

# نافذة الملاحة

## العدد التاسع والستون

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

### غرفة ملاحية الإسكندرية

تعقد إفطارها السنوي بحضور ممثلي نشاط النقل البحري

**تقرير : ارتفاع أسعار الوقود قد يضيف ما يصل إلى 35 مليار دولار لتكاليف شحن الحاويات عالمياً**

### مصلحة الجمارك

صدر تعليمات بشأن إجراءات البضائع الصادرة

➔ نظام الدفع الكهربائي النووي لسفن الحاويات

### يانج مينج تطلب

ست سفن حاويات تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود  
المزدوج من فئة 13000 حاوية مكافئة

### اجتماع استثنائي

للمنظمة البحرية الدولية لمواجهة  
تهديدات الملاحة في مضيق هرمز

### تقرير

الصراع في الشرق الأوسط يفتح شهية  
شركات الملاحة لطلبات سفن جديدة

➔ تجارة الملح تشهد انتعاشاً بفضل التدفقات المصرية القوية

### تعزز طلبياتها بـ 8 سفن

إضافية بسعة 11,500 حاوية مكافئ «MSC»

**دراسة : الأمونيا الخضراء يُمكن أن تصل إلى معادلة تكلفة زيت  
الوقود منخفض الكبريت والغاز الطبيعي المسال**



غرفة ملاحية الإسكندرية  
Alexandria Chamber Of Shipping



مارس  
2026

## بحضور وزير النقل الفريق كامل الوزير:

### غرفة ملاحية الإسكندرية تعقد إفطارها السنوي بحضور ممثلي نشاط النقل البحري



عقدت غرفة ملاحية الإسكندرية إفطارها السنوي مؤخرا، بإحدى فنادق الإسكندرية، وذلك بحضور وزير النقل الفريق كامل الوزير، وعدد من قيادات وممثلي قطاع النقل البحري، ورئاسة النائب محمد مصيلحي رئيس غرفة الملاحية، وعضو المجلس الأعلى للموانئ، وأشار محمد مصيلحي رئيس الغرفة إلى أهمية عقد الحدث سنويا، لعمل اللقاءات بين ممثلي شركات الملاحية بالسوق المحلية، بالإضافة إلى حضور العديد من مسؤولي وزارة النقل وقطاع النقل البحري وشركات الملاحية، خاصة بحضور وزير النقل الفريق كامل الوزير والذي أصر على التواجد مع المجتمع الملاحى بالإسكندرية، بالإضافة إلى الجهات الرقابية ممثلة في مصلحة الضرائب ومصنعة الجمارك، وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات وهيئات الموانئ وغرف الملاحية. وشهد حفل الإفطار حضوراً مكثفاً من المسؤولين، وعلى رأسهم محافظ الإسكندرية المهندس أيمن عطية، والدكتور إسماعيل عبدالغفار، رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، واللواء نهاد شاهين مساعد وزير النقل، ورؤساء هيئات الموانئ المصرية، ورؤساء الغرفة الملاحية، والمنظمة الشمالية العسكرية وأعضاء الجمعية العمومية بالغرفة، وأعضاء مجلس النواب بالمحافظة. بدوره تقدم محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحية الإسكندرية، بالشكر لأعضاء الجمعية العمومية على المشاركة في الحضور، مؤكداً على أهمية التناغم بين وزارة النقل وقيادات قطاع النقل البحري وغرفة ملاحية الإسكندرية. وأشار مصيلحي إلى أهمية لقاء وزير النقل الضيف على مشروعات الإسكندرية، خاصة في قطاع نقل الركاب، والتي تشمل ترام الرمل ومترو أبو قير. بدوره أشار وزير النقل، الفريق كامل الوزير إلى أن الموانئ المصرية تمر بمرحلة هامة من تاريخها حيث أصبحت قادرة على قيادة الاقتصاد المصري إلى الأمام، حيث لم يقتصر دور الموانئ فقط على الاستيراد والتصدير، بل أصبحت تتمتع بالعديد من الأنشطة والقيمة المضافة، وكذا تقديم الخدمات اللوجستية المختلفة، وخلق فرص عمل مختلفة. وقدم الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل التهنية لأهالي الإسكندرية والحضور بمناسبة شهر رمضان الكريم مؤكداً على التعاون

المثمر بين الوزارة وغرفة ملاحية الإسكندرية بما يساهم في استمرار النهضة الكبيرة التي يشهدها قطاع النقل البحري مشيراً إلى أن وزارة النقل تتخذ خطة شاملة لتطوير منظومة النقل بالإسكندرية لتقديم أعلى مستويات الخدمة للمواطنين سواء كان ذلك من خلال النقل البحري أو النهري أو المناطق اللوجستية أو الطرق والكباري أو النقل السككي أو الجر الكهربائي موضحاً أن مشروع إعادة تأهيل وتطوير ترام الرمل مشروع قومي حيوي لحماية الإسكندرية من أزمات مرورية متفاقمة، وهو ليس خطوة لإلغاء الترام أو طمس هويته التاريخية، بل لإعادته إلى العمل بصورة أكثر أماناً وكفاءة، وبما يناسب طابع المدينة، وقد اعتمد تخطيط المشروع على عدد من الدراسات الفنية المتخصصة التي شاركت فيها جامعة الإسكندرية ومحافظة الإسكندرية، بالإضافة إلى دراسات مرورية وإجتماعية وبيئية لافتاً إلى أن الاستخدام الزائد لوسائل النقل السطحي التاكسي - السيارات الخاصة - الميكروباص - الحافلات) أدى إلى الإزدحام الشديد وإهدار الوقت في هذه الوسائل كما أن خط ترام الرمل الحالي عانى من حالة تدهور في البنية التحتية والأنظمة، وعدد الركاب الحالي لترام في انخفاض





المواطنين نتيجة تقليل التلوث البيئي والضوضاء لاستخدام الطاقة الكهربائية النظيفة في التشغيل وكذلك المساهمة في تحقيق عائد اقتصادي نتيجة توفير استهلاك الوقود وخفض الإختناقات المرورية بالمحاور والشوارع الرئيسية وجذب نسبة من الركاب لإستخدام هذه الوسيلة بدلاً من استخدام السيارات الخاصة وذلك في اطار خطة وزارة النقل لتعظيم استخدام وسائل النقل الجماعي الأخضر المستدام الصديق للبيئة وتقليل استخدام السيارات الخاصة كما سيسهم المشروع في توفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة أثناء مرحلة تنفيذ المشروع ثم أثناء التشغيل الخط بعد دخوله الخدمة لافتنا الى مرحلتيه الثانية والثالثة ليصل الى برج العرب ليتبادل خدمة نقل الركاب مع الخط الاول من شبكة القطار السريع في محطة برج العرب وكشف الفريق كامل الوزير وزير النقل، عن وصول أعماق الموانئ المصرية إلى مستويات غير مسبوقة تتخطى 18 19- متر، وجاري إنشاء محطة جديدة للسبب الجاف الغير نظيف بعمق يصل إلى 24 متر لأول مرة، وذلك لإستقبال خام الحديد والفحم والكلينكر. وأضاف، أن الموانئ المصرية وصلت إلى 19 ميناء حتى الآن بطول أرصفة يصل إلى 100 كيلو متر طولي، كما طالب وزير النقل من المستثمرين المصريين الدخول للإستثمار في الموانئ المصرية، مشيراً إلى وجود العديد من المحطات والمشروعات التي تم إنشائها وجاهزة للعمل فوراً، وذلك في كافة المجالات سواء الحاويات أو السبب الجاف النظيف، أو السبب الجاف غير النظيف، والبضائع العامة. وأشار إلى أهمية تكوين تحالف مكون من رجال أعمال مصريين للدخول في مشروعات ضخمة بموانئ مصر سواء على البحر الأحمر أو البحر المتوسط، والعمل على زيادة المناصة بين المحطات العامة بالفعل بالسوق المحلية. وأشاد " وزير النقل " بإمكانيات شركة موانئ مصر، والتي تتبع العديد من الجهات من وزارة النقل وهيئة قناة السويس، مطالباً السوق الملاحي بالدخول في مشروعات مشتركة مع تلك الشركة، التي استطاعت تشغيل عدد من المشروعات أهمها محطة تحيا مصر بميناء الإسكندرية. ولفت " الوزير " إلى وجود العديد من الأراضي المتاخمة للموانئ المصرية يمكن الإستثمار فيها كمناطق لوجستية، ومنها قرابة ألف فدان قريبة من ميناء الإسكندرية وجاري حالياً العمل لإحلال التربة الخاصة بها تمهيداً لجذب المستثمرين إليها.

مستمر نظراً لسوء الحالة الفنية لمكونات وأنظمة الترام الحالي بالإضافة الى انخفاض الكفاءة التشغيلية واستخدام الركاب لوسائل نقل بديلة مما يؤدي إلى مزيد من الإزدحام وحدث الإختناقات المرورية عند التقاطعات بالشوارع والمحاور الرئيسية. مضيفاً أن المشروع يساهم في تطوير النقل الحضري بمدينة الاسكندرية الى نقل أخضر صديق للبيئة وتوفير وسائل نقل سريعة عصرية آمنة للركاب وتحقيق عائد اقتصادي نتيجة توفير استهلاك الوقود وخفض معدلات التلوث البيئي وخفض الإختناقات المرورية بالمحاور والشوارع الرئيسية وجذب نسبة من الركاب الإستخدم هذه الوسيلة بدلاً من استخدام السيارات الخاصة وذلك في اطار خطة وزارة النقل لتعظيم استخدام وسائل النقل الجماعي الأخضر المستدام الصديق للبيئة وتقليل استخدام السيارات الخاصة بالإضافة ال مساهمة المشروع في تحقيق عوائد ملموسة للمواطن ، في مقدمتها رفع الطاقة الإستيعابية من نحو 4.700 راكب / ساعة / إتجاه الى 13.800 راكب / ساعة / إتجاه ، وتقليل زمن الرحلة من 60 دقيقة إلى 35 دقيقة وستزيد سرعة التشغيل إلى 70 كم / ساعة وتقليل زمن التقاطر من (9 دقائق إلى (3 دقائق ، سيساهم في توفير وسيلة نقل عصرية وسريعة وآمنة وصديقة للبيئة لمواجهة الطلب المتزايد على حركة النقل بالمناطق التي يخدمها ترام الرمل بصفة خاصة بمحافظة الإسكندرية بصفة عامة، كما يحقق الخط تبادل خدمة نقل الركاب مع خط سكك حديد القاهرة / الإسكندرية في محطة سيدى جابر . ومع مترو الإسكندرية في محطتى سيدى جابر و فيكتوريا بالإضافة الى مساهمته في المحافظة على البيئة الطبيعية والاجتماعية وصحة المواطنين نتيجة تقليل التلوث البيئي والضوضاء باستخدام الطاقة الكهربائية النظيفة وكذلك توفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة أثناء مرحلة تنفيذ المشروع ثم أثناء التشغيل للخط بعد دخوله الخدمة. مشيراً إلى أهمية المشروع في المساهمة في القضاء على الإختناقات المرورية عند التقاطعات بالشوارع الرئيسية على مسار الترام باستخدام نظم الإشارات الحديثة وخفض مستويات تلوث الهواء بالمناطق التي يمر بها خط الترام، بالإضافة الى الحفاظ على الأماكن الحالية لتجمع الركاب المستخدمين للترام كما يتوافق مع الطراز المعماري للمدينة مؤكداً أن ترام الرمل سيظل الرنة التي تتنفس بها مدينة الإسكندرية ، وسيكون بمواصفات عالمية متخصصة وتقنيات تكنولوجية حديثة تحترم وتعظم الماضي العريق وتبني المستقبل المشرف كما أشار الوزير إلى أن مشروع مترو الإسكندرية سيشكل نقلة نوعية كبيرة في منظومة النقل الجماعي الأخضر المستدام صديق البيئة بالإسكندرية وسيساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية السريعة المستهدفة لمحافظة الإسكندرية . وتحقيق التشغيل الآمن للخط وخاصة بعد إلغاء المزلقانات والعديد من المعايير المخالفة والتقاطعات مع الحركة المرورية، وكذلك استيعاب حركة النقل المتزايدة وعدد الرحلات وخفض استهلاك الوقود والمحافظة على البيئة الطبيعية وصحة

## والغرفة تعقد جمعيتها العمومية الثانية خلال العام المالي الجاري



علي الموازنة التقديرية بعد اخذ رأي السادة الاعضاء بالموافقة. كما وافقت الجمعية العمومية علي إعادة تعيين مكتب شوقي للمحاسبة مراقبا لحسابات الغرفة، ثم أعلن أنه بذلك قد إنتهي جدول أعمال الجمعية متوجهاً بالشكر للسادة الحضور من أعضاء الجمعية العمومية علي الثقة الغالية في مجلس إدارة الغرفة وكذا السادة رؤساء و أعضاء اللجان لمجهوداتهم وتقديره لجهودهم وأرائهم الفعالة و تمنى لهم مزيد من التوفيق و السداد. وكان الإجتماع قد شهد حضور المهندس مروان السمك نائب رئيس مجلس إدارة الغرفة والمهندس كريم سلامة أمين صندوق الغرفة والسادة أعضاء مجلس الإدارة: وهم المهندس مدحت القاضي والمهندس أحمد العقاد والسيدة رنده عبد الله والمهندس خالد بيومي واللواء بحري هشام صفوت واللواء بحري محمد فاروق عبد الرحمن السماحي والدكتور عادل الدسوقي والمهندس محمد خليل والاستاذ احمد سقرو والاستاذ هشام الديب المستشار القانوني للغرفة

عقدت غرفة ملاحه الاسكندرية برئاسة الاستاذ محمد مصيلحي إجتماع الجمعية العمومية العادية الثانية للغرفة للعام المالي 2026/2025 بمقر فندق فورسيزون الاسكندرية مع حفل افطار شهر رمضان المعظم يوم الثلاثاء الموافق 3 مارس 2026 الساعة الخامسة مساءً وذلك بحضور السادة اعضاء الجمعية العمومية وأعضاء مجلس إدارة الغرفة و المستشار القانوني للغرفة - مكتب الديب وتم التاجيل لمدة ساعة، ونظراً لحضور عدد 140 عضو من الأعضاء الذين لهم حق الحضور والتصويت في الجمعية العمومية وعددهم 250 عضواً. وحيث أنه أكتمل النصاب القانوني اللازم لصحة الإجتماع بعد التاجيل لمدة ساعة وطبقاً للقرار 30 لسنة 1999 واللائحة التنفيذية للغرفة فإنه في تمام الساعة السادسة مساءً . وقام الأستاذ وليد بدر الأمين العام نيابة عن الأستاذ محمد مصيلحي رئيس مجلس الإدارة بإعلام السادة الحضور بعدد الأعضاء الحضور وهو 240 عضواً وفقاً لكشف الحضور ممن لهم حق الحضور وعددهم 140 عضواً بنسبة 55% وهو ما يمثل أكثر من 20%، و بذلك يكون الإنعقاد صحيحاً. وطلب الأستاذ وليد بدر الأمين العام الموافقة علي بدء الإجتماع ووافق السادة الحضور من أعضاء الجمعية العمومية بالإجماع، وقام سيادته بعرض جدول الأعمال والذي شمل مناقشة الموازنة التقديرية للعام المالي 2027/2026، كما تم عرض الموازنة التقديرية لعام 2027/2026 و التي تم ارسالها للأعضاء بالبريد المسجل قبل موعد الاجتماع بخمسة عشر يوماً حتي تتاح لهم الافرصة لدراستها ، و لم ترد أي ملاحظات للغرفة وقد تم التصديق




**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](mailto:Info@esgshipping.com)



## ارتفاع أسعار الوقود قد يضيف ما يصل إلى 35 مليار دولار لتكاليف شحن الحاويات عالمياً

تقرير:



العالمية للشحن الجوي، مشيرة إلى ارتفاع تكاليف التشغيل نتيجة تقلب أسعار الوقود وزيادة تكاليف التأمين والأمن. كما أكدت ميرسك أن ارتفاع أسعار الطاقة العالمية والتطورات الأمنية في الشرق الأوسط يضعان ضغوطاً متزايدة على أسواق النقل والخدمات اللوجستية، لافتة إلى أن نحو 20% من تجارة الوقود العالمية تمر عادة عبر مضيق هرمز، ما يجعل أي اضطراب في هذا الممر الحيوي عاملاً مؤثراً على تكاليف النقل العالمية.

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



Head Office: 3 Fernand Adhah St., El-Messalah,  
Ramlah Station, Alexandria, Egypt.  
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951  
4872500 - 4869800 - 4855700  
FAX: (+203) 4847288 - 4855355 - 4855800  
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.yangming.com

قد يواجه قطاع شحن الحاويات العالمي تكاليف إضافية تتراوح بين 30 و 35 مليار دولار نتيجة ارتفاع أسعار الوقود إذا استمرت أزمة مضيق هرمز لمدة عام كامل وبقيت أسعار الطاقة عند مستوياتها الحالية، وفق تحليل جديد صادر عن شركة Sea Intelli-gence المتخصصة في تحليلات الشحن البحري. وأشار التقرير الصادر عن شركة Sea Intelligence، إلى أن أسعار النفط ارتفعت بوتيرة شديدة "منذ تصاعد الصراع في الشرق الأوسط وما تبعه من إغلاق فعلي لمضيق هرمز أحد أهم الممرات البحرية للطاقة في العالم.

ومع ذلك، أوضح التحليل أن مستويات أسعار الوقود الحالية، رغم ارتفاعها السريع، ليست استثنائية تاريخياً مقارنة بفترات سابقة شهدت أسعاراً مرتفعة بين عامي 2011 و 2013. وبحسب تقديرات الشركة، أنفقت شركة ميرسك نحو 6.3 مليارات دولار على وقود السفن ضمن أعمال الحاويات خلال عام 2025، ومع امتلاك الشركة حصة سوقية تبلغ 13.8% من الطاقة الاستيعابية العالمية، يشير ذلك إلى أن فاتورة الوقود في قطاع الحاويات عالمياً بلغت نحو 45.6 مليار دولار خلال العام الماضي. وإذا بقيت أسعار الوقود أعلى بنسبة تتراوح بين 65% و 76% مقارنة بمستويات عام 2025 لمدة عام كامل، فإن الصناعة قد تتحمل تكاليف إضافية تتراوح بين 29.5 و 34.5 مليار دولار. وبالاستناد إلى حجم الطلب العالمي على نقل الحاويات الذي بلغ نحو 193.5 مليون حاوية مكافئة (TEU) خلال الاثني عشر شهراً الماضية، فإن ذلك يعادل زيادة محتملة في تكاليف الوقود تتراوح بين 153 و 178 دولاراً لكل حاوية، وهو ما قد ينعكس لاحقاً على أسعار الشحن. ورغم ذلك، يرى بعض الخبراء أن ارتفاع تكاليف الوقود وحده

لن يؤدي إلى انهيار سلاسل الإمداد العالمية، وأوضح التقرير أن مضاعفة أسعار الوقود قد ترفع متوسط تكاليف الشحن إلى مستويات قريبة مما سجلته الصناعة في عام 2024، وهي فترة استمرت فيها سلاسل الإمداد بالعمل بشكل طبيعي نسبياً. في المقابل، حذرت Sea Intelligence من أن الخطر الأكبر قد يتمثل في التأثيرات غير المباشرة لارتفاع أسعار النفط على الاقتصاد العالمي. إذ قد يؤدي حدوث صدمة نفطية إلى تباطؤ اقتصادي واسع النطاق وانخفاض الطلب على نقل الحاويات، ما يخلق اختلالاً كبيراً بين العرض والطلب في سوق الشحن البحري.

وفي سياق متصل، أعلنت شركة Oman Air Cargo فرض رسوم إضافية على الوقود ومخاطر الحرب اعتباراً من 18 مارس عبر شبكتها

## 50% زيادة في حركة الشاحنات بموانئ سفاجا ونويبع خلال النصف الأول من مارس الجاري



أعلنت الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر عن تسجيل نشاط ملحوظ لحركة الصادرات والواردات خلال النصف الأول من مارس 2026 بمينائي سفاجا ونويبع، مسجلة زيادة كبيرة في أعداد الشاحنات والبضائع مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي، حيث شهد ميناء سفاجا تنفيذًا 39 رحلة بزيادة 50% عن الفترة المثلثة في العام الماضي. وبلغ إجمالي الشاحنات 7643 شاحنة، بزيادة 36%. وبلغت الشاحنات الصادرة 4058 شاحنة بنسبة زيادة 52%. بينما بلغت الشاحنات الواردة 3585 شاحنة بزيادة 20% عن الفترة المماثلة. فيما سجل ميناء نويبع إجمالي 4730 شاحنة بنسبة زيادة 91% عن الشهر السابق، منها 2185 شاحنة صادرة و2545 شاحنة واردة. وبلغت كمية البضائع المنقولة 67,879 طن بزيادة 26% عن الشهر السابق، منها 54,206 طن بضائع صادرة و 13,673 طن بضائع واردة. وتعكس هذه الحركة الحيوية النمو الملحوظ في نقل الشاحنات والبضائع، مؤكدة على المكانة الإستراتيجية للموانئ المصرية في حركة التجارة الإقليمية والدولية. وأشارت الهيئة

إلى أن أعمال التطوير والتحديث المستمرة في البنية التحتية ساهمت بشكل مباشر في رفع كفاءة التشغيل، وتسريع حركة الشحن والتفريغ، ما يعزز دور مصر كمركز لوجستي رئيسي يربط بين الشرق والغرب، ويزيد العائد الاقتصادي للدولة ويعكس قوة الاقتصاد الوطني في مواجهة التحديات العالمية.

