

جمهورية مصر العربية

قانون رقم ١٦٤ لسنة ٢٠٢٣

بمنح التزام تصميم وإنشاء وإدارة وتشغيل

وصيانة وإعادة تسليم محطة متعددة الأغراض بميناء شرق بورسعيد

باسم الشعب

رئيس الجمهورية

قرر مجلس النواب القانون الآتي نصه ، وقد أصدرناه :

(المادة الأولى)

يُمنح التزام تصميم ، وإنشاء ، وإدارة ، وتشغيل ، وصيانة ، وإعادة تسليم محطة متعددة الأغراض بميناء شرق بورسعيد ، لشركة (سكاي للموانئ - ش.م.م. sky ports co "تحت التأسيس" بنظام المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة) ، والمنبثقة من تحالف شركتي (سكاي لتملك وإدارة المشروعات ، وربلاينس لوجستيك) ، وفق أحكام العقد المرافق لهذا القانون وملاحقه .

(المادة الثانية)

تكون مدة الالتزام الممنوح لشركة المشروع المذكورة بالمادة الأولى من هذا القانون ثلاثين عامًا تبدأ من تاريخ استلام أرض المشروع من مانح الالتزام .

(المادة الثالثة)

يُنشر هذا القانون في الجريدة الرسمية ، ويعمل به اعتبارًا من اليوم التالي لتاريخ نشره .

يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وينفذ كقانون من قوانينها .

صدر برئاسة الجمهورية في ١٩ المحرم سنة ١٤٤٥ هـ

(الموافق ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ م) .

عبد الفتاح السيسي

تولج هذا القانون مع القانون عنة (صعدة الأراضين) ببناء حرق بورتجد "مركبة سكاى للبروك"

القصة الاقتصادية لةه الأسهم

<u>الملاحق</u>	<u>المضويات</u>
ملحق رقم (١) موقع وإحداثيات المشروع	مادة (١) التصرفات والتفسيرات
ملحق رقم (٢) المخطط الرئيسي وإحتياجات المرافق	مادة (٢) التمهيد والملاحق
ملحق رقم (٣) دراسة الجدوى الاقتصادية (تشمّل خطة العمل Business Plan)	مادة (٣) نطاق المشروع
ملحق رقم (٤) دراسة تقييم الأثر البيئي	مادة (٤) العمول والضمانات العمالية
ملحق رقم (٥) أنواع البضائع المسموح تداولها	مادة (٥) أعمال التصميمات والتطوير
ملحق رقم (٦) الجدول الزمني للتنفيذ (تفاصيل مدة الانتهاء حتى التشغيل الكلى)	مادة (٦) أعمال التمهيد
ملحق رقم (٧) أصول المحطة (يشمل المعدات والمعدات والآلات ونظم التشغيل...إلخ)	مادة (٧) وصف أعمال التشغيل
ملحق رقم (٨) أصول الميناء (يشمل وصف الرصيف وساحة المحطه والشبكات المائية)	مادة (٨) أحكام وهروط عامة
ملحق رقم (٩) جدول الصيانات العموية اللازمة	مادة (٩) التزامات ومسؤوليات الطرفين
ملحق رقم (١٠) مقابل الحد الأدنى المضمون للتداول	مادة (١٠) الشروط العمالية الرئيسية
ملحق رقم (١١) خطابات الضمان (إتفاء وتشغيل وتسليم)	مادة (١١) الترخيص من الباطن ومقاولي الباطن
ملحق رقم (١٢) هيكل توزيع الملكية (المساهمين)	مادة (١٢) التأمين
ملحق رقم (١٣) سياسة الموارد البشرية (غلال عمر المشروع)	مادة (١٣) خطابات الضمان
	مادة (١٤) إعادة التسليم
	مادة (١٥) أحكام الإهلاء المبكر
	مادة (١٦) الآثار المترتبة على حالات الإهلاء أو إنهاء فترة الإلتزام
	مادة (١٧) القوة القاهرة
	مادة (١٨) الضرائب والمدفوعات
	مادة (١٩) التصرف في الأسهم
	مادة (٢٠) المعلومات التي يتم الإفصاح عنها
	مادة (٢١) كسوية المنازعات
	مادة (٢٢) عبء الإلتزامات المفروضة على مساحة الأرض
	مادة (٢٣) الصيغيات
	مادة (٢٤) الإلتزام بالسرية
	مادة (٢٥) مكافحة الفساد
	مادة (٢٦) القانون الواجب التطبيق والتغير في القوانين
	مادة (٢٧) التغيير في الأمور السائلة
	مادة (٢٨) إحصاء القصد
	مادة (٢٩) الإضطرابات
	مادة (٣٠) اللغة
	مادة (٣١) إستقلالية بنوه القصد
	مادة (٣٢) القصد كوثيقة متكاملة
	مادة (٣٣) نسخ القصد



المجلة الاقتصادية لعدد ١٥١٥

توقيع هذا العقد على موقعه (مصلحة الضرائب) بمناه شرق بورسعيد "مركبة سكاي بورتس"

عقد الالتزام

تصميم وإنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة وإعادة تسليم محطة مصددة الأغراض بميناء شرق بورسعيد بنظام B.O.T

تم توقيع هذا العقد بتاريخ ٢٠٢٢/ ١١/١٥ بين كل من:

أولاً: الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، والكان مقرها له ١٤ طريق القطامية اقدم البين السخنة، محافظة السويس، جمهورية مصر العربية، وعظماً قانونياً في التوقيع على هذا العقد السيد/ وليد جهال السن، بصفته رئيس مجلس إدارة الهيئة.

وشار إليه فيما يلي باسم " مانح الالتزام " (طرف أول).

ثانياً: تحالف شركة سكاي لتملك وإدارة المشروعات وشركة ريلانس لوجستيك وعظماً في التوقيع على هذا العقد السيد/ طارق احمد نصي حسين، بصفته الممثل القانوني للتصالح بموجب الضوابط وقرارات مجلس الإدارة الصادر من التصالح، وبصفته رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة سكاي للموانئ فرمهم SKY PORTS CO " تحت التأسيس" بنظام المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة طبقاً لتانون ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ وتعديلاته.

وشار إليه فيما يلي باسم " صاحب الالتزام " (طرف ثان).

مجهود

حيث أجاز قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة الصادر بالتانون رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ وإنشاء مناطق اقتصادية ذات طبيعة خاصة بهدف لبي جذب الاستثمار في المجالات الصناعية والتجارية والخدمية وزيادة حصة مصر في التجارة العالمية من خلال تنمية وتطوير هذه المناطق بتوفير المرافق والخدمات داخلها طبقاً للمعايير والمواصفات العالمية، فضلاً عن منح الشركة والمنشآت التي تنضم داخلها بعض المزايا والحوافز الكفيلة بإطلاق طاقات الاستثمار والتنمية في كافة المجالات، وتضميناً للتانون المشار إليه ، تم إنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس طبقاً لتقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٠ لسنة ٢٠١٥ وتعديلاته.

وحيث تقدم تحالف كلا من شركة سكاي لتملك وإدارة المشروعات وهي شركة مساهمة مصرية تعمل في مجالات تعمل في مجالات الطاقة والتوزيع والخدمات اللوجستية والمقارنات والسياسة (سجل تجاري رقم ١١٢٤٤٦ فرمهم) الكان مقرها العطار ١٣ شارع الناز - شقة ١٢ الدور الخامس - المهندسين - الجيزة، وشركة ريلانس لوجستيك وهي شركة مساهمة مصرية تعمل في مجالات تجارة السلع السائبة (الكفنكر والأمنت) والخدمات اللوجستية، وتوريد الوقود، وتوريد الصدين والمخامن، وإنتاج الحرفصة المجهزة، والشحن وإدارة النفايات (سجل تجاري رقم ٨٣٢٨ فرمهم) الكان مقرها العطار ١٣ شارع هريف - طابن - وسط البلد - القاهرة، وتقدمنا الى الهيئة العامة للمنطقة لقناة السويس للحصول على منح الالتزام محصلة مصددة الاغراض بميناء شرق بورسعيد بنظام BOT.

من المنطق عليه ان التصالح، سيتقوم بتأسيس شركة المشروع (سكاي للموانئ فرمهم SKY PORTS CO) طبقاً لاسكام التانون في جمهورية مصر العربية بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس ونقل جميع حقوقه والواجبات ومسؤولياته المنصوص عليها بمقتد الالتزام وملائحته الى شركة المشروع بعد تأسيسها، وحيث ان توقيع المؤسسين لن يتم اعتباره بمثابة ضمان مؤسسي، وأن تعيين المؤسسين في اتفاقية الالتزام سيتقضي عند تأسيس شركة المشروع (سكاي للموانئ) بحيث يصبح هو الطرف المصالح الوحيد وهو (صاحب الالتزام).

وفي إطار تطوير ميناء شرق بورسعيد كأول ميناء من الجيل الثالث في العالم، يخطط تطوير الموانئ الحضراء بجمهورية مصر العربية، وبناء على الطلب المقدم من الطرف الثاني ولحق مجلس إدارة الهيئة الاقتصادية لقناة السويس القرار رقم (٩) بجلسته رقم (٢) المنعقدة بتاريخ ١١/٠١/٢٠٢٢ على تخصيص موقع للتصالح (الطرف الثاني) لمساحة ٢٨٠٠ متر مربعاً ضمن إطار تسليم أرض المشروع ووصيف بطول ٩٠٠ متر بهدف تصميم وإنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة وإعادة تسليم محطة مصددة الأغراض بميناء شرق بورسعيد وتضويض السيد رئيس الهيئة بالتصالح.

وإذ تلاقت إرادة الطرفين على ذلك وهد إقرارها بأهليتها وتوقيعها لزاماً على الطرفين طبقاً لما يلي:



سكاي لتملك وإدارة المشروعات
ص.ت: 112446 ب.ض: 200-137-166

صفحة رقم 3 من 29

مادة (١) التصاريح والتصاريحات

١-١ التصاريحات

- في تطبيق وتفسير أحكام بنود هذا العقد بقصد بالكمات والمباريات التالية المعنى المبين قرين كل مما يلي يقتضي سياق النص خلاف ذلك.
- "العقد": يقصد به هذا العقد والموقع من كافة أطرافه وما يلحقه من عقود وملاحق وتعديلات ومستقبلية وفقاً لشروطه وأحكامه.
 - "جهة الاعتقاد": هي رئاسة مجلس الوزراء المصري، بعد موافقة مجلس النواب طبقاً لأحكام القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٦ وتعديلاته.
 - "الإلتزام": جميع الحقوق والالتزامات الناشئة بموجب هذا العقد.
 - "مدة الإلتزام": ثلاثون (٣٠) عاماً تبدأ من تاريخ إستلام الأرض.
 - "تاريخ منح الإلتزام": وهي تاريخ نشر قانون منح الإلتزام بالجمهورية الرسمية بعد إعتاده من الجهات المختصة قانوناً.
 - "مالخ الإلتزام": الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس أو من يخلفها من كيانات مؤسسية أو قانونية طبقاً للقرارات التي تصدر في هذا الشأن.
 - "صاحب الإلتزام": هي شركة سكاي للموانئ - شركة مساهمة مصرية.
 - "المشغل": هو الشخص الاعتباري الذي يرضخ له من الباطن بالوفاء بالتزاماته التعاقدية ويعمل بتلك الدرجة من المهارة والخبرة والتدريب والبصيرة المتوقعة ويكون عادة شخص ذو خبرة يقدم خدمات من نفس طبيعة الخدمات المنصوص عليها في هذا العقد أو يقدم خدمات تحت ظروف أو أسوأ مماثلة ويحده صاحب الإلتزام بموجب طلب يتم تصديقه عند الحاجة بعد موافقة مالخ الإلتزام.
 - "الميناء": ميناء شرق بورسعيد التابع للهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.
 - "منطقة الإلتزام": والتي تشمل رصيف بطول ٩٠٠ متر ومساحة الأرض ٣٨٠٠٠٠ ألف متر مربع تقريبا مشمولا مساحة حائط الرصيف وحسب التماس النهائي داخل حدود الميناء وتستخدم في عمليات التخزين وتداول بضائع مصددة الأغراض والتي سيذبح عنها مقابل التداول ومقابل الاحتفاظ المنطوق عليه.
 - "الحطبة": تعني منطقة الإلتزام داخل ميناء شرق بورسعيد والتي تتكون من المساحة/المساحات والتي سيتم بنائها وتجهيزها صاحب الإلتزام والرصيف البحري المرتبط بها الذي قام مالخ الإلتزام بإنشائها، والحدود المعالم والاحداثيات بالمسح رقم (١)، شاملة المعدات اللازمة والمباني والمباني الأخرى وتستخدم في عمليات التخزين وتداول البضائع.
 - "الرصيف البحري": يعنى رصيف المشروع بطول ٩٠٠ متر طولي وعرض حائط الرصيف ٣٥ متر ويصق ١٨,٥ م ميناء شرق بورسعيد والذي قام الطرف الأول بتشييده طبقاً للأصول الفنية والهندسية المتعارف عليها بمنطقة الإلتزام، وما لا يؤثر على سلامة المنشآت المجاورة والملاصقة.
 - "المساحة/المساحات": تعني قطعة الأرض الملاصقة للرصيف البحري المخصص لصاحب الإلتزام بموجب هذا العقد وتقدر بمساحة ٣٤٨٥٠٠ متر مربع تقريبا، وتحدد نهائياً وفق الرق المساحي الوارد بمحضر إستلام الأرض لموقع المشروع والملحق رقم (١).
 - "مساحة منطقة الإلتزام": تشمل كامل المساحة للرصيف البحري والتفويهي المباشرة الملاصقة له وتقدر بحوالي ٣٨٠٠٠٠ متر مربع والموضح لإحداثياتها في الملحق رقم (١) من العقد.
 - "مواصفات الحطبة": الرسومات والمواصفات الفنية الخاصة بالحطبة والمتقدمة من صاحب الإلتزام وما تلاها من تطوير أو تعديل بالحطبة واعتقادها من مالخ الإلتزام وفق آخر تعديل.
 - "تاريخ تشغيل الحطبة": وهي تاريخ وصول أول سفينة تجارية إلى الحطبة أو مرور اثني عشر (١٢) شهر من تاريخ إستلام الأرض للموقع أيها أقرب.
 - "حق الاستعمال": الحق في استعمال الحطبة لتوفير خدمات تداول كافة أنواع البضائع بموجب أحكام هذا العقد.
 - "البضائع": هي أنواع البضائع المسموح بتداولها داخل الحطبة طبقاً للملحق رقم (٥) ما عدا (١) بضائع درجة السيارات والمركبات (الروورورORO)، و(ب) بضائع النفط والمواد البترولية، و(ج) البضائع المحروقة على سفن الحاويات ويحظر تداولها بموجب أحكام هذا العقد.
 - "خدمات تداول البضائع": الإشراف والتفتيش على العمليات المرتبطة بتداول البضائع وتشمل ذلك:
 - أ. عمليات الرصيف: وهي الشحن والتفريغ للبضائع على برءو من السفن، من خلال توفير الأصول والمعدات الضرورية وللأمانة لإجراء عمليات الرصيف وتأمين خدمات أخرى إضافية وفقاً لما هو موضح بالخطة الرئيسية للمشروع (ملحق رقم ٢).
 - ب. عمليات الحطبة: وهي جميع العمليات المتعلقة بتداول البضائع بكفاءة وأمان من السفن إلى الأرصفة (والعكس) وتشمل عمليات إستلام

- الإلتزام على النحو الوارد بالملاحق رقم (٣).
- "مجم التداول الفعلي": هي كمية البضائع التي يتم تداولها فعلياً في الحصة سنوياً بمعرفة صاحب الإلتزام والتي باتزم بمسداد مقابل تداولها للمخ الإلتزام.
 - "الحد الأدنى المضمون للتداول": وهو الحد الأدنى لأحجام التداول المسعق عنها مدفوعات مقابل الحد الأدنى المضمون للتداول من صاحب الإلتزام إلى مانع الإلتزام سواء تحققت تلك الاحجام أو لم تتحقق فعلياً طبقاً للملاحق رقم (١٠) من هذا العقد.
 - "مقابل الإلتزام بالأرض": وهو مقابل الإلتزام بمساحة منطقة الإلتزام المسعق عنها مدفوعات من صاحب الإلتزام إلى مانع الإلتزام طبقاً للبند (١٠) والملاحق رقم (١) من هذا العقد.
 - "توقف كلى لنشاط الحصة": يعني توقف جميع عناصر الموارد البشرية اللازمة للتشغيل وأو التكنولوجيا والتقنية والمعدات عن ممارسة أعمالها، ولا يشمل ذلك حالات التوقف المؤقت للمعدات نتيجة عدم وجود سفن وبضائع للتداول.
 - "مسعقات مانع الإلتزام": هي كافة المسعقات المالية التي يحصل عليها مانع الإلتزام من صاحب الإلتزام طبقاً للعقد وملاحقة.
 - "إجمالي إيرادات الحصة": تعني إجمالي الدخل والإيرادات المسعقة أو المدفوعة إلى صاحب الإلتزام مقابل أي من الخدمات المقدمة للبضائع المتداولة عبر أرضة الحصة أو الخزنة بمساحتها شاملة إيرادات الشحن والتفريغ والتداول والتخزين ورسوم البوابات والموازين وأي دخل آخر ذات صلة بالبضائع ويتم الحساب على جميع البضائع المتقولة عبر أرضة الحصة سواء كانت صادرة أو واردة.
 - "رسم دخول المواد": أية رسوم على دخول البضائع إلى الميناء أو على دخول البضائع الخاصة بأعمال تشييد المشروع وتطوير المرافق داخل منطقة الإلتزام والحصة.
 - "الدولار الأمريكي": وتعني عملة الولايات المتحدة الأمريكية.
 - "الحكومة": وتعني حكومة جمهورية مصر العربية.
 - "الجهة السيادية": أي من الجهات الحكومية أو السلطات العامة للنواة كل في مجال اختصاصه.
 - "التاريخ": هو اليوم والشهر والسنة المحسوبة بموجب التقييم الميلادي.
 - "يوم عمل": وتعني يوم العمل الرسمي الذي لا تتصل فيه المصالح الحكومية وأو البنوك بجمهورية مصر العربية طبقاً للائحة مشتريات الطرف الأول.
 - "المعايير الدولية": تعني المعايير المتعارف عليها والموسول بها والمطبقة في ذات الشأن وفي ظروف تشغيل مماثلة في المواقي المالية والصادرة عن الجهات المختصة في النقل البحري ومجلس الرابطة الدولية المانحة للملاحقة PIANC ومعايير المواقي الخضراء، ووفقاً لما يتم الاتفاق عليه بالمعايير القياسية.
 - "الممارسة الدولية الجيدة": ممارسة أعلى درجة من المهارة والحكمة بما يتوافق مع المعايير الدولية وعلاستها على نحو مقبول أفراد ذوي خبرة ومؤهلات فنية كافية في مشروعات مشابهة.
 - "الشركة الشقيقة": هي شركة تابعة لشركة قابضة خارجيه تابعة لتتالف (شركة سكاي لتتالف وإدارة المشروعات ش.م.م، وشركة ريلانس لوجستيك ش.م.م)، على ان تكون تحت السيطرة الفعلية للشركة القابضة.
 - "السيطرة": تعني: (أ) الملكية أو السيطرة (سواء بشكل مباشر أو غير مباشر) على أكثر من ٥٠٪ من أسهم رأس مال أو حقوق التصويت أو ما شابه ذلك من الكيان الخاضع للسيطرة؛ أو (ب) ملكية أسهم رأس المال أو حقوق التصويت أو ما شابه ذلك بموجب عقد أو غير ذلك، مما يمنح السيطرة أو الصلاحية لـ (١) التحكم في تكوين، أو سلطة تعيين، أكثر من ٥٠٪ من أعضاء مجلس الإدارة، مديرين، أو هيئة أخرى معادلة أو مماثلة للكيان الخاضع للرقابة و(٢) تعيين المديرين الرئيسيين لهذا الكيان.
 - "التصاريح الجديدة": أي وجميع الأذونات، والموافقات، والترخيص، والاعتمادات، وعدم الاعتراضات، والموافقات والاعتمادات لأي أو من أي سلطة حكومية إلا كانت طبيعتها بما في ذلك تصاريح العمل والموافقات الأمنية المطلوبة في أي وقت خلال مدة الاتفاقية وفقاً للقوانين المطبقة من جانب صاحب الإلتزام وحسب مصدرة الاعتراض فيها يتعلق بالصحة أو الإتمام أو الوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
 - "غير إعادة التسليم": الشخص الوارد وصفه في البند رقم (١٤) إعادة التسليم.
 - "مصلبات إعادة التسليم": وفقاً للمصوص عليه في البند رقم (١٤) إعادة التسليم.
 - "تاريخ الإتمام": التاريخ الذي يتم عنده إتمام تنفيذ هذا العقد وفقاً للبند (٣).
 - "تاريخ الإتمام": التاريخ الذي يتم عنده الإتمام المبكر لهذا العقد وفقاً للبند (١٥).



- "القانون الواجب التطبيق": يعني القانون المصري ويشمل القوانين واللوائح والقرارات التنظيمية السارية والمطبقة في جمهورية مصر العربية.
- "التغيير في القوانين": يعني اعتماد، أو إصدار أو تعديل أو إعادة تفسير أو إلغاء أي قانون أو قرار قائم أو مرسوم أو اتفاقية أو قواعد تنظيمية صادر من قبل أي من الهيئات الحكومية المختصة أو مالخ الالتزام بعد تاريخ توقيع هذا العقد بما يؤثر على أداء صاحب الالتزام أو يجعل قيامه بالتزاماته مرهقاً أو غير قابل للتطبيق طبقاً لنود هذا العقد.
- "الشركة التابعة": تعني الملكية أو السيطرة (سواء بشكل مباشر أو غير ذلك) على أكثر من ٥٠٪ من أسهم رأس مال أو حقوق التصويت أو ما هابه ذلك من الكيان الخاضع للسيطرة.

٢-١- التفسيرات

- في هذا العقد وما لم يقتض النص بنير ذلك أي إشارة إلى:
- قانون أو تشريع مصري (يشمل التشريعات الفرعية) إشارة إلى أي تعديل إلى هذه القوانين أو دمجها أو استبدالها أو مد العمل بها شاملة مواد المسحور والقوانين والمعاهدات الدولية والاتفاقيات والنظم والامور القواعد والنظم الأساسية وقواعد قانون العام والخاص أو أي قواعد فرعية يتم إصدارها.
 - أي مستند أو اتفاقية أو بند في مستند أو اتفاق أشاره إلى أي تعديل لهذا البند أو استبداله أو تعديده
 - اية تمضية اعتبارية أو أي كيان سواء مؤسسة وأي - أشخاص قانونية سواء في صورة شركات أو أشخاص صحيح أهلية قانونية مستقلة وأي تفتين، مدينين أو خلفاء للشخص مقرر بمقتضى القانون.
 - عنوانين البنود والملاحق مدرجة بفرض التيسير لحسب ولا تؤثر على تفسير هذه البنود والملاحق.

مادة (٢) التمهيد والملاحق

يعتبر التمهيد والتصرفات السابقة وملاحق هذا العقد أية تعديلات تمطر عليهم والمخططات المعدة من الطرف الأول ودراسة الجبوي الاقتصادية للمشروع والتي تقدم بها صاحب الالتزام ووافق عليها مالخ الالتزام، وكذا موافقة مجلس إدارة الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس بالتاريخ ر٢ () الصادر بتاريخ / / وموافقة مجلس الوزراء ومجلس النواب اللاهته على هذا العقد جره لا يهجز من هذا العقد ومكلا وعمماً لأحكامه.

مادة (٣) نطاق المشروع

١-٣- منح الالتزام

- ١- يكون صاحب الالتزام هو صاحب حق الانتفاع المستفيد الوحيد طوال مدة الالتزام وله الحق في استغلال منطقة امتياز المحطة وذلك طوال مدة عقد الالتزام بفرض تمويل وتصميم وإنشاء وتجهيز وصيانة وإجراء النصح والاعتبارات اللازمة لتشغيل وإدارة وإعادة تسلم المحطة على النحو الوارد وطبقاً لأحكام وشروط هذا العقد وملاحقه.
- ٢- يقر ويضمن مالخ الالتزام أن منطقة الالتزام (وكل جزء منها) وكافة الحقوق والمصالح الممنوحة لصاحب الالتزام خالية من أي عوائق أو قيود أو تحفظات أو أي أعباء سواء كانت مادية أم غير مادية.
- ٣- يهدف مالخ الالتزام أنه لا يجوز خلال مدة الالتزام منح أو إبرام أي عقد أو السماح بأي عوائق أو قيود أو تحفظات أو أي أعباء لها يهصلق بمنطقة الالتزام/ المحطة أو أي جزء منها بموجب هذا العقد.
- ٤- الحقوق الممنوحة لصاحب الالتزام بموجب هذا العقد تشمل خلال مدة الالتزام باستخدام البنية التحتية أو الخدمات أو المرافق الرئيسية خارج نطاق منطقة الالتزام والتي تشكل جزءاً من الميناء والتي تكون ضرورية لقيامه بأعماله التي يمارسها، ويهدف مالخ الالتزام خلال مدة الالتزام المحافظة على تلك البنية التحتية والخدمات والمرافق بحالة جيدة وصالحة للاستخدام للأغراض التي أُنشئت من أجلها.
- ٥- لا يوجد أي التزام على مالخ الالتزام بموجب هذا العقد لزيادة السعة/الطاقة الحالية لأي من البنية التحتية أو الخدمات أو المرافق.

٢-٣- مدة الالتزام

مدة الالتزام (٣٠) عام تبدأ من تاريخ استلام أرض المشروع وينتهي بإتمام المدة المشاهن التي في تاريخ سابق لها على ما نص فيه نسخ العقد قبل اجراء مدة الالتزام.

٣-٣- المعايير العامة للأداء

- ١- يلتزم صاحب الالتزام بأن تتفق جميع أنشطته وفقاً لأحكام هذا العقد طوال الوقت مع الأتي:
 - ١- أحكام هذا العقد.



- ٢- جميع القوانين المطبقة في جمهورية مصر العربية بما في ذلك لوائح الميناء والمحاكم/ الخ.
- ٣- التصاريح المحددة
- ٤- أفضل الممارسات الدولية للموانئ والنقل البحري بحسب ما هو مطبق على مانع الالتزام أو صاحب الالتزام ومقاوليهم ومقاوليهم من الباطن وجميع الوكلاء الآخرين من الغير من جانب مانع الالتزام أو صاحب الالتزام والأساليب، الأساليب والأفضلية والأساليب الفنية والمعايير القياسية بحسب تعديلها من وقت إلى آخر والمتبوية بصفة عامة للاستخدام في إنشاء الموانئ المحطات مصددة الأغراض الدولية وتطويرها وإدارتها وتشغيلها وصيانتها على أن يوضع في الاعتبار الأحوال في جمهورية مصر العربية.
- ٥- معايير الأداء المتوقعة من خدمات النقل البحري الدولية والمصلاء وغيرهم من المستخدمين لحظة تصددة الأغراض دولية عترة حديثة بما يتفق مع ظروف الميناء والمعايير الدولية.
- ٤-٣-٤ تاريخ النفاذ والشروط المسبقة لتحقيق تاريخ النفاذ:
- ٤-٣-١ تاريخ النفاذ: تصبح هذه الاتفاقية سارية اعتباراً من تاريخ هذه الاتفاقية وتدخل حيز النفاذ من تاريخ النفاذ، وهو تاريخ استيفاء آخر شرط مسبق معلق أو التعارض عنه من قبل الأطراف ووفقاً لهذا البند.
- ٤-٣-٢ الشروط المسبقة: لن تكون الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية نافذة المنفرد في مواجهة الطرفين إلا إذا تم استيفاء الشروط المسبقة المترتبة بموجب هذا البند (أو التعارض عن أيا منها بشكل صحيح كتابة من جانب الطرف المقرر لمصلحته فقط) قبل تاريخ النفاذ. ولتزم الأطراف بإصدار إخطار مشترك في التاريخ الذي تم فيه استيفاء جميع الشروط المسبقة وبتحديد تاريخ النفاذ.
- ٤-٣-١ الشروط المسبقة المطلوب استيفائها من قبل مانع الالتزام: تسلم المستندات التالية من مانع الالتزام إلى صاحب الالتزام بالشكل والمضمون المبين لدى صاحب الالتزام (والتي يصرف بالشكل المبين) قبل تاريخ النفاذ:
- (١) المهنة الرسمية التي تبين منح الالتزام لصاحب الالتزام بموجب قانون صادر من مجلس النواب المصري ويحوي على شروط وأحكام هذه الاتفاقية كما تم توقيعها من الأطراف.
- (٢) الصيغة الكاملة من المستندات الخاصة بتقييم الأثر البيئي لمنطقة الالتزام والتي تم اعتمادها من السلطة المعنية. أي الإثبات المستندي بأن منطقة الالتزام يمكن تشغيلها دون قيود ناتجة عن تقييم الأثر البيئي، على أن يقدم مانع الالتزام نسخة من المستندات الخاصة بتقييم الأثر البيئي لصاحب الالتزام.
- (٣) التوقيع على اتفاقية الحلول من قبل مانع الالتزام، مع تحقيق مانع الالتزام لأي شروط مسبقية مطلوبة للنفاذ ليم استيفائها من قبل مانع الالتزام بموجب.
- (٤) توفير البنية التحتية من قبل مانع الالتزام لصاحب الالتزام وفقاً للملحق رقم (٢).
- ب- الشروط المسبقة المطلوب استيفائها من قبل صاحب الالتزام: يلتزم صاحب الالتزام بأن يسلم مانع الالتزام المستندات التالية قبل تاريخ النفاذ:
- (١) نسخة مصدقة عليها من عقد تأسيس صاحب الالتزام (النظام الأساسي) ومستخرجاً حديثاً من السجل التجاري لصاحب الالتزام؛
- (٢) صورة من البطاقة الضريبية لصاحب الالتزام؛
- (٣) خطاب ضمان وفقاً للبند (١٣).

مادة (٤) التمويل والضمانات التمويلية

٤-١-٤ التمويل

- ٤-١-٤-١ يلتزم صاحب الالتزام بتوفير التمويل اللازم لإنشاء المشروع وبمبلغ مانع الالتزام أن إنجاز المشروع قد يحتاج إلى تمويل خارجي لصاحب الالتزام من قبل البنوك والمؤسسات المالية الأخرى وبمبلغ على ذلك فإن مانع الالتزام يوافق من حيث المبدأ على التعاون مع صاحب الالتزام في هذا الصدد وذلك دون أي التزامات تجاه جهات التمويل أو أي التزامات أخرى غير تلك المنصوص عليها في هذا العقد خلال فترة سريان الالتزام (في حدود هيكل التمويل الأجنبي والأكثر توازناً).
- ب- ويجب على صاحب الالتزام الحصول على موافقة كتابية من مانع الالتزام على شروط التمويل وكميات التمويل على ألا يتم حجبها إلا لأسباب مقبولة خلال مدة زمنية لا تتجاوز ثلاثين (٣٠) يوم عمل، وعلى أن يتم موافقة مانع الالتزام بنسخة من وثائق ومستندات التمويل بعد سريانها.
- ج- يلتزم صاحب الالتزام بتقديم مذكرة الشروط الرئيسية لتمويل إنشاء المشروع في مدة لا تتجاوز ثلاثة (٣) أشهر من تاريخ اعتماد العقد وبشروط الموافقة عليها واعتمادها كتابياً من مانع الالتزام، والتي يتم تقديم وثائق التمويل من قبل مانع الالتزام وفقاً لوثائق التمويل، وفي حالة وجود أي اختلاف جوهري ما بين اتفاق التمويل النهائي ومذكرة الشروط الرئيسية للتمويل المحددة من مانع الالتزام، فإن موافقة واعتماد الضمانات من مانع الالتزام، وإلا يعد عقد الالتزام لاهي تلقائياً بدون أدنى مسؤولية على مانع الالتزام.

٢-٤ الضمانات التمويلية

أ- لفرض تمويل لإنشاء المشروع يبور لصاحب الالتزام استخدام أيا من أصوله (فيما عدا أرض المشروع والرصيف وأصول الميناء حيث أنها ملك مانع الالتزام) كضمان لتوفير التمويل اللازم للمشروع والوفاء بالتزاماته لصالح جهات التمويل (خلال فترة سريان الالتزام) مع عدم الإخلال بالوفاء بكافة حقوق مانع الالتزام المقررة بموجب هذا العقد.

ب- إذا كانت هذه الضمانات تتيح للجهات الممولة حق الحلول في شركة المشروع فعلى صاحب الالتزام أن يؤكد ويضمن ان الجهات الممولة لن تمارس حق الحلول أو تعيين بديل مؤهل ومقبول للشغل الحالي لصاحب الالتزام (على أن يكون مؤهلاً فنياً) إلا في حدود أحكام هذا العقد وطوال مدة سريانه وموافقة كتابية مسبقة من مانع الالتزام، والتي له الحق في الرفض لأسباب معقولة وشرطه ان يحصل صاحب الالتزام كل المخاطر والتصويبات والفوائد البنكية وانساب الضمانات الناجمة حال الإهلاء المبكر أو إنهاء عقد الالتزام.

ج- يترتب عن مانع الالتزام وصاحب الالتزام أن تتفهد صاحب الالتزام لالتزاماته وفقاً لهذا العقد سيصلب تمويل من المقترضين، ويوافق مانع الالتزام على التدخل في اتفاقية الحلول مع المقترضين وصاحب الالتزام، شرطه أن يكون هناك إتفاقية حلول واحدة سارية في أي وقت، ويوافق مانع الالتزام على التعاون مع صاحب الالتزام والمقرضين، من منطلق حسن النية، فيما يخص عملية الحلول في أي وقت طوال مدة الالتزام فيما يتعلق بشروط إتفاقية الحلول. وعلى الرغم من ذلك، ان يكون هناك أي التزامات أخرى على مانع الالتزام بخلاف السماح بحلول طرف ثالث محل صاحب الالتزام في حالات إخلال صاحب الالتزام بالتزاماته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، وشرطه أن يكون هذا الطرف الثالث متصفاً بالحيرة الكافية.

د- يجب اجراء مدة سداد قرض ل تمويل لإنشاء المشروع قبل تاريخ انتهاء مدة الالتزام، كما يجب أن تتضمن مستندات التمويل نصاً أو بنداً يخص على التزام المقترض أو الطرف الثالث المرشح للحلول على صاحب الالتزام بكافة شروط وأحكام إتفاقية الالتزام هذه.

هـ- وبموجب إتفاقية الحلول تلك، يقبل مانع الالتزام عدم ممارسة حقوق الإهلاء الخاصة به حتى يقترح المقترضين خطة تصحيح، فقط إذا كانت خطة التصحيح غير مرضية لمانع الالتزام أو لا يمكن تنفيذها، يمكن لمانع الالتزام إنهاء إتفاقية الالتزام وفقاً لشروط إتفاقية الالتزام. وتضمن إتفاقية الحلول تلك ما يلي:

- ١- حالات الإخضرار:
- ١- إذا كان يهوى مانع الالتزام إنهاء إتفاقية الالتزام بناء على أي حقوق إنهاء وإرادة فيها، فيجب عليه إخطار المقترضين بنيتها في ذلك.
- ٢- يجب على المقترضين إخطار مانع الالتزام في حالة أن أصبح إخلال صاحب الالتزام وفقاً لمستندات التمويل وشيكاً.
- ب- الفترة الاحتياطية:
- بعد الإخطار المنفي، ستبدأ فترة احتياطية لمدة ثلاثة (٣) أشهر بعد أقصى أو بحسب إتفاق الطرفين، وفيها:
 - على مانع الالتزام أن يبرر أسباب الإهلاء المستهدف للمقرضين،
 - يقترح المقترضون على مانع الالتزام إجراءات التصحيح (استبدال صاحب الالتزام مع الأخذ في الاعتبار أن الطرف الثالث سيكون لديه خبرة كافية في تشغيل محطات الحارات "مشغل طلي" أو "خط ملاحي تجاري طلي" وليس من المحول لم المحظورين) / إعادة هيكلة صاحب الالتزام) أو أي خطة تصحيح مقبولة أخرى و
 - يناقش المقترضون مع مانع الالتزام مقترحات التصحيح التالية للتطبيق.
- تتضمن الفترة الاحتياطية فور اقتراح المقترضين لخطة تصحيح وقبول مانع الالتزام لخطة التصحيح، فور اقتراح المقترضين لخطة التصحيح وقبول مانع الالتزام لخطة التصحيح، في حالة الاتفاق على حلول صاحب الالتزام المقترح محل صاحب الالتزام الحالي أو إعادة هيكلة صاحب الالتزام، أن يتم ذلك في فترة لا تتعدى ستة (٦) أشهر من تاريخ الموافقة على عملية الحلول أو إعادة الهيكلة. أثناء ذلك، على صاحب الالتزام بذل أقصى جهوده لإستقرار عملياته، وفقاً للجدول المحققة قبل وقوع أسباب التصحيح أو إعادة الهيكلة مباشرة، بدون أي توقف أو إنقطاع، ومع استمرار سداد مستحقات مانع الالتزام السارية في ذلك الوقت دون تأخر.
- وتظل الحقوق والتزامات المنصوص عليها في إتفاقية الالتزام سارية طوال الفترة الاحتياطية إلا إذا تم الموافقة على خلاف ذلك من قبل مانع الالتزام في إتفاقية الحلول.

بعد الفترة الاحتياطية، إما أن تبدأ فترة التدخل أو يتم إنهاء إتفاقية الالتزام.

ج- فترة التدخل (سنة أشهر): خلال فترة التدخل، يقبل المقترضون خطة التصحيح المتفق عليها أي:

- قبل حقوق والتزامات صاحب الالتزام وفقاً لإتفاقية الالتزام لصاحب الالتزام بديل مناسب؛ ولأو
- القيام بتغييرات هيكلية تتعلق بصاحب الالتزام بحيث يكون الالتزام بالتزامات السارية مدة إتفاقية الالتزام.

سكاي لتمويل وإدارة المشروعات
INVESTMENTS
م.ب.ص: 112446 - ص: 166-137-280

ترتيب عرض الطلب مع إيضاح عنه (صحة الإفلاس) بناءً على قرار وزير تجارة "شركة سكن العقارات"	المادة الاقتصادية رقم ١٥٥
<p>١- الإفهام: الإفهام النهائي بواسطة مانح الإفزام سيكون ممكناً إذا لم يكن تصحيح / استبدال لصاحب الإفزام ممكناً خلال المدد المحددة المتفق عليها.</p> <p>٢- الإفلاس: واتفق الأطراف أنه في حالة إفلاس صاحب الإفزام الحالي، سوف يتم تطبيق شرط وإجراءات الحلول. وتطبيق آلية الموافقة على النحو المشار إليه بهاليه.</p> <p>٣- سيتم الاتفاق على الخطوات اللازمة للتسويق بين مانح الإفزام والمقرضين في كل المراحل وذلك دون التضارب مع الشروط والأحكام المشار إليها بهاليه، كما سيتم الاتفاق على آليات رفض الحطة التصحيحية / استبدال صاحب الإفزام (مثال: الحق في الاقتراح فاني).</p> <p>٤- حق صاحب الإفزام في التسهيلات الائتمانية (يجوز لصاحب الإفزام أن ينضم على أصوله):</p> <p>١- رهن أو منح ضمان على أي من أصول الحطة لأغراض توفير تمويل لإنشاء المشروع اللزام لتغطية التكاليف الإستثمارية للمشروع (بما عدا أرض المشروع والرصيف وأصول الميناء والمرافق العامة للمسطة حيث أنها ملك مانح الإفزام)، وبشرط الحصول على موافقة كتابية من مانح الإفزام وهيب على أن تنص اتفاقية الحلول على أن لا يتم التنفيذ على الضمانات المعنية إلا فيما ورد بها.</p> <p>ب- بخلاف ما هو مسموح به في المادة ٤ فإنه لا يجوز لصاحب الإفزام ترتيب أو السماح بترتيب أية رهونات أو ضمانات أو التزامات مالية بضمان المائد الذي سوف يحصل عليه مانح الإفزام من هذا القعد ولا يجوز رهن أي وفاق أو أصول أو ممتلكات لمانح الإفزام.</p> <p>ج- يجوز للجهات الممولة سداد أي مبالغ قد تكون مسعقة على صاحب الإفزام بموجب هذا القعد والتزام بأي عمل أو التزام قد يكون على صاحب الإفزام في حالة إخلاء بشروط القعد وذلك حتى يتسنى للجهات الممولة تلافي فسخ القعد. وتحققاً لهذا الغرض بحق للجهات الممولة أن تتابع ولاء صاحب الإفزام بالتزاماته بالاستفسار من مانح الإفزام من وقت لآخر.</p> <p>د- هذا ووافق مانح الإفزام على أنه قبل قيامه بإتمام القعد نتيجة لحذوث حالة إخلال من قبل صاحب الإفزام أو بناء على طلب صاحب الإفزام وموافقة مانح الإفزام كتابة أن يقوم مانح الإفزام بناء على طلب الجهات الممولة بمثل كافة المساعي المتوفرة لحوالة القعد لطرف موهل ترصفه الجهات الممولة، ويقصد بمباراة طرف موهل وفقاً لما ورد هنا القعد أي مستثمر أو مشغل يكون بديلاً لصاحب الإفزام يمتلك بشكل مباشر الإمكانات الفنية والمالية اللازمة لأداء التزامات صاحب الإفزام وفق أحكام هذا القعد بشرط قبول مانح الإفزام والحصول على موافقات جهات الاختصاص المختلفة وموافقة مجلس الوزراء المصري.</p> <p>٤-٤ الحد الأدنى لرأس المال المدفوع عند تأسيس شركة المشروع</p> <p>أ- يتلزم صاحب الإفزام / (الطرف الثاني) ألا يقل رأس المال المدفوع لشركة المشروع عن ٣٠٠ مليون جنيه (ثلاث مائة مليون جنيه مصري) وسدد بالكامل على مدار ال ٣ سنوات الأولى من عمر المشروع.</p> <p>ب- يتلزم صاحب الإفزام / (الطرف الثاني) بسداد ١٥٠ مليون جنيه (مائة وخمسون مليون جنيه مصري) من رأس المال المدفوع فور صدور قانون الإفزام.</p> <p>ج- شريطة أن هيكل الملكية يتضمن المساهمين الرئيسيين (شركة سكنى للملك وإدارة المشروعات وشركة لاندس لوجستيك) وفي حالة أن هيكل الملكية يتضمن أفراد تصعد شركة سكنى للملك وإدارة المشروعات لإصدار ضمان موسمي يغطي نسبة مساهمهم وقدرتهم على التمويل.</p>	<p>١-٥ المعلومات من منطقة الإفزام</p> <p>أي معلومات تم تقديمها عن منطقة الإفزام بواسطة مانح الإفزام كانت بحسن نية ويقبل صاحب الإفزام منطقة الإفزام بوضعها الراهن (بما في ذلك البنية التحتية) ولن يقوم مانح الإفزام بإعطاء أي ضمان إلى صاحب الإفزام فيما يتعلق بظروف الحطة ويطلب على صاحب الإفزام أن يتأكد بشكل مستقل عن أنه تفاصيل وبيانات مقدمه عن أصول الميناء والأرصاء الجوية والجيولوجية والظروف الأخرى المتعلقة بالمنطقة المختصة للاستثمار مطلة مصددة الأغراض.</p> <p>٢-٥ الدراسات اللازمة للمشروع</p> <p>دراسة الجدوى الاقتصادية (الفنية، المالية، دراسة السوق) وخطة العمل والخطة الرئيسية والصناعات والرسومات والدراسات الفنية والبيئية للمشروع وعملت للمشروع وما يفيد الملاءة المالية للمستثمر وبشرط الموافقة عليها واعتمادها كتابياً من مانح الإفزام والا يمد عقد الإفزام: لإيجي. ولتأنيهاً يكون أيجي. 180-137-2023</p> <p>مسؤولية على مانح الإفزام.</p> <p>٣-٥ استكمال أعمال التطوير</p> <p>يتلزم صاحب الإفزام خلال مدة الإفزام بإجراء أعمال التطوير والصيانة والإحلال وفقاً للبيانات الكميات المضافة بفرض استمرار تداول بضائع مصددة الأغراض والميناء وذلك شريطة أن يتم أولاً وقبل البدء في إجراؤه أنه أعمال تطوير أو إنشائية الحصول على التراخيص والموافقات اللازمة وأعداد وتقديم كافة الصناعات والرسومات المشروطة بالموافقات الضمنية لمراجعتها واعتمادها كتابياً من مانح الإفزام والجهات المعنية وعلى مانح الإفزام</p>

الإلتزام بذل قصارى جهده لمساعدة صاحب الإلتزام في الحصول على كافة التصاريح والموافقات المطلوبة من الهيئات المختصة وعلى نفقة صاحب الإلتزام.

٤-٥ التصميمات والرسومات

- يجب على صاحب الإلتزام وعلى نفقته الخاصة إعداد التصميمات والرسومات لأي تطوير أو إنشاء وفقاً لما يلي:
- ١- أن يكون التصميم الإجمالي والرسومات التخطيطية متوافقين مع المعايير الدولية والأصول الهندسية والفنية المتعارف عليها والأصول الهندسية المتعارف عليها وفقاً للوائح المصرية ومتوافقة مع الملحق رقم (٨) أصول البناء.
 - ٢- يجب على صاحب الإلتزام بعد قبول التصميم الإجمالي والرسومات التخطيطية طبقاً للملحق رقم (٨) أصول البناء أن يقوم بإعداد التصميم النهائي والرسومات التنفيذية بواسطة بيوت الخبرة والشركات المتخصصة والمؤهلة فنياً والمعترف بها دولياً أو دولياً في ذات الاختصاص ومعترف بها بما يتفق مع المعايير القياسية والكود المصري والمعايير الدولية ومجلس الرابطة الدولية للملاحة - (Pianc).
 - ٣- يلتزم صاحب الإلتزام عند إعداد التصميمات والرسومات الهندسية للسحطة وتمثيل الأعمال الإنشائية والتشغيل بمعايير المواثيق الحضارية العالمية وقانون البيئة وتعديلاته وجميع النشرات والقرارات والتوجيهات الصادرة عن وزارة البيئة وأمانة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.
 - ٤- على صاحب الإلتزام اتباع المعايير الدولية والمصرية للسلامة والصحة المهنية واشتراطات الدفاع المدني والحريق فيما تقدمه من تصميمات ورسومات.

