

دراسة تحديد القيمة العادلة لسهم شركة أسطول للنقل البري



المستشار المالي المستقل
شركة الأعمال والاستشارات المالية
عن الأوراق المالية
"فاكت"

مايو | 2026

قائمة المحتويات

3	الملخص التنفيذي
7	نبذة عن الاقتصاد
18	نبذة عن القطاع
28	نبذة عن الشركة
34	التحليلات المالية التاريخية
53	القوائم المالية التاريخية
59	توقعات الأداء المستقبلي
78	القوائم المالية المتوقعة
82	منهجية ونتائج التقييم

الملخص التنفيذي

معايير المحاسبة المصرية – المعايير المصرية للتقييم المالي للمنشآت	معايير التقييم:
مبدأ الاستمرارية في النشاط	أساس التقييم:
أسطول للنقل البري	المنشأة محل التقييم:
شركة مساهمة مصرية	الشكل القانوني للشركة:
المتحدون للمراجعة والضرائب	مراقب الحسابات:
2025/12/31	تاريخ التقييم:
2026/05/04	تاريخ التقرير:
6 أشهر من تاريخ التقرير أو حتى وقوع أحداث جوهرية تؤثر على الشركة.	صلاحية التقرير:
شركة الأعمال والاستشارات المالية عن الأوراق المالية "فاكت" ش.م.م.	المستشار المالي المستقل:

تنويه

تم إعداد هذا التقرير بواسطة شركة الأعمال والاستشارات المالية عن الأوراق المالية "فاكت" بناءً على تكليف من إدارة شركة أسيك للتعيين بتاريخ 2025/12/4، لتحديد القيمة العادلة لأسهم شركة أسطول للنقل البري، بغرض شراء الشركة.

تتحمل شركة أسطول للنقل البري المسؤولية الكاملة عن دقة وسلامة جميع البيانات المالية والفنية والتشغيلية التاريخية المقدمة الي شركة "فاكت"، وتعتبر المعلومات والبيانات المالية والفنية والتشغيلية التاريخية المقدمة من إدارة شركة أسطول للنقل البري وممثليه هي مسئولية إدارة الشركة ومراقب حساباتها، حيث لم نقوم بإجراء أي مراجعة للتحقق من صحة هذه البيانات.

إن المعلومات التي تضمنتها هذه الدراسة والمتعلقة بمستوى الأداء المالي والتشغيلي المستقبلي عرضة للتغيير، خاصة وأن الوضع المالي للشركة يمكن أن يتأثر سلباً أو إيجاباً بالتطورات المستقبلية المتعلقة بالاقتصاد المصري والقطاعات المختلفة فيه، وكذا بعوامل التضخم وأسعار الخصم والفائدة السائدة في السوق وسعر الصرف للجنيه المصري، وأيضاً أسعار الضرائب وغيرها من العوامل السياسية والاقتصادية الخارجة عن نطاق سيطرة الإدارة، لذا، لا تضمن شركة "فاكت" تحقق تلك التقديرات، كما أن الفرضيات التي بني عليها التقرير قد تتغير بعد إعداده في ضوء تغير ظروف المنشأة و/أو السوق و/أو التشريعات المنظمة، وليس على شركة "فاكت" أي التزام بتحديث هذه الدراسة نتيجة لأي من التطورات السابقة أو غيرها.

هذا وقد بذلت شركة الأعمال والاستشارات المالية عن الأوراق المالية "فاكت" وكافة أعضاء فريق العمل المنوط به إعداد ومراجعة هذا التقرير عناية الرجل الحريص في كافة مراحل إعداد ومراجعة التقرير ومشتملاته.

مصادر المعلومات والبيانات

تتضمن مصادر المعلومات والبيانات الواردة لنا من الشركة التي تم الاعتماد عليها في إعداد هذا التقرير:

- تقرير مراقب الحسابات والقوائم المالية المدققة للشركة عن العام المالي المنتهي في 2022/12/31.
- تقرير مراقب الحسابات والقوائم المالية المدققة للشركة عن العام المالي المنتهي في 2023/12/31.
- تقرير مراقب الحسابات والقوائم المالية المدققة للشركة عن العام المالي المنتهي في 2024/12/31.
- تقرير مراقب الحسابات والقوائم المالية المدققة للشركة عن العام المالي المنتهي في 2025/12/31.
- خطة عمل الشركة خلال الخمس سنوات المقبلة.
- هيكل المساهمين.
- مستخرج سجل تجاري تحت رقم 45079 والصادر في 2025/6/19.
- البطاقة الضريبية.

محتويات الدراسة

يتم قراءة التقرير والتعامل معه كوحدة واحدة ولا يجوز طمس أو اجتزاء أو تعديل أي من محتوياته دون الرجوع الي إدارة شركة "فاكت"، كما لا يجوز نشر هذا التقرير - كليًا أو جزئيًا -، من خلال الوسائل الإعلامية و/أو الإخبارية المختلفة (بما في ذلك شبكة المعلومات الدولية - الانترنت) دون الحصول على موافقة كتابية مسبقة من شركة "فاكت".

إقرار المستشار المالي المستقل

- لم يعتمد المقابل المالي المستحق على رأي المستشار المالي المستقل.
- التحليل والنتائج لا يقيد بها سوى القيود الواردة بالتقرير.
- لم يتم إشراك أشخاص - بخلاف من ورد ذكرهم بالتقرير- لهم علاقة بأي جزء جوهري في إبداء الرأي.

ملخص نتائج التقييم المالي

وفقاً لطريقة التدفقات النقدية المخصومة، بلغت القيمة العادلة لحقوق الملكية نحو 611.7 مليون جنيه مصري، وبلغت قيمة حقوق الملكية وفقاً لطريقة المضاعفات نحو 696.4 مليون جنيه مصري.

وعليه، بلغت القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية قبل خصم عدم السيولة نحو 637.1 مليون جنيه مصري، وتم حساب القيمة العادلة المرجحة للسهم على النحو التالي:

- تم ترجيح الوزن النسبي لطريقة التدفقات النقدية المخصومة بنسبة 70%، بينما تم ترجيح الوزن النسبي لطريقة المضاعفات بنسبة 30%.
- تم تطبيق خصم عدم السيولة بنسبة 15%، في ضوء أن الشركة غير مدرجة في البورصة المصرية.

وبناءً على ذلك، بلغت القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية بعد الخصم نحو 541.5 مليون جنيه مصري، وعليه بلغت القيمة العادلة المرجحة للسهم نحو 6.253 جنيه مصري للسهم، وذلك على أساس عدد أسهم قائم يبلغ 86,601,627 سهم.

ويوضح الجدول التالي القيمة المرجحة لحقوق الملكية (ألف جنيه مصري):

القيمة المرجحة (ألف جنيه مصري)	الوزن المرجح	القيمة (ألف جنيه مصري)	القيمة المرجحة الكلية لحقوق الملكية
428,157	70%	611,653	طريقة التدفقات النقدية المخصومة
208,923	30%	696,410	طريقة المضاعفات
637,080			القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية
15%			خصم عدم السيولة
541,518			القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية بعد خصم عدم السيولة
86,601,627			عدد الأسهم
6.253			القيمة العادلة المرجحة للسهم بعد خصم عدم السيولة (جنيه مصري)



شركة الأعمال والاستشارات المالية
عن الأوراق المالية
فاكت
سجل المستشارين رقم: ٢٥

نبذة عن الاقتصاد

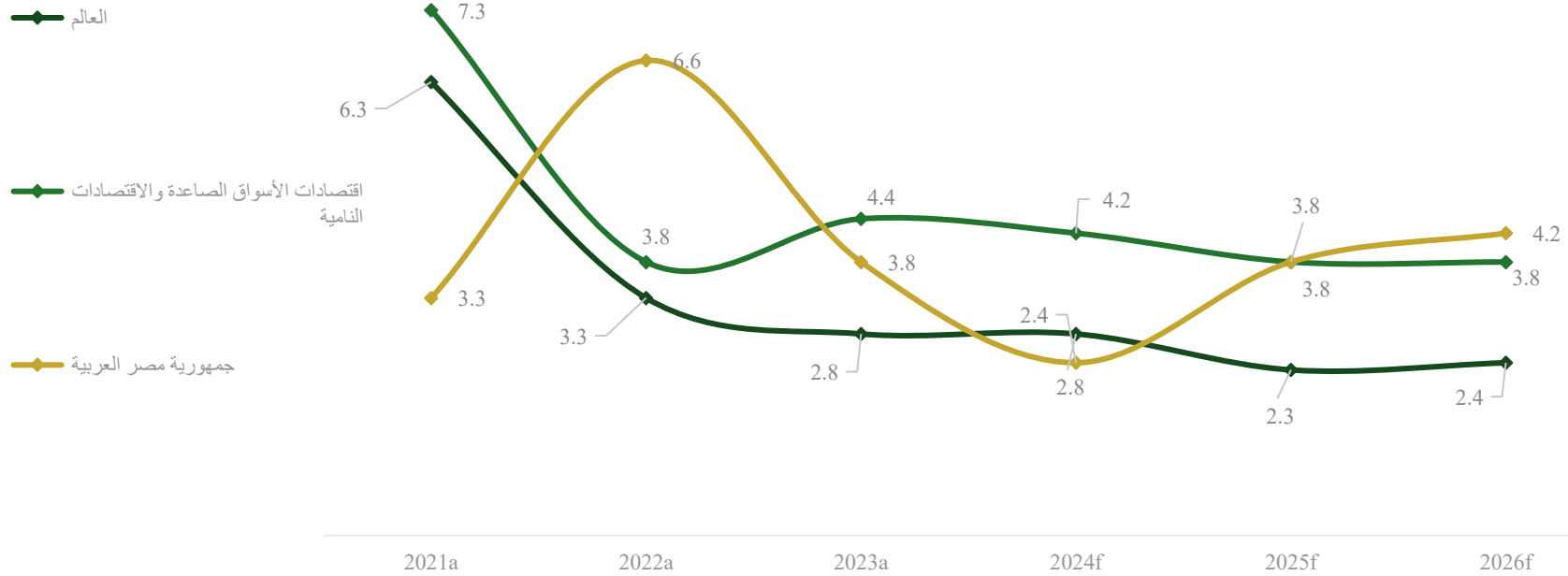
نظرة البنك الدولي

يشهد النمو العالمي تباطؤاً في أعقاب الارتفاع الحاد في الحواجز التجارية وتزايد حالة عدم اليقين بشأن السياسات. ومن المتوقع أن ينخفض النمو إلى 2.3% في عام 2025، وهو تراجع كبير مقارنة بالتوقعات السابقة، مع توقع حدوث تعافٍ محدود في الفترة 2026-2027. ويمكن أن ينخفض النمو إذا تصاعدت القيود التجارية أو إذا استمرت حالة عدم اليقين بشأن السياسات. وتشمل مخاطر التطورات السلبية الأخرى معدلات النمو الأقل من المتوقع في الاقتصادات الكبرى، وتفاقم الصراعات، والظواهر المناخية الشديدة. ومن الضروري أيضاً بذل جهود متعددة الأطراف في مجال السياسات لتهيئة بيئة أكثر شفافية وقابلة للتنبؤ، بهدف حل التوترات التجارية. كما يتعين على واضعي السياسات احتواء التضخم وتعزيز أوضاع المالية العامة، مع تنفيذ إصلاحات تهدف إلى رفع كفاءة المؤسسات وتحسين أدائها، فضلاً عن تحفيز الاستثمارات الخاصة، وتعزيز رأس المال البشري وتطوير أداء سوق العمل.

منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: من المتوقع أن يرتفع معدل النمو إلى 2.7% في عام 2025 وأن يواصل ارتفاعه ليصل إلى 3.7% في عام 2026 و 4.1% في عام 2027.



معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي



نظرة صندوق النقد الدولي

29 يوليو 2025

تشير التوقعات إلى بلوغ النمو العالمي 3,0% في عام 2025 و3,1 في عام 2026، وهو ما يمثل رفعا للتوقعات عما جاء في عدد إبريل 2025 من تقرير آفاق الاقتصاد العالمي. ويرجع ذلك إلى تسريع المشتريات استباقاً للتعريفات الجمركية، وانخفاض معدلات التعريفات الجمركية الفعلية، وتحسن الأوضاع المالية، وتوسع الإنفاق من المالية العامة في بعض مناطق الاختصاص الكبرى. ويُتوقع انخفاض التضخم العالمي، لكن التضخم في الولايات المتحدة من المتوقع أن يظل أعلى من مستواه المستهدف. ولا تزال مخاطر التطورات السلبية من احتمال ارتفاع التعريفات وتزايد عدم اليقين والتوترات الجغرافية-السياسية قائمة. وتظل استعادة الثقة والقدرة على التنبؤ والاستدامة من الأولويات على صعيد السياسات.

22 أبريل 2025

أحدث تقارير "آفاق الاقتصاد العالمي" يشير إلى تباطؤ النمو العالمي واشتداد مخاطر التطورات السلبية. ومع تكتُّف تحولات السياسات وبلوغ عدم اليقين مستويات جديدة غير مسبوقه، يتعين معايرة السياسات لاستعادة توازن المفاضلات بين النمو والتضخم، وإعادة بناء الهوامش الوقائية، وإنعاش النمو متوسط المدى، والحد من الاختلالات الداخلية والخارجية.

17 يناير 2025

تشير التوقعات إلى بلوغ النمو العالمي 3,3% في عامي 2025 و2026، دون تغيير يُذكر عن التنبؤات في أكتوبر 2024 مع رفع التوقعات في الولايات المتحدة الذي يوازن تخفيض التوقعات في الاقتصادات الأخرى. وتتسم الآفاق قريبة المدى بتباعد المسارات، في حين تميل المخاطر متوسطة المدى المحيطة بالنمو نحو التطورات المعاكسة. ومن شأن تجدد الضغوط التضخمية أن يعوق مسيرة تحول السياسة النقدية، مع ما له من انعكاسات على استدامة أوضاع المالية العامة والاستقرار المالي. وينبغي لمزيج السياسات أن يركز على توازن المفاضلات وإعادة بناء الاحتياطات الوقائية.

22 أكتوبر 2024

من المتوقع أن يظل النمو العالمي مستقرا، لكنه دون المأمول. ورغم ذلك، طرأت تعديلات كبيرة غير معلنه منذ إبريل 2024، حيث تم رفع التنبؤات في الولايات المتحدة وخفضها في الاقتصادات المتقدمة الأخرى في المقابل، لا سيما البلدان الأوروبية الكبرى. وبالمثل، في اقتصادات الأسواق الصاعدة والاقتصادات النامية، أدى التعطل في إنتاج وشحن السلع الأولية - خاصة النفط، والصراعات، والقلقل الأهلية، والظواهر المناخية الحادة إلى تخفيضات في توقعات منطقتي الشرق الأوسط وآسيا الوسطى وإفريقيا جنوب الصحراء. وفي المقابل، تم رفع التنبؤات لآسيا الصاعدة، حيث أدت طفرة الطلب على أشباه الموصلات والإلكترونيات، المدفوعة بالاستثمارات الكبيرة في مجال الذكاء الاصطناعي، إلى تعزيز النمو، وهو اتجاه عام تدعمه الاستثمارات العامة الضخمة في كل من الصين والهند. وبعد خمس سنوات من الآن، يُتوقع أن يبلغ النمو العالمي 3,1% - وهو أداء ضعيف مقارنة بمتوسط ما قبل جائحة كوفيد-19.

16 يوليو 2024

تشير التوقعات في تقرير آفاق الاقتصاد العالمي، حيث يصل معدل النمو الاقتصادي إلى 3,2% في عام 2024 و3,3% في عام 2025.. ويعوق تضخم أسعار الخدمات التقدم المرجو نحو إبطاء معدلات التضخم، مما يصعب معه استعادة السياسات النقدية العادية. وأدى ذلك إلى تصاعد خطر تجاوز التضخم لمستوياته المتوقعة، وبالتالي زيادة احتمالات ارتفاع أسعار الفائدة لفترة أطول كثيرا، في سياق تنامي الاضطرابات التجارية وازدياد عدم اليقين إزاء السياسات. ولإدارة هذه المخاطر والحفاظ على النمو، ينبغي تنفيذ مزيج السياسات اللازمة وفق تسلسل دقيق لتحقيق استقرار الأسعار وتعويض تراجع الاحتياطات الوقائية.

العوائق الجيوسياسية للتنمية الاقتصادية

ملخص أهم الأحداث العالمية 2025

- استمر الصراع الروسي الأوكراني مع تصعيد الهجمات، مما أدى إلى تداعيات عالمية على أسواق الطاقة والأمن الغذائي، وتوقيع اتفاقية موارد معدنية بين أوكرانيا والولايات المتحدة في أبريل لدعم إعادة الإعمار مقابل الوصول إلى الموارد.
- تصاعدت التوترات في الشرق الأوسط مع مواجهات إيرانية-إسرائيلية لمدة 12 يوماً في يونيو، واستمرار النزاع في غزة وسوريا، مما أثر على الدبلوماسية الدولية والجهود الإنسانية، ويمكن تصنيفها أبرز الأحداث الجيوسياسية لعام 2025.
- أدى تنصيب دونالد ترامب رئيساً للولايات المتحدة في يناير إلى فرض تعريفات جمركية واسعة النطاق على الصين (60%) وشركاء تجاريين آخرين (حتى 20%)، مما أثار حروباً تجارية وانتخابات حاسمة في ألمانيا وكندا وبيلاروسيا.
- عقدت قمة COP30 في البرازيل لمناقشة تمويل التغيير المناخي، مع تحديات في الاتفاق الباريسي، وأكدت خدمة كوبورنيكوس أن 2024 كان أسخن عام على الإطلاق، مما يفاقم الكوارث الطبيعية والتوترات على الموارد.
- توسعت مجموعة بريكس لتشمل أعضاء جدد، مما يعكس تحولاً في مراكز القوة الاقتصادية العالمية، ويشير إلى تحالفات جديدة حول الموارد الحرجة والتجارة، وسط منافسة على المعادن النادرة للطاقة الخضراء.
- أفادت الأمم المتحدة بأن أكثر من 200 مليون شخص في أكثر من 80 دولة بحاجة إلى مساعدات عاجلة بسبب النزاعات الجيوسياسية، والكوارث المناخية، والأزمات الاقتصادية الناتجة عن التعريفات والحروب التجارية.

التوترات التجارية والتعريفات الجمركية

في 2025، أدى تصعيد السياسات التجارية الأمريكية، خاصة تحت إدارة ترامب، إلى فرض تعريفات جمركية شاملة على واردات من الصين والاتحاد الأوروبي، مما أثار ردوداً مضادة. هذا التصعيد لم يكن نظرياً؛ فقد ارتفع متوسط التعريفات الفعلية على واردات الولايات المتحدة من دول البنك الأوروبي للإعمار والتنمية من 1.4% في النصف الأول من 2024 إلى 4% في النصف الأول من 2025. كما أدى إلى تآكل آفاق النمو العالمي، حيث خفضت الأمم المتحدة توقعات النمو إلى 2.4% لعام 2025، بانخفاض 0.4 نقطة مئوية عن التوقعات السابقة.

الصراعات المسلحة وتدمير البنية التحتية وتعطيل التجارة

استمرت الصراعات في الشرق الأوسط وأوروبا الشرقية في تعطيل التنمية، مع تأثيرات مباشرة على أسعار الطاقة وسلاسل التوريد. في الشرق الأوسط، أدت الحروب الاستنزافية في غزة ولبنان إلى تدمير البنية التحتية وتأجيل مشاريع اقتصادية مثل الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، مما أثر على دول مثل مصر، العراق، وعمان وتركيا. كما أدى الصراع في أوكرانيا إلى خفض توقعات النمو إلى 2.5% لعام 2025، بسبب ضعف المحاصيل الزراعية والعدوان الروسي.

عدم الاستقرار السياسي والمنافسة على الموارد

شهد 2025 تصاعداً في عدم الاستقرار السياسي، بما في ذلك الانتخابات والانقلابات المحتملة، مما قلل من ثقة المستثمرين. كما أدت المنافسة على الموارد مثل المعادن النادرة للطاقة الخضراء إلى توترات جيوسياسية، خاصة في آسيا والمحيط الهادئ.

ارتفاع أسعار الغذاء وسلاسل الإمداد

- مع استمرار التوترات الجيوسياسية في أوروبا وأفريقيا، تزداد المنافسة على تأمين الغذاء، ما يؤدي إلى ارتفاع أسعار القمح والسلع الأساسية عالمياً. مصر، كونها أكبر مستورد للقمح في العالم، تواجه صعوبات في تأمين الإمدادات بتكاليف معقولة.

التحالفات الإقليمية الجديدة

- توسع بريكس: انضمام السعودية، الإمارات، مصر، وإيران لتعزيز التجارة الجنوبية بنسبة 20% وتقليل الاعتماد على الدولار، مع تمويل مشاريع طاقة بـ300 مليون دولار، لكن العقوبات الغربية تحد من تأثيرها.
- تحالف أوروبا-الخليج: تعاون بين الاتحاد الأوروبي ودول الخليج للاستثمار في الطاقة الخضراء والأمن، يدعم نمو أوروبا بنسبة 1.2% رغم التعريفات الأمريكية.
- التحالفات البراغمة: دول مثل الهند والسعودية وتركيا تشكل شراكات غير رسمية للأمن الغذائي والطاقة، مع زيادة التجارة الآسيوية إلى 53% من التجارة العالمية.
- محور روسيا-إيران-كوريا الشمالية: تعاون أمني واقتصادي عبر قمة شنغهاي، يعزز تجارة الطاقة لكنه يواجه عقوبات، مما يعيق التنمية العالمية.

التغير المناخي وتغيرات التجارة العالمية

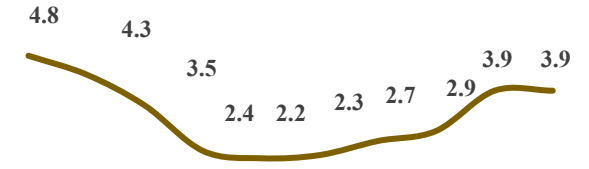
- ازدياد المنافسة العالمية على الموارد مثل المياه والمعادن يضيف تحديات أمام مصر، التي تواجه بالفعل نقصاً في الموارد المائية بسبب أزمة سد النهضة.
- الاستثمارات في التحول للطاقة المتجددة في مصر قد تجذب اهتماماً دولياً، لكن استمرار التوترات في إفريقيا والشرق الأوسط قد يحد من تدفقات الاستثمار.

أفريقيا كمحور تنافس عالمي

في عام 2025، برزت أفريقيا كساحة تنافس جيوسياسي واقتصادي بين القوى العالمية، مدفوعة بمواردها الغنية (مثل المعادن النادرة للطاقة الخضراء) وإمكاناتها السوقية الكبيرة بسبب النمو السكاني. الصين عززت استثماراتها عبر مبادرة الحزام والطريق، حيث تمول مشاريع بنية تحتية في دول مثل إثيوبيا ونيجيريا، بينما ردت الولايات المتحدة ببرامج مثل "الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية" لمواجهة النفوذ الصيني. الاتحاد الأوروبي، بدوره، وسّع شراكاته في مجالات الطاقة المتجددة مع جنوب أفريقيا وكينيا، بينما انضمت دول أفريقية مثل مصر وإثيوبيا إلى بريكس+ لتنويع التحالفات. هذا التنافس، رغم أنه يجذب استثمارات، يعيق التنمية الاقتصادية بسبب الصراعات على الموارد والضغط السياسية، مما يتطلب تعاوناً إقليمياً لضمان استفادة مستدامة من هذه الفرص.

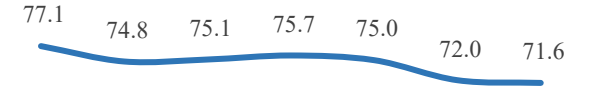
المؤشرات الاقتصادية المحلية

معدل النمو الحقيقي للناتج المحلي الإجمالي القيمة



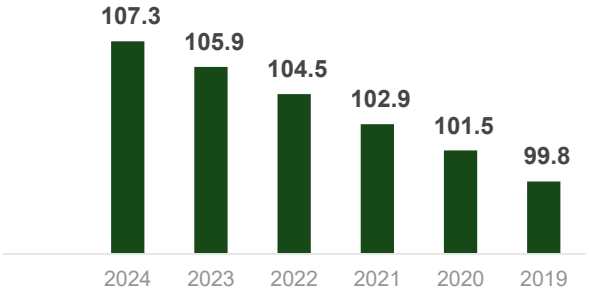
ديسمبر 2022 / مارس 2023 / يونيو 2023 / سبتمبر 2023 / ديسمبر 2023 / مارس 2024 / يونيو 2024 / سبتمبر 2024 / ديسمبر 2024 / مارس 2025

نسبة مساهمة القطاع الخاص في الناتج المحلي الإجمالي



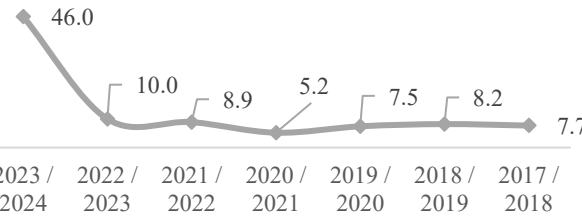
2017 / 2018 / 2019 / 2020 / 2021 / 2022 / 2023 / 2024

عدد السكان بالمليون نسمة



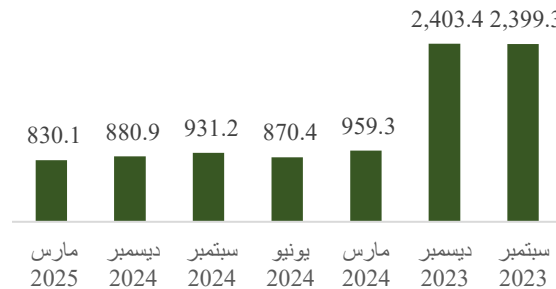
صافي الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر إجمالي قيمة تدفقات الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى مصر مطروحاً منها قيمة ما أعيد من تلك التدفقات إلى الخارج وتتضمن مساهمة المستثمر الأجنبي في رأس مال المشروع المحلي بما يجاوز أو يساوي 10 % من رأس مال المشروع.

