النشرة الإخبارية

النقل الدولي واللوجستيات

نشرة إخبارية شهرية متخصصة تصدر رها شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية

رئيس مجلس الإدارة / الأستاذ خالد صبري

العدد (95) سبتمبر 2026







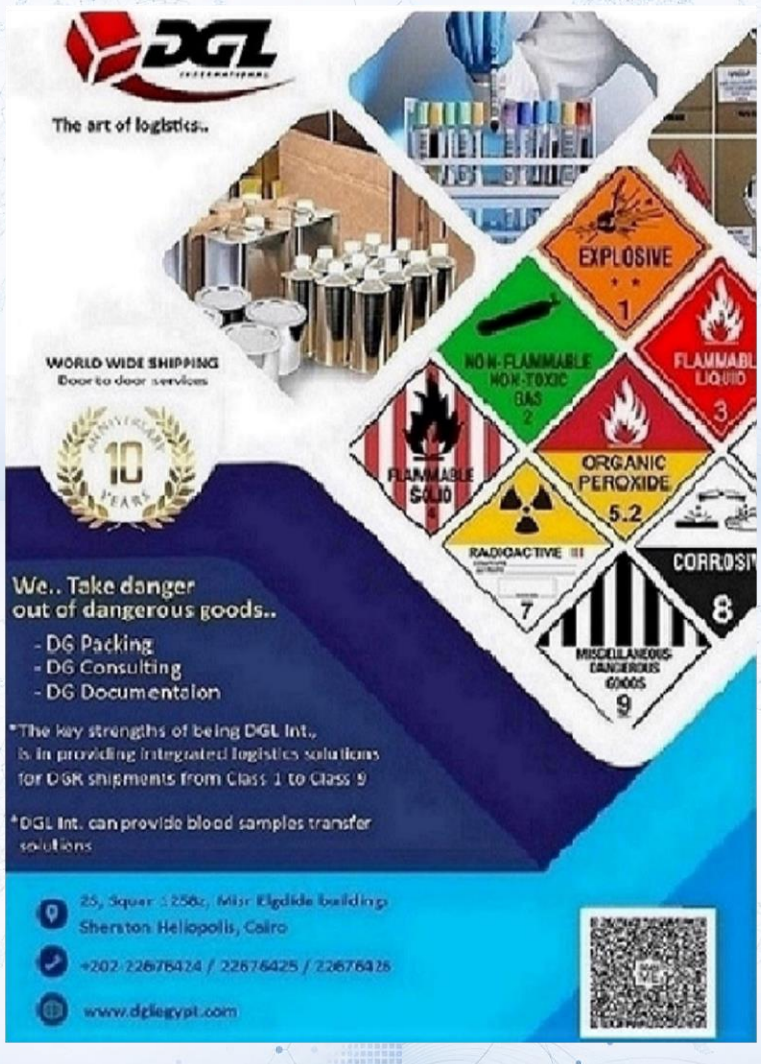
المشاركون في الاجتماع يطرحون حلولا ل كيفية الربط بين الفاتورة الإلكترونية والمستندات المؤيدة للمعاملة



كما طُرح خلال الاجتماع بحث إمكانية **استخدام الكود الخاص بشركات الملاحة في إصدار الفاتورة الإلكترونية بصورة مؤقتة**، لحين الحصول على إفادة رسمية من مصلحة الضرائب بشأن الأكواد الخاصة بشركات النقل البري.واتفق المشاركون على إعداد حصر بأكثر الحالات العملية التي تواجه الأعضاء، خاصة المتعلقة بالإيصالات والمدفوعات لصالح الغير، مع إعداد مذكرة تتضمن أمثلة تطبيقية توضح كيفية معالجة كل حالة عند إصدار الفاتورة الإلكترونية. ومن المقرر أن يتولى الدكتور **عبد الرسول عبد الهادي** إعداد المذكرة الخاصة بالموضوع، على أن تتضمن ما تم طرحه من مشكلات وحلول مقترحة، تمهيدًا لعرضها على مصلحة الضرائب للحصول على المعالجة الرسمية المناسبة.

كما تقرر متابعة الملف من خلال اجتماع مع **لجنة الضرائب والجمارك برئاسة الأستاذ عبد العال علي**، لمناقشة المشكلات والحلول المقترحة، والعمل على الوصول إلى صيغة واضحة للتعامل مع هذه العمليات. وشملت التوصيات كذلك التأكيد على ضرورة احتفاظ الشركات بالمستندات المؤيدة التي تثبت أن المبالغ المحصلة أو المسددة لصالح الغير لا تمثل إيرادًا فعليًا للمنشأة متى كانت طبيعة المعاملة كذلك، إلى جانب دراسة إعداد آلية أو نموذج موحد لإثبات هذه العمليات.

وأكد الحضور أهمية متابعة التعليمات والمستجدات الصادرة عن الجهات المختصة وإبلاغ أعضاء الشعبة بها فور صدورها، بهدف الوصول إلى **حلول عملية واضحة لتحديات الفاتورة الإلكترونية لدى شركات النقل البري**، وبما يحافظ على سلامة المعالجة المحاسبية والضريبية وعدم تحميل الشركات التزامات لا تعكس حقيقة معاملاتها.



النقل البري تبحث مخرجًا لمشكلة مدفوعات الغير والفاتورة الإلكترونية

تصدرت **التحديات العملية التي تواجه شركات النقل والشحن في إصدار الفاتورة الإلكترونية، خاصة المبالغ التي يتم تحصيلها أو سدادها لصالح الغير**، مناقشات اجتماع لجنة النقل البري الذي عقد يوم الاثنين 17 أغسطس 2026، برئاسة الأستاذ **المنصور بريك**، وبمشاركة عدد من ممثلي شركات النقل والشحن واللوجستيات. وناقش الاجتماع صعوبة تحديد المعالجة الصحيحة للمبالغ التي تسددها شركات النقل لصالح أطراف أخرى ثم تقوم بتحصيلها من العملاء، إلى جانب عدم وضوح كيفية إثبات الإيصالات والمصروفات التي يتم سدادها نيابة عن العميل أو لصالح طرف ثالث.

وشارك في الاجتماع الأستاذ **خالد صبري، رئيس مجلس الإدارة**، والدكتور **عبد الرسول عبد الهادي، أستاذ بكلية التجارة**، إلى جانب الأستاذ **محمد محمود** والأستاذ **إبراهيم محمود** عن شركة إير أوشن لاين، والأستاذ **فرج المغربي** عن شركة المغربي.

كما شارك الأستاذ **السيد صالح** والأستاذ **عبد الرحمن محمد** والأستاذ **أحمد يوسف** عن الشركة الهندسية للحاويات، والأستاذ **أحمد نصر** عن النظم الحديثة لخدمات النقل، والأستاذ **أحمد يسري** عن المتخصص لخدمات النقل.

وضمت قائمة المشاركين كذلك الأستاذ **إبراهيم عباس** عن كادمار للملاحة، والأستاذ **أسامة عمر** عن جلوبال لوجيستكس، والأستاذ **محمد جمال** عن شركة ترانز مصر.

وتناول الحضور الحالات التي لا تمثل فيها المبالغ المحصلة إيرادًا فعليًا لشركة النقل أو الشحن، وإنما يتم تحصيلها باعتبارها أمانات أو مبالغ مستحقة لطرف ثالث، وهو ما يثير تساؤلات حول كيفية إثباتها داخل منظومة الفاتورة الإلكترونية.

كما ناقش الاجتماع **كيفية الربط بين الفاتورة الإلكترونية والمستندات المؤيدة للمعاملة**، مثل الإيصالات وسندات السداد والمستندات الصادرة عن الطرف الثالث، بما يثبت الطبيعة الحقيقية للمبالغ التي تمر عبر حسابات الشركة. وأبدى المشاركون تخوفهم من أن تؤدي المعالجة غير الواضحة لهذه العمليات إلى اعتبار المبالغ التي يتم تحصيلها لصالح الغير ضمن إيرادات المنشأة، وما قد يترتب على ذلك من آثار محاسبية وضريبية لا تعكس حقيقة المعاملة.

كيف تصدر شركات النقل البري الفاتورة الإلكترونية عندما تتضمن المعاملة مبالغ يتم تحصيلها أو سدادها نيابة عن العميل؟** كان هذا أحد أبرز التساؤلات التي طرحت خلال الاجتماع، إلى جانب أهمية التمييز بين مقابل الخدمات الفعلي للشركة، والمبالغ التي تحصلها أو تسددها نيابة عن العميل، والمبالغ التي تحصلها لصالح طرف ثالث.

وفي هذا الإطار، شدد الحضور على ضرورة الوصول إلى معالجة واضحة وموحدة لهذه الحالات، بما يضمن الالتزام بمتطلبات منظومة الفاتورة الإلكترونية، وفي الوقت نفسه يعكس الطبيعة الحقيقية للمعاملة المالية



شعبة النقل الدولي والأكاديمية العربية تستعدان لتدريب 200 سائق للعمل في رومانيا



تستعد **شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالإسكندرية** لتدريب 200 سائق مصري للعمل في رومانيا، ضمن خطوات التعاون الخاصة بتطبيق اتفاقية «التير»، وذلك بالتنسيق مع **الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري**، بهدف إعداد كوادر مؤهلة للعمل في مجال النقل الدولي ورفع مستوى كفاءة السائقين المصريين.وناقش اجتماع مشترك عقدته الشعبة مع الأكاديمية، يوم الأربعاء 12 أغسطس 2026، بمقر الشعبة في الإسكندرية، آليات تنفيذ برنامج تدريب السائقين، ووضع المعايير والخطوات الأساسية لاختيار المتقدمين، بما يضمن اختيار العناصر الأكثر ملاءمة للتدريب والعمل في الخارج.وشارك في الاجتماع الأستاذ **أحمد العنتبلي أمين صندوق الشعبة **، والأستاذ **المنصور بوريك رئيس لجنة النقل البري بالشعبة **، والاستاذ محمد جمال من شركة ترانز مصر والدكتورة **سهيلة** ممثلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، حيث بحث الحضور تفاصيل البرنامج التدريبي المقترح وآليات التعاون بين الجانبين.ويستهدف البرنامج تدريب **200 سائق مصري على أعلى مستوى**، تمهيدًا لسفرهم إلى رومانيا للعمل كسائقين في قطاع النقل، مع التركيز على تأهيلهم وفق المتطلبات اللازمة للعمل في مجال النقل الدولي.واتفق المشاركون على وضع مجموعة من الخطوات والمعايير الأساسية لاختيار السائقين، بما يساعد على تحديد العناصر الأكثر كفاءة وقدرة على الاستفادة من البرنامج التدريبي، إلى جانب التأكد من جاهزيتهم للعمل في الخارج. ومن المقرر أن تتولى الأكاديمية إعداد **ورقة عمل تتضمن التفاصيل والشروط المطلوبة في السائقين الراغبين في الالتحاق بالبرنامج**، على أن يتم الإعلان عن هذه الشروط وآليات التقديم خلال الفترة المقبلة.

ويستهدف التعاون كذلك إعداد السائقين بصورة احترافية تمكنهم من أداء مهامهم في قطاع النقل الدولي بكفاءة، بما يجعلهم واجهة مشرفة لمصر خلال عملهم في رومانيا.وتأتي هذه الخطوة في إطار السعي إلى دعم تطبيق اتفاقية «التير» والاستفادة من برامج التدريب والتأهيل في توفير كوادر مصرية مؤهلة للعمل في قطاع النقل الدولي، بما يعزز فرص السائقين المصريين في سوق العمل الخارجي ويرفع من مستوى الخدمات المقدمة في منظومة النقل الدولي. ومن المنتظر أن تعلن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالتنسيق مع شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات عن **كافة التفاصيل الخاصة بالبرنامج



100 عام على تأسيس الفياتا



نحتفل بمرور قرن كامل على تأسيس الاتحاد الدولي وكلاء الشحن واللوجستيات(FIATA) ، والذي يوافق الذكرى المئوية لتأسيسه - 1926) 2026).

تؤكد دبلومة الفياتا الدولية التابعة لكلية النقل الدولي واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بمصر على فخرها واعتزازها بالتعاون مع المنظومة العالمية العريقة التي قادت قطاع الشحن والنقل الدولي وسلاسل الإمداد نحو آفاق غير مسبوقة من الريادة والاحترافية على مدى مئة عام.نستمر في مسيرتنا التعليمية والتدريبية لتقديم أجيال جديدة قادرة على قيادة المستقبل اللوجستي العالمي وفق أحدث المعايير الدولية المعتمدة .دبلومة الفياتا الدولية في الشحن والنقل الدولي واللوجستيات والتخليص الجمركي دبلومة الفياتا الدولية العليا في إدارة سلاسل الامداد

دكتور طارق ابو النور عضو مجلس إدارة

شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالإسكندرية



نجاح كبير لأول برنامج تدريبي على AI Agents تنظمه شعبة النقل الدولي واللوجستيات



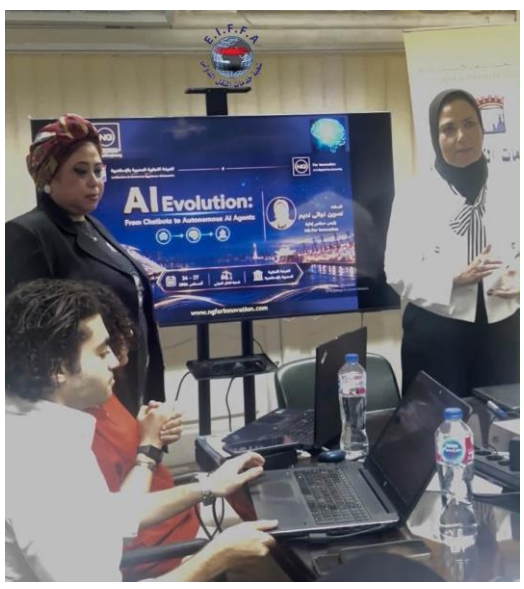
حققت شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية، ممثلة في لجنة التدريب والتدريب العملي برئاسة الدكتورة أميرة شوقي، عضو مجلس الإدارة، نجاحًا مميزًا في تنظيم وتقديم أول برنامج متخصص فيAI Agents ، والذي خُصص للتعريف بتطبيقات الذكاء الاصطناعي في شركات الملاحة والنقل الدولي.ويأتي تنظيم البرنامج في خطوة جديدة تعكس اهتمام الشعبة بدعم التحول الرقمي وتطوير قطاع النقل واللوجستيات، من خلال إتاحة الفرصة أمام الشركات وأعضائها للتعرف على أحدث التقنيات والأدوات التي يمكن توظيفها في بيئة العمل.وشهد البرنامج مشاركة فعالة ومميزة من شركات أعضاء الشعبة، في تجربة جمعت بين المعرفة والتطبيق العملي، وتناولت أحدث الاتجاهات في استخدام الذكاء الاصطناعي والوكلاء الأذكياء AI Agentsلتطوير بيئة العمل، ورفع الكفاءة، ودعم عمليات اتخاذ القرار.

وشارك في تقديم البرنامج التدريبي كمتحدثين ومدربين كل من الدكتورة نسرين نجّاتي، والمهندسة ناردين فليب، والمهندس توماس مينا، حيث تناول البرنامج مجموعة من التطبيقات العملية التي تساعد الشركات على تحقيق استفادة فعلية من تقنيات الذكاء الاصطناعي، وتحويلها إلى أدوات يمكن توظيفها داخل بيئة العمل.

ويأتي تنظيم هذا البرنامج تأكيدًا على حرص شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات على مواكبة التطورات التكنولوجية المتسارعة، ورفع كفاءة أعضائها، وتقديم برامج تدريبية متخصصة تتوافق مع احتياجات سوق العمل والتطورات التي يشهدها قطاع النقل واللوجستيات.

ويمثل نجاح البرنامج بداية لخطوات جديدة نحو توسيع نطاق التدريب المتخصص في تقنيات الذكاء الاصطناعي، وتأهيل كوادر قادرة على توظيف ا قطاع النقل الدولي واللوجستيات.











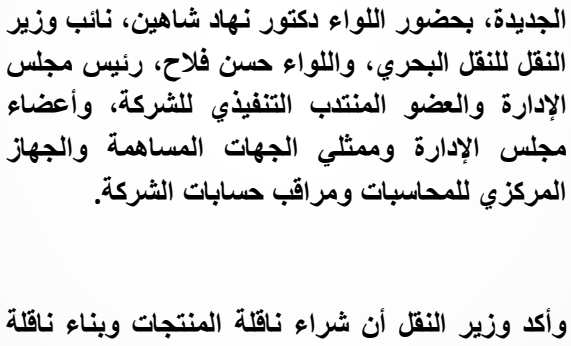








وزير النقل يكشف عن خطة مصر لتعزيز وجود السفن المصرية في الأسواق والممرات البحرية الدولية



تستهدف وزارة النقل تعزيز وجود السفن التي ترفع العلم المصري في الأسواق والممرات البحرية الدولية، من خلال تنفيذ خطة شاملة لتدعيم وتحديث الأسطول التجاري المصري، بما يرفع قدرته على نقل جانب أكبر من تجارة مصر الخارجية.وفي هذا الإطار، أكد الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، أهمية مواصلة تدعيم أسطول الشركة المصرية لناقلات البترول، من خلال **شراء ناقلة منتجات عبر لجنة فنية مالية متخصصة وبناء ناقلة من طراز «أفرامكس»**، بما يمثل خطوة مهمة لدعم أسطول الشركة وتعزيز دورها في خدمة قطاع البترول.

جاء ذلك خلال مشاركة كامل الوزير في أعمال اجتماعي الجمعية العامة العادية وغير العادية للشركة المصرية لناقلات البترول، والمنعقدين بمقر وزارة النقل بالعاصمة الجديدة، بحضور اللواء دكتور نهاد شاهين، نائب وزير النقل للنقل البحري، واللواء حسن فلاح، رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب التنفيذي للشركة، وأعضاء مجلس الإدارة وممثلي الجهات المساهمة والجهاز المركزي للمحاسبات ومراقب حسابات الشركة.

وأكد وزير النقل أن شراء ناقلة المنتجات وبناء ناقلة «أفرامكس» يأتيان في إطار توجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي للحكومة المصرية ممثلة في وزارة النقل، بضرورة تدعيم الشركة وتعظيم

أسطولها، بما يمكنها من تعزيز مكانتها وتعظيم دورها في خدمة قطاع البترول.

وناقشت الجمعية العامة غير العادية عددًا من الموضوعات المتعلقة بدعم خطط الشركة المستقبلية، وتوفير التمويل اللازم لتنفيذ خطتها الاستثمارية، بما يسهم في رفع كفاءة الأسطول وتعظيم الاستفادة من إمكانات الشركة وتحسين نتائج أعمالها.

