الناقلات

مجلة فصلية تصدر عن الشركة العربية البحرية لنقل البترول
العدد السادس عشر - ابريل 2022

الجاسم
فخورون بإنجازات الشركة ونثمن الدور الريادى لمنظمة "الأوابك" لدعم مسيرة الشركات المنبثقة

صناعة بناء ناقلات الغاز المسال تعود للواجهة

المؤتمر الدولي للنقل البحري « مارلوج 11 » يختتم أعماله بـ 9 توصيات

تحديات النقل البحري في عام 2021

« بوم » فتح الخير
« تاريخ وذكريات »

AMPTC

المركز الرئيسي

الكويت : المقر الدائم للمنظمات العربية

00965 - 24959405

00965 - 24959400

amptc.kuwait@amptc.net

مكتب العمليات

جمهورية مصر العربية : الجيزة

00202 - 35701311

00202 - 33378080

amptc.cairo@amptc.net

A. M. P. T. C.
SEA SHELL

هيئة تحرير المجلة

- رئيس التحرير
المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم
- نائب رئيس التحرير
الأستاذ/ فاروق عبد الرزاق
- مدير التحرير
الأستاذ/ حسن العلكيم
- مستشار هيئة التحرير
الأستاذ/ أحمد عبدالله الصيرفي

إقرأ فى هذا العدد

الصفحة

5 - كلمة العدد.
7 - أخبار الشركة والصناعة.
8 - المؤتمر الدولي للنقل البحري « مارلوج 11 » يختتم أعماله بـ 9 توصيات .
10 - تحديات النقل البحري في عام 2021.
13 - يوم فتح الخير .
16 - أسواق النقل البحري وحالة عدم اليقين .
17 - انطلاق فعاليات مؤتمر البحر الأحمر للنقل البحري واللوجستيات .
20 - الغاز بالروبل.. وإمدادات الغاز الى بولندا وبلغاريا تتوقف.
22 - صناعة بناء ناقلات الغاز المسال تعود للواجهة .
24 - تاريخ صناعة السفن (الحلقة الثالثة) .

AMPTC

رؤيتنا

شركة رائدة تقدم خدمات نقل بحري للبترول للدول المســـــــــاهمة وللشركات العالمية وفق أعلى المواصفات والمعايير.

رسالتنا

تعزيز القدرة التنافســـــــية في مجال النقل البحري للبترول والإستغلال الأمثل للموارد الماليةوالبشـــــــرية لبناء وتحديث إسطول يرقي لخدمة العملاء ويلبي متطلبات أســـــــــواق النقل البحري للبترول ويتوافق مع القوانين والتشريعات الدولية .

قيمنا

الريادة والتميز

العمل بروح الفريق الواحد

الإحترافية المهنية في الأداء

كلمة رئيس مجلس الإدارة

جرت العادة في بداية كل عام جديد أن أتحدث إلى القراء الأعزاء عن العام الذي سبقه لتقييم أداء الشـــــركة والتوقف عند أبرز المحطات التي مرت بها والعقبات التي واجهتها ولكنني في عدد شـهر يناير الماضـي تطرقت إلى مناسبة أخرى لا تقل أهمية ألا وهي مرور خمســـين عاماً عن إنشـاء الشـركة العربية البحرية لنقل البترول بمباركة من أصحاب الجلالة والفخامة والسـمو ملوك ورؤساء وأمراء الدول المسـاهمة فيها وقد كان ذلك في 6 مايو 1972 ، لذا فإني أجد نفسي ملزماً بالكتابة في هذا العدد عن العام الماضي 2021 رغم مضـي بضـعة أشهر على إنقضـائه ، خاصة وأن صناعة النقل البحري للبترول واجهت خلاله تحديات عدة لعل من أصعبها إستمرار تداعيات جائحة كورونا ذلك الضيف الثقيل الذي حل بالعالم وأدى به إلى أوضاع إقتصـادية كارثية شملت أسواق السـلع والخدمات ومن بينها أسواق النقل البحري للبترول والتي شـهدت ركوداً شـديداً وتدنياً ملموساً في أسـعار تأجير الناقلات ، إلا أننا دائماً فخورون بإنجازات شركتنا العزيزة التي إستطاعت حتى في مثل هذه الظروف أن تحقق عدداً من الإنجازات منها القرار الإستراتيجي الذي اتخذه مجلس إدارة الشـركة لبناء أربع ناقلات للمنتجات النفطية لتنضـم إلى إسطول الشـركة خلال السـنوات الثلاث القادمة ولتحل محل الناقلات المتقادمة والتي سيتم التخلص منها حينئذ ، كما شرعت الشـركة خلال العام 2021 في تطوير منظومتها الإدارية وشكلت لجان متخصـصـة لهذا الغرض أنهت أعمالها في بدايات العام الجاري ، كما أسهمت الشـركة ولا تزال بشـكل إيجابي في تنفيذ قرارات و توجيهات مجلس وزراء منظمة الأوابك الخاصـة بتفعيل علاقات الشركات المنبثقة بالأمانة العامة للمنظمة وتوثيقها مع الشركات الوطنية في الدول الأعضـاء في المنظمة والعمل على التكامل والتنسـيق معها لتسـهيل حصـول الشـركات المنبثقة على فرص عمل في الدول الأعضـاء. كما إختتمت الشـركة عام 2021 بإقامة إحتفالية رائعة بشـهادة الجميع و ستبقى خالدة في أذهاننا بمناسبة يوبيلها الذهبي . بمشـاركة عدد من كبار المسـؤولين في الدول المسـاهمة ورؤساء الشـركات المنبثقة عن منظمة الأوابك و ورؤساء وأعضاء مجلس الإدارة الحاليين والسابقين وكافة منتسبي الشركة فقد كانت الإحتفالية بالفعل خاتمة مسك للعام الماضي.

رئيس مجلس إدارة الشركة
العربية البحرية لنقل البترول

المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم

الشركة العربية البحرية لنقل البترول

بمباركة من أصحاب الجلالة والفخامة والسمو ملوك ورؤساء وأمراء الدول الأعضاء في منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول - أوابك. وُقعت اتفاقية إنشاء الشركة العربية البحرية لنقل البترول والتي تتخذ الشركة من دولة الكويت مقراً لها بتاريخ 6 مايو 1972 ولمدة خمسين سنة إلا أنه قد تمت الموافقة من قبل الجمعية العمومية غير العادية للشركة في إجتماعها المنعقد في يونيو 2020 والمجلس الوزاري لمنظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول - أوابك في إجتماعه في شهر ديسمبر 2020 على تمديدها لمدة غير محددة بعد انتهاء المدة الحالية في يناير 2023 . وقد حددت أغراض الشركة بالقيام بجميع عمليات النقل البحري للمواد الهيدروكربونية من نفط خام ومنتجات بترولية وغاز طبيعي مسال من خلال تأجير ناقلاتها بنظام الرحلات أو وفق عقود تأجير زمنية على الشركات النفطية في الدول المساهمة وعلى الشركات النفطية العالمية وفي أسواق النقل البحري للبترول، ويترأس مجلس إدارة الشركة منذ عام 2005 ممثل دولة الكويت المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم.

ويساهم في رأس مال الشركة المدفوع البالغ 500 مليون دولار أمريكي كل من المملكة العربية السعودية (15.59%) ودولة الكويت (15.48%) ودولة قطر (14.77%) ودولة ليبيا (14.36%) ودولة الإمارات العربية المتحدة (14.17%) وجمهورية العراق (13.65%) والجمهورية الجزائرية (8.02%) ومملكة البحرين (3.83%) وجمهورية مصر العربية (0.14%).

وقد تم زيادة رأس مال الشركة المدفوع تدريجياً من 150 مليون دولار أمريكي في عام 2008 إلى 500 مليون دولار أمريكي في عام 2017 من أموال الشركة الذاتية وإعادته إلى ما كان عليه عند تأسيس الشركة.

ويتألف الأسطول الحالي للشركة من عدد 13 ناقلة مختلفة الأعمار والأنواع والأحجام، وهي الناقلة البوم (نفط خام) والناقلتين غاز الخليج وأوشن غاز (غاز بترول مسال) وشيبة والبراق وسي ليجند وسي ستار وسي جويل وستار انرجي وسي شل وسي أيكون وسي بيوتي وبرييز والدانة (منتجات نظيفة) كما تعاقدت الشركة مع مسفن هيونداي لبناء اربع ناقلات جديدة تواكب متطلبات أسواق النقل البحري للبترول لتحل محل الناقلات المتقادمة في الإسطول خلال السنوات الثلاث القادمة.

وسعياً منها لتوسيع نشاطها وتنويع مصادر ايراداتها زاولت الشركة عدداً من الأنشطة الإضافية لعل من أبرزها القيام بتنفيذ مشروع توريد ونقل الغاز المسال للهيئة المصرية العامة للبترول خلال الفترة 2002 سبتمبر 2019 بالتعاون مع شركتي ارامكو السعودية وسوناطراك الجزائرية كمزودين للغاز حقق للشركة عوائد مالية تجاوزت 400 مليون دولار ، كما تحرص الشركة دوماً على توثيق علاقاتها بالشركات النفطية في الدول المساهمة ومع الشركات المنبثقة عن منظمة الأوابك والشركات العالمية والمؤسسات المالية العربية والدولية ومع مسافن بناء وصيانة السفن.

أخبار الشركة والصناعة

إنعقد الإجتماع الثاني والتسعون بعد المائة لمجلس إدارة الشركة العربية البحرية لنقل البترول برئاسة سعادة المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم في مدينة القاهرة بجمهورية مصر العربية ، حيث إستمع المجلس إلى شرح قدمه المدير الفني حول مراحل بناء الناقلات وهي مرحلة التعاقد ومرحلة التصاميم ومراجعة المخططات ومرحلة البناء ثم التدشين والتسليم ، كما إستعرض المجلس تطورات أسواق النقل البحري للبترول وإنعكاساتها عن الوضع التشغيلي والمالي للشركة بالإضافة إلى الحسابات الختامية للسنة المالية 2021 التي سترفع إلى الجمعية العمومية العادية القادمة كما نظر المجلس في موعد وجدول أعمال الجمعية العمومية القادمة وإطلع على محاضر إجتماعات اللجان المنبثقة عنه واتخذ بشأن توصياتها القرارات المناسبة.