## شركات تصنيع وتصنيف تقييم نظام الدفع الكهربائي النووي لسفن الحاويات



أفادت أফلاينر المتخصصة في أبحاث الشحن، أن شركة تصنيف السفن العالمية ABS وشركة HD Korea Shipbuilding & شركة (Offshore Engineering) HD KSOE وتصنيع السفن HD Hyundai Samho Heavy Indus- tries وقعت خطة تطوير مشتركة للنهوض بالتصميم الخاص بنظام دفع كهربائي يعمل بالطاقة النووية. وتحدد هذه المبادرة نطاق التعاون لتقييم الجدوى التقنية لتطبيق هذا النظام على ناقلات حاويات بسعة 16 ألف حاوية مكافئة، ومن المقرر أن تتولى شركتنا HD KSOE و Samho بالمشروع مسؤولية تصميم التصميم الأساسي، ومواصفات المكونات الكهربائية، ومخططات نظام الدفع. ويركز المشروع بشكل خاص على سفن الحاويات، مع الأخذ في الاعتبار أن هذا النوع من السفن يمثل متطلبات طاقة عالية بسبب سرعات تشغيله واستهلاكه المرتبط بالحاويات المبردة. وأشارت الشركات في بيان مشترك إلى أن تطوير هذا البديل التكنولوجي ينشأ كـ "استجابة لطلب المتزايد على الأعمال الصديقة للبيئة"، وعلاوة على ذلك، فإن جميع الموقعين يعتبرون أنفسهم "يدفعون باستمرار تطوير أنظمة الدفع الكهربائي التي تستخدم الطاقة النووية". وفي نفس السياق، أعلنت شركة جينجيانغ للشحن (JJ Shipping)، عن خطتها لتوسيع أسطول سفن الحاويات لديها، وذلك من خلال طلب بناء سلسلة من سفن

الحاويات الجديدة بسعة 1900 حاوية نمطية (TEU) في شركة جيانفسو نيو يانغسيجيانغ لبناء السفن. وقعت الشركة، التابعة لمجموعة ميناء شنغهاي الدولي، عقودًا لأربع سفن مؤكدة، مع خيار شراء أربع سفن أخرى من نفس النوع. ويبلغ سعر كل سفينة حوالي 205 ملايين يوان صيني، أي ما يعادل 29.7 مليون دولار أمريكي تقريبًا. وتعد هذه الصفقة جزءًا من خطة استثمارية أعلن عنها سابقًا بقيمة تصل إلى 1.94 مليار يوان صيني (حوالي 270 مليون دولار أمريكي)، تهدف إلى إضافة سفن باتكوك ماكس إلى أسطول الشركة. بحسب بيانات أফلاينر، تحتل شركة جيه جيه للشحن حاليًا المرتبة الرابعة والثلاثين بين شركات نقل الحاويات العالمية، حيث تشغل أسطولًا من 52 سفينة بسعة إجمالية تبلغ حوالي 59,400 حاوية نمطية. وتملك الشركة حوالي نصف هذه السفن. ويأتي هذا الطلب الأخير في أعقاب خطوة مماثلة قامت بها الشركة مؤخرًا لتوسيع أسطولها، حيث تعاقدت أيضًا مع شركة سوميك مارين لتوريد ما يصل إلى أربع سفن نقل حاويات بسعة 1,100 حاوية مكافئة.

## لحين تفعيل منظومة الصادر الجديدة على منظومة نافذة

### مصلحة الجمارك تصدر تعليمات بشأن إجراءات البضائع الصادرة



وعند وصول الرسالة إلى جمرک الصادر (ميناء الشحن) يقوم مأمور المنفذ بالآتي:

يتم مراجعة أرقام السيول والسيارات وإذن الشحن وإثبات كافة البيانات إلكترونياً أو يدوياً بدفتر الحوادث وساعة الدخول ويسرح بالدخول إلى ساحة الشحن، ويجوز فتح عينة عشوائية في أقل الحدود للتأكد من سلامة البضاعة ويقوم مأمور الحركة بالتوقيع على البوصلة بتمام الوصول وسلامة البضاعة. كما تتم الإجراءات حسب تعليمات إدارة المخاطر، ففي حالة التصدير بالمسار الأخضر يتم وضع السيل الجمركي على الحاويات ثم تنقل الحاويات أو الطرود إلى ميناء الشحن لإتمام عملية الشحن، وفي حالة التصدير بالمسار الأحمر تتم المعاينة والمطابقة بلجنة من مأمور حركة ومأمور تعريف تحت إشراف رئيس القسم الحركة. وفي حالة وجود بيان عبوة تفصيلي مطابق للبضاعة المصدرة سنفا تقوم اللجنة بالتوقيع على أصل وصورة إذن الإفراج بالمعاينة والمطابقة، وفي حالة عدم المطابقة يجوز التجاوز عن النفس أو الزيادة سواء في الكميات أو الأعداد أو الأوزان بنسبة 10% من المصدر الفعلي وتخضع الزيادة على تلك النسبة لأحكام الباب التاسع من القانون ويتم وضع السيل الجمركي على الحاويات وتنقل الرسالة إلى ميناء الشحن، ولا يسمح بالعدول عن التصدير بعد ذلك أو سحب الرسالة من الساحة إلا بعد موافقة مدير جمرک المبادر واستدعاء البيان الجمركي من حفظ البيانات لإلغائه وتسديده الرسوم، ويرفق به أصل إذن إفراج الصادر السابق تحريره والصور الضوئية السابق حصول المصدر عليها والتأكد من عدم استرداد أي ضرائب أو رسوم. كما أنه يجب بعد تمام عملية التصدير وشحن البضاعة تنفيذ عدد من الإجراءات وتشمل أن يقوم التوكيل العلاجي بتقديم مايفتت الصادر مرفقاً به إذن الشحن مختوماً بخاتم وسيلة النقل بتمام الشحن والتصدير وتسليم أذن إفراج الصادر الإدارة حركة الجمارك المخلصة والتي تقوم بدورها بإرسالها لحرکة جمرک الصادر. كما تقوم إدارة الحركة بإرفاق صورة إذن الإفراج وكرتات الدخول الواردة من منفذ الدخول مع أصل إذن الإفراج وإرسالهم إلي قسم الإجراءات بجمرک الصادر.

أصدرت مصلحة الجمارك المصرية، برئاسة أحمد أموي، منشور اجراءات رقم 5 لسنة 2026، وذلك تنظيماً للإجراءات الجمركية الواجب العمل بها داخل النقاط الجمركية للبضائع الصادرة لحين تفعيل منظومة الصادر الجديدة على منظومة نافذة. ونس المنشور على انه يتم مراعاة الالتزام بعدد من الإجراءات الجمركية في حالة صادرات السلع المصرية (باستثناء السماح المؤقت - رد الضريبة - وأي نظم يترتب عليها رد ضرائب أو ضمانات). وتشمل هذه الإجراءات أن يتم إدراج بيانات الشحنة بمعرفة صاحب الشأن أو وكيله بأحد طرق الربط الإلكتروني بالمصلحة ويتم طباعة الإقرار المميكن ويرفق به المستندات المطلوبة ويقدم من خلال شبك الاستقبال وذلك بهدف إستيفاء توقيع مقدم البيان على البيان الجمركي، ومراجعة مستندات الملف والتأكد من إرفاق المستندات وتدوئها في المكان المخصص بخلاف ملف البيان الجمركي وكذلك موافقة الجهات الرقابية إن وجدت. كما يتم إدراج بيانات الشحنة بمعرفة صاحب الشأن أو وكيله بأحد طرق الربط الإلكتروني بالمصلحة ويتم طباعة الإقرار المميكن بهدف عمل مسح ضوئي لكافة المستندات، وإرسال الملف الجمركي بعد تحويله من مستند ورق إلى مستند رقمي لجمرک المختص من خلال نموذج إرسال، كما يتم مراجعة بيانات البيان الجمركي من خلال موظفي المصلحة / الجهات الرقابية إن وجد، واستلام ملف البيان الجمركي من قبل موظفي المصلحة وإعطائه رقم 46 ك.م. ونست الإجراءات على أن يتوجه صاحب الشأن أو وكيله لإجراء عملية الكشف والمعاينة، وبعدها يتم مراجعة البيان الجمركي من خلال مدير التعريف، وإعتماد الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم، ثم يتم سداد الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم إن وجدت. وتضمنت الإجراءات أيضاً، مراجعة تسجيل بيانات إذن الشحن على أصل وصورة إذن إفراج الصادر، وإرسال صورة إذن إفراج الصادر إلكترونياً أو يدوياً مرفقاً به صورة طبق الأصل من الفواتير وبيان العبوة إلى إدارة حركة الصادر، كما يتم تسليم صاحب الشأن أو وكيله أصل إذن إفراج الصادر بمرفقاته (صور طبق الأصل من الفواتير وبيان العبوة) وإذن الشحن، كما ترسل الحالة صحبة مندوب الجمرک أو صاحب الشأن أو وكيله إلى جمرک الصادر النهائي وبصحبة أصل بوصلة التوصيل وإذن الإفراج (صادر). ونست التعليمات على أنه بعد كل هذه الإجراءات تأتي الخطوة الثانية، والتي يتقدم فيها صاحب الشأن أو وكيله عند وصول البضائع المصدرة إلى باب الدائرة الجمركية (ميناء الشحن) لإدارة حركة الصادر بأصل إذن الإفراج الصادر بمرفقاته وإذن الشحن.



جمرك التصدير. كما يتم التحقق من سلامة السيل والافعال الجمركية بجمرك التصدير. وفي حالة سلامة الاقفال والسيول يتم السماح لها بالدخول إلى ساحة الشحن وفي حالة عدم سلامة السيول والاقفال يتم إعادة الكشف والمعاينة واتخاذ اللازم من إجراءات بجمرك التصدير الفعلي ( ميناء الشحن ) . فيما يراعي العمل بتلك الإجراءات داخل النقاط الجمركية للمرخص لها نشاط الصادر لحين تفعيل منظومة الصادر الجديدة منظومة نافذة.

كما تقوم إجراءات الصادر بالحصر النهائي للكميات المصدرة بالمطابقة بين الكميات التي تم دخولها من المنفذ من واقع صورة إذن الإفراج والكميات المشحونة من واقع مانيفست الصادر والكميات والاسناف المدونة ببيان الصادر، وتحرر مذكرة لمدير عام جمرك الصادر في حالة وجود اختلاف لاتخاذ اللازم. كما تسدد بيانات الصادر من خلال سداد قيودات الجمرك بدقتر 46 ك م برقم إذن الشحن أو تأشيرة جمرك التصدير النهائي على إذن الإفراج بتمام التصدير، كما يتم سداد المانيفست برقم بيان الصادر. وتضمنت التعليمات أنه يتم إرسال البيانات الجمركية المحددة يوميا إلى إدارة الإحصاء ثم إدارة حفظ البيانات الجمركية. ونص المنشور على أن تتم الإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة سلفا إلكترونيا في المواقع الجمركية التي تعمل وفقا لمنظومة نافذة مع مراعاة عدد من الضوابط الإجرائية. ومن هذه الضوابط أن يتم إجراء الكشف والمعاينة في النقاط الجمركية للصادر (باستثناء السماح المؤقت الخ) على أن يتم وضع السيل بمعرفة اللجنة الجمركية وإرسال البضاعة بموجب بوصلة إلى

## يانج مينج تطلب ست سفن حاويات تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج من فئة 13000 حاوية مكافئة



وأشارت الشركة، إلى أنه باختيارها تقنية الوقود المزدوج للغاز الطبيعي المسال، تساهم شركة يانج مينج بفعالية في تلبية متطلبات خفض انبعاثات الكربون العالمية. وتتضمن هذه السفن تصاميم متطورة موفرة للطاقة لتقليل استهلاك الوقود وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري. ومع بدء عمليات التسليم هذا العام، تتوقع الشركة تعزيز قدرتها التنافسية البيئية، بالتزامن مع مواكبة التحول الشامل في القطاع نحو الحياد الكربوني. تهدف شركة يانج مينج من خلال مشروع التجديد هذا إلى تعزيز مرونتها التشغيلية والحفاظ على خدمات النقل العالمية الفعالة في بيئة سوق غير مستقرة.

واققت شركة يانج مينج للنقل البحري رسمياً على شراء ست سفن حاويات تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج، بسعة 13 ألف حاوية مكافئة. وتدعم هذه الخطوة الاستراتيجية، التي تم تأكيدها خلال اجتماع مجلس إدارة الشركة رقم 411 المنعقد خلال مارس الجاري، تجديد الأسطول على المدى الطويل والتحول نحو عمليات منخفضة الكربون. تعد إضافة هذه النمو الاستراتيجي

للأسطول وتجديده السفن خطوة أساسية نحو تحقيق أهداف شركة يانج مينج لعام 2032. وتهدف الشركة إلى إدارة أسطول يضم 124 سفينة بسعة تشغيلية تبلغ 1.25 مليون حاوية مكافئة، على أن تشكل هذه السفن الجديدة، التي تبلغ سعتها 13 ألف حاوية مكافئة، العمود الفقري لخدمات النقل بين الشرق والغرب. وستحل هذه السفن تدريجياً محل السفن القديمة وعقود التاجير المنتهية الصلاحية للسفن التي تتراوح سعتها بين 4,250 و 6,500 حاوية مكافئة. وقد صُممت سفن الجيل الجديد مرونة معززة في الانتشار لتتوافق بشكل كبير مع أسطول يانج مينج الحالي الذي تبلغ سعته 10 ألف حاوية مكافئة. ونتيجة لذلك، فهي توفر مرونة كبيرة في الانتشار عبر خطوط التجارة الرئيسية، بما في ذلك الساحلين الشرقي والغربي من وإلى آسيا أمريكا الشمالية، ومن وإلى آسيا أمريكا الجنوبية، ومن وإلى البحر الأبيض المتوسط من آسيا .

## محطة ترانس مصر تتعامل مع سفينة لخط CMA CGM بغاطس 16.9 متر لأول مرة



وأنظمة تشغيلية فعالة. كما يعزز هذا الإنجاز القدرة التشغيلية لمحطة ترانس مصر وقوة البنية التحتية، مبرزاً دور المرافق الحديثة في دعم الطلبات المتغيرة للشحن العالمي، مع تمكين الموانئ من استيعاب السفن الأكبر والأكثر كفاءة. وتعد محطة "تحيا مصر" متعددة الأغراض من أهم المشروعات التي نفذتها وزارة النقل في مجال النقل البحري، وتشتمل المحطة على ساحات تداول تبلغ نصف مليون متر مربع، وتنقسم إلى 3 محطات تداول (حاويات - بضائع عامة - سيارات).

تعامت محطة ترانس مصر (TMT) العاملة بيناء الإسكندرية، بنجاح مع سفينة الحاويات CMA CGM Eugenie، مما والتي تعمل بغاطس يصل إلى 16.9 متر لأول مرة منذ افتتاح المحطة خلال 2023. وأشار مصدر مسئول بالشركة، إلى أن التعامل مع هذه السفن يؤكد قدرة المحطة على استيعاب أحدث جيل من سفن الحاويات الكبيرة. وأضاف أن العملية تسلسل الضوء على الجاهزية المتزايدة للبنية التحتية للموانئ المصرية لدعم السفن الأكبر التي تنتشر على خدمات الخطوط العالمية. كما تضمنت زيارة الميناء حاويات مكدسة حتى المستوى 10 صفوف على سطح السفينة، مما يعكس حجم شحن الحاويات الحديثة والمستوى العالي من التنسيق التشغيلي المطلوب لإدارة هذه التكوينات بأمان، خاصة وأن التعامل مع هذه السفن وبهذا الحجم يتطلب تخطيطاً متقدماً ودقة في عمليات الحوض، وتنسيقاً قوياً بين فرق البحرية والمحطة والسفن. وأوضح المصدر، أنه خلال التعامل مع السفينة، فقد تم تداول 13,472 وحدة مكافئة، مما يثبت وفورات الحجم التي يمكن لسفن الحاويات الكبيرة تقديمها عند دعمها ببنية تحتية نهائية قوية

## ارتفاعات غير مسبوقه في أسعار وقود السفن جراء أحداث الشرق الأوسط



تسببت الأوضاع في الشرق الأوسط في شل حركة الملاحة البحرية على جانب مضيق هرمز بما أدى إلى تأثيرات واسعة على أسواق الطاقة العالمية، مع تداعيات مباشرة على النقل البحري للحاويات بسبب مشاكل الوقود وتدهور ظروف العمليات في المنطقة، وفقاً لتقرير لشركة "الفلاينر" المتخصصة في أبحاث الشحن البحري. وأشار التقرير، إلى أنه وسط مخاوف من حدوث اضطراب مطول في أحد أهم ناقلات الطاقة في العالم، فقد وصل سعر النفط بمقدار 100 دولار أمريكي للبرميل، بينما يتم تداول خام برنت بحوالي 96 دولاراً أمريكياً. من المتوقع أيضاً أن تشهد أسعار الطاقة ضغوطاً متزايدة من القطاع المالي، فقد أشارت غولدمان ساكس إلى أن أسعار النفط قد تتجاوز أعلى مستوى تاريخي لها في عام 2008 إذا استمر انخفاض تدفق نهر هرمز خلال شهر مارس. وفي هذا السياق، صرح نيل بيغريدج، مدير التحقيقات في شركة سانفورد سي. بيرنشتاين وشركاه، قائلاً: "إن الشيء الوحيد الذي سيؤدي فعلاً إلى انخفاض أسعار النفط مجدداً هو عودة تدفق نهر هرمز". ينعكس ارتفاع سعر النفط الخام على تكلفة وقود السفن، أفاد لارس جنسن، محلل صناعة النقل البحري، بأن سعر وقود IFO380 الذي تم وزنه يوم الاثنين بلغ مستوى قياسياً، حيث بلغ متوسط سعره العالمي 841.50 دولاراً أمريكياً للطن، وهو أعلى بكثير من المتوسط

البائع 456 دولاراً أمريكياً للطن المسجل في فبراير. اختفى أيضاً وقود السفن منخفض الكبريت (VLSFO)، الذي كان يُستخدم على نطاق واسع من قبل الأسطول العالمي بعد تطبيق لائحة المنظمة البحرية الدولية لعام 2020، و، مع تجاوز أسعار مراكز مكافحة الحرائق الرئيسية في سنغافورة وهونغ كونغ 1000 دولار أمريكي للطن، وأشارت الفلاينر، إن هذه الزيادة في تكاليف الطاقة لها تداعيات مباشرة على هيكل تكلفة خطوط الشحن، والتي بدأت، في مواجهة هذا السيناريو، في تمرير جزء من التكاليف المرتفعة إلى المستخدمين من خلال زيادات في التعريفات والزيادات. على سبيل المثال، فرضت شركتا ميرسك وأوشن تورك إكسبريس (ONE) رسوماً إضافية عالمية للتزود بالوقود في حالات الطوارئ، حيث فرضت شركة ميرسك على تكلفة الشحن 200 دولار أمريكي لكل حاوية لعمليّة (TEU) على

عقدت العديد من خطوط الشحن احتياطياتها في الشرق الأوسط، وحولت جزءاً من أسطولها إلى طرق بديلة في أوروبا، كما تستخدم قناة السويس وميناء جدة السعودي كمراكز لوجستية للوصول إلى شبه الجزيرة العربية، متجنباً الخليج العربي قدر الإمكان. ويؤثر تزايد انعدام الأمن البحري في المنطقة على هذه القرارات، ووفقاً لـ "أفلاينر" فقد تم التخلي عن 19 متجراً تجارياً على الأقل أو تضررت في الخليج العربي منذ بدء الأعمال العدائية في نهاية فبراير، ومن بينها سفينة الحاويات "سورس بليسنج" من صنع شركة هاباج لويد، والتي تعرضت لحريق أثناء توجهها إلى ميناء جبل علي. وقال مدير الاتصالات في شركة الشحن الألمانية، نيلز هاوبت "أصبح من الصعب للغاية الآن الملاحة في الخليج العربي"، وفي هذا السياق، يتوقع المحللون أن تستمر أسعار النقل البحري في السوق الفورية في الارتفاع وأن ثقة مسارات الرحلات البحرية قد تتدهور في الأسابيع القليلة المقبلة، مما يعكس فترة جديدة من التقلبات العالية في القطاع على المستوى العالمي.

خدمات المسافات الطويلة الرئيسية و100 دولار أمريكي على باقي الخدمات، بينما تفرض ONE رسوماً قدرها 160 دولاراً أمريكياً لكل حاوية نمطية و80 دولاراً أمريكياً لكل حاوية نمطية على التوالي. أعلنت شركات شحن أخرى عن إجراءات مماثلة. فقد فرضت شركة هاباج لويد رسوماً إضافية على الوقود بقيمة 160 دولاراً أمريكياً لكل حاوية نمطية على خدمات المسافات الطويلة، بينما فرضت شركة MSC (إم إس سي) عدة رسوم إضافية طارئة على الوقود على خدمات دولية مختلفة. وفي الوقت نفسه، أعلنت شركة CMA CGM (سي إم إيه سي جي إم) وغيرها عن زيادات في التعريفات ورسوم إضافية على فترات زمنية طويلة على مسارات محددة. وتُجبر الأزمة السفن أيضاً على تعديل عملياتها اللوجستية ومستويات خدماتها، حيث حذّر المدير التنفيذي لشركة ميرسك، فينسنت كينريك، من أن خط الشحن يُسرع من إمكانات النمو في تخزين الوقود في آسيا والشرق الأوسط. "إن وجودها يتضاءل. إذا لم نعمل شيئاً، فإننا نخاطر بمواجهة أنفسنا في آسيا أو الشرق الأوسط بنقاط ووقود فارغة"، وفقاً للمدير التنفيذي لميرسك. ونتيجة لذلك،

## «بيت» للملاحة تستقطب الخط الكوري «سينوكور» للعمل بالموانئ البحرية



نجحت شركة "بيت" للملاحة واللوجستيات في استقطاب الخط الملاحي الكوري "سينوكور" للعمل داخل الموانئ المصرية، بعد حصولها على وكالته الملاحية، في خطوة من شأنها دعم حركة التجارة البحرية بين مصر ودول شرق آسيا، وتعزيز الربط اللوجستي بين الأسواق الآسيوية ومنطقة الشرق الأوسط. ومن المقرر أن يبدأ الخط تشغيل خدماته عبر ميناء العين السخنة إلى جانب عدد من الموانئ المصرية الأخرى. ضمن خطة لتسيير رحلتين شهرياً لنقل الحاويات بين السخنة والإمارات وموانئ شرق آسيا، وذلك اعتباراً من شهر أبريل المقبل، بما يسهم في تنشيط حركة الاستيراد والتصدير وتوفير خدمات نقل بحري منتظمة تلبي احتياجات السوق المصري.

وقال محمد مدحت القاضي، مدير التعاقدات الخارجية بشركة بيت للملاحة واللوجستيات، في تصريحات له: إن نجاح الشركة في جذب الخط الملاحي الكوري يعكس الثقة المتنامية في السوق المصرية، وما يشهده قطاع الموانئ والخدمات اللوجستية من تطور ملحوظ في البنية التحتية والإمكانات التشغيلية. وأوضح أن الخط يقوم حالياً باستنجاز حاويات على أحد الخطوط الملاحية لحين بدء تشغيل سفنه الخاصة خلال الفترة المقبلة. ويعد الخط الملاحي الكوري سينوكور أحد أبرز خطوط الشحن البحري في آسيا، إذ يحتل المرتبة التاسعة عشرة عالمياً، ويتمتع بحضور قوي في موانئ كوريا الجنوبية والصين ودول جنوب شرق آسيا، معتمداً على أسطول حديث من سفن

الحاويات والبضائع العامة، إلى جانب شبكة خدمات بحرية تربط عدداً كبيراً من الموانئ الرئيسية في آسيا والشرق الأوسط. وأضاف القاضي أن شركة بيت للملاحة واللوجستيات نجحت خلال السنوات الأخيرة في توسيع نشاطها في مجال الوكالات الملاحية والخدمات اللوجستية، مشيراً إلى أنها تعد أول توكيل ملاحي مصري يعمل بالطاقة النظيفة، في إطار توجهها لدعم النقل البحري المستدام وتقليل الانبعاثات، بما يتماشى مع الاتجاهات العالمية في قطاع الشحن البحري.

