

# نافذة الملاحة

## العدد الثامن والستون

رئيس مجلس الإدارة/ محمد مصيلحي [www.acs.org.eg](http://www.acs.org.eg) الأمين العام/ وليد بدر

### غرفة ملاحة الإسكندرية

تشارك ندوة الجمعية البحرية المصرية

اجتماع اللجنة التنفيذية لفوناسبا  
بمشاركة مصيلحي

### ميناء الإسكندرية

تحقق معدلات تداول تصل الى 76 مليون  
طن خلال العام الماضي

ميرسك وهاباج-لويدي  
يعلنان عوده العبور من وإلى  
قناة السويس

مجموعة فينمار للملاحة  
تعمل على تعزيز علاقتها مع  
شركائها الدوليين

### تحذير عالمي

من أزمة خطيرة في قطاع البحارة خلال خمس سنوات

الوزير  
تطوير الموانئ المصرية برفع إيرادات  
الرسوم السيادية لـ 600 مليار جنيه سنوياً

129 مليار جنيه  
تكلفة تطوير الموانئ  
المصرية خلال 10 سنوات

### مسعى لتدشين ممر ملاحي

بين ميناء الإسكندرية وميناء مرسيليا بفرنسا

شركات الشحن تلغي 15% من رحلاتها البحرية  
بين 2 فبراير و 8 مارس



غرفة ملاحة الإسكندرية  
Alexandria Chamber Of Shipping



فبراير  
2026

## غرفة ملاحه الإسكندرية تشارك ندوة الجمعية البحرية المصرية بعنوان "الخطوط الملاحية العالمية .. الحاضر والمستقبل بالموانئ المصرية"



عقدت الجمعية البحرية المصرية ندوتها الرئيسية لعام 2026 تحت عنوان "الخطوط الملاحية العالمية الحاضر والمستقبل في الموانئ المصرية" بالإسكندرية، وذلك برئاسة اللواء عصام بدوي، وحضور عدد من قيادات النقل البحري وشركات الملاحة العاملة بالموانئ المصرية، والفريق مهيب ميمش رئيس هيئة قناة السويس السابق، وأحمد الوكيل رئيس الاتحاد العام للفرق التجارية. بدوره كشف المهندس أحمد العقاد رئيس مجموعة العقاد جروب، أن الفترة الأخيرة شهدت زيادة كبيرة في معدلات تنفيذ مشروعات البنية التحتية بالموانئ المصرية، وهو ما عمل على زيادة الطاقة الاستيعابية لهذه الموانئ بصورة كبيرة سواء في أنشطة الحاويات أو الصب الجاف أو الصب السائل، بالإضافة إلى زيادة معدلات حركة الترانزيت، بالإضافة إلى جذب استثمارات أجنبية كانت لأول مرة تدخل للسوق المحلية في قطاع النقل البحري. وأضاف أن الموانئ المصرية تحولت من مجرد محطات عبور إلى محاور صناعية لوجستية، خاصة الميناء ظل لفترة طويلة مجرد مناطق تخزينية للبضائع برسوم مرتفعة للغاية، موضحاً أن الموانئ المصرية عملت على زيادة حجم تجارة الترانزيت مؤخراً لمعدلات قياسية بالرغم من الظروف التي يمر بها السوق الملاحي العالمي. وأشار "العقاد" إلى أن التعميق للممرات الملاحية يعمل على الاستعداد لإستقبال السفن الكبيرة التي يتم تصنيعها حالياً، مشيراً إلى أهمية ضم وزارتي النقل والصناعة مؤخراً بما عمل على تنفيذ وزيادة الاعتماد على خطط المحاور اللوجستية الصناعية المرتبطة بالميناء.

يقدم السادة أعضاء مجلس الإدارة

**رؤساء/ محمد فضيلحي**  
رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية  
رئيس الاتحاد العربي لفرق الملاحة البحرية  
نائب رئيس الجمعية الأوربية للصحة العالمية - الإسكندرية

بإخلاء المسؤولية لمصالح الفرق

**كافيل البوزين**  
وزير النقل

على استعداد لفهمه الفعليه من  
القيادة السياسية على مناصبتهم الرضوخ

لنفكر جميعاً بكل رجل عظيم خدم وطنه، وتقبل الله كل خدمة لوطن  
حفظه الله مصر

FONASBA AFCS

## السماك .. الموانئ المصرية استقطبت حصة كبيرة من تجارة الترانزيت بمنطقة شرق البحر المتوسط



بدوره أشار مروان السماك نائب رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، وكيل خط هاباج لويد في مصر، إلى أهمية التطوير الذي حدث خلال السنوات الأخيرة بالموانئ المصرية، وهو ما أثرى تجارة الترانزيت بشكل كبير في منطقة شرق البحر المتوسط، وذلك بوجود العديد من مشغلي الحاويات عالمياً بالسوق المحلية. وتابع أن الموانئ المصرية تحولت من موانئ متنافسة إلى موانئ متكاملة سواء على البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر، وهو ما سيكون له تأثير كبير خلال الفترة المقبلة في الصادرات والواردات، كما سينعكس على الإقتصاد المحلي، نتيجة المشروعات التي تم تنفيذها بالسوق المحلي، خاصة في الموانئ المصرية. وأوضح أن الموانئ المصرية كانت تعاني خلال سنوات من انخفاض الغاطس بمعظمها حتى كان أعلى شاطئ 16 متر، ليطم أعمال تطوير بمعظم الموانئ خاصة

الإسكندرية وأبو قير ودمياط والسفينة لتصل من 19 إلى 21 متر وهو ما عمل على إستيعاب وإستقبال كبرى سفن الحاويات والصب الجاف. وأشار "السماك" إلى أنه على سبيل المثال تم ضخ 600 مليون دولار من تحالف أوربي لأعمال البنية الخاصة بمحطة دمياط لمحطات الحاويات الدولية، والتي يشارك بها شركة يوروجيت، وخط هاباج لويد، والتي من المقرر افتتاحها خلال العام الجاري، مشيراً إلى هذه القيمة تم تمويلها من قبل جهات دولية منها البنك الدولي، وهذه الجهات لها متطلبات بيئية وسلامة مهنية ومعدلات أداء عالمية لا بد من إتباعها.

حيث أصبح السوق المحلي مربوط عالميا عبر محطات متطورة وخبرات اجنبية، مما يزيد من مؤشر التواصلية لهذه الموانئ. ولفت " السمك " إلى أن الخط الملاحي عندما يقوم بالدخول في مشروعات داخل الميناء، خاصة بمحطات الحاويات، فيقوم بالدخول في مشروعات أخرى كما فعل خط ميرسك الدنماركي، أو خط cma cgm الفرنسي وهناك خطوط أخرى تدرس الدخول بقوة في المشروعات اللوجستية المصرية، بحيث لن تتوقف على محطات حاويات فقط.

وهو ما سيكون لها تأثير على الأداء بمحطات الحاويات التي تم المشاركة في تمويلها. وأوضح نائب رئيس غرفة ملاحه الاسكندرية، أن العوائد الخاصة بدخول هذه الاستثمارات للموانئ المصرية، ليست مقابل الانتفاع بالأرض أو الحاوية فقط، بل عندما تدخل السفن لتلك المحطات تقوم بدفع رسوم لهيئات الموانئ للقطر والارشاد والتراكي، بالإضافة أعمال خدمات أخرى لخدمة السفن والبضائع، علاوة على نشاط التشغيل والتوظيف والتدريب المتطور ونقل الخبرات والتكنولوجيا، علاوة على زيادة تنافسية الإقتصاد المصري.

## الجزار .. لابد من وضع مخطط عام يضم كافة المشروعات المستقبلية للموانئ المصرية ويحدد الأولويات



تصدير الحاصلات الزراعية، وذلك بالرغم من وجود أرسنة للحبوب والحاويات في الثلاث موانئ.

مشيرة إلى أن القصد من الدراسة أن يكون الميناء به العديد من الأنشطة، إلا أن رئيسي لتجارة الترانزيت، وميناء دمياط يتم النظر إليه على أنه الميناء الرئيسي في تصدير الحاصلات الزراعية، وذلك بالرغم من وجود أرسنة للحبوب والحاويات في الثلاث موانئ. مشيرة إلى أن القصد من الدراسة أن يكون الميناء به العديد من الأنشطة، إلا أن نشاطه يتركز على محور معين، مع إمكانية تداول أنواع أخرى من البضائع إذا لزم الأمر.. وكذا ميناء العين السخنة يمكن النظر إليه على أنه محور لوجستي متكامل في الجزء الصناعي. وأوضحت ان الموانئ المصرية تفتقد إلى عدم وجود رؤية واضحة للمشروعات المستقبلية، فمثلا بعض المستثمرين عندما يتقدم بمشروع لإنشاء مركز لوجستي للحبوب يقوم باختيار ميناء محدد، بينما الجهة الحكومية المسئولة، كوزارة النقل أو الهيئة الاقتصادية لقناة السويس تختار ميناء آخر لإنشاء المشروع، في حين أن المخطط العام الذي تم وضعه حسب الدراسات التي قامت بها الجهات البحثية إختارت ميناء ثالث. وأشارت إلى ضرورة وضع مخطط عام يتم على أساسه إختيار المشروعات التي سيتم تنفيذها، من كافة الجهات، وعلى هذا الأساس يمكن تنفيذ مشروعات أو تأجيل مشروعات وفقا لأولويات كافة الجهات واتفاقها مع الإقتصاد المحلي.

اللواء عبدالقادر درويش رئيس الشركة المصرية للمحطات متعددة الأغراض، أن السوق المصرية عانت من 2003 وحتى 2020 من عدم وجود جذب لإستثمارات في قطاع النقل البحري.

بدورها أشارت الدكتورة سارة الجزار عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أن الاستثمارات التي تمت بنشاط النقل البحري خلال السنوات الأخيرة كان أعلى من المطلوب، لذا أصبح العرض من المحطات المختلفة أكثر من الطلب عليها، بما يخلق حالة كبيرة من المنافسة. وأوضحت خلال كلمتها، إلى أن هذه المنافسة أدت إلى النظر في نزول أسعار التعريفات الخاصة بهذه الشركات، حتى في حالة زيادة الجودة من قبل المحطات الجديدة نتيجة حدة المنافسة، لذا لابد من تمييز كل محطة بميزة نسبية عن الأخرى. كما لابد أن يتم النظر إلى أن كل ميناء يقوم بتقديم خدمة لوجستية.

وليست مجرد عملية نقل بحري، وهو ما يسمى بالتنافس التكامل بين الموانئ المصرية. وأشارت " الجزار " إلى أن تعقيد سلاسل الإمداد خلال السنوات الأخيرة، علاوة على تشابه المشروعات التي تم تنفيذها سيزيد من التنافسية بين الموانئ المحلية، وهو ما سيكون له تأثير كبير على عمليات التسعير المرتقبة بهذه المحطات، مشيرة إلى أهمية وضع مخطط عام للموانئ المصرية يضمن تكاملية هذه الموانئ. وأوضحت خلال دراسة تم إجرائها على عدد من الموانئ، أن الموانئ التي قامت بعمل مخطط للحفاظ على الموانئ المتكاملة استطاعت لتقليل التكاليف من 15% - 25%، وزمن دوران السفن إنخفض من 20% - 30%، في حين أن الموانئ التي بها إزدواجية تعاني من عملية التفاوض مع الخطوط الملاحية. وأشارت إلى أنه مع وضع مخطط عام للموانئ البحرية بالدولة، فيتم النظر إلى كل ميناء بمفرده، والعمل على هذا التساؤل " ما الذي نحتاجه من هذا الميناء ؟ "

فمثلا يمكن النظر إلى ميناء الإسكندرية، إلى أنه الميناء الأساسي في حركة التجارة الخارجية، لقربه من مراكز الإنتاج والصناعة، وبالتالي يمكنه أن يعمل على خدمة التجارة المحلية لمصر من صادرات وواردات، أما ميناء شرق بورسعيد فيتم النظر إليه بأنه ميناء ومركز لوجستي رئيسي لتجارة الترانزيت، وميناء دمياط يتم النظر إليه على أنه الميناء الرئيسي في

ولم يتم توقيع أي عقود جديدة طوال تلك الفترة، وذلك كان له بالغ الأثر في غياب الكوارد التي يمكنها أن تتفاوض مع وأكد " درويش " على أنه مع زيادة المحطات بالموانئ المصرية، تم خلق منافسة كبيرة بين هذه المحطات ما يعرف بالتنافس بين المحطات، مشيراً إلى أن هذه المنافسة ستؤدي إلى إستفادة المصدرين والمستوردين من هذه المنافسة، بحيث تنخفض فاتورة الواردات في حالة إنخفاض الرسوم التي تتم على التخزين والتداول وبالتالي أسعار السلع محلياً، بالإضافة إلى رفع تنافسية الصادرات المصرية إذا إنخفضت الرسوم اللوجستية بها، وتعطيها الميزة التنافسية بالمقارنة مع الدول المنافسة.

المستثمرين، حيث إقتصرت السوق على 3 محطات أجنبية فقط تتمثل في محطة شركة هاتشون بورت في الاسكندرية والدخيلة، وبقناة السويس للحاويات " ميرسك " بميناء شرق بورسعيد، ومحطة موانئ دبي بميناء السخنة. وأوضح أن دخول الخطوط الملاحية الضخمة كمسفل لمحطات حاويات جديدة بالعديد من الموانئ منها السخنة وأبو قير والاسكندرية والدخيلة وشرق بورسعيد والسخنة، كان له عظيم الأثر على تنافسية الموانئ المصرية، بالإضافة إلى وجود كوارد يمكنها التفاوض والدراسة مع الخطوط الملاحية العالمية، بالإضافة إلى أنه أضاف للميناء الكثير من خلال نقل التكنولوجيا وتدريب الكوارد.

## القاضي... الموانئ المصرية مرشحة لتحقيق معدلات تصل إلى 14 مليون حاوية سنوياً خلال العامين المقبلين



محمود القاضي مدير عام شركة كادمار للملاحة، أشار إلى أن أزمة البحر الأحمر عمات على تغيير خريطة الترانزيت في المنطقة، وذلك منذ عام 2023 وحتى الآن،

موضحاً أن السبب الرئيسي لتغيير مسار السفن من باب المنذب وقناة السويس إلى رأس الرجاء الصالح كان بهدف الحفاظ على الأطقم والسفن خاصة وأن شركات التأمين رفعت الأقساط التأمينية على السفن والأطقم وهو ما عمل على تغيير تجارة الترانزيت من شرق البحر المتوسط إلى موانئ غرب المتوسط، وكان ذلك له تأثير كبير على

موانئ دمياط وبورسعيد لصالح موانئ طنجه وفالنسيا. وأضاف، أن ميناء طنجة المغربي على سبيل المثال تداول قرابة 10 مليون حاوية خلال العام الماضي،

وهي كمية ضخمة للغاية بالنسبة لهذا الميناء، وهي غير ناتجة عن نمو عالمي في التجارة بقدر تغيير حصة بعض الموانئ في شرق المتوسط مثل الاسكندرية ودمياط وشرق بورسعيد. ولفت " القاضي " إلى أن العمر الملاحى برأس الرجاء الصالح عمل على زيادة الرحلة بين آسيا وأوروبا بقرابة 15 يوم،

وهو ما أدى إلى إستغلال سفن وأطقم ووقود زيادة بما عمل على زيادة الأصول المستغلة بسلسلة الامداد العالمية، وبالتالي رفع أسعار التكاليف والنوالين على كافة البضائع التي تستهلكها مختلف دول العالم.

وتابع أن ميناء شرق بورسعيد ودمياط من أقوى الموانئ في المنطقة، إلا أنها مرت بفترة صعبة خلال العام الماضي 2025، كما دخلت ميناء الإسكندرية ضمن الموانئ المتداولة للترانزيت، فيما قامت مصلحة

الجمارك المصرية بتوحيد الإجراءات الخاصة بالترانزيت بالموانئ المحلية. وأكد على أن مصر بها 14 محطة لتداول الحاويات، في حين أن المتداول من الحاويات الخاصة بالتجارة الخارجية قرابة 3 مليون حاوية " صادر ووارد " ولن تعمل في هذه التجارة فقط، حيث





"MECL1" بمثابة علامة فارقة، وذلك بعد رحلة تجريبية ناجحة لسفينة ميرسك "دنفر"، موضحين أهمية الخطوة خاصة أنها شريك مع الخط الرابع عالمياً "هاباج لويد في عدة خدمات"، كما أعلنت شركات أخرى، مثل CMA CGM عن عودة جزئية للخدمة، على الرغم من أن الشركة نفسها اضطرت إلى التراجع عن قرارات سابقة، مما يعكس هشاشة العملية حتى الآن.

المنافسة بين تلك المحطات ستكون في تجارة الترانزيت والتي تصل إلى 7 مليون حاوية، ومتوقع أن تصل بعد 5 سنوات فقط من 15 - 20 مليون حاوية. وأشار إلى أن قيمة الحاوية الواردة لا تزال أعلى من قيمة الحاويات الصادرة، حيث تصل حجم الواردات لمصر 1.7 مليون حاوية سنوياً، بقيمة كل حاوية من 20 - 25 ألف دولار، بينما الصادرات تصل إلى 1.6 مليون حاوية بقيمة كل حاوية من 15 - 17 ألف دولار، مشيراً إلى أهمية تعظيم قيمة الصادرات خلال الفترة المقبلة. وتوقع "القاضي" إنتعاشاً في الموانئ المصرية خلال العام الجاري 2026، خاصة بعد تشغيل عدد من محطات الحاويات بميناء دمياط والسخنة والدخيلة وتوسعات ميناء شرق بورسعيد عبر شركة قناة السويس للحاويات، ومن المتوقع أن تقوم الخطوط الملاحية المشغلة لهذه المحطات جذب الخدمات إليها على حساب موانئ أخرى بالمنطقة. كما توقع مسئول شركة كادمار أن تقوم الموانئ المصرية بتداول قرابة 14 مليون حاوية خلال العامين المقبلين، ارتفاعاً من 10 مليون حاوية حالياً، خاصة في حالة عودة الخطوط الملاحية إلى قناة السويس، موضحاً أن 85% من سفن الحاويات كانت قد غيرت مسارها إلى رأس الرجاء الصالح، متوقعاً حدوث إنتعاش بالموانئ المصرية حال العودة الكاملة لعبور الخطوط الملاحية لقناة السويس. وتوقع الحاضرون عودة عمليات العبور عبر قناة السويس سوف يضغط على أسعار العقود نحو الانخفاض، موضحين أن عودة سفن الحاويات بدأ تدريجياً إلى البحر الأحمر وقناة السويس يؤثر بشكل مباشر على سوق العقود طويلة الأجل، وذلك رغم أن العودة إلى الوضع الطبيعي لم تكتمل بعد. وأكد الحضور على أن قرار شركة ميرسك بإعادة تسيير رحلاتها الكاملة عبر قناة السويس على متن خدمة



ESG Shipping & Logistics S.A.E  
As Agent of Maxicon Shipping Line  
Proudly announces  
Maxicon Shipping line Services:

Jeddah  
Jebel Ali  
Ningbo  
Port Kelang  
Istanbul  
Izmit

With Maxicon Shipping Line, ESG Continues  
expand its network - ensuring reliable Connections,  
efficient operations , and global reach.

Info@esgshipping.com



## ميناء الإسكندرية تحقق معدلات تداول تصل الى 76 مليون طن خلال العام الماضي



حققت هيئة ميناء الإسكندرية، برئاسة اللواء إيهاب صلاح، خلال العام الماضي معدلات تداول بلغت 76.2 مليون طن، وذلك مقارنة بمعدلات عام 2024 والتي كانت 74 مليون طن. وكانت متوسط المعدل الشهري بالميناء خلال العام الماضي من 5.9 - 7 مليون طن، مقارنة بمعدلات العام قبل الماضي والتي كانت من 5 - 6.5 مليون طن شهريا. وأشارت مصادر شركات الشحن والتفريغ بالميناء، أن الزيادة الطفيفة في معدلات التداول ترجع إلى استمرار تأثير التغييرات الجيوسياسية على الموانئ المصرية، مشيرا إلى أن الميناء يمكنها تداول ما يزيد عن 100 مليون طن سنويا، بالإضافة إلى إفتتاح مشروعات تنافس ميناء الإسكندرية بالسوق المحلية، كميناء أبو قير البحري والسخنة على البحر الأحمر، بالإضافة إلى بعض موانئ منطقة شرق البحر المتوسط. وأظهرت بيانات هيئة الميناء، إلى أنها استقبلت سفن تصل إلى 5.37 ألف سفينة، مقارنة بنحو 5.2 ألف سفينة خلال عام 2024. بينما كانت معدلات تداول الحاويات قد بلغت خلال العام الماضي 2.46 مليون حاوية مكافئة، وذلك مقارنة بنحو 2.03 مليون حاوية خلال عام 2024. وتعمل بالميناء 3 محطات حاويات حتى الآن، والتي تشمل شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة، التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري، والتي تعد الأعلى بين الشركات الثلاثة، حيث حققت مليون حاوية مكافئة خلال العام الماضي. فيما يتوزع باقي المعدلات بين شركة تحيا مصر، والتي تديرها مجموعة CMA CGM الفرنسية بالتعاون مع الشركة المصرية للمحطات متعددة الأغراض، بمعدلات تداول تصل إلى قرابة 900 ألف حاوية سنويا، بينما تصل معدلات تداول الحاويات بشركة الاسكندرية لمحطات الحاويات الدولية " هاتشون بورت الصينية " إلى قرابة 550 ألف حاوية مكافئة. وفي نفس السياق، كشف تقرير بهيئة الميناء عن عدد من الساحات التي أتاحها الهيئة للقطاع الخاص، والتي تشمل ساحة المواشي برصيف 50 بمساحة 8000 متر مربع، بالإضافة إلى 400 متر مربع بجوار الكافيتريات بالمنطقة الثانية بميناء الدخيلة، فيما أتاح الهيئة مساحة تصل إلى 621 متر مربع في شارع البحرية بجوار نادي الجمارك، بميناء الاسكندرية. كما أتاح الهيئة أرض بجوار مبنى التوكيلات الملاحية بجامعة الدول العربية سابقا بالمنطقة الثانية بميناء الاسكندرية على مساحة تصل إلى 220 متر مربع، بالإضافة إلى 100 متر مربع بنفس المنطقة بشارع البحرية، علاوة على 1300 م<sup>2</sup> تقريبا بجوار سقالة المرشدين بالمنطقة الرابعة بميناء الاسكندرية، بالإضافة إلى مساحة 2م<sup>500</sup> بجوار شركة الصوامع بالمنطقة السادسة بميناء الاسكندرية، و418 متر مربع بشارع

البحرية بميناء الاسكندرية بالمنطقة الثانية. وفي نفس السياق، تستعد هيئة ميناء الاسكندرية لتطوير وتشغيل محطة القطار السياحي، وذلك في ضوء زيادة حركة السفن السياحية بالميناء خلال العام الماضي، والتي تراوحت بواقع 3 - 4 سفن شهريا. وأسدرت هيئة الميناء خطابا لشركات التوكيلات الملاحية، أشارت في إلى أنه في إطار تطوير حركة الركاب السياحية الواردة عبر ميناء الاسكندرية، حيث تهدف الهيئة إلى التعرف على المعوقات والمطالب ذات الصلة، وكذا رؤية شركات التوكيلات الملاحية حول وضع هذه الحلول حتى يتم الأخذ بها في الاعتبار. وحسب بيانات ميناء الاسكندرية، فكانت قد إجهت إلى طرح مشروع إدارة وتشغيل محطة القطار السياحي بميناء الإسكندرية والتي تقع بحوش السكك الحديدية على مساحة 32 ألف متر مربع.

وتستهدف الهيئة من المشروع إقامة مركز لوجستي رئيسي لنقل الركاب والسياحة من المحطة البحرية بالميناء إلى محطة الجيزة ومنها إلى أسوان وذلك لتسهيل حركة الركاب ونقل السالحين مباشرة من داخل الميناء إلى الأماكن السياحية والأثرية بمحافظة مصر ويساعد على تنشيط السياحة ودفع عجلة الاقتصاد القومي المصري. وتم بناء المحطة على مساحة 10 آلاف متر مربع، بينما منطقة الرصيف والسكك الحديدية بمساحة 2500 متر يخدم 8 عربات بالإضافة لمكان عربة الجرار. وكانت قد إنتهت الهيئة قبل سنوات من إنشاء محطة سكة حديد بميناء الاسكندرية مع تزويدها بكافة التجهيزات الفنية والإدارية بتكلفة تصل إلى 8.8 مليون جنيه. بالإضافة إلى 6.8 مليون جنيها تم تسديدها إلى الهيئة القومية لسكك الحديد بإجمالي 15.6 مليون جنيها وتم إفتتاحها منذ عام 2007.

وتصل الطاقة الإستيعابية المتوقعة للمشروع نحو 50 ألف راكب سنويا، بالإضافة إلى استعمالات النقل الداخلي للعاملين بالميناء، وتصل التكلفة الإستثمارية وفقا لآخر تقييم 20 مليون جنيها وقد يستوعب المشروع 40 فرسة عمل.

## مجموعة فينمار للملاحة تعمل على تعزيز علاقتها مع شركائها الدوليين



وفي نفس السياق، استضافت شركة فينمار للشحن مؤخرا اجتماعاً استراتيجياً رفيع المستوى في القاهرة مع السيد كيريل موراشوف، مدير خط إنتاج شركة إم-لاين، لترسيخ رؤية مشتركة للنمو. جاء ذلك بحضور فريق الإدارة العليا لمجموعة فينمار، بقيادة رئيس مجلس الإدارة النائب محمد مصيلحي، ونائب الرئيس السيد عمرو مصيلحي، ومدير تطوير الأعمال السيد أحمد مصيلحي، وعدد من مديري الأقسام المعنية. استعرض الاجتماع مسيرة تطور شركة إم-لاين منذ دخولها السوق المصرية، وتميز بالتزام قوي بتوسيع نطاق خدماتها في السوق المصرية. وأكد الاجتماع على التزام الطرفين بمواصلة تعزيز حضور إم-لاين في مصر، والذي بُني على أسس متينة من التميز التجاري والتشغيلي منذ بداية الشراكة بين الطرفين، كما تم مناقشة العمل على تحسين خدمات المجموعة لتتوافق مع متطلبات السوق. كما قام فريق إدارة مجموعة فينمار، برئاسة النائب محمد مصيلحي والسيد عمرو مصيلحي، المقر الرئيسي لشركة إكس-برس فيدرز في سنغافورة، لإجراء مباحثات رفيعة المستوى مع فريق الإدارة العليا لمجموعة إكس-برس فيدرز. ويمثل هذا الاجتماع خطوة هامة نحو تعزيز التوافق الاستراتيجي بين المؤسستين، مع التركيز على رفع كفاءة شبكة التغذية ودعم المتطلبات التشغيلية المتغيرة عبر الممرات الإقليمية الرئيسية في مصر. كما سلطت المباحثات الضوء على الأداء المتميز لشركة إكس-برس فيدرز مصر خلال عام 2025، مما يعكس جودة الخدمة المستمرة ودعم استمرارية السوق في بيئة تشغيل ديناميكية.

وأكدت مجموعة فينمار للملاحة، إلى أن هذه الزيارة تُعد خطوة حاسمة نحو الأمام في شراكة تمتد لعقود، بُنيت على دعم تعزيز الربط لمصر والحفاظ على روابط تجارية موثوقة في جميع أنحاء المنطقة.



لأكثر من خمسين عاماً، حافظت مجموعة فينمار على حضورها الراسخ في قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية، حيث تعمل في سيم عمليات الشحن والخدمات اللوجستية والخدمات التجارية الحيوية، وذلك منذ تأسيسها عام 1974، حيث تطورت المجموعة لتصبح منصة نقل بحري وخدمات لوجستية متنوعة، تركز على التنفيذ الدقيق والتكامل المنظم والتركيز التشغيلي طويل الأجل. واليوم، تقدم مجموعة فينمار قدرات متكاملة تلبي متطلبات التجارة العالمية، وذلك من خلال نموذج تشغيلي قائم على الحوكمة وفهم عميق للسوق، حيث تواصل دعم الشركات العالمية الرائدة وخطوط الشحن والجهات المعنية في القطاع، وذلك من خلال الاتساق والتحكم التشغيلي والموثوقية في التنفيذ. ويعكس هذا الإنجاز استمرارية المجموعة وهيكلها وتطويرها المستمر لمنصة متكاملة مصممة لدعم التجارة الدولية على المدى الطويل. وكان تعزيز الصلة بين ريادة في السوق الإقليمية واستراتيجية الشبكة العالمية محوراً رئيسياً مؤخراً، حيث اختتم فريق الإدارة التنفيذية بالمجموعة، بقيادة النائب محمد مصيلحي والسيد عمرو مصيلحي، زيارة استراتيجية رفيعة المستوى إلى المقر الرئيسي العالمي لشركة يانغ مينغ في تايوان، حيث تم استقبال الفريق من قبل الدكتور تشاك تساي، رئيس مجلس إدارة مجموعة يانغ مينغ.

