

نافذة الملاحة

العدد الخمسون

رئيس مجلس الإدارة/ محمد مصيلحي www.acs.org.eg الأمين العام/ وليد بدر

اللواء طارق عبدالله أحمد عبد الله
رئيساً قطاع النقل البحري

محطة تحيا مصر

في ميناء دمياط تستعد لاستقبال عدد من الأوناش الرصيف العملاق

اللواء نهاد شاهين:

نستهدف الانتهاء من مشروعات تطوير الموانئ خلال 2025

إعفاء اليخوت العابرة لقناة السويس
من رسوم الموانئ المصرية حال عدم دخولها

قطاع النقل البحري ... الموانئ التخصصية
تحقق 43 مليون طن خلال العام الماضي

مد خدمة الفريق أسامة ربيع
رئيساً لهيئة قناة السويس لمدة عام

النقل تقرر رسوما جديدة على السفن واليخوت السياحية

حواش: 15 مليار جنيه إيرادات مستهدفة لميناء الإسكندرية العام المالي الحالي

ميناء دمياط:

تداول نحو مليوني حاوية خلال العام المالي "2024 - 2023"

ارتفاع حجم تداول البضائع
39.3% بميناء الإسكندرية خلال يوليو 2024

نائب الرئيس التنفيذي لـ«ميرسك»:

عودة السفن لقناة السويس أمر حتمي لكن مرهون باستقرار الأوضاع



أغسطس
2024

اللواء طارق عبدالله رئيسا لقطاع النقل البحري وملاحه الإسكندرية

تشكر اللواء رضا اسماعيل



وأشار مصيلحي، أن مجلس إدارة غرفة ملاحه الإسكندرية، وأعضاء الجمعية العمومية يؤكد على أن اللواء رضا اسماعيل قام بأداء متميز خلال فترة توليه رئاسة قطاع النقل البحري، وهو ما لمسّه المجتمع الملاحى من تطوير لخدمات القطاع، والتي من أهمها على سبيل المثال لا الحصر، كان تدشين منصة اليخوت السياحية، والتي عمل على تسهيل هذه الوحدات للسواحل المصرية، بالإضافة الى القرارات الصادرة مؤخرا عن وزارة النقل - بناء على ما تم عرضه من قبل قطاع النقل البحري واللوجستيات - لتشجيع تجارة الترانزيت بالموانئ المصرية، فضلا عن توحيد معظم الإجراءات الخاصة بالموانئ المصرية.

وتابع رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، أن الفترة الأخيرة شهدت صدور مشروع قانون من قبل معالي رئيس مجلس الوزراء الدكتور مصطفى مدبولي، بتعديل القوانين المتعلقة بالتجارة البحرية، وتشغيل وإدارة السفن، والتي قطع فيها قطاع النقل البحري واللوجستيات، تحت قيادة اللواء رضا اسماعيل، شوطا كبيرا بالتعاون مع هيئة السلامة البحرية، والتي نأمل أن تحقق ثورة في إنتعاش الأسطول الوطني، والعمل على دخول المستثمرين بقوة خلال الفترة المقبلة.

أصدر الفريق كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية ووزير الصناعة والنقل القرار رقم ٥٧٣ لسنة ٢٠٢٤ والخاص بتعيين اللواء طارق عبدالله أحمد عبدالله لتوليه رئيس قطاع النقل البحري، وذلك خلفا للواء بحري رضا اسماعيل.

ونص القرار على ان يتم العمل بالقرار بدءا من يوم ٢٩ أغسطس ٢٠٢٤.

وكان قد صدر قرار الفريق وزير النقل رقم ٥٤٨ لسنة ٢٠٢٣ باعارة اللواء بحري طارق عبدالله أحمد عبدالله من وزارة الدفاع الى وزارة النقل للعمل كمستشار لشئون الموانئ والمنائر بديوان عام وزارة النقل (قطاع النقل البحري).

وتتركز مهمة قطاع النقل البحري، في تطوير وتنمية وزيادة القدرة التنافسية للنقل البحري المصري من خلال تحقيق التكامل فيما بين الموانئ البحرية المصرية لتعزيز التنافسية مع الموانئ المجاورة لكي تصبح جاذبة للخطوط الملاحية والاستثمارات المحلية والأجنبية، وللاعبا فاعلا في الاقتصاد المحلي والعالمي ولتيسير التجارة وتحويل مصر إلى مركز عالمي للطاقة والتجارة واللوجستيات على المستوى الإقليمي والإفريقي والعالمي.

وفي نفس السياق أعرب الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، وعضو المجلس الأعلى للموانئ، عن خالص الشكر والتقدير للواء بحري أ. ح رضا اسماعيل، عن فترة توليه لرئاسة قطاع النقل البحري واللوجستيات.

الجمعية البحرية المصرية بالإسكندرية تعقد حفلا لتكريم اللواء رضا اسماعيل



ورئيس قطاع النقل البحري بين ٢٠١٧ - ٢٠١٩ .

كما شغل عدة مناصب عسكرية، هي: قائد وحدة بحرية، ورئيس قسم العمليات لإحدى التشكيلات البحرية، وتمت ترقيته فأصبح رئيساً لأركان إحدى التشكيلات العسكرية، ثم قائداً لإحدى التشكيلات البحرية، ورئيس شعبة بحرية.

ويعد اللواء بحري رضا اسماعيل حاصلا على ماجستير في إدارة الأعمال المهنية تخصص إدارة النقل الدولي واللوجستيات عام ٢٠١٣ من "الأكاديمية البحرية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري"، وماجستير العلوم العسكرية في الدراسات البحرية عام ١٩٩٩، وبكالوريوس العلوم البحرية ١٩٨٣، كما حاز على زمالة كلية الحرب العليا عام ٢٠٠٧ من أكاديمية ناصر العسكرية العليا.

عقدت ادارة الجمعية البحرية المصرية بالإسكندرية حفل خلال ١٠ سبتمبر لتكريم اللواء بحري أ.ح. رضا أسماعيل - رئيس قطاع النقل البحري السابق ونائب رئيس مجلس إدارة الجمعية.

وساد الحفل الروح الطيبة بين أعضاء الجمعية، والتي تضم نخبة من العاملين بنشاط النقل البحري والملاحة واللوجستيات، حيث تم عقد الحفل بناي السيارات بالإسكندرية.

وقد كان الحفل بحضور الفريق مهاب حسين ممش مستشار الرئيس عبد الفتاح السيسي لنشاط النقل البحري، ورئيس هيئة قناة السويس السابق، والأستاذ محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، ورئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية، بالإضافة الى اللواء طارق عبد الله - رئيس قطاع النقل البحري، وكذا اللواء حسين الجزيري - رئيس هيئة السلامة البحرية.

كما حضر الحفل المهندس مدحت حاتم القاضي، رئيس شعبة خدمات النقل الدولي، وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحه الإسكندرية -عضو مجلس إدارة جمعية رجال أعمال الإسكندرية، بالإضافة الى لفيق من قيادات النقل البحري و الموانئ و رؤساء شركات تداول الحاويات وشركات الملاحة ورؤساء التوكيلات الملاحية و شركات الشحن الدولي و اللوجستيات و ذلك يوم الثلاثاء ١٠ سبتمبر بناي السيارات و الرحلات المصري.

يذكر أن اللواء بحري رضا اسماعيل يحتفظ بسيره طيبة في حياته العلمية والعملية، وقد شغل منصب رئيس مجلس الإدارة في الهيئة العامة للنقل النهري بين ٢٠١٥ و ٢٠١٧،

محطة تحيا مصر في ميناء دمياط تستعد لاستقبال عدد من الأوناش الرصيف العملاق



وأضاف، أن المحطة ستعمل بطاقة إجمالية تصل إلى ٤ مليون حاوية مكافئة، كما أنه من المتوقع أن يتم التعاقد خلال الفترة المقبلة على المعدات الخاصة بالمحطة، والتي ستكون من أهم محطات الحاويات الجديدة بمنطقة شرق البحر المتوسط.

وأكد على أنه من المقرر أن تصل أوناش الرصيف إلى قرابة ١٨ ونش رصيف عملاق، والتي من المقرر أن تكون من أحدث الأوناش في محطات الحاويات العالمية.

وأكد " سلامة " أن المشروع سيكون الأول من نوعه في السوق الأفريقية، بحيث يضم منطقة لوجستية ومحطة تداول الحاويات، بالإضافة إلى زيادة طاقة خط السكة الحديد من مختلف المحافظات لميناء دمياط.

وتابع إن الشركة تعد من أهم الشركات العاملة في السوق الأوروبية، وتقوم بتشغيل محطات مماثلة، ونجحت، خلال الفترة الماضية، في تشغيل ميناء طنجة بالمغرب بحجم تداول بلغ ٤ مليون حاوية، رغم أن المشروع المغربي هو الأقرب لمشروع شرق بورسعيد كميناء ترانزيت فقط، بينما في ميناء دمياط سيرتكز المشروع على الترانزيت والتجارة الخارجية (صادرات وواردات).

ومن المقرر ان يتم تشغيل المشروع عبر تحالف دمياط أليانس الذي يضم هاباج لويد ويوروجيت وكونتشيبي الإيطالية، وقام هذا التحالف مؤخرا بالاتفاق والتعاقد على توريد الأوناش ومعدات التشغيل خلال يناير الماضي.

فيما قام التحالف قام بإسناد تجهيزات المحطة من مواسير، وكهرباء، والمبنى الإداري، والمساحات، وقضبان السير للأوناش، وغيرها من البنية التحتية إلى شركة "رواد الهندسة" لتنفيذ أعمالا بـ ١١ ملايين دولار في محطة حاويات تحيا مصر بميناء دمياط.

وعقد اللواء بحرى طارق عدلى رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط اجتماع مؤخرا مع وفد من شركة دمياط أليانس لمناقشة المواعيد المقررة لوصول السفن الناقلة للمعدات والأوناش الخاصة بأرصفت المحطة والتنسيق الكامل للإجراءات الخاصة بإنزال الأوناش بأمان.

وأكد عدلى أن ميناء دمياط على استعداد لتلبية أي طلبات لتحالف تشغيل محطة تحيا مصر ١ بناء على توجيهات الفريق مهندس كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية وزير الصناعة والنقل.

وكان كشف المهندس كريم سلامة مجموعة الشرق الأوسط للوجيستيات والاستشارات - ميلك جروب وممثل شركة «يوروجيت» بالسوق المصرية، عن أنه من المتوقع أن يتم افتتاح مشروع محطة تحيا مصر ١ بميناء دمياط نهاية العام المقبل ٢٠٢٥.

أعلنت شركة تشينغداو هايشي للمعدات الثقيلة المحدودة بشحن الدفعة الأولى المكونة من خمس أوناش رصيف عملاق.

وأكدت الشركة في بيان لها عن تحرك السفينة التي تحمل الأوناش من منطقة الساحل الغربي الجديدة بمدينة تشينغداو نحو محطة حاويات دمياط، تحيا مصر ١ والمعروفة بمحطة الحاويات الثانية، حيث يتم إدارة المحطة الأولى من قبل شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة.

وأعلنت الشركة الصينية أن الأوناش الجديدة تتميز بقدرة رفع لوزن يصل إلى ٧٥ طناً، وطول وصول أمامي يصل إلى ٧٢ متراً، وارتفاع رفع على طول المسار يبلغ ٥٧,٥ متراً، وهي أوناش رصيف كبيرة جداً يمكنها تلبية احتياجات التحميل والتفريغ لأكبر سفن الحاويات في العالم.

اقتصادية قناة السويس تتفاوض مع مستثمرين على إدارة وتشغيل ١.٥ كيلو متر بميناء شرق بورسعيد



أكد وليد جمال الدين، رئيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس أنه بصدد التفاوض حالياً مع مستثمرين لإدارة وتشغيل ١,٥ كم أرصفة متبقية بميناء شرق بورسعيد بعد الانتهاء من إتمام التعاقد على باقى الأرصفة البحرية لتعزيز سلاسل التوريد العالمية وتلبية الطلب المتزايد على المنتجات والسلع خاصة الأغذية والأدوية وغيرها في ظل التحديات الإقليمية القائمة التي تضاعف من دور ميناء شرق بورسعيد ليصبح الظهير الإقليمي للدول المجاورة.

وأوضح أن الهيئة تحرص على احتفاظ الميناء بالمواقع المتقدمة التي حققها بين موانئ الحاويات عالمياً، و أن المنطقة الاقتصادية لا تتوانى عن تقديم جميع أوجه الدعم لجميع المستثمرين بالتعاون مع مختلف مؤسسات الدولة لتحقيق قفزات تنموية بمنطقة شرق بورسعيد المتكاملة التي تساهم بدورها في تنمية سيناء في ضوء التكامل بين المنطقة الصناعية وميناء شرق بورسعيد مما يعزز من نشاط الميناء وكذلك صادرات المشروعات المزمع إقامتها بالمنطقة، والتي تدعم رؤية الدولة في توطين العديد من الصناعات مثل صناعة السيارات وصناعة عربات السكك الحديدية وكذلك الوقود الأخضر، وغيرها من الصناعات الهامة.

جاء ذلك خلال جولة تفقدية قام بها وليد جمال الدين، رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، و اللواء محب حبشي، محافظ بورسعيد، وعدد من قيادات الهيئة، لمنطقة شرق بورسعيد المتكاملة؛ لمتابعة سير أعمال التطوير الجارية بميناءي شرق وغرب بورسعيد، وكذلك منطقة شرق بورسعيد الصناعية، وكذلك القيام بزيارات ميدانية للشركات العاملة بميناء شرق بورسعيد، للتعرف على الموقف التنفيذي للإنشاءات الحالية.

وفي مستهل الجولة التقى وليد جمال الدين، كيث سفنسن، الرئيس التنفيذي لشركة AP Moller Maersk، و لارس ميكائيل، مدير المحطات والتعاون بشركة APM Terminals، و ستيفن يوجالنجام، رئيس شركة قناة السويس لتداول الحاويات SCCT؛ لمناقشة موقف أعمال تطوير محطة الحاويات (٢) بميناء شرق بورسعيد؛ حيث أوضح مسئولو الشركة أن الأعمال تجري وفق المعدلات الزمنية المطلوبة، وأن الشركة تقوم بتوفير أحدث المعدات لتشغيل الرصيف بشكل أوتوماتيكي بالكامل بالكهرباء الخضراء ليكون الأول من نوعه في مصر، في إطار خطة التحول الأخضر للشركة.

كما أبدى المسئولون اعترازهم بالتعاون مع المنطقة الاقتصادية سواءً في محطة الحاويات (١) بطول رصيف ٢٤٠ م، والتي ساهمت في تحقيق الميناء لأعلى معدلات تداول باستحواده على نحو ٨٪ من حجم التجارة الترانزيت في مصر، وضمن الأعلى عالمياً، وكذلك دعم الهيئة في إنجاز محطة الحاويات (٢) بطول رصيف يبلغ ٩٥٥ م، وساحة تداول ١٨٠ ألف م^٢، على أن يكون الموعد المقترح لافتتاحها خلال الربع الثاني من عام ٢٠٢٥، الذي يضاف للمحطة الأولى ويجعلها من أكبر محطات تداول الحاويات في شرق وجنوب المتوسط بإجمالي طول رصيف ٣٥٠ متر طولي تقريباً.

وأكدوا أنه بالدعم غير المسبوق من جانب المنطقة الاقتصادية ورغم كل التحديات الجيوسياسية يظل ميناء شرق بورسعيد محتفظاً بمكانته في قلب التجارة العالمية، وذلك من خلال استثمار الشركة في رأس المال البشري الذي يتكون معظمه من الشباب المصري الواعد.

كما استكمل رئيس اقتصادية قناة السويس ومحافظ بورسعيد جولتهما التفقدية للمشروعات الجارية بميناء شرق بورسعيد لمتابعة أعمال التطوير، ومقابلة ممثلي شركة سكاى لوجستك التي تقوم بتطوير وتشغيل المحطة متعددة الأغراض بالميناء بطول رصيف ٩٠٠ متر وساحة تداول ٣٨٠ ألف م^٢، وكذا تفقد أعمال الإنشاء لمحطة روتس المشغلة لمحطة الصب الجاف النظيف لتداول الحبوب والغلل بطول رصيف ٥٠٠ م، وساحة تداول ٢٦٧ ألف م^٢؛ حيث أكد رئيس الهيئة على الحاجة الملحة لتعزيز معدلات التداول لتحقيق سلاسل إمداد متكاملة تخدم

متطلبات التجارة العالمية، وتساهم في تحقيق رؤية الهيئة لأن تصبح مركزاً لوجستياً رائد عالمياً.

كما تفقد رئيس اقتصادية قناة السويس ومحافظ بورسعيد، محطة قناة السويس لتداول السيارات (الرورو) للتحالف العالمي تويوتا تسوشو اليابانية، وبولورية الفرنسية، وإن واي كيه NYK بميناء شرق بورسعيد والذي يقام بطول رصيف ٦٠٠ متر وإجمالي مساحة للمحطة ٢٢٥ ألف متر مربع وساحة لوجستية بمساحة ١٧٠ ألف م^٢.

كما تضمنت الجولة زيارة المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد؛ حيث تابع رئيس اقتصادية قناة السويس ومحافظ بورسعيد، الشرح المقدم من القائمين على مشروع شركة "نيرك" لصناعة عربات السكك الحديدية حول الموقف التنفيذي للأعمال الإنشائية؛ حيث أوضح مدير المشروع أن الإنشاءات تسير وفق الخطة الزمنية بصورة إيجابية على مساحة تتجاوز ٣٠٠ ألف متر، تزامناً مع استكمال توصيل المرافق من مصادر الطاقة وغيرها، بحيث يتطلع إلى افتتاح المصنع منتصف العام المقبل.

وأكد وليد جمال الدين أهمية المشروع في توطين هذه الصناعة الحيوية في ظل ما تقوم به الدولة من توسعات عملاقة في قطاع النقل والربط السككي عبر أنحاء الجمهورية، الأمر الذي يساهم بشأنه في خدمة نقل البضائع والركاب، خاصة في منطقة القناة وسيناء.

ارتفاع حجم تداول البضائع 39.3% بميناء الإسكندرية خلال يوليو 2024



شهدت حركة تداول البضائع بالهيئة العامة لميناء الإسكندرية تزايداً كبيراً خلال شهر يوليو ٢٠٢٤ مقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٣.

تصدرت بضائع الصب السائل مقدمة البضائع التي شهدت قفزة نوعية خلال شهر يوليو بنسبة زيادة بلغت ٢٢٢,٣٪ إذ تم تداول ٩٣٦ ألف طن تقريباً خلال الشهر المشار إليه في حين تم تداول ٢٩٠ ألف طن تقريباً خلال ذات الشهر من عام ٢٠٢٣ وذلك نظراً للارتفاع غير المسبوق في كميات الصادرات بنسبة ٤٢٢٪ تقريباً بما يعكسه ذلك من النجاح الملحوظ لسياسات الدولة نحو التحول إلى محور عالمي للتجارة واللوجستيات.

كما شهدت أيضاً بضائع الصب الجاف ارتفاعاً كبيراً في حجم التداول خلال شهر يوليو ٢٠٢٤ مقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٣ بواقع ٦٣٪ تقريباً حيث تم تداول ٢,٧ مليون طن تقريباً خلال هذا الشهر في حين تم تداول ١,٦ مليون طن خلال ذات الشهر من عام ٢٠٢٣.

وجاءت البضائع المحواه في المرتبة الثالثة من حيث نسبة الزيادة حيث شهدت ارتفاعاً بواقع ١٠٨٪ خلال شهر يوليو ٢٠٢٤ مقارنة بشهر يوليو من عام ٢٠٢٣ حيث تم تداول ١,٩ مليون طن تقريباً خلال الشهر في حين تم تداول ١,٧ مليون طن خلال شهر يوليو من العام السابق ، وقد بلغت نسبة الزيادة في أعداد الحاويات المتداولة ٣٦,٧٪.

وأُسفرت تلك الزيادات في حركة تداول مختلف أنواع البضائع عن ارتفاع حجم التداول الكلي خلال شهر يوليو ٢٠٢٤ إلى ٦,١ مليون طن بنسبة زيادة ٣٩,٣٪ مقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٣.

وفي سياق متصل فقد شهدت حركة السفن بدورها تزايداً ملحوظاً خلال شهر يوليو ٢٠٢٤ مقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٣ ، حيث تصدرت سفن الصب السائل أكثر أنواع السفن ارتفاعاً بواقع ٣٥,١٪ بإجمالي عدد ٥٠ سفينة تليها في نسبة الزيادة عن الشهر المثل من العام السابق سفن الحاويات بنسبة ٢٦,٢٪ تقريباً.

كما بلغت نسبة الزيادة في أعداد سفن الصب الجاف خلال شهر يوليو ٢٠٢٤ مقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٣ حوالي ٢٣,٥٪ تليها العبارات بنسبة زيادة ١٨,٢٪

وبشكل عام فقد بلغت نسبة الزيادة في إجمالي حركة السفن بالميناء ١٤,١٪ خلال شهر يوليو ٢٠٢٤ مقارنة بشهر يوليو ٢٠٢٣ حيث بلغ عدد السفن ٤٢٨ سفينة.

تأتي هذه الزيادات في معدلات التداول وحركة الملاحة في ظل تعليمات وتوجيهات اللواء بحري أحمد عبد المعطي حواس رئيس مجلس الإدارة - بتحقيق الاحترافية 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 .

قطاع النقل البحري ... الموانئ التخصية تحقق 43 مليون طن خلال العام الماضي

وأشار التقرير، إلى أن الموانئ التخصية شهدت طفرة خلال الفترة الاخيرة، حيث تداول حمولات تصل الى ٤٣ مليون طن خلال العام الماضي، بزيادة قدرها ٥١% مقارنة بالعام قبل الماضي.

كما رصد التقرير إجمالي اليخوت السياحية المسجلة بالموانئ المصرية لتصل الى ٢٨٠ يختا حتى الآن، كما أنه من المقرر ان يتم إنشاء ٤ مراكب جديدة ٢ منها بالبحر المتوسط و٢ بالبحر الأحمر، بخلاف ١٩ ماريينا قائمة حاليا منها ١٢ بالبحر الاحمر و٧ بالبحر المتوسط.

قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR
(MTS)



كشفت أحدث تقرير لقطاع النقل البحري المصري " المشرف على الموانئ المصرية" عن نجاح القطاع في حسم ١٩٢ شكوى خاصة بالنقل البحري المصري، والتي وردت من شركات مختلفة بواقع ١٩٢ شكوى بمعدل انجاز بلغ ٩٧% بزيادة قدرها ١٠% مقارنة بالعام الماضي.

