

## كلمة التحرير



الدكتور الربان/ هشام هلال

تطبيقاً لقرار الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية رقم A.1147(31) بعنوان "الحفاظ على إرث الشعار البحري العالمي لعام ٢٠١٩ وتحقيق بيئة عمل خالية من العوائق للمرأة في القطاع البحري". والذي اعتمد في اجتماع الجمعية بدورتها الحادية والثلاثين في نهاية عام ٢٠١٩. فقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠٢١ قراراً يعلن عن الاحتفال باليوم الدولي للمنظمة البحرية الدولية للمرأة العاملة في المجال البحري في ١٨ مايو من كل عام حيث يقام اليوم الأول في عام ٢٠٢٢.

وتنفيذاً لهذا القرار فقد أقامت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري يوم الأربعاء الموافق ١٨ مايو ٢٠٢٢، اليوم بمقر الأكاديمية العربية بالعلمين الاحتفال بالتعاون مع قطاع النقل البحري. حيث اشتمل الاحتفال على تنظيم ورشتي عمل وعرض تجارب ناجحة للسيدات العاملات بالمجالات البحرية المختلفة حيث يحتفل هذا اليوم بالمرأة في الصناعة ويهدف إلى تعزيز توظيف المرأة واستبقائها وتوظيفها المستدام في القطاع البحري، ورفع مكانة المرأة في المجال البحري، وتعزيز التزام المنظمة البحرية الدولية بهدف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ٥ (المساواة بين الجنسين) ودعم العمل لمعالجة الاختلال الحالي في التوازن بين الجنسين في المجال البحري.

وتلا ذلك تكريم لعدد كبير من السيدات العاملات في القطاعات البحرية المختلفة ومنها قطاع النقل البحري والهيئة المصرية لسلامة الملاحة وهيئات الموانئ البحرية المصرية وكذلك العاملات بقطاع النقل البري واللوجستيات. وقد أشاد الحضور بالتنظيم المتميز للاحتفالية واخراجها بالشكل اللائق بالأكاديمية وجمهورية مصر العربية.

# الملاح

The Navigator

العدد ١١٩ يوليو ٢٠٢٢

## ❖ أقرأ في هذا العدد

- كلمة التحرير.
- تأثير المناخ على الحاجز المرجاني العظيم.
- الأهمية الجيوسياسية للموانئ البحرية.
- رؤية لتطوير النقل البحري المصري (الجزء الثاني).
- كارثة بيئية متوقعة منذ عام ٢٠١٥ من هنا وهناك.
- من أرشيف الجمعية عرفان وتقدير.
- تأثير الذكاء العاطفي Emotional Intelligence على أداء العاملين على متن السفن.
- تأثير فيروس Covid-19 (كرونا) الايجابي على التجارة الإلكترونية.
- نحو اقتصاد أزرق مستدام في منطقة البحر المتوسط.
- دراسة تحليلية لسوق النقل البحري العالمي للحاويات.
- السلامة البحرية لليمن مع الدول المطلة على البحر الأحمر بمنظومة رقابية بحرية مشتركة.

## ❖ هيئة التحرير

- د.ر/ هشام هلال ..... رئيس هيئة التحرير
- ربان/ سامي أبو سمرة ..... رئيس التحرير
- د.ر/ فعت رشاد ..... عضو التحرير
- دكتور/ سمح إبراهيم ..... عضو التحرير
- د.ر/ سامح راشد ..... عضو التحرير
- الأستاذة / ميرفت حنفي ..... عضو التحرير
- الأستاذة/ إسراء رجب شعبان
- الأستاذة/ منة الله محمد سليمان
- الأستاذة/ شروق سمير

تأثير تغير المناخ علي الحاجز المرجاني العظيم  
The effect of climate change on the great barrier



إعداد  
لواء بحري أ.ح. سميح أحمد إبراهيم  
رئيس الأكاديمية الإقليمية البحرية - غانا سابقا  
رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة - سابقا

بياض اللون مع ظاهرة La Niña، ولكن المناخ يتغير والكوكب والشعاب المرجانية أكثر دفئا بنحو ١.٥ درجة مئوية مما كان عليه قبل الثورة الصناعية منذ حوالي ١٥٠ عاما. مما يجعل الطقس يتغير. ومن المتوقع الآن حدوث أحداث غير متوقعة، مما لا يعد هناك ما يفاجئ بعد الآن.

تم الانتهاء من المسحات الجوية - باستخدام طائرات الهليكوبتر لمعظمها - من قبل المعهد الأسترالي للعلوم البحرية the Australian Institute of Marine Science (AIMS) و GBRMPA على طول ٢٣٠٠ كم من الحديقة البحرية التي تغطي حوالي ٧٥٠ شعابا مرجانية فردية. وتنقسم الحديقة البحرية إلى أربع مناطق إدارية، فأظهرت المسحات أن هناك ابيضاضا للون واسع النطاق في جميع المناطق الأربع، لذلك يمكن التأكيد أن هذا هو رابع حدث ابيضاض للون جماعي منذ عام ٢٠١٦ وأيضا الأول في ظل حالة النينيا.

كما تم تسجيل معظم الشعاب المرجانية على طول هذا الامتداد على أنها "شديدة"، مما يعني أن ٦٠٪ على الأقل من الشعاب المرجانية الفردية قد تحول لونها إلي الأبيض، كما أن بعض هذه الشعاب المرجانية التي ابيضت قد ماتت في الأسابيع القليلة الماضية. ولكن مع هذا، كان هناك تباين بين الشعاب المرجانية وعبر المستعمرات المرجانية الفردية. كان ابيضاض اللون في القسم الجنوبي من الحديقة البحرية أكثر اعتدالا بكثير من أي مكان آخر، وكانت هناك بعض الشعاب المرجانية هناك دون أي ابيضاض للون على الإطلاق.

يمكن للشعاب المرجانية البقاء على قيد الحياة بعد ابيضاض اللون من الآن وحتى نهاية العام، وسيقوم العلماء في AIMS وأماكن أخرى بإجراء فحوصات في الماء لمعرفة عدد الشعاب المرجانية التي نجت واستعادت لونها. شوهد ابيضاض الجماعي الواسع النطاق للشعاب المرجانية لأول مرة في عام ١٩٩٨،

أكدت سلطة الحاجز المرجاني العظيم في أستراليا حدوث سادس غير مسبوق لايبيضاض جماعي للشعاب المرجانية، حيث أظهرت المسحات الجوية عدم وجود أي شعاب مرجانية تقريبا عبر امتداد ١٢٠٠ كيلومتر هربا من الحرارة، مما دفع العلماء إلى الدعوة إلى اتخاذ إجراءات عاجلة بشأن أزمة المناخ. وسوف يتم اطلاق بعثة الأمم المتحدة التي في طريقها حاليا إلي القطب الجنوبي على النتائج الأولية للمسح. يحدث ابيضاض للون المرجان عندما يصبح الحيوان متوترا من درجات حرارة المياه فوق المتوسطة. يطرد الحيوان المرجاني الطحالب التي تعيش داخلها.



الحاجز المرجاني العظيم

إن تأكيد هيئة المتنزهاة البحرية للحاجز المرجاني العظيم the Great Barrier Reef Marine Park Authority (GBRMPA) يمثل حجر زاوية للإنذار، حيث انخفض في عام ٢٠٢٢ لأول مرة يحدث فيها بياض جماعي أكثر برودة في سنة النينو La Niña year El Niño/La Niña Southern Oscillation (ENSO)- والذي كان العلماء يأملون أن يكون فترة تعافي للشعاب المرجانية، ومن المعروف أن ظاهرة النينو / لا نينيا لها تأثير كبير على أنماط المناخ في أجزاء مختلفة من العالم، وتتطوي هذه الظاهرة التي تحدث بشكل طبيعي على تذبذب درجات الحرارة في وسط وشرق المحيط الهادئ الاستوائي، إلى جانب التغيرات في الغلاف الجوي. والمعروف أنه لم يكن من المتوقع حدوث

للإجهاد الحراري ودرجة حرارة المحيطات التي قامت بها الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي التابعة للحكومة الأمريكية the US government's National Oceanic and Atmospheric Administration. إن علماء المناخ سيدرسون العوامل التي دفعت إلى ابيضاض الشعاب المرجانية هذا العام لتحديد الاحتمالات الإحصائية لحدوثه في ظل مناخ متغير، ولكن من المؤكد أنه لم يكن هذا يحدث بدون تغير المناخ. لذا فنحن بحاجة إلى رؤية "هذه الأحداث" كشعاب مرجانية تدق جرس إنذار بصوت عال جدا حول آثار تغير المناخ.

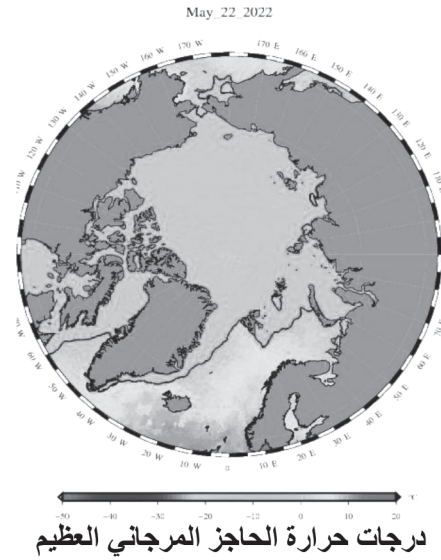
لا تزال الشعاب المرجانية نظاما بيئيا واسعا ومرنا، وعلى الرغم من المخاوف عند رؤية العلماء تأثيرا مدفوعا بالمناخ مثل هذا، وجب المحافظة على التصميم والأمل في المستقبل يستند إلى أقوى وأسرع إجراء ممكن للحد من انبعاثات الغازات الدفينة على مستوى العالم، والالتزامات المستمرة للحكومات، والمجتمع، والصناعة لحماية النظام. وسيتم إطلاع اثنين من العلماء - أحدهما من اليونسكو والآخر من الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة - على نتائج المسحات الجوية في الأيام المقبلة كجزء من مهمة الرصد التي تستغرق ١٠ أيام. وستقوم البعثة، التي بدأت بجلسات إحاطة في Brisbane بإعداد تقرير قبل الاجتماع المقبل للتراث العالمي المقرر عقده في يونيو ٢٠٢٢. وفي العام الماضي، أوصى مستشارون علميون في اليونسكو بوضع الشعاب المرجانية على قائمة مواقع التراث العالمي "المعرضة للخطر" بسبب آثار تغير المناخ وببطء التقدم في تحسين نوعية المياه. لكن الضغط الشرس والمستمر جعل اللجنة المكونة من ٢١ دولة تعارض هذه النصيحة. وقالت اللجنة إنها تريد أن ترى أستراليا تسرع جهودها بشأن تغير المناخ من خلال سياسة الشعاب المرجانية. وطلبت أستراليا من اليونسكو تنفيذ مهمة الرصد، لكن الوكالة التابعة للأمم المتحدة تحافظ على سرية تفاصيل المهمة. وقالت جماعات الحفاظ على البيئة ومبعوث الحكومة للشعاب المرجانية، إنه يجب علي بعثة الأمم المتحدة رؤية الابيضاض الذي يحدث.

#### Related article

Arctic sea ice could hit maximum extent 'much earlier' than usual [The Guardian]

➤ East Antarctica's Conger Ice Shelf 'virtually' collapses [Captain]

وحدث مرة أخرى في أعوام ٢٠٠٢ و ٢٠١٦ و ٢٠١٧ و ٢٠٢٠ والآن ٢٠٢٢. بدأ العلماء في دق ناقوس الخطر لحدث هذا العام في وقت مبكر من ديسمبر، عندما وصلت درجات حرارة المحيطات فوق الشعاب المرجانية إلى مستوى قياسي في ذلك الشهر، كما أظهرت الدراسات أن الإجهاد الحراري يمكن أن يكون له العديد من الآثار "شبه المميتة" على الشعاب المرجانية إلى مستوى قياسي في ذلك الشهر أيضا. وقد أظهرت الدراسات أن الإجهاد الحراري يمكن أن يكون له العديد من الآثار "شبه المميتة" على الشعاب المرجانية، بما في ذلك جعلها أكثر عرضة للأمراض، وإبطاء نموها والحد من قدرتها على التفريخ.



و يبدو أن الابيضاض هذا العام قد غطى مساحة أوسع من نقشي المرض المتتالي في عامي ٢٠١٦ و ٢٠١٧، لكن شدة الحرارة كانت أقل بكثير من تلك السنوات. حقيقة إن مشاهدة حدوث ابيضاض جماعي في عام النينيا يعتبر أمر مثير للقلق، وعلامة واضحة على زيادة شدة تغير المناخ، وارتفاع درجة حرارة المحيطات. لذا فالأمر يحتاج إلى اتخاذ إجراء فوريا، فالبصمة المكانية للحرارة الشديدة تتزايد بمعدل يندر بالخطر. كما أنه يحدث بشكل أسرع مما كان متوقعا قبل ٢٠ عاما، فالشدة والتواتر مقلقان للغاية.

تهيمن شمال Cooktown على العديد من الشعاب المرجانية عائلة من الشعاب المرجانية على شكل صخرة تسمى porites، وبعضها يمكن أن ينمو بعرض عدة أمتار ويعيش لعدة قرون، وبعضها قد ابيضت فعلا. إن الابيضاض على طول الشعاب المرجانية بأكملها تراكب بقوة مع ملاحظات الأقمار الاصطناعية



## الأهمية الجيوسياسية للموانئ البحرية

إعداد

الأستاذ/ أحمد الفواز

مدير التطوير والتدريب بميناء العقبة - شركة العقبة لإدارة  
وتشغيل الموانئ



وفي خضم هذا التنافس الدولي المحموم والصراعات التي بدت جلية للمتابع مع ظهور محاور وتحالفات وتطور سريع في صناعة النقل البحري وتطوير الموانئ والمحطات وتوسعة الطاقة الاستيعابية للكثير وإنشاء الموانئ الجديدة ودخول عصر الموانئ الذكية التي تستهدف أتمتة العمليات التشغيلية في الموانئ ودخول تقنيات الجيل الخامس مما أدى إلى رفع وتيرة التنافسية ومحاولات الاستحواذ على أكبر حصة ممكنة من النشاطات اللوجستية وسلاسل الإمداد مع تطبيق المعايير والمعاهدات الدولية التي تحاول ضبط إيقاع نبض هذا القطاع الحيوي والهام.

