



صوت الملاحة العربية



الإتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية
Arab Federation of Chambers of Shipping

النشرة الدورية للإتحاد العربي لغرف الملاحة

أبريل | ٢٠٢٦

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي | WWW.ARABFCS.ORG | العدد الحادي عشر

وزير النقل المصري يت رأس أعمال اجتماع الجمعية العمومية للشركة
رقم (٨٧)

بيان صادر عن الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية بشأن
أوضاع الشرق الأوسط
كيف تخطط مصر والمغرب لتحويل "اللوجستيات" إلى محرك للنمو؟

لقاء تشاوري لمناقشة تطوير قطاع النقل البحري في الأردن

وزير النقل اليمني

يصدر قرارا وزاريا بلائحة جديدة لأمن
السفن والموانئ

دعم أوروبي

لتوسيع آفاق التعاون مع مرفأ بيروت

مصلحة الموانئ والنقل البحري تعلن عن انضمام ليبيا رسميا
إلى المنظمة الدولية للمناور والمساعدات الملاحية IALA

وقعت مصر وجيبوتي اتفاقيات كبرى لتعزيز التعاون في النقل البحري واللوجستيات والطاقة الخضراء

مؤشر كثافة.. الكربون ٢٠٢٦: من أداة امتثال إلى محرك لأداء وعوائد السفن

عمان توقع.. جميع الاتفاقيات الدولية لضمان مرور حر وأمن في هرمز

الجهات المختصة.. أنشأت مركز عمليات على الساحل السعودي

«وزير النقل» تطوير الأسطول البحري المصري إلى ٤٠ سفينة بحلول ٢٠٣٠

(الإتحاد العربي) لغرف الملاحة البحرية يضع رؤية موحدة لمستقبل الملاحة وسلاسل الإمداد العربية



Mohamed Mouselhy



MEDHAT EL KADY



Waleed Badr

دولار عام 2023 إلى نحو 3.9 مليار دولار في 2024، ثم 4.1 مليار دولار في 2025، بينما كانت التوقعات السابقة كانت تستهدف تجاوز 12 مليار دولار سنوياً، مؤكداً على أن ما يحدث يمثل تحدياً مباشراً لمنظومة التجارة الدولية وليس لمصر فقط. كما تم مناقشة أزمة مضيق هرمز، حيث تطرق الكابتن محمد الدلاييح إلى الأبعاد الجيوسياسية والقانونية لأزمة مضيق هرمز، مشيراً إلى وجود أكثر من 1500 سفينة معرضة لخطر التعطل أو الاحتجاز، مرور ما بين 20% إلى 30% من تجارة النفط العالمية عبر المضيق. وأوضح أن هناك تعقيدات قانونية مرتبطة بعدم توقيع بعض الدول المؤثرة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وقيام إيران بإنشاء ممرات ملاحية بديلة خارجية. وأكد المشاركون أن استمرار التصعيد في المنطقة وهو ما يؤدي إلى اضطرابات عالمية غير مسبقة في أسواق الطاقة والتجارة. كما تم مناقشة التداعيات الاقتصادية، حيث قدم الأستاذ وليد بدر الأمين العام للإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، عرضاً تفصيلياً للتداعيات الاقتصادية على قطاع النقل البحري وسلاسل الإمداد، موضحاً أن هناك تأثيرات كبيرة على سلاسل الإمداد، حيث زادت رسوم تأمين مخاطر الحرب، لتصل أثناء الأزمة إلى 0.8% - 2.5%.

نظم الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، برئاسة النائب محمد مصيلحي، وكيل لجنة النقل بمجلس النواب المصري، لمناقشة تداعيات الأوضاع الراهنة في الخليج العربي ومضيق هرمز، وذلك تحت عنوان "نحو رؤية عربية موحدة لمستقبل الملاحة وسلاسل الإمداد". وجاءت الندوة بمشاركة واسعة من القيادات البحرية العربية، وممثلي الحكومات، والخبراء الدوليين والأكاديميين والمتخصصين في مجالات النقل البحري واللوجستيات وسلاسل الإمداد. وهدفت الندوة لمناقشة التداعيات المتسارعة للأزمات الجيوسياسية الإقليمية على حركة التجارة الدولية والنقل البحري العربي، حيث جاءت الندوة في توقيت بالغ الحساسية، تشهده المنطقة العربية والعالم من اضطرابات غير مسبقة بصورة مباشرة على أمن الممرات المائية الدولية، بالإضافة لتأثير الأزمة على حركة التجارة العالمية، وتكاليف النقل والتأمين واستقرار سلاسل الإمداد ومستقبل الموانئ العربية ودورها الإستراتيجي. ومن أبرز التحديات التي ناقشتها الندوة، أزمة قناة السويس، حيث استعرض الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس التداعيات المباشرة للأزمة الراهنة على قناة السويس، موضحاً أن حركة السفن العابرة تراجعت بنسبة تجاوزت 55%، كما إنخفضت الإيرادات من 10.2 مليار

لإلكتروني بين المنصات الجمركية العربية، والإفراج المسبق عن الشحنات، وتسريع تداول المستندات رقمياً، وتقليل التكدسات بالموانئ. بدوره إقترح الدكتور بهجت أبو النصر مجموعة من المقترحات العملية، من أهمها تفعيل اتفاقيات النقل البري العربي، وتخفيض رسوم الترانزيت، والسماح بمرور الشاحنات الفارغة، وتقديم تسهيلات مؤقتة للشاحنات العابرة. كما تطرق الحضور إلى التحول نحو النقل البحري الأخضر، حيث أشار في هذا الصدد الدكتور مصطفى رشيد إلى أهمية التحول البيئي في قطاع النقل البحري، مؤكداً ضرورة مواءمة السياسات العربية مع متطلبات المنظمة البحرية الدولية IMO، وتطوير الموانئ الخضراء، وتحديث الأساطيل البحرية العربية، ودعم النقل منخفض الانبعاثات الكربونية. كما ناقشت الندوة تصاعد خطر القرصنة قبالة السواحل الصومالية، وما يمثله ذلك من تهديد مباشر للبحارة العرب وسلامة الملاحة الدولية، وأكد المشاركون ضرورة تعزيز التنسيق الأمني العربي، وإنشاء آليات استجابة سريعة، والتعاون مع الجهات الدولية والإقليمية لحماية الممرات البحرية. وأوصت الندوة بضرورة إنشاء غرف عمليات بحرية عربية مشتركة، وتعزيز التنسيق الأمني في البحر الأحمر والخليج العربي، وتطوير خطط عربية موحدة لإدارة الأزمات، وبناء منظومة عربية للإنذار والاستجابة السريعة. وعلى المستوى التشغيلي أوصت الندوة بضرورة تسريع زمن الإفراج الجمركي، وتطوير النقل متعدد الوسائط، ورفع كفاءة الموانئ العربية، وتحسين إدارة الحركة البحرية واللوجستية. كما أنه على المستوى القانوني والتنظيمي، فأوصت الندوة بضرورة إعداد أوراق قانونية متخصصة حول الأوضاع البحرية الراهنة، وتحديث التشريعات البحرية العربية، وتفعيل الاتفاقيات العربية المشتركة، وتوسيع الحوار ليشمل الاتحاد الإفريقي والمنظمات الدولية.

وأضاف، بدر، أن هناك زيادة في التأمين حتى 4000%، كما تحركت تكاليف الشحن من 40 - 120%، وكذا زيادة أسعار السلع المستوردة، قبل الأزمة إلى 10%، إلى 25% أثناء الأزمة، بالإضافة إلى ارتفاع معدلات التضخم من 2% قبل الأزمة إلى 6% أثناء الأزمة، وكذا إرتفعت أسعار الغذاء من 15% قبل الأزمة، إلى 30% أثناء الأزمة. وبالنسبة للوضع في لبنان، قدم الأستاذ سمير مقوم عرضاً حول التحديات الإنسانية والاقتصادية في لبنان، موضحاً استمرار الحرب وتأثيرها المباشر على الاقتصاد والنقل البحري، حيث إرتفعت تكاليف التأمين والوقود بنسبة 30-40%، وتأخير وصول البضائع من 15 إلى 20 يوماً، مع استمرار عمل بعض الخطوط الملاحية رغم ارتفاع المخاطر. وحول الفرص الاستراتيجية للموانئ السورية، استعرض الكابتن محمد جمال عثمان رؤية متكاملة لتطوير الموانئ السورية كمراكز إقليمية للتجارة والطاقة، من خلال إعادة تأهيل خط كركوك - بانياس، وتطوير البنية التحتية للموانئ، وتعزيز دور سوريا كممر استراتيجي للتصدير الإقليمي. وحول الرؤى الاستراتيجية المطروحة، وذلك بنظرية القدرات الديناميكية، فقد قدم الدكتور جمال قمره رؤية استراتيجية حديثة حول القدرات الديناميكية في إدارة الأزمات، موضحاً أن التخطيط التقليدي لم يعد كافياً في ظل المتغيرات السريعة. وأشار إلى أربع ركائز رئيسية، تتمثل في الاستشعار الاستراتيجي المبكر، وإغتنام الفرص بسرعة، وإعادة تشكيل الموارد والإمكانات، والانفتاح الاستراتيجي والتعاون الإقليمي، مؤكداً على أن المنطقة العربية بحاجة إلى الانتقال من رد الفعل إلى التخطيط الاستباقي. وبالنسبة للحلول والمبادرات المقترحة، والتي تشمل الحلول العاجلة ومقترحات الجمارك المصرية، قدم الأستاذ أحمد أموي رئيس مصلحة الجمارك المصرية، عدة حلول للأزمة، من أهمها الربط



ربيع - رئيس هيئة قناة السويس، واللواء بحري أ.ح حسين الجزيري، رئيس قطاع النقل البحري واللوجستيات - وزارة النقل المصرية، والأستاذ أحمد الأموي - رئيس مصلحة الجمارك المصرية، والمهندس مدحت القاضي نائب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية لدولة المقر ومدير الندوة، والأستاذ وليد بدر أمين عام الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية. كما شارك بالندوة، المستشار أشرف السويفى المستشار القانوني للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، والدكتور دريد محاسنة، نائب رئيس المنظمة البحرية الدولية الفوناسبا عن دول الشرق الأوسط، المملكة الأردنية الهاشمية، والكابتن محمد الدلايخ، نائب رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية - أمين عام نقابة ملاحة الأردن، والأستاذ سمير مقوم رئيس الغرفة الدولية للملاحة ببيروت. كما شارك الأستاذ إيلي اميل زاخور - نائب رئيس مجلس إدارة الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية وممثل الجمهورية اللبنانية، والكابتن محمد جمال عثمان - رئيس الغرفة البحرية السورية، والأستاذ موسى عوض غرفة ملاحة السودان، و الأستاذ محمد رنو ممثلاً عن الإمارات العربية المتحدة، والأستاذ حيدر عقيل جاسب - ممثل وزارة النقل بجمهورية العراق، والدكتور مصطفى الخياط استاذ اللوجيستيات وإقتصاديات سلاسل الإمداد بدولة المغرب، والدكتور جمال قمرة - وزير السياحة التونسي الأسبق والرئيس التنفيذي السابق للشركة التونسية للملاحة ممثلاً عن دولة تونس. كما شارك من الخبراء والأكاديميون الدكتور الوزير مفوض بهجت أبو النصر، ومدير إدارة النقل والسياحة، ومدير إدارة التكامل الاقتصادي العربي بجامعة الدول العربية، والدكتور مصطفى رشيد، ممثل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، والمهندس أحمد العقاد - عضو الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية ومن ملاك السفن والوكلاء الملاحيين، والمهندس مروان السماك - عضو الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية ونائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية، والدكتور أحمد الشامي خبير النقل البحري، والدكتور حمدي برغوت خبير النقل واللوجستيات.

وبالنسبة للخطوات التنفيذية القادمة، فقد أوصت الندوة بضرورة إعداد أوراق عمل فنية وقانونية متخصصة، وعقد اجتماعات وزارية عربية موسعة، وتنظيم ورش عمل متخصصة للنقل البحري واللوجستيات، ومتابعة تنفيذ التوصيات من خلال الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية. كما تم تكليف الدكتور أحمد الشامي بإرسال الدراسة الفنية الخاصة بالأزمة، وتكليف الكابتن محمد عثمان بتقديم مذكرة مكتوبة حول القرصنة ومضيق هرمز، وتكليف الدكتور مصطفى رشيد بتقديم تقرير لجنة حماية البيئة البحرية، وتكليف الدكتور بهجت أبو النصر بمتابعة الاتفاقيات العربية للنقل البري، وقيام المهندس مدحت القاضي بالتنسيق لإعداد ورقة قانونية متخصصة حول الوضع البحري الراهن. أكد المشاركون على أن الأزمات الحالية تمثل لحظة فارقة في تاريخ النقل البحري العربي، وأن مواجهة التحديات الراهنة تتطلب رؤية عربية موحدة، قائمة على التكامل والتعاون والإستباق الإستراتيجي. كما شدد الحضور على أن الأمن البحري العربي لم يعد مجرد ملف اقتصادي، بل أصبح قضية أمن قومي عربي ترتبط مباشرة باستقرار المنطقة ومستقبلها الإقتصادي والتجاري. وأختتمت الندوة بالتأكيد على ضرورة الإنتقال الفوري من مرحلة التوصيات إلى مرحلة التنفيذ العملي، بما يضمن بناء منظومة عربية حديثة ومرنة وقادرة على مواجهة تحديات المستقبل. وكان أبرز المشاركون في الندوة، النائب محمد مصيلحي - رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، الفريق أسامة



وزير النقل يترأس أعمال الجمعية العمومية للشركة رقم (87)

بحضور وزير النقل الأردني



وتقدم وازدهار في أعمالها. مضيفاً أن الشركة تمكنت خلال عام 2025 من تجاوز النتائج التاريخية السابقة التي تم تحقيقها في عام 2024 والتي كان أبرزها تحقيق أرباح بلغت 30 مليون دولار، حيث حققت الشركة في عام 2025 أرباحاً سنوية بلغت 32 مليون دولار وهي أعلى أرباح تحققتها الشركة منذ تأسيسها، كما وصلت موجودات الشركة في نهاية عام 2025 إلى أعلى قيمة لها منذ تأسيس الشركة وبلغت 229 مليون دولار، وكذلك الأمر. وفيما يخص حقوق الملكية والتي بلغت 182.3 مليون دولار، وهي أيضاً أعلى قيمة لها منذ تأسيس الشركة، متجاوزة بذلك كل الأرقام والنتائج التي تم تحقيقها في عام 2024، لافتاً إلى أن مسيرة الإنجازات الفريدة والمميزة لم تقف عند هذه الأرقام فقط، حيث أنه وبعد تراجع معدلات الإركاب على بواخر الشركة خلال السنوات الماضية نتيجة للأحداث والظروف الصعبة والمعقدة التي شهدها العالم من أزمات متتالية أثرت بشكل مباشر على مختلف القطاعات، إلا أن الشركة حرصت على إعادة ثقة المسافرين بالسفر بحراً من خلال رفع مستوى وجودة الخدمات المقدمة للمسافرين على متن أسطولها البحري، ومن خلال تقديم خدمات نقل تكاملية بالتعاون مع شركات النقل البري في كل من الأردن ومصر بالإضافة إلى طرح

ترأس الفريق مهندس كامل الوزير- وزير النقل أعمال الاجتماع السابع والثمانون للجمعية العمومية لشركة الجسر العربي للملاحة، وذلك بحضور وزير النقل الأردني الدكتور المهندس نضال القطامين، والمهندس محي الدين امارة مندوباً عن وزير النقل العراقي الدكتور خالد شواني، واللواء الدكتور نهاد شاهين نائب وزير النقل للنقل البحري ورئيس وأعضاء مجلس إدارة الشركة. وحيث يأتي هذا الاجتماع تزامناً مع احتفالات الشركة بمرور 40 عاماً على تأسيسها، و تم خلال الاجتماع استعراض نشاط الشركة وأهم إنجازاتها خلال عام 2025، والمصادقة على الميزانية العمومية ونتائج أعمال الشركة عن السنة المالية المنتهية بتاريخ 31/12/2025. كما أشار مدير عام الشركة عدنان العبادلة أن الشركة وفي عامها الأربعون، وصلت إلى أقوى مكانة في تاريخها محققة أعلى المؤشرات المالية والتشغيلية منذ تأسيسها في عام 1985، وأصبحت الشركة اليوم أيقونة للعمل العربي المشترك الناجح وركيزة أساسية تدعم اقتصاديات الدول المؤسسة من خلال حركة التجارة والبضائع والمسافرين والمجموعات السياحية فيما بينها وبين باقي دول الإقليم والعالم، فالإنجازات والأرقام والنتائج التاريخية غير المسبوقة التي تحققت جاءت لتعكس ما وصلت إليه الشركة اليوم من تطور

أو رحلات النمبيت، أمور ساهمت في تنمية وزيادة النشاط السياحي. كما تم استعراض خطط الشركة لتنفيذ مجموعة من المشروعات الاستثمارية التي تساهم في تطوير صناعة النقل البحري والسياحي في المنطقة، حيث تعمل الشركة بالتعاون مع هيئة موانئ البحر الأحمر على إنشاء ترسانة لبناء وإصلاح وصيانة السفن في ميناء سفاجا الكبير، بالإضافة إلى تطوير منشأة لصيانة وإصلاح القوارب السياحية "قزق" في شرم الشيخ، مما يساهم في تعزيز البنية التحتية للخدمات البحرية في المنطقة حيث تجمع هذه المشاريع بين تقديم خدمات صيانة وإصلاح السفن والقوارب واليخوت السياحية بكافة أحجامها وأنواعها، وبين إنشاء منطقة ترفيهية متكاملة لخدمة المجموعات السياحية.

كما أن الشركة في صدد الاتفاق مع شركة تطوير العقبة على منح شركة الجسر العربي حق إدارة وتطوير وتشغيل محطة الركاب في ميناء العقبة بحيث يتم تطوير البنية التحتية والمرافق والخدمات والمساحات والأرصعة في محطة الركاب، ويبن العبادلة أن الشركة ستعمل على زيادة رأسمالها من الأرباح المحققة ليصبح 141 مليون دولار، الأمر الذي يمكنها من تنفيذ مثل هذه المشاريع الحيوية والمهمة.

وأكد العبادلة أنه في ظل الظروف الجيوسياسية الراهنة بالمنطقة فإن هناك استمرارية من الشركة لتقديم خدماتها، وانتظام رحلاتها البحرية لتكون الشركة حلقة الوصل الرئيسية بين الأردن ومصر، موضحاً أن السفر بحراً في مثل هذه الظروف الاستثنائية يعد الخيار الأقل كلفة والأكثر ائماناً وبالرغم من ارتفاع الكلف التشغيلية نتيجة زيادة أسعار الوقود، لافتاً إلى أن الشركة وخلال الربع الأول من عام 2026 تمكنت من تحقيق نتائج مميزة وإيجابية، فقد حافظت الشركة على استقرار عملياتها التشغيلية.

وقد تم نقل ما يزيد عن (23) ألف شاحنة خلال الربع الأول من عام 2026، ونقل ما يزيد عن (92) ألف مسافر بنسبة زيادة بلغت (32%) مقارنة مع نفس الفترة من عام 2025 والتي بلغت (70) ألف مسافر، أما فيما يخص خط العقبة-طابا فقد ارتفعت أعداد السياح المنقولة إلى (23%) لتصل إلى (31) ألف سائح مقارنة مع (25) ألف سائح تم نقلهم خلال نفس الفترة من عام 2025 محققة بذلك زيادة بالأرباح بلغت (4%) عن الأرباح المحققة خلال نفس الفترة من عام 2025.