صافي الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر



متحصلات رسوم المرور بقناة السويس بميزان المدفوعات هي إجمالي إيرادات الرسوم المحصلة من السفن العابرة في قناة السويس شاملاً الخدمات الملاحية وتظهر في الجانب الدائن من ميزان المدفوعات.

متحصلات رسوم المرور بقناة السويس



إجمالي الدعم السلعي يتضمن الاتي: دعم السلع التموينية - دعم المزارعين - دعم المواد البترولية - دعم الكهرباء - دعم الادوية وألبان الأطفال

318.053
مليار جنيه
2025 / 2026

المبالغ المنصرفة على برنامج تكافل وكرامة، ويعرف البرنامج على انه "برنامج التحويلات النقدية المشروطة الذي أطلقته وزارة التضامن الاجتماعي تحت مظلة تطوير شبكات الأمان الاجتماعي

41.13
مليار جنيه
2024 / 2025

قيمة ما تتحمله الحكومة كفرق بين السعر الاقتصادي والسعر الاجتماعي للسلع والخدمات المدعّمة. ويشتمل هذا البيان على دعم التأمين الصحي للطلاب ودعم الأدوية وألبان الأطفال

8338 مليون
جنيه قيمة دعم
التأمين الصحي
والأدوية
2025/2024

يعرف عدد السكان على انه عدد الأفراد المقيمين في حدود الدولة خلال فترة زمنية معينة سواء كانوا مواطنين أم مجرد مقيمين إقامة دائمة أو مؤقتة (أكثر من سنة). ولا يشمل المصريين بالخارج.

107,900
ألف
نسمة يوليو
2025

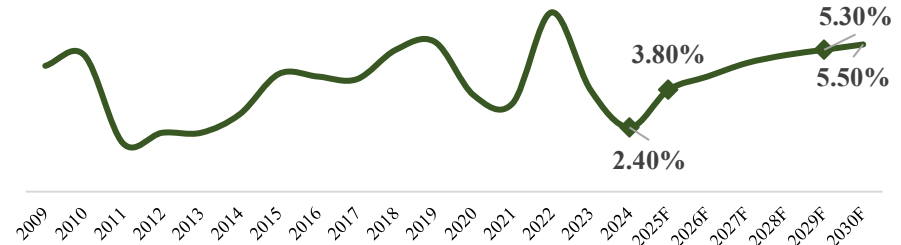
قيمة المبالغ التي يحصل عليها العاملين المصريين بالخارج نتيجة عملهم ويقومون بتحويل هذه المبالغ إلي داخل البلاد بالطرق الرسمية.

7467.3
مليون دولار
يونيو 2024

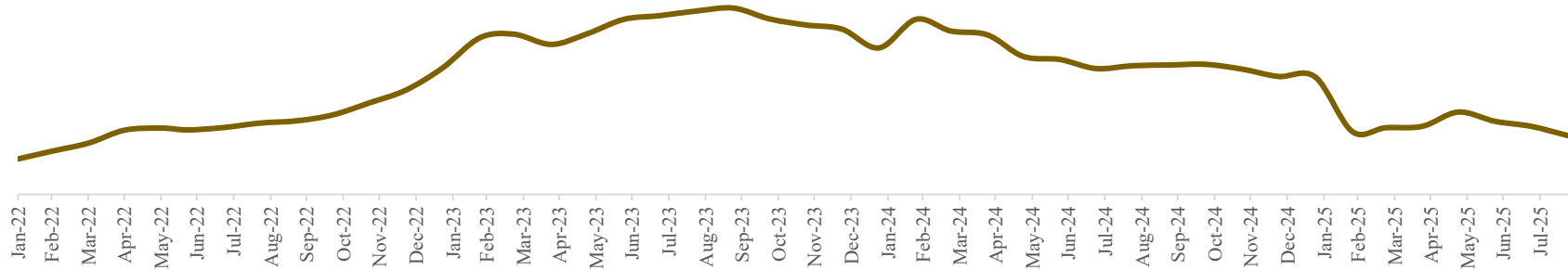
معدل نمو الناتج المحلي

يعد الناتج المحلي الإجمالي لمصر أحد المؤشرات الاقتصادية الرئيسية التي تعكس أداء الاقتصاد الوطني، حيث يُمثل إجمالي القيمة المضافة للسلع والخدمات المنتجة داخل البلاد خلال فترة زمنية محددة، غالبًا ما تكون سنة.

يتأثر الناتج المحلي الإجمالي بعدة عوامل رئيسية، من أبرزها أداء القطاعات الحيوية مثل الزراعة، والصناعة التي تشمل الصناعات التحويلية والبتر وكيمويات، والسياحة التي شهدت تقلبات ملحوظة نتيجة الأوضاع الجيوسياسية بعد مرحلة التعافي من جائحة كورونا، بالإضافة إلى قطاع الخدمات، الذي يشكل النسبة الأكبر من الناتج المحلي الإجمالي، ويضم أنشطة رئيسية مثل التجارة والاتصالات.



معدل التضخم العام لأسعار المستهلكين

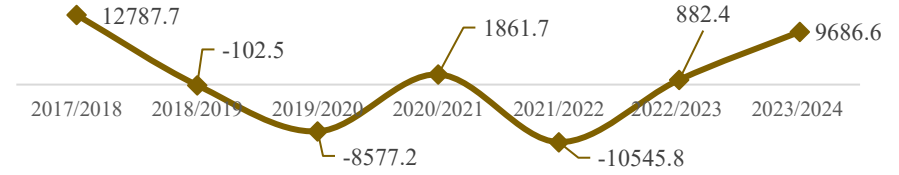


سجل معدل التضخم العام لأسعار المستهلكين في أغسطس 2025 نحو 12%، مقارنة بتسجيل نسبة 13.9% في شهر يوليو من العام نفسه. ويُعد هذا المعدل الأدنى منذ بداية العام، إذ كان التضخم عند 23.950% في يناير 2025.

يعزى ارتفاع معدل التضخم إلى عدة عوامل رئيسية، أبرزها الارتفاع العالمي في أسعار السلع الأساسية، لا سيما الغذاء والطاقة، مما يزيد من تكاليف المعيشة. بالإضافة إلى ذلك، تلعب السياسات النقدية للبنك المركزي دورًا حاسمًا في التأثير على الأسعار من خلال أدواتها الهادفة إلى السيطرة على التضخم. كما يُعد تقلب سعر صرف الجنيه المصري عاملاً مؤثرًا، حيث يؤدي انخفاض قيمته إلى ارتفاع تكاليف الواردات. وأخيرًا، ساهمت الزيادة في أسعار الإيجارات والخدمات في الضغط على مستويات الأسعار، مما انعكس على التضخم العام.

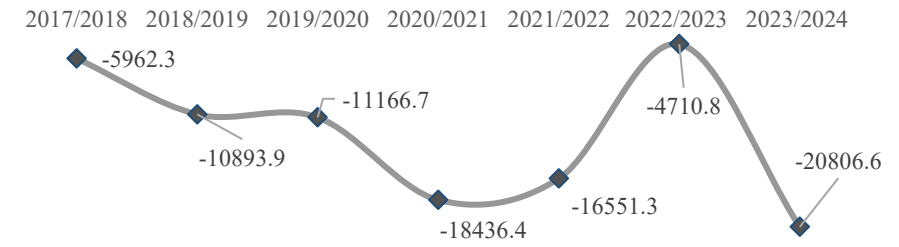
حقق ميزان المدفوعات في مصر فائضاً قدره حوالي 9686.6 مليون دولار خلال العام المالي المنتهي في يونيو 2024/2023، مقارنةً بفائض بلغ 882.4 مليون دولار في العام المالي السابق، وفقاً لبيان صادر عن البنك المركزي المصري.

ميزان المدفوعات بالمليون دولار



سجل الحساب الجاري في العام المالي 2024/2022 عجزاً قدره 20.8 مليار دولار، مقارنةً بـ 4.7 مليار دولار في العام المالي السابق. خلال العام المالي 2024/2023، شهد الحساب الجاري لمصر تقافماً في العجز، حيث ارتفع بنسبة 441% على أساس سنوي خلال النصف الأول من العام المالي. هذا التوسع في العجز يعود إلى عدة عوامل رئيسية: الميزان التجاري البترولي، إيرادات قناة السويس، تحويلات المصريين العاملين بالخارج واستثمارات المحفظة المالية.

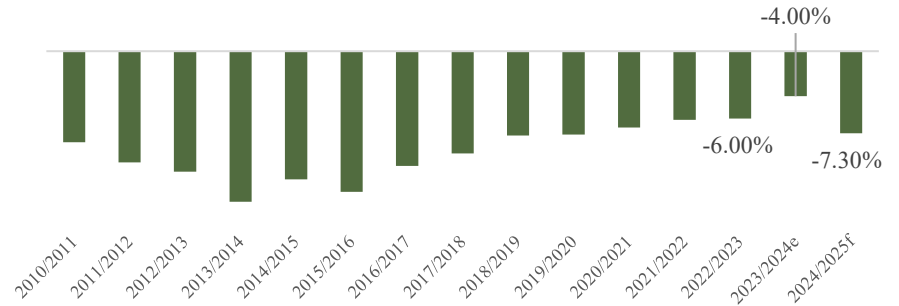
ميزان الحساب الجاري



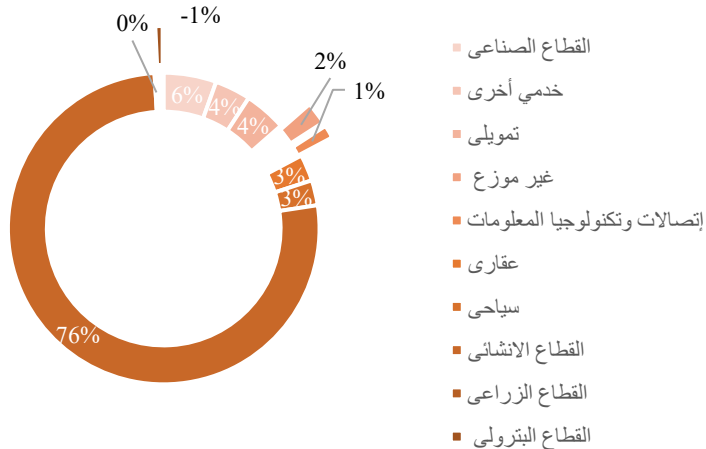
بلغ العجز الكلي في موازنة العام المالي 2024/2023 حوالي 825 مليار جنيه. كما تم تحقيق فائض أولي قدره 296 مليار جنيه، وهو ما يمثل 2.5% من إجمالي الناتج المحلي.

أما بالنسبة لنسبة العجز لنسبة الناتج المحلي الإجمالي، فقد تراجعت إلى 5.58% خلال أول ربع من العام المالي، وحسب منشور الموازنة العامة المصدر من وزارة المالية من المتوقع ان نسبة عجز الموازنة للناتج المحلي الإجمالي تصل في عام المالي 2024/2023 إلى 7.5%، حيث ارتفع إجمالي المصروفات بشكل أكبر من الإيرادات، نتيجة لزيادة تكاليف خدمة الدين، حيث بلغ عبء الفوائد 1.25 تريليون جنيه، مقارنةً بـ 665.63 مليار جنيه في الفترة نفسها من العام الماضي.

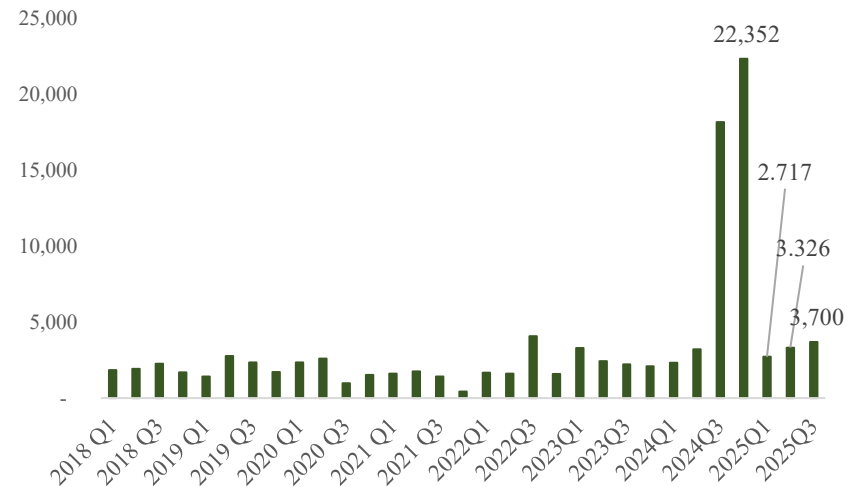
عجز الموازنة (نسبة من الناتج المحلي الإجمالي)



صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي للقطاع في 2023/2024



صافي التدفقات الاجنبيه المباشره بالمليون دولار



خلال النصف الأول من عام 2025، تراجعت التدفقات مقارنة بالعام السابق، حيث بلغ صافي الاستثمار الأجنبي المباشر نحو 9.8 مليار دولار خلال الفترة من يوليو حتى مارس، مقابل 23.7 مليار دولار في نفس الفترة من 2024/2023. صافي التدفقات الأجنبية المباشرة في مصر خلال العام المالي 2024/2023 سجل ارتفاعاً كبيراً وهو أعلى مستوى تاريخي مقارنةً بـ 10 مليارات دولار في العام المالي السابق. وجاءت هذه الزيادة مدفوعة بعدة عوامل رئيسية، أبرزها تنفيذ صفقة رأس الحكمة بقيمة 35 مليار دولار، بالإضافة إلى زيادة الاستثمارات في القطاعات غير البترولية والتي سجلت 46.4 مليار دولار، مقارنة بـ 11 مليار دولار في العام السابق.

أما قطاع البترول، فقد شهد تدفقات استثمارية بلغت 5.7 مليار دولار، مع انخفاض طفيف في التحويلات إلى الخارج، مما ساهم في تحسين صافي التدفقات في هذا القطاع.

تحسن تدفقات الاستثمار الأجنبي يعكس الثقة المتزايدة في الاقتصاد المصري، خصوصاً بعد تنفيذ إصلاحات هيكلية في مارس 2024، التي ساعدت في تعزيز مناخ الاستثمار. كما أسهمت الاتفاقيات مع الاتحاد الأوروبي، مثل الشراكة الاستراتيجية وحزمة الدعم المالي بقيمة 7.4 مليار يورو، في زيادة تدفقات الاستثمار إلى مصر.

على الرغم من هذا النمو، هناك تحديات تواجه الاقتصاد المصري، مثل التقلبات في أسعار الصرف والتوترات الإقليمية، التي قد تؤثر على تدفقات الاستثمار في المستقبل.

التصنيف الائتماني وأسعار الفائدة والصرف

خفضت الوكالة تصنيفها الائتماني لمصر: "CAA1" بـأكتوبر 2023، مع التغيير من نظرة سلبية في يناير 2024 إلى نظرة مستقبلية "إيجابية" بمارس 2024.

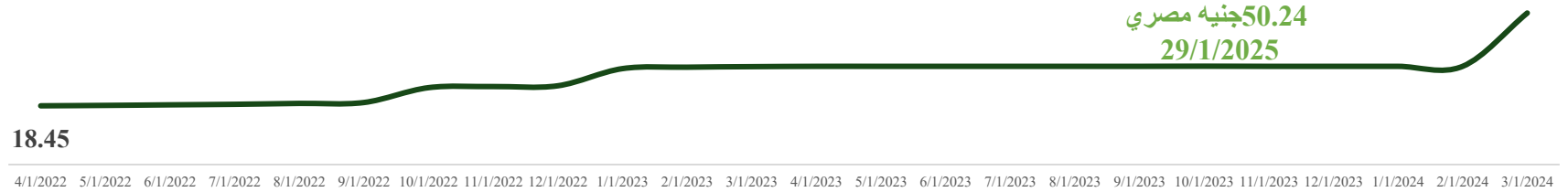
وكالة ستاندرد أند بورز التصنيف الائتماني لمصر بالعملة المحلية والأجنبية: "B-" بـأكتوبر 2023، مع التحسن من نظرة مستقرة إلى نظرة إيجابية في مارس 2024 لتعود مرة أخرى إلى نظرة مستقرة في أبريل 2025.
وكالة "فيتش" التصنيف الائتماني لمصر بالعملة المحلية والأجنبية: "B" مع نظرة مستقرة في نوفمبر 2024.



في مطلع عام 2024، توصلت مصر إلى اتفاق مبدئي مع صندوق النقد الدولي بشأن قرض معدل. يتضمن هذا الاتفاق خفضاً سريعاً لقيمة الجنيه المصري، بالإضافة إلى زيادة حجم برنامج التمويل من 3 مليارات دولار إلى 7 مليارات دولار أو أكثر، مع تمديد فترة السداد. يشترط الاتفاق إجراء خفض عاجل لقيمة الجنيه المصري بهدف تقليص الفجوة بين سعر صرف الجنيه مقابل الدولار في السوقين الرسمية والموازية.

قررت لجنة السياسة النقدية بالبنك المركزي المصري في أغسطس 2025، تثبيت سعري عائد الإيداع والإقراض لليلة واحدة عند 22%، و23% على الترتيب.

سعر صرف الجنيه المصري مقابل الدولار



توقعات وكالة فيتش للاقتصاد المصري

2030f	2029f	2028f	2027f	2026f	2025f	2024e	2023a	2022a	2021a	
4.10%	4.10%	4.40%	4.90%	4.60%	3.90%	2.40%	3.80%	6.60%	5.00%	نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي. % العام
7.00%	7.00%	7.00%	7.00%	11.10%	15.30%	28.30%	33.90%	8.50%	8.90%	تضخم مؤشر أسعار المستهلكين. %
100.5	94.7	89.4	84.2	77.9	68.2	62.8	74.2	70.8	44.7	صادرات السلع والخدمات بمليارات الدولارات
6.1%	5.9%	6.2%	8.1%	14.2%	8.6%	-15.4%	4.8%	58.5%	-6.3%	% التغير في صادرات بالنسبة السنوية
146.3	137.3	129.1	121.5	113.8	106.8	88.0	83.4	103.1	81.6	واردات السلع والخدمات بمليارات الدولارات
6.55%	6.35%	6.26%	6.77%	6.55%	21.36%	5.52%	-19.08%	26.34%	8.60%	% التغير في واردات السلع بالنسبة السنوية
(21.1)	(19.8)	(18.7)	(17.9)	(18.5)	(22.3)	(20.8)	(9.2)	(16.6)	(18.4)	الحساب الجاري مليار دولار
(4.1)	(4.2)	(4.4)	(4.6)	(5.2)	(7.1)	(6.8)	(2.8)	(3.5)	(4.4)	% الحساب الجاري من الناتج المحلي الإجمالي
57.41	56.28	55.18	54.1	53.04	51.7	45.3	30.6	18.1	17.3	سعر الصرف لكل دولار أمريكي متوسط
8.3	8.3	8.3	9.8	16.1	24.6	24.3	18.8	17.3	9.3	سعر الفائدة %
125.2	123.4	121.6	119.8	118.1	116.3	114.5	112.7	105.3	104.2	عدد السكان مليون
4,092	3,793	3,516	3,259	3,015	2,686	2,681.0	2,942.0	4,560.0	4,150.0	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (الدولار الأمريكي)

نبذة عن القطاع

حجم السوق ومعدل النمو

يعد قطاع النقل والشحن البري وتخزين البضائع في مصر من القطاعات الحيوية سريعة النمو. تشير التقديرات إلى أن حجم سوق الخدمات اللوجستية (بما فيها النقل البري والتخزين والشحن بمختلف أنواعه) بلغ حوالي 14.56 مليار دولار أمريكي في عام 2024، مع توقعات بوصول حجم السوق إلى 10.93 مليار دولار في 2025 مع نمو إلى 14.02 مليار دولار

في 2030، والذي يمثل معدل نمو 5.1% سنويًا¹، مما يعكس توسعًا مستمرًا في الطلب على خدمات الشحن والنقل.

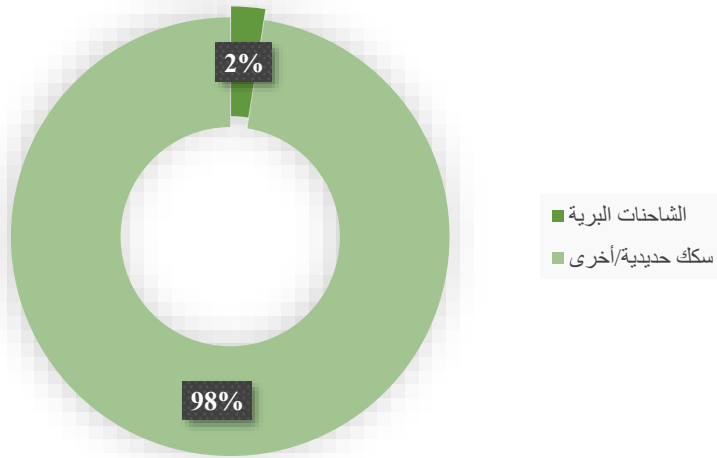
يعتبر النقل البري بالشاحنات العمود الفقري لنقل البضائع في مصر، حيث يتم نقل الغالبية العظمى من أحجام البضائع عبر الطرق. وفقًا لتقديرات البنك الدولي، فإن حوالي 96%-99% من حجم البضائع داخل مصر يُنقل عبر الشاحنات البرية، مقابل نسبة ضئيلة لا تتجاوز 2-4% عبر السكك الحديدية أو وسائل أخرى². هذا الاعتماد الكبير على الطرق يوضح ضخامة أسطول الشاحنات وحجم النشاط في النقل البري. وقد سجلت هيئة السكك الحديدية تحسنًا طفيفًا بعد السماح بدخول القطاع الخاص، فقلبت 7.2 مليون طن من البضائع في 2024 ارتفاعًا من 5.4 مليون طن في 2023³، لكن لا يزال هذا الرقم محدودًا مقارنة بإجمالي حجم البضائع المنقولة بريًا.

تشمل خدمات القطاع عمليات الاستيراد والتصدير أيضًا، حيث تعتمد حركة التجارة الخارجية على مزيج من النقل البحري والجوي والمدعم بخدمات النقل البري والتخزين الداخلي. وفي هذا السياق، حققت قناة السويس وحدها إيرادات قياسية بلغت 9.4 مليار دولار في العام المالي 2023/2022 والتي تمثل نسبة 2.3% من الناتج المحلي، مما يبرز دور مصر كمركز لوجستي عالمي للتجارة ترازيت بين الشرق والغرب. وعلى الرغم من بعض

التقلبات الناجمة عن التوترات الإقليمية، مثل انخفاض مؤقت بحركة السفن عبر قناة السويس بنسبة 55% في فبراير 2024 بسبب أحداث إقليمية⁴، فإن النظرة العامة للقطاع تظل إيجابية بفضل المشروعات التنموية الضخمة.

ساهمت استثمارات الحكومة المصرية في البنية التحتية بشكل كبير في دعم نمو هذا القطاع. فقد ضخّت الدولة استثمارات قياسية في تطوير الطرق والكباري بلغت حوالي 1.33 مليار دولار عام 2022 لتطوير طرق رئيسية بالمناطق والمدن الجديدة. وارتفعت استثمارات قطاع النقل بنسبة 27.5% في موازنة 2023/2022، مع خطة لتنفيذ نحو 80 مشروع نقل

توزيع وسائط النقل للبضائع داخل مصر



1 المصدر: mordorintelligence.com

2 المصدر: enterprise.news

3 المصدر: manassa.news

4 المصدر: mordorintelligence.com

ولوجستيات بقيمة إجمالية حوالي 6.6 مليار دولار تشمل تطوير الموانئ والمراكز اللوجستية ومحطات الحاويات وشبكات الربط متعدد الوسائط. هذه المشروعات إلى جانب مبادرة إنشاء سبعة ممرات لوجستية تربط مراكز الإنتاج بالموانئ في مختلف أنحاء البلاد تعزّز مكانة مصر كحلقة وصل إستراتيجية تربط أوروبا وآسيا وإفريقيا.⁵

وفي قطاع التخزين، يتنامى الطلب على المستودعات الحديثة وخدمات التخزين المتخصصة مع توسع الأنشطة الصناعية والتجارية. وقد أطلقت الحكومة مشروعًا لإنشاء مخازن إستراتيجية للسلع الأساسية بهدف تعزيز الأمن الغذائي والسعة التخزينية؛ حيث تم البدء في بناء مخازن جديدة في مواقع عدة مثل الأقصر والفيوم والشرقية والسويس بطاقة استيعابية كبيرة لتخزين سلع مثل القمح والأرز واللحوم. هذه الجهود وغيرها تدعم نمو سوق التخزين التجاري أيضًا، حيث تتطلع شركات لوجستية خاصة إلى إنشاء مستودعات متقدمة تلبي احتياجات التجارة الإلكترونية والتوزيع المحلي. وبشكل عام، يسهم قطاع النقل والتخزين بنحو 4% من الناتج المحلي الإجمالي وفق بعض التقديرات، ومن المتوقع أن ترتفع مساهمته مع استمرار وتيرة النمو الحالية واستكمال المشروعات المخطط لها.