وذكر القطاع في تقريره الصادر مؤخرا، أنه تم تسوية ٢٤ شكوى خارج بوابة الشكاوي الحكومية خاصة التوكيلات الملاحية.

وذكر التقرير، أنه تم صدور تعليمات مؤخرا بشأن استخراج الجواز البحري وتجديده واطافة تخصيص جديد لبعض المهن واستبدال بعض المسميات مما يخدم العمالة المصرية ويسهم في توفير فرص العمل بها.

كما تم اتخاذ كافة الاجراءات اللازمة للتعامل مع قضايا السفن المحتجزة بالتنسيق مع كافة الجهات المعنية داخليا وخارجيا من خلال وزارة الخارجية والاتحاد الدولي لعمال النقل وفريق عمل أزمات البارة التابع للمنظمة البحرية الدولية،

وتم التدهل لحل شكاوي على متن ٣٣ سفينة باجمالي ١٢٦ ببار بقيمة مالية قدرها ٤٥٠ ألف دولار.

كما كشف قطاع النقل البحري عن حل الشكاوي الواردة من البطار المصريين لاجمالي عدد ١١ شكوى بالتنسيق مع الجهات المعنية.

كما تم اتخاذ الاجراءات اللازمة لمتابعة إجراءات إصدار شهادات وفاة من رئاسة مجلس الوزراء لعدد ٣ من البارة المصريين المفقودين أثناء عملهم على متن السفن العاملة خارج الحدود.



غرفة ملاحه الاسكندرية

يتقدم رئيس وأعضاء مجلس إدارة
غرفة ملاحه الإسكندرية
بخالص التهئة بمناسبة

مولد النبوة الشريف

كل عام وأنتم بخير

رئيس مجلس الإدارة

محمد مصطفى

تعرف على أهم ١٠ محطات حاويات خلال العام الماضي على مستوى العالم

ميناء دمياط عبر شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة لأول مرة في تاريخها المركز رقم ٩٠ بمعدل تداول بلغ ١,٩٦ مليون حاوية.

وحسب ترتيب الدول التي حققت معدلات أعلى، كانت الصين أكثر الدول تحصل على مراكز متقدمة، حيث كان بها ٢٥ محطة حاويات في أهم ١٠٠ ميناء على مستوى العالم خلال العام الماضي، بينما احتلت أوروبا نحو ١٣ محطة حاويات، بينما احتلت الولايات المتحدة بنحو ٨ موانئ واليابان بواقع ٥ موانئ، فيما احتلت تركيا ٤ موانئ وفيتنام بواقع ٣ موانئ بينما احتلت كوريا على ٣ موانئ.

ونص التقرير على أن الموانئ الموانئ الأوروبية سجلت اسوء أداء حيث لا تزال القارة تعاني من الضغوط التضخمية وأسعار الفائدة المرتفعة والتأثير الاقتصادي الناجم عن الحرب في أوكرانيا.

وشهدت مراكز التصدير الضخمة في الصين استمرار نمو الأعمال، مع تنشيط النشاط التجاري بفضل الرفع الكامل للتدابير الحدودية طويلة الأمد المرتبطة بالجائحة خلال المراحل الأولى من عام ٢٠٢٣.

كما أن منطقة الشرق الأوسط، قد سجلت أحجام الشحن نمواً في معظم أنحاء المنطقة، ولكن هذا النمو كان سائداً بشكل خاص بين الدول الرئيسية المصدرة للنفط، حيث لا تزال الجهود المتضافرة لتنويع الاقتصادات توفر طلباً قوياً على التجارة المنقولة بالحاويات.

وشهدت مراكز التصدير الضخمة في الصين استمرار نمو الأعمال، مع تنشيط النشاط التجاري بفضل الرفع الكامل للتدابير الحدودية طويلة الأمد المرتبطة بالجائحة خلال المراحل الأولى من عام ٢٠٢٣.



احتل ميناء قوانغتشو المركز السادس بواقع ٢٥,٤١٤ مليون حاوية، كما احتل ميناء بوسان الصيني المركز السابع والذي قام بتداول ٢٥,٠٣٥ مليون حاوية مكافئة.

فيما احتل المركز الثامن ميناء تيانجين الصيني والذي تداول نحو ٢٢,١٨٧ مليون حاوية مكافئة، بينما احتل ميناء دبي المركز التاسع والذي تداول ١٤,٤٧٢ مليون حاوية مكافئة، فيما احتل ميناء هونغ كونج المركز العاشر بواقع ١٤,٤٠٠ مليون حاوية مكافئة.

بينما احتلت ٩ موانئ عربية مراكز ضمن قائمة أفضل ١٠٠ محطة حاويات على مستوى العالم خلال العام الماضي، حيث احتلت ميناء دبي المركز التاسع بواقع ١٤,٤ مليون حاوية، بينما احتل ميناء طنجة المتوسط بالمغرب المركز الـ ١٩ بمعدل تداول بلغ ٨,٦١٤ مليون حاوية، فيما احتل ميناء جدة المركز ٣٢ وذلك بتداول بلغ ٥,٥٨٦ مليون حاوية.

كما احتل ميناء أبوظبي بالامارات المركز الـ ٤٠ على مستوى العالم بواقع ٤,٩ مليون حاوية، فيما احتل ميناء شرق بورسعيد المركز ٤٧ عالمياً بواقع ٤,٤٣٨ مليون حاوية، فيما احتل المركزي ٥٢ ميناء صلالة بعمان بواقع ٣,٧٩٠ مليون حاوية، فيما احتل المركز الـ ٧٠ ميناء الملك عبدالله بالسعودية بواقع ٢,٩٢٩ مليون حاوية.

كما احتل ميناء الدمام المركز رقم ٨٢ حيث تداول نحو ٢,٣٠٥ مليون حاوية، فيما احتلت

أصدرت شركة لويديز العالمية قائمة بأهم محطات الحاويات خلال العام الجاري، حيث تم اختيار عددا من الموانئ العربية والمصرية ضمن تلك القائمة.

وترصد " نافذة الملاحه " أهم ١٥ محطة حاويات خلال العام الجاري، وفقا للتقرير، حيث يعد تقرير شركة "Lloyd's List" من أكثر المصادر كفاءة واعتمادية في إصدار الإحصائيات والتقارير العالمية المتعلقة بصناعة الشحن والنقل البحري، ويتعاون الموقع مع مؤسسات عالمية ومعاهد بحثية لضمان أن تكون بياناته وتحليلاته متوافقة مع أعلى معايير الجودة والموثوقية، مما يجعلها معياراً قياسياً في صناعة النقل البحري بصفة عامة ومجال تداول الحاويات بصفة خاصة .

وبلغ إجمالي معدل تداول أهم ١٠٠ ميناء على مستوى العالم خلال العام الماضي نحو ٦٩,٠٣ مليون حاوية مكافئة، بزيادة ٠,٨٪ من ٦٨,٥٢ مليون حاوية في أداء الموانئ التي تم اختيارها في عام ٢٠٢٢، ليقترب أكثر من علامة ٧٠ مليون حاوية مكافئة.

كانت الموانئ الصينية الكبرى والموانئ في الشرق الأوسط هي التي تركزت فيها الحصة الرئيسية من النمو، حيث وصلت أول تلك الموانئ محطة ميناء شنغهاي ٤٩,١٥٨ مليون مكافئة، فيما احتلت محطة ميناء سنغافورة المركز الثاني بواقع ٣٩ مليون حاوية مكافئة.

واحتلت محطة ميناء نينغبو -تشوشان الصيني المركز الثالث حيث قامت بتداول ٣٥,٣٠١ مليون حاوية مكافئة، كما احتل ميناء شننتشن الصيني المركز الرابع بواقع ٢٩,٨٨٠ مليون حاوية مكافئة.

وذكر التقرير أن ميناء تشينغداو الصيني احتل المركز الخامس بواقع تداول وصل إلى ٢٨,٧٧٠ مليون حاوية مكافئة، بينما

نائب الرئيس التنفيذي لـ «ميرسك»: عودة السفن لقناة السويس أمر حتمي لكن مرهون باستقرار الأوضاع



خلال اللقاء، أكد الفريق أسامة ربيع حرص الهيئة على تعزيز آليات التعاون المشترك واستثمار العلاقات الاستراتيجية الممتدة لخلق إطار عمل متكامل يمتد ليشمل مجالات عمل جديدة مثل التعاون في مجال التحول الأخضر وتطوير محطة تداول الحاويات بميناء شرق بورسعيد.

من جانبه، أكد كيث سفندسن نائب الرئيس التنفيذي لمجموعة ميرسك والرئيس التنفيذي لمجموعة إي بي مولر تيرمينالز على أهمية قناة السويس لحركة التجارة العالمية ولسياسات الإبطار الخاصة بمجموعة ميرسك على وجه الخصوص مما يجعل عودة السفن التابعة للمجموعة للإبطار مرة أخرى عبر قناة السويس أمراً حتمياً فور استقرار الأوضاع في المنطقة.

كما أعرب كيث سفندسن الرئيس التنفيذي لمجموعة ميرسك عن تطلعه لتعزيز التعاون بين المجموعة وهيئة قناة السويس في مجالات عدة مشيراً في هذا الصدد إلى قرب انتهاء الأعمال الإنشائية للمرحلة الأولى من محطة تداول الحاويات ٢ بميناء شرق بورسعيد بطول ٩٥٥ متر والاستعداد لتشغيلها بنهاية الربع الأول من العام المقبل.

اجتمع الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، مؤخرًا، مع وفد رفيع المستوى من مجموعة ميرسك إيه بي مولر برئاسة كيث سفندسن نائب الرئيس التنفيذي لمجموعة ميرسك، الرئيس التنفيذي لمجموعة إي بي مولر تيرمينالز، يرافقه أحمد حسن نائب رئيس العمليات بمجموعة إي بي مولر ميرسك، ولارس ينسين نائب الرئيس التنفيذي رئيس الموانئ المحورية بإيه بي مولر تيرمينالز، وستيفن يوجالينجام الرئيس التنفيذي لشركة قناة السويس للحاويات، وهاني النادي ممثل مجموعة شركات إي بي مولر ميرسك بالشرق الأوسط وشمال أفريقيا، لبحث سبل التعاون في الملفات ذات الاهتمام المشترك، وذلك بمبنى الإرشاد بمحافظة الإسماعيلية.

كما أوضح رئيس الهيئة أن التحديات غير المسبوقة التي تشهدها منطقة البحر الأحمر تفرض ضرورة تفعيل التواصل والتنسيق المشترك مع جميع عملاء الهيئة من الخطوط الملاحية والمنظمات الدولية العاملة في مجال النقل البحري لتقليل تأثير الأوضاع الراهنة على حركة التجارة العالمية وسوق النقل البحري.

في سياق متصل التقى الفريق أسامة ربيع رئيس الهيئة ممثلي شركة سفيتزر لبحث سبل التعاون المشترك.

النقل تُقر رسوما جديدة على السفن واليخوت السياحية.. تعرف عليها



وكانت وزارة النقل قد أصدرت القرار رقم ٩٢٨ لسنة ٢٠١٨ بتحصيل مقابل مالي عن بعض الخدمات على أساس مبدأ التكلفة مقابل بعض خدمات النقل البحري.

واستند القرار إلى الكتاب الدوري الصادر من مجلس الوزراء في ٧ أغسطس ٢٠١٨، بشأن استكمال تنفيذ خطة الحكومة لضبط الأداء المالي للدولة وتعزيز الجهود الرامية، لخفض عجز الموازنة العامة وتوفير موارد مالية تزيد من قدرة الحكومة على تنفيذ برامجها.

ونص القرار في مادته الأولى على أن يحصل على أساس مبدأ التكلفة مقابل خدمة إنشاء ملف بيانات (ورقي/ إلكتروني) لبعض خدمات قطاع النقل البحري، حيث سيتم تحصيل ٢٠٠ جنيه مقابل إنشاء ملف (تصاريح/ تراخيص) دخول الأفراد الموانئ البحرية والمرافق المينائية.

وفي مقابل خدمات إنشاء ملف تركيب أجهزة لاسلكي للوحدات البحرية أو تعديل الملكية برخصة اللاسلكي أو إضافة أجهزة أخرى أو تحديث موافقة سابقة، أو إثبات بيانات أجهزة لاسلكي على الوحدات البحرية، أو استخراج رخصة لاسلكية مؤقتة أو تجديدها، أو استخراج الرخصة الدائمة؛ سيتم تحصيل ٤٠٠ جنيه من السفن التجارية، و ١٥٠ جنيهاً من وحدات الركوب بالأجر/النزهة، و ١٠٠ جنيه من السفن ولنشات الصيد، و ١٠٠ جنيه من فئات لم يسمها القرار وأدرجها تحت بند «أخرى».

وفي مقابل خدمة إنشاء ملف المساعدة في الحصول على موافقات الجهات المعنية بخصوص السفن والوحدات البحرية العاملة في نشاط النقل الساحلي، ستحصل وزارة النقل ٤٠٠ جنيه من السفن التجارية، و ١٥٠ جنيهاً من الوحدات البحرية، و ٢٠٠ جنيه إنشاء ملف ميناء تخصصي أو توفيق أوضاع ميناء تخصصي أو إدخال أعمال التطوير والتوسعات للموانئ التخصصية القائمة سواء كانت موانئ تعدينية أو بترولية أو للصيد أو للسياحة.

كما سيتم تحصيل ٢٠٠٠ جنيه أيضاً مقابل خدمة إنشاء ملف ترخيص الإغراق والمساعدة في استصدار الموافقات البيئية، والتنسيق مع الجهات المعنية سواء شعبة السياحة أو هيئة عمليات القوات المسلحة.

أما خدمات التوجيه وإعادة التوجيه للسفن الناقلة للسلع الاستراتيجية للتفريغ بأحد الموانئ البحرية المصرية، فسيتم في مقابلها تحصيل رسم ١٠٠٠ جنيه مقابل خدمة التوجيه، و ٥٠٠ جنيه مقابل إعادة التوجيه، على أن يعفى من هذه المقابلات السفن الواردة بأقماح لصالح الهيئة العامة للسلع التموينية، كما يفرض القرار مقابل مالي قدره ١٥٠٠ جنيه على خدمة إنشاء ملف ترخيص الغوص التجاري.

ويفرض القرار أيضاً مبالغ مالية مقابل خدمات الحصول على التقارير الصادرة عن بنك معلومات قطاع النقل البحري والنشرات السنوية، تتراوح من ٥٠ جنيهها إلى ٦٠٠ جنيه، ونص القرار على أن تزداد مقابل الخدمات المحدد بالبند السابقة بنسبة ١٠٪ سنوياً، وألزم جميع إدارات قطاع النقل البحري بتنفيذه كل فيما يخصه.

قررت وزارة النقل إضافة بعض الرسوم التي يتم تحصيلها من السفن التجارية، واليخوت السياحية المترددة على الموانئ المصرية خلال الفترة المقبلة.

ونص قرار وزارة النقل رقم ٥٠٣ لسنة ٢٠٢٤، بتحصيل مقابل الخدمات الإلكترونية المقدمة للسفن على النافذة البحرية الواحدة وذلك بواقع ١٠٠٠ جنيه مقابل تقديم الخدمات الإلكترونية للسفينة عند الوصول .

كما تم إضافة تحصيل رسوم تصل إلى ٨٠٠ جنيه عن مقابل الخدمات الإلكترونية للسفينة عند المغادرة.

وبالنسبة لليخوت السياحية نص القرار على تحصيل مبلغ قدره ٢٠٠ جنيه عن كل يخت، وذلك مقابل الخدمات الإلكترونية المقدمة على المنصة الإلكترونية لليخوت المحلية، كما يتم تحصيل ٣٠٠ جنيه مقابل إنهاء إجراءات رحلة اليخت .

ويعد القرار إضافة إلى قرار رقم ٩٢٨ لسنة ٢٠١٨، والخاص بتسعير خدمات قطاع النقل البحري بالموانئ المصرية.

وصدر القرار بعد الاطلاع على قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٧ لسنة ٢٠٢٢ بتنظيم وزارة النقل؛ وعلى قرار وزير النقل رقم ٩٢٨ لسنة ٢٠١٨ بشأن تحصيل مقابل الخدمات التي يقدمها قطاع النقل البحري واللوجستيات على أساس مبدأ التكلفة مقابل الخدمة المعدل بالقرار رقم ٢٨ لسنة ٢٠٢٢؛ وعلى قرار وزير النقل رقم ٧٥٤ لسنة ٢٠٢٣ بشأن اختصاصات ومسئوليات قطاع النقل البحري واللوجستيات؛ وبناءً على ما عرضه رئيس قطاع النقل البحري واللوجستيات اللواء رضا إسماعيل.

إعفاء اليخوت العابرة لقناة السويس من رسوم الموانئ المصرية حال عدم دخولها

وقال خالد شريف مساعد وزير السياحة والآثار والمشرف على ملف سياحة اليخوت، ورئيس نادى يخت القاهرة، إن قرار إعفاء اليخوت السياحية الأجنبية من رسوم دخول للنوادى بمدن القناة من شأنه المساهمة فى تعزيز خطوات أخرى للنهوض بهذا الملف السياحى المهم.

وأضاف أن هيئة قناة السويس تولى اهتمامًا كبيرًا للنهوض هذا الملف على مدار الفترة الأخيرة واتخذت بالفعل العديد من الخطوات الجادة لتعزيز هذا النمط السياحى، خاصة مع بوادر زيادة الطلب الملحوظ عليه.



بدأت الموانئ، مؤخرًا تطبيق قرار وزير النقل بإعفاء اليخوت العابرة لقناة السويس دون دخول الموانئ من رسوم الخدمات التى تؤدى للسفن فى الموانئ البحرية المصرية.

وأصدر وزير النقل القرار رقم رقم ٦٩ لسنة ٢٠٢٤ بشأن إجراءات التعامل مع اليخوت السياحية الأجنبية العابرة لقناة السويس تضمن إعفاء تلك اليخوت العابرة فقط لقناة السويس دون الرغبة فى دخول أي من الموانئ أو المراين السياحية المصرية من فئات المحاسبة الواردة بكل من القرار الوزارى رقم ٤٤٨ لسنة ٢٠١٥ والقرار الوزارى رقم ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦.

ويشمل ذلك رسوم الميناء والرسو والقطر والإرشاد والمناثر والمكوث والمنارات.

وتضمنت المادة الثانية من القرار أنه فى حال رغبة المسئول عن اليخت السياحى الأجنبى "حمولة أقل من ٣٠٠ طن" الدخول لأى من نوادى اليخوت "بورشيد، السويس، الإسماعيلية" للتزود بالوقود والمياه والاحتياجات الأخرى أو إصلاح عطل طارئ لمدة ٢٤ ساعة فقط لا يتم تحصيل أى رسوم أو مقابلات ما لم تقابلها خدمات حقيقية وفعلية تمت تأديتها.



ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

شاهين:

نستهدف الانتهاء من مشروعات تطوير الموانئ خلال ٢٠٢٥

وأشار اللواء نهاد شاهين، نائب وزير النقل، إنه من المخطط الانتهاء من مشروعات تطوير الموانئ المصرية بشكل عام خلال عام ٢٠٢٥ ان تكون حجم بضائع يصل إلى ٤.٠ مليون طن فى العام.

وأضاف شاهين، أن معدلات التداول بميناء الإسكندرية شهدت قفزة بصورة كبيرة بفضل إنشاء محطة تحيا مصر، وأيضاً محطة متعددة الأغراض بميناء الدخيلة بأعماق ١٨ متراً تقريباً.

وذكر أن محطة متعددة الأغراض فى ميناء الدخيلة، تبلغ طول الرصيف ١٦٨ متراً بأعماق تصل إلى ١٨ متراً، مما يُمكنا استقبال السفن ذات الأحجام العملاقة والتي كنا لا نستطيع استقبالها من قبل، مؤكداً أن المحطة سترفع من معدلات تداول الحاويات بمقدار ٣,٥ مليون حاوية.

ولفت، إلى أنه جارٍ إنشاء محطات متخصصة للحبوب فى ميناء الدخيلة، والتي من شأنها تزيد من الطاقة الاستيعابية للحبوب لتصل إلى ٦ ملايين طن فى العام، فضلاً عن صوامع للخلل لتصل سعتها إلى ٣ ملايين طن.

وأوضح أن تطوير الأسطول التجارى سوف يُمكنا من نقل ما يصل لـ ٢٥ مليون طن بضائع من السلع الأساسية للسوق المحلية، مشيراً إلى أنه تم تعديل بعض التشريعات لرفع العلم المصرى على السفن والنهوض بالأسطول التجارى المصرى.



قال اللواء نهاد شاهين، نائب وزير النقل إنه يستهدف الانتهاء من مشروعات تطوير الموانئ المصرية بشكل عام خلال عام ٢٠٢٥، لافتاً إلى أننا نخطط للوصول بحجم تداول ٤.٠ مليون حاوية منها ١.٠ ملايين حاوية ترانزيت مقابل ١٢ مليون حاوية فى الوقت الحالى.

وأضاف -خلال كلمته في مؤتمر صحفي مؤخرًا بميناء الإسكندرية - أن الوزارة تسعى لتكوين أسطول بحري يضم ٣٦ سفينة بحرية بنهاية ٢٠٢٣، لنقل ٢٥ مليون طن بضائع من السلع الأساسية للسوق المحلية، مشيراً إلى أنه يتم حالياً العمل على تعديل بعض التشريعات لرفع العلم المصرى على السفن.

مد خدمة الفريق أسامة ربيع رئيساً لهيئة قناة السويس لمدة عام



أصدر الرئيس عبد الفتاح السيسى، رئيس الجمهورية، القرار رقم ٣٢٧ لسنة ٢٠٢٤ بمد خدمة الفريق أسامة منير محمد ربيع رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس وعضو مجلس الإدارة المنتدب لمدة عام اعتباراً من ١٢ أغسطس ٢٠٢٤.

ومن المعروف أن الفريق بحري / أسامة منير ربيع هو قائد عسكري مصري من مواليد ١٥ يونيو ١٩٥٥، شغل سابقاً منصب قائد القوات البحرية، وشغل منصب نائب رئيس هيئة قناة السويس.

وفي ١٧ أغسطس ٢٠١٩ أصدر الرئيس المصري عبد الفتاح السيسى قراراً جمهورياً بتعيينه رئيساً لهيئة قناة السويس خلفاً للفريق مهاب ميمش.