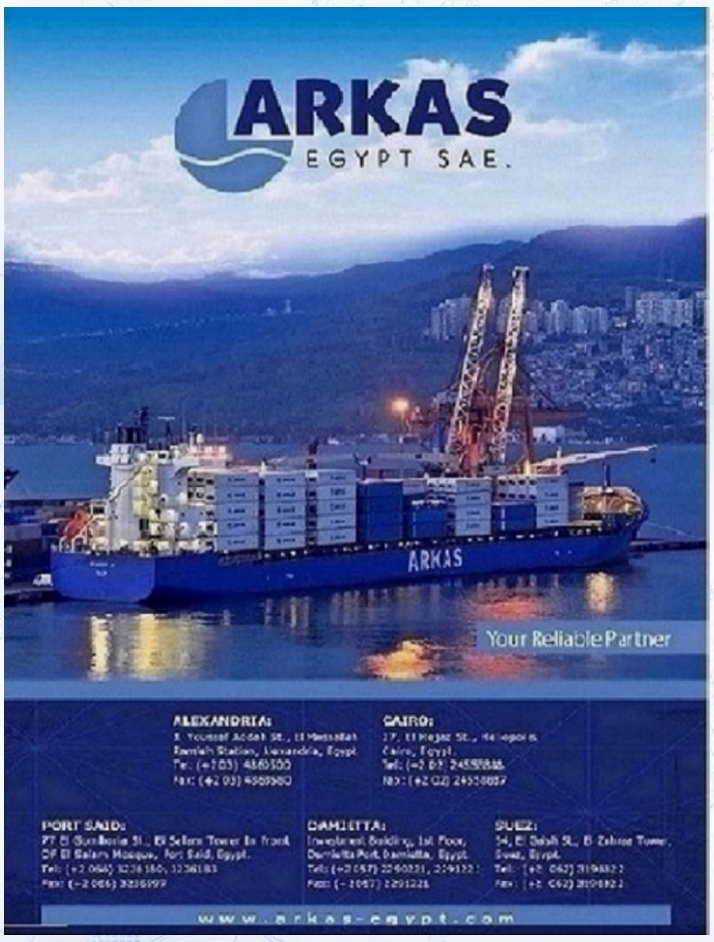
وأشار الوزير إلى أن خطة تدعيم أسطول الشركة تأتي ضمن الخطة الشاملة التي تنفذها وزارة النقل لتدعيم الأسطول التجاري المصري، ليصل إلى **40 سفينة عام 2030**، مملوكة بالكامل للشركات التابعة لوزارة النقل المصرية.وأوضح أن أحدث تدعيمات الأسطول تمثلت في استلام شركة الملاحة الوطنية السفينتين الجديدتين **«وادي النيل» و«وادي القمر»** من ترسانة نيوهانتونج الصينية العالمية.

وأضاف أن تطوير الأسطول البحري التجاري المصري يساهم في زيادة قدرته على نقل جانب أكبر من تجارة مصر الخارجية، ليكون قادرًا على نقل **30 مليون طن من البضائع المتنوعة سنويًا**، وتعزيز وجود السفن التي ترفع العلم المصري في الأسواق والممرات البحرية الدولية.

سفاجا يتصدر موانئ تصدير الغذاء خلال أسبوع

تصدّر ميناء سفاجا قائمة الموانئ المصرية من حيث عدد الرسائل الغذائية المصدرة خلال الأسبوع الماضي، في ظل نشاط ملحوظ لحركة الصادرات الغذائية المصرية عبر الموانئ.ووفقًا لتقرير الهيئة القومية لسلامة الغذاء، بلغ عدد الرسائل الغذائية المصدرة نحو **5000 رسالة غذائية**، بإجمالي **210 آلاف طن**، صادرة عن **1510 شركة مصدرة.**

وفيما يتعلق بالمنافذ التصديرية، احتل **ميناء سفاجا** المركز الأول في عدد الرسائل الغذائية المصدرة منه خلال الأسبوع الماضي بإجمالي **920 رسالة.**وجاء **ميناء الإسكندرية** في المركز الثاني بإجمالي **800 رسالة غذائية مصدرة**، فيما حل **ميناء دمياط** في المركز الثالث بإجمالي **670 رسالة.**



النشرة الإخبارية

النقل الدولي واللوجستيات

E.I.F.F.A
شعبة خدمات النقل الدولى

نشرة إخبارية شهرية متخصصة تصدر رها شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية

رئيس مجلس الإدارة / الأستاذ خالد صبري

العدد (95) سبتمبر 2026



EGYMAR
Shipping & Logistics Services S.A.E.

GLOBAL REACH
LOCAL TOUCH

Alexandria Office
45 Sultan Hussien St.,Bab Shark, Alexandria, Egypt.
Tel: +203 478244(0/1/2) - **Fax:** +203 4782452

www.egymar.com.eg **e-mail:** info@egymar.com.eg **Vat Number:455-213-275**

ESG
SHIPPING & LOGISTICS S.A.E.

ESG Your Trusted Partner for Ametist Shipping Line in Egypt

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

Novorossiysk

Secure Your Space Now!
Email: booking@esgshipping.com

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

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

AMETIST





لجنة التدريب بالشعبة تختتم ثاني برامجها المكثفة في مجال الذكاء الاصطناعي



اختتمت لجنة التدريب والتدريب العملي بشعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالإسكندرية فعاليات برنامجها التدريبي الثاني المكثف في مجال الذكاء الاصطناعي، تحت عنوان**AI in Business Automation** ، وذلك في إطار جهودها لدعم التحول الرقمي ورفع كفاءة العاملين وأصحاب الأعمال، ومواكبة التطورات المتسارعة في تقنيات الذكاء الاصطناعي.

وركز البرنامج على الجانب العملي وتطبيق أحدث أدوات الذكاء الاصطناعي في بيئة الأعمال، بما يساعد المشاركين على التعرف إلى إمكانات هذه التقنيات وتوظيفها في تطوير أساليب العمل ورفع الكفاءة التشغيلية.وتضمن البرنامج تدريبًا عمليًا على مجموعة من التقنيات والتطبيقات الحديثة، من بينها & LLMs** Prompt Engineering، AI Assistants، Data Analysis، Vibe Coding، AI Agents، RAG، Chatbots**، إلى جانب AI Automation** باستخدام**n8n** ، مع تنفيذ عدد من التطبيقات والمشروعات العملية خلال التدريب.

وحاضر البرنامج **الدكتور عمرو عبد الرحمن**، المحاضر المعتمد من مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء المصري، والمشرف على معامل وحدة العلوم الطبية بالجامعة البريطانية في مصر، ومؤسس شركة بيورا كيم للحلول الذكية والتوريدات.

ويأتي تنظيم البرنامج ضمن توجه لجنة التدريب والتدريب العملي بشعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات نحو تقديم برامج متخصصة تواكب التطورات التكنولوجية واحتياجات سوق العمل، مع التركيز على التطبيقات العملية التي يمكن الاستفادة منها داخل بيئة الأعمال.

وفي ختام البرنامج، أعربت اللجنة عن تقديرها لكل من شارك وساهم في نجاحه، مؤكدة تطلعها إلى تنظيم المزيد من البرامج التدريبية المتخصصة التي تدعم تطوير مهارات أعضاء الشعبة والعاملين في قطاع النقل الدولي واللوجستيات، وتفتح المجال أمام توظيف تقنيات الذكاء الاصطناعي بصورة أكثر فاعلية في بيئة العمل



ميناء الإسكندرية يتصدر استقبال الواردات الغذائية بـ658 رسالة خلال أسبوع

وفقًا للبيان الأسبوعي الصادر عن الهيئة القومية لسلامة الغذاء، واصل ميناء الإسكندرية تصدره للموانئ المصرية من حيث عدد الرسائل الغذائية الواردة إلى البلاد خلال الأسبوع الماضي، بإجمالي 658 رسالة، فيما جاء ميناء القاهرة الجوي في المركز الثاني بإجمالي 376 رسالة، يليه ميناء بورسعيد في المركز الثالث بإجمالي 315 رسالة.

وأوضح البيان أن إجمالي الرسائل الغذائية الواردة إلى البلاد بلغ 2270 رسالة، بكمية تقدر بنحو 173 ألف طن، استوردتها 860 شركة.وتنوعت الأصناف الغذائية الواردة لتشمل القمح والزيوت المتنوعة وفول الصويا، بينما تصدرت أوكرانيا قائمة الدول المصدرة للمنتجات الغذائية إلى مصر خلال الأسبوع الماضي،





المالية : إصدار 17 دليلًا جمركيًا لتوحيد الإجراءات وتيسير حركة التجارة



تواصل وزارة المالية جهودها لتبسيط الإجراءات الجمركية وتحسين بيئة الاستثمار، من خلال تطوير الأدلة الإرشادية التي تساعد العاملين والمستثمرين على فهم القواعد والإجراءات وتطبيقها بصورة موحدة وأكثر وضوحًا.

وأكد أحمد كجوك، وزير المالية، أن الوزارة تستهدف تبسيط المفاهيم والإجراءات الجمركية، بما يضمن توحيد المعاملات والتيسير على المستثمرين ومجتمع الأعمال، مشيرًا إلى أن رفع مستوى «الوعي الجمركي» يمثل أحد المحاور المهمة في إطار رؤية متكاملة للإصلاح المؤسسي.

وقال كجوك إن مصلحة الجمارك أصدرت **17 دليلًا استرشاديًا مطورًا**، بهدف دفع مسار التسهيلات الجمركية نحو مزيد من التيسير والشرح والتوضيح، وإتاحة مرجع عملي يساعد المتعاملين مع المنظومة الجمركية على الوصول إلى المعلومات والإجراءات المطلوبة بسهولة.

وأضاف وزير المالية أن الأدلة الجديدة سيتم توفيرها **ورقيًا وإلكترونيًا**، بما يتيح الوصول إليها في أي وقت، ويساعد على ضمان دقة البيانات وتوحيد فهم الإجراءات، إلى جانب دعم توجه الدولة نحو تحسين بيئة الاستثمار وتيسير حركة التجارة.

أدلة جمركية لتوحيد الإجراءاتوأوضح أحمد أموي، رئيس مصلحة الجمارك، أن الأدلة الاسترشادية الجديدة تتناول عددًا من الملفات والإجراءات الجمركية المهمة، من بينها **التخليص المسبق، والمنافيست، والأسواق الحرة، والمشغل الاقتصادي، والمستودعات الجمركية، ونظام السماح المؤقت.**

وأشار إلى أن إعداد هذه الأدلة جاء نتاج جهد جماعي متواصل شاركت فيه كوادر وقيادات مصلحة الجمارك، من خلال حصر ومراجعة وتصنيف القواعد والإجراءات الجمركية، ثم تحويلها إلى مراجع عملية مبسطة يمكن للعاملين والمستثمرين ومجتمع الأعمال الاستفادة منها.

وأكد رئيس مصلحة الجمارك أن هذه الخطوة تستهدف المساهمة في **تيسير حركة التجارة، وتوحيد الإجراءات الجمركية، وتقليل فرص اختلاف التفسيرات، وتعزيز الشراكة بين الجمارك والمستثمرين ومجتمع الأعمال.**

ما أهمية الأدلة الجمركية الجديدة للمستثمرين؟

تساعد الأدلة الاسترشادية المطورة على توضيح الإجراءات والقواعد الجمركية أمام المستثمرين والمتعاملين، بما يسهم في سرعة الوصول إلى المعلومات وتقليل الوقت والجهد المرتبطين بإجراءات الإفراج والتخليص الجمركي.

ما أبرز الملفات التي تتناولها الأدلة؟

تشمل الأدلة عددًا من الملفات الرئيسية، أبرزها **التخليص المسبق، والمنافيست، والأسواق الحرة، والمشغل الاقتصادي، والمستودعات الجمركية، والسماح المؤقت**، إلى جانب توضيح الإجراءات والقواعد المرتبطة بها.

كيف تدعم الأدلة تحسين بيئة الاستثمار؟

من خلال توفير مرجع موحد وواضح للإجراءات الجمركية وإتاحته إلكترونيًا وورقيًا، بما يساعد المستثمرين ومجتمع الأعمال على معرفة المتطلبات والإجراءات بصورة أكثر دقة ووضوحًا.



الجمارك تستقبل طلبات إنهاء وتسوية المنازعات وفقا للقانون الجديد



أعلنتت مصلحة الجمارك استعدادها لاستقبال طلبات المتعاملين الراغبين في الاستفادة من أحكام قانون تجديد العمل بأحكام قانون إنهاء المنازعات الضريبية، وذلك في إطار توجه الدولة نحو تيسير الإجراءات ودعم مجتمع الأعمال والاستثمار، وتسريع آليات تسوية المنازعات.

وأوضحت المصلحة أن هذه الخطوة تأتي بمناسبة صدور **القانون رقم 152 لسنة 2026**، الذي يقضي بتجديد العمل بأحكام القانون رقم 79 لسنة 2016 بشأن إنهاء المنازعات الضريبية، مع استمرار العمل بالتعديلات والتجديدات الواردة بالقوانين أرقام 14 لسنة 2018، و174 لسنة 2018، و16 لسنة 2020، و173 لسنة 2020، و153 لسنة 2022، و160 لسنة 2024، وذلك حتى **31 ديسمبر 2026.**

وأكدت مصلحة الجمارك أن استقبال طلبات إنهاء وتسوية المنازعات الجمركية التي تنطبق عليها أحكام القانون يستهدف منح المتعاملين فرصة للاستفادة من الآليات القانونية المتاحة لتسوية المنازعات، بما يسهم في سرعة حسمها وتحقيق مزيد من الاستقرار في المعاملات الجمركية.

كيفية تقديم طلبات التسوية

ودعت المصلحة السادة المتعاملين الراغبين في الاستفادة من أحكام القانون إلى تقديم طلباتهم من خلال **رؤساء الإدارات المركزية بمختلف قطاعات وإدارات مصلحة الجمارك**، كلٌّ فيما يخصه، لاتخاذ الإجراءات اللازمة وفقًا للقواعد والضوابط القانونية المنظمة.

وأشارت مصلحة الجمارك إلى أن تسهيل إجراءات تسوية المنازعات يأتي ضمن جهودها المستمرة لدعم المتعاملين وشركاء النجاح، والعمل على إزالة المعوقات التي قد تواجه مجتمع الأعمال، بما يساعد على تحسين بيئة العمل والاستثمار وتعزيز الثقة بين المصلحة والمتعاملين معها.

وتواصل مصلحة الجمارك العمل على تطوير آليات التعامل مع المنازعات الجمركية وتيسير الإجراءات أمام مجتمع الأعمال، بما يدعم انسيابية المعاملات ويسهم في توفير بيئة أكثر استقرارًا للاستثمار والتجارة.

النشرة الإخبارية

النقل الدولي واللوجستيات

E.I.F.F.A
شعبة خدمات النقل الدولي

نشرة إخبارية شهرية متخصصة تصدر رها شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية

رئيس مجلس الإدارة / الأستاذ خالد صبري

العدد (95) سبتمبر 2026

MAVERICK
LOGISTICS SERVICES

TOKIO MARINE
EGYPT

EGYSTORES
egystores.net
الشركة العالمية للمستودعات
(إيجى ستورز (ش م م)

Copam
Logistics Intl.
www.Cli-logistics.com
Info@cli-logistics.com
+2 02 22692266

الشركة العربية للنقل والسياحة
ARAB TRANSPORT & Tourism CO.

MGL
MULTI GLOBAL LOGISTICS
MOVING THE WORLD TOGETHER

Our Services
Trucking & Inland Transportation
Custom Clearance
Sea Freight Services
Storage & Warehousing
Air Freight Services

We are more than a frieght forwarder,
We are your global partner.

Scan me!
CONTACT US
01022265206
www.mgleg.com



وسط إقبال كبير إختيار 24 طالبًا من 98 متقدمًا لفصل النقل الدولي بالإسكندرية



في خطوة تستهدف إعداد كوادر فنية مؤهلة للعمل في قطاع النقل والخدمات اللوجستية، جرى اختيار **24 طالبًا وطالبة من بين 98 متقدمًا** للالتحاق ببرنامج التعليم والتدريب المزدوج، فصل النقل الدولي بعد خضوع المتقدمين لمقابلات شخصية واختبارات لقياس قدراتهم ومدى توافقها مع متطلبات سوق العمل.وجاء الاختيار وفق معايير تستهدف انتقاء أفضل العناصر القادرة على الاستفادة من التدريب العملي والتأهيل المهني، بما يتناسب مع احتياجات الشركات العاملة في قطاع النقل والخدمات المرتبطة به.

وشهدت إجراءات القبول إجراء مقابلات شخصية مع الطلاب المتقدمين للتعرف على قدراتهم وميولهم واستعدادهم للعمل في المجالات المطلوبة، إلى جانب تقييم المهارات الأساسية اللازمة للالتحاق بالبرنامج.كما خضع المتقدمون لاختبار قدرات في **الحاسب الآلي**، بهدف قياس مستوى المهارات الرقمية ومدى جاهزية الطلاب للتدريب والتعامل مع متطلبات بيئة العمل الحديثة.

وتم اختيار الطلاب بصورة متوازنة بين **الذكور والإناث**، بما يساعد على توفير كوادر بشرية متنوعة تلبي احتياجات الشركات وتدعم فرص التدريب والتوظيف في قطاع النقل والخدمات اللوجستية.

ويأتي البرنامج في إطار توجه **شعبة خدمات النقل الدولي** نحو دعم التعليم الفني وربط برامج التدريب باحتياجات الشركات الفعلية، بما يساهم في إعداد طلاب يمتلكون المهارات المطلوبة قبل دخولهم سوق العمل.

شعبة خدمات النقل الدولي تدعم ربط التعليم بسوق العمل

وشاركت في إجراءات المتابعة **الأستاذة منى فوزي، نائب المدير التنفيذي لشعبة خدمات النقل الدولي، والأستاذة صفاء جلال، المشرف التنفيذي بالشعبة**، في إطار التعاون لدعم برامج التدريب والتأهيل المهني للطلاب.

وجرت الإجراءات برعاية **الدكتور عربي أبو زيد، مدير مديرية التربية والتعليم بالإسكندرية، والأستاذ شريف فتحي، مدير إدارة شرق التعليمية، والأستاذة انتصار سعيد، مدير إدارة التعليم المزدوج، والأستاذ بركات إسماعيل، مدير إدارة التعليم الفني بشرق، والأستاذ وائل محمود سلام، مدير المدرسة.**كما شهدت الإجراءات حضور عدد من مسؤولي المدرسة ووحدات التعليم والتدريب، من بينهم **الأستاذة هبة كمال، والأستاذة عزيزة عبد العظيم، والأستاذة لمياء محمد حسن، والأستاذ هشام المصري، والأستاذ حسين الأسيوطي، والأستاذ فتحي العرباوي**

















للعام الـ27.. اختيار أفضل خريجي الإعدادية بالقاهرة للالتحاق بتخصص النقل الدولي وسد احتياجات سوق العمل



واصلت **شعبة خدمات النقل الدولي بالإسكندرية** للعام السابع والعشرين على التوالي برنامجها لاختيار أفضل الطلاب من خريجي الشهادة الإعدادية للالتحاق بالتعليم الفني المزدوج في تخصص النقل الدولي، ضمن جهودها لإعداد كوادر مؤهلة تتناسب مع احتياجات سوق العمل.وشهدت مدرسة **النيل التجارية بمصر القديمة** إجراء مقابلات شخصية للطلاب والطالبات المتقدمين، حيث خضع كل طالب لمقابلة منفردة بهدف تقييم قدراته ومستواه ومدى استعداده للالتحاق بمنظومة التعليم الفني المزدوج.

