



نافذة الملاحة

العدد الواحد و الأربعون

نوفمبر 2023

www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

- بعد حصولها على ثالث أكبر عدد اصوات: فوز مصر بعضوية مجلس المنظمة البحرية الدولية الفئة (C)
- الأعلى للموانئ يعتمد اعتماد مقترح المخطط التنفيذي والزماني لدعم وتعظيم الصادرات المصرية
- ويوافق على توحيد الإجراءات الجمركية وآلية التنفيذ بجميع الموانئ المصرية فيما يخص تجارة الترانزيت
- HMM تتوقع تعرض الطلب على الحاويات لضغوط هبوطية
- تتوقع أن يستمر التباطؤ في الاقتصاد العالمي في التأثير على صناعة النحن cma
- ميناء الإسكندرية : تطبيق نظام التسجيل المسبق للتناحانات بمحطة «تحيا مصر» لأول مرة
- تزايدت طوابير السفن التي تنتظر عبور القناة خلال الأنتهر الأخيرة وسط موجة جفاف قاسية
- هاتلنسون : الشركة ملتزمة باستثمارات ٢ مليار دولار في مصر خلال السنوات المقبلة
- الجمارك تسمح بفرز الجزء المرفوض من البضائع وإنهاء إجراءات الإفراج عن باقي التلحنة
- النقل البحري: الممر الهندي لا يمثل أي منافسة مع قناة السويس
- HMM تتوقع تعرض الطلب على الحاويات لضغوط هبوطية



بعد حصولها على ثالث أكبر عدد اصوات : فوز مصر بعضوية مجلس

المنظمة البحرية الدولية الفئة (C)

بمشاركة غرفة ملاحه الاسكندرية برئاسة الأستاذ محمد مصيلحي، أعلنت وزارة النقل مطلع ديسمبر الجاري، عن نجاح مصر في الفوز بعضوية مجلس المنظمة البحرية الدولية الفئة "C" وذلك خلال الإنتخابات التي أجريت بمقر المنظمة بالعاصمة البريطانية لندن حيث حصلت مصر ثالث أكبر عدد اصوات بواقع ١٤٢ صوت من إجمالي ١٦٦ صوت صحيح .

وأضاف أن مصر حصلت على ثالث أكبر عدد اصوات بواقع ١٤٢ صوت من إجمالي ١٦٦ صوت صحيح ، موضحا أن الفوز يأتي استمرارا للتعاون المثمر والتنسيق بين وزارة النقل وقطاع النقل البحري وعددا من ممثلي وزارة الخارجية والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وغرفة ملاحه الإسكندرية.

وأكد محمد مصيلحي أن مصر تستحق تلك المكانة الدولية في عالم النقل البحري العالمي، خاصة بما تمتلكه من إمكانيات هائلة تؤهلها لتكون أحد أهم المراكز اللوجستية العالمية، بعد الطفرة في مشروعات النقل والملاحة التي تم تنفيذها في عهد فخامة الرئيس عبدالفتاح السيسي، وبتوجيه الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل، والذي عمل على جذب استثمارات هائلة للموانئ المصرية مؤخرا، أدت إلى وجود أهم مشغلي المحطات العالمية بالسوق المصرية.

جدير بالذكر أن المنظمة البحرية الدولية هي منظمة دولية متخصصة تابعة للأمم المتحدة ، تأسست سنة ١٩٤٨ ، يقع مقرها في لندن.

ومن أهدافها (السلامة والأمن البحري . - مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن . - مكافحة التلوث البحري - إرساء نظاما لتعويض الأشخاص الذين يتكبون خسائر مالية بسبب التلوث البحري - تأسيس نظاما دوليا لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ - تحقيق نظام بحري مستدام .

و يتم من خلال المنظمة البحرية الدولية رفع كفاءة استخدام الطاقة، والتكنولوجيا الجديدة والابتكار والتعليم والتدريب البحري، والأمن البحري، وإدارة حركة المرور البحرية وتطوير البنية التحتية البحرية: ، كما يتم تطبيق المعايير العالمية التي تغطي هذه القضايا. و تتألف المنظمة البحرية الدولية من عدد ٥ لجان رئيسية وعدد ٩ لجان فرعية منبثقة عنها إلى جانب مجلس إدارة المنظمة والجمعية العمومية لها



وأشاد الفريق مهندس كامل الوزير - وزير النقل بهذا النجاح الكبير الذي حققته مصر في انتخابات المنظمة البحرية الدولية، لافتا إلى أنه يرجع إلى الدعم الكبير من القيادة السياسية التي تضع ضمن أولوياتها رفع مركز مصر على المستوى الدولي في كافة المجالات وتكثيلاً لجهود متضافرة بين وزارتي النقل والخارجية والسفارة المصرية بلندن حيث استمر التنسيق على مدار العامين السابقين من أجل الترويج لدعم الترشيح المصري والحفاظ على مقعد مصر بالمجلس والذي احتفظت به منذ ١٩٧٧، مشيرا إلى أن الفوز الذي حققته مصر في انتخابات المنظمة البحرية الدولية IMO يعد انتصارا للإرادة والدبلوماسية المصرية.

وتقدم الفريق مهندس كامل الوزير بالتهنئة لفخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية والشعب المصري العظيم بمناسبة هذا الفوز الكبير، مؤكداً أن هذا الفوز يجسد دور مصر المحوري في المنطقة والعالم، وتأكيدا على المكانة الرائدة التي تحتلها مصر في مجال النقل البحري والتجارة العالمية.

وفي هذا الصدد أكد الأستاذ / محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الاسكندرية، ورئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحه البحرية، على أن الفوز يؤكد أهمية ومكانة مصر في السوق التجاري البحري العالمي بما تمتلكه من موانئ عالمية ومرفق يمر من خلاله قرابة ١٠ ٪ من تجارة العالم «قناة السويس».



باعتبارها مصاريف مستردة لحساب الغير

ملاحه الاسكندرية تتوافق على مسودة للبنود التي يجب ربطها ضريبيا عبر البرنامج

المخصص للفواتير الضريبية



إيماناً بدور غرفة ملاحه الإسكندرية تجاه المجتمع الملاحى فى السعى لتحقيق مصالح أعضائها من مختلف الشركات التى تزاوّل نشاط النقل البحرى من أجل تحقيق التعاون المتكامل بين المجتمع الملاحى والجهات المختصة، حسب تصريحات الاستاذ محمد مصيلحى رئيس الغرفة.

وأضاف الاستاذ محمد مصيلحى، أنه قد تم التنسيق مع الاستاذ الدكتور فايز الضباعى - وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الضرائب المصرية، بعقد عدة لقاءات والتي كان من أهمها اللقاء الذى عقد يوم الثلاثاء ٣ أكتوبر ٢٠٢٣ بمركز التدريب التابع لمصلحة الضرائب المصرية بالقاهرة.

وتابع أن الاجتماع كان بمشاركة وحضور السادة أعضاء مجلس إدارة الغرفة وعدداً من ممثلى الخطوط الملاحية والسادة مسئولى مصلحة الضرائب المصرية.

كما شارك اللقاءات مشكوراً كلا من: الاستاذ الدكتور عبد الرسول عبد الهادى عبد الرسول المحاسب الضريبى وخبير الضرائب بكلية التجارة والمستشار محمود خليل المستشار المالية والضريبى للغرفة بمكتب شوقي.

وأكد على أنه تم مناقشة وإيجاد حلول لمشاكل الأعضاء مع مصلحة الضرائب والتي من أهمها مشكلة إصدار الفواتير الالكترونية عن التولون البحرى طبقاً للخدمات المؤداة من الخطوط الملاحية وشركات الشحن.

وتابع رئيس الغرفة، أنه تم التوافق على مسودة للبنود التي يجب ربطها ضريبيا عبر البرنامج المخصص للفواتير الضريبية باعتبارها مصاريف مستردة لحساب الغير.

وأكدت غرفة ملاحه الإسكندرية، على أنه تمهيداً للبدء فى التنفيذ فيتم إرسال أسماء الشركات ورقم التسجيل الضريبى حتى يتم موافاة مصلحة الضرائب المصرية بتلك البيانات لاعطاء موافقة على هذه الأكواد، حيث لن يتم فتح الكود سوى للأعضاء الذى سوف يتم الموافقة عليهم من المصلحة. وشملت مسودة البنود التي يجب ربطها ضريبيا عبر البرنامج المخصص للفواتير الضريبية باعتبارها مصاريف مستردة لحساب الغير اعتباراً من أول ديسمبر المقبل على النحو التالى:

م	نوع المصروف	Charge Type	الممول	نوع الكود
1	تولون بحري وارد	import freight	وكيل ملاحى	تولون
2	تولون بحري صادر	export freight	وكيل ملاحى	تولون
3	غرامات التأخير	demurrage	وكيل ملاحى	غرامات
4	غرامات التأخير الصادر	detention	وكيل ملاحى	غرامات
5	الارضيات	storage	وكيل ملاحى	غرامات
6	مصاريف مستردة			

بحجم بضائع ٤,٨ مليون طن بواقع ٣٩٨ سفينة

تفاصيل معدلات تداول البضائع والسفن بميناء الاسكندرية خلال أكتوبر الماضي

وبالنسبة للصب الجاف، فقد تلاحظ إرتفاع إجمالي أوزان الصب الجاف بنسبة ٩٪ نتيجة إرتفاع صادر الحبوب بنسبة ١٦٢٪ خاصة من فول الصويا - الكسب، بالإضافة الى إرتفاع وارد الكسب بنسبة ٩٨٪، بينما، كما أن هناك إرتفاع فى وارد الأتربة والخامات المعدنية بنسبة ١٣٧٪ نتيجة إرتفاع وارد الأسمت بنسبة ٢٦٣٪؛ بالإضافة إلى إرتفاع صادر الأتربة والخامات المعدنية بنسبة ٢٤٣٪ نتيجة إرتفاع صادر الأسمت بنسبة ١٣١٪، كما سجلت صادرات الملح ارتفاعاً قدره ٣٠٠٪.

وبالنسبة لإرتفاع إجمالي متداول الصب السائل بنسبة ٣١٪ نتيجة إرتفاع وارد الزيوت والشحوم بنسبة ٨٥٧٪، وكذا صادر الزيوت والشحوم بنسبة ١٥٠٪.

كما بلغ حجم بضائع الحاويات قرابة ١,٨٦ مليون طن، موزعة بين الصادرة بنحو ٨٧٢ ألف طن والواردة بنحو ٧٩٦ ألف طن.

يأتى ذلك مقابل كميات من بضائع الحاويات بلغت كمياتها نحو ٢,١١ مليون طن خلال أكتوبر من العام الماضى، موزعة بين ٩٩٦,٦ ألف طن صادرات، و ١,١ مليون طن واردات.

كما شهدت الميناء معدل تداول ١٤٠,٥ ألف حاوية خلال أكتوبر الماضى، وذلك مقارنة بنحو ١٠٦,٦ ألف حاوية خلال أكتوبر من ٢٠٢٢، بزيادة قدرها ٣٤ ألف حاوية.

وتوزعت تلك الحاويات بين ٧٢,٣ ألف برسم بلد الوارد، مقارنة بنحو ٥٤,٧ ألف خلال نفس الشهر من العام الماضى، فيما بلغت الصادرة ٦٨,٢ ألف مقارنة بنحو ٥١,٩ ألف خلال نفس الشهر من العام الماضى.

حققت هيئة ميناء الإسكندرية معدل تداول بلغ ٤,٨ مليون طن خلال أغسطس الماضى، مقارنة بنحو ٤,٧ مليون خلال نفس الشهر من ٢٠٢٢، بزيادة قدرها ١٠٠ ألف طن.

وتوزعت البضائع خلال أكتوبر الماضى بين ٤٨٤,٦ ألف طن تقليدية، مقارنة بنحو ٣٠٧ ألف طن خلال نفس الشهر من ٢٠٢٢، ١١٣,٩ ألف طن ذات طبيعة خاصة، مقابل ٢٢٠ ألف طن خلال نفس الشهر من العام الماضى، ٤٨٦ ألف طن صب سائل، وذلك مقابل ٣٦٩,٨ ألف طن خلال أكتوبر العام الماضى.

وبلغ الصب الجاف «الحبوب» ١,٩ مليون طن، مقابل ١,٧٦ مليون خلال نفس الشهر من العام الماضى، ليصل إجمالي البضائع غير المحواة ٣ مليون طن، مقابل ٢,٦٦ مليون خلال نفس الفترة من العام الماضى.

وعلقت هيئة الميناء على تلك المؤشرات بأنه تلاحظ وجود إرتفاع فى إجمالي أوزان البضائع العامة بنسبة ١٣٪ نتيجة زيادة الكميات المصدرة من لفف حديد - حديد تسليح، وذلك بسبب توقف السوق التركى لتلك البضائع مما أدى لإرتفاع صادر البضاعة العامة بنسبة ١٥٩٪.

كما أن هناك إرتفاع ملحوظ لأنواع مختلفة من السفن، وذلك فيما عدا سفن ذات طبيعة خاصة، حيث إنخفضت بنسبة ٤٣٪، وسفن العبارة بنسبة ٢٢٪، كما أن سفن الصب الجاف تأتي في المرتبة الأخيرة بنسبة ٢٪؛ ويأتي هذا الإرتفاع نتيجة إنخفاض متوسط زمن بقاء السفن على الرصيف، الأمر الذي أدى إلى سرعة التداول بالميناء، وتقليل فترة الإنتظار بالمخطف الخارجي، وكذا إستغلال الأرصفة ذات الغاطس العميق في تدوير السفن ذات الحمولات الكبيرة، وإعتماد العملاء مع الميناء على السفن ذات الحمولات الصغيرة، الأمر الذي أدى إلى زيادة أعداد السفن وإنخفاض أوزان البضائع.



وأكدت هيئة الميناء، أنه تلاحظ زيادة أعداد حاويات الترانزيت عن الفترة المثيلة بنسبة كبيرة جدا نتيجة تشغيل محطة متعددة الأغراض " تحيا مصر " ، والتي كانت السبب الرئيسي في تعظيم تجارة الترانزيت بالميناء عن طريق توفير ساحات تخزينية لتداول أعداد كبيرة من حاويات الترانزيت، مما أدى إلى زيادة إجمالية في أعداد الحاويات المكافئة عن الفترة المثيلة بنسبة ٣٢٪، وبالتالي زيادة الأوزان لحاويات الترانزيت.

كما أنه بالرغم من زيادة أعداد الحاويات المكافئة، إلا أننا نجد إنخفاض في إجمالي أوزان الحاويات وخاصة الوارد منها بنسبة ٢٩٪، بينما إنحصرت الزيادة في أعداد الترانزيت والفوارغ مقارنة بالفترة المثيلة، نتيجة للتوسع الإقتصادي الغير مستقر عالميا والتذبذب المستمر لسعر الدولار.

وبلغ حجم البضائع المتداولة من المنتجات البترولية قرابة ٢٧٥,٩ ألف طن، والتي توزعت بين البنزين ٣١,٣ ألف طن، و ٢٤,٩ ألف من المازوت، و ٩ ألف من البروبان، و ٩ ألف من النافتا، و ٦١,٩ ألف من الجازولين، و ٣٠ ألف طن من وقود الطائرات.

أما المواد الغذائية فبلغت ١,٢٦ مليون طن، والتي توزعت بين القمح بواقع ٥٣٢ ألف طن، والذرة بنحو ١٧٢,٨ ألف، وفول الصويا بواقع ١٢٥,٦ ألف، والملح بواقع ١٠٧,٩ ألف، وزيت عباد الشمس بواقع ١٢٤,٤ ألف طن، و مواد غذائية أخرى بواقع ١٤٦,٤ ألف طن، وزيت فول صويا بواقع ١٧,٩، و ٦,٦ طن من السكر المعبأ.

أوروبا تكافح التغير المناخي بضريبة على السفن بقيمة ٣,٦ مليار دولار العام المقبل

بناءً على سعر الوقود البحري أمس الأول بمنطقة شمال غربي أوروبا، يمثل هذا الرقم ١٠٪ فقط مما ستكون عليه فاتورة الوقود السنوية للسفينة نفسها، ما يعني أن التقلبات الناجمة عن سعر النفط بمفرده، يمكن أن تفوق بسهولة التكلفة الكاملة لنظام تداول الانبعاثات.

على نفس المنوال، أسفرت اختلافات تكاليف نقل البضائع في الحاويات بين أوروبا وآسيا خلال الأعوام الأخيرة، عن تقليص تكاليف نظام تداول الانبعاثات التابع للاتحاد الأوروبي. وستشكل الآلية جزءاً محدوداً فقط من فواتير الشحن باستخدام النفط والغاز.

لا يرجح أن تُمكن القواعد الجديدة البدائل النظيفة على غرار الميثانول الأخضر، من منافسة أسعار الوقود الأحفوري بالمستقبل القريب، بحسب ستيفن روبنز، كبير مستشاري "دريوري".

تابع: "حتى لو تراجعت تكلفة الوقود الأخضر للنصف خلال الأعوام الثلاثة المقبلة، فتوجد ضرائب أكثر مطلوبة لتحقيق التكافؤ، ومن المرجح أن يبقى الميثانول الأخضر في وضع غير تنافسي على صعيد التكلفة حتى ٢٠٢٦ على أقل تقدير".

أطلق قطاع الشحن العالمي ما يفوق مليار طن من ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي خلال ٢٠١٨، وهو يعتمد بصورة حصرية تقريباً على الوقود المشتق من النفط، الذي يُعد أرخص كثيراً من البدائل منخفضة الكربون. يعد تضمينه في نظام تداول الانبعاثات جزءاً من خطة الاتحاد الأوروبي لإزالة الكربون من القطاع لمكافحة التغيرات المناخية.

رغم وصولها للمليارات، فإن الفاتورة تمثل جزءاً محدوداً من إيرادات الشحن الدولي، وليس من المرجح أن تؤثر بطريقة كبيرة على الأسعار التي يدفعها المستهلك في نهاية المطاف مقابل البضائع. خلال السنة الماضية، حققت شركة الحاويات العملاقة "إيه بي مولير-ميرسك" وحدها أرباحاً أقل بقليل من ٣٠ مليار دولار أميركي.

خلال ٢٠٢٤، قد تتحمل سفينة حاويات تبحر بين أوروبا وآسيا رسوماً تصل إلى ٨١٠ آلاف يورو (٨٨٧ ألف دولار) تقريباً وفقاً لنظام تداول الانبعاثات، بحسب تقدير حديث لجمعية التصنيف البحري "دي إن في" (DNV) التي تفترض بلوغ سعر الكربون ٩٠ يورو للطن.

أطلق قطاع الشحن العالمي ما يفوق مليار طن من ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي خلال ٢٠١٨

أوروبا تكافح التغير المناخي بضريبة على السفن بقيمة ٣,٦ مليار دولار العام المقبل يعتمزم الاتحاد الأوروبي مكافحة التغير المناخي عن طريق فرض ضريبة على السفن بقيمة ٣,٦ مليار دولار العام القادم، بحسب وكالة بلومبرج.

ومن شبه المؤكد أن تزداد هذه الضريبة لاحقاً، مع تصعيد القارة لجهودها في مجال مكافحة التغير المناخي.

يمثل الرقم تقديراً من شركة "دريوري شيبينغ كونسالتانتس"، لإجمالي تكلفة الامتثال لنظام تداول الانبعاثات في الاتحاد الأوروبي.

وفقاً للناحة التي يبدأ سريانها في الأول من يناير المقبل، ينبغي على السفن التي تدخل وتخرج من موانئ الاتحاد الأوروبي، أن تدفع ثمن التلوث الكربوني المنبعث منها، ما يؤثر على توصيل كافة الأشياء بداية من أحمال الحاويات من البضائع كاملة التصنيع، وصولاً إلى الغاز الطبيعي المسال اللازم للحفاظ على المنازل دافئة شتاءً.



مع افتراض أن الامتثال لنظام تداول الانبعاثات بات فعلياً أكثر تكلفة بطريقة كبيرة، فإن المبرر الاقتصادي لاستغلال الثغرات قد ينمو أيضاً.

أوضح آلان سافاري، مؤسس "كاربونيكس"، وهي شركة استشارية تركز على نظام تداول الانبعاثات في الاتحاد الأوروبي، أنه مع تطبيق الرسوم على ٤٠٪ فقط من الانبعاثات السنة المقبلة، "قد لا يُنظر إلى تكاليف نظام تداول الانبعاثات باعتبارها مرتفعة بما يكفي لتغيير أنماط الأعمال". لكنه اختتم بأن هذا الأمر قد يتغير خلال الأعوام المقبلة عند تغطية قدر أكبر من الانبعاثات.



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS

SERVICES DESTINATIONS

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

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

TRANSHIPMENT PORTS
CASABLANCA - RADES - MISURATA - NOVOROSIYSK - ASHDOD

Alexandria Head Office

Marhaba Tower, Fouad St., Off-Horeiya 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

Cairo Branch

Marine Tower, 11 El Safa St., Sheraton
Buildings, Heliopolis, Cairo, Egypt.
☎ +202 226 6401/011
☎ +202 226 75227

Damietta Branch

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

✉ import@medkon-egypt.com

✉ export@medkon-egypt.com

WWW.MEDKON-EGYPT.COM

رغم أن نظام تداول الانبعاثات يمثل جزءاً محدوداً من تكاليف الشحن، إلا أن نقاشاً دار فعلاً حول طريقة استغلال التجار والشركات للثغرات، لتفادي سداد الرسوم.

أثارت ٦ دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي بصفة أساسية على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط مخاوف الشهر الماضي من أن شركات الشحن قد تتهرب من دفع رسوم نظام تداول الانبعاثات عن طريق الرسوم في موانئ قريبة من الاتحاد الأوروبي لكنها خارج حدوده. أضاف التكتل الموحد أنه ينبغي توصيف ميناء شرق بورسعيد في مصر، وميناء طنجة المتوسط بالمغرب، على أنهما "ميناء جوار لإعادة شحن حاويات" لمنع التهرب.

توجد طريقة أخرى ممكنة للتهرب من سداد الرسوم، تكمن في استخدام عمليات النقل من سفينة إلى أخرى، إذ تُنقل الشحنات بين السفن وسط البحر.

على سبيل المثال، إذا أبحرت ناقلة نفط من سنغافورة إلى قبالة منطقة أوروبية مباشرة، وفرغت حمولتها عبر نقلها من سفينة إلى أخرى، ثم أبحرت مرة ثانية صوب سنغافورة، فإن ذلك يجعلها غير مدينة بأي رسوم وفق نظام تداول الانبعاثات، بحسب "دي إن في". هذا لأنه لم تتوجه عملياً إلى ميناء تابع للاتحاد الأوروبي.

أوضح المتحدث باسم المفوضية الأوروبية: "ستراقب المفوضية بطريقة وثيقة عمليات النقل المحتملة من سفينة إلى أخرى، في سياق التطبيق المقبل لنظام تداول الانبعاثات الخاص بالاتحاد الأوروبي على القطاع البحري".

أضاف: "حينما يكون الأمر ملائماً، ستكون المفوضية مستعدة لاقتراح تدابير للتصدي لأي سلوك يُقصد به التحايل، للحفاظ على نزاهة وفعالية نظام تداول الانبعاثات الخاص بالاتحاد الأوروبي".

قد تكون تكاليف الامتثال لنظام تداول الانبعاثات، التي تنطبق على المنطقة الاقتصادية الأوروبية وكذلك موانئ الاتحاد الأوروبي، صغيرة إلى حد ما بالوقت الحالي بالنسبة لقطاع كبير على غرار الشحن. لكن من شبه المؤكد أن الشحن سيصبح أكثر تكلفة، إذ ينبغي على شركات الشحن أن تدفع رسوماً على ٤٠٪ فقط من انبعاثاتهم خلال ٢٠٢٤، ولكن هذه الكلفة ستزيد إلى ٧٠٪ خلال ٢٠٢٥ وإلى ١٠٠٪ بحلول ٢٠٢٦، وهي نفس السنة التي ستخضع فيها انبعاثات الميثان وأكسيد النيتروس لهذه اللوائح.

مع استعمال نفس الفرضيات المستخدمة في تقديرات "ديريوري" التي استندت إلى الانبعاثات الفعلية خلال ٢٠٢٢ وسعر ١٠٠ يورو لكل طن من ثاني أكسيد الكربون، فإن إجمالي فاتورة ٢٠٢٦ ستبلغ ٩ مليارات دولار.

شركة ميرسك تعلن عن توقف عملياتها في سوريا اعتباراً من أول ديسمبر



أعلنت شركة ميرسك العالمية " ثاني أكبر خط ملاحي عالمي " ، عن توقف عملياتها وعدم تقديم خدماتها ونقل شحنات من أو إلى أي وجهة في سوريا".

وأكدت الشركة الدنماركية، في بيان لها عبر موقعها الرسمي، أنه نتيجة لذلك، لن يتم قبول الحجوزات من/إلى سوريا اعتباراً من ١ ديسمبر ولن تتصل سفن ميرسك بالموانئ السورية بعد الآن.

وستكون سفينة ميرسك الأخيرة التي ستتصل بسوريا هي ميرسك نارمادا في ٢٨ نوفمبر.

وقالت شركة الشحن الدنماركية في إعلانها: "احتراماً لالتزاماتنا الحالية، سنضمن تسهيل جميع الحجوزات من/إلى سوريا مع الحاويات المخصصة بالفعل، وسيتم الاتصال بجميع العملاء المتأثرين بهذا الإعلان بشكل فردي لمناقشة تفاصيل التسليم".

وأوضحت ميرسك أنه نظرًا لكون سوريا دولة خاضعة لعقوبات شديدة، فقد كان النشاط التجاري مقيّدًا للغاية، وقد أجرت الشركة عمليات محدودة في سوريا امتثالاً للعقوبات الدولية.

وأشارت ميرسك إلى أن "هذا الأمر أصبح في الآونة الأخيرة أكثر صعوبة من الناحية اللوجستية، ولذلك اتخذنا قراراً بإغلاق عملياتنا بالكامل".

ESL



PAN MARINE SHIPPING SERVICES

**AS AGENT FOR
EMIRATES SHIPPING LINE**

DIRECT SERVICE

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

TRANSHIPMENT

INDIA - MIDDLE EAST - EAST AFRICA - FAR EAST

Alexandria Head Office

Marhaba Tower, Fouad St., Off-Horeiya 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

الهندسية للحاويات تقوم بتفريغ معدات ثاني أكبر مشروع طواحين الهواء لتوليد الطاقة النظيفة



نجحت الشركة الهندسية للحاويات في تنفيذ تفريغ ثاني أكبر مشروع طواحين الهواء لتوليد الطاقة النظيفة في العالم، وذلك بالتعاون مع مجموعة إيجيترانس - نوسكو بميناء الأدبية، حسب تصريحات المهندس مروان السماك، رئيس شركة الهندسية للحاويات.

وأضاف أن المشروع عبارة عن توربينات وريش، يصل طول الريشة ٨٤ متراً، ويتعدى وزن التوربينات أكثر من ١٢٥ طن، في ميناء الأدبية، بمشاركة هيئة ميناء الأدبية وشركة إيجيترانس- نوسكو.

وأكد على أن المشروع يأتي في ضوء التخطيط والادارة هي السبيل لانجاح تلك المشروعات العملاقة مع الأخذ في الاعتبار سلامة كافة الأفراد والبضاعة والمحيطات.

كما أن المشروع مكون من ٧٧ ترينة، ٢٣١ ريشة، ٣٠٨ برج قادم من الصين الي موقع جبل الزيت والذي من المنتظر لان يكون من أكبر حقول طواحين الهواء في العالم.

يذكر أن الشركة الهندسية للحاويات حاصلة على شهادة أيزو ١٤٠٠١ لنظام الإدارة البيئية، كما احتفلت الشركة مؤخراً بمرور ٣٠ عاماً من التميز، حيث تساهم بنشاط في الحفاظ على البيئة بالتوافق مع رؤية مصر ٢٠٣٠.

وزير النقل يعرض على رئيس الوزراء توصيات لدعم تحويل مصر إلى مركز لوجيستي عالمي

عقد الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس الوزراء، اجتماعاً، مؤخراً، لمتابعة جهود تطوير قطاع النقل واللوجستيات، وتحويل مصر لمركز لوجيستي عالمي، بحضور الدكتور محمد معيط، وزير المالية، والفريق كامل الوزير، وزير النقل، والمهندس أحمد سمير، وزير التجارة والصناعة، واللواء عصام النجار، رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، والدكتورة منى ناصر، مساعد وزير المالية لشؤون المتابعة وإدارة مشروعات تطوير مصلحة الجمارك، والدكتور وائل زيادة، مستشار وزيرة التخطيط والتنمية الاقتصادية لشؤون الاستثمار، والشحات الغتوري، رئيس مصلحة الجمارك المصرية، والمهندس علاء مصطفى، رئيس الإدارة المركزية

للمكتب الفني لوزير النقل. وفي مستهل الاجتماع، أشار رئيس الوزراء إلى توجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي، رئيس الجمهورية، بأهمية العمل على تحويل مصر لمركز لوجيستي عالمي، تعظيماً لما تمتلكه مصر من مقومات وإمكانات في هذا الصدد، وخاصة موقعها الجغرافي المتميز.



ولفت إلى أن هناك حجما كبيرا من المشروعات التي يتم تنفيذها على أرض الواقع حالياً، من شأنها أن تساهم في تحويل مصر لمركز لوجيستي عالمي، مؤكداً ضرورة العمل على تشجيع وجذب القطاع الخاص للمشاركة في مثل هذه المشروعات، في إطار ما تسعى إليه الدولة من تعظيم الفائدة من هذا القطاع الحيوي.

وعرض الفريق كامل الوزير، ما تم وجار تنفيذه من مشروعات وإجراءات في إطار جهود الدولة لجعل مصر مركزاً لوجستياً عالمياً، مشيراً إلى أن من بين تلك المشروعات، مشروع تطوير وازدواج الممر الملاحي لقتاة السويس، وتطوير وتوسعة القطاع الجنوبي منها، موضحاً أن ما تم ويجري من تطوير بهذه المنطقة المهمة ساهم في تقليل زمن العبور والانتظار للسفن المارة بالقتاة، وزيادة الطاقة الاستيعابية لها، بجانب تعظيم القدرات التنافسية للقتاة.

وأضاف وزير النقل أن جهود الدولة تتضمن أيضاً التوسع في إقامة المناطق الاقتصادية والصناعية الخاصة، وإتاحة المزيد من الفرص الاستثمارية الواعدة في العديد من القطاعات، لتنفيذها بتلك المناطق، بالنظر لما يتم توفيره من محفزات وتيسيرات تساهم في جذب المزيد من المستثمرين.

وأشار في هذا الصدد إلى أنه تم تنفيذ ٣ خطوط من شبكة القطار الكهربائي السريع بإجمالي أطوال ٢٠٠٠ كم، وكذا تطوير عناصر منظومة شبكة السكك الحديدية بإجمالي أطوال ١٠٠٠٠ كم، وإنشاء خطوط جديدة لربط الموانئ البحرية والموانئ البرية الجافة بشبكة السكك الحديدية.

وتطرق وزير النقل إلى جهود ربط مناطق التنمية الصناعية والزراعية والتعدنية والخدمات، في الموانئ البحرية بمختلف وسائل النقل، وما يتم تنفيذه في هذا الإطار من ممرات لوجستية دولية تنموية متكاملة.

ولفت الفريق كامل الوزير وزير النقل، إلى جهود تطوير صناعة النقل البحري، وما تتضمنها من تطوير الموانئ البحرية وإضافة أرصفة جديدة، واستخدام أحدث النظم والتكنولوجيات المطبقة في هذه الصناعة، وتكوين الشراكات مع كبريات الشركات المتخصصة في هذا المجال.

كما تناول جهود التوسع في إقامة الموانئ الجافة على مستوى الجمهورية، وجهود تطوير شبكات الربط بين الموانئ البحرية والموانئ الجافة والمناطق اللوجستية، بما يساهم في تسهيل حركة النقل والتجارة في كافة أنحاء الجمهورية والربط مع دول الجوار.