وأكدت الشركة أن استقطاب الخط الملاحي الكوري يأتي ضمن استراتيجيتها لتعزيز شراكاتها مع الخطوط الملاحية العالمية، ودعم مكانة الموانئ المصرية كمركز إقليمي محوري لحركة التجارة والنقل البحري.

## الصراع في الشرق الأوسط يفتح شهية شركات الملاحة لطلبات سفن جديدة

تقرير:



مستاجرتان بدون طاقم. بعد الصفقة الأخيرة، سيرتفع عدد السفن المطلوبة للشركة إلى 10 سفن، تتألف من أربع ناقلات من طراز LR1 اثنتان منها للتسليم في عام 2027

وست ناقلات من طراز MR - اثنتان من طراز MR1 وأربع من طراز MR2 - من المقرر تسليمها في عام 2029. من ناحية أخرى تُكثف شركة Seanergy Maritime، والمتخصصة في سفن الشحن السائبة، جهودها لتجديد أسطولها، حيث تُضيف سفينتين جديدتين من

وبناء على ذلك، انخفض هذا الرقم إلى 36% وسيستمر في الانخفاض، حيث لا يمثل مالكو ومشغلو السفن الآن سوى 24% من السعة المطلوبة وأشار التقرير إلى أنه خلال الفترة من 2025 إلى 2029، من المتوقع تسليم ما مجموعه 11.8 مليون حاوية مكافئة، وبإضافة جميع السفن التي يبلغ عمرها حاليًا 22 عامًا أو أكثر قبل نهاية عام 2030، سيستمر الأسطول في النمو بمعدل 6.1% سنويًا، كما كان عليه الحال حتى الآن في هذا العقد.

وهذا من شأنه أن يخلق بيئة تنافسية يصعب على مشغلي الخطوط الملاحية التقليدية إدارتها". في هذا الصدد أعلنت شركة داميكو الدولية للشحن (DIS)، المالكة لناقلات المنتجات الإيطالية، توسيع برنامجها لبناء السفن الجديدة في الصين، حيث طلبت ناقلتين إضافيتين من طراز MR2 من حوض بناء السفن جيانغسو نيو يانغزي. وأعلنت الشركة أن وحداتها التشغيلية، داميكو تانكروز،

فعلت خياراتها لشراء السفينتين، اللتين تبلغ حمولتهما 50000 طن ساكن، بموجب عقد بناء سفن وُقِع في وقت سابق من هذا العام. ستبلغ تكلفة كل سفينة 45.4 مليون دولار أمريكي، ومن المقرر تسليمها في أغسطس وأكتوبر 2029. تأتي هذه الخطوة بعد طلبية داميكو الأولية لناقلتين من طراز MR من نفس الحوض،

والتي أُعلن عنها في وقت سابق من هذا العام، في إطار تكليف الشركة لبرنامج تجديد أسطولها حيث لجأت الشركة الإيطالية المالكة أيضًا إلى شركات بناء السفن الصينية في أواخر عام 2025 عندما تعاقدت على بناء سفن جديدة من طراز MR1 كجزء من إستراتيجيتها التوسعية طويلة الأجل. وأوضحت شركة DIS أن ممارسة خيارات

الشراء مبكرًا مكنتها من الحصول على خيارات إضافية لسفينتين أخريين من نفس التصميم، وإن كان بسعر أعلى قليلًا، ويمكن ممارستها حتى نهاية مارس. وقال الرئيس التنفيذي كارلوس دي موتولا إن هذا الطلب يدعم إستراتيجية المجموعة في الحفاظ على أسطول حديث وموفر

للوحد. ووفقًا للشركة، صُممت سفن MR2 الجديدة لتستهلك وقودًا أقل بنحو 17% من سفن الشركة الحالية ذات التصميم المزدوج للبيئة عند تشغيلها بحمل المحرك وغاطسها الطبيعيين. وتشغل DIS حاليًا أسطولًا من 29 ناقلة منتجات، 27 منها مملوكة لها واثنتان



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

Damietta-Trieste Freight Ferry Service



Connecting Egypt with Europe



Departure/Arrival Times

Damietta	Departure	Friday	10:30
Ineste	Arrival	Monday	07:00
Ineste	Departure	Monday	11:30
Patras	Arrival	Wednesday	03:00
Patras	Departure	Wednesday	06:00
Damietta	Arrival	Thursday	19:00
Damietta	Departure	Friday	10:30



Sales  
sales@panmarine.com

Customer Service  
info.cs@panmarine.com

Trucking Support  
info.trucking@panmarine.com



قناة Cape-Size يابانيتين إلى أسطولها، بينما تتخلص من سفينة قديمة. وأعلنت الشركة أنها اتفقت على شراء سفينة Cape-Size مجهزة بنظام تنقية غازات العادم، حمولتها 181,500 طن، قيد الإنشاء حالياً في حوض بناء سفن ياباني.

ومن المتوقع تسليمها بين الربعين الثاني والثالث من عام 2027. وفي صفقة ثانية، حصلت الشركة على سفينة Cape-Size أخرى حمولتها 181,500 طن، بموجب اتفاقية استئجار لمدة عشر سنوات، سيتم بناء السفينة في نفس الحوض وتسليمها في أوائل عام 2029، وتتضمن الصفقة خيار شراء يُمكن تفعيله بدءاً من السنة الخامسة وحتى نهاية عقد الإيجار.

وتقدّر التكلفة الإجمالية للسفینتين بحوالي 158 مليون دولار أمريكي، بافتراض تفعيل خيار الشراء. وتوسّع هذه الخطوة الأخيرة برنامج بناء السفن الجديد لشركة "سيانيرجي" ليشمل خمس سفن - أربع سفن من فئة "كيب سايز" وسفينة واحدة من فئة "نيوكاسلماكس" - باستثمار إجمالي يبلغ حوالي 384 مليون دولار أمريكي.

ومن المقرر تسليمها بين عامي 2027 و2029. وصرح رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي، ستاماتيس تسالتايس، بأن الشركة تستغل السوق الحالية لاستبدال سفنها القديمة بسفن حديثة موفرة

للقود ذات مواقع تسليم مواتية. وبالتزامن مع هذا التوسع في بناء السفن الجديدة، وافقت "سيانيرجي" على بيع سفينة "سكوايرشيب" من فئة "كيب سايز"، التي بُنيت عام 2010، مقابل 29.5 مليون دولار أمريكي

لشركة "يوناييتد ماريتيم" المنبثقة عنها. ومن المتوقع تسليم السفينة، التي تبلغ حمولتها 170,018 طنًا ساكنًا، بين أواخر أبريل وأوائل يونيو 2026. وبعد سداد الديون المرتبطة بها، من المتوقع أن تُدرّ عملية البيع ساهي عائدات تبلغ حوالي 13.5 مليون دولار أمريكي، ومكسبًا محاسبيًا يبلغ حوالي 4 ملايين

دولار أمريكي. ستواصل شركة Seanergy تقديم الإدارة الفنية والتجارية للسفينة بعد البيع، مما يسمح لها بالحفاظ على طاقمها الحالي يأتي هذا البيع عقب صفقة أخرى حديثة مع شركة United Maritime شملت السفينة Dukeship التي بُنيت عام 2010، والتي تم تاجيرها لمدة 18 شهرًا بدون طاقم مع التزام

بشراؤها في نهاية المدة. تمتلك Seanergy حاليًا 20 سفينة أو تستأجرها

تمويليًا، بما في ذلك 18 سفينة من فئة Capesize وناقلتين من فئة Newcastlemax لنقل البضائع السائبة. وبمجرد تسليم السفن الجديدة وخروج Squireship من الأسطول، تتوقع الشركة أن تسيطر على 24 ناقلة كبيرة لنقل البضائع السائبة. وفي نفس السياق، أبرمت شركة هيمالايا للشحن، والمتخصصة في سفن الشحن الجاف، عقد تاجير جديدًا لإحدى سفنها الكبيرة ثنائية الوقود، وذلك مع اقتراب موعد انتهاء عقدها الحالي.

وأعلنت الشركة أن سفينة "ماونت ماترهورن" من طراز نيوكاسلماكس، التي بُنيت عام 2023، قد تم تاجيرها لمدة تتراوح بين 12 و 14 شهرًا. ومن المتوقع أن تبدأ السفينة، التي تبلغ حمولتها 210,000 طن، العمل بالعقد الجديد في النصف الثاني من شهر مارس بعد انتهاء عقدها الحالي. وأشارت الشركة، المدعومة من تور أولاف ترويم، إلى أن العقد مرتبط بمؤشر بورصة البلطيق لسفن كيبسايز 5TC، وسيحقق لها عائدًا إضافيًا كبيرًا مقارنة بالمؤشر المرجعي.

ويتضمن العقد أيضًا خيارًا يسمح بتحويل عقد التاجير إلى سعر ثابت بناءً على أسعار الشحن الأجلة السائدة.

تدير شركة نيوكاسل ماكس المتخصصة حاليًا أسطولًا من 12 سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج، تم تسليمها بين عامي 2023 و2024، وتُدار تقنيًا من قبل شركتي OSM وThome وWilhelmsen Ship Management.

وحافظت الأرباح التشغيلية على قوتها حتى الآن هذا العام. في فبراير، أعلنت الشركة عن متوسط أرباح مكافئة لعقود التاجير الزمني يبلغ حوالي 32,400 دولار أمريكي يوميًا، بما في ذلك فوائد أجهزة تنقية غازات العادم التي تبلغ حوالي 1,200 دولار أمريكي يوميًا.

حققت السفن العاملة بموجب عقود تاجير ثابتة السعر حوالي 29,400 دولار أمريكي يوميًا، بينما حققت السفن العاملة بموجب عقود مرتبطة بالمؤشر حوالي 34,500 دولار أمريكي يوميًا في المتوسط.

## اجتماع استثنائي للمنظمة البحرية الدولية لمواجهة تهديدات الملاحة في مضيق هرمز



عقد المجلس التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية (IMO) دورة استثنائية لتحليل المخاطر وحماية الملاحة والبحارة، وذلك في يومي 18 و19 مارس 2026، في ظل تصعيد غير مسبوق في مضيق هرمز منذ أواخر فبراير 2026، نتيجة اندلاع صراع عسكري واسع بين إيران والولايات المتحدة وإسرائيل، وتهديدات إيرانية مباشرة للملاحة الدولية، وهجمات فعلية على سفن تجارية وناقلات نفط.

وأشار الدكتور مصطفى رشيد، خبير الاقتصاد البحري، إلى أن الاجتماع استعرض الظروف الراهنة في الشرق الأوسط التي أدت إلى شبه توقف لحركة الملاحة في مضيق هرمز، وتضرر ما لا يقل عن عشرات السفن، وارتفاع أسعار النفط عالمياً بشكل حاد، وتعطل نحو 20% من تجارة النفط العالمية. وأضاف رشيد أن الاجتماع الاستثنائي عقد في مقر المنظمة بلندن بناءً على طلب عدد من الدول الأعضاء في المجلس التنفيذي للمنظمة، وهم بريطانيا وفرنسا وجمهورية مصر العربية ودولة الإمارات العربية ودولة قطر والمملكة المغربية. وقد ترأس الاجتماع ممثل مملكة إسبانيا، وشارك فيه أعضاء المجلس التنفيذي من نحو 40 دولة، إضافة إلى منظمات دولية وشركاء الصناعة البحرية. وأكد رشيد أن الهدف الرئيسي للاجتماع كان تقييم تداعيات الأزمة على سلامة الملاحة الدولية، وأمن البحارة، واستمرارية سلاسل الإمداد العالمية. وذكر أن أبرز القرارات الصادرة عن الاجتماع ركزت على إدانة الهجمات وتهديد الملاحة، ورفض أي محاولات لإغلاق مضيق هرمز أو تعطيل المرور فيه، مؤكداً أن حرية الملاحة حق مكفول بموجب القانون الدولي، وأن أي تعطيل لها يمثل تهديداً للأمن البحري العالمي. وأوضح أن الاجتماع دعا إلى وضع إطار دولي آمن للملاحة (Safe Passage Framework)، عبر تنسيق دولي بين الدول البحرية، ووضع آليات لتأمين السفن التجارية، وتبني إجراءات لتقليل المخاطر على البحارة، وهو توجه حظي بدعم دولي واسع، بما في ذلك الاتحاد الأوروبي. كما ناقش الاجتماع أهمية تنفيذ مبادرة لإنشاء ممر إنساني بحري لإجلاء السفن والبحارة بشكل آمن، خاصة أن نحو 20,000 بحار عالقون في المنطقة، تقيهم حوالي 2,000 سفينة متوقفة غرب مضيق هرمز، بهدف إخراج السفن من مناطق الخطر وضمان الإمدادات الأساسية للبحارة، مع التحذير من الاعتماد على الحلول العسكرية فقط. وأكد الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية خلال الاجتماع أن المرافقة العسكرية للسفن لا تضمن السلامة الكاملة، وأن الحل العسكري ليس مستداماً، داعياً إلى تنفيذ حلول دبلوماسية وتخفيف التصعيد الإقليمي.

كما أوصى المجلس التنفيذي بتجنب الإبحار نحو المناطق عالية الخطورة، وعدم تعريض البحارة لمخاطر غير ضرورية، وإعادة تقييم مسارات الشحن العالمية.

وأشار الدكتور رشيد إلى أن الاجتماع ركز بشكل كبير على سلامة البحارة، حيث تم التأكيد على وقوع ضحايا بين أطقم السفن، ونقص الغذاء والإمدادات لبعض السفن، والتعرض للضغوط النفسية والإنسانية على البحارة، واعتبر المجلس البحارة "ضحايا غير مباشرين للصراع". كما ناقش الاجتماع تداعيات الأزمة على الاقتصاد العالمي، وخاصة أسواق الطاقة، حيث ارتفعت أسعار النفط إلى مستويات قياسية، وهددت الإمدادات العالمية للطاقة، بالإضافة إلى اضطراب سلاسل الإمداد، وزيادة تكاليف النقل والتأمين، وتأثير ذلك على الدول النامية من ارتفاع أسعار الغذاء ونقص الأسمدة وزيادة التضخم. وشهد الاجتماع توافقاً واسعاً على ضرورة حماية الملاحة، ودعم إنشاء آلية دولية مشتركة لضمان سلامة البحارة، في ظل تحديات مثل عدم وضوح موقف إيران من التعاون، وسعوبة تنفيذ ممر آمن دون تنسيق سياسي أو عسكري، واستمرار العمليات العسكرية، ومخاطر الانقلاب البحرية والطائرات المسيّرة. وعلق الدكتور رشيد بأن الاجتماع المجلس التنفيذي الاستثنائي، الذي عُقد في 18-19 مارس 2026 بمقر المنظمة في لندن، يمثل نقطة تحول في إدارة أزمة مضيق هرمز، إذ يمثل الانتقال من ردود الفعل الفردية إلى تنسيق دولي جماعي، مع التركيز غير المسبوق على حماية البحارة كاولوية إنسانية.

## تجارة الملح تشهد انتعاشًا بفضل التدفقات المصرية القوية



بدأت شحنات الملح العالمية المنقولة بحرا في عام 2026 بقوة، حيث دفعت الصادرات المصرية المتزايدة أحجام الشحنات إلى أعلى مستوياتها منذ سنوات.

وفقًا لتحليل أجرته شركة أورسا لوساطة الشحن وتُظهر البيانات التي جمعتها شركة AXSMarine، المتخصصة في تتبع السفن، تحميل حوالي 13.5 مليون طن من الملح على سفن الشحن الصب الجاف حول العالم خلال شهري يناير وفبراير. ويمثل هذا الرقم زيادة عن 11.4 مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضي، مسجلًا ارتفاعًا سنويًا بنحو 19%، بحسب الشركة التي تتخذ من بيرايوس "اليونان"

مقرًا لها. ويُصنف الملح عادةً كسلعة سائبة ثانوية، ولكنه يلعب دورًا مهمًا كمادة خام أساسية في إنتاج الكلور والصودا الكاوية، على مدى العقد الماضي، شهدت التجارة نموًا مطردًا، حيث ارتفعت الأحجام السنوية من 38.5 مليون طن في عام 2016 إلى رقم قياسي بلغ 58.4 مليون طن في عام 2025.

وأشار تقرير الشركة إلى أن هذا النمو الأخير مدفوع بشكل كبير بالصادرات من مصر، حي بلغت الشحنات من موانئ الإسكندرية ودمياط والعريش وجرجوب ويورسعيد 2.9 مليون طن في أول شهرين من العام، أي أكثر من ضعف ما كانت عليه في الفترة نفسها من عام 2025.

أما على صعيد السفن، فلا تزال سفن الشحن السائبة العملاقة (سوبرماكس) تستحوذ على الحصة الكبرى من التجارة، إذ تمثل نحو ربع شحنات الملح العالمية.

وتشكل سفن الشحن الصغيرة (هاندي سايز) نسبة 23%، بينما تستحوذ سفن الشحن فائقة الحجم (الترا ماكس) على نحو 17%، مما يعكس هيمنة الأسطول المجهز بمعدات خاصة في هذه السلعة.

ساهم الارتفاع المطرد في شحنات الملح في دعم قطاعات سفن الصب الجاف المجهزة برافعات، حيث ارتفع إجمالي حمولات الموانئ،

من السفن الصغيرة إلى السفن العملاقة، بنحو 8% على أساس سنوي في الأشهر الأولى من عام 2026. وأضافت الشركة، في تقريرها، إلى أن الطلب القوي في الولايات المتحدة ساهم أيضًا في انتعاش التجارة. فقد بلغت حمولات الملح هناك رقمًا قياسيًا في شهري يناير وفبراير بلغ حوالي 4.2 مليون طن، بزيادة تقارب 62% على أساس سنوي.

ويرى التقرير أن هذه الزيادة قد تكون مرتبطة بأحوال الطقس الشتوية القاسية، بما في ذلك عاصفة فيرن التي ضربت المنطقة في أواخر يناير، والتي يُرجح أنها عززت الطلب على ملح إزالة الجليد المستورد. وأشارت الشركة، إلى أنه تاريخيًا،

لقد هيمنت أستراليا والهند وتشيلي والمكسيك على صادرات الملح العالمية، بينما كانت الولايات المتحدة والصين واليابان وكوريا الجنوبية وتايوان من بين الأسواق الرئيسية المستوردة. إلا أن الارتفاع الحاد في الشحنات من شمال أفريقيا أعاد تشكيل التدفقات التجارية في بداية هذا العام.

Over  
**75**  
Years Of Experience

**MAHONEY**  
SHIPPING & MARINE SERVICES

☎ +203 383 8888  
✉ info@mahoneyegypt.com

🌐 www.mahoneyegypt.com  
📍 Petric Lumumba, Alexandria, Egypt

## "النقل" توضح مكاسب فوز مصر بعضوية C في مجلس المنظمة البحرية الدولية



من تطوير شامل للبنية التحتية ورفع كفاءة الخدمات اللوجستية، بهدف تحويل مصر إلى مركز إقليمي رائد للنقل واللوجستيات وتجارة القرائزيت، تنفيذًا لتوجيهات عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية. وأشارت إلى أن هذه العوامل مجتمعة تؤكد أن مصر لا تكتفي بدورها كمركز بحري عالمي مهم، بل تمضي قدمًا كشريك فاعل في دعم جهود المنظمة البحرية الدولية لتطوير قطاع النقل البحري وتعزيز استدامته على المستوى الدولي.

أعلنت وزارة النقل المصرية تحقيق مصر إنجازًا جديدًا على الساحة البحرية الدولية، بفوزها بعضوية مجلس المنظمة البحرية الدولية ضمن الفئة «C»، خلال الانتخابات التي أجريت مؤخرًا في العاصمة البريطانية لندن. وأوضحت الوزارة أن مصر حصدت 132 صوتًا من إجمالي 171 دولة تمتلك حق التصويت، ليُعد هذا الفوز السادس على التوالي والـ23 منذ انضمام مصر إلى المنظمة، بما يعكس الثقة الدولية المتنامية في الدور المصري داخل منظومة النقل البحري العالمي. وأكدت أن هذا الفوز يحمل دلالات استراتيجية مهمة تعكس المكانة المتقدمة التي تحتتها مصر في قطاع النقل البحري، باعتبارها من الدول الرائدة في هذا المجال، مستفيدة من موقعها الجغرافي الفريد الذي يربط بين قارات العالم، فضلًا عن امتداد سواحلها على البحرين المتوسط والاحمر، وما تمثله قناة السويس من أهمية محورية كأحد أهم الممرات الملاحية في العالم. وأضافت الوزارة أن هذا الإنجاز يأتي في ظل الظفرة الكبيرة التي تشهدها الموانئ البحرية المصرية،

## خطوط الشحن البحري تعيد ترتيب مسارات رحلاتها بين آسيا وأوروبا



الأوروبي لتجارة الانبعاثات، الأمر الذي يقلل مسافة الملاحة الواجب الإبلاغ عنها، ويشير التقرير إلى أنه "من خلال رسم مسار موانئ كل خدمة بين آسيا وأوروبا، يمكننا أن نلاحظ أن الخدمات الجديدة المعلن عنها تقلل المسافة الإجمالية إلى نظام الاتحاد الأوروبي لتجارة الانبعاثات بأكثر من 11% مقارنة بمستويات عام 2025". تُظهر الدراسة أيضًا اختلافات جوهرية بين شركات الشحن الكبرى، فعلى الرغم من أن شركة MSC حققت أكبر انخفاض مطلق في مسافة نظام النقل الأوروبي على خط سنغافورة-الجزيرة الخضراء، إلا أن خط الشحن وتحالف Premier Alliance لم يُحدث تغييرًا يذكر في المسافة على هذا النظام خلال العام الماضي. من وجهة نظر شركات الشحن، تستجيب التعديلات بشكل أساسي لمعايير تشغيلية، وتقول شركة "سي إن تي جنس": "بالطبع سنؤكد أن تسميم الربط بين الموانئ مدفوع في المقام الأول بطلب العملاء والكفاءة التشغيلية".