ومن جانبه أعرب الفريق مهندس كامل الوزير وزير النقل المصري عن فخره واعتزازه بما حقته الشركة من نتائج مميزة وغير مسبوقه في تاريخ الشركة، مؤكداً على الدور الكبير الذي تلعبه الشركة في نقل الصادرات المصرية عبر أسطولها البحري إلى الأردن والسعودية والعراق وسوريا ودول الخليج العربي، ودورها في نقل الركاب المتواجدين في الأردن والعراق والسعودية ودول الخليج إلى مصر والعكس، مؤكداً على أن الموانئ المصرية دائماً في خدمة الأشقاء العرب، مع تقديم كافة التسهيلات لنقل الصادرات والواردات الأردنية والعربية من خلالها، بحيث يتم ربط ميناء العقبة الأردني وميناء نويبع المصري بالموانئ المصرية المطلة على البحر المتوسط ومنها إلى مختلف دول العالم. كما أكد الفريق مهندس كامل الوزير على أن المشروعات الاستثمارية التي تخطط الشركة لتنفيذها تأتي في ضوء توجيهات فخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية بتطوير الموانئ البحرية المصرية لتحويل مصر إلى مركز إقليمي للنقل واللوجستيات وتجارة الترانزيت وكذلك تعزيز مكانة مصر كمركز إقليمي لإصلاح وصيانة السفن والوحدات البحرية، ومركز عالمي لسياحة اليخوت

إلى طرح عروض تشجيعية خلال المواسم المختلفة، وتطوير أنظمة الحجز الإلكتروني في الشركة، حيث نقلت الشركة خلال عام 2025 على متن أسطولها البحري (317) ألف مسافر بنسبة زيادة وصلت إلى (26%) مقارنة بأعداد الركاب المنقولة خلال عام 2024 والبالغة (251) ألف مسافر، علماً بأن المرة الأخيرة التي وصل فيها أعداد المسافرين إلى هذا العدد كان في عام 2016. وفيما يخص حركة التبادل التجاري عبر الخط البحري نويبع-العقبة، بين العبادلة أن معدل نقل الشاحنات السنوي عبر الخط البحري نويبع-العقبة خلال الخمسة عشر عاماً الأخيرة بلغ (45) ألف شاحنة سنوياً، إلا أن الشركة وخلال عام 2024 تمكنت من نقل (78,976) شاحنة، وهو أكبر عدد من الشاحنات يتم نقله منذ تأسيس الشركة في حينه، وفي عام 2025 نقلت بواخر الشركة (79,198) شاحنة متجاوزة بذلك أعداد الشاحنات المنقولة خلال عام 2024 ومسجلة رقم تاريخي جديد لأكثر عدد من الشاحنات المنقولة سنوياً منذ تأسيس الشركة. وفيما يخص النشاط السياحي للشركة على خط العقبة-طابا، أوضح العبادلة أن الشركة خلال عام 2025 حققت رقماً غير مسبوق في أعداد السياح المنقولة، حيث تم نقل 130 ألف سائح بالاتجاهين مقارنة مع 85 ألف سائح تم نقلهم خلال عام 2024، بنسبة زيادة وصلت إلى 52% وذلك بالرغم مما شهده العالم من توترات جيوسياسية أثرت على مختلف دول العالم مشيراً إلى أن دخول القارب السياحي "دهب" والقارب "نيو عقبة" لأسطول الشركة في عام 2025، والترويج المشترك والعمل من خلال ائتلاف سياحي والتعاون مع مكاتب وشركات السياحة والسفر لتحقيق الربط السياحي بين المثلث الذهبي في الأردن ومنتجعات جنوب سيناء، وتنظيم رحلات للمجموعات السياحية المتواجدة في جنوب سيناء لزيارة مدينة العقبة، والمدينة الوردية تحت مسمى رحلات اليوم الواحد،

قدماً في تطوير ورفع مستوى الخدمات في محطة الركاب في العقبة، حيث أن تعزيز كفاءة خدمات نقل الركاب والمركبات فيها سيساهم في دعم حركة السياحة والتجارة البحرية في مدينة العقبة، ويدعم النمو الاقتصادي فيها، وسيساهم في

خلق فرص عمل جديدة مضيفاً أنه خلال الأزمات تظهر القيادات القادرة على العمل وأحداث الفرق. وهذا ما قامت به إدارة الشركة من خلال متابعتها عن كثب التداعيات السلبية

للحرب المشتعلة حالياً في المنطقة والتي تسببت في ارتفاع أسعار الوقود والطاقة بشكل أساسي، حيث اتخذت مجموعة من الإجراءات الاستثنائية ساهمت في المحافظة على استمرارية أعمال الشركة، بل وتحقيقها لنتائج مميزة،

حيث انصبت جهودها على خدمة عملائها وتقديم كافة التسهيلات لهم وتوفير السفر الآمن على متن اسطول بواخر الشركة، مؤكداً أن الأردن وفي ظل قيادته الحكيمة تنأى بنفسها عن الدخول في أي صراعات إقليمية، وأن جهود الحكومة الأردنية تنصب على حماية مواطنيها وخدمتهم وتوفير احتياجاتهم الأساسية، وأن الأردن سيبقى دائماً قوياً منيعاً بسواعد أبنائه، مبيناً أهمية التعاون فيما بين الدول العربية لضمان استمرار تدفق البضائع فيما بينها، وعدم حدوث انقطاع في سلاسل الإمداد والتزويد، حيث يشكل الخط البحري نوبيع-العقبة حلقة الوصل الرئيسية بين أفريقيا العربية وآسيا العربية، وظهرت أهميته بشكل جلي في هذه الفترة كخط بديل للوصول إلى أفريقيا والدول الأوروبية وشريان حياة لآسيا العربية.

مشيراً إلى أن وزارة النقل المصرية ستعمل على تقديم كافة التسهيلات لإنجاز هذه المشروعات الحيوية والهامة مشدداً على ضرورة وضع مخططات زمنية لكل مشروع عند البدء في تنفيذه والالتزام بتلك المخططات الزمنية وكذلك استمرار تدعيم أسطول الشركة بأحدث السفن مع العمل فتح أسواق جديدة بشكل مستمر. وأوضح الوزير أن المحافظة على هذا

الصرح العربي المميز هو أولوية لمصر والأردن والعراق، وذلك للدور الكبير والمهم الذي تقوم به الشركة في خدمة حركة

التجارة العربية وتطويرها وتنميتها، فهي محرك تنموي واقتصادي أساسي لكل من نوبيع والعقبة، معبراً عن تقديره وشكره لإدارة الشركة على جهودهم المميزة والمبذولة للنهوض بهذا الصرح العربي الذي يجسد التعاون العربي المثمر، مؤكداً على أن اجتماعات الجمعية العمومية للشركة هي فرصة لتعزيز أواصر التعاون المشترك بين الدول الثلاث في مجالات النقل المختلفة.

بدوره أكد الدكتور المهندس نضال القطامين وزير النقل الأردني، أن شركة الجسر العربي تمثل نموذجاً ناجحاً للعمل العربي المشترك، فمسيرة الإنجازات والتطور فيها مستمرة ولا تتوقف، معبراً عن شكره وتقديره للجهود المبذولة من إدارة الشركة في تحقيق النتائج التاريخية عاماً تلو الآخر، وبين القطامين أهمية المشاريع التنموية التي تعكف الشركة على الاستثمار فيها، حيث ستساهم هذه المشاريع في إنماء أعمالها وتطويرها، ودعم منظومة النقل البحري في المنطقة، مؤكداً على أهمية المضي

بيان صادر عن .. الاتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية بشأن أوضاع الشرق الأوسط



أعلن النائب محمد مصيلحي، رئيس الاتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية، ونائب رئيس المنظمة الدولية البحرية العالمية - الفوناسبا - أنه في ظل التحديات المتسارعة والظروف الاستثنائية شهدتها العديد من الدول العربية في هذه المرحلة الدقيقة، فكان الاتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية يتابع ببالغ القلق والتقدير ما تمر به شعوبنا العربية الشقيقة من أزمات وتحديات تمس استقرارها وأمنها الاقتصادي والاجتماعي. وأشار إلى أن الاتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية، يؤكد على عمق الروابط التاريخية والمصير المشترك الذي يجمع بين الدول العربية، حيث أعلن تضامنه الكامل ودعمه الراسخ لكافة الجهود الرامية إلى تحقيق الاستقرار، والحفاظ على مقدرات الشعوب، ودعم مسارات التنمية في المنطقة. كما شدد الإتحاد على أهمية تعزيز التعاون العربي المشترك، وتكثيف التنسيق بين مختلف الجهات المعنية بقطاع النقل البحري والتجارة، لضمان



وأكد الاجتماع على أهمية توحيد الجهود الوطنية في مجال بناء القدرات، وتأهيل العناصر الأمنية وفق المعايير المعتمدة، بما يعزز منظومة الأمن البحري ويرفع من كفاءة الأداء بالمنافذ البحرية.

وأكدت غرفة الملاحه البحرية الليبية دعمها الكامل لكافة المبادرات التي تهدف إلى تطوير منظومة الأمن البحري،

وحرصها على المساهمة الفاعلة في إعداد كوادر وطنية مؤهلة، بما يعكس صورة مشرفة للدولة الليبية على الصعيدين الإقليمي والدولي.

كيف تخطط مصر والمغرب لتحويل "اللوجستيات" إلى محرك للنمو؟

«دراسة ربط بورصتي البلدين والتعاون بين الصناديق السيادية وتعزيز التجارة»
"المنزلاوي" مطالب بإنشاء خط ملاحى مباشر لخفض تكلفة التجارة وتعزيز التبادل

وأوضح، أن اللجنة تضم ممثلين عن بنوك كبرى، من بينها مجموعة "وفا بنك" من الجانب المغربي، إلى جانب بنوك مصرية منها البنك الأهلي المصري وبنك مصر، لبحث آليات تنفيذ الربط ومدى جدواه الاقتصادية، بما يضمن تحقيق نتائج إيجابية تخدم مصالح البلدين. أشار أبوإسماعيل، إلى أن هناك اتفاقاً مبدئياً على المقترح، لكن تفعيله يظل مرهوناً بنتائج الدراسات الفنية والمالية الجارية، تمهيداً للتنسيق النهائي بين الأطراف المعنية. وأوضح أن الاجتماعات الأخيرة بين مصر والمغرب أسفرت عن توقيع نحو 14 اتفاقية تعاون في مجالات متنوعة تشمل الصناعة والزراعة والنقل والتكامل الاقتصادي والثقافي، وهو ما يعكس تطوراً غير مسبوق في مستوى العلاقات بين البلدين، وتابع: "هذه الخطوة تمثل تحولاً واضحاً نحو تعزيز التعاون الثنائي، خاصة بعد فترة من التوتر". وقال علي عيسى، رئيس جمعية رجال الأعمال المصريين، إن انفتاحاً واسعاً، سيطرأ على تبادل الاستثمارات في الأوراق المالية بين البلدين، وهو يختلف عن مسار التبادل التجاري التقليدي، إذ يركز على تعميق التكامل في القطاع المالي، بما يدعم تنويع قنوات الاستثمار وتعزيز التعاون بين المؤسسات المالية في الجانبين. التبادل التجاري من تحديات مؤقتة على فترات، مثل بعض القيود أو التعقييدات التي قد تؤثر على الصادرات. أكد عيسى، أن الأوضاع الحالية تشير

تدرس الحكومتان المصرية والمغربية، ربط بورصتي البلدين، لتعزيز التكامل المالي وتوسيع قاعدة المستثمرين، حسبما اقترح وزير الاستثمار والتجارة الخارجية محمد فريد، في لقاءه كريم زيدان، الوزير المنتدب لدى رئيس الحكومة المغربي المكلف بالاستثمار والتقائية وتقييم السياسات العمومية، مؤخراً. وبحث الوزيران، على هامش الزيارة الرسمية التي يقوم بها رئيس الوزراء المغربي إلى مصر، سبل تعزيز التعاون الاقتصادي المشترك والارتقاء بالعلاقات الثنائية إلى مستوى الشراكات الاستثمارية المتكاملة. قال فريد، خلال اللقاء، إنه يمكن أيضاً الربط بين شركات المقاصة في البلدين، في إطار استكمال منظومة الربط المالي، مؤكداً أن المرحلة الحالية تتطلب الانتقال من نمط التعاون التقليدي إلى شراكات استراتيجية قائمة على التكامل وتبادل المنافع، في إطار سياسة "رابح-رابح"، بما يعزز التواجد في الأسواق الإقليمية والدولية، عبر الربط بين البورصتين والصناديق السيادية. من جانبهم، رحب مستثمرون بالتقارب المصري المغربي، مؤكداً أن الفترة المقبلة ستشهد انعكاساً مباشراً لهذه الاتفاقيات على حركة التجارة والاستثمار. وقال نزار أبوإسماعيل، رئيس مجلس الأعمال المصري المغربي، إن مقترح الربط بين البورصة المصرية ونظيرتها المغربية، إلى جانب تعزيز التعاون بين الصناديق السيادية، يخضع حالياً للدراسة من خلال لجنة مشتركة تضم عدداً من المؤسسات المالية من الجانبين.

لتجارة وخفض تكاليف الشحن، خاصة في ظل اعتماد الصادرات حالياً على مسارات غير مباشرة تمر عبر موانئ أوروبية. وأوضح ، أن هذا المقترح يأتي في ظل التحديات اللوجستية التي تواجه التبادل التجاري بين الجانبين، خاصة صعوبة الاعتماد على النقل البري عبر ليبيا نتيجة الأوضاع الأمنية، وهو ما يجعل تعزيز الربط البحري المباشر ضرورة لدعم انسيابية التجارة. أشار المنزلاوي، إلى أن التحركات الأخيرة بين مصر والمغرب، وعلى رأسها اجتماعات اللجنة المشتركة، تمثل خطوة إيجابية نحو استعادة زخم العلاقات الاقتصادية بعد فترة من التباطؤ، نتيجة بعض العوائق الجمركية التي أثرت على تدفقات التجارة بين البلدين، وأضاف أن تعزيز العلاقات الاقتصادية بين البلدين ينعكس بدوره على مستوى التقارب السياسي، في ظل ارتباط المصالح التجارية والاستثمارية بحالة الاستقرار والتنسيق بين الدول. وأوضح أن المرحلة الحالية تحمل فرصاً حقيقية لتعزيز التعاون الاقتصادي بين البلدين، سواء على مستوى التجارة أو الاستثمار، إذا ما تم البناء على هذه التحركات بتحسين البنية التحتية اللوجستية وتفعيل آليات التكامل المالي.

إلى استقرار نسبي في العلاقات بعد التوترات التي شهدتها الفترة الماضية، معرباً عن تفاؤله بأن تسهم اللقاءات الحكومية الأخيرة في تعزيز هذا الاستقرار ودفع التعاون الاقتصادي إلى الأمام. وأضاف، أن العلاقات الاقتصادية بين مصر والمغرب تستند إلى أطر تعاون قائمة، من بينها اتفاقية أغادير، والتي تتيح انسياب حركة التجارة بين البلدين، رغم ما يشهده وفيما يتعلق بحجم التبادل التجاري، أشار إلى أن التوقعات بزيادته خلال الفترة الحالية تظل محدودة، في ظل حالة عدم اليقين التي تفرضها التوترات الجيوسياسية العالمية، وتأثيرها على حركة النقل والتكاليف وأسعار الطاقة، ما يصعب وضع تقديرات دقيقة لنمو التجارة بين الدول. لكن ذلك لا ينفي وجود رغبة حقيقية لدى مجتمع الأعمال في البلدين لتعزيز الشراكات الاستثمارية، مشيراً إلى أن العلاقات بين المستثمرين المصريين والمغاربة تظل إيجابية وتدعم فرص التعاون على المدى الطويل. واقترح مجد المنزلاوي، رئيس لجنة الصناعة بجمعية رجال الأعمال المصريين، دراسة إنشاء خط ملاحى مباشر أو شركة نقل بحري مشتركة بين مصر ودول المغرب العربي، بما يسهم في تسهيل حركة

شكوى لبنانية رسمية للمنظمة البحرية الدولية بشأن تدمير مرفأ الناقورة



وجه وزير الأشغال العامة والنقل فايز رسامني شكوى رسمية إلى المنظمة البحرية الدولية (IMO)، على خلفية استهداف مرفأ الصيادين في بلدة الناقورة جنوب لبنان وتدميره، والذي يعد مرفأاً مدنياً حيويًا مخصصاً لخدمة الصيادين المحليين. وأشار رسامني إلى أن "هذا الاعتداء يشكل انتهاكاً صارخاً للقوانين والاتفاقيات الدولية، لا سيما القواعد التي تكفل حماية المنشآت البحرية المدنية وحرية وسلامة الملاحة البحرية، إضافة إلى مخالفته لأحكام القانون الدولي الإنساني". وتضمنت الشكوى عرضاً موثقاً للواقعة، مدعماً بصور أقمار صناعية تظهر حجم الأضرار التي لحقت بالمرفأ من تدمير للبنية التحتية والقوارب وما نتج عنه من تعطيل كامل للنشاط البحري في المنطقة".

الخطوط الملاحية العالمية وتحفظ حركة الملاحة وتدعم التنمية الاقتصادية. وشدد رسامني على أن المرفأ المستهدف "يستخدم حصراً لأغراض مدنية ويشكل مصدر رزق أساسي لعشرات العائلات اللبنانية، الأمر الذي يفاقم التداعيات الإنسانية والاقتصادية للحادثة". واستندت الشكوى إلى عدد من المبادئ والاتفاقيات الدولية، وأبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، ومبادئ حماية المرافق والبنى التحتية المدنية.

الاستراتيجية العربية، موضحاً أن استقرار منطقة البحر الأحمر هو مفتاح لضمان استقرار التجارة العربية، مشيراً إلى أن دولة اليمن على استعداد كامل لوضع حلول عملية وجذرية لمشكلة تهديد

وقواعد القانون الدولي الإنساني التي تحظر استهداف الأعيان المدنية. وطلب الوزير رسامني من المنظمة البحرية الدولية، "فتح تحقيق دولي مستقل في الحادثة، توثيق الانتهاك ضمن سجلات المنظمة، إتخاذ الإجراءات اللازمة ضمن صلاحياتها وتأكيد ضرورة حماية المرافق البحرية المدنية ومنع تكرار".

وزير النقل اليمني يصدر قرارا وزاريا بلائحة جديدة لأمن السفن والموانئ



أصدر وزير النقل محسن حيدرة العمري، الأحد، قرارا وزاريا بلائحة جديدة لأمن السفن والموانئ، لتنظيم عمل السفن، وتوفير بيئة آمنة ومستدامة للتجارة

البحرية في الموانئ اليمنية. وذكر إعلام وزارة النقل، أن الوزير العمري أصدر قرارا برقم (13) لعام 2026 بشأن "لائحة

جديدة لأمن السفن والموانئ"، بهدف تنظيم عمل السفن التي تؤم الموانئ اليمنية، وإلزامها بالمتطلبات الكفيلة بتحقيق السلامة البحرية وحماية البيئة

البحرية من التلوث والمخاطر التشغيلية وذلك في إطار الجهود الرامية إلى تعزيز أمن الموانئ والسفن وتحقيق أعلى مستويات الأمان البحري. وأشار إلى أن هذه اللائحة تأتي استنادا إلى القانون البحري رقم (15) لعام 1994م، والاتفاقيات الدولية المعتمدة، لتضع إطارا شاملا يضمن أمن وسلامة العمليات البحرية في الجمهورية اليمنية،

وبما يتوافق مع متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ (ISPS Code). وتضمنت اللائحة مجموعة من المحاور والإجراءات التي تهدف إلى

الامتثال للمعايير الدولية، من أبرزها تعزيز التخطيط الأمني من خلال إلزام السفن والموانئ بإعداد وتنفيذ خطط

أمنية متكاملة تستند إلى تقييم شامل للمخاطر، إضافة إلى إنشاء نظام متكامل للرقابة والتفتيش للتأكد من الالتزام بالاشتراطات الأمنية.

وشملت اللائحة، إصدار شهادات الامتثال الدولية لضمان توافق السفن والموانئ مع المعايير العالمية، إلى جانب تنفيذ برامج تدريب وتأهيل مستمرة وإجراء تمارين دورية لرفع جاهزية الكوادر البحرية في مواجهة التحديات الأمنية.