أدى هذا التمدد الجيوسياسي لنفوذ الكثير من القوى الاقتصادية وحتى العسكرية إلى ظهور أقطابا اقتصادية وسياسية وعسكرية جديدة تتنازع للسيطرة الاستراتيجية على موانئ دول القرن الأفريقي نظراً إلى ما تمثله موانئ شرق إفريقيا، خاصة تلك الواقعة بمنطقة القرن الأفريقي من أهمية استراتيجية كونها الشريان الرئيس لحركة الملاحة الدولية والتجارة العالمية، والتي حوّلت هذه المناطق إلى دوائر صراع وتنافس ساخنة. حيث أصبحت ساحة لتلك الحرب وموقعها سواحل أفريقيا وآسيا لذلك تسعى دول العالم إلى السيطرة على الموانئ في تلك المنطقة، وإنشاء قواعد عسكرية لخدمة أهدافها الاقتصادية.

كذلك الموانئ البحرية الرئيسية في اليمن التي أصبحت محط اهتمام وتنافس وذلك لأهميتها الاستراتيجية التاريخية، ومواقعها المميزة لخطوط التجارة العالمية والنقل بين الشرق والغرب، إذ يعدّ بعضها شرياناً لتوريدات نفط الخليج إلى العالم عبر قناة السويس حيث تتمتع اليمن بواجهة بحرية على بحر العرب وكذلك البحر الأحمر، تقدر بنحو ٢٢٥٠ كم، تمتد من حدود اليمن مع سلطنة عُمان وحتى نهاية حدودها مع السعودية.

## الموانئ البحرية تتخطى أهمية القواعد العسكرية

منذ أن أطلقت الصين مشروعها العملاق مبادرة إحياء طريق الحرير والذي يعرف بـ "حزام واحد طريق واحد" الذي يهدف إلى جعل هذه المبادرة محورياً للعلاقات الاقتصادية العالمية، وبمشاركة عالمية واسعة تجاوزت ١٢٠ دولة لتبدأ مرحلة جديدة من تقاطع المصالح أربكت المشهد ودخل العالم في نوع جديد من الصراعات الاقتصادية عنوانها السيطرة على الموانئ والممرات الملاحية الدولية الاستراتيجية، سبق ذلك عام ١٩٩٤ حين بدأت الصين تبحث عن طرق بديلة غير الطرق المتعارف عليها لكسر أي طوق يمكن أن يضرب حصاراً عليها خاصة بعد انهيار الاتحاد السوفييتي مما أشعل حرباً قاسية هي حرب السيطرة على الموانئ، وإنشاء القواعد البحرية العسكرية التي تتداخل فيها المصالح الاقتصادية والسياسية. لقد أفضت تلك التطورات إلى ظهور قطبين جديدين في حرب باردة جديدة بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين، وأصبح الصراع الجيوسياسي متركزاً الآن بدرجة أكبر حول الاقتصاد انطلاقاً من إدراك الطرفين أن الحروب والمعارك العسكرية لا طائل من ورائها وأن السيطرة الاقتصادية هي التي تحدد مستقبلها وتحفظ مكانتها.





وتوجد في اليمن ستة موانئ بحرية دولية (ميناء عدن، ميناء الحديدة، ميناء المكلا، ميناء المخاء، ميناء الصليف، وميناء نشطون) مجهزة لاستقبال البضائع والسفن وتقديم خدمات الشحن والتفريغ والتخزين.

وإلى جانب سفن البضائع والنفط، تمخر السفن الحربية عباب البحار محملة بمطامع أميركا وروسيا والصين، وأجندات تركيا وإيران وحساسيات الهند والباكستانيين ومن نافذة الموانئ، أذكت الصين الصراع القائم أصلاً بين الجارتين النوويتين الهند وباكستان حيث أشعل ميناء جوادر الباكستاني الصراع التجاري والسياسي في منطقة الشرق الأوسط مجدداً، ودخلت العديد من القوى الإقليمية والدولية في هذا الصراع الذي تتصاعد مظاهره يوماً بعد آخر. في المقابل الهند أخذت على عاتقها تطوير ميناء جابهار الإيراني لخلق توازن وإفساد الأمر على باكستان العدو اللدود للهند عند مدها خط للنقل السككي يعبر الباكستان وصولاً إلى الصين هذا الشريان الاقتصادي الذي سيحيي الاقتصاد الباكستاني ويعمل على تنشيطه.

لنرى أن هذا التسابق المحموم في السيطرة على الطرق والممرات والموانئ البحرية أشعل المنافسة ورفع وتيرة العمل للتطوير على مجمل السلسلة اللوجستية لتحقيق أهداف صانعي هذه الثورة للسيطرة على الموانئ والتوسع اقتصادياً خارج حدود الجغرافيا المحلية لتلك الدول. وهذا ما فعلته دولة الإمارات العربية خاصة مع وقوع هذين الميناءين بالقرب من الموانئ الإماراتية والتي ربما سيتأثر دورها الاستراتيجي على خارطة النقل البحري مما حدا بالإمارات أن تخرج عن النطاق الإقليمي باستثمارات ضخمة في قطاع الموانئ من خلال موانئ دبي ومجموعة موانئ أبو ظبي التي أثبتت حضوراً كمشغل، ومطور، ومستثمر.

وهنا لا بد من التساؤل حول من يستطيع كبح جماح كل هذه القوى ويحقق الانتصار في صراع يتركز أكثر حول جني مكاسب اقتصادية، دخلت معه دول أصغر تحاول أن تثبت أنها حليف لا يمكن الاستغناء عنه في منطقة يسيل لها لعاب الكبار، وتراقب جمهورية مصر العربية عن كثب كل التطورات الإقليمية والدولية من جهة ومن جهة أخرى تعمل جاهدة على أن تكون لاعباً مؤثراً في ظل كل هذه التجاذبات الإقليمية والدولية. ثم وجاء افتتاح الرئيس السيسي لعدد من المشاريع في ميناء الإسكندرية في سبتمبر من العام الماضي خير

دليل على أن مصر تشهد طفرة في مشاريع البنية التحتية والفوقية لقطاع النقل البحري وتفعيل أنشطة الموانئ المصرية لتأخذ مصر العربية مكاناً يليق بها موقِعاً وتاريخاً في عهد الرئيس السيسي. والمتابع يجد أن مصر تولي قطاع الموانئ اهتماماً غير مسبوق في تاريخها وهذا لم يأت من فراغ بل من سياسة حكيمة تدرك أهمية التطوير الشامل حيث أن كافة القطاعات تخدم بعضها البعض لتعزيز دور مصر واقتصادها وهي تمتلك الموقع الاستراتيجي ربما يكون الأول على خارطة الدولية. ولقد سعت جمهورية مصر العربية الى توسيع قناة السويس، وإضافة تفرعة جديدة للقناة لاستيعاب مزيدٍ من السفن، وتقليل وقت انتظارها في منطقة القناة. وقد حصلت الإمارات العربية على عقد تطوير ميناء العين السخنة المصري، فضلاً عن استحواذ شركة موانئ دبي على شركة تنمية السخنة المالكة لامتياز محطة الحاويات ومحطة الصب السائل بميناء العين السخنة.

هذا الاشتباك الدولي يدعونا كعرب إلى تفعيل الاتفاقيات المشتركة وتوحيد التشريعات في إطار يضمن زيادة حجم التبادل التجاري البيني لتنشيط حركة النقل متعدد الوسائط بين البلدان العربية والعمل على تكامل الموانئ العربية وتعزيز الاقتصادات لتحقيق قدرات كافيّة من التوازن ما بين الصادرات والواردات، وهذا يستحق أن تبذل جميع الدول العربية أقصى جهد ممكن للوصول إلى حالة صحية تغذيها روح وحدة المصير والمصالح العليا المشتركة، هذا إضافة إلى الدخول في تحالفات كبرى لتعزيز مكانتها على خارطة النقل البحري الدولي بما تملكه من قدرات ومقدرات كفيلة بتحقيق الأمل المنشود.



## رؤية لتطوير النقل البحري المصري (الجزء الثاني)

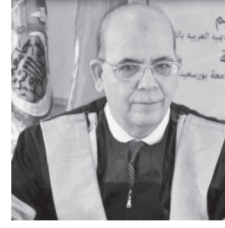
أعداد

د/ محمد على ابراهيم

أستاذ اقتصاد النقل واللوجستيات

العميد الأسبق والمؤسس لكلية النقل الدولي واللوجستيات

والمدير الأسبق لفرع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ببورسعيد



بالموانئ المصرية بموانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (معظمها بمينائي بورسعيد والسخنة). لعل ذلك ينهه إلى خطورة هذا الوضع خصوصا في ضوء التغيرات المناخية العالمية، والتي تشير الدراسات إلى أنها قد تؤدي إلى غرق موانئ الإسكندرية، ودمياط، وبورسعيد بحلول عام ٢٠٥٠.

كما أن العوائد التي تحققها الموانئ المصرية أقل ما توصف به أنها هزيلة، ولا تتناسب مع حجم الاستثمارات المنفذة بها، حيث أن دولة مثل سنغافورة تحقق من نشاط المسافنة بالميناء أكثر من ١٨ مليار دولار سنويا، وإيراد هذا النشاط وحده يزيد كثيرا عن كل إيرادات الموانئ المصرية مجتمعة، ناهيك عن المقارنة مع ميناء جبل علي.

ومن جانب آخر، أضحت الموانئ المصرية موزعة على ثلاث جهات اشرافية :-

• يتبع وزارة النقل ٩ موانئ (الإسكندرية – الدخيلة – دمياط – هيئة موانئ البحر الأحمر التي تضم كل من السويس – سفاجا – نويبع – الغردقة - شرم الشيخ – حوض البترول).

• يتبع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (بورسعيد غرب – شرق بورسعيد – العريش – الأدبية – الطور – السخنة).

• هذا بخلاف ثلاثة موانئ جديدة أنشأتها القوات البحرية (جربوب – أبو قير – برنيس). ويتكون ميناء جربوب من: رصيف مدني بطول ١٠٨٠.٨م، وغطس ١٥م، ودائرة دوران ٤٥٠م، وحاجز أمواج بطول ٣ كم. ويتضمن المشروع ميناء تجاري وسياحي عالمي، ومحطة ركاب وميناء حاويات ومنطقة صناعية ولوجيستية، كما يشمل ميناء برنيس علي رصيف تجاري، ومحطة استقبال الركاب، وأرصعة متعددة الأغراض، وأرصعة للبضائع العامة، وأرصعة وساحات لتداول الحاويات بالإضافة إلى كونها قاعدة عسكرية، أما ميناء أبو قير

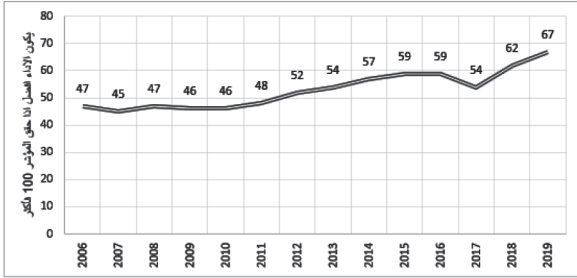
حينما نتكلم عن رؤية لتطوير النقل البحري المصري - بعد أن تناولنا الوضع الحالي للأسطول البحري التجاري المصري - لابد أن يكتمل الشكل التطويري للمنظومة ككل، فتنطوّر الموانئ البحرية يعتبر ركيزة هامة جدا ترتكز عليها أي رؤية للتطوير في صناعة النقل البحري، فالموانئ البحرية هي المنفذ الذي تمر منه التجارة الدولية والمكان الذي ترسو به السفن، فمع التطور التكنولوجي للسفن التجارية المتسارع للعقدين الماضيين يجب أن يكون هناك تطور موازى للموانئ التي تستقبل تلك النوعيات من السفن، ويجب أن تقدم لها كل الخدمات، وتتواءم مع المتطلبات اللوجيستية ذات التقنية العالية حتى تجذب الخطوط الدولية، وتصبح المنظومة البحرية متكاملة ومتوائمة مع المتطلبات الدولية. إن مصر دولة محورية ذات موقع بحري استراتيجي هام جدا عالميا فيجب أن تشمل رؤية التطور أيضا منظومة الموانئ.

بلغت الطاقة التصميمية للموانئ المصرية عام ٢٠١٨، نحو ١٧٠.٦٠٥ مليون طن، وحوالي ١١ مليون حاوية، لقد تركزت جهود الدولة في تطوير الموانئ خلال العقد السابق في تطوير البنية الأساسية والمعلوماتية، إذ عملت علي زيادة أطوال الأرصفة وأعدادها، وأثمرت هذه الجهود خلال الفترة عن زيادة طاقة الموانئ بنسبة ٢٧% في البضائع، وبنسبة ٩٠% في الحاويات، وما زال الأمر يتطلب بذل مزيدا من الجهود لتحقيق استراتيجية ٢٠٣٠ التي تستهدف مضاعفة الطاقة الاستيعابية لتبلغ ٢٠ مليون حاوية و٣٧٠ مليون طن سنويا بحلول عام ٢٠٣٠.