٥-٥ مراجعة واعتماد التصميمات والرسومات

- ١- يلتزم صاحب الإلتزام بتقديم المواصفات والتصميمات والرسومات التي قام بإعدادها لمراجعتها من قبل مانح الإلتزام قبل البدء في تنفيذ أعمال التطوير والإنشاءات واعتمادها من مانح الإلتزام من خلال دورة مراجعة واحدة.
- ٢- وفي هذه الحالة ووفقاً لرأي مانح الإلتزام إذا كانت تلك المواصفات والتصميمات والرسومات المدة لا تتوافق مع البند (٤-٥) أن يقوم مانح الإلتزام بالإطلاع مع صاحب الإلتزام وعلى نفقة صاحب الإلتزام بصيغ إلكترونية أخرى يتفق عليه الطرفين لتقدم المواصفات والتصميمات والرسومات من قبل صاحب الإلتزام واقتراح التعديلات لتضلع متطلبات البند (٤-٥).
- ٣- ويجب على صاحب الإلتزام على الفور القيام بالتصديقات المطلوبة من قبل مانح الإلتزام طالما أنها تعديلات مقبولة حسب ما تم إرضائه بالتشاور بين صاحب الإلتزام ومانح الإلتزام فانه على صاحب الإلتزام تقديم تصميمات ورسومات جديدة تراعي تلك التعديلات المطلوبة من مانح الإلتزام من خلال دورة مراجعة واحدة.
- ٤- باستثناء طلب مانح الإلتزام بموجب البند ٥-٥ لا يحق لصاحب الإلتزام تحت أي ظرف من الظروف تغيير أي تصميم تفصيلي أو رسم أو حسابات حتى وافق عليها مانح الإلتزام بدون موافقة خطية مسبقة من مانح الإلتزام على ألا تحجب هذه الموافقة بسبب غير معقول أو يتأخر صدورها.
- ٥- على الرغم من اعتماد مانح الإلتزام للتصميمات والرسومات فسوف يحصل صاحب الإلتزام وحدة المسؤولية الفنية والعامه عن أي خلل أو قصور في التصميم والرسم أو أي تطوير أو تحسين.
- ٦- تكون التعديلات على الرسومات والتصميمات الصادرة من الإستشاري المتفق عليه ملزمة لكل من صاحب الإلتزام ومانح الإلتزام.
- ٧- لاستثناء طلب مانح الإلتزام بموجب البند (٥-٥) يحق لصاحب الإلتزام خلال فترة التشييد إجراء تعديلات على التصميمات أو الرسومات بما في ذلك المخطط العام للسحطة كما هو وارد بالملحق رقم (٢) من هذا العقد، شريطة:
 - أ- الحصول على موافقة مانح الإلتزام المسبقة على ألا تحجب هذه الموافقة بسبب غير معقول أو يتأخر صدورها.
 - ب- أن تكون هذه التعديلات لازمة للقيام بنشاط المشروع وفقاً لما ورد في دراسة الجدوى والدراسات الفنية والبيئية وخطة العمل المقدمة.

٦-٥ فترة إعداد التصميمات والرسومات

- يجب على مانح الإلتزام ألا يمنع أو يؤخر إصدار موافقته (دون وجود أسباب فنية معقولة) بشكل غير مقبول لأية تصميمات ورسومات أو أي تعديلات عليها لاحقاً وأنه تطوير أو إنشاءات في الحصة من وقت لأخر وفي حالة عدم تلقي الرد خلال مدة لا تتجاوز ستون (٦٠) يوم عمل من تاريخ استلام التصميمات والرسومات التنفيذية أو ثلاثون (٣٠) يوم عمل من تاريخ أي تعديلات جديدة يصدر هذا الطلب موافقة عليه.

٧-٥ الآثار / المواد الجيولوجية

كل المتحجرات أو المعادن أو الآثار أو الهياكل أو البقايا الأخرى أو الأسماء ذات طبيعة جيولوجية معينة أو ذات فائدة أخرى تدخل منطقة الإلتزام سوف تعتبر ملكية مطلقة للجهات المختصة بجمهورية مصر العربية ويجب على صاحب الإلتزام التحلي بجميع الإحتياجات اللازمة لمنع موظفيه ومقاوليه أو أي أشخاص آخرين مسؤول عنهم من إزالة أو إلحاق ضرر بأي من هذه المواد ويجب على صاحب الإلتزام فور اكتشافها الإبلاغ بالآثار الإلتزام بهذا الاكتشاف والامتناع للعمليات التي يخطئها مانح الإلتزام بالنسبة لهذه المواد والآثار.

سكائي لتملك وإدارة المشروع

من ش: 112446 ب. ق. ص: 166-137

صفحة رقم 11 من 29

٦-٦ الصالدة من الباطن

يجوز لصاحب الإلتزام ووافقاً كتابية مسبقة من مالغ الإلتزام الصالدة من الباطن لتشييد وتطوير وتجهيز وشراء التجهيزات الهندسية المدنية والميكانيكية والكهربائية والمعدات على أن يظل صاحب الإلتزام وحده مسؤولاً عن أي خلل أو قصور في تنفيذ هذا العمل أو عن أي جزء منه، ويلازم صاحب الإلتزام بالحصول على الموافقات الأمنية اللازمة لتلك من الجهات المعنية.

٧-٦ الإخطار بإنهاء أعمال التشييد

- ١- يقوم صاحب الإلتزام بإخطار مالغ الإلتزام كتابية بإنهاء أعمال التشييد والتجهيز على أن يرفق بذلك كافة الشهادات الهندسية التي تبنت ذلك، ويقوم مالغ الإلتزام بمراجعة تلك الشهادات خلال فترة ثلاثون (٣٠) يوم عمل بعد إستلامها وإلا اعتبرت مقبولة من مالغ الإلتزام.
- ٢- في حالة وجود أي ملاحظات لدى مالغ الإلتزام يقوم بإخطار صاحب الإلتزام بتلك الملاحظات لتلافيها خلال فترة ستون (٦٠) يوم عمل على ألا يؤثر ذلك على إستمرار وانضمام العمل بالهصة من جانب صاحب الإلتزام.

مادة (٧) وصف أعمال التشغيل

١-٧ (وصف عام)

١- أنشطة التشغيل:

- يجب على صاحب الإلتزام أن يقدم ويشرف وينسق ويدير كافة الخدمات داخل الهصة فيما يتعلق بتداول وتخزين ونقل البضائع وذلك دون المساس أو التنازل مع الأنشطة الأخرى أو ظروف التشغيل في المرافق والمحطات الأخرى في الميناء.
- يجب على صاحب الإلتزام أن يقدم ويشرف على تسويق الخدمات والمواهب اللازمة للإدارة الناعلة والتشغيل لخدمات تداول وتخزين ونقل البضائع الحديثة في ملحق رقم (٥) أنواع البضائع المسموح تداولها بالهصة، وعلاوة على ذلك يجب على صاحب الإلتزام عدم استخدام الهصة في أي أغراض أخرى صفا الأفراس المهمة والحديثة في هذا العقد.
- يجب على صاحب الإلتزام في جميع الأوقات تشجيع وهمية التباطؤ التجاري من خلال الهصة وأن تكون متوافقة مع التزاماته بموجب هذا العقد، ويجب على مالغ الإلتزام طلب من صاحب الإلتزام تسهيل أية إجراءات من شأنها تشجيع وهمية التبادل التجاري في الهصة طبقاً للتوانين واللوائح السارية والنافذة خلال فترة الإلتزام.
- ٢- الاستعداد العام وصمم الميناء في التشغيل: يجوز لصاحب الإلتزام إدارة وتشغيل وصيانة عمليات التشغيل بالهصة على أساس الاستعداد العام وأن يكون متاحاً لجميع خدمات تداول البضائع والمتقنون للخدمة ويجب أن يتجنب عن أي ممارسة غير عادلة أو تمييزية أو احتكارية ضد أي مستخدم شرعية أن يكون صاحب الإلتزام مسؤولاً لمنع تسهيلات وإميازات لأي من عملائه بالطريقة التي تستخدم المصالح التجارية لصاحب الإلتزام بشرط الإلتزام بالفرض المنفصاً من أجله وهو تداول البضائع مع مراعاة التوانين واللوائح والقرارات الإدارية الصادرة في هذا الشأن.

٢-٧ وصف المكونات التشغيلية للمشروع

- ١- رصيف الهصة: رصيف بحري بطول ٩٠٠ م وعرض ٣٥ متر وعمق ١٨ متر، كما هو وارد في موقع وأحداثيات المشروع ملحق رقم (١).
- ٢- المساحات: وصف لمساحات التخزين المزمع إنشاؤها كما هو وارد في المخطط العام المقدم من صاحب الإلتزام للمشروع بالملحق رقم (٢).
- ٣- معدات تداول/تخزين: وصف للبهود الرئيسية المزمع توريدها وتركيبها كما هو وارد بالملحق رقم (٧).
- ٤- المباني والتجهيزات: وصف لجميع المباني والتجهيزات المخطط لها كما هو وارد في المخطط العام المقدم من صاحب الإلتزام بالملحق رقم (٢).
- ٥- البوابات: وفقاً لما هو موضح في ملحق المخطط الرئيس.
- ٦- المعلومات الخاصة بالموقع: وصف للموقع مع الإشارة بصفة خاصة إلى منطقة الإلتزام بالملحق رقم (١).
- ٧- أنظمة المعلومات والاتصالات: يجب أن تكون المعلومات فيما يتعلق بعمليات التشغيل داخل الهصة آلية ومطابقة إلكترونياً ويجب على صاحب الإلتزام أن يقوم بتزويد منظومة معلومات مخصصة بمعدات كلف من الوحدات الفرعية للتخطيط (وصول السفن، تفاصيل الرسو، البضائع الواردة والصادرة، عمل التخزين، توفير المعلومات) ويجب على صاحب الإلتزام إدخال المعلومات الخاصة بحركة تنجيم البضائع على الحاسب الآلي فور حصولها ويجب أن تكون هذه المعلومات متاحة من قبل صاحب الإلتزام على أساس منظم وفقاً لما يحدده مالغ الإلتزام وحصل صاحب الإلتزام الربط بطريقة متوافقة مع نظام الإدارة الإلكترونية المطبقة بالهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية.
- ٨- متطلبات مكافحة الحريق: صاحب الإلتزام مسؤول عن ويجب عليه أن يوفر في الموقع معدات مكافحة الحريق وصنابير مياه الإطفاء وأجهزة الإطفاء ... إلخ على الأرصفة والمساحات ومنطقة مستودعات التخزين داخل حدود الهصة وفقاً للمعايير الدولية والتوانين الواجبة التطبيق وأشرافطات الدفاع المدني ويكون صاحب الإلتزام مسؤولاً عن توفير كافة المرافق والعناصر اللازمة لتشغيل معدات مكافحة الحريق من مياه ومواد رطوية وكثائية وغيرها على نفقته.
- ٩- الترتيبات الأمنية: يجب أن يحفظ صاحب الإلتزام بآمن المنطقة المحيطة بالنظام والأمن داخل الهصة وفقاً للمعايير الدولية والتوانين الواجبة

التطبيق وذلك بالتنسيق مع الجهات السيادية المتورطة بذلك.

مادة (٨) أحكام وشروط عامة

١-٨ الملكية وحقوق الاصطفاغ

ملكية الأرض داخل منطقة الإقليم هي ملكية غالبة لمالغ الإقليم وليس لصاحب الإقليم أي حقوق ملكية عليها في إطار هذا العقد ووثائق المشروع المتعلقة به ومع ذلك يفتق صاحب الإقليم بحق الاصطفاغ خلال فترة الإقليم.

٢-٨ صيانة الأصول

- اعتباراً من تاريخ نفاذ هذا العقد إلى وقت انقائه أو إنهائه أيها الأثر، يجب على صاحب الإقليم أن يقوم وعلى مسؤوليته الخاصة بالحفاظ على المحطة وأصول الميناء والمرافق التي تشملها في حالة وظروف تشغيلية جيدة ومستقرة على أن تكون التكاليف والمصاريف وتحمل المخاطر على حسابه الخاص.
- يجب أن تتم مثل هذه الإصلاحات أو الصيانات فوراً وعرفية ومهارة ووفقاً لمعايير أفضل الممارسات الدولية وباستخدام خامات وقطع غيار أصلية أو ما يكافئها في حال عدم توفرها وتمت إشراف مالغ الإقليم وفي حالة ما إذا وجد مالغ الإقليم أن صيانة المحطة أقل من معايير أفضل الممارسات الدولية ولم يتم تصحيح معايير الصيانة خلال تسعون (٩٠) يوم عمل بعد إشعار كتابي من مالغ الإقليم إلى صاحب الإقليم بحق مالغ الإقليم القيام بالتصيانة المقتضية قانوناً بهذا الشأن.
- يجب على صاحب الإقليم القيام بعمل جدول صيانة سنوي موضحاً به كافة الترتيبات المتعلقة بعملية الصيانة طوال العمر الافتراضي للمرافق والإنشآت والتجهيزات وكذلك أعمال الصيانة الروتينية داخل المحطة ويجب أن يشمل الجدول الزمني بنهاية ونهاية التواريخ بالنسبة للبند المجهز من الأعمال جنباً إلى جنب مع ملفص للعمل الذي يجب تويله.
- يجب على صاحب الإقليم القيام بإرسال نسخة من جدول الصيانة السنوي لمالغ الإقليم قبل انتهاء السنة المالية من كل عام طوال مدة الإقليم كما يقوم صاحب الإقليم وإخطار مالغ الإقليم بأي تعديل يطرأ على جدول الصيانة السنوي الزمني خلال ثلاثين (٣٠) يوم عمل من إجراء التعديل وفي حالة التأخير لا يعتد بهذا التعديل في مواجهة مالغ الإقليم.
- يجب على صاحب الإقليم وضع مجموعة كاملة من كتيبات الصيانة للمرافق والإنشآت والتجهيزات داخل المحطة وتحميلها باستمرار مع الاحتفاظ بسجل أعمال الصيانة الفعلية مقارناً بجدول الصيانة السنوي، وتسليم نسخ منها بصفة دورية إلى الهيئة (الطرف الأول/مالغ الإقليم).
- يجب على صاحب الإقليم الحفاظ على كافة المرافق والإنشآت والتجهيزات الموجودة بمنطقة الإقليم بحالة جيدة صالحة للاستخدام طوال مدة الإقليم، كما يلتزم بتقواعد الإحلال والتجديد الواجبة.

٣-٨ الإمداد بالمعلومات

- التظهير: لأغراض تحقيق هذا البند سوف يقوم صاحب الإقليم بالتصامم مع كافة المعلومات التي لها علاقة بمسئوليات المحطة باعتبارها سرية بأستثناء المعلومات المتعلقة بالسفن والبضائع والشاحنات ومنشأها وأهدافها ومعدلات التداول وأوقات التشغيل والامتثال وتوقيتات الدخول والخروج للسيارات والسفن والبضائع وكمياتها وفترات الصغين والسحب المياهر ومعدلات الشاحنات وكذا تصفية الصغين والتداول في المحطة، وكافة المعلومات المتعارف على تجسيها والحصول عليها لصالح هيئات المراقب ووفقاً للبرامج التي تحددها الهيئة الاقتصادية لقطاع السوسس أو أي جهة سيادية أخرى مختلفة أو محل عملها، والتي يتم تسليمها عند الربط الإلكتروني مع منظومة الهيئة بصفة دورية شهرياً إلى حين تحقيق الربط الإلكتروني وتوليف هذه المعلومات، يجب على صاحب الإقليم من وقت إلى آخر موافاة مالغ الإقليم لتجاعة قيام صاحب الإقليم بتنفيذ التزاماته المنصوص عليها بمقتضى أحكام هذا العقد وكذلك مستندات المشروع بشكل الكتروني مع إرسال نسخة خطية لاحقة وعلى صاحب الإقليم تقديم الآتي:

١- خلال مرحلة التصمم

- تقرير شهرية عن تقدم الأعمال بالنسبة للتصمم التفصيلي بما في ذلك أي من العوامل التي يمكن أن تؤثر إتمام مرحلة التصمم أو استيفاء أي من البنود الهامة المذكورة في الملحق رقم (١ و٢).
- تقرير بأسباب المتأخرين الرئيسيين والمتأخرين من الباطن بالإضافة إلى نوع الصادق المبرم معهم.
- تقرير التقدم في مجال وصول المتأخرين للوقع وتاريخ البدء لكل من المرافق الرئيسية لأعمال الموقع وأعمال التربة.

٢- خلال مرحلة التشغيل

- برالص التأمين لتغطية الأضرار غير المباشرة أو الناتجة عنها.



نوع الوثيقة مع إتمام مدة (صحة الإلتزام) بقاء مدى ورجوعه "حركة سكني الترخيص"	المدة الإحصائية لهذه الإلتزام
<p>- أة دفعات مرحلية سددت لأحد المقاتلين الرئيسيين مقارنه بمجم الإلتزام.</p> <p>- تقارير الخسائر أو الأضرار خلال مرحلة التشييد في الموقع أو الميناء في حالة حدوثها.</p> <p>- مستخلصات الدفعات الختامية.</p> <p>- ازالة معدات المقاتلين.</p> <p>- البرامج الرضوي لمرحلة التشييد وعطلة الجردة.</p> <p>- أة تقييرات من شأنها أن تؤثر على إتمام الأعمال وفقاً للتواريخ الرئيسية الموضحة في الملحق رقم (٦).</p> <p>٣- خلال مرحلة شراء المعدات</p> <p>- مواصفات كل معدة من معدات تداول ونقل وتخزين البضائع وتاريخ أمر الشراء.</p> <p>- مواصفات نظم منظومة المعلومات وبرامج تشغيلها وقدراتها بصفة عامة وعلى وجه التحديد فيما يتعلق بتبادل المعلومات مع مانح الإلتزام وكافة البرمجيات والتطبيقات الإلكترونية والرخص الخاصة بها، مع صلاحية الإطلاع التام (read only access).</p> <p>- أي تقييرات من شأنها أن تؤثر على التركيب المعدات واختبارها وتعيين وتدريب الموظفين وفقاً للتواريخ الرئيسية الموضحة في الملحق رقم (٧).</p> <p>- واعتباراً من تاريخ النفاذ يجب على صاحب الإلتزام في خلال خمسة عشر (١٥) يوم عمل التالية من نهاية كل شهر خلال فترة الإلتزام أن يقدم الى مانح الإلتزام تقرير عن النشاط فيما يتعلق بذلك الشهر، بما في ذلك جميع المعلومات الضرورية على نحو مقبول لتابعة الأداء وللتحقق من جميع المبالغ المسحقة مانح الإلتزام ومدى تحقيق معايير الأداء الواجبة وبصفة خاصة تقرير مكتوب وموقع يبيد بجميع البضائع التي تم تداولها في الحطة فيما يتعلق بذلك الشهر وك الأطنان المتقولة عبر رصيف الحطة موضعها البضائع الواردة، البضائع الصادرة والبضائع بفرص التجارة أو الصنوع لصاحب الإلتزام أو للغير.</p> <p>ب. الإطلاع على السجلات: يكون من حق مانح الإلتزام طوال فترة الإلتزام الإطلاع على النفاذ الخاصة بالعمليات التشغيلية بصاحب الإلتزام والمتعلقة بالحطة وذلك في وقت مناسب للتأكد من مدى التزام صاحب الإلتزام بمسؤوليته الواردة بمقتضى أحكام هذا العقد وأية وفاق اعرضي للمشروع يجب على صاحب الإلتزام التصون مع مانح الإلتزام والاستجابة لخطاب في هذا الصدد.</p> <p>ج. الحسابات: يجب على صاحب الإلتزام طوال فترة سريان الإلتزام موافقة مانح الإلتزام بالتزام المالية المدققة بواسطة مراقب حسابات الشركة في مدة لا تتجاوز ثلاثون يوماً من تاريخ إعتناها من الجمعية العمومية للشركة وكذلك تقارير الحسابات الربع سنوية المحددة من قبل مراقب الحسابات والخاصة بالإدارة في مدة لا تتجاوز خمسة وأربعون (٤٥) يوماً بعد نهاية كل ربع سنة مالية.</p>	٤-٨
<p>٤-٨ أحتية مانح الإلتزام في التفتيش وحرية الدخول للحطة</p> <p>أ. مراقبة تنفيذ الإلتزام: مع عدم الإخلال بأحتية صاحب الإلتزام في استخدام هاتين ومسخر فانه يحق لمانح الإلتزام في أي وقت وبدون إخطار صاحب الإلتزام كتابياً أو تليفونياً أو بالبريد الإلكتروني ما عدا حالات الطوارئ أو المتعلقة بالأمن الوطني في أي وقت وبدون إخطار مسبق بالمرور على السفن المتواجدة وعلى الرصيف والساحات ومراقبة حركة التناول مع مراعاة إجراءات السلامة والأمن وذلك للتأكد من قيام صاحب الإلتزام بتنفيذ التزاماته المقررة بمقتضى هذا العقد.</p> <p>ب. التدخل في حالات الطوارئ: مع عدم الإخلال بأحتية صاحب الإلتزام في الاستخدام فإن مانح الإلتزام من حته في أي وقت الدخول الى منطقة الإلتزام بدون إخطار كتابي وذلك لاتخاذ الإجراءات المناسبة في حالة:</p>	
<p>- إخلال صاحب الإلتزام بأحكام هذا العقد والتي قد تؤدي وفقاً لوجه نظر مانح الإلتزام المتناظرة الى إخلال بالأمن والسلامة أو الصحة أو البيئة لأي من الأشخاص داخل منطقة الإلتزام والتي قد تتطلب إجراء عاجل وفقاً لوجه نظر مانح الإلتزام وفي مثل تلك الحالة يجب على صاحب الإلتزام ان يمرض مانح الإلتزام عن جميع التكاليف التي تكبدها عند اتخاذه لإجراء حماية الصحة وسلامة الأشخاص أو حماية البيئة.</p>	
<p>- عدم إخلال صاحب الإلتزام بالتزاماته المقررة بهذا العقد ولكن لنوعي المصلحة العامة أو الأمن القومي أو تحميين مانح الإلتزام من اداء التزاماته الرئيسية أو لتأمين الصحة العامة أو أي من الأشخاص الموجودين داخل منطقة الإلتزام أو لتسيار نهاية والتي قد تتطلب وفقاً لوجه نظر مانح الإلتزام إجراء عاجل ففي هذه الحالة يجب على مانح الإلتزام تحميل تكاليف اتخاذه هذه الإجراءات على حساب المخلص ولا يحق لصاحب الإلتزام أي تعويض عن عملياته أو الخسائر أو الأضرار الناتجة عن إجراءات مانح الإلتزام، وبغلاف ذلك يحق لصاحب الإلتزام الحصول على تعويض عن الخسائر أو الأضرار الناتجة عن أي تصرف غير قانوني من قبل مانح الإلتزام أو عملية أو مقاوليه من الباطن أو وكلائه عن تواجدهم في منطقة الإلتزام وبغلاف اتخاذه هذه الإجراءات.</p>	
<p>سكاي لتملك وإدارة المشروعات س.ت: 112446 ب.ض: 200-137-166 صفحة رقم 15 من 29</p>	

- في حالة الحوادث عامة وحوادث السفن والمراكب والمعدات والمباني أو الإضرار بالرصيف البحري أو إحدى ملحقاته والحوض المائي.

٥-٨ التصاريح والتراخيص

أ. يجب على صاحب الإلتزام في جميع الأوقات استصدار التصاريح والتراخيص والموافقات اللازمة للتشغيل والتشغيل داخل منطقة الإلتزام وعلى مانح الإلتزام تقديم المساعدة الممكنة التي يطلبها منه صاحب الإلتزام لتسهيل حصول الأخير على هذه التصاريح والتراخيص والموافقات.
ب. وعلى صاحب الإلتزام أن يحصل على مثل هذه التصاريح والتراخيص والموافقات من السلطة المعنية وفي حالة قيامه بأعمالها من الاشتراطات اللازمة للحصول عليها لأي سبب فسوف يتم إيقافها أو إلغائها في خلال المدة المسموح بها من قبل السلطة المختصة وعليه تصحيح هذه المخالفة بعد سداد جميع الغرامات وتنفيذ متطلبات التصاريح والتراخيص والموافقات.

٦-٨ التنازل

أ. أي تنازل من جانب الطرفين في أي وقت عن أي امتلاك أو تصدير أو شروط أو أي من البنود والاتفاقات أو التصديقات المتقررة بموجب هذا العقد أو أي من الشروط العامة له يعني ألا يفسر كتنازل عن الحق المقرر بمقتضى أي مادة من مواد العقد أو البنود أو التصديقات أو شروط هذا العقد أو أن يحد تنازل عن امتلاك أو تصدير آخر بخلاف الذي تم التنازل عنه.
ب. عدم تفويض مانح الإلتزام في أي وقت للالتزامات المستحقة له بموجب هذا العقد أو عدم ممارسته لأي حق أو أكثر من حقوقه أو عدم حصوله على تصاريح وفقاً لأحكام هذا العقد لا يجب أن يفسر كتنازل عن حقه في الحصول على حقوقه المستحقة له أو التصويض أو تنفيذ أي من حقوقه.

ج. لا يعتبر أي تنازل من قبل مانح الإلتزام نافذ المفعول ما لم يثبت ذلك كتابياً ويوقع من قبل مانح الإلتزام

د. دون الإخلال بما سبق يحق لصاحب الإلتزام التنازل عن إيرادات المشروع وقاءه للإلتزامته العمومية دون الحاجة لموافقة كتابية من مانح الإلتزام.

٧-٨ حوالة الحق

دون الإخلال بما هو منصوص عليه صراحة بموجب أحكام وشروط هذا العقد، يجوز لصاحب الإلتزام حوالة حقوقه أو مصالحه بمقتضى هذا العقد بعد الحصول على موافقة مانح الإلتزام الكتابية وبعد موافقة مجلس الوزراء المصري، والتي لا يجوز تأخيرها أو سحبها بشكل غير معقول. واستثناء من ذلك، يجوز لصاحب الإلتزام حوالة حقوقه أو مصالحه المقررة بمقتضى هذا العقد إلى شركة شقيقة وبمجرد اختصار مانح الإلتزام "

مادة (٩) التزامات ومسؤوليات الطرفين

١-٩ التزامات صاحب الإلتزام

أ. يجب على صاحب الإلتزام إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة وإصلاح كافة المرافق وتوجيه الحطة والإشراف عليها بمنطقة الإلتزام خلال فترة الإلتزام على أن تكون كافة المخاطر والتكاليف والمصاريف والنفقات على حسابه الخاص بشكل كامل وفقاً لأحكام هذا العقد والقانون.
ب. ويجب على صاحب الإلتزام:
(١) ممارسة نشاطه والتزام بالتعهدات التشغيلية على نحو مستمر بالحطة وفقاً لأفضل الممارسات في هذا المجال وبما يتحقق مصلحة صاحب الإلتزام وكذلك مصالح مانح الإلتزام والتجارة.
(٢) تشغيل وإدارة الخدمات بكفاءة داخل منطقة الإلتزام وفقاً للمعايير الممارسات الدولية الجيدة وإن يقوم بتشغيل الحطة وفقاً لهذا العقد على مدار الأربع وعشرين ساعة يومياً وطوال الأسبوع دون انقطاع.
(٣) سداد المدفوعات الواجبة بموجب أحكام هذا العقد إلى مانح الإلتزام في مواعيدها المحددة بالتقدم.
(٤) سداد كافة المبالغ المستحقة للجهات المعنية وفقاً لأحكام القوانين واللوائح وشروط هذا العقد.
(٥) إتاحة جميع الموارد اللازمة والتعمول اللازم لإنشاء الحطة والتجهيزات التي تخدم منطقة الإلتزام.
(٦) اتباع إجراءات الأمن والسلامة والصحة المهنية ومتطلبات الدفاع المدني للحطة طبقاً للمعايير الدولية والمتطلبات الصادرة من مانح الإلتزام والإلتزام بقوانين البيئة من جميع النواحي.
(٧) توفير البيانات الخاصة بكافة توقيعات وأعمال حركة البضائع ومعدلات الشحن وغيرها من البيانات الأساسية لحساب إنتاجية الأرضية والمساحات والمخازن مع تنفيذ الرصد الإلكتروني مع المنظومة الإلكترونية لمانح الإلتزام
ج. يصود صاحب الإلتزام بتقديم الخدمات كشغل محترف ذي خبرة وحكمة وفقاً للمعايير الدولية المتعارف عليها بوجه عام في نشاطه وتشغيل الحطة وفقاً لأحكام القانون وطبقاً لجميع الموافقات.
د. على صاحب الإلتزام أن يحصل على جميع الموافقات المطلوبة قبل تاريخ بدء العمل، ويعمل على أن تكون جميع الموافقات سارية المفعول، ومنتهية لكافة أكارها القانونية طوال مدة هذا العقد وعلى مانح الإلتزام تقديم المساعدة الممكنة التي يطلبها منه صاحب الإلتزام وبمثل قصارى

تمهيد لتيسير حصول الأخير على هذه التصاريح والموافقات، ويحظر على صاحب الالتزام إحداث أي إخلال بأي شرط يتم النص عليه بأي موافقة، أو السماح بوقوعه أو يسعي لوقوعه.

هـ. يلتزم صاحب الالتزام بالتزام بأعمال الصيانة المتعلقة باستخدام المصطلح بما في ذلك القيام بجميع أعمال الإصلاح أو الاستبدال وطليه صيانة المعدات والحفاظة عليها بحالة جيدة لكي يقوم بتشغيل المحطة كمحطة ممتدة الأغراض تعمل على أسس تنافسية وفقاً للمعايير الدولية وقادراً على جذب الاستثمارات.

و. على صاحب الالتزام أن يلتزم بتقوانين البيئة والقرارات الصادرة في هذا الشأن وأن يتأكد من أداء عملياته بما في ذلك (على سبيل المثال لا الحصر) استخدام وصيانة وتشغيل المحطة في جميع الأوقات يتم وفقاً لأحكام قانون البيئة والقرارات الصادرة في هذا الشأن من جميع النواحي.

ز. عدم تسرب أية مواد أو ملوثات أو فقاخات خطره أو سامة إلى البيئة في أي وقت أو عدم القيام بحفظها أو التخلص منها أو نقلها والتصرف فيها في المحطة مخالفة للأحكام والقرارات واللوائح السارية، وفي حالة حدوث تسرب يتم على الفور إخطار مانح الالتزام مع التزامه بإزالتها أو علاجها بأسلوب آمن وفقاً للتقنين والقرارات واللوائح السارية وعلى نفقته.

ح. يتم مراعاة توجيهات وتعليمات أية سلطة مختصة بشأن أي ملوثات موجودة في المحطة ومراقبة التلوث في الهواء والمياه وضمان الامتثال لتدابير الحماية البيئية في المحطة.

ط. أن يقوم صاحب الالتزام بإعداد ومراعاة وتنفيذ النظم التي تضمن أن الأنشطة التي تقوم بها في المحطة تتوافق مع جميع الاشتراطات والالتزامات الدولية المتعلقة بحماية البيئة (بما في ذلك الأرض والهواء والمياه) أن ينفذ على أكل وجه نتائج توصيات تقييم الأثر البيئي وفقاً لبيروت المتعد.

ي. يحصل صاحب الالتزام أنه رسوم وقرارات قد تنشأ عن إخلاله بتقنين البيئة والقرارات المنظمة في هذا الشأن.

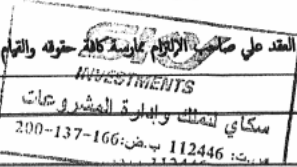
ك. يلتزم صاحب الالتزام بعدم تجاوز نسب الانبعاثات والغازات والجزيئات ١٠ ميكرومتر في المحطة، كما يلتزم بالقرارات الصادرة في من إدارة الميناء والهيئة الاقتصادية في مجال تطبيق معايير الموانئ الخضراء.

٢-٩ التزامات مانح الالتزام

- أ. تحديد مواعيد دخول ورسو السفن وفقاً لتعليمات الإرشاد والتشغيل التي تعده إدارة الميناء وذلك بالتنسيق مع صاحب الالتزام.
- ب. توفير خدمات الإرشاد والتفتيش والرباط طبقاً للقرارات والأسعار والرسوم التي يصدرها مانح الالتزام.
- ج. متابعة التنسيق بشأن توفير الصيانة للمرافق الخارجية بما في ذلك أعمال الكهرباء والمرات الملاحية.
- د. مراقبة الترتيبات الأمنية لتتواءم مع معايير المنظمة البحرية الدولية IMO والكود الدولي لأمن السفن ومرافق الموانئ ISPS.
- هـ. تقديم المساعدات الممكنة لحصول صاحب الالتزام أو من تروى عنه على الموافقات والتصاريح طبقاً للوائح والقوانين.
- و. السماح لصاحب الالتزام بأرتفاعات المباني القائمة على المحطة بارتفاع ٤٥ متر طبقاً للموافقة الصادرة من هيئة عمليات القوات المسلحة المصرية لمانح الالتزام.
- ز. تقديم المساعدة المطلوبة لصاحب الالتزام لإنشاء وتزويد الضيافات لصالح المترشحين وفقاً للبيد [٤] من الاتفاقية
- ح. توفير البنية التحتية وفقاً للجدول الزمني المرفق وإجراء الصيانة التورية وأصلاحها حينما يكون ضروري
- ط. ضمان الحياة والسيطرة المحصرة الآمنة والهادئة لمنطقة الالتزام طوال مدة الالتزام وسهولة الدخول لها من قبل صاحب الالتزام ومقاوليه من الباطن وعملائه في حدود ما يطلبه صاحب الالتزام على نحو مقبول من أجل التشغيل السليم والأمن والفعال للمحطة طوال مدة الالتزام، ويشمل هذا الحق للساحح بالمرور الحر وغير المتقيد للضائع والمعدات والمواد التي تتحرك داخل وخارج منطقة الالتزام والميناء براً وبحراً وفقاً للتقنين المطلوبة
- ي. تقديم وتأمين الخدمات الخاصة في الميناء (بما في ذلك الإرشاد والتفتيش والضوابط الملاحية، والوسائل المساعدة (وتزويد السفن بالمياه والكهرباء، وغلاوة البنزين والمنتجات البترولية وزيوت التشحيم من السفن وإلها وبين سفن تموين الوقود والمستودعات وخدمات الحماية وأي خدمات أخرى في النطاق المتاح للأعمال والخدمات البحرية) بالأعداد الكافية والوقت والأسلوب المناسب لصاحب الالتزام وعملائه على مدار ٢٤ ساعة في اليوم و٣٦٥ يوم في السنة.
- ك. حقوق الارتفاق معرفة ومذكورة بالتقنين المدني المصري.
- ل. ضمان أحماق المياه على أساس - ١٨,٥ CD خلال عمليات التكرهك للممر الملاحي.
- م. تلتمس الهيئة بذل الجهد والعناية اللازمة لضمان تنافسية ميناء شرق بورسعيد وكذا المعاملة غير التمييزية من الناحية (الفنية والمالية والتشغيلية) لكافة مشغلي المحطات الممتدة الأغراض داخل الميناء.

٣-٩ المسحلية

باستثناء ما نص عليه صراحة في هذا العقد على صاحب الالتزام ممارسة كافة حقوقه والقيام بكافة التزاماته المترين له بمقتضى أحكام هذا العقد



وملاحظته ومرتقته في جميع الظروف على مسؤوليته وتفتحه الخاصة ووفقاً لما تقتضيه به التوازين والبراهين المنظمة لذلك.

أ. مسؤولية صاحب الالتزام:

- الوفيات أو الإصابات الشخصية التي تنشأ عن خطأ صاحب الالتزام أو موظفيه أو وكلائه أو عمليه المحمدين.
- الأضرار التي يحصلها صاحب الالتزام نتيجة إخلاله بالتزاماته الجهرية وفقاً لهذا العقد شرطه قيام مانح الالتزام بإبلاغ أن الخسائر والأضرار تعد نتيجة مباشرة لإخلال صاحب الالتزام الجهرية بالتزاماته المشار إليها في هذا العقد.

ب. مسؤولية مانح الالتزام:

- الوفيات أو الإصابات الشخصية التي تنشأ عن خطأ مانح الالتزام أو موظفيه أو وكلائه أو عمليه المحمدين.
- الأضرار التي يحصلها مانح الالتزام نتيجة إخلاله بالتزاماته الجهرية وفقاً لهذا العقد، شرطه قيام صاحب الالتزام بإبلاغ أن الخسائر والأضرار تعد نتيجة مباشرة لإخلال مانح الالتزام الجهرية.

ج. عدم مسؤولية مانح الالتزام:

مانح الالتزام لن يكون مسؤولاً عن أية خسائر أو أضرار أو تعثر بحدوث المنطقة الالتزام أو ما أجري عليها من تطوير وإنشاءات وذلك سواء كان بفعل الحريق أو الكوارث الطبيعية أو لأي سبب آخر، كما لا يكون مانح الالتزام مسؤولاً عن أية أضرار أو خسائر ناتجة عن فعل أي شخص أثناء ومباشرة عملية تداول البضائع التي تتم بواسطة صاحب الالتزام.

مادة (١٠) الشروط التجارية الرئيسية

١-١٠ مقابل التداول

يلتزم صاحب الالتزام بسداد مقابل حجم التداول الفعلي وما لا يقل عن الحد الأدنى المضمون للتداول المحدد في الملحق رقم (١٠) مقابل واحد وربع دولار أمريكي (USD \$1,25) لكل طن بمعدل زيادة سنوية مراكية ٢% كحد أدنى (طبقاً لمعدل التضخم الصادر من البنك الفيدرالي الأمريكي إذا ما زاد عن الحد الأدنى للزيادة السنوية) تطبق بدءاً من العام الثالث للتشغيل ويتم سداد مقابل التداول من تاريخ تشغيل المحطة (بعد اقصى ١٢ شهر من تاريخ تسليم الموقع أو من دخول أول سفينة إليها اقرب) ويتم الحساب على جميع المواد المتقولة عبر المحطة سواء كانت تلك صادرة أو واردة أو مراكية أو طارة.

استثناء من ذلك يجوز لصاحب الالتزام التشغيل الجزئي للمحطة خلال فترة الانقضاء (١٢ شهر من تاريخ استلام الأرض) مع سداد مقابل التداول لاجرام التداول المنقطة فعلياً خلال فترة التشغيل الجزئي.

٢-١٠ مقابل حق الاصطاف بالأرض

يلتزم صاحب الالتزام بسداد مقابل الاصطاف بالأرض مساحة ٣٨٠ ألف متر مربع (شاملة مساحة حائط الرصيف بطول ٩٠٠ متر وفقاً لمساحة منطقة الالتزام والمساحة النهائية طبقاً لحضر تسليم أرض وموقع المشروع والرفع المساسي أثناء التسليم) بواقع أربعة دولارات أمريكية للمتر المربع (٤٤ USD) بمعدل زيادة سنوية مراكية ٢% كحد أدنى (طبقاً لمعدل التضخم الصادر من البنك الفيدرالي الأمريكي إذا ما زاد عن الحد الأدنى للزيادة السنوية) تطبق بدءاً من العام الثالث للتشغيل، و وفقاً للملحق رقم (١٠)، ويتم سداد مقابل حق الاصطاف بالأرض من تاريخ تشغيل المحطة (بعد اقصى ١٢ شهر من تاريخ تسليم الموقع أو من دخول أول سفينة إليها اقرب).

استثناء من ذلك يجوز لصاحب الالتزام التشغيل الجزئي للمحطة خلال فترة الانقضاء (١٢ شهر من تاريخ استلام الأرض) مع سداد مقابل الاصطاف بالأرض للمساحات المستقطعة خلال فترة التشغيل الجزئي.

٣-١٠ طريقة السداد

يلتزم صاحب الالتزام بسداد إجمالي المقابل التقديري لحجم التداول الفعلي على الأقل عن الحد الأدنى المضمون ويسحق شهرياً في خلال عشر (١٠) أيام عمل من إتمام الشهر بأمر دفع الكرتوني بالدولار الأمريكي على حساب الهمزة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس أو تحويل بنكي لحساب الهمزة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس طبقاً لأحكام قانون تنظيم استعمال وسائل الدفع غير النقدي الصادر بالقانون رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩.

يلتزم صاحب الالتزام بسداد إجمالي المقابل التقديري السنوي لحق الاصطاف بالأرض مقدماً ويسحق بشكل ربع سنوي في خلال ٢٠ يوم عمل من نهاية كل فترة ربع سنوية بنكي مقبول الدفع صادر من أحد البنوك المصرية بالدولار الأمريكي أو تحويل بنكي لحساب الهمزة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

وبدون إخلال بما سبق، يكون التزام صاحب الالتزام بالسداد على النحو المبين بهذا البند بالدولار الأمريكي، وفي حال تعذر إتمام صاحب الالتزام بحصول عوائده بالدولار الأمريكي من عملاه المحليين، يلتزم صاحب الالتزام بمثل كافة الجهود المتقولة لتحويل تلك العوائد من الجهة

INVESTMENTS

سكاي إنفستمنت وإدارة المشروعات

م.ب. 112440 - 106 - 137 - 2100

المصري للدولار الأمريكي.

ولكن في حال تملر على صاحب الالتزام السداد بالدولار الأمريكي وبعد بذل كافة الجهود المعقولة للحصول على دولار أمريكي، يجوز لصاحب الالتزام التزم بطلب سداد المقابلات (مقابل الاضطرار ولأو مقابل التداول) بالعملة الوطنية طبقاً لسعر صرف الدولار الأمريكي في سوق الصرف وبعد موافقة كتابية من مانع الالتزام والتي لا يجوز سحبها أو تأخيرها إلا لأسباب معقولة.

٤-١٠ فوائد التأخير على المدفوعات

في حالة تأخر صاحب الالتزام عن سداد المدفوعات المستحقة (رسوم التداول ومقابل الاضطرار) من تاريخ الاستحقاق، تُحسب فوائد التأخير على تلك المستحقات إلى أن يتم السداد الفعلي للمانع الالتزام، يتم تطبيق أعلى معدل الفائدة Interest-Rate للعمليات بالدولار الأمريكي (SUSD (SOFR المطبق في حينه والمعلن من البنك الفيدرالي الأمريكي مضافاً إليه 96٪ سنوياً تُحسب عن فترة التأخير.

٥-١٠ سيضمن مانع الالتزام أن جميع خدماته التي يارح بتقديمها بأن يتم تقديمها على أساس غير تمييزي، وبالإضافة إلى ذلك، فإن خدمات البناء من مانع الالتزام تكون متفقة مع الممارسات السليمة في المجال.

مادة (١١) الترخيص من الباطن ومقاولي الباطن

أ. الترخيص من الباطن

لا يجوز لصاحب الالتزام الترخيص لمشغل من الباطن من أي نوع لأي شخص أو شركة على أي جزء في داخل المحطة للقيام بأي أنشطة أو تشغيل يتعلق بالمحطة إلا بعد الحصول على موافقة كتابية مسبقة من مانع الالتزام ويكون للمانع الالتزام الحق في قبول أو رفض تعيين المشغل مع ذكر الأسباب.

يلتزم المشغل أو المرخص له من الباطن بتنفيذ الشروط وكافة التزامات كاملة طبقاً للموافقة الصادرة من مانع الالتزام وشروط مانع الالتزام وفي حالة إخلال المشغل من الباطن أو المرخص له بالشروط الواردة بموافقة مانع الالتزام وكذا الشروط والالتزامات المحددة بمقتضى الالتزام ويحق للمانع الالتزام إلغاء الموافقة دون الرجوع لصاحب الالتزام على أن يتم إخطار صاحب الالتزام بقرار مانع الالتزام وفي حالة إلغاء المشغل من قبل صاحب الالتزام يظل صاحب الالتزام هو المسؤول قبل مانع الالتزام عن كل التزاماته المقررة بمقتضى هذا العقد والالتزامات الواردة بالموافقة الصادرة للمشغل أو المرخص له.

وفي جميع الأحوال يظل صاحب الالتزام مسؤولاً قبل مانع الالتزام عن القيام بكافة الأعمال وكل الالتزامات المقررة بموجب هذا العقد.

ب. مقاولي الباطن

يجوز لصاحب الالتزام التعاقد مع أي من مقاولي الباطن بعد موافقة كتابية مسبقة من مانع الالتزام للقيام بأي من الأعمال الخدمية الموكلة له بمقتضى أحكام هذا العقد وذلك بعد الحصول على موافقة الجهات المعنية المختصة وبظل صاحب الالتزام مسؤولاً عن القيام بكافة الأعمال الموكلة إليه بمقتضى أحكام هذا العقد بما في ذلك الأعمال التي يقوم بها مقاول الباطن.

مادة (١٢) التأمين

(١) مع مراعاة التأمين الذي يكون متوفراً في سوق التأمين المصري يجب على صاحب الالتزام طوال فترة الالتزام أن يقدم وثائق وبنوك تأمين شاملة لكافة مكونات المحطة، على أن يدرج بها أن المستفيد الأول منها هو صاحب الالتزام، وأن يكون المستفيد الوحيد في حالة الإلغاء المبكر أو إنهاء مدة العقد هو مانع الالتزام ويتم الحفاظ عليها طوال فترة الالتزام وتغطية تأمينه ضد:

- أ. الحسار أو الأضرار أو التدمير لجميع الإنشآت والمرافق والتجهيزات والأصول الرئيسية داخل المحطة وذلك بالنتيجة السوقية لخاطر التأمين الشامل المطادة في سوق التأمين المصري.
- ب. مسؤولية صاحب الالتزام تجاه حدوث أضرار بممتلكات الغير الناشئة عن تنفيذ أعمال بموجب هذا العقد.
- ج. مسؤولية صاحب الالتزام قبل الغير بما في ذلك أفراد مانع الالتزام الذين يدخلون المحطة لأغراض تتعلق بالنشطة على صاحب الالتزام.
- د. تأمين على معدات التداول والنقل والتخزين في المحطة.
- هـ. تأمين على البضائع الموجودة في المحطة.
- و. التأمين السيبراني ضد الهجمات الإلكترونية على أنظمة المحطة وكافة البرمجيات والتطبيقات الإلكترونية والرخيص الخاصة بها (cyber attack insurance).
- ز. أي تأمين آخر مطلوب بموجب القانون.

(٢) يشترط أن تكون جميع وثائق التأمين الشاملة (المصاحفات الملائمة أو وثائق الصولة أو أي أدلة مرضية للتأمين) صادرة بواسطة صاحب الالتزام بموجب أحكام هذا الالتزام خاصة موافقة مانع الالتزام على أن لا يتم تعديل أو تغيير الموافقة إلا لأسباب معقولة وفي حالة عدم استلام



صاحب الإلتزام للرد خلال ثلاثون (٣٠) يوم عمل من الطلب تعتبر هذه الموافقة بمنحة ويجب أن تسلم نسخ منها الى مانح الإلتزام ويجب أن تراعى جميع هذه التامينات الشاملة مصلحة مانح الإلتزام في المدة الزمنية لوثائق التأمين الشاملة التي تغطي طوال فترة الإلتزام ويجب أن تستخرج بمسوحات تغطية موافق عليها من قبل مانح الإلتزام.

(٣) يجب ان ينص في جميع وثائق التأمين الشاملة المطلوبة تحت هذا البند على عدم جواز الغائها أو إنهاءها بدون إخطار كتابي واضح الى مانح الإلتزام قبل ثلاثون (٣٠) يوم عمل من تاريخ الإلغاء أو الإنهاء وموافقة مانح الإلتزام الكتابية على ذلك شرطاً لتقديم وثيقة تأمين شامل أخرى من شركة أخرى تغطي هذه الفترة ووافق عليها مانح الإلتزام بحيث لا تسقط أي فترة زمنية بين الوثيقتين.