اللاعبون الرئيسيون في السوق المصري

يتميز سوق الخدمات اللوجستية والنقل في مصر بوجود مزيج من الشركات المحلية ذات الخبرة العريقة جنبًا إلى جنب مع الشركات الدولية الكبرى. ورغم أن السوق مفتت نسبيًا، حيث تصنف درجة تركّز السوق بأنها منخفضة مع حصص سوقية موزعة على عدد كبير من الشركات، إلا أنه يمكن إبراز عدد من اللاعبين الرئيسيين في مجالات النقل البري والشحن والتخزين:

- على الصعيد الدولي، تعمل في مصر شركات لوجستية عالمية رائدة مستفيدة من شبكة خدماتها الواسعة. أبرزها مجموعة DHL العالمية لخدمات الشحن السريع واللوجستيات، وشركة CMA CGM الفرنسية (بما فيها ذراعها اللوجستي CEVA Logistics) والتي توسعت في السوق المصري عبر استحواذات إستراتيجية. كذلك تحضر شركة DSV الدنماركية (التي عززت حضورها عالميًا بالاستحواذ على Schenker الألمانية) وشركة Kuehne+Nagel السويسرية ضمن أكبر مزودي خدمات الشحن دوليًا في مصر. هذه الشركات تجلب معها أحدث التقنيات والخبرات العالمية، وتتنافس على تقديم خدمات متكاملة تشمل النقل الدولي والتخليص الجمركي والتخزين لصالح المشروعات الكبرى.
- أما الشركات المحلية المصرية فتشمل كيانات راسخة وأخرى سريعة النمو. من أقدمها شركة إيجيترانس EGYTRANS (النقل المصري والخدمات التجارية) التي تأسست منذ عقود وتقدم خدمات شاملة في الشحن البحري والجوي والبري والتخزين والمشروعات الخاصة. هناك أيضًا شركة LATT للتجارة والشحن ومقرها الإسكندرية، التي تعمل كوسيط شحن وتفويض جمركي منذ عام 1995 بخبرة ممتدة في السوق المحلي. وتعد شركة NACITA ناشئيًا من اللاعبين المحليين في خدمات اللوجستيات والتوزيع وخاصة للقطاع الصناعي وقطاع السيارات، مستفيدة من فهمها العميق للسوق المحلي وعلاقتها مع الشركات العالمية. وبالإضافة إلى ذلك، تلعب الشركات المملوكة للدولة المشغلة للموانئ دورًا مهمًا مثل شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع التي تدير محطة الحاويات والبضائع العامة في ميناء دمياط وتعتبر من أكبر مشغلي الموانئ في مصر.

⁵ المصدر: morderintelligence.com

فيما يلي جدول يوضح بعض أبرز اللاعبين في السوق المصري في مجالات النقل والشحن البري والتخزين، شاملاً الشركات الدولية والمحلية ودور كل منها:

اسم الشركة	النوع/ المجال	نبذة عن الدور والحصة
مجموعة CMA CGM (بما فيها CEVA)	شركة شحن بحري وخدمات لوجستية عالمية (فرنسا) – لها حضور كبير في مصر عبر ذراعها اللوجستي CEVA Logistics	إحدى أكبر شركات الشحن البحري عالمياً، توسعت في السوق المصري عبر الاستحواذ على شركة IBA للشحن لتعزيز خدماتها البرية واللوجستية.
شركة DHL Egypt	شركة لوجستيات ونقل سريع دولية (ألمانيا) – فرع DHL في مصر	رائدة عالمياً في خدمات البريد السريع والشحن الجوي والبري، تقدم في مصر حلول شحن دولي وتوزيع وتجارة إلكترونية، وتتمتع بحصة سوقية قوية في قطاع الطرود والخدمات السريعة.
شركة DSV	شركة شحن وخدمات لوجستية دولية (الدنمارك)	من أكبر مزودي الخدمات اللوجستية عالمياً، دخلت السوق المصري ووسعت نطاق عملياتها عالمياً باستحواذها على شبكات منافسة (مثل Schenker) مما عزز قدرتها على خدمة العملاء المحليين والدوليين.
شركة كيهون + ناجل Kuehne+Nagel	شركة شحن وخدمات لوجستية دولية (سويسرا)	لاعب رئيسي عالمي في الشحن البحري والجوي وخدمات الطرف الثالث PL3، لها تواجد في مصر لخدمة سلاسل الإمداد للشركات متعددة الجنسيات والمحلية
شركة LATT للتجارة والشحن	شركة شحن وتخليص جمركي محلية (مصر)	تأسست عام 1995 في الإسكندرية وتعد من الشركات المصرية المخضرمة في خدمات الشحن البحري والبري والتخليص، تتمتع بعلاقات واسعة كمثل لخطوط ملاحية ووكيل شحن.
دمياط لتداول الحاويات والبضائع	شركة تشغيل وإدارة موانئ (حكومية – مصر)	تدير محطة حاويات دمياط وغيرها من خدمات الميناء وتلعب دوراً محورياً في مناولة الحاويات والبضائع بميناء دمياط الذي يعد من أكبر الموانئ المصرية، وتسهم في تسهيل حركة الواردات والصادرات عبر البحر.
شركة NACITA ناشيتا	شركة لوجستيات وتوزيع محلية (مصر)	تقدم خدمات النقل والتخزين والتوزيع وخاصة للقطاعات الصناعية (مثل قطع غيار السيارات وغيرها)، تستفيد من خبرتها المحلية الطويلة وتعاونها كشريك لوجستي مع شركات عالمية.
شركة إيجيترانس Egytrans	شركة نقل وشحن متكاملة محلية (مصر) – مدرجة بالبورصة	من أعرق شركات النقل في مصر، توفر حزمة خدمات شاملة تشمل الشحن البحري والجوي والبري والتخزين والمشاريع الخاصة وتتمتع بسمعة قوية في مجال شحن المشروعات العملاقة والخدمات اللوجستية المتخصصة وتستحوذ على حصة جيدة في هذا المجال.

تحليل نقاط القوة والضعف للقطاع

نقاط القوة:

تتمثل أبرز نقاط القوة للقطاع فيما يلي:

- **موقع جغرافي استراتيجي:** تقع مصر عند ملتقى طرق التجارة بين أوروبا وآسيا وإفريقيا، مما يمنحها ميزة كمركز لوجستي عالمي وممر عبور أساسي (خاصة عبر قناة السويس).
- **استثمارات حكومية ضخمة في البنية التحتية:** تنفيذ عشرات المشروعات لتطوير الطرق والكباري والموانئ والمراكز اللوجستية، مع رصد ميزانيات كبيرة (مثال: 80 مشروع نقل بقيمة حوالي 6.6 مليار دولار) لتحسين الشبكة اللوجستية.⁶
- **السوق المحلي الكبير والنمو السكاني:** قاعدة استهلاكية تتجاوز 110 ملايين نسمة تدفع الطلب على خدمات نقل وتوزيع السلع، إلى جانب نمو قطاعات صناعية وتجارية ترفع الحاجة إلى خدمات التخزين والنقل.⁷
- **تواجد وخبرات الشركات العالمية:** وجود شركات لوجستية دولية رائدة في مصر (مثل DHL و CMA CGM و DSV وغيرها) يجلب معه أفضل الممارسات العالمية والتكنولوجيا المتقدمة، ويحفز تطوير الخدمات محليًا عبر المنافسة والتعاون.
- **دعم حكومي ورؤية إستراتيجية:** تتبنى الحكومة خطة لجعل مصر مركزًا للتجارة العالمية واللوجستيات (رؤية 2030)، مع التركيز على الموانئ الذكية الخضراء ورفع كفاءة العاملين والبنية التحتية بالموانئ، كما بدأت إصلاحات مثل النافذة الواحدة للتجارة لتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير.

⁶ المصدر: mordorintelligence.com

⁷ المصدر: mfat.govt.nz

نقاط الضعف:

- الاعتماد شبه الكلي على الطرق البرية: تُنقل الغالبية العظمى (96-99%) من البضائع داخليًا عبر الشاحنات مقابل إهمال نسبي لوسائل النقل الأخرى، مما يرهق شبكة الطرق ويتسبب في ازدحام وحوادث.⁸
- ضعف النقل متعدد الوسائط: محدودية نقل البضائع عبر السكك الحديدية والنقل النهري. شبكة القطارات تنقل نسبة ضئيلة جدًا من البضائع حاليًا رغم خطط تطويرية (مثال: مستهدف 15 مليون طن بحلول 2030 وهو رقم متواضع مقارنة بإجمالي البضائع).⁹
- تجزؤ السوق وكثرة المشغلين الصغار: تتميز السوق بوجود عدد هائل من شركات النقل الصغيرة والمتوسطة بدون كيان مهيم، مما يؤدي إلى منافسة سعرية حادة وهوامش ربح منخفضة ويحدّ من إمكانية تحقيق وفورات الحجم أو توحيد المعايير على مستوى الصناعة.¹⁰
- تعقيدات إدارية ولوجستية: لا تزال بعض الإجراءات الحكومية والتنظيمية تُبطئ انسيابية حركة البضائع (مثل إجراءات التخليص الجمركي والتراخيص)، بالرغم من تحسنها مؤخرًا. يواجه القطاع بيئة تنظيمية معقدة تزيد من الزمن والتكلفة على المشغلين.¹¹
- غياب جهة تنظيمية موحدة للوجستيات: يفتقر القطاع إلى جهاز مركزي منظم أو مجلس أعلى للتنسيق بين جميع الجهات المعنية، هذا النقص يؤدي إلى تداخل الاختصاصات أحيانًا وصعوبة وضع سياسات موحدة للنقل متعدد الوسائط.

⁸ المصدر: enterprise.news

⁹ المصدر: manassa.news

¹⁰ المصدر: mordorintelligence.com

¹¹ المصدر: mfat.govt.nz

الفرص المتاحة للنمو أو التوسع في القطاع

يتمتع قطاع النقل والشحن والتخزين في مصر بفرص واعدة للنمو والتطوير يمكن للشركات استغلالها لتعزيز تنافسيتها وتوسعة نطاق أعمالها، مستفيدين من الاتجاهات الجديدة محلياً ودولياً. فيما يلي أهم الفرص المتاحة:

- **النمو السريع للتجارة الإلكترونية والخدمات المرتبطة:** يشهد السوق المصري ازدهاراً في التجارة الإلكترونية وطلبات التوصيل إلى المنازل، مما يؤكد طلباً متزايداً على خدمات الشحن السريع والتوصيل المحلي والتخزين المتخصص للطرود. نما سوق التجارة الإلكترونية المصري بحوالي 2.4% في 2022 ومن المتوقع تسارع النمو في السنوات القادمة مع ازدياد عدد المتسوقين عبر الإنترنت. هذا الاتجاه يخلق فرصة ضخمة لشركات النقل لتأسيس أو توسيع أذرع خاصة بخدمة قطاع Courier, Express & Parcel (CEP) الذي يمثل الآن حوالي 34% من سوق الخدمات اللوجستية المصرية. بالفعل يشهد قطاع التوصيل السريع نمواً يفوق 6% سنوياً مدفوعاً بازدياد الطلب على الشحنات السريعة والزمينية. الشركات التي تستثمر في تحسين خدمات الميل الأخير (Last-mile) وإنشاء مستودعات قريبة من مراكز الاستهلاك ستكون في موقع يؤولها لاقتناص هذه الفرصة.¹²
- **تبني التقنيات الحديثة والتحول الرقمي:** تمتلك التكنولوجيا القدرة على إحداث نقلة نوعية في كفاءة قطاع اللوجستيات. التحول الرقمي واستخدام حلول إنترنت الأشياء (IoT) وأنظمة التتبع الأني GPS يتيح للشركات مراقبة أساطيلها وتحسين مساراتها وتقليل استهلاك الوقود. كما أن اعتماد أنظمة إدارة المستودعات الآلية والروبوتات في مراكز التخزين بات ممكناً مع توفر تقنيات الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات. العديد من الشركات الكبرى في القطاع تتجه نحو الرقمنة الكاملة للعمليات مثل تتبع الشحنات لحظياً وتطبيقات منصة إلكترونية لربط الشاحنين بأصحاب البضائع، مما يزيد الشفافية والكفاءة. يُذكر أن اللاعبين الرئيسيين في مصر يركزون على الابتكار التقني كعامل نجاح مستقبلي، عبر الاستثمار في أنظمة التتبع المتقدمة وإدارة المستودعات المؤتمتة وتطبيقات تحسين المسار بالذكاء الاصطناعي وبالتالي، الشركات التي تتبنى مبكراً هذه التقنيات ستحقق ميزة تنافسية عبر خفض التكاليف وتحسين الخدمة، فيما لا تزال شركات أخرى تعمل بالأساليب التقليدية مما يمنح الأوائل فرصة واضحة.
- **الخدمات اللوجستية الخضراء والمستدامة:** مع الاتجاه العالمي نحو الاستدامة وخفض البصمة الكربونية، هناك فرصة للشركات المصرية في تبني ممارسات اللوجستيات الخضراء. على سبيل المثال، بدأت البريد المصري بالفعل خطة للتحويل إلى مركبات كهربائية لتوصيل الطرود، وتهدف لتحويل كامل أسطولها إلى سيارات كهربائية بحلول 2024 مما سيخفض تكاليف التشغيل بنسبة 70%. وبالمثل، فإن التحول إلى الشاحنات العاملة بالغاز الطبيعي (المتوفر محلياً بكلفة أقل) أو استخدام مصادر طاقة شمسية في المستودعات، كلها خطوات يمكن أن تقلل تكاليف الوقود وتحسن صورة الشركة بيئياً. هذا قد يفتح أبواباً للحصول على حوافز حكومية أو تمويل أخضر، فضلاً عن جذب العملاء العالميين الذين يفضلون سلاسل إمداد مستدامة. لقد صنفت مصر كأحد الرواد أفريقياً في مجال بدء تطبيقات التنقل الكهربائي بالتعاون بين الحكومة والقطاع الخاص، مما يعني توفر دعم لمن يسعى للاستثمار في هذا المجال.¹³
- **التوسع في الخدمات ذات القيمة المضافة والقطاعات المتخصصة:** لم يعد دور شركات اللوجستيات مقتصرًا على النقل والتخزين التقليدي، بل هناك طلب متنامٍ على خدمات متخصصة عالية القيمة. على سبيل المثال، الخدمات المبردة (Cold Chain) لنقل وتخزين الأدوية واللقاحات والمنتجات الغذائية الحساسة للحرارة باتت سوقاً مهمة في ظل نمو الصناعات الدوائية والغذائية. كذلك خدمات الإيفاء الإلكتروني (E-fulfillment) التي تشمل إدارة مخزون متاجر الإنترنت وتجهيز الطلبات. كما تظهر فرصة في الخدمات اللوجستية للمشروعات الضخمة كقطاع الطاقة (نقل معدات محطات الكهرباء والرياح) وقطاع الإنشاءات (نقل المعدات الثقيلة)، وهي مجالات تتطلب خبرات خاصة. الشركات

¹² المصدر: mordorintelligence.com

¹³ المصدر: gfmag.com

التي تطور هذه الخدمات المضافة ستتميز عن منافسيها. ونلاحظ أن كبرى الشركات بدأت بتوسيع محفظة خدماتها لتشمل حلولاً مخصصة لقطاعات التجزئة والسيارات والأدوية وغيرها، أيضاً ازداد توجه نحو الخدمات اللوجستية للطرف الرابع (PL4) التي تدير سلسلة الإمداد بالكامل للشركات مقابل رسوم، وهذا نموذج قد ينمو الطلب عليه محلياً مع

رغبة الشركات الصناعية في التركيز على نشاطها الأساسي وتعهيد إدارة اللوجستيات.¹⁴

• **الاتفاقيات التجارية الدولية وتحرير التجارة:** انضمت مصر مؤخرًا لعدد من المبادرات والاتفاقيات التجارية التي من شأنها زيادة حركة البضائع عبر الحدود وفتح أسواق جديدة أمام الخدمات اللوجستية المصرية. أبرز هذه الاتفاقيات منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA) التي انطلقت رسمياً في 2021. توفر AfCFTA فرصة كبيرة لمصر لتعزيز صادراتها إلى إفريقيا وزيادة تشابك سلاسل الإمداد مع دول القارة. بالفعل ترى منظمات دولية أن مصر مؤهلة لتكون مركز تصنيع وتصدير إقليمي لأفريقيا، وبالتالي ستنشأ حاجة لخدمات نقل بري عبر الحدود (إلى السودان ودول شمال أفريقيا مثلاً) وخدمات لوجستية للتصدير الجوي والبحري للدول الأفريقية. إضافة لذلك، تتمتع مصر باتفاقيات تجارة حرة مع أوروبا والدول العربية (منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى) وغيرها، ما يعني نمو محتمل في أنشطة الاستيراد والتصدير وبالتالي ازدياد الطلب على التخليص الجمركي والنقل الداخلي من وإلى الموانئ. كما تولي الحكومة اهتماماً خاصاً بزيادة الصادرات المصرية – حيث تستهدف الوصول بها إلى 100 مليار دولار بحلول 2030، وهذا سيتطلب تطوير منظومة النقل والتخزين للتعامل مع هذا الحجم من التجارة. الشركات اللوجستية التي تهيئ نفسها لاستيعاب هذه الزيادة (من خلال التوسع في أسطولها وتحسين قدراتها التشغيلية في الموانئ والجمارك) ستجني ثمار هذا النمو في التجارة الخارجية.¹⁵

• **المناطق الصناعية واللوجستية الجديدة والمشاريع القومية:** أطلقت مصر خلال السنوات الأخيرة عددًا من المشروعات القومية والمناطق الاقتصادية التي تمثل فرصًا مباشرة للقطاع اللوجستي. من ذلك المنطقة الاقتصادية لقناة السويس التي تُطور كمركز صناعي ولوجستي عالمي، وتتضمن إنشاء مراكز توزيع ومستودعات ضخمة لخدمة المصانع التي ستقام بها. أيضاً الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية الداخلية الجاري إنشاؤها (مثل ميناء 6 أكتوبر الجاف الذي أصبح تشغيله واقعاً) ستخلق عقد توزيع جديدة تتطلب خدمات نقل بري منتظمة من وإلى هذه المراكز. كذلك مشاريع الطرق والكباري الجديدة (شبكة الطرق القومية) فتحت محاور نقل أسرع نحو الصعيد وجنوب الوادي، مما يتيح لشركات النقل توسيع نطاق خدماتها جغرافياً والوصول لعملاء جدد بالمناطق النائية بكفاءة أعلى. وأخيراً، انضمام مصر إلى تكتلات دولية مثل مجموعة بريكس ابتداءً من 2024 يوفر فرص تمويلية وتجارية (مثل التبادل بالعملات المحلية) يمكن أن تخفف من قيود الدولار على حركة الاستيراد والتصدير، وبالتالي تنشيط أعمال الشحن والخدمات اللوجستية.¹⁶

¹⁴ المصدر: mordorintelligence.com

¹⁵ المصدر: gfmag.com

¹⁶ المصدر: exporttoday.net

التحديات الرئيسية التي تواجه شركات النقل والشحن والتخزين

على الرغم من مقومات القوة المذكورة، تواجه شركات النقل والشحن البري والتخزين في مصر عددًا من التحديات الجوهرية التي قد تحد من كفاءة عملياتها أو تزيد من تكاليفها. فيما يلي أبرز هذه التحديات:

- **ارتفاع تكاليف التشغيل (الوقود والطاقة):** شهدت مصر زيادات متتالية في أسعار الوقود أثرت بشكل مباشر على قطاع النقل البري. فعلى سبيل المثال، ارتفع سعر السولار (الديزل) في مارس 2024 من 8.5 جنيه إلى 10 جنيه للتر (+17%)، مما رفع تكاليف تشغيل الشاحنات. تأتي هذه الزيادات ضمن موجة تضخم عامة تضغط على المصاريف التشغيلية لشركات النقل، إضافة إلى ارتفاع أسعار زيوت المحركات وقطع الغيار المستوردة. إن ارتفاع التكلفة ينعكس إما على هوامش ربح الشركات أو على أسعار خدمات النقل للعملاء، وكلاهما يمثل تحديًا في سوق شديد التنافسية.
- **نقص العملة الصعبة وصعوبة الاستيراد:** تعاني مصر في الفترة الأخيرة من شح الدولار والعملات الأجنبية، ما جعل استيراد المركبات التجارية وقطع الغيار والمعدات الرأسمالية اللازمة للقطاع أكثر صعوبة وكلفة. قام البنك المركزي بفرض قيود على فتح الاعتمادات المستندية وتمويل الواردات للسيطرة على نزيف النقد الأجنبي، وهذا أثر على شركات اللوجستيات التي تحتاج لاستيراد شاحنات جديدة أو تجهيزات حديثة للمخازن. إضافة لذلك، أدى انخفاض قيمة الجنيه (حوالي 40% خلال 2022-2023) إلى زيادة كبيرة في أسعار الشراء والصيانة بالعملة المحلية. هذا التحدي المالي يضغط على قدرات الشركات في تحديث أساطيلها أو توسيع طاقتها التخزينية ويجعلها أكثر حذرًا في التوسع.¹⁷
- **ازدحام الطرق وشبكة النقل البري:** الارتفاع الكبير في عدد الشاحنات وحركة النقل على الطرق (مع نقل 99% من البضائع برًا) أدى إلى ازدحامات مرورية متكررة على المحاور الرئيسية وتأخر في زمن الرحلات، كما أن الضغط على شبكة الطرق يتسبب في تآكل البنية التحتية وارتفاع نسب الحوادث، حيث تشير التقارير إلى أن كثافة مرور شاحنات البضائع تسهم في تلف الطرق وتزيد مخاطر الحوادث المستمرة، هذه العوامل تشكل تحديًا يوميًا لشركات النقل من حيث الحفاظ على جداول التسليم وضمان سلامة الشحنات وتقليل تكاليف الصيانة الناجمة عن تدهور المركبات بسبب الطرق المزدحمة أو غير المناسبة.¹⁸
- **الطاقة الاستيعابية للموانئ والمراكز اللوجستية:** على الرغم من تطوير عدة موانئ ومناطق لوجستية، لا تزال هناك تحديات تتعلق بالقدرة الاستيعابية وسرعة المناولة. شهدت الفترة الماضية ازدحامًا في بعض الموانئ نتيجة زيادة حجم التجارة العالمية ونقص أعداد السفن والحاويات. هذا الازدحام أدى إلى تأخيرات في تفريغ وشحن البضائع وتراكمها في الموانئ، مما انعكس في تأخير سلاسل التوريد وارتفاع تكاليف النقل والتخزين المؤقت. على سبيل المثال، ازدادت أزمنة انتظار السفن في بعض الموانئ المصرية في ذروة أزمة سلاسل الإمداد العالمية 2021-2022. ورغم الجهود الجارية لتوسعة الموانئ (مثل توسيع طاقة تداول الحاويات إلى 370 مليون طن سنويًا ضمن رؤية 2030)، إلا أن تنسيق الطاقة الاستيعابية مع التدفقات المتزايدة يمثل تحديًا مستمرًا.¹⁹
- **التحديات التنظيمية والبيروقراطية:** قطعت مصر شوطًا في تبسيط إجراءات التجارة (مثل تطبيق منظومة النافذة الواحدة للتخليص الجمركي "نافذة")، لكن لا تزال بعض التعقيدات التنظيمية قائمة. الإجراءات الجمركية الطويلة أو غير الموحدة، وتعدد الجهات الرقابية على الشحنات (كالموانئ، الجمارك، الأمن، وغيرها) قد يسبب تأخيرات في الإفراج عن

¹⁷ المصدر: devtechsys.com +freightamigo.com

¹⁸ المصدر: manassa.news

¹⁹ المصدر: mordorintelligence.com

البضائع. كذلك، تغير القواعد التنظيمية بشكل متكرر أو وجود تداخل في الاختصاصات بين الهيئات المختلفة (موانئ، نقل، مالية، داخلية...) قد يربك الشركات. يشير الخبراء إلى ضرورة وجود جهاز تنظيم لوجستي موحد يرسم سياسات واضحة وينسق بين الجهات، وهو ما يُفتقد حاليًا مما يجعل الشركات تتعامل مع عدة جهات منفصلة أحيانًا للحصول على التراخيص والموافقات اللازمة.

- **التقلبات الاقتصادية والتغيرات العالمية:** يتأثر قطاع النقل بشدة بالمتغيرات الاقتصادية الكلية المحلية والعالمية. ارتفاع معدل التضخم محليًا يضعف القوة الشرائية ويغير أنماط الاستهلاك، مما قد يقلل الطلب على نقل بعض السلع غير الأساسية. كذلك التقلبات في سعر الصرف تترك التزامات العقود طويلة الأجل. على الصعيد الدولي، تؤثر الأزمات الجيوسياسية على حركة التجارة ومسارات النقل – على سبيل المثال، أدت أزمة الحرب في أوكرانيا والصراع في غزة إلى تغيير بعض خطوط الشحن البحري وتجنب السفن لمنطقة البحر الأحمر لفترة مما أثر على حركة التفريغ في الموانئ المصرية وقناة السويس. كما أن تباطؤ النمو العالمي أو اضطرابات سلاسل الإمداد (مثل ما حدث أثناء الجائحة) تؤثر في أحجام الشحن والتجارة التي تعالجها الشركات اللوجستية في مصر.
- **اشتداد المنافسة ودخول لاعبين جدد:** يشهد السوق المصري دخول متزايد لشركات خليجية وإقليمية في مجال الخدمات اللوجستية مستفيدة من فرص النمو، فضلًا عن قيام شركات شحن عالمية بتعزيز تواجدتها المحلي عبر الشراكات أو الاستحواذ. هذا يعني منافسة أشد للشركات المحلية، خاصة الصغيرة منها، من ناحية الأسعار وجودة الخدمة. أيضًا نمو التجارة الإلكترونية دفع شركات توصيل دولية وإقليمية (مثل أرامكس وغيرها) إلى توسيع عملياتها بمصر، مما يضع شركات النقل التقليدية أمام تحدي مواكبة السرعة والكفاءة التي تقدمها تلك الشركات المتخصصة. في ظل سوق مفتت أصلاً، يصعب ارتفاع عدد المتنافسين مهمة كسب ولاء العملاء ويضغط على هامش الربح، ما لم تستطع الشركات تحسين إنتاجيتها وتقديم خدمات قيمة مضافة مبتكرة.

