

## كلمة التحرير



الدكتور الربان/ هشام هلال

تمت أعمال قمة المناخ COP 27 التي عقدت في الفترة من ٦ إلى ١٨ نوفمبر بمدينة شرم الشيخ الساحلية في أكبر تجمع سنوي حول العمل المناخي. حيث اجتمع رؤساء الدول والوزراء والمفاوضون، جنبًا إلى جنب مع نشطاء في مجال المناخ ورؤساء البلديات وممثلي المجتمع المدني ورؤساء تنفيذيين للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ على نتائج الدورة السادسة والعشرين لمؤتمر قمة المناخ والذي عقد في باريس (COP26) لاتخاذ إجراءات بشأن مجموعة من القضايا الحاسمة لمعالجة حالة الطوارئ المناخية - انطلاقًا من الحد بشكل عاجل من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وبناء القدرة على الصمود والتكيف مع الآثار الحتمية لتغير المناخ، وصولًا إلى الوفاء بالتزامات تمويل العمل المناخي في البلدان النامية.

وأمام أزمة الطاقة المتزايدة والتركيزات القياسية لغازات الاحتباس الحراري وزيادة الظواهر المناخية القاسية، سعت الدورة السابعة والعشرين لمؤتمر قمة المناخ إلى تجديد التضامن بين البلدان لتنفيذ اتفاق باريس. لتجنب أسوأ آثار تغير المناخ، حيث يجب خفض الانبعاثات بمقدار النصف تقريبًا بحلول عام ٢٠٣٠ والوصول بها إلى مستوى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ ولتحقيق ذلك، نحتاج إلى التخلص من اعتمادنا على الوقود الأحفوري والاستثمار في مصادر بديلة للطاقة تكون نظيفة ومتاحة وفي المتناول ومستدامة وموثوقة. وكما هو معروف فإن مصادر الطاقة المتجددة (المتوفرة بكثرة في كل مكان حولنا من خلال الشمس والرياح والمياه والنفائيات وحرارة الأرض) تتجدد بفضل الطبيعة وتنبعث منها غازات أو ملوثات قليلة إن لم تكن معدومة.

وقد التزمت جميع الأطراف في اتفاقية باريس بتعزيز الاستجابة العالمية لتغير المناخ من خلال زيادة قدرة الجميع على التكيف وبناء القدرة على الصمود والحد من التأثير. حيث اعتمدت الدول ميثاق غلاسكو للمناخ الذي يدعو إلى مضاعفة التمويل لدعم الدول النامية في التكيف مع آثار تغير المناخ وبناء المرونة. كما أنشأت غلاسكو كذلك برنامج عمل لتحديد هدف عالمي بشأن التكيف، والذي سيحدد الاحتياجات الجماعية والحلول لأزمة المناخ التي تؤثر بالفعل على العديد من الدول. ومنذ عام ٢٠١١، قامت عدة بلدان بإعداد خطط تكيف وطنية بموجب الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ.

# الملاح

The Navigator

العدد ١٢١ يناير ٢٠٢٣

## ❖ اقرأ في هذا العدد

- كلمة التحرير.
- مقال العدد.
- صفحة من تاريخ البحرية التجارية المصرية.
- الاستراتيجية البحرية المصرية.. والتحديات المستقبلية.
- المفهوم الحديث للموانئ البحرية الخضراء.
- من هنا وهناك.
- عرفان وتقدير.
- دور المشروعات الصغيرة والمتوسطة في دعم الموانئ البحرية التجارية.
- تاريخ عقد التأمين البحري ما بين الماضي والحاضر.
- أهمية تفعيل الموانئ الجافة في مصر.
- واقع الموانئ العربية من خلال مؤشر أداء موانئ الحاويات العالمية للعام ٢٠٢١ "الجزء الثاني".

## ❖ 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/ شروق سمير

## أنباء بينية

تدفق المياه الأكثر دفئا نحو الغطاء الجليدي في شرق القطب الجنوبي  
Warmer waters are flowing towards the East Antarctic ice sheet

اعداد

الدكتور لواء بحري أ.ح / سميح ابراهيم

رئيس الأكاديمية الإقليمية البحرية – غانا سابقا

رئيس / مجلس / ادارة الجمعية العربية للملاحة - سابقا



بالكامل، فإن مستويات سطح البحر العالمية سترتفع بمقدار ٥.١ متر. يقع جزء كبير من الحوض تحت مستوى سطح البحر، مما يجعله حساسا بشكل خاص لذوبان المحيطات. وذلك لأن مياه البحر العميقة تتطلب درجات حرارة أقل للتجمد من مياه البحر الضحلة. ووهذا ما تم التوصل إليه بعد إحصائية امتدت لـ ٩٠ عاما من الملاحظات الأوقيانوغرافية قبالة حوض أورورا تحت الجليدي.



المنطقة القطبية الجنوبية

لقد وجد بطريقة قاطعة أن معدل ارتفاع درجة حرارة المحيطات يصل إلى ٢ درجة مئوية إلى ٣ درجات مئوية منذ النصف الأول من القرن العشرين. وهذا يعادل ٠.١ درجة مئوية إلى ٠.٤ درجة مئوية لكل عقد. كما تضاعف الميل إلى الاحترار ثلاث مرات منذ ١٩٩٠س، حيث وصل إلى معدل ٠.٣ درجة مئوية إلى ٠.٩ درجة مئوية كل عقد. إذن كيف يرتبط هذا الاحترار بتغير المناخ؟ الجواب يتعلق بحزام من الرياح الغربية القوية فوق المحيط الجنوبي. فمنذ ١٩٦٠س، كانت هذه الرياح تتحرك جنوبا نحو القارة القطبية الجنوبية خلال السنوات التي يكون فيها الوضع الحلقي الجنوبي، وهو محرك مناخي في مرحلة إيجابية.

يظهر للبحث الجديد المنذر الذي نشر في مجلة Nature Climate Change الذي يكشف عن محرك جديد محتمل لارتفاع مستوى سطح البحر العالمي، أن تغير دوران المياه في المحيط الجنوبي قد يعرض استقرار الغطاء الجليدي في شرق القطب الجنوبي للخطر. ويبلغ حجم الغطاء الجليدي حوالي حجم الولايات المتحدة، وهو الأكبر في العالم، وتحدث التغيرات في دوران المياه بسبب التحولات في أنماط الرياح، وترتبط بعوامل تشمل تغير المناخ. وقد تؤدي المياه الأكثر دفئا الناتجة عن ذلك وارتفاع مستوى سطح البحر إلى إلحاق الضرر بالحياة البحرية وتهديد المستوطنات الساحلية البشرية.

كما تؤكد النتائج التي تم التوصل إليها على الحاجة الملحة للحد من الاحترار العالمي إلى أقل من ١.٥ درجة مئوية، لتجنب الأضرار المناخية الأكثر كارثية. إن الصفائح الجليدية نتيجة تغير المناخ وتلك التي ترسبت نتيجة هطول الأمطار فوق الأرض. وتمتد تلك الصفائح من الأرض وتطفو على المحيط، حيث تعرف باسم الرفوف الجليدية. ومن المعروف جيدا أن الغطاء الجليدي في غرب المنطقة القطبية الجنوبية يذوب ويساهم في ارتفاع مستوى سطح البحر. ولكن حتى الآن، لم يكن يعرف سوى القليل عن نظيره في الشرق. وقد ركزت البحوث على منطقة بحرية تعرف باسم حوض أورورا تحت الجليدي في المحيط الهندي.

تشكل هذه المنطقة من الجليد البحري المتجمد جزءا من الغطاء الجليدي في شرق المنطقة القطبية الجنوبية. إن كيفية استجابة هذا الحوض لتغير المناخ تعتبر واحدة من أكبر أوجه عدم اليقين في توقعات ارتفاع مستوى سطح البحر خلال هذا القرن. وإذا ذاب الحوض

وتعزى هذه الظاهرة جزئياً إلى زيادة الغازات الدفيئة في الغلاف الجوي.

ونتيجة لذلك ، تقترب الرياح الغربية من القارة القطبية الجنوبية في الصيف، مما يجلب معها الماء الدافئ. وقد كان يعتقد ذات يوم أن الغطاء الجليدي في شرق المنطقة القطبية الجنوبية مستقر نسبياً ومحمي من ارتفاع درجة حرارة المحيطات. ويرجع ذلك جزئياً إلى أنها محاطة بمياه باردة جداً تعرف باسم "مياه الجرف الكثيفة". ولقد ركز جزء من البحث على نهر فاندرفورد الجليدي في شرق القارة القطبية الجنوبية، وهناك، لوحظ أن الماء الدافئ قد حل محل مياه الرف الكثيفة الباردة.

ومن المتوقع أن تزداد حركة المياه الدافئة نحو شرق القارة القطبية الجنوبية سوءاً طوال القرن الـ ٢١، مما يزيد من تهديد استقرار الغطاء الجليدي. لماذا هذا مهم للحياة البحرية، ولقد افترض نتيجة العمل السابق حول آثار تغير المناخ في شرق المنطقة القطبية الجنوبية عموماً أن الاحترار يحدث أولاً في الطبقات السطحية للمحيط، كما تشير النتائج التي توصلنا إليها - أن المياه العميقة ترتفع درجة حرارتها أولاً - إلى الحاجة إلى إعادة التفكير في الآثار المحتملة على الحياة البحرية. والمطلوب عمل تقييم قوي، بما في ذلك الاستثمار في الرصد والنمذجة التي يمكن أن تربط التغير المادي باستجابات النظم البيئية (البيئية) (الإيكولوجية).

ينبغي أن يشمل ذلك الآثار المحتملة للتغير السريع جداً، 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 فرصاً أكبر للناس والنظم البيئية (الإيكولوجية) للتكيف.



المنطقة القطبية الجنوبية

من المفترض في حالة ان المقالة تحتاج الى تعديل  
او زيادة في المساحة أن يقوم مسئولى التحرير  
بذلك، ولكن نظرا لانه اخر اعمال المغفور له بإذن  
الله سيادة اللواء/ سميح ابراهيم فسوف نتركها  
كما هي ويكفيانا أن اخر ما كتبه كان من نصيب  
الجمعية العربية للملاحة.

## صفحة من تاريخ البحرية التجارية المصرية

إعداد

الأستاذ الدكتور/ خلف عبد العظيم سيد الميري  
أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر كلية البنات للآداب والعلوم والتربية  
جامعة عين شمس



موانئها، الأمر الذي سيُسهم في تطور اهتمامها البحري.

**الحدث الثاني:** الحروب النابليونية التي استمرت بين إنجلترا وفرنسا بعد رحيل الحملة الفرنسية من مصر ١٨٠١م واستمرت حتى ١٨١٤م، وفرض فيها الأسطول البريطاني حصارا قاريا في حوض البحر المتوسط، وأدى ذلك إلى حدوث أزمة حادة في التجارات الأوروبية، وهنا انتهز محمد علي الفرصة وقام باستئجار سفنا لنقل تجارة مصر - باعتبارها محايدة - إلى أوروبا، وواكب ذلك إرسال أول بعثة لتعلم الفنون البحرية إلى إيطاليا عام ١٨٠٩ أي قبل عامين من نشوب الحروب الوهابية في شبه الجزيرة العربية.

وكما هو واضح من سياق الأحداث أن الاهتمام بالأسطول التجاري سبق بناء الأسطول الحربي، وجاء ذلك انتهازا لفرصة واقعية من الظروف الاقتصادية الدولية المتاحة آنئذ، وكانت الصفقات التي عقدها محمد علي لشراء السفن مع بعض الموردين الأوروبيين، كانت سفنا تجارية لخدمة أغراضه الاقتصادية، ولتكوين نواة للبحرية المصرية يُمكن استخدامها في السفن الحربية بالعمل المزدوج أو تحويلها لحربية في ضوء إمكاناتها المتاحة، ولكن سيختلف الوضع بعدئذ حين يتم بناء كل منها علي حدة في ترسانة الإسكندرية، سواء كانت سفنا تجارية أو فرقاطات وبوارج حربية.

**الحدث الثالث:** وهي الحروب الوهابية التي أمر فيها السلطان العثماني محمد بتجهيز قوة عسكرية ١٨١١م، الأمر الذي دفعه إلى إعداد سفنا مزدوجة أي تجارية يُمكن استخدامها للأغراض العسكرية، وأخري حربية

يسطر التاريخ صفحات مجيدة في تاريخ الملاحة البحرية المصرية منذ أقدم العصور، وتكشف النقوش والآثار عن تلك الرحلات التي جابت فيها السفن المصرية عالم البحار، وربما كان من أشهرها رحلات البحر الأحمر في عهد الملكة حتشبسوت إلى بلاد بونت والسفينة التي دارت حول أفريقيا في عهد الملك نكاو، وكان هذا اتساقا مع كون مصر دولة بحرية مثلما هي برية، وإن كان البر حولها صحاري قاحلة ووديان لا يُمكن اجتيازها في يسر وسهولة، عكس البحر يسير النقل والانتقال سواء من أو إلي الأماكن القريبة أو أعالي البحار.

