

نافذة الملاحة

العدد الواحد و الثلاثون



يناير 2023

www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

● غرفة ملاحية الإسكندرية

تضع متوسط أسعار النوالين البحرية
للبضائع الواردة خلال الثلاثة أشهر المقبلة

- بمنشاركة رئيس غرفة ملاحية الإسكندرية ...
- رئيس الوزراء يترأس اجتماع المجلس الأعلى للموانئ
- تعرف على تصنيف أهم ١٠ خطوط حاويات نلحن الحاويات
خلال ٢٠٢٢
- الجمارك: استمرار العمل بألية دخول التناحانات الأردنية
والمصرية إلى أراضي البلدين لمدة عامين
- ميناء الإسكندرية يتداول ٤,٥ مليون طن خلال
ديسمبر الماضي
- وزارة النقل: تنفيذ ١٠ كبارى على الرياح البحري بتكلفة
٢ مليار جنيه
- هيئة قناة السويس تحصد جائزة التميز الحكومي
خلال عام ٢٠٢٢
- السيسي يتابع تسهيل خروج البضائع من الموانئ
والإجراءات المرتبطة بحوكمة منظومة الإفراج الجمركي
- خط MSC تستهدف ربط الهند مع موانئ نلرق البحر المتوسط
من بينها الإسكندرية



تتضمن تنهؤر يناير وفبراير ومارس

غرفة ملاحة الإسكندرية تضع متوسط أسعار النوالين البحرية للبضائع الواردة خلال الثلاثة أشهر المقبلة



أما بالنسبة للحاويات الواردة من دول الخليج العربي خاصة من ميناء جبل علي الإماراتي والدمام السعودي، والدمام، والكويت والبحرين، فوصل سعر نقل الحاوية إلى ميناء الإسكندرية إلى ١٨٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدما، و٣٠٠٠ دولارات للحاوية ٤٠ قدما، وإلى مواني دمياط وبورسعيد فبلغ سعر النولون إلى ١٦٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدما و٢٨٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما، وإلى ميناء السخنة فتصل إلى ٩٥٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدما و١٧٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما.

وبالنسبة لموانئ البحر الاحمر والتي تضم موانئ السعودية واليمن والسوان، فيصل متوسط سعر نقل الحاوية إلى مينيائي بورسعيد ودمياط إلى ١٤٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدما، و٢٨٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما، و٥٥٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدما إلى ميناء السخنة، و٩٥٠ دولارات للحاوية ٤٠ قدما.

وبالنسبة لمتوسط سعر نولون النقل البحري للحاويات الواردة من شمال أوروبا والتي تضم هولندا وانجلترا والمانيا وفرنسا وبلجيكا والنرويج والسويد والدنمارك وبولندا وفنلندا، فيصل متوسط سعر نقل الحاوية إلى ميناء الإسكندرية إلى ٦٥٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدما و١٠٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما، والحاويات الثلجة ٢٠ قدما تصل إلى ١٧١٠ دولارات، و٢٠٠٠ دولار للحاوية ثلجة ٤٠ قدما.

وبالنسبة للنقل لمينيائي بورسعيد ودمياط فيصل متوسط سعر النقل للحاوية ٢٠ قدم إلى ٤٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدم، ٤٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما و١٧١٠ دولارات للحاوية ٢٠ قدما ثلجة، و٢٠٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما ثلجة، بينما وصلت أسعار النوالين إلى ميناء السخنة من دول شمال أوروبا إلى ٩٠٠ يورو للحاوية ٢٠ قدم، و١٧٠٠ يورو للحاوية ٤٠ قدم، و١١٠٠ يورو للحاوية الثلجة ٢٠ قدم، و٢١٠٠ يورو للحاوية الثلجة ٤٠ قدم.

عقدت غرفة ملاحة الإسكندرية اجتماعًا مؤخرًا مع أعضاء اللجنة المشكلة بموجب قرار رئيس مصلحة الضرائب المصرية رقم ٣٧٣ لسنة ٢٠٢٠، بهدف مراجعة مقترح غرفة ملاحة الإسكندرية بشأن متوسط أسعار النولون البحري عن البضائع العامة وارد، والبضائع العامة الصب الجاف، والصب السائل، وذلك عن الربع الأول من العام الجاري " يناير، فبراير، مارس " ٢٠٢٣ .

وقد تم الاجتماع في ضوء البند الثاني والثالث من بنود بروتوكول التعاون المبرم بين مصلحة الجمارك ومصلحة الضرائب وغرفة ملاحة الإسكندرية لتنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة وتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة والألات والمعدات وسلع الجدول.

يأتي ذلك في ضوء البروتوكول الذي وقعه غرفة ملاحة الإسكندرية مع مصلحتي الضرائب المصرية والجمارك، لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري.

وحسب ما رصدته غرفة ملاحة الإسكندرية، فقد حققت النوالين انخفاضات عن الثلاثة أشهر الماضية، والتي كانت تشمل يناير وفبراير ومارس، حيث وصل متوسط سعر النولون البحري بالنسبة للحاويات الواردة من جنوب وشرق آسيا والتي تضم (سنغافورة - اندونيسيا - ماليزيا - الفلبين - فيتنام - كمبوديا - تايلاند - ميانمار وكذلك الصين واليابان وكوريا) وذلك إلى ميناء الإسكندرية، لتصل إلى ٤٠٠٠ ألف دولار للحاوية ٤٠ قدما، ٢٣٠٠ دولارًا للحاوية ٢٠ قدما، أما لمواني دمياط وبورسعيد فتصل إلى ٢٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدما و٣٦٠٠ دولارًا للحاوية ٤٠ قدما والحاوية الثلجة يصل سعر نقلها إلى ٤٨٠٠ دولارًا، أما لميناء السخنة فتصل إلى ١٨٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدم و٢٤٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدما، والحاوية الثلجة ٢٢٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم و٣٨٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم.

الهندسية للحاويات
SHIP & CREW
ش.م.م
Your Trusted Partner

Port Operations • Container Transport • Container Services

Alexandria Head Office:
6, Mohamed Nagib St. Sidi Bani,
P.O. 2111 Alexandria, Egypt
Tel: +90 10 242538 - 24 26 264
Fax: +90 10 242 536

Cairo Branch:
Capital Business Park Project -
5th Floor, Zayed City, Giza Block
Bldg. No. 15 - 15 Day Water Res. Unit
Cairo 11821 - 1st Floor, Building 25
Tel: +90 10 242 536

Email: info@ship-crew.com
www.ship-crew.com



وبالنسبة لنقل بضائع الزيوت من البحر الأسود الى الموانئ المصرية بالنسبة لشحنات في حدود ٥٠٠٠ طن فيصل سعر النولون من ٢٥ - ٢٣ دولار للطن، ومن الولايات المتحدة الامريكية يكون ٤٥ - ٤٠ دولارا للطن بالنسبة للمكميات حتى ٥ آلاف طن، و ٣٥ - ٣٠ دولارا للطن بالنسبة للشحنات في حدود ١٠ آلاف طن، و ٣٠ - ٢٥ دولارا للطن بالنسبة للمكميات حتى ٢٠ ألف طن.

وكان قد أشار محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، إلى وزارة المالية تستهدف من وراء هذا الإجراء تنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة الصادر بالقانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦ لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة، والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج.

وأشار رضا عبد القادر رئيس مصلحة الضرائب، إلى أن البروتوكول الذي وقعته المصلحة مؤخرا مع غرفة ملاحه الإسكندرية يأتي بهدف إرساء مبدأ العدالة الضريبية في تطبيق القانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦ بشأن الضريبة على القيمة المضافة على جميع المخاطبين بأحكامه ولاستيفاء مستحقات الخزنة العامة للدولة، وكذلك إيماناً بالمسؤولية الوطنية من جانب غرفة ملاحه الإسكندرية وأهمية الدور الذي يمكن أن تقوم به في إقرار تلك العدالة الضريبية ودعم مصلحة الضرائب.

وأوضح أنه وفقاً لهذا البروتوكول، فهناك دور لكل طرف في تحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون رقم (٦٧) لسنة ٢٠١٦ (البند أولاً) وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج.

وأشار الدكتور "السيد صقر" رئيس الإدارة المركزية لشؤون مكتب رئيس مصلحة الضرائب المصرية إلى أن غرفة ملاحه الإسكندرية تقوم بإعداد بيان استرشادي ربع سنوي، وتقدمه لمصلحة الضرائب المصرية، وذلك بمتوسطات قيم خدمات النولون البحري المؤداة على الرسائل الواردة من جميع دول العالم أي كانت الحالة التي ترد بها (أطنان - حاويات) لكافة موانئ الجمهورية.

أما بالنسبة للحاويات الواردة من استراليا فتصل إلى ١٢٣٥ و ٢١٨٥ دولارا للحاويات الواردة (٢٠ و ٤٠ قدما) على التوالي لميناء الإسكندرية، و ١٢٥٩ و ٢٠٠٠ دولارا، و ٢١٣٨ و ٢٠٠٠ دولارا للحاويات (٢٠ و ٤٠ قدما) على التوالي لميناء بورسعيد ودمياط، و ٤٢٧٥ و ٢٠٩٠ دولارا للحاويات (٢٠ و ٤٠ قدما) على التوالي لميناء السخنة. وبالنسبة للنوالين من موانئ انجلترا الى ميناء الاسكندرية فبلغ ٦٥٠ جنيه استرليني للحاوية ٢٠ قدم، و ١٠٠٠ جنيه استرليني للحاوية ٤٠ قدم، و ١٧١٠ جنيه استرليني للحاوية ٢٠ قدم ثلاجة، و ٢٠٠٠ جنيه استرليني للحاوية الثلاجة ٤٠ قدم ثلاجة، و ٤٠٠ جنيه استرليني للحاوية ٢٠ قدم لموانئ دمياط وبوسعيد، و ٥٠٠ جنيه استرليني للحاوية ٤٠ قدم، و ٨٠٠ جنيه استرليني للحاوية ٢٠ قدم الى ميناء السخنة، و ١٣٠٠ جنيه استرليني للحاوية ٤٠ قدم.

وبالنسبة للحاويات الواردة من موانئ جنوب افريقيا فتصل الى ١٤٦٢ دولار لميناء الاسكندرية "حاوية ٢٠ قدم"، و ٢٦٦١ دولار للحاوية ٤٠، و ٢٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم لمينائي دمياط وبورسعيد، و ٣٦٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم، و ١٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم لميناء السخنة، و ٢٤٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم.

وبالنسبة للنولون الحاويات ٢٠ قدما من موانئ الهند عن البضائع فتتراوح من ١١٠٠ - ١٠٦٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدم لميناء الاسكندرية، و ١٠٥٠ - ٨٥٠ دولارا لميناء السخنة، وبالنسبة للحاويات القادمة من البرازيل فيصل متوسط سعر نقل الحاوية ٢٠ قدما لميناء الاسكندرية من ١٣١١ - ١٢١١ دولارا كذا لميناء السخنة.

كما وصل متوسط سعر نقل الحاويات المحملة على تريلات مملوءة واردة من ميناء ضبا إلى ميناء سفاجا الى قرابة ٧٥٠ دولار، ومن ميناء نويبع إلى ميناء العقبة فيصل سعر نقل التريلات الى ٧١٠ دولارات.

أما متوسط سعر النولون للحاويات المملوءة بضائع عامة وارد ٢٠ قدما من ميناء العقبة إلى ميناء العين السخنة الى ١٣٥ دولارا.

أما الحاوية المملوءة التي يتم نقلها من ميناء الحديد باليمن فتصل الى ٤٥٠ دولارا، وبالنسبة للبضائع العامة فتتراوح من ٢٠ - ١٨ دولارا للطن.

وبالنسبة لنقل الحاويات من منطقة شرق البحر المتوسط - البحر الأسود ومنها تركيا واسرائيل ولبنان وسوريا ورومانيا وروسيا وأوكرانيا وبلغاريا، وذلك الى ميناء الإسكندرية لتصل الى ٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ١٤٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما، و ١٤٢٥ دولارا للحاوية ثلاجة ٢٠ قدما، و ١٨٠٥ دولارا للحاوية ثلاجة ٤٠ قدما، و ٣٥٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدما لميناء بورسعيد ودمياط، و ٤٥٠ دولار للحاوية ٤٠ قدما و ١٢٣٥ دولارا للحاوية ٢٠ قدم ثلاجة، و ١٤٢٥ دولارا للحاوية ٤٠ قدما ثلاجة، والى ميناء السخنة تصل الى ٧٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ٩٥٠ دولارا للحاويات ٤٠ قدم، و ١٠٠٠ دولارا للحاوية الثلاجة ٢٠ قدم، و ٢١٠٠ دولارا للحاوية الثلاجة ٤٠ قدم.

وبالنسبة للحاوية التي يتم نقلها من جنوب شرق البحر الأبيض المتوسط والتي تضم كلا من فرنسا واطاليا واسبانيا و سلوفينيا واليونان وقبرص وصربيا، فتصل إلى ميناء الإسكندرية الى ٦٥٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدم و ٧٥٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما، وإلى ميناء بورسعيد ودمياط فيصل سعر نقل الحاوية إلى ٣٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدما، و ٣٧٥ دولارا للحاوية ٤٠ قدما، و ١٧١٠ دولارات للحاوية ثلاجة ٢٠ قدما، و ٢٠٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدما ثلاجة، والى ميناء السخنة ٢٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدم، و ٤٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدم، و ٣٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدم ثلاجة، و ٦٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدم الثلاجة.

وبالنسبة للحاويات الواردة من منطقة أمريكا الشمالية "كندا" فيصل سعر نقل الحاوية لميناء الإسكندرية ١١٨٨ دولارا للحاوية ٢٠ قدم و ١٤٤٩ دولارا للحاوية ٤٠ قدما، و ١١٨٨ دولارا للحاوية الثلاجة ٤٠ قدما، و ١١٨٨ دولارا للحاوية ٢٠ قدما إلى ميناء دمياط وبورسعيد، و ١٤٤٩ دولارا للحاوية ٤٠ قدما، و ٤٧٥٠ دولارا للحاوية ثلاجة، والى ميناء السخنة ١٨٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدم، و ٢٤٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدم.

وبالنسبة للنوالين من دول امريكا الجنوبية، فقد بلغت الى ميناء الاسكندرية ١٢٨٣ دولارا للحاوية ٢٠ قدم، و ١٩٩٥ دولارا للحاوية ٤٠ قدم، و ١٤٤٩ دولارا للحاوية ٢٠ قدم لميناء دمياط وبورسعيد، و ٢٠٤٣ دولارا للحاوية ٤٠ قدم، و ١٨٠٠ دولارا للحاوية ٢٠ قدم لميناء السخنة، و ٢٤٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدم.

« بمتشاركة رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية ... رئيس الوزراء يترأس اجتمع المجلس الأعلى للموانئ



كما استعرض وزير النقل، خلال الاجتماع، نتائج أعمال اللجنة الفنية المشكلة لإجراء دراسة متكاملة بهدف وضع تصور استراتيجي مستقبلي لتطوير مختلف أوجه صناعة النقل البحري، وذلك بما يسهم في الارتقاء بمستوى الخدمات المقدمة من خلال هذا القطاع المهم، وتعظيماً لما نمتلكه من مقومات وامكانات في هذا الصدد.

ونوه الفريق كامل الوزير، إلى المقترحات والجهود الخاصة بتنمية ودعم الأسطول التجاري البحري المصري، وذلك في إطار تحقيق أهداف استراتيجية النقل البحري المصري، وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية.

واستعرض وزير النقل مجموعة من الحوافز والتهيئات المقترحة التي من شأنها تحقيق الاستدامة المطلوبة للخطوط الملاحية وأصحاب السفن في تخطيط رحلاتهم من وإلى الموانئ المصرية، وتشجيع التحالفات الملاحية بالأخص سفن حاويات الترانزيت على استخدام الموانئ المصرية، إلى جانب تشجيع الاستثمار في الموانئ والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

وشرح وزير النقل ما تم اتخاذه من إجراءات وخطوات في إطار مشروع تسيير خط سريع بنظام "الرورو" للحاصلات الزراعية سريعة التلف بين جمهورية مصر العربية والجمهورية الإيطالية.

واقترح الإجراءات التي من شأنها تحسين مناخ الاستثمار، وخاصة في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، مع بحث المقترحات الخاصة بإنشاء مناطق حرة ومناطق لوجستية يسهل ربطها بالموانئ البحرية والبرية الحدودية.

وخلال الاجتماع، قدم وزير النقل، عرضاً متكاملًا حول نشاط عمل المجلس الأعلى للموانئ خلال الفترة الماضية، متناولاً المهام والاختصاصات المقترحة لقطاع النقل البحري، وآراء وتعقيبات عدد من الجهات على تلك الاختصاصات المقترحة.

وأكد وزير النقل على أنه لن يترتب على تعديل تنظيم ومهام قطاع النقل البحري ودعم مسؤولياته أية تشابكات مع الكيانات الحالية، حيث يعني المقترح الجديد بوضع استراتيجية وطنية موحدة لمنظومة النقل البحري، بحيث يقوم القطاع بمهمة التنظيم والمراقبة والإشراف على هيئات الموانئ، والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، والشركات العاملة في ذات المجال تحت مظلة وزارة النقل مع الحفاظ على الكيانات المتمثلة في الهيئات والشركات العاملة في مجال النقل البحري والمراكز القانونية المحققة، وفقاً للسياسة العامة للدولة وصولاً للتكامل والتنسيق بين الموانئ والمجتمع المينائي داخل منظومة عمل مشتركة.

ترأس الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس مجلس الوزراء، مؤخراً، اجتماع المجلس الأعلى للموانئ، وذلك بحضور الفريق كامل الوزير، وزير النقل، الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية.

كما حضر الاجتماع السيد/ وليد جمال الدين، رئيس الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، والسيد حسام هيبه، الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، واللواء/ السيد المدبولي قاعود، مدير إدارة النقل بالقوات المسلحة، واللواء عصام النجار، رئيس هيئة الرقابة على الصادرات والواردات، واللواء أمين الجعلي، مساعد وزير الداخلية لقطاع المنافذ، والسيد/ الشحات الغتوري، رئيس مصلحة الجمارك، والدكتور خالد شريف، مساعد وزير السياحة والآثار للتحويل الرقمي، والدكتور حازم حسين، مدير عام الإدارة العامة للحجر الصحي بوزارة الصحة والسكان، ومسئولي وزارة النقل والجهات المعنية، وشارك في الاجتماع عبر تقنية الفيديو كونفرانس الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس.

وجدد رئيس الوزراء في مستهل الاجتماع، الإشارة إلى الدور الهام للمجلس الأعلى للموانئ، في إطار القرار الصادر مؤخراً بإعادة تشكيله، وما يتضمنه من اختصاصات يتولاها المجلس من بينها، وضع ومراجعة الاستراتيجية العامة لجميع موانئ الجمهورية، وتبني استراتيجية موحدة لكل الموانئ المصرية، وذلك بما يحقق التكامل والتنسيق بينها، سعياً لجذب المزيد من الحاويات والخطوط الملاحية من الخارج.

هذا إلى جانب مراجعة خطط تأمين سلامة الملاحة البحرية والمنشآت الثابتة والمنقولة بتلك الموانئ،



« ميناء الإسكندرية يتداول ٤,٥ مليون طن خلال ديسمبر الماضي »



حققت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية معدلات تداول خلال ديسمبر الماضي، بلغت 4.5 مليون طن، وذلك مقارنة بنحو 5.7 مليون طن تم تحقيقها خلال نفس الشهر من العام قبل الماضي 2021 .

وتوزعت تلك البضائع بين 261 ألف طن بضائع عامة تقليدية، مقارنة بنحو 316 ألف طن خلال ديسمبر 2021، و219.5 ألف طن بضائع ذات طبيعة خاصة، مقارنة بنحو 208.8 ألف طن، و227 ألف طن من الصب السائل، مقارنة بنحو 529.6 ألف طن خلال ديسمبر 2021 ، وقرابة 1.6 مليون طن من الصب الجاف، مقارنة بنحو 2.5 مليون طن خلال ديسمبر 2021، لتصل إجمالي البضائع الغير محواه خلال هذا الشهر نحو 2.3 مليون طن، مقارنة بنحو 3.6 مليون طن خلال ديسمبر 2021، بينما وصلت البضائع المحواه نحو 2.2 مليون طن، مقارنة بنحو 2.1 مليون طن خلال ديسمبر 2021.

بنحو 208.8 ألف طن، و227 ألف طن من الصب السائل، مقارنة بنحو 529.6 ألف طن خلال ديسمبر 2021 ، وقرابة 1.6 مليون طن من الصب الجاف، مقارنة بنحو 2.5 مليون طن خلال ديسمبر 2021، لتصل إجمالي البضائع الغير محواه خلال هذا الشهر نحو 2.3 مليون طن، مقارنة بنحو 3.6 مليون طن خلال ديسمبر 2021، بينما وصلت البضائع المحواه نحو 2.2 مليون طن، مقارنة بنحو 2.1 مليون طن خلال ديسمبر 2021.

وتوزعت البضائع بين 3.26 مليون طن واردات مقارنة بنحو 4.26 مليون طن خلال ديسمبر 2021 بنقص قدره %23 ، بينما سجلت الصادرات نحو 1.33 مليون طن خلال ديسمبر الماضي، مقارنة بنحو 1.48 مليون طن خلال ديسمبر 2021 بنقص قدره %10 .

وحسب تقرير شهر ديسمبر الصادر عن الهيئة فان الهيئة شهدت تداول نحو 311 سفينة، مقارنة بنحو 320 سفينة خلال ديسمبر من عام 2021 .

وتوزعت تلك السفن بين 68 سفينة عامة، مقارنة بنحو 64 سفينة خلال ديسمبر 2021 بزيادة نسبتها %6، و20 سفينة ذات طبيعة خاصة مقارنة بنحو 22 سفينة خلال ديسمبر 2021 بنقص قدره %9، وقرابة 20 عبارة خلال ديسمبر الماضي، مقارنة بنحو 23 عبارة خلال ديسمبر 2021 بنقص قدره %13.

حققت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية معدلات تداول خلال ديسمبر الماضي، بلغت 4.5 مليون طن، وذلك مقارنة بنحو 5.7 مليون طن تم تحقيقها خلال نفس الشهر من العام قبل الماضي 2021 .

وتوزعت تلك البضائع بين 261 ألف طن بضائع عامة تقليدية، مقارنة بنحو 316 ألف طن خلال ديسمبر 2021، و219.5 ألف طن بضائع ذات طبيعة خاصة، مقارنة

بنحو 208.8 ألف طن، و227 ألف طن من الصب السائل، مقارنة بنحو 529.6 ألف طن خلال ديسمبر 2021 ، وقرابة 1.6 مليون طن من الصب الجاف، مقارنة بنحو 2.5 مليون طن خلال ديسمبر 2021، لتصل إجمالي البضائع الغير محواه خلال هذا الشهر نحو 2.3 مليون طن، مقارنة بنحو 3.6 مليون طن خلال ديسمبر 2021، بينما وصلت البضائع المحواه نحو 2.2 مليون طن، مقارنة بنحو 2.1 مليون طن خلال ديسمبر 2021.

وتوزعت البضائع بين 3.26 مليون طن واردات مقارنة بنحو 4.26 مليون طن خلال ديسمبر 2021 بنقص قدره %23 ، بينما سجلت الصادرات نحو 1.33 مليون طن خلال ديسمبر الماضي، مقارنة بنحو 1.48 مليون طن خلال ديسمبر 2021 بنقص قدره %10 .

وحسب تقرير شهر ديسمبر الصادر عن الهيئة فان الهيئة شهدت تداول نحو 311 سفينة، مقارنة بنحو 320 سفينة خلال ديسمبر من عام 2021 .

وتوزعت تلك السفن بين 68 سفينة عامة، مقارنة بنحو 64 سفينة خلال ديسمبر 2021 بزيادة نسبتها %6، و20 سفينة ذات طبيعة خاصة مقارنة بنحو 22 سفينة خلال ديسمبر 2021 بنقص قدره %9، وقرابة 20 عبارة خلال ديسمبر الماضي، مقارنة بنحو 23 عبارة خلال ديسمبر 2021 بنقص قدره %13.






PAN MARINE SHIPPING SERVICES
AS AGENT FOR
EMIRATES SHIPPING LINE

DIRECT SERVICE

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

TRANSSHIPMENT

INDIA - MIDDLE EAST - EAST AFRICA - FAR EAST

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

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

✉ impport@eg.emiratesline.com
✉ expport@eg.emiratesline.com

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

WWW.PAN-MARINE.NET

أركاس إيجيبت تقدم خدمة أسبوعية لربط الموانئ المصرية مع غرب إفريقيا

WE SHIP THE WORLD TO
WEST AFRICA

ARKAS EGYPT S.A.E.

Apapa, Tin Can, Tema, Abidjan, Dakar, Cotonou, Nouakchott, Nouadhibou, Bamako, Ouagadougou, Boba, Niami.

ARKAS EGYPT S.A.E. ARKAS EGYPT S.A.E. arkas.egypt

www.arkas-egypt.com

أعلنت شركة أركاس إيجيبت عن تقديم خدمات الشحن الأسبوعية بخدمة تنافسية وسريعة لجميع موانئ غرب أفريقيا، وذلك في ضوء خدمة الصادرات المصرية.

وأكد مصدر مسئول بالشركة، عن توفر هذه الخدمة الأسبوعية أوقات عبور أسرع لموانئ غرب أفريقيا والتي تضم كل من موانئ، أبابا، جزيرة تين كان، تيمبا، أبيدجان، داكار، كوتونو، نواكشوط، نواذيبو، باماكو، واغادوغو، بوبا ونيامي.