- جدد مجلس إدارة الشركة العربية البحرية لنقل البترول الثقة بالمهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم رئيساً لمجلس الإدارة ومعالي المهندس / طارق الملا نائباً للرئيس وسعادة الأستاذ / تركي الوسيمر نائباً للرئيس والأستاذ / سعود العصيمي أميناً للسر اعتباراً من 2022/7/1 ولمدة عام.

- لا تزال أسواق النقل البحري للبترول تعاني من تبعات جائحة كورونا وللعام الثالث على التوالي ، حيث تسود الأسواق حالة من الركود الشديد وتدني في أسعار تأجير الناقلات ، بالإضافة إلى الإرتفاع غير المسبوق في أسعار الوقود وبالتالي إرتفاع مصاريف تشغيل الناقلات نتيجة لإرتفاع أسعار النفط العالمية ، خاصة بعد نشوب الحرب الروسية الأوكرانية.

- سوف يتم في عام 2022 تسفين الناقلتيين "سي ستار" و "سي آيكون" خلال شهري يوليو ونوفمبر على التوالي ، علماً بأنه سوف تجهز الناقلة "سي ستار" بجهاز معالجة مياه التوازن ليكتمل بذلك تجهيز كافة ناقلات الشركة بجهاز مياه الإتزان تلبية للتشريعات الدولية الصادرة بهذا الشأن.

- تتابع الشركة بإهتمام بالغ تنفيذ توجيهات مجلس وزراء منظمة الأوابك الموقر خاصة القرار رقم 172/2 بشأن تكليف الأمانة العامة للمنظمة بالقيام بدور الوسيط بين الشركات المنبثقة عنها والشركات الوطنية في الدول الأعضاء للتكامل والتنسيق لتسهيل حصول الشركات المنبثقة على فرص عمل في الدول الأعضاء.

- تكثف الشركة العربية إتصالاتها هذه الأيام وكعادتها بالشركات والهيئات النفطية في الدول المساهمة وفي الدول العربية سعياً منها لتشغيل ناقلاتها بأسعار تنافسية وشروط تفضيلية لدى هذه الشركات ولبحث فرص إقامة مشروعات مشتركة مجدية معها في مجالات نقل وتجارة وخدمات المنتجات البترولية.

(المؤتمر الدولي للنقل البحري «مارلوج 11» يختتم أعماله بـ 9 توصيات)

توصل المشاركون في ختام جلسات المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج 11 ، والذي نظمه معهد تدريب الموانئ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، إلى 9 توصيات، كخطوة من شأنها استشراق المستقبل، ووضع الخطط والاستراتيجيات اللازمة لمواجهة تحدياته.

وتضمنت التوصيات التي توصل إليها المشاركون، العمل على دعم فرص التمويل والإستثمار فى مجال النقل البحرى بما يحقق مشاركة فعاله لدعم الإقتصاد الازرق على الصعيد الدولي.

وأكد المشاركون على إنشاء سياسة بحرية واضحة يعد إحدى المركبات الرئيسية الخاصة بإستراتيجيات الإقتصاد الازرق ونظم الإدارة التكميلية للنقل البحرى والموانئ الذكية.

وأوصى المشاركون بالعمل على تكامل ومزج البحوث الخاصة بالتحول إلى الاقتصاد الأزرق من خلال نماذج مشروعات وخدمات تنافسية بهدف تشجيع المستثمرين على تمويل والبدء فى تنفيذ المشروعات المبتكرة المستدامة إلي جانب العمل على تفعيل تطبيقات تقنية داعمة لتطوير مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة بهدف تقليل الإنبعاثات الغازية والكربونية يضمن خلق إقتصاد ازرق مستدام بيئيا واقتصاديا واجتماعيا.

كما شدد المشاركون علي ضرورة دعم المؤسسات والمراكز البحثية والأكاديميات العلمية والجامعات فى تبنى مفاهيم الإقتصاد الأزرق ضمن مناهجها التعليمية و البحوث التى تخدم مشروعات التنمية المستدامة وتطبيقاتها التقنية الحديثة.

وأوصي المؤتمر بدعم السياسات الخاصة بالتكامل بين الأطراف المشاركة فى أعمال استخراج الموارد البحرية بالموانئ البحرية والشركات العاملة فى هذا المجال، كذلك وضع مؤشرات لمراقبة كفاءة الأداء للمشروعات ذات الصلة.

كما أكدوا علي تشجيع التعاون بين صناعة النقل البحرى والجهات العاملة فى مجالات وأنشطة استخراج الموارد البحرية من خلال تشجيع الابتكار واستخدام التطبيقات التقنية الحديثة فى مجالات حماية البيئة وترشيد انشطة الموارد البحرية.

وتضمنت التوصيات ضرورة دعم حالات الطوارئ البحرية من خلال تقديم تقنيات مبتكرة مثل Air ships والتى تسمح بنقل المعدات اللازمة إلى المنشآت البحرية وكذلك تقديم خدمات الانقاذ للأشخاص الذين يواجهون المخاطر البحرية مع ضمان استخدام اقل عمالة بشرية ممكنة وأقل أثر بيئى سلبى محتمل.

وأعلن المشاركون عن أهمية العمل على تفعيل نظم الحماية الأمنية السيبرانية للموانئ البحرية تماشيا مع متطلبات الثورة الصناعية الرابعة لضمان استخدام التطبيقات الحديثة مثل (IOT,Big data, 5G, cloud computing) بهدف حماية تداول البيانات من الهجمات السيبرانية.

وقال الدكتور إسماعيل عبد الغفار إسماعيل فرج رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري رئيس المؤتمر إن اجتماع هذا العدد الكبير من الضيوف المؤثرين في صناعة النقل البحري، ومشاركتهم في جلسات المؤتمر، أسهم في إثراء الحدث، وأدى إلى وضع العديد من النقاط المحورية والمفصلية على طاولة المناقشات، مما أفضى إلى الخروج بتوصيات عديدة نأمل أن تساهم في تطوير صناعة النقل البحري.

تحديات النقل البحري في عام 2021

أحدثت جائحة كوفيد 19 اضطراباً في النقل البحري، وإن كانت عاقبته أقل ضرراً مما كان يخشى حدوثه في البداية وتسببت الصدمة التي حدثت في النصف الأول من عام 2020 في انكماش التجارة البحرية بنسبة 3,8 في المئة في عام 2020. بيد أنّ النصف الثاني من ذلك العام شهد انتعاشاً ولياً، وإن كان غير متماثل، وبحلول الربع الثالث من العام عادت الأحجام لكل من التجارة المنقولة في الحاويات والسلع الأساسية السائبة الجافة.

وكان أداء التجارة البحرية أفضل مما كان متوقعاً، حيث أن جائحة كوفيد 19 تفشت على مراحل وبسرعات متفاوتة، متبعة في ذلك مسارات متباينة عبر المناطق والأسواق ويعود الفضل أيضاً في انتعاش التدفقات التجارية لحزم التحفيز الكبيرة ولازدياد الإنفاق الاستهلاكي على السلع صاحبة النمو في التجارة الإلكترونية، وخاصة في الولايات المتحدة. في وقت لاحق أثار الشروع في إعطاء اللقاحات تفاؤلاً عاماً في المناطق المتقدمة، وإن عاد ذلك أيضاً في شق منه الى حدوث انفراج في الطلب المكبوح على السيارات على سبيل المثال والى إعادة التخزين وتكوين المخزونات. وكان الانتعاش سريعاً الى حد ما لأن الركود لم يكن متزامناً في كل أنحاء العالم على نقيض ما حدث إبان الأزمة المالية العالمية في عام 2009.

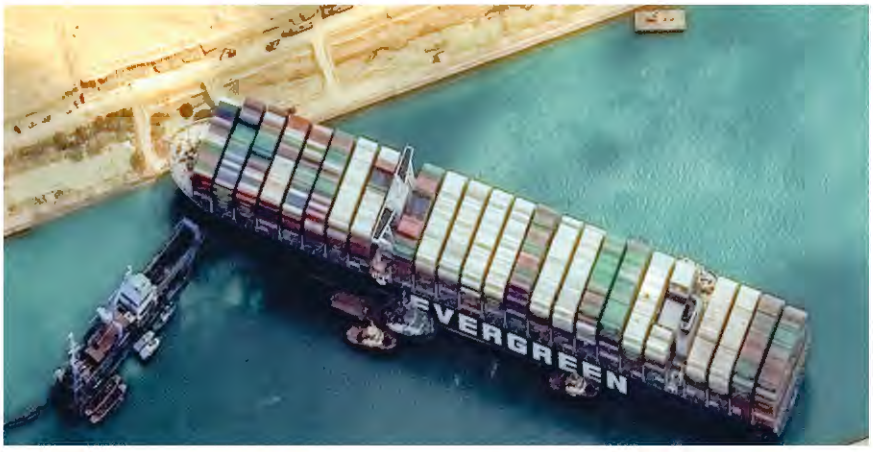
وقد أدت عمليات الإغلاق الشامل والقيود المفروضة على السفر وخفض الإنتاج الى تقليص الطلب على الوقود، ففي عام 2020 انخفضت شحنات النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز معاً بنسبة 7,7 في المئة غير أن التأثير كان أخف وطأة في تجارة السلع الأساسية السائبة الجافة، فبفضل الدعم الناشئ عن الطلب القوي من الصين على ركاز الحديد والحبوب، انخفض إجمالي تجارة السلع السائبة الجافة بنسبة 1,5 في المئة فقط. وأبدت التجارة المنقولة بالحاويات قدرة على الصمود أيضاً، فانخفضت بنسبة 1,1 في المئة، وانخفض إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم بمعدل مماثل، فبلغ مجموعه 815,6 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام 2020.

