

كلمة التحرير



الدكتور الرُّبان/ هشام هلال

ما زال العالم متمثلاً في الصناعات المختلفة والمنظمات الدولية والجامعات يعقدون الندوات والدراسات والأبحاث للوصول إلى تحقيق التنمية المستدامة في عام ٢٠٣٠ والأهداف السبعة عشر طبقاً لرؤية الأمم المتحدة. ومن المحاور الرئيسية النقل المستدام والذي يمثل مفتاحاً لتحقيق أهداف التنمية المستدامة وذلك يشمل السيارات والحافلات والسفن والطائرات للتحويل إلى مصادر الطاقة الخالية من الكربون، حيث تعد التقنيات الجديدة والناشئة، جنباً إلى جنب مع التغييرات السياسية المبتكرة ضرورية لمكافحة تغير المناخ. ولكن لكي تكون هذه التقنيات فعالة، يجب أن تضمن أن استراتيجيات النقل تعود بالفائدة على الجميع.

لقد تسببت جائحة كوفيد-١٩ في نكسة لسنوات من التقدم نحو القضاء على الانبعاثات الحرارية الناتجة من استخدام الوقود الاحفوري والتحول إلى مصادر الطاقة المتجددة والنظيفة. وبالنظر إلى صناعة النقل البحري نجد أن القرارات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية قد خطت خطوات منهجة للحد من تلك الانبعاثات باستخدام الوقود منخفض الكبريت، واستخدام الغاز الطبيعي وكذلك السفن المسيرة بالكهرباء. ومن ثم فإن صناعة النقل البحري ونظراً لأنها ترتبط بالعديد من الصناعات التكميلية ترتبط بالعديد من أهداف التنمية المستدامة والتي بالفعل في طريقها لتحقيقها بالكامل إن لم تكن قد حققت الكثير منها بالفعل.

ومما هو جدير بالذكر أن مؤتمر الأمم المتحدة العالمي الثاني للنقل المستدام "مؤتمر كوب ٢٦" والذي عقد بدولة الصين، الفترة من ١٤ إلى ١٦ أكتوبر ٢٠٢١" أصدر «بيان بكين»، كوثيقة ختامية للمؤتمر للتأكيد على أهمية النقل المستدام، مشدداً على ضرورة تسريع التحول نحو النقل المستدام سيكون محورياً من أجل خلق مجتمع ومصير مشترك للبشرية، مشجعاً على أهمية التعاون الدولي، وبناء القدرات، وتبادل المعرفة بين الدول. وفي انتظار المزيد من القرارات بمؤتمر كوب ٢٧ والمقرر عقده في نوفمبر ٢٠٢١ بالقاهرة.

الملاح

The Navigator

العدد ١٢٠ أكتوبر ٢٠٢٢

❖ أقرأ في هذا العدد

- كلمة التحرير
- مقال العدد
- أزمة كوفيد وتدايها على الموانئ والنقل البحري العالمي.
- التحديات التي تواجه تطوير قطاع النقل البحري العربي.
- طريق الحرير بين الماضي والحاضر.
- من هنا وهناك.
- من أرشيف الجمعية.
- عرفان وتقدير.
- تغطية المخاطر الألكترونية في سوق التأمين البحري.
- صفحات من تاريخ القوات البحرية المصرية.
- تحديات ومعوقات تطبيق التحول الرقمي بمرافق وإدارات قطاع النقل البحري.
- واقع الموانئ العربية من خلال مؤشر أداء موانئ الحاويات العالمية.

❖ هيئة التحرير

- دكتور/ هشام هلال رئيس هيئة التحرير
- ربان/ سامي أبو سمرة رئيس التحرير
- دكتور/ رفعت رشاد عضو التحرير
- دكتور/ سميح إبراهيم عضو التحرير
- دكتور / سامح راشد عضو التحرير
- الأستاذة/ إسراء رجب شعبان
- الأستاذة/ منة الله محمد سليمان
- الأستاذة/ شروق سمير

أنباء بيئية
الاستخدام العالمي للبلاستيك ونفاياته على المسار ليصبح نحو ثلاثة أضعاف
بحلول عام ٢٠٦٠

Global plastic use and waste on track to triple by 2060

اعداد

الدكتور لواء بحري أ.ح / سميح ابراهيم
رئيس الأكاديمية الإقليمية البحرية - غانا سابقا
رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة - سابقا



تحد بشكل كبير - وحتى تقضي - على تسرب البلاستيك إلى البيئة". ويتوقع التقرير (المتاح كنسخة أولية قبل نشره بالكامل في وقت لاحق من هذا العام) ارتفاع الاستهلاك العالمي للبلاستيك من ٤٦٠ مليون طن في عام ٢٠١٩ إلى ١٢٣١ مليون طن متري في عام ٢٠٦٠ في غياب سياسات جديدة جريئة، وهو ارتفاع أسرع من معظم المواد الخام. وسيكون النمو الأسرع في البلدان النامية والناشئة في أفريقيا وآسيا، على الرغم من أن بلدان OECD ستظل تنتج نفايات بلاستيكية للفرد الواحد (٢٣٨ كيلوجراما سنويا في المتوسط) في عام ٢٠٦٠ مقارنة بالبلدان غير الأعضاء في OECD (٧٧ كيلوجراما).

وعلى الصعيد العالمي، يتضاعف تسرب البلاستيك إلى البيئة إلى ٤٤ مليون طن سنويا، في حين أن تراكم البلاستيك في البحيرات والأنهار والمحيطات سيتضاعف أكثر من ثلاثة أضعاف، حيث سترتفع بالونات النفايات البلاستيكية من ٣٥٣ مليون طن متري في عام ٢٠١٩ إلى ١٠١٤ مليون طن متري في عام ٢٠٦٠. يأتي معظم التلوث من الحطام الأكبر المعروف باسم اللدائن الكبيرة، ولكن تسرب اللدائن الدقيقة (البوليمرات الاصطناعية التي يقل قطرها عن ٥ مم) من عناصر مثل الكريات البلاستيكية الصناعية والمنسوجات وتآكل الإطارات هو أيضا مصدر قلق خطير. وسيأتي الارتفاع المتوقع في استهلاك البلاستيك ونفاياته على الرغم من الزيادة المتوقعة في استخدام البلاستيك المعاد تدويره في تصنيع سلع جديدة، فضلا عن التقدم التكنولوجي والتحول الاقتصادي القطاعية التي من شأنها أن تعني انخفاضا يقدر بنحو ١٦٪ بحلول عام ٢٠٦٠ في كمية البلاستيك المطلوبة للحصول على ١ دولار أمريكي من الناتج الاقتصادي.

كمية النفايات البلاستيكية المنتجة عالميا في طريقها إلى ثلاثة أضعاف تقريبا بحلول عام ٢٠٦٠، حيث ينتهي المطاف بحوالي نصفها في مكب النفايات وأقل من الخمس يكون قد تم تدويرها، وفقا لتقرير جديد لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

The Organization for Economic Co-operation and Development (OCED).

التوقعات العالمية للبلاستيك: تقول سيناريوهات السياسة حتى عام ٢٠٦٠ أنه بدون اتخاذ إجراءات جذرية للحد من الطلب وزيادة عمر المنتج وتحسين إدارة النفايات وإعادة التدوير، فإن التلوث البلاستيكي سيرتفع بالتوازي مع زيادة استخدام البلاستيك بمقدار ثلاثة أضعاف تقريبا مدفوعة بارتفاع عدد السكان والدخل. ويقدر التقرير أن ما يقرب من ثلثي النفايات البلاستيكية في عام ٢٠٦٠ ستكون من مواد قصيرة العمر مثل التعبئة والتغليف والمنتجات منخفضة التكلفة والمنسوجات.



وقال Mathias Cormann الأمين العام لـ OCED: "إذا أردنا عالما خاليا من التلوث البلاستيكي، بما يتماشى مع طموحات جمعية الأمم المتحدة للبيئة، فسنحتاج إلى اتخاذ إجراءات أكثر صرامة وتنسيقا عالميا". "يقترح هذا التقرير سياسات ملموسة يمكن تنفيذها على طول دورة حياة البلاستيك التي يمكن أن

ومن المتوقع أن ترتفع حصة النفايات البلاستيكية التي يتم إعادة تدويرها بنجاح إلى ١٧٪ في عام ٢٠٦٠ من ٩٪ في عام ٢٠١٩، في حين سيستمر الحرق ودفن النفايات إلى حوالي ٢٠٪ و ٥٠٪ من النفايات البلاستيكية على التوالي. ومن المتوقع أن تنخفض حصة البلاستيك التي تتهرب من أنظمة إدارة النفايات - التي ينتهي بها المطاف بدلا من ذلك في مكبات النفايات غير الخاضعة للرقابة أو تحترق في حفر مفتوحة أو تتسرب إلى التربة أو البيئات المائية - إلى ١٥٪ من ٢٢٪. ويستند التقرير الجديد إلى أول تقرير صادر عن OECD بعنوان "التوقعات العالمية للبلاستيك: الدوافع الاقتصادية والآثار البيئية وخيارات السياسات"، الذي صدر في فبراير ٢٠٢٢. ووجد التقرير الأول أن النفايات البلاستيكية تضاعفت خلال عقدين من الزمن، حيث انتهى المطاف بمعظمها في مكب النفايات أو حرقها أو تسربها إلى البيئة. ومنذ صدور هذا التقرير، تعهدت الدول الأعضاء في الأمم المتحدة بالتفاوض على اتفاق دولي ملزم قانونا بحلول عام ٢٠٢٤ لإنهاء التلوث البلاستيكي.

التوقعات العالمية للبلاستيك: سيناريوهات السياسة حتى عام ٢٠٦٠ ينظر في تأثير سيناريوهين محتملين. الأول، سيناريو العمل الإقليمي الذي يتألف من مزيج من السياسات المالية والتنظيمية في المقام الأول في بلدان OECD في الميدان الاقتصادي يمكن أن يقلل من النفايات البلاستيكية بمقدار الخمس تقريبا وأكثر من النصف تسرب البلاستيك إلى البيئة دون تأثير كبير على الناتج المحلي الإجمالي العالمي، والذي سيكون أقل بنسبة ٠.٣٪ بحلول عام ٢٠٦٠. أما السيناريو الثاني، وهو سيناريو عمل عالمي يتضمن سياسات أكثر صرامة تنفذ في جميع أنحاء العالم، فيمكن أن يقلل من النفايات البلاستيكية بمقدار الثلث ويقضي تماما تقريبا على تسرب البلاستيك إلى البيئة مع خفض الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة تقدر بنحو ٠.٨٪. وينظر التقرير أيضا في الكيفية التي يمكن للإجراءات الرامية إلى الحد من انبعاثات الاحتباس الحراري أن تحد من التلوث البلاستيكي بالنظر إلى التفاعل بين دورة حياة البلاستيك والوقود الأحفوري وتغير المناخ.

وينبغي أن تشمل السياسات الرامية إلى الحد من الآثار البيئية للمواد البلاستيكية وتشجيع استخدامها على نحو أكثر دائرية ما يلي:

- الضرائب المفروضة على المواد البلاستيكية، بما في ذلك العبوات البلاستيكية،
- حوافز لإعادة استخدام وإصلاح المواد البلاستيكية،
- أهداف المحتوى المعاد تدويره في المنتجات البلاستيكية الجديدة،
- مخططات المسؤولية الموسعة للمنتجين

Extended producer responsibility (EPR)،
 • تحسين البنية التحتية لإدارة النفايات،
 • زيادة معدلات جمع القمامة.
 ينبغي أن يشمل ذلك الآثار المحتملة للتغير السريع جدا، المعروف باسم نقاط التحول، التي قد تعني أن المحيطات تتغير بسرعة أكبر بكثير مما يمكن للحياة البحرية أن تتكيف معه. ومن المرجح أن تكون النظم البيئية (الإيكولوجية) البحرية في شرق المنطقة القطبية الجنوبية شديدة التعرض لارتفاع درجة حرارة المياه. على سبيل المثال، تتكاثر فيها مجموعات من الحشرات في المنطقة القطبية الجنوبية عن طريق إغراق البيض في أعماق المحيطات، وقد يؤثر ارتفاع درجة حرارة المياه العميقة على تطور البيض واليرقات. وهذا بدوره سيؤثر على مجموعات الحشرات والحيوانات المفترسة المعتمدة عليها مثل طيور البطريق والحياتان. الأمل من الحد من الاحترار العالمي إلى أقل من ١.٥ درجة مئوية أن تلهم نتائجنا الجهود العالمية للحد من الاحترار العالمي إلى أقل من ١.٥ درجة مئوية. ولتحقيق ذلك، يجب أن تنخفض انبعاثات الغازات الدفيئة العالمية بنحو ٤٣٪ بحلول عام ٢٠٣٠ وأن تقترب من الصفر بحلول عام ٢٠٥٠. إن الاحترار فوق ١.٥ درجة مئوية يزيد بشكل كبير من خطر زعزعة استقرار الغطاء الجليدي في المنطقة القطبية الجنوبية، مما يؤدي إلى ارتفاع كبير في مستوى سطح البحر. لكن البقاء تحت ١.٥ درجة مئوية من شأنه أن يحافظ على ارتفاع مستوى سطح البحر إلى ما لا يزيد عن ٠.٥ متر إضافي بحلول عام ٢١٠٠. ومن شأن ذلك أن يتيح فرصا أكبر للناس والنظم البيئية (الإيكولوجية) للتكيف.

