

الإدارة المركزية
للتحول الرقمي
الإدارة العامة للإحصاء والتقارير



Maritime NEWS

نافذة على العالم

العدد رقم (89)
June 30st 2026

الصفحة	الموضوع
	❖ <u>أخبار بحرية عالمية (World Maritime News)</u>
5	<u>أمريكا الجنوبية : تعليق مؤقت لعمليات محطة Leatherman</u> <u>SC Ports temporarily halts Leatherman operations in face of high costs, waning demand</u>
7	<u>هولندا : النقل الداخلي بميناء Rotterdam</u> <u>Port of Rotterdam project completes terminal-to-terminal autonomous transit</u>
9	<u>البرازيل : موانئ أبوظبى وصفقة استحواذ بقيمة 835 مليون دولار بمينائى Santos & Itaquí</u> <u>AD Ports plants flag in Brazil with USD 835 mn acquisition</u>
	❖ <u>نظرة مستقبلية Future Vision</u>
12	<u>إسبانيا : ألواح شمسية على كاسر الأمواج بميناء Valencia</u> <u>Valencia port fits vertical solar panels to breakwater</u>
14	<u>ليبيا : ميناء Genoa واستثمارات بقيمة €3.6bn بميناء Misurata</u> <u>Ports of Genoa showcase €3.6bn investment to Misurata</u>
	❖ <u>خطوط عالمية (Maritime Lines)</u>
17	<u>MSC - أوكرانيا : الإستحواذ على أغلبية حصة محطة حاويات Pivdennyi</u> <u>MSC linked to acquisition of majority stake in Pivdennyi container terminal</u>
	❖ <u>المنافسة Competition</u>
20	<u>العراق - تركيا : مفاوضات مع تركيا لتمديد إتفاقية تصدير النفط عبر ميناء جيهان</u>
21	<u>السعودية : تكثيف صادرات النفط مع استئناف العمل فى موانئ الخليج</u> <u>Saudi Arabia Is Ramping Up Oil Exports As Gulf Ports Restart</u>
23	<u>السعودية : مسارات لوجيستية لتعزيز كفاءة سلاسل الإمداد</u>
	❖ <u>الإتفاقيات الدولية (Agreements)</u>
25	<u>إسبانيا - الصين : موانئ Shangha & Barcelona وإتفاقية توأمة تشمل الممر الأخضر والوقود البديل</u> <u>Barcelona and Shanghai ports sign sister ports agreement on green corridor, digital operations and alternative fuels</u>
	❖ <u>الحوادث البحرية (Accidents)</u>
28	<u>فرنسا : تعويم الناقلة Freienstein بعد جنوحها بنهر Rhin</u> <u>Container Barge Freienstein Refloated After Overnight Grounding on the Rhin</u>
30	<u>الدنمارك : التحقيق فى تصادم سفينة تابعة لشركة Fred. Olsen Windcarrier بميناء Esbjerg</u> <u>Denmark investigates chain collision of a Fred. Olsen Windcarrier vessel, causing various damages at Esbjerg port</u>

عينٌ على أهم الأحداث

* مع تحليل الأثر الإيجابي والسلبي على ميناء الإسكندرية

1. البرازيل : موانئ أبوظبي وصفقة استحواذ بقيمة 835 مليون دولار بمينائي Santos & Itaqui

* تسعى مواني أبو ظبي للاستحواذ على العديد من المواني وفي الآونة الأخيرة تسعى للاستحواذ على نسبة أكبر من محطات المواني المصرية مثل محطة شركة اسكندرية لتداول الحاويات بميناء الإسكندرية ويعتبر ذلك وفقاً لتحليل SWOT :

- فرصة Opportunities نتيجة لضخ استثمارات وسيولة ضخمة تساعد على التطوير
- تهديد Threats نتيجة للإحتكار واحتمالية إعادة هيكل العمالة لرفع مستوى الربحية

(صفحة رقم 9)

2. ليبيا : ميناء Genoa واستثمارات بقيمة €3.6bn بميناء Misurata

* يشهد ميناء الإسكندرية العديد من المشاريع مثل حاجز الأمواج (8.4 كم) لربط ميناء الإسكندرية بالدخيلة وحماية للأرصعة والمنشآت وتأمين الملاحة للسفن ويعتبر ذلك مؤشر قوي Strengths وفقاً لتحليل SWOT

(صفحة رقم 14)

3. السعودية : تكثيف صادرات النفط مع استئناف العمل في موانئ الخليج

* يؤدي ذلك إلى تعافي قطاع النفط العالمي كما أن النقل من موانئ البحر الأحمر إلى موانئ البحر المتوسط على منظومة خط أنابيب سوميد يحول الميناء إلى مركز حيوي لربط الإمدادات وتأمين وصولها للأسواق العالمية ويعتبر ذلك مؤشر قوي Strengths وفقاً لتحليل SWOT

(صفحة رقم 21)

4. السعودية : مسارات لوجيستية لتعزيز كفاءة سلاسل الإمداد

* تُعد المسارات اللوجستية السعودية الجديدة بمثابة شريان حيوي داعم لحركة التجارة العالمية (الشرق والغرب) مما ينعكس إيجابياً على ميناء الإسكندرية باعتباره البوابة الرئيسية لإفريقيا وأوروبا على البحر المتوسط ويعتبر ذلك فرصة Opportunities وفقاً لتحليل SWOT

(صفحة رقم 23)





World Maritime News

https://scdailygazette.com/2026/06/25/sc-ports-temporarily-halts-leatherman-operations-in-face-of-high-costs-waning-demand/?_cf_chl_f_tk=vN3tf4RIRKcT_de2gxnFD3MeLNpBcnbOtaF8AQEUDL4-1783245727-1.0.1.1-49U_Dx1nb3NbY1a0ILAHQtv7DL7P8NQiTAreOsd8W0A



NORTH CHARLESTON : تعتزم هيئة موانئ ولاية كارولينا الجنوبية والمالكة والمشغلة لميناء Charleston تعليق العمليات مؤقتاً في محطة (Leatherman) - الواقعة في الضفة الغربية لنهر كوبر - والتي تشهد معدلات تشغيل منخفضة نتيجة لظروف إقتصادية صعبة وذلك بهدف توفير النفقات في ظل تباطؤ حركة التجارة العالمية حيث أعلنت الهيئة أن إغلاق محطة الحاويات سيكتمل بحلول الأول من أغسطس وسيستمر لفترة غير محددة وتقوم حالياً خمس سفن تابعة لشركة Mediterranean Shipping بزيارة محطة Leatherman أسبوعياً إلا أن الشركة قد قررت إلغاء أحد هذه المسارات بسبب انخفاض أحجام التجارة العالمية وسيتم تحويل السفن الأربع المتبقية إما إلى محطة North Charleston أو Wando Welch (Mount Pleasant)

❖ صرح الرئيس والمدير التنفيذي للهيئة :

- هذا توقف قصير الأجل مشيراً إلى أنه إجراء ضروري لضمان نمو مستدام على المدى الطويل
- نحتاج إلى رؤية تحسن في وضع السوق وبمجرد أن نرى وصول أحجام التداول إلى مستوى يبرر إعادة التشغيل وبعد ضبط التكاليف والأمور المتعلقة بذلك سنقوم بإعادة فتح المحطة
- رفض الإفصاح عن حجم الأموال التي ستوفرها الهيئة جراء تعليق العمليات في المحطة والتي تبلغ تكلفتها حوالي مليار دولار