تقوم خطوط الشحن الرئيسية بتعديل مسارات خدماتها بين آسيا وأوروبا لتقليل تعرضها لنظام الاتحاد الأوروبي لتجارة الانبعاثات (ETS)، وهو آلية تجارة الانبعاثات التابعة للاتحاد الأوروبي والتي يتم تطبيقها بالكامل على النقل البحري. استنادًا إلى شركة Sea-Intelligence للاستشارات البحرية، فإن الخطط المعلنه لعام 2026 على طريق آسيا - أوروبا ستؤدي إلى انخفاض إضافي بنسبة 11% في مسافة الشحن إلى شحنات نظام الاتحاد الأوروبي لتجارة الانبعاثات، مقارنة بالخطط التي تم تنفيذها في عام 2025. يشترط النظام حصول السفن على تصاريح انبعاثات الكربون بنسبة 100% من الانبعاثات في الرحلات بين موانئ الاتحاد الأوروبي، و50% من الانبعاثات في الرحلات بين ميناء داخل الاتحاد الأوروبي وأخر خارجه، ولمنع التهرب من خلال عمليات إعادة الشحن الخاضعة للتفتيش، حددت بروكسل بعض المحاور الإقليمية كـ"أخر ميناء لإعادة الانبعاثات غير المؤهلة"، بين طنجة وبورسعيد. وهذا يعني، على سبيل المثال، أن مسار الرحلة من سنغافورة إلى طنجة إلى روتردام يستمر في دفع 50% من انبعاثات المسار بأكمله، حتى عندما يكون هناك عائد بسيط. مع ذلك، يكشف التحليل أن شركات الشحن تجد طرقًا لتخفيف من التزاماتها المالية، فعلى سبيل المثال، قد تستخدم موانئ أخرى خارج الاتحاد الأوروبي، وتبحث جغرافيًا عن منطقة الحظر، مما يسمح لها بإعادة حساب المسافة في نظام الاتحاد

## «MSC» تعزز طلباتها بـ 8 سفن إضافية بسعة 11,500 حاوية مكافئة



سفن بسعة 10 آلاف حاوية مكافئة فأكثر، و24 ألف حاوية مكافئة. وفي الوقت نفسه، حافظت الشركة، التي تتخذ من جنيف مقراً لها، على نشاطها في سوق السفن المستعملة، حيث استحوذت على سفن بسعة أقل من 10 آلاف حاوية مكافئة خلال السنوات الأربع الماضية لدعم التجارة الإقليمية والتجارة الفرعية.



### KALIMBASSIERIS MARITIME



H&M Surveys



Consultancy



P&I Correspondents

☎ +203 497 1304 🌐 www.kalimbassieris.com 📍 Posh El-Turnout, Alexandria, Egypt

عززت شركة البحر الأبيض المتوسط للشحن (MSC) استثماراتها في سفن الحاويات التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال، حيث قفلت خياراتها لشراء ثماني سفن إضافية من طراز سفن الحاويات ثنائية الوقود بسعة

11.5 ألف حاوية مكافئة في حوض بناء السفن بنغلوي جينغلو في الصين. وبهذه الصفقة الأخيرة، يرتفع عدد السفن في سلسلة السفن الجديدة التي طلبتها الشركة إلى 16 سفينة، وذلك بعد طلبية أولية تم تقديمها في عام 2024.

وتشير شركة ألفالينر، إلى أن أسعار العقود تتراوح بين 135 و 140 مليون دولار أمريكي للسفينة الواحدة، ليصل إجمالي قيمة البرنامج إلى حوالي 2.2 مليار دولار أمريكي، ومن المقرر أن تستمر عمليات التسليم حتى عام 2029.

ويُعتقد أن السفن الإضافية تُطابق الدفعة الأصلية في التصميم والمواصفات، حيث يُشكل نظام الدفع ثنائي الوقود (الغاز الطبيعي المسال) الركيزة الأساسية لهذه السلسلة، مما يؤكد استمرار رغبة شركة MSC في دعم سفن الوقود البديل على نطاق واسع، حتى في ظل تباطؤ سوق النقل البحري.

وتُساهم صفقة جينغلو أيضاً في استمرار نشاط بناء السفن الجديدة من قبل أكبر شركة شحن حاويات في العالم.

وقد عادت MSC مؤخراً إلى قطاع السفن متوسطة الحجم، حيث وقّعت عقوداً لبناء سفن جديدة في حوض بناء السفن يانفتشو غويو في الصين.

وتشير توقعات السوق إلى سفينتين مؤكدتين على الأقل بسعة 5000 حاوية مكافئة، مع خيارات لزيادة العدد.

ومن المقرر تسليم هذه السفن التي تعمل بالوقود التقليدي بدءاً من النصف الثاني من عام 2028، ويُشير التقرير إلى أن الأسعار قد تكون أقل من 60 مليون دولار، مما يعكس التصاميم البسيطة نسبياً ذات سعة التبريد المحدودة.

وتمتلك شركة MSC بالفعل أكبر سجل طلبات في القطاع، بأكثر من 2.1 مليون حاوية نمطية (TEU) قيد الطلب، أي ما يقارب 30% من سعة أسطولها الحالي، ويتركز الجزء الأكبر من هذه الطلبات على

## وخط «وان هاي» تتعاقد على بناء 4 سفن جديدة تعمل بالغاز الطبيعي



من شركة هوانغبو وينشونغ، ومن المتوقع أن تصلها بحلول عام 2030، حيث تستهدف الشركة زيادة تجارتها بشكل أساسي للتجارة في شرق آسيا. وصنفت الشركة ضمن أفضل شركات النقل المسموح بها في العالم، وذلك بعد زيادة طلباتها للسفن الجديدة، وأصبح لديها الآن أكثر من 40 سفينة تعمل عبر عدة سفن بناء سفن، بما في ذلك سلسلة سفن بطاقة 8000 حاوية لعمليّة وأخرى بواقع 16 ألف حاوية.

طلبت شركة «وان هاي لاينز»، الخط العالمي التايواني، 6 سفن جديدة تعمل في نشاط الحاويات، ضمن برنامج للاعتماد على سفن حديثة. وأكدت الشركة في بيان لها، أنه تم توقيع التعاقد على بناء أربع سفن جديدة تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج، بطاقة تصل إلى 6000 حاوية مكافئة، في حوض بناء السفن هوانغبو وينتشونغ. وبلغت أسعار السفن ما بين 75.2 مليون دولار و 82 مليون دولار، ما أدى إلى وصول قيمتها إلى 300 و328 مليون دولار. كما تم حجز خزان بشكل منفصل، وطلبت «وان هاي» أيضًا سفينتين أكبر حجمًا من حاوية تيفن 9200 من نوع بناء السفن شانغهاي وايفاو كياو. ستكون هذه الوحدات جاهزة للعمل بالميثانول، وسيصل سعر السفينة مليون دولار، ليصل إجمالي القيمة العقديّة إلى ما بين 204 و224 مليون دولار. أعلنت هذه الطلبات الجديدة مقابل الحصول على تصريح منها في ديسمبر الماضي لشراء ست سفن تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج.

## هيئة ميناء دمياط تسجل تداول 3.79 مليون طن بضائع طال فبراير الماضي



شهدت هيئة ميناء دمياط معدلات تداول للبضائع، خلال فبراير الماضي، بلغت 3.79 مليون طن، مقارنة بنحو 3.2 مليون طن، بانخفاض قدره 19% عن نفس الشهر من العام قبل الماضي. ووفقًا لتقرير لهيئة الميناء، فقد توزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى 326.9 ألف طن، مقارنة بنحو 418 ألف طن، بانخفاض قدره 22%. أما البضائع السب الجاف فقد بلغت 1.77 مليون طن، مقارنة بنحو 1.46 مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضي، بزيادة قدرها 22%. أما بضائع السب السائل فقد بلغت 470 ألف طن، مقارنة بنحو 199 ألف طن، بنسبة بزيادة قدرها 137%. بينما تداولت الميناء 17.4 ألف طن رورو مقارنة بنحو 7 ألف طن بنسبة زيادة 147% خلال نفس الشهر من العام الماضي.

أما البضائع المُحوّاة فقد بلغت 1.20 مليون طن، مقارنة بنحو 1.11 مليون طن خلال الشهر نفسه من العام الماضي، بزيادة قدرها 8%. كما شهدت هيئة ميناء دمياط انخفاضًا في حركة السفن، خلال تعاملات فبراير الماضي، وذلك بنسبة تصل إلى قرابة 9%، حيث حققت تداولًا للسفن بلغ 255 سفينة، مقارنة بنحو 234 سفينة، خلال فبراير من العام قبل الماضي. وبلغ عدد سفن السب السائل 16 سفينة، مقابل 11 سفينة خلال الشهر نفسه من العام الماضي، بزيادة قدرها 45%.

كما بلغت سفن الحاويات قرابة 89 سفينة، مقارنة بنحو 67 سفن، بزيادة قدرها 33%. فيما بلغت سفن البضائع العامة 33 سفينة، مقارنة بنحو 45 سفينة بانخفاض قدره 27%. أما سفن الخدمات فبلغ عددها 33 سفينة، مقارنة بنحو 32 سفينة فقط، بزيادة قدرها 3%. فيما بلغت سفن السب الجاف نحو 80 سفينة، مقارنة بنحو 75 سفينة، خلال فبراير من العام قبل الماضي، بزيادة قدرها 7%. وحققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداولًا للحاويات بلغت 123 ألف حاوية مكافئة، مقارنة بنحو 109 ألف حاوية مكافئة، بانخفاض قدره 13%. وتم توزيع الحاويات خلال فبراير الماضي بين الحاويات الواردة 52.9 ألف حاوية، مقارنة بنحو 47 ألف حاوية خلال فبراير من العام قبل الماضي بزيادة قدرها 12%.

ويتميز موقع الميناء بقربه من مدخل قناة السويس بمسافة 70 كيلو متراً، 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 لأمن السفن والمرافق العيانية.

فيما بلغت الحاويات الصادرة قرابة 63.3 ألف حاوية مقارنة بنحو 55.6 ألف حاوية، بزيادة قدرها 14%، بينما بلغت الحركة الإضافية 6.7 ألف حاوية، مقارنة بنحو 6.5 ألف حاوية خلال الشهر نفسه من العام قبل الماضي، بزيادة قدرها 4%. ويُعد ميناء دمياط واحداً من أهم موانئ حوض البحر المتوسط،

## «MSC» تدخل سوق ناقلات النفط من خلال الإستحواذ على حصة بشركة سينوكور



ويكي

ويُمثل دخول عائلة أبوتني - التي تمتد إمبراطوريتها لتشمل أكبر خط حاويات في العالم، وعمليات الرحلات البحرية عبر شركة MSC Cruises، وشبكة لوجستية متنامية بسرعة - في معنى للسيطرة على سوق ناقلات النفط الخام، أحد أهم التحولات الإستراتيجية في تاريخ الشحن البحري الحديث، وفقاً لتقرير شركة BRS.

دخلت شركة البحر المتوسط للشحن (MSC) والتي تعد صاحبة الخط الملاحى الأول عالمياً في نقل الحاويات، بقوة في سوق ناقلات النفط، وذلك من خلال الإستحواذ على حصة بشركة سينوكور المتخصصة في سوق ناقلات النفط العملاقة (VLCC). وأعلنت شركة البحر الأبيض المتوسط للشحن (MSC) المملوكة لجيانلويجي أبوتني رسمياً أنها وراء استحواذ سينوكور ماريتيم المذهل على سوق ناقلات النفط العملاقة، حيث نشرت الهيئات التنظيمية في اليونان وقبرس إشعارات تؤكد استحواذ MSC على حصة مشتركة في الشركة الكورية الجنوبية.

وكشفت هينتا المنافسة اليونانية والقبرصية عن توقيع اتفاقية إطار استثماري مطلع الشهر الماضي بين مالك السفن الكوري الجنوبي غا-هيون تشونغ، وشركة SAS Shipping Agencies Services (وهي شركة مسجلة في لوكسمبورغ وتتبع لمجموعة MSC)، وشركة سينوكور ماريتيم.

وبموجب شروط الاتفاقية، ستستحوذ شركة SAS Lux التابعة لـ MSC على 50% من أسهم سينوكور، بينما سيحتفظ تشونغ بالنصف المتبقي، وسيمارس الطرفان السيطرة المشتركة.

بحسب تحليل أجرته شركة الوساطة النرويجية فيرنليز، تسيطر شركة سينوكور، بقيادة غا هيون تشونغ، على أكثر من ربع ناقلات النفط العملاقة (VLCC) المتوافقة مع القوانين، وذلك في أعقاب استحواذ الشركة الكورية على حصة سوقية كبيرة من سوق ناقلات النفط العملاقة في مؤشر ستاندرد أند بورز وسوق تاجير

السفن خلال الأشهر القليلة الماضية. وذكرت شركة BRS في تقرير حديث لها: "لم يسبق أن امتلكت أي شركة تشغيل ناقلات نفط عملاقة مثل هذه الحصة السوقية المهيمنة من الأسطول العامل"، واصفةً الشركة الكورية المالكة بأنها "شركة تشغيل عملاقة" لناقلات النفط العملاقة.



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS



**Alexandria Head Office**  
Marina Tower, Fouad Street, OP Heliopolis Road,  
Sidi Bateen, Alexandria 21511, Egypt  
☎ + 20 (0) 20 380 8800  
☎ + 20 (0) 20 380 8800

**Port Said Office**  
Bab El Mandeb, 15 Bahariya St. Hel,  
Port Said, Matruh 22511, Egypt  
☎ + 20 (0) 22 428 881  
☎ + 20 (0) 22 428 881

**Cairo Office**  
Marina Tower, 11 El Safa Street, Sheraton  
Buildings, Helwan, Helwan 11511, Egypt  
☎ + 20 (0) 226 6400/11  
☎ + 20 (0) 226 76207

**Damietta Office**  
OPC Damietta Port Center, Ghannem Hwy,  
at the Dock of Damietta Port Area, Helwan,  
Damietta, Egypt  
☎ + 2007 224 28004

import@medkon-egypt.com

export@medkon-egypt.com



## مشروع تحسين أداء المحركات من شركة Accelleron يعزز كفاءة سفن خط هاباج-لويد



وقد تحققت هذه الوفورات في غضون أربعة أسابيع فقط من تقديم الطلب، مما يُحقق فوائد فورية لشركتنا". وقد انتقل المشروع، الذي أعقب تقييمًا فنيًا، من مرحلة الطلب إلى مرحلة التشغيل في غضون أربعة أسابيع تقريبًا، ونتيجة لذلك، تُخفظ هاباج-لويد لتطبيق حل EPLO على السفن الثماني المتبقية من أسطولها من فئة دورتموند إكسبريس. يُعدّل نظام EPLO تكوين الشاحن التوربيني وإعدادات المحرك لتتوافق مع أنماط التشغيل الحديثة ذات السرعات المنخفضة. ومع سعي كلٍ من FuelEU Maritime ونظام الاتحاد الأوروبي لتجارة الانبعاثات إلى دفع مالكي السفن لخفض الانبعاثات، أصبح نظام EPLO خيارًا شائعًا لتحديث السفن التي تعمل بحمولة جزئية. وأضاف سان مين، نائب الرئيس الأول للمبيعات الخضراء والرقمية في شركة HD HMS، أن الحل يوفر مكاسب أداء دائمة وامتثالًا أسرع، حيث حصلت شركتنا Accelleron و HD HMS الآن على عقود EPLO لأكثر من 100 سفينة في جميع أنحاء العالم.

أنجزت شركة Accelleron السويسرية المتخصصة في الشحن التوربيني، بالتعاون مع شركة HD Hyundai Marine (Solution HD HMS)، بنجاح مشروع تحسين أداء المحركات عند الأحمال الجزئية (EPLO) على متن سفينتين حاويات تابعيتين لشركة هاباج-لويد "الخط الرابع عالميا في نقل الحاويات"، حيث تم قياس وفورات في استهلاك الوقود بلغت حوالي 5% ضمن نطاقات تشغيل محددة. قد خضعت السفينتان Basle Express و Essen Express، بسعة 14,000 حاوية مكافئة، لتعديلات في محركاتهما الرئيسية ومكونات الشاحن التوربيني لزيادة كفاءتهما عند أحمال أقل. وأظهرت التجارب البحرية والتشغيل اللاحق وفورات في استهلاك الوقود تتجاوز 10 جرامات لكل كيلواط/ساعة، وذلك بالتزامن مع عمليات التحديث العالية للهيكل والمراوح المصممة للحفاظ على السرعة المطلوبة باستهلاك طاقة أقل. ويستهدف منتج EPLO السفن التي تعمل حاليًا بسرعات محركات أقل من سرعاتها التصميمية الأصلية، وذلك غالبًا لتلبية لوائح كفاءة الطاقة وتقليل الانبعاثات الكربون. ويُمكن هذا التحسين السفن من الحفاظ على قوة الدفع المطلوبة عند الحاجة، مع تحقيق مكاسب إضافية في الكفاءة عند التشغيل بحمولة جزئية. صرح بذلك كريستوف ثيم، مدير ابتكار الأسطول والمشاريع في هاباج-لويد، قائلا "يُعدّ تعزيز كفاءة سفننا ركيزة أساسية في استراتيجيتنا لترشيد استهلاك الطاقة وخفض الانبعاثات الكربونية، كما تُوفّر وفورات الوقود المُقاسة ميزة تنافسية واضحة لأسطولنا،

## خط CMA CGM يدشن سفينتين جديدتين ضمن توسعته بالناقلات الحديثة



وقد تم استقبال السفينة من قبل القبطان كياو كياو لوين وعرابتها شينغ يوي (لونا)، المديرية العامة لشركة كلاركسونز للأبحاث المحدودة الصين الكبرى، وأشارت شركة CMA CGM أنه مع هذه السفينة من الجيل الجديد، فإنها تواصل توسيع أسطولها لدعم مسارها لسافي سفر كربون 2050. وأعلنت الشركة، أنه من المقرر فرض

دشنت شركة CMA CGM الفرنسية سفينتين جديدتين، ضمن توسعته الشركة المستقبلية والمنافسة مع كبرى الخطوط العالمية العاملة في نشاط الحاويات، حيث تحتل حاليًا المركز الثالث عالميًا، وقالت الشركة، وفقًا لبيانات أسدرتها، إنه تم تدشين سفينة جديدة تحت مسمى (CMA CGM GRAND PALAIS) والتي تعمل بسعة تصل إلى 23 ألف حاوية مكافئة تقريبًا. ومن المقرر أن يتم تشغيل السفينة الجديدة على خدمة FAL3 بين آسيا وأوروبا، مما يعزز أحد المسارات الاستراتيجية للشركة. وقد تم تدشين السفينة الجديدة بحضور القبطان ليانغ تشيهوا بشنغهاي، وهو ما يعكس هذا الافتتاح مدى انتشار المجموعة الدولية وتحولها المستمر في الأسطول. وفي السياق نفسه، تمت تسمية السفينة CMA CGM كارمن، وهي واحدة من أحدث سفن الحاويات التي تعمل بالميثانول بسعة 15 ألف حاوية مكافئة.

رسوم موسم الذروة - على الشحنات المتجهة من منطقة آسيا إلى غرب أفريقيا. وأوضحت أنه من المقرر أن يتم تطبيق سريان هذه الرسوم بداية من 23 مارس الحالي وحتى إشعار آخر. على أن تُطبق على الشحنات المتجهة من الصين وتجه إلى موانئ كل من نيجيريا، وأنجولا، والكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، وناميبيا، والجابون، والكاميرون، وذلك بواقع 715 دولارا لكل حاوية مكافئة، و740 دولارا للشحنات المتجهة إلى ساحل العاج، وبنين، وغانا، وتوجو، وغينيا الاستوائية.

## «الجمارك» تدرس تخفيف الإجراءات الخاصة بتصدير الحاصلات الزراعية لمنطقة الخليج



تقدم أحمد رفعت العسقلاني، نائب رئيس مصلحة الجمارك، بمذكرة رسمية للعرض على رئيس المصلحة أحمد أموي بشأن وجود عدد من شكاوى الشركات أعضاء المجلس التصديري للحاصلات الزراعية من عودة بعض الشحنات الزراعية التي تم تصديرها، وذلك لأسباب خارجة عن إرادة المصدرين نظراً لظروف الحرب الراهنة في منطقة الخليج العربي.

كان المجلس التصديري للحاصلات الزراعية قد طالب بضرورة تسهيل إجراءات الإفراج عن هذه الشحنات والاكتفاء بالتحقق من مستندات التصدير السابقة والسماح لها بالخروج وفقاً للإجراءات المتبعة في حالات العدول عن التصدير.

وأشارت المذكرة إلى أن الشركة المصرية للتوكيلات والخدمات الملاحية أشارت في خطابها لمصلحة الجمارك، إلى أنه نظراً لتأثر حركة الملاحة في الخليج العربي وإغلاق مضيق هرمز، فإنه سوف يتم تفريغ الحاويات المشحونة برسم الصادر من ميناء السفينة بموجب شهادات وبوصل توصيل من جمارك أخرى إلى ميناء جبل علي بدولة الإمارات العربية المتحدة على السفينة (SM MAHI) والتي غادرت بتاريخ 18 فبراير الماضي، والتي وصلت إلى ميناء السفينة بتاريخ 17 مارس الحالي.

وطالبت الشركة بضرورة الموافقة على تفريغ هذه الحاويات بعدد (15 حاوية مقاس 40 عادية، 10 حاويات مقاس 40 قدم ثلثة)، وقد انتهى كتاب الإدارة المركزية لجمارك السويس إلى طلب اعتبار واقعة التصدير غير تامة نظراً لعدم مفادرة السفينة المياه الإقليمية أو عودتها اضطرارياً

دون تفريغ بالخارج مما ينفي عنها صفة الوارد الأجنبي ويجعلها في حكم البضائع التي لم تغادر البلاد واستثنائها من نظام الـ ACL.

وكذا الموافقة على العدول عن التصدير وتحرير بوصول ارتجاع إلى موانئ الإرسال وإلغاء أثر بيانات التصدير السابقة والتعامل مع المشحونات بصفتها بضائع وطنية مع مطابقة الاختتام الملاحية وأرقام الحاويات لضمان العينية.

وأشار العسقلاني إلى أنه في ضوء الظروف الإستثنائية التي تمر به حركة الملاحة في منطقة الخليج العربي وإغلاق مضيق هرمز وما تمثله من قوة قاهرة، فقد يكون من الرأي بضرورة الموافقة على أن يكون الإجراءات المتبعة للحالة المعروضة والحالات المثيلة والتي يتعذر فيها تسليم البضائع إلى وجهتها النهائية أو تفريغها بميناء الوصول (مرتد الصادر) وفقاً لما يلي:

اعتبار واقعة التصدير غير تامة نظراً لعدم مفادرة السفينة المياه الإقليمية أو عودتها اضطرارياً دون تفريغ بالخارج مما ينفي عنها صفة الوارد الأجنبي وبالتالي عدم المطالبة بتقديم التسجيل على منظومة التسجيل المسبق للشحنات.

وكذا يتم تقديم التوكيل الملاحي ما يفيد عدم وصول وسيلة النقل إلى وجهتها النهائية ورجوع البضائع السابق تصديرها على نفس وسيلة النقل ورقم الرحلة لتفريغها في ذات ميناء التصدير النهائي بعد الرجوع للمنافيس وإفادته.

كما اقترحت المذكرة التحقق من سلامة السيل الجمركي والملاحي وأرقام الحاويات ومطابقتهم في حالة الشهادات المصدرة بموجب بوصل خارجية من جمارك أخرى، والتحقق من السيل الملاحي وأرقام الحاويات ومطابقتهم في حالة الشهادات المقيدة بجمرك التصدير النهائي فقط.

