

نافذة الملاحة العدد الشامن والثلاثون



غرفة ملاحة الإسكندرية

2023 | أغسطس

www.acs.org.eg

الأمين العام / محمد مصيلحي

| وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

• الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية يضع رؤية جديدة

لمشروعات بناء واصلاح السفن بالمنطقة العربية ومصر

- سفن البضائع العامة تحقق قفزة في أعدادها وحمولاتها العابرة قناة السويس ٢٠٢٣/٢٠٢٢
- ميناء شرق بورسعيد يشهد أول خدمة تموين سفن بالمياثار الأخضر في أفريقيا والشرق الأوسط
- السيسى يوقع قانوناً بمنح التزام تمويل وتنفيذ محطة الحاويات بميناء شرق بورسعيد لشركة قناة السويس
- هيئة الموانئ البرية والجافة: دور بارز لميناء أكتوبر في حركة الواردات وال الصادرات
- النقل: أوكرانيا تعلن عن مصر بحري بدلاً من تصدير الحبوب بعرض ٣ أميال
- ميناء الإسكندرية تداول ٤,٥ مليون طن من البضائع خلال يونيو الماضي
- ميناء الإسكندرية تطرح محطة الصب الجاف بميناء الدخيلة ...تعرف على التفاصيل
- مدير ميناء شرق بورسعيد يختلف عن اعداد دراسة عن خطة التداول في الـ ٣٠ عاماً المقبلة
- ميرسك تخفض توقعاتها بشأن تجارة...



أهمها عمل تعريفة مناسبة وجاذبة ومتواقة مع التكلفة والاجور وجودة الخدمات

الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية يضع رؤية جديدة لمشروعات بناء واصلاح السفن بالمنطقة العربية ومصر



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS

SERVICES DESTINATIONS

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

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

ISRAEL SHUTTLE SERVICE (MISS): DIRECT SERVICE
ALEXANDRIA - ASHDOD - IZMIR - EVYAP - GEMLIK - ISTANBUL.

RUSSIA EXPRESS SERVICE (RES): DIRECT SERVICE
EL DEKHEILA - HAIFA - MERSIN - IZMIR - ISTANBUL - NOVOROSSIYSK.

TRANSSHIPMENT PORTS

MISURATA - ALGER - RADES - SFAX - VALENCIA - BARCELONA - CONSTANTA - VARNA - TARANTO

Alexandria Head Office

Marhaba Tower, Fouad St., Off-Horeya Road,
Raml Station, 21131, Alexandria, Egypt.

+ 203 391 3820
+ 203 391 3829

Port Said Branch

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

import@medkon-egypt.com

Cairo Branch

Marine Tower, 11 El Safa St., Sheraton
Buildings, Heliopolis, Cairo, Egypt.

+ 202 226 64010/11
+ 202 226 75227

Damitta 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

export@medkon-egypt.com

WWW.MEDKON-EGYPT.COM

قدم الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، ورقة بحثية حول آليات دعم صناعة بناء وصيانة السفن بالدول العربية، وذلك في ضوء صدور قرار لوزراء النقل العرب مؤخراً، بتكليف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، والجهات المعنية خاصة الاتحاد العربي لغرف الملاحة، بوضع رؤية واقعية عن أوضاع مستقبل وتحديات نشاط صيانة واصلاح السفن في الدول العربية، بهدف الته�ض بهذا النشاط عربياً خلال الفترة المقبلة.

جاء ذلك خلال المؤتمر الذي عقد بمقر هيئة قناة السويس بالاسماعيلية بمشاركة غرفة ملاحة الاسكندرية برئاسة الاستاذ محمد مصيلحي، وحضور الاستاذ وليد بدر الأمين العام لغرفة ملاحة الاسكندرية والاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، والمهندس مدحت القاضي عضو مجلس ادارة غرفة ملاحة الاسكندرية، ونائب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية.

وفي هذا الصدد أشار المهندس مدحت القاضي عضو مجلس ادارة غرفة ملاحة الاسكندرية، ونائب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، أن هناك عوامل لنجاح الدول في بناء واصلاح السفن، والتي تشمل التسليم، حيث بعد الانتهاء بنجاح من الاختبار للسفينة، يتم تسليمها إلى المالك أو المشغل وعادة ما يستلزم التسليم تجارب من المصنع مما يستدعي لأن يكون لديها كوادر بحرية و الهندسية مميزة.

صعوبة استخراج تأشيرات لهم، بالإضافة إلى إلزام أصحاب السفن أو التوكيلات الملاحية للتسجيل الكامل على النافذة وإجراءات معقدة لاستيراد الطرود الخاصة بقطع غيار السفن، ووجود مشكلات تتعلق بأجهزة اتصالات أو رادار أو كارتات أو لاب توب، كما وردت عدد من التعليقات

الملاحة البحرية أجرى استبيان بين ملاك ومشغلي السفن، حيث أبدى بعض أصحاب الشركات عدداً من التحديات أمام هذا النشاط في مصر، والتي من أهمها، ورد العديد من التعليقات بخصوص صعوبة تعين بعض الجنسيات للبحارة مثل السوريين والهنود والباكستانيين الفلبين وبعض الجنسيات و

ولفت إلى أن الشق الثاني من تلط الرؤية تشمل عمليات صيانة واصلاح السفن، حيث تعد إصلاحات السفن ضرورية للحفاظ على صلاحية السفن للإبحار والكافحة التشغيلية للسفن الحالية، كما يمكن أن تتراوح الإصلاحات من الصيانة الروتينية إلى الإصلاحات الرئيسية ويمكن إجراؤها في أحواض بناء السفن أو الأحواض الجافة أو حتى عندما تكون السفينة طافية.

كما تشمل الأنواع الشائعة، التجديد والتحديث والإصلاحات الهيكلية، حيث تخضع السفن لعملية تجديد لتحديث التصميمات الداخلية أو مناطق الإقامة أو أنظمة الملاحة والاتصالات، وقد يتضمن التحديث تركيب تقنية جديدة أو تعديل التحديث لتحسين كفاءة الطاقة أو الامتنال للوائح البيئية، أما إصلاحات الماكينات، فغالباً ما تنتهي إصلاحات السفن على إصلاح أو استبدال أنظمة الدفع والمحركات والمولدات والآلات الأخرى، وهذا يساعد في الحفاظ على الأداء والموثوقية.

كما أن هناك نوع الصيانة الدورية، حيث تتطلب السفن صيانة روتينية، مثل التنظيف والطلاء والفحص واستبدال المكونات البالية، وتساعد هذه الصيانة في منع التآكل وتتضمنبقاء السفينة في حالة مثالية، أما مرحلة الحوض الجاف، فيشمل الحوض الجاف إحضار السفينة إلى حوض جاف للفحص والصيانة وإصلاحات تحت خط الماء، وهو ما يسمح بالوصول إلى المناطق التي عادةً ما تكون مغمورة.

وأشار " القاضي " أن نشاط بناء وإصلاح السفن يتطلب عماله ماهرة وخبرة هندسية والالتزام باللوائح الدولية ومعايير مجتمع التصنيف. تساهم هذه الأنشطة بشكل كبير في نمو الصناعة البحرية وتلعب دوراً مهماً في التجارة والنقل العالمي.

ولفت إلى أن هناك بعض التجارب الناجحة في هذا النشاط، خاصة التجربة الكورية، حيث بلغت صادرات كوريا من هذا النشاط خلال العام الماضي ٢٠٢٢ قرابة ١٩ مليار دولار بحوالي ١٤٩ سفينة، بالإضافة إلى التجربة التركية، حيث بلغت صادراتها نحو ٢٢ مليار دولار العام الماضي بواقع سفينة.

وأوضح نائب رئيس الاتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية، أن الاتحاد العربي لغرف

PAN MARINE SHIPPING SERVICES AS AGENT FOR EMIRATES SHIPPING LINE

DIRECT SERVICE

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

TRANSSHIPMENT

INDIA - MIDDLE EAST - EAST AFRICA - FAR EAST

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

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

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

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

WWW.PAN-MARINE.NET

الوصول إلى أسواق وتقنيات وخبرات جديدة. واقتصرت الورقة ما يعرف بدعم ما بعد التسلیم، حيث يجب على شركات بناء السفن النظر في دعم ما بعد التسلیم، بما في ذلك الصيانة والإصلاح وخدمات ما بعد البيع، حيث يمكن أن يؤدي تقديم الدعم الشامل للعملاء طوال دورة حياة السفينة إلى تعزيز رضا العملاء وبناء علاقات طويلة الأمد. كما اقترح الاتحاد العربي لغرس الملاحة، أن يتم وضع خطة العمل الوطنية والعربيّة لتطوير أنشطة بناء السفن الوطنية لبنيتها وإصلاح السفن و يتم وضع العناصر الرئيسية التي تمأخذها في الاعتبار في استراتيجيات بناء السفن و تشمل الخطة تطوير الورش القائمة بالبناء و التطوير في عزبة البرج دمياط و رشيد و السويس، بالإضافة إلى البدء فوري في مواجهة بعض التحديات ومنها النظر في تطوير و ميكنة الإجراءات الجمركية الخاصة بقطع الغيار والطرود. كما يتم اجراءات تسهيل التأشيرات و التعيين و الرفت البحارة من الجنسيات السورية – الباكستانية و الفلبينية و الهندية و هي الجنسيات الأغلب في العاملين بالبحر، بالإضافة إلى التنسيق مع مصنعي الحديد لإنتاج الحديد المخصص المطلوب في الصناعات السفن الحديثة، كما يتم الإشادة بإجراءات هيئة قناة السويس و هيئات الموانئ و التفتيش البحري المصري و النظر في الاستفادة منها بالمنطقة، و النظر في مراجعة أسعار الترسانات المحلية و طرق السداد و عمل تعريفة مناسبة و جاذبة.

وطالب الاتحاد بضرورة تفعيل أنظمة الربط الخاصة بدخول الأحواض العالمية، وإصلاح وتفعيل كافة الفنادر الخاصة بحماية السفن أثناء الدخول والخروج من الحوض، و العمل على عمل تصنيفات بحرية عربية.

الأئمة والرقمنة والحلول الصديقة للبيئة ميزة تنافسية. كما أوصت الورقة بوضع خطط مفصلة وجداول زمنية وميزانيات، تضمن الإدارة الفعالة للمشروع والانتهاء في الوقت المناسب ، ومراقبة التكاليف ، وضمان الجودة ، وتخفيض المخاطر، كما يجب أن تتناول استراتيجيات بناء السفن إدارة سلسلة التوريد وتحسين الخدمات اللوجستية وضمان سلسلة توريد موثوقة، وهو أمرًا ضروريًا للبناء في الوقت المناسب والفعال من حيث التكلفة.

وأوضح " القاضي " أن يحتاج نشاط بناء السفن إلى تخطيط متطلبات القوى العاملة الخاصة بهم بناءً على نطاق المشروع والجداول الزمنية، وهذا يشمل تقييم متطلبات المهارات ، وبرامج التدريب ، واستراتيجيات التوظيف ، ومبادرات تنمية القوى العاملة لضمان قوة عاملة ماهرة ومحفزة بشكل كاف، كما يجب أن تراعي استراتيجيات بناء السفن الجوانب المالية مثل متطلبات الاستثمار ومصادر التمويل والعائد على الاستثمار، و يتضمن ذلك تقييم تكلفة البناء واستراتيجيات التسعير وإدارة التدفق النقدي والمخاطر المحتملة.

وبحسب رؤية الاتحاد العربي لغرس الملاحة البحرية، أشارت الورقة إلى أنه غالباً ما يستثمر بناء السفن في أنشطة البحث والتطوير لابتكار منتجاتهم و عملياتهم وتحسينها، وتركز جهود البحث والتطوير على تعزيز أداء السفن وسلامتها واستدامتها وكفاءتها التشغيلية، كما تم اقتراح التعاون والشراكات، حيث يعد التعاون مع العملاء والموردين وأصحاب المصلحة في الصناعة أمرًا ضروريًا لاستراتيجيات بناء السفن الناجحة، حيث يمكن أن يؤدي تكوين شراكات استراتيجية ومشاريع مشتركة وتحالفات إلى توفير

تكنولوجيّة طرق الدفع وعدم وجود تسهيلات في السداد بينما في الترسانات التركية يتم دفع ٥٪ والباقي بعد مدد تصل إلى ٦ شهور.

وأوصت الورقة البحثية بضرورة تفعيل أنظمة الربط الخاصة بدخول الأحواض العالمية، بالإضافة إلى إصلاح وتفعيل كافة الفنادر الخاصة بحماية السفن أثناء الدخول والخروج من الحوض، حيث يتم تأجيرها للعملاء وهو ما لا يحدث في كثير من الترسانات العالمية، بالإضافة إلى ضرورة تدريب الكوادر وعمال اللحام على تطبيق كافة الخطوات الخاصة بمختلف أنواع الحامات وتفعيل مراقبة قسم الجودة أثناء عمليات اللحام، كما طالبت بضرورة عمل تعريفة مناسبة وجاذبة ومتواقة مع التكلفة والأجور وجودة الخدمات.

كما شملت الدراسة، توصيات الاتحاد العربي لغرس الملاحة العربية، والتي تضمنت تطوير أنشطة بناء السفن الخاصة بهم وبنائها وإدارتها، كما يتم وضع العناصر الرئيسية التي يتمأخذها في الاعتبار بشكل شائع في استراتيجيات بناء السفن على أن يشارك بوضع الاستراتيجية الوطنية و العربية كافة العناصر المرتبطة بهذه الصناعة. وأشار القاضي، إلى أن

استراتيجية بناء السفن تبدأ بتحليل شامل لظروف السوق، بما في ذلك الطلب والمنافسة والعملاء المحتملين، حيث يساعد هذا التحليل في تحديد اتجاهات السوق وتفضيلات العملاء وأنواع السفن المطلوبة، بالإضافة إلى تحديد و اختيار التكنولوجيا، حيث يحتاج بناء السفن إلى تقييم و اختيار التقنيات المناسبة لمشاريع بناء السفن الخاصة بهم، كما يتضمن ذلك تقييم عوامل مختلفة مثل نوع السفينة وحجمها وأنظمة الدفع ولوائح البيئية وفعالية التكلفة، كما يمكن أن يوفر تبني التقنيات المبكرة مثل

» وزارة النقل: تباطؤ الإجراءات السودانية سبب تكدس الشاحنات في أرقيين وقساطل



قالت وزارة النقل أن سبب تكدس الشاحنات في المنفذين البريين (أرقيين وقساطل) على الحدود المصرية / السودانية هو تباطؤ إجراءات تخلص الجمارك من قبل الجانب السوداني والذي يقوم بالعمل لفترة محددة يومياً، بالإضافة إلى زيادة حجم الصادرات السودانية وشكاوى عدد من سائقى الشاحنات على الحدود. وأضافت الوزارة أن فور حدوث هذا التكدس تم عرض الموضوع



والتطوير لهذه المناطق اللوجستية.

كما تم البدء في إنشاء مناطق خدمية تشمل دورات مياه وكافيتيريات تقدم مستويات خدمة مميزة ومسجد مع تواجد نقاط اسعاف لت تقديم الخدمات والاسعافات الطبية السريعة اللازمة والتعامل مع حالات الطوارئ.

بكلفة جوانبه على مجلس الوزراء، موضحة بأن كان هناك توجيه بالتنسيق الكامل بين وزارة النقل وكافة الوزارات والجهات الأخرى المعنية (وزارة الداخلية - وزارة الصحة - محافظة أسوان) لسرعة تسهيل تحرك الشاحنات ومنع تكدسها على المعابر الحدودية.

وقدّمت وزارة النقل من خلال هيئة الموانئ البرية والجافة وبالتنسيق مع محافظة أسوان ووزارتي الداخلية والصحة بدفع عربات اسعاف إلى أماكن التكدس وتوزيع مياه ووجبات على السائقين.

وفي ضوء ما عرضه وزير النقل تم تصديق الدكتور رئيس مجلس الوزراء على تنظيم وصول الشاحنات إلى المناطق الحدودية بنظام التفويج بتجميع الشاحنات في أسوان للمتجهين إلى منفذ أرقين البري وفي أبو سمبل للمتجهين إلى منفذ قسطل البري مع تقديم كافة أنواع الرعاية الصحية باعلى مستوى وخدمات الاعاشة والتغذية لجميع سائقى الشاحنات وسيتم تحريك هذه الشاحنات وفق نظام التفويج بالعداد التي تتوافق مع طاقة المنفذ.

كما قامت وزارة النقل وبعد التنسيق مع محافظة أسوان بالبدء في توسيعة وتطوير المناطق اللوجستية الحالية في كل من أسوان (وادي كركر) وأبو سمبل لاستيعاب حركة الشاحنات المتزايدة ومنع تكدسها وتوكيل الهيئة العامة للطرق والكباري بتنفيذ أعمال التوسعة

٨٨٥ ناقلة غاز مسال تعبّر قناة السويس خلال العام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣



كراتشي بباكستان وحتى ميناء كوشين في غرب الهند. تخفيف ٣٥٪ للموانئ التي تقع شرق ميناء كوشين.

وأكّدت مصادر مطلعة أن هناك عوامل عزّزت من ارتفاع إيرادات قناة السويس وتشمل تعافي التجارة العالمية وخاصة المتبادلة بين التكتلات الاقتصادية وعلى رأسها الصين وسعر برميل البترول الذي يساهم بنسبة كبيرة في دفع الخطوط الملاحية إلى اختيار قناة السويس الأوفرتكلفة والأقصر مسافة.

وأضافت أن التوترات الدولية وإبرزها الحرب الروسية الأوكرانية والتي دعمت حركة البترول القادم من روسيا إلى الهند والصين ومنه إلى أوروبا ماراً بالقناة بجانب تغير سعر الدولار أمام وحدات حقوق السحب الخاصة "SDR" لاسيما كلما زادت قيمة الدولار أدى إلى زيادة إيرادات القناة.

شهدت حركة ناقلات الغاز الطبيعي المسال العابرة بقناة السويس خلال العام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣ عبر ٨٨٥ ناقلة محققة إيرادات ٤٤,٣٥ مليون دولار ، بفارق ١٠٩,٣ مليون دولار مقارنة بالعام المالي الأسبق ٢٠٢١/٢٠٢٢ والذي سجل ٤٣٥ مليون دولار بزيادة ٢٥٪.

وصاحب تلك الناقلات حمولات بلغت ٩٩,٤ مليون طن خلال العام المالي المنصرم بزيادة ٢,٥٪ مقارنة بالعام المالي ٢٠٢١/٢٠٢٢ والذي سجل ٩٧ مليون طن بفارق ٢,٤ مليون طن.

وفي السياق نفسه جددت هيئة قناة السويس مطع بولييو الماضي ولمدة ٦ أشهر العمل بالحاواز المقدمة لناقلات الغاز الطبيعي المسال المحملة والفارغة العاملة بين الخليج الأمريكي بدءاً من ميناء ميامي والموانئ التي تقع غربه داخل الخليج الأمريكي والموانئ التي تقع جنوب الخليج الأمريكي من جهة والمناطق التالية بقارة آسيا من جهة أخرى بنسبي تتراوح ما بين ١٠ إلى ٧٥٪.

وتشمل الحواجز منح ناقلات الغاز العاملة بين الخليج الأمريكي وموانئ الخليج العربي والموانئ التي تقع داخل الخليج العربي بدءاً من ميناء صور العماني والموانئ التي تقع شرقه حتى ميناء كوشين بغرب الهند تخفيفاً ٣٠٪ من رسوم العبور و ٦٠٪ للموانئ التي تقع شرق ميناء كوشين حتى ما قبل ميناء بورت كلانج الماليزي و ٧٥٪ عند الوصول إلى ميناء بورت كلانج وما شرقه.

كما تمنّح ناقلات الغاز الطبيعي المسال المحملة والفارغة العاملة بين موانئ الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية - التي تقع شمال ميناء ميامي- من جهة والموانئ الهندية وما شرقها من جهة أخرى وتشمل ١٠٪ للموانئ غرب شبه القارة الهندية بدءاً من ميناء

حركة نقل «البتروكيماويات» بقناة السويس تسجل ارتفاعاً خلال العام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣



كلانج وما شرقه تمنح تخفيضاً ٧٥٪.

كما حددت إدارة التحركات أن ناقلات الكيماويات والسوائل الأخرى المحملة والفارغة العاملة بين موانئ الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية (التي تقع شمال ميناء ميامي) من جهة والموانئ التي تقع شرق ميناء كوشين حتى ما قبل ميناء بورت كلانج تخفيضاً وقدره ١٥٪ من رسوم العبور ، و ٢٥٪ لميناء بورت كلانج وما شرقه.

وفي ذات السياق أعلنت إدارة التحركات بهيئة قناة السويس، عن تحصيل رسوم مقابل رسوم ومكوث السفن بمنطقة الانتظار بمخطاف بورسعيد، بعد مرور ٤ ساعه من توقيت دخولها للمنطقة مقابل ٣٠ سنه - أي ما يزيد عن ربع دولار -، عن كل طن من الحمولة الكلية لليوم الواحد.

كما سجلت قناة السويس خلال عامها المالي السابق ٢٠٢٢/٢٠٢٣ ارتفاعاً في حركة الوحدات العائمة الخاصة محققة عبور ٦٢٠ وحدة بزيادة بلغت ١٠٣٪ مقارنة بالعام المالي ٢٠٢١/٢٠٢٢ والذي حقق عبور ٥٦٢ وحدة عائمة خاصة، أي بفارق ٥٨ وحدة بحرية.

وحقق عبور تلك الوحدات إيرادات بلغت ٤٨,٧ مليون دولار وحمولات بلغت ٣ ملايين طن. وفي ذات السياق، طبقت هيئة قناة السويس مطلع يوليو الماضي تعديلات جديدة في لائحة الملاحة وقواعد مرور السفن التي تحمل وحدات عائمة بالقناة ، شاملة فرض الرسوم الإضافية على تلك السفن والتي تصل إلى ١٠٠٪ من رسوم عبور الوحدات العائمة المحملة على أساس الحمولة الكلية لقناة السويس، و ٢٪ من رسوم عبور السفينة العابرة لقناة السويس لكل قدم أو كسر القدم زيادة عن العرض الأقصى المحدد باللائحة.

كما تحسب «الحمولة الكلية لقناة السويس» للوحدات العائمة المحملة على سطح السفن العابرة لقناة السويس على أساس أبعاد التستيف الواردة بالمستندات الرسمية ، وهي أقصى طول X أقصى عرض X أقصى ارتفاع بدون الصواري.

ويذكر أن إحصائيات الملاحة بقناة سجلت خلال العام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣ سجلت أرقاماً قياسية جديدة وغير مسبوقة على مدار تاريخ القناة، محققة أعلى معدل للعبور ٢٥٨٨٧ سفينة، وأعلى حمولة صافية سنوية لعام مالي قدرها ١,٥ مليار طن، وأعلى إيراد سنوي مالي بلغ ٩,٤ مليار دولار، متتجاوزة بذلك جميع الأرقام التي تم تسجيلها من قبل.

سجلت حركة نقل البتروكيماويات بقناة السويس خلال العام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣ عبور ١٧٨٨ ناقلة بزيادة بلغت ٤,٨٪ أي بفارق ٨٢ سفينة مقارنة بالعام المالي الأسبق ٢٠٢٢/٢٠٢١ حيث حقق عبور ١٧٠٦ ناقلة.

وحقق عبور سفن البتروكيماويات إيرادات بلغت ٣٥٧ مليون دولار بزيادة ٤٥,٦٪ ، أي بفارق ٧٢,٨ مليون دولار مقارنة بالعام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢١ الذي حقق إيرادات بلغت ٢٨٤ مليون دولار.

وسجلت الحمولات العابرة لتلك الناقلات ٣٣ مليون طن بزيادة ٤,٢٪ مقارنة بنفس الفترة لعام ٢٠٢١/٢٠٢٢ مسجله حمولات ٣١,٦ مليون طن

وتمثل ناقلات البتروكيماويات نحو ٤٪ من إجمالي إيرادات قناة السويس السنوية.

وطبقت هيئة قناة السويس مطلع يوليو الماضي عدة حواجز جديدة لناقلات «الكيماويات والسوائل الأخرى» سواء المحملة أو الفارغة العاملة بين موانئ الساحل الشرقي للأمريكتين والخليج الأمريكي من جهة وموانئ الهند وما شرقها من جهة أخرى، بحسب تراوح ما بين ١٥٪ إلى ٧٥٪.

وجاءت تلك التخفيضات جاءت تشجيعاً لناقلات «الكيماويات والسوائل الأخرى» على عبور القناة.

وتشمل منح ناقلات الكيماويات والسوائل الأخرى المحملة العاملة بين الخليج الأمريكي (بدءاً من ميناء ميامي والموانئ التي تقع غربه داخل الخليج الأمريكي) وأيضاً الموانئ التي تقع جنوب الخليج الأمريكي حتى موانئ غرب شبه القارة الهندية (بدءاً من ميناء كراتشي بباكستان حتى ميناء كوشين في غرب الهند تخفيضاً ٥٪ من رسوم العبور العادي).

تابعت أن السفن المحملة من الخليج الأمريكي ومناطقه المحددة سابقاً حتى موانئ شرق ميناء كوشين حتى ما قبل ميناء بورت كلانج تمنح ٥٥٪ تخفيضاً من رسوم العبور بينما التي تصل حتى ميناء بورت

اللواء حاتم القاضي ومجلس ادارة الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية يستقبلون سفير اذربيجان بالقاهرة



استقبله من الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، ومسئولي المحافظة على حفارة الاستقبال، مشيرا إلى أن هذه الزيارة تعد الزيارة الرسمية الأولى له. فضلاً عن زيارة وفود من أذربيجان للقاهرة ومن المتوقع أن تأتي وفود أخرى خلال شهر سبتمبر وأكتوبر من هذا العام، ويطلع بولوخوف أن تزور هذه الوفود مدينة الإسكندرية. وأشار السفير إلى أنه تم عمل علاقات تأسيسية بين بعض المدن في أذربيجان وبين العديد من المحافظات المصرية، مؤكدا على أنه يتطلع لعمل علاقات أكثر عميقاً وشراكة على جميع الأصعدة بين الإسكندرية وأذربيجان.

استقبل اللواء بحري محمود حاتم القاضي رئيس مجموعة كادمار للملاحة، سفير H.E Mr.Alkhan Polukhov جمهورية أذربيجان بالقاهرة، وذلك بحضور محافظ الإسكندرية اللواء محمد الشريف ورئيس قطاع النقل البحري اللواء رضا اسماعيل، والاستاذ / محمد مصيلحي رئيس الاتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية، والمهندس مدحت القاضي نائب لرئيس المقر، والاستاذ/ وليد بدر أمين عام الاتحاد.

وكان اللقاء بهدف بحث سبل التعاون بين البلدين، حيث أشاد سفير أذربيجان بالقاهرة بعمق العلاقات مع مصر في مختلف المجالات، وهو ما أكدته زيارة السيد الرئيس عبدالفتاح السيسي رئيس الجمهورية لأذربيجان بداية العام الجاري.

وأشار محافظ الإسكندرية بأهمية زيادة الوفود الأذربيجانية إلى الإسكندرية، لما للإسكندرية من أهمية اقتصادية وتاريخية وسياحية، مؤكدا حرص المحافظة على تعزيز سبل التعاون وتسهيل كافة الإجراءات لإقامة علاقات تأسيسية بين الجانبين على كافة الأصعدة.

من جانبه، وجه السفير الشكر إلى الوفد الذي

شركة MSC توقيع اتفاقاً لبناء ١٠ سفن جديدة تعمل بالوقود المزدوج (LNG)



حاوية مكافحة عند الطلب، بما في ذلك السفن الملزمة بمواثيق طويلة الأمد من مزودي الحمولة.

أعلنت شركة البحر الأبيض المتوسط للشحن (MSC) عن توقيعها تعاقداً جديداً مع حوض بناء السفن الصيني Zhoushan Changhong الدولي لبناء ١٠ سفن حاويات جديدة تعمل بالوقود المزدوج (LNG). وحسب تقرير الشركة، والتي تتخذ من سويسرا مقراً لها، فإن الـ ١٠ سفن سعة ٣٠٠٠ حاوية مكافحة للتسليم بين النصف الثاني من ٢٠٢٦ و ٢٠٢٧، ولم يتم الكشف عن قيمة بناء السفن حتى الآن، فيما ترتفعصفقة دفتر طلبات الشركة في حوض بناء السفن إلى ٢٠ سفينة. يذكر أن MSC قد وقعت اتفاقية لبناء عشر سفن أخرى تعمل بالوقود المزدوج (LNG) بسعة استيعابية تبلغ ١٥٠٠ حاوية مكافحة، لتسليمها في عامي ٢٠٢٥ و ٢٠٢٦ مقابل ١٢٠ مليون دولار لكل منها.

ويعد لدى شركة MSC دفتر طلبات كبير يصل إلى ٦٠ سفينة حاويات وقود مزدوج (LNG)، بعضها جاهز أيضاً للأمونيا. وتقوم شركة MSC بتشغيل الآن ٧٧٤ سفينة تضم أكثر من ٥٥ مليون حاوية مكافحة، بما في ذلك ٢٧٦ سفينة مملوكة من ٢٤٨ مليون حاوية مكافحة، كما أنه لدى المشغل السويسري الإيطالي ١١٦ سفينة بأكثر من ١٤٤ مليون

» سفن البضائع العامة تحقق قفزة في أعدادها وحمولاتها العابرة قناة السويس ٢٠٢٣/٢٠٢٢



القياسية التي تسجلها حركة الملاحة بالقناة تعكس بما لا يدع مجالاً للشك عدم صحة الأصوات التي شكت في الجدوى الاقتصادية لمشروع قناة السويس الجديدة الذي نجح في تحقيق المستهدف منه برفع كفاءة القناة بزيادة طاقتها العددية والاستيعابية وما ترتب عن ذلك من زيادة متوسط العبور اليومي للسفن العابرة للقناة.

وأشار إلى ارتفاع متوسط العبور اليومي بالقناة إلى ٧٢ سفينة خلال العام الميلادي الجاري، وتحقيق القناة لأعلى معدلات عبورها اليومية في مارس الماضي بعبور ١٠٧ سفن.

حققة زيادة في إيراداتها بلغت ١٦١,٤٪ سفن البضائع العامة تحقق قفزة في أعدادها وحمولاتها العابرة قناة السويس ٢٠٢٣/٢٠٢٢

قفزت حركة سفن البضائع العامة بقناة السويس خلال العام المالي ٢٠٢٣/٢٠٢٢ سفينه ١٤٢١ بزيادة تخطت الـ ١٢٨٪ مقارنة بالعام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢١ والذي سجل عبور ٦٢١ سفينة بفارق ٨٠٠ سفينة. وسجلت تلك الفجزة في أعداد سفن البضائع العامة إيرادات بلغت ١٩٢ مليون دولار بفارق ١١٨,٦ مليون دولار مقارنة بالعام المالي الأسبق ٢٠٢١/٢٠٢٢ الذي حقق ٧٣,٤ مليون دولار أي بزيادة بلغت ١٦١,٤٪.

وتتمثل حركة نقل البضائع العامة نحو ٦٪ من حركة السفن بقناة السويس. كما سجلت الحمولات خلال العام المالي ٢٠٢٣/٢٠٢٢ نحو ١٧ مليون طن بزيادة ٩,٥ مليون طن مقارنة بالعام المالي الأسبق مسجلة ٧,٥ مليون طن. يذكر أن سفن البضائع العامة تحمل بضائع معينة مثل الكيماويات، الأغذية، الأثاث، الآلات، الأحذية، الملابس، وغيرها.

كما أكد الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس في تصريحات سابقة أن الأرقام

» ميرسك تخفض توقعاتها بشأن تجارة الحاويات العالمية بسبب ضعف الطلب



خفضت شركة الشحن العملاقة "إيه بي مولر-ميرسك" تقديراتها بشأن تجارة الحاويات العالمية، مما يشير إلى أن ضعف الطلب لا يزال يعيق النشاط الاقتصادي بعد سنوات من صدمات الإمدادات، بحسب وكالة بلومبرج. يتوقع أن تتكشم تجارة الحاويات العالمية بنسبة تصل إلى ٤٪، هذا العام، أي بتراجع عن توقعات "ميرسك" السابقة بنسبة تصل إلى ٢,٥٪، حسبما ذكرت الشركة التي يقع مقرها في كوبنهاغن، في بيان، يوم الجمعة، حيث لا توجد أي علامات جوهرية على تعافي المعدلات، هذا العام.

الراهن، تقلبات عدّة، بدءاً من رفع أسعار الفائدة، وخطر الركود، بالإضافة إلى حالات عدم اليقين بشأن نمو الناتج المحلي الإجمالي في الصين، ونسبة الطلب في الصين، العام المقبل

محدودية إمدادات السفن.

يفقد النمو الاقتصادي العالمي، اليوم، زخمه، حيث تعمل الشركات من خلال المخزونات الحالية، بدلاً من شحن سلع جديدة من آسيا إلى أوروبا والولايات المتحدة. وهي عملية تُعرف باسم "خفض المخزون".

وقال ستيفان كوفاتشيف، محلل قسم الائتمان لدى بلومبرغ إن்டلجننس: "طغت توقعات إصلاح المخزون لفترات طويلة ومخاطر الركود، وضعف معدلات الإنتاج على مكاسب "ميرسك" القوية في الربع الثاني، والتوجيه المحسن للعام بأكمله، ما قد يشكل قصة ائتمان الشركة خلال الأشهر المقبلة. يمكن أن تؤدي أسعار الشحن الأكثر ليونة، والتي تراجعت بنسبة ٥١٪ في الربع الثاني، إلى جانب عمليات تسليم السفن الجديدة، وتراجع الدخل المتاح، إلى تدهور مقاييس الائتمان خلال النصف الثاني من العام ٢٠٢٤".

وأشارت "ميرسك"، التي تنقل نحو سدس الحاويات في العالم، إلى تراجع أحجام الحاويات بنسبة ٦,١٪ في الربع الثاني، بينما تراجعت أسعار الشحن بنسبة ٥١٪ عن الفترة نفسها من عام ٢٠٢٢.

التوقعات هي رؤية بعض الائتمان في السوق خلال عام ٢٠٢٤، والعودة إلى منطقة النمو الإيجابية. فيما يتعلق بالاقتصاد العالمي، لا تزال قلقين جدًا، وفقاً لكيلر، حيث نشهد، في الوقت

قال الرئيس التنفيذي فنسنت كيلر، في مقابلة مع داني بيرغر، ومارك كودمور، من تلفزيون بلومبرج: "قضيتنا ليست من أجل الركود، لكنها تهدف إلى ضمان بيئة هادئة مستمرة لبقية هذا العام"، مشيرًا إلى أن

تجارة الحاويات العالمية

رفع المسؤولون، على مدار العام الماضي، بدءاً من الاحتياطي الفيدرالي، إلى البنك المركزي الأوروبي، أسعار الفائدة لترويض التضخم الذي ارتفع إلى أسرع وتيرة منذ عقود، كما أثار رفعهم السريع لتكلف الافتراض شبح هبوط أكثر صعوبة. ومع ذلك فإن الحاجة الأساسية بالنسبة للمتنبئين الرئيسيين، بما في ذلك صندوق النقد الدولي، هي استمرار هذا التوسع. تواجه "ميرسك"، إلى جانب بقية قطاع الشحن، تعديلاً مفاجئاً بعد تحقيق أرباح قياسية في عامي ٢٠٢١ و ٢٠٢٢ بفضل ارتفاع الطلب على السلع الاستهلاكية أثناء الوباء، إلى جانب

تراجع الأصول

توقع "ميرسك" أن يشهد إصلاح المخزون انخفاضاً، لكنها قالت "يبدو طويلاً ويتوقع استمراره حتى نهاية العام"، مضيفة أنه لا توجد علامة على انتعاش كبير في الأحجام، خلال النصف الثاني من العام الحالي.

أدت التوقعات إلى تراجع أسهم الشركة بنسبة ٣,٨٪ في العاصمة الدنماركية، وهو أكبر انخفاض تسجله في أسبوعين. كانت الأسهم قد محت خسائرها بحلول الساعة ١٠:٥٥ صباحاً، لتحقيق مكاسب تصل إلى ٤٪.

أعلنت الشركة أرباح الربع الثاني التي تجاوزت التقديرات، ورفعت الحد الأدنى لنطاق توقعات الأرباح لعام ٢٠٢٣، مشيرةً إلى أن تراجع التكاليف خفف تأثير البيئة الاقتصادية السيئة. تراجعت الأرباح المعدلة قبل الفائدة والضريبة والإطفاء واستهلاك الدين إلى ٢,٩١ مليار دولار في الربع الثاني. يقارن ذلك مع متوسط تقدير ٢,٢٩ مليار دولار في استطلاع للمحللين. توقعت "ميرسك" ارتفاع الأرباح المعدلة قبل الفائدة والضريبة والإطفاء واستهلاك الدين من ٩,٥ مليار دولار إلى ١١ مليار دولار، بعد أن أشارت التوقعات السابقة إلى ارتفاعها من ٨ مليارات دولار إلى ١١ مليار دولار.

مخاطر الإمدادات

قال كيلر، في البيان: "خففت إجراءاتنا الحاسمة بشأن احتواء التكاليف جنباً إلى جنب مع محظوظة عقودنا بعض آثار تطبيع السوق". مضيفاً: "سيستمر التركيز على التكلفة في لعب دور مركزي في التعامل مع توقعات السوق الضعيفة التي تتوقع أن تستمر حتى نهاية العام". يرى الرئيس التنفيذي أيضاً أن مخاطر الإمدادات ستكتشف، خلال الأشهر الـ ١٢ إلى ١٨ المقبلة، مع دخول سفن جديدة السوق، ما يُعد مواصلة للتخفيف.

عبدالحكيم العلوى: ٧ محاور لأهداف الجمارك الخضراء

ومحلية وغرف تجارية وتجار ومستوردين وقطاع خاص على تيسير التجارة المشروعة بتلك المواد، وتتضمن المبادرة شكلاً فريداً من التعاون والتنسيق المحلي بين الهيئة والإدارات الجمركية والمؤسسات المعنية

قال الدكتور عبدالحكيم العلوى، مدير إدارة الجمارك الخضراء ، إن مبادرة الجمارك الخضراء التي تتبناها الهيئة الاتحادية للجمارك تقوم على تعزيز قدرة الإدارات الشركاء من وزارات ووزارات ومؤسسات اتحادية الجمركية وشركائها على كشف ومكافحة



الدولية في أنواع الحيوان والنبات البرية والمهددة بالانقراض؛ واتفاقية بازل؛ واتفاقية استكهولم؛ وبروتوكول مونتريال، وبروتوكول قرطاجة المتعلق بالسلامة البيولوجية الملحق باتفاقية التنوع البيولوجي؛ ومنظمة حظر الأسلحة الكيميائية. وتتيح مبادرة الجمارك الخضراء نهجاً متكاملاً لتزويد موظفي الإدارات الجمركية والمؤسسات والجهات ذات العلاقة بالمعلومات والتدريب وإنكاء الوعي من أجل مساعدتهم على رصد تجارة السلع ذات الأهمية البيئية

ومحلية وغرف تجارية وتجار ومستوردين وقطاع خاص على تيسير التجارة المشروعة بتلك المواد، وتتضمن المبادرة شكلاً فريداً من التعاون والتنسيق المحلي بين الهيئة والإدارات الجمركية والمؤسسات المعنية بالبيئة في الدولة، وكذلك التنسيق الدولي، فيما بين الهيئة والمنظمات الدولية.

والجدير بالذكر أن تلك المبادرة تشمل قائمة الشركاء على المستوى الدولي أمانات الهيئات التالية «منظمة الجمارك العالمية»، «المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (إنتربول)؛ والاتفاقية المعنية بالتجارة

أهداف مبادرة الجمارك الخضراء

ذات العلاقة في الداخل. وأوضح «العلوي» أن من ضمن أهداف مبادرة الجمارك الخضراء زيادة وعي الجمهور بالجمارك الخضراء عبر وسائل الإعلام، وخطوة عمل الهيئة بخصوص المبادرة.

فيما بين الهيئة وشركائها في مجال البيئة والجمارك والغرف التجارية والقطاع الخاص. كما تتضمن الأهداف تعزيز التعاون الإقليمي والثاني بين الإمارات والمنظمات والمؤسسات والإدارات الجمركية الدولية، وتوفير الدعم للإدارات الجمركية المحلية والمؤسسات والجهات ذات العلاقة في

وكشف مدير إدارة الجمارك الخضراء أن المبادرة تتلخص في ٧ محاور تمثل في زيادة الوعي لدى إدارات الجمارك المحلية بأهمية ومكونات الجمارك الخضراء.

إلى جانب إنشاء مجموعة من المدربين على الجمارك الخضراء في كل إدارة لكي يقدموا التدريب على المستوى الوطني، والتنسيق

خطة الهيئة الاتحادية للجمارك

الإعلام المختلفة المرئية والمسموعة والممروءة والإنترنت، وإصدار الكتب والنشرات التوعوية بين الجهات المعنية بالمواد الكيميائية، رقاية أو توريداً أو تصنيعاً أو تسويقاً أو استهلاكاً بين أفراد المجتمع، حول مخاطر هذه المنتجات، ومبعة استخدامها المفترض أو غير السليم من قبل الأفراد والأسر. وتضمنت الخطة تفعيل القوانين والنظم المحلية الحالية، وسن ما يطورها لفرض العقوبات الرادعة دون استيراد هذه المواد من غير الجهات المخولة نظرياً. والتشجيع على إنشاء ترخيص للشركات البيئية المتخصصة في معالجة نفايات المواد الكيميائية لإعادة استخدامها أو التخلص منها بالطرق العلمية السليمة المعتمدة عالمياً. إلى جانب التأكيد على الأفراد والمؤسسات والشركات المتعاملة مع المواد الكيميائية، استيراداً أو إنتاجاً أو تسويقاً أو استهلاكاً، بالعمل على تأهيل العاملين لديهم بمختلف قناتهم من خلال دورات تدريبية متخصصة على رأس العمل حول المواد الكيميائية ومخاطرها.

المجال، والقوانين والتشريعات والاتفاقيات الدولية. وتشكيل فرق خاصة لمكافحة حرائق وكوارث المواد الكيميائية ضمن منظومة الحماية المدنية، وزيادة أعدادها وتأهيل وتدريب القائم منها أفراداً ومعدات وأدوات الوقاية وغيرها. الدعوة إلى اعتماد منهج دراسي عن المواد الكيميائية، والتعامل معها في الكليات والأكاديميات الأمنية والعسكرية والحربية، لتخرج ضباط لديهم الدراسة اللازمة عن تلك المواد ومخاطرها، ليصبحوا نواة تلك التشكيلات الخاصة بمواجهة حرائق وكوارث المواد الكيميائية. وتشكيل لجان علمية استشارية دائمة من المختصين والمهتمين بالمواد الكيميائية ومخاطرها من الجهات التعليمية والبحثية والأمنية، برئاسة إدارات الحماية المدنية بالدفاع المدني، تعنى بإجراء الدراسات وطرح الحلول وتقديم المشورة العلمية للتعامل مع المواد الكيميائية والمشاركة في رسم خطط الطوارئ لمواجهة مخاطرها وكوارثها على حد سواء. بالإضافة إلى نشر الوعي الثقافي عبر وسائل

تضمن خطة الهيئة الاتحادية للجمارك الاستراتيجية خلال الفترة من ٢٠١٤ - ٢٠١٦ مجموعة من الإجراءات والتوصيات التي سيتم العمل على تطبيقها. وتضمنت الخطة حصر المواد الكيميائية ومستورديها من قبل الجهات المعنية كل فيما يخصه وقصر استيرادها على الجهات المرخصة فقط، وإلزام المستوردين للمواد الكيميائية إرفاق نشرات تعريفية بالمنتج أو ما يعرف بنشر سلامة المواد الكيميائية (MSDS). كما تتضمن الاسم العلمي والتجاري للمنتج وصيغة المواد الفعالة به، وأثار استخدامه المفترض، وإرشادات طريقة استخدام السليم، وطرق التخلص منه ومن نفاياته، وطرق التعامل معه أثناء الحريق وتخزينه، وما هي المواد الواجب تفادي تخزينها. إلى جانب تفعيل قاعدة معلومات وطنية عن المواد الكيميائية وتعزيزها والعمل على تحديثها وفق المستجدات العالمية، وإلزام الشركات العالمية المستثمرة داخل الدولة بالتقيد بالقوانين والنظم المحلية الخاصة بالمواد الكيميائية وإدارتها واستيرادها، والالتزام بقوانين وتشريعات بلدانهم الأم في هذا

الميناء طفرة في منظومة النقل واللوجستيات

هيئة الموانئ البرية والجافة: دور بارز لميناء أكتوبر في حركة الواردات وال الصادرات



وتوفير الوقت والتكاليف لصالح أصحاب المصانع.

جدير بالذكر أن ميناء أكتوبر الجاف الموجود في مدينة السادس من أكتوبر الجديدة يُعد أول ميناء جاف في مصر، ويعبر عن شراكة فعالة بين القطاعين العام والخاص، حيث يشارك في متابعة تشغيله هيئة الموانئ البرية والجافة التابعة لوزارة

النقل، بالإضافة إلى شركة ميناء أكتوبر الجاف، والتي تأتي بتحالف بين شركتي السويدي إلكترويك، وهي شركة رائدة في مجال الطاقة المتكاملة والبنية التحتية والحلول الرقمية بمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا، وشركة دي بي شنكر العالمية؛ بهدف توفير نموذج لمرفق ميناء متكامل يعمل وفق أحدث النظم الرقمية العالمية في مصر.

ويُعد المشروع أول ميناء جاف في مصر يفوز بجائزة "IJ Global" كأفضل مشروع نقل بالشراكة بين القطاعين العام والخاص في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وأول مشروع في إطار برنامج المدن الخضراء للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية في مصر.

البحرية، وتوفير الوقت والمال لصالح أصحاب المصانع، وتخفيض الضغط على الطرق البرية التي تتطلب مبالغ باهظة لصيانتها نتيجة المرور الكثيف لشاحنات نقل البضائع الثقيلة عليها، وبما يسهم في زيادة نقل البضائع بالسكك الحديدية، علاوة على حركة نقل البضائع على الطرق لحفظ على شبكة الطرق وتقليل تكلفة التشغيل وتقليل الانبعاثات الضارة بالبيئة وتوفير الكميات المستهلكة من الوقود المستخدم في النقل البري.

ميناء أكتوبر الجاف يتميز بوجود مستودع جمركي يستوعب البضائع الواردة، ولفتت هيئة الموانئ البرية والجافة إلى تميز الميناء الجاف بوجود مستودع جمركي يستوعب البضائع الواردة، فضلاً عن تقديم خدمات ذات قيمة مضافة، مثل عمليات التعبئة والتغليف للبضائع، ومزج المنتجات الأجنبية بأخرى أجنبية أو محلية،

بالإضافة إلى ذلك، يتيح الميناء تخزين البضائع المستوردة في مستودعاتها لصالح المستثمرين، حيث يتم تسليم هذه البضائع وفقاً لاحتياجات المستوردين، وتسديد الرسوم الجمركية المعمول بها،

حيث يأتي ذلك في إطار جهود الميناء لتخفيض الضغط عن الموانئ البحرية،

أعلنت هيئة الموانئ البرية والجافة توالي استقبال ميناء أكتوبر الجاف للواردات وال الصادرات، القادمة والمتوجهة من وإلى الموانئ البحرية المصرية منذ تشغيله تجريبياً في نوفمبر الماضي، وافتتاحه وتشغيله رسمياً في منتصف يونيو الماضي. وأصدرت الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة بياناً صحفياً عن استقبال الميناء أحد القطارات المحملة بعدد ٢٣ حاوية (واردة) من ميناء السخنة عبر خطوط السكك الحديدية، خلال الأيام الماضية، والتي أعقبها استقبال الميناء عدداً من القطارات المحملة بالحاويات القادمة من الموانئ البحرية المختلفة.

وأشارت هيئة الموانئ البرية والجافة إلى أن هذه الشحنة جاءت عبر الخط الملاحي "CMA" ، وتم تنفيذ كل الإجراءات الخاصة بها، من تفريغ الحاويات في ميناء السخنة، والنقل مباشرة للفحص بالأشعة، ثم النقل إلى ساحة انتظار محطة القطار،

وهو ما يعزز ويزد الدور الكبير والمميزات المتعددة للميناء في تسهيل حركة الصادرات والواردات، حيث يمثل الميناء طفرة في منظومة النقل واللوجستيات،

حيث يسهم في منع تكدس الموانئ البحرية بالحاويات، من خلال إجراءات جمركية سريعة وفعالة تعمل وفق قاعدة رقمية متطرفة.

كما يتميز الميناء الجاف باحتوائه على مستودعات جمركية لتخزين البضائع الواردة، سواء مستودعات عامة أو خاصة، مع وجود خدمات ذات قيمة مضافة، مثل عمليات التعبئة والتغليف للبضائع، ومزج المنتجات الأجنبية بأخرى أجنبية أو محلية، بقصد إعادة التصدير فقط، وإصلاح الحاويات، وفحص الحاويات المبردة.

كما يتيح الميناء تخزين البضائع المستوردة في المستودعات لصالح المستثمرين، بحيث يتم الإفراج عن تلك البضائع حسب طلب المستورد، وسداد الجمارك الخاصة بالبضائع المفرج عنها فقط، إلى جانب تخفيف الضغط على الموانئ

السيسي يوقع قانوناً بمنح التزام تمويل وتشغيل محطة الحاويات بميناء شرق بور سعيد لشركة قناة السويس



وقع الرئيس عبد الفتاح السيسي قانون رقم ١٦٥ لسنة ٢٠٢٣ بمنح التزام تمويل وتصميم وإنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة وإعادة تسليم محطة الحاويات (٢) بميناء شرق بور سعيد، لشركة قناة السويس للحاويات شركة مساهمة مصرية تعمل بنظام المناطق الحرة الخاصة ومؤسسة طبقاً لأحكام قانون ضمانات وحوافز الاستثمار. وتكون مدة الالتزام الممنوح للشركة ثلاثة عاماً تبدأ من تاريخ تسلم أرض المشروع من مانح الالتزام.

تقدّم غرفة ملاحة الإسكندرية
بخالص التهاني القلبية
لعلي الفريق أسامة ربيع
رئيس هيئة قناة السويس

على ثقة القيادة السياسية في التجديد لسيادته
داعين المولى عز وجل أن يوفّقها لما فيه الخير
لوطننا الغالي

رئيس مجلس الإدارة
محمد ربيح

INMAR

Finmar Shipping Co. (S.A.E)

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

www.finmarshipping.com.eg

الرئيس السيسي يقرر تجديد الثقة للفريق أسامة ربيع ووليد جمال الدين



أصدر الرئيس عبد الفتاح السيسي القرار رقم ٣٣٦ لسنة ٢٠٢٣ بمد خدمة الفريق أسامة منير محمد ربيع، رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس وعضو مجلس الإدارة المنتدب لمدة عام.

كما أصدر الرئيس السيسي، قراراً جمهورياً رقم ٣٣٥ لسنة ٢٠٢٣، بتجديد تعين وليد جمال الدين رئيساً للهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس وذلك لمدة عام، اعتباراً من ١٢ أغسطس ٢٠٢٣.

كان "جمال الدين" يشغل منصب المدير التنفيذي للهيئة الاقتصادية لقناة السويس من يناير ٢٠٢٠، ثم نائباً لرئيس الهيئة لشئون الاستثمار والترويج بقرار جمهوري صدر في مايو ٢٠٢٢، قبل أن يتم تعينه

تهدف إلى توطين صناعات مستهدفة تعزز من تنافسية الهيئة عالمياً بجانب سد احتياجات الأسواق الإقليمية من هذه الصناعات.

رئيساً للهيئة العام الماضي بقرار جمهوري في الثاني عشر من أغسطس ٢٠٢٢. وتعنى الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس خلال الفترة الحالية إلى تنفيذ خطتها الاستراتيجية ٢٠٢٥-٢٠٢٠، والتي

تدشين خدمة جديدة للخط الملاحي للربط مع موانئ مصر وروسيا والصين



الموانئ المصرية والروسية والصينية، والتي تعد من أهم الأسواق ذات التبادل التجاري المرتفع مع السوق المصرية. وتعنى شركات الحاويات الحكومية لاستقطاب الخطوط الملاحية الجديدة، وذلك في إجراء المنافسة الكبيرة بين المحطات الجديدة والتي تم افتتاحها مؤخراً، خاصة محطة تحيا مصر متعددة الأغراض والتي تم تشغيلها تجارياً خلال يونيو الماضي رسمياً.

ودمياط ثم إلى الموانئ الصينية، وذلك لنقل الحاويات الجافة والمبردة.

ولفت إلى أنه تم التعاقد على أن تستقبل شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة، وشركة دمياط لتداول الحاويات لاستقبال تلك الحاويات، موضحاً أن أول سفينة دخلت ميناء الدخيلة الأسبوع الماضي بواقع ٢٥٠ حاوية. وأضاف أن هناك طلباً متزايداً على الحاويات بين

كشف وليد الصعيدي رئيس مجلس إدارة توكيلا روبل تريدر وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحة دمياط، عن تدشين خدمة جديدة للخط الملاحي للربط بين الموانئ المصرية وروسيا والصين. وأضاف في تصريحات صحفية، أنه تم دخول أول سفينة مؤخراً لميناء الدخيلة ضمن الخدمة الجديدة، والتي من المقرر أن تربط موانئ روسيا بالدخيلة

میناء الإسكندرية تداول ٤,٥ مليون طن من البضائع خلال يونيو الماضي



ومغادرتها ورفع المعدلات القياسية لعمليات الشحن والتغليف والسعى المستمر لتنقیل التكاليف بالميناء.

وذكر تقرير صادر عن هيئة الميناء عن تحقيق أعلى معدل تداول لحاويات الترانزيت في تاريخها، حيث أكدت المؤشرات الإحصائية عن النصف الأول من عام ٢٠٢٣ تحقيق ميناء الإسكندرية والدخيلة ارتفاعاً كبيراً خلال المدة من ١ يناير إلى ٣٠ يونيو بواقع ٩٦٪ بالمقارنة مع الفترة المثلية من عام ٢٠٢٢.

وجاءت هذه الزيادات جاءت في إطار توجيهات القيادة السياسية بتحويل مصر إلى مركز لوجستي عالمي.

وكانت قد عقدت ميناء الإسكندرية العديد من الاجتماعات وجلسات التشاور الموسعة مع أعضاء المجتمع المينائي (TOKIOLAS ملاحيه، مشغلي المحطات، شركات شحن وتغليف، مصدرين ومستوردين، جمارك) للوقوف على المعوقات وتذليلها والاطلاع على المطالب ومقتراحات التطوير والتنسيق بشأنها مع مختلف الجهات المعنية بالدولة، والتنسيقات والتعاون الخارجي على الصعيد الدولي مع أصحاب الشأن وعدد من الموانئ الأجنبية لاستقطاب تجارة الترانزيت والعمل على تدشين خطوط ملاحية ثابتة.

كما تم التنسيق التام مع مصلحة الجمارك المصرية لاتخاذ إجراءات فعالية لتسهيل تجارة الترانزيت والتي أبدت كامل التعاون والذي أسرى على سبيل المثال لا الحصر عن إصدار مصلحة الجمارك المصرية للمنشور رقم ٢٥ لسنة ٢٠٢٣ والذي تضمن إخضاع الرسائل الواردة للموانئ والتي يتم نقلها وفقاً لنظام البضائع العابرة (الترانزيت غير المباشر) لمسار الإفراج الجمركي الأخضر مع الاكتفاء بالعرض على أجهزة الفحص بالأشعة X-RAY بشرط سلامه الاختام والاقفال؛ وهذا الاجراء الذي سينهي عملية الفحص اليدوي بشكل كبير سيؤدي إلى خفض الوقت والتكلفة على العملاء على نحو ملحوظ وعدم خضوع حاويات الترانزيت المباشر لإجراءات الفحص والكشف.

كما تم التنسيق مع الشركات الخزنة بميناء الإسكندرية والدخيلة لتوفير ساحات مخصصة للترانزيت والتي أبدت استعدادها لاستقبال الحاويات الترانزيت بعداد كبير داخل ساحات مخصصة لذلك، وإتاحة إمكانية التعامل المباشر للعملاء على المنظومة الإلكترونية لهيئة أونلاين لتقديم الخدمات واستقبال الطلبات الخاصة بالترانزيت.

كما يتم تقديم كافة التسهيلات والتخفيضات الالزمة تشجيعاً لتجارة الترانزيت ومنها استحداث مركز لخدمة العملاء من بين مهامه استلام الوثائق وتلقي الطلبات والشكوى وتوفير إمكانية الدفع الإلكتروني كما تم منح تخفيض على رسوم بضائع الترانزيت بموجب القرار ٤٦ لسنة ٢٠١٩ بواقع نسبة تخفيض ٢٠٪.

حققت هيئة ميناء الإسكندرية معدل تداول بلغ خلال يونيو الماضي نحو ٤٥٥ مليون طن، وذلك مقارنة بنحو بحجم وصل إلى ٥٦٨ مليون طن خلال نفس الشهر من العام الماضي.

وكانت أهم البضائع المتداولة هي البضائع العامة والتي بلغت ٤٦٥,٣ ألف طن، وذلك مقارنة بنحو ٣٨١ ألف طن خلال نفس الشهر من العام الماضي، بينما البضائع من الصب السائل نجوا ٣٩٦ ألف طن، وذلك مقارنة بنحو ٥٩٩ ألف طن من نفس الشهر بالعام الماضي.

كما بلغت حجم البضائع المتداولة خلال يونيو الماضي من الصب الجاف والحبوب نحو ١,٩ مليون طن، فيما كانت ٢,٢ مليون طن خلال نفس الشهر من العام الماضي، فيما بلغت البضائع من الحاويات تصل إلى ١,٨ مليون طن، والتي كانت خلال العام الماضي في نفس الشهر نحو ٢ مليون طن.

كما أظهرت بيانات هيئة ميناء الإسكندرية، وصول الحاويات المتداولة خلال يونيو الماضي، إلى نحو ١٥٦ ألف حاوية، وذلك مقارنة بنحو بما تم تداوله خلال يونيو من العام الماضي والتي كانت ١٣٧,٥ ألف حاوية، وأرجعت الزيادة إلى تشغيل محطة تحيا مصر الجديدة التي تم تشغيلها عبر شركة CMA-CGM الفرنسية.

وبالنسبة لمعدلات دخول السفن، فقد شهدت ميناء الإسكندرية تزايداً كبيراً في أغلب أنواع السفن خلال شهر يونيو ٢٠٢٣ بالمقارنة بشهر يونيو ٢٠٢٢ حيث بلغت أعداد السفن ٤١٠ سفينة بزيادة قدرها ٧١ سفينة عن الشهر المثل من العام السابق بنسبة زيادة ٢١٪ تقريباً، حيث كانت خلال يونيو الماضي ٣٣٩ سفينة.

وقد تصدرت سفن البضائع العامة طليعة سفن البضائع التي شهدت ارتفاعاً كبيراً خلال شهر يونيو ٢٠٢٣ مقارنة بشهر يونيو ٢٠٢٢ والتي حققت نسبة زيادة بلغت ٦٦٪ بفارق ٦٤ سفينة بضائع عن الشهر المثل من العام الماضي.

كما شهدت سفن الحاويات بدورها زيادة كبيرة خلال شهر يونيو ٢٠٢٣ مقارنة بشهر يونيو ٢٠٢٢ بواقع ٢٨ سفينة إضافية محققة بذلك نسبة زيادة تجاوزت ٤٤,٣٪.

وفي ذات السياق فقد شهدت سفن الصب الجاف تزايداً أيضاً بفارق ٥ سفين إضافية خلال شهر يونيو من العام الجاري مقارنة بالشهر المثل من العام السابق بنسبة زيادة بلغ ١١٪.

كما شهدت سفن السياحة بدورها حراكاً نشطاً حيث وردت ٣ سفن سياحة خلال شهر يونيو من العام الجاري في حين لم يشهد شهر يونيو من العام السابق ورود سفن سياحية.

وفي سياق متصل فقد شهدت حركة الملاحة وتدالل البضائع نشاطاً ملحوظاً بمينائي الإسكندرية والدخيلة خلال الـ ٤٨ ساعة الماضية حيث بُلغت أعداد سفن الوصول والمغادرة ٥٠ سفينة بينما يجري العمل حالياً على شحن وتغليف ٤٣ سفينة كما تم تداول ٢٠٤,٦ ألف طن بضائع بمختلف أنواعها و ٢٦٠٠ حاوية مكافئة تقريباً.

تأتي هذه الزيادات في حركة الملاحة وتدالل البضائع بتحقيق الإحترافية في أداء الأعمال من قبل المرشدين وأطقم إدارة الحركة والإرشاد والقطار بالميناء وكذا إتباع العاملين بالهيئة للسبل التكنولوجية المتقدمة لسرعة إنهاء الإجراءات المتعلقة برسو السفن

» ميناء الإسكندرية تطرح محطة الصب الجاف بميناء الدخيلة... تعرف على التفاصيل

ويحد أقصى ثمانية عشر (١٨) شهراً حتى بدء التشغيل الفعلي للمشروع. وتنجح مدة الالتزام "٣٠ عاماً" بموجب قانون يصدر من مجلس النواب المصري بعد استيفاء كافة الإجراءات والضوابط القانونية والإجرائية الالزامية لتصور قانون منح الالتزام. فيما يخضع تجديد حق الالتزام لذات ضوابط وأحكام إصدارة من مجلس النواب المصري وبما لا يتعارض مع الأحكام الدستورية والقانونية المعمول بها في حينه، ولهيئة الميناء الحق - قبل انتهاء فترة الالتزام بنحو ٢٤ شهراً - في الإعلان عن دعوة محلية أو عالمية للمستثمرين للاشتراك في مزايدة جديدة للفوز بالتزام التشغيل وإدارة وصيانة المحطة ووفقاً للشروط القانونية والفنية والمالية التي سوف تحدد في حينه، ولصاحب الالتزام الفائز في الطرح الحالي الحرية الكاملة في الاشتراك في هذا الطرح من عدمه.

ويجوز للهيئة العامة لميناء الإسكندرية في أي وقت قبل آخر ميعاد تقديم العطاءات (جلسة فتح المظاريف الفنية) - سواء على أساس مبادرة منها أو استجابة لإيصال طلب أحد مقدمي العطاءات، أن تعدل شروط العطاء بإصدار ملحق، ويتم تمديد آخر تاريخ تقديم العطاءات لمدة زمنية مناسبة طبقاً لأحكام المادة (٤٧) من اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم التعاقدات التي تبرمها الجهات العامة الصادر بالقانون ١٨٢ لسنة ٢٠١٨ إذا كان الملحق يتضمن تعديلات جوهرية وفي حالة إصدار ملحق إضافي سوف يؤخذ في الاعتبار طباعته وتوزيعه على كل من قام بشراء الكراسة ويعتبر محضر جلسة الرد على الاستفسارات والملحق الإضافي إن وجد جزء لا يتجزأ من كراسة الشروط والمواصفات.

طرحت هيئة ميناء الإسكندرية مشروع محطة الصب الجاف النظيف بميناء الدخيلة، وذلك لمدة حق انتفاع تصل إلى ٣٠ عاماً. وحسب كراسة شروط محطة الصب الجاف النظيف، فإن الهيئة أكدت على أنها ترغب في طرح مشروع إنشاء وتجهيز وإدارة وصيانة وإعادة تسليم محطة لتداول وتخزين الصب الجاف النظيف "الحبوب والغلال" والصناعات التكميلية على منطقة الالتزام بميناء الدخيلة وبالغ مساحتها التقريبية نحو ٣٠٠ ألف متر مربع وذلك في إطار تنفيذ الهيئة لخطة الدولة الرامية لتطوير الموانئ المصرية وتحقيق أفضل استفادة من موقع مواني الدولة الاستراتيجي لتصبح مصر مركزاً عالمياً للتجارة الدولية واللوจستيات في مجال النقل البحري.

واشتغلت الهيئة في الشركات المتقدمة للمشروع أن تكون ذات الملاءة المالية والفنية والمتخصصة في الأنشطة ذات العلاقة في إدارة تشغيل وصيانة المحطات المتخصصة في تداول وتخزين الصب الجاف النظيف والصناعات التكميلية لتقديم عطاءاتهم متضمنة سابقة الخبرة والقدرة الفنية والمالية في مثل هذا النوع من النشاط، على أن يلتزم الفائز بالعطاء بأسنان أعمال البناء والتجهيز للمحطة لشركات متخصصة ذات خبرة في ذات المجال.

كما سيكون مقدم العطاء الفائز بالمزايدة مسؤولاً مسئولة كاملة عن تصميم وإنشاء وتجهيز وإدارة وتشغيل وصيانة المحطة والتسويق لها، ويجوز له أن يطلب من مانح الالتزام (المالك / هيئة الميناء) السماح له بتشغيل المشروع من قبل مشغل عالمي " مصر أو أجنبى " تحت اشراف ومسئولة الفائز بالعطاء الذي يظل طوال فترة الالتزام هو المسئول مسئولة كاملة عن كافة جوانب المشروع والوفاء بكافة الالتزامات والواجبات والآثار المترتبة عليه.

ونصت كراسة الشروط على أن تكون مدة الالتزام بالمشروع ثلاثة (٣٠) عام، وهي تمثل الحد الأقصى المسموح به والمنصوص عليه في الدستور المصري، وتبدأ من تاريخ استلام موقع المشروع بموجب محضر تسليم، وتشتمل تلك المدة على الفترة المحددة لإنشاء وتجهيز المشروع / المحطة

NEW SERVICE LAUNCHING

ITALY & LATIN AMERICA

The advertisement features two maps. The top map shows a red cargo ship at a port, with logos for Pan Marine Shipping Services and Marfret Compagnie Maritime. The bottom map shows shipping routes from Egypt to Italy and Latin America. The route to Italy passes through the Mediterranean Sea, calling at Genoa, Civitavecchia, Salerno, and Alexandria. The route to Latin America passes through the Red Sea, Suez Canal, and the Atlantic Ocean, calling at various ports in South America including Brazil, Colombia, Ecuador, and Panama.

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

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

Alexandria Head Office
Marhaba Tower, Fouad St.,
Off Horeya Road, Ramly Station,
Alexandria 21213, Egypt.
+20(3) 391 3820 (10 Lines)
+20 (3) 391 3829

Cairo Branch
8 Al Adeeb Ali Adam St.,
Sheraton Buildings 11361,
Helipolis, Cairo, Egypt.
+20(2) 226 75664
+20 (2) 226 82782

Port Said Branch
Gianola Tower, El Gomhoreya St.,
01st Floor, Port Said 42511, Egypt
+20 (66) 322 4887 (5 Lines)
+20 (66) 322 4877

Damietta Branch
DPC (Damietta Port Center),
Ghannam Mall, at the front
of Damietta Port Main Gate,
3rd floor, Unit 413 / 414 / 415,
Damietta, Egypt.
+20 (57) 229 2801/2/3/4

» مدير ميناء شرق بورسعيد يكتفى عن إعداد دراسة عن خطة التداول في الـ ٣ عاماً المقبلة



كشف الربان على عاصم مدير ميناء شرق بورسعيد عن إعداد دراسة لبوابات ميناء شرق بورسعيد وأنواع البضائع المزمع تداولها خلال ٣٠ عاماً المقبلة، بجانب دراسة مع بنك الاستثمار الأوروبي ومكتب استشاري بلجيكي لإقامة أول مركز لوجستي أخضر يتفق مع مخطط الدولة لتحقيق القيمة المضافة بالموانئ المصرية.

وأشار إلى أهمية تغيير شكل الأرصفة بالموانئ لاستقبال أنواع البضائع المختلفة بما يضمن كفاءة التداول، لافتاً إلى أن عدد البوابات المزمع إنشاؤها يرتبط بنوع البضاعة المخطط تداولها تستهدف تقليل تكلفة المنتج في النهاية.

وأشار خلال كلمته بورشة العمل التي أقامها معهد تدريب الموانئ الإثنين ببورسعيد إلى إنشاء أول إدارة للبحوث والابتكار بالميناء.

وقال إن خطط تطوير الموانئ تحتاج إلى العنصر البشري الذي لا يمكن الاستغناء عنه، لافتاً إلى أن الخطوات التي تتخذها الهيئة حالياً في تطوير الموانئ تتفق مع توجهات الدولة وعصرية المكان الذي لم يتم استغلاله بشكل أمثل حتى الآن.

وتتابع أن الموانئ الخضراء استكمال لمفهوم الموانئ الذكية التي تنتهي بتحقيق الاستدامة وأبعادها الأساسية. وكشف أن ميناء دمياط نموذج جيد لتطبيق المنظومة الإلكترونية والرقمنة الذي يحقق سرعة وصول السفينة وسرعة وكفاءة التداول.

وقال إن تحقيق ذلك يرتبط بتحقيق مجموعة من العناصر أهمها ترابط المجتمع المينائي

» المستشار الاقتصادي للنقل البحري تطالب بمرنة تسخير خدمات الموانئ ودعم متذبذبي القرار



الدولى اختارت ميناء شرق بورسعيد بالمركز العاشر على موانئ العالم ليتصدر الموانئ المصرية في الكفاءة التشغيلية فيما يتميز ميناء دمياط بالرقمنة والمنظومة الإلكترونية.

وقالت إن أسعار الشحن تضاعفت أربع مرات مؤخراً بسبب إغلاق الموانئ وتباطؤ حركة الشحن بالتزامن مع جائحة كورونا مما تسبب في حدوث أزمة إمداد عالمية أدت لارتفاع الأسعار.

قالت الدكتورة إيمان الحداد المستشار الاقتصادي لقطاع النقل البحري، إن ارتفاع تكاليف شحن البضائع المنقولة بالبحر يؤثر على اقتصاديات الدول لأن تكلفة النقل تعد من أهم حلقات سلاسل الإمداد التي تواجه مجموعة من التحديات أهمها نمو حمولة سفن الحاويات بنسبة ١٥٠٠٪ بجانب عدم اعتبار استخدام التكنولوجيا رغم أهميتها للميناء ميزة تنافسية.

وطالبت الحداد بضرورة مرنة متذبذب القرار بشأن تسخير الخدمات في الموانئ المصرية ووجود مرجعية علمية وباحثية لسرعة دعم متذبذبي القرار الذي لابد أن يتسم بالسرعة وينتهي بخفض تكاليف تشغيل السفينة واختصار زمن تداول البضائع.

وأوضحت الحداد خلال مشاركتها بورشة العمل التي أقامها معهد تدريب الموانئ أمس بعنوان الابتكار في تطوير الموانئ ، بمقر الأكاديمية البحرية ببورسعيد، أن سلاسل الإمداد تستهدف خدمة العميل ، والإنسان هو العنصر الفعال في المنظومة، حيث إن الموانئ مهمة وبدونها لن يصبح هناك منافذ لنقل البضاعة فهي تنقل ٩٠٪ من البضاعة من حيث الوزن و ٧٠٪ من حيث القيمة عن طريق البحر والباقي جواً.

وأضافت أن تلك السلاسل تخضع للقياس والتقييم فهي شبكة من الموردين والمصنعين والمستخدمين تستهدف تقليل التكاليف التي تعتمد على النقل باعتباره أهم عناصر التكلفة اللوجستية وأن التقليل في تكلفة باقي عناصر المنظومة يمس الجودة ويقلل من كفاءة السلسلة. وقالت إن المؤشرات المعيارية في أداء الموانئ وفقاً لبنك

بحضور غرفة ملاحة الاسكندرية الطلاق فعاليات ورشة عمل دراسة آلية لدعم مجال صناعة وإصلاح السفن



صناعة إصلاح وبناء السفن وأهم خطط التطوير بها.

ومن جانبه أكد الدكتور بهجت أبو النصر مدير إدارتي التكامل الاقتصادي والنقل والسياحة بجامعة الدول العربية، على الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس، والإمكانيات التي تمتلكها والتي تؤهلها لأن تكون نقطة جذب للاستثمارات في قطاع النقل البحري.

وفي ذات السياق أكد الدكتور إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أن العالم شهد تطوراً تكنولوجياً هاماً في مجال صناعة السفن، خاصة في مجال الذكاء الاصطناعي وهو ما أدركه الأكاديمية وتعمل عليه بضرورة تضمين هذه المجالات التكنولوجية الحديثة في الجامعات المصرية والערבية.

وفي ختام الجلسة الافتتاحية، رحب الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس

بالحضور والمشاركين، مؤكداً على المكانة الرائدة والأهمية الاستراتيجية التي تحظى بها قناة السويس في المجتمع الملاحي، والتي تعد تجسيداً لشخصية الوطن العربي وأهميته الاستراتيجية وموقعه الذي يتواكب بالحضور والمشاركين، مؤكداً على المكانة

الرازنة وأهمية إصلاح وبناء السفن وأهم خطط التطوير بها، حيث استعرض المهندس عبد الخالق عوض عضو مجلس إدارة الهيئة ومدير إدارة الترسانات أعمال التطوير والتحديث بالترسانات التابعة للهيئة وشركاتها، والشركات التي أبرمتها هذه الكيانات.

انطلقت فعاليات ورشة عمل جامعة الدول العربية لمناقشة دراسة آلية عربية لدعم صناعة وإصلاح وبناء السفن، برعاية هيئة قناة السويس وتنظيم من جامعة الدول العربية والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وذلك خلال أغسطس الماضي، بمركز المحاكاة والتدريب البحري التابع للهيئة بالإسماعيلية، وذلك بمشاركة من قبل غرفة ملاحة الاسكندرية، حيث حضر الورشة الاستاذ وليد بدر، الأمين العام لغرفة، والمهندس مدحت القاضي عضو مجلس الادارة بالغرفة.

تأتي الورشة في إطار التعاون المثمر بين الجهات الثلاث، وتفيدا للقرار رقم (٥١٦) الصادر عن مجلس وزراء النقل العرب في دورته (٣٥) نوفمبر ٢٠٢٢.

وشهدت الورشة مشاركة مرموقة من العديد من الأطراف الفاعلة في مجتمع النقل البحري العربي، تضم سفراء وممثلي وزارات النقل بـ ١٥ دولة عربية، وممثلي اتحاد الغرف العربية والشركات المتخصصة في مجال إصلاح وصيانة السفن.

واستهلت فعاليات الجلسة الافتتاحية لورشة العمل، بكلمة الدكتور مصطفى رشيد مساعد رئيس الأكاديمية للشئون العربية ومقرر ورشة العمل، والذي أوضح أن صناعة النقل البحري لها دور هام واستراتيجي بالنسبة للدول العربية، كونها أحد الصناعات كثيفة العمالة، علاوة على دورها الكبير في تعزيز معدلات النمو إذ تقدر إجمالي الاستثمارات العربية في مجال صناعة السفن خلال عام ٢٠٢٢ ما يقارب من ٢٠٠ مليار دولار.

وأضاف أن ورشة العمل تستهدف على مدار يومين استعراض رؤية وتجارب الدول العربية، والمؤسسات والاتحادات العربية والوطنية العاملة في قطاع صناعة إصلاح وبناء السفن، مع التركيز على أهم خطط التطوير المستقبلية.

ومن جانبه نقل اللواء رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري بوزارة النقل، تحيات الفريق كامل الوزير وزير النقل ، مشيراً إلى أن الهدف الرئيسي للورشة هو دراسة ورؤية تجارب الدول العربية في مجال

» ميناء شرق بورسعيد ينتهد أول خدمة تموين سفن بالميثanol الأخضر في أفريقيا والشرق الأوسط



KADMAR Shipping Co.

HMM

WE DELIVER

From Damietta to China

A red shipping container with the HMM logo is being hoisted by a crane over a body of water. In the background, the Shanghai skyline is visible, featuring the Oriental Pearl Tower and other skyscrapers. The text "WE DELIVER From Damietta to China" is prominently displayed in the center of the advertisement.

TAX ID : 552 - 346 - 063

For inquiries please contact :

✉ hmmcairo@kadmar.com

📞 +20 0122 711 5615

🌐 www.hmm21.com

POD:

- Da chan bay
- Shekou
- Ningbo
- Shanghai
- Qingdao
- Xiamen

الخدمة بشكل جيد وآمن. وفي ذات السياق، تخطط المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تحويل موانئها التابعة لمركز إقيمي لتمويل السفن بالوقود التقليدي (الأحفوري) أو الأخضر وسط سعيها لتوطين صناعة الوقود الأخضر والصناعات الغذائية والمكملة له لتحقيق القيمة المضافة لموقعها الجغرافي الفريد ضمن المناطق الاقتصادية المنافسة.

أعلنت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، عن نجاح أول عملية تموين سفينة حاويات بالوقود الأخضر "الميثanol" بميناء شرق بورسعيد، مؤخراً.

وأوضحت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس أن خدمة التموين استغرقت ما يقرب من ٦ ساعات، لتعتبر هذه العملية هي الأولى من نوعها في مصر وأفريقيا والشرق الأوسط.

وذلك ضمن استراتيجية الدولة في استعادة دورها لتقييم خدمات تموين السفن سواء بالوقود التقليدي أو الأخضر، ومن ثم تعظيم الاستفادة من موقع موانئها البحرية على البحرين الأحمر والمتوسط.

وأعلنت المنطقة الاقتصادية في بيان رسمي صادر صباح اليوم، عن تنفيذ خدمة تموين سفينة الحاويات للخط الملاحي ميرسك التي تم استقبالها منذ يومين بميناء شرق بورسعيد، وهي أول سفينة حاويات بالعالم تعمل بالوقود الأخضر. وتم تزويدها من البارجة Lara S التابعة لمقدم الخدمة شركة OCI العالمية والعاملة في مجال تموين السفن بالوقود الأخضر وأكبر منتج لوقود الميثanol عالمياً، حيث تم تموين سفينة الحاويات بكمية ٥٠٠ طن من الميثanol الأخضر بممحطة قناة السويس للحاويات المشغل الرئيسي لميناء شرق بورسعيد. وتعد هذه الكمية لتمويل السفينة هي الأعلى مقارنة بتزويد ذات السفينة بالميثanol الأخضر في محطاتها السابقة في كوريا وسنغافورة ضمن رحلتها من آسيا لأوروبا مروراً بميناء شرق بورسعيد في مصر. وكشف البيان عن تضافر الجهود والتنسيقations التي تمت بين جميع الجهات لاستقبال السفينة العالمية المزودة بالميثanol الأخضر ودخولها للميناء حيث أدارت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس هذه العملية الأولى من نوعها بالتكامل مع هيئة قناة السويس وممحطة قناة السويس لتداول الحاويات ووزارة الصحة الممثلة في مرفق إسعاف بورسعيد وقوات الحماية المدنية.

فضلاً عن دور القوات البحرية والداخلية في خطة الطوارئ التي أعدتها المنطقة الاقتصادية أثناء عملية التموين وتنفيذ هذه

النقل تجدد تعين اللواء نهاد شاهين لرئاسة هيئة ميناء الإسكندرية



مساعد رئيس أركان حرب القوات المسلحة للقوات البحرية . كما أصدر الفريق كامل الوزير وزير النقل، قرارا رقم ٤٩ لسنة ٢٠٢٣ بتعيين خالد ربيع الزكي عطا الله الشاعل لوظيفة استشاري ادارة عامه بهيئة ميناء مطبات لقيام بأعمال رئيس الادارة المركزية للموارد البشرية والهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر وذلك لمدة سنة او حتى الانتهاء من إجراءات شغله لتلك الوظيفة أيهما أقرب.

قرر الفريق كامل الوزير وزير النقل قرار التجديد للواء نهاد شاهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، وذلك لمدة عام .

وتم صدور قرار تعين اللواء نهاد شاهين نائباً لرئيس هيئة الميناء خلال سبتمبر من عام ٢٠٢١ ، ثم صدر في ٢ أبريل عام ٢٠٢٢ قرار وزير النقل رقم ١٧١ بتكليفه برئاسة مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية .

يذكر أن اللواء بحرى نهاد شاهين على شاهين، حصل على بكالوريوس العلوم البحرية والدراسات البحرية في عام ١٩٨٥ وحصل على العديد من الفرق والدورات في المجالات العسكرية والمدنية داخل وخارج جمهورية مصر العربية ، كما حصل على ماجستير العلوم العسكرية من جمهورية مصر العربية وكذا من دولة ألمانيا الاتحادية وماجستير الوجيستيات والنقل البحري ، فضلاً عن زمالة كلية الحرب العليا بأكاديمية ناصر العسكرية.

وقد شغل نهاد شاهين، العديد من المناصب من أبرزها الملحق العسكري لمصر العربية في لندن ، قائد اللواء الثاني لنشأت وقائد قاعدة الإسكندرية البحرية وقائد قاعدة البحر الأحمر البحري، ثم قائد الأسطول الجنوبي البحري وقائد الأسطول الشمالي البحري، كما تولى رئاسة شعبة العمليات البحرية ، وشغل منصب

مجلس الوزراء يوافق على التعاقد مع الشركة للتغليف وصيانة منطقة المخازن والثلاجات بميناء السلوم البري



وافق مجلس الوزراء في اجتماعه مؤخراً على قيام الهيئة العامة لموانئ البرية والجافة، بالتعاقد مع إحدى الشركات، على إدارة وتشغيل وصيانة منطقة المخازن والثلاجات داخل ميناء السلوم البري.

وجاء في القرار أن هذا التعاقد يأتي في إطار العمل على إضافة المزيد من المحاور اللوجستية لجعل مصر مركزاً للتجارة العالمية اللوجستيات، وتقع المنطقة على مساحة ٢٨ فداناً داخل الميناء.

ومن المقرر أن تضم المنطقة عدد ١٠ مخازن و ٤٤ ثلاجة تبريد وتجميد.

كما وافق مجلس الوزراء في اجتماعه على قيام وزارة النقل بإسناد توريد الوقود اللازم لاحتياجات الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، إلى الهيئة المصرية العامة للبترول ممثلة في شركة مصر للبترول خلال العام المالي ٢٠٢٤/٢٠٢٣ ، في إطار سعي هيئة ميناء الإسكندرية لتوفير احتياجات التشغيل لهذا المرفق الحيوي المهم حرصاً على انتظام العمل به.

ووافق أيضاً على الترخيص للهيئة القومية لسكك حديد مصر، بالاشتراك مع شركة "لينزا" ليبية للمشروعات والمعدات الهندسية" ، في تأسيس شركة مساهمة مصرية باسم "الشركة المصرية للصناعات الهندسية والتطوير. وتم الإشارة إلى أن تأسيس الشركة الجديدة يأتي في ضوء توجيهات السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي، رئيس الجمهورية، بالعمل على توطين صناعات السكك الحديدية في عائد بالعملة الأجنبية.

عادل اللمعي: نجاح أول عملية لتمويل السفن بالوقود الأخضر يضعنا على مصاف جذب الخطوط العالمية

وغرب بورسعيد خلال يونيو الماضي لأول مرة ضمن استراتيجية المنطقة الاقتصادية ٢٠٢٠/٢٠٢٥، لتوطين الخدمات البحرية بالموانئ التابعة، وقال عضو مجلس الشيوخ، إن العمل في مجال خدمات السفن في مصر يسهم في تحقيق الأهداف الاستراتيجية لتحويل مصر إلى مركز إقليمي لتجارة وتدالو الطاقة، إذ أنها تتمتع بإمكانات وفرص استثمارية متميزة في هذا المجال ما يؤهلها لأن تصبح أحد أكبر الدول المقدمة له حال توفير متطلبات وعناصر البيئة الداعمة لها في خدمات السفن حول العالم، مؤكدا على أن تقديم مثل هذه الخدمات تليق بالمكانة التاريخية والحيوية لقناة السويس كأهم شريان بحري عالمي، بما يتوج جهود تنمية المنطقة الاقتصادية والتي أثمرت عن تصنيف ميناء شرق بورسعيد المصنف ضمن أهم ١٠ موانئ على مستوى العالم وفقاً لتقرير البنك الدولي.

وأوضح اللمعي أن استغراق خدمة التموين لما يقرب من ٦ ساعات، تُعد هذه العملية هي الأولى من نوعها في مصر وإفريقيا والشرق الأوسط، بكمية ٥٠٠ طن من الميثanol الأخضر بمحمصة قاتة السويس للحاويات، سيكون له الدور في تعزيز ثقة الخطوط الملاحية بموانئ الهيئة بشكل خاص لما تشهده من عمليات تنمية وتطوير ملحوظ، والموانئ المصرية بشكل عام نتيجة للاستراتيجية الاقتصادية للدولة المصرية القائمة على تنمية المقدرات الوطنية وتعظيم الاستفادة منها، إذ أنها كانت الأعلى مقارنة بتزويد ذات السفينة بالميثanol الأخضر في محطاتها السابقة في كوريا وسنغافورة ضمن رحلتها من آسيا لأوروبا مروراً بميناء شرق بورسعيد في مصر.

اعتبر النائب عادل اللمعي، عضو مجلس الشيوخ، ورئيس غرفة ملاحة ببورسعيد، أن إعلان الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس نجاح أول عملية لتزويد سفينة حاويات بالوقود الأخضر “الميثانول”，في ميناء شرق بورسعيد، بمثابة نقلة نوعية في مسار خدمات اللوجستيات المقدمة للخطوط الملاحية العالمية، والتي تأتي في إطار التزام المنطقة بتطوير البنية التحتية وتحسين الخدمات المقدمة للسفن في موانئ المنطقة الاقتصادية، والتي ستسهم في وضع مصر على مصاف جذب المزيد من الخطوط الملاحية وتقديم الخدمات البحرية، خاصة للسفن المارة بقناة السويس ومنها العابرة لموانئ المنطقة الاقتصادية لخدمة حركة التجارة العالمية، مؤكدا أهمية استغلال الفرصة لتشجيع القطاع الخاص في بناء شراكات ناجحة لتعظيم خدمات القيمة المضافة ومنع الممارسات الاحتكارية في تقديم الخدمات بقناة السويس خاصة في ظل وجود أكثر من ٢٠ خدمة تحتاج للتتوسيع والتواجد.

وأشار عضو مجلس الشيوخ إلى أن تنفيذ خدمة تموين سفينة الحاويات للخط الملاحي ميرسك التي تم استقبالها منذ يومين بميناء شرق بورسعيد، وهي أول سفينة حاويات بالعالم تعمل بالوقود الأخضر، حيث تم تزويدها من البارجة Lara S التابعة لمقدم الخدمة شركة OCI العالمية والعاملة في مجال تموين السفن بالوقود الأخضر وأكبر منتج لوقود الميثanol عالمياً، جاء على طريق سلسلة من الإجراءات المتخذة لتعظيم القيمة المضافة للموانئ المصرية ومرافق قاتة السويس الحيوي، حتى تصبح مصر مركزاً رائداً في مجال تموين السفن بالوقود، وذلك ترسيناً لما بدأته المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بتنفيذ خدمات تموين السفن بمينائي شرق

الجمارك: تعليمات جديدة بهدف سرعة الإفراج عن البضائع



الموظفين يعمل على تخفيض زمن الإفراج الجمركي على البضائع المختلفة.

قرر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، ووكيل أول وزارة المالية، ضرورة تطبيق التزام العاملين بالمصلحة بمواعيد العمل بهدف تحقيق الانضباط والالتزام بالعمل، بما يعلم على سرعة الإفراج الجمركي بالمنافذ الجمركية.

ونص منشور صادر عن رئيس مصلحة الجمارك رقم ١١٤ لسنة ٢٠٢٣ على تكليف الادارة المركزية للتفتيش العام بالتفتيش على جميع المواقع الجمركية للتأكد من انضباط العاملين بالحضور والانصراف والمظهر والسلوك.

كما يتم تقديم التقارير بنتيجة التفتيش بشكل أسبوعي لاتخاذ ما يلزم، على أن يتم تطبيق ما بالقرار بكل منافذ الجمركية. ونص المنشور على أنه صدر في ضوء قانون الجمارك الصادر برقم ٢٠٧ ولاته التنفيذية، بالإضافة إلى قانون الخدمة المدنية رقم ٨١ لسنة ٢٠١٦ ولاته التنفيذية، وعلى القرار الوزاري رقم ٥٥١ لسنة ٢٠٠٦ بشأن الهيكل التنظيمي لمصلحة الجمارك.

وتقوم مصلحة الجمارك بتنفيذ خطة لزيادة عدد المعينين بها، وذلك بعد الشكاوى من قبل السوق الملاحي والتجاري من نقص الموظفين بالمنافذ الجمركية المختلفة، خاصة أن زيادة عدد

مینا الاسكندرية تضع نظاماً جديداً لدخول الشاحنات



وضعت هيئة ميناء الاسكندرية نظاماً جديداً لدخول الشاحنات إليها، وذلك بهدف تخفيف الضغط التكدس بها، خاصة بباب رقم ٥٠ ، وذلك في ضوء المذكورة المعروضة على رئيس الادارة المركزية بالمقترنات التي انتهت إليها اجتماع يوم ١١ يونيو الماضي مع كافة الجهات المعنية. وحسب منشور ملاري صادر عن هيئة الميناء، فقد تقرر أن يكون الدخول من باب ٢٧ حتى الساعة ١١ مساءً ، وذلك لجميع البضائع الواردة من الجمارك الأخرى أو من اللجان الخارجية المقيدة بتصادر اسكندرية، وشحن من ميناء الاسكندرية، والتي تشمل بضائع الملابس والخيوط والمنسوجات، والطوب الحراري والرمال والمعادن المصنعة تحت كافة الأنظمة - الزلط - رخام - كيماويات بوردة ومجروش - السلع الهندسية والصناعية والالكترونية (وبإنتهاء الاتصال بالباب يتم استمرار الدخول باب ٥٠ على مدار الساعة).

وفي نفس السياق شملت التعليمات أن يتم تشغيل الباب رقم ٥٠ بنحو ٢٤ ساعة، وذلك بجميع شهادات المحاصيل الزراعية والمراوئ - الموبيليات - السماح المؤقت للسلع الصناعية والهندسية والالكترونية وجميع السلع (عدا الأقمشة والملابس) - والمعدن المصنعة تحت كافة الانظمة، والخردة، والزلط والرخام والكيماويات البدرة والمجروشة، والسلع الهندسية والصناعية والالكترونية. كما أنه بانتهاء الاعمال بالباب يتم استمرار الدخول من باب ٥٠ على مدار الساعة.

كما يتم العمل بسجل الوصول بباب ٢٧ وردتين وتحفظ سجل باب ٥٠ لوردية آخر اليوم، على أن يتم تنفيذ تلك التعليمات بدءاً من ٣٠ يوليو ٢٠٢٣.

مینا دمیاط يتجاوز ٣,٥ مليون طن خلال يوليو الماضي %٤٠ بنمو قدره

ألف طن، مقارنة بنحو ٣٧٣ ألف طن خلال يوليو ٢٠٢٢ بانخفاض قدره ٤٨٪.

أما بضائع الحاويات فبلغت ١,٤٢ مليون طن خلال يوليو الماضي مقارنة بنحو ١,٠١ مليون طن خلال يوليو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٣٢٪. ويبلغ حجم الحاويات المتداولة بالميناء خلال يوليو الماضي بميناء دمياط ١٧١ ألف حاوية مقارنة بنحو ٩٣ ألف حاوية خلال يوليو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٨٤٪.

وتوزعت تلك الحاويات بين ٧٨,٩ ألف حاوية وارد مقارنة بنحو ٣٨ ألف حاوية خلال يوليو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ١٠٤٪، و ٧٧,٩ ألف حاوية صادر مقارنة ٤٣ ألف حاوية خلال يوليو ٢٠٢٢ بزيادة ٢٤٪، بينما وصلت الحركة الإضافية إلى ١٤,٨ ألف حاوية مقارنة بنحو ٦ ألف طن خلال يوليو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٨٤٪.

وفي هذا الصدد أوضح اللواء بحري أحمد عبد المعطي حوش رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط، أن الطفرة التي حققها الميناء في حركة السفن والبضائع خلال عام ٢٠٢٢ جاءت ناتجاً للخطوة الطموحة لتطوير وتحديث الموانئ المصرية. وأوضح أن الميناء يشهد تنفيذ العديد من المشروعات منها محطات للحاويات و حاجز الأمواج وتطوير الوحدات البحرية، وذلك ضمن المساعي الرامية إلى جعل الميناء من الموانئ المحورية في استقبال تجارة الترانزيت.

استقبلت هيئة ميناء دمياط، خلال يوليو الماضي، نحو ٣١١ سفينة، وذلك مقارنة بنحو ٢١٦، خلال يوليو من العام الماضي ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٤٤٪.

وتوزعت تلك السفن بين ٤ سفينة بضائع عامة، بعد أن كانت ٤ سفينة، في يوليو ٢٠٢٢، بنقص قدره ١١٪، وسفن الصب الجاف بلغت ٨٨ سفينة مقارنة بنحو ٤٣ سفينة بزيادة قدرها ١٠٥٪، و ١٢ سفينة صب سائل مقارنة بنحو ١١ سفينة خلال يوليو من العام الماضي بنمو قدره ٩٪.

بينما بلغت سفن الحاويات ١٠٠ سفينة، مقارنة بنحو ٧٧ سفينة خلال يوليو ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٣٠٪، أما سفن الخدمات فبلغت ٧٠ سفينة مقارنة بنحو ٣٩ سفينة في يوليو من العام الماضي بزيادة قدرها ٧٩٪.

وتداول الميناء حجم بضائع خلال يوليو بلغ ٣,٥ مليون طن مقارنة بنحو ٢,٥ مليون طن خلال الشهر نفسه من ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٤٠٪.

وتوزعت تلك البضائع بين البضائع التقليدية لتصل إلى ٤٣٢ ألف طن مقارنة بنحو ٣٠٦ ألف طن بزيادة قدرها ٤١٪.

أما بضائع الصب الجاف فبلغت ١,٥ مليون طن مقارنة بنحو ٧٦٩ ألف طن بزيادة قدرها ٩٥٪، بينما بلغت بضائع الصب السائل ١٩٣ ألف طن بزيادة قدرها ٣٠٪.

الوزير يوقع مذكرة تفاهم مع «CMA CGM» الفرنسية للتعاون في النقل البحري



التوقيع، نقل الفريق مهندس كامل الوزير تحيات الرئيس عبد الفتاح السيسي لرودولف سعادة رئيس شركة "CMA CGM" الفرنسية العالمية وتقدير الرئيس للتعاون المثمر بين الشركة والجانب المصري سواء مع وزارة النقل أو هيئة قناة السويس أو المؤسسات المصرية الأخرى.

وقعت وزارة النقل عبر الفيديوكونفرانس مذكرة تفاهم مع شركة "CMA CGM" الفرنسية العالمية بشأن انطلاق التعاون الاستراتيجي المشترك في مجال النقل البحري والموانئ الجافة والمناطق اللوجستية، حيث وقع المذكرة في مصر وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير وفي باريس رودلف سعادة رئيس شركة "CMA CGM" بحضور علاء يوسف السفير المصري في فرنسا.

يأتي ذلك التوقيع في إطار تنفيذ توجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي بجعل مصر مركزاً عالمياً من مراكز التجارة واللوجستيات وتعظيم التعاون والشراكات مع كبرى الشركات العالمية المتخصصة في مجالات النقل المختلفة ومنها قطاع النقل البحري. وفي بداية كلمته خلال فعاليات

وزير النقل: التوقيع يشمل التعاون في عدة مجالات

وصول وتردد أكبر عدد ممكن من السفن العالمية على الموانئ المصرية ومضاعفة طاقة تشغيل الموانئ والتواجد في تجارة الترانزيت. ولفت الوزير إلى أن هذا التوقيع يجسد التعاون المثمر مع القطاع الخاص الدولي تنفيذاً للتوجيهات القيادة السياسية بالتوسيع في الشراكة مع القطاع الخاص الدولي والمحلي. من جانبه، أكد رودلف سعادة سعادته البالغة بزيادة حجم التعاون مع وزارة النقل المصرية بشكل كبير وتوقع هذه المذكرة التي تمثل خطوة هامة لانطلاق قوية للشراكة الإستراتيجية بين الجانبين.

وأشار إلى أن هذا التعاون المشترك الكبير لم يكن ليتحقق لو لا رعاية ودعم الرئيس عبد الفتاح السيسي، والذي تشهد مصر في عهده انطلاقة غير مسبوقة في مختلف المجالات ومنها قطاع النقل. وتم الاتفاق على تكثيف اللقاءات بين المختصين من الجانبين لسرعة توقيع العقد النهائي الذي سيتمثل نموذجاً للتعاون بين الجانبين.

تحيات الرئيس عبد الفتاح السيسي لرودولف سعادة رئيس شركة "CMA CGM" الفرنسية العالمية وتقدير الرئيس للتعاون المثمر بين الشركة والجانب المصري سواء مع وزارة النقل أو هيئة قناة السويس أو المؤسسات المصرية الأخرى.

وأشار وزير النقل إلى أهمية هذا التوقيع الذي يشمل التعاون في عدة مجالات منها (المحطات متعددة الأغراض والسفين التجارية والملاحة البحرية وإنشاء ميناء جاف ومنطقة لوجستية ترتبط مع الموانئ البحرية بخطوط السكك الحديدية)، معرباً عن سعادته بهذا التوقيع مع واحدة من كبريات الشركات العالمية المتخصصة في مجال إدارة وتشغيل المحطات البحرية والتي تمتلك الخط الملاحي الثالث عالمياً، وذلك في إطار الخطة الشاملة التي تنفذها وزارة النقل حالياً لتكوين شراكات إستراتيجية مع كبرى الشركات العالمية المتخصصة، لضمان

غرفة بناء وإصلاح السفن تبحث إنشاء هيئة تصنيف مع هيئة السلامة البحرية

هيئة تصنيف لكافة السفن المصرية. وقال "الدسوقي" إن حجم نشاط بناء السفن في مصر بلغ قرابة ١٠٠ مليون دولار، وذلك بواقع ٥٠٪ من حجم الإنتاج العالمي والذي يصل إلى ٢٠٠ مليار دولار، في حين أن هذا النشاط يمثل في دولة مثل فايتنام قرابة ٣٠٪ بينما الإنتاج الصناعي المصري لا يمثل سوى ١٨٪، بالرغم من

وتتعامل معها مصر، موضحاً أنه في حالة وجود تصميم لسفينة أو تعديل بها فلا بد من الحصول على اعتماد من هيئة إشراف عالمية، وقد يستغرق هذا الإجراء لقرابة الشهرين.

وتتابع أنه سيتم مناقشة إنشاء هيئة تصنيف مصرية مبنية للوحدات الصغيرة والتي تنقل حمولتها عن ٣٠٠ طن ليتم بعدها إنشاء

كشف اللواء إبراهيم دسوقي رئيس شعبة بناء السفن بغرفة الصناعات الهندسية باتحاد الصناعات، عن وجود مباحثات مع هيئة السلامة البحرية لإنشاء هيئة تصنيف مصرية في نشاط بناء وإصلاح السفن.

وأضاف خلال ورشة عمل عقدتها الشعبة بالإسكندرية، أن عدد هيئات الإشراف المختصة بالسفن يصل إلى ١١ هيئة،



وأشار إلى أنه صدر قرار بزيادة القيمة الإيجارية لمدة ٥ سنوات بواقع ١٥٪ سنويًا، حيث كانت القيمة الإيجارية ٥٥٠ دولار للمتر الصناعي، و٧ دولارات للمتر الخدمي، خلال ٥ سنوات ستصل إلى ٢٠٠، و٢٥٠ دولاراً على التوالي، وهو ما أدى إلى تقليل مساحة العديد من المشروعات ضارباً المثل بشركةه خلال العام الماضي.

وأوضح أن شركات السويس العاملة في هذا النشاط تواجه مشكلات عديدة من أهمها الأزدواجية في حق الانتفاع على عدد من الأراضي، حيث تقوم بالدفع مرة لصالح هيئة موانئ البحر الأحمر، ومرة أخرى لصالح الهيئة العامة للاستثمار بسبب وجود نزاع على الأراضي بين تلك الجهات.

وطالب بضرورة تعليم قرار هيئة قناة السويس الأخير الصادر في يونيو الجاري بشأن اعفاء السفن المارة عبر قناة السويس من رسوم الرسو والمكوث إذا كانت تستهدف الإصلاح بترسانات هيئة قناة السويس، لت يتم تطبيقها أيضاً على الترسانات الخاصة، خاصة أن تلك الترسانات تصب في الاقتصاد المحلي.

و المشكلات أخرى مع المحليات خاصة الشركات بالمنطقة الصناعية برشيد بمحافظة البحيرة والتي تصل إلى ٢٥ شركة. بدوره أشار المهندس عادل نصیر رئيس مجلس إدارة شركة اوشندر لبناء وإصلاح السفن، إن عملية بناء ترسانة أو ورشة لتصنيع السفن تحتاج إلى استثمارات ضخمة مؤكداً وجود ١٢٠ شركة تعمل في صناعة وإصلاح السفن في مصر منها ٩٠ شركة قطاع خاص، ويتوارد ٣٠ شركة منها في السويس . وأشار إلى أن هذا القطاع يعني مع عدم الاعتراف خاص القطاع الخاص، موضحاً أن شركته بدأت على مساحة تبلغ ٥ ألف متر مربع بالمنطقة الحرة بالسويس، عام ٢٠٠٠، وتم التوسيع حتى بلغت عام ٢٠٢٠ مساحة الشركة إلى ٤٢ ألف متر مربع، إلا أن هناك العديد من الجهات التي قامت باستقطاع أراضي الشركة لتصل إلى ٣٢ ألف متر مربع خلال عام ٢٠٢٢ .

وأوضح أن الهيئة العامة للاستثمار عبر المنطقة الحرة بالسويس أصدرت قراراً برفع القيمة الإيجارية بالمنطقة الحرة، والتي وصفتها بأنها متدنية للغاية.

مرور قرابة ١٠٪ من التجارة العالمية عبر قناة السويس، بالإضافة إلى ٢٣ سفينة سنوية، فضلاً عن تردد ١٥ ألف سفينة بالموانئ المصرية سنويًا.

وأشار اللواء إبراهيم دسوقي رئيس شعبة بناء وإصلاح السفن، إلى أن عدد أعضاء الشعبة بلغت قرابة ٧٠ شركة وذلك منذ بدء تأسيسها خلال يناير الماضي، مشيراً إلى أن عدد الشركات والمكاتب العاملة في هذا النشاط في مصر يصل إلى ١٢٠ شركة، ما بين شركات حكومية وقطاع خاص وورش متخصصة. وتتابع أن الشعبة تعمل على صدور تراخيص لمختلف الجهات للحصول على رخصة مزاولة نشاط، وذلك بموجب السجل التجاري فقط، خاصة أن معظم التراخيص تحتاج إلى أن تكون الشركة لديها سجل صناعي.

وأوضح الدسوقي أنه يتم حل العديد من المشكلات أمام الشركات العاملة في نشاط الصناعات المغذية لبناء السفن، والتي من أهمها أن تلك الشركات والورش تم إنشاؤها على أماكن تابعة لجهاز حماية أملاك الدولة، والتي تسمى أماكن " طرح البحر " أو طرح النهر، والتي تكون محاذية للعديد من الشواطئ، وتعاني من خطير الإزالة من قبل الجهات المعنية. وكشف أن الشعبة تجهز العديد من البرامج التدريبية للعاملين في نشاط بناء وإصلاح السفن، حيث تعاني العمالة في هذا النشاط بتراجع مستواها مقارنة بالدول التي سبقتنا في هذا الشأن، خاصة كوريا والصين واليابان وألمانيا.

وكشف عن تنفيذ لقاء خلال أيام مع هيئة التنمية الصناعية، لحل المشكلات التي تواجه الشركات الموجودة بالمناطق الصناعية، والتي تواجه مشكلات تراخيص

«تحالف مدطة "تحيا مصر ١" يمدد دمياط يفاوض مؤسسات دولية لاقتراض ٤٥ مليون دولار

الألمانية للاستثمار، ومؤسسة التمويل الدولية، و"بروبارك" الذراع الاستثمارية لـ"الوكالة الفرنسية للتنمية للاستثمار في القطاع الخاص، والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار".

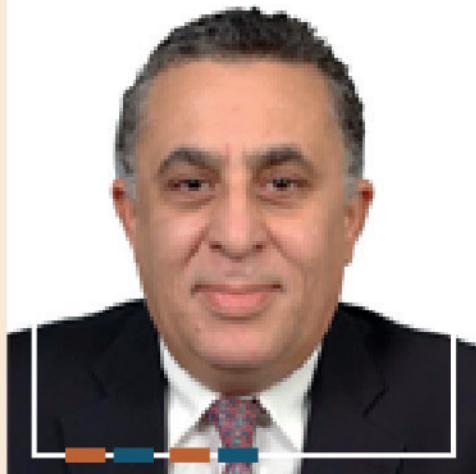
وستحصل عليه شركة لغرض خاص مملوكة بالكامل للقطاع الخاص، لتدشين وتطوير وتشغيل محطة حاويات جديدة في دمياط لمدة ٣٠ عاماً.

وقال البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية إن نصيبه في التمويل يبلغ نحو ١٢٥ مليون دولار.

ويتوزع هيكل ملكية الشركة الحاصلة على التمويل بواقع ٣٩٪ لشركة "هاباج لويد"،

تعتمد مجموعة من مؤسسات التمويل الدولية تقديم قرض بقيمة ٤٥٥ مليون دولار للتحالف الفائز بتطوير وتشغيل محطة الحاويات الثانية "تحيا مصر ١" في دمياط، من إجمالي ٦٦٥ مليون دولار تكلفة المشروع.

وسيشترك في القرض كل من البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، والمؤسسة



ويقوم المشغل العالمي “يورو جيت” – مشغل ميناء هامبورج- بإدارة وتشغيل محطة حاويات، وهو ما يزيد من القدرة التنافسية لميناء دمياط، ومن المتوقع أن يحقق المشروع ايرادات للدولة تصل إلى ٣,٣٦٤ مليار دولار خلال ٣٠ عاماً، ويوفر نحو ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة.

ويستثمر البنك الأوروبي لإعادة الإعمار في ١٦٢ مشروعًا في مصر باستثمارات قائمة بـ٤,٧١٦ مليار يورو، فيما تبلغ محفظة استثماراته التراكمية ١٠,٣ مليار يورو، ويستحوذ القطاع الخاص على ٥٦٪ من محفظة البنك القائمة في مصر، وتمثل الاستثمارات عبر الأسهم ٩٪ من المحفظة.

٢٩,٥٪ لكل من “يورو جيت” و“كونتشيب إيطاليا”， وستمتلك شركتان مصريتان من القطاع الخاص وهما مجموعة الهندسية للحاويات التابعة للمهندس مروان السمك، وجموعة الشرق الأوسط للوجيستيات والمستشارات – ميلك جروب.

وفي مايو ٢٠٢٢، تم توقيع اتفاقية للتزام لبناء وتطوير البنية الفوقيه واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة الحاويات الثانية “تحيا مصر ١” في ميناء دمياط، وذلك بين هيئة ميناء دمياط، والتحالف.

وستصل الطاقة التشغيلية الإجمالية النهائية للمحطة إلى ٣,٣ مليون حاوية مكافئة، ومن المتوقع أن يبدأ تشغيلها بحلول عام ٢٠٢٤، وفقاً لبيان مشترك للتحالف، وهو ما سيرفع الطاقة التشغيلية لميناء دمياط إلى ٤,٧ مليون حاوية مكافئة بحلول العام الثالث لتشغيلها بدلاً من ١,٢ مليون حاوية مكافئة حالياً.

المالية تطالب التوكيلات الملاحية بتطبيق تعليمات التسجيل المسبق للشحنات



يدرك أن نظام تسجيل المسبق للشحنات (ACI) هو نظام جمركي جديد يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة (الفاتورة التجارية وبوليصه الشحن النهائية أو المبدئية) قبل الشحن بـ٤٨ ساعة على الأقل لتتمكن الجهات المعنية من رصد أي خطر على البلاد من خلال نظام إدارة المخاطر حيث تضع الدولة المصرية أولوية قصوى لضمان أمن مواطنيها.

وتم البدء في تطبيق النظام أول أكتوبر ٢٠٢١ إلزامياً على كافة الواردات المصرية بالموانئ المصرية.

وأوضح رئيس قطاع النقل البحري اللواء رضا اسماعيل بضرورة تطبيق الشروط الخاصة بنظام التسجيل المسبق للشحنات (aci) والذي أقرته مصلحة الجمارك خلال أكتوبر من عام ٢٠٢١ . وأشار رئيس قطاع النقل البحري في خطاب للسوق الملاحية، أن هذا يأتي في إطار التنسيق والتعاون المستمر بين القطاع وكافة الشركات العاملة بالسوق الملاحية والتجارية. وأوضح أنه ورد كتاب من الدكتور وزير المالية بشأن تعدد ورود شحنات بالموانئ بأرقام تسجيل مسبق للشحنات (Acid) منتهية الصلاحية وأرقام أخرى سبق استخدامها في الإفراج عن شحنات سابقة. وأوضح رئيس قطاع النقل البحري بضرورة توجيه التوكيلات الملاحية بالتأكد على صحة وصلاحية الرقم التعريفي acid قبل الشحن، وخاصة وأنه وجد آلية على منصة نافذة تتيح ذلك للتوكيلات الملاحية قبل الشحن ولا سيما إلزام التوكيلات باعادة شحن هذه البضائع إلى خارج البلاد دون تفريغها داخل الموانئ والمنافذ المصرية على نفقة الناقل أو من يمثله.

طالب رئيس قطاع النقل البحري اللواء رضا اسماعيل بضرورة تطبيق الشروط الخاصة بنظام التسجيل المسبق للشحنات (aci) والذي أقرته مصلحة الجمارك خلال أكتوبر من عام ٢٠٢١ . وأشار رئيس قطاع النقل البحري في خطاب للسوق الملاحية، أن هذا يأتي في إطار التنسيق والتعاون المستمر بين القطاع وكافة الشركات العاملة بالسوق الملاحية والتجارية. وأوضح أنه ورد كتاب من الدكتور وزير المالية بشأن تعدد ورود شحنات بالموانئ بأرقام تسجيل مسبق للشحنات (Acid) منتهية الصلاحية وأرقام أخرى سبق استخدامها في الإفراج عن شحنات سابقة. وأوضح رئيس قطاع النقل البحري بضرورة توجيه التوكيلات الملاحية بالتأكد على صحة وصلاحية الرقم التعريفي acid قبل الشحن، وخاصة وأنه وجد آلية على منصة نافذة تتيح ذلك للتوكيلات الملاحية قبل الشحن ولا سيما إلزام التوكيلات باعادة شحن هذه البضائع على نفقتها اعمالاً لحكم المادة ٣٩ من قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ .

» أصدر وزير الصناعة المهندس أحمد سمير قراراً بتنشأ تعديل بعض أحكام الاستيراد والتصدير وإجراءات الفحص



كما تضم اللجنة ممثل عن مصلحة الجمارك المصرية، وممثل عن اتحاد الصناعات المصرية، وممثل عن الإتحاد العام للغرف التجارية، وللجنة أن تستعين بمن تراه من ذوي الغيرة في هذا الشأن.

كما لا تكون قرارات اللجنة بشأن المعايير والضوابط المشار إليها نافذة إلا بعد اعتمادها من الوزير المختص بالتجارة الخارجية. ونص القرار على أن لحين دخول معايير وضوابط منظومة إدارة المخاطر المتكاملة لفحص السلع الصناعية غير الغذائية المستوردة حيز النفاذ، يتم الاكتفاء بالفحص المستندي بشأن السلع المشار إليها المستوردة من المنتجين المسجلين بالبيئة و المستوفين لأحكام المادة رقم ٩٤ من لائحة القواعد المنفذة لأحكام القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ في شأن الاستيراد والتصدير، شريطة أن يكونوا مسجلين ببرنامج المشغل الاقتصادي المعتمد و أن تتحقق بشأن رسائلهم شروط الإفراج بالمسار الأخضر طبقاً لأحكام اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادر بالقانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠. ونص القرار على أنه لرئيس مجلس إدارة الهيئة أن يأمر بإجراء فحص عشوائي لأي من الرسائل، فإذا ثبت عدم مطابقة الرسالة أو الرسائل التي خضعت للفحص العشوائي للمواصفات ينذر الشركة المنتجة بالشطب من السجل ويشطب لم حالة التكرار، ولا يجوز إعادة قيده مرة أخرى إلا بعد سنة من تاريخ الشطب واستيفائه الضوابط التي تضمنها هذا القرار.

أصدرت وزارة الصناعة والتجارة قراراً بشأن أحكام القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ بشأن الاستيراد والتصدير، ونظام إجراءات الفحص ورقابة السلع المستوردة والمصدرة.

ونص القرار رقم ٢٨٣ لسنة ٢٠٢٣ أنه صدر بناءً على المذكورة المشتركة المقدمة من رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، ورئيس قطاع الاتفاقيات والتجارة الخارجية. ونص القرار في مادته الأولى على أن تضاف مادة جديدة إلى لائحة القواعد المنفذة لأحكام القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ في شأن الاستيراد والتصدير و نظام إجراءات فحص ورقابة السلع المستوردة والمصدرة، الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٧٧٠ لسنة ٢٠٠٥ تصاها الآتي:

مادة ٩٤ مكرراً تجمع الهيئة نظاماً لإدارة المخاطر في عمليات فحص و اختبار السلع الصناعية غير الغذائية المستوردة بحيث تتم هذه العمليات انتقائياً بناءً على الضوابط الخاصة بتحليل عوامل الخطر. كما يصدر بالضوابط المشار إليها وآية تعديلات نظراً عليها قراراً من الوزير المختص بالتجارة الخارجية.

ومن المقرر العمل بالقرار على أرض الواقع بعد نشره في الجريدة الرسمية. كما قرر المهندس احمد سمير صالح وزير الصناعة القرار رقم ٢٠٢٣ لسنة ٢٠٢٤ بشأن منظومة إدارة المخاطر المتكاملة لفحص السلع الصناعية غير الغذائية المستوردة.

ونص القرار أنه صدر أيضاً بناءً على المذكورة المشتركة المقدمة من رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، ورئيس قطاع الاتفاقيات والتجارة الخارجية.

ونص القرار على أن يتم تشكيل لجنة لوضع معايير وضوابط منظومة إدارة المخاطر المتكاملة لفحص السلع الصناعية غير الغذائية المستوردة برئاسة رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وعضوية كل من رئيس القطاع الاتفاقيات و التجارة الخارجية.

» هيئة قناة السويس تعدل منظومة عبور اليخوت الأقل من ٣٠ طن

الياباني، الدولار الكندي، الكرون السويدي، الكرون الدانماركي، الكرون النرويجي، الفرنك السويسري، اليوان الصيني، تم تطبيق ذلك النظام بعد افتتاح القناة في عام ١٩٧٥، مستهدفاً حماية عائدات القناة من تقلبات العملات خاصة الدولار.

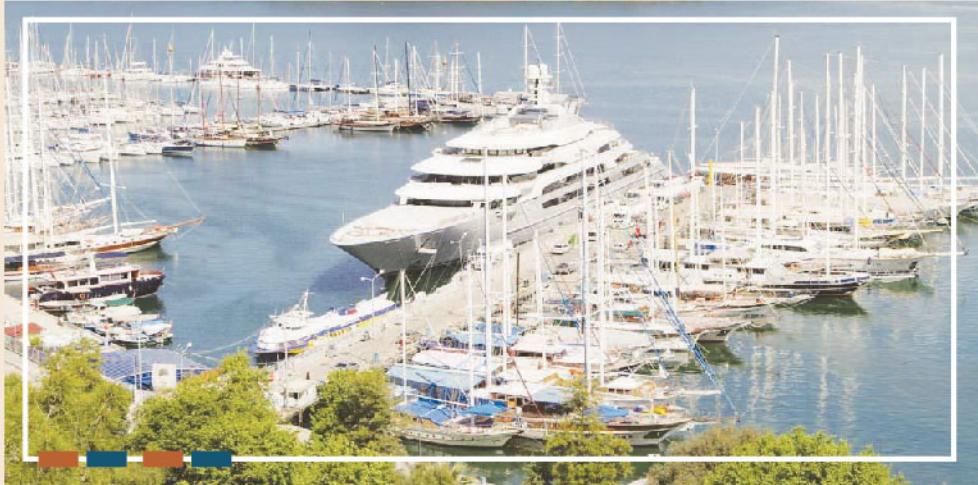
وتعود "SDR" أصل الاحتياطي دولي مدر للفائدة أنشاؤه صندوق النقد الدولي عام ١٩٦٩.

وشهدت قناة السويس زيادة بلغت ٦٤ % في أعداد اليخوت العابرة للقناة خلال النصف الأول من عام ٢٠٢٣ حيث تستهدف قناة

معادلة محددة وهي حاصل ضرب (٥) SDR × الطن الواحد من الحمولة × سعر SDR طن - العائمات الصغيرة.

وأكدت إدارة التحركات بهيئة قناة السويس في منشور ملحي أنه في حالة طلب الوحدة العالمية الصغيرة أقل من ٣٠ طن الاستثناء من المبيت بمرسى اليخت بـالإسماعيلية وموانئه الإبحار مباشرأ دون توقف كما هو متبع سيتم احتساب مبلغ بقيمة ٥٠٠ دولار وأضافت أن إحتساب تلك القيمة دون النظر إلى الحمولة بدلاً من التعريفة المعتادة والتي تعتمد على تحديد الرسوم من خلال

الإجمالي، الذي يتألف من سلة عمليات دولية، وتقبل قناة السويس ١٠ عمليات في دفع رسومها وهم الدولار الأمريكي، الجنيه الإسترليني، اليورو، الين



الغاطس، علامة على رفع كفاءة البنية واحتياطات الجودة لتتمكن من استيعاب كافة التحتية لهذه المرانى، وفقاً للمعايير العالمية أنواع اليخوت وتقديم خدمات متميزة.

السويس تطوير الخدمات المقدمة لليخوت خاصة خدمات "الرسو" في المرانين التابعة لها وعدم الاقتصار على خدمات عبور القناة فقط.

وفي السياق نفسه تشارك هيئة قناة السويس في معرض موناكو لليخوت في دورته الـ ٣٢، والذي ينعقد خلال الفترة من ٢٧ - ٣٠ سبتمبر المقبل بميناء هرقل بموناكو، في إطار خطوة الهيئة للتحول إلى مركز دولي لسياحة اليخوت بمنطقة الشرق الأوسط.

وتعكف قناة السويس على تنفيذ خطة تطوير شاملة لعدد ٣ مرانين دولية بمنطقة القناة، حيث تستهدف زيادة طاقتها الاستيعابية، وتنمية أبعاد كل مارينا على حدة وتعزيز

» النقل: أوكرانيا تعلن عن ممر بحري بديل لتصدير الحبوب بعرض ٣ أميال



لعبور السفن، إلا أنه مؤخراً انسحبت روسيا من هذا الاتفاق بما أثر على الشحنات العابرة من الأراضي الأوكرانية إلى باقي الدول التي يتم تصدير الحبوب لها، وذلك عبر إغلاق الطرق البحرية ومنع حرية الملاحة الدولية في البحر الأسود وبحر آزوف، كما أدت هذه الإجراءات إلى التأثير السلبي العالمي على التجارة البحرية الدولية، بالإضافة إلى تعطيل مبادرة حبوب البحر الأسود التي تم التوصل إليها تحت رعاية الأمم المتحدة، والتي كانت تهدف إلى حل مشاكل الأمن الغذائي العالمي.

كما رفض الجانب الروسي تمديد ذلك الاتفاق المهم، إلا أنه تلك الإجراءات من روسيا، واسترشاداً بأحكام المادتين ٢٢ و ٨٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، المادتان ٩ و ١٠ من الفصل الخامس لعام ١٩٧٤ من اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار وتعديلاتها، ومع مراعاة توصيات المنظمة البحرية الدولية، قررت أوكرانيا إنشاء طريق بحري موصى به مؤقتاً، وذلك بعرض قدره ٣ أميال بحرية، وذلك بهدف تسهيل فك قيود الشحن الدولي في الجزء الشمالي الغربي من البحر الأسود.

وفي منتصف يونيو الماضي صرّح النائب الأول لمندوب روسيا الدائم لدى الأمم المتحدة، دميتري بوليان斯基، بأن قرار الانسحاب من اتفاق تصدير الحبوب نهائي، نافياً إمكانية إجراء مفاوضات بهذا الشأن.

وصرحت وزارة الخارجية الروسية، بأن مبادرة البحر الأسود تتوقف عن العمل اعتباراً من ١٨ يونيو ٢٠٢٣، ما يعني سحب روسيا لضمانات سلامة الملاحة، وإغلاق الممر الإنساني البحري في البحر الأسود ، يذكر أن مبادرة البحر الأسود، التي تم التوقيع عليها، في ٢٢ يونيو ٢٠٢٢، من قبل ممثلي روسيا وتركيا وأوكرانيا والأمم المتحدة، تتضمن تصدير الحبوب والأغذية الأوكرانية، وكذلك الأسمدة عبر البحر الأسود من ٣ موانئ، بما في ذلك أوديسا، على أن يتولى مركز التنسيق المشترك في إسطنبول، تنسيق حركة السفن.

كشف قطاع النقل البحري - التابع لوزارة النقل - عن عزم دولة أوكرانيا "أهم مصدري الحبوب للسوق المصرية" إنشاء ممر بحري مؤقت بعرض ٣ أميال.

وأشار رئيس قطاع النقل البحري اللواء رضا إسماعيل، إلى أن الممر الجديد الذي تستهدفه أوكرانيا يهدف إلى تسهيل حركة الملاحة الدولية بمنطقة شمال غرب البحر الأسود، وذلك في ضوء انسحاب روسيا من مبادرة الحبوب بالبحر الأسود والتي تهدف إلى حل مشاكل الأمن الغذائي العالمي. وحسب الخطاب الذي أرسلته أوكرانيا إلى كييف ليوم، أمين عام المنظمة البحرية العالمية ، فإن الممر الجديد يهدف إلى حل قيود الشحن الدولي في الجزء الشمالي الغربي من البحر الأسود، على أن يتم تعليم هذا الإجراء على كافة الدول الأعضاء بالمنظمة العالمية والشركات العاملة في نشاط الحبوب.

وأشارت أوكرانيا عبر القنوات الرسمية، إلى أنه منذ الحرب الروسية الأوكرانية في ٢٤ فبراير من العام الماضي تم إنشاء ممر آمن

زيادة ٢٠٪ في معدل تردد السفن في ميناء الإسكندرية خلال شهر يوليو



العام السابق ورود سفن سياحية.

تأتي هذه الزيادات في حركة الملاحة في ظل تعليمات وتوجيهات السيد اللواء بحري نهاد شاهين رئيس مجلس الإدارة - بتحقيق الإحترافية في أداء الأعمال من قبل المرشدين وأطقم إدارة الحركة والإرشاد والقطر بالميناء وكذا إتباع العاملين بالهيئة للسبل التكنولوجية المتقدمة لسرعة إنهاء الإجراءات المتعلقة برسو السفن ومغادرتها ورفع المعدلات القياسية لعمليات الشحن والتغليف والسعى المستمر لتقليل التكاليف بالميناء.

شهدت ميناء الإسكندرية تزايداً كبيراً في أغلب أنواع السفن خلال شهر يوليو ٢٠٢٣ بالمقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٢ حيث بلغت أعداد السفن ٣٧٥ سفينة بزيادة قدرها ٦٣ سفينة عن الشهر المثل من العام السابق بنسبة زيادة ٢٠,١٪ تقريباً.

وقد تصدرت سفن البضائع العامة طليعة سفن البضائع التي شهدت ارتفاعاً كبيراً خلال شهر يوليو ٢٠٢٣ مقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٢ والتي حققت نسبة زيادة بلغت ٥٤,٦٪ بفارق ٤٧ سفينة بضائع عن الشهر المثل من العام الماضي.

كما شهدت سفن الصب السائل دوراً هاماً خلال شهر يوليو ٢٠٢٣ مقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٢ بواقع ٦ سفن إضافية محملة بالسلع الإستراتيجية السائلة الهامة مثل المواد البترولية محققة بذلك نسبة زيادة تجاوزت ١٩,٣٪.

وفي ذات السياق فقد شهدت سفن الحاويات تزايداً أيضاً بفارق ١٩ سفينة إضافية خلال شهر يوليو من العام الجاري مقارنة بالشهر المثل من العام السابق بنسبة زيادة بلغ ١٧,٧٪.

هذا وقد إرتفعت نسبة تردد سفن الصب الجاف المحملة بسلع إستراتيجية هامة من حبوب وأقماح بواقع ٨,٥٪ خلال شهر يوليو ٢٠٢٣ مقارنة بالشهر المثل من العام السابق أيضاً بالإضافة إلى ما شهدته سفن السياحة من زيادة بدورها حيث وردت ٢ سفن سياحة

«النقل الدولي» تتلقى ضوابط جديدة للترازيت والأوزان بالعراق واليمن



خدمات النقل البري الداخلي والدولي بمصر، إلزام المتعاملين بضرورة الالتزام بالقرار الجمهوري رقم ٢٣ لسنة ١٩٩٤ والخاص بقانون الأوزان والأبعاد الكلية لمركبات النقل.

وطالب الجهاز شعبة النقل الدولي واللوجستيات بتعيم المنتجور على سائقى ومالكي الشاحنات العاملين فى القطاع، وفق قرار مجلس هيئة المنافذ الحدودية بشأن توحيد دراسة مواصفات الأبعاد والأوزان المحورية للشاحنات بين الدول العربية.



خاطب جهاز النقل البري، شعبة النقل خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية، بالضوابط الجديدة للتعامل مع الأوزان والترازيت للشاحنات العابرة دولتى اليمن والعراق.

وأوضح خطاب جهاز تنظيم النقل البري الداخلى والدولى، أن الهيئة العامة للجمارك العراقية وضعت ضوابط لنظام النقل العابر «الترازيت» تشمل تحديد مسار الشاحنات ومنع فتح الإرساليات وان يكون هناك حاجز بين صندوق البضائع والسائل و عدم السماح للشاحنات المسطحة بدون جوانب بالمرور.

وقال المهندس مدحت القاضى رئيس شعبة خدمات النقل الدولى واللوجستيات بالغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية، إن الشعبة ستخاطب سائقى الشاحنات بالضوابط الجديدة للبدء فى تنفيذها والعمل بها خلال الفترة المقبلة، بهدف تسهيل الإجراءات ودعم القطاع وفق التطورات والقوانين، مشيراً إلى أن الشعبة تعمل فى دعم القطاع والشركات والشركات والعاملين فيه. من ناحية أخرى، قال القاضى، إن المندوبية الدائمة للجمهورية اليمنية طلبت من جهاز

تعرف على تفاصيل تعديل وزارة المالية لبعض أحكام اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك



أصدر الدكتور محمد معيط، وزير المالية، قراراً بتعديل بعض أحكام اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك. وقد حصلت "نافذة الملاحة"، على تفاصيل تلك التعديلات، الصادرة مؤخراً، بالمنفذ الجمركي، والتي صدرت بهدف تسهيل نظام الترانزيت.

ونصت المادة الأولى من قرار وزير المالية رقم ٣٤٧ لسنة ٢٠٢٢ على أن يستبدل بنصوص المواد (١) البند (١٣) (و(٢٣١)، (٢٦٨)، الفقرة الأخيرة، و(٢٩٩) الفقرة الثانية)، و(٣٦) من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك بالبند الآتي:

المادة رقم ١ البند (١٣) "الترانزيت المباشر (الأقطرمة): الإجراء الجمركي الذي يتم بموجبه نقل البضائع تحت رقابة الجمارك من وسيلة نقل واردة إلى وسيلة نقل صادرة داخل الدائرة الجمركية إلى دولة أجنبية، وذلك أثناء فترة تواجدها على الأرصفة (ساحات الترانزيت المباشر).

كما ستكون المادة ٢٣١ على النحو التالي، "يجب أن يقدم بيان جمركي إلكتروني عن كل بضاعة واردة فور تفريغها ما لم تخزن في الساحات أو المخازن المرخص بها جمركياً.

وتكون مدة صلاحية البيانات الجمركية للإفراج ثلاثة أشهر تبدأ من تاريخ القيد بدنفر ٤ ك.م إلا إذا كانت هذه البيانات محل منازعة جمركية منظورة أمام لجان التظلمات أو التحكيم أو المحاكم أو كانت محل دراسة أو كانت محل منازعة مع إحدى الجهات ذات الصلة بالبيان الجمركي أو كانت مخزنة بالمخازن المؤقتة، ففي هذه الحالات تنتهي صلاحيتها بمضي شهر من تاريخ انتهاء الدراسة أو الفصل في التحكيم أو النزاع أو انتهاء مدة الإيداع بالمخازن المؤقتة.

كما تنص المادة (٢٦٨) الفقرة الأخيرة، على أنه "يجوز تجزئة الإفراج عن الدخان بما لا يجاوز ٧٥٪ من مஸمول البيان الكلي، على أن يتم تسوية وتحصيل الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم المتبقية عن الجزء المتبقى من رصيد البيان دفعة واحدة، أو بعد انتهاء مدة التخزين أيهما أقرب".

كما تنص المادة (٢٩٩) الفقرة الثانية على "أما البضائع المودعة داخل المستودعات



YANG MING SHIPPING (EGYPT) S.A.E

يانج مينج شيبينج - مصر للملاحة ش.م.م



Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,
Ramleh 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

الموجودة على الأرصفة في المواني (ساحات الترانزيت المباشر) تحدد مدة بقائها بثلاثة أسابيع، تجدد لمدة أسبوع آخر بموجب طلب يقدم لمدير الجمارك المختص». كما تم إضافة المادة (٢١٣) بند (ر) - صندوق تحيا مصر: الأصناف المنصوص عليها بالبنود (ب) و (ج)، و(د)، و(ه) من هذه المادة».

وأكد الشحات غتورى، رئيس مصلحة الجمارك، تعليقاً على القرار، أن بضائع النقل الدولى متعدد الوسائط يطبق عليها أحكام وقواعد نظام البضائع العابرة «الترانزيت» الواردہ بالقانون، بحيث لا تخضع للمنع والتقييم والتفتيش عند نقاط الدخول والخروج، إلا في حالات الضرورة التي تراها المصلحة لازمة لذلك مثل حالات الاشتباہ أو الإخلال بالأمن والنظام العام أو الصحة العامة، ويكون تمرير تلك الرسائل على أجهزة الفحص بالأشعة في إطار ما تحدده الجهات الرقابية والأمنية الدولية والمحلية، ولا يتم فتح تلك الرسائل إلا في الحالات التي

يثبت فيها وجود كثافات أو أجسام غريبة. وأشار إلى أنه تمت إضافة أنشطة جديدة تتعلق بإصلاح وتنظيف الحاويات لإعادة استخدامها مرة أخرى، لافتاً إلى أنه تم اتخاذ إجراءات جديدة لإعفاء الشركات البترولية من الغرامات وتحفيز الصادرات، حيث تم السماح لهذه الشركات بتعديل الكميات المصدرة مستندًا وفقاً لـ«المشحونة فعلياً» خلال ٧٢ ساعة بعدها تبين أن هناك فوارق في الكميات نتيجة لطبيعة المواد البترولية إذ يتم ضخها عبر أنابيب من المستودعات، وصولاً إلى وسيلة النقل، حيث يتبقى كميات في هذه الأنابيب، تمثل الفارق بين ما كان في المستودع، وما تم شحنه. أوضح أنه تم السماح للمستخلصين الجمركيين بإعادة القيد في حال زوال أسباب إلغاء التراخيص أو مرور سنة على «قرار الإلغاء».

وثيقة تأمين بوليصة تأمين وفقاً للشروط والضوابط التي تقررها كل من المصلحة ومصلحة الضرائب المصرية». المادة (١١٧) فقرة أخيرة «ويجوز للمصلحة الترخيص بمزاولة نشاط إصلاح وتنظيف الحاويات والأوعية اللازمة لاحتواء البضائع بالمستودعات المرخص لها بتخزين الحاويات الفارغة».

المادة (٢٤٠) / فقرة أخيرة «كما يجوز للمشروعات العاملة بنظام المناطق الحرة تعديل الإيصالات الواردہ بالبيانات الجمركية لرسائل الصادر بالنسبة للأصناف التي يتم ضخها عبر الأنابيب، وفقاً للآتي: متعدد الكبیات خلال (٧٢) ساعة من تاريخ تمام الشحن وفقاً للكمية الفعلية المثبتة قبل تمام الشحن.

تعديل الأسعار بالنسبة للخامات والمنتجات البترولية خلال (٧٢) ساعة من تاريخ إعلان المصلحة بالسعر النهائي من قبل الهيئة المصرية العامة للتبريل عن الشحنات المصدرة خلال الشهر السابق.

المادة (٢٤٨) / فقرتين ثانية وثالثة) لتنص على «دون الإخلال بضرورة توافر شروط الترخيص بمزاولة المهنة المنصوص عليها في هذه اللائحة، يجوز بناءً على طلب المخلص إعادة قيده، وذلك في الأحوال الآتية: ١- صدور حكم برد الاعتبار بالنسبة للحالات المنصوص عليها بالبند (أ) من الفقرة الأولى من هذه المادة.

ب - مُضي سنة من تاريخ إلغاء التراخيص بالنسبة للحالات المنصوص عليها بالبند (د) من الفقرة الأولى من هذه المادة. وتختص اللجنة العليا للتظلمات المنصوص عليها في المادة (٥٧) من القانون بالبت في طلبات إعادة القيد في غير الحالات المنصوص عليها بالفقرة الثانية من هذه المادة». كما ينص القرار على إضافة المادة (٢٩٩) فقرة أخيرة «وبالنسبة للبضائع

الجموية والمخازن الجمركية المؤقتة فيتم بيعها بعد مضي شهر من انتهاء مدة بقائها داخل تلك المستودعات والمخازن المؤقتة بعد إخطار ذوي الشأن بخطاب موصى عليه بعلم الوصول أو عن طريق الإعلان بجهة الإدارة أو بالبريد الإلكتروني.

كما تنص المادة (٣٣٦): «يطبق على بضائع النقل الدولي متعدد الوسائط أحكام وقواعد نظام البضائع العابرة (الترانزيت) الواردہ بالقانون، ويجب ألا تخضع تلك البضائع للمنع والتقييد والتفتيش عند نقاط الدخول والخروج إلا في حالات الضرورة التي تراها المصلحة لازمة لذلك مثل حالات الاشتباہ أو الإخلال بالأمن والنظام العام أو الصحة العامة، ويكون تمرير تلك الرسائل على أجهزة الفحص بالأشعة في إطار ما تحدده الجهات الرقابية والأمنية الدولية والمحليّة، ولا يتم فتح تلك الرسائل إلا في الحالات التي يثبت فيها وجود كثافات أو أجسام غريبة».

ونصت المادة الثانية من قرار وزير المالية على أن «تستبدل عبارة بالمستودع العام أو الخاص»، بعبارة «بالمستودع العام»، الواردہ في صدر المادة (١١٧) من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك المشار إليها.

كما تستبدل عبارة «عقد النقل متعدد الوسائط» بعبارة «سند الشحن» الواردہ في المادة (٣٣٧) من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك المشار إليها.

كما تنص المادة الثالثة من القرار على، يضاف بند جديد برقم (د) إلى الفقرة الأولى من المادة (٩٥)، وفقرة أخيرة للمادة (١١٧)، وفقرة أخيرة للمادة (٢٤٠)، وفقرتين ثانية وثالثة للمادة (٢٤٨) وفقرة أخيرة للمادة (٢٩٩)، وبند جديد برقم (ر) للمادة (٣١٢) من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك المشار إليها نصوصها الآتية: المادة (٩٥) الفقرة الأولى بند (د)

لجنة الاستيراد بـ«رجال أعمال الإسكندرية» تلتقي ممثلي إدارة المخاطر الجديدة بمصلحة الجمارك



وذلك، أمس الثلاثاء، بمقر الجمعية. حيث شارك باللقاء من جانب الجمعية محمد حفني رئيس لجنة التجارة الداخلية، والمهندس محمد حسن عبد القادر رئيس لجنة النقل واللوجستيات، وعبد العال على، ووليد القيار نواب لجنة الاستيراد والجمارك، والدكتور شريف الديواني مستشار الجمعية، بالإضافة إلى عدد من أعضاء الجمعية.

عقدت لجنة الاستيراد والجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية، برئاسة محمد عبد المحسن، لقاء مع مدير عام الإدارة العامة لأنظمة إدارة المخاطر، بهدف التعريف بمنظومة المخاطر بالجمارك المصرية،



المخاطر، مما كان له بالغ الأثر في تحسين نسبة الإفراج بالمسار الأحمر. وطالب مدير عام الادارة العامة للمخاطر بأن يوضح كل مستورد المواصفات بدقة في الفواتير الواردة من الموردين؛ حتى يكون التصرف من المثمن والكاف و واضح الاتجاه ولا تتعرض السلعة الواردة للتقدير الشخصي من أي معاين لها.

من جانبه طالب محمد عبد المحسن لجنة الاستيراد والجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية، بضرورة الاستماع إلى المتعاملين من القطاع الصناعي والقطاع التجاري، للعمل على حل المعوقات التي تواجههم، مما يساعد في تقليل زمن الإفراج الجمركي، ومن ثم الإسهام في تقليل تكلفة السلع والخدمات، فيما رحب إسماعيل محمد بفتح قناة تواصل فعالة مع أعضاء الجمعية لتلقي شكاوهم، والعمل على حلها أولاً بأول، مؤكداً أهمية الاطلاع على تلك المعوقات والمشاكل، للعمل على حلها، مما يسهم ويساعد في تطوير منظومة المخاطر الجديدة.

ومن جانب مصلحة الجمارك شارك بالحضور إسماعيل محمد إسماعيل مدير عام الإدارة العامة لأنظمة إدارة المخاطر، وتمارز أحمد السيد مدير إدارة تكنولوجيا المخاطر، والمهندس مينا فايز عبده مدير إدارة التقييم والمتابعة.

كما شارك بالحضور محمد العرجاوي نقيب المستخلصين الجمركيين ونائب رئيس شعبة المستخلصين بالإسكندرية، وعلي عبد الحليم رئيس جمارك المنطقة الشمالية والغربيه الأسptic.

وخلال اللقاء استعرض إسماعيل محمد، مدير عام الإدارة العامة لأنظمة إدارة المخاطر، أسس تطبيق منظومة المخاطر الجديدة، موضحاً كيفية عمل منظومة المخاطر الشاملة التي تقوم بتحديد وتقييم المخاطر ووضع أسلوب رقابي فعال، مشيراً لنتائج أعمال منظومة المخاطر الجديدة وأثرها على مسارات الإفراج على أرض الواقع.

كما تم شرح التكنولوجيا التي يتم استخدامها في إدارة المخاطر من حيث تحديث معابر

» ميناء الإسكندرية ترفع محاسبة الشاحنات وانتظار المعدات والسيارات



من جانبه أشار وائل قناوي المتحدث باسم أصحاب الشاحنات بميناء الإسكندرية، أن الزيادة الجديدة لن يكون لها تأثير كبير على أسعار النولين البرية خلال الفترة المقبلة، خاصة أنها ستكون بتأثير يصل إلى قرابة ١٥٠ جنيه في كل فاتورة.

وأكد مصدر بمجلس ادارة هيئة ميناء الإسكندرية، أنه تم رفع تعريفة الانتظار بنسبة ١٠٠٪ ، وذلك بهدف تقليل انتظار تلك المعدات داخل الميناء، وتطبيق مبدأ أن تكون الميناء منفذًا للبضائع وليس مخزنًا لها.

بدأت هيئة ميناء الإسكندرية في تطبيق زيادة جديدة في أسعار مقابل الخدمات الذي يتم تحصيله من قبل الشركات العاملة بها، أو السيارات والشاحنات المتعددة على الميناء.

و تلك الزيادة تتمثل في فئة استخدام الموازين لتكون على الشاحنات المتعددة على الميناء وتقوم بنقل بضائع واردة لتكون ٢,٢٥ جنيه للطن (وزن البضاعة بالإضافة الى وزن السيارة) على ان يحتسب كسر الطن طنا كاملا والتي كانت قبل تطبيق القرار بواقع ١,٧٥ جنيه للطن، كما تكون تلك النسبة بزيادة سنوية تصل الى ٥٪ .

و حسب منشور ملاحي صادر عن هيئة الميناء، فيتم تحصيل رسوم من الشاحنات التي تقوم بنقل بضائع صادرة، لتصل نحو ٢٥ جنيه للسيارة الواحدة بالإضافة إلى ضريبة القيمة المضافة.

يذكر أن هيئة ميناء الإسكندرية قامت مؤخراً بتطوير الموازين الخاصة بها والتي تصل الى قرابة ١٢ ميزاناً ، حيث كان يعمل بها ٣ موازين فقط خلال السنوات الماضية، بما كان له تأثير كبير على تكدس الشاحنات أمام تلك الموازين.

كما قررت هيئة ميناء الإسكندرية رفع قيمة خدمة انتظار السيارات والمعدات بالساحات الخارجية بنسبة ١٠٠٪ ، لتصل بالنسبة للسيارات ذات الحمولات الصغيرة حتى ٢٧ طن بفئة ١٥ جنيه يومياً، بالإضافة إلى ضريبة القيمة المضافة، والمعدات من أوناش وكلارك ولودر تصل إلى ٥٠ جنيه يومياً، وبالنسبة للسيارات التي تقوم بنقل الطرود الشاذة تصل إلى ٣٠ جنيه يومياً و ١٥ جنيه عن كل محور ملحق بالشاحنة.

» ميناء الإسكندرية: معدلات غير مسبوقة في تجارة الترانزيت خلال النصف الأول من العام الحالي »



وقدرات الدولة المصرية من خلال توافر بيانات كامله ولحظيه عن الحاويات والبضائع والظروف المتواجده على أراضيها. كما يتم تقديم كافة التسهيلات والتخفيضات اللازمه تشجيعاً لتجاره الترانزيت ومنها استحداث مركز خدمه العملاء من بين مهامه استلام الوثائق وتلقي الطلبات والشكاوى وتوفير إمكانيه الدفع الإلكتروني كما تم منح تخفيض على رسوم بضائع الترانزيت بموجب القرار ٤٦ بواقع نسبة تخفيض ٢٠٪ . تأتى كل هذه الإجراءات بالتوافق مع قيام الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بتنفيذ تكليفات السيد الفريق وزير النقل وبرئاسه السيد اللواء بحرى / نهاد شاهين - برفع إمكانياتها وقدراتها من خلال تطوير منظمه العمل وتدعم اسطول الخدمات البحرية بوحدات بحرية جديدة من قاطرات ونشات ووحدات مكافحة التلوث ، فضلاً عن تنفيذ عدد ضخم من المشروعات الاستثمارية والتطويرية العملاقة والتي باكمالها سيصبح ميناء الإسكندرية الكبير من أكبر الموانئ على البحر المتوسط ومركز لوจىستي إقليمي ومحور ربط استراتيجي دولي بين أفريقيا وأسيا وأوروبا.

وفقاً لنظام البضائع العابره (الترانزيت غير المباشر) لمسار الأفراج الجمركي الأخضر مع الاكتفاء بالعرض على اجهزه الفحص بالأشعه X-RAY بشرط سلامه الاختام والاقفال ؛ وهذا الاجراء الذي سينجح عمليه الفحص اليدوي بشكل كبير سيؤدي إلى خفض الوقت والتكلفة على العملاء على نحو ملحوظ وعدم خضوع حاويات الترانزيت المباشر لإجراءات الفحص والكشف. كما تم التنسيق مع الشركات الخزنه بميناء الإسكندرية والدخلية لتوفير ساحات مخصصه للترانزيت والتي أبدت إستعدادها لاستقبال الحاويات الترانزيت باعداد كبيرة داخل ساحات مخصصه لذلك، وإتاحة إمكانيه التعامل المباشر للعملاء على المنظومه الإلكترونيه للهيئة أونلاين لتقديم الخدمات واستقبال الطلبات الخاصه بالترانزيت. وأكيدت الهيئة إتاحة إدراج الترانزيت على منظومه نافذه الخاصه بمصلحة الجمارك والتي تم ربطها بالمنظومه الإلكترونيه لهيئة ميناء الإسكندرية ، وذلك بالتنسيق مع غرف الملاحة ، في إطار الحكمه والشفافية وتوجيهات الدوله نحو إحكام السيطره على المنفذ الحدوديه حرصاً على موارد الدوله من عمله الصعب وحفظاً على الامن العام

نجحت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية في تحقيق أعلى معدل تداول لحاويات الترانزيت في تاريخها؛ حيث أكدت المؤشرات الإحصائية عن النصف الأول من عام ٢٠٢٣ تحقيق ميناء الإسكندرية والدخلية ارتفاعاً كبيراً خلال المدة من ١ يناير إلى ٣٠ يونيو ٢٠٢٣ بواقع ٩٦٪ بالمقارنة مع الفترة المثلية من عام ٢٠٢٢.

وبحسب تقرير صادر عن الميناء، فإن هذه الزيادات جاءت في إطار توجيهات القيادة السياسية بتحويل مصر إلى مركز لوجيستي عالمي والمتابعة اللصيقة من كامل الوزير - وزير النقل للموانئ البحرية، لا سيما هيئة ميناء الإسكندرية باعتبارها أكبر موانئ الجمهورية، والتي قامت باتخاذ العديد من الإجراءات مؤخراً برئاسه اللواء بحرى / نهاد شاهين لتشجيع تجارة الترانزيت.

عقد العديد من الاجتماعات وجلسات التشاور الموسعة مع اعضاء المجتمع المينائي (توكيلات ملاحية ، مشغلى المحطات ، شركات شحن وتغليف ، مصدرين ومستوردين ، جمارك، ... الخ) للوقوف على المعوقات وتنليلها والاطلاع على المطالب ومقررات التطوير والتنسيق بشأنها مع مختلف الجهات المعنية بالدولة، والتنسيقات والتعاون الخارجي على الصعيد الدولي مع أصحاب الشأن وعدد من الموانئ الأجنبية لاستقطاب تجارة الترانزيت والعمل على تدشين خطوط ملاحية ثابتة.

كما تم التنسيق التام مع مصلحة الجمارك المصريه لاتخاذ إجراءات فعلية لتسهيل تجارة الترانزيت والتي أبدت كامل التعاون والذي أسف على سبيل المثال لا الحصر عن إصدار مصلحة الجمارك المصريه للمنشور رقم ٢٥ لسنة ٢٠٢٣ والذي تضمن إخضاع الرسائل الواردة للموانئ والتي يتم نقلها

» تفاصيل اتفاقية العمل البحري عقب صدور أهم نصوصها من قطاع النقل البحري »

الجمهوريه رقم ١٤٤ لسنة ٢٠٢٣ بخصوص الموافقة على الاتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ وانضمام جمهوريه مصر العربيه لاتفاقية وموافقة مجلس النواب بجلسته العامة يوم الأحد ٢٨ مايو ٢٠٢٣ على قرار رئيس الجمهوريه بالانضمام لاتفاقية.

أعلن قطاع النقل البحري، عن نصوص اتفاقية العمل البحري والتي تشمل ضوابط وأحكام اتفاقيات استخدام البحارة "عقد العمل البحري" بما يضمن حقوق البحارة خلال الفترة المقبلة، وذلك في ظل انضمام مصر لاتفاقية العمل البحري ٢٠٠٦ وفقاً لقرار رئيس

المعلومات، بما في ذلك المسئولون في الموانئ التي تزورها السفينة، كما يسلم كل بحار وثيقة تتضمن سجل استخدامه على متن السفينة. كما يشكل اتفاق النقل البحري كلاً أو جزءاً من اتفاق استخدام البحارة توفر نسخة من الاتفاق المذكور على متن السفينة، وحيثما تكون لغة اتفاق استخدام البحارة "العقد البحري" أو أي اتفاق مفاوضة جماعية سار خلاف اللغة الإنجليزية باستثناء السفن العاملة في الرحلات الداخلية فقط.

كما يحدد القانوني الوطني شكل البيانات التي تسجل فيها والطريقة التي تحرر بها هذه البيانات، وتعتمد كل دولة عضو في الاتفاقية لواح تحديد المسائل التي يتعين إدراجها في جميع بنود العقود التي تنظمها قوانينها الوطنية، وتتضمن في جميع الحالات عدد من البيانات تضم اسم البحار ولقبه وأي أسماء أخرى، وتاريخ الميلاد أو الدين ومكان الميلادة (ب) اسم مالك السفينة وعنوانه، ومكان وتاريخ إبرام العقد والصفة التي سيستخدم بها البحارة، ومقدار أجر البحار أو حيثما ينطبق ذلك الصيغة المستخدمة لحسابها.

إضافة إلى إنهاء الاتفاق وشروطه خاصة إذا كان الاتفاق قد أبرم لفترة غير محددة والشروط التي تجيز لا ي من الطرفين إنهاء وفترة الاخطار اللازمة التي يتعين الا تقل بالنسبة لمالك السفينة عنها بالنسبة للبحار، وما ان كان الاتفاق قد أبرم لفترة محددة، والتاريخ المحدد لانتقضائه، وما اذا كان الاتفاق قد أبرم لرحلة واحدة، وبيان ميناء الوصول وطول المدة التي يتعين أن تنتهي بالوصول قبل أن يصرف البحار من الخدمة، والإعلانات الصحية وإعلانات حماية الضمان الاجتماعي التي يتعين أن يوفرها مالك السفينة للبحارة، وحق البحار في الإعادة إلى الوطن، وكذا الاشارة إلى اتفاق المفاوضة الجماعية، في حال انطباقه، وأي بيانات أخرى قد تقتضيها القوانين الوطنية. كما تعتمد كل دولة عضو قوانين ولوائح تحديد فترات دنيا للإخطار بإنهاكه المبكر لاتفاق العقد البحري بكل من البحارة ومالك السفن وتحدد طول هذه الفترات الدنيا بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية على الا تقل عن سبعة أيام. كما يجوز منح فترة إخطار أقصر من الحد الأدنى في الحالات المعترف بها بموجب القوانين ولوائح الوطنية أو اتفاقات المفاوضة الجماعية السارية التي تبرر إنهاء اتفاق الاستخدام خلال فترة إخطار أقصر أو دون إخطار وعند تحديد هذه الحالات تحرص كل دولة عضو على مراعاة حاجة البحار إلى أن ينهي دون غرامات اتفاق العقد خلال فترة إخطار أقصر أو دون إخطار لأسباب انسانية أو لأسباب طارئة أخرى.

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

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

وأشار قطاع النقل البحري، عبر منشور للسوق الملاحية أن اتفاقية العمل البحري MLC ٢٠٠٦ تنص في الباب الثاني المعيار على ضوابط وأحكام اتفاقات استخدام البحارة "عقد العمل البحري"، وتوارد دعم حقوق البحارة بضمان الحد الأدنى من العمل اللائق بموجب تحرير عقد عمل ملزم للبحارة ومالكي السفن متضمن البنود الأساسية الإلزامية المنصوص عليها بذلك الاتفاقية (اسم البحار ولقبه وتاريخ مكان الميلاد، اسم مالك السفينة، وعنوانه مكان وتاريخ إبرام عقد العمل طبيعة عمل البحار، الأجر، ساعات العمل والراحة استحقاق المغادرة والعودة إلى الوطن. إجازة سنوية مدفوعة الأجر، تعويض البحارة في حالات غرق السفينة أو فقدانها، تنمية المهارات للبحار، توفير الحماية الصحية والطبية، وتوفير أماكن الإقامة والإعاشة والمواد الغذائية والمطاعم).

إضافة إلى أن تطبيق المعايير المطلوبة بالبند الثاني من الاتفاقية يحافظ على حقوق العمالة البحرية على سفن الأسطول الوطني والسفن التجارية الأجنبية، كما يحافظ في نفس الوقت على مصالح ملاك السفن ومشغليها.

وأرسل قطاع النقل البحري للتوكيلات الملاحية ضوابط وأحكام اتفاقات استخدام البحارة "عقد العمل البحري" وذلك طبقاً لما ورد باتفاقية العمل البحري .٢٠٠٦.

وتنص الاتفاقية على اتفاقيات استخدام البحارة "عقد العمل البحري" أن الغرض من الاتفاقية هو ضمان حصول البحارة على اتفاق عادل، على أن تحدد شروط وأحكام استخدام البحارة أو يشار إليها في اتفاق واضح بصاغ كتابة بطريقة قانونية ويكون واجب النفاذ، وتكون هذه الشروط والأحكام متفقة مع المعايير الواردة في المدونة.

كما يوافق البحار على اتفاق استخدام البحارة في ظل ظروف تضمن للبحار فرصة دراسة الاتفاق وطلب المشورة بشأن الشروط والأحكام الواردة في الاتفاق بحيث يقبلها بحرية قبل التوقيع، كما يستنتج من اتفاقات استخدام البحارة أنها تشمل أي اتفاقات مفاوضة جماعية سارية، إلى المدى الذي يتفق مع القوانين والمارسات في الدولة العضو.

كما نصت الاتفاقية على أن تعتمد كل دولة عضو بها قوانين أو لوائح تقضي بالتزام السفن التي ترفع علمها بالاشتراطات التالية:

أن يكون في حوزة البحارة العاملين على متن السفن التي ترفع علمها اتفاق استخدام بحارة موقع من جانب البحار ومالك السفينة أو ممثل عن السفينة (أو حينما يكون البحارة غير مستخدمين "بينة تثبت وجود علاقة تعاقدية أو ترتيبات مماثلة" يوفر لهم ظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفينة وفقاً لما تشتهر هذه الاتفاقية.

كما يمنح البحار الذي يوقع على عقد العمل البحري فرصة دراسة الاتفاق وطلب المشورة قبل التوقيع عليه، وتتوفر له كذلك أي تسهيلات أخرى قد تكون ضرورية لضمان انضمامه بحرية إلى الاتفاق وفهم حقوقه ومسؤولياته بصورة كافية.

كما يكون في حوزة كل من مالك السفينة والبحار المعنى نسخة من اتفاق العقد البحري، على أن تتحذذ تدابير تضمن للبحارة، بما في ذلك ربان السفينة، وحصولهم بسهولة على متن السفينة على معلومات واضحة فيما يتعلق بشروط استخدامهم، وبحيث تكون هذه

» تبدأ يناير المقبل.. المنظمة البحرية الدولية تنتخب أميناً عاماً جديداً لمدة أربع سنوات



بينها حتى الدول الأعضاء على الانضمام إلى الملحق السادس من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) وكذلك الانضمام لبروتوكول التعاون في مجال منع التلوث الناجم عن السفن ومكافحة التلوث بالبحر المتوسط (بروتوكول ٢٠٠٢ للتلويث والطوارئ) وذلك لتحقيق أهدافه عالمياً في منطقة البحر المتوسط.