وتتميز محطة Leatherman بهيكل تكاليف أعلى مقارنة بمحطات الحاويات الأخرى في الميناء وذلك نتيجة لقرار أصدرته المحكمة العليا عام 2024 منح الرابطة الدولية لعمال الموانئ (ILA) الحق في شغل جميع الوظائف في هذه المنشأة الواقعة على الواجهة البحرية حيث تُعد العمالة النقابية أكثر تكلفة مقارنة بالقوى العاملة في محطات الميناء الأخرى والتي تعتمد على مزيج من العمال النقابيين وموظفي الولاية لنقل الحاويات داخل الساحات كما تراجعت بعض خطوط شحن الحاويات عن استخدام محطة Leatherman بسبب ارتفاع التكاليف

❖ كما صرح رئيس فرع Charleston التابع للرابطة الدولية لعمال الشحن والتفريغ (International Longshoremen's Association) بالتحديات المتعلقة بالتكلفة في محطة (Leatherman) أنه مستعد للتعاون مع الهيئة المسؤولة

❖ وصرح مؤسس شركة (Hackett Associates) المتخصصة في التحليلات البحرية أنه يتوقع تراجعاً في حجم الواردات نظراً لاستمرار حالة عدم اليقين لدى المستهلكين وتأثيرات التضخم المتزايد

- والجدير بالذكر أن ميناء Charleston يعتمد - شأنه شأن معظم الموانئ الأمريكية - اعتماداً كبيراً على الواردات ؛ إذ يفوق عدد حاويات الواردات المحملة بالبضائع عدد حاويات الصادرات المحملة بنسبة تقارب 2 : 1
- توقفت المحطة عن العمل لمدة تقارب 21 شهراً بدءاً من يناير 2023 وذلك بسبب نزاع قانوني دار في عدة محاكم حول الجهة المسؤولة عن توفير العمالة للمحطة وفي النهاية حسمت الرابطة الدولية لعمال الشحن والتفريغ (International Longshoremen's Association) النزاع لصالحها وأعيد افتتاح المحطة في سبتمبر 2024.

SC Ports temporarily halts Leatherman operations in face of high costs, waning demand

25 Jun 2026

https://scdailygazette.com/2026/06/25/sc-ports-temporarily-halts-leatherman-operations-in-face-of-high-costs-waning-demand/?_cf_chl_f_tk=vN3tf4RIRKcT_de2gxnFD3MeLNpBcnbOtaF8AQEUDL4-1783245727-1.0.1.1-49U_Dx1nb3NbY1a0ILAHQtv7DL7P8NQiTAreOsd8W0A



NORTH CHARLESTON – The state agency that owns and operates the Port of Charleston is temporarily halting operations at its underutilized Leatherman Terminal here to save money in the face of a global trade slowdown.

The S.C. State Ports Authority said on Thursday that the container terminal’s shutdown will be complete by Aug. 1 and will continue for an undetermined period.

Currently, five Mediterranean Shipping Co. vessels make weekly calls at Leatherman. The company is eliminating one of those routes because of the dip in worldwide trade volumes. The other four ships will be moved to either North Charleston Terminal or Wando Welch Terminal in Mount Pleasant.

Micah Mallace, the authority’s president and CEO, termed the shutdown as a “short-term pause” and said it is necessary “to sustain long-term, sustainable growth.”

“We need to see the market turn around,” Mallace told the SC Daily Gazette. “Once we see volumes get to the level where it makes sense to reopen, we get our costs right and all that kind of stuff then we’ll reopen.”

Mallace declined to say how much money the authority will save by having the \$1 billion terminal along the Cooper River pause operations.

The first phase of Leatherman has handled 75,455 containers of all sizes through the first 11 months of this fiscal year.

That is a little more than 10% of the terminal’s capacity. By comparison, Wando Welch has handled nearly 1.1 million containers during the same period.

Leatherman has a higher cost structure than the port’s other container terminals because of a 2024 Supreme Court decision that let the International Longshoremen’s Association hold all of the jobs at the waterfront facility. The union labor is more expensive than the workforce at other port terminals, where a mix of union and state employees move containers through the yards.

Some container lines have balked at calling on Leatherman because of the higher costs.

State Sen. Larry Grooms, who heads the Senate Transportation Committee, could not be reached for comment. But the Berkeley Republican told the Gazette in October that Leatherman is “too costly to operate right now,” adding the authority must “get a handle on the costs and get assurances from the steamship lines they’re willing to pay them and continue to send ships to Charleston.”

“Without that,” he said, “we could end up in a downward spiral.”

Ken Riley, who heads the Charleston branch of the International Longshoremen’s Association, has acknowledged the cost challenges at Leatherman and told the Gazette he’s willing to work with the authority. He could not be immediately reached for comment about Thursday’s announcement.

The temporary Leatherman shutdown is part of the authority’s effort to get a handle on costs during a difficult economic environment. The maritime agency previously said it would not open a \$690 million rail yard adjacent to Leatherman this year as planned but will wait until market conditions and demand for the facility improve.

However, Mallace said work on a second berth at Leatherman will continue as the authority predicts a need for future capacity at the terminal once the global economy and trade improve. That second phase is expected to be completed next year.

“We do not think this is a long-term problem,” Mallace said, adding: “We remain really bullish on the Southeast of the U.S.”

He acknowledged, however, that most industry analysts are forecasting flat-to-down container volumes into the coming year.

“The indicators are very challenging right now,” he said. “It’s a very hard time to forecast.”

Ben Hackett, founder of maritime analyst Hackett Associates, said in a written statement that he expects “a weakening in import volume (this year) as consumer uncertainty remains high and the impact of increasing inflation takes its toll.”

Charleston’s port, like most in the U.S., has an outsized reliance on imports, with loaded import containers outnumbering loaded exports by about 2-to-1.

The National Retail Federation said in a report that “the ongoing trend is for lower imports” through at least the rest of this year.

Leatherman, named after late state Sen. Hugh Leatherman, opened in March 2021 as the East Coast’s newest and most modern container terminal.

It closed for roughly 21 months starting in January 2023 as a legal battle over who would supply labor at the terminal played out in several courts. The International Longshoremen’s Association ultimately won that dispute and the terminal reopened in September 2024.

<https://smartmaritimenetwork.com/2026/06/12/port-of-rotterdam-project-completes-terminal-to-terminal-autonomous-transit/>

أجرت هيئة ميناء Rotterdam وشركاؤها في مشروع MAGPIE الأوروبي عرضاً توضيحياً أظهر إبحار سفينة مخصصة للملاحة الداخلية وذلك في ظل ظروف التشغيل المعتادة للميناء حيث أبحرت السفينة MS Letitia وهي سفينة حاويات تعمل بالطاقة التقليدية وتديرها مجموعة HTS بشكل ذاتي ومستقل ؛

حيث انطلقت السفينة من Amaliahaven في (Maasvlakte) مروراً بـ (Europoort) وممر (Nieuwe Waterweg) وصولاً إلى Waalhaven في (Rotterdam) وخلال العرض نفذت السفينة مناورات مستقلة شملت مغادرة الرصيف والملاحة النهرية والرسو مع تجنب حركة الملاحة البحرية المعتادة بأمان وعمل النظام الذاتي على مراقبة البيئة المحيطة باستمرار لرصد السفن الأخرى وتجنبها

وصرح مدير الابتكار في هيئة ميناء Rotterdam:

□ يتيح الإبحار الذاتي تطبيق مفاهيم لوجستية جديدة تعزز مرونة وكفاءة وموثوقية النقل المائي الداخلي الذي يُعد وسيلة حيوية لنقل البضائع من الميناء إلى المناطق الداخلية (الظهير اللوجستي)

□ نقل الحاويات والبضائع السائبة والسائلة عبر الممرات المائية الداخلية يخفف الضغط على شبكة الطرق كما أنه أكثر كفاءة في استهلاك الطاقة مقارنة بالنقل البري ومع تزايد حجم تداول البضائع من الضروري أن يحافظ قطاع النقل المائي الداخلي على حصته في نقل البضائع وأن يعمل على توسيعها ويمكن للإبحار الذاتي أن يلعب دوراً مهماً في هذا المجال

□ تُعد هذه التجربة واحدة من عشرة مشاريع توضيحية ضمن مبادرة MAGPIE (التي تهدف إلى جعل الموانئ الخضراء الذكية مراكز متكاملة وفعالة للنقل متعدد الوسائط) وهي مبادرة أوروبية للابتكار وتحظى بتمويل مشترك من الاتحاد الأوروبي بهدف تسريع التحول نحو موانئ محايدة مناخياً

يجمع المشروع - الذي تتولى هيئة ميناء Rotterdam تنسيقه - 45 شريكاً للعمل على تطوير واختبار وتوسيع نطاق الابتكارات في مجالات الطاقة النظيفة والتحول الرقمي والخدمات اللوجستية المستدامة

وعقب هذا العرض التوضيحي يعتزم شركاء المشروع - وهم شركات

Alphatron Marine ,Argonics ,Argonav

دمج عناصر من هذه التقنية في منتجاتهم الخاصة بأنظمة المساعدة الملاحة المخصصة لسفن الملاحة الداخلية .