إضافة إلى تطوير وازدواج ورفع كفاءة ١٠ آلاف كم من شبكة الطرق الحالية، وإنشاء طرق جديدة بإجمالي أطوال ٧٠٠٠ كم ليصل إجمالي أطوال الشبكة القومية إلى ٣٠,٥ ألف كم طرق حرة وسريعة، مع تنفيذ عدد ٣٤ محورا على النيل ليصل الإجمالي إلى ٧٢ محورا أو كوبرى على النيل .

وتناول الوزير موقف مشروعات الربط مع دول الجوار عبر منظومة متكاملة من النقل البري، والسككي، والبحري، والنهري، لتسهيل حركة البضائع بين مصر ومحيطها من دول الجوار، لاسيما مع محيطها القاري من بلدان القارة الأفريقية.

« بلغت قرابة ٣٣٢ سفينة مقارنة بـ ٢٦٨ سفينة خلال أكتوبر ٢٠٢٢ ميناء دمياط ينشهد زيادة في استقبال السفن خلال أكتوبر بنسبة ٢٤% »

شهدت هيئة ميناء دمياط زيادة في حركة السفن خلال تعاملات أكتوبر الماضي، وذلك بنسبة تصل إلى قرابة ٢٤٪، حيث حققت تداولاً للسفن بلغ ٣٣٢ سفينة، مقارنة بنحو ٢٦٨ سفن خلال سبتمبر من العام الماضي.

حيث بلغت سفن الصب السائل ١٢ سفينة، مقابل ٢٠ سفينة خلال نفس الشهر من العام الماضي، بانخفاض قدره ٤٠٪، كما بلغت سفن الحاويات قرابة ١٠٨ سفن، مقارنة بنحو ٨٦ سفينة، بزيادة قدرها ٢٦٪.

أما سفن الخدمات فبلغت ٦٤ سفن، مقارنة بنحو ٣٩ سفن فقط بزيادة قدرها ٦٤٪، فيما بلغت سفن الصب الجاف نحو ١٠٣ مقارنة بنحو ٧٧ سفينة، خلال أكتوبر من العام الماضي، بزيادة قدرها ٣٤٪.

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

وكشف رئيس هيئة ميناء دمياط، أن الميناء يتوفر به وسائط النقل المتعددة كونه مجهزة بشبكة سكك حديد بطول ١١ كيلو مترا ومتصلاً بنهر النيل فرع دمياط بقناة ملاحية طولها ٤,٥ كيلو متر، وبه ٢٢ كيلو متر طرق برية متصلة بالطريق الدولي الساحلي ومنها إلى شبكة طرق تصل إلى قلب الدلتا وكل أنحاء الجمهورية.

وأوضح أن مساحة الميناء الكلية تبلغ ١١,٨ مليون متر مربع منها المسطح المائي ٣,٩ مليون متر مربع ومساحة اليايس ٧,٩ مليون متر مربع، كما يتمتع الميناء بميزة تنافسية كونه مفتوحاً للملاحة طول العام حتى في النوات وبه ممر ملاحى بطول ١١ كيلو مترا وتبلغ أطوال الأرصفة الحالية للميناء حوالى ٦٦٠٠ متر ويتوافر به صوامع للغلال تابعة لهيئة السلع التموينية بطاقة إجمالية ٢٢٠ ألف طن.



وتداول الميناء، خلال أكتوبر الماضى، حجم بضائع بلغ ٤,١ ملايين طن، مقارنة بنحو ٣,٥ مليون طن، بزيادة قدرها ١٨٪.

وتوزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى ٣٩٢ ألف طن، مقارنة بنحو ٢٥٢ ألف طن، بزيادة قدرها ٥٥٪، أما البضائع الصب الجاف فقد بلغت ٢ مليون طن، مقارنة بنحو ١,٥٥ مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضى، بنسبة زيادة قدرها ٢٩٪.

أما بضائع الصب السائل فقد بلغت ٢٢٢ ألف طن، مقارنة بنحو ٤٧٣,٨ ألف طن، بنسبة انخفاض قدره ٥٣٪، أما البضائع المحواة فقد بلغت ١,٥٢ مليون طن، مقارنة بنحو ١,٢ مليون طن خلال نفس الشهر من العام الماضى، بزيادة قدرها ١٨٪.

وحققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداول للحاويات بلغت ١٨٨ ألف حاوية مكافئة، مقارنة بنحو ١٠٦ آلاف طن، بنمو قدره ٧٧٪، وتم توزيع الحاويات، خلال أكتوبر الماضى، بين الحاويات الواردة ٨١,٨ ألف حاوية، مقارنة بنحو ٤٧,٢ ألف حاوية خلال أكتوبر من العام الماضى بزيادة ٧٣٪.

فيما بلغت الحاويات الصادرة قرابة ٩١,٢ ألف حاوية مقارنة بنحو ٥٠,٩ ألف حاوية بزيادة قدرها ٧٩٪، بينما الحركة الإضافية فقد بلغت ١٥,٤ ألف حاوية، مقارنة بنحو ٨,٢ ألف حاوية خلال نفس الشهر من العام الماضى، بنمو قدره ٨٨٪.

كان اللواء أحمد حواش، رئيس هيئة الميناء، قد أكد، خلال يوليو الماضى، أن ميناء دمياط يعدّ واحداً من أهم موانئ حوض البحر المتوسط، ويتميز موقع الميناء بقربه من مدخل قناة السويس بمسافة ٧٠ كيلومتراً، وموانئ شرق البحر المتوسط وجنوب أوروبا وهو أول ميناء فى مصر متوافق مع البيئة وحاصل على شهادات البيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية، ومتوائم مع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.

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

KADMAR
Shipping Co.

HMM

Cotton Export
Season is coming

We Offer

- Direct service
- Competitive rates
- Relevant space
- Professional team
- Reliable service



Ready to move your cargo

Egypt to India

POL: Damietta

POD:

Karachi
Mundra
Nhava Sheva
Kattupalli



www.hmm21.com

hmmcairo@kadmar.com - hisham.saadawi@kadmar.com

+20128 457 3834

TAX : 552 - 346 - 063

HMM تتوقع تعرض الطلب على الحاويات لضغوط هبوطية

cma تتوقع أن يستمر التباطؤ في الاقتصاد العالمي في التأثير على صناعة الشحن

فيما بلغ إجمالي الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك ١,٦ مليار، أي أقل بنسبة ٨١,٦٪ عما كان عليه في الربع الثالث من عام ٢٠٢٢.

فيما بلغ هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك ٢١,٠٪، بانخفاض ٣٤ نقطة. وبلغ متوسط الإيرادات لكل حاوية نمطية ١,٣٢٢ دولار، بانخفاض قدره ٥٢,٣٪ على أساس سنوي.

وارتفعت الأحجام المنقولة بنسبة ٠,٩٪ مقارنة بنفس الفترة من عام ٢٠٢٢، وهو ما يمثل إجمالي ٥,٧ مليون حاوية نمطية. وواصلت الأحجام نموها على الخطتين الشمالي والجنوبي والخط البحري القصير.

بينما عادت إلى وضعها الطبيعي على الخطتين الشرقي والغربي، وذلك بسبب انخفاض المخزون في الولايات المتحدة وزيادة اعتدال استهلاك الأسر المعيشية في بيئة تضخمية.

وبالنسبة للعمليات اللوجستية بالشركة فقد بلغ إجمالي إيراداتها إلى ٣,٧ مليار دولار في الربع الثالث من العام، فيما بلغت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك ٣٤٨ مليوناً، بانخفاض قدره ٣,٠٪ على أساس سنوي.

وأكدت الشركة على أن استقرار الأعمال اللوجستية، في وقت تراجع التجارة، يعكس من ناحية التباطؤ في أسواق الشحن ومن ناحية أخرى تعزيز عرض الخدمات ومرونة بعض الأنشطة.



ومن المتوقع أن يستمر التباطؤ في الاقتصاد العالمي في التأثير على صناعتنا في الفترة المقبلة، ولكن الأحجام المنقولة لا تزال قوية. نحن ملتزمون بالتحكم في تكاليف التشغيل لدينا، ونواصل التركيز على إزالة الكربون ورقمنة سلسلة التوريد لتلبية احتياجات عملائنا على أفضل وجه.

وظلت اتجاهات النصف الأول من عام ٢٠٢٣ قائمة في الربع الثالث من عام ٢٠٢٣، مع تدهور ظروف السوق في صناعة النقل والخدمات اللوجستية.

وبلغت الإيرادات ١١,٤ مليار دولار أمريكي في الربع الثالث من عام ٢٠٢٣، مع إعادة التوازن التدريجي للمساهمات من أعمال الشحن البحري والخدمات اللوجستية للمجموعة، كما بلغت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك ٢,٠ مليار دولار أمريكي، أي أقل بنسبة ٧٨,٢٪ عما كانت عليه في الربع الثالث من عام ٢٠٢٢.

وبلغ هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك ١٧,٥٪، بانخفاض ٢٨,٥ نقطة، وبلغ صافي دخل المجموعة ٣٨٨ مليون دولار أمريكي. وبلغ صافي الدين من الموارد المالية ٠,١ مليار دولار أمريكي في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣.

وخلال نهاية أغسطس ٢٠٢٣، أكملت CMA CGM استحواذها على محطتي حاويات جي سي تي بايون ونيويورك بقيمة ٢,٨ مليار دولار أمريكي، وأعيدت تسميتهما إلى بورت ليبرتي بايون وبورت ليبرتي نيويورك.

وأشار تقرير الشركة إلى أنها تواصل استثماراتها التطوعية لتنوع مزيج الطاقة لسفنها، بهدف تحقيق صافي صفر كربون بحلول عام ٢٠٥٠، وقد استثمرت بالفعل أكثر من ١٧ مليار دولار في أسطول يضم ما يقرب من ١٢٠ سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المسال والميثانول سيتم تسليمها بحلول عام ٢٠٢٧.

وبلغت الإيرادات المجمعة من عمليات الشحن للمجموعة ٧,٦ مليار دولار، بانخفاض قدره ٥١,٨٪ على أساس سنوي، مما يعكس التطبيع المستمر لأسعار الشحن.

أعلنت شركة النقل البحري الكورية الجنوبية هيونداي "HMM" أن إيراداتها في الربع الثالث انخفضت بنسبة ٥٨٪، لتصل إلى ١,٦ مليار دولار.

وفي الوقت نفسه، بلغت الأرباح التشغيلية للشركة ٥٧ مليون دولار، بهامش ٣,٦٪، وبلغ صافي الربح ٧٢ مليون دولار بهامش ٤,٥٪.

وقالت HMM في تقرير لها، إنها تحافظ على الأرباح في وضع السوق غير المواتي لفترة التسعة أشهر التراكمية من العام الجاري، حيث بلغت الإيرادات والأرباح التشغيلية ٤,٨ مليون دولار وحوالي ٤١٠ ملايين دولار على التوالي، في حين بلغ صافي أرباح الشركة ٥٣٠ مليون دولار.

وتوقعت الشركة أن يتعرض الطلب على الحاويات لضغوط هبوطية مع عدم وجود علامة مشجعة على استعادة الرغبة في الاستهلاك، مؤكدة أنه قد نشأ هذا التوقع من شكوك كبيرة تتعلق بشكل أساسي بالتضخم واسع النطاق والتباطؤ الاقتصادي والتوترات الجيوسياسية.

وأشارت HMM إلى أنها ستركز على مختلف تدابير خفض التكاليف وتعزيز الكفاءة التشغيلية لجعل أعمالها قادرة على المنافسة وسط تقلبات السوق والشكوك.

وفي نفس السياق اجتمع مجلس إدارة مجموعة CMA CGM، الشركة العالمية في مجال الحلول البحرية والبرية والجوية واللوجستية، مؤخراً برئاسة رودولف سعادة، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي، لمراجعة البيانات المالية للربع الثالث من عام ٢٠٢٣.

وتعليقاً على نتائج الفترة، قال رودولف سعادة، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لمجموعة CMA CGM: استمرت الصناعة في العودة إلى طبيعتها في الربع الثالث، مع العودة إلى ظروف السوق قبل الوباء، ومع ذلك، ظل أدائنا قوياً للغاية، ما يؤكد أهمية استراتيجية النمو لدينا في المحطات والخدمات اللوجستية. وبالتالي، أصبحنا أكثر مرونة مع دخولنا هذه الدورة الجديدة.

موانئ المنطقة الجنوبية بقناة السويس تستقبل ٧٤ سفينة بحمولات تتخطى ٢ مليون طن خلال أكتوبر

العديد من الخطوط الملاحية العالمية بما تمتلكه من سفن مختلفة الأحجام والحمولات للإقبال على موانئ المنطقة، فضلاً عن تطوير أرصفة الموانئ وجاهزيتها التامة لاستقبال الأجيال الحديثة من السفن.



أعلن المكتب الإعلامي للهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، أن ميناءي السخنة والأديبة التابعين للهيئة بالمنطقة الجنوبية، قد استقبلا ٧٤ سفينة متنوعة خلال شهر أكتوبر الماضي، بحمولات إجمالية بلغت ٢,٠٥٢,٩٢٣,١٢ طن وعدد حاويات ٧٣,٤٠٧ حاوية مكافئة، ما يمثل نشاطاً لافتاً يعكس حركة التطوير الشاملة التي تقوم بها الهيئة لموانئها التابعة كافة.

وذكر البيان أن ميناء السخنة استقبل ٤٩ سفينة خلال أكتوبر بحمولات إجمالية ١,٥٦٥,١٦٤,٨١ طن، منها ٣١ سفينة بضائع عامة محواة بحمولة ٦٩٨٢١٥ طناً، و ٨ سفن صب جاف بحمولة ٣٣٣٢٨٩,٥١ طن، و ١٠ صب سائل بحمولة ٥٣٣٦٦٠,٣ طن، وكانت أعداد الحاويات ٦٥٣٠٩ حاويات مكافئة، وبلغت الزيادة في معدل السفن ١٦,٦٧٪ مقارنة بأكتوبر عام ٢٠٢٢ حيث استقبل الميناء حينها ٤٢ سفينة.

فيما شهد ميناء الأديبة في أكتوبر ٢٠٢٣ استقبال ٢٥ سفينة منها ٨ سفن بضائع عامة، و ٣ سفن صب جاف، و ١٠ سفن صب سائل، و ٣ سفن حاويات، وسفينة أخرى، وكانت إجمالي الحمولات ٤٨٧٧٥٨,٣١ طن، مقارنة باستقبال حمولات بإجمالي ٣٥٩٩٢٥,٨١ طن في نفس الشهر من عام ٢٠٢٢ بمعدل زيادة في الحمولات بلغ ٣٥,٥٢٪، واستقبل الميناء ٨٠٩٨ حاوية مكافئة، بمعدل زيادة في أعداد الحاويات بلغ ٤٢,٩٧٪، مقارنة بـ ٥٦٦٤ حاوية مكافئة خلال شهر أكتوبر من العام الماضي.

الجدير بالذكر أن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، تطور موانئها التابعة لتعزيز وتيسير نشاط حركة تداول مختلف أنواع البضائع بالموانئ؛ وقد لعبت الخدمات التي أضافتها المنطقة الاقتصادية حديثاً مثل خدمات تموين السفن دوراً فعالاً في جذب



20TH ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

تستوعب ٣٠ شاحنة

إنشاء ساحة جديدة لانتظار الشاحنات المترددة على موانئ بورسعيد



بلغت معدلات تنفيذ الأعمال في إنشاء ساحة انتظار الشاحنات بجوار كوبري النصر بامتداد شارع عزمي الموازي لميناء غرب بورسعيد ٨٠٪ وذلك لاستيعاب وتنظيم تواجد السيارات ومنع الازدحام بهذه المنطقة الحيوية.

وتابع اللواء عادل الغضبان مؤخرًا، أعمال تنفيذ مشروع تطوير الساحة المقرر أن تستوعب ٣٠ شاحنة من الشاحنات المترددة يوميًا من وإلى موانئ غرب وشرق بورسعيد.

رافق المحافظ خلال الجولة أحمد زغلف رئيس حي الجنوب والمهندسة هويدا شمس مدير منطقة تعوير بورسعيد وعدد من مسئولي الجهات التنفيذية للمشروع.

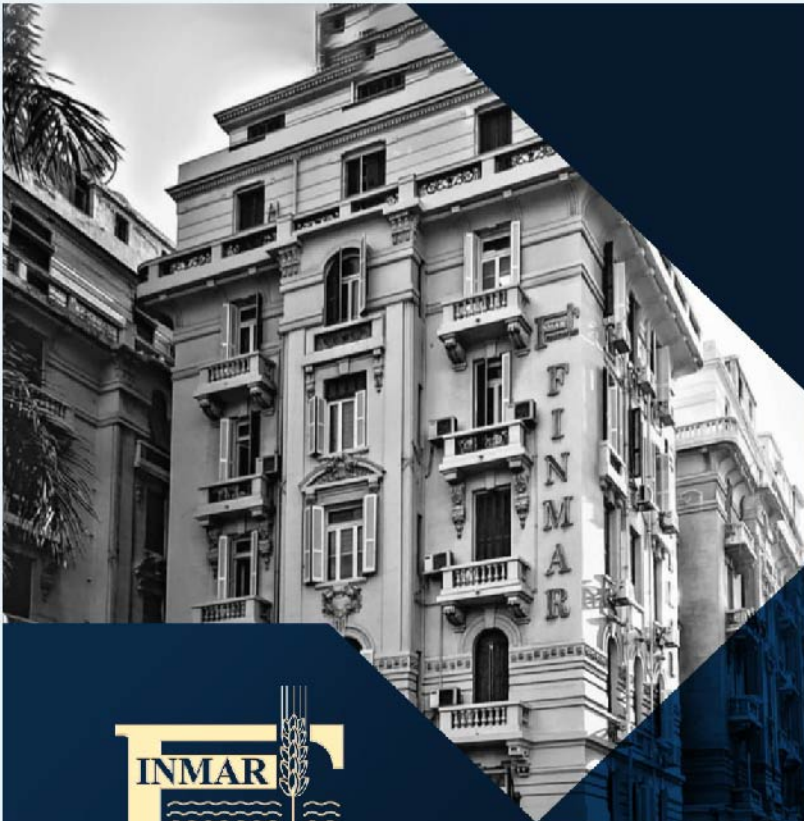
وأكد محافظ بورسعيد أن ساحة الانتظار الجديدة تم إنشاؤها بالتوازي مع تطوير ورفع كفاءة عدد من الطرق والشوارع الحيوية بالمنطقة ، لتحقيق السيولة المرورية والشكل الحضاري في المناطق التي تشهد إقبالًا كبيرًا من المواطنين، كما استعرض معدلات العمل التي شهدتها الساحة حتى الآن.

ووجه محافظ بورسعيد بسرعة إنجاز الأعمال وتكثيف معدلات العمل وإنهاء المشروع في أقرب وقت نظرا لأهمية هذه المناطق الحيوية والتي تخدم قطاع كبير من المواطنين من أهالي بورسعيد لتحقيق السيولة المرورية في حركة المواطنين والسيارات.

وفي سياق متصل تفقد محافظ بورسعيد، استمرار أعمال رفع كفاءة وتطوير شارع الحراسات الذي يقوم بتنفيذ شركة المقاولون العرب ، و جهاز تعوير سيناء ومنطقة تعوير بورسعيد، ويأتي ذلك ضمن خطة محافظة بورسعيد لتطوير المحاور الفرعية والرئيسية بمختلف المناطق بجميع أحياء المحافظة، تماشيا مع خطة التطوير الموسعة التي تشهدها المحافظة، بما يساهم في الارتقاء بالمظهر الحضاري لمدينة بورسعيد، وتحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين.

وأشار محافظ بورسعيد إلى أن أعمال تطوير الطريق تشمل أعمال رصف وتوسعة الطريق وتأسيس بعض الأماكن انتظار للسيارات ورفع كفاءة وتجميل وإضاءة الشارع بالأعمدة الديكوروية و أعمال لاند سكيب على أعلى مستوى وتدعيم شبكة بالوعات الأمطار و أعمال الرصف و التخطيط و الإرشادات و العلامات المرورية .

ووجه محافظ بورسعيد بسرعة الانتهاء من أعمال رفع كفاءة منظومة الطرق لتيسير حركة مرور السيارات والمشاة ، وذلك في إطار جهود المحافظة للارتقاء بمنظومة الطرق ببورسعيد تماشيا مع خطة المحافظة لتطوير وتجميل الشوارع والطرق الداخلية للارتقاء بالشكل الحضاري والجمالي لكافة أحياء المحافظة.



Finmar Shipping Co. (S.A.E)

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

«ميناء الإسكندرية: تطبيق نظام التسجيل المسبق للشاحنات بمحطة «تحيا مصر» لأول مرة»

وحسب الضوابط الجديدة التي أصدرتها الشركة على الوكلاء وشركات النقل، أكدت على أن تلك الغرامات والضوابط تم بدء تنفيذها خلال منتصف سبتمبر الماضي، والتي تستهدف تطوير منظومة العمل داخل هيئة ميناء الإسكندرية واستكمالاً لنظام التسجيل الإلكتروني المسبق لدخول وخروج الشاحنات باستخدام المنظومة الخاصة بمحطة ترانس مصر.

وأشارت الشركة إلى أن تلك الضوابط تساهم في تسيير إجراءات الشاحنات، كما ينظم العمل الداخلي لهيئة ميناء الإسكندرية ومحطة ترانس مصر، لذا تم وجوب إلزام الشاحنات في العبور فقط من البوابة رقم ٢٧ والتي تعمل على مدار الساعة يوميا والحصول على برنت البيانات الخاص بالشاحنة المسجلة من الوكلاء وشركات النقل على المنظومة.

وفي حال عدم التسجيل يتم الانتظار في الساحة المخصصة للبوابة رقم ٢٧ لحين التسجيل حتى يتسنى للشركة إنهاء الإجراءات وتفاديا لتوقيع غرامات من طرف المحطة على الشاحنات التي تتعمد إحداث التكدس المروري، وذلك بالتواجد داخل الدائرة الجمركية دون اتباع التعليمات وطبقا للوائح المنظمة للعمل في محطة ترانس مصر.

وأشارت الشركة إلى أنه يجب تقديم «برنت» التسجيل المطبوع بالبوابة رقم ٢٧ لأفراد أمن محطة ترانس مصر، كما أنه في حال وصول الشاحنة محطة ترانس مصر بدون برنت التسجيل سيتم منع دخول الشاحنة لحين إحضار البرنت مع توقيع غرامة ٥٠٠ جنيه لإعادة تسجيل الشاحنة.

كما أنه مع تكرار وصول نفس الشاحنة بدون برنت التسجيل سيتم حجب سماحية تسجيل تلك الشاحنة لمدة شهر وغرامة ٢٠٠٠ جنيه.

كما أن انتظار الشاحنة على مدخل المحطة دون وجود أخطار بالعمل لدى الشركة سيتم حجب سماحية تسجيل الشاحنة نهائيا، كما أنه مع ربط عمليتي تفريغ أو شحن لنفس الشاحنة في زيارة واحدة لتقليل زمن التداول.

وأكدت الشركة على أنه مع عدم التزام السائق لتعليمات أفراد الأمن سيتم وقف السائق نهائيا مع التأكيد على عدم وجود مساعد للسائق داخل المحطة، وفي حال وجود شكوى يتم التواصل مع مدير مكتب الدخول داخل المحطة بميعاد مسبق .

أكدت هيئة ميناء الإسكندرية أن شركة « ترانس مصر » للمحطات متعددة الأغراض قامت بتطبيق نظام التسجيل المسبق على الشاحنات قبل دخول الميناء لأول مرة في محطة «تحيا مصر»، وهو الأمر الذي أدى إلى أن وقت الشاحنة أصبح لا يتعدى ٢٥ دقيقة داخل المحطة، معتبرة أن هذا الرقم يعد قياسيا لم تصل إليه أي محطة أخرى في مصر.

وأكدت شركة « ترانس مصر » أن هذا يأتي في ظل مواصلة مصر استكمال مسيرة البناء، والتنمية، عبر إقامة المشروعات القومية، العملاقة.

كما يأتي في إطار تطوير جميع الموانئ المصرية لتنفيذ التوجيهات الرئاسية بجعل مصر مركزا عالميا للتجارة واللوجستيات.

وتأتي محطة تحيا مصر متعددة الأغراض، بميناء الإسكندرية والتي افتتحها الرئيس عبد الفتاح السيسي في يونيو الماضي، كأحد أهم مشروعات النقل البحري في مصر، كمشروع اقتصادي عملاق، يرفع من تصنيف ميناء الإسكندرية، ويساهم في وضع مصر في مصاف الدول صاحبة الموانئ ذات الأداء العالمي.

وأكدت الشركة أن محطة تحيا مصر استطاعت التغلب على أكبر التحديات، وهي التكدس، حيث يأتي نظام التسجيل المسبق للشاحنات ضمن أحد أهم المميزات التي تفردت بها المحطة عن غيرها و ساهم ذلك في تقليل زمن انتظار الحاويات، عن طريق التسجيل المسبق للشاحنة، قبل وصولها المحطة، ليكون سائق الشاحنة المقرر وصولها - بعد التواصل بينه وبين نظام الإدارة بالمحطة على علم بموعد وصوله، ومكان تفريغ الشاحنة، وأيضا موعد المغادرة.

ولفتت إلى أن وقت الشاحنة داخل المحطة لا يتعدى ٢٥ دقيقة وهذا رقم قياسى لم تصل إليه أي محطة من قبل في مصر و في حوض البحر المتوسط مما يؤدي بدوره لزيادة أحجام التداول و بالتالي إيرادات المحطة، و تم تسجيل أكثر من ٧ آلاف شاحنة حتى الآن على النظام.



رقم قياسي جديد لتكاليف الحصول على أولوية عبور قناة بنما عند ٤ مليون دولار تزايدت طوابير السفن التي تنتظر عبور القناة خلال الأنتهر الأخيرة وسط موجة جفاف قاسية



دفعت شركة شحن يابانية ما يناهز ٤ ملايين دولار نظير الحصول على أولوية عبور قناة بنما المزدحمة، مُسجلةً بذلك رقماً قياسياً، بحسب وكالة بلومبرج.

قامت مجموعة "إينيوس جروب" اليابانية بسداد ٣,٩٧٥ مليون دولار في مزاد يوم الأربعاء لتأمين عبورها عبر القناة، حسبما تظهر وثائق العطاء.

يأتي ذلك إلى جانب رسوم النقل العادية التي تدفعها الشركات، والتي يمكن أن تصل إلى مئات الآلاف من الدولارات.

"تقترب تكلفة عبور القناة من ٤,٥ مليون دولار، وهذا سعر مرتفع للعديد من السفن"، وفق ما قاله أويستين كاليكليف، الرئيس التنفيذي لشركة "فليكس" للغاز الطبيعي المسال و"أفانس غاز"، خلال مؤتمر عبر الهاتف يوم الأربعاء عندما سُئل عن وضع القناة.

أكدت هيئة قناة بنما تسجيل رقم قياسي جديد في مزاد ٨ نوفمبر لكنها لم تذكر اسم الفائز بالمزاد. كما أشارت الهيئة الإدارية للقناة إلى أن السفينة ستحمل غاز البترول المسال شمالاً في ١٥ نوفمبر.

لم تستجب "إينيوس" لطلب التعليق خارج ساعات العمل العادية.

تزايدت طوابير السفن التي تنتظر عبور القناة خلال الأشهر الأخيرة وسط موجة جفاف قاسية؛ حيث فرضت الهيئة الإدارية للقناة قيوداً صارمة على عدد السفن التي يُسمح لها بالإبحار في الممر الذي شحت مياهه.

كما أن الهيئة تتيح للشركات المزيدة على فرصة تسريع عبورها القناة وتجنب الانتظار. وقالت إنها عقدت الشهر الماضي ١٤٠ مزاداً علنياً، تجاوزت حصيلة ثلاثة منها مليون دولار.

السيسي يوقع قانوناً بمنح التزام بناء وإدارة محطة متعددة الأغراض بميناء سفاجا لتحالف شركات دولية



وقع الرئيس عبدالفتاح السيسي قانون رقم ١٧٦ لسنة ٢٠٢٣ بمنح التزام بناء وتطوير البنية الفوقية واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة متعددة الأغراض بنطاق ميناء سفاجا البحري بمدينة سفاجا، لشركة سفاجا لتشغيل المحطات (شركة مساهمة مصرية) بنظام المناطق الحرة الخاصة (تحت التأسيس) والمزمع تأسيسها من تحالف شركات (أبو ظبي للموانئ شركة مساهمة عامة - جولدن أنكور شيبس أوبريتور ليمتد - سيلفر أنكور فاسيلتيز ما نجيمنت ليمتد).

وتكون مدة الالتزام الممنوح لشركة المشروع -وفق أحكام العقد المرافق لهذا القانون والجدول الملحقة به- ثلاثين عاما من تاريخ استلام أرض المشروع من مانح الالتزام.

وتنص المادة الأولى: منح التزام بناء وتطوير البنية الفوقية، واستخدام، وإدارة وتشغيل، واستغلال، وصيانة وإعادة تسليم محطة متعددة الأغراض بنطاق ميناء سفاجا البحري بمدينة سفاجا، الشركة سفاجا لتشغيل المحطات الشركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة الخاصة تحت التأسيس، والمزمع تأسيسها من تحالف شركات أبو ظبي للموانئ شركة مساهمة عامة - جولدن انكور شيبس أوبريتور ليمتد - سيلفر انكور فاسيلتيز ما نجيمنت ليمتد، وفقا أحكام العقد المرافق لهذا القانون والجدول الملحقة به.

المادة الثانية: حددت مدة الالتزام الممنوحة لشركة المشروع المذكورة بالمادة الأولى بـ ٣٠ عاما تبدأ من تاريخ استلام الأرض من منح الالتزام.

المادة الثالثة وهي مادة النشر التي حددت تاريخ العمل بالقانون اعتباراً من اليوم التالي لتاريخ نشره.

انتظم العقد المرافق لمشروع القانون في (٤٠) بند وملحق به (١٢) جدول، حيث تضمن العقد العديد من الأحكام التي حددت حقوق والتزامات طرفي العقد بشكل دقيق خلال فترة إنشاء المحطة ببنيتها التحتية والفوقية، وكذلك خلال مدة الالتزام وصولاً إلى تسليم المحطة إلى صاحب الالتزام بعد انتهاء مدة العقد، وقد أوضحت الجداول الملحقة بالعقد خريطة منطقة الالتزام وحدودها وخطة التطوير والجدول الزمني ورسوم الالتزام والحد الأدنى للتداول.

الشركة ملتزمة باستثمارات ٢ مليار دولار في مصر خلال السنوات المقبلة رئيس موانئ هاتنسون: مصر ستصبح لؤلؤة المنطقة وتتنهد نمواً ضخماً في البنية التحتية

وأكد أن استثمارات الشركة في مصر بسبب تعاون الحكومة وحل جميع المشاكل بسرعة، وفي المستقبل في مصر نهتم بالجانب اللوجستي لأنه دونه لا يمكن نقل للبضائع لذلك نضع هذا في قيد التنفيذ قريباً، كما نعمل على ملاءمة التكنولوجيا في مصر، وهناك تقدم في العين السخنة من خلال زياده الكفاءة، وكل التوفير الذي سيتحقق يذهب إلى مصر حتى تستطيع الاستفادة بالنتائج الإيجابية للمشروع.

أكد جاري أتشون، الرئيس التنفيذي لمجموعة موانئ هاتنسون مصر، أننا نعد من الشركات الكبيرة المدرجة في البورصة، وتتعامل في حجم استثمارات كبير، ونعمل بالعديد من الموانئ في العالم، وفي الحاويات نملك ١٠٪ من إجمالي هذا القطاع في العالم.

جاء ذلك خلال جلسة التحديات الكبرى للاستثمار في البنية التحتية، ضمن فعاليات معرض والمؤتمر الدولي للنقل الذكي والبنية التحتية واللوجيستيات للشرق الأوسط وأفريقيا ٢٠٢٣ TRANSMEA.

وأشار إلى أن الشركة في مصر منذ عام ٢٠٠٥ وسعداء بمنح الحكومة المصرية الفرصة لنا للاستثمار في مصر، مؤكداً أن مصر ستكون لؤلؤة المنطقة وستجذب الكثير من المستثمرين.

