

نافذة الملاحة

العدد التاسع والخمسون

الأمين العام / وليد بدر

www.acs.org.eg

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

قطاع النقل البحري يعلن

أهم الاتفاقيات الثنائية مع عدد من الدول خلال 2024

غرفة ملاحة الإسكندرية تشارك

اجتماع وزاري لدراسة أداء وتطوير منظومة الشحن المسبق عن البضائع (ACI)

مصيلحي:

خط يانج مينج بدأ في دراسة إعادة الإبحار لقناة السويس مرة أخرى

أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس

تخفيضات الـ 15% قد تعيد حسابات الخطوط الملاحية عند العبور من القناة

النقل تستهدف

الوصول بأرصفة الموانئ إلى 100 كيلو متر

وزير العمل:

تحدثت مع نظيري في قبرص واليونان لعودة العمالة المصرية في مجال الملاحة

الموانئ المصرية تتداول 8.9 مليون حاوية

خلال العام الماضي 2024 وحجم تداول البضائع بالموانئ المصرية يقفز إلى 208 ملايين طن خلال العام الماضي

السماك:

خسائر العالم من أزمة باب المندب قد تفوق الـ 100 مليار دولار حتى الآن

قطاع النقل البحري يحدد

شركتين لتمويل السفن بالموانئ المصرية

قناة السويس تمنح تخفيضا

50% من رسوم خدمة تبديل الأطقم البحرية بدءا من يونيو المقبل



مايو
2025



برئاسة السيد الفريق/ كامل الوزير نائب رئيس الوزراء للتنمية الصناعية وزير النقل

غرفة ملاحه الإسكندرية تشارك اجتماع وزاري لدراسة أداء وتطوير منظومة الشحن المسبق عن البضائع (ACI)



في إطار التنسيق والتعاون المستمر بين وزارة النقل ووزارة المالية وغرفة ملاحه الإسكندرية، ووبناء علي دعوة رسمية من معالي الفريق كامل الوزير نائب رئيس الوزراء للتنمية الصناعية وزير النقل و الصناعة شارك الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس مجلس إدارة الغرفة إجتماع وزاري بحضور ورئاسة السيد الفريق/ كامل الوزير نائب رئيس الوزراء للتنمية الصناعية وزير النقل و الصناعة وبحضور السيد الدكتور/أحمد كجوك وزير المالية والسيد المهندس/حسن الخطيب وزير الإستثمار و التجارة الخارجية و اللواء بحري أ.ح/ نهاد شاهين نائب وزير النقل للنقل البحري ، واللواء بحري أ.ح/ طارق عبد الله رئيس قطاع النقل البحري والسيد الربان/ أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة MTS وممثلين عن البنك المركزي المصري والسادة /رؤساء الموانئ البحرية المصرية و ممثلي قطاع النقل البحري ووزارة النقل، ومشاركة عددا من ممثلي الخطوط الملاحية العالمية وذلك يوم الثلاثاء الموافق 27 مايو 2025 بمقر وزارة النقل بالعاصمة الإدارية.

وكان يهدف اللقاء إلى دراسة ومناقشة أداء وتطوير منظومة الشحن المسبق عن البضائع (ACI) في الموانئ المصرية و إمكانية تفعيل نظام بوالص الشحن الإلكترونية لتقليل زمن الافراج الجمركي تمهيدا للعرض علي السيد الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء ، وبحث أفضل الممارسات العالمية ذات الصلة ، وتم تقديم عرض تقديمي من الربان/أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة MTS تناول أهم النقاط الخاصة بمنصة "نافذة" و البوليصة الإلكترونية (e-BL) (ومستهدفات الدولة بشأن تقليل زمن الافراج الجمركي ومؤشراته بعد تطبيق منصة نافذة ، دورة إجراءات التسجيل المُسبق للشحنات ACI، دورة إجراءات البوليصة الإلكترونية (e-BL) و إتاحة البوليصة الإلكترونية (e-B/L) للموانئ عبر منصة (نافذة).

وكذا مؤشرات زمن الافراج بعد تطبيق نظام البوليصة الإلكترونية (e-BL)، كما تم مناقشة متطلبات الشركة لتطبيق نظام البوليصة الإلكترونية (e-BL) والذي يتطلب استكمال ورش العمل الفنية والتجارب الخاصة بنظام البوليصة الإلكترونية (e-BL) بالتنسيق مع البنك المركزي المصري (البنوك التجارية، الخطوط الملاحية، المصدرين والمستوردين)، وذلك بهدف، بدء الخطة الزمنية للتنفيذ علي أن يكون التشغيل التجريبي بدأ في يوليو 2025 والتشغيل الالزامي بدأ في يونيو 2026.

مع ضرورة مراجعة التطبيقات من قبل منصة نافذة (NAFEZA) و منصة البنوك (EBC) بالتنسيق مع كافة الأطراف، ومراجعة المتطلبات العملية والفنية.

علي جانب آخر عرض الأستاذ/محمد مصيلحي و السادة أعضاء مجلس إدارة الغرفة المقترح المقدم من الغرفة لدعم وإعتماد "سند الشحن الإلكتروني" (e-BL) لتيسير التجارة الدولية ورفع كفاءة قطاع النقل البحري في مصر في ظل التحول العالمي نحو رقمته سلاسل الإمداد والتجارة



التعاون بين الغرفة وجميع الأطراف بما يخدم المجتمع الملاحى ومصلة الإقتصاد الوطنى ومنظومة الشحن البحرى فى مصر، مؤكداً على إستعداد غرفة الملاحه بالإسكندرية الكامل للمشاركة والدعم الفنى فى هذا المسار بصفتنا من ممثلى القطاع الخاص ،علما بأن إعتتماد موضوع السجلات الإلكترونية من الغير مؤكد تعميم إستخدامه عالمياً حتى تقوم معظم البلدان العالمية من إستخدامه فى تجارتها الدولية.

وجدير بالذكر أنه قد شارك اللقاء المهندس/ مروان السماك نائب رئيس مجلس الإدارة، الأستاذ/ وليد بدر الأمين العام، المهندس/كريم سلامة أمين صندوق الغرفة، المهندس/مدحت القاضي عضو مجلس إدارة الغرفة ورئيس شعبة خدمات النقل الدولى و اللوجيستيات، ومن مكتب الديب للاستشارات البحرية-المستشار القانونى للغرفة شارك الأستاذ/هشام الديب والأستاذ/محمد فريد.

و من ممثلى الخطوط الملاحية العالمية أعضاء الغرفة عن CMA-CGM، ميرسيك إيجيبت ميديتيرنيان شينج MSC، هاباج لويدي إيجيبت للملاحه، مجموعة كادمار للملاحه، مجموعة فينمار للملاحه و اللوجيستيات، الخليج العربى الأعمال البحرية والتجارة Ever Green ، مجموعة الشرق الاوسط للوجيستيات والاستشارات(ميك جروب)، أوشن نتورك اكسبريس إيجيبت للتوكيلات الملاحية ش.م.م one)، كوسكو شينج لاينز، إيجي مار للملاحه واللوغستيات.

الدولية، وإستناداً إلى التجارب الناجحة لتطبيق سندات الشحن الإلكترونية (e-BL) فى دول مثل سنغافورة، المملكة المتحدة، الإمارات العربية المتحدة، والبحرين لدراسة إمكانية تبني اطار قانونى وتنفيذى لدعم وإعتتماد e-BL فى مصر، بما يعزز من كفاءة الموانئ المصرية، ويواكب التطورات الدولية فى هذا المجال الحيوى، حيث تم عرض الفوائد المتوقعة من تطبيق سند الشحن الإلكتروني والتي تشمل:

- 1- تسريع إجراءات التخليص والإفراج عن البضائع.
- 2- الحد من مخاطر التزوير وفقدان المستندات.
- 3- تقليل التكاليف على المصدرين والمستوردين.
- 4- التوافق مع القانون النموذجي للأمم المتحدة بشأن السجلات القابلة للنقل إلكترونياً (MLETR).
- 5- تعزيز مكانة الموانئ المصرية كمراكز لوجستية رقمية فى المنطقة.

وفى نهاية اللقاء توجه الأستاذ/محمد مصيلحي بخالص الشكر والتقدير إلى السيد الفريق/ كامل الوزير نائب رئيس الوزراء للتنمية الصناعية وزير النقل و الصناعة و السيد الدكتور/أحمد كجوك وزير المالية والسيد المهندس/حسن الخطيب وزير الإستثمار و التجارة الخارجية على هذا اللقاء مؤكداً على دوام

خلال ندوة عقدتها الجمعية المصرية البحرية

أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس.. تخفيضات الـ ١٥% قد تعيد حسابات الخطوط الملاحية عند العبور من القناة ويؤكد.. قرار التجديد من عدمه لتلك الحزمة من التخفيضات يتوقف على مدى تأثيرها

مصيلحي: فط يانج مينج بدأ في دراسة إعادة الإبحار لقناة السويس مرة أخرى الوكيل: ضرورة تعديلات تشريعية على قانون الهيئة الاقتصادية لقناة السويس السماك: فساتر العالم من أزمة باب المندب قد تفوق الـ ١٠ مليار دولار حتى الآن

وبمشاركة عدد من قناصل الدول العربية والأجنبية والهيئات والشركات المعنية بالنقل البحري ممثلة فى الأستاذ أحمد الوكيل رئيس الغرفة التجارية بالإسكندرية ورئيس الاتحاد العام للغرف التجارية رئيس الغرفة الأورو متوسطية، كما حضر اللقاء المهندس مدحت القاضى رئيس شعبة خدمات النقل البحرى والعضو المنتدب لشركة جلوبال لوجيستيكس و المهندس مروان السماك نائب رئيس غرفة ملاحه أسكندرية ورئيس شركة شيب أند كرو و المهندس أحمد العقاد رئيس شركة ماهوني للملاحه والفيف من المجتمع الملاحى والقانونى.

فى بداية كلمته، أكد الفريق أسامة ربيع أن التوترات الأمنية غير المسبوقة فى منطقة البحر الأحمر و باب المندب، أثرت سلبا على معدلات الملاحه بالقناة مع اضطراب العديد من الخطوط الملاحية إلى تغيير مسارها والالتفاف عبر طريق رأس الرجاء الصالح، مشيرا إلى امتداد هذا التأثير إلى صناعة النقل البحرى بأكملها والتي تضررت مع زيادة مدة الإبحار، وارتفاع النفقات التشغيلية للرحلة، وانعكاسها السلبي على زيادة معدلات التضخم للمستهلك النهائي.



أقامت الجمعية البحرية المصرية مؤخرًا، الندوة الرئيسية لها تحت عنوان " التحديات التي تواجه قناة السويس في ضوء المتغيرات الإقليمية والعالمية"، تحت رعاية السيد الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس و بحضور أعضاء ورئيس غرفة ملاحه الإسكندرية الأستاذ / محمد مصيلحي، ورئيس الاتحاد العام لغرف الملاحه ونائب رئيس منظمة الفوناسبا، والدكتور عبد العزيز قنصوة رئيس جامعة الإسكندرية، و بدئت الندوة بعرض للدكتور / سمير فرج الخبير الاستراتيجي العسكري، وتقديم اللواء بحري / عصام بدوي رئيس مجلس إدارة الجمعية البحرية المصرية، ثم عرض من المحام الدولي/ خالد أبو بكر مستشار رئيس الهيئة للشئون القانونية و العلاقات الدولية، و قد رحب اللواء عصام بدوي رئيس مجلس الإدارة و السادة أعضاء مجلس إدارة الجمعية البحرية المصرية بالسادة الحضور.



وأشار الفريق ربيع إلى حرص الهيئة على استكمال استراتيجية تطوير المجرى الملاحي للقناة رغم الأزمات المتتالية، حيث نجحت في الانتهاء من مشروع تطوير القطاع الجنوبي بشقيه والذي ساهم بشكل فعال نحو زيادة معدلات الأمان والسلامة الملاحية، بالإضافة لتقليل تأثيرات التيارات المائية على السفن العابرة، وزيادة الطاقة الاستيعابية للقناة بمعدل من 6 - 8 سفينة، وذلك بالتوازي مع مواصلة تقديم وتطوير خدماتها الملاحية والبحرية واستكمال الاستراتيجية الطموحة نحو تحديث الأسطول البحري بإضافة عدد من الوحدات الجديدة والمتطورة في كافة القطاعات.

وتابع الفريق ربيع أن الهيئة عكفت على تنويع مصادر دخلها عبر تقديم حزمة من الخدمات الملاحية واللوجيستية الجديدة تشمل الإنقاذ البحري والإسعاف البحري و مكافحة التلوث وصيانة وإصلاح السفن وخدمة التزود بالوقود وخدمة تبديل الأطقم البحرية، كما أطلقت الهيئة خدمة جديدة لجمع وإزالة المخلفات الصلبة للسفن العابرة لقناة السويس، باستخدام أحدث الوحدات البحرية المتخصصة.

وأوضح الفريق ربيع أن هيئة قناة السويس حرصت على التعامل المرن مع مقتضيات الأزمة عبر التواصل المباشر والفعال مع الخطوط الملاحية لبحث إمكانية تقييم جداول إبحارها والنظر في إمكانية العودة التدريجية لعبور بعض السفن التابعة لها بالمنطقة، مؤكداً أن الأوضاع الأمنية أصبحت مواتية لعودة السفن تدريجياً للإبحار بقناة السويس.

وأضاف رئيس الهيئة أن قناة السويس استجابت لطلبات العديد من الخطوط الملاحية بتقديم حوافز وتخفيضات بنسبة 15% لسفن الحاويات التي تزيد حمولتها عن 130 ألف طن وذلك لمدة ثلاثة أشهر، بهدف المشاركة في تحمل الأعباء مع خطوط الملاحة وتشجيعها على وضع قناة السويس ضمن جداول الإبحار.

كما شدد رئيس الهيئة على أن أزمة البحر الأحمر أثبتت بما لا يدع مجالاً للشك بأنه لا غنى عن قناة السويس، التي تحقق المعادلة الصعبة بتوفير الوقت والتكلفة والخدمات البحرية واللوجستية، وهي العناصر بالغة الأهمية التي يفتقر إليها طريق رأس الرجاء الصالح.



كما أكد الفريق ربيع بأن قناة السويس تمضي قدماً نحو تنفيذ خطة طموحة لتوطين الصناعات البحرية تستهدف من خلالها تلبية احتياجات السوق الداخلي وفتح أسواق خارجية للتصدير، وذلك من خلال مصنع مصر لبناء القاطرات إحدى ثمار الشراكة بين شركة هيئة قناة السويس وشركة ترسانة جنوب البحر الأحمر إحدى الشركات الوطنية.

وفى كلمته أوضح اللواء سمير فرج الخبير الاستراتيجي، أن الدولة المصرية اختارت الموقف الصواب في التعامل مع الاضطرابات الأمنية بالبحر الأحمر بعدم الانخراط فى الأحداث، مما دعم الثقة فى قناة السويس كمجرى ملاحى دولى محايد، يلعب دوراً أساسياً فى استقرار سلاسل الإمداد العالمية وتكاليف الشحن التي تؤثر بدورها على أسعار مختلف البضائع، مؤكداً على الأهمية الاستراتيجية للقناة باعتبارها أحد أهم مصادر النقد الأجنبي للخرانة العامة للدولة المصرية.

وأضاف اللواء سمير فرج أنه برغم محاولات بعض الدول لإحياء طرق تجارية واستحداث مسارات جديدة، إلا أن قناة السويس ستظل هي الممر الملاحى الدولى الأهم لحركة التجارة العالمية، وهو ما يعكسه حرص خطوط الشحن على العودة سريعاً للعبور بالقناة بفضل التكاليف التشغيلية وعوامل السرعة والكفاءة والأمان الملاحى الذي تستأثر بها قناة السويس مقارنةً بالطرق البحرية الأخرى.

ومن جانبه، أكد المحامى الدولى خالد أبو بكر مستشار رئيس الهيئة للشئون القانونية والدولية، إن قناة السويس ممر ملاحى دولى يخضع لاتفاقيات دولية تجعلها محايدة تجاه الصراعات السياسية والنزاعات المختلفة، بما يضمن على القناة أهمية كبيرة وثقة تجاه عملائها.

وأشار أبو بكر إلى أن التعامل الممنهج من قبل الهيئة تجاه الأزمات المتتالية دليل قاطع على كفاءة الإدارة المصرية للقناة والتي تجلت فى مواقف عديدة أبرزها ملحمة تعويم سفينة الحاويات العملاقة إيفرجيفن التي برهنت للعالم، بأنه لا بديل عن قناة السويس، كما أثبتت للجميع كفاءة رجال الهيئة فى تقديم حلول مبتكرة للأزمة رغم عجز كافة الجهات العالمية المتخصصة عن حلها.

وطالب " الوكيل " بضرورة مراجعة التشريعات الخاصة بالهيئة الاقتصادية لقناة السويس، خاصة وأن التشريعات تعد الأساس في التجارة العالمية، كما أنها تعوق الهدف الذي تم انشائها من أجله لتصبح منطقة قناة السويس مثل جبل علي وسنغافورة.

ولفت إلى أن رسوم قناة السويس يمكن أن تتحول إلى جزء بسيط من الدخل الذي يمكن أن تضيفه من خلال دخول أنشطة جديدة بها وتكون مركز رئيسي لسلاسل الامداد لافريقيا وأوروبا والشرق الأوسط.

من جهته أوضح المهندس مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي بالغرفة التجارية بالإسكندرية، أصبحت تتمتع ببنية تحتية بالموانئ والطرق والطرق السريعة، وتأثير ذلك على قطاع الاستثمار والصناعة، موضحاً أنه على سبيل المثال فإن صناعة النسيج تعد مصر أرخص من المغرب بواقع 38%، مشيراً إلى أن عودة خطوط الملاحة لعبور قناة السويس مسألة وقت وستكون قريباً وذلك في حالة الأمن السائدة بالبحر الأحمر، خاصة وأن قرار عودة الخطوط مرة أخرى سيكون من قبل الملك في المقام الأول.

المهندس مروان السماك نائب رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، أشار إلى أن الحسابات الصادرة عن العديد من الجهات توضح خسارة مصر قرابة الـ 6 مليارات دولار من تراجع إيرادات قناة السويس، بينما لم يتم حساب خسائر العالم مقابل هذا المعدل والتي من المؤكد أن تكون أكثر بكثير لتصل إلى 100 مليار دولار.

وطالب بضرورة عمل دراسة من قبل هيئة قناة السويس والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا يتم من خلالها تحديد حجم خسائر العالم من المرور من منطقة رأس الرجاء الصالح كبديل للبحر الأحمر وقناة السويس، وهذا المعدل الصادر سيكون نقطة تفاوض هامة للقضاء على أزمة باب المندب، بالإضافة إلى تكبد العالم ملايين الأطنان من الانبعاثات الصادرة عن السفن جراء تلك الأزمة.



الأستاذ / محمد مصيلحي، رئيس غرفة ملاحه الاسكندرية، ورئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحه، تقدم بالشكر لهيئة قناة السويس والتي تقوم بجهود غير مسبوقه لعودة الملاحة لطبيعتها، بالإضافة إلى الجهود المبذولة لتعويض الدخل الخاص بها بالدولار لدعم الموازنة العامة للدولة، مشيراً إلى أن كثير من الدول العربية الصديقة لديها نفس التحدي نتيجة ما يحدث بمنطقة باب المندب، إلا أن التأثير على قناة السويس أكثر لأهمية هذا المرفق الحيوي والهام عالمياً.