Port of Rotterdam project completes terminal-to-terminal autonomous transit

12 Jun 2026

<https://smartmaritimenetwork.com/2026/06/12/port-of-rotterdam-project-completes-terminal-to-terminal-autonomous-transit/>

The Port of Rotterdam Authority and partners within the European MAGPIE project have conducted a demonstration showing an inland vessel sailing independently between terminals within the regularly operating port environment.

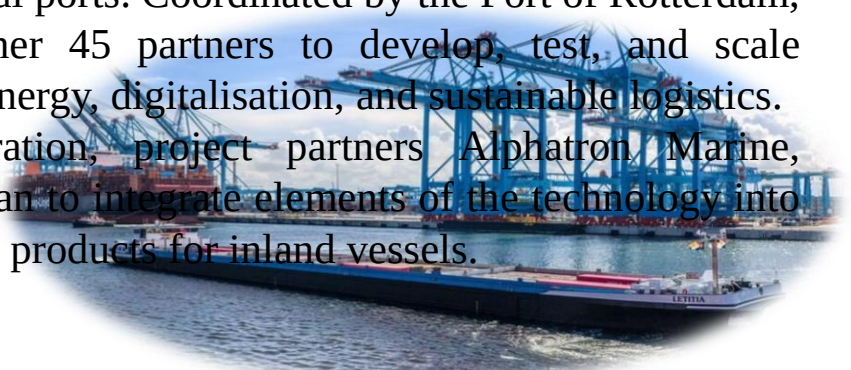
The conventionally powered inland container vessel MS Letitia, operated by HTS Group, travelled autonomously from Amaliahaven on the Maasvlakte via Europoort and the Nieuwe Waterweg to Waalhaven in Rotterdam.

During the demonstration, the vessel independently performed manoeuvres including undocking, river navigation, and docking, while safely avoiding regular maritime traffic. The autonomous system continuously monitored the environment to detect and avoid other vessels, while the onboard skipper maintained ultimate responsibility and could intervene at any moment to support navigation and decision-making.

“Autonomous sailing enables new logistics concepts that improve the flexibility, efficiency and reliability of inland shipping, which is an important hinterland transport modality for the Port of Rotterdam,” said Oscar van Veen, Director of Innovation at the Port of Rotterdam Authority.

“Containers, bulk and liquids transported via inland waterway reduce pressure on the road network and are moved more energy-efficiently than by road. With the growth in freight throughput, it is essential that inland shipping maintains and expands its share of freight transport. Autonomous sailing could play a role in this.”

The trial is one of 10 demonstration projects within MAGPIE (sMArt Green Ports as Integrated Efficient multimodal hubs), a European innovation project co-funded by the European Union to accelerate the transition to climate-neutral ports. Coordinated by the Port of Rotterdam, the project brings together 45 partners to develop, test, and scale innovations across clean energy, digitalisation, and sustainable logistics. Following the demonstration, project partners Alphatron Marine, Argonics, and Argonav plan to integrate elements of the technology into their navigation assistance products for inland vessels.



<https://enterpriseam.com/uae/2026/06/03/ad-ports-plants-flag-in-brazil-with-usd-835-mn-acquisition/>

استحوذت مجموعة موانئ أبوظبي على شركة Corredor Logística e Infraestrutura (CLI) البرازيلية المشغلة لمحطات تداول السلع الزراعية السائبة وذلك في صفقة بلغت قيمتها 835 مليون دولار (ما يعادل نحو 3.1 مليار درهم) مما يمنحها ملكية بنية تحتية استراتيجية

حيث ستمنح المجموعة السيطرة على بوابتين رئيسيتين للتصدير تتعاملان مع حصة كبيرة من صادرات البرازيل من السلع الزراعية

- تمتلك CLI بالكامل محطة "CLI Norte" في ميناء (Itaquí) وهي بوابة رئيسية لتصدير الحبوب ضمن ممر (Northern Arc) اللوجستي المتنامي في البلاد
- كما تمتلك حصة 80% في محطة "CLI Sul" في ميناء (Santos) أكبر محطة لتصدير السكر في البرازيل والتي تتعامل أيضاً مع توريد كميات من الذرة وفول الصويا

التحول الإقليمي:

تمتلك المجموعة بالفعل عمليات لوجستية في جميع أنحاء أمريكا اللاتينية من خلال شركتها (Noatum) بما في ذلك أنشطة في :

Argentina, Chile, Colombia, Mexico, and Peru

الأهمية :

- ✓ تعزز مجموعة موانئ أبوظبي دورها في تجارة السلع العالمية في واحدة من أهم أسواق التصدير الزراعي في العالم
- ✓ تأتي هذه الخطوة في إطار إستراتيجية المجموعة لبناء شبكة لوجستية متكاملة تغطي كافة مراحل سلسلة التوريد

والجدير بالذكر أن (DP World) قد أعلنت عن خطط لزيادة الطاقة الإستيعابية لمحطتها البرازيلية لتصل إلى 2.1 مليون حاوية مكافئة (TEU) بحلول نهاية 2027 ارتفاعاً من 1.4 مليون حاوية مكافئة حالياً

كما تتعاون الشركة المشغلة للموانئ مع شركة (Rumo) المشغلة لخطوط السكك الحديدية لتطوير محطة جديدة للحبوب والأسمدة مما يعكس اهتماماً متزايداً بدور البرازيل كقوة رئيسية في تصدير السلع .



AD Ports plants flag in Brazil with USD 835 mn acquisition

3 Jun 2026

<https://enterpriseam.com/uae/2026/06/03/ad-ports-plants-flag-in-brazil-with-usd-835-mn-acquisition/>

The acquisition of CLI gives it ownership of strategic port infrastructure in Brazil for the first time

AD Ports expands into Brazil with USD 835 mn acquisition: AD Ports Group acquired Brazilian agri-bulk terminal operator Corredor Logística e Infraestrutura (CLI) in a USD 835 mn (c.AED 3.1 bn) agreement, marking its entry into the Brazilian market, according to a [disclosure \(pdf\)](#).

Expected to close in 2H, the transaction will give AD Ports control of two major export gateways that handle a significant share of Brazil's agricultural commodity exports. CLI fully owns CLI Norte at the Port of Itaquí, a key grain export gateway in the country's growing Northern Arc logistics corridor. It also holds an 80% stake in CLI Sul at the Port of Santos, Brazil's largest sugar export terminal, which also handles corn and soybean volumes.

Location, location, location: Spanning northern Brazil and the Amazon basin, the region has emerged as one of the country's fastest-growing export corridors as agricultural producers increasingly seek shorter, more efficient routes to international markets.

