

نافذة الملاحة

العدد الرابع و الأربعون



2024

فبراير

www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

● **ملاحة الاسكندرية تضع متوسط أسعار نوالين للبضائع لثنهري فبراير ومارس**

● **تشركات التندن والتفريغ بالاسكندرية بوقف قرار رفع معدلات التندن والتفريغ**

● **ميناء الإسكندرية تتداول ١,٧ مليون حاوية على مدار ٢٠٢٣**

● **خطوط ملاحية تطلب حوافز وتخفيضات لعبور قناة السويس في ظل اضطرابات باب المنذب**

● **الموانئ المصرية تحقق ٩,٤ مليون حاوية مكافئة خلال ٢٠٢٣ لأول مرة في تاريخها**

● **رئيس الوزراء يتابع تطبيق منظومة التندن المسبق لتسريع الإفراج الجمركي**

● **تقرير دولي يوضح مدى الانخفاض في المنقول بالتجارة العالمية منذ ديسمبر حتى فبراير**

● **السلامة البحرية تضع خرائط لإبحار السفن في نطاق مسؤولية الموانئ المصرية**

● **الأونكتاد: هجمات الحوثيين تهدد إمدادات الطاقة إلى أوروبا عبر قناة السويس**

● **ميناء الإسكندرية تمنح تخفيضات على تخزين السيارات الزيرة الوراة للمينا**



أركاس تعلن عن توسيع خدمة LTS

لتعزيز الشحن البحري بين ميناء الإسكندرية والموانئ الليبية

شرق البحر المتوسط وشمال أفريقيا، وذلك عبر خدمة جديدة تسمى (LTS).

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

وقامت شركة أركاس بإجيببت عن استمرارها في تقديم خدماتها لنقل الطوابق المبردة بهدف خدمة الصادرات المصرية من الإسكندرية عبر ميناء الدخيلة، إلى ميناء نوفمبروسيك الروسي.



أطلقت شركة أركاس إجيببت، عن توسيع لخدمة LTS، والتي تتضمن ربط ميناء الإسكندرية بميناء بنغازي في ليبيا والتي ستكون تحت مسمى (EGALY - LYBEN).

وأكد محمد مصيلحي رئيس شركة أركاس إجيببت، أنه من المقرر أن تهدف هذه الإضافة الاستراتيجية إلى تعزيز تغطية الشركة الواسعة في طرق Eastmed - North Africa، مما يضمن تعزيز الاتصال مع عملاء أركاس بالمنطقة.

وأعلنت الشركة أن تلك الخدمة ومثلها من الخدمات التي تقدمها تأتي في ضوء خدمة الصادرات والواردات المصرية، حيث تعد دول شمال إفريقيا من الدول ذات التبادل التجاري الهام مع السوق المصرية.

كما أوضحت أن هذا يأتي كجزء من استراتيجية نمو خدمات الخط الملاحى، حيث تم توسيع تغطية الخدمة لتشمل جميع الموانئ البحرية في ليبيا، مع تقديم مجموعة متنوعة من خيارات الخدمة لتلبية جميع احتياجات الشحن.

وخلال يناير من العام الماضي، كانت قد أعلنت شركة أركاس مصر، عن تدشين خدمة جديدة لربط موانئ



غرفة ملاحية الإسكندرية

يتقدم رئيس وأعضاء مجلس إدارة

غرفة ملاحية الإسكندرية

بخالص التهئة بمناسبة

شهر رمضان المبارك

كل عام وانتم بخير

رئيس مجلس الإدارة

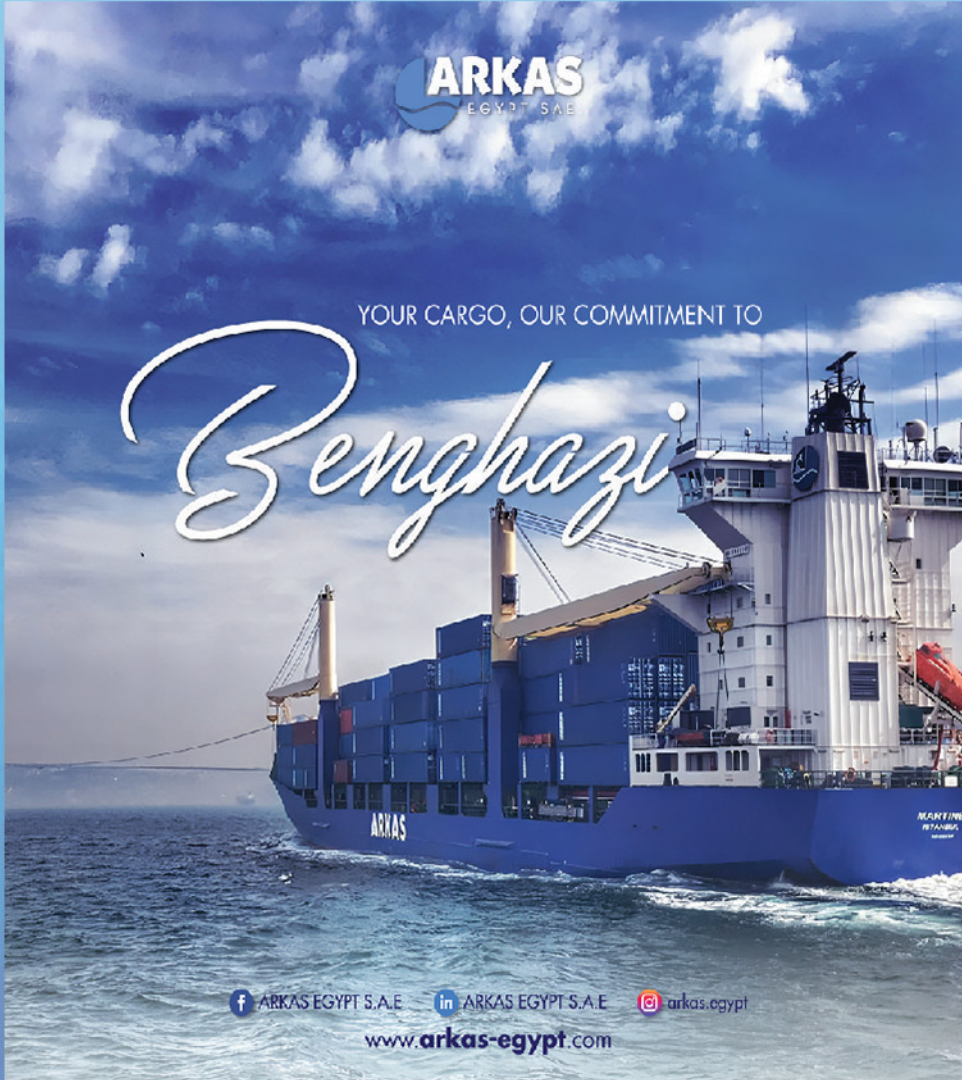
محمد مصيلحي





السوقي العالمي واستكشاف الفرص للنمو والابتكار.

وعبر الأستاذ مصيلحي عن ارتياحه الكبير للمشاركة في معرض فروت لوجيستكا، موضحاً أن هذا المعرض يعكس التطورات الإيجابية الحالية التي تقوم بها الحكومة المصرية لتوسيع وتطوير تجارتها والعلاقات الاقتصادية مع جميع الدول، وحرصها على زيادة الصادرات وتعزيز ضمان الجودة المرتبطة بالمنتجات المصرية في جميع أنحاء العالم.



وتعد تلك الخدمة عبارة عن تسيير سفينة أسبوعياً لخدمة البضائع سريعة التلف، والتي تعد أقصر الرحلات المباشرة من مصر إلى روسيا، حيث تستغرق ٤ أيام فقط، وتستمر الخدمة حتى يونيو ويوليو المقبلين، وهي فترة الذروة للنقل الحاصلات الزراعية.

وتم استمرار الخدمة بعد الطلب الروسى المتزايد على الحاصلات الزراعية المصرية، حيث أطلق أركاس أول خدمة ملاحية مباشرة منتظمة بين البلدين فى عام ٢٠٠٧ والتي يتم تطويرها كل عام لتلبية نمو الطلب فى السوق مما ساهم فى تطوير وتنمية التعاون التجارى بين مصر وروسيا، خاصة فى مجال الحاصلات الزراعية.

كما قام الخط الملاحى أركاس بتطوير خدمته خلال الموسم الجارى، وذلك من خلال زيادة عدد السفن والحاويات العاملة على تلك الخدمة المباشرة بين مصر وروسيا، لتكون من ٣ - ٤ سفن بدلا من سفينتين فقط.

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

وفي نفس السياق شاركت شركة أركاس إيجيبت فى فعاليات المعرض التجارى العالمى الرائد للمنتجات الطازجة، فروت لوجيستكا، الذى أقيم فى العاصمة الألمانية برلين خلال الفترة من ٧ إلى ٩ فبراير، بحضور الأستاذ محمد مصيلحي، رئيس مجلس الإدارة، والأستاذ عمرو مصيلحي، نائب رئيس مجلس الإدارة، إلى جانب مجموعة من مديري الشركة.

و خلال فعاليات المعرض، عقد مديري الشركة اجتماعات ومحادثات هادفة لعرض عمق خبرتهم اللوجستية وحلول الشحن المتطورة للبضائع المبردة.

لقد قدمت فروت لوجيستكا منصة لا تقدر بثمن لهم لتعميق فهمهم للمشهد

ملاحه الاسكندرية تضع متوسط أسعار نوالين للبضائع لشهري فبراير ومارس



عقدت غرفة ملاحه الإسكندرية، خلال يناير الجاري، اجتماعًا مع أعضاء اللجنة المشكّلة بموجب قرار رئيس مصلحة الضرائب المصرية رقم ٣٧٣ لسنة ٢٠٢٠، بهدف مراجعة مقترح غرفة ملاحه الإسكندرية بشأن متوسط أسعار النولون البحري عن البضائع العامة وارد، والبضائع العامة الصب الجاف، والصب السائل وذلك عن شهري فبراير ومارس ٢٠٢٤.

وتم الاجتماع في ضوء البندين الثاني والثالث من بنود بروتوكول التعاون المبرم بين مصلحة الجمارك ومصلحة الضرائب وغرفة ملاحه الإسكندرية لتنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة وتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤدّاة على السلع المُعفاة والآلات والمعدات وبلغ الجدول، حيث تم عقد الاجتماع بحضور الدكتور السيد صقر مستشار وزير المالية، والمهندس مدحت القاضي عضو مجلس ادارة الغرفة، والمهندس خالد بيومي عضو مجلس ادارة الغرفة أيضا.

أما بالنسبة للحاويات الواردة من دول الخليج العربي، خاصة من ميناء جبل علي الإماراتي والدمام السعودي، والدمام، والكويت والبحرين، فوصل سعر نقل الحاوية إلى ميناء الإسكندرية إلى ٣٣٥ دولارًا للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٣٩٠ دولارًا للحاوية ٤٠ قدمًا.

وبالنسبة للحاويات الثلجة فتصل إلى ٤٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٦٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، وإلى ميناءي دمياط وبورسعيد فيصل إلى ٣٣٥ دولارًا للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٣٩٠ دولارًا للحاوية، و ٤٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا ثلجة و ٦٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلجة، وإلى ميناء السخنة فتصل إلى ٢٠٥ دولارًا للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٢٤٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، و ٤٠٠ دولار للحاوية الثلجة ٢٠ قدم، و ٦٠٠ دولار للحاوية الثلجة ٤٠ قدم.

وبالنسبة لموانئ البحر الأحمر والتي تضم موانئ السعودية واليمن والسودان، فيصل متوسط سعر نقل الحاوية إلى ميناءي الإسكندرية ٦٧٦ دولار للحاوية ٢٠ قدم، ١٣٥٢ دولار للحاوية ٤٠ قدم، وبالنسبة للحاويات



Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Mossalah, Rameh Station, Alexandria, Egypt.

TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951

4872500 - 4869800 - 4855700

FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800

Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

بورسعيد ودمياط فيصل سعر نقل الحاوية إلى ١٢. دولار للحاوية ٢. قدم، و ١٥. دولار للحاوية ٤. قدم، و ٦٨٢ دولار للحاوية ثلثة ٢. قدم، و ٧٩٨ دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة، ولميناء السخنة بلغت ١٤. دولار للحاوية ٢. قدم و ٢٨. دولار للحاوية ٤. قدم، و ٢١. دولار للحاوية ٢. قدم ثلثة و ٤٢. دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة.

وبالنسبة للحاويات الواردة من منطقة أمريكا الشمالية " كندا " فيصل سعر نقل الحاوية لميناء الإسكندرية ٧. دولار للحاوية ٢. قدم و ٨٥. دولار للحاوية ٤. قدم، و ١٥٥. دولار للحاوية ثلثة ٢. قدم، و ٢٩٥. دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة، وإلى مينائي دمياط وبورسعيد تصل إلى ٦. دولار للحاوية ٢. قدم، و ٧٥. دولار للحاوية ٤. قدم و ١٢٧٧ دولار للحاوية ٢. قدم ثلثة و ١٨٩٥ دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة، ولميناء السخنة وصل سعر النولون ١٨٩٥ دولار للحاوية ٢. قدم، و ١٦٨. دولار للحاوية ٤. قدم، و ١٥٤. دولار للحاوية ٢. قدم ثلثة، و ٢٦٦. دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة.

أما بالنسبة للحاويات الواردة من استراليا ونيوزلندا فتصل إلى ٣.٠٠ و ٣٣٦٥ دولار للحاويات الواردة (٢. و ٤. قدم) على التوالي لميناء الإسكندرية، و ٥٨٠. دولار، و ٦٨٠. دولار للحاويات (٢. و ٤. قدم) على التوالي لمينائي بورسعيد ودمياط، و ٣.٠٠ دولار للحاوية ثلثة ٢. قدم و ٣٣٦٥ دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة، و ٥٨٠. و ٦٨٠. دولار للحاويات (٢. و ٤. قدم) على التوالي لميناء السخنة.

وبالنسبة للنولون الحاويات ٢. قدم من موانئ الهند وسري لانكار وبنجلاديش فتصل إلى الإسكندرية إلى ٣٢.٠ و ٤٢.٠ دولار للحاويات (٢. و ٤. قدم) و ٤.٠٠ و ٦.٠٠ دولار للحاويات الثلثة (٢. - ٤. قدم) ، ولمينائي دمياط وبورسعيد ٣٢.٠ و ٤٢.٠ دولار للحاويات (٢. - ٤. قدم) و ٤.٠٠ و ٦.٠٠ دولار للحاويات الثلثة ٢. - ٤. قدم، ولميناء السخنة وصل سعر النولون إلى ٢.٥ - ٢٤.٠ دولار للحاويات ٢. - ٤. قدم، و ٣.٠٠ و ٤.٠٠ دولار للحاويات ٢. - ٤. قدم للحاويات الثلثة.

كما وصل سعر نولون الحاوية من دول تونس والجزائر والمغرب إلى ميناء الإسكندرية ١.٤ - ١٧٣ دولار للحاويات ٢. - ٤. قدم، و ٣٨. - ٦٥٦ دولار للحاويات ٢. - ٤. قدم ثلثة، ولمينائي الإسكندرية ودمياط وصلت إلى ٨٦ - ١٤٣ دولار للحاويات ٢. - ٤. قدم، ولميناء السخنة بلغت أسعار النوالين إلى ٣٥. - ٧.٠ دولار للحاوية ٢. - ٤. قدم، و ٨٥. و ١٢.٠ دولار للحاوية الثلثة ٢. - ٤. قدم.

وبالنسبة للموانئ جنوب إفريقيا، فبلغت لميناء الإسكندرية ٧.٦ دولار للحاوية ٢. قدم و ١٢٨٥ دولار للحاوية ٤. قدم، و ٧٩٨ - ١٤٣٦ دولار للحاويات ٢. و ٤. قدم لمينائي دمياط وبورسعيد، و ١٢٦. و ١٦٨. دولار للحاوية ٢. - ٤. قدم لميناء السخنة.



الثلثة فتصل إلى ٩٦٦ دولار للحاوية ٢. قدم، و ١٥٤٦ دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة، وإلى مينائي بورسعيد ودمياط إلى ٦٣٨ دولار للحاوية ٢. قدمًا، و ١١١٧ دولار للحاوية ٤. قدمًا، ولميناء السخنة بلغت ٣٨٥ دولار للحاوية ٢. قدمًا و ٦٦٥ دولار للحاوية ٤. قدم، و ٨٤. دولار للحاوية ٢. قدم ثلثة و ١٢٦. دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة.

وبالنسبة لمتوسط سعر نولون النقل البحري للحاويات الواردة من شمال أوروبا والتي تضم هولندا وإنجلترا وألمانيا وفرنسا وبلجيكا والنرويج والسويد والدنمارك وبولندا وفنلندا، فيصل متوسط سعر نقل الحاوية إلى ميناء الإسكندرية إلى ٣١٤ دولارات للحاوية ٢. قدمًا، و ٤٨٣ دولارًا للحاوية ٤. قدمًا، و ٩٦٦ دولار للحاوية ثلثة ٤. قدمًا، ولمينائي دمياط وبورسعيد، فبلغت ١٦. دولار للحاوية ٢. قدم، و ٢.٠٠ دولار للحاوية ٤. قدم، و ٦٨٢ دولار للحاوية ٢. قدم ثلثة، و ٧٩٨ دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة، وإلى ميناء السخنة بلغت ٦٣ يورو للحاوية ٢. قدم، و ١١٩ يورو للحاوية ٤. قدم، و ٧٧ يورو للحاوية ٢. قدم ثلثة، و ١٤٧ يورو للحاوية ٤. قدم ثلثة.

وبالنسبة لنقل الحاويات من منطقة شرق البحر المتوسط - البحر الأسود ومنها تركيا واسرائيل ولبنان وسوريا ورومانيا وروسيا وأوكرانيا والبرتغال، وذلك إلى ميناء الإسكندرية لتصل إلى ٣٨٦ دولار للحاوية ٢. قدم، و ٦٧٦ دولار للحاوية ٤. قدم، و ٦٨٨ دولار للحاوية ثلثة ٢. قدم، و ٨٧٢ دولار للحاوية ثلثة ٤. قدم، و ١٤. دولار للحاوية ٢. قدم لمينائي بورسعيد ودمياط، و ١٨. دولار للحاوية ٤. قدم و ٤٩٣ دولار للحاوية ٢. قدم ثلثة، و ٥٦٩ دولار للحاوية ٤. قدم ثلثة، وإلى ميناء السخنة بلغت سعر نقل الحاوية ٢. قدم ٤٩. دولار، و ٦٦٥ دولار للحاوية ٤. قدم، و ٧.٠ دولار للحاوية ثلثة ٢. قدم، و ٨٧٥ دولار للحاوية الثلثة ٤. قدم.

وبالنسبة للحاوية التي يتم نقلها من جنوب شرق البحر الأبيض المتوسط والتي تضم كلا من فرنسا وإيطاليا وإسبانيا و سلوفينيا واليونان وقبرص وصربيا ، فتصل إلى ميناء الإسكندرية إلى ٣١٤ دولار للحاوية ٢. قدم و ٣٦٢ دولار للحاوية ٤. قدم، و ٥٨. دولار للحاوية ٢. قدم ثلثة، و ٩٦٦ دولار ٤. قدم ثلثة، وإلى مينائي

حتى ٥٠٠ طن، و١٢ دولار للطن للشحنات من ٥ - ٢٤ ألف طن، و١١ دولار للطن للشحنات حتى ٤٥ ألف طن، و٩ دولار للشحنات حتى ٨٠ ألف طن.

أما بالنسبة لنوالين تلك البضائع من موانئ شمال اوربا وانجلترا وهولندا والمانيا وبلجيكا والشمال فتصل الى ٢٤ دولار للطن بالنسبة للشحنات حتى ٥ آلاف طن و ٢٠ دولار للطن للشحنات حتى ٢٤ ألف ، و١٩ دولار للطن للحمولات حتى ٤٥ ألف طن و١٧ دولار للحمولات حتى ٦٠ ألف طن، وكذا للحمولات حتى ٨٠ ألف طن.

وبالنسبة للشحنات الواردة من موانئ امريكا الشمالية الشرقية (أمريكا - المكسيك) فتصل الى ٣١,٥ دولار للطن للحمولات حتى ٢٤ ألف طن، و ٢٠ دولار للطن للحمولات حتى ٤٥ ألف طن، و١٧,٥ دولار للطن بالنسبة للحمولات حتى ٦٠ ألف طن، و١٩,١ دولار للطن بالنسبة للحمولات حتى ٨٠ ألف طن.

وبالنسبة للشحنات الواردة من موانئ امريكا الجنوبية الشرقية لجميع الموانئ المصرية المطلة على البحر المتوسط فتصل الى ٢٤ دولار للطن للحمولات حتى ٢٤ ألف طن، و١٩ دولار للطن للحمولات حتى ٤٥ ألف طن، و١٤ دولار للطن بالنسبة للحمولات حتى ٦٠ ألف طن، و٨,٥ دولار للطن بالنسبة للحمولات حتى ٨٠ ألف طن.

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

كما وضعت غرفة ملاحه الاسكندرية متوسط أسعار النوالين بالنسبة للبضائع العامة والصب الجاف الواردة للموانئ المصرية، وذلك في ضوء البرتوكول الذي وقعته مع مصلحتي الضرائب والجمارك لتنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة وتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة والآلات والمعدات وبيع الجدول.

وبلغ متوسط أسعار النولون البحري للحاويات (٢٠ قدم) من موانئ البرازيل عن البضائع وارد الصب الجاف ليصل الى ١١٠٠ دولار لميناء الاسكندرية، و ١٤٧ دولار لميناء السخنة، وبالنسبة للحاويات ٢٠ قدم من الهند فقد زادت سعر نقل الحاوية الى ٦٥ دولار للواردة لميناء الاسكندرية و ٥٥ دولار لميناء السخنة.

كما بلغ متوسط أسعار النوالين من البضائع الصب الجاف والبضائع العامة من موانئ شرق البحر المتوسط وبحر ايجا وبحر مرمرة لموانئ مصر على البحر المتوسط بالنسبة للشحنات حتى ٥ آلاف طن الى ١١ دولار للطن وبالنسبة للشحنات من ٢٥ - ٢٤ ألف طن الى ١١ - ١٥ دولار للطن.

وبالنسبة لأسعار البضائع الصب الجاف والبضائع العامة، من موانئ البحر الأسود، الادريك و غرب البحر المتوسط لموانئ البحر المتوسط المصرية الى ١٦ دولار للطن للشحنات

MEDKON
LINES EGYPT S.A.E.



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS



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 64010/11
☎ +202 226 75227

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

✉ import@medkon-egypt.com

✉ export@medkon-egypt.com

www.medkon-egypt.com

الاحمر بقاء من شحنات حتى ه ألف طن فتصل سعر نقلها بحرا الى ٢٧ دولار للطن و٢٢ دولار للطن حتى ٢٤ ألف طن، و١٥,٤ دولار للطن حتى ٤٥ ألف طن

كما بلغ متوسط أسعار نوالين البضائع الصب السائل لزيتو الطعام من موانئ جنوب شرق أسيا الى موانئ البحر الاحمر لتصل الى ٢٤ دولار للطن، ومن موانئ جنوب شرق أسيا الى موانئ شرق البحر المتوسط، الى ٢٧,٥ دولار، كما بلغ متوسط أسعار النولون البحري عن البضائع العامة وارد لموانئ ضبا - سفاجا ، لتصل الى ٥٢٥ دولار للشاحنة.