وأوضح المصدر، أن خط أركاس يقوم بتقديم العديد من الخدمات التي تربط بين الموانئ المصرية، والعديد من الموانئ العالمية، وذلك في ضوء خدمة الصادرات المصرية.

وذكر أن الشركة كانت قد قامت مؤخرا بتدشين خدمة جديدة لربط موانئ شرق البحر المتوسط وشمال أفريقيا، وذلك عبر خدمة جديدة تسمى (LTS) ، والتي بدأت خلال يناير 2023 ، بهدف تغطية عددا من الموانئ منها الإسكندرية وليبيا ، وموانئ تونس خاصة ميناء صفاقس، وذلك بهدف تقديم مجموعة متنوعة من الخدمات البديلة.

ويعد خط أركاس من أهم الخطوط الملاحية العاملة في نقل التجارة المصرية، ويعمل بمعظم الموانئ المصرية، في ربطها مع معظم موانئ العالم .

وتقوم شركة أركاس إيجيبت بتقديم خدماتها لنقل الحاويات المبردة بهدف خدمة الصادرات المصرية من الإسكندرية عبر ميناء الدخيلة، إلى ميناء نوفوروسيك الروسي.

وتعد تلك الخدمة عبارة عن تسيير سفينة أسبوعيا لخدمة البضائع سريعة التلف، والتي تعد أقصر الرحلات المباشرة من مصر إلى روسيا، حيث تستغرق 4 أيام فقط، وتستمر الخدمة حتى يونيو ويوليو المقبلين، وهي فترة الذروة للنقل الحاصلات الزراعية.

ولفت المصدر إلى أنه نظرا لوجود حجم طلب متزايد على الحاصلات الزراعية المصرية من قبل السوق الروسية من ناحية، و توقف بعض الخطوط الملاحية لخدمة النقل مع روسيا من ناحية أخرى، فقد قام الخط الملاحي أركاس بتطوير خدمته خلال الموسم الجاري، وذلك من خلال زيادة عدد السفن والحاويات العاملة على تلك الخدمة المباشرة بين مصر وروسيا، لتكون من 3 - 4 سفن بدلا من سفينتين فقط.

وأشار إلى أن الخط لا يقتصر على تلك الخدمة فقط بين مصر وروسيا، بل لديه خدمات أخرى لنقل الحاصلات الزراعية ضمن الخطوط المنتظمة والتي تربط مصر عبر موانئ البحر المتوسط وأوروبا والبحر الأسود وشمال وغرب إفريقيا.

وأكد أن الشركات والخطوط الملاحية العاملة في هذا النشاط لاقت دعما خلال العامين الماضيين من قبل هيئة ميناء الإسكندرية، بعد أن طلبت من الهيئة عدم غلق بوغاز الميناء إلا في حالة الضرورة القصوى، مشيرا إلى أهمية استمرار هذا الإجراء، والذي من شأنه أن يحافظ على عدم تلف البضائع، خاصة أن معظمها سريع التلف.

من حيث عدد الحاويات المملوكة وطلبات السفن الجديد

تعرف على تصنيف أهم 10 خطوط حاويات تتحن الحاويات خلال 2022



شركة Zim في المرتبة العاشرة

وجاءت شركة Zim في المرتبة العاشرة، في حين نمت العديد من الخطوط بسبب طلب المباني الجديدة قبل الجائحة، وزاد البعض الآخر من السعة على وجه التحديد للاستفادة من سوق الشحن المزدهر.

ونمت الشركة عن طريق شراء السفن المستعملة وكانت شركة أخرى هي شركة Zim، عاشر أكبر شركة حاويات، والتي استخدمت إستراتيجية مختلفة في تأجير حمولة.

وارتفعت قدرة Zim بمقدار 241.520 حاوية مكافئة أو 83% بين 1 يناير 2020 و 1 يناير 2023، مما يجعلها ثاني أسرع شركة من حيث النسبة المئوية بعد HMM.

وزادت السعة بنسبة 29% العام الماضي، وهي أعلى نسبة زيادة لعام 2022 بين العشرة الأوائل.

وكانت Zim "نشطة بشكل خاص في سوق التأجير، حيث أنهت تعاونها مع شركتي Maersk و MSC على طرق آسيا - المتوسط والساحل الآسيوي الغربي بأمريكا الشمالية، مما يعني أنها كانت بحاجة إلى بعض الحمولة الإضافية للمحافظة عليها حضور قوي في هذه التداولات".

وتقوم تلك الخطوط بطلب العديد من السعات الجديدة، عبر سفن جديدة يتم تنفيذها حالياً بالترسانات العالمية، حيث تقوم على سبيل المثال شركة MSC بزيادة سفن جديدة تصل إلى 1.73 مليون حاوية مكافئة، وهو ما يعادل 38% من أسطولها.

بينما تأتي شركة Cosco كثاني أكبر الشركات التي تطلب سفن جديدة وذلك بحمولة تصل إلى سفن سعتها 884.272 حاوية مكافئة، ثم تأتي شركة CMA CGM الفرنسية حيث تقوم ببناء سفن قادرة على نقل 689257 حاوية مكافئة.

وحسب الطلبات الجديدة تأتي شركة Zim حيث طلبت سفن بحمولة 378,034 حاوية مكافئة، وهو ما يعادل 71% من قدرتها الحالية.

وهذه الخطوط العشرة لديها طلبات جديدة تصل إلى 5.5 مليون حاوية مكافئة عند الطلب تعادل 25% من طاقتهم التشغيلية الحالية.

شركة Hapag-Lloyd الألمانية الخامسة عالمياً

وجاءت شركة Hapag-Lloyd الألمانية كخامس أكبر مشغل للحاويات، السعة بنسبة 1.8% العام الماضي و 64800 حاوية مكافئة أو 4% خلال السنوات الثلاث الماضية.

شركة Evergreen التايوانية السادسة عالمياً

واحتلت شركة Evergreen التايوانية، سادس أكبر شركة حاويات في العالم (كانت سابغ أكبر شركة حاويات في عام 2020)، زادت قدرتها بنسبة 30% أو 385297 حاوية مكافئة خلال فترة . جاء كل هذا النمو تقريبا في 2021-22.

واستحوذت إيفرجرين العام الماضي على ما لا يقل عن 20 سفينة جديدة، وفي عام 2021، كان نمو Evergreen مدفوعاً أيضاً بالبناء الجديد، مع دخول 14 سفينة جديدة الخدمة.

شركة ONE الياباني السابع عالمياً

واحتل تحالف شركة ONE الياباني والمعروف بـ (Ocean Network Express) اليابانية، المرتبة السابعة بين أكبر شركة حاويات في العالم، حيث كان في المرتبة السادسة قبل الجائحة، بسبب انخفاض السعة الخاصة بها بنسبة 0.8% العام الماضي، ومنذ يناير 2020، تراجعت سعة ONE بمقدار 52447 حاوية مكافئة أو 3%.

هيونداي الكورية في المرتبة الثامنة

ثم تأتي شركة هيونداي الكورية في المرتبة الثامنة حيث زادت القدرة الاستيعابية 427,839 حاوية مكافئة منذ ما قبل الجائحة، ومع ذلك، تم تحميل معظم هذا النمو في المقدمة في عام 2020، نتيجة لتسليم 12 سفينة جديدة وعودة تسع سفن خرجت من عقود الإيجار، فيما توقف نمو الشركة الكورية في عام 2022، مع انخفاض السعة بنسبة 0.4% على أساس سنوي.

وحسب التقرير فإن شركة هيونداي احتلت المرتبة الثامنة بين أكبر شركة حاويات في العالم، بعد أن كانت في المركز العاشر في يناير 2020. وعلى مدى السنوات الثلاث الماضية، نمت سعتها من حيث النسبة المئوية أكثر من أي شركة أخرى في العشرة الأوائل - 110% - وإن كان ذلك من قاعدة صغيرة نسبياً

Yang Ming التايواني التاسع عالمياً

وفي المرتبة التاسعة يأتي خط Yang Ming التايواني قدرة إنتاجه بمقدار 60724 حاوية مكافئة أو 9% منذ فترة ما قبل الوباء، وكانت ثامن أكبر شركة حاويات في أوائل عام 2020.

تنشر "نافذة الملاحه" تصنيف أهم 10 خطوط حاويات شحن الحاويات خلال عام 2022.

MSC في المرتبة الأولى

احتلت شركة البحر المتوسط للشحن MSC (السويسرية، أهم شركات الشحن العالمية في نشاط الحاويات، وذلك من حيث السعة في نشاط الحاويات، حسب تقرير لشركة الفالانير، المتخصصة في أعمال الشحن البحري).

وكانت شركة البحر المتوسط للشحن السويسرية (MSC) - أكبر شركة حاويات في العالم حيث زادت MSC من سعتها بنسبة 7.5% في عام 2022، وذلك من خلال عمليات الاستحواذ المستعملة بشكل أساسي.

المرتبة الثانية ميرسك الدنماركية

وحافظت شركة Maersk الدنماركية، على المرتبة الثانية بين أكبر شركة حاويات في العالم، حيث حافظت على سعاتها الثابتة خلال السنوات الثلاث الماضية (زيادة 0.6%).

وعززت السعة بنسبة 10.7% خلال الفترة الأخيرة، خاصة العامي الماضيين، من خلال مجموعة من عمليات الاستحواذ المستعملة، وتسليم السفن الجديدة، حيث قامت بزيادة طاقتها الاستيعابية بنحو 832,324 حاوية مكافئة.

شركة CMA CGM الفرنسية في المرتبة الثالثة

وتأتي شركة CMA CGM الفرنسية في المرتبة الثالثة عالمية من من حيث مشغلي خطوط الحاويات الملاحية المنتظمة في العالم، بعد أن كانت في المركز الرابع قبل انتشار فيروس كورونا في 2019.

وزادت سعات الحاويات بالشركة بمقدار 697327 حاوية مكافئة أو 26% خلال السنوات الثلاث الماضية، وارتفعت السعة 7.1% العام الماضي.

شركة Cosco الصينية في المرتبة الرابعة

وجاءت شركة Cosco الصينية في المرتبة الرابعة بين أكبر مشغلي خطوط الحاويات في العالم التي سجلت أكبر انخفاض في الحاويات المكافئة خلال السنوات الثلاث الماضية، حيث تخلصت من 66171 حاوية مكافئة أو 2%، وكانت تحتل المركز الثالث في عام 2021.

«الصالون البحري يقود مبادرة إنشاد مركز للتحكيم الدولي وتوثيق التراث خلال عام ٢٠٢٣»



وحذر الدكتور حسن من بنود التحكيم في العقود التجارية، موضحاً أن مصر لديها استثمارات كثيرة مع الصين وتضع شروطاً شديدة ببند التحكيم في العقود ونجحت في الحصول على مشروعات بالكامل في اليونان وسيرلانكا بعد قضايا تحكيم بسبب تلك البنود .

ومن ناحيته قال المستشار الدكتور أيمن عبد الغني، نائب رئيس قضايا الدولة إن اختيار مصر لتكون مقراً لمنظمة التحكيم الدولي أسهم بشكل كبير في نشر ثقافة التحكيم، مشيراً إلى أن هناك ندرة في المُحكّم المتخصص مطالباً بضرورة تأهيل مُحكمين متخصصين، لاسيما أن الشائع حالياً هو الثقافة العامة وذلك ليس كافياً لفض المنازعات. وقال إنه من الضروري دراسة التحكيم الدولي في كليات الحقوق ونشرها في باقي الكليات خاصة الهندسة والتجارة وغيرها لتتواجد عقود دولية خاصة بالإنشآت وقضايا الأوراق المالية والبحرية.

وطالب «نائب رئيس قضايا الدولة بضرورة وضع مظلة حكومية تشريعية لمباشرة التحكيم في ظل انتشار عدد من مراكز التحكيم الخاصة والتي تستهدف بعضها الربح .

وأكد الدكتور محمد علي مستشار وزير النقل السابق وعميد معهد النقل واللوجستيات الأسبق علي ضرورة وجود مركز تحكيم بحري تماشياً مع الاتجاه العام للدولة في الاهتمام بتطوير الموانئ والاستثمار في ثروات مصر البحرية، موضحاً أن مصر خسرت الكثير من القضايا بسبب العقود التجارية وعدم كتابتها بشكل صحيح.

وقال إن الصالون يقود مبادرة تأسيس مركز للتحكيم البحري ، واختار مدينة بورسعيد لتكون مقراً لذلك المركز لعدة أسباب أهمها تواجدها بالمدخل الشمالي لفتاة السويس التي يمر بها نحو 12% من التجارة المنقولة بحراً وبها ميناء شرق وغرب بورسعيد وتعد مركزاً لوجستياً واعداء، بجانب قربها من ميناء دمياط منصة الغاز الطبيعي المسال ، وموانئ البحر الأحمر، لافتاً إلى أنه من المتوقع أن تضم إدارة المركز ما بين 7 الي 9 أفراد وعدد من المُحكّمين الأجانب والمصريين.

وكشف رئيس الصالون عن خطة الصالون في إعداد مؤتمر «الاقتصاد الأزرق بالتعاون مع المنظمة البحرية IMO وبمشاركة دول عديدة علي رأسها الصين ودول أسيوية أخرى وبمشاركة عدد من موانئ البحر الأحمر وذلك برعاية رئيس الوزراء، موضحاً أن المؤتمر الدولي يستهدف دعم التنمية المستدامة من خلال زيادة الاستثمارات البحرية.

وقال إن الصالون يجري حالياً مشروعاً مع كلية الآثار جامعة عين شمس خلال العام الجاري لتوثيق التراث البحري المصري الممتد من 7500 عاماً، مشيراً إلى أن مصر تملك أول مخاطف بحري في العالم ومتواجد بالمتحف المصري.

وقال إن الصالون عقد العديد من اللقاءات لدراسة مشروع تنشيط الصادرات المصرية إلى أفريقيا والوقوف علي مشاكل التصدير بحضور مسئولين من البنوك والمصدرين ومناقشة كيفية تحقيق خطة الدولة في تحقيق صادرات لأفريقيا تصل إلى 100 مليار دولار .

وأوضح أن الصالون يعد مستودعاً للفكر والخبرات حيث أخرج الصالون كتاباً عن قناة السويس الماضي والحاضر والمستقبل بواسطة عدد من المؤرخين المنضمين الي الصالون بجانب تقديم العديد من الدراسات إلى الدولة حول الموانئ الذكية وعدم خصخصة الموانئ المصرية

وقال الدكتور حسن وجيه أستاذ لغويات التفاوض بجامعة جورج تاون، إن التفاوض يقابل العديد من العقبات بسبب تعدد الثقافات والتواصل معها. موضحاً أن عمليات التفاوض وفض المنازعات تتطلب فهم دقيق للغويات التفاوض من أهمها الحجج والمساومة والحوار والوساطة والتحكيم ضارباً مثلاً بقضية «طابا» التي بدأت بحوار بين الرئيس المصري السادات والأمريكي كارتر وانتهت في عهد الرئيس الأسبق مبارك بمشاركة 24 فرداً من الكفاءات لأنهم أجادوا لغويات التفاوض والتواصل مع الجانب الآخر.

أكد اللواء محمود متولي رئيس الصالون البحري، أن الصالون يقود حالياً مبادرة لإنشاء مركز تحكيم دولي بحري في مصر ، خاصة أنها تخلو من مركز تحكيم متخصص في فض المنازعات البحرية الدولية، حيث خسرت مصر مليارات الدولارات بسبب التحكيم في العديد من القضايا.

جاء ذلك خلال ندوة الصالون البحري بنادي طلعت حرب حول مبادرة إنشاء مركز تحكيم دولي بحري في مصر مؤخرًا.

وقال متولي إنه حان الوقت لوجود مركز تحكيم بحري يكون محل ثقة دولياً ، ويكون مقره بورسعيد ، لقربها من موانئ البحر المتوسط وقناة السويس ، موضحاً أن رؤية مركز التحكيم تقوم علي تواجد مُحكمين مصريين وأجانب خاصة الإنجليز لخبراتهم الكبيرة في قضايا التحكيم بجانب آخرين من كوريا ومالطا وقبرص.

وأشار رئيس الصالون إلي أن المركز سيكون جهازاً مستقلاً لا يتبع الحكومة وينقسم إلى عدة إدارات متخصصة في كتابة العقود والتدريب علي صياغة العقود في مصر وخارجها وذلك بعد الحصول علي موافقة رسمية من الدولة، مشيراً إلى أنه جار البحث عن ممول للمركز لمدة لا تقل عن خمس سنوات بهدف استمرارية العمل .

وقال «متولي» إن الصالون البحري هو مؤسسة مجتمع مدني تم إشهارها في 2021، ولكنها بدأت نشاطها في 2012 وتستهدف نشر الثقافة البحرية بسبب تميز مصر بالعديد من الثروات البحرية من بترول وغاز طبيعي وقناة السويس والمنطقة الاقتصادية للقناة التي تتطلب تفعيل تلك الثروات من خلال بناء اسطول قوي ومنصات عائمة وتقديم خدمات اللوجستيات، موضحاً أن الاقتصاد البحري هو مستقبل مصر ويعد شعار العالم حالياً هو الاقتصاد الأزرق خلال عام 2023.

« محققة مليون و ٣٥٠ ألف مركبة مرخصة

حجم الشاحنات البرية ينخفض بنسبة ٢,٤% في مصر



وبلغ إجمالي النقل الثقيل في محافظات مصر الحضرية ٢٧٢,٢ ألف، بنسبة حوالي ٢٠٪ من الإجمالي، بينما جاءت محافظات الحدود في المرتبة الأخيرة محققة ٦٦,٦ ألف مركبة شحن برية بنسبة ٥٪ حجم شاحنات مصر.

انخفض عدد الشاحنات البرية المرخصة والمتمثلة في عربات النقل والمقطورات إلى ١,٣٥ مليون مركبة، بنسبة ١٢,٤٪ من إجمالي المركبات المرخصة في مصر، بحسب بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء في ديسمبر ٢٠٢١.

وبلغ عدد عربات النقل من إجمالي شاحنات مطروح حوالي ٥,٧ ألف عربة مرخصة و ٢٠٠ مقطورة، ويسبقها محافظة جنوب سيناء بواقع ١١,٣ ألف شاحنة موزعة ١٠,٩ عربة نقل و ٠,٤ مقطورات.

وأوضحت النشرة السنوية للمركبات المرخصة استحوذت القاهرة على ١٢,٨٪ من إجمالي شاحنات مصر، حيث بلغ عددها ١٧٣,٨ ألف، بواقع ١٦٢,٧ عربة نقل و ١١,٢ مقطورة.

كشفت الجهاز المركزي أن إجمالي الشاحنات البرية انخفض بنسبة ٢,٤٪ في العام ٢٠٢١، مقارنة بإجمالي العام الذي يسبقه والذي بلغ ١,٣٩ مليون شاحنة بفارق حوالي ٤٠ ألف مركبة.

وبلغت "شمال سيناء" بعدد ١٢,٩ ألف مركبة شحن بري موزعة بواقع ١٢,٤ للنقل و ٠,٥ مقطورات، بينما يسبقها الأقصر بـ ١٣,٣ ألف شاحنة برية منها ١٣,١ عربة شحن و ٠,٢ مقطورة.

وبلغت محافظة الجيزة ١٢٦,٢ ألف شاحنة، متوزعة كسيارات نقل و مقطورات بعدد ١١٩,٤ و ٦,٧ ألف مركبة على الترتيب، محققة بذلك المركز الثاني بنسبة ٩,٣٪ من الإجمالي.

وأوضح الجهاز المركزي خلال نشرته السنوية لحصر المركبات والمصدرة مؤخرًا، أن أعلى إجمالي للنقل الثقيل بلغ ١,٥٧ مليون مركبة مرخصة في ٢٠١٩ ويليها ٢٠١٨ محققة ١,٤٩، بينما تتساوى إجمالي ٢٠١٧ مع ٢٠٢١.

وجاءت محافظة بورسعيد خامس أصغر محافظة من حيث عدد الشاحنات في مصر ٢٠٢١، محققة ١٣,٧ ألف منها ٢,١ مقطورة، و ١١,٧ عربة نقل.

وجاءت الدقهلية بـ ١١٧ ألف مركبة شحن برية، بنسبة ٨,٦٪ من إجمالي الجمهورية، موزعة على ١٠٣,٣ ألف شاحنة نقل و ١٣,٧ ألف مقطورة.

وفي سياق متصل كشفت نشرة حصر المركبات أن شاحنات النقل تستحوذ على النسبة الأكبر من إجمالي المركبات البرية المرخصة، موضحة أنها بلغت مليون و ٢٦٠ ألف عربة نقل بنسبة ٩٢,٨٪ من إجمالي الشاحنات.

وبلغت الشرقية ٧,٤٪ من إجمالي الشاحنات في مصر، حيث بلغت ١٠٠,٢ ألف، بواقع ٩٤,٤ عربة نقل، و ٥,٨ مقطورة، ويليها البحيرة محققة ٩٣,٤ ألف شاحنة نقل و ٥,٦ ألف مقطورة بنسبة إجمالية للـ ٩٩ ألف مركبة بتساوي ٧,٣٪ من كامل حجم شاحنات مصر.

وبلغت عدد المقطورات حوالي ١٠٠ ألف شاحنة مرخصة، محققة بذلك ٧,٢٪ من إجمالي حجم عربات النقل الثقيل في جمهورية مصر العربية في ٢٠٢١.

جاءت محافظة مطروح في المركز الأخير من قائمة إجمالي عربات النقل والمقطورات، بواقع ٥,٩ ألف شاحنة، بحسب بيانات النشرة السنوية للمركبات المرخصة للجهاز المركزي لعام ٢٠٢١.

استحوذ الوجه البحري على المرتبة الأولى بعدد ٦٢٩,١ ألف شاحنة من النقل الثقيل بنسبة ٤٦,٥٪ من الإجمالي في مصر خلال عام ٢٠٢١.

وجاءت محافظات الصعيد في المركز الثاني بواقع ٣٨٥,٨ ألف عربة نقل ومقطورة مرخصة ممثلة ٢٨,٥٪ من كامل حجم الشاحنات البرية لنفس العام.



ENJOY RELIABILITY WITH
ARKAS NEW CALL TO SFAX

- Responsiveness service
- Reasonable rates



ARKAS EGYPT S.A.E | ARKAS EGYPT S.A.E | arkas.egypt

www.arkas-egypt.com

الجمارك: استمرار العمل بآلية دخول الشاحنات الأردنية والمصرية إلى أراضي البلدين لمدة عامين



كما يلتزم سائقي الشاحنات الأردنية بحمل رخص قيادة ورخص الشاحنات وجوازات سفر سارية وغير منتهية وفقا لما جاء بنود الاتفاقية عند قصد الأراضي المصرية أو العبور ترانزيت عبر أراضيها.

وفي فبراير الماضي، أصدرت مصلحة الجمارك، تعليمات للشاحنات العاملة بين مصر والمملكة الأردنية خلال الفترة المقبلة، وذلك بعد استئناف حركة النقل بشكل طبيعي.

ونصت التعليمات التي صدرت بعد موافقة وزارتي النقل المصرية والأردنية، استمرار العمل بآلية دخول الشاحنات و«المبررات»

إلى أراضي كلا البلدين لمدة عام تنتهي في ٣١ ديسمبر الماضي ٢٠٢٢ بالدخول محملة أو فارغة إلى أراضي البلدين والعودة محملة أو فارغة عبر نفس الخط العقبة - نويبع.

ونصت على عدم السماح بتغيير خط سير الخروج، وعدم السماح للشاحنات بممارسة أعمال النقل الداخلي في أراضي الطرفين، وكذلك التحميل لطرف ثالث وفقا لأحكام اتفاقية النقل البري بين البلدين.

وأشارت التعليمات وقتها إلى استمرار العمل بآلية دخول الحافلات الأردنية والمصرية بين البلدين الحاصلة على تصريح تشغيل خط نقل الركاب من وزارتي النقل في البلدين طبقا لما هو معمول به سابقا وحتى نهاية العام الجاري شريطة مراجعة الإجراءات مع جمارك نويبع عند الدخول والخروج.

وتأتي تلك التعليمات بناء على ما نص عليه قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠، واللائحة التنفيذية للقانون.

وفي ديسمبر من العام قبل الماضي سمحت السلطات الأردنية لسائقي الشاحنات المصرية بدخول أراضي المملكة شاحناتهم عبر خط نويبع - العقبة الذي تديره شركة الجسر العربي، بعدما توقفه مارس ٢٠٢٠ بسبب جائحة كورونا.

أصدرت الدكتورة نجوى شحاتة رئيس الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية بمصلحة الجمارك، منشور تعليمات بشأن آليات دخول الحافلات الأردنية والمصرية بين البلدين والحاصلة على تصريح تشغيل خط نقل الركاب من وزارتي النقل في كلا البلدين.

ونص منشور إجراءات رقم ٢ لسنة ٢٠٢٣، على استمرار العمل بآلية دخول الشاحنات والبرادات الأردنية والمصرية إلى أراضي كلا البلدين لمدة عامين تنتهي في نهاية ديسمبر ٢٠٢٤ بالدخول محملة أو فارغة إلى أراضي البلدين والعودة محملة أو فارغة عبر نفس الخط (العقبة - نويبع).

وذهبت التعليمات الى أنه لا يسمح للشاحنات والبرادات بممارسة أعمال النقل الداخلي في أراضي، كما لا يسمح للشاحنات والبرادات بتغيير خط سير الخروج وكذلك التحميل لطرف ثالث إلا بتصريح من الجهة المختصة لكلا الطرفين وفقا لأحكام اتفاقية النقل البري بينهما.