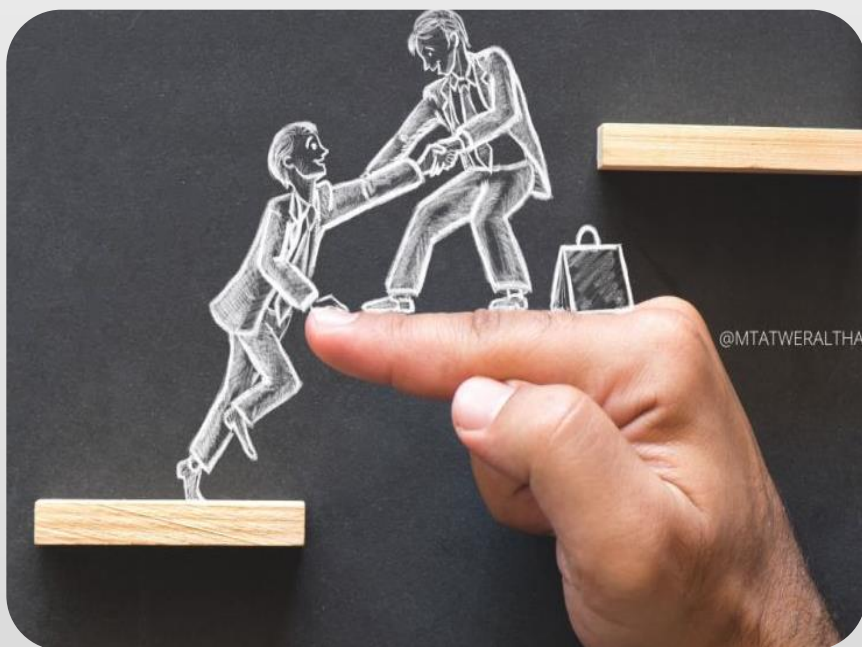
A change in presence across the region: While the group already has logistics operations across Latin America through its [Noatum subsidiary](#), including [activities](#) in Argentina, Chile, Colombia, Mexico, and Peru, the acquisition of CLI gives it ownership of strategic port infrastructure in Brazil for the first time.

Why this matters: AD Ports is gaining a larger role in global commodities trade, buying a foothold in one of the world's most important agricultural export markets. Brazil is the world's largest sugar exporter and a major supplier of corn, soybeans, and grains. It extends the strategy of building an end-to-end logistics network.

Not the first Emirati foot to land in Brazil: DP World deepened its presence at the Port of Santos through a long-term agreement with Maersk in [March last year](#), and announced plans to expand capacity at its Brazilian terminal to 2.1 mn TEUs by the end of 2027, up from 1.4 mn TEUs. The port operator is also partnering with railway operator Rumo to develop a new grain and fertilizer terminal — showing interest in Brazil's role as a commodities export powerhouse.



Future Vision



<https://www.porttechnology.org/valenciaport-fits-vertical-solar-panels-to-breakwater/>

قام ميناء Valencia بتركيب ألواح شمسية عمودية على حاجز الأمواج في توسعته الشمالية حيث تعزز هذه الخطوة دور الميناء في مبادرة Renewport وهي مبادرة مدعومة من الاتحاد الأوروبي وتقود التحول إلى الطاقة النظيفة في موانئ البحر الأبيض المتوسط حيث رسي العقد على شركة Pavener Servicios Energéticos S.L بقيمة 169,314 يورو (195,879 دولار أمريكي) ومن المتوقع اكتمال التركيب والتشغيل بحلول سبتمبر 2026

وانطلقت مبادرة Renewport في يناير 2024 ويُمول الاتحاد الأوروبي 80% منها من خلال برنامج Interreg Euro-med ضمن مبادرة Greener Med

ويهدف المشروع إلى تقليل البصمة الكربونية لموانئ البحر الأبيض المتوسط من خلال الطاقة المتجددة (الطاقة الشمسية - طاقة الرياح - الطاقة الحرارية الأرضية) والتحقق من جدواها في بيئات الموانئ العاملة

ويستخدم ميناء Valencia (APV) هذا المشروع لتقييم الجدوى التقنية والإقتصادية والبيئية لدمج الطاقة المتجددة في البنية التحتية للموانئ العاملة وإلى جانب ذلك صُمم مشروع Renewport لتسهيل تبادل المعرفة بين هيئات الموانئ ومشغلي المحطات وشركات الطاقة والمؤسسات البحثية حيث يرى ميناء Valencia أن هذا البُعد التعاوني أساسي لتسريع خفض انبعاثات الكربون في قطاع الموانئ البحرية الأوسع .



Valencia port fits vertical solar panels to breakwater

12 Jun 2026

<https://www.porttechnology.org/valenciaport-fits-vertical-solar-panels-to-breakwater/>

Valencia port is fitting vertical solar panels to the breakwater of its northern expansion.

The move advances the port's role in RENEWPORT, the EU-backed initiative driving the clean energy transition at Mediterranean ports.

The contract has been awarded to Pavener Servicios Energéticos S.L. for €169,314 (\$195,879), with the installation expected to be completed and operational by September 2026.

Works cover both panel installation and official project signage in line with European Union co-financing requirements.

RENEWPORT launched in January 2024 and is 80 per cent co-financed by the EU through the INTERREG EURO-MED programme under the Greener MED initiative.

The project aims to reduce the carbon footprint of Mediterranean ports by identifying and validating renewable energy solutions, including solar, wind and geothermal, in live port environments.

For Valencia port, the vertical solar installation represents a practical step in positioning the port as a demonstration site for clean technologies.

The Port Authority of Valencia (APV) is using the project to assess the technical, economic and environmental viability of renewable energy integration into working port infrastructure.

Successful solutions are intended to be replicable at other Mediterranean and European ports.

Beyond physical installation, RENEWPORT is designed to facilitate knowledge transfer among port authorities, terminal operators, energy companies and research institutions.

The APV frames this collaborative dimension as central to accelerating decarbonisation across the wider maritime-port sector.



<https://www.porttechnology.org/port-of-genoa-showcases-e3-6-billion-investment-to-misurata/>



زار وفد من Misurata مقر هيئة ميناء غرب Ligurian البحري في قصر San Giorgio حيث جاءت هذه الزيارة ضمن فعاليات اجتماع Misurata - Genoa والذي نظمته غرفة تجارة Genoa بهدف تعزيز العلاقات بين المنطقة الاقتصادية الليبية ومجموعة Ligurian البحرية واللوجستية والتي تُعد بوابة رئيسية في البحر الأبيض المتوسط لسلاسل التوريد الأوروبية

وخلال عرض نظام موانئ Savona-Vado & Genoa تم التركيز على الموقع الإستراتيجي على طول الممرات اللوجستية الأوروبية إلى جانب تطوير شبكات السكك الحديدية والطرق وتوسيع منصة الميناء الإلكتروني الرقمية باعتبارها عوامل أساسية لرفع الكفاءة وتعزيز القدرة التنافسية

وكان من أبرز محاور الإهتمام مشروع حاجز الأمواج الجديد المزمع إنشاؤه في Genoa - Sampierdarena

ويهدف هذا المشروع الذي تبلغ تكلفته 1.4 مليار يورو (1.6 مليون دولار أمريكي) إلى استيعاب سفن الحاويات العملاقة حيث يمثل أحد أكبر مشاريع الإنشاءات البحرية الجارية في أوروبا

وتضمن البرنامج جولة إرشادية في الميناء شملت عمليات الشحن والركاب بالإضافة إلى أنشطة بناء السفن وإصلاحها في Sestri Ponente ومنطقة إصلاح السفن التي تدعم خدمات تجديد اليخوت الفاخرة

وتتدرج هذه المبادرة ضمن إطار أوسع للتعاون بين Misurata & Genoa حيث تركزت المناقشات على التعاون المحتمل في إدارة الموانئ وتطوير الخدمات اللوجستية والتدريب والابتكار.