أزمة كوفيد وتداعياتها على الموانئ والنقل البحري العالمي

اعداد
د/ أيمن النحراوي

خبير اقتصادي ومحاضر ادارة واقتصاديات النقل الدولي واللوجيستيات



في هذا الميناء الذي يعتبر خامس أكبر ميناء على مستوى العالم من حيث حجم حركة الحاويات المتداولة، وبعد ذلك اتخذت اجراءات صحية واحترازية مماثلة في غيره من الموانئ الصينية أسفرت عن تباطؤ حركة تداول البضائع والحاويات وترددات السفن على تلك الموانئ بصورة غير مسبقة.

وقد أسفرت تلك الاجراءات -على سبيل المثال- في أن زمن تشغيل السفن في ميناء شينزن جنوب الصين، قد تزايد من ١٢ ساعة تقريباً في الأحوال العادية إلى ١٦ يوم في ذروة الأزمة، الأمر الذي تسبب في تكديس البضائع والسفن في الميناء وغيره من موانئ جنوب الصين مثل جوانجزو، يوننان، هونان، وهوبي، وغيرها.

وامتد الأمر نفسه إلى بقية الموانئ الصينية في الشمال، الأمر الذي تسبب في مشكلة مركبة على كافة الأصعدة بدءاً من المصنعين والشاحنين مروراً بعمال الشحن والتفريغ، وحتى أطقم السفن وبحارتها.

وبسبب عدم قدرة العديد من الدول في جنوب شرق آسيا، وجنوب آسيا على إجراء عمليات التطعيم لكافة مواطنيها، فقد تزايدت أعداد الإصابات في تلك الدول، ومدنها، وموانئها الأمر الذي أسفر عن قرارات حكومية بفرض الإغلاق الجزئي، والكلي، والحجر الصحي على العديد من المنشآت العاملة في الموانئ ومحطات الحاويات فيها، مما انعكس في تفاقم تداعيات الجائحة على الشحن، والنقل البحري العالمي.

من جانب آخر، تبين خلال الفترة الماضية إجماع نسبة كبيرة من عمال الشحن، والنقل والأنشطة في الموانئ الأوروبية عن الحصول على اللقاح المضاد للفيروس رغم اتاحيته لهم من السلطات الصحية في تلك الدول. في ذات الوقت الذي اتخذت فيه السلطات الحكومية،

أسفر ظهور فيروس كوفيد ١٩ وانتشاره على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إلى حدوث حالة غير مسبقة من حالات الهلع والذعر نتيجة العدد الكبير من الإصابات المميتة التي تسبب فيها، الأمر الذي اضطر الحكومات إلى اتخاذ إجراءات، وتدابير علاج، ومقاومة واحتراز ضد انتشار هذا الفيروس كانت إحداها هي الإغلاق الكامل والجزئي للعديد من المصالح، والمنشآت، والأنشطة، والشركات، والمصانع على مختلف الأصعدة والمجالات، ومن جهة أخرى تسببت إجراءات الحجز، والعزل، والتباعد الاجتماعي في تراجع كبير للطلب العالمي على العديد من السلع والخدمات، وكان في مقدمتها حركة نقل البضائع من الصادرات والواردات العالمية، وحركة نقل الركاب وحركة السياحة التي تأثرت سلبياً وبشدة من تلك التداعيات في كل أنحاء العالم.

ومن جهة أخرى، واعتباراً لأن أعداد كبيرة من البحارة، وطواقم السفن، وعمال الموانئ قد التقطوا عدوى كوفيد ١٩ وتحوراته، فقد أصبحت الآلاف من السفن خاضعة للحجر الصحي، ومحتجزة في الموانئ لفترات تعد طويلة نسبياً، مع تعويق وتباطؤ عمليات تغيير طواقم السفن في الموانئ، الأمر الذي تسبب في تراجع كبير في عرض خدمات الشحن والنقل الدولي على مستوى العالم طوال الشهور التي بلغت فيها الأزمة ذروتها.

وفي مرحلة لاحقة وبعد أن تم ظهور أول حالة للمتحوّر دلتا (أحد طفرات كوفيد ١٩) في الهند، انتقلت العدوى إلى الصين حيث تم اكتشاف أول حالة للمتحوّر دلتا في ميناء جوانجزو الصيني في مايو ٢٠٢١، وعلى أثر ذلك أمرت السلطات الصينية بفرض الإغلاق، والحجر الصحي وغيره من التدابير التي قيدت عمليات التشغيل

والإدارات الطبية في الموانئ البحرية إجراءات صارمة تمنع الأفراد غير الحاصلين على اللقاح من دخول الموانئ، والمراكز اللوجيستية، ومحطات التداول ومواقع التخزين، الأمر الذي وضع عائقاً جديداً على حركة الشحن، والنقل الدولي، والتداول في الموانئ الأوروبية، وتسبب في العديد من مشاكل التكدس، والاختناقات في عمليات شحن وتفريغ، ونقل البضائع من وإلى السفن، أضيفت إلى ما فرض على السفن وطواقمها من إجراءات وقائية واحترازية. ويقدر أن تكاليف الشحن العالمية قد زادت في تلك الفترة الحرجة لتصل إلى نسبة تتراوح من ١٥- ٢٠% كنسبة من التكلفة الإجمالية للسلع والبضائع عقب تلك التطورات، بينما تشير تقديرات أخرى إلى أنها قد تصل إلى ٤٠% في بعض أنواع السلع والبضائع ذات مرونة الطلب المنخفضة.

- النقل البحري العالمي وبدء إنفراج الأزمة:-

مع اكتشاف المعامل والمؤسسات العلمية للقاحات المضادة لفيروس كوفيد ١٩ وذيوع تنفيذ الإجراءات الاحترازية في مواجهة تلك الجائحة، أخذت الحياة في معظم دول العالم تعود تدريجياً لطبيعتها، وأخذت مستويات الطلب تعود بالتدريج نحو مستواها السابق ما قبل الأزمة، ومع العودة العالمية المتزامنة في ذات الوقت تقريباً، أحدث ذلك زيادة عالمية هائلة في الطلب على السلع والبضائع، لكن الملاحظ كان تضاعف الطلب في الولايات المتحدة بفعل خطة التحفيز التي اتبعتها الحكومة الأمريكية Stimulus Economic Plan وماتبعتها من ضخ 1.9 تريليون دولار لتحفيز وانهاش الاقتصاد الأمريكي، الأمر نفسه الذي قامت به الدول الأوروبية.

وبعد ركود الطلب لوقت طويل بفعل جائحة كوفيد ١٩، سعت السياسات الحكومية لتنشيط الاقتصاد في العديد من الدول، وانعكس ذلك في زيادة في مستويات الدخل لقطاعات كبيرة في تلك الدول، وهذه الزيادة تسببت بدورها في مستويات عالية من زيادة الطلب بصورة مفاجئة على نطاق عالمي كبير، وهي زيادة في الدخل والطلب لم تقابلها زيادة في الإنتاج، بما نتج عنه ارتفاع

كبير في أسعار السلع وضغوط تضخمية شديدة. ومن جهة أخرى لم تتمكن شركات الشحن والنقل الدولي من زيادة العرض لمواجهة ذلك الطلب الهائل المفاجئ، ومع تجاوز الطلب للعرض ارتفعت أسعار الشحن والنقل الدولي، ودل على ذلك تضاعف مؤشر بورصة البلطيق في لندن للشحن البحري، ورصدت زيادة أسعار نقل الحاويات سعة ٤٠ قدم عبر ١٢ خط ملاحى رئيسي تعمل بين الشرق الأقصى، والولايات المتحدة وأوروبا، لتصل إلى ٧٠٠٠ دولار نولون نقل الحاوية من موانئ الصين إلى موانئ الساحل الغربي للولايات المتحدة، أما نولون نقل الحاوية إلى أوروبا فقد بلغ ١٠٠٠٠ دولار، وهو الأمر الذي ينطبق أيضاً على الحاويات الواردة للمنطقة العربية ومصر.

لكن تلك التداعيات من جهة أخرى، أتت بنتائج تشغيلية قياسية مواتية لصالح الشركات الكبرى للنقل البحري في العالم، فقد حققت شركة MAERSK ما يقدر بحوالي ٢.٧ مليار دولار أرباح صافية في الربع الأول من عام ٢٠٢١ وهو يعادل ١٣ ضعف المتحقق خلال نفس الفترة من العام السابق، أما شركة CMA-CGM فقد حققت ما يزيد عن ٢ مليار دولار أرباح صافية في الربع الأول من عام ٢٠٢١، بما يعادل ٤٠ ضعف المحقق في ذات الفترة من العام السابق.

وفي ظل تلك التطورات، قام المصدرين والمستوردين بتحميل تلك الزيادات في نولين الشحن والنقل على أسعار السلع والبضائع، الأمر الذي أحدث زيادات كبيرة في أسعار المنتجات النهائية، وهي الزيادات التي ستقع في النهاية على عاتق المستهلك النهائي، والتي أسفرت عن تولد موجة كبيرة من التضخم العالمي لا زالت مستمرة حتى تاريخ إعداد هذا التقرير.

ولا يتوقع لمستويات أسعار النولين أن تعود لما كانت عليه قبل تلك الأزمة قبل انقضاء الربع الأول من العام القادم ٢٠٢٢، حيث تشير الاحصاءات أنه في الأشهر الخمسة الأولى من عام ٢٠٢١ تم التعاقد على بناء سفن حاويات جديدة بقيمة ١٦.٣ مليار دولار، في مؤشر جيد على بدء تعافي الاقتصاد العالمي من تلك الأزمة.

التحديات التي تواجه تطوير قطاع النقل البحري العربي

اعداد

الأستاذ/ احمد الفواز

مدير التطوير والتدريب بميناء العقبة - شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ



بحث اللجان العليا بين الحكومات العربية والجلسات الوزارية المختصة في هذا المجال الذي أخذ الكثير من الحديث.

العمل على بلورة آلية تضع كل هذه الآمال والطموحات العربية المشروعة موضع التنفيذ ولو من خلال عدة مراحل حتى يتسنى تجاوز العقبات المتعلقة بأنظمة الجمارك العربية والسياسات الاقتصادية والتشريعات التي تحتاج إلى مراجعة ومحاولة توحيدها عربياً.

نعلم أن المصالح العربية قد لا تلتنقى بنفس الأهمية ونفس الدرجة لكل دولة ولكن على المدى البعيد تكاد تكون هي الضمان الوحيدة لبقاء الاقتصاد العربي محصن ضد الكثير من الهزات العالمية، وبعيداً عن الكثير من المؤثرات الخارجية والصراعات الدولية التي غالباً ما تلقي بظلالها على اقتصاد الدول الأخرى، وربما يصل ذلك إلى سلامة العلاقات العربية خاصة في عصر العولمة وسقوط الحدود الجغرافية أمام التكنولوجيا، وما يعنيه ذلك من آفاق لا تحدها حدود في نظرية العلاقات وتبادل المصالح.

مستقبل الموانئ البحرية العربية

نجد أن الموانئ البحرية العربية تحاول الخروج من تصنيفها كموانئ الجيل الأول أو الثاني والانتقال إلى موانئ الجيل الرابع رغم كبر حجم التحديات المتمثلة في ضعف البنية التحتية في الموانئ ذاتها، كذلك في القطاعات الأخرى المشاركة في البنية الهيكلية في سلاسل الإمداد والمؤثرة على فاعليتها، فمثلما أن هناك تطورات متسارعة في صناعة النقل البحري وأنشطتها المتصلة، نجد أيضاً أن هناك مخاطر وتحديات طارئة وغير مسبوقة تظهر في وقت غير متوقع مشكلة من الصعب حصر آثارها. أيضاً البنية التحتية للموانئ وتحديات الاتصال تعتبر هي التحدي الأكبر كون البنية التحتية غير مطابقة لمطالبات التحديث على أنظمة

الموانئ البحرية العربية ما بين التحديات التطور

ليس من السهل تناول مثل هذا الموضوع الذي يأخذنا في رحلة مضنية من البحث وتعقب المؤثرات على أهم القطاعات وخاصة في العقود الأخيرة التي شهدت تسارعاً دولياً وعلى كافة الأصعدة للسيطرة والهيمنة الاقتصادية والتي من أهم محاورها قطاع النقل البحري، الذي أصبح يشكل عصب الحياة والاقتصاد للدول في حين نجد أن الدول الكبرى والقوى الإقليمية لم تبرح المنطقة العربية بجناحيها الآسيوي والإفريقي لما لها من أهمية استراتيجية من حيث الموقع ووجود منابع الطاقة والمواد الخام بمختلف تصنيفاتها أضف إلى ذلك أهميتها كأكبر سوق استهلاكي للمنتجات المصنعة.

برزت فعليا أهمية الموقع الإقليمي والدور العربي في التحالفات الدولية الكبرى ومع أن هذا الدور لا زال تابعا في أغلب الأحيان إلا أنه يؤسس لمكانة مستقبلية ستكون مؤثرة ويحسب لها ألف حساب إن أتقنت الدول العربية عملية التناغم مع الدول المتقدمة اقتصاديا، ومع الشركات الكبرى خاصة مع التتين الصيني ومشروعه الضخم ألا وهو إحياء طريق الحرير، والسيطرة على موانئ تشكل حزاماً يطوق العالم على امتداد الحزام الكوني.