وتخرج " ربيع " من الكلية البحرية (بكالوريوس العلوم العسكرية البحرية) في ١١ يونيو ١٩٧٧، وحصل على دورة كلية الحرب العليا، ودورة أركان حرب تخصص، وفرقة تخصص متقدم ضباط تنفيذيين، وفرقة قادة سرايا اعتبارية.

وكانت من المهام التي تولها في حياته المهنية، قائد كاسحة الغام بمجموعة الكاسحات، وأخصائي ملاحه بمجموعة الكاسحات، رئيس العمليات والتدريب بمجموعه الكاسحات، رئيس أركان بمجموعة الكاسحات، رئيس أركان لواء مكافحة الألغام، قائد جناح الفنون البحرية بالكلية البحرية.

كما كان قائد لواء مكافحة الألغام، ورئيس أركان قاعدة إسكندرية البحرية، نائب مدير الكلية البحرية، رئيس شعبة التنظيم والإدارة البحرية، قائداً لقاعدة السويس البحرية،

قائداً لقاعدة إسكندرية البحرية، مديراً للكلية البحرية، رئيساً لشعبة العمليات البحرية،

مساعداً لقائد القوات البحرية، رئيس أركان القوات البحرية، قائد القوات البحرية في ١١ أبريل ٢٠١٥، تقلد رتبة فريق في ١٧ مارس ٢٠١٦، نائب رئيس هيئة قناة السويس في ١٧ ديسمبر ٢٠١٦، رئيس هيئة قناة السويس في ١٧ أغسطس ٢٠١٩

«دمياط لتداول الحاويات»

تتفق مع الخط الملاحي VUXX Shipping على إطلاق خدمة جديدة

وحققت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع إحدى الشركات التابعة للقابضة للنقل البحري والبري حجم تداول بنحو ١,٩٦٩ مليون حاوية خلال العام الماضي مقارنة مع ١,٢٢٩ مليون حاوية خلال ٢٠٢٢ بنسبة نمو تصل إلى ٦٠,٢٪.

واستقبلت محطة حاويات دمياط خلال العام المالي المنتهي (١١.٦) سفن زيادة قدرها ٢١٪ عن عدد السفن التي تردت على المحطة خلال العام المالي السابق البالغ عددها (٩١٧) سفينة .

وأكد العضو المنتدب التنفيذي أن الشركة تستهدف زيادة نشاط الترانزيت بالمقام الأول باعتباره مصدرا أساسيا للعملة الصعبة يهدف لدعم الاقتصاد الوطني، وفي نفس الوقت تقوم الشركة بتقديم التسهيلات المناسبة لتشجيع نشاط الصادر والوارد حتى تتجنب المخاطر الناتجة عن الهزات العنيفة التي تتسم بها نشاط الترانزيت بصفة عامة.



نجحت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع في جذب الخط الملاحي VUXX Shipping ، وذلك بعد أعمال التطوير المستمرة بالشركة، ولجذب المزيد من الخطوط الملاحية.

صرح بذلك اللواء بحري دكتور رفيق جلال العضو المنتدب التنفيذي لشركة دمياط لتداول الحاويات.

وأشار إلى أن هذا يأتي ضمن خطة الشركة باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير اللازمة لتطوير العمل بمحطات الحاويات الوطنية، وكذا تعليمات الشركة القابضة للنقل البحري والبري بتكثيف الجهود التسويقية بهدف جذب عملاء جدد وزيادة النصب السوقى لمحطة الحاويات والتزام محطة حاويات دمياط بتنفيذ رؤية القيادة السياسية وإستراتيجية وزارة النقل بأن تكون مصر مركزا عالميا وإقليميا للنقل البحري واللوجستيات وتجارة الترانزيت.

وأضاف اللواء بحري أ.ح دكتور رفيق جلال العضو المنتدب التنفيذي لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع أن الاتصالات التي تمت مع التوكيل الملاحي EGL وهو الوكيل الملاحي للخط الملاحي الصيني VUXX Shipping في مصر إذ اتفق الطرفان على تردد خدمات الخط الملاحي فى محطة حاويات دمياط وهى خدمات تربط بين الموانئ الصينية وموانئ البحر المتوسط ونوفروسيسك وسان بطرسبرج وميناء كالينجراد بدولة روسيا، وتم الاتفاق على نظام العمل بما يضمن تحقيق أفضل خدمة بالمحطة وفتح المجال لأوجه التعاون مستقبلاً .. وبالفعل تم تردد خدمات الخط الملاحي بداية من شهر أغسطس ٢٠٢٤ .



ALBAHARIA

54 Ismailia St. Roushdy,
Alexandria, Egypt
T: +20 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



فيتش سوليوشنز ترسم ملامح مستقبل النقل في مصر لنهاية ٢٠٢٨



أصدرت شركة "فيتش سوليوشنز" مؤخرًا تقريرًا شاملاً يتناول مستقبل قطاع النقل في مصر حتى عام ٢٠٢٨، ويتضمن رؤى حول التطورات المتوقعة في مختلف وسائل النقل، بما في ذلك البحري والبري والسككي والجوي، مع التركيز على العوامل المؤثرة في أداء كل قطاع.

يشير تقرير اللوجستيات والنقل البري والذي حصلت «نافذة الملاحه» على نسخة منه، إلى الاتجاهات الهيكلية على المدى القريب والمتوسط والبعيد.

وذكر أن مصر تفتخر بامتلاكها العديد من الموانئ ومحطات الشحن عالية الجودة التي تكمل موقعها الاستراتيجي، حيث يلعب قناة السويس دورًا رئيسيًا في التدفقات البحرية العالمية.

بينما، تؤدي التحديات الاقتصادية المحلية إلى كبح جماح الطلب والإنتاج، في حين أن الاضطرابات في البحر الأحمر جعلت خدمة موانئ شرق البحر المتوسط أكثر صعوبة، مما أثر سلبًا على معدل دوران البضائع بالموانئ على المدى القصير.

ومع ذلك، توضح التوقعات أن الاستثمارات في الموانئ الرئيسية المصرية، وانخفاض قيمة العملة، والتوقيع على اتفاقية مع صندوق النقد الدولي ستعزز معدل دوران البضائع بالموانئ في السنوات المقبلة.

الشحن البحري على المدى القريب

يتوقع تقرير "فيتش" أن يصل حجم الشحن في ميناء شرق بورسعيد إلى ٤.٥ مليون طن بنهاية العام الجاري، بنمو يبلغ ٦,٣٪ على أساس سنوي، مع معدل دوران الحاويات عند ٣,٥ مليون حاوية نمطية.

ويتفوق عليه "دمياط" الذي من المتوقع أن يصل حجم الشحن فيه إلى ٤٥ مليون طن في عام ٢٠٢٤، بزيادة قدرها ٢,٣٪ سنويًا، بينما يتوقع الوصول إلى ١,٦ مليون حاوية مكافئة كمعدل دوران.

ويبشر التقرير زيادة الاستثمار في تحسين البنية التحتية للنقل والمنطقة الاقتصادية الخاصة (sczone) بتوقعات جيدة على المدى القصير. ومع ذلك، أدى عدم الاستقرار الإقليمي، بما في ذلك الحرب الإسرائيلية الفلسطينية والضربات الانتقامية من القوى الغربية ضد الحوثيين، إلى إعادة توجيه طرق الشحن.

وذلك مما فاقم التحديات الاقتصادية التي تواجهها مصر، والتي تشمل أيضًا الآثار المستمرة لجائحة كوفيد-١٩ والحرب الروسية الأوكرانية والاضطرابات الحدودية الأوسع نطاقًا مع ليبيا والسودان وغزة. وتمثل هذه العوامل مخاطر على معدل دوران البضائع في موانئ مصر.

ويتوقع "فيتش" استثمارات كبيرة في البنية التحتية لمحطات الحاويات في جميع الموانئ الرئيسية المصرية على البحر المتوسط، مما يعود بالنفع على مركز مصر كمحور إعادة شحن والتجارة.

توقعات النقل البحري على المدى المتوسط

يتوقع التقرير نموًا مطردًا في حمولة الشحن البحري المصري خلال فترة توقعاتنا المتوسطة بين عامي ٢٠٢٤ و ٢٠٢٨، بمتوسط ٤,٧٪ على أساس سنوي من حيث القيمة الاسمية. ويدعم ذلك الاستثمار في قطاع الهيدروكربونات والمناطق الصناعية الجديدة وتعزيز قدرات إعادة الشحن والصادرات.

ويتفوق ميناء دمياط على ميناء شرق بورسعيد من حيث حجم الشحن المتوقع بحلول عام ٢٠٢٨، حيث من المتوقع أن يصل حجم الشحن في دمياط إلى ٤٩ مليون طن مقارنة بـ ٤٥ مليون طن في بورسعيد. ومع ذلك، يحقق ميناء شرق بورسعيد معدل نمو أسرع بنسبة ٣,٤٪ مقارنة بنسبة ٤٪ في ميناء دمياط، على أساس سنوي خلال الفترة من ٢٠٢٤ إلى ٢٠٢٨.

ويرى "فيتش" أن معدل دوران حاويات ميناء شرق بورسعيد سيسجل ٤ مليون حاوية نمطية في نهاية الفترة سألفة الذكر، بينما يبلغ نظيره في "دمياط" نحو ١,٨ بحلول عام ٢٠٢٨.

ومع ذلك، فإن وتيرة تطوير البنية التحتية ومشاركة المستثمرين الأجانب في قطاع الموانئ والاقتصاد الأوسع يمثلان مخاطر صعوبة كبيرة لتوقعاتنا.

حددت الحكومة المصرية تطوير الموانئ كمنطقة رئيسية للاستثمار الأجنبي المباشر، حيث تتوقع أن يرتفع إجمالي القدرة على مستوى البلاد من أقل بقليل من ١٠ ملايين حاوية نمطية في عام ٢٠٢٢ إلى ما يقرب من ١٩ مليون حاوية نمطية بحلول نهاية عام ٢٠٢٤.

ومع ذلك، يتوقع فريق "فيتش" أن يتأثر الإنفاق الاستهلاكي في عام ٢٠٢٤ بالتضخم المرتفع وارتفاع تكاليف الاقتراض، مما قد يؤدي إلى تآكل الأجور وإثاء الطلب على الائتمان، ويؤثر سلبيًا على الاستهلاك الخاص، ويؤدي التضخم في أسعار المستهلكين، وخاصة أسعار المواد الغذائية والوقود، إلى تقليل القدرة الشرائية للأسر المعيشية.

توقعات النقل البري على المدى المتوسط

وتوقع التقرير نموًا في أحجام الشحن البري المصري بنسبة ٤,٢٪ على أساس سنوي في المتوسط خلال فترة توقعاتنا المتوسطة من ٢٠٢٤ إلى ٢٠٢٨، لتصل إلى ١.٤,٢ مليون طن في عام ٢٠٢٨. ويدفع ذلك إكمال مشاريع الطرق الجديدة، وارتفاع الطلب على مواد البناء والمعدات في قطاع البناء، وانتعاش الطلب على السلع الحاوية.

ووفقًا للبيانات الرئيسية للمشاريع في مجال البنية التحتية، هناك ١٥ مشروع طريق رئيسيًا مدرجًا في بياناتنا الرئيسية للمشاريع، بقيمة إجمالية تبلغ ٤ مليارات دولار، مما يشير إلى وجود فرص عقود في قطاع الطرق. وتخطط مصر لبدء بناء المرحلة الثالثة من مشروع الطرق القومي، وتتضمن المرحلة الثالثة، التي تبلغ تكلفتها ٥٢٤,٣ مليون دولار، تحسين الطرق وبناء ١١٥٤ كيلومتر من الطرق.

توقعات النقل بالسكك الحديدية

تم الوصول إلى مستويات ما بعد الجائحة في عام ٢٠٢٢، مما يعني أن

بالإضافة إلى ذلك، أبرمت الحكومة صفقة بقيمة ٣,١ مليار دولار أمريكي مع مجموعة DEME البلجيكية لبناء مصنع للهيدروجين الأخضر بالقرب من ميناء الجرجب في عام ٢٠٢٣، والذي من المقرر أن يكون مركز تصدير استراتيجيًا إلى السوق الأوروبية بمجرد اكتماله. لدعم هذه المشاريع.

وتقوم مصر بتوسيع موانئها وبنيتها التحتية للشحن، بما في ذلك تطوير ميناء الجرجب والمنطقة الاقتصادية المحيطة، مع استثمارات تهدف إلى تسهيل صادرات الهيدروجين الأخضر والأمونيا. تقدم الحكومة حوافزًا للقطاع تصل إلى ٥٥٪ من الإعفاءات الضريبية وتدرس خططًا إضافية لدعم الاستثمار.

ومن حيث عدد الناقلات الحاوية التي تزور الموانئ المصرية، تتخلف مصر حاليًا عن أسواق المتوسط الأخرى التي بها موانئ رئيسية لإعادة الشحن، مثل إسبانيا وإيطاليا والمغرب وفرنسا.

ومن المرجح أن يركز الاستثمار على توسيع البنية التحتية لموانئ الحاويات الموجودة في البحر المتوسط في الدخيلة وأبو قير وبورسعيد - الميناء الرئيسي لإعادة الشحن في مصر.

كما أنه من المتوقع زيادة تطوير البنية التحتية لمناولة الحاويات في خليج السويس والبحر الأحمر، مما يؤدي إلى تنوع قدرة مصر على إعادة شحن الحاويات وتقليل الضغط على مرافق البحر المتوسط، وستستفيد مصر من خطط مشغلي الموانئ الإماراتيين للتوسع في المنطقة.

تطوير البنية التحتية للموانئ المصرية

تتوقع شركة "فيتش" استثمارات كبيرة في البنية التحتية لمحطات الحاويات في جميع الموانئ الرئيسية المصرية على البحر المتوسط، مما يعود بالنفع على مركز مصر كمحور إعادة شحن والتجارة.

كما أنه من المتوقع نمو النقل البري المصري بنسبة ٢,٦٪ على أساس سنوي في عام ٢٠٢٤، ليصل إلى ٨٧,٠ مليون طن، محققة بذلك تباطؤ حيث سجلت ٣,٦٪ في ٢٠٢٣. وذلك بسبب ارتفاع التضخم والسياسة النقدية التقييدية وضعف نمو التجارة.

وذلك إلى جانب انتظار تحسن الظروف الاقتصادية في مصر تدريجيًا خلال العام الجاري، لكن هذا سيظل مرتبطًا بمدى الاضطرابات في سلاسل الإمداد والانسدادات في منطقة البحر الأحمر التي تؤثر على حركة الموانئ.

التوقعات على المدى البعيد

على مدار العقد، تتوقع مؤسسة "فيتش" استثمارات قوية في البنية التحتية للموانئ المصرية للحاويات لزيادة قدرة مناولة الحاويات في موانئ البحر المتوسط والبحر الأحمر حيث تهدف الحكومة إلى تحسين موقع مصر كمركز لإعادة الشحن.

ويعتبر استمرار الاستثمار في المشاريع طويلة الأجل من الحكومات الأجنبية وغيرها من الهيئات خير لصناعة الشحن في البلاد. وعلى وجه الخصوص، إذ تستمر قناة السويس في كونها نقطة محورية للاستثمار في البنية التحتية. وفي الوقت الحالي.

كما يتوقع تسارع الاستثمارات الجديدة في تحسين البنية التحتية للموانئ، إلى جانب تحسين الروابط الداخلية وتطوير المناطق الاقتصادية الخاصة لتوسيع التجارة ونمو إعادة الشحن.

ويرى أن تحسن مستويات الطلب المحلي الداخلي واستهلاك المنتجات الزراعية والمواد المرتبطة بالبنية التحتية سيؤدي أيضًا إلى زيادة مستويات البضائع والبضائع السائبة على مدار العقد حتى عام ٢٠٣٣.

وتتخذ مصر أيضًا موقفًا نشطًا لتصبح مصدرًا رئيسيًا للهيدروجين الأخضر، مع تعزيز الاستثمارات الأجنبية الكبيرة لدورها في التحول العالمي للطاقة. وقد وقعت البلاد صفقة بقيمة ٦,٧٥ مليار دولار أمريكي مع شركة إينيرجي تشاينا الصينية لبناء مصنع للهيدروجين الأخضر والأمونيا في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، بهدف التصدير إلى الأسواق الأوروبية.

ويدعم زيادة إنتاج القطاعين الأولي والثانوي على المدى الطويل نموًا أعلى في النقل بالسكك الحديدية حتى عام ٢٠٢٣. كما أن استثمارات البنية التحتية للسكك الحديدية، مثل المقطع الأول من شبكة السكك الحديدية الكهربائية المقرر تشغيله في وقت لاحق من العقد، تشكل أيضًا مخاطر صعودية لتوقعاتنا طويلة الأجل.

توقعات متوسطة المدى

يرى التقرير نمو متوسط سنوي لحجم شحنات السكك الحديدية المصرية بنسبة ٢,١٪ خلال فترة توقعاتنا المتوسطة حتى عام ٢٠٢٨، ليصل إلى ٥,٦ مليون طن في عام ٢٠٢٨.

النمو قصير المدى اللاحق سيبقى ضعيفًا. وتشمل المخاطر الانخفاضية تأثير الصراع الإسرائيلي والهجومات المرتبطة به على تدفقات الشحن عبر البحر الأحمر، وكذلك استمرار الأزمة الروسية الأوكرانية.

كما ستؤدي القيود المالية إلى الحد من الإنفاق العام على مشاريع البنية التحتية، ومن المرجح أن يؤدي التضخم وارتفاع أسعار الفائدة إلى كبح نشاط الاستثمار الخاص حتى يكتسب الاقتصاد الاستقرار.

وعلى الجانب الإيجابي، فإن الصفقة الجديدة والأكثر التي تم إبرامها مع صندوق النقد الدولي في الربع الأول من عام ٢٠٢٤ توفر رباطًا مواتية للاستقرار الاقتصادي وتعزيز ثقة المستثمرين.

اتجاهات هيكلية قصيرة المدى بالسكك الحديدية

يتوقع تقرير "فيتش" نموًا في الشحن بالسكك الحديدية بنسبة ١,٣٪ على أساس سنوي في مصر في عام ٢٠٢٤، مقارنة بـ ١,٧٪ في عام ٢٠٢٣، ليصل حجم الشحنات إلى ٥,١ مليون طن في عام ٢٠٢٤. وذلك نظرًا لتراجع توقعات التجارة بالسلع الثقيلة وقلّة شبكة السكك الحديدية.

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

Glanola 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

حواش: ١٥ مليار جنيه إيرادات مستهدفة لميناء الإسكندرية العام المالي الحالي

موانئ الإسكندرية، ودمياط، والبحر الأحمر، وسيتولى مهمة جذب ا لشركات المحلية والعالمية الصناعية والتجارية التي ترغب في تنفيذ مشروعات بتلك المناطق لتحقيق قيمة مضافة على البضائع والسلع التي يتم تداولها.

ولفت حواش، إلى أن الهيئة تخطط بالتوازي مع تشييد المناطق ا لسابقة، للبدء في تنفيذ ميناء المكس منتصف العام المقبل، لافتا إلى أنه جار ضم الأراضي اللازمة لتنفيذ تطويرات "المكس".

وأشار إلى أن الهيئة صرفت ما يزيد عن مليار جنيه تعويضات نزع ا لملكية للمتضررين من المشروع، فضلا عن توفير تعويض معنوي آخر، و فقا لتوجيهات الفريق كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء وزير النقل والنقل والصناعة.

وشرعت هيئة ميناء الإسكندرية خلال ٢٠١٩ في إعداد المخطط العام لميناء المكس الذي يتوسط الإسكندرية والدخيلة، ويتضمن أرصفة بإجمالي ١١ كيلومترا، موزعة بواقع ٣,٥ كيلومتر أرضي، ومساحة مائة مكتسبة تصل إلى ٧,٥ كيلومتر مربع، بعد إنشاء حاجز أمواج في البحر ا لمتوسط لعمل ٣ ممرات لدخول السفن.

وأكد حواش أنه بالتوازي مع توفير المناطق اللازمة لتخزين وعملية صرف البضائع، وتخطيط العمل في ميناء المكس الجديد، اتخذت الهيئة عدة قرارات لتخفيف تداعيات الأحداث العالمية على شركات الشحن والتفريغ ا لعاملة في الميناء.

وأوضح أن أهم هذه القرارات، بعد موافقة وزارة النقل، إعفاء الشركات ا لخازنة للحبوب التي لم تحقق الحد الأدنى من التداول المطلوب من ٥٠٪ من رسوم الحد الأدنى للتخزين.

وأشار إلى أنه يجري حاليا استكمال الأعمال الإنشائية لـ ٥ حواجز مائية، بتكلفة إجمالية ٦ مليارات جنيه، بأطوال تصل إلى ٦٩٤٥ مترا.

وتتوزع الممرات المائية - الحواجز- في القطاع الشرقي بطول ١٤٣٠ م ترا، و الأوسط بنحو ١٣٦٠ مترا، و الجنوبي بطول ٥٩٠ مترا، إضافة إ لى الحاجز الغربي بطول ١٣٨٠ مترا، و الشمالي لرصيف ١٠٠ بطول ٢١٨٥ متر.

وتتمثل أهمية الحواجز المائية، كونها تقوم بعملية تكسير الأمواج، بهد ف توفر بيئة مائية هادئة، لبناء المحطات البحرية.

وصرفت الحكومة المصرية، استثمارات لتنفيذ خطة شاملة لتطوير و تحديث الموانئ البحرية، ومشروعات الموانئ البرية والجافة وا



قدر اللواء أحمد حواش، رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، إجمالي الإيرادات المستهدفة خلال العام المالي الحالي بحوالي ١٥ مليار جنيه، مقارنة بنحو ١٠ مليارات جنيه تم تحقيقها نهاية العام الماضي ٢٠٢٤/٢٣.

وتراهن هيئة ميناء الإسكندرية التابعة لوزارة النقل، على ا لمناطق اللوجستية في حل أزمة تكديس البضائع الحالية، إلى جانب زيادة بضائع الترانزيت في السنوات المقبلة، وبدأت تنفيذ البنية الأساسية له مناطق لوجستية مجاورة وملاصقة للميناء على مساحة إجمالية تقترب من ٩٠٠ فدان، بحسب تصريحات اللواء أحمد حواش رئيس الهيئة.

وتقع المنطقة اللوجستية الأولى بحوض المتراس، على مساحة تقدر بنحو ٢٧٣,٧ فدان، بطاقة تخزينية تتراوح بين ١٨ إلى ٢٤ مليون طن سنويا، ورصدت الهيئة نحو ١,٤ مليار جنيه لتنفيذ أعمال الردم للمرحلة الأولى، والتي و صلت نسب العمل بها إلى ٧٦٪ بحسب حواش.