وقد وفرت الزيارة منصة مركزية لتعزيز أولويات تطوير الخدمات وتحسين الأداء في المجالات التشغيلية والتجارية الرئيسية الداعمة للسوق المصرية. وتركزت المناقشات على تحسين موثوقية الجداول الزمنية، وتحسين أداء الشبكة، ورفع كفاءة العمليات، وتعزيز تقديم الخدمات الشاملة بما يتماشى مع توقعات العملاء المتغيرة. بالتزامن مع ذلك، تزامن هذا اللقاء مع حدث هام لشركة يانغ مينغ، إذ تحيي ذكرى مرور 53 عاماً على إرثها العريق في مجال الملاحة البحرية، ما يعكس مرونتها على المدى الطويل والتزامها المستمر بتمكين الربط التجاري العالمي. خلال الزيارة، تم الإشارة إلى انتقال القيادة التنفيذية، وأعرب الوفد عن خالص تقديره للرئيس كليف باي على خدماته المتميزة ودعمه الاستراتيجي المتواصل للسوق المصرية، كما تتطلع أيضاً إلى العمل عن كثب مع السيد كيفن لي وهو يستعد لتولي منصب الرئيس، حيث سيشهد بخبرته الواسعة ورؤيته الثاقبة لتطوير السوق في المرحلة المقبلة من مسيرة يانغ مينغ العالمية وتلتزم يانغ مينغ مصر بتقديم حلول شحن عالية الجودة باستمرار، مع تعزيز مكانة مصر كمركز قوي وموثوق ضمن شبكة يانغ مينغ العالمية.



## اجتماع اللجنة التنفيذية لفوناسبا بمشاركة مصليحي



حيث تأسست هذه الجائزة منذ عام 2015، وتقوم المنظمة من خلال هذه الفاعلية بتكريم المهنيين الشباب المتميزين الذين تبلغ أعمارهم 40 عاما أو أقل الذين يساهمون بأفكار أصيلة في المهن المتعلقة بالوكالة الملاحية. وأشارت المنظمة أن موضوعات العام الجاري التي تشملها الجائزة تشمل الدور المتطور للوكالة الملاحية، والعمل تحت ضغط بنشاط الملاحة، بالإضافة إلى تأثير المكنة والذكاء الاصطناعي على المهن الملاحية، على أن يتم تسليم الورقة النهائية للمتسابقين يوم 1 يونيو وإعلان الفائز يوم 27 يوليو 2026 .

اجتمعت اللجنة التنفيذية للمنظمة البحرية العالمية الفوناسبا FONASBA في لندن لجلسة استراتيجية رفيعة المستوى جمعت كبار قادة البحريين لتعزيز أجندة الاتحاد العالمية وتعزيز المعايير المهنية عبر المجتمع الدولي، وذلك بمشاركة الأستاذ محمد مصليحي رئيس الإتحاد العربي لفراف الملاحة البحرية، ورئيس غرفة ملاحة الإسكندرية. عقد الاجتماع تحت قيادة Fulvio Carlini، رئيس المشاركة أعضاء اللجنة التنفيذية من مختلف المناطق البحرية الرئيسية. اختتمت الجلسة بنجاح، حيث تضمنت مناقشات مركزة حول الحكومة، وتوافق العمليات، والتنمية المستدامة للصناعة وسط تطور ديناميكيات التجارة العالمية. ساهم النائب محمد مصليحي، نائب رئيس FONASBA لأفريقيا، في المداولات التي تهدف إلى تعزيز التمثيل البحري لأفريقيا وتعزيز التعاون الإقليمي، ومواصلة الأولويات القارية مع الإطار العالمي لـ "FONASBA" ومن المقرر أن يعقد الاجتماع القادم للجنة التنفيذية في السويد في 12 يونيو مواصلة الجهود المنسقة للاتحاد لتعزيز التميز والوحدة عبر مهنة الملاحة البحرية العالمية، وفي نفس السياق، أعلنت منظمة الفوناسبا العالمية، عن جائزة وكيل السفن الشاب أو وسيط السفن العام لعام 2026 .

## وزير النقل يشهد انطلاق التشغيل التجريبي التجاري لمعطة الحاويات "تحيا مصر" بميناء دمياط

و اللواء بحري دكتور / نهاد شاهين نائب وزير النقل للنقل البحري والسادة رؤساء قطاع النقل البحري وهيئات الموانئ البحرية ، وقيادات هيئة ميناء دمياط ، السيد / توم إيكلمان الرئيس التنفيذي لمجموعة يوروجيت والسيد / خوان بابلو ريتشاردز مدير منطقة جنوب أوروبا و قيادات تحالف التشغيل العالمي شركة -Damiet ta Alliance لمحطات الحاويات و الذي يضم كبرى الشركات الدولية الرائدة في تشغيل محطات الحاويات والخطوط الملاحية ( يوروجيت الألمانية، كوتشيب الإيطالية، والخط الملاحي العالمي هاباج لويد ) إلى جانب حضور عدد من الملحقين التجاريين لعدد من الدول الأوروبية لدى مصر، وممثلي كبرى الخطوط الملاحية العالمية وقيادات وزارة النقل والمجتمع الملاحي . وتلقى الوزير والوفد المرافق محطة " تحيا مصر 1 "، وتم مشاهدة آلية عملها في إدارة وتشغيل أوناش الرصيف التي تبلغ عدد 12 ونش رصيف عملاق (STS) ، تُعد من أحدث أوناش الأرصفة العملاقة على مستوى العالم من إنتاج شركة HHMC الصينية، و القادرة على التعامل مع سفن الحاويات العملاقة ذات الحمولات الكبيرة حيث تتميز بقدرات رفع تصل إلى 75 طناً، وإرتفاع تشغيلي يبلغ 57.5 مترا من سطح الرصيف، مع طول ذراع خارجي يصل إلى 72 مترا كما تم

في إطار توجيهات فخامة الرئيس / عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية بتحويل مصر إلى مركز إقليمي للنقل واللوجيستيات وتجارة الترانزيت وتنفيذ وزارة النقل لخطة شاملة لتطوير قطاع النقل البحري وجميع الموانئ البحرية المصرية ومنها ميناء دمياطوتعزيز الإستفادة من الموقع الجغرافي المتميز لمصر ومن مزايا التنافسية لخدمة التجارة الدولية وزيادة حصته من تجارة الترانزيت. شهد الفريق مهندس / كامل الوزير وزير النقل التشغيل التجريبي التجاري لمحطة حاويات " تحيا مصر 1 " بميناء دمياط باستقبال سفينة الحاويات العملاقة ESSEN EXPRESS التابعة للخط الملاحي العالمي هاباج لويد والقادمة من ميناء أمبرلي بتركيا والتي يبلغ طولها 366.5 م . و بعرض 48 م ، ولعاطس حوالي 15.5 م و تصل طاقتها الإستيعابية حوالي 13177 ( TEU ) والتي تصل حمولتها الإجمالية حوالي 143262 طن وذلك بحضور الدكتور / أيمن الشهابي محافظ دمياط ، والنائب وحيد قرقر رئيس لجنة النقل والمواصلات، و السادة أعضاء لجنة النقل و المواصلات بمجلس النواب ، و السادة نواب مجلس النواب و الشيوخ بمحافظة دمياط .



للمحطة لتقديم خدماتها داخل ميناء دمياط. مضيفاً ان بدء التشغيل التجريبي التجاري لمحطة « تحيا مصر 1 » يمثل خطوة محورية ضمن خطة شاملة لتطوير ميناء دمياط وتعظيم دوره في خدمة حركة التجارة الخارجية، ودعم سلاسل الإمداد العالمية، وترسيخ موقعه كميناء محوري على البحر المتوسط. بالإضافة الى التزامه مع استقبال سفينة الحاويات **ESSEN EXPRESS**، بما يعكس دخول المحطة مرحلة التشغيل الفعلي المنتظم وبدء تقديم خدماتها التجارية على أرض الواقع، وذلك في إطار شراكة دولية ناجحة تجمع بين الدولة المصرية وتحالف عالمي يمتلك خبرات تشغيلية ممتدة في كبرى موانئ العالم كما يعكس حضور عدد من الملحقين التجاريين الأوروبيين وممثلي الخطوط الملاحية الكبرى حجم الاهتمام الدولي بالمشروع، والثقة المتزايدة في مناخ الاستثمار بالموانئ المصرية. وكشف كريم سلامة، رئيس مجموعة الشرق الأوسط للوجستيات والاستشارات البحرية، وممثل شركة يوروجيت، أن استثمارات المحطة، حتى الانتهاء منها بالكامل، ستصل إلى 560 مليون دولار، مشيراً إلى تنفيذ أعمال البنية التحتية والفوقية بالكامل، وتجهيز المعدات والآلات التي ستجرى عمليات النقل والشحن والتفريغ. لفت سلامة إلى أن المشروع سيكون الأول من نوعه في السوق الأفريقية، بحيث يضم منطقة لوجستية ومحطة تداول الحاويات، بالإضافة إلى زيادة طاقة خط السكة الحديد من مختلف المحافظات إلى ميناء دمياط.

تزويد هذه الأوناش بأحدث أنظمة السلامة والحساسات والكاميرات، فضلاً عن تكاملها الكامل مع أنظمة إدارة الموانئ الذكية، بما يسمح بمتابعة العمليات لحظياً وتحقيق أعلى معدلات الكفاءة والدقة. بما يسهم في تسريع معدلات الشحن والتفريغ ورفع كفاءة دورة تداول الحاويات داخل المحطة الي جانب عدد 40 ونش ساحة أوتوماتيكي (RTG) تعمل بنظام ذكية متطورة لتحديد مواقع الحاويات ورصها بدقة عالية داخل ساحات التخزين. وتعد محطة الحاويات « تحيا مصر 1 » أحد أهم المشروعات القومية

الكبرى المنفذة داخل ميناء دمياط، حيث يبلغ إجمالي أطوال أرصفتها نحو 1970 متراً وباعماق تصل إلى 18 متراً، مع ساحة خلفية تقارب 922 ألف متر مربع، وطاقة تداول سنوية تصل إلى نحو 3.5 مليون حاوية مكافئة، بما يعزز الطاقة الاستيعابية للميناء ويرفع كفاءته التشغيلية وقدرته على استقبال سفن الحاويات العملاقة. كما تم استكمال وصول 40 ونش ساحة كهربائي (RTG) مخصص لخدمة تداول الحاويات بساحات المحطة، والتي تُعد من أحدث الأوناش السديقة للبيئة، في إطار توجه وزارة النقل لاستخدام معدات وأساليب تشغيل مستدامة تسهم في خفض الانبعاثات الكربونية، إتساقاً مع رؤية مصر للتنمية المستدامة 2030. وأكد الوزير خلال فعاليات الافتتاح أن اليوم يوم هام لقطاع النقل البحري المصري حيث يعد التشغيل التجريبي التجاري للمحطة حدثاً استراتيجياً هام يفسد جهود التطوير والتحديث المستمر الذي تقوم به وزارة النقل لتعظيم الاستفادة من الموانئ البحرية وتحويلها إلى مراكز محورية للتجارة العالمية والخدمات اللوجستية طبقاً لتوجهات القيادة السياسية لتحويل مصر لمركز إقليمي للنقل والوجستيات وتجارة الترانزيت كما يمثل تنويجاً لمسار متكامل من التخطيط والتنفيذ، بإستكمال التجهيزات الفنية والتشغيلية اللازمة لبدء التشغيل التجاري، و وصول معدات المحطة بالكامل، بما يضمن تقديم خدمات مبنائية وفق أعلى المعايير الدولية، ويؤكد الجاهزية الكاملة

## قرار لمجلس الوزراء بتعيين الدكتور محمد محرم عضواً بمجلس إدارة مدينة الأبحاث العلمية



يشار إلى أن الهيئة العامة لمدينة الأبحاث العلمية والتطبيقات التكنولوجية هي مؤسسة أكاديمية مصرية، تعد إحدى المؤسسات

أسدر الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس مجلس الوزراء، القرار رقم 60 لسنة 2026 والخاس بتعيين الدكتور محمد مسعد محرم أمين عام الجمعية البحرية المصرية، ونائب رئيس جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية، عضواً بمجلس إدارة مدينة الأبحاث العلمية والتطبيقات التكنولوجية، وذلك لمدة عامين. ويتقدم أعضاء مجلس إدارة غرفة ملاحه الإسكندرية برئاسة الأستاذ/ محمد صيلحي، بتهنئة الدكتور محمد محرم، مؤكداً على أهمية إختياره لعضوية القلعة العلمية بعاصمة الثغر "الإسكندرية"، بما يؤكد على مكانته العلمية في المجالات العديدة التي تخصص بها.

ما يتيح لهذه المناطق الاستفادة من الأبحاث والابتكارات التي تنتجها المدينة. وتعمل المدينة على إنتاج أحدث التكنولوجيات العلمية واستخدامها في المجالات الصناعية والبحثية المختلفة. ويعمل بالمدينة حوالي 464 شخص بينهم 185 باحث في مختلف التخصصات العلمية، وقامت المدينة بنشر حوالي 500 بحثاً في المجالات المفهسة عالمياً، كما حصلت على 19 براءة اختراع دولية، و30 براءة اختراع قيد التحكيم، وحصل 13 باحث على جوائز علمية في باهرام الجيزة الثلاثة

البحثية المصرية، حيث أنشأت بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 85 لسنة 1993 وتم افتتاحها في 13 أغسطس 2000 وتتبع وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، تقع في مدينة برج العرب الجديدة بمحافظة الإسكندرية على مساحة 225 فدان، وتم اختيار برج العرب الجديدة كونها إحدى المناطق الصناعية الكبرى في مصر والتي تحتوي على خمس مناطق صناعية تضم أكثر من 1300 مصنع في مختلف الأنشطة تخصصات متنوعة. وتتميز المدينة بتصميمها الفريد حيث تم إنشاء مبانيها على شكل ثلاثة أهرامات شبي

## تحذير عالمي من أزمة خطيرة في قطاع البحارة خلال خمس سنوات



تراكمية ضخمة ما لم تحدث تغييرات جوهرية في ظروف العمل. ودعا التقرير الجهات التنظيمية والشركات المالكة ومديري الأساطيل إلى اتخاذ إجراءات عاجلة تستند إلى الأدلة، تشمل تقليل الأعباء الإدارية، وتطبيق جداول راحة واقعية، وتعزيز مبادئ العوامل البشرية في التشريعات، محذراً من أن غياب هذه الإصلاحات سيؤدي القطاع إلى أزمة خطيرة في التوظيف والسلامة البحرية. وكتب ستيفن جونز مؤسس مؤشر سعادة البحارة، أن القطاع "لا يزال يعمل بعقوبة القرن التاسع عشر على متن سفن مجهزة بتقنيات القرن الحادي والعشرين"، مؤكداً أن أي تحسن سطحي في معدلات السعادة لن يصد طائما لم تعالج قضايا عبء العمل، وإجازات الشاطئ، والممارسات الثقافية غير المرعبة بالتنوع.

حذر تقرير جديد صادر عن الجامعة العالمية البحرية (WMU) من أزمة حادة لتلوح في الأفق داخل قطاع البحارة، بعدما كشف استطلاع واسع النطاق أن نحو نصف العاملين في البحر ينوون مغادرة المهنة خلال السنوات الخمس المقبلة، نتيجة الضغوط المتزايدة، والإرهاق المزمن وتدهور الصحة النفسية. التقرير، الذي حمل عنوان "البحر عن توازن حياة البحر في بيئة معاكسة"، تم تنفيذه بتكليف من اتحاد ضباط البحارة الدوليين (OUIS)، واستند إلى آراء 4.3 ألف بحار من 99 جنسية، وهو من أكثر الدراسات شمولاً حول واقع الحياة المهنية في البحر خلال السنوات الأخيرة. وأظهرت النتائج أن متوسط ساعات العمل الأسبوعية عالمياً يصل إلى 71 ساعة، ويرتفع إلى 79 ساعة لدى البحارة الأمريكيين، إضافة إلى انتشار تعديل سجلات العمل والراحة لإخفاء التجاوزات، وتراجع فرص النزول إلى البر. كما بين التقرير أن ثلث المشاركين يعانون من مستويات شديدة وخطيرة "من الضغط النفسي، فيما أبلغ نصف البحارة الأمريكيين تقريبا عن تدهور كبير في صحتهم النفسية. رئيس الجامعة العالمية البحرية ماكسيمو ميخيا، قال إن النتائج تؤكد أن "التحديات المترابطة بين التوازن المهني الحياتي واستقرار الدخول والإرهاق، تؤثر بصورة مقلقة على البحارة" داعياً إلى إعطاء الأولوية للصحة النفسية وظروف العمل باعتبارها أساس استدامة القوى العاملة البحرية. غير أن أبرز ما يثير القلق هو ضعف الاحتفاظ بالكوادر البحرية فقد أكد نحو نصف البحارة نيتهم ترك المهنة خلال خمس سنوات. وفي الولايات المتحدة، لا يخطط للاستمرار إلا 40.2% فقط من المشاركين، بينما أفاد 65.3% من يفكرون في المغادرة بأنهم يعانون من سوء صحة نفسية.

وكشف التقرير أيضاً عن استياء واسع من أنظمة إدارة السلامة (SMS)، إذ يرى 79% من البحارة الأمريكيين أن أدلتها طويلة للغاية، ويعتبر 71 أن إجراءاتها لا تعكس واقع العمل على السفن بينما وصف ثلثاهم الأعمال الورقية بأنها مرهقة ومبالغ فيها. وقال نيك براملي، المدير التنفيذي لاتحاد OUIS، إن النتائج تثبت أن البحارة "ما زالوا يواجهون تحديات كبرى في تحقيق توازن صحي ومستدام بين العمل والحياة"، محذراً من أن الصناعة قد تخسر خبرات



### ESG Your Trusted Partner for Ametist Shipping Line in Egypt

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

#### Novorossiysk

Secure Your Space Now!  
Email: [booking@esgshipping.com](mailto:booking@esgshipping.com)

Alexandria Office:  
88 B Victor Basile St., From Sultan Hussein,  
Khartoum Square, Bab Shark  
Tel: +203 476244(3/4/5)

Cairo Office:  
South 99th Street, New Cairo,  
Eastown SOO/C Building 5, Floor 3, Unit 120  
Tel: +202 33021689



## ”السلامة البحرية“ تعزز تركيب 4 رادارات لتأهيل شبكات الاتصال بمحطات الـ “VTS”



تعزز الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، برئاسة اللواء أشرف العسال، تركيب 4 رادارات بحرية لتأهيل ورفع كفاءة وصيانة شبكات الاتصال اللاسلكية بمحطات VTS، وتعزيز البنية التكنولوجية بالهيئة. وأشارت تقرير ملاحى، أن الهيئة بدأت تنفيذ مشروعات جديدة خاصة بالأنظمة الرقمية لضبط حركة ومرور السفن بالممرات الملاحية بالموانئ المصرية، من خلال التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات لتنفيذ المشروعات. وحددت الهيئة نهاية الشهر الجارى موعدًا نهائيًا للكيانات المهتمة والراغبة في المشاركة بعملية التوريد، وذلك بعد سداد 2.3 مليون جنيه كتأمين ابتدائي للدخول في مناقصة التوريد. أوضح التقرير أن بعد فسخ المقاريف الفنية سيعقبه تأهيل الشركات المطابقة للاشتراطات الفنية، ثم الاستعداد لتقديم المقاريف المالية، والانتهاء من إجراءات الترسية والإسناد وتوقيع العقود النهائية بين الهيئة والمورد. وتستهدف الهيئة صيانة وإصلاح الأجهزة والمعدات والمنظومات بمحطات مراقبة مرور السفن «VTS» بخليج السويس، وتركيب وصيانة 7 أنظمة للتعرف على السفن AIS بمحطات «VTS» بخليج السويس، وسفاجا، والعقبة. وحققت مصر نقلة نوعية في قطاع النقل البحري، بإضافة 3 موانئ جديدة ليصل الإجمالي إلى 18 ميناء، وزيادة طول الأرصفة إلى 100 كم بأعماق تصل إلى 22 مترًا، بالإضافة إلى إنشاء حواجز أمواج بطول 50 كم، وتعميق الممرات الملاحية لاستيعاب 40 مليون حاوية و400 مليون طن سنويًا واختيار مصر من قبل المنظمة البحرية الدولية IMO لافتتاح أول مكتب تمثيل إقليمي في المنطقة بمقر هيئة السلامة البحرية. وتسعى وزارة النقل لتعزيز الأسطول التجاري المصري ليصل إلى 36 سفينة قادرة على نقل 25 مليون طن سنويًا بحلول عام 2030، مقارنة بـ 20 سفينة حاليًا.



## ”الإسكندرية للحاويات“ تستهدف ربح 9.56 مليار جنيه خلال 2026



اعتمد مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع مؤخرًا، الموازنة التقديرية للشركة عن العام المالي الجارى 2026، بصافي ربح 9.56 مليار جنيه. وتستهدف الشركة تحقيق إجمالي تداول يصل إلى 1,102 مليون حاوية مكافئة، موزعة بين 1,079 مليون حاوية تجارة خارجية، و22,67 ألف حاوية ترانزيت. كما تسعى الشركة إلى تحقيق إيرادات من النشاط الجارى بقيمة 8,71 مليار جنيه. وتستهدف الشركة تحقيق صافي ربح عام قدره 9,556 مليار جنيه، وهو رقم يشمل أثر تعويض حادث ونشي 12 و13 بمحطة الدخيلة.

ولوجيستيكس هولدينج ليميتد“ بتاريخ 20 نوفمبر 2025. وقررت الجمعية العامة العادية الموافقة على إخلاء وإبراء ذمة “الشركة السعودية المصرية للاستثمار” عن الفترة المالية المنتهية في 30 سبتمبر 2025، وكذلك إبراء ذمة ممثليها عن فترة عضويتهم بمجلس الإدارة. كانت تلقت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع، خطاباً من الشركة القابضة للنقل البحري يفيد بعدم رغبتها في بيع أي أسهم مملوكة لها في رأسمال “الإسكندرية لتداول الحاويات”. وجاء خطاب القابضة للنقل البحري رداً على عرض الشراء الذي تلقتة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع من شركة بلاك كامبيان لوجيستكس هولدينج ليميتد للاستحواذ على النسبة الكاملة نسبة 90% من أسهم رأس مال الشركة. وتبلغ حصة القابضة للنقل البحري نحو 35.36% في رأس مال الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع. وتلقت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع عرض شراء من شركة “بلاك كامبيان لوجيستكس هولدينج ليميتد”، للاستحواذ على النسبة الكاملة نسبة 90% من أسهم رأس مال الشركة. وتدير شركة الإسكندرية لتداول الحاويات - المدرجة في البورصة المصرية منذ 1995 - محطتين استراتيجيتين في ميناء الإسكندرية والدخيلة بسعة إجمالية 1.5 مليون حاوية مكافئة. ويبلغ حجم التداول خلال العام المالي 2024-2025 نحو 1.07 مليون حاوية مكافئة بمعدل تشغيل 71%، فيما يصل طول الأرصفة إلى 1.6 كيلومتر، مع ربط مباشر بخطوط السكك الحديدية، ما يوفر اتصالاً سريعاً مع خطوط الشحن الدولية.

وحققت الشركة إيرادات بلغت 8.37 مليار جنيه خلال العام المالي 2025، وأرباحاً 6.09 مليار جنيه قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك.

فيما يبلغ صافي الربح المستهدف بدون أثر التعويض المذكور نحو 7,66 مليار جنيه. كما وافق المجلس على خطة المشروعات الاستثمارية لرفع كفاءة وتطوير أداء القطاعات التشغيلية والهندسية بالشركة بقيمة 1,27 مليار جنيه خلال العام المالي 2026.

وتراجعت أرباح شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع بنسبة 2% خلال أول 6 أشهر من العام المالي الجاري، لتصل 3.34 مليار جنيه، مقارنة بربح 3.41 مليار جنيه خلال نفس الفترة من العام المالي السابق له. وانخفضت مبيعات الشركة إلى 3.78 مليار جنيه خلال الستة أشهر الأولى من العام المالي الجاري، مقابل 3.93 مليار جنيه في الفترة المقارنة من العام المالي الماضي. ووافقت الجمعية العامة العادية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع، على إعادة تشكيل مجلس الإدارة وتغيير هيكل المساهمين الممثلين في المجلس. واعتمدت الجمعية العامة، التغييرات التي طرأت على تشكيل مجلس الإدارة، وتعيين كل من أحمد إبراهيم المطوع رئيساً لمجلس الإدارة (غير تنفيذي)، وعلاء محمد أحمد عضواً منتدباً تنفيذياً للشركة. وتقرر كذلك تعيين محمد فتحي زكي عضواً بمجلس الإدارة ممثلاً عن “الشركة القابضة للنقل البحري والبحري” اعتباراً من 13 نوفمبر 2025. ووافقت العمومية على تعيين ممثلي شركة “بلاك كامبيان لوجيستكس هولدينج ليميتد” بمجلس الإدارة وهم عبد الله حميد الهاملي عضواً مجلس إدارة غير تنفيذي (نائب رئيس المجلس أثناء غيابه)، وعمر صلاح الدين عضو مجلس إدارة غير تنفيذي غير متفرغ. واعتمدت العمومية على قبول الاستقالة المقدمة من “الشركة السعودية المصرية للاستثمار” من عضوية مجلس إدارة الشركة. وتأتي هذه الاستقالة عقب قيام الشركة السعودية بنقل كامل أسهمها في رأسمال “إسكندرية لتداول الحاويات” إلى شركة “بلاك كامبيان

## ميرسك وهاباج-لويد يعلنان عوده العبور من وإلى قناة السويس



إلى تقييم دقيق للواقع الأمني والتشغيلي صوب العودة التدريجية لخدمات الخط الملاحي ميرسك في الممر الملاحي الأكثر تفضيلاً وجر الزاوية لدعم حركة الملاحة العالمية وكفاءة سلاسل الامداد الدولية، والتزامنا بدعم السيادة واستدامة حركة التجارة العالمية، مع الحفاظ على أعلى معايير الاعتمادية لعملائنا.

أعلن تحالف جيمنيائي المكون من خطي ميرسك وهاباج-لويد تغيير مسار إحدى خدماتهما المشتركة بحيث تمر عبر البحر الأحمر من وإلى قناة السويس، حيث تعد خطوة جديد تؤكد الثقة في الممرات الملاحية الحيوية وعلى رأسها قناة السويس، وانعكاساً للشراكة الاستراتيجية بين المجموعة والدولة المصرية الممثلة في هيئة قناة السويس.

وصرح هاني النادي، ممثل مجموعة A.P. Moller – Maersk في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن ذلك يأتي بعد إعلان تطبيق أول تغيير في شبكتنا الملاحية عبر إعادة خدمة خط حاويات الشرق الأوسط، كخدمة ثابتة من وإلى مسار القناة لربط الشرق الأوسط والهند بالساحل الشرقي للولايات المتحدة في 15 يناير 2026.

كما صرح النادي: “تعكس هذه الخطوة نهج ميرسك القائم على اتخاذ قرارات مدروسة ومسؤولة، تضع السلامة في المقام الأول،

ييماني بأعلى معايير الموثوقية في مواعيد الرحلات. وسيتم اتخاذ أعلى درجات الحيطة والحذر، حيث تبقى سلامة الطاقم والسفن وشحنات العملاء على رأس أولويات الشركتين. وستواصل ميرسك وهاباج-لويد مراقبة الوضع الأمني في منطقة الشرق الأوسط عن كثب، وسيظل أي تغيير في خدمة ييماني مرهوناً باستقرار الأوضاع في منطقة البحر الأحمر وعدم تصاعد النزاعات في المنطقة. وأطلقت شركتا ميرسك وهاباج لويد تعاونهما التشغيلي "التعاون الثنائي" في 1 فبراير 2025. وتغطي شبكة التعاون 29 خدمة نقل رئيسية مشتركة و29 خدمة نقل مكوكية مشتركة على طرق التجارة بين الشرق والغرب.

