الأهرام

المصدر : الأهرام
التاريخ : ٦ ديسمبر ٢٠٠٥

إنطلاقة «الكويز».. تتعثر فى «العوجة»

تقرير من معبر العوجة

بقلم : ماجد النخيلى

قمرات بالعدد اليومى للاهرام بتاريخ ٢٠٠٥/١٠/٣١ الماضى بعض الخطوات الايجابية التى قامت بها الحكومة المصرية متمثلة فى المهندس رشيد محمد رشيد - وزير التجارة الخارجية والصناعة للتفاوض مع الحكومة الأمريكية على توسيع النطاق الجغرافى لبروتوكول المناطق الصناعية المؤهلة للتصدير بدون جمارك للسوق الأمريكية (الكويز) الذى تم توقيعه فى ١٤ ديسمبر الماضى ٢٠٠٤.

وكان اهم هذه الخطوات الايجابية هى إضافة مناطق جغرافية جديدة للبروتوكول ليصل إجمالى عدد تلك المناطق إلى اربع مناطق وهى: القاهرة الكبرى والاسكندرية وقناة السويس ووسط الدلتا. والجدير بالذكر - كما اوضح سيادة الوزير - أن المرحلة الأولى من تطبيق بروتوكول الكويز أثرت الاقتصاد المصرى بنتائج ايجابية وعلى راسها الحفاظ على تنافسية صادرات الملابس والمنسوجات المصرية للسوق الامريكية خلال عام ٢٠٠٥ من جهة والزيادة الملحوظة فى تلك الصادرات خلال النصف الأول من عام ٢٠٠٥ بنسبة ٥٪ مقارنة بالفترة نفسها من عام ٢٠٠٤، بل زادت بنسبة ٩٠٪ على هذه الفترة خلال الفترة من يوليو - سبتمبر ٢٠٠٥ من جهة أخرى.

وهذا ان دل فلا يدل الا على أهمية النظر لكل العوامل المختلفة المؤثرة فى تلك الاتفاقية والعمل باستمرار على تنشيطها لتصبح عوامل مساعدة ايجابيا على الاستمرار المثمر للاتفاقية ونهضة الصادرات المصرية.

ومن تلك العوامل هى عملية نقل البضائع برا من والى اسرائيل والتخليص الجمركى عليها وذلك يتم من خلال معبر ميناء برى مصرى، به منطقة جمركية نشيطة يسمى بمعبر «العوجة» الذى يبعد عن العريش بحوالى ٨٥كم مقابل لمثيله الاسرائيلى الذى يسمى بـ «نتزانا».

لذلك قررت وزميلة لى بالعمل زيارة معبر «العوجة» ومقابلة القائمين على الأعمال الجمركية وهيئة الميناء، هناك بعد الحصول على التصريحات اللازمة خاصة ان لشركتنا فرعا داخل المعبر. فكان بداية الأمر بمثابة صاعقة لى حيث عند وصولنا هناك قد وجدت أنه لا توجد شبكة اتصال تخدم تلك المنطقة من شركتى للحمول المصرية حتى الآن، بل يستخدم المحمول فقط اذا كان به خاصية التجوال Roaming ليتم احتساب المكالمات كأنها تمت داخل اراضى سويسرا!!.

ثم قمنا بدخول المعبر بعد ابراز التصاريح اللازمة لمسئولى الأمن للدخول ومقابلة مدير الجمارك ومدير هيئة الميناء وتفقدنا المكان بأكمله، والحق يقال إن جلستنا مع كليهما كانت ايجابية حيث لاحظنا مدى اهتمامهما بتنشيط وزيادة العمل داخل المعبر ومحاولتهما الدءوب لتذليل أى عقبات أمام حركة الشحنات داخل المعبر برغم قلة الامكانيات به. حيث قام مدير الجمارك بعرض سريع للدورة المستندية التى يجب أن تستوفى لأى رسالة قادمة من اسرائيل أو صادرة لها حيث يتم عمل افراج مسبق ورقيا على الرسالة قبل وصولها وذلك من خلال تغيير الأوراق والمستندات المصاحبة للشحنة وتسهيل العمل على شركات الشحن والتخليص الجمركى للافراج عن الشحنة خلال ٢٤ ساعة على الاكثر من تاريخ وصولها مادام جميع المستندات سليمة ومطابقة للشروط الجمركية. وهذا نظام جمركى عالى المستوى يضاهى ما يطبق ببلاد الغرب ويستحق كل التقدير والاحترام. ولكن ما استوقفنى هو عدم وجود مساحات كافية لاستيعاب كم الرسائل الواردة من اسرائيل بل والاكثر من ذلك لا يوجد ساحات مغطاة بمظلات الا مساحة لا تتعدى ثلث المساحة الاجمالية المستغلة بالمعبر والباقى بدون سقف. هذا بالاضافة الى أن هناك شركة واحدة مفوضة من هيئة الميناء ومتخصصة فى أعمال المناولة والشحن داخل الميناء لا تملك الا عدد (٢) كلارك (فوركليفت صغير) موجودين بالميناء وونشا (تحت الطلب).