(٤) يتم تسليم مانح الإلتزام صور طبق الأصل من جميع وثائق التأمين (أو المصادقات الملائمة أو الشهادات أو أى أداة مرضية تعهد التأمين بالتأمين).

(٥) في حال الإهمال أو التصيير أو رفض أو فشل صاحب الإلتزام في الحفاظ على سرمان وقفاذ بوالص التأمين اللازمة وفقاً لشروط هذا الإلتزام يكون للمانح الإلتزام الحق في تجديد أو إستخراج بوالص التأمين وسداد كافة المصروفات اللازمة لذلك على أن يتم مطالبة صاحب الإلتزام بهذه المبالغ التي سددت بمعرفة مانح الإلتزام ويصين عليه في هذه الحالة السداد الفوري لها بعد طلب كتابي بها.

(٦) يجب على صاحب الإلتزام منح عوائد التأمين وفقاً لهذا العقد على النحو التالي:

أ. في حالة المسؤولية التقابلية لطرف ثالث أو التأمين ضد مسؤولية صاحب العمل لتلبية المسؤولية فيما يتعلق بمائد التأمين الواجب سداؤه.
ب. في حالة أي تأمين آخر، وذلك لضمان أداء صاحب الإلتزام لإلتزاماته بموجب هذا العقد بما في ذلك إستبدال أو إصلاح المرافق المتضررة داخل منطقة الإلتزام حسب الأحوال.

(٧) يجب على صاحب الإلتزام عدم منح أو السماح بشهوه فوائد مدنية أو رهونات على أي من بوالص التأمين بما يتعارض مع هذه الأحكام لاستثناء ما قد يلزم من جانب إلتزامية تمويل التي سبق أن وافق عليها مانح الإلتزام.

(٨) لا يجوز رهن هذه البوالص إلا بعد الحصول على الموافقة الكتابية المسبقة من مانح الإلتزام (على ألا تحجب هذه الموافقة بسبب غير مقبول أو يتأخر صدورهما).

(٩) يلتزم صاحب الإلتزام بإسصدار وثيقة تأمين شاملة على حائط الرصيف تغطي كافة الإضرار الناشئة فقط عن إستخدامات الرصيف بقيمة ٦٠ (ستون) مليون دولار أمريكي تستحق مانح الإلتزام وحده عند تحقق الضرر المؤمن ضده ولا يجوز لصاحب الإلتزام بأية مبالغ أو عوائد تأمين تستحق عن هذه الوثيقة كما لا يجوز رهنها أو إلتاؤها طوال مدة سرمان العقد كما يلتزم صاحب الإلتزام بسداد كافة الأقساط التأمينية والمصروفات اللازمة لسرمان هذه الوثيقة.

(١٠) يجب على صاحب الإلتزام ضمان أن جميع طائدات التأمين تدفع في حساب في بنك من الدرجة الأولى ذو سمعة دولية طيبة وله فروع دائمة في مصر خاضع لرقابة البنك المركزي المصري ويكون الحساب باسم صاحب الإلتزام ويتم التعامل على الأرصده المودعه به طبقاً لشروط التمويل التي وافق عليها مانح الإلتزام.

(١١) التصيير أو الإهمال أو عدم تنفيذ الإلتزام الواردة بأحكام هذه المادة لن تؤثر على إلتزامات صاحب الإلتزام المقررة بموجب هذا العقد بما في ذلك أية تعويضات مستحقة.

مادة (١٣) خطابات الضمان

١- خطاب ضمان فترة الإنشاء:

ضماناً لقيام صاحب الإلتزام بتنفيذ التزاماته المقررة وفقاً لأحكام هذا العقد فانه ملتزم فور توقيعه على محضر إستلام أرض المحطة بتقديم خطاب ضمان حسن الإنجاز والتنفيذ غير مشروط وغير قابل للإلغاء يواقع ١٠ ٩٦ من قيمة طائدات المحطة للهيئة في الثلاث سنوات الأولى من التشغيل (مقابل التنازل عن الحد الأدنى ومقابل الاصطفاخ بالأرض) بمبلغ مقداره ١,١٨٧,٠٠٠ (مليون ومائة وسبعة وثمانون ألف دولار أمريكي فقط) لصالح مانح الإلتزام وليلة ١٢ شهر من تاريخ إستلام الأرض على ان يصدر خطاب الضمان من أحد البنوك المصرية المحمودة لدى البنك المركزي المصري مضمناً لإقرار البنك بعدم تجاوز الحد الأقصى لمسوح خطابات الضمان المرخص للبنك في إصدارها ويجب أن يكون خطاب الضمان صادر وفقاً للملحق رقم (١١) من هذا العقد .

وفي أي وقت وطوال مدة الإنشاء والتنفيذ إذا قام مانح الإلتزام بتخصم أي مبالغ من خطاب الضمان فإن على صاحب الإلتزام فوراً اتخاذ الإجراءات اللازمة لسداد ما تم خصمه من خطاب الضمان ليظل على قيمته الأصلية المصدرة بالملحق رقم (١١) من هذا العقد، وعلى صاحب الإلتزام أن يحدد خطاب الضمان المشار اليه طوال فترة الإنشاء وحتى تاريخ تشغيل المحطة، على أن يلتزم مانح الإلتزام فور انقضاء المدة المشار اليها في هذا البند بتسليم خطاب الضمان لصاحب الإلتزام بعد التام بالالتزامات وقبامه بإصدار خطاب ضمان حسن الأداء.

ب- خطاب ضمان حسن الأداء:

ضماناً لقيام صاحب الإلتزام بحسن أداء تشغيل المحطة وتنفيذ التزاماته المقررة وفقاً لأحكام هذا العقد فانه ملتزم بتقديم خطاب ضمان غير مشروط وغير قابل للإلغاء يحدد سنوياً (وفقاً لقيمة الرسوم المستحقة في تلك السنة) يواقع ١٠ ٩٦ من إجمالي رسوم التنازل المستحقة عن الحد

صفحة رقم 29 من 29
سماوي للتطوير والبناء
ب.ش. 112446 ب.ش. 166-137-130
٢١

الأدلى المضمون للتداول المستوي ويقوم صاحب الالتزام بإصدار الخطاب فور بدء تشغيل المحطة ويستمر في تجديده حتى تقدم خطاب ضمان إعادة التسليم.

وفي أي وقت وطول مدة التشغيل إذا قام مانح الالتزام بمخصص أي مبالغ من خطاب الضمان فإن على صاحب الالتزام فوراً اتخاذ الإجراءات اللازمة لسداد ما تم خصمه من خطاب الضمان ليظل على قيمته الأصلية.

ج- خطاب ضمان إعادة التسليم:

يلتزم صاحب الالتزام قبل انتهاء العقد لمدة عام أن يقدم مانح الالتزام خطاب ضمان نهائي غير مشروط وغير قابل للإلغاء يواقع 96100 من قيمة إجمالي المدفوعات المستحقة عن السنة الأخيرة لمانح الالتزام (مقابل الحد الأدنى للتداول ومقابل حق الاصطاح بالأرض) وعلى أن يتم تسليم خطاب الضمان النهائي المشار إليه لصاحب الالتزام خلال شهر من إصدار شهادة إعادة التسليم من الخبير وفقاً لل مادة (١٤).

وفي كل الأحوال يتم إصدار خطابات الضمان من أحد البنوك المصرية المحمّدة لدى البنك المركزي المصري ويجب أن يكون خطاب الضمان صادر وفقاً للملحق رقم (١١) من هذا العقد. أن الحق الممنوع لمانح الالتزام بموجب هذا البند لا تتعارض مع حقه في مطالبة صاحب الالتزام بأية تعويضات إضافية دون حد أقصى عن الأضرار التي لحقت به نتيجة لأحكام هذا العقد.

مادة (١٤) إعادة التسليم

١-١٤ مبادئ عامة (مطلوبات إعادة التسليم)

١- عند انتهاء فترة الالتزام يلتزم صاحب الالتزام بتسليم مانح الالتزام جميع عناصر ومكونات المشروع بكل أصوله التابعة والمتنقلة شاملة المنفكات والمباني والتجهيزات والمساحات والأرصعة والمعدات الرئيسية والثانوية ومنظومات المعلومات وغيرها بمحالة تشغيلية جيدة (وذلك مع مراعاة معدل الاهلاك العادل والمتعاد) ويحول المشروع لاستمرار العمل بكفاءة وبموتن أجهاء وغالية من أمة التزمات أو ضمانات أو رهون وغالية أيضاً من العيوب التي تؤثر سلباً على الدور المستقبلي للمشروع، ويصين على صاحب الالتزام تقديم الكالوجات وكتيحات التشغيل وإرشادات الصيانة وبرنامج الكمبيوتر والتشغيل الإلكتروني ورخص تلك البرمجيات وكذا الرسومات التفصيلية لأية تعديلات أدخلت على المحطة، ويقوم مانح الالتزام بالإشراف المباشر على أعمال الصيانة لكل ذلك اعتباراً من بداية الخمس سنوات الأخيرة من عقد الالتزام وحتى تمام التسليم. كل ذلك وفقاً لمطلوبات واشتراطات غير إعادة التسليم، ويصين على صاحب الالتزام تقديم الكالوجات وكتيحات التشغيل وإرشادات الصيانة وبرنامج الكمبيوتر والتشغيل الإلكتروني وكافة البرمجيات والتطبيقات الإلكترونية والرخص الخاصة بها (ورخص تلك البرمجيات) وكذا الرسومات التفصيلية لأية تعديلات أدخلت على المحطة، ويقوم مانح الالتزام بالإشراف على أعمال الصيانة لكل ذلك اعتباراً من بداية الخمس سنوات الأخيرة من عقد الالتزام وحتى تمام التسليم.

ب- يجب أن تكون جميع الأصول في حالة تسمح لمانح الالتزام (أو أي مشغل آخر للمحطة) بالاستمرار الفوري في الإدارة الفعالة والتشغيل لخطف أنشطة المحطة وتداول جميع أنواع البضائع المتعاد تداولها بالمحطة بدون توقف أو حاجة إلى أعمال إعادة تأهيل (وذلك مع مراعاة معدل الاهلاك العادل والمتعاد).

ج- لطفاً الييس لا تطبق أحكام هذه المادة في حال فسخ العقد قبل انتهاء فترة الالتزام وفي الحالة تطبق أحكام البنود رقم ١٥ و١٦ بهذا عناء.

٢-١٤ المسؤولية الشاملة

١- يلتزم صاحب الالتزام عند تاريخ انتهاء فترة الالتزام بأن تكون جميع المنشآت والمرافق والتجهيزات مطابقة لمطلوبات إعادة التسليم وفقاً لمطلوبات واشتراطات غير إعادة التسليم.

ب- يقوم غير إعادة التسليم قبل ستة أشهر من تاريخ انتهاء فترة الالتزام لإجراء تفتيش على جميع عناصر المنشآت والمرافق والتجهيزات والمعدات (الفحص الأولي) بما يتفق مع مطلوبات واشتراطات إعادة التسليم الواجبة التطبيق.

٣-١٤ أعمال الصيانة

١- وفي خلال أربعة عشر يوماً من انتهاء الفحص الأولي يجب على غير إعادة التسليم أن يقدم إلى كل من صاحب الالتزام ومانح الالتزام تقرراً (مقترحات إعادة التسليم) يحدد فيه:

١- بيان بمحالة جميع عناصر المنشآت والمرافق والتجهيزات والمعدات وإهلاؤها.

٢- تحديد أعمال الصيانة أو الأعمال الأخرى من إعادة تشييد أو إصلاح أو إحلال (أعمال الصيانة) الواجب تنفيذها فيما يتعلق بجميع عناصر المنشآت والمرافق والتجهيزات من أجل التأكد أن جميع المرافق مستطابق مع مطلوبات إعادة التسليم عند انتهاء فترة الالتزام.

٣- تحديد برنامج تنفيذ أعمال الصيانة (برنامج الصيانة) من أجل تنفيذ أعمال الصيانة الواجبة لجميع عناصر المنشآت والمرافق والتجهيزات والمعدات خلال الفترة المتبقية من فترة الالتزام ويجب أن يوضع في الإختيار عند تقديم مقترحات إعادة التسليم أن المنشآت والمرافق

والجهاز يجب صيانتها.

٤- تحديد تكلفة أعمال التجديد (مبلغ التجديد).

ب- عدد تلقى مقترحات إعادة التسليم من غير إعادة التسليم بالنسبة لأعمال التجديد وبرنامج التجديد ومبلغ التجديد:

- ١- سيكون أياً من الطرفين عموماً يعمل التوضيحات لخير إعادة التسليم (ها في ذلك أعمال التجديد المطلوبة) وعلى غير إعادة التسليم أن يحدد تلك التوضيحات وإذا تطلب الأمر أن يعدل مقترحات إعادة التسليم وفقاً لذلك شرطاً أن يكون قرار غير إعادة التسليم نهائياً وملزماً للأطراف في حال عدم وجود خطاً ظاهر أو أحوال.
 - ٢- يلتزم صاحب الالتزام في خلال خمسة عشر (١٥) يوم عمل من تاريخ وصول مقترحات إعادة التسليم النهائية المضمن مبلغ التجديد لأصدار خطاب ضمان (خطاب ضمان مبلغ التجديد) من أي من البنوك المصرية أو المؤسسات المالية المرخص لها بمزاولة نشاطها بمصر التي يعترف بها مالغ الالتزام بتجهة الفرق فيما بين خطاب ضمان التسليم النهائي وقيمة مبلغ التجديد إذا وجد أن التجهة المطلوبة لأعمال التجديد (مبلغ التجديد) تزيد عن مبلغ خطاب الضمان النهائي.
 - ٣- يلتزم صاحب الالتزام بإجراء أعمال التجديد وفقاً لبرنامج التجديد.
- ج- يجب على صاحب الالتزام وعلى تكلفته الخاصة أن يعمل على تنفيذ أعمال التجديد حتى وإن كانت التكلفة الفعلية لأعمال التجديد تتجاوز مبلغ التجديد.

٤-٤ إجراءات إعادة التسليم

في خلال الشهر الأخير من فترة الالتزام يجب على غير إعادة التسليم إجراء التفتيش النهائي على المنشآت والمرافق والتجهيزات والمعدات، والتأكد من استيفاء جميع ملاحظات التفتيش الأولي، ويجب أن تتوافق نتيجة التفتيش مع متطلبات إعادة التسليم في خلال سبعة أيام بعد انتهاء التفتيش النهائي، كما يجب على غير إعادة التسليم إما:

- ١- إصدار شهادة لى صاحب الالتزام مع نسخة إلى مالغ الالتزام يؤكد فيها على أن المنشآت والمرافق والتجهيزات والمعدات تتوافق مع متطلبات إعادة التسليم وأنها جاهزة لإعادة التسليم إلى مالغ الالتزام (شهادة إعادة التسليم).
- ٢- إخطار صاحب الالتزام عن قراره عدم إصدار شهادة إعادة التسليم مع الإعلان عن أسباب إنقائه هذا القرار (إخطار التصور في إعادة التسليم).
- ٣- يجب على غير إعادة التسليم عدم إصدار شهادة إعادة التسليم إذا أخفق صاحب الالتزام في إتمام جميع أعمال التجديد أو كون المنشآت أو المرافق أو التجهيزات لا تتفق لأي سبب آخر مع متطلبات إعادة التسليم.
- ٤- يجب أن يضمن إشعار بالتصوير في إعادة التسليم توضيح لمدى عدم اكتمال التجديد أو عدم توافق المنشآت أو المرافق أو التجهيزات لمتطلبات إعادة التسليم ويجب أن يصر على التكلفة المالية لاستكمال أعمال التجديد، وإذا كانت تكلفته استكمال أعمال التجديد تزيد عن مبلغ التجديد يجب على صاحب الالتزام إما زيادة قيمة خطاب ضمان مبلغ التجديد أو إرسال سند جديد بقيمة الفرق أو أي ضمان آخر (خطاب ضمان التصور في إعادة التسليم).
- ٥- في حالة عدم قيام صاحب الالتزام بأعمال التجديد أو عدم توافق أي من المنشآت أو المرافق أو التجهيزات مع متطلبات إعادة التسليم ومع عدم الإغلاق بأحتمية مالغ الالتزام في الحصول على تصاريح من صاحب الالتزام بحق مالغ الالتزام في الحصول على تصاريح من صاحب الالتزام بحق مالغ الالتزام لتسهيل خطاب ضمان مبلغ التجديد أو خطاب ضمان التصور في إعادة التسليم.
- ٦- استناداً على ردد بحكم هذا البند يجوز مالغ الالتزام وفقاً لتقديره الشخصي المطلق أن يصدر توجيهات بعدم تنفيذ كل أو جزء من أعمال التجديد وخصم قيمة ما لم يتم تنفيذه من أعمال من قيمة خطاب ضمان مبلغ التجديد أو خطاب ضمان التصور في إعادة التسليم.
- ٧- إذا أصدر غير إعادة التسليم شهادة إعادة التسليم يجب على مالغ الالتزام إعادة خطاب ضمان مبلغ التجديد إلى صاحب الالتزام فوراً.

٤-٥ غير إعادة التسليم

- ١- يتم تعيين غير إعادة التسليم من قبل كل من مالغ الالتزام وصاحب الالتزام مجتمعين وإذا لم يتم الاتفاق على هوية غير إعادة التسليم أو شروط تعيينه خلال سبعة أيام بعد إعلان كل طرف للآخر عن تفاصيل الخيار المقترح سيكون الطرف الآخر عموماً أن يطلب من مركز تسوية المنازعات طبقاً للبند رقم ٢١ من هذا العقد لتعيين غير إعادة التسليم.
- ٢- ويجب أن يكون غير التسليم لديه خبره في مجالات المسح والإنشاءات المرصدة بالموافق البحرية.
- ٣- جميع فترات غير إعادة التسليم يجب أن تكون مناصفة بين صاحب الالتزام ومالغ الالتزام.

مادة (١٥) أحكام الإنهاء المبكر

١٥-١ الإنهاء المبكر من جانب مالغ الالتزام

١. لإغلاق صاحب الالتزام بالتزاماته: لأغراض هذه المادة تشكل الحالات التالية صوراً للإغلاق (حالات الإغلاق) من جانب صاحب



INVESTMENTS

صفحة رقم 22 من 29

سكاي للملك وإدارة المشروعات

ب.ت: 112446 ب.ض: 166-137-200

الالتزام:-

- ١- تأخر صاحب الالتزام في الالتزام بأي من التواريخ الرئيسية المحددة بالجدول الزمني لتنفيذ المشروع في الملحق رقم (٦) من هذا العقد لمدة عهد عن سنة بشرط أنه في حالة التأخير في المواعيد البيئية المرحلية يجب أن يكون من شأن ذلك التأخير أن يؤدي إلى تأخير تاريخ بداية تشغيل المحطة لمدة عهد عن سنة.
- ٢- التأخير في سداد أية مدفوعات واجبة السداد على صاحب الالتزام لمدة ستون (٦٠) يوم عمل (رسوم - غرامات - تعويض عن أضرار...إلخ).
- ٣- إذا أغل صاحب الالتزام بتنفيذ التزاماته الجوهرية (البند رقم ١١) المقررة بموجب أحكام هذا العقد خلال المدفوعات واجبة السداد.
- ٤- في حالة إفلاس أو تصفية صاحب الالتزام وفقاً للقوانين المعمول بها.
- ٥- الإخلال بما ورد بص المادة (١٩) الخاصة بصرف صاحب الالتزام في الأسهم المملوكة له.
- ٦- مع عدم الإخلال بالمادة (١٩) من هذا العقد، إذا حدث أي تغيير في هيكل الملكية أو السيطرة على كيان صاحب الالتزام أو أي من مؤسساته الموصية في الملحق رقم (١٧) من هذا العقد نتيجة بيع أو نقل ملكية أو حوالة أو أي تصرف في الأسهم من أي نوع بدون موافقة كتابية مسبقة من مجلس الوزراء المصري.
- ٧- إذا استغل صاحب الالتزام من خلال مديره أو موظفيه حرية الوصول إلى منطقة الالتزام والسفن التي تروسوها في التورط في أو الفصل عن قصد في اتخاذ إجراء لمنع حدوث أنشطة غير مشروعة تمثل جرائم و/أو مخالفات الإلتزام إتخاذ كافة التدابير لمنع هذه الأنشطة على أن لا يتم إنهاء العقد إلا بعد ثبوت المسؤولية عن هذه الجرائم بموجب حكم نهائي بات.
- ٨- إذا قام صاحب الالتزام بتقريب أو السماح بتقريب أية رهونات أو ضمانات أو التزامات مالية بضمان حقوقه في هذه الاتفاقية أو أي من مستندات المشروع أو الأصول والممتلكات الخاصة بها بدون موافقة كتابية مسبقة من مانح الالتزام مع مراعاة المادة رقم ٤ من هذا العقد.
- ٩- إذا أغل أو فشل صاحب الالتزام في تجديد خطاب الضمان النهائي وفقاً لأحكام المادة رقم (١٣) من هذا العقد.
- ١٠- إذا استغمد صاحب الالتزام منطقة الالتزام دون الموافقة الكتابية المسبقة من قبل مانح الالتزام في غير أغراض المشروع.
- ١١- إذا لم يلتزم صاحب الالتزام بأحكام القوانين المعمول بها في جمهورية مصر العربية بشكل جوهري يهوه عن الوفاء بالتزاماته المقررة وفقاً لهذا العقد.

- ب. الإجراءات المتبعة عند حدوث حالة إخلال صاحب الالتزام بالتزاماته: في حالة حدوث حالة إخلال أو أكثر يجب على مانح الالتزام إشعار صاحب الالتزام كتابة (بمطلب مسجل بعلم الوصول) عن حالة الإخلال هذه خلال ثلاثون (٣٠) يوم عمل من تاريخ وقوع حالة الإخلال وفي هذه الحالة على صاحب الالتزام وفي خلال ستين (٦٠) يوم عمل من تاريخ هذا الإشعار علاج هذا الإخلال (فترة المعالجة لصاحب الالتزام).
- ج. التزامات صاحب الالتزام خلال فترة المعالجة: منذ وقت إشعار مانح الالتزام بحدوث إخلال وحتى الإنهاء أو المعالجة أيهما يمكن تطبيقه يجب على صاحب الالتزام ضمان عدم نقل أي شئ من منطقة امتياز المحطة بدون الموافقة الكتابية من قبل مانح الالتزام وأن يستمر صاحب الالتزام في تقديم خدمات التداول على الأساس المتبادل للأعمال.
- د. حقوق مانح الالتزام عند الفصل في علاج الإخلال: إذا لم يتم علاج الإخلال المعينة حالة الإخلال المعينة فانهاء فترة المعالجة لصاحب الالتزام يكون لمانح الالتزام:
 - ١- إنهاء الالتزام فوراً.
 - ٢- الاستحواذ على منطقة الالتزام وجميع الأصول الخاصة بصاحب الالتزام وإدارة المشروع مقابل أداء مقابل الاستحواذ وفقاً للبند ٤-١٥ (١) من هذا العقد.
 - ٣- الاستحواذ على الضمانات التأمينية الخاصة بالمحطة المنصوص عليها بالبند رقم (١٢) من هذا العقد مع حق مانح الالتزام في التعويض عن الأضرار الناتجة عن الإخلال.



٢-١٥ إنهاء من جانب صاحب الالتزام
١- تأميم أو بيع الملكية لكل أو جزء من المحطة.
ب- الإجراءات المتبعة في حالة إخلال وخرق مانح الالتزام بالتزاماته وفي حالة حدوث حالة إخلال أو أكثر يجب على صاحب الالتزام إشعار مانح الالتزام كتابة عن حالة الإخلال هذه وفي هذه الحالة على مانح الالتزام وفي خلال ٦٠ يوماً من تاريخ مغل هذا الإشعار علاج هذا الإخلال (فترة المعالجة لمانح الالتزام).

٣-١٥ إنهاء في حالة القوة القاهرة
في حالة استمرار القوة القاهرة أو توربها بحيث لا يستطيع أي من طرفي العقد تنفيذ التزاماته لمدة ١٨٠ يوم يصبح لهذا الطرف أن يكون مخول له فسخ العقد بموجب إشعار خطي إلى الطرف الآخر ويكون من حق صاحب الالتزام المطالبة بتعويض مساوي لصالفي القيمة الدفترية للأصول التابعة.

صفحة رقم 23 من 29	سكاي لتملك وإدارة المشروع وحلات
	من: 112446 ب.ض: 156-137-240

٤-١٥-1 التزامات عند الإهلاء

أ- التزامات مانح الالتزام عند الإهلاء بسبب الإخلال (التصريحات):

١- إذا قام مانح الالتزام بممارسة حقوقه المقررة بموجب البند رقم ١-١٥-١ فيقول له جميع المنشآت المدفعية والسيارات ومعدات تداول البضائع وأية أصول تم تركيبها أو توفيرها من قبل صاحب الالتزام خالية من أية مديونيات أو رهونات.

٢- مع عدم الإخلال بالتزام صاحب الالتزام بالسداد إلى بموليه فإن مانح الالتزام سوف يقوم بتصويض صاحب الالتزام (مقابل الاستعواذ) عن كافة صافي الأصول الناتجة التي سيتم الاستعواذ عليها، وسوف يتم سداد قيمة مقابل الاستعواذ لصافي القيمة المتبقية للأصول في تاريخ إهلاء الاتفاقية خصوصاً منها قيمة التصويض المناسب عن الضرر الذي لحق بمانح الالتزام نتيجة لإخلال صاحب الالتزام بالتزاماته والتي يتم تقديره بمعرفة مركز تسوية المنازعات طبقاً للمادة ٢١ من هذا العقد.

ب- التزامات صاحب الالتزام عند الإهلاء بسبب الإخلال (التصريحات): إذا قام صاحب الالتزام بمباشرة حقوقه المقررة بموجب المادة رقم ١-١٥-٢ و١-١٥-٣ فإنه يكون له الحق في تصويض مساوي لمقابل الاستعواذ بمبادل القيمة السوقية المادية للأصول الناتجة للمصلحة وقت إهلاء العقد، مضافاً إليه قيمة التصويض المناسب عن الضرر الذي لحق به نتيجة لإخلال مانح الالتزام بالتزاماته ويخصص مركز تسوية المنازعات بتقدير قيمة التصويض طبقاً للمادة رقم ٢١ من هذا العقد.

ج- شروط الدفع: يجب سداد جميع الدفعات المستحقة كتصويض لطرفي العقد وفي جميع الأحوال في حدود ستون (٦٠) يوم عمل من تاريخ الإخطار.

٥-١٥-١ عدم مسؤلية مانح الالتزام عن المبالغ المستحقة

إن يكون مانح الالتزام مسؤولاً عن أي مبالغ لم يتم سدادها أو لازالت مطابقة في تاريخ الإهلاء ومستحقة على صاحب الالتزام أو وكلائه أو مقاوليه من الباطن إلى المولين أو إلى طرف آخر ما لم يتفق مسبقاً على خلاف ذلك كتابياً قبل تاريخ الإهلاء.

٦-١٥-١ تعيين الخبير

للتقييم المستقل للقيمة العادلة، يجوز لطرفي العقد الاستعانة بمركز تسوية المنازعات طبقاً للمادة ٢١ من هذا العقد لتعيين خبير من قبلها لتقييم القيمة العادلة للحاسبة.

مادة (١٦) الآثار المترتبة على حالات الإهلاء أو إضفاء فترة الالتزام

١-١٦-١ توقف الحقوق

عند الإهلاء أو انتهاء فترة الالتزام فسوف تنتهي جميع الحقوق والالتزامات المستقبلية لكلا من مانح الالتزام وصاحب الالتزام بموجب هذا العقد وجميع وفاق المشروع الأخرى وذلك دون المساس بالحقوق والالتزامات المستحقة قبل الإهلاء أو الانتهاء وفقاً لأحكام هذا العقد.

٢-١٦-١ انتقال الأصول

عند انتهاء أو إنهاء فترة الالتزام يتولى بدون مقابل وعلى الفور إلى مانح الالتزام ما يلي خالياً من أي حقوق لصاحب الالتزام أو لأطراف أخرى: جميع الأصول المادية العالقة والمتعلقة للمصلحة والملزمة لصاحب الالتزام داخل المصلحة باستثناء البضائع الموجودة في ذلك التاريخ بالمصلحة والتي يكون من حق صاحب الالتزام الاحتفاظ عليها بالمصلحة ٦٠ (ستون) يوم عمل دون سداد أي مصاريف تخزين.

٢- جميع الوثائق والرسومات والسجلات الخاصة بإجراءات تشغيل المصلحة.

٣- كقالات وضمانات جميع المصنعين والموردين ومقاولي الباطن أو الذين يقومون بتنفيذ الأعمال السابقة حال انتقال الحقوق لمانح الالتزام.

٤- جميع الأصول المؤجرة أو المستأجرة تنتقل عقود إيجارها أو الاقتران بها لصالح مانح الالتزام بنفس الشروط إذا رغب مانح الالتزام في استمرارها وفق تقديره.

٥- جميع حقوق الملكية الفكرية وفقاً للبند ٥-١٦-٢ من هذا العقد.

٣-١٦-١ عدم الالتزام بالاستعواذ على الأسهم

توضيحاً لنبود هذا العقد فإن مانح الالتزام أن يكون ملتزم بشراء أو من أسهم صاحب الالتزام أو تحمل أي من التزاماته والالتزامات المالية أو أي التزامات أخرى وسوف يظل صاحب الالتزام هو المسؤول الوحيد عن كافة ديونه والتزاماته.

٤-١٦-١ الموظفين

يجب على صاحب الالتزام ضمان دفع مستحقات موظفيه بالكامل ويجب أن يعرض مانح الالتزام ضد أي التزامات تخص تمويض الموظفين الحاليين أو الموظفين السابقين لصاحب الالتزام والتي صدر بشأنها أحكام قضائية نهائية لا يقبل الطعن عليها بأي شكل من الأشكال ولا يوجد في هذا العقد ما يلزم مانح الالتزام بتوفير فرص عمل أو تقديم أي من التصريحات إلى أي من مديري أو موظفي صاحب الالتزام.

٥-١٦- حقوق الملكية الفكرية

عند إنهاء هذا العقد أو انتهاء فترة الالتزام يجب على صاحب الالتزام ضمان انتقال حقوق الملكية الفكرية لجميع البرمجيات والتطبيقات والرخص الخاصة بها ونظم الإدارة الإلكترونية للسندات والبضائع الخاصة بالهسته للمخ الالتزام وفقاً للأحكام والشروط الآتية:-

- ١- يتم حوالة حقوق الملكية الفكرية وورخص البرمجيات المخصصة لصاحب الالتزام إلى مخ الالتزام وفقاً لندات الشروط التي كانت مبرمة لصاحب الالتزام وظل هذا الحق سارياً وفقاً لندات الشروط، شرطه أن تكون هذه الحقوق أو الرخص من الباطن غير حصرية ولمؤ غير قابلة للإلغاء، وعلى أة حال يكون ذلك مقابل سداد مبلغ يقق الأطراف عليه تجارياً والذي يجب أن يمس التهمة السوقية العادلة المنطق عليها لتلك حقوق الملكية الفكرية أو الرخص.
- ٢- على صاحب الالتزام مساعدة مخ الالتزام في إبرام تصادق مع مالك حقوق الملكية الفكرية ومالك نظم الإدارة الإلكترونية للبضائع الخاصة بالهسته وذلك لتوفير الصيانة والدم والتي تؤدي خدمات أخرى ذات صلة للمخ الالتزام، ويحق للمخ الالتزام الترخيص من الباطن للمشغل البديل للمسحلة بتلك الحقوق والرخص.
- ٣- وفي جميع الأحوال عند انتهاء هذا العقد نهاية منته أو إنهائه لأي سبب من الأسباب يجب على صاحب الالتزام ضمان تسليم حق استعمال حقوق الملكية الفكرية في كافة نظم الإدارة الإلكترونية ما ذكر منها وما لم يذكر لصالح مخ الالتزام أو المشغل البديل.
- ٤- تداول إلى مخ الالتزام حقوق الملكية الفكرية لنظم الإدارة الإلكترونية والتطبيقات والرخص الخاصة بها للمشروع والتي يمتلكها صاحب الالتزام طبقاً للتواين المعمول بها في هذا الشأن.

مادة (١٧) القوة القاهرة

الطرف المضرر سوف يعنى من المسؤولية (فيما عدا سداد أة مبلغ مسعقه ورسوم التداول أو مقابل حق الاصطاح السابعة لظهور القوة القاهرة والتي ستمثل واجبه السداد في جميع الأحوال) بالنسبة لأي تأخير في الأداء أو عدم القدرة على أداء أي من الالتزامات الواجبة بموجب هذا العقد والتي تكون قد حدثت أو نصحت عن حالة من حالات القوة القاهرة أو كنتيجة عنها وطوال فترة استمرار حالة القوة القاهرة يجب على الطرف المضرر استخدام كل الجهود المعقولة للتعفيف منها والتغلب على الآثار المترتبة على وقوع هذه القوة القاهرة من أجل الحفاظ على الأداء أو استئناف الأداء.

وإذا حدثت القوة القاهرة يجب على الطرف المضرر إخطار الطرف الآخر بوقوع القوة القاهرة وذلك في أسرع وقت معقول عملياً إذا وجد أن وقوع القوة القاهرة يمكن أن تؤثر على أته بشكل جوهري، ويضمن الإخطار على وجه الخصوص (حدوث وطبيعة القوة القاهرة، المدة المتوقعة لها، الالتزامات التي لا يمكن أداها بشكل كامل كنتيجة لذلك، الإجراءات المقترحة للتعفيف من أثارها).

ويجب على الطرف المضرر أن يقي الطرف الآخر على اطلاع تام بالتطورات بما في ذلك أداءه لمخطوات التعفيف من أثار القوة القاهرة. وإذا استمرت القوة القاهرة أو عواقبها بحيث أن الطرف المضرر أصبح غير قادر بشكل جوهري على الأداء لفترة مسعرة لا تقل عن سعون (٦٠) يوم عمل، يجوز للطرفين التفاوض مع بعضهما البعض لتجنب الآثار الناجمة عن القوة القاهرة.

تعريف القوة القاهرة: تعني أي حدث أو ظرف أو أي مجموعة من الأحداث أو الظروف والتي عدا حدوثها:

- (١) لا تخضع لسيطرة الطرف المضرر.
- (٢) لا يمكن منعها أو تخفيفها بالصورة المعقولة والحكمة والحرص أو غير ذلك من خلال اتخاذ أي إجراء من إجراءات الممارسة النولية الجيدة.
- (٣) تؤدي إلى استعالة تعقيد الطرف المضرر لالتزاماته بموجب هذا العقد.
- (٤) ويشمل القوة القاهرة الصور التالية من الأحداث والظروف على سبيل المثال: (أحداث القضاء والقدر، الانفجار النووي، التلوث الإشعاعي أو الكميائي، تسونامي، النيازك الوباء أو الطاعون أو الحجر الصحي أو حالات طوارئ الصحة العامة، الحصار البحري أو إغلاق الميناء، الحرب "سواء كانت مملته أو غير مملته" أو الغزو أو الحصار أو الثورة أو الانقلاب أو العصيان المسلح - حالات الضر في التواين) التي من شأنها جعل هذ العقد غير قانوني أو جعل التزامات صاحب الالتزام مسعولة فتصير هذه الحالة حالة قوة قاهرة ويكون من حق صاحب الالتزام إنهاء هذا العقد.

مادة (١٨) - الضرائب والمدفوعات

مع عدم الإغلال بالمادة ٢٦ من هذا العقد، يجب على صاحب الالتزام استيفاء جميع التزاماته القانونية والمالية ودفع جميع الضرائب القانونية والرسوم التي يمكن أن تفرض عليه من قبل أي سلطة تقدير ضرائبي أو جهة حكومية بمناسبة ممارسة النشاط في المشروع حتى تاريخ إنهاء أو انتهاء هذا العقد.

يجب على صاحب الالتزام سداد جميع المدفوعات المزمع بها بموجب أحكام هذا العقد، غالية وبخاصة من أي خصومات أو استقطاعات، ومتى كان صاحب الالتزام ملزماً بقوة القانون باستقطاع ضريبة على المدفوعات المسعقة للمخ الالتزام، يجب على صاحب الالتزام إضافة المدفوعات المسعقة



المالغ الاذاع مضافاً اليها قيمة الضريبة المستقطعة لضمان أن مالغ الاذاع سوف يتلقى المدفوعات المستحقة له دون أي استقطاعات أو المطالبات التالية أو عمليات المناقصة أو الحجر من المبيع إذا كانت.

مادة (١٩) الصب في الأسهم

يحتوي الملحق رقم (١٢) على قائمة بالمساهمين (ونسب مساهمهم) في شركة المشروع (صاحب الاذاع) وسوف يضمن صاحب الاذاع أن أيا من حملة الأسهم المحدثين في الملحق رقم (١٢) لن يصرف في الأسهم أو التعامل عليها بدون الحصول على موافقة كتابية مسبقة من قبل مالغ الاذاع وفي حالة عدم استلام صاحب الاذاع رداً خلال ثلاثون (٣٠) يوم عمل على الطلب تعتبر هذه الموافقة بمنحها على أن يكون مستوفياً لكافة المستندات المطلوبة وعلى أن يكون أكتتاب معلق خلال الحس سنوات الاولى. واستثناء من ذلك، يكون من حق مساهمي شركة المشروع (صاحب الاذاع) وقييب وروثات على أسهمهم في الشركة لصالح حجات التمويل كضمان لسنداد الشركة لالتزامها تجاه جهات التمويل. ويكون من حق المساهمين والمؤسسين في مساهمي شركة المشروع (صاحب الاذاع) الصب في أسهمهم أو التعامل عليها بعد الحصول على موافقة مالغ الاذاع على ان لا تقل نسبة مساهمة المؤسسين بشكل مباشر أو غير مباشر عن ٥١% من رأس مال الشركة (صاحب الاذاع) ولا يجوز حجبها الا لاصهارات اذاع التروي.

مادة (٢٠) المعلومات التي يتم الإفصاح عنها

المعلومات التي يتم الإفصاح عنها تعني انه معلومات تخص المبناء أو منطقة الاذاع المناطق المحيطة بها أو الأفعال أو أصول مالغ الاذاع أو أية معلومات أخرى ذات صلة بالمشروع أو بمالغ الاذاع أو وكلائه أو موظفيه أو مستشاريه في أي وقت وبأي شكل. وقر صاحب الاذاع أن مالغ الاذاع أو أياً من وكلائه أو موظفيه أو مستشاريه:

- ١- غير مسؤول عن هه أو أكثال أي من المعلومات التي تم الإفصاح عنها.
- ٢- غير مطالب بأي ضمان أو كفالة إذا كان نوعها للمعلومات التي تم الإفصاح عنها.
- ٣- غير مسؤول تجاه صاحب الاذاع عن أي تكلفة أو مسؤولية أو نفقات يمكن أن تنشأ نتيجة استخدام المعلومات التي تم الإفصاح عنها من قبل صاحب الاذاع وقر صاحب الاذاع انه قد قام بعمل المعاينة النافية للجهالة فيما يتعلق بتلك المعلومات التي تم الإفصاح عنها وأنه قد اتخذ المشورة المهنية المستقلة التي يراها ملائمة.

مادة (٢١) تسوية المنازعات

أي نزاع ينشأ عن تفسير أو تنفيذ أو إنهاء هذا العقد يتم تسويته على النحو التالي:

١- الإلتفاق الودي:

- ١- يتم تبادل مراسلات كتابية بين الطرفين موضع نزاع ووجهة نظر كل طرف مؤيدة بالاسباب والامانيد بشأن موضوع الخلاف.
- ٢- إذا لم يسفر الاجراء السابق (المراسلات) عن حل الخلاف خلال خمسة عشر (١٥) يوم عمل من تاريخ اول مراسلة في الموضوع يتم إحالته إلى لجنة مشتركة تشكل من الطرفين ويتم عقد إجتماع خلال خمسة أيام من تاريخ إنهاء المده المشار إليها بحالته.
- ٣- إذا لم يتم حل الخلاف خلال خمسة عشر (١٥) يوم عمل من تاريخ اول إجتماع اللجنة، أو إذا لم تجتمع اللجنة المشار إليها لمدة خمسة عشر (١٥) يوم عمل، يتم إحالة النزاع إلى لجنة مشتركة من الإدارة العليا من الطرفين وتشكل من رئيس مجلس إدارة الشركة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس وممثل اخر أو أكثر من فوضهم كل طرف ويتم عقد الاجتماع خلال خمسة أيام عمل من تاريخ إنهاء المده الأخيرة.

ب- التصديق: إذا لم يتم حل الخلاف خلال خمسة عشر (١٥) يوم عمل من تاريخ إجتماع اللجنة العليا يكون للأطراف الإلتفاق على إحالة النزاع إذا كان له طبيعة فنية أو تقنية- إلى موفوق أو خبير مختارونه مجتمعين ويحمل الطرفان اعمالة مناصفة، ويبلغ ويرسل الموفوق أو الخبير قراره إلى الطرفين خلال ثلاثين (٣٠) يوم عمل من تاريخ إستلامه المستندات من الطرفين.

ج- التحكيم: في حالة عدم حسم النزاع طبقاً لهذا البند خلال ثلاثة أشهر من تاريخ اول مراسلة كتابية من الطرفين للطرف الاخر يتم تسوية النزاع عن طريق التحكيم طبقاً لقواعد مركز القاهرة الإقليمي للتحكيم التجاري الدولي ("المركز") على أن يجري التحكيم باللغة العربية ويكون مقر التحكيم مدينة القاهرة جمهورية مصر العربية ويكون القانون الواجب التطبيق على المنازعات هو القانون المصري، بواسطة ثلاثة محكمين يتم تعيينهم طبقاً لقواعد المركز ويعتقد التحكيم بالمركز ويكون قرار التحكيم نهائياً.

د- إستمرار العمل: يلتزم طرفي العقد خلال جميع مراحل تسوية النزاع بالإستمرار في أداء واجباتهم والتزامهم المقررة بموجب هذا العقد بما يضمن إستمرار العمل بمنطقة الاذاع (الاذاع) بصورة طبيعية.



INVESTMENTS
سكاى لتملك وإدارة المشروعات
م.ت: 112446 ب.ف: 166-137-200
صحة رقم ٢٤٤٥٥٥

مادة (٢٢) صب الاذاع المفروضة على مساحة الأرض

١- يلتزم مانح الإلتزام بموجب هذا العقد أن يقدم بتسليم صاحب الإلتزام الأرض المحصنة له والبلدية الصحية (١) في حالة عمل جهة، و(ب) من مواد ذات نوعية جيدة، و(ت) غالية من أي عيب، و(ث) مناسبة للفرض المقصود، بمقابل حق الإصطاح وفقاً لتقنيات المرافق الموضحة بالمرفق رقم (١٢) على حدودها وذلك طبقاً للجنول الزمني لإقامة المشروع وفقاً للملحق رقم (٦) وإن يكون هذا التسليم بموجب محضر تسليم ويرفق به الرسومات اللازمة لتصرف حدود منطقة الإلتزام ووصف البلدية الصحية المتوافرة من مانح الإلتزام إلى صاحب الإلتزام بالأجزاء والأحجام، إن لم يجد صاحب الإلتزام أي مخفضات في محضر التسليم، يلتزم صاحب الإلتزام بقبول التسليم ونقل حقوق استعمال منطقة الإلتزام له، ولكن في حالة إنباء صاحب الإلتزام أي مخفض في محضر التسليم، يجب على مانح الإلتزام إتخاذ كافة الإجراءات المطلوبة لمعالجة ذلك الصنف مع تسليم منطقة الإلتزام بما يتفق مع هذا البند وذلك بشرط وفاء صاحب الإلتزام بكافة التزاماته التعاقدية والمالية المستحقة حتى موعد التسليم المذكور في هذا البند وفي حالة تأخر مانح الإلتزام في تسليم الأرض بعد وفاء صاحب الإلتزام بهذه الإلتزامات يجب له مطالبة مانح الإلتزام بتنفيذ ذلك وإخطاره بموجب خطاب مسجل وموصى عليه لتسليم الأرض موضوع هذا العقد في موعد أقصاه شهر من تاريخ علم مانح الإلتزام بالأخطار، على أنه في تلك الفترة يبقى صاحب الإلتزام من كافة التزاماته بموجب هذا العقد كما يجب له تمديد المدد الزمنية المقررة بما يساوي لهذا التأخير، وإذا استمر عدم التسليم بحق صاحب الإلتزام اعتبار هذا العقد منقوضاً من تلقاء نفسه، وفي تلك الحالة يجب لصاحب المطالبة بالتصويض متناسب.

٢- في حالة عدم التزام صاحب الإلتزام باستلام الأرض في موعد أقصاه ٦٠ يوم من تاريخ التسليم المحدد بهذا العقد بحق مانح الإلتزام احتساب غرامة مالية تعادل ثلثة ثلثة شهور من مقابل حق الإصطاح، وفي حالة استمرار عدم التزام صاحب الإلتزام باستلام الأرض لفترة تزيد عن ثلاثة شهور من تاريخ التسليم التالفين يعتبر ذلك عدم جدية في تنفيذ مشروعه عليها ويصبح هذا العقد منقوضاً من تلقاء نفسه دون الحاجة إلى إنباء أو حكم قضائي ولا يجب لصاحب الإلتزام الاعتراض أو الرجوع على الطرف الأول قانوناً بسبب الفسخ وبحق مانح الإلتزام الاحتفاظ ومصادرة مبلغ التأمين كعوض اتفاقي عن عدم تنفيذ صاحب الإلتزام بالتزاماته الواردة في هذا العقد.

٣- يقر صاحب الإلتزام أنه عاين أرض الحصة موضوع هذا العقد المعالجة التامة النافية للجهالة كما قبل استغلالها مقابل تقرير حق الإصطاح بمبائها للاستعمال المباهر بما لها وما عليها كما يقر بأنها تحقق الفرض المحصنة من أجله ولا يجب له الاعتراض أو المعارضة بغير ذلك في أي وقت من الأوقات وذلك مع عدم الاعتراض بالتزام مانح الإلتزام بعملية إحلال وتطوير التربة للوصول إلى الحمولة المتفق عليها بالملحق رقم (٨) وكما يقر مانح الإلتزام بأن الرصيف والمرات الملاحة بمسح ١٨,٥ متر وصالح لأعمال التزكي والمناورة طبقاً للمعايير الدولية المتعارف عليها.

مادة (٢٣) التصويضات

يحمل كل طرف مسؤولية التصويضات الناهضة عن أخطائه وإغفاله وفقاً لأحكام المسعولة في القانون المصري.

التصويضات التوكيدية: جميع التصويضات المستحقة لمانح الإلتزام بموجب هذا العقد وجميع الحقوق المستحقة له بفترة القانون سوف تكون توكيدية ومتزامنة ولن يقع إنباء أو اتهام هذا العقد مانح الإلتزام من الحصول على أي مفاوضات خاصة برسوم التعاول أو مقابل الإصطاح بالأرض أو التصويض عن أي إخلال بالحقوق المستحقة له بموجب هذا العقد ولا يستقط حق مانح الإلتزام في المطالبة بأي تصويضات أخرى وأي تسوية تسري في ضوء الحالة الخاصة بها ولا تعتبر تنازلاً عن الحق ذاته.

