

كلمة التحرير



الدكتور الزّيان/ هشام هلال

تطالعنا الأخبار يوميا عن أخبار سيئة بخصوص الأوضاع في البحر الأحمر والتأثير السلبي على حركة الملاحة والاقتصاد العالمي. ولكن في خضم هذه الأخبار تظهر انفراجة في الوضع الحالي، حيث أفادت شركة الشحن الفرنسية الكبرى CMA CGM أنها ستحاول مرة أخرى العبور عبر جنوب البحر الأحمر بعد أن أوقفت المجموعة الطريق مرتين بسبب مخاوف أمنية. وجاءت هذه التحذيرات للعملاء قبل وقت قصير من تجديد زعيم حركة التمرد تهديداته بشأن الشحن وشركات الشحن الكبرى الأخرى التي كررت عزمها على الاستمرار في تجنب المنطقة.

وكتبت المجموعة في تقرير استشاري للعملاء صدر في ٢٨ فبراير: "لقد أعادت مجموعة CMA CGM تقييم الوضع في المنطقة الجنوبية من البحر الأحمر وتسمح لنا الظروف المتطورة باستئناف النقل على أساس كل حالة على حدة."

وتأتي هذه الخطوة بعد أيام من انضمام البحرية الفرنسية إلى الاتحاد الأوروبي الذي يطلق عملية EUNAVFOR Aspides، وهي عملية دفاعية في البحر الأحمر وخليج عدن والمنطقة المحيطة بها.

وتشغل فرنسا سفينة حربية في المنطقة منذ ديسمبر، وذكرت شركة CMA CGM سابقاً أن سفنها كانت تقوم بالعبور فقط عندما تتم مرافقتها. وقالت المجموعة الفرنسية إن انتظار المرافقين والوضع في المنطقة أدى إلى تعطيل جداولها ثم أوقفت جميع الرحلات البحرية بعد استهداف سفينة تستأجرها.

كتبت CMA CGM للعملاء: "يتم تقييم الوضع عن كثب لكل سفينة قبل كل عبور، وبالتالي لا يمكن توقع خيارات التوجيه أو الإبلاغ عنها. وبخلاف ذلك، سيتم إعادة توجيه جميع السفن الأخرى عبر رأس الرجاء الصالح."

ومع ذلك، كرر الحوثيون التهديد العام الذي يواجهه الشحن اليوم، بينما يشير المحللون إلى أن الهجمات تبدو أكثر انتشاراً. لقد تجاوزوا التأكيد الأصلي بأنهم لن يؤدي إلا إلى مقاطعة الشحن الإسرائيلي والأصول اللاحقة المرتبطة بالولايات المتحدة والمملكة المتحدة ردًا على الضربات التي شنتها تلك الدول في اليمن.

وقد دفعت هذه التهديدات المستمرة وعدم الاستقرار العام معظم المشغلين إلى الاستمرار في إعادة توجيه جميع السفن.

الملاح

The Navigator

العدد ١٢٦ إبريل ٢٠٢٤

❖ أقرأ في هذا العدد

- أنباء المنظمة البحرية.
- الوقوع في المحذور!!.
- التداعيات الجيوسياسية للأحداث في خليج عدن والبحر الأحمر وأثرها على الموانئ والملاحة الدولية.
- الحفل السنوي ٢٠٢٣.
- عرفان وتقدير.
- أزمات البحر الأحمر.
- الرقمية في طريق استدامة الطيران.
- دراسة تحليلية لسوق النقل البحري العالمي للحاويات خلال عام ٢٠٢٣.
- الغش البحري.
- التكنولوجيا الحديثة لأوناش الرصيف بمحطات الحاويات وتأثيرها على معدلات الاداء

❖ هيئة التحرير

- دكتور/ هشام هلال رئيس هيئة التحرير
- ربان/ سامي أبو سمرة رئيس التحرير
- دكتور/ رفعت رشاد عضو التحرير
- دكتور / سامح راشد عضو التحرير
- الأستاذة/ إسراء رجب شعبان
- الأستاذة/ شروق سمير

أخبار المنظمة البحرية الدولية

IMO News

إعداد

الرؤبان/ إسلام رمضان بدري

عضو هيئة التدريس بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

ماجستير في الشؤون البحرية – الجامعة البحرية الدولية (WMU)

و عضو الجمعية العربية للملاحة



الأقل إعادة توجيه سفنها حول جنوب أفريقيا، مما يضيف ١٠ أيام إلى الرحلة، ويؤثر سلبًا على التجارة ويرفع أسعار الشحن.

تواصل المنظمة البحرية الدولية مراقبة الوضع عن كثب، بالتعاون مع الدول الأعضاء والشركاء من القطاع البحري والبحرين.

وأشاد السيد Dominguez بعمل أعضاء "مدونة سلوك جيبوتي (DCoC)"، الذين عقدوا اجتماعًا استثنائيًا في ١٨ ديسمبر لمناقشة كيفية التعامل مع التهديدات المتزايدة ضد الشحن الدولي في منطقة البحر الأحمر. وشجع الدول الأعضاء على استخدامها كمنتدى لضمان التواصل بين جميع دول المنطقة.

بالإضافة إلى ذلك، لدى المنظمة البحرية الدولية برنامج إقليمي ممول من الاتحاد الأوروبي للأمن البحري في منطقة البحر الأحمر، يهدف إلى بناء القدرات في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن.

وفي إطار هذه المبادرة، يواصل كل من المنظمة البحرية الدولية والإنتربول و UNODC والهيئة الحكومية الدولية للتنمية (إيقاد) تنسيق الأعمال لتعزيز معايير الأمن والسلامة الكافية للسلطات البحرية والمينائية وأجهزة إنفاذ القانون البرية في جيبوتي وإثيوبيا، والصومال، والسودان، واليمن.

كإجراء عملي، شجع السيد Dominguez السفن على مواصلة إرسال تقارير أولية عند الخروج من قناة السويس أو عند عبور الحدود في المحيط الهندي، والذي

الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية يدين الهجمات على الشحن الدولي

أدان الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، Arsenio Dominguez، بشدة الهجمات التي تستهدف الشحن الدولي في منطقة البحر الأحمر، وأكد مجدداً على التزام المنظمة بحماية البحارة والسفن والبضائع لضمان سلامة وأمن سلاسل التوريد العالمية.

خاطب السيد Dominguez مجلس الأمن الدولي خلال أول اجتماع علني له بشأن استمرار الهجمات ضد الشحن التجاري في المنطقة، وأكد على ضرورة السماح للسفن بالتنقل بحرية في جميع أنحاء العالم وفقاً للقانون الدولي. وأبرز أهمية هذا الممر المائي الحيوي، الذي يسجل حوالي ١٥% من تجارة الشحن الدولية.

وقال: "أود أن أغتنم هذه الفرصة لتكرار الدعوة إلى خفض التصعيد لضمان سلامة بحارتنا وحرية الملاحة واستقرار سلاسل التوريد."



ومنذ بداية نوفمبر ٢٠٢٣، تم شن عدد من الهجمات ضد السفن التجارية في منطقة البحر الأحمر. وفي حين أن السفن المستهدفة في البداية كانت مرتبطة بإسرائيل، إلا أن هذا لم يعد قائماً. وقد قررت ١٨ شركة شحن على

المنطقة على المجالات الرئيسية لسلامة البحارة وحرية الملاحة وخفض التصعيد.

الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية يناقش قضايا رئيسية في بروكسل
عقد الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، Arsenio Dominguez، سلسلة من الاجتماعات في بروكسل، بلجيكا (١٣ فبراير)، لمناقشة قضايا رئيسية مدرجة على جدول أعمال المنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك رئاسة مجلس الاتحاد الأوروبي، وأعضاء البرلمان الأوروبي والمفوضية الأوروبية.

كانت مناقشة الأمين العام مع السيد Peter Claeysens، المدير العام للشؤون البحرية في بلجيكا والمسؤول عن رئاسة مجلس الاتحاد الأوروبي، فرصة لرفع قضية الوضع في البحر الأحمر، وأكد الأمين العام مجدداً على أولوياته فيما يتعلق بحماية البحارة وحرية الملاحة وخفض التصعيد في المنطقة.

وفي اجتماع مع السيدة Magda Kopczynska، المديرية العامة للمديرية العامة للتنقل والمواصلات (DG MOVE) في المفوضية الأوروبية، ناقش الجانبان مواضيع من بينها تنفيذ إستراتيجية المنظمة البحرية الدولية لعام ٢٠٢٣ لخفض انبعاثات الغازات الدفيئة من الشحن وقضايا السلامة والأمن. كما ناقش الوفدان دخول اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وصديقة للبيئة حيز التنفيذ في يونيو ٢٠٢٥.

وأعرب السيد Dominguez عن امتنانه للمفوضية الأوروبية والاتحاد الأوروبي على دعمهما المالي المستمر لمشاريع المنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك شبكة مراكز التعاون العالمية لتكنولوجيا النقل البحري (GMN) والبرنامج الإقليمي لأمن الملاحة البحرية في منطقة البحر الأحمر والممول من الاتحاد الأوروبي.

وفي وقت سابق، التقى الأمين العام Dominguez بأعضاء البرلمان الأوروبي، بمن فيهم أعضاء من لجنة النقل والسياحة ولجنة البيئة والصحة العامة و سلامة الأغذية.

يغطيه "منطقة الإبلاغ الطوعي (VRA) "إلى مركز عمليات التجارة البحرية للمملكة المتحدة وغيرها من المراكز ذات الصلة في المنطقة.

الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية يشدد على سلامة البحارة في ظل الهجمات على الشحن الدولي في البحر الأحمر

أكد الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية Arsenio Dominguez خلال اجتماع مع ممثلي صناعة الشحن (١٨ يناير) في مقر المنظمة البحرية الدولية بلندن، على أن البحارة هم ضحايا أبرياء في ظل الوضع المتقلب في البحر الأحمر. ثانيًا، يجب الحفاظ على حرية الملاحة لضمان التجارة العالمية وتدفق السلع عن طريق البحر. وقال السيد Dominguez إنه يجب توخي الحذر وضبط النفس لتجنب المزيد من التصعيد في البحر الأحمر والمناطق الأوسع، مشيرًا إلى قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٧٢٢ (٢٠٢٤) بشأن البحر الأحمر.

أكد ممثلو صناعة الشحن على أن سلامة الطاقم تأتي في المقام الأول. وفر الاجتماع فرصة لتبادل وجهات النظر والتطلع إلى الخطوات التي يمكن أن تتخذها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، بما في ذلك تبادل المعلومات والمناقشات المستقبلية المحتملة خلال الدورة القادمة للجنة الفرعية للسلامة البحرية (MSC 108)، ٢٤-١٥ مايو (٢٠٢٤).

حضر الاجتماع ممثلون عن: الغرفة الدولية للملاحة (ICS)، و BIMCO، ومنتدى شركات النفط الدولية للملاحة البحرية (OCIMF)، ورابطة مالكي الناقلات المستقلين (INTERTANKO)، والرابطة الدولية لمالكي سفن البضائع الجافة (INTERCARGO)، والرابطة الدولية لخطوط الرحلات البحرية (CLIA) والمجلس العالمي للملاحة البحرية (WSC).

وفي وقت سابق من الأسبوع (١٦ يناير)، عقد الأمين العام Dominguez اجتماعاً مثيراً مع ممثلي الدول الأعضاء في مدونة سلوك جيبوتي لمناقشة الوضع في البحر الأحمر، مع التركيز على الحاجة إلى تعزيز قدرات الأمن البحري للدول في المنطقة. وأكدت دول

التنوع والإدماج:

يأتي التنوع والإدماج على رأس جدول أعمال السيد Dominguez.

يهدف إلى جعل المنظمة البحرية الدولية مؤسسة أكثر تنوعًا وإدماجًا من خلال:

• **المساواة بين الجنسين:** تحقيق توازن بين الجنسين في القوى العاملة داخل المنظمة البحرية الدولية، كما يتضح من تعيين فريق إدارة عليا متوازن بين الجنسين.

• **التعدد اللغوي:** تعزيز استخدام لغات متعددة في عمليات المنظمة البحرية الدولية لضمان مشاركة أوسع وفهم أفضل.

• **الشفافية في الاتصال:** تبني الشفافية من خلال البث المباشر للاجتماعات، بما في ذلك الجمعية، وضمان وصول وسائل الإعلام إلى جلسات اللجان.

سلامة البحارة وسلامة البحر الأحمر:

سلط السيد Dominguez الضوء على الهجمات المستمرة على الشحن البحري الدولي في البحر الأحمر، وأدان هذه الأعمال وأكد على الأهمية القصوى لحماية أرواح البحارة. ودعا إلى خفض التصعيد وحرية الملاحة للسفن في المنطقة المتضررة. كما طالب بالإفراج الفوري عن سفينة "جالكسي ليدر" وطاقمها.