وتوقع " مصيلحي " عودة الخطوط الملاحية خلال الفترة المقبلة، والتي قامت بدراسة قرار العودة نتيجة عدة أسباب أهمها وجود الأمان بمنطقة باب المندب، مشيراً إلى أن خط يانج مينج الذي يقوم بتمثيله يدرس الابطار من قناة السويس مرة أخرى خلال الفترة المقبلة.

أحمد الوكيل رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية، ورئيس غرفة تجارة الإسكندرية، أشار إلى أن قناة السويس استغلت فترة أزمة باب المندب في دخول أنشطة جديدة للهيئة، وعدم الاقتصار على عبور السفن، موضحاً أن مصر كان من الممكن أن تستغل الأزمات السابقة مثل كوفيد 19 والذي تعرضت لها سلاسل الامداد سلبياً أكثر مما حدث.

ميناء الإسكندرية تستقبل أول سفينة للخط الملاحي CULines

وتمثل السفينة كول مانيللا"، والتي تبلغ طاقتها الاستيعابية أكثر من 2,800 حاوية مكافئة، إطلاق ممر شحن أكثر كفاءة وموثوقية يربط الموانئ الرئيسية في الصين ببوابة مصر الرائدة في البحر الأبيض المتوسط ويلبي الطلب المتزايد على الحلول التجارية عالية الموثوقية.

وكان في استقبال السفينة التابعة للخط الملاحي السيد / أحمد عمرو مصيلحي، مدير الاستراتيجية والمشروعات لمجموعة شركات فينمار للملاحة ، مؤكداً على أهمية هذا الإنجاز في النمو الإقليمي للشركة وجهود التوعية العالمية.

وأوضح " مصيلحي " أن سي جلوري مصر، تواصل تعزيز وجودها في المنطقة من خلال خدمات يمكن الاعتماد عليها وعمليات الموانئ السلسة التي تقدم قيمة لشركائنا وتساهم في دور مصر الاستراتيجي في الشحن العالمي.

شركة سيجلوري تعد وكيل الخط الملاحي CULine في الاسكندرية ودمياط وبورسعيد، كما أن شركة سيجلوري شراكة مصرية اماراتية بين مجموعة فينمار للملاحة من مصر ومجموعة شرف للملاحة من الإمارات.



استقبلت هيئة ميناء الإسكندرية، السفينة CUL Manila والتابعة للخط الملاحي CULines ، وذلك لأول رحلة لخدمة الخط عبر ميناء الإسكندرية.

وحسب مصادر بهيئة ميناء الإسكندرية، فإن الخط الملاحي الجديد دخل لأول مرة لميناء الإسكندرية عبر خدمة مباشرة تربط الإتصال بين آسيا والبحر الأبيض المتوسط.

ربيع يوقع مذكرة عمل مع هيئتي الرعاية الصحية والقومية للتأمين الاجتماعي لتنظيم الفحص الطبي للعاملين بقناة السويس



وقع الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، واللواء جمال عوض رئيس الهيئة القومية للتأمين الاجتماعي، والدكتور أحمد السبكي رئيس الهيئة العامة للرعاية الصحية، مذكرة عمل مشتركة، لتنظيم آليات الفحص الطبي والتأمين الاجتماعي للعاملين بهيئة قناة السويس، وذلك بمقر هيئة قناة السويس بالقاهرة.

وتهدف المذكرة إلى دعم الحقوق التأمينية والصحية للعاملين بهيئة قناة السويس، وتأتي كخطوة تالية لما انتهت إليه اللجنة المشتركة المشكلة من الهيئات الثلاث من مقترحات تصبو إلى تسوية الإشكاليات المرتبطة بالمرحلة السابقة لدخول هيئة قناة السويس في منظومة التأمين الصحي الشامل، والمتعلقة بإثبات إصابات العمل ونسب وحالات العجز وما يترتب عليها من إتمام الإجراءات اللازمة للحصول على الحقوق التأمينية، فضلاً عن تنظيم عمل اللجان الطبية بهيئة قناة السويس والهيئة العامة للرعاية الصحية، وذلك حفاظاً على حقوق العاملين وفقاً للتشريعات المنظمة لعمل هذه اللجان.

كما تنص المذكرة على الاعتداد بما قامت به اللجان الطبية بهيئة قناة السويس من أعمال وقرارات بشأن الحالات المعروضة ضمن بند إصابات العمل وتحديد نسب العجز الناشئة عنها، وما يستجد من حالات للعاملين بالهيئة، فضلاً عن اعتماد الكشف الطبي الابتدائي الذي تم توقيعه بمعرفة هيئة قناة السويس على العاملين عند الالتحاق بوظائفهم، بما يتيح للهيئات الأخرى السير في إجراءاتها، وصولاً إلى منح العاملين حقوقهم التأمينية.

وبموجب الاتفاق، تتولى اللجان الطبية التابعة للهيئة العامة للرعاية الصحية مستقبلاً أعمال الفحص الطبي للعاملين بهيئة قناة السويس، حيث تم التوافق على إنشاء مقرات خاصة للجان الطبية للهيئة العامة للرعاية الصحية في مواقع العمل التابعة لهيئة قناة السويس، بما يخفف العبء عن العاملين ويوفر الوقت والجهد، ويسهم في تسهيل الإجراءات وتعزيز كفاءة الخدمات.

وأوضح الفريق ربيع أن المذكرة تتيح توفير أوضاع العاملين بالهيئة، خلال الفترة السابقة لمنظومة التأمين الصحي الشامل، كما تنظم الضوابط والإجراءات الخاصة بالملف الصحي والتأميني ويحفظ حقوق العاملين.

من جهته، أكد اللواء جمال عوض، رئيس الهيئة القومية للتأمين الاجتماعي، حرص الهيئة على تسهيل الإجراءات اللازمة لحفظ الحقوق التأمينية للعاملين بكل جهات الدولة وتقنين أوضاعهم لاسيما ما يتعلق بحالات الكشف الطبي المبدي، وإصابات العمل وحالات العجز مع مراعاة الضوابط والإجراءات القانونية المنظمة.

وأعرب رئيس الهيئة القومية للتأمين الاجتماعي عن تطلعه للتنسيق الشامل وتحقيق الربط الكامل مع الهيئة العامة للرعاية الصحية والعمل المشترك سعياً لتوحيد الإجراءات وتفعيل التسجيل الإلكتروني وتحقيق الحوكمة الكاملة.

من جانبه، أكد الدكتور أحمد السبكي أن توقيع المذكرة يعكس حرص الهيئة على دعم التكامل مع المؤسسات الوطنية، وتيسير الإجراءات للعاملين، وتقديم نموذج ناجح للتعاون بين الهيئات في مجال الرعاية الصحية والتأمين الاجتماعي، مشيراً إلى أن هذه الخطوة تمثل نقلة نوعية في تنظيم الخدمات الصحية والتأمينية المقدمة للعاملين بإحدى أهم الجهات الحيوية بالدولة.

وأشار إلى أن هذا التعاون يعزز استدامة الخدمات الصحية، ويرسخ دور الهيئة العامة للرعاية الصحية كمؤسسة وطنية رائدة في تقديم خدمات طبية عالية الجودة وفقاً لرؤية الدولة المصرية نحو نظام صحي شامل، عادل ومستدام.

توقع عودة الملاحة بالقناة خلال شهرين

ربيع .. إيغر جرين أبدت استعدادها وميرسك تلتظر مطالعة جداول الملاحة الخاصة بها

توقع الفريق اسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، عودة شركات الملاحة مرة أخرى للعبور من قناة السويس، خلال شهر على الأقل من الآن، وذلك لتعديل الجداول الخاصة بهم.

وقال ربيع خلال تصريحات صحفية مؤخرا، أنه يتم التنسيق حاليا مع شركات الملاحة في عودتهم للعبور بقناة السويس.

أضاف ربيع أن الوكيل الملاحي عندما يري تخفيض بنسبة 15% لمدة 3 أشهر في العبور من قناة السويس سيكون حافز له للعودة مرة أخرى.

واكد ربيع، أن شركة ايغر جرين أبدت استعدادها للعودة في العبور من قناة السويس، بينما شركة ميرسك أوضحت أنها تنتظر مطالعة جداول الملاحة لديها.



رئيس اقتصادية القناة يبحث مع شركة «ميرسك» العالمية تعزيز الخدمات اللوجستية

في الأنشطة اللوجستية وأنشطة إنتاج وتداول الوقود الأخضر وتموين السفن، لا سيما في ظل تبني شركة ميرسك لسياسات خفض الانبعاثات الكربونية كواحدة من الرواد العالميين في الشحن البحري الأخضر.

ودشنت الشركة أول سفينة تعمل بالوقود الأخضر، التي قامت المنطقة الاقتصادية بالاحتفاء بتموينها للمرة الأولى بميناء شرق بورسعيد التابع للهيئة خلال عام 2023، كما أوضح أن التعاون مع "ميرسك" لا يقتصر على الأنشطة البحرية والشحن، بل يمكن أن يمتد للمناطق اللوجستية، والوقود الأخضر إذ يمثل التكامل بين موانئ الهيئة والمناطق الصناعية واللوجستية وموقعها الإستراتيجي الحل الناجز لإتاحة تكلفة غير قابلة للمنافسة للوقود الأخضر وتموين السفن به، لافتاً إلى أن تنوع الأنشطة الصناعية داخل المنطقة يمثل فرصة إضافية للشركة لتعزيز تكامل سلاسل الإمداد العالمية.

من جانبهم ثمن مسئولو "ميرسك" شراكتهم مع الهيئة، معربين عن تقديرهم لمدى المهنية والشفافية التي تتمتع بها إدارة الهيئة، خاصة في ظل التحديات الراهنة أمام حركة التجارة العالمية، مؤكداً أن التعاون مع الهيئة يساهم في التغلب على العقبات كافة، ويدفع أعمال الشركة نحو آفاق أكثر تطوراً.



عقد وليد جمال الدين، رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، مؤخراً، اجتماعاً رفيع المستوى بمقر الهيئة بالعاصمة الإدارية الجديدة، مع وفد من قيادات شركة AP Moller MAERSK العالمية برئاسة كاميل جين، نائبة رئيس الشركة ومسئولة السياسات العامة والشئون التنظيمية؛ وذلك لبحث سبل تعزيز التعاون في الأنشطة ذات الاهتمام المشترك.

وخلال الاجتماع أعرب "جمال الدين"، عن تطلع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس لتعميق التعاون مع شركة ميرسك، لافتاً إلى أن الهيئة منفتحة على الشراكات العالمية

قطاع النقل البحري يعلن أهم الاتفاقيات الثنائية مع عدد من الدول خلال ٢٠٢٤

كما تم نجاح تدشين الرحلة الأولى للخط يوم 29 نوفمبر الماضي وعقد مؤتمر بحضور دولة رئيس الوزراء والفريق نائب رئيس الوزراء للتنمية الصناعية ووزير الصناعة والنقل وكبار المسؤولين بالبلدين.

وذكر التقرير أهمية المشروع حيث من شأنه فتح أسواق تصديرية للحاصلات الزراعية المصرية للأسواق الإيطالية والأوروبية تنفيذاً للتوجيهات الرئاسية لمضاعفة الصادرات المصرية بحلول 2025 ، وسيزيد من الجدوى الاقتصادية لمشروعات القطار السريع حيث سيساهم في ربط إيطاليا والدول الأوروبية بدول الخليج وآسيا وأفريقيا عبر الأراضي المصرية مما سيساهم في رفع تنافسية الدولة المصرية لتكون مركزاً للنقل واللوجستيات في المنطقة، فضلاً عن كونه مصدر دولاري ثابت لجمهورية مصر العربية.

وبالنسبة للتعاون مع المملكة الأسبانية تم العمل على دفع التعاون البحري بين البلدين ونجاح إنشاء حوار بحري للنقل البحري والموانئ منظم بين البلدين برئاسة قطاع النقل البحري واللوجستيات والسفارة الإسبانية بالقاهرة لبحث تنفيذ مشروعات للربط البحري والتعاون في مجال السياحة البحرية وتم عقد الاجتماع الأول بين مينائي الإسكندرية وبرشلونة وبحث تسيير خط رورو بين البلدين لزيادة حجم التبادل التجاري كما تم طرح مذكرة تفاهم عن ذات الشأن وجاري العمل.

وبالنسبة للتعاون مع اليونان، فقد تم نجاح تنفيذ اللجنة الملاحية المشتركة وعقد الاجتماع الأول برئاسة اللواء بحري رئيس قطاع النقل البحري واللوجستيات ونظيره السيد سكرتير عام الشئون البحرية وسياسات الجزر بوزارة النقل اليونانية بالإسكندرية يومي 29 - 30 مايو 2024 ونجاحها في دفع التعاون البحري بين البلدين.

كما توقيع مذكرة تفاهم بين ميناء فولوس وهيئة ميناء الإسكندرية للتعاون في مجال الموانئ والربط البحري، كما تم توقيع بالأحرف الأولى مذكرة التفاهم الثلاثية بين الموانئ المصرية بجمهورية مصر العربية مصر (هيئة ميناء الإسكندرية - ميناء بورسعيد وميناء ليماسول بجمهورية قبرص وميناء بيربوس اليوناني وميناء ثالونيكى حول توأمة وتطوير الموانئ.

قطاع النقل البحري MARITIME TRANSPORT SECTOR (MTS)



أصدر قطاع النقل البحري، المشرف على الموانئ المصرية، تقريراً حول التعاون البحري الدولي، خاصة فيما يعمل على تعزيز التعاون الثنائي والإقليمي مع الدول والمشاركة الفعالة بالمنتديات الدولية والإقليمية بموضوعات محورية بالمجال البحري خلال عام 2024.

وأبرز هذه الإتفاقيات كان مع الدول الأوروبية، حيث تم العمل على تعزيز التعاون مع الدول الأوروبية وتنفيذ مشاريع ربط بحري مع الدول الشريكة.

وذكر التقرير أن التعاون مع الجمهورية الإيطالية تمثل في نجاح تسيير خط الرورو للحاصلات الزراعية سريعة التلف بين مينائي دمياط وتريستا من خلال رئاسة قطاع النقل البحري واللوجستيات عبر لجنة تسيير المشروع بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 3846 / 2022 لوضع رؤية موحدة ومخطط تنفيذي وزمني لتسيير المشروع حيث تم نهو المعوقات وانضمام مصر لاتفاقيتي فيينا 1968 و صدور قرار رئيس الجمهورية رقم 329 لسنة 2023 وتوقيع الوثائق القانونية للخط (مذكرة تفاهم للتعاون الجمركي بين جمارك البلدين - مذكرة تفاهم بين مينائي دمياط وتريستا - إعلان نوايا بين قطاع النقل البحري واللوجستيات والشركة المشغلة للخط DFDS بالتعهد بتشغيل سفينه سعة 220 شاحنه بمعدل رحلة أسبوعيا - الاتفاق الحكومي بشأن النقل الدولي للبضائع بواسطة المركبات البرية لخدمة خط الدحرجة (الرورو) ومذكرة التفاهم الحكومية للنقل البري كإطار لتنظيم حركة المركبات البرية.

كما أنه جاري التعاون مع باكستان، من خلال جاهزية توقيع اتفاق النقل البحري بين حكومتي البلدين المطروح من قطاع النقل البحري واللوجستيات بهدف ترقية للعلاقات البحرية من مذكرة التفاهم الموقعة في مجال النقل البحري في إسلام آباد عام 2013 حيث تم نهو التفاوض والموافقات الأمنية اللازمة للتوقيع.

كما تم تعزيز التعاون وطرح مقترحات مع كل من الهند في الإطار الثنائي وإطار البريكس - أوزباكستان - أذربيجان ومقترحات تعاون جاري العمل عليها وفقاً لما تم التوافق عليه عقب الزيارة الرئاسية للسيد رئيس جمهورية أذربيجان لمصر خلال يوليو الماضي لإعداد الدورة السادسة للجنة المشتركة المصرية - الكازاخية للتعاون الاقتصادي والعلمي والفني - التعاون مع سنغافورة في إطار الاحتفال بمرور 60 عاما على تدشين العلاقات الدبلوماسية بين مصر وسنغافورة وزيارة رئيس وزراء سنغافورة المحتملة لمصر.

كما تم عمل تعاون مع دولة بلغاريا، حيث تم تجهيز النص للاتفاق الثنائي بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية بلغاريا في مجال الملاحة التجارية والذي يعد الإطار الحكومي الأعلى لترقية العلاقات البحرية بين البلدين ومن المنتظر توقيعه خلال اللجنة المشتركة المصرية البلغارية المقبلة برئاسة وزيري خارجية البلدين وجاري تحديد موعد التوقيع.

وبالنسبة للتعاون مع دولة ليتوانيا، فقد تم تعزيز التعاون مع جمهورية ليتوانيا ونجاح تنفيذ زيارة لوزير النقل الليتواني لميناء الإسكندرية خلال إبريل قبل الماضي وتم نهو النص الفني لمذكرة التفاهم الحكومية للنقل البحري بين البلدين للتوقيع بأقرب فرصة.

كما تم الاتفاق مع روسيا الاتحادية، حيث تم التعاون القائم والمفعل من خلال لجان مشتركة للتعاون العلمي والاقتصادي والفني برئاسة وزارة التجارة بمشاركة قطاع النقل البحري واللوجستيات ويتم التباحث فيها بصورة دورية لدفع التعاون مع الجانب الروسي.

كما تم زيارة الفريق نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية وزير الصناعة والنقل المدينه سان بطرسبرج خلال أغسطس الماضي لحضور الإعلان الوزاري لوزراء النقل لتجمع البريكس، كما تم مشاركة اللواء بحري نائب الوزير للنقل البحري النسخة الثامنة عشر المؤتمر نقل روسيا خلال الفترة نوفمبر 2024 .



Pan Marine shipping services
As agent for ESL



» Direct Service

- EGRC Service
Sokhna - Jeddah - Jabel Ali
- EIRC Service
Sokhna - Jeddah - Jabel Ali - Mundra - Nhava Sheva
- EIEX Service
Alexandria - Mersin - Iskenderun - Jeddah - Mundra
- ECRC Service
Port Kelang - Shekou - Nansha - Ningbo

» Offices

- | | | |
|---|--|--|
| <p>Sokhna office</p> <p>Teda Building, The Third Sector of North-west Gulf of Suez Economic Zone, Office #605 Ain Sokhna, Suez, Egypt</p> <p>+20 (3) 235 972 21
+20 (3) 235 972 22</p> | <p>Alexandria Head Office</p> <p>Marmaha Tower, Fouad Street, Off Horeya Road, Raml Station, Alexandria 21131, Egypt</p> <p>+20 (3) 391 38202
+20 (3) 391 38201</p> | <p>Cairo Office</p> <p>Marine Tower, 11 F1 Saba Street, Sheraton Buildings 11361, Heliopolis, Cairo, Egypt</p> <p>+20 (2) 226 645067
+20 (2) 226 64010/11</p> |
| <p>Export Sales
export@eg.emiratesline.com</p> <p>Customer Services
doc@eg.emiratesline.com</p> | <p>Import Sales
import@eg.emiratesline.com</p> <p>Accounting
accounts@eg.emiratesline.com</p> | <p>Documentation
doc@eg.emiratesline.com</p> <p>Operations
operations@eg.emiratesline.com</p> |



Export Sales
export@eg.emiratesline.com

Customer Services
doc@eg.emiratesline.com

Import Sales
import@eg.emiratesline.com

Accounting
accounts@eg.emiratesline.com

Documentation
doc@eg.emiratesline.com

Operations
operations@eg.emiratesline.com

تقرير دولي: انخفاض طفيف في أسعار السفن الجديدة



يظهر أحدث بيانات شركة كلاركسونز للأبحاث الخاصة بنشاط النقل البحري، أنه بعد ثلاث سنوات من الطلبات القوية، تراجع إقبال مالكي السفن الجديدة على السفن الجديدة، حيث انخفض بنسبة 57% على أساس سنوي، مما أدى أيضًا إلى انخفاض طفيف بأسعار السفن الجديدة.