مادة (٢٤) الإلتزام بالسرية

١- محتويات هذا العقد وأية معلومات منحت بموجبها تعتبر سرية وكل طرف من أطراف الاتفاقية وموظفيه ومقاوليه ومستشاريه ووكلائه يجب أن يحتفظوا بسرية أية نسخ من هذا العقد وجميع الوثائق والأشكال الأخرى من المعلومات بما في ذلك الاتصالات الإلكترونية المطلوبة أو المسموح أن تقدم في ظل هذا العقد أو تتعلق به. وجرية للشك، يلتزم مانح الإلتزام طوال مدة سريان هذا العقد أرحق بعد انتهائه أو إنهائه بالامتناع عن نشر أي معلومات تخص الخزون الخاص بصاحب الإلتزام على شبكة الانترنت أو على أي من مواقع التواصل الاجتماعي.

ب- بصدد كل طرف أن تكون جميع المعلومات التي حصل عليها بموجب هذا العقد تستخدم فقط بواسطة موظفيه أو مجموعة مساعديه الذين لديهم حاجة لمل هذه المعلومات من أجل تمكنه من أداء التزاماته وممارسة حقوقه بموجب هذا العقد وبخلاف هذا لا يجوز أن ينشر أو يكشف عن أي معلومات لأي طرف ثالث، هذا وسوف يعقد كل طرف الحماية المعقولة لضمان السرية لجميع المعلومات السرية التي يستشارهم المهنيين أو يقرضهم المهنيين

ج- يجوز لأي من الطرفين - وبالتقدير اللازم والضروري- الإفصاح عن معلومات السرية التي حصل عليها بموجب هذا العقد لموظفيهم العام والخاص ومستشاريهم المهنيين شرط أن يتخذوا أحكام السرية المقررة بموجب هذا العقد

د- لن يعد أي طرف قد أخل بأحكام هذا البند إذا كانت المعلومات التي تم الإفصاح عنها من طرف الإصطاح عنها

١- من المعلومات العامة المتاحة للكافة.

٢- تم الحصول عليها من طرف ثالث له حرية في الإفصاح عنها إلى أطراف أخرى ولم يتم الحصول عليها من أي طرف يخضع للتصديق بالسرية.

INVESTMENTS
سكاي لتسويق وإدارة المشاريع وشركت
س.ت: 112446 ب.ض: 166-137-290
إلى طرف يخضع للتصديق بالسرية.

- ٣- هناك التزم بالإفصاح عنها بموجب أحكام القوانين المعمول بها أو اللوائح أو أوامير أو أحكام صادرة عن المحاكم القضائية أو هيئات التحكم.
٤- تمت الموافقة على نشرها بعد الحصول على موافقة كتابية مسبقة من الطرف الأخر.

مادة (٢٥) مكافحة الفساد

يعوز مانح الإلتزام إنهاء هذا العقد وانتهاء أي خسائر ناجمة عن هذا الإيهام من صاحب الإلتزام في حالة إذا ما عرض صاحب الإلتزام أو أعطي أو وافق أن يعطي لأي شخص أية هدية أو مبلغ من أي نوع من الحوافز أو مكافأة لعمل أو الامتناع عن عمل أي إجراء ذو صلة بهذا العقد أو إذا قام أي شخص تم توظيفه من قبل صاحب الإلتزام أو لصالح أو ضد أي شخص ذو صلة بهذا العقد أو إذا قام أي شخص تم توظيفه من قبل صاحب الإلتزام أو على علاقة مانح الإلتزام أو صاحب الإلتزام أو أي شخص يتربص به بارتكاب أو إخفاء أو محاولة ارتكاب جريمة مقررّة بموجب القوانين المعمول بها.

مادة (٢٦) القانون الواجب التطبيق والتغيير في القوانين

يطبق على هذا العقد أحكام قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة الصادر بالقانون رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ وتعديلاته الصادرة بالقانون رقم ٢٧ لسنة ٢٠١٥ ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم ١٦٢٥ لسنة ٢٠٠٢ فيما لم يرد بشأنه نص خاص في هذا العقد. كما يسري على هذا العقد أحكام القانون المصري صون غيره ويتمسّر وفقاً لأحكامه. وفي حالة تعديل التشريع المعمول به وقت إبرام هذا العقد، اتفق الطرفان على ألا تسري أحكام هذه التعديلات بأثر رجعي عليه إلا إذا نص القانون على الإحرج الرجعي صراحة.

التغيير في القوانين:

١- **النتائج المترتبة على التغيير في القوانين:** يقر الطرفان بأنه إذا توجب على التغيير في القوانين اختلال جوهرى قابل للقياس الكمي باقتصاديات المشروع، يمكن إعادة التفاوض لإعادة التوازن في الإلتزامات على أن يتم تعديل العقد وفقاً لهذا، باتفاق الطرفين كتابياً على ذلك بموجب ملحق للعقد وتوافقة مجلس الوزراء المصرى وما لا يتخل بالمصالح الاقتصادية لأياً من الطرفين وما يضمن استمرار التوازن المالى لطرفي هذا العقد. وإذا رأى صاحب الإلتزام أن تغييراً في القوانين قد وقع وتوجب عليه اضطراراً جوهرياً وتم إبلاغها بالقياس الكمي من جانب صاحب الإلتزام وقبول آلية التماس وتلقيها من جانب مانح الإلتزام (والتي لن تعرض عنها صاحب الإلتزام بموجب نص آخر في هذا العقد)، يجب عليه، أن يسلم إلى مانح الإلتزام إخطاراً كتابياً يحدد فيه التغيير في القوانين وأثر هذا التغيير على صاحب الإلتزام على أن يكون هذا التعديل مصححاً لجميع التفاصيل والأدلة المؤيدة.

ب- **الإجراءات:** يجب على الطرفين الاجتماع، خلال خمسة أيام عمل من تلقي الإخطار المنصوص عليه في المادة ٢٦، والبدء في التفاوض (أو الاستمرار في حالة بنيتها بالفعل) بحسن نية بغية التوصل إلى اتفاق بشأن ماهية التعديلات المتعين إجرائها لإعادة التوازن المالى والقانوني للعقد. وإذا لم يتفق الطرفان خلال ٩٠ يوم عمل من تاريخ تلقي الإخطار المتقدم بموجب المادة ٢٦، يمرض الأمر على اللجنة المشار إليها في الفقرة (١) من المادة (٢١).

مادة (٢٧) التغيير في الأمور السائدة

١- يقصد في تطبيق هذه المادة بالتغيير في الأمور السائدة أي تغيير في الظروف الاقتصادية أو السياسية سواء عالمياً أو في جمهورية مصر العربية التي من شأنها أن تؤدي إلى اختلال جوهري باقتصاديات العقد بعد تاريخ هذا العقد.

ب- في حالة تغيير في الأمور السائدة يمكن إعادة التفاوض لإعادة التوازن في الإلتزامات على أن يتم تعديل العقد وفقاً لهذا، باتفاق الطرفين كتابياً على ذلك بموجب ملحق للعقد وما لا يتخل بالمصالح الاقتصادية لأياً من الطرفين وما يضمن استمرار التوازن المالى والاقتصادي لطرفي هذا العقد. وإذا رأى صاحب الإلتزام أن تغييراً في الأمور السائدة قد وقع وتوجب عليه اضطراراً جوهرياً (والتي لن تعرض عنها صاحب الإلتزام بموجب نص آخر في هذا العقد)، يجب عليه، أن يسلم إلى مانح الإلتزام إخطاراً كتابياً يحدد فيه التغيير في الأمور السائدة وأثر هذا التغيير على صاحب الإلتزام على أن يكون هذا التعديل مصححاً لجميع التفاصيل والأدلة المؤيدة.

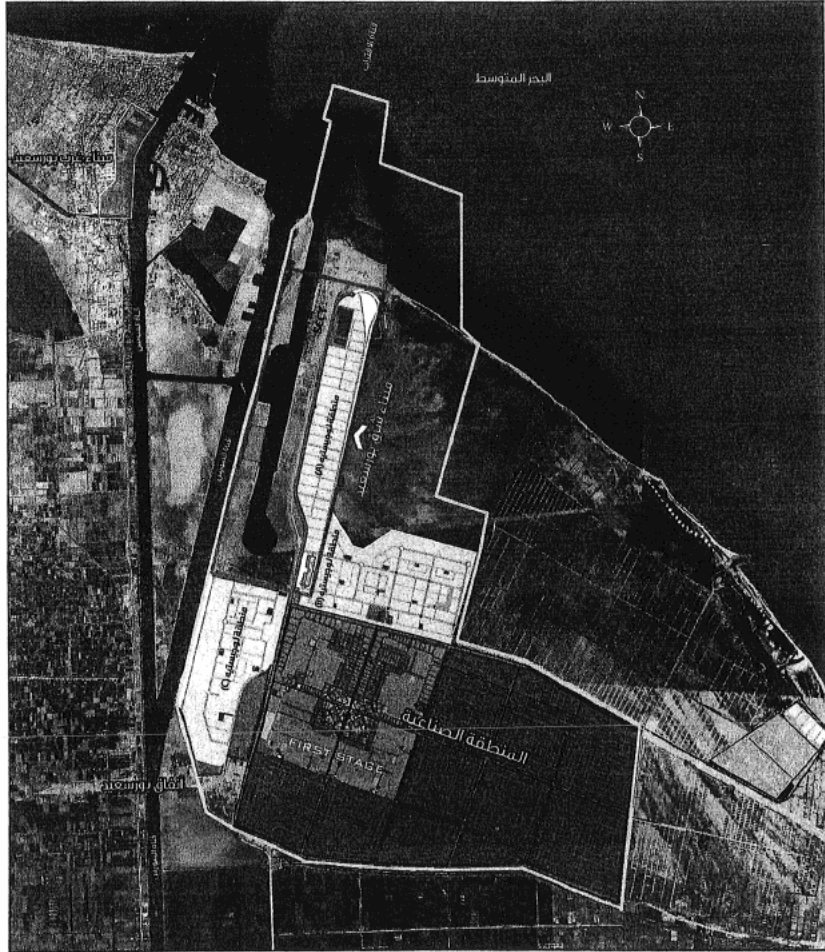
ج- يجب على الطرفين الاجتماع، خلال خمسة أيام عمل من تلقي الإخطار المنصوص عليه في (فقرة ب مادة ٢٧)، والبدء في التفاوض (أو الاستمرار في حالة بنيتها بالفعل) بحسن نية بغية التوصل إلى اتفاق بشأن ماهية التعديلات المتعين إجرائها لإعادة التوازن المالى والاقتصادي للعقد.

د- إذا لم يتفق الطرفان خلال ٩٠ يوم عمل من تاريخ تلقي الإخطار المتقدم بموجب (فقرة ب مادة ٢٧)، يمرض الأمر على اللجنة المشار إليها في الفقرة (١) من المادة (٢١).

112446
112446-166-137-00
صفحة رقم 28 من 29

الملحق رقم (١) موقع وإحداثيات المشروع

حدود الميناء وموقع المشروع (محطة مصعدة الأخراس):

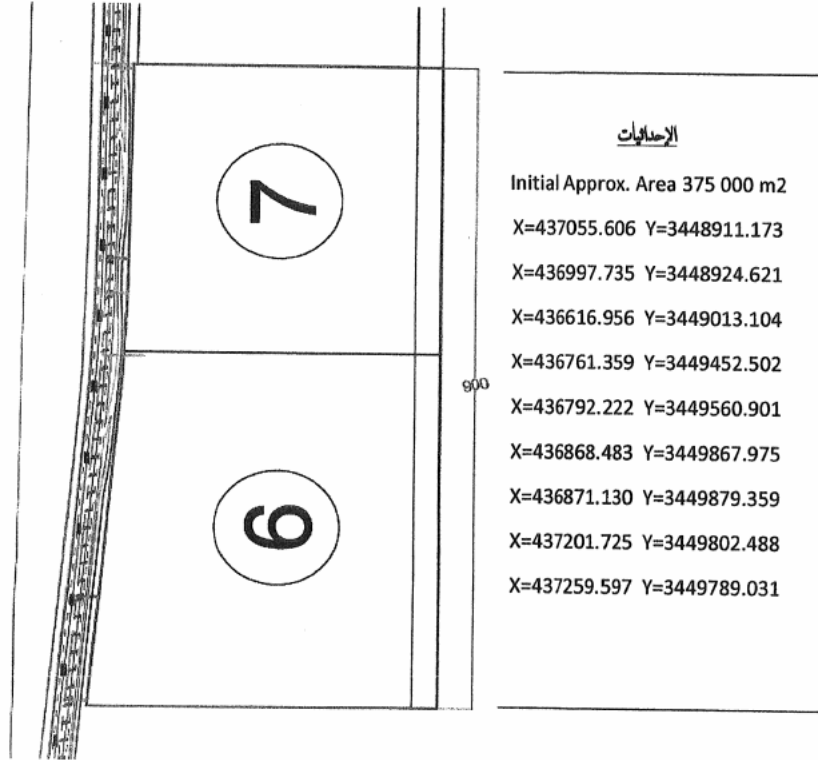


موقع محطة مصعدة الأخراس | حدود ميناء شرق بورسعيد | منطقة شرق بورسعيد

شرق	شمال	ترقيم	إحداثيات حدود الميناء
438495.0348	3445252.661	A	
440439.0068	3453587.41	B	
438118.7697	3454137.783	C	
438118.7697	3454137.783	D	

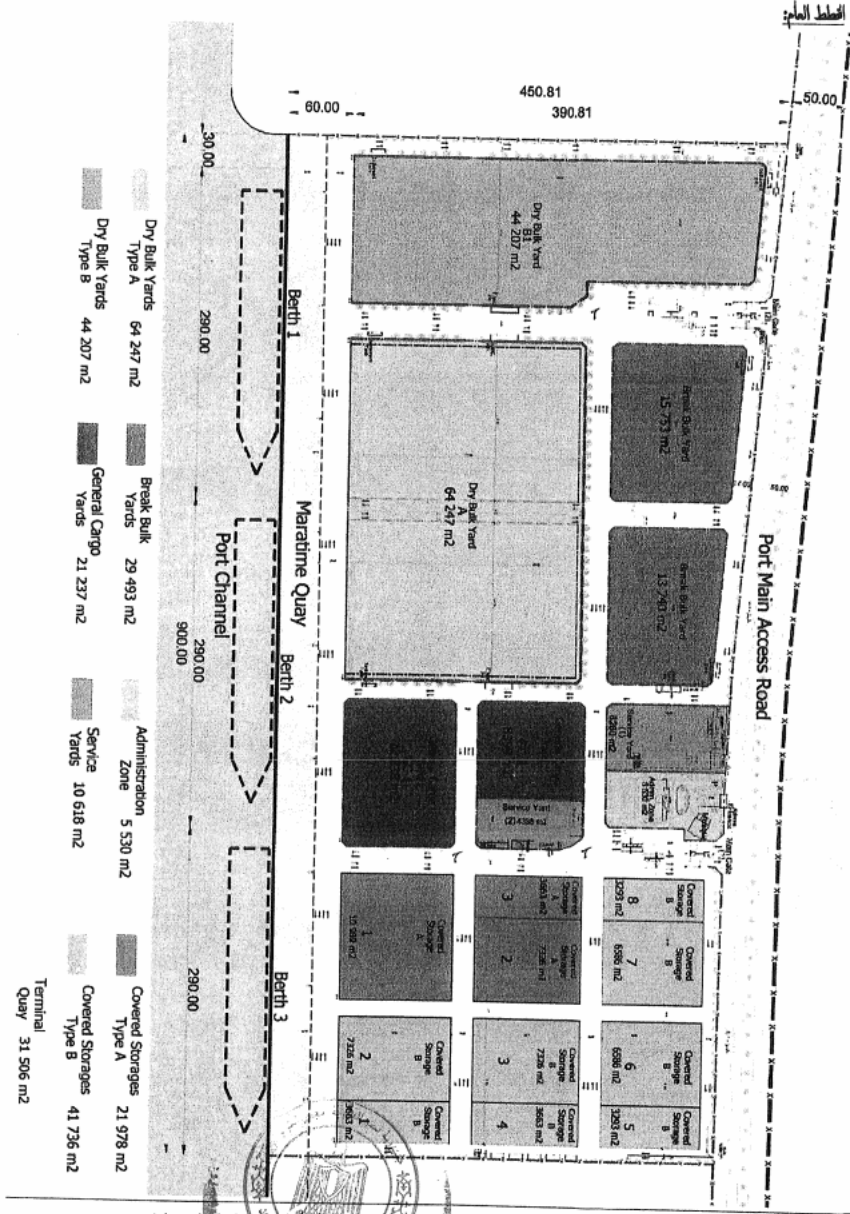
إحداثيات المشروع (حملة متعددة الأغراض):

الساحة الميمنة أثناء توضع الإحداثيات المؤقتة والتقديرية لحدود الموقع الذي سيسلم إلى صاحب الإلتزام ومساحة أرض المشروع البالغة ٣٨٠٠٠٠ م^٢ مشغلة عرض حائط الرصيف بطول ٩٠٠ متر، والتأكد النهائي على إحداثيات موقع المشروع والقياس النهائي للمساحة الفعلية للمنطقة طبقاً لمختر تسليم أرض وموقع المشروع وأصول الميناء الفعلية إلى صاحب الإلتزام.



١.١.

الملاحق رقم (٢) المخطط الرئيسي واحتياجات المرافق



هذا المخطط مبدئي ويمكن حدوث تغييرات طبقاً للرسومات التفصيلية التي سيتم تسليتها واتخاذها من ملاحق الإزلام.

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ٣٥

المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

ملاحق عقد إقراض منح لإنتاج محط معالجة (مصددة الأغراض) بميناء شرق بورسعيد

احتياجات المشروع من المرافق

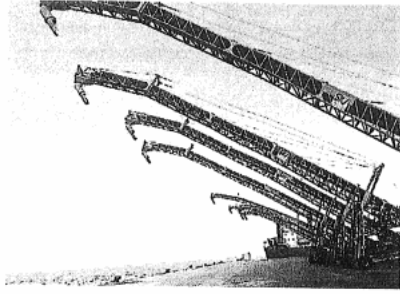
الطاقة التصوى	فترة التشغيل	فترة الانتهاء	المرافق	
احتياج المياه لساحات مواد الصب الجاف والقصم للتزويد والترطيب = ٣٠٠ م ^٣ / يوم اجمالي كمية المياه اللازمة للترطيب والتزويد لمدة يومين = ٦٠٠ م ^٣ من الحسابات الهيدروليكية لنظام مكافحة الحريق اجمالي كمية المياه اللازمة لمكافحة الحريق = ٣٥٠ م ^٣ اجمالي مخزون المياه اللازمة للاستهلاك الآدى بالمشروع = ٦٩٠ م ^٣ لمدة يومين	100 m3 / day	50 m3 / day	مياه ٢م / يوم	احتياجات المرافق
المرحلة الاولى = ٢,٥ ميجا وات المرحلة الثانية = ٣,٧ ميجا وات	4.5 M wat	0.5 M wat	كهرباء ميجالوات	
50 Mbps	30 Mbps	N/A	اتصالات	



T.A.

لجنة رقم (٣١) دراسات الجدوى الاقتصادية (تضمن خطة العمل)
Business Plan

SKY
INVESTMENTS



**PROPOSAL FOR
MULTI-PURPOSE
TERMINAL**

East-Port Said Port



ABSTRACT

Concession for Build Operate Transfer

SC°ZONE'

المنطقة الاقتصادية
لقناة السويس

SUEZ CANAL ECONOMIC ZONE

Table of Contents:

1. Project Overview & Introduction:	
1.1. Executive Summary.....	4
1.2. Project Introduction.....	7
1.3. Project Description.....	9
1.4. Sky Investment (Consortium Leader).....	10
1.5. Macro-Economic Context.....	11
2. Market Study (By MTBS):	
2.1. Egypt Dry Bulk & Breakbulk Market.....	15
2.2. Long List of High Potential Cargoes in Egypt.....	21
2.3. Long Listed Cargo National Forecast.....	22
2.4. Short List of High Potential Cargoes for The MPT in East Port Said.....	27
2.5. Short-Listed East Port Said MPT Forecasts.....	28
2.6. Opportunities for Value Added Services.....	30
2.7. Services & Tariff Maximization Strategies.....	35
3. Operation Plan (By Sky Logistics):	
3.1. Operation Introduction, Assumptions, & Way of Doing Business.....	37
3.2. Vessels' Frequency & Turn-Around Time.....	42
3.3. Stevedoring Equipment Utilization.....	47
3.4. Storage Area Allocation & Capacity Planning.....	50
3.5. Human Resources Planning.....	52
3.6. QHSE & Technology Usage.....	54
3.7. Tentative Project Time Line.....	58
4. Feasibility Study (By Grant Thornton).....	60
5. Project Engineering (By ECO Group, Dr. Amr El-Sherif).....	90



Copyright notice and confidentiality

This report is for the sole use of the Client and is not to be copied or distributed outside of the Client organization. The report contains confidential information that should not be made publicly available. Publication might harm the interests of individual parties.

Disclaimer

This document is intended only for use by SCZone. It may contain confidential or privileged information. Sky Investments makes no representations or warranties about the accuracy or suitability of this document and its information for any purpose other than obtaining a concession for Build-Operate-Transfer a Multi-Purpose Terminal in East Port Said Port.

Catalogues and equipment enclosed are shown to give overview on the type of equipment, suppliers may change during material sourcing phase in order to give the terminal higher efficiency or better environmental impact.

Each involved party is responsible for its own scope only mentioned inside.



1-7/1-

Table of Contents

1. Project Overview & Introduction

2. Market Study by MTBS



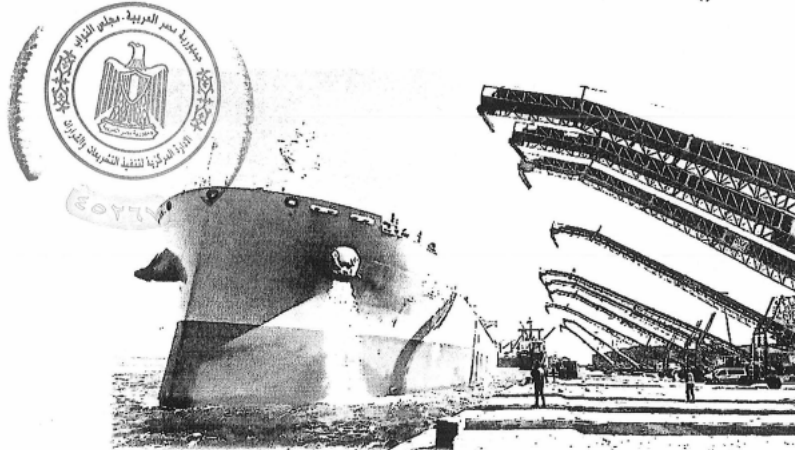
3. Operation Plan by Sky Logistics



4. Feasibility & Financial Study by Grant Thornton



5. Project Engineering by ECO Group, Dr. Amr El-Sherif



1.1 Executive Summary:

East Port Said Multi-Purpose Terminal – a healthy market potential has been identified for the EPS MPT reaching 8.0 M tons after 10 years of operations; feasibility and profitability expected to be achievable for all stakeholders.

- **Market Assessment: healthy potential for EPS MPT:**

After the decline of dry bulk and breakbulk port throughput over the last 2 years (mainly due to COVID crisis), the market assessment shows a healthy cargo and trade outlook for Egypt.

The focus commodities for the EPS MPT that are identified are divided into imports and exports:

- Imports: coal, iron ore, slag & breakbulk.
- Exports: Iron & steel products, fertilizers (urea), clinker, cement and salt.

- **The EPS MPT forecast shows a healthy volume growth expectation:**

Throughput is estimated to develop from 2.3 M tons in 2023 to 8.0 M tons by 2033, further increasing to 8.5 M tons by 2050. That said, it is noted that various competing projects in other Egyptian Mediterranean are in the pipeline such as MTP terminal in Alex, Arish, and Dekheila, etc.; increased market risk for the medium/long term is foreseen.

- **The EPS MPT will be a game changer in Egypt:**

The terminal is proposed to be developed for the following three commodity segments:

- **Dry Bulks:** coal, iron ore, clinker, slag, and urea.
- **Breakbulk:** steel products, cement in bags, and EPS Industrial Zone trades.

The EPS MPT will be a flexible multi-cargo type of terminal, whereby the terminal design and operational setup will prevent and/or decrease the risk of potential dust/emission.

The EPS MPT will become the benchmark and game-changer for:

- First One-Stop-Shop Terminal in Egypt, from client factory to final destination.
- Green port operations and QHSE standards.
- Modern technologies in MPT operations.
- Foreseen unique capabilities for bulk cement export.

- Industry best practice equipment & design.

- Foreseen potential opportunity for LME warehousing activities in Africa.

- Economies of scale & high quay productivity by targeting largest vessels in industry.



- **Financial outcomes:**

The consortium leader – Sky Investment (annual revenue of > 5.0 Billion EGP) – is technically and financially capable to develop the MPT project.

Project proves to be financially feasible during this high-level feasibility assessment:

NPV: USD 7.447 M

Project IRR: 14.7%

Payback Period: 13.2 years, and

Funding requirement: USD 44.6 M.

The terminal will create healthy financial returns for all stakeholders involved the Egyptian economy, SCZone and Sky Investment.

The financial benefit to SCZone is offered to be an annual fixed fee of 4.00 USD/m² for the total concession area of 380,000 m² as well as a handling fee of 1.25 USD/ton of cargo handled. Both fees are indexed with 2.0% inflation.





Unique Selling Points for the East Port Said Multipurpose Terminal

Egypt Economic Catalyst

EPS MPT will be a catalyst for economic growth and industrial development in Northern Egypt

#1 LME Hub in Africa

EPS MPT will position itself as the first LME facility in Egypt and Africa for the warehousing and trading of metals

Unique Cement Bulk Export

EPS MPT will uniquely link Egyptian cement producers with global markets

Green Port & QHSE Standards

MPT will be developed in line with best in-class green port guidelines and sound QHSE standards



1st One-Stop-Shop Terminal

EPS MPT will provide seamless service from client, factory to final destination
 Transportation → Storage → Custom Clearance → Value Added Services → Stevedoring → Vessel Chartering

Largest vessels & productivity

EPS MPT will be capable of handling the largest vessels in the industry with a productivity of >25,000 tons per day

Best Practice Technologies

EPS MPT will implement modern technologies and best practice equipment to maximize client value

Healthy Financial Returns

EPS MPT will create healthy financial returns for all parts: the Egyptian economy, SCZone and Sky Investment

1.2 Project Introduction:

Assignment Background & Main Objective:

- SCZone sent a welcome letter allowing Sky Investment to submit its proposal for the concession (the Concession) regarding the development and operations of the East Port Said Multipurpose Terminal. (EPS MPT, the Asset).
- Sky Logistics, as the specialized subsidiary of Sky Investment in the field of ports activities and logistics in general, is highly interested in applying for the Concession. To express this interest, the document comprises the Initial Offer (IO) proposal for the concession.
- Sky Investment nominated the following specialized partners to provide their professional services:



- **Maritime & Transport Business Solutions (MTBS):**

MTBS is the leading international finance and business strategy consultant in port business solutions. MTBS advises public and private clients regarding financing, strategy, transactions, and business cases. Most importantly, MTBS adds value. Since the very start, MTBS has chosen complex markets for expansion. MTBS creative solutions are implemented successfully in areas where globalization fuels growth.



Scope: Market Outlook & Project Concept.

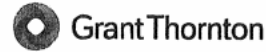
- **Grant Thornton – Egypt:**

In 1924, 26-year-old Alexander Richardson Grant founded Alexander Grant & Co. in Chicago. Alexander Grant was committed to providing services to mid-sized companies, a commitment the firm still holds today.

Whether it's protecting your business, creating efficiencies or driving growth, you have a full suite of tailored solutions and a team that's with you at every stage, ready to roll up their sleeves and tackle your challenges.

During the mid-1960s, the firm's leadership decided it was the ideal time to expand internationally.

By 1980, Alexander Grant & Co. joined with 49 other accounting firms, including Thornton Baker in the UK, a firm with similar qualities, clients, personnel numbers and values, to form a global organization, Grant Thornton International. Following its merger with Denver-based Fox & Co. in 1985,



Alexander Grant & Co. became the ninth largest accounting firm in the United States, behind that era's cadre of "Big Eight" firms.

In 1986, Alexander Grant & Co. changed its name to Grant Thornton, reflecting its affiliation with the United Kingdom firm Thornton Baker, which also changed its name to Grant Thornton.

Acting seamlessly with a global network for more than 60,000 professionals in 150 countries, GT go beyond the expectations of business to create more value and more confident futures for our clients, colleagues and communities alike.

Scope: Feasibility & Financial Study.

o **ECO Group – Dr. Amr El-Sherif:**



Dr. Amr El-Sherif is one of Egyptian leaders in Port Engineering. Over more than 20 years, Dr. Amr El-Sherif has contributed in almost all Egyptian ports construction such as Alexandria Port, Damietta Port, Dekheila Port, Adabeyia Port, etc. A full profile of Dr. Amr El-Sherif and list of his main projects is enclosed in the project engineering section.

Scope: Master Plan & Detailed Engineering

o **Sky Logistics:**

Established in 1987, Sky Logistics has adapted itself to provide its customers with the required competitive value at different eras. Whereas the value during the past century was to be able to deal with tough operation at Oil & Gas fields, nowadays, Sky Logistics is offering a professional & efficient services able to satisfy clients' QHSE needs in the most cost effective way relying on a group of qualified personnel and state of art information management systems.



Sky Logistics is now the second market share in bulk material stevedoring operation with 17% market share operating in Adabeyia, Damietta, & East Port Said ports.

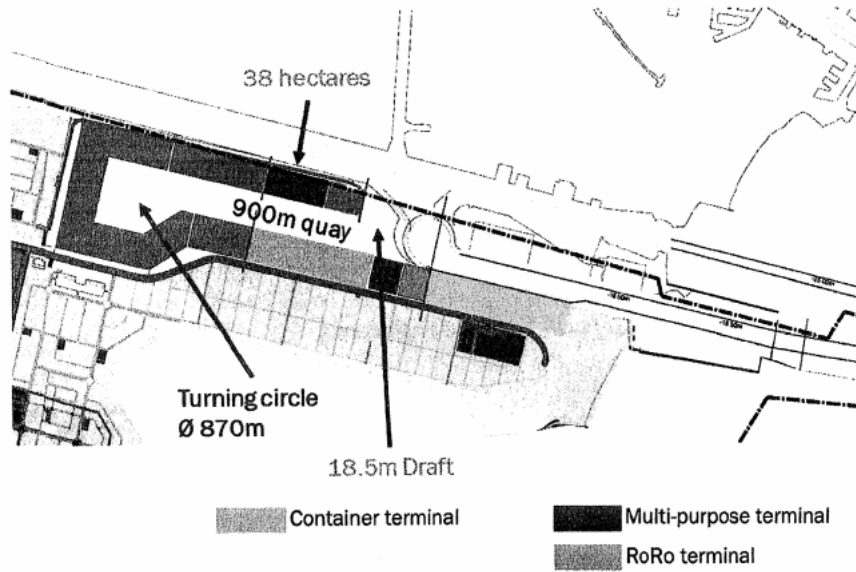


1.3 Project Description:

Site description:

The EPS MPT site offers an excellent location for the handling of Multi-purpose cargoes

The Project Asset – Close View



Key Observations:

- Cargo Focus: the terminal's cargo focus will be dry bulk and breakbulk.
- Cargo Handling Capacity: The terminal capacity much relies on the type of cargoes handled and whether it concerns a single or multiple commodity type of terminal.

1.4 Sky Investment (Consortium Leader):

Sky Investment has the right technical and financial capabilities to apply for the EPS MPT concession, develop the required capacity and implement green port standards.

Sky logistics is a subsidiary of Sky Investment which have been in the business since 1977 and the holding company was founded by the Hussein family in 1997.

Sky Investment is a major investment body in the Oil & Gas (O&G), Real Estate, Logistics & Distribution, and Manufacturing with an annual turnover of exceeding 5.0 Billion EGP.

Through its former subsidiary SAPESCO, Sky Investment has performed several concession contracts for Oil exploration. Accordingly, Sky team has all previous knowledge dealing with Egyptian government in concession contracts.

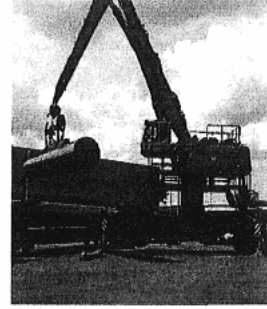
Sky logistics was established in 1987 to provide the logistics market in Egypt with:

- High class standard logistics services.
- Stevedoring services.
- Heavy lifting services.
- Custom clearance services.

Sky Logistics adopted its service to suit Egypt strategic direction and customers' requirements by serving multiple industries such as: O&G, cement and fertilizers industries, in addition to some other industries with limited contribution such as grains, construction, etc. Through this experience, Sky Logistics has a market share of 17% in 2020 for dry bulk and breakbulk (non-grain) in Egypt with CAGR of 28% over the last five years.

In line with the above-mentioned capabilities, Sky investment has the technical and financial capabilities:

- To apply for the granted concession.
- To develop the required volumes capacity.
- To implement global standards of green ports.



Private Investors

Established in 1987 by the Hussein family with paid-in capital of EGP 300 million

Executing an opportunistic, long-term, hands-on investment strategy

Building businesses in diverse industries including Energy, Distribution & Logistics, Real Estate, and Manufacturing











By the Numbers

EGP 6+ bn Annual turnover in 2019

7,000+ Employees across the organization

EGP 1.1 bn Invested over the past 6 years

Portfolio Companies

Energy	Distribution & Logistics	Real Estate	Manufacturing
 	 	   	 

Energy

ADES	33%
Drexel Oilfield Equipment	100%
Drexel Petroleum Marine Services	70%

Distribution & Logistics

Dynamics	50%
Sky Logistics	98%
Sky Distribution	100%

Real Estate

LEEDS	100%
Sky Real Estate	100%
M2 Developments	18%

Manufacturing

IMER CREA	50%
OVO Egypt	70%



٤٧



Founded in 1998, Reliance Egypt is a group of companies with a reputable experience in Egypt's building materials sector through trading, shipping & logistics.

Building Materials

Serving the cement industry has been the foundation of Reliance's growth, by engaging in international commodity trading with global trading houses to supply the construction industry with all of its needs from solid fuels such as Coal & Pet Coke, as well as semi-finished materials such as Clinker & Slag and even bulk & bagged Cement, primarily in Egypt but also across Africa.

Reliance offers premium door-to-door logistics and port handling services through its established relationships with bulk terminals in Egypt's Mediterranean & Red Sea ports. Further developing its synergies within the building materials sector, Reliance has grown to be among the top independent Ready Mix Concrete suppliers to the Egyptian market.

Trading, Shipping & Chartering

As a fully integrated premium service provider, Reliance offers practical and optimized commodity trading solutions across the supply chain. All while ensuring a superior level of service from sourcing commodities through the top global suppliers to delivering them to its customers' door.

Moreover, Reliance offers well rounded logistics solutions that include, and are not limited to, heavy transportation, warehousing and full port operation services.

Commodity Trading

Reliance has accumulated extensive experience in its core business over the years since its foundation and has grown to become a major player in Egypt achieving a substantial market share. Reliance has expanded its bulk commodity trading business beyond Egypt, by supplying different commodities to the cement industry across East & West Africa and within the Mediterranean region.

Reliance has built a strong relationship and developed quality sources for the raw materials from Far East & Southeast Asia, Turkey, Med region, Europe, India, GCC region, USA, South Africa & Russia.

Cementitious Materials: Clinker, Cement & Slag

Cement is a fundamental commodity in today's developing world and is an essential building material serving the construction sector. With more than 25 years of international trading experience, Reliance has become the leading trader of cement and clinker in Egypt, MENA & East & West Africa.

Solid Fuels: Coal & Pet Coke

Coal & Pet coke are prominent worldwide sources of fuel. Through long standing relationships with global suppliers, Reliance offers the industry a full logistics service for Coal & Pet Coke from the origin all the way to the port followed by all essential port handling, inland transportation & warehousing, while ensuring compliance with all environmental regulations.

Shipping & Chartering

Since an integral part of Reliance group's activity is international commodity trading, international chartering is consequently a main activity within Reliance. It is always executed and managed with utmost professionalism realized by all receivers & shippers, as well as chartering counterparts, shipowners & ship operators.

Reliance's ample experience in dry bulk chartering, freight hedging, trading, & shipping operations allows it to always be its customers' entrusted partner, particularly in times of high market volatility.

Logistics, Port Operations & Transportation Management

Reliance owns a fleet of heavy trucks consisting of 121 Volvo & Mercedes tractors and 167 trailers with a combination of silos, flatbeds & tippers to accommodate a diverse range of bulk commodities. The fleet is fitted with tracking tools for optimal control and is managed by advanced online systems developed in house.

Moreover, Reliance offers its fleet management services, capabilities, know-how and expertise to heavy & light trucks owners who wish to establish an efficient, sustainable and growing operation.

Transportation of Bulk Commodities

Efficiency & reliability are the cornerstones of Reliance's promise to its customers. The company uses the best available operations and maintenance techniques to optimize on its customers' transportation cost. Reliance ensures that cargo is safely, timely & efficiently transported from one point to the other.

Optimization of Fleet Operations & Maintenance

Reliance's team utilizes the best practices for managing operations and maintenance tailored strategies enabling the development of models that will predict estimated costs, optimal route and other parameters of a project. Customers are also able to receive updates, insights and analysis from Reliance's live reporting system. Reliance tailors its operations & maintenance services to every customer's specific needs by closely monitoring & effectively reporting on the fleet's performance. Optimization on transportation cost is achieved by Reliance's development of models that predict estimated costs, optimal route & other parameters of a project.

Fleet Management Consulting Services

Reliance's exclusive customer support along with its experienced team are the foundation of its quality of service. Reliance's team offers a unique consulting experience in bulk commodities' transportation backed by the group's distinct track record & the management's capabilities.

Mining & Minerals

By virtue of being a fully integrated commodity trading & logistics provider, Reliance was able to apply its expertise to other industries like the ferrosilicon one by being the only reputable Egyptian exporter of Quartz to Europe & Asia.

Reliance sought to vertically integrate this line of business to fully control the supply chain from the source by essentially mining, processing & shipping different minerals from renowned Egyptian quarries across the Red Sea & in the Suez Gulf.

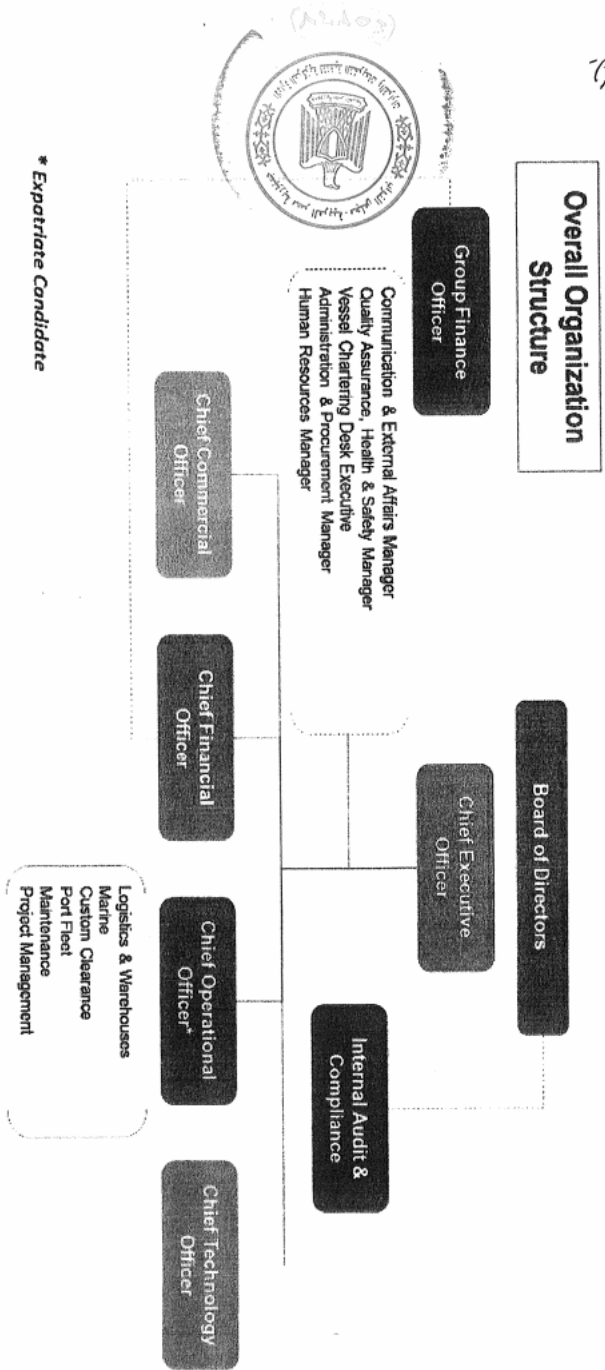
Mining & Minerals activities include Quartz mining for export to ferrosilicon markets, Dolomite mining & supply to the local Ready Mix market, Phosphate processing for export-driven fertilizer companies and Basalt operations for infrastructure megaprojects such as canal linings.

Waste Management & Alternative Fuels

In 2014, as a response to Egypt's cement industry energy crisis, the government allowed factories to use polluting solid fuels like Coal & Pet Coke, but in parallel pushed for a partial substitution of their energy mix with Alternative Fuels. This is when Reliance began its Solid Waste Management operations primarily to supply cement factories with Alternative Fuels that are derived from Municipal Solid Waste.

However, today, Reliance aims to pursue a much broader environmental & social purpose by growing this business line to contribute to our nation's decarbonization and sustainable development goals.

٤١



القرن	كاتب	مصدر التجهيل
% ١٥	% ٣٥	

- مصدر ويكيل توبل المبرمج.
- المركز الثاني التقدم اليه ومقابل الاجازة.
- اللائحة الثانية لتعيين شركة المبرمج والمطور أو المصنف.

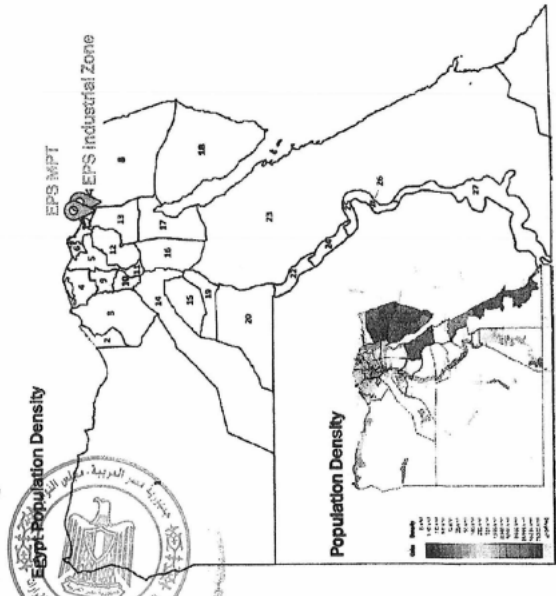
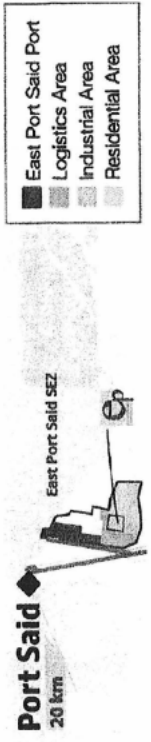
هيكلة شركة المبرمج المطلوب اقامته

1.5 Macroeconomic context: The EPS MPT favourable positioned at the northern side of the Suez Canal to serve the Sifraas well as north-eastern areas of the Egyptian Nile Delta and especially the EPS Industrial Zone

Egypt 2020 Population by Governate

No.	Governate	% 2020	Population 2020	No.	Governate	% 2020	Population 2020
1	Matrouh	0.5%	505,845	15	Fayoum	3.8%	3,844,422
2	Alexandria	5.4%	5,463,126	16	Cairo	10.0%	10,116,900
3	Behera	6.5%	6,575,985	17	Suez	0.6%	809,352
4	Kafr-el-Sheikh	3.5%	3,540,915	18	South Sinai	0.1%	101,169
5	Dakahlia	6.8%	6,879,492	19	Beni-Suef	3.3%	3,338,577
6	Damietta	1.6%	1,618,704	20	Menya	5.8%	5,867,802
7	Port Said	0.8%	809,352	21	El Wadi El Gidid	0.3%	309,507
8	North Sinai	0.5%	505,845	22	Asyout	4.6%	4,653,774
9	Gharbia	5.3%	5,361,957	23	Red Sea	0.4%	404,676
10	Minoufia	4.5%	4,552,605	24	Suhag	5.3%	5,361,957
11	Kalyoubia	5.9%	5,968,971	25	Qena	3.3%	3,338,577
12	Sharqia	7.6%	7,688,844	26	Luxor	1.3%	1,315,197
13	Ismailia	1.4%	1,416,366	27	Aswan	1.6%	1,618,704
14	Giza	9.1%	9,206,379				
Total Egypt						100%	101,169,000

The 63 km2 EPS IZ can receive various industries for which EPS MPT can be a key partner



1.5 Macroeconomic context: Egypt's economic performance since 2003 fluctuated, but since the 2013 revolution and the 2016 EGP devaluation the economy has been developing. The impact of COVID-19 has been relatively limited.

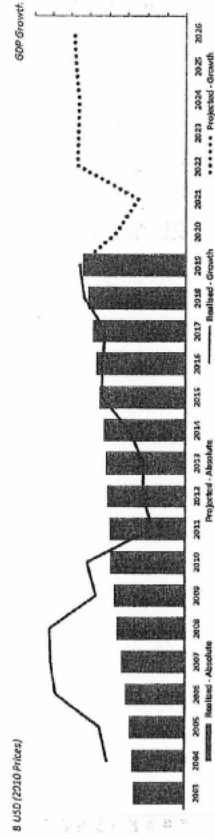
Economic Performance 2003-2021

• **2003-2015:** In the years prior to the 2008 global financial crisis, Egyptian GDP growth rates reached 7.2% mainly due to the economic reforms and the global rise of oil prices which benefited the national economy. In 2011, the Egyptian revolution led to a stagnation of the economic growth, with GDP growth rates decreasing to 1.8%, the lowest GDP growth rates since 1992. The Second Revolution in 2013 contributed to economic stability.