خفض انبعاثات الغازات الدفيئة:

تظل المنظمة البحرية الدولية ملتزمة بإزالة الكربنة عن قطاع النقل البحري، بهدف تحقيق خفض كبير في انبعاثات الغازات الدفيئة بحلول عام ٢٠٥٠. وهذا يجعل المنظمة البحرية الدولية أول وكالة تابعة للأمم المتحدة وأول قطاع يضع استراتيجية عالمية ملموسة وتدابير إلزامية لتحقيق هذه الأهداف الطموحة.

الجدول الزمني لتدابير خفض انبعاثات الغازات الدفيئة:

• **مارس ٢٠٢٤:** مناقشات متقدمة حول "التدابير المتوسطة الأجل" لدعم الحد من الانبعاثات على المدى المتوسط.

وفر الاجتماع الذي عقد بحضور السيدة Karima Delli والسيد Bas Eickhout، فرصة لتبادل وجهات النظر حول الأمور المدرجة على جدول أعمال الاتحاد الأوروبي والمنظمة البحرية الدولية في المجال البحري، وعلى وجه الخصوص أهمية موامة إجراءات خفض انبعاثات الغازات الدفيئة الأوروبية مع صكوك المنظمة البحرية الدولية بعد اعتماد تدابير من قبل المنظمة. ورحب أعضاء البرلمان باعتماد الاستراتيجية المنقحة، التي تعد الآن مرجعاً في قطاع النقل.

كما شكر الأمين العام رئيسة لجنة النقل على دعوتها لحضور جلسة رسمية للجنة في خريف 2024.

الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية يضع أجندة جديدة للمنظمة البحرية الدولية

كشف الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، Dominguez، عن رؤيته للمستقبل خلال السنوات الأربع القادمة، والتي تركز على بناء قطاع ملاحية بحرية أكثر أماناً وأكثر أمناً واستدامة بيئياً.

الأولويات الاستراتيجية:

أكد السيد Dominguez على أربع مجالات رئيسية للتركيز:

١. **تنظيم الشحن البحري الدولي:** يتضمن ذلك ضمان اللوائح والتنفيذ الفعالين لقطاع ملاحية يعمل بشكل جيد.

٢. **دعم الدول الأعضاء:** تهدف المنظمة البحرية الدولية إلى تقديم دعم مخصص، لا سيما للدول الجزرية النامية (SIDS) وأقل البلدان نمواً (LDCs)، لتعزيز قدراتها البحرية.

٣. **تعزيز الوعي العام والصورة:** تسعى المنظمة البحرية الدولية إلى تحسين فهم الجمهور للدور الحيوي للصناعة البحرية والتزامها بالاستدامة.

٤. **تعزيز العلاقات مع أصحاب المصلحة:** يعد تعزيز التعاون الفعال مع الأفراد والمنظمات والحكومات عبر قطاع الملاحة البحرية أمراً ضرورياً لتحقيق الأهداف المشتركة.

العالمية الحالية لتتماشى مع الاتجاهات والتطورات والتحديات الجديدة في القطاع البحري.

وفي الدورة العاشرة التي عقدت بمقر المنظمة البحرية الدولية في لندن من ٥ إلى ٩ فبراير، حددت اللجنة الفرعية منهجية وقائمة بمجالات محددة للمراجعة.

وانفقت اللجنة الفرعية على ما يلي:

• **مراجعة ٢٢ مجالاً محددًا في الاتفاقية والرمز التكميلي، بما في ذلك التقنيات الناشئة على السفن والشهادات الإلكترونية والصحة العقلية وتحسين المساواة بين الجنسين، من بين أمور أخرى.**

• **منهجية من مرحلتين، تتكون من مراجعة الاتفاقية والرمز التكميلي لتحديد الفجوات (المرحلة الأولى) ثم مرحلة المراجعة لتطوير التعديلات لمعالجة تلك الفجوات (المرحلة الثانية).**

• **إنشاء فريق عمل بين الدورات قبل الدورة القادمة للجنة الفرعية (HTW 11) للمضي قدما في العمل.**

• **خارطة طريق تحدد الجدول الزمني للعمل، بما في ذلك الانتهاء من قائمة الفجوات وكذلك أي تعديلات وقرارات.**

سيُرفع كل ما سبق ذكره إلى الاجتماع القادم رقم ١٠٨ للجنة السلامة البحرية (MSC 108) للموافقة عليه.

ومن بين القضايا الرئيسية الأخرى التي تمت مناقشتها، جهود التصدي للتنمر والمضايقة على متن السفن. ومن المتوقع أن تعتمد اللجنة (MSC 108) مشاريع تعديلات على رمز (STCW)، لمنع والتصدي للتنمر والمضايقة في القطاع البحري، بما في ذلك الاعتداء الجنسي والتحرش الجنسي (SASH).

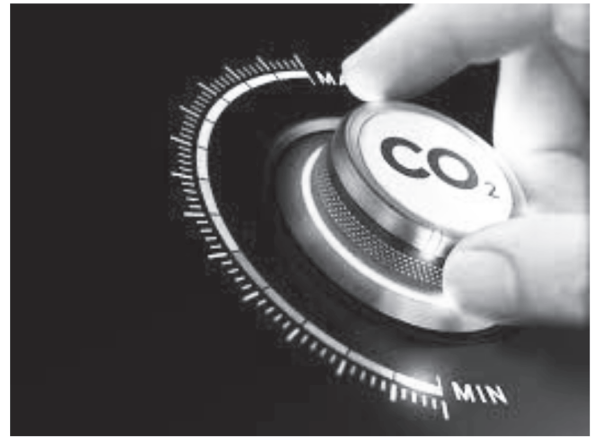
أطلقت اللجنة الفرعية وحدة جديدة على نظام المعلومات الشامل للملاحة البحرية العالمية (GISIS) تركز على اتفاقية (STCW) ستسهل المنصة الاتصال وتبادل المعلومات لدعم الأطراف في الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية (STCW).

وتشمل هذه التدابير معيارًا عالميًا للوقود البحري وآلية تسعير. سيتم النظر في تقرير تقييم الأثر المؤقت لهذه التدابير على البلدان في الدورة الحادية والثمانين للجنة حماية البيئة البحرية (MEPC 81).

• **أكتوبر ٢٠٢٤: استكمال تقييم الأثر (MEPC 82).**

• **ربيع ٢٠٢٥: الموافقة على التدابير المقترحة (MEPC 83).**

• **خريف ٢٠٢٥: اعتماد التدابير رسميًا (بعد ستة أشهر من MEPC 83).**



بشكل عام، تعكس أجندة السيد Dominguez رؤية لقطاع ملاحي قوي ومستدام وشامل، مع إعطاء الأولوية لسلامة البحارة وحماية البيئة والتعاون مع مختلف أصحاب المصلحة.

المنظمة البحرية الدولية تمهد الطريق لمراجعة شاملة لمعايير تدريب البحارة

وافقت اللجنة الفرعية للمنظمة البحرية الدولية المعنية بالعامل البشري والتدريب ومهام المراقبة (HTW) على خارطة طريق للمراجعة الشاملة لاتفاقية المعايير الدولية للتدريب وشهادات الكفاءة ومهام المراقبة للبحارة (STCW) والرمز التكميلي للاتفاقية.

تضع اتفاقية (STCW) المتطلبات الأساسية على المستوى الدولي لتدريب البحارة وشهاداتهم ومهام مراقبتهم. تهدف المراجعة الشاملة إلى تكييف المعايير

الوقوع في المحذور !!

اعداد

كابتن / دينا عبد الغني

دبلوم في المراقبة الجوية و بكالوريوس علوم مراقبة جوية
ممثلة لادارة نظم السلامة الجوية (سلطة الطيران المدني)



والتخوف الغير عقلائي من تعطل طائراتهم في الجو او القلق ازاء عمليات الاختطاف ويشار اليه ايضا برهاب الطيران او رهاب الهواء مع عدم الاخذ في الاعتبار ان كل هذه التكهينات وارادة الحدوث مع اي من وسائل النقل والمواصلات في القطاعات الاخرى و لكن لحساسية وارتقاء الطيران تكون هي محط الانظار لاي اخطار وارادة الحدوث، حيث اثبتت الاحصانات و اشارت الى ان نسبة وقوع حوادث الطائرات ضئيلة جدا مقارنة بالمواصلات الاخرى.

حيث رصد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) عن بيانات اداء سلامة الطيران لعام ٢٠٢٢ والذي نصت فيه عن تقارير معدلات حوادث الطائرات في العام و الاعوام الاخرى و مدى خسائرها البشرية وفي الممتلكات مما لا شك فيه ان كل هذه الادلة والاثباتات تؤكد الاتي :

ان نسبة الوفاة هي 0.00001 %، فخطر الوفاة في رحلة طيران عام 2022 بلغ 0.11 % اي سيحتاج الراكب الى القيام برحلة كل يوم لمدة ٢٥.٢١٤ عاما للوصول لخطر التعرض لحدث مميت، وهذا المعدل يعتبر ان لم يكن الافضل والاكثر امانا بالمقارنة بالقطاعات الاخرى، ورغم ذلك لا يخلو من المخاطر ولهذا نشيد بالدور الفعال والحساس لمنظومات السلامة الجوية حيث انها تعمل وفقا للمعايير والسياسات والتشريعات الدولية والتي نصت عليها منظمة الطيران العالمي (ICAO) من خلال وضع وتطبيق كل الاجراءات الاحترازية والسياسات للشركات المنشآت والقطاعات التابعة لقطاع الطيران في حال وقوع اخطاء او سهو او انتهاكات، ليس فقط للحد من الوقوع في الاخطاء ولكن

يشهد العالم الان ان الطيران المدني اكثر وسائل المواصلات و النقل امانا ورقيا وان دائما ما قدمت لنا هذه الصناعة تطورات تكنولوجية ولوجيستية تذهلنا وتذهب عقولنا بما تستطيع ان تقدمه لنا من رقي في الخدمات وسبل الراحة وتوفير الوقت والجهد.

نعم هذه الصناعة هي الالهة والاكثر جاذبية الان ليس فقط لمستخدميها والعاملين بها والمستثمرين فيها فالعالم اجمع حيث انها الصناعة الوحيدة التي جعلت من العالم الشاسع قرية صغيرة ولكن هذا السلاح ذو الحدين قادر على قلب الموازين ونجد الاستنتاجات مثبتة في قانون القوة (قانون نيوتن الثالث) وينص على ان (لكل فعل او قوة رد فعل مساو له في المقدار ومضاد له في الاتجاه)، وهذا القانون من ثوابت قوانين الطيران الديناميكية، فعلى قدر قوة تأثير الطيران على العالم الحديث متأثرا بالتكنولوجيا على قدر قوة التأثير في حال الوقوع في المحذور!! - (Red Zone) ووقوع حوادث الطيران.

حيث تتجسد السلامة الجوية في هدف واحد وهو الانعدام التام لحوادث الطيران حيث مازال هذا الهدف يشكل تحديا والسعى في تحقيقه اكثر تعقيدا مما مضى فإزدحام السماء بالطائرات وتعزيز الصناعة بالتكنولوجيا المعقدة وايضا تأثر الطيران بعوامل كثيرة خارجية خارجة عن الارادة غير الصناعة في حد ذاتها، على سبيل المثال وليس الحصر (العوامل الجوية - الكوارث الطبيعية - العوامل النفسية) حيث كشف الخبراء النفسيين ان الخوف من الطيران و يسمى "Fear of flying - Aerophobia" مثل الخوف من الاماكن المغلقة والخوف من المرتفعات حيث ان الكثير من المسافرين يكون لديهم نفس الهاجس

من مبدأ الوقاية خير من العلاج، نعم الاقدار مبرمة من السماء ولكن علينا الاخذ بالاسباب كما امرنا الله تعالى في كتبه السماوية.

واصدرت منظمة الطيران العالمية (ICAO Annex 13- Air Craft Accident & Incident Investigation) والذي بموجبه وضعت التشريعات والممارسات في حال وقوع الحوادث وكيفية تطبيق نظم السلامة والجودة للحد من وقوع هذا النوع من الحوادث او ما يقرب الحوادث للارتقاء بالمهنة والصناعة وضوابطها. و ايضا نص ICAO Annex 19 'Safety Management' على سياسات وتشريعات تطبيق نظم السلامة الجوية، وكشف لنا خبراء السلامة الجوية والطيران ان اكثر العوامل الخطرة في المنظومة (Risk Factor) هو الخطأ البشري وايضا يأتي تباعا كما ذكرنا العوامل الطبيعية والنفسية، فطبيعة الطيران في حد ذاته طبيعة ذات خطورة عالية فلنا ان ننخيل ان هذه الكتلة المعدنية الضخمة التي تحمل بداخلها ركاب وبضائع ووقود واجهزة يحملها هذا الهواء الخفيف بديناميكية مذهلة.