وتمضي العهود والقرون تباعا حتي إذا وصلنا إلي نهايات التاريخ الوسيط وفجر التاريخ الحديث سنجد أسطولا مصريا عملاقا في عهد السلطان قنصوه الغوري ساد البحار وحال دون سيطرة البرتغاليين علي البحر الأحمر، واستمر في تتبع سفنهم، ولكنه لقي هزيمة في معركة ديو البحرية ١٥٠٧م بالقرب من السواحل الهندية.

**الاستفادة من الظروف الدولية في تأسيس البحرية:**  
وإذا كنا قد أبحرنا عبر التاريخ في هذه الاستهلالية، فإننا سنتناول في هذا المقال البحرية التجارية منذ بناء مصر الحديثة في عهد محمد علي أوائل القرن التاسع عشر، وهنا تجدر الإشارة إلي ثلاث أحداث مهمة كان لكل منها تأثيره في النشاط الملاحي المصري.

**أولها:** أنه منذ خضوع مصر للدولة العثمانية ١٥١٧م، ظلت الموانئ المصرية خاضعة للحامية العثمانية إلى أن جاءت حملة فريزر علي مصر ١٨٠٧م، وفي أعقابها حرص محمد علي بأن تكون مصر مسئولة عن أصبحت نواة للأسطول الحربي فيما بعد، وقد عزز من

البحرية تجارية متعاقبة في عهده تمثلت أولاها فيما أطلق عليه "بواخر البحر الأحمر" تارة؛ و"بواخر السويس" تارة أخرى، واستغرقت هذه نحو ثلاث سنوات ١٨٥٤-١٨٥٧م، وكانت تمتلك بضعة سفن، بيد أن التطور جاء بعد ذلك من خلال تأسيس "الشركة المجيدية" ١٨٥٧م، نسبة للسلطان عبدالمجيد، وربما كان إطلاق اسم السلطان العثماني علي الشركة الوليدة محاولة لترضيته في أعقاب ما أثير من خلافات بسبب منح امتياز حفر قناة السويس الأول لفرديناند دي ليسبس.

وقد تم إشهار الشركة المجيدية إثر صدور فرمان العثماني من السلطان عبدالمجيد إلي والي مصر محمد سعيد باشا في أواسط شهر ربيع الأول ١٢٧٣هـ/ نوفمبر ١٨٥٦م وذكر في مقدمته ما يفيد الموافقة والقبول علي "تشكيل شركة بحرية لسير سفائن في البحر الأحمر والبحر الأبيض (المتوسط) باسم دولتنا العلية مدة امتيازها ثلاثون سنة..".

وقد كان الوالي نفسه وأفراد من الأسرة الحكمة من بين مؤسسين ومساهمين تلك الشركة بالإضافة إلي كبار المسؤولين والرأسماليين، وتولي رئاستها الأمير مصطفى فاضل ابن القائد العظيم إبراهيم باشا بن محمد علي يعاونه مجلس إدارة خليط من المصريين والأجانب، ويبدو أنه حدثت أزمات مالية وتقاوس البعض عن سداد بقية حصص وأسهم رأس المال، فاضطرت الحكومة لتصفيتها عام ١٨٦١م كشركة وآلت لها وتحول مسماها إلي "مصلحة الوابورات الميرية"، واستمرت هكذا حتي وفاة محمد سعيد باشا بعد عامين ودون إكمال مدة الامتياز.

وتجدر الإشارة إلي أن الشركة كان من بين سفنها أربعة باواخر حديدية تعمل في البحر الأحمر هي "الحجاز - نجد - قباري - جدة"، أما في البحر المتوسط فقد كانت فيه ثلاث باواخر هي "الجعفرية - السعيدية - التمساح"، بالإضافة لسفن أخرى شرعية أو ذات أحجام صغيرة، ولكنها كانت نقلة نوعية تكشف عن مواكبة مصر منجزات الثورة الصناعية و التطور البخاري في عالم الملاحة وامتلاكها سفنا حديدية وبخارية.

امتلاك مصر سفنها وجود ترسانات لصناعة السفن قبلئذ في بولاق، ويتم نقلها إلي الموانئ، ثم ترسانات في كل من السويس ودمياط والإسكندرية، ولكن هذه الترسانات لم تكن ذات قدرات كبيرة، حيث كانت تعتمد في صناعة السفن علي الطرق التقليدية المتوارثة.

وقد حدثت النقلة النوعية الكبرى لصناعة عديد من أنواع السفن بعد إنشاء ترسانة الإسكندرية وفق الأساليب الحديثة عام ١٨٢٨م؛ واستقدام خبراء أجانب لتطويرها فضلا عن الاستفادة من المبعوثين المصريين، وكان إنشاء هذه الترسانة حتميا لتعويض ما فقدته مصر من سفن أسطولها في حروب المورة ومعركة نافارين بجانب السلطان العثماني.

وقد امتلكت مصر آنئذ أسطولا كبيرا بشقيه التجاري والحربي في عهد محمد علي، استطاع أن يفرض نفوذها في كل من البحر الأحمر وسواحل الشام شرق البحر المتوسط، ولكن كما هو معروف فقد فرضت الدول الأوروبية والسلطان العثماني تسويات لندن ١٨٤٠/١٨٤١م، التي خفضت وحبّمت قوة مصر ككل إلي حدود دنيا، وانعكس ذلك سلبا على قوتها البحرية بطبيعة الحال.

### تأسيس شركات ملاحية البحرية التجارية:

إذا كان الاهتمام الحقيقي بالبحرية المصرية سواء تجارية أو حربية قد بدأ في عهد محمد علي، غير أن تسويات لندن أدت إلي انتكاسة أواخر عهده واستمرت من بعده في عهد عباس الأول، ولكن سرعان ما عاد الاهتمام بالبحرية التجارية المصرية نسبيا في عهد محمد سعيد باشا ١٨٥٤-١٨٦٣، ذو التنشئة البحرية، والذي حرص والده محمد علي باشا في أوامره له "بضرورة الاجتهاد والتفوق في تحصيل العلوم والفنون البحرية"؛ وقد ارتقي سعيد باشا حتى أصبح سر عسكر الدونمة أي القائد العام للأسطول، ثم حاملا لرتبة أمير البحار.

ولعل هذه التنشئة البحرية كان لها أثر في اهتمامه بالنشاط البحري بعدئذ، فاتجه منذ بداية حكمه إلي إعادة فتح المدرسة البحرية، ثم تأسيس شركات ملاحية الانطلاقة الملاحية الكبرى في عهد الخديوي

بعدهما تولي إسماعيل باشا (الخدوي) الحكم عام ١٨٦٣م، آلت سفن المصلحة الميرية السابقة للحكومة؛ وتأسست "الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية"، من كبار الملاك المصريين وذوي المناصب وذوي الخبرات الملاحية وبعض المستثمرين الأجانب، وقد أصدر الخديوي أمر إنشائها، ومما يلفت النظر أن الخديوي هو الذي وافق علي أمر إنشائها دون الرجوع للسلطان العثماني تعبيراً عن بلورة شخصيته، ومن المرجح أن يكون هذا قد أدى لحدوث خلاف مع السلطان، لأن الشركة استمرت لمدة عامين فقط ١٨٦٣-١٨٦٤م، وسرعان ما تم تحويلها إلي شركة كبرى ساهم فيها الخديوي والنظار وكبار المسئولين والرأسماليين، وآلت موجوداتها سواء سفن ومعدات ومكاتب ومخازن وتوكيلات للشركة الجديدة؛ التي أطلق عليها "الشركة العزيزية" نسبة للسلطان عبدالعزيز، فهو صاحب السيادة الشرعية وإن ظلت إسمية.

ولعل إطلاق اسم السلطان العثماني على هذه الشركة التي ترفع راياتها في عالم البحار، كان مغالطة من إسماعيل لإزالة الخلاف السابق وسعياً لكسب رضا وتحقيق مزيد من المكاسب، ومنها حصوله علي لقب الخديوي وتغيير نظام الوراثة، فضلاً عن توسع النفوذ المصري.

وقد صدر فرمان تأسيس الشركة العزيزية في ذي الحجة ١٢٨٠هـ (مايو ١٨٦٤م)، علي أنها بديلاً عن الشركة المجيدية، وأن يكون امتيازها لمدة ثلاثين عاماً، برأسمال مليوني فرنك فرنسي تسدد علي حصص ثم تمت مضاعفة رأس المال بعدئذ، وعلي أن تضمن الحكومة صافي أرباح للمساهمين بنسبة ٦% سنوياً ثم زيدت إلي ٧%، ويكون مقرها الرئيسي بالإسكندرية، وبالإضافة للسفن الموجودة سابقاً يتم شراء ٥ سفن بخارية للبحر المتوسط و٢ للبحر الأحمر، وكان من بين الأسماء التي أطلقت علي هذه السفن دمنهور، الحديدية، سواكن، أسبوط، وقد زيدت أعدادها تباعاً حتي

بلغت ١٠ سفن بخارية كبيرة تبحر في خطوط البحر الأحمر، وبلغت ١٤ سفينة بخارية كبيرة تعمل في خطوط البحر المتوسط، ولها في الملاحة النيلية ٢٩ باخرة و٢٠٣ صندلاً، وإن كانت هذه الأعداد قد تناقصت في السنوات التالية نتيجة الحوادث. وتأكيداً علي تشجيع هذا النوع من النشاط فقد تضمنت المادة السادسة من فرمان التأسيس بأن "ما يلزم لها بأي جهة كانت من أدوات ومهمات ولوازمات من أي جنس ونوع كان، لا يؤخذ عليه رسم جمرك ولا رسوم أخري، بل يُعاف من ذلك عند جلبه وإحضاره من الخارج" إذ أن إنشاء مثل هذه المشروعات "يستهدف تحقيق النفع العام".

ومما يلفت النظر أن نشاط هذه الشركة لم يقتصر علي الملاحة التجارية التي راجت بتوكيلاتها في عالم البحار، وكذلك تهيئة ما يلزمها في المرافئ والموانئ من مخازن ومكاتب ومتطلبات، وإنما سعي الخديوي إلي استصدار موافقة لها بمد السكك الحديدية من الموانئ إلي الداخل في الملحقات المصرية في سواكن ومصوع وغيرهما، فضلاً عن ذلك تقوم بنقل الجنود والمعدات ومُستلزمات الميري.

وعلى الرغم من ذلك يبدو أن الشركة صادفتها بعض الصعوبات إثر تعرض سفنها للحوادث، أو تقاعس بعض المساهمين في سداد بقية حصصهم، في الوقت الذي حل فيه افتتاح قناة السويس نوفمبر ١٨٦٩م، وتطلع الخديوي لبلورة مزيد من النشاط الملاحي المصري في العالم الخارجي، الأمر الذي سيدفعه إلي إصدار أمر بتصفية الشركة العزيزية وتحويلها إلي مصلحة ميرييه في منتصف ١٨٧٠م، وسداد حصص المساهمين، وأيلولة سفنها وكافة موجوداتها لهذه المصلحة الجديدة وأطلق عليها "مصلحة وابورات البوستة الخديوية"، وكان هذا يعني أنه نفذ يده من السلطان، وتطلع لبلورة شخصيته وتواجهه بسفنه وبوستاه في عالم البحار، وامتد نشاط هذه المصلحة وتوكيلاتها في غالبية موانئ البحر المتوسط وصولاً إلي لندن، وكذلك في سائر موانئ البحر الأحمر، وهذه صفحة أخري.

## الاستراتيجية البحرية المصرية.. والتحديات المستقبلية

إعداد

دكتور/ أيمن النحراوى

خبير اقتصادى ومحاضر ادارة واقتصاديات النقل الدولى واللوجيستيات



الدانمارك، كما اشترت منطقة ألاسكا الشاسعة من روسيا.

والأسطول الأمريكي حالياً يضم ستة أساطيل بحرية عسكرية تجوب محيطات العالم وتتجه بوصلتها لحماية المصالح الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية الأمريكية، وللولايات المتحدة نحو ٨٠٠ قاعدة عسكرية في أكثر من ٧٠ دولة معظمها قواعد بحرية، في حين أن القوى العسكرية الكبرى الأخرى مثل الصين وبريطانيا وفرنسا وروسيا لديهم جميعاً ٣١ قاعدة عسكرية فقط حول العالم معظمها قواعد بحرية.

ونحن ننظر إلى هذا كله، لا يسعنا إلا أن ننظر بكل فخر واعتزاز إلى قواتنا البحرية المصرية الباسلة العريقة بتاريخها المجيد فنذكر بكل فخر إسهامها الكبير في تحقيق النصر في حرب أكتوبر، وإسهامها العظيم الذي تقوم به اليوم في حماية المصالح الاستراتيجية المصرية، وحماية السواحل البحرية والمناطق الاقتصادية الخالصة وحقوق الغاز والنفط في البحرين الأحمر والمتوسط لسواحل تمتد لثلاثة آلاف كيلومتر عدا مجال استراتيجي متسع من الخليج العربي ومضيق باب المندب إلى شرق البحر المتوسط وحتى مضيق جبل طارق.