وأضاف أن الشركة ملتزمة باستثمارات ٢ مليار دولار في مصر خلال السنوات المقبلة، واستمرار التعاون مثل ميناء السخنة وأبو قير، مشيراً إلى أن السبب الرئيسي لاهتمام الشركة بمصر أنها تتمتع بموقع استراتيجي في القنوات البحرية المهمة.

وأكد أن حركة البضائع تكون عابرة للمحيطات وترتبط بين السواحل الأمريكية وآسيا وأوروبا، ومصر في منتصف البحرين الأحمر والمتوسط، أي أن كل السفن تمر عبر مصر، ولفت إلى أن مصر تملك أيدي عاملة كبيرة، علي عكس المدن الصناعية والتي تشهد انخفاض في السكان، مصر تشهد نمواً سكانياً ٢٠٪ منهم شباب تحت سن ٢٠ عاماً وهو ما يعطي فرصة للإنتاج والصناعات.

وأضاف أن هناك إصراراً كبيراً من الحكومة المصرية على تحديث النظم لديها وهو ما يشجع الاستثمار، لأنه لو لم يتم تطوير البنية التحتية سيكون النمو بطيئاً، مشيراً إلى أنه بعد تواجده في مصر منذ ٣ سنوات يجد تغيراً ضخماً في تطوير البنية التحتية.



Marfret-EG Export Exp.Marfret@pan-marine.com		Marfret-EG Import Imp.Marfret@pan-marine.com	
Alexandria Head Office Marhaba Tower, Fouad St., Off Horeiys Road, Rami Station, Alexandria 21131, Egypt. ☎ + 20(3) 391 3820 (10 Lines) 📠 +20 (3) 391 3829	Cairo Branch 8 A. Adeeb Ali Adham St., Sheraton Buildings 11361, Heliopolis, Cairo, Egypt. ☎ +20(2) 226 75664 📠 +20 (2) 226 82782	Port Said Branch Gianola Tower, El Gomhoreya St., 01 st Floor, Port Said 42511, Egypt ☎ + 20 (66) 322 4887 (5 Lines) 📠 + 20 (66) 322 4877	Damietta Branch DPC (Damietta Port Center), Gannam Mall, at the front of Damietta Port Main Gate, 3 rd floor, Unit 413 / 414 / 415, Damietta, Egypt. ☎ +20 (57) 229 2801/2/3/4

www.marfret.fr YOUR SHIPPING PARTNER

البنك الأوروبي: حجم استثمارنا بمصر مليار يورو خلال عام فى جميع المجالات

جاء ذلك خلال جلسته التحديات الكبرى للاستثمار فى البنية التحتية، ضمن فعاليات اليوم الرابع لمعرض والمؤتمر الدولي للنقل الذكي والبنية التحتية واللوجيستيات للشرق الأوسط وأفريقيا ٢٠٢٣ TRANSMEA.

وبدوره قال أحمد المفتى - المدير التنفيذي لشركة نيرك، إن عوامل نجاح نيرك فى ظل الظروف الصعبة التى نمر بها، كان منها هى رؤية الدولة فى توطین الصناعة ودعم الدولة لمشروعات التوطين، بالإضافة إلى نوع الشراكة فى توطین الصناعة، وهو الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص، وهو ما يعمل على نجاح المشروع، كذلك فإن للقطاع الخاص دور فى نجاح المشروع، إنه يعمل على استدامة المشروع لاستمرار المكاسب وذلك من خلال نجاح الإدارة، سواء على أساس بناء أحدث المصانع، بالإضافة إلى العامل والعمل على اختيار الكفاء، بالإضافة إلى تنمية سلاسل الإمداد مع توفير الكم الاقتصادى لتنمية الشركات العاملة فى

الصناعات المغذية، مشيراً إلى أن التصدير من أهم العوامل لنجاح الشركة مع العمل على إيجاد أسواق خارجية بأفريقيا والدول العربية، وهو تحد كبير تتحقق من رفع الفاءة للمنتج وانخفاض التكلفة.

وأضاف: لدينا قطعة أرض مساحتها ٣٠٠ ألف متر وهى كانت منطقة غير صالحة ولكنها تحولت بفضل جهود الدولة لتحول المنطقة بالكامل لمنطقة اقتصادية تنمو، واستثماراتها بها حوالى ٣ مليارات جنيه وتم التعاقد على معدات المصنع وفى النصف الثانى من ٢٠٢٤ يبدأ الإنتاج.

أكد هيثم عيسى - نائب المدير التنفيذى للبنية التحتية - مصر والشرق الأوسط بالبنك الأوروبى لإعادة الإعمار والتنمية، أن حجم الاستثمار فى مصر يبلغ مليار يورو خلال عام فى جميع المجالات، ومنها مجالات السكة الحديد وقطاعات النقل، وهناك انواع من التمويل منها الدعم الفنى، والدعم المالى، ونعمل على تعزيز الابتكار والتحول الأخضر من خلال المنح والحزم المالية، بالإضافة الى برنامج خاص يهدف لتقديم الدعم الفنى والمالى لتجهيز البنية التحتية.

وأضاف خلال مشاركته جلسته التحديات الكبرى للاستثمار فى البنية التحتية، بمعرض النقل، نعمل مع وزارة النقل فى عدد كبير منها تمويل ٦ قطارات تالجو للسكك الحديدية، بالصيانة طويلة المدى، و ١٠٠ جرار بنفس الطرح تم توريد منها ٨٠ جرارا والباقي سيكون متواجدا فى بداية ٢٠٢٤، بالإضافة الى تطوير قطاع نقل البضائع، ونعمل ايضا بالتعاون مع القطاع الخاص والشركات العالمية، منها قطاع الموانئ، إلى جانب تمويل ٦ قطارات للمترو واعداد تأهيل الخطین الأول والثانى للمترو، وكذلك مترو ابو قير، مشيراً إلى أن وزارة النقل شريك هام خاصة فى الفترة القادمة.



«المالية»: ميناءا العائش من رمضان وأكتوبر الجاف أبرز نجاحنا مع «النقل»



أكد المهندس تامر وجيه ممثل وحدة المشاركة مع القطاع الخاص بوزارة المالية، أن هناك العديد من أنظمة التعاقد مع القطاع الخاص، أهمها حاليا إتاحة الخدمات في المشروعات الاجتماعية، ونظام «الكونشن» في مشروعات النقل، وحققتنا نجاحا كبيرا في مشروعين مهمين وهما ميناء البرى بـ ٦ أكتوبر والعائش من رمضان.



ENJOY RELIABILITY WITH
ARKAS NEW CALL TO SFAX

- Responsiveness service
- Reasonable rates

www.arkas-egypt.com

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

جاء ذلك خلال جلسة التحديات الكبرى للاستثمار في البنية التحتية، ضمن فعاليات اليوم الرابع لمعرض والمؤتمر الدولي للنقل الذكي والبنية التحتية واللوجيستيات للشرق الأوسط وأفريقيا ٢٠٢٣ TRANSMEA.

وأضاف أن الوحدة المركزية للمشاركه يعد بيت الخبرة الاساسي للمشاركة لأن خطواتها معقدة وتتداخل بها بنود كثيرة، وأشار إلى أن إهمال دراسات الجدوي الجيدة، قد يؤدي لتعثر المشروع، فنحن نقوم بالوحدة بمراجعة الدراسة بشكل جيد، ثم رفعها إلى اللجنة، ثم نحصل على موافقة للطرح بنظام المشاركة، ثم إجراء دراسات الجدوي النهائية، ثم التعاقد بخطواته.

«لمنع تكديس البضائع داخل الموانئ المصرية الجمارك تسمح بفرز الجزء المرفوض من البضائع وإنهاء إجراءات الإفراج عن باقي السلحة»

الجمارك، بشأن البضائع الممنوعة والمرفوضة، وتجنبنا لتكدس البضائع بالمواني يجوز في حالة وجود أصناف مرفوضة رقابيا ضمن مشمول البيان الجمركي ومطلوب إعادة تصديرها أو إعدامها على نفقة مالك البضاعة، أن يتم السماح بفرز وتجنيد الجزء المرفوض وإنهاء إجراءات الافراج عن باقي السلحة وفقا لعدد من الضوابط.

أصدر الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، ووكيل أول وزارة المالية قرارا بشأن البضائع الممنوعة والمرفوضة داخل الموانئ البحرية والمنافذ الجمركية.

ونص القرار الذي يحمل رقم ١٩٠ لسنة ٢٠٢٣ في مادته الأولى على أنه مع عدم الإخلال بما تقرره اللائحة التنفيذية لقانون



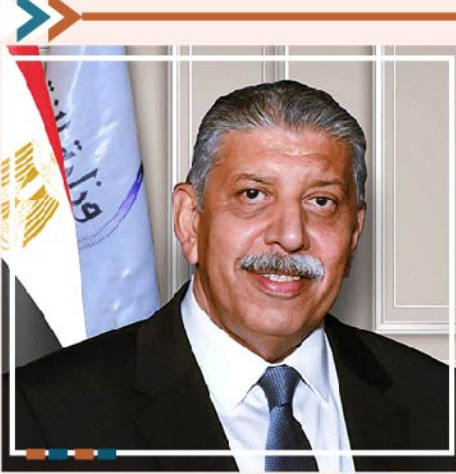
وتشمل تلك الضوابط أنه في حال صدور قرار الجهة الرقابية أو الأمنية المختصة بإعدام الجزء المرفوض يتم السير في الإجراءات المقررة لتنفيذ الإعدام قبل الإفراج عن باقي المشمول حال توافر الامكانية لذلك، وفي حالة تعثر تنفيذ الإعدام يُحصل مقابل تكلفة الإعدام الذي يتم تقديره بالتنسيق مع الجهات ذات الصلة بعملية الإعدام (بصفة أمانة) من مالك البضاعة أو وكيله لحين تنفيذ الإعدام، وذلك خلال شهر من تاريخ صدور قرار الجهة الرقابية أو الأمنية المختصة.

كما أنه في حال صدور قرار الجهة الرقابية أو الأمنية المختصة بإعادة تصدير الجزء المرفوض، يقدم مالك البضاعة أو وكيله إفادة من الشاحن أو التوكيل الملاحى باستلام الجزء المرفوض وتجهيزه لاعادة الشحن وذلك خلال شهر من تاريخ صدور قرار الجهة الرقابية أو الأمنية المختصة.

وذهب القرار أنه في حالة عدم الإلتزام بالضوابط والمدد المحددة بالبندين السابقين، يتم إيقاف رقم التعامل للمستورد واتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة للتصرف في البضائع المرفوضة لمنع تكديسها بالموانئ.

ونص القرار في مادته الثنائية، على أنه يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره، وعلى الإدارات المركزية والتنفيذية تنفيذه بكل دقة وإلغاء كل ما يخالف ذلك، وعلى الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات "MTS" توفير المعالجة اللازمة على منظومة نافذة بما يتوافق مع هذا القرار.

« ٨٠ % حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحريا بشكل مباشر النقل البحري: الممر الهندي لا يمثل أي منافسة مع قناة السويس



قال رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري إن الممر الهندي لا يمثل أي تنافس أمام قناة السويس، خاصة وأن تكاليفه عالية جدا، إذ أن ٨٠٪ حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحريا بشكل مباشر.

وأضاف في تصريحات له، أن ما يقوم به الطريق المعروف بالممر «بايدن» من إعادة تداول الحاويات من طرق برية وسكك حديدية لا ينافس القناة في ظل نقل ١٢ ألف حاوية في السفينة الواحدة.

وأكد أنه لا داعي للقلق على حركة التجارة المارة بقناة السويس، خاصة أن مقارنة حجم التجارة بين ذلك الممر والقناة السويس تصب في صالح قناة السويس.

« ٨٠ كامل الوزير: الكرة الآن في ملعب المصدرين لزيادة حجم الصادرات للخارج سهلنا التوقيع بين شركة مصرية ونظيرتها الإيطالية حتى تكون الدولة هنا دورها مساعد

أكد الفريق المهندس كامل الوزير، وزير النقل، أن شعار المعرض هذا العام هو توطين صناعة النقل في مصر، ولكن هناك العديد من الموضوعات المهمة أيضا وهي تشجيع التجارة المصرية والتصدير للخارج.

جاء ذلك خلال فعاليات اليوم الثالث لمعرض والمؤتمر الدولي للنقل الذكي والبنية التحتية واللوجيستيات للشرق الأوسط وأفريقيا -TRANS- MEA ٢٠٢٣.

وقال إن وزارة النقل معنية إننا نسقتنا مع شركات مراكب ونؤهل الموانئ ونسهل شحن البضائع للخارج، مشيرا إلى أن الوزارة حققت ذلك بالفعل وأكثر، ومن خلال التوقيعات مذكرات التفاهم والاتفاقيات نسقتنا بين ميناء دمياط وميناء تريستا في إيطاليا للتسهيل التصدير، خاصة الحاصلات الزراعية.



وأوضح أن معظم الصادرات المصرية من الحاصلات الزراعية لذلك كان يجب أن يتم نقل بجودة عالية لتصل بسلام دون تلفيات من خلال خط الرورو وهي مراكب سريعة مجهزة بثلاجات وأماكن تخزين.

وأكد أننا سهلنا التوقيع بين شركة مصرية ونظيرتها الإيطالية، حتى تكون الدولة هنا دورها مساعد وميسر لنجاح الأمر، ولنتجج التجربة أكثر تم الاتفاق بين الدولة ممثلة في الجمارك المصرية وسفير إيطاليا حتى لا يحدث مشكلة كدول من حيث أنظمة الجمارك.

وأضاف أنه لتسهيل نقل الحافلات التي تنقل الإنتاج من مصر إلى إيطاليا والعكس، وقع الرئيس السيسي على انضمام مصر إلى اتفاقية فينا ٦٨، لحل أزمة دخول الشاحنات الإيطالية إلى مصر بسبب اللوحات المعدنية وغيرها، مؤكداً أن الكرة الآن في ملعب المنتجين والمصدرين لدعم الاقتصاد وزيادة حجم الصادرات.

« توقيع مذكرة تفاهم بين ميناء الإسكندرية وهيئة ميناء وانزو الصينية

شهد الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، توقيع مذكرة تفاهم بين الهيئة العامة لميناء الإسكندرية وهيئة ميناء جوانزو الصينية.

جاء ذلك في إطار المؤتمر والمعرض الخامس للنقل الذكي، في اليوم الثالث له، ويستهدف التوقيع تدعيم آفاق التعاون الدولي والتدريب ودعم التحول إلى الموانئ الخضراء.

شهد الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، توقيع مذكرة تفاهم بين الهيئة العامة لميناء الإسكندرية وهيئة ميناء جوانزو الصينية.

جاء ذلك في إطار المؤتمر والمعرض الخامس للنقل الذكي، في اليوم الثالث له، ويستهدف التوقيع تدعيم آفاق التعاون الدولي والتدريب ودعم التحول إلى الموانئ الخضراء.

شهد الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، إعلان نوايا شركة DFDS المالكة للسفينة المشغلة للخط المصري الإيطالي لنقل الحاصلات الزراعية أسبوعياً.

جاء ذلك في إطار المؤتمر والمعرض الخامس للنقل الذكي، في اليوم الثالث له، حيث مثل طرف مصر رضا اسماعيل رئيس النقل البحري، بينما يمثل طرف إيطاليا لارس هوفمان.

شهد وزير النقل توقيع مذكرة تفاهم بين تحالف تطوير الدلتا (DDC)، ممثلاً في مجموعة الديدي، وبين شركة (CRIC) الصينية، بشأن إنشاء خط القطار الكهربائي السريع "بورسعيد/ أبو قير"، بطول ٢٥٠ كم بنظام "BOT"، حيث أكد الوزير، عقب فعاليات التوقيع، أن مذكرة التفاهم التي تم توقيعها مع شركة الديدي جروب وشركائها ممن حضر المعرض، خلال العام قبل الماضي، فقد تم توقيع مذكرة تفاهم مثلها، ولكنها سقطت لأننا كدولة مع الدكتور عبد الفتاح الديدي غيرنا نظام التعاون وإنشاء المشروع،

حيث كانت الدولة سابقاً تقوم بمسئولية تدبير القرض، وهذه الجزئية تغيرت تماماً، حيث تم التوجيه إلى التعاون مع القطاع الخاص، مثلما تم مع السويدي ودي بي شنكر في الميناء الجاف بالسادس من أكتوبر ومع MSC في الميناء الجاف بالعاشر من رمضان والمنطقة اللوجستية الخاصة به.



جدير بالذكر أن القطاع الخاص سيتحمل في هذا المشروع القرض حتى لا تتحمل وزارة النقل قروضاً كثيرة، صحيح أننا قادرون على أن نقوم بسدادها، فمثلاً قرض مثل قرض ميناء أكتوبر الجاف يتم تسديده بسهولة جداً لأنه يعمل بصورة متميزة، ودخله بالدولار، نفس الموضوع في التعاون مع MSC، ونفس الموضوع ينطبق على هذا الخط.

وسيقوم الدكتور عبد الفتاح الديدي مع مجموعة من البنوك بتوفير القرض، كما سيقومون بتوطين الصناعة في مصر في المصانع المصرية التي تنتج الوحدات المتحركة والأنظمة،

حيث سيصبح خط مصري خالص صحيح هناك شركاء أجنبي يتعاونون معنا في المصانع التي تنتج هذه الوحدات المتحركة والأنظمة أو في الشركات الاستشارية التي ستعمل معه أو من خلال الشركة له، وهذا توجيه من رئيس الجمهورية لنا.

وأوضح وزير النقل أن الوزارة مستعدة للتعاون مع أي شركة في هذه المشروعات الاستثمارية، بحيث تقوم الشركة بتمويل المشروع، وقدم الشكر للدكتور عبد الفتاح الديدي والشركات المصرية التي ستعاون معه والمصنعين المصريين الذين سيعملون معه.

« في إطار السعي لتكوين شراكات

الفريق كامل الوزير يستعرض أهم مشروعات النقل المطروحة على القطاع الخاص

وإنشاء البنية الفوقية وإدارة وتشغيل وصيانة محطة الحبوب بميناء دمياط بأطوال أرصفة ٦٠٠ متر، إلى جانب إنشاء وإدارة وتشغيل الموانئ الجافة والمناطق اللوجستية علي مستوي الجمهورية ومن أهمها (السادات بمساحة ٧٥ فدان - كوم أبو راضي بمساحة ١٤٦,٥ فدان - برج العرب بمساحة ١٣٣,٥ فدان - السلموم بمساحة ٦٥٢,٦ فدان) .

وفي نهاية كلمته وجه الدعوة لكافة المستثمرين الدوليين والمحليين المهتمين بصناعة النقل للمشاركة في هذه الفرص والمشروعات الكبرى، مؤكداً على استعداد وزارة النقل لبذل كل ما هو ممكن للتعاون والمساعدة في هذا الشأن.

بالإضافة إلى إعادة تأهيل وإدارة وتشغيل وصيانة خط سكة حديد قنا - أبو ظرطور، وإدارة وتشغيل ورش السكك الحديدية "عربات جرارات"، وإنشاء البنية الفوقية وإدارة وتشغيل وصيانة المتبقي من أرصفة ميناء السخنة بأطوال ١٥,٤ كيلو متر.

وإن شاء البنية الفوقية وإدارة وتشغيل وصيانة محطة الصب الجاف التنظيف بميناء الإسكندرية الكبير بأطوال أرصفة ١١٥٠ متراً، إلى جانب إنشاء البنية الفوقية وإدارة وتشغيل وصيانة محطة الصب الجاف غير التنظيف بميناء الإسكندرية الكبير بأطوال أرصفة ٥٦٠ متر.

وتضمنت قائمة التعاونيات بين القطاعين، إدارة وتشغيل وصيانة المناطق اللوجيستية بميناء الإسكندرية الكبير، وإنشاء البنية الفوقية وإدارة وتشغيل وصيانة محطة الحاويات (تحيا مصر ٢) بميناء دمياط بأطوال أرصفة ٢ كيلو متر.

قال الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل إن القطاع الخاص يلعب دوراً كبيراً وفعالاً في المشاركة في تنفيذ مشروعات النقل، إذ تسعى الوزارة دائماً لتكوين شراكات مع المستثمرين (هيئات / شركات / أفراد).

وأضاف وزير النقل أن تلك الشراكة بين الوزارة والقطاع الخاص تتضمن أكثر من شكل، منها "إدارة وتشغيل / المشاركة / تأجير بحق الإنقاذ".

وقال إن من أهم مشروعات النقل المطروحة علي القطاع الخاص؛ إدارة وتشغيل وصيانة الخط الرابع لمترو الأنفاق (٦ أكتوبر - القاهرة الجديدة) بطول ٤٦,٥ كم، فضلاً عن الخط السادس لمترو الأنفاق "الخصوص-المعادي الجديدة" بطول ٣٥ كم.

كما تتضمن الشراكة بين القطاعين العام والخاص، إدارة وتشغيل وصيانة كل من مترو أبو قير، و ترام الرمل، علاوة عن منح التزام وإدارة وتشغيل قطارات النقل المتميز بالسكك الحديدية.

«اقتصادية قناة السويس» تستعد لإطلاق منصة رقمية للخدمات الجمركية واللوجستية العام المقبل



شارك وليد جمال الدين، رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس في النسخة الخامسة للمعرض والمؤتمر الدولي للنقل الذكي والبنية التحتية واللوجستيات للشرق الأوسط وإفريقيا Trans-MEA ٢٠٢٣، المقام تحت رعاية الرئيس عبد الفتاح السيسي، رئيس الجمهورية، وبحضور د. مصطفى مدبولي، رئيس الوزراء،

تحت شعار "توطين صناعة وسائل النقل في مصر"، وتشارك المنطقة الاقتصادية بجناح في قاعة "٢" الذي تستعرض من خلاله جهودها في قطاعات الخدمات البحرية واللوجستية وصناعات النقل بأنواعها.

وفي هذا الصدد، صرح وليد جمال الدين، بأن المنطقة الاقتصادية تستهدف تطوير موانئها التابعة كافة، والاستفادة من التكامل بين الموانئ والمناطق الصناعية للوصول لمختلف الأسواق العالمية.

فضلاً عن الارتقاء بالخدمات المقدمة بالموانئ وإضافة خدمات تموين السفن بالوقود التقليدي والأخضر، مشيراً نجاح تجربة عملية لتموين أول سفينة في العالم تعمل بالوقود الأخضر في باكورة هذا النوع من عمليات تموين السفن في مصر والشرق الأوسط وإفريقيا. وأشار إلى إطلاق المنطقة منصة رقمية للخدمات الجمركية واللوجستية العام المقبل

ولفت رئيس اقتصادية قناة السويس كذلك إلى حجم المشروعات المتعاقد على تنفيذها والحاصلة على موافقة نهائية في الموانئ البحرية التابعة للهيئة والبالغة ٧ مشروعات خلال العام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣ بإجمالي استثمارات ١,٣٤ مليار دولار،

الجدير بالذكر أن المنطقة الاقتصادية تسعى لتفعيل مذكرة التفاهم التي وقعتها العام الماضي مع الصندوق السيادي وشركة شرق بورسعيد للتنمية والمجموعة المصرية العالمية للسيارات، التي تهدف لإنشاء مجمع مشترك لصناعة السيارات بمنطقة شرق بورسعيد (East Port Said Automotive Zone – EPAZ)، حيث تبذل المنطقة الاقتصادية الجهود لجذب أكبر عدد ممكن من العلامات التجارية الرائدة من مصنعي السيارات حول العالم للمساهمة في توطین صناعة السيارات في ضوء الاستراتيجية الوطنية لتوطين تلك الصناعة، التي انطلقت من منطقة شرق بورسعيد، ويهدف مجمع EPAZ لتصنيع ٧٥ ألف مركبة سنوياً كقدرة استيعابية للمرحلة الأولى.

حيث بلغ أطوال الأرصفة المخصصة لهذه المشروعات ٤٤٥٥ متر أرصفة، وساحات تداول بمساحة إجمالية ٢,٨٥ مليون متر مربع،

كما أكد أن المنطقة الاقتصادية تلعب دوراً فاعلاً في توطین صناعة السيارات والصناعات المغذية لها، موضحاً أن الإنشاءات جارية بمصنع الشركة الوطنية المصرية لصناعات السكك الحديدية (NERIC)، الذي يهدف إلى تجميع مركبات القطارات ومترو الأنفاق محلياً؛ ووقعت شركة NERIC اتفاقية تعاون مع شركة هيونداي روتم لتوريد ٣٢٠ عربة مترو لخط الأنفاق ٢ و ٣ وجارٍ التعاقد على إنتاج ٥٠٠ عربة ركاب سكك حديدية.

بواقع ١٨٨,٥ ألف حاوية مكافئة

شركة حاويات دمياط تحقق أعلى إنتاجية تنهية منذ إنشائها

وعن هيكل رأس المال تمتلك الشركة القابضة للنقل البحري والبري نسبة ٤٢٪ من الأسهم وهينة ميناء دمياط نسبة ٢٥٪ وشركة القناة للتوكيلات الملاحية نسبة ٢٠٪ وشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع نسبة ٣٪ بينما يساهم القطاع الخاص والأفراد بنسبة ٣٪ من رأس مال الشركة.



أعلن اللواء بحري دكتور رفیق جلال العضو المنتدب التنفيذي لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع بأن المحطة تواصل تفوقها وتحقيقها أرقام قياسية جديدة، حيث حققت الشركة أعلى إنتاجية شهرية غير مسبوقة منذ إنشائها، وذلك خلال شهر أكتوبر ٢٠٢٣، حيث بلغ إجمالي التداول 188,572 حاوية مكافئة بنسبة زيادة قدرها ٧٧٪ عن نفس الشهر المقارن من العام الماضي البالغ ٤٤٤,١٠٦ حاوية مكافئة.

وأضاف في تصريحات صحفية، أن هذا يأتي تنفيذاً لتوجيهات الفريق المهندس كامل الوزير، وزير النقل والدعم المستمر من الشركة القابضة للنقل البحري والبري وصولاً بمصر لتكون أحد أهم نقاط ارتكاز النقل البحري في المنطقة.

وتابع أن الشركة تؤكد جاهزية محطاتها للمنافسة لتكون من أقوى محطات تداول الحاويات في منطقة شرق البحر المتوسط مع اكتساب ثقة كبرى الخطوط الملاحية العالمية، وتماشياً مع سياسة الدولة المصرية لتكون مصر مركزاً لوجستياً عالمياً.

وحسب بيانات الشركة، فإنه بانتهاء العام المالي (٢٠٢٢ - ٢٠٢٣) حققت الشركة حجم تداول غير مسبق من قبل منذ إنشائها حيث تم تداول قرابة ١,٥٠٠,٠٠٠ حاوية مكافئة خلال العام المالي الماضي مقارنة بتداول عدد ١,١٠٠,٠٠٠ حاوية مكافئة في العام المالي (٢٠٢١ - ٢٠٢٢) بنسبة زيادة قدرها ٣٦٪، حيث استقبلت محطة حاويات دمياط خلال العام المالي الماضي (٩١٧) سفينة أم فيدر بنسبة زيادة قدرها ٩٪ عن عدد السفن التي تردت على المحطة خلال العام الماضي البالغ عدد (٨٤٤) سفينة.

وأنشئت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع سنة ١٩٨٦، وبدأت التعامل مع أكبر الخطوط الملاحية المنظمة سنة ١٩٩٠ وحققت نجاحاً مشهوداً لتصبح أهم محطات الحاويات في البحر المتوسط في فترة التسعينيات.

YANG MING

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

وزير النقل: محور دمياط اللوجيستي سيحول الميناء لمركز عالمي لتجارة الترانزيت

ويأتي تنفيذ المشروع في إطار تنفيذ وزارة النقل للممر اللوجيستي المتكامل (طنطا/ المنصورة/ دمياط) الذي يتكون من (المنطقة اللوجيستيية بطنطا - خط سكة حديد طنطا المنصورة دمياط - الميناء الجاف بدمياط الجديدة - ميناء دمياط والذي يعتبر احد اهم مكونات هذا الممر اللوجيستيي)، وتأتي جولة وزير النقل في إطار المتابعة المستمرة للمشروعات الجاري تنفيذها لتطوير كافة الموانئ تنفيذاً لتوجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي.

ثم قام وزير النقل بتفقد مشروع محطة الحاويات "تحيا مصر ١" والتي تصل طاقتها الاستيعابية الى ٣,٥ مليون حاوية مكافئة وبأطوال أرصفة ١٩٧٠ م وبعمق ١٨ م وساحة خلفية ٩٢٢ ألف م^٢ بغرض زيادة الطاقة الاستيعابية بميناء دمياط في إطار إنشاء مشروع محور دمياط اللوجيستي المتكامل والذي سيحول ميناء دمياط إلى مركز عالمي لتجارة الترانزيت في البحر المتوسط ضمن خطة الدولة لجعل مصر مركز تجارة عالمي، حيث يتم تنفيذ المشروع بالشراكة مع المشغل العالمي تحالف (يوروجيت، كونتشيبي، هاباج لويد) ضمن خطة الوزارة لجذب اكبر الشركات المشغلة للخطوط الملاحية العالمية للاستثمار داخل الموانئ المصرية والمشاركة في تشغيل الموانئ.



قال وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير أن مشروع محطة الحاويات "تحيا مصر ١" في ميناء دمياط يعمل على زيادة الطاقة الاستيعابية بالميناء في إطار إنشاء مشروع محور دمياط اللوجيستي المتكامل، الذي سيحول الميناء إلى مركز عالمي لتجارة الترانزيت في البحر المتوسط.

جاء ذلك خلال الجولة التفقدية التي قام بها الوزير لميناء دمياط البحري، لمتابعة معدلات تنفيذ المشروعات الجاري تنفيذها بالميناء، وفي بداية الجولة الوزير برئيس هيئة الميناء وقيادة الهيئة والعاملين بها، حيث قدم اللواء بحري أحمد حواش رئيس هيئة الميناء عرضاً توضيحياً تناول خلاله مراحل تقدم أعمال المشروعات الجاري اقامتها والجدول الزمني المخطط للمشروعات المستقبلية بالميناء، وتقدم الأعمال الخاصة بمشروع تعميق الممر الملاحي وحوض الدوران للوصول بعمق الممر الملاحي إلى ١٩ م وحوض الدوران إلى ١٨ م.

تطوير حاجز الأمواج الشرقي وإنشاء حاجز أمواج غربي في ميناء دمياط

كما تفقد مشروع تطوير ورفع كفاءة حاجز الأمواج الشرقي للميناء والذي تم الانتهاء منه بإضافة إمتداد للحاجز بطول ١٤٢٠ م، وكذلك تم تفقد موقع مشروع محطة تداول البضائع الصب الجاف والتي يبلغ أطوال الأرصفة بها حوالي ٦٠٠ م وبعمق ١٧ م وساحة خلفية تبلغ مساحتها حوالي ٢٧٠ ألف م^٢، بالإضافة إلى تفقد مشروع إنشاء حاجز أمواج غربي جديد بطول ٥٤٠٠ م ويهدف إنشاء حاجز الأمواج الغربي إلى خفض نفقات الصيانة السنوية للممر الملاحي للميناء وتقليل معدلات الاطماء.

وبعدها توجه وزير النقل لموقع مشروع المحطة متعددة الأغراض "تحيا مصر ٢" والتي ستصل أطوال الارصفة بها إلى حوالي ٣٤٠٠ م وبعمق ١٨ م يؤهلها لاستقبال سفن الشحن العملاقة، وستضم المحطة ساحة خلفية مقدرتها بحوالي ٢,٢ مليون م^٢، حيث وجه الوزير بان يستخدم الناتج من اعمال تعميق الممر الملاحي في عمليات الردم التي تتم في انشاء المحطة مما سيساهم في تقليل تكاليف انشاء المحطة.

وفي إطار تحقيق تكامل عناصر النقل "بحري - بري سكة حديد" استمع الوزير لشرح توضيحي لمخطط انشاء جسور وبنية تحتية لتركيب وصلة سكة حديد جديدة بالميناء بطول حوالي ١٢٠٠ متر وعدد ٥ مفاتيح سكة بالإضافة إلى رفع كفاءة حوش سكة حديد ميناء دمياط وتجديد السكة الحالية ورفع كفاءتها وربطها بالسكة الجديدة.