الخدمة المعنية هي خدمة ME11، التي تربط الهند والشرق الأوسط بالبحر الأبيض المتوسط. ابتداءً من منتصف فبراير، ستطبق التغييرات على الرحلات المتجهة غرباً على متن السفينة ألبرت ميرسك، وعلى الرحلات المتجهة شرقاً على متن السفينة أستريد ميرسك. قدر المستطاع، ستجري شركتا هاباج-لويد وميرسك تعديلات على رحلات AE12 و AE15 لتمر عبر البحر الأحمر وقناة السويس في وقت لاحق. وفي هذا الصدد، سيتم إبلاغ العملاء والجهات المعنية الأخرى في الوقت المناسب. ولا يُتوقع إجراء أي تغييرات أخرى على شبكة ييماني فيما يتعلق بالبحر الأحمر في هذه المرحلة. وسيتم تنفيذ هذه التعديلات بطريقة تقلل من أي اضطراب قد يلحق بالعملاء، مع الحفاظ على التزام

## 129 مليار جنيه تكلفة تطوير الموانئ المصرية خلال 10 سنوات



ذكر المركز الإعلامي لمجلس الوزراء أن تكلفة تطوير الموانئ البحرية المصرية بلغت 129 مليار جنيهه خلال الفترة (2014-2024)، ضمن الخطة الشاملة لتطوير الموانئ لزيادة تنافسيتها عالمياً. وأوضح المركز في بيان، أن من أبرز هذه المشروعات تطوير ميناء الإسكندرية الكبير، حيث تم إنشاء محطة "تحيا مصر" متعددة الأغراض بتكلفة 7 مليارات جنيه، وبطاقة استيعابية تتراوح بين 12 إلى 15 مليون طن سنوياً. كما تم إنشاء 3 محاور لربط ميناء الإسكندرية بمحور الفريق أبو ذكري (محور التعمير)، إلى جانب إنشاء رصيف 3/85 بطول 433 متراً، ومحطة لوجستية متكاملة الخدمات لتداول وتخزين الحبوب بالرصيف. وشملت مشروعات التطوير ميناء شرق بورسعيد، بأطوال أرصفة بلغت 8.4 كم تم إنشاؤها، وجار تنفيذ المرحلة الثالثة بطول 6.2 كم. كما تم إنشاء محطة الحاويات لشركة قناة السويس (SCCT)، فضلاً عن إجراء أول عملية تزود لسفن بالوقود الأخضر في أفريقيا والشرق الأوسط في 22 أغسطس 2023. وتضمنت خطة التطوير موانئ البحر الأحمر، حيث بلغت تكلفة تطوير ميناء نويبع البحري 463 مليون جنيه. كما تم تطوير ميناء سفاجا، بما شمل إنشاء مخزن نموذجي بمساحة 5900 م<sup>2</sup> بتكلفة 41 مليون جنيه، إلى جانب إنشاء ساحات للشاحنات الثقيلة بتكلفة 34.5 مليون جنيه. بالإضافة إلى إنشاء رصيف بطول 65 متراً بتكلفة 65 مليون جنيه. وفي ميناء السخنة، تم حفر 5 أحواض بأعماق تصل إلى 19 متراً، وكذلك إنشاء 18 كم من الأرصفة، و3300 متر من حواجز الأمواج، فضلاً عن إنشاء 17 كم من الطرق الداخلية، و30 كم من السكك الحديدية. كما شهد ميناء دهباط إنشاء محطة متعددة الأغراض بأطوال أرصفة بلغت 680 متراً بتكلفة 1.4 مليار جنيه. مع تطوير الحاجز الشرقي بإضافة 1425 متراً، وجار إنشاء الحاجز الغربي بطول 4440 متراً بتكلفة 3.4 مليار جنيه.





على متن بان لي تي، استمتع بكل لحظة



**عصر جديد للتجارة والنقل: سفاجا - نويبع**

تطلق مجموعة بان مارين خدماتها الجديدة المخصصة للنقل الركاب والركبات معاً التي تعتمد على السرعة وتقديم رحلات منتظمة، لتوفير ربط مباشر بين سفاجا في مصر ونويبع في المملكة العربية السعودية

- الربط اللوجستي السريع حول مثالية للمسافرين لتسهيل
- الخدمات الرئيسية للركاب: خدمات كالمسافر السعودية
- والتأجير
- لتسهيل حركة الأفراد والركبات البحرية نقل سلسلة مدعومة
- الكفاءة التشغيلية، سلامة استيعابية لتصل إلى 100 طن
- للركاب، مع جدول تشغيل من يمتد لرحلات أسبوعية

[www.mena-line.com](http://www.mena-line.com)

reno.ksa@mena-line.com

## ”اقتصادية القناة“ تجذب 5 مليارات دولار استثمارات بالنصف الأول من 2025-2026



عالمياً بتقرير البنك الدولي الصادر عن مؤشر أداء موانئ الحاويات لعام 2024. وأوضح أن ذلك يعكس الخطوات الثابتة التي تتخذها الهيئة نحو تنفيذ رؤيتها الاستراتيجية في مرحلة ”التمكين“، وتعظيم الاستفادة من الاستثمارات التي ضختها الدولة المصرية في قطاع البنية التحتية خلال السنوات الماضية.

قال وليد جمال الدين، رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، إن الهيئة جذبت خلال النصف الأول من العام المالي الجاري 80 مشروعاً بالموانئ والمناطق الصناعية، باستثمارات تتجاوز 5 مليارات دولار، وهو ما يزيد على إجمالي قيمة استثمارات المشروعات خلال عام 2024-2025 والبالغة 4.6 مليار دولار.

وأضاف، خلال انطلاق التشغيل التجاري لمحطة البحر الأحمر لتداول الحاويات رقم (1) بميناء السخنة، أن الهيئة شهدت خلال عام 2025 - لأول مرة - التعاقد على مشروعات بمختلف المناطق الصناعية الأربع التابعة لها، ولم يقتصر الأمر على منطقة السخنة فحسب. ونوه جمال الدين إلى أنه، بالإضافة إلى ذلك، هناك مشروعات لتطوير موانئ الهيئة كافة، ولا سيما ميناء السخنة، وميناء شرق بورسعيد الذي تصدر تصنيف موانئ الحاويات واحتل المركز الثالث

## كليمنس تشينج، العضو المنتدب والمدير الإقليمي لأوروبا ومصر بشركة ”هاتشيسون بورتس“

### 2 مليار دولار حجم استثمارات ”هاتشيسون بورتس“ في مصر

Over  
**75**  
Years Of Experience

**MAHONEY**  
SHIPPING & MARINE SERVICES

+203 393 8888  
info@mahoneyegypt.com

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

قال كليمنس تشينج، العضو المنتدب والمدير الإقليمي لأوروبا ومصر بشركة ”هاتشيسون بورتس“، إن استثمارات الشركة في مصر بلغت نحو ملياري دولار موزعة على عدة مشروعات.

وأضاف تشينج، خلال انطلاق التشغيل التجاري لمحطة البحر الأحمر لتداول الحاويات رقم (1) بميناء السخنة،

أن الشركة تؤكد تواجدها طويل الأمد في مصر؛ حيث تعاونت مع الحكومة المصرية لتوسيع استثماراتها، بدءاً من منطقة ”أبو قير“ على البحر المتوسط،

وصولاً إلى ”السخنة“ على البحر الأحمر.

وكشف أن الشركة تعتزم افتتاح رصيف جديد في ميناء الدخيلة بمحافظة الإسكندرية خلال العام القادم 2027.

وكانت الحكومة المصرية قد بدأت، مؤخراً، التشغيل التجاري لمحطة البحر الأحمر لتداول الحاويات رقم (1) بميناء السخنة،

بحضور الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس مجلس الوزراء، وبدأ التشغيل الفعلي بوصول السفينة ”CMA CGM IRON“ التابعة للخط الملاحي العالمي (CMA) والقادمة من ميناء بيروت، وذلك بعد مرور شهر على بدء التشغيل التجريبي للمحطة التي يديرها تحالف (هاتشيسون بورتس - CMA - COSCO Shipping).

## الوزير: تطوير الموانئ المصرية يرفع إيرادات الرسوم السيادية لـ 600 مليار جنيه سنوياً



وقد تم خفضها بواسطة أعمال التجفيف باستخدام طلمبات سحب المياه بمعدل حوالي 25 مليون م<sup>3</sup>، كما تم إنشاء 18 كم أرصفة جديدة، وإضافة 6.3 كم<sup>2</sup> مناطق لوجستية، وساحات تداول بمسطح 8.6 مليون متر مربع، وإنشاء حواجز أمواج بطول 3300 م.

وذكر أن عدم كفاءة وتدهور الموانئ البحرية خلال السنوات الماضية ساهم في تكبد المستوردين والمصدرين والمستثمرين في دفع غرامات تقدر بنحو 7 مليارات دولار، مما كان له تأثير بالسلب المباشر على أسعار السلع والمنتجات، وإضافة أعباء على عاتق المستهلكين في الأسواق المحلية. تابع أن الموانئ البحرية حققت استثمارات أجنبية في البنية التحتية ومعدات التداول اللازمة للتشغيل، بلغت قيمتها 5 مليارات دولار، مؤكداً على أن التشغيل التجاري لمحطة البحر الأحمر ساهم في إضافة 44 ونش رصيف عملاق، و128 ونش ساحة، قادرة على تداول أكثر من 8 ملايين حاوية مكافئة سنوياً.

قال كامل الوزير، نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية، وزير الصناعة والنقل، إن مضاعفة قدرات الموانئ المصرية ستساهم في التقفز بإيرادات الرسوم السيادية للدولة، التي تضم «جمارك، ضرائب، رسوم موانئ»، لنحو 600 مليار جنيه سنوياً.

وأضاف الوزير، خلال فعاليات بدء التشغيل التجاري لمحطة البحر الأحمر لتداول الحاويات بميناء السخنة، أن وزارة النقل وضعت خطة لتطوير النقل البحري بتكلفة 300 مليار جنيه، والتي ضمت 3 محاور، منها تطوير الموانئ البحرية، والأسطول البحري، وتكوين شركات مع المشغلين العالميين.

وأوضح أن محطة البحر الأحمر لتداول الحاويات تُعد محطة آلية بالكامل، ويتم تشغيلها وفقاً لأعلى المعايير العالمية، بما يعزز من قدرة ميناء السخنة على استقبال أكبر الخطوط الملاحية الدولية، وكذلك في دعم الصادرات المصرية وفتح أسواق جديدة، من خلال تشغيل خدمات ملاحية مباشرة.

وأشار إلى أن ميناء السخنة يعد أعمق ميناء بحري صناعي، والذي يضم أرصفة بطول 23 كم، والتي تعادل أكثر من 63% مما شيدته مصر من أرصفة بحرية حتى عام 2014، والذي لم يتجاوز 37 كم، حيث ضمت أعمال تطوير الميناء حفر 5 أحواض جديدة بأعماق تصل إلى 19 م، بكميات حفر بلغت 120 مليون م<sup>3</sup>، وولفت إلى أن أعمال التكريك داخل الميناء وصلت إلى 70 مليون م<sup>3</sup>، وقد تم خفضها بواسطة أعمال التجفيف باستخدام طلمبات سحب المياه بمعدل حوالي 25 مليون م<sup>3</sup>، كما تم إنشاء 18 كم أرصفة جديدة، وإضافة 6.3 كم<sup>2</sup> مناطق لوجستية، وساحات تداول بمسطح 8.6

## الجمارك توجه بسرعة إنهاء الإفراج عن شحنات قطع غيار الطائرات

أصدر أحمد أموي رئيس مصلحة الجمارك المصرية، منشور تعليمات رقم 3 لسنة 2026، والخاص بالإفراج الفوري عن بعض البضائع، نظراً لأهميتها، ونس المنشور بضرورة التزام كافة المواقع والمنافذ الجمركية بسرعة إنهاء إجراءات الإفراج الجمركي عن شحنات قطع الطائرات المستوردة من الخارج بما يتناسب مع طبيعتها العاجلة.

وأشار رئيس مصلحة الجمارك، أن هذا يأتي في إطار حرص المصلحة على تقديم مزيد من التيسيرات الجمركية بما لا يخل بأحكام الرقابة الجمركية، ونظراً لطبيعة العاجلة لبعض الشحنات المستوردة من الخارج، وفي نفس السياق، وفي إطار الدور الحيوي والريادي الذي يقوم به المعهد القومي للتدريب الجمركي بالإسكندرية في التعاون المشترك والمثمر مع كافة الكيانات المجتمع التجاري والمستخلصين



لنيابة الشئون الضريبية والجمركية، خلال يناير الماضي، وتضمن كتاب النيابة أن محاضر الضبط الجمركي خاصة المحررة ضد المتهمين الأجانب وغيرهم من المواطنين - يشوبها نقص حاد في البيانات الخاصة بهم والتي تؤدي إلى صعوبات حال التواصل معهم أو تيسير إتمام الإجراءات القانونية. ونس المنشور، أن النيابة العامة تطلب استيفاء البيانات الجوهرية الخاصة بالمتهمين في المحاضر الجمركية حسبما تضمنه كتابها. وأكد رئيس مصلحة الجمارك، على أنه يراعى بشددا باستيفاء البيانات الجوهرية الخاصة بالمتهمين في المحاضر الجمركية والمتمثلة في عنوان البريد الإلكتروني (E-MAIL) وفترة ومحل الإقامة داخل البلاد وكذا محل الإقامة بالخارج - على وجه التفصيل والدقة - ويتم إثبات مطابقة تأشيرة الدخول وطبيعتها بالنسبة للأجانب، ومقر وجهة العمل، ورقم الهاتف خلال فترة تواجده داخل البلاد وكذا رقم الهاتف المستخدم خارج البلاد على وجه الدقة.

والمستثمرين والمستوردين والمصدرين المتعاملين مع المنظومة الجمركية المصرية والمؤسسات العلمية والأكاديمية وذلك لبناء القدرات الشبابية وتأهيلها إلى سوق العمل تم إنطلاق فعاليات اليوم الأول لتدريب طلاب كلية التجارة بدمهور وطلاب كلية تجارة أسيوط، وذلك تحت رعاية أحمد أموي رئيس مصلحة الجمارك المصرية. وقد شارك في إلقاء المحاضرات الدكتور أحمد الحضري مدير عام جمارك المنطقة الحرة بالعامة بالإسكندرية والدكتور سعيد عبد العزيز محافظ الشرقية الأسبق وعميد كلية تجارة بيروت وعميد كلية تجارة اسكندرية والاستاذ الدكتور الاقتصاد العام. أسدرت مصلحة الجمارك المصرية، برئاسة أحمد أموي منشور تعليمات رقم 2 لسنة 2026، والنخاس بإجراءات محاضر الضبط الجمركي بالمنافذ الجمركية. ونس المنشور الذي أسدره أحمد أموي رئيس المصلحة، أنه يأتي بناء على كتاب المستشار المحامي العام الأول

## مع انتهاء دورة ازدهار.. تحذيرات من ركود وشيك يحدد قطاع الشحن البحري العالمي



### KALIMBASSIERIS MARITIME



H&M Surveys



Consultancy



P&I Correspondents

+202 497 1054

www.kalimbassieris.com

#P&Icorrespondents #seaworld #type

توقعت الأوساط البحرية مرارًا وتكرارًا، خلال العقد الماضي الذي التسم بصعوبة التنبؤ بتقلباته، أن قطاع الشحن البحري سيتجه نحو الخسائر، والآن باتت هذه التوقعات المتشائمة أكثر وضوحًا.

فعلى سبيل المثال، حذرت شركة الاستشارات الآسيوية -Linerlyti- ca في أحدث تقاريرها الأسبوعية من أن المكاسب المالية الهائلة لقطاع الشحن البحري على وشك النضوب مع انتهاء دورة ازدهار هذا القطاع. وقد دقت شركة الشحن اليابانية Ocean Network Express (ONE) ناقوس الخطر الأسبوع الماضي، حيث أعلنت عن خسارة تشغيلية قدرها 84 مليون دولار وخسارة صافية بنفت 88 مليون دولار في الربع الأخير من عام 2025، واعترف الرئيس التنفيذي جيريمي نيكسون بأن شركته تواجه "بيئة تشغيلية صعبة".

وتوقعت Linerlytica أن تعلن شركتا ميرسك وهاباج-لوييد عن خسائر في الأرباح التشغيلية لوحدة أعمالهما في مجال الشحن البحري المنتظم عند إعلان نتائجهما خلال هذا الأسبوع، مشيرة إلى أن الانضباط في إدارة رأس المال سيكون ضروريًا لتجنب تكرار دورات الازدهار والركود المدمرة لتقييمه التي شهدها القطاع في السنوات الماضية. كما أشارت الشركة إلى أن أسعار الشحن استمرت في الانخفاض قبيل عطلة رأس السنة الصينية، وستظل قدرة شركات النقل على وقف هذا التراجع قيد الاختبار خلال الأشهر المقبلة. وذكر تقرير حديث صادر عن منصة حجز الحاويات Freightos أن شحن الحاويات مهيا لدورة انكماشية، مما سيؤدي إلى ضغط نزولي على الأسعار وإيرادات شركات النقل، مع استمرار دخول موجة غير مسبوقه من سفن السفن الجديدة إلى السوق.

iners أكثر دقة، فيما دعت شركة الاستشارات الأمريكية Alyx Part إلى الحفاظ على الانضباط رأسمالي صارم هذا العام، موضحة أن العودة إلى مستويات ما قبل أزمة قناة السويس وضغط الشاحنين على شركات النقل للمرور عبر القناة يستدعي برامج قوية لخفض التكاليف، بما في ذلك إدارة الطاقة الاستيعابية من خلال خفض سرعة السفن وإيقافها مؤقتًا. وأضافت الشركة أن الميزانيات العمومية القوية لشركات النقل البحري توفر هامش أمان بالغ الأهمية، لكن الانضباط الرأسمالي سيظل ضروريًا لتجنب تكرار دورات الازدهار والركود المدمرة للقيمة في المستقبل.

وحذر تقرير Drewry الأخير، بعنوان "الفحص المالي لعام 2026" الخاص بالشحن البحري المنتظم، من أن القطاع يقترب من "إعادة هيكلية"، مع عودة أسعار الشحن إلى وضعها الطبيعي وتلاشي المكاسب غير المتوقعة التي تحققت خلال فترة الجائحة، وبدء تنفيذ طلبات بناء السفن الجديدة الضخمة. وأشار التقرير إلى أن السيولة في القطاع تعززت بفضل التدفقات النقدية السابقة، لكن العديد من شركات النقل تعتمد الآن على بيع الأصول أو الدعم الحكومي أو إعادة التمويل لسد فجوات التمويل. وحثت شركة Drewry شركات النقل البحري على التخلي عن عقلية الازدهار لصالح إدارة مالية وتشغيلية

## شركة ميرسك تقرر تعديل خدمتين لتشمل مينائي دمياط وبورسعيد



وقالت "ميرسك" إن إحدى سفنها اختبرت هذا المسار بعد أن عزز اتفاق وقف إطلاق النار في غزة الآمال في عودة حركة الشحن إلى طبيعتها. ويبدأ تطبيق هذا التغيير على خدمة "إم إي سي إل" مع انطلاق رحلة بحرية من ميناء صلالة العماني في 26 يناير الحالي. وأجبا اتفاق وقف إطلاق النار في غزة، الساري منذ أكتوبر الماضي، الآمل في عودة حركة الملاحة في البحر الأحمر إلى طبيعتها.

أعلنت شركة ميرسك للشحن "الخط الملاحى الثاني عالميا في نقل الحاويات" عن تعديلات في عدد من الخدمات لتشمل عدد من الموانئ المصرية أهمها دمياط وبورسعيد. وحسب بيان الشركة التي تتخذ من الدنمارك مقرا لها، فمن المقرر أن يتم إحداث تعديلات على خدمة جدة 3 لتشمل ميناء دمياط؛ حيث ستدخل هذه الخدمة إلى محطة دمياط الدولية "تحيا مصر"، والتي من المتوقع أن تعمل لأول مرة خلال الربع الأول من العام الجارى. وأشارت الشركة، إلى أنه سيتم إضافة محطة حاويات تحالف دمياط (DAM) إلى خدمة جدة 3 التي تربط الشرق الأوسط بشرق البحر الأبيض المتوسط. وأوضحت "ميرسك" إلى أنه من المقرر أن يشمل المسار الجديدة موانئ جدة "السعودية" - العقبة "الأردن" - دمياط "مصر" - بورسعيد "مصر". وأكدت الشركة إلى أن تاريخ الوصول المتوقع إلى ميناء دمياط يوم 12 فبراير وبورسعيد يوم 14 فبراير المقبل. وأشارت الشركة إلى أن إضافة محطة دمياط إلى هذه الخدمة لن يؤثر سلبًا على حركة شحنات الشركة. وذكرت الشركة إلى أنه سيتم أيضا تحديث خدمة AE15 - لتشمل محطة دمياط الجديدة "تحيا مصر" (DAM) ، موضحة أن خدمة AE15 تعمل على ربط شرق البحر الأبيض المتوسط بآسيا. ومن المقرر أن يكون المسار الجديد لهذه الخدمة إزميت - إسطنبول - بورسعيد - دمياط - سنغافورة - تشينغداو - شوانغيانغ - نينغبو - تانجونغ بيليباس - بورسعيد. وخلال يناير الجارى، أشارت قائلة شركة ميرسك الدنماركية للشحن البحري إنها ستستأنف الإبحار في البحر الأحمر وقناة السويس لخدمتها التي تربط الشرق الأوسط والهند بالساحل الشرقي للولايات المتحدة. وأضافت الشركة، في بيان مؤخرا: "قررت شركة ميرسك تطبيق عودة هيكلية إلى مسار عبور قناة السويس لجميع رحلات خدمة إم إي سي إل"، موضحة أن ذلك جزء من نهج تدريجي ستطبقه على أسطولها. وتدرس شركات الشحن العودة إلى ممر التجارة الحيوي بين آسيا وأوروبا بعد مرور أكثر من عامين على بدء تغيير مسار سفنها إلى مسار حول أفريقيا عقب هجمات جماعة الحوثى في اليمن على سفن في البحر الأحمر.



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS



**Alexandria Head Office**  
Marhaba Tower, P.O. Box 100, El-Haramyeh Road,  
City Station, Alexandria 21511, Egypt  
☎ +20 (0) 249 2820  
☎ +20 (0) 249 3608

**Port Said Office**  
Su Yolu Tower, 33 Cumhuriyeti St. no.  
P. No: 1, Port Said 42011, Egypt  
☎ +20 (0) 222 4887  
☎ +20 (0) 222 4811

**Cairo Office**  
Marhaba Tower, 11 El Saha Street, Sheraton  
Building 7281, Helwan 1, Cairo, Egypt  
☎ +20 (0) 238 6800/71  
☎ +20 (0) 238 75207

**Damietta Office**  
CPC Damietta Port Center, Ghayoury Rd.  
at the Port of Damietta Port Main Gate,  
P. No: 1, 1-621, 4th Fl. 812  
Damietta, Egypt  
☎ +2001 221 20014

✉ import@medkon-egypt.com

✉ export@medkon-egypt.com

## هيئة ميناء دمياط تحقق 3.9 ملايين طن بضائع خلال يناير الماضي



بناخفاض 25%. وحققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداولاً للحاويات بلغت 127.8 ألف حاوية مكافئة، مقارنة بنحو 169 ألف حاوية مكافئة، بانخفاض قدره 24%. وتم توزيع الحاويات خلال يناير الماضي بين الحاويات الواردة 55.3 ألف حاوية، مقارنة بنحو 76.7 ألف حاوية خلال يناير من العام قبل الماضي بانخفاض قدره 28%. فيما بلغت الحاويات الصادرة قرابة 62.4 ألف حاوية مقارنة بنحو 81.7 ألف حاوية، بانخفاض قدره 24%. بينما بلغت الحركة الإضافية 9.98 ألف حاوية، مقارنة بنحو 10.4 ألف حاوية خلال الشهر نفسه من العام قبل الماضي، بانخفاض قدره 4%. ويُعد ميناء دمياط واحدًا من أهم موانئ حوض البحر المتوسط، ويتميز موقع الميناء بقربه من مدخل قناة السويس بمسافة 70 كيلو مترًا، وموانئ شرق البحر المتوسط وجنوب أوروبا وهو أول ميناء في مصر متوافق مع البيئة وحاصل على شهادات البيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية، ومتواءم مع المدونة الدولية لآمن السفن والمرافق المينائية.

شهدت هيئة ميناء دمياط معدلات تداول للبضائع، خلال يناير الماضي، بلغت 3.9 مليون طن، مقارنة بنحو 4.5 مليون طن، بانخفاض قدره 13% عن نفس الشهر من العام قبل الماضي. ووفقًا لتقرير لهيئة الميناء، فقد توزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى 414 ألف طن، مقارنة بنحو 390 ألف طن، بزيادة قدرها 6%. أما البضائع الصب الجاف فقد بلغت 1.97 مليون طن، مقارنة بنحو 2.07 مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضي، بانخفاض قدره 5%. أما بضائع الصب السائل فقد بلغت 264 ألف طن، مقارنة بنحو 356 ألف طن، بنسبة بانخفاض قدره 26%. بينما تداولت الميناء 16.3 ألف طن رورو مقارنة بنحو 3.2 ألف طن خلال نفس الشهر من العام الماضي. أما البضائع المَحْوَاة فقد بلغت 1.24 مليون طن، مقارنة بنحو 1.68 مليون طن خلال الشهر نفسه من العام الماضي، بانخفاض قدره 26%. كما شهدت هيئة ميناء دمياط انخفاضًا في حركة السفن، خلال تعاملات يناير الماضي، وذلك بنسبة تصل إلى قرابة 16%، حيث حققت تداولاً للسفن بلغ 234 سفينة، مقارنة بنحو 277 سفينة، خلال يناير من العام قبل الماضي. وبلغ عدد سفن الصب السائل 12 سفينة، مقابل 21 سفينة خلال الشهر نفسه من العام الماضي، بانخفاض قدره 43%. كما بلغت سفن الحاويات قرابة 84 سفينة، مقارنة بنحو 104 سفن، بانخفاض قدره 19%. فيما بلغت سفن البضائع العامة 33 سفينة، مقارنة بنحو 39 سفينة بانخفاض قدره 15%. أما سفن الخدمات فبلغ عددها 30 سفينة، مقارنة بنحو 16 سفينة فقط، بانخفاض قدره 88%. فيما بلغت سفن الصب الجاف 70 سفينة، مقارنة بنحو 93 سفينة، خلال يناير من العام قبل الماضي.

## انخفاض كثافة الانبعاثات البحرية إلى أدنى مستوى سنوي في الربع الرابع من 2025



بلغ متوسط مدة العبور 3.3 أيام. كما ظل متوسط استخدام السفن مستقرًا عند 69%. حيث حملت السفن ما متوسطه 2735 حاوية مكافئة (TEU) لكل رحلة على مسافة متوسطة قدرها 2063 كيلومترًا، كما وارتفع متوسط سرعة الإبحار إلى 13.4 عقدة.

بلغ معدل كثافة الانبعاثات البحرية أدنى مستوى له في العام في الربع الأخير من عام 2025، مما يعكس تحسن الكفاءة التشغيلية في أسطول سفن الحاويات العالمي، ووفقًا لتقرير جديد صادر عن Vessel-Bot المتخصصة في أبحاث الشحن البحري. يُظهر التقرير انخفاض متوسط كثافة الانبعاثات ثاني أكسيد بداية التشغيل إلى نهايته إلى 188.9 غرامًا لكل من الكربون كيلومترًا من الحاويات المكافئة لعشرين قدمًا في الربع الأخير من عام 2025، مسجلًا بذلك أدنى مستوى ربع سنوي خلال العام. وبلغ إجمالي الانبعاثات خلال الربع 52.4 مليون طن ناتجة عن 79,438 رحلة بحرية للحاويات. كما تحسنت الكفاءة التشغيلية مع انخفاض متوسط مدة بقاء السفن في الميناء إلى 1.4 يوم، أي بنسبة 12.7% على أساس سنوي، بينما

و خلال عام 2025 بأكمله، رصد التقرير رحلات بحرية، نتج عنها انبعاثات إجمالية بلغت 208.8 مليون طن، وأعمال نقل تجاوزت 2.9 تريليون حاوية نمطية (TEU) كيلومتر، كما بلغ متوسط كثافة الانبعاثات لهذا العالم 194.5 غراماً من مكافئ ثاني أكسيد الكربون لكل كيلو متر من الحاوية المكافئة أي أقل بنسبة 1.4% عن عام 2024. ويسلط التقرير الضوء على اختلافات كبيرة حسب حجم السفينة. ففي الربع الأخير من عام 2025، سجلت سفن التغذية أعلى كثافة انبعاثات بلغت 244 غراماً من مكافئ ثاني أكسيد الكربون لكل كيلومتر من حاوية نمطية، بينما بلغ متوسط انبعاثات سفن الحاويات الكبيرة جداً 65.2 غراماً، مما يعكس مزايا الكفاءة الناتجة عن الحجم الكبير على الطرق الطويلة. كما لعب عمر السفينة دوراً أيضاً. فقد حققت السفن التي يصل عمرها إلى خمس سنوات متوسط كثافة

الانبعاثات بلغ 157.9 جراماً، وهو تحسن بنسبة 17.2% على أساس سنوي، بينما بلغ متوسط السفن التي يزيد عمرها عن 20 عاماً 232.4 جراماً، وهو أعلى بكثير من المتوسط الفصلي. على الرغم من أنها تمثل 1.2% فقط من إجمالي الرحلات، إلا أن طرق النقل الرئيسية شكلت 12.1% من إجمالي انبعاثات الربع الرابع و 18% من أعمال النقل، مما يؤكد التأثير الكبير للتجارة لمسافات طويلة على إجمالي الانبعاثات. يخلص تقرير شركة VesselBot إلى أن نتائج الربع الرابع تعكس مكاسب ملموسة في الكفاءة التشغيلية، مدفوعة بانخفاض الأزدحام في الموانئ والاستخدام المستقر، وتحسين تنفيذ الرحلات، مع التأكيد على أن أداء الانبعاثات لا يزال يختلف اختلافاً كبيراً حسب حجم السفينة وعمرها وخط التجارة.