ونصت التعليمات على استمرار العمل بآلية دخول الحافلات الأردنية والمصرية بين البلدين والحاصلة على تصريح تشغيل خط نقل الركاب من وزارتي النقل في البلدين طبقا لما هو معمول به سابقا وحتى نهاية ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ شريطة مراجعة الجمارك (جمرك نويبع) عند الدخول والخروج لغايات التسجيل

لدولة التصدير وإعفائه من التوقيع على إعلانات المنشأ بما فيها الخطاب الرسمي الصادر عن جمارك الدولة المصدرة في حال طلب الجمارك المصرية ذلك لأغراض التثبيت.

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

كما نص المنشور على أنه يكفي بالدلالة المستندية للمنشأ مع مراعاة كافة المنتجات بما فيها المستعملة ويكتفي بالدلالة المستندية للمنشأ



MEDKON
LINES EGYPT S.A.E.

YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS

SERVICES DESTINATIONS

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

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

TRANSHIPMENT PORTS

CASABLANCA - RADES - MISURATA - NOVOROSSISK - ASHDOD

Alexandria Head Office

Marhaba Tower, Fouad St., Off-Horeiya Road,
Rami Station, 21131, Alexandria, Egypt.
☎ +203 391 3820
☎ +203 391 3829

Port Said Branch

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

Cairo Branch

Marine Tower, 11 El Safa St., Sheraton
Buildings, Heliopolis, Cairo, Egypt.
☎ +202 226 54010/11
☎ +202 226 75227

Damietta Branch

DPC (Damietta Port Center), Ghannam Mall,
at the front of Damietta Port Main Gate,
3rd floor, Unit 413 / 414 / 415
Damietta, Egypt.
☎ +2057 229 2801/4

✉ import@medkon-egypt.com

✉ export@medkon-egypt.com

WWW.MEDKON-EGYPT.COM

« كادمار : خدمة جديدة لنقل الحاصلات الزراعية من مصر الي روسيا



و يمتلك الخط بواخر حاويات و حاويات ثلاثية لنقل الحاصلات الزراعية، بطاقة ٢٠٠ حاوية مبردة خلال الرحلة الواحدة، متوقعًا زيادة رحلاته خلال الفترة المقبلة.

ولفت القاضي إلى تعاقد الخط مع شركة اسكندرية للتداول الحاويات و البضائع ، و مشيدا بالتعاون الوثيق بين الخط و هيئة ميناء الاسكندرية برئاسة اللواء نهاد شاهين رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية لتقديم كافة المساعدات و برعاية الفريق كامل الوزير وزير النقل.

الجدير بالذكر ان كادمار تعتبر رائد نقل الموانح في مصر منذ أكثر من ٤٠ عام و يأتي ذلك بفضل التعاون و استمرارا للعلاقة المتميزة مع المصدرين المصريين علي مدار السنوات.

يتطلع خط ليدر الملاحى الى زيادة رحلاته للموانئ المصرية وإطلاق المزيد منالخدمات التي تساهم في تصدير الحاصلات الزراعية المصرية من الموانح و البطاطس إلى موانئ البحر الاسود من جراء قلة وانخفاض الخطوط التي لازالت مستمرة في أداء الخدمة.

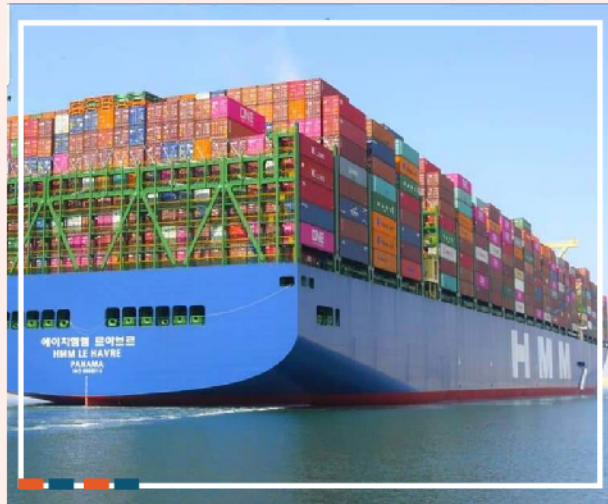
قال اللواء بحري حاتم القاضي رئيس مجلس إدارة شركة كادمار للملاحه ووكيل الخط بمصر أن الخط سوف يبدأ في تنظيم رحلة أسبوعية بين مينائي الدخيلة بالأسكندرية ونوفوروسيسك الروسي لنقل الحاصلات الزراعية على متن الباخرة Abanoz التي ستنتقل للبحر الأسود ١٦ يناير الجارى .

« انخفاض تنزاد سفن جديدة في نشاط الحاويات ٥٠% خلال ٢٠٢٢

على سبيل المقارنة، فقد دفعت MSC 85 مليون دولار أمريكي لشراء سفينة بسعة 8000 ألف حاوية تحت اسم Northern Jasper في أكتوبر 2022 ، بينما تم بيع السفينة الشقيقة، Northern Jupiter ، لشركة Maersk مقابل 133 مليون دولار أعلى بكثير قبل أربعة أشهر فقط وبالمثل وأوضح التقرير أنه من غير المرجح أن تتحسن آفاق الأسعار في أي وقت قريب، بسبب السعة الزائدة التي تلوح في الأفق التي أحدثها دفتر الطلبات الضخم.

وعلى هذا النحو، يمكن أن يوفر السوق فرصًا مثيرة للاهتمام للمشتريين الذين تم استبعادهم حتى الآن من السوق بسبب التكلفة الباهظة لـ الحمولة: من بينها شركات النقل الإقليمية الأصغر وبعض المالكين غير العاملين، والتي يمكن أن تصبح أكثر نشاطًا في الأشهر القليلة المقبلة.

كما أنه من المتوقع أيضًا أن يظل أكبر المشتريين مثل MSC حاضرين في السوق من خلال عمليات استحواذ انتقائية.



كما كانت شركة النقل الفرنسية CMA CGM ثاني أكثر المشتريين نشاطًا ، حيث اختطفت 31 سفينة بطاقة تصل إلى 102500 حاوية مكافئة.

كما قامت شركة SFL Corp بشراء سفينتين جديدتين خاصة في شهر سبتمبر الماضي ذات تصميم صديق للبيئة من شركة Goto Shipping .

وذكر التقرير أنه مع انخفاض أسعار الشحن بشكل أكثر حدة في الأشهر الستة الأخيرة من عام 2022 ، انخفضت مبيعات السفن والأسعار بشكل متناسب.

حقق نشاط الحاويات خلال العام الماضي 2022 انخفاض مبيعات في شراء سفن جديدة بواقع 50%، وذلك وفقا لتقرير ملاحى صادر عن شركة Alphaliner مؤخرا.

وأشار التقرير إلى أنه تم بيع 295 حاوية في عام 2022 ، بانخفاض 50% عن عام 2021 ومن حيث السعة ، وهو ما يمثل انخفاضًا بنسبة 53% عن الرقم القياسي البالغ 2.04 مليون حاوية مكافئة التي تم تداولها في عام 2021.

وكان أكثر الخطوط الملاحية التي اشترت حاويات جديدة خلال العام الماضي شركة msc والتي تصدرت خطوط الحاويات عالميا خلال العام الماضي، متخطية خط ميرسك لاين الدنماركي، حيث قامت بشراء 44% من حجم الحاويات الجديدة بواقع 300.9 ألف حاوية، كما استحوذت تلك الشركة على 92 سفينة حاويات.

« ميناء دمياط ينتهز زيادة في استقبال السفن خلال ديسمبر بنسبة ١٢% »



وكشف رئيس هيئة ميناء دمياط، أن الميناء يتوفر به وسائل النقل المتعددة؛ كونه مجهزاً بشبكة سلك حديد بطول 11 كيلو متراً ومتصلاً بنهر النيل فرع دمياط بقناة ملاحية طولها 4.5 كيلومتر، وبه 22 كيلومتر طرق برية متصلة بالطريق الدولي الساحلي ومنها إلى شبكة طرق تصل إلى قلب الدلتا وكل أنحاء الجمهورية.

وأوضح أن مساحة الميناء الكلية تبلغ 11.8 مليون متر مربع، منها المسطح المائي 3.9 مليون متر مربع، ومساحة اليابس 7.9 مليون متر مربع.

كما يتمتع الميناء بميزة تنافسية؛ كونه مفتوحاً للملاحة طول العام حتى في النوات، وبه ممر ملاحى بطول 11 كيلومتراً وتبلغ أطوال الأرصفة الحالية للميناء حوالى 6600 متر، ويتوافر به صوامع للغلال تابعة لهيئة السلع التموينية بطاقة إجمالية 220 ألف طن.

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

جاء ذلك خلال الاحتفالية باليوم البحرى العالمى 2022 التي أقيمت بالإسكندرية تحت شعار (تكنولوجيا جديدة من أجل نقل بحرى أكثر ملاءمة للبيئة)

برعاية الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، والذي فاز بجائزة شخصية هذا العام خلال تلك الاحتفالية، وحضور قائد القوات البحرية، رئيس قطاع النقل البحرى، رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، هيئة قناة السويس، الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ولقيف من السفراء وخبراء النقل البحرى والشخصيات العامة.

وحققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداول للحاويات بلغت 111 ألف حاوية مكافئة، مقارنة بنحو 97 ألف حاوية، بنمو قدره 15%.

وتم توزيع الحاويات، خلال ديسمبر الماضي، بين الحاويات الواردة 54 ألف حاوية، مقارنة بنحو 42 ألف حاوية خلال ديسمبر من العام الماضى بزيادة 28%.

فيما بلغت حاويات الصادرة بلغت 45 ألف حاوية مقارنة بنحو 44 ألف حاوية من العام الماضى، بزيادة قدرها 2%، بينما الحركة الإضافية فقد بلغت 12 ألف حاوية، مقارنة بنحو 10.4 ألف حاوية خلال نفس الشهر من العام الماضى، بنمو قدره 16%.

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

ويتميز موقع الميناء بقربه من مدخل قناة السويس بمسافة 70 كيلومتراً، وموانئ شرق البحر المتوسط وجنوب أوروبا، وهو أول ميناء فى مصر متوافق مع البيئة وحاصل على شهادات البيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية، ومتوائم مع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.

كما يعدّ الميناء أول ميناء فى الشرق الأوسط وأفريقيا يقوم بتطبيق نظام تزويد السفن المترامية على الأرصفة بالكهرباء ((Onshore Power Supply)).

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

شهدت هيئة ميناء دمياط زيادة فى حركة السفن خلال تعاملات ديسمبر الماضى، وذلك بنسبة تصل إلى قرابة 12%، حيث حققت تداول للسفن بلغ 303 سفينة، مقارنة بنحو 270 سفينة خلال ديسمبر من العام الماضى.

حيث بلغت سفن البضائع العامة 112 سفينة، مقارنة بنحو 92 خلال ديسمبر من العام الماضى، بنمو قدره 22%، بينما بلغت سفن الصب السائل 22 سفينة، مقابل 26 سفينة خلال نفس الشهر من العام الماضى، بنقص قدره 15%.

كما بلغت سفن الحاويات قرابة 76 سفينة، مقارنة بنحو 63 سفينة، بزيادة قدرها 21%، أما سفن الخدمات فبلغت 14 سفن، مقارنة بنحو 18 سفن بنقص قدره 22%، فيما بلغت سفن الصب الجاف نحو 79 مقارنة بنحو 71 سفينة، خلال ديسمبر من العام الماضى، بتراجع قدره 11%.

وتداول الميناء، خلال ديسمبر الماضى، حجم بضائع بلغ 3.77 ملايين طن، مقارنة بنحو 4 مليون طن، بانخفاض قدره 8%.

وتوزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى 362.5 ألف طن، مقارنة بنحو 247 ألف طن، بزيادة قدرها 47%.

أما بضائع الصب الجاف فقد بلغت 1.5 مليون طن، مقارنة بنحو 2 مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضى، بنسبة انخفاض قدرها 24%.

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

أما بضائع الصب السائل فقد بلغت 601 ألف طن، مقارنة بنحو 580 ألف طن، بنسبة زيادة قدرها 4%، أما البضائع المحوأة فقد بلغت 1.23 مليون طن، مقارنة بنحو 1.17 مليون طن خلال نفس الشهر من العام الماضى، بزيادة قدرها 5%.

وزارة النقل : تنفيذ 10 كبارى على الرياح البحري بتكلفة 2 مليار جنيه

بمبلغ 4.5 مليون جنيه ، والذي يتكلف مبلغ 13.5 مليون جنيه،

ويتحمل باقي التكلفة كل من وزارة الموارد المائية والري ومحافظة الجيزة، بالإضافة إلى الإعفاء من أى رسوم أو أعمال إشراف على التنفيذ .. كما تم الانتهاء من تنفيذ الكوبري طبقاً للتصميم الأصلي، حيث تم تنفيذ منازل الكوبري بسلاسل ، و لم يتم طلب تنفيذ رامبات للكوبري إلا بعد اكتمال التنفيذ ورغم ذلك، وبعد طلب الأهالي تنفيذ رامبات للكوبري تدرس وزارة النقل مع استشاري المشروع حالياً إمكانية تنفيذ الرامبات ، وفي حالة ثبوت صلاحية الكوبري لزيادة رامبات لن تتأخر الوزارة في اعتماد المبلغ المطلوب للتنفيذ أياً كان هذا المبلغ .



الأدبية والاجتماعية للدولة تجاه سكان هذه المناطق . وأضافت الوزارة أنه إضافة إلى ذلك وبعد تخطيط الكباري المشار إليها وبناء على طلب أهالي قرى وردان و اتريس و كفر أبوالحديد و محطة وردان وتفتيش وردان والعديد من القرى المجاورة بشمال الجيزة، ساهمت وزارة النقل في تنفيذ كوبري مشاة أعلى الرياح البحري وخطوط السكة الحديد بمحطة وردان بخط سكة حديد بشتيل / الإتحاد / القبارى

تنفذ وزارة النقل ممثلة في الهيئة العامة للطرق والكباري و النقل البرى عدد 10 كبارى على الرياح البحري بديلا عن المعديات ، و ذلك لخدمة المشاة وحركة المرور في هذه المنطقة .

وأكدت وزارة النقل أن الهيئة العامة للطرق والكباري تقوم حالياً بتنفيذ عدد 10 كبارى على الرياح البحري ، منها عدد 4 كبارى سيارات هي (الخطاطبة - البريجات - أبو الخاوي - كفر بولين) .. وعدد 6 كبارى للمشاة هي (الدمشلي - عزبة السد - الصواف - زاوية البحر - أبو خطوة - منشأة مهنا) تصل تكلفتها الإجمالية حوالي 2 مليار جنيه ، و ذلك في إطار تنفيذ مشروع إنشاء كبارى خرسانية أعلى الرياح البحري بديلاً للمعديات بعد حادث غرق معدية قرية دمشلي دون طلب من الأهالي ، ولكن من منطلق المسؤولية

محطة دمياط لتداول الحاويات تستقبل ثلاث خدمات ملاحية تربط آسيا والبحر المتوسط وأمريكا



وأشار تقرير صادر عن الشركة أنها حققت قفزة في إيراداتها، بالإضافة الى المشروعات المزمع تنفيذها خلال الفترة الاخيرة، والتي من المقرر ان تساهم في زادة تواجد الشركة بين شركات الحاويات العاملة في منطقة شرق البحر المتوسط. ووصلت اجمالي الاصول الغير متداولة بالشركة خلال العام المالي الماضي 1.76 مليار جنيه، وذلك مقابل 1.46 مليار خلال العام المالي قبل الماضي، سواء أصول ثابتة ومشروعات تحت التنفيذ واستثماراتها في شركات أخرى وانشاء أصول غير مملوكة لها وتخدم أغراضها.

وأوضح أن هذا يأتي بعد أعمال التطوير التي انتهت منها الشركة خلال الفترة الاخيرة، عبر شركة بتروجيت، والتي انتهت من أعمالها خلال منتصف نوفمبر الماضي.

يذكر أن الخط الجديد المتعامل مع الشركة (SeaLead) يمتلك أسطولاً من سفن الحاويات يغطي 34 ميناء حول العالم بمعدل تداول 1.15 مليون حاوية مكافئة، وهو خط ملاحى سنغافوري له وكلاء في جميع أنحاء العالم.

وأكد اللواء علاء ابراهيم الرئيس التنفيذي للشركة على أن جذب خط جديد للمحطة يعد تنويجاً للجهود التي تبذلها شركة دمياط لتداول الحاويات، وثمره للمشروعات الضخمة التي نفذتها الشركة وعلى رأسها مشروع عملاق لتدعيم وتعميق أرصفة الحاويات بحيث يمكنها من استقبال سفن الحاويات العملاقة الموجودة في الخدمة والتي يصل غاطسها إلى 17 مترا وتزيد حمولتها عن 20 ألف حاوية مكافئة.

ووافقت الجمعية العامة العادية لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة "التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري" على ميزانية الشركة خلال العام المالي الماضي.

أكد أيمن المغربي، العضو المنتدب لتوكيل اوركا شيبينج - وكيل الخط الملاحى Sea Lead، على اختيار الخط ميناء دمياط بصفة نهائية ليكون الميناء المحوري الرئيسي بالبحر المتوسط، وأضاف أن حجم التعاون المخطط مع شركة دمياط لتداول الحاويات سيتضمن ثلاث خدمات ملاحية تربط آسيا والبحر المتوسط وأمريكا.

من جانبه، أبدى أكد اللواء بحري علاء إبراهيم جاهزية الشركة لتقديم خدمات متميزة للخط الملاحى SeaLead و لباقي عملائها بعد مشروعات التطوير العملاقة التي شهدتها في الفترة الأخيرة.

وأكد أن الخط الملاحى أن الخط السنغافوري SeaLead اختار ميناء SeaLead منافسة مع عددا من المحطات المنافسة في منطقة شرق البحر المتوسط، منها طنجة بالمغرب.

وذكر، أن التعاون مع الخط بدوره أن يعمل على تعزيز الشركة بين الموانئ المصرية من حيث معدلات التداول السنوية، خاصة أن الخدمة الجديدة تربط مناطق من جنوب وشرق آسيا وشرق البحر المتوسط، بالولايات المتحدة الأمريكية.

الجمارك توجه بتطبيق بنود قرار التعريفة رقم 218 لسنة 2022



وتضمنت المادة جدولاً جاء فيه الآتي :

– إذا بلغت نسبة التصنيع المحلي 10% وحتى 20% سيكون نسبة التخفيض في ضريبة الوارد المنتج النهائي 105% من نسبة التصنيع المحلي .

– إذا بلغت نسبة التصنيع المحلي أكثر من 20% وحتى 30% سيكون نسبة التخفيض في ضريبة الوارد المنتج النهائي 110% من نسبة التصنيع المحلي.

– إذا بلغت نسبة التصنيع المحلي أكثر من 30% وحتى 40% سيكون نسبة التخفيض في ضريبة الوارد المنتج النهائي 115% من نسبة التصنيع المحلي.

– إذا بلغت نسبة التصنيع المحلي أكثر من 40% وحتى 60% سيكون نسبة التخفيض في ضريبة الوارد المنتج النهائي 120% من نسبة التصنيع المحلي.

وإذا بلغت نسبة التصنيع المحلي أكثر من 60% سيكون نسبة التخفيض في ضريبة الوارد المنتج النهائي 130% من نسبة التصنيع المحلي وبحد أقصى 90% من فئة الضريبة على المنتج النهائي.

ج. لوزير المالية بناء على طلب وزير التجارة والصناعة ان يمنح مقدما من تاريخ بدء التشغيل لبعض الشركات القائمة بعمليات التجميع نسبة تخفيض في ضريبة الوارد المقررة على المنتج النهائي بما لا يجاوز (40%) وذلك دون انتظار الوصول الى نسبة التصنيع المحلي المقابلة، وأن تتولى الهيئة العامة للتنمية الصناعية بالاشتراك مع مصلحة الجمارك متابعة الشركات المشار اليها التزاما بالوصول الى نسبة التصنيع المحلي لها .

كان قد أعلن وزير المالية ، الدكتور محمد معيط، تعديل التعريفة الجمركية، لمواكبة المستجدات الدولية للنظام المنسق 2022 الصادر عن منظمة الجمارك العالمية، الذي يضم تويب ووصف وتصنيف السلع والمنتجات في التجارة الدولية، ولتحفيز الصناعة الوطنية، بما يسهم في جذب المزيد من الاستثمارات، على النحو الذي يساعد في تعظيم قدراتنا الإنتاجية، وتوطين الصناعات المتقدمة التي تتسق مع التزاماتنا بمكافحة التغيرات المناخية.

وقال الوزير، في بيان، مؤخرا، عقب موافقة مجلس النواب على القرار الجمهوري رقم 218 لسنة 2022 بتعديل التعريفة الجمركية وفقا للنظام المنسق 2022 الصادر عن منظمة الجمارك العالمية، إنه تم خفض فئة "ضريبة الوارد" على أكثر من 150 صنفا من مستلزمات ومدخلات الإنتاج، بما يساعد في تحقيق التوازن المطلوب بين الضريبة المفروضة على السلع تامة الصنع، والسلع الوسيطة والمواد الخام الأولية التي تدخل جزئيا أو كليا في إنتاجها.

كما أنه تمت الاستجابة لملاحظات اتحاد الصناعات والمجتمع الصناعي؛ بما يحمي الصناعة، ويحافظ على معدلات التشغيل والعمالة.

أضاف الوزير أنه تم استحداث بنود فرعية محلية مخفضة من البنود الدولية لحماية الصناعة المصرية في ظل الظروف الاقتصادية العالمية، مثل التي تم إفرادها لأجهزة المعامل التخصصية في مجال زراعة الأنسجة والأورام السرطانية وبحوث اللقاحات والأمصال وحفظ الدم، حيث كانت في بنود تصل ضريبة الوارد عليها إلى 60% وأصبحت 5% فقط.

وخلال يونيو الماضي، صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 218 لسنة 2022 بشأن التعريفة الجمركية.

وتقضى المادة السادسة " من قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم 218 لسنة 2022 بإصدار التعريفة الجمركية " بجواز طلب تصريح لصناعات التجميع بمعاملة منتجاتها المجمع تحت رقابة مصلحة الجمارك

قرر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، وكيل أول وزارة المالية، ضرورة مراعاة الدقة بالمنافذ الجمركية، بتنفيذ ما جاء بالقرار الجمهوري رقم 218 لسنة 2022 بشأن التعريفة الجمركية .

ونص المنشور على ضرورة مراعاة الدقة في حالة عدم بلوغ نسبة التصنيع المحلي 60% يتم تطبيق فئة بند المنتج النهائي الكامل بعد تخفيضه بالنسب الموضحة بالجدول الوارد بالمادة السادسة الفقرة (ب) من القرار الجمهوري رقم 218 لسنة 2022، ولا يتم الأخذ بفئة بند المنتج الكامل بعد تخفيضه أو فئة بند الجزء أيهما أقل الا في حالة وصول نسبة التصنيع المحلي 60%.

ونصت التعليمات الصادرة عن مصلحة الجمارك، أنه على الجمرک التنفيذ في حالة ورود أصناف لشركات التصنيع والتجميع يتم التأكد من ورود هذه الأصناف كمستلزم انتاج وذلك من خلال تقديم افادة رسمية بذلك من الهيئة العامة للتنمية الصناعية، اما في حالة ورود هذه الأصناف كقطع غيار يتم السداد عنها بصفة قطعية.

وأكد الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، على أن تلك التعليمات تأتي نظرا لما تلاحظ في الآونة الأخيرة عدم التزام جمارك الافراج بما جاء في الفقرة (ب) من المادة السادسة من القرار الجمهوري رقم 218 لسنة 2022 بإصدار التعريفة الجمركية فيما يخص تطبيق فئة بند المنتج التام بعد تخفيضه نظرا لعدم بلوغ نسبة التصنيع 60% .

وخلال يونيو الماضي، صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 218 لسنة 2022 بشأن التعريفة الجمركية.

وتقضى المادة السادسة " من قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم 218 لسنة 2022 بإصدار التعريفة الجمركية " بجواز طلب تصريح لصناعات التجميع بمعاملة منتجاتها المجمع تحت رقابة مصلحة الجمارك

وفقا للأحكام الآتية:

أ. الأجزاء المفككة تفكيكاً كاملاً التي تستورد للصناعة لتجميعها تحت رقابة مصلحة الجمارك تعامل جمركياً بفئة ضريبة الوارد المقررة على المنتج الكامل بعد تخفيضها بواقع (10%).

ب. إذا بلغت نسبة التصنيع المحلي (10%) فأكثر تخضع الأجزاء الأجنبية المستوردة لفئة ضريبة الوارد المقررة على المنتج النهائي الكامل الصنع بعد تخفيضها بالنسبة المقررة بالجدول التالي وبحد أقصى (90%) ، أو تحصل ضريبة الوارد المقررة على بنودها الخاصة بها أيهما أقل، وذلك بالنسبة لكل جزء منها على حدة متى بلغت نسبة التصنيع المحلي (60%) ويجوز تخفيض هذه النسب الى (40%) بقرار من وزير التجارة والصناعة.

هيئة قناة السويس تحصد جائزة التميز الحكومي خلال عام ٢٠٢٢



اختارت الدورة الثانية لجوائز التميز الحكومي العربي "هيئة قناة السويس" كأفضل هيئة ومؤسسة عربية خلال عام ٢٠٢٢، ضمن الاحتفالية التي نظمتها المنظمة العربية للتنمية الإدارية بالتعاون مع حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة بمقر جامعة الدول العربية بالقاهرة، وذلك بحضور السفير أحمد أبو الغيط الأمين العام لجامعة الدول العربية، و كوكبة من المسؤولين والوزراء وقناصل وسفراء ووزراء مجموعة من الدول العربية الصديقة والشقيقة تحت رعاية سمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس دولة الإمارات

تعتبر جائزة التميز الحكومي العربي الأولى من نوعها على مستوى العالم العربي والأكبر عربيا في مجال التطوير والتحسين والتميز الإداري، وتضم الجائزة ١٥ جائزة موزعة على فئتين رئيسيتين تشمل الأفراد والمؤسسات، وتهدف الجوائز إلى إحداث حراك عربي جديد في مجال الإدارة المتميزة وتسلط الضوء على التجارب الإدارية الناجحة في المنطقة العربية، وتكريم الكفاءات الحكومية العربية، التي تطبق معايير التميز المؤسسي لتجديد العمليات والنظم القائمة باستخدام التقنيات الذكية، لتنفيذ الرؤى والاستراتيجيات الحكومية المستقبلية.