اعتمدت عملية الاختيار على عدة معايير، في مقدمتها **مجموع درجات الشهادة الإعدادية** وفقًا للتنسيق الذي حددته وزارة التربية والتعليم، إلى جانب تقييم الحضور الذهني والثقافة العامة للطلاب من خلال مجموعة من الأسئلة المرتبطة بالبيئة المحيطة بهم.كما تضمنت المقابلات أسئلة عامة في **التاريخ والجغرافيا واللغة العربية واللغة الإنجليزية والرياضيات**، بهدف الوقوف على المستوى العام للمتقدمين وقدرتهم على استيعاب الدراسة والتدريب في تخصص النقل الدولي.

ولم تقتصر عملية التقييم على الطلاب فقط، إذ شملت أيضًا مقابلات مع أولياء الأمور للتأكد من مدى تفهمهم لطبيعة منظومة التعليم الفني المزدوج وأهدافها، ودور الأسرة في دعم الطالب خلال فترة الدراسة والتدريب.

وأسفرت المقابلات عن اختيار **24 طالبًا وطالبة من أصل 60 متقدمًا** للالتحاق بالتعليم الفني المزدوج في تخصص النقل الدولي، بعد تطبيق معايير الاختيار والتقييم المعتمدة.

وجرت المقابلات في مدرسة النيل التجارية بمصر القديمة، وكان في استقبال وفد الشعبة **الأستاذة نادية حسن، مديرة المدرسة، والأستاذ طارق عبد العليم، والأستاذ طارق السيد من الوحدة الإقليمية بالقاهرة.**

إختيار 24 طالبًا من أصل 60 متقدمًا

وأشاد الدكتور **طارق أبو النور عضو مجلس إدارة الشعبة بالتنظيم والترتيب الذي شهدته عملية اختيار الطلاب، معتبرًا أن التعاون مع مدرسة النيل التجارية بقيادة الأستاذة نادية حسن ساهم في إنجاح مهمة اختيار الطلاب والطالبات.

وفي خطوة تستهدف التوسع في إعداد العمالة الفنية المتخصصة، أعرب الدكتور طارق أبو النور عن أمله في اختيار **ثلاثة فصول دراسية بالقاهرة خلال العام المقبل**، على أن تضم ثلاثة تخصصات منبثقة من تخصص النقل الدولي.

ويستهدف هذا التوسع المساهمة في **سد الفجوة في الطلب على شغل هذه الوظائف**، وربط مسارات التعليم الفني باحتياجات الشركات وسوق العمل في قطاع النقل والخدمات المرتبطة به.

صور ترصد عملية إختيار الطلاب لفصل النقل الدولي بالقاهرة















ميناء دمياط يختبر الموازين الذكية..

هل تبدأ مرحلة جديدة لإدارة حركة الشاحنات بالذكاء الاصطناعي؟



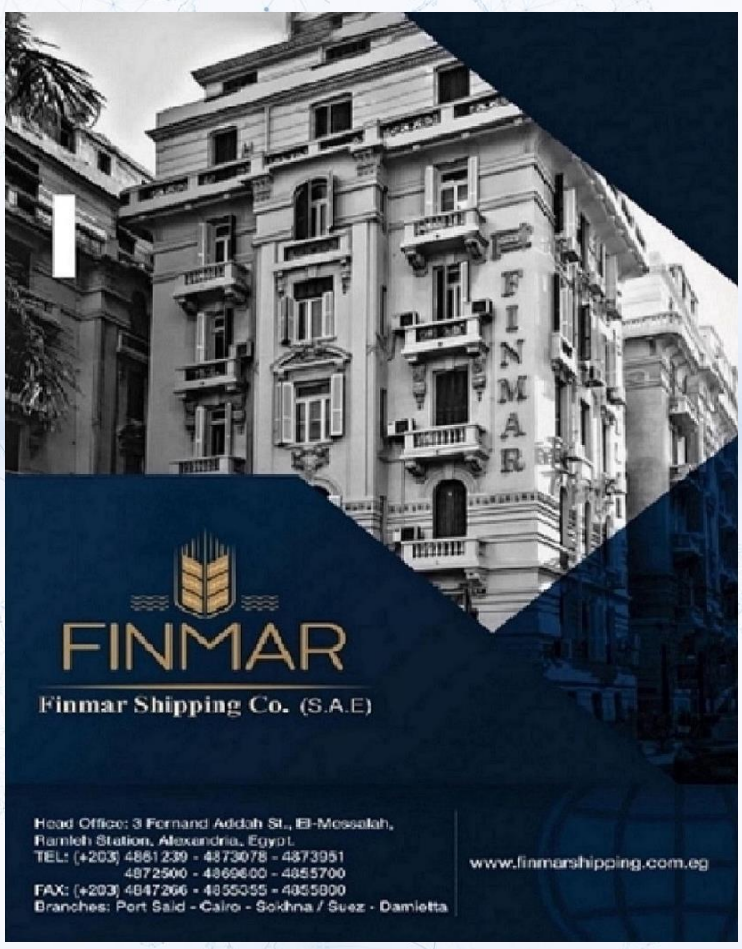
هل يمكن أن تتحول عملية وزن الشاحنات داخل الموانئ من إجراء تشغيلي تقليدي إلى نقطة ذكية لإدارة حركة البضائع وسلاسل الإمداد؟هذا الاتجاه بدأ يتبلور في **ميناء دمياط** مع التشغيل التجريبي لمنظومة الموازين الذكية، التي تستهدف الانتقال من الموازين الإلكترونية التقليدية إلى منظومة تعتمد على **الذكاء الاصطناعي والأتمتة والبيانات اللحظية**، بما يعيد تعريف واحدة من العمليات الأساسية المرتبطة بحركة الشاحنات داخل الميناء.

لا يقتصر دور المنظومة الجديدة على تحديد وزن الشاحنة، وإنما تمتد إلى أتمتة دورة الوزن منذ دخول المركبة وحتى تسجيل العملية وتوثيقها إلكترونيًا.وتستخدم المنظومة كاميرات للتعرف الآلي على لوحات المركبات**LPR**** ، لاستخراج بيانات الشاحنة والمقطورة، إلى جانب كاميرات للتعرف على عدد المحاور، وأخرى لمراقبة الحمولة وحالة المركبة أثناء عملية الوزن.

كما تتضمن وحدة **KIOSK** للخدمة الذاتية، تعرض بيانات الوزن وصورة السائق والمركبة، وتتيح إصدار بيان الوزن، مع ربط صورة السائق إلكترونيًا بالعملية.وبذلك يتم جمع بيانات **الشاحنة والسائق والمقطورة والمحاور والحمولة والوزن** ضمن عملية رقمية واحدة، بدل الاعتماد على إدخال البيانات يدويًا في كل مرحلة.

يمثل الذكاء الاصطناعي أحد المكونات الرئيسية في المنظومة، حيث يستخدم لمراقبة تمركز الشاحنة على الميزان والتحقق من ثباتها أثناء عملية الوزن، والتأكد من وجود جميع المحاور فوق منصة الوزن.كما تتيح المنظومة رصد الحالات غير الطبيعية ومحاولات التلاعب وإصدار التنبيهات اللازمة، بما يرفع مستوى دقة القياسات ويعزز سلامة إجراءات الوزن.

وهنا تتجاوز التكنولوجيا مفهوم **«الميزان الإلكتروني»** إلى مفهوم أكثر تكاملًا يقوم على المراقبة والتحقق والتوثيق وتحليل البيانات.



من منظور **النقل الدولي واللوجستيات**، تكمن أهمية المشروع في أن عملية الوزن ترتبط مباشرة بحركة الشاحنات والبضائع داخل الميناء.

فأتمتة الإجراءات يمكن أن تساعد على تقليل التدخل اليدوي والأخطاء البشرية، وتسريع مرور الشاحنات، وخفض أوقات الانتظار، وبالتالي تحسين معدل دوران المركبات داخل الميناء.

كما يمكن للبيانات الناتجة عن المنظومة أن تساعد إدارة الميناء على تحليل حركة الشاحنات واكتشاف نقاط الاختناق التشغيلي واتخاذ قرارات مبنية على **بيانات فعلية**.

بيانات لحظية بدل الإجراءات الورقية

تتكامل منظومة الموازين الذكية إلكترونيًا مع أنظمة تشغيل الميناء، بما يسمح بتداول بيانات الوزن بصورة لحظية.

ويؤدي ذلك إلى إنشاء سجل رقمي قابل للتتبع لكل عملية وزن، يمكن الرجوع إليه عند الحاجة، وهو ما يعزز **الشفافية والحوكمة ودقة البيانات** ويقلل احتمالات اختلاف المعلومات بين مراحل التشغيل المختلفة.

ولا تقتصر الفائدة هنا على عملية الوزن، إذ يمكن استخدام البيانات المتراكمة مستقبلًا في تحليل أنماط حركة الشاحنات، وتحديد فترات الذروة، وقياس معدلات الانتظار، وتحسين توزيع الموارد التشغيلية.

تأتي منظومة الموازين الذكية ضمن خطة إحلال وتطوير موازين ميناء دمياط، في إطار توجه يستهدف رفع الكفاءة التشغيلية وتعزيز قدرة الميناء على التعامل مع النمو المتوقع في حركة التجارة والنقل.

وتشير فلسفة المشروع إلى تحول تدريجي من التعامل مع الوزن باعتباره **إجراءً منفصلًا** إلى دمجه ضمن منظومة تشغيلية رقمية أوسع، تتصل بحركة الشاحنات والبوابات وعمليات الشحن والتفريغ والبيانات التشغيلية.

وهذا التحول يمكن أن ينعكس على تقليل التكدس عند نقاط الوزن والبوابات، خصوصًا خلال فترات ارتفاع حجم الحركة.

دمياط نحو نموذج الميناء الذكي

يمثل التشغيل التجريبي للموازين الذكية خطوة ضمن مسار أوسع للتحول الرقمي في الموانئ المصرية، حيث لم تعد التكنولوجيا تقتصر على رقمنة الإجراءات، وإنما تتجه نحو **الأتمتة وتحليل البيانات واستخدام الذكاء الاصطناعي في اتخاذ القرارات التشغيلية.**

وبالنسبة لميناء دمياط، فإن نجاح المنظومة في مرحلة التشغيل التجريبي يمكن أن يفتح المجال لتطبيق نماذج أكثر تطورًا في إدارة حركة الشاحنات والبضائع، وربط البيانات التشغيلية بصورة أكبر مع منظومة الخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد.

المصدر: هيئة ميناء دمياط.



هل تدخل الشركات الأمريكية سباق الموانئ المصرية؟ استثمارات وتكنولوجيا وفرص لوجستية واعدة.



تفتح مصر المجال أمام مزيد من الاستثمارات والشراكات الأمريكية في قطاع الموانئ والنقل البحري، في ظل خطة متكاملة لتطوير البنية التحتية وتحويل الموانئ المصرية إلى مراكز لوجستية متطورة، بما يعزز قدرة البلاد على جذب تجارة الترانزيت وترسيخ موقعها كمحور إقليمي للتجارة وسلاسل الإمداد العالمية. وجاء ذلك خلال مشاركة الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، في مؤتمر **«البنية التحتية للموانئ والابتكار البحري»** الذي نظمه المكتب التجاري بالسفارة الأمريكية بالقاهرة، بحضور روبرت سيلفرمان، القائم بأعمال سفارة الولايات المتحدة بالقاهرة، ومارك ميتشل، نائب مساعد وزير التجارة الأمريكية، وعدد من المسؤولين وممثلي قطاع النقل البحري والأعمال في البلدين.

وأكد كامل الوزير أن النقل البحري يمثل أحد أهم مجالات التعاون الاقتصادي بين مصر والولايات المتحدة، مستفيدًا من الموقع الجغرافي الاستراتيجي لمصر، وقناة السويس، وشبكة الموانئ والمناطق اللوجستية، في مقابل ما تمتلكه الشركات الأمريكية من خبرات وتكنولوجيا متقدمة في النقل واللوجستيات وإدارة سلاسل الإمداد.

وأوضح وزير النقل أن الدولة تستهدف تعزيز مشاركة القطاع الخاص في مشروعات النقل البحري واللوجستيات، مع التركيز على توطين التكنولوجيا وتطوير الخدمات البحرية ورفع كفاءة الموانئ وزيادة قدرتها على استقبال تجارة الترانزيت.وأشار إلى أن خطط تطوير الموانئ المصرية تتيح فرصًا واسعة أمام الشركات الأمريكية في مجالات **تشغيل وإدارة الموانئ، والخدمات اللوجستية، والتكنولوجيا البحرية، وإدارة سلاسل الإمداد، والنقل متعدد الوسائط، والتحول الأخضر والطاقة النظيفة.

وتعمل الدولة على تطوير موانئ البحرين الأحمر والمتوسط وإنشاء 5 موانئ جديدة، بما يرفع إجمالي عدد الموانئ التجارية المصرية إلى **19 ميناءً**، بالتوازي مع زيادة المساحات المخصصة للموانئ إلى نحو **100 مليون متر مربع**، وإضافة أرصفة يصل إجمالي أطوالها إلى نحو **70 كيلومترًا**، إلى جانب تطوير الحواجز الملاحية وأساطيل القاطرات البحرية.



وزير النقل للشركات الأمريكية مصر تعزز قدرتها في تجارة الترانزيت

وقال الوزير إن مصر تنفذ حاليًا **8 ممرات لوجستية دولية تنموية متكاملة** تربط موانئ البحرين الأحمر والمتوسط ومحور قناة السويس بالموانئ الجافة ومناطق الإنتاج عبر شبكات السكك الحديدية والقطار الكهربائي السريع والطرق السريعة

وأكد وزير النقل أن هذه الممرات تتيح فرصًا للشراكة والاستثمار مع الشركات الأمريكية في قطاعات النقل واللوجستيات والتعدين والصناعة والبنية التحتية، لافتًا إلى الأهمية الاستراتيجية لممري **العريش/طابا والسخنة/الإسكندرية في دعم فرص انضمام مصر إلى الممر الاقتصادي الهند–الشرق الأوسط–أوروبا (IMEC).

وأوضح أن استراتيجية تطوير النقل البحري تستهدف تقليل زمن الإفراج والتداول وخفض تكلفة حركة البضائع، بما يرفع تنافسية الموانئ المصرية ويزيد قدرتها على جذب الخطوط الملاحية العالمية وتجارة الترانزيت.

وفي الوقت نفسه، تعمل الدولة على تطوير الأسطول البحري المصري ليصل إلى **40 سفينة بحلول عام 2030**، بطاقة نقل تبلغ **30 مليون طن سنويًا**، بالتوازي مع تنفيذ مشروعات النقل البحري الأخضر والتوسع في الطاقة النظيفة وخفض الانبعاثات الكربونية وتطبيق المعايير البيئية الدولية بالموانئ.

وأشار الوزير إلى نجاح مصر في إقامة شراكات مع كبرى شركات تشغيل الموانئ والخطوط الملاحية العالمية، مؤكدًا تطلعه إلى توسيع هذه الشراكات لتشمل الشركات الأمريكية والاستفادة من خبراتها وتكنولوجياتها في تطوير قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية.

أكد كامل الوزير استعداد الحكومة المصرية لتقديم الدعم والمساندة للاستثمارات الجادة، خاصة الأمريكية، في مختلف مجالات النقل، وعلى رأسها **الموانئ والنقل البحري والخدمات اللوجستية.

مسؤول أمريكي: فرص هائلة للشركات الأمريكية

من جانبه، أكد مارك ميتشل، نائب مساعد وزير التجارة الأمريكية، أن الاستثمار في بنية أساسية للموانئ تتسم بالأمن والكفاءة والتطور التكنولوجي يمثل أهمية كبيرة لتعزيز حركة التجارة وسلاسل الإمداد.

وأشار إلى وجود **فرص هائلة أمام الشركات الأمريكية لجلب التكنولوجيا والخبرات والاستثمارات إلى مصر**، بما يسهم في تطوير قطاع الموانئ، وفي الوقت نفسه يجعل سلاسل الإمداد العالمية أكثر قدرة على الصمود أمام التحديات.

وأضاف أن الولايات المتحدة ستواصل العمل على مساعدة الشركات الأمريكية والقطاعين العام والخاص في مصر على جلب التكنولوجيا والخبرات العالمية إلى السوق المصرية، مؤكدًا أن هذه المقومات تمثل أساسًا مهمًا لتعزيز الشراكة بين البلدين.



الإسكندرية ودمياط تقودان النمو

شركات تداول الحاويات تقود قفزة أرباح «النقل البحري والبري



حققت شركات تداول الحاويات والبضائع التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري قفزة كبيرة في نتائج أعمالها خلال السنوات الأربع الماضية، بالتزامن مع تنفيذ خطة لإعادة الهيكلة وتطوير الأصول الإنتاجية ورفع كفاءة التشغيل، حيث ارتفع صافي ربح شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع من 673 مليون جنيه في 2022/2021 إلى 3.285 مليار جنيه وفق النتائج المبدئية لـ2026/2025، بزيادة بلغت 388%.

كما ارتفع صافي ربح شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع من 2.028 مليار جنيه إلى 6.643 مليار جنيه بنسبة زيادة بلغت 277%، فيما قفزت أرباح شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع من 509 ملايين جنيه إلى 2.7 مليار جنيه بنسبة 430%.

جاء ذلك خلال أعمال الجمعية العامة العادية للشركة القابضة للنقل البحري والبري، التي تراسها الفريق كامل الوزير وزير النقل و التي ناقشت واعتمدت الموازنة التقديرية للعام المالي 2027/2026، إلى جانب استعراض البرامج والمشروعات التي تم تنفيذها خلال الفترة من 2022 حتى 2026.

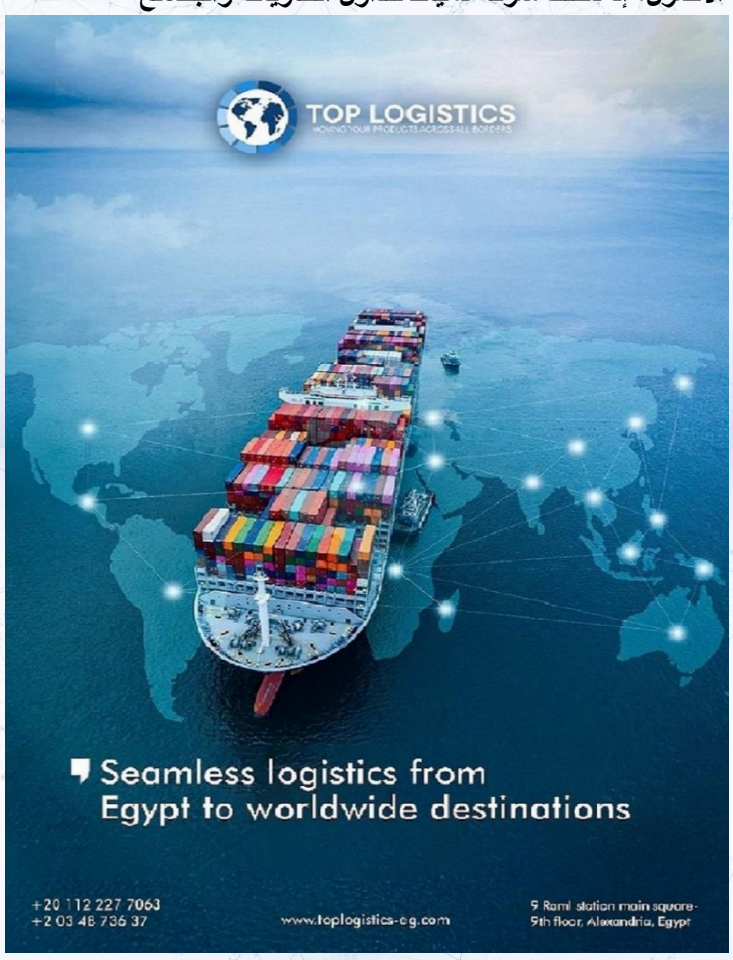
وجاءت هذه النتائج في الوقت الذي شهدت فيه محطات تداول الحاويات والبضائع أعمال تطوير ورفع لكفاءة الأصول، إذ دخلت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع قائمة أفضل 100 ميناء حاويات عالميًا لعام 2024، وحققت المركز الأول في زيادة الإنتاجية بنسبة 60.2%، إلى جانب تسجيل أعلى معدل تداول بلغ 2230 حاوية خلال وردية واحدة.وشمل التطوير شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع، التي ارتفعت قدرتها الكهربائية من 5.5 إلى 16 ميجاوات، إلى جانب تطوير عدد من الشركات التابعة العاملة في الأنشطة البحرية واللوجستية. كيف انعكست إعادة الهيكلة على أرباح الشركات؟

أظهرت مقارنة نتائج عام 2022/2021 بالنتائج المبدئية للعام المالي 2026/2025 ارتفاعًا ملحوظًا في أرباح الشركة القابضة وشركاتها التابعة، حيث ارتفع صافي ربح الشركة القابضة للنقل البحري والبري من 1.185 مليار جنيه إلى 6.595 مليار جنيه، بنسبة زيادة بلغت 456.5%.