وأشار إلى أن المنطقة الثانية تمتد على مساحة ٤٧,٥ فد ان جنوب ميناء الإسكندرية، وهي تعد امتدادا للمنطقة ا لأولى، فيما تصل مساحة المنطقتين الثالثة والرابعة إلى ١٩,٢٨ فدان، بنجس الألومنيوم واسو، و الأخيرة بمساحة ٤٤,٨٨ فدان.

وأست وزارة النقل، ذراعاً استثمارية لإدارة المناطق ا للوجستية الكبرى المقرر تنفيذها في الظهر الخلفي لجميع موانئها التابعة، ويشارك في رأسمال الكيان الجديد هيئات

التي تمول عادة بالعملة الصعبة مع إدارة وتشغيل تلك المشروعات لمدة ٣. عاما، لضمان تحقيق المستهدف فى زيادة حجم تداول البضائع وتحويل الموانئ البحرية بالسوق المحلية إلى مراكز لوجستية دولية.

فى سياق متصل، كشف «حواش» عن أن الهيئة تستهدف تحصيل مايقرب من ١٥ مليار جنيه بنهاية العام المالى الحالى، ٢٠٢٥-٢٠٢٤. لاسيما وأن جملة إيرادات الهيئة المحصلة بنهاية العام المالى الماضى (٢٠٢٤-٢٠٢٣) سجلت نحو ١٠ مليارات جنيه، مقارنة مع ٧ مليارات فى العام السابق، موضحاً أن التطويرات التى تمت فى الميناء خلال السنوات الماضية كانت السبب الرئيسى فى الزيادة.

ونفذت الهيئة على مدار السنوات الماضية عددا من المشروعات الكبرى، منها محطة " تحيا مصر " التى تضم مساحات تداول تبلغ نصف مليون متر مربع، و تنقسم إلى ٣ أجزاء داخلية لتداول الحاويات – والبضائع عامة – السيارات» بطاقة تشغيلية تتراوح من سنويا، واستقبال ٦ فى الوقت ذاته.

وتتمد أرصفة "تحيا مصر" بأطوال تصل إلى ٢٤٥. مترا، وعمق ١٧,٥ متر، وتعمل عليها الحكومة فى رفع تصنيف ميناء الإسكندرية ليكون أهم الموانئ لمحورية الواقعة على البحر المتوسط، فى تجارة الترانزيت، إذ تم توفير عدد من ساحات التخزينية اللازمة لاستقبال البضائع.

وأوضح أن الميناء نجح خلال العام المالى ٢٠٢٤/٢٠٢٣ فى تحقيق طفرة فى معدلات تردد السفن، إذ استقبل ٥١٨ سفينة مقارنة مع ٤١٥٩ للعام المالى ٢٠٢٣/٢٠٢٢ بنسبة زيادة ٢٤,٥٪ بإجمالى ١٠٢١ سفينة إضافية.

ويعد ميناء الإسكندرية، الأكبر بين المواقع البحرية المحلية، من حيث المساحة والطاقت الاستيعابية والقدرات التشغيلية، ويتداول به ٦٪ تقريبا من حجم الصادرات والواردات.

ولفت "حواش" إلى أن الهيئة بدأت فى زيادة المنقول من البضائع من خلال خطوط وقطارات السكك الحديدية، والنقل النهري، مع ترسيخ مفهوم النقل متعدد الوسائط، للحفاظ على شبكة الطرق الجديدة.

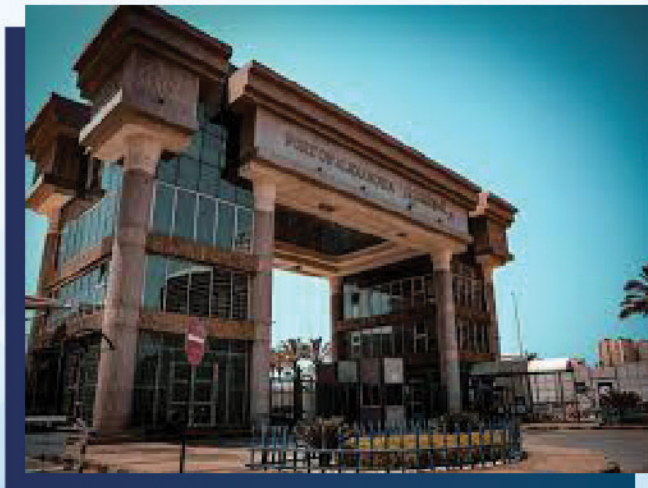
وأوضح أن الميناء يمتد به خط سكة حديد بطول ٢٧ كيلو مترا، مرتبط بشبكة لسكك الحديدية، ويمكن من خلال هذه الشبكة ووصول البضائع إلى جميع أنحاء الجمهورية، بدلا من الاعتماد على الشاحنات البرية.

ويبلغ حجم أطوال شبكة سكك حديد مصر ٩,٥٧٠ كيلومتر تربط جميع المناطق الرئيسية فى الوجهين القبلى والبحرى، والموانئ المصرية على البحر الأبيض لمتوسط شمالا، وتضم الإسكندرية، وبورسعيد، والدخيلة، ودمياط، وعلى لبحر الأحمر شرقا السويس، والعين السخنة، وسفاجا، وصولا إلى منطقة القاهرة وما بعدها.

وأوضح "حواش" أن هناك توجيهات وتعليمات صارمة من وزير النقل الفريق كامل الوزير، بزيادة المنقول من البضائع من خلال القطارات وحل الأزمات التى تواجه لشركات العاملة فى الميناء من نقل بضائعهم من خلال هذه الوسيلة.

وتستهدف وزارة النقل، زيادة المنقول من البضائع بالسكك الحديدية، ليصل بنهاية العام الحالى إلى ٨ ملايين طن، و ١٣ مليون طن سنويا بنهاية عام ٢٠٣٠.

وتعاقدت هيئة السكة الحديد فى الفترة الماضية مع الهيئة العربية للتصنيع لشراء ١٠٠٠ عربة بضائع من طرازات مختلفة، تشمل عربات سطح لنقل الحاويات القادمة عبر الموانئ، فضلا عن عربات نقل للجلال ٣٠٠ وعربة كشف قلاب، وتقدر قيمة الصفقة بقيمة ٤ مليارات جنيه. ١٢ إلى ١٥ مليون طن بضائع إلى ٧ سفن ذات حمولة كبيرة.



والمناطق اللوجستية، والنقل النهري، ومنظومة لنقل من وسائل وشبكات الطرق والكباري، والسكك الحديدية، ومترو الأنفاق والجر الكهربائي، خلال الفترة من (٢٠٢٤-٢٠٢٤) بقيمة ٢ تريليون جنيه، وفقا لتصريحات سابقة على لسان وزير النقل، الفريق كامل الوزير.

فى سياق متصل، قال رئيس هيئة الميناء إنه سيتم الاستعانة بالشركات المحلية فى إدارة وتشغيل محطتين بالميناء وذلك بعد اكتسابها الخبرة من التحالف العالمية التى قامت بإدارة وتشغيل محطات مماثلة، و منها تحيا مصر فى الإسكندرية.

وأضاف أن المشروع الأول يتمثل فى محطة الركاب لسياحية وتتنافس عليها حاليا ٥ شركات، واللجنة المعنية بتقييم الكيانات فى طريقها لاختيار المناسب، مشيرا إلى أن فترة إدارة وتشغيل المحطة من جانب الشركة لفائزته سيتم تحديده وفقا لحجم العوائد التى تحصل عليها الهيئة.

وتقام المحطة على مساحة ٨٧٢٥ مترا، وتضم سوقا حرة ومركزا تجاريا وترفيهيا متكاملًا، ورصيفا يبلغ ٨٢٠ مترًا بأعماق ٩-١٢ مترا، ويمكن استقبال ٤ سفن سياحية كبيرة فى وقت واحد، إذ تستوعب ٥٠٠ سائح فى الوقت ذاته.

أما المشروع الثانى والذى يتنافس عليه عدة تحالفات محلية، فيتمثل فى محطة الصب الجاف النظيف بميناء لدخيلة، والمملوك لهيئة الميناء،

وتتمتد على رصيف بطول ١١٧٤ مترا وعمق متدرج يتراوح بين ١٦ إلى ١٩ مترا، إضافة إلى ظهير خلفى لتسهيل عملية تفريغ و شحن حبوب القمح والذرة بجميع أنواعها بمساحة تصل إلى ٣٠٠ ألف متر مربع.

وتنتهج وزارة النقل، أسلوب تمويل وإنشاء المحطات الجديدة فى جميع الموانئ على نفقتها، وتسليمها فيما بعد لتحالفات تضم شركات عالمية، معها كيانات محلية متخصصة فى نفس القطاع، لتولى تنفيذ البنية التحتية

ميناء دمياط:

تداول نحو مليوني حاوية خلال العام المالي "٢٠٢٢ - ٢٠٢٤"

الصادر والوارد حتى تتجنب المخاطر الناتجة عن الهزات العنيفة التي تتسم بها نشاط الترانزيت بصفة عامة.

وأشار إلى أن هذه الأرقام غير المسبوقة تأتي تتويجاً للجهد والعرق المبذول من العاملين بالشركة على مدار ٢٤ ساعة يوميا طوال العام للحفاظ على مكانة الشركة والبلد، وأن هذا النجاح يعد ثمرة لرؤية الشركة الواضحة وللإستراتيجيات التسويقية الناجحة التي تتبناها وخطط التطوير التي نفذتها الشركة مؤخراً، وبناء على توجيهات كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية وزير النقل والصناعة بالعمل على زيادة القدرة التنافسية لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع.

ولفت إلى أن الشركة قامت بتبني سياسة تقوم على تقديم خدمات عالية الجودة، بما يجعلها من محطات الحاويات المتميزة في حوض البحر المتوسط، وذلك في مجالات (تداول الحاويات- اللوجستيات- تطوير المظهر الحضاري)، ومن هذا المنطلق قامت الشركة مؤخراً بتنفيذ مشروعات تطوير قامت على عدة محاور وهي: (تطوير منظومة العمل داخل الشركة- زيادة الساحات التخزينية بالمحطة- تطوير الأنشطة اللوجيستية- جودة الخدمة المقدمة لعملاء المحطة وإدخال خدمات وأنشطة جديدة- والجهود التسويقية).

وأوضح أن المحور الأول هو تطوير منظومة العمل داخل الشركة فقد تم تطوير بوابات المحطة بالكامل مع تركيب بوابات إلكترونية للبوابة الرئيسية للمحطة وربطها آلياً مع منظومة العمل بالشركة (NAVIS N٤)؛ لإحكام السيطرة الكاملة على دخول و خروج الحاويات من وإلى ساحات وأرصعة الشركة، وأيضاً تم إنشاء منطقة انتظار للمعدات الغير عاملة بالمحطة وإنشاء منطقة انتظار سيارات العاملين بالشركة.

أما المحور الثاني هو زيادة الساحات التخزينية بالمحطة، فقد تم زيادة المساحات عن طريق استغلال المساحات التخزينية غيرالمستغلة بالمحطة من قبل، فقد تم تجهيز البنية التحتية لها وتم تخطيطها وتحديد مساراتها، واستغلالها كساحات تخزينية جديدة وربطها بالساحات المجاورة لها، وبالتالي تم زيادة المساحات التخزينية بالمحطة من ٨٣ ألف متر مربع في السابق، إلى مساحة (مليون متر مربع)، وأيضاً تم رفع الطاقة الاستيعابية لساحات الحاويات المبردة لتصبح ألفي حاوية مبردة، بدلاً من ١٨٥٠ حاوية مبردة سابقاً، وجر العمل على زيادتها إلى ٢٣٠٠ حاوية مبردة.

وعن المحور الثالث وهو تطوير الأنشطة اللوجيستية للشركة، فقد تم إنشاء ساحة حاويات ثلاجة إجمالي (٢٠) حاوية ٤٠ قدمًا لتخزين البضائع المبردة بمساحة ١٢٠٠ م٢، واستخدامها في خدمة التبريد المسبق للبضائع الصادر، بالإضافة إلى تخزين البضائع الواردة قبل خروجها من المحطة، وبما يتماشى مع الاتفاقية المبرمة حديثاً لتشغيل خط "الرورو" بين ميناء دمياط وميناء تريستا بدولة إيطاليا.

وبالنسبة للمحور الرابع وهو جودة الخدمة المقدمة لعملاء المحطة من خلال الاهتمام بتطوير المظهر الحضاري، فقد تم تخطيط البوابة وساحات التخزين ورصيف السفن بالشركة بما يضمن "التستيف" الأمثل للحاويات وعدم إهدار أي مساحات تخزين متاحة بالشركة، وتيسير حركة المعدات بالمحطة من الساحات إلى الأرصفة والعكس وبما يضمن سلامة المرور داخل المحطة بالكامل، ومنع أي تكدسات قد تحدث بالمحطة، مع التزام المحطة بعدم تخزين أو فك مشمول حاويات مصنفة خطر إلا في ساحات الخطر المخصصة لهذا الغرض، وذلك حفاظاً على أمن وسلامة المنشآت والأفراد، وتم تهيئة الساحة وفقاً للمدونة البحرية الدولية (IMDG c).



أعلنت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع بميناء دمياط، تحقيق نجاحات غير مسبوقة في تاريخها سواء في الإنتاج الكمي أو حجم الإيرادات خلال العام المالي (٢٠٢٣ - ٢٠٢٤)، مشيرة إلى تداول مليون و٩٠٣ آلاف و٧١٦ حاوية مكافئة خلال العام المالي المنتهي بنسبة زيادة قدرها ٢٨٪ عن العام المالي السابق.

وأكد العضو المنتدب التنفيذي لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع بميناء دمياط الدكتور رفيق جلال- في بيان، مؤخرًا- التزام الشركة بتنفيذ الرؤية والاستراتيجية، مما حقق حجم تداول بلغ مليوناً و٩٠٣ آلاف و٧١٦ حاوية مكافئة خلال العام المالي المنتهي بنسبة زيادة قدرها ٢٨٪ عن العام المالي السابق، وكذلك زيادة عدد الحاويات الترانزيت بنسبة ٣٨٪ بإجمالي مليون و٢٣٩ ألفاً و٣٠٤ حاويات مكافئة، وأيضاً زيادة عدد الحاويات الصادر بنسبة ١٦٪ بإجمالي (٣٦٧,٠١٥) حاوية مكافئة عن العام المالي السابق.

وقال العضو المنتدب التنفيذي، إن محطة حاويات دمياط استقبلت خلال العام المالي المنتهي (١١.٦) سفينة "أم / فيدر" بنسبة زيادة قدرها ٢١٪ عن عدد السفن التي تردت على المحطة خلال العام المالي السابق البالغ عددها (٩١٧) سفينة.

وأضاف أن الشركة تستهدف زيادة نشاط الترانزيت بالمقام الأول باعتباره مصدراً أساسياً للعملة الصعبة ويهدف لدعم الاقتصاد الوطني، وفي نفس الوقت تقوم الشركة بتقديم التسهيلات المناسبة؛ لتشجيع نشاط

قناة بنما تخفف قيودا تسببت في اختناق الشحن العالمي

وقال فاسكيز إن الوكالة قد تحتاج إلى تنفيذ قيود مسودة موسمية خلال موسم الجفاف لعام ٢٠٢٥، والذي يكون عادة في النصف الأول من العام، لكنها ستسعى إلى تجنب استخدام قيود العبور اليومية.

وقال فاسكيز إن القناة تدرس إمكانية فتح فترات حجز طويلة الأجل للمستخدمين الأكثر حساسية للوقت مثل شركات شحن الغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال لضمان قدر أكبر من اليقين ومساعدة السفن على الوصول إلى وجهاتها دون تأخير.

وقال إن الهيئة ستجتمع مع المشاركين في سوق الغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال في سبتمبر لمناقشة الاقتراح.

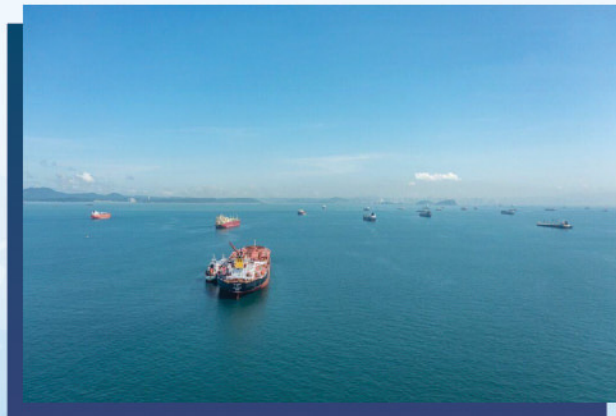
وقال فاسكيز إن الهيئة تتوقع جفافاً آخر مدفوعاً بظاهرة النينو في غضون السنوات الأربع المقبلة.

تعمل الظاهرة الجوية على تقليل هطول الأمطار فوق مستجمعات المياه في بنما وخفض مستويات المياه في بحيرة جاتون، المصدر الرئيسي للمياه للقناة ومصدر مياه الشرب لنحو نصف سكان البلاد. وقال إن القناة لا تتوقع أن يكون لديها بنية تحتية جديدة قبل الجفاف الكبير التالي.

وتدرس هيئة القناة بناء سد على ريو إنديو على بعد حوالي ٤٠ ميلاً غرب مدينة بنما لتعزيز إمدادات المياه.

وقال فاسكيز إن موظفي هيئة القناة يجرون محادثات مع أفراد المجتمع هناك الذين سيتعين نقلهم - وهي محادثات من المرجح أن تستغرق من ١٨ إلى ٢٤ شهراً. وإذا تم المضي قدماً في المشروع، فسوف يتطلب البناء أربع سنوات إضافية وسيكلف حوالي ٢ مليار دولار.

وقال فاسكيز: "كانت قناة بنما مرنة. يتعين علينا تحقيق أقصى استفادة منها مع عملائنا".



قررت قناة بنما التخلص من القيود التي تسببت في اختناق الشحن العالمي مع عودة مستويات المياه إلى طبيعتها بعد الجفاف الشديد، بحسب وكالة بلومبرج.

أعلنت هيئة قناة بنما عن زيادة الغاطس في الممر المائي إلى ٥٠ قدماً كحد أقصى وستسمح بمرور ٣٦ سفينة يومياً بعد أن رفعت الأمطار الأخيرة مستويات المياه في بحيرة اصطناعية تشكل جزءاً من نظام القناة، وفقاً لما قاله مدير القناة ريكاورتني فاسكيز للصحفيين.

وقال إن الوكالة تتوقع استمرار هطول الأمطار حتى نوفمبر، مما سيرفع مستويات المياه بشكل أكبر.

تتعامل القناة مع حوالي ٣٪ من أحجام التجارة البحرية العالمية في الظروف العادية، و٤٦٪ من الحاويات التي تنتقل من شمال شرق آسيا إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة. القناة هي أكبر مصدر للإيرادات في بنما، حيث جلبت ما يقرب من ٥ مليارات دولار العام الماضي.

تمر حوالي ٣٠ إلى ٣٢ سفينة حالياً بالممر المائي، وهو أقل من طاقتها قبل الجفاف.

تقييد المرور في ذروة الجفاف

قيدت القناة العبور اليومي إلى ٢٤ سفينة فقط في ذروة الجفاف. وقال فاسكيز إن الأمر سيستغرق من خمسة إلى ستة أشهر حتى تعود السفن إلى العمل بكامل طاقتها.

وأضاف أن من المتوقع أن يؤدي هطول الأمطار إلى رفع مستويات مياه بحيرة جاتون إلى ٨٨ قدماً بحلول نوفمبر من مستوياتها الحالية التي تبلغ حوالي ٨٥,٨ قدماً.

تسببت ظاهرة النينو في العام الماضي في انخفاض كبير في هطول الأمطار وأجبرت القناة على تطبيق قيود العبور اليومية لأول مرة في التاريخ. حتى أن الهيئة عقدت مزادات يمكن للشاحنين من خلالها تقديم عطاءات للحصول على فترات العبور.

واختار بعض الشاحنين، وخاصة السفن الحساسة للوقت التي تحمل الغاز الطبيعي المسال والغاز البترولي المسال، طرقاً بديلة.

وقال فاسكيز: "لقد تم أخذ الاعتماد على الإبداع بأقصى حد خلال موسم الجفاف هذا".

أقصى حمولة

وقال فاسكيز إن السفن وصلت مؤخراً إلى القناة بأحجام شحن أكبر، مما يسمح للهيئة بخفض استخدام المياه مع الحفاظ على ثبات الحمولة. وقال إن الهيئة ستعمل مع الشاحنين لضمان وصول السفن إلى القناة بأقصى حمولة ممكنة.



ENJOY RELIABILITY WITH
ARKAS NEW CALL TO SFAX

- Responsiveness service
- Reasonable rates

 ARKAS EGYPT S.A.E

 ARKAS EGYPT S.A.E

 arkas.egypt

www.arkas-egypt.com

تقرير دولي:

أسعار النوالين البحرية ستتنخفض ٧٠% خلال العام المقبل

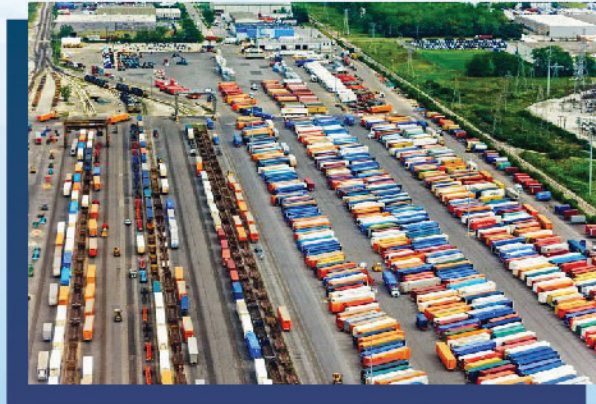
كانت الأسعار في انخفاض وكانت شركات الشحن تبلغ عن خسائر.

وقال ساند إن الأحجام في ارتفاع، لكنها على قدم المساواة مع الأحجام في عامي ٢٠٢١ و٢٠٢٢، وأضاف: "هذه ليست سوقاً مدفوعة بالطلب".

وفقاً لبيانات Xeneta، زادت أحجام الحاويات المنقولة سواء الجافة او المبردة بنسبة ٦,٥% في النصف الأول من عام ٢٠٢٤ مقارنة بأحجام عام ٢٠١٩، من ٨٤,١ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا في النصف الأول من عام ٢٠١٩ إلى ٨٩,٦ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا.