## شركة إيفرجرين تجرّ 23 سفينة جديدة بقيمة تصل إلى 1.5 مليار دولار



تعزيز شركة إيفرجرين التايوانية، المتخصصة في بناء السفن، أسطولها البحري بطليبات لبناء 23 سفينة حاويات جديدة بقيمة تصل إلى 1.47 مليار دولار، مواصلةً بذلك خططها التوسعية متعددة السنوات. ويشمل برنامج بناء السفن الجديد مزيجاً من سفن النقل وسفن الشحن متوسطة الحجم، وسيتم تنفيذه بين حوضي بناء السفن الصينيين: CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding و Jiangsu New Yangzi Shipbuilding التابعين لمجموعة Yangzijiang.

ومن خلال شركتها التابعة، إيفرجرين مارين آسيا، تطلب الشركة 16 سفينة نقل بسعة 3100 حاوية نمطية تقريباً من حوض بناء السفن CSSC Huangpu Wenchong، وسبع سفن من فئة ما بعد باناماكس بسعة 5900 حاوية نمطية من حوض بناء السفن Yangzijiang.

وبحسب بيان الشركة، فإن أسعار سفن الشحن ذات سعة 5900 حاوية مكافئة تتراوح بين 67 و 82 مليون دولار للسفينة الواحدة، مما

يجعل قيمة الصفقة المكونة من سبع سفن تتراوح بين 469 و 574 مليون دولار، أما طلبية السفن المت عشرة، فتتراوح أسعارها بين

46 و 56 مليون دولار للسفينة الواحدة، بقيمة إجمالية تتراوح بين 736 و 896 مليون دولار أمريكي وبالتالي، تصل القيمة الإجمالية للبرنامج إلى 1.47 مليار دولار. مع العلم أنه لم يتم الكشف عن مواعيد التسليم. ويأتي هذا الطلب عقب قرار شركة إيفرجرين في أكتوبر الماضي بتقسيم خططها التوسعية الرئيسية التالية بين الصين وكوريا

الجنوبية، و في ذلك الوقت، حجزت أكبر شركة شحن تايوانية 14 سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج بسعة 14000 حاوية مكافئة، موزعة بالتساوي بين شركة هوانفتشو لبناء السفن الدولية وشركة سامسونج للصناعات الثقيلة، في صفقة بلغت قيمتها حوالي 2.8 مليار دولار من المقرر تسليم هذه السفن بين عامي 2028 و 2030.

وفي مطلع عام 2025، أكدت شركة إيفرجرين أيضاً طلبات شراء 11 سفينة حاويات عملاقة بسعة 24,000 حاوية نمطية، وذلك بموجب عقود أبرمتها مع شركتي هانوا أو شن وسي إس سي هوانفتشو لبناء السفن الدولية، وتتراوح قيمة هذا البرنامج بين 2.91 مليار دولار و 3.25 مليار دولار.

وتحتل إيفرجرين حالياً المرتبة السابعة بين أكبر شركات نقل الحاويات في العالم.

وقبل هذه الصفقة الأخيرة، كانت الشركة تُشغل أسطولاً يضم حوالي 240 سفينة حاويات، ولديها أكثر من 50 سفينة جديدة قيد الطلب لتسليم خلال السنوات المقبلة.

## عودة شركة «MSC» إلى قطاع سفن الحاويات متوسطة الحجم بطلب بناء جديد في الصين



وفي نفس السياق، نشرت شركة فيسون نوتيكال تصنيفها السنوي لأفضل عشر دول في مجال الشحن البحري، حيث شهدت سويسرا، الدولة غير الساحلية، تقدماً ملحوظاً في الترتيب.

ودخلت سويسرا قائمة العشرة الأوائل العام الماضي، محتلة المركز التاسع، ويعود الفضل في ذلك بشكل كبير إلى شركة البحر الأبيض

المتوسط للشحن (MSC) المملوكة لعائلة أبوتتي، وهي أكبر شركة شحن حاويات في العالم وعلامة تجارية رائدة في مجال الرحلات البحرية.

وتحتل سويسرا الآن المركز السادس في قائمة فيسون نوتيكال، وتبلغ القيمة الإجمالية للأسطول السويسري حالياً 83 مليار دولار. بزيادة قدرها 22% عن العام الماضي، ويعود ذلك بشكل كبير إلى استمرار

شركة MSC في عمليات الشراء، حيث أضافت 58 سفينة مستعملة جديدة، بالإضافة إلى 36 طلبية جديدة إلى سجل طلباتها الحالي خلال الاثني عشر شهراً الماضية، وفقاً لبيانات فيسون.

وشهدت شركة MSC، التي يملكها جيانلويجي أبوتتي ومقرها جنيف، توسعاً تاريخياً في أسطولها خلال العقد الحالي، حيث استحوذت على أكثر من 450 سفينة حاويات مستعملة، وطلبت بناء سفن جديدة بـ

تزيد عن 3 ملايين حاوية مكافئة، مما دفع MSC إلى سداد شركات النقل البحري العالمية، وجعل عائلة أبوتتي - التي تتحدر أصولها من إيطاليا - أغنى عائلة في سويسرا بفارق كبير.

واسس أبوتتي، البالغ من العمر 85 عاماً، شركة MSC عام 1970، وهو من نابولي. وتُصنف عائلته ضمن أغنى 50 عائلة في مؤشر فوربس للمليارديرات.

وفي سياق متصل، حافظت الصين على سادتها، تلتها اليابان في المركز الثاني، بينما احتلت اليونان المركز الثالث في قائمة فيسون. ودخلت تايوان قائمة العشرة الأوائل، متجاوزة الترويج.

تعود شركة البحر الأبيض المتوسط للشحن (MSC) إلى قطاع سفن الحاويات متوسطة الحجم بطلب بناء جديد في حوض بناء السفن يانفتشو غويو في الصين.

وحسب تقرير لشركة ألفالاندر، يشير إلى أن أكبر شركة شحن حاويات في العالم قد وقّعت عقوداً نهائية لسفینتين على الأقل تعلن بالوقود التقليدي بسعة 5000 حاوية نمطية (TEU)، ويشير بعض الوسطاء إلى أن الصفقة قد تشمل بالفعل ما يصل إلى 5 سفن مع خيارات إضافية.

ومن المقرر تسليم أولى السفن في النصف الثاني من عام 2028، مع توقعات بتسليم المزيد من السفن لاحقاً في نفس العام أو في أوائل عام 2029.

ولا يزال السعر غير مؤكد، لكن يعتقد بعض الوسطاء أن MSC قد حصلت على الصفقة بأقل من 60 مليون دولار، ويشير الفالندر إلى أن ذلك قد يشير إلى تصميمات بسيطة نسبياً بمحركات أصغر وسعة تبريد

محدودة. وتمتلك MSC حالياً أكبر سجل طلبات في قطاع الشحن البحري، بأكثر من 2.1 مليون حاوية نمطية (TEU) قيد الطلب،

أي ما يعادل حوالي 30% من سعة أسطولها الحالي. معظم سفنها الـ 120 قيد الطلب هي سفن بسعة 10,000 حاوية نمطية فأكثر، وتصل سعتها إلى 24,000 حاوية نمطية.

ويعود الاستثناء إلى أواخر عام 2021، عندما طلبت شركة MSC سفناً تعمل بالغاز الطبيعي المسال بسعة 3,700 حاوية مكافئة، وهي عقود تشير مصادر السوق إلى أنها ربما أُقيمت لاحقاً دون ضجة، بينما سُجّلت آخر طلبات لسفن بسعة 4,860 حاوية نمطية قبل أكثر من

عقدين. وعلى الرغم من تركيزها على بناء السفن الجديدة الكبيرة، إلا أن MSC كانت مشتر نشطاً في سوق السفن المستعملة، حيث استحوذت على عدد كبير من السفن التي تقل سعتها عن 10,000 حاوية مكافئة خلال السنوات الأربع الماضية لتعزيز شبكاتها الإقليمية وشبكات التغذية.

وتشير صفقة Guoyu إلى أن MSC تسعى الآن إلى تحقيق التوازن في أسطولها، بإضافة سفن حديثة متوسطة الحجم لدعم خطوط النقل التي لا تُعدّ فيها السفن العملاقة خياراً عملياً.

## شركتا CMA CGM و Stonepeak تُؤسسان مشروع United Ports



التجارة العالمية، وهي من بين أصول البنية التحتية للنقل التي يصعب استبدالها أو محاكاتها". ويمثل إعلان الأمس بداية علاقة طويلة الأمد بين سي إم إيه سي جي إم وستونبيك، بما في ذلك إمكانية تطوير ودعم القدرات الاستثمارية المستقبلية ومشاريع المحطات الجديدة في الولايات المتحدة والعالم. وكجزء من الصفقة، ستتاح لستونبيك فرصة المساهمة بمبلغ إضافي قدره 3.6 مليار دولار أمريكي لتمويل مشاريع المحطات المشتركة المستقبلية. ومن المتوقع إتمام الصفقة في النصف الثاني من عام 2026.

أبرمت شركة Stonepeak الأمريكية للاستثمار في البنية التحتية اتفاقية مشروع مشترك مع شركة CMA CGM الفرنسية للسفن تحت اسم United Ports، بقيمة تقارب 10 مليارات دولار أمريكي، وسيغطي المشروع المشترك، 10 من محطات CMA CGM حول العالم. ويحظى المشروع بدعم استثماري من Stonepeak بقيمة 2.4 مليار دولار أمريكي مقابل حصة أقلية تبلغ 25%. وتشمل المحطات المعنية: محطة لوس أنجلوس فينيكس مارين سيرفيسز، ومحطات بورت ليبرتي في نيويورك وبايون، ومحطات سانتوس في البرازيل، ومحطات سي إس بي فالنسيا وسي إس بي بلباو في إسبانيا، ومحطة تي تي أي الجزيرة الخضراء، ومحطة تيرمينال مارييما ديل غواد الكيفيرن البحرية، ومحطة ميناء نهفا شيفا الحر في الهند، ومحطة سي إم إيه سي جي إم كاوشيونغ في تايوان، ومحطة جيمالينك في كاي ميپ بفييتنام. وقال جيمس وايزر، المدير الإداري الأول في ستونبيك: "تتبع محطات الحاويات دورًا أساسيًا في

## شركات الشحن تلغي 15% من رحلتها البحرية بين 2 فبراير و 8 مارس



من تزايد العرض والذي لا يزال مرتفعًا مقارنة بالطلب، حيث أقيمت 57 رحلة في يناير، لكن الطاقة الاستيعابية الفعلية نمت بنسبة 5% شهريًا. ومن المتوقع المزيد من الإلغاءات في فبراير، ولكن حتى مع ذلك، "لا يزال إجمالي العرض أعلى بنحو 12% من مستويات العام الماضي، مما يستمر في الضغط على أسعار نوالين الشحن نحو الانخفاض. ويضاف إلى هذه الديناميكية عوامل عدم الاستقرار مثل الاضطرابات المناخية في الولايات المتحدة وشمال المحيط الأطلسي، ومخاطر العمل في شمال أوروبا، وعدم اليقين بشأن إمكانية العودة من طريق رأس الرجاء الصالح إلى السويس. في هذا السياق، لا يُنصح أصحاب البضائع بالتركيز على السعر، بل إلى أنه ينبغي إعطاء الأولوية على إدارة المخاطر. ويخلص دروري بضرورة النظر إلى المسارات المرنة والجداول الزمنية الواقعية، والوضوح التام لمخاطر".

مع بدء إغلاق الموانئ في الصين في 17 فبراير - مع بداية عطلة رأس السنة القمرية الجديدة - تحاول خطوط الشحن ملء سفنها في سياق يضعف فيه الطلب في وقت مبكر عن المعتاد، مما يضغط على الأسعار مرة أخرى، على الرغم من التحكم في الطاقة الاستيعابية. وأشار تقرير صادر عن شركة دروري لأبحاث الشحن، خلال الفترة من الأسبوع السادس إلى العاشر (من 2 فبراير إلى 8 مارس)، تم الإعلان عن إلغاء 103 من أصل 704 رحلات مقررّة، وهو ما يمثل 15% من إجمالي الرحلات المخطط لها. ومع ذلك، يوضح التقرير أن 85% من الخدمات لا تزال تعمل. وتتركز عمليات الإلغاء بشكل رئيسي على خط المحيط الهادئ المتجه شرقًا، والذي يمثل 59% من الإجمالي، يليه خط آسيا وأوروبا البحر الأبيض المتوسط بنسبة 33% وخط المحيط الأطلسي المتجه غربًا بنسبة 8%.

وتشير بيانات شركة دروري إلى أن بدأ ضعف الطلب يتعكس بالفعل على الأسعار، حيث أشار مؤشر دروري العالمي لأسعار نوالين الشحن بالحاويات (WCI) إلى وجود انخفاض بنسبة 5% أسبوعيًا ليصل إلى 2107 دولارًا أمريكيًا / حاوية مكافئة لعشرين قدمًا (FEU) اعتبارًا من 29 يناير. كما وانخفضت الشحنات على خطوط المحيطات الهادئ وآسيا - أوروبا البحر الأبيض المتوسط بنسبة 6% بينما شهد خط المحيط الأطلسي زيادة طفيفة بنسبة 2% وسط انخفاض الأحجام وحذر أكبر في الطلبات عقب الشحنات السابقة". تعذر الشركة الاستشارية "دروري" من الرحلات المغلقة على الرغم

## الخطوط الملاحية العالمية تعود للإبحار في "قناة السويس"



أكد قنصلي، أن الخط الملاحي السويسري يأمل في استمرار الأوضاع الحالية التي يشهدها الاستقرار في منطقة البحر الأحمر، خاصة أنه تأثر بنسبة كبيرة خلال فترة التوترات، إذ كانت عمليات الخط الملاحي تتخطى إبحار 90 سفينة شهرياً، وعلى إثر الأحداث الماضية تم تقليصها بنسبة 60%. وأوضح أن تلك الأوضاع السياسية التي شهدتها المنطقة على مدار عامين أسهمت في تراجع إيرادات الخط الملاحي بدرجة كبيرة، وتكبد خسائر وتقليص العمليات البحرية، خوفاً من الاستهدافات التي تلحق بالسفن التجارية. وأشار إلى أن تخفيض قيمة رسوم التأمين البحري هي الانطلاقة الحقيقية لقناة السويس، وستكون رسالة واضحة للخطوط بالعودة دون تردد. وقال عادل المصني، رئيس غرفة ملاحية بورسعيد، إن قرار إعلان الخطوط الملاحية العودة للإبحار في البحر الأحمر بات مؤشر طمأنينة للخطوط والتوكيلات الملاحية، خاصة أن وقف إطلاق النار كان حافزاً إضافياً أقوى للعودة، في ظل الاتفاقيات والمبادرات السياسية.

20th ANNIVERSARY OF MSC EGYPT

MSC

A STABLE PARTNER FOR YOUR BUSINESS



Hotline: 19673

msc.com

بدأت سفن الحاويات التابعة للخطوط الملاحية الكبرى، خلال ديسمبر الماضى، العودة تدريجياً للعبور من قناة السويس، وذلك لأول مرة منذ عامين، وأعلنت المجموعة الفرنسية CMA CGM العودة الكاملة للعبور من القناة، في حين أعلنت مجموعة MAERSK بدء العودة التدريجية. وتدرس باقي الخطوط الملاحية العالمية، العودة إلى الممر الملاحي العالمى الأشهر، في ظل هدوء التوترات الإقليمية، ووجود «حواجز» قيد الدراسة. وعقد الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، اجتماعاً الأسبوع الماضى مع ممثلى 20 جهة من الخطوط والتوكيلات الملاحية، لتعزيز التشاور والتنسيق المستمر مع العملاء بشأن خطط وجداول الإبحار خلال الفترة المقبلة، في ظل استقرار الأوضاع بمنطقة باب المندب والبحر الأحمر.

وأوضح ربيع، أن الظروف باتت مهيأة بقوة لعودة جميع الخطوط الملاحية، في ظل المعطيات الإيجابية التي تشجع على العودة للإبحار لأحد أهم المسارات الأساسية للملاحة الدولية عبر باب المندب مروراً بقناة السويس، باعتباره المسار الأفضل لاستدامة التجارة العالمية بين الشرق والغرب. من جانبه، قال إيهاب قنصلي، ممثل الخط الملاحي السويسري «MSC»، إن الأوضاع الحالية لمنطقة البحر الأحمر تشهد تطورات جيدة نحو العودة للممر الملاحي من جديد، خاصة أن تهديدات الحوثيين للسفن في منطقة مضيق باب المندب أصبحت قليلة أو شبه معدومة، بعد وقف إطلاق النار في غزة وتوقف الهجمات على اليمن. وأضاف أن عودة بعض الخطوط الملاحية إلى البحر الأحمر، قد تستغرق وقتاً أطول، خاصة السفن التجارية التي تعبر حالياً وتشرف على تأمينها سفن حربية، لاسيما أن تغيير الجدول الزمني للخطوط الملاحية يستغرق نحو 4 أشهر لتعديل المسار الملاحي. أوضح قنصلي، أن الخط الملاحي السويسري قرر استئناف رحلاته التجارية، و ينتظر تقديم حوافز وتخفيضات تشجيعية للعودة من جديد إلى منطقة البحر الأحمر، مؤكداً أن التخفيضات ستكون تعويضاً عن الخسائر والاستهدافات التي طالت السفن التجارية وكبدت الخطوط الملاحية خسائر بمليارات الدولارات وأشار إلى أن القناة، في الوقت الحالى، تستعد لاسترداد الرسوم التي فقدتها السنوات الماضية، مؤكداً أن عودة الأوضاع لطبيعتها تضمن للقناة تعويض 60% من تلك الخسائر على الفور، خاصة أن هناك خدمات مضافة تقدمها القناة، كتموين السفن، ستساعد على العودة بشكل سريع، بجانب أفضلية الوقت وسرعة المرور والوصول إلى الوجهات المختلفة. وشهدت إحصائيات الملاحة بقناة السويس خلال النصف الأول من العام المالى الحالي تحسناً ملموساً، مسجلة نمواً في أعداد السفن العابرة بنسبة 5.8%، وارتفاعاً في الحمولات المسافية بنسبة 16%، بما انعكس إيجاباً على زيادة الإيرادات بنسبة 18.5%، مقارنة بالفترة ذاتها من العام المالى 2024-2025.

وانطلاقاً جيدة مع المستثمرين والمصدرين والقطاع الملاحي بالكامل خلال العام الجديد.

أضاف أن الفترة الحالية شهدت تغيرات سريعة في المجتمع الملاحي الدولي، سواء بانخفاض أسعار نوايلن الشحن وما ترتب عليها من تكاليف التشغيل،

ومن المنتظر خفض رسوم التأمين على السفن وغيرها، مما سيسهم في عودة العديد من الخطوط الملاحية للعبور من قناة السويس، لاسيما مع عودة الهدوء إلى المنطقة.

وأوضح شلبي، أن تدشين مؤتمر عالمي للترويج لقناة السويس يُعد أفضل استثمار وتعريف بالقناة، عبر التعريف بالخدمات اللوجيستية التي تقدمها القناة،

بجانب إرسال رسالة طمأنة للخطوط الملاحية، وإطلاعهم على مستجدات الأحداث والأوضاع بمنطقة البحر الأحمر.

وكشفت مصادر بالخط الملاحي التايواني «إيفرجرين» أن الخط قرر العودة لعبور قناة السويس مجدداً الشهر المقبل بعد أقصى،

وذلك لاستئناف رحلات نقل البضائع، وبدء إبرام تعاقدات جديدة واتفاقيات مع الشركات الملاحية والمستوردين، وتنشيط القطاع اللوجستي.

أضافت المصادر، أن الشركة أرجأت العودة الشهور الماضية بسبب تذبذب الأوضاع الجيوسياسية وعدم استقرار المجري الملاحي، رغم التعاقدات المبرمة بالفعل مع المستوردين والمستثمرين، ومن المأمول العودة الكاملة لخط الملاحي بعد الهدوء الكلي للأحداث السياسية.

وأوضحت أن عودة الخطوط العالمية تُعد تطوراً محورياً في مسار تعافى القناة، ومن شأنه استعادة جزء كبير من حركة التجارة

العالمية، خاصة في ظل استمرار مصر في تطبيق سياسات تحفيزية لتعزيز تنافسية الممر الملاحي الأكثر أهمية عالمياً.

وأشارت إلى أن قمة السلام التي عُقدت بشرم الشيخ كان لها الأثر الكبير في تعزيز الاستقرار بمنطقة البحر الأحمر وباب المندب، والتمهيد لإعادة حركة الملاحة بالمنطقة إلى معدلاتها الطبيعية خلال

الفترة الماضية، موضحة أن الخط الملاحي يطالب بتقديم حوافز وتخفيضات تشجيعية للاستمرارية وتعزيز حركة التداول.

ولفت إلى أن تقديم حوافز للخطوط الملاحية أصبح ضرورياً في ظل بدء عام جديد والعودة المرتقبة لجميع السفن التي أبحرت بالمسارات البديلة العامين الماضيين، خاصة أن قناة السويس تستهدف مضاعفة

السفن المارة بالممر الملاحي، فضلاً عن زيادة إيرادات قناة السويس. وأضاف اللمعي، أن هيئة قناة السويس تدرس، في الوقت الحالي، الإعلان عن تخفيضات جديدة، ومن المتوقع الإعلان عنها خلال الفترة المقبلة، والتي ستكون لبعض السفن المارة بمنطقة البحر الأحمر، لجذب مزيد من الخطوط الملاحية واستقطاب أكبر عدد من السفن والحمولات خلال الربع الأول من العام الحالي. وتابع: "تلك الحوافز سيتم تقديمها لتعزيز حجم التداول والسفن المارة بالممر الملاحي، والعودة التدريجية للإيرادات الطبيعية لقناة السويس".

وطالب اللمعي بتنظيم مؤتمر عالمي يبحث برسائل طمأنة للعلاء، والترويج لاستقرار الأوضاع بمنطقة البحر الأحمر، بالإضافة إلى اطلاع جميع الخطوط والتوكيلات الملاحية والمصدرين والمستثمرين والقطاع اللوجستي على حالة الاستقرار التي تشهدها قناة السويس.

وأشار الخط الملاحي «ميرسك»، إن الشركة قررت استئناف رحلاتها مؤخرًا، والتي ستبدأ بخدمة MECL، وهذه الخدمة تربط منطقة الشرق الأوسط وأمريكا، مؤكدة أن الرحلة الأولى ستبدأ من ميناء

سلالة بسطنة عمان، كما أن خفض قيمة التأمين البحري على السفن العابرة لمنطقة البحر الأحمر أصبح مطلباً رئيسياً لتحفيز الخطوط

الملاحية الكبرى على العودة، لما يمثله من أعباء على تكاليف التشغيل للسفن التجارية، مؤكدة أن رسوم التأمين على السفن سجلت زيادة بنحو 0.3% أثناء توقف هجمات الحوثيين، وأصبحت الآن 1%.

كما أن قرار الهيئة بدراسة تقديم حوافز وتخفيضات مماثلة لما أعلنت عنه من قبل، هو خطوة جادة لتجديد الدعوة للخطوط الملاحية

التي سكتت المسارات البديلة، مؤكدة أن الحوافز ستلعب دوراً كبيراً في تسريع وتيرة عودة السفن للمرور بالقناة بمعدلاتها الطبيعية.

كما كانت قبل أزمة البحر الأحمر. وقال إبراهيم شلبي، رئيس شعبة النقل الدولي ببورسعيد،

إن قرار هيئة قناة السويس بدراسة مطالب الخطوط الملاحية، والتي تتمثل في تقديم حوافز وتخفيضات على بعض أنواع السفن، تُعد بداية

## أول سفينة حاويات في العالم تعمل بالغاز والوقود تجتاز بنجاح أول فحص لها ➔



أكدت سفينة الحاويات "CCMA CGM Tenere"، التابعة للخط الملاحي الفرنسي CMA CGM، أول سفينة في العالم تعمل بالغاز الطبيعي المسال فحصها الدوري من الدرجة الأولى في حوض بناء السفن COSCO Zhoushan"، مما يمثل علامة فارقة في تشغيل هذا الجيل الجديد من السفن. وحسب الخط الفرنسي، فقد عادت السفينة إلى الخدمة التجارية في 15 يناير حيث تم نشرها على خط آسيا - الكاريبي، الذي تشغله شركتنا (CMA CGM و COSCO CAX1 بشكل مشترك. ويتألف هذا الخط من أسطول مكون من 12 سفينة تتراوح سعتها بين 9000 و 15000 حاوية مكافئة، بالإضافة إلى سفينة الحاويات CMA CGM "Baikal" التي تبلغ سعتها 6000 حاوية مكافئة، والتي موقع ستحل محلها "CMA CGM Tenere"، وفقاً لما ذكره تقرير صادر عن شركة أفضالينتر. بالإضافة إلى ذلك، قامت شركة كوسكو تشوشان لأول مرة بتنفيذ عملية تفريغ وإعادة تزويد الوقود بالكامل، والتي تضمنت التبريد المسبق للخران باستخدام النيتروجين السائل، وهي عملية أساسية في هذا النوع من السفن. وفي نفس السياق أبرمت شركة كوسكو للشحن "الصينية" طلبية رسمية لاثنتي عشرة سفينة حاويات تعمل بالغاز الطبيعي المسال بسعة 18 ألف حاوية مكافئة، والتي سيتم بناؤها بواسطة حوض بناء السفن جيانفانان (المجموعة)، التابع لشركة CSSC. وبحسب الشركة الصينية، فقد وافقت على سعر يقارب 200.75 مليون دولار أمريكي لكل سفينة، ومن المقرر تسليم السفن الاثنتي عشرة في عامي 2028 و 2029.

وبهذا الطلب تدخل شركة كوسكو الغاز الطبيعي المسال كوقود بديل في أسطولها لأول مرة وحتى الآن، كانت الشركة الأم و شركتها التابعة OOCL تعتمدان على الميثانول كخيار إضافي. ويتميز تصميم السفن الجديدة بطول 366 متراً وعرض يبلغ حوالي 56 متراً، ولم يتم الكشف بعد عن تفاصيل فنية أخرى، مثل نوع المحرك ونظام تخزين الغاز الطبيعي المسال.

## أول معاهدة عالمية لحماية الحياة البحرية في المياه الدولية تدخل حيز التنفيذ



أكدت المنظمة البحرية العالمية، إلى أن اتفاقية التنوع البيولوجي البحري دخلت حيز التنفيذ في 17 يناير الجاري، والتي تهدف إلى تعزيز الاستخدام المستدام للتنوع البيولوجي البحري في المياه الدولية. ووفقاً للمنظمة البحرية الدولية، فإن الاتفاقية من المقرر أن تضع قواعد ملزمة قانوناً للاستخدام المستدام وإدارة الموارد البحرية في أعالي البحار، على أن تتناول الاتفاقية الموارد الجينية البحرية، ووضع تدابير لحماية البيئة البحرية العالمية. وفي هذا الصدد، رحب الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية أرسينيو دومينغيز بهذا الإنجاز قائلاً: "لقد أثبت العالم أن الدول قادرة على التكاتف حول رؤية مشتركة ووضع إطار عمل الإدارة المحيطات بشكل مستدام مع ضمان تقاسم فوائدها بشكل عادل مع البشرية جمعاء. وأضاف، يجب علينا مواصلة العمل معاً لتطبيق هذه المعايير والمنظمة البحرية الدولية على أتم الاستعداد لدعم تطبيق اتفاقية التنوع البيولوجي خارج نطاق الولاية الوطنية ضمن نطاق اختصاصها.