يتسم تداول البضائع في الموانئ المصرية بالتركز الشديد، حيث يتم تداول نحو ٣٦% من إجمالي ما تداولته الموانئ المصرية بميناء الإسكندرية، ونحو ٢١% بميناء دمياط، وحوالي ٣٤% في موانئ المنطقة الاقتصادية (معظمها بمينائي بورسعيد والسخنة)، كما أن حوالي ٦١% من إجمالي الحاويات المتداولة

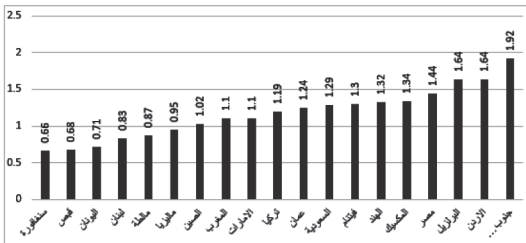
ميناء الإسكندرية، فميناء السخنة، وأخيرا ميناء الذخيلة. كما بلغ متوسط الوقت الذي تستغرقه السفينة بالموئى المصرية نحو ١.٤ يوما، ولكن بلغ هذا المتوسط في حالة سفن الصب نحو ٤.٤ يوما، أي ضعف المتوسط العالمي تقريبا، مما يتطلب تخفيضه.

تطور أداء مصر في مؤشر الاتصال بشبكات الملاحة العالمية خلال الفترة من 2006-2019



وبالرغم من التحسن النسبي في تلك المؤشرات ومؤشر البنية التحتية حققت المركز ٤٤ من ١٤١ دولة، إلا أن ترتيب مصر في مؤشر الأداء اللوجيستي تراجع من المركز التاسع والأربعين عام ٢٠١٦، إلى المركز السابع والستين عام ٢٠١٨، ويُرد ذلك إلى تراجع المؤشرات الفرعية الآتية:- الشحن الدولي، وتتبع الشحنات، وجودة الخدمات اللوجستية، والوقت المستغرق للوصول والتسليم.

متوسط الوقت الذي تستغرقه السفينة بالموئى المصرية عام 2019



كما تراجع أيضا ترتيب مصر في مؤشر التجارة عبر الحدود حيث بلغ ١٧١ من ١٩٠ دولة، بسبب تعقد الإجراءات الجمركية وطول فترة التخليص الجمركي. إذا كنا والحال كذلك، فكيف ينهض النقل البحرى المصري من كبوته؟ ن الامر يتطلب مجموعة من السياسات الاقتصادية والاجتماعية التشريعية فصلها على النحو الآتى:

#### الجانب المؤسسى

- إيجاد صيغة ملائمة لتجميع أنشطة الموائى تحت مظلة واحدة، والقضاء على توزيع الإشراف عليها على عدة جهات، وبما يحقق التناغم والتكامل بين الموائى، ويمنع المنافسة الضارة.

فيضم محطة حاوية سئديرها إحدى الشركات الصينية، هذا بخلاف الموائى التخصصية. ويخلق اختلاف جهات الإشراف على الموائى نوعا من المنافسة الضارة بينهم، كما يصعب التنسيق بين الجهات المختلفة حتى في ظل وجود المجلس الأعلى للموائى.

أما عن وضع الموائى المصرية فى المؤشرات الدولية، فإنه بالرغم من أن الموائى العالمية قد وصلت للجيل الخامس، فما زالت الموائى المصرية فى الجيل الثانى، وتحاول جاهدة الوصول إلى الثالث، كما أن ترتيبها بين الموائى العالمية لا يتناسب مع أهمية موقع مصر ومكانتها.

تضمنت قائمة أفضل ١٠٠ ميناء فى العالم فى ٢٠٢٠، التى تعدها مجلة Containerization International بالتعاون مع Lloyds - عدة موائى عربية، وجاء ميناء جبل علي بالإمارات فى المركز الحادى عشر، ثم ميناء جدة الإسلامى فى المركز الحادى والأربعين، وجاء ميناء طنجة فى المركز الخامس والثلاثين، وهو الأول أفريقيا، يليه ميناء بورسعيد فى المركز السادس والأربعين، بعد أن كان يحتل المركز السابع والخمسين فى العام السابق، وميناء ابوظبى فى المركز الحادى والسبعين، وميناء الملك عبد الله فى المركز السابع والثمانين، وميناء الدمام فى المركز الثالث والتسعين، وقد خرج ميناء الإسكندرية من هذه القائمة فى ٢٠٢٠ بعد أن كان فى المركز الرابع والتسعين فى العام الماضى. وتُرَكِّز هذه القائمة على عدد الحاويات المتداولة، إلا Lloyds List فنصدر قائمة أفضل ١٢٠ ميناء فى العالم، التى تُعَدُّها على أساس حجم البضائع المتداولة بالميناء، وقد حقق ميناء الإسكندرية فى تلك القائمة المركز التسعين من مائة وعشرين ميناء، بل أن المواقع الاخبارية صنفته فى المركز الخامس والسابعين. وفى كل الأحوال نأمل أن يكون مركز الموائى المصرية يتناسب مع حجم تجارتها الخارجية وموقعها المتفرد.

حققت مصر ترتيبا متقدما فى مؤشر الاتصال بشبكات الملاحة العالمية الثامن عشر، وهو وإن كان مركزا متقدما حيث حققت مصر ٦٧ نقطة من مائة، إلا أن المغرب والإمارات سبقتا مصر فى الترتيب، بالرغم من تميز وتفرد موقع مصر الجغرافى. كما أن ميناء بورسعيد هو أعلى الموائى المصرية على مؤشر الاتصال بشبكات الملاحة العالمية، يليه ميناء دمياط، ثم



والنقل المائي الداخلى من جهة اخرى.

كما أن تحسين تنافسية الميناء يتطلب:

- تعزيز ارتباط الموانئ بالخطوط البحرية من خلال الرقمنة وربط الشبكات المحلية والاقليمية والعالمية، وضمان المنافسة وتحديث الموانئ، وتيسير التجارة، ورصد الاداء.

- تقليل زمن بقاء السفينة بالموانئ عن طريق تنفيذ النافذة الواحدة، تبسيط الاجراءات، وجودة الخدمات اللوجستية، ورفع مستوى البنية التحتية والمعلوماتية، جنبا الى جنب مع تحديث معدات الموانئ وزيادة مهارات العاملين.

- تطوير الموانئ وتجهيزها للانتقال من الجيل الثانى للجيل الثالث على الأقل كمرحلة اولى حتى تصل الموانئ لأحدث، وتطوير البنية المعلوماتية بما يسمح بتطوير الموانئ المصرية الى موانئ ذكية.

- إدارة أنشطة الموانئ على أسس تجارية على النحو المطبق فى الموانئ المملوكة للدولة بسنغافورة، بحيث تمنح اداراتها حرية كاملة فى الادارة، مع التزامها بتنفيذ خطة الدولة، ويتم محاسبة الإدارة على تحقيق الأهداف فى نهاية العام .

- حماية الموانئ المهددة بالغرق نتيجة للتغيرات المناخية، والتخطيط لانشاء موانئ بديلة فى الأجل الطويل تتناسب مع التطور فى التجارة الخارجية، وتكون موانئ حديثة ومتطورة وذات مقدرة تنافسية.

- ضرورة وضع إستراتيجية قومية للتعاون مع الدول العربية والإفريقية المنشأة على البحر الأحمر، لتنمية التجارة البينية.

- دعم القدرة التنافسية للموانئ المصرية حتى يمكنها الصمود فى حلبة المنافسة مع موانئ شرق المتوسط، فى ظل مشروعات التطبيع الضارة بالاقتصاد المصري.

(يتبع)



- تنظيم مجتمع الميناء بما يكفل التنسيق بين أطرافه، لزيادة كفاءة تداول البضائع ( الجمارك - الرقابة على الصادرات والواردات - توكيلات ملاحية- ملاك سفن - شركات شحن - شركات حاويات - شركات تخزين- مقدمي البضائع- وغيرها).

- تحديث معدات التداول بما يلائم التطور فى السفن من جهة، والتطور التكنولوجي فى معدات التداول، بما يكفل زيادة تنافسية الميناء.

- رفع مستوى العاملين بالموانئ، وزيادة مهاراتهم وفقا لأحدث المستجدات فى النقل البحري، و بما يحقق زيادة إنتاجية الميناء.

- تفعيل قواعد تسهيل التجارة التى أصدرتها منظمة التجارة العالمية، والتى تركز على دعامتين الإصلاح الجمركى ولوجستيات تداول البضائع عبر الميناء.

- سرعة التخلص من المهل والراكد، خصوصا البضائع الخطرة، لتأمين سلامة الميناء والمحافظة على سمعته الدولية، ويمكن تخزين هذه النوعية من البضائع خارج الميناء حتى تنهى اجراءات التخلص منها.

### السياسات المقترحة لإصلاح الموانئ

تتضمن السياسات الاتية :

- إتباع سياسات تسعير مرنة لخدمات الموانئ، تتناسب مع جودة وزمن الخدمة المقدمة ومع مرونة الطلب السعرية للسلع الصادرة والواردة، مع الأخذ فى الاعتبار ظروف كل من ميناء من الموانئ المصرية من هيكल التكلفة وامكانياته المادية والبشرية ودرجة المنافسة التى يواجهها.

- السماح بإنشاء موانئ حرة، ومنح الامتيازات للمستثمرين وللمشغلين لبعض الأنشطة، على أن تتحدد فترة الامتيازات وفقا لقيمة الاستثمارات المنفذة، مع إلزامهم بتحقيق أهداف محددة.

- وضع الحوافز الملائمة لتشجيع تجارة الترانزيت والاقطرمة ( المسافنة)، وعمل ترتيبات ولاء مع كبار العملاء، بموجبها يتم رد جزء من رسوم الموانئ وفقا لحجم التداول.

- تشجيع المشاركة مع الخطوط الملاحية فى ادارة محطات الحاويات، لضمان توفير حجم تداول لتشغيلها بكفاءة.

إن تنافسية الموانئ تزيد من تنافسية الدولة وتتوقف تنافسية الموانئ على اللوجستيات التى تربطها بالخطوط الملاحية من جهة وتلك التى تربطها بمواقع الانتاج والاستهلاك من شبكات الطرق والسكة الحديد

## كارثة بيئية متوقعة منذ عام ٢٠١٥

إعداد

ربان/ إسلام رمضان بدرى

عضو هيئة التدريس

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



خلال حادثة إكسون فالديز في عام ١٩٨٩، على الرغم من اختلاف الظروف بشكل كبير.

لم يتم فحص FSO أو صيانته منذ عام ٢٠١٥. من المعروف أنه لا يوجد حالياً أي تسرب للنفط من الوحدة، ولكن يُعتقد أن خطر تسرب النفط من FSO SAFER يتزايد مع استمرار تدهور هيكلها ومعداتنا وأنظمة التشغيل.

تتمثل المخاطر الرئيسية المرتبطة ب FSO في الفشل الهيكلي المحتمل للوحدة بسبب نقص الصيانة التي قد تؤدي إلى تسرب من صهاريج التخزين بسبب كسر يتشكل على الهيكل أو كتحريك كبير بسبب انفجار نتيجة وجود غازات قابلة للاشتعال.

- ماذا يمكن أن يكون مدى الضرر البيئي في حالة حدوث انسكاب؟

سيكون تسرب النفط من FSO SAFER كارثة إنسانية وبيئية كبرى. من المحتمل أن يؤثر الانسكاب الكبير بشكل كبير على الساحل الشمالي الغربي لليمن، بما في ذلك الجزر اليمنية في البحر الأحمر، وجزيرة كمران على وجه الخصوص. هناك أيضاً احتمال أن ينجرف النفط ويؤثر على البلدان المجاورة، بما في ذلك جيبوتي وإريتريا والمملكة العربية السعودية. وتشمل المنطقة المحميات الطبيعية، بما في ذلك أشجار المانجروف والشعاب المرجانية وموائل الطيور، فضلاً عن البنية التحتية الرئيسية مثل محطات تحلية المياه وموانئ الصيد. وتعتمد التأثيرات المحددة للانسكاب على مجموعة متنوعة من العوامل، مثل كمية النفط المنسكب، وخصائص النفط وظروف الأرصاد الجوية والمحيطات في ذلك الوقت. تم التحقيق في سيناريوهات الانسكاب المختلفة من FSO SAFER لتعزيز فهم الضرر المحتمل على البيئة.

- ماذا يمكن أن يكون تأثير تسرب النفط على السكان المحليين؟

يمكن أن يؤثر تسرب نفطي كبير على العديد من المجتمعات الساحلية اليمنية، التي تعتمد بالفعل على

تساهم المنظمة البحرية الدولية في الجهود الدولية التي تهدف إلى منع تسرب النفط من وحدة التخزين العائمة والتفريغ العائمة المتدهورة (Floating Storage and Offloading) SAFER (FSO) اليمنية. كما تدعم المنظمة جهود التخطيط للطوارئ الهادفة إلى تعزيز التأهب للتخفيف من الآثار البيئية للانسكاب المحتمل.

تهدف خطة منسقة من الأمم المتحدة إلى معالجة التهديد، بتكلفة إجمالية تبلغ حوالي ٨٠ مليون دولار. وتغطي الخطة مسارين، سيتم تشغيلهما في وقت واحد. ويدعو إلى تجهيز بديل طويل الأجل للناقلة المتهاكلة في غضون ١٨ شهراً، وعملية طارئة لنقل النفط إلى سفينة مؤقتة آمنة على مدى أربعة أشهر، وبالتالي القضاء على أي تهديد مباشر. سيظل كل من FSO SAFER والسفينة المؤقتة في مكانهما حتى يتم نقل كل الزيت إلى وعاء الاستبدال الدائم. سيتم بعد ذلك سيتم سحب FSO Safer إلى ساحة وبيعها لإعادة التدوير. ومن المتوقع عقد مؤتمر التعهدات لجمع الأموال في مايو ٢٠٢٢.