وقال ساند إنه في نفس الفترة، زاد الأسطول من السفن "بنسبة مذهلة بلغت ٣٠,٨%", نقلًا عن بيانات Clarkson و Xeneta، إلى سفن بطاقة تصل إلى ٢٩,٥٦٩ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا، بحلول نهاية النصف الأول من عام ٢٠٢٤ من ٢٢,٦٠٣ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا في منتصف عام ٢٠١٩.

وذكر التقرير، أنه مسافات الإبحار أصبحت أطول بسبب اضطراب البحر الأحمر هي التي تصنع كل الفرق من فائض كبير في الطاقة إلى سوق ضيقة.



كما اوضحت الشركة، أنه من المتوقع أن تنخفض أسعار شحن الحاويات بأكثر من ٧٠% بحلول يونيو من العام المقبل، استنادًا إلى أحدث عقود CoFIF EC المتداولة في بورصة شنغهاي الدولية للطاقة (INE)، وعلى الرغم من أن الانخفاض ليس حادًا مثل انهيار أسعار الشحن الذي شهدناه في نهاية عام ٢٠٢٢، إلا أن أسعار العقود الآجلة للشحن الحالية تتوقع انخفاضات مستمرة على مدى الأشهر الاثني عشر المقبلة، مع عدم توقع حدوث انتعاش في نهاية هذا العام وعدم تكرار ارتفاع الأسعار بعد رأس السنة الصينية هذا العام في عام ٢٠٢٥، وفقًا لـ Linerlytica.

وبحسب التقرير فقد فشلت شركات الشحن في الحفاظ على مستويات الأسعار الفورية مع انخفاض مؤشر أسعار الشحن في شمال أوروبا بنسبة ١٢% منذ يوليو، والذي شهد انخفاضًا أسبوعيًا ثابتًا بنسبة ٣-١% حتى انخفاض الأسبوع الماضي بنسبة ٧,٣%.

كما شهد مؤشر أسعار الشحن تدهورًا في الأسعار بنسبة ٥,٦% خلال الأسبوع الماضي في تداولات المحيط الهادئ والشرق الأوسط.

ومع ذلك، يعتقد بيتر ساند، كبير المحللين في شركة زينيتا لبحاث النقل البحري، أن الشرط المسبق لانخفاض أسعار العقود بنسبة ٧٠% سيكون حل أزمة البحر الأحمر وعودة السفن التي تعبر عبر قناة السويس.

وأشار ساند قائلاً: "من المحتمل أن تجد الأسعار مستوى مختلفًا"، مضيفًا: "لكن البحر الأحمر هو الشيء الوحيد المختلف عما كان عليه قبل عام عندما

قالت شركة Linerlytica

الاستشارية والمتخصصة في الشحن البحري، أنها تتوقع انخفاض أسعار الشحن بنسبة ٧٠% على مدار الأشهر الـ ١٢ المقبلة، موضحة أن شركات النقل لم تستطيع وقف الانخفاض في الاسعار منذ يوليو الماضي، وحسب مؤشر شنغهاي لشحن الحاويات (SCFI).

وذكر التقرير، أن خطوط شحن الحاويات كافحن لوقف معدل التدهور الذي أعقب ذروة يوليو، بعد ما بدا أنه موسم ذروة مبكر، مع تراجع الطلب، وتم تسليم ٣٦ سفينة أخرى، تقل حمولتها عن ٢٠٥٠٠ حاوية مكافئة لعشرين قدمًا، خلال الشهر الماضي.

وأكدت الشركة أن العقود الآجلة للشحن تستمر في الضعف، مع تداول أسعار نوالين شمال أوروبا بخضم يزيد عن ٧٠% عن أسعار السوق الحالية"، وفقًا لتقرير Linerlytica.

كما اوضحت الشركة، أنه من المتوقع أن تنخفض أسعار شحن الحاويات بأكثر من ٧٠% بحلول يونيو من العام المقبل، استنادًا إلى أحدث عقود CoFIF EC المتداولة في بورصة شنغهاي الدولية للطاقة (INE)، وعلى الرغم من أن الانخفاض ليس حادًا مثل انهيار أسعار الشحن الذي شهدناه في نهاية عام ٢٠٢٢، إلا أن أسعار العقود الآجلة للشحن الحالية تتوقع انخفاضات مستمرة على مدى الأشهر الاثني عشر المقبلة، مع عدم توقع حدوث انتعاش في نهاية هذا العام وعدم تكرار ارتفاع الأسعار

الإسكندرية لتداول الحاويات تحقق ٦٢٢ ألف حاوية خلال العام الجاري



حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات خلال يوليو الماضي نحو ٨٣,٩ ألف حاوية، وذلك مقارنة بنحو ٩٠,٢ ألف حاوية خلال يونيو الماضي، وفقا لبيانات رسمية اطلعت عليها " المال " .

ووفقا للبيانات فان الشركة حققت خلال العام الجاري بداية من يناير الجاري وحتى يوليو نحو ٦٣٢,٧ ألف حاوية، موزعة بين ٧٥ ألف حاوية خلال يناير الماضي، و٨٧,٤ ألف حاوية خلال فبراير، لتصل الى ٩٨ ألف حاوية خلال مارس الماضي.

كما بلغت في ابريل ٩١,٨ ألف حاوية، فيما بلغت خلال مايو ١٠٧ ألف حاوية، فيما وصلت في يونيو ٩٠ الف حاوية ، لتتخف في يوليو ٨٣ ألف حاوية.

وكانت قد أعلنت الشركة مؤخرا، عن مؤشراتها المالية عن العام المالي الماضي، ارتفاع صافي ربح الشركة بنسبة ٤٠٪ على أساس سنوي.

وأوضحت الشركة في بيان لها، أنها سجلت صافي ربح بلغ ٦,١٣ مليار جنيه منذ بداية يوليو ٢٠٢٣ حتى نهاية يونيو ٢٠٢٤، مقابل ٤,٣٨ مليار جنيه أرباحاً خلال العام المالي السابق له.

وارتفعت مبيعات الشركة خلال العام المالي الماضي إلى ٦,٤٤ مليار جنيه، مقابل ٤,٩٦ مليار خلال العام المالي السابق له.

يشار إلى أن الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع المعدلة، سجلت صافي ربح بلغ ٤,٠٨ مليار جنيه منذ بداية يوليو حتى نهاية مارس ٢٠٢٤، مقابل أرباح بلغت ٣,١٩٢ مليار جنيه خلال الفترة نفسها من العام المالي الماضي.

وارتفعت إيرادات الشركة خلال التسعة أشهر الأولى من العام الجاري إلى ٤,١٨ مليار جنيه، مقابل ٣,٣٩٨ مليار جنيه خلال الفترة نفسها من العام المالي الماضي.

وكانت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة، قد حققت خلال النصف الأول من العام الجاري معدل تداول بلغ ٥٥ ألف حاوية مكافئة، وذلك وفقا لبيانات الشركة.

وأشارت البيانات، إلى أن هذا المعدل يعد زيادة غير مسبوقه، إذا تمت مقارنته بما تم تحقيقه خلال العام المالي الماضي ٢٠٢٢ - ٢٠٢٤ كاملا، حيث كانت المعدلات قد وصلت الى ٨٣١ ألف حاوية.

وأرجعت الشركة، هذه الزيادة إلى مشروعات التطوير التي قامت بها الشركة خلال الفترة الأخيرة، ونتج عنها زيادة في أعداد الخطوط المترددة على المحطة، حيث تعاقدت الشركة مع عددا من العملاء الجدد بالإضافة الى زيادة بعض الخدمات التي كانت موجودة بالفعل، وذلك رغم حدة المنافسة بين محطات الحاويات العاملة بالميناء، مع شركة هاتشسون الصينية من ناحية، بالإضافة الى محطة تحيا مصر والتي تديرها مجموعة cma-cgm الفرنسية من ناحية أخرى.

وكانت من أهم التعاقدات التي أبرمتها الشركة مؤخرا، توقيع عقد مع خط ميسينا لاين عبر شركة أوشن اكسبريس " وكيل الخط في مصر "، والذي يتوقع أن يعمل على زيادة معدلات التداول بالشركة من ٨٠٠ - ١٠٠٠ حاوية شهريا.

كما تعاقدت الشركة مع توكيل رويال تريدر والذي قام بتدشين خدمة جديدة للخط الملاحي NEW NEW SHIPPING تربط بين الموانئ المصرية وروسيا والصين، وتقوم تلك الخدمة بربط موانئ روسيا بالدخيلة ودمياط ثم إلى الموانئ الصينية، وذلك لنقل الحاويات الجافة والمبردة.

وتوزعت معدلات التداول بمحطة الإسكندرية لتداول الحاويات خلال العام الجاري، بين شهر يناير لتصل الى ٧٤,٩ ألف حاوية، كما حققت خلال فبراير الماضي معدل وصل الى ٨٧,٤ ألف حاوية، بينما حقق شهر مارس نحو ٩٨,٢ ألف حاوية.

الجمارك تصدر تعليمات بالإجراءات الخاصة بأنشطة تموين السفن

كما يقصد بعبارة المؤن لبيعها، أنها سلع يتم بيعها إلى ركاب وطاقم السفن أو الطائرات عند الوصول مما تكون موجودة على متنها عن وصولها أو تؤخذ إليها أثناء وقوف السفن أو الطائرات في المنطقة الجمركية.

كما يتم امداد أو صرف مؤن (تموينات السفن) لاستهلاكها على متن سفن أعالي البحار أثناء الوقوف والمغادرة وتطبق عليها الإعفاءات من الرسوم والضرائب .. ما يلي :

أن تكون مؤناً بكميات تراها الجمارك معقولة أخذاً في الاعتبار عدد الركاب والطاقم وفترة رحلتها أو طيرانها وأي كمية موجودة مسبقاً على متنها من تلك المؤن.

أو مؤناً استهلاكية لازمة لتشغيلها وصيانتها، بكميات تعتبر معقولة للتشغيل والصيانة أثناء رحلتها أو طيرانها مع الأخذ في الاعتبار أيضاً أي كمية موجودة مسبقاً على متنها من تلك المؤن.

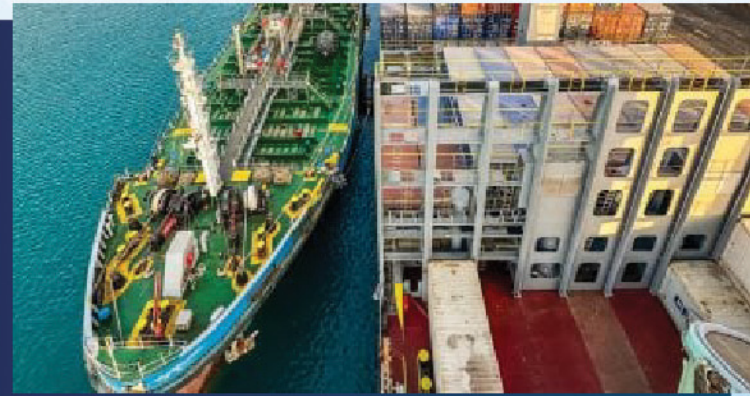
كما براعى التأكيد على وجود خانة خاصة بطلبات الارسال لتوضيح مشمول الطلب " تموينات باخرة او قطع غيار باخرة".

ونص المنشور على أن يتم مراعاة اتباع الإجراءات الجمركية في عدد من الحالات وتشمل إجراءات تموين السفن والطائرات المصرية واللجنبة ببضائع مصرية.

وتنص الاجراءات في هذه الحالة، أن يتقدم مالك الباخرة، أو التوكيل الملاحي أو أصحاب الشأن المرخص لهما بالقيام بتموين السفن) إلى ادارة تموين السفن بطلب من أصل وصورة موقعا ومختوما مشتملا على بيان بالأصناف المراد تموين الباخرة به، وموضا به اسم الباخرة ومكان وتاريخ تراكيبها وتوكيلها الملاحي ومكان عملها وتاريخ المغادرة، واسم الميناء القادم، وبيان بمنافست الطاقم والركاب، وكميات المؤن ومواد الوقود الواردة على متن الباخرة او الطائرة (وموضا به ما اذا كانت الباخرة تعمل بأعالي البحار وليست من السفن الحربية ام لا، وأنها لازمة للرحلة الخارجية، مرفقا به موافقة الوكيل الملاحي على التموين.

كما يتم يتم المراجعة المستندية والتأكد من صلاحية الترخيص، ويتم قيد الطلبات بإدارة تموين السفن برقم مسلسل في سجل خاص بطلبات تموين السفن.

كما يتم معاينة ومطابقة الأصناف على الكشف المرفق وفي حال المطابقة والمراجعة والتأكد من مناسبة الكميات للطاقم يتم التأشير لباب الدخول بالموافقة على دخول الأصناف على أصل الطلب ويتم التأشير عليه من باب الدخول وترسل صعبة مندوب جمرك الى السفينة أو الطائرة.



أصدرت مصلحة الجمارك تعليمات جديدة بخصوص نشاط تموين السفن بالموانئ المصرية، والمطارات الجوية، وذلك عبر منشور اجراءات رقم ٨ لسنة ٢٠٢٤ والذي صدر عن الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية.

وحسب المنشور فإن تلك التعليمات تأتي في إطار الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو)، وقانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ ، وكذا اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٤٣ لسنة ٢٠٢١ .

كما تأتي في ضوء ما نص عليه قانون الاستيراد والتصدير رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ ولائحته التنفيذية رقم ٧٧ لسنة ٢٠٠٥ وتعديلاتهما، وقرار وزير النقل رقم ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦ وتعديلاته ، بشأن اصدار لائحة تنظيم مزاولة الأنشطة والاعمال المرتبطة بالنقل البحري ومقابلات الانتفاع بها، وكتاب رئيس إدارة مركزية لشئون مكتب رئيس المصلحة.

وأوضحت مصلحة الجمارك أن المنشور يأتي بهدف توحيد وتنظيم للإجراءات الجمركية للعمل بنظام تموين السفن واحكاما للرقابة الجمركية.

ونص المنشور على أحكام عامة والتي تضمنت بأنه يقصد بالمعاملة الجمركية للمؤن " أنها جميع التسهيلات الممنوحة للمؤن وجميع الإجراءات الجمركية المطبقة عليها، والمؤن اما للاستيلاك او للبيع.

كما يقصد بعبارة المؤن لاستهلاكها، أنها سلع معدة لاستهلاكها من قبل الركاب والطاقم على متن السفن أو الطائرات أو القطارات وأن كانت تباع أم لا، كما أنها عبارة عن سلع لازمة للتشغيل وصيانة السفن أو الطائرات أو القطارات بما فيها الوقود والشحوم ولكن باستثناء قطع الغيار والتجهيزات.

وبعد التسليم إلى الباخرة يوقع طلب الإرسال من الربان ويختم بخاتم الباخرة بما يفيد الاستلام ثم يعاد طلبات الإرسال إلى إدارة تموين السفن لتسديد القيودات ويرسل إلى المنافستو المركزي لاتخاذ شؤونه وإعادة كعب طلب الإرسال إلى جمرك الإرسال لتسديد فيوداته.

أما بالنسبة لطلبات الإرسال الواردة للسفن التي تعمل بالمياه الإقليمية، فيتم اتباع نفس الإجراءات السابقة مع تخزين مشمول طلبات الإرسال بأحد المخازن المرخصة جمركياً لحين إنهاء الإجراءات الجمركية عليها برسم الوارد النهائي حيث لا تتوافر فيها شروط الإعفاء الواردة بقانون الجمارك ولائحته التنفيذية حيث سيتم تركيبها أو استهلاكها لسفن تعمل داخل البلاد وليست لاستخدامها أثناء رحلاتها الخارجية).

وبالنسبة لطلبات الإرسال المرسلة الى مخازن تموين السفن، او مخازن الترانزيت المرخص لها بتموين السفن فتتبع نفس الإجراءات المنوه عنها عليه ويسمح بدخول مشمول طلبات الإرسال المرسلة الى مخازن تموين السفن.

كما تقوم إدارة تموين السفن بإمسك دفاتر موازية والتي يسجل بها الكميات الواردة والمنصرفة، وتقوم إدارة تموين السفن بإجراء عملية الجرد الجزئي والكلي لمخازن الشركة.

ونص المنشور على الاجراءات الخاصة بخروج الاجهزة والمعدات للإصلاح والصيانة والعودة، حيث أنه عند استخراج رخصة اصلاح وصيانة من مجالس ادارات هيئات الموانئ فيمكن لصاحب الشأن ان يقدم خطاب ضمان دائري لمصلحة الجمارك تخضع منه مستحقات الجمارك وتضاف عندما تعاد الاصناف المفرج عنها للإصلاح، ويمكن تقديم ضمان عن كل آلة أو جهاز يراد الافراج عنه للإصلاح .

كما يخص لكل صاحب شأن دفتر أو ملف بالحاسب الآلي بإدارة تموين السفن والطائرات يوضح به بيانات صاحب الشأن والضمان المقدم، كما يتقدم صاحب الشأن بطلب لمدير ادارة تموين السفن موضحا به بيان الاصناف المراد الافراج عنها للصيانة وموعد عودتها وبيان الضمان المقدم.

كما يقوم مأمور التعريف بالمعاينة والمطابقة وتقدير الضرائب والرسوم المستحقة حيث يتم خصمها من الضمان، وفي حالة الضمان الدائري تخضع إدارة الكفالات بالضرائب والرسوم المستحقة لخصمها من الضمان وفي حالة الضمان الوحيد يرسل الى ادارة الكفالات بعد قيد بياناته في الدفتر او الملف الخاص بصاحب الشأن .

و بعد المعاينة والمطابقة وتحصيل الضمان اللازم يؤشر بمعرفة ادارة تموين السفن والطائرات على طلب صاحب الشأن بالإفراج عن الاصناف مع ختم الطلب بخاتم الادارة .

كما تتم المطابقة والصرف والقيود بدفتر حوادث الباب ببيانات الاصناف المنصرفة، و عند عودة الاصناف بعد اصلاحها يتقدم صاحب الشأن بطلب الإدارة تموين السفن او الطائرات من اصل وصورة موضحا به بيانات الاصناف المعادة .

كما يتم تسليم مشمول طلب التموين إلى الباخرة ويتم التوقيع عليه من الربان وتختتم بخاتم الباخرة بما يفيد الاستلام، كما أنه عند عودة أصل الطلب بعد تمام استلام الاصناف وصورة الطلب من باب الدخول بعد دخول البضائع يتم سداد القيودات بعد المطابقة.

وبالنسبة لإجراءات تموين السفن والطائرات المصرية والاجنبية ببضائع أجنبية، فنص المنشور على أنه بالنسبة للبضائع المخزنة بمخازن داخل الدائرة الجمركية (الموانئ الجوية والبحرية فيتقدم صاحب الشأن بطلب تموين مرفقا به بيان بالأصناف المراد تموين السفن والطائرة بها إلى اللجنة الجمركية المتواجدة بالمخزن من اصل وصوره حيث تقوم اللجنة بالمعاينة والخصم من قيودات المخزن وارسال البضائع الى وسيلة النقل صعبة مندوب جمرك بعد تحصيل العوائد المستحقة وتختم بخاتم وسيلة النقل .

كما أنه بعد استلام البضائع بالسفينة أو الطائرة وغلق المخزن بالسييل الجمركي وعودة أصل الطلب مختوم بخاتم الوسيلة الى المخزن تتولى اللجنة الجمركية بالمخزن حفظ الاصل و سداد قيوداتها و ارسال صورة من الطلب مرفقا به بيان الاصناف الى ادارة تموين السفن بالقطاع لسداد قيوداتها . ونص المنشور على أن تتم هذه الاجراءات على كافة السلع الاجنبية ومنها السجائر على ان يراعى جرد هذه الاصناف عند دخولها المخزن جردا كاملا وقيدها بالحاسب الآلي الخاص بالمخزن بمعرفة اللجنة الجمركية المتواجدة بالمخزن مع مراعاة الاجراءات الخاصة بالإيداعات العامة الجمركية.

وبالنسبة للاجراءات الجمركية الخاصة بتموين السفن والطائرات المصرية والأجنبية من خارج الدوائر الجمركية، فيتم عمل طلبات الارسال الواردة للسفن التي تعمل بأعالي البحارمن خلال عدد من الاجراءات.

وتشمل تلك الاجراءات بأن يتقدم صاحب الشأن أو مندوبه بمستندات طلب الإرسال إلى الموظف المختص حيث يتم المراجعة المستندية وتسجل يسجل طلبات الإرسال لكل جمرك على حده برقم مسلسل بداية لكل عام .

كما يتم التأشير على البوصلة لمنفذ الدخول للسماح بالدخول بعد المراجعة والمطابقة، ويقوم مأمور المنفذ المختص بالمراجعة المستندية والمطابقة على الطبيعة والتأكد من سلامة الأختام والتأشير بالدخول إلى الباخرة المتراكية على الرصيف صعبة المنسوب الوارد اسمه ببوصلة التوصيل.

مالك السفينة أو الريان أو شركة التوريدات البحرية ممثلة عن الريان محددًا به كميات ونوع العلف المراد التزويد به .

كما تقوم الإدارة المختصة بقبول طلبات تموين السفن بمراجعة المخزون الفعلي بمخازن السفينة أو الطائفة ان وجد) وإثباته وذلك للتحقق من الاحتياج الفعلي للأعلاف ومنها من تسرب أي كميات إلى خارج البلاد دون تحصيل رسم الصادر المقرر عليها، وكذا التأكد من احتياج الباخرة الفعلي للأعلاف من خلال الصعود والمعينة، وكذلك قائمة الشحن).

كما يتم التنسيق مع الجهة الرقابية المختصة (الحجر البيطري) لتحديد الكميات ونوع العلف المطلوب المعرفة الكمية المطلوبة على وجه الدقة.

كما يتم المعاينة الفعلية للباخرة قبل المغادرة للتأكد من عدم وجود أي أعلاف متبقية وفي حال وجود أعلاف يتم التوجيه إلى الإدارات المعنية والمختصة الأعمال شئونها حيال هذه الكميات، وأن تكون الكمية مطلوبة للاستهلاك على رصيف الميناء أثناء تواجدها وليس خلال الإبحار.

ونص المنشور على الاجراءات الخاصة بالمرتج من تموينات السفن، حيث أنها تنقسم الى محلية وترانزيت.