وحسب الاتفاقية، فإن السفن التي تبحر في محيطات العالم تخضع لأنظمة بيئية وأمنية صارمة، والتي تطبق طوال رحلتها. وأشار رئيس المنظمة البحرية العالمية، أن المنظمة طورت أكثر من 50 معاهدة ملزمة عالمياً وتدابير أخرى لدعم الاستخدام للمحيطات من قبل الشحن، والتي يتم تنفيذها من خلال نظام إشراف واسع من قبل دول العلم والدول الساحلية ودول الموانئ.

إضافة إلى ذلك، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية العديد من التدابير الوقائية، بما في ذلك تحديد المناطق البحرية الحساسة بشكل خاص والمناطق الخاصة، ومناطق مراقبة الانبعاثات، حيث تطبق مستويات عالية من الحماية وقواعد أكثر صرامة لمنع التلوث البحري، كما نشرت المنظمة البحرية الدولية إرشادات بشأن حماية الحياة البحرية من الضوضاء تحت الماء الصادرة عن السفن.

وأكد رئيس المنظمة، أن المنظمة البحرية الدولية تمتلك أدوات يتم من خلالها المساهمة بشكل فعال في الحفاظ على التنوع البيولوجي البحري في المناطق المختلفة عالمياً، ومنها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية ماربول)، واتفاقية إدارة مياه الصابورة، التي تهدف إلى منع نقل الأنواع المائية، واتفاقية وبروتوكول لندن، اللذان ينظمان إلقاء النفايات في البحر، كما يجري حالياً تطوير إطار عمل جديد ملزم قانوناً لمعالجة التلوث البيولوجي للسفن وتقليل انتقال الأنواع المائية الغازية.

## وفق استطلاع «إيانز».. التغييرات التنظيمية تتصدر مخاطر قطاع الشحن البحري في 2026



وسجلت هجمات الفدية وحدها 60% من قيمة مطالبات التأمين السيبراني التي تجاوزت مليون يورو، خلال النصف الأول من عام 2025، ما يعكس حجم التهديد المتنامي.

وأكد التقرير أن تساعد استخدام الذكاء الاصطناعي من قبل المهاجمين يزيد من تعقيد المشهد، حيث باتت الهجمات أكثر أتمتة وأسهل تنفيذًا، ما يخفف عبء الدخول أمام المجرمين الإلكترونيين.

وفي الوقت نفسه، يفاقم تباين الأطر التنظيمية بين الدول، خاصة في مجالات الذكاء الاصطناعي والرقمنة والتمويل والاستدامة، حالة عدم اليقين القانوني والتشغيلي.

وبالنسبة لقطاع الشحن يظل القموض التنظيمي مرتبطاً بشكل خاص بتأخر مسارات تنظيم إزالة الكربون على مستوى المنظمة البحرية الدولية، إلى جانب تراجع بعض الدول عن التزامات مناخية سابقة أو إعادة ضبطها.

وخلص التقرير إلى أن هذا التشرذم في بيئة الحوكمة البيئية والاجتماعية والمؤسسية يفرض على الشركات متعددة الجنسيات مخاطر قانونية وسمعة إضافية ويعتد موافمة استراتيجياتها بين الأسواق المختلفة.

## الشحن البحري في 2026

أظهر استطلاع حديث الشركة التأمين العالمية أليانز أن التغييرات التشريعية والتنظيمية أصبحت أكبر تهديد يواجه قطاع الشحن البحري في عام 2026، متقدمة على الكوارث الطبيعية التي تصدرت المخاطر خلال العام الماضي، في ظل بيئة أعمال تتسم بتزايد التعقيد وعدم اليقين. جاءت النتائج ضمن تقرير مؤشر مخاطر أليانز 2026، الذي استند إلى استطلاع شمل 3338 مشاركاً من شركات صغيرة ومتوسطة وكبيرة حول العالم.

وفي قطاع النقل البحري والشحن، اختار 40% من أصل 93 مشاركاً التغييرات في القوانين واللوائح كأحد أبرز ثلاثة مخاطر تهدد أعمالهم خلال العام الحالي. واحتلت الكوارث الطبيعية المرتبة الثانية،

تلتها مخاطر الذكاء الاصطناعي والهجمات السيبرانية، وانقطاعات الأعمال، بما في ذلك اضطرابات سلاسل الإمداد. وتختلف أولويات قطاع الشحن عن الترتيب العام لكل القطاعات الاقتصادية، حيث ظلت المخاطر السيبرانية في الصدارة للعام الخامس على التوالي، بينما قفز

الذكاء الاصطناعي إلى المرتبة الثانية بعد أن كان عاشراً في العام السابق، في حين تراجع خطر انقطاع الأعمال إلى المركز الثالث بعد عقد من تصدّره أو احتلاله المركز الثاني.

وأشار التقرير إلى أن الضغوط غير المسبوقة على العمليات وسلاسل التوريد الناتجة عن تداخل العوامل الجيوسياسية والرقمية والمناخية تفسر تصاعد هذه المخاطر.

كما ارتفعت المخاطر السياسية والعنف إلى أعلى ترتيب لها على الإطلاق محتلّة المركز السابع عالمياً.

وفيما يتعلق بالأمن السيبراني، أفاد 90% من المشاركين بأن شركاتهم ستحتاج إلى استثمارات متوسطة أو مرتفعة في إجراءات الوقاية من الخسائر السيبرانية، بينما رأى 9% فقط أن الاستثمارات المنخفضة كافية.

## «الوزير»: انطلاق معرض اليخوت يعكس طفرة الصناعة المطية وخطه لاستغلال 47 جزيرة سياحية



أكد الفريق كامل الوزير، نائب رئيس الوزراء للتنمية الصناعية وزير الصناعة والنقل، أن انطلاق النسخة الثامنة من معرض مصر الدولي

لليخوت والقوارب يعد دليلاً قاطعاً على التطور المتسارع الذي تشهده صناعة اليخوت في مصر. وأوضح، خلال تفقده فعاليات المعرض بمدينة نصر، أن الدولة تتبنى رؤية طموحة للاستفادة من المقومات الطبيعية والشواطئ المتميزة، وخاصة الـ 47 جزيرة التي تمتلكها مصر، لتحويلها إلى نقاط جذب عالمية لسياحة اليخوت.

وخلال جولته التفقدية، أصدر الوزير توجيهات مباشرة لقيادات وزارة النقل بضرورة تيسير حركة سياحة اليخوت، موجهاً بعرض كافة

إجراءات دخول وخروج اليخوت إلى الموانئ المصرية عبر شاشات عرض مخصصة داخل أجنحة المعرض. وتستهدف هذه الخطوة تعريف

المستثمرين والجمهور بالآليات الجديدة التي تتبعها الوزارة لتسهيل الإجراءات وتحويل مصر لمركز إقليمي رائد في هذا القطاع.

وشملت جولة الفريق كامل الوزير تفقد أجنحة أكثر من 80 شركة مصرية وعالمية مشاركة في الحدث، الذي يُصنف كالأضخم في مصر

والمنطقة. وأشاد الوزير بمستوى التكنولوجيا والتصاميم الحديثة المعروضة، مؤكداً أن المعرض لا يقتصر على عرض القلع البحرية

فحسب، بل يمتد ليشمل أحدث المعدات والخدمات اللوجستية والرياضات البحرية، مما يوفر منصة متكاملة لجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية.



يأتي تنظيم النسخة الحالية استكمالاً للنجاحات القياسية التي تحققت في الدورة السابقة (فبراير 2025)، والتي استقطبت حينها أكثر من 120 علامة تجارية عالمية. ويسعى المعرض في دورته لعام 2026 إلى تعزيز مكانة مصر كوجهة أولى لهواة الملاحة البحرية والمستثمرين في قطاع التصنيع البحري، تماشياً مع خطة الدولة لتوطين الصناعات الثقيلة والمتخصصة.



## لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب ترسم خارطة طريق لتطوير المنظومة

### ومصليحي يطالب بـ «لجان نوعية متخصصة» وربط التمويل بالإنجاز



عقدت لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب اجتماعاً موسعاً برئاسة النائب وحيد قرقر، استعرضت خلاله ملامح خطة عملها لدور الانعقاد الحالي، الرامية لتحقيق طفرة ملموسة في الخدمات تماشياً مع رؤية مصر 2030.

وأكد النائب محمد مصليحي، وكيل اللجنة، أن القيادة السياسية أحدثت طفرة غير مسبوقة بقطاع النقل، محولةً مصر إلى مركز إقليمي للنقل متعدد الوسائط بفضل المشروعات العملاقة كالمونوريل والتقطار السريع. وفي خطوة لاقت استحساناً وقبولاً واسعاً من أعضاء اللجنة، تبنى النائب محمد مصليحي مقترحاً بتشكيل "لجان نوعية متخصصة" لمواكبة الاتساع الكبير في منظومة النقل، تشمل قطاعات الطرق، والموانئ، والنقل البحري والجوي، لضمان رقابة فنية دقيقة وشاملة لكل قطاع على حدة.

وحرس النائب محمد مصليحي خلال كلمته على الإشادة بالأداء المتميز داخل اللجنة، معرباً عن تقديره الكبير لرئيس اللجنة النائب وحيد قرقر وما يمتلكه من خبرات واسعة، كما ثمن مجهودات النائب خالد شلبي وكيل اللجنة وكافة زملائه من أعضاء اللجنة، مؤكداً أن روح التعاون والخبرات المتراكمة هي المحرك الأساسي لنجاح دور اللجنة الرقابي والتشريعي.

## مبيعات تخريد السفن خلال العام الماضي هي الأدنى منذ عشرين عاماً



أكد تقرير عالمي عن شركة ألتاينر انخفاض عدد سفن الحاويات التي تم تخريدها وتفكيكها في عام 2025، والذي يعد الأدنى منذ عشرين عاماً، حيث تمت إعادة تدوير 12 سفينة فقط بسعة إجمالية تبلغ 8,172 حاوية، وثلاث وحدات صغيرة أخرى لم تهدم بعد. وذكر التقرير أن هذا كان أقل بكثير من عام 2024 الضيف بالفعل، حيث تم التخلص من سفن بسعات 95,607 حاوية، وهو بعيد كل البعد عن الرقم القياسي للعدد، الذي تم تحقيقه بسعات بلغت 655,000 حاوية خلال عام 2016. وأشار التقرير، إلى أن هذا يعود إلى انتعاش سوق شحن الحاويات، مع الطلب العالي على الحمولة، وأسعار الإيجار القوية طوال العام، بما يفسر إلى حد كبير تردد أصحاب السفن في التخلص من حمولتهم القديمة، مفضلين بدلا من ذلك الاستفادة القصوى من بيئة التجارة المربحة. وشملت مبيعات الهدم في الغالب سفنا صغيرة، حيث كانت عشرة من أصل اثنتي عشرة سفينة تم تفكيكها أقل من 1000 حاوية مكافئة من السعة. كما كان أكبر سفينة اشتراها المستخدمون لإعادة التدوير كانت هورايزن التريبرايز بوزن 2,407 حاوية مكافئة، والتي بنيت في الولايات المتحدة عام

1980، وكانت في الأصل سفينة أسترال يوريتان التابعة لشركة فاريل لاينز، وكان أسفرها هو زي يولان الذي يسيطر عليه الصينيون بوزن 286 حاوية، وهو سفينة نادرة بنيت في ألمانيا عام 1995 قادرة على استيعاب 392 راكبا بالإضافة إلى شحناتها التجارية. و كما كان متوسط عمر السفن المباعة 30 عاماً، حيث كانت أقدم وحدة تبلغ من العمر 45 عاماً، وأسفر واحدة 20 عاماً. وفي السياق نفسه، تقود شركة (MSC) العالمية للشحن البحري، ومقرها سويسرا حملة توسع ضخمة عبر شراء سفن جديدة ومستعملة، حيث يضم أسطولها حالياً أكثر من 900 سفينة. و حالياً طلبت الشركة 10 سفن جديدة من أحواض بناء السفن الصينية. سعة 11,400 حاوية

مكافحة مع شركة تشوشان تشانغونغ الدولية، كما أن لدى الشركة أكثر من 130 سفينة قيد الطلب بسعة تقارب 2.2 مليون حاوية مكافحة. كما تستحوذ شركة MSC على السفن من شركة ( Global Ship Lease (GSL بعد انتهاء عقد إيجار السفن مع شركة Maersk Line، حيث تعمل الشركة السويسرية الإيطالية على توسيع الفجوة بينها وبين منافستها الدنماركية، بأسطول أكبر بمقدار 2.5 مليون حاوية نمطية. وذكرت شركة Linerlytica المتخصصة في أبحاث الشحن البحري، خلال تقريرها هذا الأسبوع أن سفينة الشحن GSL Violetta التي تم بناؤها عام 2000 والتي تبلغ سعتها 6008 حاويات نمطية قد تم التعاقد معها من قبل شركة MSC لمدة تتراوح بين 36 و 38 شهرا، بأسعار متفق عليها بشكل خاص. وتبلغ الأسعار السائدة لسفينة سعتها 6509 حاوية مكافحة 67000 دولار أمريكي في اليوم.

## خلال احتفالية اليوم العالمي للجمارك

### رئيس مصلحة الجمارك: التيسير على مجتمع الأعمال هدفا



ثقافة اليقظة المهنية في حماية المجتمع والاقتصاد الوطني وتعزيز قيم الالتزام الوظيفي والسلوكي وتشجيع التميز والابتكار والعمل الجماعي؛ حيث تم اختيار أفضل المتميزين وفقاً لقدرتهم على تحقيق معدلات مرتفعة في خفض تكاليف زمن الإفراج الجمركي، وكذلك أفضل المبتكرين، وفرق العمل التي نجحت في تحقيق المستهدفات الجمركية، إضافة إلى النماذج المشرفة في تعزيز الرقابة والحوكمة.

قام شريف الكيلاني وياسر سبهي، نالبا الوزير، وأحمد أموي رئيس مصلحة الجمارك، بتكريم وليد جمال الدين رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وتسلم شهادة التقدير نيابة عنه مصطفى شيخون نائب رئيس الهيئة، كما تم تكريم اللواء مهندس إيهاب محمد أمين رئيس مصلحة الرقابة الصناعية.

وتم أيضاً تكريم عدد من الكوادر المتميزة بمصلحة الجمارك تقديراً لما بذلوه من جهود مخصصة في أداء عملهم، وهم: د. سامي محمد رمضان نائب رئيس مصلحة الجمارك، يوسف فؤاد حنا رئيس الإدارة المركزية للتفتيش، عبدالعال نعمان أبو زيد مدير عام بالإدارة المركزية لجمارك البحر الأحمر، دهشام محمد الشربيني مدير عام جمرك الدخان بالإدارة المركزية لجمارك إسكندرية، هاني محمد رافت مدير عام بالإدارة المركزية لجمارك الصادرات والواردات الجوية، عبد الله مصطفى أبو زيد مدير عام بالإدارة العامة لمكافحة التهريب الجمركي بالمنطقة الوسطى والجنوبية، د. وليد محمود مكي معاون رئيس مصلحة الجمارك للتفتيش المسبق.

احتفت مصلحة الجمارك المصرية باليوم العالمي للجمارك، بحضور نالبي وزير المالية ياسر سبهي وشريف الكيلاني.. وأحمد أموي رئيس مصلحة الجمارك.. ورشا عبد العال رئيس مصلحة الضرائب، ورؤساء القطاعات والإدارات المركزية بمصلحة الجمارك.

قال شريف الكيلاني نائب وزير المالية للسياسات الضريبية، إننا نعمل على تعزيز جهود خفض زمن وتكاليف الإفراج الجمركي لتيسير حركة التجارة، مشيراً إلى تعظيم الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة في زيادة التنافسية الاقتصادية.

أكد ياسر سبهي نائب الوزير للسياسات المالية، أننا نعمل على حوكمة النشاط الاقتصادي مع التيسير على مجتمع الأعمال وتقليل أعباء الاستيراد والتصدير، موضحاً أننا نستهدف الإسهام الفعال في توطيد الصناعة، ونفاذ الصادرات المصرية الخدمية والسلعية للأسواق العالمية. قال أحمد أموي رئيس مصلحة الجمارك، إننا مستمرين في التنسيق مع كل جهات الدولة لتعزيز الحوكمة والتيسير على مجتمع الأعمال، موضحاً أن هدفنا حماية وتحفيز الاقتصاد المصري بمزيد من «التسهيلات الجمركية» والضوابط الحاكمة لسوق، بما يضمن دعم الإنتاج والتصدير وتحفيز النشاط الاقتصادي.

أضاف الدكتور سامي رمضان نالبي رئيس المصلحة، أننا نعمل على حماية المواطنين من البضائع الرديئة والمفكولة، من خلال تعزيز الحوكمة والرقابة بكل المنافذ الجمركية، خاصة بعد تطبيق منظومة التسجيل المسبق للشحنات «ACI» بالموانئ الجوية والبحرية.

قال أحمد العسقلاني نائب رئيس المصلحة، إننا نعمل على تطوير المنظومة الجمركية من خلال التسهيل والتبسيط على مجتمع الأعمال لتعزيز عمليتي الإنتاج والتصدير وتحقيق مستهدفاتنا لصالح الاقتصاد والمستثمرين والمواطنين. أكد وليد حسين، رئيس الإدارة المركزية لشئون مكتب رئيس مصلحة الجمارك، أن كل رجال الجمارك يستحقون التكريم، تقديراً لجهودهم في تحسين مستوى الخدمة، والإسهام في تطوير المنظومة الجمركية وتسهيل حركة التجارة، موضحاً أنه لأول مرة يتم ترشيح المتميزين إلكترونياً من خلال عدة معايير على نحو يعكس حرص مصلحة الجمارك على ترسيخ

## مصر تبحث مع أمريكا تعزيز التعاون المشترك في مجالي النقل والصناعة



من الجانب الأمريكي لزيادة حجم التعاون الاقتصادي مع مصر، خاصة مع النهضة التي تشهدها مصر في مختلف المجالات وفي ظل التجارب الناجحة للمشروعات الأمريكية بمصر ومنها المشروعات في مجالي النقل والصناعة. وأشار إلى أنه عقد اجتماعاً مع غرفة التجارة الأمريكية، حيث أشاد أعضاء الغرفة بالتعاون الكبير بين الحكومة المصرية والغرفة في دفع عجلة الاستثمار والتعاون المشترك. وأكد على أهمية تعزيز وزيادة حجم التعاون بين أمريكا ومصر في مجال الصناعات المختلفة بمصر وخاصة في مجال الطاقة الجديدة والمتجددة وصناعة السيارات ومجالات الصناعة الأخرى والبنية التحتية للمطارات وقطاع التكنولوجيا، بالإضافة إلى التعاون في مجال إدارة وتشغيل عدد من المحطات بالموانئ البحرية في مصر. وأضاف أن هذه الفرص الاستثمارية التي استعرضها نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية وزير الصناعة والنقل سوف يتم طرحها أمام الشركات الأمريكية لتحقيق مزيد من التعاون المشترك يتلائم مع قوة العلاقات المصرية الأمريكية.



**FINMAR**

Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Ferrand Adhah St., El-Mossalah,  
Ramlah Station, Alexandria, Egypt.  
TEL: (+203) 4911239 - 4873078 - 4873951  
4872900 - 4869800 - 4855700  
FAX: (+203) 4847296 - 4855355 - 4855800  
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

[www.finmarshipping.com.eg](http://www.finmarshipping.com.eg)

استقبل الفريق مهندس كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية وزير الصناعة والنقل، وكريستوفر لاندو نائب وزير الخارجية الأمريكي، لبحث تعزيز التعاون المشترك في مجالي النقل والصناعة. وفي مستهل اللقاء أكد الوزير على قوة وعمق العلاقات الإستراتيجية التي تربط بين البلدين الصديقين والتي تمتد لتاريخ طويل من التعاون في مختلف المجالات، مؤكداً حرص مصر على تعميق التعاون المشترك في مختلف المجالات ولا سيما مجالي الصناعة والنقل. وأشار إلى أن وزارة النقل لها تعاون كبير مع الشركات الأمريكية في مجال النقل حيث تم التعاون في مجال جرارات السكة الحديدية مع كل من شركة جنرال إيكتريك الأمريكية (وابتك حالياً) وشركة بروجرس ريل الأمريكية بما ساهم في تدعيم قوة الجر للسكة الحديدية وتقديم خدمات مميزة لجمهور الركاب. كما أن هناك تعاوناً مع شركة هني ويل الأمريكية التي تتعاون مع شركة سيمنز الألمانية في تنفيذ مشروع شبكة القطار الكهربائي السريع في مصر والتعاون مع المكتب الاستشاري هيل إترناشونال الأمريكي في مجال الأعمال الاستشارية لمشروع خطي المونوريل شرق وغرب النيل. بالإضافة إلى وجود عدد من المصانع الأمريكية في السوق المصرية، مشيراً إلى الاهتمام الكبير الذي توليه الحكومة المصرية لزيادة حجم التعاون في كافة المجالات مع الجانب الأمريكي. ووجه وزير النقل الدعوة إلى الشركات الأمريكية للاستثمار في مصر خاصة مع وجود فرص استثمارية حقيقية بها.

ولفت إلى أن قطاع النقل البحري المصري الذي يضم 19 ميناءً تجاريًا أحد أهم تلك المجالات التي يمكن تحقيق انطلاقة كبيرة للتعاون المشترك، وذلك من خلال التعاون في مجال إدارة وتشغيل وإعادة تسليم عدد من المحطات بالموانئ المصرية، مثل المحطات البحرية الدولية في موانئ (برئيس والسخنة وسفاجا والإسكندرية وجرجوب)، خاصة مع جذب الموانئ المصرية لأكبر مشغلين عالميين لإدارة وتشغيل عدد من المحطات بالموانئ المصرية وأكبر الخطوط الملاحية العالمية. ولفت إلى أن هذه الموانئ ترتبط بشبكة من القطار الكهربائي السريع. كما أشار نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية والنقل إلى أهمية زيادة عدد المصانع الأمريكية في مصر بما يتلائم مع قوة العلاقات المصرية الأمريكية، وتميز وقوة وتقديم الصناعات الأمريكية، موجهاً الدعوة لكافة المصنعين والمستثمرين بالولايات المتحدة الأمريكية لإقامة مصانع بمصر خاصة مع المناخ الاستثماري الواعد بها والخطوات الجادة التي اتخذتها الحكومة المصرية للنهوض بهذا القطاع الهام. وأكد على أن صناعات الطاقة الجديدة والمتجددة هي أحد أهم تلك الصناعات التي يمكن تحقيق انطلاقة كبيرة للتعاون المشترك. ومن جانبه، أكد نائب وزير الخارجية الأمريكي على عمق العلاقات التي تربط بين الولايات المتحدة الأمريكية ومصر وعلى الاهتمام الكبير

## أول مرة بمحطة حاويات دمياط.. نقل الحاويات بالقطار إلى ميناء الإسكندرية والدخيلة



نجحت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع (DCHC) في تنفيذ أول عملية لنقل الحاويات المملوءة بنظام الترانزيت الغير مباشر بالقطار من محطة حاويات دمياط إلى مينائي الإسكندرية والدخيلة، في خطوة غير مسبوقه، بعد أن كان نقل الحاويات بالسكك الحديدية يقتصر في السابق على الحاويات الفارغة فقط، وذلك في إطار حرص شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع (DCHC) على تطوير منظومة النقل متعدد الوسائط وتعزيز كفاءة الخدمات اللوجستية.

وشملت العملية نقل عدد من الحاويات المملوءة التابعة للخط الملاحي العالمي (Ocean Network Express (ONE)، حيث تم الانتهاء من جميع إجراءات الفحص والكشف الأمني باستخدام أجهزة كشف الأشعاع (X-RAY)، والحصول على الموافقات اللازمة، بما يضمن تطبيق أعلى معايير السلامة والأمان قبل تنفيذ عملية النقل. وتأتي هذه الخطوة تماثياً مع سياسة الدولة المصرية الهادفة إلى زيادة الاعتماد على نقل الحاويات بالسكك الحديدية، بما يسهم في تخفيف الضغط على الطرق البرية، وتحقيق وفورات الحجم، وتقليل الانبعاثات الضارة، والحفاظ على البيئة، من خلال تنفيذ مفهوم النقل الأخضر المستدام، وبما يدعم رؤية الدولة المصرية للتنمية المستدامة 2030. وفي هذا السياق، صرّح العضو المنتدب التنفيذي لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع بأن تنفيذ نقل الحاويات المملوءة بنظام الترانزيت الغير مباشر بالسكك الحديدية يعد إنجازاً استراتيجياً يعكس التزام الشركة بتطبيق أفضل الممارسات العالمية في مجال النقل متعدد الوسائط، من خلال تحقيق التكامل بين وسائل النقل المختلفة، بما يسهم في رفع كفاءة التشغيل، ودعم سلاسل الإمداد، وتعزيز القدرة التنافسية للموانئ المصرية. وأكد أن الشركة مستمرة في تنويع وتطوير خدماتها اللوجستية، بما

يتماشى مع توجهات الدولة في تعظيم دور السكك الحديدية في نقل البضائع، وتحقيق التكامل بين الموانئ المصرية، وتعزيز كفاءة منظومة النقل القومي. وأضاف أنه تم تنفيذ عملية النقل بالتعاون مع شركة الغرابلي (G3A)، الرائدة في مجال النقل متعدد الوسائط، وذلك في إطار بروتوكول التعاون الموقع بين شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع وشركة الغرابلي للنقل بالقطار، على هامش فعاليات معرض TransMEA 2025، بما يعزز التكامل بين منظومتَي النقل البحري والسككي، ويُعد هذا الإنجاز إضافة نوعية لمنظومة العمل بمحطة حاويات دمياط، ويؤكد التزام شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع بدعم خطط الدولة لتطوير قطاع النقل والخدمات اللوجستية، وتعزيز مكانة محطة حاويات دمياط كمركز لوجستي متكامل قادر على تلبية متطلبات التجارة الإقليمية والدولية. كما يأتي ذلك تنفيذاً لتوجيهات الفريق مهندس كامل الوزير - نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية وزير الصناعة والنقل، وتماشياً مع رؤية القيادة السياسية لجعل مصر مركزاً إقليمياً وعالمياً لتجارة الترانزيت والخدمات اللوجستية والنقل البحري.

## معهد تدريب الموانئ يبدأ برنامجاً عن نظم الطاقة المستدامة .. بالتعاون مع مؤسسة ميناء فالنسيا - إسبانيا



بدأ معهد تدريب الموانئ " التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، في تنفيذ المرحلة الأولى من برنامج تدريبي بعنوان " نحو نظم الطاقة المستدامة في قطاع لوجستيات الموانئ. وأشار الدكتور علاء مرسي عميد المعهد أن هذا يأتي في إطار حرص معهد تدريب الموانئ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري على مواكبة أحدث التطورات العالمية في مجالات النقل البحري والموانئ، وتعزيز دوره في إعداد وتطوير الكوادر القيادية العاملة في صناعة الموانئ والنقل البحري في مصر والموانئ العربية. كما يأتي هذا بناءً على التعاون المستمر مع مؤسسة ميناء فالنسيا الإسبانية - التي تمتلك أكبر محطات الحاويات وأحدث نظم التشغيل في

حوض البحر المتوسط - حيث تم البدء في تنفيذ البرنامج والذي يهدف إلى التعرف على أحدث التقنيات وأنظمة الطاقة المستدامة في الموانئ.

مرسي، عميد معهد تدريب الموانئ (PTI) ومركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، رئيساً للجنة التدريب والتعاون الدولي لمدة عامين، خلفاً لميناء فالنسيا، في إنجاز جديد يعكس الثقة الكبيرة في خبرات عميد المعهد ودوره المحوري في بناء القدرات وتنمية الموارد البشرية بقطاع الموانئ.

حيث تم خلال الاجتماع، نقل رئاسة الاتحاد MEDPorts رسمياً إلى ميناء مالطا الحر (Malta Free Port)، في إطار تعزيز الشراكة وتبادل الخبرات بين الموانئ الأعضاء.