كما ارتفع صافي ربح شركة القناة للتوكيلات الملاحية من 180 مليون جنيه إلى 1.123 مليار جنيه بنسبة 523%، فيما قفزت أرباح الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية من 7 ملايين جنيه إلى 118 مليون جنيه بنسبة 1585%.

وسجلت شركة السويس للشحن والتفريغ ارتفاعًا في صافي الربح من 5.3 مليون جنيه إلى 75.5 مليون جنيه بنسبة 1324%، بينما ارتفع صافي ربح المستودعات المصرية العامة من 91 مليون جنيه إلى 213 مليون جنيه بنسبة 134%.

وتعكس هذه النتائج ما تم تنفيذه من خطط لإعادة الهيكلة ودمج الشركات وتدعيم أساطيل نقل البضائع وفتح أنشطة جديدة، بما ساهم في تحسين الأداء المالي والتشغيلي للشركات التابعة.





الميناء الجاف بالعامرية..

خطوة جديدة لدعم منظومة اللوجستيات بالإسكندرية

شهد مشروع **الميناء الجاف بالعامرية** بمحافظة الإسكندرية عدة خطوات متتالية تمهيدًا لدخوله منظومة النقل واللوجستيات، حيث كان **مجلس الوزراء قد وافق في أكتوبر 2025 على الترخيص بإنشاء الميناء لصالح الشركة الوطنية للتبريدات والتوريدات**، التابعة لجهاز مشروعات الخدمة الوطنية، وذلك في إطار توجه الدولة نحو تطوير البنية اللوجستية وتعزيز مكانة مصر كمركز إقليمي للنقل وتجارة الترانزيت.

وفي إطار استكمال الإجراءات القانونية لإنشاء المشروع، صدر **قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 4851 لسنة 2025**، والذي نص رسميًا على إنشاء الميناء تحت مسمى **«الميناء الجاف بالعامرية»**، وتم نشر القرار في الجريدة الرسمية بتاريخ **23 ديسمبر 2025.**

ويمثل المشروع إضافة جديدة لمنظومة الموانئ الجافة والمناطق اللوجستية، حيث يرتبط تشغيله بالشركة الوطنية للتبريدات والتوريدات التابعة لـ **جهاز مشروعات الخدمة الوطنية**، بما يدعم توجه الدولة نحو تطوير الخدمات اللوجستية ورفع كفاءة حركة تداول البضائع.

وشهد المشروع تطورًا جديدًا في **أغسطس 2026**، مع صدور **قرار وزير المالية رقم 386 لسنة 2026** باعتبار الميناء الجاف بالعامرية **دائرة جمركية مؤقتة لمدة عام**، وذلك بهدف إتاحة التشغيل التجريبي للميناء خلال الفترة اللازمة لاستكمال تجهيزاته، وفي مقدمتها تدبير وتركيب أجهزة الفحص بالأشعة.

ومن المنتظر أن يسهم تشغيل الميناء الجاف بالعامرية في **تخفيف الضغط على الموانئ البحرية، والحد من تكدس البضائع والحاويات، وتسريع إجراءات الإفراج الجمركي وتقليل زمن تداول البضائع**، إلى جانب دعم منظومة النقل واللوجستيات والخدمات المتكاملة.



هل تبدأ مصر عصرًا جديدًا لصناعة وإصلاح السفن؟

ترسانة مشتركة مع الصين.

بحث الفريق كامل الوزير وزير النقل مع الجانب الصيني تنفيذ مشروع لإنشاء **ترسانة متخصصة لإصلاح السفن التجارية في مصر**، على غرار ترسانة «نيو هانتونج» الصينية، بما يدعم قدرات صناعة وإصلاح السفن محليًا، ويعزز التعاون في مجال النقل البحري.

جاء ذلك خلال زيارة الفريق مهندس كامل الوزير، وزير النقل، إلى جمهورية الصين الشعبية، والتي شهدت استلام شركة الملاحة الوطنية السفينتين الجديدتين **«وادي النيل» و«وادي القمر»** من ترسانة نيو هانتونج الصينية، المتخصصة في بناء سفن الصب الجاف، بحضور محمد سليمان متولي، عضو مجلس الإدارة المنتدب لشركة الملاحة الوطنية، ومينغ تشنغ جون، رئيس مجلس إدارة ترسانة هانتونج.

وطلب وزير النقل من رئيس مجلس إدارة الترسانة الصينية التعاون في تنفيذ مشروع إنشاء الترسانة المتخصصة لإصلاح السفن التجارية في مصر، بما يسهم في دعم وتطوير قدرات مصر في هذا المجال، إلى جانب سرعة البدء في تصنيع 4 سفن بحمولات مختلفة للحاويات.

وتستهدف الوزارة الوصول بأسطول الشركات التابعة لها إلى **40 سفينة بحلول عام 2030**، مملوكة بالكامل لشركات الملاحة الوطنية والجسر العربي للملاحة والقاهرة للعبارات والمصرية لناقلات البترول، مع رفع قدرة الأسطول على نقل نحو **30 مليون طن من البضائع المتنوعة سنويًا.**



وتنتمي السفينتان إلى طرازKAMSARMAX ، وتبلغ الحمولة الساكنة لكل منهما 82 ألف طن، فيما يصل الطول إلى 229 مترًا، والعرض إلى 32.26 متر، والغاطس إلى 14.5 متر.

وروعي في تصميم وبناء السفينتين استخدام أحدث التقنيات العالمية بما يدعم الكفاءة التشغيلية ويحسن استهلاك الوقود، لتصبحا من أحدث سفن الأسطول التجاري المصري.

ويمثل استلام السفينتين خطوة جديدة في خطة تطوير شركة الملاحة الوطنية، التي أصبح أسطولها يضم حاليًا **16 سفينة**، مع استمرار تنفيذ المرحلة التالية من الخطة باستلام سفينتين إضافيتين من الحجم والطراز نفسه خلال عام 2028.

وادي النيل ووادي القمر تنضمان للأسطول التجاري المصري

وشهدت الزيارة استلام السفينتين «وادي النيل» و«وادي القمر»، اللتين تم بناؤهما بالتعاون بين شركة الملاحة الوطنية المصرية وترسانة نيو هانتونج الصينية، في إطار خطة تحديث الأسطول التجاري الوطني وتعزيز قدرته على المنافسة في الأسواق والممرات البحرية الدولية.



5 سفن جديدة ضمن التعاون مع الصين

ومن المقرر أن يؤدي ذلك إلى رفع نسبة تحديث الأسطول المملوك للشركة إلى نحو **54%**، اعتمادًا على التمويل الذاتي، وذلك خلال فترة لا تتجاوز أربعة أعوام.

ويمتد التعاون بين شركة الملاحة الوطنية وترسانة نيو هانتونج إلى عدة سفن، حيث بدأ ببناء سفينة الصب الجاف **«وادي العريش»** من طراز KAMSARMAX، بحمولة 82 ألف طن، وتم استلامها في يناير 2024، وتعمل حاليًا ضمن الأسطول التجاري المصري

وفي أبريل 2024، تم التعاقد على بناء السفينتين «وادي النيل» و«وادي القمر» من الطراز نفسه وبحمولة 82 ألف طن لكل سفينة، وصولًا إلى استلامهما.

كما تم في يونيو 2025 توقيع عقد جديد لبناء سفينتين إضافيتين بحمولة 82 ألف طن لكل منهما، ومن المقرر تسليمهما في نهاية عام 2028، ليصل إجمالي برنامج التعاون بين الجانبين إلى **5 سفن حديثة.**

وأشار وزير النقل إلى أن اختيار اسمي «وادي النيل» و«وادي القمر» يحمل دلالة مرتبطة بجغرافية مصر وهويتها، ويحملان اسم مصر إلى مختلف الموانئ والممرات البحرية الدولية.

وأكد كامل الوزير أن تدعيم الأسطول التجاري يأتي ضمن خطة متكاملة لتحويل مصر إلى مركز إقليمي للنقل واللوجستيات وتجارة الترانزيت، بالتوازي مع تطوير الموانئ المصرية على البحرين الأحمر والمتوسط.

وأشار إلى أن التعاون المصري الصيني في قطاع النقل شهد توسعًا في مجالات متعددة، من بينها تطوير الموانئ البحرية ومحطات الحاويات والمحطات متعددة الأغراض، والموانئ الجافة والمناطق اللوجستية، والسكك الحديدية والنقل الجماعي الأخضر، وتوطين صناعة مكونات ووسائل النقل، والتحول الرقمي والموانئ الذكية، إلى جانب بناء السفن وتطوير الأسطول التجاري المصري.

وأوضح أن الدولة تستهدف تعزيز وجود السفن التي ترفع العلم المصري في الأسواق والممرات البحرية الدولية، وزيادة قدرة الأسطول الوطني على نقل جانب أكبر من تجارة مصر الخارجية.

كامل الوزير: شراكة مصرية صينية في النقل البحري

وأكد وزير النقل أن استلام السفينتين يمثل نموذجًا للتعاون المصري الصيني في مجال النقل البحري، مشيرًا إلى أن العلاقات بين البلدين شهدت تطورًا متواصلًا، خاصة في قطاعات البنية الأساسية والنقل.

وأضاف أن زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسي إلى الصين في مايو 2024 عكست حرص قيادتي البلدين على تعميق الشراكة الاستراتيجية، مؤكدًا أهمية استمرار التعاون في المشروعات التي تخدم المصالح المشتركة.

ومن جانبه، أكد محمد سليمان متولي، عضو مجلس الإدارة المنتدب لشركة الملاحة الوطنية، أن استلام «وادي النيل» و«وادي القمر» يمثل محطة جديدة في مسيرة تحديث أسطول الشركة، ويعكس تنفيذ خطة طموحة لتطوير الأسطول وفق المعايير العالمية.

وأضاف أن الشركة تتطلع إلى مواصلة التعاون مع ترسانة هانتونج بما يدعم خدمات النقل البحري ويعزز مساهمتها في نقل التجارة الخارجية المصرية.



قناة السويس تواصل تعزيز مكانتها كمسار رئيسي لأسطول CMA CGM



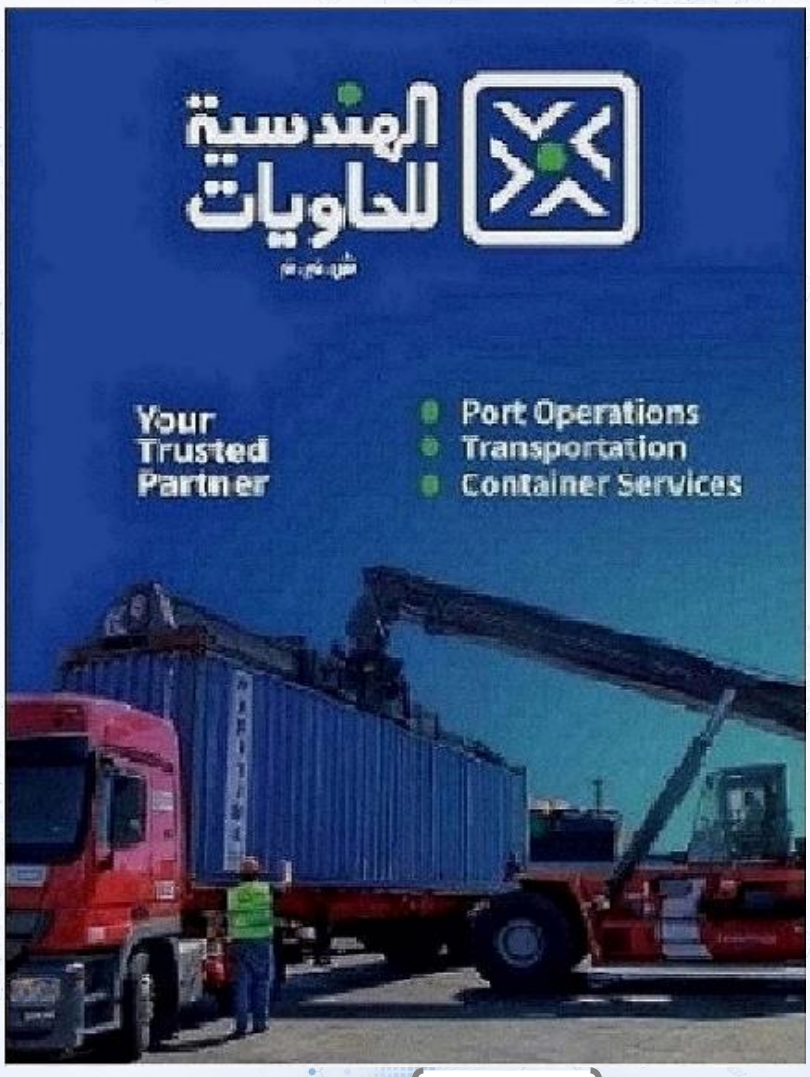
أكد الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، أن مجموعة **CMA CGM** تواصل الاعتماد على قناة السويس كممر رئيسي ضمن مسارات أسطولها، مشيرًا إلى أن معدلات عبور سفن المجموعة للقناة خلال العام الجاري تعكس نموًا ملحوظًا في حركة الملاحة التابعة لها. وأوضح ربيع أن **199 سفينة تابعة لمجموعة CMA CGM عبرت قناة السويس منذ بداية عام 2026، بإجمالي حمولات صافية بلغت 25.2 مليون طن**، مقابل عبور 212 سفينة تابعة للمجموعة خلال عام 2025 بإجمالي حمولات صافية بلغت 18.8 مليون طن.جاء ذلك خلال اجتماع الفريق أسامة ربيع، ، عبر تقنية الفيديوكونفرانس، مع السيدة كريستين كابو، نائب الرئيس التنفيذي للأصول والعمليات بمجموعةCMA CGM ، والسيد طارق زغلول، الرئيس التنفيذي للمجموعة في مصر والسودان، لبحث سبل تعزيز التعاون المشترك ومتابعة تطورات حركة سفن المجموعة عبر قناة السويس خلال الفترة المقبلة .وأشار رئيس هيئة قناة السويس إلى اعتزازه بعلاقات الشراكة الاستراتيجية التي تجمع الهيئة بمجموعة CMA

مثمنًا حرص المجموعة على الاعتماد على قناة السويس ضمن مسارات تشغيل أسطولها، ومؤكدًا أهمية استمرار التنسيق المشترك لمواكبة تطورات حركة التجارة والنقل البحري عالميًا. وشهد الاجتماع تبادل الرؤى حول مستقبل العلاقات بين الجانبين، ومناقشة سياسات الإبحار الخاصة بالمجموعة وجداول خدماتها الملاحية العابرة للقناة خلال الفترة المقبلة.

من جانبها، أكدت كريستين كابو، نائب الرئيس التنفيذي للأصول والعمليات بمجموعةCMA CGM ، تطلع المجموعة إلى توسيع آفاق التعاون مع هيئة قناة السويس، في ظل زيادة معدلات عودة سفنها للعبور عبر القناة.وشددت كابو على حرص المجموعة على **تسريع وتيرة العودة للعبور من قناة السويس وزيادة الخدمات الملاحية العابرة للقناة وأعداد السفن العاملة على مختلف الخدمات**، بما يجعل قناة السويس ممرًا أساسيًا ضمن مسارات أسطول CMA CGM.

كما أوضحت أن أسطول المجموعة يشهد توسعًا في تبني تكنولوجيا أكثر استدامة في عمليات التشغيل، من خلال اعتماد نسبة كبيرة من سفنها على **الغاز الطبيعي المُسال كوقود أكثر استدامة وأقل تأثيرًا على البيئة.**

ويؤكد توجه CMA CGM نحو زيادة خدماتها وأعداد سفنها العابرة للقناة استمرار أهمية قناة السويس في خطط تشغيل الخطوط الملاحية العالمية، ودورها المحوري في حركة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد بين الأسواق المختلفة.



قناة السويس تستعيد خدمات ملاحية بين أوروبا وآسيا.. و BANGKOK MAERSK تعبر لأول مرة



أكد الفريق أسامة ربيع، رئيس هيئة قناة السويس، أن **القناة نجحت في استعادة العديد من الخدمات الملاحية العاملة على خط التجارة بين أوروبا وآسيا**، مشيرًا إلى أن تزايد عبور سفن الحاويات التابعة للخط الملاحي **MAERSK** يعكس الأهمية الاستراتيجية للقناة كمحور رئيسي للربط بين الشرق والغرب ([Suez Canal Authority][1]) .

وجاءت هذه المؤشرات بالتزامن مع عبور سفينة الحاويات **BANGKOK MAERSK** قناة السويس للمرة الأولى، ضمن قافلة الشمال، في رحلتها القادمة من إيطاليا والمتجهة إلى سنغافورة، في خطوة تعزز مؤشرات عودة خدمات ملاحية على المسار البحري بين أوروبا وآسيا . ([Suez Canal Authority][1])

وأوضح رئيس الهيئة أن التقارير الملاحية سجلت **تزايدًا ملحوظًا في معدلات العبور اليومية لسفن الحاويات التابعة لـ**MAERSK، حيث تصدرت سفينة **MATHILDE MAERSK** حركة قافلة الشمال بحمولة بلغت 200 ألف طن، تلاها عبور**BANGKOK MAERSK** ، ليصل عدد سفن الخط الملاحي ميرسك العابرة للقناة ضمن القافلة نفسها إلى سفينتين خلال اليوم ([Suez Canal Authority][1]) .