وتنص الاجراءات الخاصة بالمرتج من تموينات محلية، أنه يسمح به خلال ٢٤ ساعة من التسليم للباخرة بشرط الحصول على إفادة معتمدة بخاتم وتوقيع الريان بالأصناف المرترجة أما ما يرد بعد المدة السابقة فيجب أن يرفق مع إفادة الريان الموقعة والمختومة طلب من التوكيل الملاحي والتثبت من العينة، وأنه ليس لها مثل أجنبي وإقرار صاحب الشأن بعدم رد ضريبة المبيعات عنها.

وبخصوص المرتج من تموينات الترانزيت، فيستوفى بشأنها الشروط السابقة مع تقدم صاحب الشأن أو من ينيبه للجنة الإيداع بمخزن الترانزيت بطلب ارتجاع والتأشير من اللجنة إلى قسم التموين بتسليم أصل طلب التموين المندوب جمرك الإيداع ثم يحرر إذن دخول بعد إجراء الكشف والمطابقة وإثبات النتيجة على أصل وصورة الطلب وإذن الدخول وتسليم أصل طلب التموين وصورة إذن الدخول لقسم التموين للتسديد القيودات.

القمامة، وما كان منها ذو قيمة جمركية " كقطع خشب أو حديد أو حبال " فيتم عمل شهادة وارد نهائي بها واستيفاء الضرائب والرسوم فيها وذلك بموافقة جهات العرض بمعرفة الجمرك المختص.

وبالنسبة للإجراءات الجمركية لتنظيم أعمال البمبوتية، فنص المنشور على أنه يقصد بها أولئك المرخص لهم بممارسة بيع " السلع محلية الصنع " داخل الدوائر الجمركية، وتتم وفقا لعدد من الاجراءات.

ونصت تلك الاجراءات أنها مسك دفاتر مرقمة ومختومة لكل " بمبوتي " يثبت فيها بمعرفة إدارة تموين السفن البضائع التي يطلب إدخالها من البلاد إلى الدائرة الجمركية لعرضها للبيع.

كما يتقدم " البمبوتي بطلب لإدارة تموين السفن بالبضائع المشار إليها ويتم التأشير على الطلب للباب بالسماح بدخول البضائع متجهة إلى إدارة تموين السفن، ويتم مراجعتها بإدارة تموين السفن وتسجيلها بالدفتر الخاص " بالبمبوتي " لتضاف إلى رصيد البضائع الموجودة داخل الميناء له.

كما أنه عند تقدم " البمبوتي " بطلب الخروج بعض البضائع السابق إدخالها يتم مراجعة البضائع المذكورة ومطابقتها على المثبت بالدفتر المرقم " للبمبوتي " والتأكد من ذلك، ثم يتم التأشير للباب بالسماح بالخروج وخصمها في ذات الوقت من رصيد الدفتر المشار إليه.

كما يحق لإدارة تموين السفن التفتيش على بضائع " البمبوتي " الموجودة داخل الميناء ومطابقتها على الثابت بالدفتر المرقم الخاص بها.

وبالنسبة للإجراءات الخاصة بتموين السفن بالأعلاف، وذلك عندما تطلب الباخرة أو الوكيل الملاحي أو صاحب الشأن المرخص له بتموين الباخرة " بالأعلاف " اللازمة لإطعام الحيوانات الحية المحمولة عليها، ويتم السماح بتموين الباخرة بالأعلاف وفقا لعدة شروط.

ونص المنشور على تلك الشروط وتشمل وجوب تقديم طلب من خلال

كما يقوم مأمور التعريفية بإدارة تموين السفن بمراجعة بيانات الاصناف على القيودات بالإدارة وفي حالة المطابقة يؤشر على الاصل والطلب الاذن بالدخول .

وعند دخول الاصناف تقيد بدفتر حوادث الباب ويؤشر على الاصل والطلب بالدخول ويسلم الاصل لصاحب الشأن وترسل الصورة الى ادارة تموين السفن أو الطائرات، وبعد وصول صورة الطلب من باب الدخول وتقديم أصل الطلب من صاحب الشأن تتم المعاينة والمطابقة ويتم اتخاذ اجراءات رد الضمان أو إضافة القيمة إلى الضمان الدائري .

وبالنسبة للإجراءات الجمركية لتنظيم أعمال الأشغال البحرية، والتي تشمل أعمال نظام العنابر والدهانات والإصلاحات البسيطة للحاويات وتقديم خدمة العائمات للسفن وسحب نفايات ومخلفات السفن السائلة والجافة وصيانة المنشآت البحرية العائمة والثابتة.

ونصت إجراءات تلك الانشطة على ضرورة وجود رخصة صادرة من هيئة الميناء لصاحب الشأن بممارسة " الأشغال البحرية "، كما يتقدم المرخص له بطلب الإدارة تموين السفن بالسماح بدخول بعض المعدات اليدوية أو البويات أو المواد محلية الصنع لاستخدامها في صيانة باخرة ذاكراً بيانات الباخرة، ويراجع الطلب بمعرفة إدارة تموين السفن ويؤشر للباب بالسماح بدخولها ويتم مراجعتها بالإدارة للتأكد من مطابقتها للطلب ثم يصرح بصعودها على الباخرة.

كما أنه عند طلب المرخص له بخروج بعض المعدات اليدوية أو " بواقى " بويات أو مواد سبق دخولها يتم استدعاء طلب الدخول ومطابقة " الصنف " المراد السماح بخروجه على الثابت بطلب الدخول والتأكد من عدم استبداله بأخر أجنبي الصنع ويصرح بخروجه من الباب.

كما تخضع مخلفات السفن لتنظيم ثابت ومستقل عن تموين السفن، حيث يتم سحبها على مواعين بمعرفة (المتعهد) المرخص له ويتم كشفها بمعرفة الجمرك فما كان منها مخلفات عضوية أو غير ذات قيمة يصرح بخروجها بعد تفتيشها محملة على سيارات المحافظة المخصصة لنقل

خلال أغسطس الماضي

الموانئ المصرية تستقبل ١.٦٨ مليون طن من الحبوب



استقبلت الموانئ المصرية، خلال شهر أغسطس الماضي، ١,٦٨ مليون طن، من الحبوب بمختلف أنواعها، وفقاً لبيانات حصلت عليها "نافذة الملاحه".

وأشارت بيانات الموانئ المصرية، إلى أن كميات القمح المتسلمة، خلال الشهر الماضي، سجلت ١,٠٨ مليون طن، توزعت بواقع ٥٦ ألفاً من روسيا، و٢٥ ألفاً من رومانيا، و١٠ ألف من أوكرانيا، والباقي من بلغاريا وتركيا وفرنسا.

وأعلنت وزارة التموين والتجارة الداخلية، أمس الأول، خطة لزيادة القدرة التخزينية من السلع إلى ٩ أشهر بدلاً من ٦، ويتم تنفيذها على مرحلتين؛ الأولى تشمل إنشاء صوامع بإجمالى سعة ١,٤ مليون طن حتى ٢٠٢٧ بتكلفة ١٩ مليار جنيه، والثانية بإضافة أخرى سعة ١,٢ مليون تنتهي في ٢٠٣٠ باستثمارات ١٥ ملياراً.

وأكدت البيانات أن الكميات المستوردة من الذرة بلغت ٦٠ ألف طن، عبر عدة شركات؛ منها "مناسك" للاستيراد والتصدير بواقع ١٤٦ ألف طن، و"كايرو ثرى إيه" ١١٣ ألفاً، و"ميدسوفتس" ١١٢ ألفاً.

واشترت هيئة السلع التموينية، خلال يوليو الماضي، نحو ٧٧ ألف طن قمح، وصلت من خلال ٥ شركات، بقيمة ١٨٥ مليون دولار.

واستوردت السوق المحلية (جهات حكومية وشركات قطاع خاص) ٤,٥ مليون طن ذرة، منذ بداية العام حتى نهاية أغسطس الماضى.

واحتلت أوكرانيا المرتبة الأولى في حجم الواردات بواقع ٢,٣ مليون طن بنسبة ٥١,٩٪، بينما جاءت البرازيل في المركز الثانى بنحو ١,٢ مليون بـ ٢٨,٥٪، والأرجنتين ثالثاً بحوالى ٧٩٥ ألفاً بـ ١٧,٦٪.

ميناء الإسكندرية تستهدف الوصول لمعدلات الشحن العالمية

ونص المنشور، على ضرورة عدم السماح من قبل شركات الشحن والتفريغ، بتشغيل المعدات التي لم يتم تجديدها بعد انتهاء الجدول الزمني الذي تضعه الهيئة، ويتم تقديمه للهيئة لقراره.

كما طالبت هيئة ميناء الاسكندرية بضرورة سرعة التخلص من الرواكد والمعدات المتهاكة وخروجها من الميناء، وذلك ضمن تعليمات مجلس الوزراء للتخلص من الرواكد بهيئات الموانئ البحرية.

وأشارت هيئة ميناء الاسكندرية، أن هذا المنشور يستهدف الوصول الى المعدلات العالمية في أنشطة الشحن والتفريغ وذلك على مراحل تصل في نهايتها الى خمس سنوات.

وأوضحت، أنه كانت هناك العديد من المبادرات من قبل قطاع النقل البحري وهيئات الموانئ للوصول الى المعدلات العالمية، إلا أن الأزمات المتلاحقة بالنشاط الاقتصادي وسلاسل الامداد والسوق الملاحي العالمي حالت دون ذلك.

ولفتت، إلى أن المعدلات العالمية تتراوح فى الصب الجاف من ١٥ - ٢٥ ألف طن يومياً، بينما لا تزيد فى السوق المصرية، خاصة ميناء الدخيلة، الذى يعد الأعلى بين الموانئ المصرية إلى ١١ ألف طن يومياً.

وأشار مسئولى هيئة الميناء، أن هيئة الميناء وضعت خطة يمكن من خلالها القضاء على انتظارات السفن خاصة التي تقوم بنقل الصب الجاف النظيف، موضحاً أنه صدر تعليمات خلال السنوات السابقة بوضع فترة سماح لتراكي السفينة على الرصيف وفقاً للمعدلات المعمول بها، وفي حالة زيادة الفترة التي تقوم السفينة بانتظارها " تراكيبها " على الرصيف تقوم بسداد مقابل استخدام الرصيف بواقع ١٢ دولاراً لكل متر طولى من السفينة يومياً، مع مراعاة عدم تحصيل هذا المقابل فى حال وجود أسباب قاهرة تقدرها سلطات الميناء.



تستهدف هيئة ميناء الإسكندرية، تطوير كافة المعدات الخاصة بنشاط الشحن والتفريغ خلال خمس سنوات.

ووفقاً لمنشور رسمي صادر عن هيئة الميناء، وتم توجيهه إلى شركات الشحن والتفريغ من قبل اللواء بحري هشام صفوت نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة العام لميناء الإسكندرية، أشار إلى ضرورة قيام شركات الشحن والتفريغ بعمل جدول زمني باحلال وتجديد المعدات المملوكة للشركات خلال الخمس السنوات المقبلة بما يتم.

دعماً للأسطول البحري.. مجلس الوزراء يُصدر تعديلات بقوانين تسجيل وسلامة السفن والتجارة البحرية



لسلامة الملاحة البحرية" في الحالات المتقدمة بشطب تسجيل السفينة من سجل السفن.

كما نصت التعديلات على أن يُعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة أشهر وغرامة لا تقل عن مائة ألف جنيه، ولا تزيد على مليون جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يسير تحت العلم المصري سفينة غير مسجلة، ويجوز الحكم بمصادرة السفينة.

كما يُعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف جنيه، ولا تزيد على خمسمائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من سير سفينة بناءً على شهادة بطل مفعولها.

ومع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد، منصوص عليها في قانون العقوبات أو في أي قانون آخر، يُعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة كل مالك أو مستقل أو مَجْهَز أو رُبان أخفى أو شوّه أو طمس أو محا أي بيان من البيانات المنصوص عليها في المادة (٨) من هذا القانون "القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية" إلا إذا كان ذلك بقصد التخلص من الوقوع في أسر العدو.

ونص مشروع القانون أيضا على تعديلات في شأن العقوبات لكل من أهمل في صيانة البيانات المنصوص عليها في المادة (٨) من هذا القانون "القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية"، وكل من حاز شهادة تسجيل سفينة وامتنع عن تسليمها لصاحب الحق في استعمالها.

وافق مجلس الوزراء على عدد من مشروعات القوانين الخاصة بتعديل بعض أحكام قوانين النقل البحري، والتي تشمل قانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية، والقانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٨٠ في شأن رسوم التفتيش البحري، والقانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ في شأن سلامة السفن، وقانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

وجاء في القرار أن هذه التعديلات تأتي في إطار جهود الدولة لتنشيط ونمو مختلف الأنشطة الخاصة بالاقتصاد المصري، تحقيقاً للأهداف المرجوة، وتنفيذاً لتوجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي، بالعمل على تحويل مصر إلى مركز عالمي للتجارة واللوجستيات، وتعظيم دور قطاع النقل البحري، وزيادة طاقة وحجم الأسطول التجاري البحري المصري.

ونصت التعديلات التي شملها مشروع القانون المقترح بتعديل بعض أحكام القانون ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية، على أنه إذا غرقت السفينة أو احترقت أو كُسرت أو استولى عليها العدو أو هُلكت، وجب على المالك أو المُستغَل أو المُجَهَّز أو الرُبان إبلاغ "الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية" أو "مكتب التسجيل" في الحال وإعادة شهادة التسجيل إليه إذا كان ذلك ممكناً.

ونص على أنه في حالة إذا انتقلت ملكية السفينة لأجنبي، وجب إبلاغ مكتب التسجيل بذلك وإعادة شهادة التسجيل إليه، فإذا حدث هذا الانتقال في الخارج سُلِّمت شهادة التسجيل لأقرب قنصلية مصرية، وأن تقوم "الهيئة المصرية

ونص بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية على إضافة مادتين جديدتين برقمي (٦) مكرراً و(٦) مكرراً ١، حيث نصت المادة رقم " ٦ مكرراً" على أنه "على مُستأجر السفينة الأجنبية غير المُجَهَّزة ومُستأجر السفينة تمويلياً، بحسب الأحوال، ويرغب في تسجيلها في أحد الموانئ لرفع العلم المصري عليها طول فترة الإيجار أن يُقدم طلباً بذلك إلى "الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية".

وذلك مشتملاً على: اسم السفينة الحالي وأسمائها السابقة وبيانات تسجيلها السابق، وترسانة بناء السفينة ومكان وتاريخ بنائها، واسم وعنوان وجنسية المالك لدى دولة العلم الأصلي، واسم الرُبان ورقم شهادته، وتُصدر الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، عقب استيفاء الاشتراطات المطلوبة شهادة تسجيل للسفينة سارية المفعول طوال فترة الإيجار، وعلى مُستأجر السفينة الطالب تجديد تسجيلها لدى "الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية" أن يتقدم بطلبه قبل انتهاء سريان مفعول شهادة التسجيل لمدة شهر على الأقل، بذات البيانات والشروط الواردة بهذه المادة على أن يُرفق به عقد إيجار جديد، وإلا شطب تسجيلها بانتهاء فترة الإيجار.

فيما نصّت المادة "٦ مكرراً ١" على أنه يجب على مالك السفينة المصرية غير المُجَهَّزة الذي يرغب في تأجيرها، وتعليق تسجيلها تحت العلم المصري بغرض تسجيلها تحت علم أجنبي أن يُقدم طلباً بذلك إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية يشمل على:

اسم وعنوان وجنسية المستأجر، وبيانات شركة الإدارة المُعينة للسفينة خلال فترة إيجارها وفقاً لمتطلبات المدونة



ونصت التعديلات أيضا على أنه إذا كانت السفينة أو الوحدة البحرية مسجلة بدولة أجنبية فيشترط لرفع العلم المصري عليها ألا يزيد عمرها على خمسة وعشرين عاما، عدا سفن الركاب فيشترط ألا يزيد عمرها على عشرين عاما، ويحتسب عمر السفينة أو الوحدة البحرية المسجلة بدولة أجنبية من تاريخ البناء الثابت بشهادة التسجيل الدائمة الصادرة لها من دولة علمها.

ويجب قبل شراء أو إيجار السفينة الأجنبية غير المجهزة، أو السفينة الأجنبية المؤجرة تمويليا، أو الوحدة البحرية بغرض تسجيلها في مصر تقديم الرسومات والمستندات الخاصة بها إلى الجهة المختصة لفحصها ومعاينتها على نفقة صاحب الشأن بأي مكان يختاره لتقدير مدى صلاحيتها للغرض المشتراة أو المؤجرة من أجله.

وأخيراً وافق مجلس الوزراء على مشروع قانون بتعديل بعض أحكام قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، وتضمنت التعديلات استبدال نص المادة رقم (٥) من القانون بالنص التالي: "مع عدم الاخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها، وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية، أو كانت السفينة غير المجهزة مؤجرة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية، وذلك طوال مدة الإيجار وعلى ألا تقل عن سنتين، أو إذا كانت السفينة غير المجهزة مؤجرة تمويليا لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية وذلك طوال مدة الإيجار".

وجاء في التعديل أنه في جميع الأحوال، إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ أو تعدد مستأجروها يشترط لاكتسابها الجنسية المصرية أن تكون أغلبية الحصص المملوكة أو المؤجرة لمصريين، ويجوز تعليق تسجيل السفينة المصرية غير المجهزة المؤجرة بغرض تسجيلها تحت علم أجنبي طوال فترة الإيجار.

الدولية لإدارة السلامة، وبيانات هيئة التصنيف الدولية التي ستتولى الإشراف على السفينة خلال فترة الإيجار، وبيانات الدولة التي ستخضع السفينة لكامل ولايتها ورقابتها، وبيانات بشأن عدم وجود رهن مُشهر بسجل السفينة بمكتب التسجيل، ما لم ينزل الدائن المُرتهن عنه في عقد الإيجار، أو يوافق على الإيجار أو يجيزه لاحقا كتابة.

وذلك فضلاً عن ضرورة اشتغال الطلب المُقدم على عدم وجود تأشير بالحجز في سجل السفينة بمكتب التسجيل، وفي جميع الأحوال يُرفق بهذا الطلب جميع المستندات والوثائق وبوجه خاص سند الإيجار لمدة لا تقل عن سنتين.

كما تنص على أنه "على مالك السفينة طالب تجديد تعليق تسجيل السفينة تحت العلم المصري أن يتقدم للهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية قبل انتهاء سريان مفعول شهادة تعليق التسجيل، بمدة شهر على الأقل بذات البيانات والشروط الواردة بهذه المادة، وتصدر الهيئة المذكورة شهادة بذلك".

وفيما يتعلق بمشروع القانون الخاص بتعديل بعض أحكام القانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٨٠ في شأن رسوم التفتيش البحري، حددت التعديلات فئات الرسوم التي تُحصلها الإدارة المركزية لرقابة دولة العلم بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية مقابل أداء الخدمات المختلفة، بأي وسيلة من وسائل الدفع غير النقدي المُقررة بقانون تنظيم استخدام وسائل الدفع غير النقدي الصادر بالقانون رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩.

ومن بين الخدمات المشار إليها، خدمات تسجيل سفينة أو وحدة بحرية لأول مرة تحت العلم المصري، وإعادة التسجيل أو تعديل الملكية أو الحمولة أو الآلات المُسيّرة، وتسجيل السفينة الأجنبية غير المجهزة والمستأجرة لأول مرة تحت العلم المصري، أو إجراء تسجيل السفينة الأجنبية غير المجهزة والمستأجرة تمويليا لأول مرة تحت العلم المصري، أو إعادة إجراء تسجيل السفينة غير المجهزة المستأجرة أو سفينة أجنبية مستأجرة تمويليا عقب إتمام إجراءات شطبها، وغير ذلك من الخدمات.

وعن مشروع القانون الخاص بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ في شأن سلامة السفن، فقد تضمنت التعديلات النص على أنه يشترط لرفع العلم المصري على أية سفينة أو وحدة بحرية حديثة الإنشاء أن تعتمد رسوماتها ومواصفاتها من الجهة المختصة، وأن يتم بناؤها تحت إشرافها أو إشراف من تعهد إليه بذلك.

ميناء دمياط يؤكد مزاياه التنافسية ويستقبل أكبر غاطس لسفينة حاويات منذ افتتاحه

الحاويات، واستمراراً لنجاح هيئة ميناء دمياط في جذب خدمات جديدة ومتميزة من الخطوط الملاحية العالمية.

كان ميناء دمياط قد شهد معدلات تداول للبضائع خلال يوليو الماضي، بلغت ٤,١٧ ملايين طن، مقارنة بنحو ٣,٥٥ مليون طن، بزيادة قدرها ١٧,٤٪.

وحسب تقرير لهيئة الميناء، فقد توزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى ٤.٦ ألف طن، مقارنة بنحو ٤.٤ ألف طن، بزيادة قدرها ١٪، أما البضائع الصب الجاف فقد بلغت ٢ مليون طن، مقارنة بنحو ١,٥ مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضي، بنسبة زيادة ٣٨,٨٪.



نجح ميناء دمياط في استقبال سفينة الحاويات (SALAHUDDIN) التابعة للخط الملاحي (Hapag - Lloyd) والتي ترفع علم ليبيريا ويبلغ طولها ٣٦٨ مترا ويعرض ٥١ مترا قادمة من سنغافورة بحمولة كلية ١٥٣١٤٨ طنا ويصل غاطسها إلى ١٦,١ م وهو أكبر غاطس لسفينة حاويات تترتاد الميناء منذ افتتاحه.

ومن المنتظر أن تقوم بتداول عدد ١٩٥٦ حاوية على أرصفة شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع.

ومن جانبه أوضح اللواء بحرى أ.ح طارق عدلي عبدالله رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط، أن نجاح الميناء في استقبال السفن ذات الأعماق الكبيرة باختلاف أنواعها وأحجامها يأتي نتاجاً لخطة التطوير والتحديث الجارية حالياً خاصة المشروع الجاري لتعميق المجرى الملاحي وحوض الدوران للوصول إلى ١٨ م ، إلى جانب خبرة مرشدي الهيئة وجاهزية اسطول وحدات الخدمات البحرية وحرفية طواقمها كذلك المزايا التنافسية و المعدلات المعيارية للشحن والتفريغ والتي تتميز بها ميناء دمياط بين الموانئ المصرية بالتزامن مع جهود شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع لتطوير وتعميق أرصفة محطة الحاويات.