وأكدت اللائحة على أهمية تعزيز التنسيق بين الجهات المعنية، من خلال تشكيل لجان أمنية على المستويين الوطني والمحلي لضمان تكامل الجهود وتحقيق أعلى درجات الفعالية.

وبحسب إعلام وزارة النقل، فإن هذه اللائحة تعد نقلة نوعية في تطوير أمن القطاع البحري، وتعكس التزام اليمن بمواكبة أفضل الممارسات الدولية، بما يسهم في تعزيز مكانتها إقليميا ودوليا، ويوفر بيئة آمنة ومستدامة للتجارة البحرية.

لقاء تشاوري لمناقشة تطوير قطاع النقل البحري في الأردن



انطلاقاً من مبدأ التشاركية بين القطاعين العام والخاص، عقد مؤخراً، لقاء تشاوري في مقر نقابة ملاحه الأردن في عمان، جمع مدير عام الهيئة البحرية الأردنية المهندس عمر الدباس، إلى جانب نقيب النقابة زيد الكلالدة. وشارك في اللقاء عدد من أعضاء مجلس إدارة النقابة: عبدالرحمن علي، وعماد سكاكيني، وشادي الخطيب، والكابتن وحيد أبو عجمية، والأستاذ الدكتور مصطفى مساد، إلى جانب الأمين العام للنقابة الكابتن محمد الدلايخ، ومساعد مدير عام النقابة رعد هاكوز، ومدير مديرية الإعلام والعلاقات العامة في الهيئة حسام الدلايخ. وجرى خلال اللقاء بحث عدد من القضايا والملفات الهامة والأوضاع الراهنة في قطاع النقل البحري، بما يشمل التعليمات النازمة لأعمال القطاع، والسبل الكفيلة بتطويرها. وتم الاتفاق على تشكيل لجان مشتركة متخصصة لدراساتها وتحديثها بما يواكب متطلبات القطاع ويعزز كفاءته، إضافة إلى معالجة الملاحظات والتحديات المرتبطة بالأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية لدعم مخرجاتها وتعزيز دورها في رفد القطاع بالكفاءات المؤهلة. وأكدت الهيئة استمرار نهجها في فتح قنوات التواصل والتشاور مع مختلف الشركاء لمواجهة التحديات الراهنة، والارتقاء بمستوى الخدمات

البحرية، وتحسين بيئة العمل، وتعزيز تنافسية القطاع البحري على المستويين الإقليمي والدولي. وفي ختام اللقاء أكد المهندس الدباس على استمرار هذه اللقاءات بشكل دوري لمتابعة أي معوقات قد تواجه العاملين في القطاع، والعمل على معالجتها بما يخدم تطوير قطاع النقل البحري وتعزيز تقدمه.

مصر تناقش تحديث خطة مكافحة التلوث البحري



شاركت وزارة التنمية المحلية والبيئة في فعاليات ورشة العمل الختامية لمراجعة الخطة الوطنية لمواجهة حالات التلوث بالزيت والمواد الخطرة المنقولة بحراً، والتي نظمتها الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وذلك تحت رعاية الدكتورة منال عوض. وشهدت الورشة حضور الدكتورة هبة شعراوي، إلى جانب عدد من المتخصصين، حيث أكدت الوزيرة أهمية تحديث الخطة الوطنية في ظل الظروف الجيوسياسية التي تشهدها المنطقة، والتي تتطلب تعزيز التعاون الإقليمي والدولي للحفاظ على بيئة البحر الأحمر، باعتباره من أهم الممرات الملاحية العالمية وداعماً رئيسياً لسلاسل الإمداد خاصة في مجال الطاقة. من جانبه، أوضح ياقوت عبد المنعم مدير مركز المساعدات المتبادلة في الحالات الطارئة جهود المركز في التصدي لحالات التلوث البحري والحفاظ على البيئة البحرية، فيما استعرض الدكتور محمود أحمد ممثل الهيئة الإقليمية دور الهيئة وخبراتها في التعامل مع مختلف حوادث التلوث. وشهدت الجلسة مشاركة واسعة من ممثلي

الجهات المعنية بتنفيذ الخطة، من بينها مجلس الوزراء، وقطاعي البترول والنقل البحري، والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، والمعهد القومي لعلوم البحار والمصايد، والهيئة العامة لحماية الشواطئ، والمحميات الطبيعية، إضافة إلى ممثلي محافظتي البحر الأحمر وجنوب سيناء. وتأتي هذه الورشة في إطار جهود تطوير آليات الاستجابة الوطنية لحوادث التلوث البحري.

تفعيل أنظمة التتبع الإلكتروني والـ (GPS) لتنظيم حركة النقل في موانئ العراق



الدخول والخروج، فضلاً عن تعزيز الحماية الأمنية للبضائع بما يواكب المعايير العالمية في الإدارة المينائية الذكية.

عقد مدير عام الشركة العامة لموانئ العراق، الدكتور المهندس فرحان الفرطوسي، اجتماعاً مشتركاً مع مدير عام الشركة العامة للنقل البري الأستاذ مرتضى الشحمان، لبحث سبل التعاون التقني، وبحضور معاون مدير عام الموانئ رئيس المهندسين البحريين الأقدم عبد السادة خلف فنجان والكوادر المختصة من كلا الشركتين. وقال الدكتور المهندس فرحان الفرطوسي خلال الاجتماع: "إن موانئ العراق تقود اليوم حراكاً تقنياً شاملاً يهدف إلى رقمنة العمليات اللوجستية كافة"، مبيناً أن الاجتماع خصص للمداولة في تقديم التسهيلات اللازمة لتنفيذ مشروع ربط منظومة التتبع الإلكتروني (GPS) للنقل الداخلي، وتفعيل نظام اللاصق (الاستيكر) والقفل الإلكتروني. وأكد الفرطوسي أن الهدف الأساسي من هذه الخطوة هو أتمتة حركة الشاحنات في ساحة الترحيب الكبرى بشكل كامل، مشدداً على أن المنظومة الجديدة ستسهم في إحكام السيطرة على مسارات الشاحنات وضمان انسيابية عالية في

«أسياد للنقل البحري» تعتمد منصة AuctionConnect لتعزيز شفافية وكفاءة شراء وقود السفن عبر مزادات رقمية



والهادفة إلى تعزيز إجراءات الشراء في مختلف أنشطة توريد وقود السفن. ومن شأن هذه الشراكة دعم نهج أكثر تنظيماً في اكتشاف الأسعار واتخاذ القرارات اليومية، إلى جانب تعزيز الحوكمة وقابلية التدقيق. وقال Franck Kayser، الرئيس التنفيذي للعمليات في: أسياد للنقل البحري "لقد أبرمنا هذه الاتفاقية مع منصة AuctionConnect لأن الحل الذي تقدمه يتكامل مع علاقاتنا الحالية مع الموردين، ويدخل مستوى من التنظيم والشفافية المطلوبة في سوق اليوم". وبموجب الاتفاقية، ستستخدم أسياد للنقل البحري منصة AuctionConnect القائمة على المزادات لإجراء مفاوضات فورية بين موردين معتمدين في جميع عمليات توريد وقود السفن. وأضاف Kenneth Juhls: "إن هدفنا ليس استبدال علاقات الموردين القائمة، بل دعمها من خلال عملية تفاوض أكثر تنظيماً. ويكتسب هذا المزيج من العلاقات السوقية واتخاذ قرارات أوضح أهمية متزايدة".

تعتمد شركة أسياد للنقل البحري إطلاق شراكتها مع منصة AuctionConnect الرقمية لتوريد وقود السفن عبر عملياتها بموجب اتفاقية تمتد لثلاث سنوات، وذلك في إطار جهود شركة النقل البحري الأوسع لتحديث إجراءات الشراء. فقد وقعت منصة AuctionConnect الرقمية المتخصصة في شراء وقود السفن اتفاقية شراكة استراتيجية لمدة ثلاث سنوات مع أسياد للنقل البحري، إحدى أبرز شركات النقل البحري في الشرق الأوسط. وبموجب هذه الاتفاقية، ستعتمد أسياد للنقل البحري المنصة عبر أسطولها بهدف تعزيز عمليات شراء الوقود من خلال تحسين شفافية الأسعار وقابلية التدقيق. وفي هذا السياق، قال Kenneth Juhls، الرئيس التنفيذي لمنصة AuctionConnect: "نحن فخورون بالشراكة مع أسياد للنقل البحري. فهذه الاتفاقية تثبت تمكن منصتنا من دعم العملاء في ظل أسواق وقود بحري تتسم بتقلبات متزايدة. كما تعكس تحولاً نحو عمليات شراء أكثر تنظيماً وقائمة على البيانات، حيث تستند القرارات إلى اكتشاف أسرع للأسعار بدلاً من عمليات تفاوض مجزأة". وتعكس هذه الاتفاقية توجهاً أوسع نحو اعتماد ممارسات شراء شفافة وقائمة على البيانات ومتوافقة مع المتطلبات التنظيمية، حيث تحل البنية التحتية الرقمية مكان العمليات المجزأة وترسخ معياراً جديداً لعمليات توريد وقود السفن. وفي هذا السياق، أفادت شركة أسياد للنقل البحري بأن الاتفاقية تأتي ضمن استراتيجيتها الأوسع للتحول الرقمي،

تراجع بنسبة ٤٠% في طلبات السفن العاملة بالوقود البديل على أساس سنوي



تراجعت طلبات بناء السفن الجديدة القادرة على استخدام الوقود البديل بنسبة 40% على أساس سنوي خلال الربع الأول من عام 2026، مع هيمنة واضحة للغاز الطبيعي المسال وغياب تام للسفن القادرة على استخدام الأمونيا منذ منتصف عام 2025.

وكذلك، انخفضت الاستثمارات في السفن الجديدة المجهزة للعمل بالوقود البديل خلال الربع الأول بنسبة 40% مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي، حيث لم يتم طلب سوى خمس سفن ثنائية الوقود خلال شهر مارس. ويأتي هذا التراجع الحاد في الطلبات عقب تأجيل اعتماد إطار المنظمة البحرية الدولية لتحقيق الحياد الصفري في أكتوبر 2025، إلى جانب اندلاع النزاع في الشرق الأوسط أواخر فبراير.

وتُظهر بيانات الربع الأول لعام 2026 الصادرة عن مدير منتج تحليلات الوقود البديل لدى DNV، Kristian Hammer، أنه تم طلب 45 سفينة جديدة تعمل بالوقود البديل خلال الأشهر الثلاثة الأولى من العام، مقارنة بـ 73 سفينة في عام 2025. ويُعد التحول نحو الغاز الطبيعي المسال وغياب السفن القادرة على استخدام الميثانول أو الأمونيا من أبرز

ملامح هذا الربع. فقد شكلت السفن العاملة بالغاز الطبيعي المسال (32 وحدة) وغاز البترول المسال (10 وحدات) نحو 93% من إجمالي السفن ثنائية الوقود المطلوبة. وفي المقابل، لم يتم طلب سوى سفينتين تعملان بالميثانول وسفينة واحدة تعمل بالهيدروجين، من دون تسجيل أي طلبات لسفن قادرة على استخدام الأمونيا. وتشير بيانات DNV إلى عدم تسجيل أي طلب لسفن ثنائية الوقود تعمل بالأمونيا منذ يوليو 2025. ورغم هذا التراجع، يشهد قطاع الطاقة تطوراً متسارعاً. ففي ظل تضرر قدرات إنتاج الغاز الطبيعي المسال في قطر ومنطقة

الشرق الأوسط بشكل أوسع، قد تشهد توجهات مالكي السفن نحو طلب سفن ثنائية الوقود العاملة بالغاز الطبيعي المسال تغييراً خلال الأشهر المقبلة.

في شهر مارس، تم طلب سفينتين لنقل السيارات تعملان بالغاز الطبيعي المسال، وسفینتين لنقل غاز البترول المسال، وسفينة دعم منصات قادرة على العمل بالميثانول. ورغم أنه وصف شهر مارس بأنه شهر بطيء من حيث الطلبات، أشار Hammer إلى نمو قوي في الأسطول التشغيلي العالمي، حيث تم تسليم 60 سفينة تعمل بالوقود البديل خلال الأشهر الثلاثة الأولى من العام، منها 27 سفينة تعمل بالغاز الطبيعي المسال و17 سفينة تعمل بالميثانول، ما يعكس قوة الطلبات المتراكمة في هذه القطاعات خلال السنوات الثلاث إلى الأربع الماضية.

ومع ذلك، أشار رئيس DNV الإقليمي للأمريكتين، Craig Koehne، إلى أن 91% من الأسطول العالمي الحالي لا يزال يعتمد حصراً على الوقود البحري التقليدي. وأكد أن قطاع النقل البحري بحاجة إلى التركيز على الجانب الآخر من معادلة إزالة الكربون، والمتمثل في كفاءة الطاقة، في وقت تواصل فيه الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية مناقشة الإطار التنظيمي لتحقيق الحياد الصفري. ومن جانبه، علق Koehne خلال مؤتمر CMA Shipping 2026 في

مارس قائلاً: "إن أفضل الوقود هو الذي لا تحتاج إلى حرقه. وأوضح أن اعتماد تدابير كفاءة الطاقة في الوقت الراهن سيتمكن المشغلين من تقليل الاعتماد على أنواع الوقود البديل التي قد تكون أعلى تكلفة بمرتين أو ثلاث أو حتى خمس مرات في المستقبل. وأضاف أن هذه التدابير والتقنيات يمكن أن تحقق وفورات في استهلاك الوقود تصل إلى 16% في الأسطول البحري القائم بحلول عام 2030، وتشمل تحسين أساليب مناولة البضائع، وتعزيز الأداء الهيدروديناميكي للسفن، والاستفادة من طاقة الرياح عبر أنظمة الدفع المساعدة.

مؤسس MSC يسلم قيادة أكبر خط ملاحي عالميا إلى الجيل الثاني من العائلة



أعلنت شركة MSC، أكبر مجموعة شحن بحري في العالم، عن نقل ملكية الشركة من مؤسسها جيانلويجي أبونتي إلى أبنائه، في خطوة استراتيجية تهدف إلى ضمان استمرارية الأعمال وتعزيز الاستقرار على المدى الطويل. وأوضحت الشركة أن عملية نقل الملكية ستتم خلال الربع الأخير من عام 2025، لتؤول إلى كل من ديفغو أبونتي وأليكسا أبونتي، اللذين يلعبان بالفعل أدواراً قيادية داخل المجموعة. وأكدت الشركة أن المؤسس جيانلويجي أبونتي سيواصل أداء دور محوري من خلال منصبه كرئيس تنفيذي لمجلس الإدارة، ما يعكس توجهها يجمع بين الانتقال السلس للقيادة والحفاظ على الخبرات المتراكمة التي أسهمت في بناء المجموعة. وأشار أبونتي إلى أن هذه الخطوة تمثل محطة مهمة في مسيرة الشركة، معرباً عن ثقته بقدرة الجيل الجديد على مواصلة النمو والتوسع. تأسست «إم إس سي» عام 1970، وتمكنت على مدى أكثر من خمسة عقود من التحول إلى واحدة من أبرز القوى العالمية في قطاع الشحن والخدمات اللوجستية، بفضل استراتيجية توسع طموحة وانتشار واسع عبر الأسواق الدولية. اقرأ أيضاً: مجموعة أسيا تنفذ باتقان عملية شحن ضخمة ومعقدة لشحنة كبيرة من الصين إلى غرب إفريقيا ويمتد نشاط الشركة اليوم إلى نحو 155 دولة، مع أسطول ضخم يضم قرابة 1000 سفينة، وتواجد في أكثر من 520 ميناء حول العالم، ما يجعلها لاعباً رئيسياً في حركة التجارة العالمية. وأكدت «إم إس سي» أنها ستواصل التركيز على نشاطها الأساسي في نقل

البضائع البحرية، في ظل التحديات التي يشهدها قطاع الشحن عالمياً، بما في ذلك تقلبات سلاسل الإمداد والتوترات الجيوسياسية. ويأتي هذا التحول القيادي في وقت حساس لقطاع النقل البحري، ما يعزز أهمية الاستقرار المؤسسي والقيادة المستمرة في الحفاظ على موقع الشركة الريادي. ويمثل نقل ملكية «إم إس سي» إلى الجيل الثاني من عائلة أبونتي خطوة محورية في تاريخ الشركة، تعكس نضجها المؤسسي وقدرتها على التخطيط طويل الأمد، مع الحفاظ على توازن دقيق بين الاستمرارية والتجديد.

ليبيا تشارك في اجتماع اللجنة القانونية بالمنظمة البحرية الدولية بلندن

الأمن السيراني البحري: بحث الأطر القانونية لحماية السفن والمرافق المينائية من التهديدات الرقمية المتزايدة. السفن ذاتية القيادة: استكمال النقاشات حول التنظيم القانوني لتشغيل السفن المسيرة (MASS) لضمان سلامة الملاحة. تعتبر اللجنة القانونية بالمنظمة البحرية الدولية هي الجهة المختصة بالنظر في أي مسائل قانونية تدخل في نطاق عمل المنظمة، وهي مسؤولة عن صياغة الاتفاقيات الدولية وتعديلها لضمان إطار قانوني موحد يحكم البحار والمحيطات. وعلى هامش الافتتاح، أكد المهندس محمد سالم السيوي، على أهمية التواجد في هذه الاجتماعات لضمان مواثمة التشريعات

انطلقت في العاصمة البريطانية لندن، أعمال الدورة الثالثة عشر بعد المائة (113) للجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO)، بحضور ومشاركة رئيس مصلحة الموانئ والنقل البحري، "المهندس محمد سالم السيوي". تأتي هذه المشاركة في إطار حرص المصلحة على تعزيز الحضور الدولي للدولة في المحافل البحرية العالمية، ومواكبة التطورات التشريعية والقانونية التي تنظم حركة الملاحة والنقل البحري الدولي. شهدت الجلسة الافتتاحية استعراضاً لعدد من القضايا الجوهرية التي تهم المجتمع البحري الدولي، ومن أهمها: المسؤولية والتعويض: مناقشة آليات تطوير الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية.



الوطنية مع المعايير الدولية، مشيراً إلى أن المصلحة تسعى لتطبيق أفضل الممارسات التي تضمن كفاءة النقل البحري وحماية البيئة البحرية، بما يخدم مصلحة الاقتصاد الوطني ويعزز من كفاءة الموانئ. وفي كلمة ألقاها رئيس مصلحة الموانئ والنقل البحري، أكد فيها دعم ليبيا لإعداد دليل إرشادات عملية بشأن تسجيل السفن، بما يساهم في تعزيز الشفافية، وإجراءات التحقق، وسلامة أنظمة دول العلم.

وفي الوقت ذاته، أكد على أهمية احترام سيادة الدول في إدارة سجلاتها الوطنية، وذلك وفقاً للقانون الدولي، موضحاً بأن ليبيا تعمل على اتخاذ خطوات لتعزيز الإطار المؤسسي والقدرات الفنية في هذا المجال، وترى في هذه الإرشادات أداة مفيدة لدعم هذه الجهود.

«وزارة الداخلية» القطرية تصدر اشتراطات السلامة خلال الرحلات البحرية

وزارة الداخلية
Ministry of Interior
دولة قطر • State of Qatar



لجهود المتابعة والإنقاذ. كما نبهت إلى ضرورة تجنب الاقتراب من المناطق المحظورة والمنشآت النفطية، حفاظاً على السلامة العامة، والالتزام بالأنظمة والقوانين المعمول بها. ودعت وزارة الداخلية مرتادي البحر إلى الحرص على تركيب جهاز الاتصال اللاسلكي (VHF) وتشغيله على القناة الدولية (16)، لما يمثل من وسيلة اتصال أساسية في حالات الطوارئ، مؤكدة أن الالتزام بهذه الإرشادات يعزز سلامة الجميع ويساهم في الحد من الحوادث البحرية.