كما يتم تحرير محضر إثبات حالة للأساناف المرتجعة بالتنسيق مع الجهات الرقابية المختصة، وكذا تحرير بوصول ارتجاع إلى موانئ الإرسال للشحنات السابق وصولها من قبل هذه الموانئ، كما يتم إعادة البضائع خلال شهرين بحد أقصى من تاريخ تصديرها، وفي حالة خلاف ذلك يتم العرض على رئاسة المصلحة لتقرير ما يلزم.

## اتفاقية بين «نافيكس» وشركة سعودية لإنشاء ممر بحري وبرى لتسهيل نقل البضائع بين مصر ودول الخليج



لا سيما مع التحديات المرتبطة بمضيق هرمز، فضلاً عن توجيه حركة البضائع القادمة من الشرق الأقصى ومنطقة البحر المتوسط إلى أسواق الخليج بكفاءة أعلى. وأوضح المهندس روجي العربي أن المشروع يمثل خطوة نحو إنشاء ممر لوجيستي متكامل يربط بين دول الخليج ومصر، ويمتد ليشمل دول البحر المتوسط والشرق الأقصى، بما يعزز مكانة مصر كمركز إقليمي لإعادة توزيع وتداول البضائع. وتأتي هذه المبادرة في سياق الرؤية المشتركة بين مصر والمملكة العربية السعودية لتعزيز التكامل الاقتصادي، وتطوير ممرات لوجيستي حديثة تدعم استدامة سلاسل الإمداد، وتواكب المتغيرات المتسارعة في التجارة العالمية.

وقعت شركة «نافيكس للخدمات اللوجيستية» مذكرة تفاهم مع شركة «عبدالله علي رضا» بالمملكة العربية السعودية، لإطلاق حزمة من المشروعات اللوجيستية المتكاملة، تستهدف تعزيز الربط التجاري البري والبحري بين مصر ودول الخليج، وفتح آفاق جديدة لحركة التجارة الإقليمية. وقال المهندس روجي العربي، رئيس شركة «نافيكس»، إن الاتفاقية تتضمن تفعيل مشروع الجسر البحري - البري عبر ربط مصر بمدينة جدة، على أن يتم استكمال عمليات التوزيع برياً إلى مختلف دول الخليج، بما يضمن سرعة وكفاءة تدفق البضائع. وأضاف أن مذكرة التفاهم تشمل كذلك دراسة إنشاء خط ملاحى منتظم بين ميناء السخنة وميناء جدة، في إطار توجه استراتيجي لتحويل مصر إلى محور لوجيستي إقليمي لتجميع البضائع القادمة من دول الخليج وإعادة تصديرها إلى الأسواق الأوروبية، خاصة في ظل تداعيات التوترات الجيوسياسية، وفي مقدمتها الحرب بين إيران والولايات المتحدة، وما ترتب عليها من إغلاق مضيق هرمز. وأشار إلى أن الاتفاقية تهدف إلى توفير مسار لوجيستي بديل يتسم بالأمان والسرعة، بما يدعم انسيابية حركة التجارة في الاتجاهين.

## الحكومة توافق على إعادة تخصيص أراضي لتطوير وتوسعة ميناء العريش البحري



كما وافق مجلس الوزراء على تخصيص قطعة أرض بمساحة 52.36 فدان، من الأراضي المملوكة للدولة ملكية خاصة، ناحية عرب أبو ساعد في مركز الصف بمحافظة الجيزة، لصالح الجهاز التنفيذي لمياه الشرب والصرف الصحي، لاستخدامها في تنفيذ توسعات محطة معالجة الصرف الصحي، لخدمة منطقة جنوب المعادي حتى عرب أبو ساعد، بما في ذلك مدينة 15 مايو، وذلك لتوفير خدمات الصرف الصحي بكفاءة أكبر للمواطنين.

وافق مجلس الوزراء خلال اجتماعه مؤخراً، على مشروع قرار رئيس الجمهورية بشأن إعادة تخصيص الأراضي اللازمة لأعمال تطوير وتوسعة ميناء العريش البحري ناحية محافظة شمال سيناء، بهدف تعزيز قدرات الميناء في حركة التجارة العالمية وجذب الاستثمارات. كما شمل القرار تخصيص مساحة 228.04 فدان لصالح الهيئة القومية لسكك حديد مصر، لاستخدامها في إقامة وصلة ربط الميناء البحري بخط السكة الحديد، بما يساهم في تسهيل حركة البضائع والربط بين وسائل النقل المختلفة. كما وافق مجلس الوزراء على مشروع قرار آخر بتخصيص 6 قطع من الأراضي المملوكة للدولة ملكية خاصة ناحية محافظة قنا، لاستخدامها في إقامة بعض المشروعات التنموية ضمن المبادرة الرئاسية لتطوير قرى الريف المصري "حياة كريمة". وشمل القرار تخصيص 3 قطع أرض ناحية قرية حجازة قبلي بمركز قوس، الأولى بمساحة 2500 متر مربع لصالح وزارة الزراعة واستصلاح الأراضي لإقامة مجمع خدمات زراعية، والثانية بمساحة 1593 متراً مربعاً لصالح وزارة الصحة والسكان لإقامة مركز طبي، والثالثة بمساحة 438 متراً مربعاً لصالح وزارة الداخلية لإقامة وحدة إطفاء.

## شركة هاباج لويد تقدم خيارات مؤقتة لتدفق الحاويات في الخليج



لكل حاوية مبردة بطول ستواصل فرق خدمة العملاء المحلية معكم لتزويد المصدريين والمستوردين بتفاصيل عملية التأمين واسترداد الرسوم. وستمنح شركة هاباج لويد فترة إضافية مجانية خاصة مدتها 10 أيام العمليات نقل البضائع التجارية بسعر ثابت قدره 25 دولارًا في اليوم، وتُطبق التعريفات القياسية بعد هذه الفترة. ستتولى فرق خدمة العملاء معالجة الطلبات يدويًا لضمان التنسيق السليم. ولا تسري هذه الترتيبات على حركة التجارة داخل دول الخليج نفسها.

اتخذت شركة هاباج لويد إجراءات مؤقتة لتسهيل استمرار حركة الشحن عبر منطقة الخليج. وتعالج هذه الإجراءات اضطراب مسارات الشحن المعتادة الناجم عن الوضع الراهن في الشرق الأوسط. تتيح شركة النقل خيارات بديلة لمناولة الحاويات عبر موانئ إقليمية مختارة. ويمكن للعملاء نقل الحاويات إما عن طريق التاجر أو شركة النقل. وتشمل خيارات النقل التجاري ما يمكن للعملاء "المصدرين والمستوردين" الذين يشحنون بضائعهم عبر موانئ محددة استلام حاويات فارغة مجانًا من مواقع مختارة مخصصة لذلك. وتشمل هذه المواقع الإمارات العربية المتحدة والبحرين وقطر والكويت والمملكة العربية السعودية والعراق. كما تطلب شركة هاباج لويد من عملائها استلام الشحنة النهائية في ميناء التفريغ في أسرع وقت ممكن. ويجوز للعملاء نقل الحاويات عبر الحدود إلى نقاط التسليم النهائية في دولة خليجية أخرى باستخدام وسائل النقل الخاصة بهم. يجب إعادة الحاويات الفارغة إلى ميناء التفريغ الأصلي. تُفرض رسوم على إعادة الحاويات الفارغة في حال إعادتها إلى مواقع مختلفة. كما تطبق رسوم تأمين على جميع عمليات نقل البضائع التجارية. تبلغ قيمة هذه الرسوم 3000 دولار أمريكي لكل حاوية بطول 20 قدمًا، و 5500 دولار أمريكي لكل حاوية بطول 40 قدمًا، م 15000 دولار أمريكي

## شركة هيونداي للشحن تستهدف ضم 10 سفن حاويات جديدة بقيمة 550 مليون دولار



كما نشطت شركة HMM في الصين، حيث تعاقدت مؤخرًا مع شركة Huanghai Shipbuilding لبناء سلسلة من وحدات التغذية الأصغر حجمًا، والتي يُعتقد أنها تشمل سفنًا بسعة 1800 و 3000 حاوية نمطية.

ووفقًا لشركة Alphaliner، تحتل هيونداي (HMM) المرتبة الثامنة بين أكبر شركات تشغيل خطوط الشحن البحري في العالم، حيث تُشغل أسطولًا يضم أكثر من 90 سفينة بسعة إجمالية تزيد قليلًا عن مليون حاوية نمطية. وإلى جانب شحن الحاويات، تُشغل المجموعة سفنًا في قطاعات الشحن الجاف، وناقلات النفط، والسيارات، وناقلات غاز البترول المسال.

تستهدف شركة هيونداي (HMM)، المشغل الرئيسي لسفن الشحن في كوريا الجنوبية، تنفيذ طلبية جديدة لسفن حاويات وذلك عبر تنفيذ شركة HD Hyundai للصناعات الثقيلة. وأشارت الشركة، عبر بيان صادر عنها، أن الطلبية الجديدة تستهدف تنفيذ 10 سفن حاويات بقيمة 823.7 مليار وون كوري (553 مليون دولار أمريكي). ومن المقرر أن تكون سعة السفن الجديدة بنحو 2800 حاوية مكافئة، ويبلغ سعر الواحدة منها حوالي 55 مليون دولار أمريكي. ومن المقرر تسليمها حتى ديسمبر 2028. ومن المقرر أن تُشيف هذه الصفقة بعدًا جديدًا لتوسع أسطول شركة هيونداي للشحن (HMM) المستمر عبر فئات أحجام متعددة. وفي أواخر العام الماضي، طلبت الشركة 12 سفينة حاويات تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج بسعة 13000 حاوية نمطية من شركات بناء السفن الكورية. تُسست ثماني سفن من هذه المجموعة لأحواض بناء السفن التابعة لشركة HD Hyundai، بما في ذلك منشأة Hanwha و Samho و HHI، بينما حصلت شركة Ocean على عقود لأربع سفن إضافية. ومن المتوقع تسليم هذه السفينة خلال النصف الأول من عام 2029.

## السياسي يستعرض الخطة الشاملة لتطوير صناعة النقل البحري في مصر

السياسي يوجه بانتهاء كافة مشروعات وزارة النقل وفق الجداول الزمنية المحددة



المتحدث الرسمي أن الرئيس أكد ضرورة الانتهاء من تنفيذ كافة مشروعات وزارة النقل وفق الجداول الزمنية المحددة، وبأعلى معايير الجودة وفي أقصر فترة ممكنة، وبشكل خاص شبكة النقل الجماعي في مصر، لما سوف تؤدي إليه من تقديم خدمة مميزة للمواطنين، فضلاً عن جذب الاستثمارات وتشجيع السياحة. كما شدد السياسي على ضرورة مواصلة العمل على توطيد صناعة النقل، وتطوير شبكة الموانئ المصرية بما يتكامل مع جهود الدولة لتعزيز الاستفادة من البنية التحتية التي تم تنفيذها خلال السنوات الماضية، على نحو يعزز القدرات الشاملة للدولة، ويوفر المزيد من فرص العمل للمواطنين.

اجتمع الرئيس عبد الفتاح السيسي، مؤخرًا، مع الدكتور مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء، والفريق كامل الوزير وزير النقل، مؤخرًا، وصرح السفير محمد الشاوي المتحدث الرسمي باسم رئاسة الجمهورية بأن الرئيس اطلع خلال الاجتماع على المخطط العام لتطوير ميناء دمياط والمشروعات الجاري تنفيذها في هذا الإطار، كما تابع مستجدات الموقف التنفيذي لتطوير وتوسعة ورفع كفاءة الطريق الدائري حول القاهرة الكبرى بطول 116 كم، إلى جانب أعمال رفع كفاءة وسيالة كوبري 6 أكتوبر وما يتطلبه من توسعة لاستيعاب الكثافات المرورية المتزايدة. وفي السياق ذاته،

استعرض الفريق وزير النقل جهود التوسع في إنشاء شبكة وسائل النقل الجماعي الأخضر المستدام الصديق للبيئة، بما في ذلك الموقف التنفيذي للمرحلة الثانية من مشروع الأتوبيس الترددي السريع (BRT)، وأشار الشاوي، إلى أن وزير النقل عرض كذلك الموقف التنفيذي لتطوير الأتوبيس النهري بالقاهرة الكبرى، والاستعدادات الجارية لتشغيل القطر لمونوريل شرق النيل، فضلاً عن تنفيذ شبكة القطر الكهربائي السريع. كما تناول الوزير خطة نقل خط السكة الحديد (الإسكندرية - مطروح) في المسافة من منطقة فوكة وحتى محطة سلا بمرسى مطروح، بالإضافة إلى المستجدات الخاصة بمشروع الخط السادس لتمتد الأنفاق.

وأوضح المتحدث الرسمي أنه تم خلال الاجتماع أيضاً استعراض آخر تطورات الخطة الشاملة لتطوير صناعة النقل البحري في مصر باعتبارها إحدى الركائز الأساسية لرؤية مصر 2030، وذلك تنفيذاً لتوجيهات الرئيس بتحويل مصر إلى مركز إقليمي للنقل واللوجيستيات وتجارة الترانزيت.

وقد عرض وزير النقل في هذا الإطار جهود ومشروعات تطوير الموانئ البحرية، والتي تشمل إنشاء الأرصفة والمحطات، وبناء حواجز الأمواج، وأعمال تكريك وتعميق الممرات الملاحية.

كما استعرض وزير النقل الجهود المبذولة لتعزيز التعاون مع الدول الأفريقية، وخاصة جيبوتي وتنزانيا، في إطار حرص مصر على تعميق العلاقات مع الأشقاء الأفارقة ودعم مسيرتهم التنموية.

من خلال مشروعات مشتركة محددة تحقق مصالح متبادلة وقد وجه الرئيس بأهمية مواصلة هذه الجهود وتنفيذ المشروعات ذات الصلة بما يتماشى مع توجه الدولة نحو دعم التنمية في القارة الأفريقية.

وذكر



ANNIVERSARY  
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER  
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com

## سوق الرحلات البحرية يواجه إلغاءات وتغييرات في جداول الرحلات للسفن العالقة في الخليج العربي



وفقاً للمنظمة البحرية الدولية، فقد تقطعت السبل بـ 15 ألف مسافر منذ الهجوم على إيران، وتعمل الشركات جاهدة لإعادتهم إلى أوطانهم. تبذل شركات الرحلات البحرية جهوداً حثيثة لإعادة المسافرين الذين نزلوا من السفن العالقة في موانئ دبي والدوحة وأبو ظبي في أعقاب النزاع في إيران والخليج العربي، وفقاً لمنشور صادر عن المنظمة الدولية.

وقد تم إلغاء العديد من الرحلات البحرية، وأفادت المنظمة البحرية الدولية أن 15 ألف مسافر عالقون في المنطقة، حيث ترسو سفن تابعة لعدة شركات (منها إم إس سي، وتوي، وسيلستيال، وأرويا) في موانئ رئيسية. تم إلغاء العديد من الرحلات البحرية، وأفادت المنظمة البحرية الدولية أن 15 ألف مسافر عالقون في المنطقة، مع وجود سفن تابعة لعدة شركات (منها إم إس سي، وتوي، وسيلستيال، وأرويا) راسية في موانئ رئيسية.

أكدت شركة الرحلات البحرية اليونانية "سيلستيال" أن سفنها لا تزال في الخليج، حيث ترسو سفينة "سيلستيال ديسكفري" حالياً في دبي، بينما ترسو سفينة "سيلستيال جورني" في الدوحة. وأوضحت الشركة أن الركاب قد نزلوا بسلام في دبي، وأن من المتوقع أن يغادر الركاب المتبقون على متن "سيلستيال جورني" السفينة في قطر "خلال الـ 24 ساعة القادمة". كلا السفينتين جاهزتان للإبحار بكامل طاقتهما، وسيتم مفادتهما المنطقة "وفقاً لتوجيهات الجهات المختصة".

مع ذلك، أجبرت هذه الاضطرابات شركة "سيلستيال" على إلغاء رحلتين بحريتين إلى الجزر اليونانية ضمن برنامجها "أيكونيك إيجن"، والمقرر انطلاقهما في وقت لاحق من هذا الشهر.

وسيتم منح الركاب الذين حجزوا على الرحلات المتأثرة استرداداً كاملاً لقيمة التذكرة أو رسيداً لرحلة بحرية مستقبلية. كما اضطرت شركات رحلات بحرية أخرى إلى تعديل أو تعليق برامجها في المنطقة، حيث أكدت شركة "أرويا كروزس"، المدعومة من السعودية، إلغاءها الكامل لما تبقى من موسمها الشتوي في الخليج العربي.

وأعلنت الشركة أن جميع ركاب سفينتها نزلوا بسلام في دبي يوم 7 مارس، وذلك بناءً على قرار اتخذ "نظراً للظروف التشغيلية الراهنة في المنطقة وبالتنسيق مع السلطات البحرية والوطنية المختصة".

وفي الوقت نفسه، نظمت شركة MSC Cruises رحلات عودة جوية للركاب الذين كانوا مسافرين على متن سفينة MSC Euribia إلى دبي. وأعلنت الشركة أنها رتبت رحلات لأكثر من 1500 راكب لتمكينهم من مفادرة المنطقة.

وقد انطلقت سبع رحلات بالفعل، بما في ذلك رحلات طيران مستأجرة خاصة ومقاعد محجوزة على متن شركات طيران منتظمة. وعاد الركاب إلى دول من بينها المملكة المتحدة وإيطاليا وألمانيا وإسبانيا والولايات المتحدة والبرازيل. وأبلغ قبطان سفينة إم إس سي يوريبيا، باولو بينيني،

الركاب المتبقين بضرورة نزولهم من السفينة بحلول يوم الخميس الموافق 12 مارس وجاء في الرسالة: "مع دخول إم إس سي يوريبيا مرحلتها التشغيلية التالية، يجب الحفاظ عليها في حالة تسمح لها بالإبحار في أي وقت، وهذا يتطلب إتمام عملية مفادرة جميع الركاب، وعليه، يجب على جميع الركاب الذين ما زالوا على متن السفينة النزول في موعد أقصاه الساعة 11:00 صباحاً من يوم الخميس الموافق 12 مارس، أما الركاب الذين لا يسافرون على متن رحلات جوية محجوزة عبر إم إس سي كروزس، والذين لم يتمكنوا بعد من ترتيب عودتهم، فيستعين عليهم تسجيل المفادرة والتوجه إلى أماكن إقامة على الشاطئ على نفقتهم الخاصة، مع الاستمرار في ترتيب رحلاتهم اللاحقة.

"وأعلنت شركة "تي يو أي كروزس" الألمانية المتخصصة في الرحلات البحرية عن إلغاء رحلات سفينة "ماين شيف 4" حتى موعد انطلاقها في 23 مارس، ورحلات سفينة "ماين شيف 5" حتى موعد انطلاقها في 12 مارس، وترسو "ماين شيف 4" حالياً في أبو ظبي، وقد تم تنظيم رحلات عودة لجميع الركاب والعديد من أفراد الطاقم خلال الأيام الماضية.

أما ركاب "ماين شيف 5" فيبقون على متن السفينة في الدوحة، حيث تستمر العمليات بشكل طبيعي قدر الإمكان في ظل الظروف الراهنة، ويجري تنظيم عودة الركاب والطاقم بشكل مستمر عبر رحلات طيران مستأجرة توفرها "تي يو أي كروزس" ومقاعد محجوزة على متن الخطوط الجوية القطرية.

## الجمارك تعفي رسائل الترانزيت غير المباشر من منظومة التسجيل المسبق للشحنات



أولوية الدور في نهج الاجراءات، كما يكون طرفي التعامل التجاري المستورد والمصدر من الأجنبي. ونس المنشور على ضرورة الالتزام بكافة الاشتراطات الرقابية والامنية المقررة بما يضمن إحكام الرقابة الجمركية على تلك الشحنات طوال فترة عبورها للأراضي المصرية، ولا يجوز تعديل وجهة هذه الشحنات الي داخل البلاد. ونس المنشور على أن تقوم إدارة الحركة بوضع الأقفال الإلكترونية وتسجيل أرقامها على طلب الإرسال مع تحديد مسار السير المروري الخاص بهذه الشحنات المؤدي مباشرة إلى جمرک الوصول والمدة الزمنية التقديرية لذلك. كما يتم متابعة هذه الشحنات وإخطار إدارة مكافحة التهريب الجمركي أو الأمن الجمركي في حال تأخر وصولها في الميعاد المناسب للتحري عن أسباب التأخر و اتخاذ الإجراءات القانونية إذا لزم الأمر. كما يسري هذا الاستثناء على الشحنات العابرة وما تم شحنه من إندلاع الاحداث الاقليمية لمدة 3 أشهر .

أعفت مصلحة الجمارك المصرية، شحنات الترانزيت غير المباشر بوجهة نهائية خارج البلاد من منظومة التسجيل المسبق للشحنات (ACI) وذلك لمدة ثلاثة أشهر. وحسب منشور تعليمات صادر عن رئيس مصلحة الجمارك، أحمد أموي، أن القرار يأتي في ضوء ما تشهده منطقة الشرق الأوسط من تطورات إقليمية وتأثيرها على حركة التجارة وسلاسل الإمداد. وأشار "أموي" أن القرار جاء بهدف تيسير حركة تجارة الترانزيت وتعظيم الاستفادة من الموانئ المصرية كمحور لوجستي لحركة التجارة الدولية. ونس قرار مصلحة الجمارك، على أن يتم إستثناء من شرط الحصول على الرقم التعريفي المسبق للشحنات (ACID) شحنات الترانزيت غير المباشر التي ترد إلى الموانئ المصرية بوجهة نهائية خارج البلاد بقصد العبور عبر الأراضي المصرية إلى موانئ نويبع - العين السخنة - سفاجا ومنها إلى وجهاتها النهائية بدول غرب آسيا (الدول الخليجية) وكذلك الشحنات الواردة من تلك الدول في اتجاهها إلى مختلف دول العالم. كما يتم تنفيذ القرار وفقا لعدة ضوابط تشمل أن يتم إثبات بقوائم الشحن وبنوائ الشحن أن جهة الوصول النهائية خارج البلاد (دولة أجنبية)، فيما يقوم التوكيل الملاحي المختص وكلاء الشحن باستيفاء كافة الإجراءات الجمركية المقررة لنظام الترانزيت غير المباشر وفقا للقواعد والضوابط المنظمة لذلك ، مع منح هذه الشحنات

### غرفة الإسكندرية: استثناء شحنات الترانزيت من شرط التسجيل المسبق يدعم حركة النقل الدولي



الملاحه وسلاسل الإمداد بالمنطقة. وأضاف أن سرعة إصدار هذا المنشور في وقت قياسي تعكس مرونة المنظومة الجمركية المصرية وحرصها على دعم حركة التجارة وتيسير الإجراءات، بما يسهم في تعزيز تنافسية الموانئ المصرية وزيادة قدرتها على جذب حركة عبور وترانزيت أكبر.