ومايجدر الإشارة إليه أن مفهومنا عن القوة البحرية يقوم على ثلاثة عناصر تشكل المثلث الذهبي للقوة البحرية، والذي قاعدته هي القوة البحرية وضلعيه الموائى البحرية والأسطول التجاري البحري، والقوات البحرية المصرية اليوم مصنفة ضمن أقوى الأساطيل البحرية في العالم، بالترتيب السابع من حيث القوة الضاربة بعدد ٣١٦ قطعة بحرية، ضمنها حاملتي طائرات مروحية تجعل الأسطول المصري في المرتبة رقم ٤ عالمياً بين الدول التي تمتلك تلك القطع البحرية،

من يهيمن ويسيطر على البحار والمحيطات يمكنه أن يهيمن ويسيطر على العالم بأسره، هكذا كتب الأدميرال ألفريد ماهان عن القوة البحرية، وكانت الدولة النموذج في ذلك هي بريطانيا، التي مكنتها أساطيلها البحرية من التوسع الإمبراطوري وانتقالها من جزيرة في شمال غرب أوروبا إلى إمبراطورية مترامية الأطراف لا تغرب عنها الشمس تبلغ مساحتها ٣٥ ضعف الجزيرة البريطانية، اعتماداً على أسطول بحري حربي يساند أسطول بحري تجاري لنقل المواد الخام والبضائع والجنود والمدنيين من وإلى مستعمراتها شرقاً وغرباً، وهو الأمر الذي دفع بريطانيا كجزء من استراتيجيتها البحرية إلى إحتلال المضائق والقنوات الاستراتيجية في جبل طارق وجزيرة مالطة وقناة السويس وعدن وسنغافورة.

كان لنظرية ماهان عن القوة البحرية أثر كبير في صياغة الفكر الإستراتيجي للقوى البحرية في العالم، وخاصة في الولايات المتحدة حيث رأى ماهان مبكراً أن الولايات المتحدة الأمريكية يمكنها أن تصبح قوة عالمية مؤثرة وفاعلة، فكان يدعو لبناء القوة البحرية الأمريكية بالشكل الذى يتفق مع طموحاتها، فدعا إلى بناء أسطول بحري قوي لضمان سيادة الولايات المتحدة على البحار، والوصول إلى الشرق الأقصى، وبناء عليه اتجه الفكر الاستراتيجي الأمريكي للتفكير في حفر قناة بنما للربط بين السواحل الغربية والشرقية للولايات المتحدة والمحيطين والمحيطين الأطلسي والهادي، كما خططت لإقامة قواعد إستراتيجية ممتدة من جزر أولشيان إلى هاواي وإلى بنما، ومن جزر الكاريبي حتى نيوفاوند لاند، واستولت على جزر بورتوريكو، ونافاسا جنوب كوبا، وعلى جزر ميدواي في المحيط الهادي، واشترت جزر فيرجين من

إسرائيل، وبيريه في اليونان، وليماسول ولارناكا في قبرص، وجوياتاورو في إيطاليا، وهي موانئ بحرية تنتهج من جانبها أيضاً سياسات تنافسية قوية تدعمها خطط استثمارية طموحة يتعين أخذها في الاعتبار، فلسنا وحدنا في هذا العالم القائم على الصراع والمنافسة والتميز والتفوق.

أما الضلع الثالث من أضلاع مثلث القوة البحرية المصرية فهو الأسطول التجاري البحري الوطني الذي هو بمثابة الركيزة الأساسية للتجارة الخارجية، إذ لا يمكن افتراض وجود تجارة خارجية رائجة بدون أسطول تجاري متقدم يقوم بنقل التجارة الخارجية لهذه الدولة من / إلى شركائها التجاريين، وذلك دون وجود أسطول تجاري متقدم.

إن تملك أسطول تجاري بحري وطني يعد أحد مظاهر السيادة السياسية والاقتصادية كما يعد دعامة استراتيجية في أوقات الحروب والأزمات لتوفير احتياجات الدولة من السلع الاستراتيجية ولنقل المعدات العسكرية والحيوية، ويضاف إلى العناصر السابقة دور الأسطول التجاري البحري الوطني في توفير فرص عمل للعديد من الأنشطة على متن السفن أو بالموانئ في أنشطة الشحن والتفريغ والتداول والتخزين والتموينات والتوريدات وإصلاح وبناء السفن وغيرها من الصناعات والأنشطة المرتبطة بعمليات الأسطول. بيد أننا من جهة أخرى ينبغي أن ندرك أن طبيعة الإستثمار في مجال الأساطيل البحرية هو عملية صعبة وعسيرة، فالسفن هي وحدات اقتصادية مكثفة لعنصر رأس المال، والسفينة قد تتراوح قيمتها بين عشرين مليون ومائتي مليون دولار وفق نوعها وحمولتها وسعتها، وتحقق عائد إقتصادي على مثل هذا الكم من رأس المال ليس مسألة، كما أن توفير الاستثمارات والتمويل أيضاً مسألة صعبة دون استراتيجية وطنية يتم وفقاً لها إصدار القوانين المنظمة والمحفزة والحامية، فوجود الأسطول التجاري البحري الوطني الكفؤ هو ضرورة تفرضها اعتبارات إستراتيجية وسياسية وإقتصادية حاسمة، باعتباره الضلع الثالث من أضلاع مثلث القوة البحرية ولا بد له من بعثه وبناءه وتنميته من جديد ليقوم بدوره في خدمة وطننا الغالي مصر.

كما يضم عدد ٩ فرقاطات و٧ كورفيتات و٨ غواصات تجعله في المرتبة ١٣ عالمياً من حيث قوة الغواصات، بالإضافة إلى ٥٠ سفينة دورية، ٢٣ كاسحة ألغام بحرية، تساندها قوة دعم لوجيستية تجعله في المرتبة ١٠ عالمياً ب ١١ قاعدة بحرية على طول السواحل المصرية.

الضلع الثاني من أضلاع مثلث القوة البحرية هو الموانئ البحرية والتي تمتلك مصر منها أكثر من ١٥ ميناء بحري تجاري، وعشرات الموانئ التخصصية والتعدينية والبتروولية والسياحية، وتقوم عملية تنمية الموانئ المصرية على إنشاء وتطوير الأرصفة والمحطات المتخصصة في نوعيات محددة من البضائع لخدمة التجارة الخارجية المصرية وحركة الترانزيت العالمية، متكاملة مع شبكات الطرق البرية الكثيفة التي تمدها الدولة في كافة أنحاء مصر لربط الموانئ والمدن في أكبر عملية لمد الطرق في تاريخ مصر.

**إن أهم محاور تطوير الموانئ البحرية المصرية تتمثل فيما يلي:**

- أن تصبح مصر مركزاً عالمياً للتجارة واللوجستيات
  - استغلال موقع مصر الاستراتيجية على البحرين المتوسط والأحمر عالمياً للتجارة واللوجستيات.
  - تنفيذ مشروعات تطوير الموانئ المصرية بشركات مصرية وطنية واستشاريين مصريين وعالميين.
  - إجمالي استثمارات تطوير الموانئ البحرية المصرية من (٢٠١٤ - ٢٠٢٤) ١٢٩ مليار جنيه.
  - إنشاء أرصفة جديدة بإجمالي أطوال ٣٥ كم، وبأعماق تتراوح من ١٥ إلى ١٨ متراً.
  - الوصول بالطول الإجمالي للأرصفة في الموانئ البحرية المصرية إلى ٧٣ كم.
  - إنشاء حواجز أمواج جديدة بإجمالي أطوال ١٥ كم.
  - تعميق الممرات الملاحية لتستوعب الموانئ ٣٧٠ مليون طن بدلاً من ١٨٥ مليون طن سنوياً.
  - استيعاب الموانئ ٢٢ مليون حاوية مكافئة بدلاً من ١٢ مليون حاوية مكافئة سنوياً.
- إن أخطر ما يحيط بمجال الموانئ البحرية المصرية، يتعلق بالموانئ المنافسة مع موانئ حيفا وأشدود في



## المفهوم الحديث للموانئ البحرية الخضراء

إعداد

المهندس/ تامر رياض

مجمع المحاكيات المتكاملة

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



ب- **مجموعة الطاقة** يعتبر معيار كم إستهلاك الطاقة من المعايير الهامة لتحسين أداء الميناء الذكي حيث يساعد على نمو مفهوم التنمية المستدامة والقدرة على المنافسة ويعتبر معيار كفاءة إستخدام الطاقة وتحقيق وفورات في مختلف العمليات والمباني والمعدات والمخازن من المعايير الهامة كأحد متطلبات الموانئ الذكية وبالتالي يمكن تطبيق بعض التقنيات في الموانئ المستقبلية مثل تكنولوجيا الرياح والتكنولوجيا الضوئية والتقنيات البحرية الحديثة.

ج- **مجموعة الأثار البيئية للموانئ** يمكن للأنشطة البحرية المختلفة أن تؤدي إلى تلوث بيئي وبالتالي يمكن أن تلعب مؤشرات الأداء البيئي المختلفة دوراً محورياً في الموانئ الذكية لتكون مفيدة للسلطة البحرية لدولة الميناء ولمجموعة واسعة من أصحاب المصلحة والمعنيين بتحقيق الأهداف البيئية وتشمل تلك المؤشرات على سبيل المثال إدارة نفايات التربة وتلوث الهواء وتلوث الماء كما أن إدارة النفايات هو مفهوم مطلوب بشدة في هذا الإتجاه الجديد للموانئ البحرية الذكية في المستقبل.

على العموم يجب على الموانئ الذكية أن تبني استراتيجياتها توفير هذه الإمكانيات التي ترفع من جودة الخدمات المقدمة في الموانئ مثل إصلاح وإستبدال وتغيير المعدات في المحطات المختلفة بالإضافة الى ذلك فإن عامل جذب الإستثمار شرطاً إلزامياً في الموانئ الذكية حيث أن الإستثمار في البحث والإبتكار والتنمية سيضمن تحقيق المعايير السابقة.

### ٢- **التحديات التي تواجه الموانئ البحرية الذكية**

تطبيق مفهوم الموانئ الذكية يواجه عدداً من التحديات كمفهوم المساهمة في التنمية المستدامة للأنشطة البحرية والممرات المائية والذي يعرف باسم "النمو الأزرق أو الاستدامة الزرقاء" الذي تم عرضه

مفهوم الموانئ البحرية الخضراء الذكية يكمن في وجود ميناء بحري تتم فيه معالجة الأثار البيئية ودعم كفاءة العمليات وتقليل إستهلاك الطاقة فيساعد هذا المفهوم في تحويل الموانئ البحرية إلى مدن ذكية مستدامة (Smart Sustainable Cities) في سلاسل التوريد العالمية. ويعرف الاتحاد الدولي للاتصالات الميناء الذكي بأنه "هو المدينة المبتكرة التي تستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وغيرها من الوسائل لتحسين نوعية الحياة وكفاءة التشغيل والخدمات الحضرية والقدرة التنافسية وضمان تلبية احتياجات الأجيال الحالية والمستقبلية فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية".

### ١- **الموانئ البحرية الذكية ومؤشرات الأداء الرئيسية**

يوجد أكثر من ٢٣ معيار وأكثر من ٦٨ من مؤشرات الأداء الرئيسية لمفهوم الميناء الذكي وتتوزع هذه المعايير والمؤشرات بين ثلاث مجموعات رئيسية تحكم الميناء الذكي وهي مجموعة الأثار البيئية ومجموعة العمليات ومجموعة الطاقة.

أ- **مجموعة عمليات الموانئ** نجد أن قياس الإنتاجية هو المعيار الأكثر شيوعاً لقياس الأداء في الموانئ البحرية ويشمل معايير أخرى فرعية مثل إنتاجية الأرصفة وكفاءة الرصيف و قدرة البنية التحتية والمعدات الهامة من أجل إستيعاب الزيادة في أحجام السفن أما بالنسبة لقياس إنتاجية الموانئ الذكية فتختلف معايير قياس الأداء لها نظراً لنتميزها بتدفق سريع و منتظم ومدقق وآمن للمعلومات من أجل تقديم خدمات وعمليات ذات اعتمادية سريعة في الموانئ , الأداء الذي يساعد على تسريع تدفق البضائع داخل سلاسل الخدمات اللوجستية، ويقلل من مناولة البضائع ومنع تلف أو ضياع الشحنات.