وسبق لمصر أن شاركت بوفد باجتماع الخبراء الإقليميين المعنى بتوحيد الإجراءات المتتبعة لإدارة مياه الصابورة في البحر المتوسط التابع لمركز الريميك بمالطا في الفترة من ٢٠٢٣ مارس ٢٠٢٣ وهو الاجتماع الذي هدف إلى وضع معايير موحدة لإنفاذ اتفاقية مياه الصابورة بأقليم البحر المتوسط، وهي الاتفاقية المنضمة لها مصر منذ عام ٢٠٠٧، والتي ستصبح إلزامية لدول الإقليم بعد اعتمادها من المنظمة البحرية الدولية والأمم المتحدة.

انتخب مجلس المنظمة البحرية الدولية (IMO) أرسينيو أنطونيو دومينجيز فيلاسكو من جمهورية بنما أميناً عاماً جديداً للسنوات الأربع المقبلة.

وبحسب مصدر مسئول بقطاع النقل البحري، فمن المقرر أن تبدأ مدة الأمين العام الجديد في ١ يناير ٢٠٢٤، بعد إنهاء عقد الأمين العام الحالي، كيم لييم في ٣١ ديسمبر المقبل وذلك بعد عقد الانتخابات للدورة الجديدة المتوقع أن تكون خلال ديسمبر المقبل، والتي تقدمت لها مصر رسمياً للحفاظ على مقعدها بالمنظمة العالمية.

وأشار مسئول قطاع النقل البحري إلى أن المنظمة البحرية العالمية، أخطرت القطاع بأنه تم اتخاذ القرار خلال الدورة ١٢٩ لمجلس المنظمة البحرية الدولية، والتي ستتعقد في الفترة من ١٧ إلى ٢١ يونيو، كما أنه من المقرر أن يواجه الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية الجديد مسؤولية دفع القطاع إلى الأمام، خاصة بالنظر إلى الأهداف الجديدة المعتمدة في إطار إستراتيجية ٢٠٢٣ للحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من الشحن.

وشاركت مصر بالاجتماع الخامس عشر لنقاط الاتصال الإقليمية لمركز الاستجابة لحالات الطوارئ للتلويث البحري للبحر المتوسط "REMPEC" بمدينة كابرا بمالطا في الفترة من ١٣-١٥ يونيو ٢٠٢٣ بوفد يضم ممثلاً عن قطاع النقل البحري باعتباره نقطة الاتصال المعنية بحالات منع التلوث البحري بالبحر المتوسط وأخر عن جهاز شئون البيئة باعتباره نقطة الاتصال المعنية بالاستعداد والتصدي لمنع التلوث بالزيت بالمنطقة.

وناقش الاجتماع أوجه نشاط المركز بإقليم البحر المتوسط والتي من

» ميناء الإسكندرية تطلب عدداً من الوظائف القيادية في ٨ إدارات

المدنية بشرط الحصول على مؤهل هندي عال مدني أو عمار، بالإضافة إلى وظيفة مدير إدارة المشروعات المدنية بمؤهل عال يتلائم مع طبيعة العمل.

كما طلبت الهيئة وظيفة مدير إدارة المراقبة الإلكترونية، ومدير إدارة الارشاد والقطر والرباط، بشرط الحصول على مؤهل دراسي بحري عال أو شهادة ربان أعلى البحار، بالإضافة إلى مدير إدارة الاستقبال بالمحطة البحرية، بشرط الحصول على مؤهل عال يتوازن مع نوع وطبيعة العمل.

واشترطت الهيئة فيمن يتقدم لتلك الوظائف أن يكون قد قضى مدة زمنية مقدارها عام على الأقل في وظيفة من المستوى الأول (ب) أو قضاء مدة كلية مقدارها ستة عشر عاماً على الأقل تتفق مع طبيعة عمل الوظيفة.

وتقوم هيئة ميناء الإسكندرية بتنفيذ العديد من المشروعات تستهدف أن تصل حركة التداول إلى ٤٠٠ مليون طن بدلًا من ١٧٠ مليون طن وتعظيم تجارة الترانزيت، بالإضافة إلى العمل على جعل مصر مركزاً

أعلنت هيئة ميناء الإسكندرية عن حاجتها إلى تعيين عدداً من الوظائف القيادية، وذلك تماشياً مع المشروعات الجديدة التي تقوم بها الهيئة خلال السنوات الأخيرة، ومن المقرر دخولها الخدمة قريباً. وبحسب نشرة الهيئة، فإنه من المقرر تعيين عدداً من مديري الإدارات والتي تصل إلى ٨ إدارات مختلفة.

وبحسب المصادر، فإن الوظائف المطلوبة تشمل مدير إدارة الفرقان والحوض الجاف، والمسؤولة عن اصلاح بعض الوحدات البحرية، وذلك بشرط أن يكون حاصلاً على مؤهل هندي عال تخصص هندسة بحرية أو ميكانيكا.

كما طلبت هيئة ميناء الإسكندرية شغل وظيفة مدير إدارة الهندسة البحرية، بشرط أن يكون حاصلاً على مؤهل هندسة عال تخصص هندسة بحرية أو ميكانيكا القوى، وكذلك مدير إدارة الهندسة الميكانيكية بشرط الحصول على مؤهل هندي عال يتوازن مع نوع وطبيعة العمل.

كما شملت الوظائف التي طلبتها الهيئة مدير إدارة الصيانة والأشغال

اللوجستية، حيث إنَّه بعد التطوير الذي شهده الميناء ستزداد أهميته الاستراتيجية، خاصة مع وجود حاجز الأمواج خارج الميناء، علاوة على بناء ميناء المكس الذي سيربط بين ميناء الإسكندرية القديم، وميناء الدخيلة، والذي سيصبح فيما بعد ميناء الإسكندرية الكبير.

عالمياً للتجارة واللوجستيات من خلال التطوير الشامل للموانئ المصرية ومشروعات تطبيق نظام الشباك الواحد والإفراج. كما تستهدف الهيئة عبر تلك المشروعات تحويل مصر لمركز للتجارة العالمية واللوجستيات، وذلك بإنشاء محاور نقل ولوجستيات تربط بين الموانئ البحرية والموانئ الجافة والمناطق

» موانئ البحر الأحمر تحقق تداول ٤٥ ألف طن بضائع عامة خلال يوليو بنسبة زيادة ١٥%



الطرق التي تربط المحافظات بالموانئ الرئيسية وكذا أعمال التطوير التي تمت بموانئ الهيئة وزيادة مساحتها وإنشاء الساحات وتطوير منظومة العمل بالموانئ بالتنسيق مع أعضاء المجتمع المينائي وقيام الهيئة بتقديم كافة التسهيلات للشركات الملاحية لجذب المزيد من الخطوط الملاحية.

ال الصادرات والواردات وتنشيط حركة تداول شاحنات البضائع وتوفير كافة الخدمات للسفن المتراكمة على الأرصفة.

وأشار إلى أن زيادة الصادرات عن الواردات بموانئ الهيئة يأتي نتيجة لاهتمام القيادة السياسية بتطوير الموانئ المصرية وربطها بمناطق التنمية بالمحافظات من خلال شبكة

أعلنت هيئة موانئ البحر الأحمر تحقيق تداول مقداره ٤٤٥ ألف طن بضائع عامة بموانئ الهيئة خلال يوليو، حيث سجلت الصادرات ٢٥٨ الف طن بضائع بنسبة زيادة ٣٨٪ عن الواردات خلال نفس الفترة والتي سجلت ١٨٧ ألف طن كما حققت الصادرات نسبة زيادة ٣٨٪ عن الفترة المثلية لعام ٢٠٢٢ وتركزت الزيادة في موانئ سفاجا ونوبيع والسويس والقصير.

وشهد ميناء سفاجا تداول ٢٣٩ الف طن بضائع بنسبة زيادة ٧٪ عن الفترة المثلية للعام الماضي بكمية وارد ١٤٢ الف طن وصادر ١٩٧ الف طن، بينما شهد ميناء نوبيع تداول ٤٢ الف طن بنسبة زيادة ٧٠٪ عن الفترة المثلية للعام الماضي بكمية وارد ٢٨ الف طن وصادر ٩ آلاف طن بضائع كما استقبل الميناء ٤١٧٣ سيارة بوزن ٨٣٥٨ طن بنسبة زيادة ٤١٪ عن الفترة المثلية للعام الماضي، بينما شهد ميناء الحمراوى تصدير ٢٧ الف طن فوسفات.

ووجه اللواء أح مهندس محمد عبدالرحيم رئيس الهيئة بتقديم كافة التسهيلات لأعمال

» أحمد الوكيل يتلقى التهنئة على فوزه برئاسة الاتحاد العام للغرف التجارية المصرية



وأشاد مصيلحي، بالدور العظيم الذي تقوم به الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية برئاسة الوكيل في دعم التنمية المستدامة ورؤوية مصر ٢٠٣٠ ، حيث يعد الوكيل أحد أبرز رجال الأعمال بالمجتمع التجاري في مصر خلال العقدين الأخيرين خاصة فيما يتعلق بعمله في خدمة المجتمع التجاري في منظمات الأعمال.

تقدّم الاستاذ محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية، ومجلس ادارة الغرفة، بخالص التهنئة إلى أحمد الوكيل رئيس الغرفة التجارية بالإسكندرية بفوزه برئاسة الاتحاد العام للغرف التجارية المصرية لدورة ٢٠٢٣-٢٠٢٧، بالتزكية، في الانتخابات التي أجريت مؤخراً بمقر الاتحاد العام للغرف التجارية المصرية .



**تقدّم غرفة ملاحة الإسكندرية
بخلص التهاني القلبية
للسيد الأستاذ أحمد الوكيل**



**على فوزه بالتذكرة رئيساً لاتحاد عام
الغرف التجارية على مستوى الجمهورية
داعيين المولى عز وجل أن يوفّقه لما فيه الخير**

رئيس مجلس الإدارة
محمد مصيلحي

وأعرب مصيلحي، عن تطلعه إلى مزيد من التعاون والتنسيق بين غرفة ملاحة الإسكندرية، واتحاد الغرفة التجارية المصرية برئاسة أحمد الوكيل خلال الدورة الجديدة تحت قيادة الوكيل، لتحقيق المصالح المشتركة والتغلب على التحديات التي تواجه قطاع التجارة العربية في ظل الظروف الحالية.

وأكد "مصيلحي" دعمه لأي سياسات وإجراءات تتخذها الدولة بقيادة الرئيس عبد الفتاح السيسي، لتعزيز دور القطاع الخاص والتجارة في دفع عملية التنمية والاستثمار والتصدير، وكذلك المشروعات الغير مسبوقة في نشاط الملاحة تحت إدارة الفريق كامل الوزير وزير النقل.

جاء تشكيل هيئة مكتب الاتحاد العام للغرف التجارية للدورة الجديدة، أحمد الوكيل، رئيس الغرفة التجارية لمحافظة الإسكندرية والاتحاد العام، وهاني محمد، وزير الاتصالات السابق، نائباً أول لرئيس الاتحاد، وعمرو أبوالعيون، رئيس غرفة أسيوط، نائباً ثانياً، والدكتور محمد عطيه الفيومي، رئيس غرفة القليوبية، أميناً للصندوق، وأكرم الشافعى، رئيس غرفة الإسماعيلية، أمين صندوق مساعد، ومحمد أبوسعده، رئيس غرفة بورسعيد، سكرتيراً عاماً.

الحكومة: تلقي خطيبين ملاحين منتظمين مع دول الكوميسا وللتعامل وغرب أفريقيا



عقد الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس الوزراء، اجتماعاً، مؤخراً، بشأن متابعة إجراءات دعم الصناعة، والعمل على زيادة الصادرات للأسواق الخارجية، وذلك بحضور الدكتور علي المصيلحي، وزير التموين والتجارة الداخلية، والفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، والمهندس محمود عصمت، وزير قطاع الأعمال العام، والمهندس أحمد سمير، وزير التجارة والصناعة.

في مستهل الاجتماع، أكد رئيس الوزراء أن هناك اهتماماً كبيراً باتخاذ مختلف الإجراءات الالزمة لدعم وتطوير القطاعات الصناعية؛ باعتبارها إحدى ركائز الاقتصاد المصري؛

ENJOY RELIABILITY WITH
ARKAS NEW CALL TO
SFAX

- Responsiveness service
- Reasonable rates

ARKAS EGYPT S.A.E. [www.arkas-egypt.com](#)

وذلك دور الغرف التجارية في هذا الشأن لتعظيم دور القطاع الخاص، مما يسهم في زيادة صادرات المنتجات الغذائية إلى مختلف الأسواق العالمية.

وناقش الاجتماع أيضاً دراسة إمكانية الشراكة مع القطاع الخاص في دعم وتشجيع مختلف أنواع الصناعات الغذائية، وتذليل المعوقات؛ من أجل زيادة الصادرات والتنفيذ إلى الأسواق العربية والأفريقية.

بهدف دفع عجلة الإنتاج والاستغلال الأمثل للطاقات الإنتاجية المتاحة، وخاصة التي تتواجد لدى القطاع الخاص، وزيادة الصادرات لمختلف المنافذ الخارجية، ولا سيما الأسواق الأفريقية.

وأكمل، في هذا الإطار، ضرورة العمل على بدء تشغيل خطين ملاحيين منظمين يربطان مصر بدول شرق وجنوب أفريقيا (دول الكوميسا) ودول شمال وغرب أفريقيا.

ووجه رئيس الوزراء بسرعة عقد اجتماع مع الغرف التجارية والمجالس التصديرية والتوافق على الخطوط الملاحية التي سيتم تشغيلها، وكذلك البضائع التي سيتم تصديرها إلى دول أفريقيا، من خلال التنسيق بين وزيري النقل والتجارة والصناعة في هذا الشأن.

وصرح السفير نادر سعد، المتحدث الرسمي باسم رئاسة مجلس الوزراء، بأن الاجتماع تناول عدداً من الموضوعات الخاصة بدعم الصناعة، من بينها دراسة تشغيل خط ملاحي لنقل السلع والمنتجات المختلفة مع الدول الأفريقية، من أجل دعم التبادل التجاري معها، وكذا زيادة الصادرات المصرية إليها.

وأضاف المتحدث الرسمي أن الاجتماع، من جانب آخر، ناقش خطة تطوير قطاع المطاحن التابعة للشركة القابضة للصناعات الغذائية؛ بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية لها،

طرح رصيفين نهريين بالإسكندرية على القطاع الخاص ديسمبر المقبل



قال اللواء مفيد صلاح، رئيس الهيئة العامة للنقل النهري، إن الهيئة تعزم طرح رصيفين نهريين رقم ٤ و ٥ بالمنطقة اللوجستية بمحافظة الإسكندرية على القطاع الخاص ديسمبر المقبل.

وأضاف رئيس الهيئة أن الرصيفين حالياً في مرحلة التطوير الشامل بمواصفات قياسية ضمن الخطة الاستثمارية للهيئة خلال العام المالي الجارى ٢٠٢٣-٢٠٢٤.

أوضح أنه تم توحيد جهة الاختصاص، لتصبح الهيئة العامة للنقل النهري مسؤولة عن إصدار التراخيص للموانئ والمراسي على طول مجرى نهر النيل، وتنتظر الهيئة



ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



A STABLE PARTNER FOR YOUR BUSINESS



Hotline: 19673

msc.com

.٢٠٢٣

ولفت إلى تطوير التشريعات المنظمة للنقل النهري لتحفيز القطاع الخاص والمستثمرين، حيث تم تبسيط الإجراءات لإصدار الموافقات لبناء وتجمیع أسطول نقل نهري حديث وإنشاء الموانئ والمراسي، مع منح تخفيضات وإعفاءات جمركية للمكونات المستوردة في صناعة النقل النهري، وكذا منح حواجز وإعفاءات ضريبية للمستثمرين في مجال منظومة النقل النهري، بالإضافة إلى إعطاء الأولوية لنقل السلع الاستراتيجية بين الموانئ البحرية والمحافظات النيلية بما يضمن التشغيل الدائم.

في قطاعات نهر النيل المختلفة، حيث تم تكريك أكثر من ١٥ مليون متر مكعب في المدة من ٢٠١٥ وحتى ٢٠٢٢، بالإضافة إلى تزويد المجاري الملاحية وبحيرة ناصر بالمساعدات الملاحية، وصيانة الأهوسنة الواقعة على المجاري الملاحية بـ١٠ أهوسنة.

وأكد أنه جار إنشاء الخرائط الالكترونية للمجاري الملاحية للمرور الآمن للوحدات النهرية، والتنسيق مع شركة تكنولوجيا معلومات النقل بوزارة النقل، والبدء في ميكنة التراخيص الملاحية بمنظومة الشباك الواحد والمخطط الانتهاء منها نهاية عام

صدر القرار الجمهوري لبدء التفعيل قريباً، ويستهدف قانون النقل النهري الجديد، توحيد جهة ولاية نهر النيل بالكامل لتكون جهة واحدة هي هيئة النقل النهري خاصة أن الولاية كانت موزعة بين وزارات التنمية المحلية والزراعة والرى والموارد المائية وجهاز الثروة السمكية.

واستعرض مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء مؤخراً، خطة تطوير النقل النهري، بمقر الحكومة بمدينة العجمي الجديدة مع كامل الوزير، وزير النقل، وبحضور رئيس الهيئة العامة للنقل النهري.

وستتهدّف الهيئة البدء في تفعيل منظومة النقل النهري والاستفادة منها في ترشيد استهلاك السولار، بالإضافة إلى تقليل كثافة التحرك على الطرق والكباري، إلى جانب تقليل الحوادث وخفض التلوث البيئي، بالإضافة إلى أن الوحدات النهرية تصنّع في مصر بمكوّن محلي ٨٠٪ مما يُقلّل الاستيراد.

وقال الوزير، إن مقترن التطوير يشمل إنشاء ٥١ كوبرى مشاة وسيارات بدلاً عن ٢١٢ معدية غير آلية، وإحلال ٤٤٢ معدية متطرفة بنموذج موحد، وتأهيل العمالة على التشغيل الآمن ومنحهم التراخيص اللازمة، مع تشدید الرقابة لتطبيق معايير التشغيل الآمن.

أضاف أنه مخطط رفع كفاءة ٤٠٨ مراسي بنموذج متتطور موحد وفقاً لأعلى معايير الأمان والسلامة وترخيصها، وإلغاء ٣٨٤ مرسى واستبدالها بباركي.

وأضاف الوزير أنه من المخطط رفع كفاءة ٢٦ أتوبيساً نهرياً بينها ١٧ أتوبيساً بالقاهرة الكبرى، و٩ أتوبيسات بباقي المحافظات وذلك من عائد التشغيل، لافتاً إلى أنه يتم دراسة استخدام "الأتوبيس البرمائي" كوسيلة نقل حضارية للركاب وخاصة السائحين.

أشار إلى أنه جار تفعيل الشباك الواحد لتحفيز المستثمرين للاستثمار في الموانئ والمراسي ضمن منظومة النقل النهري لتبسيط وتسهيل الإجراءات، مضيفاً أنه تم الحصول على جميع الموافقات اللازمة لإنشاء الموانئ النهرية بكل من قنا، وسوهاج، وأسيوط.

لفت الوزير إلى مشروعات إزالة الاختناقات

أسعار الشحن البحري تحقق أدنى مستوى لها في عامين مع دخول سفن جديدة



كما انخفضت الواردات الأوروبية بنسبة ١٢,٠٪ عن الشهر السابق وهذا المؤشر الفرعي انخفض الان بنسبة ٥٢,٧٪ من بداية هذا العام. وأدى الانخفاض التفيف بنسبة ٢,٩٪ في مؤشر XSI[®] للواردات الأمريكية إلى رفع المؤشر إلى ٢٣١,٦ نقطة في يوليو.

ويؤكد التقرير أنه يجب أن يدفع متوسط الشاحن في الصفقات الرئيسية أقل من نصف الأسعار التي كان عليها قبل عام في السوق طويلة الأجل، وعلى الرغم من زيادة الأحجام عن الأشهر السابقة، فلا يزال الطلب العالمي على الحاويات منخفضاً على أساس سنوي.

كشف تقرير دولي عن انخفاض أسعار الشحن العالمية طويلة الأجل إلى أدنى مستوى لها في عامين في يوليو المنصرم، حيث أظهرت أحدث البيانات من مؤشر الشحن (XSI) الصادر اليوم، انخفاضاً بنسبة ٥٪ من يوليو، مما زاد من الانهيار العميق الذي بدأ العام الماضي.

وذكر التقرير الصادر عن أحد شركات أبحاث النقل، ترجمته المال، أن معدلات العقود طويلة الأجل الصالحة الآن فقدت ٥٧,٨٪ من قيمتها منذ نفس الفترة من عام ٢٠٢٢.

وتوقع التقرير انخفاض أسعار الشحن لكافة شركات النقل البحري وذلك في مختلف المسارات والممرات، وذلك بسبب نزول حاويات وسفن جديدة للسوق بكميات كبيرة الحجم، خاصة خلال العام الجاري، والتي سيكون لها تأثير واسع المدى على السوق الملاحية العالمية.

وتحذر الأرقام بالتقرير، أن شهر يوليو الماضي قد شهد أعلى شحنات شهرية على الإطلاق للسفن الجديدة، مع أكثر من ٣٠٠٠٠ حاوية مكافئة من إجمالي ٤٠ سفينة جديدة تمت إضافتها إلى السوق. كما أنه خلال الأشهر الستة الأولى من العام الجاري، تم تسليم ما مجموعه ٩٩٠ ألف حاوية مكافئة، ومن المقرر أن يتم تسليم نفس الكمية تقريراً في النصف الثاني من عام ٢٠٢٣، ليكون تقريراً جمجمة ما سيتم إضافته العام الجاري ٢ مليون حاوية مكافئة.

وأوضح التقرير أنه رغم هذه الاحجام الجديدة من السفن، إلا أن حجم الطلب على النقل يعاني من انخفاض، حيث يعد الطلب على الشحن هو العامل الأساسي الذي يؤثر على الأسعار.

وشهد مؤشر XSI[®] ل الصادرات الشرق الأقصى انخفاضاً بنسبة ٢,٧٪ فقط إلى ١٨٨,٦٢ في يوليو ، ولكن هذا هو الان أدنى مستوى وصل إليه هذا المؤشر منذ أبريل ٢٠٢١ ، وانخفض بنسبة ٦٩,٥٪ عن يوليو من العام الماضي.