أشادت شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية بالمنشور رقم (4) لسنة 2026 الصادر عن مصلحة الجمارك المصرية، والذي يقضي باستثناء شحنات الترانزيت غير المباشر من شرط الحصول على رقم التسجيل المسبق للشحنات (ACID) لمدة 3 أشهر، في ضوء المتغيرات الإقليمية وتأثيرها على حركة التجارة وسلاسل الإمداد الدولية. وأكد المهندس مدحت القاضي، رئيس الشعبة، أن القرار يمثل استجابة سريعة وفعالة من وزارة المالية ومصلحة الجمارك للتحديات التي تواجه قطاع النقل والخدمات اللوجستية، ويعكس مستوى متقدماً من التنسيق بين مؤسسات الدولة والقطاع الخاص في إدارة الأزمات والتعامل مع المتغيرات الإقليمية والدولية المؤثرة على حركة التجارة.

وأشار القاضي إلى أن هذا الإجراء يساهم في تسهيل حركة شحنات الترانزيت عبر الموانئ المصرية، ويعزز قدرة مصر على الاستفادة من موقعها الجغرافي الاستراتيجي كمركز محوري للتجارة الدولية والخدمات اللوجستية، خصوصاً في ظل التغيرات المستمرة في خطوط

## وتؤكد ا: زيادة تعريفة النقل البري قد تصل إلى 17% لضمان استمرار الشركات في تقديم خدماتها بكفاءة واستدامة



تعريفة النقل قد تتراوح بين 15% و17%، بما يعكس بشكل واقعي ارتفاع عناصر التكلفة التشغيلية المختلفة. وأكدت الشعبة حرصها على تحقيق التوازن بين استدامة نشاط شركات النقل وعدم تحميل السوق أعباء غير مبررة، مع استمرار التنسيق والتشاور مع الجهات المعنية لضمان استقرار حركة التجارة وسلاسة سلاسل الإمداد، بما يدعم تنافسية الصادرات المصرية ويعزز كفاءة قطاع النقل والخدمات اللوجستية، مع التأكيد على ضرورة مراقبة الأسعار من قبل الأعضاء لتجنب موجات التضخم.

أكدت لجنة النقل البري بشعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالفرفة التجارية بالإسكندرية، "إيفا"، أن قرار رفع أسعار المحروقات بنسبة تصل إلى 17% يؤثر بشكل مباشر على هيكل التكلفة التشغيلية لقطاع النقل البري. وأشار المهندس مدحت القاضي، رئيس الشعبة، إلى أن تكلفة الوقود تمثل أحد أهم مكونات تشغيل الشاحنات، إلى جانب عناصر أخرى مؤثرة مثل قطع الغيار والصيانة والإطارات وأجور السائقين، ما يجعل إعادة النظر في تعريفة النقل البري أمرًا ضروريًا لضمان استمرار الشركات في تقديم خدماتها بكفاءة واستدامة. وأوضحت الشعبة في بيان لها أن التغييرات الاقتصادية الأخيرة، مثل ارتفاع سعر الدولار، أدت إلى زيادة تكلفة العديد من مستلزمات التشغيل المستوردة بالعملة الأجنبية. كما تشهد السوق ارتفاعًا ملحوظًا في الطلب على خدمات النقل البري الدولي، خاصة إلى دول الخليج والمملكة العربية السعودية، نتيجة الظروف في المنطقة وتنامي حركة الصادرات المصرية إلى هذه الأسواق، مما يزيد حجم التشغيل والالتزامات على شركات النقل. وفي ضوء هذه المتغيرات، أشارت تقديرات لجنة النقل البري إلى أن الزيادة المتوقعة في

**سعة أسطول النقل البحري بين آسيا وأفريقيا بلغت حوالي 2.2 مليون حاوية مكافئة، بزيادة قدرها 54.3%**

### أفريقيا تمتلك أسرع أربعة خطوط نقل حاويات نموًا في العالم



من إجمالي أسطول الحاويات العالمي (2.68 مليون حاوية مكافئة). ويعود الفضل في صعود أفريقيا على خريطة النقل البحري المنتظم، إلى حد كبير، إلى شركة البحر الأبيض المتوسط للشحن (MSC)، أكبر شركة شحن حاويات في العالم، والتي ساهمت بمفردها العام الماضي في دخول غرب أفريقيا قائمة ألفالاينز لأكثر 10 خطوط تجارية تضم أكبر السفن.

تشير أحدث بيانات إحصاءات تجارة الحاويات (CTS) للشحنات المحملة خلال شهر يناير إلى استمرار أحد أبرز اتجاهات العام الماضي، حيث أصبح أفريقيا قوة لا يُستهان بها على خريطة النقل البحري العالمي.

وترتبط جميع خطوط نقل الحاويات الأربعة التي رسدها إحصاءات تجارة الحاويات (CTS) بأعلى معدلات النمو بأفريقيا، كما يظهر تحليل إضافي من شركة الاستشارات "سي إنتليجنس" أن أفريقيا تتصدر أيضًا قائمة النمو السنوي في شهر يناير للواردات والصادرات من وإلى مختلف المناطق التي تُقسم إليها إحصاءات تجارة الحاويات (CTS) العالم.

وأظهرت بيانات شركة ألفالاينز لشهر نوفمبر من العام الماضي أن سعة أسطول النقل البحري بين آسيا وأفريقيا (باستثناء الشرق الأوسط والهند وأفريقيا) بلغت حوالي 2.2 مليون حاوية مكافئة، بزيادة قدرها 54.3% عن 1.4 مليون حاوية نمطية في العام السابق. وحتى منتصف ديسمبر من العام الماضي، مثلت جميع الخدمات الأفريقية المرتبطة بمنطقة جنوب الصحراء الكبرى 8.1%

وفي العام الماضي، بدأت MSC في إعادة توجيه بعض أكبر سفنها من خط آسيا - أوروبا لتلبية احتياجات سوق آسيا - غرب أفريقيا سريع النمو، مما أدى إلى ارتفاع متوسط حجم السفن على هذا الخط بنسبة 28%، من 6343 حاوية مكافئة إلى أكثر من 9000 حاوية مكافئة. من أبرز الاتجاهات الأخرى التي رسدتها أحدث إحصاءات CTS هو تجاوز اختلال التوازن التجاري بين آسيا وأوروبا نسبة 4:1 لأول مرة، وسط ما وصفته شركة Sea-Intelligence بضعف الصادرات الأوروبية. وأشارت Sea-Intelligence في تقريرها الأسبوعي الأخير إلى أن "التصاعد السريع في اختلال التوازن التجاري بين آسيا وأوروبا يُخلّ بالتوازن الاقتصادي المتعلق بإعادة السفن الفارغة إلى أوطانها، ويرفع فعلياً تكاليف الوحدة لشركات النقل البحري العاملة في هذا المجال".

## القاضي: التوترات فرصة لتحويل مصر إلى مركز إقليمي لتجميع بضائع الخليج



أكد المهندس مدحت القاضي نائب رئيس مجموعة كادمار للملاحة، رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات أن التطورات الجيوسياسية الحالية في المنطقة، وما تشهده طرق التجارة من اضطرابات، تمثل فرصة مهمة أمام مصر لتعزيز دورها كمركز إقليمي لتجميع البضائع القادمة من منطقة الخليج والشرق الأوسط وإعادة تصديرها إلى الأسواق الأوروبية عبر الموانئ المصرية.

وأوضح، على هامش حفل إفتتاح شعبة النقل الدولي بالإسكندرية، أن البنية التحتية التي أنشأتها الدولة خلال السنوات الماضية تضع مصر في موقع متميز لاقتناص هذه الفرصة، خاصة بعد تنفيذ شبكة طرق قومية متطورة تربط الموانئ المصرية بالدول المجاورة.

وهو ما انعكس على تقدم مصر إلى المركز 18 عالمياً في جودة الطرق.

وأشار إلى أن تطوير الموانئ المصرية وإضافة الأرصفة والمحطات الجديدة تساهم في رفع كفاءة عمليات الشحن والتصدير، وسرع من حركة تداول البضائع، مما يعزز قدرة مصر على أن تصبح مركزاً محورياً لإعادة التصدير والخدمات اللوجستية في المنطقة.

وأشار القاضي إلى أن المرحلة الحالية تتطلب أيضاً تعزيز الاستثمار في تدريب وتأهيل الكوادر البشرية العاملة في قطاع النقل واللوجستيات، إلى جانب تشجيع الشركات والاندماجات بين الشركات لرفع كفاءة القطاع وتمكينه من التعامل مع التحولات السريعة في حركة التجارة الدولية.

وأشار القاضي إلى أن المرحلة الحالية تتطلب أيضاً تعزيز الاستثمار في تدريب وتأهيل الكوادر البشرية العاملة في قطاع النقل واللوجستيات، إلى جانب تشجيع الشركات والاندماجات بين الشركات لرفع كفاءة القطاع وتمكينه من التعامل مع التحولات السريعة في حركة التجارة الدولية.

وأكد أن مصر تمتلك اليوم المقومات التي تؤهلها لعب دور أكبر في منظومة التجارة العالمية، خاصة في ظل ما تتمتع به من موقع جغرافي استراتيجي وبنية تحتية حديثة وشبكة موانئ قادرة على خدمة حركة التجارة بين الشرق والغرب.



## ربيع يتابع انتظام حركة الملاحة بقناة السويس وجاهزية أطقم الإرشاد ويجمع لجنة إدارة الأزمات

ويتابع مستجدات الأعمال الإنشائية لتطوير الأرصفة البحرية وإنشاء  
أرصفة جديدة للوحدات البحرية

تفقد الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، مؤخرًا، مارينا المرشدين بالإسماعيلية لمتابعة انتظام حركة الملاحة بالقناة وجاهزية أطقم الإرشاد والأطقم البحرية. وحرس الفريق ربيع، خلال جولته، على تأكيد أهمية رفع درجة الجاهزية بكل مواقع العمل المرتبطة بحركة الملاحة بالقناة على سعيد كل من الوحدات البحرية والعنصر البشري، مؤكدًا الدور المحوري المنوط بمارينا المرشدين باعتبارها الحلقة الوسطى والمسئولة بشكل أساسي عن تبديل أطقم الإرشاد المتواجدة على السفن العابرة من الاتجاهين. ووجه رئيس الهيئة بمراعاة إجراءات السلامة البحرية، خلال عملية صعود ونزول السادة المرشدين وتدريب الأطقم البحرية بشكل مكثف على التعامل مع المواقف الطارئة، من خلال مناورات التدريب النظري والعملي. عقب ذلك، اجتمع رئيس الهيئة بأعضاء لجنة إدارة الأزمات بمركز إدارة الأزمات التابع للهيئة، ووجه بعقد اجتماعات دورية ورفع درجة الجاهزية بكل المواقع والوحدات البحرية والعناصر الفنية المرتبطة بالمجرى الملاحي للقناة، فضلًا عن متابعة إجراءات السلامة واتخاذ التدابير اللازمة لرفع درجة الاستعداد بمنشآت ومواقع الهيئة الخدمية. وأكد الفريق ربيع ضرورة تحقيق التواصل الفعال مع كل الجهات المعنية بالدولة وغرف إدارة الأزمات بمحافظات القناة الثلاثة، ومركز القيادة الاستراتيجي التابع لمجلس الوزراء تفعيلًا لجهود المبدولة من قبل الدولة لتحقيق الإدارة المركزية المتكاملة للأزمات. كما تفقد الفريق ربيع عددًا من مواقع العمل التابعة للهيئة، على مدار اليومين الماضيين؛ لمتابعة سير العمل ورفع درجة الجاهزية، بحضور عدد من أعضاء مجلس إدارة الهيئة وقياداتها.

حيث تفقد، صباح أمس السبت، منطقة تراكى الوحدات البحرية التابعة لإدارة التحركات؛ لمتابعة مستجدات الأعمال الإنشائية الجارية لتطوير الأرصفة وأعمال إنشاء أرصفة جديدة. عقب ذلك، تفقد الأعمال الإنشائية للأرصفة البحرية الجديدة التي تقوم الإدارة الهندسية بالإشراف على تنفيذها، حيث يتم بناء رصيف بحري جديد يتكون من ثلاثة أجزاء على شكل حرف U بطول 300

وشاهد الفريق ربيع اسطفاًف الوحدات البحرية المختلفة؛ من قاطرات الإنقاذ والقاطرات المساحية والنشآت، كما تابع الجداول التشغيلية لنقاطات البحرية، وتأكد من انتظام ورديات العمل والحالة الفنية للوحدات. ووجه بضرورة رفع جاهزية الوحدات البحرية وعمل مناورات تدريبية بشكل دوري للتأكد من الحالة الفنية للمعدات ورفع

كفاءة الأطقم البحرية، كما حثهم على الالتزام بإجراءات السلامة والأمان. متر بعمق 9 أمتار؛ لاستيعاب قاطرات الإنقاذ والقاطرات المساحية الجديدة التي يتم بناؤها، بالإضافة إلى رصيف بحري يتكون من جزئين على شكل حرف L بعمق 4 أمتار لاستيعاب النشآت البحرية الجديدة بطول إجمالي 170 مترًا، فضلًا عن تطوير عدد 2 رصيف ورفع كفاءتهما ضمن

خطة تطوير منطقة تراكى الوحدات البحرية التابعة لتقسيم الإمدادات بإدارة التحركات. ثم شاهد الفريق أسامة ربيع اسطفاًف مجموعة من أفراد الأمن من العاملين بشركة قناة السويس للأمن والحراسات، بحضور عدد من القيادات الأمنية وحثهم على اليقظة والالتزام بمواقعهم.

كما حرس رئيس الهيئة على الوقوف على مستوى الخدمات الطبية المقدمة، والتأكد من جاهزية خدمات الإسعاف والطوارئ، خلال جولته التفقدية بمستشفى الهيئة نمرة 6 بالإسماعيلية، يوم أمس الجمعة. وخلال زيارته التفقدية بالمستشفى،

حرس رئيس الهيئة على متابعة جاهزية خدمات الإسعاف والطوارئ واستعداد مبنى الجراحة لتلبية متطلبات الحالات الحرجة ومدى توفير الرعاية اللازمة من خلال جاهزية غرف العمليات والعناية المركزة وتوفير الأطقم الطبية وأطقم التمريض اللازمة.

ووجه الفريق ربيع بضرورة بذل الجهد للارتقاء بمستوى الخدمات الصحية والعلاجية، وشدد على أهمية رفع كفاءة المستشفى والتأكد من جاهزيتها في التعامل السريع مع الحالات الطارئة.

واختتم جولته بالمستشفى بتبادل أطراف الحديث مع العاملين بمرفق الإسعاف والطوارئ، وأكد دورهم المهم في إنقاذ حياة المرضى عبر تقديم الخدمات الطبية العاجلة والتعامل السليم مع حالات الطوارئ المختلفة.

## أسعار استئجار ناقلات النفط العملاقة تتجاوز نصف مليون دولار يوميًا



وفي وقت سابق من الأسبوع، أفادت التقارير بفشل تاجير ناقلة النفط "باتاناسا" التابعة لشركة "مينيرفا" عند 420,000 دولارًا أمريكيًا يوميًا وسط منافسة شديدة وشلل في السوق. ويحذر الوسطاء من أن العديد من هذه الأسعار هي أسعار مبدئية وليست عقودًا نهائية، حيث يتوقف الملاك والمستأجرون لتقييم المخاطر.



**FINMAR**

Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Adish St., B-Messalah,  
Rahman Station, Alexandria, Egypt.  
TEL: (+303) 4861239 - 4873078 - 4873951  
4872000 - 4869800 - 4865700  
FAX: (+303) 4847266 - 4855355 - 4855600  
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

في ظل الارتفاع الحاد في أسعار استئجار ناقلات النفط، حذر تحالف بحري بقيادة الولايات المتحدة قطاع الشحن من أن السفن الراسية والسفن التي تسير على مسارات محددة مسبقًا تُعد أهدافًا "محتملة" للتخريب في جميع أنحاء الشرق الأوسط.

وذلك بعد استهداف ناقلة نفط تابعة لمجموعة ستنا-سونانفول من فئة سويتماكس قبالة السواحل العراقية. ويؤكد مركز المعلومات البحرية المشتركة التابع للقوات البحرية المشتركة أن الخطر بات يمتد ليشمل سفنًا تتجاوز مضيق هرمز.

ويأتي هذا التحذير الأمني في ظل تدهور سلامة الملاحة. حذر المركز المشترك للمراقبة البحرية (JMIC) من استمرار التشويش الكبير على أنظمة الملاحة عبر الأقمار الصناعية (GNSS) في مداخل مضيق هرمز وخليج عُمان والخليج العربي، مشيرًا إلى الانحرافات في تحديد المواقع، وشدوئات في نظام التعرف الآلي (AIS)، وتدهور متقطع في الإشارة، والتي تفاقمت عقب الهجمات الأمريكية والإسرائيلية على إيران منذ 28 فبراير.

وأضاف المركز أن الازدحام وتدهور بيانات تحديد المواقع "يزيدان من المخاطر، مما يرفع احتمالية وقوع حوادث ملاحية أو أخطاء في التقدير".

وقد توقفت حركة الملاحة التجارية فعليًا. فبينما كان المضيق يسجل تاريخيًا حوالي 138 عبورًا للسفن كل 24 ساعة، أظهرت مراجعة حديثة لنظام التعرف الآلي (AIS) انخفاضًا حادًا

في عدد العبور اليومي إلى أقل من عشر سفن - حيث تم تأكيد عبورين تجاريين فقط خلال الـ 24 ساعة الماضية، ولم تكن أي منهما ناقلات نفط. وأوضح المركز المشترك للمراقبة البحرية أن هذا يعكس توقفًا شبه تام ناتجًا عن تحذيرات أمنية، وسحب وثائق التأمين، وحذرًا تشغيليًا، وليس إغلاقًا قانونيًا رسميًا.

وقد تفاعل سوق ناقلات النفط مع هذا الوضع بسدمة سريعة فورية. تُظهر بيانات مجلة "تاتكرز إترناشونال" أسعارًا خيالية، بل ونظرية أحيانًا، لعقود إيجار ناقلات النفط العملاقة (VLCC):

فقد تم تاجير ناقلة النفط "أداماتيبوس" (2022) التابعة لشركة "دايناكوم" والتي تبلغ حمولتها 300 ألف طن لشركة "ريلينس" مقابل رقم قياسي عالمي بلغ 537,913 دولارًا أمريكيًا يوميًا

لرحلة إلى الهند، بينما تخضع ناقلة النفط "كلاموس" (2010) لعقد إيجار فرعي مع شركة "بهارات بتروليوم" بقيمة اسمية تبلغ 758,000 دولارًا أمريكيًا يوميًا.

## المنظمة البحرية الدولية توافق على إضافة شمال الأطلسي لمناطق مراقبة الانبعاثات العالمية



وأشار تقرير اللجنة أن تلك الإجراءات تأتي في إطار التوجه العالمي المتزايد نحو تشديد الضوابط البيئية على قطاع النقل البحري

كما تعد هذه الخطوات جزءاً من استراتيجية المنظمة البحرية الدولية لتقليل الانبعاثات الناتجة عن السفن ودعم التحول نحو نقل بحري أكثر استدامة وصداقة للبيئة.





**على متن بان لي لي، استمتع بكل لحظة**



**عصر جديد للتجارة والنقل: سفاجا ٤٠٠ يوم**

تطابق مجموعة بان مارين خدماتها الجديدة المتخصصة لنقل الركاب والشركات معاً التي تعتمد على السرعة وتقدم رحلات منتظمة، لتوفير رابط مباشرين سفاجا لي مصر ويوم في المملكة العربية السعودية

- الربط التوجسي الأسرع حول مثالية المصدرين لتقليل
- التكاليف الإقضي بولاية انوم كمرکز ترويج رئيسي بدعم كافة
- الخدمات الرميعة الفريدة لوصول للتمتع بالأسواق السعودية
- لتسهيل حركة البضائع والشركات لتلبية كل طلبات مستعمري
- الكفاءة التشغيلية، مثالية استدامة لاسفل 120٠ مقصورة
- مع جدول لتسليم مران يمتد 4 رحلات أسبوعية

www.mena-line.com | info.ksa@mena-line.com

وافقت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثالثة والثمانين على مقترح لتصنيف شمال شرق المحيط الأطلسي كمنطقة جديدة للتحكم في الانبعاثات (ECA)، ومن المتوقع اعتماد القرار بشكل نهائي خلال الدورة الرابعة والثمانين للجنة في أبريل 2026، وذلك وفقاً لتقرير اللجنة.

ويأتي ذلك بالتزامن مع دخول منطقتين بحريتين جديدتين رسمياً ضمن مناطق مراقبة الانبعاثات اعتباراً من 1 مارس 2026، وهما القطب الشمالي الكندي وبحر النرويج، وذلك بموجب الملحق السادس من اتفاقية ماريبول الخاصة بمنع التلوث من السفن.

وبموجب القرار (MEPC.392(82) الذي تم اعتماده خلال الدورة الثانية والثمانين للجنة حماية البيئة البحرية في أكتوبر 2024، يتعين على السفن العاملة في هاتين المنطقتين الالتزام بحدود أكثر صرامة لانبعاثات أكاسيد النيتروجين (NOx) وأكاسيد الكبريت (SOx) إضافة إلى الجسيمات الدقيقة (PM)، في إطار الجهود الدولية للحد من التلوث البحري وتحسين جودة الهواء في المناطق الساحلية والبحرية الحساسة.

كما يفرض نظام التحكم في الانبعاثات داخل هذه المناطق خفض نسبة الكبريت في وقود السفن إلى 0.10% كحد أقصى، وهو ما يعد من أكثر المعايير البيئية صرامة في قطاع النقل البحري.

ووفقاً لتصنيف الجديد، توسع منطقة القطب الشمالي الكندي لطاق منطقة التحكم الحالية لأمريكا الشمالية لتشمل جميع المياه التابعة للقطب الشمالي الكندي، بينما تعمل منطقة بحر النرويج على توسيع نطاق منطقة التحكم في انبعاثات بحر الشمال لتغطي المنطقة الاقتصادية الخالصة للنرويج، إضافة إلى المضائق البحرية والمياه الساحلية حتى الحدود الروسية.

وبذلك يرتفع عدد مناطق التحكم في الانبعاثات المعتمدة عالمياً بموجب الملحق السادس من اتفاقية ماريبول إلى سبع مناطق، تشمل:

البحر الأبيض المتوسط، وبحر البلطيق، وبحر الشمال، ومنطقة أمريكا الشمالية، ومنطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة، إضافة إلى منطقتي القطب الشمالي الكندي وبحر النرويج اللتين دخلتا حيز التنفيذ حديثاً.