وأشار إلى أن هذا يأتي في إطار توجيهات الفريق مهندس امل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الصناعة والنقل باستمرار جاهزية ميناء دمياط لاستقبال أحدث أجيال سفن



ESL



PAN MARINE SHIPPING SERVICES

AS AGENT FOR
EMIRATES SHIPPING LINE

DIRECT SERVICE

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

TRANSSHIPMENT

INDIA - MIDDLE EAST - EAST AFRICA - FAR EAST

Alexandria Head Office

Marhaba Tower, Fouad 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

تجديد الثقة في وليد جمال الدين رئيساً للهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس لمدة عام



أصدر الرئيس عبد الفتاح السيسي، القرار الجمهوري رقم ٣٢٦ لسنة ٢٠٢٤، بتجديد تعيين وليد محمد سامي محمد جمال الدين رئيساً للهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس بدرجة وزير وذلك لمدة عام، اعتباراً من ١٢ أغسطس ٢٠٢٤.

يذكر أن وليد جمال الدين كان يشغل منصب المدير التنفيذي للهيئة الاقتصادية لقناة السويس من يناير ٢٠٢٠ ثم نائباً لرئيس الهيئة لشئون الاستثمار والترويج بقرار جمهوري صدر في مايو ٢٠٢٢، فيما صدر قرار الرئيس عبد الفتاح السيسي بتعيينه رئيساً للهيئة في الثاني عشر من أغسطس ٢٠٢٢.

خط MSC ي دشّن خدمة جديدة لربط التجارة في آسيا والشرق الأوسط



أعلنت مجموعة msc صاحبة أكبر خط ملاحى في العالم عن تدشين خدمة جديدة مستقلة، تحت مسمى Clanga، موضحة أن الخدمة تأتي كجزء من التزامها المستمر بتوفير شبكة موسعة من الاتصال المباشر بين المنافذ للتخفيف من تحديات ازدحام الموانئ في الشرق الأوسط وتأثيرات أزمة باب المندب.

ستوفر هذه الخدمة الجديدة أوقات عبور تنافسية للبضائع من آسيا والشرق الأوسط وستعزز الاتصال التجاري بين الصين وسنغافورة والمملكة العربية السعودية عبر خدمة ميناء الدمام. علاوة على ذلك، ستقدم الخدمة الجديدة "كلانجا" خدمة فريدة وتنافسية للصادرات السعودية إلى الشرق الأقصى من خلال اتصالها المباشر في شنغهاي من الدمام.

سيكون التناوب على النحو التالي:

شنغهاي - نينغبو - شيكو - سنغافورة - الدمام - شنغهاي، بالإضافة إلى ذلك، لتحسين شبكة msc، سيتم تعديل تناوب خدمة New Falcon في الأسبوع ٣٤. وعلى هذا النحو، سنحذف خدمة الدمام ويم إضافة مكاملة في نانشا.

سيؤدي ذلك إلى الدوران التالي:

تيانجين شينغانغ - بوسان - تشينغداو - شنغهاي - نينغبو - شيامن - نانشا - شيكو - سنغافورة - جبل علي - أبو ظبي - حمد - أم قصر - أبو ظبي - تيانجين شينغانغ.

كما أعلنت شركة msc عن تحسينات لخدماتها التجارية بين آسيا وشمال أوروبا، والتي من المقرر أن تبدأ اعتباراً من الأسبوع ٣٢.

وتم تصميم الشبكة المحدثة لتحسين خدماتها، وتقديم موانئ جديدة، والتكيف مع التحديات المستمرة لازدحام الموانئ في أوروبا، مع الاستمرار في تقديم أوقات عبور تنافسية للشحنات بين آسيا وشمال أوروبا.

وتشمل الخدمات تناوبات معدلة لخدمات Griffin و Lion و Britannia و Condorg، لتكون الرحلة الأولى MSC VANDYA ٤٣٢ من شنغهاي في ٥ أغسطس ٢٠٢٤.

شنغهاي - نينغبو - شيامن - يانتيان (جديد) - تانجونج بيليباس - فيليكستو - روتردام - طنجة المتوسط - هونج كونج - شنغهاي.

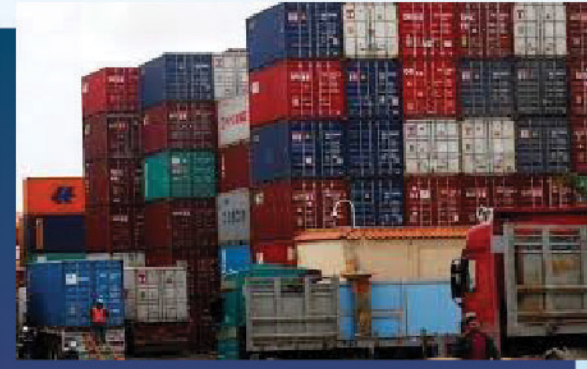
توقعات باستمرار التقلبات في أسواق شحن الحاويات حتى ٢٠٢٥

وبالتطلع إلى عام ٢٠٢٥، قال جنسن إنه إذا ظلت الاضطرابات تؤثر على الممرات الملاحية وتجنبت سلاسل التوريد العالمية المزيد من الصدمات، فمن المتوقع أن تنخفض أسعار العقود والسعر الفوري.

كما توقع الارتفاع المعتاد في الأسعار التي تسبق السنة الصينية الجديدة في الربع الأول من العام المقبل، لكنه توقع ألا تصل معدلات ذروة موسم الربع الثالث إلى المستويات الحالية بسبب استمرار عمليات التسليم القياسية للسفن الجديدة على مدى الأشهر الـ ١٢ المقبلة.

وقال: "من الآن وحتى موسم الذروة ٢٠٢٥، سيظل لدينا الكثير من السفن الإضافية التي يتم تسليمها لذا، فإن التوقعات الأساسية التي يجب أن تكون لدى شركات الشحن هي أننا نخرج من أسوأ ما في الأمر وبإستثناء أي كوارث، فإن المعدلات سوف تنحسر وتنخفض".

وأضاف جينسيد: "بالطبع سوف ترتفع مرة أخرى في العام المقبل في موسم الذروة، ولكن ليس إلى أعلى المستويات التي شهدناها في صيف ٢٠٢٤، لكنها أيضًا لن تنهار مرة أخرى إلى المستويات المنخفضة للغاية التي رأيناها" قرب نهاية عام ٢٠٢٣.



أكد لارس جنسن لشركة Vespucci Maritime، المتخصصة في أبحاث الشحن البحري، أنه يجب أن تتوقع شركات الشحن تقلبات مستمرة في أسواق شحن الحاويات حتى عام ٢٠٢٥، حتى مع استئناف العمليات عبر الممرات الملاحية التقليدية، مشيرًا إلى أن التخفيف الفوري من الاضطرابات وارتفاع أسعار الشحن ليس مضمونًا حتى الآن.

وأوضح في تقرير صادر عن الشركة مؤخرًا، أنه إذا استمرت الأزمة في البحر الأحمر واستمر تحويل جزء كبير من أسطول الحاويات العالمي حول الجنوب الأفريقي، فإن قدرة الشحن العالمية ستظل محدودة وعرضة لمزيد من الاضطرابات.

وأشار جنسن أيضًا إلى أنه حتى لو تحسن الوضع في الشرق الأوسط بشكل غير متوقع وتوقفت هجمات الحوثيين على التجارة العالمية، فإن الأمر سيستغرق وقتًا طويلًا حتى تتكيف شبكات الخطوط الملاحية المنتظمة.

وأشار إلى أن أزمة البحر الأحمر الممتدة من المرجح أن تؤدي إلى استمرار ارتفاع أسعار الشحن "والتقلبات الشديدة".

وأوضح جنسن: "أول شيء سيحدث عند إعادة العمل بمنطقة باب المندب، هو أننا سنرى الكثير من السفن تسلك الطريق المختصر إلى أوروبا، متجاوزة السفن التي تدور حول أفريقيا، متوقعًا ازدحام هائل في الموانئ في أوروبا، مما سيؤثر بعد ذلك على جميع الخدمات الأخرى القادمة إلى أوروبا من أفريقيا، ومن أمريكا اللاتينية وأمريكا الشمالية، فقط عندما نعمل من خلال ازدحام الموانئ ستنخفض أسعار السوق بسرعة نسبية."

وكشف التقرير، أنه في حالة صدور قرار يسمح للسفن باستئناف العبور عبر الممرات الملاحية التقليدية، رغم أن ذلك من شأنه أن يخلق سعة فائضة كبيرة، إلا أنه قد لا يؤدي على الفور إلى انخفاض كبير في أسعار الشحن.



Finmar Shipping Co. (S.A.E)

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

www.finmarshipping.com.eg

الوزير: عبور أول قطار لنقل حاويات الترانزيت من ميناء الدخيلة إلى شرق بورسعيد



ولفت إلى أن الممر اللوجيستي العريش/ طابا الممر التنموي الجديد سيسهم في تحقيق التنمية الشاملة بسيناء وله عوائد اقتصادية عديدة، وسيخدم أهالي شمال ووسط وجنوب سيناء، وأن هذا المشروع هو جزء من خطة الدولة المصرية لتنمية سيناء في كل المجالات.

بالإضافة إلى أن إعادة تشغيل هذا الخط سيخدم منظومة نقل البضائع، وسيخدم التجمعات السكنية والصناعية والتعدينية بسيناء عن طريق ربط المصانع بوصلات سكك حديدية ثم التصدير عبر ميناء العريش وطابا إلى الخارج، حيث يرتبط هذا الخط مع شبكة السكك الحديدية بأبناء الجمهورية ليحقق الخط نقلة نوعية على طريق تحقيق الأهداف التنموية على أرض الفيروز.

جدير بالذكر أنه تم الانتهاء أيضًا، ضمن مشروع خط الفردان بئر العبد، من تطوير وازدواج كوبري الفردان المعدني القديم بطول ٦٤٠ مترًا، وإنشاء كوبري معدني جديد مزدوج أعلى قناة السويس الجديدة بطول مماثل، ويتكون كل كوبري من عدد ٢ باكية، وكل باكية ٣٢٠ مترًا، ويربط بين الكوبريين خط سكك حديدية مزدوج في الجزيرة الفاصلة بين قناة السويس القديمة والجديدة.

تجدر الإشارة إلى أن التعاون مع تحالف "الغرابلي - ثري إيه إنترناشونال" الذي يقوم بإدارة وتشغيل قطاع نقل البضائع بالسكك الحديدية، يأتي في إطار اهتمام الدولة بتعزيز دور القطاع الخاص في الأنشطة الاقتصادية المختلفة، ومن ضمنها النقل.

وكذا في ضوء خطة وزارة النقل، ممثلة في الهيئة القومية لسكك حديد مصر، لتطوير أصول وخدمات مرفق السكة الحديد بغرض رفع كفاءتها وتعظيم إيراداتها، وكذا في ضوء اهتمام الوزارة بتعظيم دور نقل البضائع باستخدام شبكة خطوط السكك الحديدية؛ لما له من آثار إيجابية على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والبيئي للدولة.

أعلن الفريق مهندس كامل الوزير، نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية ووزير الصناعة والنقل، عبور أول قطار لنقل حاويات الترانزيت مكون من ٢٥ حاوية (٤٠ قدمًا) من ساحة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بميناء الدخيلة إلى ميناء شرق بورسعيد، عبر المحطة التبادلية بالكلم ٨ (محطة لتبادل البضائع بين قطارات السكة الحديد والشاحنات) بوصلة بالوظة/ شرق بورسعيد والمتفرعة من خط الفردان/ بئر العبد، والذي تم الانتهاء من تجديد وإعادة تأهيل مساره بطول ١٠٠ كم وتجهيز واستعادة كفاءة محطاته كمرحلة أولى من مشروع إعادة تأهيل وتطوير وإنشاء خط سكة حديد الفردان/ شرق بورسعيد/ بئر العبد/ العريش/ طابا بطول إجمالي حوالي ٥٠٠ كم، والذي يعد أحد المكونات الرئيسية للممر اللوجيستي العريش/ طابا الممر التنموي الجديد.

يأتي ذلك تزامنًا مع الاحتفال بمرور ٩ سنوات على افتتاح قناة السويس الجديدة، وفي إطار تنفيذ توجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي بتحويل مصر إلى مركز إقليمي للنقل واللوجيستي وتجارة الترانزيت، وقيام وزارة النقل بتنفيذ وإنشاء ٧ ممرات لوجستية دولية تنموية متكاملة لربط مناطق الإنتاج (الصناعي - الزراعي - التعدين - الخدمي) بالموانئ البحرية بوسائل نقل سريعة وآمنة مرورًا بالموانئ الجافة والمناطق اللوجستية المتكاملة، وفي ضوء تفعيل منظومة نقل البضائع من ميناء شرق بورسعيد إلى كل أنحاء الجمهورية عبر خطوط شبكة السكك الحديدية.

وأضاف نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية أن إعادة تشغيل هذا الخط حاليًا للبضائع وخلال الفترة المقبلة للركاب تعد إضافة قوية لوسائل النقل والمواصلات في ربوع سيناء الحبيبة.

ميرسك:

تجارة الحاويات العالمية قد تنمو ٦% خلال العام الحالي

وتتوقع ميرسك نمو تجارة الحاويات في العالم خلال العام الحالي بما بين ٤ و ٦٪ في حين كانت التقديرات السابقة تتراوح بين ٢,٥ و ٤,٥٪، كما تتوقع وصول تدفقاتها النقدية الحرة خلال العام إلى ملياري دولار على الأقل، وليس مليار دولار، وفقاً للتوقعات السابقة.

جاءت توقعات ميرسك مؤخراً في الوقت الذي رفعت فيه الشركة توقعاتها لنتائج العام الحالي للمرة الثالثة خلال ٣ أشهر مع استمرار ارتفاع أسعار الشحن.

في الوقت نفسه تأثرت صناعة النقل البحري العالمية بشكل سلبي بسبب الصراعات التي تجبر السفن على تجنب المرور من مضيق باب المندب وقناة السويس والدوران حول قارة إفريقيا في طريق أطول كثيراً من طريق البحر الأحمر وقناة السويس.

تتوقع الشركة الدنماركية وصول أرباح التشغيل قبل حساب الضرائب والفوائد والإهلاك وخدمة الدين إلى ما بين ٩ و ١١ مليار دولار خلال العام الحالي، في حين كانت التقديرات السابقة تتراوح بين ٧ و ٩ مليارات دولار، وكان المحللون يتوقعون أرباحاً بقيمة ٨,٧٦ مليار دولار خلال العام الحالي، وفقاً لوكالة الأنباء الألمانية.



توقعت شركة النقل البحري العملاقة ميرسك استمرار اضطرابات حركة التجارة العالمية بسبب التوترات في منطقة البحر الأحمر لفترة أطول مما كان متوقعاً مع استبعاد استقرار الوضع خلال العام الحالي، بحسب وكالة رويترز.

فرض عقوبات على السفن البحرية أول يناير

وتنص اللائحة على أنه يجب أن ينخفض المتوسط السنوي لكثافة الكربون بنسبة ٢٪ في عام ٢٠٢٥، وبنسبة ٦٪ في عام ٢٠٣٠، ثم على مدى فترات ٥ سنوات حتى عام ٢٠٥٠، عندما تبلغ كثافة الكربون ٧٥٪ مقارنة بسنة الأساس ٢٠٢٠.

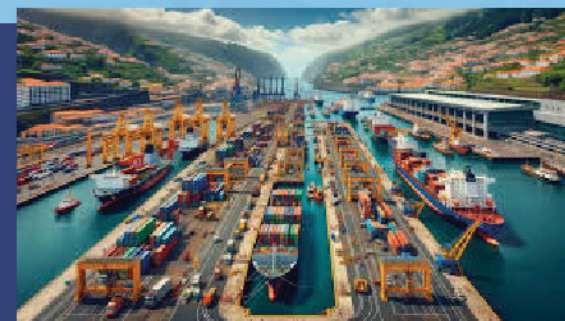
كما تنص اللائحة على أنه تقع مسؤولية الامتثال على عاتق شركة الشحن، كما تحدد العقوبات المنسقة لعدم الالتزام بالمتطلبات المتعلقة بمحتوى كثافة الكربون والتوصيل بالكهرباء البرية.

وتوقع التقرير، أن يتحمل قطاع الحاويات العبء الأكبر من تكاليف غرامات اللائحة الجديدة، FuelEU، وهو ما يمثل ٢٩٪ من إجمالي العقوبات، يليه سفن الرورو RoPax بنسبة ١٤٪ مع ناقلات السيارات وناقلات النفط بواقع ١٣٪.

وتوقع التقرير، أن يتعرض عدد من السفن في قطاعي الركاب و RoPax لعقوبات تتراوح بين ١,٨ مليون يورو و ٢,٥ مليون يورو سنوياً، والتزامات الدفع لبعض سفن الحاويات التي تقترب من ١ مليون يورو.

وارجع التقرير تلك الغرامات ارتفاع استهلاك الطاقة، وتتوقف العقوبة على حجم السفينة وحجم الطاقة المستهلكة، كما ستنشأ تلك العقوبات بسبب العجز في الامتثال للسفن التي تستخدم الوقود التقليدي.

كما توقع التقرير، أن يصل فائض الامتثال المقدر وفقاً لللائحة FuelEU للشحن اعتباراً من عام ٢٠٢٥ بنحو ٦٨٠ مليون يورو، مما يشير إلى أن تجميع السفن يمكن أن يقلل العبء الإجمالي للصناعة إلى النصف تقريباً.



كشف تقرير لشركة دروري المتخصصة في الشحن البحري، عن تطبيق نظام لائحة FuelEU والخاصة بتخفيض ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن وقود السفن، خلال يناير المقبل، وإلا سيتم تنفيذ غرامات على السفن التي لم تلتزم بهذه اللائحة.

ونصت اللائحة التي أصدرتها المنظمة البحرية العالمية، على أنه سيتم فرض غرامة قدرها ٢٤٠٠ يورو لكل طن من مكافئ على السفن لعدم تحقيق إنخفاض في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لعدم تحقيق هدف التخفيض الأولي بنسبة ٢٪ خلال يناير المقبل.

خلال أول لقاء بين رئيس هيئة الميناء الجديد

ميناء الإسكندرية تناقش حل المشكلات الخاصة بشركات الشحن والتفريغ



عقدت هيئة ميناء الإسكندرية أول اجتماع لها مع شركات الشحن والتفريغ لمناقشة المشكلات التي تواجه هذا القطاع خلال الفترة المقبلة، وذلك كأول لقاء بين رئيس هيئة الميناء الجديد اللواء أحمد حواش وتلك الشركات.

وفي بداية الاجتماع طالب اللواء أحمد حواش رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، بضرورة العمل على تحديث معدات شركات الشحن والتفريغ خلال الفترة المقبلة، وذلك بهدف زيادة حجم المتداول بالميناء من ناحية، بالإضافة إلى إختصار دورة السفن على الارصفة.

وأشار رئيس هيئة الميناء، إلى أن الهيئة تستهدف سرعة أداء تفريغ السفن خاصة المتخصصة بالصب الجاف النظيف والغير نظيف، حتى يمكن دخول سفن أكثر للميناء وبالتالي زيادة العائد للهيئة والشركات على حد سواء.

وأوضح " حواش " إلى أنه لن يتم إجبار الشركات على تحسين ورفع كفاءة المعدات نظرا للظروف التي تمر بها السوق الملاحية، إلا انه طالب بضرورة إرسال الشركات لخطة تحديث لمعداتنا، على أن يتم تنفيذ تلك الخطة وفقا للجدول الزمني التي تحدده كل شركة.

وأوضح " حواش " إلى أنه لن يتم إجبار الشركات على تحسين ورفع كفاءة المعدات نظرا للظروف التي تمر بها السوق الملاحية، إلا انه طالب بضرورة إرسال الشركات لخطة تحديث لمعداتنا، على أن يتم تنفيذ تلك الخطة وفقا للجدول الزمني التي تحدده كل شركة.

يشار إلى أن هيئة ميناء الإسكندرية كانت قد قرر خلال السنوات الماضية رفع الحد الأدنى للتداول للبضائع المتداولة بها عن طريق شركات الشحن والتفريغ.

وشمل قرار هيئة الميناء على تنفيذ حد أدنى للتداول «الشحن والتفريغ» للسفن التي تصل حمولتها إلى ١٠ آلاف طن، إلى ٤٠٠ طن للعنبر يوميا، كما يتم تحقيق معدل التداول للسفن ذات حمولة من ١٠ - ٢٠ ألف طن يوميا لتصل معدلات الشحن والتفريغ بها إلى ٦ الآف طن/عنبر/ يوم، مقابل ٥٥٠٠ طن فى أوقات سابقة.

ونصّ القرار على أن يتم تحقيق المعدلات بالنسبة للسفن التي تزيد على ٢٠ - ٣٥ ألف طن إلى ٨ آلاف طن للعنبر يوميا، بعد أن كانت ٧ آلاف طن، كما تم رفع معدلات التداول للسفن التي تصل من ٣٥ - ٥٥ ألف طن إلى ٩ آلاف طن للعنبر يوميا، بعد أن كانت ٨ آلاف طن للعنبر يوميا.

وفي نفس السياق طرحت شركات الشحن والتفريغ المشكلات التي تواجهها مؤخرا، والتي من أهمها ارتفاع تعريفه شركة تحيا مصر بالنسبة لتفريغ الحبوب، خاصة وأنها تعد المحطة الوحيدة بميناء الإسكندرية التي يمكنها استقبال سفن تزيد عن ٣٥ ألف طن، ووعد مسؤولي هيئة الميناء بضرورة التواصل مع الشركة لتخفيض تعريفتها لسفن الحبوب.

كما أشارت الشركات إلى أنه تم منح العديد من القطاع والهيئات والشركات أولوية تراكي على الارصفة، على حساب سفن الحبوب، وهو ما رفع الفترة الخاصة بانتظار السفن على الارصفة لفترة تزيد عن ٣ سنوات.

ورد رئيس هيئة الميناء على مراجعة منح تلك الاولويات من قبل إدارة التراخيص، على أن يكون الاولوية فقط لهيئة السلع التموينية نظرا لعدم تحملها غرامات تأخير.

كما طالبت الشركات بضرورة تعميق هويس المالح والذي يعوق مرور بارجات نهريه بكميات أكبر، وهو ما يتسبب في مرور البارجات بنصف طاقتها الاستيعابية، ويقلل من الاعتماد على النقل النهري في نقل الحبوب إلى الصوامع التي تم انشائها بترعة النوبارية.

وأكدت الشركات على توسع الهيئة مؤخرا في منح طاقات تخزينية جديدة لشركات استيراد حبوب، والتي لم تحصل على رخص شحن وتفريغ، وهو ما يعمل على بالتأثير على الشركات القائمة بالفعل والتي لديها استثمارات ضخمة، بالإضافة إلى عدم حاجة ميناء الدخيلة إلى تلك الطاقات والتي تزيد بها الطاقات إلى ١٤,٥ مليون طن سنويا، في حين أن السوق المحلية تستقبل قرابة ١١ مليون طن فقط.