وقد أدت زيادة الاختناقات اللوجستية وارتفاع التكاليف الحاد الى جانب الانتعاش غير المتجانس الى حالة عدم اليقين

اجتازت التجارة البحرية العاصفة في عام 2020 ولا تزال التوقعات في الأجل القصير إيجابية، غير أن الانتعاش الوليد المتعدد الوتائر يتسم بالهشاشة بطبيعته وبالإضافة الى المخاطر الجديدة الناجمة عن الجائحة ومخاطر نمط التطعيم ذي المسارين الذي لا تزال البلدان النامية لم تواكب الركب فيه.

وأدى انتعاش التجارة، جنباً الى جنب مع القيود المفروضة على العمليات اللوجستية بسبب الجائحة، الى نقص في المعدات والحاويات، فاضحت الخدمات أقل موثوقية والموانئ مكتظة وحدثت حالات تأخير وطالت أوقات المكوث في الموانئ. أما في مجال النقل البحري فتعززت الربحية بفعل الارتفاع الحاد في أسعار الشحن والرسوم الإضافية والمصاريف.

وزادت أسعار الشحن بمقدار اكبر بعد إغلاق قناة السويس في آذار/ مارس 2021. وأدى توقف سفينة الحاويات EVER GIVEN العملاقة الى سد القناة فتأخرت السفن المتجهة الى أوروبا وزادت القيود المفروضة على سعة السفن وقدرة الموانئ فكان لابد من إعادة توجيه بعض الرحلات لتمر عبر طريق رأس الرجاء الصالح فأضيف الى المسافة ما يصل الى 7000 ميل.



ويتوقف استمرار الانتعاش بدرجة حاسمة على مسار الجائحة، فقد أدت موجات جديدة من العدوى اقترنت بانخفاض في معدلات التطعيم، ولاسيما في البلدان النامية، الى عمليات إغلاق شامل جديد والى إغلاق الحدود ويتوقف الانتعاش المتسع القاعدة الى حد كبير على إعطاء اللقاح في جميع أنحاء العالم وبحسب تقديرات صندوق النقد الدولي يمكن أن يصل المبلغ اللازم لإنهاء الجائحة وإعطاء اللقاحات في جميع البلدان النامية الى 50 مليار دولار ولن يعود ذلك بفوائد صحية فحسب، بل واقتصادية أيضاً، فهو سيكون بمثابة حزمة تحفيز اقتصادي واسعة النطاق من شأنها أن تسرع بخطى الانتعاش الاقتصادي وتحقق نحو 9 تريليون دولار من الناتج العالمي الإضافي بحلول عام 2025.

ويتزايد الاعتراف بالبحارة بحسبانهم "عمالاً رئيسيين" قائمين على حركة النقل البحري والتجارة وهم يقفون أيضاً في الخط الأمامي للأزمة الصحية، وبما أن البحارة يأتون في غالبيتهم من المناطق النامية يجدر بقطاع النقل البحري وبالحكومات الإسراع في تنفيذ خطط الحصول على اللقاحات وتوزيعها.

وعجلت الجائحة باتجاهات الرقمنة والاستدامة البيئية القائمة من قبل ومكنت التطورات التكنولوجية النقل البحري والموانئ من مواصلة عملياتها مع تقليل التفاعل والاتصال البدني الى أدنى حد وحفزت التكنولوجيا الجديدة أيضاً زيادة التجارة عبر الأنترنت التي غيّرت عادات التسوق الاستهلاكي وأنماط الإنفاق وأدى النمو في التجارة عبر الأنترنت الى زيادة الطلب على مرافق التوزيع والتخزين التي تم تمكينها رقمياً وتقدم خدمات ذات قيمة مضافة. ويتوقع أن توجد كل هذه التطورات فرصاً تجارية جديدة للنقل البحري والموانئ ولجهات فاعلة أخرى في سلسلة الإمداد البحري.

وسيكون للتكنولوجيا أيضاً دور حاسم في النهوض بالاستدامة البيئية حيث تسعى حكومات كثيرة، وهي تصمم حزمها التحفيزية وخططها لما بعد الجائحة الى تسخير أوجه التآزر بين التكنولوجيا وحماية البيئة والكفاءة والقدرة على الصمود وتدرك الأعمال التجارية والحكومات أن التكيف مع عالم ما بعد الجائحة وإعادة البناء بشكل أفضل يتطلبان إضافة قيمة اقتصادية واجتماعية وبيئية وإيجاد فرص تجارية جديدة، في النقل البحري بوجه أخص.

بوم فتح الخير

لقد لفت نظري مقال نشـــــــرته وكالة الأنباء الكويتية . (كونا) حول بوم فتح الخيـــر الذي بناه الحاج علي عبدالله عبدالرسول الأستاذ والذي هو بالمناســـــبة قريب لوالدتي رحمهما الله وودت إطلاع القارئ الكريم عليه لما للســـفينة من دور وأهمية في الاقتصاد الكويتي وسائر دول الخليج العربية قبل النفط حيث إستخدمت الســـــفن لغرض الغوص على اللؤلؤ والســـفر والتجارة كما أن دورها في فترة ما بعد النفط أضـــــــحى أكثر حيوية فهي التي تنقل صادرات الكويت النفطية إلى أسواقها الرئيسية ، كما تستخدم الناقلات والســـــفن التجارية في جلب واردات الكويت من مختلف الســـــلع والمنتجات. وسفينة البوم هي سفينة شراعية خليجية تاريخية بل هي من أشهر الســـفن الخليجية حتى أصبحت جزء من شعار عدة دول خليجية ومنها الكويت ، لذا حرصنا على تســـــمية ناقلة الشـــركة البوم عند استلامها عام 2003 ، وعودة إلى مقال كونا فالبوم فتح الخير يرسو في بقعة المركز العلمي التابع لمؤسســـــة الكويت للتقدم العلمي بعد رحلة عناء وشقاء طويلة.

وبعودة بوم فتح الخير الذى بني عام 1938 من رحلته الشـــاقة وانضـــمامه الى الســـفن الاخرى أعلن عن بدء عصـــــر جديد من العمل والتاريخ البحري الكويتي العريق لتمخر عباب البحر على مدى سنوات عدة.

وبوم فتح الخير هو الســـفينة الوحيدة التي لاتزال موجودة منذ فترة ما قبل النفط حيث يرمز البوم الى شعار الكويت والبحر والصناعة وايضا يعتبر رمزا للتعب والشقاء والغوص ولأنواع اخرى من الســـفن الخشـــبية وتشـــمل الســـنوبك والبتيل والشـــوعي والجالبوت والتشالة والماشوة والكيت.

والبوم الســـفار / فتح الخير / اشترته المؤسســـة ورممته ليصـــبح البوم التراثي الوحيد في دولة الكويت وجاء شراء البوم وترميمه بناء على امر من حضرة صاحب الســـمو امير البلاد رئيس مجلس ادارة مؤسســـــــة الكويت للتقدم العلمي يحث فيه على البحث عن بوم كويتي بديل وقد عثر عليه في ميناء دبي عام 1991 حيث كان مستمرا بنقل البضائع من موانئ ايران الى موانئ الامارات وقد قامت المؤسســـــة بشـــرائه من مالكه بقيمة 30 الف دينار وتم نقله الى ميناء الدوحة في دولة الكويت ومن ثم الى راس عشـــــيرج بمنطقة الدوحة.

ولحسن الحظ فان الاستاذ الذي بنى بوم / فتح الخير / الحاج علي عبدالله عبدالرسول في عام 1938 كان على قيد الحياة حيث كلفته المؤسسة بترميمه في عام 1992 .

ونقل بعد ذلك بوم فتح الخير الى ميناء السفن الشراعية في المركز العلمي حيث سيرتبط بها مستقبل الاجيال الحالية والمستقبلية للتعرف على ماضي تاريخ ابائهم واجدادهم ومعرفة التراث البحري الكويتي العريق. وقال مدير مشروع المركز العلمي السابق المهندس مجبل سليمان المطوع رحمة الله في لقاء مفتوح عقده /لتوضيح الجهود التي بذلتها مؤسسة الكويت للتقدم العلمي منذ اقتناء البوم والسفن الاخرى وحتى رسوها في مكانها الاخير في المرفأ الخاص في المركز/ ان المؤسسة بذلت جهودا كبيرة في نقل بوم فتح الخير من البحر الى اليابسة بمنطقة الدوحة حيث انشات من اجله متحفا بحريا لإرتياد الزائرين من الجمهور.

وأكد أن الكويتيين فقدوا بعد تحرير دولة الكويت اشياء كثيرة من مقتنياتهم التي لا تعوض بثمن كالقطع النادرة في المتحف الوطني والمخطوطات وغيرها موضحا ان من اهم هذه المفقودات التي لا تعوض بثمن بوم المهلب الى ان جاء امر حضرة صاحب السمو أمير البلاد الذي طالب بالبحث عن بوم كويتي بديل يؤرخ التاريخ البحري التراثي .

وذكر المهندس المطوع أنه تم خلال البحث عن البوم الكويتي تصميم وإنشاء المركز العلمي التابع للمؤسسة برأس الارض بمنطقة السالمية حيث تضمن مرفأ حديثا خصص لبوم فتح الخير وأنواع اخرى من السفن الشراعية التراثية.

وبين المهندس المطوع أن المؤسسة كلفت في تلك العملية فريق الغوص الكويتي التابع لجمعية حماية البيئة بقيادة وليد الفاضل وباستشارة النوخذة الحاج عيسى بشارة وهو اخر نوخذة قام بقيادة البوم -فتح الخير- حتى عام 1953 / مشيرا إلى أنه كان موجودا في موقع العلمية حتى ساعات متأخرة من الليل وفي ساعات مبكرة من الصباح

وأشاد المهندس المطوع بدور وجهود الباحث الكويتي الدكتور يعقوب يوسف الحجي الكبير والمميز وذلك بتقديم المشورة خلال كافة خطوات نقل البوم . من ناحيته قال الباحث الكويتي الدكتور يعقوب يوسف الحجي ردا على سؤال لكونا حول تكلفة بوم فتح الخير منذ جلبه من ميناء دبي ان تكلفة شرائه بلغت 30 الف دينار من نوخذة في دبي مشيرا إلى أن كلفة شرائه وسحبه / والتي تمت بواسطة سفينة اخرى و تصليحاته وترميمه وصلت تقريبا الى 50 الف دينار .