دعت وزارة الداخلية، قطر، عبر حسابها الرسمي على منصة «X»، إلى ضرورة التقيد باشتراطات السلامة خلال الرحلات البحرية، مؤكدة أن الالتزام بهذه الإرشادات يساهم في تعزيز الوقاية من الحوادث وضمان رحلات آمنة لمرتادي البحر. وأوضحت الوزارة أن السلامة في الرحلات البحرية تتطلب اتباع الإرشادات الصادرة عن الإدارة العامة لأمن السواحل والحدود، والتي تشمل التأكد من توفر سترات وأطواق النجاة على متن القوارب، باعتبارها من أهم وسائل الوقاية في حالات الطوارئ. كما شددت على أهمية تجهيز القارب ببوصلة بحرية لضمان تحديد الاتجاهات بدقة، إلى جانب ضرورة إبلاغ أفراد الأسرة بوجهة الرحلة وموعد العودة المتوقع، بما يساهم في سرعة الاستجابة عند حدوث أي طارئ. وأكدت الوزارة أهمية الاستفسار عن حالة الطقس قبل الإبحار، لتفادي المخاطر المحتملة الناتجة عن تقلبات الأحوال الجوية، مشيرة إلى ضرورة التقيد بتركيب جهاز التتبع الآلي (AIS) وتشغيله عند الإبحار، لما يوفره من دعم

«الشركة التونسية» للملاحة تقلص رحلاتها بسبب ارتفاع الوقود والأزمة الجيوسياسية

ويتيح التعديل اختزال أربع رحلات في رحلة مشتركة واحدة تنطلق من ميناء حلق الوادي في تونس نحو جنوة في إيطاليا، ثم مرسيليا في فرنسا، قبل العودة إلى تونس، بهدف الضغط على الكلفة. وتسير الشركة التونسية للملاحة رحلات دولية منتظمة ذهاباً وإياباً، انطلاقاً من ميناء حلق الوادي في تونس إلى ميناء جنوة في إيطاليا وميناء مرسيليا الفرنسي. ويتضاعف

اضطرت الشركة التونسية للملاحة، التي تؤمن رحلات المغتربين بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط، إلى خفض عدد رحلاتها إلى الحد الأدنى بسبب ارتفاع أسعار الوقود عالمياً تحت وطأة الحرب في المنطقة.

وقالت الشركة، في بيان لها مؤخراً، إنها ستجري تعديلاً على برمجة الرحلات "بسبب ارتفاع أسعار الوقود والظروف الجيوسياسية الراهنة في منطقة الشرق الأوسط".

الصعوبة لتمويل واردات الغذاء والطاقة. وتبرز مساهمة الجالية التونسية في الخارج هذا العام بشكل أوضح من أي وقت مضى في دعم الاقتصاد الوطني، إذ ساهمت تحويلاتهم في سد الثغرات المالية التي خلفها الوضع السياسي والاقتصادي الصعب، بعد تعذر تحصيل موارد تمويل خارجية. وسبق أن كشفت بيانات صادرة عن البنك المركزي التونسي، في نوفمبر/ تشرين الثاني الماضي، أن تحويلات التونسيين المقيمين في الخارج بلغت خلال الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي 7.3 مليارات دينار (نحو 2.5 مليار دولار) متفوقة على كامل إيرادات القطاع السياحي التي بلغت 7 مليارات دينار.

وأظهرت البيانات أن تحويلات المغتربين بلغت 7.3 مليارات دينار حتى نهاية أكتوبر/ تشرين الأول 2025، مقابل 6.8 مليارات دينار (2.3 مليار دولار) خلال الفترة نفسها من العام الماضي، مسجلة زيادة سنوية بنسبة 7.4%.

عدد الرحلات ليبلغ ذروته في فترات الصيف مع عودة آلاف المغتربين إلى تونس. وتستورد تونس ما يزيد على 65% من حاجتها من النفط ومشتقاته بسبب ضعف الإنتاج، حيث يقدر معدل الاستهلاك اليومي بأكثر من 100 ألف برميل يوميا. وبلغ العجز الطاقوي بنهاية عام 2025 حوالي 11.2 مليار دينار تونسي (نحو 3.8 مليارات دولار)، وفق بيانات وزارة التجارة وتنمية الصادرات. ويلجأ الكثير من المغتربين التونسيين إلى النقل البحري لانخفاض تكلفته مقارنة بالنقل الجوي، لا سيما للعائلات، ما يعني أن قرار الشركة التونسية للملاحة سيؤثر على الرحلات الصيفية، ويدفع إلى تخلف المغتربين عن زيارة تونس، وهذا سيكون له أثر سلبي على مداخيل الخزينة العمومية، إذ تعتبر تحويلات المغتربين أهم مصادر التمويل الخارجي لتونس، إلى جانب عائدات السياحة وصادرات السلع والخدمات، ما يساعد على استقرار العملة المحلية وتوفير رصيد مهم من العملات

«الإعلان» عن جواز سفر رقمي للبحارة يعيد تشكيل القطاع البحري



عرضت منصة رقمية جديدة لهوية البحارة أمام دول العلم خلال اجتماع لجنة التيسير (FAL 50) التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO)، في وقت يسعى فيه القطاع إلى تقليص الأعمال الورقية وتعزيز إجراءات التحقق الأمني. وفي هذا الإطار، قدمت منصة Maritime Passport حلها القائم على تطبيق رقمي يهدف إلى العمل كجواز سفر إلكتروني للطاقم، من خلال تخزين الشهادات، والاعتمادات، وأهلية العمل في منصة موحدة.

وفي هذا السياق، أوضح المؤسس المشارك، Martin White، أن الأداة مصممة لتخفيف الأعباء الإدارية عن البحارة، مع تمكين الجهات المختصة وأصحاب العمل من الوصول بشكل أسرع إلى بيانات موثقة.

وأضاف: "سيسهم حلنا في تقليص العبء الإداري المرتفع المرتبط بالبحث عن الشهادات وتجميعها ومشاركتها."

وقد جرى تطوير النظام بدعم من هيئة الملاحة البحرية في جزر البهاما، وهو مصمم للتكامل مع أنظمة دول العلم القائمة بدلاً من استبدالها. وأكد المطورون أنه يعتمد على

معايير عالمية معتمدة للهوية الرقمية، ولا يقوم باستغلال بيانات البحارة تجارياً. من جانبه، أشار المدير التقني، Marcel Wendt، إلى أن المنصة تهدف إلى العمل بصورة محايدة للربط بين الشهادات، والامتحانات، وعمليات التحقق

من الهوية. ويأتي هذا الطرح في ظل تصاعد أهمية التحول الرقمي على أجندة المنظمة البحرية الدولية، حيث ركزت مناقشات اجتماع FAL 50 على تبادل البيانات وتعزيز الثقة عبر الحدود.

وصدر عن منصة Maritime Passport بأنها قد تتيح التحقق شبه الفوري من وثائق الطاقم، بما يسهم في تقليص التأخيرات في التوظيف وإجراءات التخليص في الموانئ، إلى جانب خفض التكاليف.

ومن المقرر تنفيذ طرح أوسع للمنصة اعتباراً من الربع الثاني من عام 2026، مع إمكانية قيام دول العلم بمواءمة النظام مع أطر الشهادات الخاصة بها.



صرح الأمين العام لنقابة ملاحه الأردن، الكابتن محمد الدلايخ، بأن نتائج التقرير الإحصائي الصادر عن النقابة لحركة السفن والبضائع عبر موانئ العقبة لشهر آذار 2026، مقارنة بالفترة ذاتها من عام 2025، أظهرت ارتفاعاً ملحوظاً في عدد من المؤشرات الرئيسية، مقابل تراجع في بعض القطاعات.

وأكد الأمين العام أنه رغم الظروف الإقليمية الراهنة والتوترات والحرب في المنطقة، إلا أن واردات المملكة لم تتأثر، مشيراً إلى وجود

انتظام واضح في حركة البواخر الواصلة إلى ميناء العقبة، سواء عبر مضيق باب المندب أو من خلال طريق رأس الرجاء الصالح، ما يعكس مرونة سلاسل التوريد وقدرة القطاع البحري على التكيف مع المتغيرات.

وبيّنت البيانات ارتفاع الواردات من مجمل البضائع (باستثناء السيارات والحاويات) إلى نحو 1,343,968 طن مقارنة بـ 896,986 طن في آذار 2025، بنسبة نمو بلغت 49.8%، ما يعكس زيادة واضحة في الطلب على

المواد الأساسية ونشاط الاستيراد وبضائع الترانزيت. في المقابل، انخفضت مجمل الصادرات (باستثناء السيارات والحاويات) إلى 731,726 طن مقارنة بـ 953,065 طن، بنسبة تراجع بلغت 23.2%.

وفيما يتعلق بحركة الركاب، سجلت بواخر الجسر العربي للملاحة ارتفاعاً كبيراً، حيث بلغ عدد المسافرين 38,795 راكباً مقارنة بـ 21,035 راكباً، بنسبة نمو بلغت 84.4%، كما ارتفع عدد السيارات الواردة عبر بواخر السيارات إلى 10,813 سيارة مقارنة بـ 2,316 سيارة، بزيادة لافتة بلغت 366.9%.

وعلى صعيد أبرز السلع، شهدت المحروقات والزيوت المعدنية ارتفاعاً إلى 686,701 طن مقارنة بـ 452,619 طن +51.7%، والأمويا ارتفاعاً إلى 25,042 طن مقارنة بـ 13,616 طن +83.9%، والقمح ارتفاعاً كبيراً إلى

175,385 طن مقارنة بـ 63,000 طن +178.4%، والشعير ارتفاعاً إلى 122,774 طن مقارنة بـ 61,102 طن +100.9%، وبلغت واردات البضائع العامة إلى 194,184 طن مقارنة بـ 165,895 طن +17.1%.

في حين تراجعت الكبريت إلى 88,576 طن مقارنة بـ 112,777 طن بنسبة -21.5%، وصادرات الفوسفات إلى 367,401 طن مقارنة بـ 523,784 طن (-29.9%) والبوتاس إلى 164,650 طن مقارنة بـ 247,250 طن -33.4%، كما ارتفعت صادرات البضائع العامة إلى 27,077 طن مقارنة بـ 23,098 طن +17.2%، فيما زادت واردات العجول إلى 52,131 رأساً مقارنة بـ 11,898 رأساً +338.1%، وصادرات الأغنام إلى 50,977 رأساً مقارنة بـ 49,919 رأساً +2.1%، وفي قطاع الحاويات، بلغ عدد بواخر الحاويات 48 باخرة مقارنة بـ 51 باخرة بـ انخفاض نسبته 5.1% ورغم ذلك، ارتفعت الحاويات الواردة بنسبة 4.5% لتصل إلى 39,487 حاوية، فيما انخفضت الحاويات الصادرة بنسبة 27.4% لتبلغ 6,722 حاوية. وسجلت حاويات الترانزيت قفزة كبيرة، حيث ارتفعت إلى 3,376 حاوية مقارنة بـ 1,936 حاوية في آذار 2025، بنسبة نمو تجاوزت 74.4%، وذلك لعودة حركة الترانزيت للعراق بشكل ملحوظ وكبير. وبلغت المناولة الإجمالية للحاويات 75,444 حاوية مكافئة مقارنة بـ 72,950 حاوية، بزيادة نسبتها 3.4%. وأكدت النقابة أن هذه المؤشرات تعكس تحسناً في النشاط التجاري وحركة النقل البحري، خاصة في جانب الواردات والترانزيت، رغم التحديات التي تواجه بعض القطاعات التصديرية، مشددة على أهمية استمرار التنسيق بين الجهات المعنية لتعزيز تنافسية ميناء العقبة ودعم قطاع الخدمات اللوجستية في المملكة.

«خطوة استراتيجية لتعزيز الربط بين آسيا وأوروبا عبر المنطقة» اتفاق ثلاثي لتعزيز تكامل النقل بين الأردن وسوريا وتركيا



وقّع وزير النقل الدكتور نضال القطامين، ونظيره وزير النقل في الجمهورية العربية السورية الدكتور يعرب بدر، ووزير النقل والبنية التحتية في الجمهورية التركية الأستاذ عبدالقادر أورال أوغلو، مؤخرًا، مذكرة تفاهم ثلاثية تهدف إلى تعزيز التعاون والتكامل في قطاع النقل بين الدول الثلاث، وذلك خلال اجتماع اللجنة الوزارية المشتركة للتعاون في مجال النقل بين الأردن وسوريا وتركيا، الذي عُقد في العاصمة عمان، بحضور ممثلين عن القطاعين العام والخاص وخبراء في مجالات النقل والخدمات اللوجستية، إلى جانب مشاركة فاعلة من ممثلي القطاع الخاص وفتح باب النقاش حول تحديات وفرص القطاع.

وتهدف المذكرة إلى تطوير منظومة نقل إقليمية متكاملة تسهم في تسهيل حركة الأفراد والبضائع، ورفع كفاءة سلاسل التوريد، وتعزيز موقع المنطقة كمحور لوجستي يربط الأسواق الإقليمية والدولية، بما يعزز تنافسيتها على خارطة التجارة العالمية.

وأكد الوزير القطامين أن هذه الخطوة تمثل نقلة نوعية نحو بناء نموذج متقدم للنقل قائم على التكامل وسلاسل إمداد مرنة وعالية الكفاءة، قادرة على التكيف مع المتغيرات الجيوسياسية، مشيرًا إلى أن الأردن يضع قطاع النقل والخدمات اللوجستية في صميم رؤية التحديث الاقتصادي، من خلال تطوير النقل متعدد الوسائط، وإنشاء مراكز لوجستية، وتحديث المعابر الحدودية، وتبني الحلول الرقمية، وتعزيز الشراكة مع القطاع الخاص.

من جانبه، أكد الوزير السوري يعرب بدر أن الاجتماع يعكس إرادة مشتركة لرسم ملامح تكامل اقتصادي ولوجستي حقيقي، لافتًا إلى أنه يشكل محطة استراتيجية لوضع خارطة طريق عملية للتعاون، تقوم على مشاريع تنفيذية في مقدمتها تعزيز الربط السككي،

وتسهيل حركة الترانزيت، ومواءمة الإجراءات، بما يخدم مصالح شعوب المنطقة ويعزز موقعها الجغرافي كحلقة وصل بين الشرق والغرب. كما شدد الوزير التركي عبدالقادر أورال أوغلو على أهمية تطوير مختلف أنماط النقل وربط دول المنطقة مع المملكة العربية السعودية ودول الخليج العربي، بما يعزز التكامل بين آسيا وأوروبا، مؤكدًا أهمية تطوير

البنية التحتية للنقل البري والسككي، وتعزيز النقل البحري والمواني، والدور المحوري لميناء العقبة في دعم حركة التجارة الإقليمية. وتتضمن

مذكرة التفاهم إنشاء إطار مؤسسي وفني للتعاون يشمل تشكيل لجان وفرق عمل مشتركة وتطوير خطط قطاعية موحدة، بما يضمن تنسيق الجهود وتوحيد الإجراءات بين الدول الثلاث، إلى جانب تحويل هذا التعاون إلى مشاريع تنفيذية مدعومة بالرقمنة والاستثمار، من خلال تبسيط الأنظمة وتطبيق الحلول الذكية، ومتابعة الأداء وبناء القدرات لضمان الاستدامة. كما تركز المذكرة على تعزيز الربط السككي

الإقليمي عبر تشكيل لجنة فنية ثلاثية لمتابعة التنفيذ، إلى جانب تطوير النقل البري والبحري والسككي وتحسين البنية التحتية، وتسهيل حركة الشحن والركاب، وتبسيط الإجراءات الحدودية، بما يسهم في رفع كفاءة سلاسل الإمداد وتعزيز التبادل التجاري ودعم الترانزيت بين الدول

الثلاث. ويأتي هذا الاجتماع الوزاري الثلاثي في أعقاب اجتماعات اللجان الفنية المشتركة التي مهدت لبلورة الاتفاقات بين الدول الثلاث، حيث توجت هذه الجهود بتوقيع مذكرة التفاهم ووضع إطار عملي للتعاون المشترك، بما يسهم في رفع كفاءة شبكات النقل، وتحديث البنية التحتية، وتحسين الخدمات اللوجستية، وتقليل زمن العبور، وتحفيز الاستثمار، ودعم مسارات التنمية المستدامة في المنطقة.

«موانئ أبوظبي» تستخدم شبكتها اللوجستية لتعزيز مرونة التجارة



من قبل "سفين فيدرز" و"جلوبال فيدر شيبينغ" عبر من الهوية. ويأتي هذا الطرح في ظل تصاعد أهمية التحول الرقمي على أجندة المنظمة البحرية الدولية، حيث ركزت مناقشات اجتماع FAL 50 على تبادل البيانات وتعزيز الثقة عبر الحدود. وصدر عن منصة Maritime Passport بأنها قد تتيح التحقق شبه الفوري من وثائق الطاقم، بما يسهم في تقليص التأخيرات في التوظيف وإجراءات التخليص في الموانئ، إلى جانب خفض التكاليف. ومن المقرر تنفيذ طرح أوسع للمنصة اعتباراً من الربع الثاني من عام 2026، مع إمكانية قيام دول العلم بمواءمة النظام مع أطر الشهادات الخاصة بها. مرافئ الفجيرة وميناء خورفكان على خليج عُمان، ما وفر بوابة بديلة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة ومنطقة دول مجلس التعاون الخليجي. كما جرى إطلاق خدمات شحن إقليمي جديدة للحاويات تربط بين الموانئ في الهند وباكستان وعمان، إلى جانب موانئ البحر الأحمر وموانئ الخليج العربي الأعلى. وتمكنت المجموعة عبر توظيف أصولها اللوجستية وشبكة علاقاتها الاستراتيجية والتجارية، من إطلاق جسر جوي يشتمل على ثلاث طائرات مستأجرة من قبلها بهدف نقل البضائع الحيوية مع وجود خطط لزيادة الطاقة الاستيعابية. وافتتحت مجموعة موانئ أبوظبي جسراً برياً لنقل البضائع من الفجيرة وخورفكان عبر ممرات جمركية في دولة الإمارات العربية المتحدة إلى ميناء خليفة وميناء جبل علي وإمارة الشارقة من خلال 800 شاحنة تابعة للمجموعة، وأربع رحلات يومية لقطارات الاتحاد. وتم رفد هذه الجهود بقدرات التخزين والمستودعات التابعة للمجموعة المخصصة للبضائع الأساسية والتي تمتد حالياً على مساحة تفوق 76 ألف متر مربع مع خطط لزيادة المساحة التخزينية إلى 188 ألف متر مربع.