نبذة عن الشركة

التأسيس

- شركة أسطول للنقل البري هي شركة مساهمة مصرية تأسست في جمهورية مصر العربية وفقاً لأحكام قانون الشركات المساهمة قانون رقم 159 لسنة 1981 ولائحته التنفيذية
- تأسست شركة أسطول في عام 2010، وهي شركة مصرية خاصة تابعة لمجموعة راية القابضة للاستثمارات المالية، ويقع مقرها في مدينة السادس من أكتوبر - مبنى راية - بجوار مستشفى دار الفؤاد. وبفضل الاستفادة من الخبرات والأدوات المتاحة لدى أكبر شركة تكنولوجيا معلومات في مصر وأكبر صندوق استثماري في الشرق الأوسط، تتمتع الشركة بمكانة متميزة لتقديم أسطول الشاحنات البرية الأكبر والأكثر احترافية في مصر.
- بدأت الشركة أنشطتها التصديرية بتوريد الرمال والحصى المستخدمة في أعمال البناء، بالإضافة إلى الرمل السيليكلي المستخدم في صناعة الزجاج. كما تقوم الشركة بتوريد ملح الطعام وملح إزالة الجليد، الذي يُعد مثاليًا للممرات الجوية والطرق السريعة والطرق العامة وأي سطح تسير عليه المركبات. ومؤخرًا، تمكنت شركة أسطول للنقل البري من دخول سوق الفوسفات في الهند.
- طورت الشركة نظامًا فعالًا لإدارة النقل والخدمات اللوجستية، مدعومًا بأحدث التقنيات، مما مكنها من تحسين سرعة الاستجابة وتنسيق الخدمات بشكل أفضل سواء من خلال معايير السلامة التي تعتمدها أو من خلال برنامج الصيانة الدقيقة لأسطولها.

البنية التحتية

- تمتلك الشركة أسطولاً ضخماً من الشاحنات الحديثة المجهزة بأنظمة تتبع GPS.
- تعتمد على أنظمة تكنولوجية متقدمة لإدارة العمليات وتحسين كفاءة النقل.
- تطبق معايير صارمة في الصيانة والسلامة لضمان جودة الخدم

الخدمات المقدمة من شركة أسطول للنقل البري

(1) خدمات النقل بالشاحنات

- خدمة نقل الزجاج العملاق باستخدام شاحنات
- نقل الزجاج بشاحنات اللودر المتخصصة
- توزيع الأسمنت باستخدام صهاريج مخصصة
- خدمات نقل الحاويات
- النقل باستخدام شاحنات المنصة المسطحة (تريلا)
- توصيل الحبوب
- نقل الزجاج باستخدام قواعد على شكل "A" لتثبيت الألواح بأمان
- خدمة القلابات لنقل مواد البناء أو الحصى والرمل

(2) خدمات التجارة

- ملح إزالة الجليد
- ملح الطعام
- الفوسفات
- الزلط
- الرمل

السجل التجاري

تم قيد الشركة بالسجل التجاري تحت رقم 45079 بتاريخ 6 إبريل 2010.

غرض الشركة

يتمثل الغرض الذي أنشئت لأجله الشركة في النقل البري للبضائع، الشحن البري للبضائع وتفريغ وتخزين البضائع (عدا تخزين الكيماويات الخطرة وإدارة مشروعات النقل البري للبضائع، الاستيراد والتصدير في حدود غرض الشركة مع مراعاة أحكام القوانين واللوائح والقرارات السارية بشرط استصدار كافة التراخيص اللازمة لممارسة هذه الأنشطة.

يجوز للشركة أن تكون لها مصلحة أو تشترك في أي وجه من الأوجه مع الشركات وغيرها التي تزاوُل أعمال شبيهه بأعمالها أو التي قد تعاونها على تحقيق غرضها في مصر أو الخارج، كما يجوز لها أن تندمج مع الهيئات السالفة أو تشتريها أو تلحقها بها وذلك طبقاً لأحكام القانون ولانحته التنفيذية.

مدة الشركة

تبلغ 25 سنة، تبدأ من 2010/4/6 إلى 2035/4/5.

العنوان الرئيسي للشركة

الجيزة- الدور السادس- مبني راية الإداري خلف مستشفى دار الفؤاد الحي المتميز مدينة 6 أكتوبر.

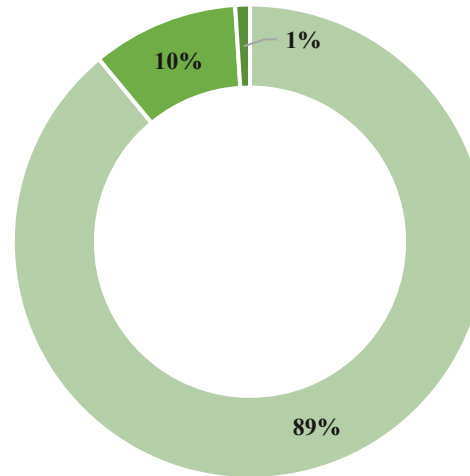
رأس المال

حدد رأس مال الشركة المرخص به بمبلغ 100 مليون جنيه مصري ويبلغ رأس مال الشركة المصدر والمدفوع 86,601,627 جنيه مصري في 31 ديسمبر 2025 موزع على 86,601,627 سهم قيمة كل سهم 1 جنيه مصري.

يوضح الجدول التالي هيكل المساهمين ونسبة مساهمتهم:

المساهم	العنوان	جنسية المساهم	نوع المساهم	عدد الأسهم	القيمة الإسمية بالجم	نسبة المساهمة
شركة راية القابضة للاستثمارات المالية (ش.م.م)	10 ميدان الجمهورية العربية المتحدة- الدقي- جيزة	مصري	شركة مساهمة	77,075,449	77,075,449	89%
الشركة الوطنية لإدارة الموانئ النهرية (ش.م.م)	12 و 11 ش مصطفى رفعت مساكن شيراتون- القاهرة	مصري	شركة مساهمة	8,660,163	8,660,163	10%
شركة راية للتوزيع	مبنى راية- الدور الثاني -خلف مستشفى دار الفؤاد	مصري	شركة مساهمة	866,015	866,015	1%
إجمالي رأس المال المصدر						100%
المصدر: القوائم المالية المدققة للشركة						

هيكل المساهمين



- شركة راية القابضة للاستثمارات المالية (ش.م.م)
- الشركة الوطنية لإدارة الموانئ النهرية (ش.م.م)
- شركة راية للتوزيع

نبذة عن المساهمين في شركة أسطول للنقل البري

1. شركة راية القابضة

- تأسست راية القابضة في عام 1999 نتيجة اندماج سبع شركات رائدة في مجال تكنولوجيا المعلومات، وتتخذ من 10 ميدان الجمهورية العربية المتحدة – الدقي – الجيزة مقرًا رئيسيًا لها. كما تعد راية اليوم من أبرز الكيانات الاستثمارية المتنوعة في مصر والمنطقة العربية، حيث تدرج أسهمها في البورصة المصرية منذ عام 2005.
- تدير راية القابضة محفظة استثمارية متنوعة تضم 11 شركة تابعة تعمل في قطاعات استراتيجية تشمل:

- تكنولوجيا المعلومات والبنية التحتية
- الخدمات المالية غير المصرفية (من خلال شركة أمان)
- التوزيع والتجزئة
- التصنيع
- الخدمات اللوجستية
- الضيافة والمباني الذكية
- خدمات التعهيد ومراكز الاتصال

- توظف المجموعة أكثر من 18,000 موظف وتخدم قاعدة عملاء واسعة في أربع قارات، من خلال فروعها في مصر، السعودية، الإمارات، نيجيريا، بولندا، والولايات المتحدة.
- تتبنى راية استراتيجية استثمارية قائمة على الابتكار، الاستدامة، والتوسع الإقليمي، وتسعى إلى تعظيم القيمة لمساهميها والمساهمة في دفع عجلة الاقتصاد المصري.

2. الشركة الوطنية لإدارة الموانئ النهرية

- الشركة الوطنية لإدارة الموانئ النهرية هي شركة خاصة تعمل في قطاع النقل وترتكز على الموانئ والخدمات البحرية. تقع الدائرة الوطنية لموانئ النهر في القاهرة، مصر وتم تأسيسها في يناير 2008.
- تأسست الشركة الوطنية لإدارة الموانئ النهرية في يناير 2008، وتتخذ من 11 و12 شارع مصطفى رفعت، مساكن شيراتون، القاهرة مقرًا لها.
- تعمل الشركة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية، مع تركيز خاص على إدارة وتشغيل الموانئ النهرية على امتداد نهر النيل.
- تعد الشركة من الجهات الفاعلة في تطوير البنية التحتية للنقل النهري في مصر، حيث تسهم في تسهيل حركة البضائع عبر الممرات المائية، مما يخفف الضغط عن الطرق البرية ويعزز من كفاءة سلاسل الإمداد. حيث تشمل خدماتها:

- تشغيل الأرصفة النهرية
- شحن وتفريغ البضائع الجافة والمواد البترولية
- تقديم خدمات الصيانة والدعم الفني للوحدات النهرية
- إدارة عمليات التمويل بالوقود

3. شركة راية للتوزيع

- تعد شركة راية للتوزيع إحدى الشركات التابعة لمجموعة راية القابضة، وهي من أبرز الشركات العاملة في مجال توزيع الأجهزة الإلكترونية الاستهلاكية في السوق المصري.
- يقع مقره شركة راية للتوزيع في مبنى راية - الدور الثاني - خلف مستشفى دار الفؤاد، وتتمتع بمكانة رائدة بفضل شبكتها الواسعة التي تضم أكثر من 8,500 موزع وتاجر معتمد على مستوى الجمهورية.
- تشمل أنشطة الشركة:

- توزيع الهواتف المحمولة وملحقاتها
- الأجهزة المنزلية والإلكترونية
- منتجات تكنولوجيا المعلومات
- تقديم خدمات ما بعد البيع والدعم الفني

- كما تدير راية للتوزيع أكثر من 65 متجرًا في أنحاء مصر، وتوفر تجربة تسوق متكاملة من خلال منصاتها الرقمية، مما يعزز من قدرتها على تلبية احتياجات العملاء المتنوعة.

المراجع والمحاسب القانوني

المتحدون للمراجعة والضرائب- محمد أحمد أبو القاسم.

التحليلات المالية التاريخية

في هذا الجزء، يتم عرض وتحليل البيانات المالية التاريخية للشركة، وبوجه خاص قائمة الدخل وقائمة المركز المالي، إلى جانب النسب المالية ذات الصلة، وذلك بهدف تقييم الأداء والمخاطر والمؤشرات المالية عبر الفترات. ويستند هذا العرض إلى القوائم المالية المدققة المقدمة من إدارة الشركة عن الأعوام 2021-2025.

تحليلات قائمة الدخل

الإيرادات

تتمثل الإيرادات التاريخية للشركة في ثلاثة مصادر رئيسية، تشمل إيرادات خدمات النقل، وإيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية، وإيرادات خدمات الشحن والتفريغ. ويلاحظ أن بند إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية كان يتمثل خلال الفترة من 2021 إلى 2024 بالكامل في إيرادات تجارة الفحم، قبل أن يشهد عام 2025 إضافة إيرادات تجارة الأسمت، إلى جانب إيرادات أخرى محدودة ضمن ذلك البند.

وعلى مستوى الأداء الكلي، شهدت إيرادات النشاط نموًا ملحوظًا خلال الفترة التاريخية، إذ ارتفعت من 648.5 مليون جنيه مصري في عام 2021 إلى 2.51 مليار جنيه مصري في عام 2025، بما يمثل معدل نمو سنوي مركب بلغ نحو 40.0%. ورغم تسجيل تراجع محدود في عام 2022، فإن الإيرادات عادت إلى مسار نمو قوي منذ عام 2023، واستمر هذا الاتجاه خلال عامي 2024 و2025.

كما يلاحظ حدوث تغير تدريجي في هيكل الإيرادات خلال الفترة، حيث ظلت إيرادات خدمات النقل تمثل أحد المكونات الرئيسية لإيرادات الشركة، في حين ارتفعت مساهمة بند إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية بصورة واضحة خلال السنوات الأخيرة ليصبح المكون الأكبر من إجمالي الإيرادات في عام 2025. وفي المقابل، اتسمت إيرادات خدمات الشحن والتفريغ بدرجة أعلى من التذبذب مقارنة بباقي الأنشطة، سواء من حيث القيمة المطلقة أو من حيث مساهمتها النسبية في إجمالي الإيرادات.

والجدول التالي يوضح تطور إجمالي إيرادات النشاط (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
إيرادات النشاط	648,518	607,117	1,185,584	2,016,716	2,506,577
معدل النمو السنوي	-	-6%	95%	70%	24%
معدل النمو السنوي المركب	-	-	-	-	40%

أولاً: إيرادات خدمات النقل

ظلت خدمات النقل تمثل مصدرًا رئيسيًا لإيرادات الشركة خلال الفترة التاريخية، حيث ارتفعت الإيرادات من 321.0 مليون جنيه مصري في عام 2021 إلى 1.10 مليار جنيه مصري في عام 2025، بما يمثل معدل نمو سنوي مركب بلغ نحو 36.0%. إلا أن الأهمية النسبية للنشاط تراجعت إلى 44% من إجمالي الإيرادات في عام 2025، مقابل 71% في عام 2022، نتيجة نمو بند تجارة مواد وخدمات لوجستية بوتيرة أسرع خلال السنوات الأخيرة.

وتشير البيانات الواردة من الشركة إلى أن إيرادات النقل في عام 2025 جاءت من مزيج من نماذج التعاقدات، شملت التسعير بالطن، والتسعير الثابت، والتسعير الثابت والمتغير، والتعهد الخارجي، بما يعكس تنوع مصادر الإيراد داخل النشاط. كما تشير البيانات الواردة من الشركة إلى أن النشاط اعتمد خلال العام على نحو 240 شاحنة مستخدمة فعليًا من إجمالي أسطول يبلغ 251 شاحنة، بنسبة استخدام تقارب 95.6%، وبإجمالي حركة تشغيلية بلغ نحو 23.6 مليون كيلومتر.

والجدول التالي يوضح إيرادات خدمات النقل (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
إيرادات خدمات النقل	320,951	431,811	585,119	930,334	1,096,578
معدل النمو السنوي	–	35%	36%	59%	18%
النسبة من إجمالي الإيرادات	49%	71%	49%	46%	44%
معدل النمو السنوي المركب					36%

ثانيًا: إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجستية

يمثل هذا البند العنصر الأكثر تحولاً في هيكل الإيرادات خلال الفترة التاريخية، حيث ارتفعت إيراداته من 172.5 مليون جنيه مصري في عام 2021 إلى 1.30 مليار جنيه مصري في عام 2025، بما يعادل معدل نمو سنوي مركب بلغ نحو 66.0%، ليصبح المكون الأكبر من إجمالي الإيرادات في عام 2025 بنسبة 52.0%.

ويلاحظ أن هذا البند كان يعتمد بالكامل خلال الفترة من 2021 إلى 2024 على إيرادات تجارة الفحم، قبل أن يشهد عام 2025 إضافة إيرادات تجارة الأسمت بقيمة 413.3 مليون جنيه مصري، إلى جانب إيرادات أخرى محدودة بقيمة 8.6 مليون جنيه مصري. وبالتالي، فإن نمو البند في عام 2025 يعكس استمرار نشاط تجارة الفحم من ناحية، وإضافة نشاط تجارة الأسمت كمصدر إيرادي جديد من ناحية أخرى.

وتشير البيانات الواردة من الشركة إلى أن إيرادات تجارة الفحم خلال عام 2025 استندت إلى كميات متعاقد عليها بلغت نحو 1.16 مليون طن، كما أن الإيراد المعترف به من هذا النشاط لا يقتصر على قيمة الشحنات فقط، بل يشمل أيضًا الخدمات اللوجستية المرتبطة بها، وهو ما يفسر استمرار الفحم كمكون رئيسي داخل هذا البند.

أما إيرادات تجارة الأسمنت، فقد ظهرت لأول مرة في عام 2025، وتشير البيانات الواردة من الشركة إلى أنها ارتبطت ببيع نحو 132.5 ألف طن بمتوسط سعر بلغ 3,120 جنيهًا للطن.

والجدول التالي يوضح إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية	172,465	136,152	511,844	787,542	1,300,806
معدل النمو السنوي	-	-21%	276%	54%	65%
النسبة من إجمالي الإيرادات	27%	22%	43%	39%	52%
معدل النمو السنوي المركب					66%

ويبين الجدول التالي تفصيل إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية في عام 2025 (بالألف جنيه مصري):

البيان	2025	النسبة من البند
إيرادات تجارة الفحم	878,934	67.6%
إيرادات تجارة الأسمنت	413,284	31.8%
إيرادات أخرى	8,589	0.7%
إجمالي إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية	1,300,806	100.0%

ثالثًا: إيرادات خدمات الشحن والتفريغ

يشمل نشاط خدمات الشحن والتفريغ تقديم حلول متكاملة في مجال تحميل وتفريغ البضائع في الموانئ، بالإضافة إلى إدارة الحاويات وخدمات التخزين. واتسمت إيرادات خدمات الشحن والتفريغ بالتذبذب خلال الفترة التاريخية، وهو ما يظهر في تغير مساهمتها النسبية من 24% من إجمالي الإيرادات في عام 2021 إلى 6% في عام 2022، ثم 15% في عام 2024، قبل أن تنخفض إلى 4% في عام 2025. وبصورة إجمالية، سجل هذا النشاط معدل نمو سنوي مركبًا بلغ نحو 8.0% خلال الفترة من 2021 إلى 2025.

ويعكس هذا البند نشاطًا قائمًا لكنه أقل استقرارًا من باقي مصادر الإيرادات، سواء من حيث القيمة أو من حيث الوزن النسبي داخل هيكل الإيرادات. وتشير البيانات الواردة من الشركة إلى أن نشاط الشحن والتفريغ في عام 2025 ارتبط بعدد 7 سفن، وبإجمالي كميات متداولة بلغ نحو 352.3 ألف طن.

والجدول التالي يوضح إيرادات خدمات الشحن والتفريغ (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
إيرادات خدمات الشحن والتفريغ	155,102	39,154	88,622	298,839	109,192
معدل النمو السنوي	-	-75%	126%	237%	-63%
النسبة من إجمالي الإيرادات	24%	6%	7%	15%	4%
معدل النمو السنوي المركب					-8%

تكلفة النشاط

تتمثل تكلفة النشاط في التكاليف المباشرة المرتبطة بخدمات النقل، وخدمات توريد الفحم، وخدمات توريد الأسمنت، وخدمات الشحن والتفريغ، إلى جانب البنود التشغيلية الأخرى، وعلى رأسها الصيانة، والموارد البشرية، والإهلاك التشغيلي.

ارتفعت تكلفة النشاط من 519.3 مليون جنيه مصري في عام 2021 إلى 2.23 مليار جنيه مصري في عام 2025، مع تحول واضح في هيكل التكلفة خلال السنوات الأخيرة. وبعد أن بلغت نسبة تكلفة النشاط إلى الإيرادات 69.8% في عام 2022، ارتفعت إلى 82.9% في عام 2023 ثم 88.3% في عام 2024 و 89.1% في عام 2025، بما يعكس ارتفاع عبء التكاليف بوتيرة أسرع من تحسن مجمل الربح خلال آخر ثلاث سنوات.

وفي عام 2025، تركزت تكلفة النشاط بصورة رئيسية في خدمات توريد الفحم وخدمات النقل، حيث مثل كل منهما 32% و 31% من إجمالي التكاليف على التوالي، بينما مثلت خدمات توريد الأسمنت 17%، والصيانة 8%، وخدمات الشحن والتفريغ 5%، والموارد البشرية 5%، والإهلاك 2%.

والجدول التالي يوضح تطور تكلفة النشاط (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
تكلفة النشاط	(519,346)	(423,810)	(982,742)	(1,779,956)	(2,233,730)
نسبة تكلفة النشاط إلى الإيرادات	80.1%	69.8%	82.9%	88.3%	89.1%

والجدول التالي يوضح هيكل تكلفة النشاط في عام 2025 (بالألف جنيه مصري):

البيان	2025	النسبة من إجمالي التكاليف
خدمات توريد الفحم	(713,553)	32%
خدمات النقل	(684,243)	31%
خدمات توريد الأسمنت	(380,776)	17%
الصيانة	(189,414)	8%
خدمات الشحن والتفريغ	(102,441)	5%
الموارد البشرية	(102,913)	5%
الإهلاك	(49,823)	2%
فروق إعادة تصنيف	(10,568)	0%
الإجمالي	(2,233,730)	100%

أولاً: خدمات النقل

ظلت خدمات النقل من أكبر مكونات تكلفة النشاط عبر الفترة التاريخية، إلا أن وزنها النسبي تراجع من 54% من إجمالي التكاليف في عام 2022 إلى 31% في عام 2025، نتيجة نمو بنود أخرى بوتيرة أعلى، خاصة خدمات توريد الفحم وظهور خدمات توريد الأسمنت في عام 2025. وفي المقابل، بلغ هامش تكلفة خدمات النقل إلى إيرادات النشاط 62% في عام 2025 مقابل 65% في عام 2024، بما يعكس تحسناً نسبياً في ربحية النشاط رغم ارتفاع التكلفة بالقيمة المطلقة.

وتشير البيانات الواردة من الشركة إلى أن تكلفة خدمات النقل في عام 2025 تمثلت بصورة شبيهة كاملة في تكلفة النقل المباشرة، بينما ظلت بنود الترخيص والتأمين وغرفة التحكم وإيجارات الجراجات محدودة الأثر. كما تشير البيانات الواردة من الشركة إلى أن النشاط اعتمد خلال العام على نحو 240 شاحنة مستخدمة فعلياً من إجمالي أسطول يبلغ 251 شاحنة، بإجمالي حركة تشغيلية بلغت نحو 23.6 مليون كيلومتر، وبتكلفة وقود بلغت نحو 152.5 مليون جنيه مصري.

والجدول التالي يوضح تكلفة خدمات النقل (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
خدمات النقل	(187,273)	(227,784)	(334,886)	(603,798)	(684,243)
النسبة من إجمالي التكاليف	36%	54%	34%	34%	31%
النسبة إلى إيرادات خدمات النقل	58%	53%	57%	65%	62%

والجدول التالي يوضح مكونات تكلفة خدمات النقل في عام 2025 (بالألف جنيه مصري):

البيان	2025
تكلفة النقل	(682,826)
تكلفة الترخيص	(610)
تكلفة التأمين	(605)
غرفة التحكم	(44)
إيجارات الجراجات	(158)
إجمالي خدمات النقل	(684,243)

ثانيًا: خدمات توريد الفحم

أصبح نشاط توريد الفحم أحد المحركات الرئيسية للتكلفة خلال السنوات الأخيرة، حيث ارتفعت تكلفته من 326.6 مليون جنيه مصري في عام 2023 إلى 556.2 مليون جنيه مصري في عام 2024 ثم إلى 713.6 مليون جنيه مصري في عام 2025، ليستقر وزنه النسبي عند 32% من إجمالي التكاليف في آخر سنة تاريخية. كما ارتفعت نسبة تكلفة النشاط إلى إيرادات تجارة الفحم من 64% في عام 2023 إلى 71% في عام 2024 و81% في عام 2025، بما يشير إلى ضغط واضح على هامش هذا النشاط. أما الرصيد الموجب الظاهر في عام 2022، فيرتبط بطبيعة معالجة النشاط، والتي تضمنت استرداد أو تحميل جزء من التكاليف على العملاء، بما أدى إلى ظهور صافي أثر موجب خلال ذلك العام.

وتشير البيانات الواردة من الشركة إلى أن نشاط الفحم في عام 2025 استند إلى كميات متعاقد عليها بلغت نحو 1.16 مليون طن، وأن هيكل التكلفة اعتمد بصورة رئيسية على تكلفة الشراء والتكاليف اللوجستية، إلى جانب تكاليف تمويلية مرتبطة ببعض الشحنات، وهو ما يفسر ارتفاع قاعدة التكلفة المعترف بها خلال العام.

والجدول التالي يوضح تكلفة خدمات توريد الفحم (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
خدمات توريد الفحم	(58,887)	50,915	(326,639)	(556,170)	(713,553)
النسبة من إجمالي التكاليف	11%	-12%	33%	31%	32%
النسبة إلى إيرادات تجارة الفحم	34%	-37%	64%	71%	81%

ثالثاً: خدمات توريد الأسمت

ظهر بند خدمات توريد الأسمت لأول مرة في عام 2025 بقيمة 380.8 مليون جنيه مصري، بما مثل 17% من إجمالي تكلفة النشاط خلال العام و92% من إيرادات تجارة الأسمت. ويعد هذا البند أحد أهم العناصر التي غيرت هيكل التكلفة في عام 2025، إلى جانب خدمات توريد الفحم، بما يتسق مع ظهور نشاط تجارة الأسمت ضمن الإيرادات خلال العام نفسه. والجدول التالي يوضح تكلفة خدمات توريد الأسمت (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
خدمات توريد الأسمت	0	0	0	0	(380,776)
النسبة من إجمالي التكاليف	0%	0%	0%	0%	17%
النسبة إلى إيرادات تجارة الأسمت	0%	0%	0%	0%	92%

رابعاً: خدمات الشحن والتفريغ

اتسمت تكلفة خدمات الشحن والتفريغ بالتذبذب عبر الفترة التاريخية، كما ظل هامش التكلفة إلى الإيراد مرتفعاً في معظم السنوات. فقد بلغت هذه النسبة 85% في عام 2021، و89% في عامي 2022 و2023، ثم ارتفعت إلى 106% في عام 2024، بما يعني تحقيق خسارة مباشرة من النشاط خلال ذلك العام، قبل أن تنخفض إلى 94% في عام 2025. ورغم هذا التحسن النسبي، ظل النشاط مرتفع التكلفة قياساً إلى إيراداته.

والجدول التالي يوضح تكلفة خدمات الشحن والتفريغ (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
خدمات الشحن والتفريغ	(132,354)	(34,826)	(79,164)	(317,291)	(102,441)
النسبة من إجمالي التكاليف	25%	8%	8%	18%	5%
النسبة إلى إيرادات خدمات الشحن والتفريغ	85%	89%	89%	106%	94%

خامساً: الصيانة

ارتفعت تكلفة الصيانة من 59.6 مليون جنيه مصري في عام 2021 إلى 189.4 مليون جنيه مصري في عام 2025. إلا أن أهميتها النسبية داخل إجمالي التكاليف تراجعت من 26% في عام 2022 إلى 8% في عام 2025، بما يعكس أن البنود التشغيلية المباشرة، وبالأخص الفحم والنقل والأسمت، نمت بوتيرة أعلى خلال السنوات الأخيرة.