وصرح رئيس هيئة ميناء Ligurian الغربي :

عرضنا برنامج هيئة الميناء للإستثمار في البنية التحتية بقيمة 3.6 مليار يورو (4.1 مليار دولار أمريكي) والذي يشمل المشاريع الإستراتيجية التي ستشكل مستقبل صناعة الموانئ وسلاسل التوريد الإيطالية

كما أن الحوار مع منظمات ديناميكية مثل Misurata يُمكن أن يُسهم في تعزيز العلاقات بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط وخلق فرص جديدة للتعاون في مجالات عمليات الموانئ والخدمات اللوجستية والتنمية الاقتصادية.

Ports of Genoa showcase €3.6bn investment to Misurata

10 Jun 2026

<https://www.porttechnology.org/port-of-genoa-showcases-e3-6-billion-investment-to-misurata/>



A delegation from the Misurata Free Zone has visited the headquarters of the Western Ligurian Sea Port Authority at Palazzo San Giorgio.

The visit formed part of the Genova–Misurata Free Zone Meeting, promoted by the Genoa Chamber of Commerce, aimed at strengthening ties between the Libyan economic zone and the Ligurian maritime and logistics cluster, a key Mediterranean gateway into European supply chains.

During the presentation of the Ports of Genoa and Savona-Vado system, emphasis was placed on its position along European logistics corridors, alongside upgrades to rail and road connectivity and the expansion of the E-port digital platform as key drivers of efficiency and competitiveness.

A central focus was the planned new open-sea breakwater for the Genoa-Sampierdarena basin.

The €1.4 billion (\$1.6 million) infrastructure project is designed to accommodate ultra-large container vessels and represents one of Europe’s largest ongoing maritime construction schemes, drawing strong interest from the Libyan delegation.

The programme also included a guided port tour covering cargo and passenger operations, as well as shipbuilding and repair activities at Sestri Ponente and the ship repair area, which also supports superyacht refitting services.

The initiative sits within a broader framework of cooperation between the Genoa maritime cluster and the Misurata Free Zone, with discussions centred on potential collaboration in port management, logistics development, training and innovation.

Matteo Paroli, President of the Western Ligurian Sea Port Authority, said: “We presented the Port Authority’s €3.6 billion (\$4.1 billion) infrastructure investment programme, which encompasses the strategic projects that will shape the future of the Italian port and supply chain industry.

“Dialogue with dynamic organisations such as the Misurata Free Zone can contribute to strengthening relations between the two shores of the Mediterranean and create new opportunities for cooperation in the fields of port operations, logistics and economic development.”



Maritime Lines



<https://splash247.com/?p=239980>

استحوذت شركة (MSC) على حصة بنسبة 51% في محطة حاويات invest Trans service (TIS) في ميناء (Pivdennyi) بأوكرانيا حيث يُعد ميناء Pivdennyi والذي يُعرف سابقاً باسم (Yuzhny) ميناءً تابعاً لمنطقة Odesa ويقع بين ثالث أكبر مدينة في أوكرانيا وميناء (Mykolaiv) والذي يجمع بين خصائص الموانئ البحرية والنهرية وسوف تعتبر هذه الحصة في محطة "TIS Pivdennyi" ثاني أصول محطات الحاويات التابعة لشركة MSC لثُضاف إلى محطة الحاويات التابعة لشركة HHLA في Odesa والتي تمتلك MSC 49% من حصتها

يُذكر أن شركة (DP World) كانت قد استحوذت في عام 2020 على حصة 51% في TIS وأُعيدت تسمية المنشأة لتصبح "DP World TIS Pivdennyi" إلا أن DP World باعت حصتها بالإضافة إلى القاطرات البحرية مرة أخرى إلى TIS

ورغم أن المحطة كانت تُستخدم سابقاً من قبل شركات مثل Arkas- Akkon - Maersk إلا أن عمليات تداول الحاويات في TIS توقفت فعلياً منذ عام 2022 حين غزت روسيا أوكرانيا ومع ذلك يبدو أن هناك عمليات محدودة لتحميل وتفريغ الحاويات في Pivdennyi وإن كان من الصعب تتبع حركة السفن الفعلية نظراً لأن العديد من السفن في المنطقة تقوم بإيقاف تشغيل أجهزة الإرسال والإستقبال الخاصة بنظام التعرف الآلي (AIS) من الناحية الفنية

والجدير بالذكر تمتلك محطة TIS Pivdennyi :

- رصيفاً بطول 560م وعمق يصل إلى 14.70م
- تبلغ طاقتها الإستيعابية التصميمية السنوية 600 ألف حاوية مكافئة (TEU)
- تبلغ سعة التخزين الأرضي 10,400 حاوية مكافئة بما في ذلك 712 نقطة توصيل للحاويات المبردة
- توفر المحطة إمكانية الوصول المباشر عبر السكك الحديدية
- ذكرت (Alphaliner) أن رصيفاً واحداً فقط - يبلغ طوله حوالي 250م يبدو أنه مخصص لسفن الحاويات في حين تستقبل بقية أجزاء الموقع حالياً سفن البضائع الصب .



MSC linked to acquisition of majority stake in Pivdennyi container terminal

3 Jun 2026

<https://splash247.com/?p=239980>

Mediterranean Shipping Co (MSC) has reportedly acquired a 51% stake in the Trans invest service Container Terminal (TIS) in Pivdennyi, Ukraine.

Formerly known as Yuzhny, Pivdennyi is an Odesa-area satellite port, located between Ukraine's third-largest city and the sea-river port of Mykolaiv. If the deal is confirmed, the stake in TIS Pivdennyi would be MSC's second container terminal asset in the country, adding to HHLA's container terminal in Odesa, which the company owns 49% of.

Alphaliner stated that the TIS deal has already been finalized but added that it "remains subject to confirmation". So far, a transaction price has not been reported; In 2020, DP World acquired a 51% stake in TIS and later rebranded the facility as DP World TIS Pivdennyi. The terminal has since been operated as a 51-49 joint venture between DP World and Transinvestservice, Alphaliner believes that DP World made a quiet exit from TIS earlier this year, selling its stake, as well as the related local tugboat operations, back to Transinvestservice. If this proves true, MSC has likely acquired its stake in the Pivdennyi terminal from TIS rather than buying directly from DP World, formerly used by the likes of Maersk, Akkon, and Arkas, container handling at TIS has basically come to a halt since 2022, when Russia invaded Ukraine. Limited volumes of containers nevertheless appear to be loaded and discharged at Pivdennyi, though actual ship movements are hard to track because many ships in the region go dark and switch off their AIS transponders.

On paper, the TIS Pivdennyi has a 560 m berth with a depth of up to 14.70 m and an annual design capacity of 600,000 teu. Its ground capacity is 10,400 teu, including 712 reefer plugs, The terminal also offers direct rail access. Alphaliner said that only a single berth, around 250 m long, appears to be in use for container ships, while the remainder of the site currently receives bulk vessels.