فيما بلغ متوسط أسعار النولون البحري عن البضائع العامة وراى من ميناء العقبة الى ميناء العين السخنة، ومن ميناء نوبيع الى ميناء العقبة، لتصل من ميناء العقبة الى ميناء العين السخنة لتصل الى ١٢٠ دولار للهاوية ٢٠ قدم و ٣٥٥ دولار للهاوية من ميناء نوبيع الى ميناء العقبة.

كما بلغ متوسط أسعار النولون البحري عن البضائع العامة وارد عن اصناف الردة من ميناء الحديد باليمن وتكون الشحنات في حدود ٥٠٠ طن، للبضائع المملوءة بضائع عامة وارد من ١٣ - ١٤ دولار ، بينما أسعار النولون للهاويات المملوءة بضائع عامة وارد لتصل الى ٤٠٠ دولار للهاوية ٢٠ قدم بحمولة ٢٠ - ٢٣ طن.

كما بلغ متوسط أسعار النولون البحري عن البضائع العامة وارد على اصناف الزيوت، فقد بلغت من البحر الاسود الى ٢٣ - ٢٥ دولار أمريكي للطن للشحنات ١٠٠٠ طن ، ١٢,٦ - ١٤ دولار أمريكي للطن للشحنات ١٠ آلاف طن، و١١,٩ - ١٠,٥ دولار أمريكي / للطن للحمولات في حدود ٢٠ ألف طن.

فيما بلغ متوسط أسعار النولون البحري عن البضائع العامة وارد على اصناف الزيوت، الوارد من الولايات المتحدة، ٢٤,٥ - ٢١ دولار للطن، للشحنات حتى ١٠٠٠ طن ، و١٧,٥ - ٢١ دولار أمريكي للطن للشحنات حدود ٢٠ ألف طن.



د. السيد صقر
رئيس الإدارة المركزية بمصلحة الضرائب

dmc

وبالنسبة للشحنات التي يتم استيرادها من موانئ الخليج العربي والتي تشمل الامارات والسعودية وقطر والعراق والكويت الى موانئ مصر المطلة على البحر الاحمر بقاء من شحنات من ه ألف طن الى ٢٤ ألف طن فتصل الى ٣٤ دولار للطن، وللشحنات حتى ٢٤ ألف طن فتصل سعر النولون الخاص بها الى ٢١ دولار للطن ، وكذا تصل الى ١٣ دولار للطن للشحنات حتى ٤٥ ألف طن ، و١٧ دولار للطن للشحنات حتى ٦٠ ألف طن.

وبالنسبة للشحنات التي يتم استيرادها من موانئ جنوب شرق أسيا والتي تشمل الصين وسنغافورة وتايلاند والفلبين وكوريا واليابان، الى موانئ مصر المطلة على البحر

مطلوب تحرك عاجل لإنهاء أزمة "باب المنذب" ... واستمرار تصاعدها يهدد الصادرات بفقد اسواق مهمة

احمد صقر:



طالب احمد صقر عضو مجلس ادارة غرفة ملاحه الإسكندرية، الحكومة ووزارة النقل بضرورة التحرك العاجل واتخاذ ما يلزم من تدابير لإنهاء أزمة مضيق باب المنذب مع استمرار تصاعد تأثيراتها على حركة الصادرات والبضائع المصرية لعدد من البلدان والاقتصاد القومي ككل .

واوضح في تصريحات له، انهم يواجهون أزمة في نقل الصادرات المصرية الي البلدان المطلة على البحر الأحمر وانه لابد من التحرك وطرح حلول عاجلة سواء برية او بحرية حتى لا تفقد مصر اسواق مهمة لها مثل اليمن .

وحذر من تاخر التحرك المصري في وضع حلول لتلك الازمة وكيف انه يهدد بخسارة اسواق ويفتح الفرصة امام بلدان منافسة للتواجد والتوغل بتلك بها بما ينعكس في النهاية على حركة الصادرات ككل .

وتتصاعد أزمة باب المنذب منذ منتصف شهر ديسمبر الماضي دون اتخاذ حلول حقيقية لها حتى الان ، وقام الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس بعقد اجتماعات متتالية مع ممثلي نحو ١٥ من الخطوط والتوكيلات الملاحية لمناقشة تداعيات الأوضاع ، وشارك في الاجتماع كل من هاني النادي ممثل مجموعة "MAERSK" في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والريان عز الدين لبيب مدير العمليات بالخط الملاحي MSC ووسيم شكري ممثل التوكيل الملاحي "ويلمسن" وأحمد خليل ممثل شركة "فينمار" ومحمد حسني ممثل الخط الملاحي "أركاس" ومحمد غازي ممثل الخط الملاحي "إكسبريس" واللواء إيهاب البنان رئيس مجلس إدارة شركة "كلاركسون" واللواء حاتم القاضي رئيس مجلس إدارة توكيل "كادمار" والريان محمد بدوي رئيس مجلس إدارة توكيل الخليج ومحمد الجعبري ممثل التوكيل الملاحي

كما اجتمع ربيع مع جاى بلاتين الأمين العام لغرفة الملاحه الدولية ICS، و نيل روبرتس رئيس قطاع النقل البحري والطيران في مؤسسة Lloyd's Market Association (LMA)، لبحث تطورات الأوضاع في منطقة البحر الأحمر وباب المنذب.

لصعوبة تحديث المعدات وانخفاض الوارد من البضائع مؤخرًا

شركات الشحن والتفريغ بالاسكندرية بوقف قرار رفع معدلات الشحن والتفريغ



طالبت شركات الشحن والتفريغ العاملة بميناء الاسكندرية، بضرورة وقف الزيادة المرتقبة على معدلات الشحن والتفريغ والمقرر لها الزيادة خلال الأيام المقبلة، بعد تجميد لتلك المعدلات خلال الثلاث سنوات الماضية.

وفي هذا الصدد أشار أحمد شوقي رئيس لجنة الشحن والتفريغ بغرفة ملاحه الاسكندرية، انه تم عقد اجتماع لشركات الشحن والتفريغ العاملة بمينائي الاسكندرية والدخيلة، مؤكدة على صعوبة العمل على تحديث المعدات الخاصة بأعمال تلك الشركات مع رفع المعدلات.

وأضاف أنه تم تجميد زيادة معدلات الشحن والتفريغ منذ عام ٢٠٢١ ومن المزمع تحديث تلك المعدلات خلال العام الجاري، والمتوقع أن ترتفع بشكل كبير لا يمكن للشركات العاملة أن تتحملة، خاصة مع ندرة الدولار وارتفاع الاسعار الخاصة بالمعدات والتي في معظمها يتم استيرادها من الخارج، علاوة على ضعف الكميات التي يتم استيرادها من الخارج ومن المقرر صدورها خلال مارس المقبل.

وحسب القرار الذي أصدره الريان طارق شاهين، رئيس هيئة الميناء السابق في مارس ٢٠٢١ برقم ٤٠٣، قد تم بموجبه رفع معدلات الشحن والتفريغ بالنسبة للحبوب فقط، دون باقى البضائع المتداولة بالميناء من الفحم والخردة والحاويات والأخشاب.

ونص قرار ٢٠٢١ تنفيذ حد أدنى للتداول «الشحن والتفريغ» للسفن التى تصل حمولتها إلى ١٠ آلاف طن، إلى ٤٠٠٠ طن للعنبر يوميًا، وذلك بعد أن كانت ٣٥٠٠ طن.

كما كان قد تم رفع معدل التداول للسفن ذات حمولة من ١٠ - ٢٠ ألف طن لتصل معدلات الشحن والتفريغ بها إلى ٦ آلاف طن/ عنبر/ يوم، مقابل ٥٥٠٠ طن فى أوقات سابقة.

ونص قرار عام ٢٠٢١ على أن يتم تحقيق المعدلات بالنسبة للسفن التى تزيد على ٢٠-٣٥ ألف طن إلى ٨ آلاف طن للعنبر يوميًا، بعد أن كانت ٧ آلاف طن، كما تم رفع معدلات التداول للسفن التى تصل من ٣٥-٥٥ ألف طن إلى ٩ آلاف طن للعنبر يوميًا، بعد أن كانت ٨ آلاف طن للعنبر يوميًا.

وبالنسبة لسفن الأكساب «علف الحيوانات»، وكُسب الصويا، والجيلاتين، نص القرار الجديد على أن تصل معدلات التداول بها إلى ٥ آلاف طن للعنبر الواحد يوميًا، بعد أن كانت ٤٥٠٠ طن فى قرار الهيئة، العام الماضى.

ونصت المادة الثانية من القرار على أنه فى حال عدم الالتزام بالمعدلات التى أقرها القرار، يتم توجيه إنذار أول إلى شركة الشحن والتفريغ، وفى حال التكرار يتم توجيه إنذار ثان، وإذا تكررت المخالفة للمرة الثالثة، يتم خروج السفينة إلى منطقة المخطاف الخارجى، ولا يسمح بتراكي السفينة مجددًا إلا بعد تقديم طلب تراكي جديد وفقًا للإجراءات المقررة بتعليمات تشغيل الميناء.

كما نصّ القرار على زيادة نسبة ٥٠٪ من فئات التحاسب المقررة للسحب المباشر، مع مراعاة الزيادة السنوية لتلك الفئات، وذلك بالنسبة للبضائع المفرّعة بميناء الدخيلة فقط.

ونصّ القرار على أنه فى حال تجاوز النسبة المقررة للسحب المباشر «٢٥٪»، تكون فئة التحاسب ١٠ جنيهات لكل طن زيادة على تلك النسبة.

واستطرد "شوقي" أنه خلال الاجتماع طالبت شركات الشحن والتفريغ بضرورة وقف السماح للشركات الغير مرخص لها بالشحن والتفريغ ومعظمها شركات استيراد بأراضي داخل الهيئة لاستقبال البضائع الصب الجاف، دون أن يكون لديها معدات وهو ما يخالف قرارات انشاء الميناء، حيث تلزم تلك القرارات ضرورة وجود معدات للشركات قبل عملية التخصيص أو العمل من خلال شركات الشحن والتفريغ.

استقبلت ٤٧٠١ سفينة.. يعد الأعلى في تاريخها

ميناء الإسكندرية تتداول ١.٧ مليون حاوية على مدار ٢٠٢٣



الترانزيت، وهو ما عمل على جذب الخطوط الملاحية العالمية للعمل بالميناء، بالإضافة الى افتتاح محطة تحيا مصر بميناء الاسكندرية، والتي يديرها خط CMA-CMA الفرنسي.

وتابع رئيس هيئة الميناء، أن الهيئة تقوم بنفيذ العديد من المشروعات التي تعمل على زيادة الطاقة الاستيعابية للميناء وذلك في مختلف الأنشطة، خاصة نشاط الحاويات والصب الجاف والصب السائل.

وحسب بيانات الميناء فإن الزيادة في معدلات التداول جاءت نتيجة دخول خطوط ملاحية جديدة الميناء، خاصة إلى محطة تحيا مصر، التي افتتحت مايو الماضي، وتديرها مجموعة "CMA -CGM" الفرنسية.

وتعد محطة تحيا مصر من أبرز المشروعات التي نفذتها وزارة النقل في ميناء الإسكندرية خلال السنوات الماضية، وتشمل على مساحات تداول تبلغ نصف مليون متر مربع.

وتتقسم محطة تحيا مصر إلى ٣ مساحات داخلية لتداول «الحاويات - البضائع العامة - السيارات»، بطاقة تشغيلية تتراوح من ١٢ إلى ١٥ مليون طن بضائع سنوياً، واستقبال من ٦ إلى ٧ سفن ذات حمولات كبيرة في نفس الوقت.

ولفت " شاهين " أن الهيئة استقبلت أعلى معدل في تاريخها للسفن بنهاية ٢٠٢٣ بنحو ٤٧.١ ناقلة بحرية، مقارنة مع ٣٩٣١ في ٢٠٢٢.



عقد مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية خلال فبراير الجاري، اجتماعاً بحضور العديد من قيادات الهيئة، وغرفة ملاحه الإسكندرية، حيث حضر الاجتماع الاستاذ / وليد بدر أمين عام الغرفة.

وناقش مجلس إدارة الميناء، معدلات التداول بالنسبة للسفن والبضائع خلال العام الماضي، حيث حققت هيئة ميناء الإسكندرية معدلات تداول بنحو ١,٧ مليون حاوية مكافئة على مدار ٢٠٢٣، مقارنة مع ١,٤ مليون استقبلتها أرصفة المحطات خلال ٢٠٢٢، بزيادة قدرها ٣٠٠ ألف حاوية.

وأشاد اللواء نهاد شاهين رئيس هيئة الميناء بالإجراءات الجمركية التي تمت مؤخراً لتشجيع تجارة

وذكرت البيانات أنه رغم زيادة أعداد السفن المترددة على الميناء فإن حجم البضائع انخفض بشكل طفيف، ليسجل ٥٩ مليون طن، مقارنة بنحو ٦١ مليوناً في ٢٠٢٢، وذلك نتيجة تراجع كميات "الصب الجاف"، ومنها الحبوب المستوردة للسوق المحلية.

وفي هذا الصدد أشاد الاستاذ / وليد بدر أمين عام غرفة ملاحه الإسكندرية بالجهود التي بذلتها هيئة الميناء خلال الفترة الاخيرة لجذب خطوط ملاحية خلال الفترة الاخيرة.

وأوضح أن ميناء الاسكندرية يعد من أهم موانئ البحر المتوسط، وتم من خلال مصلحة الجمارك تطوير الإجراءات الجمركية والعمل على تسهيلات جديدة في نشاط الترانزيت بما عمل على جذب العديد من الخطوط الملاحية للميناء خلال العام الماضي.

يشار إلى أن "ميناء الإسكندرية" تستهدف خلال الفترة المقبلة تشغيل المنطقة اللوجستية الملاصقة لها، والتي مخطط أن تمتد على مساحة ٢٧٣ فداناً، لتحقيق قيمة مضافة على بضائع الترانزيت الواردة إلى أرصفتها.

تطلب حوافز وتخفيضات لعبور قناة السويس في ظل اضطرابات باب المندب

خطوط ملاحية

لتشمل خدمات التزود بالوقود وخدمة الإسعاف البحري فضلا عن خدمات الإنقاذ البحري ومكافحة التلوث وخدمات الإصلاح وصيانة السفن بترسانات الهيئة وغيرها.

وشدد على أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من حركة التجارة العالمية حيث يمر بها ١٢٪ من حجم التجارة العالمية، و٢٥٪ من تجارة الحاويات العالمية، مشيراً إلى أن الأوضاع الراهنة تفرض مزيداً من التحديات على سلاسل الإمداد العالمية في ظل زيادة مدة الرحلة، وارتفاع النفقات التشغيلية للسفن، وارتفاع نوالين الشحن وبنفقات التأمين وما لذلك من انعكاس مباشر على سلاسل الإمداد العالمية وتأثر المستهلك بارتفاع أسعار السلع وتأخر أمد وصولها، فضلاً

اجتمع الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، اليوم الأحد، مع مجموعة من ممثلي الخطوط والتوكيلات الملاحية، لمناقشة تداعيات الأوضاع الراهنة في منطقة البحر الأحمر وباب المندب، ومدى تأثيرها على سوق النقل البحري، وذلك بمقر الهيئة بمبنى الإرشاد بمحافظة الإسماعيلية.

أكد ربيع أهمية اللقاء الذي يعد بمثابة منصة ممتدة ومستمرة للحوار مع كافة شركاء القناة من التوكيلات والخطوط الملاحية، في ضوء حرص هيئة قناة السويس على فتح قنوات اتصال مباشرة مع كافة عملائها للتشاور حول الأوضاع الراهنة في منطقة البحر الأحمر وباب المندب، واستطلاع احتياجاتهم ومناقشة التوصيات المقترحة لتعزيز التعاون مع قناة السويس.

وأوضح رئيس الهيئة أن قناة السويس تضع نصب أعينها مصلحة عملائها وتعمل على تقليل تأثير الأوضاع الراهنة على حركة التجارة العالمية العابرة للقناة بتقديم حزمة من الخدمات الملاحية والبحرية التي تلائم احتياجات السفن العابرة في الظروف الاعتيادية والظروف الطارئة والتي تمتد



من جهته، أكد الريان عز الدين لبيب مدير العمليات بالخط الملاحي MSC أن قناة السويس ستظل المجرى الملاحي الرئيسي للمجموعة التي لجأت لتخفيض عدد الرحلات التابعة لها عبر البحر الأحمر في ظل توترات الأوضاع، مؤكداً أن الفترة القادمة ستشهد عودة السفن التابعة للمجموعة للعبور مرة أخرى عبر قناة السويس.

فيما رأى الريان محمد بدوي رئيس مجلس إدارة توكيل الخليج أن مطالبة بعض الخطوط الملاحية هيئة قناة السويس بمنحها لتخفيضات وحوافز ليس بالحل الأمثل في ظل الأزمة الراهنة والتي يغلب عليها الطابع الأمني وليس الطابع الاقتصادي. واتفق معه محمد الجعبري ممثل التوكيل الملاحي انشكيب الذي رأى أن منح تخفيضات وحوافز لن يكون له مردود إيجابي إلا في بعض الحالات الخاصة التي يجب دراستها بعناية من قبل وحدة البحوث الاقتصادية التابعة للهيئة.

كما وافقه الرأي وسيم شكري ممثل التوكيل الملاحي "ويلمسن" بأن السياسات التسعيرية للهيئة لا ينبغي تغييرها وفقاً للأزمة الراهنة وإنما يمكن دراسة منح بعض التخفيضات لبعض السفن التي تعاني من ارتفاع تكلفة التأمين بعد دراسة تلك الحالات دراسة عميقة.

وتبني أحمد خليل ممثل شركة فينمار نفس الرؤية السابقة، مشيراً إلى أن نظرة ملاك السفن للأزمة الراهنة هي رؤية أمنية متعلقة بالأساس بسلامة الطاقم ومن هذا المنطلق لن يكون منح تخفيضات هو الحل الأمثل.

من جانبه، طالب محمد حسني ممثل الخط الملاحي أركاس بدراسة منح بعض الامتيازات للسفن التي تربط موانئ البحر المتوسط بالبحر الأحمر.

ووافق معه محمد غازي ممثل الخط الملاحي "إكسبريس" على ضرورة دراسة منح حوافز وامتيازات للسفن التي تقوم برحلات متعددة ذهاباً وإياباً من البحر المتوسط إلى مينائي العقبة وجدة.

في ختام اللقاء، أكد الفريق أسامة ربيع اعتزام الهيئة عقد لقاءات دورية مع الخطوط الملاحية والتوكيلات لاستكمال بحث مستجدات الأوضاع وتبني رؤى يمكنها تقليل تأثير التوترات الراهنة في منطقة البحر الأحمر.

عن التأثير البيئي الضار مع استهلاك السفن لكميات أكبر من الوقود وارتفاع نسبة الانبعاثات الكربونية عند اتخاذها طرقاً بديلة.

من جانبه، أشار اللواء حاتم القاضي رئيس مجلس إدارة توكيل كادمار خلال مشاركته في الاجتماع عبر تقنية الفيديوكونفرانس أن الأزمة الراهنة تفرض العديد من التحديات على الصادرات والواردات المصرية في ظل زيادة نوالين الشحن العالمية، مطالباً الهيئة بدراسة إمكانية منح المزيد من الامتيازات للسفن السياحية ولسفن البضائع العاملة على بعض الطرق الملاحية.

وأعرب اللواء إيهاب البنان رئيس مجلس إدارة شركة كلاركسون عن تقديره للجهود المبذولة من قبل هيئة قناة السويس في تحقيق التواصل الفعال مع العملاء منذ بداية الأزمة وهو ما يحظى بتقدير كافة الخطوط الملاحية ويدعم علاقات الشراكة، موضحاً رغبة بعض الخطوط الملاحية في الحصول على بعض الحوافز والتخفيضات في ظل ارتفاع تكلفة التأمين على الخطوط العاملة في منطقة البحر الأحمر وباب المنذب مع اقتراحه ان يتم ربط التخفيض بحجم الحمولات العابرة للقناة.

أما هاني النادي ممثل مجموعة MAERSK في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا فبدأ حديثه بتوجيه الشكر لهيئة قناة السويس على التواصل الفعال مع المجموعة، مؤكداً حرص مجموعة MAERSK على عودة سفنها للعبور مرة أخرى عبر قناة السويس فور استقرار الأوضاع في ظل تأثير المجموعة بتداعيات الأزمة الراهنة إذ تعرضت بعض سفنها لاعتداءات مباشرة خلال عبورها من البحر الأحمر.

مقارنة بنحو ٧,٦ مليون حاوية خلال العام قبل الماضي

فيما وصلت معدلات تداول الحاويات في مينائى الإسكندرية والدخيلة، خلال العام الماضي ٢٠٢٣ معدل تداول للحاويات بلغ نحو ١,٧ مليون حاوية مكافئة، وذلك مقارنة بمعدلات عام ٢٠٢٢ والتي كانت ١,٤ مليون حاوية، بزيادة قدرها ٣٠٠ ألف حاوية.

الموانئ المصرية تستقبل ١٨٣ مليون طن

وأظهرت البيانات استقبال الموانئ المصرية خلال العام الماضي ٢٠٢٣ نحو ١٨٣ مليون طن، وذلك مقابل ١٧٥,٩ مليون طن، وذلك بزيادة قدرها ٧ مليون طن.

وحسب بيانات الموانئ المصرية، فقد شهدت ميناء الإسكندرية معدلات تداول للبضائع وصلت الى ٥٩ مليون طن، وذلك مقارنة بنحو ٦١ مليون طن، بانخفاض طفيف، وذلك نتيجة تراجع البضائع من الحبوب، وبعض البضائع من الصب الجاف الأخرى.

الموانئ المصرية تحقق ٩,٤ مليون حاوية مكافئة خلال ٢٠٢٣ لأول مرة في تاريخها وتتداول قرابة ١٨٣ مليون طن مقارنة بنحو ١٧٥ مليون خلال ٢٠٢٢

دخول محطة تحيا مصر بالإسكندرية وميناء العريش كأبرز المشروعات الجديدة

حققت الموانئ المصرية قرابة ٩,٧٤ مليون حاوية خلال ٢٠٢٣، مقابل ٧,٦٤ مليون حاوية خلال العام قبل الماضي ٢٠٢٢.

وحسب ما حصلت عليه " نافذة الملاحه " من بيانات فقد حققت موانئ الهيئة الاقتصادية لقناة السويس والتي تضم "شرق، وغرب بورسعيد، والسخنة والأديبة" قد استقبلت ٥,١٤ ملايين حاوية، مقابل ٥ مليون حاوية، خلال العام قبل الماضي ٢٠٢٢.

وأوضحت البيانات أن ميناء شرق بورسعيد حقق ٣,٧١ مليون حاوية، مقابل ٣,٥ مليون حاوية خلال عام ٢٠٢٣، بينما حقق ميناء غرب بورسعيد ٤٦٥ ألف حاوية مقابل ٤٩٥ ألف حاوية خلال العام قبل الماضي، بينما حقق ميناء السخنة خلال العام الماضي ٩,٤ ألف حاوية، وذلك مقابل ٩٤٤ ألف حاوية خلال عام ٢٠٢٢، بينما حققت ميناء الأديبة نحو ٨٠ ألف حاوية مقابل ٩٤ ألف حاوية خلال عام ٢٠٢٢.