وتتبع **BANGKOK MAERSK** الخط الملاحي العالميMAERSK ، ويبلغ طولها **350 مترًا** وعرضها **56 مترًا**، بينما تصل حمولتها إلى **190 ألف طن**، وتبلغ طاقتها الاستيعابية نحو **17,200 حاوية مكافئة.*TEU

وتعمل السفينة بمحرك **ثنائي الوقود** قادر على التشغيل باستخدام **الميثانول الأخضر**، بما يدعم خفض الانبعاثات الكربونية، في توجه يتماشى مع مسار التحول نحو وقود بحري أكثر استدامة. كما تعمل حاليًا ضمن الخدمة الملاحية **AE7**التي تربط الموانئ الرئيسية في آسيا بموانئ شمال أوروبا والبحر المتوسط ([Suez Canal Authority][1]) .

وأكد الربان**PATA RADU** ، قائد السفينة، أن اختيار العبور عبر قناة السويس بدلًا من الدوران حول أفريقيا يوفر نحو **14 يومًا من زمن الرحلة**، بما ينعكس على خفض الوقت والتكلفة وتحسين كفاءة الخدمة المقدمة للعملاء.

ويمثل عامل الزمن إحدى المزايا التشغيلية الرئيسية لمسار قناة السويس بالنسبة لخدمات الحاويات بين آسيا وأوروبا، خصوصًا مع ارتفاع تكاليف التشغيل واستهلاك الوقود وطول الرحلات البحرية حول أفريقيا.



مجلس الوزراء يحسم الجدل: قناة السويس ليست محلًا للمقايضة أو الرهن مقابل المديونيات

أكد مجلس الوزراء بشكل قاطع أن قناة السويس ليست محلًا لأي مقترح لمقايضتها أو رهنها أو نقل ملكيتها مقابل مديونيات الحكومة، مشددًا على أنه لا توجد أي توجهات لدى الحكومة المصرية في هذا الشأن، باعتبار القناة مرفقًا عامًا استراتيجيًا ذا طبيعة خاصة، يرتبط بصورة مباشرة بالأمن القومي والسيادة المصرية، ويمثل أحد المحاور الرئيسية للاقتصاد الوطني والتجارة العالمية.

وجاء تأكيد مجلس الوزراء في بيان رسمي للرد على ما تم تداوله مؤخرا عبر بعض المواقع الإخبارية ومنصات التواصل الاجتماعي، بشأن طرح لإحدى الشخصيات العامة يتضمن فكرة نقل ملكية بعض الأصول المملوكة للدولة، ومن بينها قناة السويس، إلى البنك المركزي المصري، مقابل تسوية جانب من المديونية المحلية للحكومة.

وأوضح مجلس الوزراء أن هذا الطرح يمثل رؤية شخصية خالصة لصاحبها، ولا يعبر بأي شكل عن توجه أو مقترح تتبناه الحكومة المصرية.

وأشار المجلس إلى أن أفكارًا تتعلق بمقايضة بعض الأصول العامة مقابل المديونية المحلية سبق أن خضعت للدراسة والتقييم من جانب الجهات المعنية بالدولة، في إطار بحث البدائل المختلفة لإدارة وخفض الدين العام وتكلفة خدمته.وانتهت تلك الدراسات، بحسب البيان، إلى عدم ملاءمة تطبيق هذا التصور، ومن ثم لم يتم إدراجه ضمن السياسات أو الآليات التي تعتمدها الحكومة في إدارة الدين العام. وأوضح مجلس الوزراء أن تقييم هذا النوع من المقترحات يستند إلى عدد من الاعتبارات الاقتصادية والمالية والمؤسسية، في مقدمتها أن نقل الأصول والمديونيات بين جهات الدولة لا يؤدي في حد ذاته إلى خفض إجمالي الالتزامات على مستوى الدولة ككل.

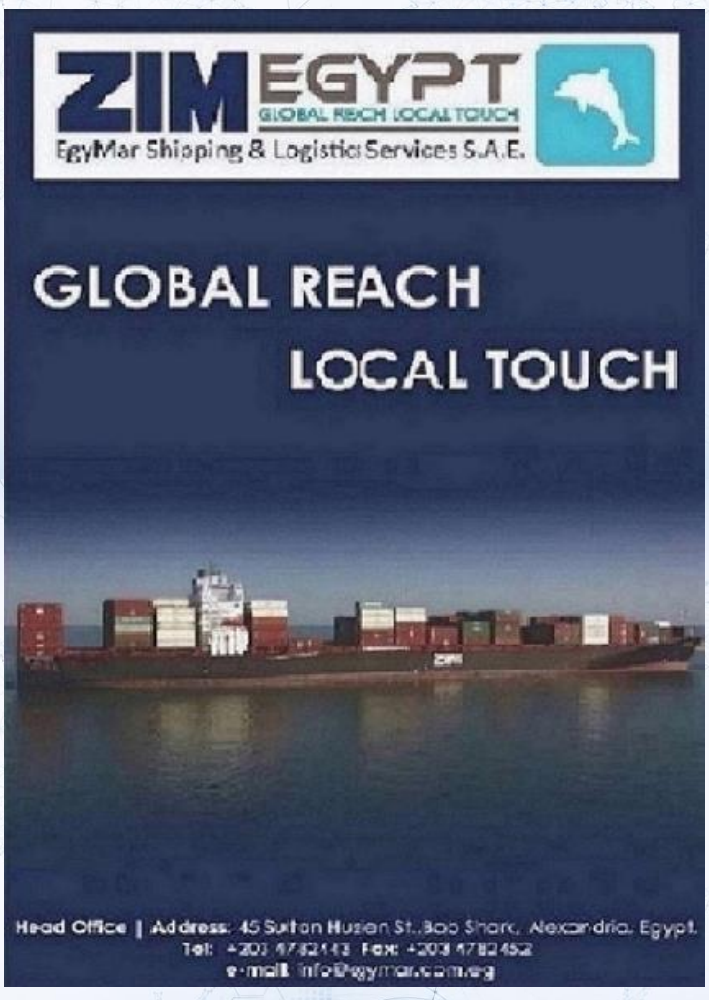
وأكد أن التعامل مع الدين العام يتطلب رؤية متكاملة تشمل هيكل الدين، وتكلفة خدمته، والسيولة المحلية، وتأثيراتها على السياسة النقدية والمالية، إلى جانب الحفاظ على كفاءة إدارة الأصول العامة وتعظيم عوائدها الاقتصادية بصورة مستدامة

قناة السويس تقفز 33.8٪.. مؤشرات قوية على تعافي حركة الملاحة

سجل نشاط **قناة السويس** قفزة قوية خلال الربع الرابع من العام المالي 2026/2025، محققًا معدل نمو بلغ **33.8%**، ليصبح بذلك النشاط الأعلى نموًا خلال الربع، في مؤشر على استمرار تعافي القناة بعد الانكماش الذي شهده العام المالي السابق.

خلال العام المالي 2026/2025، واصل نشاط قناة السويس مسار التعافي ليسجل نموًا بلغ **23.3%**، مدعومًا بتحسن النشاط مقارنة بالعام السابق، ليصبح واحدًا من أبرز القطاعات الدافعة للنمو الاقتصادي في مصر.

جاء ذلك خلال اجتماع مجلس الوزراء اليوم برئاسة الدكتور مصطفى مدبولي، بمقر الحكومة بالعاصمة الجديدة، حيث استعرض الدكتور أحمد رستم، وزير التخطيط والتنمية الاقتصادية، أداء الاقتصاد المصري خلال الربع الرابع والعام المالي 2026/2025.



لماذا تتزايد الشائعات حول قناة السويس الآن؟ الحكومة ترد

SUEZ CANAL AUTHORITY
شريان الحياة

حسم المركز الإعلامي لمجلس الوزراء الجدل المتداول على مواقع التواصل الاجتماعي بشأن تصريحات منسوبة إلى رئيس مجلس الوزراء حول وصول خسائر **قناة السويس** إلى نحو 500 مليون دولار شهريًا، وربطها بمقترح لبيع القناة أو مقايضتها بالمديونية، مؤكدًا أن ما يتم تداوله **مضلل ومجتزأ من سياقه.**

وأوضح المركز الإعلامي، في بيان نشره عبر منصاته الرسمية، أن التصريح المتداول يعود إلى عام 2024، وجاء خلال كلمة لرئيس مجلس الوزراء في أعقاب التراجع الذي شهدته حركة الملاحة بقناة السويس نتيجة الاضطرابات التي شهدتها المنطقة آنذاك، وما ترتب عليها من تغيير عدد من شركات الشحن مسارات سفنها.

وأشار المركز إلى أن إعادة نشر التصريح في الوقت الحالي وربطه بمقترح متداول بشأن نقل ملكية بعض أصول الدولة، ومن بينها قناة السويس، إلى البنك المركزي المصري مقابل تسوية جزء من المديونية المحلية، أدى إلى **تحريف دلالته وإخراجه من سياقه الأصلي.**

أكد مجلس الوزراء أنه لا توجد أي توجهات حكومية لـ**بيع قناة السويس أو مقايضتها أو رهنها أو نقل ملكيتها مقابل مديونيات**، مشددًا على أن القناة ليست محلًا لأي مقترح من هذا النوع.

وأوضح أن أفكارًا تتعلق بمقايضة بعض الأصول العامة مقابل المديونية المحلية سبق أن خضعت للدراسة والتقييم من الجهات المعنية، في إطار بحث بدائل إدارة وخفض الدين العام وتكلفة خدمته، إلا أن الدراسة انتهت إلى **عدم ملاءمة تطبيق هذا التصور** وعدم إدراجه ضمن السياسات أو الآليات التي تتبناها الحكومة لإدارة الدين العام.

وشدد مجلس الوزراء على أن **قناة السويس مرفق عام استراتيجي ذو طبيعة خاصة**، وترتبط بصورة مباشرة بالأمن القومي والسيادة المصرية، إلى جانب دورها المحوري في الاقتصاد الوطني وحركة التجارة العالمية.

وبذلك، فإن الربط المتداول بين تصريح يعود إلى عام 2024 وبين الحديث عن بيع أو مقايضة قناة السويس يمثل، وفق توضيحات الحكومة، **جمعًا بين وقائع منفصلة وإخراجًا للتصريح عن سياقه الزمني والموضوعي.**

ودعا المركز الإعلامي المواطنين إلى تحري الدقة قبل تداول المعلومات على مواقع التواصل الاجتماعي، والاعتماد على البيانات الصادرة عن المصادر الرسمية للحصول على المعلومات الموثوقة.

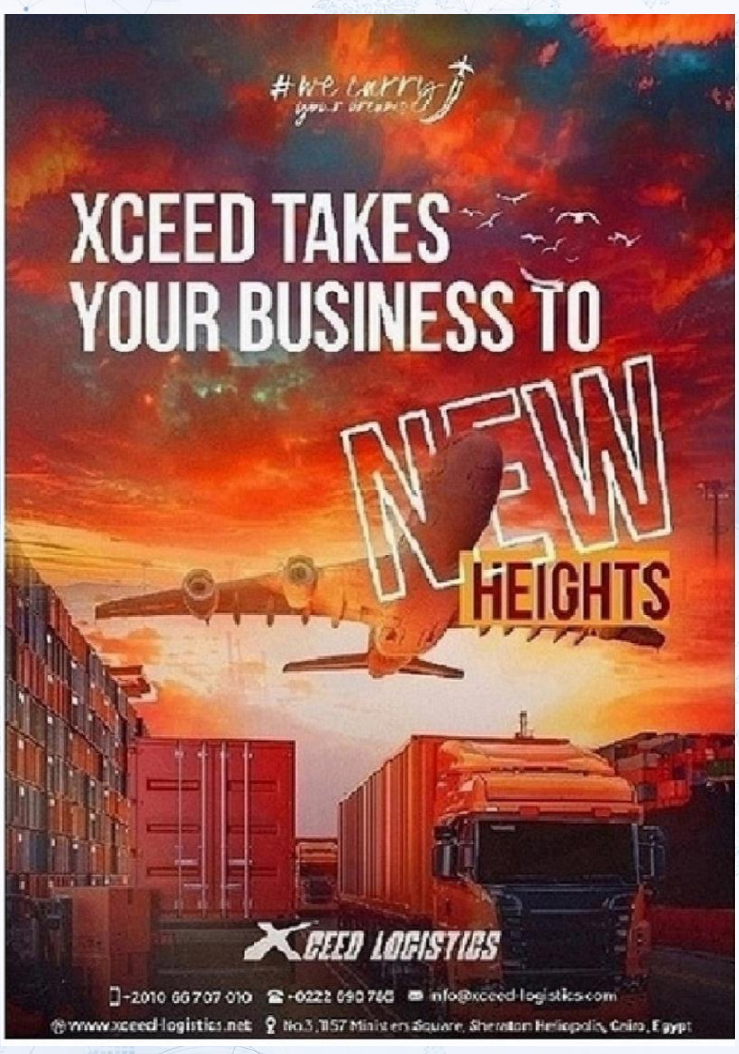


كيف ضربت أزمة هرمز مركز جبل علي كأكبر بوابة ترانزيت في الخليج؟



تراجع ميناء جبل علي في دبي بشكل حاد على خريطة أكبر موانئ الحاويات عالميًا خلال النصف الأول من 2026، بعدما هبط من المركز العاشر إلى المركز 32، ليخرج بذلك من قائمة أكبر 30 ميناء للحاويات في العالم، وفقًا لتقييم Alphalinerلأداء الموانئ خلال الأشهر الستة الأولى من العام.ويأتي هذا التراجع في الوقت الذي شهدت فيه حركة الملاحة عبر مضيق هرمز اضطرابات شديدة، أدت إلى انخفاض كبير في حركة السفن والحاويات المتجهة إلى موانئ الخليج.وبحسب بياناتAlphaliner ، تعامل ميناء جبل علي مع نحو 3.14 مليون حاوية مكافئة قياس 20 قدمًا (TEU)خلال النصف الأول من 2026، مقابل 7.77 مليون TEU خلال الفترة نفسها من العام الماضي، بانخفاض يقارب 59.5%.) وكان التراجع أكثر حدة خلال الربع الثاني من العام، عندما هبطت مناولة الحاويات في جبل علي بأكثر من 90% على أساس سنوي، لتسجل نحو 374 ألف TEU فقط.وأرجعت Alphaliner هذا الانخفاض إلى الاضطرابات التي شهدها مضيق هرمز، والتي أدت إلى شبه توقف لحركة الملاحة في الممر المائي اعتبارًا من مارس، قبل عودة جزئية وغير مستقرة لحركة السفن خلال يونيو ويُعد الهبوط في ترتيب جبل علي لافتًا بشكل خاص، بعدما ظل الميناء لأكثر من عقدين ضمن أكبر 10 موانئ حاويات في العالم.وأظهرت بيانات النصف الأول من 2026 أن الميناء تراجع 22 مركزًا دفعة واحدة، من المرتبة العاشرة عالميًا إلى المرتبة 32، وهو ما يعني خروجه من قائمة أكبر 30 ميناء للمرة الأولى منذ سنوات

طويلة. وأكدت Alphaliner عبر حسابها الرسمي أن مراجعة ترتيب أكبر 30 ميناء عند منتصف العام أظهرت تأثيرًا واضحًا للعوامل الجيوسياسية على حركة التجارة العالمية، مع إعادة شركات النقل البحري ترتيب شبكاتها نتيجة تداعيات الصراع في الشرق الأوسط. أزمة هرمز تضغط على مركز جبل علي ويكشف تراجع جبل علي مدى حساسية ورغم استمرار ميناء جبل علي في العمل، فإن الانخفاض الحاد في عدد السفن وحركة الحاويات عبر المضيق انعكس مباشرة على أحجام المناولة، بحسب التقييم المنسوب إلى (.Alphaliner وتناولت The Loadstarالتطور تحت عنوان يشير إلى خروج جبل علي من قائمة أكبر 30 ميناء للحاويات بعد أكثر من 20 عامًا ضمن المراكز العشرة الأولى، مؤكدة أن إجمالي المناولة في النصف الأول بلغ 3.14 مليون TEU مقارنة بـ7.77 مليونًا قبل عام. كما أوردت WorldCargo Newsأن جبل علي هبط من المركز العاشر إلى المركز 32، بعد أن انخفضت مناولته إلى نحو 3.1 مليون TEU خلال الأشهر الستة الأولى من 2026 .



هاباج لويد تعدّل خدمة غرب أفريقيا وتضيف ربطًا مباشرًا بين دمياط وموانئ غرب أفريقيا



أعلنت شركة هاباج لويد (Hapag-Lloyd) تعديل خدمة West Africa Express (WAX) اعتبارًا من سبتمبر 2026، من خلال إضافة ربط مباشر بين **ميناء دمياط المصري** وعدد من الموانئ الرئيسية في غرب أفريقيا.

ويحافظ التعديل الجديد على الاتصال بموانئ البحر المتوسط، مع توفير روابط مباشرة بين دمياط وكل من **فالنسيا** ووجهات غرب أفريقيا، بما يعزز خيارات نقل البضائع بين المنطقة المتوسطية والأسواق الأفريقية.

كما ستتيح الخدمة الجديدة الربط بين ميناء دمياط وخدمات أخرى تابعة لشركة هاباج لويد التي تتردد على الميناء المصري، إلى جانب توفير اتصال مباشر بين **تركيا وفالنسيا.**

وبموجب التعديل، سيتم خدمة **الدار البيضاء** من خلال خدمة تغذية منفصلة، على أن يتم ربط شحناتها عبر ميناء فالنسيا.

وأكدت هاباج لويد أن هيكلة الخدمة الجديدة تستهدف توفير **مرونة تشغيلية أكبر وتحسين انتظام مواعيد الإبحار.**

المسار الجديد لخدمةWAX

يشمل المسار المحدّث للخدمة الموانئ التالية:

دمياط – إزميت – جمليك – إسطنبول – فالنسيا – طنجة – لاجوس (تين كان/أبابا) – أوني – كوتونو – تيما – لومي – طنجة – برشلونة – دمياط.

ومن المقرر أن تكون السفينة Merkur Ocean** V.2639S**أول سفينة تعمل وفق المسار الجديد، حيث يُتوقع وصولها إلى ميناء دمياط في **21 سبتمبر 2026، خلال الأسبوع 39.**

وتكتسب التعديلات الجديدة أهمية خاصة لحركة البضائع بين **البحر المتوسط وغرب أفريقيا**، إذ توفر شبكة الخدمة خيارات إضافية للنقل المباشر، مع الحفاظ على إمكانية الربط مع الخدمات الأوسع التي تتردد على موانئ **دمياط وفالنسيا.**



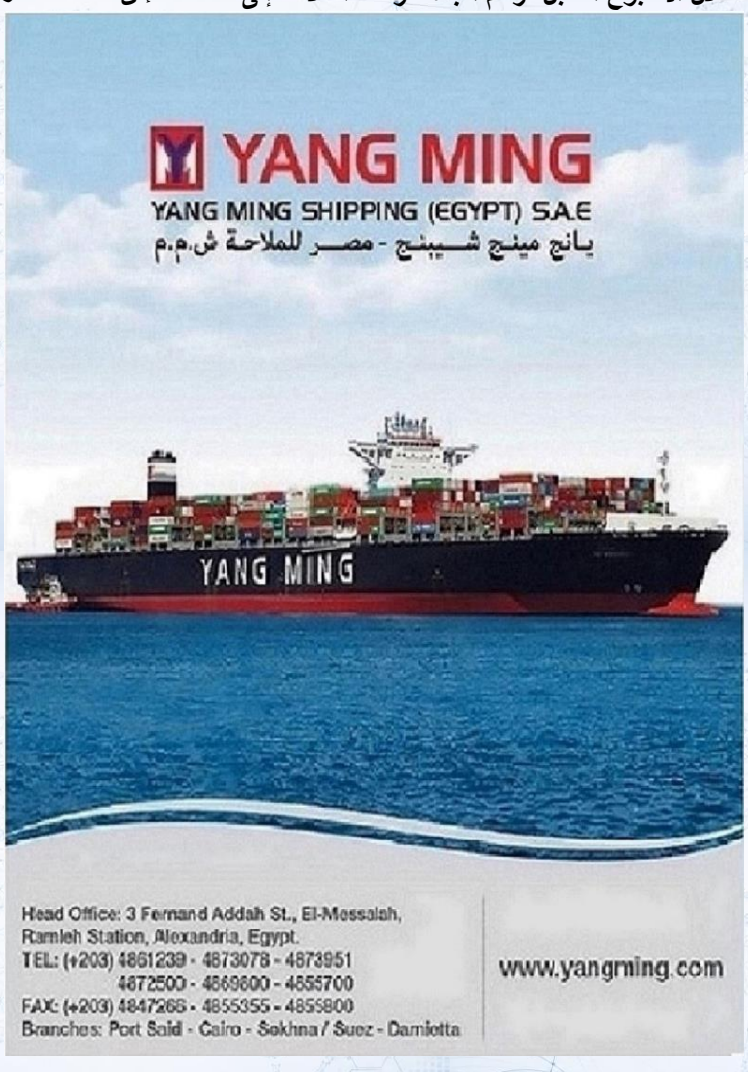
كيف تحركت أسعار شحن الحاويات عالميًا؟ مؤشر «دروري» يرصد تباينًا بين خطوط الشحن.