وأفادت "كلاركسونز" بانخفاض أسعار السفن الجديدة بنسبة 1.2% منذ بداية عام 2025، على الرغم من أنها لا تزال مستقرة تاريخيًا. وانخفضت الأسعار بشكل ملحوظ في قطاع ناقلات النفط، بنسبة 5% مقارنةً ببداية عام 2025.

كما تراجعت أسعار السفن الجديدة في قطاعات أخرى، حيث انخفضت أسعار سفن البضائع السائبة والحاويات بنسبتي 2.2% و1.4% على التوالي.

وتوقعت شركة تمويل السفن الدنماركية أيضًا انخفاض أسعار بناء السفن الجديدة على المدى القريب، مع احتمال انخفاض عدد أحواض بناء السفن التي تحصل على طلبات جديدة، مع تراجع الإقبال على السفن الجديدة، إلى جانب ما تراه الشركة من انخفاض بأسعار الشحن.

وتوقعت شركة BRS للوساطة، في تقريرها السنوي، الصادر أواخر

مارس: "نتوقع استمرار حالة عدم اليقين العالمية الحالية، مع تجدد الضغط على أسواق الشحن، مما يؤخر اتخاذ قرارات الاستثمار.

كما سيكون للموجة الجديدة من التوسع في بناء السفن تأثير هبوطي على أسعار بناء السفن الجديدة، والتي من المتوقع أن تنخفض خلال عام 2025 بأكثر من 10% حسب نوع وحجم السفن، على الرغم من استمرار المقاومة نظرًا لحجم الطلبات الكبير".

النقل تستهدف الوصول بأرصفة الموانئ إلى ١٠٠ كيلو متر

وأضاف - خلال مؤتمر صحفي عقد بميناء السخنة مؤخر - أنه تم التعاقد مع مشغلين عالميين لإدارة وتشغيل 4 كيلومترات أرصفة بميناء السخنة، من إجمالي 18 كيلو تم تشييدها وجار التفاوض حاليا مع مشغلين عالميين لإدارة وتشغيل باقي المحطات البحرية بالميناء.

وأشار "فتحى" إلى أن الوزارة تستهدف تقليل زمن خروج السفن البحرية بالموانئ من 29 يوما في الوقت الحالي إلى يوم واحد.

وقال إن الوزارة اتخذت كل الخطوات اللازمة لتجنب غرامات تأخير السفن بالموانئ التي تتراوح سنويا بين 8 إلى 7 مليارات دولار، كما تعمل على زيادة أعماق الأرصفة لتصل إلى 22 مترا مقابل 18 بالوقت الحالي.



قال معاون وزير النقل للنقل البحري المهندس محمد فتحى إن خطة الوزارة تستهدف الوصول إلى 100 كيلو أرصفة بحرية، مشيرًا إلى أن لديها القدرة على تحقيق معدلات تداول بضائع تصل لـ 400 مليون طن سنويا.

قطاع النقل البحري يعلن الاتفاقيات الدولية التي تم توقيعها خلال العام الماضي

كما قام قطاع النقل البحري واللوجستيات في 19 سبتمبر الماضي بتوقيع مذكرة تفاهم مع مؤسسة شبكة مكافحة الفساد البحري MACN تتويجاً لُوجه التعاون مع المؤسسة ولإرساء مبادئ مشتركة حول النزاهة والاخلاق بالمجتمع البحري.

كما تم موافقة المنظمة البحرية الدولية على حصول مصر على الدعم الفني المقدم لمساعدة الدول النامية في وضع خطة وطنية لخفض انبعاثات الغازات الدفيئة الناجمة عن السفن في إطار برنامج 2050 GREENVOYAGE مما يساهم حتماً في مساعدة مصر على تطبيق إستراتيجية المنظمة البحرية الدولية 2023 لخفض الانبعاثات.

وعلى مستوى العمالة البحرية، أشار التقرير إلى أنه قد صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 144 لسنة 2023 بشأن الموافقة على انضمام جمهورية مصر العربية لاتفاقية العمل البحري 2006 وعليه قام السيد وزير العمل بتقديم أوراق تصديق مصر على الاتفاقية المشار إليها لمنظمة العمل الدولية يوم 7 يونيو 2024 خلال الدورة رقم 112 بمقر المنظمة بقصر الأمم المتحدة.

كما صدر قرار رقم 206 لسنة 2024 بتعديل بعض أحكام قرار وزير النقل رقم 330 لسنة 2013 بشأن استخراج الجواز البحري وتجديده وإصدار الشهادة الطبية الدولية للبحارة حيث أضيفت إجراءات استخراج الجواز البحري والشهادة الطبية الدولية للطالب البحري الهندسي بالخارج والدارس بمعهد بحري معترف به من السلطة البحرية المختصة بالخارج.

كما تم اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للتعامل مع قضايا السفن المحتجزة والأطقم في حالة تواجدها بالمياه الإقليمية المصرية بالتنسيق مع الجهات المعنية، حيث تم التدخل لحل شكاوى على متن (56) سفينة، وكذا التدخل مع الجهات المعنية لحل الشكاوى الواردة من البحارة المصريين لعدد 8 شكاوى.

كما تم الموائمة بين أعداد الجوازات البحرية السارية واحتياجات سوق العمل المعرفة النسب المئوية بين العرض والطلب، ومدى احتياج السوق المحلي لتطوير الأسطول التجاري المصري لتشغيل العمالة البحرية حيث تم استخراج عدد 38198 جواز سفر بحري مميكن وساري حتى تاريخه.



أصدر قطاع النقل البحري، المشرف على الموانئ المصرية، تقريراً حول المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تمت بالقطاع والموانئ المصرية خلال العام الماضي.

وذكر التقرير، أنه تم تفعيل منظومة الشباك الواحد ودخلت حيز النفاذ بكافة الموانئ المصرية اعتباراً من يوم 15 إبريل 2024 من خلال البدء في تفعيل نماذج FAL إلكترونياً، كما تم الانضمام إلى شبكة البحار النظيفة Clean Sea Net وهي خدمة مراقبة التلوث النفطي وكشف السفن المتسببة له عن طريق الاقمار الصناعية التي تديرها الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية EMSA والتي تتلقى الإدارة من خلالها تقارير شهرية وصور بشأن حالات التلوث بالبحرين الأحمر والمتوسط.

كما تم إعداد الدراسة الفنية الخاصة بجدوى الانضمام إلى المنظمة البحرية لدول شرق وجنوب وشمال إفريقيا MOESNA والتي كانت سابقاً ISCOS وهي منظمة بحرية إقليمية تعني بتعزيز وتنسيق وحماية الشحن البحري والمصالح البحرية لأعضائها وللمنطقة ككل، حيث وافقت وزارة النقل بالانضمام إلى المنظمة المذكورة وجاري التنسيق مع وزارة الخارجية لاتخاذ الإجراءات اللازمة لتفعيل هذا الانضمام.

الخط الملاحي Ametist يسعى للتوسع في خدماته بميناء الإسكندرية

وشمل العرض الجهود الكبيرة المبذولة لتطوير البنية التحتية وزيادة كفاءة العمل بالميناء، ثم توجه الوفد، للقاء اللواء بحري علاء إبراهيم، الرئيس التنفيذي لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع (ACCHC)، الذي قدّم شرحاً مفصلاً حول إجراءات المناولة والخدمات المقدمة في المحطة، بالإضافة إلى مميزات الشركة من حيث السرعة والكفاءة وتكاليف التشغيل، كما تحدث عن أداء الشركة ونشاطها خلال السنوات الماضية.

وأشاد وفد أميتيست بالتعاون الناجح والنتائج التي فاقت توقعاتهم لحجم الأعمال الذي تم خلال العام الأول لتواجدهم في مصر والذي شجع الشركة إلى التوسع في خدماتها لتشمل وجهات جديدة في منطقة البحر المتوسط .



يسعى الخط الملاحي أميتيست للتوسع في خدماته بمصر بعد نجاح خط الإسكندرية - نوفورسسيك، وفقا لما أوضحه، ياسين بدر مدير عام شركه "اي اس جي للملاحة" الوكيل الملاحي لخط اميتيست بمصر.

وأضاف أن وفدا من قيادات شركة أميتيست زار ميناء الإسكندرية لتعزيز التعاون والتوسع في الخدمات المقدمة للمصدرين والمستوردين المصريين، وكذا للاطلاع على أهم المستجدات والتطوير والإنجازات التي حققتها وزارة النقل بقيادة الفريق كامل الوزير، في مجال تطوير الموانئ ومحطات الحاويات وربطها بشبكة الطرق البرية والسكك الحديدية.

وأضاف أن الزيارة بدأت بلقاء مع اللواء بحري أحمد حواش، رئيس الهيئة العامة لموانئ الإسكندرية، حيث قدّم عرضاً مرئياً شاملاً حول التطوير الذي تم بالميناء والاستثمارات القائمة، وخطط التطوير والتوسعة في ميناء الإسكندرية والدخيلة.

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

تفاصيل تداول الموانئ المصرية من الحاويات خلال العام الماضي ٢٠٢٤

وتوزعت تلك المعدلات لتصل إلى 1.84 مليون حاوية، مقابل 1.56 مليون حاوية خلال عام 2023، و 2.1 مليون حاوية صادرات، مقابل 1.88 مليون حاوية خلال عام 2023، و 4.9 مليون حاوية ترانزيت وهي معدلات العام الماضي نفسها.

ويتم تشغيل محطات الحاويات في الموانئ المصرية عبر شركات عديدة؛ منها 3 شركات حكومية، و 3 أجنبية.

وتشمل المحطات الحكومية وتابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري، الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة، والتي تعمل بميناءي الإسكندرية والدخيلة بطاقة استيعابية تقترب من مليوني حاوية.

كما تعمل شركة دمياط لتداول الحاويات بميناء دمياط بطاقة استيعابية تصل إلى 1.8 مليون حاوية، علاوة على بورسعيد لتداول الحاويات بميناء غرب بورسعيد بطاقة تصل إلى قرابة 1.5 مليون حاوية.

أما الشركات الأجنبية فتشمل قناة السويس للحاويات بميناء شرق بورسعيد، وتصل طاقتها الاستيعابية إلى 5.4 مليون حاوية، وشركة موانئ دبي العالمية بميناء العين السخنة بطاقة استيعابية تقترب من 3 ملايين حاوية، والإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية الصينية بطاقة استيعابية تزيد على 700 ألف حاوية.

وشهدت معظم المحطات أعمال تطوير، خلال العام الماضي، منها قيام شركة موانئ دبي العالمية بالانتهاء من تنفيذ محطة تداول الحاويات والبضائع بنظام "B.O.T" بتكلفة 550 مليون دولار متضمنة رصيفاً بحرياً بطول 1350 متراً، وساحة تداول بمساحة 640 ألف م.

كما انتهت شركة دمياط لتداول الحاويات بتطوير أرصفة جديدة 5 و 6، حيث تقوم بتشغيل أربعة أرصفة بالميناء، علاوة على تكريك أرصفتها إلى 16 متراً، بعد أن كانت 14 متراً عبر شركة بتروجيت، والمتوقع الانتهاء منها خلال العام الحالي.

وانتهت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات، خلال العام الماضي، من تكريك المرحلة الأولى من الرصيف 96 بميناء الدخيلة بطول 400 متر، عبر شركة القناة للموانئ، كما انتهت المرحلة الثانية بطول 350 متراً لشركة ديمي البلجيكية.



كشف تقرير صادر عن قطاع النقل البحري عن تداول نحو 8.9 مليون حاوية خلال العام الماضي 2024، وذلك مقارنة بنحو 8.4 مليون حاوية خلال عام 2024 .

وحسب التقرير، فقد بلغ إجمالي معدلات تداول الحاويات بميناء الإسكندرية نحو 1.49 مليون حاوية، مقارنة بنحو 813.7 ألف حاوية خلال العام قبل الماضي 2023 ، بينما تداول ميناء الدخيلة نحو 715 ألف حاوية، مقابل 814 ألف حاوية خلال عام 2023.

كما بلغت معدلات التداول بميناء دمياط نحو 1.4 مليون حاوية، مقارنة بنحو 1.77 مليون حاوية مكافئة خلال عام 2023،

فيما بلغت بميناء سفاجا نحو 1.24 مليون حاوية، وذلك مقارنة بنحو 21.29 ألف حاوية خلال العام الماضي، بينما تم تداول 17 ألف حاوية بميناء السويس، فيما بلغت معدلات التداول بميناء نويبع 42 ألف حاوية.

كما بلغت معدلات تداول الحاويات بميناء غرب بورسعيد خلال العام الماضي 268.3 ألف حاوية، مقارنة بنحو 436.7 ألف حاوية مكافئة خلال عام 2023، فيما بلغت في ميناء شرق بورسعيد نحو 3.63 مليون حاوية، مقارنة بنحو 3.54 مليون حاوية عام 2023.

كما كشف التقرير عن إجمالي تداول الحاويات بميناء الأدبية بنحو 130.9 ألف حاوية، مقارنة بنحو 81.3 ألف حاوية خلال عام 2023،

فيما تداول ميناء السخنة نحو 916.9 ألف حاوية، مقارنة بنحو 892.6 ألف حاوية خلال عام 2023، بينما وصل معدل التداول بميناء أبو قير البحري نحو 357.9 ألف حاوية.

قناة السويس تمنح تخفيضا ٥٠% من رسوم خدمة تبديل الأطقم البحرية بدءا من يونيو المقبل

وشهدت خدمة تبديل الأطقم البحرية التي أطلقتها هيئة قناة السويس ضمن الخدمات البحرية واللوجيستية المقدمة للسفن العابرة للقناة، إقبالا كبيرا منذ بداية تقديم الخدمة مطلع شهر نوفمبر 2024.

وتطبق خدمة تبديل الأطقم البحرية المقدمة من مارينا يخوت قناة السويس بالإسماعيلية على جميع أنواع السفن واليخوت والوحدات البحرية العابرة للقناة من الاتجاهين، من ثلاث مناطق رئيسية وهي مارينا يخوت بالإسماعيلية وبحيرة التمساح، ومنطقة الانتظار بالبحيرات الكبرى.

وتتيح الخدمة الرقمية crew change الموجودة على الموقع الإلكتروني للهيئة إتمام عملية الحجز بسهولة لجميع الوكلاء الملاحيين، يتبعها استكمال الإجراءات المطلوبة مع الجهات المعنية ومن ثم تقديم الخدمة وتحصيل تكلفة الخدمة من مارينا يخوت قناة السويس بالإسماعيلية والتي يتم حسابها وفقا للفترة الزمنية التي تستغرقها العملية من بداية تحرك اللنش من المارينا وحتى عودته مرة أخرى.

وتراعي الخدمة الجديدة متطلبات خدمات تبديل وتغيير الأطقم البحرية التي تدعمها مبادرات المنظمة البحرية الدولية "IMO" لتوفير خدمات أيسر وأسرع وأكثر أمانا حيث يتم تقديم خدمة تبديل الأطقم البحرية بقناة السويس بواسطة لنشات بحرية حديثة البناء، ومجهزة بأحدث الأنظمة البحرية، وتراعي جميع متطلبات السلامة البحرية مما جعلها تحصل على شهادة الاعتماد من شركة STASCO تأكيدا على تقديم الخدمة بكفاءة تامة.



قررت هيئة قناة السويس منح تخفيض قدره 50% في رسوم خدمة تبديل الأطقم البحرية، تشجيعا للسفن العابرة لقناة السويس والتي ترغب في رفت وتعيين البحارة أثناء عبورها للقناة في نطاق مدينة الإسماعيلية ومنطقة البحيرات الكبرى.

وأكدت إدارة هيئة قناة السويس في منشور ملأه خلال مايو منح تخفيض بنسبة 50% من رسوم إيجار اللنش البحري الخاص بتأدية خدمة رفت وتعيين الأطقم البحرية من مارينا يخوت بالإسماعيلية للسفن العابرة لقناة السويس بكلا الاتجاهين وفي نطاق مدينة الإسماعيلية والتي قد سبق وتم تحديدها بقيمة 400 دولار للساعة على أن يكون كسر الساعة 100 دولار لكل 15 دقيقة إضافية.

ويبدأ تطبيق نسبة التخفيض اعتبارا من مطلع يونيو المقبل ولمدة ثلاثة أشهر.

كما عدلت "قناة السويس" نظام المحاسبة ليكون بفترة زمنية هي "نصف ساعة" بدلا من "ساعة" على أن تكون رسوم إيجار اللنش البحري الخاص بتأدية خدمة رفت وتعيين الأطقم البحرية من مارينا يخوت بالإسماعيلية هي 100 دولار بعد تطبيق نسبة التخفيض.

وأوضحت أن أي زيادة في وقت تنفيذ الخدمة يتم احتسابه كفترة زمنية كاملة وهي نصف ساعة.

ولفتت "قناة السويس" إلى أن إنهاء كافة الإجراءات والتصاريف اللازمة المتعلقة بإتمام عملية الرفت والتعيين لتغيير الأطقم البحرية عن طريق الوكيل الملاحي وعبر منصتها الرقمية الإلكترونية.



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

تعرف على المشروعات الإلكترونية التي تم تنفيذها بقطاع النقل البحري خلال ٢٠٢٤



أصدر قطاع النقل البحري، تقريراً حول البنية المعلوماتية والتحول الرقمي في الموانئ المصرية خلال العام الماضي 2024.

وذكر التقرير، أنه تم إعداد التصور المبدئي لمنصة مصر اللوجستية مع تفعيل الحوار المجتمعي للعمل على تطوير المنصة، بهدف تتبع البضائع والحاويات والتراخيص والتسهيل على المستثمرين وزيادة فرص الاستثمار في أعمال النقل البحري المصري وتسهيل استخدام الطرق اللوجستية.

كما تم الاشتراك في مسابقة جائزة مصر للتميز الحكومي - جائزة المواقع الحكومية، بالإضافة إلى تنفيذ الكتاب الإحصائي السنوي، شامل التحليل الاقتصادي.

كما تم اختيار الموقع الإلكتروني لقطاع النقل البحري واللوجستيات من أفضل 10 مواقع على مستوى الجمهورية في مسابقة التميز الحكومي التابعة لوزارة التخطيط عام 2024.

كما تم التكامل والربط الإلكتروني بين قطاع النقل البحري والبوابة الموحدة للحج والتنسيق بين الشركات الملاحية العاملة في نقل الحجاج مع وزارة الداخلية.

كما تم تدشين مشروع النافذة البحرية الموحدة (SW) بتاريخ 20 إبريل 2024 وربطها بالنوافذ البحرية الخاصة بهيئات الموانئ، وإدارة وتقديم الدعم التشغيلي وتطوير مشروع النافذة البحرية الموحدة (MSW) طبقاً لاتفاقية تسير المرور البحري (FAL)، وتهدف تلك الاتفاقية لتعزيز وتسهيل حركة المرور البحري الدولي بين الدول الأعضاء الموقعة للاتفاقية وتوحيد الإجراءات قدر الإمكان وتقليل المستندات التي تطلبها الجهات المعنية وتطبيق تداولها إلكترونياً عند وصول السفن ومغادرتها، والعمل بها شامل الاجازات الرسمية.

