص بإنهاء الإجراءات والحصول على الموافقات اللازمة لإصدار التراخيص والتصاريح الملاحية التي تصدرها الهيئة ويندب للعمل بها الكوادر الفنية والإدارية من الجهات المعنية.

وأوضح وزير النقل أن القانون الجديد سيساهم في الاستفادة من العائدات في تطوير منظومة النقل النهري في ضوء المتغيرات الاقتصادية الحالية بما يخفف الأعباء المالية على الخزانة العامة للدولة ويصب في مصلحة المواطن من خلال وضع مخطط شامل لمرفق النقل النهري لتطوير ورفع كفاءة مرفق النقل النهري ليحقق استغلاله على الوجه الأمثل وفق أسس فنية واقتصادية سليمة تكفل أداء دوره على الوجه الأكمل.. ليكون للهيئة الدور الفعال في تسهيل وتيسير خدمة المواطنين والكيانات العاملة في صناعة النقل النهري. من خلال تحديث المنظومة لتكافئ الدول المتقدمة في النقل النهري في إطار الإستراتيجية العامة للدولة.



بما يؤدي إلى توحيد جهة إصدار التراخيص لكل المشغلين في مجال النقل النهري.. كما يحقق التنظيم الجديد للهيئة تكامل خدمات النقل ورفع مستوى المشغلين بها بما يحقق معايير السلامة والأمان للوحدات النهرية كافة، ولمشغلي ومستخدمى النقل النهري سواء الركاب أو البضائع.

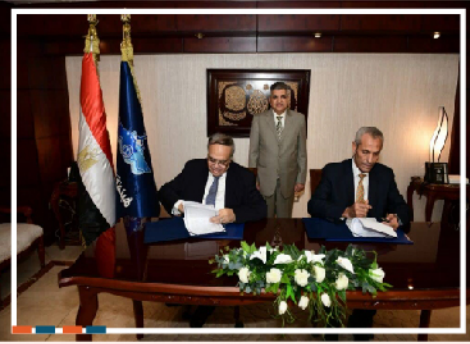
وأشار وزير النقل إلى أن المشروع يؤدي إلى تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في مجال النقل النهري من خلال توحيد جهة إصدار تراخيص مزاولة أعمال نقل الركاب والبضائع والمهمات والمواد بجميع أنواعها والحاويات وإدارة وتشغيل الخطوط الملاحية والموانئ.

كما يسمح للهيئة بإنشاء شركات بمفردها أو مساهمة مع شركاء آخرين بغرض إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة واستغلال الموانئ والمراسى النهرية والأهوسة والطرق الملاحية لافتنا إلى أن القانون سيساهم في تسهيل إجراءات التراخيص

أكد الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل أن موافقة مجلس النواب خلال الجلسة العامة برئاسة المستشار الدكتور حنفي جبالي نهائيا على مشروع قانون إعادة تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري، تشكل نقلة نوعية وتشريعية هامة في مجال تعظيم الاستفادة من مجال النقل النهري بمصر.

وأضاف الوزير في تصريحات له، أن المشروع يهدف إلى تحقيق التنظيم الموحد والمحكم والمنضبط لكل ما يتعلق بالنقل النهري بالشكل الذي يعالج كل من عشوائية التنظيم وتضارب الاختصاصات بين الإدارات المختلفة بالدولة من خلال اختصاص الهيئة العامة للنقل النهري دون غيرها بإصدار التراخيص الملاحية للوحدات النهرية الآلية وغير الآلية والعائمات الثابتة والفنادق العائمة والذهيبات والأطقم العاملة عليها، وخطوط الإنترام للمعديات بأنواعها، وكذا إصدار تراخيص المراسى والموانئ النهرية على نهر النيل وفروعه الملاحية..

«كلاركسون مستثناراً تسويقياً وفنياً لهيئة قناة السويس»



رباط وثيق يتماشى مع طموحات الهيئة كأحد أهم روافد الاقتصاد القومي.

ولفت إلى أن كلاركسون تمتلك نظاماً معلوماتياً وقاعدة بيانات ترصد من خلالها حركة أسواق النقل البحري وفرص الاستثمار في النشاط بجانب قيامها بأعمال النقل البحري للبضائع بمختلف أنواعها.

وأشار البنان إلى أن كلاركسون تتبنى إستراتيجية طموحة تهدف إلى تحقيق الخدمات البحرية المتكاملة.

وأضاف أن النظام الملاحي العالمي يعزز فرص التحالفات والاندماجات بين الخطوط والشركات الملاحية العالمية، يتطلب تعزيز القوة

وقع الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، واللواء إيهاب البنان، رئيس مجلس إدارة شركة كلاركسون شيبينج ايجينسي، مذكرة تفاهم بهدف جذب المزيد من السفن العابرة للممر الملاحي، عن طريق تقديم خدمات تسويقية واستشارية للهيئة في كل المشروعات والاتفاقيات التي ستقوم الهيئة بإبرامها، إلى جانب تقديم خدمات فنية للهيئة بإمدادها بالتقارير والبيانات اللازمة بطبيعة عمل الهيئة، بصفتها أحد بيوت الخبرة الرائدة عالمياً في مجال النقل البحري.

وأكد اللواء إيهاب البنان رئيس مجلس إدارة، أن مذكرة التفاهم تهدف إلى تدعيم أواصر التعاون مع هيئة قناة السويس وإقامة

الاقتصادية والملاحة المالية للشركات الملاحية بما يمكنها من تقديم خدمات استشارية في العبور والملاحة مقدمة وخدمات استشارية في طرق الشحن والتفريغ و التخليص الجمركي ومعلومات التخزين.

«النقل» تتفق مع «المها القطرية» على إدارة وت تشغيل محطة ميناء غرب بورسعيد



ويقع ميناء غرب بورسعيد على المدخل الشمالي لقناة السويس، على مساحة ٢ كيلو متر مربع، إلى جانب أرصفة بحرية بطول ٤ كم، بطاقة استيعابية سنوية ١٣ مليون طن، ومتوسط مناولة يتجاوز ٨,٧ مليون طن سنوياً.

وأضاف التقرير أنه يتم حالياً إعداد المسودة القانونية والمالية وفترة التعاقد بين الطرفين، خاصة أنه يستهدف أن ممارسة شركة المها القطرية عملها على أرض الواقع بحلول ٢٠٢٣.

وتسعى «النقل» من خلال تعاقدها مع الكيانات العالمية في إدارة وتشغيل مشروعات النقل البحري، إلى تحويل مصر إلى مركز لوجستي على الخريطة العالمية، خاصة مع امتلاكها كل المقومات الداعمة لذلك، ومنها وجود مجرى قناة السويس الملاحي.

وتحتاج محطة غرب بورسعيد استثمارات تقدر بحوالي ٣ مليارات جنيه لتنفيذ أعمال

أبرمت وزارة النقل اتفاقاً مبدئياً مع «المها كابينال» إحدى الأذرع الاستثمارية التابعة لجهاز قطر للاستثمار (الصندوق السيادي القطري)، للمشاركة في إدارة وتشغيل محطة ميناء غرب بورسعيد.

وكان الفريق كامل الوزير وزير النقل، وقع منتصف سبتمبر الماضي، بروتوكول تعاون مع أبو بكر كونديال، الاستشاري التنفيذي لشركة (MAHA) كابينال، لوضع الإطار العام لشكل التعاون المشترك خلال الفترة المقبلة.

وحسب تقرير لوزارة النقل إن الاتفاق المبدئي الحالي يتضمن قيام الشركة القطرية بمعاونة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع المالك للمحطة، في أعمال التطوير والإدارة المستقبلية، ليتم تنفيذ أولى تلك المراحل عبر جذب عدد من الخطوط المالية الملاحية للتردد على الميناء بشكل أكثر، وإطلاق حزمة من الخدمات الجديدة مصحوبة بسياسات تسويقية وتسعيرة مرنة.

تطوير ورفع كفاءة الرصيف الحالي، إلى جانب ضم رصيف البترول بطول ٤٥٠ نظيره التابع للشركة الحالي البالغ طوله ٩٥٠ متراً، فضلاً عن تطوير الأوناش والمعدات، وإجراء تحديث كامل لمنظومة التخزين بالمحطة.

وتراجعت إيرادات نشاط الحاويات لشركة بورسعيد (المجال الرئيسي) خلال العام المالي ٢٠٢١-٢٠٢٠ لتسجل ١,١٤ مليار جنيه، مقابل ١,١٨٣ مليار للعام المالي السابق له، وانخفض صافي الربح إلى ٤٧٥ مليوناً، مقابل ٦٣٨ مليوناً في فترتي المقارنة، وذلك نتيجة عدم القدرة على استيعاب أرصفة المحطة للسفن الكبرى.

«السيسي: رجال أعمال مستعدون لدفع ٤ مليار جنيه لتطوير ميناء السخنة»



وقال الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية، "إن الموانئ التي تم طرحها من قبل في إطار الاستثمار الخاص، ولا بأس من ذلك، لكن أنا كمسئول عندما أنظر إلى تلك القضايا أشوف التاريخ والناتج، لو لقيتهم ببساعدونا في الاستمرار في هذا المسار أكمل، لو محتاج أعدل أعدل، ولو لم أعدل يبقى مش قادر أتعامل بالمرونة الكافية في التغيير هفضل زي ما أنا".

وتابع السيسي: "الدكتور زياد يقولي إيه يوم التوصية دي.. خلي القطاع الخاص والمستثمرين يعملوها، أقعد سنة و٢ و٥ متعملش.. موجهها حديثه لوزير النقل الفريق كامل الوزير: الموضوع ده عشان نعمله يا كامل- ميناء السخنة يتعمل كله، قالي يافندم ده عايز ٤٠ - ٥٠ مليار جنيه، قلتله يتعمل يا كامل".

واستكمل: "قالي أنا صريح ومبخفش غير من الله سبحانه وتعالى، كامل قالي مش معايب فلوس، قلتله الجيش يساعدك، فيه رجال أعمال مستعدة تدفع ٤٠ مليار جنيه علشان نعمل الميناء من أجل بناء قدرة وانطباع لدولة قادرة على تلبية متطلبات التجارة العالمية".

وأضاف السيسي: "أحد الموانئ عندنا اتعمل من ٢٥ سنة ولم يتطور كثير، عايزين نعمل شبكة موانئ تليق بدولة تستطيع أن تقوم بمهام لوجيستية في منطقتها التي تتميز بموقعها الجغرافي".

وتابع السيسي: "محور التعمير في الإسكندرية هتعمله في قد إيه يا كامل يا وزير، قالي في ٣ أعوام مالية، يا كامل المحور هيتكلف كام ١٤ - ١٥ مليار جنيه، الجيش إعمله ده ٨ حارات و٨ حارات، تسلمهولي سنة أو سنة ونص.. الباطل باطل وإن اتبعه الجميع، والحق حق وإن لم يتبعه أحد، الكلام ده بقوله ليكم مش دفاعا عن حد، كلامي ده تجربة حكم ٧-٨ سنين، لإنسان منتبه جداً".

وزير النقل: ١٢٩ مليار جنيه تكلفة المشروعات المشتركة مع القطاع الخاص بالموانئ



قال وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير إن المشروعات التي تم تنفيذها والجاري تنفيذها والمخطط تنفيذها في الموانئ البحرية بمشاركة القطاع الخاص تبلغ 80 مشروع باجمالي تكلفة 129 مليار جنيه، وبلغ عدد شركات القطاع الخاص المشاركة في تنفيذها 100 شركة وبحجم عمالة 50 ألف عامل.

جاء ذلك خلال جلسة الفرص المتاحة لمشاركة القطاع الخاص في قطاع النقل المقامة ضمن فعاليات اليوم الثاني للمؤتمر الاقتصادي - مصر 2022، والتي شهدت حضور ممثلي أكبر الشركات العالمية والمحلية التي تعمل في مجال الإدارة والتشغيل في قطاعات الوزارة وممثلي الشركات العالمية والمحلية التي ترغب في الاستثمار في قطاعات النقل المختلفة خاصة مع النهضة الكبيرة والنقلة النوعية الكبيرة التي يشهدها القطاع في عهد الرئيس عبدالفتاح السيسي.

وأوضح أن أهم تلك السياسات تتمثل في العمل على اجتذاب الاستثمارات الأجنبية للوصول إلى اقتصاد مصري مستدام قادر على الصمود أمام التحديات والازمات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي، والاستغلال الأمثل للوصول بهدف زيادة إجمالي الناتج المحلي المصري وبما له من مردود إيجابي على تحسين مستوى معيشة المواطن المصري، وتوفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة وتأهيل العمالة المصرية بما يتناسب مع متطلبات سوق العمل العالمي، والتوافق مع المعايير العالمية للبيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية من خلال تنفيذ مشروعات النقل الأخضر المستدام صديق البيئة.

وأضاف وزير النقل: "واجتذاب المشغلين العالميين والخطوط الملاحية العالمية في إدارة وتشغيل المحطات بالموانئ البحرية المصرية لتعظيم الميزات التنافسية للنقل البحري المصري، والربط بين الموانئ البحرية والموانئ الجافة والمراكز اللوجيستية عبر النقل متعدد الوسائط (محاور الطرق، وخطوط السكك الحديدية، والنقل النهري) لخدمة المناطق الصناعية ومناطق الاستهلاك، وتطوير البنية التحتية المعلوماتية وتطبيق التحول الرقمي للموانئ البحرية لتكون جاهزة لجذب الاستثمارات، وتعديل التشريعات اللازمة لتشجيع المستثمرين وخلق بيئة عمل مناسبة، والاستفادة من قدرة القطاع الخاص على الإدارة والتشغيل الجيد بمرافق وزارة النقل وخاصة النقل الجماعي لتقديم خدمة متميزة وآمنة ونظيفة ومنضبطة لجمهور الركاب".

وأكد وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير أنه في إطار توجيهات القيادة السياسية بتشجيع الشراكة مع القطاع الخاص الدولي والمحلي في المشروعات الكبرى قامت وزارة النقل بوضع عدة سياسات لتعظيم مشاركة القطاع الخاص.

ساحات تداول بمساحة 460 ألف متر مربع ،
رصيف صب سائل بطول 1180 متر وساحات
تداول بمساحة 480 ألف متر مربع”.

وإدارة وتشغيل وصيانة محطة متعددة الأغراض خلف الحاجز الغربي بميناء دمياط (تحيا مصر 2) حيث يهدف المشروع الي زيادة الطاقة الإستيعابية للميناء لتلبية الزيادة المتوقعة في عدد السفن المترددة على الميناء وحجم البضائع المتداولة مستقبلاً، فضلاً عن إنشاء منطقة سكنية إستثمارية بمعرفة مطور عقاري، وتبلغ أطوال الأرصفة بالمشروع 3400 متر بعمق 18 متر والساحة الخلفية 2.2 مليون متر مربع (بما تشمل المخازن والساحات) والطاقة الإستيعابية 17 مليون طن سنوياً والطاقة التخزينية 24 مليون طن سنوياً.

وإدارة وتشغيل محطة للحبوب والغلل بميناء دمياط على مساحة 270 ألف م2 حيث يهدف المشروع الي تعزيز القدرة التنافسية للميناء من خلال زيادة الطاقة الإستيعابية لتداول وتخزين الحبوب بهدف تلبية الطلب المتزايد على هذه البضائع والمخطط تنفيذ المشروع بأطوال أرصفة 600 متر وعمق 17 متر والساحة الخلفية 270 ألف متر مربع (بما تشمل من مخازن وصوامع) والطاقة الإستيعابية 3 مليون طن سنوياً والطاقة التخزينية 10 مليون طن سنوياً.

وإدارة وتشغيل محطة الركاب البحرية ورسيف الكروز بميناء شرم الشيخ البحري لاستقبال سفن الكروز والركاب حتى 4000 راكب بالإضافة لمارينا ليخوت بأعماق تصل حتى 15 متر وأطوال أرصفة حتى 570 متر.

وإدارة وتشغيل محطة الركاب البحرية ورسيف الكروز بميناء الغردقة البحري لاستقبال اليخوت وسفن الكروز والركاب حتى 3000 راكب وبأعماق تصل 9 متر غاطس وطول 330 متراً.

ويضاف إلى ما سبق إدارة وتشغيل رصيف الصب الجاف النظيف بميناء الدخيلة بطول 1150 متر وعمق 16 م وظهير خلفي 300 ألف م2 وإستقبال 4 سفن بطول 240 متر وإضافة طاقة إستيعابية تقديرية من 6-7 مليون طن/ السنة، وإدارة وتشغيل رصيف الصب الجاف النظيف بميناء الدخيلة بطول 1150 متر وعمق 16 م وظهير خلفي 300 ألف م2 وإستقبال 4 سفن بطول 240 متر وإضافة طاقة إستيعابية تقديرية من 6-7 مليون طن/ السنة، وإدارة وتشغيل رصيف الصب الجاف غير النظيف بميناء الدخيلة بطول الرصيف 540 متر وعمق 16 متر وظهير خلفي 188 ألف م2 يسمح باستقبال عدد 2 سفينة بطول 240 متر وبطاقة استيعابية من 2.5 إلى 3 مليون طن/سنة.

وإنشاء وإدارة وتشغيل المنطقة اللوجستية بميناء الإسكندرية بمساحة 273 فدان حيث يهدف المشروع إلى خلق منطقة لخدمة لوجستيات التجارة بظهير ميناء الإسكندرية وخاصة مناطق إيداع جمركي وإعادة تصدير على مساحة تصل إلى 273 فدان كمرحلة أولى ومجهزة بعدد من الموانئ النهرية وشبكة السكك الحديدية المتخصصة التي تسمح بتطبيق منظومة متكاملة للنقل متعدد الوسائط، وإدارة وتشغيل الميناء الاوسط (ميناء المكس) حيث يحقق الربط الجغرافي الطبيعي بين مينائى الاسكندرية والدخيلة بأطوال أرصفة 7 كم وبمساحة مكتسبة حوالي 3.5 كم2 واعماق تصل الى 18 متر ويضم ”عدد 2 محطة صب جاف ومحطة متعددة الأغراض ومحطة بضائع عامة ورورو ومحطة صب سائل ومحطة بتروكيماويات”.

فرص استثمارية في ميناء السخنة

وإدارة وتشغيل باقي أرصفة ميناء السخنة بطول 15.4 كم وهي ”رصيف الحاويات بطول 2634 متر وساحات تداول بمساحة 4.93 مليون متر مربع ورسيف البضائع العامة بطول 7027 متر وساحات تداول بمساحة 2.9 مليون متر مربع، ورسيف درجاة السيارات بطول (1060) متر وساحات تداول بمساحة 930 ألف متر مربع، رصيف البضائع الكيماوية القابلة للاشتعال بطول (1400) متر ، ساحات تداول بمساحة 630 ألف متر مربع ورسيف الفحم بطول 730 متر،

الوزير .. نهدف لجعل مصر مركزا عالميا للتجارة واللوجيستيات

وأوضح الوزير أن تطوير كافة الموانئ المصرية يأتي تنفيذاً لتوجيهات القيادة السياسية بجعل مصر مركزا عالميا للتجارة واللوجيستيات.

ولفت الى انه يوجد العديد من الفرص الاستثمارية في الموانئ البحرية تم التعاقد عليها مثل (التعاقد مع شركة CMA – CGM الفرنسية) بالشراكة مع شركة المجموعة المصرية للمحطات متعددة الاغراض لإدارة وتشغيل مشروع المحطة المتعددة الأغراض تحيا مصر 55/ 62 بميناء الإسكندرية، والتعاقد مع تحالف شركات ”يوروجيت ألمانيا“، و”كوننشيبي ايطالياء“، و”هاباج لويد“، للخطوط الملاحية العالمية ومجموعة الشرق الأوسط للوجستيات والشركة الهندسية للحاويات لإدارة وتشغيل محطة تحيا مصر 1 بميناء دمياط، وتم التعاقد مع تحالف HPH – MSC لإدارة وتشغيل رصيف 100 بميناء الدخيلة، والتعاقد مع تحالف (CGM – CMA – COSCO – HPH) لإدارة وتشغيل محطة الحاويات بميناء السخنة بطول 2.6 كيلومتر.

وقدم وزير النقل الشكر لكل الشركات المصرية التي تتحالف مع شركات عالمية في هذا المجال، مشيراً الى الفرص الاستثمارية الجاري التعاقد عليها مثل (مجموعة موانئ أبوظبي لإدارة وتشغيل محطة سفاجا 2 بميناء سفاجا، وشركة المها القطرية للمشاركة في ادارة وتشغيل محطات الحاويات في موانئ بورسعيد ودمياط) .

فرص استثمارية جديدة متاحة للمشاركة مع القطاع الخاص في مشروعات الموانئ البحرية

وتطرق وزير النقل الى الفرص الاستثمارية الجديدة المتاحة لمشاركة القطاع الخاص بها في مشروعات الموانئ البحرية منها إدارة وتشغيل رصيف 85 / 3 بميناء الإسكندرية حيث يهدف المشروع إلى زيادة الطاقة الاستيعابية لميناء الإسكندرية على الطلب المتزايد بنشاط البضائع العامة والأخشاب من خلال زيادة المساحة التخزينية بمساحة تبلغ 35 ألف م2 بطول رصيف 433 متر طولي وبعمق 15.5 متر ويسمح بتراكي سفن حتى 70 ألف طن.

النقل: مصر تفوز بإقامة مكتب إقليمي للمنظمة البحرية الدولية في الإسكندرية



وزارتى النقل والخارجية لتوضيح مدى أهمية الاستفادة من هذا المكتب للدول العربية ومن ضمنها مصر حيث أنه لا يوجد مكتب تمثيل إقليمي بمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ليكون مركزاً مشعاً لتدريب كوادر بحرية معتمده وقوية تدفع بالمنطقة بصفة عامة ومصر بصفة خاصة نحو مستقبل أفضل لهذه الكوادر..

ويقدم هذا المكتب لمصر والدول العربية برامج التعاون التقني التي تصدر من المنظمة البحرية الدولية لتخدم مصر والمنطقة العربية، خاصة فيما يتعلق بتحديث الاتفاقيات الدولية وتنفيذها من قبل السلطات البحرية الأخرى، كما يمكن أن يتم الاستفادة من وجود هذا المكتب في مصر في عمل ورش ومجموعات عمل لتساعد علي توحيد الفكر العربي، وزيادة الصناعات البحرية طبقاً للتطبيقات العالمية الحديثة والمطورة من قبل المنظمة البحرية الدولية، مع تدريب العناصر البحرية على أعمال مكافحة التلوث البحري والحفاظ على البيئة البحرية تماشياً مع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، وتقديم الدعم والمساعدة في اجتياز

المراجعات الإلزامية التي تقوم بها المنظمة البحرية الدولية على تلك الدول في المنطقة العربية لتحسين أداء تلك الدول ومواكبتها للدول العالمية والأوروبية، وسيتم اعتماد هذا القرار نهائياً خلال انعقاد المجلس التقني للمنظمة البحرية العالمية IMO خلال شهر ديسمبر المقبل.

نجحت جهود وزارة النقل وقطاع النقل البحري والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية الدولية على مدى عامين في الحصول على موافقة المنظمة البحرية الدولية لإقامة مكتب إقليمي للمنظمة البحرية الدولية في مصر بمقر الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بالإسكندرية.

وتأتى هذه الجهود تنفيذاً لتوجيهات القيادة السياسية بتعظيم الدور المصري لقطاع النقل البحري على المستوى الدولي، وجعل مصر مركزاً عالمياً للتجارة واللوجستيات، وفي إطار جهود وزير النقل الفريق كامل الوزير لإنشاء مكتب إقليمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO) بجمهورية مصر العربية، وكذلك جهود كل من قطاع النقل البحري والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية على مدار عامين حيث نجحت الجهود المصرية في الحصول على موافقة المنظمة لإقامة مكتب إقليمي للمنظمة البحرية الدولية بمصر بمقر الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بالإسكندرية، وتمت الموافقة عليه في لجنة التعاون التقني رقم ٧٢

بالمنظمة البحرية الدولية بما يتواءم مع دور مصر الريادي وتاريخها المؤثر في كل المجالات ومنها المجال البحري، بالإضافة إلى أن مصر لديها أعرق الجامعات المصرية في مجال التعليم والتدريب البحري.

وكما يعد هذا الفوز تنويجا لجهود كافة الجهات المعنية بالدولة مثل



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS

SERVICES DESTINATIONS

Turkey - Egypt Express Service (TES) : Direct service
ALEXANDRIA - BEIRUT - VILPORT (EVYAP) - ISTANBUL - GEMLIK - IZMIR - ALEXANDRIA

Mersin Iskenderun Alexandria service (MIA) : Direct service

ALEXANDRIA - DAMIETTA - ISKENDERUN - MERSIN - ALEXANDRIA

Transshipment ports

NEW CASABLANCA - NEW RADES - MISURATA - NEW NOVOROSYISK - ASHDOD

Alexandria Head Office

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

Port Said Branch

Gianola Tower, El Gomhorcyia - St.,
01st Floor, Port Said - 42511 - Egypt
Tel.: + 2066 322 4887
Fax: + 2066 322 4877

Cairo Branch

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

Damietta Branch

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

✉ import@medkon-egypt.com

✉ export@medkon-egypt.com

WWW.MEDKON-EGYPT.COM

رسميا.. ميناء الإسكندرية توافق على إعفاء شركات التوريدات البحرية من تنهاده الأيزو



وأوضح أنه عندما صدر القرار ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦ تم رفع العديد من المذكرات للجهات المعنية، خاصة وزارة النقل، والتي على أثره قامت بإصدار قرارات بعدها ١٧ لسنة ٢٠١٩، والذي استثنى نشاط التوريدات والأشغال البحرية من العديد من الإشتراطات الواردة بالقرار ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦.

وتابع أن الجهات المعنية خاصة هيئات الموانئ لم تقوم بتنفيذ القرار الوزاري الأخير ١٧ لسنة ٢٠١٩.

وطالبت الشعبة خلال الاجتماع بضرورة وقف المطالبة بثلاثة بنود من قبل هيئة ميناء الإسكندرية، والتي من أهمها دفع تأمين لإصدار الترخيص يصل إلى ١٠ آلاف جنيه، رغم أن القرار ١٧ نص على تخفيض هذا المبلغ إلى ٥ آلاف جنيه فقط وذلك في المادة ٢٢ من القرار.

كما طالبت الشعبة بعدم إلزام الشركات بالحصول على شهادة الأيزو والمعروفة بشهادة "أساليب مراقبة تأكيد الجودة، وأساليب السلامة والصحة المهنية، علاوة على المطالبة بما يفيد أن الشركة تم إشتراكها في غرفة الملاحه.

وأشارت الشعبة إلى عدم تطبيق أساليب الجودة والصحة والسلامة لأنها لا تنطبق على تلك الشركات لأن ليس لديهم الأعداد التي تستوجب ذلك وهو ٥٠ فردا طبقا لقرار وزير القوى العاملة رقم ١٣٤ لسنة ٢٠٠٣، واستمرار مدة الترخيص لخمس سنوات كما هي الآن بالرخصة السارية.

ولفت رئيس الشعبة فتحي عبدالغني أن موافقة وزير النقل على عدم اشتراط شركات التوريدات البحرية في غرف الملاحه لم يتم تنفيذه من قبل هيئات الموانئ.

وافقت هيئة ميناء الإسكندرية على مطالب شعبة التوريدات والأشغال البحرية بالغرفة التجارية بالإسكندرية، بشأن عدم إلزام الأخيرة بالحصول على شهادة الأيزو، كشرط للحصول على ترخيص مزاوله النشاط.

وحسب خطاب صادر عن حاتم إبراهيم العقاد، مدير الإدارة العامة للتراخيص بميناء الإسكندرية، لمسئولي الشعبة بالغرفة التجارية، فقد أشار أنه تمت الموافقة على إعفاء الشركات والأفراد الحاصلين على ترخيص مزاوله نشاط التوريدات والأشغال البحرية من شرط الحصول على شهادات الأيزو الخاصة بالجودة والسلامة والصحة المهنية واعتماد اشتراكات غرفة الملاحه للأعضاء المنتسبين.

وأشار إلى أن هذا يأتي حرصا من الهيئة العامة لميناء الإسكندرية للحفاظ على عملاتها وتذليل جميع الصعاب والعقبات التي تواجه العملاء.

وكانت قد رفضت هيئة الميناء طلب الشعبة العام الماضي، مؤكدة في خطاب سابق للشعبة إلى ضرورة الالتزام بما جاء بالقرار ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦ وتعديلاته، الذي نص على ضرورة وجوب إحضار ما يفيد الإشتراط بغرفة الملاحه، وشهادة الأيزو "توكيد الجودة والسلامة والصحة المهنية".

يأتي ذلك على خلفية إجتماع شعبة التوريدات والأشغال البحرية عدة إجتماعات بالغرفة التجارية بالإسكندرية، لمناقشة تداعيات اشتراطات هيئة ميناء الإسكندرية لمزاوله عمل الشركات العاملة في هذا النشاط.

وفي هذا الصدد أشار فتحي عبدالغني رئيس الشعبة، أن الإشتراطات الجديدة التي ألزمت بها هيئة الميناء ستعمل على وقف نشاط الأشغال البحرية بميناء الإسكندرية، إضافة إلى توقف نشاط التوريدات البحرية الذي يطلبه العديد من الخطوط الملاحية.

وكان وافق كامل الوزير، وزير النقل، في سبتمبر ٢٠١٩ على طلب غرف الملاحه بإعفاء شركات الأشغال والتوريدات البحرية، من الإشتراك الإلزامي في غرف الملاحه، كشرط أساسي لموافقة هيئات الموانئ على تجديد تراخيص مزاوله لنشاطها، وفقا لما جاء بالقرار الوزاري رقم ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦.

ومن المتوقع أن يتسبب تطبيق شرط عضوية غرفة الملاحه في حدوث أزمة بين أصحاب نشاطي التوريدات والأشغال، وهيئات الموانئ، بسبب طلبها إيصالات عضوية الغرفة التابعة لكل ميناء كمستند رئيسي لإصدار وتجديد تراخيص مزاوله المهنة ومقابل الانتفاع بها.

وزير النقل: إنشاء شركة مساهمة لإدارة مشروع قطار كهربائي لنقل البضائع والركاب



شهد وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير توقيع مذكرة تفاهم بشأن الاجراءات التنفيذية الخاصة بإنشاء شركة مساهمة مصرية بين القطاع الحكومي والقطاع الخاص لإنشاء وتشغيل وصيانة وإدارة مشروع قطار كهربائي لنقل البضائع والركاب لربط ميناء غرب بورسعيد بميناء أبوقير الجديد بالإسكندرية، وذلك بين الهيئة القومية للاتفاق وتحالف مجموعة شركات الديدي وشركة جاما للإنشاءات.

وأكد الوزير أن هذا التوقيع يأتي تنفيذا لتوجيهات القيادة السياسية بضرورة التوسع في الشراكة مع القطاع الخاص في تنفيذ المشروعات، وفي إطار خطة وزارة النقل للتعاون مع مشغلين قطاع خاص دوليين ومصريين او تحالفات مصرية دولية لإدارة وتشغيل وسائل النقل الحديثة.

ولفت الى انه سيتم إنشاء شركة مساهمة مصرية بين القطاعين العام والخاص لإدارة وتشغيل وصيانة المشروع دون تحميل الدولة أي أعباء أو ضمانات مالية، ويقتصر فقط دور الدولة على قيمة الأرض المنزوع ملكيتها أو إعادة تخصيصها للمشروع، بالإضافة الى تكاليف تنفيذ الأعمال المدنية التي ستقوم بتنفيذها كبرى الشركات المصرية الوطنية مثل أعمال الجسور والمحطات والأسوار.

سيقوم التحالف بالتنسيق مع شركة سيمنز الألمانية لتنفيذ أعمال أنظمة السكة

وسيقوم التحالف بالتنسيق مع شركة سيمنز الألمانية لتنفيذ أعمال أنظمة السكة «إشارات، إتصالات، قوى كهربائية»، وتصنيع وتوريد الوحدات المتحركة ومعدات الورش للمشروع، وكذلك التنسيق مع شركة سيمنز لوضع خطة لتوطين صناعة السكك الحديدية في مصر.

وصرح وزير النقل بأن المشروع سيسهم في تسهيل حركة نقل الركاب والبضائع بالطريق الساحلي الدولي، مما سيكون له مردود إيجابي على النشاطين الاقتصادي والتجاري بالمدن والمناطق الصناعية والموانئ التي يربط بينها إذ يساعد في حركة الصادرات والواردات، وكذلك في طرح المنتجات بالسوق المحلي.

كما يهدف المشروع إلي خلق فرص استثمارية ضخمة علي طول المسار، حيث من المخطط قيام القطاع الخاص بإنشاء العديد من المشروعات الصناعية والمراكز التجارية واللوجيستية والسياحية بالمدن التي سيمر بها، مما يخلق الاف من فرص العمل علي طول المسار.

كما سيسهم في زيادة النشاطين الاقتصادي والتجاري وزيادة حركة التداول لنقل حاويات البضائع بهذه الموانئ، وكذلك الموانئ الأخرى من خلال ربط الخط بشبكة السكك الحديدية الحالية.

وأكد وزير النقل أن مسار القطار الكهربائي يمتد ليربط ميناء غرب بورسعيد بميناء أبو قير بالإسكندرية بطول حوالي 250 كم ماراً بمدن بورسعيد ودمياط ودمياط الجديدة وجمصة والمنصورة الجديدة وبلطيم وإدكو وأبو قير وماراً بالموانئ المطلة على الساحل (ميناء غرب بورسعيد - ميناء دمياط البحري - ميناء أبو قير)، وربطه بالميناء الجاف المقرر إنشاؤه بمدينة دمياط، وربطه مع شبكة السكك الحديدية القائمة.

ARKAS
EGYPT S.A.E.

Your Reliable Partner

ALEXANDRIA:
3, Youssef Addah St., El Messallah
Ramlah Station
Tel: (+2 03) 4860500, 4868500
Fax: (+2 03) 4858980

CAIRO:
27, El Hejaz St., Heliopolis,
Tel: (+2 02) 24553883
Fax: (+2 02) 24553867

PORT SAID:
77, El Gomhoria St., El Salam Tower
In Front Of El Salam Mosque
Tel: (+2 066) 3235180, 3236183
Fax: (+2 066) 3236597

DAMIETTA:
Investment Building, 1st Floor,
Damietta Port
Tel: (+2 057) 2290221
Fax: (+2 057) 2291221

SUEZ:
4, El Medina El Meneawara
& El Fanarat St.,
Tel/Fax: (+2 062) 3198822

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

وزير النقل: قيمة مشروعات الموانئ الجافة تبلغ ١٥ مليار جنيه



قال وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير أن مشروعات الموانئ الجافة والمراكز اللوجيستية التي تم تنفيذها والجاري والمخطط تنفيذها تبلغ 30 مشروعاً بتكلفة 15 مليار جنيه وبمشاركة تحالف من شركات القطاع الخاص وبحجم عمالة يبلغ 2500 عامل.

جاء ذلك خلال جلسة الفرص المتاحة لمشاركة القطاع الخاص في قطاع النقل المقامة ضمن فعاليات اليوم الثاني للمؤتمر الاقتصادي - مصر 2022، والتي شهدت حضور ممثلي أكبر الشركات العالمية والمحلية التي تعمل في مجال الإدارة والتشغيل في قطاعات الوزارة وممثلي الشركات العالمية والمحلية التي ترغب في الاستثمار في قطاعات النقل المختلفة خاصة مع النهضة الكبيرة والنقلة النوعية الكبيرة التي يشهدها القطاع في عهد الرئيس عبدالفتاح السيسي.

وأكد وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير أنه في إطار توجيهات القيادة السياسية بتشجيع الشراكة مع القطاع الخاص الدولي والمحلي في المشروعات الكبرى قامت وزارة النقل بوضع عدة سياسات لتعزيز مشاركة القطاع الخاص.

وأوضح الوزير أن من أهم المشروعات التي تمت وجاري ومخطط تنفيذها هي إنشاء أول ميناء جاف في مصر بمدينة السادس من أكتوبر على مساحة 100 فدان ضمن المخطط الشامل لإنشاء 14 ميناء جاف ومركز لوجيستي على مستوى الجمهورية، والتطوير الشامل لميناء السلوم البري، وميكنة التحصيل بالموانئ البرية في رفح والعوجة، وتحديث أنظمة وأجهزة المراقبة بالموانئ البرية.

وأضاف وزير النقل أن فرص الاستثمار المتعاقد عليها هي الميناء الجاف بالسادس من أكتوبر بتكلفة استثمارية

ويضاف إلى ما سبق إنشاء وإدارة وتشغيل الميناء الجاف بالفيوم على مساحة 100.6 فدان، وإنشاء وإدارة وتشغيل الميناء الجاف بمدينة برج العرب بمحافظة الإسكندرية على مساحة 90 فدان، وإنشاء وإدارة وتشغيل الميناء الجاف بمدينة السادات بمحافظة المنوفية متخصص في الصب الجاف على مساحة 75 فدان.

وإنشاء وإدارة وتشغيل المركز اللوجيستي بالسلوم بمحافظة مطروح على مساحة 700 فدان، وإنشاء ميناء جاف بمدينة دمياط الجديدة على مساحة 45 فدان، وإنشاء ميناء جاف بمدينة الطور على مساحة 100 فدان، وإنشاء مركز لوجيستي بقسطل على مساحة 238 فدان، وإنشاء مركز لوجيستي بأرقين على مساحة 238 فدان.

وأشار الوزير إلى أنه تم إعداد مخطط شامل لإنشاء 14 ميناء جاف ومركز لوجيستي على مستوى الجمهورية في كل من (السادس من أكتوبر، والعاشر من رمضان، والسادات، وبرج العرب الجديدة، ودمياط الجديدة، والفيوم الجديدة، بني سويف (كوم أبو راضي)، وسوهاج الجديدة، وقسطل، وأرقين، والطور، والسلوم) لتستوعب هذه الموانئ البرية 6 مليون حاوية مكافئة سنوياً.

تبلغ 176 مليون دولار على مساحة 100 فدان، حيث إن شركة ميناء أكتوبر الجاف تتكون من تحالف مصري الماني (السويدي اليكتريك - السويدي للممتلكات اللوجيستية - دي بي شنكر الألمانية) وبحجم عمالة مباشرة يبلغ 500 و2000 عمالة غير مباشرة.

وذكر أن فرص الاستثمار الجاري التعاقد عليها هي الميناء الجاف والمركز اللوجيستي بالعاشر من رمضان على مساحة 190 فدان ومنطقة لوجيستية بمساحة 60 فدان، حيث تم طرح كراسة الشروط على التحالفات المؤهلة شركة (MSC) (Medlog)، وتحالف ELSEWEDY ELECTRIC - CMA CGM - CEVA، وتحالف موانئ أبو ظبي - ORASCOM، وتحالف Bollere - Meridiam.

وأشار وزير النقل إلى وجود فرص استثمارية جديدة متاحة لمشاركة القطاع الخاص وهي إنشاء وإدارة وتشغيل الميناء الجاف بكوم أبو راضي بمحافظة بني سويف على مساحة 91 فدان، حيث تم تخصيص مساحة 32 فدان لصالح وزارة النقل للمشاركة في إنشاء ميناء جاف مع الشركة المصرية القابضة للصوامع والتي تمتلك 59 فدان.

«النقل» تعيد النظر في رسوم خدمات رفت وتعيين البحارة بـ«البحر الأحمر»

وأشار اللواء رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري، في خطاب أرسله لهيئة موانئ البحر الأحمر، إلى أن المجتمع الملاحي يرى أن هذا القرار سيؤثر بالسلب على النشاط بالموانئ التابعة للهيئة ويرفع من تكلفة أداء الخدمة المقدمة للسفن، ومن ثم يؤدي إلى قيام ملاك المراكب بتحويل أداء تلك الخدمات إلى موانئ أخرى منافسة سواء بالبحر الأحمر أو المتوسط. وأضاف «إسماعيل» في خطابه الذي حصلت «المال» على نسخة منه، أنه لا يوجد سند للقرار بفرض الرسوم فضلا عن عدم استحقاقه لعدم تقديم أي خدمة جديدة.



ورهن قطاع النقل البحري قيام الجهات التابعة بتحصيل رسوم وتحديد مقابل مادي، بمدى توافر خدمات حقيقية وفعلية تقدمها هيئة الميناء ويحصل عليها العميل، تطبيقا لقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 799 لسنة 2019 بعدم فرض أي مقابلات مالية بالموانئ لا تقابلها خدمات حقيقية وفعلية.

في استجابة للتوكيلات للملاحة، قرر قطاع النقل البحري التابع لوزارة النقل إعادة النظر في المقابل المالي الذي تحصله هيئة موانئ البحر الأحمر بموجب قرارها رقم 195 لسنة 2022 الذي أصدرته نهاية سبتمبر الماضي، المتضمن تحصيل 20 دولارا من السفن الأجنبية و300 جنيه من المصرية عن كل فرد من أفراد طاقم السفينة نظير عمليات رفت وتعيين البحارة التي تتم بمنطقة المخطاف الخارجي.

قرار القطاع الذي تم العدول عن تنفيذه يشمل أيضا، تحصيل 10 دولارات أمريكية من السفن الأجنبية و 150 جنيها من المصرية عن كل فرد من أفرادها.

«ملاحة بورسعيد تبحث مع «الهيئة» إنشاء منفذ جمركي لطرود قطع غيار السفن»



تقدمت غرفة ملاحة بورسعيد، بمقترح لهيئة قناة السويس يتضمن إنشاء منفذ جمركي ومخزن وديعة لطرود قطع غيار السفن بالتفريعة الشرقية في مدينة بورفؤاد، بحيث يتم عمل إجراءات دخول التوريدات البحرية وتسليم الطرود باستخدام هذا المنفذ، وفقا لتصريحات عادل لمعى رئيس الغرفة.

وأضاف أن مصلحة الجمارك طالبت هيئة قناة السويس بتخصيص موقعين، أحدهما لنقطة جمركية لطلبات تموين السفن، والآخر: مخزن وديعة لطرود قطع غيار السفن الواردة من مطار القاهرة.

وأكد «لمعى» أن الغرفة تلقت أيضا مطالب من شعبة التوريدات والأشغال البحرية بتخصيص مرابط لنشات الأجرة بالجونة بالتفريعة الشرقية مما يساعد على خدمة السفن العابرة وكذلك الراسية بميناء شرق بورسعيد.

DEPOT

**نقدم للمصريين بالفارغ كافة تسهيلات استيراد سيارة ركوب ملاكي
محناه وفق أحكام القانون ١٦١ لسنة ٢٠٢٢
ولائحة قرار رئيس الوزراء رقم ٨٧ لسنة ٢٠٢٢ كالتالي:**

- ١- المساعدة في التسجيل على المنصة وكافة النواحي الإجرائية المختصة
- ٢- دعمك في إختيار السيارة التي ترغب في إستيرادها وتحديد القيمة الواجب سدادها بالدولار
- ٣- القيام بالشحن والتخزين لدينا وإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي
- ٤- المساعدة في حالة الرغبة في الاستيراد من المنطقة الحرة بمصر
- ٥- منح كافة التيسيرات لإسرتك الذين لهم حق الاستيراد
- ٦- نخذ على كافة الاستفسارات قبل وبعد الشحن وفي كافة مراحل التخليص الجمركي
- ٧- نساعدكم في حالة طلب التصرف في السيارة بعد التمتع بالإعفاء
- ٨- نقدم خدمات التعامل مع كافة فروع المرور لإنهاء الخدمات المرورية

الرقم الجوال: ٠١١٩٠٠٠٠٠٠٠٠



EL Sewedy Industrial Park Plot 13
Z. Zone Sokhna, Ain Sokhna
e-mail : sokhna@depot-egypt.com

Tel : (+ 202) 26210913
www.depot-egypt.com

+ 20 12033318 /
@depot-egypt

ميناء الإسكندرية تدرس تطبيق نظام جديد للشحن وتفريغ الصب الجاف



ونص على تنفيذ حد أدنى للتداول «الشحن والتفريغ» للسفن التي تصل حمولتها إلى ١٠ آلاف طن، إلى ٤٠٠٠ طن يوميًا، وذلك بعد أن كانت ٣٥٠٠ طن، كما تم رفع معدل التداول للسفن ذات حمولة من ١٠ - ٢٠ ألف طن لتصل معدلات الشحن والتفريغ بها إلى ٦ آلاف طن/عنبر/يوم، مقابل ٥٥٠٠ طن في أوقات سابقة.

وبالنسبة للسفن الأكساب «علف الحيوانات»، وكسب الصويا، والجيلاتين، نص القرار الجديد على أن تصل معدلات التداول بها إلى ٥ آلاف طن للعنبر الواحد يوميًا، بعد أن كانت ٤٥٠٠ طن في قرار الهيئة، العام الماضي.

وفي حال عدم الالتزام بالمعدلات التي أقرها القرار، يتم توجيه إنذار أول إلى شركة الشحن والتفريغ، وفي حال التكرار يتم توجيه إنذار ثان، وإذا تكررت المخالفة للمرة الثالثة، يتم خروج السفينة إلى منطقة المخطاف الخارجي، ولا يسمح بتراكي السفينة مجددًا إلا بعد تقديم طلب تراكي جديد وفقًا للإجراءات المقررة بتعليمات تشغيل الميناء.

وذكرت الشركات أنها لم تقم بتحقيق الحد الأدنى للتداول السنوي، خاصة مع قرب انتهاء العام، خاصة للمخازن بميناء الدخيلة، وهو ما قد يفرض غرامات ضخمة على تلك الكيانات.

وأكدت شركات الشحن والتفريغ أن الأشهر الأخيرة واجه العاملون بالشحن والتفريغ أزمة في تدبير العملة الصعبة، وهو ما أدى إلى تأخر سحب البضائع من المخازن، وبالتالي تراجع معدلات العمل في الميناء.

وكانت قد تقدمت شركات الشحن والتفريغ خلال مارس الماضي، بتأجيل قرار هيئة ميناء الإسكندرية كبرى الموانئ المحلية لاستقبال الحبوب، بتأجيل قرار معدلات تداول البضائع، نتيجة تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية.

وأكدت الشركات وقتها أن ارتفاع أسعار الصب الجاف أدى إلى تراجع القوة الشرائية، إذ كانت تقوم مثلًا باستيراد ٢ مليون طن قد تنخفض كمياتها إلى ١,٥ مليون فقط، وبالتالي تنخفض الكميات المستوردة من الخارج، فضلًا عن ارتفاع قيمة النولون من الأسواق البديلة، منها الأرجنتين والبرازيل بسبب البعد المكاني بين تلك الدول والموانئ المصرية.

وتلزم هيئة ميناء الإسكندرية، شركات الشحن والتفريغ العاملة بنشاط الحبوب، بتحقيق معدلات للتداول سنويًا، وفي حالة انخفاض الشركات عن هذا المعدل تتم المحاسبة وفقًا لهذا المقابل.

يذكر أن هيئة ميناء الإسكندرية قامت بإصدار قرارها في مارس من العام الماضي، وتم توزيعه على شركات الشحن والتفريغ، وتم رفع معدلات الشحن والتفريغ بالنسبة للحبوب فقط، دون باقي البضائع المتداولة بالميناء من الفحم والخردة والحاويات والأخشاب.

أكد الاستاذ / أحمد شوقي رئيس لجنة الشحن والتفريغ، بغرفة ملاحه الإسكندرية، أن هيئة ميناء الإسكندرية، تدرس تطبيق نظام جديد في شحن وتفريغ بضائع الصب الجاف، وتم مناقشة الأمر مع الشركات العاملة في المجال، وتم الاتفاق على بعض التفاصيل لتفعيله خلال أسابيع.

وأضاف أن النظام الجديد يتضمن وزن كل شاحنة تخرج من الميناء، أثناء التفريغ من السفينة في حالة السحب المباشر، وكذا وزن الكميات التي يتم سحبها من السفينة بالشفط الآلي إلى المخازن.

ويهدف النظام الجديد تحديد مدى التزام شركات الشحن والتفريغ بالحد الأدنى للتداول يوميًا، وكذا معرفة دقة الكميات التي يتم تداولها بالميناء بشكل مستمر.

وأشار إلى أن عملية السحب من البضائع في أول يوم بتفريغ السفينة تكون المعدلات مرتفعة قد تصل إلى ١٢ ألف طن، وقد تقوم الشركة بإبلاغ الهيئة بأن المعدل اليوم ٨ آلاف طن، خاصة أن آخر أيام التفريغ قد تتراجع إلى ٦ آلاف طن، لصعوبة التفريغ من قاع السفينة للكميات المتبقية، وبالتالي يتم محاسبة الشركة على المعدلات بطريقة نسبية طوال الأيام.

وأكد أن بعض الشركات العاملة بالميناء تحفظت على النظام الجديد، مبررين أنهم مضطرون من تطبيق هذه الآلية مضاعفة عدد الشاحنات، مع إمكانية حدوث تكديس عند الموازين.

على صعيد آخر، طالب شركات الشحن والتفريغ بضرورة توفير حوافز من قبل هيئة الميناء بسبب ظروف الحرب الأوكرانية الروسية على السوق الملاحية بشكل عام.

انتهاء المرحلة الأولى من أعمال تطوير رصيف عباس بميناء غرب بورسعيد نوفمبر الجاري



قام الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل، بزيارة ميناء غرب بورسعيد التابع للهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، حيث كان في استقباله وليد جمال الدين رئيس الهيئة الاقتصادية لقناة السويس واللواء محمد برايا نائب رئيس الهيئة لشئون الموانئ واللواء عادل الغضبان، محافظ بورسعيد، والربان محمد إبراهيم مساعد رئيس الهيئة الاقتصادية، وذلك في إطار توجيهات القيادة السياسية بالتطوير الشامل لكافة الموانئ البحرية المصرية لجعل مصر مركزا عالميا للتجارة واللوجيستيات.

وبدأت الجولة بزيارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى شركات القابضة للنقل البحري والبري التابعة لوزارة النقل، حيث قدم الربان طارق شاهين عرض تقديمي شرح خلاله موجزاً عن تاريخ الشركة منذ إنشائها في 31 يوليو 1984 باعتبارها أحد الشركات الوطنية الهامة التي تدير محطة حاويات ميناء غرب بورسعيد، وكذلك إمكانات محطة حاويات الشركة من ساحات ومعدات وقوى بشرية.

وبعد انتهاء العرض قاما وزير النقل ورئيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بزيارة ميدانية لميناء غرب بورسعيد لتفقد مواقع الشركة وساحاتها المختلفة بالميناء.

من جانبه أكد وليد جمال الدين على أن خطة تطوير ميناء غرب بورسعيد تتضمن إعادة توظيف المساحات غير المستغلة على الأرصفة، بالإضافة إلى أهمية استكمال رفع كفاءة "رصيف عباس" بطول 670 متر، وعمق 17 متراً ليصبح محطة متعددة الأغراض بتكلفة إجمالية لمشروع تطوير الرصيف تصل إلى 1.4 مليار جنيه، تستهدف في المقام الأول خدمة مشروعين، الأول محطة استقبال وتصدير الصب السائل، على مساحة 15657 متر مربع، لتداول المواد الكيميائية بسعة تخزينية تصل إلى 310 ألف طن سنوياً.

أما المشروع الثاني فهو عبارة عن مخزين ومحطة تداول صب جاف بالميناء، بطاقة 100 ألف طن سنوياً، لزيادة المخزون الاحتياطي من القمح المستورد، وتحقيق طاقة تداول من 1.5 طن إلى 2 مليون طن على أن تنتهي المرحلة الأولى في نوفمبر 2022؛ كما أكد على ضرورة تسريع وتيرة إنهاء أعمال التطوير في كل الموانئ التابعة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس لأهمية هذه الموانئ الاستراتيجية لمصر ولحركة التجارة العالمية.

وأضاف جمال الدين أن التطوير الذي تشهده موانئ المنطقة الاقتصادية يأتي في إطار توجيهات القيادة السياسية، وضمن استراتيجية الدولة المصرية لتطوير الموانئ البحرية وتحويلها لموانئ محورية لموقعها المتميز على البحرين الأحمر والمتوسط، مشيراً إلى أن ميناء غرب بورسعيد يشهد أعمال تطوير تشمل مشروع رفع كفاءة وتطوير شبكة الحريق بميناء غرب بورسعيد وإنشاء خزان حريق وغرفة للظلمبات، إضافة إلى أعمال إنشاء شبكتي الصرف الصحي وصرف الأمطار والتي بلغت نسبة التنفيذ بها 80%، فضلاً عن أعمال استكمال إنشاء بنية معلوماتية إلكترونية وقيامها بما يتواءم مع متطلبات الموانئ الذكية، حيث تتضمن إنشاء عدد 5 مراكز بيانات و عدد 374 غرفة تفتيش ومد كابلات ألياف ضوئية بطول 112 كم وإنشاء شبكات داخلية للمباني التابعة وبلغت نسبة تنفيذ هذه الأعمال 80% حتى الآن.



Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,
Ramlah Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861 239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869800 - 4855700
FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

اللواء عبدالعزيز براية :

تسويق ٣٥٠٠ كيلومتر من أرصفة ميناء شرق بورسعيد الجديدة والتفاوض مع خط ملاحي عالمي لتنشيط الـ ١٥٠٠ متر الباقية في نشاط الحاويات



كشفت عنها اللواء بحري محمد عبدالعزيز براية نائب رئيس الهيئة الاقتصادية لقناة السويس خلال مؤتمر مئوية الغرفة التجارية بالإسكندرية، والذي عقد بمكتبة الإسكندرية خلال مؤخرًا، الانتهاء من تعاقبات جديدة بميناء شرق بورسعيد تصل الى قرابة 2.2 مليار جنيه، بالإضافة الى 763 مليون دولار، وذلك خلال العام الجاري فقط 2022.

وأضاف على هامش مشاركته في مؤتمر مئوية غرفة تجارة الإسكندرية، أن حجم الأرصعة المتبقية للاستثمار في ميناء شرق بورسعيد وصلت الى 1500 متر فقط، وذلك من اجمالي الارصفة التي تم انشائها بالميناء والتي تصل الى 5000 متر طولي الجديدة.

وأوضح أن تلك المحطات الجديدة تتمثل في محطة درجة سيارات " رورو"، ومحطة للصب الجاف النظيف لتداول الحبوب، ومحطة متعددة الأغراض، وتوسعات جديدة في محطة الحاويات الثانية، بالإضافة الى محطة أخرى على رصيف بطول 1500 متر بتكلفة 608 مليون دولار.

وأكد على أن ميناء شرق بورسعيد من الموانئ المحورية التي كانت متخصصة بشكل شبه كامل في نشاط الترانزيت، إلا أنه بعد افتتاح الأنفاق خلال الفترة الماضية، تم التسهيل أمام الصادرات المصرية لتحتل قرابة 32% من اجمالي تداول المحطة الحالية التي تديرها شركة قناة السويس للحاويات، والتي تعمل باستثمارات تصل الى مليار دولار منذ عام 2000 وحتى الآن .

وأوضح " براية " أنه يتم حاليا التفاوض مع أحد الخطوط الملاحية العالمية لتعمل بميناء شرق بورسعيد على الـ 1500 متر الباقية، وذلك ليكون الخط الجديد بجوار خط الميرسك.

وأكد على أن المفاوضات بلغت الى مراحل متقدمة ومن المتوقع الاعلان عنها خلال أيام من قبل الجهات المعنية.

ولفت الى أنه تم التصديق من قبل الجهات المعنية ببدء تنفيذ مشروع تموين السفن بميناء شرق بورسعيد، والمتوقع أن يتم خلال العام المقبل بمرحلة أولى تصل الى 1.3 مليون طن خلال العام الاول من الأنواع المختلفة من الوقود، وذلك من خلال شركة مينرفا لتموين السفن " والتي تعد الشركة الأولى عالميا في هذا النشاط " .

وأوضح أنه خلال أيام سيتم اصدار تراخيص تموين السفن بالوقود لقرابة 3 شركات للعمل بكل من ميناء شرق بورسعيد والسخنة، موضحا أن الرخصة تصدر لمدة عام واحد وقابلة للتجديد، وذلك بالتعاون مع الجهات المسنولة عن نشاط تموين السفن بالوقود.

ولفت الى أنه تم إسناد 4 رخص للنشاط لثلاث شركات في موانئ البحرين المتوسط والأحمر، وذلك بواقع رخصتين لتموين السفن بالوقود في البحر المتوسط لكل من شركتي مينرفا لتموين السفن وبنينسولا، كما حصلت شركتا مينرفا وكورال إنرجي على رخصتي النشاط في منطقة البحر الأحمر.

وأشار الى أن الاستثمارات التي تم ضخها بميناء السخنة حتى العام الجاري بلغت 37 مليار جنيه، وبشركات تصل الى 120 شركة مصرية، وشركة واحدة أجنبية بإشراف مباشر من وزارة النقل، وبتكليف هيئة الطرق والكباري كمقاول للتنفيذ، وبمدة زمنية لا تتجاوز العامين، ليتم انشاء 18 كيلو ارصعة جديدة بعمق 18 مترا، ليتم انهاء معظم تلك الاعمال خلال يوليو 2023 .

وأوضح أن 33 كيلو متر سكة حديد داخل ميناء السخنة، بحيث يتم ربط الميناء بمشروع السخنة - العلمين، كما انه مخطط أن يزيد الميناء من 23 - 25 كيلو متر مربع من خلال مشروعات ضخمة أهمها مشروعات انتاج الهيدروجين الأخضر.

ولفت الى أن الهيئة الاقتصادية لقناة السويس وقعت قرابة 16 مذكرة تفاهم مع العديد من المستثمرين، وفي غضون العامين المقبلين سيتم تحويل قرابة 6 مذكرات الى عقود على أرض الواقع.

وكشف اللواء محمد عبدالعزيز براية، نائب رئيس الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، عن أن حجم الأرصعة العاملة حاليا بميناء السخنة يصل إلى 3.6 كيلو متر وعمق الغاطس يصل الى 17 مترا، وبها عدد من المشروعات.

وأضاف، أن الطاقة استيعابية للحاويات بلغت بميناء السخنة إلى قرابة 3 ملايين حاوية بانتهاء المحطة الثانية للحاويات بالميناء مؤخرًا.

وأشار إلى أن المحطة الأولى بالميناء كانت بطول 750 مترا، وقدرة استيعابية تصل إلى 1.1 مليون حاوية مكافئة، بينما المحطة الثانية للحاويات تصل بطول يصل إلى 1350 مترا، وقدرة استيعابية تصل إلى 1.8 مليون حاوية مكافئة، وتديرها شركة موانئ دبي العالمية.

وأوضح أنه من المقرر أن يتم إنشاء محطة للبضائع العامة والصب الجاف بطول رصيف 750 مترا، وقدرة استيعابية قدرها 9 ملايين طن، إضافة إلى مزرعة من خزانات بضائع الصب السائل بسعة تصل إلى 330 ألف متر مكعب.

وذكر أن ميناء السخنة يعد البوابة الرئيسية لمصر على البحر الأحمر بمساحة 25 كيلومترا مربعا على المدخل الجنوبي لقناة السويس على الساحل الغربي لخليج السويس ذو العمق والغطاس المناسب لاستقبال والتعامل مع سفن الحاويات الكبيرة.

ولفت الى أن الهيئة الاقتصادية لقناة السويس وقعت قرابة 16 مذكرة تفاهم مع العديد من المستثمرين، وفي غضون العامين المقبلين سيتم تحويل قرابة 6 مذكرات الى عقود على أرض الواقع.

وكشف اللواء محمد عبدالعزيز براية، نائب رئيس الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، عن أن حجم الأرصعة العاملة حاليا بميناء السخنة يصل إلى 3.6 كيلو متر وعمق الغاطس يصل الى 17 مترا، وبها عدد من المشروعات.

وأضاف، أن الطاقة استيعابية للحاويات بلغت بميناء السخنة إلى قرابة 3 ملايين حاوية بانتهاء المحطة الثانية للحاويات بالميناء مؤخرًا.

كما فازت شركة أخرى بالرخصة الثانية في البحر المتوسط، فيما فازت الشركة الثالثة بالرخصة الثانية في منطقة البحر الأحمر. وأشار "براية" إلى أن معظم الشركات أوروبية منهم الشركة الأولى على العالم في هذا المجال، لافتاً إلى أنه من المتوقع مع بدء نشاط تقديم الخدمات أن تصل من 700 ألف إلى 1.3 مليون طن وقود خلال العام الأول والثاني، منوهاً بأن الرخصة سنوية يتم تجديدها حسب أداء الشركات.

ولفت عبدالعزيز إلى أنه ستم إضافة من 20 إلى 25 خدمة للسفن المارة في ميناء السخنة تتمثل في الإمداد بالغذاء والماء والزيوت؛ إضافة إلى الإخلاء الطبي والتوريدات البحرية وبعض الإصلاحات البسيطة الطارئة؛ فضلاً عن تغيير الأطقم وتجديد بعض الرخص.

كان اللقاء بحضور العديد من قيادات النقل والملاحه، وبمشاركة من قبل غرفة ملاحه الاسكندرية، حيث حضر اللواء كل من المهندس مدحت القاضي عضو مجلس ادارة الغرفة، واللواء بحري محمود حاتم القاضي، رئيس مجموعة كادمار للملاحه، والمهندس محمد العنتلي عضو مجلس ادارة غرفة ملاحه الاسكندرية.

يصل انتاج ما يتم انتاجه من الكربون الى صفر% عام 2040 ، كما تقوم الشركة بدعم المسؤولية الاجتماعية سنويا بنحو 3.5 مليون دولار سنويا.

وذكر أن الهيئة الاقتصادية لقناة السويس لديها مخطط استراتيجي حيث حددت الهيئة أهدافها خلال الخمس سنوات الجارية 2020 – 2025 لتعظيم دورها كمركز لوجستي عالمي ومحوري في سلاسل الامداد العالمية ارتباطا بتطوير نظام العمل بالموانئ التابعة لها لجذب الاستثمارات والخطوط الملاحية العالمية مع وضع منظومة فاعلة لتقديم الخدمات البحرية وخدمات تموين السفن شمال وجنوب المجري الملاحي لقناة السويس.

وأوضح نائب رئيس الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، أنه يجري مشروعات ضخمة بميناء السخنة، وتتركز في 18 كيلو متر أرصفة جديدة بعمق 18 مترا، وإنشاء ساحات أرصفة بمساحة 5.6 كم 2، وطرق شريانية بطول 14 كم، وسكك حديدية بطول 33 كم متصلة بقطار السخنة – العلمين.

وكشف عن أن ميناء السخنة شهدت ضخ استثمارات جديدة تصل الى 37 مليار جنيه في التطوير، وذلك فور الانتهاء من التطوير سيتم فتح فرص إقامة محطات جديدة طرحها للاستثمار، والتي تتمثل في محطات حاويات جديدة ومحطات بضائع عامة ومحطات للصب السائل ومحطات رورو وأرصفة سياحية.

وأضاف أنه من المتوقع أن يتم بدء تقديم خدمات تموين السفن خلال الربع الأول من عام 2023.

وأضاف أن تلك الخدمات سيتم تقديمها في شمال القناة في منطقة غاطس بورسعيد ومنطقة جنوب القناة في منطقة غاطس السويس.

وأضاف أن هناك 3 شركات فازت بنحو 4 رخص، حيث سيتم منح رخصتين في منطقة البحر المتوسط واثنين في منطقة البحر الأحمر، حيث تم عقد مزايده فازت بها إحدى الشركات برخصة في البحر المتوسط، وأخرى في البحر الأحمر.

كما أنه يعد أقرب ميناء بحري تجاري الى القاهرة وقريب من مشروعات البنية التحتية ومشروعات التنمية العملاقة في مصر، ومنها العاصمة الإدارية.

وكشف عن منح حوافر مؤخرًا بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، منها منح الإقامة للمستثمرين في المنطقة لمدة 5 سنوات، إضافة إلى إلغاء ضريبة القيمة المضافة في حالة التصنيع بالمنطقة وتوجيه كامل المنتجات للتصدير.

وأوضح "براية" أن حجم الاستثمارات بالبنية الأساسية بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس بلغت قرابة 18 مليار دولار حتى الآن، بهدف تنمية بعض المناطق بالمنطقة التي تقع على مساحة 455 كيلو متر مربعاً، وذلك عن طريق 14 مطورا صناعيا وعقاريا.

ولفت إلى أن المنطقة تضم 6 موانئ بحرية، وهي غرب بورسعيد وشرق بورسعيد والعريش، والسخنة والأديبة والطور، إضافة إلى 4 مناطق صناعية وهي بشرق بورسعيد والقطرة غرب، وشرق الإسماعيلية، والسخنة.

وأضاف، أن من الحوافر الممنوحة للمستثمرين بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، منها خصم يصل إلى 50% على ضريبة الشركات لمدة 7 سنوات، وقد يصل إلى صفر% في بعض الحالات حسب استخدام المكون المحلي، والعمالة المصرية.

وأشار إلى وجود العديد من النماذج الناجحة بمنطقة قناة السويس، منها شركة قناة السويس للحاويات، بميناء شرق بورسعيد، والتي تعمل بالميناء منذ 2004، حيث نجحت في تداول قرابة 48 مليون حاوية حتى الآن، واستقبلت 28 ألف سفينة، وتتداول ما يقرب من 40 – 45% من حجم إجمالي تداول الحاويات في مصر، باستثمارات تصل الى قرابة مليار دولار.

وأوضح أن الشركة تقع على أرصفة بطول يصل الى 2400 متر بإجمالي تداول يصل سنويا الى 4 مليون حاوية و 4 آلاف فرصة عمل، وتستقبل 1500 سنويا، ومتوقع أن



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

نهاد شاهين : اعتبار أعمال ميناء الإسكندرية من المشروعات القومية



وذكرت الميناء أن المشروع يقع على أرضه تصل إلى 2.5 كم وبعمق من 14.5 إلى 17.5 م وإجمالى مساحة تصل إلى 56 هكتارا، بطاقة استيعابية تصل من 12 - 15 مليون طن سنويا. كما أنه جار إنشاء رصيف 85/3 بطول 433 متر والتي تقوم بتنفيذها شركة النصر للمباني والإنشاءات (إيجيكو) بتكلفة تصل إلى 488 مليون جنيه، بتمويل من قبل هيئة ميناء الإسكندرية بشكل كامل، وإجمالى المبالغ المعتمدة للمشروع حتى 30 يونيو 2022 تصل إلى 390 مليون جنيه.

ويهدف المشروع إلى زيادة الطاقة الاستيعابية لميناء الإسكندرية على نشاط البضائع العامة والأخشاب، ويضيف مساحة تخزينية تصل إلى 35 ألف متر مربع بطول 433 مترا طوليا وعمق 15.5 متر ويسمح بتركي سفن حتى 70 طنا.

وذكر التقرير أنه يتم حاليا إنشاء وتطوير كبرى هويس المالح، والذي تستفيد منه الهيئة العامة للنقل النهري وتنفذه شركة النيل العامة للطرق والكبرى، وبكلفة تصل إلى 300 مليون جنيه، وبلغ إجمالى المعتمد حتى نهاية يونيو الماضى 40 مليوناً.

وذكر التقرير أنه تم البدء فى يناير الماضى فى تنفيذ محطة الحاويات الثالثة بميناء الدخيلة، عبر شركة إيديكس الدولية، بقيمة تعاقدية بلغت 3.4 مليار جنيه، ومن المتوقع الانتهاء خلال يونيو 2023.

ويقع المشروع بأطوال أرضه 1800 متر بعمق من 15 - 17 مترا وظهير خلفى 660 ألف متر مربع، ويمكنه استقبال 4 سفن بطول 240 مترا وسفينة بطول 400 متر وطاقة استيعابية للجلال والبضائع العامة تصل من 6 - 7 ملايين طن / سنويا، علاوة على 11 مليون طن بضائع محواة ، وعدد حاويات يصل إلى 1.5 مليون حاوية سنويا.

بدوره أوضح الدكتور خالد حنفي وزير التموين الأسبق، وأمين عام اتحاد الغرف العربية، أن هناك العديد من الاتفاقيات التي تم توقيعها بين الدول العربية اقتصاديا، إلا أن تلك الاتفاقيات لم يتم تفعيلها على أرض الواقع، مطالبا بضرورة أن يتم تنفيذها عبر مرور البضائع فيما بين تلك الدول.

وأشار إلى أهمية الموانئ الجافة لاستفادة الموانئ البحرية منها، بحيث يتم تنفيذ الاجراءات الجمركية على البضائع بعيدا عن الميناء البحري، وبالتالي يساعد ذلك على خفض زمن الافراج الجمركي بالموانئ المصرية.

قال اللواء نهاد شاهين، رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، عن اعتبار القيادة السياسية مؤخرا مشروعات هيئة ميناء الإسكندرية من المشروعات القومية.

وأضاف خلال كلمته فى فعاليات اليوم الثانى بمؤتمر مئوية الغرفة التجارية بالإسكندرية، والتي أقيمت مؤخرا بمكتبة الاسكندرية، أن من تلك المشروعات محطة تحيا مصر متعددة الاغراض والتي تقوم شركة CMA - CGM الفرنسية بتشغيلها خلال الفترة القليلة المقبلة، بالإضافة الى مشروع محطة الصب الجاف النظيف، ومحطة الصب الجاف الغير نظيف، ومعدة متعددة الأغراض " رصيف 100 " بميناء الدخيلة، والتي جرى تنفيذها خلال الفترة الراهنة بتمويل وشركات مصرية %100.

وأوضح رئيس هيئة ميناء الإسكندرية الرئيس عبدالفتاح السيسى كان قد وجه خلال زيارته فى سبتمبر قبل الماضى لميناء الإسكندرية لتنفيذ مشروعات تضمن تحول الميناء ليكون أحد الموانئ الخضراء، والغير ملوثة للبيئة خلال الفترة المقبلة، وهو ما يتم حاليا على أرض الواقع عبر تلك المشروعات، حيث يتم فيها تنفيذ أحدث ما وصلت اليه التكنولوجيا العالمية.

وذهب " شاهين " إلى أن الميناء يقوم حاليا بتنفيذ النقل متعدد الوسائط، وذلك عبر المشروعات التي يتم تنفيذها ليربط الميناء بترعة النوبارية، عبر تنفيذ مشروع المنطقة اللوجستية الجديدة، التي تشمل مشروعات ذات القيمة المضافة، علاوة على ربط الميناء بشبكة سلك حديد مصر عبر مشروع ضخم يتم تنفيذه ليربط منطقة القاهرة الكبرى بالميناء .

كما يتم تنفيذ هذه الفلسفة عبر تنفيذ مشروع محور لوجستيات النقل عبر ربط ميناء الإسكندرية بميناء السخنة مرورا بالمناطق الصناعية، والموانئ الجافة الموجودة على هذا المحور بين الاسكندرية والسخنة.

وعرضت هيئة ميناء الإسكندرية، فيلم تسجيلي عن المشروعات التي جرى تنفيذها، والتي تشمل محطة "تحيا مصر" متعددة الأغراض والتي يتم تنفيذها شركتنا الغرابلى للأعمال الهندسية، وإيديكس الدولية للهندسة والمقاولات، ونسبة الأعمال الحالية وصلت إلى 94%، بإجمالى تكلفة تصل إلى 7 مليارات جنيه.

وذهب " حنفي " الى ضرورة وجود القيمة المضافة على البضائع بالموانئ المصرية وهو ما يزيد من تنافسية الموانئ المصرية وجذبها للبضائع .

ولفت اللواء نهاد شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، أن ميناء الإسكندرية يعد من أكبر مصادر الدخل القومي، حيث تم دعم الاقتصاد القومي وتوفير فرص عمل من خلال مشروعات وتطوير الموانئ المصرية وزيادة الطاقة الاستيعابية وتذليل الصعاب وسرعة التداول وزيادة حركة التجارة فى الميناء.

وأكد أن الموانئ المصرية تعتبر من الموانئ القليلة على مستوى العالم التي لم تتأثر بأكثر من 3% من حجم التداول خلال جائحة كورونا وفي الأزمة الاقتصادية العالمية الحالية فإن جميع الجهات المعنية فى هيئة الميناء تعمل فى شكل جماعي لتذليل جميع الصعاب للمرور من هذه الأزمة.

ولفت " شاهين " إلى أنه طبقا لتوجيهات القيادة السياسية وزيارة الرئيس السيسى للميناء خلال العام الماضى، فقد تم وضع استراتيجية متكاملة للموانئ المصرية لوضع مصر على قائمة الدول اللوجستية فى العالم، حيث تم العمل على تطوير الموانئ لتنظيم النقل متعدد الوسائط والتطوير على أحدث النظم العالمية وإنشاء محطات جديدة على أحدث النظم بتمويل وشركات وأيداد وطنية بالكامل.

وأوضح على أنه خلال الأزمة الاقتصادية العالمية الحالية فإن جميع الجهات المعنية فى هيئة الميناء تعمل فى شكل جماعي لتذليل جميع الصعاب للمرور من هذه الأزمة حتى إنه حتى الآن لم يتأثر ميناء الإسكندرية بالأزمة الاقتصادية العالمية.

للمرة السادسة.. مد صلاحية التمهاده الأهلية للربابنة والمهندسين البحريين



قررت الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية التابعة لوزارة النقل، مد صلاحية الشهادة الأهلية للربابنة والضباط والمهندسين البحريين والتراخيص بالاعتماد، وكذا شهادات الكفاءة لأفراد السطح والماكينة والشهادة الطبية والدورات الحتمية القصيرة والجواز البحرى بالنسبة للعاملين البحريين العالقين على السفن التجارية، وكذا المقيمون خارج دولة المقر وذلك لمدة شهرين تنتهي ٢٠ يناير المقبل.

وكانت قد قررت هيئة السلامة البحرية خلال يوليو الماضي مد تلك الشهادات حتى نهاية أكتوبر الماضي.

وحسب منشور صادر عن هيئة السلامة البحرية، فهذا القرار يعد السادس من نوعه في مد صلاحية تلك الشهادات، حيث كان الأول في أكتوبر من العام قبل الماضي ليتم مد صلاحيتها حتى يناير الماضي، ليبدأ القرار الجديد خلال أكتوبر الماضي وحتى يناير المقبل.

وكان قد أشار اللواء حسين الجزايرلي رئيس هيئة السلامة البحرية، إلى أن هذا القرار يأتي في إطار حرص الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية على العاملين بالبحر من خطر الإصابة بفيروس كورونا، وكذا تنفيذًا 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 ربابنة وملاك السفن والشركات والتوكيلات الملاحية الالتزام باتخاذ جميع الإجراءات الوقائية للبحارة حفاظاً على صحتهم أثناء العمل على متن السفن والإسراع فى إنزال البحارة لتلقى العناية الطبية أثناء ظهور حالات مشتبته أو مشتبه بها.

وأكدت هيئة 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 الأوبئة والجوائح الصحية رقم ٣ لسنة ٢٠٢٢ والصادر من رئاسة مجلس الوزراء خلال يونيه الماضي.

المخولة بذلك واتخاذ الإجراءات اللازمة للتحقيق فى استيفاء وسائل النقل البحرى لشروط السلامة والأمن وتدقيق وثائقها وشهاداتها.

وتقوم الهيئة برقابة المستويات الفنية للسفن والوحدات البحرية المصرية التى تبنى محلياً أو التى تشتري من الخارج للتحقق من توافر الاشتراطات الفنية بها طبقاً للمستويات الدولية وإصدار شهادات تسجيلها وشهر التصرفات التى ترد عليها وكذا إصدار وتجديد شهادات الصلاحية وتراخيص الملاحة اللازمة لتسييرها، وإجراء الاختبارات وإصدار الشهادات الأهلية والجوازات البحرية وكذا شهادات مدة الخدمة البحرية لأطقم السفن البحرية.

كما تقوم الهيئة برقابة مستويات كفاءة السفن المصرية والأجنبية المترددة على الموانئ المصرية والمياه الإقليمية وما يستتبعه ذلك من منح الشهادات والتصاريح ووفقاً للمستويات العالمية والاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم المعمول بها فى هذا الشأن.

وكذا تحديد شروط مزاولة المهنة لكل من الربابنة والضباط والمهندسين والوقادين والبحارة والصيادين والغواصين وغيرهم من العاملين فى البحر وإصدار الرخص لهم.

ونص منشور ملاحي أصدرته هيئة ميناء الإسكندرية مؤخراً، على أن يتم إلغاء جميع القيود المقررة على دخول المصريين أو الاجانب الى جمهورية مصر العربية الواردة فى المادة السابعة من قرار اللجنة العليا الصادر رقم ١ لسنة ٢٠٢٢ .

كما ذهب المنشور الى ايقاف العمل بكافة المنشورات الدورية ذات الصلة بمرض كوفيد - ١٩ وما ترتب عليه من إجراءات.

ومن المعروف أن هيئة السلامة البحرية مختصة بتنظيم وإدارة سلامة الملاحة البحرية بما يكفل تنفيذ الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الجمهورية والقوانين والقرارات المنظمة لها الصادرة فى شأن السلامة البحرية المتعلقة بأمن السفن وسلامة إبحارها فى المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والموانئ المصرية غير التابعة لهيئات الموانئ، وتمثيل الدولة فى 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 والجها

الإسكندرية لتداول الحاويات تحقق ١٩٥,٧ ألف حاوية خلال الربع الأول



إضافة إلى آخرين ممن يتداولون على الأسهم الحرة في البورصة تحت سقف ال ٥٪، وفقاً لآخر إفصاح ملكية بتاريخ ٦ يناير الماضي.

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

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

وتعمل الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة بمينائي الإسكندرية والدخيلة، وأظهر إفصاح عن الإسكندرية لتداول الحاويات منشور على شاشة التداول بيع الهيئة العامة للميناء ٤٦٧,٧ مليون سهم من حصتها البالغة (٣٩,٦٪) إلى شركة "Alpha Oryx Limited" التابعة لصندوق أبو ظبي السيادي الإماراتي.

وبلغ متوسط سعر السهم في تلك الصفقة ٠,٣٩ دولار، وجرى تنفيذها عبر شركة الأهلي فاروس لتداول الأوراق المالية، وانخفضت حصة هيئة ميناء الإسكندرية بعدها إلى ٧,٦٣٪ من إجمالي الأسهم.

ويبلغ رأسمال الإسكندرية لتداول الحاويات في الوقت الحالي ٧٤٤,٨ مليون جنيه، موزعاً على ١,٤ مليار سهم بقيمة اسمية قدرها ٠,٥ جنيه للسهم.

ويتوزع هيكل ملكيتها بين القابضة للنقل البحري والبري التي تستحوذ على ٥٥,٣٪ من إجمالي الأسهم، والهيئة العامة لميناء الإسكندرية التي كانت تستحوذ على ٣٩,٦٪ (قبل الصفقة الحالية).

أظهرت بيانات شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة، تحقيق الشركة خلال الربع الأول من العام المالي الجاري معدلات تداول للحاويات بلغت ١٩٥,٧ ألف حاوية مقارنة بنحو ألف حاوية خلال الفترة المثلثة من العام المالي الماضي، بزيادة قدرها ٨٪.

كما حققت الشركة إيرادات النشاط لتصل إلى ٨٥١,٤ مليون جنيه، مقارنة بنحو ٥٣٧,٧ مليون جنيه خلال نفس الفترة من العام المالي الماضي بنسبة زيادة تصل إلى ٥٨٪، وصافي ربح بعد الضريبة بلغ قرابة ٦٦٩,٢ مليون جنيه، مقارنة بنحو ٣٣٦ مليون جنيه بزيادة قدرها ٩٩٪.

وحسب بيانات الشركة فقد بلغت نتائج الأعمال المعدلة خلال العام المالي الماضي ٢ مليار جنيه كصافي ربح بعد الضريبة، بزيادة قدرها ٤٤٪ عن العام المالي قبل الماضي، بينما بلغت عدد الحاويات المحققة خلال العام المالي الماضي ٨٣٩,٥ ألف حاوية بزيادة قدرها ١١,١٪ عن العام المالي قبل الماضي.

روسيا تستخدم طريق بحر الشمال في نقل النفط للمرة الثانية

وذكر التقرير أن المسار على رحلة بطول 3300 ميل عبر الجزء العلوي من روسيا وعبر بعض أقصى ظروف الإبحار على كوكب الأرض حيث تكون الجبال الجليدية وظروف التجمد أمراً شائعاً.

وأوضح التقرير أن الرحلة هي أقصر ممر بين أوروبا وشرق آسيا، وتستغرق نصف الوقت للوصول إلى الصين من موانئ البلطيق الروسية مقارنة بالطريق التقليدي عبر قناة السويس.

ومن المتوقع أن تتوقف هذه التجارة بشكل أساسي في الأسابيع المقبلة في الوقت الذي فرض الاتحاد الأوروبي حظر على معظم الواردات المنقولة بحراً من روسيا اعتباراً من الخامس من ديسمبر المقبل.

وحسب التقرير فإن سفينة فاسيلي دينكوف سفينة تعد متقدمة جداً، وذات بدن



ولم يتضح " حسب التقرير " مدى أهمية التعديل اللوجستي لروسيا - سيعتمد ذلك على كيفية تطور الأحوال الجوية حتى الآن ، حيث يتم جمع الغالبية العظمى من إنتاج بحر القطب الشمالي في البلاد على ناقلات تخزين في مورمانسك من ناقلات مكوكية صغيرة، ثم يتم إعادة تحميلها على سفن أكبر لتسليمها في الغالب إلى أوروبا.

البلاد عن ألاسكا، خلال عطلة نهاية الأسبوع، ومن المقرر أن تصل إلى ميناء ريتشوا الصيني في 17 نوفمبر.

كشفت تقارير ملاحية، أن روسيا أرسلت ثاني شحنة من النفط الخام إلى الشرق عبر طريق بحر الشمال عبر الدائرة القطبية الشمالية باتجاه الصين، وذلك كبديل للطرق التقليدية للسفن بين روسيا والصين.

وأكد التقرير ان الطريق يمكن أن يمنح روسيا خلال الفترة المقبلة طريقاً أسرع للمشتريين في آسيا.

وتعد السفينة الثانية تحمل اسم " Vasily Dinkov " وتعد متخصصة في تكسير الجليد على طول طريق بحر الشمال بعد تحميل الخام أواخر الشهر الماضي من ناقلة تخزين راسية في مورمانسك.

وعبرت السفينة، التي تحمل شحنة صغيرة نسبياً، الساحل الشمالي لروسيا ومرت عبر مضيق بيرينغ، مما يفضل

وقد تزيد شركة روسنفت الروسية العملاقة للطاقة المملوكة للدولة من حجم النفط الخام المتاح لعبور طريق بحر الشمال.

ويتكون مشروع نفط فوستوك الخاص بها من عدة حقول نفطية في أقصى شمال شبه جزيرة روسيا ومن المتوقع أن ينتج 500 ألف برميل يوميا بحلول عام 2024.

وتمت أول شحنة نفط عبر طريق بحر الشمال في عام 2019، ولم يكن هناك أي شحنة منذ ذلك الحين، وفقا للتقرير.

استجابة للحظر الأوروبي س تحتاج إلى تخطيط دقيق " حسب التقرير، " وسيغني التسليم إلى آسيا عبر قناة السويس رحلات أطول بكثير مما كان عليه الحال حتى الآن، مما يؤدي إلى زيادة الطلب على السفن.

وذهب التقرير إلى أن طريق بحر الشمال سيكون "ذا انتشار حيوي" عندما يأتي الصيف.

وذهب إلى أن الذوبان الإضافي يؤدي إلى تحسين إمكانية الوصول إلى المنطقة بشكل مطرد كل عام، مما يفتحها أكثر فأكثر أمام حركة التجار والمخاطر البيئية المصاحبة التي تشكلها.

متخصص في تكسير الجليد، ومنها يوجد ثمانية ناقلات فقط قادرة على القيام بمثل هذه الرحلات. وحسب تقرير صادر عن شركة EA Gibson Shipbrokers Ltd للأبحاث البحرية، فلن يكون الطريق قابلاً للتطبيق بشكل خاص قبل الصيف على أقرب تقدير.

كما تعد السفينة هي واحدة من ثلاثة أسطول تم بناؤه خصيصا لنقل النفط الخام من محطة تصدير فاراندي التابعة لشركة Lukoil PJSC إلى مورمانسك، وهي رحلة ذهابا وإيابا تستغرق عادة حوالي أسبوعين.

يذكر أن الصين زادت من كمية النفط الخام المستورد من روسيا، لكن اللوجستيات البحرية

«الجمارك: توحيد التيسيرات الممنوحة للشركات المنضمة لبرنامج المشغل الاقتصادي المعتمد»



الاقتصادي المتابعة الميدانية أو الكترونية على المراكز اللوجستية والمواقع الجمركية لزمين الافراج والمسارات الخاصة بشحنات الشركات اعضاء البرنامج، وعلى مديري المراكز والموظفين التابعين لهم التعاون معهم لسرعة حل المشاكل التي تعوق انتهاء الافراج عن شحنات الشركات أعضاء البرنامج.

كما يتولى قطاع التكنولوجيا التنسيق مع شركة MTS والادارة العامة لانظمة المخاطر لتفعيل التعليمات والتيسيرات الخاصة بالمسارات واجراءات الافراج لشحنات اعضاء البرنامج على منظومة نافذة وتوفير البيانات اللازمة لتحليل وتقييم الاداء للمراكز اللوجستية.

كانت قد أكدت مصلحة الجمارك مؤخرًا أن خدمة الفاعل الاقتصادي تسهم في تبسيط إجراءات الإفراج عن البضائع بالموانئ والمنافذ الجمركية بهدف تقليل معدلات زمن الإفراج عن البضائع وتخفيف تكلفة عملية الاستيراد من الخارج.

وجميع مراحل الافراج بشكل تلقائي على النظام الآلي بالمراكز اللوجستية وذلك من خلال ظهور رقم تعامل العميل المعتمد ورقم شهادته الجمركية بعلامة أو لون مميز في كل المراحل والشاشات على نافذة لسرعة التعامل مع الشهادة للتعرف عليه أنه عضو بالبرنامج .

ونص المنشور على أن تلتزم المواقع الجمركية والمراكز اللوجستية باستيفاء اسباب تحويل المسار الاخضر الى الاحمر في الحقل المخصص برفع المسار بالافرار المميكن، وفي حال رفع " تحويل " المسار من اخضر الى احمر " بناء على طلب المتعامل " لا يتم الرفع للمسار الا باثبات وجود الطلب ورفع مع المرفقات على منظومة " نافذة " .

كما ذهب المنشور أنه لغرض إحكام الرقابة ومتابعة التزام الشركات المعتمدة بالبرنامج، على المواقع الجمركية والادارة المركزية لكلا من مكافحة التهريب والاعفاءات والادارة العامة لانظمة المخاطر، وادارات الشئون القانونية على مستوى المصلحة إخطار البرنامج بتفاصيل أي محاضر أو مخالفات يتم تحريره بمعرفتهم ضد أي شركة معتمد بالبرنامج، فيما لا يجاوز ثلاثة أيام عمل من تاريخ تسجيل المحضر، ومراعاة هذه الجهات

دقة الادارج واستمراريته على تطبيق " متابعة التزام متعامل " تمهيدا لالغاء النظام الورقي للاستعلام عن التزام متعامل. كما يتولى مسؤولي العمليات " مراقبي الشحنات " التابعين لبرنامج المشغل

أصدر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك منشور تعليمات رقم ٧٦ لسنة ٢٠٢٢ ، بهدف توحيد التيسيرات الممنوحة للشركات المنضمة لبرنامج المشغل الاقتصادي المعتمد.

ونص المنشور على أن يتم التحقق من اعتماد المتعامل في برنامج المشغل الاقتصادي المعتمد من خلال رقم التعامل الخاص به وظهور عبارة أمامه على الشاشة تدل على نوع الاعتماد والنشاط المعتمد وفقاً للتصنيفات التالية (تبسيطات جمركية - AEoC) أو (السلامة والامن - AEOS) أو (تبسيطات جمركية والسلامة والامن AEoC+s) .

كما يتم منح المزايا والتيسيرات المقررة والمبينة بالمادة (٣٤٣) من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بقرار وزير المالية رقم ٤٣٠ لسنة ٢٠٢١ وفقاً لنوع القائمة المدرج بها ونوع النشاط وعلى أساس نظم إدارة المخاطر للشركات المنضمة لبرنامج المشغل الاقتصادي المعتمد على النحو المنصوص عليه في المنشور.

ومن المزايا التي يحصل عليها المستورد والمصدر والمستخلص أو صاحب المستودع الخاص من نظام المشغل الاقتصادي المعتمد الحصول على الرقم التعريف للشحنة (ACID) حتى صرف البضائع من الميناء في حال العمل على شحنة عميل معتمد، وكذلك تسجيل الشحنة

والتمتع بميزة متابعة مراحل فحص العينة طرف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات للرسالة التي يعمل في إجراءاتها المستخلص المعتمد.

كما يتم تخصيص مدير حسابات بمصلحة الجمارك للرد على الاستفسارات المتعلقة بالاستيراد والتصدير أو أعمال التخليص، وإمداد البرنامج للمستخلص المعتمد بالمشورات التي تصدر عن مصلحة الجمارك فور إصدارها عن طريق بريده الإلكتروني.

الى أولوية الدور في العرض على جهاز الفحص بالأشعة بالمنافذ الجمركية.

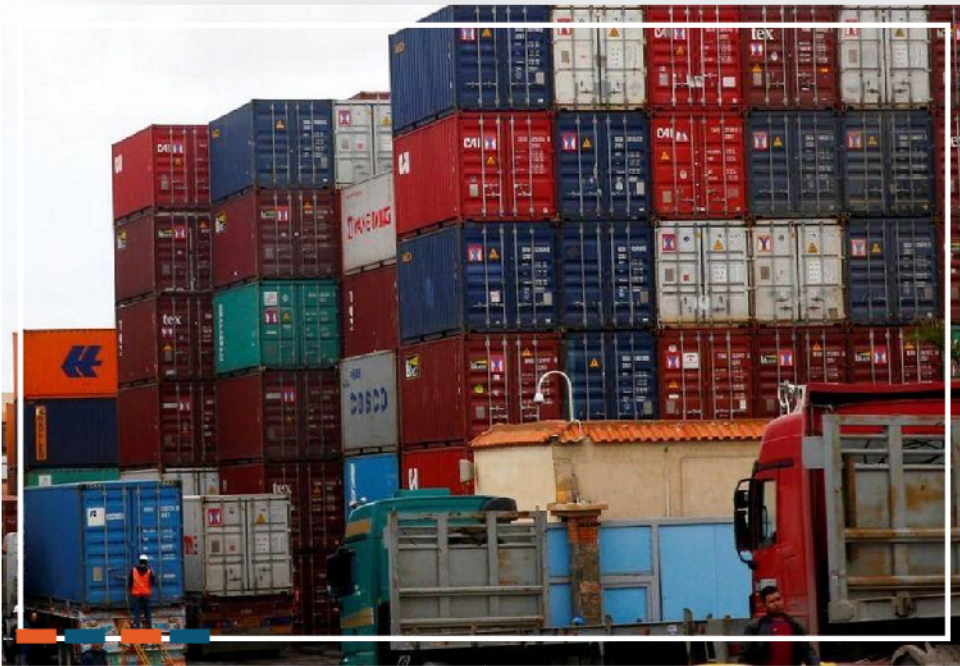
كما تعطي الميزة أولوية الدور في الكشف والمعانة وسحب العينات، وفي صرف البضائع، علاوة على ميزة استكمال إجراءات الإفراج بعد مواعيد العمل الرسمية، ومنح المستخلص ميزة اللجوء للمنسق الميداني للبرنامج الموجود في المركز اللوجستي بالقاهرة، والمركز اللوجستي ببورسعيد والمراكز اللوجستية التي يتم إنشاؤها لحل أي مشكلة أثناء إنهاء إجراءات الإفراج،

وأجرت مصلحة الجمارك تعديلات على معايير وشروط انضمام المستخلصين لمنظومة الفاعل الاقتصادي المعتمد مؤخرًا، تضمنت ألا يقل حجم أعمال شركة التخليص عن 500 مليون جنيه أو ما يعادلها.

وشمل قرار فبراير تسهيلات يمكن أن يحصل عليها المنضمون لمنظومة الفاعل الاقتصادي، التي منها أولوية الدور في قيد البيان الجمركي بدفتر 46، ومنح المسار الأخضر للرسالة حال عدم وجود ملاحظات على المستورد، بالإضافة

«الجمارك»: قواعد الأورومتوسطية لا تتطلب نشر

وجود دلالة المنشأ على المنتجات



أصدرت مصلحة الجمارك منشور اتفاقيات رقم ٤٠ لسنة ٢٠٢٢ والذي تضمن أن بروتوكول قواعد المنشأ الأورومتوسطية لا يتطلب وجود دلالة منشأ كشرط لتطبيق المعاملة التفضيلية على كافة المنتجات بما فيها المستعملة.

كما نص المنشور على أنه يكفي بالدلالة المستندية للمنشأ مع مراعاة كافة المنتجات بما فيها المستعملة ويكفي بالدلالة المستندية للمنشأ مع مراعاة كافة القواعد والشروط والاستيرادية المنظمة للسلع المستعملة وذلك الحاقاً لمنشور الاتفاقيات رقمي ١٨، و٢٣ لسنة ٢٠١٩.

وجاء صدور المنشور بناءً على خطاب الدكتور دينا محمود رئيس الإدارة المركزية للاتفاقيات التجارية، للدكتور أمل أحمد مدير عام الاتفاقيات والتعاون الدولي بجمرك الإسكندرية.

وأكدت أن تلك التعليمات تأتي بشأن الاستفسار عن التعليمات الصادرة من وزارة التجارة والصناعة بالنسبة لدلالة المنشأ المستندية بقواعد المنشأ الأورومتوسطية ومدى سريانها على الاصناف المستعملة من عدمه.

وخلال فبراير الماضي أصدرت مصلحة الجمارك تعليمات بشأن شهادات المنشأ التي يتم التعامل من خلالها بخصوص البضائع الأورومتوسطية.

ونصت التعليمات التي أصدرتها مصلحة الجمارك، على أنه يجب أن يتضمن بيان القانورة التوقيع الأصلي للمصدر بخط اليد على بيان القانورة وفقاً للمادة ٢٢ من بروتوكول قواعد المنشأ الأورومتوسطية.

ووفقاً لمنشور الاتفاقيات رقم ٢ لسنة ٢٠٢٢ أنه في حالة تواجد التوقيع الحي

القواتير، والمقدم كمستند اثبات للرسائل الواردة في إطار الاتفاقيات التفضيلية الأورومتوسطية، سواء كان توقيع المصدر عليه حي أو الكتروني في ضوء القوانير على موقع التسجيل المسبق للشحنات مباشرة من المصدر.

وأكد "سمير" ضرورة أن يتضمن بيان القانورة التوقيع الأصلي للمصدر بخط اليد على بيان القانورة وفقاً لصريح المادة ٢٢ من بروتوكول قواعد المنشأ الأورومتوسطية، وأنه في حالة عدم تواجد التوقيع الحي يمكن للسلطات الجمركية الطلب من المستورد إحضار صورة من التعهد الخاص بالمصدر الذي أودعه لدى السلطات الجمركية للدولة المصدرة.

يمكن للسلطات الجمركية الطلب من المستورد إحضار صورة من التعهد الخاص بالمصدر الذي أودعه لدى السلطات الجمركية للدولة المصدرة.

وأكدت الدكتورة أمل أحمد محمد، مدير عام الإدارة العامة للاتفاقيات بمصلحة الجمارك، أنه تم تعميم تلك التعليمات بكل المواقع الجمركية المختصة التابعة، ليمت تنفيذه على أرض الواقع.

وأشارت عبر منشور الاتفاقيات الصادر عن المصلحة، إلى أن تلك التعليمات تأتي بناءً على خطاب محمد سمير مدير عام الإدارة العامة لقواعد المنشأ، بوزارة الصناعة والتجارة، والذي أكد في رده لمصلحة الجمارك بشأن إمكانية قبول إعلان المنشأ المدون على

«الجمارك تعلن الرأي القانوني بشأن التعامل مع رفع المستورد لأكثر من فاتورة بمنصة التسجيل المسبق



عقدت لجنة توحيد الآراء بمصلحة الجمارك اجتماعها نهاية أكتوبر الماضي، وذلك بخصوص حسم الرأي القانوني الواجب تطبيقه في حالة رفع فاتورتين متطابقتين في كافة البيانات باستثناء القيمة بعد رفعهما من قبل المورد على منصة كارجو اكس المنوط بها استقبال الفواتير في نظام التسجيل المسبق للشحنات، وقيام المستورد بحذف الفاتورة ذات القيمة الأعلى وتقديم بيان جمركي عبر منصة نافذة بالفاتورة ذات القيمة الأقل.

تلك الجريمة أو المخالفة الجمركية لقيام المستورد بالإقرار بالقيمة طبقاً للفاتورة الأعلى والتي تم قبولها جمركياً كقيمة للأغراض الجمركية مع إخطار قطاع التجارة الخارجية لأعمال شؤونه وذلك للاختصاص فيما يتعلق بنموذج 4، مع مراعاة عدم جواز إعادة النظر في الحالات التي سبق وتم التصالح و سداد الغرامات بشأنها طبقاً للمادة 74 فقرة أخيرة (غرامة فرق القيمة) كونها قد انقضت بالتصالح طبقاً للمادة 76 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020.

الرأي في انتفاء جريمة التهريب الجمركي لعدم تحقق أركان تلك الجريمة، وإن كانت تظل واقعة تقديم المستورد للقيمة الأقل على نحو ينقصها بما يجاوز 20% تشكل مخالفة طبقاً للفقرة الأخيرة من المادة 74 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 تستوجب استيلاء غرامة فرق القيمة المقررة طبقاً لهذه المادة دون الإخلال بحق الجمرك في رفض قيمة الفاتورة الأعلى إن كان لذلك مقتضى مع إخطار قطاع التجارة الخارجية لأعمال شؤونه بخصوص نموذج 4.

أما بخصوص الحالات التي سبق تكييف الوقائع بشأنها على غرار الواقعة الأولى على أنها تشكل جريمة تهريب جمركي وقام أصحاب الشأن بتقديم طلبات تصالح و سداد التعويضات المقرر فانه يتم الاستمرار في عرض طلبات التصالح المقدمة منهم على السلطة المختصة لأعمال شؤونها في خصوص قبول التصالح معهم من عدمه دون أن يكون لذلك تأثير على الحالات الأخرى التي لم يتحقق فيها صورة التصالح، أما في حالة عدول أصحاب الشأن عن التصالح المقدم منهم وطلبهم استرداد مبلغ التعويض المسدد على سبيل الأمانة فلأمانه من الاستجابة لطلبهم بعد خصم قيمة المخالفة المقررة عن (غرامة فرق القيمة وكذلك الغرامة الاستيرادية إذ تحققت شروطها) .

وحسب خطاب مدير عام البحوث الفنية بمصلحة الجمارك، فقد تم حسم الأمر بعد المناقشات مع كافة الآراء الفنية والقانونية في هذا الشأن، وذلك حسب كل حالة تم عرضها في اجتماع اللجنة.

وعرض الاجتماع الواقعة الأولى وهي قيام المصدر برفع فاتورة بقيمة أعلى على كارجو اكس ثم بعد عدة أيام تم رفع فاتورة بقيمة أقل وذلك قبل فتح البيان الجمركي عبر منصة نافذة مبعرفة المستورد وقيام الأخير باعتماد الفاتورتين وقيامه بفتح بيان جمركي بالفاتورة الأقل بعد حذف الفاتورة الأعلى.

كما تم عرض الواقعة الثانية وهي قيام المورد برفع فاتورتين بقيمتين مختلفتين وقيام الأخير باعتمادهما الإلكتروني مع حذف الفاتورة الأعلى وادراج الفاتورة الأدنى بالإقرار الجمركي، وتبين بمراجعة مستندات البيان الجمركي عدد 2 بوليصة تأمين بنفس الأرقام والبيانات إحداهما بالقيمة الأدنى والأخرى بالقيمة الأعلى والشحن البضاعة (حالة خاصة) .

أما الواقعة الثالثة فكانت قيام المورد برفع فاتورتين بقيمتين مختلفتين إحداهما أقل من 2000 دولار والثانية أكثر من 2000 دولار إلا أن المستورد أقر بالقيمة الحقيقية الثابتة بالفاتورة الأعلى وقد قام الجمرك بفرض غرامة طبقاً للمادة 74 (فقرة أخيرة - غرامة فرق القيمة) .

وانتهت اللجنة باجماع الآراء على استبعاد الواقعة الثالثة من منطقتيها كواقعة تهريب جمركي أو أية مخالفة جمركية لعدم تحقق أركان

إلا أن ذلك لا يغير وجه

« الجمارك تعيد التذكير بمهام اختصاص مئمن المعاينة والمستندي في المنافذ الجمركية



بالإضافة إلى أنه عند المطالبة بتطبيق إتفاقية يتم إحاله البيان إلكترونياً إلى مدير التعريفية المختص لإعتماد تطبيق مستندات الإتفاقية من عمله.

كما يقوم بطباعة الرسوم ألياً تمهيداً لسداد البيان إلكترونياً وقيام شركة MTS بإخطار صاحب الشأن أو من ينوب عنه إلكترونياً.

ويأتي صدور المنشور في ضوء ما تلاحظ لدى رئيس الإدارة المركزية لشئون مكتب رئيس المصلحة بخصوص الاختلاف في اختصاصات كل من مئمن المعاينة والمئمن المستندي من منفذ جمركي لآخر.

وكذلك مسح المستندات لعملية الكشف والمعاينة وإدراجها بالبيان الجمركي ألياً للنافذة الواحدة .

كما تضمن المنشور إختصاصات المئمن المستندي، والتي تتمثل في مراجعه البند طبقاً للنظام المنسق بلجنة التعريفية بشباك نافذة H.S والتعريفية المتكاملة، ومراجعته القيمة طبقاً لإتفاقية منظمة التجارة العالمية .

وكذا التأكد من إدراج كافة الاصناف والكميات الموضحة بالفواتير وبيان العبوه بالحاسب الآلي وإظهارها بالإقرار المميكن، ومطابقه البيان وتحديد العجز والزيادة والتعامل معها ألياً في ضوء القانون وذلك من خلال لجان الاجراءات.

وتشمل مهام تلك الوظيفة إضافة أي رسوم أو ضرائب أو غرامات لم تضاف عند تقديم الإقرار وتحديد الحسبة النهائية للضرائب والرسوم،

أصدرت مصلحة الجمارك منشور تذكيري رقم ١٨ لسنة ٢٠٢٢ للتذكير بمنشور رقم ٧ لسنة ٢٠٢١ والخاص باختصاصات مئمن المعاينة بمنطقة الفحص والمعاينة، وكذا المئمن المستندي.

وتضمن المنشور اختصاصات مئمن المعاينة بمنطقة الفحص و المعاينة، والتي تشمل القيام بالمعاينة النافية للجهالة وفقاً للمستندات المقدمة والبضائع الواردة، وكتابة المعاينة وفقاً لمنطوق البند على الفاتوره ووضع البند الجمركي وفقاً لطبيعته الوارد وإدراجه بالحاسب الآلي.

كما أنه ضمن مهام واختصاصات مئمن المعاينة بمنطقة الفحص، اعتماد القيمة لأصناف (المستعمل - الشخصي - الاستوكات الفرز الثاني وما دون - المنسوجات) على الفواتير وقبولها .

« تطالب التوكيلات الملاحية بالانضمام لمنظومة منافيسات الصادره خلال نوفمبر

وكانت قد أشارت الدكتوراه منى نصر مساعد وزير المالية لشئون المتابعة وإدارة مشروعات تطوير الجمارك، إلى أنه من المقرر أن يتم تطبيق ميكنة منافيسات الصادر خلال العام الجاري “ أول نوفمبر ”، على أن يتم ذلك تجريبياً لمدة أسبوعين، ليتم تنفيذها إلزامياً بعد تدريب كافة التوكيلات الملاحية على هذه المنظومة الجديدة، وذلك بعد نجاح ميكنة منافيسات الصادر.

وأضافت إلى أنه سيتم تنفيذ تلك العملية عبر برنامج CASCAR الذي تم من خلاله تطبيق نفس الأمر في منافيسات الصادر، موضحة أن هذا يأتي في ضوء الاتجاه لميكنة كافة الاجراءات الجمركية.

وكان قد خاطب الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، رؤساء المجلس التصديري للصناعات المختلفة، بشأن ميكنة منافيسات الصادر.



منها 6 توكيلات ملاحية اتموا التعديلات المطلوبة وأصبحوا جاهزين لتحميل منافيسات الصادر.

وأكد رئيس قطاع النقل البحري ضرورة النشر على التوكيلات الملاحية الذين لم يستوفوا المتطلبات المتفق عليها مع شركة mts لاستيفانها حتى يتسنى لها استقبال منافيسات الصادر الكترونياً على منصة (نافذة) وذلك بعد أقصى نهاية شهر أكتوبر الجاري كمهلة أخيرة حتى لا يتم استبعادها من الدخول على منظومة الصادر الالكترونية.

وأوضح رئيس قطاع النقل البحري ضرورة التنبيه على التوكيلات الملاحية بالالتزام نحو سرعة التنسيق مع شركة MTS لاستيفاء متطلبات الشركة لتفعيل المنافيسات الصادر الكترونياً قبل انقضاء المهلة وهي نهاية الشهر الجاري.

طالب كل من مصلحة الجمارك، وقطاع النقل البحري المشرف على الموانئ المصرية شركات التوكيلات الملاحية، بضرورة انضمامها لمنظومة ميكنة منافيسات الصادر بميناء الإسكندرية، وذلك أسوة بما يتم مع منافيسات الصادر.

جاء ذلك في خطاب للواء رضا إسماعيل لشركات التوكيلات الملاحية، موضحة أن مصلحة الجمارك والشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات (MTS) عقدت اجتماعاً في نهاية مايو الماضي لمناقشة التعديلات المطلوب تنفيذها من جانب التوكيلات الملاحية ليتوافق النظام لديهم مع الرسالة القياسية على غرار منافيسات الصادر والمعمول بها في منصة نافذة لإتاحة تحميل منافيسات الصادر مباشرة على المنصة.

وطلب مصلحة الجمارك عينة من منافيسات الصادر من قرابة 38 توكيلاً قبل تطبيق تلك المنظومة خلال نوفمبر المقبل، إلا أن يتقدم سوى عدد 17 توكيلاً بموافات المصلحة بالبيانات المطلوبة

السعودية والإماراتية، بما يساعد في تسريع وتيرة الإفراج عن البضائع، وتقليل أسعارها في الأسواق المحلية، بما يخفف العبء عن كاهل المواطنين.

من جانبه، أكد الدكتور محمد معيط، وزير المالية في كلمته خلال الاحتفال باليوم العالمي للجمارك، أن وزارة المالية قطعت شوطاً كبيراً في تحديث وميكنة المنظومة الجمركية من خلال تحديث البنية التشريعية بإصدار قانون الجمارك الجديد ولائحته التنفيذية، وتطبيق منظومة «النافذة الواحدة»، التي تربط كل الموانئ بمنصة إلكترونية موحدة، واستحداث المراكز اللوجستية للخدمات الجمركية، ما يسهم في تبسيط الإجراءات، وتبني إدارة مخاطر فعالة للوصول إلى التخليص الذكي، وتسهيل حركة التجارة الدولية، وتحصيل الإيرادات بشكل عادل.

من تطوير وميكنة المنظومة الجمركية، لتبسيط ورقمنة الإجراءات، وخفض تكلفة عملية الاستيراد والتصدير، وتقليل متوسط زمن الإفراج الجمركي، لافتاً إلى أن استحداث المراكز اللوجستية، بالقاهرة وشرق وغرب بورسعيد وبور توفيق والعين السخنة ودمياط والدخيلة والإسكندرية، أتاح لمنصة «نافذة» تغطية أكثر من 95% من صادرات وواردات مصر.

وأضاف أن المصلحة تسعى هذا العام لتحقيق مستهدفات منظمة الجمارك العالمية، التي أعلنتها في شعارها للاحتفال هذا العام، من خلال دعم عمل الجمارك في ظل بيئة رقمية بالكامل، وبناء نماذج تشغيل يمكنها تسجيل البيانات، وبحث استخدامها عبر منظومة بيئية تجارية. في سياق متصل، أوضح جمال قطب، مدير عام الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الإلكترونية، أنه يجري إعداد دراسة لربط منظومة «نافذة» المصرية بالمنظومات

وأضاف «الغثوري» عبر خطابه، أن مصلحة الجمارك اتاحت خدمة ادرج شهادات الصادر on line على منظومة نافذة، وتسهيلا على المجتمع التصديري، مطالباً قيام هذه المجالس التصديرية بسرعة التسجيل على منظومة نافذة واستخراج وحدات التوقيع الالكتروني للاستفادة من خدمة ادرج شهادات الصادر من خلال البوابة الالكترونية لمنصة نافذة اون لاين، بهدف التيسير لاجراءات الصادر على جمهور المصدرين .

وأشار رئيس مصلحة الجمارك أن المصلحة على استعداد لعقد دورات تدريبية بالتنسيق مع شركة (MTS) ، مشيراً الى أن هذا يأتي في ضوء حرص المصلحة على مساندة وتحفيز القطاع التصديري باعتباره احد دعائم الاقتصاد القومي ورفع تنافسية المنتجات المصرية بالاسواق العالمية.

كان قد أشار الشحات غثوري، رئيس مصلحة الجمارك، مؤخراً، إنه من المستهدف، الانتهاء

مزودة بأحدث الأجهزة.. ميناء الإسكندرية تفتتح ثلاثة معامل للقياسات البيئية



وكان قد وجه الفريق كامل الوزير وزير النقل بضرورة تحول كافة الموانئ المصرية لموانئ خضراء توافقا مع استراتيجية الدولة للتنمية المستدامة وما يستتبع ذلك من ضرورة توفير منظومة للرصد الذاتي لأحكام الرقابة و السيطرة على نسب التلوث.

يأتي ذلك في إطار السياسة العامة نحو المحافظة على البيئة وتوفير جميع المقومات الفنية والتكنولوجية التي من شأنها دعم المنظومة البيئية المصرية كجزء من المسؤولية القومية والعالمية للمحافظة على البيئة ومواجهة التغيرات المناخية والذي تلعب فيه الدولة المصرية دوراً رئيسياً باستضافتها لمؤتمر المناخ COP27.

إضافة إلى عدد من قيادات الميناء البارزة والكيميائيين والفنيين القائمين على تشغيل تلك المعامل. وصرح اللواء بحري نهاد شاهين بأن تحول ميناء الإسكندرية إلى ميناء أخضر يأتي على رأس أولويات الهيئة وهو أحد العناصر الرئيسية التي تحرص الهيئة على تضمينه في كافة الدراسات والتخطيط لكل المشروعات الاستثمارية الكبرى التي تشهدها حالياً في ضوء توجيهات القيادة السياسية والسيد الفريق وزير النقل.

وأضاف أنه جار حالياً التأهيل للحصول على شهادة المواصفة القياسية للمعامل Iso 17025 بعد أن تم الحصول على شهادة المواصفة القياسية للإدارة البيئية Iso 14001 لتصبح بذلك الهيئة العامة لميناء الإسكندرية في موضع الريادة بين موانئ الشرق الأوسط في مجال الحفاظ على البيئة و الجاذبة للاقتصاد الأخضر.

افتتح اللواء بحري نهاد شاهين رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ثلاثة معامل للقياسات البيئية مزودة بأحدث الأجهزة العملية والحقلية، إضافة إلى أجهزة قياسات بيئة العمل لتصبح تلك المعامل هي الأولى على مستوى موانئ الجمهورية قادرة على عمل القياسات منها قياسات خاصة بجودة بيئة الهواء وفقاً لقانون البيئة رقم 4 لسنة 1994، وقياسات خاصة بجودة بيئة المسطح البحري وفقاً للملحق الأول من قانون البيئة، وقياسات خاصة ببيئة العمل وفقاً لقانون العمل رقم 12.

وقد شهد الافتتاح اللواء بحري حسام الرويني، نائب رئيس مجلس الإدارة للتشغيل، واللواء مهندس هشام أبو العز نائب رئيس مجلس الإدارة للإستثمار، والربان كريم قاسم مدير عام الإدارة العامة لحماية البيئة،

دراسة: ٨٠٠ ألف بحار يحتاجون إلى تدريب على الوقود البديل عام ٢٠٣٠

حسب تكليف من قمة المناخ العام الماضي لشركة DNV Maritime للاستشارات



وأضاف أنه يجب أن يتم ذلك اعتباراً من اليوم ، لذا فهم جاهزون وقادرون على مواجهة التحديات التي ستشكلها تقنيات الوقود الأخضر والدفع الجديدة وتقلل من أي مخاطر محتملة للصحة والسلامة على السفن والمجتمعات والبيئة والبحارة أنفسهم.”

تقدم خطة العمل توصيات إلى الصناعة والحكومات ونقابات البحارة والأوساط الأكاديمية فيما يتعلق بمواجهة التحدي المتمثل في التدريب على أنواع الوقود البديلة.

وتشمل توصيات الدراسة ضرورة تعزيز معايير التدريب العالمية، وضمان نهج الصحة والسلامة أولاً ، وإنشاء مجالس استشارية للمهارات البحرية الوطنية.

في حين أن الحاجة الملحة للتدريب واضحة ما هي أنواع الوقود التي يجب أن يكون هذا التدريب من أجلها. ويشير التقرير في استنتاجاته العامة إلى عدم وضوح الجدوى واستيعاب أنواع الوقود البديلة ، كما أن عدم اليقين بشأن التطورات التنظيمية والتمويل جعل من الصعب التخطيط لمزيد من التدريب للبحارة.

ويتوقع سيناريو صفر كربون بحلول عام 2050 ، على غرار سجل لويديز والخدمات الاستشارية البحرية (UMAS) ، أن 450 ألف بحار سيتطلبون بعض التدريب الإضافي بحلول عام 2030 ، و 800 ألف بحلول منتصف عام 2030 للتعامل مع أنواع الوقود البديلة.

وبموجب سيناريو إزالة الكربون بحلول عام 2050 ، على غرار DNV ، سيتطلب 750.000 بحار تدريباً إضافياً بحلول عام 2050 ، وفي إطار سيناريو IMO 2018 ، الذي صممه DNV أيضاً ، سيتطلب ما بين 310.000 و 750.000 بحار تدريباً إضافياً بحلول عام 2040.

تسلط كل السيناريوهات الثلاثة الضوء على الحاجة الملحة للبدء في وضع البنية التحتية للتدريب.

وقال جاي بلاتن، الأمين العام للغرفة الدولية للشحن في تصريحات سابقة له، إن هناك حاجة ملحة لإنشاء البنية التحتية والتدريب اللازمين لإعداد القوى العاملة البحرية لدينا، في كل من البلدان المتقدمة والنامية ، للمساعدة في تحقيق أهدافنا في إزالة الكربون.

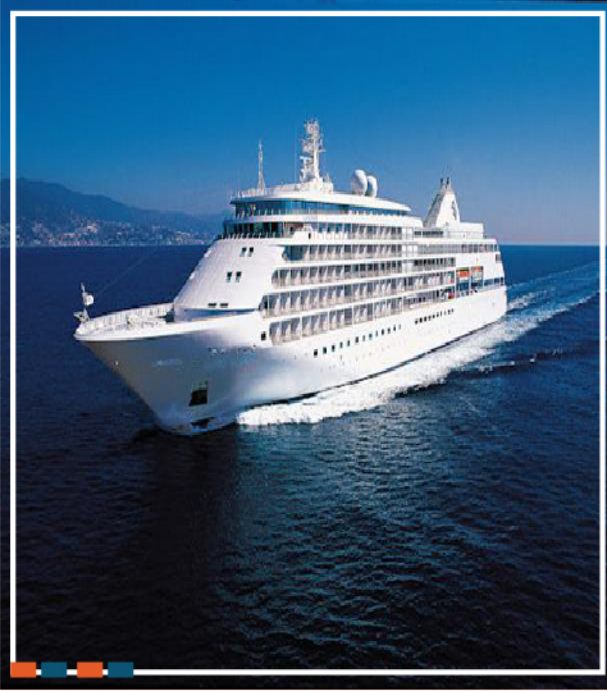
كشفت دراسة أن هناك ما يصل إلى 800 ألف بحار يخدمون الشحن العالمي يحتاجون إلى تحسين المهارات بحلول منتصف عام 2030 لتلبية طموحات الصناعة في مجال إزالة الكربون وفقاً لبحث أجرته شركة DNV Maritime للاستشارات.”

وأطلقت الشركة خطة عمل من 10 نقاط في مؤتمر شرم الشيخ بقمة المناخ، COP27 وذلك استناداً إلى البحث الجديد الذي صدر عن الشركة لتحديد ثلاثة سيناريوهات مختلفة لإزالة الكربون من الشحن البحري حتى عام 2050.

وكان قد تم إطلاق فرقة العمل للنقل البحري العادل في قمة المناخ السابقة COP26 العام الماضي، حيث جمعت مع الاتفاق العالمي للأمم المتحدة ، والغرفة الدولية للشحن (ICS) ، والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) بهدف ضمان رعاية وتدريب البحارة في خط المواجهة لإزالة الكربون بشكل صحيح على انتقال طاقة الشحن.

قام البحث بنمذجة ثلاثة سيناريوهات بناءً على أهداف IMO 2018 الأصلية لخفض الانبعاثات بنسبة 50% بحلول عام 2050 ، وانعدام الكربون بحلول عام 2050 ، وإزالة الكربون بحلول عام 2050.

« إطلاق خدمة تتبع السفن المظلمة (لا اختفاء للسفن بعد الان)



كشفت شركة البيانات البحرية الفضائية Spire Global عن خدمة جديدة للكشف عن الشحن المظلم لتتبع السفن التي تتلاعب بموقعها المبلغ عنه من أجل إخفاء أنشطتها.

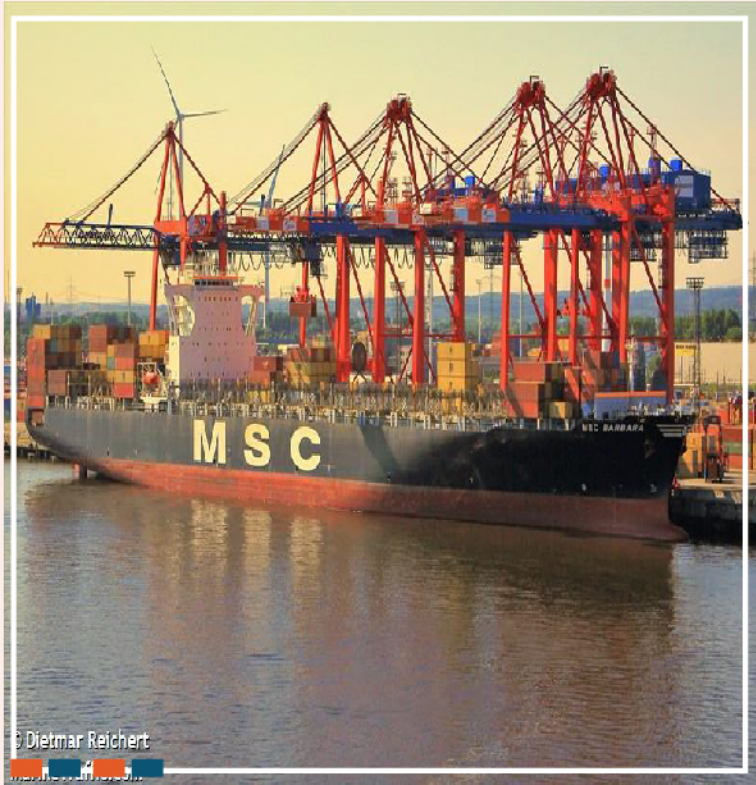
وقد تم تصميم النظام لتحديد السفن التي تقوم بإيقاف تشغيل أجهزة الإرسال والاستقبال الخاصة بنظام التعرف التلقائي (AIS) لتظل مظلمة أو تحاول "انتحال" إشارات AIS للإبلاغ عن مواقع خاطئة.

عادةً ما يتم ذلك لإخفاء نشاط غير قانوني أو يمكن أن يكون له عواقب سلبية على مالكي السفن، مثل التجارة غير القانونية أو تحميل أو تفريغ البضائع الخاضعة للعقوبات أو الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم (IUU).

وفقًا لـ Spire، فإن خدمة التحقق من الموقع الجغرافي العالمي في الوقت الفعلي تقريبا، والمدعومة بكوكبة متعددة الأغراض تضم أكثر من 100 قمر صناعي، "يمكنها الكشف عن نشاط مشبوه وتحديد السفينة دون الحاجة إلى موقع تقريبي".

قال بيتر مابسون الرئيس التنفيذي للشركة: "لفترة طويلة، كان امتلاك الأدوات لتحديد السفن التي تحاول إخفاء أنشطتها أو مواقعها بدقة وتعبها هو المفتاح المفقود لمنع التهرب من العقوبات والصيد غير القانوني والاتجار بالبشر والعديد من القضايا المجتمعية الأكثر إلحاحًا".

« "الدولفين" والنورس" و MSC... شبكة خطوط الملاحة الدولية لميناء شيامن تتعزز بخط جديد لتصل 147 ميناء حول العالم



افتتح ميناء شيامن خط الملاحة التجارية التاسع عشر هذا العام، وحتى الآن، بلغت خطوط الشحن التجاري في ميناء شيامن 130 خطًا، تصل إلى 147 ميناء في 54 دولة ومنطقة حول العالم، مما يعكس تسارع وتيرة الانفتاح الصيني على العالم.

ووفقًا للتقارير، فإن الطريق الجديد قد أختير له اسما وهو "الدولفين"، وستفتتح ميناء شيامن قريبا خطا متوسطيا جديدا تحت اسم "النورس". ويمثل الخطان الجديدان خطوة هامة بالنسبة لاستراتيجية شركة "ميديتريان للنقل البحري" الإيطالية للتموقع في آسيا، وستخصص الشركة للخطين المذكورين 11 سفينة حاويات لتغطية الخدمة المباشرة بين الصين وجنوب شرق آسيا إلى سنغافورة واندونيسيا وفيتنام، وتايلاند وماليزيا وغيرها من الموانئ.

ويحتوي خط "الدولفين" على رحلات مباشرة إلى مينائي سورابايا وجاكرتا في إندونيسيا، وتستغرق الرحلة الأسرع 9 أيام فقط، مما يسهل بكفاءة التدفق السلس لبضائع الاستيراد والتصدير بين ميناء شيامن واندونيسيا.

بصفته ثالث عشر أكبر ميناء للحاويات في العالم، بلغت حمولة ميناء شيامن في الأشهر العشرة الأولى من هذا العام 10.1806 ملايين حاوية مكافئة، بزيادة سنوية قدرها 1.79٪، بينها 7.7394 مليون حاوية مكافئة في التجارة الخارجية، بزيادة سنوية بنسبة 4.50٪.

« الخطوط الآسيوية تطلق خدمة الهند - دبي - شرق إفريقيا الجديدة »



أعلنت الخطوط الآسيوية عن إطلاقها خدمة أسبوعية بين الهند - دبي - شرق إفريقيا (IDEA) في ٢٢ نوفمبر وذلك بواقع أربع سفن.

ومن المقرر حسبما أعلنت تلك الخطوط أنها ستنتشر سفينتين في الخدمة و OOCL و TS Lines ، واحدة لكل منهما.

وعلق هنري شميدل ، العضو المنتدب لشركة SeaLead قائلاً: "تشهد التجارة بين الهند والإمارات العربية المتحدة وشرق إفريقيا نموا قويا وستضيف الخدمة الجديدة المزيد من الخيارات لعملائها، سيؤدي توفير هذه الخدمة السريعة والمباشرة إلى تقصير أوقات الترانزيت والسماح باتصالات أسرع " .

وستربط الخدمة الجديدة موانئ نهافا شيفا ومندرا في الهند وجبل علي وخليفة في الإمارات ومومباسا في كينيا ودار السلام في تنزانيا.

و تأسست SeaLead ومقرها سنغافورة في عام ٢٠١٧ ونمت بسرعة لتحتل المرتبة ٢٢ بين خطوط الحاويات على مستوى العالم من قبل Alphaliner.

تعرف على الاجراءات الجديدة الالزامية على السفن بداية من يناير المقبل



اعتبارا من يناير 2023 ، سيكون إلزاميا على جميع السفن حساب مؤشر السفن الحالية لكفاءة الطاقة (EEXI) لقياس كفاءة الطاقة لديها والبدء في جمع البيانات للإبلاغ عن مؤشر كثافة الكربون التشغيلي السنوي (CII) و تصنيف CII.

ودخلت تعديلات الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (MARPOL) ، الملحق السادس ، حيز التنفيذ في الأول من نوفمبر الجاري، وقد وُضعت في إطار استراتيجية المنظمة البحرية الدولية الأولية بشأن خفض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن المتفق عليها في عام 2018 ، وهذه التعديلات التقنية والتشغيلية تطلب من السفن تحسين كفاءتها في استخدام الطاقة على المدى القصير وبالتالي تقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.

متى تدخل الإجراءات حيز التنفيذ؟

التعديلات على الملحق السادس لاتفاقية ماربول سارية المفعول اعتبارا من 1 نوفمبر 2022. تدخل متطلبات شهادة EEXI و CII حيز التنفيذ في 1 يناير 2023. وهذا يعني أنه سيتم الانتهاء من التقرير السنوي الأول في عام 2023 ، مع إعطاء التصنيفات الأولية في عام 2024.

ما هي الإجراءات الإلزامية الجديدة؟

كحافز لتقليل كثافة الكربون في جميع السفن بنسبة 40% بحلول عام 2030 مقارنة بخط الأساس لعام 2008 ، سيطلب من السفن حساب تصنيفين: مؤشر السفن الحالية لكفاءة الطاقة (EEXI) لتحديد كفاءتها في استخدام الطاقة ، والكربون التشغيلي السنوي. مؤشر الشدة (CII) وتصنيف CII المرتبط به. تربط كثافة الكربون انبعاثات غازات الدفيئة بكمية البضائع المنقولة عبر المسافة المقطوعة.

وتعد هذه التدابير جزءا من التزام المنظمة البحرية الدولية بموجب استراتيجيتها الأولية لعام 2018 بشأن الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن لتقليل كثافة الكربون من جميع السفن بنسبة 40% بحلول عام 2030 مقارنة بعام 2008.

ماذا عن دعم الدول النامية ، ولا سيما الدول الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً (SIDS) (LDCs)؟

لدى المنظمة البحرية الدولية برنامج دعم شامل للدول النامية لتنفيذ لوائح المنظمة البحرية الدولية. بالإضافة إلى برنامج التعاون الفني المتكامل التابع للمنظمة البحرية الدولية (ITCP) ، يدعم الصندوق الاستثماري المخصص لبرنامج التعاون التقني لغازات الدفينة التابع للمنظمة البحرية الدولية البلدان النامية في تنفيذ استراتيجية IMO الأولية لغازات الدفينة ، وهناك أيضاً عدد من المشاريع العالمية التي تستهدف على وجه التحديد تدابير الحد من غازات الدفينة ، بما في ذلك: GreenVoyage2050 ؛ غازات الدفينة الذكية ؛ الجيل التالي؛ IMO CARES ؛ الشبكة العالمية MTCC ؛ منتدى الابتكار. مشروعات الشراكة

ما هي المرحلة التالية لإستراتيجية الخاصة بغازات الدفينة؟ IMO

تعمل الدول الأعضاء على مراجعة الاستراتيجية الأولية. من المقرر اعتماد الاستراتيجية المنقحة في منتصف عام 2023 في جلسة لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC 80) في يوليو 2023.

ماذا عن تدابير المنظمة البحرية الدولية على المدى المتوسط والطويل للحد من غازات الدفينة؟

بدأت الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية بالفعل مناقشات حول مقترحات مختلفة للمجموعة التالية من تدابير خفض غازات الدفينة التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية ، مثل الحد الأقصى لمحتوى الكربون للوقود البحري وكذلك بشأن التدابير الاقتصادية ، مثل ضريبة غازات الدفينة ، ونظام تداول الانبعاثات (ETS) ، وقيمة الدفع. أو مخطط حوافز للسفن عديمة الانبعاثات. تتوخى خطة العمل للنظر في تطوير هذه التدابير ما يلي:

المرحلة الأولى: التجميع والنظر الأولي لمقترحات التدابير (ربيع 2021 إلى ربيع 2022) - اكتملت

يمكن للسفينة أن تعمل بوقود منخفض الكربون بشكل واضح للحصول على تصنيف أعلى من تلك التي تعمل بالوقود الأحفوري ، ولكن هناك العديد من الأشياء التي يمكن للسفينة القيام بها لتحسين تصنيفها ، على سبيل المثال من خلال التدابير ، مثل:

تنظيف البدن

تحسين السرعة والمسارات

تركيب المصابيح منخفضة الطاقة

تركيب الطاقة الشمسية / طاقة الرياح المساعدة لخدمات الإقامة.

كيف تتلاءم التدابير مع إستراتيجية المنظمة البحرية الدولية لإزالة الكربون؟

يأتي إدخال EEXI و CII الإلزاميين في إطار استراتيجية المنظمة البحرية الدولية الأولية للحد من انبعاثات غازات الدفينة من السفن ، والتي تم تبنيها في عام 2018. تحدد الاستراتيجية الأولية التدابير المرشحة على المدى القصير والمتوسط والطويل.

يُدرج إدخال تدابير EEXI و CII في إطار التدابير قصيرة الأجل للاستراتيجية التي تلزم المنظمة البحرية الدولية بهدف خفض كثافة الكربون في الشحن الدولي بنسبة 40 ٪ بحلول عام 2030 ، مقارنة بعام 2008.

كيف سيتم تقييم تأثير اللوائح الجديدة؟

ستقوم لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO) بمراجعة فعالية تنفيذ متطلبات CII و EEXI بحلول 1 يناير 2026 على أبعاد تقدير وتطوير واعتماد المزيد من التعديلات حسب الاقتضاء.

عند اعتماد هذا الإجراء ، نظرت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً في نتائج تقييم الأثر الشامل للإجراء الذي فحص الآثار السلبية المحتملة على الدول ، ووافقت على إبقاء آثار التدبير على الدول قيد المراجعة حتى يمكن إجراء أي تعديلات ضرورية. كما وافقت لجنة حماية البيئة البحرية على أنه ينبغي تقييم الآثار السلبية غير المتناسبة للتدبير ومعالجتها ، حسب الاقتضاء.

ما هو مؤشر كفاءة استخدام الطاقة (EEXI) للسفن الحالية؟

تشير EEXI للسفينة إلى كفاءتها في استخدام الطاقة مقارنة بخط الأساس. سيتم بعد ذلك مقارنة السفن التي حصلت على EEXI بمؤشر السفن الحالي لكفاءة الطاقة المطلوب استناداً إلى عامل تخفيض قابل للتطبيق معبراً عنه كنسبة مئوية بالنسبة إلى خط الأساس لمؤشر تصميم كفاءة الطاقة (EEDI).

و يجب حسابها للسفن التي تبلغ حمولتها 400 طن وما فوق ، وفقاً للقيم المختلفة المحددة لأنواع السفن وفئات الأحجام. يجب أن تكون قيمة EEXI المحسوبة لكل سفينة فردية أقل من EEXI المطلوبة ، لضمان أن السفينة تلي الحد الأدنى من معايير كفاءة الطاقة.

ما هو تصنيف مؤشر كثافة الكربون؟

يحدد CII عامل التخفيض السنوي اللازم لضمان التحسين المستمر لكثافة الكربون التشغيلية للسفينة ضمن مستوى تصنيف محدد.

يجب توثيق والتحقق من CII التشغيلي السنوي الفعلي الذي تم تحقيقه مقابل CII التشغيلي السنوي المطلوب. يتيح ذلك تحديد معدل كثافة الكربون التشغيلية.

كيف ستعمل التصنيفات الجديدة؟

بناءً على CII للسفينة ، سيتم تصنيف كثافة الكربون الخاصة بها A أو B أو C أو D أو E (حيث يكون A هو الأفضل). يشير التصنيف إلى مستوى أداء رئيسي متفوق أو ثانوي أو متوسط أو ثانوي أدنى أو أدنى. سيتم تسجيل مستوى الأداء في "بيان الامتثال" لمزيد من التفصيل في خطة إدارة كفاءة طاقة السفينة للسفينة (SEEMP).

سيتمتع على السفينة المصنفة D لمدة ثلاث سنوات متتالية ، أو E لمدة عام واحد ، تقديم خطة عمل تصحيحية لإظهار كيفية تحقيق المؤشر المطلوب لـ C أو أعلى. يتم تشجيع الإدارات وسلطات الموانئ وأصحاب المصلحة الآخرين ، حسب الاقتضاء ، على تقديم حوافز للسفن المصنفة على أنها A أو B.

ينطبق CII على السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 5000 طن وما فوق (على غرار السفن الخاضعة للائحة 27 بشأن الإبلاغ الإلزامي عن استهلاك الوقود السنوي إلى قاعدة بيانات استهلاك وقود السفن التابعة للمنظمة البحرية الدولية).

(الملحق السادس لاتفاقية ماربول ، اللائحة 28 كثافة الكربون التشغيلية التي تم تحقيقها مؤشر كثافة الكربون التشغيلي السنوي (تم بلوغه CII التشغيلي السنوي) 1 بعد نهاية السنة التقييمية 2023 وبعد نهاية كل سنة تقييمية تالية ، كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 5000 طن وما فوق ... يجب حساب CII التشغيلي السنوي المحقق خلال فترة 12 شهرًا من 1 يناير إلى 31 ديسمبر للسنة التقييمية السابقة).

كم عدد الدول الأطراف في هذه اللوائح؟

توجد لوائح CII و EEXI في الملحق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (MARPOL). اعتمد المرفق السادس من خلال بروتوكول تم اعتماده في عام 1997.

وقد تم اعتماد التعديلات منذ ذلك الحين في إطار عملية "القبول الضمني" ، بمعنى أنها تدخل حيز التنفيذ في تاريخ محدد (ما لم يعترض عدد محدد من الأطراف). في الوقت الحالي ، اعتبارًا من 1 نوفمبر 2022 ، يضم الملحق السادس لاتفاقية ماربول 105 أطرافًا ، يمثلون فيما بينهم 96.81 ٪ من الشحن التجاري العالمي بالطن.

، باعتماد التدابير المناسبة ، أن هذه السفن مبنية وتعمل بطريقة تتفق مع متطلبات الفصل 4 من هذا المرفق ، بقدر ما هو معقول وعملي. (اللائحة 19 التطبيق 1 ينطبق هذا الفصل على جميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن وما فوق).

بينما ينطبق معيار EEXI بشكل عام على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن وما فوق ، ينطبق CII على السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 5000 طن وما فوق. ستحتاج السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن أو أكثر إلى مسح وإصدار الشهادات المناسبة.

لأغراض المسح وإصدار الشهادات ، ينطبق الملحق السادس من اتفاقية ماربول على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن وما فوق. (الملحق السادس من الملحق السادس لاتفاقية ماربول ، اللائحة 5 المسوح 1 ، يجب أن تخضع كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن وما فوق وكل منصة حفر ثابتة أو عائمة أو منصة أخرى للمسوحات المحددة ...)

تشمل السفن المغطاة: ناقلة البضائع السائبة ، وناقلة الغاز ، والناقلة ، والحاويات ، وسفينة البضائع العامة ، وناقلة البضائع المبردة ، والناقلات المركبة ، وناقلات الغاز الطبيعي المسال ، وسفينة البضائع Ro-ro ، وسفينة الركاب الدرجة ، وسفينة الركاب السياحية.

EEXI

ينطبق EEXI على: "1. كل سفينة ؛ و 2. كل سفينة خضعت لعملية تحويل رئيسية". (الملحق السادس لاتفاقية ماربول ، اللائحة 23 ، مؤشر السفينة الحالية لكفاءة الطاقة (التي تم الحصول عليها من 1 EEXI يتم حساب EEXI المحقق لـ: 1. كل سفينة ؛ و 2. كل سفينة خضعت لعملية تحويل رئيسية).

CII

المرحلة الثانية: تقييم واختيار الإجراءات لمواصلة تطويرها (ربيع 2022 إلى ربيع 2023) المرحلة الثالثة: تطوير (أ) تدبير (تدابير) يتم الانتهاء منه في غضون (أ) تاريخ (تواريخ) مستهدفة متفق عليها.

ماذا عن أنواع الوقود الجديدة والبديلة للسفن؟

سيكون الوقود الجديد أمرا حاسما لإزالة الكربون من قطاع الشحن.

عقدت المنظمة البحرية الدولية ندوة المنظمة البحرية الدولية الثانية حول أنواع الوقود منخفضة الكربون وعديمة الكربون للشحن: "ضمان انتقال عادل وشامل نحو الشحن منخفض الكربون" في 21 أكتوبر 2022 للنظر في التحديات والفرص التي يمثلها إنتاج الوقود المتجدد في سياق شحن إزالة الكربون ، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً ، مع تقييم العناصر الأخرى التي يمكن أن تشكل انتقالاً عادلاً ومنصفاً.

ما هي السفن التي تنطبق عليها EEXI و CII لوائح؟

بشكل عام ، تنطبق لوائح الملحق السادس لاتفاقية ماربول على "جميع السفن ما لم يُنص على خلاف ذلك" (تطبيق اللائحة رقم 1 في الملحق السادس لاتفاقية ماربول ، تنطبق أحكام هذا الملحق على جميع السفن ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك).

تنطبق اللوائح الخاصة بكثافة الكربون في الشحن الدولي الواردة في الفصل 4 من الملحق السادس لاتفاقية ماربول على جميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن وما فوق. على الرغم من ذلك ، لا تنطبق أحكام الفصل 4 على السفن التي تقوم فقط برحلات داخل المياه الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها. ومع ذلك ، يجب على كل طرف أن يضمن

وداعاً لمنكلة تريب و تثبيت الحاويات ... هيونداي تطور نظام تحميل "خالي من الربط" للحاويات



طورت شركة Hyundai Heavy Indus الكورية الجنوبية لبناء السفن نظاما جديدا لتحميل وتأمين الحاويات، و تقول إنه أسرع وأكثر أمانا مع إمكانية تغيير شحن الحاويات بشكل جذري.

وأفاد حوض بناء السفن أنه حصل على موافقة التصميم من كل من المكتب الأمريكي للشحن وإدارة العلم الليبيرى لمفهومه الجديد لنقل الحاويات بدون ربط.

واكتسب التحدي المتمثل في سلامة الحاويات وتقليل فقد الحاويات الموجودة على ظهر السفينة اهتماما متزايدا بالصناعة في عام 2022 بعد العديد من الخسائر الكبيرة البارزة في الحاويات.

ويسلط مجلس الشحن العالمي الضوء على أن هناك حاليا 6300 سفينة تنقل البضائع حول العالم بحساب أن ما يقرب من 241 مليون حاوية يتم نقلها سنويا.

وأدت حوادث مثل ONE Apus و Maersk Essen في أواخر عام 2020 إلى دفع متوسط خسارة الحاويات إلى 113،3 في 2020-2021 ، وهو أعلى بكثير من المتوسط السابق الذي كان يقارب 800 حاوية سنويا.

في حين أن الخسائر في البحر تستقطب أكبر قدر من الاهتمام، تسلط هيونداي الضوء على المخاطر والوقت الذي تقضيه في تحميل الحاويات وتفريغها.

لا توجد بيانات محددة حول عدد عمال الرصيف أو أفراد الطاقم الذين يتعرضون للإصابة كل عام أثناء التعامل مع الحاويات وربطها في الموانئ حول العالم.

. يتم تأمين الحاويات على الجسر بأقفال ملتوية، تعمل عملية التثبيت هذه كدعم لمنع الحاويات من الحركة أثناء التشغيل. وفقا لشركة Hyundai ، فإن هيكل SkyBench يحبس الحاوية على سطح السفينة في دليل الخلية. يجعل النظام من الممكن إصلاح الحاوية بشكل أكثر ثباتًا من هيكل جسر الربط الحالي ، والذي قالوا إنه سيمنع الحوادث من الانهيار أو فقدان الحاوية في البحار الهائجة ، وأيضًا منع حوادث السلامة التي تحدث أثناء أعمال التريب بشكل أساسي.

قال دارين ليسكوسكي ، الرئيس التنفيذي لشركة ABS Far East Asia : "تعد تقنية الحاويات الخالية من الأربطة تقنية رائدة تزيد من سلامة وكفاءة تشغيل سفن الحاويات".

أكملت شركة هيونداي للصناعات الثقيلة طلبات براءات الاختراع المحلية والأجنبية لسفن الحاويات الخالية من الترابط والمقاعد المحمولة.

قال وونهو جو ، رئيس القسم التقني في شركة هيونداي للصناعات الثقيلة: "إن سفينة الحاويات الخالية من الترابط هي تقنية مفهوم جديدة يمكنها بشكل أساسي القضاء على الأعمال المتعلقة بالربط ، والتي تمثل تحديا كبيرًا في صناعة الحاويات ، وفقدان البضائع".

ويستخدم تصميم سفينة الحاويات الخالية من الترابط الذي طورته شركة Hyundai Heavy Industries جهاز مفهوم جديد يسمى "مقعد محمول" (الاسم التجاري SkyBenchV2) يستقبل حمولة الحاويات حيث يتم تكديسها على سطح السفينة ونقلها إلى الهيكل. تم تمديد دليل الخلية، وهو جهاز يسمح بالمحاذاة الرأسية وتكديس الحاويات غالبا بارتفاع 10 أو أكثر من الحاويات، فوق السطح. نظرًا لأنه يتم تحميل الحاوية على سطح السفينة ، يتم تثبيتها بواسطة دليل الخلية الموسعة مما يعني عدم وجود حاجة إلى ربط الصناديق الفردية.

تستخدم الطريقة التقليدية لتحميل الحاويات على سطح السفينة جسر ربط عرضيًا

وقود نقي ودون انبعاثات.. لشركة يابانية تطور أول باخرة تلحن تعمل بالأمونيا



يراهن قطاع الشحن البحري على مادة الأمونيا أو الأمونياك كواحدة من أكثر أنواع الوقود الواعدة في المستقبل باعتبارها طاقة نظيفة والمتجددة (حيث يتشكل من جزء نيتروجين وثلاثة اجزاء من الهيدروجين) .

وتعد الأمونيا مادة متعددة الاستخدامات وفيرة ويمكن تخزينها ونقلها ولكن لكي يصبح الشحن بوقود الأمونيا حقيقة واقعة هنالك عدة تحديات يجب مواجهتها.

ويقول تقرير صادر عن وكالة الطاقة الدولية أنه للوصول إلى صفر كربون بحلول عام 2050 يجب أن يمثل الوقود القائم على الهيدروجين - بما في ذلك الأمونيا - 30 في المائة من الوقود البحري.

ولا يوجد حل سحري لأنواع الوقود البحري الخالية من الكربون، ولكن الأمونيا أسهل في التخزين مقارنة بالهيدروجين.

تعمل شركة الشحن والخدمات اللوجستية اليابانية "أن واي كي لاينز" على تطوير أول قاطرة باخرة شحن تعمل بالأمونيا في العالم.

ويقول المدير العام الأول للشركة يوكوياما تسوتومو "علينا أن نحقق صفر كربون بحلول عام 2050، ونقضي على انبعاث غازات الاحتباس الحراري، الأمونيا هي الحل الأكثر فائدة لأنها خالية من الانبعاثات ولدينا خبرة في نقلها".

لكن هناك تحديات كبيرة مع الأمونيا لأنها سامة للإنسان والحياة المائية وفي هذا الشأن يوضح تسوتومو أن السلامة هي أهم عنصر بالنسبة للشركة و "ما نقوم به حاليا هو تقييم مادي يتم إجراؤه مع الحكومة اليابانية وخفر السواحل الياباني، نحن نحدد المخاطر المحتملة ونقدم الحلول كذلك".

وتستخدم الأمونيا المصنوعة عن طريق الهيدروجين والنيتروجين على نطاق واسع كسماد في منتجات التنظيف، لكن عملية الإنتاج في الوقت الحالي بعيدة كل البعد عن النظافة.

في معهد فوكوشيما للطاقة المتجددة استخدمت الشركة الهندسية اليابانية "جي جي سي" مع شركة "أيست" الكهرباء المنتجة من مصادر الطاقة المتجددة لصنع ما يسمى "الأمونيا الخضراء" .

و تخطط "جي جي سي" لبناء مصنع كيميائي أخضر في منطقة فوكوشيما لتحقيق أقصى استفادة من الطاقة المتجددة المنتجة محليًا كجزء من حملة خفض ثاني أكسيد الكربون الذي تنتجه الأمونيا حاليًا.

ويقول مدير الشركة الهندسية اليابانية كاي موتوناكا أنه يمكن استخدام الأمونيا في سوق الطاقات المتجددة وتوليد الطاقة والشحن "حتى تتمكن من تقليل كمية هائلة من الكربون، ليس فقط من 1 إلى 2 في المائة ولكن أكثر.. نتوقع ربما 10 إلى 20 في المائة".

ستقوم شركة "جيرا" وهي أكبر مولد للطاقة في اليابان، بتجربة مشروع في مصنعها الحراري بهيكيان والذي يعمل بالفحم لاستخدام 20 في المائة من الأمونيا، مع خطة لتشغيل المصنع بالكامل بالأمونيا بحلول عام 2050.

بمجرد تشغيل محطة الطاقة سنتج ما يكفي من الكهرباء لتغطية مدينة هيكيان التي يبلغ عدد سكانها حوالي 70 ألف نسمة.

تم استخدام الأمونيا من قبل بالمحطة ما مكن العلماء من العمل عليها واكتساب خبرة كبيرة في التعامل معها.

وعلى المدى المتوسط تعمل الشركة بإنشاء سلسلة إمداد جديدة باستخدام الأمونيا التقليدية إلى جانب احتجاز الكربون أو ما يسمى بالأمونيا الزرقاء.

ويقول المدير العام لشركة جيرا تاكاهاشي كنجي "علينا إنشاء سلسلة إمداد جديدة خارج اليابان، نحن نفكر في الأمونيا الزرقاء وأيضًا سنطور الأمونيا الخضراء ولكن الأمونيا الخضراء لا تزال في مرحلة التطوير والحجم صغير نسبيًا.

« ٣٠ % نقص في طواقم السفن بسبب الحرب الأوكرانية



يشير التحليل الذي تم إجراؤه إلى أن مستويات التوظيف الأمانة غير الكافية هي السبب الجذري لانتهاكات وتسجيل الممارسات الخاطئة. في الواقع، يقوم الباحثون في الجامعة البحرية العالمية حاليا بالتحقيق في مستويات الطاقم على السفن وما إذا كانت تلبى متطلبات العمل الحالية.

أظهرت الأبحاث السابقة تزايد إجهاد البحارة بسبب زيادة عبء العمل على متن السفن. أحد أسباب ذلك هو تقليل عدد الأطقم وعدم التوازن في الطاقم. يتم تقييم بشكل موضوعي البيانات الواردة من السفن. علاوة على ذلك، يتم التشارك مع أصحاب المصلحة في الصناعة لجمع نظرة ثاقبة عن الوضع.

أدى النقص الإضافي في البحارة بسبب الحرب في أوكرانيا إلى تفاقم الوضع الصعب بالفعل، وتم الإبلاغ عن مستويات عالية جدا من التعب، حيث أن "النقص في الطاقم يعني أنهم يتحملون عبء عمل متزايد باستمرار والذي يتطلب ساعات أطول ووقت إجازة أقل، والنتيجة هي أن الكثيرين يعانون من التأثير على صحتهم العقلية المصاحب لإرهاق شديد.

وحسب تقارير ملاحية فإن بعض علامات الإرهاق الشعور بالإرهاق، وهو ما يؤدي في حد ذاته إلى ارتكاب أخطاء. الأعراض الأخرى مثل الشعور بالعاطفة أكثر من المعتاد تؤدي إلى الشعور بالاكئاب أو القلق وزيادة الغضب، يمكن أن يكون النسيان أيضا مؤشرا على الإرهاق.

« فرصة استثمارية.. ميناء الإسكندرية بصدد طرح ساحتين على مساحة تقرب من ٤٠ ألف متر مربع



أعلنت هيئة ميناء الإسكندرية عن اعترافها لطرح عددا من الساحات المستخدمة في تخزين البضائع المختلفة وأشارت هيئة ميناء الإسكندرية عبر منشور صادر عنها للسوق الملاحي، أنه من المقرر أن يتم طرح تلت الساحات خلال أيام. وتشمل تلك الساحات، الساحة رقم (1) بمساحة 20.3 ألف متر مربع، بينما تقع الساحة رقم (2) وذلك على مساحة 18.6 ألف متر مربع، والتي تقع خلف الأرصفة النهرية بالمنطقة اللوجيستية لميناء الإسكندرية بغرض تجهيزها كمنطقة إنتظار و خدمة للشاحنات مع إمكانية إنشاء محطة وقود لخدمة المنطقة بين الشركات المتخصصة في هذا المجال ذات الكفاءة الفنية و الملاعة المالية و حسن السمعة.

وخلال أول أكتوبر الماضي طرحت هيئة ميناء الإسكندرية على شركات الملاحة والشحن والتفريغ، 3 مخازن على مساحة تصل إلى 16 ألف متر مربع، حيث تصل مساحة المخزن قرابة 5200 متر مربع.

وحددت الهيئة أن تكون مدة مدة حق الانتفاع 5 سنوات بنسبة زيادة 7%، وجاري حاليا اتخاذ الاجراءات القانونية في اسناد تلك الساحات لشركات الشحن والتفريغ.

وكانت قد حددت الهيئة أن يصل التأمين الابتدائي قرابة 500 ألف جنيه، بينما يصل التأمين النهائي 10% من القيمة الكلية للراسي بها المزداد عن كامل مدة الترخيص (خمس سنوات) للمخزن الواحد مع مراعاة زيادة مقابل الانتفاع سنويا بنحو 7%.

«السلع التموينية تقرر تصفية «أتلانتيك باسيفيك» للنقل البحري



قررت هيئة السلع التموينية -التابعة لوزارة التموين- تصفية شركة أتلانتيك باسيفيك للنقل البحري والتجارة، التي صدر قرار بتأسيسها في ديسمبر ٢٠٢٠، لتكون من الأذرع التابعة لها بغرض نقل السلع الاستراتيجية.

وحسب منشور صادر عن وزارة التموين فقد تم تكليف الدكتور محمد أحمد حسونة بالسير في الإجراءات القانونية لتصفية «أتلانتيك باسيفيك»، خلال الفترة المقبلة، على أن يتم إنهاؤها بشكل كامل أواخر ديسمبر ٢٠٢٣.

يشار إلى أن قرار تأسيس الشركة الصادر في ديسمبر ٢٠٢٠، كان بهدف توسيع حجم الأسطول المصري، وقيامها بتنفيذ أعمال النقل البحري لكل أنواع السلع داخلياً وخارجياً وسمح نظامها الأساسي في سبيل تحقيق هذا الغرض بتملك السفن التجارية.

«الصناعة والتجارة» توضح السلع والبضائع التي تخضع للكتف الإثناعي



بالدول العربية، لتبادل الرؤى ومناقشة تأسيس بنية تحتية عربية للاستعداد للطوارئ النووية والإشعاعية، بهدف إيجاد مناخ مناسب للتعاون، وتبادل الخبرات في مجال المراقبة البيئية الإشعاعية المستمرة والإنذار المبكر.

كما يسهم في الاستعداد للطوارئ النووية والإشعاعية واستنباط الدروس المستفادة من تجارب الدول في مجال التأهب والتصدي للطوارئ النووية والإشعاعية، ورفع الوعي على مستوى متخذي القرار بأهمية الرصد والرصد الأشعاعي البيئي وطرق قياس الخلفية الإشعاعية الطبيعية وأساليب وطرق التحليل الإشعاعية المختلفة، من أجل اتخاذ إجراءات سريعة لحماية الدول العربية من مخاطر الملوثات الإشعاعية.

وأضاف أن هيئة الطاقة الذرية حرصت عند وضع استراتيجيتها البحثية والعلمية، أن تكون أعمال الهيئة متوافقة مع أفضل المعايير والممارسات الدولية في مجال العلوم والتكنولوجيا النووية واستخدامات التطبيقات السلمية للطاقة الذرية مع توفير معايير الأمن والأمان.

ولفت وكيل وزارة الصناعة والتجارة، إلى أن هذا يأتي على خلفية كتاب هيئة الطاقة الذرية في نهاية أغسطس الماضي، الوارد للوزارة بشأن طلب تعديل العرض على منظومة نافذة فيما يخص الرسائل الواردة من مجموعة من الدول أو موانئها بغض النظر عن منشأها بحيث يكون التسجيل على المنظومة من خلال اسم دولة العرض أو ميناء الشحن منها وليس بالبند الجمركي للصلف الوارد من منشأ هذه الدول أو ميناء الشحن لإخضاع كل الاصناف الواردة من تلك الدول للفحص الإشعاعي.

كما يأتي في ضوء كتاب هيئة الطاقة الذرية أيضاً في مارس الموجه لمساعد وزارة المالية للمتابعة وإدارة المشروعات لتطوير مصلحة الجمارك في الشأن ذاته.

وفي هذا الصدد أصدرت مصلحة الجمارك، منشور استيراد رقابي رقم 46 لسنة 2022، بشأن تنفيذ ما جاء في خطاب وكيل وزارة الصناعة والتجارة.

وخلال يوليو الماضي، دعا الدكتور عمرو الحاج، رئيس هيئة الطاقة الذرية، الدول العربية إلى استكمال قدراتها الوطنية في مجالات الطوارئ النووية والإشعاعية من رصد وتقييم وتصدي للمخاطر النووية والإشعاعية المحتملة في المستقبل، خاصة في ظل المتغيرات على الساحة الدولية.

وأضاف «الحاج» خلال كلمته في اجتماع ضم كبار المسؤولين العرب المعنيين بالأمان والأمن النوويين

أحمد رفعت العسقلاني، وكيل أول وزارة الصناعة والتجارة الخارجية، لشئون التصدير والاستيراد، أن الكشف الإشعاعي للبضائع يقتصر على بعض السلع المستوردة (الغذائية - الزراعية - خامات وإضافات الأعلاف) الموضحة بالملحق رقم 1 المرفق بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1186 لسنة 2002 في شأن إجراءات الفحص والرقابة على الصادرات والواردات.

وأشار في خطابه للدكتورة نجوى شحاتة رئيس الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية، بمصلحة الجمارك، إلى أن هذا يقتصر على تلك البضائع الواردة من عدة دول فقط وهي ألبانيا وكروانيا والبوسنة والهرسك وبلغاريا والتشيك والمجر والاتحاد اليوغسلافي ومولدوفيا والنرويج وبولندا ورومانيا وتركيا ودول الاتحاد السوفيتي السابق.

أما فيما يتعلق بالرسائل الواردة من اليابان فيطبق في شأنها الاحكام الواردة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 552 لسنة 2016 وتعديلاته بالقرار رقم 2236 لسنة 2020 والتي تقضي باستمرار وقف استيراد الخردة والفضلات المعدنية وخبث المعادن الواردة من اليابان وتخضع الواردات من السلع ذات المنشأ الياباني من المجموعات السلعية الآتية (الأسماك والمنتجات البحرية - الأغذية - مواد الأعلاف والخامات الأرضية - كل السلع الأخرى للفحص في ميناء الوصول.

«الصناعة» والجمارك تسعيان لإنهاء معوقات التجارة بين مصر وتركيا

قررت كل من قطاع الاتفاقيات والتجارة الخارجية بوزارة الصناعة والتجارة، ومصصلحة الجمارك، إنهاء المعوقات التي تواجه التجارة بين مصر وتركيا مؤخرا في ضوء الاتفاقيات التجارية الموقعة بين الجانبين خلال السنوات الاخيرة.

وحسب منشور أصدرته مصلحة الجمارك رقم 43 لسنة 2022، نص على أن يتم اعتبارا من اكتوبر الجاري تطبيق الآلية الصادرة على الجانب التركي بشأن إصدار شهادات الحركة EUR1 ، و EUR-MED بدون توقيع حي بالحقل رقم 11 مع وجود QR CODE وموقع الكتروني بالشهادة للتحقق من صحتها بشكل دائم .

كما نص المنشور على أن يتم التنبيه على المواقع الجمركية برصد أية معوقات أو مشاكل قد تطرأ أثناء تطبيق الاتفاقيات، وذلك خلال الفترة الانتقالية لها، وموافاة الادارة العامة للاتفاقيات بتلك المعوقات والمشاكل.

يأتي ذلك في ضوء التعليمات الواردة بكتاب الدكتور رئيس قطاع الاتفاقيات والتجارة الخارجية بوزارة التجارة والصناعة، رقم 2380 في يوليو 2020 والمعلنة بمنشور الاتفاقيات رقم 22 لسنة 2020 والتي تم تحديثها بموجب منشورات الاتفاقيات ارقام 28 لسنة 2020 ، و 19 لسنة 2021 و 44 لسنة 2021 و 23 لسنة 2022 بشأن ما يجب اتباعة حيال شهادات الحركة EUR1 ، و EUR-MED الصادرة عن الجانب التركي دون توقيع حي بالحقل رقم 11 مع وجود QR CODE بوجود موقع الكتروني بالشهادة يمكن بواسطته التحقق من صحة إصدار الشهادة.

كما يأتي في ضوء قرب انتهاء العمل بمنشور الاتفاقيات رقم 23 / 2022 وما ورد بكتاب مدير عام المكتب الفني لرئيس مصلحة الجمارك، وخلال سبتمبر الماضي أكدت مصلحة الجمارك، على عدم تطبيق الاتفاقية المصرية الأوروبية والتي تضم دول "الافتا ، وتركيا، ودول اتفاقية اغادير " على البضائع الصادرة من خارج النطاق الأورومتوسطي.

جاء ذلك عبر منشور جمركي رقم 23 لسنة 2022 ، والذي نص على أن تلك التعليمات جائت بناءا على كتاب رئيس الادارة المركزية للاتفاقيات التجارية بوزارة الصناعة والتجارة الخارجية رقم 1852 في يوليو الماضي بشأن مدى امكانية تطبيق الاتفاقيات الاورومتوسطية (المشاركة المصرية الأوروبية - تركيا - الافتا - اغادير) على البضائع الصادرة من خارج النطاق الاورومتوسطي " والتي تشمل الدول الاوربية الواقعة على البحر المتوسط " .

وأفاد خطاب مسنول وزارة الصناعة والتجارة بتطبيق الاتفاقية على الدول الأعضاء التي يشملها بنود الاتفاقية فقط.

وتشمل تلك المواد، الفقرتين الرابعة والخامسة من المادة 23 الخاصة بالمصدر المعتمد، والفقرة (د) من المادة 28 والتي تشير الى أن إثباتات المنشأ بما فيها اعلان الفاتورة يصدر وبعد داخل الجماعة الأوروبية أو مصر ، وذلك وفقا للبروتوكول الخاص بقواعد المنشأ الاورومتوسطية.

يذكر أن القرارات والقوانين المعنية بشأن الاستيراد والتصدير عدة اشتراطات للاستفادة من الإعفاءات الجمركية بين مصر ودول اتفاقيات "الشراكة الأوروبية - تركيا- اغادير - الافتا".

ولا بد من استيفاء الشروط طبقا للقرارات الجمهورية لكي يتم إعفاء الواردات من مجموعة الدول الآتية "إيطاليا - ألمانيا- اليونان - فرنسا - إنجلترا - هولندا - بلجيكا - لوكسمبورج - أيرلندا - الدنمارك - إسبانيا - البرتغال - السويد - النمسا - فنلندا - قبرص - مالطا - بولندا - المجر - سلوفانيا - سلوفاكيا - ليتوانيا - التشيك - استونيا - لاتفيا - رومانيا - بلغاريا - تركيا - المغرب - الأردن - تونس - أيسلندا - إمارة ليختنشتاين - النرويج - سويسرا"، حيث جاءت الشروط بتقديم طلب للجمرك للاستفادة من إعفاء الاتفاقية، و تقديم شهادة EUR1-EUR-MED أو إعلان الفاتورة، و أن تكون الشحنة مباشرة من دول الاتفاقية.

أبواب التي كتب

وزارة المالية
مصلحة الجمارك المصرية
قطاع النظم والإجراءات الجمركية
الإدارة المركزية للتعاون الدولي

وزارة المالية
مصلحة الجمارك المصرية
قطاع النظم والإجراءات الجمركية
الإدارة المركزية للتعاون الدولي

مستشار اتفاقيات رقم ٤٢ لسنة ٢٠٢٢
مصادرات للافقيات رقم ٥٥٩
٢٠٢٢ / ١٠ / ١١

في ضوء التعليمات الواردة بكتاب السيد الدكتور/ رئيس قطاع الاتفاقيات والتجارة الخارجية بوزارة التجارة والصناعة رقم ٢٣٨٠ المؤرخ في ٢٠٢٠/٧/٢٧ والمعلنة بمنشور الاتفاقيات رقم ٢٠٢٠/٢٢٢ والتي تم تحديثها بموجب منشورات الاتفاقيات ارقام ٢٠٢٠/٢٨ ، ٢٠٢١/١٩ ، ٢٠٢١/٤٤ ، ٢٠٢٢/٢٣ بشأن مايجب اتباعه حيال شهادات الحركة EUR1 ، EUR-MED الصادرة عن الجانب التركي دون توقيع حي بالحقل رقم (١١) مع وجود QR CODE ووجود موقع الكتروني بالشهادة يمكن بواسطته التحقق من صحة إصدار الشهادة .

وفي ضوء قرب انتهاء العمل بمنشور الاتفاقيات رقم ٢٠٢٢/٢٣ وماورد بكتاب السيد الأستاذ/ مدير عام المكتب الفني للسيد الأستاذ/ رئيس المصلحة رقم ٧٤٧٣ ط/٥ - ٢٠٢٢/١٠ - ١١ يتم الاتي :-

أولاً- اعتبارا من ٢٠٢٢/١٠/١١ تطبق الآلية الصادرة عن الجانب التركي بشأن إصدار شهادات الحركة EUR1 ، EUR-MED بدون توقيع حي بالحقل رقم (١١) مع وجود QR CODE وموقع الكتروني بالشهادة للتحقق من صحتها بشكل دائم .

ثانياً- التنبيه على المواقع الجمركية برصد أية معوقات او مشاكل قد تطرأ أثناء تطبيق الاتفاقية وذلك خلال الفترة الانتقالية سائفة الذكر وموافاة الادارة العامة للاتفاقيات بتلك المعوقات والمشاكل .

دعاء التفضل بالتنبيه باقتاد اللازم نحو اعلانه على المواقع الجمركية المختصة التابعة لميادنتكم لوضعه موضع التنفيذ

مصادرات ما جاء به بكل دقة .

و فضلوا يقبول فانك الاحترام ...

بجاءه الادارات (مترجم لغات)
د/عاصم
١٠/١٤
٢٠٢٢

رئيس مصلحة الجمارك
٣٠٩

مدير عام
الاتفاقيات والتعاون الدولي
د/ أمل أحمد محمد
٥/ أمل أحمد محمد

ميناء الإسكندرية - باب ١٤ - مبنى A3 - الدور الرابع
Alexandria port - Gate 14 - A3 Building - 4th Floor

«الجمارك تصدر تنبيها بشأن إجراءات بيع البضائع المهمل والرواكد»



أصدرت مصلحة الجمارك، برئاسة الشحات غتوري وكيل أول وزارة المالية، تعليمات بشأن إجراءات بيع البضائع المهمل والرواكد بالمنافذ الجمركية المختلفة والموائى.

وأوضح «غتوري» عبر منشور تعليمات رقم 74 لسنة 2022 أنه نظرا لما تلاحظ من قيام بعض الإدارات العامة للمهمل والبيوع بالمنافذ الجمركية المختلفة بمخاطبة الهيئة العامة للخدمات الحكومية مباشرة لسحب اللوات المطروحة للبيع بالمزايدات العلنية أو التعديل فيها.

وأكد أنه لما كان هذا الأمر من شأنه الإضرار بسلامة إجراءات البيع، وتجنبنا لتكرار مثل هذه الحالات، فينبه على كافة الإدارات العامة للمهمل والبيوع بعدم مخاطبة الهيئة العامة للخدمات الحكومية بسحب اللوات المطروحة للبيع والمعلن عنها إلا من خلال رئيس الإدارة المركزية المختص.

كما يراعى الالتزام بتسليم المختصين بالهيئة العامة للخدمات الحكومية استمارات المعاينة قبل القيام بإجراءات عمليات التصنيف بوقت كافي، على أن تكون هذه الاستمارات مستوفاة لكافة شروط البيع وفق صحيح القانون والإجراءات المنظمة لذلك.

وكانت مصلحة الجمارك المصرية، قررت إخضاع المبيعات التي تتم عبر المزادات التي تجريها على البضائع المهمل إلى الضرائب المصرية.

وأصدرت المصلحة في هذا الصدد منشور تعليمات جديد برقم 38 لسنة 2021 أكدت فيه على جميع المنافذ الجمركية، بضرورة الالتزام من قبل إدارات المهمل والبيوع الجمركية عند بيع البضائع بالمزاد العلني بإخطار مصلحة الضرائب المصرية ببيان التعاملات والمبالغ التي تحصل من المشتري لهذه البضائع.

ونص المنشور على أن يتم إخطار مصلحة الضرائب بالبيوع التي تمت بالمزاد العلني والمبالغ التي تم تحصيلها سواء كان غرض المشتري الشراء بهدف الإتجار أو التصنيع.

وجاء المنشور بناء على كتاب رئيس مصلحة الضرائب المصرية لمصلحة الجمارك رقم 3518 لسنة 2021 ، والذي يطالب فيه بتنفيذ هذا الإجراء الذي يتفق مع قانوني الضرائب والجمارك المصرية.

يذكر أن هناك مساعي من قبل هيئات الموائى ومصلحة الجمارك والشركات الخازنة، للتخلص من كافة البضائع المهمل بالموائى والمنافذ الجمركية، وذلك تنفيذاً لتعليمات رئيس مجلس الوزراء بإنهاء تلك البضائع.

وقررت مصلحة الجمارك العام الماضي تقليص المدة المقررة لبيع بضائع المهمل لتكون شهرا بدلا من أربعة، جاء ذلك وفقا لقرار رئيس المصلحة رقم 114 لسنة 2020.

والبضائع المهمل هي المتواجدة فى المخازن الجمركية أو على الأرصفة داخل الموائى، أو الأشياء التي يتركها المسافرون فى المكاتب الجمركية وتقاوس أصحابها عن سحبها بعد إخطارهم بخطاب موسى عليه يعلم الوصول أو عن طريق الإعلان بجهة الإدارة.



PAN MARINE SHIPPING SERVICES
AGENT FOR
EMIRATES SHIPPING LINE

DIRECT SERVICE

EGYPT "SOKHNA" - KSA "JEDDAH" - UAE "JEBEL ALI"

TRANSHIPMEN

INDIA - MIDDLE EAST - EAST AFRICA - FAR EAST

Alexandria Head Office

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

Sokhna

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

Cairo Branch

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

✉ import@eg.emiratesline.com

✉ export@eg.emiratesline.com

WWW.PAN-MARINE.NET