مما لا شك فيه ان كل العوامل سواء ان كانت خارجية او داخلية لها تأثيرها الكبير والواضح على ضوابط الحد من وقوع الحوادث او القرب من الحوادث فهناك من حوادث الطائرات التي كان لها صدى مدوي علي مدى ربع قرن من الزمان ليس لملاسات الحوادث وانما لما تركته من تأثير نفسي على المجال برمته واشهرها على الاطلاق بناءا على تقرير وكالة الانباء البريطانية (BBC - NEWS) والتي صنفت حوادث الطائرات بناءا على سنة وقوع الحادث، ويأتي بالذكر الحادث الاليم ولحظات حبس الانفاس في طائراتنا المصرية التابعة لخطوط مصر للطيران من طراز بوينغ (H - B 767) متصدرة القائمة سنة ١٩٩٩ يوم ٣١ اكتوبر، حيث تحطت في المحيط الاطلسي بعد اقلاعها من مطار جون كندي بنيويورك متجهة الى القاهرة والحادث اسفر عن مصرع ٢١٧ شخصا كانوا على متنها وايضا عام ٢٠١٦ يوم ٥/١٩ رحلة مصر للطيران (MSR 804) من طراز الايرباص (A320) القادمة من مطار باريس شارل ديغول في فرنسا، حيث اعلنت الشركة في حوالي الساعة

الخامسة صباحا بتوقيت جرننش عالمي عن اختفاء الرحلة من على شاشات الرادار امام ضباط المراقبة الجوية بعد دخولها المجال الجوي المصري بعشرة اميال، حيث كان على متنها ٦٦ راكبا بجانب الطاقم واعلنت وزارة الخارجية اعلان رسمي بتحطم الطائرة واعلنت بيان يفيد العثور على ركام طافي مما يرجح انها لحطام الطائرة وكذلك العثور على بعض سترات النجاة بالقرب من جزيرة كارباثوس اليونانية في زحام احتمالات وتكهنات العثور علي نجاه، وكانت ايضا من الايام العجاف واللحظات المظلمة التي مرت علي تاريخ هذه الامة العظيمة ولا ننسى ايضا ان التقرير ذكر عام ٢٠١٥ يوم ٣١ اكتوبر ان طائرة الروسية من طراز الايرباص (A321) التابعة لشركة الطيران الروسية (كوجاليمافيا) سقطت فوق صحراء سيناء بحوالي ٢٢ دقيقة من اقلاعها من مطار شرم الشيخ مما اسفر عن وفاة ٢٢٤ شخص كانوا على متنها واعلنت السلطات الروسية هذا الحادث ايضا، كما رصدت الوكالة الكثير من الحوادث على مدى السنين ومنها عام 2020 يناير: تحطمت طائرة ركاب اوكرانية من طراز بوينغ-٧٣٧ في إيران، ما أسفر عن مصرع ركابها البالغ عددهم ١٧٦ شخصا، عقب إقلاعها من العاصمة طهران متجهة إلى كيبف. ورغم إعلان طهران في البداية أن السبب كان خلا فنيا، أعلن الجيش الإيراني لاحقا إسقاط الطائرة عن طريق الخطأ.

ورصدت عام ٢٠١٦ مارس: تحطمت طائرة فلاي دبي من طراز بوينغ ٧٣٧-٨٠٠ في روستوف أون دون، بروسيا، مما أسفر عن مقتل ٦٢ شخصا كانوا على متنها وكان جدير بالذكر عام ٢٠١٧ انه اكثر الاعوام امانا في تاريخ شركات صناعة الطيران التجاري حيث لم يشهد اي حوادث على الاطلاق على مستوى العالم .

فعلى قدر القوة والمسئولية نحمل الامانة على اكتافنا كاملة بدون تقصير او تهاون للحد من حدوث اي اخطاء بشرية مسببة لعودة تلك الحوادث او تكرارها لا قدر الله، فالتكنولوجيا مع مرور الايام تصبح اعظم من ذو قبل و هذا يساعدنا على تخطي الصعاب و المستحيل للارتقاء بالمهنة والصناعة ككل وتوفير كل سبل الامان و الوقاية.

التداعيات الجيوسياسية للأحداث في خليج عدن والبحر الأحمر وأثرها على الموانئ والملاحة الدولية



إعداد

د/ أيمن النحراوي

محاضر ومستشار النقل والتجارة الدولية واللوجيستيات

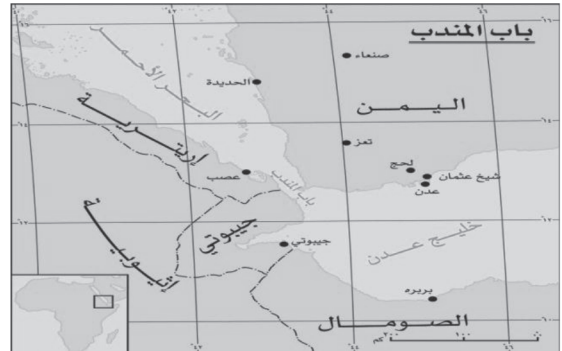
عسكرية بحرية لعدة دول متباينة التوجهات والمصالح، وإن كانت تتفق جميعاً على حجة ضمان أمن وسلامة الملاحة عبر المضيق.

الرؤية الاستراتيجية الأمريكية وقاعدتها معسكر ليمونيه في جيبوتي تقوم على توفير الإمدادات اللوجيستية للسفن البحرية الأمريكية وقوات المارينز والتدخل السريع، وفي ذات الإطار فإن القاعدة العسكرية الفرنسية في جيبوتي تضم عناصر من القوات الجوية والبحرية والبرية بمعدات ثقيلة، أما القاعدة العسكرية الصينية فتضم ثكنات عسكرية ومهابط للهليكوبتر ومستودعات للطائرات الموجهة بدون طيار، وتسهيلات بحرية للسفن الحربية، فضلاً عن إدارة الصين لميناء دوراليه.

أيضاً توجد في جيبوتي القاعدة العسكرية اليابانية، وهي أول قاعدة عسكرية خارجية لليابان، وتضم تسهيلات للطائرات وخفر السواحل، ثم القاعدة العسكرية الإسبانية وهي موجودة في إطار دعم عملية أطلانطا التابعة للاتحاد الأوروبي، حيث تشارك بنشر طائرات دورية بحرية واستطلاع، ثم القاعدة العسكرية الإيطالية وهدفها دعم النشاط البحري الإيطالي في المنطقة وحماية السفن التجارية وتتبع أيضاً عملية أطلانطا.

وخلال الثلاث شهور الماضية تكونت القوة البحرية حارس الأزدهار، ثم القوة البحرية لعملية اسبيداس (الدرع باليونانية)، إضافة للقوة البحرية الموجودة أصلاً في إطار عملية (اطلانطا)، وبالأمر القريب أعلنت الصين عن توجه تشكيلات من أسطولها البحري إلى منطقة خليج عدن ومضيق باب المندب.

الحديث عن مضيق باب المندب يعنى مباشرة الحديث عن المدخل الجنوبي لقناة السويس، وهو أمر لا يتعلق بدولة بمفردها، أو بمنطقة إقليمية محددة، بل يتجاوز الأمر ذلك لأبعاد وتداعيات دولية، فمضيق باب المندب تعبره سنوياً من وإلى قناة السويس 22 ألف سفينة تحمل التجارة الدولية، لذلك فالبحر الأحمر عند باب المندب هو مضيق ملاحى عالمى تتعلق به مصالح العديد من الدول والشركات الكبرى فى كل أنحاء العالم.



مع تفاقم الأمور وفي ظل تصاعد الاعتداءات الإسرائيلية الوحشية على غزة، قام الحوثيون باحتجاز إحدى سفن ناقلات السيارات المملوكة لأحد رجال الأعمال الإسرائيليين، ولم يمر وقت طويل حتى تم استهداف ناقلة نفط نرويجية ثم استهداف إحدى سفن الحاويات لشركة ميرسك الدنماركية الكبرى، وسفينة حاويات أخرى لشركة هاباج لويد الألمانية، ومازالت الهجمات متتالية على السفن منذ ١٩ نوفمبر وإلى اليوم.

أياً تكن أسباب أو دوافع ذلك، فإن الأمر لا يتعلق باليمن وحدها أو إسرائيل، فمضيق باب المندب هو ممر ملاحى دولى، وليست اليمن هي الدولة الوحيدة المطلة عليه، فجيبوتي أيضاً تطل على المضيق وهي مقر لعدة قواعد

العالمي، بل يتعلق أيضا بما هو أخطر وهي ناقلات النفط وناقلات الغاز الطبيعي، والتي تبحر من الخليج العربي في طريقها إلى جنوب وغرب أوروبا وأمريكا الشمالية، وهي أيضا شديدة الحساسية تشغيليا لأي أزمات سياسية وعسكرية في مناطق المضائق البحرية أو القنوات الملاحية حيث تعرضها تلك الصراعات العسكرية والحروب لمخاطر جسيمة.



من جهة أخرى يجب ملاحظة أن مثل تلك الأحداث سواء في مضيق باب المندب، كقيلة بإحداث تأثيرات كارثية على حركة النقل والتجارة الدولية، فمناطق النزاعات العسكرية والحروب تعدها شركات التأمين العالمية مناطق حروب War Zone يمكن للملاحة البحرية فيها أن تعرّض السفن لخطر الضرب أو الاعتداء ومن ثم الإصابة الجسيمة الفادحة أو الغرق بما تحمل من بضائع أو أفراد الطاقم، ومن ثم تزيد أقساط التأمين بنسب عالية على السفن والبضائع المتجهة أو المبحرة في تلك المنطقة، فتجد أنه من الأوفر والأسلم لها تحويل مساراتها إلى طريق رأس الرجاء الصالح.

والتداعيات الأخطر لكل ذلك، أن مثل تلك الأحداث الخطيرة تحفز الدول، كل حسب توجهاتها ومخططاتها ومصالحها، وتدفعها دفعا للبحث عن طرق ومشروعات بديلة لقناة السويس، ولا يغيب عن أذهاننا المشروع الذي بشر به الرئيس الأمريكي منذ عدة شهور، ووقف نتناهو يحمل خريطته على منبر الجمعية العامة للأمم المتحدة، ليزعم بأن ممر الهند / الخليج العربي / إسرائيل سوف يغير خريطة الشرق الأوسط تغييرا جذريا.

والواقع أن التصعيد في خليج عدن ومضيق باب المندب لا يحمل في طياته سوى الضرر الجسيم والمخاطر على

والسؤال الجوهرى الذى يجب طرحه هو هل سيؤدى احتجاز الحوثيين لسفينة ما أو قصف سفينة أخرى تحقيق مطلبهم بإيقاف الحرب الإسرائيلية على غزة وإمدادها بالمؤن والمياه؟! واقع الأمر يقول عكس ذلك، فالقدر الأكبر من المساعدات والدعم لإسرائيل يأتى أساسا من الولايات المتحدة وأوروبا عن طريق الموانئ على البحر المتوسط وعن طريق النقل الجوى كذلك، وبالتالي فتأثير هجمات الحوثيين على السفن لم يحدث حتى الآن سوى تأثير محدود على حركة النقل والتجارة من وإلى إسرائيل، وتأثير محدود على ميناء إيلات.

ومن جهة أخرى، أسفرت تلك الهجمات عن تحويل جانب من الأضواء والاهتمام العالمى عن الأحداث الجسيمة فى قطاع غزة والجرائم الإسرائيلية اليومية هناك، وإظهار أن إسرائيل تقاتل على عدة جبهات من أطراف متعددة، كذلك تسببت الهجمات فى استعداء الدول المالكة للسفن مثل النرويج والدنمارك وسويسرا وألمانيا، وكذلك استعداء الدول المتأثرة سلبيا من تداعيات الأحداث فى باب المندب على مصالحها الملاحية والتجارية الدولية.

أما الولايات المتحدة فقد تبذت لها الفرصة سانحة فأعلنت عزمها على تشكيل قوة ردع دولية فى البحر الأحمر، وأعلنت أن ٢٧ دولة قد وافقت حتى الآن على الانضمام لهذه القوة، والمعلن بشأنها أنها تشكلت لحماية قواعد القانون الدولى بشأن الممرات الملاحية الدولية.

التداعيات الحقيقية المتوقعة على حركة الملاحة الدولية جاءت من الشركات التى تعرضت سفنها للهجوم، حيث أعلنت شركتان منهما خلال الشهر الأول من بدء الاعتداءات على السفن، ميرسك وهاباج لويد، وهما من أكبر الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات فى العالم، عن تعليق إبحارات سفنهما المتجهة للبحر الأحمر وقناة السويس لحين إشعار آخر، بينما أعلنت شركة عالمية ثالثة عن تحويل إبحارات سفنها إلى طريق رأس الرجاء الصالح كطريق بديل لقناة السويس.

والوضع لا يتعلق فقط بسفن الحاويات إذ تعبر قناة السويس قرابة ٢٠% من أسطول سفن الحاويات

جيبوتى بحيث يتيح لها نقل تجارتها ونقلاتها من وإلى البحر الأحمر والمحيط الهندي والتواصل مع خطوط التجارة البحرية العالمية فى حدود زمن ١٢ ساعة.