من جانبه، أعرب الفريق أسامة ربيع عن سعادته لاختيار هيئة قناة السويس للتكريم كأفضل هيئة ومؤسسة عربية خلال عام ٢٠٢٢ تقديرا لجهودها في إدارة العديد من التحديات الكبيرة على مدار السنوات الأخيرة ونجاحها في تحقيق أعلى معدلات سنوية على مدار تاريخ القناة خلال العام الماضي بعبور ٢٣٨٥٣ سفينة، وأعلى حمولة صافية سنوية قدرها ١,٤ مليار طن، مسجلة أعلى إيراد سنوي بلغ ٧,٩ مليار دولار، متخطية بذلك كافة الأرقام التي تم تسجيلها من قبل.

وأوضح رئيس الهيئة أن تلك المؤشرات غير المسبوقة تأتي بالتوازي مع تحقيق نتائج مبشرة على صعيد نتائج أعمال المحاور المختلفة لاستراتيجية التطوير الطموحة بالهيئة ٢٠٢٣ والتي يتصدرها تطوير المجرى الملاحي، و تطوير وتحديث أسطولها البحري بالتوازي مع الجهود المبذولة للارتقاء بالمستوى الفني للترسانات والشركات التابعة لها وتعظيم الاستفادة منها، فضلا عن التحول الرقمي وميكنة كافة التعاملات والخدمات المقدمة.

وأضاف الفريق ربيع أن قناة السويس تخطو نحو المستقبل باستراتيجية شاملة لتنوع مصادر الدخل من خلال تبني حزمة من المشروعات القومية العملاقة القائمة على مفهوم الاقتصاد الأزرق مثل تطوير موانئ اليخوت على ضفاف القناة وإنشاء أول ميناء يخوت أخضر في المنطقة، بالإضافة إلى جهود تطوير وتطهير البحيرات المصرية، وفي مقدمتها المشروع القومي لتطوير بحيرة البردويل وتنمية سيناء من خلال مبادرة السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية لزيادة إنتاج البحيرة من الأسماك من ٤ آلاف طن إلى ١١ ألف طن واستعادة النظام البيئي بالمنطقة.

بدأت الاحتفالية بكلمة من السفير أحمد أبو الغيط الأمين العام لجامعة الدول العربية رحب خلالها بالحضور والمكرمين وأعرب عن تقديره واستمرار دعم جامعة الدول العربية للمساعي التي تدعو إليها جوائز التميز الحكومي العربي

لتشجيع الابتكار والتميز والاحتفاء بالنماذج والتجارب الناجحة بما يساهم نحو تعميم تطبيق أفضل الممارسات الإدارية في وطننا العربي.

وأشاد الأمين العام لجامعة الدول العربية بتنوع فئات جائزة التميز الحكومي العربي واهتمامها بالدور الإداري للمرأة العربية وشمولها للتجارب الناجحة في إدارة الأزمات ومواجهة التحديات خلال جائحة فيروس كورونا المستجد "COVID-19"، بكل تفان في سبيل تحقيق المصلحة العليا.

عقب ذلك، رحب الوزير محمد القرقاوي وزير شؤون مجلس الوزراء بدولة الإمارات العربية المتحدة ورئيس مجلس أمناء جائزة التميز الحكومي في كلمته بالحضور ونقل تحيات سمو محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس دولة الامارات،

وأكد على الأهمية التي تمثلها هذه الفعالية السنوية في الاحتفاء بالمتميزين والتجارب الإدارية الرائدة في المجال الوطن العربي لإحياء وتجديد الإرث الحضاري والإداري عبر استخدام أدوات العصر الحديث بما يتناسب مع الحراك الإداري في العديد من القطاعات بالبلدان العربية الشقيقة.

وفي نهاية الاحتفالية، حرص الأمين العام لجامعة الدول العربية والوزير محمد القرقاوي وزير شؤون مجلس الوزراء بدولة الإمارات العربية المتحدة على تكريم الفائزين، حيث قدما درع أفضل هيئة ومؤسسة عربية للفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس.

تقرير يكتشف كيف احتوت الخطوط الملاحية العالمية تداعيات الحرب خلال ٢٠٢٢



ونوه التقرير بأن تلك الزيادات في الطاقات الاستيعابية تأتي على الرغم من التراجع الذي استمر لمدة عام في أسعار الشحن الفوري للرحلات على خطوط الخطوط الرئيسية من الصين، والتي انخفضت من ذروتها في أوائل عام ٢٠٢٢ إلى ما يقرب من مستويات ما قبل الوباء "كورونا"، فقد أثبت العام الماضي أنه كان عامًا مربحًا بشكل خاص بالنسبة لشركات الشحن عبر الخطوط الملاحية المنتظمة.

كما ساعدت معدلات العقود القوية والسوق القوية عبر المحيط الأطلسي شركات النقل على أن تظل مربحة، وبذل العديد من شركات النقل جهدًا لتوسيع أساطيلها للاستفادة الكاملة من السوق القوية بشكل غير عادي.



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

وذكر التقرير أنه من المتوقع أن تحتل "MSC" المركز الأول في المستقبل القريب بين خطوط الحاويات، خاصة أنها طلبت بناء ١٢٤ سفينة، بمقدار ١,٧٣ مليون حاوية مكافئة مؤخرًا، وهو العقد الأكبر في صناعة النقل بالحاويات، كما تمتلك تلك الشركة ١٤ سفينة ميغا ماكس، و٢٢ سفينة من طراز باتاماكس الجديدة عند الطلب للتسليم في عام ٢٠٢٣.

بالإضافة إلى ذلك، فقد طورت شركة CMA CGM أسطولها بمقدار ٢٢٥٢٦٨ حاوية مكافئة، خلال عام ٢٠٢٢، بنسبة ٧,١٪، إلى ٣,٣٩ مليون حاوية مكافئة.

في الوقت نفسه، كان نمو أسطول Evergreen بنسبة ١٢,٥٪، مما أدى إلى رفع قدرتها إلى ١,٦٦ مليون حاوية مكافئة، وهو ما كان مدفوعًا بشكل أساسي بـ ٢٠ سفينة جديدًا بطاقات تصل إلى ٢١,٧ ألف حاوية مكافئة، بما في ذلك السفن الضخمة التي تلقت من ترسانة Samsung Heavy Industries (سفينتان)، و-China State Shipbuilding شركة مجموعة (خمس سفن) العام الماضي.

وذكر التقرير أن شركة Zim Lines هي ما حقق أكبر نمو في أسطولها بين خطوط الحاويات في عام ٢٠٢٢، حيث استحوذت على ٢٩٪، بواقع ١١٩,٩٦١ حاوية مكافئة لتصل سعتها إلى ٥٣٣,٨٢٣ حاوية مكافئة، مما مكن الشركة من استعادة تصنيفها رقم ١٠، والتي كانت قد تخلت عنه لصالح Wan Hai Lines في عام ٢٠٢١.

واستحوذت Zim على المزيد من السفن من خلال عقود طويلة الأجل، ما يقرب من ٩٥٪ من أسطولها مؤجر، وسيتم أيضًا شراء ١٠٠٪ من السفن في دفتر الطلبات الخاص بها من خلال العقود الجديدة.

قامت الخطوط الملاحية العملاقة العاملة في نشاط الحاويات، خلال العام الماضي ٢٠٢٢، بزيادة قدرتها الاستيعابية من السفن الجديدة، وهو ما كان له تأثير على ترتيب الخطوط الملاحية العالمية، وذلك رغم استمرار الحرب الروسية الأوكرانية منذ فبراير الماضي.

وذكر تقرير ملاحى عن شركة الفالينر المتخصصة في شئون الشحن الدولي، أن الخطوط الملاحية MSC السويسري، وCMA CGM الفرنسي، وEvergreen Marine Corporation، وZim Lines كانت أكبر الخطوط من حيث نمو أسطولها بين مشغلي الخطوط الملاحية العاملة في نشاط الحاويات خلال عام ٢٠٢٢، رغم تأثيرات الحرب الروسية الأوكرانية منذ العام الماضي.

وأكد التقرير قيام الخطوط الأربعة بزيادة طلبات بناء السفن، والدخول في تعاقبات طويلة الأجل ومشتريات من السفن المستعملة لتعزيز قدرتها التنافسية مع باقي الخطوط، وذلك قبل أن تبدأ سوق الشحن العودة إلى طبيعتها.

وقامت شركة MSC السويسرية، التي تفوقت على Maersk Line كأكبر مشغل للخطوط البحرية في العالم، العام الماضي، بزيادة الفجوة مع ميرسك.

حيث قامت بتنمية أسطولها بسعات قدرها ٣٢١,٤٥٥ حاوية مكافئة، بنسبة ٧,٥٪، لتصل طاقتها الاستيعابية من السفن إلى ٤,٦ مليون حاوية مكافئة.

وعلى العكس من ذلك فقد تقلص أسطول شركة Maersk Line بمقدار ٦١,٧٠٥ حاوية مكافئة؛ أو ١,٤٪ ليصل طاقتها إلى ٤,٢٢ مليون حاوية مكافئة، حيث أعادت شركة النقل الدنماركية تسليم كمية كبيرة من الحمولة، وتم بيع هذه السفن إما مستعملة أو ثابتة لشركات النقل المنافسة التي كانت على استعداد لدفع أسعار تأجير أعلى أو قبول فترات تأجير أطول.

السيسي يتابع تسهيل خروج البضائع من الموانئ والإجراءات المرتبطة بحوكمة منظومة الإفراج الجمركي



السيسي يتابع تسهيل خروج البضائع من الموانئ والإجراءات المرتبطة بحوكمة منظومة الإفراج الجمركي

اجتمع الرئيس عبد الفتاح السيسي، خلال يناير الماضي، مع الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس مجلس الوزراء، والدكتور محمد معيط وزير المالية، وأحمد كجوك نائب وزير المالية للسياسات المالية، والدكتور إيهاب أبو عيش نائب وزير المالية للخزانة العامة.

وصرح السفير بسام راضي المتحدث الرسمي باسم رئاسة الجمهورية بأن الاجتماع تناول "متابعة مؤشرات الأداء المالي، ونشاط قطاعي الجمارك والضرائب لوزارة المالية".

وتم عرض الأداء المالي الخاص بالنصف الأول من العام المالي الحالي ٢٠٢٢-٢٠٢٣، والذي أكدت محصلته قدرة الدولة على التعامل مع المتغيرات الاقتصادية الدولية واستيعاب الصدمات، والحفاظ على المسار الآمن للموازنة العامة، وتوفير كافة احتياجات الدولة وزيادة مخصصات الاستثمارات الحكومية وتوفير كل السلع الأساسية والمستحقات لصالح جميع الجهات الحكومية، كما أن الحكومة قامت على مدار الثلاثة أعوام ونصف الماضية حتى يوم ٣١ ديسمبر الماضي بتحويل ما يقرب من ٦٠٠ مليار جنيه لصالح صناديق تمويل المعاشات، وهي النتائج التي تقترب من المستهدفات الأصلية للموازنة على الرغم من كافة التحديات التي تواجه الاقتصاد العالمي، والتي أثرت بشكل مباشر على الأوضاع الاقتصادية والمالية لجميع دول العالم، حيث شهدت تلك الفترة تحقيق فائض أولي بنسبة ٢,٣٪ من الناتج المحلي، كما تم تحقيق معدل نمو في إيرادات الموازنة بنسبة حوالي ١٤٪، بينما بلغ معدل نمو المصروفات حوالي ١٩٪.

وتم استعراض سير تنفيذ برنامج الإصلاح الاقتصادي الوطني، والمدعوم من قبل صندوق النقد الدولي، حيث تسعى الحكومة إلى تحقيق كافة الإصلاحات المستهدفة

ضريبة التصرفات العقارية وأداء وحدة متابعة التجارة الإلكترونية في مصلحة الضرائب.

وجه الرئيس، باستمرار العمل على صياغة المنظومة الضريبية بشكل يساعد على تخفيض حجم الاقتصاد غير الرسمي وإدماجه في الاقتصاد الوطني، بهدف تحقيق العدالة الضريبية ومنع التلاعب الضريبي، وكذا تبسيط الإجراءات ذات الصلة.

كما اطلع الرئيس في ذات السياق على إنجازات لجان إنهاء المنازعات الضريبية ولجان الطعن الضريبي، موجهاً بسرعة تسوية كافة الملفات الضريبية المفتوحة والقديمة، خلال العام الحالي.

وفيما يتعلق بقطاع الجمارك، فقد تابع الرئيس معدلات الإفراج الحالية والمستقبلية عن البضائع من الموانئ على مستوى الجمهورية وخروجها إلى الأسواق، موجهاً بالإسراع في استكمال خروج كافة البضائع التي وردت إلى الموانئ، فضلاً عن الانتهاء من كافة الإجراءات المرتبطة بحوكمة منظومة الإفراج الجمركي.

وفي هذا الإطار؛ تم استعراض المعايير الدولية التي تم تطبيقها في منظومة الجمارك للسلع التي يتم استيرادها من الخارج، في إطار حوكمة عملية الاستيراد، خاصة ما يتعلق بخفض زمن الإفراج الجمركي لمواكبة المعدلات العالمية والمواصفات القياسية، وكذلك تطبيق نظام المخاطر الشاملة في مصلحة الجمارك، فضلاً عن متابعة موقف السلع والبضائع الواردة إلى مصر والمتواجدة في الموانئ.

في هذا الخصوص، لاسيما ما تم تنفيذه مؤخراً من إقرار للتعديلات على قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، وكذا التصديق على وثيقة سياسة ملكية الدولة التي تستهدف تعظيم دور القطاع الخاص في النشاط الاقتصادي وطرح المزيد من الفرص الاستثمارية له، بما يساعد على تعزيز الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص خلال الفترة المقبلة، أخذاً في الاعتبار أن كافة المؤشرات المالية والاقتصادية المحققة خلال النصف الأول من العام المالي الجاري تشير إلى تحقيق مختلف المستهدفات، كما أن التعاون والشراكة الممتدة بين الحكومة والصندوق تتضمن أيضاً تقديم الدعم الفني لضمان تماشي السياسات المالية المتبعة مع أفضل المعايير الدولية بما يساهم في جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية.

وأضاف المتحدث الرسمي أن الاجتماع شهد أيضاً استعراض المشروعات الخاصة بوزارة المالية، خاصة في قطاع الضرائب، والجمارك.

وبالنسبة للضرائب، فقد اطلع الرئيس على ما تم من تفعيل النظام الرئيسي للميكنة الشاملة في مصلحة الضرائب، فضلاً عن مستجدات تطبيق منظومة الفاتورة الإلكترونية والتي تم مد أجل الإلزام بمرحلتها الأخيرة إلى ٣٠ إبريل المقبل، إلى جانب التشغيل الفعلي للإيصال الإلكتروني، والذي يتكامل مع منظومة الفاتورة الإلكترونية، بالإضافة إلى متابعة تطورات آليات ومبادرات العمل الأخرى بمكافحة التهرب الضريبي وكذلك ضم القطاع غير الرسمي لتلك الآليات، وكذلك منظومة

« بدلا من حدود ميناء السويس فقط

السلامة البحرية توسع نطاق عمل ناقلات الزيوت لتتنمّل السواحل الإقليمية

بالسويس ومناطق الانتظار بجنوب قناة السويس بتعديل قرار هيئة السلامة الملاحية البحرية، المتعلق بـ «المواعين» التي تقل حمولتها الوزنية عن ٦٠٠ طن، وتحويلها إلى وحدات ثنائية البدن، وباعتباره مخالف لقواعد العمل والاتفاقية الدولية «ماربول».

وشدد وزير النقل في قراره بضرورة إجراء معاينة تفصيلية لكل ناقلة كل ٦ أشهر للتأكد من الصلاحية الفنية الشاملة لكل من البدن والآلات وخط الشحن ومعدات السلامة ومعدات مكافحة التلوث ومعدات السلامة اللاسلكية - على أن تصاحبها موافقة الإدارة المركزية للتفتيش البحري لتقارير تلك المعايينات.

يذكر أن تلك الفئة من الناقلات والمواعين تقوم باستقبال المخلفات السائلة الزيتية والبتروولية من السفن المترددة علي الموانئ.

وقال مشغلي ناقلات الزيوت في مطالباتهم السابقة إن المواعين أحادية البدن الأقل من ٦٠٠ طن حمولة ليست ضمن سفن الاتفاقية الدولية (ماربول ٧٨/٧٣) لمكافحة التلوث النفطي بالبحار والمحيطات طبقا لحمولتها ومناطق عملها بالقرب من الساحل والمناطق المغلقة.

ونصت الاتفاقية الدولية «ماربول» في شأن الناقلات الأحادية تبدأ من بعد حمولة وزنية ٦٠٠ طن فأكثر حيث سمحت للدول بحرية تشغيل الوحدات بداية من ٦٠٠ إلى ٥٠٠٠ طن حمولة وزنية طبقا لبعض الضوابط والاشتراطات، ولم تنطبق الاتفاقية مطلقا إلى الناقلات التي تقل حمولتها الوزنية عن ٦٠٠ طن حسبما أكد ملاك ومشغلي الناقلات.

قررت الهيئة المصرية لسلامة الملاحية البحرية، برئاسة اللواء بحري حسين الجزيري، الموافقة على تعديل الامتداد الممنوح لوحدات ناقلات الزيوت أحادية البدن -الأقل من ٦٠٠ طن حمولة وزنية- ليشمل نطاق عملها حدود المياه الإقليمية الساحلية المصرية بدلا من حدود ميناء السويس فقط .

وأكدت الهيئة على أن الموافقة جاءت تعديلا لقرار وزارة النقل بمد تراخيص ناقلات الزيوت حتى عام ٢٠٢٤ والعمل في حدود الميناء فقط ، أواخر نوفمبر الماضي .

وأكدت الهيئة إن قرار توسيع نطاق عمل تلك الناقلات يستهدف تقديم خدماتها لسفن الجيل الرابع ذات الأحجام والأعماق الكبيرة، والتي تتراوح أطوالها ما بين ٣٠٠ إلى ٤٠٠ مترا، وأعماق تتجاوز الـ ١٦ مترا .

وأشاد ملاك ومشغلي ناقلات الزيوت بقرار هيئة السلامة مؤكداً أن توسعه نطاق عمل الوحدات جاء طبقا لمتطلبات الاتفاقية الدولية للحفاظ على السواحل من التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية ودعم المشروع القومي المصري لإعادة الاستفادة من تلك المخلفات البتروولية في توفير الوقود البديل لدعم الاقتصاد الوطني وإنتاج ٣٠٠ ميجاوات .

يذكر أن الفريق كامل الوزير، وزير النقل صدق على الموافقة بمنح التراخيص الملاحية لناقلات البترول أحادية البدن، الأقل من ٦٠٠ طن ساكنة- للعمل داخل الميناء ، وفي حدوده فقط لمدة عامين تنتهي في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ .

وجاء قرار وزارة النقل بعد عدة مطالبات لشركات ناقلات الزيوت ومواعين أحادية البدن -الأقل من ٦٠٠ طن - العاملة



YANG MING

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



Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,
Rameh Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869800 - 4855700
FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.yangming.com

يتم من خلالها ربط الهند بشرق البحر الأبيض المتوسط

خط MSC تستهدف ربط الهند مع موانئ تشرق البحر المتوسط من بينها الإسكندرية

وفي 27 ديسمبر تم إطلاق سفينة الحاويات الثالثة TEU 24100 التي بنيت لصالح شركة Mediterranean Shipping Company بنجاح في رصيف Changxing لبناء السفن رقم 1.



وقد تم تصميم السفينة بشكل مستقل من قبل الشركة ، ودخلت في جمعية تصنيف DNV ، و يبلغ الطول الإجمالي للسفينة 399.99 مترا ، وعرضها 61.5 مترا ، وعمقها 33.2 مترا ، وتصل مساحة سطح السفينة تعادل ما يقرب من 4 ملاعب كرة قدم قياسية.

ويمكن أن تصل طبقة التكدس القصوى إلى 25 طبقة ، وهو ما يعادل ارتفاع مبنى مكون من 22 طابقا ، ويمكن أن تحمل أكثر من 240 ألف طن من البضائع ، ويمكن تحميل 24116 حاوية قياسية في وقت واحد ، وهي حاليا سفينة الحاويات بأكبر سعة تعبئة في العالم.

وأكدت الشركة أن الغرض من هذه الخدمة الجديدة هو تعزيز الاتصالات بين شرق وغرب البحر الأبيض المتوسط ، وتقديم أوقات عبور تنافسية.

سيتم تدوير خدمة الحاويات الجديدة على النحو التالي ، مرسين (تركيا) - Aliaga (تركيا) - Derince (تركيا) - تكيرداغ (تركيا) - الجزائر (الجزائر) - الدار البيضاء (المغرب) - سينس (البرتغال) - فالنسيا (إسبانيا) - الجزائر - Marsaxlokk - مالطا) - مرسين.

وقامت شركة msc نهاية ديسمبر الماضي بالحصول على احتفال بإطلاق سفينة الحاويات الثالثة 24116 حاوية مكافئة التي تم بناؤها لصالح الشركة.

أعلنت شركة البحر المتوسط للشحن البحري (MSC) عن خدمة جديدة يتم من خلالها إدراج العديد من الموانئ العربية أهمها الإسكندرية، وميناء الجبيل التجاري في المملكة العربية السعودية، والتي من خلالها يتم ربط الهند بشرق البحر الأبيض المتوسط.

وحسب تقرير صادر عن الشركة، فإن الخدمة ستربط المملكة العربية السعودية بتركيا وشبه القارة الهندية وأفريقيا والشرق الأوسط عبر الإبحار الأسبوعي إلى موانئ خليفة (أبو ظبي) وجبل علي (الإمارات العربية المتحدة) وحمد (قطر) وكراتشي (باكستان) ومندرا (غوجارات) ، وحزيرة (الهند) ، والإسكندرية (مصر) ، وتكيرداغ (تركيا) ، وألياجا (تركيا) ، ومرسين (تركيا) ، والملك عبد الله (المملكة العربية السعودية).

كما سيتم الاعتماد في تلك الخدمة من خلال سيتم نشر خمس سفن ، يبلغ متوسط قدرتها الاستيعابية 8000 حاوية مكافئة ، في الخدمة.

وفي نفس السابق أعلنت شركة MSC عن افتتاح خدمة مباشرة جديدة بين تركيا وشمال إفريقيا والبرتغال وإسبانيا.

رئيس الوزراء يتفقد محطة تحيا مصر متعددة الأغراض في ميناء الإسكندرية



وكان في استقبال الدكتور مصطفى مدبولي ومرافقيه، اللواء بحري نهاد شاهين، رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، وعدد من قيادات الميناء.

وبدأت جولة رئيس الوزراء بالمرور على المعدات الثقيلة، التي تم شراؤها لتشغيل المحطة، التي قام بالإشراف على اختباراتها ودخولها الخدمة طاقم من الشركات الأجنبية، التي وصل منها حتى الآن 128 معدة من أصل 140 معدة.

تفقد الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس الوزراء، ومرافقه محطة "تحيا مصر" متعددة الأغراض على رصيف 55-62 في ميناء الإسكندرية لمتابعة التجهيزات النهائية للمحطة، المتوقع البدء في تشغيلها بشكل تجريبي في النصف الثاني من يناير 2023، في إطار تنفيذ توجيهات رئيس الجمهورية بتطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءة البنية التحتية والفوقية لها، لجعل مصر مركزا عالميا من مراكز التجارة واللوجيستيات ، وتم ذلك خلال زيارته التي يقوم بها لمحافظة الإسكندرية.

وتفقد مدبولي ومرافقه كافة المركبات اللازمة لحركة العاملين داخل المحطة والورش المتنقلة، وباقي التجهيزات الأخرى لبوابات دخول و خروج الشاحنات، التي تعمل بنظام OCR لتسجيل دخول وخروج الشاحنات والبضائع المتوجهة للمحطة، ومنع دخول أي شاحنات أو حاويات أو بضائع عامة غير مسموح بها ، كما تهدف لتقليل وقت دخول وانتظار الشاحنات، مما يحقق أعلى معدل لدوران الحاويات داخل المحطة كمؤشر أداء عالمي يقاس به أداء المحطة.

ذات حمولات كبيرة في الوقت نفسه، كما أن أطوال أرصفة المحطة تقدر بحوالي 2450 مترا طوليا، مما يؤهل المحطة لاستقبال السفن ذات الحمولات الكبيرة مشيرا إلى أن أقصى عمق يصل إلى 17.50 متر، كما أنها تعد أحد الروافد الرئيسية للمحطة اللوجستية التي تم إنشاؤها خلف الميناء، مما يساهم في رفع تصنيف ميناء الإسكندرية.

وأوضح الوزير أن المشروع مساهمة بين كل من الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، وهيئة قناة السويس، والشركة القابضة للنقل البحري والبري، وشركة الإسكندرية لتداول الحاويات باستثمار مصري %100، و من المنتظر أن تعمل بها أياد عاملة مصرية بنسبة تزيد على %95، وبدوره يوفر نحو 1500 وظيفة عمل مباشرة و 2000 فرصة عمل غير مباشرة.