واصلت مجموعة موانئ أبوظبي (ADP: ADPORTS)، الممكن العالمي الرائد للتجارة والصناعة والخدمات اللوجستية، وبنجاح توظيف قدراتها اللوجستية المتنوعة لدعم سلسلة الإمداد المحلية والإقليمية في منطقة الخليج العربي، وتعزيز مرونتها. وتمكنت المجموعة منذ بداية التطورات الإقليمية أواخر فبراير الماضي من مواصلة عملياتها كالمعتاد بهدف خدمة احتياجات متعاملاتها العالميين، وذلك من خلال إطلاق مسارات بديلة وإعادة توجيه حركة البضائع عبر ممرات برية وحديدية وبحرية وجوية للتخفيف من حدة تبعات الاضطرابات التي أثرت على سلسلة الإمداد في موانئ الخليج العربي في ضوء الأوضاع التي شهدتها مضيق هرمز. ونجحت المجموعة حتى تاريخه في مناولة ما يفوق 54,000 حاوية نمطية عبر مرافئ الفجيرة وميناء خورفكان، إضافة إلى نقل أكثر من 22,000 حاوية عبر شبكتها البرية، و18,000 حاوية نمطية عبر شبكتها البحرية المدعومة بأسطول مخصص يضم 24 سفينة شحن تقدم 8 خدمات للشحن الإقليمي. كما تم نقل أكثر من 8,000 طن من البضائع عبر خدماتها اللوجستية الجوية من خلال أكثر من 100 رحلة جوية مستأجرة. وقال الكابتن محمد جمعة الشامسي، العضو المنتدب والرئيس التنفيذي لمجموعة موانئ أبوظبي: "أتاحت الاستثمارات طويلة الأمد في شبكتنا المتنوعة والشاملة من البنى التحتية اللوجستية والتجارية تنفيذ أحد أكبر عمليات إعادة توزيع ونشر للخدمات اللوجستية في دولة الإمارات العربية المتحدة بسرعة ومرونة وكفاءة عالية. وستواصل مجموعة موانئ أبوظبي عملاً بتوجيهات القيادة الرشيدة للدولة، ضمان تدفق البضائع عبر الأسواق المحلية والإقليمية وخاصة الأساسية من الأغذية والأدوية والاحتياجات الاستراتيجية والمواد اللازمة للقطاعات الرئيسية. ونجدد التأكيد على التزامنا الراسخ بخدمة شركائنا ومتعاملينا، وحرصنا الدائم على ضمان سلامة طواقمنا وتعزيز مرونة سلاسل الإمداد المحلية والإقليمية". وبهدف ضمان استمرارية خدمات الشحن المنتظمة إلى ميناء خليفة وعلى امتداد الممرات التجارية الرئيسية الثلاثة التي تربط الموانئ الشرقية لدولة الإمارات العربية المتحدة وبحر العرب والبحر الأحمر، قامت مجموعة موانئ أبوظبي بإطلاق خدمات شحن إقليمي جديدة للحاويات لتعزيز سلسلة الإمداد والتي أسهمت في إعادة نشر وتوسيع نطاق أسطولها المخصص ليصل إلى 24 سفينة للحاويات والبضائع السائبة، مع وجود خطط لتوسيع الطاقة الاستيعابية للأسطول. وتمت إعادة توجيه خدمات الشحن الإقليمي التابعة للمجموعة المقدمة



كما أطلقت المجموعة منصات جديدة لإدارة الشحن بفضل البنى التحتية الرقمية التابعة لها والحائزة على جوائز، والتي ساعدت في تعزيز المرونة، والاطلاع على الجوانب المختلفة للعمليات، والإدارة الكفؤة لتدفق التجارة. وأتاحت هذه المنصات من خلال توحيد البيانات على امتداد العمليات العالمية للمجموعة ومعالجتها، استخدام المعلومات الآنية الخاصة بالخطوط التجارية من أجل ضمان سلامة سلسلة التوريد، مع القيام في ذات الوقت باستخدام حاويات الاستيراد الفارغة في عمليات التصدير عبر الممرات البديلة كثيفة الحركة، ما ساعد في تحسين المرونة وتقليل الوقت والتكلفة بالنسبة للمتعاملين. وستواصل مجموعة موانئ أبوظبي من خلال تعاونها الوثيق مع السلطات المعنية في دولة الإمارات العربية المتحدة وشركاء القطاع، ضمان سلامة طواقمها وشركائها وأصحاب العلاقة، إلى جانب توفير خدمات موثوقة إلى متعاملينا.

«دعم أوروبي» لتوسيع آفاق التعاون مع مرفأ بيروت



استقبل رئيس مجلس الإدارة مدير عام مرفأ بيروت مروان النفي، مؤخرًا، سفير الاتحاد الأوروبي في لبنان ساندرا دي وايلى على رأس وفد، ضم كلاً من مديرة برامج قطاع الأمن إنغه زورن، ورئيسة قسم التعاون أليساندرا فيتسر،

ونائبها سيريل دوالان، وذلك في زيارة رسمية إلى المرفأ. وخلال اللقاء، أكدت السفيرة دي وايلى دعم الاتحاد الأوروبي لمسار تطوير مرفأ بيروت، مشددة على أهمية مواكبة رؤيته المستقبلية

مستوى الكفاءة والشفافية على المستويين التقني والإداري، بما يعزز موقع المرفأ كمرفق استراتيجي ضمن سلاسل الإمداد الإقليمية والدولية.

وفي ختام الزيارة، قام الوفد بجولة ميدانية شملت محطة الحاويات حيث جرى الاطلاع على سير العمليات التشغيلية. كما شملت موقع أجهزة الـ"سكانيرز" التي جرى عرض دورها في تعزيز الرقابة الجمركية وضبط عمليات التفتيش، بما يضمن تسريع تدفق البضائع بكفاءة عالية.

وتعزيز إمكاناته كمرفق محوري في حركة التجارة الإقليمية والدولية،

وبما يفتح المجال أمام توسيع آفاق التعاون مع الشركاء الدوليين.

من جانبه، عرض النفي الجهود المبذولة لتحسين الأداء ورفع

«دعم أوروبي» لتوسيع آفاق التعاون مع مرفأ بيروت



الانضمام إليها إلى المنظمة الدولية للمناظر والمسابقات العالمية والتفويض العشوي 47.8

على صك الانضمام الرسمي. ويأتي هذا الانضمام ليعزز عمليات التدريب وإعادة تنظيم العمل البحري، خاصة فيما يتعلق بالممرات المائية والمناظر، بما يضمن تنفيذها وفق المعايير الدولية الصحيحة، ويسهم في رفع كفاءة الموانئ والخدمات البحرية الوطنية.

أعلنت مصلحة الموانئ والنقل البحري عن انضمام ليبيا رسمياً إلى المنظمة الدولية للمناظر والمسابقات الملاحية (IALA)، في خطوة بارزة لتعزيز قدرات الدولة في مجال الملاحة البحرية وإدارة الممرات المائية. ويعزى هذا الإنجاز إلى الجهود الكبيرة التي بذلتها مصلحة الموانئ والنقل البحري، إلى جانب الدعم الفني والدبلوماسي المقدم من خبراء دوليين، وعلى رأسهم الربان هيثم شعبان من جمهورية لبنان، والسيدة Latifa Oumouzoune من المملكة المغربية، اللذين لعبا دوراً محورياً في إتمام ملف الانضمام. وبدأت الجهود حين التقت السيدة Latifa Oumouzoune بالكابتن خالد جبريل في السويد أثناء دراسته لمرحلة الماجستير، ليتم لاحقاً التنسيق مع مصلحة الموانئ والنقل البحري، ممثلة في الكابتن امحمد اشليبطة. وقد أبدى الرئيس السابق المهندس عمر الجواشي دعماً كاملاً، قبل أن يستكمل الرئيس الحالي المهندس محمد السيوي الإجراءات وصولاً إلى الحصول

مؤشر كثافة الكربون ٢٠٢٦: من أداة امتثال إلى محرك لأداء وعوائد السفن



دخل مؤشر كثافة الكربون (CII) مرحلة جديدة في عام 2026، حيث تطور من مجرد متطلب تنظيمي إلى عنصر محوري يؤثر في الأداء التجاري والتقني والمالي لمالكي ومشغلي السفن. فما كان يُنظر إليه سابقاً كتمرين للامتثال ضمن قواعد إزالة الكربون الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO)، أصبح اليوم عاملاً مباشراً يؤثر في عوائد السفن، وقرارات التأجير، وعمليات الكشف، وقيمة الأصول.

ومع تشديد آليات التطبيق والتدقيق، يشكل عام 2026 نقطة تحول تلتقي فيها الكفاءة التشغيلية مع الحالة الفنية ضمن إطار مؤشر كثافة الكربون.

ويقاس مؤشر كثافة الكربون مدى كفاءة السفينة في نقل البضائع من خلال احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكل وحدة عمل نقل، ويتمنح السفن تصنيفاً سنوياً من A (الأفضل) إلى E (الأضعف). وينطبق على السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 5,000 طن، مع تشديد تدريجي للمتطلبات سنوياً.

غير أن أهمية المؤشر في عام 2026 تجاوزت نطاق الامتثال، وذلك من خلال التأثير بشكل مباشر على تنافسية السفينة في سوق التأجير وإمكانات تحقيق العوائد، والتأثير في

قرارات التمويل ومكانة الشركة ضمن معايير الحوكمة البيئية والاجتماعية والمؤسسية (ESG)، إعادة تشكيل تقييم الأصول والقدرة التنافسية على المدى الطويل، وبالتالي، لم يعد مؤشر كثافة الكربون مجرد تقييم تنظيمي، بل أصبح إشارة سوقية واضحة، حيث تواجه السفن ذات الأداء الضعيف قيوداً في فرص التشغيل وارتفاعاً في المخاطر التجارية، وتشديد إجراءات التطبيق وتعزيز التدقيق الرقابي. رغم أن الإطار التنظيمي ليس جديداً، إلا أن طريقة تطبيقه شهدت تحولاً كبيراً في عام 2026.

المؤشر مرتبطاً فقط بكيفية تشغيل السفينة، بل بكفاءة صيانتها أيضاً. ولطالما اعتمد المشغلون على تقليل السرعة وتحسين مسار الرحلات لتعزيز أداء المؤشر. ورغم استمرار أهمية هذه الإجراءات، لم تعد كافية بمفردها. فالاعتماد المفرط على خفض السرعة قد يؤدي إلى تقليص أيام التشغيل، واضطراب الجداول الزمنية، وتراجع موثوقية خدمات التأجير. كما أن أنماط التجارة والعوامل الخارجية، مثل الازدحام أو الرحلات القصيرة، قد تؤثر في نتائج المؤشر، ما يستدعي التمييز بين أوجه القصور الهيكلية والظروف التشغيلية الفعلية. كما أصبح مؤشر كثافة الكربون مرتبطاً بشكل متزايد بمنظومة أوسع من اللوائح البيئية وآليات السوق، بما في ذلك نظام تداول الانبعاثات في الاتحاد الأوروبي، ومتطلبات لائحة الوقود البحري الأوروبي FuelEU، وأطر التقارير الخاصة بالحوكمة البيئية والاجتماعية والمؤسسية، ويعزز هذا الترابط الحاجة إلى نهج متكامل ينسق بين الجوانب الفنية والتشغيلية والتجارية ضمن استراتيجية موحدة لإدارة الأداء الكربوني، التوثيق وسلامة البيانات: ركيزة جديدة للامتثال.

إذ يجب على السفن التي تحصل على تصنيف D ثلاث سنوات متتالية، أو تصنيف E خلال سنة واحدة، تقديم خطة إجراءات تصحيحية إلى سلطات دول العلم. أما التغيير الجوهري، فيكمن في ارتفاع سقف التوقعات والذي يقضي بأن الإجراءات التشغيلية لم تعد وحدها كافية. فقد أصبحت الجهات الرقابية تشترط تحسينات فنية ملموسة، ما يعكس تحولاً من الامتثال النظري إلى الأداء القابل للتحقق. من أبرز التطورات في عام 2026 تصاعد أهمية الحالة الفنية للسفن كعنصر محدد لأداء مؤشر كثافة الكربون، ويركز المفتشون والمشرعون (الجهات التنظيمية) حالياً على كفاءة المحركات والمعدات المساعدة، اتجاهات استهلاك الوقود مع مرور الوقت، حالة المضخات والصمامات والمرشحات، ودقة ومعايرة أجهزة الاستشعار، وأداء الأنظمة البيئية مثل أجهزة تنقية العوادم وأنظمة معالجة مياه الصابورة. حتى أوجه القصور البسيطة، مثل انسداد المرشحات جزئياً أو ضعف معايرة أجهزة الاستشعار، يمكن أن تؤدي تدريجياً إلى تراجع الأداء والتصنيف. يمثل ما سبق ذكره تحولاً جوهرياً، فلم يعد

«عمان» توقع جميع الاتفاقيات الدولية لضمان مرور حر وأمن في هرمز

وزير النقل العماني: وقعنا جميع الاتفاقيات التي تقضي بعدم فرض رسوم عبور على السفن

أعلن وزير النقل والاتصالات وتقنية المعلومات العماني، المهندس سعيد بن حمود المعولي، أن سلطنة عمان وقعت على اتفاقيات دولية «تضمن عدم فرض أي رسوم» على السفن التي تعبر مضيق هرمز، في إطار بلورة موقف

السلطنة مما يثار بشأن فرض «رسوم عبور» على مرور الشاحنات بمضيق هرمز.

وأوضح الوزير، في تصريحات رسمية أمام مجلس الشورى، جاءت وسط مناقشات إقليمية بشأن رسوم الشحن البحري،

أن السلطنة وقعت على جميع الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري، مشدداً على أن هذه الاتفاقيات «تقضي بعدم فرض رسوم على المرور بمضيق هرمز»؛ لأنه مضيق دولي عام. وأكد أن موقف السلطنة ثابت في دعم «الملاحة الحرة



والأمن» عبر هذا الممر المائي الاستراتيجي، مشدداً على أن المعاهدات الموقعة تمنع فرض أعباء مالية من طرف واحد على حركة التجارة العالمية.

«الجهات المختصة أنشأت مركز عمليات على الساحل السعودي» تحركات سعودية لدعم الملاحة في الخليج



كثفت السعودية جهودها لدعم حركة الملاحة البحرية في الخليج، عبر تسيير قاطرات بحرية متخصصة لرصد احتياجات السفن العالقة وتقديم المساعدة اللازمة، في ظل تداعيات أزمة مضيق هرمز والتوترات الإقليمية المتصاعدة. أسواق الخليج تترقب مهلة ترامب.. والتراجعات تفتح شهية المستثمرين ووثق مراسل قناة العربية، هاني الصفيان، تحركات القاطرات السعودية في مياه الخليج، حيث رافق إحدى هذه القاطرات خلال تنفيذ مهمتها، والتي تهدف إلى الوصول إلى السفن المتوقفة وتقييم أوضاعها الفنية واللوجستية، تمهيداً لتقديم الدعم المناسب. وأشار المراسل إلى أن الجهات المختصة أنشأت مركز عمليات على الساحل السعودي، يعمل على مدار الساعة لتنسيق عمليات الإغاثة البحرية، ومتابعة أوضاع السفن العالقة نتيجة اضطراب حركة الملاحة في مضيق هرمز. سفن عالقة وتحديات متصاعدة ورصدت التغطية من عمق مياه الخليج وجود عدد من السفن العالقة، التي تأثرت بالأوضاع الأمنية المتوترة، ما أدى إلى تباطؤ حركة العبور في أحد أهم الممرات البحرية لنقل النفط والتجارة العالمية. وكانت قد شهدت منطقة الخليج ومضيق هرمز تصعيداً أثر بشكل مباشر على أمن

الطاقة والتجارة الدولية. تعكس هذه الخطوات مستوى الجاهزية البحرية السعودية في التعامل مع الأزمات الطارئة، من خلال توفير الدعم الفني واللوجستي للسفن، وتقليل المخاطر المرتبطة بتعطّلها في المياه الإقليمية. ويترقب قطاع الشحن العالمي تطورات الأوضاع في الخليج، وسط مخاوف من استمرار تعطّل حركة الملاحة، وما قد يترتب عليه من تداعيات اقتصادية واسعة على الأسواق العالمية.

«النقل البحري» ذاتي التشغيل بين الضبابية القانونية والأمن السيبراني: لماذا يجب تجاوز معايير IMO الأساسية؟



يشهد القطاع البحري حالياً ثورة تكنولوجية متسارعة. فمن الرقمنة، والذكاء الاصطناعي، والروبوتات، والأنظمة الذاتية، تعيد الابتكارات تشكيل كيفية تشغيل السفن. فقد تابعت Joanne Waters، المديرة القانونية ورئيسة النقل البحري الذكي لدى شركة المحاماة الدولية DAC Beachcroft، مسار التحول الرقمي في قطاع النقل البحري طوال مسيرتها المهنية، وهي من أبرز المتخصصين الذين يعملون على تفكيك التعقيدات القانونية المرتبطة بالنقل البحري الذاتي.

في هذا السياق، وبالنسبة إلى قطاع يسعى إلى الابتكار بهدف الحد من الحوادث الناتجة عن الخطأ البشري، يبدو منطقياً أن تتمثل الخطوة الأولى في اعتماد أنظمة تنقل عملية اتخاذ القرار من الإنسان إلى الآلة، انطلاقاً من افتراض أن الآلات أقل عرضة للخطأ. إلا أن الواقع يُظهر أن الجمع بين الإنسان والآلة قد يزيد من المخاطر بدلاً من الحد منها إذا لم تتم إدارته بشكل صحيح. فمن جانبها، أوضحت Joanne قائلة: "النظام الذاتي الذي يقتصر دوره

على دعم اتخاذ القرار البشري يتيح فصلاً واضحاً بين أدوار ومسؤوليات الآلة والطاقم. لكن الأمور تصبح أكثر تعقيداً عندما تتولى الآلة جزءاً أكبر من سلطة اتخاذ القرار، بينما يتم حصر دور الإنسان في الإشراف. كيف نضمن بقاء المشرف البشري في حالة تنبه مستمر للنظام؟ وكيف نضع معايير عملية وواضحة تحدد متى

حول إمكانية برمجة هذا النوع من الحكم المهني ضمن خوارزميات، قائلة: "كيف يمكن تزويد الأنظمة ذاتية التشغيل ببيانات كافية تمكّنها من اتخاذ قرارات أشبه بالحدس؟ وكيف يمكن ترميز الحكم المهني والاستجابة الحدسية، لا سيما في حالات الطوارئ؟"

بالنسبة إلى المؤسسات الراغبة في استكشاف التقنيات ذاتية التشغيل، تنصح Joanne بالتركيز أولاً على الأساسيات لضمان نجاح أي استثمار مستقبلي. إذ ينبغي على مالكي السفن تجاوز الحد الأدنى الذي حددته المنظمة البحرية الدولية (IMO) لإدارة المخاطر السيبرانية، والتعامل مع الأمن السيبراني كأولوية تشغيلية، إلى جانب وضع إطار قوي لحوكمة البيانات. وفي هذا السياق، أكدت Joanne: "لضمان جاهزية أعمالكم لمستقبل الأنظمة ذاتية التشغيل، من الضروري بناء أسس متينة لإدارة البيانات. فعندما تتوفر حوكمة بيانات فعالة، وفهم واضح لتدفقات البيانات وحقوق استخدامها، تصبحون في موقع مناسب للاستفادة من هذه الأسس عبر دمج الأنظمة الذاتية". وفي نهاية تعليقها، دعت إلى أن يكون القطاع جزءاً من الحل، وذلك من خلال المساهمة في بناء الثقة بالأنظمة ذاتية التشغيل عبر المشاركة في البيئات التنظيمية التجريبية ومشاريع الاختبار، وكذلك، مشاركة النتائج التجريبية بدلاً من حصرها داخلياً. واختتمت بالقول: "نحن قادمون على مرحلة مختلفة تماماً عن واقعنا الحالي الذي اعتدنا عليه، وقد تستغرق الأطر التنظيمية بعض الوقت لتواكب التطورات الحاصلة. فمن شأن تعزيز الشفافية في الأبحاث الجارية، والمشاريع التجريبية، واختبار المنتجات وفق معايير ضمان معترف بها دولياً، أن يوضح الأطر التنظيمية ويعزز ثقة القطاع".