وتشير البيانات الواردة من الشركة إلى أن تكلفة الصيانة في عام 2025 تركزت بصورة رئيسية في قطع الغيار والإطارات، بينما مثلت الصيانة الدورية جزءاً أقل، وظلت الصيانة المتعلقة بالوقود محدودة.

والجدول التالي يوضح تكلفة الصيانة (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
الصيانة	(59,591)	(109,651)	(130,117)	(171,755)	(189,414)
النسبة من إجمالي التكاليف	11%	26%	13%	10%	8%

والجدول التالي يوضح مكونات تكلفة الصيانة في عام 2025 (بالألف جنيه مصري):

البيان	2025
تكلفة قطع الغيار	(99,701)
تكلفة الإطارات	(72,213)
الصيانة الدورية	(17,339)
صيانة متعلقة بالوقود	(161)
إجمالي الصيانة	(189,414)

سادساً: البنود الأخرى

ارتفعت تكلفة الموارد البشرية من 48.1 مليون جنيه مصري في عام 2021 إلى 102.9 مليون جنيه مصري في عام 2025، إلا أن نسبتها إلى الإيرادات تراجعت من 7.4% إلى 4.1% خلال نفس الفترة، بما يعكس تحسناً نسبياً في كفاءة إدارة الموارد البشرية بالتوازي مع نمو حجم النشاط، كما استقرت عند 5% من إجمالي التكاليف في عامي 2024 و2025. أما الإهلاك، فقد تراجع وزنه النسبي من 6% إلى 2% من إجمالي التكاليف، بما يعكس نمو بنود التشغيل المباشر بوتيرة أعلى.

والجدول التالي يوضح تطور البنود المساندة (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
الموارد البشرية	(48,124)	(65,177)	(73,604)	(88,450)	(102,913)
النسبة من إجمالي التكاليف	9%	15%	7%	5%	5%
النسبة من الإيرادات	7.4%	10.7%	6.2%	4.4%	4.1%
الإهلاك	(33,134)	(37,271)	(38,332)	(42,492)	(49,823)
النسبة من إجمالي التكاليف	6%	9%	4%	2%	2%

مجمّل الربح

ارتفع مجمّل الربح من 129.2 مليون جنيه مصري في عام 2021 إلى 272.8 مليون جنيه مصري في عام 2025. ورغم هذا الارتفاع في قيمته، فقد اتجه هامش مجمّل الربح إلى التراجع خلال الفترة، بعد أن بلغ 30.2% في عام 2022 ثم انخفض إلى 17.1% في عام 2023 و11.7% في عام 2024 و10.9% في عام 2025. ويرتبط هذا التراجع في هامش مجمّل الربح ليس فقط بارتفاع تكلفة النشاط بوتيرة أسرع من الإيرادات، بل أيضًا بتغيير مزيج الإيرادات لصالح أنشطة ذات أحجام أكبر وهوامش أقل نسبيًا خلال السنوات الأخيرة.

والجدول التالي يوضح مجمّل الربح (بالآلف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
إيرادات النشاط	648,518	607,117	1,185,584	2,016,716	2,506,577
تكلفة النشاط	(519,346)	(423,810)	(982,742)	(1,779,956)	(2,233,730)
مجمّل الربح	129,172	183,308	202,842	236,760	272,846
هامش مجمّل الربح	19.9%	30.2%	17.1%	11.7%	10.9%

المصروفات العمومية والإدارية

بلغت المصروفات العمومية والإدارية 118.4 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 76.0 مليون جنيه مصري في عام 2024، بما يمثل 4.7% من الإيرادات مقارنة بـ3.8% في العام السابق. ورغم هذا الارتفاع السنوي، يظل مستوى البند كنسبة من الإيرادات أقل من المستويات المسجلة في عامي 2022 و2023.

ويتكون هذا البند بشكل أساسي من المصروفات المتنوعة والصيانة والمرتببات والأجور والمصروفات البنكية، والتي بلغت 55.1 مليون جنيه مصري و41.1 مليون جنيه مصري و14.9 مليون جنيه مصري على التوالي في عام 2025، بما يمثل نحو 46.5% و34.7% و12.6% من إجمالي المصروفات العمومية والإدارية خلال العام. وعليه، فإن هذه البنود الثلاثة مثلت مجتمعة نحو 93.8% من إجمالي المصروفات العمومية والإدارية في عام 2025، بينما ظلت باقي البنود، ومنها مصروفات السفر وإهلاك الأصول الثابتة، ذات وزن نسبي محدود.

والجدول التالي يوضح المصروفات العمومية والإدارية (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2025	2024	2023	2022	2021
مرتبات وأجور	(41,066)	(26,570)	(18,877)	(14,605)	(11,498)
النسبة من الإيرادات	1.6%	1.3%	1.6%	2.4%	1.8%
مصروفات بنكية	(14,870)	(13,931)	(18,146)	(5,196)	(3,096)
النسبة من الإيرادات	0.6%	0.7%	1.5%	0.9%	0.5%
مصروفات متنوعة وصيانة	(55,054)	(32,332)	(28,142)	(23,484)	(14,816)
النسبة من الإيرادات	2.2%	1.6%	2.4%	3.9%	2.3%
إهلاك الأصول الثابتة	(3,960)	(1,071)	(618)	(456)	(390)
استهلاك أصول غير ملموسة	0	0	(78)	(94)	0
مصروفات سفر	(3,455)	(2,128)	(1,883)	(1,135)	(898)
النسبة من الإيرادات	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%
المصروفات العمومية والإدارية	(118,405)	(76,033)	(67,745)	(44,970)	(30,699)
النسبة من الإيرادات	4.7%	3.8%	5.7%	7.4%	4.7%

المصروفات البيعية والتسويقية

بلغت المصروفات التسويقية 13.8 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 4.7 مليون جنيه مصري في عام 2024، كما بلغت 0.6% من الإيرادات مقابل 0.2% في العام السابق. وبوجه عام، ظل هذا البند محدودًا من حيث الوزن النسبي خلال الفترة التاريخية، إذ تراوح بين 0.2% و0.6% من الإيرادات.

والجدول التالي يوضح المصروفات التسويقية (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2025	2024	2023	2022	2021
مصروفات تسويقية	(13,803)	(4,748)	(6,180)	(3,534)	(1,932)
النسبة من الإيرادات	0.6%	0.2%	0.5%	0.6%	0.3%

مصرفات تمويلية

يشمل بند المصرفات التمويلية بصفة رئيسية فوائد التسهيلات البنكية، وفوائد عقود التأجير التمويلي، إضافة إلى فوائد تمويل حسابات العملاء المرتبطة بترتيبات تحصيل الفواتير لدى جهات متخصصة، وكذلك فوائد خطابات الاعتماد الخاصة بتوريد الفحم.

بلغت المصرفات التمويلية 141.4 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 101.8 مليون جنيه مصري في عام 2024، كما بلغت 5.6% من الإيرادات مقابل 5.0% في العام السابق.

والجدول التالي يوضح المصرفات التمويلية (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
مصرفات تمويلية	(46,336)	(39,346)	(47,972)	(101,812)	(141,435)
النسبة من الإيرادات	7.1%	6.5%	4.0%	5.0%	5.6%

صافي أرباح العام بعد الضرائب

بلغت أرباح العام بعد ضريبة الدخل 45.4 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 46.5 مليون جنيه مصري في عام 2024. وبوجه عام، ورغم استمرار الشركة في تحقيق أرباح صافية موجبة خلال الفترة التاريخية، فإن صافي الربح تراجع عن مستوياته الأعلى المسجلة في عام 2022، كما انخفض هامش صافي الربح من 11.5% في عام 2022 إلى 1.8% في عام 2025.

ويرجع هذا التراجع بصورة رئيسية إلى الضغط على هوامش مجمل الربح خلال السنوات الأخيرة، إلى جانب ارتفاع الأعباء التمويلية المرتبطة بالتوسع في النشاط واحتياجات رأس المال العامل، وهو ما حدّ من انعكاس نمو الإيرادات على صافي الربحية.

والجدول التالي يوضح أرباح العام بعد ضريبة الدخل (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
أرباح العام بعد ضريبة الدخل	34,870	69,994	55,965	46,517	45,395
هامش صافي الربح	5.4%	11.5%	4.7%	2.3%	1.8%

تحليل قائمة المركز المالي

الأصول الثابتة

بلغ صافي الأصول الثابتة 264.9 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 143.0 مليون جنيه مصري في عام 2024. ويعزى هذا الارتفاع بصورة رئيسية إلى ظهور بند مباني وإنشاءات بقيمة 113.6 مليون جنيه مصري في عام 2025، والمرتبط بوحدات إدارية تم شراؤها لتكون مقرًا إداريًا للشركة، بعد أن كانت مدرجة ضمن مشروعات تحت التنفيذ وأصبحت جاهزة للاستخدام خلال عام 2025.

وظلت وسائل النقل تمثل المكون الأكبر ضمن صافي الأصول الثابتة خلال الفترة، إلا أن مساهمتها النسبية تراجعت من 83% من الإجمالي في عام 2024 إلى 44% في عام 2025. كما بلغت الأصول المؤجرة 17.5 مليون جنيه مصري في عام 2025، بما يمثل 7% من الإجمالي.

والجدول التالي يوضح صافي الأصول الثابتة (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
وسائل نقل	195,121	164,566	137,480	119,179	116,991
أصول مؤجرة	9,133	25,753	22,979	20,267	17,514
كمبيوتر	131	335	330	1,078	9,005
أثاث وتجهيزات	399	372	352	1,324	3,959
أدوات	196	79	146	634	641
أجهزة اتصالات	70	43	21	10	80
أجهزة كهربائية	111	177	219	507	3,103
مباني وإنشاءات	0	0	0	0	113,599
إجمالي صافي الأصول	205,161	191,325	161,528	143,000	264,893

مخزون

بلغ رصيد المخزون 41.5 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 45.2 مليون جنيه مصري في عام 2024. ويتكون المخزون في عام 2025 بالكامل من مخزون قطع الغيار، في حين لم يتم تسجيل أي أرصدة لمواد خام (فحم) منذ عام 2023. ويعكس ذلك تحولاً في السياسة التشغيلية للشركة نحو الاعتماد على التوريد المباشر للفحم بدلاً من الاحتفاظ بمخزون منه، بينما يتركز المخزون القائم في قطع الغيار المستخدمة في أعمال الصيانة الدورية، بما يدعم استمرارية التشغيل والحفاظ على الكفاءة الفنية للأصول.

كما أن الارتفاع الكبير في رصيد المخزون خلال عام 2022 ارتبط أساساً بوجود مخزون فحم بقيمة 164.4 مليون جنيه مصري، قبل أن يختفي هذا البند بالكامل في السنوات اللاحقة. وفي المقابل، ارتفع معدل دوران المخزون إلى 54 مرة في عام 2025 مقابل 39 مرة في عام 2024.

والجدول التالي يوضح المخزون (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
مواد خام (فحم)	796	164,365	0	0	0
مخزون قطع غيار	6,332	16,906	29,353	45,226	41,509
المخزون	7,128	181,271	29,353	45,226	41,509
معدل الدوران	73X	2X	33X	39X	54X

عملاء وأوراق القبض

بلغ صافي رصيد العملاء وأوراق القبض 404.5 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 269.9 مليون جنيه مصري في عام 2024. ويرجع الرصيد بصورة شبه كاملة إلى العملاء بقيمة 406.2 مليون جنيه مصري، في حين ظلت أوراق القبض محدودة عند 1.8 مليون جنيه مصري، بما يعني أن البند يعكس أساساً أرصدة مدينة تجارية ناتجة عن النشاط أكثر من كونه مدفوعاً بأوراق قبض.

كما ارتفع إجمالي الرصيد إلى 408.0 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 272.4 مليون جنيه مصري في عام 2024، تزامناً مع نمو حجم الأعمال، بينما بلغ معدل دوران إجمالي الرصيد 6 مرات في عام 2025 مقابل 7 مرات في عام 2024. أما الخسائر الائتمانية المتوقعة، فقد بلغ المكون خلال العام 1.0 مليون جنيه مصري تقريباً، بما يعادل 0.2% من إجمالي الرصيد، ليصل رصيد الخسائر الائتمانية المتوقعة آخر العام إلى 3.5 مليون جنيه مصري مقابل 2.5 مليون جنيه مصري في عام 2024.

والجدول التالي يوضح العملاء وأوراق القبض (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2025	2024	2023	2022	2021
عملاء	406,158	271,200	266,542	127,003	207,833
معدل الدوران	6X	7X	4X	5X	3X
أوراق قبض	1,800	1,200	10,757	5,913	1,000
معدل الدوران	1393X	1681X	110X	103X	649X
إجمالي الرصيد	407,958	272,400	277,300	132,916	208,833
معدل الدوران	6X	7X	4X	5X	3X
الرصيد الافتتاحي للخسائر الائتمانية المتوقعة	2,504	1,211	6,131	2,619	697
المكون خلال العام	988	1,293	6,000	9,009	2,619
النسبة من إجمالي الرصيد	0.2%	0.5%	2.2%	6.8%	1.3%
الرد خلال العام	0	0	(10,919)	(5,497)	(697)
الرصيد آخر العام	3,492	2,504	1,211	6,131	2,619
صافي الرصيد	404,467	269,896	276,088	126,785	206,215

مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى

بلغ رصيد مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى 468.6 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 1.65 مليار جنيه مصري في عام 2024. ويرجع هذا الانخفاض بصورة رئيسية إلى تراجع بند المدينون المتنوعون من 771.5 مليون جنيه مصري إلى 35.2 مليون جنيه مصري، وانخفاض موردين دفعات مقدمة من 411.4 مليون جنيه مصري إلى 141.2 مليون جنيه مصري، إلى جانب انخفاض الإيرادات المستحقة وتأمينات لدى الغير خلال العام.

وفي عام 2025، تركز البند بشكل أساسي في موردين دفعات مقدمة، ومصلحة الضرائب - ضرائب القيمة المضافة، وضرائب خصم من المنبع، والتي بلغت 141.2 مليون جنيه مصري و96.8 مليون جنيه مصري و77.3 مليون جنيه مصري على التوالي، بما يمثل مجتمعة نحو 67.3% من إجمالي البند. ويعكس ذلك أن الرصيد في نهاية العام كان مدفوعاً بدرجة أكبر بالدفعات والمراكز الضريبية، مقارنةً بعام 2024 الذي كان متأثراً بشكل واضح بارتفاع بند المدينون المتنوعون. كما يبدو أن هذا التغيير في هيكل البند خلال عام 2025 يرتبط، وفقاً لإفادة الشركة، بظروف تعاقدية خاصة بأحد العقود الرئيسية المرتبطة بنشاط تجارة الفحم خلال العام، والتي يُرجح أنها أثرت على توقيتات الاستيراد والتوريد والتحصيل المرتبطة بالنشاط، ومن ثم على بعض مكونات البند، وعلى الأخص موردين دفعات مقدمة، والإيرادات المستحقة، والمدينون المتنوعون. وفي ضوء ما أفادت به الشركة من أن هذه الظروف لا يُتوقع استمرارها خلال فترة التوقعات، لم يتم التعامل مع رصيد عام 2025 باعتباره الأساس الوحيد الحاكم لتقدير هذا البند مستقبلاً، وإنما أخذ في الاعتبار ضمن المسار التاريخي الأوسع لمكونات البند عند إعداد التوقعات.

كما تجدر الإشارة إلى أنه بالنسبة لعام 2025، لوحظ وجود عدم اتساق بين إجمالي بند "مصرفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى" كما ورد بالقوائم المالية المعتمدة، وبين مجموع البنود التفصيلية الواردة بالإيضاح المرفق للبند. وعليه، تم الاعتماد على مجموع البنود التفصيلية البالغ 468.6 مليون جنيه مصري، بدلاً من إجمالي البند الظاهر بالقوائم المالية. وفي المقابل، تم إجراء تسوية مقابلة على بند النقدية بالصندوق ولدى البنوك ليبلغ 160.4 مليون جنيه مصري في عام 2025، بدلاً من الرصيد الظاهر بالقوائم المالية، وذلك بما يحافظ على اتساق العرض وتوازن قائمة المركز المالي دون أي أثر على إجمالي الأصول أو نتائج الأعمال.

والجدول التالي يوضح مصرفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
مصرفات مدفوعة مقدماً	40,520	26,721	38,651	43,977	36,426
النسبة من إجمالي المصرفات	7.3%	5.7%	3.7%	2.4%	1.5%
إيرادات مستحقة	18,512	35,931	5,629	115,168	36,803
النسبة من الإيرادات	2.9%	5.9%	0.5%	5.7%	1.5%
موردين دفعات مقدمة	168,223	447,847	381,139	411,366	141,165
النسبة من تكلفة النشاط	32.4%	105.7%	38.8%	23.1%	6.3%
ضرائب خصم من المنبع	77,980	83,316	86,332	79,101	77,257
النسبة من الإيرادات	12.0%	13.7%	7.3%	3.9%	3.1%
مصلحة الضرائب - ضرائب القيمة المضافة	0	12,134	40,677	123,318	96,756
النسبة من الإيرادات	0.0%	2.0%	3.4%	6.1%	3.9%
عهد عاملين	5,923	5,876	5,877	5,878	4,618
النسبة من الإيرادات	0.9%	1.0%	0.5%	0.3%	0.2%
تأمينات لدى الغير	0	4,658	40,034	97,600	40,386
النسبة من الإيرادات	0.0%	0.8%	3.4%	4.8%	1.6%
مدينون متنوعون	43,515	119,218	282,310	771,476	35,154
النسبة من الإيرادات	6.7%	19.6%	23.8%	38.3%	1.4%
أرصدة مدينة أخرى	5,272	1,635	0	0	0
النسبة من الإيرادات	0.8%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
مصرفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى	359,945	737,337	880,649	1,647,884	468,565

حقوق الملكية

بلغ إجمالي حقوق الملكية 145.6 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 144.5 مليون جنيه مصري في عام 2024، بما يعكس استقراراً نسبياً خلال العام. وبوجه عام، لم تكن حركة حقوق الملكية خلال الفترة مدفوعة بزيادات رأسمالية، في ظل ثبات رأس المال المصدر والمدفوع عند 86.6 مليون جنيه مصري، وإنما تأثرت أساساً بالأرباح المحققة والاحتياطي القانوني. ويلاحظ أن حقوق الملكية بلغت أعلى مستوى لها في عام 2022 عند 156.6 مليون جنيه مصري، ثم تراجعت نسبياً خلال الأعوام التالية مع انخفاض أرباح الفترة مقارنة بعام 2022، قبل أن تستقر في عام 2025.

والجدول التالي يوضح حقوق الملكية (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
رأس المال المصدر والمدفوع	86,602	86,602	86,602	86,602	86,602
احتياطي قانوني	3,124	5,124	8,367	11,165	13,491
الأرباح المرحلة	0	0	0	204	133
توزيع أرباح دورية	0	(5,139)	0	0	0
أرباح الفترة	34,870	69,994	55,965	46,517	45,395
إجمالي حقوق الملكية	124,595	156,581	150,934	144,488	145,621

موردين وأوراق دفع

بلغ رصيد موردين وأوراق دفع 551.4 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 248.6 مليون جنيه مصري في عام 2024، بما يعكس زيادة ملحوظة في الالتزامات التجارية بنهاية العام. وترجع هذه الزيادة بصورة شبه كاملة إلى ارتفاع بند الموردين إلى 543.7 مليون جنيه مصري، بما يمثل نحو 98.6% من إجمالي البند، في حين ظلت أوراق الدفع محدودة عند 7.1 مليون جنيه مصري، كما ظل رصيد الموردين – أطراف ذات علاقة غير جوهري.

كما انخفض معدل دوران الموردين من 8 مرات في عام 2024 إلى 4 مرات في عام 2025، بما يتسق مع الزيادة الواضحة في الرصيد القائم للموردين بنهاية العام.

والجدول التالي يوضح موردين وأوراق دفع (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
موردون	98,841	131,656	211,199	225,719	543,746
معدل الدوران	5X	3X	5X	8X	4X
موردون - أطراف ذات علاقة	259	377	221	548	551
معدل الدوران	2007X	1125X	4443X	3250X	4056X
أوراق دفع	22,915	8,517	14,070	22,341	7,098
معدل الدوران	23X	50X	70X	80X	315X
موردون وأوراق دفع	122,015	140,550	225,491	248,608	551,394

التزامات التأجير التمويلي

يتمثل رصيد التزامات التأجير التمويلي في القيمة الحالية لأوراق الدفع التي أصدرتها الشركة سدادًا لشراء سيارات النقل بالتقسيط المستخدمة في نشاطها. وبلغ إجمالي رصيد التزامات التأجير التمويلي 6.93 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 20.63 مليون جنيه مصري في عام 2024.

ويوضح الجدول التالي رصيد التزامات التأجير التمويلي (بالألف جنيه مصري) خلال فترة الدراسة:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
التزامات تأجير تمويلي - الجزء المتداول	37,334	39,871	32,866	13,700	6,125
التزامات تأجير تمويلي - الجزء غير المتداول	76,913	53,259	20,393	6,927	802
إجمالي التزامات التأجير التمويلي	114,247	93,130	53,259	20,627	6,927

المصروفات المستحقة والأرصدة الدائنة أخرى

بلغ رصيد المصروفات المستحقة والأرصدة الدائنة الأخرى 194.0 مليون جنيه مصري في عام 2025 مقابل 1.73 مليار جنيه مصري في عام 2024. ويرجع هذا الانخفاض بصورة رئيسية إلى اختفاء بند عملاء - دفعات مقدمة في عام 2025 بعد أن كان يمثل المكون الأكبر من البند في السنوات السابقة، إلى جانب تراجع رصيد شركة جلوبال وأي إف إس للتخصيم إلى 4.7 مليون جنيه مصري مقابل 207.8 مليون جنيه مصري في عام 2024. ووفقًا للشركة، جاء انخفاض رصيد التخصيم نتيجة الاعتماد خلال عام 2025 على مصدر تمويل بديل يتمثل في بنك تنمية الصادرات، كما أن اختفاء بند عملاء - دفعات مقدمة يعكس تغييرًا في هيكل التعاقدات خلال العام، وبصفة خاصة في أحد العقود الرئيسية المرتبطة بنشاط الفحم، بما ترتب عليه تراجع الاعتماد على التحصيلات المقدمة من العملاء بنهاية الفترة.

وبالتالي، أصبح البند في عام 2025 مدفوعًا أساسًا بالمصرفيات المستحقة البالغة 124.1 مليون جنيه مصري، والتي مثلت نحو 64.0% من إجمالي البند، يليها ضريبة الدخل المستحقة بقيمة 15.8 مليون جنيه مصري. ويعكس ذلك تغيرًا جوهريًا في هيكل البند مقارنة بعام 2024، حين كان معتمدًا بدرجة أكبر على أرصدة مؤقتة مرتبطة بالدفعات المقدمة والتخصيم. كما يرجح، في ضوء ما ورد من الشركة بشأن تغيير آلية التحصيل في أحد عقود الفحم خلال عام 2025، أن هذا العامل كان من بين الأسباب الرئيسية وراء الانخفاض الحاد في رصيد عملاء - دفعات مقدمة وتغيير نمط الاعتماد على بعض مصادر التمويل قصيرة الأجل بنهاية العام، وهو ما يجعل هيكل البند في عام 2025 أقرب إلى كونه متأثرًا بظروف تعاقدية خاصة خلال العام منه إلى كونه معبرًا بمفرده عن النمط التاريخي المعتاد للشركة. وفي ضوء إفادة الشركة بأن هذا الشرط التعاقدى لا يُتوقع استمراره خلال فترة التوقعات، تم النظر إلى عام 2025 ضمن السياق التاريخي الأوسع للبند دون اعتباره وحده الأساس الحاكم لتقدير مكوناته مستقبلاً.