كما حققت هيئة ميناء دمياط حجم الحاويات خلال العام الماضي ٢٠٢٣، ١,٩٦ مليون حاوية، وذلك مقارنة بنحو ١,٢٢ مليون حاوية بزيادة قدرها ٦٠٪.

وتوزعت تلك الحاويات بين ٨٦٧,٢ ألف حاوية وارد مقارنة بنحو ٥٢٢,٨ ألف حاوية خلال عام ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٦٦٪، أما الحاويات الصادر بلغت ٩٢٣,٢ ألف حاوية مقارنة بنحو ٥٨٣,٣ ألف حاوية بزيادة قدرها ٥٨٪، أما الحاويات الاضافية والتي بلغت ١٧٦,٤ ألف حاوية مقارنة بنحو ١٢٣ ألف حاوية بنسبة زيادة ٤٣٪.


YANG MING

YANG MING SHIPPING (EGYPT) S.A.E

يانج مينج شيبينج - مصر للملاحه ش.م.م



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



وتوزعت تلك السفن بنحو ٤٧.١ سفينة بميناء الاسكندرية، والذي يعد الأعلى في تاريخ الهيئة من حيث السفن، وذلك مقارنة بنحو ٣٦٤٧ سفينة خلال العام قبل الماضي.

أما ميناء دمياط فقد حققت فقد استقبلت خلال العام الماضي ٢٠٢٣ نحو ٣٥٦٢ سفينة، مقارنة بنحو ٣٣٤٣ سفينة خلال عام ٢٠٢٢. بزيادة قدرها ٧٪.

وتوزعت تلك السفن الى ٥١١ سفينة بضائع عامة مقارنة بـ ١٢٧٣ سفينة بتراجع نسبته ٦٪، أما سفن الصب الجاف فبلغت ١١٣٨ سفينة مقارنة بنحو ٧٩٦ سفينة بزيادة قدرها ٤٣٪، وبلغت سفن الصب السائل ٢٢٢ سفينة مقارنة بنحو ٢١٠ سفينة بزيادة ٦٪، وبلغت سفن الحاويات نحو ١٠٥٠ سفينة مقارنة بنحو ٩١٠ بزيادة قدرها ١٥٪، أما سفن الخدمات فبلغت ٦٤١ سفينة مقارنة بنحو ١٥٤ سفينة عام ٢٠٢٢ بزيادة مسبتها ٣١٦٪.

أما الهيئة الاقتصادية لقناة السويس فقد حققت ٧٨ مليون طن وذلك مقابل ٧٠ مليون طن، والتي تشمل (شرق وغرب بورسعيد، والسخنة، والأديبة) ، حيث تداول ميناء غرب بورسعيد نحو ٤,٧ مليون طن، فيما حقق ميناء شرق بورسعيد ٤٥,٥ مليون طن، بينما بلغت البضائع المتداولة بميناء العريش ٣٣٦ ألف طن، بينما تداول ميناء الأديبة ٦,٥ مليون طن، فيما بلغت اجمالي المتداول بميناء السخنة ٢,٣ مليون طن.

كما تداولت موانئ السويس ١٣٤,٩ ألف طن، كما حقق ميناء حوض البترول ٢٣١ ألف طن، فيما تداول ميناء سفاجا ٤,٣ مليون طن، بينما حقق ميناء نويبع ٥٦٢ ألف طن.

ومن المقرر إدراج عددا من المشروعات في الطاقة التصميمية فور الإنتهاء منها خلال العامين المقبلين.

وتصل طاقة ميناء الإسكندرية التصميمية قدرها ٣٧,٩ مليون طن، والدخيلة ٢٧ مليون طن، ودمياط ٢١,٧ مليون طن، وبورسعيد غرب ١٢ مليون طن، والعريش ١,٢ مليون طن، وشرق بورسعيد ١٢ مليون طن، والسويس ٦,٦ مليون طن، وحوض البترول ٨ ملايين طن، والأديبة ١١ مليون طن.

وتستقبل سفن تصل الى ١٢,٧ ألف سفينة خلال ٢٠٢٣

وعلى مستوى السفن فقد استقبلت الموانئ المصرية ١٢,٧ ألف سفينة، وهي نفس المعدلات التي تم تحقيقها خلال العام قبل الماضي ٢٠٢٢.

بما يؤدي إلى تخفيف الضغط على الطرق والمحاور البرية العامة

نقل النواب تناقش المخطط الاستراتيجي لهيئة النقل النهري

التكلفة النهائية للمنتجات المعروضة في الأسواق.

وحرصت اللجنة علي التعرف علي حجم التطور الذي تشهده الهيئة بعدما صدر القانون رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ بشأن إعادة تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري، والذي يمقتضاه تم منح الهيئة، اختصاصات إضافية وولاية علي بعض القطاعات يمكن من خلالها تعظيم مخرجات هذا القطاع، وتسائل النواب عن موعد تنفيذ خدمات متطورة بقطاع النقل النهري مماثلة للخدمات التي تقدم في بعض الدول المتقدمة في ذلك القطاع.

وأكد أعضاء اللجنة دعمهم التام لجهود الهيئة، وأبدوا استعدادهم لمساندة الهيئة وتذليل أي عقبات قد تواجهها في تنفيذ خطة عملها.

ناقشت لجنة النقل بمجلس النواب خلال اجتماعها مؤخرًا برئاسة النائب وحيد قرقر، وكيل اللجنة، ما تم إنجازه من المخطط الاستراتيجي للهيئة العامة للنقل النهري، وذلك بحضور اللواء مفيد صلاح رئيس الهيئة العامة للنقل النهري.

وخلال الاجتماع أكد النائب وحيد قرقر، أهمية دور قطاع النقل النهري، معلنا دعم اللجنة التام للنهوض بخدمات النقل النهري وتعظيم قدرتها في نقل البضائع، بما يؤدي إلى تخفيف الضغط على الطرق والمحاور البرية العامة، وذلك بهدف الحفاظ علي كفاءة وسلامة تلك الطرق والمحاور لأطول فترة ممكنة، وبالتالي تعظيم الاستفادة من الجهود المبذولة من جانب الدولة في تطوير منظومة النقل بشكل عام.

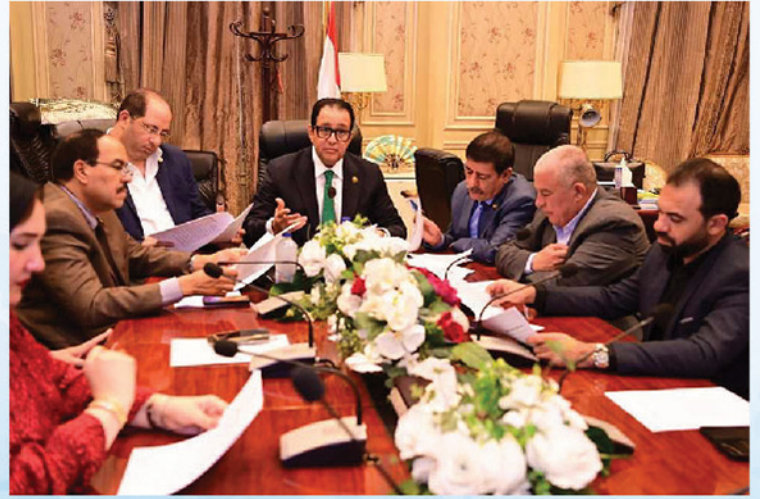
كما أكدت اللجنة خلال الاجتماع ضرورة دمج خدمات قطاع النقل النهري ضمن منظومة النقل متعدد الوسائط، للوصول إلي أفضل نولون لخدمات نقل البضائع، بالشكل الذي يدعم ويخفف من

العديد من محافظات الجمهورية.

كما استعرض مشروعات تطوير الأهوسة التي تقوم الهيئة بتنفيذها بما يضمن تعظيم الاستفادة من خدمات نقل البضائع، بطول المجرى الملاحة النهري.

وكذلك استعرض رئيس الهيئة، الخطوات التي تتم في مشروع تطوير ميناء شرق أسوان علي بحيرة ناصر وذلك بهدف ربطه بميناء وادي حلفا بالسودان ومواكبة الامكانيات المتطورة، حيث تتجاوز تكلفة تطويره ١٩ مليون جنيه، وذلك لتسهيل عمليات وصول البضائع بين البلدين تمهيدا لوصولها لكافة إفريقيا من خلال ميناء شرق أسوان.

وتابع، أن ذلك بالإضافة إلي ما تقوم به الهيئة بصفة مستمرة من أعمال تكريك وتطهير بمجرى نهر النيل وروافده والترع الرئيسية التي تمثل محاور نقل هامة تخدم أقاليم الجمهورية.



ومن جانبه، استعرض اللواء مفيد صلاح، رئيس الهيئة العامة للنقل النهري، عدد من المشروعات التي يتم تنفيذها في قطاع النقل النهري بمشاركة القطاع الخاص والتي من خلالها سيتم إنشاء عدد من الموانئ الأهلية وتفعيل خدمات الأتوبيس النهري، بشكل حضاري، في

يوضع مدى الانخفاض في المنقول بالتجارة العالمية منذ ديسمبر حتى فبراير

تقرير دولي



ووفقاً لتحليل شركة Sea-Intelligence، من الملاحظ انخفاض حجم التجارة المنقولة على العديد من الخطوط التجارية المختلفة.

وعلى وجه التحديد، شهد الممر التجاري للساحل الشرقي لآسيا وأمريكا الشمالية انخفاضاً بنسبة ٧,٥٪، في حين شهد الممر التجاري للساحل الغربي لآسيا وأمريكا الشمالية انخفاضاً بنسبة ٦,٩٪.

بالإضافة إلى ذلك، أدى تأثير القدرة الاستيعابية على المسار التجاري بين آسيا وشمال أوروبا إلى انكماش بنسبة ٤,٩٪، في حين شهد المسار التجاري بين آسيا والبحر الأبيض المتوسط انخفاضاً بنسبة ١,٤٪ فقط.

وذكر التقرير أن ما يُظهره هذا هو أنه على الرغم من الاضطرابات الشديدة في جداول السفن، فإن السعة المعروضة من آسيا إلى أوروبا انخفضت بشكل هامشي فقط بسبب أزمة البحر الأحمر.

أعدت شركة Sea-Intelligence تقريراً حول تقييم اضطرابات سلاسل الإمداد وتحويل السفن للدوران حول أفريقيا عبر طريق رأس الرجاء الصالح، وتركها باب المنذب والبحر الأحمر.

وحددت الشركة، في تقريرها، تأثير تلك التداعيات على القدرة الاستيعابية للسفن، وكذا القدرة الاستيعابية لنقل التجارة خلال الفترة من ديسمبر حتى فبراير الحالي.

وأكد التقرير أنه تم التوصل لقاعدة بيانات توضح الاختلافات في القدرة المعروضة من نقل البضائع، بين الفترة ما قبل الأزمة المباشرة والوضع الحالي.

وحسب الشكل البياني الذي أعدته الشركة، فإنه يوضح لكل من عمليات التداول للبضائع بين الشرق/ الغرب خارج آسيا، التغيير التراكمي في السعة المعروضة، خلال فترة الشحن من منتصف ديسمبر حتى فبراير الحالي.

وقال الشركة الدنماركية الجنسية: "لقد تعمدنا عدم تضمين القدرة المستقبلية لنقل البضائع؛ لأن ذلك سيتداخل مع تأثيرات السنة الصينية الجديدة، ومن ثم فإن التغييرات التراكمية في عملية نقل التجارة بحراً حتى التاريخ الحالي ستمثل بشكل أكثر وضوحاً تأثير أزمة البحر الأحمر على سلاسل التوريد".

ميرسك تبدأ خدمة جديدة بين الشرق الأوسط وأوروبا منتصف فبراير من ضمنها موانئ بورسعيد



أعلنت شركة ميرسك عن انها تطلق خدمة أسبوعية جديدة تربط الشرق الأوسط بأوروبا في منتصف شهر فبراير، على أن تبحر الخدمة الجديدة المسماة "ME8" عبر رأس الرجاء الصالح، وسيكون دوراتها على النحو التالي:

– جبل علي، الإمارات العربية المتحدة – الدوحة، قطر – الدمام، المملكة العربية السعودية – الجبيل، المملكة العربية السعودية – جبل علي، الإمارات العربية المتحدة – أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة – الدقم، عمان – صلالة، عمان – ميناء طنجة، المغرب – ميناء بورسعيد، مصر – برشلونة، إسبانيا – ميناء طنجة، المغرب – الجزيرة الخضراء، إسبانيا – صلالة، عمان.

وحسب بيان ميرسك، من المقرر أن تكون أول رحلة إبطار متوقعة باتجاه الغرب هي رحلة سان كليمنتي ٧٧.٤، التي تغادر الدوحة في ١٤ فبراير، وأول رحلة إبطار متوقعة باتجاه الشرق هي رحلة كونستانتينوس II ٧٤.٤، التي تغادر بورسعيد في ١٧ فبراير ٢٠٢٤.

وقالت شركة النقل البحري الدنماركية إن هذه الخدمة الجديدة ستسمح بمزيد من الاتصال والمرونة لسلسلة التوريد لعملائها، وتقدم حلولاً للشحن المتجه من الخليج العربي إلى غرب البحر الأبيض المتوسط وشرق البحر الأبيض المتوسط، والعكس.

بالإضافة إلى ذلك، توفر خدمة ME8 المزيد من التغطية بين غرب وشرق البحر الأبيض المتوسط، في حين يعمل ميناء طنجة وبورسعيد كمراكز لإعادة الشحن في أوروبا، كما تعمل صلالة وجبل علي كمراكز لإعادة الشحن في الشرق الأوسط.

رئيس الوزراء

يتابع تطبيق منظومة الشحن المسبق لتسريع الإفراج الجمركي



عقد الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس مجلس الوزراء، اجتماعاً، مؤخراً؛ لمتابعة موقف تطبيق منظومة الشحن المسبق، وذلك بحضور الدكتور محمد معيط، وزير المالية، والمهندس أحمد سمير، وزير التجارة والصناعة، و عصام عمر، وكيل محافظ البنك المركزي، والدكتورة منى ناصر، مساعد وزير المالية لشئون المتابعة وإدارة المشروعات وتطوير الجمارك، و الشحات الغتوري، رئيس مصلحة الجمارك المصرية، والدكتورة أماني الوصال، رئيس قطاع الاتفاقيات التجارية بوزارة التجارة والصناعة، و أحمد العسقلاني، رئيس الإدارة المركزية للاستيراد والتصدير.

وخلال الاجتماع، أشار وزير المالية إلى جهود الوزارة المستمرة في تسريع وتيرة الإفراج الجمركي بمختلف الموانئ على مستوى الجمهورية، بالتنسيق مع وزارة التجارة والصناعة، موضحاً دور منظومة الشحن المسبق في هذا الصدد، التي ساهمت في الإفراج عن العديد من السلع الاستراتيجية ومستلزمات الإنتاج، بما يساهم في استمرار عمليات الإنتاج بمختلف القطاعات، دعماً للصناعة الوطنية، هذا فضلاً عن تأمين المخزون الاستراتيجي لعدد من السلع الأساسية.

وأشار رئيس الوزراء إلى أن اجتماع اليوم يأتي في إطار المتابعة المستمرة لمختلف الإجراءات الخاصة بتطبيق منظومة الشحن المسبق، وذلك بالنظر لدور هذه المنظومة في إتاحة المزيد من التيسيرات والعمل على تسريع عمليات الإفراج الجمركي بمختلف الموانئ المصرية، للسلع والمنتجات والمواد الخام المستوردة من الخارج، وصولاً لاختصار زمن الإفراج عن تلك السلع والبضائع، وبما يساهم في سرعة توفيرها، تلبية لاحتياجات المواطنين، والمصنعين والمنتجين.

إيرادات المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تقفز ٧٠٪ إلى ٤.٣ مليار جنيه في ٦ شهور

الذي تضمن حصول ٤٨ مشروعاً على موافقة نهائية بإجمالي استثمارات ٩٩١ مليون دولار، تنوعت ما بين قطاعات الملابس الجاهزة والصناعات النسيجية والأجهزة الكهربائية والصناعات الكيماوية والمناطق اللوجستية وغيرها، وعلى الجانب الآخر حصل ٤٢ مشروعاً على موافقة مبدئية وجر استكمال الإجراءات لها باستثمارات ٩.٨ ملايين دولار، وشملت تلك الاستثمارات دولاً عدة من بينها الصين والسعودية والهند وتركيا وألمانيا واليابان، كما تم تأسيس ٣١ شركة برأس مال مصدر ٢٨,٦ مليون دولار خلال نفس الفترة.

فيما تضمنت المشروعات التي تمت الموافقة عليها ٤ مشروعات جديدة بالقنطرة غرب بإجمالي استثمارات يصل إلى ١١١,٥ مليون دولار هي: مشروع شركة (هينيواي HENNEWAY) الصينية لصناعة حقائب السفر على مساحة ١٢ ألف م٢، واستثمارات ٥٠ مليون دولار بطاقة ٢٧٥ ألف قطعة شهرياً، وتوفر ٢٠٠٠ فرصة عمل، وشركة (HiTech Apparel Co.) التايلاندية لصناعة الملابس، بمساحة ٦٤ ألف م٢، باستثمارات ٢٠ مليون دولار، وتوفر ١٥٠٠ فرصة عمل، ومشروع الشركة الصينية الهندية (إندوتشين القابضة Indochine Holding Pty Ltd) الرائدة في مجال الموضة والأزياء وتمتلك أكثر من مصنع للملابس ومركز تصميم حول العالم، بمبيعات سنوية ٩٠٠ مليون دولار، وتبلغ التكلفة الاستثمارية للمشروع ٤١ مليون دولار، وتوفر ٦٨٠٠ فرصة عمل، وكذلك مشروع شركة (ريفايفل تك جروب Montmed)، المتخصصة في رفع كفاءة وإنتاج الأجهزة الطبية ذات المنشأ الأوروبي والأمريكي عالية الجودة، ومقرها ألمانيا وهولندا، ويقع مشروعها داخل المنطقة الاقتصادية على مساحة ٥ آلاف م٢، بتكلفة استثمارية ١٥ مليون جنيه، ويستهدف تصدير كامل إنتاجه للخارج.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك مشروعين إضافيين بمنطقة القنطرة غرب وقعت الهيئة عقودهما نتيجة الجولات الترويجية الناجحة بالفترة الماضية، المشروع الأول لشركة دي سيتا (شنغهاي شنجدا) الصينية لتصنيع الإكسسوار والملابس الجاهزة بمساحة ٨٣ ألف م٢، واستثمارات ٤٠ مليون دولار، ويوفر ١٢٠٠ فرصة عمل، والثاني مشروع لشركة (زيجيانج هنشينج) الصينية لصباغة وتجهيز الملابس والأقمشة باستثمارات ٧٠ مليون دولار على مساحة ٢٠٠ ألف م٢، وتوفر ١٣٠٠ فرصة عمل.

بالإضافة إلى موافقة مجلس إدارة الهيئة على مشروع مركز للبيانات "Data Center" الأول من نوعه داخل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس وهو (مركز كيميت مصر للبيانات) في منطقة السخنة الصناعية، على مساحة ٨٠ ألف م٢، بتكلفة استثمارية ٢٢٤ مليون دولار على مرحلتين وبطاقة إنتاجية ٢٥٠٠ حامل للخوادم؛ بحيث تكون استثمارات المرحلة الأولى ١٤٨ مليون دولار، والمرحلة الثانية ٧٦ مليون دولار، وتشارك المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في المشروع بحصة مقابل حق الانتفاع بالأرض من خلال ذراعها الاستثمارية "شركة المنطقة الاقتصادية للاستثمار"، ويسمح هذا المشروع الواعد بتوطين قطاع خدمي يمثل أهمية كبرى في مصر تماشياً مع رؤية مصر ٢٠٣٠ محور التحول الرقمي، فضلاً عن تصدير الخدمة للأسواق المجاورة وكبرى شركات التقنية العالمية، ويسمح كذلك بصنع قيمة مضافة للموقع الإستراتيجي للهيئة حيث تعبر كابلات الإنترنت البحرية أسفل قناة السويس.



حققت الهيئة الاقتصادية لقناة السويس إجمالي إيرادات بلغت ٤,٣ مليار جنيه، وذلك عن الفترة من ١ يوليو لـ ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (النصف الأول من العام المالي ٢٣-٢٤) مقارنة مع ٢,٦ مليار خلال نفس الفترة من عام ٢٠٢٢ (النصف الأول للعام المالي ٢٢-٢٣) بزيادة قدرها ٧٠٪ تقريباً.

جاء ذلك خلال اجتماع مجلس إدارة "اقتصادية القناة" الثالث للعام المالي ٢٠٢٣-٢٠٢٤، برئاسة وليد جمال الدين، وحضور وزراء التخطيط والتنمية الاقتصادية، والإسكان، والنقل، والتعاون الدولي، والتجارة والصناعة، ومحافظي بورسعيد والسويس، والرئيس التنفيذي لهيئة الاستثمار، وعدد من قيادات المنطقة الاقتصادية، وأعضاء مجلس الإدارة من ذوي الخبرة الفنية والقانونية.

كما وافق المجلس ضمن الموقف المالي للهيئة، على مشروع موازنة الهيئة التقديرية للعام المالي ٢٤-٢٥ بقيمة إجمالية ٣٧,٣ مليار جنيه، متضمنة موازنة استثمارية بقيمة ٢٨,٦ مليار، وموازنة جارية بقيمة ٨,٦ مليار.

واستعرض المجلس بعض الموضوعات الهامة التي كان أبرزها الموقفين المالي والترويجي للهيئة خلال النصف الأول للعام المالي ٢٠٢٣-٢٠٢٤، بالإضافة للموافقة على ٥ مشروعات جديدة قامت الهيئة بتوقيعها مؤخراً، إذ تقع ٤ مشروعات منها في منطقة القنطرة الغرب الصناعية التابعة للهيئة، ومشروع هو الأول من نوعه بالمنطقة الاقتصادية وهو مركز بيانات "Data Center" مزعم إقامته بمنطقة السخنة المتكاملة.

الموقف الترويجي للهيئة الاقتصادية لقناة السويس

في سياق متصل، تم استعراض الموقف الترويجي للهيئة خلال النصف الأول للعام المالي الجاري ٢٣-٢٤

السلامة البحرية

تضع خرائط لإبحار السفن في نطاق مسئولية الموانئ المصرية



أصدرت هيئة السلامة البحرية برئاسة اللواء حسين الجزيري، قرارا بخصوص الضوابط والتعليمات التنظيمية لاستخدام الخرائط البحرية الدولية المنتجة بواسطة القوات البحرية والأدميرالية البريطانية، حيث تم تقديم ٤ خرائط بحرية دولية بالبحر المتوسط وهي خريطة ميناء بورسعيد وشرق بورسعيد والتي تحت الرقم الدولي ٣٥٤٩، أما الخريطة الثانية فهي البرلي حتى رفح تحت رقم دولي ٣٥٠٠ .

أما الخريطة الثالثة فمن البرلس حتى الضبعة تحت رقم ٣٥٠٢ ، بينما الضبعة حتى السلوم فتحت رقم ٣٥٠٤ .