بالتفصيل بالعدد ١١٩ من إصدار مجلة الملاح وهذه التحديات هي:

أ- **التحدي الأول** هو تعزيز القدرة التنافسية لصناعة النقل البحري بالمتطلبات الحديثة لأنها تشمل عدد من الشركاء المستفيدين وأصحاب المصلحة بمختلف أنشطة الصناعة مثل بناء وإصلاح السفن والمعدات على أن تكون هذه الصناعة قادرة على التواجد في بيئة تنافسية دولية وتعمل على الحفاظ على قدرتها التنافسية من أجل تلبية متطلبات مختلف العملاء والمستفيدين مثل أصحاب السفن والمستوردين والمصدرين ووكلاء الشحن وخطوط الشحن ولأن كون الميناء أصبح ذكياً سيؤدي إلى توفير عمليات آمنة وصادقة للبيئة واقتصادية.

ب- **التحدي الثاني** هو المهارات المكتسبة من قبل المشغلين في صناعة النقل البحري ومن أجل بقاءها جذابة فإنها تحتاج إلى الاعتماد على الموظفين ذو الأداء العالي.

ج- **التحدي الثالث**: هو التحدي الذي يواجه النقل متعدد الوسائط Inter modality ويعرف أنه التكاليف المرتبطة بنقل البضائع بين مختلف وسائل النقل وهناك تظهر الحاجة لإدخال تحسينات تكنولوجية على السفن وفي الموانئ لتفادي هذه التكاليف.

د- **التحدي الرابع** هو إيجاد الطرق والبدائل والوسائل للقضاء على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المخالفة للنسب العالمية والتي تصدر من نشاطات النقل البحري.

هـ- **التحدي الخامس** هو كفاءة طاقة السفينة هو تحد آخر بسبب الخلطة المتوقعة لأسعار النفط والطاقة.

على أي حال فإن الموانئ الذكية تلعب دوراً لا غنى عنه في تحدي توفير السيطرة على الضرر ومراقبة الأمن والأعمال غير المشروعة والسيطرة على السرقة والقرصنة والهجرة غير المشروعة والإرهاب.

### ٣- محددات خارطة الطريق للموانئ الذكية

هناك عدد من المحددات التي يجب النظر إليها في تحديد خارطة طريق لتطبيق الموانئ الذكية هذه المحددات هي:

أ- أن يتم إطلاق أجيال جديدة من السفن في صناعة النقل البحري وفقاً للتطورات الاقتصادية والتكنولوجية

والبينية والتنظيمية.

ب- أن يتم هيكلة المراكز الاقتصادية في العالم وظهور مصادر جديدة للنمو يؤثر على دور موانئ الترانزيت.

ج- أن يتم إيجاد أنواع جديدة من السلع للنقل مثل مياه الشرب والهيدروجين و ثاني أكسيد الكربون حيث سيتطلب ذلك تطوير الخدمات اللوجستية في المناطق الحضرية في الموانئ.

د- توفير أغراض أخرى جديدة لتلك السفن الذكية لإستخدامها لعدة أغراض غير تقليدية مثل صيد الأسماك والإستخدام العلمي من أجل الحد من تكاليف التشغيل الإجمالية.

هـ- أن يتم هيكلة أصحاب المصالح الصناعية في الصناعة البحرية.

و- ضرورة تطبيق النظام البيئي الصناعي.

### ٤- الموانئ الذكية ورؤية ٢٠٥٠

بالنسبة لمستقبل الموانئ البحرية الذكية قد وضع الاتحاد الأوروبي علي سبيل المثال رؤية ٢٠٥٠ والتي تنقسم الى عدة سيناريوهات كالاتي:

أ- **السيناريو الاول**: هو أن يقوم أصحاب السفن ببناء السفن بأحدث الإبتكارات والجودة وإستيعاب الحمولات عالية المتوقعة وهذا يتطلب من الترسانات البحرية البحث عن عمالة منخفضة التكلفة وتشغيل دورات الإنتاج سريعة وسوف يؤدي ذلك إلى البحث عن البلدان التي بها تكاليف العمالة منخفضة وخدمات وصيانة للوحدات .

ب- **السيناريو الثاني**: هو قيام أصحاب السفن بمطالبة سفنهم لأداء استخدامات جديدة لتقليل تكاليف التشغيل وزيادة التنافسية.

ج- **السيناريو الثالث**: يهدف الى قيام الصناعة البحرية بالإستفادة من الطاقات المتجددة لتصاميم السفن وهي تهدف أيضاً الى خفض تكاليف المواد والنفقات التشغيلية وخاصة عندما يتم تصنيع السفن الضخمة ذات محركات طويلة الحياة والسفن التي تستخدم الطاقة المتجددة مثل السفن الخضراء.

د- **السيناريو الرابع** يشمل تحرك كيانات النقل البحري نحو الاندماج في الإقتصاد العالمي الذي سيؤدي إلى تحسين نوعية وأداء السفن وتقاسم مرافق الموانئ و

الذي بدوره للإستفادة من التسهيلات المتاحة في الموانئ البحرية المختلفة.

## ٥- الاستثمار في الطاقة المتجددة للموانئ الذكية

### الخضراء

تراعي الموانئ الخضراء البعد البيئي باستخدام مصادر الطاقة المتجددة وتدار تلك الموانئ بنظام BOT إختصار البناء والتشغيل والتحويل وهو نظام يتولى بموجبه القطاع الخاص تمويل وإنشاء مرفق خدمات عامة بدلاً من الحكومة مقابل تشغيله والإنتفاع بعوائده لمدة محددة تعود بعدها ملكية المرفق للدولة وتتميز تلك الموانئ عن غيرها بتطبيق تكنولوجيا تقلل نسب التلوث وفق طبيعتها ومساحات معزولة للصب غير النظيف للحد من آثاره البيئية الخطرة.

### ٦- رقمنة الموانئ

تعتبر الرقمنة للموانئ هي الخطوة الأولى للدخول في عهد الموانئ الذكية والتي تعتمد على كفاءة التشغيل والإستخدام الأمثل للبيانات والطاقة وتحسين القدرة التنافسية والمؤثرات البيئية في خطوة تهدف إلى تعزيز دورها في الاقتصاد عبر زيادة مستوى التبادل التجاري وتطوير الخدمات اللوجستية. حيث تقود السلطة البحرية للدولة الخطط الهادفة لتوفير شبكة من الموانئ التجارية الذكية تتسم بالكفاءة والفعالية وتتكامل مع وسائل النقل الأخرى لربط الاقتصاد المحلي بالسوق العالمية كما تقوم هذه الموانئ بالإشراف البيئي والإمتثال للقوانين من خلال تطبيق الممارسات التي تقلل إلى أدنى حد أو تزيل الآثار البيئية والاطار الصحية.

## ٧- خطة أوروبا لخفض الانبعاثات في قطاع النقل

### البحري

بصفتها وسيلة عبور للأشخاص والبضائع وأنماط النقل المختلفة ستؤدي الموانئ الخضراء دوراً رئيساً في نجاح الصفقة الأوروبية الخضراء ويمثل النقل المائي نحو ٩٠% من التجارة العالمية و٢.٥% من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية ويُسلط الضوء على سلطات الموانئ، للإسهام في خلق تنقل مستدام من شأنه أن

يدعم الازدهار الاقتصادي لدول الاتحاد الأوروبي. وفي محاولة لتكون أوروبا أول منطقة خالية من الانبعاثات في العالم بحلول عام ٢٠٥٠، وضع الإتحاد الأوروبي خطته لمختلف القطاعات ذات الإسهامات العالية للانبعاثات التي تُسهم في تغير المناخ وتهدف الصفقة الخضراء في أوروبا إلى خفض الانبعاثات بنسبة ٥٠% مقارنة بمستويات عام ١٩٩٠ بحلول عام ٢٠٣٠.

ويُسهّم قطاع النقل في ربع انبعاثات غازات الاحتباس الحراري في الإتحاد الأوروبي، وبموجب الصفقة الخضراء، من المتوقع أن تحقق الموانئ انخفاضاً بنسبة ٩٠% في انبعاثات النقل بحلول عام ٢٠٥٠. وتُعد الموانئ البحرية أحد المجالات الرئيسية التي تحظى بالاهتمام (وفقاً للصفقة الأوروبية الخضراء) ويجب أن تصبح أقل تلويثاً بصفة كبيرة.

أ- تسريع العمل المناخي: يرى عدد من المراقبين أنه من أجل التطور نحو إقتصاد محايد مناخياً يجب أن تتحول إمدادات الطاقة إلى الإستخدام الأساسي للمصادر المستدامة ومع ذلك، فإن هذا التحول لا يتعلق بمصادر الطاقة المتجددة فقط إذ يتطلب النهج المتكامل للصناعة والشحن والخدمات اللوجستية حلولاً مبتكرة لتحديات التدفئة والنقل والمواد الأولية.

لذلك تثير خطط تحويل الموانئ إلى مرافئ مستدامة عدة تساؤلات حول كيف يمكن للأنشطة البحرية والصناعية الإسهام في الوصول لأهداف الحياد المناخي لدول كثيرة حول العالم بحلول عام ٢٠٥٠ وكيفية تحويل نظام إمدادات الطاقة من أجل التوفيق بين الإقتصاد والبشر والمناخ.

ب- الموانئ مرافئ للهيدروجين: هناك حاجة كبيرة إلى نظام طاقة قوي ومرن للإنتاج المحلي للطاقة الخضراء ويقدم الهيدروجين الإجابة من خلال السماح بنقل كميات كبيرة لمسافات طويلة في المكان والوقت اللذين يحتاج إليهما المستهلكون بالضبط. وسيسمح الهيدروجين بتوزيع الطاقة عبر القطاعات والمناطق ويمكن أن يعمل بصفته مواد أولية متجددة ويُحسن مرونة النظام ويساعد على إزالة الكربون من وسائل النقل.



يهنئكم مجلس إدارة الجمعية برئاسة

د/ هشام هلال

بالعام الجديد ٢٠٢٣

ونتمنى لكم عام سعيد

مع أنشطة مميزة



من هنا وهناك

(هيئة تحرير النشرة)

### شركة BYD تدخل عالم ناقلات السيارات

دخلت العلامات التجارية للسيارات في الصين في مجال الشحن في وقت وصلت فيه أسعار ناقلات السيارات إلى مستويات قياسية، كمان أن الصين تجاوزت ألمانيا لتصبح ثاني أكبر منتج للسيارات في العالم.

طلبت BYD ستة سفن مقابل ٧١٠ مليون دولار، في حين طرحت شركة SAIC عطاء لسبع سفن من طراز CE ٨٩٠ في يوليو من هذا العام، أعلنت شركة COSCO Shipping Specialized Carriers, Shanghai SIPG اللوجستية التابعة لمجموعة Anji International Port Group و شركة Logistics المصنعة للسيارات SAIC Motor عن خطط لإنشاء شركة مخصصة لنقل السيارات. أفادت وسائل الاعلام المحلية الاسبوع الماضي ان شركتي Chery Automobile و Nio لصناعة السيارات الكهربائية تتطلعان ايضا الى طلبات السفن. تمتلك شركات السيارات الآسيوية الأخرى بما في ذلك Toyota و Hyundai وأخيراً VinFast من فيتنام أساطيلها المخصصة لنقل السيارات.

### المكتبة العامة

تسمى السفينة Logos Hope تحمل هذه السفينة أكثر من ٥٠٠٠٠٠ كتاباً، تم شراء السفينة Logos Hope عام ٢٠٠٤ وهي تابعة لشركة OM Ships International. تم عمل تعديل كامل للسفينة لتحويلها من عبارة ركاب إلى السفينة التي تحمل مجموعة هائلة من الكتب وقد دخلت الخدمة الفعلية في فبراير ٢٠٠٩.

أصبحت أكبر مكتبة عائمة في العالم، وتستهدف بما تضمه من ثروة ثقافية تقدر بنحو ٥٠ ألف كتاب، نشر الثقافة في العالم والتشجيع على القراءة، ولذلك تنتقل سنوياً بين عشرات البلدان حول العالم، وسبق للسفينة أن رست على شواطئ الإمارات، قبل أن ترسو في أغسطس الماضي في ميناء بنغازي الليبي. والسفينة يعمل بها حوالي ٦٠ جنسية مختلفة، من طاقم موظفين متطوعين، وبحارة ومهندسين وكهربائيين وممرضات ومدرسين وطهاة، وقد زارت ١٣٩ ميناء في ٧٦ دولة، وترسو السفينة في كل ميناء لعدة أسابيع، وتفتح المعرض لآلاف الزوار يومياً.



## عرفان وتقدير

كنت أتمنى أن أكتب هذه السطور وهو مازال معنا، فقد انفتحت معه أثناء حضوره مؤتمر ملاحه ٢٠٢٢ بالأكاديمية والذي حضره رحمة الله عليه سعادة اللواء أ.ح. دكتور / سميح إبراهيم منذ قبل بدء الفعاليات وحتى الجلسة الختامية وقد اتفقنا أن يتم كتابة عرفان وتقدير بمجلة الملاح في هذا العدد، والذي لم يمهل القدر لقرانتها.