وكيف يتدخل الطاقم البشري؟ وكيف نضمن انتقال السيطرة بين الآلة والإنسان بشكل سليم وفي الوقت المناسب؟ وهل يمكن اعتبار عدم التدخل مسؤولية قانونية لا تقل عن سوء التدخل؟ لا تقتصر التحديات التنظيمية في قطاع النقل البحري ذاتي التشغيل على المسألة فحسب. فعلى عكس المركبات ذاتية التشغيل التي تعمل عادة ضمن نطاق قضائي واحد، تعمل السفن على المستوى الدولي، ما يتطلب بنية تحتية عالمية داعمة، هذا الامتداد العالمي يجعل تنظيم النقل البحري ذاتي التشغيل قضية سياسية بقدر ما هو مسألة تقنية. وأضافت Joanne: "يمثل تداخل الاختصاصات القضائية مشكلة معروفة. فيجب أن يكون مركز التشغيل عن بُعد خاضعاً للسيطرة الفعلية لدولة العلم. ولكن إذا كان هذا المركز مستضافاً في دولة ثالثة، تكون هذه الدولة أيضاً مطالبة بممارسة سيطرتها وفقاً لقوانينها الوطنية، واعتقد أن مسألة مراكز التشغيل عن بُعد ستطلب مزيداً من النقاش". وفي ظل غياب الأطر التنظيمية والتشريعية العالمية والشاملة، توجهت Joanne إلى المشغلين وأوصتهم بسد الفجوات التنظيمية من خلال تطبيق القانون الخاص قائلة: "راجعوا عقودكم، فالتشريعات المستقبلية قد لا تتطرق للقضايا الجوهرية مثل المسؤولية، لذا، عليكم التأكد من من تحديد توزيع المسؤوليات بصورة واضحة في العقود المطروحة عليكم". من جهة أخرى، على الرغم من أن أنظمة الذكاء الاصطناعي والأنظمة ذاتية التشغيل تتطور باستمرار مع تزايد البيانات المتاحة لها، لا تزال تفتقر إلى الخبرة العملية في البحر. ففي حين يطور البحارة حدسهم المهني وإحساسهم العملي من خلال سنوات من الخبرة، تعتمد الأنظمة ذاتية التشغيل فقط على البيانات المتاحة لها. وفي هذا الإطار، تطرح Joanne تساؤلاً

وزير النقل: تطوير الأسطول البحري المصري إلى ٤٠ سفينة بحلول ٢٠٣٠

تحويل مصر إلى مركز إقليمي للنقل واللوجستيات وتجارة الترانزيت توجيهات فخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية مشيراً إلى نجاح الشركة خلال العام المالي 2025 في تحقيق صافي أرباح قدرها 12.1 مليون دولار، وهي نتائج تعد استثنائية في ضوء التباطؤ الذي شهده سوق سفن الصب الجاف العالمي طوال العام، وما ترتب عليه من تأثير مباشر على الإيرادات وأوضح أن هذه النتائج الإيجابية جاءت ثمرة الاستجابة السريعة للمتغيرات، من خلال تنفيذ سياسات مرنة وفعالة لترشيد النفقات وتنويع مجالات النشاط. كما أشار السيد الأستاذ/ محمد سليمان متولي، عضو مجلس الإدارة المنتدب، إلى استمرار

ترأس الفريق مهندس/ وزير النقل، الجمعية العمومية لشركة الملاحة الوطنية (إحدى شركات وزارة النقل) و تم خلال الاجتماع المصادقة على نتائج الشركة المالية والتشغيلية لعام 2025، والتي عكست أداءً استثنائياً في ظل بيئة ملاحية عالمية تتسم بالتغيرات المتسارعة، كما تم استعراض إستراتيجية الشركة والمشروعات المستقبلية الهادفة إلى دعم الأسطول التجاري الوطني من السفن التي ترفع العلم المصري وفي بداية كلمته قدم المهندس/ رئيس مجلس إدارة شركة الملاحة الوطنية خالص الشكر والتقدير للفريق مهندس/ وزير النقل، على الدعم المستمر للشركة، وذلك في إطار الاهتمام الكبير الذي توليه وزارة النقل لتطوير قطاع النقل البحري وتعزيز قدراته، بما يساهم في



سبتمبر 2028 ليصل إجمالي ما استثمرته الشركة في تحديث وتطوير الأسطول خلال السنوات الأخيرة إلى نحو 237 مليون دولار من السيولة الذاتية للشركة، وتمثل هذه الاستثمارات خطوة استراتيجية لتعزيز قدرات الأسطول

التجاري الوطني، حيث من المتوقع أن يؤدي استلام السفن الجديدة إلى تحديث نحو 54% من أسطول الشركة خلال خمس سنوات فقط، ومن جانب آخر تم إعداد دراسات لتنويع أنشطة الشركة وجاري العمل على تطبيقها وهو ما يعكس رؤية واضحة لتطوير الشركة وتعزيز دورها في دعم الاقتصاد الوطني وخدمة حركة التجارة الدولية.

وأكد الفريق مهندس/ وزير النقل أن الوزارة تمضي قدماً في تنفيذ الخطة الشاملة لتطوير صناعة النقل البحري كأحد الركائز الأساسية لرؤية مصر 2030 وحيث تشمل تلك الخطة على 3 محاور أساسية (تطوير وإنشاء الموانئ البحرية- تطوير الاسطول التجاري البحري - تعظيم التعاون مع المشغلين والخطوط الملاحية العالمية) مشيراً إلى أنه يتم العمل على تطوير واستعادة قوة الاسطول التجاري البحري المصري الوطني ليصل الى عدد 40 سفينة عام 2030 ، تكون قادرة على نقل 30 مليون طن بضائع متنوعة

سنوياً بدلاً من 20 سفينة بطاقة نقل 9 مليون طن بضائع متنوعة وذلك لخدمة البضائع الاستراتيجية من الغلال والبترول والركاب بين مصر وباقي دول العالم ، مضيفاً أن المرحلة المقبلة تتطلب تركيزاً أكبر على التحول نحو النقل البحري الأخضر والالتزام بالمعايير البيئية الدولية، لا سيما فيما يتعلق بخفض الانبعاثات الكربونية واستخدام الوقود النظيف وتبني التقنيات الحديثة التي تسهم في تحسين كفاءة استهلاك الطاقة على السفن كما شدد الوزير على تنوع السفن بالشركة وتدعيم الاسطول بسفن تجارية جديدة بشكل مستمر مشيراً الى أهمية تنمية العنصر البشري باعتباره الركيزة الأساسية لنجاح قطاع النقل البحري، موضحاً أن الاستثمار في تدريب وتأهيل الكوادر البحرية والفنية يظل من أهم عوامل الحفاظ على كفاءة الأسطول الوطني وتعزيز قدرته على المنافسة عالمياً بالإضافة الى الأهمية الكبيرة لقطاع التسويق بالشركة في المساهمة في

حالة التذبذب في أسواق النقل البحري، لا سيما في سوق سفن البضائع الصعب الجاف، نتيجة اختلال التوازن بين العرض والطلب في ظل تباطؤ النمو الاقتصادي العالمي وتصاعد التوترات الجيوسياسية والتجارية، وهو ما أدى إلى زيادة المعروض من السفن مقارنة بمعدلات الطلب على نقل البضائع وفي هذا الإطار أوضح أن الشركة تبنت خلال السنوات الأخيرة سياسة تجارية مرنة تستهدف تحقيق التوازن بين نقل البضائع الاستراتيجية للدولة وتعزيز التواجد في الأسواق العالمية، الأمر الذي انعكس في ارتفاع نسبة الشحنات المنقولة لصالح القطاع الخاص المحلي والدولي من نحو 20% عام 2021 إلى نحو 80% عام 2025، بما يعكس نجاح الشركة في تنويع مصادر الإيرادات وتعزيز قدرتها على مواجهة تقلبات السوق ، مشيراً الى نجاح الشركة رغم تلك التحديات في تحقيق نمو ملحوظ في حجم البضائع المنقولة، حيث بلغ إجمالي ما نقلته سفن الشركة خلال عام 2025 نحو 5.461 مليون طن مقارنة بنحو 4.975 مليون طن خلال عام 2024، بما يعكس قدرة الأسطول الوطني على الحفاظ على تنافسيته في الأسواق العالمية، كما أشار إلى أن الشركة نجحت في توسيع شبكة علاقاتها التجارية مع عدد من كبرى الشركات العالمية العاملة في مجال النقل البحري العالمي ، وهو ما أسهم في تعزيز ثقة السوق الدولي في كفاءة الأسطول المصري. كما أنه في إطار استمرار دعم الكفاءة التشغيلية للسفن مع الالتزام بسياسة ترشيد الإنفاق، أولت الشركة اهتماماً كبيراً بالجوانب الفنية والبيئية، حيث نفذت خطط الصيانة الدورية ورفعت كفاءة السفن، بما أسهم في اجتياز سفن الأسطول

لمراجعات هيئات رقابة الموانئ الدولية وخفر السواحل الأمريكي دون تسجيل أية ملاحظات، كما اعتمدت الشركة أنظمة رقمية حديثة لمتابعة أداء السفن وإدارة أعمال الصيانة عن بُعد من خلال نظام ERP، إلى جانب التزامها الكامل بكافة معايير السلامة والاشتراطات البيئية وفي هذا السياق، اتخذت الشركة خطوات صارمة للحد من الانبعاثات الكربونية والامتثال للمعايير البيئية الأوروبية المستحدثة، حيث نجحت في التوافق مع متطلبات الاتحاد الأوروبي الخاصة بنظام تداول الانبعاثات، وقامت بتسجيل سفنها ضمن هذه المنظومة، بما يعزز قدرتها على التعاون مع كبرى شركات الشحن العالمية كما قامت بتركيب أنظمة متطورة لترشيد استهلاك الطاقة على عدد من السفن، الأمر الذي أدى إلى خفض استهلاك الوقود والانبعاثات بنسبة تتراوح بين 7% و 10%، وأسهم في تحسين تصنيف سفن الشركة لدى هيئات التصنيف والجهات الدولية المعتمدة. وحول خطط التطوير وخطة إحلال وتجديد الأسطول المملوك، تم التأكيد أنه سوف يتم استلام سفينتين جديدتين من طراز كامسرماكس في سبتمبر 2026 وسفينتين أخريتين جديدتين من نفس الطراز في

« إنجاز تاريخي للموانئ العراقية »



أعلنت الشركة العامة لموانئ العراق، عن تحقيق إنجاز نوعي غير مسبوق، بتخرج اثنين من كوادرها الفنية من دورة "مدير المساعدات الملاحية - المستوى الثاني" (L1.2)، وهي من أعلى الشهادات التخصصية في مجال السلامة البحرية.

وقال مدير عام الشركة الدكتور المهندس فرحان الفرطوسي، إن "هذا الإنجاز يعكس تطور كفاءة الملاكات العراقية في مجال إدارة المساعدات الملاحية، ويؤكد التزام الشركة بتطبيق المعايير الدولية المعتمدة من منظمة (IALA)".

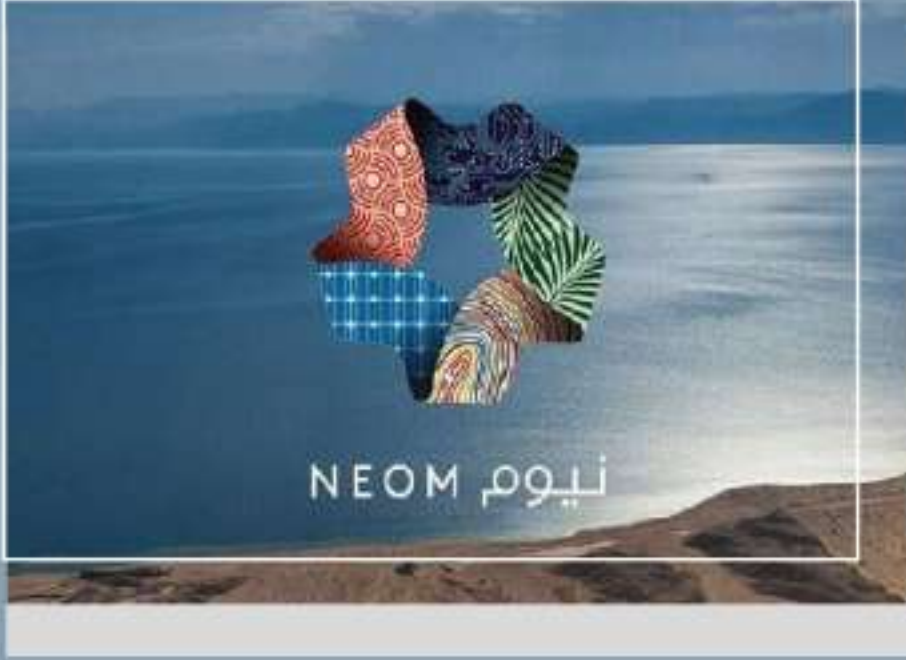
وأضاف أن "الشهادة منحت بإشراف المنظمة الدولية للمساعدات الملاحية البحرية (IALA) وبالتعاون مع المديرية العامة للسلامة الساحلية (DGCS) في تركيا، وبمشاركة متدربين من خمس دول، ما منح البرنامج طابعاً دولياً تنافسياً".

وتضمن البرنامج التدريبي محاور متقدمة شملت تقنيات إدارة المساعدات الملاحية

الحديثة، وأنظمة الإشارات البحرية، إضافة إلى زيارات ميدانية إلى محطة تنظيم حركة السفن (VTS) ومركز البحث والإنقاذ (SAR)، للاطلاع على آليات المراقبة والاستجابة للطوارئ البحرية.

ويعد هذا التخرج الأول من نوعه في العراق، ويمثل خطوة لتعزيز منظومة السلامة البحرية ورفع كفاءة إدارة الحركة الملاحية في المياه الإقليمية وفق المعايير الدولية.

« إنجاز تاريخي للموانئ العراقية »



أعلن ميناء «نيوم» في المملكة العربية السعودية إطلاق ممر لوجستي متكامل يجمع بين النقل البري والبحري، بما يضمن نقل البضائع إلى أسواق الخليج بسلاسة وكفاءة وفي

وقت قياسي، مدعوماً بشراكات مع جهات عالمية وإقليمية رائدة. وأوضح الميناء أن هذا المسار يُستخدم حالياً من قبل مستوردين في عدد من الأسواق الأوروبية للوصول إلى

الإمارات والكويت والعراق وسلطنة عُمان، ضمن منظومة متكاملة تعزز كفاءة سلاسل الإمداد الإقليمية. وأكد مدير عام تطوير الأعمال اللوجستية في ميناء «نيوم»، عبدالعزيز

السلامة، أهمية تعزيز الشراكات في مجالات الاستيراد والتصدير، وبناء منظومة متكاملة لسلاسل الإمداد بين الكويت والسعودية. وقال، خلال زيارة وفد من الميناء إلى

الكويت، إن اللقاء يهدف إلى استعراض إمكانات الميناء الحالية والمستقبلية، وفتح آفاق التعاون مع المستثمرين والمهتمين بقطاعي الاستيراد والتصدير. وأشار السلامة إلى

أن ميناء «نيوم» يتمتع بموقع استراتيجي يتيح الوصول إلى أسواق حيوية في شمال أفريقيا، مثل مصر وتونس والجزائر

والمغرب، إلى جانب الأسواق الأوروبية ودول شرق المتوسط، فضلاً عن الربط مع الأسواق الآسيوية، ما يعزز مكانته كمحور لوجستي إقليمي. وأضاف أن الميناء يعمل

على تطوير منظومة متكاملة لسلاسل الإمداد، مع التركيز على إنشاء خطوط تجارية فعالة بين الكويت ونيوم، بما يدعم حركة التجارة على المديين القصير والطويل. من جهته، قال المدير التنفيذي لسلاسل الإمداد

والخدمات اللوجستية في ميناء «نيوم»، يان ويليم، إن التطورات الإقليمية الأخيرة أسهمت في إتاحة مرونة أكبر

لتحديث الأنظمة والإجراءات، مشيراً إلى موافقة الحكومة المصرية قبل نحو شهر على عبور الشاحنات الأوروبية عبر

أراضيها وصولاً إلى ميناء سفاجا، ومنه إلى ميناء «نيوم» ثم إلى دول الخليج. وأوضح ويليم أنه تم تنفيذ أولى الشحنات

عبر هذا المسار إلى الكويت والإمارات، مع تسجيل نحو 20 شحنة خلال الأسبوع الماضي، وسط توقعات بارتفاع وتيرة العمليات تدريجياً خلال الفترة المقبلة. وأكد أن هذا المسار

يمثل خياراً بديلاً مهماً لنقل البضائع، خصوصاً السلع سريعة التلف وعالية القيمة، في ظل التحديات التي تواجه بعض

المسارات البرية التقليدية، لا سيما عبر الحدود بين تركيا والعراق. وشدد على استمرار التعاون مع الشركاء اللوجستيين لتطوير هذا الممر، داعياً الشركات إلى

الاستفادة منه كخيار إضافي يربط الأسواق الأوروبية وأسواق البحر المتوسط بدول الخليج بكفاءة ومرونة. ويجمع الممر الجديد بين النقل البري بالشاحنات والنقل البحري عبر العبارات، بما يسرع وصول البضائع الحساسة للوقت إلى أسواق الخليج. ويبرز ميناء «نيوم» كمركز لوجستي

استراتيجي يربط أوروبا ومصر والمملكة والعراق ودول الخليج عبر ممرات متكاملة تدعم حركة التجارة براً وبحراً، من خلال شبكة تشغيلية مرنة وموثوقة تسهم في تسريع تدفق الشحنات وتلبية متطلبات الأسواق المتسارعة في المنطقة.

« مذكرة تفاهم » بين جامعة جدة والهيئة العامة للموانئ في مجالي النقل البحري واللوجستيات



تشمل الدبلوم والماجستير التنفيذي في إدارة الموانئ والقطاع البحري. كما اشتملت مجالات التعاون على دعم المبادرات البحثية لمعالجة التحديات التنموية والتطويرية، وتنظيم المؤتمرات والندوات وورش العمل المشتركة، والتعاون في مجالات التدريب الإلكتروني وفق أفضل الممارسات، وإتاحة الفرص لمنسوبي الطرفين للمشاركة في البرامج التطويرية والفعاليات العلمية، وتبادل المعلومات بما يسهم في إثراء مجالات التعاون، وتصميم وتنفيذ برامج تدريبية لتطوير الكوادر في القطاعين العام والخاص، وتعزيز برامج التدريب التعاوني لطلبة الجامعة، والتوسع في مجالات تعاون أخرى يتم الاتفاق عليها مستقبلاً. وأكد الجانبان أن هذه المذكرة تمثل خطوة إستراتيجية نحو تعزيز التكامل بين القطاع الأكاديمي وقطاع الموانئ، بما يسهم في تطوير الكفاءات الوطنية، ودعم الابتكار، ورفع تنافسية المملكة في قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية على المستويين الإقليمي والدولي.

استقبلت جامعة جدة وفداً رفيع المستوى من الهيئة العامة للموانئ، برئاسة رئيس الهيئة العامة للموانئ المهندس سليمان بن خالد المزروع، يرافقه نائب الرئيس لقطاع التمكين، ونائب الرئيس لعمليات الساحل الغربي، وذلك في زيارة رسمية تهدف إلى تعزيز أوجه التعاون المشترك وتفعيل الشراكات الإستراتيجية بين الجانبين. وكان في استقبال الوفد رئيس جامعة جدة الدكتور عبيد بن علي آل مظف، وعدد من عمداء الكليات والقيادات الأكاديمية. وشهدت الزيارة عقد اجتماع موسع تم خلالها استعراض فرص التعاون المشترك، وبحث سبل التكامل بين القطاع الأكاديمي وقطاع الموانئ والنقل البحري، بما يعزز من مواءمة مخرجات التعليم مع احتياجات سوق العمل ويدعم توجهات التنمية الوطنية. وفي ختام الزيارة، تم توقيع مذكرة تفاهم بين الطرفين تهدف إلى بناء شراكة إستراتيجية فاعلة تسهم في تطوير منظومة النقل البحري والخدمات اللوجستية، وتعزيز القدرات البشرية والبحثية، بما يتماشى مع مستهدفات رؤية المملكة 2030. وتضمنت مجالات التعاون التي نصت عليها المذكرة: التعاون في المجالات اللوجستية والنقل البحري، إضافة إلى المجالات التخطيطية والتنموية والبيئية والاقتصادية والاجتماعية والاستثمارية والهندسية والتعليمية والتقنية، والتعاون في مجالات التدريس والتدريب والاستشارات والبحوث والابتكار والتوثيق وفق الأنظمة واللوائح المعتمدة، وتبادل الخبرات العلمية والعملية، وإجراء الدراسات والأبحاث المشتركة، بالإضافة إلى تطوير برامج ومبادرات نوعية تخدم قطاع النقل البحري، والتنسيق لإطلاق برامج أكاديمية متخصصة

« للمرة الأولى في تاريخها » لموانئ العراقية تطلق مشروع بناء أكبر مسفن عائم في البلاد



العراق كمركز إقليمي للخدمات البحرية. ويأتي هذا المشروع ضمن خطط إستراتيجية تهدف إلى تحديث قطاع النقل البحري ورفع كفاءة الموانئ، بما يتلاءم مع متطلبات التجارة العالمية وتزايد حركة الملاحة في المنطقة.