هذا الخط تم إنشاؤه بواسطة مجموعة سلك حديد الصين وشركة البناء والهندسة المدنية الصينية، وقام بتمويله بنك التصدير والاستيراد الصينى، وبنك الصين للتنمية، والبنك الصناعى والتجارى الصينى بقيمة ٤ مليارات دولار، فى إطار استراتيجية الحزام والطريق الصينية للدخول والنفوذ إلى شرق أفريقيا.

تأتى هذه المشروعات أيضا فى إطار شراكة إثيوبيا مع الصين للتوجه نحو وضع اقتصادى جديد يفضى إلى تحويل إثيوبيا إلى مركز إنتاجى وصناعى إقليمى، يخدمه أكثر من عشرة موانئ برية داخلية مخطط زيادتها إلى الأربعين، مما يعزز دورها وموقعها كمركز لوجيستى فى شرق أفريقيا تمتد منه سلاسل الإمداد من مصانعها إلى الأسواق فى الدول الإقليمية المحيطة، ومن ثم فارتباط شبكة النقل الإثيوبية بمنفذ بحرى سيكفل لها تنفيذ مخططاتها.

التطورات السياسية فى تلك المنطقة غير المستقرة فرضت العديد من المخاوف على إثيوبيا، وكان أبرزها التهديدات التى أطلقها مقاتلو قوات دفاع تيجراى خلال الاضطراب الداخلى الإثيوبى الأخير بقطع الطريق الرئيسى الواقع فى إقليم عفر والواصل بين العاصمة أديس أبابا وميناء جيبوتى الذى يربط إثيوبيا بالعالم الخارجى.

وعليه أدركت إثيوبيا أن الاعتماد على هذا الطريق يضعها فى موقف التهديد، ولاسيما أن أكثر من ٩٠% من تجارتها الخارجية تمر من خلاله، كما أن جيبوتى يتواجد بها العديد من القواعد العسكرية البحرية للعديد من القوى الدولية التى قد يكون لها رؤية مختلفة عن الرؤية الإثيوبية فى بعض القضايا مما قد يعرض إثيوبيا لضغوط دولية قد لا تستطيع مواجهتها.

من أجل كل ما سبق كان لابد لإثيوبيا من البحث عن طرق استراتيجية بديلة لميناء جيبوتى تضمن لها

مختلف الأصعدة، وليس تأجيج التوتر وعسكرة تلك المنطقة الجغرافية الحساسة تحت مختلف الحجج والذرائع إلا حلقة من حلقات الصراع الدولى المتناحر وصراع المصالح التى ستفعل كل شىء وأى شىء لتحقيق أهدافها.



من جهة أخرى شهدت تلك المنطقة أحداث هامة فى مجال الموانئ البحرية، فمما لا شك فيه أن تحول إثيوبيا إلى دولة داخلية حبيسة بعد استقلال إريتريا عنها وفقدانها لسواحلها المطل على البحر الأحمر ومن ضمنها ميناء مصوع وعصب، هذا التحول لا يتفق مع الرؤية الإثيوبية التى تعتبر نفسها القطب الإقليمى الأكبر فى شرق أفريقيا ومنطقة القرن الأفريقى، باعتبارها مجالها الحيوى ونطاق نفوذها ومخططاتها، وهى فى ذات الوقت تدرك أنها منذ تحولها لدولة حبيسة منذ ثلاثة عقود، فإنها تفقد بذلك ركنا أساسيا من مقومات قوتها الإقليمية، فى ظل عدم تمتعها بأى سواحل أو موانئ كمنفذ لها إلى البحار والمحيطات.

هذه العوامل شكلت لإثيوبيا معضلة جغرافية تتناقض مع رؤيتها وطموحاتها الاستراتيجية كقوة إقليمية، الأمر الذى فرض عليها السعى المستمر للحصول على ذلك المنفذ البحرى، فحاولت فى هذا الإطار عقد اتفاقات مع الدول الإقليمية التى لديها موانئ بحرية، فسعت إلى إريتريا لاستخدام ميناء عصب، وكذلك السودان لاستخدام ميناء بورسودان، وكينيا لاستخدام ميناء مومباسا ولامو، لكن هذه المساعي فى مجملها لم تكلل بالنجاح.

كانت جيبوتى بعد ذلك هى البديل الأقرب لإثيوبيا التى سعت منذ خمس سنوات للاستحواذ على حصة فى مينائها والدخول فى شراكات استثمارية فيه، ودعمت هذا التوجه بإنشاء خط السكك الحديدية من أديس أبابا إلى ميناء

الوصول الآمن إلى ساحل البحر وتحقيق أهدافها العسكرية والسياسية والاقتصادية، وبأسلوب التحرك على رقعة الشطرنج توجهت إثيوبيا إلى المربعات الخالية وشبه الخالية في تلك المنطقة الحساسة من القرن الأفريقي وخليج عدن، فوقع اختيارها على الصومال.

فالصومال ليس فقط مربع واحد على رقعة الشطرنج بل هو عدة مربعات كبرى بموقع استراتيجي وإمكانات وموارد هائلة في منطقة شديدة الحساسية من العالم، وللأسف فهو يشهد في الوقت الراهن مخاطر كبرى تتعلق بنفكيكه وانفصال أجزائه في ظل صعوبات تواجهها الحكومة المركزية في مقديشيو للحفاظ على سيادتها على كامل أنحاء البلاد.

ففي الجنوب والوسط حيث الصراع بين القبائل على الأراضي والنفوذ، شهدت تلك المنطقة صراعا ضاريا بين تحالف أمراء الحرب وبين اتحاد المحاكم الإسلامية الذي حسمه لصالحه، ووقع اتفاق مبادئ ومهادنة مع الحكومة المركزية.

وفي الشمال الشرقي قامت إدارة ذاتية للإقليم تسمى إدارة أرض البونت أو بونت لاند، وهي لم تعلن الانفصال بل تعهدت بتسيير الأمور لحين انتهاء الاحتراب الداخلي وعودة السلطة المركزية للصومال.

أما في شمال غرب الصومال فقد تشكلت إدارة ذاتية مستقلة صراحة بمنأى عن الحكومة المركزية في مقديشيو، وقامت بتنظيم استفتاء وانتخابات بحضور مراقبين من الاتحاد الأوروبي، وأسست نفسها جمهورية أرض الصومال وأعلنت انفصالها منذ ١٩٩١ وأسست حكومة وبرلمان وقوات للجيش، كما أصدرت جوازات سفر لسكانها، وبرغم ذلك لم يتم الاعتراف بها من أي دولة.

لكل الاعتبارات السابقة فقد اتجهت أنظار الحكومة الإثيوبية إليها كي تتخذها شريكا لها في مسعاها لفتح منفذها البحري وإقامة مينائها وقاعدتها البحرية، فأعلنت عن توقيع مذكرة تفاهم مع ما يسمى بجمهورية أرض الصومال تتيح لإثيوبيا منفذا بحريا بطول ٢٠ كم

واستخدام ميناء بربرة على الساحل الجنوبي لخليج عدن لمدة ٥٠ عاما، مع تطوير الطريق البري لممر بربرة بطول ٢٦٠ كيلومترا ليصل بين بربرة والحدود الإثيوبية.

وفي المقابل تتعهد إثيوبيا بالاعتراف رسميا بجمهورية أرض الصومال كدولة مستقلة «في الوقت المناسب»، مع مساعدتها اقتصاديا وعسكريا وأمنيا.

لكن يبدو أن الرياح قد أوتت بما لا تشتهي السفن، فلم تمر عدة ساعات على الإعلان عن المذكرة حتى صدرت احتجاجات شديدة اللهجة من الرئيس الصومالي ورئيس الوزراء باعتبار ما تم هو اتفاق غير قانوني وانتهاك إثيوبي لسيادة الصومال وسلامة أراضيه، وعزمت الحكومة الصومالية على اتخاذ كل ما يلزم لحماية البلاد، وحتى حركة الشباب الصومالية المتطرفة أدانت مذكرة الاتفاق واعتبرتها جزءا من أجندة أبي أحمد التوسعية.

إقليميا ومع احتمال تنفيذ ما جاء في مذكرة التفاهم يتوقع تحول نسبة تصل إلى ٤٠% من التجارة الخارجية الإثيوبية من ميناء جيبوتي إلى ميناء بربرة، وهو ما يقلل من اعتماد إثيوبيا على جيبوتي ويجعلها أقل عرضة للضغوط السياسية والاقتصادية من جانبها، أما إريتريا فيبدو أن حكومتها باتت تعيد حساباتها باعتبارها قد أضاعت فرص اتفاق مع إثيوبيا كان من الممكن أن يدرّ عليها إيرادات كبرى من التجارة الخارجية الإثيوبية عبر ميناء عصب.

ومن كل ماسبق يتبين أن المتضرر الرئيسي من كل مايجري من تصعيد وتوترات سياسية وعسكرية هو حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً، وكذلك التأثير الكبير على حركة السفن العابرة لقناة السويس في الاتجاهين شمالاً وجنوباً، وهو يعني فقدان الاقتصاد المصري لمورد هام من موارده المالية.

ولا يسع الاقتصاديون في أنحاء العالم إلا أن يأملوا في توقف تلك التداعيات السلبية على الاقتصاد العالمي والنقل البحري العالمي، وأن يعود إلى التطور الايجابي والازدهار من جديد.

الحفل السنوي للجمعية ٢٠٢٣

أقيم الحفل السنوي للجمعية بحضور خبراء النقل البحري والملاحة حيث شارك أعضاء الجمعية والشركات الذين أثروا الحفل بوجودهم وهم كالاتي بالترتيب الابدجى :-

	شركة ايمكو		الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
	شركة تريمف		شركة البديوى
	شركة كادمار		شركة الحمامسى مارين سيرفيس
	شركة لاند مارك مارين		شركة ام ال انتش ايجيبيت للملاحة
	شركة ماهونى		غرفة الملاحة
	شركة واى بوينت		شركة الهندسية للحاويات
			شركة الوفاء للنقل الدولى متعدد الوسائط



وتميز هذا الحفل بشكر وتقدير للكتور إسماعيل عبد الغفار إسماعيل فرج رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا كونه ضيف شرف الحفل وتسلم عنه الدرع والقى كلمته الدكتور السنوسى بلبع نائب رئيس الاكاديمية



وقام مجلس إدارة الجمعية برئاسة الدكتور هشام هلال بتكريم الدكتور رفعت رشاد رئيس الجمعية الاسبق تحت مسمى يوم الوفاء

وانتهى الحفل بالصورة التذكارية والعشاء، وينتظر مجلس إدارة الجمعية تشريفكم واقتراحاتكم للحفلات القادمة بإذن الله...



عرفان وتقدير

الأستاذ الدكتور/ علاء محمود مرسي

عميد معهد تدريب الموانئ

لا نبالغ إذا قلنا أن الأستاذ الدكتور علاء محمود مرسي هو أحد العلامات والرموز اللامعة في مجال الهندسة والموانئ خلال الفترة الحالية بما تركه وما زال يترك من بصمات في هذا المجال. فهو يشغل حالياً منصب عميد معهد تدريب الموانئ أحد اذرع الاكاديمية العربية في مجال التدريب والتعليم البحري، كما أنه على علاقة وثيقة بالجمعية ومشارك في جميع الأنشطة الخاصة بالجمعية، سواء على المستوى الشخصي أو كمشاركة من معهد تدريب الموانئ.

وقد تخرج في كلية الهندسة جامعة الاسكندرية بتقدير جيد جداً مع مرتبة الشرف ومن ثم حصل على الماجستير والدكتوراه من نفس الجامعة وقد كانت لسيادته العديد من الإنجازات التي تشهد له سواء على مستوى معهد تدريب الموانئ أو عمله الهندسي العملي والأكاديمي بكلية الهندسة والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية منذ التحاقه بقسم هندسة التشييد و البناء كعميد منذ ٢٤ عام ثم تدرج إلي درجة أستاذ الهندسة الإنشائية بالقسم بالإضافة لكونه استشاري أعمال تدعيم وترميم المنشآت بنقابة المهندسين المصرية.

وقد عمل بكلية الهندسة والتكنولوجيا بالاكاديمية منذ تخرجه وحتى الآن ضمن أعضاء هيئة التدريس بالكلية، وشغل لفترة رئاسة قسم هندسة البناء والتشييد بكلية الهندسة والتكنولوجيا، وفي المجال الأكاديمي فقد أشرف على العديد من رسائل الماجستير والدكتوراه وكذلك كان عضو لجنة تحكيم في عدد آخر الرسائل سواء بالاكاديمية او الجامعات المصرية وشارك في العديد من الاعتمادات الدولية للتعليم في الكلية بالإضافة إلي مشاركته في تصميم العديد من مشاريع البنية التحتية في مصر والموانئ المصرية.