ووجه وزير النقل رئيس هيئة الميناء وقيادات الهيئة والشركات المنفذة للمشروعات بالميناء على ضرورة العمل على مدار الساعة لتنفيذ كافة المشروعات والالتزام بالجدول الزمني المحددة لنهوض كل مشروع منها.

وأشار إلى ان الحكومة ممثلة في وزارة النقل تنفذ خطة شاملة لتطوير قطاع النقل البحري وتطوير جميع الموانئ البحرية من خلال الاستفادة من الموقع الجغرافي للموانئ المصرية، وتعظيم مزاياها التنافسية لخدمة التجارة الدولية، وزيادة حصتها من تجارة الترانزيت والاستفادة القصوى من التسهيلات المتاحة بالموانئ.

وشدد الوزير على استغلال كل متر اراضي وتحقيق اعلى استفادة ممكنة من الاراضي داخل الميناء، وكذلك ضرورة اجراء الصيانات المستمرة لمعدات الميناء من اوناش وخلافه والتحديث المستمر لها والذي يضمن الجاهزية والكفاءة لها ولسير العمل.

ANCHORAGE
SHIPPING LINE

ANCHORAGE SHIPPING LINE IS HERE IN EGYPT
Connecting Sokhna To The Universe
EGYPT-PAKISTAN-CHINA-GULF-INDIA

STAR SHINE SHIPPING & LOGISTICS

ANCHORAGE
SHIPPING LINE

تمهيدا لافتتاح الميناء قريبا تمهيدا لافتتاح المشروع أمام الملاحة العالمية.. ميناء أبو قير البحري الجديد يستقبل أوناش جديدة

ووفقاً لقرار رئيس مجلس الوزراء الدكتور مصطفى مدبولي، فإن المنطقة الجمركية الجديدة في ميناء أبو قير تقع على مساحة مقدارها ٥٩٧ ألف متر مربع، من المقرر أن تختص طبقاً لنص مشروع القرار بمزاولة نشاط تصميم وإنشاء وإدارة وتشغيل محطة حاويات في ميناء أبو قير بالإسكندرية بما في ذلك تقديم كافة الخدمات المرتبطة بهذا الغرض دون تخزين الحاويات بنظام المستودعات الجمركية.

ويعد القرار وفقاً لمصادر ملاحية خطوة هامة نحو تحول الميناء من أحد الموانئ التابعة للقوات البحرية، والمخصص في بعض الأغراض البسيطة ليكون أحد أهم الموانئ التجارية على البحر المتوسط، لينافس موانئ محلية وأوروبية أهمها الإسكندرية ودمياط.

وحصلت الشركة التي تقوم بأعمال الإنشاءات في ميناء أبو قير على قرض من البنوك المحلية في ٣ يناير الماضي قدره ٣,٨ مليار جنيه. ووقع تحالف مصرفي بقيادة البنك الأهلي المصري عقد القرض المعبري لصالح شركة الغرابلي للأعمال الهندسية المتكاملة بهدف توسعة وتطوير ميناء أبو قير الجديد.

وتقوم مجموعة الغرابلي للأعمال الهندسية بتنفيذ المشروع بنحو ١٩ مليار جنيه، بينما تصل الأعمال البحرية من التركيب فتقوم بها شركة ديمي البلجيكية بنحو ٩ مليارات جنيه سيتم تمويلها من بنوك أجنبية وبذلك تصل إجمالي تكلفة المشروع إلى ٢٨ مليار جنيه.



بالتزامن مع اقتراب انتهاء بعض المراحل الخاصة بتطوير ميناء أبو قير البحري أمام الملاحة العالمية، استقبل الميناء اليوم عددا من الأوناش العملاقة والرصيف، وذلك تمهيدا لتشغيل الميناء خلال الفترة المقبلة.

وتم توريد الأوناش عبر إحدى السفن المتخصصة في هذا الشأن، وذلك لصالح شركة «هاتشيسون بورت» الصينية والمشغل العالمي لمحطات الحاويات، حيث وصلت ٣ ونش رصيف عملاق، بالإضافة إلى ستة ونش ساحة طراز RTG .

ومن المقرر أن يكون الميناء الأكثر عمقا بالموانئ المصرية المطلة على البحر المتوسط، وذلك بغاطس للأرصعة تصل إلى ٢٢ متر وبطول ٦٢٥٠ متر طولي، بالإضافة إلى رصيق بحري بطول ٦٥٠ متر طول بغاطس ١٧ متر.

كما يصل حاجز الأمواج إلى بطول ٥٧٣٠ متر طولي بالإضافة إلى حواجز امواج مرتفعة تصل إلى ٣٢٧٠ متر طولي، وبأعمال تكسيات بطول ٢١٢٧ متر طولي.

وأشار تقرير للشركات المنفذة للميناء، إلى أنه من المقرر أن يتم اكتساب بمساحة ١٠,٧ مليون متر مربع شاطئ شمالي بطول ٦٣٠٠ متر طولي، بالإضافة إلى شاطئ غربي بطول ٣٢٠٠ متر طولي.

وبالنسبة للرصيف الشمالي فقد تم إنجاز عدد ١٤٣١ خازوق من عدد ١٥٨٢ بنسبة إنجاز ٩٠٪، بما يعادل ٢١٢٥ من إجمالي ٢٣٥٠ متر.

وبالنسبة للرصيف الجنوبي تم إنجاز عدد ١٤٠٩ خوازيق من عدد ١٨٢٠ بنسبة إنجاز ٧٧٪ بما يعادل طول ٢٠٩٠ مترا من إجمالي ٢٧٠٠ متر.

كما يتم تنفيذ الرصيف الشرقي حيث تم إنجاز عدد ٤٧٤ خازوقا من عدد ٧٩٩ بنسبة إنجاز ٥٩٪ بما يعادل ٤٩١ متر من إجمالي ٦٥٠ متر.

وحصل الميناء مؤخرا على موافقة من قبل مجلس الوزراء، باعتباره منطقة حرة خاصة باسم شركة أبو قير لمحطات الحاويات "ش.م.م" داخل الميناء.

وزير النقل يتشارك في اجتماع الدورة العادية رقم ٣٦ لمجلس وزراء النقل العرب كامل الوزير: قطاع النقل هو العامل الرئيسي المؤثر على النمو الاقتصادي والاجتماعي

جاء ذلك خلال مشاركة الفريق مهندس كامل الوزير رئيس المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب في اجتماع الدورة العادية رقم ٣٦ لمجلس وزراء النقل العرب مؤخرا، واستهل اجتماع وزراء النقل العرب بالوقوف دقيقة حداد علي أرواح الشهداء بـ دولة فلسطين الشقيقة.

وبدأ كامل الوزير كلمته قائلا: "يشرفني في مستهل كلمتي أن أنقل اليكم تحيات الرئيس عبد الفتاح السيسي وتمنياته الطيبة بأن تكلل أعمال اجتماعنا هذا بالتوفيق والنجاح، ويسعدني أن أرحب بكم أخوة أعزاء على أرض مصر وأن نجتمع في الاسكندرية عروس البحر الابيض المتوسط تحت مظلة الجامعة العربية".

قال وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير إن قطاع النقل أصبح من أهم عناصر التطور في العالم، بل هو العامل الرئيسي المؤثر على النمو الاقتصادي والاجتماعي، حيث تعتمد كل القطاعات الاقتصادية على البنية التحتية لنظم النقل المختلفة وتوفير الشبكات والربط بينها وتسهيل إجراءات حركة نقل البضائع وزيادة التبادل التجاري، بما يساعد على التنمية الاقتصادية ويشجع انتقال رؤوس الأموال للاستثمار في منطقتنا العربية، ويساهم في تيسير حركة المواطنين في التنقل فيما بين دولنا لكل الأغراض الاقتصادية والتجارية والسياحية والتثقيفية والترفيهية والدينية والعلاجية.

لميناء وادي حلفا لتفعيل دور هيئة وادي النيل للملاحه النهريه لتظل جسراً للتواصل بين شعبي البلدين الشقيقين.

وتابع: "وكذلك مشروع الربط السككي الذي انتقل من مرحلة الدراسات إلى مرحلة التنفيذ لما يعود بالنفع على البلدين من خلال زيادة حركة نقل الركاب والبضائع، ولا يفوتني في هذه المناسبة أن أعبر عن امتننا أن يتجاوز كافة الأطراف في السودان الشقيق لغة القوة والجوع الى السلاح، وتغليب الحكمة وصوت العقل للوقف الفوري لاطلاق النار لتجنب التداعيات السلبية الكبيرة والحفاظ على مقدرات السودان ووحدته أراضيها وحقق دماء الشعب السوداني الشقيق".

وأوضح وزير النقل أن يتم حالياً تنفيذ الخط الاول من مشروع القطار السريع (السخنة/ الإسكندرية/ العلمين/ مطروح) بطول ٦٦٠ كم بالقرب من الحدود المصرية الليبية كمنظومة نقل سريع تربط لأول مرة بين البحر الاحمر والبحر المتوسط، ويمكن أن تكون نواة لمشروع استراتيجي أكبر للربط السككي بين الدول العربية في شمال افريقيا، كما يجري تنفيذ الخط الثاني (أكتوبر - اسوان - أبوسمبل) بطول ١١٠٠ كم الذي يربط بين شمال مصر وجنوبها مما سيسهم بدوره أيضاً في تعزيز العلاقات بين مصر والسودان الشقيق.

وأشار إلى أن هناك تعاوناً وثيقاً مع الأشقاء في الأردن والعراق من خلال شركة الجسر العربي، وكذلك في إطار آلية التعاون الثلاثي في عدد من المشروعات الهامة.

ولفت إلى التعاون والتطور الذي يشهده قطاع النقل البحري مع الأشقاء في دول مجلس التعاون الخليجي، خاصة في الاستثمار في مشروعات النقل البحري المختلفة، سواء بالشراكة مع المملكة العربية السعودية والامارات العربية المتحدة وفي الطريق مع قطر الشقيقة.

وتابع: "نتطلع الى العمل على تعزيز الربط مع أشقائنا في دول المغرب العربي من خلال دراسة احياء مشاريع الربط بين دول شمال افريقيا في اطار رؤية استراتيجية لتعزيز التعاون الإقليمي وتسهيل حركة التجارة وجذب الاستثمارات".

وأكد الفريق مهندس كامل الوزير أن الموضوعات المدرجة على جدول الأعمال تندرج في مجملها في إطار جهودنا لتعزيز علاقات التعاون بين دولنا في مجال النقل والتي تتسق مع توجهاتنا في السعي لإزالة العوائق التي تحول دون ذلك، والعمل على تقليص تكلفة النقل وعامل الوقت وبما يعزز القدرة التنافسية للصادرات العربية.

ولفت إلى حرص جمهورية مصر العربية على تنفيذ كل ما يسهم في تعزيز العلاقات فيما بين الدول العربية الشقيقة، وكذلك على قيام وزارة النقل في مصر بالعمل الجاد في سبيل تعزيز وتقوية حركة النقل لربط الدول العربية برأ وبحرا وجوا، ورفع كفاءة النقل البيني وتذليل الاجراءات وتسخير امكانيات الوزارة وهيئاتها لتحقيق هذا الهدف.



وأضاف: "أود أن أعبر عن شكري لجمهورية العراق الشقيق على جهودها خلال فترة رئاستها لمجلس وزراء النقل العرب، وأتوجه بالتهنئة إلى دولة قطر الشقيقة بمناسبة توليها رئاسة المجلس، متمنياً لها التوفيق والنجاح، كما أتوجه بالشكر الجزيل للأمين العام للجامعة العربية والأمين المساعد للشئون الاقتصادية وادارة النقل والسياحة بالأمانة العامة للجامعة على الإعداد المتميز لاجتماعنا اليوم لتحقيق النتائج المرجوة، ولا يفوتني بهذه المناسبة أن أهني زملائي الاعزاء ووزراء النقل العرب الذين تولوا المسؤولية الكبيرة في الفترة الاخيرة بانضمامهم الى مجلسنا الموقر".

واستطرد قائلاً: "أنتهز هذه الفرصة للتعبير عن تقديري الكبير للزملاء وزراء النقل العرب ورؤساء وأعضاء الوفود على المشاركة في أعمال هذه الدورة لمناقشة الموضوعات والقضايا المعروضة في ظل ظروف صعبة وتحديات غير مسبوقة فرضتها أحداث دولية مختلفة، فلم تكذ أزمة كوفيد ١٩ تنفجر بما أحدثته من تعطل في سلاسل الإمداد، وارتفاع في تكاليف الشحن، وضعف في النظام الصحي العالمي، وارتفاع في تكلفة الغذاء والطاقة، حتى اندلعت الحرب الروسية الأوكرانية في فبراير ٢٠٢٢، تلك الأزمة التي فاقت من هذه التداعيات، غير أن آثارها ظهرت سريعاً من خلال أزمة نقل بحري وأزمة غذائية عالمية جديدة، حيث أسرعت الحرب من وتيرة نقص الغذاء في العديد من دول العالم، وخاصة الدول التي تعاني من فجوة غذائية وتعتمد على استيراد الغذاء، والدول الأقل نمواً، والمنخفضة الدخل".

وذكر الفريق مهندس كامل الوزير أن تلك التحديات التي فرضت تكاتف الجميع محلياً ودولياً من أجل التغلب على تأثيراتها للتعامل مع أوضاع غير تقليدية تنفجر الى الاستقرار واليقين، حيث كان لقطاع النقل والسياحة النصيب الأكبر من الخسائر، لكن النجاح يظل رهناً بقدرتنا على التأقلم مع هذه الاوضاع، والعمل على تجاوز آثار هذه الازمة الكبيرة للتخفيف من تداعياتها وذلك بتعزيز التعاون والترابط بين دولنا وشعوبنا.

وقال: "لقد حبا الله منطقتنا العربية بموقع استراتيجي فريد له أهميته وتأثيره الكبير في حركة النقل العالمية، ولذلك فإننا نشهد تنافسا وسباقاً بين القوى الدولية الكبرى في اطار سعيها للاستفادة من مزايا هذا الموقع الحيوي والعمل على إعادة هيكلة النظام الدولي، الامر الذي يدعونا كدول عربية شقيقة الى مزيد من التعاون والتنسيق لتعظيم مردود هذا التوجه على دولنا تجارياً واقتصادياً".

وتابع: "إنى لعل ثقة في تضافر جهودنا جميعاً للنهوض بهذا القطاع باعتباره قاطرة التقدم الاقتصادي والاجتماعي وبما يحقق المصالح المشتركة لشعوبنا ويسهل الترابط ويعزز أواصر التقارب في عالمنا العربي".

وأشار الفريق مهندس كامل الوزير الي ان رؤية وزارة النقل المصرية تتخطى مجرد نقل الركاب والبضائع إلى المشاركة الفعالة في ترسيخ مفهوم التنمية المستدامة للدولة لتحقيق التوازن المطلوب بين المتطلبات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، ولتنفيذ هذه الرؤية تم إتباع سياسة مرنة ومتطورة شاملة تشمل التوسع في وسائل النقل لربط مصر بمحيطها الإقليمي والدولي من خلال تطوير مختلف وسائل النقل لتحقيق مزيد من التواصل والتعاون من اجل تحقيق المصالح المشتركة في مجالات التجارة والاستثمار والسياحة وغيرها مما ينعكس على التنمية والتطور الاقتصادي في دولنا.

وأكد أن جمهورية مصر العربية تولى اهتماما كبيرا بتعزيز التعاون مع الدول العربية الشقيقة في كافة المجالات وفي مقدمتها قطاع النقل، فعلى المستوى العربي تقوم مصر بتنفيذ خطة للتعاون مع السودان الشقيق لرفع كفاءة الرصيف الحالي

جامعة الدول العربية: قطاع النقل يمثل بين ٧ إلى ١٠% من إجمالي الناتج المحلي



أكد على بن إبراهيم المالكي الأمين العام المساعد للشئون الاقتصادية في جامعة الدول العربية أن التغييرات غير مسبوقه في تتابع الأزمات تستلزم ترتيب أولويتنا والاهتمام بتطوير قطاع النقل في المنطقه العربية، إذ أنها تقع في قلب العالم.

وأضاف خلال انطلاق أعمال الدورة الـ٣٦ لمجلس وزراء النقل العرب بالأكاديمية العربية بالإسكندرية أن المنطقه العربية تقع في قلب العالم وتعد ركيزة أساسية في إمدادات الطاقة ومنطقه عبور التجارة الدولية، ما يوضح أهمية تطوير قطاع النقل واللوجيستيات .

واعتبر المالكي أن قطاع النقل العربي يعد أحد المرتكزات الرئيسية وقت الأزمات ، خاصة سلاسل الإمداد في ظل النزاعات التي يشهدها العالم.

وأوضح أن القطاع يمثل نسبة تتراوح ما بين ٧ إلى ١٠% من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي ، خاصة أنه قطاع كثيف العمالة .

وأشار الأمين العام المساعد للشئون الاقتصادية في جامعة الدول العربية إلى أنه يجب تطوير قطاع النقل وتسريع عجلة النقل لتحسين الحياة لذا تولى الأمانة العامة اهتماما كبيرا بتعزيز قطاع النقل العربي .

كما عبر الأمين العام المساعد للشئون الاقتصادية في جامعة الدول العربية عن امتنانه لمشاركة كوكبة من قطاع النقل.

كما توجه بالشكر للعاملين بالأكاديمية والدكتور إسماعيل عبد الغفار كما تقدم بالتعازي للشعب الفلسطيني وقال موقف الأمانة العامة من وقف اطلاق النار وضرورة رفع الحصار والسماح بالمساعدات ودعم ثبات الشعب الفلسطيني وعدم تهجيرها ثابت.

أول مرة .. خط Hapag-Lloyd يقوم بتركيب أجهزة تتبع على ٧٠٠ ألف حاوية مكافئة



أعلنت شركة Hapag-Lloyd عن تركيب جهاز التتبع لقرابة ٧٠٠ ألف حاوية مكافئة، حيث وصلت الشركة هذا الإجراء بأنها لحظة مهمة في طريقها لإنشاء أكبر أسطول حاويات ذكي في العالم.

وأكدت الشركة التي تتخذ من هامبورج بألمانيا مقرا لها، أنه تم البدء في تلك الخطوة في حضور الوزير الاتحادي للرقمية والنقل الألماني، الدكتور فولكر فيسينج.

وقال ويسينج: "توفر الرقمنة فرصًا عظيمة لصناعة النقل، إحدى العلامات على ذلك هو التقدم الذي أحرزته شركة Hapag-Lloyd في بناء أسطول حاويات ذكي مثل هذه التطورات لا تفيد الشحن فحسب، بل إنها تعزز ألمانيا كموقع للابتكار وتساهم في رؤيتنا لقطاع نقل أفضل وأكثر كفاءة.

بالإضافة إلى ذلك، علق رولف هابن يانسن، الرئيس التنفيذي لشركة Hapag-Lloyd، قائلا: "نحن فخورون بأن نكون في طليعة التحول الرقمي في شحن الحاويات. يدور مشروع "أسطول الحاويات الذكية" الخاص بنا حول تحويل الصناعة ووضع معايير جديدة لشفافية سلسلة التوريد وخدمة العملاء.

وأضاف قائلا: إن شركة النقل البحري الألمانية في طريقها لأن تصبح أول خط شحن للحاويات في العالم يقوم بتجهيز أسطول الحاويات بالكامل المكون من ١,٦ مليون حاوية جافة بأجهزة تتبع في الوقت الفعلي.

وأشارت الشركة، إلى أن مراقبة الحاويات الجافة ستغير قواعد اللعبة، مع تثبيت تقنية التتبع في الوقت الفعلي بشكل دائم على الحاويات القياسية وجمع البيانات منها، مما يعزز الرؤية ويجيب على السؤال الحاسم: "أين حاويتي الآن؟"

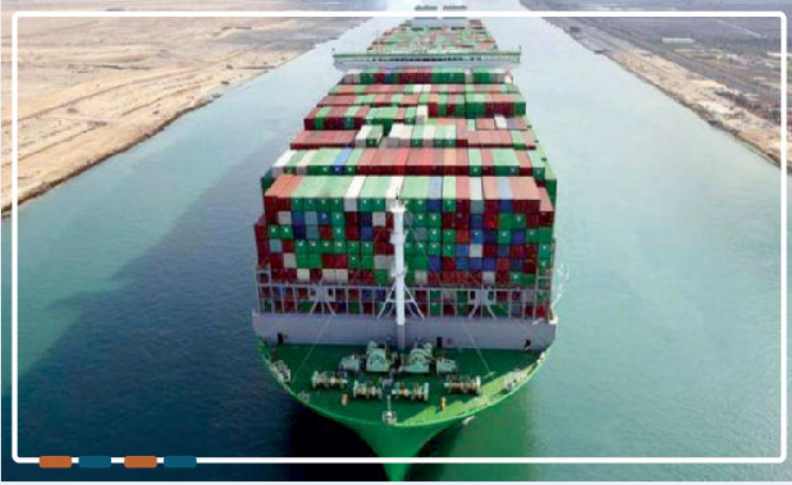
وستقوم أجهزة التتبع التي تعمل بالبطارية الشمسية، والمجهزة بأجهزة استشعار داخلية ونظام تحديد المواقع العالمي (GPS)، بنقل البيانات عبر الشبكة الخلوية بالإضافة إلى تسجيل أحداث الصدمات ودرجة الحرارة المحيطة، بحسب الشركة، التي قالت إن الأجهزة مقاومة للانفجار وفقاً للمعايير المعمول بها لضمان السلامة للأطقم والبضائع والسفن.

كما ستكون الغالبية العظمى من أسطول صناديق Hap-Lloyd ذكية بحلول بداية عام ٢٠٢٤. وفي نفس الوقت تقريباً، تخطط Hapag-Lloyd لإطلاق منتج تجاري مماثل يسمى "Live Position".

يذكر أن خط هاباج لويد استحوذ على النسبة الأكبر بين الخطوط الملاحية المتداولة للحاويات بالميناء خلال العام الماضي ٢٠٢٢، حيث استحوذ على نسبة ٤٦,٩% من إجمالي المتداول بالميناء مقارنة ٤٩,١% خلال عام ٢٠٢١ بنسبة انخفاض قدرها ٤,٥%.

نسب تخفيض تتراوح بين ٢٠ إلى ٤٥%

قناة السويس تمنح سفن الصب الجاف العاملة بين موانئ البحر الأحمر وغرب أفريقيا تخفيضات جديدة



قررت هيئة قناة السويس منح سفن الصب الجاف المحملة و الفارغة العاملة بين الموانئ المصرية على البحر الأحمر من جهة وموانئ منطقة جنوب غرب أفريقيا من جهة أخرى، نسب تخفيض تتراوح بين ٢٠ إلى ٤٥٪، إعتباراً من مطلع نوفمبر ٢٠٢٣ وحتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٤.

وأكدت هيئة القناة في منشور ملاحى علي موقعها الإلكتروني أنه تقرر منح سفن الصب الجاف المحملة والفارغة بين موانئ البحر الأحمر والموانئ الأفريقية بدول غانا و توجو و بنين و نيجيريا تخفيضاً وقدره ٢٠٪ من رسوم العبور العادية بينما تمنح موانئ دولة موانئ دولة الكاميرون وما جنوبها تخفيضاً وقدره ٤٥٪ من رسوم العبور .

وأوضحت قناة السويس أن تلك التخفيضات – والتي تم الإعلان عنها لأول مرة – جاءت تشجيعاً لسفن الصب الجاف المحملة و الفارغة لعبور قناة السويس

وأشترطت هيئة قناة السويس أن تتقدم الشركة المشغلة التي ترغب في الاستفادة من هذا المنشور بطلب عن طريق التوكيل الملاحى قبل إبحار السفينة من ميناء القيام محدداً به بيانات السفينة وميناء القيام وتاريخ الإبحار منه وميناء الوصول والميعاد المتوقع لوصول السفينة للقناة وحالة السفينة (محملة/فارغة) ونوع وكمية الشحنة.

اعتماد مقترح المخطط التنفيذي والزماني لدعم وتعظيم الصادرات المصرية الموافقة على توحيد الإجراءات الجمركية وآلية التنفيذ بجميع الموانئ المصرية فيما يخص تجارة الترانزيت

المجلس الأعلى للموانئ ليصبح المجلس الأعلى للموانئ واللوجيستيات، وكذلك تعديل مسمى النقل البحري ليكون النقل البحري واللوجيستيات، بالإضافة إلى وضع خطة تنفيذية وبرنامج زمني محدد للفعاليات المزمع تنفيذها في دول القارة الأفريقية، فضلاً عن استراتيجية تعظيم تجارة الترانزيت، بجانب تعزيز التعاون مع الجانب الصيني، واستعراض القانون البحري الموحد بشأن السلامة البحرية، وغيرها من الموضوعات الأخرى وفيما يخص الموضوع الأول على جدول الأعمال، تابع الاجتماع تنفيذ قرارات المجلس الأعلى للموانئ السابق في جلسته بتاريخ ٢٤ يناير ٢٠٢٣، والمتمثلة في تنظيم مهام واختصاصات قطاع النقل البحري ودعم مسؤولياته، وكذا تشكيل لجنة فنية متخصصة تقوم بإجراء دراسة متكاملة تهدف إلى وضع تصور استراتيجي مستقبلي لتطوير مختلف أوجه صناعة النقل البحري وتحديد احتياجات مصر من بناء أسطول تجاري بحري، وغيرها

وفي هذا الإطار، أشار الفريق مهندس/ كامل الوزير، وزير النقل، إلى الإجراءات المتخذة في هذا الشأن، حيث تم وضع تصور استراتيجي مستقبلي لتطوير كافة أوجه صناعة النقل البحري، متضمناً مشروع القرار الوزاري بشأن اختصاصات قطاع النقل البحري ودعم مسؤولياته في صورته النهائية، كما تمت مناقشة تحديد احتياجات مصر من بناء أسطول تجاري بحري، وكذا التعديلات التشريعية المطلوبة في هذا الإطار؛ من أجل زيادة أعداد السفن وتشجيع امتلاك السفن المصرية

واستكمل اللواء بحري / رضا إسماعيل، رئيس قطاع النقل البحري، جدول الأعمال، حيث استعرض مقترحاً لدراسة تشكيل لجنة معنية بتعظيم عمل القطاع المخزني، وفي هذا الصدد وافق المجلس الأعلى على مشروع القرار المقترح بتشكيل لجنة دائمة تضم ممثلين عن جهات الولاية على القطاع المخزني تختص بوضع شروط وضوابط عمل القطاع المخزني، وكذا منح التراخيص للقطاع المخزني بالكامل، وذلك وفقاً للتكليفات الرئاسية وبما يتناسب مع طبيعة الموانئ المصرية واحتياجات المشغلين العالميين.

ترأس الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس مجلس الوزراء، اليوم، اجتماع المجلس الأعلى للموانئ، بحضور كل من الفريق مهندس/ كامل الوزير، وزير النقل، والفريق/ أسامة ربيع، رئيس الهيئة العامة لقناة السويس، والسيد/ وليد جمال الدين، رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، والسيد/ حسام هببة، الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، والسيد/ أحمد الوكيل، رئيس الاتحاد العام للغرف التجارية، واللواء/ عمرو إسماعيل، رئيس الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، واللواء مهندس/ حسام الدين مصطفى، رئيس الهيئة العامة للطرق والكباري، والدكتور عمرو مصطفى، العضو التنفيذي للشركة القابضة للنقل البحري والبري، والمهندس/ عصام النجار، رئيس هيئة الرقابة على الصادرات والواردات، واللواء بحري/ رضا إسماعيل، رئيس قطاع النقل البحري بوزارة النقل، واللواء بحري/ حسين الجزيري، رئيس الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، ومسئولي الوزارات والجهات المعنية.

وفي مستهل الاجتماع، أشار رئيس مجلس الوزراء إلى أن المجلس الأعلى للموانئ يكتسب أهمية كبيرة في ظل المشروعات غير المسبوقة التي يتم تنفيذها حالياً في منظومة الموانئ، خاصة ما تحدته من تنمية واسعة في هذا المجال، مشيراً في السياق نفسه إلى الدور المحوري للمجلس أيضاً في تنظيم كل الأمور المتعلقة بالموانئ المصرية، وذلك في إطار استراتيجية الدولة التي تستهدف تحويل مصر إلى مركز ثقل في مجال التجارة العالمية.

وفي بداية الاجتماع، استعرض وزير النقل جدول الأعمال، الذي تضمن عدداً من الملفات الجارية العمل على تنفيذها، وتتمثل في متابعة تنفيذ قرارات المجلس الأعلى للموانئ السابق بجلسة ٢٤ يناير ٢٠٢٣، وكذا دراسة تشكيل لجنة معنية بتنظيم عمل القطاع المخزني، وأيضاً تعديل مسمى

كما ناقش الاجتماع موضوع إنشاء خريطة تفاعلية بمنصة قطاع النقل البحري واللوجستيات تشمل منظومة النقل متعدد الوسائط، ووافق المجلس على تكليف شركة متخصصة في هذا المجال لتنفيذ تلك الخريطة التفاعلية، على أن يتم تضمين الخريطة لكافة الخدمات الدولية وخدمات الشحن العاملة والمخطط عملها وكافة المشغلين العالميين لكافة الموانئ المصرية؛ للتسهيل على الشركات العالمية لدراسة السوق المصرية، بالإضافة لعرض الفرص الاستثمارية بكافة القطاعات، كما يتم تضمين المنصة كافة خدمات النقل بالسكك الحديدية وجدولها ومساراتها داخل الدولة وكل ما يخص الممرات اللوجستية.

ووافق المجلس الأعلى على التنسيق مع وزارة الخارجية لتوقيع وثيقة انضمام مصر لطريق الحرير والعمل مع الجهات المعنية بالدولة لتذليل المعوقات اللازمة لضمان المشاركة الفعالة للدولة المصرية كشريك رئيسي بمبادرة طريق الحرير الصيني، مع قيام وزارة النقل بالتنسيق مع الجانب الصيني للعمل على دمج الممر اللوجستي (السخنة - الإسكندرية) ضمن مبادرة طريق الحرير، على أن يتم عرض هذا الموضوع بتفاصيله على وحدة الصين برئاسة مجلس الوزراء.

وخلال الاجتماع أيضاً، تم استعراض مشروع القانون البحري الموحد المقترح بشأن السلامة البحرية، وفي هذا الصدد تم التوافق على ضرورة نظر جميع جهات الاختصاص في هذا المشروع المقدم؛ وذلك لمراجعته، على أن يتولى أحد الاستشاريين المتخصصين في هذا المجال مراجعته أيضاً؛ حتى يتوافق مع القوانين والقواعد الدولية، تمهيدا لعرضه على مجلس الوزراء



واستكمل اللواء بحري / رضا إسماعيل، رئيس قطاع النقل البحري، جدول الأعمال، حيث استعرض مقترحا لدراسة تشكيل لجنة معنية بتعظيم عمل القطاع المخزني، وفي هذا الصدد وافق المجلس الأعلى على مشروع القرار المقترح بتشكيل لجنة دائمة تضم ممثلين عن جهات الولاية على القطاع المخزني تختص بوضع شروط وضوابط عمل القطاع المخزني، وكذا منح التراخيص للقطاع المخزني بالكامل، وذلك وفقا للتكليفات الرئاسية وبما يتناسب مع طبيعة الموانئ المصرية واحتياجات المشغلين العالميين.

وخلال الاجتماع، وافق المجلس الأعلى على تعديل مسمى المجلس الأعلى للموانئ ليصبح المجلس الأعلى للموانئ واللوجستيات، على أن يتم إضافة عدد من الوزراء لهذا المجلس وهم: التموين والتجارة الداخلية، وال الطيران المدني، والتنمية المحلية، والتجارة والصناعة.

وفي هذا الإطار، أشار رئيس قطاع النقل البحري إلى أن الهدف من تعديل المسمى يرجع إلى قيام وزارة النقل بالتخطيط لإنشاء عدة محاور تنموية لوجيستية متكاملة تغطي جميع أنحاء الجمهورية لربط الموانئ البحرية بالمناطق الصناعية والزراعية، والتجمعات العمرانية، وكذلك في ضوء تنفيذ التكليف الرئاسي بتحويل مصر إلى مركز للتجارة العالمية واللوجستيات، وهو ما يتطلب توسيع اختصاصات المجلس بشأن تعظيم قطاع النقل واللوجستيات.