كما تم نص القرار على التنبيه على شركات الملاحة ووكلائها التي لها سفن تبحر في نطاق مسئولية جمهورية مصر العربية والموانئ المصرية على استخدام الخرائط البحرية الدولية المنتجة بواسطة شعبة المساحة البحرية ابتداء من ٢٩ فبراير الجاري.

يذكر أن هيئة السلامة البحرية حققت إيرادات بلغت ٤,٤ مليار جنيه، خلال العام المالي الماضي، والتي تعد الأكبر في تاريخ هيئة السلامة البحرية، حيث كان المستهدف أن تكون الإيرادات قرابة ٢,٥ مليار جنيه.

وكانت قد قامت الهيئة بتحقيق قرابة ٢,٤ مليار جنيه، خلال العام المالي (٢٠٢٢-٢٠٢٣)، وذلك مقابل ٢ مليار جنيه تم تحقيقه خلال العام المالي الحالي.

وتجمع هيئة السلامة البحرية إيراداتها من الرسوم المحصلة من هيئات الموانئ، والسفن المترددة على المحطات البحرية المصرية، فضلا عن استغلالها بعض الأصول القابلة للإيجار.

وهيئة السلامة البحرية، مختصة بتنظيم وإدارة سلامة الملاحة البحرية بما يكفل تنفيذ الاتفاقيات الدولية والقوانين والقرارات المتعلقة بأمن السفن وسلامة إبحارها فى المياه الإقليمية، كما تتولى متابعة إنشاء وتطوير وصيانة المئات الملاحية.

وفي نفس السياق توقعت الهيئة، تشغيل المكتب الإقليمي للمنظمة البحرية الدولية بمصر بمقر الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بالإسكندرية، خلال الربع الاول من العام الجاري.

وأشارت المصادر، أنه تم الحصول خلال العام قبل الماضي على إنشاء هذا المكتب، ليقوم بتغطية الخدمات التي تقدمها المنظمة البحرية الدولية، بالمنطقة العربية والشرق الأوسط.

ومن أهم الخدمات التي سيتم تقديمها عبر المكتب هي خدمات التدريب، خاصة أن هناك دورات تدريبية تتيحها المنظمة العالمية لشركات الملاحة، على أن يكون التدريب عبر موظفي المنظمة، ووفقا للبرامج التي تقوم بوضعها.

وتمت الموافقة على طلب مصر باستضافة مكتب المنظمة البحرية العالمية، لاعتبار أنها من أهم الدول العاملة في نشاط النقل البحري، وما تمتلكه من موانئ عالمية، بالإضافة مرفق قناة السويس، بالإضافة إلى وجود الجامعات المتخصصة في تدريب النقل البحري.

وكانت قد أعلنت وزارة النقل مؤخرا، أن إنشاء مكتب للمنظمة البحرية العالمية في مصر، يأتي في ضوء جعل مصر مركزا عالميا للتجارة واللوجيستيات، كما يأتي بعد جهود لقطاع النقل البحري وهيئة السلامة البحرية على مدار عامين.

وأكدت وزارة النقل، أن هذا الفوز يعد تنويجا لجهود كافة الجهات المعنية بالدولة مثل وزارة النقل المصرية ووزارة الخارجية لتوضيح مدى أهمية الاستفادة من هذا المكتب للدول العربية ومن ضمنها مصر، حيث إنه لا يوجد مكتب تمثيل إقليمى بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ليكون مركزاً مشعاً لتدريب كوادر بحرية معتمدة وقوية تدفع بالمنطقة بصفة عامة ومصر بصفة خاصة نحو مستقبل أفضل لهذه الكوادر، ويقدم هذا المكتب لمصر والدول العربية برامج التعاون التقنى التى تصدر من المنظمة البحرية الدولية لتخدم مصر والمنطقة العربية، خاصة فيما يتعلق بتحديث الاتفاقيات الدولية وتنفيذها من قبل السلطات البحرية الأخرى.

كما يمكن أن يستفاد من وجود هذا المكتب في مصر في عمل ورش ومجموعات عمل لتساعد علي توحيد الفكر العربي وزيادة الصناعات البحرية طبقاً للتطبيقات العالمية الحديثة والمطورة من قبل المنظمة البحرية الدولية، مع تدريب العناصر البحرية على أعمال مكافحة التلوث البحرى والحفاظ على البيئة البحرية تماشياً مع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، وتقديم الدعم والمساعدة فى اجتياز المراجعات الإلزامية التى تقوم بها المنظمة البحرية الدولية على تلك الدول فى المنطقة العربية لتحسين أداء تلك الدول ومواكبتها للدول العالمية والأوروبية.

الأونكتاد: هجمات الحوثيين تهدد إمدادات الطاقة إلى أوروبا عبر قناة السويس



حذر مجلس التجارة والتنمية "الأونكتاد" التابع للأمم المتحدة، من استمرار الاضطرابات المتصاعدة بمنطقة البحر الأحمر التي أثرت على التجارة العالمية، وأدت إلي إرتفاع أسعار الطاقة .

وأوضح "الأونكتاد" أن توقف عمليات نقل الغاز المسال أثر بشكل مباشر على إمدادات الطاقة خاصة في أوروبا كما تنعكس الأزمة أيضا في أسعار المواد الغذائية العالمية حيث من المحتمل أن تؤدي المسافات الطويلة وارتفاع أسعار الشحن إلى زيادة التكاليف.

وأكد خبراء النقل والبتروال أن استمرار تلك التوترات سيؤثر سلبا علي حركة البترول بقناة السويس بعد تراجع حركة الحاويات بجانب ارتفاع أسعار البترول و تأخير أمدادات الطاقة إلي أوروبا مما سيساهم في تعطل الإنتاج ووصول المنتجات بأسعار عالية جدا يصعب تحملها .

كما أعلنت منصة "بيانات كبلر" للتجارة العالمية عن تراجع كميات الخام المتجهة من الشرق الأوسط إلى أوروبا حيث انخفض إلى النصف تقريبا مسجلا نحو ٥٧ ألف برميل يوميا في أواخر ديسمبر ٢٠٢٣ مقارنة بمرور ١,٠٧ مليون برميل يوميا في أكتوبر الماضي.

وتراجعت حركة عبور السفن بقناة السويس خلال يناير ٢٠٢٤ بنسبة ٣٦,٨٪ حيث سجلت عبور ١٣٦٢ سفينة مقابل عبور ٢١٥٥ سفينة في يناير ٢٠٢٣ بفارق ٧٩٣ سفينة. حيث صاحبها تراجعاً في حجم الحمولات العابرة بنسبة ٥٠,٦٪ خلال يناير الماضي مسجلة ٦١ مليون طن مقارنة بعبور حمولات بلغت ١٢٣,٥ مليون طن خلال يناير ٢٠٢٣.

وسجلت قناة السويس إجمالي إيرادات بلغت ٤٢٩ مليون دولار في يناير ٢٠٢٤ بنسبة تراجع بلغت ٤٦,٥٪ مقارنة بتسجيل إيرادات بلغت ٨٠٢,٢ مليون دولار خلال يناير ٢٠٢٣ بفارق ٣٧٥,٤ مليون دولار .

وقال خبراء بالنقل البحري أن التوترات بمنطقة البحر الأحمر تشهد تغيرات سريعة بدأتها بتوقف كبري الخطوط الملاحية لسفن الحاويات عن عبور البحر الأحمر وقناة السويس وسرعان ما لحقت بهم بعض ناقلات البترول والغاز بعد استهداف أحدي الناقلات البترول خاصة المتجهة إلي انجلترا ردا علي ضربات التحالف الامريكى البريطانى .

وأكدوا أن ناقلات البترول والغاز تشهد تخوفات من أمرين وهما الدوران حول أفريقيا مما يعني زيادة في تكاليف الرحلة لأكثر من مليون دولار ، بجانب تأخر الشحنات لأكثر من ٣ اشهر ذهابا وايابا وبالتالي زيادة أسعارها عن المتعاقد عليها بنحو ٥٠٪، والامر الثاني هو التخوف من عبور البحر الأحمر والتعرض إلي مخاطر خاصة وأن الأطقم البحرية حاليا ترفض عبور البحر الأحمر لما تمثله الناقلات من مخاطر كبيرة في حال استهدافها .

وأشارو إلى أن الشركات خاصة القطرية والخليجية تشهد ارتباكا في مسئولية تحمل التكاليف خاصة أن أوروبا في حاجة إلي أمدادات الطاقة لإستخدامها في التدفئة وتشغيل المصانع وغيره . مما خلق مشكلة أخرى بين ملاك الناقلات والمؤجرين لها بسبب ارتفاع تكاليف التأمين وتكاليف الاطقم البحرية .

ومن ناحيته قال الدكتور رمضان أبو العلا خبير البترول أن أسعار البترول تتأثر بالأحداث سواء سياسية أو حروب أو ظروف جوية وسرعان ما ترجع لطبيعتها بعد إنتهاء اللزمة مشيرا إلي أن توترات البحر الأحمر ساهمت في زيادة أسعار البترول بنسبة ١٥٪ .

وتوقع "أبو العلا" استمرار الأزمة بمنطقة باب المندب وبالتالي زيادة أسعار البترول الخام بشكل تدريجي يوميا مشيرا إلي أن عبور ناقلات البترول والغاز من البحر الأحمر يعد مخاطرة كبيرة لكونها قابلة للإشتعال مما سيوجب الناقلات علي الإتجاه إلي راس الرجاء الصالح أسوة بالحاويات مما سيزيد التكاليف بشكل كبير.

زيادة حركتي البضائع والملاحة بميناء الإسكندرية ١٤٣٪ خلال ديسمبر الماضي



شهدت حركة تداول البضائع بالهيئة العامة لميناء الإسكندرية تزايدا كبيرا خلال شهر ديسمبر ٢٠٢٣ مقارنة بشهر ديسمبر ٢٠٢٢، حيث تصدرت بضائع الصب السائل طليعة البضائع التي شهدت ارتفاعا ضخما خلال شهر ديسمبر بواقع ١٤٣٪ إذ تم تداول ٥٥١ ألف طن تقريبا خلال الشهر المشار إليه في حين تم تداول ٢٢٧ ألف طن تقريبا خلال ذات الشهر من عام ٢٠٢٢.

كما شهدت أيضا حركة البضائع العامة بدورها ارتفاعا كبيرا في حجم التداول خلال شهر ديسمبر ٢٠٢٣ مقارنة بشهر ديسمبر ٢٠٢٢ بواقع ٥٧,٤٪ تقريبا وكذلك بضائع الصب الجاف والتي شهدت ارتفاعا بواقع ٣٧,٥٪ عن ذات الفترة.

وبلغت الزيادة الإجمالية في كميات البضائع المتداولة خلال شهر ديسمبر ٢٠٢٣ مقارنة بشهر ديسمبر ٢٠٢٢ نسبة ٢٣٪ بواقع ٥,٦ مليون طن بضائع متداولة تقريبا من مختلف الأنواع.

وفي سياق متصل فقد شهدت حركة السفن بدورها تزايدا ملحوظا خلال

شهر ديسمبر ٢٠٢٣ مقارنة بشهر ديسمبر ٢٠٢٢، حيث تصدرت سفن البضائع العامة أكثر أنواع السفن ارتفاعا بواقع ٥١,١٪ بإجمالي عدد ١٣٣ سفينة تليها في نسبة الزيادة عن الشهر المثل من العام السابق سفن الصب السائل بنسبة ٤٦٪ تقريبا.

كما بلغت نسبة الزيادة في أعداد سفن الحاويات خلال شهر ديسمبر ٢٠٢٣ مقارنة بشهر ديسمبر ٢٠٢٢ حوالي ٣٢,٨٪ وأيضاً شهدت سفن الصب الجاف ارتفاعا عن نفس الفترة بواقع ٣١,٩٪ وبشكل عام فقد بلغت نسبة الزيادة في إجمالي حركة السفن بالميناء ٣٩,٩٪ خلال شهر ديسمبر ٢٠٢٣ مقارنة بشهر ديسمبر ٢٠٢٢ بواقع ٤٣٥ سفينة.

تأتي هذه الزيادات في معدلات التداول وحركة الملاحة في ظل تعليمات وتوجيهات السيد اللواء بحري نهاد شاهين رئيس مجلس الإدارة - بتحقيق الإحترافية في أداء الأعمال وتقديم كافة وسائل الدعم الفني والتشغيلي أثناء عمليات القطر والإرشاد بواسطة المرشدين وأطقم الإرشاد والوحدات البحرية وكذا المتابعة والمراقبة من خلال المنظومات الفنية المتقدمة ببرج الإرشاد وإتباع العاملين بالهيئة للسبل التكنولوجية المتقدمة لسرعة نهو الإجراءات المتعلقة برسو السفن ومغادرتها ورفع المعدلات القياسية لعمليات الشحن والتفريغ والسعي المستمر لتقليل التكدسات بالميناء .

الفريق أسامة ربيع يجتمع مع الرئيس التنفيذي لمجموعة "MSC"

لمناقشة تطورات الأوضاع في منطقة البحر الأحمر

وأوضح رئيس الهيئة أن التعاون الثنائي بين هيئة قناة السويس والخط الملاحي "MSC" يعد نموذجا ناجحا للعلاقات الاستراتيجية الممتدة، معربا عن تفهمه للمخاوف الأمنية لدى المجموعة التي تؤثر على سياسات الإبحار في قناة السويس، مبديا استعداداته الدائم للتعاون وتلبية متطلبات المرحلة الراهنة التي تشهد العديد من التحديات.

من جانبه، أكد السيد/ سورين توفت الرئيس التنفيذي لمجموعة "MSC" استعداد المجموعة للعودة مرة أخرى للعبور من قناة السويس فور استقرار الأوضاع الأمنية في منطقة البحر الأحمر وباب المنذب.

وأضاف الرئيس التنفيذي لمجموعة "MSC" أن الوضع الراهن في منطقة البحر الأحمر أصبح معقدا للغاية ويفرض مزيدا من المخاوف الأمنية حول سلامة الطواقم والبطارة والسفن

في إطار حرص الهيئة على فتح خطوط تواصل مع العملاء، اجتمع الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، اليوم الأربعاء، مع السيد/ سورين توفت الرئيس التنفيذي لمجموعة "MSC" و السيد رافاييل بورزيو مدير شبكة العمليات بالمجموعة، بحضور السيد/ طارق فهمي رئيس مجلس إدارة مجموعة MSC في مصر، لبحث سبل التعاون المشترك، وذلك عبر تقنية الفيديوكونفرانس.

تناول الاجتماع بحث تطورات الأوضاع في منطقة البحر الأحمر وباب المنذب، ومراجعة سياسات إبحار الخط الملاحي "MSC" في قناة السويس.

وأكد الفريق أسامة ربيع حرص هيئة قناة السويس على التشاور المستمر مع عملائها والتنسيق المباشر للوقوف على آليات عمل مشتركة يمكن معها تقليل تأثيرات الأزمة الراهنة التي تفرض مزيدا من التحديات على حركة التجارة العابرة للقناة وسلاسل الإمداد العالمية.

العابرة في ظل تعرض بعض السفن التابعة للمجموعة لبعض الهجمات خلال عبورها من باب المندب.

وأعرب الرئيس التنفيذي لمجموعة "MSC" عن تقديره للتنسيق المشترك مع هيئة قناة السويس في محاولة لتخطي التحديات التي يفرضها الوضع الراهن في منطقة البحر الأحمر والذي ينعكس سلبا على سلاسل الإمداد العالمية في ظل تأخر وصول البضائع والسلع نتيجة زيادة فترات الإبحار.

وشدد سورين توفت على حرص مجموعة "MSC" على تعزيز التعاون مع الدولة المصرية وقناة السويس خلال الفترة المقبلة، مشيرا في هذا الصدد إلى اعتزام المجموعة ضخ مزيد من الاستثمارات في المشروعات اللوجيستية الواعدة.



ارتفعت من ٤٢,٦٪ إلى ٦٢,١٪ بحلول نهاية عام ٢٠٢٣

شركتا ميرسك و MSC في مقدمة تصنيفات مؤشر موثوقية الجدول الزمني لعام ٢٠٢٣



ذكرت شركة Sea-Intelligence، المتخصصة في شؤون النقل البحري، أن موثوقية الجدول العالمي السنوي شهدت زيادة ملحوظة قدرها ١٩,٥ نقطة مئوية، حيث ارتفعت من ٤٢,٦٪ إلى ٦٢,١٪ بحلول نهاية عام ٢٠٢٣. وعلى الرغم من هذا التحسن الكبير، إلا أنها تمكنت فقط من الوصول إلى المستوى الملحوظ في ٢٠٢٠ ويظل أقل من نطاق ٧٠٪ - ٨٠٪ الذي شوهد في الأعوام ٢٠١٢-٢٠١٩.

وتبين وجود انخفاض شهري في موثوقية الجدول الزمني طوال الربع الرابع من عام ٢٠٢٣، ومن المرجح أن يستمر حتى يناير ٢٠٢٤ بسبب تأثير أزمة البحر الأحمر.

ومع ذلك، من المتوقع أن يكون هذا تراجع مؤقت، حيث يتم أخذ وقت العبور الإضافي في الاعتبار في جداول شركات النقل، مما قد يؤدي إلى تحسين موثوقية الجدول الزمني.

تجدر الإشارة إلى أن الأزمة حدثت بعد فوات الأوان بحيث لم تؤثر بشكل كبير على متوسط حالات التأخير، والتي تحسنت من ٦,٣٨ إلى ٤,٨٣ يومًا في فترة السنة المالية ٢٠٢٣.

وذكر التقرير أنه عند فحص شركات النقل العالمية، برزت شركة Maersk باعتبارها الأكثر موثوقية في السنة المالية ٢٠٢٣ مع موثوقية جدول زمني بلغت ٦٧,٧٪، تليها شركة MSC، بنسبة ٦٥,٩٪، ثم شركة CMA CGM بنسبة ٦٢,٨٪، ثم شركة إيفر جيرين بنسبة ٦١,٩٪، وتلتها شركة وان هاي بنسبة ٦١,٣٪ كما تجاوزت شركات النقل الخمس علامة ٦٠٪.

وأظهرت شركات النقل المتبقية موثوقية جدول زمني تتراوح بين ٥٠٪ و ٦٠٪ في السنة المالية ٢٠٢٣، مع وجود يانغ مينغ في الطرف الأدنى بنسبة ٥٠,٧٪.

جدير بالذكر أن جميع شركات النقل العالمية الـ ١٣ أظهرت تحسينات مكونة من رقمين على أساس سنوي، مع قيادة وان هاي للقائمة، مع تحسن كبير قدره ٢٧,٤ نقطة أساس.

"من بين التحالفات، كان تحالف ميرسك و msc (٢M) هو الأكثر موثوقية بنسبة ٥٧,٨٪، يليه تحالف أوشن اليانيس بنسبة ٥٧,٨٪، ثم تحالف الاليانيس Ocean Alliance بنسبة ٤٣,١٪، بينما سجلت جميعها تحسينات على أساس سنوي، إلا أن تحالف ٢M فقط سجل أفضل من الصناعة.

شركة «تركنت» تستخدم مسارا بديلا للبحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح



تمكنت شركة تركنت انتربرايز الناشئة للبرمجيات من إيجاد مسار بديل للبحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح.

بحسب وكالة بلومبرج، تولت واحدة من أكبر خطوط الشحن في العالم، هاباج لويد (Hapag-Lloyd AG) إنشاء طرقاً تجارية تمر عبر قلب الشرق الأوسط لتجاوز البحر الأحمر الذي يهدده الحوثيون.

وقالت حنان فريدمان، الرئيس التنفيذي للشركة، إن شركة (تركنت انتربرايز) تقوم بإرسال البضائع بما في ذلك المواد الغذائية والبلاستيكية والمواد الكيميائية والكهربائية من الموانئ في الإمارات العربية المتحدة والبحرين، عبر المملكة العربية السعودية والأردن، إلى إسرائيل ثم إلى أوروبا.

مسار بديل للبحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح

وتتطلع شركة هاباج لويد وهي شركة نقل الحاويات رقم ٥ في العالم، إلى ربط جبل علي في دبي وميناءين شرقي السعودية بجدة على الساحل الغربي، وهناك خيار آخر يربط جبل علي بالأردن.

وتوفر هذه الطرق حلاً فورياً للشحنات التي تحاول تجنب المنطقة الساخنة التي يسيطر عليها الحوثيون حول مضيق باب المندب في جنوب البحر الأحمر، حيث أجبرت الهجمات الصاروخية والطائرات بدون طيار العديد من السفن التجارية على التحول إلى طريق أطول حول إفريقيا. أدى ذلك إلى تعطيل التدفقات التجارية الحيوية، وزيادة تكاليف الشحن، وبدأ التأثير يتسلل إلى الاقتصاد العالمي.

واضطرت الشركات إلى البحث عن بدائل طموحة. لم تتم تجربة مسار تركنت من قبل على نطاق تجاري بسبب العلاقات المتوترة بين إسرائيل والدول العربية.



54 Ismailia St.Roushdy,
Alexandria, Egypt
T: +30 3 5441120 / 5224480
5227500 / 5227610
F: +20 3 5453796
E: agency@albaharia.com
chartering@albaharia.com

Seeking **Excellence**
is our Challenge

Leading and Pioneer Shipping Agent covering
Suez Canal and all Egyptian ports.

Very active in Chartering based on a heritage
of more than 4 decades.

For more info please visit our website :
www.albaharia.com



رحلات تجريبية في نوفمبر

وتتعاون شركة تركنت مع شركات من بينها بيورترانس "إف زد سي أو" في دبي، وكوكس لوجستكس في البحرين، ودبليو سي إس في مصر، وفقاً لموقعها على الإنترنت.

بدأت عمليات الاختبار من منطقة الخليج إلى إسرائيل في وقت سابق من هذا العام، وعندما بدأ الحوثيون في تهديد السفن في البحر الأحمر بعد حرب إسرائيل مع حماس، كانت تركنت مستعدة للمضي قدماً في خطتها.

وقال فريدمان إن الشحنات الأولى مرت في ديسمبر، وادف: "لقد قمنا ببعض الرحلات التجريبية في نوفمبر."

ورفض فريدمان تحديد عدد الشاحنات التي قطعت هذا الطريق أو كمية البضائع التي تم نقلها. توفر الشركة منصة رقمية لمطابقة الشحن مع المساحة الفارغة على الشاحنات، مع إمكانية الرؤية في الوقت الفعلي للمسار بأكمله.

وقال فريدمان: "علينا فقط أن نطابق الشحنات المتجهة إلى أوروبا والشحنات المتجهة إلى آسيا".

الممر الاقتصادي

وقد تكون الطرق الجديدة أيضاً بمثابة تجربة تجريبية للممر الاقتصادي الأكبر بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وقد توقف التقدم في هذا المشروع الذي تدعمه الولايات المتحدة، والذي تم الإعلان عنه في قمة مجموعة العشرين في الهند العام الماضي، منذ الحرب بين إسرائيل وحماس.

ولكن هناك العديد من العقبات لقد حاولت حكومة الولايات المتحدة وآخرون منذ فترة طويلة تعزيز الروابط التجارية والاقتصادية في جميع أنحاء الشرق الأوسط كوسيلة لتهدئة النزاعات. لقد جعلت الحرب الحالية وتداعياتها من الصعب التغلب على العقبات الدبلوماسية التي تعترض مثل هذا التعاون التجاري.

وكتب محللو "ستاندرد آند بورز جلوبال" في مذكرتهم البحثية: "قد تكون دول مجلس التعاون الخليجي مترددة في الترويج للمسار لأن الحوثيين لم يهددوا بعد الأصول البحرية الإماراتية أو السعودية".