- ما هو الوضع الحالي لـ FSO SAFER ؟

تقع وحدة التخزين والتفريغ العائمة (FSO) SAFER على بعد حوالي ٤.٨ ميل بحري قبالة الساحل اليمني الذي تم بناؤه في الأصل كناقل نفط كبير جداً Ultra Large Crude Carriers (ULCC) في اليابان في عام ١٩٧٦ وتم تحويله إلى FSO في عام ١٩٨٦. منذ عام ١٩٨٨، تم إرساءه في رأس عيسى قبل تصعيد الصراع في عام ٢٠١٥، وتم استلام وتخزين وتصدير النفط الخام المتدفق من حقول نفط مأرب، FSO SAFER المملوكة لشركة النفط الوطنية اليمنية.

وبسبب الصراع المستمر في اليمن، تم تعليق جميع عمليات الإنتاج والتصدير المتعلقة بـ FSO SAFER ، ولكن ما زال هناك ما يقدر بـ ١٥٠.٠٠٠ طن متري (ما يقرب من ١.١ مليون برميل) من النفط الخام على متن السفينة. هذا يعادل أربعة أضعاف الكمية المسكوبة

ونظرا للحجم المحتمل للتسرب الكارثي من FSO SAFER والاعتبارات الأمنية المتعلقة بالصراع المستمر في اليمن، ستدعم المنظمة البحرية الدولية جهود منظومة الأمم المتحدة في حالة حدوث استجابة دولية كبيرة.

#### - ما هي التحديات الحالية في الاستعداد والاستجابة لانسكاب النفط في اليمن؟

إن الصراع المستمر وعدم الاستقرار الناتج في المنطقة له تأثير كبير على أعمال التخطيط للطوارئ. هناك تحديات في جمع معلومات كاملة وحديثة من أصحاب المصلحة، من بين آخرين. علاوة على أن الوضع الحالي سيؤثر على القدرة على الاستجابة في حالة حدوث تسرب نفطي، نظراً لمحدودية الموارد في المنطقة، والأهم من ذلك، الوضع الأمني الناشئ عن الصراع الأهلي في اليمن؛ تدعم المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ورش عمل التخطيط للطوارئ لتعزيز قدرة اليمن على الاستجابة للانسكاب النفطي. وبعد ورشة العمل الأولى في صنعاء في فبراير الماضي، عقدت المجموعة الثانية من ورش العمل في عدن في مارس، مع التركيز على التخطيط للطوارئ وإدارة الاستجابة على السواحل. وتهدف ورش العمل إلى معالجة القدرة الحالية على الاستجابة للانسكاب من FSO SAFER وتساعد في توضيح متطلبات المعدات والموارد؛ وتطوير استراتيجيات الاستجابة، ومعالجة موضوع إدارة النفايات. وسوف تعمل المعلومات التي تم جمعها على تحديد الاحتياجات التدريبية الإضافية للسلطات المعنية وستسمح بتحديث خطة الطوارئ الوطنية لحالات الانسكاب النفطي في البلاد. تم تنسيق ورش العمل من قبل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في اليمن، بتمويل من برنامج التعاون الفني المتكامل التابع للمنظمة البحرية الدولية، بدعم تقني من المنظمة البحرية الدولية.

#### - ما هي الخطة الحالية ل FSO SAFER ؟

تهدف خطة منسقة من الأمم المتحدة إلى معالجة التهديد، بتكلفة إجمالية تبلغ حوالي ٨٠ مليون دولار. تغطي الخطة مسارين، سيتم تشغيلهما في وقت واحد. ويدعو إلى تركيب بديل طويل الأجل للناقلة المتهالكة في غضون ١٨ شهراً، وعملية طارئة لنقل النفط إلى سفينة مؤقتة آمنة على مدى أربعة أشهر، وبالتالي القضاء على أي تهديد مباشر. ستظل كل من FSO Safer والسفينة المؤقتة في مكانهما حتى يتم نقل كل الزيت إلى وعاء الاستبدال الدائم، ثم سيتم بعد ذلك سحب FSO Safer إلى ساحة وبيعها من أجل الإنقاذ.

المساعدات الإنسانية لتلبية احتياجاتها الأساسية. سيكون لها تأثير كبير على سبل عيش وصحة الناس الذين يعتمدون على الموارد من البحر.

من المحتمل أن تتأثر مصايد الأسماك على طول ساحل البحر الأحمر في اليمن بشدة، مما يؤدي إلى معاناة مجتمعات الصيد وخسائر اقتصادية كبيرة. يمكن أن يؤدي تسرب النفط إلى تعطيل العمليات في ميناء الحديد بشدة، وهو نقطة دخول معظم البضائع المستوردة.

#### - ما الذي تفعله المنظمة البحرية الدولية لإعداد الاستجابة في حالة الانسكاب؟

في حين أن جهود المنع هي التركيز الأساسي لتأمين FSO SAFER، فإن الاستعداد الكافي في حالة الانسكاب ضروري أيضاً لضمان الاستجابة في الوقت المناسب والتنسيق والتخفيف من شدة الآثار في حالة حدوث تسرب. وتحقيقاً لهذه الغاية، استعانت المنظمة البحرية الدولية بخبراء تقنيين لدعم جهود التخطيط للطوارئ الهادفة إلى تعزيز التأهب داخل المنطقة في حالة حدوث تسرب. تهدف عملية التخطيط للطوارئ هذه إلى المساعدة في تحسين كفاءة وفعالية وإدارة عمليات الاستجابة للطوارئ في حالة حدوث انسكاب من FSO SAFER.

تشمل المجالات الرئيسية التي تركز عليها جهود التخطيط هذه: تحديد التقنية، والاستعانة بخبراء للمساعدة في تنسيق وإدارة الاستجابة للانسكاب على المستويين الوطني والمحلي؛ وتقييم القدرة الحالية على الاستجابة للانسكاب، وتوضيح متطلبات المعدات والموارد، وكذلك تحديد الاحتياجات التدريبية للجهات الفاعلة ذات الصلة.

وتعمل المنظمة البحرية الدولية بالتعاون الوثيق مع مكتب المنسق المقيم للأمم المتحدة في اليمن، والذي يشرف داخل منظومة الأمم المتحدة على الأمور المتعلقة بـ FSO SAFER، ووكالات الأمم المتحدة الأخرى، وكذلك المنظمة الإقليمية للحفاظ على البيئة في البحر الأحمر. وخليج عدن والحكومة اليمنية لتنسيق ودعم جهود التخطيط للطوارئ.

#### - ماذا يمكن أن يكون دور المنظمة البحرية الدولية في حالة حدوث تسرب؟

إن المنظمة البحرية الدولية قادرة على تقديم الدعم الفني للحكومات التي تواجه تسرباً نفطياً كبيراً عند الطلب. وقد يتراوح هذا الدعم بين تقديم المشورة الفنية والمساعدة للسلطات المختصة ومراكز التنسيق الإقليمية؛ لتقديم المساعدة الفنية من خلال نشر الخبراء.





## من هنا وهناك (هيئة تحرير النشرة)

تعد سفن الغاز الطبيعي المسال حديثة البناء، والتي تبلغ سعة كل منها ١٧٥٠٠٠ متر مكعب، أكبر بكثير من أسطول أدنوك الحالي L&S الذي تبلغ سعته ١٣٧٠٠٠ متر مكعب لكل منهما. أعلنت أدنوك L&S سابقاً في أبريل ٢٠٢٢ أنها ستستحوذ على سفينتين للغاز الطبيعي المسال مما يرفع إجمالي عدد سفن الغاز الطبيعي المسال الجديدة التي تم طلبها إلى خمس سفن، ومن المقرر تسليم السفن في عامي ٢٠٢٥ و ٢٠٢٦.

وسيتم بناء جميع سفن الغاز الطبيعي المسال الخمس الجديدة في حوض جيانغنان لبناء السفن في الصين. كما تم تكليف حوض جيانغنان للسفن من قبل شركة أدنوك إل أند إس في عام ٢٠٢٠ لبناء خمس ناقلات غاز كبيرة جداً (VLGC) لشركة AW Shipping، وهي شركة مشتركة بين أدنوك L&S ومجموعة Wanhua Chemical Group الصينية. ستعمل تقنية محرك السفن الجديدة على تقليل الانبعاثات (ثاني أكسيد الكربون وأكاسيد النيتروجين وأكسيد الكبريت).

### عشرة سفن جديدة لشركة ONE

وقعت شركة Ocean Network Express (ONE) ومقرها سنغافورة عقوداً جديدة لبناء عشرة سفن حاويات بحجم ١٣٧٠٠ حاوية مكافئة، والتي من المتوقع أن يتم تسليمها في عام ٢٠٢٥. ستتولى أكبر شركة لبناء السفن في العالم Hyundai Heavy Industries، ومقرها كوريا الجنوبية، وشركة Nihon Shipyard اليابانية بناء خمس سفن. تم تصميم السفن وفقاً لأعلى معايير الكفاءة بالإضافة إلى مجموعة متنوعة من الميزات التقنية لتقليل التأثيرات الملاحية على البيئة ومن المخطط له (موافقة مبدئية) للأمونيا والميثانول كوقود. علاوة على ذلك، أشارت ONE إلى أن هذا الأسطول سيدعم "استكشاف أنواع الوقود البديلة وتقنيات إزالة الكربون في المستقبل." وتعد ONE سابع أكبر شركة شحن حاويات في العالم من حيث سعة حاوية مكافئة تبلغ ١.٥ مليون حاوية مكافئة.

### إعادة افتتاح قناة كورينوث باليونان بعد إغلاق استمر عام ونصف



تدخل قناة كورينث مرحلتها الأولى من إعادة الافتتاح في يوليو القادم، والتي تم إغلاقها أمام الملاحة لأكثر من عام ونصف بسبب الانهيارات الأرضية. وفقاً للمعلومات الواردة من شركة العلاقات العامة لقناة كورينوث (AEDIK)، وفي الوقت نفسه، تشمل أعمال التحديث، التي تبدأ على الفور، إقامة سياج على طول القناة (في غضون عام ٢٠٢٢)، وكذلك بدء ممر المشاة على مساحة ٣.٥ كيلومتر، بدعم من منطقة بيلوبونيز. يجري الانتهاء من المرحلة الأولى من الأعمال بما يسمح باستئناف معابر القناة اعتباراً من يوليو القادم. وفي الخريف تتوقف القناة عن العمل لفترة وجيزة حيث أن مرور السفن في ذلك الوقت يكون محدوداً جداً عندما تبدأ المرحلة الثانية من المشروع. الهدف هو استكمال تقويتها ضد الانهيارات الأرضية من خلال تثبيت المنحدرات الجدير بالذكر أن عبور السفن في قناة كورينوث في فترة انتظام (سنة ٢٠١٩) بلغ ١١،٤١٧ (بزيادة + ٧.٥٪)، في حين أن ٥٥٪ منها تتعلق بالنشاط السياحي، مما يدل على أهمية وديناميكيات المشروع بعد الانتهاء من أعمال الترميم للمنطقة الأوسع. يتم استخدام القناة من قبل جميع أنواع السفن، من السياحية الصغيرة إلى السفن التجارية الكبيرة والسفن السياحية.

### أدنوك تشتري ثلاث ناقلات للغاز الطبيعي المسال جديدة ١٧٥ ألف متر مكعب



قالت شركة أدنوك للإمداد والخدمات، ذراع الشحن واللوجستيات البحرية لشركة أدنوك الإماراتية، الخميس، إنها ستعاقد على ثلاث ناقلات جديدة للغاز الطبيعي المسال. وقالت أدنوك: "L&S أدنوك L&S هي أكبر شركة شحن وخدمات لوجستية متكاملة في المنطقة، إن السفن الجديدة ستعمل على تعزيز قدرة الشركة في الاستجابة للطلب العالمي المتزايد على الغاز الطبيعي المسال."

## من ارشيف الجمعية

الماضي والحاضر والمستقب منظومة زمنية متصلة، ومن فاتته الماضي لا يطمع في المستقبل، والجمعية بماضيها تعيش حاضرها وتصنع مستقبلها، وما نقرره على هذه الصفحات شاهر إثبات لتواصل التاريخ.

١٥ رفعت رشاو

ندوة " خطط الطوارئ لحماية الشواطئ المصرية"  
عام ٢٠٠٥  
د/ جمال غلوش، د/ محمد محرم، د/ حاتم الكرداني



حفل افطار رمضان  
عام ٢٠١٥  
المرحوم اللواء هاني حسني، د/ رفعت رشاد،  
د/ جمال غلوش

حفل التكريم السنوي عام ٢٠١٩  
"تكريم المهندس مروان السماك"  
ر/ محمد ماهر مرسى، ر/ عاطف شريف، ر/ محمد  
عبد المنعم، م/ مروان السماك، د/ هشام هلال، د/  
سامح قباري







## عرفان وتقدير

### الأستاذ/ عادل أحمد مصطفى

إنه أستاذ الأجيال من ضباط البحرية الحربية والتجارية وأعتز أنني تتلمذت على يديه بالأكاديمية، ثم تمر الأيام لأعمل معه في تدريس مادة الملاحة الفلكية. إنه أستاذ عادل أحمد مصطفى أستاذ الملاحة الفلكية وابن مدينة بورسعيد ولد في العاشر من أكتوبر ١٩٤٤ حيث أنهى المرحلة الدراسية الابتدائية والإعدادية في بورسعيد ثم حصل على الثانوية العامة من مدرسة السويس الثانوية. ثم التحق بكلية العلوم جامعة القاهرة وحصل على بكالوريوس العلوم (قسم رياضة بحتة / فلك) بتقدير جيد جدا عام ١٩٦٦. وأتذكر في الأكاديمية أننا اعتدنا أنه قبطان عادل مصطفى وربما إلى أن تخرجنا ونحن نعتقد أنه خريج الكلية البحرية ولم نعرف أن سيادته خريج كلية العلوم إلا بعدها بسنوات ثم تخرج من الكلية الفنية العسكرية عام ١٩٦٧ أي أنه لم يلتحق بالكلية البحرية كطالب ولكن كأستاذ لمادة الملاحة الفلكية منذ تخرجه وحتى عام ١٩٩٩ وحصل خلالها على درجة الماجستير في الفلك عام ١٩٨٣.