وعلى مستوى هيئة السلامة وهيئات الموانئ البحرية التابعة، فقد تم بهيئة ميناء دمياط تعظيم الاستفادة من بنيتها التكنولوجية في مجال نظم المعلومات والتحول الرقمي وخبرتها القوية في هذا المجال، كما فاز الميناء بجائزة السبق في تفعيل النماذج الإلكترونية للاتفاقية الدولية لتيسير المرور البحري FAL، وربطها بمنظومة النافذة الواحدة وذلك خلال احتفالية اليوم البحري العالمي 2024 التي أقيمت هذا العام تحت شعار الملاحة في بحر المستقبل السلامة أولاً كأول

ميناء مصري يقدم خدمة تبادل البيانات الخاصة بنماذج اتفاقية تسير المرور البحري FAL إلكترونياً طبقاً لقرارات المنظمة البحرية الدولية (IMO) والتي تنص على إلزام الموانئ حول العالم بإنشاء نوافذ بحرية واحدة والذي يهدف إلى تبسيط الإجراءات وربط المجتمع المينائي والجهات ذات الصلة.

وفي إطار التطوير الإلكتروني لأعمال التشغيل بالميناء تم ربط منظومة التراكي الآلي مع بوابة مارين ترافيك مما يساهم في حصول الميناء على بيانات السفن المتوجهة إليها بشكل أني فور تسجيل وجهتها على بوابة المارين ترافيك.

وعلى مستوى الهيئة المصرية السلامة الملاحة البحرية، فقد تم تفعيل نظام الأرشفة الإلكترونية لحفظ وثائق الهيئة بحيث يمكن التعامل معها إلكترونياً، بالإضافة إلى تبادل الوثائق بين الإدارات من خلال شبكة مؤمنة، كما تم إعداد نموذج لتمكين السفر للسفن إلكترونياً بين الهيئة وهيئة الميناء، كما تم تجهيز أعمال الشبكات في مركز إصدار الجواز البحري، بالإضافة إلى إنشاء نظام للجوازات والشهادات لطباعتها إلكترونياً، كما تم إنشاء ما لا يقل عن (20) برنامج طبقاً لمتطلبات المستخدمين (جوازات - شهادات - معاينات - شئون عاملين).

كما تم تطوير وتحديث 15 برنامج طبقاً لما يتطلبه المستخدم، على سبيل المثال تسجيل السفن - الحوادث البحرية - الإدارة الطبية - إضافة صرفية الإثابة).

كما تم الربط بين الهيئة والجهات الخارجية متمثلة في قطاع النقل البحري واللوجستيات (بنك المعلومات) وهيئة ميناء الإسكندرية لتحقيق التكامل في تبادل المعلومات، كما تم الانتهاء من منظومة الربط بين الهيئة تحصيل إيرادات وأنشطة رقابة دولة العلم وهيئة ميناء الإسكندرية، وتم الربط الإلكتروني بين هيئة السلامة وموانئ البحر الأحمر (بدا بميناء الأدبية) ، وإنشاء البرامج اللازمة للربط الإلكتروني وإصدار الفاتورة الشاملة لكل ميناء.

كما تم عمل فاتورة موحدة لهيئة قناة السويس وتم الربط بين الهيئة وهيئة قناة السويس وذلك لاستصدار الفاتورة الموحدة، بالإضافة إلى التخطيط الإستراتيجي ومتابعة تنفيذ المشروعات الاستثمارية لتعظيم الإيرادات.



**Over
75
Years Of Experience**

MAHONEY
SHIPPING & MARINE SERVICES

☎ +203 393 8888
✉ Info@mahoneyegypt.com

🌐 www.mahoneyegypt.com
📍 8 Patrice Lumumba, Alexandria, Egypt

كما تم إنشاء برامج لتحصيل الشيكات والحوالات الخاصة بإيرادات الهيئة وربطها مع برامج الفواتير، بالإضافة إلى إنشاء نظام متكامل يخدم نظام إيرادات الهيئة بكامل فروعها يتضمن برامج المتابعة إيرادات الهيئة يومياً، كما تم تنفيذ مشروع الربط بين الهيئة والفروع الخارجية مما ترتب عليه رفع كفاءة وترقية وزيادة سرعة خطوط الربط بالمركز الرئيسي بالإسكندرية والفروع وتفعيل خدمة الربط والانترنت بالإسكندرية على كابلات فايبر بدلا من كابلات النحاس.

كما تم تطوير الموقع الإلكتروني للهيئة ليقوم بتقديم عدة خدمات تفاعلية للمستخدمين من أبرزها التحقق من صحة الشهادة الأهلية - نتيجة الكشف الطبي - التحقق من شهادات البحارة - التحقق من الاعتراف بشهادة أجنبية - الاستعلام عن الجوازات الأهلية - شهادات الأفراد - الشهادات الحتمية).

كما تم التعاقد مع شركة Trans IT لإنشاء 3 أنواع من تطبيقات مخصصة لتغطية التزايد في الخدمات المقدمة للجمهور وتيسير أعمال العاملين بالهيئة وهم منظومات خاصة بالأرشفة والدورة المستندية بواسطة برنامج (ليزر فيش) ، ومنظومات معدة خصيصاً لتناسب مع طبيعة عمل الهيئة على سبيل المثال منظومة تطبيقات دولة العلم تنفيذ معاهدات) - منظومة معاينات السفن، ومنظومات المخازن والمشتريات والموارد البشرية.

ملاحة بورسعيد تناقش مقترح تزويد مقاولي التوريدات البحرية بأجهزة نقاط إلكترونية

كما تم مناقشة آليات تطبيق بروتوكول التعاون مع شركة "نيو ماستر" للخدمات الطبية المتكاملة، لتقديم خدمات نوعية لأعضاء الغرفة.

وحضر الاجتماع النائب عادل اللمعي، رئيس مجلس إدارة الغرفة، إلى جانب خالد عبد الملك، نائب رئيس المجلس، وعادل الشرقاوي، أمين الصندوق، ومحمد مصلح، سكرتير عام الغرفة، وعبير لهيطة، عضو مجلس الإدارة، والقبطان ميسر عجيلة، رئيس تحركات هيئة قناة السويس، ونجلاء إدوارد، عضو مجلس الإدارة، والمهندس أحمد فتحي، رئيس قطاع الحاويات بشركة قناة السويس لتداول الحاويات.

يأتي هذا الاجتماع في إطار حرص مجلس إدارة الغرفة على المتابعة المستمرة لمستجدات العمل الملاحي، والسعي لتطوير البنية التحتية والخدمات المقدمة لأعضائها بما يدعم حركة التجارة والنقل البحري في ميناء بورسعيد.



ناقشت غرفة ملاحة بورسعيد برئاسة النائب عادل اللمعي مقترح تزويد مقاولي التوريدات البحرية بأجهزة نقاط إلكترونية لتيسير المعاملات. بجانب دراسة تفعيل نظام بوالص الشحن الإلكترونية.

جاء ذلك خلال اجتماع مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد، في إطار الخطة الشهرية لمتابعة أعمال الغرفة، وذلك بحضور أعضاء المجلس وممثلي الجهات ذات الصلة، لمناقشة عدد من الموضوعات الهامة المتعلقة بسير العمل وتطوير الخدمات المقدمة للقطاع الملاحي.

واستعرض الاجتماع الموقف المالي لصندوق الغرفة، وكذلك حساب نادي غرفة الملاحة. والتطورات الإنشائية الخاصة بمقر نادي الغرفة.

كما تضمن جدول الأعمال النظر في مقترحات أعضاء المجلس الأعلى لصناعة السيارات وبحث آليات تفعيل وميكنة دورة إجراءات الصادرات النهائية للحاويات "FGL" بالتكامل مع منصة "نافذة" وتنظيم أعمال الوكالة الملاحية من خلال النافذة الملاحية الواحدة "MSW".



قطاع النقل البحري يحدد شركتين لتمويل السفن بالموانئ المصرية



أكد قطاع النقل البحري، المشرف على الموانئ المصرية، وجود شركتين تقومان بتمويل السفن بالوقود، وذلك بالتوافق مع متطلبات المنظمة البحرية العالمية.

وأشار قطاع النقل البحري، في خطاب لغرف الملاحه البحرية، إلى أن هذا يأتي إيماءً إلى قرار المنظمة البحرية الدولية في دورتها 79 الصادر في إطار الملحق السادس للاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن السفينة مارجون 73 / 87 بتعيين البحر المتوسط كاملًا منطقة تحكم في الانبعاثات الكبريتية SOX.ECA. MED والذي دخل حيز النفاذ في مايو الجاري، ويقضي بحظر استخدام السفن المارة بالبحر المتوسط وقود ذو محتوى كبريتي أعلى من 0.1%.

ونص خطاب قطاع النقل البحري على أن الشركتين تقومان بتمويل السفن بالوقود ذو المحتوى الكبريتي 0.1% المتوافق مع قرار المنظمة البحرية العالمية، وتشمل شركة مبيزقا، وشركة Peninsula. وبدأت الدول المطلة على البحرين الأبيض المتوسط والأحمر تطبيق اتفاقية التخفيف من انبعاثات الكبريت، وتصرف النفط وأنظمة التخلص من القمامة بداية من مايو الحالي.

ووضعت المنظمة البحرية العالمية عدد من المتطلبات الجديدة لمناطق مراقبة انبعاثات البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وخليج عدن، مع التركيز بشكل خاص على انبعاثات الكبريت وتصريف النفط وأنظمة التخلص من القمامة.

ويتم تطبيق الاتفاقية التي تعد جزءًا من اتفاقية ماربول، والتي بموجبها يتم التخفيف، ويتم من خلالها إلزام جميع السفن الخاضعة للملحق السادس لاتفاقية ماربول البحرية الدولية والعاملة داخل البحر الأبيض المتوسط SOX ECA، اعتبارًا من 1 مايو 2025 إما استخدام زيوت الوقود التي لا تتجاوز نسبة الكبريت 0.10% م/م وفقًا للائحة 14 من المرفق السادس لاتفاقية ماربول، أو استخدام تقنيات بديلة لتقليل الانبعاثات لتحقيق الامتثال المكافئ.

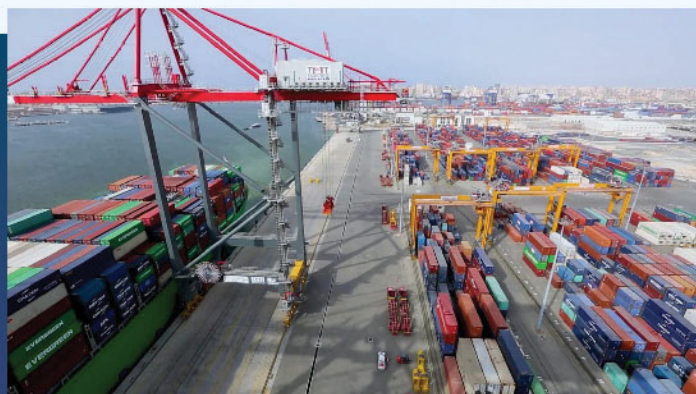
وبالنسبة لجميع السفن التي يبلغ وزنها الإجمالي 400 طن فما فوق، يحظر تصريف النفط أو الخلطات الزيتية في البحر داخل المناطق الخاصة بالبحر الأحمر وخليج عدن ما لم يتم استيفاء جميع الشروط التالية، وتشمل تلك الشروط أن يتم معالجة الخليط الزيتي من خلال معدات تصفية الزيت وفقا للائحة 7-14 من المرفق الأول لاتفاقية ماربول، كما لا يتجاوز محتوى الزيت في النفايات السائلة بدون تخفيف 15 جزء في المليون.

ومن الشروط أيضًا ألا ينشأ الخليط الزيتي من غرفة مضخات البضائع على ناقلات النفط، وفي حالة ناقلات النفط، لا يتم خلط الخليط الزيتي مع بقايا زيت الشحن.

وبالنسبة لناقلات النفط، يمنع منعًا باتًا أي تصريف للنفط أو المخاليط الزيتية من منطقة الشحن أثناء وجودها داخل البحر الأحمر وخليج عدن المناطق الخاصة، فيما لا ينطبق هذا الشرط على تصريف الصابورة النظيفة أو المنفصلة.

كذلك بالنسبة لجميع السفن، لا يسمح بتصريف القمامة داخل المنطقة الخاصة بالبحر الأحمر إلا عندما تكون السفينة في طريقها ووفقًا لأحكام المادة 6 من المرفق الخامس لاتفاقية منع التلوث البحري.

الموانئ المصرية تتداول ٢٠٨ ملايين طن خلال العام الماضي



حققت الموانئ المصرية معدلات تداول للبضائع، خلال العام الماضي، بلغت 208 ملايين طن، وذلك مقارنة بنحو 180.9 مليون طن، خلال عام 2023، وذلك خلال تقرير صادر عن قطاع النقل البحري.

وذكر التقرير أن تلك المعدلات توزعت بين الموانئ المصرية، وبين ميناء الإسكندرية الذي حقق معدلات وصلت إلى 39.3 مليون طن خلال العام الماضي، مقارنة بنحو 27.9 مليون طن خلال عام 2023.

وتوزعت البضائع بميناء الإسكندرية بواقع 23.7 مليون طن وارد، مقابل 17.7 مليون طن خلال 2023، في حين وصل حجم الصادر إلى 12.6 مليون طن، مقابل 9.29 مليون طن عام 2023، بينما بلغ حجم بضائع الترانزيت بالميناء إلى 2.9 مليون طن، مقابل 915 طن خلال عام 2023.

بينما ميناء الدخيلة نحو 31.6 مليون طن، مقابل 26.7 مليون طن عام 2023، والتي توزعت بين 20.9 مليون طن وارد، مقابل 16.9 مليون طن عام 2023، و9.98 مليون طن صادر مقابل 8.8 مليون طن خلال 2023، و654 طن ترانزيت مقابل 972 طن 2023.

كما بلغت معدلات تداول البضائع بميناء دمياط بواقع 43.2 مليون طن، مقابل 42.7 مليون طن عام 2023، والتي توزعت بين 20.2 مليون طن وارد، مقابل 16.6 مليون طن في 2023، و16.6 مليون طن صادر مقابل 16.4 مليون طن عام 2023، و6.4 مليون طن ترانزيت، مقابل 9.6 مليون طن عام 2023.

أما موانئ السويس وحوض البترول فقد تداولت 677 ألف طن مقابل 341 ألف طن عام 2023، التي توزعت بين 198 ألف طن وارد مقابل 139.9 ألف طن عام 2023، و478 ألف طن صادر مقابل 201 ألف طن عام 2023، ولم تحقق تلك الموانئ بضائع ترانزيت خلال عام 2024، بينما كانت قد حققت 50 ألف طن، العام قبل الماضي، ترانزيت.

أما ميناء سفاجا فقد تداول نحو 5.6 مليون طن، مقابل 4.9 مليون طن عام 2023، وتوزعت بين 1.58 مليون طن وارد مقابل 1.57 مليون طن عام 2023، و3.3 مليون طن صادر مقابل 2.7 مليون طن عام 2023، و675 ألف طن ترانزيت مقابل 682 ألف طن عام 2023.

فيما تداول ميناء نويبع 1.12 مليون طن خلال العام الماضي، مقابل 723.7 ألف طن في 2023، وتوزعت بين 202 ألف طن وارد مقابل 175.6 ألف طن في 2023، و868 ألف طن صادر مقابل 524.8 ألف طن عام 2023، و58 ألف طن ترانزيت مقابل 23.3 ألف طن في 2023.

وفيما يخص ميناء بورسعيد غرب، فقد بلغت معدلات تداول البضائع به 3.5 مليون طن، خلال العام الماضي، مقارنة بنحو 4.85 مليون طن في 2023،

وتوزعت البضائع بالميناء الغربي ببورسعيد بين 1.98 مليون طن وارد مقابل 1.9 مليون طن عام 2023، و1.35 مليون طن صادر مقابل 1.44 مليون طن في 2023، و220 ألف طن ترانزيت بعد أن كانت 1.49 مليون طن في 2023.

فيما بلغت حجم البضائع المتداولة بميناء شرق بورسعيد نحو 43.9 مليون طن، مقابل 44.1 مليون طن خلال عام 2023، وتوزعت بين 3 مليون طن وارد، مقابل 922 ألف طن خلال عام 2023، و10.1 مليون طن صادر مقابل 10 ملايين طن خلال عام 2023، و30 مليون طن ترانزيت مقابل 33 مليون طن خلال عام 2023.

كما بلغ إجمالي معدلات التداول بميناء العريش نحو 4.3 مليون طن خلال العام الماضي، مقابل 740.9 ألف طن خلال عام 2023، وتوزعت بين 76 ألف طن وارد، مقابل 73 ألف طن خلال عام 2023، و4.2 مليون طن صادر مقابل 733.6 ألف طن خلال عام 2023.

كما تداول ميناء الأدبية نحو 6.7 مليون طن، مقابل 6.8 مليون طن خلال عام 2023، وتوزعت بين 3.6 مليون طن وارد مقابل 3 مليون طن خلال عام 2023، و2.8 مليون طن صادر، مقابل 3.4 مليون طن خلال عام 2023، و140 ألف طن ترانزيت مقابل 274 ألف طن خلال عام 2023.

أما ميناء السخنة فقد تم تداول نحو 21.6 مليون طن، مقابل 20.9 مليون طن خلال عام 2023، حيث تداول 16.8 مليون طن وارد، مقابل 15.39 مليون طن خلال عام 2023، و4.5 مليون طن صادر مقابل 5.5 مليون طن خلال عام 2023، و293 ألف طن ترانزيت، مقابل 26 ألف طن خلال عام 2023.

ومن أهم تلك المشروعات محطة الحاويات الجديدة بميناء أبو قير، وتديرها شركة هاتشسون بورت الصينية بطاقة تصل إلى 2 مليون حاوية مكافئة، بالإضافة إلى محطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية ويتم تشغيلها عبر مجموعة CMA – CGM الفرنسية بطاقة 1.5 مليون حاوية خلال العام قبل الماضي.

وتصل طاقة ميناء الإسكندرية التصميمية إلى 37.9 مليون طن، والدخيلة 27 مليون طن، ودمياط 21.7 مليون طن، وبورسعيد غرب 12 مليون طن، والعريش 1.2 مليون طن، وشرق بورسعيد 12 مليون طن، والسويس 6.6 مليون طن، وحوض البترول 8 ملايين طن، والأدبية 11 مليون طن.

كما أن الطاقة التصميمية لميناء السخنة، حسب قطاع النقل البحري، تصل إلى 23 مليون طن، وسفاجا 6.5 مليون طن، ونويبع والطور 3 ملايين طن،

كما أن الطاقة التصميمية لميناء السخنة، حسب قطاع النقل البحري، تصل إلى 23 مليون طن، وسفاجا 6.5 مليون طن، ونويبع والطور 3 ملايين طن، ليصل الإجمالي إلى 170 مليون طن.



54 Ismailia St. Roushdy,
Alexandria, Egypt
T: +20 3 5441120 / 5224480
5227530 / 5227610
F: +20 3 5453796
E: agency@albaharia.com
chartering@albaharia.com

ALBAHARIA

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



كما تداول ميناء الأدبية نحو 6.7 مليون طن، مقابل 6.8 مليون طن خلال عام 2023، وتوزعت بين 3.6 مليون طن وارد مقابل 3 مليون طن خلال عام 2023، و2.8 مليون طن صادر، مقابل 3.4 مليون طن خلال عام 2023، و140 ألف طن ترانزيت مقابل 274 ألف طن خلال عام 2023.

أما ميناء السخنة فقد تم تداول نحو 21.6 مليون طن، مقابل 20.9 مليون طن خلال عام 2023، حيث تداول 16.8 مليون طن وارد، مقابل 15.39 مليون طن خلال عام 2023 ، و4.5 مليون طن صادر مقابل 5.5 مليون طن خلال عام 2023، و 293 ألف طن ترانزيت، مقابل 26 ألف طن خلال عام 2023.