وتابع: "إن الطريق البرية عبر المملكة العربية السعودية والأردن من شأنها أيضاً أن تزيد من مخاطر الهجمات عبر الحدود على البضائع من قبل المسلحين المتحالفين مع إيران والمقيمين في العراق أو سوريا".

وفي حين أن اتفاقات إبراهيم بين الإمارات والبحرين وإسرائيل قبل ثلاث سنوات خففت من حدة العلاقات بينهما، فإن محاولات تطبيع العلاقات بين السعودية وتل أبيب تعثرت بسبب الحرب في غزة.

وقالت فريدمان إن البضائع من الهند وتايلاند وكوريا الجنوبية والصين تم إرسالها بالشاحنات في الأسابيع الأخيرة. كما تتحرك السلع المتجهة إلى آسيا في الاتجاه المعاكس، مما يساعد على خفض التكاليف الإجمالية.

ومع ذلك، فإن جدوى هذه الطريق على المدى الطويل ستعتمد على الاستقرار في المنطقة. كما أن الكميات التي يمكن أن تحملها الشاحنات أصغر بكثير من تلك التي تنقلها السفن. وقالت فريدمان إن الطريق البري لا يزال يوفر بديلاً لبعض السلع.

حل قصير الأجل

واعترف المتحدث باسم شركة هاباج-لويد، نيلز هاوبت، بأن روابطها البرية هي حل قصير المدى لشركات الشحن التي تنقل كمية محدودة من البضائع - "وليس آلاف الحاويات".

وقال إن الجسر البري ليس سريعاً ولا سهلاً، لكنه قد يساعد في تعزيز تدفق التجارة عبر موانئ في المنطقة، مثل جدة، تعد مقطوعة فعلياً عن روابطها المعتادة بالاقتصاد العالمي.

تستغرق الرحلة من ميناء جبل علي إلى بوابة التجارة الإسرائيلية في حيفا حوالي ثلاثة إلى أربعة أيام مقارنة برحلة مدتها 11 أيام أو أكثر حول رأس الرجاء الصالح في أفريقيا، الأمر الذي سيزيد من الجاذبية، وفقاً لبحث أجرته شركة ستاندرد آند بورز جلوبال ماركت انتلجنس هذا الأسبوع.

وقال كريس روجرز، رئيس مجموعة أبحاث سلسلة التوريد في ستاندرد آند بورز جلوبال: "الجسر البري، على الرغم من أنه يحمل كمية لا يستهان بها من حركة المرور، سيظل حلاً متخصصاً للشحنات إلى إسرائيل على وجه التحديد".

الأردن يقرر منع دخول الشاحنات المصرية فارغة وتحميلها للبضائع



قررت السلطات الاردنية منع الشاحنات المصرية الفارغة الى المناطق الحرة الاردنية بقصد التحميل للبضائع، وذلك وفقا لخطاب موجه من وزارة المالية الأردنية الى مدير مركز جمرك المنطقة الحرة الزرقاء.

وأضاف أن هذا يأتي بناء على شكوى من أصحاب الشاحنات الاردنية العاملين على نقل البضائع الى مصر، مفادها بأن الشاحنات المصرية تدخل فارغة الى المناطق الحرة الاردنية بهدف التحميل من المناطق الحرة الى مصر، علما بأن الجانب المصري يمنع دخول الشاحنات الاردنية الى المناطق الحرة المصرية بهدف التحميل.

وأوضح الخطاب أنه في بناء على هذه الشكوى فقد طالبت النقابة الخاصة باصحاب الشاحنات مخاطبة مؤسسة المناطق الحرة منع الشاحنات المصرية من الدخول فارغة وتحميلها للبضائع في رحلة العودة، وذلك تطبيقاً لمبدأ المعاملة بالمثل.

وفي منتصف يناير من العام الماضي ٢٠٢٣، قررت الحكومة المصرية استمرار العمل بآلية دخول حافلات نقل الركاب والشاحنات والبرادات الأردنية والمصرية إلى أراضي كلا البلدين، لمدة عامين تنتهي في ١٣ ديسمبر ٢٠٢٤.

بحسب نص القرار الصادر من وزارة المالية ومصلحة الجمارك المصرية، فقد تم السماح للشاحنات بالدخول محملة أو فارغة إلى أراضي البلدين، مصر والأردن، والعودة محملة أو فارغة عبر نفس الخط

(العقبة - نوبيع)، ولا يُسمح للشاحنات والبرادات بتغيير خط سير الخروج وكذلك التحميل لطرف ثالث ألا بتصريح من الجهة المختصة لكلا الطرفين وفقاً لأحكام إتفاقية النقل البري بينهما.

وبحسب القرار، سيتم استمرار العمل بآلية دخول الحافلات الأردنية والمصرية بين البلدين والحاصلة على تصريح تشغيل خط نقل الركاب من وزارتي النقل في البلدين طبقاً لما هو معمول به سابقاً وحتى نهاية ديسمبر ٢٠٢٤، شريطة مراجعة الجمارك (جمرك نوبيع عند الدخول والخروج لغايات التسجيل).

وشدد القرار على ضرورة التزام سائقي الشاحنات الأردنية بحمل رخص قيادة ورخص الشاحنات وجوازات سفر سارية وغير منتهية وفقاً لما جاء بنود الإتفاقية عند قصد الأراضي المصرية أو العبور ترانزيت عبر أراضيها.

ويأتي ذلك وفق كتاب دوري موجه لرئيس الإدارة المركزية لشئون مكتب رئيس مصلحة الجمارك، وبناء على محضر اجتماع اللجنة الفنية المصرية الأردنية المشتركة للنقل البري المنعقد بالقاهرة في ديسمبر، والمتضمن استمرار العمل بآلية دخول الحافلات الأردنية والمصرية بين البلدين والحاصلة على تصريح تشغيل خط نقل الركاب من وزارتي النقل في كلا البلدين.

خطوط الحاويات تطلق خدمات البحر الأحمر رغم مخاطر الحوثيين

يقوم مشغلو الخطوط الرئيسية الذين ما زالوا يقدمون خدمات البحر الأحمر بتكوين طرقهم لعبور المنطقة المضطربة بباب المنذب.

وحسب تقارير ملاحية، فقد أطلقت شركة هاباج لويده الألمانية جدة السرعة (JDX) المخصصة في طنجة المغرب وميناء دمياط وميناء جدة لتمكين وصلات الشحن إلى جدة التي تأثرت بحصار البحر الأحمر.

وستتصل الخدمة بجدة عبر قناة السويس من الشمال، مما يسمح لها بتجنب خليج عدن.

تم نشر سفينة بطاقة ٤,٢٥٢ حاوية مكافئة، وهي السفينة Seaspan هامبورغ على JDX والسفينة Zhong Gu Xiong An إلى الخدمة في ٢٩ يناير الماضي، وتستغرق الخدمة ثلاثة أسابيع، مع رحلة ذهاباً وإياباً لمدة ٢١ إلى ٢٥ يوماً.



إشارات نظام تحديد المواقع الآلي (AIS) تؤكد أنها لن تتجه إلى إسرائيل، أو أن طاقمها كله صيني.

أشارت شركة Linerlytica الاستشارية إلى أنه، على عكس الممرات بين آسيا وأوروبا، بالنسبة لطرق آسيا والبحر الأحمر، فإن عمليات التحويل إلى رأس الرجاء الصالح غير اقتصادية.

وقالت Linerlytica: "تختار بعض شركات النقل رحلات عبر البحر الأبيض المتوسط للاتصال بمنطقة البحر الأحمر عبر عبور السويس المتجه جنوباً، بينما تختار شركات أخرى مغذيات من الهند ودبي مباشرة إلى البحر الأحمر ولكنها تتطلب المرور عبر خليج عدن.

وتستغرق الخدمة خمسة أسابيع، مع تخصيص خمس سفن تتراوح سعتها بين ١٨٠٠ و ٣٢٠٠ حاوية مكافئة، حيث تساهم كل من Feedertech و X-Press بـ ١٧٣٢ حاوية مكافئة من نوع Hansa Rotenburg و ٢٨٢٤ حاوية مكافئة، بالإضافة إلى سفينة بطاقة ٣١٥٨ حاوية مكافئة من طراز X-Press Altair و سفينة ٢٧٥٦ حاوية مكافئة من طراز X-Press (Mekong) بينما ستساهم شركة Wan Hai بـ ٢٦٤٦ حاوية مكافئة من طراز Wan Hai ٣١٦. وتبث السفن التي تعبر البحر الأحمر

كما أطلقت شركة (ONE) السنغافوري، التي تعلق خدماتها المشتركة في البحر الأحمر مع المشغل التايواني Wan Hai Lines، خدمة تغذية خاصة بها متجهة إلى جدة، حيث تعمل سفينة Argus التي تبلغ سعتها ٦,٤٩٢ حاوية مكافئة مؤقتاً كحافلة مكوكية تربط دمياط وجدة اعتباراً من ٢٧ يناير الماضي، والتي تبلغ تلك الخدمة من ١٢ إلى ١٤ يوماً.

وفي الوقت نفسه، تعاونت شركة Wan Hai مع Feedertech و X-Press Feeders لإطلاق خدمة جديدة للبحر الأحمر والخليج والهند تربط موندرا ونهافا شيفا وجبل علي وجدة والسخنة وجدة وجبل علي وموندرا اعتباراً من نهاية يناير الماضي.

الخط الملاحي MSC يعزز شبكته في أوروبا وجنوب أفريقيا



كما ستبدأ خدمة Ingonyama جدول أعمالها الأسبوعي بمغادرة سفينة الحاويات Tokata F التي تم بناؤها عام ٢٠٠٦ من ميناء كويغا في جنوب أفريقيا في ٢٥ مارس.

وأشارت MSC إلى أنه "تم تصميمها لزيادة المرونة لعملائنا وزيادة تغطية MSC لموانئ التحميل من/إلى جنوب أفريقيا، فإن تغطية الخدمة الإضافية ستخلق عرضاً أكثر مباشرة لنقل البضائع بين شركة المياه الوطنية وجنوب أفريقيا".

ومن المتوقع أيضاً أن توفر خدمة التغذية خيارات محسنة للعملاء الذين يقومون بشحن البضائع من المركز الصناعي في شرق لندن مع اتصالات بشبكة MSC العالمية.

ويانج مينج تؤكد عدم اتجاهها لتأجير سفن جديدة بسبب أزمة البحر الأحمر

وفي نفس السياق أكدت شركة يانغ مينغ أنها لا تتجه خلال الفترة الراهنة إلى استئجار السفن وسط أزمة البحر الأحمر.

أعلنت الخط الملاحي السويسري الإيطالي MSC عن تعزيز خدمة NWC إلى جنوب أفريقيا، اعتباراً من شهر مارس، وإطلاق خدمة تغذية جديدة في المنطقة، وذلك ضمن مساعي الشركة لتفادي أزمة منطقة باب المندب وتأثيرها على سلاسل الامداد.

وأوضحت الشركة في بيان لها، أنه من المقرر أن يشهد التناوب الحالي لخدمة NWC إلى جنوب أفريقيا تحسناً كبيراً مع إضافة خدمة مباشرة في ميناء بريمرهافن في ألمانيا، مما سيؤدي هذا التغيير إلى زيادة المرونة للعملاء الذين يقومون بشحن البضائع بين ألمانيا وجنوب أفريقيا.

وأكدت على أنه من المقرر أن يكون التناوب المحدث للخدمة على النحو التالي:

ميناء لندن، المملكة المتحدة - روتردام، هولندا - أنتويرب، بلجيكا - هامبورغ، ألمانيا - بريمرهافن، ألمانيا - لوهافر، فرنسا - سينس، البرتغال - لاس بالماس، إسبانيا - كويغا، جنوب أفريقيا - ديربان، جنوب أفريقيا - كويغا، جنوب أفريقيا - كيب تاون، جنوب أفريقيا - لاس بالماس، إسبانيا - بوابة لندن، المملكة المتحدة، وسيتم نشر سفينة الحاويات MSC Branka التي تم بناؤها عام ٢٠١٦ في الرحلة الأولى للدورة المنقحة. ومن المقرر أن تصل السفينة إلى بريمرهافن في ١٩ مارس.

علوة على ذلك، ستطلق MSC خدمة تغذية جديدة، وهي خدمة Ingonyama، التي ستنشئ رابطاً بحرياً أسبوعياً بين موانئ شرق لندن وجنوب أفريقيا وكويغا.

وقالت MSC في إعلانها: "ستنشئ الخدمة الجديدة رابطاً بحرياً مباشراً بين مركز التصنيع في شرق لندن وأحد الموانئ الرئيسية في جنوب أفريقيا، مما يوفر بديلاً عملياً للنقل بالشاحنات بين اللاتين".

يمكن للصناعة تحديدها، متوقعا أن تضطر العديد من السفن إلى الوقوف في طوابير لدخول الموانئ الأوروبية بعد مرورها عبر رأس الرجاء الصالح، كما أنه يمكن أن تكون هناك جولة أخرى من ازدحام الموانئ كما رأينا خلال كوفيد-١٩.

وأوضح رئيس خط يانج مينج إلى أن تقديرات البنك الدولي أن الاقتصاد العالمي سيدخل عامه الثالث من التباطؤ في عام ٢٠٢٤، وقد وقعت أحداث دولية متعددة وصراعات جيوسياسية متتالية، مما أدى إلى تباطؤ التنمية الاقتصادية.

وأشار تشنغ إلى أن "آفاق النمو الاقتصادي العالمي في عام ٢٠٢٤ هي الأدنى منذ عام ٢٠٢٢، مما يجعل هذا العام مليئا بالشكوك".

وقال رئيس شركة يانغ مينغ تشينغ تشينغ ماونت: "لا تزال هناك حمولة متراكمة، ولكن أزمة البحر الأحمر التي تسببت في تحويل العديد من السفن حول رأس الرجاء الصالح مما أدى إلى ارتفاع أسعار الشحن على المدى القصير، واصفا السوق الملحي بالمتقلب للغاية.

وتابع: تشير التقديرات إلى أن ٩٠٪ من السفن التي عبرت قناة السويس سابقا تتحرك الآن حول رأس الرجاء الصالح لتجنب هجمات المتمردين الحوثيين المدعومين من إيران، مشيرا إلى أنه قد أدت هذه التحويلات إلى تمديد أوقات الإبحار بين آسيا وأوروبا بمقدار ١٥ يوما، مما أدى إلى استيعاب السفن الزائدة. وأشار تشنغ إلى أن "أسعار الشحن ليست من الأمور التي

الأمين العام لغرفة الملاحه الدولية:

قناة السويس شريك رئيسي وممر ملاحي لا غني عنه



لاستقرار واستدامة سلاسل الإمداد العالمية، معربا عن تطلعه لانتهاؤ الأزمة في أقرب وقت لما تفرضه من تحديات على استدامة سلاسل الإمداد العالمية.

فيما أوضح نيل روبرتس رئيس قطاع النقل البحري والطيران في مؤسسة Lloyd's Market Association (LMA) أن التوترات الراهنة في منطقة البحر الأحمر تفرض العديد من التخوفات لدى ملك السفن والخطوط الملاحية بخصوص سلامة السفن وسلامة الأطقم بما يؤثر في نهاية الأمر على ارتفاع تكلفة أسعار التأمين البحري للسفن العابرة، مؤكداً أن عودة الأمور إلى نصابها الطبيعي يتطلب تهدئة الأوضاع وعودة الثقة لدى المجتمع الملحي الدولي.

من جهتها، أكدت كيران كوسلا المدير القانوني الرئيسي وأمين لجنتي القانون البحري والتأمين بغرفة الملاحه الدولية أن أسعار التأمين البحري تتميز بالمرونة والتغير ويتم تقديرها وفقا للظروف المحيطة، مشيرة إلى أن الهاجس الأمني يتصدر المشهد الحالي في منطقة البحر الأحمر وباب المنديب حيث تظل سلامة السفن وسلامة الأطقم هي الشاغل الأساسي لدى ملك السفن وبالتالي ترتفع قيم التأمين البحري على السفن المارة في تلك المنطقة.

اجتمع الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، اليوم الإثنين، مع جاي بلاتين الأمين العام لغرفة الملاحه الدولية ICS، ونيل روبرتس رئيس قطاع النقل البحري والطيران في مؤسسة Lloyd's Market Association (LMA)، لبحث تطورات الأوضاع الراهنة في منطقة البحر الأحمر وباب المنديب، ومناقشة تأثيرها على استدامة سلاسل الإمداد العالمية، وذلك عبر تقنية الفيديو كونفرانس.

كما حضر اللقاء شيرين النجار رئيس مجموعة النجار للنقل البحري، ومن غرفة الملاحه الدولية كيران كوسلا المدير القانوني الرئيسي وأمين لجنتي القانون البحري والتأمين بغرفة الملاحه الدولية.

يأتي ذلك استكمالاً لجهود هيئة قناة السويس في فتح قنوات اتصال مباشرة مع المجتمع الملحي الدولي من خلال عقد لقاءات دورية مع مسؤولي المؤسسات الملاحية الدولية والخطوط الملاحية المختلفة.

الفريق أسامة ربيع: الأزمة الراهنة تتطلب تضامر كافة الجهود وتبادل الرؤى حول تداعياتها والوقوف على تأثيراتها على سلاسل الإمداد العالمية

في البداية، أكد الفريق ربيع حرص هيئة قناة السويس على تعزيز التعاون مع كافة المنظمات والمؤسسات البحرية الدولية والتشاور مع عملاتها حول تداعيات الأزمة الراهنة وطرح رؤى لمواجهة التحديات المختلفة المرتبطة بالأزمة وتقليل تأثيرها على حركة التجارة العالمية.

وأوضح رئيس الهيئة أن الأزمة الراهنة تتطلب تضامر كافة الجهود وتبادل الرؤى حول تداعياتها والوقوف على تأثيراتها الملموسة على سلاسل الإمداد العالمية وكافة القطاعات المتعلقة بالنقل البحري ومنها قطاع التأمين البحري والذي يشهد ارتفاع تكلفة التأمين على السفن التي تعبر من منطقة البحر الأحمر وباب المنديب.

من جانبه، أعرب جاي بلاتين الأمين العام لغرفة الملاحه الدولية، عن تقديره للجهود المبذولة من قبل هيئة قناة السويس في تحقيق التواصل الفعال مع كافة الأطراف الفاعلة في المجتمع الملحي، مؤكداً على ما يحمله التواصل من مردود إيجابي نحو تفهم الظروف الراهنة بسوق النقل البحري وما يشهده من متغيرات متلاحقة.

وأكد الأمين العام لغرفة الملاحه الدولية استمرار التشاور مع هيئة قناة السويس باعتبارها شريكا رئيسيا وممرًا ملاحيا لاغني عنه

الوقائع تنشر قرار تحديد اختصاصات وتبعية قطاع النقل البحري واللوجستيات

٣- المشاركة في إعداد خطة وزارة النقل للنهوض بمستوى التكامل اللوجيستي بالموانئ المصرية بالتنسيق مع الجهات المعنية، ومتابعة تنفيذها، وتقييمها، تمهيداً لعرض النتائج على المجلس الأعلى للموانئ واللوجستيات.

٤- المشاركة في وضع المقترحات الخاصة بجذب الاستثمارات المحلية، والأجنبية، وتعزيز مشاركة القطاع الخاص في أنشطة، ومشروعات الموانئ، والمشاركة في اقتراح خطط تسويقية للموانئ البحرية، والمشروعات الاستثمارية ومشروعات القيمة المضافة لجذب الاستثمارات.

نشرت الوقائع المصرية قرار وزارة النقل رقم ٧٥٤ لسنة ٢٠٢٣ بشأن يهدف قطاع النقل البحري واللوجستيات إلى الوفاء بمطالب الاقتصاد القومي فيما يتعلق بصناعة النقل البحري، والعمل على النهوض بها، وتطويرها، ووضع الخطط التي تكفل رفع كفاءتها، ومستوى جودة الأداء بها لمواكبة التطورات العالمية.

ونصت المادة الأولى على أن قطاع النقل البحري واللوجستيات يهدف إلى الوفاء بمطالب الاقتصاد القومي فيما يتعلق بصناعة النقل البحري، والعمل على النهوض بها، وتطويرها، ووضع الخطط التي تكفل رفع كفاءتها، ومستوى جودة الأداء بها لمواكبة التطورات العالمية.

كما نصت المادة الثانية، على أنه يتبع قطاع النقل البحري واللوجستيات وزير النقل وفقاً للهيكل التنظيمي لوزارة النقل المرفق.

كما تضمنت تلك أن يختص قطاع النقل البحري واللوجستيات بالآتي:

١- وضع المقترحات اللازمة لإعداد السياسة العامة للنهوض بصناعة النقل البحري وعرضها على وزير النقل تمهيداً لعرضها على المجلس الأعلى للموانئ واللوجستيات في إطار الأهداف المقررة لها، كما يشارك في وضع المقترحات بشأن تحديث، وتبسيط مجمل أنظمة العمل، وأساليب تنفيذها بما يكفل تكيفها مع الوضع المعاصر، ومراعاتها لعوامل المرونة، والإنتاج والتحفيز، وذلك بالتنسيق مع الجهات المعنية.

٢- مراقبة الالتزام بمعايير سلامة الملاحة البحرية، وحماية البيئة، بما يتماشى مع التطور العالمي في إطار التنمية المستدامة، ورؤية مصر المستقبلية، ومراجعتها، ومتابعة تنفيذها وتقييمها.



MIDDLE EAST CONTAINER LINE

AS AGENT FOR



EGYPT – NOVOROSIYSK



BI-WEEKLY



ALEXANDRIA (EI DEKHEILA) – NOVOROSIYSK (NLE)



5 DAYS

WE OFFER INTEGRATED SOLUTIONS

- Domestic maritime transportation (FESCO TG)
- Rail transportation
- International freight forwarding
- > 800 units of specialized rolling-stock
- > 5000 refrigerated containers
- Customs Temporary Storage In the port of Vladivostok
- Transportation of goods in one refrigerated container during the entire route
- Cargo and liability insurance
- We deliver faster with our fast block-trains

ADDITIONAL SERVICES

Cargo support on all sections of the route, including transit and customs clearance veterinary and phytosanitary clearance Possibility of sending via vladivostok sea+ railway or direct railway service

Sales department

For inquires:
✉ import@mec-line.net
✉ export@mec-line.net

Customer service

☎ +2033936134 /5/6/7
✉ cs@mec-line.net

Head office
Marhaba Tower, 5th floor, unit 501, Fouad Street,
Off Horeiya Road, Raml Station, Alexandria 21131, Egypt
☎ +203 33936134 📠 +203 33936137

www.mec-line.net

شركة «تركنت» تستخدم مسارا بديلا للبحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح



(ب) الوكالة الملاحية البحرية.

(ج) إغراق نواتج التكرير وغيرها بالتنسيق مع الجهات المعنية.

(د) مزاولة نشاط الغوص التجارى.

(هـ) المراسي البحرية، والمشايات، والسقالات على السواحل المصرية بالتنسيق مع الجهات المعنية.

(و) إصدار الموافقات اللازمة لتنظيم، وتعظيم سياحة اليخوت في مصر سواء ما يخص قدوم، ومغادرة اليخوت، أو إنشاء، وإدارة، وتشغيل المراسي السياحية في إطار تنفيذ سياسة الدولة لتعظيم، وتشجيع سياحة اليخوت في مصر بالتنسيق مع الجهات المعنية.

(ز) نشاط النقل البحري (ركاب / بضائع) لأعالي البحار للخطوط المنتظمة. (ح) نشاط النقل البحري الساحلي بين الموانئ.

١٧- إنشاء، وتطوير، ومتابعة تشغيل منظومات تتبع السفن بالتنسيق مع هيئات الموانئ المصرية، والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بالتنسيق مع الجهات المعنية.

١٨- مراقبة جودة الخدمات المؤداة بالموانئ، والجهات العاملة بمنظومة النقل البحري، لضمان مواكبة التقدم المستمر في مجال النقل البحري، وإدارة الموانئ، وتقييم الأداء بالمقارنة مع المؤشرات، والمعايير العالمية، بالتنسيق مع هيئات الموانئ وقطاع الموانئ بالهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

١١- إعداد مقترحات تطوير الأسطول التجاري البحري المصري، ودراسة تشغيل سفن، وخطوط ملاحية لخدمة التجارة الخارجية، والنهوض بصناعة بناء وإصلاح السفن، بالاستعانة بالإمكانات الحالية والمستقبلية للترسانات البحرية المصرية، وجهاز الصناعات والخدمات البحرية التابع لوزارة الدفاع، والعرض على وزير النقل للتوجيه بشأنها.

١٢- إجراء التحليلات الفنية لجميع أنواع الحوادث البحرية للسفن شاملة طاقم تشغيل السفينة، وكذا متابعة آلية تنفيذ الإجراءات الوقائية لتفادي تكرار الحوادث مستقبلاً، وذلك بالتنسيق مع الجهات المعنية، وعرض النتائج على وزير النقل، وبما لا يتعارض مع القوانين والقرارات المنظمة لهيئة قناة السويس.

١٣- وضع أسس تسعير الخدمات المقدمة بالموانئ البحرية على أسس اقتصادية بما يدعم القدرة التنافسية مع الموانئ المجاورة إقليمياً، والعرض على المجلس الأعلى للموانئ.

١٤- اقتراح شروط وضوابط مزاولة أنشطة النقل البحري، والأعمال المرتبطة بها، والمستحدثة بالموانئ، بالتنسيق مع الجهات المعنية.

١٥- تنفيذ تكاليفات وزير النقل بشأن وضع الخطوط التوجيهية لشروط عقود الامتياز للمشروعات التي تقام داخل، وفي ظهير الموانئ التابعة لوزارة النقل في إطار القوانين المنظمة، ومتابعة تنفيذ العقود.

١٦- منح، وتجديد، وإلغاء التراخيص وإصدار الموافقات لمزاولة الأنشطة التالية طبقاً للقوانين المنظمة بعد العرض على وزير النقل، وموافقته:

(أ) إنشاء، وتشغيل، وإدارة، واستغلال الموانئ التخصصية، والإشراف عليها لضمان استمرار صلاحيتها للعمل من ناحيتي السلامة، والحفاظ على البيئة، وبالتنسيق مع وزارة الدفاع والجهات المعنية.

٥- المشاركة في تنفيذ مشروعات تفعيل التحول الرقمي بمنظومة صناعة النقل البحري لوضع الخطط اللازمة لتدريب، ورفع كفاءة الكوادر الفنية والإدارية، بالتنسيق مع الجهات المعنية، بما يضمن سرعة تبادل البيانات، والمعلومات، ودعم اتخاذ القرار، وحوكمة الأداء، ومتابعة التنفيذ مع الأجهزة المختصة، وتقييم النتائج.

٦- المشاركة في تصميم الأطر والدلائل الإرشادية لتحديث نظم الإدارة والتشغيل بمنظومة النقل البحري لمواكبة التطورات الحديثة في صناعة النقل البحري، ومتابعة التنفيذ، وتقييم النتائج، واقتراح آليات معالجة أوجه القصور، والعرض على وزير النقل تمهيداً للعرض على المجلس الأعلى للموانئ واللوجستيات.

٧- إقرار خطط تأمين الموانئ البحرية، والمرافق المينائية، والسفن طبقاً للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS CODE) بعد موافقة الجهات السيادية والأمنية المعنية، وبما لا يخل بالسيادة الكاملة والمطلقة للدولة على المياه الإقليمية والأنظمة الخاصة بأمن الموانئ والسفن.

٨- دراسة المعاهدات، والاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري، والسلامة البحرية، والعمالة البحرية بالتنسيق مع الجهات المعنية، وتمثيل مصر في المنظمات والمداخل الدولية.

٩- وضع المقترحات بشأن سياسة تدريب العاملين بمنظومة النقل البحري لإعداد كوادر لخدمة الأنشطة المختلفة، ومتابعة تنفيذ الخطط وتقييمها، والترشيح لإيفاد البعثات والمنح الدراسية بالتنسيق مع الجهات المعنية.

١٠- اقتراح سياسة تأهيل ورفع كفاءة العمالة البحرية المتخصصة في مجال النقل البحري بما يساهم في التطور التقني، والعرض على وزير النقل لاتخاذ القرارات اللازمة.

على جميع الموانئ البحرية التجارية العامة، والموانئ التخصصية التابعة لوزير النقل، والموانئ الجافة والبرية، والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، والشركات العاملة في الأنشطة البحرية والتي تساهم فيها الدولة، وبالتنسيق مع الجهات التابعة لها هذه الشركات.

ونصت المادة الرابعة على أن يؤدي قطاع النقل البحري واللوجستيات الخدمات المنوطة به وفق المبادئ والأسس الآتية:

١- حرية المنافسة، ومنع الممارسات الاحتكارية، وحماية حقوق متلقي الخدمات.

٢- المساواة وتكافؤ الفرص بين متلقي الخدمات.

٣- إتباع مبادئ الحوكمة، والشفافية، والإدارة الرشيدة.

٤- سرعة إنجاز المعاملات بما يحقق المصالح المشروعة لمتلقي الخدمات.

(المادة الخامسة) يتولى قطاع النقل البحري واللوجستيات تحديد اختصاصات التقسيمات التنظيمية الرئيسية، والفرعية للقطاع وتحديث جدول الوظائف وبطاقات وصف كل وظيفة وتحديد واجباتها ومسئوليتها والاشتراطات اللازم توافرها فيمن يشغلها وإعادة تقييم الوظائف الحالية، واستحداث الوظائف اللازمة المترتبة على إعادة التنظيم واستكمال إجراءات موافقة الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة على الهيكل التنظيمي، والوظيفي والعرض على وزير النقل للنظر في اعتمادها.

(المادة السادسة) يلغى القرار الوزاري رقم ٤٢٥ لسنة ٢٠١٦، كما يلغى كل ما يخالف أحكام هذا القرار.

(المادة السابعة) يعدل مسمى "قطاع النقل البحري" ليكون "قطاع النقل البحري واللوجستيات".

١٩- وضع المقترحات اللازمة لرفع كفاءة التشغيل، ودعم فرص التطوير المستقبلية بهدف الوصول لمعدلات الأداء العالمية، وتحقيق التوظيف الكامل للموارد المتاحة، ورفع القدرة التنافسية للموانئ بما يعظم العائد الاقتصادي للدولة، وعرض نتائج تقييم الأداء، ومقترحات التطوير سنويا على وزير النقل لاتخاذ القرارات اللازمة، تمهيداً لعرضها على المجلس الأعلى للموانئ واللوجستيات.

٢٠- وضع خطط، وبرامج إنشاء، وتطوير نوادي البحارة الدولية، ومتابعة تنفيذها، والإشراف على تشغيلها.

٢١- الإشراف على غرف الملاحة البحرية.

٢٢- وضع المقترحات بشأن تطوير البنية التشريعية، والإجرائية، والمؤسسية بالتنسيق مع الجهات المعنية من أجل خلق مناخ أعمال موثي في مجال صناعة النقل البحري واللوجستيات، والموانئ، وسلامة الملاحة البحرية، بما يتماشى مع التطورات المحلية، والعالمية، ومواكبة المعاهدات، والالتزامات الدولية مع اتخاذ الإجراءات، والتدابير اللازمة لتفعيلها، وعرض المقترحات على وزير النقل تمهيداً للعرض على المجلس الأعلى للموانئ واللوجستيات.

٢٣- يكون قطاع النقل البحري واللوجستيات النافذة الإعلامية لمنظومة النقل البحري التابعة لوزارة النقل.

٢٤- يعاون قطاع النقل البحري واللوجستيات وزير النقل في متابعة شئون النقل البحري، والإشراف

ضمن إجراءات دعم تجارة الترانزيت

ميناء الإسكندرية تمنح تخفيضات على تخزين السيارات الزيرو الورداء للميناء

وأضافت هيئة الميناء في منشور صادر عنها للسوق الملاحية، أن الهيئة قامت بدراسة منح تخفيضات في أسعار تخزين السيارات وذلك بالنسبة لترانزيت السيارات فقط خاصة السيارات الزيرو.

ونص منشور هيئة الميناء على أنه تقرر أن يتم تقسيم التعريفات إلى شرائح، والتي تشمل الشريحة الأولى من ٥٠٠ - ١٠٠٠ سيارة على أ، تمنح تلك الشريحة خصم قدره ٣٪.

أما الشريحة الثانية فتصل من ١٠٠١ إلى ١٥٠٠ سيارة وتحصل على خصم قدره ٤٪، بينما تكونم الشريحة الثالثة والتي من ١٥٠١ بدون حد أقصى بنسبة خصم تصل إلى ٦٪.

وأكدت الهيئة أنها ستقوم بإجراء تقييم شهري لكل من التوكيلات الملاحية المعنية بهذا النشاط لتحديد الشريحة ونسبة الخصم الممنوحة على فاتورة التخزين وفقا لعدد السيارات الترانزيت " الزيرو " الورداء شهريا في ضوء التعريفات الجديدة.

أكدت هيئة ميناء الإسكندرية، أنه تم تنفيذ تعريفة جديدة لتخزين سيارات الزيرو الورداء للخطوط الملاحية عبر الميناء، وذلك نحو توجهات الدولة لدعم تجارة الترانزيت، خاصة ترانزيت السيارات.



وبالنسبة للمبيت الشهري أكثر من ٨ ساعات يوميا لتصل إلى ٦٠٠ جنيه شهريا، وذلك بعد أن كانت ٤٠٠ جنيه شهريا عام ٢٠٢٠.

أما بالنسبة لتخزين السيارات الملاكى للجراج متعدد الطوابق فلم يتم تغييرها، حيث تصل قيمة تخزين السيارة ٥٠ جنيه في اليوم وحتى ١٤ يوما، وترتفع إلى ١٠٠ جنيه بدءا من اليوم الخامس عشر وحتى اليوم الحادي والعشرين، وتزيد إلى ١٥٠ جنيهًا بدءا من اليوم الثامن والعشرين وحتى اليوم الخامس والأربعين على أن تصل إلى ٣٠٠ جنيه إذا زادت مدة التخزين عن ٤٥ يوما.

فيما نصت على تحصيل ٣٠ جنيهًا عن السيارة الزيرى يوميا ولمدة أسبوع واحد و٣٥ جنيهًا خلال الأسبوع الثانى والثالث والرابع، بجانب فرض مقابل حراسة ٥٠ جنيهًا عن الأسبوع الأول.

وفي مارس الماضي كانت قد أقررت هيئة ميناء الإسكندرية شركات الشحن والتفريغ والملاحه المتعامله معها بتعريفه جديدة على مقابل خدمة تخزين السيارات التابعة للمتريدين على الميناء، بالنسبة للانتظار السيارات بالجراج الاستثماري.

وأكدت مصادر بالهيئة أن تعريفه لم تتغير منذ عام ٢٠٢٠، حيث كانت أحدث اصدار لها في نوفمبر ٢٠٢٠ بموجب القرار رقم ٢١٩٦ لسنة ٢٠٢٠.

ونص قرار هيئة الميناء على أنه يتم تحديد فئات مقابل خدمة انتظار السيارات بالساحات الخاصة بالميناء بالنسبة للعاملين داخل الميناء يكون ٥ جنيهات يوميا بحد أقصى ٨ ساعات فقط، إضافة إلى دفع مقابل مبيت يوم (أكثر من ٨ ساعات) تصل إلى ١٥ جنيهًا / يوم.

كما تم النص على أن يكون مقابل المبيت الشهري (فترة واحدة بحد أقصى ثمان ساعات في اليوم) بواقع ٣٠ جنيه شهريا، بعد أن كانت بـ ٢٠ جنيه، أما مبيت شهري (أكثر من ثمان ساعات يوميا) فتصل إلى ٢٠٠ جنيه شهريا، والتي كانت ٦٠ جنيهًا.

وبالنسبة للجمهور المتريدين على الميناء فيكون اليوم بحد أقصى ٨ ساعات بواقع ٢٠ جنيهًا يوميا، بعد أن كانت به جنيهات، أما بالنسبة للمبيت اليومي أكثر من ٨ ساعات فتصل إلى ٣٠ جنيه يوميا بعد أن كانت ٢٠ جنيهًا يوميا.

وبالنسبة للانتظار الشهري العادي للجمهور بحد أقصى ٨ ساعات يوميا فتصل إلى ٣٠٠ جنيه شهريا بعد أن كانت بنحو ١٢٠ جنيهًا شهريا.



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 Street, Off-Horeiya Road, Raml Station-21131, Alexandria - Egypt.

+203 391 3820

+203 391 3829

Sokhna Office

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 Office

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

+202 226 64010/11

+202 226 75227

import@eg.emiratesline.com

export@eg.emiratesline.com

www.pan-marine.net

على التخزين بالجراج، حيث يتم تخزين السيارات لحين تدبير العملة الصعبة من ناحية، ويتم الافراج عنها بشكل جزئي من قبل التجار، وفقا لآليات الطلب على السيارات الزيرو.

وافتتحت هيئة الميناء خلال العامين الماضيين الجراج متعدد الطوابق على مساحة ١٥ الف متر مربع بميناء الإسكندرية، والذي يتكون من ٤ طوابق، والذي يعد مصمم لتحقيق أنسب موديلات الانشاء واستعاب حركة السيارات.

ويعمل الجراج الحالي بطاقة استيعابية تصل إلى ١٦ ألف سيارة، وهي الطاقة التي يمكن تحقيقها بالمشروع سنويا.

وتم إنهاء المشروع مؤخرًا بشكل رسمي، وتم افتتاحه عبر وزير النقل الفريق كامل الوزير، والذي بلغت تكلفته ٤.٧ ملايين جنيه، والمقام على مساحة ١٥ ألف متر مسطح، ونفذته "النيل العامة لإنشاء الطرق"، إحدى الشركات التابعة لوزارة النقل، ويتكون من مستويات بسعة تخزينية حوالي ٣٥٠٠ سيارة.

الذي تم إنشاؤه خلال السنوات الأخيرة بالميناء ويجد إقبالا كبيرا من قبل شركات ومستوردي السيارات.

وأكد مصدر مسئول بهيئة الميناء أنه صدر منشور للشركات المختلفة العاملة في نشاط التخزين والشحن والتفريغ، لإبداء الاهتمام لتنفيذ إنشاء ومشروع وإدارة وصيانة الجراج متعدد الطوابق، موضعا أنه من المقرر أن يكون المشروع الجديد لتخزين السيارات الزيرو فقط.

وتابع المصدر أنه من المقرر ان يكون المشروع الجديد على مساحة ٢٩,٥ ألف متر مربع، وذلك بالمنطقة الخامسة، بهدف الاستغلال الأمثل للمساحات الشاغرة بالميناء.

وذكر المصدر أنه خلال السنوات الأخيرة افتتحت هيئة الميناء مشروع الجراج متعدد الطوابق بميناء الإسكندرية، والذي تم تخزين به قرابة ١٠٠ ألف سيارة خلال العام الماضي، موضعا ان هناك اقبال كبير

وشملت اللائحة رسوم مقابل النظافة والفرز والشيالة ورسوم قيد وحصر ومصروفات ومطبوعات تتعلق بإصدار الفواتير تبلغ قيمتها ١٥٠ جنيها، إضافة إلى مصاريف تشغيلية تصل إلى ١٠٪ من مقابل التخزين.

كما يتم تحصيل ٧٥ جنيها في اليوم الأول لتخزين السيارة الميكروباص بالجراج، تزيد إلى ٢٥ جنيهاً لأكثر من ٤٥ يوما بالإضافة إلى سداد صاحب السيارة أو الوكيل الملاحى مصروفات تشغيلية تتنوع بين مقابل حراسة وتخزين ونظافة وفرز وشياله وقيد وحصر ومطبوعات.

وبالنسبة للسيارات المينى باص نصت اللائحة على تحصيل ميناء الإسكندرية نظير تخزين ١٥٠ جنيهاً «مقابل يومي» وحتى ١٤ يوماً تزيد إلى ٣٠٠ جنيه بعد مرور ٤٥ يوماً، بجانب تحصيل رسوم خدمات التخزين والحراسة والنظافة والشيالة والمطبوعات.

وفي أغسطس الماضي قررت هيئة ميناء الإسكندرية إنشاء مشروع جراج جديد لتخزين السيارات الزيرو، وذلك بعد نجاح تجربة الجراج

إلى جانب ممثل خاص للوجيستيات

الجريدة الرسمية تنشر قرار ضم سلطات الإشراف على الموانئ البرية والجافة إلى «المجلس الأعلى»

نشرت الجريدة الرسمية قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ١٧٧ لسنة ٢٠٢٤، الخاص بإعادة تشكيل المجلس الأعلى للموانئ، من خلال ضم ٦ وزراء إلى المجلس، جانباً إلى ممثل للقطاع اللوجيستي من القطاع الخاص.

حصلت «نافذة الملاحه» على تفاصيل القرار، إذ يتضمن ضم وزير التموين والتجارة الداخلية، فضلاً عن وزيرة التخطيط والتنمية الاقتصادية إلى جانب البيئة وكذلك وزير التجارة والصناعة، بالإضافة إلى وزيرى الطيران المدني والتنمية المحلية.

يشار إلى أن الممثل الخاص باللوجيستيات، يتم ترشيحه عن طريق الاتحاد العام للغرف التجارية، كما أنه تم إصدار قرار مجلس الوزراء سالف الذكر "رقم ١٧٧ لسنة ٢٠٢٤" بعد الإطلاع على جميع المواد القانونية ذات الصلة، وعلى ما عرضه وزير النقل وبعد موافقة المجلس.

وتضمنت المادة الثانية من القرار، استبدال بعض المسميات الواردة في عنوان مواد قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٩٥ لسنة ٢٠٢١، ومنها استخدام "المجلس الأعلى للموانئ" واللوجيستيات" بدلاً من "المجلس الأعلى للموانئ".



كما نص مشروع القرار أيضاً على أن يصبح اسم المجلس "المجلس الأعلى للموانئ واللوجيستيات" بدلاً من "المجلس الأعلى للموانئ".

هاباج لويد تعول على محطاتها بميناء دمياط ضمن اتفاق جيميني مع ميرسك

الألماني أي حصة كبيرة في المحطات على طول الطرق الرئيسية بين الشرق والغرب. كما أنه وفقا للاتفاق فستضم المحطة الرئيسية لشركة هاباج لويد ميناء هامبورغ بألمانيا خمس خدمات فقط من أصل ٢٦ خدمة رئيسية مخطط لها.

وأكدت هاباج لويد أنه سوف تتمحور شبكتنا حول المحاور التي نهدف فيها إلى الحصول على أعلى مستويات الإنتاجية والمرونة، وبالتالي ضمان أوقات عبور تنافسية وموثوقة للغاية عبر سبع صفقات تجارية.

وأكدت أنه تقع هذه المحطات المركزية في جنوب شرق آسيا، والشرق الأوسط، وشرق البحر الأبيض المتوسط، وغرب البحر الأبيض المتوسط، وشمال أوروبا، وهي في ١٠ من ١٢ حالة مملوكة أو خاضعة لسيطرة شركة هاباج لويد وميرسك، بينما يتم اختيار المحطات الأخرى بعناية من قبل أطراف ثالثة (سنغافورة وقرطاجنة) حيث أقامت شركة هاباج لويد معها شراكات طويلة الأمد.

عولت مجموعة هاباج لويد الألمانية على محطاتها المزمع افتتاحها خلال العام الجاري كمحطة محورية لخدمة التجارة بمنطقة أوروبا، وذلك ضمن اتفاقها الأخير مع خط ميرسك العالمي.

جاء ذلك في رد رسمي لشركة هاباج لويد على ما تردد عن صعوبة دخول الشركة في اتفاق يسمى " جيميني " مع ميرسك ، حيث تركزت أكد البعض ارتفاع اسطول مجموعة ميرسك عن هاباج لويد، بالإضافة إلى استغلال ميرسك لمحطات عالمية أكثر.

وفي تقريرها الأخير، أبرزت شركة Linerlytica للأعمال الاستشارية في النقل البحري أن هاباج لويد تواجه نقصا في أسطولها مقارنة بأسطول خط ميرسك، موضحة أن أسطول هاباج لويد يبلغ ١,٩٨ مليون حاوية مكافئة، وهو أقل من نصف ٤,١٦ مليون حاوية مكافئة لشركة Maersk.

وفي هذا الصدد أصدرت مجموعة هاباج لويد تقريراً، أكدت فيه أن كلا المشغلين " ميرسك - هاباج لويد " لا يخصصان أساطيلهما بالكامل لشراكة جيميني " Gemini " .

وقالت الشركة عبر تقريرها، أنه من المقرر أن يشمل التعاون الجديد بين هاباج لويد وميرسك أسطولاً مشتركاً يضم حوالي ٢٩٠ سفينة وسعة إجمالية تبلغ ٣,٤ مليون حاوية مكافئة، كما ستقوم شركة ميرسك بنشر ٦٪ من قدرة هذا التعاون بينما ستقوم شركة هاباج لويد بنشر ٤٠٪ .

واقترحت Linerlytica أيضاً أن يتعين على هاباج لويد الاعتماد على محطات شركة ميرسك والتي تقوم بتشغيلها عبر شركة ابي مولر ترمينال، والمملوكة لشركة Maersk، حيث ليس لدى الخط



NEW SERVICE LAUNCHING





ITALY & LATIN AMERICA




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

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

Alexandria Head Office
Marhaba Tower, Fouad St.,
Off Horeiya Road, Raml Station,
Alexandria 21131, Egypt.
☎ + 20(3) 391 3820 (10 Lines)
☎ +20 (3) 391 3829

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

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

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

www.marfret.fr YOUR SHIPPING PARTNER



الشرق الأوسط آسيا / البحر الأبيض المتوسط آسيا / شمال أوروبا الشرق الأوسط - الهند / أوروبا وعبر الأطلسي. سيضم التعاون ٢٦ خدمة خطوط رئيسية سيتم استكمال خدمات خطوط التجارة البحرية الرئيسية بشبكة عالمية من الناقلات البحرية الداخلية

المخصصة التي تتمركز حول حركة الترانزيت المملوكة و أو الخاضعة للرقابة - منها ١٤ خدمة نقل داخلي في أوروبا، و ٤ في الشرق الأوسط، و ١٣ في آسيا، وواحدة في خليج المكسيك، ستوفر خدمات النقل الداخلية هذه اتصالاً سريعاً بسعة مرنة بين الموانئ اللوجيستية الرئيسية والموانئ التي تخدمها خدمات النقل البحرية الداخلية، والعكس.