وذكر الحجي أن مواصفات البوم الخاصة هي التي دلت على معرفته وذلك بعد استشارة النوخذة عيسى بشارة وخالد بن ثنيان الغانم وهو ابن التاجر ثنيان الغانم الذي كان يملك مع أخيه عددا من السفن الشراعية وهو صاحب البوم السفار فتح الخير الذي أشرف على بنائه / إلى جانب الاستاذ علي عبدالله عبدالرسول الذي صمم وبنى فتح الخير .

ومن العلامات المميزة لبوم فتح الخير ذكر أنها تكمن في وجود عمودين يحمل أن السطح العلوي /المندات/ أحدهما من خشب الابنوس /السيسم/ والاخر من خشب المنطيح. وقال الحجي أن النوخذة عيسى بشارة لديه دليل اخر وهو خشبة ممتدة على السطح العلوي تدعى / الفتن / ولقد أوصى حين تسلم قيادة فتح الخيرم بأن يضع فوق الفتن لوحا اخر لتقويته مشيرا الى أن هذا اللوح ما زال موجودا حتى الان.

وأفاد أن صانع السفن الاستاذ علي عبدالرسول أخبره أن الالواح الستة السفلى من السفينة من ناحية القاعدة / البيص / جميعها من خشب المنطيح ولما تم فحصها تأكد له وللاستاذ أنها كذلك . من جهته أعرب النوخذة عيسى بشارة /لكونا/ عن سعادته البالغة حين رأى بوم فتح الخير بعد رحلة طويلة وقال // تأملنا هذه السفينة وكأننا لا نصدق أنها عادت بالفعل إلى البلد الذي صنعت فيه. وأضاف النوخذة بشارة وهو اخر نواخذة هذا البوم 1941 - 1954 // لم أستطع في ذلك اليوم الحار من شهر يونيو أن أنزل عن سطحها وكأنني أود لو أجلس على سطحا حتى اخر النهار وحنين الماضي يشدو في رأسي.

وحول ذكريات النوخذة مع بوم فتح الخير في رحلاته في الماضي قال // إن الرحلات كانت تجارية حيث كانت لنا رحلتان في السنة مرة إلى الهند ومرة اخرى الى أفريقيا وذلك بقصد التجارة سواء في الاستيراد أو التصدير.

من ناحيته قال قائد فريق الغوص التابع للنادي العلمي وليد الفاضل أن الفريق وضع خطة لإيصال فتح الخير الى أقصى ما يمكن بالقرب من الساحل حيث كانت هذه الخطوة الاولى في سبيل رفع السفينة على الساحل .

وأضاف أن الفريق وضع ما لا يقل عن 20 كيسا من المطاط تحت جانبي البوم وملؤوها في الأكياس والحقائب الهوائية حتى يرفع جسد السفينة موضحا أن قيمة هذه الحقائب حوالي 23 ألف دينار .

وأشار الفاضل إلى أن تكاليف المعدات والآلات التي ساعدتهم في نقل وأصلاح وترميم هذا البوم بلغت تقريبا أربعة الاف دينار موضحا أنه كانت عملية صعبة جدا ولكن إصرارهم في إنجاح هذه العلمية كان حلا لهذه الصعوبات .

وفريق الغوص الكويتي التابع للنادي العلمي الكويتي هو عبارة عن مجموعة من الشباب الكويتي المدرب على أساليب الغوص الحديث وإخراج السفن التالفة من قاع البحار والذي تلقى دورات تدريبية سواء في داخل الكويت وخارجها .

يذكر أن بمبادرة من حضرة صاحب السمو أمير البلاد باشرت المؤسسة بتنفيذ مشروع فريد من نوعه في منطقة الخليج العربي والشرق الاوسط يتمثل في /المركز العلمي / وهو مشروع ترفيهي وتثقيفي في رأس الارض بمنطقة السالمية وبتكلفة إجمالية قدرها 25 مليون دينار.

أحمد الصيرفي
مستشار رئيس مجلس الإدارة

أسواق النقل البحري وحالة عدم اليقين

عانى العالم أجمع طوال العامين الماضيين من جائحة كورونا واستمرارها وتداعياتها حتى وقتنا الحاضر، الأمر الذي أضر بشدة كافة أسواق السلع الأولية والخدمات ولم تكن أسواق النقل البحري للبترول بمنأى عن ذلك، فقد لجأت دول العالم خلال العاميين الماضيين الى إجراءات عزل وإغلاق شبه كلي في مواجهة الوباء مما أدى الى انخفاض الطلب على النفط ووسائل نقله مما ترتب عليه تكدس العديد من الناقلات فارغة بحثاً عن عمل، والان بعد تكاتف الجهود الدولية لمكافحة هذا الوباء بدأت العودة التدريجية للحياة الطبيعية، لكن قد يكون "صادماً" ما ألت اليه أوضاع النقل البحري للنفط والمنتجات النفطية والغاز خلال الفترة من ديسمبر 2021 حتى فبراير 2022 حيث عاد الطلب تدريجياً على استئجار الناقلات بأسعار منخفضة كما كان الوضع خلال معظم العام 2021 الامر الذي تعايش معه مُلاكْ الناقلات على أمل ارتفاع أسعار التأجير تدريجياً بالتزامن مع التعافي من جائحة كورونا، لكن للأسف مع ظهور التوترات السياسية العالمية الأخيرة وتسارُعْها مؤخراً نتيجة الأزمة الروسية الأوكرانية وما تبعها من "حرب" أدت إلى ارتفاع أسعار النفط الى مستويات قياسية إستتبعها أرتفاع أسعار وقود السفن إلى مستويات غير مسبوقة وصلت إلى 750 - 800 دولار للطن مما أدى الى التأثير سلباً على مصروفات تشغيل الناقلات وتحقيق خسائر نقدية مباشرة في ظل أسعار التأجير المتدنية جداً ومن ثمْ أصبح إيقاف الناقلات مؤقتاً "أقل" خسارة مالية من تشغيلها.

وإضافة إلى ما تقدم أعلنت شركات التأمين العالمية أن منطقة البحر الأسود "منطقة عمليات عسكرية" والدخول للشحن منها يكون وفقاً لزيادات مرتفعة في التغطية التأمينية ومن ثمْ أحجم مُلاكْ الناقلات ومستأجريها عن الشحن من موانئ البحر الأسود الذي يمثل سوقاً مهماً للناقلات والتحول إلى مناطق شحن أخرى مثل الخليج العربي مما يعني مزيداً من الناقلات الباحثة عن عمل وبالتالي ضغوطاً إضافية على أسعار النقل نحو الانخفاض.

تقرير صادر عن الدائرة التجارية

انطلاق فعاليات مؤتمر البحر الأحمر للنقل البحري واللوجستيات

افتتحت فعاليات مؤتمر البحر الأحمر للنقل البحري واللوجستيات والذي تنظمه جامعة الجلالة في العشرين من فبراير 2022.

وشهدت فعاليات اليوم الأول للمؤتمر حضور الفريق مهندس كامل وزير النقل وعدد من وزراء النقل وممثلين تجاريين للدول المُطلة على ساحل البحر الأحمر ورؤساء موانئ وشركات عاملة في قطاع النقل البحري.

وقال الوزير خلال كلمته ما يلي:

إن مؤتمر اليوم يعتبر حدث هام وحيوي ليس لأنه يعقد لأول مرة وبهذا المستوي، ولكن لأنه يناقش التطورات الكبيرة في المجال البحري بمنطقة حوض البحر الأحمر الذي يُعد أهم ممر مائي لثلاث قارات (آسيا، وأفريقيا، وأوروبا). ويعزز أهميته اتصاله بقناة السويس التي تعتبر أهم مجري ملاحي لخدمة حركة التجارة العالمية وبحث الفرص المتاحة للتعاون والتكامل الاقتصادي برؤية مشتركة والتوافق على العمل الجاد لتعزيز حجم التجارة البينية بالإقليم ولاسيما المنقولة بحرا والوقوف على التحديات التي تواجهنا سواء الاقتصادية أو الأمنية في منطقة حوض البحر الأحمر والخروج برؤية موحدة للدول المطلة عليه والتي ستمثل الاستراتيجية المشتركة المطلوبة في الوقت الحالي لمواجهة التحديات الاقتصادية التي واجهتها دول الإقليم والعالم أجمع بسبب جائحة كورونا.

وأن تنظيم هذا المؤتمر يأتي في إطار توجه جمهورية مصر العربية نحو تعميق التعاون الاقتصادي مع دول شرق أفريقيا وحوض البحر الأحمر بما يحقق التكامل الاقتصادي وتعزيز حجم التبادل التجاري وتشجيع الاستثمارات فهناك مقومات هائلة وفرص واسعة للتعاون التجاري والاقتصادي في المنطقة ولا شك أن مُحركه الأساسي النقل وخصوصا النقل البحري.

أن النقل البحري يمثل أحد ركائز التنمية الاقتصادية وشريان الاقتصاد العالمي لمختلف دول العالم حيث ينقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية وتقوم الموانئ والاسطول التجاري البحري بدوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي والنظام اللوجيستي العالمي. ولا شك أن التجارة والنقل وجهين لعملة واحدة فزيادة حجم التبادل التجاري وفتح أسواق تصديرية يزيد الطلب على توفير وسائل النقل والاستثمار في البنية التحتية لنظم النقل المختلفة "باعتبار النقل الشريان الرئيسي للتنمية."