وقام اللواء بحري عبد القادر درويش، رئيس مجلس إدارة شركة المجموعة المصرية للمحطات متعددة الأغراض، بعرض المخطط النهائي لتشغيل المحطة بالإضافة إلى الخطوط الملاحية التي تم الاتفاق معها والأخرى الجاري التفاوض معها.

وفي أثناء متابعته لعمليات تفريغ الحاويات، استمع رئيس الوزراء لشرح من الفريق مهندس/ كامل الوزير، وزير النقل، الذي أوضح أن المحطة تعتبر من أهم المشروعات التي تنفذها الوزارة في مجال النقل البحري؛ حيث تشمل المحطة على ساحات تداول تبلغ نصف مليون متر مربع. وتنقسم إلى 3 محطات تداول (حاويات - بضائع عامة - سيارات)، وقادرة على تداول من 12 إلى 15 مليون طن بضائع سنويا، وتستقبل من 6 إلى 7 سفن

وتضمنت الزيارة التفقدية لرئيس الوزراء بالمحطة أعمال الإنشاءات، ومخازن البضائع العامة، ومنطقة الفحص الجمركي، والمبنى الإداري للمحطة، وكذلك الورشة الرئيسية لصيانة معدات المحطة، إضافة إلى متابعة أعمال التفريغ للحاويات على رصيف المحطة باستخدام أوناش الرصيف العملاقة الجديدة، ومن ثم نقل الحاويات بالمقطورات لساحات التداول.

وتابع الدكتور مصطفى مدبولي عملية تفريغ الحاويات بأوناش الساحة من المقطورات إلى أماكن التخزين باستخدام أوناش الساحة الكهربائية، حيث أوضح الفريق كامل الوزير، وزير النقل، أن تلك العمليات تتم تحت إشراف وتنفيذ أطقم محطة تحيا مصر الجديد، الذي تم تعيينه وتدريبه خلال الشهور الماضية.

«ديمى البلجيكية تدفع بـ ٤ كراكات جديدة لاستكمال أعمالها ميناء أبو قير»



وكان الرئيس عبد الفتاح السيسي قد وجه هيئة قناة السويس ببدء تنفيذ تطوير بحيرة البردويل، بالتعاون مع شركة ديمى البلجيكية، في إطار مبادرة «سيناء البردويل»، التي تستهدف زيادة إنتاج البحيرة من 4000 إلى 11 ألف طن وذلك بعد عمليات التطوير وتعميق وتوسعة الممرات المائية (البواغيز).

وتستهدف أيضًا إعادة استخدام نواتج التكرير في تعزيز الغطاء النباتي بسيناء بمساحة 15 ألف كيلومتر مربع، وإعادة استخدام رواسب البحيرة من خلال معالجتها وتطهيرها وضخها في تربة سيناء.

وأضاف أن شركته تستعد لتنفيذ مشروع تطوير المنتزه بتكلفة 600 مليون دولار بداية العام المقبل، بإجمالي تكريك 200 مليون متر مكعب، متوقعا وصول 15 كراكة على مدار 3 سنوات.

وأكد الوكيل الملاحى لشركة ديمى البلجيكية، انتهاء دراسات جدوى مشروع تكريك بحيرة البردويل الذى تعتزم ديمى تنفيذه، بالتنسيق مع هيئة قناة السويس، لافتًا إلى أنه من المقرر استغلال نواتج تكريك البحيرة فى زراعة نباتات عطرية تقلل من درجة الحرارة بمقدار 5 درجات مئوية، فى إطار اتجاه الدولة لتقليل انبعاثات الكربون، وخلق بيئة خضراء نظيفة.

تعتزم شركة ديمى البلجيكية، إضافة 4 كراكات إبريل المقبل، للبدء فى أعمال تكريك مدخل ميناء أبو قير البحري، وتكريك المجرى الملاحى أمام الأرصفة ضمن تجهيز الميناء لاستقبال السفن. قال السيد حلمي، الوكيل الملاحى للشركة، إن الكراكة العملاقة بارناكوس التى استقدمتها ديمى، انتهت من أعمال تكريك الميناء، وجار استكمال 30 مليون متر مكعب، يبدأ بعدها البدء بالأعمال حول الأرصفة بإجمالى 60 مليون متر مكعب، ليصل عمق حوض الميناء إلى 22، و23 مترا للممر الملاحى.

وكان ميناء أبو قير وقع عقدا مع شركة هاتشيسون الصينية لإنشاء محطة تداول حاويات بسعة 2 مليون حاوية سنويا، وتقوم «الغرابلى» بالأعمال الهندسية، وتم الانتهاء من ربط الميناء بالطرق الرئيسية ومحاور الساحلى الدولى والإسكندرية الزراعي.

وأكد «حلمى» استمرار مجموعة ديمى البلجيكية فى أعمال التكرير بالإسكندرية لتنفيذ مشروعات تطوير وتكريك وتوسعة منطقة المعمورة والمنتزه وبحيرة البردويل، لافتًا إلى أنها أضخم المشروعات التى تنفذها بالموانئ المصرية.

شركة الملاحة الوطنية تحقق ٩,٥٠ مليون دولار أرباحاً العام المالي الماضي



وكانت الشركة تمتلك العام المالي الماضي قرابة ١٣ سفينة، منها ١٢ تعمل في الصب الجاف «نقل الحبوب»، إلا أنها قامت بطرح عدد من السفن للبيع، واستبدالها بسفن جديدة.

وينقسم أسطول الشركة إلى ٦ سفن، تم بناؤها تسعينيات القرن الماضي، و٦ أخرى تم شراؤها عبر قرض من البنك الأهلي عام ٢٠١٠، وارتفعت نسبة مساهمته بالشركة من ٤٪ لتصل إلى قرابة ٣٩,٩٪.

وعرضت الشركة يونيو الماضي ناقلتي بضائع الصب الجاف «أدى سدر» و«وادي العريش» للبيع.

وتعد شركة الملاحة الوطنية الناقل الرئيسي لشحنات هيئة السلع التموينية التابعة لوزارة التموين والتجارة الداخلية، عبر سفنها بحمولات تصل إلى ٦٠ ألف طن كل رحلة.

كشفت تقرير صادر عن شركة الملاحة الوطنية، أكد على أن الشركة نجحت في تحقيق أرباح خلال العام المالي الماضي بلغت ٩,٥٠ مليون دولار.

وأضاف التقرير، أنه رغم تحقيق أرباح لكنها تراجعت بمقدار ١,٣ مليون دولار، في حين كانت ٥٢,٠٩ مليون، العام المالي قبل الماضي.

وأوضح أنه تقرر عدم توزيع أرباح على المساهمين، بسبب زيادة الاستثمارات المستهدفة تنفيذها الفترة المقبلة، خاصة بند اقتناء السفن الجديدة، وتنفيذ خطة إحلال وتجديد الأسطول التابع.

وقامت الشركة العام المالي الماضي بضخ استثمارات لشراء سفن جديدة، فقد تمت إضافة سفينة جديدة لأسطولها، بتكلفة تصل إلى ٢٠ مليون دولار تمويلاً ذاتياً.

ووضعت الشركة خطة لإحلال مراكبها تشمل بيع ٧ مراكب نهاية ٢٠٢٣، وشراء ٧ أخرى، بتكلفة إجمالية تصل إلى ١٨٩ مليون دولار.

ويبلغ رأس مال شركة الملاحة الوطنية ٣٧٥ مليون دولار، ويتوزع بواقع ٥٦٪ للشركة القابضة للنقل البحري والبري، و٣٩,٩٪ للبنك الأهلي، والباقي قطاع خاص وبعض البنوك.

وليد بدر أميناً عاماً للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية بداية من يناير بناكاً على قرار مجلس إدارة الاتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية



يذكر أن الإجتماع التأسيسي للاتحاد عقد في مدينة الإسكندرية ٢٤ يوليو ٢٠٠٢ بحضور الأعضاء المؤسسين للاتحاد الذين يمثلوا غرف الملاحة المصرية (الإسكندرية - دمياط - بور سعيد - السويس و البحر الأحمر) و غرفة الملاحة الدولية ببيروت (لبنان) و غرفة الملاحة اليمنية بالحديدة و غرفة الملاحة اليمنية بعدن (اليمن) و نقابة الوكلاء الملاحيين بالمملكة الأردنية الهاشمية، وذلك بحضور الدكتور أحمد أحمد جويلي أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية و مندوب عن السيد وزير النقل المصري و مندوب عن السيد محافظ الإسكندرية و ممثلين لسفراء الدول المؤسسة للاتحاد و جميع المهتمين بنشاط النقل البحري و الشركات الملاحية ووسائل الإعلام .

قرر مجلس إدارة الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، تكليف وليد بدر، رئيس شركة إيجي مار للملاحة، لشغل منصب أمين عام الاتحاد بداية من يناير المقبل، جاء ذلك خلال عقد اجتماع مجلس إدارة الاتحاد خلال جلسته الاخيرة مؤخراً.

يذكر أن الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، كان قد عقد انتخاباته نهاية سبتمبر الماضي لدورة جديدة تبدأ من يناير ٢٠٢٣ . وأسفرت تلك الانتخابات عن اختيار محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، رئيساً لاتحاد غرف الملاحة العربية، خلفاً للواء محمود حاتم القاضي الذي شغل هذا المنصب لسنوات طويلة، و انتخاب ايلي زخور نائبا للرئيس و المهندس مدحت القاضي نائبا للرئيس عن دولة المقر.

حيث تم الإعلان عن إنشاء الاتحاد ليكون تحت اسم الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية و مقره الدائم مدينة الإسكندرية و التوقيع على النظام الأساسي له و إنتخاب مجلس إدارة الاتحاد و الأمين العام للاتحاد.

نقل النواب توافق على مشروع قانون لتطوير محطتي حاويات بالدخيلة والعين السخنة



وافقت لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب برئاسة النائب علاء عابد خلال اجتماعها مؤخرا، على مشروع القانونين المقدمين من الحكومة، الأول مشروع قانون بمنح التزام بناء وتطوير البنية الفوقية، واستخدام، وإدارة، وتشغيل، واستغلال، وصيانة، وإعادة تسليم محطة حاويات بالرصيف 100 بميناء الدخيلة- الإسكندرية، ومشروع القانون الثاني بمنح التزام بناء وتطوير البنية الفوقية، واستخدام، وإدارة، وتشغيل، واستغلال، وصيانة، وإعادة تسليم محطة حاويات بميناء العين السخنة.

شركات هاتشيسون بورتس ايجيبت انفستمنس، هاتشيسون، بورتس بي 100، دخيلة كونتينر تير مينالز اوفرسيز المنبثقة من التحالف هاتشيسون بورت هولدينج ليمتد، ترمينال انفستمنت ليمتيد هولدينج اس ايه وفق احكام العقد المرافق لهذا المشروع لهذا القانون وملاحقه المادة اثنين تكون مدة الالتزام الممنوحة من شركة المشروع المذكور بالمادة الأولى.

كما وجهت لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب برئاسة النائب علاء عابد، الدعوة لرئيس هيئة مترو الأنفاق ورئيس هيئة السكة الحديد، ورئيس هيئة الطرق والكباري، ورئيس هيئة ميناء الإسكندرية، وميناء البحر الأحمر، وميناء دمياط والمسئول عن الموانئ البرية والجافة لعرض استراتيجية عمل الهيئة وأهم المشروعات الجاري تنفيذها وخطة الهيئات حتى عام 2030.

وينص مشروع القانون الأول، على أن يمنح التزام بناء وتطوير البنية الفوقية واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة إعادة تسليم محطة حاويات بالرصيف 100 بميناء الدخيلة بالإسكندرية لشركة الدخيلة لمحطات الحاويات تحت التأسيس شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة الخاصة بشركة المشروع والمؤسسة من مجموعة

«الغرابلي» و«ثرى إيه إنترناشيونال» يفوز بإدارة وتشغيل قطارات بضائع «سكك حديد مصر»



شمالاً، وتضم «الإسكندرية، وبورسعيد، والدخيلة، ودمياط»، وعلى البحر الأحمر شرقاً «السويس، والعين السخنة، وسفاجا»، وصولاً إلى منطقة القاهرة وما بعدها.

وأشارت إلى أن هناك نوعين من المسارات: الأول منتظم وثابت وفقاً لجدول زمني محدد على الخطوط، والثاني: طلب مسارات فردية يتم تجهيزها على حسب الحاجة، وفي هذه الحالة سيتم التنسيق مع طرفي التعاقد قبل انطلاق كل رحلة على حدة.

وأضافت بيانات وزارة النقل أن الهيئة عقب إبرام العقد النهائي، ستسلم «الغرابلي» و«ثرى إيه إنترناشيونال» قائمة بعملائها المستفيدين من المرفق لنقل البضائع في الوقت الحالي، وللتحالف حرية إعادة التعاقد إن لزم الأمر وفقاً لتسعيرة جديدة.

وأوضحت وزارة النقل أن دور الهيئة سيقصر على محورين: الأول الإشراف على تنفيذ معايير الأمن والسلامة وقواعد التشغيل، والثاني: المساعدة في توفير المسارات التي سيعتمد عليها المشغل في الفترة المقبلة، مصحوبة بجدول زمني لرحلات البضائع، بحيث يتمكن من عملية النقل وفق توقيتات محددة، لا تتعارض مع قطارات الركاب.

ويبلغ حجم أطوال الشبكة 9.570 كيلو متر تربط جميع المناطق الرئيسية في الوجهين القبلي والبحري، والموانئ المصرية على البحر الأبيض المتوسط

فاز تحالف يضم شركتي «الغرابلي» و«ثرى إيه إنترناشيونال»، بتولى مهمة إدارة وتشغيل قطارات البضائع بهيئة سكك حديد مصر بعد موافقة مجلس الوزراء الأربعاء الماضي.

وحسب بيانات وزارة النقل فإن التحالف سيتولى عملية الإدارة والتشغيل لمدة 15 عاماً قابلة للتجديد لفترة مماثلة لكن ببنود جديدة، على أن يقوم بتنفيذ الصيانة الكاملة للعربات والجرارات التي يستلمها بداية من العام المقبل، مع تحمله جميع أجور العاملين بقطاع نقل البضائع في الهيئة حالياً، إضافة إلى منح «سكك حديد مصر» عائداً مقابل تأجير الأصول المذكورة سابقاً.

يشار إلى أن أسطول الهيئة يضم حالياً 100 جرار، ويغطي الكم المطلوب في الوقت الحالي من البضائع، إلى جانب أنه يتم العمل على تنفيذ برنامج لتحديث 81 جراراً بالورش، فضلاً عن وجود 4500 عربة جاهزة للتشغيل.

وبنى سويف، والفيوم، وأبو راضى، والمنيا، وأسيوط، وسوهاج وقنا»، كما توجد مصانع السكر والصناعات التكاملية بالحوامدية وأبو قرقاص، وجرجا، وقوص، وكوم أمبو، فضلاً عن مصنع أسمنت العامرية فى حلوان، وخدمة شركات أبوقير للأسمدة، وأبو زعبل للأسمدة، ومعامل وطلخا، وكيميا، ومناجم السباعية، ومعامل تكرير البترول بالمكس، وحوش البترول بفرز القاهرة، والعجروود بالسويس، ومستودع المنيا. وتعافت هيئة السكة الحديد فى الفترة الماضية مع الهيئة العربية للتصنيع لشراء 1000 عربة بضائع من طرازات مختلفة، تشمل عربات سطح لنقل الحاويات القادمة عبر الموانئ، فضلاً عن عربات نقل للغلال و300 عربة كشف قلاب، وتقدر قيمة الصفقة بقيمة 4 مليارات جنيه.

وموزعة على طول مسارات البضائع لتخزين وتجهيز القطارات، كما يوجد عدد من المحطات التبادلية لأعمال الحاويات فى 4 مواقع هى: «كم 48 على خط الواحات البحرية، وخط بضائع حلوان، وكم 51 على خط «السويس السخنة»، ومحطة الروس على خط سكة حديد «الواسطى الفيوم».

وأوضحت أن الخطوط التى سيتم العمل عليها تشمل مسار الاتحاد من منطقة التبين وميناءى الإسكندرية والدخيلة بطول 123 كم، والواحات البحرية ومنطقة التبين بطول 350 كم، ومسار سكة حديد «ميناءى السخنة - الأديبة» بطول 55 كم، ووصلة برج العرب الجديدة من خط الإسكندرية - مطروح بطول 13 كم. يشار إلى أنه يوجد 11 صومعة غلال سيتم خدمتها من خلال خطوط البضائع، وهى صوامع «شبرا، وطنطا، وكفر الشيخ، وإمبابة،

ويبلغ حجم أطوال الشبكة 9.570 كيلو متر تربط جميع المناطق الرئيسية فى الوجهين القبلى والبحرى، والموانئ المصرية على البحر الأبيض المتوسط شمالاً، وتضم «الإسكندرية، وبورسعيد، والدخيلة، ودمياط»، وعلى البحر الأحمر شرقاً «السويس، والعين السخنة، وسفاجا»، وصولاً إلى منطقة القاهرة وما بعدها.

ومن المعروف أن المنقول من البضائع بالسكك الحديدية فى الوقت الحالى يصل إلى 5.6 مليون طن سنوياً، ولا يزال هناك الكثير من الإمكانيات لزيادة الكميات وهو ما يساعد على تخفيف الازدحام بالطرق وتقليل الانبعاثات الضارة. وأضافت أن البنية الأساسية التى سيعتمد عليها التحالف لتقديم خدماته للعملاء تضم شبكة خطوط بها 158 محطة، مرتبطة بمجموعة من الأحواش،

أسامة ربيع: صندوق هيئة قناة السويس سيزيد من موازنة الدولة



قال الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس خلال مؤتمر صحفي مؤخراً إن حجم موازنة الدولة ستزيد بعد إنشاء صندوق الهيئة، خاصة أن الإيرادات زادت 25% خلال عام 2022 والتي انعكست على موازانه الدولة بنفس النسبة.

وأضاف أن الصندوق سيحقق عوائد منفصلة بعيد عن عائدات القناة السنوية، متوقفاً أن الصندوق سيزيد من العائدات بعد الدخول في مشروعات القيمة المضافة.

وأضاف رئيس هيئة قناة السويس، إن أهم المشروعات التى سيمولها صندوق هيئة قناة السويس، ستكون المشروعات التى تخلق قيمة مضافة وأهمها بناء سفن وعلى رأسها الصب وإنشاء الترسات الجديدة وبعض المشروعات العملاقة المتعلقة بالنقل البحرى على جانبي قناة السويس.

وستكون من خلال دراسة أهل الخبرة وسيتم الاستعانة ببيوت الخبرة العالمية لتحقيق أفضل دراسات الجدوى.

وأضاف أن عبارة بيع الأصول لا يقصد بها أصول القناة ولكن الأصول المملوكة للصندوق فقط وهي لتدوير العمل.. على حد وصفه .

وتابع: إن ضخ الأموال للصندوق سيبدأ بعد إنشائه، وقبل ذلك لم يحدث ضخ لأي أموال، مشيراً إلى أن بداية الأمر جاءت من خلال تساؤل من الرئيس حول هل هناك أموال إضافية للقناة في 2019 وساعتها كان ردي لا توجد أموال إضافية.

وقال إن الصندوق لن يؤثر على موازنة الدولة من إيرادات قناة السويس وهو ما يمثل 85% تقريبا من العائدات، ولن يؤثر أيضا على الأموال المخصصة للتشغيل أو مشروعات قناة السويس، مشيراً إلى أنه سيتم استغلال الفائض من 15% المخصصة للتشغيل ومشروعات الاستثمار.

الدجيشي: «قناة السويس» ترغب في الاستحواذ على 40% من ترسانة جنوب البحر الأحمر

استثنائية أو سوء في الأحوال الاقتصادية، وأن جميع حساباته تخضع لرقابة الجهاز المركزي للمحاسبات.

يشار إلى أن عوائد قناة السويس ارتفعت في الربع الثالث من العام الجاري بنسبة 23.5% بدعم من القفزة غير المسبوقة خلال أغسطس الماضي، إذ بلغت جملة الإيرادات خلال هذه الفترة 2.1 مليار دولار، مقابل 1.7 مليار للربع الثالث من العام الماضي، وفق بيانات صدرت مطلع أكتوبر المنصرم عن مركز معلومات رئاسة الوزراء.

وتشير التوقعات الرسمية إلى أن إيرادات القناة ستعلق عام 2022 بحصيلة تصل إلى 8 مليارات دولار، مقارنة مع 6.3 مليار في 2021 بدعم من ارتفاع أعداد سفن النفط والغاز المارة إلى أوروبا، لاسيما وأنها تعد أقصر طرق الشحن بين أوروبا وآسيا، وتعد إيراداتها أحد المصادر الرئيسية للعملة الصعبة في مصر.



يذكر أن مجلس النواب، وافق مؤخراً على إنشاء صندوق خاص تابع لهيئة قناة السويس، يرأسه يصل إلى 100 مليار جنيه، للعمل في عدد من المجالات الاستثمارية والاقتصادية، منها استغلال الأصول، وتمييزها بالشكل المناسب، إلا أن الأمر شهد منذ الإعلان عنه اعتراضات موسعة من جانب البرلمان، وبعض القيادات السياسية، مما دفع مجلس الوزراء إلى إصدار بيان رسمي أمس الأول، أوضح فيه أن الصندوق سيساهم في تمكين الهيئة من مجابهة الأزمات والحالات الطارئة التي تحدث نتيجة أي ظروف

كشفت مصطفى الدجيشي رئيس مجلس إدارة «ترسانة جنوب البحر الأحمر» عن أن هيئة قناة السويس ترغب في الاستحواذ على 40% من هيكل ملكية الشركة، لافتاً إلى أن الصفقة تأتي تفعيلاً لمذكرة التفاهم بين الجانبين للتعاون في صناعة اليخوت السياحية في مصر.

وتوقع أن يتم الاستقرار على القيمة المالية للصفقة بشكل نهائي خلال شهر على أقصى تقدير، مشيراً إلى أن هيئة قناة السويس تستهدف توطئ صناعة اليخوت السياحية، بما يتماشى مع توجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي.

واعتبر «الدجيشي» إتمام الصفقة بمثابة إضافة كبيرة لمشروعات بناء السفن واليخوت، موضحاً أن شركته تقوم بصيانة 1200 مركب بالبحر الأحمر سنوياً، بالإضافة إلى أنشطة بناء السفن، داخل الترسانة المقامة في القصر بالقرب من ميناء أبو طرطور على مساحة 90 ألف متر.

«تحالف هولندي - مصري» يقتنص منطقة لوجيستية متكاملة الخدمات بميناء الإسكندرية



يصل طول الرصيف إلى 433 م وبمساحة أرضية تبلغ 35 ألف م² وأنه سيتم تنفيذ المنطقة اللوجيستية المتكاملة على رصيف 85/3 وفقاً لأعلى المعايير التكنولوجية والبيئية.

وفقاً للاتفاق تلتزم الشركة في كل ما يتعلق بالأعمال الإدارية والتشغيلية بالربط الإلكتروني الكامل في نطاق المشروع والتوافق والتكامل مع نظم وبروتوكولات التشغيل الإلكترونية لدى هيئة ميناء الإسكندرية باستخدام أحدث المعدات والتقنيات، كما تلتزم باتخاذ كافة الإجراءات التي من شأنها المحافظة على البيئة ومنع تسريب أي مواد أو ملوثات مضرّة بالبيئة.

وأضاف أن مصر لاتباع موانئها بل تتعاقد مع مشغلين مصريين (قطاع خاص) وقطاع خاص عالمي من المهتمين بالتعاون مع مصر في مجال إدارة وتشغيل المحطات لنقل الخبثات وتطبيق أساليب الموانئ الذكية والخضراء.

ووجه التهنئة للتحالف المصري الهولندي الذي وقع مذكرة التفاهم مع هيئة ميناء الإسكندرية، مشيراً إلى إدارة محطة تحيا مصر متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية من تحالف شركة CMA الفرنسية وإيجت المصرية.

وأضاف وزير النقل أن هذا المشروع يهدف إلى تحقيق الاستفادة المثلى من رصيف 85 المخصص لتداول الحبوب والعلال، بغرض زيادة الطاقة الاستيعابية بميناء الإسكندرية لمواجهة الطلب المتزايد على هذه النوعية من البضائع باعتبارها من أهم السلع الاستراتيجية القومية بطاقة تداول حوالي 5 ملايين طن سنوياً.

شهد مؤخراً الفريق مهندس كامل الوزير - وزير النقل توقيع مذكرة تفاهم بشأن إنشاء وتجهيز وإدارة واستغلال وصيانة وإعادة تسليم منطقة لوجيستية متكاملة الخدمات لتداول وتخزين بضائع الصب الجاف التنظيف (الحيوب) على الرصيف البحري 85 بميناء الإسكندرية وذلك بين الهيئة العامة لميناء الإسكندرية والتحالف المصري الهولندي للشحن والتفريغ EDSCO والمكون من شركة فيترا الهولندية، والفتح المصرية.

قام بالتوقيع عن الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، اللواء بحري نهاد شاهين علي شاهين رئيس مجلس الإدارة، وعن شركة مصر هولندا للشحن والتفريغ EDSCO أحمد محمد حسن - الرئيس التنفيذي.

وأكد الوزير أن هذا التوقيع الخاص برصيف 85 الذي أنشأته شركة مصرية على أرض مصرية في ميناء مصري بأموال مصرية واستشاري مصري وأن الفترة القادمة ستشهد التوقيع على العقود النهائية للمشروع.

وتم التعاقد على مركب من كوريا الجنوبية حمولة 38 ألف طن لصالح الشركة الوطنية للملاحه، كما يتم التعاون مع كبرى الترسانات البحرية في كوريا الجنوبية للتعاقد على 2 مركب بضائع عامة لصالح شركة القاهرة للمعارات وكذلك التعاون مع الجانب الكوري لتصنيع 4 مركب أخرى، وتطوير شركة الجسر العربي للملاحه البحرية.

ولفت إلى دراسة التعاقد على مركب رورو لنقل الخضروات والفواكه إلى جنوب أوروبا وشمال المتوسط، وأن كل هذا يتم لتطوير الأسطول التجاري المصري.

وأشار الوزير إلى أهمية تكامل الموانئ المصرية لمناقسة الموانئ الأخرى والمساهمة في زيادة حركة التجارة العالمية وتسهيل وصول مستلزمات التجارة والصناعة والمحاصيل الزراعية من أماكن الإنتاج للمستهلك سواء في مصر أو في العالم.

وأشار إلى أن كافة الموانئ المصرية بها فرص واعدة للاستثمار، ويأتي ذلك تنفيذا لتوجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي يجعل مصر مركزا عالميا من مراكز التجارة واللوجستيات.

وأشار إلى ارتباط ميناء الإسكندرية عبر خطوط نقل بري وسكك وتهرى بميناء 6 أكتوبر الجاف، كما أن لميناء الإسكندرية ظهيرا ومناطق لوجيستية مثل نجع إسو والأومنيوم وحوض المتراس وحيث يساهم هذا الربط في زيادة حركة التداول في الموانئ وحركة التصنيع.

ولفت إلى أنه جار ازدواج خط الاتحاد القباري المناسي وإنشاء وصلة المناسي السادس من أكتوبر لتسهيل حركة نقل البضائع من ميناء السادس من أكتوبر إلى ميناء الإسكندرية.

وأوضح وزير النقل أهمية خط الروبيكي العاشر بليس لنقل البضائع من الميناء الجاف بالعاشر من رمضان وميناء السخنة وإلى أهمية القطر الكهربائي السريع الجاري تنفيذه حاليا لنقل البضائع بين الموانئ المصرية المطلة على البحرين الأبيض والمتوسط.

وأشار إلى أنه يتم حالياً تطوير كافة الموانئ المصرية لتصل أطوال الأرصفة بها إلى 76 كم أرصفة بدلاً من 35 كم أرصفة وكذلك زيادة الأعماق لتصل إلى 18 متراً بما يسمح باستقبال السفن الكبيرة، كما يتم تدعيم الأسطول التجاري المصري.

وأوضح وزير النقل، أن هذا المشروع يأتي في إطار خطة وزارة النقل لتطوير ورفع طاقة التداول بالموانئ المصرية لمواكبة التطورات العالمية في مجال النقل البحري واللوجيستيات، وذلك من خلال تطوير ميناء الإسكندرية كأحد المشروعات القومية العملاقة الرامية إلى تحقيق أعلى معدلات التنمية وتحويله إلى ميناء محوري ومركز لوجيستي إقليمي وعالمي لخدمة حركة التجارة العالمية.

وأشار إلى أن الشركة المنفذة ستقوم خلال مدة الإنشاءات بتصميم وإنشاء محطة لتداول بضائع الصب الجاف (الصبوب) على منطقة المشروع، بما في ذلك تمويل وتشييد المسطح الأرضي والمخازن والبنية التحتية والقوية اللازمة وتوفير المعدات وأنها سوف تقوم عقب إنتهاء مدة المشروع بإعادة تسليم كافة عناصره إلى الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بما في ذلك المنشآت وتجهيزاتها ومعدات الرصيف البحري وكافة المرافق والمباني وبرمجيات التشغيل.

وأوضح الوزير أن الموانئ في مصر تشهد طفرة كبيرة ويتم إنشاء ظهير خلقي ومناطق لوجيستية لكل ميناء مرتبطة بموانئ جافة عن طريق الربط البري والسككي والنهري.

تعرف على قرارات هيئة قناة السويس بشأن بعض التخفيضات الممنوحة العام الجاري



جددت هيئة قناة السويس العمل بالتخفيضات الممنوحة لنقلات الغاز البترولي المسال المحملة أو الفارغة العاملة بين موانئ الساحل الشرقي للولايات المتحدة والخليج الأمريكي من جهة والهند وما شرقها من جهة أخرى حتى نهاية يونيو 2023 . وأوضحت أنه تقرر منح ناقلات الغاز البترولي المسال (المحملة/الفارغة) العاملة بين الخليج الأمريكي (بدءاً من ميناء ميامي والموانئ التي تقع غربه داخل الخليج الأمريكي وكذا الموانئ التي تقع جنوب الخليج الأمريكي) من جهة موانئ غرب الهند وجزر المالديف حتى ميناء كوتشي (Cochin) تخفيضاً وقدره 25% بدلا من 20% من رسوم العبور العادية وتصل نسبة التخفيضات المقدمة للناقلات القادمة أو المتجهة من الخليج الأمريكي الي الموانئ التي تقع شرق ميناء كوتشي (Cochin) بغرب الهند حتى ما قبل ميناء (Port Klang) إلى 55% من رسوم العبور العادية، بينما موانئ Port Klang وما شرقه تمنح تخفيضاً 75% من رسوم العبور العادية.

كما قررت قناة السويس منح ناقلات الغاز البترولي المسال (المحملة/الفارغة) العاملة بين موانئ الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية (التي تقع شمال ميناء ميامي) من جهة و الموانئ التي تقع شرق ميناء كوتشي (Cochin) بغرب الهند حتى ما قبل ميناء (Port Klang) من جهة أخرى تخفيضاً 25% من رسوم العبور العادية ، وموانئ (Port Klang) وما شرقه تمنح تخفيضاً يصل الي 35% من رسوم العبور العادية.

كما قررت هيئة قناة السويس تجديد التخفيض الممنوح لسفن البضائع الصب الجاف (المحملة/ الفارغة) العاملة في الاتجاهين بين موانئ دولة موريتانيا (وما جنوبها بغرب أفريقيا) من جهة، وموانئ الخليج العربي والهند وما شرقها والشرق الأقصى من جهة أخرى حتى 30 يونيو 2023.

وتمنح سفن البضائع الصب الجافة المحملة أو الفارغة القادمة من (أو المتجهة إلى) منطقة غرب أفريقيا (بدلاً من موانئ دولة موريتانيا وما جنوبها حتى ما قبل موانئ دولة غينيا)، ومتجهة إلى (أو قادمة من موانئ منطقة الخليج العربي) (الموانئ التي تقع داخل الخليج العربي بدلاً من ميناء مسقط) تخفيضاً قدره 15% من رسوم العبور العادية.

وتمنح سفن البضائع الصب الجافة المحملة أو الفارغة القادمة من (أو المتجهة إلى) منطقة غرب أفريقيا إلى موانئ غرب شبه القارة الهندية، بداية من ميناء Karachi وحتى ميناء Cochin، تخفيضاً 25% من رسوم العبور العادية، وتخفيض 75% للموانئ ما بعد ميناء Cochin وما شرقه (بما فيها منطقة الشرق الأقصى).

ولفتت هيئة قناة السويس إلى منح سفن البضائع الصب الجافة المحملة أو الفارغة القادمة من (أو المتجهة إلى) منطقة غرب أفريقيا (بدلاً من موانئ دولة غينيا وما جنوبها) ومتجهة إلى (أو قادمة من) موانئ منطقة الخليج العربي (الموانئ التي تقع داخل الخليج العربي بدلاً من ميناء مسقط) تخفيضاً وقدره 70% من رسوم العبور العادية بينما تمنح موانئ شبه القارة الهندية بداية من ميناء Karachi وما شرقه (بما فيها منطقة الشرق الأقصى) تخفيضاً 75% من رسوم العبور العادية.

كما جددت هيئة قناة السويس العمل بالتخفيض الممنوح لسفن البضائع الصب الجاف، سواء محملة أو فارغة، وتعمل بين موانئ منطقة شرق الأمريكتين حتى ما قبل موانئ دولة البرازيل من جهة وموانئ منطقة آسيا من جهة أخرى حتى 30 يونيو 2023.

وعدلت قناة السويس في بعض الحوافز، حيث تقرر منح سفن البضائع الصب الجافة المحملة أو الفارغة القادمة من (أو المتجهة إلى) منطقة الساحل الشرقي الأمريكي (الموانئ التي تقع شمال ميناء Savannah) ومتجهة إلى (أو قادمة من) موانئ غرب شبه القارة الهندية، بداية من ميناء كراتشي Karachi وحتى ميناء Cochin تخفيضاً وقدره 10% من رسوم العبور العادية.

وتمنح سفن الصب القادمة أو المتجهة من الساحل الشرقي الأمريكي إلى الموانئ التي تقع شرق ميناء Cochin وحتى ما قبل ميناء Port Klang تخفيضاً وقدره 40% من رسوم العبور العادية بينما موانئ (Port Klang وما شرقه) بما فيها منطقة الشرق الأقصى تخفيضاً وقدره 55% من رسوم العبور العادية.

كما قررت قناة السويس في منشور ملاحى منح سفن البضائع الصب الجافة المحملة أو الفارغة القادمة من (أو المتجهة إلى) موانئ الأمريكتين بداية من ميناء Savannah ، وما جنوبه (متضمنة موانئ الخليج الأمريكي ونهر المسيسيبي، البحر الكاريبي وأمريكا اللاتينية حتى ما قبل موانئ دولة البرازيل) ومتجهة إلى (أو قادمة من) موانئ غرب شبه القارة الهندية بداية من ميناء كراتشي Karachi وحتى ميناء Cochin تخفيضاً وقدره 25% بدلا من 45% من رسوم العبور العادية

وأوضحت الموانئ التي تقع شرق ميناء Cochin وحتى ما قبل ميناء Port Klang أنها تمنح تخفيضاً وقدره 65% من رسوم العبور بينما موانئ (Port Klang وما شرقه) بما فيها منطقة الشرق الأقصى تمنح تخفيضاً وقدره 75% من رسوم العبور العادية.

كما قررت هيئة قناة السويس استمرار التخفيض الممنوح لناقلات البترول الخام (المحملة أو الفارغة) ، القادمة من موانئ الخليج الأمريكي ومنطقة الكاريبي وأمريكا اللاتينية ومتجهة إلى موانئ آسيا حتى نهاية يونيو 2023.

وعدلت قناة السويس في منشور ملاحى ، اليوم الإثنين ، تخفيضات ناقلات البترول الخام المحملة أو الفارغة القادمة من وإلى موانئ الخليج الأمريكي بدءاً من ميناء ميامي والموانئ التي تقع غربه داخل الخليج الأمريكي) ومنطقة الكاريبي – ومتجهة إلى أو قادمة من موانئ غرب شبه القارة الهندية بداية من ميناء كراتشي Karachi وحتى ميناء Cochin في غرب الهند لتصبح تخفيضاً وقدره 30% بدلا من 35% من رسوم العبور العادية، بينما الموانئ التي تقع شرق ميناء Cochin تمنح تخفيضاً وقدره 75% من رسوم العبور العادية.

كما تمنح ناقلات البترول الخام المحملة أو الفارغة القادمة من أو متجهة إلى موانئ أمريكا اللاتينية ابتداء من كولومبيا وجنوبه ومتجهة إلى أو قادمة من موانئ آسيا ابتداءً من ميناء Karachi وما شرقه تخفيضاً 75% من رسوم العبور العادية.

كما أصدرت هيئة قناة السويس قراراً بتجديد العمل بالتخفيضات المقدمة لناقلات الغاز الطبيعي المسال سواء المحملة أو الفارغة العاملة بين الخليج الأمريكي من جهة ومناطق الخليج العربي، والموانئ التي تقع داخل الخليج العربي بدءاً من ميناء مسقط ، والهند وما شرقها من جهة أخرى .

وعدلت قناة السويس في منشورها الملاحى نسب التخفيضات المقدمة حيث سيتم منح ناقلات الغاز الطبيعي المسال (المحملة /الفارغة) العاملة بين الخليج الأمريكي (بدءاً من ميناء ميامي والموانئ التي تقع غربه داخل الخليج الأمريكي) وكذا الموانئ التي تقع جنوب الخليج الأمريكي من جهة والمناطق التالية بقارة آسيا من جهة أخرى نسب التخفيض الآتية وهي موانئ الخليج العربي (الموانئ التي تقع داخل الخليج العربي بدءاً من ميناء مسقط) وغرب الهند حتى ميناء كوتشي (Cochin) تخفيضاً وقدره 25% من رسوم العبور العادية.

كما جددت هيئة قناة السويس الحوافز الممنوحة لسفن البضائع الصب الجافة المحملة أو الفارغة العاملة بين موانئ أستراليا وموانئ شمال غرب أوروبا بداية من ميناء CADIZ ، وما شماله ، اعتباراً من يناير حتى نهاية يونيو 2023.

وعدلت هيئة القناة في منشورها الملاحى اليوم نسب التخفيضات المقدمة، حيث تمنح سفن الصب الجاف (المحملة أو الفارغة) القادمة من أو المتجهة إلى موانئ شمال غرب أوروبا بدءاً من ميناء CADIZ وما شماله سواء المتجهة إلى أو قادمة من الموانئ التي تقع شمال غرب ميناء CAIRNS وتنتهي بميناء DARWIN تخفيضاً وقدره 25% من رسوم العبور العادية بدلا من 20%.

كما قررت هيئة قناة السويس مد العمل بالحوافز الممنوحة لسفن الحاويات القادمة من موانئ الساحل الشرقي الأمريكي ومتجهة إلى منطقتي جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا مع تعديل نسبتها ، وتطبيقها اعتباراً من يناير حتى 30 يونيو 2023.

ومنحت هيئة القناة سفن الحاويات المحملة أو الفارغة القادمة من ميناء نورفولك وما شماله ومتجهة إلى موانئ بورت كيلاج وما شرقه تخفيضاً وقدره 35% بدلا من 20%.

كما قررت قناة السويس في منشور ملاحى منح سفن الحاويات المحملة أو الفارغة القادمة من الموانئ جنوب نورفولك ومتجهة إلى موانئ بورت كيلاج وما شرقه تخفيضاً وقدره 55% بدلا من 40%، بينما المتجهة إلى موانئ (كولمبو وما شرقه) حتى ما قبل ميناء بورت كيلاج تخفيضاً وقدره 45% بدلا من 30%.

«الخطوط الملاحية تواجه تكاليف اللحدن بالتركيز على مناطق الطلب تكوين تحالفات من ضمن الآليات الجديدة»



وحسب ما أعلنه بيان التحالف Ocean Alliance، فإن الخدمات الجديدة أطلق عليها Ocean Alliance Day ٧، ومكونة من ٤٠ خدمة، تتضمن ٢١ طريقاً عبر المحيط الهادئ، (٨ خدمات جنوب غرب المحيط الهادئ، و٤ شمال غرب المحيط الهادئ، و٨ آسيا - الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية وخليج الولايات المتحدة، و٢ ترانس - أتلانتك، و٧ آسيا - شمال غرب أوروبا، و٤ آسيا - البحر الأبيض المتوسط، و٤ الشرق الأقصى - الشرق الأوسط، و٢ الشرق الأقصى - البحر الأحمر).

في سياق متصل، قال هيثم أباطلة، مدير مخازن شركة راية لوجستكس، ورئيس جمعية رعاية العاملين بالملاحة واللوجستيات أن تغير مسارات الخدمات لتحالف Ocean Alliance ناتج عن العرض والطلب بسبب تباطؤ حجم التجارة، موضحاً أن الخطوط توجه جهودها إلى المناطق التي يرتفع فيها الطلب حالياً، مشيراً إلى أن كل مسارات الخدمات تختلف من شركة إلى أخرى حسب سياستها.

وأضاف أن اتفاق الخطوط على تحالف واحد تستهدف به تقليل مصاريف التشغيل تحت بند اقتصادات الحجم.

ومن أهم مسارات الخدمات الجديدة للتحالف Ocean Alliance، استحوذ العبور بقناة السويس على أربعة مسارات مباشرة من آسيا إلى شمال غرب أوروبا، قائمة على مفهوم "البيئة الخضراء ومنخفضة الكربون"، وتغطي تلك الخدمات ١٨ ميناء آسيوياً، و١٥ في شمال غرب أوروبا.

كما أضافت شركة Ocean Alliance أربعة مسارات مباشرة إلى البحر الأبيض المتوسط، تضمنت إضافة خدمات مباشرة جديدة من الشرق الأقصى إلى ميناء الإسكندرية بمصر.

وأضاف "أحمد" أن التداعيات وما صاحبها من نقص في الخامات المطلوبة للصناعات والحرب الخفية بين أمريكا والصين، واستمرار بعض تداعيات وباء كورونا بالصين، أدت إلى تغيير المستهلكين من عاداتهم الشرائية والتي اتجهت إلى السلع الرئيسية فقط، وبالتالي أسواق جديدة.

من ناحيته، قال أسامة البحراوي، مدير قسم الوارد بالخط الملاحي أركس إيجيبت، إن التحالفات تطلق خدمات جديدة، مستهدفة توفير تكاليف التشغيل قدر المستطاع، إضافة إلى تقليل المنافسة فيما بينها، ليكون فقط التنافس في طريقة الخدمة.

وأوضح «البحراوي» أن تحالفات الشحن تضم مجموعة الخطوط الملاحية لتحقيق أهداف مشتركة تفيد الجميع، وليس فقط شركات النقل نفسها، ولكن العملاء أيضاً، من خلال الحصول على أسعار وطرقي وأوقات عبور أفضل شحناتهم، وصولاً إلى الشاحنين الأصغر الذين يستفيدون من عروض التحالفات والامتيازات.

وقال إنه خلال تلك الأزمات تعد تلك التحالفات مهمة للغاية؛ إذ تصل التكلفة التشغيلية لحساب الشحن إلى أكثر من ٦٧٪ من إجمالي تشغيل هذه العملية و ٤٦٪ تتعلق بتكاليف الوقود، مع ٢١٪ المتبقية تتعلق برسوم الموانئ.

وقال إن التحالفات الثلاثة المهيمنة على طرق التجارة تتحكم في ٧٧,٢٪ من سعة الحاويات العالمية، و٩٦٪ من التجارة بين الشرق والغرب، لا سيما أن التكاليف التشغيلية تخضع لتغيرات كبيرة خاصة الفترة الأخيرة.

وأشار إلى أن أصحاب البضائع أنفسهم غيروا من طريقة شحن بضائعهم على سفن الحاويات، واتجهوا إلى نقلها على سفن بضائع عامة، لقلّة التكلفة ونوالين الشحن، مقارنة بأسعار نوالين سفن الحاويات، مشيراً إلى أن ٢٠٪ اتجهوا إلى شحن بضائعهم عالمياً بعيداً عن الحاويات، علماً بأن هناك صعوبة في أن يتراجعا في قراراتهم بعد تراجع نوالين الشحن حالياً.

تستهدف الخطوط الملاحية تغيير مسارات خدماتها، سعياً منها إلى تقليل تكاليف التشغيل بسبب تغير مناطق الطلب والعرض نتيجة الحرب الروسية الأوكرانية، إذ أعلن الخط الملاحي COSCO أحد خطوط تحالف Ocean Alliance - عن إطلاق خدمات جديدة في مسارات مختلفة، بإجمالي ٣٥٣ سفينة، وسعة ٤,٦٢ مليون حاوية مكافئة، اعتباراً من يناير، تماشيًا مع تنفيذ اللوائح البيئية الجديدة للمنظمة البحرية الدولية ٢٠٢٣.

ويضم التحالف الخطوط (CMA Evergreen و COSCO و CGM و OOCL)، والذي يعد أهم التحالفات الملاحية بعد تحالف خطي ميرسك (MSC)، والمعروف بخط M٢، و The Alliance، الذي يضم Hapag-lyoyd و Himm و Yang ming و خط One.

وقال يحيى أحمد، مدير التسويق والمبيعات بخط «كوسكو»، أن الخطوط والتحالفات توجه تركيزها على المناطق التي تظهر بها تجارة، ويرتفع فيها الطلب، موضحاً أن الخطوط داخل التحالف الواحد تقوم سنوياً بتقييم خدماتها، وتحديد مدى احتياجات كل خط على حدة خلال العام الجديد.

وأشار «أحمد» إلى أن الفرق خلال عام ٢٠٢٣ هو أن احتياجات كل الخطوط أصبحت واحدة، ولذلك جميعها تسعى إلى دخول السوق بمراكب ذات أحجام كبيرة، متابعاً أن الخريطة التجارية العالمية تغيرت، خاصة مع بدء تنفيذ الصين لمبادراتها «الحزام والطريق».

وأوضح أن حركة شحن الحاويات خلال الفترة الأخيرة تراجعت بسبب حالة العرض والطلب التي تأثرت كثيراً نتيجة تداعيات الحرب الروسية، وأزمة الطاقة التي تعاني منها أوروبا، وبالتالي انخفاض المنتجات القادمة من أوروبا لخلق بعض المصانع.

« بدءا من أبريل المقبل

الجمارك: لن يسمح لأي شركة باستيراد أو تصدير أو التعامل مع «نافذة» إلا إذا كانت تصدر فواتير ضريبية إلكترونية



أعلنت مصلحة الجمارك أنه لن يُسمح لأي شركة بالاستيراد أو التصدير أو التعامل مع منصة (نافذة) والتي تدير الإجراءات الجمركية بالمنافذ المختلفة، إلا إذا كانت تتعامل وتصير فواتير ضريبية إلكترونية.

وأوضحت مصلحة الجمارك، عبر منشور لها للسوق الملاحية والتجارية بالمنافذ الجمركية، أنه بناءً على منشور تعليمات رقم (1) لسنة 2022، وعلى كل المستوردين والمصدرين أو وكلائهم من المخلصين الجمركيين سرعة التسجيل على منظومة الفاتورة الضريبية الإلكترونية بمصلحة الضرائب المصرية، مع الأخذ في الاعتبار أنه تم مد فترة تسجيل الكيانات الفردية بمنظومة الفاتورة الإلكترونية حتى نهاية أبريل 2023.

وفي نفس السياق، تعقد مصلحة الضرائب المصرية، بعقد ندوة مع الاتحاد العام للغرف التجارية المصرية، بهدف نشر الوعي لمنظومة الفاتورة الإلكترونية وأهدافها وكيفية التسجيل بها، والتعامل من خلالها والاجابة عن كل التساؤلات والاستفسارات.

وأشار مختار توفيق عباس، رئيس مصلحة الضرائب المصرية، عبر خطابه للمهندس إبراهيم العربي رئيس الاتحاد العام للغرف التجارية، إلى أن الندوة ستكون يوم 7 فبراير المقبل بمقر الاتحاد العام للغرف التجارية، أو من خلال تقنية الفيديو كونفرانس، وهو موعد محدد وفقا لخطة زمنية معدة من قبل المصلحة على مستوى الجمهورية.

أكد المهندس إبراهيم العربي أهمية توعية التجار والصناع وموَدَي الخدمات من منتسبي الغرفة بكيفية تطبيق الفاتورة الإلكترونية من خلال اللقاءات والندوات، بالتنسيق مع مصلحة الضرائب لتقادي أي معوقات تواجههم في التنفيذ في ظل ما تقره وزارة المالية من إلزام تطبيق الفاتورة الإلكترونية.

جاء ذلك خلال رئاسة "العربي" لاجتماع مجلس إدارة غرفة القاهرة مؤخرا لمناقشة الموضوعات التي تهم منتسبي الغرفة.

وكلف العربي، الجهاز التنفيذي للغرفة بتكثيف تنظيم الندوات والاجتماعات لتوعية منتسبي الغرفة بكيفية تطبيق الفاتورة الإلكترونية، وفتح لغة حوار مع المتخصصين للرد على جميع الاستفسارات والتساؤلات التي من شأنها التثقيف والتوعية حول كافة التفاصيل التي تتعلق بالفاتورة الإلكترونية، معتمداً تنظيم ندوة حول كيفية تطبيق الفاتورة الإلكترونية بمقر الغرفة، وذلك يوم الأحد الموافق 13 من نوفمبر الجاري، موجهاً الدعوة لكافة منتسبي الغرفة للاستفادة من فعاليات هذه الندوة.

كما أكد العربي خلال الاجتماع على أهمية استمرار متابعة السوق ورفع تقارير يومية عن الحركة التجارية في الأنشطة المختلفة، خاصة فيما يتعلق بالسلع الأساسية، مشيراً إلى أن التقارير التي ترفعها الشعب التجارية بالغرفة تؤكد توافر كافة السلع بالسوق.

KADMAR GROUP

Oranges From Egypt To Russia

Weekly direct service
Transit time 5 days
Alexandria - Novorossiysk

أرقام للتشريف: 552-346-063

LDR

We are ready to serve you

For inquiries please contact

Email: Reefen@kadmar.com Fax: +20 3 4848326

Mobile: +20 1223668821 / +20 12228031107

« بناء على طلب من صاحب الشان أو وكيله

الجمارك توجه باستكمال إجراءات تعديل إيضاحات البيانات الجمركية الصادرة بعد الشحن



أصدرت مصلحة الجمارك برئاسة الشحات غتوري، وكيل أول وزارة المالية، منشور تعليمات نص على ضرورة مراعاة تطبيق أحكام المادة ٢٤٠ من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك، فيما يخص تعديل الإيضاحات بالبيانات الجمركية لرسائل الصادر بالنسبة للمشروعات العاملة بنظام المناطق الحرة.

ونص المنشور على أن يتم استكمال إجراءات تعديل الإيضاحات الواردة بالبيانات الجمركية الصادر بعد الشحن بناء على طلب من صاحب الشان أو وكيله على أن يكون ذلك وفقا لما تم اثباته فعليا قبل تمام الشحن بمعانة اللجنة الثلاثية (المصدر الفعلي) والمؤيد باقرار التعديل الصادر عن الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة.