لا زالت الموانئ البحرية العربية بصفة عامة تكافح في إثبات دورها وتفعيل الميزة التنافسية - ما بين تحسين مؤشرات الأداء محلياً وإقليمياً وحتى عالمياً - والإعداد إلى رحلة الانتقال إلى جيل جديد بجهود تكاد تكون فردية على مستوى الدولة الواحدة أو في الظل من خلال بعض التعاقدات، ولم نجد ما كنا نأمل به بأن يكون هناك تكاملاً حقيقياً بين الموانئ العربية رغم كثرة الحديث عن العمل العربي المشترك في كافة المجالات وخاصة الاقتصادية منها التي كانت محل

العربية بشبكات الطرق البرية الدولية، وضعف الاعتماد على النقل البري، ومشاكل العبور لتكوين شبكة توزيع فعالة تغطي كافة أجزاء الوطن العربي ودول الإقليم، وبالتالي سيكون موقع الوطن العربي عقدة النقل الدولي متعدد الوسائط. وهنا قد يقول قائل بأن الدول العربية ليست بذات القدرة على تهيئة البنية التحتية المناسبة، ولكن قد تكون الإجابة بأن المشروع العربي استراتيجياً هو مشروع موحد ومتوافق عليه ولا بد من مبادرة الدول القادرة لتحمل تبعات ذلك على الدول الفقيرة، وهذا يندرج تحت أهم أهداف الأمم المتحدة في التنمية المستدامة ضمن مخططها لتحقيق مستقبل أفضل وأكثر استدامة. وقد وضعت لذلك سبعة عشر هدفاً ضمن خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وفي هذا الشأن، يُوفر قطاع النقل البحري بيئة مهمة لدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية اللازمة لبلوغ أهداف التنمية المستدامة. فعلى سبيل المثال، يعتبر النقل مستهلكاً أولياً لمصادر الطاقة غير المتجددة والملوثة للبيئة، ولذلك فمن المهم تحقيق الهدف السابع من أهداف التنمية المستدامة بشأن الطاقة.

الموانئ موطن للأنشطة الصناعية

نجد أن ما طرأ على أنشطة الموانئ من اتساع، وتنوع لتلبية الاحتياجات العصرية نتيجة تطور الصناعات، وتنوع المنتجات، وظهور الشركات العابرة للقارات، وهيمنة الاقتصاد ورأس المال، يدعونا كل ما سبق إلى الخروج من التفكير النمطي في إدارة الموانئ والتفكير الجاد في إحداث نقلة نوعية في إعادة هندسة الإجراءات اللوجستية والعمل على مرونة سلاسل الإمداد وتهيئة الموانئ والبنية التحتية لتكون موطن صناعات وإنتاج، وتعدد الأنشطة في الموانئ يخدمها في الجدوى الاقتصادية بما يتعلق بالخطط التوسعية والتطويرية واستقطاب الاستثمارات المرتبطة بالأنشطة اللوجستية على هيئة خدمات لوجستية وصناعية مثل صناعة الكيماويات والبتروكيماويات وصناعة الأغذية... الخ

التكتلات العربية في مجال الموانئ وخدمات النقل المتعدد الوسائط:

سلاسل الإمداد وأزمات التوريد تدفع اقتصاديات

ومواصفات السفن التجارية الحديثة، ويأتي هذا التحدي أيضاً نتيجة تحول نقل الكثير من البضائع والسلع من سفن البضائع العامة إلى سفن الحاويات التي تسببت تحول في طرق نقل البضائع - وهذا ما يعرف بثورة الحاويات- مما يشكل عبئاً وتحدياً كبيراً للموانئ، فرغم كل المنافع نتيجة هذا التحول والاستحواد للنقل عبر الحاويات، فإن ذلك يتطلب تحديث وإنشاء موانئ قادرة على تداول الحاويات ضمن المعايير الدولية المطلوبة، ونحن نعلم بأن تكلفة إنشاء موانئ الحاويات مرتفعة جداً ولذلك نجد الكثير من الدول لجأت إلى مُشغّل أو مُطوّر خارجي من خلال شراكات اضرمت نار التنافس بين المشغلين الدوليين للاستحواد على هذه الموانئ من خلال عقود إدارة وتشغيل طويلة الأجل.

إن التسارع في تطور صناعة النقل البحري ينقلنا إلى حيث تصنيف الموانئ حسب كفاءتها ومدى مواكبتها للموانئ العالمية التي أصبحت تشهد تسارع في التطور وتسارع في زيادة حجم أنشطتها اللوجستية، وبالنظر إلى طبيعة تدفق البضائع عبر الموانئ، من الضروري الإشارة إلى البنية التحتية التي تعزز هذا الدور للموانئ وتطوير معداتها من خلال إدخال التحسينات وتطوير إجراءات العمل، حيث أظهرت السنوات القليلة الماضية الدور المهم للموانئ والخدمات اللوجستية، والتي كانت أساسية للحد من تأثير الاضطرابات في سلاسل التوريد باعتبار أن أكثر ٩٠% من التجارة العالمية يتم نقلها بحراً، وإذا ما وضعنا في الاعتبار حالة أكثر الموانئ البحرية العربية من جهة عدم مطابقتها للمعايير ومواصفات ومواكبتها للتحول في مجال الطاقة والتعامل مع السفن الحديثة التي تحتاج إلى تقنيات مناسبة ومتطورة لشحن ولتفريع هذه السفن بأسرع وقت ممكن - حيث أن الزمن أصبح أحد أهم مدخلات قياس الأداء - عدا عن ذلك نجد أن هناك عوامل ومؤثرات تقف عائق أمام تفعيل دور الموانئ العربية كما نتمنى ونسعى كعرب لنكون مؤثرين على الساحة الدولية من خلال تركيز الجهد والعمل العربي المشترك وتبني سياسات موحدة في إطار النقل البحري وإدارة الموانئ.

ومن أهم هذه المعوقات عدم ربط الكثير من الموانئ

عالمية للتكتل، ومع ذلك لا زال التبادل التجاري العربي متواضع جداً لا يتجاوز في حده الأعلى ١٠%، لذلك لجأت بعض الدول العربية تفرض نفسها بقوة لتكون على خارطة النقل البحري الدولي، وكأمثلة على ذلك نجد بأن الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية أصبحتا تحتلان مواقع متقدمة على الصعيد العربي في مجال النقل البحري وتشغيل الموانئ، بالإضافة إلى جمهورية مصر العربية التي تشهد ثورة حقيقية في التحديث والتطوير تستهدف كافة القطاعات وأهمها النقل متعدد الوسائط، والنقل العام، ومنظومة الموانئ البحرية، والمناطق اللوجستية، والمشاريع المرتبطة بها.

وفي الوقت الذي تعاني فيه الموانئ العربية من هيمنة القطاع العام وإدارة الدولة بسيطرة بيروقراطية، وتضارب المصالح، والنظر إلى دور الموانئ بأنه دور وطني غير ربحي لتقديم خدمات لوجستية تقليدية، إلا أن أهم التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري والموانئ تحديداً، نجد أن الموضوع لا يقتصر على تحديات ثابتة يمكن وضعها على طاولة صانع القرار، بل يتعدى هذا إلى بروز تحديات تفرضها التقلبات الدولية والطفرات التكنولوجية ومن أبرزها ما يلي:

- البيروقراطية ونمطية الإدارة وعدم تحديث الإجراءات للوصول إلى مرونة الدورة المستندية ووضوحها،
- ضعف التواصل داخل المجتمع المينائي لضعف نظم المعلومات وعدم ربط كافة القطاعات بعضها ببعض،
- عمالة الموانئ عمالة متخصصة تحتاج إلى تأهيل وتدريب متخصص حيث لا زالت معظم الموانئ العربية تعاني في هذا الجانب،
- عدم اعتماد وصف وظيفي وتحديد مهام للكوادر البشرية المتخصصة،
- عدم التخصصية في المراكز القيادية وعشوائية اختيار قيادات هذا القطاع مما انعكس سلباً على الأداء العام وضعف الممارسات الإدارية،
- عدم رصد مؤشرات الأداء بطريقة صحيحة،

- تواضع الأساطيل العربية من حيث العدد والحجم كذلك قدم هذه الأساطيل،
 - عدم توفر التسهيلات المالية الكافية لتحديث وشراء السفن التجارية،
 - عدم مطابقة معظم الموانئ العربية للمعايير والمواصفات الحديثة من أجل استقبال سفن الحاويات من الجيلين الخامس والسادس، وذلك لعدم توفر محطات خاصة بالحاويات، وبناء أرصفة ذات أعماق وأطوال مناسبة لاستقبال الطرازات الحديثة من السفن،
 - عدم مطابقة التعرفة على الخدمات المينائية مع السياسات التسعيرية نتيجة سطوة القطاع الخاص وأصحاب النفوذ على القطاع العام،
 - لا زالت الخدمات اللوجستية تؤدي بطرق تقليدية وما ينجم عن ذلك من خسائر وإرتفاع في التكاليف التشغيلية والتعويضات،
 - ارتفاع تكلفة التشغيل وتحقيق الاشتراطات المطلوبة لتلبية المعايير الدولية،
 - التحول الرقمي (الرقمنة)، والتحول إلى الموانئ الخضراء، وتأمين خدمات الطاقة النظيفة للسفن الحديثة،
 - عدم تفعيل الاتفاقيات العربية ومخرجات عمل اللجان العربية المشتركة،
 - التحديات الدولية الكبرى التي تنعكس على الموانئ العربية بشكل عام وتحد من قدرتها على التكامل،
 - ضعف التخطيط الاستراتيجي وتحديد الأهداف وغياب الإدارة اللوجستية.
- والمتمتع لقطاع النقل البحري على المستوى العربي يجد أن الفجوة تتسع في أكثر من مجال متصل بهذا القطاع الحيوي والهام، ومن هنا لا بد من توافق عربي يعمل على سد الهوة بين الدول العربية في ظل سباق دولي متسارع على حصد أكبر فوائد ومنافع في الحصة السوقية المتصلة بقطاع النقل البحري الدولي، وسلاسل الإمداد، وفي هذا السياق يأتي الدور الرئيسي للموانئ البحرية لتكون محور العمل والاهتمام والتطوير لتأخذ دورها، ومكانتها ولتكون حلقات الوصل المتينة لتربط عالمنا العربي وتوحيد مصالحه الاستراتيجية.

طريق الحرير بين الماضي والحاضر

اعداد

الريان/ احمد شرابية

عضو هيئة التدريس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،
معهد الدراسات التأهيلية



ويعتبر مصطلح (طريق الحرير) مصطلح حديث نسبياً إذ لم تحمل هذه الطرق القديمة طوال تاريخها اسماً بعينه حيث كانت تعرف بعدة أسماء منها (طريق اليشم) و(طريق الأحجار الكريمة) و(طريق البوذية) و(طريق الفخار والخزف) و(طريق التوابل) وغيرها، وكل اسم من تلك الأسماء كان يخص جزءاً من مراحل طريق الحرير قديماً.

ومن أهم البضائع التي انتقلت من هذا الطريق الزجاج، والأحجار الكريمة، والتوابل، والزعفران، والعطور، والعقاقير الطبية، والنباتات بشتى أنواعها، والحيوانات وجلودها، والمشغولات الخشبية والفنية، والأسلحة وغيرها. ومن أبرز الإنجازات التقنية التي خرجت من هذا الطريق إلى العالم تقنية صناعة الورق، وتطور الصحافة المطبوعة الذي أحدث نقلة نوعية في مجال العلوم وسهولة تدوينها. وتردد نوع جديد من المسافرين على الطريق وهم علماء الآثار، والجغرافيا وتوافد هؤلاء الباحثون من عدة دول وأخذوا يجتازون صحراء شمال غرب الصين قاصدين استكشاف المواقع الأثرية القديمة المنتشرة على طول الطريق.

مراحل طريق الحرير البري طوله ١٠٠٠٠٠ كلم من جنوب شرق الصين حتى روما. وهدفه إيصال البضائع وربط العالم القديم ببعضه ببعض. كانت الرحلة تتم على الجمال وتستمر ٢٠٠ يوم في الظروف الملائمة. وهي رحلة في اتجاه واحد من الصين إلى أوروبا. المرحلة الأولى طريق الحرير باتجاه الغرب في الطريق الرئيسي متجهاً إما إلى الشمال أو الجنوب من صحراء تاكلامكان، وهي واحدة من أكثر الصحاري القاسية والقاحلة في العالم. فقد كانت القوافل التي استخدمت هذه الطريقة لتبادل الحرير مع التجار كبيرة بشكل عام، حوالى من ١٠٠ إلى ٥٠٠ شخص بالإضافة إلى الجمال وثور اليك (نوع من أنواع الثيران التي تعيش

طريق الحرير أو طريق الحضارات، هو الطريق الذي كان مسرحاً لأحداث تاريخية غيرت وجه العالم، فهي شاهدة على خطى غان بينغ (Gan ying) مبعوث الملك الرابع لمملكة هان الشرقية (٢٥٠م - ٢٢٠م) إلى روما، الذي يعتبر أول صيني وطئت أقدامه بلاد العرب سنة ٩٧م، حيث تؤكد المصادر التاريخية الصينية وصوله للخليج العربي والعراق، هذه الرحلة على الرغم من عدم وصولها إلى روما، لكنها عززت فتح الطريق الذي يربط بين تشانغان عاصمة مملكة هان الغربية (مدينة شيان حالياً بمقاطعة شنشي) وبين الساحل الشرقي للبحر المتوسط وترجع قصة اكتشاف طريق الحرير إلى العصور القديمة في القرن الثاني قبل الميلاد حسب المصادر الصينية عندما أرسل أحد الملوك الصينيين جنراً إلى المناطق الشمالية الغربية من الصين لإقناع القبائل هناك بالتضامن معه للقضاء على فتنة داخلية حيث استغرقت الرحلة نحو ١٣ عاماً. وعاد الجنرال بعدها إلى العاصمة بعد رحلة أسطورية تكبد خلالها الأسر مرتين من دون تحقيق الغاية العسكرية لكنه حقق الانفتاح الاقتصادي بمعرفته تفاصيل الطرق حيث أعاد الكرة ثانية بقافلة كبيرة ضمت البضائع المختلفة وبدأت القبائل على جانبي الطريق تتبادل وتشتري وتبيع حتى نهاية حدود الصين يمتد طريق الحرير من المراكز التجارية في شمال الصين حيث ينقسم إلى فرعين شمالي وجنوبي. يمرّ الفرع الشمالي من منطقة بلغار - كيبشاك وعبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم وحتى البحر الأسود، وبحر مرمر، والبلقان ووصولاً للبنديقية. أمّا الفرع الجنوبي فيمرّ من تركستان، وخراسان، وعبر بلاد ما بين النهرين، والعراق، والأناضول، وسوريا عبر تدمر، وأنطاكية إلى البحر المتوسط، أو عبر دمشق، وبلاد الشام إلى مصر وشمال أفريقيا.