وليس بالمعلومات الحديثة لجميع الضباط البحريين ما قام به العميد عادل أثناء خدمته بالقوات البحرية حيث شارك في التدريب العملي لطلبة الكلية البحرية على سفن القوات البحرية في الفترة من عام ١٩٦٨ إلى عام ١٩٨٨. وخلال تلك الفترة شارك في تطوير مناهج الملاحة بالكلية البحرية مع الجانب الأمريكي عام ١٩٨٧، ثم في العام التالي أشرف على بناء القبة السماوية بالكلية البحرية مع الجانب الياباني. ثم المرحلة التالية من مشوار أستاذ الأجيال ومنذ عام ١٩٨٨ حينما حصل على رتبة عميد بالقوات البحرية تولى منصب قائد جناح الملاحة بالكلية البحرية وحتى عام ١٩٩١ حيث خطط خلال تلك الفترة الرحلات التدريبية لطلبة الكلية البحرية.

أما عن الفترة التي كان لي شرف معاصرتها فبعد أن تتلمذنا على يديه أثناء الدراسات الأساسية بالأكاديمية ثم بالدراسات التأهيلية في فترة الثمانينات، انتقل سيادته للعمل بصفة أساسية كعضو هيئة تدريس بالأكاديمية بعد أن ترك الخدمة بالقوات البحرية في عام ١٩٩١ وكان لي الشرف أن أعمل مع سيادته في تدريس مادة الملاحة الفلكية وقد تعلمت منه الكثير في أساليب تدريس تلك المادة التي لا يرغب الكثيرين في تدريسها نظرا لطبيعتها من حيث الاعتماد على مادة الرياضيات. وبالطبع كنتيجة لحب الجميع من أعضاء هيئة التدريس والطلبة وتقديرا للمستوى الراقى من المعاملة والعلم وحسن الإدارة أن يتم تعيينه رئيسا لقسم الملاحة البحرية بكلية النقل البحري والتكنولوجيا في الفترة من عام ١٩٩٩ إلى عام ٢٠٠٣. وبعدها عمل مساعدا لعميد كلية النقل البحري والتكنولوجيا لشؤون التعليم والبحث العلمي منذ عام ٢٠٠٤ إلى عام ٢٠٠٧ وهو العام الذي بلغ فيه سن التقاعد. ويقوم حاليا بتدريس مادة الملاحة الفلكية في كلية النقل البحري والتكنولوجيا في قسم تكنولوجيا الملاحة ومعهد الدراسات التأهيلية. ومن إنجازات العميد عادل أنه ابتكر طريقة إيجاد الموقع المرصود الأكثر احتمالا للسفينة بحل المتثلثات الكروية تحت اسم الطريقة المصرية. كما طور الطريقة العالمية لإيجاد الموقع المرصود الأكثر احتمالا بالحل تحليليا وبدون رسم لخطوط الموقع. وقد شارك في تحكيم بعض رسائل الماجستير. وبالطبع لسيادته العديد من المؤلفات التي تعلمنا منها جميعا وعلى سبيل المثال وليس الحصر كتاب الملاحة العامة، و كتاب الملاحة الفلكية تطبيقات عملية، و سلسلة كراسات التدريب في الملاحة الفلكية، و كتاب أسس الملاحة الفلكية باللغة الإنجليزية، و كتاب مهام الملاحة الفلكية اليومية باللغة الإنجليزية وذلك باستخدام البرامج التي تم تصميمها وعددها ١٤ برنامج خصيصا لتنفيذ هذه المهام (تحت الطبع) وجميع هذه الكتب متاحة على الموقع الخاص بسيادته.

URL: adel-mostafa.com

الدكتور الربان/ هشام هلال



## تأثير الذكاء العاطفي Emotional Intelligence على أداء

العاملين علي متن السفن

إعداد

الدكتور. ريان / سامح قباري راشد

مساعد عميد معهد الدراسات العليا البحرية  
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري  
عضو مجلس إدارة الجمعية



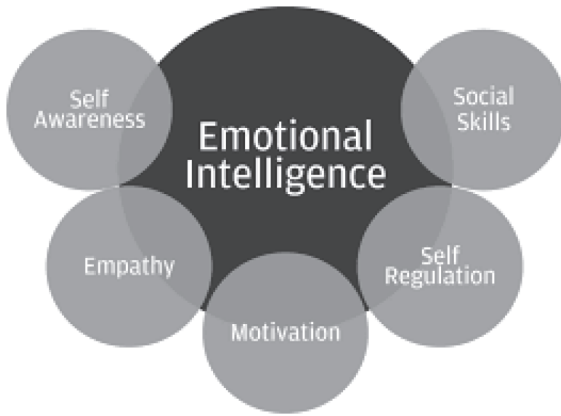
فالتعاون بين العقل والقلب أو بين الشعور والفكر، يبرز لنا أهمية الذكاء العاطفي في التفكير سواء أكان ذلك من خلال اتخاذ القرارات الحكيمة أم في إتاحة الفرصة لنا لنفكر في صفاء ووضوح إذ ما أخذنا في الحسبان أن العاطفة إذا ما قويت أفست علينا القدرة على التفكير السليم والحصول على قرارات صائبة.

تتمثل أهمية الذكاء العاطفي في إدارة انفعالات الإنسان وتصرفاته بشكل جيد، والذكاء العاطفي يجلب السعادة للذات وللآخرين بفهم العلاقة الوثيقة والإيجابية بين (التفكير والمشاعر والسلوك) والشخص المتمتع بذكاء عاطفي عالي هو شخص لا يترك لمزاجه عنان السيطرة.

وقد حظي موضوع الذكاء والتفكير والإبداع بأهمية خاصة في الدراسات المعاصرة، وجاء مفهوم الذكاء العاطفي ثمرة لهذه الدراسات الجادة والتكاملية والمستمرة حتى وقتنا الحاضر. الذكاء العاطفي (EI) Emotional Intelligence هو مجال تقييمي جديد ومتزايد نسبياً وقد تلقى اهتماماً هائلاً وشعبية مرتفعة في مختلف الأوساط الأكاديمية وغير الأكاديمية خلال العقدين الماضيين ومن نتائج مختلف الدراسات السابقة ثبت أن له صلة بكفاءة أداء العمل خاصة في المجتمعات العملية المغلقة.

### ما هو مفهوم الذكاء العاطفي؟

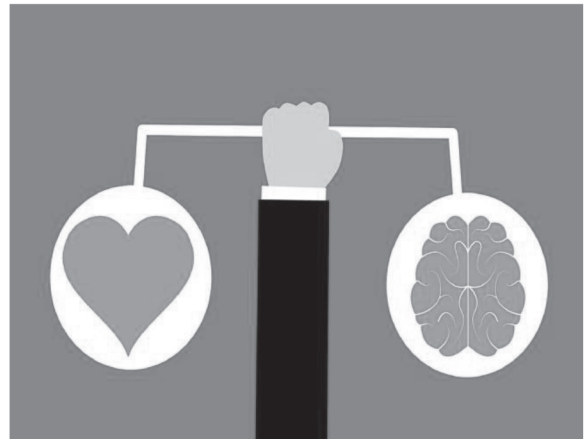
مفهوم الذكاء العاطفي هو عملية إدارة العواطف والمشاعر لاتخاذ قرارات سليمة. ويعرف جولمان Goleman الذكاء العاطفي بأنه القدرة على التعرف على شعورنا الشخصي وشعور الآخرين، وذلك لتحفيز أنفسنا، وإدارة عاطفتنا بشكل سليم في علاقتنا مع الآخرين، وذلك لتحفيز أنفسنا، وإدارة عاطفتنا بشكل سليم في علاقتنا مع الآخرين.



### علاقات الذكاء العاطفي

فهو يملك ثقة كبيرة وسلاسة في التحدث والنقد، وله سمعة طيبة باتخاذ القرارات بعد الاصغاء جيداً إلى فريقه أو الآخرين. وامتلاك الذكاء العاطفي مهارة تمكن من التعامل مع المواقف الصعبة بطريقة أكثر هدوء والمساعدة على إيجاد الحلول الأفضل لأي مشكلة ولكنه يكون قادراً على:

- القدرة على التعرف بدقة على مشاعره، وكذلك الآخرين ممن حوله.



### التعاون بين العقل والقلب

وللذكاء العاطفي تأثيرات واضحة ومهمة في حياة كل شخص وفي طريقة تفكيره وعلاقاته وانفعالاته،

- القدرة على استخدام العواطف وتطبيقها على الوظائف والمسؤوليات، وبالتالي يتمتع بالتفكير وحل المشكلات.  
- القدرة على التحكم في عواطفه، وكذلك القدرة على ابتهاج أو تهدئة اشخاص آخرين ممن حوله.

### أهمية الذكاء العاطفي في فن الإدارة والقيادة

منذ سن مبكرة جدًا، نتعلم كيفية القراءة والكتابة، ونتعلم العلوم والرياضيات واللغات والفنون الجميلة والدراسات الاجتماعية. لسوء الحظ، على الرغم من ذلك، لم نتعلم المهارات الأساسية للذكاء العاطفي (EI) - القدرة على استخدام المعلومات التي توفرها عواطفنا بطريقة فعالة وذات مغزى كما يفعل اليابانيين الان؛ للتصرف بشكل مناسب في مواجهة التحديات اليومية. زيادة ذكائك العاطفي تعني زيادة وعيك العاطفي لنفسك وللآخرين وهذه حقيقة مؤكدة وكثير من الدول تهتم في بناء خططها المؤسسية فيما يتعلق بالعنصر البشري الذي هو أساس أى عمل على هذا المفهوم.

تدور القيادة في بيئة العمل اليوم حول إلهام الآخرين وتحفيزهم وإثارة الشغف بهم. وهذا يساعد في جذب أفضل المواهب والاحتفاظ بها، بالإضافة إلى زيادة الإنتاجية. إذن، كيف ندرّب الناس على إلهام وتحفيز وإثارة الشغف؟ يتم ذلك من خلال تطوير مهارات القيادة بالذكاء العاطفي. الذكاء العاطفي مهم في أن تكون قائدًا ناجحًا لأنه يساعد في التغلب على أوجه القصور في الاتصال التي تضر بأي مجموعة أو فريق عمل. عندما تمتلئ الأدوار القيادية بأفراد ليسوا أذكياء عاطفيًا بعد، تظهر صعوبات في الاتصال فيما بينهم وبين الآخرين، ولا يتم سماع أعضاء الفريق، ولا يستطيع القادة التكيف مع الاحتياجات الفردية لعناصر الفريق، وتضيع الرسائل في خضم هذه الفوضى المقنعة، لذلك أرى ان المجتمع البحري كمجتمع مغلق في حاجة فعليًا الى الذكاء العاطفي.

### مفهوم الذكاء العاطفي في المبادرة المهنية البحرية العالمية (GMP)

**The Global Maritime Professional Initiative**  
وصفت GMP المستحدثة الفرد الذي يعمل في مجال صناعة النقل البحري وعلى متن السفن بأنه مجهز بكافة الكفاءات الفنية ذات الصلة بالدور التشغيلي للعمل البحري حسب ما هو مطلوب دوليًا في صناعة النقل البحري، كما يجب ان يكون لديه مهارات أكاديمية

عالية المستوى بما في ذلك التفكير المنطقي، والنقدي، والكفاءة الفنية، كما يجب أيضا إظهار مستوى عالي من الاحتراف والسلوك الأخلاقي ومهارات العلاقات الانسانية، والتمتع بالذكاء العاطفي (EI) والوعي متعدد الثقافات. كما يجب أن يكون لديه مهارة قيادية كبيرة والقدرة على العمل على النحو الأمثل وأيضاً أخذ زمام المبادرة الشخصية، بالإضافة إلى ذلك، إظهار إحساسًا عاليًا بالبيئة العملية المحيطة به، بالإضافة إلى الوعي والحاجة إلى ممارسات مستدامة وفهم ممتاز للقضايا المعاصرة التي تؤثر على صناعة النقل البحرية.

مما سبق يتضح أن العصر الحديث يتجه الى الاهتمام بالعامل النفسي والسلوكي للعاملين بالبحر وذلك لأن الذكاء العاطفي الذي يتحكم في السلوك بين الأفراد قد يحدث طفرة في ارتفاع مستوى الأداء الوظيفي للعاملين على متن السفن .

### تأثير الزكاء العاطفي على عمل البحارة على متن السفن

تعتبر صناعة النقل البحري نظامًا معقدًا ومغلقًا برزت فيه العوامل البشرية كمفهوم أساسي وهام - مثلها كأي صناعة أخرى - يعد العنصر البشري ركيزة أساسية. ويحاول البحارة التكيف مع بيئة السفينة المحدودة وأداء مهامهم الوظيفية وإنشاء تفاعلات اجتماعية جديدة مع زملائهم، ويمكن تشكيل هذه التفاعلات الاجتماعية بشكل مباشر من خلال سمة الذكاء العاطفي للبحارة. وبناءً على ذلك تبين من الدراسات أن هناك علاقة بين سمة الذكاء العاطفي للبحارة ومستوى أدائهم الوظيفي أثناء العمل البحري على متن السفينة كنتيجة للعلاقات القائمة مع السمات الديموغرافية.

إن الذكاء العاطفي كمهارة تُمكّن الشخص من الفهم بالإضافة إلى تجاوز العقبات بشكل أفضل، والمساعدة في الحفاظ على علاقات عمل جيدة ومناسبة عند التعارض مع موقف المجموعة. كما يمنح القدرة على امتلاك صفات فهم الذات، وتنظيم الذات، والاندفاع الذاتي، والتعاطف، والمهارات الاجتماعية وكلها مطالب رئيسية لتجعل منه قائدًا حقيقيًا وهذا ما يتطلبه العمل في بيئة عملية، والبيئة العملية المغلقة أكثر احتياجًا لهذه الصفات، وبالتالي عمل الأطقم على متن السفن يحتاج إلي الذكاء العاطفي لرفع مستوى الأداء الوظيفي والعمل كمجموعة واحدة تسود الثقة بينهم في العمل.