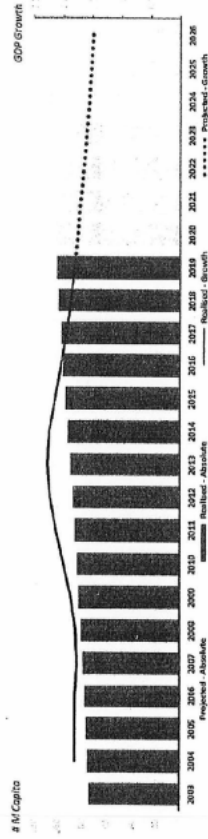
• **2015-2019:** Egypt is a large market, having abundant natural endowments and advantageous geopolitical situation with the Suez Canal at the cross-road of global trade. The Egyptian economy has recovered since 2015 and further accelerated in the fiscal years 2016-2019, mainly fueled by the rise in non-oil exports, increased FDI inflow, and the notable improvement in investors' confidence.

• **2019-2021:** Due to the outbreak of Corona Virus Egypt's GDP growth fell from 5.6% in 2019 to 3.5% in 2020 and is projected to further fall to 2.8% in 2021. This impact is relatively limited compared to other countries in the world. Nevertheless, such a pandemic is considered as a serious game-changer by international economists.

Short-Term Real GDP Projections up to 2026 (Source: IMF WEO April 2021)



Short-Term Population Projections up to 2026 (Source: UN World Population Prospects)



1.5 Macroeconomic context: Egypt's Long-Term GDP and population projections are strong and shows a need for developing a (and first) new multipurpose terminal in East Port Said to support further economic growth

Economic Projections 2021-2026

GDP growth scenarios

Three growth scenarios are derived to estimate the future GDP development in Egypt (low, base and high). The most recent IMF World Economic Outlook (WEO) of April 2021 Year GDP projections (2010 USD prices) are used as a basis for future predictions, which are subsequently extrapolated.

High Case: +0.75% point above the actual IMF GDP projections up to 2026 and thereafter gradually decreasing to a value of 3.5% in 2030, a value of 2.5% in 2040 and a value of 2.0% reached in 2050.

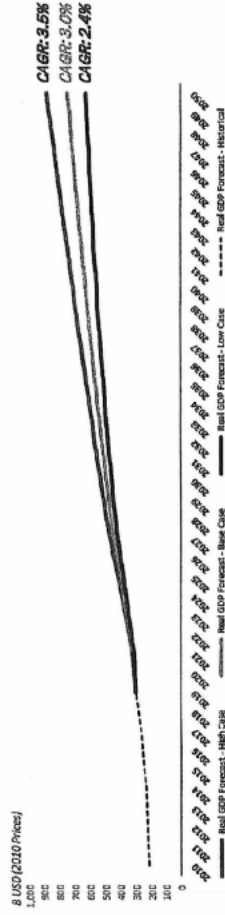
Base Case: equals the IMF projections up to 2026; after which growth decreases to a 3.0% in 2030, a value of 2.0% in 2040 and a value of 1.5% reached by 2050.

Low Case: -0.75% point above the actual IMF GDP projections up to 2026 and thereafter gradually decreasing to a value of 2.0% in 2030, a value of 1.5% in 2040 and a value of 1.0% reached in 2050.

Population Growth scenarios

The United Nations World Population Prospects from 2019 are considered for the development of the Egypt Population Forecast up to 2050.

Long-Term Real GDP Projections up to 2050 (Source: IMF WEO April 2021)



Long-Term Population Projections up to 2050 (Source: UN World Population Prospects)

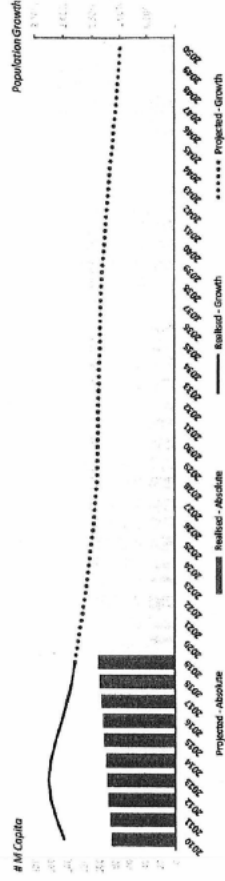


Table of Contents

1. Project Overview & Introduction

2. Market Study by MTBS



3. Operation Plan by Sky Logistics



4. Feasibility & Financial Study by Grant Thornton



5. Project Engineering by ECO Group, Dr. Amr El-Sherif



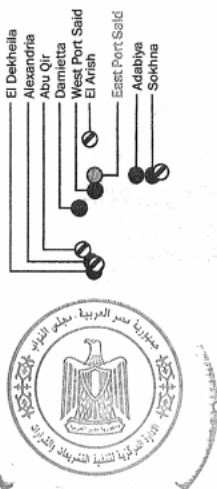
T.H.



2/1

2.1 Egypt's dry bulk and breakbulk markets: dry bulk and general cargo volumes have experienced a decreasing trend over time during 2018-2021, but post-COVID recovery is expected which rationalizes new port capacity

Major in Northern Egypt



- Existing Port (existing competition)
- Port Expansion (extra future competition)

- The EPS MPT development will be developed in a dynamic port sector environment.
- This means that competing ports will expand capacity as well in the future, resulting in increased market risk for the EPS MPT over time.

General Cargo Markets

Volumes in '000 Tons	Flow	2018	2019	2020	2021	2020
Alexandria & El-Dekhella	Total	2,917	3,199	3,388		
Damietta	Total	5,383	5,155	2,900		
Safaga	Total	966	989	750		
Adabiya	Total	2,163	1,359	1,074		
Sokhna	Total	58	69	60		
Port Said	Total	11,486	10,780	8,172		
Egypt	Total	21,913	21,491	16,344		
Imports	Total	2,150	2,365	2,375		
Exports	Total	4,043	3,347	1,955		
Alexandria & El-Dekhella	Imports	511	556	490		
Damietta	Imports	796	120	94		
Safaga	Imports	58	65	58		
Adabiya	Imports	7,558	6,482	4,972		
Sokhna	Imports					
Port Said	Imports					
Egypt	Imports	9,022	9,528	9,984		
Exports	Total	7,67	833	1,013		
Alexandria & El-Dekhella	Exports	1,340	1,808	945		
Damietta	Exports	455	413	260		
Safaga	Exports	1,367	1,220	980		
Adabiya	Exports		4	2		
Sokhna	Exports					
Port Said	Exports	3,928	4,278	3,200		
Egypt	Exports	7,090	8,727	6,430		

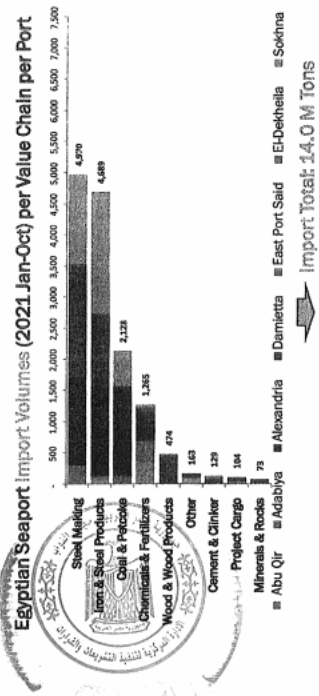
Dry Bulk Markets

Volumes in '000 Tons	Flow	2018	2019	2020	2021	2020
Alexandria & El-Dekhella	Total	27,040	30,941	26,814		
Damietta	Total	18,278	17,822	16,219		
Safaga	Total	2,663	2,654	2,410		
Adabiya	Total	6,190	4,530	3,691		
Sokhna	Total	4,058	2,919	3,185		
Port Said	Total	58,230	58,886	52,316		
Egypt	Total	107,259	116,692	101,535		
Imports	Total	24,900	28,497	25,771		
Exports	Total	9,828	9,568	9,769		
Alexandria & El-Dekhella	Imports	1,310	1,424	1,280		
Damietta	Imports	3,006	1,892	1,491		
Safaga	Imports	3,958	2,818	2,369		
Adabiya	Imports					
Sokhna	Imports					
Port Said	Imports					
Egypt	Imports	43,001	44,198	40,879		
Exports	Total	2,140	2,445	1,043		
Alexandria & El-Dekhella	Exports	8,450	8,254	6,450		
Damietta	Exports	1,953	1,230	1,130		
Safaga	Exports	3,184	2,639	2,200		
Adabiya	Exports					
Sokhna	Exports	101	101	816		
Port Said	Exports					
Egypt	Exports	15,228	14,668	11,639		

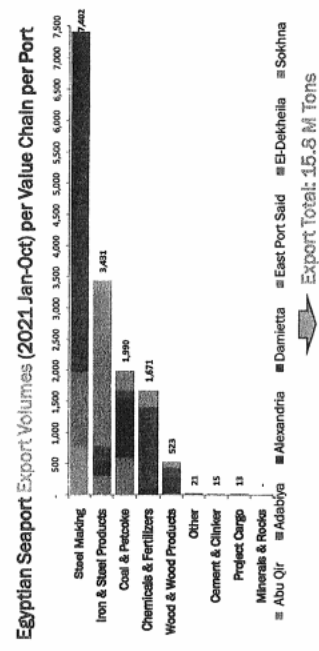
Source: MTBS based on Maritime Sector Database 2018, 2019, 2020 and Egyptian Ports' Posted Reports

172
108

H. 2.1. Egypt's dry bulk and breakbulk markets: Egypt's largest value chains (together with the grains industry) are the iron & steel (making) industry for imports as well as fertilizers, cement and clinker for exports



- The top 5 import value chains served by Egyptian ports are: (i) steel making (i.e. scrap, iron ore and iron oxide), (ii) Iron & steel products (i.e. steel billets and steel), (iii) coal & petcoke (i.e. inputs for steel making and cement making), (iv) wood & wood products and (v) chemicals & fertilizer (i.e. sulphur and soda ash).
- The top 3 dry bulk and breakbulk import ports are (i) Alexandria (4.9 M Tons), (ii) El-Dekhella (3.7 M Tons) and (iii) Damietta (3.6 M Tons).



- The top 5 export value chains served by Egyptian ports are: (i) chemicals & fertilizers, (ii) cement & clinker, (iii) Minerals & Rocks (i.e. sand and salt), (iv) Iron & steel products (i.e. iron rolls and steel) and (v) steel making (i.e. Scrap and iron oxide).
- The top 3 dry bulk and breakbulk export ports are (i) Damietta (7.2 M Tons), (ii) Adabiya (2.1 M Tons) and (iii) Alexandria (1.6 M Tons).

Source: MTBS based on Ports' Daily Vessel Logging Systems Supplied by Nextmaritime & Clarkson



Skv Investment Proposal - Rev (1.3)
Multi-Purpose Terminal - East Port Said

Strictly Confidential
August, 2022

321
170

2.1 Egypt's dry bulk and breakbulk markets: considering import markets, most of the import commodities are handled by the Northern Mediterranean Ports

Dry Bulk Import Volumes				
Volumes in '000	Flow	2018	2019	2020
Import	24,900	28,497	25,771	
Alexandria & El-Dekhella	Import	9,828	9,568	9,769
Damietta	Import	1,310	1,424	1,280
Safage	Import	3,006	1,892	1,491
Adabiya	Import	3,958	2,818	2,369
Sokhna	Import	-	-	-
Port Said	Import	43,001	44,198	40,679
Egypt	Import	16,858	17,362	16,212

Unspecified Dry Bulk Imports (Excl. Coal/Grain)				
Volumes in '000 Tons	Flow	2018	2019	2020
Import	7,973	10,805	10,276	
Alexandria & El-Dekhella	Import	3,461	2,495	2,704
Damietta	Import	273	398	295
Safage	Import	1,294	985	720
Adabiya	Import	3,857	2,679	2,217
Sokhna	Import	-	-	-
Port Said	Import	-	-	-
Egypt	Import	16,858	17,362	16,212

Coal Dry Bulk Import Volumes				
Volumes in '000 Tons	Flow	2018	2019	2020
Import	5,936	5,905	3,393	
Alexandria & El-Dekhella	Import	-	-	-
Damietta	Import	155	81	27
Safage	Import	1,576	772	630
Adabiya	Import	-	-	-
Sokhna	Import	-	-	-
Port Said	Import	-	-	-
Egypt	Import	7,567	6,758	4,049

General Cargo Import Volumes				
Volumes in '000 Tons	Flow	2018	2019	2020
Import	2,150	2,365	2,375	
Alexandria & El-Dekhella	Import	4,043	3,347	1,955
Damietta	Import	511	556	490
Safage	Import	796	120	94
Adabiya	Import	58	65	58
Sokhna	Import	-	-	-
Port Said	Import	7,958	6,452	4,972
Egypt	Import	16,612	20,629	20,951

Grain Dry Bulk Import Volumes				
Volumes in '000 Tons	Flow	2018	2019	2020
Import	10,991	11,786	12,101	
Alexandria & El-Dekhella	Import	6,366	7,073	7,065
Damietta	Import	882	945	958
Safage	Import	135	135	140
Adabiya	Import	101	139	152
Sokhna	Import	137	551	573
Port Said	Import	-	-	-
Egypt	Import	16,612	20,629	20,951

Grain Origins (2020):			
Origin	Volume (Mt)	Origin	Volume (Mt)
USA/Canada	2.0	USA/Canada	1.0
Europe	1.1	USA/Canada	1.0
Russia/Ukraine	5.2	USA/Canada	1.0
Europe	3.2	USA/Canada	1.0
USA/Canada	1.0	USA/Canada	1.0
South Africa	0.07	USA/Canada	1.0
China	0.02	USA/Canada	1.0

Dry bulk and general cargo imports with national volumes of above 100,000 tons (January-October 2021) and other than coal and grains are primarily: Scrap, steel billets, wood, steel, iron ore, iron oxide, petcoke, sulphur, soda ash, slag, plywood, mdf, steel products, clay and pipes

Source: MTBS based on Maritime Sector Databank 2018, 2019, 2020





2.1 Egypt's dry bulk and breakbulk markets: considering export markets, East Port Said is already involved in exporting cargoes from the cement industry (Clinker, Bagged Cement, Cement) and salt

Egyptian Seaport Export Volumes (2021 Jan-Oct) per Cargo per Port

Rank	Commodity	Abu Qir	Adabiya	Alexandria	Damietta	East Port Said	El-Dekhella	Sokhna	Total Jan-Oct	Total Annualized
1	Phosphate	774,450	656,550	-	3,148,957	-	-	-	3,805,507	4,566,608
2	Urea	-	496,100	-	2,189,685	-	-	-	3,460,295	4,152,282
3	Clinker	-	27,200	213,230	103,750	1,740,524	957,900	147,500	3,190,104	3,828,125
4	Iron Rolls	-	42,000	862,581	3,000	-	-	-	907,581	1,089,097
5	Sand	-	-	-	793,895	-	-	-	793,895	952,674
6	Salt	-	-	92,700	418,700	312,792	231,300	-	1,055,492	1,266,590
7	Scrap	-	-	160,778	156,842	-	83,819	-	401,439	481,727
8	Steel	-	115,513	22,200	88,177	-	170,142	-	396,032	475,238
9	Iron Oxide	-	323,500	-	-	-	-	-	323,500	388,200
10	Bagged Cement	-	166,575	-	-	224,688	-	-	391,273	805,408
11	Cement	-	110,900	3,500	135,400	30,100	-	-	279,900	335,880
12	Steel Products	-	60,800	35,630	23,295	-	90,000	-	209,725	251,670
13	Iron Ore	-	19,500	102,000	-	-	-	-	121,500	145,800
14	Quartz	-	-	-	90,500	-	-	-	90,500	108,600
15	Steel Coils	-	42,500	39,700	-	-	-	-	82,200	98,640
16	Soda Ash	-	-	33,045	17,230	-	-	-	50,275	60,330
17	Iron Peel	-	-	-	-	-	50,000	-	50,000	60,000
18	Nitrate	-	12,000	-	22,214	-	-	-	34,214	41,057
19	Pipes	-	11,000	9,855	-	-	-	-	20,855	25,026
20	Coal	-	15,000	-	-	-	-	-	15,000	18,000
21	Other	14,550	34,010	26,408	28,875	-	3,300	-	107,143	128,572
	Total	789,000	2,133,445	1,601,627	7,220,520	2,308,114	1,586,481	147,500	15,786,370	18,943,944

Source: MTBS based on Ports' Daily Vessel Logging Systems Supplied by Nextmaritime & Clarkson

371 / 60

2.2 Long-list of high potential cargoes in Egypt: Based on the market analysis and discussions we have had with market players, the following high potential value chains and cargoes are long-listed and will be forecasted.

Egypt's value chains long-list of high potential dry bulk and breakbulk cargoes on a national level

Rank	Value Chain	Associated Import Cargoes	Associated Export Cargoes
1	Steel Making	Steel billets, Iron ore	Iron and steel products
2	Cement	Coal	Clinker, Cement
3	Chemicals & Fertilizers	n/a	Urea (other fertilizers products may be added)
4	Others	Steel Products	Salt



This means that national market import outlooks are to be made for:

- Steel products

This means that national market export outlooks are to be made for:

- Iron and steel products
- Fertilizers (primarily urea)
- Clinker
- Cement
- Salt

١٧٤

١٧٤

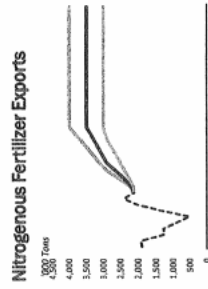


2.3 Long-listed cargoes national forecasts: Overview

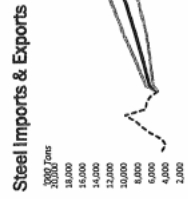
T.H.



Clinker Exports

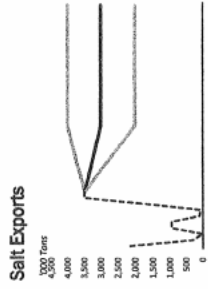
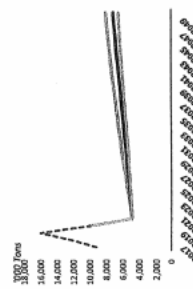


Nitrogenous Fertilizer Exports

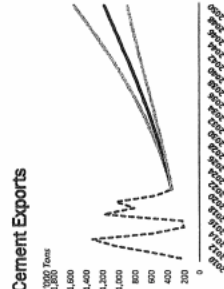


Steel Imports & Exports

Iron Ore and Coal Imports



Salt Exports



Cement Exports

Legend

Historical Volume

High Case Projection

Base Case Projection

Low Case Projection

125



T.H.

2.3 **High potential for EPS depends on interest from market players.**

Key Assumptions & Observations

- Egypt mainly produces steel by using the electric arc furnace production process (EAF process) that accounts for 95% of its crude steel production. The industry is concentrated in the Nile Delta.
- According to the World Steel Association stating that Egypt came in 20th place among the world's top crude steel producers (8.2 M Tons) in 2020.
- Egypt has several steel producers that produce 13.0 M tons of crude steel. Several are of interest:
 - Suez Steel Company (2.4 M tons, 19%).
 - Egyptian Steel Company (1.6 M tons, 12%).
 - Others, which can produce (1.6 M ton (12%).
- Egypt imports and exports steel products and imports scrap steel (as an input for steel making).
- The tables show the Finished Steel Equivalents (FSE, 95% of crude steel tonnage) trade outlooks.
- Overall, the steel and scrap trade is forecast to developed 15-23 M tons (of FSE) by 2050.

- To develop this business, the EPS MPT should become the preferred supplier (both for imports and exports) for the steel factories in the North-East Egypt and will compete with the other Mediterranean ports for the trade volumes (Damietta in particular, but also the Greater Port of Alexandria).
- At this stage, in estimating the EPS MPT steel business market share, volumes are kept at minimum at this moment.

Source: MTES based on UNCOMTRADE and World Steel Association (WSA) data



Egypt Steel Imports & Exports (Finished Steel Eq.)

1000Tons/yr	2010	2020	2030	2040	2050
Import - High Case	3,324	3,523	7,682	10,599	15,294
Import - Base Case	3,324	3,523	6,527	9,003	11,769
Import - Low Case	3,324	3,523	5,444	7,578	9,868
Export - High Case	1,123	1,556	2,371	2,891	3,084
Export - Base Case	1,123	1,556	1,806	2,096	2,433
Export - Low Case	1,123	1,556	1,289	1,424	1,573

Egypt Scrap Imports

1000Tons/yr	2010	2020	2030	2040	2050
Import - High Case	1,711	2,854	3,480	4,242	4,525
Import - Base Case	1,711	2,854	3,313	3,845	4,462
Import - Low Case	1,711	2,854	3,153	3,483	3,847

Egypt Iron Ore Imports

1000Tons/yr	2010	2020	2030	2040	2050
Import - High Case	1,680	5,930	1,074	1,310	1,397
Import - Base Case	1,680	5,930	1,029	1,194	1,365
Import - Low Case	1,680	5,930	985	1,088	1,201



2.3 Long-listed cargoes national forecasts: The cement & clinker industry is a main pillar in Egypt's economy with potential for EPS



Key Assumptions & Observations

- The cement & clinker industry is a main pillar behind the Egyptian economy.
- Most production plants are in the Nile Delta region. To produce cement, coal is used as an input (hence cement production drives coal import).
- Egypt has state-owned cement plants (18.5 M Tons/pa installed capacity and private cement plants (64 M Tons/pa installed capacity). This means that the total installed capacity equals 82.5 M tons/pa in 2020 (vis-à-vis a domestic consumption of 44.9 M tons/pa) across 47 plants.
- Egypt exported about 1.0 M tons of clinker in 2020 (which is increased to 3.8 M tons (est.) in 2021).
- The cement & clinker production forecast (that also drives the coal forecast) and the cement & clinker export forecast indicate that a total combined cement and clinker export potential of between 9.5 and 16.7 M tons by 2050 and a coal import need of between 5.3 and 6.6 M tons by 2050.

Egypt Cement & Clinker Production

0000 Tons/pa	2016	2020	2030	2040	2050
Production - High Case	56,500	44,900	60,679	70,589	80,552
Production - Base Case	56,500	44,900	54,673	62,581	70,054
Production - Low Case	56,500	44,900	52,230	58,938	64,442

Egypt Clinker Exports

0000 Tons/pa	2010	2020	2030	2040	2050
Export - High Case	24	960	5,750	9,775	15,107
Export - Base Case	24	960	5,280	8,160	11,454
Export - Low Case	24	960	4,844	6,800	8,662

Egypt Cement Exports

0000 Tons/pa	2010	2020	2030	2040	2050
Export - High Case	244	545	589	1,001	1,547
Export - Base Case	244	545	541	835	1,173
Export - Low Case	244	545	496	696	887

Coal Egypt Imports

0000 Tons/pa	2017	2020	2030	2040	2050
Import - High Case	5,099	4,049	5,008	5,826	6,648
Import - Base Case	5,099	4,049	4,512	5,165	5,782
Import - Low Case	5,099	4,049	4,311	4,864	5,318

Source: MTBS based on UNCOMTRADE, Egypt Maritime Data Bank and Ports' Daily Vessel Logging Systems Supplied by Nextmaritime & Clarkson

- To attract the clinker export market, the EPS MPT should fully take-over East Port Said's existing clinker exports (that equaled 2.7 M tons in 2021). Feasibility is likely given the fact that these operations are currently being done on a temporary site.
- Yet, Arish Cement, who contribute by 50-60% to current volume in EPS, will switch its export activities to Arish port once developed (this is excepted by 2023 - 2024). We see high potential in bulk cement, which needs to be strongly bonded with cement manufacturers to justify its huge investments for domes warehouses.
- Regarding coal, EPS MPT targets the existing coal and iron ore trades in particularly Sokhna and Adabiya but also Alexandria. Targeting the Sokhna and Adabiya trade is expected to be feasible since most coal and iron ore imports originate from Europe and the Americas and East Port Said provides an option to avoid the expensive Suez Canal passage, low discharge rates in Alex, and high demurrage in Dikhella.



2.3 Long-listed cargoes national forecasts: The cement & clinker industry is a main pillar in Egypt's economy with potential for EPS

Key Assumptions & Observations

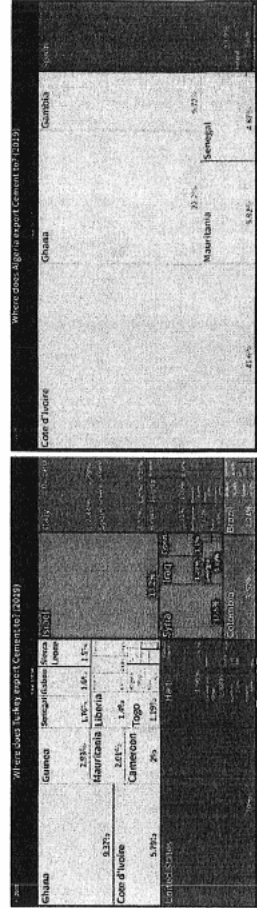
- On the former side it was already mentioned that Egypt, due to the industry overcapacity, has considerable export potential of cement.
- The cement and clinker markets are both characterized as a marginal profit business. Thereby, the efficiency of the value chain is highly important, determining the export potential.
- Egypt's cement & clinker export potential are highly related to the business environment in Egypt and the government's level of support.
- Turkey concerns world's second largest exporter of cement and clinker, which reached about 23 M tons in 2019, whereas Algeria is concerned a much smaller player in the business.
- Libya its main import of cement (in value - 2019) comes from Egypt (59%), Tunisia (35%) and to a lesser extend from Turkey (3%).

Egypt Cement Demand, Production & Export Potential (2016 - 2020)

Tons/ps	2016	2017	2018	2019	2020
Demand	56,500,000	53,900,000	52,000,000	48,700,000	44,900,000
Production	59,000,000	74,300,000	86,300,000	82,500,000	82,500,000
Exports	279,000	575,000	848,000	1,111,000	1,433,000
Idle capacity for more exports	2,221,000	19,825,000	33,452,000	32,689,000	36,167,000

Source: MTBS based on <https://cementdivision.com/cement-division-in-egypt/facts-and-figures/>

Turkey & Algeria cement export value (USD 1.0 B / USD 63 M) & trading partners (2019)



Source: MTBS based on UNCOMTRADE, Egypt Maritime Data Bank and Data, GEC world



Egypt Nitrogenous (Urea) Fertiliser Exports

000 Tons/oa	2010	2020	2030	2040	2050
Export - High Case	1,888	2,205	3,997	4,750	5,500
Export - Base Case	1,888	2,174	3,497	3,997	4,550
Export - Low Case	1,888	2,142	2,998	3,250	3,650

Egypt Salt Exports

000 tons/oa	2010	2020	2030	2040	2050
Export - High Case	2,135	3,528	4,000	4,000	4,000
Export - Base Case	2,135	3,437	3,000	3,000	3,000
Export - Low Case	2,135	3,346	2,000	2,000	2,000

Source: MTBS based on the FAOSTAT Data (Fertilizers) and UNCOMTRADE (Salt)

2.3 Long-listed materials goes national forecasts: nitrogenous fertilizers (urea) and salt have potential for the EPS MPT

Key Assumptions & Observations

- Egypt is already a significant global market player in the fertilizer sector, largely due to the abundance of mineral resources available for nitrogen fertilizer as well as phosphatic fertilizers.
- Egypt is a main exporter of fertilizer (mostly urea and phosphatic fertilizers).
- Egypt has about 6.7 M production capacity for Urea. Based on varying export % of production scenarios and based on these assumptions, the fertilizer exports are estimated to develop up to a volume between 3.0 and 4.0 M tons by 2030.

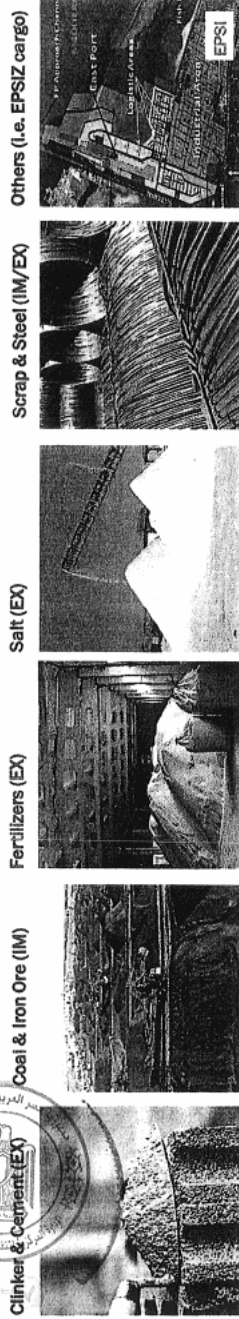
To develop the fertilizer business, the EPS MPT should partner with the main urea fertilizer producers in the area to become the preferred exporting facility. Limited potential foreseen for phosphatic fertilizers due to country direction of limiting rock phosphate export.

Salt

- Egypt's salt production plants are in Siwa (North-West Egypt) but also in the Sinai. There are 9 salt lakes in Siwa with a total of 55 thousand acres with a depth of 15 meters below the surface of the earth that includes about 60 M tons of rock salt. Siwa salt is considered one of the purest and finest types of rock salt in the world that are mainly used in the process of melting snow in America and Canada. Egypt's annual output is about 5.0 M tons of salt.
- Given the production capacity of 5.0 M tons/oa, three export % of production scenarios are developed that show that salt exports are estimated to develop to a volume between 2.0 and 4.0 M tons by 2030. It is noted that this forecast has a high degree of uncertainty (bottom-up market analysis is required).

There are marine salt production plants in along the Sinai's Mediterranean shoreline that can provide captive volumes for the EPS MPT. As of 2021, East Port Said already exported about 375,000 tons of salt which the EPS MPT should be able to fully takeover. In addition, the EPS MPT will be well-positioned to further improve its position in the salt export market given the main production areas are located in Sinai. Yet, a new tax was applied on salt which limit the expected volumes.

2.4 Short-listed high-potential cargoes for the EPS MPT: the following 6 cargo segments for imports (IM) and Exports (EX) have been listed as well as other EPS Industrial Zone (EPS IZ) cargoes



EPS MPT market outlook based for short-listed cargo segments

Commodity	Flow	Unit	Total ton												CAGR 2018-2020	
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		
Clinker	Export	Tons/ya	74,549	584	729	882	1,041	1,207	1,453	1,636	1,977	2,694	2,981	3,241	3,476	6.83%
	Import	Tons/ya	10,907	85	107	129	152	177	213	239	289	394	436	474	509	6.85%
Bagged Cement	Export	Tons/ya	42,655	674	814	951	965	1,082	1,295	1,425	1,704	1,760	1,501	1,275	1,077	1.75%
	Import	Tons/ya	9,332	75	90	106	241	270	277	284	291	346	354	363	372	6.11%
Iron Ore	Export	Tons/ya	14,910	147	187	223	259	295	349	386	457	567	578	590	601	5.36%
	Import	Tons/ya	18,906	260	305	346	384	419	473	500	567	704	718	732	747	3.98%
Salt	Export	Tons/ya	16,028	178	215	252	287	322	374	407	475	608	620	633	645	4.89%
	Import	Tons/ya	12,972	198	243	289	325	396	312	370	464	481	497	511	3.58%	
Breakbulk	Export	Tons/ya	11,840	49	61	72	126	143	170	312	370	464	481	497	511	9.04%
	Import	Tons/ya	212,099	2,250	2,731	3,250	3,748	4,250	4,999	5,501	6,500	8,000	8,150	8,300	8,450	5.02%

The market outlook includes a long ramp-up period for reasons of conservatism.

2.5 Shortlisted cargoes EPS MPT forecasts: the EPS MPT demand potential is estimated to develop from 2.3 M tons/ pa in 2023 up to 8.0 M tons/ pa after 10 years in 2033 as well as up to 8.5 M tons/ pa by 2050

Commodity	Flow										Market Potential Appraisal					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2033	2034	2035	2040	2045	2050		
Clinker	584	729	882	1,041	1,207	1,433	1,636	1,977	2,254	2,541	2,593	2,644	2,694	2,981	3,241	3,476
Export	85	107	129	152	177	213	239	289	330	372	380	387	394	436	474	509
Import	674	814	951	965	1,082	1,295	1,425	1,704	1,901	2,093	1,979	1,865	1,760	1,501	1,275	1,077
Coal	75	90	106	241	270	277	284	291	298	306	321	337	346	354	363	372
Export	147	187	223	259	295	349	386	457	497	534	545	556	567	578	590	601
Import	260	305	346	384	419	473	500	567	617	663	676	690	704	718	732	747
Iron Ore	178	215	252	287	322	374	407	475	524	573	584	596	608	620	633	645
Export	198	243	289	293	335	396	312	370	415	459	461	463	464	481	497	511
Import	49	61	72	126	143	170	312	370	415	459	461	463	464	481	497	511
Breakbulk																
Export																
Import																
Total Tonnage	2,250	2,751	3,250	3,748	4,250	4,999	5,501	6,500	7,250	8,000	8,000	8,000	8,000	8,150	8,300	8,450

- Total demand potential: the terminal's total demand potential is estimated at 2.3 M tons/ pa in 2023, that develops with a 10-years ramp-up up to 100% market potential of 8.0 M tons/ pa in 2033. After 2033, demand develops in line with the national growth projections up to 8.5 M tons/ pa in 2050.
- Key trades : key trades that EPS MPT targets: (i) clinker and cement, (ii) coal and iron ore and (iii) breakbulk and other products (i.e. from the EPSIZ).
- Clinker and cement business development: EPS MPT has potential to fully take-over East Port Said's existing clinker export business (that equaled 2.1 M tons in 2021). Feasibility is likely given the fact that these operations are currently being done on a temporary site. Yet, Atish Cement, who contribute by 38% to current volume in EPS, will switch its export activities to Arish port once developed expected by 2023-2024.
- Coal & iron ore business development: EPS MPT targets the existing coal and iron ore trades in particularly Sokhna and Adabiya but also Alexandria. Targeting the Sokhna and Adabiya trade is expected to be feasible since most coal and iron ore imports originate from Europe and the Americas and East Port Said provides an option to avoid the expensive Suez Canal passage. Coal imports from GPA can be attracted due to economies of scale.
- Breakbulk and other products (i.e. from the EPSIZ): EPS MPT should become the preferred supplier for the (scrap) steel factories in the North-East Egypt as well as the EPS Industrial Zone. EPS MPT will compete with the other Mediterranean ports for the trade volumes (Damietta as well as Alexandria). For now, the steel business is kept at minimum.

2.5 Short-listed bidders EPS MPT forecasts: the EPS MPT demand potential is estimated to develop from 2.3 M tons/pt in 2023 up to 8.0 M tons/pt after 10 years in 2033 as well as up to 8.5 M tons/pt by 2050

Commodity	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2040	2045	2050	Market Potential Appraisal
Clinker	84	729	882	1,041	1,207	1,453	1,636	1,977	2,254	2,541	2,593	2,644	2,694	2,981	3,241	3,476	Captive (aligned to EPS)
Bagged Cement	15	107	129	152	177	213	239	289	330	372	380	387	394	436	474	509	High (synergies clinker)
Coal	694	814	951	965	1,082	1,295	1,425	1,704	1,901	2,093	1,979	1,865	1,760	1,501	1,275	1,077	Medium (synergies clinker)
Iron Ore	75	90	106	241	270	277	284	291	298	306	321	337	346	354	363	372	Medium (high competition)
Nitrogenous Fertilizers	147	187	223	259	295	349	386	457	497	534	545	556	567	578	590	601	Medium (high competition)
Salt	260	305	346	384	419	473	500	567	617	663	676	690	704	718	732	747	High (capture Sinai volumes)
Slag	178	215	252	287	322	374	407	475	524	573	584	596	608	620	633	645	Medium (high competition)
Breakbulk Import	198	243	289	293	335	396	312	370	415	459	461	463	464	481	497	511	High (preferred supplier)
Breakbulk Export	49	61	72	126	143	170	312	370	415	459	461	463	464	481	497	511	High (preferred supplier)
Total Tonnage	2,250	2,751	3,250	3,748	4,250	4,999	5,501	6,500	7,250	8,000	8,000	8,000	8,000	8,150	8,300	8,450	

• Other trades: in addition to the top 3 key trades, the EPS MPT should target (iv) cement (v) fertilizers, and (vi) salt.

- Fertilizer business development: to develop the fertilizer business, the EPS MPT should partner with the main fertilizer producers in the area to become the preferred exporting facility. To reach the forecasted volumes, capturing a market share from Damietta is required, which are mainly focussed on the handling of urea fertilizers, rather than phosphatic fertilizers.
- Salt business development: There are marine salt production plants in along the Sinai's Mediterranean shoreline that can provide captive volumes. Capturing 50% of the Damietta volumes and 100% of the existing East Port said volumes is needed to reach the Salt forecasting results from the table.
- Grain Business: Due to Egypt's ambitions to limit wheat imports, the grains segment is not directly targeted at this stage by Sky Logistics for the EPS MPT. That said, in case this segment would be targeted, special treatment should be in place because this requires Sky logistics to partner with grain trader(s). This option will be evaluated after receiving initial acceptance of our proposal.

• Considerable and diversified commercial potential for the EPS MPT has been identified.

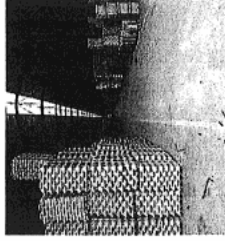
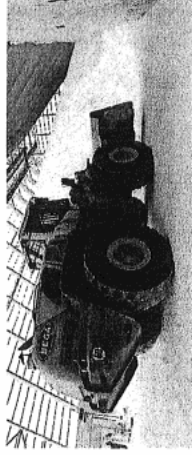
2.6 Opportunities for value added services: the handling of dry bulks offers a variety of cargo-specific value-added services and vertical integration: i.e. storage, warehousing, trading, (de)consolidation and processing

Overview of value added activities for the short-listed cargo flows

VA Activity / Cargo	Slag	Steel	Cement	Coal	Fertilizers	Salt	LME**
Short Term Storage	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Long Term Storage	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Trading Platform							
(De)Consolidation			✓	✓	✓	✓	✓
CFS Warehousing		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bagging			✓*		✓		✓
Blending				✓			
Milling							
Final Processing							
Other	✓						✓

Source: MTES; * Bagging for Cement is done by stuffing 50 Kg Cement Bags into 1.5 Ton Sing Bags ** LME = London Metal Exchange (see next slide for more information)

- A small variety of potential value-added services to dry bulk and / or breakbulk products exist.
- However, they do exist, depending on a potential successful vertical integration in the supply chain.
- In addition, "LME" has gives extra opportunity for use of value-added activities on adjacent land. The LME segment is an opportunity since there are currently no LME approved trading and warehousing facilities in Africa (see next slides). This means that East Port Said has opportunity to become Africa's first LME approved delivery point.



2.6 Opportunities for value added services: an opportunity for East Port Said is London Metal Exchange (LME) warehousing and trading, which is limitedly present in the MENA area. An LME certificate is required for this.

LME approved warehousing area over time by country (R) and map of countries (L)



A list of existing LME approved warehouse operators

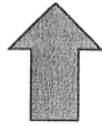
- 4STOX NV
- Access World
- Access World Logistics
- ACE
- C. Steinweg
- CWT Commodity Logistics
- Edgemere Terminals
- Eurus Metals
- F.lli Bartoli
- GKE Metal Logistics
- Grafon Warehouse Services
- H&M Metal Warehousing
- Halley Metals Iberica
- Henry Bath
- Henry Diaper & Co.
- Hokkai Mitsui Soko
- Independent Commodities Logistics
- ISTIM
- Keystore
- Kloosterboer Vlissingen
- Metal Transport
- Metro International Trade Services
- Mitsubishi Logistics
- P Global Services
- PGS USA Holding
- SH Bell Company
- The Sumitomo Warehouse Co
- Verbrugge International
- Volders Group
- Zuidmatie

- At this moment, limited LME capacity is present in Middle East and North Africa (MENA) region which provides an opportunity for East Port Said.
- In fact, no LME warehousing capacity is currently present in Africa meaning that East Port Said can become the continent's first (well-connected) LME hub.
- For attracting the LME market, East Port Said should become an approved delivery point and should also attract an approved LME warehousing operator.
- To become an LME approved delivery point as a port, a port should have a.o. a container terminal, a multi-purpose terminal and should have superior connectivity. With the new EPS MP1, the port will satisfy at least these three minimum conditions.
- Well-known LME warehousing operators include a.o. Access World Logistics, C. Steinweg and CWT Commodity Logistics.

2.6 Opportunities for value added services: an opportunity for East Port Said is London Metal Exchange (LME) warehousing and trading, which is limitedly present in the MENA area. An LME certificate is required for this.

Three-steps approval process:

1. Location approval
 - Widespread network in most important areas of net consumption
 - Appropriate fiscal and regulatory systems
 - Served by adequate transport network
 - Facilities to store goods without payment of duty
 - Political and economic stability
2. Obtaining warehouse license
 - Application process for warehouse company
3. Becoming an LME approved warehouse
 - Application when approved as warehouse company
 - Inspection process LME



- Most Relevant for East Port Said**
- The port itself should pass all LME criteria
 - Being located at a hot-spot from a global trade route perspective chances are considerable EPS passes the requirements



- Less Relevant for East Port Said**
- East Port Said can attract/partner with existing LME-licensed warehousing operators (e.g. Steinweg)
 - Interest of these warehousing operators is already tested in Step 1. of the LME approval process
 - MTBS is able to assist Sky Logistics in the application and partnering process



2.6 Opportunities for value added services: an opportunity for East Port Said is London Metal Exchange (LME) warehousing and trading, which is limitedly present in the MENA area. An LME certificate is required for this.

LME Commodities & Benefits:

- Trading opportunities: attraction of metal traders towards EPS
- Relevant commodities: copper, zinc, aluminum, etc. (less for steel)
- Sufficient warehousing possibilities (storage revenues)
- Increased potential for EPS MPT to handle more breakbulk commodities (handling revenues)
- Becoming an LME certified port increases the attractiveness for metal producers to vest their business in the nearby industrial zone

LME Requirements & next steps:

- Establish contact with LME
- Submit formal request in line with the requirements as set LME policy on the approval of locations as delivery points
- Obtain approval from the various internal committees within LME:
 - Gate 1: complete submission of all documents required by the LME to process the application and determine whether the basic criteria are satisfied
 - Gate 2: technical assessment by the LME based on the criteria listed in this policy
 - Gate 3: committee input (Metal Committee giving non-binding opinion on the Area of Net Consumption and Warehousing, Committee giving non-binding opinion on logistics connectivity and infrastructure), and
 - Gate 4: Final assessment by the LME and formal decision
- Develop/rebuild/reallocate a warehouse to be suitable for storage of metals
- Likely to be required: join hands with an existing LME accredited warehouse operator, and Submit formal request for warehouse approval by LME and obtain approval.

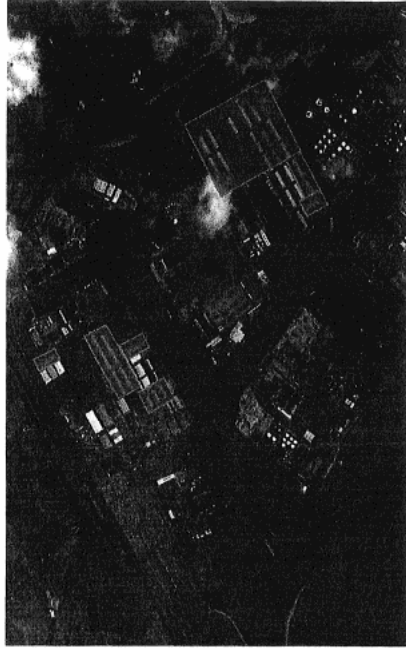


2.6 Opportunities for value added services: the impact of an LME certificate on the warehousing development in a Port (case study of Port of Flushing which became an LME approved delivery point from 2012 onwards).

2010



2015



Warehouse development impact of LME certification (Example; Port of Flushing LME GD Point from 2012)



Handwritten mark resembling the letter 'H'.

Handwritten numbers '179' and '178' with a checkmark.

2.7 Services & tariff maximization strategies: these strategies are much related to excellent and superior operational performances offered (thereby essentially becoming the regional best practice benchmark)

Overview of services & tariff maximisation strategies

Strategy	Description
Nautical access at EPS	<ul style="list-style-type: none"> Superior draft (CD - 18m) <input type="checkbox"/> ability to accommodate larger vessels and improve economies of scale
Operational excellence Levels	<ul style="list-style-type: none"> Superior vessel handling speed, leading to decreased berthing time and reduced vessel charter costs
Superior service Levels	<ul style="list-style-type: none"> Higher handling speed performance guarantees Flexible/attractive storage offered
Preferred berthing windows	<ul style="list-style-type: none"> Reduced / no vessel waiting time through dedicated service contracts on specific cargo berths allocated to parties
Value added logistics services	<ul style="list-style-type: none"> Additional services offered through strategic storing, blending, bagging, washing, shredding, milling and final processing services
One-stop shop	<ul style="list-style-type: none"> Offering the clients one-stop shop opportunity through assistance in the administrative (clearing) processes One point of contact for imports & exports, increasing the ease of doing business for the clients
Green terminal	<ul style="list-style-type: none"> Through new electric low emission and dust free equipment, automatic engine stop-start devices and state-of-the-art energy efficient buildings and warehouses (e.g. installation of solar panels on roofs), the carbon footprint of this new high-tech facility is foreseen to be minimized (please refer to chapter 9 and 10 of this document.)



Table of Contents

1. Project Overview & Introduction

2. Market Study by MTBS



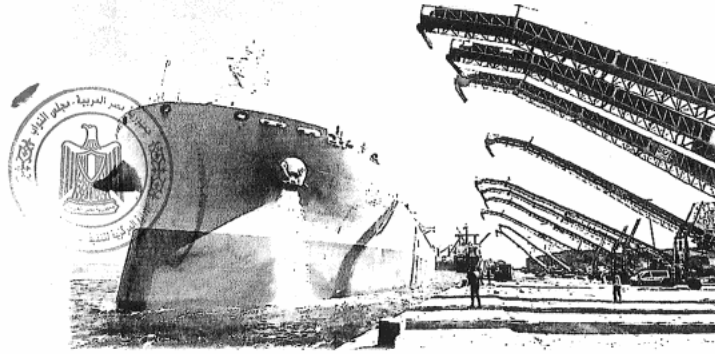
3. Operation Plan by Sky Logistics



4. Feasibility & Financial Study by Grant Thornton



5. Project Engineering by ECO Group, Dr. Amr El-Sherif



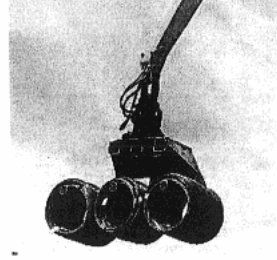
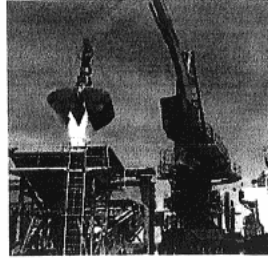
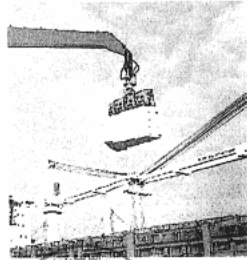
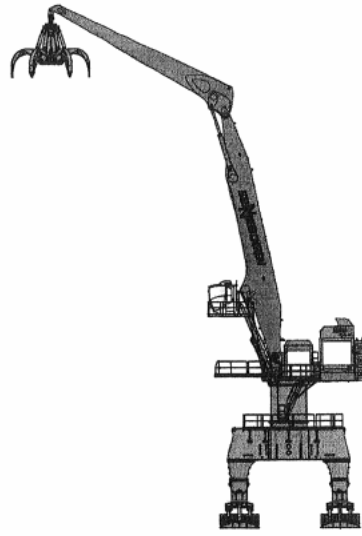
3.1 Operation Introduction, Assumptions, & Way of Doing Business:

The Multi-Purpose Terminal will be the first concession for such type of cargo in the Egyptian Mediterranean coast. Sky Investment operation strategy is based re-position Egyptian ports in the region in terms of:

- Providing latest stevedoring equipment in bulk handling aiming to raise loading/unloading rates to its international standards.
- Allowing large vessels, up-to capsizes, to approach Egyptian ports by making available shore equipment able to handle all types of bulk vessels.
- Implementing firm environmental policies to cope with East Port Said Port strategy of being first Green Port in Egypt.