بجبال التبت) التي تحمل حوالي ١٤٠ كجم من البضائع.

المرحلة الثانية: مرحلة آسية الوسطى حتى إيران. رحلة الوديان الوعرة والممرات الخطرة. تبدأ بممر ضيق بين حواف هضبة غوبي وسفوح التبت، أي بين الصين وقرغيزيا حيث توجد واحة "فرغانة" حتى الوصول إلى مدينة سمرقند المحطة الأهم في تلك المرحلة ثم بخارا في أوزباكستان ثم مرو في تركمانستان ثم طهران (في إيران) القريبة جداً من بحر قزوين، المرحلة الثالثة: بلاد ما بين النهرين العراق وبلاد الشام، المرحلة الأسهل، من طهران إلى مدن دجلة (بغداد) حيث الراحة والأمان، مباشرة لتدمر وصولاً لسواحل البحر المتوسط.

يعتبر طريق الحرير من اول مظاهر العولمة في التاريخ المطلق على الرغم من وجود بعض العلاقات الدولية بين ممالك وإمبراطوريات، ولكنها كانت علاقات ثنائية لم تكت توصف بالعولمة، اما بالنسبة الى طريق الحرير فقد ارسى قواعد التجارة من حيث الاستيراد و التصدير مع ان مصطلح التجارة العالمية لم يكن قد ظهر بعد للوجود. إن عالمه الاثار فريا ستارك وهى الأشهر في المملكة المتحدة، وهى رحالة ومستشرقة بريطانية، و كتبت أكثر من ٢٥ كتاب عن أسفارها في الشرق الأوسط وأفغانستان، وكذلك سير ومقالات عديدة. وكانت أول أجنبي يزور صحاري الجنوب العربي. بعد ان قضت فتره طويله في دراسة الطريق ليس هناك نهر ما يمكن مقارنته مع هذا النهر من القوافل الذي حمل نصف تاريخ العالم من مرحلة الى اخرى من إقليم الى إقليم مع الأخذ في الاعتبار قوة البشر الضئيلة.

- اندثار طريق الحرير القديم:-

٢٧ مايو عام ١٤٩٨م مع وصول البحار البرتغالي فاسكو دا جاما إلى الهند مكتشفاً بذلك طريقاً بحرياً يُمكن من التبادل المباشر بين أوروبا وآسيا، يعرف باسم طريق رأس الرجاء الصالح، بالدوران حول أفريقيا، ليكون بديلاً لطريق الحرير، قام دا جاما بواحدة من أبشع المجازر في عصر الاستكشاف، حيث قام هو وطاقمه بإرهاب كامل الموانئ على الساحل الأفريقي،

ليصل بعدها إلى كاليكوت ويبرم اتفاقاً مع الحاكم المحلي هناك و الذي كان له من الأثر العميق على تشكيل خريطة العالم الحالية وبذلك اندثر طريق الحرير.

- احياء طريق الحرير:-

في السابع من سبتمبر عام ٢٠١٣ طرح الرئيس الصيني شي جين بينغ، في خطاب له من جامعة نزارباييف بكازاخستان، فكرة لإنشاء "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" ويأتي اختيار كازخستان بصفة خاصة لأنها تمثل محطة هامة على الطريق الجديد والتي تلعب دور محوريا كبوابة غربية للصين "الحزام والطريق"، هي مبادرة صينية اقتصادية، لإعادة إحياء طريق الحرير التاريخي، وتهدف إلى ربط الصين بالعالم، عبر استثمار مليارات الدولارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير الذي يربطها مع آسيا وأوروبا، ليكون أكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية، ويشمل بناء مرافق، وطرق، وسككاً حديدية، ومناطق صناعية. وتضخ هذه المبادرة دماء حيوية ونبضاً عسرياً جديداً في طريق الحرير، وللتعاون الآسيوي والأوراسي، وهو أيضا محاولة الصين للسيطرة على وسط اسيا الذي فقدته منذ العصور الوسطى تهدف الخطة، التي وضعتها حكومة الصين بتكلفة ٩٠٠ مليار دولار، إلى إعطاء "حُبة جديدة من العولمة" وعصر ذهبيا للتجارة التي تقيد الجميع. وتقول بكين إنها "ستوفر في النهاية ما يصل إلى ٨ تريليونات دولار للبنية التحتية في ٦٨ بلد. وبهذه المبادرة، تسعى الصين إلى إنشاء طرق وممرات تجارية تربط أكثر من ٦٨ دولة. تُشكل هذه الدول مجتمعة ٦٥٪ من سكان العالم، وتنتج حوالي ٤٠٪ من الإنتاج العالمي. على الرغم من إطلاق مشروع الحزام والطريق لربط الصين بأوروبا، إلا أنه تَوَسَّعَ وعبر حدود أوراسيا ليشمل إفريقيا. تم تنفيذ ٢٨ مشروعاً في عدة دول مختلفة باستثمارات تصل إلى ٥.٤ مليار دولار، وتم إنشاء شبكة كبيرة من السكك الحديدية في إطار المبادرة، والتي وصلت إلى ٤ آلاف خط تربط الصين والدول الآسيوية والأوروبية، والاستثمار الأجنبي بين الصين. وتجاوزت دول المبادرة ٧٠ مليار دولار.



من هنا وهناك (هيئة تحرير النشرة)

مجموعة أبو ظبي للموانئ تفوز بـ ١٧ جائزة أعمال دولية



فازت مجموعة أبو ظبي للموانئ، الشركة الرائدة في تيسير التجارة العالمية والخدمات اللوجستية والصناعة، بـ ١٧ جائزة في حفل جوائز ستيفي الدولية للأعمال ٢٠٢٢، وهي الجوائز العالمية التي تعترف بالتميز والإنجازات في مكان العمل. اجتذبت الدورة التاسعة عشرة للجوائز أكثر من ٣٨٠٠ ترشيح من مجموعة واسعة من المنظمات. حصلت مجموعة AD Ports Group على سبع جوائز ذهبية وستة فضية وأربع جوائز برونزية - وهي أكبر نسبة في تاريخها واعترافًا بالتقدم الملحوظ الذي حققته المجموعة في السنوات الأخيرة، والتي شهدت نجاحًا في إدارة تأثير COVID-19 على الشحن الدولي والخدمات اللوجستية، إطلاق علامة تجارية جديدة وإدراج أسهمها في السوق الرئيسي لسوق أبو ظبي للأوراق المالية (ADX).

ومن بين الجوائز التي تم الحصول عليها جائزة ذهبية عن "إنجازات في النمو" عن مجموعة الموانئ، والتي وسعت نطاقها الدولي بشكل كبير في الأشهر الأخيرة، وجائزة ذهبية عن "إدارة الاتصالات للعام" للفريق الذي قدم حجم كبير من الحملات الداخلية والخارجية لوضع جدول الأعمال لدعم توسيع أعمال المجموعة، بالإضافة إلى ذلك، كانت هناك جوائز ذهبية للمجموعة الرقمية للمجموعة، ومنصة لوجستية التجارة المتقدمة (ATLP).



إضافة جديدة لشركة أدنوك



وقعت شركة أدنوك للحفر اتفاقية شراء (SPA) للاستحواذ على وحدة حفر إضافية في البحر مقابل ٧٠ مليون دولار تكلفة الاستحواذ هي جزء من توجيه الشركة لمدة ثلاث سنوات بشأن النفقات الرأسمالية والخطط الاستراتيجية لتوسيع أعمالها الحالية. يعتبر SPA هو الثالث الذي توقعه الشركة خلال عام، حيث تم توقيع اتفاقية لوحدي حفر متميزتين في ٣٠ مايو وأخرى لوحدة حفر متميزة تم توقيعها في ١٠ يونيو.

من المتوقع أن تنضم وحدات الحفر البحرية الأربعة المتميزة إلى أسطول الشركة بحلول نهاية عام ٢٠٢٢، وبذلك يصل إجمالي أسطول شركة أدنوك للحفر البحري إلى ٢٨ وحدة تعمل فعلياً، وهو أحد أكبر أساطيل التشغيل في هذا المجال في العالم. وقالت أدنوك إن عملية الاستحواذ تعزز مكانتها كأكبر مالك ومشغل للحفارات في الشرق الأوسط، وقال الرئيس التنفيذي للشركة "إن الاستحواذ على وحدة الحفر الإضافية هذه هو أمر أساسي لاستراتيجية النمو الجريئة لدينا، وسوف تدعمنا في الوفاء بالتزاماتنا تجاه المساهمين." في النصف الأول من عام ٢٠٢٢، حققت الشركة إيرادات قدرها ١.٢٧ مليار دولار، بزيادة قدرها ١٣٪ على أساس سنوي، مع ٣٧٩ مليون دولار في صافي الدخل - بزيادة ٣٤٪.

ميرسك العالمية تبني ١٤ سفينة تعمل بالميثانول ومحطة وقود أخضر لقناة السويس، وقال وزير الطاقة والمناخ الدنماركي، إن الخط الملاحي الدنماركي «ميرسك» يعمل على بناء ١٤ سفينة جديدة تعمل بالميثانول، وإنشاء أول محطة لإنتاج الوقود الأخضر لتموين هذه السفن الصديقة للبيئة في مصر، وذلك في توجه جاد لتقليل الانبعاثات الكربونية.

من ارشيف الجمعية

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

ورفعت رشاد

المؤتمر البحري اكتوبر ٢٠٠٢
الربان/ جمال غلوش، أ/ عبد الحميد مرسى، أ/ السيد
عبد الجليل، د/سميح ابراهيم



الحفل السنوى ٢٠١٥
تكريم الدكتور ابراهيم المسيرى
د/ابراهيم المسيرى، د/ رفعت رشاد

حفل المؤتمر الختامى لمشروع البحار المتقدم
٢٠١٢

مؤسسة ساويرس للتنمية الاجتماعية
د/ رفعت رشاد، أ/ راندا خليفة، الربان/ محسن
فكرى





عرفان وتقدير

أ.د/ سعد مصباح محمد عبد الرحمن

أستاذ هندسة الشواطئ وعلوم البحار

مستشار رئيس الأكاديمية لشئون اللجان العلمية

مقرر مساعد اللجان العلمية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل

إنه أستاذ العديد من الأجيال وأتشرف أنني تتلمذت على يديه في مادة الإحصاء والتي برع بها رغم أنه حاصل على بكالوريوس الهندسة المدنية من جامعة الإسكندرية في عام (١٩٧٣). كما أنه أستاذ في المساحة البحرية حيث قد حصل على دبلوم عالي في عام (١٩٨٠) في "المساحة البحرية وعلوم البحار الساحلية" من المعهد الأمريكي البحري للتدريب الدولي، بالميسيسيبي، الولايات المتحدة الأمريكية. واستمر على نفس النهج باستكمال الدرجات العلمية بحصوله على درجة الماجستير في عام (١٩٨٣) ودرجة الدكتوراة عام (١٩٨٦) في "علوم البحار - تخصص العمليات الشاطئية" من كلية الدراسات العليا البحرية - مونتريه - كاليفورنيا - الولايات المتحدة الأمريكية. وبعد الحصول على درجة الدكتوراة، عين كمساعد أستاذ باحث بنفس الكلية لمدة عامين. وكعادة الطيور المهاجرة الحنين والعودة للوطن، وهنا أبدأ بعلاقته بالجمعية العربية للملاحة والتي اتسمت بالنشاط في المجالات العلمية وخاصة تحكيم الأوراق البحثية بالمجلة العلمية التي تصدرها الجمعية بالإضافة للاستشارات العلمية التي طالما زود بها مجلس إدارة الجمعية للاستفادة بخبرته في المجال العلمي والدورات والاستشارات الخاصة بعلوم البحار.

وفي المجال الأكاديمي فهو يشغل حالياً منصب مستشار رئيس الأكاديمية لشئون اللجان العلمية بالأكاديمية كما عمل مستشاراً لرئيس الأكاديمية لشئون التعليم منذ تقاعده في يوليو ٢٠١٢. وعلى مدار أربعة وعشرون عاماً بالأكاديمية - حيث بدأ عمله عام ١٩٩٨ عندما تم تعيينه بقسم الملاحة البحرية - كلية النقل البحري والتكنولوجيا- كرئيس مجموعة مقررات المساحة البحرية وعلوم البحار والإحصاء البحري - وقد أسس وشارك في تنفيذ برامج دورات تنمية قدرات أعضاء هيئة التدريس والدورة التربوية والعديد من لوائح الأكاديمية مثل لوائح الترقيات ولائحة شئون أعضاء هيئة التدريس، والتعليم والدراسة ومؤشرات قياس جودة التعليم واستطلاع رأى الطلاب ومنحنيات تقديرات الطلاب وذلك خلال تقلده العديد من المناصب - عميداً لشئون التعليم والبحث العلمي وعميداً لشئون التعليم والتدريب، ومديراً لشئون أعضاء هيئة التدريس ببنياية شئون التعليم.