حول ميرسك شركة إيه بي مولر - ميرسك هي شركة لوجستية متكاملة تعمل على ربط وتبسيط سلاسل التوريد لعملائها. وباعتبارها شركة رائدة عالمياً في مجال الخدمات اللوجستية، تعمل الشركة في أكثر من ١٣٠ دولة ويعمل لديها أكثر من ١٠٠٠٠ موظف. تهدف شركة ميرسك إلى الوصول إلى صافي انبعاثات صفرية بحلول عام ٢٠٤٠ في جميع أعمالها باستخدام التقنيات الجديدة والسفن الجديدة والوقود الأخضر.

ومن المخطط أن تقوم شركة هاباج لويد بالتعاون مع عددا من المشغلين العالميين أهمها شركة يوروجيت اللوربية تشغيل محطة تحيا مصر ١ بميناء دمياط، وذلك بأطوال أرصفة المحطة تصل إلى ١٩٧ م ساحات تداول ٩٢٢ ألف م^٢ وعمق ١٨ م وطاقتها الاستيعابية حوالي ٣,٥ مليون حاوية مكافئة و جاري الانتهاء من البنية الأساسية للمشروع تحت إشراف هيئة ميناء دمياط وبتنفيذ شركات وطنية مصرية متخصصة وسبق وتم توقيع عقد التزام المحطة العام الماضي لبناء وتطوير البنية الفوقية واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة الحاويات الثانية "تحيا مصر ١" ف ميناء دمياط، بين هيئة ميناء دمياط، من ناحية، وشركة دمياط اليانس لمحطات الحاويات، (تحالف شركات "يوروجيت ألمانيا"، و"كونتشيبي ايطاليا"، و"هاباج لويد" للخطوط الملاحية العالمية).

في حين أن شركة ميرسك قد توفر المزيد من القدرة النهائية في منطقة واحدة، مثل جنوب شرق آسيا، فإن هاباج لويد ستفعل ذلك في مناطق أخرى، مثل أوروبا، بفضل محطاتها في ميناء دمياط وميناء طنجة وفيلهمسهافن.

وأضافت شركة هاباج لويد أنها على قناعة بأنها مع شريك قوي ومتشابهاً في التفكير مثل Maersk ، كما أن تلك الشراكة تعتمد على التزام قوي ومتبادل تجاه شبكة مشتركة، كما أن كلا من الشركتين لديها طموح مشترك و هو تقديم شبكة خدمات مرنة ومتراطة تتمتع بموثوقية وجودة واستدامة رائدة في الصناعة.

وخلال يناير الماضي وقعت كل من شركتي هاباج لويد وخط ميرسك الملاحي، إحدى شركات مجموعة إيه بي مولر - ميرسك) اتفاقاً طويل الأمد أطلق عليه اسم "تعاون جيميناى Gemini Cooperation"، والذي سيبدأ تنفيذه اعتباراً من فبراير ٢٠٢٥، حيث تطمح إلى توفير شبكة مرنة ومتراطة عبر المحيط تتمتع بموثوقية رائدة في الصناعة.

وذكر رولف هابن يانسن - الرئيس التنفيذي لشركة هاباج لويد، أن التعاون مع ميرسك يساعد على تعزيز الجودة التي تقدمها لعملائنا، بالإضافة إلى الاستفادة من مكاسب الكفاءة في عملياتنا والجهود المشتركة لتسريع عملية إزالة الانبعاثات الكربونية من صناعتنا.

وقال فنسنت كليرك - الرئيس التنفيذي لشركة ميرسك يسعدنا الدخول في هذا التعاون مع شركة هاباج لويد التي تعد الشريك المثالي عبر المحيط في رحلتنا الإستراتيجية، فمن خلال الدخول في هذا التعاون، ستقدم لعملائنا شبكة عبر المحيط مرنة من شأنها رفع مستوى الموثوقية في الصناعة وسيؤدي ذلك إلى تعزيز عروضنا اللوجستية المتكاملة وتلبية احتياجات عملائنا.

وكجزء من الاتفاقية، حددت الشركتان هدفاً طموحاً يتمثل في توفير موثوقية الجدول الزمني بنسبة تزيد عن ٩٠٪ بمجرد تشغيل الشبكة بشكل تدريجي، بالإضافة إلى تحسين جودة الخدمة، سيستفيد العملاء أيضاً من تحسين أوقات العبور في العديد من الممرات الرئيسية بين الموانئ والوصول إلى أفضل المراكز المتصلة عبر المحيطات في العالم.

يذكر أن : تحالف جيميناى" بمثابة تعاون تشغيلي طويل الأمد يبدأ في فبراير ٢٠٢٥ وستوفر الشركتان فرق عمليات تشغيلية مخصصة لإدارة التعاون ويمكن لكل من ميرسك وها باج لويد تعديل عملياتهما بمرونة خارج الشبكة لتوسيع نطاق التغطية بما يتماشى مع احتياجات عملائهما.

وكجزء من الاتفاقية، حددت الشركتان هدفاً طموحاً يتمثل في توفير موثوقية جدول زمني بنسبة تزيد عن ٩٠٪ بمجرد تشغيل الشبكة بالكامل، ويدعم هذا الهدف نموذج حوكمة قوي والتزامات تعاقدية.

تعاون جيميناى" سيكون مدعوماً من الشبكات العالمية المشتركة منقطعة النظر وانتشار المحطات لكل من ميرسك وها باج لويد، والخبرة اللوجستية الواسعة لفرقنا ويضم التعاون حوالي ٢٩٠ سفينة بسعة إجمالية تبلغ ٣,٤ مليون حاوية مكافئة منها ٦٠٪ لشركة ميرسك و ٤٠٪ الشركة هاباج لويد.

سيغطي التعاون ٧ مناطق تجارية آسيا / الساحل الغربي للولايات المتحدة آسيا / الساحل الشرقي للولايات المتحدة، آسيا.

يحقق المصالح الإقتصادية لمصر وإيطاليا ويعظم حجم التبادل التجاري المنقول بحراً

وزير النقل يوقع مع سفير إيطاليا بالقاهرة اتفاقية تشغيل «خط رورو» بين البلدين

وأضاف أن هذا الخط يحظى باهتمام الرئيس السيسي والحكومة المصرية خاصة وأنه سيساهم في خدمة تجارة مصر الخارجية باعتبار أن إيطاليا تعد من أهم الدول التي تستقبل الصادرات المصرية وبصفة خاصة الحاصلات الزراعية الطازجة ومنها يتم توزيع هذه السلع إلى باقي دول أوروبا، كما تعتبر الموانئ المصرية هي بوابة إيطاليا نحو أفريقيا ودول الخليج وخاصة بعد التطوير الهائل الذي شهدته الموانئ المصرية وشبكات الطرق والسكك الحديدية المصرية.

ولفت إلى أنه سيتم إنشاء منطقة لوجيستية خلف ميناء دمياط وذلك في إطار تنفيذ خطة شاملة لجعل مصر مركزاً للتجارة العالمية واللوجيستيات، ووجه الوزير الشكر لرئيس مجلس النواب المستشار حنفي الجبالي ورئيس أعضاء لجنة النقل والمواصلات على إصدار القوانين التي ساهمت في أحداث الطفرة الكبيرة في مجالات النقل المختلفة.

تشغيل هذا الخط يزيد من الجدوى الاقتصادية لمشروعات القطر السريع

وأوضح الوزير أن تشغيل هذا الخط يزيد من الجدوى الاقتصادية لمشروعات القطر السريع، حيث سيساهم في ربط الدول الأوروبية بدول آسيا وأفريقيا عبر الأراضي المصرية باستخدام الخط الأول من شبكة القطر الكهربائي السريع، والذي يعتبر قناة سويس جديدة على القضبان تساهم في نقل حركة البضاعة المجزأة والتي لا تحتاج لسفن كبيرة الحجم وترفع تنافسية الدولة المصرية لتكون مركزاً للنقل واللوجيستيات في المنطقة.

وأشار وزير النقل إلى انضمام مصر إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بتسهيل النقل والتجارة حيث انضمت مصر في خلال السنوات الثلاثة الماضية إلى الاتفاقية الجمركية الدولية للنقل الدولي للبضائع

توقيع مذكرة تفاهم بين جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي والمديرية العامة للسلامة على الطرق والنقل البري التابعة لوزارة البنية التحتية والنقل في الجمهورية الإيطالية، بهدف تمكين نقل البضائع بسهولة ويسر وتقليل تكلفة النقل وزمن الرحلة بين إيطاليا وجمهورية مصر العربية ووقع على المذكرة كل من المهندس سيد متولي رئيس الجهاز وميكيلي كواروني سفير إيطاليا بالقاهرة.

هذا الاتفاق يعتبر الوثيقة الأخيرة التي بموجبها يكتمل الإطار لبدء تشغيل الخط

وذكر وزير النقل أن هذا الاتفاق الحكومي يعد الوثيقة الأخيرة التي بموجبها يكتمل الإطار الحكومي لبدء تشغيل "خط الرورو" خلال النصف الأول من العام الجاري بما يحقق المصالح الإقتصادية للبلدين ويعظم حجم التبادل التجاري المنقول بحراً والشراكة بين مصر والجمهورية الإيطالية في مجال النقل البحري.

وأكد وزير النقل عقب فعاليات التوقيع أن اليوم يوم هام لوزارة النقل ولكافة الوزارات الأخرى التي شاركت في تحقيق هذا النجاح وتحقيق الحلم على أرض الواقع فالיום نحتفل بنهاية ماثون طويل استمر ٤ سنوات، حيث وجه الرئيس السيسي عام ٢٠١٩ بضرورة تسيير خط الرورو بين مصر وإيطاليا وصدق مجلس الوزراء في نوفمبر ٢٠١٩ على ضرورة نهو الإجراءات الخاصة بهذا الموضوع فتم المضي قدماً بالتعاون مع وزارة المالية والتجارة والصناعة وكافة الجهات الأخرى.

وتم تكوين لجنة من الخبراء وتم المتابعة المستمرة لعمل اللجنة حتى تحقق النجاح لهذا المشروع الذي ارتكز على (التعاون المينائي - المشغل والسفينة التعاون الجمركي - النقل البري والشاحنات البضائع المنقولة على الخط).

وقع وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير، وميكيلي كواروني سفير إيطاليا بالقاهرة على اتفاقية بشأن "النقل الدولي للبضائع بواسطة المركبات البرية المقطورة (المقطورات وشبه المقطورات) باستخدام خدمات الدرجة RoRo"، وذلك بين حكومتى جمهورية مصر العربية وإيطاليا، وبحضور الدكتور محمد معيط وزير المالية والمهندس أحمد سمير وزير التجارة والصناعة والنائب علاء عابد رئيس لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب والنائب وحيد قرقر وكيل اللجنة.

يأتي ذلك في إطار توجيهات الرئيس عبدالفتاح السيسي بتعظيم حجم التبادل التجاري بين مصر ودول العالم وزيادة حجم الصادرات المصرية، وفي ضوء الاتفاق بين الجانبين المصري والإيطالي على إنهاء الإجراءات الأخيرة الخاصة بتسيير خط سريع (رورو) للحاصلات الزراعية سريعة التلف بين مصر وإيطاليا، والمتمثلة في إنهاء إجراءات وثيقة النقل البري، وتوفير الشاحنات والطويات المبردة بشكل متوازي وخاصة بعد توقيع الجانبين خلال الفترة السابقة على الوثائق التي تشكل الأساس القانوني لتسيير الخط وتوقيع مذكرة تفاهم للتعاون الجمركي بين جمارك البلدين، ومذكرة تفاهم بين مينائي دمياط وتريستا، وإعلان نوايا بين قطاع النقل البحري والشركة المشغلة للخط DFDS لتشغيل سفينة سعة ٤٢٠ شاحنة بمعدل رحلة أسبوعياً.

وتنظم تلك الاتفاقية عمل دخول وخروج حركة الشاحنات من وإلى البلدين بهدف تقليل فترات المكوث في الميناء للحفاظ على سلامة المنتج المصري وجذب المزيد من الطلب على التصدير للحاصلات المصرية عالمياً.

كما شهد وزراء النقل والمالية والتجارة والصناعة وسفير إيطاليا بالقاهرة



الواقع، مشيرا إلى اهميته في زيادة حجم التجارة بين مصر وأوروبا.

وبدوره، اشار وزير التجارة والصناعة الى ان تسيير خط الرورو بين مصر وايطاليا سيسهم في تسيير حركة التجارة بين البلدين، وتقليل زمن وصول البضائع المصرية إلى أوروبا، والمساهمة في تشجيع المستثمرين الإيطاليين للاستثمار وإقامة مشروعات إنتاجية في مصر مما سيسهم في توفير مئات فرص العمل المباشرة وآلاف فرص العمل غير المباشرة. وفي سياق متصل، قال زينو داجوستينو- رئيس ميناء تريستا ورئيس الموانئ اللوربية: "ان هذا اليوم هو يوم عظيم وعملنا لسنوات حتى نصل لهذا اليوم".

ولفت الى ان ميناء تريستا يعمل مع العديد من موانئ الدول اللوربية واننا سعداء بهذا الجسر الجديد الملاحي بين مصر وايطاليا.

اشار وزير النقل الى انضمام مصر الي الاتفاقيات الدولية الخاصة بتسهيل النقل والتجارة حيث انضمت مصر في خلال السنوات الثلاثة الماضية الي الاتفاقيات الجمركية الدولية للنقل الدولي للبضائع تحت غطاء بطاقات TIR (اتفاقية TIR) واتفاقيتي فيينا ١٩٦٨ والتي تضم اتفاقية لافئات واشارات الطرق واتفاقية السير علي الطرق.

ومن جهته، وجه السفير الايطالي الشكر لوزير النقل وكل العاملين بالوزارة على ما بذلوه من جهد لانجاح هذا المشروع وكذلك وجه الشكر لوزارتي المالية والتجارة والصناعة على مساهمتهم في انجاح هذا المشروع الذي يحقق التطلعات المصرية والايطالية، وكذلك وجه الشكر لممثلي البرلمان المصري.

وأكد على اهتمام الحكومة الايطالية بالتعاون مع مصر، وثن مشاركة وكالة التجارة الايطالية ورئيس مجلس ادارة ميناء تريستا وممثلي وزارة التجارة والخارجية بايطاليا عبر الفيديو كونفرانس في هذا الحدث الهام.

ودعا المصدريين الايطاليين للمشاركة في هذا المشروع وخاصة ان ميناء دمياط مربوط بشبكة من الطرق والسكك الحديدية التي يتم تطويرها بشكل كبير لتصل المنتجات الايطالية الي الخليج العربي وافريقيا عبر مصر.

ومن جانبه، أكد وزير المالية على أهمية هذا التوقيع الذي يجسد ثمار جهد كبير من وزارة النقل ووزارة المالية وكافة الجهات المعنية لتحقيق الحلم على أرض

بدلا من ٢٦ ألف دولار

وزير النقل: خفضنا رسوم الحاصلات الزراعية في ميناء دمياط إلى ٣٢٥٠ دولارا

كشف وزير النقل الفريق كامل الوزير، عن خفض الرسوم المتعلقة بالحاصلات الزراعية في ميناء دمياط من ٢٦ ألف دولار لـ ٣٢٥٠ دولارا للتواكب مع نظيرتها الإيطالية.

جاءت تصريحات الوزير على هامش مؤتمر صحفي عقده مؤخرا، بمناسبة توقيع بين حكومتي جمهورية مصر العربية وإيطاليا بشأن النقل الدولي للبضائع بواسطة المركبات البرية المقطورة (المقطورات وشبه المقطورات) باستخدام خدمات الدرجة (الرورو).

سيتم على هامش المؤتمر توقيع مذكرة تفاهم بين المديرية العامة للسلامة على الطرق والنقل البري التابعة لوزارة البنية التحتية والنقل في الجمهورية الإيطالية وجهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي لنقل البضائع عبر مركبات الطرق المقطورة (المقطورات وشبه المقطورات) باستخدام خدمات الدرجة (الرورو).



بعد تدني تقييم الصادرات في بعض المنافذ

مصلحة الجمارك تصدر تعليمات بشأن تقييم الرسائل المصدرة

ويمثل القطاع الصناعي والذي يمثل نحو ٨٥٪ من قيمة الصادرات السلعية، حيث عانت الوحدات الإنتاجية المختلفة من صعوبة توفير المواد الخام.

قال رئيس جمعية المصدرين المصريين -إكسبولينك، محمد قاسم، إن تواضع نمو الصادرات المصرية في العام الماضي يرجع إلى عوامل خارجية وداخلية.

وذكر قاسم، أن العوامل الداخلية تتضمن شح العملة وعدم توافر الدولار والعملات الأجنبية الأخرى لاستيراد المكونات اللازمة لعمليات التصنيع.

وأشار إلى أن ذلك أدى لعدم قدرة الوحدات الإنتاجية لتحقيق الأهداف المطلوبة منها، بالتالي أدى إلى تواضع معدلات النمو في الصادرات.

أما عن العوامل الخارجية المؤثرة، فقال قاسم، إنها تضمنت تضرر الأسواق الخارجية في الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة من ارتفاع مستويات التضخم، وتباطؤ الطلب، بالتالي الطلب على الصادرات المصرية أصبح أقل.



ميناء سفاجا وقرية البضائع بمطار القاهرة الدولي.

وكانت قد توقعت مصادر ارتفاع قيمة الصادرات المصرية بنهاية العام الماضي إلى نحو ٣٨ مليار دولار، بمعدل نمو ٦٪، بالمقارنة مع عام ٢٠٢٢.

وتقل نسبة النمو كثيرا عن نسبة نمو عام ٢٠٢٢ عن العام الذي سبقه والتي بلغت ١٥٪.

أصدرت مصلحة الجمارك برئاسة الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك وكيل أول وزارة المالية، منشور تعليمات بشأن تدني قيم الرسائل المصدرة خلال الفترة المقبلة.

وحسب منشور التعليمات رقم ٧ لسنة ٢٠٢٤ الذي صدر عن الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، فقد نص على ضرورة التنبيه على المصدرين في حالة التدني الواضح للقيمة بضبط القيمة وموافاة مكاتب رئيس مصلحة الرسائل المصدرة بقيمة متدنية بصفة اسبوعية مع توضيح كافة بيانات الرسائل ونقطة الاتصال بالمكتب (وحدة دعم المصدرين والمنتجين) على ان يتم التواصل معها عبر البريد الالكتروني (-ex.unit@customs.gov.eg).

وذكرت مصلحة الجمارك أن هذا يأتي في إطار متابعة أداء عمل المنافذ الجمركية المختلفة، وفي ضوء ما تلاحظ من تدني قيم الرسائل المصدرة وبخاصة التي يتم تصديرها من خلال

الصناعة:

وقف العمل بالاستثناءات الممنوحة بنظام التسجيل المسبق للشحنات بداية من مارس

وفقاً للقواعد والإجراءات المعمول بها في هذا الشأن على نفقة التوكيل الملاحي.

وشدد على ضرورة التنبيه نحو اتخاذ اللازم بضرورة التعميم على المستوردين من أعضاء الشعبة لدى كافة الغرف التجارية بضرورة الإلتزام بحصولهم على الأرقام التعريفية لشحناتهم المستوردة ACID قبل الشحن منعاً لتوقف سلاسل الإمداد و حركة البضائع المستوردة لما ذلك من أثر سلبي على الاقتصاد المصري .

وخلال يناير الماضي قال الدكتور محمد معيط، وزير المالية، إن الوزارة حريصة على بناء وتنمية القدرات الجمركية لمصر؛ من خلال

الشحن دون التأكد من الحصول على الرقم التعريفي قبل الشحن ، و ذلك بالمخالفة لأحكام قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ الذي الزمهم بضرورة الحصول على الرقم التعريفي ACID قبل الشحن .

و في هذا الصدد ، أوضح " عز " على أنه تقرر اعتباراً من الأول من مارس لعام ٢٠٢٤ سيتم وقف العمل بالاستثناءات الممنوحة في هذا الشأن ، وعدم السماح بتفريغ هذه الشحنات بالموانئ المصرية وإعادة

أكد الدكتور علاء عز وكيل أول وزارة التجارة والصناعة، أنه ورد للاتحاد العام للغرف التجارية، ما يفيد عدم قيام بعض المستوردين ووكلائهم بالحصول على الرقم التعريفي الخاص بنظام التسجيل المسبق للشحنات، (ACID) لشحناتهم المستوردة عن طريق البحر قبل الشحن وذلك في إطار متابعة موقف الافراج عن البضائع بالموانئ والمنافذ الجمركية.

وتابع في خطابه لشعب الغرف التجارية المختلفة، اطلعت عليه " نافذة الملاحه " ان هناك بعض المستوردين لم يحصل على رقم تعريفي، أو أو شحنها من جانب وكلاء



الشحن بـ ٤٨ ساعة على الأقل لتتمكن الجهات المعنية من رصد أي خطر على البلاد من خلال نظام إدارة المخاطر حيث تضع الدولة المصرية أولوية قصوى لضمان أمن مواطنيها.

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

استحداث المراكز اللوجستية، وربط جميع الموانئ إلكترونياً عبر المنصة الموحدة «نافذة»، وتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات «ACI».

أضاف خلال المؤتمر السنوي لجمعية الضرائب المصرية، أن ذلك يهدف إلى خفض متوسط زمن الإفراج الجمركي، وإلزام جميع المستوردين بالمعايير الأوروبية والأمريكية في مواصفات جودة السلع والبضائع؛ من أجل حماية الأسواق المحلية من المنتجات الرديئة.

أشار إلي أنه تمت ميكنة وتوحيد هـ من التطبيقات الجمركية بأنظمة «الوارد» و«الصادر» على منصة «نافذة»، ويمكن الآن إجراء عملية تثمين البضاعة من أي مركز لوجستي دون التقيد بمكان وجود البضاعة.. وقد ساعدت النظم المميكنة فى زيادة الإيرادات الجمركية بنسبة ١٢٩٪ خلال العام المالي الماضي بما يتجاوز المعدلات المستهدفة.

يذكر أن نظام تسجيل المسبق للشحنات (ACI) هو نظام جمركي جديد يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة (الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن النهائية أو المبدئية) قبل

تقرير دولي:

تأثير أزمة البحر الأحمر على أسعار شحن الحاويات أسرع من كورونا

وذكرت الشركة، أنه من غير المتوقع أن يكون تأثير أزمة البحر الأحمر، على الرغم من كونه أكثر إلحاحاً، طويلاً مثل الوباء - وقد أصبح صبر شركات الشحن متشككاً بشكل متزايد في شركات النقل التي تسعى إلى إبقاء الأسعار مرتفعة لأطول فترة ممكنة.

وأوضح التقرير، أن ما يقرب من ثلثي شركات الشحن قد تم إخبارها بأن التزاماتها المتعلقة بالحد الأدنى للكمية لا يتم الوفاء بها بموجب اتفاقيات العقود الحالية.

طبيعي خلال المواقف التي يكون فيها الكثير من عدم اليقين في السوق، كما لم تخترع شركات الشحن البحري هذه الأزمة، ويستغرق الأمر بعض الوقت حتى تتمكن من إنشاء شبكات شحن جديدة للتعامل مع الاضطراب الناجم عن التحول بعيداً عن قناة السويس .

وتابع التقرير أنه مع توقع وصول سوق نوالين الشحن إلى ذروته خلال شهر فبراير الجاري، يبقى أن نرى إلى متى سيستمر صبر شركات الشحن.