## تأثير فيروس Covid-19 (كرونا) الايجابي على التجارة الإلكترونية

إعداد

المهندس / نبيل محمود

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



الإلكترونية حسب الأطراف التي تقوم بالعمليات، وفيما يلي النماذج المختلفة لأعمال التجارة الإلكترونية:

• الشركات إلى الشركات (B2B)

B2B (من شركة إلى شركة) ، وهو نوع من التجارة الإلكترونية (التجارة الإلكترونية) ، هو تبادل المنتجات أو الخدمات أو المعلومات بين الشركات ، وليس بين الشركات والمستهلكين (B2C).

• الشركات إلى المستهلك (B2C)

يشير مصطلح الأعمال إلى المستهلك (B2C) إلى عملية بيع المنتجات والخدمات مباشرة بين الشركة والمستهلكين الذين هم المستخدمون النهائيون لمنتجاتها أو خدماتها.

• المستهلك إلى المستهلك (C2C)

العميل إلى العميل (C2C) هو نموذج عمل يمكن للعملاء من خلاله التجارة مع بعضهم البعض ، عادةً في بيئة عبر الإنترنت. تطبيقان لأسواق C2C هما المزادات والإعلانات المبوبة.

• المستهلك إلى الشركات (C2B)

نموذج المستهلك إلى الأعمال ، أو C2B ، هو نوع من التجارة حيث يقدم المستهلك أو المستخدم النهائي منتجًا أو خدمة إلى مؤسسة. تركز أعمال C2B على توليد قيمة من قاعدة عملائها من خلال التعهيد الجماعي للأفكار والتماس الملاحظات والمزيد.

• الشركات إلى الحكومة (B2A)

يشير مصطلح Business-to-government (B2G) ، المعروف أيضًا باسم Business-to-Administration (B2A) ، إلى التجارة بين قطاع الأعمال كمورد والهيئة الحكومية كعميل.

يعتبر التعامل مع أي شخص (B2A) أمرًا ساخرًا على نظام التصنيف التقليدي "من شركة إلى" ، والذي يتضمن نشاطًا تجاريًا إلى شركة ومن شركة إلى مستهلك. تميل شركة الأعمال إلى أي شخص إلى أن

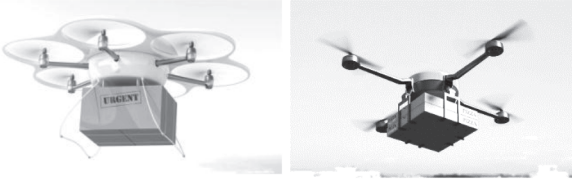
تأثر العالم كله منذ ظهور الفيروس التاجي (Covid-19) تأثيراً سلبياً مما أدى إلى انهيار اقتصاد الدول الكبيرة والصغيرة معاً، وتغيير غير مستقر في مجال الصناعة والتجارة، ولكن يوجد تأثير إيجابي لفيروس كورونا على التجارة الإلكترونية وخاصة الشراء من خلال منصات التداول الإلكتروني والتبادل التجاري بين الشركات العالمية، بالإضافة إلى زيادة تحويل الأموال من خلال التحويلات المصرفية ، مما أدى إلى زيادة كبيرة في عدد مستخدمي الشبكات الإلكترونية حول العالم.

### ١- التجارة الإلكترونية:

التجارة الإلكترونية مفهوم جديد يعتمد بشكل كبير على الشبكات الإلكترونية العالمية (الإنترنت) . أن الغرض والاستفادة من الإنترنت هما تسهيل خدمات البيع والشراء وتوفير الوقت على كل من البائع والمشتري. الطريقة لها مميزات وعيوب مما أدى إلى تقدمها ببطء شديد خاصة في الدول النامية أو الفقيرة . ومن أهم مميزات التجارة الإلكترونية عبر الإنترنت للمستهلك توفير وقت ومجهود البحث والشراء وتوفير الأموال وسهولة الشراء واختلاف الأسعار لنفس المنتج من أكثر من موزع بالإضافة إلى كل ذلك السوق المفتوح الذي يعطي العميل شراء أي منتج من أي مكان في العالم. ومن ناحية أخرى تتمثل المزايا التي تفيد التاجر أو البائع تقليل تكاليف الإدارة، وتطوير العلاقات التجارية، وتوفير تجربة فريدة للعملاء، وزيادة عدد العملاء، ورفع كفاءة الخدمات، وإنشاء متاجر إلكترونية سريعة الاستجابة، وزيادة المبيعات. ومن أهم عيوب التجارة الإلكترونية عبر الإنترنت عدم وجود تفاعل شخصي مع العميل، وعدم معاينة المنتج قبل الشراء، وسوء سياسة الاسترجاع، في حين عدم الرضاء عن المُنْتَج، وتعرض بعض العملاء لسرقه الأموال أو المعلومات الخاصة. ورغم العيوب أو المزايا يجد المستخدم أو العميل المتعة في التسوق وهو جالس في منزله. وتختلف نماذج أعمال التجارة

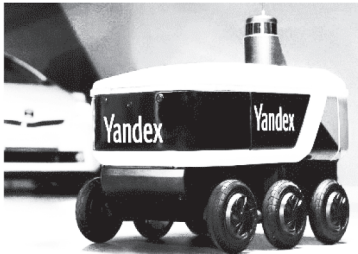


فلقد ابتكرت شركات الشحن والتسليم طرقاً جديدة ومتطورة للبيع والتسليم واستلام الأموال، وذلك لتجنب الاتصال المباشر بين العميل وأي من أفراد شركات الشحن والتسليم للحد من الانتشار للفيروس. كما ابتكرت بعض الشركات طريقة التسليم عن طريق (Drone) تطير وتهبط بدون طيار، وتقوم بتسليم المنتج إلي المستهلك في المكان المتواجد به المستخدم عن طريق استخدام تطبيق على الهاتف المحمول.



المصدر: Watch: Bird Attacks Food Delivery Drone; Internet Reacts - NDTV Food

كما قامت شركة روسية بتطوير رجل إلي (Robot) للتسليم بحجم الحقيبة. حيث أعلنت شركة Yandex الروسية عن إطلاق مركبة ذاتية القيادة لاستخدامها في المستقبل في عمليات التسليم بدون سائق، كما يتم حالياً تجربته المركبة بحجم حقيبة السفر في موسكو في المقر الرئيسي لشركة Yandex والمكاتب المساعدة.



المصدر: Top 7 home delivery innovations- Springwise

ومن أهم التطورات في مجال الشحن والتخزين إنشاء مخازن إلكترونية تعمل على استخراج الشحنة وتسليمها للمندوب أو العميل بدون تدخل إنساني في عملية تحميل المنتج من المخزن إلي وسيلة النقل أو العميل.



المصدر: Top 7 home delivery innovations - Springwise

تكون في حالة يرثى لها ، وبالتالي فهي على استعداد للعمل مع أي شخص.

### ● المستهلك إلى الحكومة (C2A)

تشمل التجارة الإلكترونية من المستهلك إلى الإدارة (C2A) جميع المعاملات الإلكترونية بين الأفراد والإدارة العامة. يساعد نموذج التجارة الإلكترونية C2A المستهلك على نشر استفساراته وطلب المعلومات المتعلقة بالقطاع العام مباشرة من الحكومات / السلطات المحلية.

### فيروس Covid-19 والتجارة الإلكترونية

بمجرد اكتشاف فيروس Covid-19 وانتشاره في العالم، اتخذت معظم الدول الاحتياطات الوقائية للحد ومنع انتشاره، وكان على الناس أن يبقوا في منازلهم حتى انتهاء هذه الازمة. وفقاً لذلك تغيرت طريقة عاداتهم الشرائية، لذلك وجد رجال الأعمال والشركات الكبرى وحتى بعض الشباب حديثي التخرج فرصة لخلق طرق متعددة للتداول والشراء عبر الإنترنت، كما طورت الشركات الكبرى وسائل الدفع والتسليم والتسلم، وطرق الشحن من حيث التعقيم وطريقة التسليم وسرعته.

من المؤكد والواضح في جميع أنحاء العالم أن جائحة Covid-19 قد أدت إلي تسارع التغير إلي عالم رقمي أكثر فاعلية وانتشاراً وسرعة. ومن المؤكد أن هذه التغيرات سوف تستمر حتى بعد انتهاء جائحة الفيروس وتحسين الأحوال الاقتصادية في العالم. فقد بدأت جميع مراحل الشراء إلي التحول إلي النظام الإلكتروني للدفع، فقد ظهرت على ساحات التواصل الاجتماعي منصات جديدة لتحويل الأموال أو طريقة الدفع باستخدام التليفون (مثل فودافون كاش أو ميزة أو كاش بانك) وقد انتشرت التجارة والشراء عبر الإنترنت على الأسواق الكبيرة (مثل كارفور ومترو وأمازون) وانتشرت بين بعض المخابز، ومحلات البقالة، ومحلات الخضروات والفواكه مما يوضح سرعة انتشار هذه الظاهرة.

تشير الإحصائيات أن المبيعات من خلال التجارة الإلكترونية قد زادت زيادة ملحوظة في الفترة الاخيرة كما هو موضح في الشكل التالي:



المصدر: <https://www.oberlo.com/statistics/global-ecommerce-sales>

## نحو اقتصاد أزرق مستدام في منطقة البحر المتوسط

المهندس/ تامر رياض

مجمع المحاكيات المتكاملة  
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



تَمَكِّن من النمو المستدام للأنشطة الاقتصادية الإقليمية للاقتصاد الأزرق. الأهم من ذلك، يجب تعبئة الاستثمارات المستدامة عبر أنشطة الاقتصاد الأزرق، سواء الضخمة أو الصغيرة، ويجب ضمان حوكمة قوية في جميع أنحاء المنطقة، من خلال دور قوي لاستراتيجيات حوض البحر في المستقبل. يقدم تقرير "الاقتصاد الأزرق في البحر المتوسط" هذا نظرة عامة مُحدَّثة واستعراضاً لإمكانيات الاقتصاد الأزرق في المنطقة، بما في ذلك تحليل كل قطاع من قطاعات الاقتصاد الأزرق، استناداً إلى أحدث البيانات والمصادر المتاحة، وكذلك يشمل الاتجاهات المحددة في خلق فرص العمل وتنمية المهارات.

تشمل الموضوعات الحكم ومستقبل استراتيجيات حوض البحر في منطقة البحر المتوسط حالة البحث والابتكار البحري والمهارات والوظائف، والتفاعلات بين القمامة البحرية والاقتصاد الأزرق المستدام والاستثمارات المستدامة في الاقتصاد الأزرق. في الوقت نفسه، تم أيضاً إدخال القطاعات البحرية التالية ذات الأهمية الخاصة في البحر المتوسط، والتي تشمل صيد الأسماك وتربية الأحياء المائية، والسياحة الساحلية والبحرية، والنقل البحري، والموانئ، والطاقة البحرية المتجددة، والسلامة والأمن البحريين بما في ذلك بناء السفن.

### قطاعات الاقتصاد الأزرق في البحر المتوسط

#### ١- النقل البحري والموانئ

يغطي الشحن التجاري حوالي ٨٠٪ من التجارة العالمية، لذا يعتبر الشحن التجاري ضرورياً لتدفقات التجارة البحرية عبر البحر المتوسط. ويمثل القطاع أحد أبرز أنشطة الاقتصاد الأزرق في منطقة البحر المتوسط، لكنه معرض أيضاً لتقلبات السوق والأزمات الدولية مما يجعل خصائص النقل البحري هذه مصدراً متقلباً نسبياً

في شهر فبراير من عام ٢٠٢١ اتفق وزراء من ٤٢ دولة من دول الاتحاد من أجل المتوسط على تكثيف جهودهم نحو اقتصاد أزرق مستدام في البحر المتوسط. في أعقاب واحدة من أكبر الأزمات التي أثرت على المنطقة وخارجها منذ الحرب العالمية الثانية، حيث أصبح من الضروري الآن على الاقتصاد الأزرق التعامل مع عدد من التحديات الخطيرة، والكثير من الإمكانيات الكاملة لتقديم مصدر مرن للنمو والوظائف عبر منطقة البحر المتوسط. فرص الابتكارات المستدامة، واضحة ويمكن تطبيقها من خلال الشحن الأخضر الأنظف والأقل ضرر على البيئة، وتربية الأحياء المائية المستدامة ومصايد الأسماك، وكذلك السياحة البحرية والساحلية في المنطقة، كما يمكن أن توفر هذه الأنشطة مصدراً قوياً للنمو وخاصة للوظائف كما يمكن أن تلعب دوراً محورياً في مستقبل المنطقة، ولكن هذا فقط إذا كانت قادره على احتضان التقنيات الجديدة المتاحة بشكل كامل، ونماذج الأعمال المبتكرة، أو إدارة التحول من عالمية إلى محلية أكثر.

وتملك المجالات الناشئة في هذا النطاق مثل الطاقة البحرية المتجددة، والتقنيات الحيوية الزرقاء، فضلاً عن السلامة والأمن البحريين، وإمكانيات للتطور عبر الزمن إلى أنظمة بيئية اقتصادية غنية ومتنوعة. ولكي يتمكن القطاع من مواجهة التحديات الحالية وتحقيق كامل إمكاناته على المدى المتوسط، ينبغي معالجة عدد من المجالات الشاملة بشكل كامل، من خلال الدعم النشط والمنسق من صانعي السياسات في المنطقة.