ليس هذا فحسب بل بالنظر إلى الأنشطة العلمية فقد شارك في العديد من الرحلات العلمية البحثية الدولية البحرية ومن أهمها: رحلة سفينة الأبحاث الأمريكية (Harkness) لعمل مسح بحري للشواطئ المصرية على البحر المتوسط والبحر الأحمر ومسح قناة السويس وخليج السويس في عام (١٩٧٩). ورحلة سفينة الأبحاث الأمريكية (Mt. Mitchell) التابعة لمنظمة NOAA لدراسة الخصائص الفيزيائية لمياه الخليج العربي لمتابعة آثار تلوث المياه بعد حرب الخليج (١٩٩٢). كما أن له العديد من الأبحاث في مجالات ديناميكية الأمواج، وهندسة الشواطئ والمساحة البحرية، المد والجزر والتغير في منسوب سطح البحر والأرصاد الجيومائية.

فتحية إغزاز وتقدير للأستاذ الدكتور سعد مصباح الخلق الذي يشهد له الجميع بدمائه الأخلاق والتعاون حيث لا يدخر جهداً في مساندة جميع أعضاء هيئة التدريس في ترقياتهم وأبحاثهم وكذلك طلبة الدراسات العليا، والشكر موصول له من أعضاء الجمعية العربية للملاحة ومنتظر منه كالمعتاد المزيد من التعاون والمشاركات الفعالة.

الدكتور الربان/ هشام هلال

تغطية المخاطر الإلكترونية في سوق التأمين البحري

إعداد

الدكتور. ربان/ سامح قبارى راشد

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



والمشغلين حتى عام ٢٠٢١ لدمج الإجراءات المتعلقة بالمخاطر الإلكترونية في أنظمة إدارة سلامة السفن الخاصة بهم.

يقوم سوق التأمين البحري أيضًا بمراجعة التعامل مع المخاطر الإلكترونية والسيبرانية، كانت شروط التأمين في النزوح تغطي "جميع المخاطر"، مما يعني أنه يتم تغطية أي مخاطر مالم يتم استبعادها صراحة، وبالتالي غطت بعض وثائق التأمين المخاطر الإلكترونية بشكل "ضمني أو صامت" لأن هذه المخاطر لم يتم استبعادها صراحة.

ويلحق خبراء التأمين بأن الغطاء التأمين الإلكتروني أوالسيبراني الضمني قد تم توفيره من قبل العديد من شركات التأمين دون التفكير في التسعير، وبالتالي خلق ضَعْفًا في سوق التأمين، كما يعلقون بأن هذا قد يؤدي إلى نشأة نطاق غير واضح المعالم من التغطية التأمينية، وبالتالي عدم الثقة بالنسبة للمؤمن لهم، وشركات التأمين، وشركات إعادة التأمين على حد سواء.

في ٣٠ يناير ٢٠١٩، أصدرت هيئة الإشراف المالي في المملكة المتحدة (PRA) تعليمات لجميع شركات التأمين في المملكة المتحدة بأنه اعتبارًا من ١ يناير ٢٠٢٠، يجب أن تؤكد جميع شركات التأمين تغطيتها للمخاطر الإلكترونية بشكل صريح أو تستبعد صراحة تغطية المخاطر الإلكترونية. وبالتالي، لم يعد يُسمح بالتغطية الإلكترونية الصامتة (الضمنية) في سوق المملكة المتحدة، وقد أثرت هذه التغييرات على سوق التأمين البحري في بلدان الشمال الأوروبي، حيث تتأثر بمتطلبات المملكة المتحدة من خلال برامج إعادة التأمين وشركات التأمين المشتركة في المملكة المتحدة.

تغطية المخاطر الإلكترونية في التأمين البحري

وبما انه يتم تغطية مخاطر الحرب على الهيكل والآلات

في السنوات الأخيرة، واجهت صناعة النقل البحري تهديدًا متزايدًا بالحوادث الإلكترونية (القرصنة الإلكترونية) والتي كبدت الصناعة مبالغ طائلة حسب إحصائيات خبراء النقل البحري. وتتطور السفن والوحدات البحرية باستمرار في استخدام الحلول الرقمية، مما يجعلها عرضة للهجمات الإلكترونية أو السبرانية التي ازداد خطرها في أعقاب جائحة كوفيد - ١٩، حيث يستفيد المجرمون من التغييرات في إجراءات العمل، وزيادة استخدام أنظمة التواصل عن بُعد من الساحل. وقد تترجم هذه المخاطر إلى خسائر مالية ناجمة عن تأخر أو تعطيل العمليات التجارية، ومن الأمثلة التي حظيت بدعاية واسعة، الهجمات بواسطة البرامج التدميرية وطلب الفدية من شركة Maersk في يونيو ٢٠١٧ وعلى Norsk Hydro في مارس ٢٠١٩.

ومع ذلك، فإن هذه المخاطر لا تعد مالية فقط، بل هناك مخاوف تتعلق بالسلامة البحرية والامن ترتبط بالهجمات الإلكترونية المحتملة على أنظمة إدارة عمليات الملاحة والمحركات ومعدات الشحن وتسيير وتوجيه السفن. فقد أصبحت جميع هذه الأنظمة رقمية تدريجياً بمرور الوقت، لذلك، احتمال شن هجوم على سفينة أو وحدة بحرية اثناء الإبحار أمر وارد، ويمكن أن يؤدي إلى نتائج كارثية مع المزيد من التقدم التكنولوجي، وقد نتوقع أن المشاكل المتعلقة بالمخاطر الإلكترونية ستزداد بدلاً من أن تنخفض في السنوات القادمة.

واستجابة للتطور المتلاحق والسريع في رقمنة الصناعة وتحول السفن تدريجياً لأنظمة تكنولوجية تعتمد على شبكات الاتصالات، أصدرت المنظمة البحرية الدولية (IMO) مبادئ توجيهية وارشادات بشأن الأمن السيبراني على متن السفن لمالكي السفن،

”un- malicious“، بشرط أن تكون أي خسائر قابلة للاسترداد بموجب الوثيقة.

تعتبر المخاطر الإلكترونية "غير جنائية" عندما لا يكون هناك دافع واضح للتسبب في الضرر. وهذا يشمل على سبيل المثال الأخطاء الإلكترونية، والفقْدان العرضي للبيانات. والاستثناء الوحيد هو عندما يتم تضمين هذا البند في وثيقة تغطية الحرب، وفي هذه الحالة يستوجب دفع تعويضات عن بعض الخسائر المتعلقة بالهجمات الإلكترونية من أنظمة الصواريخ والأسلحة الإلكترونية، بينما تعتبر المخاطر السيبرانية "جنائية" "malicious" عندما يكون هناك دافع صريح للتسبب في الضرر.

مستقبل تغطية المخاطر الإلكترونية في التأمين البحري ما بين المملكة المتحدة والنرويج

قد يكون لتعليمات المملكة المتحدة الجديدة أيضًا آثار على وثيقة H&M المكتوبة على أساس القوانين النرويجية والاسكندنافية الخاصة بالتأمين مع شركات التأمين المشتركة بينهم في المملكة المتحدة. ولن تفي وثائق التأمين بمتطلبات المملكة المتحدة بدون موافقة صريحة أو شرط استبعاد الاخطار الإلكترونية والسيبرانية. علاوة على ذلك، في حالة الرغبة في حل هذه المشكلة من خلال دمج نماذج الوثائق التأمين ما بين قوانين الطرفين.

يجب أيضًا تنسيق ذلك مع وثيقة التأمين ضد اضرار الحرب لتجنب الثغرات في غطاء التأمين الخاص بملاك السفن، وهذا الاختلاف يثير الجدل حول كيفية استجابة سوق التأمين في بلدان الشمال الأوروبي لهذا الاختلاف بين أكبر سوقين للتأمين. يرى خبراء التأمين أن هناك خيارين للمضي قدمًا للتكيف مع لوائح المملكة المتحدة الجديدة والمخالفة لشركائها النرويجيين.

هو أن يستمر المؤمنون كما كان من قبل، ويتفاوضون بشأن ما إذا كان ينبغي استبعاد الاخطار الإلكترونية أو ذكره في كل وثيقة على حدة. فإن التغطية التأمينية للمخاطر الإلكترونية (الضمنية) ليس خيارًا لأي وثيقة مرتبطة بالمملكة المتحدة. في الحقيقة أنها غير متوافقة بشكل مباشر مع النموذج النرويجي وهذا يعني أنه يجب إجراء تعديلات مشتركة.

(H&M) بواسطة وثيقة تأمين منفصلة فيجب أيضا التمييز بين المخاطر الإلكترونية والسيبرانية (القرصنة الإلكترونية) العادية التي تعد مخاطر بحرية، وقد وقعت الهجمات الإلكترونية الكبرى التي حدثت في العقد الماضي ضمن هذه الفئة، اما مخاطر الحرب فانه يتم تغطيتها بموجب مخطط موضوع للهجمات الإلكترونية الحربية War perils كجزء من المجهود الحربي لأي دولة أو ما يسمى بالحرب الإلكترونية Cyber warfare وأيضا تشمل التخريب والاعمال الإرهابية في قوانين التأمين النرويجية.

والمخاطر الإلكترونية أو السيبرانية في مجال التأمين تواجه ضبابية في التعريف والتقدير حيث يصعب غالبًا تحديد الفاعل وأيضا نواياه والدافع، لذلك يصعب تحديد أسباب الخطر، بخلاف الهجمات لطلب الفدية من السفن والكيانات البحرية بشرط عدم استخدامها لتحقيق أهداف سياسية أو أيولوجية أو تخريبية متعمدة، ومن هنا تكمن المشكلة في أن الغرض الحقيقي من الهجوم الإلكتروني قد يكون من الصعب كشف النقاب عنه، بل وأكثر صعوبة في إثباته، وينتج عن هذا عدم اليقين القانوني لكل من شركات التأمين والمؤمنين على حد سواء.

تداعيات التغييرات في المملكة المتحدة

أصدرت المملكة المتحدة قرارا اعتبارًا من ١ يناير ٢٠٢٠ بأن جميع مخاطر الأضرار التي تلحق بممتلكات الطرف الأول يجب أن تؤكد بشكل واضح أو تستبعد صراحة وقد أثر ذلك بالفعل على سوق التأمين في المملكة المتحدة. وكان من نتائج ذلك القرار، ومن أجل تنظيم التغطية المخاطر الإلكترونية في عقود التأمين، أصدرت لويدز Lloyd's Market Association بنودًا نموذجية جديدة: LMA5402 الاستبعاد الإلكتروني البحري، و LMA5403 Marine Cyber Exclusion و Marine Cyber Endorsement. تمت صياغة LMA5402 الاستبعاد البحري الإلكتروني أو السيبراني كشرط أساسي، ويستبعد جميع الخسائر المتعلقة بالمخاطر الإلكترونية من التغطية بموجب الوثيقة. يؤكد Marine Cyber Exclusion - LMA5403 وما يسمى بالبرامج الغير عدائية أو "غير الجنائي"

صفحات من تاريخ القوات البحرية المصرية

إعداد

نواء بحرى ا.ح/ محمود متولى

خبير عسكري وأستراتيجى

عضو المجمع العلمى المصرى

أمين عام الصالون البحرى



١٨٢٦م بترسانة مرسيليا ثم توقفت قرنسا لهجوم الصحافة الشديد على تسليح مصر بأحدث السفن التى يمكن أن تستخدم ضد الثوار اليونانيين. فأتجه إلى إيطاليا وأنجلترا لأستكمال أسطوله. ولكن بعد موقعة نفارين وتدمير الأسطول المصرى كان من الصعب بناء السفن فى الخارج فاستعان بالمهندس الفرنسى دى سيريزى وبالخبرات المصرىه لأصلاح وترميم السفن بعد معركة نفارين واتبع سياسة أنشائه جديده لبناء الأسطول المصرى. فأنشأ المدرسه البحرىه بالأستعانه بضباط فرنسيين ووضع نظام للتجنيد، كما أهتم برجال البحرىه تدريبياً وصحياً. فأنشأ مستشفيين بحريتين لعلاج رجال البحرىه وزوجاتهم، وكلف كلود بك بإنشاء مستشفى رأس التين طبقاً لأحدث النظم الأوروبيه، وكان هناك كشف دورى شهري على رجال البحرىه. - قامت بحريه محمد على بأعمال قتاليه كبيره فى حرب الموره، وأخمد الحركه الوهابيه، وموقعة سناباليا ١٨٢٤م ومعركة سيريجو ١٨٢٥م والأستيلاء على عكا ومعركة نصبين، ومعركة طابية العرب ضد الروس. والمعركة ضد العثمانيين حيث سلم قائد الأسطول العثمانى الأسطول بالكامل لمحمد على عام ١٨٣٩م. وكان انهيار الدوله العثمانيه سبباً لتدخل الدول الكبرى وقيدت سلطات محمد على وقوته البحرىه والحربيه بموجب فرمان ١٨٤١م.

- البحرىه الثانيه: بحريه عهد الخديوى اسماعيل

- عندما تولى الخديوى اسماعيل الحكم، كانت بحريه محمدعلى قد أضمحل شأنها. فبدأ بأعادة تكوين وتنظيم الأسطول الحربى والتجارى، وبترسانات بناء وصيانة وأصلاح السفن وبالمدرسه البحرىه. وأستقدم ضباط أمريكيون لتطوير البحرىه.