وعلى صعيد الموانئ فقد التحق بمعهد تدريب الموانئ في عام ٢٠١٤ وشغل حينها رئيس قسم التطوير والبحث العلمي وقسم التسويق وهو الدور الذي لعبه في المعهد من حيث تطوير أساليب التدريب ومناهج التعليم وكذا إثراء التعاون الدولي مع الكيانات الدولية في أوروبا والحصول على العديد من المنح والمشاريع البحثية الدولية لصالح المعهد والأكاديمية، ولدورة البارز في ذلك الشأن فقد قام سعادة الأستاذ الدكتور رئيس الاكاديمية العربية مؤخراً بتكريمه ومنحه جائزة التميز على دوره في التعاون الدولي حيث استطاع عقد العديد من الشراكات مع الكثير من الجهات الأوروبية المعنية بالتدريب البحري و للتعاون في تنفيذ برامج ودبلومات التي بدورها تمنح شهادتا مشتركة مع المعهد، وحينما شغل منصب مدير إدارة التعليم والتدريب بمعهد تدريب الموانئ فقد شهدت الإدارة تطوراً كبيراً خلال فترة توليه مسؤوليتها، ولثقة سعادة الاستاذ الدكتور/ اسماعيل عبد الغفار رئيس الاكاديمية في قدراته ودوره المؤثر فقد عُين نائباً للعميد خلال الفترة من ٢٠١٥ الى ٢٠٢١ ثم عميداً لمعهد تدريب الموانئ بالاكاديمية منذ ٢٠٢٢ وحتى الآن.

وعلي الجانب الأسري فلم يحول عمله الأكاديمي والعملي دون كونه داعماً بشكل مستمر لأسرته كزوج للسيدة سمر طارق بكلية الهندسة بالاكاديمية سابقاً وكأب لنجليه " عمر " طالب بقسم الهندسة الميكانيكا بكلية الهندسة بالأكاديمية وعلي " في الصف التاسع بالشهادة البريطانية الدولية.

الدكتور الربان/ هشام هلال

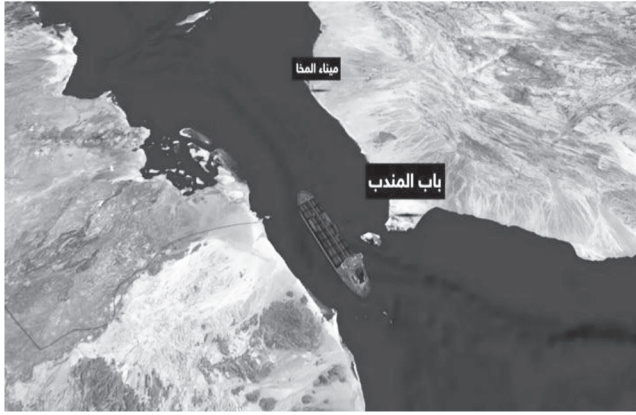
أزمات البحر الأحمر

إعداد
د. خالد سالم عطا

عضو مجلس ادارة الجمعية العربية للملاحة



قال جوناثان روتش، من شركة برايمار لوساطة السفن في لندن، إن النشاط المتزايد في سوق التاجير يرجع بشكل أساسي إلى سوق سفن التغذية Feeder، نظرًا لوجود عدد قليل من السفن الكبيرة المتاحة، وأن هذا قد دفع متوسط فترة التاجير من خمسة إلى ستة أشهر إلى حوالي ١٢ شهر.



وقال الخبراء: "كان هناك أيضًا تباطؤ في هدم السفن، والأعداد التي تم إلغاؤها هي نفسها كما كانت في العام الماضي، ونفس عدد السفن، ونفس متوسط الحجم، حوالي ١٧٠٠ حاوية نمطية بمتوسط عمر ٢٨ عامًا".

وكان لتباطؤ معدل عمليات تخريد السفن، والذي يُعزى أيضًا إلى أزمة البحر الأحمر، تأثيرًا أيضًا على توقعات نمو صافي الأسطول لدى الوسيط، حيث من المتوقع الآن أن يكون هناك المزيد من السفن في الأسطول عما كان عليه الحال في السابق.

ويتوقع الخبراء أن يكون هناك المزيد من الاستثمار لتعزيز التجارة الإقليمية، نظرًا إلى أن هناك أزمة تلوح

سفن التغذية Feeder مستأجرة في أزمة البحر الأحمر
أصبحت سفن التغذية Feeder محط اهتمام في الدورة الاقتصادية لتشغيل السفن الجواله قصيرة المدى حيث يقوم مشغلو الخطوط الملاحية المنتظمة بإعادة تشكيل خدماتهم من آسيا إلى أوروبا حول رأس الرجاء الصالح، مما يتطلب عدد اكبر من سفن التغذية Feeder لمنطقة البحر المتوسط على وجه الخصوص.

وقد شهد العمل العسكري الحوثي بنجاح تعطيل التجارة مع البحر الأبيض المتوسط وشمال أوروبا، وكذلك أجزاء من الشرق الأوسط والهند في أعقاب الحرب في غزة، حيث اختار العديد من مالكي السفن تحويل حمولاتها من طريق البحر الأحمر/قناة السويس.

ويجري الآن تحويل حوالي ٥٠% من السفن، وتستعد ناقلات الخطوط الملاحية المنتظمة على وجه الخصوص لاضطراب متوسط المدى من خلال استئجار السفن لتلبية الطلب في البحر الأبيض المتوسط.

وأكد المتحدث باسم هاباج لويد هذه الخطوة: "يتم إصلاح العقود الحالية قصيرة الأجل التي أبرمتها هاباج لويد مؤخرًا بسبب الوضع الحالي في البحر الأحمر وإعادة توجيه السفن عبر رأس الرجاء الصالح و/أو استبدال السفن في الحوض الجاف".

قامت شركات CMA CGM و Maersk Line و Hapag-Lloyd بإصلاح ما يصل إلى ١٥ سفينة في نطاق ٢٥٠٠ إلى ٥٠٠٠ حاوية نمطية لفترات تتراوح من شهر واحد إلى ١٢ شهرًا.

تمثل الآن خطراً ملاحياً على الشحن. وحذر الخبراء أيضاً من أن البقعة النفطية التي أحدثها زيت وقود السفينة والتي أبلغ عنها الجيش الأمريكي سابقاً بأنها تمتد لأكثر من ٢٩ كيلومتراً، قد تتفاقم.

وفي الوقت نفسه، يحذر آخرون من أن حمولة الأسمدة السائبة يمكن أن تسبب ضرراً كبيراً للنظام البيئي الفريد تحت سطح البحر في البحر الأحمر، الذي يضم ٣٠٠ نوع من المرجان و ٢١٠٠ نوع من الأسماك، بعضها فريد من نوعه في هذه المياه.

على الرغم من أن التقارير تشير على نطاق واسع إلى أن السفينة كانت مملوكة لمصالح في المملكة المتحدة، وتحديداً شركة Golden Adventure Shipping SA التي يقع عنوانها في ساوثهامبتون، إلا أن هذا يبدو غير مرجح، ولا تزال تفاصيل ملكية السفينة غامضة. حيث أن مقر مديرها يقع في لبنان، لشركة GMZ لإدارة السفن SA.

مع ذلك، تدرك شركة Seatrade Maritime News أنه لن توافق شركات الإنقاذ العاملة داخل المنطقة، ولا موانئ اللجوء المحتملة، على مساعدة السفينة المنكوبة.

ومن المفهوم أن ناقلة البضائع السائبة قامت بتحميل حمولتها في الإمارات العربية المتحدة وكانت متجهة إلى بلغاريا. وتظل ترتيبات التأمين الخاصة بها غير واضحة.

الوضع الراهن يتسم بالهشاشة ويمكن أن ينحو بسهولة إلى التدهور. ومن الممكن حدوث تأخير في وصول المنتجات للمتاجر عالمياً، حيث أن إمدادات المنتجات قد تتأخر إذا استمر تأخير الشحن، كما أن المسافة الإضافية في المسارات البديلة ستزيد التكلفة على الشركات، وبالتالي سيتم نقل تلك التكلفة الإضافية للمستهلكين، مما يهدد بارتفاع التضخم على مستوى العالم، ومع تصاعد حدة الأزمة تستمر أسعار شحن الحاويات العالمية وأسعار الشحن البحري على المسارات الرئيسية في الصعود.

في الأفق في السفن المغذية والسفن الإقليمية التي تم تجاهلها في جولات البناء الجديدة السابقة، مما يعني وجود نقص في هذه السفن حوالي عام ٢٠٢٧.

كما أدى الافتقار إلى الاستثمار في الحمولة الأصغر إلى نمو متوسط حجم سفن الحاويات الصغيرة الفيدر، مع استخدام السفن التي تصل أحجامها إلى أحجام باناماكس الآن في هذه السعة الإقليمية، وقد اقترح أحد المشغلين لبرايمار أنه في المستقبل القريب ستزداد الأحجام مرة أخرى بسفن تصل إلى ٧٠٠٠ حاوية نمطية تستخدم للتجارة الإقليمية.

ومع ذلك، أن هذا غير مرجح نظراً لأن هذه السفن متوسطة الحجم تميل إلى أن تكون طويلة ورفيعة، وأنها ستشغل مساحة الرصيف وإمكانية الوصول إلى الرافعة من أجل الحمولة الأكبر في أعماق البحار.

كما يواجه البحر الأحمر ثلاثة مخاطر جديدة مع غرق السفينة روبيمار

وكانت السفينة التي تم بناؤها عام ١٩٩٧، والتي تبلغ حمولتها ٣٢٢١١ طناً، والتي تم بناؤها أصلاً في اليابان، تحمل شحنة تبلغ ٢١٠٠٠ طن من سماد كبريتات فوسفات الأمونيوم وقت الهجوم، الذي أدى في البداية إلى إغراق غرفة المحرك. تم بعد ذلك إجلاء الطاقم المكون من ٢٤ فرداً، لكن المياه المحيطة بمضيق باب المندب اعتبرت خطيرة للغاية بحيث لا يمكن إرسال أفراد الإنقاذ.



ووفقاً لبيان صادر عن القيادة المركزية العسكرية الأمريكية في فلوريدا يوم السبت، فإن السفينة الغارقة

الرقمية في طريق استدامة الطيران

إعداد

جيلان السيد ياسر على

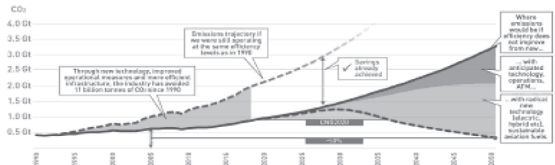
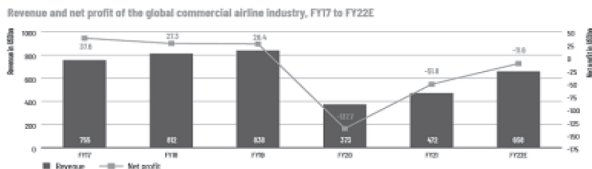
كبير ضابط مراقبة جوية (مراقبة المنطقة)
باحثة دكتوراه في إدارة الطيران



عرض مشاكلهم واهتماماتهم وأفكارهم. في جميع القطاعات التي شكلتها الرقمنة، إلى جانب الفوائد العديدة، تنشأ أيضاً مشاكل جديدة ويصعب حلها. إن دراسات الاستدامة البيئية، التي أثرت بشكل خطير على صناعة الطيران في السنوات الأخيرة، تحصل أحياناً على المساعدة من الرقمنة وتصل أحياناً إلى طريق مسدود بسبب الرقمنة. وبفضل الرقمنة المتطورة، ستؤثر المعلومات المشتركة على جهود الاستدامة وتوجهها في المستقبل. ومع اكتساب مفهوم الاستدامة أهمية في مجال الطيران، كما هو الحال في جميع أنحاء العالم، أصبحت ممارسات الاستدامة البيئية في هذا القطاع لافتة للنظر. تتأثر صناعة الطيران اليوم بالعديد من العوامل. واحدة من أهم هذه هي الرقمنة. إن التصميم الصحيح للتفاعل بين مفهومي الاستدامة والرقمنة، اللذين يؤثران على الصناعة في نفس الوقت، سيساعد في التغلب على عملية الرقمنة بسهولة ويحقق الاستدامة.