يعد تجنب القمامة والتلوث البحري، وتعزيز البحث والابتكار البحري، وتوفير الدوافع المناسبة للوصول إلى المهارات الزرقاء والمهن والتوظيف العام من الأنشطة المحورية التي من شأنها أن

والطرق. هذا هو الحال، وعلى سبيل المثال، في برشلونة في إسبانيا ومرسيليا في فرنسا وجنوه والسبتيسيا في إيطاليا، كما أثبتت موانئ شمال أفريقيا نفسها بشكل متزايد كنقاط أساسية في شبكة شحن مهمة، ولكن غالباً دون أن تكون جزءاً من نظام لوجيستي داخلي أوسع متعدد العقد مثل نظيرتها في الاتحاد الأوروبي. وتوجد بعض الاستثناءات الرئيسية في منطقة جنوب البحر المتوسط هو ميناء بورسعيد في مصر وطنجة في المغرب.



الشكل رقم (1) : تطور حركة موانئ الحاويات المصدر: وبينار من جمعية ميدبروتس عام ٢٠٢٠

## ٢- الطاقات البحرية المتجددة

تعد طاقة الرياح البحرية ومحولات طاقة الأمواج وتقنيات تيار المد والجزر وتحويل الطاقة الحرارية للمحيطات والطاقة الشمسية العائمة أنها جميع أنواع الطاقة التي يتم تطويرها بشكل متزايد في السنوات الأخيرة. وتساهم هذه الأنواع من الطاقة البحرية بـ ٣٦ مليار يورو في الناتج المحلي الإجمالي للاتحاد الأوروبي و ١.١ مليار يورو من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي للاتحاد الأوروبي.

ومع ذلك، فإن تطوير مصادر الطاقة البحرية المتجددة في البحر المتوسط في الوقت الحالي أقل مما هو عليه في أحواض البحر الأخرى في الاتحاد الأوروبي لأسباب تتعلق بالظروف الطبيعية مثل انخفاض الرياح، والمد والجزر، وكذلك أعماق أكبر في البحر المتوسط وعلى الرغم من هذا القيد، هناك العديد من المواقع في البحر المتوسط مع إمكانات نمو كبيرة. تعتبر طاقة الرياح البحرية قطاعاً واعداً بالطاقة البحرية المتجددة. يمكن أن يصل إنتاجها إلى ١٢ جيجاوات بحلول عام ٢٠٣٠ و إلى ٤٠ جيجاوات بحلول عام ٢٠٤٠ لدول الاتحاد الأوروبي المتوسطة. بالإضافة إلى ذلك، تتكون منطقة واحدة للغاية لطاقة الأمواج بين سردينيا وجزر البليار، حيث يقدر بحوالي ٥.٩ كيلو واط/م.

النمو والوظائف في المنطقة في عالم يتعرض بشكل متزايد للخدمات التخريبية. يعد تخضير النقل البحري - الذي يعتبر محاولة لتحقيق أداء بيئي مقبول في سلسلة توريد النقل البحري - من بين أكبر التحديات التي تواجه المنطقة، وعلى وجه التحديد، يتعلق هذا بخفض كبير في انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، وتلوث الهواء والماء، وكذلك الحوادث والانسكابات البحرية والضوضاء والتأثيرات الشاملة على التنوع البيولوجي الساحلي والبحري.



ومن أجل مواجهة مثل هذه التحديات، يجب على القطاع تسريع استعداد السوق لتقنيات "الانبعاثات الصفراء"، والتي بدورها تعني حشد استثمارات كبيرة في المعدات والبنى التحتية عبر حوض البحر المتوسط. ويعتبر الإقبال الأكبر على التقنيات المبتكرة والرقمنة الكاملة أمراً محورياً لتعزيز المنافذ الذكية وإمدادات الطاقة الداخلية الفعالة بالإضافة إلى استيعاب أنظمة النافذة الواحدة البحرية عبر المشغلين الإقليميين.

ينمو النقل البحري العالمي بمعدل متوسط يتراوح بين ٣% و ٣.٥% في السنوات الأخيرة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠١٨، مع زيادة أخرى بلغت ٤% في عام ٢٠١٩. ويمثل البحر المتوسط فقط ٣.٥% من المياه العالمية ويمثل ٢٧% من حركة التجارة البحرية العالمية وتستضيف أكبر أساطيل الرحلات البحرية، كما يستضيف حوض البحر المتوسط أيضاً ١٠% من الرحلات البحرية العالمية مع ما يقرب من ٢.٤٥ مليون مسافر في عام ٢٠١٨ والتوسع المستمر في الموانئ البحرية في شمال و جنوب البحر المتوسط. وتستمر الاختلافات في الهياكل والخصائص الإدارية، ويتم دمج موانئ شمال البحر المتوسط في المناطق النائية الأوروبية من خلال شبكات السكك الحديدية



على الرغم من أن الطاقة البحرية المتجددة التي تزال في بدايتها، إلا أنها تظل بالتالي قطاعاً أزرقاً سريع النمو في المنطقة، وواحدة ذات إمكانات تنموية كبيرة لمنطقة البحر المتوسط، سواء من حيث التطور التكنولوجي أو فرص العمل. بغض النظر عن مرحلتها المبكرة نسبياً مقارنة بالمحيطات العالمية الأخرى، لا تزال الطاقة البحرية المتجددة توفر إمكانات تنمية مثيرة للاهتمام لمنطقة البحر المتوسط.

مع الأخذ في الاعتبار الخصائص الجيومورفولوجية للبحر المتوسط للمنطقة وهما: الرياح، والأمواج البحرية، تعتبر الطاقة الشمسية العائمة أيضاً واحدة من التقنيات البحرية الجديدة ذات اتجاهات النمو الواعدة. كذلك يمثل نمط الرياح في البحر المتوسط عدة حالات متطرفة محلية مثل خليج الأسد، وبحر إيجه الأوسط (متوسط سرعة الرياح السنوية 8/ث) ومضيق كاسوس جنوب شرق بحر إيجه. وفي الوقت نفسه، يتم تلبية تدفقات طاقة الأمواج الأكثر فعالية في غرب البحر المتوسط والبحر الأيوني.

من بين جميع الخيارات التقنية، تعد طاقة الرياح البحرية حالياً أكثر أنواع الطاقة البحرية المتجددة نضجاً في البحر المتوسط. إن مستوى تطورها من حيث التكنولوجيا والتسويق والقدرات المركبة يجعلها منطقة واعدة للتنمية الاقتصادية في المنطقة. وأصبحت تقنيات وأجهزة Offshore Wind Energy (OWE) الخاصة بتحويل مصادر الطاقة هذه إلى كهرباء جاهزة الآن للنشر على نطاق واسع في مزارع البحر المتوسط، مما يسمح بالانتقال من العرض إلى التشغيل والاستغلال التجاري.

### 3- الأمن والسلامة البحرية

أصبحت السلامة والأمن البحريان قضية عابرة للحدود الرئيسية في منطقة البحر المتوسط. ويرجع ذلك إلى شمول قضايا السلامة والأمن والبيئة - جميع الجوانب المحورية في التنمية الاقتصادية المستدامة. تعتبر وظائف خفر السواحل الفعالة أمراً بالغ الأهمية لضمان منطقة متوسطة أمنة ومأمونة. ومع ذلك، تواجه هذه الوظائف تحديات ذات صلة، بما في ذلك الحاجة إلى اكتشاف التهديدات البحرية والساحلية في أقرب وقت ممكن. نتيجة الاحتياجات المختلفة للسلامة والأمن البحريين، حيث يوجد الآن عدد من الفرص للتطوير

والابتكار عبر القطاع. باختصار، تشمل الأمثلة تطوير أنشطة التدريب، فضلاً عن تبادل المعلومات والخبرة والمساعدة التقنية والتدريب وأفضل الممارسات لمعالجة تبادل المعرفة عبر المنطقة.

توجد أيضاً أسواق جديدة لتطبيقات التقنيات المبتكرة التي يجب استغلالها بالكامل في المستقبل، كطريقة لتطوير مناهج مشتركة لمعالجة القضايا المعقدة الدائمة مثل تغير المناخ ودعم التخطيط المكاني لتحقيق الأمن والاستمتاع باقتصاد أزرق آمن.

تواجه منطقة البحر المتوسط، بسبب نظامها البيئي القيم بالإضافة إلى أصولها الاجتماعية والاقتصادية، عدداً مستمراً من التهديدات البحرية المعقدة (الاجتماعية، والاقتصادية، والبيئية، والمناخية) التي تؤثر على سلامة المنطقة وأمنها. علاوة على ذلك، فإن تطوير اقتصاد أزرق مزدهر في البحر المتوسط يتسبب في نفس الوقت في مثل هذه التهديدات ويتأثر بها. من ناحية أخرى، لا تزال التنمية المستدامة لبعض أنشطة الاقتصاد الأزرق مثل (النقل، والسياحة، والطاقة المتجددة، وتربية الأحياء المائية، ومصايد الأسماك) تؤثر سلباً على سلامة المنطقة وأمنها (التلوث، وانتشار الأمراض، وتدهور النظام الإيكولوجي وغير القانوني و الصيد غير المبلغ عنه) وما إلى ذلك. من ناحية أخرى، فإن الاستدامة المستقبلية لهذه الأنشطة (من حيث الوظائف طويلة الأجل والنمو) مهددة بعدد من العوامل الخارجية مثل تغير المناخ، والهجرات، الافتقار إلى التخطيط المكاني البحري والساحلي الفعال، وما إلى ذلك.

لذلك فإن الاعتراف بأهمية السلامة والأمن البحريين ضروري لضمان نمو الاقتصاد المستدام عبر منطقة البحر المتوسط وكذلك من أجل الرفاهية العامة والاستقرار في المنطقة. والتعاون مع خفر السواحل سيكون بمثابة دعامة للتكامل في البحر المتوسط. وبهذا المعنى، فإن أحدث إعلان وزاري للاتحاد من أجل المتوسط بشأن الاقتصاد الأزرق المستدام قد اعترف بالفعل بأهمية ضمان مستوى عالٍ من السلامة والأمن البحريين في جميع أنحاء حوض البحر المتوسط. هذا ليس فقط لحماية المواطنين والمواطنين، ولكن أيضاً من أجل تطوير اقتصاد أزرق مستدام.



كانت قد جنتها خلال العام 2020 و5.8 مليار دولار كانت قد جنتها خلال العام 2019، ويُعزى هذا الارتفاع لسببين اثنين: الأول هو انتعاش النقل البحري العالمي بدءاً من الربعين الثالث والرابع من العام 2020 مدفوعاً بزيادة الطلب على السلع والخدمات بعد تراجع الاقتصاد العالمي بسبب الاغلاقات وبالأخص في النصف الأول من العام 2020، أما الثاني فهو بسبب ازدياد أحجام السفن وبالأخص سفن الحاويات والذي يعني زيادة قيمة الرسوم المدفوعة لعبورها للقناة.



ومن جانب آخر، وكما هو معلوم فقد ارتفعت أسعار النولون البحري بأكثر من 10% مع بدء تطبيق تشريع IMO 2020 مطلع العام 2020، ولكن مع انتشار الجائحة تراجعت أسعار النولون قليلاً بسبب الاغلاقات بالتزامن مع تراجع الانتاج العالمي، ولكن مع الانتعاش العالمي فقد شهدت أسعار النولون العالمي انتعاشاً هي الأخرى، فعلى سبيل المثال تجاوز سعر نقل الحاوية 40 قدم من موانئ الصين إلي ميناء روترام سعر 15,000 دولار امريكي، وهذا الارتفاع غير المبرر مرده سببين اثنين: الأول ارتفاع أسعار النفط الخام ووصولها إلى 80 دولاراً للبرميل خلال العام 2021، والذي بدوره أثر على تشغيل السفن لأن وقود السفن يمثل 65% من إجمالي نفقات التشغيل، أما الثاني فهو الحرب التجارية بين الولايات المتحدة والصين وهما الاقتصادان الأكبر عالمياً حيث يشكلان معاً 42% من الاقتصاد العالمي.

فيما يخص تشغيل موانئ الحاويات فقد تصدرت كوسكو الصينية قائمة نمو المشغلين خلال العام 2021 تلتها APM ثم هوتشيسون تلتها موانئ دبي، والجدير بالذكر أن شركات المناولة العالمية حققت تحسناً ملحوظاً في أدائها خلال العام 2021 مدفوعة بانتعاش الاقتصاد العالمي وزيادة الطلب على السلع والبضائع، وبحسب إحصائيات أونكتاد الرسمية فإن 21 شركة تقوم بتشغيل أكثر من 80% من موانئ الحاويات حول العالم على رأسها كوسكو الصينية وبنسبة بلغت 13.7% تليها موانئ سنغافورة وبنسبة بلغت 10.6% ثم APM وبنسبة 10.5%، ثم هوتشيسون وبنسبة بلغت 10.3%، فيما حلت موانئ دبي العالمية خامسة وبنسبة بلغت 8.7%.

على الرغم من حادثة إغلاق قناة السويس ولمدة 6 ايام متتالية نهاية شهر مارس 2021 إلا أنها سجلت نمواً خلال نفس العام، حيث بلغ عدد السفن التي عبرت القناة 20,694 سفينة بالمقارنة مع 18,830 سفينة كانت قد عبرت القناة خلال العام 2020، وبالتالي فإن هذه الارقام توضح أن نسبة الزيادة في أعداد السفن قد تجاوزت 10% على أساس سنوي، على الرغم من الانخفاض الذي شهدته أعداد السفن العابرة للقناة خلال فترة تفشي الجائحة والذي بلغ 9.4 - %، أما فيما يخص عدد سفن الحاويات التي عبرت قناة السويس خلال العام 2021 فزادت هي الأخرى وبنسبة مماثلة تقريباً وبالتحديد عند نسبة 10.1% حيث عبرت القناة 5186 سفينة حاويات بالمقارنة مع 4710 سفينة حاويات كانت قد عبرت القناة خلال العام 2020، لتحافظ سفن الحاويات على مركزها الثالث في عدد السفن العابرة للقناة وعند نسبة 25%، بعد كل من ناقلات النفط و سفن الصب.