وقد استعرض الدكتور علاء محمود مرسي خلال الاجتماع خططاً واضحة وطموحة تتماشى مع أهداف اللجنة،

مؤكدًا التزامه بتعزيز برامج التدريب، ودعم التعاون المشترك، وتطوير الكفاءات المهنية داخل شبكة MEDPorts، بما يسهم في رفع كفاءة الأداء وتحقيق التنمية المستدامة لموانئ البحر المتوسط.

كما يؤكد هذا الإنجاز أيضاً الدور الريادي لمعهد تدريب الموانئ كمركز إقليمي متمدد، وقدرته على تمثيل المؤسسات التدريبية العربية بكفاءة في المحافل الدولية.

وأشار الدكتور علاء مرسي عميد المعهد أن هذا يأتي في إطار حرص معهد تدريب الموانئ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

على مواكبة أحدث التطورات العالمية في مجالات النقل البحري والموانئ، وتعزيز دوره في إعداد وتطوير الكوادر القيادية العاملة

في صناعة الموانئ والنقل البحري في مصر والموانئ العربية. كما يأتي هذا بناءً على التعاون المستمر مع مؤسسة ميناء فالنسيا الإسبانية

– التي تمتلك أكبر محطات الحاويات وأحدث نظم التشغيل في حوض البحر المتوسط – حيث تم البدء في تنفيذ البرنامج والذي يهدف الى التعرف على أحدث التقنيات وأنظمة الطاقة المستدامة في الموانئ.

كما يهدف البرنامج الى دراسة حلول البنية التحتية الذكية للموانئ، وفهم السياسات والأطر البيئية للطاقة النظيفة، وإدارة استراتيجيات

التحول إلى الطاقة البديلة، وإبراز دور الوقود البديل والكهرباء في لوجستيات النقل البحري، ودراسة تطبيقات عملية وتحليل دراسات حالة عالمية تسهم في تحقيق أهداف الاستدامة بالموانئ.

كما يجري حالياً تنفيذ المرحلة الأولى من البرنامج بمقر ميناء فالنسيا بإسبانيا خلال الفترة من 26 إلى 30 يناير 2026،

وتشمل الجوانب النظرية والعملية لكافة موضوعات البرنامج. ومن المقرر عقد المرحلة الثانية بنظام التدريب بمقر معهد تدريب الموانئ

بالإسكندرية خلال الفترة من 8 إلى 12 فبراير 2026،

علماً بأنه تم فتح باب التسجيل للمرحلة الثانية بالبرنامج لمن يرغب بالحجز والمشاركة بالمرحلة الثانية للبرنامج. والجدير بالذكر أن التعاون بين

معهد تدريب الموانئ ومؤسسة ميناء فالنسيا قد أثمر سابقاً عن تنفيذ عدد من الدبلومات والبرامج التدريبية المشتركة في مجالات الموانئ والنقل البحري.

وخلال الأسبوع الماضي عُقد اجتماع الجمعية العامة لاتحاد موانئ البحر المتوسط (MEDPorts)، والذي شهد عددًا من التطورات المهمة والإنجازات البارزة. وأعلن الاتحاد عن اختيار الدكتور علاء محمود

الجمعية العامة لملاحة الإسكندرية  
Alexandria Chamber of Shipping

إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ

تتقدم غرفة ملاحة الإسكندرية برئاسة

السيد / محمد مصطفى يحيى

وسادة أعضاء مجلس الإدارة

بجاء الضُّعَاءِ وَصَادِقِ الْمَوَاتِينَةِ

إلى الأستاذ

وَالسَّيِّدِ عَبْدِ الْمُنْعِمِ بَدْرٍ

أمين عام غرفة ملاحة الإسكندرية

في وفاة الغفور له بإذن الله تعالى

الدكتور / عبد المنعم محمد بدر

والد سيادته

سَائِلِينَ الْمَوْلَى بِعَدْلٍ وَأَنْ يَجْعَلَ لِرَبِّهِمْ سُبُلًا

## كيف ستعيد اتفاقية الهند والاتحاد الأوروبي تشكيل التجارة البحرية؟



الانبعاثات، وتوفير المال، وبناء المرونة والثقة اللازمين في عالم اليوم. قد يكون هذا هو التغيير الجذري الذي سيُشكل مستقبل الشحن.

يواجه الاتفاق تحديات. فبحسب تقرير أعدّه آجاي سريفاستافا، المسؤول السابق في دائرة التجارة الهندية، فإن آلية تعديل الكربون الحدودية للاتحاد الأوروبي (CBAM) ومتطلبات الإبلاغ الرقمي

الصارمة قد تُجبر المصدرين الهنود على خفض الأسعار بنسبة تتراوح بين 15% و22% للحفاظ على قدرتهم التنافسية، ما يُشكل عائقًا غير جرمي.

كما تمّ تسليط الضوء على ارتفاع تكاليف تسجيل المواد الكيميائية والأجهزة الطبية، والمعايير الصحية والنباتية الصارمة، كعقبات أمام

المنتجات الزراعية والبحرية الهندية، ما يؤدي إلى رفض الشحنات بسبب آثار المبيدات أو مشاكل الامتثال. وتُستثنى قطاعات زراعية حساسة، مثل منتجات الألبان والسكر والأرز والإيثانول، إلى حد كبير

من الاتفاق، ما يحدّ من فوائده. ورغم هذه التحديات، تُتيح اتفاقية التجارة الحرة بين الهند والاتحاد الأوروبي فرصًا كبيرة لشركات الشحن القادرة على التكيف والابتكار. إن الجهات الفاعلة الأكثر نجاحًا هي تلك التي تستخدم المعايير التنظيمية لبناء المرونة والقدرة على

التكيف والثقة. ومن المتوقع أن تُضعف هذه الاتفاقية صادرات الاتحاد الأوروبي إلى الهند بحلول عام 2032، مما يُحفز نموًا مستدامًا في شحنات الحاويات والبضائع السائبة، حيث تتمتع الموانئ الهندية مثل ميناء جواهر لال نهرو (JNPT) وموندرا وبيباغاف بموقع استراتيجي لاستيعاب الزيادة في أحجام الشحنات المتجهة إلى أوروبا، وستستفيد المراكز الأوروبية مثل روتردام

يُقدم فولفغانغ ليمانشر تحليله لاتفاقية التجارة الحرة الأضخم على الإطلاق، مُشيرًا إلى أنها قد تُحدث نقلة نوعية لشركات الشحن الرائدة. تُخفف الاتفاقية التجارة الجديدة بين الهند والاتحاد الأوروبي، والتي تُوصف بأنها "الأضخم على الإطلاق".

الرسوم الجمركية، ولكن الأهم من ذلك، أنها قد تُغير طريقة عمل شركات الشحن في جميع أنحاء العالم. تُفرض الاتفاقية قواعد صارمة بشأن المعايير البيئية، والتتبع الرقمي، والاستدامة.

ما يُجبر الشركات البحرية الرائدة على إعادة النظر في كيفية إدارة أعمالها. سيستخدم الفاعلون الأكثر نجاحًا التكنولوجيا المتقدمة لتبني القواعد الجديدة واكتساب ميزة تنافسية.

ما يجعل عملياتهم أكثر كفاءة ومرونة وموثوقية. تختلف هذه الاتفاقية عن الاتفاقيات التجارية السابقة لأنها تربط بين الأعمال والبيئة والتقدم الرقمي بطريقة ستعيد تشكيل القطاع.

ستكون شركات الشحن التي تتزعم بقواعد الاستدامة والتقارير الرقمية الجديدة في وضع أفضل لتلبية متطلبات العملاء والمستثمرين والجهات التنظيمية في عالم مليء بالتحديات.

وسيساعد استخدام التكنولوجيا المتقدمة لإدارة الأساطيل وتخطيط المسارات والامتثال للشركات على خفض الانبعاثات وتقليل التكاليف وزيادة مرونتها. من المهم للشركات أن تجعل المعايير البيئية جزءًا أساسيًا من أعمالها.

وهذا يتجاوز مجرد الامتثال للوائح، إذ يهدف الاتفاق إلى بناء الثقة وتحسين سمعتها. وسيساعد التتبع الرقمي للشركات على إثبات

استيفائها للمتطلبات الجديدة، مما يمنح العملاء والجهات التنظيمية الثقة. كما أن التعاون الوثيق مع خبراء التكنولوجيا ومستشاري الاستدامة والجهات التنظيمية سيساعد الشركات على التعامل مع القواعد الجديدة المعقدة وإيجاد سبل جديدة للنمو.

ويُعدّ خلق ثقافة الابتكار داخل الشركة، من خلال الاستثمار في كوادرها وتجربة أساليب عمل جديدة، مفتاحًا للنجاح على المدى الطويل.

إن مزيج اتفاقية التجارة بين الهند والاتحاد الأوروبي والتكنولوجيا المتقدمة يُؤسس لعصر جديد لتكامل فيه الاستدامة والرقمنة والربحية. وسيستخدم قادة الشحن المتميزون التكنولوجيا لتحويل العمل البيئي إلى ميزة تنافسية. باستخدام هذه الأدوات لإدارة الأساطيل، وتخطيط المسارات، والامتثال للوائح، تعمل الشركات الرائدة على خفض

وأتويرب وهامبورغ وبيرايوس وفالنسيا من جانب الواردات، مما يُعيد تشكيل الممرات التجارية. وتُكثف الحكومة والقطاع الخاص جهودهما لدعم القطاعات المتأثرة. وتُساعد مبادرات مثل مراكز الابتكار والتدخلات السياسية الشركات على اجتياز هذه المرحلة الانتقالية. وكما صرّحت رئيسة المفوضية الأوروبية، أورسولا فون دير لاين: "لقد أنشأنا منطقة تجارة حرة تضم ملياري نسمة، ومن المتوقع أن يستفيد منها كلا الجانبين". قد يُمثل هذا قفزة نوعية ستحدد مستقبل الريادة البحرية في عام 2026 وما بعده.

## والهند تخصص 1.2 مليار دولار لزيادة إنتاج الحاويات

المحلية لشركة بهارات كوتينر شيبينغ لاين الناشئة. بل أن يُسهم أيضًا، مع مرور الوقت، في إنتاج منتج قابل للتصدير. تسعى فيتنام وبنغلاديش وغيرها من الدول الآسيوية منخفضة التكلفة جاهدة لاقتناس حصة سوقية من الصين من خلال تقديم أسعار تنافسية وقربها من مراكز الشحن الرئيسية. تمثل المصانع الصينية الآن أكثر من 95% من حاويات الشحن الجاف في العالم، وما يقرب من 100% من حاويات التبريد في العالم.

انتقلت الهند من الحديث عن السفن والموانئ إلى التركيز على الحاويات المعدنية التي تُبقي حركة التجارة مستمرة. يتضمن تعهد وزيرة المالية نيرمالا سيثارامان في الميزانية خطة مدتها خمس سنوات بقيمة 100 مليار روبية (1.2 مليار دولار) لبناء منظومة محلية لتصنيع الحاويات. يبلغ إنتاج الهند السنوي الحالي من الحاويات حوالي 30 ألف وحدة، بينما تتجاوز طاقة الصين الإنتاجية 5 ملايين وحدة. يأمل المسؤولون أن لا يقتصر الإنتاج المحلي على تلبية الاحتياجات

## شركات الملاحة تعيد السعة تدريجياً إلى مسار السويس مع تراجع أسعار الشحن



إلى روتردام بنسبة 9% إلى 2510 دولارات، ومن شنغهاي إلى جنوة بنسبة 8% إلى 3520 دولارًا. ويعكس هذا التقلب اختلاف القرارات التشغيلية حيث قرر شركة CMA CGM إعادة ثلاثة خدمات من مسار السويس إلى طريق رأس الرجاء الصالح بينما تستعد ميرسك لاستئناف خدمة منتظمة بين الهند والساحل الشرقي الأمريكي عبر القناة في 26 يناير.

وترى شركة دروري أن هذا التباين يعني أن السعة الفعلية ستعود إلى السوق تدريجياً لا دفعة واحدة. ما يمنح الشركات فرصة لتقييم المخاطر وتكييف شبكاتها، وتجنب الهيار كارثي في الأسعار الفورية". ويُقدر أن مسارات التحويل حول رأس الرجاء الصالح استوعبت نحو مليوني حاوية مكافئة من السعة العالمية، بينما خضعت أزمة البحر الأحمر إجمالي القدرة التشغيلية العالمية بنحو 8%. وأكد فيليب داماس، مدير الشحن في دروري، أن الوضع في السويس يمثل عامل التحول الأهم هذا العام في ما يتعلق بالسعة وأسعار الشحن وأزمة العبور". وسط مراقبة دقيقة لتكاليف التأمين، وسلوك المنافسين، ومخاطر الازدحام في الموانئ. وكان محللون قد حذروا من احتمال انخفاض أسعار الشحن عالمياً بما يصل إلى 25% خلال 2026، حتى دون أي تغير في مشهد البحر الأحمر.

سجل مؤشر دروري العالمي للحاويات انخفاً جديداً بنسبة 10% خلال الأسبوع الأخير من يناير، ليصل إلى 2212 دولارًا لكل حاوية 40 قدمًا.

في ثاني أسبوع متتال من التراجع، مع استمرار اضطراب استراتيجيات الشركات تجاه العبور عبر قناة السويس وتراجع الطلب بعد ذروة ما قبل رأس السنة الصينية.

وجاء الهبوط مدفوعاً بانخفاضات حادة في طرق التجارة عبر المحيط الهادئ وآسيا - أوروبا، حيث تراجعت الأسعار الفورية من شنغهاي إلى نيويورك بنسبة 11% إلى 3191 دولارًا، ومن شنغهاي إلى لوس

أنجلوس بنسبة 12% إلى 2546 دولارًا. وتتوقع شركة دروري استمرار هذا المنحنى النزولي خلال الأسابيع المقبلة. وقالت الاستشارية المتخصصة في الشحن البحري، إن شركات الملاحة كثفت إلغاء الرحلات هذا الأسبوع لمواجهة ضعف الطلب بعد انتهاء موسم شحن ما قبل السنة القمرية.

وهي ممارسة معتادة لضبط المعروض عند انخفاض الأحجام. ويأتي تراجع الأسعار وسط حالة من عدم اليقين بشأن قرارات الشركات حول العودة إلى البحر الأحمر، فبينما بدأت بعض الخطوط باستئناف العبور عبر قناة السويس بعد نحو عامين من التحويلات حول رأس الرجاء الصالح، قررت شركات أخرى التراجع، ما يؤدي - بحسب دروري - إلى إعادة إدخال السعة إلى السوق بـ"ثيرة متقطعة". وذكر التقرير أن طرق آسيا - أوروبا شهدت تراجع الأكبر، حيث انخفضت الأسعار من شنغهاي

## وضع اللمسات الخاصة بتدشين خط بحري منتظم للركاب و البضائع بين مصر واليونان



والتنسيق في إطار المنظمة البحرية الدولية (IMO)، ومتابعة تطورات استراتيجيتها لخفض الانبعاثات الكربونية.

كما تم مناقشة مكافحة التلوث البحري وحماية السواحل، إلى جانب تعزيز السياحة البحرية و سياحة اليخوت عبر وضع خطوط استراتيجية للتبادل السياحي وتشجيع الرحلات البحرية بين مصر واليونان.

وأولت اللجنة اهتماماً خاصاً بمناقشة إمكانية إنشاء خط ملاحى منتظم بين الموانئ المصرية واليونانية، في ضوء المستجدات الخاصة بمذكرات التفاهم الموقعة بين موانئ البلدين، بما يسهم في تنشيط حركة التجارة وتعزيز التكامل اللوجستي في البحر المتوسط



قام مسنولو كل من قطاع النقل البحري واللوجستيات، و شركة بان مارين للملاحة، بعقد زيارة لليونان، لتعقد لقاء مع فاسيليس كيكليس - وزير الشحن البحري الشؤون الجزرية اليونانى لتناول التأكيد على دعم حكومتى البلدين لتدشين خط بحري منتظم للركاب و البضائع . ROPAX

وأشار بيان صادر عن قطاع النقل البحري، مؤخرا إلى أن تدشين الخط الملاحي الجديد يأتي تنفيذا لتوصية اللجنة الملاحية المشتركة المصرية اليونانية كأحد أهم آليات دفع التعاون البحري بين البلدين. كما تم عقد ثلاث زيارات ميدانية لموانئ باتراس ولافريون وسالونيك، بالإضافة إلى اجتماع افتراضي مع ميناء كافالا لبحث إمكانيات الموانئ اليونانية لاستقبال الخط وفرس التشغيل.

وأشار قطاع النقل البحري، إلى أن هذه المبادرة تعكس التعاون الحكومي الوثيق بين قطاع النقل البحري ووزارة الشؤون البحرية والسياسات، كما يهدف المشروع إلى تعزيز حركة التجارة الثنائية بين مصر واليونان، وخفض تكاليف النقل زمن عبور البضائع، ودعم حركة الركاب.

وخلال سبتمبر الماضي، شاركت هيئة ميناء دمياط في فعاليات الاجتماع الثاني للجنة الملاحية المصرية - اليونانية المشتركة، والذي عُقد بمدينة بيربوس اليونانية، حيث أناب اللواء بحري أركان حرب طارق عدلي عبد الله، رئيس مجلس إدارة الهيئة، اللواء بحري أركان حرب دكتور أحمد حمدي عبد العزيز،

نائب رئيس مجلس الإدارة للتشغيل، لتمثيل الهيئة والمشاركة في فعاليات اللجنة عبر تقنية الفيديو كونفرانس.

وجاء الاجتماع في إطار تعزيز علاقات التعاون البحري بين مصر واليونان، وبحث آفاق الشراكة الاستراتيجية في مجالات النقل البحري واللوجستيات والتدريب والسياحة البحرية، كما ناقشت الاجتماعات عدداً من الموضوعات ذات الاهتمام المشترك.

من أبرزها، تعزيز التعاون في النقل البحري التجاري واللوجستيات استناداً إلى مذكرة

التفاهم الموقعة بين البلدين، وتبادل الخبرات في مجال تدريب البحارة والاعتراف المتبادل بالشهادات البحرية وفقاً لاتفاقية .STCW

## ضمن فعاليات مؤتمر حوادث السفن وسلامة البيئة البحرية

## كلية النقل الدولي بالإسكندرية تنظم مؤتمر حوادث السفن وسلامة البيئة البحرية



نظمت كلية النقل الدولي واللوجستيات بالمقر الرئيسي بالإسكندرية مؤخرًا، برئاسة الدكتورة سارة حسن الجزار عميد الكلية، جلسة العمل الرئيسية بعنوان: "تسوية المنازعات في قطاع النقل الدولي واللوجستيات"، وذلك ضمن فعاليات مؤتمر حوادث السفن وسلامة البيئة البحرية في ضوء سعي مصر نحو الاقتصاد الأزرق.

وقد أدار جلسة العمل الدكتور مصطفى رشيد، مساعد رئيس الأكاديمية للشئون العربية، وعضو مجلس كلية النقل الدولي واللوجستيات، والمحاضر بالكلية، حيث شهدت الجلسة مشاركة رفيعة المستوى من القيادات التنفيذية والقضائية والخبراء المتخصصين، وعُرض خلالها أربع أوراق عمل علمية وتطبيقية .

وكانت الورقة الأولى قد قدمها اللواء بحري نادر درويش، خبير حوادث السفن وحماية البيئة البحرية، والمحاضر المنتدب بكلية النقل الدولي واللوجستيات، بعنوان:

«حوادث السفن وحماية البيئة البحرية: من الواقعة الفنية إلى الصدمة اللوجستية». بينما ورقة العمل الثانية قدمها المستشار الدكتور ريمون ملك شنودة، رئيس محكمة الإسكندرية الاقتصادية، بعنوان: «الوساطة بديلاً لاحتواء النزاع ميكزاً، دون الإخلال بالحقوق أو السيادة»، أما ورقة العمل الثالثة قدمها المهندس مدحت القاضي، رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات، والرئيس التنفيذي لشركة كادمار القابضة، ونائب رئيس جمعية رجال أعمال الإسكندرية، بعنوان: «الواقع العملي لمنازعات النقل الدولي - إطلاق مركز للوساطة في قطاع النقل واللوجستيات والتجارة الدولية». فيما تم تقديم ورقة العمل الرابعة من خلال الدكتور عادل الدسوقي، وكيل الوزارة بقطاع النقل البحري واللوجستيات بوزارة النقل، بعنوان: «التشريعات البيئية الحديثة للمنظمة البحرية الدولية وأثرها على المسؤولية القانونية وإدارة المخاطر».

ويذكر أن المؤتمر نُظِم بواسطة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالتعاون مع هيئة قضايا الدولة المصرية، وتزامن مع احتفالات الهيئة بمرور 150 عامًا على تأسيسها، وذلك بحضور رفيع المستوى من القيادات والخبراء القانونيين، وعلى رأسهم المستشار الدكتور حسين مذكور رئيس هيئة قضايا الدولة، والدكتور إسماعيل عبد الغفار إسماعيل فرج رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، واللواء بحري حسين الجزيري رئيس قطاع النقل البحري واللوجستيات بوزارة النقل، واللواء بحري محمود عبد الستار نائبًا عن قائد القوات البحرية،

والواء باسم حسب الله نائبًا عن قائد المنطقة الشمالية العسكرية. وقد شهدت جلسة العمل نقاشات معمقة وحوارات بناءة عكست وعيًا متقدمًا بأهمية إدارة المنازعات البحرية واللوجستية بأساليب حديثة وفعالة، وتواكب التطورات المتسارعة في هذا القطاع الحيوي، وتدعم توجه الدولة المصرية نحو ترسيخ مفاهيم الاقتصاد الأزرق والتنمية المستدامة.

وأكدت مداخلات الخبراء والمتخصصين أن تسوية المنازعات، ولا سيما من خلال الوساطة والآليات الودية، لم تعد خيارًا تكميليًا، بل أصبحت ضرورة استراتيجية تسهم في سرعة الفصل في النزاعات، وتقليل الكلفة الزمنية والاقتصادية، والحفاظ على العلاقات التعاقدية، وضمان استمرارية سلاسل الإمداد، والحد من الآثار السلبية لحوادث السفن على السلامة والبيئة البحرية.

والطلاقًا من ذلك، خرجت الجلسة بعدد من التوصيات المهمة، من أبرزها:

أولاً: التأكيد على أهمية تعزيز دور الوساطة وتسوية المنازعات البديلة في قطاع النقل البحري واللوجستيات، وتشجيع إدراج بنود الوساطة والتسوية الودية في العقود البحرية واللوجستية.

ثانيًا: إنشاء وتطوير أطر مؤسسية متخصصة في تسوية المنازعات البحرية داخل مصر، بالتكامل بين الأكاديمية والجهات القضائية والقانونية المعنية.

ثالثًا: التأكيد على الدور المحوري لهيئة قضايا الدولة كبيت خبرة قانوني وطني في إدارة وتسوية المنازعات المرتبطة بحوادث السفن والنقل الدولي.

رابعًا: تعزيز التنسيق المؤسسي بين هيئة قضايا الدولة والجهات البحرية المختصة وهيئات السلامة والبيئة وشركات الملاحة لضمان حسن إدارة الأزمات منذ مراحلها الأولى.

وفي ختام الجلسة، تم التأكيد على أن ما خلصت إليه من رؤى وتوصيات يمثل خطوة مهمة نحو ترسيخ ثقافة التسوية الودية والوساطة في قطاع النقل الدولي واللوجستيات، وتعزيز مكانة الدولة المصرية كمركز إقليمي رائد في إدارة وتسوية المنازعات البحرية، استناداً إلى مؤسسات وطنية راسخة، وفي مقدمتها هيئة قضايا الدولة، وبشراكة علمية ومؤسسية فاعلة مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

وقد أجمع المشاركون على تطلعهم إلى ترجمة هذه التوصيات إلى خطوات عملية تسهم في دعم السلامة البحرية، وحماية البيئة البحرية، وخدمة مصالح الدولة المصرية والمجتمع الدولي.

خامساً : إطلاق برامج تدريب وبناء قدرات متخصصة في القانون البحري وتسوية المنازعات والوساطة، تحت مظلة الأكاديمية وبالتعاون مع هيئة قضايا الدولة.

سادساً : الترحيب بإنشاء مركز للوساطة والتحكيم في قطاع النقل الدولي واللوجستيات بالأكاديمية في نطاق كلية النقل الدولي واللوجستيات، وبالتعاون مع الغرفة التجارية المصرية وغرفة الملاحه.

سابعاً : تشجيع إعداد أدلة إرشادية ونماذج إجرائية موحدة للتعامل مع حوادث السفن وتسوية المنازعات الناشئة عنها، بما يعزز الشفافية واليقين القانوني.

## حجم الشحن البحري للصب الجاف بلغت 5.7 مليار طن خلال العام الماضي عالمياً



2.2% عن عام 2014، على الرغم من أن الشحنات من روسيا عوضت جزئياً الانخفاضات المسجلة في أستراليا والولايات المتحدة.

وحقق فول السويد أداءً إيجابياً، حيث بلغ حجم الزراعي في قطاع التجارة البحرية العالمية 160.9 مليون طن بزيادة قدرها 4.6%.

وعززت البرازيل مكائتها كأكبر مُصدّر، بواقع 107.7 مليون طن، بينما خفضت الولايات المتحدة شحناتها وضاعفت الأرجنتين حجم صادراتها مقارنة بالعام السابق.

وظلت الصين الوجهة الرئيسية في المقابل انخفضت تجارة الحبوب الأخرى، ولا سيما الذرة والقمح، بنسبة 7.0% لتصل إلى 360.3 مليون طن مع انخفاض حاد في الواردات الصينية وزيادة في الكميات المتجهة إلى اليابان.

وبلغت شحنات البوكسيت 241.4 مليون طن بزيادة قدرها 20.8%، واستحوذت غينيا على غالبية الصادرات، بينما استوعبت

الصين معظم الطلب باستيرادها 213 مليون طن، كما سجلت زيادات في التجارة البحرية لمنتجات الصلب والأسمدة وخام النيكل.

اختتمت عمليات شحن البضائع السائلة العالمية عام 2025 بمستوى قياسي بلغ 5.7 مليار طن متري، وفقاً لبيانات شركة AXSMA-rine المتخصصة في أبحاث الشحن، بزيادة قدرها 1.7% سنوياً. وأشارت الشركة إلى أن هذا الرقم يؤكد استمرار الاتجاه التصاعدي الذي شهده القطاع خلال العقد الماضي، مع ارتفاع ملحوظ في النصف الثاني من العام. شهدت بداية العام تباطؤاً في النمو، فخلال الربع الأول من عام 2025 تم نقل 1.32 مليار طن مسجلة انخفاضاً بنسبة 1.7% مقارنة، كما خلال استقرت الربع الثاني بمقدار 1.42 مليار طن بزيادة طفيفة تصل إلى 0.3%.

وخلال الربع الثالث تم نقل قرابة 1.47 مليار طن بزيادة قدرها 4.3%، فيما تم نقل خلال الربع الرابع بواقع 1.5 مليار طن بزيادة قدرها 3.8%.

كما أشار التقرير إلى أن الحديد الخام تم نقله بواقع 1.71 مليار طن خلال عام 2025، وذلك بزيادة قدرها 1.4% على أساس سنوي.

وتصدرت أستراليا قائمة الصادرات بـ 944.8 مليون طن، تلتها البرازيل بـ 390.6 مليون طن، كما سجلت كندا وجنوب أفريقيا زيادات طفيفة.

أما على صعيد الطلب، فقد استحوذت الصين على الحصة الأكبر من الواردات بواقع 1.28 مليار طن بينما شهدت اليابان وكوريا الجنوبية انخفاضات طفيفة، فيما انخفضت شحنات الفحم ما يقارب مليار طن بإنخفاض قدره 4.8%، كما خفضت إندونيسيا صادراتها إلى 487 مليون طن بينما زادت أستراليا شحناتها إلى 198.8 مليون طن. كما خفضت الصين وارداتها من هذا المنتج بشكل كبير، وكذلك فعلت الهند على عكس الاستقرار الذي لوحظ في اليابان، كما انخفضت صادرات فحم الكوك، لتصل إلى 291.5 مليون طن، أي أقل بنسبة

## ميرسك تنظم 19 رحلة عبر قناة السويس حتى نهاية مارس المقبل



وأشارت ميرسك إلى أنها منذ تحويل مسار الرحلة الأولى من مسار البحر الأحمر إلى مسار رأس الرجاء الصالح، فقد حافظت على نيتها استئناف رحلاتها عبر قناة السويس حالما تسمح الظروف بذلك. وأوضحت ميرسك أن قناة السويس تُشكّل ممراً بحرياً حيوياً بين الشرق والغرب، ومحركاً رئيسياً لسلاسل التوريد العالمية الفعالة، كما يُعدّ المسار عبر قناة السويس والبحر الأحمر ومضيق باب المندب أسرع الطرق وأكثرها استدامة وكفاءة لخدمة العملاء في مجال النقل بين آسيا وأوروبا.