علاقة الرقمنة والاستدامة: الاستدامة بشكل عام تعني توازن العلاقة بين معدل نمو المجتمعات واستهلاك الموارد. ويتم بحث الآثار السلبية التي ستؤدي إلى عدم استدامة التنمية في المستقبل، والتي تحدث مع استهلاك موارد العالم بشكل أسرع من تجددتها. إن البعد الأكثر أهمية في الاستدامة، خاصة بعد تغير المناخ، هو الاستدامة البيئية. ولا تقتصر الاستدامة البيئية على مشكلة شح الموارد فحسب، بل هناك أيضاً تلوث البيئة بالنفايات والغازات الضارة التي تحدث أثناء الإنتاج

تعد الرقمنة والاستدامة من بين أكثر موضوعات النقاش شيوعاً في مجال الطيران. ومع التطور التكنولوجي في السنوات الأخيرة، كان على شركات الطيران التكيف مع التحول الرقمي. وبينما يؤثر التحول الرقمي على جميع العمليات، فقد بدأ ملاحظة تأثيره على الاستدامة البيئية. ويجب حل العمليتين، اللتين يجب تنفيذهما معاً من خلال دراسة آثار الرقمنة على الاستدامة البيئية، سواء كانت إيجابية أو سلبية، دون خلق تكاليف إضافية للشركات ودون مواجهة عواقب أكبر لاحقاً. وتماشياً مع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، تم إعداد خارطة طريق للأهداف العالمية في جميع أنحاء العالم. بسبب انبعاثات الكربون الناتجة عن صناعة الطيران، اكتسبت جهود الاستدامة البيئية أهمية أكبر. ومن أجل تنفيذ العمليتين معاً دون أي مشاكل، تم دراسة أمثلة لتطبيقات الرقمنة ومناقشة آثارها الإيجابية والسلبية على الاستدامة. في هذه المقالة، تتم مناقشة مفاهيم الاستدامة والرقمنة أولاً بشكل منفصل ثم معاً، وكذلك الصعوبات التي ستجلبها الرقمنة، فضلاً عن مساهمة الرقمنة في الاستدامة في مجال الطيران. تتسبب الرقمنة في تغيير الخدمات والمنتجات الحالية وإنشاء العديد من المنتجات والخدمات الجديدة بطريقة تؤثر على جميع القطاعات على نطاق عالمي. وفي هذه العملية، تعد صناعة الطيران من بين القطاعات الأكثر تأثراً بهذا التغيير. في حين أن الرقمنة تمكن الناس من الوصول إلى المعلومات والخدمات التي يريدونها بسهولة أكبر، فإنها تخلق أيضاً منصة يمكنهم من خلالها



والذكاء الاصطناعي، والواقع الافتراضي، والتشفير الآلي، والتصنيع الإضافي، وإنترنت الأشياء (IoT)، ومعالجة البيانات الضخمة، واتخاذ القرارات الرقمية. وعلى الرغم من أن هذه المفاهيم كانت تعتبر بعيدة عن الحياة اليومية في الماضي، إلا أنها أصبحت مدرجة في الحياة اليومية للجميع اليوم. على الرغم من أنه يفضل الشركات لتسهيل الأعمال، وخاصة الأعمال القائمة على المعلومات على أساس الرقمنة، إلا أنه مفيد في معالجة بيانات جميع الشركات. يوفر فائدة هامة من خلال الاستفادة من الموارد بكفاءة في مجال الإنتاج والخدمات. وبفضل هذه التقنيات، تضمن البيانات المنقولة إلى البيئة الرقمية أن تكون العملية أسرع وأكثر فعالية، وظهور عملية إنتاج أكثر كفاءة من خلال زيادة اتصال العمليات. وتعني الرقمنة تغيير الطريقة التطورية لممارسة الأعمال التجارية في هذا المجال، بدلاً من قبولها كأداة مساعدة للاستدامة. في صناعة الطيران، يتم بالفعل استخدام الرقمنة بكثافة في أنشطة الإدارة والعمليات وأنشطة الصيانة. هناك دراسات تشير إلى أن الرقمنة لها أيضاً آثار بيئية سلبية. ولهذا السبب، من الضروري دراسة تأثيرات الرقمنة بالتفصيل. ومن خلال المراقبة الدقيقة لتنفيذ عملية التحول الرقمي في صناعة الطيران من خلال إدارة التغيير، يمكن إكمال العملية بنجاح، ويمكن التخلص من الجوانب السلبية للاستدامة البيئية في هذه العملية. في حين أنه من المقبول عمومًا أن الرقمنة هي الطريقة الأكثر أهمية لتقليل التأثيرات البيئية، إلا أنه يتم استخدام الرقمنة اليوم على أساس تطوير الأعمال واستراتيجية الأعمال.

ممارسات الرقمنة في مجال الطيران: يتم تجربة التقدم في صناعة الطيران بسرعة كبيرة، ويرجع ذلك أساساً إلى تطور التكنولوجيا بالتوازي مع التطورات في التكنولوجيا والاتصالات، تأثرت صناعة الطيران سلباً في المقام الأول، ولكن عندما تم التغلب على هذا الوضع صناعياً، تفوق قطاع النقل الجوي على القطاعات الأخرى. بدأ الاستخدام الأول للتقنيات الرقمية في صناعة الطيران بجمع بيانات الركاب من قبل شركات الطيران، وتمت معالجة هذه البيانات ومشاركتها مع أصحاب المصلحة في الصناعة. وهكذا، تمت محاولة تحقيق رضا

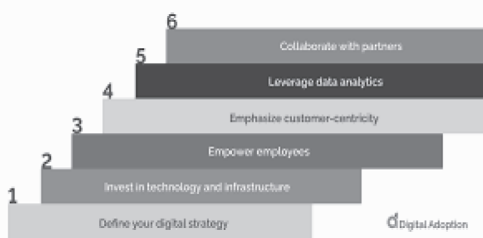
والاستهلاك. تسبب الغازات الدفيئة أزمة المناخ عن طريق تسخين الغلاف الجوي. ويسمى الوضع الناتج تغير المناخ أو الاحتباس الحراري. تأثير الرقمنة، وهو مفهوم آخر يؤثر بشكل خطير على صناعة الطيران، على الاستدامة. يشير إلى مجمل الأساليب المطبقة للتحول التكنولوجي للأعمال القائمة على المعلومات على أساس الرقمنة وتسريع أنشطة المؤسسات من خلال جعلها أكثر كفاءة. باعتباره تهديداً عالمياً، سيؤثر تغير المناخ سلباً على الحياة المستقبلية وأنشطة شركات الطيران. وتصبح جهود الاستدامة ضرورية لاستمرارية الإنتاج والرفاهية الاجتماعية. وفي هذه المرحلة، من الواضح تمامًا أن التكنولوجيا سريعة التطور ستلعب دوراً رئيسياً في الاستدامة البيئية. تقنيات مثل الاستخدام الفعال للموارد، وتجهيز أصول الشركة بالأنظمة الذكية، وتحقيق القدرة الإنتاجية باستخدام التقنيات الجديدة تزيد من استدامة الصناعات. يعد التحول الرقمي جزءاً لا يتجزأ من استدامة الشركات أيضاً. بفضل التقنيات الرقمية، يمكن للشركات القيام بعمليات مستدامة، وتحقيق النمو المتوازن، وخلق الوعي بقدراتها، وتحقيق ذلك من خلال إنفاق موارد أقل، وذلك بفضل الأنظمة الذكية.



واليوم، اكتسبت مفاهيم الإدارة الرقمية والتحول الرقمي أهمية في سياسة النقل. ويتبين أن صناعة النقل الجوي، التي تعد داعماً مهماً للاقتصاد على المستوى العالمي، هي من القطاعات الأكثر تكيفاً بسهولة مع التحول الرقمي المذكور. وفي القطاعات كثيفة الاستخدام للتكنولوجيا مثل الطيران، تكون ممارسات الاستدامة أكثر تعقيداً وتكلفة من ممارسات التحول الرقمي. ومن بين تطبيقات الرقمنة، هناك تقنيات مثل الإدارة السحابية، والتعلم العميق،

الشركات في كل من صناعة الطيران والسوق العالمية ويجب تنفيذها معاً على المستوى الأساسي. والسبب في اتجاه هذه المفاهيم معاً هو الاهتمام بالبيئة الصالحة للعيش من خلال الوعي البيئي المتزايد وثبات التطورات التكنولوجية. وبالإضافة إلى الآثار الإيجابية للتحول الرقمي، فإن آثارها السلبية تؤثر أيضاً على صناعة الطيران والاستدامة البيئية. وعلى وجه الخصوص، قد تصل مسألة النفايات الرقمية إلى أبعاد مثيرة للقلق. هناك أيضاً تحديات ستواجهها شركات الطيران والمطارات أثناء إدارة عمليات الرقمنة الخاصة بها. إن البنية التحتية غير الكافية، وتكلفة التكنولوجيا، والقوى التي يمكن تجربتها في تكيف الموظفين، والزيادة في استهلاك موارد الطاقة، والتأثيرات الاجتماعية هي من بين المشاكل التي ستواجهها الشركات الرقمية. وبالنظر إلى صناعة الطيران، لا تتم مشاركة بيانات عملية الرقمنة بسبب المنافسة وقضايا الثقة وأمن البيانات. ولهذا السبب، تنشأ مشاكل قطاعية في التحول الرقمي. يمكن حل مشكلة عدم تبادل المعلومات بين شركات الطيران من خلال قيام المؤسسات الوطنية والدولية باتخاذ الترتيبات اللازمة بشأن هذه المسألة. ومع رقمنة الشركات، اكتسبت قضية الأمن السيبراني أهمية أيضاً. أصبحت الشركات أكثر عرضة لسرقة بياناتها. هناك عقبة أخرى أمام الرقمنة وهي العامل البشري. قد يشعر رجال الأعمال أن وظائفهم في خطر. استخدام التكنولوجيا الجديدة يمكن أن يسبب مقاومة لدى الموظفين. من الطبيعي أن تواجه مشاكل في طريق التحول الرقمي. يسعى أصحاب المصلحة في الصناعة إلى إيجاد حلول مشتركة لهذه المشاكل. الفوائد القطاعية للرقمنة كثيرة. إن استهلاك الوقود الأقل، وتوفير الطاقة، وتقليل المدخلات، بفضل العمليات غير الورقية، هي أكثر هذه الفوائد شهرة.

PRACTICAL STEPS THAT AIRLINES CAN TAKE TO ENSURE A SUCCESSFUL DIGITAL TRANSFORMATION



الركاب من خلال تخصيص الخدمات المقدمة للركاب. وفي الوقت نفسه، أصبحت الرحلات الجوية أكثر سلاسة وأماناً بفضل تقنيات البيانات. تعمل الرقمنة على زيادة الكفاءة وتقليل التكاليف وتحسين العمليات في صناعة الطيران شديدة التنافسية. في مجال الطيران، وخاصة الواقع المعزز، يعد الذكاء الاصطناعي، وسلسلة الكتل، وإنترنت الأشياء من أكثر التقنيات استخداماً. إن عمليات الرقمنة التي تنفذها شركات الطيران والمطارات، والتي تعد الجهات الفاعلة الرئيسية في صناعة الطيران، تجتذب اهتماماً أكبر من الجهود التي يبذلها أصحاب المصلحة الآخرون. على الرغم من أن الرقمنة كانت لها مكانة مهمة في إنتاج الطائرات منذ الأيام الأولى للنقل الجوي، فقد ظهرت الرقمنة في جهود التحول الرقمي في الفترة الماضية في الوظيفة الإدارية لجميع مؤسسات الطيران.

AIRPORT TERMINAL PROJECTS



شركات الطيران والرقمنة تحتاج شركات الطيران إلى عمليات مكثفة لنقل المعلومات ومشاركتها أثناء مواصلة أنشطتها. يتم توفير إدارة هذه البيانات من خلال التقنيات الرقمية ومناطق التخزين وشبكات نقل البيانات. اليوم، توفر جميع شركات الطيران تقريباً أنشطة إصدار التذاكر والحجز من خلال القنوات الرقمية، مما يزيد من تجربة الركاب إلى الحد الأقصى مع تقليل العديد من التكاليف. وفي حين أن هذه التطبيقات هي الأمثلة الأكثر شيوعاً للتحول الرقمي، إلا أنها أدت أيضاً إلى تحقيق مكاسب في مجال الاستدامة البيئية. إلى جانب شركات الطيران التي تقدمت على طريق الرقمنة، هناك أيضاً شركات طيران لم تستوعب الرقمنة في هذا القطاع.

إن مفاهيم الاستدامة والرقمنة هي عمليات تؤثر على الشركات في كل من صناعة الطيران والسوق العالمية

دراسة تحليلية لسوق النقل البحري العالمي للحاويات خلال العام ٢٠٢٣

إعداد

د. عبدالله ونيس الترهوني
إختصاصي اقتصاديات النقل البحري



صينياً، وأن ٥ موانئ صينية قد حققت نمواً سنوياً تجاوز ١٠% لكل ميناء وهي Jiaxing و Dalian و Qinzhou و Yantai و Taicang ، في مقابل ذلك تراجعت الارقام في موانئ أوروبا وآسيا والبحر المتوسط بسبب تراجع نسب النمو الاقتصادي العالمي وبسبب الحرب الروسية الاوكرانية كذلك، ويُعد ميناء أنتويرب البلجيكي هو الاستثناء الوحيد بين كل هذه الموانئ والذي نما بنسبة ١٢% خلال العام ٢٠٢٣ وصعد الى المركز ١٢ عالمياً.