وأشارت أنه تم أيضاً نقل تبعية ٦٣.٠ متر مربع بنفس المنطقة من هيئة السلامة البحرية لصالح الميناء، كما اتفقت -ميناء الاسكندرية- على دفع مبلغ بقيمة ١,٥ مليار جنيه للشركة التجارية للأخشاب مقابل تنازلها عن ١٧.٠ ألف متر. أوضحت أنه جارٍ التفاوض للحصول على ١٥ ألف متر أخرى من نفس الشركة، لتصل إجمالي المساحات الإضافية التي ستتنازل عنها «التجارية للأخشاب» قرابة ٢١.٠ آلاف متر مربع.

ووافق مجلس الوزراء مؤخراً على طلب وزارة النقل بتخصيص ٦.٠ فدان بالقرب من ترعة النوبارية، لميناء الإسكندرية لاستخدامها مناطق لوجستية.

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



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

www.yangming.com

كما أشارت الشركات إلى أنه يتم مطالبتها من قبل هيئة الميناء برفع معدل الاعمال والتداول بميناء الإسكندرية، خاصة أن الميناء يفتقد إلى ساحات تخزينية، حيث يعتمد في الاساس على السحب المباشر من السفينة إلى الشاحنات " تحت الشكة " وبالتالي من الصعب رفع معدلاتها.

ورد رئيس هيئة الميناء أنه تم وضع مخطط لضم أراضي إضافية لميناء الاسكندرية خاصة من أرض المدابغ والأخشاب، وسيتم إنشاء ساحات مخصصة لتخزين البضائع للعمل على رفع معدلات الشحن والتفريغ بالنسبة للشركات العاملة بها.

وحسب بيانات هيئة ميناء الاسكندرية، فقد حددت وزارة النقل أواخر ٢٠٢٤ الفترة الزمنية التي سيتم فيها الانتهاء من مشروع تطوير وتوسعة ميناء الإسكندرية ، ليصبح أكبر المواقع البحرية والتجارية في موانئ البحر المتوسط.

وأشارت البيانات الخاصة بمخطط الميناء، أن هناك بعض الخطوات التي يتم السير فيها لاستكمال أعمال التوسعة الجارية حالياً، منها استصدار قرارات بنزع ملكية ٧٥ ألف متر أراض تابعة لأصحاب المدابغ بمنطقة المكس، وسيتم صرف مبلغ تعويضات وفقاً لأعمال التسمين التي تمت بقيمة ٤٦ مليون جنيه، بالإضافة إلى أرض تصل مساحتها قرابة ٤٨.٠ متراً بالمنطقة الخامسة بالميناء.

وأكدت أنه من المقرر استخدام المساحات المذكورة سابقاً، ضمن أنشطة تخزين وتداول البضائع العامة، لاسيما أنها تقترب من الرصيف ٣/٨٥ والذي تم الانتهاء من تنفيذه مؤخراً.

ميناء الإسكندرية تخفض رسوم تخزين السيارات الزيرو من

٤,٥ إلى ١,٥ دولار



قررت هيئة ميناء الإسكندرية تخفيض رسومها التي يتم تحصيلها عن تخزين السيارات الزيرو الترانزيت التي يتم استيرادها عبر الميناء، وذلك لتشجيع سفن الرورو على استهداف الميناء خلال الفترة المقبلة.

وحسب قرار هيئة الميناء رقم ٥٥٤ لسنة ٢٠٢٤ فقد تقرر أن يتم تعديل فئتي مقابل الاستغلال والتخزين عن السيارات الترانزيت الواردة الى الميناء وتحديدًا بالجراج متعدد الطوابق لتصل الى ١,٥ دولار للسيارة في اليوم، وذلك بالنسبة للسيارات الملاكي أو الميني باص أقل من ٥ طن / الميكروباص / البيك (آب) وذلك بداية من الأسبوع الجاري.

أشار مصدر مطلع بهيئة الميناء إلى أن القرار جاء ضمن حزمة إجراءات يتم اتخاذها لتشجيع تجارة الترانزيت بميناء الإسكندرية.

وتابع أن القرار رقم ١٠٣٣ لسنة ٢٠٢١، والمنظم لتخزين السيارات بالميناء على ان يكون مقابل الاستغلال لتلك المركبات ٣ دولار يوميًا للمركبة، بالإضافة الى مقابل التخزين ١,٥ دولار للمركبة يوميًا.

وأشار إلى أنه تم الابقاء على باقي الفئات كما هي في قرار ٢٠٢١ حيث يتم دفع مقابل حراسة بواقع ١,٥ دولار للمركبة يوميًا ومقابل خدمة الكترونية بواقع ٣,٤٨ جنيه مصري يوميًا.

وكان ينص القرار على أنه جاء بعد الاطلاع على القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٦٣ بإصدار قانون الهيئات العامة؛ وعلى القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٧ بإنشاء هيئة عامة لميناء الإسكندرية؛ وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٣٩٣ لسنة ١٩٦٦ باختصاصات ومسئوليات الهيئة العامة لميناء الإسكندرية؛ وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٧ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة النقل؛ وعلى قرار وزير النقل رقم ٤١٦ لسنة ٢٠١٩ بتعديل بعض أحكام القرار رقم ٤٨٨ لسنة ٢٠١٥.

كما صدر القرار بعد الاطلاع أيضا على قرار الهيئة رقم ١٥٢٥ لسنة ٢٠٢٠ بشأن تحديد فئات التاسب لتخزين السيارات الجديدة "الزيرو" بالجراج متعدد الطوابق بميناء الإسكندرية والمعدل بالقرار رقم ٢٥٨٦ لسنة ٢٠٢٠؛ وعلى قرار الهيئة رقم ١٠٣٣ لسنة ٢٠٢١ بشأن فئات التاسب عن السيارات الترانزيت

الواردة إلى ميناء الإسكندرية بالجراج متعدد الطوابق؛ وعلى قرار مجلس الإدارة بجلسته الأولى المنعقدة بتاريخ ٧-٢٠٢٤ والمعتمد من الفريق وزير النقل؛ وعلى ما ارتأيناه لصالح العمل.

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

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 التعريفة إلى شرائح، والتي تشمل الشريحة الأولى من ٥٠٠ - ١٠٠٠ سيارة على أن 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 الى 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" الواردة شهريا في ضوء التعريفة الجديدة.

وبالنسبة لتخزين السيارات الملاكي للجراج متعدد الطوابق فلم يتم تغييرها، حيث تصل قيمة تخزين السيارة ٥٠٠ جنيه في اليوم وحتى ١٤ يوما، وترتفع إلى ١٠٠٠ جنيه بدءا من اليوم الخامس عشر وحتى اليوم الحادي والعشرين، وتزيد إلى ١٥٠٠ جنيهًا بدءا من اليوم الثاني والعشرين وحتى اليوم الخامس والأربعين على أن تصل إلى ٣٠٠٠ جنيه إذا زادت مدة التخزين عن ٤٥ يوما.

ميناء الإسكندرية تتسلم القاطرة الجديدة «هداية» بقوة شد ٧٠ طن

واستقبلت قاطرات جديدة من إنتاج الترسانة البحرية وهي مصرية بالكامل لتنافس القاطرات الكبرى بالموانئ العالمية.

ومن المقرر دخول القاطرات الجديدة الخدمة وهو قاطرات (هداية / مختار / يوسف) بقوة شد ٧٠ طنا لصالح هيئة ميناء الإسكندرية خلال العام الجاري.

جدير بالذكر بأنه قد تم مؤخراً تسليم هيئة ميناء الإسكندرية القاطرة "درويش" من نفس الطراز وسيتم إعداد تلك القاطرات للانضمام للأسطول الجديد لهيئة ميناء الإسكندرية.

والهدف من القاطرات هو شد العبارات صاحبة الأعماق الكبرى إلى رصيف الميناء وهو ما يسمح بمرور أكبر عدد من العبارات داخل هيئة ميناء الإسكندرية ذات الأعماق الكبرى وكبرى السفن.

تتكون القاطرة من ثلاثة أدوار بالإضافة إلى دور كامل تحت البحر وهو مخصص لإدارة الأجهزة الفنية ومخزن وتانك بالإضافة إلى دور به غرفة القيادة التي يديرها قبطان بحري تتميز بتقنيات عالية لقيادة القاطرة وكبرى قيادة متحرك .



تسلمت هيئة ميناء الإسكندرية، القاطرة هداية بقوة شد ٧٠ طنا مؤخراً، والتي تم إنشاؤها بشركة ترسانة الإسكندرية، وذلك ضمن خطة هيئة الميناء في تطوير قاطراتها.

جاء تسليم القاطرة في حضور اللواء بحري أحمد عبد المعطي حواش رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، واللواء بحري حسام الدين عزت أحمد قطب، رئيس مجلس إدارة شركة ترسانة الإسكندرية، واللواء إيهاب صلاح، مدير عام جهاز الصناعات والخدمات البحري، واللواء بحري أيمن رأفت ترابيس، نائب رئيس مجلس إدارة شركة ترسانة الإسكندرية.

يشار إلى أن القاطرة هداية هي القاطرة الثانية التي يتم تسليمها من إجمالي ٤ قاطرات يتم بناؤها داخل شركة ترسانة الإسكندرية ومن المخطط تسليم باقي القاطرات بنهاية العام الجاري ٢٠٢٤ لهيئة ميناء الإسكندرية .

جدير بالذكر أن شركة ترسانة الإسكندرية تستعد لتسليم أولى قاطراتها من طراز أزموس بقوة شد ٨٥ طنا والتي تم بناؤها بأحواض البناء بالترسانة لأول مرة بالترسانات المصرية بالتعاون مع مكتب تصميم روبرت ألان بكندا، وتسعى شركة ترسانة الإسكندرية لتعميم طراز القاطرة داخل موانئ مصر نظرا لقوة أداء القاطرة (٨٥ طنا قوة شد) وسهولة المناورة والتحكم مع تجهيزات بمعدات كبار المصنعين العالميين خاصة من محركات MTU الألمانية ورفاصات وأوناش سطح والتي يتم تصنيعها مع كونجسبرج النرويجية.

وتعمل هيئة ميناء الإسكندرية على عدد من المشروعات الجديدة لرفع كفاءة الميناء لمواكبة التطور التكنولوجي في مجال النقل البحري، بالإضافة إلى استيعاب أكبر عدد من السفن لإحداث نقلة نوعية في الميناء لينافس الموانئ العالمية، وفي هذا الإطار تحرص ميناء الإسكندرية على تطوير قاطراتها والأرصعة الخاصة بها



PAN MARINE CONTAINER DEPOT

"Alexandria's Trusted Storage Experts"

OUR LOCATION

Kilo 28, Cairo/Alex Desert Road, Al-Amerya, Alexandria, Egypt
TEL: + 20 (3) 458 2546

marketing@pan-marine.net

www.pan-marine.net

تعرف على تعليمات توحيد الإجراءات الجمركية المنظمة لأساليب الكشف والمعاينة



التي تجرى فحصها ومعاينتها.

كما يتم الالتزام بتحرير استمارة جرد تفصيلية للرسائل الجمركية التي يتقرر إجراء كشف الجميع لها وفقاً للحالات الواردة بالمادة (٢٥٦) من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٤٣ لسنة ٢٠٢١.

وأشارت التعليمات على ضرورة التزام موظفي المصلحة بمناطق الفحص والمعاينة برفع نتائج الكشف والمعاينة الخاصة بكل بيان جمركي في الحقول المخصصة لها على منصة نافذة عبر الأجهزة المستخدمة لذلك بشكل واضح وصريح ومطابق للتوصيف الوارد بالتعريف الجمركية أولاً بأول وفور الانتهاء منها دون الانتظار إلى نهاية اليوم، ويحظر تأجيل رفعها إلى اليوم التالي، وذلك لتمكين جهات الفحص من استكمال إجراءاتها دون تأخير.

كما تتولى الإدارة المركزية للتفتيش العام متابعة تنفيذ هذه التعليمات بالمراكز اللوجيستية المختلفة والتأكد من الالتزام بها بالتنسيق في ذلك مع رؤساء الإدارة المركزية المختصة.

وتأتي تلك التعليمات بالاشارة إلى قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠، واللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٤٣ لسنة ٢٠٢١، ومنشوري تعليمات رئيس مصلحة الجمارك رقم (٨) ، لسنة ٢٠٢٢، علاوة على منشوري تعليمات رئيس مصلحة الجمارك رقم (١٤) ، لسنة ٢٠٢٣، ومنشور الإجراءات رقم (٥) لسنة ٢٠١٨.

كما تأتي في ضوء توصيات اللجنة المشكلة بقرار رئيس مصلحة الجمارك رقم (١٤٧) لسنة ٢٠٢٣، ومذكرة رئيس الإدارة المركزية لشئون مكتب، وموافقة وكيل اول الوزارة - رئيس مصلحة الجمارك، وكذا توحيداً للإجراءات الجمركية المنظمة لأساليب الكشف والمعاينة للأغراض الجمركية.

أصدرت مصلحة الجمارك منشور إجراء رقم ٧ لسنة ٢٠٢٤، حول توحيد الإجراءات الجمركية المنظمة لأساليب الكشف والمعاينة للأغراض الجمركية.

ونصت التعليمات على ضرورة التزام المراكز اللوجستية بتحديد نسب الكشف والمعاينة للأغراض الجمركية وفقاً للمسار الذي تم تحديده آلياً من قبل إدارة المخاطر.

كما أنه في حالة كشف نسبة من الرسالة وفقاً للقواعد الموضحة بالمادة (٢٥٦) من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٤٣ لسنة ٢٠٢١ أن يتم اختيار هذه النسبة من عدد طرود الرسالة من مشمول كل حاوية، ومن إجمالي عدد طرود الرسالة متى وردت بدون حاوية.

ونصت التعليمات على أن يتم الكشف والمعاينة للأغراض الجمركية دون إحداث تلف أو أي أضرار في الرسائل أو الطرود

ميناء الإسكندرية تطالب بتنفيذ خطة إدارة المخلفات التي وضعتها مؤخرا

وكانت قد وضعت هيئة ميناء الإسكندرية، خطة جديدة لإدارة مخلفات السفن، وتم إصدارها للسوق الملاحي للتعامل بموجبها خلال الفترة الماضية.

وأشارت هيئة ميناء الإسكندرية أن الخطة جاءت بناء على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن والمعروفة باتفاقية ماربول والتي تضع تعد مصر منضمة إليها، ومنها التزام الدول الأطراف بتوفير مرافق استقبال كافية وفقا لاحتياجات السفن التي تستخدم موانئ وأرصفة أو موانئ الإصلاح بتلك الدول، بما يضمن عدم قيام السفن بإلقاء أو تصريف مخلفاتها بمياه البحر.

وذهبت الخطة إلى أنها تستند أيضا إلى ما حددته المنظمة البحرية الدولي (IMO) بقرارها بخصوص الخطوط الإرشادية الخاصة بضمان كفاية مرافق استقبال مخلفات السفن، والتي نصت على أن تطوير خطة لإدارة مخلفات السفن بالميناء أمر حيوي، كما انها تأتي تطبيقا لمدونة الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية العالمية وتعديلاتها الصادرة في أغسطس الماضي.

وأكدت هيئة ميناء الإسكندرية، إلى أن الخطة تهدف إلى ضمان امتثال كافة الجهات المعنية بإدارة كافة الأنشطة والخدمات المتعلقة بإسقبال مخلفات السفن بدءا من استلامها من السفن وتداولها في الموانئ، ونقلها حتى مرحلة التخلص النهائي الآمن منها أو إعادة تدويرها لأحكام واشتراطات الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، بالإضافة إلى أنها تحدد هذه الخطة مسؤوليات كافة الجهات المعنية بإدارة كافة الأنشطة والخدمات المتعلقة باستقبال مخلفات السفن ومن ضمنها ربانة السفن والوكلاء الملاحيون ومقاولي الأشغال البحرية والشركات العاملة في مجالات تجميع المخلفات ونقلها والتخلص الآمن منها أو إعادة تدويرها.



طلبت هيئة ميناء الإسكندرية بضرورة تنفيذ الشركات العاملة بها لخطة إدارة المخلفات التي وضعتها الهيئة مؤخرا.

وأشارت هيئة ميناء الإسكندرية برئاسة اللواء أحمد حواش رئيس مجلس ادارة الهيئة، أن تلك التعليمات تأتي تطبيقا لتنفيذ اتفاقية ماربول والتي تعد مصر منضمة لها، وسيتم تنفيذها خلال الفترة القليلة المقبلة بالموانئ المصرية.

وأوضح أن هناك عدداً من الأمور لابد للشركات من التوكيلات الملاحية تنفيذها عبر ربانة السفن، وملاكها.

وكانت قد وضعت هيئة ميناء الإسكندرية، خطة جديدة لإدارة مخلفات السفن، وتم إصدارها للسوق الملاحي للتعامل بموجبها خلال الفترة الماضية.

وأشارت هيئة ميناء الإسكندرية أن الخطة جاءت بناء على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناتج عن السفن والمعروفة باتفاقية ماربول والتي تضع تعد مصر منضمة إليها، ومنها التزام الدول الأطراف بتوفير مرافق استقبال كافية وفقا لاحتياجات السفن التي تستخدم موانئ وأرصفة أو موانئ الإصلاح بتلك الدول، بما يضمن عدم قيام السفن بإلقاء أو تصريف مخلفاتها بمياه البحر.

بعد موافقة مجلس الوزراء ١١ معلومة عن الرصيف رقم ١٠٠ بميناء الدخيلة



شهد اجتماع مجلس الوزراء مؤخرًا، الموافقة على مشروع قرار مجلس الوزراء بإنشاء منطقة حرة خاصة باسم شركة "الدخيلة لمحطة الحاويات ش. م. م" والتي تمتلك معظمها مجموعة هاتشسون بورت الصينية، وذلك على قطعة أرض مساحتها ٨٤ ألف متر مربع، مع رصيف بطول ١٢٠٠ متر، بالرصيف ١٠٠ داخل ميناء الدخيلة بالإسكندرية.

وحسب قرار مجلس الوزراء، فإن المنطقة الحرة الخاصة تختص بالعمل في مجال بناء وتطوير البنية التحتية واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة حاويات بالرصيف ١٠٠ بميناء الدخيلة.

واليك بعض المعلومات عن الرصيف رقم ١٠٠ .

* تستهدف الشركة حجم إنتاج سنوي متوقع ٢ مليون حاوية مكافئة لحجم ٢٠ قدما، وأتاحة العديد من فرص العمل للعمالة الوطنية.

* من المقرر تشغيل المحطة من خلال تحالف يضم كل من تحالف (هاتشيسون- CMA- MSC - COSCO) .

* ويتم إنشاء الرصيف بطول ١٢٠٠م، من إجمالي طول رصيف ١٠٠ البالغ ١٦٨م، وعمق ١٨م، ومساحة تبلغ ٨٤ ألف ٢م تقريباً، وطاقة استيعابية تصل إلى ١,٥ مليون حاوية مكافئة/ سنويا.

* يستهدف المشروع انشاء المحطة بهذا العمق لتتمكن من استقبال سفن عملاقة بطول ٤٠٠ متر ، حيث يصل عمق الرصيف قرابة ١٨ مترا، كما سيتم استخدام باقي مساحة رصيف ١٠٠ في تداول البضائع العامة وبضائع الرورو بهدف زيادة الطاقة الإستيعابية لتداول الحاويات والبضائع.

* يقع المشروع ضمن محور السخنة / الدخيلة اللوجيستي المتكامل للحاويات للربط بين البحرين الأحمر والمتوسط والذي يعتبر أكبر ممر لوجيستي لخدمة التجارة العالمية بين الشرق والغرب، ويوفر ما يزيد على ٢٠٠٠ فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة.

* كان توقيع مذكرة التفاهم الخاصة بالمشروع خلال عام ٢٠٢٣ بين هيئة ميناء الإسكندرية، والتحالف العالمي هاتشيسون MSC عقد إنشاء البنية التحتية وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة الحاويات برصيف ١٠٠.

• تصل نسبة التنفيذ الخاصة بالمشروع وفقا لبيانات هيئة ميناء الإسكندرية نحو ٩٠٪، كما لغت نسبة تنفيذ أعمال الردم بالمرحلة الأولى ١٠٠٪ وأعمال تحسين التربة بالمرحلة الثانية ٨٦٪، ليصل إجمالي نسبة تنفيذ المشروع بالكامل إلى ٩٠٪.

• يهدف المشروع إلى زيادة الطاقة الاستيعابية لتداول الحاويات والبضائع من خلال إنشاء رصيف بطول ١٦٨ وبمساحة إجمالية ١,٢٦ مليون م٢، إذ سيجري استخدام باقي مساحة المحطة في تداول البضائع العامة وبضائع الرورو .

• تتولى شركة إيديكس الدولية للهندسة والمقاولات تنفيذ محطة الحاويات الثالثة بميناء الدخيلة.

• من المتوقع أن تسمح المحطة باستقبال ٤ سفن بطول ٢٤٠ مترًا.

• كانت بداية عمل شركة هاتشسون بورت بتشغيل محطات حاويات بميناء الإسكندرية، حيث تعاقدت منذ ٢٠٠٤ على استغلال ٤ أرصفة بموانئ الإسكندرية والدخيلة لمدة ٢٥ عامًا.

وحسب العقد المبرم بين هيئة الميناء وشركة هاتشسون بورت تم بموجبه منح الشركة حقوق الانتفاع والترخيص بالتشغيل للمساحات والمراسى بالأرصفة من ٧١/٨١ بميناء الإسكندرية و٩٨ بميناء الدخيلة.

ونص التعاقد المبرم بين «هاتشسون بورت» و«وزارة النقل» فإن البند رقم ١٣ يوضح أن هيئة ميناء الإسكندرية توافق وتقر بأن يكون للشركة الأولية فى تنمية وتشغيل الرصيف ١٠٠ بميناء الدخيلة والمساحات المخصصة له قبل أو بحلول نهاية عام ٢٠١١.

ونص البند رقم ١٣-٢ على أنه اذا جدت الحاجة مستقبلا فى مصر لطاقات إضافية لتداول الحاويات بعد تمام إنشاء الرصيف ١٠٠ فسوف يكون للشركة الأولية فى إنشاء وتنمية وتشغيل وتولى هذا المشروع وفقا للشروط والأوضاع التى يتفق عليها الطرفان.