وأضاف: "من المحتم أن تنخفض الأسعار بمجرد أن تتمكن شركات النقل من التعامل مع أزمة القدرة الاستيعابية في الشرق الأقصى الناتجة عن تأخر السفن في العودة من أوروبا عبر رأس الرجاء الصالح".

كما أنه في الوقت الحالي، قد تقبل شركات الشحن حجة شركات النقل بأن يستغرق الأمر وقتاً للرد على مثل هذه الأزمة غير المتوقعة والمفاجئة، لكن ذلك لن يستمر إلا لفترة طويلة وقد نرى أسعار الشحن تبدأ في الاستقرار أو الانخفاض في وقت أقرب مما توقعه الكثيرون.



شهدت أزمة البحر الأحمر زيادة في أسعار الشحن البحري بشكل أسرع مما كانت عليه في الأشهر الأولى لوباء كورونا كوفيد-١٩، حيث تم إخبار مجموعات كبيرة من شركات الشحن بأن بعض عقودهم لن يتم الوفاء بها.

وحسب تقرير صادر عن شركة زينيتا المتخصصة في أبحاث النقل البحري، وأسعار الشحن، أكدت فيه أن تكاليف الشحن خلال الفترة الاخيرة من الشرق الأقصى إلى أوروبا ارتفعت بأكثر من ٢٠٪ في أول ٥٢ يوماً من أزمة البحر الأحمر.

كما يتجاوز هذا الزيادة في المعدلات التي شوهدت خلال أول ٥٢ يوماً من وباء كورونا، حيث أكد التقرير، أنه لم تصل الأسعار إلى المستويات التي شهدناها خلال كوفيد-١٩، ولكن الطبيعة المفاجئة لأزمة البحر الأحمر شهدت زيادة سريعة في الأسعار، مما يمكن القول إنه يؤدي إلى مزيد من الاضطراب عما كان عليه الحال خلال الأشهر الأولى من الوباء.

بولودا قطر تطلق عملياتها في محطة حاويات أبو قير بالإسكندرية



واستقبل ميناء أبو قير البحري مؤخرا عددا من الأوناش العملاقة والرصيف 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، ووصلت ٣ أوناش رصيف عملاق، بالإضافة إلى ٦ أوناش ساحة طراز RTG .

ومن المقرر أن يكون الميناء الأكثر عمقا بالموانئ المصرية المطل على البحر المتوسط، وذلك بغاطس للأرصفت تصل إلى ٢٢ مترا وبطول ٦٢٥ مترا، بالإضافة إلى رصيف بحري بطول ٦٥ مترا طول بغاطس ١٧ مترا.

كما يصل حاجز الأمواج إلى ٥٧٣ مترا طوليا بالإضافة إلى حواجز أمواج مرتفعة تصل إلى ٣٢٧ مترا طوليا، وبأعمال تكسيات بطول ٢١٢٧ مترا طوليا.

وأشار تقرير للشركات المنفذة للميناء، إلى أنه من المقرر أن يتم اكتساب بمساحة ١,٧ مليون متر مربع شاطئ شمالي بطول ٦٣٠ متر طولي، بالإضافة إلى شاطئ غربي بطول ٣٢٠ متر طولي.

وبالنسبة للرصيف الشمالي فقد تم إنجاز ١٤٣١ خازوقا من ١٥٨٢ بنسبة إنجاز ٩٠٪، بما يعادل ٢١٢٥ من إجمالي ٢٣٥٠ مترا.

وبالنسبة للرصيف الجنوبي تم إنجاز ١٤٠٩ خوازيق من ١٨٢ بنسبة إنجاز ٧٧٪ بما يعادل طول ٢٠٩٠ مترا من إجمالي ٢٧٠٠ متر.

كما يتم تنفيذ الرصيف الشرقي وتم إنجاز ٤٧٤ خازوقا من ٧٩٩ بنسبة إنجاز ٥٩٪ بما يعادل ٤٩١ مترا من إجمالي ٦٥٠ مترا.

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

ووفقا لقرار رئيس الوزراء الدكتور مصطفى مدبولي، فإن المنطقة الجمركية الجديدة في ميناء أبو قير تقع على مساحة مقدارها ٩٧ ألف متر مربع، من المقرر أن تختص طبقا لنص مشروع القرار بمزاولة نشاط تصميم وإنشاء وإدارة وتشغيل محطة حاويات في ميناء أبو قير بالإسكندرية بما في ذلك تقديم جميع الخدمات المرتبطة بهذا الغرض دون تخزين الحاويات بنظام المستودعات الجمركية.

بدأت شركة "بولودا قطر" عمليات القطر في محطة حاويات أبو قير في مصر، حيث نشرت ثلاث قاطرات، مشيرة إلى أنه كانت أول سفينة حاويات تم تشغيلها بواسطة قاطرات "Boluda Towage VB Amon و VB Horus والتي تبلغ سعتها ٤٣٦٧ حاوية مكافئة "Zhong Gu Ji Lin" في ٩ يناير الماضي.

وأعلنت الشركة حسب بيان صادر عنها، أنها قامت خلال ١٢ يناير الماضي، بقطر سفينة حاويات ثانية، "Meo Gang Shanghai"، إلى ميناء أبو قير، وتتناسب تطورات الميناء تمامًا مع طموحات قسم القطر في بولودا.

وأكدت الشركة أنه يعد التواجد في مصر والشرق الأوسط خطوة أخرى نحو تعزيز وتوسيع أنشطتنا العالمية.

وأشارت الشركة إلى أننا فخورون بذلك كجزء من التطورات وأنها تمكنا من الاستجابة بشكل جيد لمطالب العمليات في الميناء الجديد .

وصرح فيسنتي بولودا فوس، رئيس شركة "Boluda Corporación Marítima"، بتهيئة الميناء ومحطة الحاويات. لدعم عمليات القطر في مصر.

وأضاف أن الشركة قامت بتأسيس فريق بري متخصص يعمل من مكتب في أبو قير، كما تم في البداية نشر ثلاث قاطرات عالية الطاقة - VB Amon، و VB Horus، و VB Ahmoseg - تتميز كل منها بسحب ٧٥ طنًا ومجهزة بقدرات مكافحة الحرائق.

وأضاف فيسنتي بولودا فوس: "نود أن نشكر التعاون الوثيق مع البحرية المصرية وموانئ هاتشيسون على كل دعمهم خلال إطلاق عملياتنا". حصلت شركة Boluda Towage بشكل إستراتيجي على قاطرتين للجرارات، VB Horus و VB Amon، من أحواض بناء السفن في سانمار، وقاطرة ASD واحدة، VB Ahmoseg، من Med Marine Shipyards ..

وتتميز VB Horus و VB Amon بتصميمات حديثة، وهي حصرياً لطرازات SX Sanmar Tractor-Z ٢٥٠٠، في حين أن VB Ahmoseg هو طراز Ramparts ٢٥٠٠ W ASD الذي يتم تسليمه بواسطة Med Marine.

ويعرض هذا الأسطول الهائل، المصمم خصيصًا لميناء أبو قير، قدرات متعددة الاستخدامات بسعة سحب تصل إلى ٧٥ طنًا، تشمل وظائف أساسية مثل القطر والدفح والرسو وخدمات المرافقة وعمليات مكافحة الحرائق ودعم المحطة.

ميرسك تكشف عن أول سفينة حاويات ضخمة تعمل بالميثانول



تم تسمية أول سفينة حاويات كبيرة في العالم تعمل بالميثانول باسم "Ane Maersk" في حفل أقيم في حوض بناء السفن التابع لشركة HD Hyundai Heavy Industries (HD HHI) في أولسان، كوريا الجنوبية.

وقد تم تشييد السفينة بـ Ane Maersk Mc-Kinney، رئيسة مؤسسة A. P. Moller و A. P. Moller Holding، مع حفل تسمية يظهر حفيدتها الكبرى باعتبارها العرابة.

وتم تدشين السفينة من خلال الكسر التقليدي لزجاجة شمبانيا فوق قوسها، حيث أعلنت شركة ميرسك أنه سيكون لهذه السلسلة من السفن تأثير على طموحها للتقدم في أهدافها المناخية في الصناعة، مؤكدة أن تلك السفينة تعد دليلا مرثيا وتشغيليا على التزام الشركة بصناعة أكثر استدامة.

وأوضحت أنه مع السفينة الجديدة Ane Maersk والسفن الشقيقة فإن الشركة تقوم بتوسيع نطاقها وذلك حسب تصريحات فنسنت كليرك، الرئيس التنفيذي لشركة AP Moller-Maersk، مضيفا: "تقدم هذه المنتجات للعدد المتزايد من الشركات التي تهدف إلى تقليل الانبعاثات من سلاسل التوريد الخاصة بها".

كما تمثل سفينة Ane Maersk الأولى من أسطول ميرسك المكون من ١٨ سفينة كبيرة تعمل بالميثانول، ومن المقرر تسليمها بين عامي ٢٠٢٤ و٢٠٢٥، وباعتبارها ثاني سفينة حاويات في العالم تعمل بالميثانول، فمن المقرر أن تبدأ عملياتها على سلسلة AEV التي تربط آسيا وأوروبا في أوائل فبراير.

علاوة على ذلك، تتميز السفينة بتصميم يضع الجسر وأماكن الإقامة في المقدمة، مما يضمن الكفاءة المثلى للوقود في عملياتها.

تقرير دولي:

تأثير أزمة البحر الأحمر على أسعار شحن الحاويات أسرع من كورونا



طرحت هيئة ميناء الإسكندرية مباني إدارية أمام شركات الملاحه، وذلك على مساحة تصل إلى ٣٣٠٠ متر مربع، وذلك ضمن استغلال أصول الهيئة خلال الفترة المقبلة.

وحسب تقرير صادر عن الهيئة فقد تم طرح مبنى التوريدات بالمنطقة الرابعة والذي عبارة عن دورين بواقع ٦٠٠ متر مربع للدور الواحد. واشترطت الهيئة حسب منشور صادر عن الهيئة للسوق الملاحية، أن يتم استغلال المبنى كمقر اداري للشركات او البنوك أو تخزين البضائع.

كما تم طرح مبني ورشة ومخزن الشركة المصرية، وذلك على مساحة ٢١٠٠ متر مربع بواقع دورين أيضا عبارة عن ١١٠٠ متر مربع لكل دور.

وأكدت الهيئة إمكانية أن يستخدم المبنى لتخزين البضائع، حيث يعد المبنى مقسما إلى ثلاث قطاعات ويمكن استغلال المساحة ككل أو استغلال كل قطعة على حده.

وأوضح مصدر مسئول بهيئة الميناء أنه الهيئة تخطط لاستغلال كافة المساحات الشاغرة بها، خاصة المباني التي كانت تتبع بعض الشركات وتم الحصول عليها، بسبب عدم قيام تلك الشركات بدفع مقابل الانتفاع الخاص بها أو لم يكن يتم استغلالها بالوجه الأمثل.

وتابع أن من أهم تلك الساحات والمخازن التي كانت تديرها التوريدات البحرية، وكذا الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ.

وفي السياق ذاته، حددت هيئة ميناء الاسكندرية، يوم ٧ فبراير الجاري، جلسة لبيع ١.٥ كشاف روكد قطع غيار، و٢ شمندورة حديد و٤٠ خادم رئيسي " سيرفر " بالميناء وذلك بتأمين لدخول المزاد يصل إلى ٤٠٠ ألف جنيه.

تقرير دولي:

أزمة البحر الأحمر ترفع أسعار نوالين الشحن إلى مستويات قياسية



توقعت منصة Xeneta والمتخصصة في أسعار الشحن عالمياً، ارتفاع أسعار النوالين البحرية خلال فبراير، لمستويات قياسية.

وأشارت المنصة عبر تقرير صادر عنها، إلى أن الوضع لا يزال متقلباً وقابلاً للتغيير، مؤكدة على أن تلك البيانات تم صدورهم بناءً على اتجاهات الخطوط الملاحية العالمية وأسعارها لعملياتها خلال فبراير الجاري.

وأوضح التقرير إلى أنه بالنسبة للشحنات التي يتم تصديرها من منطقة الشرق الأقصى إلى البحر الأبيض المتوسط، من المتوقع أن يرتفع متوسط أسعار الفائدة قصيرة الأجل في السوق بنسبة ١١٪ بحلول ٢ فبراير ليصل إلى ٦٥.٧ دولاراً أمريكياً لكل حاوية مكافئة، وذلك بزيادة بنسبة ٢٤٣٪ منذ تصاعد أزمة البحر الأحمر في منتصف ديسمبر.

كما أنه من المقرر أن ترتفع الأسعار من الشرق الأقصى إلى شمال أوروبا بنسبة ٨٪ بحلول ٢ فبراير، بمتوسط سوق يبلغ ١٠٦.٦ دولارات أمريكية لكل وحدة FEU. وهذا يمثل زيادة بنسبة ٢٣٥٪ منذ منتصف ديسمبر.

كما أنه من المتوقع أيضاً حدوث أكبر زيادة في الأسعار من الشرق الأقصى إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة، حيث أنه من المتوقع أن يصل سعر نقل الحاوية إلى ٦١١٩ دولاراً أمريكياً لكل حاوية مكافئة، وهذا يمثل زيادة بنسبة ١٤٦٪ منذ منتصف ديسمبر.

وتابع التقرير أن شركات النقل العالمية تحاول تعديل الخدمات لتعويض وقت الإبحار الإضافي حول رأس الرجاء الصالح، على سبيل المثال، فإن الخطوط الملاحية تقوم بتقصير الرحلات وتفويت خدمات لبعض الموانئ، بالإضافة إلى أنها

تقوم بزيادة سرعة الإبحار، ورغم ذلك تستمر الأسعار في الارتفاع.

وأضاف التقرير: "تسببت أزمة البحر الأحمر في مشكلة القدرة وليس مشكلة الطلب، كما رأينا خلال فترة وباء كورونا إن عدم اليقين الهائل في السوق هو الذي أدى إلى عدم التوازن وعدم الاستقرار.



ENJOY RELIABILITY WITH
ARKAS NEW CALL TO SFAX

- Responsiveness service
- Reasonable rates



www.arkas-egypt.com

ترحيب بقرار ميناء الإسكندرية إلغاء الرسوم المفروضة أثناء أعمال التفريغ



ونص القرار على أن المقصود بسفن التعليمات، هي كل سفينة توجد بالمخفاف الخارجى عند الوصول أو المغادرة من الميناء، دون إخطار مسبق من التوكيل الملاصق، ولم يتم إدراجها بخطة دخول السفن إلى ميناء الإسكندرية والدخيلة، بغرض التراكم على الأرصفة أو منطقة المخفاف الخارجى.

من جانبه، أشار مصدر مسئول بميناء الإسكندرية، إلى أن رئيس هيئة ميناء اللواء نهاد شاهين استخدم توصيات وزارة النقل والمجلس الأعلى للموانئ التي تم اقرارها قبل عدة سنوات، بأنه يجوز لرؤساء هيئات الموانئ المصرية، الحق فى منح حوافز آليات التشغيل- التسعير بالموانئ التابعة لها، وذلك تطبيقاً للقرار رقم ٤٦٨ لسنة ٢٠١٨.

وأضاف أن الهدف من القرار التخفيف من الرسوم التى يتم فرضها على السفن، بما يعد تحفيزاً لمختلف السفن التى تستهدف ميناء الإسكندرية وتنشيط حركة التداول بالموانئ، وجذب المستثمرين والمشغلين، ورفع قدرتها التنافسية مع نظيرتها الأجنبية، بالإضافة إلى التخفيف عن السلع الواردة للسوق المصرية، والتي أصبحت بأسعار مرتفعة بعد تراجع سعر صرف الجنيه.

كما أشار إلى أن منح تلك الحوافز يتم فى ضوء دراسات الجدوى الاقتصادية التى تجريها الموانئ، سواء بمعرفتها أو بواسطة مكاتب استشارية متخصصة، على أن يصدر قرار مجلس إدارة الهيئة بالأغلبية المطلقة، وبما يأتى لرئيس الهيئة من تقارير من الإدارات المعنية بالميناء.

وذكر أن ٨٪ من الشركات التى تعمل بمنطقة المخفاف الخارجى، كادت أن تخرج من السوق بسبب الرسوم التى يتم تحصيلها، لصعوبة إمكانية استكمال أعمالها، وهو الذى أدى إلى مراجعة تلك الرسوم، ووقف العمل بهذا القرار مؤقتاً، لحين الدراسة مرة أخرى خلال مايو المقبل، إما أن يتم التجديد به، أو العودة بالعمل بالقرار رقم ٢٦٩٩ لسنة ٢٠١٩ مرة أخرى.

رحبت عدد من شركات الشحن والتفريغ بقرار هيئة ميناء الإسكندرية بوقف العمل بالقرار رقم ٢٦٩٩ لسنة ٢٠١٩، والخاص بعمل شركات الشحن والتفريغ على منطقة انتظار السفن الخارجية والمعروفة بـ «المخفاف الخارجى» وذلك لمدة ٦ أشهر ليتم العمل به حتى يونيو المقبل.

جاء ذلك عبر تعقيب اللواء هانى مكي مسئول شركة يوني جرين للشحن والتفريغ، معتبرا القرار ضمن الاليات التى يمكن أن تعمل على تخفيف تداعيات الاحداث الراهنة على شركات الشحن والتفريغ .

وأوضح « مكي » أن القرار من شأنه العمل على تخفيف الضغوط على الشركات العاملة بنشاط الشحن والتفريغ على منطقة المخفاف الخارجى، خاصة فى ظل الظروف الاقتصادية الصعبة التى تواجه تلك الشركات مؤخراً، والتي من أهمها ارتفاع أسعار النوالين من ناحية، وصعوبة تدبير الدولار من ناحية أخرى.

وقررت هيئة ميناء الإسكندرية وقف العمل بالقرار رقم ٢٦٩٩ لسنة ٢٠١٩ حتى نهاية يونيو المقبل، ليتم إعادة النظر به مرة أخرى بعد إنتهاء المهلة.

ويقضى القرار بتحصيل مقابل ٧. دولار / متر طولي / يوم بحد أقصى ١٥٠ دولار / يوم / سفينة وحتى اليوم الخامس عشر أثناء وجود السفينة بمنطقة المخفاف الخارجى، كما يتم تحصيل مقابل مقداره ١,٥ دولار/ متر / يوم، بدءاً من اليوم السادس عشر وحتى تاريخ مغادرة السفينة لمنطقة المخفاف الخارجى وذلك بالنسبة لسفن البضائع العامة.

أما بالنسبة لسفن الحبوب والسلع الاستراتيجية والمواد البترولية، فكان القرار ينص على إعفائها من رسوم إشغال المسطح المائى بمنطقة المخفاف الخارجى عن الفترة من تاريخ وصولها لمنطقة المخفاف وحتى نهاية اليوم الثامن، على أن تقوم تلك السفن بدفع مقابل ٧. دولار / متر طولي / يوم بحد أقصى ١٥٠ دولار / يوم / سفينة بدءاً من اليوم التاسع عشر أثناء وجود السفينة بمنطقة المخفاف، كما يتم تحصيل مقابل مقداره ١,٥ دولار/ متر / يوم بدءاً من اليوم العشرين وحتى تاريخ مغادرة السفينة لمنطقة المخفاف الخارجى.

كما كان القرار ينص على تحصيل مبلغ قدره ٥ دولار / متر طولي/ يوم منذ وصول السفينة إلى منطقة المخفاف الخارجى وحتى اليوم الثالث ، كما يتم تحصيل مبلغ ١٠ دولار / متر طولي/ يوم اعتباراً من اليوم الرابع ،وحتى تاريخ مغادرة السفينة بمنطقة المخفاف الخارجى.

ونص القرار على أن المقصود بسفن التعليمات، هي كل

الاتحاد الأوروبي يقر شروطا جديدة لدخول السلع بداية من يونيو المقبل

وكذلك تطوير أنشطة التشغيل الالكترونية الخاصة بالشركات المستهدفة.

وتابع الوزير المفوض في خطابه أنه سيتم إيقاف الشحنات البضائع في المنافذ الجمركية الأوروبية إذا لم يتم تقديم البيانات اللازمة الى نظام ICS٢ ، كما ستخضع الشحنات الغير ممثلة لاشتراطات النظام الجديد الى تدخلات من السلطات المختصة وقد تتسبب في عقوبات نتيجة عدم الامتثال لهذه القواعد.

أكد ناصر حامد، الوزير المفوض التجاري لشئون الاتحاد الأوروبي، على أن مكتب التمثيل التجاري في بروكسل تلقي كتاب الإدارة الأوروبية للضرائب والتعاون الجمركي DGTAXUD والذي يتضمن بعض التغييرات المهمة في إجراءات دخول السلع للاتحاد الأوروبي اعتبارا من ٣ يونيو ٢٠٢٤ مع نشر المرحلة الثالثة من نظام مراقبة الواردات (ICS٢).

وأضاف في خطابه لهاني برزي رئيس المجلس التصديري للصناعات الغذائية، الذي اطلعت عليه "نافذة الملاحه" أن الكتاب قد تضمن أنه يتعين على شركات النقل البحرية والبرية تقديم بيانات حول البضائع المرسله إلى الاتحاد الأوروبي أو عبره قبل وصولها من خلال استيفاء إقرار الدخول والذي تم تطبيقه بالفعل في مراحل الأولى على الشحن الجوي للبضائع.

وتابع أن أن التطبيق يستهدف أيضا شركات الخدمات اللوجستية والبريد والشحن السريع. كما تضمنت الشروط قيام المشغلين الاقتصاديين بجمع بيانات دقيقة وكاملة من عملائهم، والالخذ في الاعتبار عند التعاقد ضرورة الامتثال لمتطلبات النظام الجديد الخاص بمراقبة الواردات



ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



A STABLE PARTNER FOR YOUR BUSINESS



Hotline: 19673

msc.com



وأرسلت السلطات الأوروبية بروشور صادر عن المفوضية الأوروبية لتوضيح الإجراءات الفنية الواجب اتخاذها من الأطراف المعنية، بالإضافة إلى شركات الشحن والممثلين الجمركيين ممن لهم علاقة بالعملية التجارية .

وفي ديسمبر الماضي، أكد الوزير مفوض تجاري يحس الوثائق بالله رئيس التمثيل التجارى أن المكاتب التجارية بالخارج لعبت دوراً رئيسياً فى استقطاب عدد كبير من بعثات المشترين العالميين للمشاركة فى فعاليات الدورة السادسة لمعرض Food Africa، مشيراً إلى أن المعرض يعد أحد أهم وأكبر المعارض المتخصصة فى قطاع الصناعات الغذائية فى مصر وأفريقيا وأصبح من أهم الفعاليات الترويجية التى تقام فى مصر على مدار السنة، وأن تنظيم دورة هذا العام من المعرض تأتى فى إطار الجهود الكبيرة التى تبذلها وزارة التجارة

والصناعة لتنفيذ التوجهات الاستراتيجية للدولة نحو أفريقيا ومن أبرزها إعداد استراتيجية زيادة الصادرات المصرية إلى الأسواق الأفريقية، التى تركز على عدد من السلع والمنتجات على رأسها قطاع الصناعات الغذائية لما يتمتع به من ميزة تنافسية عالية، كما قدم التهنئة لرؤساء وأعضاء المجالس التصديرية وغرفة الصناعات الغذائية على النمو الكبير فى صادرات القطاع إلى دول العالم.