كما وافق المجلس الأعلى على تعديل مسمى قطاع النقل البحري التابع لوزارة النقل ليصبح قطاع النقل البحري واللوجستيات، واستحداث إدارة مركزية جديدة متخصصة للموانئ الجافة والبرية والقطاع المخزني، وذلك بالتنسيق مع الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة، بالإضافة إلى تعديل مسمى الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة ليكون الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة والمناطق اللوجستية.

كما وافق المجلس على اعتماد مقترح المخطط التنفيذي والزماني لدعم وتعظيم الصادرات المصرية يشمل الإجراءات المطلوبة من الوزارات والجهات المعنية للتنفيذ الفعال لخطة مضاعفة الصادرات المصرية لأفريقيا ٢٠٢٥، وبما يخدم الفعالية التجارية المخطط تنفيذها في إطار الإستراتيجية الوطنية تجاه أفريقيا، على أن يتم دمج هذا المخطط بخطة مضاعفة الصادرات المصرية لأفريقيا بحلول ٢٠٢٥.

وفي هذا الإطار، وجّه رئيس مجلس الوزراء بدراسة إمكانية الاستفادة من المباني العديدة والمخازن المملوكة لشركة النصر (جسور) التابعة لوزارة التجارة والصناعة في البلدان الأفريقية المختلفة، بما يمكن من سرعة نفاذ البضائع المصرية إلى دول القارة السمراء، ويسهم في تحقيق مستهدفات خطة مضاعفة الصادرات المصرية لدول القارة.

كما ناقش الاجتماع استراتيجية تعظيم تجارة الترانزيت والخدمات اللوجستية وإعادة التصدير، وفي هذا الصدد وافق المجلس الأعلى على توحيد الإجراءات الجمركية وألية التنفيذ بجميع الموانئ المصرية فيما يخص تجارة الترانزيت، إضافة إلى التنسيق الدائم بين وزارتي النقل، والمالية والجهات المعنية؛ من أجل تذليل المعوقات التي تواجه تجارة الترانزيت المباشر وغير المباشر التي يمكن أن تواجه جميع مشغلي محطات الحاويات بجميع الموانئ البحرية المصرية.

الحكومة: التعاقد على ٣ سفن لنقل الحبوب والبضائع لأفريقيا.. وخطوط ملاحية منتظمة لنقل السلع والمنتجات الغذائية

عقد اليوم الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس الوزراء، اجتماعاً مؤخراً لبحث سبل تنمية الصادرات المصرية إلى أفريقيا، بحضور الدكتور علي المصليحي، وزير التموين والتجارة الداخلية، والفريق كامل الوزير، وزير النقل، والمهندس محمود عصمت، وزير قطاع الأعمال العام، والمهندس أحمد سمير، وزير التجارة والصناعة.

وأكد رئيس الوزراء خلال الاجتماع على اهتمام الدولة بدعم التبادل التجاري بين مصر وبلدان القارة الأفريقية، في إطار توجه الدولة نحو زيادة الصادرات، بما يدفع نحو دعم القطاعات الإنتاجية وزيادة فرص التشغيل وتحقيق النمو الاقتصادي.

وعرض الفريق كامل الوزير، رؤية وزارة النقل لتشغيل خطوط ملاحية منتظمة لنقل السلع والمنتجات الغذائية إلى الدول الأفريقية.



وأكد الاستعداد لنقل أي سلع إلى أفريقيا، قائلاً: لدينا عقود مع أكبر الخطوط الملاحية في العالم، وهناك تنسيقاً مع وزير التجارة والصناعة، والمجلس التصديري للحاصلات الزراعية، وأكدت لهم أن الوزارة مستعدة لنقل أي بضائع للدول الأفريقية، وتم التعاقد أيضاً على ٣ سفن لنقل الحبوب والبضائع العامة إلى القارة الأفريقية.

من جانبه، وجه رئيس الوزراء، وزير التجارة والصناعة بضرورة عقد اجتماع بحضور وزير النقل، يضم مسنولي جميع المجالس التصديرية، لشرح الجهود التي تبذلها الدولة لتوفير وسائل نقل البضائع إلى الدول الأفريقية.

وتطرق الاجتماع لاستعراض رؤية وزارة التموين والتجارة الداخلية لتطوير قطاع المطاحن، حيث تناول الدكتور علي المصيلحي جهود الوزارة في تطوير ورفع كفاءة عدد من المطاحن المنتجة للدقيق على مستوى الجمهورية، وكذلك دور الوزارة في توفير الأقماع للمنظمتين التموينية والحررة لتلبية احتياجات المواطنين.

تتراوح نسبتها ما بين ١٥ إلى ٥%، بدءاً من عام ٢٠٢٤

الخطوط الملاحية: توقعات ارتفاع أسعار البترول وحجم التجارة العالمي وراة زيادة رسوم عبور قناة السويس

وإعادة النظر في توزيع الأولويات في الصادرات والواردات دفع هيئة القناة إلى تقليل نسبة زيادة التعريفات عليها لتكن ٥% بدلاً من ١٥% أسوة بباقي الأنواع.

وقال "الجزار" إن من حق قناة السويس زيادة رسومها والإستفادة من مكاسب التي تحققها الخطوط الملاحية من رفع نوالين الشحن.

ويري "الجزار" أن استثناء سفن الحاويات القادمة من غرب أوروبا إلى الشرق الأقصى مباشرة هو قرار صائب يجذب عدد أكبر من السفن مما يدل على سياسة تسعيرية وتسويقية مرنة.

وقال المهندس وائل قدور، عضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس الأسبق أن زيادة الرسوم مرتبط ارتباطاً وثيقاً بأسعار البترول التي تزيد حالياً عن ٩٠ دولار للبرميل لاسيما مع استمرار الصراع الإسرائيلي الفلسطيني سيرتفع إلى أكثر من ١٠٠ دولار، وهو ما يصب في صالح حركة التجارة بقناة السويس.

وقال "قدور" إن التوقعات الدولية تشير إلى ارتفاع حجم التجارة الدولية من ٢,٨ إلى ٣% خلال عام ٢٠٢٤، بجانب اتجاه قناة السويس إلى زيادة دخلها من الرسوم، من أهم الأسباب لزيادة الرسوم.

يشار إلى أن قناة السويس حققت طفرة قوية في إجمالي إيرادات الرسوم المحصلة من السفن العابرة، خلال الربع الأول من عامها المالي الجديد ٢٠٢٣/٢٠٢٤ مسجلة مليارين و ٦٤٦ مليون دولار، مقارنة بنفس الفترة للعام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣ والذي سجل إيرادات بلغت مليارين و ١٣٧ مليون دولار، بفارق ٥٠٩ ملايين.



رجحت عدد من الخطوط البحرية أسباب قرار هيئة قناة السويس بتطبيق زيادات جديدة في رسوم العبور، والتي تتراوح نسبتها ما بين ١٥ إلى ٥%، بدءاً من عام ٢٠٢٤، إلى عاملين أساسيين وهما ارتفاع حجم التجارة العالمية خاصة مشتقات البترول والغاز الطبيعي من الهند والخليج إلى أوروبا، بجانب ارتفاع أسعار الوقود.

وخلال رصد "نافذة الملاحية" وصف أحمد خليل، مدير الملاحية بالخط الملاحى أركاس أن زيادة الرسوم اعتباراً من العام المقبل، بالأمر المتوقع، لعدد أسباب أهمها زيادة الطلب على الوقود، ما يزيد الطلب على عبور القناة السويس خاصة لملاك السفن الملتزمين بمواعيد الشحن المنتظمة.

وقال "خليل" إن هيئة قناة السويس إتجهت إلى رفع رسوم ناقلات البترول والغاز الطبيعي إلى ١٥% بسبب وقف ضخ البترول الروسي عبر الأنابيب إلى أوروبا وبالتالي اعتماد أوروبا على مصادر بديلة، حيث زادت واردات الغاز إلى أوروبا بنسبة ٦٦% مع توقعات بارتفاع الطلب على الغاز المسال لعام ٢٠٢٤ من قبل وكالة الطاقة الدولية.

وعن استثناء حاويات شمال غرب أوروبا من الزيادات أوضح مدير الملاحية بالخط الملاحى أركاس أن ذلك القرار صائب للغاية، حيث إن حركة التجارة بين شمال غرب أوروبا والشرق الأقصى تشهد ركوداً لاسيما في حالة فرض رسوم جديدة ستنتج إلى طرق أخرى بديلة.

وأكد كلامه مجدي عباس مدير فرع وكالة الخليج ببورسعيد، موضحاً أن نسبة الزيادات مناسبة جداً لحجم التجارة الدولية الحالي خاصة وأن القناة حالياً تجذب عدد من السفن التي كانت تعبر "قناة بنما" بسبب ظروف الجفاف. بجانب زيادة نوالين الشحن والتي تسمح لقناة السويس هي الأخرى أن تستفيد من تلك الزيادات.

من ناحيته، قال إسلام الجزار، مراقب عمليات قناة السويس، بإحدى الشركات الملاحية أن زيادة الرسوم على فئات محددة من السفن يرجع إلى ارتفاع حجم التجارة العالمية من الشرق الأقصى إلى أوروبا وأمريكا خاصة المواد البترولية والغاز الطبيعي، لاسيما مع دخول فصل الشتاء، بجانب مستجدات الأزمة الروسية الأوكرانية مما خلق الطلب على الإستيراد من الهند والخليج.

وعن زيادة رسوم أنواع أخرى من السفن بنسبة ٥% وعلى رأسها سفن الدرجة، أكد "الجزار" أن تلك السفن ليست من البضائع الأساسية موضحاً أن ارتفاع معدلات التضخم

« بسبب ضريبة البيئة وانبعثات الكربون التي سيتم فرضها بداية من العام المقبل منتدى «MMF» يتخوف من فقدان قوة مالطا البحرية لصالح موانئ مصر و المغرب »

ولفت الرئيس التنفيذي لمنتدى مالطا البحري إلى أن هذه الدولة الأوروبية «ستفقد دورها كمركز لإعادة الشحن مع تداعيات كارثية لن تؤثر عليها فقط وإنما أيضا على مراكز إعادة الشحن الأوروبية الأخرى»، مشيرا إلى أنه «بالنسبة لمالطا، فإن تحويل الحركة إلى موانئ خارج الاتحاد الأوروبي سيعني خسارة كبيرة؛ ذلك أن السوق المحلية للبضائع لا تكفي من حيث الحجم لجذب خدمات الشحن المستقلة».

وأضاف «بورغ» أن أوروبا في ظل الوضع الراهن ستواجه مخاطر كبيرة متمثلة في فقدان الأعمال التجارية لدولها وموانئها من أجل حماية البيئة من انبعثات الكربون»، موضحا أن «شركات النقل ستحتاج إلى الانحراف عن المسار الملاحي للرسو في موانئ شمال أفريقيا بدلا من المحطات المركزية الأوروبية»، داعيا إلى التضامن المستمر بين جميع مشغلي الاتحاد الأوروبي المعنيين بهذه التدابير مع السعي لـ«تجنب أي اختلالات في المنافسة العادلة».



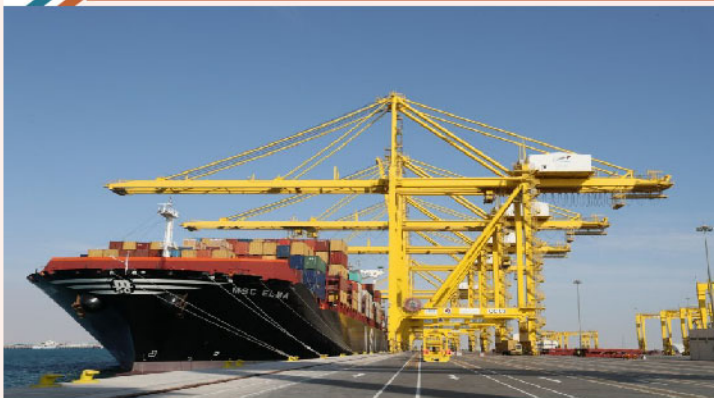
كشف تقرير صادر عن منتدى مالطا البحري «MMF»، عن وجود قلق بشأن «الخطر الوشيك» المتمثل في انسحاب كبريات شركات الشحن البحري من مالطا وفقدان مراكز إعادة الشحن في هذا البلد الأوروبي جاذبيتها لصالح مراكز أخرى خارج أوروبا، و تحديدا لصالح الموانئ المغربية والمصرية.

ونقل التقرير عن منتدى مالطا البحري، والذي يعد منصة مشتركة تجمع مختلف الكيانات والشركات التي تعمل في قطاع النقل البحري واللوجستي وتتخذ من مالطا مقرا لها، أن هذا يأتي بسبب ضريبة البيئة وانبعثات الكربون التي سيتم فرضها في الاتحاد الأوروبي ابتداء من العام المقبل.

وقال كيفن جي بورغ، الرئيس التنفيذي للمنتدى، إن «هناك سيناريو محتملا بأن تفقد مالطا دورها كمركز للشحن، إذ ستختار الدول والشركات موانئ خارج الاتحاد الأوروبي حيث لا يتم دفع مثل هذه الضريبة»، مؤكدا في الوقت ذاته أن «الأهداف الأوروبية المتعلقة بالمناخ والبيئة تستحق الثناء، غير أن خطط التنفيذ الحالية قد تجعلها عن غير قصد غير متوافقة مع المبادئ الأساسية لأوروبا فيما يتعلق بتحقيق الحياد الكربوني».

وأوضح «بورغ» أن فرق التكلفة بين موانئ الاتحاد الأوروبي وتلك التي تقع خارجه، ستصل على إثر اللوائح الأوروبية الجديدة المتعلقة بالكربون إلى ٣٤ مليون يورو سنويا عن كل مسار، مما سيدفع خطوط الشحن الرئيسية إلى البحث عن حلول بديلة»، مشيرا إلى أن «هذه الإجراءات ستدفع شركات النقل الكبرى إلى اتخاذ قرارات لا رجعة فيها لتجاهل مراكز إعادة الشحن في الاتحاد الأوروبي والتحول إلى موانئ خارج الاتحاد على غرار ميناء طنجة المتوسط في المغرب، وميناء بورسعيد بمصر».

الخطوط الملاحية تؤكد تأثرها بالتغيرات الجيو سياسية وانخفاض أسعار الشحن عالميا



أكدت شركة Linerlytica لتحليل عمليات الشحن البحري، إلى أن الانخفاض المفاجئ والعميق في أسعار شحن الحاويات في الربع الثالث كان بسبب محاولات شركة Maersk Lines لاستعادة حصتها في السوق.

وذهبت الشركة في تقريرها إلى أنه تم إنخفاض أسعار شحن الحاويات بشكل ملحوظ على مدار هذا العام حيث تعرضت أساسيات السوق لصدمة مزدوجة مع انخفاض الطلب وارتفاع القدرة الاستيعابية مع ترجمة المستويات القياسية للطلبات إلى عمليات التسليم.

يقول المحلل إن خفض سعر ميرسك كان وراء خسائر الربع الثالث

ونتيجة لذلك، قالت شركة Linerlytica إن شركة Maersk «تحولت» إلى خسارة أرباح قبل الفوائد والضرائب بقيمة ٢٧ مليون دولار أمريكي في الربع الثالث من هذا العام.

وقال التقرير: «بدلاً من التخلص من الطاقة الفائضة، عملت شركة ميرسك على إضافة طاقة جديدة بشكل نشط مع خفض أسعار الفائدة لاستعادة حصتها في السوق، حيث كان التخفيض الكبير للأسعار من قبل شركة ميرسك أحد الأسباب الرئيسية وراء الانخفاض الكبير في أسعار السوق في الربع الثالث».

وفي تحليلها، تشير شركة Linerlytica إلى انخفاض متوسط أسعار الشحن لشركة Maersk بنسبة ١٤٪ على أساس ربع سنوي، على الرغم من أن ٦٨٪ من إجمالي أحجامها تعتمد على عقود ثابتة.

بخلاف ذلك، رسم تقرير شركة دروري للنقل البحري، إن جميع شركات النقل تظهر علامات على العودة إلى ممارسات ما قبل وباء كورونا المتمثلة في السعي للحصول على حصة في السوق، حيث كانت هناك تعليقات واردة إلى شركة دروري من جهات اتصال للمصدرين والمستوردين "الشاحنين" أن بعض مقترحات الأسعار "مذهلة" من حيث أنها كذلك قليل

بخلاف ذلك، أكد التقرير أن معظم شركات الشحن ينصب تركيزها على الحفاظ على سلاسل التوريد في ظل خلفية غير مؤكدة للغاية من التوترات الجيوسياسية، بما في ذلك الحروب في أوكرانيا والشرق الأوسط، والشكوك الاقتصادية بما في ذلك علاقة الصين مع الولايات المتحدة ومتطلبات إضافة مرونة إلى العرض.

وبشكل أساسي، قال تقرير لشركة دروري للنقل البحري، إن جميع شركات النقل تظهر علامات على العودة إلى ممارسات ما قبل وباء كورونا المتمثلة في السعي للحصول على حصة في السوق، حيث كانت هناك تعليقات واردة إلى شركة دروري من جهات اتصال للمصدرين والمستوردين "الشاحنين" أن بعض مقترحات الأسعار "مذهلة" من حيث أنها كذلك قليل

كما ذكر التقرير أن هناك أسباب أخرى ترجع هذا الانخفاض في اسعار الشحن، حيث يُعتقد أن هذا يرجع على الأرجح إلى انخفاض مشاكل المياه في قناة بنما.

هاباغ لويدي مع انخفاض أرباحها في الأنتهر التسعة الأولى من عام ٢٠٢٣

وفي نفس السياق اختتمت شركة Hapag-Lloyd الأشهر التسعة الأولى من عام ٢٠٢٣ بأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بقيمة ٣٨ مليون دولار أمريكي (٣٥ مليون يورو) وأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك قدرها ٢٩ مليون دولار أمريكي (٢٧ مليون يورو) في الأشهر التسعة الأولى من عام ٢٠٢٣.

وبما أن القطاع الجديد لا يزال في طور المعالجة الجاري تشكيلها، فهي لا تعكس نتائج فترة تسعة أشهر كاملة. وهي تشمل حصص Hapag-Lloyd في ٢٠ محطة في أوروبا وأمريكا اللاتينية والولايات المتحدة والهند وشمال أفريقيا بالإضافة إلى مشاركات أخرى في البنية التحتية.

وذهب التقرير إلى أنه بفضل الزيادة في أحجام النقل في الربيع الثالث، ظلت الأحجام ثابتة تقريبًا لفترة التسعة أشهر مقارنة بعام ٢٠٢٢، وفي الوقت نفسه، أكدت الشركة أنه تم مواصلة تنفيذ أجندتنا الإستراتيجية، ووسعنا محفظة محطاتنا، وتعزيز رضا العملاء مرة أخرى من خلال تحسينات الجودة، ومع ذلك، فإن أسعار الشحن أقل من مستوى العام السابق.

وكما هو متوقع، انخفضت مرة أخرى في الربيع الثالث - وهو ما ينعكس في انخفاض الأرباح بكثير، واستجابة لذلك، فإن الشركة أكدت على أنها تعمل جاهدة لتقليل النفقات بشكل أكبر، مثل تحقيق وفورات في جانب المشتريات وإجراء تعديلات على شبكة خدماتنا. ومع ذلك، إذا لم تنتعش أسعار الفائدة الفورية، فقد نواجه بعض الفصول الصعبة في بيئة السوق الخافتة هذه.

وقال رولف هابن يانسن، الرئيس التنفيذي لشركة Hapag-Lloyd AG، بالنسبة لعام ٢٠٢٣ بأكمله، جعلت شركة Hapag-Lloyd التوقعات التي نشرتها في ٢ مارس أكثر تحدياً، من المتوقع الآن أن تتراوح الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بين ٤,٥ إلى ٥,٥ مليار دولار أمريكي (٤,١ إلى ٥ مليارات يورو) وأن تتراوح الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بين ٢,٤ إلى ٣,٤ مليار دولار أمريكي (٢,٢ إلى ٣,١ مليار يورو).

وتخضع هذه التوقعات لعدم اليقين نظرًا للصراعات الجيوسياسية العديدة، والضغط التضخمي المستمرة، واستمرار مستويات المخزون المرتفعة للعديد من العملاء.

وفي نفس السياق اختتمت شركة Hapag-Lloyd الأشهر التسعة الأولى من عام ٢٠٢٣ بأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك للمجموعة بقيمة ٤,٥ مليار دولار أمريكي (٤,٢ مليار يورو) وأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك للمجموعة بقيمة ٣,٠ مليار دولار أمريكي (٢,٨ مليار يورو).

كما بلغت أرباح المجموعة ٣,٤ مليار دولار أمريكي (٣,٢ مليار يورو)، وهذه النتائج أقل بكثير من مستوى العام السابق بسبب التغير الحاد في ظروف السوق.

ومع التوسع الإضافي في أعمالها في مجال المحطات، تم أيضًا تقسيم الأنشطة التجارية لمجموعة Hapag-Lloyd لأول مرة إلى قطاعات الشحن البحري والمحطات الطرفية والبنية التحتية.

وفي الأشهر التسعة الأولى من عام ٢٠٢٣، انخفضت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك في قطاع الشحن البحري إلى ٤,٥ مليار دولار أمريكي (٤,١ مليار يورو)، فيما انخفضت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك إلى ٣,٠ مليار دولار أمريكي (٢,٧ مليار يورو)، كما انخفضت الإيرادات إلى ١٥,٢ مليار دولار أمريكي (١٤,١ مليار يورو).

وأرجعت الشركة إلى أن هذا يرجع إلى انخفاض متوسط سعر الشحن بمقدار ١,٦٠٤ دولار أمريكي/ حاوية مكافئة (التسعة أشهر ٢٠٢٢: ٢,٩٣٨ دولار أمريكي/ حاوية مكافئة)، حيث انخفض هذا الرقم بشكل أكبر في الربيع الثالث من عام ٢٠٢٣، إلى ١,٣١٢ دولارًا أمريكيًا لكل حاوية مكافئة (الربيع الثالث من عام ٢٠٢٢: ٣,١٠٦ دولارًا أمريكيًا لكل حاوية مكافئة)، وكان أقل بكثير في العديد من الصفقات مقارنة بالفترة نفسها من العام السابق. في المقابل، تحسنت أحجام النقل في الربع الثالث، حيث ارتفعت بنسبة تقل قليلاً عن ٥ بالمائة لتصل إلى ٣,١١٠ حاوية مكافئة (الربيع الثالث من عام ٢٠٢٢: ٢,٩٧٥ حاوية مكافئة).

ونتيجة لذلك، كانت الأحجام المجمعة البالغة ٨,٩١٦ حاوية مكافئة في الأشهر التسعة الأولى من العام مساوية تقريبًا لتلك الموجودة في الفترة نفسها من العام السابق (٩ أشهر ٢٠٢٢: ٨,٩٨٧ حاوية مكافئة).

كما أشار تقرير صادر عن الشركة إلى أن نفقات النقل شهدت انخفاضًا على أساس سنوي بنسبة ١١ في المائة، لتصل إلى ٩,٦ مليار دولار أمريكي (٨,٩ مليار يورو)، ويرجع ذلك على وجه الخصوص إلى التطبيع المستمر لسلاسل التوريد العالمية بالإضافة إلى انخفاض متوسط سعر استهلاك الوقود بمقدار ٦١١ دولارًا أمريكيًا للطن (٩ أشهر ٢٠٢٢: ٧٥٥ دولارًا أمريكيًا / طن).

خط يانج مينج يحقق ٣,٥ مليار دولار خلال الربع الثالث

وفي نفس السياق أعلنت خط يانج مينج (Yang Ming) أنه حقق إيرادات تبلغ ٣,٥ مليار دولار أمريكي وأرباحًا تبلغ ٢٠٠ مليون دولار أمريكي في الربع الثالث من العام الجاري، وذلك عبر تقرير نشرته شركة يانغ مينغ للنقل البحري تقريرها المالي للربع الثالث من عام ٢٠٢٣. وظلت الإيرادات الإجمالية لشركة Yang Ming في الربع الثالث مستقرة مقارنة بالربعين السابقين، ومع ذلك، انخفضت أسعار الشحن مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي، مما أدى إلى انخفاض الإيرادات مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي.

وفقًا لأحدث توقعات نمو العرض والطلب في سوق الشحن لشركة Alphaliner، من المتوقع أن يصل معدل نمو العرض العالمي لسعة سفن الحاويات في عام ٢٠٢٣ إلى ٨,٤٪، و ١,٤٪ لمعدل نمو الطلب.

أما بالنسبة لتوقعات عام ٢٠٢٤، فيرتفع معدل نمو العرض إلى ٩,١٪، و ٢,٢٪ لمعدل نمو الطلب.

وقال يانغ مينغ في بيانه: "ستظل هناك فجوة كبيرة بين معدلات نمو العرض والطلب في عام ٢٠٢٤، مما يمثل تحديًا تشغيليًا ستحتاج شركات الشحن الدولية إلى معالجته، مع استمرار مشكلة اختلال التوازن بين العرض والطلب".

وأضافت شركة النقل البحري يانج مينج ومقرها تايوان: "من المتوقع أن يتأثر التطور الشامل لسوق الشحن بالتضخم العالمي المرتفع المستمر، والتوترات الجيوسياسية الدولية، وتعديلات السياسة التي تجريها المفوضية الأوروبية فيما يتعلق بنظام الإعفاء من كتلة الاتحادات (CBER)".

مصلحة الجمارك تصدر منشورا تذكيريا حول خطاب ضمان نظام السماح المؤقت

وحدد مدة السماح المؤقت بسنة ونصف السنة حيث نصت المادة على إعادة التصدير خلال سنة ونصف السنة من تاريخ الإفراج، ويجوز للوزير أو من يفوضه قبل التصدير مد هذه المدة لمدة أو لمدد أخرى بما لا يجاوز سنة، فإذا انقضت المدة أصبحت تلك الضريبة الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى شاملة الضريبة الإضافية واجبة الأداء، وجرمت المادة التصرف في البضائع التي أفرج عنها طبقا لهذا النظام بدون الرجوع لمصلحة الجمارك، كما تمت إضافة السلع والمستلزمات لتكون أعم وأشمل، وحتى لا يفرج عن مستلزمات الإنتاج بنظام الإفراج المؤقت مثل الأوعية والأغلفة ويفرج عن البضاعة بنظام السماح المؤقت، وذلك توحيدًا للمعاملة، وحتى لا يحدث ازدواج في تطبيق النظم الجمركية، كما تم توحيد الضريبة الإضافية لعدم الخلط أو الازدواج في التطبيق، وتقدير إيداع ضمان لما له من قوة تفوق التأمين في كفالة استيداع حقوق الخزنة العامة، كما أنطأ النص تحديد نسب الهالك وعوادم الصناعة وما إذا كانت لها قيمة من عدمه وفقًا لقرار من الجهة المختصة التي يحددها الوزير المختص بالتجارة والصناعة، وذلك لإعطاء النص مرونة في التطبيق.

فيما نصت المادة (٣٣) من القانون على:

تعفى بصفة مؤقتة من الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم المواد الأولية والسلع الوسيطة والمكونات المستوردة بقصد تصنيعها، وكذا مستلزمات إنتاج وتعبئة السلع المصدرة، والأصناف المستوردة لأجل إصلاحها أو تكملة صنعها ثم إعادة تصديرها. ويشترط للإعفاء أن يودع المستورد لدى المصلحة ضمانًا بقيمة الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم المستحقة، على أن يتم إعادة التصدير خلال سنة ونصف السنة من تاريخ الإفراج، ويجوز للوزير أو من يفوضه قبل التصدير مد هذه المدة لمدة أو لمدد أخرى بما لا يجاوز سنة، فإذا انقضت المدة أصبحت تلك الضريبة الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى شاملة الضريبة الإضافية واجبة الأداء.

كما تعفى مؤقتًا هذه المواد والسلع والأصناف من القواعد الاستيرادية المنصوص عليها في القوانين والقرارات الخاصة بالاستيراد.

ويحظر التصرف في تلك المواد والسلع والأصناف في غير الأغراض التي استوردت من أجلها إلا بعد موافقة المصلحة واستيفاء القواعد الاستيرادية وسداد الضرائب والرسوم السابق تقديرها حال استحقاقها والضريبة الإضافية من تاريخ دخول المواد والأصناف المشار إليها للبلاد حتى تاريخ السداد.

أصدرت مصلحة الجمارك، منشورا تذكيريا حول شروط وقبول خطابات الضمان طبقا لتعليمات البنك المركزي المصري، ولائحة قانون الجمارك رقم ٤٣٠ لسنة ٢٠٢١، والتي يتم تنفيذها عبر مديري عموم الوحدات الفرعية للسماح المؤقت.

ونصت التعليمات على أن يكون خطاب الضمان والتعزيز على محررات البنك ومدون عليهما عنوان وتليفونات وفاكس البنك، بالإضافة إلى إثبات تاريخ التحرير وتاريخ الاستحقاق وألا يقل عن سنة، بالإضافة إلى مبلغ خطاب الضمان يكون واضح ومفقط.

كما ذهبت التعليمات إلى أن يكون الخطاب بخصوص ضمان سداد الرسوم والضرائب الجمركية عن شهادة وبرقم محدد وتاريخ محدد لأنواع الوارد بنظام السماح المؤقت.

كما نصت التعليمات على أن يشمل الخطاب عبارة (غير مشروط وغير قابل للإلغاء) وذلك طبقا لمنشور الإجراءات رقم ١٤ / ٢٠١٥ وعدم وجود أي عبارات تتعارض مع عبارة (غير مشروط وغير قابل للإلغاء).

كما أن يحرر على خطاب الضمان عبارة (البنك لم يتعد الحد المسموح به من البنك المركزي) مضافا إليها رقم التسجيل لدى البنك المركزي.

كما يتم التوجه لخطاب إلى رئيس الإدارة المركزية للسماح المؤقت ورد الضريبة، كما أن أي كشط أو تعديل على خطاب الضمان أو التعزيز يكون محتوما بخاتم البنك أو الفرع مصدر الضمان أو قطاع عمليات البنك (مركزية خطابات الضمان) وموقع عليه بتوقيعين (أ ، ب) .

كما يحمل خطاب الضمان (٢) توقيع (أ، ب)، كما يشمل خطاب التعزيز على تاريخ الاستحقاق وتاريخ التحرير ورقم خطاب الضمان الصادر ومبلغ الضمان ورقم شهادة الوارد.

يذكر أن قانون الجمارك الموحد نص في مادته رقم "٣٣" على ما يعرف بالسماح المؤقت، حيث نص على أنه ينطبق على المواد الأولية والسلع الوسيطة والمكونات المستوردة بقصد تصنيعها، وكذا مستلزمات إنتاج وتعبئة السلع المصدرة، والأصناف المستوردة لأجل إصلاحها أو تكملة صنعها ثم إعادة تصديرها.

ويرد الضمان المشار إليه بنسبة ما تم نقله من المصنوعات أو البضائع بمعرفة المستوردين أو عن طريق الغير إلى منطقة حرة أو منطقة اقتصادية ذات طبيعة خاصة أو تصديرها إلى خارج البلاد أو بيعها إلى جهات تتمتع بالإعفاء الكلي من الضرائب والرسوم.

ويرد ما يوازي قيمة الإعفاء الجزئي من الضرائب والرسوم المستحقة على المنتج النهائي أو البضائع المشار إليها في هذه المادة إذا تم البيع لجهات تتمتع بإعفاء جزئي.

وإذا كانت العمليات الصناعية التي تمت على المواد والأصناف المشار إليها قد غيرت معالمها بحيث يصعب معها الاستدلال على عينيتها، فيكتفى بأن تكون المنتجات المصدرة مما يدخل في صنعها عادة الأصناف المستوردة ذاتها وذلك وفقاً لقرار الجهة المختصة التي يحددها وزير التجارة والصناعة، وتحدد هذه الجهة نسب الهالك وعوادم الصناعة، وما إذا كانت لها قيمة.

وتحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون القواعد والإجراءات المنظمة للسماح المؤقت ونظم رد الضمان المشار إليه ”.

يذكر أن السماح المؤقت نظام خاص للاستيراد بدون سداد رسوم جمركية بل بضمانات معينة لاستيراد خامات ومدخلات إنتاج وسلع وسيطة وذلك لتصديرها بعد تصنيعها والتصدير إلزامي في خلال مدة يحددها القانون من تاريخ إذن الإفراج.

الإسكندرية لتداول الحاويات تقرر رفع رأس المال بقيمة ٧٤٤,٨ مليون جنيه



أعلنت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات، عن تدعيم المركز المالي لها من خلال زيادة رأس المصدر والمدفوع تمويلاً من رصيد الاحتياطي النظامي في ٣٠ يونيو الماضي.

وأوضحت الشركة في بيان لها مؤخراً، أنه تقرر زيادة رأس المال المرخص به إلى ٢ مليار جنيه لاستيعاب الزيادة المقترحة في رأس المال المصدر والمدفوع.

وتقرر زيادة رأس المال المصدر والمدفوع بمبلغ ٧٤٤,٨٧ مليون جنيه بما يعادل توزيع سهم مجاني لكل سهم تمويلاً من رصيد الاحتياطي النظامي.

وأكدت أنها سجلت صافي ربح بلغ ٩٧٩,٩٧ مليون جنيه منذ بداية يوليو حتى نهاية سبتمبر ٢٠٢٣، مقابل ٦٦٩,٢ مليون جنيه أرباحاً خلال الفترة المقارنة من العام المالي السابق.

وارتفعت إيرادات الشركة خلال الثلاثة أشهر الأولى من العام المالي الجاري إلى ١,١ مليار جنيه، مقابل ٨٥١,٤٥ مليون جنيه خلال الفترة المقارنة من العام المالي السابق.

وبلغت تكلفة الحصول على الإيراد خلال الثلاث أشهر الماضية ٢٥٧,٥ مليون جنيه، مقابل ٢١٨,٨ مليون جنيه خلال نفس الفترة من العام الماضي.

وكانت قد انخفضت حصة القطاع العام في شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة “ التابعة للقابضة للنقل البحري والبري”، وذلك بعد استحواذ صناديق خليجية مؤخراً على نسب محددة من أسهم الشركة، وصلت إلى قرابة ٥٢٪.

وقبل عملية تلك الاستحواذات كانت تتوزع نسب ملكية الشركة بين الشركة القابضة للنقل البحري والبري بنسبة ٥٥,٣٦٪، وهيئة ميناء الإسكندرية إلى ٣٩,٦٤٪، بالإضافة إلى ٥٪ نسبة التداول الحر بالبورصة المصرية.

« خالص التقرير الى التخلص من السفن القديمة

تقرير دولي: ٢٠٪ من سفن الحاويات عالمياً تزيد عمرها عن ٢٠ عاماً

قالت شركة Alphaliner المتخصصة في أبحاث النقل البحري، إن ٢٠٪ من أسطول سفن الحاويات العالمية يبلغ عمره ٢٠ عاماً أو أكثر. وتشير التقديرات إلى أن ١٢٠٠ سفينة من الأسطول النشط المكون من ٥٨٩٠ سفينة يبلغ عمرها ٢٠ عاماً على الأقل، ويشمل ذلك حوالي ٢,٩ مليون حاوية نمطية.

وحسب تقرير “ حصلت عليه نافذة الملاحه “ فإن العديد من هذه السفن القديمة صغيرة نسبياً، حيث يوجد ٣١٤ سفينة فقط بسعة ٣٠٠٠ حاوية مكافئة وما فوق، في حين أن ٨٨٦ سفينة بسعة أقل من ٣٠٠٠ حاوية مكافئة.

وفيما يتعلق بمزودي الحمولة، فإن شركة Global Ship Lease هي المالك غير العامل الذي يمتلك أكبر عدد من السفن القديمة، مع ٢٥ سفينة يبلغ عمرها ٢٠ عامًا وما فوق، تليها Costamare و Danaos و Conbulk مع ١٥ سفينة لكل منها.

ونظراً للعدد الكبير من السفن القديمة في الأسطول الحالي، ينبغي أن تكون هناك إمكانية هدم عالية خلال الأشهر القليلة المقبلة.

كما أنه مع ذلك، فقد ذكرت Alphaliner أن العديد من هذه السفن، التي هي في حالة جيدة، يمكن أن تستمر في التداول في الأسواق التي لا يوجد فيها سوى القليل من الاستبدال.

ومن المتوقع أن تصل عمليات تسليم السفن الجديدة إلى ٢,٤ مليون حاوية مكافئة هذا العام، و ٣ ملايين حاوية مكافئة في عام ٢٠٢٤، وما يقرب من ٢ مليون حاوية مكافئة في عام ٢٠٢٥، مقارنة بمليون حاوية مكافئة من القدرات الجديدة التي يتم تسليمها في المتوسط كل عام على مدار العقد الماضي.

على هذا النحو، ذهب التقرير، إلى أنه يجب أن يكون التخلص من السفن القديمة أكثر طموحاً حتى يكون له أي تأثير ملموس على الطاقة الفائضة سريعة الارتفاع.

كما ذهب التقرير، إلى أن الخط السويسري MSC يعد أكبر مالك لسفن الحاويات القديمة، حيث يمتلك المشغل الذي يقع مقره في جنيف حالياً ٢١٢ سفينة بسعة ٧١٨٠٠٠ حاوية مكافئة، أي ما يقرب من ٢٥٪ من السفن الموجودة التي يبلغ عمرها ٢٠ عامًا وما فوق.

كما لاحظت Alphaliner، "من اللافت للنظر أن ١٤٥ سفينة من أصل ٣٣٠ سفينة مستعملة اشترتها MSC منذ أن شرعت في موجة شراء تاريخية في أغسطس ٢٠٢٠ هي سفن حاويات يبلغ عمرها ٢٠ عامًا أو أكثر."

في هذا الشهر، "نوفمبر"، اشترت MSC السفينة MSC Magni-tude VII التي تم بناؤها عام ٢٠٠٣ والتي تبلغ سعتها ٦,٩٧٦ حاوية مكافئة (والتي كان اسمها Northern Magnitude) من شركة Norddeutsche Reederei.

كما تعد شركة ميرسك لاين ثاني أكبر مالك للحمولة الأقدم، مع ٤٨ سفينة في هذه الفئة العمرية، تليها شركة إيفرجرين (٣٦ وحدة)، والناقلة الإندونيسية تانتو إنتم لاين (٢٣) وهاباج لويد (٢٠).

«في ردها على أحد الشركات

الجمارك: عدم إعفاء خدمة النولون من الضريبة على القيمة المضافة

وأكدت رئيس الإدارة المركزية لبحوث الإعفاءات بوزارة المالية، أنه سبق للمصلحة دراسة الاتفاقية الثقافية الموقعة بين جمهورية مصر العربية وجمهورية ألمانيا والصادر بالموافقة عليها القرار الجمهوري رقم ٨٥ لسنة ١٩٨٤ والتي نصت المادة ٤ منها على "تقوم حكومة جمهورية مصر العربية بإعفاء جميع المواد والمعدات (بما فيها السيارات وكذلك المواد والمعدات اللازمة لبناء وصيانة المباني والمنشآت وكذلك المواد والمهمات اللازمة للحلقات الدراسية والبرامج التعليمية والمعارض) التي تستوردها حكومة ألمانيا أو إحدى المؤسسات المذكورة تحت البند (١) للأغراض الرسمية أو لصالح مشروع يعمل به الخبير من رسوم الجمارك والاستيراد والتصدير والرسوم والضرائب العامة الأخرى.

كما يتضح من النص سالف الذكر أن الإعفاء ينصب على سلع معينة واردة بالنص ولا يتضمن على إعفاء الخدمات من الضريبة على القيمة المضافة.

وأكدت "متى" إلى أنه وفقاً لنص المادة ٤ من الاتفاقية الموقعة بين الطرفين فإنه يتعذر الموافقة على إعفاء خدمة النولون وذلك عن الرسائل الواردة لصالح الجهات الواردة بالاتفاقية من الضريبة على القيمة المضافة.

أكدت مصلحة الجمارك على عدم إعفاء خدمة النولون من الضريبة على القيمة المضافة، وذلك عن الرسائل الواردة لصالح الجهات الواردة بالاتفاقية الثقافية الموقعة بين جمهورية مصر العربية وجمهورية ألمانيا الاتحادية والصادر بالموافقة عليها القرار رقم ٥٨ لسنة ١٩٨٤.

جاء ذلك عبر منشور تعريفات رقم ٦٢ لسنة ٢٠٢٣، والصادر بناءً على خطاب تيريز ابراهيم متى رئيس الإدارة المركزية لبحوث الإعفاءات بوزارة المالية، والموجه لرئيس الإدارة المركزية للتعريف والقيمة والمنشأ بمصلحة الجمارك.

وأشارت "متى" في خطابها إلى أنها تلقت استفسار حول الإفادة بالرأي عما إذا كان الإعفاء من الضريبة على القيمة المضافة الواردة بالاتفاقية الثقافية الموقعة بين مصر وألمانيا والصادر بالموافقة عليها القرار الجمهوري رقم ٥٨ لسنة ١٩٨٤ يمتد ليشمل خدمات النولون وذلك للبيانات الجمركية الواردة لصالح الجامعة الألمانية الدولة وذلك في ضوء المناقضة المقدمة من إدارة المراجعة مأمورية المنافذ الجمركية مصلحة الضرائب المصرية - قيمة مضافة والتي تطالب فيها بتحصيل ضريبة القيمة المضافة على تلك الخدمات.

وتوضح انتقادات قبول إعلام المنشأ المدون على الفاتورة ضمن اتفاقية المشاركة الأوروبية

أصدرت مصلحة الجمارك منشور اتفاقيات رقم ٤٥ لسنة ٢٠٢٣ بشأن قبول إعلام المنشأ المدون على صورة فاتورة والمقدم كـمستند إثبات منشأ لتطبيق اتفاقية المشاركة المصرية الأوروبية، وذلك عبر أمل أحمد محمد عبدالله مديراً عاماً للإدارة العامة للاتفاقيات الدولية والتعاون الدولي بالإدارة المركزية للتعاون الدولي بقطاع النظم والإجراءات الجمركية بمصلحة الجمارك.

وأشارت مسنولة مصلحة الجمارك، إلى أن المنشور يأتي بعد ورود العديد من الاستفسارات بالمواقع التنفيذية العديدة بهذا الشأن.

ونص المنشور على أن وفقاً لتعليمات قطاع الاتفاقيات بوزارة التجارة والصناعة في هذا الشأن فإن المادة ٢٢ من بروتوكول قواعد المنشأ الأوروبية متوسطة قد نصت بوضوح على الاشتراطات الخاصة بإصدار إعلام منشأ يوروميد ولم تشترط أن يكون المستند أصل أو صورة.

وصدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٥ لسنة ٢٠٠٢ بشأن الموافقة على الاتفاق الاوروبى المتوسطى لتأسيس مشاركة بين مصر والاتحاد الاوروبى .

ومن أمثلة السلع التى تتمتع بالإعفاءات المقررة - تغطى اتفاقية المشاركة المصرية الاوروبية التجارة فى السلع الصناعية والسلع الزراعية والسلع الزراعية المصنعة، فمثلا بالنسبة للسلع الصناعية فيتم بمقتضى الاتفاقية تحرير التجارة فى السلع الصناعية بين الطرفين من كل القيود الكمية والتعريفات الجمركية وفقا لجدول سلعية وزمنية موضحة فى الاتفاقية وذلك على الوجه التالى:

وبالنسبة للصادرات المصرية من السلع الصناعية، فتتيح الاتفاقية لمصر ان تتمتع صادراتها الصناعية الى بلدان الاتحاد الاوروبى بالإعفاء من الرسوم الجمركية وأية رسوم أخرى ذات أثر مماثل وذلك فور دخول الاتفاق حيز النفاذ.

أما بالنسبة لصادرات الاتحاد الاوروبى لمصر من السلع الصناعية فيتم اعفائها من الرسوم الجمركية وأية رسوم أخرى ذات أثر مماثل ودون أى قيود كمية أو قيود أخرى ذات أثر مماثل وذلك طبقا للبرنامج الزمنى حددته الاتفاقية.

وتابع المنشور ان أركان إعلان المنشأ هي (النص، ورقم التصريح، وتوقيع حي للمورد)، وبالتالي فإنه لا يوجد ما يحول دون قبول إعلان المنشأ الوارد على صورة فاتورة والممهور بتوقيع حي للمورد، مع مراعاة سائر أحكام بروتوكول قواعد المنشأ الأورومتوسطية.

كانت قد وقعت مصر و الاتحاد الاوروبى (١٥ دولة) فى ٢٥ يونيو ٢٠٠١ ببروكسل اتفاقية لإقامة منطقة تجارة حرة بين الطرفين فى مدة اقصاها ١٢ عاما من دخول الاتفاقية حيز التنفيذ (تحرير تدريجى) بينما يمتد تحرير الواردات المصرية من السلع الصناعية ذات المنشأ الاوروبى الى ١٦ سنة .

وبموجب الاتفاقية يدخل الاتفاق حيز النفاذ فى اليوم الاول من الشهر الثانى التالى للتاريخ الذى تخطر فيه الاطراف بعضها البعض باستكمال اجراءات التصديق.

ويسرى الاتفاق لمدة غير محدودة (مفتوح) ولأى من الطرفين ان ينهى هذا الاتفاق باخطار الطرف الاخر، وينتهى سريان هذا الاتفاق بعد ستة أشهر من تاريخ هذا الاخطار.

الخط الملاحي MSC يفوز بلقب أفضل خط شحن آسيا أفريقيا للمرة الرابعة

اعلن الخط الملاحي السويسري MSC، عن تتويجه للمرة الرابعة كأفضل خط شحن - آسيا - أفريقيا، وذلك خلال حفل توزيع جوائز الشحن والخدمات اللوجستية وسلسلة التوريد الآسيوية والمعروف بـ (AFLAS) .

وأكدت الشركة السويسرية، أن هذه تعد المرة الرابعة التى تحصل فيها MSC على هذه الجائزة بعد فوزها فى أعوام ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢٢، مشيرة إلى أن هذا الفوز فى عام ٢٠٢٣ يعكس على الأداء القوي والمستمر فى ربط آسيا وإفريقيا.

خدمات جديدة ومحسنة لخدمة عملائها

وعلى سبيل المثال، فقد تمت ترقية خدمة Africa Express الخاصة بنا بخدمة مباشرة جديدة فى أبيدجان، مما يوفر التبادل المباشر والسريع مع الأسواق الرئيسية فى آسيا مثل الصين، وذلك من خلال إسقاط خدمة كولومبو على خدمة Ingwe و Africa Express، كما تمكنت الشركة أيضا من تقليل وقت العبور بمقدار يومين حتى أول خدمة POD.

ومؤخرًا، عززت MSC أيضًا استثماراتها المستمرة فى إفريقيا مع AGL (Africa Global Logistics) لتوفير حلول متعددة الوسائط بدءًا من التخزين والتخزين للحاويات المبردة، وكذا الحلول اللوجستية الأخرى.

كما أنه من خلال الاستفادة من بصمتها اللوجستية المزدهرة فى أفريقيا، تدعم AGL أيضًا محطات الحاويات البحرية الإنتاجية، بالإضافة إلى المحطات متعددة الأغراض وعمليات السكك الحديدية الفعالة.

جيلبرت كابيليني، نائب رئيس MSC لخطوط آسيا .. واجهنا تحديات عالمية

وقال جيلبرت كابيليني، نائب رئيس MSC لخطوط آسيا: "كصناعة، واجهنا تحديات عالمية مختلفة فى العام الماضى، بدءًا من ازدحام الموانئ وحتى التباطؤ الاقتصادى، ورغم ذلك ظللنا ثابتين فى فهم احتياجات الشحن الفريدة لعملائنا وفى التكيف مع ظروف الصناعة لمساعدتهم على التغلب على هذه التحديات.

وأضاف أن هذه الجائزة تعد بمثابة شهادة على ثقة عملائنا ورضاهم عن حلولنا وخدماتنا وشراكتنا المستمرة معهم، مؤكدا على أن الشركة ستظل ملتزمة بخدمتهم بشكل أفضل.

وتنظم مؤسسة Asia Cargo News، وتعتمد ترشيحات ونتائج AFLAS على تصويتات الشاحنين والعملاء وأصحاب المصلحة فى الصناعة، بالإضافة إلى القراء والمشاركين فى منصة الأخبار.



شركة CMA CGM تعدل خدمات تربط دول شرق «المتوسط» و مالطا وليبيا ومصر

يذكر أن الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية قد شهد افتتاح محطة "تحيا مصر" متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية في يونيو الماضي والتي تديرها شركة cma-cgm الفرنسية، وذلك في إطار خطة مصر للتحويل لمركز لوجستي وتجاري عالمي، من خلال مشروعات قومية عملاقة تشمل إنشاء عدد من المحاور والممرات اللوجستية تربط البحرين الأحمر والمتوسط، وتشديد الموانئ المتطورة والمناطق الصناعية مع تحديث منظومات الإدارة والجمارك لزيادة التنافسية وفقاً للمعايير العالمية المتعارف عليها، بما يحقق زيادة الدخل القومي لاسيما بالعملات الأجنبية وتوفير فرص عمل متميزة للشباب وتعتبر محطة تحيا مصر من أهم المشروعات التي تنفذها الوزارة في مجال النقل البحري.

كما تعد إحدى الروافد الرئيسية للمحطة اللوجستية التي تم إنشاؤها خلف الميناء ما أسهم في رفع تصنيف ميناء الإسكندرية والهدف من هذه المحطة أن تكون ذكية خضراء تعمل بأفضل الوسائل الحديثة في شحن وتفريغ وتداول البضائع سواء حاويات أو البضائع العامة، جرى الان عمل البنية التحتية لربط المحطة بشبكة السكك الحديدية وذلك حتى يتسنى نقل البضائع الى الموانئ الجافة في جمهورية مصر العربية.

كما تشتمل المحطة على ساحات تداول تبلغ نصف مليون متر مربع، وتنقسم إلى 3 محطات تداول (حاويات - بضائع عامة - سيارات)، وقادرة على تداول من 12 إلى 15 مليون طن بضائع سنوياً واستقبال من 6 إلى 7 سفن ذات حمولات كبيرة في نفس الوقت.

كما أن أطوال أرصفة المحطة تقدر بحوالي 2450 متراً طولياً مما يؤهل المحطة لاستقبال السفن ذات الحمولات الكبيرة حيث ان أقصى عمق يصل الى 17,50 متراً.



أعلنت شركة CMA CGM - قسم الخطوط البحرية القصيرة عن إعادة توزيع 3 خدمات والتي تحمل مسمى "TULYB و GTL و GETEX" والتي تعمل بين تركيا واليونان وقبرص ومصر ولبنان ومالطا وليبيا.

وأشارت الشركة عبر منشور لها أنه من المقرر أن تكون التغييرات سارية اعتباراً من الأسبوع الخامس والأربعين من العام.

وأكدت الشركة على أنه من المقرر أن يتناول إعداد خدمة TULYB الجديد أسواق تركيا واليونان/بيريوس وقبرص ومصر وليبيا، علاوة على ذلك، ستتوقف خدمة GETEX في نفس الأسبوع (الأسبوع الخامس والأربعين)، في حين سيتم تقديم جميع الممرات مباشرة عبر TULYB و GTL و EMED فقط لرحلات من بيروت - ليماسول.

كما ستبدأ هذه الخدمات الأسبوعية المنقحة من ميناء أليجا التركي في 7 نوفمبر ومن ميناء سالونيك اليوناني في 10 نوفمبر.

وذكرت الشركة أن الميزات الرئيسية لخدمة TULYB هي أنها تضم أسطول مكون من ثلاث سفن بحمولة 1300 حاوية مكافئة، فيما سيكون التناوب هو أليجا (تركيا) / جمليك (تركيا) / جبزي (تركيا) / أمبارلي (تركيا) / بييرايوس (اليونان) / ليماسول (قبرص) / ميناء الإسكندرية القديم (مصر) / مصراتة (ليبيا) / أليجا (تركيا)

كما سيكون تردد الخدمة أسبوعياً، في حين ستكون مدة العبور من أمبارلي إلى مصراتة 11 يوماً ومن بييرايوس إلى ليماسول ثلاثة أيام.

أما الميزات الرئيسية لخدمة GTL أنها تشمل أسطول مكون من أربع سفن بحمولة 1100 حاوية مكافئة للسفينة، كما سيكون التناوب هو سالونيك (اليونان) / ليماسول (قبرص) / دمياط (مصر) / بيروت (لبنان) / إسكندرون (تركيا) / مالطا / طرابلس (لبنان) / مصراتة (ليبيا) / سالونيك.

ومن المقرر أن يكون التردد أسبوعياً، فيما ستكون مدة العبور من سالونيك إلى ليماسول يومين، ومن سالونيك إلى دمياط ثلاثة أيام، ومن سالونيك إلى الإسكندرون سبعة أيام، ومن الإسكندرون إلى طرابلس ستة أيام.

خط هاباج لويدي يقرر تعزيز خدمة Adriatic Sea Express بإضافة بعض موانئ مصر



أعلنت شركة Hapag-Lloyd أنه سيتم إدراج ميناء الإسكندرية في مصر في خدمة (Adriatic Sea Express (ADX بدءاً من ديسمبر 2023. وحسب منشور صادر عن الشركة أنه من المقرر أن يكون تناوب الخدمة المحدث على النحو التالي:

بيريوس، اليونان - الإسكندرية، مصر - دمياط، مصر - كوبر، سلوفينيا - البندقية، إيطاليا - ريكا، كرواتيا - أنكونا، إيطاليا - بييرايوس، اليونان. ووفقاً لشركة النقل البحري الألمانية، فإن أول زيارة للميناء للدورة الجديدة ستكون بييرايوس، ومن المتوقع أن تصل السفينة تشارم إلى الميناء اليوناني في 3 ديسمبر.

وحسب تقرير صادر عن هيئة ميناء دمياط، فقد استحوذ خط هاباج لويدي على النسبة الأكبر بين الخطوط الملاحية المتداولة للحاويات بشركة دمياط لتداول الحاويات خلال العام الماضي ٢٠٢٢، حيث استحوذ على نسبة ٤٦,٩٪ من إجمالي المتداول بالميناء مقارنة ٤٩,١٪ خلال عام ٢٠٢١ بنسبة انخفاض قدرها ٤,٥٪.

ويأتي خط CMA-CGM الفرنسي كثاني الخطوط الملاحية العالمية بميناء دمياط خلال العام الماضي بنسبة مساهمة بلغت ١٨,٦٪، وذلك مقارنة بنحو ١٤,٧٪ بزيادة قدرها ٢٦,٥٪.

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

وخلال مايو الماضي استقبل السيد اللواء بحري رفيق جلال - العضو المنتدب التنفيذي لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع وقداً من المركز الإقليمي للخط الملاحى هاباج لويدي "Hapag-Lloyd" بإيطاليا ممثلاً في هنر مايور - رئيس قطاع التشغيل منطقه أوروبا، و كريس شيمت - مدير عام منطقه شرق المتوسط، و عمرو إسماعيل - مدير عمليات مصر، و عوض مرعى - مدير متابعه أداء ميناء دمياط.

وقد أعلن الخط الملاحى Hapag-Lloyd وتحالف THE A عن خطته المستقبلية فيما يتعلق بالتعاون مع شركة دمياط لتداول الحاويات باعتبارها انها الميناء الرئيسي Hub Port للخط الملاحى في البحر المتوسط وانه شريك رئيسي للشركة.

الحوافز والتسهيلات الممنوحة للمستثمرين

ميناء دمياط يمد حوافز التخزين لبضائع الحديد والخردة والأبلاكاش حتى يونيو المقبل

ونصت المادة الرابعة على أن تُخفض الفئات الواردة بقرار هيئة ميناء دمياط رقم ٥٠٠ لسنة ٢٠١٩ المشار إليه، وذلك بنسبة ٤٠٪ للبضائع العامة وبنسبة ١٠٪ لباقي أنواع البضائع.

ونص القرار رقم ٥٠٠ لسنة ٢٠١٩ على أن يتم تحصيل مقابل تداول ١,٥ جنيه عن كل طن بضائع صب سائل، ١,٧٥ جنيه عن كل طن بضائع عامة، ٢ جنيه عن كل طن للصب الجاف التنظيف «الغلال والحبوب»، ٢,٥ جنيه لكل طن بضائع صب غير نظيف (فحم، كلينكر) .

وأكدت مصادر بغرفة ملاحه دمياط، أن القرار يأتي تشجيعاً للتخزين داخل الميناء، في الوقت الذى تسعى الهيئة فيه إلى زيادة الطاقة الاستيعابية بالميناء، وحتى لا يتم ما قامت به شركات الشحن والتفريغ بميناء الإسكندرية، والتي أنشأت ساحات تخزينية خارج الميناء، وذلك بسبب الارتفاعات المتتالية فى أسعار التخزين داخل الميناء.

وأوضحت المصادر أن الميناء حصلت مؤخراً على قرار مجلس الوزراء بإعادة تخصيص مساحة ١٦٣,٧٨ فدان من الأراضى المملوكة للدولة ملكية خاصة، ناحية محافظة دمياط، لصالح الهيئة وذلك نقلاً من الأراضى المخصصة لهيئة المجتمعات العمرانية، وبالتالي سيكون هناك توسعات فى الساحات التخزينية خلال الفترة المقبلة بالميناء.

قرر مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط تجديد الحوافز والتسهيلات الممنوحة للمستثمرين بالميناء، والتي تم تنفيذها من ٢٠٢٠ وكان من المفترض انتهاءها خلال أبريل المقبل، ليتم مد العمل بتلك الحوافر حتى نهاية يونيو المقبل.

ووفقاً لقرار ميناء دمياط رقم ٦٦١ لسنة ٢٠٢٣ "الذي اطلعت عليه المال" نص على أن يتم العمل بموجب تلك الحوافر وفقاً لقرار هيئة الميناء رقم ٨٤٥ لسنة ٢٠٢٠ بشأن منح حوافر وتسهيلات للمستثمرين بميناء دمياط.

وتنص المادة الأولى من القرار على أن تخفض بنسبة (١٠٪) من فئات المحاسبة لساحات تخزين (الحديد- الخردة - الأبلاكاش - المعدات البترولية) .

كما كان ينص القرار على أن يتم إيقاف تحصيل مقابل إشراف الهيئة على أعمال الشحن والتفريغ لبكر الحديد الذى يتعدى وزنه ٢٠ طن/بكرة.

وبموجب المادة الثالثة - تم مد فترة السماح لتخزين البضائع فى المخازن والساحات الواردة بقرار هيئة ميناء دمياط رقم ٩٠٤ لسنة ٢٠١٨ المشار إليه لتصبح ٦٠ يوماً بدلاً من ٤٥ يوماً.

ونصت المادة الرابعة على أن تخفض الفئات الواردة بقرار هيئة ميناء دمياط رقم ٥٠٠ لسنة ٢٠١٩ المشار إليه، وذلك بنسبة ٤٠٪ للبضائع العامة وبنسبة ١٠٪ لباقي أنواع البضائع.

كانت هيئة ميناء دمياط أصدرت قراراً فى ٢٠١٨ ينص على منح الهيئة مقابل إشراف يصل فى البضائع العامة إلى ٣ جنيهات للطن، والذى يقع الحديد اللقائف ضمنه، بينما يبلغ فى الصب الجاف ٣ جنيهات للطن، والصب الجاف غير التنظيف ٤ جنيهات للطن.

ميناء دمياط تؤكد على بدء تطبيق الحجز المسبق للشاحنات

كما أكدت الهيئة عبر منشور " اطلعت عليه نافذة الملاحه " أنه سيتم إنتهاء التشغيل التجريبي صباح يوم الأحد ٣ ديسمبر المقبل، على أن يتم اعتباراً من الاحد الساعة العاشرة صباحاً لن يسمح لأى شاحنة نقل صادر حاويات أو طلبات إرسال حاويات بالدخول عبر منافذ ميناء دمياط إلا إذا تم إدراج رقم البيان الجمركي الصادر أو رقم طلب الإرسال بتطبيق الحجز المسبق للشاحنات .

أكدت هيئة ميناء دمياط أنه سيتم اعتباراً من الأحد المقبل، وفى تمام الساعة العاشرة صباحاً بدء التشغيل التجريبي لإستكمال منظومة الحجز المسبق لشاحنات نقل الحاويات المصدرة عبر ميناء دمياط (Booking) بإدراج رقم البيان الجمركي الصادر على تطبيق الحجز المسبق المعمول به حالياً من خلال الدخول على الرابط الهيئة العامة (https://eservice.dpa.gov.eg) .

وفي يونيه من العام الماضي، عقدت هيئة ميناء دمياط اجتماعاً مع أصحاب الشاحنات العاملة بالميناء لتطبيق الحجز المسبق للشاحنات على البوابة الإلكترونية للميناء، حيث قررت هيئة الميناء دمياط تنفيذ القرار تجريبياً بدءاً من ١٩ يونيو من العام الماضي.

وقررت هيئة ميناء دمياط تفعيل دورة العمل الآلية والتي تتضمن عدم السماح لأي شاحنة نقل تحمل حاوية صادر بالدخول الميناء ما لم تكن أنهت الإجراءات الآلية لعملية تسجيلها على التطبيقات الآلية المعدة لذلك.

وأشارت إلى أنه من المقرر دعوة أصحاب تراخيص مزاوله نشاط النقل الصادرة من هيئة ميناء دمياط والسارية بالإضافة إلى دعوة مستخلصي جمارك دمياط الحاصلين على تراخيص مزاوله نشاط التخليص الجمركي والمسجلين لدى الهيئة لعقد اجتماع ، للتدريب على التطبيقات الآلية الخاصة بدورة عمل دخول الحاويات الصادر والتي تستمر لمدة ٣ أيام.

كما أكدت الهيئة عبر منشور “ اطلعت عليه نافذة الملاحه “ أنه سيتم إنتهاء التشغيل التجريبي صباح يوم الأحد ٣ ديسمبر المقبل، على أن يتم اعتباراً من الاحد الساعة العاشرة صباحاً لن يسمح لأي شاحنة نقل صادر حاويات أو طلبات إرسال حاويات بالدخول عبر منافذ ميناء دمياط إلا إذا تم إدراج رقم البيان الجمركي الصادر أو رقم طلب الإرسال بتطبيق الحجز المسبق للشاحنات .

وأوضحت الهيئة عبر منشور لها تم توزيعه على المصدرين، أنها تأمل من أصحاب الشأن المصدرين، ومناديبهم وأصحاب شاحنات نقل الحاويات وأصحاب تراخيص النقل ومناديبهم حسن التعاون كسابق عهدنا بهم.

وأوضحت الهيئة أن هذا يأتي حرصاً منها على مصلحة جموع المتعاملين معها وتنفيذاً لتوجيهات القيادة السياسية وتعليمات الفريق وزير النقل بالإعتماد على النظم الآلية الحديثة والمتطورة وبما يضمن إلغاء المستندات الورقية، وتقليل الوقت، وتخفيض التكلفة والتعامل بشفافية مع جميع المتعاملين بهيئة الميناء وفي إطار تطوير دورات العمل الآلية.

رغم صدور تعريف واضح من تنعبة خدمات النقل الدولي

شركات الملاحه تطالب بتطبيق تعليمات التسجيل المسبق للشحنات بخصوص السفن الجواله

يذكر أن جمارك ميناء دمياط تطالب شركات الملاحه بضرورة تعديل تاريخ شحن البضائع كشرط للحصول على الرقم التعريفي للتسجيل المسبق للشحنات “ ACID “ وهو الأمر الذي من الصعب تنفيذه “ حسب شركات الملاحه “ ، حيث يرتبط بتاريخ الشحن أمور أخرى تتعلق بالقانون البحري الدولي، وشركات التأمين ومكاتب الحماية والتعويض.

وأكدت الشركات عبر المذكرة، على أنه في حالة استمرار مصلحة الجمارك في تطبيق هذا المفهوم كشرط للحصول على الرقم التعريفي، سوف يتم حرمان السوق المصرية من العديد من المزايا، وراء استقبالها لتلك النوعية من السفن.