بينما حقق ميناء أبو قير البحري 6.4 مليون طن موزعاً بين 3.8 مليون طن وارد، و2.5 مليون طن ترانزيت.

وتتنوع الموانئ المصرية حالياً إلى ثلاثة أنواع من الموانئ تتبع ثلاث جهات؛ أهمها التابعة لوزارة النقل والتي تضم موانئ الإسكندرية، والدخيلة، ودمياط، وسفاجا وبعض موانئ البحر الأحمر، فيما تتبع المجموعة الثانية الهيئة الاقتصادية لقناة السويس وتضم موانئ شرق وغرب بورسعيد، والأدبية، والطور، أما المجموعة الثالثة فتتمثل في موانئ العريش بشمال سيناء، وأبو قير بالإسكندرية، وبرنيس بالبحر الأحمر، وجرجوب بمطروح.

ووفق بيانات قطاع النقل البحري المشرف على الموانئ المصرية ، فإن الطاقة التصميمية للموانئ المصرية 170 مليون طن.

مجلس الوزراء يُقر تغيير نشاط أرض بأكثوبر الجديدة من الموانئ الجافة لمنطقة حرة خاصة ولوجستية

وجاء في القرار أن هذه الموافقة تأتي استجابة للمتغيرات، وتلبية للطلبات المقدمة من بعض المستثمرين، والتي تتمثل في إقامة منطقة حرة، ومنطقة صناعية، بغرض إقامة مصنع تجميع سيارات، حيث إن إضافة هذه الأنشطة وكونها ملاصقة للميناء الجاف، من شأنه أن يحقق العديد من النتائج المرجوة، منها تحقيق التكامل اللوجستي والصناعي، وتعزيز تكامل الأنشطة والتجارية والصناعية، وزيادة جذب المزيد من الاستثمار الأجنبي، وتحفيز الصادرات وإتاحة المزيد من فرص العمل الجديدة للشباب، مع تنويع الاقتصاد المحلي.

كما وافق على مشروع قرار رئيس الجمهورية بشأن تخصيص قطعة أرض ناحية طريق وادي النطرون/ العلمين، لصالح محافظة البحيرة، لاستخدامها في مشروعات تنمية.



وافق مجلس الوزراء في اجتماعه اليوم على مشروع قرار رئيس الجمهورية بشأن تغيير الغرض من استخدام قطعتي أرض ناحية مدينة أكتوبر الجديدة، بمحافظة الجيزة، الأولى بمساحة 269.84 فدان، حيث يتم تغيير النشاط من نشاط الموانئ الجافة إلى أنشطة لإقامة منطقة حرة خاصة ومنطقة لوجستية، والثانية بمساحة 29.98 فدان، ويتم التغيير من نشاط الموانئ الجافة إلى أنشطة صناعية واستثمارية.

أسامة ربيع: "مفیش حد بيعدي مجاناً من قناة السويس"

بيعدي مجاناً من قناة السويس لأن في خدمة بيتهم تقديمها.. وفي حاجات بتتصرف على الموضوع ده.

أضاف ربيع: الرسوم يؤخذ منها بنسبة 60% لتطوير المجري الملاحي، وتقديم خدمات، مفیش حد بيعبر مجاناً ولا حتى السفن المصرية، والقانون يقول ذلك.

ولفت ربيع إلى أن عملية الملاحة في الجزء الجنوبي تعمل بشكل أفضل، خاصة بعد تعميق هذا الجزء من 66 قدماً إلى 72 قدماً، مع تطوير الأسطول البحري، وتم تدشين 23 وحدة بحرية جديدة.

وأوضح ربيع، أنه لم يتم تقديم طلب لي بشأن عبور سفن بعينها مجاناً من قناة السويس، كما أن اتفاقية القسطنطينية تلزم بعدم التفضيل لدولة على دولة أخرى في قناة السويس، ولكن التخفيضات يتم طرحها للجميع.

وتابع رئيس هيئة قناة السويس، أنه لم يحدث عمليات في البحر الأحمر منذ نهاية العام الماضي، مؤكداً أنه نرغب في وجود هدنة بغزة، حتى تم عملية عبور السفن، مؤكداً أنه قمنا بعمل تخفيضات للسفن بنسبة 15%، كما أنه عند تطبيق الهدنة المستدامة في قطاع غزة ستعمل على عودة الملاحة بشكل طبيعي.



أكد الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، أن العملية التطوير شاملة في قناة السويس، من أول الأسطول الملاحي والمجري الملاحي، والاستفادة من الأصول، وشراكات في الداخل والخارج، ودائماً المجري الملاحي لقناة السويس يحدث به عمليات التطوير، ومشروع القطاع الجنوبي شغال بنسبة 100%.

وقال ربيع، في تصريحات صحفية، مفیش سفن بتعدي مجاناً والسفن المصرية بتدفع رسوم عبور، مفیش حد

وزير العمل: تحدثت مع نظيري في قبرص واليونان لعودة العمالة المصرية

في مجال الملاحة



وأكد، أن مصر لها دور كبير في غلق باب الهجرة غير الشرعية، مواصلا: «ونقول لعمالنا إننا وقعنا على اتفاقيات من أجل تعزيز فرص العمل منعا من الاتجار بالبشر والوقوع في براثن عصابات الهجرة غير الشرعية.

وقال وزير العمل: "لذلك نحرص على توفير فرص عمل للمواطنين بشكل آمن وشرعي ودون أي شكل من أشكال المخاطرة، والسفارة المصرية تتابع العمال وتتدخل في حال وقوع أي مشكلة".

قال محمد جبران وزير العمل محمد جبران، إنه بالنسبة إلى التعاون مع اليونان في مجال الملاحة، يجب أن تعود البحارة المصرية إلى اليونان وقبرص بشكل كبير، مؤكداً، أن الدولة المصرية تعمل على هذا الأمر.

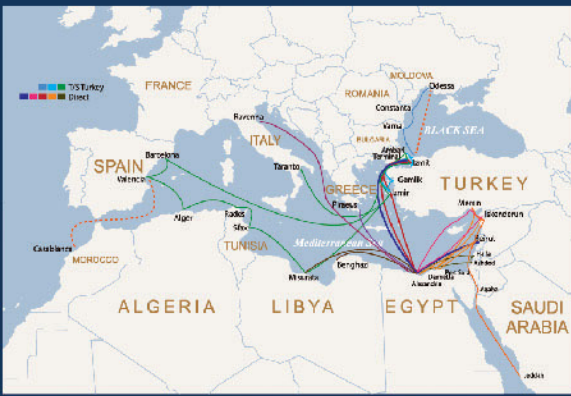
وأضاف جبران خلال مداخلة هاتفية مع الإعلامية بسملة وهبة، في برنامج 90 دقيقة على قناة المحور، أنه تحدث مع وزير العمل في قبرص واليونان لفتح المجال لمصر في هذا الصدد لأن الدولة المصرية تمتلك الكفاءات اللازمة.

وتابع: أوروبا منفتحة على العمالة المصرية مثل اليونان وقبرص وإيطاليا وغيرها، وفي نهاية الشهر الجاري سَنَذْهَبُ إلى صربيا، مطلوب عدد من العمالة المصرية وسنوقع اتفاقية في هذا الصدد.

أشار إلي أنه في الفترة الماضية، بفضل الله وبفضل الثقة بين الشركات والعمال المصريين، فإننا عندما نعلن على 500 وظيفة عبر موقعنا الإلكتروني يتقدم 10 آلاف مواطن بسبب المصداقية، وفي نهاية المطاف نسلم عقد العمل للعامل ومش بناخذ فلوس من حد وكله بالمجان والكل يستفيد.



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS



Alexandria Head Office
Marhaba Tower, Fouad Street, Off Horeiya Road,
Raml Station, Alexandria 21131, Egypt
☎ +20 (3) 391 3520
✉ +20 (3) 391 3529

Port Said Office
Gianola Tower, El Gomboreya Street,
1st Floor, Port Said 42511, Egypt
☎ +20 (66) 322 4887
✉ +20 (66) 322 4877

Cairo Office
Marine Tower, 11 El Safa Street, Sheraton
Buildings 11361, Heliopolis, Cairo, Egypt
☎ +20 (2) 226 64010/11
✉ +20 (2) 226 75227

Damietta Office
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

خطوط ملاحية: تخفيضات قناة السويس تساعد شركات الشحن



بدأت هيئة قناة السويس، خلال مايو، تطبيق تخفيضات جديدة على سفن الحاويات بنسبة 15% من رسوم العبور شريطة أن تكون الحمولة 130 ألف طن، ويتم العمل بالرسوم لمدة 90 يوما، في محاولة منها لجذب شركات الشحن لعودة العبور من المجري الملاحي بدلا من الطرق البديلة التي اعتمدت عليها نتيجة التوترات الجيوسياسية في منطقة البحر الأحمر، من أواخر عام 2023.

وأشارت الهيئة في منشور لها، إلى أن التخفيض جاء تلبية لرغبة ملاك سفن الحاويات، وفي ضوء التطورات الايجابية الحالية للأوضاع الأمنية في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب، مع مساع العودة للمرور من القناة كما كان عليه الحال قبل هجمات البحر الأحمر.

من جانبه قال اللواء إيهاب البنان، رئيس مجلس إدارة وكالة كلاركسون شيبنج أن التخفيضات ستساعد شركات الشحن العالمية في عمل توازن مع المصروفات التي ارتفعت بشكل كبير خاصة فيما يتعلق ببند وثائق التأمين، وتكلفة التشغيل للمرور من طرق بديلة مثل رأس الرجاء الصالح.

وتعد قناة السويس من أهم الممرات الملاحية في العالم، وتعتبر أقصر طرق الشحن بين أوروبا وآسيا، وأحد أهم مصادر العملة الأجنبية للاقتصاد المصري.

وأضاف، أن تخفيض الحاويات الأخير جاء نتيجة عدة اجتماعات مع رئيس هيئة قناة السويس والخطوط الملاحية منذ مطلع 2025 موضحا أن تم مناقشة الأمر مع إدارة التخطيط بهيئة قناة السويس لمنح ملاك السفن حوافز تغطي مصاريف التأمين مما يحقق مكاسب للطرفين.

وقال "البنان" إن الحوافز مؤقتة حتي استقرار المنطقة علي أن تحقق الخطوط المستهدفة عدد معين من معدلات العبور حتي تحصل بموجبه علي التخفيض المحدد.

وطالب "البنان" بضرورة منح حوافز لسفن الأقل من حمولة 130 ألف طن لجميع الأنواع وليست الحاويات فقط.

وأوضح أن قناة السويس تشهد بالفعل عبور للسفن ذات الحمولات الصغيرة والتي تصل إلي 15 ألف طن بالقناة بجانب عبور مراكب ذات حمولات أكبر قليلا وتسدد رسوم التأمين ولكنها لا تمثل اية عداء مع أية أطراف و غير مستهدفة مضيضا أن السفن ذات الحمولات الكبيرة تتخوف من استمرار بعض التوترات وارتفاع تكاليف التأمين و تنظر إلي الأمور بنظرة إقتصادية وأمنية بحتة.

وأستكمل "البنان" أن الخطوط الملاحية ذات الحمولات الكبيرة والتي لاتعبر القناة حاليا قد حققت مكاسب تصل إلي 60% بسبب عدم سداد رسوم مقابل عبور طريق رأس الرجاء الصالح مقارنة بالقناة علما أن زيادة التكاليف تحملها المستهلك في نهاية الأمر وليست تلك الخطوط.

وتابع : أن طريق "رأس الرجاء" استوعب كافة سفن أسطول تلك الخطوط متوقعا عودة تلك الخطوط حاليا مع إنهاء حالة الاضطرابات بشكل كامل في منطقة البحر الأحمر .

وتعد الحمولة الصافية لقناة السويس هي حمولة قناة السويس الصافية الأساسية دون أي بنود إضافية تضاف بصفة مؤقتة عند العبور مثل صهاريج القاع المزدوج، مخازن مؤقتة.

ومن جانبه قال عادل اللمعي، رئيس غرفة ملاحه بورسعيد ورئيس مجلس إدارة توكيل ميتشيل جينيور، أن التخفيضات جاءت كونها مطلب متكرر من كافة الخطوط، لاسيما وان الفترة الحالية تشهد ركود عالمي، أثرت على كل أطراف سلاسل الامداد.

وطالب "لمعي" إدارة هيئة قناة السويس بضرورة تأسيس شركة تأمين عالمية تساهم لمواجهة الأزمات المتلاحقة بالقناة، بجانب عقد مؤتمر سنوي لإستعراض أهمية وحوافز القناة للخطوط والتوكيلات الملاحية.

ومن ناحيته قال مصدر بالخط الملاحي MSC السويسري، أن الأزمة لا تكمن في الرسوم، لكن المشكلة تتمثل في التوترات الجيوسياسية، والهجمات التي تشنها جماعات الحوثيين من حين لآخر.

ولفت إلي أن بعض شركات الشحن لا يمكن أن تجازف بسفنها طالما المنطقة غير آمنة بشكل كامل فضلا عن أن جدول الإبحار لا يمكن تعديله بين يوم وليلة، لكن بالتأكيد التخفيضات الجديدة ستكون محل اهتمام ودراسة من كل شركات الشحن العالمية.

الموانئ المصرية تستقبل ١٦,٢ ألف سفينة خلال العام الماضي

سفينة مقارنة بنحو 399 سفينة خلال العام قبل الماضي، بينما استقبل ميناء السخنة نحو 729 سفينة مقارنة بنحو 609 سفينة خلال العام قبل الماضي، بينما استقبل ميناء أبو قير 977 سفينة.

وتقوم وزارة النقل بإنشاء أرصفة جديدة بإجمالي أطوال 35 كم بأعماق تتراوح من 15-18 مترًا ليصل إجمالي أطوال الأرصفة في الموانئ البحرية إلى 73 كم لتستوعب 370 مليون طن بضائع، بدلًا من 185 مليون طن سنويًا.

كما تم الانتهاء من إنشاء رصيف 3/85 بنسبة تنفيذ اقتربت على الانتهاء كمحطة تفريغ/ تداول الأخشاب، بطول 433 متر وعمق 15.5 متر بتكلفة 400 مليون جنيه، ويُسمح بتراكي سفن حتى 70 ألف طن.

كما أنه جارٍ إنشاء محطة متعددة الأغراض على رصيف 100 بميناء الدخيلة، وطول الرصيف 1800 م، وعمق 17 مترًا، وظهير خلفي بمساحة 660 ألف م² بتكلفة تقديرية 3 مليارات جنيه، كما أنه جارٍ إنشاء محطة تداول الصب الجاف بين رصيفي 91 و92 بميناء الدخيلة بطول 1150 م، وعمق 15 مترًا، وساحة تخزين 300 ألف م²، بتكلفة تقديرية 1.8 مليار جنيه.



أصدر قطاع النقل البحري، التابع لوزارة النقل التقرير النهائي للمؤشرات الخاصة بالموانئ المصرية خلال العام الماضي فيما يتعلق بالبضائع المتداولة بها.

وكشف التقرير الذي حصلت عليه "نافذة الملاحة" أن رحلات السفن بالموانئ المصرية عام 2024، وصلت إلى 16.2 ألف سفينة، وذلك مقارنة بنحو 14.4 ألف سفينة خلال 2023.

وتوزعت تلك السفن بين ميناء الاسكندرية بواقع 3648 سفينة، وذلك مقارنة بنحو 3153 سفينة خلال العام قبل الماضي، و1590 سفينة بميناء الدخيلة، وذلك مقارنة بنحو 1444 سفينة خلال العام قبل الماضي.

فيما استقبلت ميناء دمياط 3204 سفينة مقارنة بنحو 3606 سفينة خلال العام قبل الماضي، كما استقبل ميناء السويس وحوض البترول، نحو 395 سفينة مقارنة بنحو 775 سفينة خلال العام قبل الماضي.

كما وصلت السفن التي تم تداولها بميناء سفاجا نحو 819 سفينة وذلك مقارنة بنحو 845 سفينة خلال العام قبل الماضي، بينما استقبل ميناء نويبع نحو 1140 سفينة مقارنة بنحو 309 سفينة خلال العام قبل الماضي، بينما استقبل ميناء الغردقة نحو 128 سفينة، وذلك مقارنة بنحو 198 سفينة خلال العام قبل الماضي، بينما استقبل ميناء شرم الشيخ 71 سفينة مقارنة بنحو 90 سفينة خلال العام قبل الماضي، كما استقبلت ميناء غرب بورسعيد 1071 سفينة وذلك مقارنة بنحو 1564 سفينة خلال العام قبل الماضي.

كما استقبلت ميناء شرق بورسعيد 1571 سفينة مقارنة بنحو 1270 سفينة خلال العام الماضي، بينما استقبل ميناء العريش 509 سفينة مقارنة بنحو 147 سفينة خلال العام الماضي، كما استقبل ميناء الأدبية نحو 369



ANNIVERSARY
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

بيمكو العالمية:

انخفاض إعادة تدوير سفن الصب الجاف بنسبة ٢٤٪ منذ ٢٠٢٥ الأدنى منذ ١٧ عامًا

كما ساهم في ذلك تغيير مسار السفن عبر رأس الرجاء الصالح بسبب الهجمات على السفن في البحر الأحمر.

ومع ذلك، انخفضت الأسعار حتى الآن في عام 2025 بسبب ضعف التوازن بين العرض والطلب.

في حين انخفض إجمالي إعادة تدوير السفن، إلا أنه ارتفع في قطاعي باناماكس وهاندي سايز اللذان شكلا 51% و 26% من الطاقة المعاد تدويرها على التوالي،

كما كانت قد تراجعت أسعار شحن با ناماكس تدريجيًا منذ النصف الثاني من عام 2024 مما ساهم في زيادة إعادة التدوير.

وفي ظل انخفاض معدلات إعادة التدوير وتجديد الأساطيل في السنوات الأخيرة، يبلغ متوسط عمر ناقلة البضائع السائبة الجافة الآن 12.6 عام، وهو الأقدم منذ عام 2010، كما أن السفن القديمة عادةً ما تكون أقل ربحية، نظرًا لانخفاض كفاءتها في استهلاك الوقود وإبحارها بسرعات أبطأ مماثلة للوائح المناخية.

وذهب التقرير إلى أنه حاليًا عمر السفن يتجاوز 6% أو 3% من طاقتها التشغيلية، لتصل إلى 25 عامًا، وهو العمر المتوقع لإعادة تدوير معظم سفن الشحن الصب.

وبالنظر إلى المستقبل، من المتوقع، حسب التقرير، أن تنمو عمليات تسليم السفن بنسبة 2% على أساس سنوي في عام 2025، و16% على أساس سنوي في عام 2026.

ومن المتوقع أن تكون عمليات التسليم أعلى في قطاعات باناماكس وسوبر ماكس مما قد يشجع على إعادة تدوير الحمولة القديمة في قطاعات السفن الأصغر، كما يتوقع حاليًا نموًا بطيء في الطلب على السفن، مما قد يؤدي في ظل تزايد عمليات تسليم السفن، إلى انتعاش في إعادة التدوير، موضحًا أن هناك مخاطر إيجابية وسلبية كبيرة على كل من الطلب على السفن وإعادة التدوير.

قد تؤثر نتائج المفاوضات التجارية الجارية بين الولايات المتحدة والعديد من كبار مستوردي البضائع الصب الجافة على النمو الاقتصادي، علاوة على ذلك، إذا سمح وقف إطلاق النار بين الحوثيين والولايات المتحدة للسفن بالعودة الكاملة إلى البحر الأحمر، فقد يضعف الطلب.