فهو منذ نشأة الجمعية العربية للملاحه وهو شريك فعال في مجلس الإدارة وجميع الأنشطة الثقافية والمؤتمرات والندوات العلمية، بالإضافة إلى توليه رئاسة مجلس الإدارة في الفترة من ١٩٨١م - ١٩٨٤م كما تولى منصب مدير الجمعية لعدة سنوات كذلك. وأتذكر الندوة التي عقدت بفندق المحروسة وكان موضوعها "Maritime Cluster" ولم نتفاجأ كثيراً عندما رأينا اللواء سميح وهو يدخل القاعة ومعه ملف كبير يحتوي على كل ما كتب عن الموضوع بالعربية أو بالانجليزية، ومن ثم كان هو من يدير الحوار بحنكته ومعلوماته الغزيرة. نال رحمة الله عليه حب وإحترام جميع العاملين في صناعة النقل البحري سواء من أبناءه بالقوات البحرية أو ضباط البحرية التجارية من خريجي الأكاديمية بمصر وكذلك بغانا، وذلك لدمائه الأخلاق العالية ومساعدته للجميع خاصة في النواحي العلمية وحسن الإدارة. وقد حرص على التعاون مع الجمعية خاصة في إصداراتها العلمية وأن هذا العدد من مجلة الملاح الذي بين أيديكم اليوم قد تمت مراجعة معظم المقالات به من الناحية العلمية واللغوية بمعرفته، فقد كان حريص كل الحرص ألا يترك عدد دون تواجده وخاصة الجزء الخاص بأخبار المنظمة البحرية الدولية، وقد طلب مني أن يوكل هذه الفقرة لأحد الزملاء حتى لا نفقدها وقد تم ما أراد.

وأذكر في الحفل السنوي عام ٢٠١٨ أنه طلب مني أن يتوقف عن مراجعة المجلة وأنه يرغب في الراحة وبالفعل تم تكريم سيادته وأعلنت عن نيته في الإعتزال ولكن مع ما رآه من حفاوة من كل الحضور وتقدير لمجهوداته، فما كان منه إلا أنه عاد وقرر الإستمرار إلى أن وصلنا إلى هذا العدد. إن فيض الذكريات والمواقف معه رحمة الله عليه كثيرة وتعجز الكلمات عن أن توفيه حقه، ولكن لنتطرق إلى جزء يسير من إنجازاته حيث أن أعماله تحتاج صفحات وصفحات إذا أردنا أن نوفيه حقه من التكريم.

فانه قد تخرج من الكلية البحرية عام ١٩٤٨ (الدفعة الأولى للقوات البحرية)، وأحيل إلي المعاش عام ١٩٧٥ بناء علي طلبه، وهو من المحاربين القدماء حصل علي العديد من الميداليات والنياشين من مصر، منها نوط الواجب العسكري من الطبقة الأولى مرتين، ومن الملك فيصل، والرئيس الزائيري موبوتو.

وقد كان ايضا رئيس الأكاديمية الإقليمية البحرية في غانا، للدول الناطقة بالإنجليزية في وسط وغرب أفريقيا، وقد حصل علي شهادات تقدير من هيئة الأمم المتحدة، والمنظمة البحرية الدولية، ومجلس إدارة الأكاديمية المكون من وزراء النقل والمواصلات للدول المشتركة في الأكاديمية، علي ما قام به من تطوير كبير لهذه الأكاديمية خلال ما يقرب من سبع سنوات، و كان ايضا نائب المدير العام للأكاديمية العربية للنقل البحري للتعليم والتدريب لمدة اربع سنوات.

الدكتور الربان/ هشام هلال

## دور المشروعات الصغيرة والمتوسطة في دعم المواني البحرية التجارية

إعداد

د/ خالد سلم عطا

رئيس وحدة التسويق بمعهد الدراسات العليا البحرية  
عضو مجلس ادارة الجمعية العربية للملاحة



والمتوسطة، فقد تبين أن هذه الصناعات قديمة لأنها كانت النواة والبداية لحركة التصنيع فعلى سبيل المثال: إن شركة بينيتون للألبسة (Colors of United Benetton)، بدأ صاحبها بالعمل على ماكينة خياطة واحدة في مدخل العمارة التي يسكنها وكان يجمع بواقي القماش من المصنع ويحيكها على شكل ملابس جاهزة. وما توصلت إليه من هذه المشروعات تطور واتساع، وهي كذلك جديدة من حيث استحوادها على الاهتمام الأكبر من جانب المهتمين بالقضايا الاقتصادية والاجتماعية والتنمية.

وتعتبر الأنشطة اللوجيستية مجال ثرى للمشروعات الصغيرة والمتوسطة حيث تعتبر الاعمال والأنشطة اللوجستية احد المجالات الحديثة لدراسة الادارة المتكاملة، و التي تتمثل فى مفهوم التنسيق والتكامل بين الانشطة التقليدية المتعارف عليها فى منظمات الاعمال. ويمكن تعريف الاعمال اللوجستية بأنها تلك الاعمال الخاصة بتخطيط وتنفيذ رقابة التدفق والتخزين و ذلك من مكان الانتاج الى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء فالهدف للإدارة الفعالة للاعمال اللوجستية تتمثل فى توفير السلع والخدمات الى العملاء فى الاسواق المستهدفة وفقا لحاجاتهم و رغباتهم وبأفضل الطرق الممكنة وأكثرها كفاءة من حيث الوقت والمكان وحالة هذه المنتجات وتنقسم الانشطة اللوجستية الى أنشطة لوجستية واخرى معاونة للعملية اللوجستية.

فعلى سبيل المثال يوجد العديد من الأنشطة اللوجيستية الداعمة التي يمكن الاستفاده منها وتمييزها فى صورة مشروعات صغيرة او متوسطة داخل المواني ومن أهم هذه الأنشطة مايلي علي سبيل المثال وليس الحصر.

بات في حكم المؤكد أنه لا يمكن التوصل إلى تعريف محدد وموحد للمشروعات الصغيرة والمتوسطة. هذا بالإضافة إلى أن كلمة "صغيرة" و"متوسطة" هي كلمات لها مفاهيم نسبية تختلف من دولة إلى أخرى ومن قطاع لآخر حتى في داخل الدولة. فقد أشارت إحدى الدراسات الصادرة عن معهد ولاية جورجيا بأن هناك أكثر من (٥٥) تعريفاً للمشروعات الصغيرة والمتوسطة في (٧٥) دولة. ويتم تعريف المنشآت الصغيرة والمتوسطة اعتماداً على مجموعة من المعايير.

معايير تعريف المشروعات الصغيرة والمتوسطة عدد العمال أو حجم رأس المال العامل أما خليط من المعيارين معاً وبالرجوع لتعريف البنك الدولي للمشروعات الصغيرة والمتوسطة، فالبنك الدولي يعرف المشروعات الصغيرة والمتوسطة باستخدام معيار عدد العمال والذي يعتبر معياراً مبدئياً، وتعتبر المنشأة صغيرة إذا كانت توظف أقل من ٥٠ عاملاً. وهناك العديد من دول العالم التي تستخدم هذا المعيار لتعريف المنشآت الصغيرة والمتوسطة.

ففي الولايات المتحدة الأمريكية، إيطاليا وفرنسا تعتبر المنشأة صغيرة ومتوسطة إذا كانت توظف حتى ٥٠٠ عامل، في السويد لغاية ٢٠٠ عامل، في كندا وأستراليا حتى ٩٩ عاملاً، في حين أنها في الدنمارك هي المنشآت التي توظف لغاية ٥٠ عاملاً.

### دور المشروعات الصغيرة والمتوسطة

إن لهذه الصناعات دور لا يستهان به في بناء الاقتصاد الوطني، وتظهر أهميتها من خلال استغلال الطاقات والإمكانات وتطوير الخبرات والمهارات كونها تعتبر أحد أهم روافد العملية التنموية. وعلى الرغم من الجدل القائم حول قدم أو حداثة الصناعات الصغيرة

## ورش لتصليح وصيانة السيارات بأنواعها

(النقل – المقطوره – وغيرها) التي تستخدم في نقل البضائع داخل الميناء، تتعرض السيارات في بعض الاحيان أثناء العمل الي بعض الأعطال البسيطة التي تحتاج الي صيانته سريعه حتي لا تؤثر علي العمل وبالتالي الانتاجيه اليوميه للميناء مثل (مشاكل إطارات السيارات – الحرارة الشديده التي تؤدي الي مشاكل في السياره في بعض الاحيان وغيرها )، وهذا المشروع بسيط ويستطيع القيام به عدد قليل من الأفراد ولكن رغم صغره الا ان أثره كبير.

## ورش لدهان واصلاح السفن

تحتاج السفن الوارده للميناء لبعض خدمات الصيانه البسيطة والدهانات فتوفرها داخل الميناء يساعد علي توفير الكثير من النقود التي تهدر عند توجه السفينه لمكان مخصص للصيانه فهنا سوف تتم الصيانه في نفس وقت الشحن او التفريغ وتنتهي بانتهائه. وتعد أيضا من المشروعات الصغيره او المتوسطه والتي لها أثر ايجابي علي الاقبال علي الميناء لوجود هذه الخدمه فمن الممكن تردد سفن خصيصا لهذه الخدمه فقط مما يزيد من عدد السفن الوارده للميناء وذلك يتوقف علي كفاءة الخدمه المقدمة.

## شركه لتقديم الخدمات الإلكترونيه

تفتقر الموانئ وجود شركه متخصصه في الأعمال الإلكترونيه داخل الميناء من أعمال بيع ادوات الكترونييه واجهزه حديثه وكماليات الاجهزه وقطع الغيار، والقيام بأعمال الصيانه للأجهزه الإلكترونيه مثل (الحاسبات بجميع أنواعها) وكذلك وجود قسم لتقديم الخدمات الإلكترونيه مثل "كتابة الخطابات والطباعه الملونه والأبيض وأسود وكذلك وجود اجهزه فاكس تستخدم لإرسال الفاكسات لاي مكان في العالم وأجهزه متصله بالانترنت لتسهيل عملية الإتصال للمتريدين علي الميناء ومكان لتصوير المستندات وغيرها من الخدمات الإلكترونيه" فلا بد من وجود مثل هذا المشروع داخل الميناء فهي تساعد علي إنجاز العمل بشكل سريع ويساعد المترديين علي الميناء من إنجاز اعمالهم في اقصر وقت ممكن وأقل تكلفة دون الحاجه للخروج خارج الميناء.

## ورش لإصلاح الحاويات مسؤلة عن صيانة واصلاح

### الحاويات وفقاً لمقاييس عالمية (IICL)

تتعرض الحاويات أثناء النقل او التحميل الي بعض الإصابات التي قد تلحق بها ضرر فوجود ورش للإصلاح والصيانه مثل التي تملكها (شركة بورسعيد لتداول الحاويات) داخل الميناء تساعد علي سرعه اصلاح وصيانة الحاويه ولا تتحمل الشركة تكاليف نقل إضافية لنقل الحاوية الي مكان لإصلاحها خارج الميناء. يمكن أيضا لهذا النوع من الورش ان يخصص جزء لغسيل وتنظيف الحاويات وذلك يساعد ايضا علي سلامة الحاويه فالنظافه والصيانه المستمره تطيل من عمر الحاويه ويكون ذلك بناء علي طلب من الخط او التوكيل يعتبر هذا المشروع من المشروعات الهامه والمؤثره والجاذبه للعملاء فيمكن للعملا التوجه للميناء لإستخدام ورش الإصلاح والصيانه فقط.

### مصنع تعبئه وتغليف للبضائع

وجود مصنع لتعبئة وتغليف البضائع يحتوى علي خطوط تعبئه لمنتجات مختلفه داخل الميناء يعمل علي تقليل تكاليف المنتج حيث يصل المنتج إلي الميناء يدخل مصنع التعبئة والتغليف بدون اي تكاليف نقل ويخرج في شكل منتج جاهز للبيع سواء محليا من خلال مراكز التوزيع او اعاده تصديرها مره اخرى من نفس الميناء في صورة منتج معبأ. ويعتبر هذا المشروع من المشروعات التي تؤدي الي اضافة قيمه للمنتج والا يتحمل فيها الشاحن اي تكاليف اضافيه واهمها تكاليف النقل التي تمثل العبء الأكبر

### مكاتب شحن وتفريغ داخل الميناء

وجود مكاتب شحن وتفريغ داخل الميناء تساعد علي انجاز العمل في اقل وقت واقل تكلفه فلايحتاج العامل للخروج خارج الميناء لعمل إجراءات الشحن والتفريغ وتسهل متابعة العمل عن قرب لوجودها داخل الميناء وتبني علاقات جديده مع عملاء جدد مما يساعد علي كبر حجم العمل لدى الشركه إذا كان لها فروع اخرى خارج الميناء وغالبا سوف يفضل الشاحنين التعامل مع المكاتب القريبه والموجوده فعلياً داخل الميناء لانها تكون علي درايه تامه بما يحدث داخل الميناء غير مكلف ماليا وفي نفس الوقت عدد العماله فيه قليل.