في خطوة إستراتيجية لتعزيز قدرات القطاع البحري، أعلنت الشركة العامة للموانئ العراقية عن المضي في مشروع إنشاء أكبر مسفن عائم في تاريخ العراق، وذلك بالتعاون مع جهات متخصصة في تركيا. ويهدف هذا المشروع إلى إنشاء منصة بحرية متطورة قادرة على بناء وصيانة السفن العملاقة، بما يسهم في دعم البنية التحتية للموانئ العراقية وتقليل الاعتماد على المرافق الخارجية في أعمال الصيانة والتصنيع البحري. أكدت الشركة أن المسفن العائم سيوفر قدرات فنية متقدمة، تواءم المعايير العالمية في مجال الصناعات البحرية، فضلاً عن دوره في تطوير الكوادر الوطنية ونقل الخبرات الفنية، الأمر الذي يعزز من مكانة

« موانئ قطر » تحافظ على أدائها في مارس رغم حرب المنطقة



هذه الظروف، متانة منظومتها اللوجستية وتكاملها مع المناطق الحرة ومناطق التخزين والتوزيع الحديثة، ما يعزز خطة الدولة لتنويع الاقتصاد وتوسيع قاعدة الصادرات وإعادة التصدير. وفي 18 مارس/آذار الماضي، أعلنت "موانئ قطر" تفعيل حزمة تسهيلات استثنائية في تعرفه الموانئ، دعماً للقطاع اللوجستي وتسهيلاً للأعمال التشغيلية، مع التركيز على تعزيز سلاسل الإمداد والتوريد. وأوضحت أن هذه التسهيلات تأتي ضمن استراتيجية وزارة المواصلات لدعم القطاع الخاص وتعزيز الشراكات، في إطار تخفيف الأعباء المالية عن العملاء، وتوفير خيارات تخزين مرنة تلبي احتياجات مختلف القطاعات، وضمان استمرارية عمليات الاستيراد والتصدير خلال هذه المرحلة الحرجة.

وأشارت إلى استمرار العمل بهذه الإجراءات طوال الفترة الاستثنائية حتى إشعار آخر. ويعد ميناء حمد، جنوبي الدوحة، الركيزة الأساسية لهذه المنظومة، إذ يستقبل أكثر من 95% من الواردات البحرية للبلاد، بينما يواصل ميناء الرويس، شمالي الدوحة، دوره في دعم حركة الصادرات الإقليمية واستدامة الخدمات البحرية، فيما يمثل ميناء الدوحة القديم، وسط الدوحة، محوراً لتعزيز السياحة البحرية ودعم النمو الاقتصادي المتنوع.

وتُظهر هذه الأرقام أن الموانئ القطرية باتت حلقة وصل فعالة بين أسواق آسيا وأفريقيا وأوروبا، وأن الاستثمار المستمر في التطوير التقني والربط اللوجستي يعزز مكانة قطر مركزاً استراتيجياً للتجارة البحرية الإقليمية والعالمية، حتى في ظل بيئة إقليمية تتسم بالتقلب والتحديات الأمنية.

وسجلت موانئ قطر أداءً مميزاً خلال عام 2025، إذ استقبلت نحو 3019 سفينة، وبلغ إجمالي الحاويات المناولة قرابة 1.46 مليون حاوية، منها 50% حاويات معاد شحنها عبر ميناء حمد (ترانزيت)، بنمو نسبته 3% مقارنة بعام 2024.

سجلت الشركة القطرية لإدارة الموانئ "موانئ قطر" أداءً تشغيلياً لافتاً خلال شهر مارس/آذار الماضي، رغم التحديات الأمنية واللوجستية التي تشهدها الممرات البحرية في المنطقة نتيجة الحرب الأميركية-الإسرائيلية على إيران، والهجمات الجوية الإيرانية على مواقع في قطر ودول الخليج. وبحسب بيان رسمي نشرته الشركة عبر منصة "إكس"، استقبلت الموانئ القطرية 85 سفينة متنوعة خلال الشهر الماضي، ما يعكس مرونة البنية التحتية وكفاءة إدارات التشغيل في مواجهة الظروف الاستثنائية. وبلغ حجم المناولة في الموانئ خلال مارس/آذار 44 ألفاً و456 حاوية

نمطية، إضافة إلى 30 ألفاً و716 طناً من البضائع العامة، و40 ألفاً و663 طناً من البضائع السائبة، فضلاً عن 2870 وحدة من السيارات والمعدات، و10 آلاف رأس من المواشي.

وشملت العمليات الرئيسية ميناء حمد، وميناء الرويس، وميناء الدوحة القديم، التي تشكل منظومة متكاملة تربط قطر بالأسواق العالمية عبر شبكات النقل والتوزيع.

وكشفت بيانات الربع الأول من العام الجاري عن مؤشرات نمو واضحة، إذ استقبلت الموانئ 552 سفينة، ومناولة أكثر من 291 ألف حاوية نمطية، فيما تجاوزت البضائع العامة

والسائبة 400 ألف طن، وبلغ عدد وحدات السيارات والمعدات 24.6 ألف وحدة، وتجاوزت أعداد المواشي 75.7 ألف رأس، ما يعكس استمرار ديناميكية النشاط التجاري في البلاد.

وأكدت وزارة المواصلات القطرية، أخيراً، استمرار جهود قطاع النقل البحري لتعزيز كفاءة العمليات وضمان سلاسة سلاسل الإمداد، عبر تطوير الإجراءات ورفع الجاهزية في

الموانئ، بما يدعم الاستدامة ويعزز الدور اللوجستي للدولة. وأوضحت الوزارة في بيان استمرار تشغيل ميناء حمد على

مدار الساعة دون انقطاع، مع إبقاء البوابات مفتوحة لضمان تدفق السلع، ومنح أولوية لمناولة شحنات الغذاء والبضائع الحيوية.

وتأتي هذه النتائج في وقت تواجه فيه المنطقة اضطرابات ملاحية ناجمة عن التصعيد العسكري في الممرات البحرية المحيطة، ما أثر على حركة السفن الإقليمية ورفع الطلب

على الموانئ ذات الكفاءة التشغيلية العالية. وتؤكد قدرة موانئ قطر على الحفاظ على مستوى مناولة مرتفع رغم

« إضافة خدمة » Middle East التابعة لـ MSC إلى ميناء الملك عبدالله

موانئ
MAWANI
الهيئة العامة للموانئ
SAUDI PORTS AUTHORITY



عبدالله يتمتع بعمق غاطس يبلغ (18) متراً، ويضم (9) أرصفة و(3) محطات، بطاقة استيعابية تصل إلى (5.1) مليون حاوية قياسية، وبمساحة تتجاوز (17.4) كيلومتراً مربعاً، إلى جانب منظومة متكاملة من الخدمات اللوجستية التي تدعم كفاءة العمليات.

أعلنت الهيئة العامة للموانئ "موانئ" عن إضافة خدمة الشحن الملاحية North India to Middle East التابعة لشركة MSC إلى ميناء الملك عبدالله في المدينة الاقتصادية براغ، مما يسهم في تعزيز تنافسية الموانئ السعودية على خارطة النقل البحري، ودعم انسيابية حركة التجارة العالمية، وزيادة الكفاءة التشغيلية. كما تعمل خدمة الشحن North India to Middle East على ربط ميناء الملك عبدالله في المدينة الاقتصادية براغ بـ موانئ عالمية إقليمية تشمل ميناء مندر في الهند، و ميناء نهافاشيفا في الهند، وصولاً ميناء الملك عبدالله براغ، بطاقة استيعابية تصل إلى 2500 حاوية قياسية. ويواصل ميناء الملك عبدالله تعزيز دوره كمحور لوجستي استراتيجي، من خلال قدراته التشغيلية المتقدمة وتنوع خدماته، بما يدعم انسيابية حركة البضائع ويرفع كفاءة سلاسل الإمداد، ويعزز تنافسية الموانئ السعودية إقليمياً وعالمياً. ويذكر أن ميناء الملك

« ميناء طنجة » المتوسط يتربقب انتعاشة كبرى بسبب حرب الشرق الأوسط

المتوسط على مستوى النقل البحري الدولي. وفي هذا الإطار، أوضح يوسف كراوي الفيلاي، الخبير الاقتصادي ورئيس المركز المغربي للحكمة والتسيير، أن تزايد الاهتمام العالمي بالميناء المغربي يمكن أن يكون له تأثير اقتصادي إيجابي على المملكة؛ من خلال ارتفاع المداخل المرتبطة بالأنشطة المينائية والرسوم الجمركية، وتعزيز الإشعاع الدولي للمغرب في مجال الخدمات اللوجيستية. وأضاف كراوي الفيلاي، ضمن تصريح لهسبريس، أن التحولات الحالية تعكس تداعيات الحرب والتوترات في الشرق الأوسط، حيث تبحث التجارة العالمية اليوم عن ممرات ومناطق أكثر أماناً لضمان استمرار تدفق السلع والمنتجات عبر العالم. وأشار الخبير الاقتصادي عينه إلى أن ميناء طنجة المتوسط يتمتع بمؤهلات تقنية ولوجيستية كبيرة، فضلاً عن ارتباطه بأكثر من 150 ميناء عالمياً؛ ما يجعله محطة أساسية في شبكة النقل البحري الدولية. وفي المقابل لفت رئيس المركز المغربي للحكمة والتسيير إلى وجود تحديات تنظيمية ولوجيستية ينبغي التعامل معها بكفاءة، خاصة مع الارتفاع المتوقع في حجم الحاويات والبضائع العابرة عبر الميناء. وأكد كراوي الفيلاي أن نجاح هذه المرحلة يتطلب تدبيراً فعالاً من لدن إدارة الميناء والمصالح الجمركية، مع تعزيز الرقمنة واليقظة لضمان سلاسة العمليات في ظل الضغط المرتقب.

يتوقع ميناء طنجة المتوسط، أكبر ميناء للحاويات في إفريقيا، تسجيل ارتفاع ملحوظ في عدد السفن التي يستقبلها خلال الفترة المقبلة، في ظل التحولات التي تعرفها حركة الملاحة البحرية العالمية بسبب التوترات المتصاعدة في الشرق الأوسط، والتي دفعت عدداً من شركات الشحن الكبرى إلى تغيير مساراتها نحو الطريق البحري المار عبر رأس الرجاء الصالح. وفي هذا السياق أكد إدريس أعرابي، المدير العام لميناء طنجة المتوسط، أن هذا الميناء يتوقع زيادة في حركة السفن خلال الأشهر المقبلة، بعدما قررت شركات نقل بحري دولية تحويل مسار رحلاتها بعيداً عن بعض الممرات التقليدية في المنطقة. وأوضح أعرابي، بداية الأسبوع ضمن رسالة إلكترونية نقلتها رويترز، أن هذا التحول من شأنه أن يضيف ما بين 10 أيام و14 يوماً إلى مدة عبور السفن التي سيتم توجيهها عبر رأس الرجاء الصالح للوصول إلى ميناء طنجة المتوسط. ويأتي هذا القرار من قبل شركات شحن عالمية بارزة، من بينها ميرسك وهاباج-لويد وسي.إم.إيه سي.جي.إم، التي أعلنت خلال الفترة الأخيرة تعديل مسارات سفنها لتفادي المناطق المتوترة والمرور عبر الطريق البحري الطويل حول القارة الإفريقية. ويرى خبراء اقتصاديون أن هذا التحول في سلاسل الإمداد العالمية قد يحمل فرصاً اقتصادية مهمة للمغرب، خاصة في ظل المكانة المتقدمة التي يحتلها ميناء طنجة



المتزايدة في بنيته التحتية وموقعه الاستراتيجي، الذي يجعله بوابة رئيسية للتجارة بين إفريقيا وأوروبا وباقي مناطق العالم. وتوقع الخبير الاقتصادي أن يسجل رقم معاملات ميناء طنجة المتوسط خلال سنة 2026 ارتفاعا قد يتراوح ما بين 15 و20 في المائة على الأقل، نتيجة الزيادة المرتقبة في حركة السفن وحجم البضائع. وفي المقابل، حذر محمد جدري من أن التحولات الحالية في طرق الشحن البحري قد تؤدي أيضا إلى ارتفاع تكاليف النقل واللوجستيك على المستوى العالمي؛ وهو ما قد تكون له انعكاسات على الاقتصاد المغربي، سواء على مستوى الواردات أو أسعار بعض السلع.

من جهته، اعتبر الخبير الاقتصادي محمد جدري أن التغيرات الجارية في سلاسل الإمداد العالمية، خصوصا تحويل المسارات من مضيق هرمز وباب المندب إلى طريق رأس الرجاء الصالح ثم الصعود نحو مضيق جبل طارق، ستعكس بشكل مباشر على حجم نشاط ميناء طنجة المتوسط. وأشار جدري، ضمن تصريح لهسبريس، إلى أن رقم معاملات الميناء مرشح للارتفاع خلال الفترة المقبلة، معتبرا أن المرحلة الحالية تشكل اختبارا عمليا لقدرة إدارة الميناء على التعامل مع وتيرة عمل أعلى وضغط أكبر في حركة السفن والبضائع. وأوضح الخبير الاقتصادي نفسه أن من بين أبرز نقاط قوة ميناء طنجة المتوسط سرعة عمليات دخول وخروج السفن، التي لا تتجاوز عادة بضع ساعات، مقارنة ببعض الموانئ العالمية التي قد تستغرق فيها العمليات أياما. وأبرز المصريح لهسبريس أن الحفاظ على هذه الميزة سيكون عاملا أساسيا في تعزيز تنافسية الميناء عالميا، لافتا إلى أن ميناء طنجة المتوسط أصبح اليوم من أبرز الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط، كما يصنف ضمن قائمة أهم عشرين ميناء في العالم من حيث الأداء والحركة. وأضاف جدري أن مشاريع التوسعة والتطوير الجارية قد تدفع به مستقبلا إلى الالتحاق بقائمة أكبر عشرة موانئ عالمية مشيرا إلى أن اهتمام الشركات البحرية الدولية بالحصول على أرصفة وخدمات داخل الميناء المغربي يعكس الثقة

«النقل البحري» ذاتي التشغيل بين الضبابية القانونية والأمن السيبراني: لماذا يجب تجاوز معايير IMO الأساسية؟



وأشار إلى الضغوط المتزايدة على التكاليف نتيجة ارتفاع رسوم التأمين وطول مسارات الشحن وتراجع السعات المتاحة، إلا أن الشركة تعمل على الحد من هذه التكاليف ضمن نطاق سيطرتها. وأكد أن خبرة الشركة الممتدة لعقود في التجارة العالمية مكنتها من التعامل مع مختلف الأزمات، مشددا على أن الاستجابة الفعالة تركز على سرعة التحرك والتنسيق المستمر والتكيف اللحظي لخدمة العملاء. وقال الحسن أن أولوية «موانئ دبي» تبقى في الحفاظ على حركة الشحن دون انقطاع.

قال أحمد الحسن، الرئيس التنفيذي والمدير العام لمجموعة موانئ دبي العالمية في دول مجلس التعاون الخليجي، أن «موانئ دبي» فغلت ممرات داخلية لتسريع نقل الحاويات إلى ميناء جبل علي للتخليص، إلى جانب تعزيز الدعم في الموانئ البديلة، وزيادة الطاقة الاستيعابية للحاويات المبردة، وتوسيع عمليات النقل البري على مدار الساعة بالتعاون مع الجهات المختصة في دبي. وأكد الحسن، في تصريح نشره عبر منصة «لينكد إن»، التزام «موانئ دبي العالمية» بدعم الأهداف الاستراتيجية لدولة الإمارات، وضمان استمرار تدفق السلع للمستهلكين والشركات. وقال إن فرق العمل تعمل على مدار الساعة بالتعاون مع الجهات الحكومية والجمارك والشركاء، لتقديم حلول مرنة للعملاء، مع الحفاظ على انسيابية العمليات. وأضاف أن سلاسل الإمداد العالمية أظهرت خلال الشهر الماضي هشاشة واضحة في ظل التحديات الجيوسياسية، مشيرا إلى أن القطاع يشهد حالة من التكيف السريع لضمان استمرار تدفق البضائع. وأوضح الحسن أن سلاسل الإمداد بدأت بالتكيف عبر تحويل الشحنات إلى موانئ بديلة، مؤكدا أنه رغم التحديات، لا تزال حركة البضائع مستمرة دون توقف.

موانئ تعلن بدء تشغيل محطة الحاويات بميناء الجبيل التجاري



ميأتي في إطار استراتيجية الهيئة الهادفة إلى رفع كفاءة تشغيل الموانئ وتعزيز تنافسياتها إقليمياً وعالمياً، مشيراً

إلى أن هذه الشراكة تمثل خطوة نوعية نحو تطوير البنية التحتية والخدمات اللوجستية بميناء الجبيل التجاري وفق أعلى المعايير الدولية.

وأضاف أن ذلك يأتي امتداداً للشراكة الاستراتيجية مع القطاع الخاص الوطني لدعم الحركة التجارية وسلاسل

الإمداد العالمية، تماشياً مع مستهدفات الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية.

من جهته، أعرب رئيس مجلس إدارة الشركة السعودية العالمية للموانئ المهندس عبد الله بن محمد الزامل عن سعادته بهذه الخطوة التي تأتي في إطار توسع نشاطات

المجموعة المتوافقة مع المستهدفات الوطنية اللوجستية،

مؤكدًا التزام المجموعة بدعم الطموحات طويلة الأجل للمملكة في إطار رؤية السعودية 2030، من خلال تعزيز قدرات سلاسل الإمداد والارتقاء بالتميز التشغيلي وتمكين التجارة البحرية بكفاءة ومرونة.

ويُعد ميناء الجبيل التجاري أحد الموانئ الحيوية في المنطقة الشرقية، ويتميز بموقعه الاستراتيجي بالقرب من المدن الصناعية، ما يجعله محوراً مهماً لدعم حركة الصادرات

والواردات وتعزيز سلاسل الإمداد، بالإضافة إلى دوره في خدمة الصناعات الوطنية وربطها بالأسواق الإقليمية والعالمية.

أعلنت الهيئة العامة للموانئ "موانئ" بدء تشغيل محطة الحاويات بميناء الجبيل التجاري بموجب عقد تخصيص مع الشركة السعودية العالمية للموانئ "SGP"، وبقيمة

استثمارية من القطاع الخاص تتجاوز 2 مليار ريال سعودي، تحقيقاً لمستهدفات الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية وفق رؤية السعودية 2030.

ويأتي بدء التشغيل تنفيذاً لعقد التخصيص الموقع بين الطرفين، والذي يتضمن تطوير البنية التحتية وتحديث المعدات التشغيلية، وزيادة طول الأرصفة من 1000 متر

إلى 1400 متر، وتعميق المراسي من 14 متراً إلى 18 متراً، إضافة إلى زيادة عدد رافعات "STS" من 6 إلى 10 رافعات، وزيادة عدد رافعات "RTG" من 13 رافعة إلى 29 رافعة مؤتمتة وصديقة للبيئة.

ويسهم بدء التشغيل في زيادة الطاقة الاستيعابية لمحطة الحاويات من 1.5 مليون حاوية قياسية إلى 2.4 مليون حاوية سنوياً، على مساحة تبلغ 460 ألف متر مربع، بما

يمكن المحطة من استقبال سفن الجيل الجديد الضخمة، ويرفع كفاءة التشغيل، ويعزز مكانة ميناء الجبيل التجاري كبوابة لوجستية محورية تدعم النمو المستدام للمملكة،

إلى جانب تعزيز التكامل التشغيلي مع محطات المجموعة في موانئ الساحل الشرقي.