وتأتي تلك التعليمات في ضوء أعمال أحكام قانون الصادر بالقانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم ٤٢٠ لسنة ٢٠٢١ وتعديلاتها، بالإضافة الى منشور تعليمات رئيس مصلحة الجمارك رقم ٢٧ لسنة ٢٠٢٢ بشأن عدم اعتبار الحالات التي اجازتها اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك المشار اليها مخالفة جمركية تستوجب تحصيل غرامة.

وخلال يوليو الماضي، أصدرت مصلحة الجمارك قرارا يقضي بأنه لا تعد مخالفة جمركية تستوجب تحصيل الغرامة المقررة بالمادة ١/٧٢ من قانون الجمارك المشار إليه حالة تعديل الإيضاحات الواردة بالبيانات الجمركية لرسائل الصادر من المشروعات العاملة بنظام المناطق الحرة طبقا لما تنتهي إليه معانة الرسالة من قبل لجنة الجمارك وإدارة المنطقة الحرة المختصة في حضور مندوب المشروع.

ونص منشور تعليمات صادر عن الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، أنه يؤيد الإقرار الصادر في ذلك الشأن من قبل الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة (المصدر الفعلي)، وذلك الى ما قبل تمام الشحن.

ونص القرار أنه يأتي في ضوء قانون الجمارك الجديد رقم ٢٠٢ لسنة ٢٠٢٠، وعلى التضرر الوارد من المشروعات العاملة بنظام المناطق الحرة بالتضرر من تطبيق غرامة المادة ١/٧٣ من قانون الجمارك على طلب تغيير بيانات الكميات المشحونة بالبيانات الجمركية الصادرة نظرا لان عملية التصدير وفتح البيان الجمركي تتم قبل موعد الشحن بعدة أيام وأثناء الانتاج، بالإضافة الى قيام مندوب العميل الاجنبي بفحص المنتج قبل شحنة وقد يرفض اجزاء منه وعليه يقوم الجمرک والاستثمار بحصر العدد الفعلي وتعديل الحاويات وتعديل تصريح الاستثمار .

وكانت مصلحة الجمارك قررت العام الماضي عدم تحصيل مبالغ وغرامات على من عددا من الحالات والأخطاء التي تقع بالمنافذ الجمركية، والتي نص عليها مواد قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠، والذي تم اقراره خلال نوفمبر قبل الماضي. وأشار قرار مصلحة الجمارك وقتها إلى موافقة وزير المالية الدكتور محمد معيط بشأن الحالات التي لا تعد مخالفة جمركية تستدعي تحصيل الغرامة المقررة بشأنها طبقا لاحكام المادة ١/٧٣ من قانون الجمارك الجديد.

وذهب القرار أنه لا تعد مخالفة جمركية تستوجب تحصيل الغرامة المقررة بالمادة ٢/٧٢ من قانون الجمارك الصادر بالقانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ وذلك في حالات تعديل الإيضاحات الواردة في البيانات الجمركية.

ومن تلك الحالات تعديل الإيضاحات الواردة بالبيانات الجمركية (الصادر - الوارد) طبقا لحكم المادة ٦٨ من اللائحة التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم ١٠ لسنة ٢٠٠٦ وذلك الى ما قبل تحديد الطرود للمعانة، على أن يتم استيداء الغرامة المشار اليها حال طلب إجراء تعديل ايا من هذه الإيضاحات بعد تحديد الطرود للمعانة. كما يتم إعفاء الإيضاحات الواردة بالبيانات الجمركية الصادر التي يتم فتحها بكميات كبيرة ويتم دخولها على مراحل (مثل صنف بولي ميثيلين - البضائع الصلب) ، أو البضائع التي يتم شحنها داخل عدة حاويات وطلب التعديل عند آخر شحن قبل الدخول ، على أن يتم استيداء الغرامة المشار اليها حال طلب إجراء تعديل ايا من هذه الإيضاحات بعد تحديد الطرود للمعانة عند آخر شحن (المصدر الفعلي وكذا في حالة تعديل الإيضاحات الواردة بالبيانات الجمركية الصادر فيما يخص وجهة الرسالة المصدرة وذلك الى ما قبل الوصول الى الوجهة النهائية بناء على طلب يقدم من التوكيل الملاحي أو شركات الطيران ووكلاء الشحن المعتمدين لدى الجمارك وشركات النقل الأخرى بناء على طلب الشاحن.

وتضمن القرار الحالات التي يتم فيها تعديل الأخطاء المادية الواردة في البيانات الجمركية (الصادر - الوارد) في أي مرحلة من مراحل الإفراج طبقا لحكم المادة (٦٨) من اللائحة التنفيذية الصادر بقرار وزير المالية رقم ١٠ لسنة ٢٠٠٦ .

ونص القرار على الحالة الثالثة والتي تشمل تعديل اسم وسيلة النقل الوارد بانن الشحن الصادر لأسباب مبررة يقبلها مدير عام الجمرک المختص.

الجمارك تلتكك لجنة لتففيذ إجراءات التصالح عن غرامتي الوزن والقيمة



بالمنافذ الجمركية المختلفة، وذلك عبر منشور رقم ٦٨ لسنة ٢٠٢١ الذي أصدره الشحات عتوري رئيس مصلحة الجمارك.

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

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

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

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

أما النوع الثاني فمعروف بأنه "تهريب حكيم" ويعتبر في حكم التهريب تقديم مستندات أو قوائم مزورة أو مصنعة أو وضع علامات كاذبة أو إخفاء إخفاء البضائع أو العلامات أو ارتكاب أي فعل آخر يكون الغرض منه التخلص من الضرائب الجمركية المستحقة عليها كلها أو بعضها أو بالمخالفة للنظم المعمول بها في شأن البضائع المتنوعة.

وتضمن النموذج الذي أصدرته مصلحة الجمارك، تحت مسمى عرض طلب تصالح في المخالفات الواردة بقرار رئيس المصلحة رقم ٢١٢ لسنة ٢٠٢٢.

وشمل النموذج اسم الشركة / اسم المتعامل، ورقم المتعامل القومي، ونوع المخالفة، بالإضافة إلى بيانات حاسبة الضرائب والرسوم، والتي تضم القيمة للأغراض الجمركية للمضبوطات وضرية الوارد، وضرية الجدول، والضرية على القيمة المضافة، وضرائب ورسوم أخرى.

وفي ديسمبر الماضي قررت مصلحة الجمارك تعليمات جديدة بشأن عمليات التهريب الجمركي، وذلك نظراً لما تلاحظ في الآونة الأخيرة من وجود تأخير في إرسال نماذج التصالح إلى اللجنة المختصة، سواء كانت وزارة المالية أو مصلحة الجمارك للنظر في قبول التصالح من عدمه.

ونص المنشور الصادر عن رئيس مصلحة الجمارك الشحات عتوري، وقتها قيام الجهة الجمركية الضابطة لوقائع التهريب الجمركي في حالة طلب صاحب الشأن التصالح وسداده التعويضات الجمركية المستحقة بإرسال الملف إلى إدارة الشئون القانونية المختصة خلال ١٠ أيام من تاريخ السداد.

كما تقوم الإدارات القانونية عند ورود الملف من جهات الضبط الجمركي أو تقديم طلب التصالح لديها وسداد التعويضات الجمركية المستحقة بإعداد نموذج التصالح وإرساله إلى وحدة التصالحات خلال أسبوعي عمل من تاريخ السداد أو ورود الملف إليها.

كما كان ينص على أن يتم إحالة وحدة التصالحات نموذج طلب التصالح المستوفي إلى لجنة التصالحات المختصة (وزارة - مصلحة الجمارك) خلال أسبوع عمل، فضلاً عن ضرورة أن تنتظر اللجنة المشكلة بقرار رئيس مصلحة الجمارك رقم ٢٠١ لسنة ٢٠٢١ طلب التصالح المحال إليها خلال مدة لا تتجاوز ١٥ يوماً من تاريخ وصول نموذج طلب التصالح إليها وطبقاً لأسبقية الورد مع مراعاة العدد المقرر عرضه بكل جلسة.

وكانت مصلحة الجمارك قد أصدرت خلال توقيع من العام الماضي، تعليمات جديدة بشأن تنظيم ضبط عمليات التهريب الجمركي والضرية

أصدرت مصلحة الجمارك، قراراً بتشكيل لجنة برئاسة رئيس الإدارة المركزية لشئون مكتب رئيس المصلحة، وعضوية رئيس الإدارة المركزية لمكافحة التهريب الجمركي، ومدير عام المكتب الفني بالإدارة المركزية لشئون رئيس المصلحة، ومدير عام البحوث الفنية بالإدارة المركزية لشئون مكتب رئيس المصلحة.

ونص القرار على أن اللجنة ستقوم بدراسة طلبات التصالح في المخالفات المنصوص عليها بالمادة رقم ٧٣ الفقرة الثانية، والتي تنص على "وفي حالة الزيادة غير المبررة للبضائع وكذلك الزيادة التي تظهر عند جرد المخازن المؤقتة أو المستودعات أو المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة أو الأسواق الحرة دون أن تكون مدرجة في السجلات، ويعاقب المتسبب في ذلك بغرامة تعادل نصف الضريبة الجمركية المقررة على البضائع الزائدة"، والمادة رقم ٧٤ الفقرة الأخيرة، ونصها "تفرض غرامة تساوي نصف الضريبة الجمركية المعرضة للضياع في حالة تقديم بيانات عن القيمة للأغراض الجمركية على نحو ينقصها بما يجاوز ٢٠٪ بشرط أن تلتزم المصلحة باتفاقية التقييم للأغراض الجمركية"، ورفع التوصيات بشأنها للعرض على رئيس المصلحة.

ونص القرار رقم ٤ لسنة ٢٠٢٢ على يتولى مدير عام دعم اتخاذ القرار بالإدارة المركزية لشئون مكتب رئيس المصلحة أعمال مقرر اللجنة.

ونصت المادة الرابعة على أن تلتزم المواقع الجمركية بإرسال نموذج تصالح بهذا القرار صحبة مندوب أو الكترونيًا بصيغة pdf على الايميل الإلكتروني (Tec-Res-Rec@customs.gov.eg) إلى مقرر اللجنة في موعد أقصاه ٢٤ ساعة من تاريخ تقديم طلب التصالح، كما ترفع اللجنة توصياتها بشأن طلب التصالح في ذات يوم ورود النموذج إلى رئيس المصلحة للبت فيه.

وأرسلت إدارة البحوث الفنية نموذج عرض طلب التصالح في المخالفات الواردة بقرار رئيس مصلحة الجمارك رقم ٢١٢ لسنة ٢٠٢٢.

تقرير ملاحي: انخفاضات جديدة في أسعار النوالين البحرية بسبب تراجع الطلب



شهدت أسعار النوالين خلال الستة أسابيع الماضية بين آسيا وأوروبا " والتي تقع فيها الموانئ المصرية " انخفاضات بلغت نسبتها 50%، وذلك وفقا لتقرير صادر عن شركة Freightos للشحن .

وأكد التقرير أنه بالرغم من هذا الانخفاض في أسعار النوالين، إلا أنه لا يزال أعلى من نوالين نفس الفترة من عام 2019 بنسبة 30%.

وأشار التقرير إلى أن أسباب ارتفاع أسعار النوالين في عام 2019 كان بسبب الارتفاع المفاجئ على الطلب بالنقل البحري، خاصة على واردات العديد من الدول بسبب فيروس كورونا، واستمر ارتفاع الطلب حتى 2022.

كما استمرت الأسعار إلى الساحل الشرقي في الانخفاض بسبب تراجع الطلب والازدحام بانخفاض قدره 10% منذ الأسبوع الماضي - وعلى الرغم من تباطؤ معدل الانخفاض في ديسمبر، فإن السعر الحالي أعلى بنسبة 12% فقط من مستويات 2019.

علاوة على ذلك، انخفضت معدلات آسيا وشمال أوروبا بنسبة 50% منذ منتصف (توفمبر) الماضي، ومع ذلك، قد يتم الجمع بين عمليات الإبحار القارعة وبعض الازدحام المستمر واضطرابات العمالة المتجددة في بعض الموانئ للحفاظ على الأسعار أعلى بنسبة 30% مما كانت عليه في ديسمبر 2019.

كما أكد التقرير أن أسعار النوالين عبر المحيط الأطلسي لا تزال أعلى بثلاث مرات تقريبًا مما كانت عليه في عام 2019، على الرغم من حقيقة أنها انخفضت بنسبة 30% من ذروتها في الفترة من مايو إلى سبتمبر بقيمة 8000 دولار أمريكي / للحاوية، وذلك بالتزامن مع إضافة شركات الشحن العالمية ساعات جديدة للسوق من خلال تيني سفن جديدة.

علاوة على ذلك، من المتوقع أن تفرغ شركات النقل حوالي 50% من جميع الرحلات البحرية المجدولة من آسيا إلى الولايات المتحدة وأوروبا بعد عطلة رأس السنة القمرية الجديدة (LNY) - التي تمتد من أواخر يناير إلى أوائل فبراير - مما يشير إلى أنها تتوقع استمرار التباطؤ.

كما أن عطلة رأس السنة القمرية الجديدة (LNY) تعمل على نفاذ المخزونات وينتعث الطلب في وقت ما في الربع الثاني من العام على أقرب تقدير، أو ربما ليس قبل موسم الذروة في العام المقبل " حسب التقرير".

وفقًا لـ Freightos، لعبت التكاليف اللوجستية دورًا مهمًا في ارتفاع التضخم وقد تلعب دورًا مهمًا بنفس القدر في تخفيفه مع انخفاض الأسعار وتطبيع العمليات.

وأكد التقرير على أن من المتوقع أن تفرغ شركات النقل والملاحة العالمية حوالي نصف جميع الرحلات البحرية المجدولة خارج آسيا للأشهر التي تلي السنة القمرية الجديدة، في حين أن بعض الشركات المصنعة الآسيوية ستتخذ الخطوة غير العادية المتمثلة في الإغلاق لقضاء العطلة في وقت مبكر من الأسبوع الثاني من شهر يناير في إشارة أخرى إلى تراجع الطلب.

كما ذكر التقرير إلى أن أسعار الساحل الغربي لآسيا والولايات المتحدة انخفضت بنسبة 3% لتصل إلى 1,377 دولارًا أمريكيًا / للحاوية، وهذا المعدل هو 91% أقل من نفس الوقت من العام الماضي.

كما تراجع أسعار الساحل الشرقي لآسيا والولايات المتحدة بنسبة 10% إلى 2924 دولارًا أمريكيًا للحاوية، وهي أقل بنسبة 82% من معدلات هذا الأسبوع من العام الماضي، بينما ارتفعت أسعار آسيا وشمال أوروبا بنسبة 11% لتصل إلى 2,405 دولارًا أمريكيًا / للحاوية، وهي أقل بنسبة 83% من أسعار هذا الأسبوع مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي.

أشار التقرير إلى أن تباطؤ أحجام التداول أدى إلى استقرار معدلات الشحن من آسيا إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة وذلك عند مستويات نوالين 2019 لمدة شهر تقريبًا الآن.



Finmar Shipping Co. (S.A.E.)

Head Office: T. Fouad Abdel-S. El-Messidi,
Fouad Street, Al-Haramia, Egypt
TEL: (+30) 481 234 - 481229 - 481241
481242 - 481243 - 481244
FAX: (+30) 481 234 - 481245 - 481246
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

« ١,٩ مليار جنيه إجمالي ضرائب ورسوم محصلة بجمارك الدخيلة خلال ديسمبر الماضي

(أليونيوم ، مواد غذائية ، إستاتلس ، رخام ، منتجات أخرى) بقيمة إجمالية بلغت 10 مليار و 707 مليون و 341 ألف جنيه وتم تحصيل رسم الصادر عن بعض البيئات الجمركية المصدرة بمبلغ بنحو 211 ألف جنيه .

كما حصلت الإدارة العامة للمنافذ رسوم زيادة وزن عن عدد 522 بيان جمركي بمبلغ 2 مليون و 469 ألف جنيه .

وبذلك يكون إجمالي الضرائب والرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى المحصلة لجمارك الدخيلة خلال شهر ديسمبر 2022 نحو 1 مليار و 942 مليون و 31 ألف جنيه.

يأتي ذلك في إطار توجيهات الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك علي سرعة الإنجاز وأداء العمل بالإدارات الجمركية وتقليص زمن الإفراج الجمركي من أجل التسيير علي المواطنين .



وبلغت الرسوم الجمركية المحصلة عن شهادات الوارد 314 مليون و 222 ألف جنيه ، وبلغت ضرائب القيمة المضافة نحو 1 مليار و 259 مليون و 567 ألف جنيه بينما بلغت الرسوم الأخرى المحصلة عن تلك الشهادات 367 مليون و 626 ألف جنيه .

وخلال شهر ديسمبر 2022 تم تصدير مشمول 2881 بياناً جمركياً تحت نظم التصدير المختلفة (نهائي - سماح مؤقت - دروباك) لأصناف متعددة من السلع الإستراتيجية والبيضات العامة منها

أفرجت الإدارة المركزية لجمارك الدخيلة برئاسة الأستاذ مجدى كمال رئيس الإدارة المركزية لجمارك الدخيلة عن مشمول 5893 شهادة جمركية وارد نهائي خلال شهر ديسمبر 2022 وذلك لكافة البيضات العامة والسلع الإستراتيجية مثل القمح والسكر وفول الصويا والذرة وغيرها .

وبلغت الرسوم الجمركية المحصلة عن شهادات الوارد 314 مليون و 222 ألف جنيه ، وبلغت ضرائب القيمة المضافة نحو 1 مليار و 259 مليون و 567 ألف جنيه بينما بلغت الرسوم الأخرى المحصلة عن تلك الشهادات 367 مليون و 626 ألف جنيه .

أفرجت الإدارة المركزية لجمارك الدخيلة برئاسة الأستاذ مجدى كمال رئيس الإدارة المركزية لجمارك الدخيلة عن مشمول 5893 شهادة جمركية وارد نهائي خلال شهر ديسمبر 2022 وذلك لكافة البيضات العامة والسلع الإستراتيجية مثل القمح والسكر وفول الصويا والذرة وغيرها .

« تحالف «أبناء عبدالسلام الفقى» و«قاصد خير» يتولى تنفيذ حاجز أمواج فى ميناء الإسكندرية



كما قامت شركة أبناء عبد السلام الفقى بتنفيذ العديد من المشروعات، ومن أهمها حواجز أمواج بطول 5 كيلومترات، وتدشين الحماية فى المنشية والتي يتم العمل عليها حالياً، فضلاً عن تدشين أرصفة أخرى فى رأس التين،، كما تقوم بالأعمال البحرية الخاصة بمشروع محطة الصب الجاف التنظيف بميناء الدخيلة.

وحققت هيئة ميناء الإسكندرية - التابعة لوزارة النقل - حجم تداول خلال العام المالى الماضى بنحو 1.55 مليون حاوية، مقارنة بنحو 1.6 مليون خلال 2021-2022، بانخفاض قدره 6% .

فاز تحالف شركتى «أبناء عبدالسلام الفقى»، و«قاصد خير للتوريدات العمومية والمقاولات»، بتنفيذ مشروع حاجز الأمواج فى ميناء الإسكندرية والدخيلة، بتكلفة تقدر بحوالى 8 مليارات جنيه، عبر تمويلات ذاتية من هيئة الميناء، بحسب تقرير لهيئة الميناء.

وبعد المشروع من أهم أعمال البنية التحتية التى تستهدف هيئة ميناء الإسكندرية تنفيذها، حيث يصل طوله إلى نحو 6 كيلومترات، ويوفر القدرة على استيعاب السفن الضخمة خلال السنوات المقبلة.

وأوضحت أنه يتضمن إنشاء 3 ممرات للسفن تمكنها من دخول مشروعات الميناء الجديدة، خاصة «ميناء المكس الجديد»، الذى يشمل 7 أرصفة بطول 3.5 كم وأعماق تصل إلى 18-20 متراً.

وتعد «قاصد خير» من الشركات المسجلة لدى الهيئة العامة لحماية الشواطئ، التى تقوم بتنفيذ عدد من المشروعات بها، ومن أهمها استكمال إنشاء سلسلة من الحواجز العاطسة «مرحلة أولى» بكورنيش الإسكندرية، بتكلفة قيمتها نحو 274 مليون جنيه، خلال 12 شهراً.

« الجمارك تبدأ التنسيق مع شركة MTS لدمج مرحلتي التثمين



طلابت مصلحة الجمارك، من الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الالكترونية (MTS) بضرورة توفير المعالجة الآلية اللازمة لتنفيذ قرار وزير المالية بدمج مرحلتي التثمين (المستندي ، البضائع) في مرحلة واحدة.

وأشار خطاب مسئولي مصلحة الجمارك برئاسة الشحات عتوري، رئيس المصلحة، والدكتور ه منى نصر مساعد وزير المالية للمتابعة وإدارة مشروعات تطوير الجمارك، للربان أسامه الشريف رئيس الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الالكترونية (MTS) إلى ضرورة قيام الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الالكترونية (MTS) بتوفير الأجهزة المطلوبة بساحات الفحص والمعينة بميناء دمياط، والتي ستشهد البدء في تنفيذ عملية الدمج، وذلك حتى يتسنى العرض على وزير المالية الدكتور محمد معيط.

وأكد مسئولي مصلحة الجمارك، ووزارة المالية، إلى أن هذه الاجراءات تأتي في ضوء ما تم التوافق عليه باجتماع اللجنة المشكلة بقرار الدكتور وزير المالية محمد معيط رقم 120 لسنة 2022 المنعقدة خلال 12 ديسمبر الجاري، بتجربة دمج مرحلتي التثمين (المستندي ، البضائع) في مرحلة واحدة بمنح كافة صلاحيات المرحلتين لمثمن البضائع المتواجد بساحات الفحص وفقا لأحكام قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية رقم 430 لسنة 2021 والبدء التجريبي بجمارك دمياط، وإنزال المثمن المستندي لساحات الفحص، مع استثناء المركز اللوجستي بميناء دمياط من اللجان التخصصية وتقييم التجربة.

وأشارت الدكتورة نجوى شحاتة رئيس الإدارة المركزية للسياسات والجراءات الجمركية بمصلحة الجمارك، إلى أن تلك التعليمات تأتي في ضوء قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة برقم 430 لسنة 2021 وتعديلاتها، ومنشور اجراءات رقم 43 لسنة 2020.

وأوضحت خلال منشور اجراءات رقم 4 لسنة 2022 أنه يأتي أيضا في ضوء كتاب مدير عام المكتب الفني لرئيس مصلحة الجمارك رقم 415 / ط في يناير الماضي بشأن إعادة التذكير بمنشور الاجراءات رقم 43 لسنة 2020 تيسيرا لاجراءات الافراج عن البضائع وخفض مدة بقائها بالموانئ المصرية.

كان قد أشار الدكتور محمد معيط وزير المالية، أن تم إجراء دراسة حديثة بالتعاون مع البنك الدولي سجلت نجاحًا في خفض متوسط زمن الإفراج الجمركي بنحو 50% بعد تطبيق منظومة «النافذة الواحدة» التي تربط كل الموانئ بمنصة إلكترونية موحدة، واستحداث المراكز اللوجستية للخدمات الجمركية.

كانت قد أصدرت مصلحة الجمارك منشور اجراءات رقم 4 لسنة 2022 والصادر عن الدكتورة نجوى شحاتة رئيس الإدارة المركزية للسياسات والجراءات الجمركية، والمتضمن التزام مأموري التعريف « المثمنين » بجميع المواقع الجمركية المختلفة بما فيها المراكز الجمركية نافذة واحدة « MTS » بالسير في اجراءات التثمين الجمركية بالتوازي مع عمليات الفحص الرقابي بالجهات الرقابية المختلفة.

كما نص المنشور على عدم إجراء عمليات التثمين الجمركي إلى ما بعد ورود نتائج الفحص الرقابي وذلك تنفيذًا لصحيح الاجراءات الجمركية الواردة بقانون الجمارك ولائحته التنفيذية والتعليمات الإدارية العديدة الصادرة في هذا الشأن، وذلك حتى لا يترتب على ذلك تأخير لزم الافراج الجمركي بما ينعكس سلبا على أداء مصلحة الجمارك أمام المنظمات الدولية.

وأكدت مصلحة الجمارك عبر منشورها، الالتزام الكامل عند العرض على الجهات الرقابية بالتزبيلات الواردة بالتعريف الجمركية المتكاملة والخاصة بالبلد الجمركي وعدم مخالفة على تلك التعليمات .

انضمام أول شركتين لمنظومة المصدر المعتمد التي أطلقتها هيئة الرقابة على الصادرات



استقبل المهندس عصام النجار، رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ممثلي الشركة الكندية العالمية للألومنيوم، وشركة النيل للتصنيع الزراعي المتطور، والتي انتهت من كافة الإجراءات لانضمامها لمنظومة المصدر المعتمد، لتكون أول شركات تنضم لتلك المبادرة.

وأشار "النجار" إلى أن هذا يأتي في إطار حرص الدولة على التنمية المستدامة وزيادة الصادرات المصرية لتنفيذ للأسواق الدولية، وتحقيق رؤية الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات في تبسيط وتسهيل الإجراءات.

وأضاف أن هذا يأتي في إطار إتفاقيات الأورو - متوسطي من خلال الإدارة المركزية للصادرات والمنشأ بمقر الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، حيث إن هاتين الشركتين قد انتهتا من كافة إجراءات الهيئة للانضمام لنظام المصدر المعتمد (Approved exporter)، وكذا إستيفاء قواعد المنشأ المنصوص عليها بإتفاقيات الأورو - متوسطي.

والجدير بالذكر ان نظام المصدر المعتمد تم النص عليه بإتفاقيات مصر مع كل من إتفاقية المشاركة المصرية الأوروبية، وإتفاقية أعادير، وإتفاقية التجارة الحرة بين مصر و تركيا، إتفاقية الإفتا، وإتفاقية التجارة الحرة بين مصر المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية.