أظهر **مؤشر دروري العالمي للحاويات **(WCI) استقرارًا نسبيًا في أسعار شحن الحاويات عالميًا خلال الأسبوع المنتهي في 3 سبتمبر 2026، عند **4,465 دولارًا للحاوية قياس 40 قدمًا**، وسط تحركات متباينة بين خطوط الشحن الرئيسية، إذ عوضت الزيادة على المسارات عبر المحيط الهادئ التراجع المسجل على خطوط آسيا–أوروبا.

رصد مؤشر «دروري» ارتفاعًا في أسعار الشحن على الخطوط المتجهة من آسيا إلى الولايات المتحدة، حيث زادت تكلفة شحن الحاوية من **شنغهاي إلى لوس أنجلوس بنسبة 5%** لتصل إلى **7,185 دولارًا**، بينما ارتفع خط **شنغهاي–نيويورك بنسبة 3%** إلى **9,587 دولارًا** للحاوية. وتوقع «دروري» بقاء أسعار الشحن عبر المحيط الهادئ مستقرة إلى حد كبير خلال الأسبوع المقبل، رغم اتجاه شركات الملاحة إلى تنفيذ **6 رحلات ملغاة**«Blank Sailings» ، مقابل 3 رحلات خلال الأسبوع الحالي، في ظل استمرار الطلب على نقل الحاويات.في المقابل، اتجهت أسعار الشحن على الخطوط بين آسيا وأوروبا إلى الانخفاض، حيث تراجعت تكلفة الشحن من **شنغهاي إلى جنوة بنسبة 10%** إلى **4,368 دولارًا** للحاوية، كما انخفضت على خط **شنغهاي–روتردام بنسبة 5%** إلى **4,092 دولارًا.**ويرجح «دروري» استمرار الضغوط النزولية بصورة محدودة خلال الأسبوع المقبل، مع تراجع الطلب وإضافة شركات الملاحة طاقات استيعابية جديدة على هذه الخطوط، بينما من المتوقع انخفاض الرحلات الملغاة من 4 إلى رحلة واحدة.

ويأتي اختلاف اتجاهات الأسعار بالتزامن مع تحركات متزايدة من جانب شركات الملاحة لإعادة توجيه المزيد من الخدمات عبر **قناة السويس**، مع توقعات بعودة طاقات استيعابية تدريجيًا إلى هذا المسار بدلًا من طريق رأس الرجاء الصالح.ويؤدي استخدام الطريق حول أفريقيا إلى زيادة تكاليف الوقود والتشغيل وإطالة زمن الرحلات، وهو ما يجعل عودة بعض الخدمات إلى قناة السويس عاملًا مهمًا في إعادة تشكيل تكاليف النقل البحري وتوزيع الطاقة الاستيعابية بين الخطوط. قيود قناة بنما تضيف ضغطًا على الطاقة الاستيعابية وفي الوقت نفسه، تواصل **قناة بنما** فرض قيود على أعداد السفن العابرة نتيجة ظروف الجفاف، مع وصول عدد العبور اليومي إلى نحو **34 سفينة في بداية سبتمبر** قبل تراجعه إلى 32 سفينة، فيما تم تحديد عدد حجوزات سفن **Neopanamax** عند 9 مواعيد يوميًا.وتعكس هذه التطورات تفاوتًا واضحًا في ظروف التشغيل بين خطوط الشحن العالمية، حيث تتأثر الأسعار بمزيج من الطلب، والطاقة الاستيعابية، ومسارات الإبحار، والتطورات الجيوسياسية والظروف المناخية.وبحسب بيانات «دروري»، ساهم هذا التباين بين خطوط التجارة في إبقاء المؤشر العالمي لأسعار شحن الحاويات عند مستويات مستقرة نسبيًا، رغم اختلاف اتجاهات الأسعار من مسار بحري إلي أخر.



نمو تجارة الحاويات عالميًا 5.2٪ خلال النصف الأول من 2026



سجلت **تجارة الحاويات العالمية نموًا بنسبة 5.2% على أساس سنوي خلال الأشهر الستة الأولى من عام 2026**، وفقًا لمراجعة أجرتها شركة **ألفالاينر **(Alphaliner) لأداء أكبر 30 ميناءً للحاويات على مستوى العالم.

وجاء هذا النمو مدفوعًا بارتفاع صادرات السلع التكنولوجية المتقدمة والمنتجات المصنعة، إلى جانب نجاح الموانئ الصينية في تنويع أنشطتها التجارية، لترتفع أحجام التداول عبر الموانئ البحرية الصينية إلى **161.1 مليون حاوية مكافئة لعشرين قدمًا**(TEU) ، بزيادة 5.8%، وهو أعلى مستوى تسجله الصين خلال نصف عام.

وحافظ **ميناء شنغهاي** على صدارته لقائمة أكثر موانئ الحاويات ازدحامًا في العالم، بعدما تعامل مع نحو **28.74 مليون حاوية مكافئة** خلال النصف الأول من العام، محققًا نموًا قدره 6.2%.

في المقابل، قفز **ميناء نينغبو-تشوشان** إلى المركز الثاني عالميًا بعدما كان يحتل المركز الثالث، مسجلًا تداول **22.9 مليون**TEU ، بزيادة سنوية بلغت 8.8%.

ورغم ارتفاع مناولة الحاويات في **ميناء سنغافورة** بنسبة 4.7% إلى **22.74 مليون**TEU ، تراجع الميناء إلى المركز الثالث عالميًا، بعدما كان يحتل المرتبة الثانية.

وتشير توقعات «ألفالاينر» إلى استمرار المنافسة بين نينغبو-تشوشان وسنغافورة على المركز الثاني عالميًا، بالتزامن مع تنفيذ الميناءين مشروعات توسعة كبيرة لزيادة الطاقة الاستيعابية لمحطات الحاويات.

وحافظ **ميناء شنتشن** على المركز الرابع عالميًا، بعدما سجل تداول **18.56 مليون **TEU بزيادة 7.7%، بينما استقر **ميناء تشينغداو** في المركز الخامس، مع تداول **17.56 مليون**TEU ، بارتفاع 7.2%.

وتواصل الموانئ الصينية هيمنتها على قائمة العشرة الكبار عالميًا، حيث جاءت **6 موانئ صينية ضمن أكبر 10 موانئ للحاويات في العالم.**

وفي كوريا الجنوبية، تراجع أداء **ميناء بوسان** بنسبة 0.7% إلى **12.6 مليون**TEU ، نتيجة انخفاض أحجام الحاويات العابرة «الترانزيت»، ليتراجع الميناء إلى المركز الثامن عالميًا.

أما في الولايات المتحدة، فقد حافظ ميناءا **لوس أنجلوس ولونغ بيتش** على المركز التاسع، بعد تسجيل مناولة بلغت **9.97 مليون **TEU خلال النصف الأول من 2026، بزيادة 2.8% على أساس سنوي.

وتعكس هذه الأرقام استمرار قوة حركة التجارة البحرية العالمية، في الوقت الذي تتجه فيه كبرى الموانئ إلى زيادة طاقاتها التشغيلية لمواكبة نمو التجارة الدولية وتغير خريطة سلاسل الإمداد.



10أسواق دولية تقود صادرات الصناعات الغذائية المصرية إلي 1.68 مليار دولار خلال 7 أشهر

حققت صادرات الصناعات الغذائية المصرية أداءً قويًا خلال أول 7 أشهر من عام 2026، مدفوعة بنمو ملحوظ في 10 أسواق دولية رئيسية، سجلت صادرات مصر إليها نحو 1.679مليار دولار خلال الفترة من يناير حتى يوليو، مقابل 1.281مليار دولار خلال الفترة نفسها من 2025، بزيادة بلغت نحو 398مليون دولار. وبحسب المجلس التصديري للصناعات الغذائية، استحوذت هذه الأسواق مجتمعة على نحو 38%من إجمالي صادرات الصناعات الغذائية المصرية خلال أول 7 أشهر من العام، بما يعكس اتساع نطاق الطلب الخارجي على المنتجات المصرية وتنوع الوجهات التصديرية بين الأسواق العربية والأوروبية والآسيوية والأمريكية.



كوريا الجنوبية تتصدر الأسواق الأسرع نموًا

وتصدرت كوريا الجنوبية قائمة الأسواق العشرة من حيث معدل نمو صادرات الصناعات الغذائية المصرية، بعدما سجلت زيادة بلغت 126%، لترتفع قيمة الصادرات إليها إلى نحو 38مليون دولار خلال يناير–يوليو 2026، مقابل 17 مليون دولار خلال الفترة نفسها من العام الماضي.وجاءت إسبانيا في المرتبة الثانية بمعدل نمو بلغ 107%، حيث قفزت الصادرات المصرية إليها إلى 188 مليون دولار، مقابل 91 مليون دولار، بزيادة بلغت نحو 97 مليون دولار.كما ارتفعت صادرات الصناعات الغذائية المصرية إلى المملكة المتحدة بنسبة 46%، لتسجل 108 ملايين دولار مقابل 74 مليون دولار، بينما زادت الصادرات إلى فلسطين بنسبة 38%، لتصل إلى 142 مليون دولار مقابل 103 ملايين دولار.وسجلت الصادرات المصرية إلى الجزائر نموًا بنسبة 29%، لترتفع إلى 159 مليون دولار مقابل 123 مليون دولار خلال الفترة المقارنة.وعلى مستوى الأسواق العربية، ارتفعت صادرات الصناعات الغذائية المصرية إلى الأردن بنسبة 20%، لتصل إلى 194 مليون دولار مقابل 161 مليون دولار.

كما حققت الصادرات إلى السعودية نموًا بنسبة 19%، مسجلة 363 مليون دولار مقابل 304 ملايين دولار، بينما ارتفعت الصادرات إلى العراق بالنسبة نفسها، لتصل إلى 156 مليون دولار مقابل 132 مليون دولار.

وفي الأسواق الأوروبية، سجلت صادرات الصناعات الغذائية المصرية إلى هولندا نموًا بنسبة 21%، لترتفع إلى 189 مليون دولار خلال أول 7 أشهر من 2026، مقابل 156 مليون دولار خلال الفترة نفسها من 2025.كما واصلت الصادرات المصرية التوسع في السوق الصينية، بعدما ارتفعت بنسبة 19%لتصل إلى 142 مليون دولار مقابل 120 مليون دولار خلال الفترة المقارنة.

ويرى المجلس التصديري للصناعات الغذائية أن النمو المسجل في هذه الأسواق يعكس قدرة المنتجات المصرية على تعزيز وجودها في الأسواق التقليدية، بالتوازي مع تحقيق معدلات نمو قوية في أسواق واعدة، بما يدعم زيادة الحصيلة التصديرية للقطاع وتوسيع قاعدة الأسواق المستقبلة للمنتجات المصرية.



كيف تدعم الموانئ المصرية شحن 6.8 مليون طن من الصادرات الزراعية؟

تواصل **الموانئ المصرية** لعب دور محوري في دعم حركة الصادرات الزراعية إلى الأسواق العالمية، مع إعلان وزارة الزراعة وصول إجمالي حجم الصادرات الزراعية المصرية إلى نحو **6.8 مليون طن منذ بداية العام وحتى الآن**، في مؤشر يعكس تنامي الطلب الخارجي على المنتجات المصرية وقدرة منظومة النقل واللوجستيات على التعامل مع كميات متزايدة من الحاصلات.

ويمثل شحن هذه الكميات عبر الموانئ المصرية حلقة أساسية في سلسلة التصدير، بداية من تجهيز المحاصيل وتطبيق منظومة التكويد والتتبع، مرورًا بالفحص والحجر الزراعي، وصولًا إلى تحميل الشحنات داخل الحاويات ونقلها بحرًا إلى الأسواق المستوردة.

الموالح تتصدر الصادرات الزراعية

وأعلن علاء فاروق، وزير الزراعة واستصلاح الأراضي، أن إجمالي الصادرات الزراعية المصرية بلغ نحو **6.8 مليون طن**، مشيرًا إلى أن هذا النمو يأتي نتيجة جهود الدولة لزيادة تنافسية المنتج الزراعي المصري، والتوسع في فتح أسواق تصديرية جديدة.

وتصدرت **الموالح** قائمة الصادرات الزراعية بحجم بلغ نحو **2.3 مليون طن**، تلتها **البطاطس الطازجة** بنحو 929 ألف طن، ثم **البطاطا** بـ280 ألف طن، والعنب بـ189 ألف طن، والبصل الطازج بنحو 183 ألف طن.

كما شملت قائمة الصادرات الرئيسية **الفاصوليا الطازجة والجافة، والثوم الطازج، والفراولة، والمانجو، والطماطم، والرمان والجوافة.**

الموانئ.. بوابة الحاصلات المصرية إلى الخارج

وتكتسب الموانئ أهمية متزايدة مع ارتفاع حجم الصادرات الزراعية، إذ تعتمد قطاعات واسعة من الحاصلات المصرية على النقل البحري للوصول إلى الأسواق البعيدة، خصوصًا في **أوروبا وآسيا وأفريقيا والأسواق الأخرى.**

وتتيح الموانئ المصرية خدمات تداول وشحن الحاويات المبردة اللازمة للحفاظ على جودة المنتجات الزراعية خلال الرحلة البحرية، وهو عنصر مهم بالنسبة للحاصلات سريعة التلف مثل الموالح والعنب والفراولة والبطاطس والمانجو.

وقال وزير الزراعة إن المرحلة المقبلة ستشهد العمل على فتح المزيد من الأسواق في **أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية**، مع الاستفادة من السمعة التنافسية التي تتمتع بها منتجات مصرية رئيسية، وفي مقدمتها الموالح والعنب والبطاطس والمحاصيل التخصصية.

ومع استمرار نمو الصادرات الزراعية، تصبح **الموانئ المصرية وشبكة النقل البحري والخدمات اللوجستية** أحد العوامل الرئيسية في تحويل الإنتاج الزراعي المحلي إلى صادرات قادرة على المنافسة في الأسواق الدولية، ودعم تدفقات النقد الأجنبي إلى الاقتصاد المصري.



هل تتحول المطارات الإقليمية إلي مراكز جديدة للربط اللوجستي في مصر؟

تصدر مطار سوهاج الدولي مؤشرات النمو خلال الفترة**



هل تتحول المطارات الإقليمية إلى مراكز جديدة للربط اللوجستي في مصر؟ سؤال تفرضه مؤشرات حركة النقل الجوي خلال موسم صيف 2026، بعدما سجل عدد من المطارات المصرية، وفي مقدمتها **مطار سوهاج الدولي ومطار العلمين الدولي**، نموًا لافتًا في الرحلات وأعداد الركاب، بالتزامن مع استمرار قوة الحركة في القاهرة والغردقة وشرم الشيخ.

ولا تعكس هذه الأرقام مجرد زيادة في حركة السفر، وإنما تشير إلى اتساع دور شبكة **المطارات المصرية** في توزيع الحركة الجوية وربط المناطق المختلفة بالمقاصد والأسواق الدولية، بما يفتح فرصًا جديدة أمام السياحة والاستثمار والأنشطة المرتبطة بالنقل واللوجستيات.

سوهاج.. قفزة تعيد رسم خريطة الحركة الجوية

من يونيو وحتى نهاية أغسطس 2026، بعدما ارتفع عدد الرحلات إلى **2,053 رحلة**، مقابل 574 رحلة خلال الفترة نفسها من 2025.

وقفز عدد الركاب إلى **263,472 راكبًا**، مقارنة بـ77,021 راكبًا في الفترة المناظرة من العام الماضي.

وبذلك ارتفعت الرحلات بنحو **258%**، بينما زاد عدد الركاب بنحو **242%**، وهي معدلات تجعل سوهاج أبرز حالة نمو بين المطارات التي شملتها المؤشرات .وتأتي هذه القفزة بعد إعادة

تشغيل المطار في **1 مارس 2026**، عقب الانتهاء من أعمال تطوير ورفع كفاءة شملت الجوانب الفنية والتشغيلية والخدمية.ومن منظور النقل واللوجستيات، فإن عودة مطار سوهاج بهذه القوة تعني تعزيز قدرة صعيد مصر على الاتصال الجوي، وتقليل الاعتماد على المطارات الرئيسية في القاهرة بالنسبة إلى جزء من حركة السفر القادمة من المنطقة أو المتجهة إليها.

العلمين.. نمو يرتبط بالاقتصاد والسياحة والاستثمار

على الساحل الشمالي، واصل **مطار العلمين الدولي** تسجيل نمو ملحوظ، بعدما ارتفع عدد الرحلات إلى **1,857 رحلة** مقابل 1,530 رحلة خلال الفترة نفسها من 2025.

كما ارتفع عدد الركاب إلى **120,345 راكبًا**، مقابل 98,175 راكبًا، بنمو يقارب **23.**%

وتكتسب هذه الزيادة أهمية تتجاوز حركة السفر السياحي، في ظل تنامي النشاط الاقتصادي والاستثماري في منطقة العلمين والساحل الشمالي، وهو ما يعزز أهمية المطار كجزء من منظومة الربط الجوي للمنطقة.

كما يأتي النمو بالتزامن مع الاستعدادات لاستضافة النسخة الثانية من **معرض العلمين الدولي للطيران والفضاء** EIAS 2026 ، بما يدعم الحضور الدولي للمنطقة ويزيد من أهمية بنيتها التحتية للنقل.



مطار القاهرة يظل المحور الرئيسي

رغم صعود المطارات الإقليمية، يظل **مطار القاهرة الدولي** المحور الأكبر لحركة السفر والوصول في مصر.وخلال الفترة محل المقارنة، سجل المطار **57,440 رحلة جوية** مقابل 56,699 رحلة في 2025، بينما ارتفع عدد الركاب إلى **7,942,903 ركاب** مقارنة بـ7,830,717 راكبًا.