إن جمهورية مصر العربية تسعى لتعزيز التعاون الاقتصادي والشراكات التنموية الثنائية ومتعددة الأطراف وتفعيل الاتفاقيات التجارية الإقليمية بما يعزز النمو الاقتصادي لمصر والدول الإفريقية ودول حوض البحر الاحمر، ومع تسلم مصر لرئاسة تجمع الكوميسا في نوفمبر 2021 و الرؤية المصرية للتكامل التجاري الإقليمي وتنمية التجارة لدول شرق وجنوب أفريقيا وكذلك مع دخول اتفاقية التجارة الحرة القارية لأفريقيا حيز النفاذ في يناير 2021، كل تلك العوامل خلقت فرص لرفع حجم التبادل التجاري بين الدول الإفريقية وفرصة ذهبية لإحداث تحول اقتصادي وتنموي لإفريقيا ودول حوض البحر الأحمر مما يتعين معه التعاون المشترك لمواكبة التطورات المتلاحقة في مجال النقل البحري والنقل متعدد الوسائط.

إن الحكومة المصرية استندت في خطتها لتحقيق التنمية بمختلف المجالات على تطوير وإعادة هيكلة قطاع النقل باعتباره أحد المحاور الهامة في استراتيجية التطوير ومن هذا المنطلق تقوم وزارة النقل بتطوير نظم النقل المختلفة ومنها النقل البحري والموانئ البحرية وما يرتبط بها من انشطة لوجستية لفتح آفاق استثمارية جديدة لمختلف المشروعات وأهمها اللوجستيات وخدمات الشحن ونقل البضائع.

وهناك أهمية لمشروعات تطوير الموانئ ومن أهم مشروعات تطوير الموانئ المطلة علي البحر الاحمر مشروع استكمال وتطوير ميناء السخنة بتكلفة 50مليار جنيه ليكون اكبر ميناء محوري على البحر الأحمر و تم تخطيط الموقع العام للميناء ليضاهي أحدث الموانئ العالمية، وبما يخدم حركة التجارة الإقليمية والدولية ويجري حاليا إنشاء 4 أحواض وأرصفة جديدة بطول 18 كيلومترا وعمق 18 متراً ، وساحات تداول بمساحة (9.6مليون متر مربع) ومناطق تجارية ولوجستية بمساحة (5.3 كم2) تخدمها شبكة من خطوط السكك الحديدية بطول (33 كم) متصلة بالقطار الكهربائي السريع السخنة/ مرسى مطروح، لتستخدم في نقل البضائع خصوصا الحاويات على هذا الخط إلى كافة أنحاء الجمهورية وإلى ميناء الإسكندرية على البحر المتوسط بالإضافة إلى شبكة من الطرق الداخلية بطول 17 كم لسهولة حركة النقل داخل الميناء و بما يساهم في عدم وجود أي تكدسات مستقبلاً داخل الميناء ترتبط بشبكة طرق ومحاور الجمهورية عن طريق السويس - السخنة الجاري تطويره لتسهيل حركة النقل البري من و إلي الميناء.

ويجري حاليا تطوير ميناء سفاجا البحري الذي يعد من أهم الموانئ المطلة علي البحر الاحمر بإنشاء محطة سفاجا 2 متعددة الأغراض بتكلفة حوالي 3 مليار جنيه علي مساحة 810 الف م2 وبأطوال أرصفة 1100 متر وعمق 17 متر وتستوعب المحطة حوالي 2 مليون حاوية و7 مليون طن بضائع عامة سنويا بالإضافة إلي تطوير الرصيف الحالي وزيادة طوله وعمقه وساحة للشاحنات تشمل كل احتياجات الشاحنات الإدارية والفنية لمنع التكدس أمام الميناء كما تهدف كل أعمال التطوير التي تمت و الجاري أو مخطط تنفيذها لرفع كفاءة الموانئ المصرية المطلة على البحرين الأحمر والمتوسط واتساقها مع مخطط الدولة لتنمية محور قناة السويس التي تهدف أن تكون مصر شريك رئيسي في تحقيق التكامل الاقتصادي وتوفير البنية التحتية والرقمية اللازمة لخدمة التجارة البينية لدول إقليم حوض البحر الأحمر ومنفذا للتجارة الإفريقية و العربية لأوروبا وآسيا للوصول للتنمية لان ما يربط جمهورية مصر العربية بدول حوض البحر الأحمر ليس فقط جذور وروابط تاريخية عميقة وعلاقات إستراتيجية متميزة ولكن أيضا مستقبل واعد إذا ما كانت هناك إرادة وعمل جاد ومواجهه للتحديات للدخول في شراكات اقتصادية وربط بحري يحقق المصالح المشتركة لدولنا ويعود بالنفع على حركة التجارة العالمية.

الغاز بالروبل.. وإمدادات الغاز الى بولندا وبلغاريا تتوقف

على خلفية الحرب الدائرة في أوكرانيا التي شنتها روسيا منذ نحو شهرين، أعلنت كل من بولندا وبلغاريا أن موسكو أوقفت صادرات الغاز إليهما.

إما أن تدفع الدول "غير الصديقة" بالعملة الروبل الروسية، مقابل الغاز، أو تخاطر بانقطاعات في الإمدادات.

وقالت وزارة الطاقة البلغارية، إن "غازبروم" أخطرت شركة الغاز المملوكة للدولة في صوفيا في وقت سابق، بأنها ستوقف إمدادات الغاز في حال عدم الدفع بالعملة الروسية.

وارتفع سعر الروبل الروسي، مقابل الدولار إلى 73 روبلًا لكل دولار واحد، ليحوم حول مستوياته قبل 24 فبراير عندما أرسلت روسيا عشرات الآلاف من قواتها إلى أوكرانيا

الغاز بالروبل

خلال معركة الغاز بالروبل، حققت موسكو بعض النجاحات في ملف تصدير الغاز بعملتها المحلية، ووافق عدد من مشتري الغاز الروسي على تغيير عملة السداد لتكون الروبل الروسي، وفقًا لتصريحات سابقة لنائب رئيس الوزراء الروسي، ألكسندر نوفاك.

وتوقع المسؤول الروسي اتخاذ مستوردين آخرين قرار التحول إلى استخدام الروبل.

وفي سياق ذلك، أعلن وزير الاقتصاد الأرميني فاجان كروبيان، أن بلاد سددت عدة مدفوعات لشراء غاز طبيعي روسي بالروبل ويقول الخبير المصرفي أحمد شوقي إن بيع الغاز الروسي بالروبل سيهز عرش الدولار الأميركي، مفسرًا أن "ذلك سيضغط على الدولار ويخفض سعره أمام العملات المختلفة."

ويضيف، أن روسيا تمتلك احتياطيات ضخمة من النفط قد تكفي لمدة 30 عامًا على الأقل، أما احتياطاتها من الغاز فتكفي لمدة 50 عامًا، وهو ما يتيح لها التحكم في أسواق الطاقة..

خطوات دراماتيكية

أدى وابل العقوبات التي فرضـــها الغرب إلى تدمير عملة الروبل، لكن بعد شـــهر واحد، حققت تعافيًا كاملًا، ويتم تداولها الآن عند مستويات ما قبل الحرب.

ومشـــــككة في خطوة تعافي الروبل بفعل موافقة بعض الدول على استيراد الغاز الروسي بالروبل.

إلا أن تعافي الروبل كان لمضاعفة أسعار الفائدة إلى 20 بالمئة، وهذا شجّع المدخرين الروس على الاحتفاظ بأموالهم بالعملة المحلية، كما صدرت أوامر للمصـــدرين بمقايضـــة 80 بالمئة من عائداتهم من العملات الأجنبية بالروبل بدلًا من الاحتفاظ بالدولار أو اليورو.

كما أن ربط روسيا تصدير الغاز والنفط للدول "غير الصديقة" بالروبل سمح لموسكو باختلاق طلب وهمي على الروبل.

تقول إلينا سوبونينا، المســـتشـــارة بالمعهد الروسي للدراسات، إن العقوبات الاقتصـــادية على موسكو جمدت التعاون مع كبرى الدول الغربية، مؤكدة أن خطوة وقف تصـــدير الغاز والنفط، "خطيرة جدًا وتجنبتها السلطات الروسية منذ بداية الحرب.

وتضـــيف، أن "روسيا قد تســـتخدم تلك الخطوة كورقة ضغط في معركة العقوبات"، واصفة العقوبات الغربية على روسيا بأنها "حرب اقتصادية حقيقية بين روسيا ودول الغرب.

وعن التداعيات السلبية لتلك الخطوة، تقول إن سيناريو وقف تصدير الغاز والنفط لأوروبا سيدفع تلك الدول إلى البحث عن بدائل للطاقة الروسية، وهو ما يحقق خسائر اقتصادية جمة لموسكو.

ومؤخرًا، وجهت الإدارة الروسية الجهات المعنية بتســـريع عملية الانتقال إلى الروبل والعملات الوطنية للدول الشريكة في التجارة الخارجية.

وأكد بوتن أن الروبل الروسي مســـتقر رغم العقوبات الغربية التي وصفها بأنها أدت إلى تضـــرر الاقتصاد في الغرب.

كان بوتن قد وقع قانونًا ينص على تســـوية المعاملات بالروبل مع المســـتثمرين الأجانب في القطاع الخاص بمجال بناء سفن شحن الغاز الطبيعي المسال وخدمات الشحن.

وسبق تلك الخطوة أخرى، أن اقترح على مشتري منتجات الطاقة الروسية فتح حسابات في بنك غازبروم، حيث سيجري تحويل المدفوعات باليورو أو الدولار إلى الروبل.

يقول إسوار براساد، أستاذ السياسة التجارية في جامعة كورنيل، إن "المطالبة بالدفع بالروبل هي أسلوب غريب وربما غير فعال في النهاية ومحاولة للالتفاف على العقوبات."

ويضـــيف: "استبدال العملات الأخرى بالروبل سيكون صعبًا للغاية نظرًا للعقوبات المالية واسعة النطاق المفروضة على روسيا."