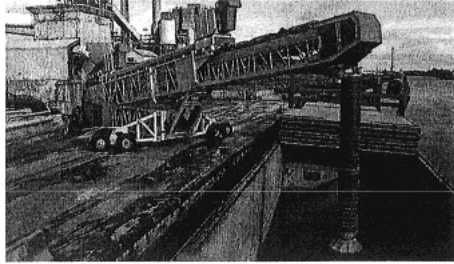
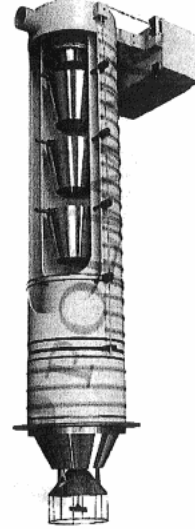
In order to achieve these ambitious goals, Sky Investment decided to provide the following main stevedoring equipment:

- **The World Largest Material Handler**
Sennebogen 895 Green Hybrid:
 - Save up to 55% energy with green hybrid system.
 - Viewing height up to 22 m and maximum reach 40 m (covering cap size vessels).
 - Fast loading cycles less than 40 seconds vs more than 3 minutes for normal mobile harbor cranes.
 - Precise cargo handling, no need to allocate equipment in holds for stuffing.
- The Material Handler will be essentially used for the following:
 - Gearless vessels of any size and cargos.
 - Breakbulk export/import.
 - Geared vessels based on client request and port handling productivity instructions.

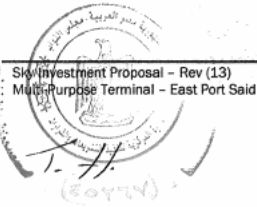


Handwritten signature and date: ١٧/٨/٢٠٢٢

- **Dust Free Conveyor Belts (Locally Adopted):**
 - Main idea behind the loading bellow system is discharging the powdered or granular bulk solid through a vertical column by its own weight and collecting any dust within the same enclosed column upwards.
 - The varying height between the upper discharge point and lower loading point is compensated with making the column flexible.
 - A mechanical winch system is used for adjusting the height while maintaining a closed area and straight passage for high capacity loading.
 - Depending on application requirements different type of bellows, abrasion cones, dust collectors and similar equipment are included in whole loading system.
 - Each conveyor can reach 500 Ton/Hr.
- This system will be mainly used for loading only:
 - Clinker.
 - Sand.
 - Quartz.
 - Any other dusty bulk material.



Green Ports



Site Investment Proposal – Rev (13)
Multi-Purpose Terminal – East Port Said

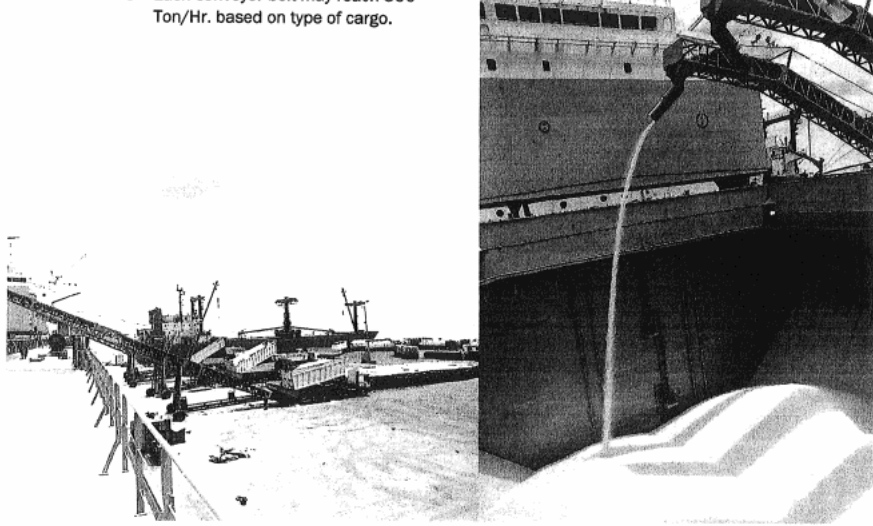
Strictly Confidential
August, 2022

Page 39/95

٧٧
١٧٤

• **Conventional Type Conveyor Belts:**

- Conveyor belts are currently used for non-dusty bulk material such as urea.
- It offers efficient and cost effective way of loading.
- Each conveyor belt may reach 300 Ton/Hr. based on type of cargo.



• **Other operating equipment:**

In addition to the described main stevedoring equipment, supporting tools will be provided:

- **Internal transportation:**
Moving cargo from/to vessels will be done by means of suitable trucks.
- **Controlling vessels' discharge:**
Mechanical controlled hoppers will be used to control stevedoring equipment discharge in trucks.
- **Warehouses staffing:**
A set of loaders, forklift, small size material handlers, and conveyor belts will be used at warehouses to insure maximum utilization
- **Dust control:**
For dusty bulk cargos such as coal, clinker, and similar, sprinkle & fog systems and other equipment according to the submitted drawings will be included in the infrastructure systems.



٧٨
١٢٤

Based on these list of equipment, we can expect the following loading/discharge rates:

Cargo	Type of Operation	Equipment Used	Average Rate (Ton/Day)
Cement Clinker	Loading	Dust Free Conveyor Belts	25,000
Bagged Cement	Loading	Vessel Cranes / Material Handler	6,000
Coal	Discharge	Vessel Cranes / Material Handler	15,000
Iron Ore	Discharge	Vessel Cranes / Material Handler	20,000
Nitrogen Fertilizers	Loading	Conventional Conveyor Belts	25,000
Salt	Loading	Conventional Conveyor Belts	18,000
Slag	Discharge	Vessel Cranes / Material Handler	25,000
Breakbulk	Loading	Material Handler	6,000
Breakbulk	Discharge	Material Handler	6,000

The following operation assumptions will be applied:

• **Operating Hours:**

Total Days per Year	365
Total Non-Operational Days per Year (BIMCO)	9
Total Operational Days per Year	356
Operational Hours per Days	20
Maximum Operating Hours per Year per Berth	7,120

• **Berths' Practical Operation Hours:**

Multi-Purpose Berths - Maximum Desired Utilization - Single Berths	40%	2,848	Source: PIANC Report #158 (2014): Masterplans for the Development of Existing Ports / UNCTAD
Multi-Purpose Berths - Maximum Desired Utilization - Two Berths	50%	7,120	
Multi-Purpose Berths - Maximum Desired Utilization - Three Berths	65%	13,884	
Multi-Purpose Berths - Maximum Desired Utilization - Four Berths	70%	19,936	
Multi-Purpose Berths - Maximum Desired Utilization - Five Berths	75%	26,700	
Multi-Purpose Berths - Maximum Desired Utilization - Six Berths	78%	33,108	
Multi-Purpose Berths - Maximum Desired Utilization - Seven Berths	80%	39,872	

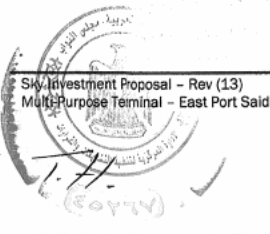


Vg
TR

• Equipment List:

Equipment	Usage	Cargo	Quantity
Material Handler	Loading/Discharge	Bagged Cement Coal Iron Ore Slag Breakbulk	2
Dust Free Conveyor Belts	Loading	Clinker	4
Conventional Conveyor Belts	Loading	Urea Salt	8
Mechanical Controlled Hoppers	Handling	Coal Iron Ore	10
Trailers + Tractors	Transportation	All Types	65
Loaders CAT 972	Staffing	All Types	8
Loaders CAT 950	Staffing	All Types	8
Forklift	Handling	Breakbulk	8
Sweepers	Cleaning	All types	4
Excavators	Staffing	All Types	4

Sky investment is committed to provide the terminal with the listed equipment mentioned in the equipment list, however Sky Investment reserves its right to change the equipment mentioned in order to provide better operation efficiency, latest models, new technology, and/or better environmental impact in terms of higher productivity (tons/hours), and lower emissions and dust particulars (less than what is regulated by the port authority) provided the approval of SCZone with a prior written consent from SCZone authority.



Handwritten signature and date: 17/8

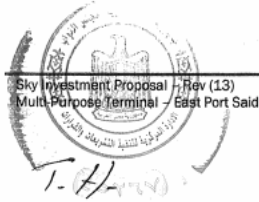
3.2 Vessels' Frequency & Turn-Around Time:

This section provides the expected number of vessels approaching the MPT in East Port Said. As mentioned earlier, our strategy is based on trying to attract larger vessels to enable our customers to get better freight hiring terms which will result in higher volumes.

This table summarize example of vessels' currently approaching ports, versus targeted vessels' sizes.

Design Vessels	Steel	Clinker	Coal	Iron Ore	Urea	Salt / Cement	LME
Maximum Design Vessels in Trades							
Classification (Name)	Handymax geared	Handymax geared	Capesize	Capesize WOZmax	Handymax geared	Handysize	Handymax geared
OA (Meters)	200	200	292	330	200	160	200
Draft (Meters)	13.5	13.5	18	18	13.5	10.2	13.5
Deadweight Tonnage (DWT)	65,000	64,000	180,000	251,000	64,000	25,000	65,000
Average Call size (Tons)	55,000	95,000	175,000	245,000	60,000	27,000	55,000
Example of Vessel (Name)	LEM Geranium	CD Callao	Cape harmony	Paraburdoo	CD Callao	Tian Xuan Xing	LEM Geranium
Vessels that Call in Egyptian Ports (from Sky Logistics Data shared) - these vessels are at the upper end of the spectrum							
OA (Meters)	190	190	229	292	200	143	N/A
Draft (Meters)	12.8	12.9	14.4	18.3	13	9.7	N/A
Beam (Meters)	32.3	32.3	32.3	45	32.2	21.5	N/A
Deadweight Tonnage (DWT)	58,749	57,002	81,870	181,044	81,094	17,539	N/A
Average Call size (Tons)	53,763	85,000	78,114	167,901	54,075	12,500	N/A
Gross Tonnage (GT)	32,415	32,987	43,041	94,528	34,508	11,894	N/A
Example of Vessel (Name)	Bulk Pride	Common Faith	Nord Gemini	Golden Savannah	Captain Haddock	Oslo Wave 3	N/A

- The following traffic analysis provided the following information over the total concession period:
 - Number and types of vessels for each commodity.
 - Berths' utilization, actual operating hours.
 - Number of berths in operation.
 - Average turn-around time per commodity, average time from vessel arrival till sailing.
 - Time contribution of berths' utilization per commodity, how many hours each commodity will occupy the berth.



Handwritten initials and a signature.

Commodity	Flow	Unit	Total Tonnage (30Y) (000)											
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
Clinker	Export	Tons/yr	74,549	584	729	882	1,041	1,207	1,453	1,636	1,977	2,254	2,541	2,993
Bagged Cement	Export	Tons/yr	10,907	85	107	129	152	177	213	239	289	330	372	380
Coal	Import	Tons/yr	42,685	674	814	951	965	1,082	1,295	1,425	1,704	1,901	2,093	1,979
Iron Ore	Import	Tons/yr	9,332	75	90	106	241	270	277	284	291	298	306	321
Nitrogenous Fertilizers	Export	Tons/yr	14,910	147	187	223	259	296	349	366	417	407	534	545
Salt	Export	Tons/yr	18,906	260	305	346	384	419	473	500	567	617	663	676
Slag	Import	Tons/yr	16,028	178	215	252	287	322	374	407	475	524	573	584
Breakbulk	Import	Tons/yr	12,972	198	243	289	293	335	396	312	370	415	459	461
Breakbulk	Export	Tons/yr	11,840	49	61	72	126	143	170	312	370	415	459	461
Total Tonnage	Total	Tons/yr	212,099	2,250	2,751	3,250	3,748	4,250	4,999	5,501	6,500	7,250	8,000	8,000

Vessel Size Summary	Av. Call Size	Qty Split	Total 30Y # Vessels											
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
Handysize (DWT-35)	25	22%	1,849	14	23	27	32	36	42	47	55	61	67	68
Handymax (DWT-50)	40	14%	766	15	13	13	14	15	18	19	23	25	27	28
Supramax (DWT-65)	55	46%	1,768	19	25	32	34	38	44	48	56	60	67	65
Panamax (DWT-80)	75	19%	535	3	5	5	5	9	11	13	17	20	22	22
Minicap (DWT-110)	100	2%	52	-	-	1	1	1	1	1	1	2	2	3
Capsize (DWT-180)	175	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total #Vessels			4,970	51	66	78	89	99	116	128	152	168	186	186

Commodity	Flow	Unit	Total Op Hr. 30Y											
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
Clinker	Export	Ton/Hr.	59,639	467	583	706	833	966	1,162	1,309	1,582	1,803	2,033	2,074
Cement Bags	Export	Ton/Hr.	36,357	283	357	430	507	590	710	797	963	1,100	1,240	1,267
Coal	Import	Ton/Hr.	96,874	899	1,085	1,268	1,286	1,442	1,726	1,900	2,272	2,534	2,791	2,639
Iron Ore	Import	Ton/Hr.	9,332	75	90	106	241	270	277	284	291	298	306	321
Fertilizer	Export	Ton/Hr.	11,928	118	150	178	207	236	279	309	366	398	427	436
Salt	Export	Ton/Hr.	21,007	289	339	384	427	466	526	556	630	686	737	751
Slag	Export	Ton/Hr.	12,823	142	172	202	230	258	299	326	390	419	458	468
Breakbulk Import	Import	Ton/Hr.	43,240	659	811	963	978	1,115	1,318	1,040	1,233	1,382	1,530	1,535
Breakbulk Export	Export	Ton/Hr.	39,467	165	203	241	419	478	565	1,040	1,233	1,382	1,530	1,535
Total Yearly Operation Hours			290,665	3,098	3,789	4,477	5,127	5,821	6,863	7,559	8,950	10,001	11,052	11,028

Commodity	Flow	Unit	Total Mooring/Unmooring											
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
Mooring Time	Export	Hr.	19,880	204	264	312	356	396	464	512	608	672	740	744
Unmooring Time	Import	Hr.	310,545	3,300	4,053	4,789	5,483	6,217	7,327	8,071	9,558	10,673	11,792	11,770
Total Mooring/Unmooring			330,425	3,504	4,317	5,101	5,839	6,613	7,844	8,683	10,166	11,365	12,532	12,514

Commodity	Flow	Unit	Total Manned Berths											
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
Maximum Berth Hours	Export	Hr.	12,320	89%	12,320	89%	12,320	89%	12,320	89%	12,320	89%	12,320	89%
Average Turnaround Time (Hours)	Export	Hr.	2.53	2.39	2.39	2.40	2.40	2.45	2.47	2.46	2.45	2.48	2.49	2.47
Average Turnaround Time (Days)	Export	Days	61	57	57	58	59	59	59	59	59	60	60	59

Commodity	Flow	Unit	Total Ton (30Yr)	2024	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052
Crushed	Export	Tons/yr	74,549	2,644	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694	2,694
Crushed	Import	Tons/yr	10,307	387	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394	394
Bagged Cement	Export	Tons/yr	42,655	1,866	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760	1,760
Iron Ore	Export	Tons/yr	14,910	566	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567	567
Iron Ore	Import	Tons/yr	18,906	890	704	606	608	608	608	608	608	608	608	608	608	608	608	608	608	608	608	608
Saltpetre	Export	Tons/yr	16,028	596	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606	606
Saltpetre	Import	Tons/yr	12,972	483	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464
Breakbulk	Export	Tons/yr	11,650	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464
Breakbulk	Import	Tons/yr	11,650	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464	464
Total Tonnage	Total	Tons/yr	212,058	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,150	8,150	8,150	8,150	8,300	8,300	8,300	8,300	8,300	8,450	8,450	8,450
Vessel Size Summary																						
Total Qty. Split																						
Total Qty. M/T																						
Handysize (DMT<45)	65	22%	1,849	69	70	70	70	70	70	70	72	72	72	72	74	74	74	74	74	76	76	76
Handymax (DMT<80)	40	14%	1,766	28	28	28	28	28	28	28	29	29	29	29	30	30	30	30	30	31	31	31
Supramax (DMT<80)	56	48%	1,768	65	65	65	65	65	65	65	67	67	67	67	69	69	69	69	69	70	70	70
Minicore (DMT<110)	75	19%	535	22	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
Capsize (DMT>180)	100	2%	52	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total Vessels	Total	#/Year	4,970	187	186	186	186	186	186	186	191	191	191	191	196	196	196	196	196	200	200	200
Effective Hourly Ship Handling Productivity: Total Op Hr. 30Y																						
Clinker	1,250 Ton/Hr.	2,115	2,155	2,155	2,155	2,155	2,155	2,155	2,155	2,155	2,385	2,385	2,385	2,385	2,593	2,593	2,593	2,593	2,593	2,781	2,781	2,781
Cement Bags	300 Ton/Hr.	1,290	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,453	1,453	1,453	1,453	1,580	1,580	1,580	1,580	1,580	1,697	1,697	1,697
Coal	750 Ton/Hr.	2,487	2,347	2,347	2,347	2,347	2,347	2,347	2,347	2,347	2,001	2,001	2,001	2,001	1,889	1,889	1,889	1,889	1,889	1,437	1,437	1,437
Iron Ore	1,000 Ton/Hr.	9,322	337	346	346	346	346	346	346	346	354	354	354	354	354	354	354	354	354	372	372	372
Fertilizer	1,250 Ton/Hr.	11,928	444	453	453	453	453	453	453	453	462	462	462	462	472	472	472	472	472	481	481	481
Salt	900 Ton/Hr.	21,007	766	782	782	782	782	782	782	782	792	792	792	792	813	813	813	813	813	830	830	830
Slag	1,250 Ton/Hr.	12,823	477	488	488	488	488	488	488	488	496	496	496	496	506	506	506	506	506	516	516	516
Breakbulk Import	300 Ton/Hr.	43,240	1,542	1,547	1,547	1,547	1,547	1,547	1,547	1,547	1,603	1,603	1,603	1,603	1,655	1,655	1,655	1,655	1,655	1,703	1,703	1,703
Breakbulk Export	300 Ton/Hr.	39,467	1,542	1,547	1,547	1,547	1,547	1,547	1,547	1,547	1,603	1,603	1,603	1,603	1,655	1,655	1,655	1,655	1,655	1,703	1,703	1,703
Total Yearly Operation Hours	Total	290,688	11,021	10,976	10,976	10,976	10,976	10,976	10,976	10,976	11,186	11,186	11,186	11,186	11,387	11,387	11,387	11,387	11,387	11,520	11,520	11,520
Mooring Time	2 Hr.																					
Unmooring Time	2 Hr.																					
Total Mooring/Unmooring	4 Hr.																					
Total Berthing Time	Total	19,880	748	744	744	744	744	744	744	744	764	764	764	764	784	784	784	784	784	800	800	800
Total Berthing Time	Total	210,545	11,749	11,720	11,720	11,720	11,720	11,720	11,720	11,720	11,920	11,920	11,920	11,920	12,121	12,121	12,121	12,121	12,121	12,320	12,320	12,320
# of Operating Berths	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Berths Utilization	85%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	84%	86%	86%	86%	86%	87%	87%	87%	87%	87%	89%	89%	89%
Maximum Berth Hours	Max	89%																				
Average Turnaround Time (Hours)	Max	12,320																				
Average Turnaround Time (Days)	Max	2.45	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.43	2.43	2.43	2.43	2.41	2.41	2.41	2.41	2.41	2.40	2.40	2.40

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٥



Clinker Vessels' Split

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels	1,271	100.0%

	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	3	0.2%
Handymax	1,036	76.5%
Supramax	232	23.4%
Panamax	-	-
Minicap	-	-
Capsize	-	-
Total #Vessels	1,271	100.0%

Iron Ore Vessels' Split

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels	111	100.0%

	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	-	-
Handymax	-	-
Supramax	88	79.3%
Panamax	18	16.2%
Minicap	5	4.5%
Capsize	-	-
Total #Vessels	111	100.0%

Bagged Cement Vessels' Split

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels	322	100.0%

	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	130	29.7%
Handymax	192	70.3%
Supramax	-	-
Panamax	-	-
Minicap	-	-
Capsize	-	-
Total #Vessels	322	100.0%

Fertilizers' Vessels' Split

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels	541	100.0%

	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	477	80.1%
Handymax	37	9.9%
Supramax	27	10.0%
Panamax	-	-
Minicap	-	-
Capsize	-	-
Total #Vessels	541	100.0%

Coal Vessels' Split

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels	690	100.0%

	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	55	5.2%
Handymax	405	52.3%
Supramax	194	34.1%
Panamax	36	8.4%
Minicap	-	-
Capsize	-	-
Total #Vessels	690	100.0%

Soft Vessels' Split

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels	433	100.0%

	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	358	75.7%
Handymax	51	14.8%
Supramax	24	9.5%
Panamax	-	-
Minicap	-	-
Capsize	-	-
Total #Vessels	433	100.0%

3/1
3/1

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels		
	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	426	89.9%
Handymax	30	10.1%
Supramax	-	-
Panamax	-	-
Minicap	-	-
Capsize	-	-
Total #Vessels	456	100.0%

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels		
	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	467	93.6%
Handymax	32	6.4%
Supramax	-	-
Panamax	-	-
Minicap	-	-
Capsize	-	-
Total #Vessels	499	100.0%

	DWT	Av. Call Size
Handysize	35	25
Handymax	50	40
Supramax	60	55
Panamax	80	75
Minicap	110	100
Capsize	180	175
Total #Vessels		
	Total # Vessels	Qty Split Per Vessel Type
Handysize	349	35.2%
Handymax	60	9.7%
Supramax	248	55.1%
Panamax	-	-
Minicap	-	-
Capsize	-	-
Total #Vessels	657	100.0%



3.3 Stevedoring Equipment Utilization:

Based on the forecasted vessels sizes for each commodity, stevedoring equipment will be allocated based on two main criteria:

- o **Vessel Gearing:** Normally geared vessels are available for sizes up to Post-Supramax (i.e. up to 65,000 DWT). Starting from Panamax and above, the majority of vessels are gearless.
- o **Required Loading/Discharge Rates:** Apart from gearless vessels, in some cases either, clients may require high rates which cannot be achieved using vessel cranes, since when freight rates are getting higher, vessels' berthing time will get very critical in fixing vessels. In this condition, we may use shore equipment with geared vessels' as well.

Accordingly, the following equipment utilization can be forecasted:

- o **Material Handlers:**

As recommended from original manufacturer, accumulated operating hours of 60,000 Hr. is totally guaranteed, yet the market demonstrates up to 80,000 Hr. with good operation. In order to be conservative, we will take 60,000 Hr. as accepted working life. For such heavy equipment, 40-60% utilization factor is acceptable according to international industry norms. Based on these assumptions, material handler usage will be based on the following parameters:

- o Total Acceptable Working Hours: 60,000 Hr.
- o Fair Usage Per Year: 4,000 Hr./Year (55% of total yearly available hours).

Material Handler Replacement Plan

Year	Total Yearly Working Hr.	Set (1) Yearly Op. Hr.	MH-1	MH-1 Replacement	Set (2) Yearly Op. Hr.	MH-2	MH-2 Replacement
2023	1,343	1,343	1,343	-	-	-	-
2024	1,656	1,656	2,999	-	-	-	-
2025	1,967	1,967	4,966	-	-	-	-
2026	2,376	2,376	7,343	-	-	-	-
2027	2,713	2,713	10,056	-	-	-	-
2028	3,181	3,181	13,237	-	-	-	-
2029	3,503	3,503	16,740	-	-	-	-
2030	4,130	2,065	18,805	-	2,065	2,065	-
2031	4,618	2,309	21,114	-	2,309	4,374	-
2032	5,108	2,554	23,668	-	2,554	6,928	-
2033	5,133	2,566	26,234	-	2,566	9,495	-
2034	5,158	2,579	28,814	-	2,579	12,074	-
2035	5,175	2,587	31,401	-	2,587	14,661	-
2036	5,175	2,587	33,988	-	2,587	17,249	-
2037	5,175	2,587	36,576	-	2,587	19,836	-
2038	5,175	2,587	39,163	-	2,587	22,423	-
2039	5,175	2,587	41,751	-	2,587	25,011	-
2040	5,375	2,687	44,438	-	2,687	27,698	-
2041	5,375	2,687	47,125	-	2,687	30,385	-
2042	5,375	2,687	49,812	-	2,687	33,073	-
2043	5,375	2,687	52,500	-	2,687	35,760	-
2044	5,375	2,687	55,187	-	2,687	38,447	-
2045	5,559	2,780	57,966	-	2,780	41,227	-
2046	5,559	2,780	-	2,780	2,780	44,006	-
2047	5,559	2,780	-	5,559	2,780	46,786	-
2048	5,559	2,780	-	8,339	2,780	49,565	-
2049	5,559	2,780	-	11,118	2,780	52,345	-
2050	5,734	2,867	-	13,985	2,867	55,212	-
2051	5,734	2,867	-	16,852	2,867	58,079	-
2052	5,734	2,867	-	19,720	2,867	-	2,867



١٧
١٧٤

• **Dust Free Conveyor Belts & Conventional Conveyor Belts:**

Conveyor Belts are locally manufactured in-line with international best practices. Sky Investments has Corporate Social Responsibility (CSR) policy aiming to always create value for supporting industry. Thus, we do have Research & Development team with objective of giving chance to Egyptian manufacturers to develop their capabilities. In that sense, we started since 2020 to create prototype for advanced types of stevedoring dust free and conventional conveyor belts. The following tables show the utilization hours for belts and replacement plan.

- o Total Acceptable Working Hours: 20,000 Hr.
- o Fair Usage Per Year: 1,5 00 Hr./Year.

Dust Free Conveyor Belts Plan					Conventional Conveyor Belts Plan				
Year	Total Yearly Working Hr.	DFCB-1	DFCB-2	DFCB-3	DFCB-4	Year	Total Yearly Working Hr.	CCB-1	CCB-2
2023	467	467				2023	406	406	
2024	583	1,050				2024	488	895	
2025	706	1,756				2025	563	1,458	
2026	833	2,589				2026	634	2,092	
2027	966	3,554				2027	702	2,793	
2028	1,162	4,717				2028	805	3,598	
2029	1,309	6,026				2029	864	4,462	
2030	1,582	7,607				2030	996	5,458	
2031	1,803	9,410				2031	1,083	6,541	
2032	2,033	11,443				2032	1,164	7,705	
2033	2,074	13,518				2033	1,187	8,892	
2034	2,115	15,633				2034	1,211	10,103	
2035	2,155	17,788				2035	1,235	11,338	
2036	2,155	19,943				2036	1,235	12,573	
2037	2,155	-	2,155			2037	1,235	13,808	
2038	2,155	-	4,310			2038	1,235	15,043	
2039	2,155	-	6,466			2039	1,235	16,279	
2040	2,385	-	8,850			2040	1,260	17,538	
2041	2,385	-	11,235			2041	1,260	18,798	
2042	2,385	-	13,620			2042	1,260	-	1,260
2043	2,385	-	16,005			2043	1,260	-	2,520
2044	2,385	-	18,390			2044	1,260	-	3,779
2045	2,593	-	-	2,593		2045	1,285	-	5,064
2046	2,593	-	-	5,186		2046	1,285	-	6,349
2047	2,593	-	-	7,778		2047	1,285	-	7,634
2048	2,593	-	-	10,371		2048	1,285	-	8,919
2049	2,593	-	-	12,964		2049	1,285	-	10,204
2050	2,781	-	-	15,745		2050	1,311	-	11,515
2051	2,781	-	-	18,526		2051	1,311	-	12,826
2052	2,781	-	-	-	2,781	2052	1,311	-	14,137

NB:

- Total Yearly Working Hours are calculated based on vessels' operation hours mentioned in clause (3.2)
- Lead time for heavy equipment may take more than 1 year, so cash flow will be prior to actual replacement by 10 - 12 months to guarantee on-time replacement.

T.A. (80974)

178

• **Other Equipment:**

Since other equipment yearly working hours will depend a lot on operation conditions, any kind of forecast will be highly subjective. Accordingly, our replacement plan for the remaining equipment will be based on two main criteria:

- o Straight forward time plan replacement based on below table.
- o During procurement phase, we may adjust the below plan based on original manufacturers recommendations and actual working hours.
- o Replacement will be according to original manufacturers' operation manual.

Equipment	Life Time (Years)
Dust Free Conveyor Belts	10
Conventional Conveyor Belts	20
Mechanical Controlled Hoppers	10
Tractors	10
Trailers	20
Loaders CAT 972	15
Loaders CAT 950	15
Forklift	10
Sweepers	10
Excavators	20
Miscellaneous Equipment	10



H.

111
155

3.4 Storage Allocation & Capacity Planning:

Storage is essential part of the service offered in the MPT. A part from the new East Port Said Industrial Zone, all other factories are located away from the port by more than 150 Km for Sukhna or Arish the nearest industrial areas, and more than 400 Km from north Upper Egypt as Helwan, Beni Suef, and Menia. Accordingly, presence of sufficient storage area to act as temporary station between transportation to/from industrial zones us mandatory to keep vessels' loading/discharging rates at its international standards by de-coupling transportation from stevedoring activities.

According to the forecasted quantities and loading/discharge rates, we can deduce the following storage capacity analysis:

Cargo Type	Average Vessel Size (Ton)	Main Factory Locations	Forecasted # Days Inventory On-Hand (Days)	Average Inventory Levels (Ton)
Clinker	60,000	Sinai	24	165,000
Bagged Cement	35,000	Sukhna	45	45,000
Coal	65,000	Cairo	21	95,000
Slag	45,000	North Upper Egypt	24	35,000
Iron Ore	85,000	Sukhna	45	40,000
Urea	30,000	Sukhna Helwan	30	50,000
Salt	45,000	Sinai	15	35,000
Breakbulk	25,000	East Port Said	15	15,000

The Average Days Inventory On-Hand depends on many factors:

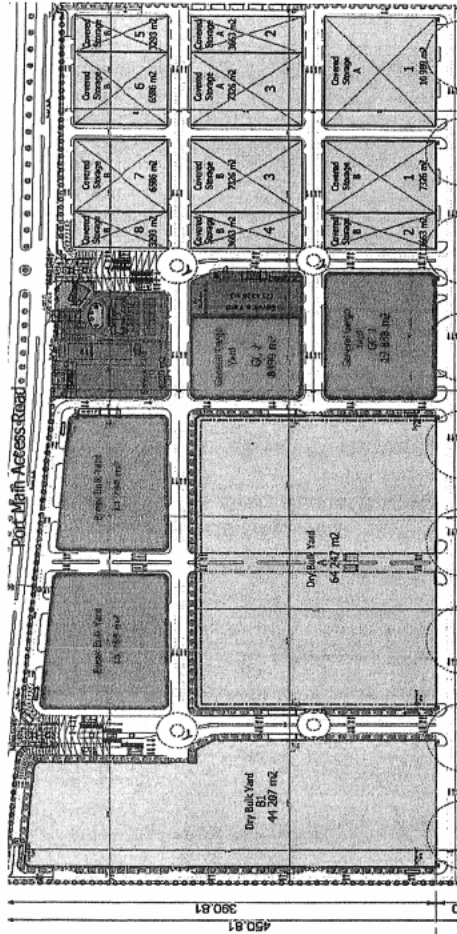
- **Vessel Size:** The larger the vessel size the longer period required for storage
- **Distance from Factory:** The long distance results in lower transportation rates which raises the storage requirements.
- **Annual Forecasted Volume:** The higher the volume, the more potential for vessels' overlaps leading to higher storage capacity required.
- **Cargo Density:** The lower density leads to lower truck loads which need higher storage capacity.
- **Cargo Conditions:** This factor affect loading/unloading truck rates, i.e. bagged cement.

Accordingly, the following locations are allocated for each cargo illustrated in the layout page (50):

Cargo	Location	Area (square meter)
Clinker	Dry Bulk Area Yard A	65,000
Bagged Cement	A3 – B1	15,000
Coal	B1	20,000
Slag	Breakbulk (1)	15,000
Iron Ore	B1	20,000
Urea	Covered Storage A1 – A2	15,000
Salt	Breakbulk (2)	14,000
Breakbulk	General Cargo (1) & (2)	20,000



١٩
١٧٤



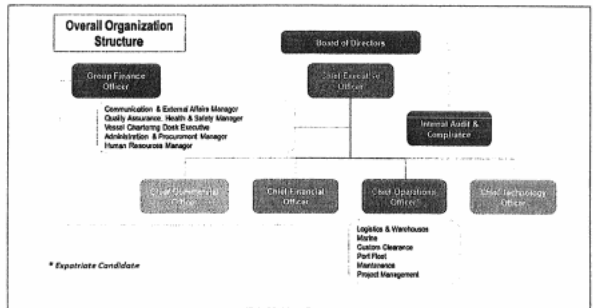
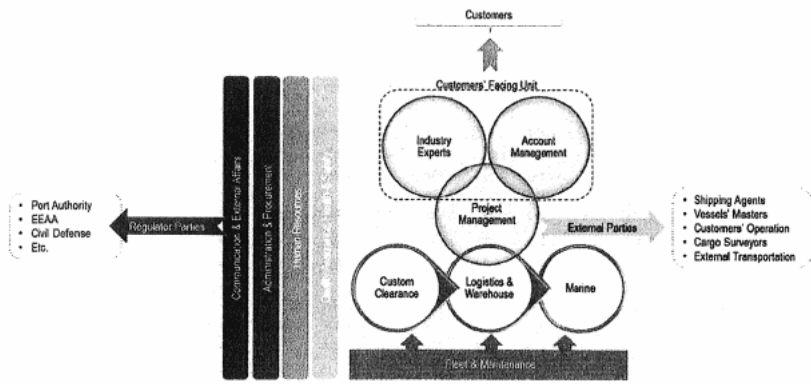
Total Allocated Area:	188,488 SQM
Maximum Required Area:	165,605 SQM
Average Required Area	124,163 SQM
Average Utilization	66%
Average Tonnage On-Hand	489,178 TON
Area Available to Maximize Throughput and/or to Increase Diversity	34,410 SQM



١٧٤
٩

3.5 Human Resource Planning:

- Our project is one of the pioneer projects in East Port Said which is one of the government serious steps to create value services in Sinai Peninsula. The project will add direct labor force of almost 400 Full Time Employees at all levels and many other casual service providers, i.e. transportation activities, truck stations with all its services, vessels' supports, etc. Since our project will be the first terminal run by Egyptian entity, we will hire expatriate Chief Operating Officer having reputable career history able to transfer day-to-day operation knowledge to our Egyptian staff. The following diagram shows our intended business operation model & organization high level structure:



- Based on this high level organization structure and Korn Ferry market compensation survey, the following compensation table is forecasted:



91
125

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ٩٣

Titb	Y0-S	Y1-S	Y2-S	Y3-S	Y4-S	Y5-S	Y6-S	Y7-S	Y8-S	Department	Total HC
Top Management:											10
C Level	8,000	8,800	9,680	10,745	11,819	13,001	14,301	15,731	17,305	Chief Executive Officer	1
C Level	13,000	14,300	15,730	17,460	19,208	21,127	23,240	25,584	28,120	Chief Operation Officer	1
C Level	6,500	7,150	7,865	8,730	9,603	10,563	11,620	12,782	14,060	Chief Commercial Officer	1
C Level	6,500	7,150	7,865	8,730	9,603	10,563	11,620	12,782	14,060	Chief Financial Officer	1
C Level	6,500	7,150	7,865	8,730	9,603	10,563	11,620	12,782	14,060	Chief Technology Officer	1
S. Manager	4,575	4,667	4,760	4,855	4,952	5,051	5,152	5,255	5,360	Public Relations Manager	1
S. Manager	4,575	4,667	4,760	4,855	4,952	5,051	5,152	5,255	5,360	QHSE Manager	1
S. Manager	4,575	4,667	4,760	4,855	4,952	5,051	5,152	5,255	5,360	Admin & Procurement Manager	1
S. Manager	4,575	4,667	4,760	4,855	4,952	5,051	5,152	5,255	5,360	HR Manager	1
C Level	4,500	4,950	5,445	6,044	6,648	7,313	8,044	8,849	9,734	Chartering Desk Executive	1
Operation Department:											315
Section Head	2,150	2,193	2,237	2,281	2,327	2,373	2,421	2,469	2,519	Middle Management	5
Supervisor	1,224	1,249	1,274	1,299	1,325	1,352	1,379	1,406	1,434	Supervisors	22
Specialist	639	652	665	679	692	706	720	734	749	Staff	288
Commercial Department:											15
Section Head	2,150	2,193	2,237	2,281	2,327	2,373	2,421	2,469	2,519	Middle Management	3
Supervisor	1,224	1,249	1,274	1,299	1,325	1,352	1,379	1,406	1,434	Supervisors	3
Specialist	639	652	665	679	692	706	720	734	749	Staff	9
Finance Department:											14
Section Head	2,150	2,193	2,237	2,281	2,327	2,373	2,421	2,469	2,519	Middle Management	1
Supervisor	1,224	1,249	1,274	1,299	1,325	1,352	1,379	1,406	1,434	Supervisors	3
Specialist	639	652	665	679	692	706	720	734	749	Staff	10
Technology Department:											12
Section Head	2,150	2,193	2,237	2,281	2,327	2,373	2,421	2,469	2,519	Middle Management	2
Supervisor	1,224	1,249	1,274	1,299	1,325	1,352	1,379	1,406	1,434	Supervisors	4
Specialist	639	652	665	679	692	706	720	734	749	Staff	6
Public Relations Department:											2
Section Head	2,150	2,193	2,237	2,281	2,327	2,373	2,421	2,469	2,519	Middle Management	-
Supervisor	1,224	1,249	1,274	1,299	1,325	1,352	1,379	1,406	1,434	Supervisors	2
Specialist	639	652	665	679	692	706	720	734	749	Staff	-
QHSE Department:											16
Section Head	2,150	2,193	2,237	2,281	2,327	2,373	2,421	2,469	2,519	Middle Management	2
Supervisor	1,224	1,249	1,274	1,299	1,325	1,352	1,379	1,406	1,434	Supervisors	4
Specialist	639	652	665	679	692	706	720	734	749	Staff	10
Admin & Procurement Department:											16
Section Head	2,150	2,193	2,237	2,281	2,327	2,373	2,421	2,469	2,519	Middle Management	2
Supervisor	1,224	1,249	1,274	1,299	1,325	1,352	1,379	1,406	1,434	Supervisors	4
Specialist	639	652	665	679	692	706	720	734	749	Staff	10
HR Department:											8
Section Head	2,150	2,193	2,237	2,281	2,327	2,373	2,421	2,469	2,519	Middle Management	2
Supervisor	1,224	1,249	1,274	1,299	1,325	1,352	1,379	1,406	1,434	Supervisors	2
Specialist	639	652	665	679	692	706	720	734	749	Staff	4
Total											408

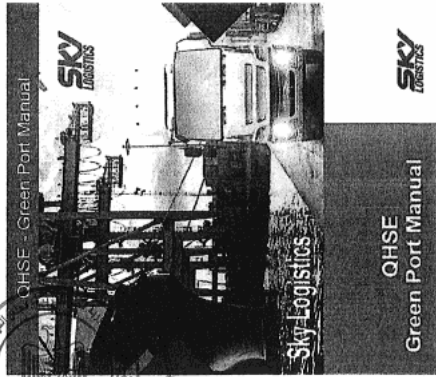


T. H. (Signature)

95 (Handwritten mark)

3.6 QHSE & Technology Usages:

3.6.1 General QHSE guidelines and Green Port Operations at Sky Logistics:



- QHSE and Green Port Implementation at Sky Logistics: EPS MPT will have a QHSE Green Port Manual**
- QHSE Impact: Sky logistics has consolidated all upstream services to projects in the Oil & Gas and commodity sector into one group. Sky logistics is considered one of important logistics operators in Egypt and it is proud of its strong qualified employee base and aims to stimulate the regional economy by continuing to recruit and reward qualified team-members.
 - Training & Awareness: Sky logistics trains all its employees to be able to work in line with best-in-class QHSE standards and implements awareness generation programs to ensure safe and environmentally sound operations and working conditions.
 - Green Port Implementation: Green ports concepts mainly concern maximizing economic benefits and minimizing potential environmental impact of seaports on their surrounding territories. We do this by:
 - Investing in electrical equipment instead of diesel-power equipment.
 - Investing energy efficient LED lighting on the terminal.
 - Investing in rooftop solar panels on warehouses and buildings.
 - Investing in waste separation, collection and recycling schemes.
 - Investing in noise emissions measuring systems and noise reduction schemes.
 - Investing in air quality measuring, closed warehouses, air ventilation systems, dust extraction machines and closed conveyor systems.
 - Investing in water quality, which focuses on minimizing water consumption at the terminal as well as implement measures against water pollution (i.e. from washing or oil leakages).
 - Investing in biodiversity and green space at the terminal.

SKY LOGISTICS
QHSE
Green Port Manual



3.6.2 General QHSE guidelines: It is of utmost importance for terminal operations that QHSE guidelines are in line with international best practices. Examples of policies to be considered for EPS MPT are listed



Certificates

ISO 50001

This is a voluntary standard for designing, implementing and maintaining an energy management system (such as by EcoPort EMS Standard). ISO 50001 was developed by an ISO technical committee and published in 2011.

ISO 14001

This is a voluntary standard specifying the requirements for an environmental management system that an organization can use to enhance its environmental performance. It is intended for use by an organization seeking to manage its environmental responsibilities in a systematic manner that contributes to the environmental pillar of sustainability.



Human Capital

Skilled personnel, a pre-requisite for efficient and safe terminal operations
Ports typically invest millions in expensive terminal equipment and operational systems to facilitate efficient operations. However, to leverage these investments, having skilled labor force to manage operations in a safe and efficient manner within a terminal and port is a prerequisite.

SKY Logistics is known for its excellent training program and highly values the safety of its Personnel during operations.

Highly Skilled Labor becomes increasingly important. High training standards are just as important as modern equipment for safe and efficient terminal operations.

Modern port and terminal operations are highly sophisticated and therefore increasingly require skilled personnel to:

- Supervise and operate complex and sophisticated machinery and equipment, and
- Operate equipment from control rooms in an increasingly automated environment.

Training

Education and Creating Safety Awareness
 • Setting up a training center: Continuation of activities to set up a training center.
 • Reform of job-related training system: Continued reform of the job-related training system, i.e. the safe and healthy working training system.
 • Promotion of safety at work (awareness).
 • health promotion activities – workshops, challenges).

IT Solutions

Various IT suppliers offer system solutions regarding the Environment, Health and Safety (EHS) Management, with emphasis on Incident Management System. The following system providers are used on some of the benchmark terminals:

- TENFORCE:** a company registered in Belgium providing EHS & Operational Risk Management Software.
- Cappotton:** a Dutch based company offering EHS applications in various industries, amongst others in the maritime sector.
- Amocois / Dynamics OHS 365:** a British company providing add-on application in an ERP environment.

371 / 376



3.6.3 Implementation of green port guidelines: the following topics are examples of green implementations which will be further assessed in the next steps for EPS MPT.

Energy Management

Environmental Strategy
As part of the Strategic Business Plan for EPS MPT

Environmental Performance Reports (EPR)
• Day-to-day management

Environmental Zones behind port area
• Such as low emission zones (SECA zones)

Green Incentives Schemes

• For example, green ship discounts or schemes applicable to the port dues

Energy Management System

• To track the fuel and electricity usage of the terminal

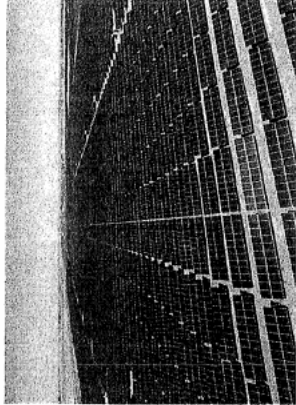
Electricity Consumption Measuring Points

• To track the energy consumption for equipment

Port GHG Emissions / Air Quality Measuring

• To track the GHG emission and air quality on the terminal

Green Energy Consumption



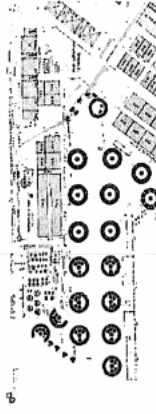
Solar Panels on EPS MPT

The rise of solar power (and wind power) is important to the flexible operation of power systems to secure enough energy at all times. The cost of battery storage is declining fast, and batteries increasingly compete with gas-fired peaking plants to manage short-run fluctuations in supply and demand.

Sustainable Energy Usage

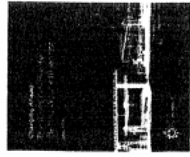
LED Lights

A Terminal Lighting Plan could be developed where the use of LED lighting as well as smart lighting and type of energy use could be discussed. The following visual is a snapshot from a lighting plan of Luka Koper (Slovenia) terminal.



Electrical Terminal Equipment

The use of electric equipment and supporting systems (e.g. docking stations) will reduce GHG and noise Emissions.



3.6.4 Technology Usages:

International best practices in port technologies are considered for EPS MPT to enhance port operations in the future, the implementation of some of the below examples will be further investigated during the next stage.