## فنادق

تعتبر الفنادق من المشروعات التي تساعد علي تميز الميناء فعمليات الشحن والتفريغ للسفينة تستغرق عدد من الأيام فتوفر مكان للإقامة داخل الميناء يساعد علي ان يتمكن العملاء سواء الشاحنين او وكلاء الشحن من الإقامة داخل الميناء وعدم المغادرة اليومية حتي يتم انهاء العمل الخاص بالسفينة الخاصة بهم. ويمكن وجود قاعات إجتماعات عالية المستوى لعقد إجتماعات العمل في مكان قريب من العمل نفسه. ومن جهة أخرى يستطيع العميل الإستمتاع بالإقامة في جو مختلف ومتميز قريب من البحر.

بالإضافة الي كل ماسبق يوجد العديد من المشروعات الصغيرة والمتوسطة التي تساعد علي زياده قدرة الميناء التنافسية وتعطي له الأفضليه لدى الشاحنين وملاك السفن عند اختيارهم ميناء لنقل الشحنات الخاصه بهم، فمما سبق اتضح لنا أن المشاريع يمكن ان تكون صناعية حرفيه وخدمية فمثلا (ورش اصلاح السيارات – السفن – الحاويات – صيانه المعدات الإلكترونيه وغيرها) كل هذه أعمال حرفيه صناعيه يحتاجها الميناء ويوجد غيرها من الحرف مثل يلزم وجود مكان يحتوى علي اكثر من عامل كهرباء وغيرهم في مجال السباكة واللحام و النقل والمثال والتحميل كل هذه الحرف لازمه وأساسيه داخل الميناء. اما الخدمية: مثل (الصيدلية – المكتبة – المطاعم – الفنادق وغيرها) من المشاريع الخدمية الأخرى فمن الممكن عمل سنترال داخل الميناء لسهوله الاتصال تليفونيا بأى مكان في العالم وكذلك عمل "مكتب بريد" ايضا من المشروعات الخدمية الهامه.

## المردود الاقتصادي للمشروعات الصغيره والمتوسطة

### على الموانئ

- 1- المساهمة في حل مشكلة البطالة القائمه داخل الدولة وتشجيع الشباب والاستفاده منهم.
- 2- الدخول فى منظومة الاقتصاد القومى للدولة.
- 3- زيادة القدرة التنافسية للموانئ من خلال الأثار الايجابية لنتائج هذه المشروعات.
- 4- خلق قيم اضافية للخدمات والبضائع لما تقدمه هذه المشروعات من مستويات خدمية متكاملة.

5- إمكانية جذب خطوط ملاحية جديدة وزيادة نسب تردد السفن على الميناء وخلق درجة من الولاء والانتماء لمقدمى الخدمة ومستخدميها.

6- انخفاض التكلفة الرأسمالية لهذه المشروعات يساهم فى انتشارها وزيادة مردودها.

7- الإستفادة القصوى من طاقات وأفكار الشباب الحديثة المواكبة لمتغيرات العصر.

8- ان توفر الخدمات اللوجيستيه بالميناء بات امر غايه في الأهميه وله تأثير قورى علي وضع الميناء بين موانئ العالم.

وبالرجوع للمشروعات العملاقة فإن الكثير منها بدأت كمشروعات صغيره او متوسطه ثم نمت داخل سوق العمل ونطاق الاعمال كما أن زيادة الخدمات اللوجيستيه الداعمة والتي تساعد علي إضافة قيمة مضافة للمنتج او الخدمة تزيد من قدرة الميناء التنافسيه ووضعها ضمن الموانئ المفضله لدى العملاء والمتريدين علي الميناء من "ملاك سفن وشاحنين".

وبناء علي ذلك فإن زيادة الخدمات والصناعات الحرفية من خلال المشروعات الصغيرة والمتوسطة يساهم بشكل مباشر في رفع الاقتصاد الوطني لان زياده السفن المتردده لما يقدمه الميناء من خدمات يساهم بشكل مباشر في ايرادات الدولة من خلال "رسوم عبور السفن – الجمارك وغيرها من الايرادات الخاصة بالدولة".

ولذا لزم الأمر ان تتيح الدولة الفرصة للشباب لإقامة مشروعات صغيرة ومتوسطه بالموانئ البحرية التجارية، من خلال اصدار تشريعات وقوانين تساعد هذه الافكار، ويمكن ايضاً تشكيل لجنة استشارية تساعد الشباب من خلال تقديم المشورة ودراسة الجدوى والمتابعة والتقييم لاستدامة مخرجات هذا النوع من المشروعات وتوافقها مع خدمات الميناء، لما له من أثار قوية علي زيادة القدرة التنافسية للميناء، كما أن تقديم الدولة المساعدات اللازمة لعمل المشروعات وتسهيل الإجراءات شأن حل مشكلات تتسم ببساطة الحلول، وأخيراً فإن الإهتمام بمستوى خدمه أو الحرفه المقدمة الذي يساعد بدوره علي إرضاء العميل وهو الهدف الاول والأسمي لنا.



## تاريخ عقد التأمين البحري ما بين الماضي والحاضر

اعداد

د. فهيمة القمارى

محاضر كلية الحقوق جامعة الإسكندرية  
المستشار العلمي للجنة الدراسات العليا والبحث العلمي نقابة المحامين



والرومان، كما عُرف التأمين فى عصر الرومان للأغراض القضائية ويعد هذا العقد هو النواة التى انطلق منها عقد التأمين البحري، وهو عبارة عن رهن يقع على السفينة ذاتها، أو على البضاعة ضمانا لمال يؤدي لها على سبيل القرض.

والتأمين البحرى مشتق من الأمن نستعمل كلمة الأمن ضد الخوف ويُقال أمن تأمينا أى جعله في أمان والأمان هو الحماية ويُقال أمن على كذا أى وثق فيه واطمئن إليه وأمنه على الشيء تأمينا في ضمانه. وقد عرفت لجنة المصطلحات التأمين بمؤسسة الخطر والتأمين الأمريكية بأنه "هو تجميع للخسائر العرضية عن طريق تحويل هذه الأخطار إلى المؤمنين" كشركات التأمين، والذين يوافقون على تعويض المؤمن لهم عن هذه الخسائر، أو توفير مزايا مالية أخرى في حالة وقوعها أو تقديم خدمات متعلقة بالخطر.

وبناء عليه فإن التأمين هو عبارة عن عقد بين المؤمن له والمؤمن فيلتزم الأول بدفع مبلغ التأمين، والثاني بدفع القسط، ويعتبر هذا الضمان جوهر العملية التأمينية. ويُعرف عقد التأمين البحري بأنه "عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن الأخطار البحرية". وأيضا هو "عقد يرضى بمقتضاه المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض الرحلة البحرية عن هلاك حقيقى لقيمة ما مقابل دفع قسط على ألا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة".

وحسب القانون الفرنسى الحديث "التأمين البحرى هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن مقابل دفع قسط بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به من جراء التحق المحتمل خلال عملية بحرية معينة لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد".

يعتبر التأمين البحري ركيزة أساسية فى التجارة البحرية، لتحقيق الأمان المطلوب لدى أصحاب رؤوس الأموال الكبيرة بصفة خاصة ولدى أصحاب مختلف المصالح المؤمن عليها بصفة عامة، وأصبح من المستحيل فى وقتنا الحاضر أن تقوم السفينة برحلتها أو تنقل البضائع بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بإبرام عقد تأمين بحري عليها، وذلك لتجنب مخاطر الملاحة البحرية التى سعى المؤمنون لضمانها والمؤمن لهم للتخلص من أعبائها. ويكتسب التأمين البحري أهمية بالغة فى تحصين الآليات القائمة التى تجوب البحار والمحيطات والتى تُشكل من مختلف البضائع التى تكون على متنها ثروة ضخمة وهائلة ينبغى الحفاظ عليها من مختلف الأخطار الجسمية التى تعترضها والتى قد تؤدي إلى هلاكها، وهذا ما يؤثر سلبا على واقع التجارة الدولية حيث أنه يقض عليها تماما، فالتجارة البحرية لن تستطيع الاستمرار، والتشغيل العملي للسفن والبضائع لن يكون له مستقبل ما لم يتم نظام تأمين بحري بحمايته من تلك المخاطر الجسام التى تهدده، والذى يتم إسناده لشركات وأشخاص من المتخصصين فى ذلك.

ويُعتبر التأمين البحري أول أنواع التأمين وأقدمها فى الظهور، حيث كان النشاط الاقتصادي يعتمد بالدرجة الأولى على الملاحة البحرية، مما يساعد على انتشارها خاصة فى البلاد الواقعة فى حوض البحر المتوسط، وكانت هذه الملاحة تواجه مخاطر جسيمة مقارنة بالمخاطر التى كانت تواجه النقل البري، يضاف إلى ذلك أن الوسائل التى كانت تستعمل فى الملاحة البحرية كانت بدائية وغير مجهزة لمواجهة مخاطر البحر. ومن المعروف أن التأمين البحري هو أول ما طبق من أنواع التأمين، حيث ظهر هذا الأخير فى نهاية العصور الوسطى فى صورة نظام القرض البحري لدى اليونان

التأمين ضد الحوادث، بسبب حوادث القتل التي كانت تسببها هذه الآلات وتأسس في إنجلترا سنة ١٨٤٨ أول مكتب للتأمين ضد الحوادث التي يتعرض لها المسافرون بالسكة الحديدية، وكانت بطاقات التأمين تباع مع بطاقات السفر، ثم تطورت الفكرة حتى شملت التأمين ضد الحوادث الشخصية وكافة الأمراض. وظهر بعد ذلك التأمين ضد خيانة الأمانة، وظهر التأمين على المسؤولية نتيجة التغييرات الاقتصادية، والتطورات التي أدت إليها الثورة الصناعية، وانتشار الآلات الميكانيكية، والسيارات، ووسائل النقل البري والبحري والجوي.

ويذهب الكثير من الفقهاء إلى القول بأن التأمين البحري قد عرف تطورا عبر ثلاث عصور، فقد اشتمل قانون حمورابي سنة ٢٢٥٠ قبل الميلاد "العصر البابلي" على العناصر الجوهرية لعقد المخاطرة البحرية، كما عرفه الفينيقيون الذين كانوا أكثر تقدما في مجال التجارة بعدما نقلوه عن البابليين بحكم الاتصال التجاري بينهم وعُرف عقد المخاطرة البحرية بشكل أكثر تطورا لدى الهنود، حيث اتسع نطاق الإبراء ليشمل وقوع الحادث الذي يؤدي إلى عدم تسليم البضاعة بعدما كان يقتصر على فقدان البضاعة بسرقتها، وأصبح يغطي الأضرار البحرية التي تتعرض لها البضاعة، وسعر الفائدة يتمشى مع طبيعة الخطر المضمون ويختلف باختلاف الزمان والمكان.

وفي بداية القرن الرابع عشر برز نظام التأمين البحري كنظام مستقل عن قرض المخاطرة الجسيمة وقد مارسه "اللومبارد في شمال إيطاليا"، ونتيجة للحروب التي شهدتها تلك الفترة انتقل اللومبارد إلى إنجلترا حيث مارسوا التأمين البحري فيها وعلى وجه الخصوص في مدينة لندن، وبحلول القرن السادس عشر وضعت في مدينة روان الفرنسية مجموعة العادات المعروفة باسم "مرشد البحر" والتي تضمنت قواعد مفصلة عن التأمين البحري، ليصدر على إثرها القانون الفرنسي لسنة ١٦٩١، أما في إنجلترا فقد قام اللورد "أدوارد لويد Edward Lloyd" بافتتاح مقهى الويدز Lloyd في مدينة لندن ليحمله ملتقى للمشتغلين بالتجارة البحرية وإن لم يكن هناك تاريخ أكيد لتاريخ هذا المقهى ليصبح

والتأمين البحري ليس حديث النشأة، بل هو من أقدم أنواع التأمين وأكثرها انتشارا، لذلك فهو يتميز بذاتية مستقلة وقواعد خاصة، وهذا نتيجة التطور المستمر الذي طرأ على القواعد المنظمة له منذ ظهور عقد القرض البحري المسمى «عقد المخاطر الجسيمة» وقتها حيث أنه أول عقد رسمي للتأمين وذاع صيته، في روما وأثينا، وبموجب هذا العقد يحصل صاحب الشحنة على مبلغ يوفى بثمن البضاعة، وتكون السفينة ضامنة لاسترداد مبلغ القرض وفوائده في حالة ما إذا وصلت سالمة التزم المقترض برد مبلغ القرض مع فائدته الباهظة، أما إذا غرقت فإنه لا يسترد شيئا.