أما من حيث ترتيب موانئ الحاويات عالمياً خلال العام ٢٠٢٣ فلم يشهد ترتيبها أي تغيير بالمقارنة مع ٢٠٢٢، وقد إستحوذت قارة آسيا على المراكز التسع الاولى وجاء ميناء أوربي في المركز العاشر، وبشئ من التفصيل فقد جاءت الموانئ الصينية في المركز الاول والثالث والرابع والخامس والسادس والثامن، وتصدر ميناء شنغهاي الصيني التصنيف العالمي للعام الخامس عشر على التوالي عندما ناول أزيد من ٤٩ مليون حاوية وهو رقم قياسي جديد يسجله هذا الميناء، في حين حافظ كل من ميناء سنغافورة وبوسان الكوري وهونغ كونغ وروتردام الهولندي على نفس مراكزهم التي حققوها في العام ٢٠٢٢ وهي الثاني والسابع والتاسع والعاشر عالمياً توالياً، أما الموانئ العربية فقد سجل أغلبها نتائج متباينة خلال العام ٢٠٢٣، حيث حافظ ميناء جبل علي مركزه الحادي عشر عالمياً، وبالمثل حافظ ميناء طنجة المتوسط المغربي على مركزه ٢٤ عالمياً وبنسبة نمو سنوية بلغت ٥.٩%، وبالمناسبة فمع نهاية العام ٢٠٢٢ أصبحت نصف تجارة المغرب الخارجية تمر عبر ميناء طنجة المتوسط، وخلال العام ٢٠٢٣ هبط ترتيب ميناء جدة

شهد نشاط النقل البحري العالمي إستقراراً خلال الاشهر العشرة الاولى من العام ٢٠٢٣، وأن نشاط نقل الحاويات بحراً قد نما على اساس سنوي وبنسبة ١.٥% بالمقارنة مع العام ٢٠٢٢، من ٦٨٥ مليون حاوية مكافئة TEUs إلى مايزيد قليلاً عن ٧٠٠ TEUs، وعزى تقرير One Hundred Ports والصادر عن لويديز هذا النمو الى التحسن الواضح في معدلات المناولة بالموانئ الصينية، وموانئ الشرق الاوسط وعددها ٧ موانئ من الدول الخليجية ومصر والمغرب.



من جانب آخر أشارت الإحصائيات الرسمية لأهم موانئ الحاويات للعام ٢٠٢٣ إلى أن الموانئ الصينية مجتمعة قد نمت بنسبة 4.9% خلال العام ٢٠٢٣ صعوداً من ٤.٢% والتي حققتها خلال العام ٢٠٢٢، وقد ناولت أهم الموانئ الصينية أزيد من 290 مليون TEUs تقريباً بالمقارنة مع ٢٧٠.٦ مليون TEUs كانت قد ناولتها خلال العام ٢٠٢٢، وأن الموانئ الصينية قد إحتلت ٦ مراكز ضمن العشرة الاولى حول العالم، وأن قائمة أول مائة ميناء في مناولة الحاويات حول العالم شملت ٢٤ ميناءاً

خلال ٢٠٢٣ بالمقارنة مع ٢٠٢٢، ومما زاد الضغط على سعر النولون خلال العام الجاري هو بدء تطبيق المرحلة الاولى من التشريع الاوروبي الخاص بوقود السفن EU-ETS والذي بدوره رفع من أسعار النواون البحري بين ٦-٨%.



أما من حيث ترتيب الناقلين البحريين للحاويات فقد حافظت MSC على صدارتها للعام الثاني على التوالي وصارت تستحوذ على ١٨% من حصة السوق، وتأتي ميرسك ثانية وبنسبة ١٥%، متبوعة بالعملاق CMACGM وبنسبة ١٢%، ثم كوسكو وبنسبة ١٠% ثم هاباق لويو وبنسبة ٧%، ثم تأتي كل من إيفرجرين و ONE وبنسبة ٦% لكل منهم، أما من جانب مكوث السفن بالموانئ، فقد ظلت سفن الحاويات هي الأسرع بالمقارنة مع ناقلات المنتجات النفطية وسفن الصب وعند توقيت متوسط بلغ ١٩ ساعة بالمقارنة مع ٢٢ ساعة لناقلات المنتجات النفطية و ٢٥ ساعة لسفن الصب break bulk و ٥٢ ساعة لسفن الصب العملاقة التي تنقل الخامات الطبيعية.

أما فيما يخص التقرير (المؤشر) العالمي لأداء موانئ الحاويات عن العام ٢٠٢٢ فقد صدرت النسخة الثالثة منه قبل منتصف العام ٢٠٢٣، والذي يتم فيه تجميع البيانات من مصدرين مختلفين هما: بيانات الخطوط الملاحية، وبيانات أجهزة التعريف الذاتي للسفن AIS لعدد ٤٤٨ ميناء حاويات حول العالم، منها ١٤ ميناءً دخلت المؤشر/ التقرير لأول مرة، وقد خلص التقرير أو المؤشر إلى أن ١١٠ ميناءً قد حسن مركزه خلال العام ٢٠٢٢، وفي المقابل فإن أكثر من ٢٠٠ ميناءً قد تراجع إلى مراكز أقل، وأن الموانئ الآسيوية وموانئ حوض

بالمملكة العربية السعودية من المركز ٤٠ إلى المركز ٤١ عالمياً، في حين سعد ميناء صلالة العُماني من المركز ٤٥ إلى المركز ٤٤ عالمياً، وحقق ميناء خليفة بإمارة أبوظبي قفزة في سلم الترتيب العالمي عندما قفز ١٠ مراكز على سلم الترتيب دفعة واحدة ومن المركز ٥٧ في ٢٠٢٢ إلى المركز ٤٧ عالمياً في ٢٠٢٣، وهبط ميناء بورسعيد المصري من المركز ٤٣ عالمياً في ٢٠٢٢ إلى المركز ٤٨ خلال العام ٢٠٢٣، في المقابل واصل ميناء الملك عبدالله بالمملكة العربية السعودية الصعود فبعد أن قفز ١٠ مراكز على سلم الترتيب مرة واحدة خلال العام ٢٠٢٢ وسجل حينها نسبة نمو هي الأعلى بين كل موانئ الشرق الأوسط وبنسبة تجاوزت ٣٠% فقد حل في المركز ٧١ عالمياً في قائمة العام ٢٠٢٣، وصعد ميناء الدمام السعودي ثلاث مراكز خلال العام ٢٠٢٣ ووصل إلى المركز ٩٠ عالمياً، ودخل ميناء تيكيرداق التركي قائمة أول مائة ميناء حاويات لأول مرة عندما ناول 1,773,148 حاوية نمطية وحل في المركز الأخير بالقائمة، وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن ميناء Jiaying الصيني قد حقق أعلى نسبة نمو بين كل موانئ العالم خلال العام 2023 رغم وقوعه في المركز ٧٥ عالمياً عندما حقق نسبة نمو بلغت ٢٨.٤%.

من جانب آخر، شهد نشاط النقل البحري العالمي للحاويات نمواً بلغ ٣.٩% خلال العام ٢٠٢٣، في المقابل شهد سعر النولون تراجعاً في الأشهر الأولى من العام بسبب وفرة المعروض من سفن الحاويات، ولكن شهد سعر النولون ارتفاعاً ملحوظاً خلال شهري نوفمبر وديسمبر بسبب التوترات في باب المندب حيث إرتفع سعر نولون نقل الحاوية الواحدة خلال هذين الشهرين بمعدل تجاوز ٢٠٠% وتجاوز تأمين الحاوية الواحدة ١٠٠٠ دولار أمريكي على الخطوط شرق غرب، وبشئ من التفصيل فقد سجل سعر نقل الحاوية من شنغهاي إلى ورتردام خلال الأسبوع الأول من العام ٢٠٢٤ سعراً أعلى ب ٩١% بالمقارنة مع سعر نولون نفس الحاوية في الأسبوع الأول من العام ٢٠٢٣، وبزيادة ٤٣% على خط شنغهاي جنوة، وبزيادة ٣٩% على خط شنغهاي لوس انجلوس عن نفس الفترة، وفي كل الأحوال فإن سعر نولون نقل الحاويات ارتفع في المتوسط بمقدار ١٧٣%

الملاحية وموانئ الحاويات LSCI، حافظت الصين وموانئها بالصدارة أي أنها الأكثر ترابطاً مع الخطوط المنتظمة خلال العام ٢٠٢٣، تلاها مينائي سنغافورة وروتردام، كما أوضح نفس التقرير أن ميناء جبل علي بدولة الامارات العربية قد حقق صعوداً في المؤشر على مدى ١٨ عاماً على التوالي، فيما احتفظت المغرب بموقع الريادة في القارة الافريقية من خلال ميناء طنجة المتوسط كأكبر الموانئ الافريقية ربطاً مع الخطوط الملاحية وللعام السادس على التوالي وبفارق بسيط عن مصر، حيث إقترب ميناء شرق بورسعيد المصري كثيراً من ميناء طنجة المتوسط في الربط مع اعداد اكبر من الخطوط المنتظمة خلال العام ٢٠٢٣، ثم جاء ميناء دوربان بجنوب أفريقيا، في الاثناء تشهد موانئ الهند نمواً مضطرباً منذ مطلع العام ٢٠٢١.

ختاماً، حافظت قناة السويس على موقعها كشریان حيوي للتجارة العالمية، وسجلت القناة قفزات جديدة في أرقامها خلال العام ٢٠٢٣، على الرغم من التوترات في باب المنذب خلال شهري نوفمبر وديسمبر ٢٠٢٣، وبشئ من التفصيل فقد بلغ عدد السفن التي عبرت القناة خلال العام الماضي عدد ٢٤٤٥٠ سفينة من كل الاحجام وفي كلا الاتجاهين، ويُعزى هذا الارتفاع لسببين إثنين: الاول هو زيادة الطلب على النقل البحري العالمي مدفوعاً بزيادة الطلب على السلع والخدمات، أما الثاني بسبب إزدیاد أحجام السفن العابرة للقناة وبالاخص سفن الحاويات، ورغم هذا الارتفاع الا أن نسبة مشاركة القناة في التجارة العالمية انخفضت على اساس سنوي الى ١١% نزولاً من ١٢%، الجدير بالذكر أن أعداد السفن العابرة للقناة قد تراجع الى ٢٠٤٩ سفينة في كلا الإتجاهين خلال شهر ديسمبر ٢٠٢٣، ويعد هذا الرقم هو ثاني اقل معدل شهري للسفن العابرة خلال نفس العام، حيث سجل شهر فبراير اقل عدد للسفن العابرة للقناة وعند ١٨١٢ سفينة فقط، في المقابل سجل شهر فبراير أكبر عدد للعبور اليومي للسفن خلال العام ٢٠٢٣ حيث مرت ١٠٦ سفينة في كلا الاتجاهين، وهذا الرقم قريب من أعلى رقم سجلته القناة والذي كان خلال شهر مارس ٢٠٢٢ والبالغ ١٠٧ سفينة في كلا الإتجاهين.

البحر المتوسط هي الافضل أداءً: - حيث تصدره ميناء يانغشان الصيني بعد أن كان رابعاً في مؤشر ٢٠٢١، في حين حافظ ميناء صلالة العُماني على مركزه الثاني، وتقدم ميناء خليفة إلى المركز الثالث بعد أن كان خامساً في مؤشر ٢٠٢١، وبالمثل تقدم كل من ميناء طنجة المتوسط إلى المركز الرابع بعد أن كان سادساً في تقرير ٢٠٢١، وصعد ميناء قرطجنة الكولومبي إلى المركز الخامس من المركز الثاني عشر والذي حققه في ٢٠٢١، وهبط ميناء تانجونق الماليزي من المركز السادس إلى المركز الثامن عشر، وحافظ ميناء نينق بو الصيني على مركزه السابع عالمياً، في المقابل هبط ميناء حمد القطري من المركز الثالث إلى الثامن، فيما حافظ ميناء قوتنق زوو على مركزه التاسع عالمياً، وتقدم ميناء بورسعيد المصري إلى المركز العاشر في تصنيف ٢٠٢٢ صعوداً من المركز الخامس عشر، وجاء ميناء هونغ كونغ في المركز الحادي عشر، يليه ميناء كاي مييب من دولة فيتنام في المركز الثاني عشر، وحل أكبر موانئ الترانزيت في العالم وهو ميناء سنغافورة في المركز الثامن عشر، في المقابل تراجع ترتيب ميناء الملك عبد الله إلى المركز السابع عشر عالمياً بعد أن تصدر المؤشر في العام ٢٠٢١، وتراجع ميناء جدة إلى المركز ٢٩ عالمياً بعد أن كان في المركز الثامن عالمياً في العام ٢٠٢١، وميناء يوكوهاما في المركز الخامس عشر عالمياً بعد أن كان في المركز العاشر في ٢٠٢١، وميناء Algeciras في المركز ١٦ عالمياً بعد أن كان في المركز الحادي عشر في مؤشر ٢٠٢١.