أما فيما يخص إيرادات القناة فقد بلغت 6.3 مليار دولار لأول مرة في تاريخها بالمقارنة مع 5.6 مليار دولار كانت قد جنتها خلال العام 2020 و5.8 مليار دولار

الملاحي بعد أن جنحت، مما أدى إلى توقف الملاحة بالقناة لمدة 6 أيام متتالية ليتم بعدها إنقاذ السفينة وحمولتها.

وفي السادس والعشرون من شهر أبريل مالت السفينة *Alica* وهي تقوم بتفريغ حاويات في ميناء هوشي مين بدولة فيتنام مما أدى لوقوع 18 حاوية في البحر، فيما بقي هاجس اندلاع النيران في الحاويات على متن السفن وهي في عرض البحر قائماً، ففي الأول من يونيو غرقت السفينة السنغافورية *PEARL PRESS X* المبنية مطلع عام 2021 وهي على المخطاف قبالة ميناء كولومبو بعد اندلاع حريق في حاويات تحمل حامض النيتريك على سطحها الرئيسي.



أما في الثاني من نوفمبر وفي المياه التايلاندية اصطدمت سفينة الحاويات الصغيرة *OPK 3* بسفينة الحاويات *NP Pathum Thani* مما أدى لغرق كلتا السفينتين ولكن دون أي فقد في الأرواح، وفي التاسع من نفس الشهر وبسبب الجو العاصف جنحت سفينة الحاويات البنمية المسماة *Rise Shine* قبالة سواحل روسيا ودون تسجيل أي فقد في الأرواح أيضاً، وفي التاسع من شهر ديسمبر تعرضت السفينة وأدى الجو العاصف والبحر العالي عند اقترابها من ميناء الإسكندرية مما أدى إلى سقوط عدد من الحاويات من سطحها إلى البحر بالإضافة إلى حدوث أضرار لعدد آخر من الحاويات.



لقد جنت الخطوط الملاحية الكبرى بنهاية العام 2021 أرباحاً (تقديرية) اقتربت من 120 مليار دولار أمريكي، وتعتبر هذه النتائج السنوية هي الأفضل لها منذ عام 2014 حيث عانت الشركات العالمية ومشغلي الموانئ من تراجع الاقتصاد العالمي ومن تراجع أسعار النفط في الفترة بين 2014 و 2019 بالإضافة إلى الآثار التي خلفتها الجائحة، وبشيء من التفصيل فقد حققت شركة *Evergreen Yang* أرباحاً قبل احتساب الفوائد والضرائب بنسبة 167% على أساس سنوي، تليها شركة *Ming Hai* بنسبة 166% وبنسبة 161.5% فيما حققت *Hapag Lloyd* الألمانية نسبة أرباح بلغت 146.5% في حين حققت *Maersk* أرباحاً وصلت إلى 146% على أساس سنوي، في حين لم تنشر *MSC* و *CMACGM* أي تقارير أو نتائج مالية تخصهما.



تجدر الإشارة إلى أن *MSC* قد قفزت إلى صدارة الناقلين البحريين العالميين للحاويات مع نهاية شهر نوفمبر 2021 فإنه من المتوقع حدوث اندماجات وخصخصة للخطوط الملاحية خلال العامين القادمين، أما فيما يخص الاستحواذات على شركات الخدمات اللوجستية فقبل انتهاء عام 2021 بأيام استحوذت *MSC* على نسبة 100% من *Bolloré Africa Logistics* الفرنسية والتي تضم جميع أنشطة النقل والخدمات اللوجستية لمجموعة *Bolloré* في قارة أفريقيا، كما أنه من المتوقع حصول المزيد من الاستحواذات على شركات اللوجستيات الصغيرة في منطقة الشرق الأقصى خلال عام 2022.

ختاماً، لقد شهد العام 2021 حوادث بحرية عديدة كان لسفن الحاويات منها نصيب، لعل أبرزها على الإطلاق هو حادثة جنوح السفينة *Ever Given* في الثالث والعشرون من شهر مارس وهي سفينة عملاقة وحديثة لنقل الحاويات، وقد استعرضت بالمجرى



## السلامة البحرية لليمن مع الدول المطلة على البحر الأحمر بمنظومة رقابية بحرية مشتركة

إعداد  
دكتور/ زين زووم



وقد تعرضت منطقة البحر الأحمر اليمنية خلال السنوات الماضية للعديد من الأحداث منها :  
- تعرض السفينة الإماراتية "سويفت" لعملية قصف صاروخي بالقرب من منطقة باب المندب في أكتوبر ٢٠١٦م.  
- تعرض السفينة العمانية "الراهية" لعملية الاحتجاز داخل المياه الإقليمية اليمنية في فبراير ٢٠٢٠م.  
- تعرض السفينة "RWABEE" التي ترفع العلم الإماراتي في جنوب البحر الأحمر قبالة مدينة الحديدة اليمنية لعملية الاحتجاز بسبب عبورها داخل المياه الإقليمية في يناير ٢٠٢٢م.  
- استهداف المدمرة الأمريكية "مايسون" في البحر الأحمر بالقرب من باب المندب في ١٢ أكتوبر ٢٠١٦م.



خريطة تمثل باب المندب

بالرغم من أن السلامة وحماية البيئة البحرية لهما أهمية كبيرة بالنسبة للمصالح الوطنية للدول، إلا أن الوعي العام حول هذا الموضوع لا يتفق مع الخطر المحقق بالمنطقة، والذي يمكن أن يحدث بسبب حدوث أي كارثة أو حادثة بحرية فيه، وما قد تسببه من أضرار على القطاع البحري لدول المنطقة ودول العالم، حيث لا تزال هناك دول غير ملتزمة بدقة التطبيق وجدية الالتزام بتنفيذ متطلبات الاتفاقيات الدولية المختلفة. لذلك يجب أن يقوم ممثلون عن الدول المشاطئة على حوض البحر الأحمر ومن ذوي المصلحة من تناول موضوع أهمية سلامة الملاحة، والسلامة البحرية، وكذا التوازن النسبي لأمن المنطقة (سياسياً واقتصادياً) وذلك من خلال تنفيذ سياسة بحرية متكاملة للعمل العربي المشترك وفق رؤية ذات أبعاد اقتصادية، وسياسية،

من ضمن المهام والمسئوليات التي تقع على عاتق الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) سن التشريعات البحرية الوطنية، ووفقاً للمعايير التي تقرها الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية حيث يتم إقرار الاتفاقيات الدولية للحفاظ على السلامة البحرية وتحقيق الأمان للمناطق البحرية، وعلى ضوء ذلك تقع مسؤولية تطبيق معايير السلامة البحرية على السلطة البحرية (Maritime Administration (MARAD). لقد نصت الاتفاقيات الدولية على مسئوليات الدول الأعضاء وسلطاتها بوضوح في الاتفاقيات الدولية الصادرة عن (IMO) واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار United Nation Convention on the Law of Sea (UNCLOS, 1982)، في حين يدرك المجتمع البحري أن صناعة النقل البحري لا تعاني من الافتقار إلى القواعد والاتفاقيات التي تنظمها والتي تحافظ على سلامة السفن وحماية البيئة البحرية من التلوث ولكن تعاني من عدم التطبيق الفعلي لهذه القواعد والقوانين الدولية.

تعد منطقة البحر الأحمر اليمنية ذات أهمية استراتيجية لليمن وللدول المشاطئة عليه نظراً لإشرافها على مضيق باب المندب الذي يعتبر من أهم الممرات البحرية الدولية في العالم ويربط دول أوروبا بدول جنوب قارة آسيا ويفصل قارة أفريقيا عن قارة آسيا، كما يعتبر باب المندب أكثر احتضاناً للسفن حيث يربط بين البحر الأحمر وخليج عدن الذي يمر من خلاله كل عام ٢٥ ألف سفينة محملة بشتى أنواع البضائع تمثل ٧% من الملاحة العالمية وبمعدل ٥٧ سفينة يومياً وتزيد أهميته بسبب ارتباطه بقناة السويس، وتشير التقديرات إلى أن ما بين ٥ إلى ٦% من إنتاج النفط العالمي أي نحو ٤ ملايين طن يمر يومياً عبر المضيق باتجاه قناة السويس ومنها إلى بقية أنحاء العالم.

وأمنية مشتركة لأن الأطماع السياسية والاستراتيجية للدول الأجنبية تحوم في منطقة البحر الأحمر للسيطرة عليه، وتحديدًا منطقة باب المندب، ومن ثم التحكم به على حساب الدول المشاطئة عليه، وهذا سيناريو يدار رجاه في العلن، وحتى تاريخ كتابة هذا البحث لم يتم القيام بتأمين المنطقة على الأقل بشبكة ربط إلكترونية لتبادل المعلومات البحرية بين دول منطقة البحر الأحمر لأجل الحفاظ على مواردها وأمنها والسلامة البحرية فيها مثل ما هو معمول به في الدول المطلة على بحر البلطيق ودول المتوسط وفق رؤية شاملة لجميع الأنشطة البحرية والعمل معاً ضمن ما هو متفق عليه وفق الإطار القانوني لكل دولة، وكذلك وفق معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS, 1982) التي توفر إطار العمل الرئيسي لمعظم الأنشطة البحرية والسياسية والاقتصادية للدول.

وعلى الرغم من وجود دراسات مماثلة لموضوع البحث لكنها في أماكن ذات نطاق مكاني مختلف، إلا أن هناك مشروع خارطة طريق مقدم إلي مجلس الاتحاد الأوروبي *European Union Council* تهدف من خلالها إلى تعزيز فعالية وكفاءة الرقابة للبحار الأوروبية مما سيكون له فوائد لدول الاتحاد الأوروبي، وكذا مشروع معني بالرقابة البحرية في منطقة البحر الأحمر المصرية مشروع قناة السويس بالتركيز على الدور المهم الذي تسهم به الرقابة البحرية في تأمين الأنشطة البحرية، والسلامة، وحماية البيئة البحرية من التلوث والأمن البحري.

ونظراً لما تشكله منطقة البحر الأحمر اليمنية من أهمية للملاحة الدولية والسلامة البحرية للسفن وللناقلات العابرة يومياً خلال مضيق باب المندب وعبر المياه اليمنية، فإن الحاجة تستعدى اتخاذ إجراءات كفيلة بعدم حدوث خطر تتعرض له المنطقة، ونظراً لأهمية الموقع الاستراتيجي للمنطقة واستمرار الوضع الراهن كما هو عليه وعدم تطوير أدوات السلامة البحرية بما يتوافق مع طبيعة المنطقة ونشاطها فإن الأمر سيزداد خطورة بحدوث كوارث وحوادث بحرية كبيرة. لذلك أنه وفقاً للمسئولية الدولية للدول الاعضاء في (IMO) يجب أن تقوم السلطة البحرية اليمنية المخول لها بتنفيذ التشريعات الوطنية من العمل على تنفيذ الرقابة البحرية، وبالتالي القيام بربطها مع الدول المشاطئة لمنطقة البحر الأحمر لأجل تبادل المعلومات لتأمين سلامة الملاحة والسلامة البحرية فيها.

في حين يظهر لنا أن العالم قد قطع شوطاً كبيراً في توظيف واستخدام آليات حديثة للتحكم الرقمي والرقابة

على المناطق البحرية، وتمكنت العديد من الدول والموانئ العالمية من تحقيق قفزة نوعية في بنيتها الفوقية والتحتية تمثلت في الارتقاء بمستويات التحكم الرقابي الملاحي، وضبط حركة السفن والرقابة عليها مما نتج عنها منع وقوع العديد من الحوادث والكوارث البحرية وتسهيل عمليات الإرشاد والتوجيه في الظروف الاعتيادية والصعبة.

**مقترح تطبيق نموذج مشروع خليج السويس في منطقة البحر الأحمر اليمنية.**

**مشروع خليج السويس (GOS) Gulf of Suez**

قامت الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية Egyptian Authority for Maritime Safety (EAMS) بإنشاء مشروع لخدمة حركة مرور السفن وتشغيله في خليج السويس ومدخل خليج العقبة بمنطقة شرم الشيخ، وتعتبر منطقتي المشروع من أهم المناطق الملاحية في منطقة البحر الأحمر من جهة الشمال وذات خصوصية بيئة طبيعية وكثافة لحركة الملاحة فيها، ويعمل المشرع بالتكامل مع نظام السيطرة على المرور بقناة السويس لتكون بداية جيدة لشبكة مصرية لخدمات مرور السفن يمكن ربطها بباقي مراكز مرور السفن بمصر، ثم بالشبكة الإقليمية العالمية لخدمات السفن، وقد دخل المشروع في الخدمة عام ٢٠٠٢ ويحتوى المشروع على منظومة بحرية إلكترونية متكاملة، وقد تم إنشاء المشروع طبقاً لقواعد وتعليمات وإصدارات وتوصيات IMO والسلطات البحرية للمساعدات الملاحية والمنائر International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA).

### أهداف المشروع

يهدف المشروع بصفة عامة إلى تقديم خدمات تأمين سلامة الملاحة للسفن العابرة وحماية البيئة البحرية من التلوث والسلامة البحرية لمنطقة المشروع، وبصفة خاصة إلى:-

- تحسين كفاءة الموانئ من خلال الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة.
- عملية المراقبة الآلية لحركة مرور السفن ومناطق الانتظار.
- التنبيه التلقائي ورصد حالة السفن وسرعتها والمسافات الفاصلة بينهم عبر القناة.
- توفير معلومات الأرصاد الجوية.
- توضيح تحذيرات الاقتراب من المناطق الخاصة الطبيعية والبيئية مثل المحميات الطبيعية، والشعب المرجانية، ومنصات البترول.