ويلاحظ أن قبل هذا العقد كان يوجد في الصين وبابل أشكالا أخرى لنقل وتوزيع المخاطر من خلال توزيع بضائع في أكثر من سفينة بحال غرقت أو سرقت (مبدأ لا تضع البيض كله في سلة واحدة)، أما اليابانيون فأنشأوا نظاما تأمينيا يحق فيه للتاجر الذي اقترض مبلغا لتمويل تجارته أن يدفع للدائن مبلغ إضافي لقاء ضمانته الثاني أن يلغى القرض حال ضاعت حمولة البضائع أو سرقت.

وفي إنجلترا وبالخصوص لندن ظهر أول شكل شبه رسمي لشركات التأمين لأهميتها كمركز تجاري وقتها، وعُرف مقهى "لويدز" كملتقى لجميع العاملين في الشحن البحري، والراغبين بتأمين بضائعهم وسفنهم. ويبدو أن هذه البدايات ساعدت على تأسيس سوق ائتمانية غير رسمية وقتها عرفت باسم "لويدز لندن"، وصدرت وقتها قرارات حكومية لتنظيم هذا النوع من التأمين. ثم بعد ذلك ظهر التأمين ضد الحريق الذي كان موجود في بريطانيا على شكل نقابات تعاونية كانت تعطي إعانة لأعضائها في حال احتراق أملاكهم، وفي منتصف القرن السابع عشر أخذ التأمين ضد الحريق طابعا تجاريا صدرت به نظم إدارية تختلف باختلاف أوضاع البلدان، بسبب حريق لندن الكبير وما تبعه. كما ظهرت أول وثيقة التأمين على الحياة عام ١٥٨٣م في بريطانيا أيضا، وبدأت بشكلها النظامي الحالي عام ١٧٧٤.

وقد أدت الثورة الصناعية إلى إقبال الكثيرين على التأمين على الحياة، ومع تطور الآلات ظهرت فكرة

مؤسسة قائمة بذاتها تعنى بالتأمين البحري وهي تتألف من مجموعة مختلفة من المساهمين، وسماسة تأمين ومكتبيين، ولها عدة فروع في أنحاء مختلفة من دول العالم. وأما في الشريعة الإسلامية فيعد محمد بن عابدين أول من تحدث في التأمين البحري من الفقهاء المسلمين وذلك في القرن التاسع عشر حيث ورد الحديث عن التأمين البحري في كتابه "رد المحتار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار".

وإذا كان التأمين البحري في بداياته الأولى كان يقوم على فكرة نقل الخطر من على عاتق المؤمن له إلى المؤمن فإن التطور الحاصل جعل من هذه الفكرة تأخذ مفهوما مغايرا حيث أصبحت عملية التأمين تقوم بها شركات تأمين كبرى تقوم على فكرة توزيع الخطر، وهو ما جعل منه نظاما قائما على أساس فكرة التعاون بين المؤمنين لهم الذين يهددهم خطر واحد ويرغبون في اتقاء وتجنب نتائجه.

وبدورها سعت شركات التأمين للتخفيف من آثار دفع مبالغ طائلة لفائدة عديد من المؤمن لهم، فوجدت في نظام إعادة التأمين ويتشاركون فيما بينهم لتحمل تبعات تلك الأخطار كل بحسب نسبة تأمينه فيها، وبذلك لم يعد التأمين البحري يقتصر على التأمين على البضائع أو السفينة بل أخذ مفهوما واسعا بالنسبة لشركات التأمين.

كما أن التأمين البحري لم يعد مجرد ظاهرة ترتبط بالمرحلة التي يبدأ فيها التحول في تنظيم الرحلة البحرية من مشروع الرحلة الواحدة إلى مشروع بحري اقتصادي منتظم، بل تحول إلى مشروع لصناعة التأمين البحري، نظرا للأهمية الاقتصادية التي تتمتع بها الملاحة البحرية بصفة عامة والتجارة الدولية بصفة خاصة وبهذا التطور الحاصل في مجال التأمين البحري أصبحت تتقاطع مصالح المؤمنين "شركات التأمين" مع مصالح المؤمن لهم وحاجة كل منهم للآخر للحفاظ على سير هذا النظام وفق مبادئ أصيلة فيه تقتضى منتهى حسن النية في التعامل، وتبادل تحمل الأعباء وفق توازن ينشده المؤمن في تحصيل قسط مناسب عن خطر بحري مؤمن منه ومصحة تأمينية يضمنها، في مقابل تعويض منصف وعادل يتحصل عليه المؤمن له جراء الضرر الذي يصيب تلك الأموال والقيم المؤمن

عليها، وذلك استنادا لمبدأ الصفة التعويضية التي يمتاز بها عقد التأمين عموما وعقد التأمين البحري خصوصا، دون أن يثرى أحدهما على حساب الآخر.

وهذا العقد له ذاتية تميزه عما سواه من العقود فهو يقوم على مبادئ أساسية أهمها أنه عقد تعويض والمقصود بذلك أنه لا يجوز للمؤمن له أن يحصل على تعويض يجاوز مقدار الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه وألا يثرى على حساب المؤمن، لأن دور التأمين لا يتعدى جبر الضرر الناشئ عن الخطر البحري، وعلى ذلك لا يجوز للمؤمن له التأمين على نفس الشيء ونفس الخطر لدى مؤمنين مختلفين أو متعددين بمجموع مبالغ تزيد عن القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه حتى لا يحصل على تعويض يفوق الضرر الحاصل، ويتحدد مبلغ التعويض بناء على أساس القيمة المحددة في وثيقة التأمين البحري.

كما أنه يقوم على مبدأ مهم ألا وهو مبدأ حسن النية، ويجب أن يسود هذا المبدأ ابتداء من وقت تكوين العقد وطيلة مدة سريانه، فيلتزم الطرفان بتنفيذ ما يترتب على عاتقهما بموجب العقد وفق مقتضيات حسن النية، فيقع على عاتق المؤمن له التزام بتقديم البيانات الصحيحة عن الأموال المؤمن عليها والخطر المؤمن منه، ويتعين على المؤمن ألا يبالي في تحديد القسط أو وضع شروط مجحفة لاستحقاق التعويض، وإلا كان العقد باطلا في كلتا الحالتين لمخالفة مبدأ حسن النية.

وثالث مبدأ يحكم عقد التأمين البحري هو مبدأ تجريد الخدمة التأمينية، بمعنى أن التأمين الذي يعقده المؤمن له مع المؤمن دافعه المصلحة التي يربوها وهي من جهة عدم تحقق الخطر المؤمن منه ومن جهة ثانية الاستفادة من مبلغ التعويض في حالة تحقق الخطر، لكن قد تثبت المصلحة في التأمين لشخص آخر نتيجة ظروف مستجدة أثناء سريان عقد التأمين، كأن تنتقل ملكية السفينة من البائع إلى المشتري، فتنقل المصلحة إلى هذا الأخير في تلقى التعويض إذا حدث الخطر المؤمن منه، لذلك يتم إخضاع الخدمة التأمينية التي يقدمها المؤمن للمؤمن له بنوع من التجريد بحيث لا ترتبط بشخص المؤمن له مباشرة بل لكل من يكون له مصلحة في تلقى التعويض.

## أهمية تفعيل الموانئ الجافة فى مصر

إعداد

شيماء عبد الرسول

باحث دكتوراه تكنولوجيا النقل البحرى



الدول النامية والمتقدمة بصفة عامة ومصر بصفة خاصة، حيث يعد النقل البحرى من أرخص وسائل النقل إلي جانب قدرته علي تغطية مناطق واسعة من العالم، وخاصة بجمهورية مصر العربية يتضح لنا أن قطاع النقل البحرى بها له أهمية خاصة، حيث تتمتع بموقع جغرافى استراتيجى فى وسط الوطن العربى حيث يبلغ إجمالى طول السواحل المصرية المطلة علي البحرين الأحمر والمتوسط بطول سواحل يصل إلي ٣٠٠٠ كم، كما يوجد بها عدد من الموانئ البحرية يصل عددها إلي ٤٨ ميناء بحرى، والموانئ التجارية التخصصية يصل عددها إلي ٣٣ ميناء تخصصى، ومن مقومات الموانئ المصرية أن الطاقة الاستيعابية للحاويات بموانئ جمهورية مصر العربية ١١ مليون حاوية مكافئة ومتوسط إجمالى التداول السنوي للبضائع ١٧٠.٦٠٥ مليون طن، وإجمالى عدد الأرصفة ١٩٧ بطول ٣٧٤٥٤.٩ كم تقريباً وأقصى عمق ممر ملاحى ٢٠ متر بميناء الدخيلة (قطاع النقل البحرى، ٢٠٢١).

ومن هنا تظهر أهمية النقل البحرى كعنصر أساسى للتجارة والتنمية، لتحسين التجارة الخارجية لمصر بالإضافة إلي دور قناة السويس حيث ان لها دورا كبيرا فى توفير الوقت والتكلفة وتيسير حركة التجارة العالمية، ومن مقومات النقل البحرى المصرى أيضاً توافر فرص استثمارية واعدة تتمثل فى إنشاء موانئ بحرية جديدة، ورفع كفاءة الموانئ البحرية الحالية، وتنمية محور قناة السويس، وتعمير واستثمار منطقة شمال غرب خليج السويس وشمال سيناء والساحل الشمالى الغربى، وتحويل مصر إلي مركز لوجستى عالمى من

مع إعلان تشغيل أول ميناء جاف فى مصر "ميناء السادس من أكتوبر" بمدينة ٦ أكتوبر ويمتد على مساحة ٤٠٠ فدان وتقدر تكلفته بنحو ١٧٦ مليون دولار يسمح بدخول نطاق عولمة الشحن والنقل الدولى، فى ظل العولمة وما تفرضه من تحديات على الدول النامية والمتقدمة على السواء، فأن استخدام مصطلح العولمة يشمل التغيرات التكنولوجية الواسعة والجذرية التى يشهدها الاقتصاد العالمى فى الثورة التكنولوجية الحديثة والعملية الإنتاجية، التى تقوم على التراكم المعرفى والتطوير، والذى اطلق عليه البعض الثورة الصناعية الثالثة، التى نتج عنها تحول فى مجال النقل واللوجستيات وتطبيق اقتصاديات الحجم الكبير وتطوير استراتيجيات التوزيع، والذى كانت بدايته الأولى نظام التحويلة، مما أدى إلى خفض تكاليف النقل، وزيادة الترابط والاعتماد المتبادل بين الأسواق والأعمال التجارية العالمية.

ويتضح ان العولمة هى إحدى القوى الدافعة الرئيسية للتغيير فى صناعة الموانئ، وهو ما يرتبط بوظيفة سلسلة الأمداد المعقدة، وقد تطلب ظهور نظم إنتاج عالمية، يتم فيها الحصول على المواد الخام والمكونات والمنتجات النهائية وتصنيعها وتوزيعها وشحنها على الصعيد العالمى إلى إعادة هيكلة عميقة لصناعة النقل، حيث تحتل خدمات النقل البحرى والموانئ موقع الصدارة فى هذه التغيرات، وفى صميم هذه التغييرات تصبح الضرورة الحتمية الجديدة هى الحاجة إلى تحسين أنشطة النقل وإدارتها وإدماجها فى نظم سلسلة الإنتاج والتوزيع والتجارة.

إن اقتصاديات النقل البحرى كأحد فروع اقتصاديات الخدمات العامة، كانت ولا تزال محط اهتمام العديد من

الإنتاجية التي قام بشرائها هذا النشاط الإنتاجي، وتمثل هذه القيمة المضافة حجم المساهمة الفعلية لهذا النشاط الإنتاجي في الدخل القومي.

كذلك يسهم الميناء الجاف في تحقيق العديد من المنافع، مثل تخفيف الازدحام بالمناطق السكنية المجاورة للموانئ البحرية طبقاً للتخطيطات القديمة، كما ان تغيير نمط النقل من النقل البري للبضائع على الطرق إلى نقل البضائع بالسكك الحديدية، أيضاً يتم تخفيف الازدحام على الطرق داخل الميناء البحري وفي الطرق التي تصل المدن ببعضها، و بذلك أيضاً يمكن أن تحقق هينات السكك الحديدية حصة أكبر في عمليات نقل البضائع والمزيد من الإيرادات التشغيلية، بسبب زيادة كميات البضائع التي سيتم نقلها بواسطة السكك الحديدية، كما يوفر للشاحنين أيضاً مجالاً أوسع وتسهيلات مقدمة من خدمات اللوجستيات بفضل الموانئ الجافة، حيث يكون بالميناء الجاف لجنة جمركية كاملة للإشراف على سير العمل، على عكس المستودع الجمركي يتواجد به مأمور حركة ومعاون وكشاف عند الطلب من رئيس مصلحة الجمارك، والفرق بين الميناء الجاف والمستودع الجمركي هو أن ميناء الأرسال ينص عليه في بوليصة الشحن عبر ميناء محدد final destination على انه الجهة النهائية Bill of lading.