## شركة سولنوكس تتفق مع «بان مارين للملاحة» لتوزيع منتجاتها بمنطقة قناة السويس



وأشارت الشركة إلى نظام **Sulnox Eco** تم تصميمه لتحسين كفاءة الاحتراق واستقراره أثناء التخزين لكل من الوقود الثقيل ومزيجات الوقود الحيوي، مما يساعد المشغلين على إدارة هذا التحول بشكل أكثر موثوقية. وذكرت بان مارين أنها أظهرت ثقة فورية في حيث منتجها الأساسي، سولنوكس إيكو والذي اعتمدته مباشرة في أسطولها الخاص، دون الحاجة إلى تجارب، بعد مراجعة دراسات حالة من شركات نقل بحري أخرى مثل إسترن باسيفيك شيبينغ.

ويضم الأسطول سفن دعم المنصات، وسفينة حاويات، وسفينة ركاب وشن - جميعها حاصلة على شهادات أعلى معايير السلامة الدولية. وتواصل بان مارين الاستثمار في التحديثات ومبادرات الاستدامة التي تهدف إلى خفض الانبعاثات والأثر البيئي، ويمثل سولنوكس إيكو أحدث تحسيناتها.

وهي تعليقه على الاتفاقية، قال بن ريتشاردسون، الرئيس التنفيذي لشركة سولنوكس: "إن العمل مع شركة بان مارين يعزز بشكل كبير مكانة سولنوكس في منطقة قناة السويس - وهي أمر بحري ذو أهمية استراتيجية وبوابة للتجارة بين آسيا وأوروبا".

ومع ازدياد الضغط التنظيمي، بما في ذلك متطلبات **FuelEU Maritime**، وتزايد اعتماد مزيج الوقود الحيوي، يحتاج المشغلون إلى حلول تقلل الانبعاثات مع الحفاظ على أداء الوقود واستقراره.

وذكر أن قرار شركة بان مارين بالانتقال مباشرة إلى تطبيق نظام سولنوكس إيكو على مستوى أسطولها بالكامل، بعد مراجعتها لبيانات مستقلة ودراسات حالة بحرية، يمثل تأييداً تجارياً قوياً لهذا النظام، وبالإضافة إلى قدرتها المثبتة على توسيع نطاق العلامات التجارية البحرية الراسخة في جميع أنحاء المنطقة، توفر هذه الشراكة منصة مثالية لتحقيق نمو متسارع

أعلنت شركة سولنوكس، الشركة المتخصصة في التكنولوجيا الخضراء والتي تقدم تكاليف وقود وانبعاثات أقل مع عدم وجود نفقات رأسمالية، عن اتفاقية توزيع مع شركة بان مارين لخدمات البترول والتي تُعد من الشركات العاملة في مجال الخدمات البحرية والطاقة المتكاملة في مصر ولديها قدرات توزيع قوية على مستوى البلاد. وأشارت الشركة إلى أن هذا التعاون يعزز بشكل كبير وصول سولنوكس إلى منطقة قناة السويس، وهي واحدة من أهم قنوات الشحن في العالم، وإلى منطقة الشرق الأوسط بشكل عام.

وبموجب الاتفاقية، قامت شركة بان مارين بتقديم أول طلب تجاري لها وستقوم بتسويق منتج سولنوكس إيكو بنشاط عبر شبكة عملائها مستفيدة من نفس منصة التوزيع التي نجحت من خلالها في توسيع نطاق العلامات التجارية البحرية في المنطقة، بما في ذلك كاسترول.

وتتخذ شركة بان من الإسكندرية مقراً رئيسياً لها، وتتعاون مع كبرى شركات الطاقة مثل بي بي وشل وإيني، وتخدم ما يقارب 1500 عميل من خلال أكثر من 20 موقفاً في جميع أنحاء مصر.

كما تقدم الشركة مجموعة شاملة من حلول الدعم البحري واللوجستي والطاقة، وتعمل ضمن مراكز المناطق الحرة ذات الموقع الاستراتيجي في العامرية والسويس، حيث ترسي عملياتها عند بوابتي قناة السويس على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، مما يتيح توزيعاً فعالاً ودعم للأسطول عبر أحد أهم الممرات البحرية في العالم.

تعد قناة السويس شرياناً حيوياً يربط آسيا بأوروبا، إذ تنقل ما يقارب 12% من التجارة البحرية العالمية، وما يصل إلى 30% من حركة الحاويات العالمية. وتشهد القناة عبور أكثر من 20000 سفينة سنوياً، مقارنة بـ 13000 سفينة عبر قناة بنما، وقد نقلت تاريخياً نحو 1.6 مليار طن من البضائع. كما يتم ترجمة هذه الأحمال الهائلة من حركة النقل إلى استهلاك كبير للوقود وانبعاثات عالية، ولا سيما على طول طرق التجارة بين الشرق والغرب، مما يمثل فرصة كبيرة لشركة سولنوكس لدعم شركات الشحن محلياً. تعد قناة السويس ممرًا رئيسياً للسفن التي تبحر بين آسيا وأوروبا، حيث تُطبق قوانين الاتحاد الأوروبي الأكثر صرامة بشأن الانبعاثات بموجب لوائح **FuelEU**، وقد بدأ عدد من شركات الشحن استخدام مزيجات الوقود الحيوي منخفضة الكربون التي يتم تحميلها في الموانئ الآسيوية لتقليل انبعاثاتها في الأجزاء الأوروبية من الرحلة.

إلا أن بعض هذه الأنواع من الوقود الحيوي قد تصبح غير مستقرة عند تخزينها لفترات طويلة، مما قد يؤثر على جودة الوقود وأداء المحرك.

الخاص، وهذه الثقة تدعم التزامنا بتقديم المنتج بنشاط لقاعدة عملائنا الإقليميين الراغبين".

وتابع: "بصفتنا موزعاً لعلامات تجارية بحرية معترف بها عالمياً، فإننا نرى في سولنوكس امتداداً طبيعياً لمحفظتنا، مما يمكننا من تقديم حلول قائمة على الأداء لقاعدة عملائنا الراغبة مع تطور المعايير التنظيمية ومعايير الوقود".

وأضاف مروان هريدي الشاذلي، نائب الرئيس للتسويق والعقود في شركة بان مارين: "بخبيرتنا التي تمتد لأكثر من أربعة عقود في منطقة السويس، ندرك الضغوط التجارية والتنظيمية التي تواجه مالكي السفن العابرة لهذا الممر. يحتاج المشغلون إلى حلول تحقق تحسينات ملموسة في كفاءة استهلاك الوقود وانبعاثات الغازات دون تعطيل العمليات التشغيلية". وأضاف: "بعد مراجعتنا للبيانات المستقلة ودراسات الحالة البحرية اتخذنا قراراً بتطبيق نظام سولنوكس إيكو على أسطولنا

## شركات التأمين البحري في لندن توسع نطاق مناطق الخطر في الشرق الأوسط



كما تشمل الدول المذكورة جميع الموانئ والمياه الساحلية الممتدة حتى مسافة 12 ميلاً بحرياً من الساحل. وتشمل الموانئ المذكورة جميع المرافق والمحطات في المناطق الخاضعة لسيطرة سلطة الميناء المعنية، بالإضافة إلى المحطات والمرافق البحرية في المياه الممتدة حتى مسافة 12 ميلاً بحرياً من الشاطئ.

أعلنت اللجنة المشتركة للحرب، التي تضم أعضاء من نقابات التأمين البحري في لويديز وممثلين عن سوق لندن، مناطق خطر جديدة، ووسعت نطاق المناطق القائمة، نتيجةً للأحداث العدائية في الشرق الأوسط. وتشمل المناطق الجديدة البحرين وجيبوتي والكويت وعمان وقطر. وحسب بيان صادر من اللجنة أن المناطق التي عُدلت تغطيتها التأمينية أجزاءً من البحر الأحمر، وامتدادات من الساحل الباكستاني، ومناطق شرقية تمتد حتى الحدود الصومالية. وتمثل اللجنة المشتركة للحرب في لندن شركات التأمين على هياكل السفن ومركباتها، والتي تفرض أقساطاً إضافية على المناطق التي تُعتبر ذات مخاطر إضافية، بما في ذلك القرصنة والإرهاب والحرب. ويلتزم مالكو السفن التي تبحر في ما يُسمى "المناطق المُدرجة" بإخطار شركات التأمين برحلاتها في المناطق ذات المخاطر العالية، ودفع أقساط إضافية لتلك الرحلات، في حال عدم الالتزام بذلك، يُفنى تأمين الهيكل والآلات.

## شركة إيفرجرين تصدر تصنيفات أساطيل الشحن البحري من حيث حادثة الأسطول



المراكز الثلاثة الأولى، حيث تجاوزت مؤخراً سعة سفنها الإجمالية ألف حاوية مكافئة (TEU) بـ 96 سفينة، ويبلغ متوسط عمرها 9.6 سنة.

أظهر تحليل مقارن لأساطيل سفن الحاويات الرئيسية في العالم اختلافات ملحوظة في إستراتيجية إيقاف تشغيل السفن الفورية لشركات الشحن الكبرى العاملة على خطوط الشحن الرئيسية، مما يعكس إستراتيجيات متباينة في التجديد وتوسيع الطاقة الاستيعابية، وفقاً لتقرير أفالينز، المتخصصة في أبحاث الشحن.

وتُصنف إيفرجرين كأحدث خطوط الشحن البحري من حيث حادثة الأسطول بين الشركات الكبرى، حيث يبلغ متوسط عمر سفنها البالغ عددها 240 سفينة تقريباً - والتي تبلغ سعتها حوالي مليوني حاوية نمطية (9.3 MTEU) - في المقابل، تمتلك خطوط وان هاي 120 سفينة بسعة تزيد عن 0.6 مليون حاوية مكافئة، ويبلغ متوسط عمر أسطولها 9.4 سنة. وتُكمل شركة هيوونداي (HMM) الكورية الجنوبية

ومن جهة أخرى، تحتل شركة كوسكو للشحن المركز الثالث عشر بمتوسط عمر سفن يبلغ 13.6 عام، وتأتي شركة هاباج-لويد في المركز الثاني عشر بمتوسط عمر سفن يبلغ 13.3 عام. وتُظهر الأرقام الخاصة بالغالينر، كيف أن أداء الأسطول، في سياق التحول الطاقوي والاهتمام بزيادة الكفاءة التشغيلية، يُعتبر مؤشراً رئيسياً على القدرة التنافسية، وهيكّل التكاليف، والقدرة على التكيف التكنولوجي في صناعة النقل البحري التقليدية.

في المقابل، لا تظهر شركة MSC ضمن المراكز الأولى في هذا المؤشر، إذ تحتل الشركة مرتبة متأخرة في الجدول، بمتوسط عمر سفن يبلغ 17 عاماً، ما يجعلها من بين الأساطيل الأقدم عمراً ضمن المجموعة المُحللة. ويشير الاتجاه العام إلى أن شركات الشحن الكبرى تميل إلى تشغيل أساطيل أقدم نسبياً، حيث تحتل شركة ميرسك المركز العاشر بمتوسط عمر سفن يبلغ 14.9 عام، بينما تحتل شركة CMA CGM المركز العاشر أيضاً بمتوسط عمر سفن يبلغ 13.2 عام.

## الاتحاد الدولي للنقل البحري يقر حق البحارة في رفض الإبحار للمناطق عالية الخطورة



ويظل مضيق هرمز أحد أهم الممرات البحرية عالمياً، إذ يمر عبره ما يقرب من خمس تجارة النفط العالمية، ما يجعل أي اضطراب أمني فيه ذا تأثير مباشر على حركة التجارة وسلاسل الإمداد وأسعار الطاقة.

أقرت لجنة منطقة العمليات الحربية التابعة للاتحاد الدولي للنقل (ITF) تضمين حق البحارة في رفض الإبحار ضمن الشروط المعمول بها حالياً في المناطق عالية الخطورة. بعد تصنيف مضيق هرمز كـ«منطقة عالية الخطورة» في خطوة تعكس التدهور السريع في الأوضاع الأمنية. وقال السيد الشاذلي رئيس نقابة الضباط البحريين أن التصنيف إجراء بحري رسمي يتم اللجوء إليه عند ارتفاع مستوى التهديدات الأمنية، سواء نتيجة أعمال قرصنة أو سرعات عسكرية أو عمليات تشويش تستهدف السفن التجارية في ممرات ملاحية استراتيجية. ولفت أنه وبموجب هذا التصنيف، يتم تفعيل مجموعة من التدابير الوقائية والضمانات التعاقدية للبحارة المشمولين باتفاقيات التأمين البحري الدولي (IBF)، والتي تتضمن

حق البحارة في رفض الإبحار إلى المنطقة دون التعرض لأي عقوبات وصرف أجور إضافية قد تصل إلى الضعف خلال فترة التواجد في المنطقة المصنفة عالية الخطورة بجانب رفع مستوى التغطية التأمينية وتوفير ضمانات حماية وسلامة إضافية للطواقم.

وقال الشاذلي أن التصنيف يلزم ملاك السفن ومشغليها بعدد من الإجراءات، أبرزها إجراء تقييمات مخاطر قبل عبور المضيق وإبلاغ الطواقم بالمستجدات الأمنية بصورة فورية وواضحة وتطبيق الضمانات التعاقدية والتأمينية كاملة والتشاور مع الطواقم وممثليهم بشأن خطط الإبحار وإجراءات تخفيف المخاطر.

وتشير بيانات ملاحية إلى وجود أكثر من 200 سفينة راسية داخل المضيق أو بالقرب منه، في ظل حالة من عدم اليقين بشأن سلامة العبور، بينما دعت جهات بحرية دولية السفن إلى توخي أقصى درجات الحذر وإعادة تقييم مساراتها عند الضرورة. ويؤكد خبراء الملاحة أن تصنيف المضيق «منطقة عالية الخطورة» لا يعني إغلاقه رسمياً، لكنه ينعكس مستوى غير مسبوق من المخاطر التشغيلية والتأمينية، مع احتمالات قائمة لمراجعة التصنيف إلى «منطقة عمليات حربية» إذا استمر التسعير.

## تفاصيل الاجتماع التنسيقي الأول لتفعيل المركز العربي للوساطة في منازعات النقل الدولي واللوجستيات



لوجستيات التجارة الدولية بكلية النقل الدولي واللوجستيات، ورائيا جزارين - المدير التنفيذي لشعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات . وفي هذا السياق، أكد المهندس مدحت القاضي رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات أن إنشاء وتفعيل المركز العربي للوساطة في منازعات النقل الدولي واللوجستيات يمثل خطوة مهمة لدعم مناخ الاستثمار وتطوير بيئة الأعمال في مصر والمنطقة العربية، مشيرًا إلى أن قطاع النقل واللوجستيات يعد من القطاعات الحيوية المرتبطة مباشرة بحركة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد. وأضاف أن وجود مركز متخصص للوساطة سيسهم في تسوية المنازعات التجارية بسرعة وكفاءة وبتكلفة أقل مقارنة بالإجراءات القضائية التقليدية، بما يعزز ثقة مجتمع الأعمال ويزيد من تناهضية الموانئ والخدمات اللوجستية في مصر. ومن جانبها، أوضحت الدكتورة سارة الجزار عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات بالإسكندرية أن المركز يعكس تكامل الأدوار بين المؤسسات الأكاديمية والجهات القضائية والقطاع الخاص لخدمة الاقتصاد الوطني، مشيرة إلى أن الكلية ستسهم بخبراتها الأكاديمية والبحثية في دعم أنشطة المركز، سواء من خلال تأهيل الكوادر المتخصصة في الوساطة والتحكيم التجاري في قطاع النقل واللوجستيات أو من خلال تقديم الدراسات والاستشارات العلمية المرتبطة بتطوير هذا المجال. وأضافت أن إنشاء هذا المركز المتخصص يمثل إضافة نوعية لمنظومة تسوية المنازعات التجارية في المنطقة العربية، خاصة في ظل التوسع الكبير في أنشطة النقل الدولي والخدمات اللوجستية، وما يتطلبه ذلك من أليات متطورة لحل المنازعات بما يدعم استدامة حركة التجارة الدولية. واختتم الاجتماع بالاتفاق على استمرار التنسيق بين الجهات المشاركة خلال الفترة القادمة لالتهاء من إعداد الأطر التنظيمية والإدارية للمركز، تمهيدًا للإعلان الرسمي عن إنطلاقه، بما يعزز دور الأكاديمية والغرفة في دعم مجالات النقل البحري والتجارة الدولية والخدمات اللوجستية في جمهورية مصر العربية والمنطقة العربية.

شهدت المحكمة الاقتصادية بالإسكندرية، الاجتماع التنسيقي الأول لمتابعة تفعيل بروتوكول التعاون المشترك بين كل من الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية برئاسة أحمد الوكيل ممثلة في شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات، والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري برئاسة الدكتور إسماعيل عبد الغفار ممثلة في كلية النقل الدولي واللوجستيات بالمقر الرئيسي بالإسكندرية، إلى جانب غرفة ملاحه الإسكندرية برئاسة محمد مصيلحي . وقد جاء الاجتماع في إطار الجهود المشتركة الرامية إلى تفعيل عمل المركز العربي للوساطة في منازعات النقل الدولي واللوجستيات تنفيذًا لبروتوكول التعاون الموقع بمقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بمقرها الرئيسى بأبى قير بالإسكندرية، بما يدعم مجتمع الأعمال بتوفير أليات حديثة وفعالة لتسوية المنازعات المرتبطة بقطاع النقل والتجارة الدولية وسلاسل الإمداد. وقد ناقش الاجتماع عددًا من الموضوعات الرئيسية المتعلقة ببدء تشغيل المركز، من أبرزها، مراجعة وإعداد اللوائح الداخلية المنظمة لعمل المركز بما يضمن كفاءة الإجراءات وحياديتها وفقًا لأفضل الممارسات الدولية في مجال الوساطة وتسوية المنازعات التجارية. كما تضمن الاجتماع مناقشة الجوانب اللوجستية والإدارية اللازمة لتفعيل عمل المركز بما يشمل الهيكل التنظيمي وأليات تقديم الخدمات للمؤسسات والشركات العاملة في قطاع النقل الدولي واللوجستيات، وكذا مناقشة مقترح الخطة التعريفية والإعلامية للمركز والتي تستهدف التعريف بدوره وخدماته لدى مجتمع الأعمال المصري والعربي وتم مناقشة الإعداد لإطلاق المركز رسميًا خلال احتفالية علمية كبرى تجمع ممثلي مجتمع الأعمال والجهات المعنية بقطاع النقل والتجارة الدولية في مصر والدول العربية. كما تناول الاجتماع مناقشة تدشين الموقع الإلكتروني الرسمي للمركز ليكون منصة رقمية لتقديم خدمات الوساطة، وتوفير المعلومات القانونية والفنية المتعلقة بمنازعات النقل الدولي واللوجستيات. وشهد الاجتماع حضور عدد من القيادات والخبراء المعنيين بتطوير قطاع النقل والخدمات اللوجستية، وشمل المهندس مدحت القاضي - رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات ونائب رئيس الاتحاد العربى لغرف الملاحه البحرية، والدكتورة سارة الجزار - عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات بالإسكندرية ومستشار اول اتحاد الغرف العربية، الدكتور مصطفى رشيد - مساعد رئيس الأكاديمية العربية للشؤون العربية وعضو مجلس كلية النقل الدولي واللوجستيات بالإسكندرية كما حضر الاجتماع خالد سيري - نائب أول رئيس شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات، وعبد العال علي - مستشار الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية، والدكتورة سيلفيا ساويرس - رئيس قسم إدارة

## رئيس مجلس إدارة AK Group أحمد العقاد:

## مضاعفة الأسطول البحري والتوسع في الخدمات اللوجستية ظل 2026



كشف المهندس أحمد العقاد، رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات العقاد (AK Group)، عن ملامح استراتيجية المجموعة خلال المرحلة المقبلة، والتي تستهدف التوسع في أنشطة النقل البحري والخدمات اللوجستية وتعزيز دور مصر كمركز إقليمي للتجارة وسلاسل الإمداد. جاء ذلك خلال كلمة ألقاها العقاد في احتفالية الإفطار السنوي للمجموعة، التي أقيمت مؤخراً بمدينة الإسكندرية، بحضور النائب محمد مصيلحي وكيل لجنة النقل بمجلس النواب، ورئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، قيادات المجموعة، بالإضافة إلى عدد من شركائها في قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية.

وأوضح العقاد، أن مجموعة شركات العقاد تمتلك تاريخاً يمتد لما يقارب ثمانية عقود منذ تأسيسها عام 1946 على يد الراحل عبدالقادر محمد العقاد، حيث بدأت المجموعة نشاطها من خلال شركة ماهوني للملاحة والخدمات البحرية التي قدمت خدمات بحرية للسفن التجارية المترددة على الموانئ المصرية.

وأضاف أن المجموعة أعلنت خلال الاحتفالية عن إطلاق AK Group ككيان مؤسسي موحد يجمع بين الخبرة العائلية الممتدة عبر الأجيال ومنهج الإدارة المؤسسية القائمة على الحوكمة الحديثة، بما يعزز قدرة المجموعة على التوسع الإقليمي وتمثيل عدد متزايد من الشركات والخطوط الملاحية العالمية.

وأشار رئيس مجلس الإدارة إلى أنه منذ توليه إدارة المجموعة عام 2014 تم التركيز على التوسع الراسي في الأنشطة البحرية واللوجستية، مع العمل على تطوير الأسطول البحري الذي تديره المجموعة، إلى جانب تأسيس شركات متخصصة تخدم سلاسل الإمداد والتجارة الخارجية المصرية.

وأوضح أن المجموعة تقوم حالياً بتشغيل أربع سفن تجارية، مع خطط لمضاعفة هذا العدد خلال عام 2026 عبر الاستثمار في سفن حديثة، ليس فقط في نشاط نقل الحاويات بل أيضاً في أنشطة بحرية أخرى، وذلك في إطار استراتيجية تنويع الاستثمارات البحرية للمجموعة.

وأشار العقاد إلى أن شركة IFS لخدمات الروافد تمثل الذراع الاستثماري للمجموعة في مجال تملك وتشغيل السفن التجارية، حيث تعمل على تطوير الأسطول البحري وتوسيع نطاق تشغيله إقليمياً.

كما تعد شركة ماهوني للملاحة والخدمات البحرية إحدى الركائز التاريخية للمجموعة، إذ تمتلك خبرة تمتد لنحو 80 عاماً في تقديم الخدمات البحرية والوكالة الملاحية للسفن المترددة على الموانئ المصرية، فضلاً عن دورها التاريخي في تشغيل خطوط ملاحية منتظمة بين مصر وعدد من الموانئ الأوروبية، مما ساهم في دعم حركة التجارة الخارجية المصرية.