Competition



<https://www.aajeg.com/economy/%D9%85%D9%81%D8%A7%D9%88%D8%B6%D8%A7%D8%AA-%D8%A8%D9%8A%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82-%D9%88%D8%AA%D8%B1%D9%83%D9%8A%D8%A7-%D9%84%D8%AA%D9%85%D8%AF%D9%8A%D8%AF-%D8%A7%D8%AA%D9%81%D8%A7%D9%82%D9%8A%D8%A9-%D8%AA%D8%B5%D8%AF%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%81%D8%B7-%D8%B9%D8%A8%D8%B1-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-%D8%AC%D9%8A%D9%87%D8%A7%D9%86>



شكّل العراق لجنة عليا (ممثلين عن وزارات النفط والخارجية والمالية وحكومة [إقليم كردستان](#)) للتفاوض مع تركيا بشأن تمديد إتفاقية تصدير النفط الخام عبر خط الأنابيب العراقية التركية إلى [ميناء جيهان](#) لتنظيم عملية تصدير النفط الخام للمرحلة المقبلة

وبما يحافظ على استقرار تدفق الصادرات النفطية إلى الأسواق العالمية وعدم حدوث أي توقف أو اضطراب في عمليات التصدير ويعد ذلك من الملفات الإستراتيجية التي تحظى بأولوية عالية

وتقوم الحكومة العراقية حالياً بتصدير نحو 200 ألف برميل عبر ميناء جيهان وتسعى إلى زيادة الكمية لتتجاوز 350-400 ألف برميل لتغذي الأسواق الأوروبية من النفط الخام خاصة بعد إغلاق مضيق هرمز

وتطمح خلال السنوات الثلاث المقبلة إلى رفع الإنتاج من النفط الخام إلى 7 مليون برميل

وأعلنت وزارة النفط العراقية أن منظمة OPEC بدأت تدريجياً في إعادة حصص الإنتاج العراقية إلى مستويات ما قبل الحرب في المنطقة كخطوة من شأنها تعزيز القدرة الإنتاجية للبلاد ودعم انتعاش قطاع النفط

حيث يعتمد العراق إلى حدّ كبير على العملات الأجنبية الناتجة عن مبيعات النفط لتمويل الواردات وتحقيق استقرار الدينار ودفع الرواتب .



تعمل المملكة العربية السعودية على زيادة شحنات النفط الخام حيث تعيد فتح موانئها المطلة على الخليج العربي التي أُغلقت بسبب الحرب مع إيران وفي الوقت نفسه تزيد عمليات التحميل عبر منافذ البحر الأحمر التي استخدمتها لتجاوز مضيق هرمز

ووفقاً لمنصة Bloomberg :

- هناك ناقلتين عملاقتين للنفط الخام (VLCC) قامتا بالتحميل عبر منصات الإرساء (SPM) والتي تشكل جزءاً من ميناء رأس تنورة على الخليج العربي وتُعد هاتان الناقلتان أولى الناقلات التي تستخدم المحطة حين اضطرت الرياض إلى تحويل مسار النفط الخام إلى البحر الأحمر عبر خط أنابيب يمتد لمسافة 746 ميل (1200 كم) عبر أراضي المملكة
 - توجد ناقلتان عملاقتان عند محطة الجزيرة البحرية في رأس تنورة والتي تقع على بعد حوالي 20 ميل جنوب منصات الإرساء وذلك وفقاً لصورة التقطها القمر الصناعي (Sentinel-1) التابع للاتحاد الأوروبي حيث تبدو إحدهما راسية بالفعل بينما يجري توجيه الأخرى نحو الرصيف بواسطة قاطرات بحرية
- ويُعد وصول هذه الناقلات العملاقة إلى رأس تنورة أول مؤشر على بدء عودة قطاع النفط السعودي إلى وضعه الطبيعي فقد ارتفعت صادرات النفط الخام من الخليج لتصل إلى ما لا يقل عن ثلاثة أرباع مستويات ما قبل الحرب وذلك في أعقاب اتفاق السلام المؤقت بين الولايات المتحدة وإيران في حين يراقب السوق تدفقات النفط عن كثب لمعرفة ما إذا كان هذا التعافي سيستمر أم لا
- والجدير بالذكر أن جميع الأرصفة (7) الموزعة على محطتي ينبع والمخخصة لتحميل النفط الخام قيد الاستخدام في آن واحد منذ اندلاع الحرب

حيث بلغ متوسط الشحنات المتجهة من ميناء ينبع إلى الخارج حوالي 4.1 مليون برميل يومياً حتى الآن ويمثل هذا الرقم زيادة تقارب 500 ألف برميل يومياً مقارنة بشهر مايو 2026 لكنه يظل أقل بكثير من مستويات صادرات المملكة من النفط الخام قبل الحرب والتي كانت تبلغ نحو 7 ملايين برميل يومياً .

Saudi Arabia Is Ramping Up Oil Exports As Gulf Ports Restart

27 Jun 2026

<https://gcaptain.com/saudi-arabia-is-ramping-up-oil-exports-as-gulf-ports-restart/>



Jun 26, 2026 (Bloomberg) –Saudi Arabia is boosting crude shipments, opening up its Persian Gulf ports that were shuttered by the Iran war while also increasing loadings at Red Sea outlets that it has used to bypass the Strait of Hormuz.

[Two very large crude carriers](#) that moored Thursday are now loading at single-point moorings that form part of the Ras Tanura port on the Persian Gulf, ship-tracking data compiled by Bloomberg show. They're the first tankers to use the terminal since early March, when Riyadh was forced to divert crude to the [Red Sea](#) through a 746-mile (1,200-kilometer) pipeline across the country.

Two more VLCCs are at the Ras Tanura sea island terminal, about 20 miles south of the moorings, according to a satellite image from the European Union's Sentinel-1 orbiter captured earlier Friday. One appears to be moored, while the other is being guided onto the berth by tugs.

The arrival of the [giant tankers](#) at Ras Tanura is the first sign that the Saudi oil industry is starting to return to normal. Crude exports from the gulf have risen to at least three-quarters of their pre-war levels after the US-Iran interim peace deal, and the market is scrutinizing flows to see whether the recovery can last. Hormuz traffic has continued to flow in both directions, [despite an attack](#) Thursday on a cargo ship renewing concerns about safe passage.

At the same time, shipments are continuing apace from Yanbu on the kingdom's Red Sea coast.

Vessel-tracking data compiled by Bloomberg show all seven berths across the two Yanbu terminals that are used for loading crude were occupied on Friday morning. That's the first time they've all been seen in use simultaneously since the start of the war.

Shipments to overseas buyers from Yanbu have averaged about 4.1 million barrels a day so far in June, according to tracking data. That's up by nearly 500,000 barrels a day from May, but still well below the kingdom's pre-war crude exports of about 7 million barrels a day.

Yanbu could continue to play a significant role in Saudi oil flows, [allowing shippers to avoid Hormuz](#), where passage still remains risky. Even in the longer term, flows from Yanbu could be much higher than before the war, with Tehran insisting that it, along with Oman, will control traffic through the waterway from the Gulf as part of any lasting peace deal with the US.

<https://www.alarabiya.net/saudi-today/2026/06/01/-مسارات-السعودية-اللوغيستية-نقطة-تحويل-تعيد-هندسة-مفاهيم-امن-الامدادات>



قامت السعودية بمعالجة تداعيات إغلاق مضيق هرمز كالتالي :

- وضع إجراءات عاجلة لرفع الطاقة الإستيعابية في موانئ البلاد
- إضافة خدمات شحن جديدة بجانب تأسيس "خط البحر الأحمر السريع"
- استحداث مسارات لوجيستية برية جديدة في قطاع الشحن لدعم حركة التجارة الإقليمية والدولية وتعزيز كفاءة سلاسل الإمداد ورفع مستوى التكامل مع أنماط النقل المختلفة

إذ تربط المسارات السعودية الخمسة اللوجيستية موانئ الخليج العربي بوسط وشمال المملكة وتمتد وصولاً إلى موانئ البحر الأحمر عبر شبكة نقل متعددة الوسائط تجمع بين النقل البري والسككي وبرز ذلك في إطار حرص السعودية على :

- ✓ رفع كفاءة تدفق البضائع وتقليص زمن نقلها وهو الأمر الذي يعد نقطة تحول أعادت صياغة مفاهيم أمن سلاسل الإمداد والتجارة في المنطقة حيث تدعم القطاعات الحيوية مثل الصناعات البتروكيمياوية والتعدينية إلى جانب تعزيز انسيابية الصادرات والواردات وتوفير حلول فعالة لخدمات النقل بالعبور (ترانزيت) نحو الأسواق الإقليمية

الخطوط الحديدية السعودية SAR

أطلقت 5 مسارات لوجستية جديدة في قطاع الشحن ضمن جهودها لتعزيز كفاءة سلاسل الإمداد ورفع مستوى التكامل مع أنماط النقل المختلفة إذ ترتبط هذه المسارات مع الأسواق الإقليمية والدولية وترسخ دور المملكة كممر لوجستي يربط بين الشرق والغرب ودعم انسيابية حركة التجارة بما يرسخ مكانة المملكة كمركز لوجستي عالمي ومحور رئيسي في تدفقات التجارة الدولية

ويؤكد خبير سعودي أن :

- "التجربة السعودية" لا تقتصر على تغيير مسارات الشحن فقط بل إعادة هندسة تدفقات التجارة عبر ربط الموانئ بالمناطق اللوجستية والمراكز الجمركية وشبكات النقل البري والسكك الحديدية ضمن منظومة قادرة على امتصاص الصدمات وإعادة توزيع الأحمال التشغيلية بكفاءة عالية

وبالرغم من إنعكاس اضطرابات الملاحة في مضيق هرمز مباشرة على حركة التجارة في الخليج العربي إلا أن السعودية قد أعادت توزيع الأدوار داخل المنظومة اللوجستية بصورة سريعة ومدروسة لضمان استمرار سلاسل الإمداد دون انقطاع إذ برز دور المملكة المتنامي لميناء الملك عبدالعزيز بالدمام كمركز إقليمي للتخزين وإعادة توزيع البضائع لدول الخليج ما عكس قدرة عالية على إعادة توظيف الأصول اللوجستية وفق المتطلبات

- أن موانئ البحر الأحمر تحولت في غضون الأزمة إلى خط الدفاع التجاري الأول للمملكة إذ استوعبت موانئ (جدة - الملك عبدالله - ينبع - الملك فهد الصناعي) حركة الواردات والصادرات مؤكداً أن هذه الموانئ أثبتت أهميتها الإستراتيجية باعتبارها منفذاً مستقلاً يربط المملكة مباشرة بالأسواق العالمية عبر قناة السويس بعيداً عن التحديات الجيوسياسية في الخليج

- أن نجاح منظومة الموانئ السعودية يعتمد على بنية رقمية متقدمة تتيح تتبع الشحنات وإدارة الطاقة الإستيعابية للموانئ والمستودعات لحظياً بجانب توظيف تحليلات البيانات والذكاء الاصطناعي للتنبؤ بالإختناقات وإعادة توجيه الشحنات نحو المسارات الأكثر كفاءة ؛ الأمر الذي يسهم في تقليل التكاليف التشغيلية وتعزيز موثوقية سلاسل الإمداد

- أن أزمة مضيق هرمز كشفت تفاوتاً في قدرة الأنظمة اللوجستية الخليجية على التعامل مع الأزمات وإعادة توجيه حركة التجارة في حين أظهرت السعودية قدرة أكبر على تنويع المسارات وربط الموانئ بالمراكز الداخلية ما منحها مرونة واسعة في إدارة التدفقات التجارية بعيداً عن نقاط الإختناق البحرية وأن التحولات الجارية تمثل إعادة تعريف لمفهوم المخاطر في سلاسل الإمداد العالمية



وتؤكد الخطوط الحديدية السعودية SAR أن المسارات تعزز الحلول اللوجستية وترفع موثوقية كفاءة سلاسل الإمداد في مختلف الظروف وتقوم على التكامل بين أنماط النقل المختلفة والتنسيق مع الجهات لتعزيز انسيابية حركة البضائع ورفع كفاءة العمليات بجانب دعم توجه المملكة نحو الريادة اللوجستية إقليمياً وعالمياً

Agreements

الإتفاقيات الدولية



<https://en.portnews.ru/news/392807/>



أعلن ميناء Barcelona عن توقيع إتفاقية تعاون استراتيجي مع لجنة النقل في Shanghai ومجموعة ميناء Shanghai الدولي (SIPG) ؛ وذلك بهدف إرساء علاقة رسمية كـ "موانئ شقيقة" وتعزيز العمل على إنشاء ممر رقمي وأخضر للشحن يربط بين إسبانيا والصين

وتشمل الإتفاقية مجالات التعاون المتعلقة برقمنة وأمن العمليات المينائية وتطوير الموانئ الخضراء والوقود البديل والنقل متعدد الوسائط والممرات البحرية المستدامة بين الشرق الأقصى ومنطقة البحر الأبيض المتوسط

يُذكر أن Shanghai & Barcelona كانتا قد وقعتا إتفاقية أولية في أواخر يوليو 2025 وفي سبتمبر 2025 زار وفد من Shanghai إلى Barcelona لإجراء محادثات فنية حول الممر الأخضر وعقد اجتماعات تتعلق بالتبادل التجاري واللوجستي بين الصين وأوروبا

وتضمن برنامج زيارة شهر سبتمبر جولة في منشآت (Ebro-Chery) في Barcelona كما زار وفد Shanghai محطة المركبات التابعة لشركة (Autoterminal) وذلك في إطار مواصلة الميناءين العمل على مشروع الممر المشترك

تتولى Barcelona إدارة الميناء وهي الهيئة العامة المسؤولة عن البنية التحتية للميناء والتخطيط والتنسيق بين الأطراف الفاعلة في مجتمع الميناء

أما لجنة النقل في Shanghai فهي السلطة المسؤولة عن إدارة قطاع النقل في Shanghai في حين تُعد مجموعة ميناء Shanghai الدولي (SIPG) المجموعة المشغلة للمرافق المينائية في Shanghai .

Barcelona and Shanghai ports sign sister ports agreement on green corridor, digital operations and alternative fuels

13 Jun 2026

<https://en.portnews.ru/news/392807/>



The Port of Barcelona has signed a strategic cooperation agreement with the Shanghai Municipal Transportation Commission and Shanghai International Port Group to establish a formal “sister ports” relationship and advance work on a Green Shipping and Digital Corridor between Spain and China, according to the Port of Barcelona.

The agreement was signed on 11 June by Port of Barcelona president José Alberto Carbonell, SMTC director general Xiao Hui and SIPG vice president Yang ZhiYong during a visit by an institutional and business delegation from Shanghai. Jaume Duch, regional minister for European Union and foreign action of the Generalitat of Catalonia, attended the ceremony.

The agreement covers cooperation on the digitalisation and security of port operations, green port development, alternative fuels, intermodality and sustainable maritime corridors between the Far East and the Mediterranean.

Barcelona and Shanghai signed a preliminary agreement in late July 2025. A Shanghai delegation led by Wang Haijian, SIPG vice president and director of operations, visited Barcelona in September 2025 for technical talks on the corridor and meetings linked to commercial and logistics exchanges between China and Europe.

The September programme included a visit to the Ebro-Chery facilities in Barcelona’s Free Zone. The latest Shanghai delegation visited Autoterminal’s vehicle terminal as the two ports continue work on the corridor.