وذكرت الشركة أن التغيير الهيكلي يمثل علامة فارقة في استئناف ميرسك التدريجي لرحلاتها عبر قناة السويس، وقد لعبت الشركة الإستراتيجية بين ميرسك وهيئة قناة السويس دوراً محورياً في التخطيط لهذا العودة.

يذكر أن شركة إيه. بي. مولر- ميرسك هي شركة لوجستية متكاملة تعمل على ربط سلاسل التوريد لعملائها وتبسيطها، بصفتها شركة رائدة عالمياً في مجال الخدمات اللوجستية، تعمل الشركة في أكثر من 130 دولة وتوظف حوالي 100 ألف شخص.

وضعت شركة ميرسك بوضع خطة للعودة الهيكلية إلى مسار عبور قناة السويس لجميع خدماتها بين آسيا وأوروبا، وذلك عبر تنظيم 19 رحلة منذ 26 يناير الحالي، وحتى 31 مارس المقبل. وأكدت الشركة أن الرحلة الأولى ضمن الخدمة التي تم استعادتها عبر قناة السويس ستغادر إحدى سفن الشركة برقم 603W من ميناء سلالة بعمان على أن تعبر يوم 26 يناير من قناة السويس، أما رحلة ميرسك ديترويت رقم 602E، المقرر مغادرتها من ميناء طنجة، المغرب، في 3 فبراير 2026، فستعود إلى مسار عبور قناة السويس في جميع رحلات خدمات شركة ميرسك للشحن المتجهة شرقاً. وأوضحت الشركة أنها ستواصل مراقبة الوضع الأمني في المنطقة عن كثب، وسيظل أي تغيير في خدمة خطوط ميرسك البحرية الدولية (MECL) مرهوناً بالاستقرار المستمر في منطقة البحر الأحمر وعدم تصاعد أي نزاع إقليمي. وأكدت الشركة أن سلامة الطاقم والأصول وشحنات العملاء ستظل على رأس أولوياتها، حيث وضعت ميرسك خطط طوارئ في حال تدهور الوضع الأمني، ما قد يستدعي إعادة بعض رحلات خطوط ميرسك البحرية الدولية (MECL) أو إعادة هيكلة الخدمة بالكامل إلى مسار رأس الرجاء الصالح. وخلال 15 يناير الحالي، أعلنت شركة ميرسك للشحن نجاح عبور سفينتي ميرسك سيباروك وميرسك دنفر لقناة السويس، وقررت شركة إيه. بي. مولر - ميرسك (ميرسك) تطبيق أول تغيير هيكلي على خدمة تعود إلى مسار عبور قناة السويس. ويشمل هذا التغيير خدمة خط ميرسك الساحلي الشرقي (MECL)، مما يسمح لميرسك بالعودة إلى نمط الخدمة المصمم أصلاً وتوفير أوقات عبور مثالية لعملائها. تُشغّل ميرسك خدمة MECL حصرياً، وهي تربط الشرق الأوسط والهند بالساحل الشرقي للولايات المتحدة.

## تحالف أوشن اليانس يطلق خدمة محدثة تحت مسمى «اليوم العاشر»



ومن المقرر أن يقدم التحالف خدماته الجديدة بما يوفر التجارة بين آسيا وشمال أوروبا، مع تغطية واسعة للموانئ في كل من المنشأ والوجهة، حيث من المقرر أن يتم نشر 5.3 مليون حاوية مكافئة (TEU) من إجمالي السعة على الطرق

أكدت شركة CMA CGM الفرنسية والتي تعد الخط الثالث عالمياً في نشاط الحاويات، احتفالها مع تحالف خطوط الحاويات التي تعد جزءاً منه تحت أوشن اليانس "OCEAN Alliance"، بمرور عشر سنوات على تأسيس من خلال. وأشارت الشركة عبر منشور لعملائها، إلى أنه من المقرر أن يتم تعزيز شبكة التحالف ليكون من أهم الشبكات البحرية عالمياً، من أجل مستقبل التجارة العالمية، وذلك عبر خدمة جديدة أطلق عليها "منتج اليوم العاشر". وأوضحت شركة CMA CGM الفرنسية أن تحالف OCEAN Alliance يقوم حالياً بتشغيل وتقديم قرابة 41 خدمة عبر طرق التجارة العالمية الرئيسية، وهو ما يبرز التزامهم بتقديم خدمات موثوقة وفعالة في صناعة أصبحت سريعة التغيير.

خدمة مستقلة (REX2) تُشغل بشكل منفصل عن شركة Ocean Alliance، بالإضافة إلى تقديم 3 خدمات عبر المحيط الأطلسي بين شمال أوروبا والساحل الشرقي للولايات المتحدة.

18 سفينة تشغيلها تحالف أوغن، منها 7 سفن تابعة لشركة CMA CGM. كما اتفق التحالف على استمرار التعاون بين الخطوط الملاحية حتى عام 2032 والذي يضم شركات سي إم إيه سي جي إم، وشركة كوسكو للشحن، وإيفرجرين، وشركة أو سي إل، كما جرى تأسيس هذا التحالف منذ عام 2017، حيث أصبح تحالف أوغن أكبر شبكة شحن

تشغيلية في العالم مقدماً حلولاً مبتكرة ومرنة عبر طرق رئيسية بين الشرق والغرب. يربط التحالف آسيا بشمال أوروبا، والبحر الأبيض المتوسط، والشرق الأوسط، والساحل الشرقي والغربي لأمريكا الشمالية، كما يضمن المرونة والموثوقية والكفاءة من خلال رحلات مباشرة وأوقات عبور مُحسنة تدعم سلاسل التوريد وعمليات العملاء.

وأشارت شركة CMA CGM إلى أنها ملتزمة بتحقيق الحياد الكربوني بحلول عام 2050، وهي تعمل على تطبيق أفضل الحلول المتاحة للحد من الأثر البيئي للنقل البحري والخدمات اللوجستية.

وتستعد لتشغيل حوالي 200 سفينة حاويات تعمل بالطاقة منخفضة الكربون بحلول عام 2031، وقد تم بالفعل نشر جزء منها على شبكة تحالف أوغن أليانس. وفي نفس السياق، أعلنت مجموعة كوسكو للشحن

الصينية "إحدى شركات التحالف" أن المنتج الجديد المعروف بـ"اليوم العاشر"، أن جدول تحالف أوغن سيقوم بالتردد على عدد من الموانئ الرئيسية منها موانئ جنوة، ولا سبيتسيا، وتريستي بإيطاليا، كما مسار الرحلة بين آسيا وأوروبا سيستمر عبر رأس الرجاء الصالح، مع مراقبة الأوضاع في منطقة باب المندب والبحر الأحمر وفتاة السويس.

كما سيتم توقف رحلات (AEM1 - Med1) و AEM6 و Med5- في إيطاليا لأول مرة، وستواصل العمل على مسار تشينغداو-شنغهاي-نينغبو-كاوهسيونغ-هونغ كونغ-ياتيان-سغافورة-بيرايوس-جنوة-لا سبيتسيا-فوس-فالنسيا-سغافورة-تشينغداو.

أما الثانية، فسيتم تحديث مسارها بإضافة محطة في نينغبو وبذلك، سيصبح المسار في النسخة المحدثة كالتالي: نينغبو-بوسان-شنغهاي-شيكو-سغافورة-الإسكندرية-بيروت-رييكا-كوبرك-تريستي-الإسكندرية-جدّة-ميناء كلاًغ-نينغبو.

الرئيسية التي تربط آسيا بشمال أوروبا، والبحر الأبيض المتوسط، والشرق الأوسط، وسواحل أمريكا الشمالية الشرقية والغربية. وأكدت CMA CGM أنه بمناسبة انعقاد اتفاقية تحالف OCEAN بين شركات النقل والموانئ في الفترة من 20 إلى 21 يناير 2026، أطلقت CMA CGM، وشركة COSCO Shipping، وشركة Evergreen، وشركة OOCL، منتج اليوم العاشر "DAY 10" وبثقيته 41 خدمة، يظل تحالف OCEAN أكبر تحالف تشغيلي في قطاع الشحن.

وتم تصميم الخدمة الجديدة لتكوين شبكة قوية ومرنة للحفاظ على أعلى مستويات الموثوقية والكفاءة في تقديم الخدمات، على أن توفر التجارة بين آسيا وشمال أوروبا المنتج الأكثر شمولاً في هذا القطاع.

مع أوسع تغطية للموانئ في كل من المنشأ والوجهة. وسيتم تشغيل 394 سفينة حاويات، منها 130 سفينة تابعة لمجموعة CMA CGM، والتي تواصل لعب دور محوري في التحالف، كما أن الـ 41 خدمة على أهم خطوط التجارة العالمية، بسعة إجمالية تبلغ 5.3 مليون حاوية نمطية (TEU).

حيث سيقدم منتج "اليوم العاشر" مجموعة من الحلول المُحسنة لنقل بضائعهم، وخاصة من وإلى آسيا، بما في ذلك 7 خدمات بين آسيا وشمال أوروبا بواقع 102 سفينة تشغيلها تحالف OCEAN Alliance.

منها 30 سفينة تابعة لشركة CMA CGM، بالإضافة إلى 4 خدمات بين آسيا والبحر الأبيض المتوسط بواقع 54 سفينة تشغيلها شركة OCEAN Alliance، بما في ذلك 26 سفينة تابعة لشركة CMA CGM، 22 خدمة عبر المحيط الهادي.

و8 خدمات بين آسيا والساحل الشرقي للولايات المتحدة، 100 سفينة تشغيلها شركة OCEAN Alliance، بما في ذلك 41 سفينة تابعة لشركة CMA CGM.

كما سيتم تشغيل 14 خدمة بين آسيا والساحل الغربي للولايات المتحدة وكندا عبر 99 سفينة تشغيلها تحالف OCEAN Alliance، بما في ذلك 25 سفينة تابعة لشركة CMA CGM، و3 خدمات بين

آسيا وموانئ الخليج العربي عبر 21 سفينة تشغيلها شركة OCEAN Alliance، بما في ذلك 7 سفن تابعة لشركة CMA CGM. وأوضحت شركة CMA CGM أنه تم تعليق خدمتين المباشرين اللتين تربطان آسيا بالبحر الأحمر حتى إشعار آخر، بينما تستمر شركة CMA CGM في نقل البضائع من وإلى منطقة البحر الأحمر عبر

## توقعات سوق شحن الصب الجاف في عام 2026



كما تدخل طاقات جديدة من خام الحديد من البرازيل، لكن قدرة السوق على استيعابها تعتمد على تطورات الطلب في الصين، التي يظل قطاعها

العقاري ضعيفًا، ما يحد من نمو إنتاج الصلب.

ويُتوقع أن ينمو الطلب العالمي على خام الحديد بنحو 1.5% فقط هذا العام، بينما يبقى نمو تجارة الفحم محدودًا. أما واردات الصين من

البوكسيت، التي سجلت نموًا كبيرًا في 2025، فمحدود بحكم ارتفاع مستويات المخزون الحالية.

ورغم توقعات MSI بنمو حجم تجارة الصب الجاف بنسبة 1% فقط في 2026، يرى فرأي أن التحدي الأكبر يكمن في جانب الإمدادات، إذ

يُنْتَظَر وصول نحو 40 مليون طن ووزن ساكن من السفن الجديدة، وهي أكبر زيادة منذ 2020.

ويشير التقرير إلى أن تراجع الطلب، مع ارتفاع التسليمات وعدم وضوح مسار التحول إلى الوقود النظيف وفق إطار IMO Net Zero، سيضغط على أرباح السوق خلال العام.

ويضيف التقرير: "مع بدء صعود إنتاج سيماندو وتراجع وتيرة تسليم السفن الجديدة بعد 2026، قد يتحسن الوضع، لكن حتى ذلك الحين

تتوقع استمرار الضغوط على سوق شحن الصب الجاف وانخفاض العوائد مقارنة بدروقتها الأخيرة".

بدأ سوق شحن الصب الجاف عام 2026 بمعدلات أقوى مما كان متوقعًا، رغم التحديات الهيكلية وضعف نمو الطلب، مما يؤثر تساؤلات حول قدرة السوق على الحفاظ على هذه المكاسب خلال الفترة المقبلة.

شهد عام 2025 أداءً يوصف بالمرن، بحسب تقرير شركة (Mari- time Strategies International (MSI).

المتخصصة في الشحن البحري، والذي أوضح أن السوق أظهر قدرة واضحة على التكيف مع عوامل خارجية مربكة، من بينها الرسوم الجمركية والرسوم الموزلة من USTR على السفن الصينية، إلى جانب فجوة النمو بين العرض والطلب، حيث ازداد الأسطول بنسبة 3% بينما لم يتجاوز نمو الطلب 0.5%.

ورغم ذلك، لم تنخفض أرباح القطاع سوى بنحو 10% على أساس سنوي.

وأشار التقرير إلى أن التغييرات في أنماط التجارة دعمت السوق، إذ ارتفعت أزمدة الرحلات بنحو 4% لسفن الكابسايز، مدفوعة بشكل

رئيسي بنمو يتجاوز 20% في تجارة خام البوكسيت من غينيا إلى الصين.

كما أسهمت فترات الانتظار الطويلة في الموانئ في تعزيز المسافات المقطوعة، ما رفع الطلب على سفن الصب الجاف.

ومع بداية 2026، تبدو السوق في وضع أفضل مقارنة بالعام الماضي،

لكن توقع التقرير تراجعًا موسميًا مع اقتراب عطلة رأس السنة الصينية، في ظل غياب محفزات قادرة على كسر النمط الموسمي.

وتبدو المخاوف أكبر في فئة الباناماكس مع تراجع تجارة الفحم وارتفاع كبير في عدد السفن الجديدة المتوقع دخولها الخدمة، والتي

قد تصل إلى 16 مليون طن ووزن ساكن، هذا العام، مقارنة بنحو 10 ملايين طن في السنوات الماضية.

وعلى جانب الطلب، تركز الأناظر على بدء تشغيل منجم سيماندو في غرب أفريقيا بطاقتة 120 مليون طن سنويًا، رغم أن تأثيره الفعلي سيظهر لاحقًا هذا العام.

## ميناء دمياط يستقبل أكبر حمولة بضائع عامة في تاريخه



مع تنسيق كامل بين جميع الإدارات ذات الصلة، بما يضمن انتظام عمليات الدخول والرسو بكفاءة ودقة بأمان تام ثم البدء في عملية التفريغ بواسطة أحدث المعدات. ويعكس استقبال هذه الحمولة غير المسبوقة الثقة المتزايدة التي يحظى بها ميناء دمياط لدى التوكيلات والخطوط الملاحية المحلية والعالمية، كما يؤكد قدرة الميناء على التعامل مع مختلف أنواع البضائع، بما يخدم الاقتصاد الوطني ويدعم سلاسل الإمداد والتوريد ويعزز من تنافسية الميناء إقليمياً ودولياً.

استقبل ميناء دمياط سفينة الصب الجاف ( ZHI DA 88 ) التي ترفع علم بنما قادمة من الصين وعلى متنها حمولة تقدر بنحو (138 ألفاً و200 طن) من السلاح ليسجل ميناء دمياط بذلك أكبر حمولة بضائع عامة يتم استقبالها منذ افتتاحه، وذلك في إنجاز جديد يعكس مستواه الرائد. ويبلغ طول السفينة 289 متراً، فيما يصل غاطسها إلى 15,5 متر، وهو ما يعكس الجاهزية الفنية العالية للميناء وقدرته على استقبال السفن ذات الحمولات القياسية، في ضوء أعمال التطوير المستمرة التي تشهدها البنية التحتية للميناء. من جانبه أكد اللواء بحري أ.ح طارق عدلى عبد الله، رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط، أن هذا الحدث يعكس نجاح الخطط التطويرية التي تنفذها الهيئة والتي تستهدف تعظيم القدرة الاستيعابية للميناء ورفع كفاءته التشغيلية، وتعزيز مكانته كميناء محوري على خريطة النقل البحري والتجارة الدولية ضمن خطة تطوير الموانئ المصرية التي أرسى دعائمها السيد الفريق مهندس كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية ووزير الصناعة والنقل ضمن رؤية القيادة السياسية بجعل مصر مركزاً إقليمياً للنقل واللوجستيات وتجارة الترانزيت. وتم استقبال السفينة وفق أعلى معايير السلامة البحرية.

## طوبال لوجستيك تدشن خدمة جديدة تربط ميناء السفن بالصينية



جدول إبحار في 9 أيام فقط، وبالفعل تم تشغيل الرحلة من ميناء العين السخنة إلى الموانئ الصينية وموانئ الشرق الأقصى بواقع رحلة أسبوعية. واستهدف خط CULINE الصيني تقديم رحلة أسبوعياً بين موانئ العين السخنة عبوراً بجدة بالسعودية وصولاً إلى عدن في اليمن، حيث تعد هذه الخدمة حلاً موثوقاً وفعالاً لاحتياجات نقل البضائع للمصدرين.

ويمتلك خط CULINE الصيني شبكة واسعة لتسهيل الربط بين الموانئ على البحر الأحمر، بهدف الوصول إلى وجهات أخرى في الشرق الأوسط، ويقدم الخط الخدمة بأسعار تنافسية وحلول فعالة من حيث التكلفة وسرعة وصول البضائع إلى الأسواق الخارجية.

أعلنت شركة طوبال لوجستيك، التابعة لمجموعة كادمار للملاحة، برئاسة المهندس مدحت القاضي، عن تدشين خدمات جديدة تربط بين ميناء السفن ومينالين بالصين، وذلك عبر خط CULines الصيني، إذ تعد الشركة الوكيل الملاحي له في مصر. وأضافت الشركة عبر منشور لها، أن الخط الملاحي الصيني سيعمل على تقديم خدمة جديدة تربط ميناء السفن بمينالي نينجيو ونانشا " شيكو" وقد تم تنفيذ الخدمة خلال 29 يناير الماضي، على أن يكون الوقت المتوقع لوصول السفن بين الموانئ الصينية وميناء السفن من 20 - 24 يوم. على أن تبدأ الخدمة بسفينة وان فو دا، حيث تأتي الخدمة دعماً استثنائياً للصادرات والواردات المصرية. وليست هذه الخدمة الوحيدة التي تربط بين ميناء السفن والموانئ الآسيوية، حيث قامت الشركة خلال يوليو الماضي، في تدشين خدمة جديدة تربط بين الميناء المصري وكل من موانئ سنغافورة، وميناء كلانج بماليزيا، وميناء ليم تشابانج بتايلاند، وميناء هو تشي منه بفييتنام، وميناء جاكورتا بإندونيسيا، بالإضافة إلى مراكز إقليمية استراتيجية أخرى. كما قامت الشركة في ديسمبر الماضي، أعلنت شركة طوبال لوجستيك، عن خدمة ملاحية جديدة بين مينالي العين السخنة وعدن بدولة اليمن ضمن خطة توسعية للخط بدول قارة آسيا

بأسرع

## مجلس الوزراء يمنح « ميدلوج » الرخصة الذهبية لمشروع الميناء الجاف بالعاشر من رمضان



وافق مجلس الوزراء في اجتماعه الأسبوعي مؤخرا على منح شركة "ميدلوج لميناء العاشر من رمضان الجاف" شركة مساهمة مصرية بنظام الاستثمار الداخلي، الموافقة الموحدة "الرخصة الذهبية"، وفقا لأحكام قانون الاستثمار الصادر بالقانون رقم 72 لسنة 2017، عن مشروع تمويل وتصميم وإنشاء واستغلال وصيانة الميناء الجاف والمركز اللوجستي بمدينة العاشر من رمضان بنظام المشاركة مع القطاع الخاص، وذلك على مساحة 250 فدانا بالميناء. وجاء في القرار أن مشروع الشركة المقترح يعد من المشروعات كثيفة العمالة، حيث يسهم في توفير نحو 650 فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة، كما أن المشروع يسهم في خدمة حركة التجارة وتقليل تكديس البضائع والحاويات بالموانئ البحرية وتحسين مستوى الخدمات اللوجستية المقدمة والحد من

ارتفاع تكلفة نقل البضائع وتسهيل حركة وربط أماكن التصنيع والاستهلاك وخلق فرص العمل وتحسين كفاءة سلاسل الإمدادات اللوجستية في مصر. وجاء في القرار أن مشروع الشركة المقترح يأتي في إطار جهود الدولة التي تستهدف تحويل مصر إلى مركز إقليمي للنقل واللوجستيات وتجارة الترانزيت.

## رئيس «قناة السويس»: زيادة أعداد السفن العابرة 5.8% والحمولات 16% وارتفاع الإيرادات 18.5%



عقد الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، اجتماعاً موسعاً مع ممثلي 20 جهة من الخطوط والتوكيلات الملاحية، بحضور الفريق أشرف عطوة، نائب رئيس الهيئة، وعدد من أعضاء مجلس الإدارة، إلى جانب بعض الشخصيات الفاعلة في المجتمع الملاحي، وذلك بمقر الهيئة في مبنى الإرشاد بمحافظة الإسماعيلية.

ويأتي هذا اللقاء استكمالاً لسلسلة الاجتماعات الدورية التي تعقدتها الهيئة بهدف تعزيز التشاور والتنسيق المستمر مع عملائها، بشأن خطط وجدول الإبحار خلال الفترة المقبلة، في ظل استقرار الأوضاع بمنطقة باب المندب والبحر الأحمر. وفي مستهل اللقاء، حرس الفريق أسامة ربيع على توجيه الشكر لعمثي التوكيلات والخطوط الملاحية، تقديراً لمشاركتهم الفاعلة في دعم علاقات الشراكة والتعاون مع قناة السويس، والعمل المشترك لخدمة صناعة النقل البحري. وأكد رئيس الهيئة الدور المهم الذي لعبته مصر، بقيادة الرئيس عبد الفتاح السيسي، من خلال عقد «قمة السلام» بمدينة شرم الشيخ، والتي أسهمت في إعادة الأمن والاستقرار إلى المنطقة، وبث رسائل طمأنينة إلى المجتمع الملاحي العالمي بشأن حرية الملاحة في البحر الأحمر ومنطقة باب المندب.

وشدد الفريق ربيع على أن الظروف باتت مهيأة بقوة لعودة كافة الخطوط الملاحية، في ظل المعطيات الإيجابية التي تشجع على استئناف الإبحار عبر أحد أهم المسارات الأساسية للملاحة الدولية، مروراً بباب المندب ثم قناة السويس، باعتبارها المسار الأفضل لاستدامة التجارة العالمية بين الشرق والغرب. وأشار إلى أن إحصائيات الملاحة

خلال النصف الأول من العام المالي 2025 / 2026 شهدت تحسناً ملحوظاً، حيث سجلت أعداد السفن العابرة نمواً بنسبة 5.8%، وارتفعت الحمولات الصافية بنسبة 16%، ما انعكس إيجاباً على زيادة الإيرادات بنسبة 18.5%، مقارنة بالفترة نفسها من العام المالي 2024 / 2025. وأضاف رئيس الهيئة أن المؤشرات الراهنة تبشر بتحسن إيرادات قناة السويس، خاصة مع عودة بعض الخطوط الملاحية لتعبور بالقناة، كنتيجة مباشرة لاستقرار الأوضاع في منطقة البحر الأحمر. واستعرض الفريق ربيع المستجدات الخاصة باستراتيجية تطوير المعمر الملاحي للقناة، وجهود تطوير الخدمات الملاحية ورفع عامل الأمان والسلامة البحرية، والتي تحققت من خلال تنفيذ مشروع توسعة وازدواج القطاع الجنوبي، إلى جانب استحداث حزمة من الخدمات الملاحية الجديدة.

من جانبه، أكد الفريق أشرف عطوة، نائب رئيس الهيئة، أهمية عقد هذا اللقاء الدوري، لما يحقته من تفاعل مباشر مع الجهات الفاعلة في

ملاك ومؤجري سفن الغاز الطبيعي المسال LNG، بالاطلاع على مستجدات العبور بالقناة، متوقعًا ارتفاعًا ملحوظًا في أعداد السفن والحمولات خلال عام 2026.

وأكد مكايي الدور الوطني للتوكيلات الملاحية في الربط بين القناة وعمالها لدعم الاقتصاد المصري، مقترحًا إنشاء معهد تابع لهيئة قناة السويس لإعداد الوكلاء الملاحيين وتأهيلهم ليكونوا سفراء مديرين ينقلون الصورة الأفضل عن القناة عالميًا.

وتوقع وسيم شكري، ممثل توكيل «WILHELMSSEN»، نمو نسب عبور سفن الغاز الطبيعي المسال خلال الفترة المقبلة، مدفوعة بالتوسع في هذا النشاط، مشددًا على اهتمام التوكيل بنقل صورة واضحة للعمال حول دعم القيادة السياسية في مصر لاستقرار الأوضاع في البحر الأحمر، وتحسين جودة الخدمات الملاحية بالقناة.

وكشف محمد مرزوق، ممثل توكيل «LETH»، عن وجود تفاعل إيجابي من جانب العمال، خاصة بعد عودة بعض سفن مجموعة «CMA CGM» وبدء عبور سفن تابعة لمجموعة «MAERSK»، متوقعًا عودة كثيفة للسفن خلال العام الجاري، كما اقترح تقديم تخفيضات مرتبطة بعدد طوابق سفن الحاويات لتسريع وتيرة عودة هذه السفن العملاقة.

وأكد إيهاب عطا، ممثل توكيل «ONE»، أن الحوافز الجاذبة وتطوير الخدمات الملاحية، إلى جانب تطوير الأسطول البحري، ستسهم بشكل محوري في تسريع عودة السفن للقناة بمعدلاتها الطبيعية كما كانت قبل أزمة البحر الأحمر.

والتقى معه إيهاب قنحي، مدير عمليات تشغيل الخط الملاحى «MSC»، الذي أيد فكرة تقديم حوافز جديدة لتشجيع الخطوط الملاحية الكبرى على العودة، مؤكدًا أهمية استمرار الهيئة في تبني سياسة تواصل فعالة مع العمال في ظل استقرار الأوضاع بالمنطقة. وأشاد محمد عامر، ممثل توكيل «LBH»، بتطور آليات الإعلام بهيئة قناة السويس، لا سيما المواد الفيديوية التي توثق عبور السفن العملاقة والعمليات غير التقليدية، مؤكدًا استخدامها لإبراز عودة السفن الضخمة وتعزيز الصورة الذهنية الإيجابية لدى العمال، كاشفًا عن تلقي طلبات جديدة للعبور خلال الفترة المقبلة.

وطالب محمود أبو الوفا، ممثل توكيل «الحماسي للملاحة»، بتقديم حوافز وتخفيضات نوعية تستهدف فئات محددة من السفن، مشيدًا بالدراسات والتحليلات التي تجريها وحدة البحوث والدراسات الاقتصادية بالهيئة لرصد حركة الملاحة والتجارة العالمية.

وأكد أحمد حماد، ممثل توكيل «GREENPORT»، حرص التوكيل على نقل المستجدات الإيجابية المتعلقة بحركة الملاحة بالقناة للعمال بصورة دورية، مشيرًا إلى تلقي ردود فعل إيجابية تؤكد قرب العودة للعبور عبر القناة.

المجتمع الملاحى الدولي، مشيرًا إلى أن استقرار الأوضاع الأمنية في البحر الأحمر يجعل من عودة الخطوط الملاحية للعبور عبر القناة ضرورة ملحة، لضمان كفاءة سلاسل الإمداد وحركة التجارة العالمية.

وفي السياق ذاته، أكد الدكتور بهاء بدر، رئيس مجلس إدارة شركة الخليج العربي للأعمال البحرية والتجارة ووكيل خط «EVER-GREEN LINE»، أن جهود هيئة قناة السويس في التطوير المستمر للمجرى الملاحى، واستحداث خدمات بحرية جديدة، فضلًا عن التوسع الأقي في أكثر من اتجاه، تحظى بتقدير واسع من العملاء. وأشار إلى حرص التوكيل على تقديم تقارير دورية للعمال حول استقرار الأوضاع، والتأكيد على جاهزية القناة لاستقبال عودة السفن وحركة التجارة المتوقعة خلال عام 2026.