كشف تقرير لمنظمة البيمكو العالمية، عن انخفاض

إعادة تدوير سفن البضائع السائبة الجافة، بنسبة 24% في بداية العام الحالي، حيث يمكن أن تؤدي مستويات عالية من عدم اليقين إلى تأخير قرارات إعادة التدوير.

وذهب التقرير إلى أنه بين يناير وأبريل 2025 انخفض نشاط إعادة تدوير سفن البضائع الصب الجافة بنسبة 24% على أساس سنوي، لتصل إلى أدنى مستوى لها في 17 عامًا، على الرغم من انخفاض مؤشر هذا النشاط بنسبة 35% على أساس سنوي.

وأشار التقرير إلى أن انخفاض أسعار الشحن عادةً ما يشجع على إعادة تدوير السفن القديمة والأقل ربحية، إلا أن عدم اليقين الكبير بشأن توقعات الطلب قد يؤخر قرارات إعادة التدوير.

وشهدت إعادة تدوير سفن البضائع الصب الجافة تباطؤًا منذ الربع الأول من عام 2021، حيث شهدت أسعار الشحن تحسنًا ملحوظًا نتيجة لارتفاع الطلب والازدحام بالموانئ، ومنذ ذلك الحين حظيت الأسعار بدعم من الطلب الصيني القوي ومسافات الإبحار الأطول عقب العقوبات المفروضة على الفحم الروسي.

ومحطات الركاب والموانئ السياحية المملوكة للدولة وبعملة واحدة، و السماح لليخوت الأجنبية بالمغادرة من أى ميناء أو مارينا سياحى دون التقيد بالمغادرة من ميناء أو مارينا الوصول، وإصدار كود موحد لإنشاء وتشغيل المارين والموانئ بجمهورية مصر العربية ليكون دليل لجميع المتعاملين.

كما يتم إنهاء إجراءات استخراج الموافقات والتصاريح اللازمة لليخت خلال مدة لا تتجاوز ثلاثة أيام وحال تكرار الزيارة للبلاد فيجب ألا تتجاوز مدة استخراج تلك الموافقات والتصاريح يوماً واحداً ، بالإضافة إلى وضع رابط بموقع النافذة الرقمية الواحدة لليخوت الأجنبية للمواقع الرسمية لكل من إدارة الجوازات والهجرة والجنسية للحصول على تأشيرة إلكترونية لدخول الركاب المتواجدين على متن اليخت وكذلك للموقع الرسمي لهيئة قناة السويس.



FINMAR

Finmar Shipping Co. (S.A.E)

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

TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951

4872500 - 4869800 - 4855700

FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800

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

www.finmarshipping.com.eg

وتعامل سفن الركاب الرافعة لعلم المملكة العربية السعودية، والمسجلة فيها والعاملة على خط منتظم بين موانئها والموانئ المصرية على خليج السويس والبحر الأحمر معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية.

ونصت المادة الرابعة من قرار إدارة هيئة الميناء المختص تقرير حوافز سواء آليات التشغيل أو التسعير، لتنشيط حركة التداول بالميناء، وجذب المستثمرين والمشتغلين في مجال النقل البحري والموانئ وفقاً لظروف وطبيعة الميناء، وبما يحقق التكامل بين الموانئ البحرية المصرية، ويرفع قدرتها التنافسية مع الموانئ الأجنبية.

ويتم منح هذه الحوافز في ضوء دراسات الجدوى الاقتصادية التي تجريها الموانئ سواء بمعرفتها أو بواسطة مكاتب استشارية متخصصة، ويصدر قرار مجلس الإدارة بالأغلبية المطلقة لأعضائه، على أن تسري الحوافز بعد موافقة المجلس الأعلى للموانئ.

وفي عام 2022 أعلن وزير النقل انتهاء أعمال اللجنة الوزارية العليا المختصة بوضع إستراتيجية تعظيم سياحة اليخوت الأجنبية بجمهورية مصر العربية وصدر قرار رئيس مجلس الوزراء الخاص بإصدار لائحة تنظيم سياحة اليخوت الأجنبية فى المارين والموانئ.

وتضمن قرار الوزير، إنشاء نافذة رقمية واحدة لليخوت الأجنبية تتولى وزارة النقل (قطاع النقل البحري) إدارتها وتشغيلها والإشراف عليها وتطويرها وإطلاق النافذة يوم الخميس الموافق 1 سبتمبر 2022 ، وتحديد تعريفة موحدة لرسوم التراكى على جميع الأرصفة

قطاع النقل البحري يطالب بضرورة عمل التوكيلات الملاحية طوال أيام الأسبوع

وأوضح خطاب رئيس قطاع النقل البحري، أنه تقرر عمل كافة الجهات الرقابية بالموانئ المصرية، وفقاً لتعليمات مجلس الوزراء، وحين تكتمل المنظومة فعلى شركات التوكيلات الملاحية العمل طوال أيام الأسبوع.

وأشار إلى أن الهدف من تلك الإجراءات خفض زمن الإفراج الجمركي بالمنافذ الجمركية وتيسير حركة التجارة الخارجية للدولة، وضمان وصول السلع والمنتجات للمواطنين في أسرع وقت وأسعار مناسبة وتوفير الأعباء الإضافية الدولارية عن فترة تكدس الحاويات بالموانئ خلال العطلات الأسبوعية.

وكانت قد وافق مجلس الوزراء على قيام جميع الجهات القائمة على منظومة الإفراج الجمركي وفروع كافة البنوك بالموانئ بالعمل طوال أيام الأسبوع شاملة العطلات الأسبوعية والإجازات الرسمية بحيث يستمر العمل بهذه المنظومة بلا توقف بنظام الورديات.

وبدأت عدد من الجهات خلال ديسمبر الماضي، كل من مصلحة الجمارك وهيئات الموانئ وهيئة سلامة الغذاء، وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات، والبنوك داخل الموانئ بالعمل طوال الأسبوع.

وفي 14 نوفمبر الماضي، وافق مجلس الوزراء على آلية العمل التي من شأنها أن تضمن قيام كافة الجهات القائمة على منظومة الإفراج الجمركي وفروع كافة البنوك بالموانئ بالعمل طوال أيام الأسبوع شاملة العطلات الأسبوعية.

ويأتي هذا القرار في إطار الجهود التي من شأنها أن تسهم في خفض زمن الافراج الجمركي، وتيسير حركة التجارة الخارجية للدولة، وضمان وصول السلع والمنتجات للمواطنين في أسرع وقت وبأسعار مناسبة، وتوفير الأعباء الإضافية الدولارية عن فترة تكدس الحاويات بالموانئ خلال العطلات الأسبوعية، علماً بأنه سيتم وضع نظام إثابة لتعويض العاملين بتلك الجهات عن العطلات الأسبوعية بما يراعي دعم كفاءة العمل وسرعة الإفراج الجمركي.



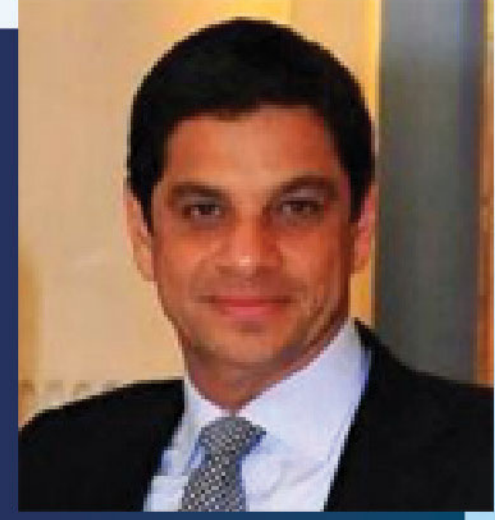
طالبت وزارة النقل شركات التوكيلات الملاحية بضرورة ممارسة أعمالها طوال أيام الأسبوع، وفقاً لخطاب صادر عن قطاع النقل البحري "المشرف على الموانئ المصرية".

ونص خطاب قطاع النقل البحري على أن هذا يأتي بناء على خطاب وزارة النقل بتوجيهات الفريق كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية وزير الصناعة ووزير النقل، نحو التأكيد على قيام التوكيلات الملاحية بالتواجد لممارسة الأعمال خلال العطلات والإجازات الرسمية طبقاً لما جاء بالكتاب الدوري رقم 3-20534 الصادر عن هيئة مستشاري مجلس الوزراء حيث تلاحظ تدني نسب الانجاز خلال العمل أيام العطلات والإجازات الرسمية مقارنة بنسب الانجاز خلال الأيام العادية.

وخلال ديسمبر الماضي، وجه قطاع النقل البحري شركات التوكيلات الملاحية، بضرورة العمل طوال أيام الأسبوع، بما فيها أيام العطلات الرسمية.

رغم تخارجها من التحالف مع «ميرسك»..

توقعات باقتناص «MSC» المركز الثاني في الشحن البحري ٢٠٢٦



وبالرغم من انفصالها من تحالف 2M مع ميرسك وظهور طلب عالمي جديد للخطوط الملاحية المنتظمة ، فإن ذلك يعزز من أن تصبح حصة شركة MSC في السوق مساوية لحصة شركتي Maersk و Hapag-Lloyd مجتمعيتين في تحالف جيمينى.

وأوضح التقرير انه منذ إطلاق الشركة في عام 1970، استغرق الأمر من MSC حوالي 37 عاما للوصول إلى سعة أسطول تبلغ مليون حاوية نمطية مكافئة لعشرين قدما. وبعد أربع سنوات ونصف فقط، تجاوزت MSC علامة مليوني حاوية نمطية مكافئة لعشرين قدما. وبحلول أوائل عام 2022، تجاوزت شركة Maersk كأكبر شركة نقل في العالم على خلفية طلبات بناء قياسية جديدة ومئات المشتريات المستعملة في عشرينيات القرن الحادي والعشرين .

وقد قامت شركة MSC، وهي أيضا اسم كبير في قطاع الرحلات البحرية، بتنويع استثماراتها بشكل كبير في السنوات الأخيرة على خلفية الأرباح القياسية التي حققتها من الاستثمار في الطائرات وشركات الخدمات اللوجستية والصحف وشركات القطر وشركات نقل السيارات.

و الحصة السوقية العالمية: 20.3% - أي 1 من كل 5 حاويات في العالم تبحر تحت MSC من بين هذه السفن البالغ عددها 900 سفينة، منها 609 مملوكة لشركة msc 3.4 مليون حاوية مكافئة، بجانب 291 مستأجرة (ما يقرب من 3.0 مليون حاوية مكافئة) .

توقعت شركة الاستشارات الدنماركية Sea-Intelligence الشكل الذي ستبدو عليه تصنيفات أفضل 10 سفن شحن في العالم 2026، حيث من المتوقع أن تحتل MSC المركز الثاني بعد الخط الملاحي CMA CGM، مما يجعل Maersk ثالث أكبر شركة نقل بحري في العالم."

وذكرت شركة Sea-Intelligence في تقرير اطلعت عليه المال أنه بحلول أبريل 2026، من المتوقع أن تمتلك MSC أسطولاً يضم أكثر من 7 ملايين.

حيث تمتلك حاليا 132 سفينة جديدة عند الطلب ، بإجمالي أكثر من 2.06 مليون حاوية مكافئة.

إذا تم تسليم جميع السفن الجديدة دون تقاعد كبير أو خارج الاستئجار ، فقد ترتفع القدرة المحتملة لشركة MSC إلى 8.5 مليون حاوية مكافئة.

النقل تستعد لتدشين عدد من الخطوط الملاحية المنتظمة مع عدد من الدول الأوروبية والافريقية



وأوضح التقرير أن المجلس الأعلى للموانئ يعتمد مؤخرًا المخطط التنفيذي والزماني المعد من قطاع النقل البحري لدعم ومضاعفة الصادرات المصرية لأفريقيا، وفقا لخطة مضاعفة وتنمية الصادرات خلال العام الجاري وخدمة الفاعلية التجارية، وذلك عبر توفير سفن لتسيير خطوط ملاحية مع إفريقيا.

كما أنه جاري تنفيذ دراسة متكاملة حول المناطق اللوجستية المطورة للمناقشة بالدول الافريقية، علاوة على بحث تسيير خط ملاحى لتعظيم الصادرات المصرية الكينية ومن المنتظر توقيع مذكرة تفاهم بين هيئة الموانئ الكينية " ميناء لامو" وميناء الإسكندرية، ومذكرة أخرى بين ميناء مومباسا وميناء سفاجا المصري.

وذكر، أنه تم نجاح الحصول على تمويل لدراسة جدوى انشاء سلسلة هيدورجين بالبحر المتوسط بين موانئ التصدير بمصر (ميناء الإسكندرية - ميناء دمياط) وميناء الإستقبال " ميناء ليفورنو " للدراسة من صندوق الهيدورجين النظيف المنشأ من الإتحاد الأوروبي لصالح ميناء ليفورنو لتقوم جامعة بيزا عن الجانب الإيطالي بالشق الأكاديمي للدراسة والمتوقع أن تنتهي في سبتمبر المقبل، وبعدها يتم انشاء البنية التحتية للربط بالموانئ المصرية والإيطالية.

كما أن أهم الخطوط الملاحية التي تم تدشينها خلال الفترة الأخيرة كانت خط الرورو بميناء دمياط ، والذي يربط ميناء دمياط بميناء تريستا الإيطالي، بالإضافة إلى تدشين شركة فيسكو الروسية خط مباشر منتظم لخدمات الحاويات بين ميناء نوفوروسيسك وميناء الدخيلة.

تدرس وزارة النقل تدشين عدد من الخطوط الملاحية السريعة مع عدد من الدول الأوروبية والإفريقية خلال الفترة المقبل، وذلك على غرار خط الرورو الذي تم تنفيذه مع إيطاليا وخط فيسكو الرابط بين الدخيلة وروسيا خلال نوفمبر الماضي، وذلك ضمن حزمة إجراءات تتم بين وزارة النقل والصناعة لزيادة الصادرات المصرية.

وحسب تقرير لقطاع النقل البحري، فقد عقد القطاع إجتماعات مؤخرًا، بحضور عدد من غرف الملاحه البحرية، لمناقشة تلك الخطوط الجديدة خاصة مع أوروبا وإفريقيا.

كما نص التقرير ، على أنه جاري العمل على تنفيذ مشروع تسيير خط ركاب / بضائع بين مينائي الإسكندرية وفولوس اليوناني وتوسيع نطاق الشراكة مع دول أوروبية لتسيير خطوط ربط مباشرة، مشيرة إلى أن المشروع يستهدف ربط شبكة النقل الأوروبية وإفريقيا من خلال ميناء الإسكندرية، وجاري دراسة إمكانية تمويل دراسة الجدوى من الاتحاد الأوروبي خلال العام الجاري.

وأشارت المصادر، إلى أنه جاري بحث مشروع تسيير خط ملاحى سريع بناء على طلب الشركات الألمانية وجاري الاعداد لعقد إجتماعات اللجنة الملاحية المصرية الألمانية المشتركة خلال الربع الأول من العام المقبل 2026 .

كما أنه جاري التنسيق والتباحث مع الجانب التركي حول إعادة تسيير خط الرورو بين البلدين وجاري وضع التصور العام للخط بعد توقف وصل إلى 14 عاما.



Your Trusted Partner for CSTARLINE in Egypt

As the Exclusive Agent for CStar Line
Across all Egyptian Ports,
ESG Guarantees Reliable,
and Efficient Cargo Shipping
Solutions to Key Global Hubs:

- Jeddah
- Jebel Ali
- Nhava Sheva
- Mundra
- Shanghai

Secure Your Space Now!

Email: BOOKING@ESGSHIPPING.COM

Alexandria Office Info:
38 B Victor Basile St., From Sultan Hussien,
Khartoum Square , Bab Shark
Tel: +203 478244(3/4/5)

Cairo Office Info:
South 90th Street, New Cairo,
Eastown SODIC(Building 6, Floor 3, Unit 12)
Tel: +20263301689



الهيئة العامة للموانئ السعودية تضع شروط لاستقبال الواردات من الخارج

وأوضحت الهيئة، أنه اعتباراً من أول يوليو المقبل، سيتم تطبيق استخدام الطبليات في شحن وتستيف جميع البضائع الواردة عبر الحاويات لموانئ المملكة بشكل تدريجي ولمدة عام، ويتبع ذلك تطبيقها بشكل إلزامي.

كما يستثنى من التطبيق الإلزامي باستخدام الطبليات للبضائع الواردة عبر الحاويات لموانئ المملكة والتي تشمل الصب السائل والصب الجاف والتي يتم حملها مباشرة على وسائل النقل الخاصة بها مثل القمح وغيره من الحبوب، والاسمنت، والجبس والمواد البترولية، بالإضافة إلى المواد الخام التي ترد في أكياس " جامبو " بأوزان كبيرة يصعب وضعها على طبليات، وكذا الآلات والمعدات الثقيلة وخطوط الإنتاج، والمولدات الكهربائية والآليات، وكذا المنتجات المعدنية التي ترد على شكل رولات كبيرة أو لفائف أو مسطحة.

كما تم استثناء أسياخ الحديد والأنابيب الكبيرة والسقالات وما يماثلها، وكتل الرخام والأحجار والمرمر والجرايبب الخام قبل التصنيع. ونصت التعليمات الجديد على أنه يتم النظر في طلبات الاستثناء لأي بضائع يصعب تحميلها على طبليات عند شحنها نظراً لطبيعتها الخاصة لأسباب موضوعية وذلك بناء على طلب رسمي للهيئة العامة للموانئ متضمن وصف دقيق لنوعية البضاعة المراد استثناءها، ويتم دراسته بالتنسيق مع هيئة الزكاة والضريبة والجمارك لاتخاذ القرار المناسب.

وفي حالة عدم الالتزام باستخدام الطبليات للبضائع الواردة عبر حاويات لموانئ المملكة سوف يتم فرض العقوبات والغرامات وفقاً الأنظمة والتشريعات المعمول بها بالمملكة.

وذهبت التعليمات إلى ضرورة التأكيد على كافة الوكلاء الملاحيين بإبلاغ كافة المستوردين والخطوط الملاحية لإبلاغ عملائهم بتعليمات تطبيق استخدام الطبليات في شحن وتستيف جميع البضائع الواردة عبر الحاويات الموانئ المملكة.



أصدرت الهيئة العامة للموانئ السعودية، عدد من الضوابط والتعليمات الخاصة بالواردات التي تستهدف الموانئ السعودية.

وحسب منشور الهيئة رقم 6 لسنة 2025 اطلعت عليه " نافذة الملاحه " والموجه إلى الوكلاء الملاحيين، فإنه يستهدف تطبيق استخدام الطبليات في شحن وتستيف البضائع الواردة عبر الحاويات لموانئ المملكة.

وأشارت الهيئة، إلى أن هذا يأتي في ضوء تعميم الهيئة العامة للموانئ رقم 31 لسنة 2021 والتعميم الصادر رقم 2 للعام 2022 بشأن تطبيق استخدام الطبليات في شحن وتستيف البضائع الواردة عبر الحاويات لموانئ المملكة، بالإضافة إلى أنه يأتي في ضوء التعاون المشترك بين الهيئة العامة للموانئ وهيئة الزكاة والضريبة والجمارك حول تطبيق استخدام الطبليات في شحن وتستيف البضائع الواردة عبر الحاويات لموانئ المملكة (وهي عبارة عن هيكل خشبي مسطح يستخدم خصيصاً في تحميل البضائع)، حيث تأتي أهمية استخدام هذه الطبليات نظراً لضرورتها في تسهيل عمليات المناولة والتفريغ من الحاويات والذي يساهم بدوره في تقليص زمن الإفراج عن البضائع، إضافة إلى تقليل المخاطر التي تتعرض لها البضائع أثناء عملية الشحن والمناولة والتفريغ مثل الضياع أو التلف، وما لذلك من أهمية كبيرة في الحفاظ على سلامة الموظفين والعاملين بالموانئ، بالإضافة إلى تعزيز كفاءة إجراءات التفتيش والتدقيق الأمني على البضائع وغيره من العمليات الميدانية التي تتم في الموانئ.

بانخفاض ١٪.. ميناء دمياط يتداول ٢,٢ مليون طن بضائع خلال إبريل الماضي

الصب الجاف نحو 92 سفينة، مقارنة بنحو 101 سفينة، خلال إبريل من العام قبل الماضي، بانخفاض قدره 9٪، كما بلغت سفن الرورو خلال إبريل الماضي 4 سفن.

وحققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداولاً للحاويات بلغت 138.7 ألف حاوية مكافئة، مقارنة بنحو 124 ألف حاوية مكافئة، بزيادة قدرها 12٪.

وتم توزيع الحاويات خلال إبريل الماضي بين الحاويات الواردة 60 ألف حاوية، مقارنة بنحو 53.9 ألف حاوية بزيادة قدرها 12٪،

فيما بلغت الحاويات الصادرة قرابة 60.9 ألف حاوية مقارنة بنحو 59.7 ألف حاوية، بزيادة قدرها 2٪، بينما بلغت الحركة الإضافية 13.8 ألف حاوية، مقارنة بنحو 12.4 ألف حاوية خلال الشهر نفسه من العام الماضي، بزيادة قدرها 12٪.

ويُعدّ ميناء دمياط واحدًا من أهم موانئ حوض البحر المتوسط، ويتميز موقعه بقربه من مدخل قناة السويس بمسافة 70 كيلومترًا، وموانئ شرق البحر المتوسط وجنوب أوروبا وهو أول ميناء فى مصر متوافق مع البيئة وحاصل على شهادات البيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية، ومتوائم مع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.



حققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداول للبضائع، خلال إبريل الماضي، بلغت 3.2 مليون طن، مقارنة بنحو 3.4 مليون طن، بانخفاض قدره 6٪ عن الشهر نفسه من العام الماضي.

ووفقًا لتقرير لهيئة الميناء، فقد توزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى 585 ألف طن، مقارنة بنحو 301 ألف طن، بزيادة قدرها 94٪.

أما البضائع الصب الجاف فقد بلغت 1.44 مليون طن، مقارنة بنحو 1.88 مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضي، بانخفاض قدره 23٪.

وبلغت بضائع الصب السائل 107 ألف طن، مقارنة بنحو 265.5 ألف طن، بانخفاض قدره 59٪، بينما بلغت البضائع الرورو 6.2 آلاف طن.

أما البضائع المَحْوَاة فقد بلغت 1.1 مليون طن، مقارنة بنحو 1.02 مليون طن خلال الشهر نفسه من العام الماضي، بزيادة قدرها 8٪.

فيما شهدت هيئة ميناء دمياط زيادة بلغت 21٪ خلال إبريل الماضي، حيث حققت تداولاً للسفن بلغ 295 سفينة، مقارنة بنحو 243 سفينة، خلال إبريل من العام الماضي.

وبلغ عدد سفن الصب السائل 9 سفينة، مقابل 17 سفينة خلال الشهر نفسه من العام الماضي، بانخفاض قدره 47٪، كما بلغت سفن الحاويات قرابة 90 سفن، مقارنة بنحو 77 سفن، بزيادة قدرها 17٪،

فيما بلغت سفن البضائع العامة 58 سفينة، مقارنة بنحو 32 سفينة خلال إبريل من العام الماضي بزيادة قدرها 81٪،

أما سفن الخدمات فبلغ عددها 42 سفينة، مقارنة بنحو 16 سفينة فقط، بزيادة قدره 163٪، فيما بلغت سفن



KALIMBASSIERIS MARITIME



H&M Surveys



Consultancy



P&I Correspondents

منظمة التجارة العالمية:

التوترات الصينية الأمريكية تنعش اقتصاد البلدان النامية



حذرت منظمة التجارة العالمية فى تقرير صادر عنها من انخفاض أحجام التجارة البحرية خلال العام الجارى 2025. ويؤثر على أسواق تجارة الحاويات وذلك نتيجة التوترات الجيوسياسية بين أمريكا والصين وحالة عدم اليقين فى الأسواق وتنافس الاقتصادات الكبرى مع فرض التعريفات الجمركية.

وكشف التقرير عن توقعات بإنتعاشه مرتقبه فى تجارة البلدان الأقل نمواً حيث ستستأنف التجارة مع الولايات المتحدة فى المنتجات الزراعية والملابس التي من المفترض أن يقوم المصدرون الصينيون بتلبية الطلب عليها، ومن المتوقع أن يكون للارتفاع الأخير فى التعريفات الجمركية وعدم اليقين تأثير إيجابي على تدفقات التجارة السلعية فى البلدان الأقل نمواً فى عام 2025، مع ارتفاع نمو حجم الصادرات من 3.5 إلى 4.8% فى توقعات منظمة التجارة العالمية الأساسية"، بحسب التقرير.

ومن المتوقع أيضا أن ترتفع واردات البلدان الأقل نمواً إلى 7.6% فى التوقعات المعدلة لمنظمة التجارة العالمية مقارنة بـ 7.0% فى التوقعات الأساسية.

وحول الصفقات التجارية الرئيسية، فأشار تقرير منظمة التجارة العالمية، أنه من المتوقع أن يكون للرسوم الجمركية المفروضة على الصين تأثير كبير على التجارة الأوروبية والأمريكية.

وترى منظمة التجارة العالمية أن حالة عدم اليقين فى السياسات التجارية ستعيق نمو التجارة، متوقعةً انخفاضاً بنسبة 0.2% فى تجارة السلع العالمية هذا العام.

كما توقعت منظمة التجارة العالمية نمو حجم التجارة فى عامي 2025 و2026، على الرغم من أن نسب التجارة من أمريكا الشمالية وآسيا ستكون أصغر مما كانت عليه فى عام 2024.

ومن المتوقع أيضا أن يؤدي اضطراب التجارة بين الولايات المتحدة والصين إلى تحويل الشحنات إلى أسواق بديلة، حيث أفادت منظمة التجارة العالمية أن صادرات البضائع الصينية من المتوقع أن تزيد بنسبة تتراوح بين 4% و9% فى جميع المناطق خارج أمريكا الشمالية.

وأكدت منظمة التجارة العالمية أن توقعاتها تستند إلى الوضع الحالى ، محدرة من أن المزيد من التدهور فى العلاقات التجارية قد يؤدي إلى انكماش بنسبة 1.5% فى تجارة السلع فى عام 2025.

فى سياق متصل أشارت شركة Xeneta بزيادة فى الطاقة الاستيعابية من الشرق الأقصى إلى أوروبا.

وقال بيتر ساند، المحلل الرئيسي فى شركة زينيتا: "نحن نتطلع إلى طاقة شحن قياسية للحاويات تغادر الشرق الأقصى إلى شمال أوروبا هذا الأسبوع، وهو ما يعنى أن شركات النقل تعرف أن هناك شيئاً يغلي".

وأضاف: "بالتزامن مع بلوغ الطاقة الإنتاجية مستويات قياسية، نشهد ارتفاعاً فى أسعار النفط الفورية من الشرق الأقصى إلى شمال أوروبا. وهذا يشير إلى توتر السوق، ولكن لا بد من وجود طلب كافٍ للضغط على الأسعار لرفعها".

وذكرت شركة زينيتا هذا الأسبوع أن متوسط أسعار الشحن الفوري إلى الولايات المتحدة من الشرق الأقصى ظلت ثابتة هذا الشهر، عند 3951 دولاراً أمريكياً للقدم المربع إلى الساحل الشرقي و2910 دولاراً أمريكياً للقدم المربع إلى الساحل الغربي.

فى المقابل، ارتفعت أسعار الشحن الفوري إلى شمال أوروبا بنسبة 4.8% بدءاً من 15 أبريل، لتصل إلى متوسط 2,457 دولاراً أمريكياً للقدم المربع. بينما ارتفعت أسعار الشحن إلى البحر الأبيض المتوسط بنسبة 6.8% لتصل إلى 3,270 دولاراً أمريكياً للقدم المربع.

وذلك ناتج عن تهديد التعريفات الجمركية، فى حال قام الشاحنون بإعادة توجيه البضائع من الشرق لأسواق بديلة ومع وصول الطاقة الاستيعابية القياسية إلى أوروبا هذا الأسبوع، فإن ذلك قد يؤدي خلال يونيو المقبل إلى "كارثة" عندما تصل هذه السفن إلى وجهاتها الأوروبية، إذا ظلت مستويات الازدحام مرتفعة. خاصة وأن متوسط وقت العبور من الشرق الأقصى إلى شمال أوروبا 55 يوماً.

الموانئ المصرية تستقبل ٨,٨٥١ ألف راكب عبر الأرصفة السياحية



استقبلت الموانئ المصرية خلال العام الماضي 2024 نحو 518.8 ألف راكب عبر الموانئ المتخصصة في استقبال السفن السياحية، وذلك مقابل 781 ألف راكب خلال العام قبل الماضي 2023.

وحسب بيانات قطاع النقل البحري، فقد استقبلت ميناء الإسكندرية نحو 35.2 ألف راكب، مقابل 88.4 ألف راكب، كما استقبلت ميناء سفاجا خلال العام الماضي نحو 197.9 ألف راكب مقارنة بنحو 320.7 ألف راكب، خلال العام قبل الماضي، بينما استقبل ميناء نويبع 248.4 ألف راكب مقارنة بنحو 204.5 ألف راكب خلال العام الماضي.

كما استقبلت ميناء الغردقة خلال العام الماضي 9.4 ألف راكب خلال العام الماضي، مقارنة بنحو 22.3 ألف راكب خلال 2023، بينما استقبلت ميناء شرم الشيخ نحو 8.9 ألف راكب مقارنة بنحو 17.5 ألف راكب خلال عام 2023.

كما استقبلت ميناء بورسعيد 18.2 ألف راكب، مقارنة بنحو 36 ألف راكب، فيما ميناء السخنة نحو 544 راكب فقط مقارنة بنحو 91 ألف راكب خلال العام قبل الماضي 2024.

وكان قد أشار تقرير قطاع النقل البحري، عن تعافي في حركة الركاب السياحية خلال العام قبل الماضي، حيث وصل عدد الركاب إلى 535.2 ألف راكب.

واحتلت ميناء الإسكندرية نحو 36.3 ألف راكب خلال عام 2022، بينما كانت عدد الركاب المتداول ميناء السويس 948 راكب، بينما احتل ميناء سفاجا المرتبة الأولى بين الموانئ المصرية حيث تم استقبال 205.5 ألف راكب خلال عام 2022.

كما استقبل ميناء نويبع 165.8 ألف راكب خلال العام الماضي 2022، فيما استقبل ميناء شرم الشيخ نحو 17.9 ألف راكب، فيما استقبل ميناء الغردقة 44.8 ألف راكب.

أما موانئ الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، فكانت نحو 30.9 ألف راكب استقبلتهم ميناء غرب بورسعيد، بينما استقبل ميناء العين السخنة نحو 32.9 ألف راكب.

وكانت قد أقرت وزارة النقل عبر قرارها الصادر في أغسطس 2018 عددا من الحوافز للسفن السياحية، حيث قررت الوزارة النقل منح تلك السفن تخفيضات بقيمة 50% من مقابل الانتفاع بالمهمات والمنشآت الثابتة والعائمة التابعة لهيئات الموانئ البحرية والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

كما خفض وزير النقل 50% من مقابل رسوم الوكالة الملاحية الواردة بالفصل العاشر من اللائحة المرافقة لقرار وزير النقل رقم 800 لسنة 2016، ويسري هذا التخفيض على اليخوت السياحية.

وتضمن القرار أن تعامل سفن الركاب والبضائع الرافعة لعلم أجنبي ومملوكة لمصريين أو يستأجرونها كاملة التجهيز بعقد مشاركة زمنية معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية، وذلك إذا كان المستأجر مالكا لسفينة واحدة على الأقل رافعة للعلم المصري أو كان المستأجر الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة.

وفي جميع الأحوال يشترط ألا يزيد عمر السفن التي يطبق عليها هذا البند على العمر المنصوص عليه بالمادة الرابعة من القانون 232 لسنة 1989.

ميرسك تُخفّض توقعاتها لسوق الحاويات العالمي للعام الحالي



خفّضت شركة ميرسك الدنماركية العملاقة لخطوط النقل البحري توقعاتها لسوق الحاويات العالمي لهذا العام نظراً لتزايد حالة عدم اليقين الاقتصادي الكلي والجيوسياسي.

وأصدرت ميرسك توقعات جديدة لتطور السوق في عام 2025، تتراوح بين انخفاض بنسبة 1% وزيادة بنسبة 4%، مقارنةً بارتفاع بنسبة 4% كان متوقعاً في وقت سابق من هذا العام.

وأفادت الشركة، بأن توقعات الطلب العالمي على الحاويات خلال الفترة المتبقية من العام "لا تزال غير مؤكدة إلى حد كبير، وتتأثر بتطورات سريعة في مشهد السياسة التجارية وتزايد مخاطر الركود في الولايات المتحدة".

وأضافت، ميرسك أنها تتوقع نمواً في السوق في الربع الثاني إذا استفاد الشاحنون من فترة توقف لمدة 90 يوماً للرسوم الجمركية المتبادلة من خلال تحميل الشحنات مسبقاً وبناء المخزونات.

قالت الشركة: "في النصف الأخير من العام، هناك، من جهة، خطر متزايد من انكماش الطلب، ومن جهة أخرى، احتمال انتعاش التجارة في حال إلغاء الرسوم الجمركية".

وأوضحت ميرسك قائلة "لم نلغ أي خدمات عبر المحيط الهادئ هذا العام، بينما صرّحت نظيرتها الألمانية هاباغ لويد الشهر الماضي أنها شهدت إلغاء 30% من شحناتها المتجهة إلى الولايات المتحدة من الصين".

وأضافت الشركة أن حالة عدم اليقين السياسي وخطر تصعيد إضافي في الحرب التجارية "يلقيان بظلالهما" على التوقعات الاقتصادية الأمريكية.

وحذرت من أنه "إذا أعاد المصدرون الصينيون توجيه الصادرات الأمريكية المفقودة إلى أسواق أخرى، فقد يتبع ذلك رد فعل حمائي، مما يُنذر بحرب تجارية أوسع نطاقاً"، مضيفةً أنها تتوقع أيضاً استمرار اضطرابات البحر الأحمر على مدار العام.

وصرح بنك HSBC قائلاً: "نحذر من أن أحجام الرحلات الأسبوعية قد تكون متقلبة بسبب الرحلات البحرية الفارغة وتطورات التعريفات الجمركية"، لكنه أشار إلى أن أسعار أسهم شركات الرحلات البحرية طويلة المدى قد انخفضت بنسبة 3% فقط في المتوسط منذ "يوم التحرير".

ووفقاً لشركة Sea-Intelligence، لم يصل انخفاض أحجام الرحلات الصينية إلى الساحل الأمريكي بعد، وسيتغير هذا الوضع في الأسبوع المقبل، مع وصول الموجة الأولى من الرحلات البحرية الفارغة وتراجع الحجوزات إلى البر.

ولن تتوفر بيانات حجم الحاويات للصادرات الآسيوية في أبريل قبل أوائل يونيو، إلا أن مؤشرات شركات النقل والشحن تشير إلى انخفاض في الحجوزات الصينية بنسبة تتراوح بين 30% و50%، وهو انخفاض أكبر بكثير من الانخفاض في السعة بنسبة 4% و5%.

وبينما سيُعوّض انخفاض الحجم الصيني جزئياً بزيادة في الإقبال في أماكن أخرى في آسيا، لا يبدو من المرجح أن تُعوّض المكاسب في بقية آسيا الخسارة من الصين.

وقد يؤدي هذا إلى المزيد من الرحلات البحرية الفارغة في الأسابيع المقبلة، وربما يؤدي إلى انخفاض كبير في أسعار الشحن الفوري، وفقاً لما ذكرته شركة سي إنتليجنس في تقرير حديث.

ووفقاً لميناء لوس أنجلوس، من المتوقع أن تنخفض الأعمال بنسبة 35% على أساس سنوي.

وأشارت سي إنتليجنس إلى أن "هذا الرقم يتوافق تماماً مع تصريحات شركات النقل مثل هاباج-لويد وإيفرغرين، بالإضافة إلى شركات الشحن كوهن+ناجل وفليكسبورت، التي تُبلغ عن انخفاض في الحجوزات من الصين بنسبة تتراوح بين 30% و50%.

واعترف سورين توف، الرئيس التنفيذي لشركة MSC، أكبر شركة خطوط بحرية في العالم، في منشور على وسائل التواصل الاجتماعي مؤخراً، بأن "الوضع الجيوسياسي وتداعيات التعريفات الجمركية تجعل عام 2025 أكثر تقلباً من المعتاد".

الغرفة التجارية بالإسكندرية تعقد اجتماع اللجنة الجمركية المصرية الليبية

الجمركية التي تؤثر على سرعة التحميل والتفريغ، بالإضافة إلى التأكيد على أهمية إرفاق الوثائق المطلوبة مثل قائمة البضائع لتسريع مرور الشاحنات. كما تم الاتفاق على تحسين حركة السائقين عبر الحدود مع مراعاة الجوانب الإنسانية والاقتصادية، ومراجعة قائمة السلع المحظورة أو المقيدة لتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير.

كما تم التأكيد على أهمية التعاون المستمر بين الأطراف المعنية لتحسين سير العمل، ووضع استراتيجيات متكاملة لتحسين سير العمل في معبر السلوم وتقليل التكدسات.

كما تم الاتفاق على ضرورة الاتصال المستمر لمتابعة تنفيذ الإجراءات وتحسين سير العمل، مع مراعاة الجوانب الإنسانية والاقتصادية في تسهيل حركة الشاحنات.

يأتي هذا اللقاء استكمالاً للاجتماعات السابقة، ويجسد حرص الجانبين على دعم الشراكة الاستراتيجية وخلق بيئة تجارية مرنة تخدم مصالح البلدين.



عقدت الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية برئاسة وحضور الأستاذ أحمد الوكيل، اجتماع "اللجنة الجمركية المصرية الليبية"، وذلك بهدف مناقشة آليات بدء التدريب للجمارك الليبية داخل مقر الغرفة التجارية بالإسكندرية تحت إشراف الجمارك المصرية.

وكان اللقاء بمشاركة وفد ليبي كان أبرز حضوره العميد عبد الله عمر البكوش مدير الإدارة العامة للشؤون القانونية بمصلحة الجمارك، والأستاذ صالح المبروك العبيدي رئيس لجنة اتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة بليبيا، ومحمد رافع مدير عام اتحاد الغرف الليبية ومدير عام الغرفة الليبية المصرية المشتركة، ومنعم ناجي السعيطي رئيس الغرفة التجارية بنغازي، ومحمد الفيتوري مدير مكتب مجلس إدارة الغرفة التجارية بنغازي، واللواء محمد فرج سليمان مدير مديرية جمارك طبرق، والعقيد أشرف محمود مبارك رئيس مركز جمرك أمساعد البري.

وكان من الجانب المصري، عضوا مجلس الإدارة محمود مرعي، والأستاذ كرم كردي، والدكتورة حنان شوقي محمد رئيس الإدارة المركزية لجمارك المنطقة الغربية بالمنطقة الشمالية والغربية، ومحمد المهداوي أمين عام الغرفة التجارية بالإسكندرية.

كما تطرق الاجتماع إلى مناقشة أوجه التعاون بين الجانبين المصري والليبي فيما يخص آليات وتنظيم العمل بالجمارك، خاصة بمنفذي السلوم البري وأمساعد البري، كما تم التركيز على إزالة المعوقات



Pan Marine Shipping Services
as agent for **DFDS**

Damietta-Trieste Ferry Service



www.pan-marine.com

Connecting Egypt with Europe



Departure/Arrival Times

Damietta	Departure	Friday	10:30
Trieste	Arrival	Monday	07:00
Trieste	Departure	Monday	17:00
Patras	Arrival	Wednesday	03:00
Patras	Departure	Wednesday	06:00
Damietta	Arrival	Thursday	19:00
Damietta	Departure	Friday	10:30



Sales
roro.sales@pan-marine.com

Customer Service
roro.cs@pan-marine.com

Trucking Support
roro.trucking@pan-marine.com

ميناء الإسكندرية يتداول 5.9 مليون طن خلال مارس الماضي و230 ألف حاوية

وميناء أبوقير يحقق زيادة كبيرة في أعداد السفن والبضائع خلال العام الماضي لأول مرة

وأكدت هيئة الميناء أن هناك إرتفاع في معدلات تداول السفن خلال العامين الماضيين، وذلك نتيجة الجهود المبذولة من العديد من الجهات خاصة هيئة الميناء والجمارك وهيئة سلامة الغذاء للاختصار الإجراءات بما يعمل على إنخفاض متوسط زمن بقاء السفن على الرصيف الأمر الذي أدى إلى سرعة التداول بالميناء، وتقليل فترة الإنتظار بالمخاطف الخارجي، وإستغلال الأرصفة ذات الغاطس العميق في تدوير السفن ذات الحمولات الكبيرة، بالإضافة إلى إعتتماد بعض العملاء مع الميناء على السفن ذات الحمولات الكبيرة الأمر الذي أدى إلى زيادة أعداد السفن وزيادة أوزان البضائع بنسبة كبيرة.

كما بلغت عدد الحاويات المتداولة بالميناء عبر مارس الماضي، 230 ألف حاوية، وذلك مقارنة بنحو 217 ألف حاوية، بزيادة قدرها 13 ألف حاوية، موزعة بين 109 ألف حاوية صادر، و121 ألف حاوية وارد.

وأشارت هيئة الميناء زيادة أعداد حاويات الترانزيت عن الفترة المثلثة بنسبة كبيرة جدا نتيجة تشغيل محطة متعددة الأغراض والتي كانت السبب الرئيسي في تعظيم تجارة الترانزيت عن طريق توفير ساحات تخزينية لتداول أعداد كبيرة من حاويات الترانزيت، مما أدى إلى زيادة إجمالية في أعداد الحاويات المكافئة نسبة 10% وبالتالي زيادة أوزان الحاويات الترانزيت.

ويعمل بمينائي الإسكندرية والدخيلة 3 شركات حاويات، الأولى وهي الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع " وتتبع القابضة للنقل البحري والبري "، بينما الشركة الثانية وهي شركة الاسكندرية لمحطات الحاويات الدولية " وتتبع مجموعة هاتشسون بورت الصينية"، علاوة على محطة تحيا مصر، وتتبع شركة CMA CGM الفرنسية.

وحسب مصادر مطلعة ببعض محطات الحاويات بميناء الإسكندرية، فإن الزيادة في حجم المتداول من الحاويات ينمو بنسب بسبب إفتتاح العديد من محطات الحاويات مؤخرا وينافس ميناء الإسكندرية بشكل مباشر، خاصة ميناء أبو قير البحري.

وذكر أن هيئة ميناء أبو قير حققت معدلات قياسية في اول عام من تشغيلها تجاريا، 2024 ، حيث إستقبلت 977 سفينة، ببضائع وصلت إلى قرابة 346 ألف حاوية، علاوة على تداول قرابة 6.5 مليون طن، مشيرا إلى أن كافة تلك البضائع والحاويات والسفن كانت تتردد على مينائي الإسكندرية والدخيلة، إلا أن ميناء أبو قير أصبح جاذبا للسفن بسبب الأعماق التي تزيد عن 18 متر، بالإضافة إلى إعتماده على أحدث نوعيات التكنولوجيا في التداول.

الهيئة العامة لميناء الإسكندرية Alexandria Port Authority



حققت هيئة ميناء الإسكندرية خلال مارس الماضي معدلات تداول للبضائع وصلت إلى 5.9 مليون طن، وذلك مقارنة بنحو 6.3 مليون طن خلال نفس الفترة من العام الماضي، بتراجع قدره 400 ألف طن، وهو ما عزاه مصادر إلى زيادة حدة الأوضاع الجيوسياسية وفتح محطات جديدة بموانئ جديدة خاصة ميناء أبو قير البحري.

كما كانت أهم هذه البضائع بين بضائع محواه " حاويات " بواقع 2 مليون طن، مقارنة بنحو 2.4 مليون حاوية، خلال نفس الشهر من العام الماضي، بينما كانت بضائع الصب الجاف 2 مليون طن، مقارنة بنحو 2.6 مليون طن خلال مارس من العام الماضي، فيما كانت البضائع العامة بواقع 782 ألف طن، مقارنة بنحو 556.7 ألف طن خلال نفس الشهر من العام الماضي.

كما حققت هيئة ميناء الإسكندرية خلال مارس الماضي، نحو 472 سفينة، وذلك مقابل 455 سفينة بزيادة 17 سفينة فقط، وتوزعت تلك السفن بين 137 سفينة بضائع عامة، و65 سفينة صب جاف " حبوب " ، و46 سفينة صب سائل، و13 سفينة سياحية، و190 سفينة حاويات و3 سفن سياحية والباقي سفن أخرى.

تشمل موانئ الاسكندرية والدخيلة ودمياط وميناء 6 أكتوبر

مصلحة الجمارك تنتهي من إعداد دراسة رصد زمن الإفراج الجمركي

تم تنفيذ الدراسة ضمن مشروع تعزيز وصول مصر الى الأسواق الاقليمية

والعالمية والممول من IFC

إنخفاض ملحوظ فى زمن الإفراج عن البضائع من ١٦ يوم إلى ٨ أيام حتى ٢٠٢٤

زيادة ١٩٪ في المسار الأخضر للمتعاملين والبضائع منخفضي الخطورة وإنخفاض

١٩٪ فى معاينة البضائع

وتوصي بضرورة تنفيذ خطة عمل الإستراتيجية الوطنية لتيسير التجارة التي تم

اعتمادها مؤخرًا

وأكدت الدراسة أنه تم تنفيذ استراتيجية لمعالجة عددا من المشكلات الرئيسية بنجاح مثل التوسع فى ساحات الموانئ وإنشاء أول ميناء برى جاف وتحسين الوصول للطرق والقطارات وميكنة معالجة المستندات من خلال منظومة نافذة وتطبيق اقرار المعلومات الإلكترونية المسبقة، وقد أدت تدابير تيسير التجارة إلى إنخفاض ملحوظ فى زمن الإفراج عن البضائع، من 16 يوم إلى 8 أيام لعرض الأثر الإيجابي لهذه التغيرات حول الأداء الكلى لسلسلة امداد الوارد.

وننتج هذا عن عدد من الإجراءات من أهمها رقمنة وميكنة المستندات التجارية، والتطبيق المتدرج لنظام ادارة المخاطر، والإستثمار المعتمد على التعاون فى تكامل سلسلة الإمداد فى خفض زمن المعالجة لإقرارات الشحنات البحرية.

إلى جانب ذلك فقد تم تحسين نظام النافذة الواحدة الوطنية بحيث يستقبل قوائم الشحن والإقرارات وما يرتبط بها من مستندات الكترونية، وتسهيل تبادل البيانات بسلسلة بين كافة الأطراف، وإجراء تحسن ملحوظ فى أداء الجهات الرقابية من بدايتها لنهايتها.

وذكرت الدراسة، أن الإصلاح المخطط له، والذي يتضمن التوسع فى اختيارات السداد للضرائب والرسوم وتعزيز استمرارية نافذة لمنع الإنقطاعات غير المخطط لها، ومن المتوقع أن يؤدي لمزيد من ثقة المتعاملين فى الإصلاحات التجارية.



أعدت مصلحة الجمارك المصرية، التابعة لوزارة المالية، دراسة حول زمن الإفراج الجمركي المستغرق عن البضائع بالموانئ البحرية، والتي تشمل موانئ الإسكندرية، والدخيلة ودمياط.

وذكرت الدراسة أن إنخفاض ملحوظ فى الوقت اللازم لإنهاء إجراءات التخليص على الواردات فى أهم الموانئ البحرية فى مصر، مشيرة إلى أن بداية الدراسة كان بميناء الاسكندرية منذ عام 2021، بينما المرحلة الثانية من 2021 وحتى نهاية 2024، حيث تم تنفيذ الدراسة ضمن مشروع تعزيز وصول مصر الى الأسواق الاقليمية والعالمية والممول من مؤسسة التمويل الدولية IFC التابعة لمجموعة البنك الدولي.



كما أشارت الدراسة إلى أنه تم تعزيز تلك الإجراءات عبر الشراكة بين مصلحة الجمارك المصرية، والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، وهيئة سلامة الغذاء لتطوير وتنفيذ عمليات أكثر فاعلية وتنسيقاً للبضائع الواردة عبر ممرات معتمدة.

وأشارت الدراسة إلى أن الفترة المقبلة ستشهد تطور لتلك العلاقة بين تلك الأطراف، علاوة على التوجه إلى منح مزايا إضافية لعملاء المشغل الاقتصادي المعتمد والتي تتيح مزايا كبيرة أمام الشركات المنضمة لتلك المنظومة.

وذهبت الدراسة إلى أنها تهدف إلى خلق منهجية موحدة يمكن الاعتماد عليها لقياس الأداء مع مرور الوقت، بالإضافة إلى تقييم أثر السياسات والممارسات والبروتوكولات الجديدة والتقدم التكنولوجي، كما قامت دراسة زمن الإفراج بجمع البيانات من الجمارك وهيئات الموانئ و الجهات الرقابية و المتعاملين فى القطاع الخاص فى عدة نقاط للدخول على مستوى الدولة، مما سيسمح بالتقييم المنتظم ومتعدد السنوات لكفاءة تكلفة إصلاحات تيسير التجارة الموانئ البحرية ويمهد الطرق لقرارات سياسية أكثر كفاءة وفاعلية.

وقد تلاحظ في دراسة زمن الإفراج الجمركي لعام 2024، أن هناك زيادة 19% في المسار الأخضر للمتعاملين والبضائع منخفضي الخطورة، كما أن هناك انخفاض 19% في المعايينة للبضائع التى تتم فى الثلاث موانئ " الاسكندرية والدخيلة ودمياط" .

كما أن متوسط الوقت المستغرق فى معالجة المسار الأخضر أقل من متوسط زمن معالجة المسار الأحمر، مع الأخذ في الاعتبار أن المسار الأحمر يتضمن إجراء معايينة البضائع.

وذكرت الدراسة أن متوسط زمن الافراج الجمركي، وصل في الثلاث موانئ 8.73 يوم، وذلك مقارنة بنحو 16.08 يوم خلال دراسة 2021 ، وذلك بانخفاض في زمن الإفراج الجمركي بواقع 45.6%.

ويتضمن هذا الوقت المستغرق متوسط الزمن من تراكي السفينة حتى الإفراج النهائي عن البضائع للتداول في الأسواق المحلية، ولا تحتسب الوقت اللازم لاستصدار التراخيص أو الموافقات قبل الاستيراد.

وذكرت الدراسة، أن معدلات المعايينة المادية للبضائع تعد مصدر رئيسي للتكلفة وتأخير التخليص الجمركي، والتي تسجل من 93 - 74% من الإجراءات، كما أن هناك قرابة 19% من البضائع لم يتم معاينتها نتيجة تبني المصلحة نظام إدارة المخاطر.

وذهبت الدراسة إلى ضرورة مراجعة الإجراءات اليدوية التي تتم بالتوازي مع المعالجة الإلكترونية والمتطلبات المستمرة للتدخل اليدوي في نظام نافذة بشكل عاجل، ويتضمن ذلك الحاجة المستمرة للفحص المستندي المتكرر والتوقف كأحد متطلبات التخليص والإفراج عن البضائع.

كما كانت من توصيات الدراسة التي تمت خلال عام 2021 ، تنفيذ المزيد من تبسيط إجراءات التخليص الحدودية، وقبول المستندات إلكترونيا من كل الجهات الرقابية، والتشغيل الكامل لنافذة و منظومة المعلومات الإلكترونية المسبقة ACI ، وخفض الإزدواج فى المستندات.

فيما تم خلال العام الماضي 2024، تأكيد قبول المستندات الاللكترونية من الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، والهيئة القومية لسلامة الغذاء، كما تم تشغيل منظومة المعلومات الاللكترونية المسبقة ACI وقيام المستخلصين بإدخال البيانات مباشرة فى نظام نافذة حيث لم يعد هناك حاجة لزيرة المراكز اللوجستية حيث أنه يتم إدخال البيانات الخاصة بالإقرار عبر المنظومة الاللكترونية.

وكان من توصيات دراسة عام 2021، تطوير وتحسين إدارة المخاطر الحدودية المشتركة (ضمان أن كل الصفقات تخضع للرقابة المعتمدة على المخاطر وانشاء مركز استهداف وتحسين إجراءات التخليص المبسطة للعملاء المعتمدين).

كما يقدم إطار عمل إدارة المخاطر المشتركة المفاهيم المرتبطة بإدارة المخاطر المشتركة، كما تعتمد هذه المبادرة على منهجية حكومية مشتركة تسعى إلى تحديد الشحنات عالية المخاطر والاستجابة لها مع تسهيل الشحنات منخفضة المخاطر.

كما ذهبت الدراسة، إلى أنه من شأن النهج المتكامل القائم على المخاطر أن يساعد مصر في تجاوز دورها التقليدي في تشغيل البوابات وتبني نموذج تشغيل أكثر كفاءة وفعالية وقابلية للتكيف على غرار البلدان الأخرى التي تحرز أداءً يحتذى به. وأوصت الدراسة بعدد من الإجراءات لتحسين وقت التخليص على الحدود، ومنها التوسع في منح عضوية برنامج المشغل الاقتصادي المعتمد مع مراجعة معايير التأهل لتقديم مزايا أكبر عدد من المتعاملين في التجارة المشروعة أخذاً في الاعتبار مستويات الإلتزام عبر الجهات الحدودية.

وأشارت الدراسة إلى أن أكثر من 46% من صفقات التجارة المصرية من حيث القيمة والحجم تتطلب التخليص من عدة جهات، كما يجب على الجمارك والجهات الرقابية التعاون لتنسيق عمليات التخليص والإفراج من بدايتها لنهايتها، وخفض الاعتماد على المستندات الورقية وتبني ممارسات إدارة المخاطر المشتركة والتوسع في الإدارة المشتركة والتوسع في المساواة والإعتراف بنظم الاعتماد من أطراف ثالثة " لتقديم مزايا ملموسة لتيسير التجارة للمتعاملين الملتزمين بدرجة كبيرة سواء خارج مصر وداخل الحدود المصرية.

كما أشارت إلى ضرورة أن يتم تطبيق استراتيجية تيسير التجارة بشكل كامل لضمان تطبيق " نهج حكومي شامل " في التخليص الحدودي من حيث دمج معايير كل الجهات، بالإضافة إلى تكليف اللجنة الوطنية لتيسير التجارة بمتابعة زمن التخليص الحدودي ووضع برنامج لمتابعة دراسة زمن الإفراج بشكل منتظم.

وأشارت الدراسة إلى أن هناك تطوير في تفريغ البضاعة بين دراسة عام 2021 وعام 2024، حيث غادرت 39.4% من الشحنات في الوقت المسموح بها بالميناء (7 أيام) وذلك بعد أن كانت 20% فقط من الشحنات خلال عام 2021.

وذكرت الدراسة أنه كان من المتوقع زيادة وقت التفريغ حيث تتضمن الدراسة الثانية لزمن الإفراج 2024 زيادة في عدد الشحنات التي أجريت الدراسة عليها وتنوع البضائع منها صب، وصب سائل، وبضائع عامة، فيما كانت دراسة عام 2021 تم إجرائها على الحاويات فقط.

وذهبت الدراسة إلى أن متوسط إنهاء الإجراءات الخاصة كانت بالنسبة لهيئة الرقابة على الصادرات والواردات خلال عام 2024 بواقع 2.36 يوم، بعد أن كانت 2.25 يوم خلال عام 2021، و3.63 يوم في 2024 بالنسبة لهيئة سلامة الغذاء بعد أن كانت 4.93 يوم عام 2021، و22 ساعة بالحجر الزراعي والبيطري خلال عام 2024، و1.7 يوم بالحجر الزراعي و6.5 يوم بالحجر البيطري خلال عام 2021، ووصل الوقت المستغرق بمصلحة الجمارك 0.62 يوم عام 2024، بعد أن كان 3.53 يوم عام 2021.

وبالنسبة لزمن انتظار البضائع من نهاية التفريغ إلى بدء الفحص المستندي بمصلحة الجمارك، فكان 11 يوم و2 ساعة خلال عام 2021، ليصل إلى 3.94 يوم خلال عام 2024.



وذكرت الدراسة، أنه لا يزال إطار عمل المخاطر المشتركة في مرحلته الأولى، كما تقوم الجمارك بعدة مبادرات منها تطوير البروفيلات والإستهداف المتكامل في منظومة نافذة، كما تقوم الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والهيئة القومية لسلامة الغذاء، بإنشاء بروفيلات للمخاطر وإدراج شركات القائمة البيضاء ومتطلبات نظام التحذيرات الخاص بهم مع نظام المخاطر الجمركي، كما تعمل الجمارك على ضم المزيد من عملاء المشغل الاقتصادي المعتمد.

ونصت الدراسة على أنه حتى الآن، فإن الوقت الذي تم خفضه بسبب الميكنة شيئاً ملحوظاً، ولكن، حتى يشعر مجتمع الأعمال بالثقة في التكلفة الكلية والفاعلية في إصلاحات تيسير التجارة الحالية، يجب على كل الجهات الحكومية المشاركة في معالجة الواردات وأن تستمر في تنسيق عمليات التخليص والإفراج من بدايتها لنهايتها بشفافية، وخفض الاعتماد على المستندات الورقية وتطبيق ممارسات إدارة المخاطر بشكل شامل، والتوسع في الإدارة المشتركة وبنظم الاعتماد من أطراف ثالثة لتقديم مزايا تيسير تجارة ملموسة للعملاء الملتزمين.

وذكرت الدراسة أنه الخطوة التالية تعد ذات الأهمية للجنة الوطنية لتيسير التجارة هي تحديد الأولويات بهدف تنفيذ خطة عمل الإستراتيجية الوطنية لتيسير التجارة التي تم اعتمادها وكذلك وإطار عمل إدارة المخاطر المشتركة، حيث تعد الإستراتيجية الوطنية لتيسير التجارة بمثابة خارطة طريق لإصلاحات تيسير التجارة، كما تحدد نهجاً للتعاون بين الجهات الحكومية والقطاع الخاص والشركاء الدوليين في السنوات الثلاث إلى الخمس المقبلة.



غرفة ملاحة الاسكندرية

يتقدم رئيس وأعضاء مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية

بخالص التهاني بمناسبة

عيد الأضحى المبارك

كل عام وأنتم بخير

رئيس مجلس الإدارة
محمد مصيلحي