وتابع براســـاد أن "بوتن يأمل في أن يؤدي الدفع بالروبل إلى زيادة الطلب على عملة بلاده، وبالتالي دعم قيمتها، لكن ذلك أمل وهمي نظرًا لجميع الضغوط الهبوطية على العملة.

أما الخبير الاقتصـــادي ألكســـندر ديل فالي، فيقول إن "قرار رئيس الوزراء المجري دفع ثمن الغاز بالروبل يعني بداية الانقسام في الاتحاد الأوروبي حول العلاقة بين تلك الدول وموسكو."

ويردف ديل فالي أن "سياسة الولايات المتحدة المناهضـــة لروسيا تخاطر بالتســـبب في انخفاض الدولار لصالح الروبل الروسي واليوان الصيني."

ويؤكد الخبير الاقتصادي أن "تعافي سعر صرف الروبل رغم العقوبات الغربية سببه استمرار شراء أوروبا للغاز الروسي واستقرار العلاقات التجارية بين روسيا مع الصـــين والبرازيل والهند وبعض الدول العربية والإفريقية.

صناعة بناء ناقلات الغاز المسال تعود للواجهة

نشـــــــبت أزمة جديدة بين هيونداي للصـناعات الثقيلة والاتحاد الأوروبي، بعد إعلان الأولى عن الاســتحواذ على شــركة "دايو للسفن" وسط هيمنة صينية.

حيث أعلن الاتحاد الأوروبي معارضـــــته لعرض هيونداي للصـــــناعات الثقيلة للاستحواذ على منافســـتها الأصغر دايو لبناء الســفن والهندسة البحرية، بسـبب مخاوف أن تخلق الصـــفقة عملاقا قويا بصـــورة مبالغ فيها لبناء ناقلات الغاز الطبيعي المسال.

وتعد شركة هيونداي للصـــــناعات الثقيلة المحدودة هي أكبر شركة في العالم لبناء السـفن، مقرها في أولسـان، كوريا الجنوبية و لديها أربعة أقسـام للأعمال: بناء السـفن، البحرية والهندسة، مرافق الصناعة والهندسة، المحركات والآلات.

أما شركة دايو المحدودة لبناء الســـفن والهندسة البحرية(DSME) ، فهي ثاني أكبر باني سفن في العالم وأحد "الثلاثة الكبار" لبناء السفن في كوريا الجنوبية.

ونقلت وكالة "بلومبرج" للأنباء عن مارجريت فيســتاجر مفوضة مكافحة الاحتكار بالاتحاد الأوروبي، القول في البيان، :"كان من شـأن الاندماج أن يؤدي إلى تراجع عدد الموردين وارتفاع أسعار الناقلات الكبيرة التي تنقل الغاز الطبيعي المســال"، لافتة إلى أهمية هذه الناقلات لضمان أمن الطاقة في المنطقة.

وكانت هيونداي للصـناعات الثقيلة اتفقت عام 2019 على الاندماج مع دايو لبناء الســفن لحماية تفوقهما الصناعي في وجه الطموحات المتزايدة لمنافسيها.

ووصـــفت هيونداي، في بيان، القرار الأوروبي بأنه "مخيب للآمال"، وخاصـــة وأنه جاء بعد موافقات غير مشـــروطة من جانب سنغافورة والصـــين. وأضافت هيونداي أنها تدرس الطعن على القرار أمام القضاء.

ولفتت بلومبرج إلى أن حق الاعتراض على الصـــــفقات أمر نادر الحدوث جدا، وأن الاتحاد الأوروبي لم يستخدمه منذ عامين.

الصين وكوريا في منافسة شرسة

وصناعة بناء الســفن تعتبر جزءا حيويا من اقتصــادات الدول الآسيوية مثل الصــين وكوريا الجنوبية واليابان، ويعمل بها مئات الآلاف من الأشــخاص، وفي كوريا الجنوبية تحديدا تعد صناعة الســفن واحدة من الصــناعات الرئيســة والاستراتيجية، إذ تمثل 7% من الصــادرات وتستوعب 5% من إجمالي العمالة.

المسؤولون في الصين وكوريا الجنوبية يستشهدون بأحدث البيانات ليثبت كل طرف منهما أنه الفائز بأكبر عدد من الطلبات في هذه الصناعة "المليارية"، التي يتوقع أن تتعافى أسواقها وتصل إلى 161.83 مليار عام 2023.

المسؤولون الصينيون وخلال الأشهر الستة الأولى من عام 2021 شنوا حملة ترويجية مكثفة بشأن أداء صناعة السفن العملاقة لديهم، قائلين إنهم تلقوا وبمفردهم نصف جميع الطلبات خلال هذه الفترة، الحديث الصيني صدق عليه من منافسيهم الكوريين الجنوبيين، الذين أكدوا أن بكين نجحت في حجز مزيد من الطلبات خلال النصف الأول من عام 2021، لكنهم أكدوا أيضا أن الوضع اختلف في الأشهر الثلاثة التالية، وأنهم تقدموا على خصومهم، وبالطبع أكد الطرفان نجاحهما في تلبية توقعات العام كافة، بل وتجاوزها.

51% حصة الصين من طلبيات السفن عالميا

بيانات الرابطة الصينية لبناء السفن الوطنية تكشف أن طلبيات السفن الجديدة في الصين تمثل 51% من الحصة العالمية، وبلغ متوسط الطلبات الشهرية 6.37 مليون طن من الحمولة الساكنة (مقياس لمقدار الوزن الذي يمكن أن تحمله السفينة)، في حين نمت الطلبات في صناعة السفن الصينية 19% على أساس سنوي في النصف الأول من العام الجاري.

والأهم أن الصين تشهد ارتفاعا في طلبيات السفن عالية الجودة، ما يعزز ثقة الصناعة بذاتها، لما يعنيه ذلك من وجود ثقة عالمية بقدرات الصناعة الصينية وكفاءتها التكنولوجية.

ولكن بدءا من شهر يوليو/تموز 2021، أظهرت البيانات الصادرة من سيئول إلى أن أحواض بناء السفن التابعة لها بدأت تتفوق على منافسيها الصينيين، إذ استحوذت كوريا الجنوبية على أكبر حصة من طلبات السفن العالمية الجديدة في يوليو/تموز 2021 بنسبة 45% أو 1.81 مليون طن إجمالي معوض (مؤشر لمقدار العمل الضروري لبناء سفينة معينة ويتم تحديده وفقا لنوع وحجم السفينة) من إجمالي 4.01 مليون طن على المستوى العالمي.

وتبعتها الصين عن كثب بـ 1.77 مليون طن إجمالي معوض أو 44% من السوق الدولية، بينما تخلفت اليابان كثيرا عن البلدين، ولم تزد حصتها على 10% من الطلبات.

تاريخ صناعة السفن (الحلقة الثالثة)

زيادة القوة والسرعة

في الوقت الذي كانت فيه السفن تتطور من السفن الخشبية إلى الفولاذية، وتتغير قوى دفعها من عجلات التجديف إلى الدواسر اللولبية، تم تطوير أنواع جديدة من المحركات ومصادر جديدة لطاقة الدفع. وفي الفترة التي امتدت من أواسط القرن التاسع عشر الميلادي، وحتى نهايته لم تستخدم السفن سوى محركٍ بخاري ذي أسطوانة واحدة وقد كان البخار يتمدد في الأسطوانة فيدفع المكبس بخبطة كاملة ثم يمر بمكثف يتولى تحويله من جديد إلى ماء. وفي أواخر القرن التاسع عشر الميلادي، بدأ استخدام المحرك البخاري المركب ذي الأسطوانتين في السفن. وفي هذا المحرك المركب، يدفع البخار المكبس في إحدى الأسطوانتين ثم يمر إلى الأخرى الأكبر حجمًا وهكذا يتاح للمحرك أن يوجد بكمية البخار ذاتها قوة أكبر بكثير مما كان ينتج. لقد قلل المحرك المركب استخدام الفحم الحجري في السفن إلى 50 % وقد استخدم بناؤو السفن، لاحقًا محركات بثلاث أسطوانات، ثم طوروها لتكون بأربع أسطوانات، وأخيرًا بلغت خمس أسطوانات في السفينة الواحدة.

وفي التسعينيات من القرن التاسع عشر الميلادي، صمم المهندس الإنجليزي تشارلز بارسونز توربينًا بخاريًا بحريًا كان بمثابة محرك بحري من نوعٍ جديد تمامًا. لقد كان أقوى وأكثر كفاءة من المحرك البخاري. وفي عام 1897 م، ركب نفس المهندس ثلاثة توربينات في سفينته توربنينا. وقد دفعت هذه التوربينات السفينة بسرعة مذهلة بلغت 345 عقدة. وخلال سنوات قليلة بدأت السفُن الفخمة السريعة تعبر المحيط الأطلسي، في رحلات منتظمة، تدفعها التوربينات البخارية. وأشهر هذا النوع من السفن السفينة البريطانية موريتانيا التي دشنت عام 1907 م. وبلغ طولها 241 م وبلغت سرعتها 27 عقدة بحرية.

وفي الوقت الذي كان يعمل فيه بارسونز على توربينه البخاري في التسعينيات من القرن التاسع عشر الميلادي كان المهندس الميكانيكي الألماني رودلف ديزل يصمم نوعًا جديدًا من المحركات يستخدم النفط الثقيل وقودًا له. وأصبحت آلته التي يُطلق عليها الآن اسم محرك الديزل تستخدم وقودًا أقل مما تتطلبه التوربينات، كما احتاجت لمساحة أقل في السفينة. وفي عامي 1910 و 1911 م، دخلت السفن التي تسير بوساطة طاقة الديزل الخدمة وُسميت سفن المحركات. وبدءًا من عام 1920 م، صار النفط الثقيل يحل محل الفحم الحجري وقودًا للتوربينات البخارية واليوم فإن معظم السفن البخارية تستخدم النفط.