وتطرق العقاد إلى شركة Kalimbassieris Maritime التي تمثل الذراع Egypt، والتي تتواجد في مصر منذ عام 2014، وتمثل الذراع الإقليمية لشركة Kalimbassieris Maritime اليونانية المتخصصة في خدمات الاستشارات البحرية وتمثيل شركات التأمين البحري ونوادي الحماية والتعويض (P&I Clubs)، بالإضافة إلى التعامل مع سجلات السفن المعتمدة والجهات الدولية العاملة في قطاع الشحن البحري. وتأسست الشركة الأم في اليونان عام 1979، وتمتلك اليوم شبكة مكاتب تضم 11 مكتباً في منطقة البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود.



أحدث التقنيات التشغيلية، إلى جانب تنفيذ برامج لتحسين كفاءة استهلاك الوقود وخفض الانبعاثات بما يتماشى مع المعايير البيئية الدولية والاستدامة في قطاع النقل البحري. كما دخلت المجموعة مجال الخدمات اللوجستية المتكاملة من خلال تأسيس شركة Transglobal Alliance (TGA) في الربع الرابع من عام 2025، والتي تهدف إلى تعزيز ربط مصر بالأسواق الأوروبية والعالمية عبر شبكة من الشركاء وكلاء الشحن الدوليين. وتقدم الشركة حلاً لوجستية متكاملة تشمل النقل متعدد الوسائط، وخدمات النقل من الباب إلى الباب، وسلاسل الإمداد المبردة، إلى جانب دعم الشركات المصرية في الوصول إلى الأسواق العالمية بكفاءة أكبر. وأشار العقاد كذلك إلى شركة AK TRADE التابعة للمجموعة، والمتخصصة في تصدير ونقل الملح النقي عبر الموانئ المصرية، حيث يتم استخراج الملح من ملاحات الإسكندرية وسيوة والعريش، مع العمل حالياً على التوسع في تصدير بضائع صاب أخرى بجانب الملح. وأكد رئيس مجلس الإدارة أن AK Group تستهدف خلال السنوات المقبلة تعزيز حضورها في قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية في شرق البحر المتوسط، من خلال التوسع في الأسطول البحري، وتعزيز الشراكات الدولية، وتطوير منظومة الخدمات اللوجستية المتكاملة بما يدعم التجارة المصرية ويعزز موقع مصر كمحور لوجستي عالمي.

كما استعرض رئيس مجلس الإدارة نشاط شركة Egypt Sea Agency (ESA) المتخصصة في الوكالة الملاحية وخدمات الخطوط المنتظمة، حيث تعمل وكيلاً لعدد من كبرى الشركات العالمية. ومن أبرز هذه الشركات Unifeeder، التي أصبحت منذ عام 2018 جزءاً من مجموعة DP World العالمية بعد استحواذ الأخيرة عليها ضمن إستراتيجيتها للتحويل من مشغل موانئ إلى منصة عالمية متكاملة للخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد. وتتعنى DP World من خلال هذا التوجه إلى تطوير شبكة متكاملة تربط الموانئ والنقل البحري والخدمات اللوجستية في منظومة واحدة، وهو ما انعكس مؤخراً على توحيد أنشطة الشحن البحري التابعة لها تحت مظلة DP World Shipping Solutions، مع طموحات مستقبلية لتعزيز حضورها كشركة نقل بحري متكاملة في التجارة العالمية. كما تعمل Egypt Sea Agency وكيلاً لشركة MOL اليابانية (Mitsui O.S.K. Lines) المتخصصة في نقل الرورو والسيارات والبضائع المتدرجة، إلى جانب تقديم خدمات الوكالة البحرية وإدارة عمليات السفن في الموانئ المصرية. وفي إطار تطوير قدرات إدارة وتشغيل السفن، أوضح العقاد أن شركة AK SHIPS التابعة للمجموعة تعمل على إدارة وتشغيل السفن التجارية باستخدام

## ميناء الإسكندرية يتداول 6.49 مليون طن ظال يناير الماضي

وذلك مقابل 721.5 ألف طن، فيما بلغت سفن البضائع الصب الجاف 2.4 مليون طن مقابل 2.8 مليون طن خلال نفس الشهر من العام الماضي. واستقبلت الميناء 1.3 مليون طن من الحبوب، منها 465 ألف طن من الذرة، و424 ألف طن فول سوييا و372.2 ألف طن قمح، و28.2 ألف طن كسب، و14 ألف طن سكر. كما ذكرت البيانات، زيادة المتداول بالميناء من المواد البترولية لتصل إلى 791.9 ألف طن، منها 120.7 ألف طن جازولين، وألف طن من الأثير، و82.2 ألف طن خردة، و764 ألف طن أسود كربون، و2.7 ألف طن أكيل بنزين، و12.5 ألف طن نافتا، و41.7 ألف طن من الغاز، و52 ألف طن من المازوت، و30 ألف طن من البنزين. كما أشارت بيانات الميناء إلى استقبال الميناء كميات أترية وخامات معدنية بنحو 560.6 ألف طن، منها 332.9 ألف طن حديد، و114.9 ألف طن خردة، و104.8 ألف طن من الفحم، و3.9 ألف طن أسمنت بتروني، و5.7 ألف طن فسبار، و251 ألف طن كاولين. كما ذكرت بيانات هيئة الميناء ارتفاع أوزان الحاويات بنسبة 17% وذلك نتيجة لاتجاه العام لتحوية البضائع توفيراً للوقت وتقليلاً للتكلفة، بالإضافة إلى تشغيل محطة تحيا مصر عبر خط CMA CGM الفرنسي، كما ارتفع أوزان الحاويات الترانزيت بنسبة 180%، كما ارتفعت أعداد الحاويات الترانزيت بنسبة 184%.

حققت هيئة ميناء الإسكندرية خلال يناير الماضي معدلات تداول للبضائع وصلت إلى 6.49 مليون طن، وذلك مقارنة بنحو 6.1 مليون طن خلال نفس الفترة من العام الماضي، بزيادة قدره 300 ألف طن. وأظهرت بيانات هيئة الميناء، إلى أنه بالرغم من الزيادة في حجم البضائع المتداولة بالميناء بواقع 780 ألف طن، إلا أنها استقبلت 2.79 مليون طن من الصب الجاف والتي من أهمها القمح والذرة وفول السوييا والفحم والكلينكر، وذلك مقابل 858 مليون طن خلال نفس الفترة من العام الماضي، بزيادة قدرها 8%، وذلك بسبب زيادة كميات القمح والذرة المستوردة للجهات الحكومية والتي من أهمها هيئة السلع التموينية وشركات القطاع الخاص. فيما بلغت حجم البضائع المحوالة المتداولة بالميناء خلال يناير الماضي، نحو 2.3 مليون طن، وذلك مقابل 2.2 مليون طن خلال نفس الفترة من العام الماضي، وذلك نتيجة زيادة عدد الخطوط الملاحية المترددة على الميناء، خاصة بخدمات بين أوروبا والبحر الأسود وتركيا وروسيا وبعض دول شمال أفريقيا. بينما تداولت الميناء نحو 573 ألف طن كبضائع عامة تقليدية مقارنة بنحو 497 ألف طن مقابل 400 ألف طن خلال نفس الفترة من العام الماضي، وبضائع ذات طبيعة خاصة 215 ألف طن وذلك مقابل 110 ألف طن، فيما بلغت كمية بضائع الصب السائل خلال يناير الماضي 694.3 ألف طن.



بنحو 100.7 ألف حاوية. وأشارت هيئة الميناء زيادة أعداد حاويات الترانزيت عن الفترة المثيلة بنسبة كبيرة جدا نتيجة تشييل محطة متعددة الأغراض والتي كانت السبب الرئيسي في تعظيم تجارة الترانزيت عن طريق توفير ساحات تخزينية لتداول أعداد كبيرة من حاويات وزيادة في الأوزان، مما أدى إلى زيادة إجمالية في أعداد الحاويات المكافئة بشكل غير مسبوق. ويعمل بمينائي الإسكندرية والدخيلة 3 شركات حاويات، الأولى وهي الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع " وتتبع القابضة للنقل البحري والبري "، بينما الشركة الثانية وهي شركة الاسكندرية لمحطات الحاويات الدولية " وتتبع مجموعة هاتشون بورت الصينية"، علاوة على محطة تحيا مصر، وتتبع شركة CMA CGM الفرنسية. وتوزعت حصص الشركات بواقع 83.9 ألف حاوية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات " التابعة للقابضة للنقل البحري والبري "، بينما حققت شركة هاتشون بورت " الصينية " نحو 59 ألف حاوية مكافئة، فيما بلغت محطة تحيا مصر، نحو 74 ألف حاوية، حيث حققت الشركة لأول مرة 30 ألف حاوية ترانزيت خلال شهر واحد منذ افتتاحها في 2023، بالإضافة إلى 44.3 ألف حاوية " صادرات وواردات".

كما استقبلت ميناء الإسكندرية خلال يناير الماضي، نحو 421 سفينة، وذلك مقابل 438 سفينة خلال نفس الشهر من العام الماضي، وذلك بانخفاض قدره 17 سفينة. وبلغت عدد سفن البضائع العامة 104 سفينة مقابل 116 سفينة خلال نفس الشهر من العام الماضي بانخفاض قدره 10%، وبلغت سفن البضائع ذات الطبيعة الخاصة 16 سفينة مقابل 13 سفينة، و169 سفينة حاويات مقارنة بنحو 174 سفينة بانخفاض 3%. كما بلغت عدد سفن الصب السائل نحو 60 سفينة مقارنة بنحو 49 سفينة خلال نفس الشهر من العام الماضي، وسفن الصب الجاف بلغت 59 سفينة مقارنة بنحو 72 سفينة خلال يناير من العام الماضي، ولم تستقبل الميناء أي سفن ركاب خلال يناير من العام الجاري أو العام الماضي. وأكدت هيئة الميناء أن هناك ارتفاع في معدلات تداول السفن خلال العامين الماضيين، وذلك نتيجة الجهود المبذولة من العديد من الجهات خاصة هيئة الميناء والجمارك وهيئة سلامة الغذاء لاختصار الاجراءات بما يعمل على إنخفاض متوسط زمن بقاء السفن على الرصيف الأمر الذي أدى إلى سرعة التداول بالميناء، وتقليل فترة الإنتظار بالمخطف الخارجي، وإستغلال الأرصفة ذات الغاطس العميق في تدوير السفن ذات الحمولات الكبيرة، بالإضافة إلى اعتماد بعض العملاء مع الميناء على السفن ذات الحمولات الكبيرة الأمر الذي أدى إلى زيادة أعداد السفن وزيادة أوزان البضائع بنسبة كبيرة، كما بلغت عدد الحاويات المتداولة بالميناء عبر يناير الماضي، 217.5 ألف حاوية، وذلك مقارنة بنحو 192.2 ألف حاوية، منها 107.3 ألف حاوية صادر، مقارنة بنحو 91.5 ألف حاوية خلال يناير 2025 ، وهراية 110.2 ألف حاوية واردة مقارنة

## الجمارك المصرية تصدر تعليمات بشأن وثائق التأمين الخاصة بعمليات الترانزيت



الجمركية وكذا وفقا لكتاب رئيس مصلحة الضرائب المصرية رقم 4384 المؤرخ في سبتمبر الماضي، بخصوص تعليق مصلحة الضرائب المصرية بضرورة إضافة ضريبة الجدول وفق ضريبة القيمة المضافة أينما وردت بنموذج وثيقة التأمين وشروطها العامة وجميع مرققاتها من جدول الوثيقة والإقرارات المرفقة. وذكر المنشور أن هذه التعليمات جاءت نفاذاً للتوجيهات الرئاسية المتعلقة بتعظيم تجارة الترانزيت، وجذباً للاستثمارات، ولصالح العمل ومقتضياته.

أصدر أحمد أموي رئيس مصلحة الجمارك المصرية، منشور تعليمات رقم 8 لسنة 2026، بشأن التزام جميع المواقع الجمركية بقبول وثائق التأمين الورقية وفقاً للنموذج المرفق للمنشور. وأشار رئيس المصلحة إلى أن وثائق التأمين التي يشتملها المنشور تعد ضماناً لرسائل العابرة (الترانزيت)، وذلك لحين الانتهاء من إنشاء منصة لإصدار وثائق التأمين الإلكترونية. وذكر رئيس المصلحة، أن المنشور يأتي إعمالاً لأحكام المادة 95 من اللاحة التنفيذية لقانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021 والمعدلة بقرار وزير المالية رقم 347 لسنة 2023 فيما تضمنته من إضافة وثيقة تأمين (بوليصة تأمين) وفقاً للشروط والضوابط التي تقرها كل من مصلحة الجمارك والضرائب المصرية كإحدى الضمانات المقبولة لنقل البضائع الأجنبية غير خالصة الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم. كما جاءت التعليمات بعد الإطلاع على محضر الاجتماع المؤرخ نهاية ديسمبر الماضي، المنعقد بحضور ممثلي كل من قطاع التكنولوجيا والإدارة المركزية للخدمات المالية بخصوص وثيقة نطاق أعمال منظومة إصدار وثائق التأمين

## بيمكو تتوقع انخفاض حجم الحاويات المنقولة بطول عام 2026 من 6.4% إلى 3.5%



ويحذر التقرير من أنه في حين أن ضعف السوق من شأنه أن يضغط على الأسعار نحو الانخفاض، إلا أن هذا الانخفاض قد لا يتحقق إلا بعد استئناف عمليات العبور عبر مضيق هرمز، نظرًا لأن رسوم الوقود الإضافية من شأنها أن تعوض هذا الضغط. فيما يتعلق بأسطول السفن، ظلت أسعار السفن الجديدة والمستعملة مستقرة، مع عدم توقع تغييرات جوهرية على المدى القريب، على الرغم من توقع "انخفاض تدريجي" في أسعار السفن المستعملة، وفي الوقت نفسه، يشهد تفكيك السفن بعض الانتعاش، ولكنه غير كافٍ بالنظر إلى الإمكانيات الحالية؛ إذ تمثل السفن التي يبلغ عمرها 20 عامًا أو أكثر 17% من إجمالي الطاقة الاستيعابية، مما يفسح المجال لزيادة عمليات التفكيك. ومن منظور الطلب، خفضت BIMCO توقعاتها بشكل طفيف، وباستثناء تأثير مضيق هرمز، من المتوقع أن يتراوح نمو حجم الشحن بين 2% و4% في عامي 2026 و2027، مع نمو الطلب على السفن بنسبة أعلى قليلاً (2.5% - 4.5%)، مدفوعًا بالخطوط الإقليمية وخطوط النقل العكسي. مع ذلك، إذا استمرت الأزمة، أشار التقرير إلى أنه قد ينخفض نمو حجم الحاويات في عام 2026 بمقدار 3 نقاط مئوية، بينما قد ينخفض الطلب على السفن بما يصل إلى 5 نقاط مئوية مقارنةً بسيناريو عودة الأمور إلى طبيعتها، على الصعيد الإقليمي، بدأت أمريكا الشمالية عام 2026 بالكماش سوي، مسجلة عشرة أشهر متتالية من النمو السلبي، ويعود ذلك جزئيًا إلى حالة عدم اليقين بشأن الرسوم الجمركية. في المقابل، لا يزال باقي العالم يشهد نموًا ديناميكيًا، حيث بلغ 6.4% خلال الاثني عشر شهرًا الماضية، مع توقعات بانخفاض هذا المعدل إلى حوالي 3.5% سنويًا خلال عامي 2026 و2027. ورغم هذا التباطؤ، من المتوقع أن يستمر حجم الحاويات المنقولة بحراً عالمياً في التوسع، وأن يصل إلى مستوى هام: "سي تجاوز 200 مليون حاوية نمطية (TEU) لأول مرة في عام 2027"، حيث تُعد آسيا المحرك الرئيسي للصادرات، بينما تبرز جنوب وغرب آسيا كأسرع المناطق نموًا نسبيًا، لا سيما إذا عادت حركة النقل البحري في الشرق الأوسط إلى وضعها الطبيعي. يشار إلى منظمة BIMCO هي اختصار لمجلس البلطيق والمجلس البحري الدولي (BIMCO) والذي يعد أكبر اتحادات الشحن الدولية التي تمثل ملاك السفن، وتضم في عضويتها حوالي 65% من حمولة العالم ولديها أعضاء في أكثر من 120 دولة، بما في ذلك المديرين والمساررة والوكلاء، تأسست عام 1905.

يواجه السوق العالمي للنقل البحري للحاويات سيناريو من عدم اليقين المتزايد، حيث سيكون لتطور الصراع في الشرق الأوسط - وخاصة الوضع في شرق هرمز - دور حاسم في تحديد التوازن بين العرض والطلب خلال عامي 2026 و2027، وذلك وفقًا لحدث الأخبار الواردة في تقرير منظمة الـ "BIMCO". يُحلل التقرير سيناريوهات مختلفة: سيناريو يبقى فيه مضيق هرمز مغلقًا، وآخر يُعاد فيه فتحه قريبًا، حيث تتوقع الـ BIMCO " أن " ينتهي عام 2026 بزيادة في المعروض من السلع تتراوح بين 2.0% و3.5%، بينما سينخفض الطلب على النقل البحري بنسبة تتراوح بين 0.5% و-2.5%، مما " يشير إلى اختلال كبير في التوازن بين العرض والطلب". وبدأت آثار هذا الوضع تظهر بالفعل. إذ تُقدّر BIMCO أن إغلاق مضيق هرمز قد خفّض أحجام الشحن بنحو 3% والطلب على السفن بنسبة 5%، في حين انخفض العرض الفعلي بنسبة 1.5% نتيجة لرسو السفن في الخليج العربي. مع ذلك، يحذر التقرير من أنه في حال عدم إعادة توزيع هذه السفن على خطوط ملاحية أخرى، فقد يكون النمو الفعلي في العرض هامشيًا. في المقابل، يسمح سيناريو إعادة فتح خطوط الملاحة بانتعاش أوسع، حيث يتوقع التقرير أن ينمو الطلب على السفن بنسبة تتراوح بين 2.5% و4.5% في عامي 2026 و2027، بينما سيزداد العرض بنسبة تتراوح بين 3.5% و5.5% خلال الفترة نفسها، وذلك اعتمادًا بشكل رئيسي على تطور سرعات الإبحار. وتشير منظمة BIMCO إلى أن التخفيض التدريجي في السرعات - بما يتماشى مع مستويات عام 2023 - قد يُخفف من توسع العرض، في حين أن الحفاظ على السرعات سيزيد من السعة المتاحة. إلى جانب السيناريوهات المطروحة، يؤكد التقرير أن "الحرب قد زادت من مستوى عدم اليقين"، مما وسّع نطاق توقعات الطلب بمقدار نقطتين مئويتين، أي ضعف النسبة المعتادة، كما يتفاقم هذا الوضع بسبب ارتفاع أسعار الطاقة، مما قد يؤثر على النمو الاقتصادي العالمي والاستهلاك، إلى جانب حالة عدم اليقين المحيطة بالسياسة التجارية الأمريكية في أعقاب قرار المحكمة العليا الذي أجبر على إلغاء الرسوم الجمركية المفروضة في عام 2025. في هذا السياق، تتوقع BIMCO "ضعفًا طفيفًا في توازن العرض والطلب خلال عامي 2025 و2026"، مع وجود مخاطر لتفاقم الوضع إذا لم يتم تعديل سرعات الشحن. أما فيما يتعلق بالأسعار، فقد أظهرت بداية عام 2026 مؤشرات متباينة، حيث انخفضت أسعار الشحن في بداية العام، بينما ظلت أسعار تأجير السفن مستقرة، وذلك بعد رأس السنة القمرية بالصين، حيث عادت أسعار الشحن الفوري من شنغهاي إلى متوسط مستويات عام 2025، على الرغم من أن المتوسط الإجمالي للصادرات الصينية لا يزال أدنى من ذلك.

## بيان صادر عن الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

في ظل التحديات المتسارعة والظروف الاستثنائية.. التي تشهدها العديد من الدول العربية في هذه المرحلة الدقيقة، يتابع الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية ببإلغ القلق والتقدير ما تمر به شعوبنا العربية الشقيقة من أزمات وتحديات تمس استقرارها وأمنها الاقتصادي والاجتماعي.

وإذ يؤكد الاتحاد على عمق الروابط التاريخية والمصير المشترك الذي يجمع بين الدول العربية، فإنه يعلن تضامنه الكامل ودعمه الراسخ لكافة الجهود الرامية إلى تحقيق الاستقرار، والحفاظ على مقدرات الشعوب، ودعم مسارات التنمية في المنطقة.

كما يشدد الاتحاد على أهمية تعزيز التعاون العربي المشترك، وتكثيف التنسيق بين مختلف الجهات المعنية بقطاع النقل البحري والتجارة، لضمان استمرارية سلاسل الإمداد، وحماية حركة التجارة البحرية التي تعد شرياناً حيوياً لاقتصادات دولنا.

ويؤكد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية أن المرحلة الحالية تتطلب تضامراً للجهود وتوحيد الصفوف، والعمل بروح المسؤولية والتكامل، بما يضمن تجاوز هذه التحديات وبناء مستقبل أكثر استقراراً وازدهاراً لشعوبنا العربية.

وفي هذا السياق، يجدد الاتحاد التزامه الكامل بالقيام بدوره المحوري في دعم الدول الأعضاء، وتقديم كافة أشكال الدعم الفني واللوجستي بما يعزز من قدرة القطاع البحري العربي على مواجهة التحديات الراهنة.

حفظ الله أوطاننا العربية، وشعوبها، وأدام عليها الأمن والاستقرار.



FONASBA



الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية  
Arab Federation of Chambers of Shipping



غرفة ملاحة الإسكندرية  
Alexandria Chamber of Shipping

رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية  
رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية  
نائب رئيس المنظمة الدولية البحرية العالمية - الفوناسبا

النائب محمد مصيلحي

إِنَّا لِلَّهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ

يتقدم السادة أعضاء مجلس الإدارة

والنائب / محمد مصطفى محيى

رئيس غرفة ملاحية الإسكندرية  
رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحية البحرية  
نائب رئيس المنظمة الدولية البحرية العالمية - الفوناسبا

بِخَالِصِ الْعَزَاءِ وَصَادِقِ الْمَوَاسَّاتِ

في وفاة المغفور له بإذن الله

السيد اللواء

مَازِنَ نَدِيمٍ

رئيس شركة ( نوسكو ) لخدمات النقل و أعالي البحار  
الرئيس الشرفي و السابق لشعبة خدمات النقل الدولي و اللوجيستيات

سَائِلِينَ الْمُؤَلَّى عَزَّوَجَلَّ أَنْ يَتَعَمَّدَهُ بِوَسْعِ رَحْمَتِهِ، وَيُسْكِنَهُ  
فَسِيحَ جَنَّاتِهِ، وَيُلْهِمَ أَهْلَهُ وَذَوِيهِ الصَّبْرَ وَالسَّلْوَانَ



FONASBA



غرفة ملاحية الإسكندرية  
Alexandria Chamber of Shipping



الاتحاد العربي لغرف الملاحية البحرية  
Arab Federation of Chambers of Shipping