والجدول التالي يوضح المصرفيات المستحقة والأرصدة الدائنة الأخرى (بالألف جنيه مصري) خلال الفترة التاريخية:

البيان	2021	2022	2023	2024	2025
مصرفيات مستحقة	48,138	37,286	62,788	140,167	124,119
النسبة من إجمالي المصرفيات	8.7%	7.9%	5.9%	7.5%	5.2%
الهيئة القومية للتأمينات الاجتماعية	113	1,691	1,825	1,254	1,535
النسبة من الأجر	0.2%	2.1%	2.0%	1.1%	1.1%
مصلحة الضرائب - كسب عمل	358	531	656	0	1,417
النسبة من الأجر	0.6%	0.7%	0.7%	0.0%	1.0%
مصلحة الضرائب - خصم من المنبع	5,115	2,186	10,460	8,063	6,294
النسبة من الإيرادات	0.8%	0.4%	0.9%	0.4%	0.3%
مصلحة الضرائب - قيمة مضافة	4,334	0	0	0	0
النسبة من الإيرادات	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
شركة جلوبال وأي إف إس للتخصيم	17,688	78,346	226,536	207,827	4,730
النسبة من الإيرادات	2.7%	12.9%	19.1%	10.3%	0.2%
ضريبة الدخل المستحقة	11,033	23,418	22,955	18,679	15,816
عملاء - دفعات مقدمة	129,198	743,297	555,952	1,348,814	0
النسبة من الإيرادات	19.9%	122.4%	46.9%	66.9%	0.0%
أرباح مستحقة - مساهمين	0	0	0	0	42
أرباح مستحقة - عاملين	0	0	0	0	39,837
أرصدة دائنة أخرى	245	250	261	306	241
النسبة من الإيرادات	0.04%	0.04%	0.02%	0.02%	0.01%
مصرفيات مستحقة وأرصدة دائنة أخرى	216,221	887,004	881,434	1,725,110	194,030

القوائم المالية التاريخية

قائمة الدخل التاريخية (بالآلف جنيه مصري)

2025	2024	2023	2022	2021	قائمة الدخل
2,506,577	2,016,716	1,185,584	607,117	648,518	إيرادات النشاط
(2,233,730)	(1,779,956)	(982,742)	(423,810)	(519,346)	تكلفة النشاط
272,846	236,760	202,842	183,308	129,172	مجمّل الربح
(118,405)	(76,033)	(67,745)	(44,970)	(30,699)	مصروفات عمومية وإدارية
(13,803)	(4,748)	(6,180)	(3,534)	(1,932)	مصروفات تسويقية
(988)	(1,293)	(6,000)	(9,009)	(2,619)	الخسائر الائتمانية المتوقعة في قيمة العملاء
0	0	10,919	5,497	697	رد الخسائر الائتمانية المتوقعة في قيمة العملاء
21,319	2,579	7,700	3,480	1,741	مخصصات انتفي الغرض منها
(3,609)	(4,109)	(14,872)	(5,717)	(2,475)	مخصصات مكونة خلال العام
(6,193)	(5,081)	(2,797)	(1,518)	(1,621)	المساهمة التكافلية
17,991	0	0	0	0	إيرادات أخرى
1,655	0	0	0	(316)	أرباح أو خسائر استبعادات أصول ثابتة
16,848	15,847	2,764	1,682	1,100	فوائد دائنة
(141,435)	(101,812)	(47,972)	(39,346)	(46,336)	مصروفات تمويلية
14,772	(1,362)	(4,385)	3,863	(1,914)	فروق تقييم عملة
60,998	60,749	74,275	93,736	44,798	أرباح العام قبل ضريبة الدخل
(15,816)	(18,727)	(23,002)	(23,418)	(10,436)	ضريبة الدخل
213	4,495	4,692	(324)	509	ضريبة الدخل المؤجلة
45,395	46,517	55,965	69,994	34,870	أرباح العام بعد ضريبة الدخل

قائمة المركز المالي التاريخية (بالألف جنيه مصري)

2025	2024	2023	2022	2021	قائمة المركز المالي
					الأصول
					الأصول غير المتداولة
264,893	143,000	161,528	191,325	205,161	أصول ثابتة
0	106,231	0	0	0	مشروعات تحت التنفيذ
0	0	0	78	172	أصول غير ملموسة
264,893	249,231	161,528	191,403	205,332	إجمالي الأصول غير المتداولة
					الأصول المتداولة
41,509	45,226	29,353	181,271	7,128	المخزون
404,467	269,896	276,088	126,785	206,215	عملاء وأوراق قبض
0	0	0	0	15	مستحق من أطراف ذات علاقة
468,565	1,647,884	880,649	737,337	359,945	مصرفات مدفوعة مقدما وأرصدة مدينة أخرى
160,417	151,546	60,525	108,897	48,120	نقدية بالصندوق ولدى البنوك
1,074,957	2,114,552	1,246,614	1,154,289	621,423	إجمالي الأصول المتداولة
1,339,850	2,363,783	1,408,142	1,345,692	826,755	إجمالي الأصول
					حقوق الملكية
86,602	86,602	86,602	86,602	86,602	رأس المال المصدر والمدفوع
13,491	11,165	8,367	5,124	3,124	احتياطي قانوني
133	204	0	0	0	الأرباح المرحلة
0	0	0	(5,139)	0	توزيع أرباح دورية
45,395	46,517	55,965	69,994	34,870	أرباح الفترة
145,621	144,488	150,934	156,581	124,595	إجمالي حقوق الملكية

تابع قائمة المركز المالي التاريخية (بالآلف جنيه مصري)

2025	2024	2023	2022	2021	قائمة المركز المالي
الالتزامات					
الالتزامات غير المتداولة					
802	6,927	20,393	53,259	76,913	التزامات تأجير تمويلي - الجزء غير المتداول
59,895	76,150	0	0	0	ترتيب تمويلي طويل الأجل
39,686	58,529	0	0	0	التزامات شراء مباني - الجزء غير المتداول
10,650	10,863	15,358	20,051	19,726	التزامات ضريبية مؤجلة
0	17,710	14,201	9,329	6,029	مخصصات غير متداولة
111,033	170,179	49,952	82,639	102,668	إجمالي الالتزامات غير المتداولة
الالتزامات المتداولة					
8,575	8,575	12,351	10,051	11,114	مخصصات متداولة
2,930	1,430	1,241	715	22,749	مستحق إلى الشركة القابضة وأطراف ذات علاقة
551,394	248,608	225,491	140,550	122,015	موردون وأوراق دفع
291,310	25,131	53,874	28,281	190,059	تسهيلات ائتمانية
194,030	1,725,110	881,434	887,004	216,221	مصروفات مستحقة وأرصدة دائنة أخرى
14,514	9,838	0	0	0	التزام ترتيب تمويلي - الجزء المتداول
14,319	16,723	0	0	0	التزامات شراء مباني - الجزء المتداول
6,125	13,700	32,866	39,871	37,334	التزامات تأجير تمويلي - الجزء المتداول
1,083,197	2,049,116	1,207,256	1,106,472	599,492	إجمالي الالتزامات المتداولة
1,194,230	2,219,294	1,257,208	1,189,111	702,160	إجمالي الالتزامات
1,339,850	2,363,783	1,408,142	1,345,692	826,755	إجمالي حقوق الملكية والالتزامات

ملاحظة: بالنسبة لعام 2025، تم الاعتماد في بند "مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى" على مجموع البنود التفصيلية الواردة بالإيضاح المرفق، والبالغ 468.6 مليون جنيه مصري، بدلاً من إجمالي البند الظاهر بالقوائم المالية المعتمدة، وذلك لوجود عدم اتساق بين الإجمالي ومجموع مكوناته التفصيلية. وفي المقابل، تم إجراء تسوية مقابلة على بند النقدية بالصندوق ولدى البنوك، دون أي أثر على إجمالي الأصول أو حقوق الملكية أو نتائج الأعمال.

قائمة التدفقات النقدية التاريخية (بالآف جنيه مصري)

2025	2024	2023	2022	قائمة التدفقات النقدية
				التدفقات النقدية الناتجة عن التشغيل
45,395	46,517	55,965	69,994	أرباح العام
				<i>تعديلات غير نقدية</i>
53,783	43,563	38,950	37,727	إهلاك أصول ثابتة
0	0	78	94	استهلاك أصول غير ملموسة
988	1,293	6,000	9,009	الخسائر الائتمانية المتوقعة في قيمة العملاء
0	0	(10,919)	(5,497)	رد الخسائر الائتمانية المتوقعة في قيمة العملاء
(21,319)	(2,579)	(7,700)	(3,480)	مخصصات انتفى الغرض منها
3,609	4,109	14,872	5,717	مخصصات مكونة خلال العام
(1,655)	0	0	0	أرباح أو خسائر استبعادات أصول ثابتة
(16,848)	(15,847)	(2,764)	(1,682)	فوائد دائنة
141,435	101,812	47,972	39,346	مصروفات تمويلية
(14,772)	1,362	4,385	(3,863)	فروق تقييم عملة
(213)	(4,495)	(4,692)	324	التزامات ضريبية مؤجلة
(17,710)	3,509	4,872	3,300	التزامات أخرى غير متداولة
				<i>التغير في رأس المال العامل</i>
3,717	(15,873)	151,918	(174,143)	المخزون
(135,559)	4,900	(144,384)	75,918	عملاء وأوراق قبض
0	0	0	15	مستحق من أطراف ذات علاقة
1,179,319	(767,236)	(143,312)	(377,391)	مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى
17,710	(5,306)	(4,872)	(3,300)	مخصصات
1,500	190	526	(22,034)	مستحق إلى الشركة القابضة وأطراف ذات علاقة
302,786	23,118	84,941	18,535	موردون وأوراق دفع
(1,531,080)	843,676	(5,571)	670,783	مصروفات مستحقة وأرصدة دائنة أخرى
11,087	262,712	86,265	339,372	صافي التدفقات النقدية الناتجة عن التشغيل

تابع قائمة التدفقات النقدية التاريخية (بالآلاف جنيه مصري)

2025	2024	2023	2022	قائمة التدفقات النقدية
				التدفقات النقدية الناتجة عن الاستثمار
(174,021)	(25,035)	(9,154)	(23,891)	أصول ثابتة
106,231	(106,231)	0	0	مشروعات تحت التنفيذ
(67,789)	(131,266)	(9,154)	(23,891)	صافي التدفقات النقدية الناتجة عن الاستثمار
				التدفقات النقدية الناتجة عن التمويل
(44,263)	(52,963)	(61,613)	(38,008)	التوزيعات
266,179	(28,743)	25,593	(161,777)	تسهيلات ائتمانية
(11,579)	85,988	0	0	التغير في الترتيب التمويلي
(13,700)	(32,632)	(39,871)	(21,117)	التغير في التزامات التأجير التمويلي
(21,247)	75,252	0	0	التغير في التزامات شراء المباني
16,848	15,847	2,764	1,682	فوائد دائنة
(141,435)	(101,812)	(47,972)	(39,346)	مصروفات تمويلية
50,803	(39,063)	(121,099)	(258,567)	صافي التدفقات النقدية الناتجة عن التمويل
14,772	(1,362)	(4,385)	3,863	فروق تقييم عملة
8,871	91,021	(48,372)	60,777	التغير في النقدية
151,546	60,525	108,897	48,120	رصيد أول الفترة
160,417	151,546	60,525	108,897	رصيد نهاية الفترة

ملاحظة: يتضمن رصيد النقدية في نهاية عام 2025 أثر إعادة العرض المشار إليها بقائمة المركز المالي، حيث تم تعديل رصيد النقدية ليعكس التسوية المقابلة الناتجة عن الاعتماد على مجموع البنود التفصيلية لبند "مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى" بدلاً من إجمالي البند الظاهر بالقوائم المالية المعتمدة، وذلك دون أي أثر على نتائج الأعمال.

توقعات الأداء المستقبلي

توقعات قائمة الدخل

الإيرادات

تم توقع ارتفاع إيرادات النشاط من 2.51 مليار جنيه مصري في عام 2025 إلى 2.94 مليار جنيه مصري في عام 2026، ثم إلى 4.25 مليار جنيه مصري في عام 2030. وتعكس تقديرات عام 2026 سنة انتقالية في هيكل الإيرادات، حيث تم بناء بعض الافتراضات على مستجدات فعلية في التسعير والتشغيل، وعلى رأسها خدمات النقل، مع تبني منهج متحفظ في الافتراضات التشغيلية كلما اقتضت طبيعة النشاط ذلك.

كما تم توقع استمرار هيمنة إيرادات خدمات النقل على هيكل الإيرادات خلال فترة التوقع، مع ارتفاع الوزن النسبي لإيرادات تجارة مواد وخدمات لوجستية تدريجياً، وبالأخص تجارة الأسمنت، في حين بدأت تقديرات خدمات الشحن والتفريغ بصورة متحفظة في عام 2026 اتساقاً مع التذبذب التاريخي للنشاط والتراجع المسجل في عام 2025.

وتجدر الإشارة إلى أن نمو الإيرادات المتوقعة في عام 2026 لا يصاحبه بالضرورة تحسن مماثل في الربحية، في ضوء الضغوط الواقعة على بعض بنود التكلفة التشغيلية خلال سنة الأساس التقديرية الأولى.

والجدول التالي يوضح تطور إيرادات النشاط (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إيرادات خدمات النقل	1,614,624	1,771,661	1,930,752	2,065,713	2,188,438
إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية	1,215,315	1,345,801	1,481,918	1,652,358	1,862,779
إيرادات خدمات الشحن والتفريغ	111,375	128,081	147,293	169,387	194,796
إجمالي الإيرادات	2,941,314	3,245,543	3,559,964	3,887,459	4,246,013
معدل النمو	17%	10%	10%	9%	9%

والجدول التالي يوضح هيكل الإيرادات المتوقعة (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إيرادات خدمات النقل	1,614,624	1,771,661	1,930,752	2,065,713	2,188,438
النسبة من الإجمالي	55%	55%	54%	53%	52%
إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية	1,215,315	1,345,801	1,481,918	1,652,358	1,862,779
النسبة من الإجمالي	41%	41%	42%	43%	44%
إيرادات خدمات الشحن والتفريغ	111,375	128,081	147,293	169,387	194,796
النسبة من الإجمالي	4%	4%	4%	4%	5%
إجمالي الإيرادات	2,941,314	3,245,543	3,559,964	3,887,459	4,246,013

أولاً: إيرادات خدمات النقل

تم توقع إيرادات خدمات النقل عند 1.61 مليار جنيه مصري في عام 2026 مقابل 1.10 مليار جنيه مصري في عام 2025. ويعكس ذلك في الأساس أن تسعير عام 2026 جاء امتداداً لمسار إعادة التسعير الذي بدأت الشركة في تطبيقه بالفعل على عقود النقل، بما ظهر في التعديلات الفعلية التي تمت على عدد من العقود خلال عام 2025 ومطلع عام 2026 وفقاً لإدارة الشركة، قبل الأخذ في الاعتبار أثر الزيادة في تكلفة السولار.

وفي الوقت نفسه، تم إعداد التوقعات على أساس أكثر تحفظاً من الأداء التشغيلي الفعلي تاريخياً، من خلال موازنة افتراضات الحمولة مع الحمولة القانونية البالغة 35 طنًا، وهو ما ترتب عليه زيادة عدد الرحلات اللازمة لنقل الكميات المتوقعة مقارنة بما قد تعكسه مستويات التشغيل التاريخية الفعلية. كما تم تحديث افتراضات التكلفة بما يعكس أسعار السولار السائدة وقت إعداد الدراسة في أبريل 2026، حيث تم اعتماد سعر 20.5 جنيه/لتر مقابل 17.5 جنيه/لتر في عام 2025، وانعكس ذلك على تكلفة الكيلومتر، ثم على التسعير بدرجة جزئية. وتزامن ذلك مع استمرار ارتفاع أسعار النفط والطاقة عالمياً خلال مارس 2026 في ظل التطورات الجيوسياسية القائمة.

والجدول التالي يوضح إيرادات خدمات النقل (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إيرادات خدمات النقل	1,614,624	1,771,661	1,930,752	2,065,713	2,188,438
النسبة من إجمالي الإيرادات	55%	55%	54%	53%	52%

والجدول التالي يوضح بعض الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالسولار المستخدمة في تقدير إيرادات خدمات النقل:

البيان	2026
سعر السولار/لتر (جنيه)	20.5
معدل الاستهلاك/كم	1.7
تكلفة السولار/كم (جنيه)	12.06

ثانيًا: إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجستية

تم توقع إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجستية عند 1.22 مليار جنيه مصري في عام 2026 مقابل 1.30 مليار جنيه مصري في عام 2025. ويعكس ذلك انخفاض إيرادات تجارة الفحم في بداية فترة التوقع، في مقابل استمرار نمو تجارة الأسمت وارتفاع مساهمتها تدريجيًا داخل البند.

إيرادات تجارة الفحم

تم توقع إيرادات تجارة الفحم عند 676.1 مليون جنيه مصري في عام 2026 مقابل 878.9 مليون جنيه مصري في عام 2025. ويعكس ذلك بناء التقديرات بصورة متحفظة، في ضوء انخفاض الكميات المتوقعة من نحو 1.16 مليون طن في عام 2025 إلى نحو 822 ألف طن في عام 2026.

وبالنظر إلى أن الفحم نشاط استيرادي يعتمد على حركة الملاحة وسلاسل الإمداد الخارجية، فقد تم تبني افتراض أكثر تحفظًا للكميات في بداية فترة التوقع، في ضوء استمرار التوترات الإقليمية وتأثر حركة الشحن والممرات البحرية الرئيسية خلال بداية عام 2026، ويلاحظ أن التقديرات المتحفظة المعتمدة لهذا النشاط لا تقترض عودة الإيرادات إلى مستوى عام 2025 خلال فترة التوقع، رغم التحسن التدريجي اللاحق، بما يعكس استمرار النظرة التحفظية تجاه طبيعة هذا النشاط.

والجدول التالي يوضح إيرادات تجارة الفحم (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إيرادات تجارة الفحم	676,105	714,117	741,901	785,427	847,170
النسبة من إجمالي الإيرادات	23%	22%	21%	20%	20%

والجدول التالي يوضح بعض الافتراضات الرئيسية لنشاط الفحم خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إجمالي الكميات (طن)	822,000	804,200	827,620	852,382	878,620
الإيراد المعترف به	676,105	714,117	741,901	785,427	847,170
هامش الربح الإجمالي	5%	4%	4%	4%	4%

إيرادات تجارة الأسمت

تم توقع إيرادات تجارة الأسمت عند 539.2 مليون جنيه مصري في عام 2026 مقابل 413.3 مليون جنيه مصري في عام 2025، ثم استمرار نموها لتصل إلى 1.02 مليار جنيه مصري في عام 2030. ويستند ذلك إلى نمو الكميات بنسبة 10% سنويًا، إلى جانب زيادات سعرية سنوية مبنية على الافتراضات المعتمدة في النموذج.

كما أن نشاط الأسمت نشاط محلي، ولا يرتبط بعناصر استيرادية مؤثرة بنفس درجة الفحم، وهو ما يدعم وضوح افتراضات الكميات والأسعار خلال فترة التوقع مقارنة بالنشاط المستورد. ويرتفع سعر البيع للطن من 3,120 جنيهاً في عام 2025 إلى 3,700 جنيهاً في عام 2026، ثم يستمر في الزيادة تدريجياً خلال بقية فترة التوقع، بالتوازي مع ارتفاع الكميات من 132.5 ألف طن إلى 213.4 ألف طن بحلول عام 2030.

والجدول التالي يوضح إيرادات تجارة الأسمت (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إيرادات تجارة الأسمت	539,209	631,684	740,018	866,931	1,015,609
النسبة من إجمالي الإيرادات	18%	19%	21%	22%	24%

والجدول التالي يوضح الافتراضات الرئيسية لإيرادات تجارة الأسمت خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
الكميات (طن)	145,732	160,306	176,336	193,970	213,367
معدل نمو الكميات	10%	10%	10%	10%	10%
سعر البيع/طن (جنيه)	3,700	3,941	4,197	4,469	4,760
إجمالي الإيرادات	539,209	631,684	740,018	866,931	1,015,609

والجدول التالي يوضح إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجستية (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إيرادات تجارة الفحم	676,105	714,117	741,901	785,427	847,170
إيرادات تجارة الأسمت	539,209	631,684	740,018	866,931	1,015,609
إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجستية	1,215,315	1,345,801	1,481,918	1,652,358	1,862,779

ثالثاً: إيرادات خدمات الشحن والتفريغ

تم توقع إيرادات خدمات الشحن والتفريغ عند 111.4 مليون جنيه مصري في عام 2026 مقابل 109.2 مليون جنيه مصري في عام 2025. وقد تم بناء تقديرات عام 2026 بصورة متحفظة، اتساقاً مع التذبذب التاريخي لهذا النشاط والتراجع المسجل في عام 2025.

كما تمت مراعاة في التقديرات أن هذا النشاط يعتمد على انتظام حركة الملاحة، وهي ما زالت معرضة للاضطراب خلال عام 2026 في ظل التوترات الإقليمية القائمة وتأثر بعض مسارات الشحن في المنطقة. ومن ثم، بدأ التوقع من مستوى محافظ في عام 2026، قبل افتراض تحسن تدريجي خلال السنوات التالية مرتبط فقط بارتفاع المقابل المتغير للخدمة.

والجدول التالي يوضح إيرادات خدمات الشحن والتفريغ (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إيرادات خدمات الشحن والتفريغ	111,375	128,081	147,293	169,387	194,796
النسبة من إجمالي الإيرادات	4%	4%	4%	4%	5%

والجدول التالي يوضح بعض الافتراضات الرئيسية لإيرادات خدمات الشحن والتفريغ خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
عدد السفن	5	5	5	5	5
الكميات (طن)	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
إيرادات الشحن والتفريغ	111,375	128,081	147,293	169,387	194,796

تكلفة النشاط

تم تقدير تكلفة النشاط على أساس افتراضات تشغيلية وتعاقدية تفصيلية لكل نشاط. وبلغت تكلفة النشاط 2,582,322 ألف جنيه مصري في عام 2026 مقابل 2,233,730 ألف جنيه مصري في عام 2025، ثم ارتفعت تدريجياً لتصل إلى 3,714,278 ألف جنيه مصري في عام 2030. ويعكس تقدير عام 2026 إعادة بناء بعض افتراضات التشغيل، وبصفة خاصة في خدمات النقل، على أساس الالتزام بالقانونية المسموح بها وعدم تحميل التوقعات أي غرامات مستقبلية مرتبطة بتجاوزها، إلى جانب تحديث تكلفة الوقود وفق الأسعار السائدة وقت إعداد الدراسة في أبريل 2026. كما تم أخذ أثر تشغيل عدد من الشاحنات المحولة للغاز الطبيعي في الاعتبار عند تقدير تكلفة الوقود، بما خفف جزئياً من أثر الزيادة في أسعار السولار دون أن يلغي أثرها بالكامل. وفي المقابل، تم بناء بعض الأنشطة الأخرى، وعلى الأخص الفحم والشحن والتفريغ، على أساس أكثر تحفظاً في بداية فترة التوقع. ومن ثم، فإن ارتفاع تكلفة النشاط في عام 2026 لا يعكس فقط نمو حجم الأعمال، بل يعكس أيضاً إعادة موازنة الفروض التشغيلية والتكلفة المباشرة بما يتسق مع الظروف الفعلية السائدة وقت إعداد الدراسة.

والجدول التالي يوضح تطور تكلفة النشاط (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إجمالي الإيرادات	2,941,314	3,245,543	3,559,964	3,887,459	4,246,013
تكلفة النشاط	(2,582,322)	(2,833,218)	(3,081,848)	(3,371,991)	(3,714,278)
تكلفة النشاط / الإيرادات	%87.80	%87.30	%86.60	%86.70	%87.50
مجمّل الربح	358,993	412,324	478,116	515,468	531,735
مجمّل الربح / الإيرادات	%12.20	%12.70	%13.40	%13.30	%12.50

كما يوضح هيكل التكلفة أن خدمات النقل تظل المكون الأكبر من إجمالي تكلفة النشاط خلال فترة التوقع، إلا أن وزنها النسبي يتراجع تدريجيًا من 42% في عام 2026 إلى 32% في عام 2030، في مقابل ارتفاع مساهمة خدمات توريد الأسمت والصيانة..

والجدول التالي يوضح هيكل تكلفة النشاط (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
خدمات النقل	(1,072,499)	(1,113,058)	(1,144,050)	(1,171,271)	(1,195,807)
النسبة من إجمالي التكاليف	%42	%39	%37	%35	%32
خدمات توريد الفحم	(467,507)	(505,253)	(521,035)	(547,520)	(586,941)
النسبة من إجمالي التكاليف	%18	%18	%17	%16	%16
خدمات توريد الأسمت	(501,465)	(586,363)	(685,634)	(801,712)	(937,442)
النسبة من إجمالي التكاليف	%19	%21	%22	%24	%25
خدمات الشحن والتفريغ	(103,500)	(119,000)	(137,000)	(157,500)	(181,250)
النسبة من إجمالي التكاليف	%4	%4	%4	%5	%5
الصيانة	(266,579)	(319,874)	(383,825)	(460,566)	(552,652)
النسبة من إجمالي التكاليف	%10	%11	%12	%14	%15
الموارد البشرية	(120,762)	(133,253)	(146,162)	(159,608)	(174,329)
النسبة من إجمالي التكاليف	%5	%5	%5	%5	%5
الإهلاك	(50,010)	(56,419)	(64,143)	(73,814)	(85,856)
النسبة من إجمالي التكاليف	%2	%2	%2	%2	%2
الإجمالي	(2,582,322)	(2,833,218)	(3,081,848)	(3,371,991)	(3,714,278)

أولاً: تكلفة خدمات النقل

تم تقدير تكلفة خدمات النقل عند 1,072,499 ألف جنيه مصري في عام 2026، بما يمثل 42% من إجمالي تكلفة النشاط، ثم ارتفعت تدريجياً لتصل إلى 1,195,807 ألف جنيه مصري في عام 2030، مع تراجع وزنها النسبي إلى 32% من إجمالي التكلفة. ويعكس ذلك استمرار خدمات النقل باعتبارها أكبر مكون منفرد داخل التكلفة التشغيلية للشركة، وإن كانت أهميتها النسبية تتراجع تدريجياً مع نمو بنود أخرى خلال فترة التوقع.

كما تم تقدير هامش تكلفة خدمات النقل إلى إيرادات النقل عند 66% في عام 2026، ثم تحسن تدريجياً إلى 55% في عام 2030. ويعكس هامش عام 2026 أثر إدراج تكلفة الوقود المحدثة في الدراسة وفق الأسعار السائدة وقت إعدادها، إلى جانب إعادة بناء افتراضات التشغيل على أساس الالتزام بالحمولة القانونية وعدم تحميل التوقعات غرامات مرتبطة بتجاوزها. وقد ترتب على الالتزام بالحمولة القانونية زيادة عدد الرحلات والمسافات اللازمة لنقل الكميات المستهدفة، في حين ساهم استبعاد الغرامات المتوقعة في تخفيف جزء من أثر هذه الزيادة على إجمالي تكلفة النشاط.

ومن ناحية أخرى، تم أخذ أثر تشغيل 31 شاحنة محولة للغاز الطبيعي ضمن الأسطول في الاعتبار عند تقدير تكلفة الوقود. ونتيجة لذلك، انخفض متوسط تكلفة الوقود الفعلية لكل كيلومتر عن تكلفة السولار البحتة، إلا أن هذا الأثر التخفيفي لم يكن كافياً لتعويض الزيادة الناتجة عن ارتفاع سعر السولار وزيادة الكيلومترات التشغيلية، حيث ارتفع إجمالي الكيلومترات المستخدمة في التقدير من 24.7 مليون كيلومتر في عام 2025 إلى 31.2 مليون كيلومتر من عام 2026 فصاعداً.