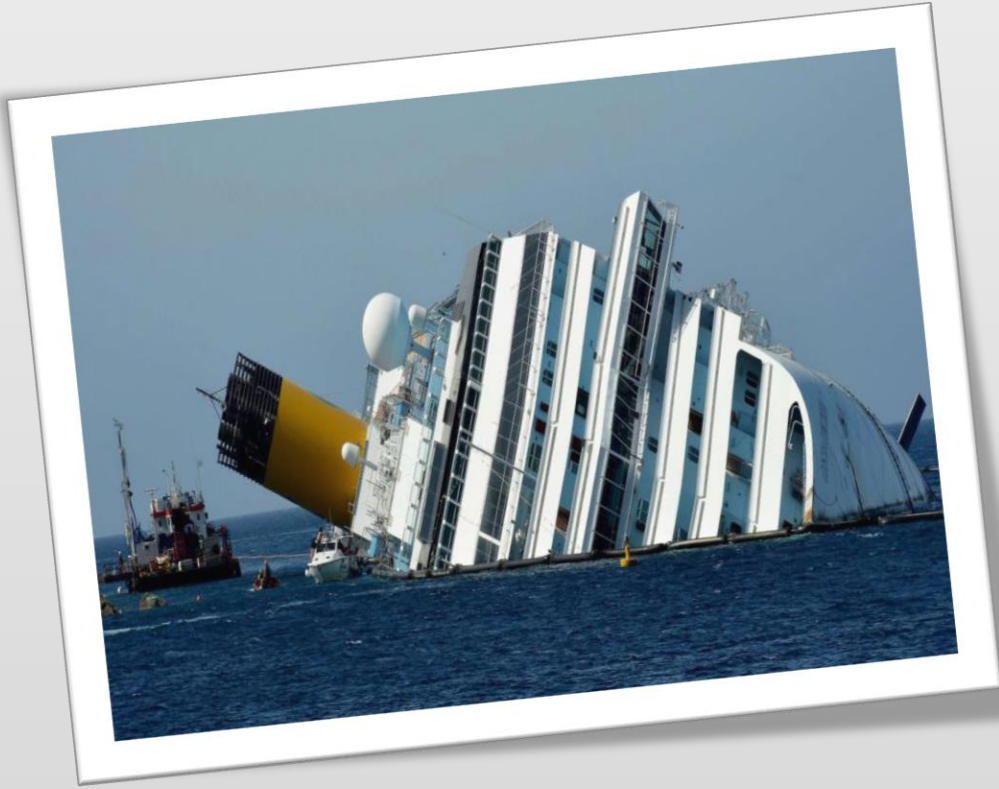
The Port of Barcelona is managed by the Port Authority of Barcelona, the public body responsible for the port’s infrastructure, planning and port community coordination.

The Shanghai Municipal Transportation Commission is the municipal authority responsible for transport administration in Shanghai.

Shanghai International Port Group is the port operating group associated with Shanghai’s port facilities.

Accidents

الحوادث البحرية



<https://shipwrecklog.com/log/2026/06/freienstein/>

جنحت ناقله الحاويات ذاتية الدفع (Freienstein) في نهر Rhine بالقرب من مدينة Rees الألمانية

كانت السفينة - طولها 135م ، MMSI: 269057358 - في طريقها من Duisburg إلى Antwerp عندما علقت في مجرى النهر

وقد باءت المحاولات الأولية لإعادة تعويم السفينة بالفشل مما أدى إلى بقائها جانحة حتى اليوم التالي ؛ ثم وصلت سفينتان إلى الموقع ونجحتا في سحب " Freienstein " إلى مياه أكثر عمقاً وواصلت السفينة رحلتها ووصلت إلى Antwerp ولم ترد أي تقارير تفيد بوقوع إصابات أو أضرار أو حدوث تلوث .



Container Barge Freienstein Refloated After Overnight Grounding on the Rhine

4 Jun 2026

<https://shipwrecklog.com/log/2026/06/freienstein/>

On June 4, the 135 meter long self-propelled container-barge Freienstein (MMSI: 269057358) ran aground on the Rhine near Rees, Germany. The Freienstein was headed to Antwerp from Duisburg when it stranded on the river.

Initial attempts to refloat the vessel failed and the Freienstein would remain aground until the following day. Two other vessels would arrive on scene and were able to pull the Freienstein into deeper water. The vessel would continue on its voyage and reach Antwerp on June 6. No reports of injuries, damage or pollution released.



<https://www.puentedemando.com/en/esbjerg-port-collision-brave-tern-wind-keeper-thor/>

شهد ميناء Esbjerg في الدنمارك حادثاً أدى إلى تضرر عدة شفرات لتوربينات الرياح واحتجاز السفينة البحرية "Brave Tern" وهي جزء من أسطول شركة Fred Olsen Windcarrier

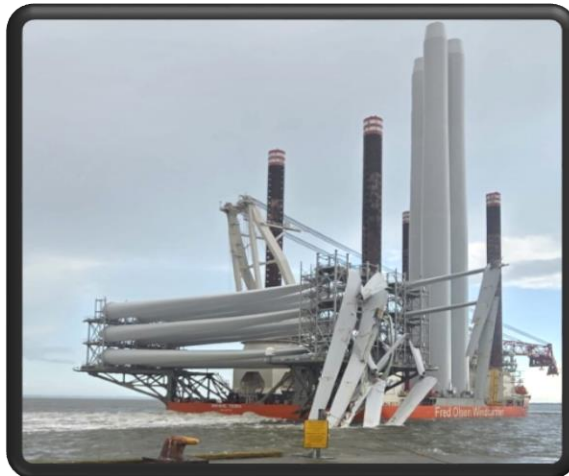
والجدير بالذكر أن هذه السفينة وفي اليوم الأخير من عمليات تحديثها في حوض "Navantia Ferrol" كانت قد تسببت في سقوط رافعة وذلك دون وقوع إصابات بشرية لحسن الحظ

حيث وقع الحادث أثناء مناورة داخل الميناء ويُعتقد أن رياحاً قوية دفعت السفينة Brave Tern - التي ترفع علم مالطا وكانت قد انتهت للتو من تحميل تسع شفرات مخصصة لمزرعة "Thor" لطاقة الرياح البحرية - مما أدى إلى فقدان السيطرة عليها واصطدامها بالسفينة Wind Keeper والتي ترفع علم جزر مارشال أثناء رسوها

وقد أدى ذلك بدوره إلى اصطدام السفينة الأخيرة بالرافعة وبالرصيف وأسفر الحادث عن تضرر عدة شفرات تابعة لمزرعة الرياح

وتشير تقديرات وسائل الإعلام المحلية إلى أن الخسائر قد تتجاوز 150 ألف دولار نظراً للقيمة الاقتصادية العالية

ولا تزال السفينة Brave Tern المملوكة لشركة "Fred. Olsen Windcarrier" محتجزة من قبل هيئة الملاحة البحرية الدنماركية في حين تجري عمليات فحص وتقييم للأضرار التي لحقت بالسفن والحمولة ومرافق الميناء كما يجري التحقيق في دور الظروف الجوية في وقوع الحادث .



“Denmark investigates chain collision of a Fred. Olsen Windcarrier vessel, causing various damages at Esbjerg port”

10 Jun 2026

<https://www.puentedemando.com/en/esbjerg-port-collision-brave-tern-wind-keeper-thor/>

An incident that occurred at the port of Esbjerg (Denmark) has damaged several wind turbine blades and led to the detention of the offshore installation vessel "Brave Tern" (IMO 9583782), part of the Fred. Olsen Windcarrier fleet. It is worth noting that after its modernization at Navantia Ferrol, on its last day it caused a crane to fall, fortunately without personal injuries.

The accident occurred on June 10 during a port maneuver. Strong winds are believed to have pushed the vessel "Brave Tern", flagged in Malta, which had just loaded nine blades for the Thor offshore wind farm. The vessel lost control and collided with the installation vessel "Wind Keeper" (IMO 9972749), flagged in the Marshall Islands, which was docked. The latter also collided with a crane and the dock.

As a result of the incident, several blades from the wind farm were damaged. According to estimates from local media, losses could exceed \$150,000, as each blade has a high economic value. So far, only one person has been taken to the hospital with injuries. The vessel "Brave Tern", owned by Fred. Olsen Windcarrier, remains detained by the Danish Maritime Authority while inspections are conducted on the damages to the vessels, the cargo, and the port facilities. The role of weather conditions in the accident is also under investigation