كما أن هذا النظام جاري إدخاله أيضاً بإتفاقيات محل التفاوض حالياً "إتفاق الأوراسي & إتفاقية التجارة الحرة الإفريقية Afcfta.

وأشار رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، أنه نظراً لأهمية هذا النظام، فإنه جاري تعديل الإتفاقيات السارية حالياً بين مصر وعدد من الشركاء التجاريين لإدراجه ببروتوكولات قواعد المنشأ الملحقه بها كإتفاقية الكوميسا وذلك نظراً لفاعليته.

وأوضحت أن هذا النظام منصوص عليه في إتفاقيات مصر مع كل من إتفاقية التجارة الحرة بين مصر والاتحاد الأوروبي «المشاركة المصرية - الأوروبية»، وإتفاقية التجارة الحرة بين مصر و (تونس - الأردن - المغرب) والمعروفة بإتفاقية أعادير، وإتفاقية التجارة الحرة بين مصر و تركيا، وإتفاقية التجارة الحرة بين مصر وتجمع الإفتا، كما أنه منصوص عليه في إتفاقية التجارة الحرة بين مصر والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية.

وأكدت على ان النظام جاري إدخاله ايضا بإتفاقيات محل التفاوض حالياً مثل الإتفاق الأوراسي، وإتفاقية التجارة الحرة الأفريقية "AFCFTA".

وذكرت أن الشهرين الماضيين شهدت مفاوضات مع مسئولين أوروبيين لتطبيق النظام الأوربي في المصدر المعتمد بمصر، ليتم تنفيذ النموذج الأوربي بالنموذج المصري.

ولفتت الى أن هذا النظام جاري إدخاله أيضاً بإتفاقيات محل التفاوض حالياً مثل الإتفاق الأوراسي، وإتفاقية التجارة الحرة الأفريقية "AFCFTA".

كما يمنح المصدرين المتوافر لديهم الإشتراطات المنصوص عليها بالتعليمات التنفيذية للنظام ميزة هامة بأن يقوموا بالاستعاضة عن إصدار شهادات المنشأ «Eur.1 & Eur-Med» بالفاتورة التجارية أو أي مستند تجاري آخر، مع تدوين النص المدرج بقواعد المنشأ لإتفاقية اليورو ومتوسطي والتي تثبت منشأ البضائع التفضيلي ومنح هذا المصدر "كود مصدر معتمد"، كما يعامل المستند التجاري المدون به النص ورقم المصدر المعتمد كوثيقة إثبات منشأ.

وكانت قد أشارت الدكتورة داليا شهادي الدين رئيس الإدارة المركزية للصادرات والواردات، إلى أن نظام المصدر المعتمد هو نظام يمنح المصدرين المتوفر لديهم الإشتراطات المنصول عليها بالإجراءات التنفيذية للمصدر المعتمد بأن يقوموا بالاستعاضة عن إصدار شهادة المنشأ في إطار الإتفاقيات التجارية التفضيلية، والفاتورة التجارية أو أي مستند تجاري آخر مع تدوين عبارة متفق عليها تثبت منشأ البضائع التفضيلي ومنح هذا المصدر رقم بأقواد خاصة بحيث يكون لكل مصدر معتمد رقم خاص به، كما يعامل المستند التجاري المدون به العبارة ورقم المصدر المعتمد كوثيقة اثبات منشأ.

ميناء الإسكندرية يطرح عددا من المناقصات بين شركات المقاولات والملاحة



طرحت هيئة ميناء الإسكندرية، عددا من المناقصات بين شركات المقاولات المختلفة لتوريد عددا من المعدات التي تستهدفها الهيئة خلال الفترة المقبلة.

وتشمل تلك المعدات التي تضمنها منشور صادر عن الهيئة توريد ونش هيدروليكي حمولة 2 طن تليسكوب متحرك على سيارة حمولة 4 طن.

كما شملت المناقصات الخاصة بهيئة ميناء الإسكندرية تجديد التراخيص الخاصة بمنظومة (voice over ip) وذلك بنظام النقاط .

وطلبت هيئة ميناء الإسكندرية توريد العديد من المهمات الكهربائية لزوم الخدمات البحرية، وكذا قطع غيار شمندورات وفوانيس ملاحية.

كما طرحت هيئة ميناء الإسكندرية من بين الفرص الاستثمارية بالميناء خلال الفترة الاخيرة، ايجار واستغلال جبارة 6، جبارة 7 في اعمال التطهير البحري.

كما اكدت هيئة الميناء على أنه من بين الفرص الاستثمارية المتاحة تنفيذ مركز اصلاح حاويات بها خلال الفترة المقبلة.

وتضمنت مناقصات هيئة الميناء، عددا من المكاتب الشاغرة بالميناء، والتي تتضمن عدد 5 مكاتب بالمبنى الدائري الدور الاول بمساحة 15.5م2 لكل مكتب مساحة الانتظار الخارجية.

كما تشمل مكتب بالدور الثاني المبنى الدائري بمساحة 15.5م2 مساحة الانتظار

الخارجية، بالإضافة الى مكتب بالدور الثاني المبنى الدائري بمساحة 125م2 مساحة الانتظار الخارجية.

كما تضمنت المناقصات 8 محلات مساحة الانتظار الخارجية كل محل بمساحة 26م2.

يُذكر أن ميناء الإسكندرية البحري يعد أهم موانئ جمهورية مصر العربية من حيث حجم التجارة، ومن خلاله يتم تداول نحو 60% من التجارة الخارجية.

وكانت قد حددت هيئة الميناء مؤخرا يوم 13 فبراير المقبل موعدا لفض المظاريف الفنية لمشروع محطة الركاب البحرية، والتي تم طرحها مؤخرا بين الشركات المختصة في نشاط السياحة.

ويقع المركز داخل ميناء الإسكندرية في الجهة الشرقية للميناء الغربي لميناء الإسكندرية، وتبلغ مساحة الوحدات والمحال والمطاعم والكافيتريات حوالى 5 آلاف متر مربع مقسمة لوحدات مختلفة، والمركز مقام على مساحة 8770 متراً منها مساحة استثمارية حوالى 6370 متراً ومساحات مفتوحة 2400 متر، ويتضمن نحو 107 محال و 5 مطاعم و 3 كافيتريات .

ويسمى «الميناء الغربي»؛ لتمييزه عن الميناء الشرقي الضحل، فالميناء الغربي يستقبل حركة الملاحة من سفن شحن وسفن ركاب.

يقسم الميناء جغرافياً إلى 9 مناطق، ست مناطق منها في ميناء الإسكندرية المعروفة بالميناء الشرقي، وثلاث مناطق في ميناء الدخيلة، كما يستخدم الميناء في الشحن التجاري فهو أيضاً يستقبل السفن السياحية وبواخر الركاب.



NEW SERVICE LAUNCHING





ITALY & LATIN AMERICA



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

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

Alexandria Head Office
Mahaza Tower, Fouad St.,
Off Hareya Road, Raml Station,
Alexandria 21511 Egypt
☎ +20(3) 351 3820 (10 Lines)
☎ +20(3) 251 3829

Cairo Branch
3 Al Adab: Al Adhara St.
Sheesha Build ngs 11361
Heliopolis, Cairo, Egypt.
☎ +20(2) 225 73664
☎ +20(2) 226 62792

Port Said Branch
Ginok Tower, El Gomboreya St.,
0th Floor, Fort Sed 42511, Egypt
☎ +20(69) 322 4837 (5 Lines)
☎ +20(69) 322 4877

Damietta Branch
DPC (Damietta Port Center),
Gharat: Mall, at the foot
of Zamiatia Fort Mahi Gata,
3rd Floor, Unit: 412 / 414 / 415,
Damietta, Egypt.
☎ +20(67) 225 280 / 2734

www.marfret.fr

YOUR SHIPPING PARTNER

« يستهدف تفعيل دورة العمل المميكنة لفاتورة نظافة للحن البضائع المصرية



أكدت هيئة ميناء الإسكندرية أنها بصدد تفعيل دورة العمل المميكنة لفاتورة نظافة شحن بضائع منتج مصر مصري طبقا للقرار 800 لسنة 2016 .

وأوضحت الهيئة في خطابها للسوق الملاحي، أن هذا الأمر متوقف على قيام التوكيلات بادراج أوامر التكاليف بالشحن على نظام (SPS) .

وأكدت الهيئة أنه وجب ضرورة التنبيه على التوكيلات الملاحية نحو التوجه الى مبنى لوجستي رقم 1 بميناء الاسكندرية لتسليم أوامر التكاليف بالشحن ليتم ادراجها على نظام SPS طبقا للمنافيسات الصادر وذلك لتفعيل تلك الدورة.

وتنص المادة 15 من القرار رقم 800 لسنة 2016 على أن يستحق على البضائع المفرغة والمشحونة مقابل نظافة للأرصقة، ليصل الى 2.5 قرش/ طن بالنسبة للبضائع العامة الصب الجاف أو الصب السائل التنظيف.

كما تصل تلك الرسوم الى 5 قروش للطن بالنسبة للبضائع العامة والصب الجاف والصب السائل غير التنظيف، و10 قروش.

كان مصلحة الجمارك، وقطاع النقل البحري المشرف على الموانئ المصرية طالبا شركات التوكيلات الملاحية، خلال أكتوبر الماضي بضرورة انضمامها لمنظومة ميكنة منافيسات الصادر بميناء الإسكندرية، وذلك أسوة بما يتم مع منافيسات الوارد.

الصادر الكترونيا على منصة (نافذة) وذلك بعد أقصى نهاية شهر أكتوبر الجاري كمهلة أخيرة حتى لا يتم استبعادها من الدخول على منظومة الصادر الالكترونية.

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

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

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

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

وطلب مصلحة الجمارك عينة من منافسات الصادر من قرابة 38 توكيلا قبل تطبيق تلك المنظومة خلال نوفمبر المقبل، إلا أن يتقدم سوى عدد 17 توكيلا بموافقات المصلحة بالبيانات المطلوبة منها 6 توكيلات ملاحية اتموا التعديلات المطلوبة وأصبحوا جاهزين لتحميل منافيسات الصادر.

وأكد رئيس قطاع النقل البحري ضرورة النشر على التوكيلات الملاحية الذين لم يستوفوا المتطلبات المتفق عليها مع شركة mts لاستيفائها حتى يتسنى لها استقبال منافيسات

الإسكندرية للحاويات تحقق ٣١٩ ألف حاوية خلال ٥ أشهر بنمو قدره ٤%

حصتها في شركة الإسكندرية لتداول الحاويات، وذلك لصندوق الاستثمارات العامة السعودي.

ويبلغ متوسط سعر السهم في تلك الصفقة 8.11 جنيه بقيمة إجمالية بلغت 3 مليارات جنيه تقريبا، وجرى تنفيذها عبر شركة الأهلي فاروس لتداول الأوراق المالية.

ويبلغ رأسمال الإسكندرية لتداول الحاويات في الوقت الحالي 744.8 مليون جنيه موزعا على 1.4 مليار سهم بقيمة اسمية قدرها 0.5 جنيه للسهم.

وتقوم الشركة بتداول قرابة 52% من حجم المتداول من الحاويات بمينائي الإسكندرية والدخيلة، حيث معدلات تداول وصلت إلى 839.5 ألف حاوية خلال العام المالي الماضي، وذلك مقابل المعدلات نفسها التي تم تحقيقها خلال العام المالي قبل الماضي.



Alex Cont

Alexandria Container & Cargo Handling Company

بنسبة زيادة عن المتسهدف تصل إلى 49%، وبمقارنة بما تم تحقيقه خلال نفس الفترة في العام المالي الماضي والذي بلغ 928 مليون جنيه، بنسبة نمو 73%.

كما بلغ صافي ربح الشركة خلال تلك الفترة لتصل إلى 1.5 مليار جنيه، وذلك مقارنة بنحو 573 مليون جنيه خلال نفس الفترة من العام الماضي بنسبة تطور بلغت 165%، ونسبة تطور عن المتسهدف 128%.

وخلال أغسطس الماضي أفصحت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع، عن قيام الشركة القابضة للنقل البحري والبري (المساهم الأكبر) ببيع 20% من

حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة " التابعة للقابضة للنقل البحري والبري " خلال الخمس أشهر الأخيرة من يوليو وحتى نهاية نوفمبر الماضي حجم تداول بلغ 319.6 ألف حاوية، وذلك مقارنة بنحو 306 ألف حاوية خلال نفس الفترة من العام الماضي الماضي بنسبة نمو وصلت إلى 4%.

وكانت تستهدف الشركة تحقيق معدلات تداول خلال تلك الفترة يصل إلى نحو 316.6 ألف حاوية بفرق عما تم تحقيقه بنحو 1%.

وتم توزيع تلك المعدلات بين محطة الإسكندرية التابعة للشركة لتصل إلى 184 ألف حاوية، و135 ألف حاوية بمحطة الدخيلة.

ووصلت معدلات إيرادات النشاط الجاري إلى نحو 1.6 مليار جنيه، مقارنة بنحو 1.07 مليار مستهدف تحقيق خلال تلك الفترة

الجمارك تطالب بالإفصاح عن القيم الحقيقية لمصاريف التلحن والتفريغ في الموانئ



كما تنص تعليمات مصلحة الجمارك أنه لا يجوز تطبيق نظام التفريغ المباشر (تحت الشك) على وسائل النقل في الحالات التالية:

الرسائل الواردة من أصناف الفرز الثاني وما دونها، أو بواقى الأصناف والموديلات، والأصناف التي ترد بأسعار متعددة إلا إذا أقر المستورد أو وكيله بقوله حساب الضرائب والرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم على السعر الأعلى، والأصناف المستعملة.

كما يشترط لتطبيق نظام التفريغ المباشر (تحت الشك) ، ما يأتي:

أن يطلب صاحب الشأن أو من ينبيه ذلك ، وأن يبين في طلبه مبررات سحب الرسالة طبقا لهذا النظام وفقا للبيان الجمركي، ويؤشر بذلك على إذن الإفراج. أن يتعهد صاحب الشأن أو من ينبيه، كتابة على البيان الجمركي بسداد الضرائب والرسوم الجمركية بالكامل وعدم المطالبة برد الرسوم عن أي عجز يظهر عند الصرف (مبدأ القبول بالعجز)، وأن يوافق مديرو المجمعات الجمركية على سحب الرسائل وفقا للنظام المشمل إليه

لأغراض التقييم إذا كان لديها أسباب موضوعية تدعو إلى الشك في صحة البيانات أو المستندات أو في صحة القيمة المقر للأغراض الجمركية فإنه يراعي عددا من التعليمات.

ونص المنشور على أنه في حالة التفريغ بنظام تحت الشك أو فيما يتعلق بالبضائع الصب فإنه إذا كان لدى الجمارك شك في صحة تلك القيمة مقارنة مع قيم التفريغ للبضائع المماثلة ففي هذه الحالة يتم طلب تقديم فواتير التفريغ الفعلية أو عقود التفريغ المتعلقة بهذه البضائع للتأكد من صحة تلك القيم حفاظا على حقوق الخزنة العامة.

وتنص تعليمات مصلحة الجمارك، على أنواع التفريغ المستخدمة مع البضائع، ومنها التفريغ المباشر حيث يجوز ذلك بناء على طلب صاحب الشأن تفريغ البضائع الواردة مباشرة على وسائل النقل في الحالات.

ويتم ذلك وفقا لعدد من الشروط والتي تشمل رسائل المشاركة البحرية، والبضائع بحكم طبيعتها مثل البضائع سريعة التلف كاللحوم والدواجن والمجمدات، والبضائع التي تتسبب في تلويث الأرصفة والمخازن أو تلويث غيرها مثل مسحوق الأعلاف؛ والبضائع التي تنفطر عند تداولها بالتفريغ أو النقل مثل مجروش البلاستيك، والبضائع الخطرة مثل الكيماويات والمفرقات، والبضائع المنفرطة (الصب) ، والبضائع العارية الواردة دون عبوات، والرسائل ذات العدد الكبير التي ترد في عبوات يمكن معاينة مشمولها بالعين المجردة.

أصدرت أمينة حسن يوسف مدير عام الإدارة العامة للمنشأ والقائم بأعمال رئيس الإدارة المركزية للتعريف والقيمة والمنشأ، منشور تعليمات بخصوص مصاريف التفريغ الخاصة بالبضائع الصب بالموانئ المصرية.

وأشارت عبر منشور تعليمات رقم 113 لسنة 2022 أن تلك التعليمات تأتي طبقا لما تلاحظ من تباين أسعار مصاريف التفريغ الخاصة بالبضائع الصب وقيام بعض الشركات بالإفراج عن تلك المصاريف بقيم متدنية أو رمزية ولا تعبر عن القيم الحقيقية المتعارف عليها، طبقا لما افادت به الإدارة العامة للمراجعة اللاحقة بقطاع الالتزام في هذا الخصوص بكتابها رقم 263 في يوليو 2022.

وأوضحت " يوسف " عبر المنشور، أن المادة 16 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2021 نصت على " تكون القيمة الواجب الإقرار عنها لأغراض الجمارك في حالة البضائع الواردة هي قيمتها الفعلية مضافا إليها جمع تكاليف والمصروفات الفعلية المتعلقة بالبضائع حتى ميناء الوصول في أراضي الجمهورية على أن يتضمن الإقرار العناصر الفعلية للبضاعة والقيمة المتعلقة بها لأغراض الجمارك.

كما تنص المادة 30 من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بالقرار الوزاري رقم 430 لسنة 2021 على " للمصلحة عدم الاعتداد بأي

أن تقدم المستندات اللازمة لتأمين الرسالة وإتمام الإجراءات الأولية عليها وصدور إذن الإفراج عنها. كما تخضع البضائع التي يتقرر الإفراج عنها تحت هذا النظام لإجراءات الكشف والمعينة والتحقق والوزن أولا بأول على ضوء طبيعة الصنف والعبوات وفقا للقواعد التي تحكم هذه الإجراءات. وتتم معيئة هذه البضائع بمعرفة لجنة تشكل لهذا الغرض من مأمور تعريفه ورئيس قسم تعريفه، على أن يتم إثبات نتيجة المعينة على البيان الجمركي، ويعتمد رأى اللجنة من مدير الجمرك المختص.

الإسكندرية لمطبات الحاويات الدولية ترفع تعريفه خدماتها للمرة الرابعة خلال 2022



كان إريك إيب رئيس المجموعة، قد أشار إلى أنها استثمرت في مصر منذ عام 2005 موضحا أن المشروع الجديد في ميناء أبو قير سيكون بغاطس يصل إلى 18 مترا وقادر على التعامل مع السفن العملاقة.

وتقوم عدة شركات بتنفيذ المحطة، على رأسها مجموعة الغرابلي للمقاولات، بالإضافة إلى «شينهايرين» الصينية، المتخصصة في إنشاء الأرصفة البحرية، علاوة على قيام «ديمي» البلجيكية بالأعمال البحرية، والتكريب للمحطة بالكامل.

وقامت هاتشسون بالاتفاق مع شركة البحر المتوسط للشحن MSC السويسري، والذي يعد أهم خط ملاحى عالمي في نشاط الحاويات، وذلك بعد خط ميرسك العالمى.

وتعد هذه المرة الأولى الذي يدخل فيها الخط الملاحى العالمى كمشارك في أحد محطات الحاويات المصرية، كما يعد الخط متصدرا الخطوط المتعاملة مع الميناء بما يزيد عن 400 ألف حاوية سنويا.

واحتلت شركة البحر المتوسط للشحن (MSC) السويسرية الجنسية المرتبة الأولى حيث بلغت سعة الحاويات المملوكة لها قرابة 4.2 مليون حاوية مكافئة خلال 2021.

وبهذا التعاقد فمن المقرر أن تكون السعة الاجمالية الخاصة بشركة هاتشسون بورت في موانئ البحر المتوسط المصرية فقط الى نحو 4.5 مليون حاوية، موزعة بين أرصفتها الحالية بالإسكندرية والدخيلة الحالية بواقع مليون حاوية، ورصيف ميناء أبو قير البحرى بنحو 2 مليون حاوية، علاوة على رصيف 100 بنحو 1.5 مليون حاوية مكافئة.

وتعمل مجموعة هاتشسون بورت منذ أكثر من 50 عامًا من في نشاط الحاويات عالميا، وتقوم بإدارة 52 محطة لها على مستوى العالم، بواقع 11% من تجارة العالم، حيث بلغ حجم تداوله 83.7 مليون حاوية مكافئة خلال عام 2020.

ونص التعاقد المبرم بين «هاتشسون بورت» و«وزارة النقل» فإن البند رقم 13 يوضح أن هيئة ميناء الإسكندرية توافق وتقر بأن يكون للشركة الأولية في تنمية وتشغيل الرصيف 100 بميناء الدخيلة والمساحات المخصصة له قبل أو بحلول نهاية عام 2011.

ونص البند رقم 2-13 على أنه اذا جدد الحاجة مستقبلا في مصر لطاقت إضافية لتداول الحاويات بعد تمام إنشاء الرصيف 100 فسوف يكون للشركة الأولية في إنشاء وتنمية وتشغيل وتولى هذا المشروع وفقا للشروط والأوضاع التي يتفق عليها الطرفان.

ومن المعروف أن رصيف 100 بميناء الدخيلة، سيكون بطول 1800 م، وعمق 18 م، ومساحة 660 ألف م²، وبطاقة استيعابية 1.5 مليون حاوية مكافئة، وبتكلفة تصل الى 3.442 مليار جنيه.

وأعلنت مجموعة موانئ «هاتشسون بورت» الصينية أنها تستهدف التوسع في نشاط الحاويات بالموانئ المصرية، حيث تعاقدت رسميا مؤخرا مع القوات البحرية " المسنولة عن ميناء أبو قير " لإدارة وتشغيل محطة للحاويات بالميناء بطاقة استيعابية تصل الى 2 مليون حاوية.

وتم الاتفاق على أن تقوم الشركة بضح استثمارات جديدة في السوق المصرية، والتي تتركز في ميناء أبو قير الجديد، بواقع 730 مليون دولار، بالمشاركة مع جهات مصرية حكومية.

ومن المقرر أن يصل رصيف المشروع الجديد بميناء أبو قير البحرى الجديد إلى 1200 متر، وعلى مساحة تقدر بنحو 1.6 مليون متر، وتصل مدة حق الانتفاع حسب التعاقد مع الجانب المصرى إلى 38 عاما .

وقامت وزارة النقل مؤخرا بتنفيذ محور لربط ميناء أبو قير بالطريق الدولى الساحلى، والمكون من 3 حارات من كل اتجاه، بطول يصل إلى 20 كيلو مترا ومن ثم ربط الميناء بمنطقة الدلتا والقاهرة الكبرى عبر الطريق الصحراوى والطريق الساحلى الدولى.

ومن المستهدف أن تكون محطة أبو قير من المحطات الحديثة العاملة في التجارة الخارجية المصرية " صادرات وواردات " وتسهيل حركة الصادرات المتزايدة في مصر، وبما يتفق مع رؤية "مصر 2030" للقيادة الإقليمية والتنمية المستدامة.

قررت شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية «AICT» -العاملة في ميناء الإسكندرية والدخيلة- رفع تعريفه الخدمات المقدمة لصالح المستوردين والمصدرين، بنسبة تقرب من 15% بالرغم من إقرار آخر زيادة في يونيو ويوليو ونوفمبر الماضى على التوالى .

وقالت مصادر قريبة الصلة من الشركة، أنه تقرر تحريك تعريفه الخدمات نظرا لزيادة الإقبال على محطات الحاويات، خاصة بضائع الصادر والوارد، موضحا أن الطاقة الاستيعابية لمحطات الشركة تصل إلى 600 ألف حاوية، بينما قامت بتحقيق ما يزيد على 900 ألف حاوية سنويا خلال السنوات الأخيرة، بالإضافة الى ارتفاع قيمة الدولار مقابل الجنيه بصورة غير مسبوقة مؤخرا.

ولفت إلى أن تعريفه الشركة تخضع لمبدأ العرض والطلب، ويتم تطبيقها على هذا الأساس، مع مراعاة المصروفات التي أصحبت الشركة تتحملها مؤخرا، ممثلة في الزيادات التي تمت في بند الأجور، وقطع غير الأوتاش، وتكاليف إيجار المساحات من هيئة ميناء الإسكندرية، والتي زادت جميعها مع الارتفاعات الغير مسبوقة في أسعار الدولار الرسمي.

وتوجد في مصر 3 محطات حاويات أجنبية، الأولى في شرق بورسعيد- ميرسك، والثانية في العين السخنة- موانئ دبي، والأخيرة هي الشركة الصينية في الإسكندرية، وتحصل هذه الكيانات جزئيا من خدماتها بالدولار، وآخر بالجنيه وفق طبيعة الخدمة المقدمة للمستوردين والمصدرين.

وعلى سبيل المثال فقد تضمنت التعريفه الجديدة على نسخة منها، ليتم رفع البند الخاص بصرف الحاوية 20 قديما إلى 2650 جنيه بعد أن كانت 2597 جنيه ، و3850 جنيه، بعد أن كانت في تعريفه نوفمبر قرابة و3773 .

وتعد هاتشسون بورت من أول الشركات العالمية التي دخلت السوق المصرية لتشغيل محطات حاويات بميناء الإسكندرية، حيث تعاقدت منذ 2004 على استغلال 4 أرصفة بموانئ الإسكندرية والدخيلة لمدة 25 عاماً.

وحسب العقد المبرم بين هيئة الميناء وشركة هاتشسون بورت تم بموجبه منح الشركة حقوق الانتفاع والترخيص بالتشغيل للمساحات والمراسى بالأرصفة من 81/71 بميناء الإسكندرية و98 بميناء الدخيلة.