- شارك الأسطول فى أعمال مجيده منها اخمد ثورة العسير ١٨٦٣م باليمن، أخمد ثورة كريت ١٨٦٦م، نقل

يمتد تاريخ البحرىه المصرىه لأكثر من سبعة آلاف وخمسمائة عام، الأمر الذى يصعب على أى باحث أن يتناوله فى صفحات معدوده. لذا فقد تخيرنا بعض المحطات الرئيسيه لهذا التاريخ الغنى والحافل بالأحداث والتى يمكن أن تقسم كالتالى:

- المحطة الأولى : بحريه عصر قدماء المصريين.

- المحطه الثانيه : بحريه عصر البطالم.

- المحطة الثالثه : بحريه العصر الإسلامى.

- المحطة الرابعه : بحريه العصر الفاطمى.

- المحطة الخامسه : بحريه عصر الأيوبيين والمماليك.

- المحطة السادسه : بحريه العصر الحديث والمعاصر.

وتنقسم بحريه العصر الحديث والمعاصر إلى خمس بحريات كالتالى:

- البحرىه الأولى : بحريه عهد محمد على.

- البحرىه الثانيه : بحريه عهد الخديوى اسماعيل.

- البحرىه الثالثه : بحريه عهد الملك فاروق.

- البحرىه الرابعه : بحريه عهد (الثوره) جمال عبد الناصر.

- البحرىه الخامسه : بحريه عهد الرئيس السيسى.

لمحات من المحطة السادسه للبحريه المصرىه (العصر الحديث):

- البحرىه الأولى: بحريه عهد محمد على

- عندما تولى محمد على حكم مصر عام ١٨٠٥م لم تظهر أهتماماته البحرىه، حيث بدأت أهتماماته بالبحر نتيجة حملة فريزر ١٨٠٧م. وكانت الحرب الوهابيه هى الدافع الأساسى لإنشاء أسطول بحرى، واستعان بترسانة بولاق التى أنشأها الفرنسيين لبناء الأسطول واستعان بالملاحين التجاربيين (الفرنسيين، الأنجليز، اليونانيين) وبعض العبيد والأتراك الذين أرسلوا من الدوله العثمانيه.

- قامت فرنسا ببناء ثلاث سفن حربيه فى أغسطس

ونقل القوات وتعزيز الحاميات بجزيرة كريت، حملة الصومال، حرب البلقان (١٨٧٦-١٨٧٧) م. وبسط النفوذ المصرى فى البحر الأحمر، وحارب تجارة الرقيق كما أنشأ أسطولاً تجارياً كبيراً يجوب البحار. - جاء الاحتلال البريطانى والذى عمد على تدمير مكونات قوة مصر فى البحر فألقى الأسطول وخرد سفنه وألغى ترسانات بناء وأصلاح السفن، وبيعت السفن التجارية إلى شركات أنجليزيه وعين ربانبه أجانب بدلاً من الربانبه المصريين والذين نقلوا للعمل فى السكك الحديدية.

- البحرية الثالثة: بحريه عهد الملك فاروق الأول

- دفعت البحرية المصريه ثمن مساهمتها فى الحرب العالميه الثانيه إلى جانب الحلفاء فقدت ٢٢.١% من حمولة سفنها وأصيب نصف قطاعها البحرى إصابات فادحه وغرق ٦٣% من حمولة سفنها التجاريه. وقد أرسل القائد العام لأساطيل الحلفاء فى البحر المتوسط عام ١٩٤٦ م خطاب يشكر فيه ما قدمته البحرية المصريه من معاونه كان لها أثراً فى أحرار النصر. - أصدر الملك/ فاروق مرسوماً ملكياً فى ديسمبر ١٩٤٦ م بإنشاء السلاح البحرى المصرى، وأشترت مصر بعض السفن القديمه (كاسحات ألغام) وبعض سفن القتال من بريطانيا وأمريكا. ولم تلبث أن قامت حرب ١٩٤٨ م والتي أشترك فيها السلاح البحرى المصرى الوليد، وكان من أبرز أعماله قصف ميناء قيصره، قصف ميناء نهاريا، معركة المجدل البحرى، معركة غزه الأولى، معركة غزه الثانيه، قصف ميناء تل أبيب، قصف ميناء غزه.

- وقد أبلى السلاح البحرى المصرى بلاءً حسناً ونفذ المهام المسنده إليه بكفاءه من نقل مؤن وذخائر وتموين للقوات البريه، للأشتباك مع العدو، ومراقبة الموانى الأسرائيليه أثناء الهدنه، وحراسة السواحل، وضرب موانىء العدو، وتأمين أجناب قواتنا، وتم تزويده بمدمرات بريطانية الصنع.

- البحرية الرابعه: بحرية عهد (الثوره) جمال عبد الناصر

- تم إعادة تنظيم السلاح البحرى عام ١٩٥٥ م ليصبح القوات البحرىه وتولى قيادتها الفريق أول/ سليمان

عزت. طورت الكليه البحرىه، والمنشآت التعليميه، والمدارس التخصصيه، والورش الرئيسيه، وزودت بالمدمرات الروسيه طراز سكورى، والغواصات، والقنصات، وكاسحات الألغام، وزوارق الصواريخ، ولنشات القاطره، وسفن الأبرار، وسفن الأمداد والمدفعيه، والصواريخ الساحليه... الخ.

- سرعان ما حدث العدوان الثلاثى على مصر عام ١٩٥٦ م ودخلت القوات البحرىه فى حرب ضد بحريات كبيره لدول عظمى أنتصرت فى حرب عالميه ورغم ذلك أبلت قواتنا البحرىه بلاءً حسناً فى حرب غير متكافئه.

- أهتم الرئيس جمال عبد الناصر بقوة مصر فى البحر، فجانب إعادة بناء وتنظيم القوات البحرىه، طور ترسانه الأسكندريه لتبنى سفن الأسطول التجارى المصرى، وأنشاء ترسانات وشركات صيانة وأصلاح السفن والتوكيلات الملاحيه، والأسطول التجارى، وأسطول الصيد، وأمم قناة السويس البحرىه. وهنا يجب أن نتذكر دور قواتنا البحرىه فى تأمين قناة السويس وتشغيلها بعد أضرار المرشدين الأجانب. كذا فى تطهير القناه من مخلفات الحروب.

- كان لقواتنا البحرىه دوراً بارزاً فى دعم الوحده مع سوريا، وفى دعم ثورة اليمن كذا دعم استقلال الجزائر. - تعد قواتنا البحرىه هى الفرع الرئيسى الوحيد الذى لم يهزم فى حرب ١٩٦٧ م. بل نجحت فى أحباط الهجوم على ميناء بورسعيد، وتأمين ميناء الأسكندريه، وأغراق غواصه أسرائيليه والقبض على عدد (٦) ضفادع بشرية أسرائيلية فى ميناء الأسكندريه وأخذهم أسرى، وأحباط هجومهم وتأمين السفن والوحدات البحرىه بالميناء. ولم تخسر قواتنا البحرىه أى من سفنها أو وحداتها البحرىه.

- كما كان لقواتنا البحرىه دوراً بارزاً فى حرب الأستنزاف بدءاً بالصاعقه البحرىه التى كانت العمود الفقرى للمجموعه ٣٩ قتال قياده البطل العميد ا.ح/ ابرهيم الرفاعى التى أذاقت العدو المرار، وقامت بأعمال غير مسبوقة، ورجال الأستطلاع خلف خطوط العدو، والغواصات التى كانت تظل بالبحر لمدة شهر لتستطلع موانىء العدو. كذا الأعمال القتاليه الناجحه التى

بزوارق الصواريخ طراز رمضان من شركة فوسبر البريطانيه وطراز أكتوبر المصنعه فى مصر والمزوده بالصواريخ طراز اوتومات، والفرقاطات الأسبانية طراز ديسكورتا، وصائدات الألغام، والمدمرات طراز نوكس وبيرى الأمريكيه، والفرقاطات، والقنصات، والغواصات الصينيه، و زوارق الصواريخ، وسفن الأمداد، وسفن التموين الألمانيه... الخ. والأهتمام بالتدريبات المشتركة التى أكسبت قواتنا البحريه المهاره والحرفيه فى تنفيذ المهام القتاليه والتعاون مع الوحدات البحريه الصديقه مما مكنها من الأشتراك فى تأمين ونقل القوات فى حرب تحرير الكويت (عروبه ٩٠). وكان لقواتنا البحريه دوراً بارزاً فى تطهير قناه السويس من الألغام ومن مخلفات حرب ١٩٧٣ كذا فى تأمين السفن العابره والسفن ذات الأهميه الخاصه بالأضافه إلى إجلاء المصريين العالقين بليبيا وتأمين الأهداف الحيويه والمدن الساحليه والأنتخابات بها عقب ثورات الربيع العربى.

- البحريه الخامسه: بحريه عهد الرئيس السيسى

- عقب تولى الرئيس/ عبد الفتاح السيسى ركز على أهمية قوة مصر فى البحر وعمل على تنميه كافة مكوناتها وإعادة تفعيل موقع مصر الأستراتيجى، فوضع البعد البحرى فى مكانه الصحيح فى السياسه المصريه حيث تبلورت حتمية تطوير وتحديث قواتنا البحريه لحماية المصالح الأقتصاديه المصريه فى البحر (الأقتصاد الأزرق) كذا لسد الفراغ فى التوازن الأستراتيجى خاصه فى شقه العسكرى بالمنطقه والنتاج عن ثورات الربيع العربى. بالأضافه إلى تأمين المشروع الرئيس لمصر للقرن الواحد والعشرين وهو المنطقه الأقتصاديه لقناة السويس الذى يعتمد فى المقام الأول على البعد البحرى ويعد التفعيل الثانى لموقع مصر الأستراتيجى بعد شق قناة السويس.

- فشق قناة السويس الجديده وربط سيناء بأنفاق تحت القناه، وأنشاء شبكه ومحاور طرق وسكك حديديه وموانىء لخدمه النواحي اللوجستيه. كما طورت ترسانات بناء وأصلاح السفن ولأول مره منذ عهد الخديوى أسماعيل تصنع فرقاطه بخبره فرنسيه وأيدى مصريه.

نفذتها قواتنا البحريه فى مسرح البحر المتوسط، و إغراق المدمره الأسرائيليه إيلات فى ٢١ أكتوبر ١٩٦٧م بأول صاروخ بحرئى فى العالم يطلق من وحده صغيره ليذمر وحده كبيره، وإغراق غواصه أسرائيليه فى ٢٣ يناير ١٩٦٨م، وقصف منطقتى رمانه وبالوظه بمدفعيه المدمرات فى ٨ نوفمبر ١٩٦٩م وإغراق سفينه أبحاث اسرائيليه فى ١٥ مايو ١٩٧٠م وفى مسرح عمليات البحر الأحمر تمت الأغاره الناجحه على ميناء إيلات ثلاث مرات بفاصل زمنى حوالى ثلاثة أشهر لأول مره فى تاريخ عمليات القوات الخاصه، وتدمير أرصفه وسفن به (١٥ نوفمبر ١٩٦٩، ٥ فبراير ١٩٧٠، ١٤ مايو ١٩٧٠) بالأضافه إلى تدمير الحفار كيننتج فى غرب أفريقيا خارج مسرح العمليات فى ٨ مارس ١٩٧٠م.

- أما فى حرب أكتوبر ٧٣ المجيده فقد تبلورت فكرة العمليه فى هدفين الهدف الاول (استراتيجى) وهو الضغط على الاقتصاد الإسرائيلى من خلال حرمان اسرائيل من امدادات البترول المنقوله بحراً. والهدف الثانى (تعبوى) معاونه أعمال قتال قواتنا البريه العامله بجوار الساحل بالاشتراك فى التمهيد النيرانى والمعاونه بالنيران، وقصف الأهداف الحيويه القريبه من الساحل للعدو فى المناطق المحتلة وتأمين النطاق التعبوى للقوات البحريه بالبحرين المتوسط والأحمر بغرض حماية أماكن تمرکز وحداتنا البحريه فى الموانى والمراسى وجعلها مفتوحة أمام حركة النقل البحرى وتأمين الأهداف الحيويه القريبه من الساحل. وكانت أبرز نتائج أعمال قتال القوات البحريه هى إغلاق ميناء إيلات أمام النقل البحرى الإسرائيلى إعتباراً من يوم ٨ أكتوبر بينما ظلت الموانى المصريه مفتوحة طوال فترة الحرب، و حرمان إسرائيل من إمدادات البترول المنقوله بحراً فى البحر الاحمر، كما نجحت القوات البحريه فى تأمين الموانى المصريه والأهداف الحيويه.

- بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ حرص الرئيس/ السادات على تنويع مصادر السلاح وتطوير القوات البحريه وتبعه الرئيس/ مبارك فى بناء قاعدة التأمين الفنى والأدارى للوحدات البحريه والحفاظ على كفاءة الوحدات البحريه وتطويرها وتزويد القوات البحريه

تحديات ومعوقات تطبيق التحول الرقمي بمرافق
وإدارات قطاع النقل البحري



اعداد

المهندس/ تامر رياض

مجمع المحاكيات المتكاملة.. الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحري

أصحاب المصلحة من نقل و ادارة وتسيير الشؤون الإدارية، إذ تحفظ فيها حقوق الناس وخبراتها لتكون في متناول الجميع دون تفرقة ودون مقابل ووصولها في اقرب وقت ممكن قد لا تتجاوز المدة ثواني كما في حالة تسيير وسائل النقل الخدمية البرية و البحرية و الجوية، و التسيير الاداري للشؤون الإدارية العامة و ما توفره من جهد ووقت.