قوة الدفع النووية

في عام 1954 م، دشنت الولايات المتحدة أول سفينة في العالم تعمل بقوة الدفع النووية وهي الغواصة نوتيلس التي سُحبت من الخدمة عام 1979 م. كما بنى الاتحاد السوفييتي (سابقا) أول سفينة تعمل على السطح وتدفع بالقوة النووية، وهي كاسحة

الجليد لينين التي بنيت في لينينغراد (بطرسبرج الآن) ودخلت الخدمة لأول مرة عام 1959م، وهي أكبر كاسحة ثلوج في العالم .أما أول سفينة تجارية تعمل بالطاقة النووية في العالم فقد دشنتها الولايات المتحدة عام 1959 م ، وتسمى السافانا وقد توقفت عن العمل منذ عام 1971م.

ومنذ الخمسينيات من القرن العشرين، دأبت كل من ألمانيا واليابان والاتحاد السوفييتي (سابقا) على بناء سفن تجارية تعمل بالطاقة النووية لكن استخدام الطاقة النووية للسفن التجارية لايزال أمرًا غير ممكن نظرًا لأن تكاليف بنائها وتشغيلها عالية.

أما اليوم، فإن السفن ماضية في طريقها لتصبح ذاتية الدفع. فعلى سبيل المثال، توجد في سفن حديثةكثيرة معدات إلكترونية تعمل على ضبط تدفق زيت الوقود والهواء إلى غرفة الاحتراق وضبط تدفق الماء إلى الغلايات (المَراجل) وتساعد إسعافات الملاحة الذاتية الحركة السفن في المحافظة على مسارها الصحيح.كما أصبحت أحجام السفن في ازدياد مطرد حتى تم تطوير نوع جديد تمامًا من السفن والقسم التالي من هذه المقالة يتناول أنواع السفن المستخدمة اليوم ويصف كيفية تطورها.

سفن اليوم

حتى أواخر أربعينيات القرن العشرين، كانت ملكات البحر من السفن هي عابرات المحيطات من سفن نقل الركاب العملاقة. وقد بنت كل من فرنسا وألمانيا وبريطانيا معظم هذه الفنادق الكبيرة العائمة وركزت سفن الركاب على توفير الرفاهية والخدمات، إضافة إلى وجود الأرضيات المصنوعة من الخشب على متونها، وأطقم غرف الآلات، والأعداد الكبيرة من البحارة العاملين بغرف القيادة، وغرف تناول الطعام، والطباخين والخبازين وعمال الخدمات الآخرين العاملين بالسفن.

فبدءًا من أواخر أربعينيات القرن العشرين، بدأت الطائرات في نقل أعداد متزايدة من المسافرين عبر البحار وتوجد اليوم أعداد قليلة نسبيًا من سفن الركاب تجوب المحيطات بينما أضحت سفن شحن البضائع العملاقة ملكات البحر وتميزت هذه السفن بالكفاءة وبفوائدها الاقتصادية.

وصارت أحجام سفن الشحن تكبر مع مرور الزمن، والواقع أن ذلك يُعزى في المقام الأول لأسباب اقتصادية ودلالة على ذلك، وجد أرباب السفن أن من الأرخص لهم نقل 91.000 طن متري من النفط في ناقلة واحدة ضخمة بدلاً من استخدام خمس سفن حمولة كلّ واحدة منها 18.000 طن متري ولأسباب اقتصادية أيضًا، صمّم بناؤو السفن ناقلات يمكن شحنها وتفريغها خلال زمن وجيز باستخدام أقل عدد من العمال إضافة إلى ذلك، أخذ عدد السفن ذاتية الدفع يزداد باطراد بحيث يمكن تسييرها بوساطة بحارة تتناقص أعدادهم باستمرار.

سفن الركاب

كانت أولى السفن التي اهتمت براحة الركاب هي السفن التي كانت تنقل البريد والرسائل والسلع في مواعيد منتظمة، والتي بدأت تعبر المحيط الأطلسي في أوائل

القرن التاسع عشر الميلادي. ومنذ ذلك الحين، وباستمرار، قدمت شركات السفن خدمات للركاب ظلت تتطور من أفضل إلى أفضل وعندما تحولت من الأشرعة إلى الطاقة البخارية خلال القرن التاسع عشر الميلادي، قدمت الشركات البريطانية أفضل خدمات السكن والترويح للمسافرين وذلك في المقام الأول بفضل تصميم برونل الممتاز للسفن.

سفن المحيطات

بحلول أوائل القرن العشرين، جاء عصر أشهر وأكبر سفن المحيطات، وقد بلغت أوجها في الثلاثينيات من القرن العشرين وذلك بتدشين ثلاث من أفخم السفن التي بُنيت وهي سفن نورمندي الفرنسية، وكوين ميري وكوين إليزابيث البريطانيتين وبلغ طول كل واحدة من هذه السفن العملاقة 300 م تقريبًا، وكانت تعبر المحيط الأطلسي في مدة تتجاوز أربعة أيام بقليل. وفي عام 1942 م احترقت السفينة نورمندي بينما كانت ترسو في ميناء نيويورك.

ظلت معديات السيارات تحمل لسنوات عديدة السيارات والركاب وعربات السكك الحديدية عبر الموانئ والبحيرات والأنهار وغير ذلك من المسطحات المائية الصغيرة، شأنها في ذلك شأن سفن البضائع، وأصبحت المعديات أكبر في أحجامها. واليوم تعبر المعديات الكبيرة مسطحات مائيةكبيرة مثل بحار الأدرياتيكي والبلطيق والقنال الإنجليزي وبإمكان المعديات الكبيرة أن تحمل 800 راكب و 360 سيارة وهي تحتوي على غرف تناول الطعام وردهات وغيرها وتسير بعضها رحلات ليلية وبها حجرات خاصة لمعظم الركاب.

توفر السفن الطائرة النقل السريع للمسافات القصيرة نسبيًا وهي تركب على رقائق معدنية (أجنحة تنزلق بسرعة قرب سطح الماء). ويبقى جسم المركبة خارج الماء كليًا وبذا يقلل الاحتكاك الذي تسببه مقاومة الماء وبإمكان المركبات ذات الرقائق المجنحة الوصول إلى سرعة تزيد على 80 عقدة بحرية. وقد عملت هذه المركبات على نقل الركاب عبر القنال الإنجليزي وعلى نهر النيل بمصر وعبر مضيق مسينا بإيطاليا وعبر مسطحات مائية في أجزاء عديدة من العالم.

تصنيف سفن شحن البضائع

يمكن تقسيم سفن البضائع أو سفن الشحن إلى أربع مجموعات وفقًا لنوع البضائع التي تحملها وهذه المجموعات هي:

1 - سفن البضائع العامة
2- السفن الصهريجية
3- ناقلات الشحنات الجافة غير المعبأة
4- سفن الأغراض المتعددة.

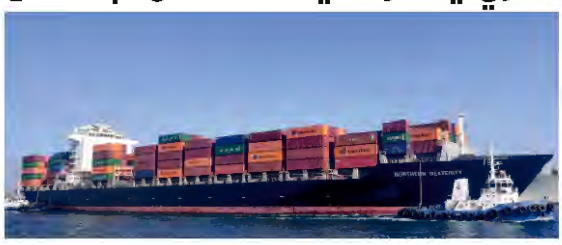
وتحمل سفن البضائع العامة ما يسمى بضائع الرزمة أي البضائع الموضوعة في رزم أو التي تشكل رزمة في حد ذاتها وتشمل مواد الرزمة منتجات مثل المواد الكيميائية

والأغذية والأثاث والآلات والمركبات والأحذيةوالفولاذ والمنسوجات وتحمل السفن الصهريجية النفط أو السوائل الأخرى، أما ناقلات الشحنات الجافة فتحمل الفحم الحجري والحبوب وخام الحديد والمنتجات المماثلة التي يمكن شحنها دون أن تعبأ في صناديق (أي سائبة). وتحمل سفن الأغراض المتعددة أصنافًا مختلفة من البضائع في وقت واحد مثل السوائل والحمولات العامة.

ويمكن كذلك تقسيم سفن البضائع إلى نوعين حسب نوع الخدمة المقدمة للشاحن: فهناك بواخر تعمل في خط مواصلات نظامي وهناك سفن الشحن غير النظامية التي تعمل حين تجد العمل وتبحر إلي أي مرفأ. وتسير ناقلات البضائع النظامية في برامج محددة المواعيد على طول الطرق التجارية وتتقاضى رسومًا وفقًا لتسعيرة معلنة. وهي تنقل البضائع العامة كما تحمل ركاباً. وتسمى تلك التي تحمل أكثر من 12 راكباً التوافقية أو سفن الركاب والبضائع .ويجب أن تفي هذه المركبات بمعايير السلامة المعدة لسفن الركاب . وتشغل شركات صناعة الشحن هذه السفن النظامية، على حين أن سفن الشحن غير النظامية لا يتم تشغيلها على طرق تجارية دائمة أو برامج محددة .وتطوف في البحار مثل سيارات أجرة الركاب ويمكن تأجيرها لمسافات لحمل أي شيء ولأي مكان وفي أي وقت تقريبًا. وتشغل شركات الشحن الصغيرة هذه السفن .

سفن البضائع العامة

في أوائل القرن العشرين كانت السفينة المسماة ثري آيلاندز مقياسًا لسفن البضائع العامة. وقد جاء اسمها من ثلاثة مبانٍ تنتصب فوق ظهر السفينة الرئيسي مثل الجزر المتباعدة. يكون مقدم السفينة الذي يتسع لسكنى طاقم السفينة إحدى الجزر وتكون منصة ربان السفينة الجزيرة الثانية في منتصف السفينة .وقد كان موقع حجرة المحرك تحت منصة ربان السفينة الجزيرة الأخرى. أمّا مؤخرة السفينة التي تحتوي على غرف الربان والركاب فتكون الجزيرة الثالثة. وتؤدي الأبواب الأرضية بين الجزر إلى المخازن الموجودة في أرضية السفينة حيث يتم تخزين البضائع وتنتصب الروافع التي تعرف بالأبراج أيضًا التي تشحن البضائع وتفرغها بجوار الأبواب.