والجدول التالي يوضح أبرز الافتراضات التشغيلية المؤثرة في تكلفة خدمات النقل خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إجمالي عدد الشاحنات	251	251	251	251	251
عدد الشاحنات المحولة للغاز الطبيعي	31	31	31	31	31
متوسط الكيلومترات السنوية للشاحنة	124,229	124,229	124,229	124,229	124,229
إجمالي الكيلومترات السنوية	31,181,501	31,181,501	31,181,501	31,181,501	31,181,501
سعر السولار / لتر (جنيه)	20.5	23.5	26.5	28.5	29.5
سعر الغاز الطبيعي / م ³ (جنيه)	13	14	15	16	17
تكلفة الوقود / كم قبل احتساب أثر شاحنات الغاز (جنيه)	12.1	13.8	15.6	16.8	17.4
متوسط تكلفة الوقود الفعلية / كم بعد احتساب شاحنات الغاز (جنيه)	11.6	13.3	14.9	16.0	16.5
الوفر في تكلفة الوقود / كم (جنيه)	0.4	0.6	0.7	0.8	0.9
الوفر السنوي في تكلفة الوقود (ألف جنيه مصري)	13,069	17,425	22,148	25,220	26,367

وتظل تكلفة النقل المباشرة المكون الأكبر داخل هذا البند، في حين تمثل التراخيص والتأمين وغرفة التحكم وإيجارات الجراجات بنودًا مساندة محدودة نسبيًا. ويؤكد ذلك أن المحرك الرئيسي للتكلفة في هذا النشاط يظل هو التشغيل الفعلي للأسطول وما يرتبط به من وقود ومسافات وعناصر نقل مباشرة، ويستند التحسن التدريجي في هامش تكلفة خدمات النقل بعد عام 2026 بصورة رئيسية إلى استكمال تمرير أثر التكلفة في التسعير وتحسن مزيج العقود، أكثر من استناده إلى زيادة جوهرية في الطاقة التشغيلية مثل الزيادة التشغيلية المتوقعة لعام 2026.

والجدول التالي يوضح مكونات خدمات النقل (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
تكلفة النقل	(1,070,615)	(1,109,685)	(1,138,739)	(1,163,453)	(1,184,805)
تكلفة الترخيص	(810)	(1,354)	(2,139)	(3,206)	(4,601)
تكلفة التأمين	(712)	(1,633)	(2,761)	(4,174)	(5,936)
غرفة التحكم	(55)	(58)	(62)	(66)	(70)
إيجارات الجراجات	(307)	(327)	(349)	(371)	(395)
إجمالي خدمات النقل	(1,072,499)	(1,113,058)	(1,144,050)	(1,171,271)	(1,195,807)

خدمات توريد الفحم

تم تقدير نشاط توريد الفحم على أساس افتراضات تفصيلية تتعلق بعدد الشحنات والكميات المستهدفة وتكلفة الشراء والشحن والخدمات اللوجستية. ويعكس تقدير هذا النشاط قدرًا من التحفظ في بداية فترة التوقع، سواء من حيث الكميات أو من حيث هامش الربح، في ضوء طبيعة النشاط وارتباطه بحركة الاستيراد والملاحة. ونتيجة لذلك، تم تقدير الإيرادات المعترف بها من نشاط توريد الفحم عند 676,105 ألف جنيه مصري في عام 2026 مقابل 878,934 ألف جنيه مصري في عام 2025، ثم ارتفعت تدريجيًا لتصل إلى 847,170 ألف جنيه مصري في عام 2030، بينما بلغت تكلفة النشاط 467,507 ألف جنيه مصري في عام 2026 ثم ارتفعت إلى 586,941 ألف جنيه مصري في عام 2030.

كما تم بناء النشاط على أساس أسعار صرف تقديرية مستندة إلى المستوى السائد وقت إعداد الدراسة، مع الأخذ في الاعتبار أثر التطورات الحالية على سعر الصرف في العام التالي، ثم افتراض مسار تعافٍ تدريجي لاحقًا. وفي هذا الإطار، تم استخدام سعر صرف قدره 53 جنيهًا للدولار في عام 2026، ثم 55 جنيهًا في عام 2027، قبل أن ينخفض إلى 53 جنيهًا في عام 2028 ويستقر عند 52 جنيهًا خلال عامي 2029 و2030.

والجدول التالي يوضح خدمات توريد الفحم (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
عدد السفن	15	17	19	21	23
الكميات المستهدفة (طن)	822,000	804,200	827,620	852,382	878,620
الإيرادات	676,105	714,117	741,901	785,427	847,170
تكلفة النشاط	(467,507)	(505,253)	(521,035)	(547,520)	(586,941)
تكلفة النشاط / الإيرادات	69%	71%	70%	70%	69%

خدمات توريد الأسمنت

تم تقدير تكلفة خدمات توريد الأسمنت عند 501,465 ألف جنيه مصري في عام 2026، ثم ارتفعت إلى 937,442 ألف جنيه مصري في عام 2030. ويعكس ذلك نمو النشاط على أساس زيادة الكميات المتوقعة بنسبة 10% سنويًا، إلى جانب ارتفاع تكلفة الطن تدريجيًا من 3,441 جنيه في عام 2026 إلى 4,394 جنيه في عام 2030.

وبخلاف الفحم، فإن نشاط الأسمنت نشاط محلي، وبالتالي ترتبط تكلفته أساسًا بتطور الأسعار المحلية والكميات المتوقعة، وليس بعوامل الاستيراد والملاحة. ونظرًا لمحدودية هامش النشاط، فقد تم تقدير تكلفة النشاط عند نحو 93% من الإيراد خلال 2026 إلى 2028، قبل أن تنخفض إلى نحو 92% في عامي 2029 و2030 مع تحسن هامش الطن بصورة محدودة.

والجدول التالي يوضح خدمات توريد الأسمنت (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
الإيرادات	539,209	631,684	740,018	866,931	1,015,609
تكلفة النشاط	(501,465)	(586,363)	(685,634)	(801,712)	(937,442)
تكلفة النشاط / الإيرادات	93%	93%	93%	92%	92%

والجدول التالي يوضح بعض الافتراضات الرئيسية لتوريد الأسمنت خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
الكميات (طن)	145,732	160,306	176,336	193,970	213,367
تكلفة الطن (جنيه)	3,441	3,658	3,888	4,133	4,394
إجمالي التكلفة	(501,465)	(586,363)	(685,634)	(801,712)	(937,442)

خدمات الشحن والتفريغ

تم تقدير تكلفة خدمات الشحن والتفريغ عند 103,500 ألف جنيه مصري في عام 2026، ثم ارتفعت تدريجيًا إلى 181,250 ألف جنيه مصري في عام 2030. وقد تم بناء النشاط على أساس متحف، حيث تم تثبيت عدد السفن عند 5 سفن سنويًا وتثبيت الكميات عند 250 ألف طن سنويًا خلال فترة التوقع، بما يتسق مع التذبذب التاريخي للنشاط وطبيعة الاعتماد على حركة الملاحة. وفي ضوء ثبات الكميات، جاء نمو التكلفة مدفوعًا بصورة رئيسية بارتفاع تكلفة الطن من 414 جنيهًا في عام 2026 إلى 725 جنيهًا في عام 2030. كما ظل هامش تكلفة النشاط عند نحو 93% من الإيراد خلال كامل فترة التوقع، بما يعكس استمرار النشاط عند مستوى تكلفة مرتفع نسبيًا مقارنة بإيراداته.

والجدول التالي يوضح خدمات الشحن والتفريغ (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
الإيرادات	111,375	128,081	147,293	169,387	194,796
تكلفة النشاط	(103,500)	(119,000)	(137,000)	(157,500)	(181,250)
تكلفة النشاط / الإيرادات	93%	93%	93%	93%	93%

والجدول التالي يوضح بعض الافتراضات الرئيسية لخدمات الشحن والتفريغ خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
عدد السفن	5	5	5	5	5
الكميات (طن)	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
التكلفة / طن (جنيه)	414.00	476.00	548.00	630.00	725.00
إجمالي التكلفة	(103,500)	(119,000)	(137,000)	(157,500)	(181,250)

الصيانة

تم عرض الصيانة كبند مستقل ضمن تكلفة النشاط، إلا أن تطورها يرتبط عمليًا بنشاط النقل. وتعكس زيادة هذا البند في عام 2026 أثر ارتفاع المسافات التشغيلية مقارنة بعام 2025 نتيجة زيادة عدد الرحلات المطلوبة عند الالتزام بالحمولة القانونية، بينما تعكس الزيادات اللاحقة خلال فترة التوقع الارتفاع التدريجي في تكلفة قطع الغيار والإطارات والصيانة الدورية لكل كيلومتر، وليس فقط نمو المسافات المقطوعة في حد ذاته.

وبناءً على ذلك، ارتفعت تكلفة الصيانة من 266,579 ألف جنيه مصري في عام 2026 إلى 552,652 ألف جنيه مصري في عام 2030، كما ارتفعت مساهمتها في هيكل التكلفة من 10% إلى 15% خلال نفس الفترة. ويلاحظ أن الجزء الأكبر من هذا البند يتمثل في تكلفة قطع الغيار والإطارات، بينما يظل نصيب الصيانة الدورية أقل نسبيًا.

والجدول التالي يوضح مكونات الصيانة (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
صيانة متعلقة بالوقود	(161)	(171)	(183)	(194)	(207)
تكلفة قطع الغيار	(136,190)	(163,428)	(196,114)	(235,337)	(282,404)
تكلفة الإطارات	(104,810)	(125,772)	(150,927)	(181,112)	(217,334)
الصيانة الدورية	(25,418)	(30,502)	(36,602)	(43,922)	(52,707)
إجمالي الصيانة	(266,579)	(319,874)	(383,825)	(460,566)	(552,652)
النسبة من إجمالي التكاليف	10%	11%	12%	14%	15%

البنود الأخرى

تم توقع استمرار استقرار بند الموارد البشرية عند مستوى 4.1% من الإيرادات خلال فترة التوقع، بما يعكس افتراض استمرار مستويات الكفاءة التشغيلية الحالية دون تغييرات جوهرية في هيكل الموارد البشرية نسبةً إلى حجم النشاط. وبناءً على ذلك، ارتفعت تكلفة الموارد البشرية من 120.8 مليون جنيه مصري في عام 2026 إلى 174.3 مليون جنيه مصري في عام 2030، مع استقرارها عند نحو 5% من إجمالي التكاليف خلال الفترة. أما الإهلاك، فقد ارتفع من 50.0 مليون جنيه مصري في عام 2026 إلى 85.9 مليون جنيه مصري في عام 2030، مع استقرار وزنه النسبي عند نحو 2% من إجمالي التكاليف، وقد تم تقدير معدل الإهلاك لكل أصل استناداً إلى متوسط المعدلات التاريخية للإهلاك الخاصة بكل أصل. والجدول التالي يوضح تطور البنود المساندة (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
الموارد البشرية	(120,762)	(133,253)	(146,162)	(159,608)	(174,329)
النسبة من إجمالي التكاليف	5%	5%	5%	5%	5%
النسبة من الإيرادات	4.1%	4.1%	4.1%	4.1%	4.1%
الإهلاك	(50,010)	(56,419)	(64,143)	(73,814)	(85,856)
النسبة من إجمالي التكاليف	2%	2%	2%	2%	2%

مجمّل الربح

بناءً على افتراضات إيرادات النشاط وتكلفة النشاط، يبلغ مجمّل الربح المتوقع 327.2 مليون جنيه مصري في عام 2026 مقابل 272.8 مليون جنيه مصري في عام 2025، ثم يرتفع تدريجياً ليصل إلى 487.9 مليون جنيه مصري في عام 2030.

كما يبلغ هامش مجمل الربح نحو 12% في عام 2026 مقابل نحو 11% في عام 2025، ويعكس هذا التحسن المحدود تبني افتراضات أكثر تحفظاً في جانب التشغيل، حيث تم افتراض الالتزام بالحمولة القانونية وعدم تحميل التوقعات غرامات ناتجة عن تجاوزها، بما ترتب عليه زيادة عدد الرحلات والمسافات التشغيلية اللازمة لنقل الكميات المستهدفة، إلى جانب استمرار الضغوط المرتبطة بتكلفة النقل والصيانة والوقود. ثم يتحسن الهامش إلى نحو 13% خلال السنوات التالية، مدفوعاً بصورة رئيسية بإعادة التسعير في الأنشطة الرئيسية، وبصفة خاصة خدمات النقل، في مقابل استيعاب أثر الزيادة في تكلفة التشغيل.

والجدول التالي يوضح مجمل الربح (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
إيرادات النشاط	2,941,314	3,245,543	3,559,964	3,887,459	4,246,013
تكلفة النشاط	(2,582,322)	(2,833,218)	(3,081,848)	(3,371,991)	(3,714,278)
مجمل الربح	358,993	412,324	478,116	515,468	531,735
هامش مجمل الربح	12%	13%	13%	13%	13%

المصروفات العمومية والإدارية

تم افتراض ارتفاع المصروفات العمومية والإدارية من 158.2 مليون جنيه مصري في عام 2026 إلى 233.8 مليون جنيه مصري في عام 2030، مع بقائها عند مستوى مستقر نسبياً يدور حول 5.4%–5.5% من الإيرادات خلال فترة التوقع. وتم احتساب البنود الرئيسية التي يتكون منها هذا البند بالاستناد إلى متوسط نسبتها التاريخية من الإيرادات، حيث تم افتراض المرتبات والأجور عند 1.7% من الإيرادات، والمصروفات البنكية عند 0.8%، والمصروفات المتنوعة والصيانة عند 2.5%، وهي البنود التي تمثل الجزء الأكبر من المصروفات العمومية والإدارية خلال فترة التوقع. كما تم افتراض مصروفات السفر عند 0.1% من الإيرادات، في حين يظل باقي البند عند مستويات محدودة نسبياً.

والجدول التالي يوضح المصروفات العمومية والإدارية (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
مرتبات وأجور	(51,336)	(56,646)	(62,134)	(67,849)	(74,107)
نسبة من الإيرادات	1.7%	1.7%	1.7%	1.7%	1.7%
مصروفات بنكية	(24,400)	(26,924)	(29,532)	(32,249)	(35,223)
نسبة من الإيرادات	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%
مصروفات متنوعة وصيانة	(72,509)	(80,009)	(87,760)	(95,833)	(104,672)
نسبة من الإيرادات	2.5%	2.5%	2.5%	2.5%	2.5%
إهلاك الأصول الثابتة	(5,690)	(6,960)	(8,615)	(10,776)	(13,603)
مصروفات سفر	(4,281)	(4,724)	(5,181)	(5,658)	(6,180)
نسبة من الإيرادات	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
مصروفات عمومية وإدارية	(158,216)	(175,262)	(193,222)	(212,366)	(233,786)

المصرفيات البيعية والتسويقية

تم افتراض ارتفاع المصرفيات التسويقية من 12.9 مليون جنيه مصري في عام 2026 إلى 18.6 مليون جنيه مصري في عام 2030. وقد تم احتساب هذا البند بنسبة 0.4% من الإيرادات، استناداً إلى متوسط نسبته التاريخية من الإيرادات.

والجدول التالي يوضح المصرفيات التسويقية (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
مصرفيات تسويقية	(12,867)	(14,198)	(15,573)	(17,006)	(18,575)
نسبة من الإيرادات	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

مصرفيات تمويلية

يشمل بند المصرفيات التمويلية كلاً من فائدة تمويل التوسعات الرأسمالية، وفوائد السحب على المكشوف لدى كل من البنك الأهلي المصري وEbank، إضافة إلى مصرفيات تمويل/خصم العمليات مع كل من شركة جلوبال وشركة EBE Factors. وقد تم إعداد تقديرات هذا البند بالاعتماد على جداول الفوائد المتوقعة الواردة من الشركة، مع الأخذ في الاعتبار التحسن التدريجي المتوقع في أسعار الفائدة في مصر خلال فترة التوقع، بما انعكس على معدلات الفائدة الفعلية المستخدمة في التقدير، والتي تبلغ 22.25% في عام 2026، و20.50% في عام 2027، و18.50% في عام 2028، و16.50% في عام 2029، و15.50% في عام 2030.

والجدول التالي يوضح المصرفيات التمويلية (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
فائدة تمويل التوسعات الرأسمالية	(21,915)	(16,511)	(9,705)	(1,505)	0
فوائد السحب على المكشوف - البنك الأهلي المصري	(4,450)	(4,100)	(3,700)	(3,300)	(3,100)
فوائد السحب على المكشوف - Ebank	(35,628)	(38,366)	(42,489)	(46,421)	(53,608)
تمويل/خصم عمليات مع شركة جلوبال	(23,000)	(21,250)	(19,250)	(17,250)	(16,250)
تمويل/خصم عمليات مع شركة EBE Factors	(23,000)	(21,250)	(19,250)	(17,250)	(16,250)
إجمالي المصرفيات التمويلية	(107,993)	(101,477)	(94,393)	(85,727)	(89,208)

توقعات المركز المالي

الأصول الثابتة

يعكس هيكل الأصول الثابتة خلال فترة التوقع زيادة الوزن النسبي لوسائل النقل، اتساقاً مع خطة الشركة لإحلال الشاحنات القديمة بشاحنات جديدة؛ إذ ترتفع مساهمتها في صافي الأصول من 44% في عام 2025 إلى 59% في عام 2030. وقد تم بناء حركة وسائل النقل وفق خطة الشركة للإضافات والاستبدادات، بينما تم تقدير إضافات باقي فئات الأصول بالاستناد إلى معدلات الإضافة التاريخية لكل فئة، كما تم احتساب الإهلاك لكل فئة وفق متوسط معدل الإهلاك التاريخي الخاص بها.

يوضح الجدول التالي صافي الأصول الثابتة (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
وسائل نقل	120,752	132,943	151,073	179,750	221,007
النسبة من الإجمالي	45%	47%	51%	55%	59%
أصول مؤجرة	15,461	13,404	11,343	9,279	7,211
النسبة من الإجمالي	6%	5%	4%	3%	2%
كمبيوتر	10,368	12,099	14,296	17,086	20,628
النسبة من الإجمالي	4%	4%	5%	5%	6%
أثاث وتجهيزات	4,819	5,916	7,314	9,098	11,371
النسبة من الإجمالي	2%	2%	2%	3%	3%
أدوات	726	823	933	1,057	1,199
النسبة من الإجمالي	0.2%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
أجهزة اتصالات	80	79	78	77	77
النسبة من الإجمالي	0.03%	0.03%	0.03%	0.02%	0.02%
أجهزة كهربائية	3,404	3,815	4,373	5,134	6,169
النسبة من الإجمالي	1%	1%	1%	2%	2%
مباني وإنشاءات	112,277	110,955	109,633	108,311	106,989
النسبة من الإجمالي	42%	40%	37%	33%	29%
أصول ثابتة	267,888	280,034	299,044	329,792	374,652

المخزون

تم تقدير المخزون بالاستناد إلى معدل دوران المخزون المتوقع، والذي يبلغ 42 مرة، وعليه يرتفع رصيد المخزون من 61,168 ألف جنيه مصري في عام 2026 إلى 87,981 ألف جنيه مصري في عام 2030.

والجدول التالي يوضح المخزون ومعدل دورانه خلال فترة التوقع (بالألف جنيه مصري):

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
المخزون	61,168	67,111	73,000	79,873	87,981
معدل الدوران	42X	42X	42X	42X	42X

العملاء وأوراق القبض

تم تقدير بند العملاء وأوراق القبض بالاستناد إلى متوسط معدلات الدوران التاريخية لكل من العملاء وأوراق القبض، كما تم تقدير المكون في الخسائر الائتمانية المتوقعة بالاستناد إلى متوسط نسبته التاريخية من إجمالي الرصيد. وعليه، يرتفع صافي بند العملاء وأوراق القبض من 483,268 ألف جنيه مصري في عام 2026 إلى 677,310 ألف جنيه مصري في عام 2030.

يوضح الجدول التالي العملاء وأوراق القبض (بالألف جنيه مصري) ومعدل الدوران والخسائر الائتمانية المتوقعة خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
عملاء	488,706	539,255	591,496	645,910	705,485
معدل الدوران	6X	6X	6X	6X	6X
أوراق قبض	2,772	3,059	3,355	3,664	4,001
معدل الدوران	1061X	1061X	1061X	1061X	1061X
إجمالي الرصيد	491,478	542,313	594,851	649,574	709,486
معدل الدوران	6X	6X	6X	6X	6X
الرصيد الافتتاحي للخسائر الائتمانية المتوقعة	3,492	8,210	13,417	19,128	25,365
المكون خلال العام	4,719	5,207	5,711	6,237	6,812
النسبة من إجمالي الرصيد	%1	%1	%1	%1	%1
الرصيد آخر العام	8,210	13,417	19,128	25,365	32,177
صافي الرصيد	483,268	528,896	575,723	624,209	677,310

المصروفات المدفوعة مقدماً والمصروفات المدينة الأخرى

تم توقع ارتفاع بند مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى خلال فترة التوقعات، ليصل إلى 1,731,250 ألف جنيه مصري في عام 2026، ثم 2,495,918 ألف جنيه مصري في عام 2030. ويرتبط تطور هذا البند بطبيعة النشاط التشغيلي وحجم الأعمال المتوقع، حيث تم تقدير مكوناته الرئيسية بالاستناد إلى متوسط العلاقات التاريخية لكل مكون بمحركه المالي المناسب، سواء الإيرادات أو تكلفة النشاط، وفقاً لطبيعة كل عنصر.

يوضح الجدول التالي مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
مصروفات مدفوعة مقدماً	69,393	76,179	82,933	90,764	99,969
النسبة من إجمالي المصروفات	%2.5	%2.5	%2.5	%2.5	%2.5
إيرادات مستحقة	75,040	82,802	90,823	99,179	108,326
النسبة من الإيرادات	%2.6	%2.6	%2.6	%2.6	%2.6
موردين دفعات مقدمة	587,168	644,216	700,750	766,722	844,552
النسبة من تكلفة النشاط	%22.7	%22.7	%22.7	%22.7	%22.7
ضرائب خصم من المنبع	140,068	154,556	169,529	185,124	202,199
النسبة من الإيرادات	%4.8	%4.8	%4.8	%4.8	%4.8
مصلحة الضرائب - ضرائب القيمة المضافة	131,436	145,031	159,081	173,716	189,738
النسبة من الإيرادات	%4.5	%4.5	%4.5	%4.5	%4.5
عهد عاملين	9,524	10,509	11,527	12,587	13,748
النسبة من الإيرادات	%0.3	%0.3	%0.3	%0.3	%0.3
تأمينات لدى الغير	96,353	106,319	116,619	127,347	139,093
النسبة من الإيرادات	%3.3	%3.3	%3.3	%3.3	%3.3
مدينون متنوعون	622,269	686,632	753,151	822,436	898,293
النسبة من الإيرادات	%21.2	%21.2	%21.2	%21.2	%21.2
مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى	1,731,250	1,906,244	2,084,413	2,277,876	2,495,918

موردون وأوراق دفع

تم توقع وصول إجمالي بند الموردين وأوراق الدفع إلى 482,717 ألف جنيه مصري في عام 2026، وصولاً إلى 694,315 ألف جنيه مصري في عام 2030. وتم تقدير مكونات هذا البند بالاستناد إلى متوسط معدلات الدوران التاريخية لكل بند، حيث بلغ متوسط معدل دوران الموردين نحو 6 مرات، وبلغ متوسط معدل دوران أوراق الدفع نحو 155 مرة، كما بلغ متوسط معدل دوران الموردين – أطراف ذات علاقة نحو 3,917 مرة، وهو ما يرتبط بصغر الرصيد التاريخي لهذا البند. ويظل إجمالي البند مدفوعاً بصورة رئيسية برصيد الموردين، إلى جانب أوراق الدفع.

يوضح الجدول التالي موردون وأوراق دفع (بالألف جنيه مصري) ومعدلات الدوران خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
موردون	465,370	510,585	555,391	607,679	669,364
معدل الدوران	6X	6X	6X	6X	6X
موردون - أطراف ذات علاقة	659	723	787	861	948
معدل الدوران	3917X	3917X	3917X	3917X	3917X
أوراق دفع	16,688	18,309	19,916	21,791	24,003
معدل الدوران	155X	155X	155X	155X	155X
موردون وأوراق دفع	482,717	529,617	576,094	630,331	694,315

مصرفات مستحقة وأرصدة دائنة أخرى

تم توقع وصول إجمالي بند المصرفات المستحقة والأرصدة الدائنة الأخرى إلى 1,613,326 ألف جنيه مصري في عام 2026، وصولاً إلى 2,347,154 ألف جنيه مصري في عام 2030. ويظل البند مدفوعاً بصورة رئيسية بكل من عملاء – دفعات مقدمة، والتي تم احتسابها بالاستناد إلى متوسط نسبتها من الإيرادات البالغ 37.9%، إلى جانب شركة جلوبال وأي إف إس للتخصيم بنسبة 9.9% من الإيرادات، والمصرفات المستحقة بنسبة 6.2% من إجمالي المصرفات.

والجدول التالي يوضح المصرفات المستحقة والأرصدة الدائنة الأخرى (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
مصروفات مستحقة	171,822	188,625	205,347	224,737	247,531
النسبة من إجمالي المصروفات	%6.2	%6.2	%6.2	%6.2	%6.2
الهيئة القومية للتأمينات الاجتماعية	2,369	2,614	2,867	3,131	3,420
النسبة من الأجر	%1.4	%1.4	%1.4	%1.4	%1.4
مصلحة الضرائب - كسب عمل	971	1,072	1,176	1,284	1,402
النسبة من الأجر	%0.6	%0.6	%0.6	%0.6	%0.6
مصلحة الضرائب - خصم من المنبع	15,032	16,587	18,194	19,868	21,700
النسبة من الإيرادات	%0.5	%0.5	%0.5	%0.5	%0.5
شركة جلوبال وأي إف إس للتخصيم	290,225	320,243	351,268	383,582	418,961
النسبة من الإيرادات	%9.9	%9.9	%9.9	%9.9	%9.9
ضريبة الدخل المستحقة	16,961	27,017	40,079	46,104	43,185
عملاء - دفعات مقدمة	1,115,487	1,230,865	1,350,109	1,474,311	1,610,292
النسبة من الإيرادات	%37.9	%37.9	%37.9	%37.9	%37.9
أرصدة دائنة أخرى	459	506	555	607	662
النسبة من الإيرادات	%0.02	%0.02	%0.02	%0.02	%0.02
مصروفات مستحقة وأرصدة دائنة أخرى	1,613,326	1,787,530	1,969,596	2,153,623	2,347,154

التزامات التأجير التمويلي

يمثل هذا البند الالتزامات المرتبطة بعقود التأجير التمويلي القائمة المرتبطة بعقود شراء سيارات النقل بالتقسيط المستخدمة في نشاط الشركة، وقد تم إدراجه بالاستناد إلى جداول السداد الواردة بخطة العمل. ويبلغ إجمالي رصيد التزامات التأجير التمويلي 102,503 ألف جنيه مصري في عام 2026، ثم ينخفض إلى 66,280 ألف جنيه مصري في عام 2027، و25,500 ألف جنيه مصري في عام 2028، ما يعكس استكمال سداد الالتزامات القائمة بحلول عام 2029.