و من شأن المرافق البحرية الرقمية أن تلعب دوراً مهماً في عمليتي التسيير الأفضل للخدمات من جهة، وتطوير التسيير الإداري من جهة أخرى من حيث الجودة والوقت، فلم تعد تقدم المرافق البحرية مجرد خدمات تقليدية، بل أصبحت عبارة عن خلية نشطة جديدة ومتجددة ومركزاً هاماً في عمليات معالجة المعلومات و ضبط الروابط بين كافة الجهات، كما أصبحت تعد من بين الوسائل العلمية الأساسية و المُدعمَة للخدمات المرفقية الإلكترونية. و في ظل التحديات العصرية تغيرت النظرة نحو المرافق البحرية الرقمية ومفهومها ورسالتها وأضحى لا مكان للمرافق البحرية التقليدية التي تركز على وسائل وسبل و طرق تقليدية جدا من حيث الجودة و الوقت و صعوبة التواصل، إذ أصبحت التي لا تواكب التطورات الحديثة، ويمكن حصر هذه التحديات في:

١- الرقمية العالمية

أصبحت المرافق البحرية اليوم مطالبة بتأدية وظائف جديدة وتحقيق مطالب أكثر تطوراً من التي كانت تقوم بها سابقاً، وخاصة بظهور خدمات الانترنت السريعة والمتجددة، بالإضافة إلى تحدي الملفات الإلكترونية والتي جلبت بخدماتها المتميزة أغلب العملاء في شتى المجالات، خصوصاً بتوفرها على التقنيات المتجددة بصورة دقيقة جداً. وزاد الخطر مع إمكانية التنوع

يعيش العالم اليوم ثورة علمية عظيمة بواسطة الرقمنة، فأصبحت الكرة الأرضية مجرد قرية صغيرة تنتقل فيها المعلومات بسهولة تامة و في لحظات و هو ما يعبر عنه بمشهد القرن. و بالنظر الى ما تخلفه الرقمنة في المجتمع التجاري، نجد انها أحدثت حراكاً كبيراً في الوسط الاقتصادي، حيث أصبحت المعلومات القوة الفاعلة والعصب المحرك لكل مناحي الإدارة وأداة لقياس قوة الأداء وبإزدياد كم هذه المعلومات وسرعة تدفقها ازدادت الحاجة إلى سرعة معالجتها ونقلها، وفي ظل هذه التحولات وجدت المكتبات نفسها في مواجهة مشكلة عدم التأقلم والتكيف مع هذا المحيط المتسم بالتغير، مما طرح عليها عبء إيجاد آليات من شأنها توفير المعلومات الصحيحة والدقيقة للمستفيدين من أجل ضمان إستمرارية المرافق البحرية العامة وتحقيقها لغاياتها المنشودة. و من أجل تسليط الضوء على أهمية الموضوع يجب تقسيمه الى محورين، في المحور الأول نشير إلى التحديات التي تواجه المرافق البحرية في ظل عصر المعلوماتية ثم معوقات تطبيق مشاريع تحويل المرافق البحرية للإدارة الرقمية في محور الثاني.

أولاً: المحور الأول/ التحديات التي تواجه المرافق البحرية

لا يخفى على أحد أهمية تطبيق الأنظمة الرقمية بالمرافق البحرية العامة والدور الذي تقوم به لتكوين وتسهيل سير العمليات و الإدارة والتي من شأنها أن تحيي أنظمة قوامها السرعة و الدقة، إذ تتصل بكافة النواحي الإدارية اتصالاً وثيقاً بالرقمنة والتسيير عن بعد للمرفق البحري. وقد لا يختلف إثنان على أن المرفق البحري يعد أداة من أهم الأدوات التي يمكن الاستعانة بها في خدمة قطاع النقل البحري و تسهيل احتياجات

والانتشار الإلكتروني السهل والسريع و الذي يصل إلى كل أقطار العالم؛ وكذا ظهور الوسائط المتعددة والتي يمكنها احتواء مئات المرافق في ملف واحد، كانت إلى وقت قريب يصعب احتوائها، زد على ذلك صغر حجمها وإمكانية الاطلاع عليها بسهولة (على اعتبار أنها منظمة بشكل يسهل استغلالها). لهذا فان المرافق البحرية الرقمية مطالبة اليوم بتوفير هذا الشكل من الحوامل.

المنافسة المتزايدة لإستخدام شبكات الإنترنت

تعد شبكة الإنترنت خير وسيلة للدلالة على تلك التحولات الكبرى التي عرفتها المرافق البحرية العامة في العالم، حيث جعلت من أبسط الأفراد قدرة التحكم في برمجيات قد تكون معقدة في تسييرها، مثل تلك التي تستخدم للملاحة في شبكة الويب وتبسيط عملية الاشتراك التي تسمح للمستخدم بالارتباط بالشبكة.

وتساهم كل هذه التطورات والإنجازات الإيجابية في إنتشارها بين قطاعات النقل البحري وعدد كبير من المستفيدين وتبنيهم لها، ومن هذا المنطلق أصبحت المرافق البحرية الرقمية مطالبة بتأدية وظائف جديدة وتحقيق مطالب أكثر تطوراً من التي كانت تقوم بها سابقاً. وخاصة بظهور خدمات الإنترنت السريعة والمتجددة، التي جلبت بخدماتها المتميزة أغلب عملاء تلك المرافق البحرية، لتوفرها على التقنيات الحديثة بصورة سهلة و سريعة، وبظهور الوسائط المتعددة والتي يمكنها احتواء مئات المرافق التي قد تعجز بعض الجهات على إحتوائها إذا ما بقيت على وسائلها التقليدية.

إن العوامل السابقة الذكر أحدثت ضغوطات كبيرة جعلت من المرافق البحرية تبحث عن أنجح وأسهل الطرق للتكيف مع هذه المعطيات الجديدة وكذا لمواجهة التحديات التي فرضها العصر الذي يمتاز بالانفجار المعلوماتي، وعليه فالمرافق البحرية التقليدية اليوم مطالبة بأن تقوم بتغييرات واسعة على جميع المستويات، سواء على مستوى نوع وشكل الأوعية المعلوماتية أو نوع الخدمات المقدمة وكيفية ووقت الوصول إليها.

وهنا وجدت المرافق البحرية نفسها مطالبة باللجوء

إلى خيار الرقمنة وبناء نظم وبرامج رقمية متخصصة قوامها الملف الإلكتروني والدوريات الإلكترونية و النظم الإلكترونية إضافة إلى إنتاج وتوليف مصادر معلومات جديدة، وإنشاء قنوات للتواصل بين الإدارات المختلفة و العملاء، وإقتفاء أثر المعلومات والبحث عنها أينما وجدت، ولا تقتصر أهمية المرافق البحرية الرقمية على إتاحة أساليب غير مسبوقة لتطوير الخدمات فحسب، وإنما تمتد هذه الأهمية لتشمل استعراض المتطلبات المستقبلية اللازمة لتحديث المرافق التقليدية، وبخاصة فيما يتعلق بتنمية الجوانب المهنية للعاملين بها أو بالبحر ومراكز المعلومات بهدف صياغة نموذج جديد لأخصائي المرافق العامة والمعلومات.

ومن بين النتائج التي تحصدها المرافق البحرية من خلال العمل على رقمنة أنظمة إدارتها :

• **حفظ النسخ الأصلية:** إن نشر النسخ التي يتم رقمتها في المرافق العامة، يسمح بحفظ أصول الوثائق المعارة بكثرة خاصة تلك التي تدهورت حالتها المادية؛ إضافة إلى تخفيض الضغط على المجموعات المعارة وتخفيض تكاليف التخزين كما تسمح الرقمنة أيضا بالحصول وبسرعة على طباعة ورقية للوثيقة في الحين.

• **تحسين الوصول إلى الأرصدة المرقمنة:** يسمح انتشار النسخة المرقمنة للمستخدمين بإستعمال هذه الوثائق بكثرة من خلال التبادل السريع للبيانات بين المتعاملين وتخفيض تكاليف المراسلات ناهيك عن التحديث المتوفر والفوري.

• **ديمقراطية الوصول إلى المعلومات:** أي لا يكون حكراً على الباحثين بل يكون متاحاً لكل فئات العملاء.

• **التعاون على المستوى الدولي :** وهذا من أجل تحقيق تكاملية مع كافة المؤسسات الأخرى الصناعية والتجارية والمنظمات العمومية وهذا من خلال القضاء على مشكلة تشتت الوثائق .

• **تسهيل الوصول للمصادر المرقمنة (عن بعد):** ويتم هذا من خلال مضاعفة وزيادة منافذ الإطلاع على هذه المصادر.

إضافة إلى المساعدة على البحث من خلال اكتشاف محتويات وثائق ذات نتائج إحصائية كبيرة.

ثانياً: المحور الثاني / معوقات تطبيق مشاريع المرافق البحرية

إن مجرد وجود إستراتيجية متكاملة للتحويل إلى النمط الرقمي لا يعني أنّ الطريق ممهدة لتطبيق و تنفيذ هذه الإستراتيجية بسهولة و سلاسة و بشكل سليم و ذلك لأنّ العديد من العوائق و المشاكل ستواجه تطبيق الخطة و من بين هذه العوائق نجد:

١- المعوقات التنظيمية والتشريعية وتمثل في

- انعدام التخطيط والتنسيق على مستوى الإدارة العليا
- لبرامج التحول الرقمي،
- غياب المتابعة من قبل السلطات العليا لتطبيق مشروع الرقمنة في الإدارات الصغرى،
- غياب التنسيق بين الأجهزة والإدارات الأخرى ذات العلاقة بنشاط المرافق البحرية حتى تمتلك نفس الأنواع من الأجهزة والبرمجيات،
- قلة المعرفة الحاسوبية لدى الإداريين الذين يملكون قرار إدخال هذه التقنية داخل المرافق العامة المختلفة،
- ندرة توفير التدريب المتخصص بشكل واسع،
- ضعف برامج التوعية الإعلامية المواكبة لتطبيق مشاريع التحول الرقمي في البنيات التعليمية،
- الافتقار إلى وجود جهة مركزية لتبني مشروعات الرقمنة على مستوى الدولة مما يؤدي إلى ضعف توافق الأنظمة،

● صعوبة إيجاد بيئة تشريعية وقانونية تتناسب والعمل الرقمي مما يتطلب جهد ووقت طويل.

٢- المعوقات التقنية وتمثل في :

- صعوبات ومشكلات تشغيل الحاسب الآلي في المرافق البحرية الأخرى،
- ندرة وجود مواصفات ومعايير موحدة للأجهزة المستخدمة داخل المنظومة الواحدة،
- تقادم أجهزة وبرامج الحاسب الآلي المستخدمة نظراً للتطور السريع لها،

● ضعف البنية التحتية للكثير من الموانئ البحرية ونقص جاهزيتها لاستقبال مثل هذه التقنية،

● ضعف البنية التحتية لشبكات الاتصال في الكثير من المناطق،

● ضعف قطاع التقنيات الحديثة في الدول النامية وذلك لمحدودية القدرة التصنيعية وقلة الخبرات الفنية المؤهلة أو هجرتها.

٣- المعوقات البشرية وتمثل في:

- ضعف الوعي الثقافي بتكنولوجيا المعلومات على المستوى الاجتماعي والتنظيمي داخل المرفق العام،
- قلة البرامج التدريبية في مجال التقنية الحديثة المتطورة في المرافق العامة،
- تنامي شعور بعض المديرين وذوي السلطة بأن التعبير يشكل تهديدا للسلطة،
- ندرة تقديم الحوافز للعاملين للتوجه نحو النمط الرقمي،
- ضعف المعرفة الكافية بتقنيات الحاسب الآلي والرغبة والخوف الذي يمتلك بعض الأفراد عند استعماله،
- ضعف الثقة في حماية وسرية المعلومات والتعاملات الشخصية داخل البيئة الرقمية،
- مقاومة العاملين لتطبيق التقنية وضعف الرغبة بها، وعزوفهم عن إستخدامها وضعف القناعة لديهم بسبب مخاوف نفسية وصحية إضافة إلى ميل الإنسان لمقاومة التغيير.

٤- معوقات مالية وتمثل في :

- قلة الموارد المالية المخصصة لتنمية البنية التحتية اللازمة لتطبيق المشروع الرقمي وخاصة إنشاء الشبكات وربط المواقع وتطوير الأجهزة،
- قلة الموارد المتاحة لبعض المرافق العامة بسبب الارتباط بميزانيات ثابتة ومحددة للإنفاق،
- قلة المخصصات المالية الموجهة لعمليات التدريب والتأهيل من أجل تطبيق المشاريع الرقمية،
- التكلفة العالية للبرمجيات والأجهزة الإلكترونية.