وقال معالي وزير النقل والخدمات اللوجستية رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للموانئ المهندس صالح بن ناصر الجاسر إن بدء تشغيل محطة الحاويات بميناء الجبيل التجاري

يأتي ثمرة تعميق الشراكة مع القطاع الخاص و الثقة في البيئة الاستثمارية بالمملكة، ويسهم في تحقيق مستهدفات الاستراتيجية الوطنية للنقل و الخدمات اللوجستية. كما أن المشروع

يسهم في تعزيز تنافسية المملكة كمركز لوجستي عالمي يربط بين ثلاث قارات، ويدعم نمو سلاسل الإمداد والتجارة

البحرية، ويعزز من دور الموانئ السعودية في استقطاب خطوط الملاحة العالمية وسفن الجيل الجديد الضخمة.

من جانبه، أكد سعادة رئيس الهيئة العامة للموانئ المهندس سليمان بن خالد المزروع أن بدء تشغيل المحطة

« المنظمة البحرية الدولية » اتفاقية التعويض عن نقل المواد الخطرة تقترب من حيز التنفيذ



ذلك الوفاة أو الإصابة الجسدية، فضلاً عن فقدان الممتلكات أو تلفها. ترسخ اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام 2010 مبدأ "المُلوث يدفع"، ما يضمن تعويض قطاعي الشحن والمواد الخطرة والضارة للمتضررين من الخسائر أو الأضرار الناجمة عن حوادث تتعلق بهذه المواد. وسيتم إنشاء صندوق خاص بالمواد الخطرة والضارة لدفع التعويضات بعد استنفاد مسؤولية مالك السفينة. وسيُمول هذا الصندوق من مساهمات متلقي شحنات المواد الخطرة والضارة عقب وقوع الحادث. يبلغ الحد الأقصى للتعويضات المتاحة بموجب الاتفاقية الجديدة 250 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة (SDRs) التابعة لصندوق النقد الدولي (ما يعادل 360 مليون دولار أمريكي تقريباً وفقاً لسعر الصرف الحالي) لكل خسارة، ويتحمل مالكو السفن المسؤولية الكاملة، حتى الحد الأقصى للمسؤولية المنصوص عليه في الاتفاقية، عن التكاليف الناجمة عن أي حادث من حوادث SNP. علاوة على ذلك، يجب أن يكون لدى مالكي السفن التي تنقل شحنات SNP تأمين معتمد من الدولة، وسيُدفع صندوق SNP التعويضات بمجرد استنفاد مسؤولية مالك السفينة، ويتم تمويله من خلال المساهمات التي يدفعها متلقو شحنات SNP بعد وقوع الحادث. ستتولى الولايات إدارة صندوق SNP وستعتمد المساهمات على الحاجة الفعلية للتعويض. تشمل المواد التي تغطيها الاتفاقية كل من الهيدروكربونات؛ المواد السائلة الأخرى المصنفة على أنها ضارة أو يحتمل أن تكون خطرة؛ الغازات المسالة؛ المواد السائلة التي لا تتجاوز درجة وميضها 60 درجة مئوية؛ الشحنات والمواد الخطرة أو التي يحتمل أن تكون خطرة أو ضارة المنقولة في عبوات أو حاويات؛ المواد الصلبة السائبة التي تعرف بأنها تشكل مخاطر ذات طبيعة كيميائية. تشير التقديرات إلى أن حوالي 65000 سفينة ستحتاج إلى شهادات تأمين SNP أو أنواع أخرى من الضمانات المالية.

أفادت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بأن أربع دول هي (بلجيكا وألمانيا ومملكة هولندا والسويد) أودعت وثائق تصديقها على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار المتعلقة بنقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، 2010 (اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام 2010)، مما يمثل خطوة أخرى نحو دخول المعاهدة حيز التنفيذ. تهدف اتفاقية المواد الضارة والمحملة الخطرة لعام 2010 إلى ضمان تعويض كافٍ وسريع وفعال للأشخاص المتضررين من الحوادث التي تنطوي على مواد ضارة ومحملة الخطرة محمولة على متن السفن البحرية. يوجد حالياً 12 دولة متعاقدة في بروتوكول عام 2010 لاتفاقية SNP، وبذلك يستوفي البروتوكول معيار عدد الدول اللازمة لدخوله حيز النفاذ، إضافة إلى ذلك، يجب أن تمتلك أربع دول على الأقل حمولة إجمالية لا تقل عن مليوني طن. وقد تجاوزت حمولة خمس من الدول الثماني التي صدقت على المعاهدة سابقاً مليوني طن لكل منها. بالإضافة إلى ذلك، يشترط البروتوكول على الدول، عند إيداع وثيقة التصديق، ثم سنوياً في موعد أقصاه 31 مايو (حتى يدخل البروتوكول حيز التنفيذ بالنسبة لتلك الدولة)، أن تقدم إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بيانات عن إجمالي كميات شحنات SNP الخاضعة للمساهمة التي تم استلامها فعلياً في تلك الدولة خلال السنة التقويمية. سيدخل بروتوكول الشبكة الخاصة للإمداد والتموين لعام 2010 حيز التنفيذ بعد 18 شهراً من تاريخ استلام الأطراف المتعاقدة، خلال السنة التقويمية السابقة، ما لا يقل عن 40 مليون طن من البضائع الخاضعة للمساهمة في الحساب العام للشبكة الخاصة للإمداد والتموين. ويبلغ إجمالي الكمية التي استلمتها ألمانيا وبلجيكا ومملكة هولندا والسويد في عام 2025 ما يقارب 28 مليون طن من بضائع الشبكة الخاصة للإمداد والتموين الخاضعة للمساهمة. وهذا يعني أنه سيتم تقييم البيانات المتعلقة بشحنات SNP الخاضعة للمساهمة والتي تلقتها الدول المتعاقدة الثماني الحالية في عام 2025 (والتي تلقت ما مجموعه أكثر من 22 مليون شحنة SNP خاضعة للمساهمة في عام 2024) بعد 31 مايو 2026. وذلك لتأكيد تاريخ دخولها حيز التنفيذ بعد 18 شهراً، أي ليس قبل 30 نوفمبر 2027. بمجرد دخولها حيز التنفيذ، ستضع اتفاقية SNP لعام 2010 نظاماً للمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن شحنات SNP المنقولة بحراً، بما في ذلك المواد الهيدروكربونية والمواد الكيميائية، وستغطي ليس فقط أضرار التلوث، ولكن أيضاً مخاطر الحريق والانفجار، بما في

« نجاح » إبحار أول سفينة حاويات كهربائية في العالم



تتيح أنظمة الملاحة والمحركات الذكية تجنب الاصطدامات تلقائياً، وتتبعاً عالي الدقة، وتحكمًا متكاملًا بين السفينة والشاطئ والسحابة. يضمن نظام الشحن ثنائي الوضع، الذي يجمع بين الطاقة الكهربائية عالية الجهد من الشاطئ والتبديل السريع للحاويات، تجديدًا مرنا للطاقة، بينما يقلل تصميم مقدمة السفينة الانسيابي مقاومة الهواء بنسبة تتراوح بين 15 و20%. من المقرر أن تبدأ سفينة شقيقة، وهي "نينغ يوان ديان بنغ"، رحلاتها التجريبية في مايو، وأن يتم تسليمها في يونيو، وبعد ذلك ستبدأ السفينتان خدمة موسعة على خطوط محددة.

انتهت الصين من إبحار سفينة حاويات جديدة تعمل بالطاقة الكهربائية بشكل كامل، وهو ما وصفته أنها تمضي بخطوات ثابتة نحو كهربة النقل، مهما كان نوعه. وأشارت شركة ألفالينر، المتخصصة في الشحن البحري، إلى أنه في أحدث مثال على قيادة الصين في مجال كهربة النقل، دخلت أكبر سفينة حاويات ذكية كهربائية بالكامل في العالم الخدمة التجارية، هذا الأسبوع. غادرت سفينة "نينغ يوان ديان كون" ميناء نينغبو- تشوشان متجهة إلى ميناء جياشينغ في مقاطعة تشجيانغ أمس، وهي سفينة طورت وصُممت بشكل مستقل من قبل معهد شنغهاي لتصميم وبحوث السفن التجارية. تعتمد السفينة على 10 حاويات بطاريات قياسية بسعة تخزين إجمالية تبلغ حوالي 20 ألف كيلوواط/ساعة، أي ما يعادل سعة بطاريات 300 سيارة كهربائية منزلية تقريبًا. ويعمل على تشغيل السفينة محركان متزامنان مغناطيسيان دائمان بقوة 875 كيلوواط، مما يضمن انعدام الانبعاثات والضوضاء والتلوث طوال فترة تشغيلها. بمجرد تشغيلها بكامل طاقتها، من المتوقع أن توفر السفينة 580 طنًا من الوقود سنويًا، وأن تخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بأكثر من 1400 طن سنويًا.

تحديث الأسطول في قطاع الإنشاءات البحرية في الخليج لمواجهة الطلب المتزايد على المشاريع



يشهد الطلب على زوارق الإنزال عالية السعة والموفرة للوقود في الشرق الأوسط، نموا متواصلا، مدفوعا بمقاولي الهندسة والتوريد والبناء، ومشاريع تطوير الجزر الاصطناعية، ومشاريع الخدمات اللوجستية المعقدة في المياه الضحلة. وفي بيئة تحدد فيها درجات الحرارة القصوى وكفاءة التشغيل مدى جدوى المشروع، يزداد تصميم الزوارق تخصصا بشكل متنام. هذا الشهر "إبريل"، دخل زورق إنزال الدبابات LCT بطول 65 مترا والذي حمل اسم Invictus الخدمة في أبو ظبي، ممثلا استجابة استراتيجية لمتطلبات السوق المتطورة. العمل في دول الخليج العربي يختلف عن العمل في أي منطقة أخرى. درجات الحرارة العالية، والمياه الضحلة، وحمولة المشاريع الثقيلة تفرض متطلبات هندسية متميزة. وفقا لـ Marcap، الشركة المطورة والمشغلة للسفينة، يستند تصميم زورق الإنزال Invictus إلى ما يقرب من ثلاثة عقود من بيانات التشغيل. تعمل شركة Marcap في تشغيل هذا النوع من الزوارق منذ عام 1996. وفي عام 2017، طرحت الشركة

للوقوقود و80م 3/ساعة للمياه العذبة، مما يقلل زمن الإقلاع والرسو في الميناء ويعزز الكفاءة التشغيلية للمشروع بشكل

عام. يضيف شهاب: "نحن لا نبني بأسعار منخفضة؛ بل نصنع زوارق عالية الكفاءة. هدفنا هو نقل حمولة أكبر مع استهلاك أقل للوقود، مما يدعم بشكل مباشر أهدافنا في الاستدامة وكذلك أهداف عملنا".

جرى تنفيذ أعمال البناء في حوض بناء سفن شريك استراتيجي طويل الأمد في الصين، وقد وقع الاختيار عليه

لما يتمتع به من معايير سلامة رفيعة المستوى، ولتوافقه مع مبادئ الممارسات البيئية والاجتماعية وحوكمة الشركات (ESG) المعتمدة لدى شركة Marcap.

من خلال الاحتفاظ بالتحكم الكامل في تصميم السفينة والاستحواذ المبكر على المعدات الأساسية، عملت Marcap على تسريع عملية البناء. وقد حافظ الفريق الفني للشركة

على إشراف مستمر ودقيق طوال مدة الإنشاء، شمل ذلك عدة زيارات ميدانية لموقع الحوض.

انطلق المشروع في أكتوبر 2024 واكتمل خلال عام واحد، ليتم تسليم سفينة متوافقة تماما مع معايير اتفاقية العمل

البحري (MLC)، مزودة بمقصورات مع حمام خاص لكل منها ومناطق ترفيهية مخصصة لأفراد الطاقم.

يعتبر استلام سفينة إنزال ذات قاع مسطح تحديا لوجستيا، ومع ذلك نفذ طاقم Marcap الرحلة من الصين الى

ابوظبي باستخدام أنظمة ملاحه شاملة، اتصالات VSAT، وتوجيه يومي للرحلة وفق الأحوال الجوية.

جرت الحركة والتجهيز بعناية في جو مؤاتٍ بعد حوالي شهر من اكتمال المشروع.

يقول شهاب: "لقد استلمنا سفنا من مناطق بعيدة تصل إلى أمريكا الجنوبية. بالنسبة لفريقنا، نقل سفينة من الصين يعد عملية روتينية ومجربة بالكامل".

الزورق Marcap Mars، كأول تصميم إنزال تم بناؤه خصيصا لهذا الغرض. وعلى الرغم من النجاح التجاري، بين الفريق الفني وجود مجال لمزيد من التحسين، لا سيما في موازنة سعة الحمولة مع كفاءة استهلاك الوقود.

وفي هذا السياق، يشرح الكابتن عبد الله شهاب، مدير العمليات في Marcap: "كانت الفجوة في السوق واضحة.

يحتاج المقاولون إلى زيادة سعة الحمولة الساكنة دون رفع استهلاك الوقود، وهذا ما ركزنا عليه." وفي هذا السياق،

يشرح الكابتن عبد الله شهاب، مدير العمليات في Marcap: "كانت الفجوة في السوق واضحة. يحتاج المقاولون إلى

زيادة سعة الحمولة الساكنة دون رفع استهلاك الوقود وهذا ما ركزنا عليه."

بينما توفر العديد من زوارق الإنزال القياسية بطول 65 مترا حوالي 1300 طن متري من الحمولة الساكنة، يحقق زورق

إنزال الدبابات Invictus ما يقرب من 2000 طن متري، دون زيادة متناسبة في استهلاك الوقود. ويعكس هذا النهج القائم على الكفاءة فلسفة التشغيل لدى Marcap.

يشير شهاب: "لسنا هنا للتنافس مع المشغلين الكبار الذين يديرون أساطيل تتكون من 30 زورق إنزال قياسي، إنما نحن نعمل مثل شركة متخصصة، نصنع زوارق مخصصة، عالية الكفاءة، ومصممة خصيصا لهذا الغرض."

واحدة من السمات المميزة لزورق الإنزال Invictus هي التصميم الهندسي المتكيف مع المناخ. غالبا ما تواجه أنظمة التبريد القياسية صعوبة خلال ذروة فصل الصيف في

الشرق الأوسط. أما بالنسبة لزورق الإنزال Invictus، فقد

أعيد تصميم أنظمة تبريد المحركات والتكييف لتعمل بكفاءة وموثوقية في درجات حرارة تصل إلى 55 درجة مئوية، مما يحمي كلاً من أنظمة الزورق ورفاهية الطاقم.

تم تأمين أنظمة الدفع الرئيسية المتقدمة والآلات

المساعدة في مرحلة مبكرة من المشروع، بما في ذلك المحركات الرئيسية من Yanmar والمحركات المساعدة من Cummins، مما يضمن ثقة التشغيل واستمرارية الأداء على المدى الطويل.

بالإضافة إلى ذلك، يتميز زورق الإنزال Invictus بقدرات محسنة لتفريغ الحمولة السائلة، تصل إلى 150 م3/ساعة

«تعرف على توصيات المنظمة البحرية العالمية بشأن نقل البلاستيك بحراً»



وافقت لجنة حماية البيئة البحرية، بالمنظمة البحرية العالمية (IMO) في دورتها الحادية والثمانين التي عقدت خلال الأيام الأخيرة بلندن على عدد من القرارات الخاصة بنقل حبيبات البلاستيك بحراً في حاويات الشحن.

وأشار تقرير صادر عن المنظمة البحرية العالمية، إلى أن هذه التوصيات تأتي كخطوة أولى ضمن نهج من مرحلتين يهدف إلى الحد من المخاطر البيئية المرتبطة بنقل حبيبات البلاستيك المعبأة بحراً، وذلك حتى تنظر اللجنة في التدابير الإلزامية المستقبلية لهذه العملية "نقل حبيبات البلاستيك في حاويات الشحن". وأوصت اللجنة التابعة للمنظمة البحرية العالمية، إلى أنه يجب تعبئة حبيبات البلاستيك في عبوات عالية الجودة وقوية بما يكفي لتحمل الصدمات والأحمال التي تتعرض لها عادة أثناء النقل، كما يجب تصميم العبوات وإغلاقها بطريقة تمنع أي تسرب للمحتويات قد يحدث في ظل ظروف النقل العادية، نتيجة للاهتزازات أو قوى التسارع. كما يجب أن تُحدد معلومات النقل بوضوح، كإضافة إلى معلومات الشحن المطلوبة بموجب لائحة SOLAS VI/2، حاويات الشحن التي تحتوي على حبيبات البلاستيك. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي على الشاحن إرفاق معلومات الشحنة بطلب تخزين خاص يتطلب التخزين وفقاً

لما هو موضح في تلك التوصيات. وأشارت إلى أنه يجب تخزين حاويات الشحن التي تحتوي على حبيبات بلاستيكية وتأمينها بشكل صحيح لتقليل المخاطر على البيئة البحرية دون المساس بسلامة السفينة والأشخاص على متنها، كما أنه على وجه التحديد، يجب تخزين حاويات الشحن التي تحتوي على حبيبات بلاستيكية تحت سطح السفينة كلما أمكن ذلك عملياً؛ أو في المناطق الداخلية المحمية من الأسطح المكشوفة. وذهبت التوصيات إلى أن ضرورة دعوة الدول الأعضاء إلى استخدام هذه التوصيات وإبلاغها إلى الشاحنين والمصنعين ومشغلي المحطات ومالكي السفن ومشغلي السفن والمستأجرين وقباطنة السفن وجميع الأطراف الأخرى المعنية، مطالبة إياهم باتخاذ مزيد من العناية والإجراءات المناسبة أثناء النقل البحري لحبيبات البلاستيك المعبأة.

«روسيا» تضع لوائح لاستبعاد خطوط الشحن العالمية من نظام موانئها



أعلنت روسيا عن إعدادها للوائح جديدة من شأنها منع خطوط الشحن الدولية من العودة إلى الموانئ الروسية، وذلك في إطار القيود المفروضة بعد غزو أوكرانيا عام 2022، وفقاً لما ذكره شركة ألفالينر المتخصصة في أبحاث الشحن البحري. بحسب "ألفالينر" فقد صاغت الحكومة الروسية مرسوماً ينص على أنه لن يُسمح مستقبلاً إلا لمالكي ومشغلي السفن الذين يمتلكون أغلبية رأس مال روسي بالوصول إلى الموانئ، وبالتحديد، يشترط هذا الإجراء أن تمتلك الشركات أكثر من 50% من رأس المال الروسي لكي تتمكن من العمل. علاوة على ذلك، ينص مشروع القانون على أنه لا ينبغي للشركات الاحتفاظ بعلاقات مع مجموعات الشحن العالمية الكبرى، مع ذكر شركات ميرسك، وسي إم إيه سي جي إم، وأو أو سي إل، وإكس-برس كونتينر لاين بشكل صريح. وأشارت المذكرة، إلى أن خطوط الشحن الدولية الكبرى علقت رحلاتها إلى روسيا في أعقاب فرض عقوبات غربية ناجمة عن الصراع في أوكرانيا، الأمر الذي حد

من قدرة روسيا على الاتصال البحري. وفي الوقت نفسه، سيلزم المرسوم النهائي الشركات الروسية التي تستوفي شروط الملكية بإعطاء الأولوية لنقل البضائع الخاضعة للعقوبات، مما يعزز الخدمات اللوجستية المحلية في ظل الوضع الجيوسياسي الحالي. وذكرت شركة ألفالينر، إلى أنه لا تزال الشكوك قائمة بشأن الأثر الاقتصادي لتطبيق هذا الإجراء، نظراً لعدم امتلاك المشغلين المحليين القدرة الكافية لتلبية الطلب بالكامل، وفي هذا السياق، تشير التقديرات إلى انكماش الاقتصاد الروسي بنسبة 2.1% في يناير و1.5% في فبراير، وفقاً للبيانات المذكورة.