وكانت قد قامت بعض الموانئ خاصة دمياط والأديبية، بالغاء التعامل بالبند رقم ٣ من المنشور رقم ٥٤ لسنة ٢٠٢١، والمنوط به تنفيذ نظام التسجيل المسبق على الشحنات الواردة، والذي ينص على “ بخصوص الشحنات الخاصة بالسلع الاستراتيجية التي ترد الى الموانئ البحرية المصرية من خلال السفن الجواله، فيكون المتبع معها أن يقوم المستورد أو وكيله بطلب اصدار رقم تعريفي (ACID) لكل شحنة “ لكل بوليصة “ خلال مدة لا تقل عن ٣ ساعات قبل تقديم المانفيست “.

وأوضحت شركات الملاحه، أن سفن الحبوب التابعة لوكلاء عالميين، ولم تحدد الوجهة النهائية لها قبل خروجها من الميناء ليست سفناً جواله.

وطالبت تلك المنافذ بضرورة أن يكون تاريخ الحصول على الرقم التعريفي للتسجيل المسبق “ ACID “ موافقاً لتاريخ خروج الشحنة من الميناء حتى يتم الحصول على الرقم التعريفي، وقبول الشحنة بالموانئ المصرية.

كشفت شركات الملاحه العاملة بميناء دمياط، عن قيام مصلحة الجمارك بمخاطبة شعبة خدمات النقل الدولي بالغرفة التجارية بالإسكندرية، حول تعريف “ السفن الجواله “، لتطبيق ما جاء بالتعليمات الخاصة بنظام التسجيل المسبق على تلك النوعية من السفن.

وأفادت الشعبة في هذا الشأن، حسب خطاب لرئيس مصلحة الجمارك، موجه لرئيس غرفة ملاحه دمياط “ عبدالعظيم الريدي “ إلى أنه لا يوجد تعريف اصطلاحى لهذا النوع من السفن غير أنه يمكن تمييزها ببعض الخصائص التي تميزها عن غيرها من السفن.

وذهب تعريف الشعبة، إلى أن تلك السفن لا تتبع خط ملاحى منتظم الرحلات بين موانئ محددة سلفاً، وعليه لا يمكن التنبؤ بشكل جازم عن موعد قدومها إلى ميناء معين، ويكون تواجدها في أي ميناء مرتبط بالشحنة المراد شحنها أو تفريغها، هذا على خلاف السفن التي تتبع خط ملاحى منتظم، حيث يكون ترددها على بعض الموانئ معلوماً بشكل مسبق وفقاً لجدول منتظم اسبوعي أو شهري.

كما عرفت الشعبة تلك السفن أنها تهتم بنقل جميع أنواع البضائع والسلع دون الركاب، كما يستغل ملاك هذا النوع من السفن عن طريق مشارطات ايجار وليس عن طريق عقود نقل بحري.

وحسب بعض شركات الملاحه في ميناء دمياط، أكدت على أنه تم دخول أكثر من سفينة جواله للميناء، إلا أنه تم رفض التعامل وفقاً لهذا التعريف، أو وفقاً لمنشور مصلحة الجمارك بخصوص نظام التسجيل المسبق للشحنات.

وأكدت الشركة أن تلك النوعية من السفن تحمل نسبة كبيرة من التجارة العالمية لمصر ولا يتعلق كونها جواله بحجم حمولاتها ومن أمثلة هذه السفن سفن الحبوب والسكر والحديد مستلزمات الانتاج المختلفة.

متوقع توريدها للشركة خلال فبراير من العام المقبل الملاحة الوطنية تتعاقد على سفينة جديد بنشاط الصب الجاف بحمولة ٨٢ ألف طن

وشهد العام الجاري انضمام السفينة "وادي الملوك" رسمياً للشركة بطول ٢٢٩ م وعرض ٣٢,٢٥ م وأقصى غاطس ١٤,٥ م والحمولة ٨٢,٣ ألف طن للشركة الوطنية للملاحة، حيث أصبح أسطول الشركة يتكون من ١٣ سفينة.

ويصل رأس مال شركة الملاحة الوطنية إلى ٣٧٥ مليون دولار، ويتوزع بواقع ٥٦٪ للشركة القابضة للنقل البحري والبري، و ٣٩,٩٪ للبنك الأهلي، والباقي قطاع خاص وبعض البنوك.



تعتزم أن شركة الملاحة الوطنية تعاقدت الأسبوع الماضي على سفينة حديثة مع أحد الترسانات العالمية لبناء سفينة جديدة في نشاط الحبوب، حسب العضو المنتدب للشركة محمد سليمان متولي.

وأضاف، أن السفينة الجديدة ستكون الأحدث بأسطول الشركة، حيث من المقرر أن تكون سنة البناء الخاصة بها هي ٢٠٢٤، على أن يتم تسليم السفينة خلال فبراير من نفس العام، رافضة الإفصاح عن قيمة السفينة.

وأكد، أن السفينة الجديدة، ستكون بحمولة تصل إلى ٨٢ ألف طن، لتكون تأتي أكبر سفينة حجماً بين سفن الشركة في نشاط الصب الجاف، والتي تصل إلى ١٣ سفينة حالياً، حيث تم تشغيل السفينة وادي الملوك مؤخراً بحمولة ٨٢,٣ ألف طن، فيما تمتلك الشركة سفينة حاويات بطاقة تصل إلى ٣٠٠٠ حاوية.

وتوقع "متولي"، أن تقوم الشركة خلال العام المقبل بالاتفاق على توريد سفينتين أيضاً جدد، وذلك ضمن خطة الشركة التوسعية في عملية الاحلال والتجديد الخاصة بأسطولها من السفن، خاصة وأن الشركة كانت قد قررت بيع سفينتين مؤخراً وهما السفينة وادي سدر والسفينة وادي العريش، وذلك بواقع حمولة ساكنة تصل إلى ١٤٠ ألف طن، وتتوزع بنحو ٧٠ ألف طن لكل منها.

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

وطلبت الشركة مؤخراً من هيئة السلع التموينية رفع ما يتم نقله ليصل إلى ٧٠ ألف طن بدلاً من ٦٠ ألفاً حالياً.

أهمها كان تشكيل لجنة لمتابعة أداء الموانئ والعمل على حل كافة التحديات قطاع النقل البحري يبرز الاجراءات المتخذة مؤخراً لجذب تجارة الترانزيت

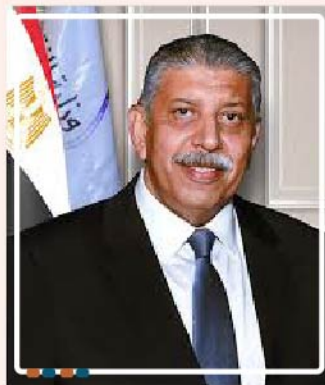
اسماعيل: توحيد الاجراءات الجمركية فيما يخص الترانزيت المباشر والغير مباشر بالموانئ

ويؤكد : مخالفة تعريف الترانزيت باللانحة التنفيذية لقانون الجمارك لتعريف اتفاقية كيوتو عمل على إجماع الخطوط عن الموانئ

السماك: خط هاباج لويد يخطط لجذب مليون حاوية ترانزيت بميناء دمياط عبر محطته الجديدة

كشف قطاع النقل البحري " التابع لوزارة النقل " عن عددا من الاجراءات التي تم اتخاذها لجذب تجارة الترانزيت للموانئ المصرية، وذلك خلال ورقة بحثية تم اعدادها من قبل القطاع برئاسة اللواء رضا اسماعيل وذلك بمؤتمر النقل الذكي الأخير.

وفي هذا الصدد أشار اللواء رضا اسماعيل، أن أهم الاجراءات التي تم اتخاذها كان جذب كبرى الخطوط الملاحية العالمية كمشغلين للموانئ المصرية.



وتابع أنه تم جذب كل من ٥ خطوط ملاحية عالمية إلى الموانئ المصرية، منها على سبيل المثال CMA-CGM إلى محطة جديدة بميناء الاسكندرية بأعماق جديدة تصل إلى ١٧ متراً لأول مرة بالميناء، بالإضافة إلى خط MSC مع شركة هانتسون بورت بميناء الدخيلة عبر تشغيل رصيف ١٠٠ قريبا، بالإضافة إلى نفس التحالف الذي سيقوم بتشغيل محطة بميناء السخنة، على أن يتم الربط بين الطرفين عبر محور الاسكندرية - السخنة من خلال السكة الحديد، علاوة على جذب خط هاباج لويد مع تحالف مكون من شركات عالمية على رأسها يوروجيت بميناء دمياط، بالإضافة إلى موانئ أبو ظبي إلى ميناء سفاجا.

كما تم النص على أن تكتفي الجمارك بمطابقة السيل الملاحي الذي يكون على الحاويات مع ما ورد بقوائم الشحن، كما تسلك المسار الأخضر بالجمارك، والاكتفاء بالمرور على أجهزة الفحص بالأشعة فقط، كما يتم تنفيذ عمليات الكشف وجهات العروض والتأمين في ميناء الوصول النهائي فقط، حيث كانت مشكلة تم مواجهتها مع تشغيل ميناء السادس من أكتوبر البري، حيث يتم تنفيذ كافة الإجراءات الجمركية على البضائع، خاصة إذا دخلت الى ميناء الاسكندرية البحري مثلا، ثم يتم اتباع نفس الإجراءات الجمركية في حالة دخولها الى ميناء السادس من أكتوبر، وتم الغاء هذا الاجراء، حيث يتم خروج البضائع مباشرة دون اتباع الإجراءات الجمركية اذا كانت الواجهه النهائية السادس من أكتوبر.

كما تم عدم الزام تحمل البضائع خطاب ضمان والاكتفاء بوثيقة تأمين، وتوحيد كافة الإجراءات الجمركية المتبعة مع تجارة الترانزيت بالموانئ المصرية، وكذا تعديل تعريف الترانزيت المباشر باللائحة التنفيذية، وتحديد ساحات محددة بالموانئ المصرية مخصصة لبضائع الترانزيت الغير مباشر بما يسهل من الاجراءات الجمركية المتبعة لهذه النوعية من التجارة، كما تقرر معاملة الترانزيت غير المباشر نفس معاملة الترانزيت المباشر للحصول على المزايا الممنوحة لهما.

وأكد " اسماعيل " أنه تم العمل على أن يكون الحد الأقصى لبقاء البضائع الترانزيت المباشر داخل الميناء ٣٠ يوم وذلك وفقا للعمليات التشغيلية الخاصة بتجارة الترانزيت، وذلك بعد استطلاع آراء العاملين بالصناعة، ووافقت وزارة المالية على هذا المقترح وصدرت بالفعل تعليمات لتنفيذه.

ولفت إلى أنه تم تعديل اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك في هذا الشأن، لتكون " البضائع المودعة داخل المستودعات الجمركية والمخازن الجمركية المؤقتة فيتم بيعها بعد مضي شهر من انتهاء مدة بقائها داخل تلك المستودعات والمخازن المؤقتة بعد إخطار ذوي الشأن بخطاب موصى عليه يعلم الوصول أو عن طريق الإعلان بجهة الإدارة أو بالبريد الإلكتروني " .

كما تكون مدة صلاحية البيانات الجمركية للإفراج ثلاثة أشهر تبدأ من تاريخ القيد بدفتر ٤٦ ك.م إلا إذا كانت هذه البيانات محل منازعة جمركية منظورة أمام لجان المنظمات 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.

بدوره علق حسام علي جاد المولى يوسف مديراً عاماً للإدارة العامة لميناء السخنة بالإدارة المركزية لجمرك السويس، على الجهود المبذولة من قبل قطاع النقل البحري والجمارك لتشجيع تجارة الترانزيت بالموانئ المصرية.

وأوضح أن مصلحة الجمارك كانت تعمل بقانون الجمارك لسنة ١٩٦٣ حتى عام ٢٠٢٠، إلى أن صدر قانون الجمارك الجديد رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٣، حيث تضمن القانون الجديد كافة المستجدات العالمية والتكنولوجيا خاصة اتفاقية كيوتو، وفي عام ٢٠٢١ تم صدور اللائحة التنفيذية، وكان بها بعض التعارض في تعريف الترانزيت المباشر والغير مباشر.

كما تم خلال العام الجاري تعديل عددا من النقاط والتي من أهمها التفريق بين الترانزيت المباشر والغير مباشر، وكذا تم السماح بالتخزين داخل الميناء لمدة ٣٠ يوم وتم تحديد ساحات تخزينية بالميناء لتلك النوعية من البضائع

وأشار " يوسف " إلى أن التعديلات وليدة الاحتياجات، حيث تتلقى المصلحة المقترحات من مجتمع الأعمال، على ان يتم دراستها، ضاربا المثال أن مصلحة الجمارك في صناعة الهيدروجين الاخضر قامت بتقديم حوافز لهذا النشاط، وتم مناقشة مشروع قانون بمجلس النواب وخلال الفترة المقبلة سيتم صدوره رسميا، موضحا أن هناك قرابة ٢٣ شركة تعمل في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تستفيد من هذا القانون المزمع صدوره.

وذهب الورقة البحثية، إلى أن محور عمل تلك الخطوط الملاحية الجديدة سيكون في تجارة الترانزيت حتى يمكن لمصر أن تجذب حصة هامة في منطقة شرق البحر المتوسط، مؤكدا أنه كان هناك ضرورة لعمل تعديلات تشريعية، يمكنها مواكبة الاستثمارات التي تم ضخها بالموانئ المصرية مؤخرا.

وأشار " اسماعيل " أن الترانزيت يعد مصدر هام ودائم ليرادات مباشرة وغير مباشرة بالعملية الصعبة في ظل الحفاظ على الشراكة الاستراتيجية مع الشركات والتحالفات العالمية، وذلك بالتغلب على المعوقات التي تواجه تجارة الترانزيت.

وأوضح رئيس قطاع النقل البحري، أن تجارة الترانزيت تعد أحد أهم دعائم بناء المنظومة اللوجستية العالمية للدولة المصرية، كما أن ترددات السفن العملاقة على الموانئ المصرية يخفف من تكاليف الشحن البحري، مما يحفز المستثمرين الأجانب والمصريين على الاستثمار في المناطق الصناعية واللوجستية بظهير تلك الموانئ بدعم تحول مصر لمركز عالمي للتجارة واللوجستيات.

وتابع أنه في ضوء الاتجاه للتعديلات التشريعية، والتنسيق بين كافة الجهات، فقد تم تشكيل لجنة مؤخرا وفقا لتعليمات وزير النقل الفريق كامل الوزير، برئاسة رئيس قطاع النقل البحري، بشأن العمل على زيادة وتعظيم حركة التشغيل والبضائع والسفن والحاويات وايرادات النشاط ومتابعة أي خفض يطرأ عليها في حينه وبما يضمن ويحقق الزيادة في إيرادات هيئات الموانئ في الفترة المقبلة، وذلك من خلال زيادة كفاءة الموانئ.

وأكد " اسماعيل " أن اللجنة منوط لها أن تقوم بمتابعة تطوير بيئة العمل بالميناء وزيادة كفاءتها وجاهزيتها مما يساهم في التغلب على مشكلات التشغيل التي تواجه عملاء الميناء وبما يكفل رفع قدرتها التنافسية ويمكنها من جذب المزيد من حركة التجارة.

كما تقوم اللجنة بالعمل على تنمية تجارة الترانزيت، ودراسة المشاكل والمعوقات التي تحد من نموها وبحث الامتيازات التي يمكن منحها للخطوط الملاحية العالمية لرفع التنافسية للموانئ المصرية في جذب تجارة الترانزيت.

وأشار وكيل وزارة النقل، أنه تلاحظ للجنة، عدم توحيد الإجراءات الجمركية فيما يخص الترانزيت المباشر والغير مباشر، حيث خلصت اللجنة إلى ضرورة معاملة الترانزيت المباشر من قبل مصلحة الجمارك نفس معاملة الترانزيت المباشر، نتيجة مخالفة التعريف الذي تم ادراجه باللائحة التنفيذية لقانون الجمارك للمفهوم العملي للترانزيت المباشر والواردة باتفاقية كيوتو.

وأكد " اسماعيل " أنه تم تعريف الترانزيت المباشر بأنه 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) .

وتابع رئيس قطاع النقل البحري، أن هذا الأمر كان سببا رئيسيا في جعل الخطوط الملاحية العالمية تحجم عن التعامل مع معظم الموانئ المصرية فيما يخص نشاط الترانزيت المباشر، بل إن الترانزيت المباشر توقف تماما بمحطات حاويات مينائي الاسكندرية والدخيلة بسبب تلك الممارسات.

وتابع رئيس قطاع النقل البحري، أنه تم اتخاذ نموذج ميناء بورسعيد لتطبيق التعامل مع الترانزيت اجرائيا، خاصة وأنه من أنجح النماذج بالموانئ المصرية، في نشاط الترانزيت حيث وصل حجم التداول به لتلك التجارية قرابة ٣,٥ مليون حاوية خلال العام الماضي، وهو ما يرجع إلى ممارسة هذا النشاط خارج الدائرة الجمركية.

وأشار إلى أنه خلال الأيام الأخيرة صدرت تعديلات جمركية أدت إلى أن الموانئ المصرية حاليا تتبع إجراءات جمركية متبعة في الموانئ المنافسة وتتوافق مع الاتفاقيات الدولية الخاصة في هذا الشأن.

وتابع أنه تم التيسير للموانئ الجافة والمناطق الاقتصادية أنه كان سابقاً يتم فتح الحاويات وكشف المشمول تفصيلياً، وتم الانتهاء إلى أن الكشف في تلك الحالة يكون عبر أجهزة الكشف بالأشعة فقط، وما يتم فتحه يكون في حالة الاشتباه فقط أو الاخباريات، ولا تمثل ٢٪ من اجمالي المشحونات.

وأشار إلى أنه تم الموافقة على أنه في حالة قيام خط ملاحى بنقل عددا من الحاويات من الميناء البحري الى الميناء الجاف، يتم تجميع البوالص لكل خط ملاحى في بيان جمركى واحد، وعدم اشتراط تقديم خطاب ضمان، حيث يمكن ان يكون عبر وثيقة تأمين ضامنة لرسوم الجمارك، أما في حالة تنفيذ هذا الاجراء عبر أحد الشركات وليست خطوط ملاحية، فتم الموافقة على ان تكون هيئة الموانئ البرية هي الضامنة لنقل البضائع من الموانئ البحرية الى الموانئ البرية، ويتم تقديم الضمان لمصلحة الجمارك.

بدوره علق المهندس مروان السماك رئيس شركة الهندسية للحاويات، ووكيل خط هاباج لويد في مصر، على الاجراءات المتبعة من قبل وزارة النقل ومصلحة الجمارك، على انها إجراءات غير مسبوقه، وتترجم مطالب مجتمع الأعمال من تجار وشركات شحن وصناع.

وتوقع أن تجذب الخطوط الملاحية الجديدة الى الموانئ المصرية كمشغلين، معدلات كبيرة من تجارة الترانزيت لم تكن موجودة قبل ذلك، ضاربا المثال بتحالف خط هاباج لويد " الذي يمثله " وشركة يوروجيت بجذب نحو مليون حاوية ترانزيت لم تكن تدخل الى ميناء دمياط قبل ذلك.

وكذا مشروع قانون لتوطين الصناعات في منطقة محور قناة السويس، حيث شاركت مصلحة الجمارك في بعض النقاط الخاصة بالقانون، وإمكانية منافسة المحاور الاقتصادية الأخرى المنافسة لمحور قناة السويس.

كما قامت المصلحة بتيسيرات كثيرة حيث تم عقد اجتماع مؤخرًا مع هيئة الموانئ البرية لتشجيع الترانزيت من الموانئ البحرية الى الموانئ الجافة، وتم نقل عمليات نقل البضائع من ميناء السخنة الى ميناء ٦ أكتوبر الجاف وتم تنفيذ الاجراءات الجمركية خلال ساعتين فقط، وتحميل ٢٥ حاوية على القطار خارج من السخنة الى السادس من أكتوبر.

كما أنه كان هناك ضعف في عدد الموظفين الجمركيين لنشاط الترانزيت، إلا أن مصلحة الجمارك قامت بتعيين ألف موظف معينين جدد من الخريجين أو مصالح حكومية أخرى، بالإضافة الى انتداب موظفين من وزارة المالية لمصلحة الجمارك وجهات اخرى لمدة ٤ سنوات لمواجهة تلك الاحتياجات.

وأشار مسئول الجمارك، أن اتفاقية كيوتو تنص على ان مصلحة الجمارك هي المسئولة عن اي مستودعات جمركية أو ساحات للتخزين، وهو ما تم تنفيذه بالتنسيق مع قطاع النقل البحري، كما أصبحت المصلحة عضوا دائما في اللجنة الدائمة للتراخيص المخزنية بالمستودعات الجمركية.

بعد إقراره لمدة ٣ أشهر بداية من أكتوبر

قرار وزارة النقل باعفاء البضائع المخزنة من رسوم الارضيات مهم في تلك الفترة

وكان يتم دفع ٧,٥ جنيه للحاوية ٢٠ قدم ١٥ و جنيه للحاوية ٤٠ قدم بما يعنى اعفاء الحاوية ٢٠ قدم من ٥٢ جنيه فقط، والحاوية ٤٠ قدم ١٠٠ جنيه فقط، بينما تلك الحاويات قد تكون بها بضائع تصل الى ٢ مليون جنيه.

أحمد شوقي رئيس لجنة الشحن والتفريغ بغرفة ملاحه الاسكندرية، أكد على أن أي تخفيض في الرسوم، يكون له تأثير في أسعار السلع، موضحا أن أهمية القرار أنه أعفى كافة السلع سواء الصب السائل أو الجاف أو الحاويات والدخان والوحدات المتحركة والسيارات والشاحنات المستوردة من رسوم الارضيات في الاسبوع الاول من التخزين.

وأضاف أن عملية التخزين بالموانئ داخل الدائرة الجمركية تكون إجبارية، خاصة أنه لا يتم الافراج عن البضائع إلا بعد دفع مقابلها للموردين بالخارج، وبالتالي البضائع التي كانت تمكث بالميناء شهرين خلال العامين الماضيين، فيتم حاليا تخزينها لمدة تصل من ٧ - ٩ شهور وقد تزيد إلى قرابة العام، بسبب صعوبة تدبير العملة الصعبة.

وأكد " شوقي " أن القرار قد يعفى سفينة بحمولة ٣٠ ألف طن من رسوم تصل الى قرابة ٢٥ ألف جنيه، وهي نسبة منخفضة مقارنة بحمولة السفينة، إلا أن التأثير مقبول خلال الفترة الراهنة.

وطالب أن يكون الاعفاء لمدة شهر خاصة لسفن الحبوب، حتى يكون هناك تأثير ملحوظ على سعر البضائع بالسوق المحلية، وبالتالي على العديد من السلع والمنتجات، مطالبًا بضرورة وجود آلية لمراقبة تأثير هذا التخفيض على السلع، وإلا سيكون القرار مجرد إقتصاص رسوم كانت تحصلها هيئات الموانئ لصالح المستورد فقط.

شوقي: نطالب بتطبيق القرار لمدة شهر بدلا من أسبوع حتى يظهر التأثير بالسوق المحلية

أثار قرار وزارة النقل باعفاء عددا من البضائع المتداولة بالموانئ المصرية من رسوم الارضيات والتخزين، العديد من ردود الأفعال بالسوق الملاحى والتجاري، حول جدوى تلك التخفيضات على أسعار السلع من ناحية، وسرعة الافراج الجمركي من ناحية أخرى.

وأصدرت وزارة النقل القرار رقم ٦١٠ لسنة ٢٠٢٣، بتركز في تخفيض مقابل التخزين للبضائع والحاويات الواردة بالموانئ لمدة أسبوع، موضحا أن القرار ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦ يقضي بمحاسبة أصحاب تلك البضائع من أول يوم لتخزينها، بينما القرار نص على أن تكون المحاسبة من اليوم الثامن.

ونص قرار وزير النقل، على محاسبة جميع أنواع البضائع العامة، والبضائع الصب الجاف والسائل والحاويات الواردة المملوءة أو الفارغة والبضائع الخطرة، ووسائل النقل المختلفة وطرود الامتعة الشخصية والعينات، ورسائل الدخان، والمجمدات والطرود الشاذة والمهينات من فئات المحاسبة لمقابل الانتفاع بالترخيص لمزاولة نشاط التخزين والمستودعات (الأرضيات) لتكون من اليوم الثامن، ليكون الاعفاء لمدة أسبوع فقط.

و ينص القرار ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦ على ان يتم دفع ٥٠ قرشا للبضائع العامة عن الطن الوزني أو المترى / يوم أو جزء من اليوم بالنسبة للتخزين في الساحات المكشوفة لمدة اسبوع على ان تزداد الغنة المقررة بنسبة ٥٠٪ اعتبارا من اليوم الثامن وبنسبة ١٠٠٪ من اليوم الخامس عشر.

وكذا بالنسبة لرسائل الدخان لتكون المحاسبة من اليوم الثامن، والذي ينص وفقا للقرار ٨٠٠ يؤدي المرخص له الى هيئة الميناء المختص مقابل الانتفاع بالترخيص لمزاولة نشاط التخزين والمستودعات مبلغ ١٠ جنيها مصرية / طن يوميا.

كان قد كشف الدكتور محمد معيط وزير المالية، خلال أكتوبر الماضي عن الافراج عن بضائع منذ بداية يناير الماضي، وحتى منتصف أكتوبر الجاري بقيمة إجمالية بلغت ٦,٧ مليار دولار، منها سلع استراتيجية بقيمة ١,٥ مليار دولار ومستلزمات وخدمات للإنتاج بقيمة ٢,٢ مليار دولار.

وقرر رئيس مجلس الوزراء مؤخرا اعفاء ١٢ سلعة من الرسوم الجمركية وذلك لمدة ٦ أشهر، ومن أهمها الادوية، والسكر، والدواجن، والبط، والأوز، والدجاج الرومي، والألبان، والزبد، والجبن، والشاي، والدهون، والشحوم.

وألمح أن أول آليات لمراقبة هذا التأثير وجود تطبيق الفاتورة الالكترونية والتي من خلالها يمكن مراقبة كافة حلقات تداول البضائع من أول المستورد وحتى البيع للمستهلك.

ونص القرار الجديد على المحاسبة للتخزين والارضيات لطرد الامتعة الشخصية والعينات من اليوم الثامن، والذي ينص بالقرار ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦ على أن يؤدي المرخص له الى هيئة الميناء المختص مقابل الانتفاع بالترخيص لمزاولة نشاط التخزين والمستودعات مبلغ واحد جنيه مصر لكل يوم أو جزء من اليوم بحيث لا يزيد وزن الطرد على نصف طن وفي حالة الزيادة يخضع للمقابل المقرر للبضائع العامة.

ميناء الاسكندرية تتوقع الانتهاء من مشروع ميناء الاسكندرية الكبير بنهاية ٢٠٢٥

و ١٢ شركة عالمية ومحلية تتنافس على مشروع الصب الجاف بالدخيلة والانتهاه من ربط كافة محطات الحاويات والجبوب بشبكة السكة الحديد

وأوضح أنه تم الانتهاء من تعميق الممر الملاحي الى ١٩ - ٢٠ متر الخارجي، كما وصل الممر الداخلي الى ١٨ متر، كما بلغت أعماق محطة تحيا مصر ١٤,٥ - ١٧,٥، وبلغت أعمال التكريك قرابة ٩٥٪ بواقع ١١ مليون متر مكعب كنواتج تكريك.

ولفت " شاهين " أنه جاري حاليا تطوير ١٣ كيلو متر سكة حديد داخل الميناء، بهدف ربط الميناء بما يحوي من محطات حاويات بما فيها محطة تحيا مصر التي تم افتتاحها مؤخرا، كما تم ربط محطات الصب الجاف بشبكة السكة الحديد والعمل على نقل البضائع من الميناء إلى مختلف المحافظات.

وأشار إلى أنه جاري مفاوضات مع هيئة السكة الحديد لتنفيذ محطة بميناء الاسكندرية، للربط بين الميناء ومشروع القطار السريع السخنة - العلمين.

ولفت الى ان هناك زيادة في الاعتماد على القطارات بنقل البضائع من الميناء الى مختلف المحافظات، حيث بلغ حجم القطارات الخارجة يوميا من ٤ - ٥ قطارات حيوب غلال وحاويات، موضحا أن القطار الواحد يقوم بنقل ١٢٦٠ طن بما يعني توفير مرور ٥٠ شاحنة على الطرق بما يوفر الكثير من الاستثمارات التي يتم انفاقها بصيانة الطرق.



وضعت هيئة ميناء الاسكندرية خطة لانتهاء مشروع الميناء الكبير بنهاية ٢٠٢٥ حسب مخطط الميناء، وذلك عبر عددا من المشروعات بميناء الدخيلة والمكس، وذلك وفقا للواء نهاد شاهين رئيس هيئة الميناء.

وأضاف شاهين، أن تلك المشروعات تتمثل في إنشاء الرصيف رقم ١٠٠ بميناء الدخيلة، والتي من المتوقع أن يتم الانتهاء منها بنهاية العام الجاري بالمرحلة الأولى للمشروع، حيث تقع المحطة على مساحة ١٢٥٠ متر بساحة خلفية ٨٤ ألف متر مربع ومن المتوقع أن تصل المحطة الى ٦ - ٧ مليون طن سنويا.

ومن المقرر أن يقوم بتشغيل المشروع تحالف من شركة هاتشسون الصينية، وخط msc والذي يعد الخط الأول عالميا في نشاط الحاويات.

كما يتم تنفيذ محطة الصب الجاف، بميناء الدخيلة أيضا والتي وصل حجم الانجاز بها قرابة ٤٠٪، وبها ظهير يصل الى ٣٠٠ ألف متر مربع.

وتابع " شاهين " أنه تم طرح استغلال الساحة الخلفية كمشروع مستقل، ويتم منافسة بين الشركات العاملة في الشحن والتفريغ والقيمة المضافة لأنشطة الصب الجاف بواقع ١٢ شركة عالمية .

وأكد " شاهين " أنه لن يكون المشروع للتخزين فقط، بل سيكون لأنشطة القيمة المضافة للصب الجاف أيضا.

وتابع رئيس هيئة الميناء أنه من المقرر تنفيذ مشروع الصب غير النظيف والمتوقع ان يكون حجم تداوله من ٢,٥ - ٣ مليون طن بساحة خلفية ١,٦ مليون متر مربع وطول الرصيف ٥٦٠ متر وعمق ١٥ متر.

وأكد رئيس هيئة ميناء الاسكندرية، أنه جاري حاليا الانتهاء من ضم ٦٠٠ فدان بعد صدور قرار رئيس الجمهورية ورئيس مجلس الوزراء في هذا الشأن، وجاري إنهاء الاجراءات الخاصة بضم تلك المساحة لهيئة الميناء، واستخدامها كمنطقة لوجستية بالميناء.

وبالنسبة لتنفيذ مشروع ميناء المكس، فقد تم البدء في تنفيذ المرحلة الأولى، والتي تشمل الدراسات الاستشارية والبحرية، والتي انتهت بالتعاون مع إحدى شركات القطاع الخاص الاجنبية والتي قامت بوضع المخطط العام للمشروع ومن المتوقع الانتهاء من تنفيذ المشروع على ارض الواقع بنهاية ٢٠٢٥ .

واضاف أن ميناء المكس سيشمل نحو ٣,٥ كيلو ارصفة، و ٧ كيلو ساحة خلفية، موزعة بين مشروعات صب جاف، وحاويات، وبضائع عامة.

رئيس الوزراء يتابع مع وزير النقل مستجدات مشروع تطوير ميناء ومدينة جرجوب الصناعية

وتم استعراض عدد من المحاور المتعلقة بمشروع تطوير منطقة جرجوب، من بينها استراتيجية التنمية في هذه المنطقة، وتمثل في تحديد القطاع الاقتصادي المستهدف وبرنامج التطوير، والقطاعات المستهدفة الرئيسية في مشروع جرجوب وهي القطاع الصناعي (لوجستي وتجاري)، والقطاع العمراني، والقطاع السياحي، إلى جانب الطاقة المتجددة.