يوضح الجدول التالي رصيد التزامات التأجير التمويلي (بالألف جنيه مصري) خلال فترة التوقع:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
التزامات تأجير تمويلي - الجزء المتداول	36,223	40,780	25,500	0	0
التزامات تأجير تمويلي - الجزء غير المتداول	66,280	25,500	0	0	0
إجمالي التزامات التأجير التمويلي	102,503	66,280	25,500	0	0

القوائم المالية المتوقعة

قائمة الدخل المتوقعة (بالألف جنيه مصري)

2030	2029	2028	2027	2026	قائمة الدخل
4,246,013	3,887,459	3,559,964	3,245,543	2,941,314	إيرادات النشاط
(3,714,278)	(3,371,991)	(3,081,848)	(2,833,218)	(2,582,322)	تكلفة النشاط
531,735	515,468	478,116	412,324	358,993	مجمّل الربح
(233,786)	(212,366)	(193,222)	(175,262)	(158,216)	مصروفات عمومية وإدارية
(18,575)	(17,006)	(15,573)	(14,198)	(12,867)	مصروفات تسويقية
(6,812)	(6,237)	(5,711)	(5,207)	(4,719)	الخسائر الائتمانية المتوقعة في قيمة العملاء
(10,615)	(9,719)	(8,900)	(8,114)	(7,353)	المساهمة التكافلية
(89,208)	(85,727)	(94,393)	(101,477)	(107,993)	مصروفات تمويلية
172,740	184,414	160,316	108,067	67,845	أرباح العام قبل ضريبة الدخل
(43,185)	(46,104)	(40,079)	(27,017)	(16,961)	ضريبة الدخل
129,555	138,311	120,237	81,050	50,884	أرباح العام بعد ضريبة الدخل

قائمة المركز المالي المتوقعة (بالآلاف جنيه مصري)

2030	2029	2028	2027	2026	قائمة المركز المالي
					الأصول غير المتداولة
374,652	329,792	299,044	280,034	267,888	أصول ثابتة
374,652	329,792	299,044	280,034	267,888	إجمالي الأصول غير المتداولة
					الأصول المتداولة
87,981	79,873	73,000	67,111	61,168	المخزون
677,310	624,209	575,723	528,896	483,268	عملاء وأوراق قبض
2,495,918	2,277,876	2,084,413	1,906,244	1,731,250	مصرفات مدفوعة مقدما وأرصدة مدينة أخرى
169,953	208,722	238,219	251,469	267,121	نقدية بالصندوق ولدى البنوك
3,431,161	3,190,679	2,971,355	2,753,720	2,542,807	إجمالي الأصول المتداولة
3,805,813	3,520,471	3,270,399	3,033,754	2,810,694	إجمالي الأصول
					حقوق الملكية
86,602	86,602	86,602	86,602	86,602	رأس المال المصدر والمدفوع
39,493	33,015	26,099	20,088	16,035	احتياطي قانوني
308	328	285	192	121	الأرباح المرحلة
129,555	138,311	120,237	81,050	50,884	أرباح الفترة
255,957	258,256	233,224	187,932	153,641	إجمالي حقوق الملكية
					الالتزامات غير المتداولة
0	0	0	25,500	66,280	التزامات تأجير تمويلي - الجزء غير المتداول
0	1,838	16,352	30,866	45,381	ترتيب تمويلي طويل الأجل
0	0	0	11,048	25,367	التزامات شراء مباني - الجزء غير المتداول
10,650	10,650	10,650	10,650	10,650	التزامات ضريبية مؤجلة
10,650	12,488	27,002	78,065	147,678	إجمالي الالتزامات غير المتداولة
					الالتزامات المتداولة
8,575	8,575	8,575	8,575	8,575	مخصصات متداولة
2,930	2,930	2,930	2,930	2,930	مستحق إلى الشركة القابضة وأطراف ذات علاقة
694,315	630,331	576,094	529,617	482,717	موردون وأوراق دفع
484,394	439,755	401,916	369,491	336,771	تسهيلات ائتمانية
2,347,154	2,153,623	1,969,596	1,787,530	1,613,326	مصرفات مستحقة وأرصدة دائنة أخرى
1,838	14,514	14,514	14,514	14,514	التزام ترتيب تمويلي - الجزء المتداول
0	0	11,048	14,319	14,319	التزامات شراء مباني - الجزء المتداول
0	0	25,500	40,780	36,223	التزامات تأجير تمويلي - الجزء المتداول
3,539,205	3,249,728	3,010,174	2,767,757	2,509,375	إجمالي الالتزامات المتداولة
3,549,856	3,262,215	3,037,176	2,845,822	2,657,053	إجمالي الالتزامات
3,805,813	3,520,471	3,270,399	3,033,754	2,810,694	إجمالي حقوق الملكية والالتزامات

قائمة التدفقات النقدية (بالآف جنيه مصري)

2030	2029	2028	2027	2026	قائمة التدفقات النقدية
					التدفقات النقدية الناتجة عن التشغيل
129,555	138,311	120,237	81,050	50,884	أرباح العام
					تعديلات غير نقدية
99,459	84,590	72,757	63,378	55,700	إهلاك أصول ثابتة
6,812	6,237	5,711	5,207	4,719	الخسائر الائتمانية المتوقعة في قيمة العملاء
89,208	85,727	94,393	101,477	107,993	مصروفات تمويلية
					التغير في رأس المال العامل
(8,108)	(6,873)	(5,889)	(5,943)	(19,659)	المخزون
(59,912)	(54,723)	(52,538)	(50,835)	(83,520)	عملاء وأوراق قبض
(218,042)	(193,463)	(178,169)	(174,993)	(1,262,685)	مصروفات مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى
63,984	54,237	46,477	46,900	(68,677)	موردون وأوراق دفع
193,531	184,027	182,065	174,204	1,419,296	مصروفات مستحقة وأرصدة دائنة أخرى
296,486	298,070	285,044	240,445	204,050	صافي التدفقات النقدية الناتجة عن التشغيل
					التدفقات النقدية الناتجة عن الاستثمار
(144,318)	(115,338)	(91,768)	(75,524)	(58,695)	أصول ثابتة
(144,318)	(115,338)	(91,768)	(75,524)	(58,695)	صافي التدفقات النقدية الناتجة عن الاستثمار
					التدفقات النقدية الناتجة عن التمويل
(131,854)	(113,279)	(74,945)	(46,760)	(42,863)	التوزيعات
44,639	37,839	32,425	32,720	45,461	تسهيلات ائتمانية
(14,514)	(14,514)	(14,514)	(14,514)	(14,514)	التغير في الترتيب التمويلي
0	(25,500)	(40,780)	(36,223)	95,577	التغير في التزامات التأجير التمويلي
0	(11,048)	(14,319)	(14,319)	(14,319)	التغير في التزامات شراء المباني
(89,208)	(85,727)	(94,393)	(101,477)	(107,993)	مصروفات تمويلية
(190,937)	(212,230)	(206,527)	(180,572)	(38,651)	صافي التدفقات النقدية الناتجة عن التمويل
(38,769)	(29,497)	(13,250)	(15,651)	106,704	التغير في النقدية
208,722	238,219	251,469	267,121	160,417	رصيد أول الفترة
169,953	208,722	238,219	251,469	267,121	رصيد نهاية الفترة

منهجية ونتائج التقييم

مقدمة

في إطار تقدير القيمة العادلة لحقوق ملكية الشركة، تم الاعتماد على أكثر من منهج تقييم بما يتناسب مع طبيعة نشاط الشركة، وهيكلها التمويلي، وتوافر البيانات المالية والتشغيلية اللازمة. وقد تم الاستناد بصورة رئيسية إلى منهج الدخل من خلال طريقة التدفقات النقدية المخصومة، وذلك لكونه يعكس قدرة الشركة على توليد التدفقات النقدية المستقبلية في ضوء أدائها المتوقع، كما تم الاستئناس كذلك بمنهج السوق من خلال طريقة المضاعفات السوقية، بالاعتماد على مضاعفات القطاعات ذات الصلة بمصادر إيرادات الشركة وفقاً لبيانات Damodaran، مع ترجيحها وفقاً لمزيج إيرادات الشركة لعام 2025.

ويهدف استخدام أكثر من منهج إلى الوصول إلى تقدير أكثر موضوعية وتوازناً للقيمة العادلة، من خلال الجمع بين منظور الأداء المستقبلي للشركة من ناحية، ومستويات التسعير السائدة لشركات مشابهة في السوق من ناحية أخرى. وبناءً عليه، تم احتساب القيمة العادلة لحقوق الملكية وفقاً لكل منهج على حدة، ثم ترجيح النتائج للوصول إلى القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية، مع الأخذ في الاعتبار خصم عدم السيولة وحقوق الأقلية.

أولاً: طريقة التدفقات النقدية المخصومة Discounted Cash Flow-DCF

تم تقدير القيمة العادلة لحقوق ملكية الشركة وفقاً لطريقة التدفقات النقدية المخصومة، والتي تقوم على احتساب القيمة الحالية للتدفقات النقدية الحرة المستقبلية المتوقع أن تحققها الشركة خلال فترة التوقع، بالإضافة إلى القيمة المتبقية في نهاية تلك الفترة. ويُعد هذا المنهج من المناهج الملائمة لتقييم الشركة محل الدراسة، إذ يعكس بصورة مباشرة قدرتها على توليد النقدية مستقبلاً، مع الأخذ في الاعتبار هيكل التمويل والمخاطر المرتبطة بالنشاط.

وفي هذا الإطار، تم تحديد معدل الخصم المستخدم في التقييم بالاعتماد على تكلفة رأس المال المرجحة، والتي تم بناؤها استناداً إلى تكلفة حقوق الملكية وتكلفة الدين بعد الضريبة وفقاً لهيكل رأس المال المتوقع للشركة خلال فترة التوقع. كما تم تحديد معامل بيتا المستخدم في التقييم بالاستناد إلى طبيعة مصادر الإيراد الرئيسية للشركة، وذلك من خلال ترجيح معاملات القطاعات المرتبطة بكل مصدر إيراد وفقاً لمساهمة كل مصدر في إجمالي إيرادات النشاط لعام 2025، ثم تعديل معامل البيتا الناتج بما يتناسب مع هيكل التمويل المتوقع للشركة خلال فترة التوقع.

احتساب معامل البيتا:

تم احتساب معامل بيتا غير المرفوع المستخدم كأساس لتقدير تكلفة حقوق الملكية بالاستناد إلى معاملات بيتا القطاعات ذات الصلة بمصادر إيرادات الشركة، وفقاً لبيانات Damodaran الصادرة في يناير 2026. ونظراً لتعدد مصادر إيرادات الشركة بين خدمات النقل، وتجارة المواد والخدمات اللوجيستية، وخدمات الشحن والتفريغ، فقد تم ترجيح معاملات بيتا القطاعية وفقاً لنسبة مساهمة كل مصدر إيراد في إجمالي إيرادات النشاط لعام 2025.

وبناءً على ذلك، تم استخدام معامل بيتا مرجح يعكس طبيعة مزيج الإيرادات الفعلي للشركة، ثم تم تعديله وفقاً لنسب الدين إلى حقوق الملكية المتوقعة لكل سنة من سنوات الدراسة. وبذلك، فإن معامل بيتا المستخدم في التقييم لا يقتصر على مخاطر النشاط فقط، وإنما يعكس أيضاً أثر هيكل التمويل المتوقع للشركة.

ويوضح الجدول التالي طريقة ترجيح معامل البيتا (Unlevered) وفقاً لمزيج إيرادات الشركة لعام 2025:

البيتا المرجحة	البيتا	النسبة	الإيرادات 2025	المعامل وفقاً لمصدر الإيراد	طبيعة الإيراد
0.15	0.35	44%	1,096,578	قطاع النقل Trucking	إيرادات خدمات النقل
0.46	0.88	52%	1,300,806	قطاع Marine & Shipbuilding	إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية
0.04	0.88	4%	109,192	قطاع Marine & Shipbuilding	إيرادات خدمات الشحن والتفريغ
0.65	-	100%	2,506,577	-	الإجمالي

والجدول التالي يوضح طريقة احتساب معامل البيتا:

البيان	2026	2027	2028	2029	2030
معامل البيتا (Unlevered) وفقاً لمزيج إيرادات الشركة (المصدر: دامودران-يناير 2026)	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65
معدل الدين إلى حقوق الملكية للشركة	351%	270%	201%	177%	190%
معامل بيتا المعدل وفقاً لهيكل التمويل	2.41	2.00	1.66	1.54	1.60

تكلفة رأس المال المرجحة:

تم تحديد معدل الخصم المستخدم في تطبيق طريقة التدفقات النقدية المخصومة بالاعتماد على تكلفة رأس المال المرجحة، والتي تعكس المتوسط المرجح لكل من تكلفة حقوق الملكية وتكلفة الدين بعد الضريبة، وذلك وفقاً للأوزان النسبية لكل من الدين وحقوق الملكية في هيكل التمويل المتوقع للشركة خلال فترة التوقع. ويُعد هذا المعدل من أهم مدخلات التقييم وفقاً لطريقة التدفقات النقدية المخصومة، حيث يعكس العائد المطلوب من جانب المستثمرين ومقدمي التمويل في ضوء مستوى المخاطر المرتبط بالنشاط وهيكل التمويل المتوقع.

وفي هذا السياق، تم احتساب تكلفة حقوق الملكية وفقاً لنموذج تسعير الأصول الرأسمالية (CAPM) كما يلي:

$$CoE = R_f + \beta(MRP)$$

Rf	يمثل معدل العائد الخالي من المخاطر، أي العائد الذي يمكن للمستثمر تحقيقه من أداة استثمارية منخفضة المخاطر في السوق. وقد تم تقدير هذا المعدل استنادًا إلى سندات الخزينة المصرية المستحقة بنسبة 20.49%.
B	يمثل β معامل بيتا المستخدم في التقييم، والذي يعكس حساسية عوائد الشركة تجاه تحركات السوق. وقد تم احتسابه بالاستناد إلى معاملات بيتا القطاعات ذات الصلة بمصادر إيرادات الشركة وفقًا لبيانات Damodaran الصادرة في يناير 2026، ثم ترجيحها وفقًا لمزيج إيرادات الشركة لعام 2025، وإعادة تعديلها بما يتوافق مع هيكل التمويل المتوقع للشركة خلال فترة التوقع.
MRP	تمثل علاوة مخاطر السوق، أي العائد الإضافي الذي يتوقعه المستثمر مقابل الاستثمار في الأسهم مقارنة بالاستثمار الخالي من المخاطر. وقد تم تقدير هذا المعدل استنادًا إلى بيانات Damodaran.

هذا، وقد تم كذلك تقدير خصم مخاطر خاص بالشركة بنسبة 2.0%، وذلك لمراعاة المخاطر الخاصة بالشركة محل التقييم والتي قد لا تنعكس بصورة كاملة من خلال عناصر النموذج المشار إليها أعلاه.

كما تم افتراض تراجع معدل العائد الخالي من المخاطر تدريجيًا من 20.49% في عام 2026 إلى 16.66% في عام 2030، مع تراجع علاوة مخاطر السوق من 13.94% في عامي 2026 و2027 إلى 10.06% في عام 2030، وذلك في ضوء الاستقرار الاقتصادي المتوقع وتحسن بيئة الاقتصاد الكلي خلال فترة التوقع.

كما تم عند تحديد معدل الخصم المستخدم في التقييم مراعاة كل من تكلفة الدين بعد الضريبة وهيكل التمويل المتوقع للشركة، وذلك في إطار احتساب تكلفة رأس المال المرجحة. كذلك، تم الاعتماد على معدل نمو مستدام عند احتساب القيمة المتبقية في نهاية فترة التوقع بنسبة 4.39%، وقد تم تقدير هذا المعدل استنادًا إلى معدل نمو الناتج المحلي الفعلي لمصر عن العام المالي 2025/2024 الصادر عن وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية.

والجدول التالي يوضح عناصر احتساب تكلفة رأس المال المرجحة خلال فترة التوقع:

2030	2029	2028	2027	2026	تكلفة رأس المال المرجحة
16.66%	16.66%	17.24%	19.49%	20.49%	معدل العائد الخالي من المخاطر
0.00%	0.58%	2.25%	1.00%	1.00%	معدل الانخفاض
20.00%	20.00%	20.00%	20.00%	20.00%	الضريبة
13.33%	13.33%	13.79%	15.59%	16.39%	معدل العائد الخالي من المخاطر بعد الضريبة
1.60	1.54	1.66	2.00	2.41	معدل البيتا
10.06%	11.35%	12.64%	13.94%	13.94%	معدل مخاطر السوق
2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	خصم مخاطر الشركة
31.45%	32.76%	36.77%	45.51%	52.00%	معدل الخصم لحقوق الملكية
18.35%	18.80%	20.11%	20.03%	20.04%	تكلفة الدين
22.50%	22.50%	22.50%	22.50%	22.50%	الضريبة
14.22%	14.57%	15.59%	15.53%	15.53%	تكلفة الدين بعد الضريبة
486,231	456,107	469,331	506,519	538,855	قيمة الدين
255,957	258,256	233,224	187,932	153,641	قيمة حقوق الملكية
65.51%	63.85%	66.80%	72.94%	77.81%	نسبة الدين
34.49%	36.15%	33.20%	27.06%	22.19%	نسبة حقوق الملكية
20.16%	21.14%	22.62%	23.64%	23.62%	تكلفة رأس المال المرجحة
4.39%					معدل النمو المستدام

يوضح الجدول التالي التدفقات النقدية الحرة المتوقعة للشركة (بالآلاف جنيه مصري) خلال الفترة من عام 2026 حتى عام 2030، إلى جانب القيمة المتبقية في نهاية فترة التوقع:

2030	2029	2028	2027	2026	قائمة التدفقات النقدية الحرة للشركة
296,486	298,070	285,044	240,445	204,050	صافي التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل
(144,318)	(115,338)	(91,768)	(75,524)	(58,695)	الإفناق الرأسمالي
152,168	182,732	193,276	164,921	145,355	التدفقات النقدية الحرة للشركة
1,007,115					القيمة المتبقية
1,159,283	182,732	193,276	164,921	145,355	الإجمالي
5	4	3	2	1	المدة
462,746	84,842	104,835	107,883	117,580	التدفقات النقدية الحرة المخصصة للشركة

وبعد خصم التدفقات النقدية الحرة والقيمة المتبقية باستخدام تكلفة رأس المال المرجحة، بلغ إجمالي القيمة الحالية للتدفقات النقدية الحرة المخصصة للشركة نحو 877.9 مليون جنيه مصري.

القيمة العادلة لحقوق الملكية وفقاً لطريقة التدفقات النقدية المخصصة:

تم التوصل إلى القيمة العادلة لحقوق الملكية من خلال إضافة النقدية وما في حكمها إلى إجمالي القيمة الحالية للتدفقات النقدية الحرة المخصصة، ثم خصم الالتزامات والديون ذات الطبيعة التمويلية.

ويوضح الجدول التالي التدفقات النقدية الحرة المتوقعة لحقوق الملكية (بالألف جنيه مصري):

ألف جنيه مصري	القيمة العادلة لحقوق الملكية وفقاً لطريقة التدفقات النقدية المخصصة
877,886	إجمالي التدفقات النقدية الحرة المخصصة للشركة
	<i>يضاف</i>
160,417	النقدية وما في حكمها
	<i>يخصم</i>
(802)	التزامات تأجير تمويلي - الجزء غير المتداول
(59,895)	ترتيب تمويلي طويل الأجل
(39,686)	التزامات شراء مباني - الجزء غير المتداول
(291,310)	تسهيلات ائتمانية
(14,514)	التزام ترتيب تمويلي - الجزء المتداول
(14,319)	التزامات شراء مباني - الجزء المتداول
(6,125)	التزامات تأجير تمويلي - الجزء المتداول
611,653	قيمة حقوق الملكية

وبناءً عليه، بلغت القيمة العادلة لحقوق الملكية وفقاً لطريقة التدفقات النقدية المخصصة نحو 611.7 مليون جنيه مصري.

ثانياً: طريقة مضاعفات السوق

يستند منهج السوق إلى تقدير قيمة الشركة من خلال مقارنتها بمستويات التسعير السائدة للأنشطة والقطاعات المشابهة، في ضوء المبدأ الاقتصادي الذي ينص على أن المنشآت أو الأنشطة المتشابهة يتم تقييمها عند مستويات تسعير متقاربة. وتمثل المضاعفات أحد الأساليب الشائعة في تطبيق هذا المنهج.

وفي هذا الإطار، تم الاعتماد على مضاعفات القطاعات ذات الصلة بمصادر إيرادات الشركة وفقاً لبيانات Damodaran الصادرة في يناير 2026، بدلاً من الاعتماد على عينة محددة من الشركات المقارنة، وذلك نظراً لتعدد أنشطة الشركة واختلاف طبيعة مصادر إيراداتها بين خدمات النقل، وتجارة المواد والخدمات اللوجيستية، وخدمات الشحن والتفريغ.

ونظراً لاختلاف طبيعة مصادر الإيراد، فقد تم ترجيح كل من مضاعف الربحية ومضاعف القيمة الدفترية وفقاً لنسبة مساهمة كل مصدر إيراد في إجمالي إيرادات النشاط لعام 2025. وتم ربط إيرادات خدمات النقل بقطاع النقل Trucking، بينما تم ربط إيرادات تجارة المواد والخدمات اللوجيستية وإيرادات خدمات الشحن والتفريغ بقطاع Shipbuilding & Marine.

والجدول التالي يوضح طريقة ترجيح المضاعفات:

طبيعة الإيراد	النسبة	مضاعف الربحية	مضاعف الربحية المرجح	مضاعف القيمة الدفترية	مضاعف القيمة الدفترية المرجح
إيرادات خدمات النقل	44%	31.22	13.66	1.56	0.68
إيرادات تجارة مواد وخدمات لوجيستية	52%	23.09	11.99	1.02	0.53
إيرادات خدمات الشحن والتفريغ	4%	23.09	1.01	1.02	0.04
الإجمالي	100%	-	26.64	-	1.26

تم تقدير قيمة حقوق الملكية باستخدام منهجين ضمن طريقة المضاعفات، الأول من خلال تطبيق مضاعف الربحية المرجح على صافي أرباح عام 2025، والثاني من خلال تطبيق مضاعف القيمة الدفترية المرجح على حقوق الملكية الدفترية لعام 2025. وقد تم تقدير قيمة حقوق الملكية وفق طريقة المضاعفات على أساس متوسط القيمتين الناتجتين عن المنهجين المشار إليهما.

وعليه، بلغت قيمة حقوق الملكية وفقاً لطريقة المضاعفات نحو 696.4 مليون جنيه مصري.

يوضح الجدول التالي طريقة المضاعفات (ألف جنيه مصري):

طريقة المضاعفات (ألف جنيه مصري)	
مضاعف الربحية	2025
المضاعف	26.64
صافي أرباح العام 2025	45,395.26
قيمة حقوق الملكية	1,209,545
مضاعف القيمة الدفترية	
المضاعف	1.26
حقوق الملكية 2025	145,621
قيمة حقوق الملكية	183,274
متوسط قيمة حقوق الملكية وفقاً لطريقة المضاعفات	696,410

ملخص نتائج التقييم المالي

وفقاً لطريقة التدفقات النقدية المخصومة، بلغت القيمة العادلة لحقوق الملكية نحو 611.7 مليون جنيه مصري، وبلغت قيمة حقوق الملكية وفقاً لطريقة المضاعفات نحو 696.4 مليون جنيه مصري.

وعليه، بلغت القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية قبل خصم عدم السيولة نحو 637.1 مليون جنيه مصري، وتم حساب القيمة العادلة المرجحة للسهم على النحو التالي:

- تم ترجيح الوزن النسبي لطريقة التدفقات النقدية المخصومة بنسبة 70%، بينما تم ترجيح الوزن النسبي لطريقة المضاعفات بنسبة 30%.
- تم تطبيق خصم عدم السيولة بنسبة 15%، في ضوء أن الشركة غير مدرجة في البورصة المصرية.

وبناءً على ذلك، بلغت القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية بعد الخصم نحو 541.5 مليون جنيه مصري، وعليه بلغت القيمة العادلة المرجحة للسهم نحو 6.253 جنيه مصري للسهم، وذلك على أساس عدد أسهم قائم يبلغ 86,601,627 سهم.

ويوضح الجدول التالي القيمة المرجحة لحقوق الملكية (ألف جنيه مصري):

القيمة المرجحة الكلية لحقوق الملكية	القيمة (ألف جنيه مصري)	الوزن المرجح	القيمة المرجحة (ألف جنيه مصري)
طريقة التدفقات النقدية المخصومة	611,653	70%	428,157
طريقة المضاعفات	696,410	30%	208,923
القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية			637,080
خصم عدم السيولة			15%
القيمة العادلة المرجحة لحقوق الملكية بعد خصم عدم السيولة			541,518
عدد الأسهم			86,601,627
القيمة العادلة المرجحة للسهم بعد خصم عدم السيولة (جنيه مصري)			6.253

فريق العمل المشارك في إعداد التقرير:

1. / محمد عصام المسيري العضو المنتدب
2. / أسراء السيد إبراهيم محلل الاستشارات المالية / أسراء السيد



شركة الأعمال والاستشارات المالية
عن الأوراق المالية
فاكت
سجل المستشارين رقم: ٢٥