واقع الموانئ العربية من خلال مؤشر أداء موانئ الحاويات العالمية
للعام 2021

اعداد

د. عبدالله ونيس الترهوني
إختصاصي إقتصاديات النقل البحري



والحاجة إلى تكاثف أصحاب المصالح، فقد دعت
الضرورة إلى قياس أداء موانئ الحاويات حول العالم،
وبحسب البنك الدولي فإن التقرير أو المؤشر يهدف إلى
جعله نقطة مرجعية لأصحاب المصالح الكبرى في
الاقتصاد العالمي بما في ذلك الحكومات الوطنية،
وأصحاب المصلحة في التجارة الدولية وسلاسل
التوريد من القطاعين العام والخاص، مروراً بسلطات
الموانئ البحرية ومشغليها، ووكالات التنمية، وصولاً
إلى المستهلكين، وبعد مضي أكثر من عام على صدور
التقرير الأول في 2021 صدر التقرير الثاني مع نهاية
الربع الأول من العام 2022 والذي تألف من 104
صفحة موزعة على ثلاثة أجزاء هي المقدمة
والمنهجية، والنتائج، وقد أظهر مؤشر البنك الدولي عن
أداء موانئ الحاويات أن موانئ الشرق الأوسط وشرق
آسيا كانت الأفضل من حيث الاستجابة للنمو الكبير في
حجم الأنشطة والتقلبات في الخدمات الناجمة عن
تأثيرات جائحة كورونا العالمية.

إجمالاً، لقد شهدت موانئ العالم تراجعاً في معدل مناولة
الحاويات بسبب تفشي جائحة كورونا مطلع العام
2020 والذي تزامن مع الاحتفالات برأس السنة
الجديدة الصينية، وقد وصل التراجع ذروته خلال الثلث
الأول من عام 2020، وتراجعت معه أوزان التجارة
المنقولة بحرًا إلى 10.65 مليار طن، وهو تراجع يمثل
مانسبته 3.8%، ولكن مع بداية الربع الرابع من العام
2020 بدأ التعافي من الجائحة ليشهد معه الاقتصاد
العالمي إنتعاشاً مدفوعاً بزيادة الطلب على السلع
والخدمات وإن كان هذا الطلب متفاوتاً: حيث سجلت
قارة آسيا نمواً عند نسبة 54% والامريكتين 18%، أما
قارة أوروبا فكانت نسبة نموها عند 15% في حين
كانت نسبة نمو قارة إفريقيا 6% فقط.

أزدادت أهمية النقل البحري عالمياً بسبب تفشي جائحة
كورونا والتي تسببت في توقف شبه تام لنشاط النقل
الجوي خلال العام 2020 ومطلع العام 2021،
وأصبح النقل البحري مسؤول عن نقل 90% من تجارة
العالم صعوداً من 83% كانت تُنقل بحرًا قبل تفشي
الجائحة، كما أن اعداد السفن المسجلة حول العالم والتي
تزيد حمولتها الكلية (Gross tonnage) عن 100
طن قد ازدادات هي الاخرى في آخر ثلاثون سنة من
80.000 سفينة الى اكثر من 130.000 سفينة.

في ذات الاطار، وبعد أقل من عام على تفشي جائحة
Covid-19، شرع البنك الدولي وبالتعاون مع S&P
Global Market Intelligence بنشر مؤشر سنوي عن
أداء موانئ الحاويات حول العالم، ويعد هذا المؤشر
مهماً كون الموانئ البحرية تشكل عنصراً أساسياً في
سلسلة التوريد العالمية، وأن كفاءة البنية التحتية لموانئ
الحاويات تُعد عاملاً حاسماً في تكلفة النقل.



على الرغم من المتغيرات العالمية الكبرى مثل دخول
التقنيات الرقمية، بالإضافة إلى بعض التحديات التي
تواجه نقل الحاويات بحرًا وتداولها بالموانئ البحرية
مثل إنتشار جائحة كورونا والتي أدت إلى إغلاق ميناء
Shanghai والذي يُعد أكبر ميناء حاويات في العالم،

وهذا ناجم عن زيادة استخدام التكنولوجيا الرقمية وبدائل الوقود الأخضر تُعد طريقتين يمكن للبلدان الاستعانة بهما لتحديث موانئها وجعل سلاسل التوريد البحرية أكثر قدرة على الصمود.

التصنيف الإداري

بحسب التصنيف الإداري أو التنظيمي لعدد ٤٤٣ ميناء حاويات حول العالم والتي شملها تقرير العام ٢٠٢١ فقد ناولت هذه الموانئ مجتمعة عدد ٢٥٧.٤ مليون حاوية، وتصدرها ميناء الملك عبدالله السعودي بعد أن كان ثانيًا في مؤشر العام ٢٠٢٠، تلاه ميناء صلالة العُماني الذي حل ثانيًا في مؤشر ٢٠٢١ بعد أن كان تاسعًا في ٢٠٢٠، وجاء ميناء حمد القطري في المركز الثالث بعد أن كان في المركز ٣٨ في مؤشر العام ٢٠٢٠، في حين حل ميناء يانقشان الصيني في المركز الرابع بعد أن كان عاشرًا في ٢٠٢٠، وجاء ميناء خليفة الإماراتي في المركز الخامس في تصنيف ٢٠٢١ صعودًا من المركز ٢٢ في تصنيف ٢٠٢٠، أما ميناء طنجة المغربي فقد جاء سادسًا بعد أن كان في المركز ١٥ في ٢٠٢٠، وميناء نينغبو سابعًا بعد أن كان في المركز ١٣ في ٢٠٢٠، وجاء ميناء جدة في المركز الثامن بعد أن كان في المركز ٤٢ في ٢٠٢٠، في حين هبط ميناء قوانقزو الصيني من المركز السادس إلى التاسع في تقرير ٢٠٢١، وهبط ميناء يوكوهاما الياباني إلى المركز العاشر في ٢٠٢١ بعد أن تصدر مؤشر العام ٢٠٢٠.

وعطفًا على ماتقدم فإن الموانئ التي تصدرت هذا التصنيف هي موانئ الخليج العربي وموانئ حوض البحر المتوسط، كما أن الموانئ التي حلت في المراكز العشرة الأولى خلال ٢٠٢١ قد تحسنت مراكزها خلال العام ٢٠٢١ بالمقارنة مع ٢٠٢٠ بإستثناء ميناء يوكوهاما، ومن الملاحظ أيضا أن مينائي جدة السعودي وحمد القطري قد قفزا ٣٤ و ٣٥ مركزاً في ٢٠٢١ على التوالي بالمقارنة مع مراكزهم في ٢٠٢٠.

التصنيف الإحصائي

من جانب آخر، وبحسب التصنيف الإحصائي لنفس الموانئ التي شملها التصنيف الإداري، فقد جاء ميناء الملك عبدالله السعودي أولاً في تصنيف ٢٠٢١ بعد أن

فكرة المؤشر العالمي لأداء موانئ الحاويات ليست جديدة ولكن صحة وموثوقية البيانات كانت دائما هي العائق أمام إنجاز مثل هذه الأعمال، أما فيما يخص التقرير في حد ذاته فهو يعتمد على الزمن المستغرق بين وصول السفينة ومغادرتها من الرصيف، والمؤشر يقيس الأداء من تصنيف/منظور Approach إداري وآخر إحصائي، ويتضمن مجموعتين هما مجموعة Ship size group، ومجموعة Call size group. وقد تم تجميع البيانات في المؤشر من مصدرين مختلفين هما: بيانات الخطوط الملاحية، وبيانات أجهزة التعريف الذاتي للسفن (Automatic Information System (AIS) لعدد ٤٠٦ ميناء والتي شملها المؤشر في العام ٢٠٢٠ و عدد ٤٤٣ ميناء في العام ٢٠٢١، والجدير بالذكر أن الملحق الثالث بالمؤشر العالمي للعام ٢٠٢٠ قد أوضح وبكل جلاء أن المؤشر لم يتضمن ٧٥ ميناء/محطة حاويات حول العالم لأسباب عديدة منها عدم نشر بيانات بعض الموانئ نذكر منها موانئ قصر أحمد وبنغازي في ليبيا، وميناء عدن اليمني، وميناء الملك فهد في ينبع، وميناء الشارقة بدولة الامارات العربية المتحدة، وميناء رادس من تونس، وميناء سكيكدة الجزائري، وميناء طرطوس السوري، بالإضافة إلى موانئ عالمية معروفة لم يشملها تقرير العام ٢٠٢٠ منها ميناء ليفربول في المملكة المتحدة وميناء كورك الايرلندي، وميناء برست وبوردو الفرنسيان، وميناء لشبونة البرتغالي.

وأوضح المؤشر أوجه تفاوت كبيرة في كفاءة الموانئ العالمية خلال العام ٢٠٢١، حيث حقق أفضل الموانئ، مثل ميناء الملك عبد الله، ٩٧ حركة حاويات في الساعة في المتوسط في مقابل ٢٦ حركة للحاويات في الساعة في الموانئ الرئيسية في الساحل الغربي لأمريكا الشمالية، وتصدر ميناء الملك عبد الله في المملكة العربية السعودية الترتيب في مؤشر العام ٢٠٢١، في حين جاءت الموانئ المنافسة من منطقة الخليج، وهي ميناء صلالة العُماني وميناء حمد القطري وميناء خليفة حيث حلت ضمن المراكز الخمسة الأولى، واحتل ميناء جدة المركز الثامن، أما ميناء طنجة فجاء في المركز السادس، وهو أعلى تصنيف لميناء في شمال أفريقيا،

وعطفاً على ماتقدم فإن العاملين على المؤشر وبحسب البنك الدولي و S&P Global Market Intelligence سيعملون في النسخة القادمة منه على إزالة الاختلافات بين التصنيفين الإداري والاحصائي وجعل التقرير النهائي أكثر سهولة للمتلقين، وأن هذا سيتم بهدف إكتساب المزيد من الفهم للمحددات الرئيسية لموانئ الحاويات أو بالأحرى العوامل المؤثرة على أداء موانئ الحاويات، ولكن ضمن الحدود أو الأهداف التي من أجلها تم إطلاق المؤشر.

وفي موضوع ذو صلة، صدرت النسخة الثامنة من The Xinhua Baltic Shipping Centre Development Index وهو مؤشر سنوي يقيس أداء أفضل مدن الموانئ والمراكز البحرية حول العالم إستناداً إلى مجموعة من المقاييس ، بما فيها معدل نقل البضائع بالموانئ، وعمق المياه بالميناء، وطول أرصفة الحاويات ؛ بالإضافة الى عوامل العمل واتي تشمل عدد مقدمي الخدمات البحرية والمحامين والممولين ووسطاء السفن، وقد خلص مؤشر العام ٢٠٢١ الى ان التراتيب الخمسة الاولى لم تتغير عن العام الماضي وفيه حافظت ستغافورة على مركزها كأفضل مركز تدار منه الاعمال البحرية العالمية تلتها مدن لندن ثم شانغهاي ثم هونغ كونغ ودبي، في حين جاءت روتردام سادسة وهامبورغ سابعة ثم انت بيريبوس واثنيا في المركز الثامن مناصفة وبالمثل جاءت مدينتي نيويورك ونيوجيرسي في المركز التاسع، وجاءت مدينة نينغبو في المركز العاشر والتي حلت محل مدينة طوكيو التي هبطت الى المرتبة الحادية عشر في مؤشر العام ٢٠٢١.



كان ثانيًا في تصنيف العام ٢٠٢٠، وجاء ميناء صلالة العماني ثانيًا بعد أن كان سادسًا في ٢٠٢٠، وجاء ميناء يانقشان في المركز الثالث بعد أن كان في المركز ٢٨ في ٢٠٢٠، وحل ميناء حمد في المركز الرابع بعد أن كان في المركز ٣٦ في ٢٠٢٠، وجاء ميناء خليفة الاماراتي في المركز الخامس في تصنيف ٢٠٢١ بعد أن كان في المركز ٢٦ في تصنيف ٢٠٢٠، وجاء ميناء طنجة المغربي سادسًا بعد أن كان في المركز ٢٧ في العام ٢٠٢٠، وميناء نينغبو سابعًا بعد أن كان في المركز ٢٤ في ٢٠٢٠، وميناء جدة في المركز الثامن بعد أن كان في المركز ٥٣ في ٢٠٢٠، في حين هبط ميناء قوانقزو الصيني من المركز الرابع في مؤشر ٢٠٢٠ إلى المركز التاسع في مؤشر ٢٠٢١، وحافظ ميناء الجبسيراس على مركزه العاشر خلال العام ٢٠٢٠ و ٢٠٢١.

من الملاحظ ان الموانئ الاسيوية وموانئ حوض البحر المتوسط هي التي سيطرت على هذا التصنيف، وأن أغلب الموانئ التي تصدرت هذا التصنيف قد قفزت عدة مراكز في سلم الترتيب لعل أبرزها ميناء جدة الذي قفز ٤٧ مركزًا، وميناء حمد الذي قفز ٣٢ مركزًا، وميناء يانقشان الذي قفز ٢٥ مركزًا، وميناء طنجة الذي قفز ٢١ مركزًا وبالمثل تمامًا قفز ميناء خليفة الاماراتي، ومن الملاحظ أيضاً أن ميناء قرطاجنة الكولومبي جاء في المركز ١٢ عالمياً ليتصدر موانئ أمريكا اللاتينية والكاريبي، في حين جاء ميناء ماتادي في المركز ١٧١ عالمياً كأفضل ميناء من حيث الأداء في أفريقيا جنوب الصحراء.

إن الموانئ ذات الأداء الجيد ستتمكن من تسهيل الاستثمار في أنظمة الإنتاج والتوزيع، ودعم توسيع التصنيع والخدمات اللوجستية، وخلق المزيد من الفرص، ورفع مستويات الدخل والعوائد، وفي كل الاحوال فإن تطوير البنية التحتية عالية الجودة للموانئ هو شرطاً أساسياً لنجاح استراتيجيات النمو الموجهة نحو التصدير، في حين أن الموانئ ذات الأداء الضعيف تتميز بقيود في الكفاءة التشغيلية، وعدم كفاية الرقابة، وضعف التنسيق بين الأطراف المعنية.