أما فيما يخص مؤشر الربط العالمي بين الخطوط

الغش البحري

إعداد

الدكتور مهندس/ محمود هيبه

خبير معايينه وتقدير الاضرار للسفن والبضائع لشركات التأمين معتمد من الهيئه العامه
للقابحه الماليه



تعريف الغش البحري:

يقع الغش البحري عندما يخدع شخص ما عن عمد شخصاً آخر بشأن بعض الحقائق أو الظروف المتصلة بالأنشطة البحرية مما يمكنه من الحصول على أموال أو سلع بغير حق، وبمعنى آخر هو الحيلة أو الخديعة أو التدليس أو المزاعم الكاذبة التي يلجأ إليها الشخص لابهام الآخرين لاخذ ما ليس له الحق فيه أو مالا يستطيع الحصول عليه بالطرق المشروعه.

أنواع الغش البحري:

١- الغش المستندي

يمثل سند الشحن أهم المستندات المستخدمة في ارتكاب الغش البحري لما يؤديه من وظائف تتمثل في أنه إيصال من الناقل باستلام البضاعة، وهو يعد قرينة علي عقد نقل البضاعة كما انه المستند الدال علي ملكية البضاعة، وتسود حالات الغش التي يرتكبها ملاك السفن من المستأجرين أو أصحاب البضائع في أوقات الكساد، ويحدث ذلك بأن ترسو السفينة المستأجرة في أحد الموانئ المتساهلة لإجراء اصلاحات مزعومة ثم يحتجزها بعد ذلك دائن مجامل مقابل سندات غير مدفوعة و تباع السفينة بناء علي أمر من المحكمة.

ولما كان المشتري في مثل هذه الظروف يحصل علي السفينة خاوا من أي حقوق عليها بما في ذلك التزامات عقد الشحن المترتبة علي المالك السابق – حتي بالنسبة للبضائع المحملة علي ظهر السفينة – فإنه يصبح لذلك في مركز يتيح له طلب أجره شحن اضافيه ويكتشف في مرحلة لاحقة ان المالك السابق والدائن المجامل والمالك الجديد هم جميعا جزء من شركة واحدة.

٢- الغش المتعلق بإنحراف المسار

ويتمثل جوهر هذا الوجه من وجوه الغش في سرقة البضائع ويتم ذلك بان يخدع صاحب السفينة صاحب البضاعة عن طريق تأجير سفينة لتحمل بضاعة ما الي مقصد متفق عليه، ولكن السفينة تنحرف بمسارها الي مقصد اخر – حيث تباع البضاعة لصالح مالك السفينة، وبعد ذلك اما ان تختفي عن طريق تغيير مسماها و ملكية الاسمية و بلد التسجيل.

٣- الغش المتعلق بالتأمين البحري

اتنطوي كثير من الحالات هذا النوع من الغش علي التحايل نحو حقيقة مادية، او عدم الكشف عنها للمؤمن وذلك بالنسبة للشئ المؤمن عليه بل وبوجوده أيضا في حد ذاته ويحدث ذلك سواء في التأمين علي اجسام السفن او في التأمين علي البضائع.

ويمكن أن يتخذ هذا الغش شكل الأغرراق العمدي لسفينة مغالي في التأمين عليها الامر الذي يحقق نفعاً لمالك السفينة يطالب المؤمن بخسارة تربو علي قيمة السفينة.

كما وقد يتخذ شكل الاغرراق العمدي لسفينة تحمل بضاعة مغالي في التأمين عليها أو بضاعة لا وجود لها مما يؤدي الي المطالبة بمبلغ التأمين علي البضاعة بالاضافة الي المطالبة المتعلقة بجسم السفينة، وفي مثل هذه الحالات يتعذر علي المؤمن في كثير من الأحيان أن يقيم الدليل علي ان السفينة قد أغرقت عمداً الي جانب إثبات تواطؤ المؤمن له في هذا الفعل، فهي مهمة عسيرة من الناحية الواقعية.

والي جانب سياسية الاغرراق العمدي قد يتم تدبير اختفاء زائف تماماً للسفينة وتعود بعدها السفينة الي الظهور من

جديد تحت ستار إسم وجنسية جديدين. وذلك بتسجيل السفينة في بلد لا يشترط وجود شهادة إلغاء من بلد التسجيل السابق. كما قد تحدث مبالغة متعمدة في ذكر حجم الشحنة المؤمن عليها.

ونتيجة لذلك يستطيع المرسل أن يقدم مطالبة للمؤمن لعدم وصول ما يمثل في الواقع جزءاً وهمياً من الرسالة، وتتضمن الأنواع الأخرى من الغش مطالبات عن خسارة أو تلف للبضائع تستند الي شهادة مزورة للمعاينة أو مبالغة في الخسارة المقدرة وبشأنها، وهذا النوع بالإضافة الي أضراره بالمؤمنين فإنه له انعكاساته أيضا علي ملاك السفن عند اللجوء الي دعاوي الرجوع عليهم من قبل المؤمنين، وانعكاس ذلك ايضا علي أصحاب البضائع الأخرين بزيادة أقساط التأمين.

ويحدث الغش عند تزوير سند الشحن عن بضاعة لا وجود لها أو شحن نفايات بدلاً من البضاعة الموصوفة في سند الشحن، أو شحن بضاعة اقل جودة، وما ان يفرغ البائع من تزوير سند الشحن وما يصاحبه من مستندات إضافية عادة مثل فاتورة ثمن البيع ووثيقة التأمين البحري علي النقل، وشهادتي المنشأ والتفتيش حتي يباع سند الشحن- باعتباره سند ملكية للبضائع - مشفوعا بالمستندات المرفقة المزورة الي المشتري حسن النية الذي سيتوقع الاستلام في ميناء الوصول المتفق عليه، فاذا لم تصل السفينة أو اذا وصلت غيرها حاملة للبضائع واكتشف المشتري الغش يكون البائع قد اختفي.

ويساعد علي نجاح هذا الغش قيام نظام تجاري يعتمد علي سند شحن بحري يمثل البضاعة وبتيح إجراء بيع هذه البضاعة عن طريق تحويل مستند في الوقت الذي يعتذر فيه (من الناحية العملية) علي البائع ان يفتش بنفسه علي البضاعة قبل الدفع في مقابلها سواء في ميناء الشحن او ميناء الوصول، حيث يتم الدفع مقابل تقديم المستندات ويكون المشتري مستعداً لدفع ثمن شراء البضاعة مقابل المستندات للشحنة اقتناعاً بتأكيد الناقل علي سند الشحن مما يفيد تحميل البضاعة علي ظهر السفينة واعتماداً علي ما يجريه الناقل من مراجعة سطحية نسبياً للبضاعة وقت تحميلها.

وكثيراً ما يتم هذا البيع عن طريق قيام المشتري بفتح خطاب اعتماد لدب أحد البنوك في بلده فيرتب من أحد البنوك في بلد البائع دفع ثمن شراء البضاعة الي البائع مقابل تقديم المستندات المطلوبة.

وقد يسئ المشتري إستعمال سند الشحن منتهزاً فرصة وصول السفينة الي مقصدها قبل وصول الشحن الي المرسل اليه - ويقوم الناقل - لأسباب تجارية - بالافراج عن البضاعة مقابل خطاب الضمان، وتقع حالات الغش عندما يعمد بائع سئ النية استخلاص الشحنة مقابل خطاب ضمان الي ببيع السند فيما بعد الي مشتر حسن النية.

وعندما يبرز الحائز الجديد لسند الشحن مطالباً بالتسليم يجد الناقل نفسه في موقف لا يحسد عليه واذا عادة ما يجد ان المرسل اليه المزعوم قد اختفي وبالتالي يصبح الناقل ملزماً بتعويض الشخص الذي يبرز سند الشحن.

ويحدث أيضاً ان يشحن البائع البضاعة ويرسل المستندات الي البنك المرسل في بلد المشتري لتقديمها مقابل الدفع، ويقوم المشتري بعد حصوله علي المستندات بتقديمها الي وكلاء الناقل لاستخلاص الشحنة. ولكن عادة ما يقدم البائعون الي المشتري مباشرة نسخاً غير قابله للتداول من سندات الشحن، بغية المساعدة في الاجراءات الجمركية - ويعمد بعض المشتريين الي تزوير أصول المستندات بما فيها أختام البنك ثم يقدمون هذه السندات الي وكلاء الناقل لاستخلاص الشحنة، ويدرك الناقل في وقت لاحق أن السندات الأصلية لا تزال لدي البنك وأن البضائع قد افرج عنها ولا يتوان البائع عن رفع دعوي علي الناقل بسبب تسليم الشحنة الي غير ذي صفة.

وقد ينطوي الغش المستندي علي تزوير خطابات الاعتماد ويتمثل هذا النوع في تواطؤ البائع مع المشتري كطرف في حلقة ترسل خطابات اعتماد مزورة تبدو كما لو كانت واردة من بنك أحد البلدان الي بنك مرسل من بلد اخر وتحصل الحلقة بعد ذلك علي مستندات النقل البحري المطلوبة والمذكورة في خطاب الاعتماد إما بطريق التزوير أو بشحن نفايات.

التكنولوجيا الحديثة لأوناش الرصيف بمحطات الحاويات وتأثيرها على معدلات الاداء

إعداد

حازم محمود ابوالنيل

أخصائي تسويق ممتاز و مدير علاقات المستثمرين شركة الاسكندريه لتداول
الحاويات والبضائع



التعامل مع هذه السفن العملاقة وذلك لاتمام عمليات الشحن والتفريغ بأقصى سرعة واعلى معدلات وكذلك بدقة بالغة ومع ظهور هذا الجيل من اوناش الرصيف وتم تزويدها بتكنولوجيا لاتمت عمليات التشغيل ومنا OCR مما يجعلها قادرة على التعرف التلقائى للحاوية من حيث الحجم والنوع ورقم الحاوية ليتم التعامل معها واتمام جميع العمليات اللازمة على الحاوية وكذلك طريقة ومكانة التستيف على السفينة من حيث ميناء الشحن والتفريغ ووزن كل حاوية لضمان عمليات الاتزان للسفينة مما يزيد من الدقة الديناميكية والسرعة والسلامة فى عمليات التشغيل وبالتالي معدلات انتاجية اسرع.

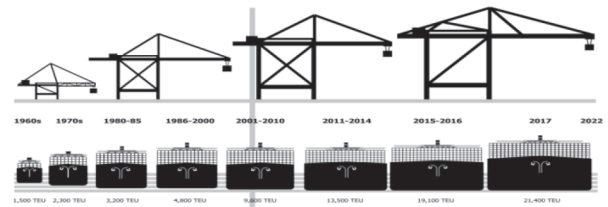
ومع التطور الكبير الذى يشهده النقل البحرى المصرى والموانئ ومحطات الحاويات وجب علينا الانتقال من استخدام اوناش الرصيف الحالية الميكانيكية الى اوناش الرصيف الحديثة الذكية لمواكبة التطور الكبير فى احجام و تكنولوجيا السفن وذلك لزيادة معدلات الاداء فى عمليات الشحن والتفريغ وبالتالي تقليل معدل دوران السفينة على الرصيف وهذه من اهم المميزات الكبيرة الجاذبة لسفن الخطوط الملاحية وخاصة ان هذه السفن ترتبط بمواعيد ثابتة فى الموانئ العالمية window التى يجعل لها جداول ابحار مواعيد ثابتة.

خلاصة القول ان استخدام الحلول المبتكرة تخلق ميزات تنافسية كبيرة سوف تجعل الموانئ المصرية فى ريادة موانئ المنطقة وتكون جاذبة لسفن الخطوط الملاحية وبالتالي نمو فى تجارة الترانزيت وزيادة معدلات تداول التجارة الخارجية.

مع التطور الكبير الذى شهدته الموانئ المصرية خلال الفترة الحالية من انشاء وتطوير وبناء محطات حاويات جديدة قادرة على مواجهة التحديات العالمية فى مجال النقل البحرى إستلزم الامر استخدام التكنولوجيا الحديثة للمعدات والاوناش وخاصة اوناش الرصيف STS وذلك لمواكبة الاجيال الحديثة العملاقة من سفن الحاويات.

ومع تطور التكنولوجيا والصناعة فبطبيعة الحال، كان لصناعة الشحن بالحاويات أيضا نصيبها من هذا التغيير واصبح هذا التغيير سريع جدا وخاصة فى صناعة السفن الامر الذى استلزم التطور الكبير والسرير فى بناء الموانئ ومحطات الحاويات وتزويدها بالتكنولوجيا والاوناش الحديثة وذلك لمواكبة هذا التطور ولتكون قادرة على استقبال هذه السفن والتعامل معها.

وعلى مر السنين، نمت احجام و حمولات السفن وكذلك الناحية التكنولوجية حتى ظهرت اجيال السفن VLCS (أطلقت عليها شركة ميرسك اسم Triple E واستمرت هذه الفئة فى التطور حتى وصلت الى حمولة ٢٠ ألف حاوية مكافئة).



ومن هنا كان لتطوير اوناش الرصيف من حيث الحجم والتكنولوجيا المشغلة للاوناش اهمية كبيرة جدا فى