كما تأتي أهمية الميناء الجاف بالنسبة للمجتمع في خفض تكلفة السلعة النهائية بسبب التداول السريع للبضاعة، تعريف التخزين الأقل بمستودعات الميناء الجاف. والمنفعة الأبرز من ناحية التأثيرات البيئية الأقل من حيث تقليل الازدحام والتلوث البيئي مما يتماشى مع خطة الدولة في مؤتمر المناخ COP 27، وايضا يؤمن الميناء الجاف فرص عمل أكبر وتنمية إقليمية وتجارية. كما يلاحظ زيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الذي يمكن تقييمه من حيث استخدام نظم تبادل المعلومات المتكاملة ونظم التبادل الأليكتروني للبيانات والذكاء الاصطناعي ونظم الخدمات وتيسير العمليات مع خطوط النقل البحري في دمج أنشطة إدارة الاتصالات السلكية واللاسلكية في تحسين

من خلال تعظيم دور الموانئ الجافة بجمهورية مصر العربية، لتحسين القدرات التنافسية للموانئ المصرية لتصبح منافس قوى للموانئ العالمية.

مع تزايد حركة نقل الحاويات على مستوى العالم، فإن وصول البضائع من وإلى الميناء البحري للمناطق الداخلية بكفاءة عالية، يعد أحد العوامل الهامة لتحقيق الميزة التنافسية للميناء البحري، ويتحقق ذلك من خلال تطوير نظام النقل بأكمله، لتحسين عملية الربط بين الميناء الجاف والميناء البحري، وخاصة بعد تعديل الاتفاقيات التجارية على سبيل المثال المصطلحات التجارية والبحرية Incoterms التي اظهرت أهمية وجود الوصلات الداخلية بالدول، لوصول البضائع من نقطة التصدير إلى نقطة الاستيراد في المناطق الداخلية للدول، وضرورة ربطها بالموانئ البحرية. ويؤثر التنسيق السلس بين الميناء البحري وموانئه الجافة بشكل مباشر على العمليات الفعالة لسلسلة الإمدادات اللوجستية، وهناك مؤشرات تستطيع قياس جودة الخدمات اللوجيستية المقدمة وهي عبارة عن مؤشرات تؤثر على مفاهيم تشغيل الموانئ الجافة ولها علاقة مباشرة بالخدمات اللوجيستية من حيث كفاءة إدارة الميناء الجاف في الدولة وتتكون مؤشرات قياس جودة الخدمات اللوجيستية من ستة عناصر كل عنصر له مقياس تصنف الخدمات اللوجيستية إلى كفاءة إدارة الجمارك والحدود، جودة البنية التحتية، كفاءة وجودة الخدمات اللوجيستية، التوقيت، التتبع والتعقب وسهولة ترتيب الشحنات الدولية. ويزداد تقارب التعاون بين الموانئ البحرية وموانئها الجافة بفعل التكامل الاقتصادي العالمي والخدمات اللوجستية الداخلية.

كما انا هناك أثر استخدامات أنشطة القيمة المضافة من وجهة نظر وكلاء الشحن على تشغيل الموانئ الجافة "تؤكد على تفعيل الموانئ الجافة لتخفيف الضغط على الموانئ البحرية منعا لتكدس وازدحام الواردات والصادرات وسرعة تداول الحاويات وتعظيم توسعات الموانئ لأحياء التجارة الدولية. ومفهوم القيمة المضافة "هي الفرق بين قيمة المنتج النهائي لهذا النشاط الإنتاجي وبين قيمة المستلزمات والخدمات

الموانئ الجافة وذلك يدل على دور الموانئ الجافة كأحد عناصر سلاسل الإمداد العالمية.

ومع توجه الدولة لتشجيع القطاع الخاص يمكن تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إدارة وتشغيل الموانئ الجافة بسبب ضخامة رأس المال المستثمر للتنفيذ، كما يمكن أن تدار هذه الموانئ بواسطة المحليات، أو تكون مستقلة وبالتالي لا تخضع للضغوط السياسية، ولكن تخضع لحدود من الإشراف الحكومي، وتقوم الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة برسم السياسة العامة للميناء لتوافق خطة الدولة الاستراتيجية والإشراف على تنفيذها مثل سياسة الأستثمار والتخطيط وتوفير العمالة وكافة البحوث المتعلقة بتطوير خدمات موانئ الدولة، ويتم ذلك في الإطار العام لخدمة المحافظة الفاطنة بها، وتمارس هذه الهيئة سياستها على أساس السلطة الممنوحة لها وتتميز بأنها لاقت أقبالا كبيرا في السنوات الماضية في كثير من الدول النامية التي تسعى لتحقيق نمو اقتصادي وتطور. لتحسين كفاءة أداء الموانئ البحرية.

ويعد هذا الطرح تأكيد على أن هناك خلط في المفاهيم بين المستودعات الجمركية والمناطق اللوجيستية والمناطق الحرة وخاصة أن الأنشطة اللوجيستية لكل من الملاحق الخارجية (IFS) والموانئ الجافة متشابهة وتم عمل مقارنة تبين التبعية القانونية والأنشطة المختلفة والمتطابقة لكل منهم لتوضيح الخلط الذي يواجه الموانئ الجافة، ويأتي دور المسؤولين والدولة في أهمية ألقاء الضوء على توضيح مفهوم الميناء الجاف من خلال الندوات والمؤتمرات العلمية. وبالتالي يمكن توفيق الأوضاع بين الموانئ الجافة والمستودعات الجمركية المستوفية لإشتراطات الموانئ الجافة مع الجهات المختصة لمنحها صلاحيات التبعية للميناء الجاف.

كما يمكن ربطها القطار الكهربائي السريع في حركة الشحن والذي سوف يحد من الضغط على شبكة الطرق لخفض تكاليف صيانة الطرق مما يوفر ملايين الجنيهات سنويا وايضا استخدام الطاقة الشمسية مما يتماشى مع

خطة التنمية المستدامة للدولة ٢٠٥٠. وضرورة البنية التحتية للطرق لرفع مؤشر الأداء اللوجيستي لان الخدمات اللوجستية هي أساس في الاقتصاد العالمي الحديث، ويحتاج المحللون التجاريون وواضعو السياسات والعاملون في قطاع التجارة إلى أدوات لقياس كفاءة الخدمات اللوجستية داخل البلدان فيما بينها، ومؤشر أداء الخدمات اللوجستية هو من المؤشرات المستخدمة على نطاق واسع، ويعترف به القطاع الخاص والحكومات والكيانات الدولية كأداة هامة لقياس كفاءة البلدان في الخدمات اللوجستية، ويستخدم البنك الدولي ومنظمات دولية أخرى المؤشر على نحو متزايد في أنشطة تيسير التجارة في البلدان النامية، ويسمح المؤشر لأصحاب المصلحة في القطاع الحكومي، وقطاع الاعمال والمجتمع المدني بتقييم الميزة التنافسية التي توفرها اللوجستيات الجيدة، وفهم أهمية التدخلات المختلفة. ويأتي أهمية ذلك لرفع تصنيف مصر على مستوى العالم في LPI.

ومن ثم يمكن تسهيل إجراءات تصاريح إقامة الموانئ الجافة مما سيجذب المستثمرين، وسوف يعمل ذلك على الحد من أستخراج التراخيص للمستودعات الجمركية التي تقع خارج دائرة الموانئ الجافة، لدعم الاقتصاد القومي المصري بزيادة الإيرادات المحققة من نقل وتداول البضائع.

أو ربط مصر بطريق الحرير الجديد لجعل مصر مركز لوجيستي عالمي لتعزيز التقدم الاقتصادي والثقافي والاجتماعي بين مصر ودول العالم .

وخلاصة المقال ان الموانئ الجافة هي موانئ مولدة للقيمة من خلال حرصها على مشاركة عملائها في احتياجاتهم والعمل على تلبيةها من خلال ابتكار حلول لوجيستية واهداف تناسب الطرفين، كما انها تقوم بتحويل الحلول اللوجيستية لعملائها إلى أنشطة جديدة وبهذا تستطيع بشكل دائم المحافظة على استمرارية العلاقة بينها وبين عملائها من خلال تقديم الخدمات التي توفر أعلى قيمة محققة للعملاء.

## واقع الموانئ العربية من خلال مؤشر أداء موانئ الحاويات العالمية للعام 2021 "الجزء الثاني"

إعداد

دكتور/ عبد الله ونيس الترهوني  
إحصائي إقتصاديات النقل البحري



### 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 قفزًا ٣٤ و ٣٥ مركزًا 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 أولًا في تصنيف ٢٠٢١ بعد أن كان ثانيًا في تصنيف العام ٢٠٢٠، وجاء ميناء صلالة العُماني 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 الإماراتي 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 الجيسيراس على مركزه العاشر خلال العامين 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 الإماراتي.

وفي موضوع ذو صلة، صدرت النسخة الثامنة من The Xinhua Baltic Shipping Centre Development Index

على أساس سنوي، هذا على الرغم من الانخفاض الذي شهدته أعداد السفن العابرة للقناة خلال فترة تفشي الجائحة والذي بلغ ٩.٤ - %، حيث بلغ عدد سفن الحاويات التي عبرت قناة السويس خلال العام ٢٠٢١ بنسبة ١٠.١% حيث عبرت القناة ٥١٨٦ سفينة حاويات بالمقارنة مع ٤٧١٠ سفينة حاويات كانت قد عبرت القناة خلال العام ٢٠٢٠، لتحافظ بذلك سفن الحاويات على مركزها الثالث في عدد السفن العابرة للقناة وعند نسبة ٢٥%، بعد كل من ناقلات النفط و سفن الصب والتي تصدر التصنيف العالمي كذلك، وأما إيرادات قناة السويس خلال العام ٢٠٢١ فقد بلغت ٦.٣ مليار دولار لأول مرة في تاريخها بالمقارنة مع ٥.٦ مليار دولار كانت قد جنتها خلال العام ٢٠٢٠ بالمقارنة مع ٥.٨ مليار دولار كانت قد جنتها خلال العام ٢٠٢٠ و ٥.٨ مليار دولار خلال العام ٢٠١٩.



ختاماً، 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 الأحوال فإن تطوير البنية التحتية عالية الجودة للموانئ هو شرطاً أساسياً لنجاح استراتيجيات النمو الموجهة نحو التصدير. وفي الوقت نفسه، تتميز الموانئ ذات الأداء الضعيف بقيود في الكفاءة التشغيلية، وعدم كفاية الرقابة، وضعف التنسيق بين الأطراف المعنية، مما يؤدي إلى عدم القدرة على التنبؤ والموثوقية.

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 والتي تشمل عدد مقدمي الخدمات البحرية والمحامين والممولين ووسطاء السفن، وقد خُص مؤشر العام ٢٠٢١ الى ان الترتيب الخمسة الاولى لم تتغير عن العام الماضي وفيه حافظت سنغافورة على مركزها كأفضل مركزي تدار منه الاعمال البحرية العالمية تلتها مدن لندن ثم شانغهاي ثم هونغ كونغ ودبي، في حين جاءت روتردام سادسة وهامبورغ سابعة ثم أنت بربورغ واثينا في المركز الثامن مناصفةً 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.

### تشغيل الموانئ

فيما يخص تشغيل موانئ الحاويات حول العالم فقد تصدرت كوسكو الصينية قائمة نمو المشغلين خلال العام ٢٠٢١ تلتها APM ثم هوتشيسون تلتها موانئ دبي، والجدير بالذكر أن شركات المناولة العالمية حققت تحسناً ملحوظاً في أدائها خلال العام ٢٠٢١ مدفوعة بانتعاش الاقتصاد العالمي وزيادة الطلب على السلع والبضائع، وبحسب إحصائيات أونكتاد الرسمية فإن ٢١ شركة تقوم بتشغيل أكثر من ٨٠% من موانئ الحاويات حول العالم على رأسها كوسكو الصينية وبنسبة بلغت ١٣.٧% تليها موانئ سنغافورة وبنسبة بلغت ١٠.٦% ثم APM وبنسبة ١٠.٥%، ثم هوتشيسون وبنسبة بلغت ١٠.٣%، فيما حلت موانئ دبي العالمية خامسة وبنسبة بلغت ٨.٧% من جانب آخر، وعلى الرغم من حادثة إغلاق قناة السويس ولمدة ٦ ايام متتالية نهاية شهر مارس ٢٠٢١ إلا أنها سجلت نمواً خلال نفس العام، حيث بلغ عدد السفن التي عبرت القناة ٢٠,٦٩٤ سفينة بالمقارنة مع ١٨,٨٣٠ سفينة كانت قد عبرت القناة خلال العام ٢٠٢٠، وبالتالي فإن هذه الارقام مجتمعة توضح أن نسبة الزيادة في أعداد السفن العابرة قد تجاوزت ١٠%