السؤال هنا موجه لوزارة التجارة الخارجية والصناعة: هل من المعقول معبر قد حقق كل تلك الانجازات وأسهم فى تعظيم صادراتنا المصرية الى ما يقرب من الضعف مقارنة بالسنة الماضية يعامل بهذا الشكل؟.. هل من المعقول إهمال بضائعنا فى تلك الساحات غير المسقوفة حتى يتم الافراج الجمركى، علما بأن تطبيق قانون «التبخير الدولى» الآن قد يتسبب فى تعطيل اجراءات الافراج الجمركى على الرسالة بأكثر من ثلاثة أيام فى حالة ما اذا وردت الرسالة من اسرائيل على بالتات خشبية غير مبخرة وغير مطابقة للمواصفات العالمية. وعلما بأن هذه المنطقة الجغرافية قد تتعرض لتقلبات مناخية جوية شديدة قد تعرض بضائعنا المصرية للتلف بسبب هطول أمطار فجائية! والأغرب من ذلك أنه فى حين تفقدنا للموقع، وجدنا هانجر مساحته ١٢٠٠ متر غير مستغل بالمرة وقد اقدمت اكثر من شركة شحن لحق استغلاله بعمل ممارسة/ مناقصة، ولكن مع الأسف بدون رد فعل ايجابى حتى الآن؟

والشىء المؤسف أنه على بعد ١٠٠ متر قد تشاهد على مرمى البصر معبر نتزانا فى الجانب الاسرائيلى وقد تم تجهيزه على أعلى مستوى لاستقبال أو ارسال السيارات الناقلة للبضائع وقد تلاحظ ايضا نوعية تلك السيارات الفارهة القادمة من هناك وكأنهم عملوا على تخصيص أحدث انواع السيارات خصيصا لمواكبة بروتوكول الكويز وتذليل اى عقبات من الممكن ان تؤثر سلبيا على حجم الصادرات والواردات تحت مظلة البروتوكول.

والجدير بالذكر أنه قبل التوسع الأخير للنطاق الجغرافى لبروتوكول الكويز تم تسجيل أكثر من ٤٠٠ منشأة صناعية او تجارية بوحدة الكويز الكائنة بوزارة التجارة الخارجية والصناعية، فهل يصدق أن الارتفاع الملحوظ فى حجم الصادرات المصرية تحت مظلة الكويز تم من خلال حوالى ٤٠ منشأة فقط من إجمالى ٤٠٠ منشأة!! حينئذ وقفت متعجبا وتساءلت كيف يكون حال هذا المعبر اذا قامت الـ ٤٠٠ منشأة بالعمل من خلاله؟!!.. وكيف يكون حاله أيضا بعد ضم المناطق الجغرافية الجديدة على بروتوكول الكويز؟

لذلك أناشد وزارة التجارة والصناعة خاصة وحدة الكويز بها حيث فى رأيى لابد وأن تبحث فى جهتين، الأولى هى العمل على توسيع ذلك المعبر ليكون معبر المستقبل بتعظيم حجم الاستثمار فيه عن طريق تشجيع البنوك مثلا لتوفير التمويل اللازم لهذا المشروع مع تعظيم دور القطاع الخاص به أيضا. اما الجهة الثانية هى العمل على تشجيع أكبر قدر ممكن من المنشآت المسجلة بالوحدة لبدء التحرك فى العمل بالكويز عن طريق توفير أكبر قدر ممكن من المعلومات عن الموردين الاسرائيليين فى شتى المجالات المتداخلة بالبروتوكول لكى يتم احتساب نسبة ١١,٧٪ بإدخاله فى قيمة المنتج من مكون اسرائيلى من ناحية وتوفير أكبر قدر ممكن من المعلومات عن المستوردين بالسوق الأمريكية بل والعمل على تقديم المساعدة لمخاطبة هؤلاء المستوردين من ناحية أخرى.

أخيرا.. وليس آخرا يجب الاعتراف بالمجهود المبذول من قبل وزارة التجارة الخارجية والصناعة من خلال المهندس رشيد محمد رشيد الذى حقق كل تلك النجاحات خلال فترة قصيرة أى أقل من عام والتى أثرت ايجابيا على حركة الصادرات المصرية أكثر من أى فترة سابقة.. لذلك يجب التحرك ايجابيا ليس فقط للحفاظ على هذا المستوى المشرف بل ايضا بالعمل على التنمية المستمرة لجميع العوامل الدعمة لتلك النهضة الاقتصادية حتى تصل الى أعلى المستويات العالمية.

www.ethraadl.com
إثراء المعارف الرقمية