وأشاد اللواء محمد عبد القادر، رئيس غرفة الملاحة بالسويس، بالتطورات المتلاحقة في أنشطة الهيئة وسياساتها التسويقية والترويجية الهادفة إلى استعادة الخطوط الملاحية، مؤكدًا أن عودة إحدى الخدمات الملاحية التابعة لشركة «ميرسك» للعبور مجددًا من البحر الأحمر وقناة السويس تمثل رسالة طمأنة قوية، تعكس أن الأوضاع في المنطقة باتت آمنة تمامًا للملاحة، وتشكل حافزًا لعودة خطوط أخرى.

وثمن عادل لمعي، رئيس غرفة الملاحة ببورسعيد، الجهود المبذولة من الهيئة في مختلف القطاعات، مقترحًا تنظيم مؤتمر عالمي يبعث برسائل طمأنة للعمال، ومطالبًا باستمرار تقديم الحوافز والتخفيضات، إلى جانب الإعلان عن تسهيلات جديدة تستهدف أنواعًا محددة من السفن. وفي تعليقه على هذا المقترح، أكد الفريق أسامة ربيع أن الهيئة قدمت بالفعل حوافز متنوعة، وجمدت عددًا من المنشورات الملاحية، من بينها تقديم تخفيض بنسبة 15% لسفن الحاويات ذات حمولة 130 ألف طن فأكثر. سواء كانت محملة أو فارغة، مشيرًا إلى أن الهيئة تدرس حاليًا تقديم خيارات إضافية وحوافز تشجيعية لبعض أنواع السفن.

وأكد هاني النادى، ممثل مجموعة شركات A.P. Moller-Maersk بالشرق الأوسط وشمال إفريقيا، أن عودة إحدى الخدمات الملاحية التابعة للمجموعة للعبور من قناة السويس تعكس عمق علاقات الشراكة بين الجانبين، وتمثل خطوة مهمة تمهيدًا للعودة الكاملة، بما يمنح مؤشرًا إيجابيًا لكافة الخطوط الملاحية على تحسن الأوضاع.

وأثنى عمرو الشافعي، مدير قطاع العمليات بمجموعة «CMA CGM»، على إعلان الهيئة المبكر عند تجديد منشورات الحوافز والتخفيضات، لما له من دور حيوي في تمكين الخطوط الملاحية من بناء استراتيجياتها وتحديد جداول الإبحار الممتدة لعدة أشهر، مقترحًا دراسة تقديم حوافز إضافية مرتبطة بأعداد السفن العابرة. وأشار أحمد مكايي، ممثل توكيل «الخليج للملاحة»، إلى أن الفترة الأخيرة شهدت

اهتمامًا متزايدًا من العمال، خاصة

مع مطالبها بتقديم مزيد من الحوافز لتشجيع العودة السريعة. ومن جانبها، شنت أماني حلمي، ممثلة توكيل «DOMINION»، حرس الهيئة على عقد اللقاءات المباشرة لتبادل الرؤى والمقترحات، مؤيدة اقتراح تنظيم مؤتمر أو معرض دولي يضم الخطوط الملاحة لإرسال رسائل مباشرة تؤكد استقرار الأوضاع، وكشفت أن عددًا من العملاء يدرسون حاليًا العبور التجريبي. وفي سياق متصل، أكد أشرف سامي، ممثل الخط الملاحي «YANG MING»، أن التوكيل يجري مفاوضات مكثفة مع عملائه لتسريع وتيرة العودة، مشدداً على أن القناة ستجني ثمار الجهود السياسية والدبلوماسية المصرية لتعزيز الأمن في البحر الأحمر. فيما أكد هاني السلاموني، ممثل توكيل «COSCO»، أن الخطوط الملاحة الكبرى تدرك عدم وجود بديل مستدام لقناة السويس، خاصة مع ارتفاع تكاليف العبور عبر رأس الرجاء الصالح، معرباً عن تفاؤله بعودة هذه الخطوط قريباً رغم ما تتطلبه الترتيبات اللوجستية من وقت. وفي ختام اللقاء، وجه الفريق أسامة ربيع الشكر لكافة الحضور، مؤكداً أن الهيئة ستدرس جميع المقترحات المقدمة، مع الالتزام باستمرار التواصل المباشر لمتابعة أحدث المستجدات المتعلقة بقناة السويس.

ودعا عبد العزيز نبيل، ممثل توكيل «INCHCAPE»، إلى العمل على خفض قيمة التأمين البحري على السفن العابرة للبحر الأحمر، لتحفيز الخطوط الملاحة الكبرى على العودة، مؤيداً مقترح ربط الحوافز بعدد السفن العابرة. وتوقع مروان السماك، ممثل توكيل «Hap-ag-Lloyd»، أن يكون عام 2026 عاماً لعودة الخطوط الملاحة إلى قناة السويس، مشدداً على أن الاستثمارات الكبيرة التي ضختها هذه الخطوط في الموانئ المصرية تمثل عاملاً حاسماً يحتم العودة للعبور بالقناة لتعظيم جدوى تلك الاستثمارات. وأوضح أن تعديل جداول الإبحار يتطلب ترتيبات لوجستية وتكاليف وفترة زمنية، وهو ما يفسر التدرج في وتيرة العودة، مؤكداً أهمية تقديم حوافز لتسريع هذه العملية. وقدم حسام سعيد، ممثل شركة «CLARKSON»، الشكر لهيئة قناة السويس على تنظيم اللقاء، مؤكداً حرصه على نقل الصورة الإيجابية الراهنة للعملاء، بما يحفزهم على العودة السريعة للعبور من القناة. وأشادت ياسمين النشار، ممثلة توكيل «MEDLEVANT»، بتطور المنظومة الإعلامية للهيئة، خاصة عبر منصات التواصل الاجتماعي، مؤكدة فاعلية المحتوى المرئي في إبراز المستجدات.

## هيئة السلامة البحرية تبدأ في تفعيل قرار ضم البحارة لمظلة قانون التأمينات



ويأتي هذا في ضوء تفعيل أحكام المادة رقم 306 من قرار رئيس الوزراء رقم 2437 لسنة 2021 بلانته التنفيذية لقانون التأمين الاجتماعي رقم 148 لسنة 2019 بتعليق جميع الخدمات الحكومية المقدمة للمواطنين، وإلزام الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بتعليق استخراج الجواز البحري على استخراج شهادة من مكتب التأمينات الاجتماعية تفيد سداد الاشتراكات التأمينات الاجتماعية).

يذكر أنه تم تطبيق نظام التأمين الصحي الشامل على خمس محافظات ومقرر له استكمال جميع المحافظات بحلول عام 2032، فيما تم خضوع فئة البحارة لتأمينات الاجتماعية بشكل إلزامي.

وفي نفس السياق، أصدر نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية ووزير الصناعة والنقل كامل الوزير، القرار رقم (56) لسنة 2026 بتاريخ 13 يناير 2026 والذي نص على تخصيص جواز سفر بحري محدد لفئات المهين العاملة على متن يخوت النزهة. كما تضمن

أكدت هيئة السلامة البحرية، التابعة لوزارة النقل، على أنه اعتباراً من 18 فبراير 2025، سيتم إصدار خطابات للراغبين في استخراج أو تجديد جواز السفر البحري، ليتم توجيهها إلى مكتب تأمينات ميناء البصل بمنطقة غرب الإسكندرية. وأشارت الهيئة، عبر منشور اطلعت عليه "نافذة الملاحه" إلى أنه بموجب هذه الخطابات فيلتزم البحارة اعتباراً من هذا التاريخ بتقديم برنت تأميني يفيد الإشتراك بالتأمين الاجتماعي وذلك عند إستلام جواز السفر البحري الخاص بهم. وأكدت هيئة السلامة البحرية، أن هذه الإجراءات تأتي في ضوء توجيهات الفريق كامل الوزير "نائب رئيس مجلس الوزراء" ووزير النقل بشأن سريان مظلة التأمين الاجتماعي على العاملين البحريين الحاصلين على جواز سفر بحري، وذلك تطبيقاً لأحكام إتفاقية العمل البحري 2006 MLC.

ونص منشور صادر عن الهيئة العامة لسلامة البحرية، أن هذه التعليمات تأتي تأكيداً على جهود قطاع النقل البحري، والهيئة، والتي أسفرت عن صدور قرار رئيس الهيئة القومية للتأمين الاجتماعي رقم 4824 خلال يوليو الماضي، بشأن تحديد تاريخ بدء انتفاع البحريين الحاصلين على جواز سفر بحري صادر من الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بأحكام قانون التأمينات الاجتماعية والمعاشات الصادر بالقانون رقم 148 لسنة 2019 اعتباراً من أول أغسطس 2025.

وتسعى وزارة النقل المصرية، لتنفيذ برنامج التأمين الاجتماعي والتأمين الصحي الإلزامي على البحارة لتنفيذ أحكام وبنود إتفاقية العمل البحري 2006.



القرار ربط إصدار الجواز البحري بالحصول على "ترخيص مزاولة المهنة البحرية" الصادر عن الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية طبقاً لأحكام القرار الوزاري السابق رقم (509) لسنة 2024، الخاص بتنظيم عمل الأطقم على يخوت النزهة (حمولة 300 طن فأقل) والغير مخصصة للتجارة للعمل داخل المياه الإقليمية. وأشارت هيئة السلامة البحرية، التابعة لوزارة النقل، أن هذا الخطوة تأتي استكمالاً لجهود وزارة النقل ممثلة في الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية لتنظيم العمالة البحرية، وضمان توافر أطقم مؤهلة ومعتمدة رسمياً لخدمة قطاع اليخوت المتنامي في مصر.

## شركة باسيفيك إنترناشونال لاينز (PIL) تجر ثمانى سفن حاويات من طراز نيو باناماكس



عجت شركة باسيفيك إنترناشونال لاينز خطوة نحو المرحلة التالية من تجديد أسطولها، بتوقيعها خطابات نوايا لبناء ثمانى سفن حاويات من طراز نيو باناماكس تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج، وذلك في صفقة مشتركة بين أحواض بناء السفن الصينية والكورية الجنوبية. واختارت الشركة، التي تتخذ من سنغافورة مقراً لها، شركة هودونغ-تشونغ هوا لبناء السفن في الصين وشركة إتش دي هيونداي للصناعات الثقيلة في كوريا الجنوبية لبناء أربع سفن لكل منهما بسعة 13,000 حاوية نمطية، وفقاً لتقرير صادر عن الشركة، حيث من المتوقع تسليم السفن في عامي 2028 و2029. وتجرى الشركة، المصنفة في المرتبة الثانية عشرة عالمياً من حيث السعة، محادثات مع أحواض بناء السفن منذ العام الماضي، في إطار دراستها لجولة استثماراتها القادمة في أسطولها. تُشكل السفن الثمانى جزءاً من خطة أوسع لبناء سفن جديدة بقيمة تقارب 1.5 مليار دولار، تهدف إلى تحديث الأسطول وخفض الانبعاثات. صُممت سفن الغاز الطبيعي المسال ثنائية الوقود للعمل على خطوط الملاحة الرئيسية بين الشرق والغرب والخطوط الإقليمية، مما يمنح شركة PIL مرونة أكبر مع تشديد القواعد البيئية وتطور استراتيجيات الوقود. وتُعزز خطابات النوايا الأخيرة سجل طلبات حافل بالفعل. لدى PIL حالياً 23 سفينة قيد

الطلب، بما في ذلك 12 وحدة تعمل بالغاز الطبيعي المسال - خمس منها بسعة 13,000 حاوية نمطية وسبع بسعة 9,000 حاوية نمطية - جميعها متعاقد عليها في منشآت جيانغنان تشانغشينغ التابعة لشركة هودونغ-تشونغ هوا، وفقاً لبيانات ألفالينر. مع سلسلة نيو باناماكس، تشير مصادر السوق إلى أن PIL تتجه بوضوح نحو الغاز الطبيعي المسال كوقود انتقالي، حيث تجمع بين هياكل أكبر وأكثر كفاءة وأنظمة دفع انكف في إطار إعادة تشكيل أسطولها للتعقد القادم.

## بنسبة 7.7٪ ارتفاع حركة تداول البضائع بهيئة ميناء الإسكندرية خلال شهر ديسمبر 2025



شهدت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية خلال شهر ديسمبر 2025 تزايداً ملحوظاً في معدلات تداول البضائع، إذ بلغ إجمالي الكميات المتداولة نحو 7 ملايين طن، محققة نسبة زيادة قدرها 7.7% مقارنة بشهر ديسمبر 2024، وهو ما يعكس تحسناً واضحاً في مؤشرات الأداء التشغيلي وارتفاع معدلات النشاط بالميناء. وقد تصدرت البضائع المحوطة طبيعة البضائع التي شهدت نمواً خلال شهر ديسمبر 2025، حيث تم تداول نحو 2.6 مليون طن، بنسبة زيادة بلغت 18.2% مقارنة بشهر ديسمبر 2024، كما سجلت كميات بضائع

العاملة بالميناء، بما ضمن انتظام حركة السفن وسرعة تداول البضائع، كما تؤكد حرص الهيئة على تطبيق أفضل الممارسات التشغيلية، وتقديم الدعم الفني واللوجستي اللازم، والاستجابة الفعالة لمتطلبات الخطوط الملاحية والمتماعين مع الميناء، بما يسهم في تحسين مستوى الخدمات وتعزيز القدرة التنافسية لميناء الإسكندرية على المستويين الإقليمي والدولي. وأشارت الهيئة إلى أن هذا يأتي في إطار توجيهات الفريق كامل الوزير - نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الصناعة والنقل، نحو العمل المستمر على تطوير وتحسين معدلات الأداء بالموانئ المصرية، بما يدعم تحقيق رؤية الدولة للتحويل إلى مركز عالمي رائد في مجالات النقل والتجارة واللوجستيات، تواصل الهيئة العامة لميناء الإسكندرية تنفيذ خططها التطويرية لرفع كفاءة التشغيل وتعزيز الاستفادة من إمكانيات الميناء.

الصب الجاف المتداوله بدورها تزايد خلال ذات الفترة بنسبة %7.7، إذ بلغ إجمالي ما تم تداوله منها نحو 2.8 مليون طن. وفي سياق متصل، فقد شهدت أعداد السفن المترددة على الميناء، والتي بلغت 441 سفينة، تزايداً ملحوظاً، وبصفة خاصة سفن الحاويات التي بلغ عددها 196 سفينة، محققة نسبة زيادة قدرها %16.7 خلال شهر ديسمبر 2025 مقارنة بالشهر المماثل من العام السابق. كما شهدت معدلات تردد سفن الصب السائل بدورها ارتفاعاً خلال شهر ديسمبر 2025، بنسبة زيادة تصل إلى %14، حيث تم استقبال 57 سفينة صب سائل خلال الشهر المشار إليه. وحسب بيان هيئة ميناء الإسكندرية، فإن هذه المؤشرات الايجابية في معدلات التداول وحركة الملاحة تعكس الجهود المتواصلة التي تبذلها هيئة ميناء الإسكندرية في تطوير منظومة العمل، ورفع كفاءة التشغيل، وتعزيز التنسيق بين مختلف الجهات

## والميناء يتجه لتنفيذ منظومة الحجز المسبق للشاحنات المترددة عليها



اشتراط أن يكون مدون به أرقام الشاحنات والمقطورات «إن وجدت»، بالإضافة إلى صورة من الإفراج الجمركي ( صادر ) كارتة الصادر ( حاويات / بضاعة عامة).

أما في حالة استلام الفوارغ فيشترط الحصول على أمر تشغيل من الشركة الناقلة، ومدون به أرقام الشاحنات والمقطورات، بالإضافة إلى أصل كارتة استلام فارغ ( حاويات)، وفي حالة تعتيق الفوارغ، يتم إحضار مستندات استلامها وصورة من كارتة تعتيق الفوارغ مختومة بختم شركة النقل.

وفي حالة عمل الشاحنة في نشاط الخدمات يتم الحصول أيضا على أمر تشغيل من الشركة الناقلة، وخطاب من الشركة القائمة بأعمال الخدمات داخل الهيئة مختوما بختم شركة الخدمات ومحدد به ( نوع ومدة ) الخدمة.

وبالنسبة لأعمال النقل الداخلي يتم الحصول على أمر تشغيل الشركة الناقلة وخطاب من الشركة القائمة بأعمال النقل الداخلي مدون به مسار النقل الداخلي ( من وإلى ) وتحديد حالة الوزن من عدمه مرفق به المستندات الجمركية للنقل الداخلي.

تستعد هيئة ميناء الإسكندرية لتطبيق منظومة الحجز المسبق للشاحنات المترددة على الميناء، وذلك بالتعاون مع غرفة ملاحه الإسكندرية وشركات تداول الحاويات العاملة بها، وكذا مصلحة الجمارك المصرية. وحسب منشور صادر عن هيئة الميناء، فقد تم عقد عدد من ورش العمل خلال يناير الماضي، وذلك للشركات العاملة بالميناء، خاصة من شركات الشحن والتفريغ والنقل البري. وأشارت الهيئة عبر منشورها، إلى أنه تم نهاية ديسمبر الماضي، إجتماع بالهيئة بين الجهات العاملة داخلها، لتنفيذ تعليمات وزارتي النقل والمالية، بعدم دخول أي شاحنة (للسرف / للشحن) إلا بعد تنفيذ الحجز المسبق من خلال الربط مع جهات السرف. ومن المقرر أن يتم مناقشة آليات تنفيذ توجيهات الحجز المسبق من خلال الربط مع جهات السرف. وأسدرت هيئة ميناء الإسكندرية العديد من القرارات والتعليمات الخاصة بدخول وخروج الشاحنات والسيارات لتخفيف حدة التكدس داخل الميناء. وتضمنت تعليمات هيئة الميناء أن يتم إحضار عدد من المستندات الخاصة بالشاحنات التي تحمل بضائع واردة

« حاويات / بضاعة عامة» عبارة عن أمر تشغيل من الشركة الناقلة مطبوع على ورق الشركة الخاص ومدون به بيانات الشركة سواء الاسم والشعار وأرقام التليفونات والعنوان والبريد الإلكتروني، والرقم الضريبي والسجل التجاري ومختوم بختم الشركة، بالإضافة إلى اشتراط أن يكون مدون به أرقام الشاحنات المقطورات « إن وجدت» والغرض من الزيارة ( وارد بضاعة عامة أو وارد حاويات». أما إن كانت البضائع عبارة عن صادر بضاعة عامة / حاويات، فيشترط أيضا الحصول على أمر تشغيل من الشركة الناقلة مطبوع على ورق الشركة الخاص وليس على ورق عادي بحيث يدون به بيانات الشركة سواء الاسم والشعار وأرقام التليفونات والعنوان والبريد الإلكتروني، والرقم الضريبي والسجل التجاري ومختوم بختم الشركة، بالإضافة إلى

## الإسكندرية لتداول الحاويات تحافظ على تواجدها بنادي المليون حاوية سنويا خلال 2025



لترتفع خلال سبتمبر الماضي لتصل الى 79.2 ألف حاوية، بينما وصلت خلال أكتوبر الماضي 76.9 ألف حاوية، بينما وصلت خلال نوفمبر 88 ألف حاوية، لتصل إلى 88.6 ألف حاوية. ووضعت الشركة خلال العام المالي الجاري عدد من المشروعات ضمن الموازنة الاستثمارية، والتي من أهمها رفع كفاءة الكابن وتأمين منظومة السلامة في الأوناش، وتوريد وتركيب قضبان وعجل ودلائل التروولي لونشي الساحة أرقام 2110 - 1111 لفرعي الشركة بالدخيلة والإسكندرية، وتوريد ونش شوكة حمولة 3 طن لفرع الشركة لمحطة حاويات الإسكندرية، وونش تحميل حاويات فارغة، وعمل عمرة لأوناش الرصيف 2007 - 2008 بمحطة الدخيلة، وأوناش 1080 - 1081 بمحطة الإسكندرية. كما تخطط الشركة لتوريد 5 مقطورة 45 قدم حمولة 70 طن، وتوريد 5 جرارا موانئ خدمة شاقة حمولة 70 طن، بالإضافة إلى أعمال تجهيز وفتح بوابة لساحة التجارية للأخشاب مع تجهيز حاوية للفحص والاستلام، وتوريد عدد ومعدات لمحطتي حاويات الإسكندرية والدخيلة.

حافظت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع العامة، التابعة لشركة القابضة للنقل البحري والجوي، على تواجدها في نادي المليون خلال العام الماضي 2025، حيث حققت 1.08 مليون حاوية مكافئة كمعدل تداول سنوي مقابل 1.05 مليون حاوية خلال العام قبل الماضي. وحسب لبيانات الشركة فقد حققت الشركة خلال يناير من العام الماضي، نحو 74.9 ألف حاوية، بينما تم تحقيق 87.4 ألف حاوية خلال فبراير، لترتفع خلال مارس إلى 103.4 ألف حاوية، فيما وصلت خلال إبريل إلى 98 ألف حاوية، فيما وصلت معدلات تداول شهر مايو الماضي نحو 104.7 ألف حاوية، بينما حققت خلال يونيو الماضي نحو 84.8 ألف حاوية، بينما كانت خلال يوليو نحو 94.7 ألف حاوية، فيما كانت خلال أغسطس 80.9 ألف حاوية، لترتفع خلال سبتمبر الماضي لتصل إلى

85.6 ألف حاوية، بينما وصلت خلال أكتوبر الماضي 85 ألف حاوية، بينما وصلت خلال نوفمبر 90 ألف حاوية، لتصل إلى 95 ألف حاوية. فيما كانت بيانات العام قبل الماضي بواقع 1.05 مليون حاوية، حيث حققت الشركة خلال يناير من العام قبل الماضي نحو 74.9 ألف حاوية، بينما تم تحقيق 87.4 ألف حاوية خلال فبراير، بينما وصلت خلال مارس إلى 98.2 ألف حاوية، فيما وصلت خلال إبريل إلى 91 ألف حاوية. فيما وصلت معدلات تداول شهر مايو 2024 نحو 107.6 ألف حاوية، بينما حققت خلال يونيو نحو 90.2 ألف حاوية، بينما كانت خلال يوليو نحو 83.9 ألف حاوية، فيما كانت خلال أغسطس 91.2 ألف حاوية.

## غرفة ملاحه الإسكندرية تشارك في احتفالية تسليم وسام الاستحقاق الوطني الفرنسي للمهندس مروان السماك



شاركت غرفة ملاحه الإسكندرية، برئاسة النائب محمد مصيلحي وكيل لجنة النقل بمجلس النواب، وشعبة خدمات النقل الدولي واللوجيستيات، برئاسة المهندس مدحت القاضي، في الاحتفالية الرسمية التي أقيمت بمقر القنصلية الفرنسية بالإسكندرية، والتي شهدت تسليم المهندس مروان السماك وسام الاستحقاق الوطني الفرنسي.

وخلال الاحتفالية، قام السفير إريك شوفالبييه، سفير فرنسا بالقاهرة، بتسليم الوسام للمهندس مروان السماك، وسط أجواء احتفالية مميزة، وبحضور السيدة لينا بلان قنصل عام فرنسا بالإسكندرية، ونخبة من القيادات الشعبية والتنفيذية، وأعضاء الغرفة التجارية بالإسكندرية.



وشهدت الفعالية حضور عدد من الشخصيات البارزة، من بينهم وكيل لجنة النقل والمواصلات بمجلس النواب الأستاذ محمد مصيلحي، ورئيس غرفة ملاحه الإسكندرية والاتحاد العربي لغرف الملاحه، والمهندس

مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجيستيات وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحه الإسكندرية، إلى جانب الأستاذ عصام الشاذلي نائب رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجيستيات .

وذكر بيان صادر عن القنصلية الفرنسية بالإسكندرية أن المهندس مروان السماك يُعد شخصية بارزة في عالم المال والأعمال.

وله إسهامات واضحة في دعم وتعزيز العلاقات الاقتصادية بين مصر وفرنسا، كما يتمتع بعلاقات قوية مع الدولة الفرنسية.

ويذكر أن المهندس مروان السماك يشغل منصب رئيس غرفة التجارة والصناعة المصرية الفرنسية، ورئيس لجنة النقل واللوجيستيات بغرفة التجارة الأمريكية، وعضو المجلس الاستشاري لكلية النقل الدولي واللوجيستيات بالإسكندرية.



## مساعي لتدشين ممر ملاحى بين ميناء الإسكندرية وميناء مرسيليا بفرنسا



عقدت عدة جهات حكومية ومجتمع الأعمال إجتماعا مع الجانب الفرنسي، لبحث إنشاء ممر ملاحى بين ميناء الإسكندرية وميناء مرسيليا بفرنسا، وذلك على هامش مؤتمر مارلوج 15 ، الذي عقد بالإسكندرية مؤخرا.

بدورها أشار لويس أمال رئيس قطاع التطوير بميناء مرسيليا بفرنسا، أن أنه تم تطوير ميناء مرسيليا بفرنسا مؤخرا، ليكون من أهم الموانئ الأوروبية، والتي تتصل بما يزيد عن 200 مليون مواطن في أوروبا. وأضافت أن الميناء يستهدف إنشاء وإطلاق عدد من الممرات الملاحية مع عدد من الموانئ خاصة ميناء الإسكندرية.

مشيرة إلى أن التعامل مع ميناء الإسكندرية لا يتجاوز 25 ألف حاوية سنويا عبر 5 خطوط ملاحية رئيسية تعمل بين المينالين، ومستهدف مضاعفة هذه المعدلات عدة مرات بعد إنشاء الممر الملاحى الجديد بين المينالين.

وأوضحت أن ميناء مرسيليا يُعد أحد أهم الجهات الفاعلة في التجارة الدولية، ويحتل موقعا استراتيجيا عند ملتقى طرق الشحن الرئيسية، كما يُعتبر المدخل الطبيعي لجنوب أوروبا، ويلعب دورا أساسيا في التجارة العالمية، كما يعد ميناء متعدد الاستخدامات بمواقع وبنية





للملاحة، وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحه الإسكندرية، والمهندس مدحت القاضي نائب رئيس مجموعة كادمار للملاحة، ورئيس شعبة خدمات النقل الدولي بالغرفة التجارية بالإسكندرية، والمهندس كريم سلامة عضو مجلس إدارة غرفة ملاحه الإسكندرية، ومحمد هنو رئيس جمعية رجال الأعمال المصريين، وأحمد مصطفى نائب رئيس منظمة الفياتا العالمية، بالإضافة إلى ممثلين للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بالإضافة إلى ممثلين لهيئة ميناء الإسكندرية وشركة الإسكندرية لتداول الحاويات، وشركة تحيا مصر بميناء الإسكندرية

تحتية مُصممة خصيصاً لاستقبال أنشطة الشحن والخدمات اللوجستية والصناعية، ويدير مجموعة واسعة من الأنشطة، بما في ذلك استيراد وتصدير البضائع بجميع أنواعها، واستقبال المسافرين، بالإضافة إلى قطاع إصلاح السفن. وذكرت أن الربط مع ميناء الإسكندرية سيعمل على زيادة معدلات التداول بالنسبة للميناء المصري من ناحية حيث من المقرر أن ينقل تجارة افريقيا إلى فرنسا، والميناء الفرنسي من ناحية أخرى.

ومن جانبه قال طارق زغلول ممثل خط cma cgm الفرنسي بمصر، أن ميناء مرسيليا سيلعب دوراً فعالاً في تطبيق ممارسات الممرات البحرية الخضراء، ويسعى إلى تعزيز التحول الأخضر ورفع معايير الخدمة بالتعاون مع الشركاء عبر سلسلة القيمة، خاصة مع توسع استثمار مجموعة CMA CGM في مصر، سواء تشغيلها محطة تحيا مصر بميناء الإسكندرية أو المشاركة بميناء السخنة، وكذا الدخول في شراكة بمشروع ميناء السادس من أكتوبر الجاف. وحضر اللقاء المهندس أحمد العقاد رئيس مجموعة العقاد جروب


  
 غرفة ملاحه الإسكندرية  
 Alexandria Chamber of Shipping

**إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ**  
 تتقدم غرفة ملاحه الإسكندرية برئاسة

**الثائب / فخره ضياء جحى**  
 والسادة أعضاء مجلس الإدارة

**بِحَالِصُ الْعَجْرَاءِ وَصَادِقِ الْمَوَائِبَةِ**  
 إلى الأستاذ

**طارق جلال فهمي**  
 عضو مجلس إدارة شركة ملاحه الإسكندرية  
 ورئيس مجلس إدارة شركة MSC مصر

في وفاة المغفور لها بإذن الله تعالى  
**وَالِدَةَ سَيِّدَاتِنَا**  
 سائلين للمولى عز وجل أن يرحمها بواسع رحمته، ويسكنها  
 فسيح جناته، ويلهم أهلها وذويها الصبر والسلوان