وتعني هذه الأرقام أن الاتجاه لا يتمثل في نقل مركز الحركة من القاهرة إلى المطارات الإقليمية، وإنما في **توسيع شبكة الحركة وتوزيعها** بما يسمح لكل مطار بأداء دور أكثر ارتباطًا بطبيعة المنطقة التي يخدمها.

الغردقة وشرم الشيخ.. محركات الحركة السياحية

واصل **مطار الغردقة الدولي** أداءه القوي، حيث ارتفع عدد الرحلات إلى **18,208 رحلات** مقابل 17,310 رحلة، بينما وصل عدد الركاب إلى **2,711,731 راكبًا** مقارنة بـ2,640,441 راكبًا. كما سجل **مطار شرم الشيخ الدولي** نحو **2,001,905 ركاب** مقابل 1,989,249 راكبًا خلال الفترة نفسها من 2025.

وتؤكد هذه الأرقام استمرار أهمية المطارات السياحية في منظومة النقل الجوي المصرية، باعتبارها نقاط دخول مباشرة إلى المقاصد السياحية، وتدعم في الوقت نفسه حركة الفنادق والخدمات والنقل البري والأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالسياحة.

ماذا تعني هذه المؤشرات لقطاع اللوجستيات؟

التحول الأهم في هذه الأرقام لا يكمن فقط في زيادة أعداد الركاب، وإنما في **توزيع النمو على شبكة أوسع من المطارات.**

فكلما ارتفعت الطاقة التشغيلية للمطارات الإقليمية، زادت قدرة المناطق المحيطة بها على جذب حركة اقتصادية واستثمارية وسياحية دون الاعتماد الكامل على المراكز الجوية التقليدية.

وهذا يفتح مجالًا أمام تطوير خدمات مرتبطة بالنقل الجوي، بما في ذلك الشحن الجوي، والخدمات اللوجستية، وسلاسل الإمداد، والتخزين، والنقل متعدد الوسائط، خاصة في المناطق التي تشهد توسعًا عمرانيًا وصناعيًا وسياحيًا.

الحفني: زيادة القدرة على استيعاب الطلب

وأكد الدكتور **سامح الحفني، وزير الطيران المدني**، أن المؤشرات الإيجابية لحركة النقل الجوي خلال الموسم الصيفي تعكس قدرة منظومة المطارات المصرية على مواكبة الطلب المتزايد على السفر إلى المقاصد المصرية.

وأوضح أن الوزارة تواصل خطط **تطوير البنية التحتية للمطارات ورفع كفاءتها التشغيلية والخدمية**، إلى جانب تشجيع شركات الطيران المصرية والأجنبية على توسيع شبكاتها وفتح أسواق جديدة.

وأشار وزير الطيران المدني إلى أن قطاع الطيران يمثل أحد القطاعات الحيوية الداعمة للسياحة والاقتصاد والاستثمار، مؤكدًا العمل على تعظيم العائد الاقتصادي من حركة النقل الجوي وتنمية الربط الجوي مع الأسواق المستهدفة.



كيف تعزز موانئ بورسعيد تجارة السيارات الترانزيت؟



تواصل موانئ بورسعيد تعزيز دورها في **تجارة السيارات الترانزيت** وخدمات تداول المركبات، مع استقبال ميناءي شرق وغرب بورسعيد سفينتي دحرجة سيارات «Ro-Ro» خلال 48 ساعة، تحملان إجمالي **906 سيارات.**

واستقبل ميناء شرق بورسعيد السفينة «LEO LEADER» القادمة من ميناء العقبة بالأردن، لتفريغ **235 سيارة ترانزيت** على رصيف محطة شركة قناة السويس لتداول السيارات «SCAT».

ويمثل استقبال السفينة «LEO LEADER» دفعة جديدة لنشاط محطة SCAT ، إذ تعد هذه المرة السادسة التي تستقبل فيها المحطة السفينة منذ بدء تشغيلها، بما يعكس تنامي حركة تداول السيارات وخدمات الترانزيت عبر ميناء شرق بورسعيد.

وفي ميناء **غرب بورسعيد**، وصلت السفينة «AH SHIN» قادمة من ميناء كوبر في سلوفينيا، لتفريغ **671 سيارة** ضمن مبادرة الحكومة المصرية لاستيراد سيارات المصريين بالخارج.

وتنتمي السفينتان إلى فئة «Ro-Ro» المتخصصة في نقل السيارات والمركبات، بما يعكس تنوع أنماط التشغيل والخدمات التي تقدمها موانئ بورسعيد لخدمة حركة السيارات بين الأسواق المختلفة.

ويبرز هذا النشاط أهمية موانئ بورسعيد في دعم **تجارة السيارات الترانزيت**، من خلال توفير محطات متخصصة وخدمات لوجستية قادرة على استقبال سفن نقل المركبات والتعامل مع أحجام متنوعة من السيارات، بما يعزز قدرة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على جذب المزيد من حركة التجارة المرتبطة بالسيارات.

لماذا تهم تجارة السيارات الترانزيت موانئ بورسعيد؟

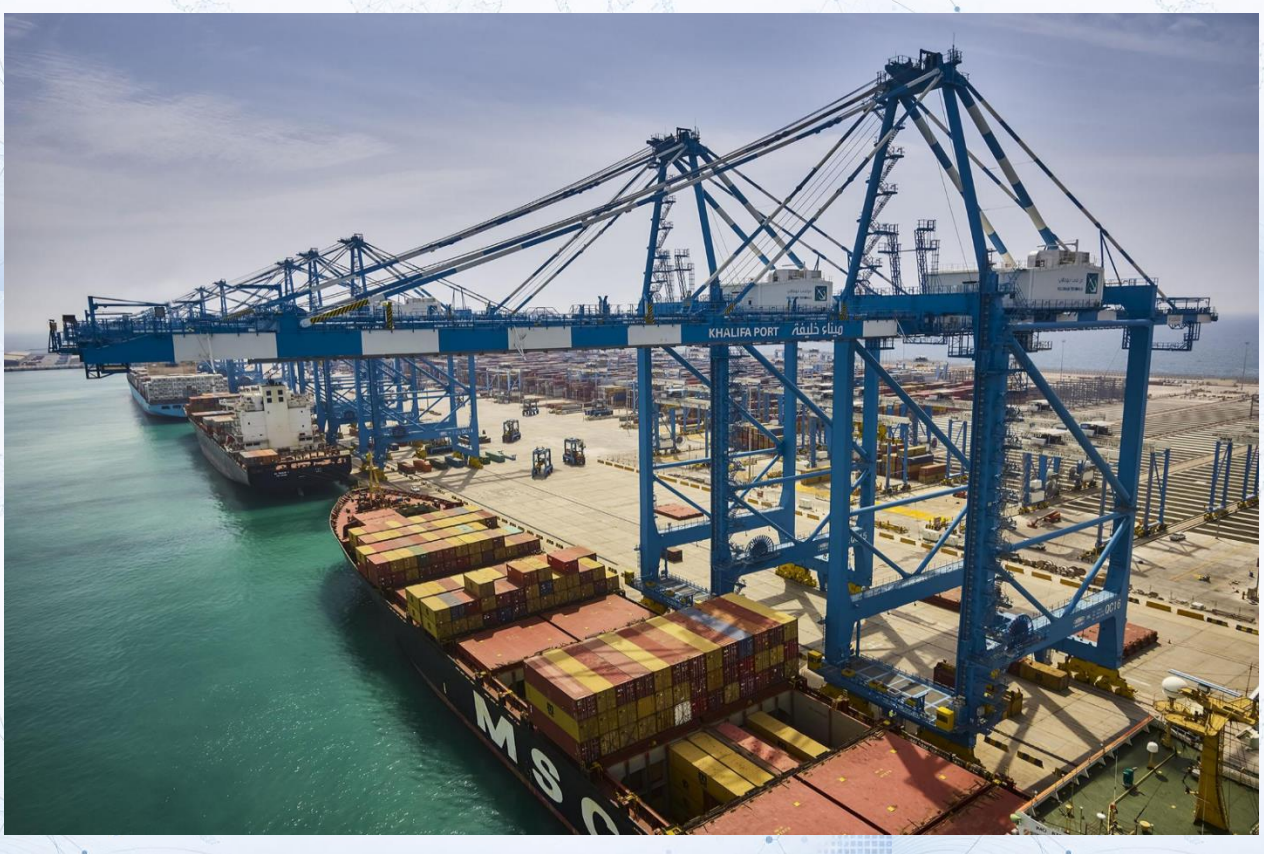
تستفيد موانئ بورسعيد من موقعها الاستراتيجي عند المدخل الشمالي لقناة السويس، ما يمنحها ميزة في استقبال وتداول السيارات المتجهة إلى أسواق مختلفة، إلى جانب خدمة عمليات الترانزيت وإعادة التصدير.

ويأتي تتابع استقبال سفن «Ro-Ro» ليؤكد اتساع نطاق الخدمات المقدمة لقطاع السيارات، ودور الموانئ التابعة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس في دعم حركة التجارة واللوجستيات المرتبطة بالمركبات.





موانئ أبوظبي تواجه أزمة مضيق هرمز بممرات تجارية بديلة



نجحت **مجموعة موانئ أبوظبي** في الحد من تداعيات اضطرابات الملاحة في **مضيق هرمز** خلال الربع الثاني من عام 2026، عبر تنفيذ خطة متكاملة لاستمرارية الأعمال وإعادة توجيه حركة الشحن إلى موانئ ومسارات بديلة، في ظل التوترات الجيوسياسية التي أثرت على حركة التجارة وسلاسل الإمداد في المنطقة.

وكشفت موانىء ابوظبي في تقرير لها عن أعمالها خلال الربع الثاني من عام 2026، حيث واصلت المجموعة تحسين وتوسيع نطاق عملياتها وإنشاء ممرات تجارية بديلة متعددة الوسائط عبر دولة الإمارات العربية المتحدة، في إطار "البرنامج الوطني لتعزيز مرونة سلاسل الإمدادوكشفت المجموعة أن الاضطرابات في مضيق هرمز دفعتها إلى تعزيز الممرات التجارية البديلة عبر دولة الإمارات، مستفيدة من انتشارها التشغيلي على امتداد سلاسل الإمداد، إلى جانب مرونة نموذج أعمالها وقدرتها على توفير حلول نقل متعددة الوسائط للحفاظ على تدفق البضائع.وشملت إجراءات استمرارية الأعمال التي بدأت منذ مارس إعادة توجيه عمليات الشحن وخدمات الشحن الإقليمي إلى **مرفأي الفجيرة وخورفكان**، اللذين يقعان خارج مضيق هرمز ويطلان على خليج عُمان، بما أتاح للمجموعة توفير مسارات بديلة لحركة البضائع بعيدًا عن مناطق الاضطراب.

كما عملت المجموعة على إنشاء جسور برية وجوية جديدة، وتوفير مرافق إضافية للمستودعات والتخزين، ضمن منظومة تستهدف تقليل مخاطر تعطل سلاسل الإمداد نتيجة الاضطرابات البحرية وعززت مجموعة موانئ أبوظبي خلال الربع الثاني خدمات الشحن الإقليمي، مع إعادة نشر وتوسيع أسطولها من سفن الحاويات والبضائع السائبة.وبلغ إجمالي الأسطول العامل عبر الممر التجاري البديل **27 سفينة حاويات وخمس سفن للبضائع السائبة**، لتوفير خدمات ربط مع موانئ الهند وباكستان وعُمان، إلى جانب موانئ البحر الأحمر وموانئ الخليج العربي.

موانىء الفجيرة وخورفكان بديلان لحركة الشحن

ولم تقتصر استجابة المجموعة على النقل البحري، حيث أنشأت ممرات تجارية برية بديلة لنقل البضائع من الفجيرة، إلى جانب الاستفادة من طاقات استيعابية يوفرها طرف ثالث في ميناء خورفكان، وربط هذه المسارات بموانئ خليفة وجبل علي والشارقة عبر ممرات جمركية داخل دولة الإمارات .وأضافت المجموعة **400 شاحنة خلال الربع الثاني من 2026**، إلى جانب زيادة عدد رحلات خدمات السكك الحديدية لقطارات الاتحاد، بهدف تعزيز قدرة شبكة النقل الداخلية على استيعاب حركة البضائع التي تأثرت بالاضطرابات البحرية.كما وفرت حلولًا مخصصة للشحن الجوي، خصوصًا للسلع الأساسية مثل **الأغذية والأدوية**، من خلال استخدام ست طائرات مستأجرة حتى الآن، بما ساعد على توفير بدائل سريعة للسلع التي تحتاج إلى النقل بعيدًا عن المسارات البحرية المتأثرة.

موانئ أبوظبي توسع الطاقة التخزينية



وأسهمت حلول النقل متعددة الوسائط التي اعتمدتها المجموعة في زيادة الطاقة التخزينية للمستودعات والمرافق التابعة لها، والتي تجاوزت **54 ألف متر مربع**، مع خطط لزيادة المساحات المخصصة للتخزين قبل نهاية عام 2026.

كما شملت الإجراءات شراء حاويات مخصصة للبضائع المبردة والجافة، بما يدعم قدرة المجموعة على التعامل مع احتياجات القطاعات المختلفة خلال فترة اضطراب حركة الملاحة.

اضطرابات هرمز تضغط على نشاط الموانئ

ورغم الإجراءات البديلة، انعكست أزمة مضيق هرمز على حركة المناولة في الموانئ الإماراتية؛ إذ تراجعت أحجام مناولة الحاويات في دولة الإمارات خلال الربع الثاني بنسبة **65% على أساس سنوي إلى 573 ألف حاوية نمطية.**

كما انخفضت أحجام مناولة البضائع العامة والسائبة بنسبة **67% على أساس سنوي إلى 3.1 مليون طن**، بالتزامن مع استمرار اضطرابات الملاحة في مضيق هرمز.

وفي المقابل، استفادت مجموعة موانئ أبوظبي من انتشار عملياتها الدولية ومن الممرات التجارية البديلة التي جرى تطويرها عبر الفجيرة وخورفكان، بما ساعدها على الحفاظ على مرونة عملياتها في مواجهة الاضطرابات الإقليمية.

الشحن الإقليمي يستفيد من ارتفاع الأسعار

وفي قطاع الشحن الإقليمي للحاويات، ساهم ارتفاع أسعار الشحن في تعويض جانب من تأثير تراجع أحجام المناولة، حيث بلغت أحجام الشحن الإقليمي خلال الربع الثاني **740 ألف حاوية نمطية.**

وارتفع متوسط أسعار خدمات الشحن بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية بنسبة **96% سنويًا** و103% فصليًا، بينما ارتفع متوسط أسعار خدمات البحر الأحمر بنسبة 37% سنويًا و56% فصليًا.

وبذلك تحولت أزمة مضيق هرمز بالنسبة إلى مجموعة موانئ أبوظبي إلى اختبار حقيقي لقدرة منظومتها اللوجستية على **إعادة توجيه التجارة وتوفير بدائل بحرية وبرية وجوية**، مع استمرار العمل على حماية سلاسل الإمداد في الإمارات والمنطقة من تداعيات اضطرابات الملاحة.

النشرة الإخبارية

النقل الدولي واللوجستيات

E.I.F.F.A شعبة خدمات النقل الدولي

نشرة إخبارية شهرية متخصصة تصدر رها شعبة خدمات النقل الدولي واللوجستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية

رئيس مجلس الإدارة / الأستاذ خالد صبري

العدد (95) سبتمبر 2026

JANNA FOR LOGISTICS SERVICES

ModernTrans Egypt CARGO & SHIPPING CO.

CEED LOGISTICS We Carry Your Dreams

RITE INTERNATIONAL GROUP

servex

Global Logistics

1. Ocean Freight

- Save your time , save your money.

2. Air Freight

- Your cargo , our care.

3. Customs Clearance

- Creating ACID on behalf of customer.
- Obtaining approvals and service on behalf of customer.

4. Land Freight

- From the port right to your doorstep.

اشحن مع سيرفكس...أسرع أوفر أضمن

info@servex.com.eg

+2 0222695928
+2 01015066651

+2 01050793246

www.servex.com.eg

6 A Frouk Amer Street , Sheraton , Cairo , Egypt.



Lloyd’s List ترصد مطالبات مخاطر الحرب تتجاوز ملياري دولار مع امتداد هجمات السفن إلي ما وراء مضيق هرمز



تواجه شركات التأمين البحري مطالبات تقترب من **ملياري دولار** منذ اندلاع الحرب في الشرق الأوسط، في وقت تتسع فيه الهجمات التي تستهدف السفن لتشمل مناطق خارج مضيق هرمز، ما يرفع المخاطر والتكاليف أمام حركة الملاحة البحرية، بحسب **ديفيد أوسلر، محرر القانون والتأمين البحري في.**Lloyd’s List**

وقال أوسلر، وفقًا لما نشرته**Lloyd’s List**** ، إن شركات التأمين تتعامل حاليًا مع أكثر من **70 مطالبة بمخاطر الحرب**، مشيرًا إلى أن حجم التعويضات المتوقعة قد يمثل **ثاني أكبر دفعة لشركات التأمين البحري خلال أكثر من عقد**، ولا يُرجح أن تتجاوزها من حيث القيمة سوى المطالبات المرتبطة بحادثة سفينة الحاويات التي تسببت في انهيار جسر بالتيمور عام 2024.

وتأتي هذه التطورات بالتزامن مع اتساع نطاق الهجمات على السفن في المنطقة؛ إذ أشارت **المنظمة البحرية الدولية **IMO إلى تعرض السفن لأكثر من **72 هجومًا منذ مارس**، وهو ما يعكس تصاعد المخاطر الأمنية التي تواجه الناقلات والسفن التجارية ومسارات التجارة الدولية.

شركات إعادة التأمين أعادت تسعير التغطيات المرتبطة بالمخاطر الجديدة.

وحذر أوسلر من أن استمرار الأزمة في **مضيق هرمز** قد يضع سوق التأمين البحري أمام التزامات بمليارات الدولارات نتيجة مطالبات الخسائر الكلية للسفن، في الوقت الذي قفزت فيه أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب للعبور عبر المضيق إلى مستويات تتراوح بين **40 و60 ضعفًا** مقارنة بما كانت عليه قبل الأزمة، وفق تغطية **Lloyd’s List**.

وانعكست الزيادة الحادة في تكاليف التأمين على أسعار النفط، حيث أوضح أوسلر أن نحو **7 إلى 8 دولارات من سعر برميل النفط الخام** ترتبط حاليًا بتكلفة التأمين ضد مخاطر الحرب، محذرًا من أن الأوضاع ازدادت سوءًا خلال الأسابيع الأخيرة بعد الإعلان عن حظر أحادي الجانب على مرور السفن السعودية عبر **باب المندب.**وبحسب المعلومات التي أوردتها**Lloyd’s List** ، شنت جماعة الحوثيين المدعومة من إيران هجمات استهدفت مصالح مرتبطة بالسعودية، من بينها ميناء ينبع ومنشآت نفطية وناقلات تجارية، ما دفع المملكة إلى تكثيف البحث عن مسارات بديلة لنقل صادراتها النفطية بعيدًا عن مناطق الخطر.وقبل تصاعد الهجمات، كانت السعودية قد رفعت الطاقة الاستيعابية لخط أنابيب **شرق-غرب**، بما أتاح تحويل نحو **75% من صادراتها النفطية** بعيدًا عن مضيق هرمز. ومع تعرض السفن المرتبطة بالسعودية لهجمات في البحر الأحمر وينبع، اتجهت المملكة إلى استخدام مسار بديل عبر مصر، حيث يجري نقل نحو **1.9 مليون برميل من النفط الخام يوميًا** عبر خط أنابيب يصل إلى البحر المتوسط، قبل شحن النفط إلى الأسواق العالمية.

أقساط التأمين تصل إلي 10٪ من قيمة السفينة



ومع اتساع رقعة الهجمات البحرية، بدأت شركات التأمين في توسيع المناطق المصنفة ضمن **مخاطر الحرب** بنحو **800 كيلومتر إضافية** على الساحل الغربي للسعودية المطل على البحر الأحمر، فيما اتبعت شركات إعادة التأمين النهج نفسه وأعادت تسعير التغطيات المرتبطة بالمخاطر الجديدة.

وأوضح أوسلر أن شركات التأمين وإعادة التأمين باتت تتعامل مع احتمالات أوسع للخسائر، ما دفعها إلى إعادة تسعير الأقساط الخاصة بتغطية مسؤولية مستأجري السفن، لافتًا إلى أن التغطية القياسية أصبحت تتضمن **استثناءً شاملًا للسفن المرتبطة بالسعودية بأي شكل من الأشكال.**

وأكد أن السفن أو مستأجري السفن الذين لديهم ارتباط بالسعودية لا يزال بإمكانهم الحصول على تغطية تأمينية، لكن **بتكلفة أعلى بكثير**، وهو ما أثار مخاوف لدى الحكومة السعودية بشأن التأثير المباشر لهذه الزيادات على التجارة والنقل البحري.

ووفقًا لأوسلر، تبحث السعودية إمكانية إنشاء **نظام ضمان مدعوم من الدولة** للمساعدة في خفض تكلفة التأمين على المصالح السعودية، فيما أجرى وفد سعودي محادثات في لندن مع وسطاء تأمين بشأن هذا النظام، في خطوة ليست الأولى من نوعها بالنسبة للمملكة التي سبق أن بحثت إنشاء برامج مماثلة.

وتشهد أسعار التأمين ضد مخاطر الحرب تقلبات حادة تبعًا للتطورات السياسية والأمنية، إلا أن أوسلر أشار إلى وصول الأقساط حاليًا إلى نحو **10% من قيمة هيكل السفينة** في بعض الحالات، وهو مستوى يعكس حجم المخاطر التي تواجهها الملاحة في المنطقة.

وضرب أوسلر مثالًا بناقلات النفط العملاقة من طراز **VLCC**، التي تبلغ قيمة الواحدة منها نحو **140 مليون دولار**، موضحًا أن ارتفاع تكلفة التأمين إلى هذه المستويات يكشف حجم العبء المالي الذي تتحمله شركات الشحن والطاقة في ظل استمرار الأزمة واتساع نطاق مناطق الخطر.

وتشير هذه التطورات إلى أن أزمة مضيق هرمز لم تعد تقتصر على مخاطر الملاحة داخل المضيق، بل بدأت تمتد إلى **تكلفة التأمين وأسعار النفط ومسارات نقل الطاقة وسلاسل الإمداد العالمية**، مع احتمال ارتفاع فاتورة الخسائر التأمينية إذا استمرت الهجمات وازدادت حالات الخسارة الكلية للسفن.



رئيس لجنة الشحن البحري يكتب عن الترانزيت بوابة مصر نحو مركز لوجستي عالمي



فى ظل مجهودات الدولة المصرية الحثيثة فى جعل مصر مركزا تجاريا واسع يخدم دول المنطقة و حيث فُمثل تجارة الترانزيت المحرك الأساسي لتحويل مصر من مجرد ممر بحري عبر قناة السويس إلى مركز لوجستي عالمي يعظم القيمة المضافة. وفي ظل المنافسة الإقليمية الشرسة و الاوضاع السياسية الحالية تسعى الدولة جاهدة لاستقطاب المزيد من التجارة المارة خلال المنطقة ، لم يعد الاستثمار في الموانئ وحدها كافياً دون تيسير كامل وسريع للإجراءات الجمركية واللوجستية .

أولاً: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لحركة الترانزيت في مصر

مضاعفة التدفقات النقدية بالعملة الصعبة: لا تقتصر عوائد الترانزيت على رسوم العبور فقط، بل تمتد إلى مقابل خدمات النقل، والتخزين، والتداول داخل الموانئ والمناطق اللوجستية .

استغلال الموقع الجغرافي والبنية التحتية: تقع مصر عند ملتقى ثلاث قارات وتسيطر على حركة التجارة بين الشرق والغرب، مما يجعل شبكة الموانئ المحسّنة (مثل شرق بورسعيد، السخنة، و سفاجا وإسكندرية/الدخيلة) والموانئ الجافة في موقع مثالي لإعادة توزيع البضائع إقليمياً .

بالاضافة لمجهودات الدولة لامتلاك شبكة متطورة من الطرق البرية التى تربط الموانئ المصرية ببعضها

خلق قيمة مضافة وصناعات تكاملية: الترانزيت غير المباشر يفتح الباب لإنشاء مناطق لوجستية وصناعية قائمة على خدمات التفكيك، والتجميع، والتغليف، وإعادة التصدير، مما يرفع الاستثمار الأجنبي المباشر ويخلق آلاف فرص العمل .

رفع التصنيف العالمي للموانئ المصرية: الترانزيت المباشر وغير المباشر يزيد من معدلات تداول البضائع مما يضع الموانئ المصرية على خريطة التكليفات الرئيسية لخطوط الملاحة العملاقة .

تنشيط و زيادة معدل خدمات النقل البرى العابر من دول الجوار

ثانياً: حتمية تيسير الإجراءات الجمركية لمواكبة الحركة العالمية

زمن بقاء الحاوية في الميناء (Dwell Time) هو المعيار الأول لخطوط الملاحة. أي تعقيد بيلوجرافي أو تأخير جمركي يؤدي لهروب الشحنات إلى موانئ منافسة. ولتحقيق الانسيابية المطلوبة، يُعد تطبيق المحاور التالية ضرورة قصوى:

المحور الجمركي إعادة تنظيم الاشتراطات) مثل (ACID مرونة الضمانات المالية الرقابة الذكية والتحول الرقمي تكامل "النافذة الواحدة"



متطلبات التطوير والتيسير

استثناء شحنات الترانزيت غير المباشر من بعض قيود التسجيل المسبق بالشحنات (ACID) أو تبسيطها.و ذلك ما قامت به مصلحة الجمارك مشكورة التاكيد على الخطوط الملاحية و شركات الشحن من اعفاء الرسائل الواردة برسم الترانزيت من تسجيل رقم UCR و ذلك طبقا لانها تمثل شحنة ترانزيت وليست صادر محلى وقبول وثائق التأمين المعتمدة وتنوع الضمانات بدلاً من الاقتصار على الضمانات النقدية المعقدة. والاعتماد على أجهزة الفحص بالأشعة (X-Ray) وتفعيل التتبع الإلكتروني (GPS) والمنافذ الرقمية الموحدة. وتوحيد جهات العرض (سلامة الغذاء، الحجر الزراعي، الصادرات والواردات) تحت مظلة إلكترونية واحدة.

الأثر المباشر على الترانزيت تسريع حركة نقل البضائع بين الموانئ المصرية ودول الجوار دون تكاليف إضافية.تقليل الأعباء السيولية على الوكلاء الملاحيين وجذب شحنات أكبر. والاستغناء عن التفتيش اليدوي الشامل للبضائع المارة وحماية الأمن القومي بذكاء ومرونة.

خفض زمن الإفراج والتداول لأقل من 24 ساعة للترانزيت.

ثالثاً: متطلبات الرؤية المستقبلية

الربط بين الموانئ البحرية والجافة: تسريع تفعيل الكوريودرات اللوجستية (مثل محور السخنة - الإسكندرية عبر القطار الكهربائي السريع) بنظام جمركي موحد يضمن تحرك الحاوية بسند شحن واحد.

شراكات مع الخطوط العالمية: منح حوافز تشجيعية للخطوط الملاحية التي تجعل الموانئ المصرية مقراً عملياتياً لإعادة شحن الحاويات (Transshipment Hubs).

إن تحويل مصر إلى مركز لوجستي عالمي لا يتطلب فقط أحواضاً وأرصفة عملاقة، بل يتطلب في المقام الأول فلسفة جمركية مرنة تتعامل مع البضائع المارة كفرصة استثمارية سريعة الحركة وليست كشحنات واردة تحتاج لإعادة فحص معقد.

شيخون: قفزة في الترانزيت بميناءي شرق وغرب بورسعيد رغم التحديات



أكد مصطفى شيخون، رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، تحقيق ميناءي شرق وغرب بورسعيد أداءً استثنائيًا في حركة تداول الحاويات، خاصة تجارة الترانزيت، رغم التحديات الجيوسياسية التي تشهدها المنطقة وتأثيراتها على حركة التجارة وسلاسل الإمداد العالمية.

وكشف شيخون عن تحول لافت في أداء ميناء غرب بورسعيد، بعدما سجل تداول **207.5 ألف حاوية مكافئة ترانزيت خلال العام المالي 2025-2026**، مقابل **51.6 ألف حاوية** خلال العام المالي السابق، محققًا معدل نمو بلغ **301.7.**%

وأوضح أن حاويات الترانزيت استحوذت على نحو **45.9% من إجمالي تداول الحاويات بالميناء**، الذي سجل 451.6 ألف حاوية مكافئة، بما يعكس تحول غرب بورسعيد من مجرد بوابة عبور إلى مركز إقليمي لتداول الحاويات وخدمات الترانزيت.

وأشار رئيس اقتصادية قناة السويس إلى أن ميناء شرق بورسعيد واصل بدوره أداءه القوي، بعدما بلغ إجمالي تداول الحاويات خلال العام المالي 2025-2026 نحو **5.9 مليون حاوية مكافئة**، منها **5.5 مليون حاوية ترانزيت** تمثل 93.2% من إجمالي التداول، بنمو بلغ **41.1%** مقارنة بالعام المالي السابق.

وأضاف أن معدلات النمو تعكس نجاح أعمال التطوير التي شهدتها موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وقدرتها على تعزيز تنافسيتها وجذب حركة التجارة العالمية، لتأكيد دور موانئ بورسعيد كمراكز محورية لخدمات النقل البحري واللوجستيات وإعادة الشحن.

وجاءت تصريحات شيخون خلال أول جولة تفقدية له بالمنطقة الشمالية منذ توليه رئاسة الهيئة، حيث تابع أعمال تطوير ميناء غرب بورسعيد ورفع كفاءة البنية التحتية والمرافق والمناطق الخدمية.

كما استعرض الجولة نمو خدمات تموين السفن بالمنطقة الشمالية، حيث ارتفع عدد السفن التي تلقت الخدمة إلى **2289 سفينة** خلال العام المالي 2025-2026، بزيادة **83.6%**، فيما بلغت كمية الوقود **1.25 مليون طن**، بنمو 65.3.%

وتأتي هذه المؤشرات في سياق نمو أوسع لتجارة الترانزيت بالموانئ المصرية، التي سجلت ارتفاعًا ملحوظًا رغم الظروف الجيوسياسية بالمنطقة.



إنطلاق أول خدمة منتظمة للحاويات عبر القطب الشمالي بين الصين وأوروبا



أكدت شركة شحن صينية لصحيفة «جلوبال تايمز» خطتها لإطلاق خدمة منتظمة لنقل الحاويات عبر طريق بحر الشمال الروسي إلى أوروبا هذا الأسبوع، في خطوة من شأنها أن تضيف خيارًا بحريًا جديدًا أمام حركة التجارة بين آسيا وأوروبا.

وقالت شركة Sea Legend Shipping الصينية المتخصصة في نقل الحاويات، لـ«جلوبال تايمز» يوم الثلاثاء، إن سفينتها Dubai Tower ، التي كان مقررًا أن تغادر ميناء نينغبو-تشوشان في مقاطعة تشجيانغ شرقي الصين يوم 15 أغسطس، جرى تعديل موعد مغادرتها بسبب الظروف الجوية.

وأضافت الشركة أنها تجري حاليًا الترتيبات الداخلية اللازمة لتنفيذ الرحلة الأولى لخدمة China-Europe Arctic Express.

ويرى مراقبون في قطاع النقل البحري أن هذه الخطوة تعكس تنامي الاهتمام بالملاحة في القطب الشمالي، في الوقت الذي تتجه فيه شبكات الخدمات اللوجستية العالمية إلى تنويع مساراتها بعيدًا عن طرق القنوات البحرية التقليدية.

ومع تراجع الجليد القطبي واتساع النوافذ الموسمية المتاحة للملاحة، بدأت المنطقة القطبية الشمالية في الظهور كخيار عملي لبعض شحنات التجارة بين آسيا وأوروبا، خصوصًا للشحنات التي تسعى إلى تجنب الممرات البحرية المزدحمة أو المتأثرة بالتوترات الجيوسياسية.

وكانت صحيفة «فايننشال تايمز» قد ذكرت يوم الاثنين أن شركة Sea Legend ستطلق أول خدمة منتظمة لنقل الحاويات عبر القطب الشمالي هذا الأسبوع، موضحة أن الشركة أطلقت على الخدمة اسم «طريق الحرير الجليدي(Ice Silk Road) »، في إشارة إلى طريق الحرير التاريخي الذي ربط الصين وأوروبا.وتأتي هذه الخطوة بالتزامن مع زيادة نشاط الملاحة في القطب الشمالي، في ظل التراجع السريع في مساحة الجليد البحري. وسجل طريق بحر الشمال خلال الصيف الماضي رقمًا قياسيًا بلغ 23 عبورًا، مقارنة بـ15 عبورًا في عام 2024، وفقًا لأرقام نقلتها «فايننشال تايمز.»

وأوضحت شركة Sea Legend أن الطريق القطبي يمكن أن يقلص زمن الرحلة إلى أوروبا إلى نحو 20 يومًا في ظل الخدمة المباشرة، مقارنة بنحو 40 يومًا قد تستغرقها الرحلات عبر المسارات التقليدية بين الصين وأوروبا، أي بخفض يقارب النصف. ومن المتوقع أن تتضمن الرحلة الافتتاحية التوقف في موانئ تشينغداو وشانغهاي وتايتسانغ ونينغبو-تشوشان في الصين، قبل مواصلة الرحلة إلى موانئ أوروبية، من بينها ميناء تيسبورت وفليكستو في بريطانيا، وهامبورغ في ألمانيا، وجدينيا في بولندا.وأشارت الشركة إلى أن ترتيب التوقفات داخل الصين قد يتغير بسبب الظروف الجوية المرتبطة بالأعاصير.وستحمل الخدمة شحنات تشمل حاويات تخزين الطاقة ومكوناتها، وبطاريات الطاقة، ومركبات الطاقة الجديدة، وهي منتجات تحتاج عادةً إلى سرعة أكبر في النقل، وجداول زمنية مستقرة، وظروف نقل محكومة.وقالت Sea Legend إن الطريق القطبي يمكن أن يوفر للمصدرين حلًا جديدًا من حيث السرعة والموثوقية، في ظل ما تواجهه طرق القنوات والممرات البحرية الرئيسية من تحديات متزايدة، تشمل الازدحام والاضطرابات الجيوسياسية وارتفاع فترات انتظار السفن في الموانئ.

وأضافت الشركة أن الخدمة لديها اتفاقيات تعاون مع محطات وموانئ وصول، من بينها فليكستو وروتردام وفيلهلمسهافن وأنتويرب، بما يمنح السفن أولوية في الرسو وميزة ما وصفته بـ**«الممر الأخضر»**، وهو ما يمكن أن يساعد في تقليل فترات انتظار السفن أمام الموانئ وخفض تكاليف الخدمات اللوجستية.

طريق الجليد يدخل عصر الحاويات.. الصين تفتح ممرًا قطبيًا سريعًا

وقال تشونغ تشه تشاو، خبير خدمات لوجستية دولية، لـ«جلوبال تايمز»، إن هذه الخطوة تعكس تزايد الاهتمام باستخدام منطقة القطب الشمالي في عمليات الشحن، مشيرًا إلى أن الملاحة القطبية تتحول تدريجيًا إلى خيار عملي داخل شبكة الخدمات اللوجستية العالمية، مع اتساع النوافذ الموسمية للملاحة نتيجة تراجع الجليد، وسعي شركات النقل البحري إلى تجنب الممرات المزدحمة والحساسة جيوسياسيًا.

وأضاف أن تقليص زمن الشحن قد يكون ذا قيمة خاصة للمصدرين، ولا سيما شركات التجارة الإلكترونية العابرة للحدود، ومصنعي المنتجات الموسمية، وشركات الطاقة الجديدة، لأنه يمكن أن يخفف الضغط على المخزون ويقلل تكاليف رأس المال العامل، من خلال منح الشركات مرونة أكبر في التخطيط للإنتاج والمبيعات.

وأوضح الخبير أن ذلك قد يكون مهمًا بشكل خاص للشركات التي تسعى للحاق بمواسم المبيعات في أوروبا، إذ إن تقليص زمن النقل يتيح استجابة أسرع للطلب في الأسواق الخارجية.

وأشارت الشركة أيضًا إلى أن البيئة منخفضة الحرارة في القطب الشمالي قد تكون مناسبة بشكل خاص لنقل منتجات الطاقة الجديدة، مثل البطاريات وأنظمة تخزين الطاقة، التي تتطلب اهتمامًا أكبر بمعايير السلامة ومخاطر الحرارة أثناء النقل.

خطط للتشغيل على مدار العام

وتتطلع شركة Sea Legend إلى الوصول إلى نحو أربعة أشهر من التشغيل السنوي المستقر خلال السنوات الثلاث إلى الخمس المقبلة، مع هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول إلى الملاحة القطبية على مدار العام خلال فترة تتراوح بين 5 و10 سنوات.

ويؤكد إطلاق الخدمة تسارع تحرك شركات الشحن الصينية نحو القطب الشمالي، وتحويل ما كان يُنظر إليه سابقًا باعتباره رؤية طويلة الأجل إلى واقع تشغيلي.

ووفقًا لوكالة شينخوا، أطلق ميناء نينغبو-تشوشان في سبتمبر 2025 أول خط سريع للحاويات بين الصين وأوروبا عبر القطب الشمالي، في خطوة كان من المتوقع أن تقدم دعمًا قويًا للشركات التجارية الراغبة في التوسع عبر قنوات لوجستية دولية جديدة، بحسب إدارة الميناء.

وفي السنوات الأخيرة، حظيت طرق الملاحة في القطب الشمالي باهتمام متزايد على المستوى الدولي، مع إمكانية تحولها إلى طرق مهمة في التجارة الدولية.

وقال لين جيان، المتحدث باسم وزارة الخارجية الصينية، خلال مؤتمر صحفي في سبتمبر 2025، إن الصين مستعدة للعمل مع روسيا والدول القطبية الأخرى والدول المهتمة، لتعزيز التعاون الدولي في بناء وتشغيل البنية الأساسية على طول طرق الملاحة القطبية، ودفع تطوير واستكشاف هذه الطرق بصورة مشتركة، مع حماية البيئة في المنطقة.