وتمت الإشارة في هذا الصدد إلى عدد من نماذج المدن المماثلة في بعض الدول الأخرى.

كما تناول الاجتماع استعراض المخطط الاستراتيجي لمدينة جرجوب الصناعية، والتي تشمل المنطقة الصناعية، واللوجستية ومركز الأعمال، إلى جانب مناطق تنمية عمرانية، فضلا عن مناطق التنمية السياحية.



عقد الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس الوزراء، اجتماعاً مؤخراً، لمتابعة مستجدات مشروع تطوير ميناء ومدينة جرجوب الصناعية، بحضور الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، واللواء خالد مبارك، مساعد وزير النقل لمتابعة المشروعات، والمهندس أحمد عبد العظيم، رئيس مجلس إدارة مكتب دار الهندسة الاستشاري، ووائل زيادة، مساعد وزيرة التخطيط للشئون الاقتصادية.

خلال الاجتماع، قال وزير النقل أن مشروع تطوير ميناء جرجوب يعد إضافة جديدة لموانئ مصر الخمسة على البحر المتوسط، حيث يتصل الموقع بالعاصمة ومدن الساحل الشمالي من خلال الطريق الساحلي الدولي.

وأشار إلى أن مشروع تطوير ميناء جرجوب يمكن أن يصبح نافذة مصر الشمالية الغربية لأوروبا والعالم لتبادل الصناعات الحديثة والأنشطة التجارية، بجانب أن الطريق الساحلي الدولي يعزز من الاتصال والربط بالمدن الأخرى بمصر، فضلا عن تعزيز التواجد الاقتصادي والعمراني في شمال غرب مصر.

وأضاف الوزير أن رؤية مشروع جرجوب تتمثل في أنه يعد نافذة لشمال غرب مصر للتجارة الخارجية والصناعات الحديثة، من خلال خلق مجتمع عمراني مستدام يتبنى سبيل التنمية المستدامة والطاقة النظيفة، ويوفر فرص عمل للسكان المحليين والمستهدفين.

وفقا لقرار وزير النقل رقم ٦٥٤ لسنة ٢٠٢٣

تعرف على تفاصيل اللائحة التنظيمية لمزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام التكنولوجيا

أصدرت وزارة النقل قرارا بشأن اللائحة التنظيمية لمزاولة نشاط النقل البري للبضائع، ونشاط وسيط الشحن باستخدام تكنولوجيا المعلومات، والتي تأتي في ضوء قرار وزير النقل رقم ٦٥٤ لسنة ٢٠٢٣.

وحسب اللائحة التنظيمية الجديدة والصادرة عن جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي التابع لوزارة النقل فقد تضمن الباب الأول، التعاريف والأحكام العامة التي سيشملها القرار.

وعرّف القرار نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات: أداء خدمة النقل البري للبضائع بأي وسيلة من وسائل النقل البري مقابل أجر باستخدام منصة أو تطبيق أو موقع إلكتروني أو بأي وسيلة إلكترونية لإبرام عقد النقل.

كما تم تعريف نشاط وسيط الشحن باستخدام تكنولوجيا المعلومات: القيام بترتيبات عمليات النقل مع الناقل لنقل البضاعة من مرسل إلى مرسل إليه باستخدام منصة أو تطبيق أو موقع إلكتروني أو بأي وسيلة إلكترونية لإبرام عقد النقل.

فيما تم تعريف الشاحن: أنه الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتعاقد مع الناقل مباشرة أو مع وسيط الشحن لنقل البضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات إلى المرسل إليه سواء كان مالك البضاعة أو مفوضاً عنه ولا يملك وسائل نقل بري.



ونصت المادة الثانية على أنه مع عدم الإخلال بأحكام القانون رقم (٦٦) لسنة ١٩٧٣ بإصدار قانون المرور وتعديلاته ولائحته التنفيذية والقوانين والقرارات ذات العلاقة وأحكام الاتفاقيات الدولية التي تكون جمهورية مصر العربية طرفاً فيها، تسري أحكام هذه اللائحة على الشركات والأفراد الذين يعملون في مجال النقل البري للبضائع، ووسطاء الشحن للنقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات الخاضعين لأحكام القانون رقم (٧٣) لسنة ٢٠١٩ بإصدار قانون إنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي ولائحته التنفيذية، ومن ضمنها على سبيل المثال وليس الحصر:

١. نشاط إدارة الأسواق الإلكترونية لخدمات الشحن باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

٢. نشاط تقديم خدمات الشحن التشاركي.

٣. نشاط توصيل طلبات بوسائل النقل.

٤. أي أنشطة نقل أخرى يتم استخدام تكنولوجيا المعلومات فيها والتي يري الجهاز إضافتها أو التي تستحدث مستقبلاً.

٥. ويتم إعداد محضر تنسيقي تفاوضي بين الجهاز والشركات الراغبة في الحصول على الترخيص لمزاولة النشاط، ووضع الضوابط المالية والفنية والاشتراطات الأخرى وإعداد محضر التفاوض من مجلس إدارة الجهاز حسب طبيعة كل نشاط على حدة .

وتضمنت اللائحة في الباب الثاني شروط الترخيص ، حيث نصت المادة الثالثة من القرار على أنه لا يجوز مزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات، أو نشاط وسيط الشحن باستخدام تكنولوجيا المعلومات إلا بعد الحصول على التراخيص اللازمة من الجهاز.

كما يلتزم كل من أطراف عملية النقل (المرسل/ الشاحن، والناقل، ووسيط الشحن، والمرسل إليه) بأحكام القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة.

كما نصت المادة الرابعة على ترخيص مزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

حيث يشترط لحصول الناقل على ترخيص مزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات، تقديم طلب عبر قنوات الجهاز المعتمدة واستيفاء المتطلبات التالية:

• صورة من السجل التجاري ساري المفعول.

• صورة من البطاقة الضريبية.

• نظام تقني (منصة، أو تطبيق، أو موقع إلكتروني) .

• تعيين شخص مسئول أو مفوض للتواصل مع الجهاز، وتحديد وسائل التواصل معه.

وكذا يتم تجهيز مقر أو مركز رئيسي مناسب لمزاولة النشاط، وبيان مفصل بيانات وأعداد وسائل النقل البري المشتركة في النظام التقني المملوكة أو المستأجرة التي تستخدم لمزاولة النشاط معتمدة ومختومة بخاتم الشركة، وصورة العقود المبرمة بين الناقل ومالكي وسائل النقل المستأجرة المستخدمة في مزاولة النشاط .

كما يصدر الترخيص لمدة سنة وبحد أقصى ثلاث سنوات بعد سداد المقابل المالي باسم الشركة وفقاً لأحكام قرار السيد الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء رقم (٤٢٣٧) لسنة ٢٠٢٢ .

أما المادة الخامسة مسؤوليات الناقل الحاصل علي رخصة مزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات مراعاة الشروط التعاقدية التالية:

أما الناقل: الشخص الطبيعي أو الاعتباري الحاصل علي ترخيص من الجهاز لمزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات بوسائل نقل بري مملوكة له و/ أو مستأجرة.

كما تم تعريف وسيط الشحن: الشخص الطبيعي أو الاعتباري المرخص له من قبل الجهاز المتعاقد مع الناقل باسمه لحساب الشاحن لنقل البضاعة إلى المرسل إليه ولا يملك وسائل نقل بري، بينما تم تعريف وسيلة النقل البري (وسيلة الشحن): وسيلة النقل البري المعدة والمجهزة لنقل البضائع.

كما نص القرار على تعريف عقد النقل: اتفاق ورقي أو الكتروني مبرم بين الشاحن (مالك البضاعة أو ما ينوب عنه) أو وسيط الشحن والناقل يلتزم الناقل بموجبه بنقل البضائع من مكان إلى آخر لقاء أجر.

كما تم تعريف وثيقة النقل: مستند ورقي أو الكتروني يصدر بموجب عقد النقل ويعتبر إثباتاً على تسلم الناقل للبضاعة موضوع النقل بالحالة المبينة فيها لتسليمها إلى المرسل إليه بالحالة ذاتها.

وكذا منصة الجهاز الإلكترونية: (منصة LTRA) منصة إلكترونية تتيح تقديم بعض خدمات وأنشطة النقل البري لذوي الشأن، كما تمكن الجهاز من التتبع الآلي لمواقع وسائل النقل البري وتحديد سرعاتها، ورصد فترات القيادة والراحة للسائق، والتحقق من مدي قانونية وسائل النقل والسائق.

كما تم تعريف سجل قيد الناقلين: سجل ورقي أو إلكتروني ينشأ بالجهاز لغرض تسجيل الناقلين والوكلاء والوسطاء المرخص لهم بمزاولة كافة أنشطة النقل البري وتسجيل وتصنيف كافة وسائل النقل البري.

وشمل القرار تعريفات تضمنت:

١. نشاط تأجير وسائل النقل البري: تأجير وسائل النقل البري بسائق أو بدون بموجب عقد التأجير مقابل أجر.

٢. المؤجر: الشركة الحاصلة على ترخيص من الجهاز لمزاولة نشاط تأجير وسائل النقل البري.

٣. المستأجر: الشخص الطبيعي أو الاعتباري المستفيد من نشاط تأجير وسائل النقل البري.

٤. عقد التأجير: العقد المبرم بين المؤجر والمستأجر الذي يحدد نطاق المنفعة والالتزامات والحقوق بين أطراف عقد التأجير.

٥. المركز الرئيسي: المقر الذي يمارس من خلاله الشخص الطبيعي أو الاعتباري المرخص له نشاط النقل البري للبضائع، أو نشاط وسيط الشحن باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

٦. المواد الخطرة: أي مادة بسيطة أو مركبة أو مخلوطة أو نفايات أي منها سواء كانت طبيعية أو مصنعة تشكل خطورة على البيئة أو على أي من عناصرها وعلى سلامة الكائنات الحية بسبب سميتها أو قدرتها على الاشتعال أو الانفجار أو التآكل أو الناقل للعدوى أو أي من المواد الصلبة أو السائلة أو الغازية المصنفة كمواد خطرة وفق أحكام الاتفاقيات الدولية.

٧. الحمولات غير النمطية: الحمولة التي يتجاوز وزنها و/ أو أبعادها الأوزان والأبعاد المقررة، بحيث إن المادة المنقولة لا يمكن تجزئتها أو فكها لأي سبب من الأسباب، وتحتاج إلى وسائل نقل بري خاصة لنقلها.

٨. التعاملات الإلكترونية: أي تبادل أو تراسل أو أي إجراء آخر ينفذ بشكل كلي أو جزئي بوسيلة إلكترونية بما فيها تخزين المعلومات لتسهيل الوصول إلى البيانات والرجوع إليها لاحقاً.

٩. مفتش الضبطية القضائية: الشخص المخول له التفتيش والرقابة قانوناً للتأكد من الالتزام بأحكام هذه اللائحة، واتخاذ الإجراء اللازم حال الإخلال بأي منها.

١٠. المقابل المالي: مقابل إصدار الموافقات أو التراخيص أو التصاريح أو بطاقات التشغيل أو أي خدمات أخرى يقدمها الجهاز.

كما تضمنت اللائحة (المادة السابعة) ضوابط التشغيل للناقل على أن يقوم الناقل أو وسيط الشحن بإعداد وثيقة النقل بناءً على البيانات المقدمة له من المرسل عن تفاصيل البضاعة المطلوب نقلها، والشروط الواردة في عقد النقل.

كما يجوز للناقل في حالة الإشتباه في دقة بيانات البضاعة المقدمة له من المرسل، ولم يكن يملك من الوسائل المعقولة والقابلة للتطبيق عملياً ما يمكنه من نفي ذلك الإشتباه، أن يضيف إلى الوثيقة تحفظاً يحدد فيه عدم الدقة وسبب الإشتباه .

وإذا اقتضى الأمر قيام الناقل بفحص البضاعة عند استلامها بحضور المرسل أو من ينوب عنه للتأكد من محتوياتها وتطلب ذلك فض الأغلفة أو فتح الأوعية وجب على الناقل إعادة الأغلفة والأوعية إلى ما كانت عليه، وللناقل تحميل المرسل أو المرسل إليه قيمة ما أنفقه حسب مقتضى الحال وطبقاً للتكاليف السائدة مع إثبات ذلك في وثيقة النقل.

ونصت المادة أيضاً على أنه للناقل أن يتمتع عن النقل إذا تبين من فحص البضاعة أن حالتها لا تسمح بنقلها دون ضرر ما، ولم يقر المرسل كتابة بعلمه بحالة البضاعة وقبوله مسؤولية احتمال حدوث الضرر وتدوين ذلك الإقرار على وثيقة النقل.

كما يقوم النقل بالتوقيع على الوثيقة دون أي تحفظ منه أو إضافة أي ملاحظات يعتبر إقراراً منه بصحة كل ما جاء في وثيقة النقل عن البضاعة التي سيتم نقلها، وتعتبر وثيقة النقل دليلاً قانونياً على انتقال مسؤولية البضاعة إلى الناقل طبقاً لما هو وارد بها من ناحية النوع والكم والعدد والوزن ما لم تكن هناك أي تحفظات من الناقل.

فيما يكون الناقل مسؤولاً عن تنفيذ عقد النقل وفقاً للأحكام والشروط الواردة فيه سواء تم النقل من قبله أو اسندت تنفيذه كلياً أو جزئياً إلى شخص آخر يقوم مقامه، ويلتزم الناقل بنقل البضائع بوسائل نقل بري ملائمة لطبيعة البضائع ووفقاً للشروط والمواصفات التي تحدد بموجب التشريعات النافذة.

وتبدأ مسؤولية الناقل عند تسلمه البضائع في المكان المتفق عليه، وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه، ويعتبر احتفاظ الناقل بالبضائع في مخازنه لأغراض النقل عملاً متمماً لعقد النقل، كما أنه على الناقل أن يسلك خط السير لنقل البضائع المتفق عليه والمحدد بوثيقة النقل فإذا لم يتفق على خط سير محدد وجب على الناقل أن يسلك أقصر خط سير معتاد للنقل.

كما يعتبر الناقل المرخص له بمزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات مسئول عن التأخير في استلام وتسليم البضاعة أو خسارتها أو تلفها جزئياً أو كلياً الناجمة عن خلل فني في نظام تقديم الخدمة.

أما (المادة الثامنة) فتتص على ترخيص مزاولة نشاط وسيط الشحن باستخدام تكنولوجيا المعلومات، حيث ذهبت إلى أنه يشترط لحصول وسيط الشحن على ترخيص مزاولة نشاط وسيط الشحن للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات، تقديم طلب عبر قنوات الجهاز المعتمدة واستيفاء المتطلبات التالية:

• طلب مقدم من الشركة (الطبيعي أو الاعتباري).

• صورة من السجل التجاري ساري المفعول يتضمن النشاط .

• صورة من البطاقة الضريبية.

• نظام تقني (منصة، أو تطبيق، أو موقع إلكتروني).

• تجهيز مقر أو مركز رئيسي لمزاولة النشاط .

• الإرتباط بأي أنظمة إلكترونية يحددها الجهاز.

• تعيين شخص مسئول أو مفوض للتواصل مع الجهاز، وتحديد وسائل التواصل معه.

• يصدر الترخيص لمدة سنة ويحد أقصى ثلاث سنوات بعد سداد المقابل المالي بإسم الشركة وفقاً لأحكام قرار السيد الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء رقم (٤٢٣٧) لسنة ٢٠٢٢ .

١. اقتصر التعاقد على تقديم الخدمة مع الشركات/ أو الأفراد المرخص لهم من الجهاز لمزاولة أنشطة النقل البري للبضائع فقط، ولمدة لا تتجاوز مدة سريان صلاحية الترخيص الممنوح لكلا الطرفين، مع مراعاة الآتي:

٢. توافر بطاقة تشغيل سارية المفعول صادرة من الجهاز لكل وسيلة نقل تستخدم في النشاط.

٣. أن يكون سائق وسيلة النقل البري حاصل على رخصة قيادة سارية المفعول.

٤. تحديد آلية استيفاء أجور النقل.

٥. تحديد سياسة أجور تقديم الخدمة.

٦. تحديد المسؤوليات والالتزامات المتعلقة بأطراف عملية النقل عند التعاقد معهم، بما لا يخالف أحكام هذه اللائحة.

٧. حظر تقديم الخدمة لوسائل النقل البري الأجنبية.

فيما تضمنت (المادة السادسة) مسؤوليات الناقل الحاصل على رخصة مزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات مراعاة الشروط التشغيلية التالية:

١. التقيد بكافة القوانين المعمول بها في جمهورية مصر العربية.

٢. التقيد بالوائح والتعليمات الصادرة من الجهات المعنية في حالة استخدام الدفع الإلكتروني.

٣. استمرارية الارتباط بمنصة الجهاز الإلكترونية (منصة LTRA) أو بأي أنظمة إلكترونية أخرى يحددها الجهاز خلال فترة سريان الترخيص.

٤. تزويد المنصة الإلكترونية للجهاز بالبيانات المطلوبة بشكل لحظي، وخاصة بيانات السائق، والمركبة، ومسار الرحلة، ورقم صورة وثيقة النقل، ونتائج التقييم.

٥. إيقاف الخدمة عن مركبات النقل التي تحمل بطاقات تشغيل ملغية أو موقوفة.

٦. عدم تقديم الخدمة لنقل المواد الخطرة.

٧. عدم تقديم الخدمة لنقل الحمولات غير النمطية.

٨. إظهار مسار الرحلة للمرسل/ أو الشاحن والمرسل إليه طوال مدة الرحلة.

٩. تمكين المرسل/ أو الشاحن والمرسل إليه من التقييم.

١٠. إظهار نتائج التقييم للمرسل/ أو الشاحن والمرسل إليه قبل الحصول على الخدمة.

١١. التأكيد على الناقل بضرورة إصدار وثيقة النقل وبيان الحمولة.

١٢. توفير وسائل التواصل اللازمة للشكاوى والإستفسارات والبلاغات.

١٣. تحديث بيانات وسائل التواصل لدى الجهاز في حالة تغييرها.

١٤. توفير نظام آمن لحماية بيانات أطراف عملية النقل من الفيروسات والتجسس.

١٥. مراجعة الجهاز خلال مدة (١٠) عشرة أيام من تاريخ الاستدعاء من قبل الجهاز.

١٦. تزويد الجهاز بالبيانات والمعلومات ذات العلاقة بالنشاط التي يطلبها خلال مدة أقصاها ثلاثة أيام عمل من وقت الطلب.

١٧. تمكين مفتشي الضبطية القضائية من الإطلاع على سجلات الشركة وتزويده بالمعلومات أو المستندات ذات العلاقة بالنشاط حال طلبها.

كما يقوم الشاحن بإعداد البضائع للنقل بتغليفها أو تعبئتها أو حزمها بطريقة مناسبة لحفظها من الهلاك أو التلف وبما يضمن حماية الأشخاص والمعدات ووسائل الشحن البري والبضائع الأخرى التي تنقل معها من أي ضرر قد يلحق بأي منها.

فيما يجوز للشاحن أن يطلب، وعلي نفقته من الناقل تدقيق الوزن القائم للبضائع أو كميتها ومحتويات الطرود علي أن تدون نتائج التدقيق في وثيقة النقل وإذا تطلب النقل اتخاذ ترتيبات خاصة فيجب علي الشاحن إخطار الناقل خطياً بذلك قبل تسليم البضائع إليه بوقت كافٍ وضمن الشروط المتفق عليها .

كما أنه للشاحن أن يطلب من الناقل بعد تسلمه البضائع بالتوقف عن مباشرة النقل وإعادتها إليه أو توجيهها إلى شخص آخر غير المرسل إليه أو إلى مكان آخر غير المكان المتفق عليه في وثيقة النقل أو غير ذلك من التعليمات ما دامت البضائع في حيازة الناقل، علي أن يدفع الشاحن أجرة ما تم من النقل وما ترتب من مصروفات وتعويض ما يلحق الناقل من ضرر بسبب تنفيذ التعليمات الجديدة.

وتضمنت اللائحة في الباب الثالث، الترخيص

ونصت المادة الحادية عشرة عشرة على الشركات التي تملك وسائل نقل بري تستخدم لمزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات (الناقل):

يتعين الحصول علي:

١. رخصة مزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

٢. بطاقة تشغيل لكل وسيلة نقل بري تستخدم لمزاولة النشاط.

أما الشركات التي تستأجر وسائل نقل بري تستخدم لمزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات (وسيط الشحن): يتعين الحصول علي رخصة وسيط الشحن للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات، كما يتعين التأكد من توافر بطاقة تشغيل لكل وسيلة نقل بري تستخدم لمزاولة النشاط لشركة حاصلة على التراخيص اللازمة من الجهاز.

فيما شملت أيضا الشركات التي تملك وتستأجر وسائل نقل بري تستخدم لمزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات (الناقل ووسيط الشحن معاً):

يتعين الحصول علي:

١. رخصة مزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

٢. رخصة وسيط الشحن للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

كما يتعين التأكد من توافر بطاقة تشغيل لكل وسيلة نقل بري تستخدم لمزاولة النشاط لشركة حاصلة على التراخيص اللازمة من الجهاز.

كما نصت المادة الثانية عشرة على شروط الترخيص اللازمة لسريانه، وفي حال الإخلال الجسيم بأي من هذه الشروط، يتم إخطار الناقل/ وسيط الشحن بهذا الإخلال، ويحق للجهاز إيقاف الترخيص حال عدم قيام المرخص له بمراجعة ملاحظات الجهاز خلال مدة أقصاها (٦٠) ستين يوماً من تاريخ الإخطار.

كما نصت المادة الثالثة عشرة فيتم تجديد الترخيص بطلب من الناقل / وسيط الشحن ، بعد سداد المقابل المالي لمدة مماثلة، على أن يقدم طلب التجديد واستيفاء جميع شروطه خلال مدة (٦٠) ستين يوماً قبل انتهاء مدة صلاحية سريان الترخيص.

ولا يسمح للمرخص له مزاولة النشاط بعد تاريخ انتهاء الترخيص.

كما نصت المادة الرابعة عشرة فلا يجوز التنازل عن الترخيص من المرخص له (الناقل/ وسيط الشحن) للغير إلا بموافقة الجهاز.

كما يكون وسيط الشحن مسئولاً عن البضاعة محل النقل منذ تسلمها وأثناء تحميلها، وتفريغها، ونقلها، وتخزينها، ولحين تسليمها للمرسل إليه دون الإخلال بمسؤولية الناقل وفق أحكام هذه اللائحة، ويضمن وسيط الشحن مباشرة الناقل لعملية النقل في الموعد المتفق عليه مع المرسل ويكون مسئولاً عن عدم تنفيذ الناقل للعقد أو عن التأخير في التنفيذ ويحق لوسيط الشحن الرجوع بالمسؤولية على الناقل إذا ثبت أن سبب عدم التنفيذ أو التأخير يعود للناقل.

ونصت المادة على أن يكون وسيط الشحن مسئولاً عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً وعن تلفها أو التأخير في تسليمها، ولا يجوز له أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الناقل.

وعلى وسيط الشحن عند تسلمه البضائع تدقيق صحة البيانات الواردة في طلب الشحن كعدد الحاويات والقطع، والكميات، والعلامات، والأرقام، وحالة البضائع الظاهرة وتعبئتها وتغليفها، وإذا لم تتوافر لدى وسيط الشحن الوسائل المعتادة للتدقيق في حالة البضائع فعليه إثبات تحفظه مع بيان أسباب هذا التحفظ.

كما يحق للمرسل وعلي نفقته أن يطلب من وسيط الشحن تدقيق الوزن القائم للبضائع أو كميتها ومحتوياتها ويثبت نتائج التدقيق على طلب الشحن، وإذا تطلب النقل ترتيبات خاصة فيجب على المرسل إخطار وسيط الشحن خطياً بذلك بوقت كافٍ قبل تسليم البضائع إليه.

وإذا تبين من الفحص أن حالة البضائع لا تسمح بنقلها دون ضرر فيحق لوسيط الشحن أن يقوم بأي مما يلي:

• رفض تنفيذ الشحن بعد إقرار من المرسل بعلمه بحالة البضائع.

• تنفيذ الشحن وفي هذه الحالة يتم تثبيت حالة البضائع وإقرار المرسل على طلب الشحن.

• على وسيط الشحن أن يقيد في سجلاته نوع البضائع ومقدارها، وكميتها، وقيمتها، ومصدرها، وموعد النقل المقرر لها وأي معلومات تتعلق بها.

• يلتزم وسيط الشحن باتخاذ التدابير اللازمة للتحقق من كفاءة الناقل لأداء حقوق المرسل أو المرسل إليه، وإعلام المرسل عن أي حادث أو صعوبة يمكن أن تحصل أثناء تنفيذ الناقل لعقد النقل بما في ذلك تبليغه عن رفض المرسل إليه تسلم البضائع أو حضوره لتسلمها.

• على وسيط الشحن تزويد الناقل الذي عهد إليه أمر تنفيذ عقد النقل بجميع المعلومات التي تساعد على نقل البضاعة دون إضرار بها.

• يقوم وسيط الشحن بناءً على طلب المرسل الخطي بالتأمين على البضاعة مقابل عمولة يتقاضاها على أن يحدد في الطلب قيمة تلك البضاعة لأغراض التأمين والأخطار التي يشملها التأمين، وعلى وسيط الشحن أن يتخذ ولحساب المرسل جميع الإجراءات اللازمة للمطالبة بالتعويض الناجم عن عقد التأمين ومتابعة الادعاءات المتعلقة به على أن يتم ذلك بناءً على طلب المرسل الخطي إذا كان هو المستفيد من عقد التأمين.

• يتم التخزين في مستودعات وسيط الشحن أو في أي مخزن آخر، وللمرسل أو من ينوب عنه الحق في معاينة المستودع الذي سيقوم وسيط الشحن بتخزين البضاعة فيه للتأكد من مدى ملائمة لطبيعة البضاعة.

• إذا قام وسيط الشحن بدفع أجور النقل للناقل، حل محله فيما له من حقوق وفقاً لأحكام عقد النقل.

كما تنص المادة العاشرة على مسؤوليات المرسل (الشاحن) أن يكون مسئولاً عن الأضرار والخسائر التي يتكبدها الناقل والغير، نتيجة عدم استكمال الوثائق الضرورية لتنفيذ عقد النقل أو عدم مطابقتها للواقع أو نقص البيانات التي يقدمها أو عدم صحتها.

- مكان وتاريخ ووقت إصدار الوثيقة، وعدد النسخ الأصلية على ألا تقل عن ثلاث نسخ.
- تحديد ما إذا كانت الوثيقة قابلة أو غير قابلة للتداول.
- اسم المرسل وعنوانه ووسيلة الاتصال به.
- اسم وسيط الشحن وعنوانه ووسيلة الإتصال به ورقم ترخيصه .
- اسم الناقل وعنوانه ووسيلة الإتصال به ورقم ترخيصه.
- اسم المرسل إليه وعنوانه ووسيلة الإتصال به، وبيانات مرسل إليه بديل إذا تطلب الأمر ذلك.
- نوع البضاعة والطبيعة العامة لها والعلامات اللازمة للتعرف عليها وخصائصها وتنويه صريح عن طبيعة خطورة البضاعة. عدد الحاويات أو القطع والوزن الإجمالي، أو عدد رؤوس الحيوانات، أو الوزن الإجمالي، أو الكمية المنقولة للبضاعة.
- إجمالي أجرة النقل وتحديد ما إذا كانت أجور النقل مدفوعة من قبل المرسل أو تدفع من قبل المرسل إليه وأية نفقات إضافية والجهة التي تتحملها.
- مكان وتاريخ ووقت انتقال البضاعة إلى مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ، وإذا لم يحدد ذلك في الوثيقة، فيمكن الاستناد إلى مكان وتاريخ ووقت إصدار الوثيقة كموعد لذلك.
- مكان وتاريخ وفترة تسليم البضاعة في مكان التسليم، وذلك إذا ما تم الاتفاق بين الأطراف على هذا التاريخ.
- خط السير لرحلة انتقال البضاعة لمقصدها إذا كان يتطلب الأمر ذلك، وكان خط السير معلوم وقت إصدار الوثيقة.
- توقيع الناقل والمرسل، أو الشخص المفوض عنهما.
- أي تحفظ للناقل أو المرسل أو المرسل إليه مع بيان السبب.
- أي بيانات أخرى يحددها الجهاز وتقتضيها عملية النقل أو تتطلبها إجراءات أي جهة حكومية أخرى.
- ليس في إغفال بند أو أكثر من بيانات وثيقة النقل أو عدم دقته مساس بالطابع القانوني للوثيقة أو بصلاحيته.
- وشملت المادة الثامنة عشرة " السائق " حيث يشترط في سائق وسائل النقل البري لمزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات ما يلي:
- أن يكون حاصلًا على رخصة قيادة سارية المفعول من الفئة المناسبة لنوع وحجم وسيلة النقل البري وفقا لقانون المرور ولائحته التنفيذية.
- أن تكون صحيفة الحالة الجنائية خالية من السوابق.
- اجتياز الفحص الطبي من أحد المراكز الطبية المعتمدة من الجهاز للتأكد من عدم تناوله المخدرات والمسكرات.
- اجتياز اختبار الكفاءة المهنية المناسب لنوع النشاط بأحد المراكز التدريبية المعتمدة من الجهاز.
- أن يكون علي دراية تامة باستخدام الوسائل والتطبيقات التكنولوجية المستخدمة قبل وأثناء عملية النقل.

كما نصت المادة الخامسة عشرة على أنه يجوز للناقل/ وسيط الشحن المرخص له التقدم بطلب إلغاء الترخيص وفق ضوابط تشمل إلغاء النشاط من السجل التجاري، وسداد المقابل المالي المستحق للجهاز. ونصت اللائحة على أن يكون الترخيص لاغياً في الحالات التالية:

- إلغاء السجل التجاري للشركة.
- التعاقد على تقديم الخدمة مع شركات/ أفراد غير مرخص لهم من الجهاز بممارسة أنشطة النقل البري.
- تصفية الشركة سواء كانت باتفاق الشركاء أو لانتهاء مدتها أو بحكم قضائي.
- انتهاء الترخيص دون تجديده مع أحقية الجهاز في مصادرة التأمين.
- التنازل عن الترخيص دون موافقة الجهاز المسبقة.
- مضي مدة (٦٠) ستين يوماً على إيقاف الترخيص دون استكمال أي من شروط سريان الترخيص.

كما نصت المادة السادسة عشرة على بطاقة التشغيل، حيث يحظر تشغيل أي وسيلة نقل ما لم يحصل المرخص له (الناقل) بمزاولة نشاط النقل البري للبضائع باستخدام تكنولوجيا المعلومات على بطاقة تشغيل وفقاً للنموذج المعد من الجهاز وتحتوي هذه البطاقة على المعلومات التالية:

- اسم وشعار الجهاز.
- اسم وعنوان المرخص له.
- رقم لوحة وسيلة النقل البري ورقم ترخيص مزاولة النشاط.
- نوعية النشاط المرخص به.
- حمولة وسيلة النقل ونوعها.
- تحديد نطاق النقل (داخلي/ دولي).
- تاريخ انتهاء ترخيص مزاولة النشاط.
- تاريخ إصدار وانتهاء بطاقة التشغيل.
- أي بيانات أخرى يرى الجهاز ضرورة إضافتها.

فيما نصت المادة السابعة عشرة على وثيقة النقل، على أنه يجب على الناقل أو وسيط الشحن إصدار وثيقة نقل ورقي أو إلكتروني (داخلي و/ أو دولي) لكل عملية نقل وفق النموذج وآلية الإصدار المعتمدة من الجهاز، وتكون باسم مرسل إليه واحد إذا كانت غير قابلة للتداول أو لأمره أو لحاملها إذا كانت قابلة للتداول وتزويد المرسل بنسخة أصلية منها، والإحتفاظ بنسخة أخرى في وسيلة النقل، ويستوفى الجهاز مقابل مالي عن كل وثيقة نقل يتم إصدارها من قبل المرخص له، ويتم توريد المقابل المالي للجهاز مرفق معه نسخة من كل وثيقة صدرت على أن تشتمل على البيانات التالية: