

نافذة الملاحة

العدد السادس والثلاثون



2023 يونيو

الرئيس السيسي

يفتح عدداً من المشروعات الجديدة بميناء الإسكندرية



- غرفة الملاحة تهنىء مجلس الادارة الجديد للغرفة التجارية بالإسكندرية
- "النقل" تطبق النافذة البحرية الموحدة لدخول السفن للموانئ ينابير المقبل
- كل ما تزيد معرفته عن اتفاقية العمل البحري عقب إقرارها من النواب
- ويقر اتفاقية إنشاء منظمة المساعدات الملاحية البحرية
- الوزراء يقرر إنشاء شركة قناة السويس القابضة للصناعات والخدمات البحرية والاستثمار
- قطاع النقل البحري يصدر تعليمات بشأن إدراج المازفيست بالنسبة للشهادات البترولية
- الجمارك تقرر تشكيل لجنة للعمل على حل المعوقات التي تواجه قطاع التصدير
- ميناء الإسكندرية تقترب من الانتهاء من دراسة تأجيل قرار تحقيق «تارجت» تداول الحبوب
- النقل تستعد لانتهاء من مشروع قانون النقل البحري الموحد



YANG MING



الرئيس السيسي يفتتح عدداً من المشروعات الجديدة بميناء الإسكندرية



ESL

PAN MARINE SHIPPING SERVICES

AS AGENT FOR
EMIRATES SHIPPING LINE

DIRECT SERVICE

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

TRANSSHIPMENT

INDIA - MIDDLE EAST - EAST AFRICA - FAR EAST

Alexandria Head Office
Marhaba Tower, Fouad St., Off-Horeya Road,
Rami Station - 21131, Alexandria - Egypt.
+203 391 3820
+203 391 3829

Cairo Branch
Marine Tower, 11 El Safa St., Sheraton
Buildings, Heliopolis, Cairo, Egypt.
+202 226 64010/11
+202 226 75227

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

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

WWW.PAN-MARINE.NET

عقد الرئيس عبدالفتاح السيسي رئيس الجمهورية، عدداً من مشروعات النقل البحري بميناء الإسكندرية منتصف يونيو الجاري، وذلك بمشاركة الأستاذ محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية، ورئيس الاتحاد العربي لغرفة الملاحة.

وفي هذا الصدد قال وزير النقل كامل الوزير إنه يتم حالياً تنفيذ ١٨ كيلومتر أرصفة في ميناء السخنة، ليصبح إجمالي الأرصفة الموجودة ٢٣ كيلومتر أرصفة، بعمق ١٨ متراً.

وفي مجال السكك الحديدية يتم حالياً إدخال ١٧ كيلومتر سكك حديد/ كهرباء إلى جانب السكك الحديدية /الديزل، من خلال توفير ٢٢ كيلومتراً من السكك الحديدية داخل الميناء، فضلاً عن تنفيذ طرق خرسانية لتتحمل الحمولات الثقيلة، منها بأن مساحة الميناء زادت ٤ ملايين متر مربع، ليصل إجمالي مساحة الميناء إلى ٢٥ كيلو متراً مربعاً.

وأوضح وزير النقل - خلال افتتاح محطة (تحيا مصر) متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية - أن ١٣ شركة مصرية وطنية تقوم بتنفيذ ١٨ كيلومتر أرصفة داخل ميناء السخنة وبلغت نسبة تنفيذ الأرصفة حالياً إلى ٨٠٪، فيما بلغت نسبة تنفيذ أعمال التكريك لـ ٧٠ مليون متر مكعب من الرمال، ٢٧٪ حيث تقوم بتنفيذها ٣ شركات منها شركة أجنبية وشركتين مصريتين وطنيتين. وأشار إلى أن شركة النيل العامة للطرق والكباري التابعة لوزارة النقل قامت بتنفيذ حاجز أمواج بطول ٣٢٧٠ متراً ووصلت نسبة التنفيذ إلى ٩٤٪، فيما وصلت نسبة تنفيذ أعمال الطرق الخرسانية ٥٥٪، وذلك بأحدث معدات الخرسانة في العالم، لـ ١٧ كيلو متراً من الطرق الخرسانية والأسفنجية والإنترلوك، داخل الميناء.

وأوضح وزير النقل أنه يتم حالياً زيادة ١٧ كيلومتراً للسكك الحديدية، لتصل إلى ٢٢ كيلو متراً وتقوم بتنفيذها شركات مصرية وطنية بالتعاون مع هيئة سكك حديد مصر ووصلت نسبة التنفيذ ٧٠٪.

وبخصوص الحوض الثاني والرابع بالميناء، قال وزير النقل، إنه تم التعاقد مع المشغل العالمي الأول عالمياً «هاتشسون»، وسيتم تسليمهم الأرض في شهر يوليو القادم؛ لبدء تنفيذ البنية الفوقيّة الخاصة بهم لتصبح أول محطة بعد (سي أم أيه) سيتم تسليمها لمشغل عالمي للبدء في التنفيذ ووصلت نسبة التنفيذ لـ ٨١٪.

وقال وزير النقل إنه تم تنفيذ البنية الأساسية بالكامل بشركات مصرية وتمويل مصرى بدون أي قروض، مضيفاً أن يتم الاستعانة بمشغل عالمي لأخذ حق انتفاع لإدارة وتشغيل البنية الفوقيّة لمدة ٣٠ سنة مقابل عائداً بالدولار عدا شركة CMA، حيث تم تطبيق نظام جديد معها تم تنفيذه لأول مرة في مصر، لافتاً إلى أن الشركة وافقت على تنفيذ البنية الفوقيّة (المباني والمرافق ومحطات المعالجة وغيرها) مقابل المشاركة بحصة تقارب ٣٢٪ من قيمة المعدات.



لها أعمال ضخمة مثل القطاع الخاص.

وأشار إلى أنه تم تنفيذ رصيف الأخشاب والغلال أيضا داخل الميناء بطول ٣٣ كيلومتراً وعمق ١٥,٥ متر وبمساحة ٣٥ ألف متراً، وأكد أنه كانت هناك أزمة كبيرة في تخزين الأخشاب والغلال وبالتالي تم حل هذه المشكلة وأصبحت عملية التخزين داخل الميناء سهلة وسلسة، موضحاً أنه تم إنشاء كباري هويس جديدة داخل الميناء وتطوير الموجود.

وأكَّدَ وزير النقل كامل الوزير أنه يتم إجراء محطتين مهمتين في ميناء الدخيلة، الأولى محطة صب جاف نظيف لمواجهة حجم الطلب الكبير في القمح والذرة والأرز والغلال، وسيتم تنفيذ محطة في المياه بسبب ضيق مساحة ميناء الإسكندرية، كما وجه الرئيس السيسي في وقت سابق، باستغلال كل الأراضي بشمال طريق المكس، بالإضافة للأراضي العشوائية، وبالفعل تم الحصول عليها، لافتاً إلى أنه ليس هناك وسيلة أخرى غير الردم في البحر، وسيتم صب سقف الرصيف بالخرسانة، ليكون لدينا أرصفة بطول ١١٥٠ متراً بعمق ١٩ متراً لم يكن له مثيل في الدخيلة والإسكندرية.

وقال الوزير إن ساحات التداول الخاصة بالمحطة ستكون على مساحة ٣٠٠ ألف متر مربع ومتصلة بالأرض، حيث وصلت نسبة تنفيذها اليوم ٣٥٪ وتتفىذها شركة مصرية وطنية بالجنيه المصري.

وأشار إلى أنه تم دخول المعدات بالدولار من ميناء الإسكندرية، قائلاً «إنَّه لخلق مرر لوجستي، حيث يتم تواجد شركة هاتسن العالمية في محطات بالعين السخنة والإسكندرية، إضافة إلى القطار السريع الذي يربط طول ٦٧٥ كيلومتراً في ٢١ محطة، حيث يضم مركز تحكم وسيطرة ويخدم عليها ١٥ قطاراً سريعاً و٣٤ قطاراً إقليمياً و١٨ جرار بضائع نقل كهرباء».

وأكَّدَ وزير النقل كامل الوزير أنه تم الوصول بالبنية الأساسية من الممر اللوجستي (الجسور وتطبيقاتها وغيرها) إلى نسبة ٤٥٪، والتي تتفىذها ٦ شركات مصرية وطنية، موضحاً أنه يمر بالميناء الجاف والمنطقة اللوجستية بالعاشر من رمضان والتي تبلغ مساحتها ٢٥٠ فدانًا. وقال إنه تم التعاقد على تنفيذه شركة الشحن الأولى عالمياً (macc)، مؤكداً أنه تم البدء في تنفيذ الميناء الجاف في العاشر من رمضان لتنفيذ خط سكة حديد تربط بين سكك حديد القاهرة بالسويس «طريق الروبيكي»، ثم خط آخر موازي لطريق الدائري الإقليمي (Itr) يصل حتى بلبيس؛ وذلك للربط مع شبكة الجمهورية كلها، بهدف إنشاء ميناء جاف محوري يخدم ميناء السخنة بالبحر الأحمر وميناء بور سعيد شرق وغرب على البحر المتوسط بطول ٦١ كيلومتراً في ١٦ عملاً صناعياً بين كوبري ونفق، و٦ محطات ركاب وبضائع من الدرجة الأولى.

ولفت إلى أن تم عمل ١٥,٥ كيلومتر أرصفة بميناء الإسكندرية وهو الطرف الآخر من الممر اللوجستي. حيث تهدف الخطة لتوصيله إلى ٣٠ كيلومتراً خلال ٣ سنوات، مؤكداً أنه سيتم الانتهاء منه في نهاية عام ٢٠٢٤.

وأوضح أنه تم الوصول إلى ٣٠ كيلومتر أرصفة عمقها ٢٠ متراً بدلاً من ٨ - ١٢ متراً، لافتاً إلى أنه تم زيادة ساحات التداول من ٧,٧ إلى ١٣ كيلومتراً مربعاً، قائلاً «إنَّه لم يكن في الإسكندرية مناطق لوجستية ولا ظهير أرضي، حيث كان بها مسطح مائي والأرضي شريط قليل جداً».

وأوضح أنه تم تنفيذ توجيهات الرئيس السيسي عام ٢٠٢١ بعمل ظهير أرضي للدخول لميناء الإسكندرية، إضافة إلى منطقة لوجستية رئيسية بحوض المتراس بمساحة تتجاوز ٧٠٠ فدان.

وقال «إنَّه لم يكن هناك مناطق لوجستية لكننا وصلنا إلى ٤ كيلومترات مربعة، إضافة إلى تضاعف مساحة الميناء من ١٥ كيلومتراً مربعاً إلى ٣٠ كيلومتراً مربعاً، لتصبح إلى ميناء الإسكندرية القديم وميناء الماكس والدخيلة إلى ميناء الإسكندرية الكبير درة موانئ البحر المتوسط».

وأضاف وزير النقل أن الوزارة نفذت داخل ميناء الإسكندرية جراج من خمسة طوابق بقدرة ٤٠٠٠ سيارة لاستيعاب السيارات التي يتم استيرادها.

وتتابع أنه تم تطوير أيضاً ورشة ورصيف لتقديم الخدمات البحرية بطول ١٦٠ متراً بعمق ١٠ أمتار، مؤكداً أن الورشة أصبحت على أعلى مستوى وتقديم تأمين في جيد لهيئة ميناء الإسكندرية.

وأوضح أن شركة النيل للطرق والكباري نفذت هذه الأرصفة، مشيراً إلى أن هذه الشركة كانت تعاني منذ فترة ولكن بتوجيهات الرئيس السيسي أصبحت هذه الشركة الآن ذات ربح عالٍ ويخصص

وأوضح أنه تم بدء المحطة بتطهير الحوض المائي من المنتشرات، حيث تم إزالة نحو ٣٧٠ هدفاً كانوا غارقين في منطقة الحوض وتم ذلك بمعونة هيئة قناة السويس، واستخراج حوالي ١٢ مليون متر رمال من منطقة المحطة لتنفيذ أعمال ردم حول الميناء.

وأضاف أنه بعد عمليات الردم تم تنفيذ أعمال تحسين التربة ومعالجتها من المياه الجوفية وأصبح هناك ٤٠٠ ألف متر محسن، مشيراً إلى أن مصر لديها الآن معدات ضخمة قادرة على تنفيذ أي مهام تطلب منها أو إنشاء أي ميناء.

وأوضح أنه فور الانتهاء من البنية الأساسية أصبح هناك ٤٥٣٠ متر أرصفة و١٧,٥٠ متر أعمال و٤٦٠ ألف متر في ساحات التداول، مؤكداً أنه تم استهلاك ٤٠٠ ألف متر مكعب خرسانة و ١٠٠ ألف طن حديد تسليح و ١٨٣ مدفعة رباط أثناء عمليات الإنشاء.

وقدم الفريق كامل الوزير شرح مفصل عن عمل مبنى الإدارة والتحكم الذي ستدار منه المحطة بالكامل وأكد أنها تشبه تلك الموجودة في سنغافورة.

وأشار إلى أن المبني يحتوي على مستودعات ومخازن ومحطة معالجة مياه الصرف الصحي وتحلية مياه البحر، موضحاً أن المحطة مزودة ببوابات حديثة للكشف عن الحاويات وأشعة «X-RAY» اللازمة لعمليات التفتيش.

وأكمل أنه لدينا الآن منطقة رئيسية لساحات الأرصفة ومحطات الحاويات بطول ١٩٠٠ متر وساحة وأرصفة للبضائع العامة والسيارات بطول ٦٣٠ مترًا. مشيراً إلى أن المحطة قادرة على استيعاب بضائع بإجمالي طاقة من ١٥ إلى ١٢ مليون طن بضائع.

NEW SERVICE LAUNCHING

ITALY & LATIN AMERICA

Marfret-EG Export | **Marfret-EG Import**

Exp.Marfret@pan-marine.com | Imp.Marfret@pan-marine.com

A map showing shipping routes from Egypt to Italy and Latin America, connecting various ports in Africa, the Americas, and Europe.

Marfret-EG Export Services:

- Cairo Branch: 9 Al Adab Al Adham St., Sheraton Building 11561, Heliopolis, Cairo, Egypt. +20 (2) 226 75864 | +20 (2) 226 82782
- Port Said Branch: Ghalia Tower, El Gomherya St., Off Floor, Port Said 42511, Egypt. +20 (66) 922 4897 (5 Lines)
- Damietta Branch: DPC (Damietta Port Center), Ghamer Mall, at the front of Damietta Port Main Gate, 3rd floor, Unit A3, 7434 / 415, Damietta, Egypt. +20 (51) 229 2801/2/3/4

Marfret-EG Import Services:

- Al Mina Head Office: Marnissa Tower, Fouad St., Off Horreya Road, Ramel Station, Alexandria 21131, Egypt. +20 (3) 3913820 (10 Lines) | +20 (3) 3913829
- Cairo Branch: 9 Al Adab Al Adham St., Sheraton Building 11561, Heliopolis, Cairo, Egypt. +20 (2) 226 75864 | +20 (2) 226 82782
- Port Said Branch: Ghalia Tower, El Gomherya St., Off Floor, Port Said 42511, Egypt. +20 (66) 922 4897 (5 Lines)
- Damietta Branch: DPC (Damietta Port Center), Ghamer Mall, at the front of Damietta Port Main Gate, 3rd floor, Unit A3, 7434 / 415, Damietta, Egypt. +20 (51) 229 2801/2/3/4

www.marfret.fr YOUR SHIPPING PARTNER

وأضاف الوزير أن «محطة تحيا مصر ٢ متعددة الأغراض» على الرصيف رقم ١٠٠ ستكون من أهم محطات ميناء الإسكندرية الكبير، حيث كان الرصيف عbara عن حاجز أمواج فقط، لافتاً إلى أنه تم ردم ما بين الرصيف لتشكيل جسم الرصيف النهائي، ليكون لدينا أرصفة بطول ١٦٨٠ مترًا وعمق ١٨ مترًا وساحة تداول ١,٣ مليون متر، حيث وصلت نسبة التنفيذ ٣٠ % وتم التعاقد قبل البدء فيه مع شركات «كوسكو» و«إم إس سي».

وأشار إلى أنه لتطوير الميناء ليكون حوضاً واحداً، يجب إنشاء ٥ حاجز أمواج بإجمالي أطوال ٧ كيلو مترات طولية يستهلك فيها ٧ ملايين طن من الصخور والكلت الخرسانية لتأمين حوض الميناء، لتدخل مراكب في ميناء الإسكندرية تقربياً لمدة ٣٣٠ يوماً على مدار السنة. وأضاف أنه تم التصديق على المنطقة اللوجستية المتكاملة في حوض المتراس من قبل الرئيس السيسي على مساحة ٨٧٣ فدانًا، وكانت أولى خطواتها إنشاء محور التعمير الجديد خلق منطقة أخرى، ونعمل في هذه المنطقة ونقوم بالردم برمال من الصالحة والشرقية ووادي النطرون لخلق الأرض ثم تحسين التربة.

وتتابع: «وصلت نسبة تنفيذ المرحلة الأولى والتي على تمت على مساحة ٢٧٣ فدانًا، إلى ٥٠ % وتنفذ أعمالها الشركة القابضة للطرق والكباري». وأكد أنه أصبح لدى الوزارة القراءة والخبرة لتحسين التربة، حيث تم التعاقد مع شركة مصرية وطنية (سياك) بالتعاون مع شركة (crrc) الصينية وب مجرد الانتهاء من تحسين التربة سنقوم ولأول مرة وبمفهوم جديد بتنفيذ منطقة لوجستية صناعية في ظهير ميناء الإسكندرية، ليتم تغليف وتعبأ وتتصنيع كل الخضراء والفاكهه، وسيتم تصنيع جميع مستلزمات الإنتاج الواردية من الخارج، تتفذ عليها القيمة المضافة هنا في مصر، ويعاد تصديرها مرة أخرى من ميناء الإسكندرية لتعظيم تجارة الترانزيت والتي قد تضيف لمصر أكثر من دخل سياحة سنوية كما قال الرئيس السيسي في وقت سابق.

وقال وزير النقل كامل الوزير، إن رئيس شركة «تاليس» العالمية «أخبره أن الكثير من دول العالم لديها طموحات ولكن مصر الدولة الوحيدة التي تحلم ولديها طموحات وتقوم بتنفيذها وتحقيقها على أرض الواقع، منها بأن الرئيس السيسي حول» كلمة مستحيل إلى كلمة أنا أستطيع.

وأضاف الوزير أن هيئة قناة السويس والشركة القابضة للنقل البري والبحري وهيئة ميناء الإسكندرية، تعاونوا مع بعضهم البعض لبناء محطة تحيا مصر بقيمة ٩ مليارات جنيه من هذه الهيئات الثلاثة دون الاستدانة من الخارج.

وأوضح الوزير أنه تم تنفيذ مرحلة التشغيل التجاري للمحطة منذ ٣ أشهر، تم خلالها دخول ٥٠ مركباً تحمل ٦٠ ألف حاوية من بينها ٢٠ ألف حاوية فقط ترانزيت، أسهمت في توفير ١٠ ملايين دولار خلال التشغيل التجاري.

ونوه بأن محطة «تحيا مصر» تستهدف إدخال ٥ ملايين دولار شهرياً، بما يعادل ٦٠ مليون دولار سنوياً، لافتاً إلى أنه خلال ٥ سنوات يتم جمع ٣٠ مليون دولار وهي ٩ مليارات جنيه التي تم صرفهم لبناء المحطة.

غرفة الملاحة تهنىء مجلس الادارة الجديد للغرفة التجارية بالإسكندرية



بجوار وكالة الخضر والفاكهه بالحضور، أنه لم يكن ينتوى الترشح في الدورة الحالية للمرة الأولى منذ ما يزيد عن ٣٠ عاما، لولا الظروف الاقتصادية الصعبة التي يشعر بها الجميع، والتي دفعت البعض لمطالبته بالترشح.

وفاز أحمد الوكيل والذي كان على رأس قائمة "معاً لاستمرار العطاء"، وعدد من أعضاء مجلس الإدارة وهم "أحمد حسن شركس نائب أول رئيس الغرفة ، محمد المازني أمين صندوق الغرفة، أحمد صقر نائب ثانى رئيس الغرفة ، شريف بقطر، عمرو مصيلحي، محمد حفني، بالإضافة إلى كل من محمد فتح الله، عمر القبيمي.

تقى الأستاذ محمد مصيلحي، رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية، بالتهنئة لمجلس إدارة الغرفة التجارية بالإسكندرية، بعد تجديد الثقة بالمجلس الجديد لدورة مقبلة.

وأشار " مصيلحي " إلى أهمية الغرفة التجارية بالإسكندرية في مجتمع الأعمال المصري بوجه عام والسكندرى بشكل خاص، موضحا ان هناك تنسيق كامل بين كلا من الغرفة التجارية وغرفة الملاحة بالإسكندرية حول مختلف القضايا التي تهم مجتمع الأعمال، وقطاعي النقل والتجارة.

كان قد أشار أحمد الوكيل، رئيس غرفة الإسكندرية، إن المرحلة المقبلة تحتاج تكاتفا من الجميع حتى تمر بسلام.

وأضاف خلال كلمة موجزة في مؤتمر انتخابي لدعم القائمة في الانتخابات نظمته مجموعة العالمية للتجارة " أحمد مراعى "

شركة «OCI» تقود أول عملية تزويد بالوقود الأخضر لسفينة حاويات من منطقة قناة السويس



محللات كهربائية بطاقة ١٠٠ ميجاوات، وشركة فيرتيجلوب هي استثمار مشتركة تعمل عن طريق OCI وشركة أدنوك الإماراتية ، ومقرها أبوظبي، وتعمل في إنتاج الأسمدة الطاقة الشمسية وطاقة الرياح.

أعلنت شركة OCI العالمية - اكبر منتج لوقود الميثانول في العالم- أنها بصدد إجراء أولى عمليات تزويد سفن الحاويات التجارية بالوقود الأخضر لأول مرة في تاريخ صناعة النقل البحري ، بالشراكة مع الخط الملاحي العالمي أي بي مور ميرسك.

وفي بيان صحفي قالت الشركة التابعة لرجل الأعمال ناصف ساويرس، أن السفينة ستطلق من كوريا الجنوبية بعد تدشينها في رحلتها الاولى يوليو المقبل.

كانت OCI العالمية أعلنت في نوفمبر الماضي، على هامش مؤتمر المناخ بشرم الشيخ، بدء التشغيل التجربى لأول مصنع متكملا لإنتاج الهيدروجين الأخضر، عبر شركتها فيرتيجلوب بالشراكة مع الخط الملاحي ميرسك وشركة سكانك النرويجية للطاقة المتعددة.

ويشمل المصنع عند اكتمال جميع مراحله



دوراً رئيسياً في مستقبل صناعة الشحن البحري وسيحل محل وقود السفن التقليدي

بالميثanol الأخضر وأيضاً طلب على جميع أنواع الوقود البديل قليل الانبعاثات الكربونية.

وكان وفد ترأسه وليد جمال الدين رئيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تفقد موقع شركة OCI بمقرها في هولندا داخل ميناء روتردام مؤخراً.

وقال بيان صادر عن المنطقة أن الزيارة تأتي للاطلاع على مستجدات الأعمال للتجهيزات الخاصة بتمويل السفن التي توفرها الشركة لعملائها وكذلك تفقد خزانات الوقود خاصة الأمونيا وأاليات العمل في هذا المجال لتبادل الخبرات بين الجانبين.

وتخطط منطقة قناة السويس لتحويل موانئها لمركز عالمي في مختلف أشكال تموين السفن، وخلال الأيام الأخيرة كان قد شهد ميناء شرق بورسعيد أول عملية تموين وقود لسفينة بضائع عامة، لتدخل خدمة تموين السفن العابرة لقناة السويس حيز التنفيذ لأول مرة فعلياً.

وترى OCI أن الميثanol الأخضر سيلعب

والأمونيا الخضراء بعدة دول، ووّقعت الشركة خلال مارس ٢٠٢٢ لإقامة وتشغيل مصنع لإنتاج الهيدروجين الأخضر في العين السخنة بالشراكة مع شركة سكاتك الترويجية.

وتم تزويد سفينة الحاويات بالميثanol OCI - HyFuels بـ بعدة مواني رئيسية في طريقها إلى قناة السويس عبر شمال أوروبا، وتشهد منطقة قناة السويس الاقتصادية عملية تزويد السفينة بالوقود الأخضر عبر المصنع التابع لشركة فيرتيجلوب.

وذكر بيان الشركة أن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس اشرفت على عملية التزويد بالميثanol الأخضر ، وأضاف أن هذا الحدث سيعزز من جعل مصر مركزاً لتزويد السفن بالوقود الأخضر.

وتتابع البيان: قناة السويس تتحكم في نسبة ١٢٪ من حركة التجارة البحرية الدولية ويعبر من خلالها قناة ٣٠٪ من سفن نقل الحاويات بالعالم، وهي كثافة مرورية عالية تغنى خلق طلب شديد على التزود

«الاستثمارات تدفع «الإسكندرية للحاويات» لتحقيق نمو ٤٤٪ في صافي أرباحها ٢٠٢٢ / ٢٠٢١»



وحققت الشركة معدلات تداول بلغت خلال العام المالي السابق نحو ٨٣٩ ألف، بينما وصلت خلال العام المالي ٢٠٢١ - ٢٠٢٢ إلى نحو ٨٤٠ ألف حاوية.

وتقوم الشركة بتداول قرابة ٥٪ من حجم المتداول من الحاويات بمينائي الإسكندرية والدخيلة، حيث معدلات تداول وصلت إلى ٨٣٩,٥ ألف حاوية خلال العام المالي الماضي، وذلك مقابل المعدلات نفسها التي تم تحقيقها خلال العام المالي قبل الماضي.



كافحة أدوات ومهمات السلامة والصحة المهنية. وأوضح التقرير أن الإسكندرية لتداول الحاويات ستعمل على تحديث الموقع الإلكتروني لها، ليحتوي على البيانات والإحصائيات اليومية التي تغطي كافة اهتمامات الأطراف ذوي العلاقة وتتيح تفاعلهم مع الموقع. بالإضافة إلى نشر البيانات والمعلومات المالية وتحديثها وفقاً لمتطلبات الهيئة العامة للرقابة المالية والبورصة المصرية دون الإخلال بمتطلبات الإفصاح. وأوضح تقرير الجمعية العمومية للإسكندرية لتداول الحاويات، أن معدلات التداول بلغت خلال العام المالي ٢٠١٤ - ٢٠١٥ حوالي ١,٠٢ مليون حاوية مكافأة، لتصل خلال العام المالي ٢٠١٥ - ٢٠١٦ إلى نحو ٩٧٨ ألف حاوية مكافأة.

حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع في نهاية العام المالي ٢٠٢١ / ٢٠٢٢ ٤٤٪ صافي ربح نهائي قدره ٢,٠٢٨ مليار جنيه نتيجة ارتفاع الاستثمارات بها.

وكشف تقرير الجمعية العمومية للإسكندرية لتداول الحاويات، أن صافي الأرباح النهائية للشركة ارتفع ٤٪ في العام المالي السابق مقارنة مع العام الذي يسبقه. واستفادت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع، من خفض قيمة العملة المحلية، وذلك نظراً لارتباط رسوم تداول الحاويات بالدولار الأمريكي محققة بذلك نتائج قوية.

يشار إلى أن الشركة تلتزم بالمعايير العالمية للحفاظ على البيئة والسلامة والصحة المهنية والجودة، بجانب توفير

» اقتصادية قناة السويس: نمو حركة تداول البضائع في شرق بورسعيد ٩٠٢٠٪ مقارنة بمايو ٢٠٢٢



الدول الأفريقية المستورد الأول لخام الكلينكر والأسممنت الأبيض وال الحديد عبر أرصفة ميناء شرق بورسعيد مما يعد انعكاساً للنجاحات التي أحرزتها موانئ المنطقة الاقتصادية لتحسين الكفاءة التشغيلية في الخدمات المرتبطة باستقبال السفن وتداول البضائع.

كما استقبل الميناء السفينة LIVADI القادمة من ميناء الإسكندرية لشحن ٣٠ ألف طن من خام الكلينكر إلى لبنان وذلك في إطار رؤية المنطقة الاقتصادية في فتح أسواق جديدة وزيادة وتعزيز حركة الصادرات من الموانئ المصرية.

ويجرى التنسيق بين الجهات المعنية بالموانئ لتسهيل كافة الإجراءات الخاصة بدخول وخروج السفن من وإلى الميناء وعمليات الشحن على الأرصفة.

أعلنت الهيئة الاقتصادية لمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، عن زيادة حجم البضائع المتداولة بميناء شرق بورسعيد خلال مايو الماضي قد بلغت ٨٥٩١٨٠ ألف طن من الكلينكر والملح والجبس والأسممنت المعبأ وال الحديد بزيادة قدرها ٢٠٩,٨٪ مقارنة بذات الفترة خلال مايو ٢٠٢٢ والتي بلغ حجم التداول بها إلى ٢٧٧٢٩٤ ألف طن لذات البضائع.

كما أعلن وليد جمال الدين رئيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، أن ميناء شرق بورسعيد يعد أحد أهم الموانئ التابعة للمطلة على البحر المتوسط، والذي يساهم بدور كبير في تعزيز وزيادة حركة الصادرات المصرية من مواد البناء كالأسممنت بنوعيه وال الحديد والكلينكر للأسوق الخارجية، خاصة الدول التي يعاد الإعمار والتنمية بها.

وأشار إلى استقبال الرصيف الغربي للسفينة ETERNITY SW القادمة من تركيا، لشحن ٥ ألف طن من خام الكلينكر وتصديره إلى كوت ديفوار، حيث تعتبر

» مجلس الوزراء يصدر قراراً بإنشاء شركة قناة السويس القابضة للصناعات والخدمات البحرية والاستثمار

القطاع الخاص الأجنبي، إلى جانب ما يتطلع به من الإجراءات الإصلاحية لمسار الشركة، تعظيماً لما تمتلكه من أصول وبنية تحتية . ووافق المجلس أيضاً على استمرار شركة القناة للحوال ومنتجات الألياف الطبيعية والصناعية في نشاطها.

ووافق مجلس الوزراء على مشروع قرار بإنشاء شركة قناة السويس القابضة للصناعات والخدمات البحرية والاستثمار، وفقاً لأحكام القانون رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ بشأن شركات قطاع الأعمال العام.

وتم الإشارة إلى أن هذا القرار يأتي انطلاقاً من حرص الدولة على تشطيط شركات القطاع العام المملوكة لهيئة قناة السويس، وتحسين أوضاع العاملين بها، كما يأتي



الى تعاوناً مع التحديات التي واجهت الشركة الفترة الماضية نتيجة للأزمات والظروف العالمية، تم اتخاذ العديد من الإجراءات، منها إضافة أنشطة جديدة للشركة وإبرام العديد من الشراكات مع

وافق مجلس الوزراء في اجتماعه الأسبوعي مؤخراً، على استمرار شركة "ترسانة السويس البحرية" في نشاطها، ووافق على مشروع قرار بإنشاء شركة قناة السويس القابضة للصناعات والخدمات البحرية والاستثمار.

ووافق مجلس الوزراء على استمرار شركة "ترسانة السويس البحرية"، حيث تمت الإشارة في هذا الصدد إلى أن شركة "ترسانة السويس البحرية" هي إحدى الشركات التابعة لهيئة قناة السويس، وتتخضع لأحكام قانون هيئات وشركات القطاع العام رقم ٩٧ لسنة ١٩٨٣، ويعمل بها عدد كبير من المتخصصين من ذوى الكفاءة والخبرة في مجال صيانة وإصلاح

شركة قناة السويس القابضة للصناعات والخدمات البحرية والاستثمار، هو تنمية الاقتصاد القومي من خلال النشاط الصناعي والتجاري المتصل بالأعمال البحرية، ومن ذلك ما يتعلق ببناء وإصلاح وتجديد السفن بكافة أنواعها وأحجامها، والقيام بأعمال الإنشاءات المعدنية بأنواعها والمشروعات المتكاملة، وإدارة واستثمار أصول الشركات التابعة لها والأصول ذات الصلة التي تمت الموافقة على نقل تبعيتها لها، وغيرها من الاختصاصات.

القابضة للصناعات والخدمات البحرية والاستثمار“ ذات شخصية اعتبارية، ومركزها الرئيسي مدينة الإسماعيلية وتتعرض لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال العام لأنحائه التنفيذية، وتتبعها شركة القناة لرباط وأنوار السفن، والشركة البورسعيديه للأعمال الهندسية والإنشاءات البحرية. ويجوز للشركة القابضة أن تتشكل شركات أخرى تابعة يتم تأسيسها وتحديد ممتلكاتها وأغراضها بقرار من رئيس هيئة قناة السويس. ووفقاً للقرار أيضاً، يكون عرض

تنفيذًا للتوجه نحو تعزيز دور ومشاركة القطاع الخاص في الأنشطة الاقتصادية. ووافق على تحويل شركة القناة لرباط وأنوار السفن، والشركة البورسعيديه للأعمال الهندسية والإنشاءات البحرية إلى شركتي قطاع أعمال عام تابعتين لشركة قناة السويس القابضة للصناعات والخدمات البحرية والاستثمار، التي تم الموافقة على تأسيسها. وبموجب القرار تكون شركة “قناة السويس

قطاع النقل البحري يصدر تعليمات ببيان إدراج المانفيست بالنسبة للشهادات البترولية



قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR (MTS)



الطائرات ووسائل النقل الأخرى أو وكلائهم الملاحيون أو من يمثلونهم، بإدراج الرقم التعريفي ACID بمستندات الشحن الخاصة بالبضائع الواردة للبلاد، وفي حال عدم إدراج هذا الرقم بمستندات الشحن، يتم إعادة شحن البضائع إلى خارج البلاد، دون تفريغها داخل الموانئ والمنافذ المصرية أو من يمثله.

وطالب بضرورة التأكيد من صحة وصلاحية الرقم التعريفي ACID قبل الشحن عن طريق مراجعته على منصة “نافذة”， وإلا فسيتم إلزام التوكيلات الملاحية بإعادة شحن هذه البضائع على نفقتها، طبقاً لأحكام المادة (٣٩) المشار إليها عاليه.

طالب قطاع النقل البحري، المشرف على الموانئ المصرية، بضرورة اتباع التوكيلات الملاحية عدداً من الإجراءات، خلال إدراج المانفيست بالنسبة للشهادات البترولية.

وجاءت تلك التعليمات، بعد أن تلاحظ لدى مصلحة الجمارك عدم قيام التوكيلات الملاحية بإدراج مانفيست الشهادات البترولية التي يتم نقلها بين الموانئ المصرية الداخلية، على منظومة “نافذة”， خاصة الشحنات التي يتم نقلها من ميناء السويس إلى ميناء الإسكندرية.

وطالبت التعليمات، الصادرة من مصلحة الجمارك وقطاع النقل البحري، بضرورة قيام التوكيلات الملاحية باستكمال إدراج بيانات رحلات المانفيست الخاصة بالشهادات البترولية على موقع “نافذة”， والتقديم للجمارك في الميعاد القانوني.

كما أشارت التعليمات إلى ضرورة التأشير على حقل (مؤشر البوليصة من المنفذ للإيداع العام الخاص) بـ“نعم”， وذلك في حال وجود بوالص برسم الإيداع في شاشة طلب تفريغ بوليصة بموقع “نافذة”， بالإضافة إلى ضرورة التنسيق مع شركة MTS ومصلحة الجمارك، في حال وجود أية استفسارات خاصة بهذا الموضوع.

وكان قد طالب قطاع النقل البحري مؤخراً التوكيلات الملاحية، بضرورة التأكيد من صحة وصلاحية الرقم التعريفي للتسجيل المسبق للشحنات قبل عملية الشحن.

وأوضح، في منشور له، أن هذا يأتي انطلاقاً من أهمية دور نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI“ في تبسيط الإجراءات الجمركية، وتقليل معدلات زمن الإفراج، والمشاركة في الحفاظ على الأمن القومي للبلاد، ومنع تكدس المهمل بالموانئ.

وأكد مسئولو قطاع النقل البحري ومصلحة الجمارك أنه تلاحظ، في الآونة الأخيرة، تعدد ورود شحنات بالموانئ البحرية بأرقام ACID منتهية الصلاحية (ستة أشهر من تاريخ الحصول عليه)، وأرقام أخرى سبق استخدامها في الإفراج عن عدة شحنات سبق ورودها،

وذلك دون قيام الناقل بالتحقق من صحة رقم ACID على منصة “نافذة”， قبل الشحن، بالمخالفة لقانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ ولأنحائه التنفيذية، الصادر بقرار وزير المالية رقم ٤٣٠ لسنة ٢٠٢١، والقرارات الوزارية الصادرة في هذا الشأن، فضلاً عن قيام بعض المستوردين بالحصول على أرقام ACID بعد الشحن للشحنات نفسها.

وأشار قطاع النقل البحري إلى أن هذا الأمر يتربّط عليه إظهار قيم غير حقيقة للشحنات عن إعداد الإحصائيات والتقارير المطلوبة للجهات المعنية للدولة.

وتنص المادة رقم (٣٩) من قانون الجمارك على ضرورة التزام الناقل وربابنة السفن وقادة

» وزير النقل: محور السخنة - الدخيلة أكبر ممر لوجستي لخدمة التجارة العالمية



العالمية لتجارة الترانزيت، بالإضافة إلى خدمة الصادرات المصرية والمساعدة في فتح أسواق جديدة لل الصادرات المصرية، من خلال تشغيل خدمات ملاحية مباشرة وزيادة القدرة على منافسة الدول ذات المنتجات والصناعات المثلية، عبر تطوير حلول متكاملة للنقل والتداول بين محطات الحاويات البحرية ومحطات السكك الحديدية وخدمات النقل متعدد الوسائط.

كما أكد وزير النقل أنه تم عمل شراكات استراتيجية مع خطوط عالمية تمثل أكبر ٦ خطوط ملاحة عالمية، تعمل في الموانئ المصرية، وهي ميرسك و CMA CGM و msc و evergreen، بالإضافة إلى أكبر مشغلي محطات الحاويات بالعالم Euro terminals و TIL و HPH و AP Moller gate.

قال وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير إن محور السخنة / الدخيلة اللوجستي المتكامل للحاويات للربط بين البحرين الأحمر والمتوسط، يعتبر أكبر ممر لوجستي لخدمة التجارة العالمية بين الشرق والغرب.

جاء ذلك خلال الجولة التفقدية التي قام بها الدكتور مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء في ميناء الإسكندرية والدخيلة مؤخرًا، لمتابعة معدلات تنفيذ عدد من المشروعات الجاري تنفيذها بالميناءين، التي يتم تنفيذها ضمن خطة تنفيذ ميناء الإسكندرية الكبير وتطوير جميع الموانئ المصرية، وذلك عقب انتهاءه من تفقد عدد من المشروعات الخدمية بالمحافظة.

وكان في استقبال رئيس الوزراء الفريق مهندس كامل الوزير، واللواء بحري نهاد شاهين رئيس الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، واللواء محمد الشريفي، محافظ الإسكندرية، ومسئولي الجهات المعنية. واصطبغ وزير النقل رئيس الوزراء في جولة واسعة بأرجاء المشروعات الجاري تنفيذها بالميناءين، حيث أكد الوزير أن تنفيذ هذه المشروعات يأتي لتحقيق الهدف الأكبر بجعل مصر مركزاً عالمياً من مراكز التجارة واللوجستيات تنفيذاً لتوجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي.

وفي هذا الإطار، أكد وزير النقل على الأهمية الكبيرة التي توليها الدولة لتطوير الموانئ المصرية، مشيراً إلى توجيهات رئيس الجمهورية، بتكثيف الجهود لتعظيم الاستفادة من قطاع النقل البحري والموانئ البحرية.

وقال إن الدولة تعكف على تحويل الموانئ المصرية إلى موانئ محورية، فضلاً عن العمل على زيادة حصة مصر من السوق

إنشاء محطة الحاويات على رصيف ١٠٠ في ميناء الدخيلة

إلى ١,٥ مليون حاوية مكافحة/ سنويًا، حيث ستسمح المحطة باستقبال سفن عملاقة بطول ٤٠٠ متر، كما سيتم استخدام باقي مساحة رصيف ١٠٠ في تداول البضائع العامة وبضائع الرورو؛ بهدف زيادة الطاقة الاستيعابية لتداول الحاويات والبضائع.”

وعقب ذلك، توجه رئيس الوزراء وزير النقل لمتابعة مشروع إنشاء محطة الصب الجاف بميناء الدخيلة، حيث يتم إنشاء رصيف بطول ١١٥٠ مترًا وعمق ١٥ م وظهير خلفي ٣٠٠ ألف م٢ قادر على استقبال ٤ سفن بطول ٢٤٠ م، وقال الفريق كامل الوزير: “من المخطط أن يضيف طاقة استيعابية تقديرية من ٧-٦ ملايين طن إضافية/ السنة”.

كما أطلع مدبولي على معدلات تنفيذ عدد من المشروعات الأخرى

وبعد الجولة بتفقد أعمال تنفيذ مشروع إنشاء محطة الحاويات على رصيف ١٠٠ بميناء الدخيلة، الذي سيق توقيع عقد إنشاء البنية الفوقيّة وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسلیم المحطة بين الهيئة العامة لميناء الإسكندرية وتحالف (هاتشيسون - MSC - CMA - COSCO) الذي يأتي في إطار توجيهات الرئيس السيسي بتنفيذ مشروع إنشاء محور السخنة/ الدخيلة اللوجستي المتكامل للحاويات للربط بين البحرين الأحمر والمتوسط، الذي يعتبر أكبر ممر لوجستي لخدمة التجارة العالمية بين الشرق والغرب.

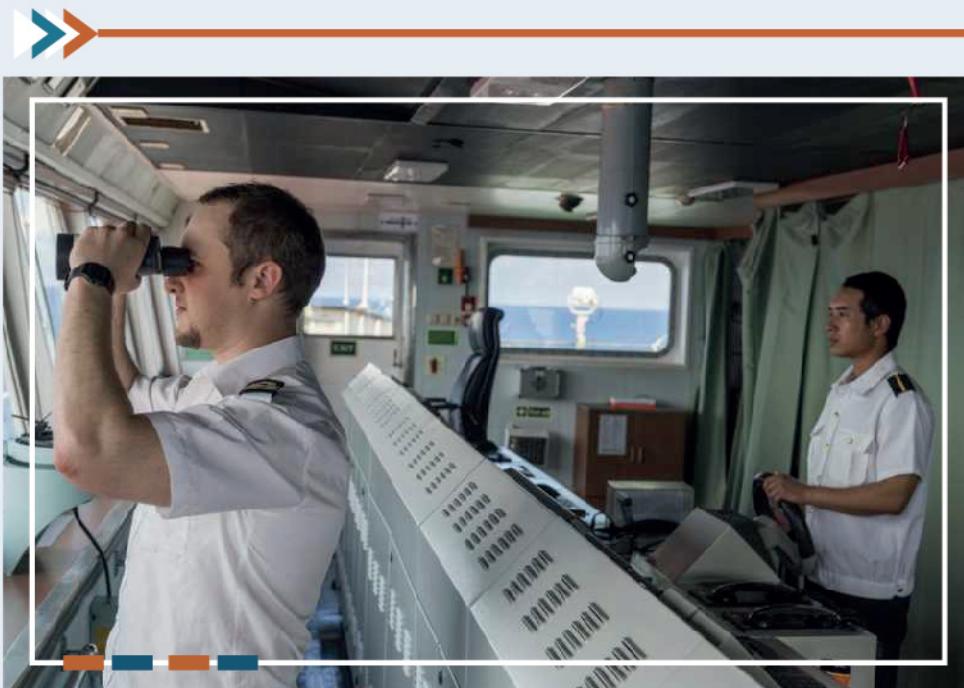
وقال وزير النقل: “يتم إنشاء رصيف بطول ١٦٨٠ م وعمق ١٨ م، ومساحة تقترب من ١,٣ مليون م٢ تقريبًا، وطاقة استيعابية تصل

الجاري تفيذها مثل مشروع حاجز الأمواج الغربي والشمالي، اللذان يتم تفيذهما ضمن خطة إنشاء خمسة حاجز أمواج جديدة في إطار مشروع ميناء الإسكندرية الكبير؛ حيث يصل طول الحاجز ٢٠٠ متر، كما تفقد مدبوبي مشروع إنشاء منطقة لوجستية على مساحة ٢٧٣ فدانًا تقريبًا، الذي يهدف إلى إنشاء منطقة لوجستية متكاملة وموانئ نهرية لخدمة ميناء الإسكندرية الكبير.

وتتابع مدبوبي ومرافقه مشروع إنشاء وتطوير الموانئ النهرية على ترعة النوبارية بالإسكندرية بعدد ٢ رصيف (٤،٥)، حيث يهدف المشروع إلى تيسير وتسهيل أعمال الشحن والتفرغ للبضائع الواردة والمصدرة من ميناء الإسكندرية عبر المراكب المارة في ترعة النوبارية وزيادة أعداد السفن القادمة إلى ميناء الإسكندرية بما يسهم في دعم الاقتصاد المصري.

كما أكد وزير النقل أنه تم عمل شراكات استراتيجية مع خطوط عالمية تمثل أكبر ٦ خطوط ملاحة عالمية، تعمل في الموانئ المصرية، وهي ميرسك وCGM msc وهاياباج لويد وevergreen، بالإضافة إلى أكبر مشغلي محطات الحاويات بالعالم Eurogate CMA terminals و TIL HPH AP Moller .gate

» بناء على شكوى وردت للاتحاد اتحاد عمال النقل يؤكد عدم استغلال النقابات المصرية له للحصول على رسوم بطرق متعددة



باهظ، وأن هذه النقابات تقوم بوضع مهن البحارة على هذه البطاقات دون التأكد من حصول الشخص المعنى على أي مؤهلات لقيامه بالمهمة المذكورة في البطاقة.

وأوضح "الاتحاد" أن مثل هذه التصرفات مخالفة للقوانين المحلية والدولية، ومن

النصائح، والمساعدة لهم باعتبارهم أعضاء في النقابة.

وأشار الاتحاد إلى أن الشكاوى تتضمن أن عدداً من النقابات تقوم بطلب مبالغ مالية مقابل إصدار بطاقات العضوية، وهذه البطاقات عليها شعار ITF مقابل ثمن

أعلن الاتحاد الدولي لعمال النقل، على أنه وردت العديد من الشكاوى الصادرة عن بحارة أو عاملين في القطاع البحري في مصر بأن بعض النقابات أو الأشخاص يستغلون اسم الاتحاد ويدعون الانتماء له من أجل الحصول على رسوم وأموال بدون وجه حق وبطرق متعددة.

وأشار الاتحاد في خطابه للنقابات المختلفة العاملة بمصر، إلى أن الاتحاد يعمل على مدار الساعة للدفاع عن حقوق عمال النقل بشكل عام وحقوق البحارة بشكل خاص، ولا يتم الحصول على أي مبلغ مقابل أعمال الاتحاد، كما يؤكد على أن كل البحارة حول العالم الانتهاء من وكالات التشغيل أو أي كيانات أخرى تحاول الوصول لهم واستغلالهم بسبب حاجتهم للعمل.

كما أكد الاتحاد على أنه يجب على النقابات التي تمثل العمال والبحارة أن تقوم بتقديم الدعم للبحارة، وأن لا تدخل بأي شكل من الأشكال في أية أعمال تؤدي لتحصيل أموال البحارة، حيث يجب عليهم تقديم الدعم

النقابات المنتسبة ومعرف به على أنه السلطة القائدة للنقل في العالم.

ويعمل الاتحاد على تحسين حياة العاملين في النقل، ويشكل روابط قوية بين ما يقرب من ٧٤ نقابة عمالية من أكثر من ١٥٠ دولة.

كما يساعد على ضمان الحقوق والمساواة والعدالة، ويعد صوتاً لقرابة ٢٠ مليون عامل وعاملة في جميع أنحاء العالم.

يقع مقره الرئيسي في لندن، كما لديه مكاتب في أبیدجان وعمان وجنيف وهونج كونج ومونتريال ونيروبي ونيودلهي وبينما وريودي جانIRO وسنغافورة وسيدني وطوكيو.

الأشخاص من جميع الجنسيات إلى بورتسودان لمحاولة مغادرة البلد بالسفينة والطائرة، وتمكن السفن والرحلات القادمة من بورتسودان من إجلاء عشرات الآلاف من الأشخاص إلى العديد من البلدان حول العالم بما في ذلك السعودية ومصر ودول أوربية.

وطالب الاتحاد الدولي لعمال النقل عبر الأمين العام ستيفن كوتون، في خطابه لأنطونيو غوتيريس الأمين العام للأمم المتحدة إلى دعوة المجتمع الدولي لقبول وتوطين السوريين الذين يبحثون عن ملجاً في السودان أو سوريا أو مخيمات اللاجئين في الدول المجاورة والسامح لهم بدء حياة جديدة بعد سنوات من المعاناة.

ومن المعروف أن الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد ديمقراطي يقود

يقوم بها يتحمل وحدة مسئولية هذه التصرفات، كما لا يوجد علاقة بالاتحاد بمثل هذا التصرفات.

وأشار الاتحاد إلى أنه لا يوجد له أية مكاتب في مصر ويقوم بمارسة عمله عبر المكتب الإقليمي في العالم العربي والذي يتم من عمان بالأردن مقراً له.

كما أصدر الاتحاد رسالة إلى ١٨,٥ مليون عامل منتسب له حول العالم ويمثلون ٧٠٠ نقابة نقل من ٤١ دولة حول العالم، وذلك للتحدث عن قضية مهمة تتعلق بالاجئين السوريين في السودان.

وأشار الاتحاد إلى أنه تم إجبار ملايين السوريين على القرار من بلدتهم بعد حرب دامت عدداً من الزمن، كما نزح ملايين السوريين وهاجر الآلاف واستقروا في السودان، إلا أن قد فر مئات الآلاف من

رئيس هيئة قناة السويس وأمين منظمة IMO يبحثان سبل تحول القطاع البحري نحو الوقود الأخضر



وأشار إلى أن الهيئة اعتمدت حزمة من السياسات التسويقية المرنة للتعامل مع هذه الأزمات، وهو ما أثمر عن نجاح الهيئة في تحقيق معدلات نمو غير مسبوقة على صعيد أعداد السفن وحمولاتها وإيرادات القناة، لافتاً إلى أن قناة السويس حققت خلال العام المالي الماضي ٢٠٢١ / ٢٠٢٢ أعلى إيراد في تاريخها، كما سجلت إحصائيات الملاحة اليومية يوم الإثنين من الأسبوع الماضي أعلى معدل عبر يومي في تاريخ القناة بعبور ٩٤ سفينة من الاتجاهين، مثمناً في هذا الصدد الدور الكبير الذي لعبته قناة السويس الجديدة والمرشدين ورجال إدارة

ربيع عن تقديره للدور الهام الذي تلعبه المنظمة البحرية الدولية في صناعة النقل البحري باعتبارها المنظمة الأبرز المسؤولة عن إصدار التشريعات واللوائح المنظمة لهذا القطاع الحيوي.

وأكّد الفريق ربيع حرص قناة السويس الدائم على الحفاظ على استقرار سلاسل الإمداد العالمية وذلك على الرغم من التحديات العديدة التي مرت بها الهيئة خلال السنوات الأخيرة، وعلى رأسها التداعيات السلبية التي خلفتها أزمة فيروس كورونا على التجارة العالمية.

استقبل الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس مؤخراً، كيتاك ليم الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية "IMO" ، على هامش زيارته لمصر، وذلك بمقر الهيئة بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية.

تهدف الزيارة إلى تعزيز أواصر التعاون المشترك وتفعيل التوجه نحو التحول الأخضر في قطاع النقل البحري، بالإضافة إلى التعرف عن قرب على مستجدات استراتيجية تطوير القناة.

شملت الزيارة، تفقد الفريق أسامة ربيع وكيتاك ليم الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية مركز مراقبة لملاحة الرئيسي بمبنى الإرشاد، ومركز المحاكاة والتدريب البحري، علاوة على القيام جولة بحرية في قناة السويس الجديدة ليشاهد ما تحقق من تطوير على أرض الواقع.

عقب ذلك، توجه الفريق أسامة ربيع رئيس الهيئة وكيتاك ليم الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية "IMO" لحضور فعاليات المؤتمر الصحفي، وذلك بمبنى المارينا الجديدة بالإسماعيلية.

في بداية المؤتمر، أعرب الفريق أسامة

في مجال نقل البضائع، وهو ما يلقي مسؤوليات إضافية على قناة السويس بوصفها القناة والمسار الأهم على مستوى العالم عند الحديث عن النقل البحري، في تحفيز السفن على التحول نحو الوقود الأخضر، لافتًا إلى أنه لمن ذلك بنفسه من الفريق أسامة ربيع والذي وعد بجزمة تيسيرات لها هذا النوع من السفن.

وأضاف أن المنظمة البحرية الدولية تتبنى استراتيجية تستهدف تخفيض معدل الاعتماد على الوقود التقليدي في السفن، كما تهتم المنظمة بالإجراءات التقنية لتسريع عملية التحول نحو الوقود الأخضر.

وفي ختام كلمته، حثّ كيتاك ليم المؤسسات والجهات العاملة بقطاع النقل البحري على إنفاق مزيد من الاستثمارات في أبحاث الوقود النظيف، مؤكداً أن أحد أهم عوامل جذب السفن لهذا الوقود هو تقليل الفجوة بين تكاليف وأسعار الوقود الأحفوري ونظيره الأخضر، مشيرًا إلى أن البعد الاقتصادي مهم للغاية في تحفيز الشركات للتحول الأخضر.

الجنوبى، وهو المشروع الذى يستهدف ازدواجه القناة بمنطقة البحيرات المرأة الصغرى من الكم ١٢٢ إلى الكم ١٣٢ ترقيم قناة وتوسيعة القناة من الكم ١٣٢ إلى الكم ١٦٢، وسيعمل المشروع زيادة عامل الأمان الملاحي بالقطاع الجنوبي بنسبة ٢٨٪ وزيادة الطاقة الاستيعابية للقناة في تلك المنطقة بمعدل ٦ سفن إضافية.

ومن جانبه تقدم كيتاك ليم لهيئة قناة السويس بالشكر على إتاحة هذه الفرصة لزيارة واحدة من أهم القنوات الملاحية في العالم، مشيرًا إلى أنه سعد كثيراً بمستوى التطوير الذي شهدته المجرى الملاحي منذ آخر زيارة له من أربع سنوات، مؤكداً على الدور الحيوي الذي تلعبه القناة نحو ضمان استدامة سلاسل الإمداد، مشيداً بالتدابير التي تتخذها القناة من أجل الحفاظ على سلامة الملاحة بالقناة، وعلى رأسها مشروع تطوير القطاع الجنوبي الذي تعكف الهيئة على تنفيذه في الوقت الحالى.

وأشاد كيتاك ليم بالجهود التي تبذلها الهيئة بهدف تشجيع التحول الأخضر والتحيد الكربوني، مقدماً الشكر في هذا الصدد على مساعي مصر وتنظيمها لمؤتمر المناخ COP ٢٧ "لدعم سبل الحفاظ على البيئة لاسيما البيئة البحرية".

ولفت إلى أن مؤتمر المناخ يحظى باهتمام من العالم أجمع، بما يوضح أهمية قضايا المناخ وجهودات نزع الكربون والتي تلقى رواجاً كبيراً في كثير من المؤسسات العالمية وعلى رأسها قناة السويس.

وأضاف أن قناة السويس لا تهتم بالإجراءات البيئية فقط، بل تحرص أيضاً على زيادة الوعي بأهمية القطاع البحري والدور المحوري للبحرية والعاملين بهذا القطاع، كما كان لها دوراً مهماً في دعم صناعة النقل البحري.

وكشف عن أن منظمة IMO، يتبعها جامعتين تحت مظلتها لخدمة القطاع البحري وتدرس كل ما يخص عملية التنمية والاستدامة البحرية، كما تمتلك المنظمة ما يتراوح ما بين ٦ إلى ١٠ مكاتب تقنية حول العالم، مشيرًا إلى أن المنظمة قررت تأسيس مكتب إقليمي لها لمنطقة الشرق الأوسط وسيكون مقره مصر.

وشدد كيتاك ليم على أهمية النقل البحري

التحركات في تحقيق مثل هذه الأرقام القياسية غير المسبوقة.

وانتقل الفريق أسامة ربيع للحديث عن مجهودات الهيئة للاعلان عن قناة السويس "قناة خضراء"، حيث قامت الهيئة بالفعل بيء تطوير ١٦ محطة إرشاد بطول المجرى الملاحي للعمل بالطاقة الشمسية بدلاً من الطاقة التقليدية، كما تعمل الهيئة على تحويل أسطول سيارات الهيئة للعمل بالغاز بدلاً من الوقود الأحفوري، كما كشف عن قرب التوصل لاتفاق مع شركة عالمية متخصصة في مجال جمع وتدوير المخلفات الصلبة والسائلة من السفن العابرة لقناة السويس. ولفت إلى أن البداية كانت من مشروع قناة السويس الجديدة الذي نجح في زيادة الطاقة العددية والاستيعابية لقناة وتقليل ساعات انتظار وعبور السفن، وزيادة عامل الأمان الملاحي وما لذلك من بعد بيئي ملموس حيث ساهمت القناة الجديدة في خفض ٥٣,١٣ مليون طن من مكافى ثاني أكسيد الكربون.

وأضاف أن الهيئة تحرص على تعزيز دورها للحفاظ على قناة السويس ومنطقة القناة آمنة ضد مخاطر التلوث والانسكاب البترولي المحتملة والالتزام بمعايير السلامة البيئية البحرية، من خلال امتلاكها لكافة متطلبات ومقومات العمل على مكافحة التلوث البحري بشقيه البشري والفني خاصة على صعيد كواشط مكافحة التلوث المتطرفة بكافة طرازاتها، بالإضافة إلى وجود محاكي كامل للتدريب على مكافحة التلوث. وكشف الفريق ربيع عن اقتراح إعلان قناة السويس عن حواجز جديدة للسفن التي تستخدم الطاقة النظيفة مثل الهيدروجين الأخضر والغاز الطبيعي والميثanol والأمونيا، وهو ما يتماشى بصورة كلية مع السياسة العامة للدولة المصرية للتوجه نحو السياسات الخضراء في كافة المجالات لاسيما المجال البحري حيث حصلت الهيئة مؤخرًا على تصديق الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية بإنشاء أول مارينا جديدة صديقة للبيئة في الشرق الأوسط، فضلاً عن اتخاذ الهيئة خطوات فعلية في مجال التحول الرقمي.

وأضاف أن الهيئة تعكف حالياً على تسريع معدلات التنفيذ بمشروع تطوير القطاع



» السعودية تفوض وزير النقل للتباحث مع مصر بشأن اتفاقية تسهيل عبور السفن لقناة السويس



والصادقة على المستويين الثنائي ومتعدد الأطراف في مختلف الأصعدة. وأشار مجلس الوزراء، في هذا السياق، بمخرجات الدورة الخامسة لمجلس التنسيق السعودي العراقي التي عُقدت في محافظة جدة، وما شهدته من التوقيع على مذكرات تفاهم في عدد من المجالات، وتأكيد عزم البلدين الشقيقين رفع وتيرة تعاونهما؛ بما يحقق المصالح المشتركة، ويعزز أمن واستقرار المنطقة ويدفع بعجلة التنمية.

رأس خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبد العزيز آل سعود، الجلسة التي عقدها مجلس الوزراء، مؤخراً، في قصر السلام بجدة، وفقاً لما أكدته وكالة أنباء السعودية (واس).

وكان من بين ما انتهت إليه الجلسة ما يلي: تفويض معايير وزير النقل والخدمات اللوجستية، رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل - أو من ينوبه - بالتباحث مع الجانب المصري في شأن مشروع اتفاقية بين الهيئة العامة للنقل في المملكة العربية السعودية، وهيئة قناة السويس في جمهورية مصر العربية، للتعاون في مجال تطوير عبور سفن النزهة وسفن الشحن عبر قناة السويس.

وكذلك تفويض معايير وزير الإعلام رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للإعلام المرئي والمسموع - أو من ينوبه - بالتباحث مع الجانب المصري، والجانب التشادي، والجانب البحريني، والجانب القطري، في شأن مشروعات مذكرات تفاهم بين الهيئة العامة للإعلام المرئي والمسموع في المملكة العربية السعودية، والمجلس الأعلى لتنظيم الإعلام في جمهورية مصر، وهيئة الوطنية للإعلام السمعي والبصري في جمهورية تشاد، ووزارة شئون الإعلام في مملكة البحرين، والمؤسسة القطرية للإعلام في دولة قطر.

في مستهل الجلسة، أطلع مجلس الوزراء على فحوى الرسائلتين اللتين تلقاها خادم الحرمين الشريفين وصاحب السمو الملكي ولبي العهد رئيس مجلس الوزراء، من فخامة رئيس جمهورية الفجر المتحدة. وأوضح معايير وزير الإعلام الأستاذ سلمان بن يوسف الدوسري، في بيانه لوكالات الأنباء السعودية، عقب الجلسة، أن المجلس تناول مجمل أعمال الدولة في الأيام الماضية، ولا سيما ما يتصل بتعزيز أواصر العلاقات بين المملكة وعدد من الدول الشقيقة

» بنسبة ٣٤,٧٪ مقارنة بمثله في ٢٠٢٢

الجهاز المركزي للإحصاء: واردات «الموانئ المصرية» تسجل انخفاضاً كبيراً خلال فبراير الماضي

٤٨٦,٤ مليون دولار.

وأعلن ميناء السويس ثاني أكبر عوائد من واردات فبراير ٢٠٢٣، بواقع ٨٥٨,٥ مليون دولار، محققاً بذلك ارتفاعاً قدره ٢٧٩,٥٪، مقارنة بواردات فبراير ٢٠٢٢.

وبلغت عوائد ميناء الإسكندرية من واردات فبراير الماضي ١٨٠,٤٤ مليون دولار، مسجلة بذلك انخفاضاً قدره ٧٤,٧٪، مقارنة بعوائد نفس الشهر من عام ٢٠٢٢، حيث قدرت العوائد الدولارية

فبراير ٢٠٢٣، مقارنة بنفس الشهر للعام الذي يسبقه.

توزعت عوائد الواردات الخاصة بالموانئ المصرية، خلال فبراير، على العديد من الموانئ، على رأسها المطارات بواقع ٤ مليارات و٤٠٠,٧ مليون دولار.

وكشفت النشرة الإحصائية للتجارة الخارجية أن عوائد واردات المطارات المصرية في فبراير ٢٠٢٣ انخفضت بنسبة ٤١,١٪، مقارنة بممثلتها في فبراير ٢٠٢٢، والتي سجلت ٧ مليارات و

سجلت واردات مصر عن طريق الموانئ انخفاضاً كبيراً، حيث بلغ إجمالي عوائد فبراير الماضي من الموانئ ٥,٥٤ مليار دولار، بينما قدرت نظيرتها في ٢٠٢٢ بـ ٨,٤٨ مليار دولار، بحسب بيانات الجهاز المركزي.

كشفت بيانات النشرة الشهرية للتجارة الخارجية، المصدرة بالجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، خلال أبريل الماضي، أن إجمالي واردات الموانئ المصرية انخفض بنسبة ٣٤,٧٪ في



٨٥٠ ألف دولار في فبراير الذي يسبقه، يانخفاض قدره ٤٪.

وبلغت واردات ميناء نوبيع ١٨ ألف دولار في فبراير ٢٠٢٣، ولم تسجل شيئاً خلال نفس الشهر للعام الذي يسبقه.

وأوضحت النشرة أن إجمالي واردات باقي الموانئ المصرية بلغت ٤٢ مليون دولار، في فبراير الماضي، بارتفاع قدره ١٢,٢٪ مقارنة بشهر فبراير ٢٠٢٢.

فبراير الماضي، من إجمالي واردات الموانئ المصرية، بينما سجل ميناء بورسعيد ٠,١٪ فقط.

وكشفت النشرة الإحصائية أن القصير وموانئ البحر الأحمر بلغت وارداتها، لشهر فبراير ٢٠٢٣، حوالي ٢,٢ ألف دولار، بارتفاع ٤٥٥,٤٪، بالنسبة إلى فبراير ٢٠٢٢.

وسجل ميناء سفاجا ١٩٢ ألف دولار من عوائد واردات فبراير ٢٠٢٣، بينما سجل

واردات ميناء الإسكندرية بـ ٧١٢,٨٧ مليون.

جدير بالذكر أن الموانئ التي حققت ارتفاعاً في وارداتها، خلال فبراير الماضي، مقارنة بمثله لعام ٢٠٢٢، تمثلت في كل من الإسكندرية، الحدود الغربية، ميناء سفاجا، بالإضافة إلى ميناء المطارات.

وسجلت الحدود الغربية ٤٤ ألف دولار في فبراير ٢٠٢٢، بينما لم تسجل أي واردات في نفس الشهر من العام الحالي، وسجل ميناء الدخيلة ٦٠٧٠ ألف دولار في فبراير الماضي، بارتفاع ٤٥,٦٪، مقارنة بفبراير ٢٠٢٢.

استحوذت المطارات على النسبة الكبرى من واردات فبراير ٢٠٢٣ بواقع ٧٩,٦٪، بحسب بيانات التسعة الإحصائية للتجارة الخارجية.

بينما جاء في الترتيب الثاني ميناء الإسكندرية، حيث استحوذ على ٣,٣٪ من إجمالي قيمة الواردات، تلاه "السويس" بمعدل تغير قدره ٢٧٩,٥٪ ارتفاعاً عن عوائد فبراير ٢٠٢٢.

وحققت عوائد ميناء دمياط ٠,٦٪، في

"النقل" تطبق النافذة البحرية الموحدة لدخول السفن للموانئ يناير المقبل



ولفت مسئولي قطاع النقل البحري المصدر إلى أن النظام يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات وبيانات تفصيلية عن المركب القادمة للميناء مصحوبة بمعلومات تمهيدية عن حجم البضائع المشحونة عليها قبل دخول المياه الإقليمية بفترة ٤٨ ساعة، لتكون هيئة الميناء المستقبلة لها أنهت إجراءاتها فور وصولها لرصف الرسو. أوضح ، أن النظام يساعد بشكل تدريجي في القضاء البيروقراطية التي تعاني منها الموانئ المصرية، خاصة وأن الميناء سيكون لديها

يدرس قطاع النقل البحري التابع لوزارة النقل، تطبيق نظام النافذة البحرية الموحدة لاستقبال السفن القادمة للموانئ المصرية بداية يناير المقبل، حسبما أكده عدداً من مسئولي قطاع النقل البحري وهيئة ميناء الإسكندرية.

وأضاف مسئولي قطاع النقل البحري، خلال ورشة عمل عقدت بمقر ميناء الإسكندرية، أن تنفيذ القطاع للنظام الجديد يتماشى مع اتفاقيات حركة الملاحة الدولية، وتم تفعيله في عدد من الدول بهدف تسريع وتيرة دخول وخروج السفن والقضاء على بيروقراطية الإجراءات الخاصة بالفحص والشهادات الفنية للمركب.

أشارت إلى أن هيئة ميناء الإسكندرية، عقدت خلال الأيام القليلة الماضية اجتماعاً مع عدد من التوكيلات الملاحية لشرح المشروع الذي سيكون إلزامياً بداية من يناير ٢٠٢٤، موضحة أنه مثل التسجيل المسبق للشحنات ACI المطبق حالياً على البضائع.

ويبلغ إجمالي عدد الموانئ المصرية ٤٥ ميناء، ممتدة على طول سواحل تصل إلى ٣٠٠٠ كم متر، بإجمالي عدد أرصفة ٢٠٣ أساطيل تجارية من السفن تقدر بـ ١١٧ سفينة.

الأساس الاعتماد على القطاع الخاص في إدارة كافة مشروعات المحطات وفقاً لضوابط محددة، يراعى فيها النهوض بالقطاع بشكل عام، ويتولى حالياً عدد من الكيانات العالمية إدارة وتشغيل محطات تداول الحاويات، أو البضائع الصب الجاف والسائل، والمحطات متعددة الأغراض.

الوقت الكافي لمراجعة الشهادات الفنية والوثائق الخاصة السفن والتأكيد من صلاحيتها وصحة الأختام والتاريخ الصادرة بها سواء الصادرة من دولة العلم للسفينة أو من أحد هيئة الإشراف الدولية، وبقت كافية.

ونجحت هيئة الموانئ المصرية على مدار الفترة الماضية من إطلاق الخطة القومية للمشروعات البحرية، وتقوم بتنفيذها في

» بـ ٨٣ مليوناً «نقل النواب» توافق على موازنة ديوان عام النقل البحري

وتوافق على موازنة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بـ ١٤,٩ مليار جنيه للعام المالي الجديد



٢٠٢٤، وبحضور ممثلي وزارة النقل، وممثلي وزارة المالية، وممثلي وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية؛ لمناقشة عدد من الموازنات العامة لعدد من الهيئات التابعة لوزارة النقل وهي: ديوان عام النقل البحري، والهيئة العامة لميناء الإسكندرية، والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

بزيادة عن العام الحالي ٢٣/٢٢ قدرها ٩٠١ مليون و٢٧١ ألف جنيه، بنسبة زيادة ٣٧٪.

جاء ذلك خلال الاجتماع الذي عقدته لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب، مؤخراً، لمناقشة قرار رئيس مجلس الوزراء لمشروع قانون ربط الموازنة العامة للدولة وخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية عن العام المالي ٢٠٢٣/٢٢.

وافقت لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب، برئاسة النائب علاء عابد، على موازنة العام المالي الجديد ٢٠٢٤ لديوان عام النقل البحري، والتي وصل إجمالي تقديرات موازنة القطاع للعام المالي ٢٤/٢٣ إلى ٨٣ مليوناً و١٥٣ ألف جنيه، بعجز عن العام الحالي ٢٣/٢٢ قدره ٤ ملايين و١٧٢ ألف جنيه، بنسبة ٥٪.

كما وافقت لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب، خلال اجتماعها مؤخراً، على موازنة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، والتي وصل إجمالي تقديرات موازنة الميناء للعام المالي ٢٤/٢٣، إلى ١٤ ملياراً و٩٨٦ مليوناً و٩٤٠ ألف جنيه، بزيادة عن العام الحالي ٢٣/٢٢ بنسبة ٢٢٪ والتي كانت ١٢ ملياراً و٢٨٨ مليون جنيه. كما وافقت لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب، خلال اجتماعها أيضاً، على موازنة الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، والتي بلغ إجمالي تقديرات موازنة الهيئة ٣، ٢٤/٢٣، ٣ مليارات و٣٤٦ مليوناً و٣٥٠ ألف جنيه،

» كل ما تريده معرفته عن اتفاقية العمل البحري عقب إقرارها من النواب

وقال النائب علاء عابد، رئيس لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب، إن وزارتي النقل والقوى العاملة طالباً بانضمام جمهورية مصر العربية إلى اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦، حيث إن الاتفاقية لها آثار إيجابية تمثل في زيادة الإيرادات المباشرة وغير المباشرة

وافق مجلس النواب في جلسته العامة مؤخراً، برئاسة المستشار الدكتور حنفي جبالي على قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ١٤٤ لسنة ٢٠٢٣ بشأن الموافقة على اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ وانضمام جمهورية مصر العربية إلى الاتفاقية.



للدولة من بينها تسويق العمالة البحرية المصرية محلياً ودولياً.

وقال النائب علاء عابد، أن عدم انضمام جمهورية مصر العربية لهذه الاتفاقية لن يعفي الاستداول المصري من الالتزام ببنود الاتفاقية خاصة أثناء تواجده في الموانئ الأجنبية وأن يعفى السفن من التفتيش عليها طبقاً لبنود الاتفاقية بل أنه أكثر عرضه لاحتمالية احتجاز السان مما قد يعرض الجهات المعنية للخسائر.

وأشار رئيس لجنة النقل والمواصلات، أن منظمة العمل الدولية قامت بوضع اتفاقية العمل البحري MLFC ٢٠٠٦ لتنص على محدث للスクوك الدولية والاتفاقيات التي صدرت وتخص عمل البحارة على مستوى العالم لكي تحدثها وتحل محلها.

ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ دولياً عام ٢٠١٣، وبلغ عدد الدول المنضمة لها ٩٧ دولة يمثلون ٩١ من الأسطول البحري التجاري العالمي، وتنطبق هذه الاتفاقية على جميع السفن سواء كانت مملوكة ملكية عامة أو خاصة، التي تعمل عادة في الأنشطة التجارية خلاف السفن العاملة في الصيد أو في عمليات مماثلة، والسفن المبنية بناء تقليدياً مثل السفن العربية أو الصينية القديمة، ولا تنطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية أو السفن المساعدة.

كما أشار عابد أن الاتفاقية تنص على حق البحارة في العمل بظروف لائقة تشكل جميع جوانب عملهم وحياتهم، وذلك في عدة محاور هي الحد الأدنى للسن، وعقود التوظيف والاستخدام، وساعات العمل والراحة ودفع الأجر والإجازة السنوية مدفوعة الأجر، والعودة إلى الوطن عند انتهاء العقد، والرعاية الطبية على متن السفن، واستخدام خدمات التوظيف والتعيين الخاصة المرخصة، والسكن، والغذاء، والتمويل، وحماية الصحة والسلامة المهنية، والوقاية من الحوادث، ومعالجة شكاوى البحارة.

وأوضح عابد، فإنه ترتب على الاتفاقية عدداً من الالتزامات القانونية الخاصة بتدعم حقوق وواجبات العاملين على ظهر السفن وترسيخ واجبات والتزامات دولة العلم فيما يتعلق بتوفير ظروف العمل الملائمة للعاملين على ظهر السفينة وتحسين ظروفهم، وكذلك مراعاة المعايير الدولية بشأن سلامة السفن والأمن البحري، واشتراطات كفاءة البحارة وتدريبهم.

» وزير النقل خلال اجتماع «مارترانس»: المناصب بالكافأة وتطبيق مبدأ الثواب والعقاب



عقد وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير اجتماعاً موسعاً على مدار عدة ساعات مع العاملين بالشركة المصرية لأعمال النقل البحري (مارترانس) إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبرى التابعة لوزارة النقل.

أشار الوزير إلى أنه منذ عودة تبعية القابضة للنقل البحري والبرى إلى وزارة النقل تم التخطيط لدعم كافة الشركات التابعة لها ومنها شركة مارترانس المتخصصة في أعمال النقل البحري لتكون إحدى الشركات الناجحة التي تساهم في دعم الاقتصاد القومي.

ولفت إلى أن هذا يتطلب العمل على مدار الساعة والانضباط التام في العمل وأن يقوم كل موظف بتأدية مهامه وفقاً لبطاقة الوصف الوظيفي مع التطوير الدائم والارتقاء بمعدلات الأداء والقيام بكفاءة عالية في الخدمات التي تقدمها في مجال النقل البحري والبرى والجوى وإدارة اللوجستيات ونقل معدات المشروعات المتكاملة وغيرها من الأعمال.

وأكد وزير النقل أنه يتم تطبيق نظام الأرباح للشركات الرابحة والحافزة لمن يستحق والمناصب بالكافأة وليس بالأقديمة وذلك في كافة شركات الوزارة.

أحدث سفن الخط الملاحي الياباني ONE FRIENDSHIP تعبر قناة السويس في رحلتها الأولى



تقليل تأثيره والتعامل السليم معه، مشيراً إلى أن نسبة حدوث الحالات الطارئة بالقناة تكاد لا تذكر عند مقارنتها بمعدلات عبور السفن بالقناة.

كما أكد أن قناة السويس قطعت شوطاً كبيراً نحو تنفيذ استراتيجية عمل طموحة للارتقاء بالخدمات الملاحية المقدمة للعملاء ومواكبة التطور المتتسارع في صناعة السفن عالمياً من خلال استمرار مشروعات التطوير بالقناة لزيادة أبعادها ومناطق الإزدراج بها وأبرزها مشروع تطوير القطاع الجنوبي والذي يستهدف إزدراج المنطقة من الكيلو متر ١٢٢ إلى الكيلو متر ١٣٢ ترقيم قناة بطول ١٠ كم تضاف إلى قناة السويس الجديدة ليصبح طولها ٨٢ كم بدلاً من ٧٢ كم، بالإضافة إلى توسيعة وتعيق المنطقة الجنوبية لقناة السويس بداية من الكيلو متر ١٣٢ وحتى الكيلو متر ١٦٢ ترقيم قناة، والمخطط الانتهاء منه خلال العام الجاري.

شهدت حركة الملاحة بقناة السويس، نهاية مايو الماضي العبور الأول لسفينة الحاويات "ONE FRIENDSHIP" أحدث سفينة حاويات تابعة للخط الملاحي ONE الياباني، والتي تم بناؤها خلال عام ٢٠٢٣.

و عبرت سفينة الحاويات ضمن قافلة الجنوب في رحلتها قادمة من السعودية ومتوجهة إلى مصر، بحمولة بلغت ١٥٥ ألف طن، وبطول ٣٦٦ متراً وعمق يصل إلى ٥١ متراً.

كما أعلن الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، في وقت سابق استئناف عبور سفينة البضائع XIN HAI TONG بالقناة ضمن قافلة الجنوب بعد إتمام إصلاحها بمعرفة طاقم السفينة والتتأكد من صلاحتها للإبحار، من أجمالي ٨٨ سفينة من الاتجاهين، ياجمالي حمولات صافية قدرها ٦ ملايين طن.

وأشار رئيس الهيئة إلى أن نتائج الفحص الشامل الذي أعده فريق الإنقاذ البحري التابع للهيئة عن الحالة الفنية لسفينة البضائع بمنطقة غاطس السويس، والتي تعطلت نهاية مايو الماضي، مؤكداً سلامة دفة ورفاق السفينة وعدم وجود مانع من استئناف إبحارها بالقناة مرة أخرى.

وأوضح أن حركة الملاحة بالقناة منتظمة ولم تتأثر بسوء الأحوال الجوية، حيث نجحت قناة السويس، مؤخراً، في إتمام عبور ٨٩ سفينة ياجمالي حمولات صافية ٥,٣ مليون طن، مما تعد شهادة ثقة في قدرة الهيئة على إدارة المجرى الملاحي في أصعب الظروف المناخية في ظل ما تمتلكه من أنظمة تكنولوجية متقدمة لمراقبة الملاحة وكفاءات وخبرات متميزة في الإرشاد وتنظيم حركة الملاحة.

وأكد الفريق ربيع أن طوارئ الملاحة أمراً قابلاً للحدوث في كافة القنوات الملاحية ولا يمكن منعه بشكل مطلق ولكن العمل على

كامل الوزير: يجب خلق بيئة عمل مناسبة والاهتمام بالنواحي الاجتماعية والصحية للعاملين

المصادقة على تقرير مجلس الإدارة عن نشاط الشركة والمصادقة على تقرير الجهاز المركزي للمحاسبات ومراقب الحسابات واعتماد القوائم المالية عن العام المالي المنتهي في ٢٠٢٢-٢٠٢٣ والتي أظهرت الزيادة في الأرباح المحققة مقارنة بالعام السابق.

ووجه الوزير مجلس إدارة الشركة بالمتابعة المستمرة لجميع نتائج أعمال الشركة لمضاعفة الإيرادات بصفة مستمرة.

الخاص. واستمع الوزير لأراء بعض العاملين تجاه مقتراحات التطوير التي يرونها للارتقاء بمستوى أداء الشركة ولتعظيم الإيرادات المحققة بما يعود بالنفع على الدولة والعمالين المتواجدين بالشركة، ودارت مناقشات مفتوحة معهم في كافة المجالات التي تتعلق بنشاط الشركة.

وأعقب ذلك ترأس وزير النقل اجتماع الجمعية العامة للشركة عن العام المالي المنتهي في ٢٠٢٢-٢٠٢٣ حيث تمت

وأشار إلى ضرورة قيام رئيس وقيادات الشركة بعقد اجتماعات دورية مع العاملين وخلق بيئة عمل مناسبة والاهتمام بالنواحي الاجتماعية والصحية لكافة العاملين وتطبيق مبدأ الثواب والعقاب وقيام إدارة الموارد البشرية بالتدريب المستمر للعاملين والاستفادة من مؤهلات وخبرات العاملين في الوظائف المختلفة بحيث تتطلّق هذه الشركة لتتصبّح في مصاف الشركات الرائدة في هذا المجال خاصة مع المنافسة القوية مع شركات القطاع

النواب يقر اتفاقيتي إنشاء منظمة المساعدات الملاحية البحرية وانضمام مصر للعمل البحري ٢٠٠٦



المعايير الدولية بشأن سلامة السفن والأمن البحري، واحتياطات كفاءة البحارة وتدريبهم.

وافقت الجلسة العامة بمجلس النواب، مؤخراً، برئاسة المستشار الدكتور حنفي جبالي، على قرار رئيس الجمهورية رقم ١٤٣ لسنة ٢٠٢٣ بشأن الموافقة على اتفاقية إنشاء المنظمة الدولية للمساعدات الملاحية البحرية الموقعة في ٢٦ يناير ٢٠٢٢ في باريس.

كما وافق مجلس النواب خلال الجلسة العامة أيضاً، على قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ١٤٤ لسنة ٢٠٢٣ بشأن الموافقة على اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ وانضمام جمهورية مصر العربية إلى الاتفاقية.

وكشف تقرير لجنة النقل بمجلس النواب، أن وزارتي النقل والقوى العاملة طالباً بانضمام جمهورية مصر العربية إلى اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦، حيث إن الاتفاقية لها آثار إيجابية تتمثل في زيادة الإيرادات المباشرة وغير المباشرة للدولة من بينها تسويق العمالة البحرية المصرية محلياً ودولياً.

وأشار إلى أن عدم انضمام جمهورية مصر العربية لهذه الاتفاقية لن يعفي الاستداول المصري من الالتزام ببنود الاتفاقية خاصة أنتاء تواجده في الموانئ الأجنبية وأن يعفى السفن من التفتيش عليها طبقاً لبنود الاتفاقية بل أنه أكثر عرضه لاحتمالية احتجاز السان مما قد يعرض الجهات المعنية للخسائر.

وجاء في التقرير، أن منظمة العمل الدولية قامت بوضع اتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ MLFC كنص جامع ومحدث للصكوك الدولية والاتفاقيات التي صدرت وتخص عمل البحارة على مستوى العالم لكي تحدثها وتحل محلها، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ دولياً عام ٢٠١٣، وبلغ عدد الدول المنضمة لها ٩٧ دولة يمثلون ٩١ من الأسطول البحري التجاري العالمي، وتنطبق هذه الاتفاقية على جميع السفن سواء كانت مملوكة ملكية عامة أو خاصة، التي تعمل عادة في الأنشطة التجارية خلاف السفن العاملة في الصيد أو في عمليات مماثلة، والسفن المبنية بناء تقليدياً مثل السفن العربية أو الصينية القديمة، ولا تنطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية أو السفن الحربية المساعدة.

وتنص الاتفاقية على حق البحارة في العمل بظروف لائقة تشكل جميع جوانب عملهم وحياتهم، وذلك في عدة محاور هي الحد الأدنى للسن، وعقود التوظيف الاستخدام، وساعات العمل والراحة ودفع الأجر والإجازة السنوية مدفوعة الأجر، والعودة إلى الوطن عند انتهاء العقد، والرعاية الطبية على متن السفن، واستخدام خدمات التوظيف والتعيين الخاصة المرخصة، والسكن، والغذاء، والتمويل، وحماية الصحة والسلامة المهنية، والوقاية من الحوادث، ومعالجة شكاوى البحارة.

ويترتب على الاتفاقية عدداً من الالتزامات القانونية الخاصة بتدعم حقوق وواجبات العاملين على ظهر السفن وترسيخ واجبات والتزامات دولة العلم فيما يتعلق بتوفير ظروف العمل الملائمة للعاملين على ظهر السفينة وتحسين ظروفهم، وكذلك مراعاة



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS

SERVICES DESTINATIONS

TURKEY - EGYPT EXPRESS SERVICE (TES): DIRECT SERVICE
ALEXANDRIA - BEIRUT - YILPORT (EVYAP) - ISTANBUL - GEMLIK - IZMIR - ALEXANDRIA

MERSIN ISKENDERUN ALEXANDRIA SERVICE (MIA): DIRECT SERVICE
ALEXANDRIA - DAMIETTA - ISKENDERUN - MERSIN - ALEXANDRIA

TRANSHIPMENT PORTS
NEW CASABLANCA - RADES - MISURATA - NOVOROSSIYSK - ASHDOD

Alexandria Head Office

Marhaba Tower, Fouad St., Off-Horeya Road,
Raml Station, 21131, Alexandria, Egypt.
+ 203 391 3820
+ 203 391 3829

Port Said Branch

Gianola Tower, E. Gomhoreya, St.,
01st Floor, Port Said, 42511, Egypt.
+ 2066 322 4887
+ 2066 322 4877

Cairo Branch

Marine Tower, 11 El Safa St., Sheraton
Buildings, Helipolis, Cairo, Egypt.
+ 202 226 64010/11
+ 202 226 75227

Damietta Branch

DPC (Damietta Port Center), Ghannam Mall,
at the front of Damietta Port Main Gate,
3rd floor, Unit 4/3 / 414 / 415
Damietta, Egypt.
+ 2057 229 28014

import@medkon-egypt.com

export@medkon-egypt.com

WWW.MEDKON-EGYPT.COM

» يهدف رصد أي معوقات إجرائية تواجه قطاع التصدير بالمواقع والمنافذ الجمركية

الجمارك تقرر تشكيل لجنة للعمل على حل المعوقات التي تواجه قطاع التصدير



بمجال التصدير بما يحقق اهداف الوحدة.

كما تختص الوحدة بتأدية ما يسند إليها من أعمال أخرى، على أن تشكل الوحدة المنصوص عليها برئاسة الادارة المركزية لشئون مكتب رئيس المصلحة.

ويكون في عضوية الوحدة كلام من عمر أبو النور مدير ادارة البيانات بالمكتب الفني لرئيس المصلحة، وسمر محمود مدير ادارة البيانات بمكتب رئيس شئون المصلحة، وسماح عبدالعزيز مدير إدارة الشئون المالية بمكتب رئيس المصلحة.

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

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

وتقلص زمن الإفراج الجمركي. كما تقوم اللجنة بعمل زيارات ميدانية للمرور على الواقع والمنافذ الجمركية والمستودعات بصفة دورية لمتابعة ومراجعة الاجراءات الإجرائية الجمركية لضمان توحيدها بمختلف الواقع والمنافذ.

ونصت المادة الثالثة على أن تجتمع اللجنة بدعوة من رئيس وحدة دعم المصادرin والمنتجين مرة على الأقل كل شهر وكلما دعت الحاجة لذلك واللجنة في سبيل مباشرة اختصاصاتها أن تشكل من بين اعضائها أو غيرهم مجموعة عمل متخصصة تعهد إليها بعض الموضوعات لإنجاز أعمالها. وفي مايو من عام ٢٠٢١ كانت قد قررت وزارة المالية انشاء وحدة تحت مسمى "وحدة دعم المصادرin والمنتجين" بمصلحة الجمارك تخضع لإشراف رئيس مصلحة الجمارك مباشرة.

وذكر منشور صادر عن مصلحة الجمارك وقتها أن الوحدة الجديدة تختص ببحث دراسة الشكاوى المقدمة بخصوص المعوقات التي تواجه الصادرات المصرية بالواقع والمنافذ الجمركية، والتواصل الجاد والفعال مع المصادرin والمنتجين وحل مشاكلهم وتقديم أوجه الدعم والمساعدة من خلال تيسير الاجراءات وحل المشاكل الجمركية وتذليل المعوقات التي قد تواجه قطاع التصدير في مصر.

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

وتختص الوحدة أيضاً بالمتابعة الدورية لإجراءات التغلب على المعوقات والمشاكل التي تواجه المصادرin والتتأكد من إزالتها واقتراح الآليات المناسبة لمنع تكرارها مستقبلاً، والتنسيق مع الجهات المعنية الحكومية وغير الحكومية ذات الصلة

أصدرت مصلحة الجمارك برئاسة الشحات غتوري ووكيل أول وزارة المالية، قرار بتشكيل لجنة للعمل على حل المعوقات التي تواجه قطاع التصدير بالمنافذ الجمركية.

ونص القرار الذي يحمل رقم ٩٢ لسنة ٢٠٢٣، على أن اللجنة تشمل كل من أحمد أبو الحسن رئيس الادارة المركزية لشئون مكتب رئيس المصلحة، ورئيس وحدة دعم المصادرin والمنتجين.

كما تضم اللجنة الدكتورة نجوى زغمور رئيس الادارة المركزية للسياسات والاجراءات الجمركية، ووليد حسين مدير عام المكتب الفني لرئيس المصلحة، وعمرو أبو النور نائب رئيس وحدة دعم المصادرin والمنتجين. كما تضم اللجنة ياسر يسري مدير عام الادارة العامة للدخلية، وأسامه عيسوي مدير عام الادارة العامة للتصادر بالاسكندرية، وعبدالحي مصطفى مدير عام الادارة العامة للتصادر بدبياط، وأحمد الشهاوي مدير عام الصادرات الجوية.

كما تضم اللجنة حنان محمد حميدي مدير إدارة صادر بدر الجاف بجمارك السويس، كما أن للجنة الاستعانة بمن تراه مناسباً لإنجاز أعمالها. ونصت المادة الثانية من القرار على أن تختص اللجنة المشار إليها بالمادة الأولى بعدداً من الاختصاصات وهي رصد أي معوقات إجرائية تواجه قطاع التصدير بالواقع والمنافذ الجمركية بالمخالفة للقوانين والتشريعات المعمول بها في هذا الشأن واقتراح الحلول اللازمة لحل هذه المشكلات وإزالة المعوقات بالتنسيق مع وحدة دعم المصادرin والمنتجين. كما تقوم اللجنة بالعمل على توحيد المعاملات الإجرائية والمنفذية لعمليات التصدير بكل الواقع والمنافذ الجمركية على مستوى المناطق الجمركية الثلاث، وعرض مقترنات لتطوير وتبسيط وتسهيل إجراءات الإفراج الجمركي على الصادرات ما يسهم في تبسيط الإجراءات

المستودعات العامة تبدأ في إنشاء مستوًى مسحوق للفحم بالاسكندرية



الماضي، مقارنة بنحو ٢,١ مليون طن، بتراجع قدره ٥٤٩ ألف طن بنسبة ٢٥٪.

وفقد بلغت حجم البضائع المخزنة بها بين حاويات وسيارات ومعدات على مستوى الموانئ والملحق الخاصة إلى ١٤٧ ألف طن، مقابل ٢١٠ ألف، بانخفاض قدره ٦٢,٩ ألف طن بنسبة تراجع ٣٠٪.

وأكَد تقرير صادر عن الشركة أن أهم الموانئ التي تعمل بها الشركة «الإسكندرية»، بعدما بلغت الكميات المخزنة خلال العام المالى الماضى من البضائع نحو ١,٣٩ مليون طن مقابل ١,٥ مليون مستهدف، مقابل ١,٧ مليون طن خلال العام المالى قبل الماضي.

وأرجعت الشركة هذا التراجع فى التخزين إلى تأثير حجم العمل سلباً بجائحة كورونا، إضافة إلى قيام شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بالحصول على ترخيص ممارسة نشاط التخزين وسحب ساحة المفروزة من الشركة، إلى جانب تشغيل جراج هيئة ميناء الإسكندرية لتخزين السيارات.

وتحقق الشركة العام المالى الماضى إيرادات وصلت إلى ٤٧٩,٧ مليون جنيه بانخفاض ٩٨ مليون جنيه عن المستهدف بنسبة ١٧٪.

تخطط شركة المستودعات العامة المصرية التابعة لـ«القابضة للنقل البحرى والبرى»، في إنشاء مستودع لها متخصص في تخزين الفحم، وذلك لأول مرة بالإسكندرية.

وبحسب تقرير، صادر عن الشركة فإن المشروع يقع على مساحة ٣٢ ألف متر مربع ، والذي من المتوقع أن يكون عبارة عن ايداع خاص.

وأوضح التقرير، أن هذا المشروع من المقرر أن يكون الأيداع الأول من نوعه لتخزين بضائع الصب غير النظيف «الفحم» القريب من ميناء الإسكندرية، موضحاً أن الشركة تعد من أهم الشركات التابعة لوزارة النقل في تخزين البضائع سواء داخل أو خارج الموانئ المصرية.

ولفت التقرير، إلى أن الشركة تمتلك بمنطقة النهاية عدد (٤) مخازن بمساحة (٣٢٦٣) متر مربع وعدد (١٠) ساحات بمساحة (٧٣٩٠٠) متر مربع مجهزة بشكل كامل لتخزين جميع أنواع البضائع «غلال، والسيارات، والحاويات» وبإنشاء إيداع ومخزن الفحم يكون قد تم تغطية تخزين كافة أنواع البضائع خارج الموانئ وهو ما يعمل على تحقيق وتطبيق ما يعرف بتحويل الموانئ من مناطق تخزين إلى نقاط عبور للبضائع .

وحصلت الشركة مؤخراً على موافقة من هيئة ميناء الإسكندرية، لقيامها بإدارة كامل الساحات التي كانت تديرها إحدى الكيانات التابعة للقطاع الخاص، بإجمالي مساحة ٦٠ ألف متر مربع.

كما قامت الشركة مؤخراً بتنفيذ أوضاعها مع هيئة موانئ البحر الأحمر، ونفس الأمر مع ميناء نويبع وحصلت على موافقة لاستغلال مساحة ٣٦,٤ ألف متر مربع، وذلك لتخزين وكشف البضائع والسيارات.

كما تواصلت الشركة مع هيئة موانئ البحر الأحمر، وطلبت بتنفيذ القرار ٥٣ لسنة ٢٠٠٧ والخاص بتحصيل الشيالة والفرز في جميع الساحات المؤجرة والأرصفة داخل موانئ البحر الأحمر وتمت موافقة مجلس إدارة الهيئة على ذلك.

وأقامت الشركة مؤخراً بتنفيذ مشروع الحماية المدنية بمينائي الإسكندرية والدخيلة بتكلفة بلغت ٢٦,٧ مليون جنيه، بالإضافة إلى تطوير ساحة الشركة بميناء سفاجا بتكلفة بلغت ٣ مليون جنيه.

وتتصدى اشتراطات الحماية المدنية على فحص ومعايرة الأجهزة الخاصة بقياس الحرارة والرطوبة وتركيب الغبار، وعدم تشويين أو تخزين بضائع بمناطق الردود ومسارات مسالك الهروب.

كما تشمل الاشتراطات تضمنت توفير جميع التجهيزات الإطفائية بالموقع من الأنواع المعتمدة للمواصفات القياسية المصرية (طلبات - خراطيم - شفاطات تربو).

وتحقق شركة المستودعات العامة المصرية، حجم بضائع تم تخزينها بمخازن الشركة إلى ١,٦ مليون طن خلال العام المالى

» ميناء الإسكندرية تقترب من الانتهاء من دراسة تأجيل قرار تحقيق «تارجت» تداول الحبوب



FINMAR

Finnar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Addad St., El-Mesalla, Panier Station, Alexandria, Egypt.
TEL: +203 4361236 - 4873078 - 4673351
4872600 - 4859800 - 4656700
FAX: +203 4347266 - 4855355 - 4655800
Branches: Port Said - Cairo - Sohna - Suez - Damietta

www.finnarshipping.com.eg

مليون جنيه للشركات المتوسطة، و٨٠ مليوناً لأهم الشركات العاملة في هذا النشاط بميناءي الدخيلة والاسكندرية. يذكر أن هيئة ميناء الإسكندرية قامت بإصدار قرارها في مارس من العام الماضي، وتم توزيعه على شركات الشحن والتغليف، وتم رفع معدلات الشحن والتغليف بالنسبة للحبوب فقط، دون باقي البضائع المتداولة بالميناء من الفحم والخردة والحاويات والأخشاب. ونص على تنفيذ حد أدنى للتداول «الشحن والتغليف» للسفن التي تصل حمولتها إلى ١٠ ألف طن، إلى ٤٠٠ طن يومياً، وذلك بعد أن كانت ٣٥٠ طن، كما تم رفع معدل التداول للسفن ذات حمولة من ١٠ - ٢٠ ألف طن لتصل معدلات الشحن والتغليف بها إلى ٦ الآف طن / عنبر / يوم، مقابل ٥٥٠٠ طن في أوّلات سابقة. وبالنسبة لسفن الأكساب «علف الحيوانات»، وكسب الصويا، والجياراتين، نص القرار الجديد على أن تصل معدلات التداول بها إلى ٥ آلف طن للعنبر الواحد يومياً، بعد أن كانت ٤٥٠٠ طن في قرار الهيئة، العام الماضي.

وفي حال عدم الالتزام بالمعدلات التي أقرّها القرار، يتم توجيه إنذار أول إلى شركة الشحن والتغليف، وفي حال التكرار يتم توجيه إنذار ثان، وإذا تكررت المخالفة للمرة الثالثة، يتم خروج السفينة إلى منطقة المخطاف الخارجي، ولا يسمح بترانكي السفينة مجدداً إلا بعد تقديم طلب ترانكي جديد وفقاً للإجراءات المقررة بتعليمات تشغيل الميناء.

اقتربت هيئة ميناء الإسكندرية من دراسة طلب شركات الشحن والتغليف العاملة بالميناء بتأجيل قرار الهيئة بتنفيذ معدلات تداول البضائع، نتيجة تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية. وحسب مصادر بالهيئة فقد تمت الدراسة على ٥٢ شركة تعمل بالميناء، موضحة أن عدد الشركات التي لم تتحقق ١٨ شركة لم تتحقق نسبة المعدل المطلوب منها سنوياً تصل إلى قرابة ٣٠٪ من عدد الشركات فقط هي التي لم تقوم بتحقيق المعدل.

ولفت إلى أن الهيئة تقوم بدراسة الشركات الواقع كل شركة على حده، وذلك لتحقيق الشفافية على كافة الشركات العاملة بالميناء. من جانبه أوضح أحمد شوقي، رئيس لجنة الشحن والتغليف بغرفة ملاحة الإسكندرية، أن الحرب الأخيرة بين أوكرانيا وروسيا سببت في ارتفاع أسعار الحبوب لمستويات غير مسبوقة، بالإضافة إلى تراجع سعر الجنيه مقابل الجنيه من حين لآخر، أدى إلى ضعف القدرة الشرائية لدى العديد من الشركات وهو ما يمثل تهديد للعديد من الشركات من تحقيق المعدلات المطلوبة.

وأضاف، أن ارتفاع الأسعار أدى إلى تراجع القوة الشرائية، متابعاً على سبيل المثال الشركة التي كانت تقوم مثلاً باستيراد ٢ مليون طن قد تنخفض كمياتها إلى ١٠,٥ مليون فقط، وبالتالي تنخفض الكميات المستوردة من الخارج، فضلاً عن ارتفاع قيمة التكاليف من الأسواق البديلة، منها الأرجنتين والبرازيل بسبب البعد المكاني بين تلك الدول والموانئ المصرية.

وأشار إلى أن هيئة ميناء الإسكندرية، تلزم شركات الشحن والتغليف العاملة بنشاط الحبوب، بتحقيق معدلات للتداول سنوياً، وفي حالة انخفاض الشركات عن هذا المعدل تتم المحاسبة وفقاً لهذا المقابل.

وأوضح «شوقي» أنه في حالة عدم تحقيق المعدلات يتم احتساب مدعيونية على شركات الشحن والتغليف لصالح هيئة الميناء، متوقعاً أن تصل تلك المدعيونية في حالة تطبيق المعدلات خلال العام الحالي إلى ٣٠٪.

» بالتعاون مع هيئة السلامة البحرية

النقل تستعد لانتهاء من مشروع قانون النقل البحري الموحد



على الجانب قام قطاع النقل البحري مؤخراً بمتتبعة عمل نظام التتبع الآلي (AIS) بعد ١٣ ميناء والتي تضم كل من ميناء الإسكندرية وسوميد، وادكو، وبور سعيد، ودمياط، والعرش، والسويس، والأدبية، والطور، والغردقة، ونوبيع، وشرم الشيخ، وسفاجا. ويتيح هذا النظام استقبال بيانات المنظومة بالإضافة إلى جهات متابعة المنظومة وعدها ٥ جات أهمها قطاع النقل البحري وهيئة السلامة البحرية ومركز البحث والإنقاذ ووزارة النقل.

ويساهم نظام التعريف الآلي (AIS) في تحديد مواقع السفن والقيام بالحسابات الملاحية ذات الصلة، ويعتمد هذا النظام على قنوات الاتصال اللاسلكي ذات التردد العالي لإرسال واستقبال الرسائل بين السفن الموكلة بإنجاز العديد من المسؤوليات.

ويقوم هذا النظام بارسال واستقبال جميع البيانات اللازمة في البالآخرة مثلًا كالاسم ورمز النداء call sign ورقم IMO ورقم MMSI والطول الكلي والعرض والغاطس والوجهة والوقت المتوقع للوصول وغيرها من البيانات، كما يساهم النظام بتحقيق الأهداف الملاحية كثب المسارات البديلة في حال توقع إمكانية تصدام على المسار الحالي لسفينتين.

كشف تقرير صادر عن قطاع النقل البحري " التابع لوزارة النقل "، عن قرب الانتهاء من مشروع قانون بحري موحد، وذلك بالتعاون مع هيئة السلامة البحرية.

وأوضح التقرير، أن المشروع الجديد تضمن في أحكماته ١٠ أبواب بواقع ٢٤ مادة، كما تم الانتهاء من إعداد المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون ليتم عرضها خلال الفترة القليلة المقبلة بعرضه على مجلس النواب لاقراره.

ولفت، إلى أن القانون الجديد يأتي بعد أعمال تنفيذ التشريعات الخاصة بالنقل البحري، خاصة المواد التي تنص تختص بنشاط تملك وتشغيل السفن، وبما يشجع على زيادة حجم الأسطول الوطني من السفن خلال الفترة المقبلة.

وتشمل التعديلات اختصار الاجراءات الخاصة بمتلك السفن والتي من أهمها اجراءات الشهر العقاري، بالإضافة إلى اختصار اجراءات بيع السفن الرافعية للعلم المصري، حيث تشرط القوانين الراهنة على ضرورة موافقة وزير النقل على عملية البيع، بالإضافة إلى اشتراط اختصار عملية تسجيل السفن الجديدة.

يذكر أن هناك اهتمام بتعظيم الأسطول المصرية، حيث تم رأس مال شركة القاهرة للعبارات، وذلك تمهيداً لشراء عبارات جديدة لتخدم نفس الخط الذي تعمل عليه حالياً بين مصر والسودان، حيث تمتلك الشركة حالياً عبارتين وهما القاهرة والرياض، وتم اضافة عبارتين مؤخراً بالتعاون مع الجانب الكوري.

ومن أهم البنود التي تم تعديلها هو إمكانية رفع السفينة لعلمين "ازدواجية العلم" علم مصرى، وأخر أجنبى، وذلك بهدف الحصول على مزايا كلا العلمين عند الدخول للموانئ المصرية، والتعامل مع الموانئ العالمية.

كما سيتم مراجعة كافة الرسوم التي تقوم السفن بدفعها أثناء عمليات التسجيل، خاصة أن تلك الرسوم لم تتغير منذ ٢٣ عاماً، حيث كان آخر تعديل لها عام ١٩٨٠.

» ميناء الإسكندرية يتشرط تقديم شهادة معايرة لمعدات شركات اللحن والتغليف



في البضائع المستوردة عن الاتفاق الذي يتم بين المستورد والمصدر.

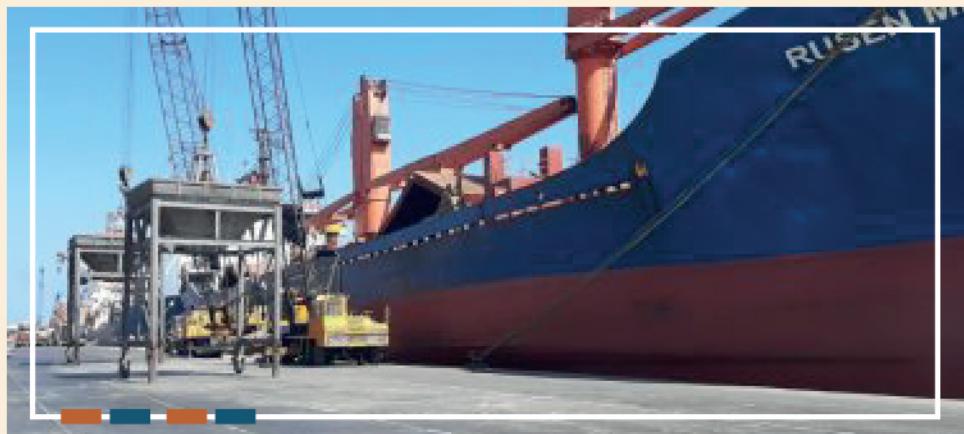
وأوضحت، أن جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية تافت شكاوى من المنطقة الحرة بالمحافظة، تؤكد وجود خلاف بين مصدرين أجانب ومستوردين مصربيين على كمية البضائع المستوردة، وذلك

بها داخل الميناء إلا بعد تقديم شهادة معتمدة (معاييره) من الجهات الحكومية أو الخاصة المعتمدة و المسموح بها في هذا الشأن.

وبحسب مصادر بهيئة الميناء، فإن تلك الشهادة تتضمن صلاحية موازين الشركات، خاصة وأنه قد يكون هناك نقصاً

أصدرت هيئة ميناء الإسكندرية عدداً من التعليمات الخاصة بنشاط الملاحة ليتم تطبيقها عبر شركات التوكيلات الملاحية والشحن والتغليف بها.

وتشتملت تلك التعليمات ضرورة قيام شركات الشحن والتغليف العاملة بالميناء عدم تجديد الفئة الشاملة للمعدات الخاصة



إجراءات التمكين من خلل المنظومة الإلكترونية يلزم تفعيل منظومة الفاتورة الموحدة بين هيئات الموانئ والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية أسوة بما يتم بهيئة ميناء دمياط وذلك لتحصيل جميع الفواتير تفعيلاً لنظام النافذة الموحدة.

وطالبت هيئة السلامة البحرية بضرورة عقد قطاع النقل البحري اجتماع تنسيقي مع الجهات المعنية بالاتفاقية الدولية لتيسير المرور البحر (FAL) والتي تضم هيئات الموانئ - هيئة السلامة البحرية - وغيرها من الجهات المعنية بالدولة لبحث أفضل أسلوب لإنشاء المنصة الموحدة تضم كافة الإجراءات المطلوبة أسوة بما تم تنفيذه في منظومة الشباك الواحد الخاصة بسياحة اليخوت.

وأشار قطاع النقل البحري، إلى أنه يتم في هذا الصدد الربط الإلكتروني مع هيئات الموانئ وهيئة السلامة البحرية.

ونذكر أنه بالنسبة لميناء الإسكندرية، فجاري إنشاء منصة FAL، فيما يوجد بها نظام الفاتورة الموحدة وجاري إجراء تعاقدي بين هيئة ميناء الإسكندرية مع شركة أي فيانيانس لتفعيل الجزء الخاص بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

وبالنسبة لهيئة موانئ البحر الأحمر فيوجد منصة FAL، كما يوجد نظام الفاتورة الموحدة ويلزم تعاقدي بين هيئة موانئ البحر الأحمر مع شركة أي فيانيانس لتفعيل الجزء الخاص بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

وأكيد قطاع النقل البحري أنه لاستكمال

بسبب وجود خلل في الموازين.

وقد ينتج عن هذا الخلل في خلاف قد يصل إلى نحو ٥٠٠ طن في السفينة الواحدة، لذا أكدت هيئة الميناء ضرورة حصول الشركة على شهادة من أحد الجهات المعتمدة لموازين الشركة.

وفي نفس السياق أكدت هيئة ميناء الإسكندرية، أنه لن يتم السماح بقبول الطلب الإلكتروني لدخول السفينة إلا في حالة إستيفاء المستندات الخاصة باتفاقية FAL، وذلك وفقاً لمتطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS-CODE).

وأكيدت الهيئة، أن هذا يأتي ضمن مساعي وزارة النقل لإنشاء منصة موحدة تضم كافة الإجراءات المطلوبة من السفن، وذلك على غرار ما يتم في منصة اليخوت التي تمت مؤخراً باشراف قطاع النقل البحري ووزارة السياحة.

كما يأتي ضمن الإجراءات المتتبعة لتطبيق وتفعيل اتفاقية تيسير المرور البحري.

وكان قطاع النقل البحري قد أصدر تعليمات بداية مايو الماضي، أكد على أنه يتم تفيذ منصة موحدة للإجراءات المطلوبة من السفن وذلك من خلال تعاون هيئة السلامة البحرية المسئولة عن التفتيش البحري عن السفن وبباقي الموانئ المصرية.

وتصدر تعليمات جديدة بشأن تداول الفحم والملح والكينكر والبضائع العامة والحيوں



أصدرت هيئة ميناء الإسكندرية تعليمات تشغيل جديدة بشأن تداول البضائع المختلفة بها، والتي تشمل البضائع الفحم والملح والكلينكر والبضائع العامة، وذلك حسب منشور ملحي صادر عن الهيئة.

تعليمات التشغيل الخاصة ببضائع الفحم المتداولة بميناء الإسكندرية

المختص، كما يتم الالتزام بالادراج الآلي واللحظي لكل شاحنة أو كمية (تفريغ - شحن) على المنظومة الآلية لهيئة الميناء، بالإضافة إلى بدء العمل على السفينة في وجود مسؤول التشغيل والسلامة والصحة المهنية الخاص بالشركة.

ونص المنشور على أنه يحظر تفريغ الفحم على الأرصفة وساحات

ونص التعليمات وفقاً للمنشور الملحي، على أنه بالنسبة لاستقبال أو تداول البضائع الفحم ، فيكون هناك ملائمة الشاحنات لنوعية البضاعة المفرغة وأيضاً استخدام المعدات الملائمة، كما يتم البدء في أعمال التداول بعد التوقيع على محضر الاعمال وتجهيز المشغل طبقاً للتعليمات وذلك من خلال محضر تنسيق مع مدير المنطقة

ومساحة إضافية لمنع حدوث التلوث أو احداث تلفيات بالرصيف وأن تكون المنطقة خارج حرم الطريق.

كما يتم تعليق عمليات الشحن والتغليف أثناء الظروف الجوية الغير مواتية بناء على قرار هيئة الميناء، وكذا عدم تحمل السيارة حمولات زائدة (عدم التهريم) ويتم تغطية وتشميع السيارات على الرصيف قبل تحرك الشاحنات.

وذهب التعليمات إلى ضرورة أن يتم عملية التنظيف الدورية للأرصفة أثناء وفور الانتهاء من عملية الشحن والتغليف لإزالةأتربة الفحم، والتأكد من سلامة الشاحنة وعدم وجود أي ثقوب بها حتى لا تتسرّط الشحنة على الطريق، وضرورة تنظيف السيارات بعد التغليف داخل المخازن بالميناء لمنع تناول البضائع على الطرق، وكذا التأكد من عدم وجود بعض من البضائع على أرضية الرصيف أو بالماء أو على القنادر، بالإضافة إلى الالتزام بأي تعليمات وشروط تسليم بطاقة التوكيل.

التفريغ حتى لو كان بشكل مؤقت، بالإضافة إلى أنه يتم شحن أو تفريغ الفحم من السفن إلى الشاحنات أو السيور الناقلة باستخدام نوافل حلزونية مغلقة (سيور) أو الكباشات المغلقة التي تنقل الفحم من عناير السفن إلى هوبر باستخدام نظام ترزيز، وذلك لضمان عدم تلوث مناطق التداول طبقاً لضوابط تراعي الحساسية البيئية للموقع.

كما أنه في حالة استخدام الكباشات المغلقة يلزم تغطية المسافة بين السفن وأرصفة الميناء بستائر قماشية من مادة البولي إيثيلين عالي الكثافة أو ما يماثلها في القوة بطول السفينة وبدون فوائل، كما تلتزم الشركات بكسح ما يطفو من الأتربة لمنع تلوث المياه بأتربة الفحم. وذهب المنشور إلى أنه يجب أن تكون السيور الناقلة والهوابر مغطاة من جميع الجوانب، وتلتزم الشركة بوضع الواح صاج على الرصيف بطول السفينة لمنع حدوث التلوث أو احداث تلفيات بالرصيف، كما يتم وضع الواح معدنية بمنطقة التكبس.

تعليمات التسليق الخاصة بتداول الحبوب

وتتناسب مع الارتفاع لمنع التلوث مع عمل ستائر على جانب المشغل. كما الزمت هيئة الميناء الشركات العاملة في هذا النشاط أن تكون السيور الناقلة مغطاة لمنع تصاعد الغبار واحادث تلوث هوائي أو ارضي، بالإضافة إلى الالتزام بتغطية وتشميع السيارات على الرصيف قبل تحرك الشاحنات، وضرورة ملائمة الشاحنات لنوعية البضائع المفرغة (مثل عدم السماح لشاحنات الفحم والخردة بتحميم الحبوب).

كما يتم الالتزام بأعمال النظافة الدورية للأرصفة أثناء وفور الانتهاء من عملية الشحن والتغليف لمنع حدوث التلوث، والتأكد من سلامة ونظافة الشاحنة وعدم وجود أي ثقوب بها حتى لا تتسرّط الشحنة على الطريق، وتنظيف السيارات بعد التغليف داخل المخازن بالميناء لمنع تناول البضائع على الطرق.

وأكّدت هيئة الميناء عدم تعدى الحمولة المحددة للشاحنات (عدم التهريم) وتغطية الحمولة قبل التحرك من على الرصيف أو المخزن، والتأكد من عدم وجود بعض من البضائع على أرضية الرصيف أو بالماء أو على القنادر، والالتزام بأي تعليمات وشروط تسليم بطاقة التوكيل.

ونصت التعليمات على ضرورة ملائمة الشاحنات لنوعية البضاعة المفرغة من الحبوب، وأيضاً استخدام المعدات الملائمة، على أن يتم البدء في أعمال التداول بعد التوقيع على محضر الاعمال وتجهيز المشغل طبقاً للتعليمات وذلك من خلال محضر تنسيق مع مدير المنطقة المختص.

كما يتم الالتزام بالإدراج الآلي واللحظي لكل شاحنة أو كمية (تفريغ ، شحن) على المنظومة الآلية لهيئة ميناء الإسكندرية، وبعد العمل على السفينة في وجود مسؤول التشغيل والسلامة والصحة المهنية بالشركة. كما يكون شحن أو تفريغ الحبوب من السفن إلى الشاحنات أو السيور الناقلة باستخدام نوافل حلزونية (سيور) مغلقة أو الكباشات المغلقة، بالإضافة إلى الالتزام بتغطية المسافة بين السفن وأرصفة الميناء بستائر بلاستيكية بطول السفينة لمنع سقوط الأتربة من الرصيف إلى المسطح المائي.

ونصت التعليمات على الالتزام باقتراب الكباش من الهوابر أثناء التغليف لمنع انبثاث الغبار والأتربة ولتجنب تعدى نسبة الاتربة المستنشقة عن الحد الأقصى وهو ($3 \text{ مجم}/\text{م}^3$) ، وكذا الالتزام بإحكام فتحات الاقماع الخاصة بالهوابر بأغطية جلدية طويلة

تعليمات التسليق الخاصة بتداول الخردة

والصحة المهنية) الخاص بالشركة، والالتزام بوضع ستائر معدنية بين السفينة والرصيف مع وضع مصدات خرسانية بطول السفينة وبدون فوائل لمنع سقوط الخردة في المسطح المائي واحادث تلوث بحري.

وأكّدت هيئة الميناء على حظر تغليف الخردة على الأرصفة وساحات التشغيل حتى لو كان بشكل مؤقت، كما يجب تأمين الأوناش بمنع وقوفها على العجلات ولكن على أرجل اتزان، على أن يحظر تجول الأفراد والتحركات بمنطقة المشغل.

ونص منشور هيئة الميناء على التعليمات التي يجب تطبيقها عند تداول الخردة، والتي منها ضرورة ملائمة الشاحنات لنوعية البضاعة المفرغة وأيضاً استخدام المعدات الملائمة، وأن يتم البدء في أعمال التداول بعد التوقيع على محضر الاعمال وتجهيز المشغل طبقاً للتعليمات وذلك من خلال محضر تنسيق مع مدير المنطقة المختص، والالتزام بالإدراج الآلي واللحظي لكل شاحنة أو كمية (تفريغ - شحن) على المنظومة الآلية لهيئة ميناء الإسكندرية.

كما يتم بهد العمل على السفينة في وجود مسؤول التشغيل والسلامة

الجميل الزائد الذي ينتج عنه تساقط أجزاء من الخردة أثناء السير في الطريق.

كما يتم الالتزام بتشميع الشاحنات على الرصيف قبل تحركها من الرصيف، كما يجب تعليق عمليات التحميل والتغريغ أثناء الظروف الجوية غير المواتية، كما يجب إجراء عمليات التنظيف بصفة دورية للأرصفة والأجهزة والمعدات وإزالةأتربة الخردة.

وشددت هيئة الميناء على ضرورة التأكد من عدم وجود بعض من البضائع على أرضية الرصيف أو بالماء أو على القنادر.

كما أكدت هيئة ميناء الإسكندرية على ضرورة الالتزام باستخدام كباشات تتناسب حجمها مع مساحة صندوق الشاحنات وفتحها داخل صناديق الشاحنات لمنع حدوث تلوث بحري أو هوائي أو أرضي، والالتزام بوضع الواح معدنية (صاج محمل) بطول السفينة والمشغل للحفاظ على ممتلكات الهيئة وسلامة الرصيف.

ونص المنشور على ضرورة الالتزام بتغطية منطقة التكليس بألواح معدنية ومساحة إضافية من جميع الجهات لمنع حدوث تلوث / تلفيات للرصيف، وان تكون المنطقة خارج حرم الطريق مع مراعاة التنظيف المستمر، وكذا الالتزام بالحمولة المحددة للشاحنات وتجنب

تعليمات التشغيل الخاصة بتداول الكلينكر

20th ANNIVERSARY OF MSC EGYPT

**m
sc**

A STABLE PARTNER FOR YOUR BUSINESS

Hotline: 19673

msc.com

كما تضمن المنشور التعليمات الخاصة بتداول بضائع الكلينكر، والتي تعد مادة خام لعددا من الصناعات اهمها الأسمنت، وتصنف على انها من البضائع ذات الصب الجاف الغير نظيف.

وذهبت تعليمات هيئة الميناء إلى ضرورة ملائمة الشاحنات لنوعية البضاعة المفرغة وأيضا استخدام المعدات الملائمة، كما تلتزم الشركات بكسح ما يطفو من الأتربة لمنع تلوث المياه بأتربة الكلينكر.

كما يتم الالتزام بالادراج الآلي واللحظى لكل شاحنة أو كمية (تغريغ - شحن) على المنظومة الآلية لهيئة ميناء الإسكندرية، وبعد العمل على السفينة في وجود مسئول التشغيل السلامة والصحة المهنية الخاص بالشركة، كما يجب أن تكون السيور الناقلة او القواديس محكمة الغلق من جميع الجوانب.

وألزمت هيئة الميناء الشركات العاملة في تداول هذا النوع من البضائع بضرورة الالتزام بوضع الواح معدنية (صاج) على الرصيف بطول السفينة لمنع حدوث التلوث او احداث تلفيات بالرصيف، وكذا تعليق عمليات الشحن للكلينكر أثناء الظروف الجوية الغير مواتية بناء على قرار السلطة المختصة.

كما أشارت الهيئة إلى عدم تحمل السيارة حمولات زائدة (عدم التهريم)، بالإضافة إلى التزام الشركة بوضع الواح معدنية (صاج) على الرصيف بطول السفينة لمنع حدوث التلوث أو احداث تلفيات بالرصيف، وكذا عدم السماح بدخول الشاحنات إلا في حالة التغطية او التشميع الجيد للشاحنات والتأكد من سلامة الشاحنة وعدم وجود أي ثقوب بها حتى لا تتتساقط الشحنة على الطريق.

كما يتم عملية التنظيف الدوري للأرصفة أثناء وفور الانتهاء من عملية الشحن والتغريغ لإزالة اتربة الكلينكر، وكذلك تنظيف السيارات بعد التغريغ للبدء في أعمال الشحن داخل المشغل لمنع تأثير البضائع على الطرق.

كما يتم التأكد من عدم وجود بعض من البضائع على أرضية الرصيف أو بالماء أو على القنادر .

تعليمات التشغيل الخاصة بتداول الملح

التلوث أو إحداث تلفيات بالرصف.

كما حظرت الهيئة السماح بدخول الشاحنات إلا في حالة التغطية أو التشعيم الجيد للشاحنات والتأكد من سلامة الشاحنة وعدم وجود أي ثقوب بها حتى لا تتسرّط الشحنة على الطريق وذلك قبل الدخول للميناء للبدء في أعمال الشحن.

كما يتم عملية التنظيف الدوري للأرصفة أثناء وفور الانتهاء من عملية الشحن والتفریغ لإزالة الملح، و الالتزام باستخدام سيور ناقلة للشحن مع التأكد من صلاحيتها وعدم تسربها للملح أثناء الشحن. وأكّدت هيئة الميناء ضرورة تنظيف السيارات بعد التفریغ للبدء في أعمال الشحن داخل المشغل لمنع تناول البضائع على الطرق، والتأكد من عدم وجود بعض من البضائع على أرضية الرصيف أو بالماء أو على الفنادر.

ونصت تعليمات التشغيل الخاصة ببضائع الملح والتي تعد من أهم بضائع الصب الجاف النظيف المتداولة بالميناء، على ضرورة ملائمة الشاحنات لنوعية البضاعة المفرغة وأيضاً استخدام المعدات الملائمة. كما يتم بدء العمل على السفينة في وجود مسؤول (التشغيل السلامة والصحة المهنية) الخاص بالشركة، بالإضافة إلى الالتزام بالأدراج الآلي و اللحوظى لكل شاحنة أو كمية (تفريغ - شحن) على المنظومة الآلية لهيئة ميناء الإسكندرية.

وأشارت الهيئة إلى ضرورة الالتزام بوضع ستائر بين السفينة والرصيف وبكمال عناير الشحن، بالإضافة إلى الالتزام بوضع مشمع بكمال منطقة التشغيل وأسفل السير الناقل للملح وبطولة حتى السفينة. ونص منشور هيئة الميناء على ضرورة التزام الشركة بوضع الواح صاج او كاوتش على الرصيف في مكان العمل لتشمل مساحة القواديس ومساحة إضافية من جميع الجهات لضمان عدم

تعليمات التشغيل الخاصة بتداول البضائع العامة

المدونة عليها، كما يراعى عدم التحميل بأكثر من قوة التحمل الأمثلة المستخدمة.

وذهبت هيئة الميناء إلى ضرورة أن يكون مركز حمل العربية قريب بقدر الإمكان من ذراع الرافعة، وعند رفع الحمل من على الأرض، يجب أن تكون أذرع الرفع قريبة من الأرض بقدر الإمكان.

وأشارت هيئة الميناء إلى ضرورة مراعاة أن تكون سرعة العربات منخفضة، خصوصاً عند الانحراف، كما يجب التأكد من وجود وسلامة جميع أجهزة الإطفاء بمنطقة العمل، واتخاذ الإجراءات اللازمة الفورية عقب أي حادث وإخطار عمليات الميناء وطلب المعونة الطبية.

كما يجب تعليق عمليات التحميل والتفریغ أثناء الظروف الجوية غير المواتية، وإجراء عمليات التنظيف بصفه دورية للأرصفة والأجهزة والمعدات وإزالة الأتربة والمخلفات الصلبة، كما يجب التأكد من عدم وجود بعض من البضائع على أرضية الرصيف أو بالماء أو على الفنادر.

وأكّدت هيئة الميناء على ضرورة الالتزام بالتعليمات الخاصة بتداول البضائع العامة والتي في معظمها بضائع الأخشاب.

ومن أهم ما نصت عليه الهيئة في هذا الشأن، ضرورة ملائمة الشاحنات لنوعية البضاعة المفرغة وأيضاً استخدام المعدات الملائمة، كما يتم البدء في أعمال التداول بعد التوقيع على محضر الاعمال وتجهيز المشغل طبقاً للتعليمات وذلك من خلال محضر تنسيق مع مدير المنطقة المختص، والالتزام بالأدراج الآلي و اللحوظى لكل شاحنة أو كمية (تفريغ - شحن) على المنظومة الآلية لهيئة ميناء الإسكندرية.

كما يتم بدء العمل على السفينة في وجود مسؤول (التشغيل السلامة والصحة المهنية) الخاص بالشركة، كما يجب تأمين الأوناش بمنع وقوفها على العجلات ولكن على أرجل اتزان، بالإضافة إلى ضرورة إحاطة منطقة العمل على الرصيف بحواجز ومنع تجول الأفراد والتحركات بها.

ونصت اشتراطات هيئة الميناء إلى أنه يجب مراعاة تستيف البضاعة بطريقة جيدة ومتزنة على الأرصفة، وإتباع المعلومات

میناء دمیاط ۱۶ میلیون طن خلal مايو الماضي بنمو قدره %٣٢

بينما بلغت سفن الحاويات ٧١ سفينة، مقارنة بنحو ٨٤ سفينة خلال مايو ٢٠٢٢ بنقص قدره ١٥٪، أما سفن الخدمات فبلغت ٥٩ سفينة مقارنة بنحو ٥٠ سفينة في مايو من العام الماضي بنقص قدره ٣١٪.

وتداول الميناء حجم بضائع خلال مايو بلغ ٤,٦٦ مليون طن مقارنة بنحو ٣,٥ مليون طن خلال الشهر نفسه من ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٣٢٪.

استقبلت هيئة ميناء دمياط، خلال مايو الماضي، نحو ٣٢٦ سفينة، وذلك مقارنة بنحو ٢٤٩، خلال مايو من العام الماضي ٢٠٢٢.

وتوزعت تلك السفن بين ٤٦ سفينة بضائع عامة، بعد أن كانت ٣٠ سفينة، في مايو ٢٠٢٢، بزيادة قدرها ٥٣٪، وسفن الصب الجاف بلغت ١٢٦ سفينة مقارنة بنحو ٦٥ سفينة بزيادة قدرها ٩٤٪، و ٢٤ سفينة صب سائل مقارنة بنحو ٢٠ سفينة خلال مايو من العام الماضي بنمو قدره ٢٠٪.



رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط، أن الطفرة التي حققها الميناء في حركة السفن والبضائع خلال عام ٢٠٢٢ جاءت ناتجة للخطة الطموحة لتطوير وتحديث الموانئ المصرية.

وأوضح أن الميناء يشهد تنفيذ العديد من المشروعات منها محطات للحاويات وحاجز الأمواج وتطوير الوحدات البحرية، وذلك ضمن المساعي الرامية إلى جعل الميناء من الموانئ المحورية في استقبال تجارة الترانزيت.

وتوزعت تلك البضائع بين البضائع التقليدية لتصل إلى ٣٤٠ ألف طن مقارنة بنحو ٢٧١ ألف طن بانخفاض قدره ٢٥٪. أما بضائع الصب الجاف فبلغت ٢,٢٦ مليون طن مقارنة بنحو ١,٥ مليون طن بزيادة قدرها ٤٧٪، بينما بلغت بضائع الصب السائل ٥٧٩ ألف طن، مقارنة بنحو ٥٦٨ ألف طن خلال مايو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٢٪.

أما بضائع الحاويات فبلغت ١,٤٧ مليون طن خلال مايو الماضي مقارنة بنحو ١,١ مليون طن خلال مايو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٢٨٪.

وبلغ حجم الحاويات المتداولة بالميناء خلال مايو الماضي بميناء دمياط ١٤٤ ألف حاوية مقارنة بنحو ١٠٤ ألف حاوية خلال مايو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٣٨٪.

وتوزعت تلك الحاويات بين ٦٢ ألف حاوية وارد مقارنة بنحو ٤٠ ألف حاوية خلال مايو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٥٥٪، و ٦٦,٩ ألف حاوية صادر مقارنة ٥٣,٩ ألف حاوية خلال مايو ٢٠٢٢ بزيادة ٢٤٪، بينما وصلت الحركة الإضافية إلى ١٥ ألف حاوية مقارنة بنحو ٧ ١٠,٧ ألف خلال مايو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٣٨٪.

وفي هذا الصدد أوضح اللواء بحري أحمد عبد المعطي حواس

» الواقع سفينة كل أسبوعين ايجيترانس تدشن خدمة نقل البضائع المجمعة من الهند لميناء السخنة مباشرة



"مخازن خارج الميناء" على أن يكون أكثر من ٥ مستوردين في حاوية واحدة ويتم خروج الحاويات من الميناء للايداعات الجمركية، على أن يتم الإفراج عنها جمركياً من خلال لجنة جمركية موجودة بتلك الأيداعات حتى يتم تسهيل العمل بالدائرة الجمركية بالميناء وعدم تقسيم الحاوية الواحدة بها.

الملاحة العالمية.

وأوضح الشركة، أنه من المقرر أن تكون الخدمة نصف شهرية و مباشرة من إيطاليا إلى مصر، حيث من المقرر أن تكون الشحنة الأولى يوم ١٥ مايو ٢٠٢٣ الماضي، على أن يكون زمن الرحلة ٧ أيام. يذكر أن شركات نشاط البضائع المجمعة تتلخص فكرتها في تشغيل شركة الشحن مستودع عبارة عن ايداع جمركي

كشف مسئول بالشركة المصرية لخدمات النقل والتجارة "ايجيترانس" عن خدمة جديدة يتم تقديمها لاستقبال شحنات البضائع المجمعة المعروفة بـ "LCL".

وأضافت الشركة، أنه من المقرر أن تكون الخدمة من موانئ الهند إلى ميناء السخنة مباشرة، وذلك لأول مرة بالسوق المحلية.

وأوضح أنه من المقرر أن تكون الخدمة بمعدل سفينة كل أسبوعين، على أن تكون الشحنة الأولى يوم ٢٠ مايو الماضي.

وcameت عدداً من الشركات بالتوسيع خلال الفترة الأخيرة في استقبال خدمات من منطقة جنوب شرق آسيا والهند إلى ميناء السخنة، وذلك توفيرًا لأسعار النوالين من ناحية، بالإضافة إلى زيادة التبادل التجاري بين مصر وتلك المنطقة من ناحية أخرى. كما قامت شركة "ايجيترانس" ببدء تقديم خدمة جديدة للبضائع المجمعة LCL من الموانئ الإيطالية إلى الموانئ المصرية بالتعاون مع بعض الخطوط

» قطاع النقل البحري يتعاقد مع تنركرة CLS لتقنيات تتبع السفن المعلومات لتطبيق تتبع السفن



الماضية مع أحد المراكز التكنولوجية الإنجليزية والذي يسمى "بولستار" أو "نجمة القبض"، وذلك بهدف تطبيق النظام العالمي الذي فرضته المنظمة البحرية الدولية، والذي يعرف بـ تتبع السفن عن بعد أو تتبع السفن بعيد المدى.

وفي حالة عدم تطبيق هذا النظام فلا يتم السماح لتلك الدول بالدخول إلى الموانئ الأخرى.

ونظام التتبع يعد من أهم المميزات التي من خلالها يتحقق عنصر الأمان بالنسبة للسفينة وما عليها من أطمئن وبضائع، خاصة بعد أن زادت خلال الفترة الأخيرة عمليات القرصنة البحرية.

وكان قطاع النقل قد تعاقد خلال السنوات الماضية مع أحد المراكز الإنجليزية المتخصصة في المجال والتي تعد خطوة مهمة بالنسبة للسفن المصرية، بما يسهدف أن تتم عملية تتبع كل السفن المصرية إلكترونياً.

من ناحية أخرى اعتبر خبراء النقل البحري، أن التعاقدين الأخير من قبل وزارتي النقل مع أحد المراكز العالمية، بمثابة نقلة بالنسبة لتطبيق التكنولوجيا الحديثة في قطاع النقل البحري، الذي يعد في الأساس من أهم الشروط التي فرضتها المنظمة البحرية العالمية على البلدان العربية.

يذكر أن التعاقدين كان قد أبرم خلال السنوات

كشف قطاع النقل البحري "المشرف على الموانئ المصرية" عن تنفيذ استراتيجية جديدة بكافة الموانئ لتحديث البنية المعلوماتية، والعمل نحو التحول الرقمي والذي يتم بمعظم الموانئ العالمية.

وأكيد تقرير صادر عن قطاع النقل البحري، أنه تم في هذا الصدد التعاقد على عدداً من المشروعات سواء من قبل القطاع أو الموانئ المصرية لتنفيذ هذه الاستراتيجية على أرض الواقع.

وأوضح "التقرير" أنه في هذا الصدد تم التعاقد مع شركة CLS لتقنيات المعلومات والأقمار الصناعية، لاستضافة نظام التتبع بعيد المدى للسفن LRIT واستخراج شهادات المنظومة الالزامية للسفن المصرية الحديثة المنضمة للأسطول المصري حديثاً مع تحديث خطوط الاتصال مع شركة WE DATA للحصول على خطوط أكثر كفاءة في الأداء للمنظومة.

» قررت تحديث ٥٤ خادم رئيسي ضمن منشروعات تكنولوجيا المعلومات بالهيئة

ميناء الإسكندرية تتدال ٧,٤ مليون طن خلال أبريل الماضي عبر ٣٥٤ سفينة



وأوضحت المصادر، أن هذا يأتي في ضوء تشغيل مشروعات جديدة بالميناء، مما عمل على ضرورة مزامنة تلك المشروعات بأحدث المعدات في تكنولوجيا المعلومات وبما تحقق سرعة التعامل مع البيانات الخاصة بالميناء.

حققت هيئة ميناء الإسكندرية خلال أبريل الماضي معدل تداول وصل إلى قرابة ٧,٤ مليون طن، وذلك مقارنة بنحو معدل تداول بلغ ٥,١ مليون طن خلال مارس الماضي، بانخفاض قدره ٤٠٠ ألف طن، حسب تقرير الهيئة.

وأضاف التقرير، أن الميناء شهدت معدل تداول للسفن المتعددة عليها خلال أبريل الماضي، بنحو ٣٥٤ سفينة وذلك مقارنة بنحو مارس الماضي ٤٠٤ سفينة.

وتوزعت تلك السفن بين ١٢٧ سفينة حاويات، و٧٤ سفينة للصلب الجاف، و١٠٩ سفينة للبضائع العامة.

كما حققت هيئة ميناء الإسكندرية نحو ١٣٤ ألف حاوية مكافئة خلال أبريل الماضي، وذلك مقارنة بما تم تحقيقه خلال مارس الماضي والتي كانت ١٥٢,٢ ألف حاوية.

وفي نفس السياق أوضح مصادر هيئة الميناء، أنه تقرر بيع ٥٤ خادم رئيسي وذلك ضمن خطة الهيئة لتطوير المنظومة الالكترونية خلال الفترة المقبلة.

الفاعلية الخاصة بالتكامل بين مجتمع الميناء وهيئة السلامة البحرية، وتفعيل الربط بين هيئة الميناء ووزارة التخطيط، وتحقيق الربط مع التامينات الاجتماعية ومصلحة الضرائب، ورفع كفاءة منظومة التكامل لاستيعاب عدد أكبر من الجهات العاملة بالميناء بسرعة عالية في تداول البيانات.

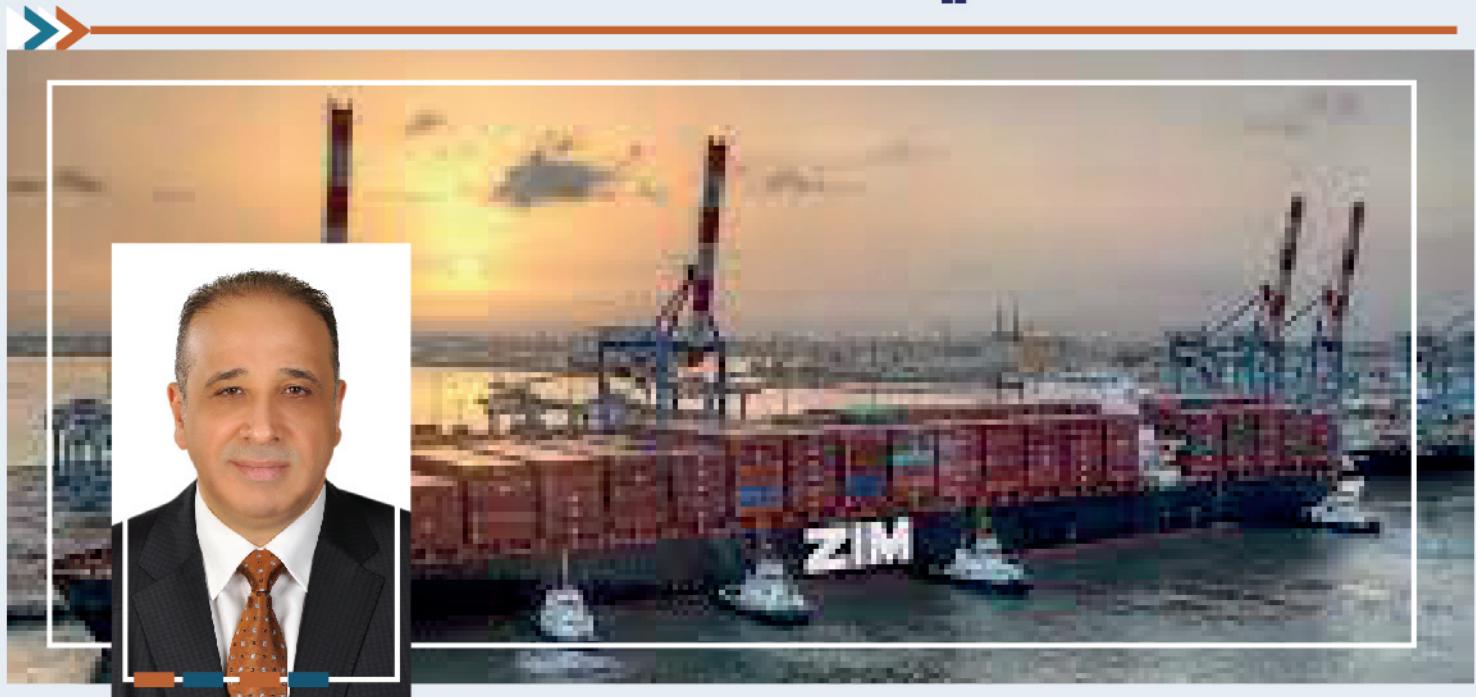
كما تم رفع كفاءة منظومة الدفع الإلكتروني لنظام هيئة الميناء بوضع خادم خاص للدفع الإلكتروني منفصل عن الخوادم الخاصة بالنظام الإلكتروني الأساسي لهيئة الميناء، كما تم ضبط بيانات الشحن والتغريغ لشركات الحاويات ، وتم توفير مصدر لمراجعة بيانات المنافست والأفراج الجمركي الخاص بالجمارك لباقي الأدارات المعنية بهيئة الميناء.

وأوضح أنه تم طرح حجم ضخم من التوريد لخوادم جديدة خلال العام الجاري، وتم البدء خلال الشهر الماضي، حيث بدأت شركة وادي تكنولوجيا المعلومات، في تنفيذ توريد ٦ خوادم قواعد بيانات الداخلية، والتي فازت بها مطلع العام الجاري، بتكلفة تصل إلى ٩٥ مليون جنيه.

كما أن هذا التحديث لخوادم الميناء يأتي في ضوء قيام هيئة الميناء بإضافة تحديثات في الأنظمة الإلكترونية، وتفعيل قرارات وزارة المالية بشأن تطبيق منظومة الدفع الإلكتروني، وتطبيق منظومة الفاتورة الشاملة بها والتي تشمل إصدار فاتورة عن كافة الجهات العاملة بالميناء.

وتقوم هيئة الميناء بإدخال أنظمة خاصة بالتكامل الإلكتروني بين الميناء والجهات المعنية وتحقيق مبدأ G2B G2G حيث تم زيادة

خط الزيم يعزز خدمة LBX بإضافة ميناء ثيسالونيكي:



قرر خط الزيم إضافة رحلة بحرية أسبوعية الى ميناء ثيسالونيكي في اليونان لتناوب خدمة LBX (Levant - Black Sea Express) في يونيو.

ستكمل إضافة ثيسالونيكي الرحلات البحرية الحالية لخدمات خط الزيم الأخرى في بيرايوس ، مما يوفر تغطية كاملة لليونان.

خط سير خدمة LBX الجديد كالتالي : حيفا (إسرائيل) - الإسكندرية (مصر) - كونستانتا (رومانيا) - فارنا (بلغاريا) - اسطنبول أمبارلي (تركيا) - سالونيك (اليونان) - أليجا (إزمير) (تركيا) - أنطاليا (تركيا) - الإسكندرية - حيفا.

ستقدم LBX للعملاء رحلة بحرية مباشرة في ثيسالونيكي ، وربطها بموانئ شرق البحر الأبيض المتوسط في إسرائيل وتركيا ومصر ، مع أوقات عبور سريعة وخدمة فائقة.

يسعدنا جداً إضافة ميناء ثيسالونيكي إلى خدمة LBX الناجحة. ستتيح لنا هذه الإضافة أن نقدم لعملائنا في اليونان والمنطقة بأكملها نطاقاً أوسع ، إلى جانب خدمة ZIM الممتازة والمصممة خصيصاً لتلبية احتياجات عملائنا الخاصة

تعرف على نسب تنفيذ منشآت هيئة ميناء الإسكندرية



الدولية للهندسة والمقاولات.

ووُقعت وزارة النقل عقد إنشاء البنية الفوقيّة وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسلیم المحطة بين الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، وتحالف (هاتشيسون- COSCO - CMA- MSC).

ويتم إنشاء رصيف بطول ١٢٠٠ م، من إجمالي طول رصيف ١٠٠٠ البالغ ١٦٨٠ م، وعمق ١٨ م، ومساحة تبلغ ٨٤٠ ألف م٢ تقريباً، وطاقة استيعابية تصل إلى ١,٥ مليون حاوية مكافحة سنوياً.

كما بلغت نسبة تنفيذ مشروع محطة الصب النظيف إلى نحو ٢٥٪، والتي تقوم بتنفيذها شركة أبناء عبدالسلام الفقى للمقاولات.

ومن المتوقع افتتاح المشروع خلال النصف الأول من العام المقبل ٢٠٢٤ والذي تستهدف وزارة النقل تعظيم القيمة المضافة للمحطة ليكون بمثابة مركز لوجستي متكملاً. كما سيتم توفير ٣٠٠ ألف متر مربع كظهير خلفي، وأرصفة تصل إلى ١١٥٠ مترًا وعمق ١٥ مترًا، ويمكن للرصيف استقبال ٤ سفن في الوقت نفسه بواقع ٢٤٠ مترًا لكل سفينة، ليحقق طاقة استيعابية لميناء الدخيلة بحجم يتراوح من ٦ إلى ٧ ملايين طن سنوياً، بخلاف المتداول حالياً والبالغ ١٠ ملايين.

الإتحاد - القبارى) لنقل البضائع والمنتجات إلى كافة أنحاء الجمهورية لميناء الإسكندرية. وأوضحت، أن تحالف شركتي «أبناء عبدالسلام الفقى»، و«قادص خير للتوريدات العمومية والمقاولات»، قد بدأ في تنفيذ مشروع حاجز الأمواج في ميناء الإسكندرية والدخيلة، الشهر الماضي، وبنسبة تنفيذ بلغت قرابة ٨٪ حتى الآن.

ومن المتوقع أن تصل تكلفة المشروع إلى قرابة ٦ مليارات جنيه، ويشمل قرابة ٥ حاجز بطول ٧ الآف متر، ومن المتوقع الانتهاء من المشروع خلال النصف الثاني من العام المقبل ٢٠٢٤.

و يعد من أهم أعمال البنية التحتية التي تستهدف هيئة ميناء الإسكندرية تنفيذها، ويوفّر القدرة على استيعاب السفن الضخمة خلال السنوات المقبلة.

وأوضحت أنه يتضمن إنشاء ٣ ممرات للسفن تمكنها من دخول مشروعات الميناء الجديدة، خاصة «ميناء المكس الجديد»، الذي يشمل ٧ أرصفة بطول ٣٥ كم وأعماق تصل إلى ١٨- ٢٠ مترًا.

وكشفت مصادر، عن وصول نسبة تنفيذ محطة الحاويات الثالثة لميناء الدخيلة والمعروفة بالرصيف رقم ١٠٠ إلى نحو ٣٦٪ والتي تقوم بتنفيذها شركة ايديكس

كشفت تقارير عن هيئة ميناء الإسكندرية، أن نسبة تنفيذ البنية التحتية لمشروع المنطقة اللوجستية ببررة النوبالية «أحد مشروعات ميناء الإسكندرية » بلغت ٥٪. وأوضحت التقارير، أن شركة النيل للطرق والكباري، التابعة لوزارة النقل، تقوم بتنفيذ المشروع بتكلفة تصل إلى قرابة مليار جنيه، ومن المتوقع الانتهاء من المشروع خلال العام المقبل ليتم تشغيلها عبر تحالف تم التوقيع معه مؤخراً.

وكانت قد وقعت هيئة ميناء الإسكندرية مذكرة تفاهم بشأن إعداد الخطة الفنية الزمنية ونموذج العمل الخاص بإدارة وتشغيل واستغلال واستثمار المنطقة اللوجستية بميناء الإسكندرية، وذلك مع تحالف شركات الهندسية للصناعات والتشييد (سياك) والصينية للاتصالات والاعمار (CCCC) والصينية للطرق والجسور (CRBC) .

وتعتبر المنطقة اللوجستية بميناء الإسكندرية من أهم المشروعات التي تبلغ مساحتها ٢٧٣ فدان ستشهد العديد من الصناعات والمجالات المرتبطة بالنقل البحري والصناعات المكملة وصناعات القيمة المضافة والتي يأتي على رأسها صناعة الحاويات وهي من الصناعات الجديدة المخطط ادخالها إلى مصر.

كما أن المنطقة ستشهد النشاط الأول المتمثل في أعمال التخزين والاستيراد والتصدير والإيداع الجمركي وإعادة التصدير وهي أبسط الأنشطة وكذلك ستشهد النشاط الثاني المتمثل في التعبئة والتغليف والتصنيع البسيط للمنتجات الزراعية والصناعات التحويلية الصغيرة والبسيطة وكذلك الصناعات البسيطة القائمة على بعض الزيوت الواردة في عبوات وخزانات كبيرة وكافة صناعات القيمة المضافة التي تساهم في تحسين المنتج سواء الوارد أو الصادر.

وأكّدت التقارير، أنه تمت الموافقة مؤخراً، على إدراج مشروع محطة تبادلية بالمنطقة اللوجستية ترتبط بالقطار الكهربائي السريع وكذلك مع خط سكة حديد (المناشى -

» اللواء أحمد حواش رئيس ميناء دمياط رسميًا ... ميناء دمياط يخفض نفقاته السنوية ٣٠٠ مليون جنيه بعد تنفيذ حاجز الأمواج

ويؤكد: كان يتم إلقاءها على تعميق وتكريك الأرصفة والممر الملاحي للوصول للأعمال التصميمية



وإعادة تسليم محطة الحاويات الثانية "تحيا مصر ١" في ميناء دمياط مع شركة محطة حاويات دمياط أليانس، (تحالف شركات "يورو جيت ألمانيا"، و"كونتشيب إيطاليا"، و"هاباج لويد" للخطوط الملاحية العالمية) والتي ستقوم بتشغيل المحطة.

وأشار وزير النقل خلال مراسم التوقيع، أن المشروع يحقق تحويل ميناء دمياط ليكون مركزاً لحاويات الترانزيت للخط الملاحي الألماني، وذلك بحلول العام الثالث من التشغيل، والوصول بميناء دمياط لداول ٤,٧ مليون حاوية مكافئة بدلاً من ١,٢ مليون حاوية مكافئة حالياً. ومن المتوقع أن يحقق المشروع ايرادات للدولة المصرية تصل إلى ٣,٣٦٤ مليار دولار خلال ٣٠ عاماً، واتاحة خلق ١٠٠٠ فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة، كما يتضمن المشروع نقل خبرات ومهارات المشغل الأجنبي في مجالات (الإدارة والتشغيل - الصيانة - التسويق).

كشف اللواء أحمد حواش رئيس هيئة ميناء دمياط، أنه تم الانتهاء من تنفيذ حاجز الأمواج الذي يتم تنفيذه بالميناء من خلال شركات محلية، والذي من المقرر افتتاحه خلال أيام، والتي تعمل على توفير قرابة ٣٠٠ مليون جنيه للميناء سنوياً.

وأضاف على هامش انعقاد اجتماع مع كلية النقل الدولي واللوจستيات، وشعبة خدمات النقل الدولي مؤخراً، أن ميناء دمياط كانت تتعرض للإطماء سنوياً وكانت تقوم هيئة الميناء بالعمل على الوصول إلى العمق التصميمي للأرصفة ومدخل الميناء سنوياً بتكلفة تصل إلى ٣٠٠ مليون جنيه، إلا أنه يعد تنفيذ مشروعات حاجز الأمواج فلن يتم القيام بهذه الأعمال بسبب إنتهاء تلك الظاهرة. وأشار رئيس هيئة ميناء دمياط، أن الحاجز الأول وهو حاجز الأمواج الشرقي الجديد، يصل طوله ١٤٥٠ متراً، وأقصى عمق عند رأس الحاجز يصل إلى ١٨ متراً، وتكلفة الحاجز تصل لـ ٦٠٠ مليون جنيه. وتتابع حواش، أن تم تنفيذ مشروع حاجز الأمواج الغربي بميناء دمياط بأطوال ٤,٥ كم، وبتكلفة تصل إلى ٢,٢ مليار جنيه، موضحاً أنه تم تنفيذ المشروع عبر شركة النيل للطرق والكباري، ومجموعة حسن عالم للمقاولات.

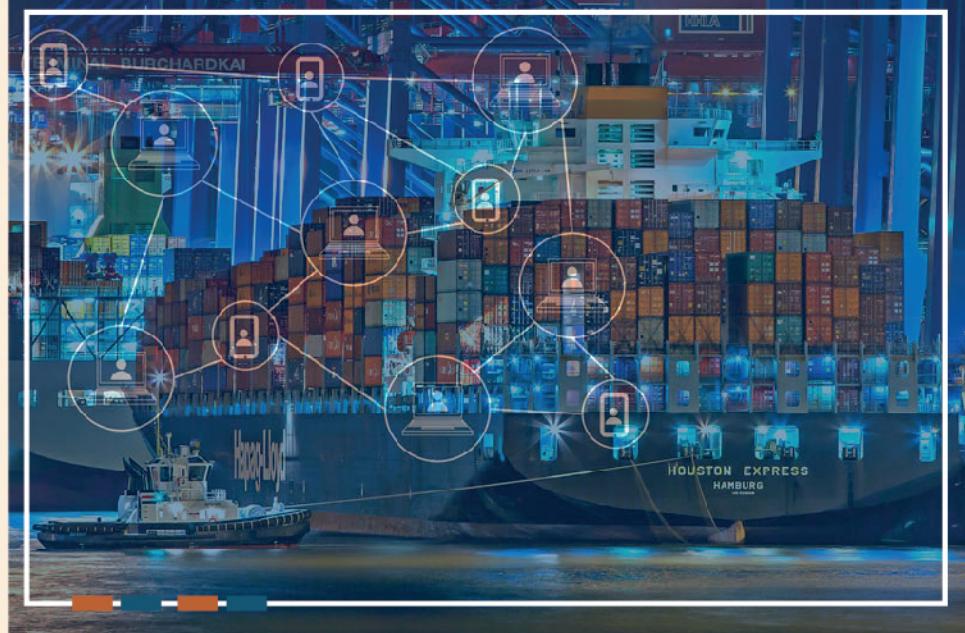
وأوضح أنه جاري إنشاء محطة متعددة الأغراض الثانية، والتي تعد نتاج تنفيذ مشروع حاجز الأمواج الغربي، وتقع على مساحة ٣,٣ كيلو متر، ومساحة خلفية تصل إلى ٢ مليون متر مربع ، وبعمق للأرصفة تصل إلى ١٨ متراً وبتكلفة تصل إلى قرابة ٦ مليار جنيه، ومن المتوقع الانتهاء من تلك المحطة خلال عام ٢٠٢٥.

وتتابع رئيس هيئة ميناء دمياط، أنه جاري إنشاء محطة تحيا مصر ١ والتي من المقرر أن يتم تسميتها بشركة يوروجيت أليانس للحاويات. ولفت إلى أن المحطة يتم تنفيذها عبر تحالف (المقاولون العرب - اركرودون) بطول أرصفة للمحطة ١٩٧٠ م، وبعمق يصل إلى ١٨ م، فيما تصل ساحتها الخلفية إلى ٩١٠ ألف م٢، وطاقتها الإستيعابية إلى ٤,٥ مليون حاوية مكافئة، وتم الإشارة إلى أنه جار حالياً الانتهاء من البنية الأساسية بمعرفة هيئة ميناء دمياط.

وأشار إلى أنه كان من المقرر أن تصل تكلفة المشروع بنحو ٤,٥ مليار جنيه إلا أنه تمت تنفيذ أعمال إضافية أخرى بالمحطة بتكلفة تصل إلى مليار جنيه، وبالتالي ستكون تكلفتها قرابة ٥,٥ مليار جنيه. وتتوقع رئيس الهيئة أن يتم الانتهاء من المشروع خلال شهر يوليو من العام المقبل.

وفي مايو من العام الماضي، وقعت ميناء دمياط اتفاقية التزام لبناء وتطوير البنية الفوقيبة واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة

» بالتعاون مع وزارة البيئة قطاع النقل البحري يضع خطة لإدارة المخلفات وتحويلها لموانئ ذكية



بهدف تقليل زمن الانتظار، قامت الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بميكنة الدورة المستندية باستخدام أرشيف إلكتروني يتاسب مع حجم أعمال الهيئة توفرًا للوقت والجهد، كما قدمت عدة خدمات إلكترونية للجمهور عبر موقع الهيئة على شبكة الإنترنت، من أهمها اعتماد نظام الدفع الإلكتروني للتيسير على المتعاملين مع الهيئة.

كما قامت هيئة ميناء دمياط بتفعيل منظومة التشغيل الآلي لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع، وتفعيل منظومة المهمل والرواكد لرصد حركتها آلياً، تشغيل وتفعيل منظومة التعرف الآلي على الشاحنات والمعدات، التكامل مع منظومة مجتمع الميناء من خلال نافذة واحدة، تفعيل منظومة دورة عمل الصرف والإضافة لأصناف المخازن ومراقبة حركة الأصناف بجميع مخازن الهيئة، وكذلك التكامل مع الوزارات والجهات الحكومية من خلال المعول الرقمي الحكومي G2G بوزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.

السادس من اتفاقية ماربول ٧٨/٧٣، وكذا تغذية الشبكة الكهربائية بالميناء من خلال الاعتماد على الطاقة الشمسية.

وأوضح مسئول قطاع النقل البحري، أنه في نفس الاطار قامت هيئة ميناء الإسكندرية بتفعيل أول منظومة مصرية (GIS/AIS) لتتبع حركة السفن والحوادث البحرية وإدارة الوحدات البحرية على خرائط تفاعلية تحتوي على جميع تفاصيل وقواعد بيانات هيئة ميناء الإسكندرية وكذا كافة ما يتصل بمنظومات التتبع الجغرافي.

كما قامت الهيئة بتفعيل حجز الشاحنات Online على الإفراجات الجمركية والوثائق التي تحدد الغرض من وجود الشاحنات داخل الميناء الأمر الذي قضى على ظاهرة وجود شاحنات داخل الميناء دون عمل، وبالتالي تقليل التلوث بمحيط الميناء وزيادة المساحات الخضراء.

كما تم تنفيذ شبكة بنية تحتية معلوماتية بميناء غرب بورسعيد للربط الإلكتروني بالمجتمع المينائي.

فيما تم إنشاء بوابات إلكترونية لميناء شرق بورسعيد للتعرف على الشاحنات والسيارات والسداد الإلكتروني المسبق

قام قطاع النقل البحري، المشرف على الموانئ المصرية، بالتعاون مع جهاز شئون البيئة بإعداد خطط طوارئ، لإدارة المخلفات الصلبة والسائلة الخطيرة وغير الخطرة بالموانئ المحلية، بالإضافة إلى تنفيذ مشروعات لتحويل الموانئ إلى موانئ ذكية.

وأشار مصدر مسئول بقطاع النقل البحري، أنه تم توفير وسائل ومعدات مكافحة التلوث البحري بالزيت، بالموانئ المصرية للحد من التلوث بالزيت الذي يتم عن طريق السفن المتعددة على تلك الموانئ.

وأضاف المصدر، أنه كلا من هيئة ميناء دمياط وهيئة ميناء الإسكندرية على الموافقة الدولية ISO ٢٠١٨/٤٥٠٠١ لنظام إدارة السلامة والصحة المهنية، بالإضافة إلى إنشاء محطات استقبال لجميع أنواع الملوثات، وذلك بتمويل ذاتي ضمن خطة مشروعات الهيئة.

وأوضح أن هيئة ميناء دمياط قامت بتنفيذ عدة إجراءات من شأنها الحد من الملوثات بأسلوب علمي و عملي لإدارة المخلفات والتقليل من الانبعاثات والمواد الملوثة للبيئة بشكل عام.

ولفت مسئول قطاع النقل البحري، إلى أن من أهم تلك الإجراءات كانت إنشاء محارق للمخلفات بعد الحصول على موافقة من وزارة البيئة، وكذا تحسين جودة الهواء بتوفير أجهزة لقياس معدلات التلوث داخل الميناء وزيادة المساحات الخضراء.

كما تم تتنفيذ الاتفاقية الدولية للحد من الانبعاثات الغازية وطبقاً لاشتراطات المنظمة البحرية الدولية لتوريد واستخدام الوقود البحري بنسبة ٥٠٪ من الكبريت.

كما قامت هيئة الميناء بالعمل على تقليل الانبعاثات الحرارية، عبر توصيل الكهرباء للسفن من البر للتقليل من الانبعاثات الغازية الضارة الناتجة عن تشغيل السفن وبما يتفق مع الملحق

» خلال اجتماعها مع تنمية خدمات النقل الدولي بالإسكندرية مؤخراً الجمارك تلقي التعليمات الخاصة بشأن ضرورة عرض الحاويات المبردة على أجهزة X-RAY



واحکاما للرقابة الجمركية دون الاعمال بمبدأ تيسير التجارة الدولية. يذكر أن السوق المحلية تواجه خلل الفترة الأخيرة، نقصا في الحاويات الثلاجة وذلك بسبب زيادة الاقبال على الصادرات المصرية من الحاصلات الزراعية. ويبدا موسم تصدير الحاصلات الزراعية المصرية لدول الخليج وروسيا ودول البحر الأسود مثل بيلاروسيا وأوكرانيا ورومانيا يبدأ من منتصف نوفمبر ومع نهاية السنة والانتهاء من إجازات أعياد الميلاد تبدأ معدلات التصدير للصين ودول أوروبا في الارتفاع اعتبارا من ١٥ يناير، خاصة البطاطس والبرتقال. وشهد العام الماضي ارتفاعا ملحوظا في معدلات تصدير البطاطس، بسبب ارتفاع الطلب عليها بشرط وجود حجم ثلاجات يكفي لتصدير المنتج المصري لروسيا باعتبارها أكبر دول مستوردة للصادرات المصرية بجانب دول الخليج العربي.

وكان قد كشف خبراء أن حاويات الثلاجات تشهد سوء توزيع، لدرجة وجودها في بعض الموانئ التي ليس بها طلبات تصدير مثل لوس أنجلوس بأمريكا، بسبب أن السفينة التي تدخل الموانئ الأمريكية قادمة من آسيا، تستغرق ما يزيد على ٣٥ يوما للتمكن من تفريغ حمولتها، وتتسافر دون قيامها بالشحن بنفس الميناء نتيجة أن هناك تراكما للحاويات وتكتسا غير مسبوق، فيما تعاني بعض موانئ الدول الراغبة في التصدير من عجز شديد في الحاويات الثلاجة، وهو عجز غير حقيقي بسبب سوء توزيعها.

اتفقت مصلحة الجمارك، وشعبة خدمات النقل الدولي بالغرفة التجارية بالإسكندرية، على الغاء التعليمات الصادرة نهاية مايو الماضي، بضرورة عرض الحاويات المبردة المتداولة بالموانئ المصرية على المصلحة التي ترد من الخارج.

وأشار المهندس مدحت القاضي عضو مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية، ورئيس شعبة خدمات النقل الدولي بالغرفة التجارية بالإسكندرية، إلى أنه تم عقد اجتماع مع المصلحة مؤخراً، للغاء المنشور رقم ٢١ لسنة ٢٠٢٣ والذي أصدره الشحات غتوري رئيس المصلحة، وكان ينص على ضرورة إلتزام كافة المواقع والمنافذ الجمركية بعرض جميع الحاويات المبردة وعلى الأخص وحدات التبريد الملحقة بها وما يماثلها، والتي ترد من الخارج سواء كانت مملوئة أو فارغة بغض ملتها وإعادة شحنها أو استخدامها على أجهزة الفحص بالأشعة المتواجدة بالموانئ والمنافذ الجمركية المعروفة بأجهزة (X-RAY) . وأشارت شعبة خدمات النقل الدولي، بالغرفة التجارية بالإسكندرية، على أن تنفيذ المنشور أحدث ارتباكا بالسوق الملاحي، خاصة بالموانئ التي يتم من خلالها تصدير الحاصلات الزراعية والمجمدات والسلع سريعة التلف، والتي تتمثل في الإسكندرية ودمياط.

وأوضح "القاضي" أن المنشور بعد تنفيذه بتلك الموانئ أدى إلى وقف تصدير الحاصلات الزراعية، في الوقت الذي يعد فيه نشاطا وإقبالا غير مسبوق على السلع الزراعية المصرية، خاصة من البرتقال والعنبر والفراولة وغيرها من البضائع التي يتم تصديرها في حاويات مبردة. وأوضح مدحت القاضي، أن الاجتماع جاء بعد أيام من صدوره المنشور حيث تلاحظ ازدحام شديد حول الأجهزة بميناء الإسكندرية الأمر الذي أدى إلى خروج العديد من السفن دون شحنها بالحاويات المعدة للتصدير الأمر الذي يخل بمبدأ تيسير التجارة الدولية ويضرب التصدير المصري بصورة كبيرة خلال الموسم الحالي. وكانت مصلحة الجمارك قد أصدرت نهاية مايو الماضي، قرارا بضرورة إلتزام كافة المنافذ الجمركية بعرض الحاويات المبردة على أجهزة الفحص بالأشعة، وأكدت على أن هذا يأتي في إطار متابعة العمل أداء بالمواقع والمنافذ الجمركية المختلفة

» على أن يتم التشغيل التجاري خلال الربع الأول من العام المقبل بد التشغيل التجاري لمحطة هاتشيسون سون الصينية بأبو قير نهاية يونيو الجاري



الجاري.

وأوضحت أنه من المقرر استقبال بعض السفن للعمل تجريبيا بالمحطة الجديدة بالمحطة، والتي ستكون لأول مرة تداول الحاويات

أكدت مصادر لـ«نافذة الملاحة» أن مجموعة موانئ «هاتشيسون بورت» الصينية والمشغل العالمي لمحطات الحاويات " ستقوم بالتشغيل التجاري لمحيطتها بميناء أبو قير البحري نهاية يونيو



بميناء أبو قير بشكل تجاري.

وأكملت، أن التشغيل الرسمي للمشروع سيكون خلال الربع الأول من العام المقبل ٢٠٢٤ على أن يتم التشغيل التجريبي خلال النصف الثاني من العام الجاري.

وأشارت، أن شركة هاتشيسون بورت قامت بالتعاون مع معهد تدريب الموانئ بإطلاق مسابقة بين العاملين بمحطات الحاويات لتنافس الطلبات خلال الفترة المقبلة.

وأوضحت أن الشركة طلبت من السوق الملاحي، أن الوظائف التي طلبتها الشركة كانت رئيس فريق موظفي المنافذ، ومشرف ساحه الكشف، ومخطط، ومشرف عمليات، مشرف بوآخر، ومشرف رباط، و مشرف مشغل اوناش ومعدات، على أن يكون لديه خبرة بالعمل بمحطات تداول الحاويات.

وكانت قد أعلنت مجموعة موانئ «هاتشيسون بورت» الصينية عن توسيع نشاطها في السوق المصرية خلال الفترة المقبلة، مشيرة إلى أنها تسعى لتشغيل المرحلة الأولى من محطة ميناء أبو قير خلال الفترة المقبلة.

وقامت الشركة حسب بيان لها مؤخراً، أنها ستقوم بضخ استثمارات جديدة في السوق المصرية، والتي تتركز في ميناء أبو قير الجديد، بواقع ٧٣٠ مليون دولار، بالمشاركة مع جهات مصرية حكومية، بمحطة جديدة تقترب طاقتها من ٢ مليون حاوية.

ويصل رصيف المشروع الجديد بميناء أبو قير البحري، إلى ١٢٠٠ متر، وعلى مساحة تقدر بنحو ١,٦ مليون متر، وتصل مدة حق الانتفاع حسب التعاقد مع الجانب المصري إلى ٣٨ عاماً.

وتقع المحطة الجديدة في منطقة أبو قير البحري، والتي تحميها بشكل طبيعي شبه جزيرة أبو قير، وتم ربطها مؤخراً بالطريق الدولي الساحلي، والمكون من ٣ حارات من كل اتجاه، بطول يصل إلى ٢٠ كيلو متراً ومن ثم ربط الميناء بمنطقة الدلتا والقاهرة الكبرى عبر الطريق الصحراوى والطريق الساحلى الدولى.

كان إريك إيب رئيس المجموعة، قد أشار إلى أنها استثمرت في مصر منذ عام ٢٠٠٥ موضحاً أن المشروع الجديد في ميناء أبو قير سيكون بغضون يصل إلى ١٨ متراً وقدر على التعامل مع السفن العملاقة. وتقوم عدة شركات بتنفيذ المحطة، على رأسها مجموعة الغرابلى للمقاولات، بالإضافة إلى «شيناهاربر» الصينية، المتخصصة فى إنشاء الأرصفة البحرية، علاوة على قيام «ديمى» البلجيكية بالأعمال البحرية، والتكميل للمحطة بالكامل.

» ترحيب بتداول وتخزين البضائع داخل ميناء الإسكندرية لأول مرة



الشحن والتفریغ لسفن البضائع العامة بغرف الملاحة ، أن إنشاء ساحات تخزينية بداخل ميناء الإسكندرية يُعد توجّه إيجابي، في حين أن حجم التداول بالميناء وموقعها المتميّز يتطلّب وجود تلك الساحات لإكمال المنظومة، مؤكداً أن عدم تواجد مخازن لتداول البضائع الخطة كان بمثابة نقطة ضعف وتحدّى لميناء الإسكندرية.

وأشار "بريك" أنه في حال إتخاذ الميناء كافة الإجراءات الاحتياطية ومتطلبات السلامة والصحة المهنية وكافة إجراءات الحماية المدنية، ستصل الميناء لمواكبة التطورات العالمية والمعايير الدولية لتداول البضائع الخطرة، مشيراً إلى أن تلك الخطوة تُعطى المزيد من الـ varaitiy للبضائع بداخلها لاستقبال كافة أنواع



الدولية للمشروعات أسوة بالموانئ العالمية، مشترطاً أن يكون هناك آلية تتضم فرق مختصة من الناحية التنظيمية للتعامل مع مثل تلك البضائع، مؤكداً أنه خط ملاحي غير مستفيد بالخطوة إلا أنها تعد إضافة لميناء الإسكندرية.

فيما اعتبر منصور بريك رئيس لجنة

على الرغم من أن ميناء الإسكندرية قارب الإنتهاء من مشروع إنشاء وتشغيل ساحتين لتخزين البضائع الخطرة بداخلها لأول مرة، حيث أشار البعض أهمية تلك الخطوة.

وشهد القطاع مؤخراً مطالبات بعدم وجود ساحات تخزين للبضائع الخطرة داخل الميناء بشكل عام، والتي تُعد قنابل مؤقتة، وضرورة تجهيز المخازن الكائنة خارج الميناء بآليات تأمين وسلامة المواد والبضائع الخطرة في النقل والتخزين.

في البداية أيد أحمد طارق المدير التجاري لخط وان الملاحي الياباني، الخطوة الجديدة التي اتخذتها ميناء الإسكندرية وتخصيص ساحات منفردة للبضائع

وكانت قد أخطرت هيئة ميناء الإسكندرية شركات التوكيلات الملاحية باتباع قواعد جديدة لتنفيذ منظومة تداول البضائع الجديدة بالميناء، والتي تم تطبيقها لأول مرة، ونصت تعليمات المنظومة الجديدة على أنه لن يتم السماح برسو سفينة تحمل بضائع خطرة أو نقل تلك البضائع داخل الميناء إلا إذا كانت مصنفة طبقاً للكود البحري الدولي للبضائع الخطرة، وحصول السفينة على شهادة بيانات أمان خاصة بالمادة الخطرة التي تنقلها والصادرة من بلد المنشأ.

وعلى ذلك ألمت هيئة ميناء الإسكندرية شركات الحاويات داخل الميناء بتأمين وسلامة عمليات تداول وتخزين ونقل جميع البضائع الخطرة بأنواعها طبقاً للكود البحري الدولي.

معقدة نوعاً ما، في حين أن النقل مرحلتين "من المركب للميناء، ومن الميناء للمصنع"، مشيراً إلى أن هناك مواد سيتم نقلها في أوقات محددة فلا يجب أن تُعرض لضوء الشمس، لذلك لا بد أن يكون القائم على منظومة إدارة تخزين ونقل البضائع الخطرة مؤهل للتعامل معها بشكل كبير من خريجي الجامعات المدربين.

وأكَّد "محرم" أن الوضع الحالي الخاص بتخزين البضائع كارثي ولا يشترط عوامل الأمان، وفي حال إتباع المعايير الدولية بالمشروع الجديد سيؤثر على العمل بداخل الميناء بشكل إيجابي، خاصة أن هناك مخازن تحتاج للتطهير، وأخرى يتشرط أن تكون أرضيتها من السيراميك وهناك أسقف لا بد وأن تُصنَّع من الأخشاب لتفادي التسريب وذلك بحسب طبيعة كل مادة خطرة يتم تداولها.

ولفت "محرم" إلى ضرورة جاهزية إدارة الحماية المدنية وأن تكون على أعلى المستويات من التأهيل، لافتاً إلى أن المشروع ناجح وكان من المقرر أن يتم إنشاءه مسبقاً، ولكن بشروط ت التنفيذية معينة من خلال لجنة لإدارة المنظومة بالكامل، وشركات متخصصة لتحقيق معدلات الأمن العالمية، ومتخصصة في الـ handling ، أو التيسير والتشغيل والتعامل مع البضائع الخطرة.

وواصل : "مع ضرورة التطرق لدراسة الآثار البيئي وتأثيره على تخزين البضائع الخطرة من خلال الإطلاق على اتجاه الرياح والأمطار وبعد عن الطرق والمناطق السكانية، فكل تلك العوامل يجب مراعاتها بكل التفاصيل لتحقيق النجاح المطلوب".

وكانت قد بدأت هيئة ميناء الإسكندرية في إنشاء ساحتين لتكون مخصصة ل التداول وتخزين البضائع الخطرة، الأولى بميناء الإسكندرية والأخرى بميناء الدخيلة، في الوقت الذي بدأت فيه الموانئ المصرية بوضع معايير جديدة ل التداول وتخزين البضائع الخطرة بعد حادث ميناء بيروت والذي تسبب في انفجار الميناء.

وتصل الساحة الخاصة ب التداول الحاويات الخطرة بميناء الإسكندرية، إلى قرابة ٣٠ ألف طن، بينما تقع المحطة الثانية بميناء الدخيلة على مساحة ٢٥ ألف متر مربع،

البضائع بشكل آمن، أملاً أن تعمل تلك المنظومة الجديدة وفق الكود العالمي لضمان نجاحها.

وعلى صعيد ذات صلة، لفت الدكتور محمد حرم خبير تداول البضائع الخطرة وخبير البيئة البحرية، أن الخطوة جيدة في حال تتنفيذها على أرض الواقع بشكل آمن وسليم، مؤكداً أنه من أوائل الأشخاص التي نادت بتنفيذها ولكن بمعايير محددة ، مشيراً إلى هناك بضائع في حال التعامل الخاطئ بنقلها من الممكن أن تتحول من مادة خاملة إلى مادة نشطة وتتسبب في العديد من الكوارث، لذلك لا بد وأن يتم الإستعانة بفرق مدربة على التعامل مع البضائع الخطرة.

وطلب "محرم" ضرورة الإعداد للمشروع قبل تنفيذه بشكل جيد من خلال شركات متخصصة وخبراء لدراسة تصنيفات المواد الخطرة، وغير الخطرة التي لا يصلح تواجدها بجانب البضائع الخطرة ل تعرضها للتغير في خواصها.

وطلب "محرم" قبيل التنفيذ، جلب موظفين محترفين ومدربين على طبيعة البضائع الخطرة بكلفة مستوياتها والعلامات والإشارات المدونة على الكونتيнерز التي تصل لـ ٦٠٠٠ مادة بكتالوج المواد الخطرة الذي يصدره الـ imo ، الموجود بكل ميناء أو مخازن مخصصة ل التداول البضائع الخطرة ولكن لم يكن المسؤولين عنه على دراية كاملة بكلفة محتوياته، مؤكداً أنه لا يوجد حالياً خبراء مطلعين على كافة الأخطار الواجب التعامل معها بحذر.

وتتابع : "وهناك مواد ضمن البضائع الخطرة لا يمكن أن تظل متواجدة لأكثر من ساعتين بالمخازن، وأخرى ٢٤ ساعة، ومواد أخطر لا يجب تخزينها من الأساس وخروجها فور نقلها من المراكب، وهناك مواد لا يجب أن تلامس الأرضيات أو الأسقف أو الجدران الجانبية، ولا تتعرض لأشعة الشمس المباشرة" ، لافتاً إلى أن تطبيق مثل تلك المشروعات لا بد وأن يكون له إعداد غير مسبوق لتحقيق معايير السلامة على أكمل وجه.

وأشار "محرم" إلى أن البضائع الخطرة لها ٣ مراحل هامة "النقل ، التداول، والتخزين" ، موضحاً أنه عملية النقل

YANG MING

YANG MING SHIPPING (EGYPT) S.A.E

يانغ مينغ شينج - مصر للراحة ش.م.م

Head Office: 3 Fernand Addiak St., El-Mesalah,
Ramlah Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+20) 4861239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869000 - 4865700
FAX: (+20) 4847266 - 4865355 - 4865600
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.yangming.com

الجمارك تصدر تعليمات بخصوص نظام المراجعة

اللاحقة



ويتم رفع جميع مستندات المناقضة على منصة الأرشيف الإلكتروني لمصلحة الجمارك، وتسكنينها بالبيان الجمركي الخاص بها.

يأتي ذلك بناءً على الاجتماع المنعقد في أكتوبر الماضي بقر الإدارية المركزية للسياسات والإجراءات، بحضور مديرى عموم المراجعة اللاحقة بالمناطق الجمركية الثلاث وقطاع الالتزام التجاري ومدير عام الإدارية العامة لحفظ المستندات بشأن وضع الدورة الإجرائية الواجب اتباعها عند المطالبة بالمناقضات الجمركية التي يثبتها تقرير المراجعة اللاحقة.

وضع قانون الجمارك تعريفاً واضحاً لما يعرف بالتدقيق والمراجعة اللاحقة، وما هيتها أنها التدابير التي تتخذها المصلحة للتثبت من صحة ومصداقية الإقرارات والمستندات عن طريق فحص الدفاتر والسجلات ونظم الأعمال التي بحوزة المتعاملين مع المصلحة وغيرهم بما يتفق مع القوانين واللوائح الجمركية وغيرها من القوانين واللوائح ذات الصلة وكذا معاهنة البضائع.

ووفقاً لقانون الجمارك تتولى مصلحة الجمارك أعمال الرقابة الجمركية، وإتمام الإجراءات الجمركية اللازمة للتخلص والإفراج عن البضائع الواردة والصادرة والعبارة، وتحصيل الضريبة الجمركية وجميع الضرائب والرسوم الأخرى المستحقة عليها، وإدارة نظمى السماح المؤقت ورد الضريبة، وتطبيق القوانين واللوائح والقرارات المتعلقة بعمليات دخول وخروج وعبور البضائع.

أصدرت مصلحة الجمارك منشور إجراءات رقم ٥ لسنة ٢٠٢٣ والخاص بالتعليمات الخاصة في حالة تطبيق المراجعة اللاحقة، وذلك حرصاً على استيداء حقوق الخزانة العامة للدولة وتفعيلاً لدور المراجعة اللاحقة في ظل تطبيق منظومة نافذة، وتوحيداً للإجراءات الجمركية.

ونص المنشور على أنه عند المطالبة بالمناقضات التي أثبتتها تقرير المراجعة اللاحقة، تقوم الإدارية العامة للمراجعة اللاحقة المختصة بدراسة ومراجعة البيانات الجمركية المفروج عنها بالأرشيف الإلكتروني وفقاً لخطط وسياسات المراجعة المقررة من الإدارية المركزية المختصة للمراجعة والقيام بإتمام عملية المراجعة بالأساليب والإجراءات المتبعة للبيانات الجمركية محل المراجعة.

كما تقوم إدارة المراجعة اللاحقة المختصة بالاطلاع على البيان الجمركي محل المراجعة على منظومة الأرشيف الإلكتروني وعند اكتشاف مخالفة في البيان الجمركي تتعلق بـ(البند الجمركي - القيمة الجمركية - المنشأ - الإجراءات الجمركية) تقوم لجنة المراجعة بتحرير مناقضة للمخالفة مع توضيح نوعيتها وأسبابها وحسبة الرسوم المستحقة عليها وإرسالها إلى المركز اللوجسي المختص يدوياً أو إلكترونياً.

كما تقوم لجنة التعريفة التي قامت بالإفراج عن البيان الجمركي محل المخالفة بدراسة المناقضة وفي حالة رفضها بناءً على تقييم مبررات وأسانيد قانونية يتم إخطار المركز اللوجسي المخلص لإخطار الإدارية العامة للمراجعات المختصة، وفي حال تأييد رأي لجنة التعريفة بالرفض يتم حفظ المناقضة وفي حال عدم موافقة إدارة المراجعة اللاحقة على رأي لجنة التعريفة برفض المناقضة يتم عرضها على الجهة الفنية المختصة لإبداء الرأي الفني الملزم في هذا الخصوص.

وفي حالة موافقة لجنة التعريفة بالمركز اللوجسي أو الجهة الفنية المختصة على صحة المناقضة تقوم الإدارية العامة للمراجعة اللاحقة المختصة بإخطار صاحب الشأن بطريقة إلكترونية أو رسمية بخطاب بعلم الوصول (مطالبة) موضحاً به نوع المناقضة وقيمة الرسوم المستحقة عنها.

ونصت التعليمات على أنه لصاحب الشأن أو من ينوب عنه الحضور للإدارية العامة للمراجعة اللاحقة المختصة - محرة المناقضة - للاستفسار عن طبيعة المخالفة التي تم اكتشافها وإطلاعه على حسبة الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم ويحرر محضر بذلك.

ويجوز لصاحب الشأن التظلم من هذه المناقضة وتقديم المستندات الدالة على عدم صحة المناقضة وفي حالة اقتناع الإدارية العامة للمراجعة اللاحقة بوجهة نظر صاحب الشأن يتم حفظ المناقضة، وفي حالة عدم الاقتناع بمبررات صاحب الشأن يتم إحالتها من الإدارية العامة للمراجعة اللاحقة إلى الإدارية المركزية الفنية المختصة للدراسة وتقرير اللازم.

و عند ثبوت صحة المناقضة بعد دراسة التظلم يتم عمل مطالبة رسمية للشركة عن طريق الإدارية العامة للمراجعة اللاحقة المختصة محدد بها المبلغ المطلوب سداده على أن يتم منح صاحب الشأن مدة أسبوعين لسداد المناقضة بطرق السداد القانونية المعترف عليها، وفي حالة السداد يتم حفظ الموضوع.

وفي حالة عدم السداد للمناقضة خلال المدة المشار إليها أو عدم حضور صاحب الشأن بعد إخطاره رسمياً يتم إحالة الموضوع من الإدارية العامة للمراجعة اللاحقة المختصة لإدارة الشئون القانونية المختصة (الجزء الإداري) لاتخاذ الإجراءات القانونية اللاحقة لتحصيل مستحقات الجمارك وعند التحصيل يتم إبلاغ الإدارية العامة للمراجعة اللاحقة صاحبة المناقضة السداد قيوداتها.

الإلكترونية، وكذا البضائع المنقولة داخل البلاد بنظام الترانزيت غير المباشر وذلك بجميع الوسائل المتاحة بما فيها التتبع الإلكتروني، ويجوز بقرار من الوزير أو من يفوضه اتخاذ تدابير خاصة داخل نطاق الرقابة الجمركية لمراقبة بعض البضائع.

كما تتولى المصلحة أعمال الرقابة الجمركية فيما يتصل بحماية حقوق الملكية الفكرية الخاصة بالبضائع على امتداد الإقليم والخط الجمركيين، كما لها أن تتخذ جميع الإجراءات التي تراها كفيلة لتأمين وتسير حركة التجارة الدولية وذلك بالتنسيق والتعاون مع غيرها من الجهات المختصة.

والمصلحة أن تتخذ أو تطلب من الجهات المختصة اتخاذ جميع التدابير التي تراها كفيلة بمنع التهريب، ولها أن تتبع البضائع المستوردة التي يتم عرضها للبيع عن طريق الواقع

وتصدر تعليمات بخصوص توكيلات المستخلصين الجمركيين

أصدرت مصلحة الجمارك تعليمات جديدة بشأن عمل المستخلصين الجمركيين، وخاصة بعمارة أعمال التخليص الجمركي بمقتضى توكيلات رسمية.

وأشارت المصلحة عبر منشور حصلت «نافذة الملاحة» على نسخة منه، إلى أنه بناء على منشور تعليمات رئيس مصلحة الجمارك رقم ١٠ لسنة ٢٠٢٣، ونظراً لما تلاحظه من قيام بعض المستخلصين الجمركيين بعمارة أعمال التخليص بمقتضى توكيلات رسمية دون أن يكون اسمهم مقيد على البيان الجمركي.

وطالبت من المستخلصين الجمركيين في مثل تلك الحالات، وفي حالة عدم وجود اسم المستخلص على البيان الجمركي حضور مندوب من الشركة لانهاء كافة الاجراءات المتعلقة بالبيان الجمركي بداية من كشف البيان الجمركي.

وأوضحت المصلحة أنه لن يتم التعامل مع أي مستخلص اسمه غير مقيد على البيان الجمركي. وفي مارس الماضي أصدر رئيس مصلحة الجمارك الشحات غتوري وكيل أول وزارة المالية، قراراً بخصوص عمل موظفي الجمارك بشأن مراحل الكشف والتحمين من التأكد من توكيلات مستخلصي الجمارك بالمنافذ الجمركية المختلفة.

ونص منشور تعليمات رقم ١٠ لسنة ٢٠٢٣ على أن يتولى موظفو الموقع التنفيذي المختص بمراحل الكشف والتحمين والإجراءات التتحقق من أن مقدم البيان الجمركي والمتعامل عليه في جميع مراحل الكشف والتحمين هو مالك البضاعة أو وكيله من المستخلصين الجمركيين أو من المندوبين العاملين بالوزارات والمصالح الحكومية والهيئات العامة ووحدات الإدارة المحلية وغيرها من الأشخاص الاعتبارية العامة وشركات القطاع العام وشركات قطاع الأعمال العام وغيرها من الشركات والسفارات والقنصليات الصادر لهم تفويض كتابي بذلك.

كما يقوم موظفو المنافذ الجمركية بالتحقق من التوقيع اليدوي لمالك البضاعة أو من يوكله من المستخلصين الجمركيين أو التوقيع الإلكتروني على المنصة بالموقع التي تعمل بنظام نافذة، على القيمة المقر عنها وإقرار القيمة والبيان الجمركي.

وتبث مع الموانئ البرية والجافة تقديم تيسيرات لزيادة الصادرات



عقدت مصلحة الجمارك المصرية برئاسة الشحات غتوري، وكيل أول وزارة المالية، اجتماعاً مع هيئة الموانئ الجافة والبرية لتقديم كافة التيسيرات والخدمات من قبل المصلحة للموانئ الجافة.

وأشار رئيس مصلحة الجمارك، إلى أن الاجتماع جاء في إطار حرص مصلحة الجمارك على تقديم كافة التيسيرات والتسهيلات للموانئ البرية الجافة، حيث تم الاجتماع مع كل من ممثلي الشركة المسئولة عن تشغيل الميناء الجاف



من رئيس مجلس الوزراء وفقاً لأحكام القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٦ في شأن الموانئ الجافة والشخصية ويعتبر نقطة انطلاق أو وصول نهاية للبضائع.

ووفقاً لقانون الجمارك تتولى مصلحة الجمارك أعمال الرقابة الجمركية ، وإتمام الإجراءات الجمركية اللازمة للتخلص والإفراج عن البضائع الواردة والصادرة والعبارة ، وتحصيل الضريبة الجمركية وجميع الضرائب والرسوم الأخرى المستحقة عليها، وإدارة نظامي السماح المؤقت ورد الضريبة، وتطبيق القوانين واللوائح والقرارات المتعلقة بعمليات دخول وخروج وعبر البضائع.

كما تتولى المصلحة أعمال الرقابة الجمركية فيما يتصل بحماية حقوق الملكية الفكرية الخاصة بالبضائع على امتداد الإقليم والخط الجمركيين، كما لها أن تتخذ جميع الإجراءات التي تراها كفيلة لتأمين وتنوير حركة التجارة الدولية وذلك بالتنسيق والتعاون مع غيرها من الجهات المختصة.

والمصلحة أن تتخذ أو تطلب من الجهات المختصة اتخاذ جميع التدابير التي تراها كفيلة بمنع التهريب، ولها أن تتبع البضائع المستوردة التي يتم عرضها للبيع عن طريق المواقع الإلكترونية ، وكذا البضائع المنقوله داخل البلاد بنظام الترانزيت غير المباشر وذلك بجميع الوسائل المتاحة بما فيها التتبع الإلكتروني، ويجوز بقرار من الوزير أو من يفوضه اتخاذ تدابير خاصة داخل نطاق الرقابة الجمركية لمراقبة بعض البضائع

الجهات من إجراءات، على أن تتم باقي الإجراءات بالميناء الجاف ويراعي أن تضرر الاختام أو الأقفال الجمركية الإلكترونية أو السيول الجمركية على أبواب الحاويات لضمان عدم العبث بها وتنتقل الحاويات تحت الملاحظة الجمركية من إدارة الحركة المختصة للتحميل على قطار السكك الحديدية.

كما أنه في حالة النقل بالتريلات أو سيارات النقل تتلزم إدارة الحركة المختصة بوضع الأقفال الجمركية وتسجيل أرقامها على طلب الإرسال مع تحديد مسار السير المروري المؤدي مباشرة إلى جمرك الوصول (جمرك الميناء الجاف) والمدة الزمنية التقديرية لذلك، مع الإثبات بدفع حوادث الباب الممكّن أو الدوري طلب الإرسال ووقت الصرف وأسماء مندوبي الجمارك المصاحبين للرسالة ورقم وسيلة النقل وأرقام الحاويات ورخصة السائق.

ونص المنشور على أن يراعي أن تنقل البضائع من الدواiers الجمركية إلى الموانئ الجافة أو العكس أو فيما بين الموانئ الجافة وبعضها وفقاً للشروط والأحكام والقواعد والإجراءات والضمادات الواردة باللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادر بالقرار الوزاري رقم ٤٣٠ لسنة ٢٠٢١ مع مراعاة أن تقوم التوكيلات الملاحية بإصدار إذن التسلیم الكترونيا.

ووضع قانون الجمارك تعریفاً لما يطلق عليه اسم الميناء الجاف على أنه مكان في أي موقع بالدولة يصدر بإنشائه قرار

(شينكر مصر) والهيئة العامة للموانئ البرية والجافة ورؤساء الإدارات المركزية للمواقع الجمركية التنفيذية.

وأوضح أنه تم خلال الاجتماع مناقشة الوقوف على كافة المعوقات والتحديات الخاصة لميناء أكتوبر الجاف وتقديم كافة التيسيرات الجمركية اللازمة به يسهم في تحقيق التنمية الشاملة والمستدامة للمساهمة في زيادة الصادرات المصرية وتيسير حركة التجارة من وإلى البلاد.

وفي ديسمبر الماضي أصدرت مصلحة الجمارك قرارات بشأن الإجراءات الجمركية المنظمة لعملية نقل الشحنات الواردة من الخارج من الموانئ البحرية إلى نظيرتها الجافة وذلك إحكاماً للرقابة الجمركية.

ونص المنشور بشأن إجراءات رقم ٢٣ لسنة ٢٠٢٢ على أنه في حالة ورود الرسائل جهة وصولها نهاية تتمثل في الميناء الجاف فيشترط أن يرد بقوائم الشحن وبيان الشحن (الميناء الجاف) كجهة وصول نهاية.

كما يتم تقديم بيان جمركي ترانزيت واحد يضم مجموعة البواص لكل خط ملاحي على حدة في الميناء البحري (جمرك الإرسال) على منظومة نافذة على أن يتم فتح بيان جمركي في الميناء الجاف لكل بوليصة على حدة عند السير في إجراءات الإفراج ومراعاة الالتزام بقواعد التسجيل المسبق للشحنات (ACI) وفقاً لقانون الجمارك ولاحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٤٣٠ لسنة ٢٠٢١.

كما تثبت جميع بيانات البواص وأرقام الأختام المضروبة على الحاويات على البيان الجمركي المقدم وطلب الإرسال وإذا احتاج الأمر يتم إرفاق أكثر من بيان وطلب إرسال لإمكان إثبات كافة البيانات الخاصة بمجموعة البواص المنقولة مع إرفاق صور البواص وصورة قائمة الشحن.

كما يكتفى بعرض البضائع الواردة برسم الموانئ الجافة على أجهزة الفحص بالأشعة (X-RAY) بشرط سلامة السيول والأختام والأقفال على الحاويات أو الطرود بعد موافقة الجهات الرقابية أو الأمنية المختصة أو وفقاً لما تقرر هذه

«MSC» يدشن خدمة لربط موانئ الصين بتنتمال أوروبا مروراً بقناة السويس



من سعتها بنسبة ٧٥٪ في عام ٢٠٢٢ ، وذلك من خلال عمليات الاستحواذ المستعملة بشكل أساسي.

غdynia (بولندا) - غدانسك (بولندا) - كلايبيدا (ليتوانيا) - ميناء الملك عبدالله (المملكة العربية السعودية) - سنغافورة - تشينغداو. يذكر أن شركة البحر المتوسط للشحن (MSC) السويسرية، احتلت أهم شركات الشحن العالمية في نشاط الحاويات، وذلك من حيث السعة في نشاط الحاويات، حسب تقرير لشركة الفلايير، المتخصصة في أعمال الشحن البحري.

وكانت شركة البحر المتوسط للشحن السويسرية (MSC) - أكبر شركة حاويات في العالم حيث زادت "MSC"

أعلنت مجموعة البحر المتوسط للشحن "MSC" عن خدمة جديدة تحت مسمى "MSC's Swan" والتي من المقرر أن تعمل على ربط الموانئ الرئيسية في الصين بموانئ أوروبا الشمالية في "Gdynia" و "Benelux" و "Klaipeda" و "Gdansk" بهيئة قناة السويس.

وحسب منشور صادر عن الشركة للمستوردين والمصدرين، فمن المقرر أن يكون أول إبحار متوجه غرباً من آسيا في ٩ يونيو. وأشارت "MSC" إلى أن خدمة "Swan" ستكون واحدة من أسرع أوقيات العبور بين الصين ودول البالوكس وبولندا ودول البلطيق، كما ستكون "Swan" أول خدمة تقدم تردد مباشر للسفن من آسيا إلى ميناء Gdynia (بولندا) وميناء Klaipeda (ليتوانيا).

وقالت "MSC" سيكون التناوب الكامل لخدمة "MSC Swan" على النحو التالي: تشينغداو (الصين) - نينغبو (الصين) - يانبيان (الصين) - تانججونج - بيليفاس (ماليزيا) - أنطويرب (بلجيكا) -

البنك الدولي يختار ميناء شرق بورسعيد ضمن أفضل ١٠ موانئ في العالم



العالمية. وصرح جمال الدين بأن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تهتم بجميع موانئها التابعة وتعمل على استكمال أعمال التطوير للوصول إلى أعلى المعايير العالمية واللوجستيات هذا إلى جانب انطلاق خدمات تموين السفن بموانئ الهيئة خلال أيام، منها شرق بورسعيد.

حصل ميناء شرق بورسعيد على المركز العاشر في مؤشر أداء الموانئ في مجال الحاويات لعام ٢٠٢٢ وفقاً للتقرير الصادر مؤخراً عن البنك الدولي، وهو تقييم مقارن صادر عن البنك الدولي لتقييم أداء الموانئ وتتوقف معايير الاختيار على الوقت الذي تستغرقه السفينة في الميناء، وكفاءة البنية التحتية، وكفاءة الأرصفة، وجودة الطرق، وربط الميناء بالسكك الحديدية، ومدى فاعلية الإجراءات، ومدى استخدام الميناء من قبل مختلف الوكالات في مجال فض الحاويات، كما يؤثر حجم التداول بالميناء على التقييم، بالإضافة إلى رقمنة الخدمات، ويستهدف هذا التقرير المساعدة في خلق معيار للمهتمين بمجال النقل البحري في الاقتصاد العالمي.

من جانبه أعرب وليد جمال الدين رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، عن سعادته باختيار شرق بورسعيد موضحاً أن التعاون والتكامل بين المنطقة الاقتصادية وهيئة قناة السويس وشركة قناة السويس لتبادل الحاويات SCCT هو أحد أسباب نجاحات شرق بورسعيد ضمن الموانئ

العامية التي ترددت على الميناء ١٣ سفينة بزيادة ١٨٪ عن عام ٢٠٢١، وإنجمالي الكميات المتداولة من الصب الجاف كانت ما يزيد عن ٥,٥ مليون طن بزيادة قدرها ١٢٥٪ عن عام ٢٠٢١ وإنجمالي الكميات المتداولة من البضائع العامة كانت ما يزيد عن ٥١ ألف طن بزيادة قدرها ٨٦٪ عن عام ٢٠٢١.

كما حقق الميناء نمواً ملحوظاً في الأسواق المتعاملة معه خلال عام ٢٠٢٢ في (غانا - كوت ديفوار - الكاميرون - الولايات المتحدة الأمريكية - الجابون)، وارتفع متوسط زمن الإفراج الجمركي بنسبة ٩,٢٧٪ عن عام ٢٠٢١، ارتفعت أعداد الحاويات بنظام الترانشيمينت في عام ٢٠٢٢ بنسبة ٧٪ عن عام ٢٠٢١، كما ارتفعت حركة الشاحنات في عام ٢٠٢٢ بنسبة ٩,٣٪ عن عام ٢٠٢١.

وأكد جاهزية الميناء لاستقبال العديد من المشروعات حيث الأرصفة الجاهزة بمعايير عالمية وأعماق تسمح باستقبال السفن العملاقة وأحدث الأجيال منها، لافتًا إلى إنعام التعاقد على تشغيل الأرصفة الحالية ٥ كم. كما يجري التفاوض مع مجموعة موانئ أبوظبي لبناء وتطوير البنية الفوقيّة وإدارة وتشغيل وإعادة تسليم محطة متعددة الأغراض وصب جاف وصب سائل للخدمات البترولية بأرصفة شرق بورسعيد بطول ١,٥ كم، بالإضافة إلى التفاوض على إنشاء منطقة لوحيستية.

جدير بالذكر أن ميناء شرق بورسعيد لعام ٢٠٢٢ استقبل ١٥١٦ سفينة متعدة بطاقة محققة بلغت ٤٠,١٩١,٥٢٤ طن وعدد حاويات ٣,٥٣٨,٦١٠ مليون حاوية مكافنة، حيث كان إنجمالي أعداد سفن الصب الجاف التي ترددت على الميناء حوالي ١٤٧ سفينة بزيادة ٩٩٪ عن عام ٢٠٢١، وإنجمالي أعداد سفن البضائع

شركة CMA CGM تراجع الرسوم الإضافية من الهند والشرق الأوسط والبحر الأحمر ومصر إلى أمريكا اعتباراً من يونيو



موسم الذروة لتلبية العمل اللوجستي الإضافي اللازم لمواكبة الزيادة في الطلب.

ومن الجدير بالذكر، أن خط cma-cgm الفرنسي يقوم بتشغيل محطة تحيا مصر متعددة الأغراض في ميناء الإسكندرية على الأرصفة من ٥٥-٦٢ بميناء الإسكندرية على مساحة ٥٦ ألف م٢ لتداول الحاويات والبضائع العامة، وبطول أرصفة ٢٥٠٠ متر، ويستقبل من ٦-٧ سفن في التوقيت نفسه.

ويشهد بالمشروع كل من الهيئة العامة لميناء الإسكندرية وهيئة قناة السويس والشركة القابضة للنقل البحري والبرى وشركة الإسكندرية لتداول الحاويات باستثمار مصرى ١٠٪.

أعلنت شركة النقل البحري الفرنسية CMA CGM عن مراجعة الرسوم الإضافية لموسم الذروة والمعروفة بـ (PSS) من شبه القارة الهندية (الهند) وخليج الشرق الأوسط والبحر الأحمر ومصر إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة وخليج الولايات المتحدة.

وأشار الخط الملاحي الفرنسي، في بيان للمصدرين والمستوردين، المتعاملين على هذا الخط، إن الرسوم الإضافية الجديدة ستكون سارية من ١٧ يونيو (تاريخ التحميل) حتى إشعار آخر.

وأكملت الشركة الفرنسية، أن الرسوم الإضافية لموسم الذروة (PSS) الجديدة ستكون ٨٠٠ دولاراً أمريكيًا لكل حاوية مكافنة، و ١٠٠٠ دولار أمريكي لكل وحدة FEU و ١٢٠٠ دولار أمريكي لكل حاوية ٤ قدمًا، وسيتم تطبيقه على جميع أنواع الحاويات.

ومن المعروف أن رسوم موسم الذروة تقوم بعض الشركات والخطوط الملاحية بتطبيقها في الفترة من يوليو إلى نوفمبر أو ديسمبر، حيث تبدأ الشركات في إعداد سلعها لموسم العطلات.

وتزداد الخطوط الملاحية أسعار الشحن استجابةً لزيادة الطلب على خدماتها، وفي بعض الحالات، يتم تطبيق رسوم إضافية في

» بمقابل بدل مخاطر تصل الى ١٥٠٠ جنيه للشحنة سلامة الغذاء توافق على سحب العينات من سفن الحبوب بمنطقة المخطاف



الهيئة القومية لسلامة الغذاء

تفريح الشحنات خاصة للحبوب بمختلف الموانئ . وأوضح أن هناك نقص في الفراغات الخاصة ببضائع الحبوب مؤخرا، وذلك لفترة مكوكث سفن الحبوب بالأرصفة، والتي أصبحت تتراكمى بالأسابيع على الأرصفة ليطى عمليات السحب للبضائع . ونظم الباب الثامن بالقانون اجراءات بيع البضائع بالمنافذ الجمركية المختلفة، وذلك عبر المادة ٦٦ ، والتي نصت على أن للمصلحة بيع البضائع التي ألت اليها نتيجة تصالح أو مصادرة أو تنازل، والبضائع المودعة في المستودعات اذا لم يقم أصحابها عنها أو إعادةتها للخارج أو نقها الى منطقة حرة أو منطقة اقتصادية ذات طبيعة خاصة من تاريخ انتهاء مدة الایداع والتي تحددها اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك. كما تشمل تلك البضائع المودعة بالمخازن الجمركية المؤقتة أو على الأرصفة في الموانئ اذا مضى على بقائها المدة المقررة باللائحة التنفيذية لهذا القانون . وفي حالة ما اذا كانت البضائع قابلة للتلف أو التفسد فلا يجوز بقاؤها الا لمدة التي تسمح بها حالتها، فإذا لم تسحب قبل انتهاء هذه المدة يوقت مناسب بقدرة الجمرك المختص يحرر محضر لاثبات حالتها ويتولى بيعها مباشرة. وتشمل البضائع التي يتم بيعها بمعرفة الجمارك أيضا البضائع المتراكمة التي لم يعرف ملاكها ولم يطالب بها اذا انقضى شهرا على تركها، وكذا الموجودات الخاصة بالمشروعات الملغاة من المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والمناطق الحرة وذلك دون الاخلال بالمادة ٣٨ من قانون الاستثمار الصادر رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧ .

قررت هيئة سلامه الغذاء الموافقة على سحب العينات من منطقة المخطاف الخارجي " منطقة انتظار السفن " لسفن الحبوب لمينائي الاسكندرية والدخيلة في حالة عدم وجود أماكن على الأرصفة. كما نص القرار أنه لا مانع لدى الهيئة القومية لسلامة الغذاء الانتقال لأعضاء لجنة الفحص الى منطقة المخطاف الخارجي لسحب العينات من سفن الحبوب.

وشددت هيئة سلامه الغذاء على التوكيلات الملاحية على توفير كافة وسائل لجنة الفحص إلى منطقة المخطاف الخارجي لسحب العينات من سفن الحبوب، كما يتم توفير كافة وسائل التأمين لضمان سلامه أعضاء هذه اللجان، بالإضافة الى توفير صرف بدل مخاطر بمعرفة التوكيل الملاحي بقيمة ١٥٠٠ جنيه لأعضاء اللجنة المشكلة، وذلك في ضوء ما تم الاتفاق عليه مع باقي الجهات الحكومية ذات الصلة.

وهذا القرار يأتي بعد مخاطبة هيئة الميناء للجهات المعنية والمختصة بسحب عينات للبضائع، حيث يوجد العديد من الجهات التي يتشرط موافقتها قبل الافراج عن البضائع وتقوم بسحب عينات للبضائع قبل السماج بتغليفها.

وأشارت الهيئة في مخاطبتها لهيئة سلامه الغذاء أن الهيئة تسعى لتحقيق افضل استغلال موارد الهيئة ونظم التشغيل للارصفة حسب نوع الرصيف، حيث طالبت التوكيلات الملاحية من تأخير سحب العينات وخاصة من سفن الحبوب والذي قد يؤثر بالسلب على سرعة دوران السفن. وطالبت هيئة الميناء، الجهات المسئولة عن سحب العينات، ومنها هيئة سلامه الغذاء بضرورة السماج لسحب العينات من منطقة المخطاف الخارجي لسفين الحبوب لمينائي الاسكندرية والدخيلة في حالة عدم وجود أماكن على الأرصفة على أن يقوم التوكيل الملاحي بتوفير وسيلة انتقال وأحزمة نجاة لضمان سلامه أعضاء لجنة الفحص والعينات لسفين الحبوب المشكلة من الجهات المختلفة مع صرف ما يعرف ببدل مخاطر لاعضاء اللجنة التي ستقوم بهذا الاجراء.

بدوره أشار أحمد شوقي رئيس لجنة الشحن والتغليف، رئيس لجنة الشحن والتغليف بغرفة ملاحة الإسكندرية، أن هذا القرار جيد جدا في الأحوال والظروف العادلة وسيعمل على تقليل الوقت المستغرق في سحب العينات، وبالتالي إنخفاض مدةبقاء السفن بالارصفة، وتسهيل الاجراءات، خاصة وأن معدل تشغيل سفينة الحبوب أصبح يزيد حاليا عن ١٠٠ ألف دولار. وأوضح أن القرار كان معمول به لعشرين السنوات، إلا أنه توقف عام ٢٠٠٤ وهذا بسبب تعرض أحد أعضاء لجنة الحجر الزراعي لحادث، وكاد أن يتعرض للغرق.

وطالب "شوقي" بضرورة أن يتم تفعيل هذا القرار لدى كل الجهات المسئولة عن الافراج عن البضائع وتحتاج إلى الحصول على عينات من الشحنة مثل إدارة الحجر الزراعي " وزارة الزراعة " والهيئة العامة للرقابة علي الصادرات الورديات " وزارة الصناعة والتجارة"، وذلك حتى يكون للقرار جدوى على أرض الواقع.

وتوقع أن يكون للقرار سرعة في عملية التغليف للحبوب في الأحوال العادلة وذلك في ظل وجود حصيلة دولارية للمدفوعات الخاصة بالبضائع.

وأوضح "شوقي" أن شركات الشحن والتغليف العاملة بميناء الدخيلة، بضرورة استثناء نشاط الحبوب من حدود البضائع المهمل وفقاً لتعليمات الجمارك المصرية.

وأشارت الشركات، طالبت مصلحة الجمارك بعدم إدراج الحبوب ضمن فترات السماح الخاصة بها وفي حالة عدم سحبها يتم تحويلها إلى بضائع مهمل، وذلك بسبب ما تتعرض له تلك البضائع مؤخرا من تأخر في سحبها من الموانئ لأسباب مختلفة.

وأكد ان شركات الشحن والتغليف تقدمت عبر مذكرة لمصلحة الجمارك، مبينة أسباب بطيء

» من المقرر عقدها خلال ديسمبر المقبل بلندن مصر تقدم رسمياً للحفاظ على عضويتها بمجلس إدارة المنظمة البحرية العالمية



المنظمة من خلال هذا المكتب من دورات تدريبية مختلفة لأعضاء المنظمة. كما تم الاشارة الى تنفيذ مصر خطة البحث والانقاد بالموانئ المصرية والتي تم تدعيمها بـ٣١ وحدة بحرية لمساعدة في عمليات الاغاثة حيث يعُد أولى المراكز التي انشئت في الشرق الأوسط وأفريقيا في هذا الشأن. كما أكد قطاع النقل البحري، أن تم تنفيذ خطة لتحويل الموانئ المصرية الى موانئ خضراء ، عبر تنفيذ عدداً من الاجراءات أهمها إمداد السفن بالكهرباء وتوقف ماكيناتها أثناء الترافق على الارصدة بمينائي الإسكندرية ودمياط، بالإضافة الى توافر محارق النفايات وأجهزة استشعار تلوث الهواء والشبكات التي تعمل بالطاقة الشمسية. وفي ديسمبر ٢٠٢١ فازت مصر بعضووية المنظمة البحرية العالمية "IMO" وذلك في الانتخابات التي عقدت بلندن، بين أعضاء المجلس خلال الدورة الثانية والثلاثين لجمعية المنظمة البحرية الدولية.

وبعد أن تدربت مصر على مستوى عالي، حيث أرسلت فرقة ٣٠ دولة أوراق ترشيحها من بينها مصر. ويتم انتخاب مجلس المنظمة البحرية الدولية من قبل الجمعية لمدة عامين تبدأ بعد كل دورة عادية للجمعية، ويعتبر المجلس هو الجهاز التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية وهو مسؤول عن الإشراف على عمل المنظمة.

تقديمت مصر رسمياً عبر وزارتي النقل والخارجية للترشح بعضووية مجلس المنظمة البحرية العالمية "IMO" وذلك عن الدورة ٣٣ والتي تشمل ٢٠٢٤ - ٢٠٢٥ حسب مصدر مطلع بقطاع النقل البحري المصري. وأضاف تقرير لقطاع النقل البحري، أنه من المقرر أن تجرى تلك الانتخابات في ديسمبر ٢٠٢٣ ، وذلك في مدينة لندن، حيث تأتي على هامش إنعقاد الجمعية ٣٣ للمنظمة البحرية الدولية . وأوضح، أن مصر قد احتفظت بمقعدها بالمنظمة خلال الدورات الثلاث على التوالي منذ ٢٠١٧ و ٢٠١٩ و ٢٠٢١ ومن المتوقع فوز مصر بنفس المقعد خلال الانتخابات المقبلة، والتي تؤكد مكانة مصر في الوسط البحري العالمي.

وتقدمت مصر بمستندات الترشح والتي تضمنت طول السواحل المصرية وحجم وإمكانيات الموانئ المصرية التجارية، بالإضافة إلى أهمية قناة السويس في خدمة التجارة البحرية العالمية، حيث وصلت حجم الحاويات المارة بها بنسبة ٣٠٪ من حركة الحاويات العالمية، و ١٢٪ من حجم التجارة العالمية.

وذكرت ورقة الترشح، أن الموانئ المصرية تعمل بطاقة استيعابية تصل إلى ١٢ مليون حاوية، وحققت خلال العام الماضي ٧,٦ مليون حاوية بزيادة ٤٠٠ ألف حاوية عن عام ٢٠٢١ ، كما تصل طاقة البضائع بالموانئ المصرية ١٨٥ مليون طن، وحققت خلال العام الماضي ١٧٦ مليون طن، مقارنة بنحو ١٦٣ مليون طن خلال عام ٢٠٢١ . كما أكدت وزارة النقل على إمكانيات مصر البحرية، حيث تملك ٥٥ ميناء بحري منها ١٨ ميناء تجاري و ٣٧ ميناء تخصصي (تعدينى ، سياحي، بترولى، صيد) ، ويتم تنفيذ مخطط شامل للموانئ ٢٠٣٠ وذلك منذ ينایر الماضي لزيادة التنافسية للموانئ المصرية لخدمة التجارة العالمية.

وأكد قطاع النقل البحري، على أن مصر لجنة التعاون التقني التابعة للمنظمة البحرية الدولية وافقت خلال أكتوبر الماضي على وجود المنظمة البحرية الدولية في منطقة الشرق الأوسط بإنشاء مكتب إقليمي لها على أن يكون مقره مصر والذي سيقع بمقر الهيئة المصرية للسلامة البحرية بميناء الإسكندرية، وسيت تقديم خدمات

» تشمل موانئ العريش وشرق وغرب بورسعيد تقرير يرصد موقف المنشروعات بموانئ الهيئة الاقتصادية الشترمية

كما تم تنفيذ أعمال مشروع شبكتي الصرف الصحي وصرف المطر بنسبة ١٠٠٪ لميناء بالكامل، كما أنه جاري الانتهاء من تنفيذ باقي الأعمال الأساسية والبدء في تنفيذ الأعمال المستجدة الازمة لانهاء الأعمال وتشغيل الشبكة، بالإضافة إلى تنفيذ أعمال شبكة حريق جديدة بطول

وطوير المرحلة الأولى من رصيف عباس بطول ٣٧٠ م وعمق تصميمي ١٧ م وذلك بالتركيز لعمق ٤١ م بهدف استقبال سفن الصب السائل لمشروع محطة الصب السائل الشركة نيو هوريزون تانك ترمينال وسفن البضائع العامة بحمولات تصل إلى ٤٠ ألف طن وغاطس حتى ١٣,٢ متر.

كشف تقرير صادر عن قطاع النقل البحري، موقف التنفيذي لمشروعات عدداً من الموانئ المصرية، خاصة الواقعة شمال قناة السويس، والتي تضم العريش، وشرق، وغرب بورسعيد. وأوضح التقرير أنه تم الانتهاء من إنشاء وتطوير المرحلة الأولى من رصيف عباس



الإيرادات المحققة من السفن بنسبة ٢٥٪ خلال عام ٢٠٢٢.

ولفت التقرير، إلى أن الهيئة الاقتصادية لقناة السويس نجحت في إعادة جذب سفن الدرجة (RORO) بعد توقف دام ٨ سنوات محققة زيادة في عدد السفن بلغت ٢١ سفينة وزيادة في طاقة التداول (عدد السيارات المتداولة بلغت ٣٤ ألف سيارة) واحتياط سفن المواشي الحية محققة عدد ١٤ سفينة وطاقة التداول بلغت ٢٠ ألف طن، كما نجحت جهود إدارة الميناء في إعادة جذب سفن الكروز حيث تم استقبال عدد ٢١ سفينة سياحية خلال عام ٢٠٢٢.

وذكر التقرير أن ميناء غرب بورسعيد نجح بالتعاون مع الإدارة العامة للتراخيص من تجديد/إصدار ترخيص للمحطات والساحات والمخازن والورش البحرية محققة تشغيل المساحات بلغت ٦٠٥٢٧٤ م٢ بنسبة ٩٨,٥٪ من إجمالي مساحة هذه المحطات والساحات والمخازن والورش البحرية.

كما قامت الهيئة بالتعاون مع وزارة النقل لدراسة إنشاء كوبري للشاحنات الداخلية والخارجية من الميناء لحل مشكلة تكدس الشاحنات المتوجهة من وإلى الميناء لتقليل الزمن المستغرق في النقل وعدم التأخير في شحن صرف البضائع / الحاويات ولزيادة نسبة التداول وتشجيع المستثمرين من الخطوط الملاحية للاستثمار في الميناء.

كما نجحت إدارة الميناء في التخلص من الحاويات والبضائع المهمل والرواكد حيث تم تنفيذ إعدام عدد (١٨٤) حاوية، التخلص بالبيع بالمزاد العددي (٣٢٦) حاوية، وتم إعدام عدد (٨٥١٧) طرد وعدد (٤٤٦٤)

وتجهيزها بمنظومة الإطفاء التلقائي والإذار الآلي طبقاً للكود المصري وأخذ موافقة التشغيل من إدارة الحماية المدنية مع الاستمرار في تنفيذ أعمال رفع الكفاءة والتطوير وإعادة التخطيط لعدد (٢) ساحة المتبقية لمحطة.

وأشار التقرير إلى أنه تم الاتفاق على استمرار منح مجموعة GM-CMA حافز بنسبة ٢٠٪ من رسوم (الميناء - الرسو - الإرشاد) على فترات كل ٦ شهور حيث تم الاحتفاظ بالخدمات الملاحية للخط الملاحي بالميناء، وزيادة عدد سفن الخط ليصل إلى نسبة ٣٤٪ من إجمالي عدد سفن الحاويات المترددة على الميناء، وكذا زيادة عدد الحاويات المتداولة للمجموعة لتصل إلى نسبة ٣٦٪ من إجمالي حجم تداول الحاويات الواردة على الميناء، محققة بذلك زيادة في الإيرادات المحققة من سفن المجموعة تصل إلى نسبة ٣٦٪ من إجمالي الإيرادات المحققة من سفن الحاويات المترددة على الميناء.

كما تم استمرار منح خط هاباج لويد إيجيب للملحة حافز بنسبة ١٥٪، و٢٠٪ من رسوم (الميناء - الرسو - الإرشاد) طبقاً لجدول شرائح الحمولات GRT على فترات، حيث تم تعاقد الخط مع شركة بورسعيد ل التداول الحاويات الإدارية خدمتين ملاحيتين (GEM PI) INDAMEX التي تتضمن تحالف من عدة خطوط ملاحية (يشمل سفن خطوط CMA- ONE - OOCL - COSCO) محققه بذلك زيادة كبيرة في عدد السفن وعدد الحاويات المتداولة خاصة حاويات الصادر للخدمة الملاحية GEM، وزيادة عدد سفن الخط المترددة على الميناء، وزيادة عدد الحاويات المتداولة بالشركة محققة زيادة في

مسارات ٤ ١كم وخزان مياه أرضي وغرفة مضخات حريق للميناء بالكامل بنسبة تنفيذ ٦٥٪، بالإضافة إلى توريد أجهزة ومعدات الإطفاء لوحدة الحماية المدنية بالميناء بما يمكنها من تعزيز إمكانياتها لتأمين الميناء ضد الحريق.

وأشار التقرير، إلى أنه تم الانتهاء من تنفيذ أعمال عقد اتفاق وملحق عقد الاتفاق بمشروع البنية التحتية المعلوماتية بنسبة ١٠٠٪ وملحق ثان العقد بنسبة ٨٠٪ وملحق ثالث للعقد بنسبة ٢٥٪ وجاري استكمال تنفيذ الأعمال لتحقيق الرابط بالمجتمع المينائي لتنفيذ منظومة النافذة الواحدة لتسهيل التجارة وتقليل وقت بقاء البضائع بالميناء وزيادة معدل تردد السفن بالميناء وتمهيداً لتنفيذ المنظومات الإلكترونية المتكاملة اللازمة لإدارة الميناء إلكترونياً.

كما شهد ميناء غرب بورسعيد الانتهاء من توريد أجهزة الكشف أسفل السيارات لتأمين بوابات الدخول ضد خطر المفرقعات، فيما تم بدء تنفيذ أعمال إنشاء غرف التحكم لتركيب الأجهزة.

كما تم الانتهاء من إنشاء سور جديد مماثل لسور الميناء بطول ٢٧٦ متر طولي وتعلية ورفع كفاءة عدد (٥) أبراج مراقبة وحراسة وإنشاء برج بدلاً من المتهالك لتأمين المرفق المينائي التابع للميناء بالمنطقة الأمنية بضائع عامة حاويات) تنفيذاً للخطة الأمنية للميناء المعدة وفقاً للقوانين والقرارات الوزارية السارية ومتطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS CODE.

كما تم الانتهاء شركة نيوهوريزون تاك ترمinal من تنفيذ المرحلة الأولى لمحطة الصب السائل (بتروكيماويات) حيث بلغت نسبة تنفيذ الأعمال للمرحلة ١٠٠٪ وبلغت نسبة تنفيذ المرحلة الثانية ٦١٪، وتم تشغيل المرحلة الأولى حيث تم استقبال عدد ٤ سفن وتم تفريغ ١٦١٤٠ طن مما سيزيد من مؤشرات الأداء المحققة من عدد السفن والتداول والتخزين للمواد البتروكيميائية وتعظيم الإيرادات بالميناء.

كما تم الانتهاء من رفع كفاءة وتطوير واعدة تخطيط عدد ٤ ساحات لمحطة الحاويات تشمل ساحة المواد الخطرة

فيما تم الانتهاء من إزالة الحاجز الشرقي للميناء القديم، بالإضافة إلى تكريك خندق الرصيف (تحيا مصر) بطول ٩١٥ متر، فيما يجري تكريك الحوض الأول والممر الملاحي بنسبة تنفيذ ٦٠٪.

وذكر التقرير أنه الهيئة الاقتصادية لقناة السويس استقبلت العديد من العروض من الشركات لإنشاء مشروعات أهمها مشروع إنشاء (٦) صوامع لتخزين الأسمنت بطاقة تخزينية تبلغ ٧٥ ألف طن ومن المنتظر أن تبدأ احجام التداول للمشروع خلال العام الجاري بإجمالي ٢٥٠ ألف طن وخلال عام ٢٠٢٤ ستصل إلى ١,٥ مليون طن ثم ٢٠٢٥ ستصل إلى ١,٨ مليون طن ثم ٢,١ مليون طن اعتباراً من عام ٢٠٢٦ وحتى نهاية مدة الترخيص والتي ستمتد لمدة ١٥ عام.

مليون طن فقط). كرتونة وعدد (٢٦٠٠) قطعة من أصناف متعددة، وكذا بيع بالمزاد عدد (٩٨٦٤) طرد وعدد (٢٥٢٦) كرتونة وعدد (٢٢٩٠٠) قطعة من أصناف متعددة وعدد (١١٨) سيارة.

وبالنسبة لميناء العريش، فقد تضمن التقرير أنه تم إنشاء رصيف بحري بطول ٢٥٠ متر (سينا ١) بنسبة تنفيذ ١٠٠٪، وجاري إنشاء حاجز امواج رئيسي بطول ١٢٥٠ متر بنسبة تنفيذ ٩٧٪، بالإضافة إلى أنه جاري إنشاء الحاجز الشرقي بطول ٢٥٠ متر بنسبة تنفيذ ٧٠٪.

كما أنه جاري إنشاء رصيف تجاري بطول (٩١٥) متر (تحيا مصر) بنسبة تنفيذ ٤٨٪،

صعود ميناء شرق بورسعيد في التصنيف العالمي للبنك الدولي ليكون رقم ١٥ عالمياً في كفاءة التشغيل وتوفير الوقت، كما قامت الهيئة الاقتصادية لقناة السويس بالتنسيق مع عدد (٩) مصانع للأسممنت لتقديم حواجز لتسهيل عودة خطوط الانتاج المتوقفة للعمل مما ساهم في تحقيق حجم صادرات باستخدام الأرصفة الجديدة بميناء شرق بورسعيد ٥,٥ مليون طن من الكلينكر والأسمنت المعبأ لأسواق جديدة في غرب أفريقيا وأمريكا، في حين كانت إجمالي صادرات مصر من الأسممنت في عام ٢٠٢٠

» وزارة المالية تصدر تعليمات بشأن إجراءات التخلص الجمركي المسبق

أصدر وزير المالية الدكتور محمد معيط، قراراً جديداً برقم ٢٦٨ لسنة ٢٠٢٣ بخصوص إجراءات التخلص المسبق، في إطار ما عرضه رئيس مصلحة الجمارك الشحات غنتوري ووكيل أول وزارة المالية. ونص القرار في مادته الأولى على: « يستبدل بنص المادة الأولى من قرار وزير المالية رقم ٣٦٧ لسنة ٢٠٢١ المشار إليه النص الآتي: «يجوز للمستورد أو وكيله اتخاذ إجراءات التخلص الجمركي المسبق». عن البضاعة، وسداد نسبة ١٪ من الضرائب والرسوم المقدرة مبدئياً وذلك قبل وصول البضاعة إلى أراضي جمهورية مصر العربية، على أن يتم إجراء التسوية النهائية وسداد كامل الضرائب والرسوم المستحقة بعد وصول البضاعة وفقاً للتعرية الجمركية النافذة وقت الإفراج». ونص القرار على أنه صدر بعد الاطلاع على قانون الجمارك الصادر بالقانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ وعلى اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بقرار وزير المالية رقم ٤٣٠ لسنة ٢٠٢١. كما صدر القرار بناءً على قرار وزير المالية رقم ٣٦٧ لسنة ٢٠٢١، وبناءً على ما عرضه رئيس مصلحة الجمارك. وكان ينص القرار رقم ٣٦٧ لسنة ٢٠٢١ في مادته الأولى على أنه يجوز للمستورد أو وكيله اتخاذ إجراءات التخلص الجمركي المسبق عن البضاعة، وسداد نسبة ٣٠٪ من الضرائب والرسوم المقدرة مبدئياً، وذلك قبل وصول البضاعة إلى أراضي جمهورية مصر العربية، على أن يتم إجراء التسوية النهائية وسداد كامل الضرائب والرسوم المستحقة بعد وصول البضاعة وفقاً للتعرية الجمركية النافذة وقت الإفراج.

» وفد من الخط الملاحي Hapag-Lloyd يزور شركة دمياط لتداول الحاويات

ومن الجدير بالذكر أن الخط الملاحي - Hapag-Lloyd ag-Lloyd هو من أهم علامة محطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع وهو العميل رقم واحد ضمن عملاء المحطة. وأعربت فيديا دامودهاران - رئيس قطاع

التشغيل منطقة شرق المتوسط وعمر إسماعيل - مدير العمليات في مصر وكان في استقبالهم اللواء بحري دكتور رفيق جلال - العضو المنتدب التنفيذي لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع. استقبلت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع، مؤخراً، وفد من الخط الملاحي Hapag-Lloyd ممثلاً في فيديا دامودهاران - رئيس قطاع التعاقدات منطقة جنوب أوروبا وألبير تافوكا - رئيس قطاع



أما الخط الخامس بميناء دمياط فكان خط MSC والذي يستحوذ على نسبة ٥,٤٪، وذلك مقارنة بخط يانج مينج الذي كان يستحوذ على هذا المركز العام قبل الماضي بنسبة ٦,٤٪. أما المركز السادس فهو خط كوسكو الصيني بنسبة ٣,٣٪ خلال العام الماضي ٢٠٢٢، والذي كان يستحوذ على هذا المركز خط ميرسك بنسبة ٣,٢٪ العام قبل الماضي ٢٠٢١.

للحاويات بالميناء خلال العام الماضي ٢٠٢٢، حيث استحوذ على نسبة ٤٦,٩٪ من إجمالي المتداول بالميناء مقارنة ٤٩,١٪ خلال عام ٢٠٢١ بنسبة انخفاض قدرها ٤,٥٪. ويأتي خط CMA-CGM الفرنسي كثاني الخطوط الملاحية العالمية بميناء دمياط خلال العام الماضي بنسبة مساهمة بلغت ١٨,٦٪، وذلك مقارنة بنحو ١٤,٧٪ بزيادة قدرها ٢٦,٥٪.

ويأتي تحالف الخطوط اليابانية تحت مسمى خط ONE كثالث الخطوط العاملة بميناء دمياط بنسبة وصلت ١٢,٩٪، وذلك مقارنة بنحو ١٣,٩٪ عام ٢٠٢١.

أما رابع الخطوط الملاحية العاملة بميناء دمياط خلال العام الماضي فكانت خط يانج مينج بنسبة ٦,٨٪، والتي كان يستحوذ على هذا المركز العام قبل الماضي خط MSC السويسري بنسبة ٦,٨٪ أيضاً.

التعاقدات منطقة جنوب أوروبا عن ثقتها في قردة المحطة على الاستمرار في استقبال وتشغيل سفن الحاويات بكفاءة، واعربت عن سعادتها بالصورة المشرفة التي ظهرت بها المحطة وإعجابها بجودة مستوى الخدمة المقدمة من المحطة.

وأشاد أببير تافوكا – رئيس قطاع التشغيل منطقة شرق المتوسط بمهارة طاقم عمل شركة دمياط لتبادل الحاويات والبضائع وكفاءتهم في تعاملهم مع ازمة التكدس الأخيرة والعمل على حلها في أسرع وقت.

ومن جانبه رحب اللواء بحري أح. دكتور رفيق جلال بالساده الضيوف وأبدى دعمه الكامل لجميع الخطوط الملاحية ومنهم الخط الملاحي Hapag-Lloyd وأيضاً تم الرد على جميع استفساراتهم ، وصرح سيادته أن المحطة مستمرة في تنفيذ استثماراتها العملاقة بما يضمن تقديم خدمات متميزة لعملائها من الخطوط الملاحية وكذا المصادر والمصادر المقربين .

وأن الشركة نجحت في تحقيق طفرة في معدلات الأداء خلال الفترة الماضية مما أدى إلى عدم وجود أي انتظار للسفن والتي تتراكي على أرصفة الحاويات فور وصولها لميناء دمياط.

وبحسب تقرير صادر عن هيئة ميناء دمياط، فقد استحوذ خط هاباج لويد على النسبة الأكبر بين الخطوط الملاحية المتداولة

» تعلیمات جديدة لتصدير البرتقال المصري إلى الاتحاد الأوروبي «



التصدير. وكان الدكتور أحمد العطار رئيس الحجر الزراعي بوزارة الزراعة، قد أشار إلى أن هناك انخفاضاً في معدل صادرات المواريث المصرية بشكل عام وليس البرتقال فقط، موضحاً أن السبب الرئيسي في تلك التغيرات المناخية السيئة التي أصابت المحصول

كشف هاني حسين المدير التنفيذي للمجلس التصديري للحاصلات الزراعية، عن قرار جديد تم صدوره عن المفوضية الأوروبية بخصوص صادرات البرتقال المصري.

وأشار خلال خطاب لأعضاء المجلس التصديري للحاصلات الزراعية، إلى أن القرار يقضي بزيادة نسبة الفحص الإضافي على محصول البرتقال من ٢٠٪ إلى ٣٠٪.

وأوضح «حسين» أن القرار يأتي بسبب تزايد حالات رفض شحنات البرتقال المصدرة من مصر إلى دول الاتحاد الأوروبي.

وأوضح المدير التنفيذي للمجلس التصديري للحاصلات الزراعية، أن إدارة الحجر الزراعي التابعة لوزارة الزراعة ستقوم بسحب عينات متبقيات مبيدات من كل شحنة برトقال سيتم تصديرها لدول الاتحاد الأوروبي، وذلك لجميع الشركات التي تعمل في نشاط

نوفمبر، ويستمر طيلة فترة الشتاء.

وأوضح «البلاتاجي» أن أسعار الموالح جيدة على المستوى العالمي، بسبب زيادة الطلب العالمي في الدول الأوروبية، مع استمرار جائحة كورونا. بينما أكد محمد محمود، أحد مصادرى الموالح، أن إنتاجية مصر من البرتقال جيدة ومرتفعة نتيجة الظروف المناخية الملائمة، موضحاً أنه يقوم بتصدير البرتقال بمختلف أنواعه سنويًا لدول هولندا وبلجيكا وفرنسا وإيطاليا والإمارات والهند وغيرها.

من جانبه، قال حسن محمد، أحد منتجي ومصادرى البرتقال من محافظة البحيرة، إن صادرات مصر من الموالح ستترتفع خلال الشتاء المقبل بالتزامن مع زيادة الإنتاجية.

ونجحت وزارة الزراعة في افتتاح أسواق رئيسية في دول نيوزيلندا والهند واليابان والبرازيل لتصدير الحاصلات الزراعية.

وافتتح الحجر الزراعي المصري أكثر من ٦٠ سوقاً جديدة لل الصادرات الزراعية خلال ٣ سنوات من خلال ٣٥٠ صنفاً مختلفاً.

وشهدت السنوات الماضية قيام بعض الدول بحظر استيراد أصناف محددة من الحاصلات الزراعية المصرية لعدم مطابقتها للمواصفات، الأمر الذي قامت بهدء وزارة الزراعة والجهات الحكومية المعنية بملف الصادرات بتشديد الرقابة على كافة الشركات المصدرة، وتطبيق منظومة جديدة لتبني المحاصيل بداية من زراعتها حتى تعبئتها وتصديرها، لضمان مطابقتها لمواصفات الجودة العالمية.

وأضاف العطار في تصريحات صحافية له يوم ٢٠ مايو الماضي، أن نسبة انخفاض الصادرات بلغت ٢٥٪ من إجمالي صادرات البرتقال، مشيراً إلى أن سوء الأحوال الجوية تسبب في تغير حجم التمرة «الحبة» عن المواصفات القياسية اللازمة للتصدير.

وتتابع: «كمية الانخفاض تقربياً ٣٠٠ ألف طن من إجمالي مليون و٨٠٠ ألف»، مؤكداً أنه عقب شهر يناير الماضي عادت الصادرات لنطريتها الصحيح وبمعدلات تشبه العام الماضي.

وأشار رئيس الحجر الزراعي، إلى ضرورة الحفاظ على مركز مصر العالمي وعدم تراجعه عن المركز الأول، مضيفاً: «التغيرات المناخية تحدي كبير للأقتصاد الزراعي».

واحتلت مصر المرتبة الأولى عالمياً عام ٢٠٢١ في تصدير الموالح بنحو ١,٨ مليون طن، للعام الثالث على التوالي، رغم استمرار جائحة كورونا. وكشفت وزارة الزراعة واستصلاح الأراضي عن وصول الصادرات الزراعية إلى ٤ ملايين و٤٠٠ ألف منذ بداية العام حتى نهاية يونيو الماضي.

وأضافت أن صادرات الموالح بلغت مليوناً و٦٠٠ ألف طن، منذ بداية العام الحالى حتى نهاية يونيو ٢٠٢٢.

وكان قد أكد محسن البلاتاجي، مدير جمعية تنمية وتصدير الحاصلات البستانية «هيا» أن صادرات الموالح تشمل الليمون والبرتقال واليوسفي، موضحاً أن موسم تصدير البرتقال سيبدأ منتصف

٦,٩ مليار جنيه الضرائب والرسوم المدصلة بجمارك الإسكندرية خلال أبريل ٢٠٢٣



٦٥٧ ألف جنيه.

يأتي ذلك تنفيذاً لتوجيهات الشحات ختوري رئيس مصلحة الجمارك بالحرص على سرعة الإنجاز وأداء العمل بالإدارات الجمركية وتقليل زمن الإفراج الجمركي من أجل التيسير على المواطنين.

أفرجت الإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية برئاسة أحمد القرنشاوي رئيس الإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية عن مشمول حوالي ١٠٠٠ شهادة جمركية وارد نهائى خلال شهر أبريل ٢٠٢٣ لجميع السلع الإستراتيجية والبضائع العامة مثل القمح والسكر وفول الصويا والذرة وقطع الغيار ومكونات الإنتاج والسيارات، وغيرها من البضائع . وبلغت الضرائب والرسوم الجمركية المحصلة عن شهادات الوارد ١ مليار ٣٧٩ مليوناً و٨٥٦ ألف جنيه، بينما بلغت ضرائب القيمة المضافة والجدول ٤ مليارات و٥٣٥ مليوناً و٤٥١ ألف جنيه، فيما بلغت الضرائب والرسوم الأخرى المحصلة عن تلك الشهادات ١ مليار و٤٩٥ مليوناً و٤٣٨ ألف جنيه . وخلال شهر أبريل الماضي قامت الإدارة العامة الصادر بجمارك الإسكندرية بتصدير مشمول ٨٩٠٤ بيانات جمركية تحتنظم التصدير

» مساعٍ للموانئ المصرية بتطبيق متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية



والمراقب المينائية ما هو إلا نشاط لإدارة المخاطر ولكي يمكن تحديد الإجراءات الأمنية الملائمة لابد من عمل إجراء تقييم للمخاطر لكل حالة على حدة.

والغرض من المدونة الدولية هو توفير إطار معاري ومترابط لتقييم المخاطر ويتيح الفرصة للحكومات أن توازن ما بين التغيرات الناجمة عن حدوث المخاطر مع تلك الخاصة باحتمال تعرض السفن والمراقب المينائية للخطر وذلك من خلال تحديد مستويات التأمين الملائمة وما يقابلها من إجراءات تأمينية.

وأعلن ميناء دمياط مؤخراً، أنه في إطار التزام الميناء دمياط بالقرارات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية (IMO) (وكان سباقاً في هذا الالتزام لتطبيق رقابة دولة الميناء مع رفع نسبة التفتيش على السفن حتى ٤٠٪) علمًا بأن المقرر في هذا السباق هو ٥٪ من السفن الأجنبية المترددة على الميناء والخاضعة للتفتيش.

كما أن ميناء دمياط قام بالالتزام والموانمة مع المدونة الدولية لأمن السفن والمراقب المينائية ISPS اعتباراً من يونيو ٢٠٠٤، وتم إعلان ذلك على موقع المنظمة البحرية الدولية I.M.O.

طالبت هيئة ميناء الإسكندرية بضرورة تطبيق متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (CODE-ISPS) وذلك من خلال لجان المرور الدورية المشكلة من قبل الهيئة.

وأشارت هيئة الميناء عبر منشور ملحي، اطلعت عليه نافذة الملاحة، أن تلك اللجان قامت بالمرور الدوري على مراقب الميناء، وأسفرت عن عدة ملاحظات مرتبطة بذات الشأن.

وطالبت هيئة الميناء بضرورة قيام التوكيلات الملاحية باختصار الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بزيارات الأجانب للسفن أو للمرافق المينائية قبل تنفيذ الزيارة بوقت كافي.

كما يتضمن الاخطار توقيت وتاريخ الزيارة، وعدد تردد الزيارة للميناء أن وجد، وأماكن الزيارة المخططة والغرض منها وبيانات الأجانب وبيانات المراقب التي سيتم زيارتها بالميناء.

وأكملت هيئة الميناء بضرورة اختصارها بالزيارة عن طريق مركز خدمة العملاء بمبنى لوجيستي ١ بمبني رئاسة الهيئة بباب ١١ خارج الدائرة الجمركية.

كما يتم الإشراف على الزيارة من خلال هيئة الميناء وخاصة بكل من المراقب المينائي أو السفن والمراقب المينائي المقيدة.

ينذكر أن المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS) هي عبارة عن مجموعة شاملة من الإجراءات والتدابير لتعزيز أمن السفن ومرافق الموانئ، وقد تم تطويرها رداً على التهديدات المتوقعة ضد السفن ومرافق الموانئ.

ويتم تنفيذ كود ISPS من خلال الفصل XI-٢ "الإجراءات الخاصة بتعزيز الأمان البحري" في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس ١٩٧٤)، وتتكون المدونة من جزأين: أحدهما إلزامي والآخر في شكل توصية.

وفي الأساس تتبع المدونة نهجاً يرى أن ضمان أمن السفن

» ميناء الإسكندرية تشدد بضرورة استخدام خاصية الحجز أونلاين لتسجيل شاحنات الصادر



طالبت هيئة ميناء الإسكندرية، التوكيلات الملاحية بضرورة التأكيد على شركات النقل المسئولة عن دخول شاحنات الصادر، بالالتزام بالحجز على إقرارات الصادر الصحيحة التي يتم الشحن عليها.

كما طالبت هيئة الميناء حسب منشور، بضرورة قيام شركات النقل، بضرورة استخدام خاصية الحجز أونلاين في تسجيل الشاحنات الصادر.

وأكملت هيئة الميناء أن هذا يأتي في ضوء قيامها بتشجيع الصادرات المصرية والارتفاع بمعدلات الشحن وتسهيل إجراءات دخول الصادرات من المنافذ المختلفة.

تعتني الحاويات الفارغة، على أن يكون الدخول مرة واحدة، وبعد التعتني يتم التحميل مع عمل العودة من على الميزان بعد تحميل الوارد. كما لن يتم إثبات السيارة من غير أن تكون حاصلة على أمر عمل من أحدى شركات النقل المعتمدة، ومحظوظ من تلك الشركة، ومقيده به رقم ٤٦ الخاص بالشهادة (رقم الشهادة كامل ١٤ رقم).

وأوضح مسئول هيئة الميناء، أن الهيئة ألمت أصحاب الشاحنات على أن يكون إثبات الشاحنة يكون بصور الرخص، أما في حالة أن يكون مندوب أو سائق يكون الإثبات بأصل الرخصة، ويكون مرفق معها أمر الشغل. وتتابع أنه تقرر تشغيل ميزان ٢٢ والميزان رقم ٤، كما أنه تم إصدار خطابات لشركات الحاويات "الإسكندرية لتدالو الحاويات، وشركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية" للتخفيف من ضغط طوابير الشاحنات أمامها، والعمل على زيادة حركة السير والحركة بالشركاتين.

وكانت قد واجهت هيئة الميناء العام الماضي زيادة تكدس الشاحنات بها خلال الفترة الأخيرة، والتي ترجع إلى عدة أسباب أهمها دخول بعض السائقين للميناء بدون حجز وبدون أمر شغل مما يربك أعداد الشاحنات أمام بوابات الميناء، كما أنه يرجع إلى بعض التأخير في إجراءات الجمارك مثل الفحص والكشف عن السلع والبضائع.

وأشارت هيئة ميناء الإسكندرية، أنه في حالة الحجز ودخول الشاحنات على إقرارات غير صحيحة سيؤدي ذلك إلى تعطيل العمل وعرقلة إجراءات الشحن ومحاسبة المخطيء.

وفي مارس الماضي أخطرت هيئة ميناء الإسكندرية، شركات النقل بالشاحنات التي تتردد على الميناء يومياً، بأنه لن يتم قبول حجز أي شاحنة أو إصدار فاتورة كاشير للعمل بالميناء في حالة أن تكون الشاحنة غير مسجل لها الرقم الضريبي أو الرقم القومي للملك.

وأكملت هيئة الميناء أن هذا يأتي في إطار رؤية مصر ٢٠٣٠ للتحول الرقمي، حيث من أهم محاورها تحسين وتطوير الخدمات الحكومية. وحسب منشور صادر عن الهيئة أنه ضمن رؤية مصر ٢٠٣٠ مشروع منظومة الفاتورة الضريبية الإلكترونية، بالإضافة إلى صدور قرار وزارة المالية رقم ١٨٨ لسنة ٢٠٢٠ بالزام المجتمع الضريبي بمنظومة الفاتورة الضريبية الإلكترونية، حيث تم تطبيق تلك التعليمات بدأية الأسبوع الجاري.

وأكمل مصدر مسئول بـهيئة ميناء الإسكندرية، أن الهيئة بدأت خلال العامين الماضيين في تطبيق دخول حجز الشاحنات الكترونياً، بهدف دخول الشاحنات التي لها عمل فقط، والقضاء على دخول أي شاحنات ليس لها عمل داخل الميناء.

كما طبقت هيئة الميناء مؤخراً تنفيذ قرار خروج السيارات بعد

تقرير دولي: تحسن في أداء موثوقية الخطوط الملاحية خلال الربع الأول من العام الجاري



Fig. 1: Top-14 on-time performance in 2023-Q1

Top 14 Carriers	2022-Q1	2022-Q4	2023-Q1	Q/Q	Y/Y
Maersk	48.0%	59.3%	63.6%	4.3%	15.6%
MSC	32.3%	59.7%	63.2%	3.5%	30.9%
Hamburg Süd	42.9%	53.1%	59.5%	6.5%	16.7%
CMA CGM	30.8%	54.0%	57.3%	3.2%	26.5%
PIL	29.3%	48.0%	56.5%	8.5%	27.2%
Evergreen	22.5%	52.2%	56.1%	3.9%	33.6%
Hapag-Lloyd	28.7%	47.0%	54.9%	7.9%	26.2%
COSCO	24.1%	50.2%	54.0%	3.8%	29.8%
Wan Hai	19.7%	52.5%	53.8%	1.2%	34.1%
HMM	29.6%	50.8%	53.7%	2.8%	24.1%
ONE	26.8%	47.7%	53.5%	5.9%	26.8%
OOCL	22.5%	49.5%	53.3%	3.8%	30.8%
Zim	30.8%	48.9%	50.8%	1.8%	19.9%
Yang Ming	23.6%	44.6%	49.9%	5.3%	26.3%

كشفت شركة تحليل البيانات البحرية الدنماركية "Sea-Intelligence" عن تحسن ملحوظ عبر كافة جداول البحار العالمية، وهو ما يعني إنخفاض التأخير للسفن خلال الربع الأول من العام الجاري.

وأشارت الشركة في تقرير لها أن هذا يأتي استمراراً للاتجاه في تحسن الموثوقية الذي بدأ خلال العام الماضي، حيث أصبحت المقاييس الآن أقرب إلى مستويات ما قبل جائحة كورونا. كما أشار التقرير إلى زيادة موثوقية الجدول الزمني إلى ٥٨,٣٪، مما أدى إلى زيادة بنسبة ٣,٤٪ على أساس ربع سنوي. كما تحسن متوسط التأخير لجميع وصول السفن إلى ١,٧٠ يوماً، حيث انخفض بمقدار ٢,٨٨ يوماً على أساس سنوي، في حين تحسن متوسط التأخير في وصول السفن المتأخرة إلى ٥,٢٣ يوماً، وهو انخفاض ملحوظ قدره ٤,٤٣ يوماً عن مستويات العام السابق.

وكانت شركة Maersk هي الناقل الأكثر موثوقية في الربع الأول من عام ٢٠٢٣ مع متوسط الجدول الزمني بنسبة ٦٣,٦٪

حققت شركة ONE اليابانية معدل وصل إلى ٥٣,٥٪، بينما حقق خط ZIM نسبة تصل إلى ٥٠,٨٪، بينما وصلت بالنسبة لخط يانج مينج نحو ٤٩,٩٪.

واحتل خط ايفرجرين نسبة ٥٦,١٪، بينما حقق خط هاباج لويد الألماني نسبة موثوقة ٥٤,٩٪، فيما حقق خط كوسكو الصيني نسبة ٥٤٪، كما بلغت نسبة الموثوقة لخط WAN Hai نسبة ٥٣,٨٪. كما حققت شركة هيونداي الكورية نسبة موثوقة وصلت إلى ٥٣,٧٪ خلال الربع الأول من العام الجاري، فيما

بلغت نسبة الموثوقة بالنظر إلى خط هامبورج سود إلى ٥٩,٥٪، بينما بلغت بالنسبة للخط الملاحي الفرنسي CMA-CGM نحو ٥٧,٥٪، بينما احتل خط PIL نسبة موثوقة ٥٦٪.

عقد الاجتماع السادس لمؤتمر رابطة الإدارات البحرية الإفريقية AAMA



من خلال المكاتب الإقليمية للمنظمة البحرية الدولية وألوبيه التدريب للموارد البشرية في مجالات البحث والإنقاذ والتشريعات البحرية الوطنية.

ومن الجدير بالذكر تناولت الجلسات حول المرأة في القطاع البحري وناقشت تأهيل المرأة ورفعوعي بالفرص المتاحة للعمل في القطاع البحري وتقديم الدعم للمرأة من قبل الحكومات من خلال التشريعات مع أولوية شغل المرأة للوظائف القيادية. وأخيرا تم مناقشة حول وضع القطاع البحري بالخطيط الاقتصادي بمشاركة غينيا وغانا وكينيا وليبيريا وجنوب إفريقيا وناقشت أهمية القطاع البحري وإدراجه بالخطيط الوطني للدولة والعمل على تحسين دولة العلم لضمان سلامه السفن ومعايير وسبل البقاء بالقائمة البيضاء للمنظمة البحرية الدولية. ومن الجدير بالذكر فقد أقامت المنظمة البحرية الدولية مؤتمر للشحن منخفض الكربون في إفريقيا عقد المؤتمر برئاسة وزير النقل الغاني ومشاركة ٣٩ دولة إفريقية وتناول خمس جلسات تخصصية بشأن وضع العمل المناخي العالمي وجهود المنظمة البحرية الدولية لخفض الانبعاثات الكربونية، والشحن كعامل للتغير المناخي وتحويل الطاقة واستعرضت الجلسة دور الشحن البحري في التحول للطاقة البديلة وآفاق إنتاج الطاقة

قامت إدارة السلامة البحرية الكينية بتنظيم الاجتماع السادس لمؤتمر رابطة الإدارات البحرية الإفريقية AAMA خلال الأيام الأخيرة تحت عنوان "الإدارات البحرية أعمدة التنمية الاقتصادية" بحضور ٢٩ دولة إفريقية وعدد من المنظمات.

ومن أبرز المنظمات التي حضرت الاجتماع كان المنظمة البحرية الدولية، ولجنة الحكومة للنقل البحري ISCOs ، والمنظمة البحرية لغرب ووسط إفريقيا MOWCA ، وغرفة رجال أعمال جنوب إفريقيا، ورابطة المرأة في القطاع البحري في شرق وجنوب إفريقيا ، وسكرتارية مذكرة تفاهم أبوجا)، بالإضافة إلى مشاركة وزارة النقل عبر اللواء بحري شريف زكريا محسب مسشار شؤون النقل البحري بقطاع النقل البحري.

وتطرقت الكلمات الافتتاحية لأهمية دور الإدارات البحرية في التنمية الاقتصادية وحرص الجمهورية الكينية على نجاح المؤتمر، كما تم تسليط الضوء على دور رابطة الإدارات البحرية الإفريقية وما تحققه من تنسيق لسياسات وتضاد الجهود بين الدول الإفريقية.

كما انعقدت ٤ جلسات بمشاركة ٢٥ متحدث من الدول المشاركة، وأجمع المتحدثون على أهمية المؤتمر في تعزيز التعاون بين الدول الإفريقية وتبادل الخبرات مما يعود النفع على القطاع البحري وكذا التأكيد على الدور الريادي للمنظمة البحرية الدولية في دعم الدول الإفريقية والإدارات البحرية بالدول الأعضاء.

وتناولت الجلسات مناقشة عن نماذج الإدارات البحرية وتأثيرها على تقديم الخدمات وحول خبرة الدول الأعضاء برابطة الإدارات البحرية الإفريقية AAMA في الوصول لمساعدة تقنية من المنظمة البحرية الدولية IMO ومقترنات تحسين هذه المساعدات شارك بالجلسة ممثل المنظمة البحرية الدولية وأثيوبيا ومصر وموريشيوس وناميبيا وسيراليون، وتم تناول ضرورة اطلاع الدول على وسائل الحصول على مساعدة المنظمة البحرية الدولية (الدعم التقني / الفني).

وأكَّد الجانب المصري على أهمية دور المنظمة البحرية الدولية في تقديم المساعدات التقنية والمشورات الفنية وكذا أهمية التعاون بين أعضاء رابطة الإدارات البحرية الإفريقية والمنظمة البحرية الدولية

وقد تم طرح دور الموانئ البحرية كمحور للطاقة الخضراء وضرورة تنمية خطط العمل الوطنية نحو التحول الأخضر للشحن البحري والموانئ . وتناولت الجلسة ضرورة مراعاة منظور جديد للتوظيف بالقطاعات البحرية لمواكبة العمل الجاري لخفض الإنبعاثات الكربونية والمهارات المستحدثة للعملاء على السفن.

المتجددة والفرص المتاحة لإنتاج الطاقة المتجددة في أفريقيا. خاصة العمل المستقبلي والتعاون من خلال المنظمة البحرية الدولية لتمكين الاستخدام العالمي للوقود قليل أو منعدم الإنبعاثات الكربونية حيث تم عرض استراتيجية المنظمة المطروحة حالياً على الدول الأعضاء للمراجعه بشأن خفض الإنبعاثات الكربونية والإجراءات المقترنة وإطار دعم المنظمة لتطبيقها.

»المصريين الأفارقة“ تنشـارك في المؤتمـر السنوي لمنظـمتـي بانجـيا وكـونـيكـتا بتـايـلانـد



واللوجيستيات، واستطعنا في هذه النسخة إلى وضع أسس شراكات مع كيانات كبرى من وكلاء شركات الشحن في كينيا وتزانيا وأوغندا وجامبيا، مؤكداً أن هذه بداية مبشرة جداً للربط المصري الإفريقي لخدمة مجتمع المال والأعمال الإفريقي.

وشهدت هذه النسخة فوز شركة ترانز مصر إحدى أكبر الشركات المصرية في مجال الشحن والنقل اللوجستيات والتخلص، والتي تعد من الشركات الأعضاء في منظمة «بانجيا» وعضو جمعية رجال الأعمال المصريين الأفارقة وغرفة الملاحة بالإسكندرية بجائزة «أفضل شركة عن إفريقيا لعام ٢٠٢٣».

وفيما يتعلق بالدعم والتعاون والعمل الدولي المشترك، أعرب محمد العنتبلي، رئيس ترانز مصر عن سعادته بهذا الفوز مؤكداً لقيادات المنظمة استعداد جمعية رجال الأعمال المصريين الأفارقة ومجتمع النقل البحري والجوي في مصر من القطاع الخاص على استضافة النسخة القادمة أو بعد القادمة، علي أرض مصر وقدم طلباً رسمياً بذلك لإدارة المنظمة البريطانية المنشأ، ومقرها لندن والتي تعد واحدة من أكبر المنظمات الفعالة في هذا المجال الحيوي الهام.

شاركت لجنة النقل واللوجستيات بجمعية رجال الأعمال المصريين الأفارقة، في أعمال المؤتمر السنوي لاجتماعات منظمتي (بانجيا - وكونيكتا) الدوليتين، وهوما أكبر منظمتين غير حكوميتين لوكالاء الشحن البحري، والجوي حول العالم، والذي استضافته بانكوك عاصمة تايلاند في الفترة من ٩ إلى ١١ مايو ٢٠٢٣، بمشاركة موسعة من ٢٨٠ عضو منهم ١٦ عضو يمثلون حضور ٨ دول إفريقية من إجمالي أكثر من ٥٠٠ عضو هم أعضاء المنظمتين من أكثر من ١٢٨ دولة حول العالم.

ومن جانبه أكد محمد العنتبلي، عضو مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية، ورئيس لجنة النقل واللوجستيات، بجمعية رجال الأعمال المصريين الأفارقة على حرص الجمعية الدائم على المشاركة مع مجتمع القطاع الخاص الدولي ممثلين مصر في مجالات وكلاء الشحن البحري والجوي أفضل تمثيل، وبشكل يخدم التوجهات المصرية، ويساهم في تسهيل التعاون المشترك.

وأضاف ذهبنا إلى هذه النسخة عيوننا تتجه للقاءات الجادة مع الأشقاء المشاركين من الدول الإفريقية، وعقدنا عدد من ورش العمل والفعاليات الجانبية، وقدمنا عرضاً قوياً عن الجمعية ونشاطها الإفريقي، الأمر الذي لاقى استحسان الحضور من كافة الدول الإفريقية وتطوعوا إلى التعاون على الفور، الأمر الذي نعمل جاهدين عليه لكي نصل لشراكات حقيقة داخل الدول الإفريقية؛ لتحقق سبولة وسهولة في مجال النقل

الهندسية للحاويات تقوم بتمويل المرحلة الثانية من المشروع الطلابي بالمركز الثقافي الألماني بالإسكندرية



وقعت الشركة الهندسية للحاويات مؤخراً، اتفاقية مع المركز الثقافي الألماني بالإسكندرية لتمويل المرحلة الثانية من المشروع الطلابي "أبطال البيئة" بالتعاون مع مديرية التربية والتعليم، لتنفيذ مشروعات داعمة للبيئة في الإسكندرية ودمنهور.

يدعم هذا المشروع المسئولة البيئية الخاصة ببرامج قسم المسئولة المجتمعية لعام ٢٠٢٣.

يببدأ تنفيذه خلال الفصل الدراسي الأول من عام ٢٠٢٣، يعقد ورش عمل وجولات وحملات فصل القمامة للطلاب بالمدارس من خلال شركة "banlastic"، وهي شركة ذات مسئولية مجتمعية واعية.