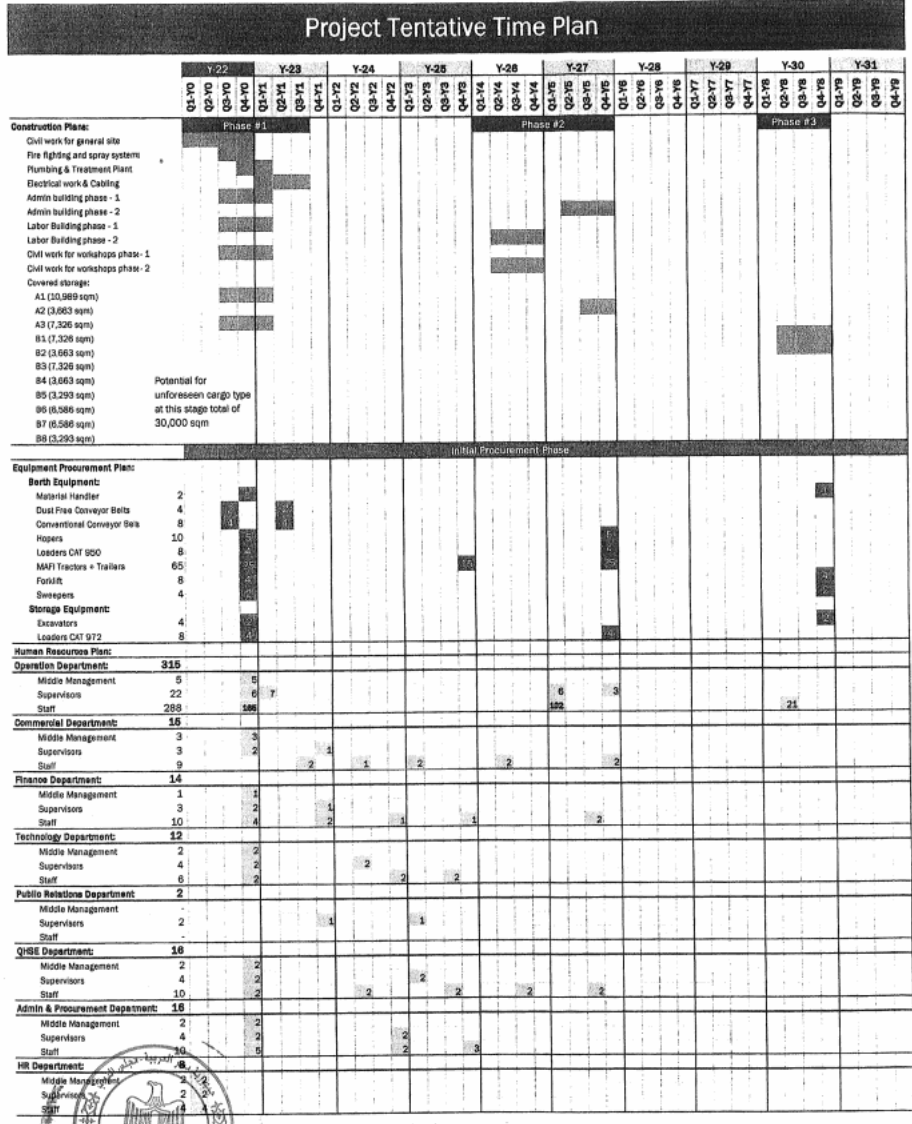


Maritime Transport	Transshipment and Hinterland Transport	Infrastructure and Energy	New Business Models
<p>Installation of sensors for the automation of sea-going vessels, mooring and other waterside processes</p> <ul style="list-style-type: none"> Autonomous vessels Automated mooring Intelligent tugboats Automated underwater drones Smart Buoys Communication of vehicles (V2X) 	<p>Intelligent loading units, pallets or packages organizing their own transports across the whole transport system</p> <ul style="list-style-type: none"> Changes in shipment sizes Trackable shipments Intelligent containers <p>Assignment of loading units and cargo to transport modes is not fixed but flexible and can be adapted to the current situation</p> <ul style="list-style-type: none"> Synchro-modality 	<p>Smart infrastructure and critical infrastructure systems</p> <ul style="list-style-type: none"> Infrastructure Control Department Condition-based maintenance Repair robots Flight drones Virtual terminal working environment <p>Energy management strategies and power availability</p> <ul style="list-style-type: none"> Energy management strategies E-mobility Energy savings Renewable energy production Power availability in smart grids and energy control system 	<p>Digital business models of maritime logistics</p> <ul style="list-style-type: none"> Creation of online markets Optimization of processes Increase of transparency
<p>Role of port authorities as data service providers</p> <ul style="list-style-type: none"> New Departments for port authorities (e.g., Port Traffic Centre) 	<p>Transshipment movements and transports are automated</p> <ul style="list-style-type: none"> Automation of handling and terminal operation Automated hinterland transports Automated trucks / trains / barges Truck2-X / Rail2-X 		
<p>New job profiles in port operations</p> <ul style="list-style-type: none"> Data scientist Shore-control-center operator Land based crew Multimodal traffic controller Port energy manager 			



FLEET EdgeMASTER

178 / 97



98
175

Table of Contents

1. Project Overview & Introduction

2. Market Study by MTBS



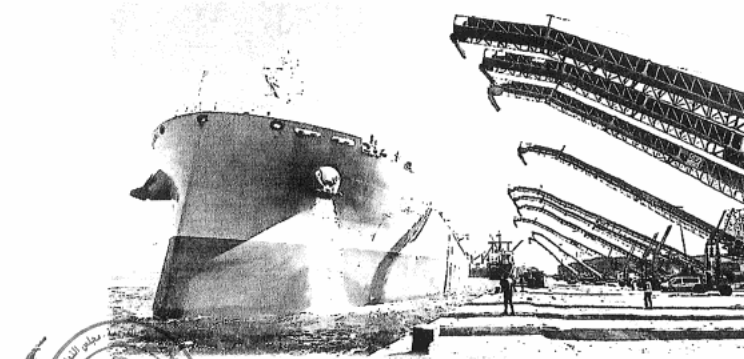
3. Operation Plan by Sky Logistics



4. Feasibility & Financial Study by Grant Thornton



5. Project Engineering by ECO Group, Dr. Amr El-Sherif

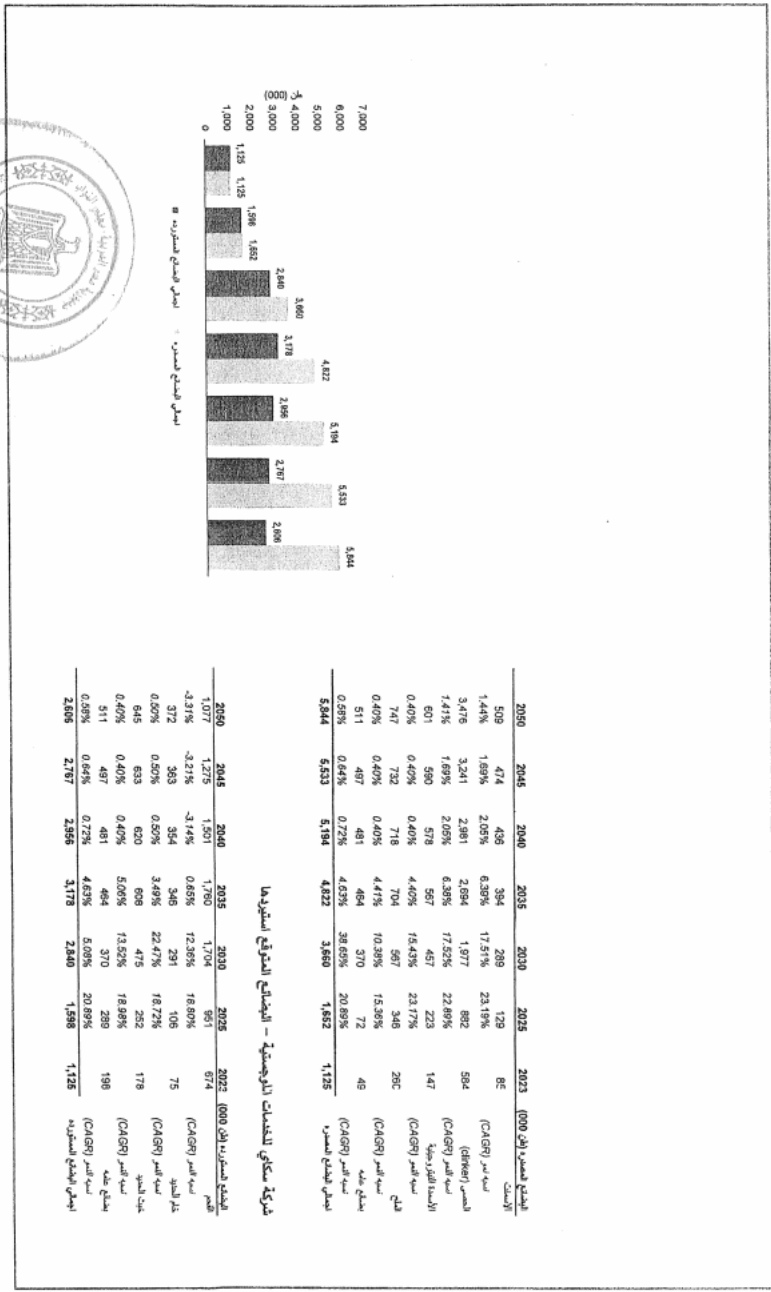


٩٨
١٧٤

١٠٢ الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣

Sky Investment Proposal Rev (13)
Multi-Purpose Terminal - East Port Said

Strictly Confidential
August, 2022



طريقة سكاني للخصمات الاجتماعية - المبيعات المتوقعة السنوية

السنة	2020	2045	2040	2035	2030	2025	2023
إجمالي المبيعات المتوقعة (مليون جنيه مصري)	1,077	1,275	1,501	1,790	1,704	951	674
نسبة المبيعات المتوقعة (CAAGR)	-3.31%	-3.21%	-3.14%	0.65%	12.36%	18.80%	
إجمالي المبيعات المتوقعة	372	363	354	346	291	106	75
نسبة المبيعات المتوقعة (CAAGR)	0.50%	0.50%	0.50%	3.49%	22.47%	18.72%	
إجمالي المبيعات المتوقعة	645	633	620	608	475	252	178
نسبة المبيعات المتوقعة (CAAGR)	0.40%	0.40%	0.40%	5.08%	13.52%	18.98%	
إجمالي المبيعات المتوقعة	511	497	481	464	370	289	198
نسبة المبيعات المتوقعة (CAAGR)	0.89%	0.49%	0.72%	4.63%	50.8%	20.89%	
إجمالي المبيعات المتوقعة	2,606	2,787	2,958	3,178	2,840	1,586	1,125
نسبة المبيعات المتوقعة (CAAGR)							



الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٠٣



شركة مساهمة للخدمات اللوجستية - مقابل ارتفاع تكاليف التشغيل وزيادة التكاليف

0	2023	2025	2030	2035	2040	2045	2050
1							
2	1.29	1.35	1.50				
3			1.89	1.90	2.12	2.37	

2050	2045	2040	2035	2030	2028	2023	2023
8.96	8.12	7.35	6.65	6.03	5.46	5.25	5.25
5.97	5.41	4.90	4.44	4.02	3.64	3.50	3.50
8.11	7.34	6.65	6.02	5.46	4.94	4.75	4.75
8.11	7.34	6.65	6.02	5.46	4.94	4.75	4.75
6.74	6.11	5.53	5.01	4.54	4.11	3.95	3.95
8.96	8.12	7.35	6.65	6.03	5.46	5.25	5.25
8.96	8.12	7.35	6.65	6.03	5.46	5.25	5.25
2050	2045	2040	2035	2030	2028	2023	2023
2.37	2.12	1.90	1.69	1.50	1.39	1.29	1.29
6.69	6.05	5.49	4.97	4.50	4.05	4.00	4.00
2.09	1.89	1.72	1.55	1.41	1.28	1.25	1.25

مقابل زيادة

- من المتوقع نمو كل من أسعار الشحنات على الشحنات المصنفة وكلفة التشغيل اللوجستية ورسوم وقت حتى الإقلاع بسببه 2% سنوياً من 2023 إلى 2050، من المتوقع أن تتراوح أسعار الشحنات على الشحنات بين 3.5 و5.25 دولار أمريكي اللان في 2023 ومن المتوقع أن تنمو الأمتعة حتى تتراوح بين 5.97 و8.96 دولار أمريكي اللان في 2050.
- من المتوقع نمو متوسط تكلفة التشغيل بسببه 2% سنوياً من 2023 إلى 2050.
- من المتوقع أن توضع مقابل التكاليف المتوقعة بسببه 2% سنوياً من 2023 إلى 2050، من المتوقع أن توضع مقابل التكاليف المتوقعة حتى الإقلاع اللوجستية بسببه 2% سنوياً من 2023 إلى 2050.
- أسعار الشحنات على الشحنات الأخرى هي الشحنات على الشحنات الأخرى التي سيتم نقلها إلى 8.96 دولار أمريكي اللان في 2050.

معدل العائد الداخلي (Equity IRR) بلغ 14.2% لمشروع إنشاء محطة معالجة الأغراض بنظام البناء-التشغيل-إعادة التسليم (BOT) بإنهاء شرق بورسعيد

شركة سكاي للخدمات الراجعة - معدل العائد الداخلي لحقوق الملكية (Equity IRR)

2029	2034	2033	2032	2031	2030	2029	2028	2027	2026	2025	2024	2023	Year 0
9,420	10,179	11,131	7,964	8,996	(287)	6,161	5,071	(1,185)	1,204	1,019	1,726	(13,091)	(16,685)
-	-	-	-	-	7,671	2,500	3,500	9,307	8,552	5,000	5,000	12,300	13,000
-	-	-	-	-	562	562	562	562	557	420	1,100	1,100	1,300
-	(1,534)	(2,034)	(2,734)	(6,876)	(6,111)	(7,139)	(7,002)	(8,399)	(8,415)	(7,060)	(6,790)	(5,130)	(4,300)
-	(84)	(287)	(572)	(1,529)	(1,674)	(1,964)	(2,750)	(2,888)	(2,448)	(2,428)	(3,081)	(2,729)	(795)
9,420	8,561	8,810	4,298	891	(401)	(442)	(619)	(2,945)	(951)	(2,910)	(7,950)	(5,740)	

2050	2049	2048	2047	2046	2045	2044	2043	2042	2041	2040	2039	2038	2037	2036
13,001	8,541	13,960	12,342	13,922	4,318	11,786	12,485	7,706	12,742	11,385	10,781	12,014	9,888	11,751

شركة سكاي للخدمات الراجعة - معدل العائد الداخلي (Equity IRR vs Cost of Equity)



- من المتوقع أن يبلغ إجمالي الأرباح 10 مليون دولار أمريكي في 2023 وبين المتوقع أن يصل إلى 61.9 مليون دولار أمريكي في 2050. من المتوقع أن يتم استمرارية التشغيل من حوالي 3.4 مليون دولار أمريكي حتى 2023 إلى 20.08 مليون دولار أمريكي حتى 2050 ومن المتوقع نمو حتى 4.03 مليون دولار أمريكي في 19.2 مليون دولار أمريكي خلال نفس الفترة. ومن المتوقع أن يتبع هذا الأرباح قبل الضريبة والإهلاك والاستهلاك من 2023 إلى 2023 في 30.3% في 2050.
- من المتوقع أن يتم دفع حواف الأرباح قبل الضريبة والإهلاك من 2023 إلى 2050 بعد الضريبة بنسبة 22.5%، مستنتجاً من توقعات ربح سنائي بعد الضريبة (NOPAT) لغرض تحقيق معدل العائد الداخلي.
- يتم برر التسهيلات التي تهيئ على الإهلاك ويتم خصم التدفقات في بلن الدخل الممثل بالخصم والمسلمات المطلوبة لتغطية على خطر عدم القدرة، وذلك بحصول على سنائي التسهيلات النقدية المتوقعة كما هو موضح في الجدول الملح. ويتم تقييم التسهيلات المطلوبة لم خصم معدل الفتن والتسهيلات الائتمانية والوقت.
- يتأثر على ما سبق بلن معدل العائد الداخلي (Equity IRR) بنسبة 14.2%، كما يمكن ملاحظة معدل العائد الداخلي (Equity IRR) ويتكافؤ حواف الملكية المتوقعة بما يتناسب مع طبيعة التنازل والتسليم كما هو موضح في الجدول الملح. يمكن ملاحظة أن معدل العائد الداخلي قبل الضريبة يتأثر فقط من خصم حواف الأرباح المتوقعة في هذا المقام، ولكن ما يتم خصم حواف الأرباح من بلن الكمية لتوزيع الأرباح خلال المدة التي لا يحصلون لها مع التسهيلات عند الإهلاك وهو ما يتفق مع ما يتم ملاحظته من معدل العائد الداخلي.
- عند إجراء اختبار (Payback period) فإن قيمة الخصم بالخطاف عند مازال على 6%، Payback period: 13.2 سنة و 15.4 سنة على التوالي.

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٠٥

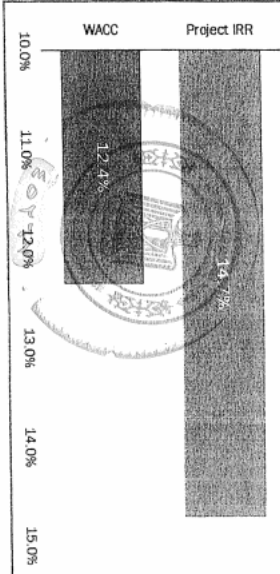
معمل الحاد الداخلي للمشروع (Project IRR) يبلغ 14.7% لمشروع إنشاء وصيانة ميناء شرق بورسعيد

شركة سكاكي للخدمات اللوجستية - معمل الحاد الداخلي للمشروع (Project IRR)

Year 0	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
120	777	1,412	2,146	2,704	3,932	4,789	6,220	7,598	8,989	9,158	9,291	9,282	9,282
-	1,477	1,586	1,673	1,873	2,006	2,006	2,360	2,396	2,317	2,396	2,317	2,285	2,426
-	(2,145)	(545)	(564)	(588)	(588)	(588)	(934)	(1,197)	(995)	(952)	(1,197)	(170)	(170)
(16,589)	(12,544)	(12,544)	(2,052)	(5,307)	(1,887)	(1,887)	(7,671)	(2,827)	(1,800)	(1,230)	(1,230)	(2,129)	(2,129)
(16,589)	(13,091)	1,726	1,019	1,204	(1,186)	5,071	6,161	(287)	8,996	7,564	11,131	10,179	9,420

Year 0	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
9,515	9,724	9,941	10,157	10,223	10,486	10,842	10,885	11,151	11,407	11,407	11,679	11,941	12,146
2,426	2,451	2,471	2,498	2,488	2,488	2,584	2,584	2,584	2,752	2,752	2,751	2,770	2,868
(191)	(194)	(198)	(202)	(213)	(217)	(221)	(228)	(228)	(242)	(238)	(242)	(247)	(252)
-	(2,292)	(199)	(1,672)	(1,065)	(773)	(5,300)	(2,285)	(1,724)	(9,209)	-	(1,849)	(504)	(6,222)
-	9,888	12,014	10,781	11,385	12,742	7,706	12,485	11,786	4,318	13,922	12,342	13,960	8,541
11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751	11,751

شركة سكاكي للخدمات اللوجستية - معمل الحاد الداخلي (Project IRR vs WACC)



بناءً على ما سبق بلغ معمل الحاد الداخلي (Project IRR) 14.7%، كما بلغ معمل الحاد الداخلي (Project IRR) والمتوسط المرجح تكلفة التمويل (WACC) المتخمين كما هو موضح في الرسم البياني التالي، والتي بينت أن معمل المشروع متوقع أن يكون 14.7% والمتوسط المرجح تكلفة التمويل متوقع أن يكون 12.4%.

كما أيضاً يقدر (Payback period) قبل وبعد الخصم باستخدام عائد دولارى حوالي 6%. Payback period هو عدد السنوات التي يتم فيها التردد الاستثمار الأصلي للمشروع بناءً على التدفقات النقدية للمشروع وبالتالي بعد دفع كل إنترنات المشروع الأصلية. وبناءً عليه، Payback period يؤثر أيضاً على قرارات حول المدة التي سيتم خلالها تجديد الأموال في المشروع، يساعد هذا الأداة في اتخاذ القرار من حيث كلما كانت فترة الامتداد القصر وحالت التدفقات الأخرى متوقعة، زالت سهولة المشروع.

١٠٦ الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣

من المتوقع ان تشهد الشركة نمواً في الإيرادات بمعدل 13.2% (CAGR) من 10 مليون دولار إلى 44.4 مليون دولار خلال الفترة من 2023 إلى 2035
شركة سكي للخدمات اللوجستية - قائمة الدخل المتوقعة للمشروع

2035	2034	2033	2032	2031	2030	2029	2028	2027	2026	2025	2024	2023
44,432	43,639	42,860	42,097	37,455	32,870	27,368	24,430	20,394	17,641	15,012	12,470	10,005
(14,121)	(13,781)	(13,448)	(13,123)	(11,841)	(10,214)	(8,457)	(7,521)	(6,295)	(5,388)	(4,588)	(3,800)	(3,040)
30,311	29,858	29,412	28,974	25,615	22,766	18,931	16,909	14,129	12,243	10,428	8,668	6,965
(13,623)	(13,956)	(13,084)	(12,837)	(11,652)	(10,312)	(8,786)	(7,962)	(6,882)	(6,081)	(5,362)	(4,658)	(4,030)
(2,273)	(2,228)	(2,184)	(2,142)	(2,100)	(2,058)	(1,958)	(1,867)	(1,781)	(1,701)	(1,622)	(1,532)	(1,303)
14,415	14,274	14,134	13,998	12,163	10,386	8,186	7,080	5,495	4,442	3,407	2,480	1,632
(2,428)	(2,285)	(2,317)	(2,395)	(2,550)	(2,858)	(2,008)	(2,005)	(2,005)	(1,673)	(1,585)	(1,477)	(1,472)
11,989	11,989	11,817	11,599	9,803	8,026	6,180	5,074	3,489	2,768	1,822	1,003	165
873	476	(128)	(450)	(1,487)	(1,642)	(1,964)	(2,750)	(2,865)	(2,448)	(3,081)	(2,728)	(2,728)
(2,884)	(2,894)	(2,630)	(2,507)	(1,889)	(1,435)	(949)	(523)	(140)	(72)	-	-	-
9,989	9,680	9,099	8,534	6,437	4,948	3,267	1,801	482	249	(604)	(2,179)	(2,674)
1.8%	1.8%	1.8%	12.4%	13.6%	20.4%	18.9%	15.6%	17.5%	20.4%	24.6%	69.6%	69.6%
68.4%	68.6%	68.8%	68.9%	68.9%	69.1%	69.2%	69.3%	69.4%	69.5%	69.5%	69.5%	69.5%
32.4%	32.7%	33.0%	33.2%	32.5%	31.5%	29.9%	28.0%	27.0%	25.2%	22.7%	19.9%	18.3%
27.0%	27.5%	27.6%	28.2%	24.3%	22.6%	20.8%	17.1%	15.7%	12.1%	8.0%	1.5%	1.5%

بملايين دولار

من المتوقع ان تشهد إيرادات مشروع سكايا من 10 مليون دولار أمريكي إلى 44.4 مليون دولار أمريكي بمعدل نمو 13.2% (CAGR) من 2023 إلى 2035. الإيرادات تشمل الخدمات على المنتجات المصنوعة في سكايا وسكايا وما يتخلل مع توقعات النمو في عصر المنتجات المتغيرة للمشروع.

- الخدمات على المنتجات المصنوعة محلياً هي: الكافيه (dinner)، الألبسة التجميلية، السلع ومنتجات عليه صناديق والمستلزمات، من المتوقع ان يتحقق المشروع على 100% من إيرادات الكافيه في سوق بورسيه (التي تهر بجالي 1.4 مليون طن من بنجر الي الكافيه من 2021)، من المتوقع ان يشارك مع بنجر الألبسة التجميلية في المنطقة لتصبح سوق أسس المصنوع والبنجر والبنجر إلى إيرادات المتوقع. من خلال هذا المشروع من المتوقع الانضمام على صفة سوقية قدر بحوالي 25% من مبيعاته وسيطاً ويحقق الموتر المصنوع الألبسة، بالنسبة للخدمات المتاح من المتوقع المسجل على 50% من كميات مبيعات وسيطاً 100% من كميات مبيعات مترك بورسيه محلياً.
- الخدمات على المنتجات المصنوعة استوردا هي: اللحم وكم الحبيبه، ومنتجات عليه بوليه والمستلزمات، تتنام شركة استمنت المرفق بنسبه قدر من 50% إلى 60% من إجمالي الكميات المصنوعة التي يتم تصنيعها من خلال مبيعاته على بورسيه. من المتوقع ان يتحقق المشروع على 100% من الخدمات اللوجستية ومنتجات عليه بوليه المستلزمات من مبيعات الألبسة/البنجر بنجر كل صندوق من 70% و 70% من كميات المنتج على مبيعاته من المتوقع زيادة الصمه السوقية لمبيعاته سوق بورسيه ألبسة الحبل الأمل لتصبح ربع حجم سوق حقه بورسيه. من المتوقع ان يتحقق المشروع على 15% من كميات المنتج المتاح للخدمة الدولية عن طريق مبيعاته الأمريكية و 30% من كميات مبيعاته محلياً. من المتوقع نمو مبيعات الأرباح قبل الفوائد والضرائب من 1.5% إلى 25.4% في 2035.





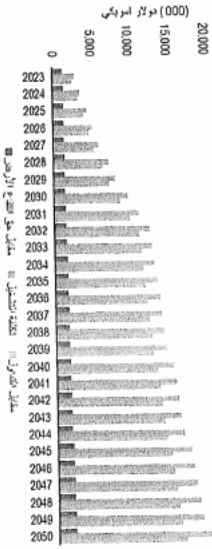
الإقتراضات التشغيلية

04



موقع نمو مصروفات التشغيل بنسبة 7.4% (CAGR) من 3.04 مليون دولار أمريكي إلى 20.08 مليون دولار أمريكي خلال الفترة من 2023 إلى 2050

شركة سكي للخدمات اللوجستية - مصروفات التشغيل ومقابل حق الإيجاع



مصروفات التشغيل تخسب بناء على كميات المنتجات المختارة للطن. مصروفات التشغيل متوقع أن تبدأ بتمويل 1.36 دولار أمريكي للطن وتكم بنسبة 62% سنويًا. من المتوقع نمو مصروفات التشغيل من 3.04 مليون دولار أمريكي إلى 20.08 مليون دولار أمريكي من 2023 إلى 2050 بنسبة نمو 7.4% (CAGR). نمو الكميات المختارة للاحتواء والتصدير مع توسع المشروع سيؤدي إلى نمو مصروفات التشغيل على مدار سنوات الازدهار.

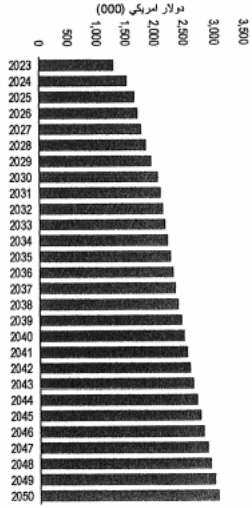
- تتضمن تكلفة الإيجاع إلى تكلفة ثابتة وكمية متغيرة. تخسب التكلفة المتغيرة بناء على كميات المنتجات المختارة للطن في حين أن التكلفة الثابتة تخسب بناء على سعر البيع للبرصيف (380 ألف متر مربع) حيث تتقسم هذه المساحة إلى:
 - مقابل حق الإيجاع للأرض متوقع أن يبدأ بحوالي 3.5 دولار أمريكي للبرصيف ويكتم بنسبة 2% سنويًا. من المتوقع نمو إجمالي مقابل حق الإيجاع الثالث من 1.3 مليون دولار أمريكي إلى 2.3 مليون دولار أمريكي من 2023 إلى 2050.
 - تكلفة مقابل التداول متوقع أن يبدأ بحوالي 1.2 دولار أمريكي للطن ويكتم بنسبة 2% سنويًا. من المتوقع نمو مقابل التداول من 2.7 مليون دولار أمريكي إلى 16.97 مليون دولار أمريكي خلال نفس الفترة. من المتوقع ارتفاع إجمالي تكلفة الإيجاع بنسبة 7.04% (CAGR) من 2023 إلى 2050.
- توضيح الجدول المقابل التكلفة التشغيلية المتوقعة بالتفصيل

شركة سكي للخدمات اللوجستية - تكلفة التشغيل

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	
Customers Clearance Fees	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.02
Discount	\$	0.02	\$	0.31	\$	0.05	\$	0.14	\$	0.14	\$	0.04	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.31	\$	0.05	\$	0.14	\$	0.14	\$	0.04	\$	0.02	\$	0.02
Fuel	\$	0.23	\$	0.01	\$	0.18	\$	0.19	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01
MH Fuel Consumption	\$	0.05	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01
Internal Transp. Fuel	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01
Human Resources	\$	0.91	\$	1.38	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.09	\$	1.38
Insurance	\$	0.001	\$	0.09	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.09	\$	0.09	\$	0.09	\$	0.09	\$	0.09	\$	0.09	\$	0.09	\$	0.09	\$	0.09	\$	0.34
Maintenance	\$	0.22	\$	0.02	\$	0.13	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.12	\$	0.17	\$	0.17
Other Operation Fees	\$	0.22	\$	0.02	\$	0.02	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.03	\$	0.02	\$	0.02
HSE	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01
Demurrage fees	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01	\$	0.01
Total Direct COGS	\$	1.42	\$	2.12	\$	0.95	\$	0.91	\$	1.64	\$	1.64	\$	0.89	\$	2.00	\$	2.00	\$	2.00	\$	2.00	\$	2.00	\$	2.00	\$	2.00	\$	2.00



مدرسة مكابي للخدمات اللوجستية - إجمالي المصروفات السعودية والإيرادية من 2023 إلى 2050



التعليقات

- من المتوقع نمو إجمالي المصروفات السعودية والإيرادية من 1.3 مليون دولار أمريكي إلى 3.1 مليون دولار أمريكي بنسبة نمو 3.21% (CAGR) خلال الفترة من 2023 إلى 2050، ويبلغ ذلك النمو إلى ترميز المشروع خلال الفترة المتوقعة.
- تتقسّم المصروفات السعودية والإيرادية إلى:
 - مبيعات: تمثل مبيعات الماطين بمعدل 51% من إجمالي المصروفات السعودية والإيرادية خلال الفترة من 2023 إلى 2050، حيث أنها من المتوقع أن تنمو من 0.73 مليون دولار أمريكي إلى 1.76 مليون دولار أمريكي خلال نفس الفترة.
 - مبيعات: من المتوقع أن تنمو مصروف المرافق من 100 ألف دولار أمريكي إلى 236 ألف دولار أمريكي من 2023 إلى 2050 ويتوقع أن تمثل متوسط 6.8% من إجمالي المصروفات السعودية والإيرادية خلال نفس الفترة.
 - مصروفات استشارية: من المتوقع أن تمثل متوسط 4.9% من إجمالي المصروفات السعودية والإيرادية من 2023 إلى 2050 من 72 ألف دولار أمريكي إلى 170 ألف دولار أمريكي خلال فترة الدراسة.
 - مصروفات تسويقية: من المتوقع أن تمثل متوسط 3.8% من إجمالي المصروفات السعودية والإيرادية خلال نفس الفترة.
 - تأميمات طبية: من المتوقع أن تمثل التأميمات الطبية متوسط 3.8% من إجمالي المصروفات السعودية والإيرادية من 2023 إلى 2050 ويتوقع أن تنمو من 56 ألف دولار أمريكي إلى 132 ألف دولار أمريكي.
 - مصروفات أخرى: تشمل المصروفات الأخرى قانس وتأمين ومصروفات تأجير سيارات ومصروفات صيانة الدبابي ومصروفات تأمين ضد الحريق ومصروفات كبريتات البوتاش، حيث أنه من المتوقع أن تمثل المصروفات الأخرى متوسط 20.0% من إجمالي المصروفات السعودية والإيرادية ويتوقع أن تنمو من إجمالي 266 ألف دولار أمريكي خلال نفس الفترة.



اجبالي تكلفة المعدات والمستودعات اللازمة المتوقعة للمشروع بحوالي 44.6 مليون دولار أمريكي والمتوقع إتقانها خلال الـ 8 سنوات الأولى للمشروع بداية من 2022

شركة مكلي للخدمات الازمسية - الإجهادات المتوقعة المعدات

Equipment	Qty (Unit)	Unit Price (000)	Dep. (Years)	Dep. (Rate)	Investment (000)
Material Handler Sen-895	2	\$ 3,500	20	5%	\$ 7,000
Dust Free conveyor belt	4	\$ 485	10	10%	\$ 1,940
Conventional Conveyor Belt	8	\$ 130	20	5%	\$ 1,040
Mechanical control Hoppers	10	\$ 29	10	10%	\$ 290
Trailers	65	\$ 45	20	10%	\$ 2,925
Loaders CAT 972	8	\$ 96	15	7%	\$ 768
Loaders CAT 990	8	\$ 49	10	10%	\$ 388
Sweepers	4	\$ 30	10	10%	\$ 120
Forklifts	8	\$ 49	10	10%	\$ 388
Excavators	4	\$ 75	20	5%	\$ 300
Miscellaneous Equipment	1	\$ 880	10	10%	\$ 880
Total					\$ 18,984

التحقيقات

- المعدات والأصول اللازمة للمبني وتوزيع حمولة المنتجات المتوقع لتقاربها وتستخدمها باجمالي تكلفة تصل الي 44.6 مليون دولار أمريكي حيث تقسم الي:
 - المعدات اللازمة للمبني وتوزيع الشحن باجمالي 183 وحدة بتكلفة تقدر بحوالي 18.9 مليون دولار أمريكي موزعة على:
 - Material Handler Sen-895: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 3.5 مليون دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 2 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 7 مليون دولار أمريكي.
 - Dust free conveyor belt: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 0.485 مليون دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 4 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 1.94 مليون دولار أمريكي.
 - Conventional Conveyor Belt: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 0.13 مليون دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 8 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 1.04 مليون دولار أمريكي.
 - Mechanical control Hoppers: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 0.29 مليون دولار أمريكي.
 - Trailers: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 45 ألف دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 65 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 2.9 مليون دولار أمريكي.
 - Loaders CAT 972: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 96 ألف دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 8 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 0.768 مليون دولار أمريكي.
 - Loaders CAT 990: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 49 ألف دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 8 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 0.39 مليون دولار أمريكي.
 - Sweepers: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 30 ألف دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 4 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 0.12 مليون دولار أمريكي.
 - Forklifts: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 49 ألف دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 8 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 0.39 مليون دولار أمريكي.
 - Excavators: يبلغ سعر الوحدة الواحدة 75 ألف دولار أمريكي ويحتاج المشروع الي 4 معدات باجمالي تكلفة تصل الي 0.3 مليون دولار أمريكي.
 - Miscellaneous Equipment: يبلغ سعر المعدات مليون دولار أمريكي.



البيانات	نسبة الأرباح	مخارج الأرباح	أصول ثابتة (000 ريال سعودي)
البيانات	3.7%	27	3,850
التلف الكبريتاني	3.7%	27	1,875
أعمال الصيانة	3.7%	27	3,250
نظم الأمان	3.7%	27	1,800
مراقب	5.0%	20	3,875
مبنى الإدارة	3.7%	27	625
مخارج	3.7%	27	450
نظام حريق	3.7%	27	450
Clinker dust control	3.7%	27	9,500
مخارج مياه	3.7%	27	9,500
إجمالي مخارج أصول ثابتة			25,675

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١١٧





محل الخصم

شركة سكاى الخدمات اللوجستية - محل الخصم

ملاحظات للموسط المرجح لتكلفة رأس المال

1. تم تحديد هذا العائد باستخدام اللوائح الحكومية طويلة الأجل بالدولار الأمريكي (30 سنة) حوالي 2.8%
2. قد تم تحديد علاقة في السوق بنسبة 4.7% حتى نحدد التغيير السنوي لتكلفة الاستثمار في الأسواق القائمة (الولايات المتحدة) (Damodaran).
3. يبلغ معدل بيتا (leverage) المستخدم على مدار الدراسة 1.26 وفقاً لمؤشر الشركات المساهمة علنيا لمؤشر S&P Capital IQ).
4. تم التراض نسبة قدرها 2.0% كخصم خاص بالاستثمار بالشركة.
5. تم التراض نسبة 5.3% كخصم خاص بالاستثمار في مصر.
6. قد تم احتساب هذه النسبة بناء على متوسط قيمة الفائدة على القروض والتسهيلات بالدولار الأمريكي في مصر.
7. وقد تم احتساب نسبة القروض لتقوى الماكجة بنسبة 35% إلى 65% علنيا للبيكل التمويلى للشركة.
8. بناء على ما سبق بلغ المتوسط المرجح لتكلفة التمويل (WACC) المستخدم بنسبة 12.4%

ملاحظة	معدل الخصم	الوزن	معدل الخصم المرجح
1) تكلفة حقوق الملكية	2.8%		
2) العائد المتوقع من الاستثمار	4.7%	(1)	
3) معدل بيتا	1.26	(2)	
4) مؤشر سكاى الخدمات اللوجستية في القطاع	5.9%	(3)	
5) مؤشر سكاى الخدمات اللوجستية في السوق	2.0%	(4)	
6) نسبة حقوق الملكية	36.1%	(5)	
7) تكلفة الدين			9.0%
8) نسبة الخصم الخاص			22.5%
معدل رأس المال	59.1%		
معدل الخصم	40.9%		
المتوسط المرجح لتكلفة التمويل	12.4%	(7)	

١٢٢ الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣



القرنم المالية
شركة سكاوي للخدمات اللوجستية - قائمة المركز المالي

	2035	2034	2033	2032	2031	2030	2029	2028	2027	2026	2025	2024	2023	2022	
الدولار الأمريكي (000)															
الأصول المتعارفة															
المحزون	7,304	7,174	7,046	6,920	6,157	5,420	4,502	4,016	3,351	2,900	2,488	2,050	1,645	-	
أوراق القبض	12,434	8,653	5,301	1,893	395	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
الأذن على أنه	2,222	2,182	2,143	2,105	1,873	1,648	1,369	1,221	1,019	882	751	623	500	-	
أرصدة مدينة أخرى	18,264	12,861	8,073	3,204	1,064	500	500	500	500	500	500	500	500	1,515	
طلب لدى البنوك	40,224	30,869	22,562	14,122	9,489	7,568	6,372	5,737	4,870	4,282	3,718	3,173	2,645	1,515	
إجمالي الأصول المتعارفة	26,682	25,980	27,035	29,171	28,741	31,100	25,789	27,795	29,801	26,500	26,122	26,274	27,751	16,685	
صافي الأصول الثابتة	25,682	25,980	27,035	29,171	28,741	31,100	25,789	27,795	29,801	26,500	26,122	26,274	27,751	16,685	
إجمالي الأصول غير المتعارفة	65,905	56,849	49,597	43,293	38,230	38,668	32,161	33,533	34,671	30,782	29,840	29,447	30,396	18,200	
إجمالي الأصول															
الالتزامات المتعارفة															
تسهيلات بنكية	-	-	-	-	-	1,413	1,635	2,803	2,240	2,633	2,077	1,520	1,100	-	
إجمالي الالتزامات المتعارفة	-	-	-	-	-	1,413	1,635	2,803	2,240	2,633	2,077	1,520	1,100	-	
دين طويل الأجل	-	-	1,534	3,568	6,302	11,765	9,983	13,455	16,957	15,157	15,020	17,080	18,870	11,700	
إجمالي الالتزامات الغير متعارفة	-	-	1,534	3,568	6,302	11,765	9,983	13,455	16,957	15,157	15,020	17,080	18,870	11,700	
إجمالي الالتزامات	-	-	1,534	3,568	6,302	13,178	11,619	16,258	19,198	17,790	17,097	18,600	19,970	11,700	
حقوق الملكية															
رأس المال المدفوع	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	18,000	18,000	15,500	13,000	6,500	-	
معلومات تحت زيفه رأس المال	-	-	-	-	-	-	-	-	2,000	-	2,500	2,500	6,500	6,500	
أرباح لهه	10,063	9,762	9,264	8,664	6,437	4,948	3,267	1,801	482	249	(604)	(2,079)	(2,574)	-	
الأرباح الشرحه	35,843	27,087	18,798	11,061	5,490	543	(2,725)	(4,526)	(5,008)	(5,257)	(4,653)	(2,574)	-	-	
إجمالي حقوق الملكية	65,905	56,849	49,597	43,293	38,230	38,668	32,161	33,533	34,671	30,782	29,840	29,447	30,396	18,200	
إجمالي حقوق الملكية والالتزامات															

Equipment	Totals	خطة الإحلال للمعدات الرئيسية											
		Y/22	Y/23	Y/24	Y/25	Y/26	Y/27	Y/28	Y/29	Y/30	Y/31	Y/32	
Material Handler - 895	2	1	2							1			
Dust Free Conveyor Belts	4	4	4	4									
Conventional Conveyor Belts	8	4											
Hoppers	10	5											
Loaders CAT 950	8	4											
Tractors	65	25		15					15				
Trailers	65	25											
Forklift	8	4								4			
Sweepers	4	2								2			
Excavators	4									2			
Loaders CAT 972	12												
Others	n/a	✓											
Equipment	Totals	Y/22	Y/23	Y/24	Y/25	Y/26	Y/27	Y/28	Y/29	Y/30	Y/31	Y/32	
Material Handler - 895	2	2	2							1			2
Dust Free Conveyor Belts	10	2											2
Conventional Conveyor Belts	8	4											5
Hoppers	25	4								5			4
Loaders CAT 950	12	4											25
Tractors	155			15					15				25
Trailers	65									25			
Forklift	20										4		4
Sweepers	8										2		2
Excavators	4												4
Loaders CAT 972	12												4
Others	n/a	✓											✓

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٢٧



بيان الأصول الثابتة وإهلاكها

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Total Fixed Assets														
Beginning Balance	16,685	16,685	29,229	29,229	30,662	32,714	38,020	38,020	38,020	45,691	45,691	46,054	45,264	44,362
Additions	16,685	12,544	-	1,433	2,052	5,307	-	-	7,671	-	2,827	180	1,200	2,128
Maintenance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disposal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ending Book Value	16,685	29,229	29,229	30,662	32,714	38,020	38,020	38,020	45,691	45,691	46,054	44,362	44,362	46,773
Accumulated depreciation	-	-	(1,477)	(2,955)	(4,540)	(6,213)	(8,219)	(10,225)	(12,231)	(14,591)	(16,950)	(18,882)	(18,229)	(16,382)
Depreciation	(1,477)	(1,477)	(1,477)	(1,585)	(1,673)	(2,006)	(2,006)	(2,006)	(2,360)	(2,360)	2,464	970	2,133	(2,425)
Depreciation on disposals	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	716
depreciation rate	-	(1,477)	(2,955)	(4,540)	(6,213)	(8,219)	(10,225)	(12,231)	(14,591)	(16,950)	(18,882)	(18,229)	(16,382)	(20,092)
Total Accumulated depreciation	16,685	27,751	26,274	26,122	26,500	29,801	27,785	25,759	31,100	28,741	29,171	27,035	25,960	26,682
Ending Balance	-	(1,477)	(2,955)	(4,540)	(6,213)	(8,219)	(10,225)	(12,231)	(14,591)	(16,950)	(18,882)	(18,229)	(16,382)	(20,092)
Total Fixed Assets														
Beginning Balance	45,773	45,773	46,085	46,284	46,831	46,735	47,900	48,153	47,653	50,517	50,517	50,331	50,835	52,757
Additions	-	2,292	199	1,672	1,005	5,300	773	1,724	9,208	-	1,846	504	6,222	1,821
Maintenance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disposal	(1,980)	(1,980)	(1,125)	(1,125)	(1,100)	(4,135)	(520)	(2,224)	(6,344)	-	(2,031)	-	(4,300)	(179)
Ending Book Value	48,773	48,085	46,284	48,831	48,735	47,900	48,153	47,653	50,517	50,517	50,331	50,835	52,757	54,403
Accumulated depreciation	(20,052)	(22,519)	(22,980)	(25,459)	(26,831)	(28,219)	(29,707)	(29,154)	(31,227)	(31,588)	(27,966)	(30,748)	(34,239)	(32,807)
Depreciation	(2,426)	(2,451)	(2,471)	(2,488)	(2,488)	(2,581)	(2,584)	(2,584)	(2,752)	(2,752)	(2,751)	(2,770)	(2,869)	(3,029)
Depreciation on disposals	0	1,980	0	1,125	1,100	4,135	520	2,224	6,344	0	2,031	0	4,300	179
depreciation rate	(22,519)	(22,980)	(25,459)	(26,831)	(28,219)	(29,707)	(29,154)	(31,227)	(31,588)	(27,966)	(30,748)	(34,239)	(32,807)	(35,660)
Total Accumulated depreciation	23,286	23,037	20,628	20,005	18,516	16,028	18,747	16,325	16,065	22,821	19,788	18,063	16,587	18,742
Ending Balance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Table of Contents

1. Project Overview & Introduction

2. Market Study by MTBS



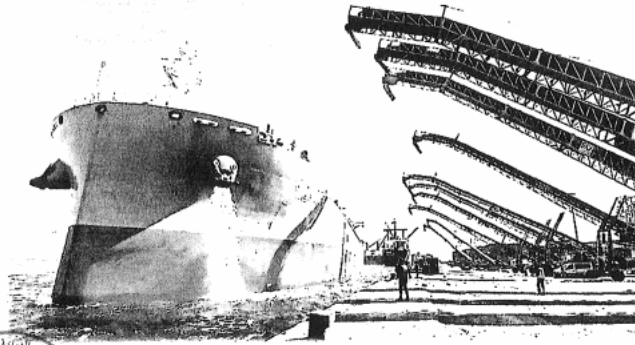
3. Operation Plan by Sky Logistics



4. Feasibility & Financial Study by Grant Thornton



5. Project Engineering by ECO Group, Dr. Amr El-Sherif



Sky Investment Proposal - Rev (13)
Multi-Purpose Terminal - East Port Said

Strictly Confidential
August, 2022

Page 89/95

١٢٧
١٦٤

الجريدة الرسمية – العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٢٩

The following documents have been submitted as digital copy:

قائمة الرسومات
الأعمال الكهربائية

رقم اللوحة	اسم اللوحة	مقياس الرسم
02-E-001	تخطيط شبكة الضغط المتوسط العمومية	-
02-E-002	نماذج لوحات توزيع الضغط المنخفض	-
02-E-003	شبكة إنارة وتوزيع اللوحات الكهربائية	-
02-E-004	الاماكن المقترحة لغرف المحولات ومسارات كابلات الضغط المتوسط	-
02-E-005	شبكة كابلات الضغط المنخفض	-
02-E-006	أعمال شبكات نظام الأرضي العمومي	-
02-E-007	شبكة التيار الخفيف ونظام المراقبة التليفزيونية	-
02-E-008	نماذج غرف المحولات	-
02-E-009	الأعمال الكهربائية لمباني غرف الكهرباء	-
02-E-010	صاعد نظام المراقبة التليفزيونية	-
البوابات		
02-EG-01	الاعمال الكهربائية للبوابات	-
مبنى الإداري		
02-E-101	تفاصيل لوحات التوزيع العمومية والفرعية	-
02-E-102	تفاصيل صواعد المعلومات وكاميرات المراقبة	-
02-E-G-01	تفاصيل اعمال الانارة والصوتيات (الدور الارضي)	-
02-E-G-02	تفاصيل مخارج البرايذ والمعلومات (الدور الارضي)	-
02-E-G-03	تفاصيل اعمال نظام الانذار من الحريق وأعمال الكاميرات (الدور الارضي)	-
02-E-F-01	تفاصيل اعمال الانارة والصوتيات (الدور الأول)	-
02-E-F-02	تفاصيل مخارج البرايذ والمعلومات (الدور الأول)	-
02-E-F-03	تفاصيل اعمال نظام الانذار من الحريق وأعمال الكاميرات (الدور الأول)	-
02-E-S-01	تفاصيل اعمال الانارة والصوتيات (الدور الثاني)	-
02-E-S-02	تفاصيل مخارج البرايذ والمعلومات (الدور الثاني)	-
02-E-S-03	تفاصيل اعمال نظام الانذار من الحريق وأعمال الكاميرات (الدور الثاني)	-



SCA

قائمة الرسومات - أعمال التخطيط

رقم اللوحة	اسم اللوحة	مقياس الرسم
02-SP-101	حدود واحداثيات الموقع project land coordinates	1250-1
02-SP -102	المخطط العام	1250-1
02-SP -103	حدود الاحلال	1250-1
02-SP -104	احداثيات حدود الاحلال(1) part (1)	1000-1
02-SP -105	احداثيات حدود الاحلال(2) part (2)	1000-1
02-SP -201	المخطط العام (1) part (1)	1000-1
02-SP -202	المخطط العام (2) part (2)	400-1 1000-1
02-TW-101	مناسيب وميول الطرق والمساحات	1250-1
02-TW-102	قطاعات الطرق والمساحات (1)	400-1
02-BU -101	تفاصيل بوابة الشاحنات - المساقط الافقية	100-1
02-BU -102	تفاصيل بوابة الشاحنات - القطاع والواجهة	50-1
02-BU -103	غرفة الامن الخاصة بالميزان	20-1
02-BU -201	المخطط العام للمسوار	1250-1
02-BU -202	تفاصيل سور المشروع	20-1
02-BU -203	التفاصيل المعمارية لسور الحماية	50-1
02-BU -301	خزان الترسيب	20-1
02-BU -401	غرفة الكهرباء نموذج (A) - المسقط الافقي والقطاع والواجهات	50-1
02-BU -402	غرفة الكهرباء نموذج (B) - المسقط الافقي والقطاع والواجهات	50-1
02-BU -501	دورة مياه عمومية	20-1



١٢٩
١٢٤

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٣١

قائمة الرسومات - الرسومات المعمارية

رقم اللوحة	اسم اللوحة	مقياس الرسم
المبنى الإداري		
Arch-02-BU01-01	المبنى الإداري - المسقط الأفقي للدور الأرضي والأول	100-1
Arch-02-BU01-02	المبنى الإداري - المسقط الأفقي للدور الثاني والسطح	100-1
Arch-02-BU01-03	المبنى الإداري - الواجهات والقطاعات	100-1
مبنى المسجد		
Arch-02-BU 02-01	المسجد - المسقط الأفقي	100-1
Arch-02-BU 02-02	المسجد - الواجهات والقطاع	100-1

قائمة الرسومات - الأعمال المدنية

رقم اللوحة	اسم اللوحة	مقياس الرسم
الموقع العام		
STR-02-BU01-01	تفاصيل بوابة الشاحنات - الأعمدة والبلاطات	50-1 10-1
STR-02-BU01-02	تفاصيل بوابة الشاحنات - تفاصيل الأساسات	50-1 20-1 25-1
STR-02-BU01-03	غرفة الأمن الخاصة بالميزان التفاصيل الإنشائية	25-1 10-1
STR-02-BU02-01	تفاصيل إنشائية لسور المشروع	50-1
STR-02-BU03-01	خزان الترسيب - التفاصيل الإنشائية	50-1
STR-02-BU04-01	غرفة الكهرباء نموذج (A) - التفاصيل الإنشائية	50-1
STR-02-BU04-02	غرفة الكهرباء نموذج (B) - المسقط الأفقي للأساسات والأعمدة	50-1
STR-02-BU04-03	غرفة الكهرباء نموذج (B) - المسقط الأفقي لتسليح السقف	50-1
STR-02-BU05-01	تفاصيل إنشائية لدورة مياه عمومية	50-1



١٣٢ الجريدة الرسمية – العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣

رقم اللوحة	اسم اللوحة	مقياس الرسم
المبنى الإداري		
STR-02-BU06-01	المسقط للمحاور والاعمدة تسليح مخارج الاعمدة	50-1 10-1
STR-02-BU06-02	المسقط الأفقي للأساسات	50-1
STR-02-BU06-03	المسقط الأفقي لسقف الدور الأرضي – تسليح أفقي	50-1
STR-02-BU06-04	المسقط الأفقي لسقف الدور الأرضي – تسليح رأسي	50-1
STR-02-BU06-05	المسقط الأفقي لسقف الدور الأول والثاني – تسليح أفقي	50-1
STR-02-BU06-06	المسقط الأفقي لسقف الدور الأول والثاني – تسليح رأسي	50-1
مبنى المسجد		
STR-02-BU07-01	المسقط الأفقي للمحاور والاعمدة حتى سقف الدور الأرضي	50-1
STR-02-BU07-02	المسقط الأفقي للمحاور والاعمدة حتى سقف الدور الأول	50-1
STR-02-BU07-03	المسقط الأفقي للأساسات وتفصيلها	50-1
STR-02-BU07-04	المسقط الأفقي لسقف الدور الأرضي منسوب (4.60+)	50-1
STR-02-BU07-05	المسقط الأفقي لسقف الدور الأرضي منسوب (5.60+)	50-1
STR-02-BU07-06	المسقط الأفقي لكمرات المنذنة	50-1



١٣٢
١٦٥

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٣٣

قائمة الرسومات - أعمال شبكات الصرف والمياه والحريق

رقم اللوحة	اسم اللوحة	مقياس الرسم
أعمال الموقع العام		
02-FF-001	المخطط العام لشبكة الإطفاء	1000-1
02-San-001	المخطط العام لشبكة الصرف	1000-1
02-San-002	المخطط العام لشبكة التغذية	1000-1
02-San-003	المخطط العام لشبكة الري	800-1
02-San-004	تفاصيل عامة	N.T.S
المبنى الإداري		
F.F-02-BU-01	مسقط الدور الأرضي - أعمال مكافحة الحريق	50-1
F.F-02-BU-02	مسقط الدور الأول - أعمال مكافحة الحريق	50-1
F.F-02-BU-03	مسقط الدور الثاني - أعمال مكافحة الحريق	50-1
San-02-BU-01	مسقط الدور الأرضي - أعمال الصرف	40-1
San-02-BU-02	مسقط الدور الأول - أعمال الصرف	25-1
San-02-BU-03	مسقط الدور الثاني - أعمال الصرف	25-1
San-02-BU-04	مسقط دور السطح - أعمال صرف المطر	50-1
San-02-BU-05	مسقط الدور الأرضي (1) - أعمال التغذية	50-1
San-02-BU-06	مسقط الدور الأرضي (2) - أعمال التغذية	25-1
San-02-BU-07	مسقط الدور الأول - أعمال التغذية	25-1
San-02-BU-08	مسقط الدور الثاني - أعمال التغذية	25-1



١٢٥

END OF DOCUMENT
THIS PAGE IS LEFT EMPTY BY INTENTION



١٢٢
١٦٤

الملاحق رقم (٤) دراسة تقييم الأثر البيئي للمشروع

بمهد ويلتزم صاحب الالتزام (الطرف الثاني) بالشركة) بالاتجاه من إصدار دراسة تقييم الأثر البيئي المحددة لمشروع محطة مصددة الأراض بميناء شرق بورسعيد وعلى نفقة ومسؤولية وتبنيها مالمخ الالتزام (الطرف الأول) الهيئة) للمراجعة والتعديل والاعتماد في مدة لا تزيد عن شهرين (٢ شهر) من تاريخ توقيع عقد الالتزام لمشروع محطة مصددة الأراض وطبقاً لبيوده.



١٣٦ الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣

المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

ملاحق عقد إئناق منح الالتزام بحملة (معدة الأفراس) بميناء شرق بورسعيد

الملحق رقم (٥) أنواع بضائع الصب الجاف المسموح تداولها بالمحطة

البيانات	البيانات	البيانات
HS CODE	البضائع	م
27131200	الفحم - Petroleum Coke	١
25231000	كليكتر - Cement Clinker	٢
25233000	أسمنت - Aluminous cement	٣
25010091	ملح - Salt	٤
26011200	خام الحديد - Iron Ore	٥
26209995	الخبث - Slag	٦
31059080	الأسمدة - Fertilizers	٧

يجوز لصاحب الالتزام (الشركة) التقدم بطلب إلى مانح الالتزام (الطرف الأول) لإضافة بضائع أخرى إلى قائمة بضائع الصب الجاف المسموح تداولها بالمحطة محل التصايد بشرط الحصول على موافقة من مانح الالتزام (الهيئة) على تلك البضائع وتخضع للشروط والقواعد المعمول بها داخل الميناء والمنطقة.



الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٣٧

المصلحة الاقتصادية لتجارة السورس

ملاحق عند إتمام منح الإجازة (مصدقة الأفراس) بميناء شرق بورسعيد

الملاحق رقم (٦) الجدول الزمني لتنفيذ المشروع

يتم صاحب الإجازة بتنفيذ أصول الحطة والمضخمة المنشآت والمباني والمدات وجميع البنية اللازمة لتشغيل الحطة على مسعوليته وفتحته مع عدم التأثير على الأعمال المنفذة بمعرفة الإجازة.

يتم صاحب الإجازة بتنفيذ جميع مراحل المشروع وتنفيذ البنية التحتية خلال فترة زمنية لا تتجاوز ١٨ شهر من تاريخ إسلام موقع وأرض المشروع وطبقاً للمدد الزمنية بالجدول التالي:

المرحلة الثانية (المدة بالشهور)		المرحلة الأولى (المدة بالشهور)												مراحل التنفيذ				
١٨ شهر	١٧ شهر	١٦ شهر	١٥ شهر	١٤ شهر	١٣ شهر	١٢ شهر	١١ شهر	١٠ شهر	٩ شهر	٨ شهر	٧ شهر	٦ شهر	٥ شهر	٤ شهر	٣ شهر	٢ شهر	١ شهر	الإعمال
																		الإعمال المدنية والتشطيبات للبرج العام - ١٦ ميار
																		الإعمال المدنية لرفع الخدمات والمرافق وخزانات المياه وخرف الطلمبات
																		ساحة التسم
																		أعمال شبكات المياه والمرق والرشاشات
																		أعمال شبكات الصرف ومضخات المياه
																		أعمال شبكات الكهرباء ومد الكابلات وخرف تجميع
																		أحارن المنقحة
																		ساحات (الصب الجاف - ١)
																		الإعمال المدنية والتشطيبات المبني المائيين
																		الإعمال المنقحة والتشطيبات - مبنى البرق
																		مناحلت الكليكر - (الصب الجاف - ٢ - الكليكر)
																		أعمال الزراعة والتحصير والري
																		أعمال الترميم والإصلاحات الخارجية بمعرفة الهيئة

ملحوظة:

يوجد تماثل في أعمال الإنشاءات من حيث المدة الزمنية الموصىة أطلاه على أن تكون إجمالي فترة الإنشاءات ١٨ شهر من تاريخ الاستلام الفعلي للأرض ومداخل المرافق كما هو موضح بأصل العقد.



صفحة رقم 1 من 1

الملاحق رقم (٦) الجدول الزمني لتنفيذ المشروع

١٣٨ الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣

المطعة الاقتصادية لنفاه السوس

ملاحق عقد اتفاق منح الترخيم محطة (مصعدة الأغراض) بميناء شرق بورسعيد

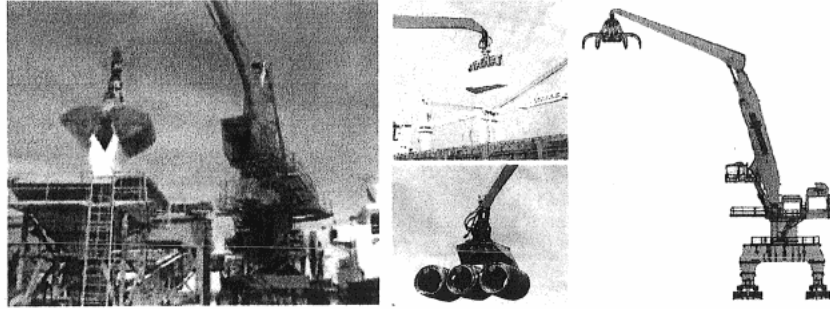
ملحق رقم (٧) أصول المحطة
(يشمل المنشآت والمعدات والآلات ونظم التشغيل...إلخ)

والمعدات والآلات ونظم التشغيل

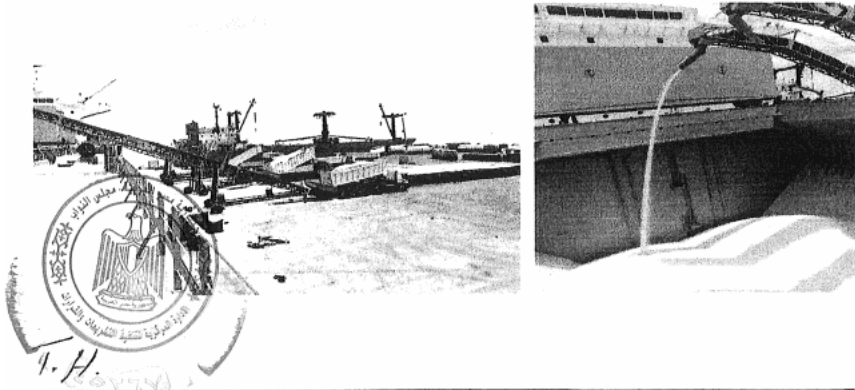
Berth Equipment	No.
Material Handler	2
Dust Free conveyor belts	4
Conventional Conveyor Belts	8
Hoppers	10
Loader CAT 980	8
Trucks	65
Sweepers	4

Storage Equipment	No.
Excavators	4
Loader CAT 972	8

Material Handler - (Mobile Harbor Crane)



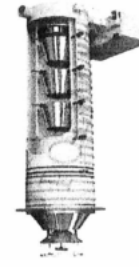
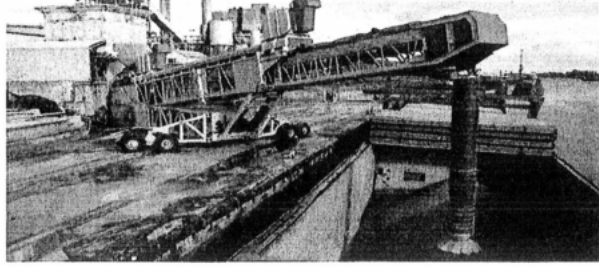
Conventional Conveyor Belts



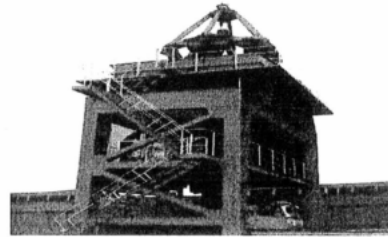
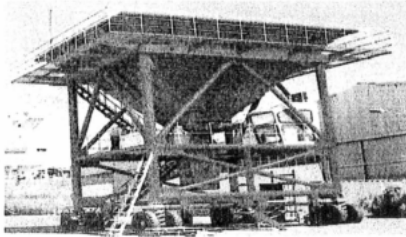
صفحة رقم 2 من 2

ملحق رقم (٧) أصول المحطة

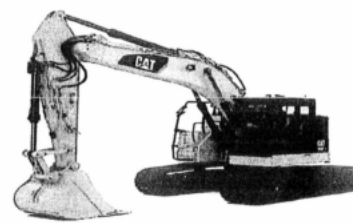
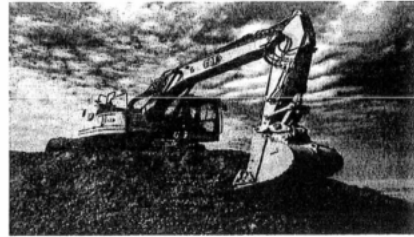
Dust Free Conveyor Belts



Hoppers



Excavators



Loaders CAT 972



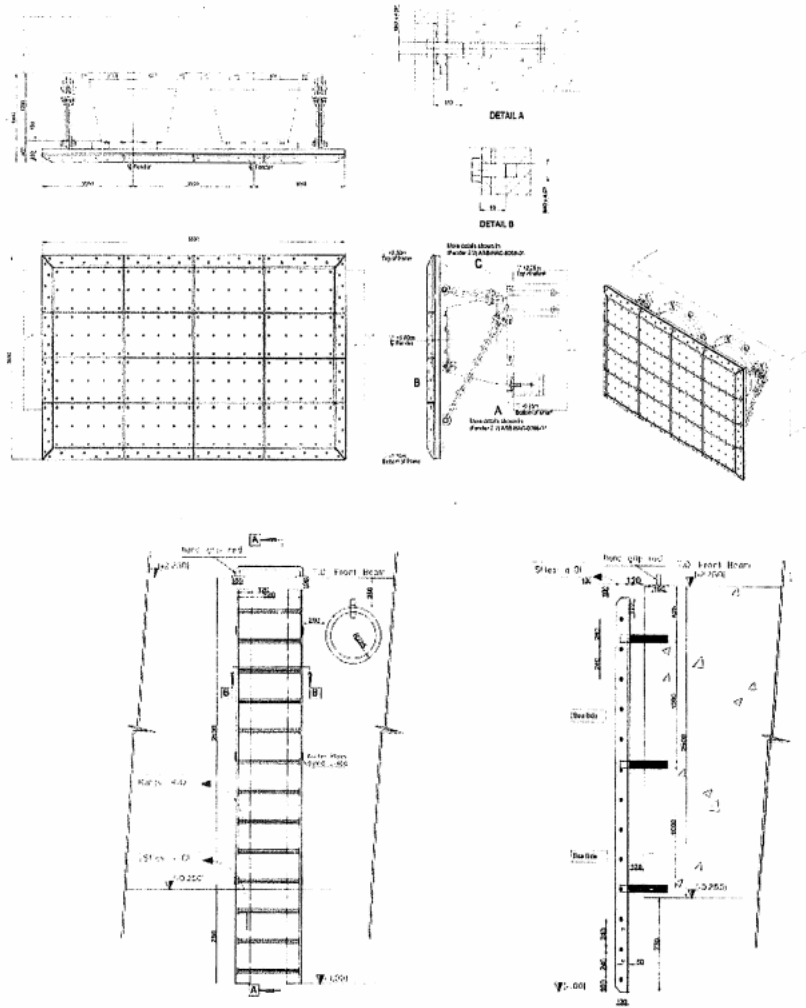


الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٤١

المصلحة الاقتصادية لقناة السويس

ملاحق عقد إيجار منح التزام محصلة (مصددة الأراض) بميناء شرق بورسعيد

ج- شحمت الرابطة والمصدات والسلاسل



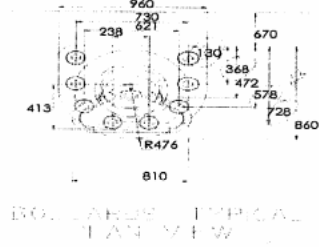
DCLVA 7100
 RESULT
 Date: 15/08/2023
 User: 2465
 Project: 12001

AIDDER

١٤٢ الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣

السلطة الاقتصادية لقناة السويس

ملاحق عقد إئتماني منح الإلزام بحصة (مصدرة الأخراس) بميناء شرق بورسعيد



د- التزييب العام : حائط الرصيف

- طول الرصيف : ٩٠٠ متر طول
- مستوى / ارتفاع الرصيف : ٢,٢٥٠ عن متوسط مستوى سطح البحر
- العمق : ١٨,٥ متر
- سعة تحميل سطح الرصيف : ٦ طن / متر طول
- المصدات (التنادي) : "مهاويع" يكون البعد بين العناصر ١٣,٩٦ م.
- مخيمات الرباط : سعة ٢٥٠ طن. البعد بين العناصر ١٣,٩٦ م.
- سلام السلامة : البعد بين العناصر : ٢٨ م.
- سيقدم مالخ الإلزام لصاحب الإلزام كافة الرسومات التفصيلية للأسفل التعلية المفروزة والأزيمه لمرحلة تصمم معذات الرصيف.

٢- وصف ساحة المخطط

- السطح: ٣٧٥٠٠٠ م^٢ (طبقاً للإحداثيات الفعلية عند إستلام الموقع)

٤- الشبكات العامة

- يوفر مالخ الإلتياز في جميع الأوقات شبكات وفقاً لبرمج المشروع لضمان ظروف عمل جيدة لصاحب الإلتزام، وتشمل:
- قنطرة توصيل كهرباء
- قنطرة مياه صرف صحي
- قنطرة توصيل اتصالات
- قنطرة توصيل مياه



الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٤٣

المصلحة الاقتصادية لتجارة السبوس

ملاحق عقد إئتماني منح لإتزام عملة (مصددة الأفراس) بميداء شرقى بورسعيد

ملحق رقم (٩) جدول الصيانات البورية اللازمة للمحطة

وصف المعدات	الصيانة البورية				
	٧٢٠ ساعة	٢١٦٠ ساعة	٤٥٠٠ ساعة	٨٥٠٠ ساعة	١٧٥٠٠ ساعة
معدات الشحن والتفريغ	شهرياً	٣ شهور	٦ شهور	١٢ شهر	٢٤ شهر
Mzerial Handler	أعمال النظافة - تشحيم - الكشف على مستوى الزيت وهل هناك تسرب ٤ وساخ صوت الموتور	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت
Dust Free conveyor belts	أعمال النظافة - تشحيم - الكشف على مستوى الزيت وهل هناك تسرب ٤ وساخ صوت الموتور	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت
Conventional Conveyor Belts	أعمال النظافة - تشحيم - الكشف على مستوى الزيت وهل هناك تسرب ٤ وساخ صوت الموتور	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت
Hoppers	أعمال النظافة - تشحيم - الكشف على مستوى الزيت وهل هناك تسرب ٤ وساخ صوت الموتور	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت
Loader CAT 980	أعمال النظافة - تشحيم - الكشف على مستوى الزيت وهل هناك تسرب ٤ وساخ صوت الموتور	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت
MAFI Tractors and trailers	أعمال النظافة - تشحيم - الكشف على مستوى الزيت وهل هناك تسرب ٤ وساخ صوت الموتور	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت
Sweepers	أعمال النظافة - تشحيم - الكشف على مستوى الزيت وهل هناك تسرب ٤ وساخ صوت الموتور	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت	تغيير الزيت

وصف المعدات	الصيانة البورية				
	٧٢٠ ساعة	٢١٦٠ ساعة	٤٥٠٠ ساعة	٨٥٠٠ ساعة	١٧٥٠٠ ساعة
معدات التفريغ	شهرياً	٣ شهور	٦ شهور	١٢ شهر	٢٤ شهر
Excavators	أعمال النظافة - فحص التلامس - التشحيم	تغيير الزيت	تغيير السمور	تغيير الزيت	تغيير الزيت
Loader CAT 972	أعمال النظافة - فحص البلاور - التشحيم	تغيير الزيت	تغيير السمور	تغيير الزيت	تغيير الزيت



ملحوظة هامة: - تلقى الجدول واعتماده فور توقيع صاحب الإمتياز لكميات تصنيع المعدات وعمليات صيانة المعدات ستم وفقاً لتعليمات عملة الصيانات
- تلقى توجيهات صيانة المعدات واعتماده من ملاحق الإئتماني طبقاً لنوع المنشأ وتقاسم الاعمال لكل منسأ.

١٤٤ الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣

المسئلة الاقتصادية لقناة السويس

ملاحق عقد إتفاقي منح لإتزام محملة (مصددة الأخراس) بميناء شرق بورسعيد

خطة الإحلال للمعدات الرئيسية

المعدات	٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٥	٢٠٢٦	٢٠٢٧	٢٠٢٨	٢٠٢٩	٢٠٣٠	٢٠٣١	٢٠٣٢
Material Handler - 895	2									1
Dust Free Conveyor Belts	10	2	2							2
Conventional Conveyor Belts	8									4
Hoppers	25	5			5					5
Loaders CAT 950	12				4					
Tractors	155	25		15		25				25
Trailers	65									25
Forklift	20	4						4		4
Sweepers	10	2						2		2
Excavators	4									2
Loaders CAT 972	12				4					4
Others	n/a	✓				✓				✓

المعدات	٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٥	٢٠٢٦	٢٠٢٧	٢٠٢٨	٢٠٢٩	٢٠٣٠	٢٠٣١	٢٠٣٢
Material Handler - 895	2							1		
Dust Free Conveyor Belts	10	2								2
Conventional Conveyor Belts	8	4								
Hoppers	25				5					5
Loaders CAT 950	12	4								4
Tractors	155			15		25				25
Trailers	65			15		25				
Forklift	20							4		4
Sweepers	8							2		2
Excavators	4								2	
Loaders CAT 972	12									4
Others	n/a				✓					✓



ملحوظة هامة: - تعلق الجدول واعتماده فور توقيع صاحب الامتياز لكثبات تصنيع المعدات وعمليات صيانة المعدات سيتم وفقا لتعليمات لجنة الصيانة.
- تعلق توقيعات صيانة المعدات واعتماده من ملاحق الاتزام طبقاً لنوع المشا ومقايمة الاحمال لكل منشأ.

الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٤٥

السلطة الاقتصادية لقناة السويس

ملاحق عقد امتياز منح التزام محطة (مصعدة الاغراض) ببناء هرقى بورسعيد

الملاحق رقم (١٠)

مقابل الحد الأدنى المضمون للتداول السنوي ومقابل الامتياز بالأرض

١. مقابل الحد الأدنى المضمون للتداول السنوي طبقاً للادة (١٠) الشروط التجارية الرئيسية من عقد الالتزام:

سنوات منح الامتياز	أحجام التداول المستهدفة سنوياً (طن)	الحد الأدنى لأحجام التداول السنوية (طن)	قوة التداول للطن باليولار الأمريكي	قيمة مقابل التداول للحد الأدنى السنوي باليولار الأمريكي
السنة الأولى	2,250,000	1,575,000	1.25	1,968,750.00
السنة الثانية	2,751,000	1,925,700	1.25	2,407,125.00
السنة الثالثة	3,250,000	2,275,000	1.275	2,900,625.00
السنة الرابعة	3,748,000	2,623,600	1.3005	3,411,991.80
السنة الخامسة	4,250,000	2,975,000	1.32651	3,946,367.25
السنة السادسة	4,999,000	3,499,300	1.353040	4,734,692.87
السنة السابعة	5,501,000	3,850,700	1.380101	5,314,354.92
السنة الثامنة	6,500,000	4,550,000	1.407703	6,405,048.65
السنة التاسعة	7,250,000	5,075,000	1.435857	7,286,974.28
السنة العاشرة	8,000,000	5,600,000	1.464574	8,201,614.40
السنة الحادية عشر	8,000,000	5,600,000	1.493866	8,365,649.60
السنة الثانية عشر	8,000,000	5,600,000	1.523743	8,532,960.80
السنة الثالثة عشر	8,000,000	5,600,000	1.554218	8,703,620.80
السنة الرابعة عشر	8,000,000	5,600,000	1.585302	8,877,691.20
السنة الخامسة عشر	8,000,000	5,600,000	1.617008	9,055,244.80
السنة السادسة عشر	8,000,000	5,600,000	1.649348	9,236,348.80
السنة السابعة عشر	8,000,000	5,600,000	1.682335	9,421,076.00
السنة الثامنة عشر	8,150,000	5,705,000	1.715982	9,789,677.31
السنة التاسعة عشر	8,150,000	5,705,000	1.750302	9,985,472.91
السنة العشرون	8,150,000	5,705,000	1.785308	10,185,182.14
السنة الواحدة والعشرون	8,150,000	5,705,000	1.821014	10,388,884.87
السنة الثانية والعشرون	8,150,000	5,705,000	1.857434	10,596,660.97
السنة الثالثة والعشرون	8,300,000	5,810,000	1.894583	11,007,527.23
السنة الرابعة والعشرون	8,300,000	5,810,000	1.932475	11,227,679.75
السنة الخامسة والعشرون	8,300,000	5,810,000	1.971124	11,452,230.44
السنة السادسة والعشرون	8,300,000	5,810,000	2.010547	11,681,278.07
السنة السابعة والعشرون	8,300,000	5,810,000	2.050757	11,914,898.17
السنة الثامنة والعشرون	8,450,000	5,915,000	2.091773	12,372,837.30
السنة التاسعة والعشرون	8,450,000	5,915,000	2.133608	12,620,291.32
السنة الثلاثون	8,450,000	5,915,000	2.176280	12,872,696.20

الملاحق رقم (١٠) مقابل الحد الأدنى المضمون للتداول السنوي

صفحة رقم 1 من 2

١٤٦ الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣

المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

ملاحق عقد امتياز منح الترخيص (مصدرة الاخراج) بميناء شرق بورسعيد

٢. مقابل الارتفاع بالأرض (مقابل الارتفاع لكامل مساحة منطقة الالتزام) سنوياً:

سنوات منح الالتزام	مساحة الأرض بالمتر المربع (إجمالي مساحة منطقة الالتزام)	فئة مقابل الارتفاع باليولار الأمريكي
السنة الأولى	٣٨٠ ألف م ^٢	4
السنة الثانية		4
السنة الثالثة		4.08
السنة الرابعة		4.1616
السنة الخامسة		4.244832
السنة السادسة		4.329729
السنة السابعة		4.416323
السنة الثامنة		4.504650
السنة التاسعة		4.594743
السنة العاشرة		4.686638
السنة الحادية عشر		4.780370
السنة الثانية عشر		4.875978
السنة الثالثة عشر		4.973497
السنة الرابعة عشر		5.072967
السنة الخامسة عشر		5.174427
السنة السادسة عشر		5.277915
السنة السابعة عشر		5.383473
السنة الثامنة عشر		5.491143
السنة التاسعة عشر		5.600966
السنة العشرون		5.715225
السنة الواحدة والعشرون		5.829530
السنة الثانية والعشرون		5.946120
السنة الثالثة والعشرون		6.065043
السنة الرابعة والعشرون		6.186344
السنة الخامسة والعشرون		6.310071
السنة السادسة والعشرون		6.436272
السنة السابعة والعشرون		6.564997
السنة الثامنة والعشرون		6.696297
السنة التاسعة والعشرون	6.830223	
السنة الثلاثون	6.966828	

إجمالي المساحة النهائية المدققة التي يدفع عنها صاحب الالتزام "الشركة" مقابل الارتفاع بالأرض (مقابل الارتفاع لكامل مساحة منطقة الالتزام) للمخ الالتزام تكون حسب القياس النهائي بمحضر تسليم الموقع وطبقاً للمادة ١٠ "الشروط التجارية الرئيسية" من عقد الالتزام.

إجمالي مقابل الارتفاع بالأرض السنوي = مساحة الأرض بالمتر المربع X فئة مقابل الارتفاع باليولار الأمريكي (في السنة المستحق عنها).



المسوق (١٠) مقابل الحد الأدنى للمؤمن لتداول السوي

صفحة رقم 2 من 2

T. H

ملحق رقم (١١) خطابات الضمان

مسودة خطابات الضمان

حرر مستند الضمان هذا في يوم من شهر في الساعة بواسطة (اسم البنك) ومقره الرئيسي / المسجل في ويشار إليه فيما بعد باسم "الضامن" ويشمل ذلك المصطلح من يخلقه أو من يحال إليه ما لم يقتضي السياق خلاف ذلك،

لصالح

الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس المنشأة طبقاً لقانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة رقم 83 لسنة ٢٠٠٢ والمعدل بقانون رقم 27 لسنة 2015 وبموجب القرار الجمهوري رقم 390 لسنة 2015 ، ومقرها الرئيسي في الكيلو 14 طريق القطامية القديم، العين السخنة، السويس، جمهورية مصر العربية وبمشاركتها قانوناً في عقد الالتزام المؤرخ (.....) / / بين مانح الالتزام المعروف أدناه وبين صاحب الالتزام المعروف أدناه ويشار إليه فيما بعد باسم "الالتزام" السيد / بصفته رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس - (ويشار إليها فيما بعد باسم "الهيئة أو مانح الالتزام") وهو المصطلح الذي يشمل إدارتها ومن يخلقه ومن يحال إليه ما لم يقتضي السياق خلاف ذلك.

حيث:

طلباً لتأسيس شركة ذات غرض خاص ("الشركة أو صاحب الالتزام") ليزام هذا العقد للاضطلاع من جهة أمور أخرى بخدمات ومرافق المشروع فيما يتعلق بالعقد المذكور أعلاه ولأداء جميع الالتزامات الواردة بذلك العقد، قيام صاحب الالتزام بإصدار مستندات الخطابات التالية:

١- خطاب ضمان فترة الإنشاء:

ضماناً لقيام صاحب الالتزام بتنفيذ التزاماته المقررة وفقاً لأحكام هذا العقد فانه ملتزم فور توقيعها على عضو استلام أرض المحطة بتقديم خطاب ضمان حسن الإنجاز والتنفيذ غير مشروط وغير قابل للإلغاء يواقع ١٠% من قيمة عائدات المحطة للهيئة في الثلاث سنوات الأولى من التشغيل (مقابل التداول عن الحد الأدنى ومقابل الارتفاع بالأرض) بمبلغ مقداره ١,١٨٧,٠٠٠ (مليون ومائة وسبعة وثلاثون ألف دولار أمريكي فقط) لصالح مانح الالتزام وبلدة ١٢ شهر من تاريخ استلام الأرض على أن يصدر خطاب الضمان من أحد البنوك المصرية المعتمدة لدى البنك المركزي المصري ويجب أن يكون خطاب الضمان صادر وفقاً للملحق رقم (١١) من هذا العقد.

ب- خطاب ضمان حسن الأداء:

ويواقع ١٠% من إجمالي رسوم التداول المستحقة عن الحد الأدنى المضمون للتداول السنوي بمدة سنوية (وفقاً لقيمة الرسوم المستحقة في تلك السنة) ويقوم صاحب الالتزام بإصدار الخطاب فور بدء تشغيل المحطة ويستمر في تجديده حتى تقدم خطاب ضمان إعادة التسليم. وطبقاً للمادة (١٣) خطابات الضمان - ب ، من عقد الالتزام.

ت- خطاب ضمان إعادة التسليم:

ويواقع ١٠% من قيمة إجمالي المدفوعات المستحقة عن السنة الأخيرة للمانح الالتزام (مقابل الحد الأدنى للتداول ومقابل حق الارتفاع بالأرض) وطبقاً للمادة (١٣) خطابات الضمان - ج ، من عقد الالتزام.

وبناء عليه يكون هذا المستند للإقرار بما يلي:

- المصطلحات المكتوبة بالأحرف الكبيرة هنا وغير المعرفة يكون لها المعنى المخصص لها في العقد.
- يضمن الضامن بموجب هذا المستند ضماناً غير مشروط وغير قابل للإلغاء التنفيذ الواجب والمؤقت لأداء صاحب الالتزام لالتزاماته خلال فترة الإنشاء بموجب العقد وذلك خلال فترة الضمان.
- يكون على الضامن بدون تأخير أو اعتراض مسدد مبالغ لا تتجاوز في مجموعها \$ (.....) دولار أمريكي فقط) إلى مانح الالتزام خلال فترة الإنشاء بموجب العقد من استلام طلب كتابي من مانح الالتزام بصح على أن صاحب الالتزام يجر عن أداء التزاماته خلال فترة الإنشاء بموجب العقد خلال فترة الضمان. ولا يجوز للضامن أن يتدخل في التحقق من هذا الحق للعقد أو يجر صاحب الالتزام عن الأداء أو التدخل في سريان أو صحة أو سلامة مطالبة مانح الالتزام ويسدد المبلغ المحدد في المطالبة بغض النظر عن أي تعديلات بخلاف ذلك قد



- تكون صدرت إليها وبض النظر عن أي براءات من أي نوع قد تبهرها أو أي شخص آخر أمام القضاء أو التحكم أو الحيلولة أو ما شابه من إجراءات قانونية وتسبب التزامات الضامن بموجب هذا المستند حتى الوفاء اللازم لمطالبة مانح الالتزام وفقاً لأحكام هذا المستند وأي مطالبات من مانح الالتزام إلى الضامن تكون شاملة وقطعية وغير قابلة للشك فيما يتعلق بالمبلغ مستحق الدفع على الضامن بموجب هذا العقد.
٤. من أجل دخول هذا الضامن حيز النفاذ، يقع مانح الالتزام معاملة الضامن بوصفه المدين الأساسي.
٥. يكون هذا الضامن غير مشروط وغير قابل للإلغاء ويظل له كامل الأمر والنفاذ خلال مدة الضمان ما لم يفتيه أو يتنازل عنه مانح الالتزام وفقاً لأحكام العقد ويكون مسؤولاً الضامن في مجملها بمقدار مبلغ \$ (*) (.....) ("..... دولار أمريكي فقط).
٦. لا يتغير هذا الضامن بأي تغيير في تأسيس أو تصفية أو إفلاس أو حل صاحب الالتزام بالضامن أو تسهيل أو دمج أو اندماج لصاحب الالتزام بالضامن مع أي طرف ثالث أو مع أي شخص آخر.
٧. أي دفعة تسدد بموجب هذا المستند تكون عالية من بدون أي خصومات أو ناتجة عن أي ضرائب أو جمادات أو فروض أو رسوم أو مصروفات أو محجوزات أو مصفقات من أي نوع.
٨. لا تخضع الالتزامات والضمانات والالتزامات والواجبات المبنية بهذا الضامن إلى أي دعاوى أو ادعاءات أو مطالبات أو تساويات أو انفصالات أو مقاضات أو تخفيضات أو خصومات أو تأجيلات أو تعليقات لأي سبب من الأسباب ولا يكون للضامن حق لإنهاء هذا الضامن أو الإغناء منه أو من أي من التزاماته أو تعهداته أو اتفاقاته أو واجباته المبنية بهذا المستند لأي سبب من الأسباب.
٩. يكون للضامن سلطة إصدار هذا الضامن والتهزم من الالتزامات الواردة بهذا المستند للموقع أدناه التوقيع في تنفيذ هذا الضامن وفقاً للسلطة المخولة له بموجب ".....".
١٠. يجب أن يرد إلينا هذا الضامن عند انقضاء أجله أو عند الوفاء بالضمانات أيها أقرب وبض النظر عن البنود السابقة يعتبر هذا الضامن باطلاً بعد انقضاء مدته (بتاريخ) ويلغى بضم النظر عما إذا كان الأصل قد تم إرجاعه لنظرائنا.
١١. الأمور التي لم يتم معالجتها في هذا الضامن تخضع للقواعد الملزمة الواردة في القانون للمطالبة بالضمان **Uniform Rules for Demand Guarantees, 2010 Revision, International Chamber of Commerce Publication No 758** ("URDG 758") بشرط أنه في حالة أي غموض أو تناقض أو التباس، فإن الشروط المبنية في هذا الضامن تكون سارية.

إجابات لما تقدم، وقع الضامن على هذا المستند في اليوم والشهر والسنة الموضحين أدناه.

توقيع وتسلم وإمضاء /

ويظهر /

والمسؤول المنفوض /

ملحوظة: لا يجوز الاعتناء بغير أصل خطاب الضامن الموقع عليه بتوقيع كامل عن البنك.



الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (ج) في ٦ أغسطس سنة ٢٠٢٣ ١٤٩

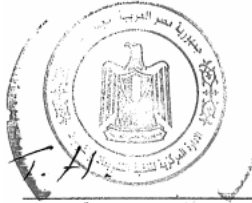
المفظة الإقتصادية لقناة السويس

ملاحق عدد إلتاق منح التوام محمطة (مصددة الأغراض) بمياه هرقى بورسعيد

الملحق رقم (١٢) هيكل توزيع الملكية

تم إقرار هيكل توزيع الملكية لشركة المشروع طبقاً لمستندات تأسيس الشركة وعقد الشراكة بين المساهمين الموثق بمصلحة الشهر العقارى والسجل التجارى المصرى.

٢	المساهمين	النسبة	الجنسية	سجل تجارى / تحقيق شفعية	العنوان الدائم
١	شركة سكاى تملك وإدارة المشروعات	٥٠,٧٥%	جمهورية مصر العربية	١١٢٤٤٦	العقار ١٣ شارع النجار - شقة ١٢ النور الخامس - المهندسين - الجزيرة
٢	شركة ريلانيس لوجيستكس	٤٩%	جمهورية مصر العربية	٨٣٢٨	١٣ شريف القاهرة
٣	١/طارق احمد فتحى حسين	٠,٢٥%	جمهورية مصر العربية	27011130100396	١٩ شارع الاحرار - البدق - الجزيرة



ملحق رقم (١٣)

سياسة الموارد البشرية - تنمية القوة العاملة - سياسة التوظيف

ستقوم الشركة/ صاحبة الالتزام بوضع معايير لجذب هيئة الإدارة والموظفين ذوي النخبة والدرجات العالية وذلك من خلال مجموعات الأجور، ومخططات الحوافز، ومخططات الدعم الاجتماعي وبرامج التدريب وستقوم الشركة بإنشاء ثقافة تقوم على مستويات عالية من خدمة العملاء. جنس بالذكر انه سيتم الامتصاص بعمليات اجنبية مخصصة في مجال إدارة المحطات متعددة الأراض لإمداد المحطة باحتياجاتها من الكوادر المدربة في مجالات الشحن والتفريغ وإدارة المخازن لبدء العمل بالمحطة، تدريب ونقل الخبرات للمهارة المحلية للاعتماد عليها لاحقاً في ادارة أنشطة المحطة. وتوجهه الإدارة نحو وضع البرامج التي تتوافق في حددها الأدنى مع متطلبات وأحكام قانون قانون المناطق الاقتصادية وقانون العمل المصري وتضمن:

- ١- التحقق من أن المهارات ، والمعرفة، والخبرة هي أساس الترقية.
- ٢- تقديم مخططات للمسار الوظيفي.
- ٣- تقديم مخططات اجتماعية مثل المعاشات التقاعدية والدم الطيب للموظفين.
- ٤- توفير التدريب والمسارات السريعة لخدمة محطارة من الموظفين ليصبحوا من ذوي الخبرة بما يكفي ليكونوا مؤهلين لشروط العمل بعيداً عن الوطن والإنتشار بالخارج.
- ٥- توفير التدريب على جميع المستويات ليس فقط في المهارات التشغيلية المباشرة ولكن أيضاً في المواضيع التي تميز نوعية الحياة للمستخدمين.

التدريب:

- ١- سياسة التدريب
تري الشركة/ صاحبة الالتزام التدريب على أنه أساسي لتحقيق مستويات الخدمة المطلوبة وبناء عليه، على المسيرين، التمام بصياغة إطار عمل لسياسة تدريبية يتم من خلاله تنفيذ الأنشطة التدريبية. ومصنف السياسة التدريبية التي تتضمنها الشركة/ صاحبة الالتزام:
- ما الذي سوف يحققه التدريب ومن هم المتعلقون به؟
- كيف يكون التدريب ذو صلة بالعوامل الأخرى التي تحدد الأداء البشري؟
- وكيف وبواسطة من سيتم وضع التدريب؟
- كيف وبواسطة من سيتم إنجاز التدريب؟
- كيف وبواسطة من سيتم تقييم ووثيقة عملية التدريب؟
- كيف يكون التدريب ذو صلة بموظفي الشركة/ صاحبة الالتزام والسياسة الوظيفية ونظام الأجور؟
- كيف يكون التدريب ذو صلة بالأنشطة التي يهيئ على الشركة/ صاحبة الالتزام توليها؟
- وسوف تحدد السياسة التدريبية المهمة الشاملة للتدريب الخاص بالشركة (صاحبة الالتزام) وذلك في سياق الشركة/ صاحبة الالتزام ككل وسوف توفر وسائل فعالة يتم بواسطتها تقديم المهارات والمعرفة التي ستمكن أو تحسن الأداء الوظيفي الذي يؤدي بدوره الى تحقيق الأهداف الإدارية والمشاركة.
- وسيشمل بيان السياسة التدريبية المواصفات للكوخبة التي يتم بها دمج وظيفة التدريب مع السياسات والأهداف والمخطط والأنشطة الخاصة بالشركة/ صاحبة الالتزام وأكثر تحديداً، فسوف يتضمن بيان السياسة التدريبية المخطوط المرصدة لكيفية دمج برنامج التدريب مع سياسة تطوير القوة العاملة للشركة/ صاحبة الالتزام وهذه السياسة تكون بدورها مرتبطة بأعمال الإختيار الخاصة بالتوظيف في الشركة/ صاحبة الالتزام وكذلك جميع العوامل التي تجذب الى جانب مع التدريب سوف تؤثر على تحديد فعاليات الوظيفية.
- ب- هيكل التدريب
سوف تضع الشركة/ صاحبة الالتزام إطار عمل منهجي يتم من خلاله تنفيذ السياسة التدريبية وسيوفر هذا المنهج المنظم هيكل تدريبي سيكون معيارياً بشكل جيد بين مصلحة الشركة/ صاحبة الالتزام وموظفيها. وسيضمن الهيكل التدريبي العناصر التالية:-

التدريب الأولي

- سيتم وضع التدريب الأولي لتعريف المهارات الخاصة بموظفي الشركة/ صاحبة الالتزام الذين أعطيت لهم وظيفة جديدة أو تم توظيفهم أو تم ترقيتهم أو نقل أماكنهم داخل الشركة/ صاحبة الالتزام.
- التدريب أثناء الخدمة



ب- الامتثال للتواوين

سوف تمثل الشركة/ صاحبة الالتزام للتشريعات الحكومية المتعلقة بالصحة والسلامة والبيئة في مكان العمل.

ج- برنامج التوعية بالسلامة

سيتم تنفيذ حملة توعية مستمرة بالسلامة وسيتم الحفاظ على الإحصاءات المناسبة للسلامة ونشرها بطريقة دورية لجميع الموظفين وسوف تشمل مثل الإحصاءات:

— كمية الوقت الضائع في الحوادث.

— عدد ساعات العمل الضائعة في الحوادث.

— معدلات تكرار وقوع الحوادث.

— شدة الحادث.

ويقسم الهيكل الإداري للمحطة الى أربع مستويات رئيسية وهم كالآتي:

- مستوى المديرين ويشمل: مدير المحطة، مدير التشغيل، مدير الصيانة ومدير الحسابات والشؤون الإدارية.

- مستوى المشرفين ويشمل: مشرفين التشغيل، مشرفين المخازن، مشرفين الصيانة، المشرفين الإداريين.

- مستوى الموظفين والمشغلين ويشمل: مشغلي الأوتاش، طاقم العمليات، طاقم المخازن، مشغلي الموازين، طاقم الصيانة، المحاسبين والموظفين الإداريين.

- مستوى العمال ويشمل: عمال النظافة، طاقم الأمن.

هنا وينطبق العمل بنظام الوردي (صباحية - مسائية - ليلية) على جميع المستويات باستثناء مستوي المديرين فيعملون بنظام الوردي الصباحية فقط وذلك لتغطية وضمان استمرارية عمل جميع الاقسام بالمحطة على مدار اليوم (٢٠) ساعة.

طبعت بالهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية

رئيس مجلس الإدارة

محاسب / أشرف إمام عبد السلام

رقم الإيداع بدار الكتب ٦٥ لسنة ٢٠٢٣

٧٠٩ - ٢٠٢٣/٨/١٦ - ٢٠٢٣ / ٢٥١٤٠