السفن التقليدية لنقل البضائع

أصبحت السفن التقليدية لنقل البضائع، منذ الحرب العالمية الثانية، وبصفة مستمرة، أكثر تقدمًا. ولديها اليوم روافع قوية تعمل بالكهرباء يمكن تحميلها على جانب السفينة أو بمؤخرتها أو على الأبواب الأرضية. ولديها غرف تحكم آلية ومعدات إبحار آلية. ومع هذا، قل استخدام السفن التقليدية لنقل البضائع، غالبًا، بسبب ارتفاع تكلفة تشغيلها. وقد تحمل السفينة النموذجية السيارات وأكياس الدقيق وأجهزة التلفاز ومحركات الطائرات وأقفاص الشحن الصينية وأصنافًا أخرى من المواد .

ويتطلب شحن وتفريغ مثل هذه المواد ذات الأحجام والمقاسات المختلفة أوقاتا وعمالة أكبر، لذا فإنها أكثر تكلفة ونتيجة لذلك، تم تصميم السفن بحيث تحمل صنفا واحداً من البضائع ولهذا، فقد زادت أعداد سفن الصهاريج وناقلات الشحنات الجافة غير المعبأة في صناديق وقد تم تطوير نوعية متخصصة من ناقلات البضائع العامة وتشمل سفن الحاويات والسفن الجوالة وغير الجوالة والسفن سريعة الاندفاع.

سفن الحاويات

قضت على مخازن الأبواب الأرضية والروافع الخاصة بالسفن التقليدية لنقل البضائع فجسم سفن الحاويات مستودعٍ كبيرٍ مقسم إلى صوامع بوساطة فواصل حديدية رأسية وقد تم تصميم الصوامع لتحمل البضائع المعدة للتغليف في طرود تسمى الحاويات وتتكون أغلب الحاويات من صندوق ألمونيوم أبعاده:
6 × 2.5 × 2.5 م أو 12 × 2.5 × 2.5 م . والحاويات التي تكون بقياس 12 م تساوي في حجمها عربة السكك الحديدية.
يشحن المصنعون بضائعهم المصنعة أيًا كانت من العطور إلى المنتجات الإلكترونية، في الحاويات التي توفرها شركة الشحن ويتم نقل الحاويات إلى حوض السفن باستخدام الطريق البري، أو الخطوط الحديدية ليتم شحنها في سفينة الحاويات ولا تحتاج مثل هذه السفينة إلى عدد كبير من الرجال الذين يمضون ساعات طويلة لوضع مختلف البضائع في مختلف مخازنها، إنما هناك رافعات ضخمة ترفع الحاويات من أعلى السفينة ومن ثم تضعها في صوامعها الواحدة تلو الأخرى وبعد تحميل مخازن السفينة، فإن مزيداً من الحاويات قد توضع على أرضية السفينة أو على سطحها.
وتوفر عملية استعمال الحاويات على الشاحن كثيراً من المال إذ يمكن لسفينة الحاويات أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين وهكذا، فإن تكاليف العمل تنخفض بشدة كما تقل مخاطر تلف البضاعة أثناء الرحلة وبالإضافة إلى ذلك تقل سرقات المواد التجارية القيمة نظراً لأن الحاويات تقفل بالشمع.

السفن الدوارة

تحمل حاويات قواعدها مثبتة على إطار من العجلات كقاطرة الشاحنة ولهذه السفينة فتحة خلفية وفتحات جانبية، ويقود عمال أحواض السفن هذه الحاويات عبر متسلقات متدرجة إلى السفينة، ومن ثم توضع الحاويات في أماكنها المخصصة لها باستخدام متسلقات أو مصاعد موجودة داخل السفينة. كذلك تحمل السفن الدوارة السيارات والحافلات والعربات التي تستخدم مساكن، والشاحنات وأي بضائع أخرى يمكن أن ترفع بالمتسلقات المتدرجة على السفينة. وقد أدخلت الشركة العالمية خط حاويات الأطلسي إلى الخدمة عام 1987 م أضخم السفن الدوارة في العالم. ويبلغ طول السفينة الواحدة من السفن الخمس التي تمتلكها 292 م ويمكنها طيّ 18 عقدة بحرية، وكل منها يمكنه حمل 1.100 حاوية طول الواحدة منها 12م ، ونحو 1.000 سيارة وشاحنة.

تحديث الموانئ

تتطلب سفن الحاويات تسهيلات مرفئية خاصة، ويجري بناء الموانئ أو تحديثها على نظام عالمي للتعامل مع هذه السفن وتضم التسهيلات الجديدة رافعات عملاقة وتجهيزات أخرى للرفع لأن لسفن الحاويات قليلاً من أجهزة رفع الأثقال وقد لا يكون بها أجهزة من هذا النوع على الإطلاق. وفي الميناء، تحتاج هذه السفن إلى مساحات شاسعة ومفتوحة لتسع آلاف الحاويات التي تكون بانتظار شحنها أو رفعها. وأكثر الموانئ تقدمًا تستخدم الحواسيب في توزيع مساحات الشحن والرفع.

ناقلات النفط

ناقلات النفط من بين السفن الأولى التي تم تصميمها لحمل نوع واحد من البضائع وهو النفط، ولقد حملت السفن السابقة النفط في براميل أو في أحواض ضخمة. وفي عام 1878 م أعد السويدي لدوينغ نوبل سفينة هي الحوض الواحد الضخم نفسه، ونوبل هو شقيق ألفرد نوبل مؤسس جوائز نوبل الشهيرة، ولقد حملت ناقلته النفط من حقول باكو، عاصمة أذربيجان الآن، عبر بحر قزوين.

وفي عام 1885 م، تم إعداد أول ناقلة عابرة للمحيطات هي جلو كاف، وقد قامت هذه السفينة التي بنيت في بريطانيا لصالح شركة نفط ألمانية بنقل النفط من الولايات المتحدة إلى أوروبا. وأصبحت هذه الناقلة النموذج لجميع ناقلات النفط اللاحقة وتحتوي مساحة التخزين على ثمانية أحواض كبيرة. كما وضعت حجرة المحرك في المؤخرة لتقليل خطر الحريق. يبلغ طول هذه السفينة 90 م ويبلغ عرضها 11 م وتحمل 2.090 طنًا متريًا من النفط وتستطيع السير بسرعة 9 عقد بحرية.

واليوم، فإن الناقلات الضخمة التي تسمى غالبًا ناقلات النفط الضخمة قد بلغت من الطول أكثر من 457 م ومن العرض 60 م. وباستطاعتها حمل أكثر من 450.000 طن متري من النفط ويمكنها طي 15 عقدة بحرية تقريبًا. ومن الناحية الفنية فإنه يمكن تصميم ناقلات أكبر من هذه الناقلات ولكن فائدة مثل هذه السفن العملاقة تتحدد فقط في الرحلات الطويلة وأغلبها مستخدم في نقل النفط من الشرق الأوسط إلى أوروبا واليابان وتحمل معظم ناقلات النفط مادة النفط، إلا أن بعض هذه الناقلات تم تصميمه لحمل أنواعٍ أخرى من البضائع السائلة مثل الغاز الطبيعي السائل وهناك بعض السفن تسمى ناقلات النفط الخام بإمكانها أن تستخدم ناقلات للنفط أو للشحنات الجافة وسيتم تناول هذا النوع من السفن في الحلقة الرابعة

اسطول الشركة العربية البحرية لنقل البترول

1. ناقلات النفط الخام

البوم	نفط خام AFRAMAX	يوليو 2003	105 ألف طن	

2.ناقلات غاز البترول المسال

غاز الخليج	غاز بترول مسال VLGC	سبتمبر 2008	54 ألف طن	
أوشن غاز	غاز بترول مسال VLGC	اكتوبر 2008	54 ألف طن	

3.ناقلات المنتجات النظيفة

البراق	منتجات نظيفة LR2	اكتوبر 2008	112 ألف طن	
سي ليجند	منتجات نظيفة LR2	نوفمبر 2008	112 ألف طن	
سي ستار	منتجات نظيفة LR2	يوليو 2012	112 ألف طن	
سي جويل	منتجات نظيفة LR2	مارس 2013	112 ألف طن	
ستار انرجي	منتجات نظيفة LR3	سبتمبر 2016	158 ألف طن	
سي شل	منتجات نظيفة LR3	ديسمبر 2016	158 ألف طن	
سي ايكون	منتجات نظيفة LR3	نوفمبر 2017	157 ألف طن	
سي بيوتي	منتجات نظيفة LR3	نوفمبر 2017	157 ألف طن	
بريز	منتجات نظيفة LR3	يناير 2018	157 ألف طن	
الدانة	منتجات نظيفة LR3	مارس 2018	157 ألف طن	

ALNAQELAT

Quarterly magazine issued by ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT COMPANY (AMPTC)
Sixteenth Issue - April 2022

AMPTC

ALJASSIM

We are proud of the company's achievement and we appreciate the pioneering role of the OAPEC organization in supporting procession of its auspiced companies.

The Liquefied Gas Tanker Industry is Back in the Forefront construction

Maritime Transport Challenges in 2021

The International Maritime Transport Conference "MARLOG 11" Cconcludes with 9 recommendations

" BOOM" Fathelkhair " History and Memories "

AMPTC

HEAD OFFICE

KUWAIT : ARAB ORGANIZATIONS HEADQUARTERS

00965 - 24959405

00965 - 24959400

amptc.kuwait@amptc.net

OPERATIONS OFFICE

A.R.E. : GIZA

00202 - 35701311

00202 - 33378080

amptc.cairo@amptc.net

A. M. P. T. C.
SEA SHELL

AMPTC ALNAQELAT الناقلات

Magazine Editorial Board

- Editor-in-chief

Engineer/ Adel Abdul Aziz Al-Jassim

- Deputy Editor in Chief

Mr. Farouk Abdelrazik

- Editing Manager

Mr. Hassan Alalkeem

- Advisor to the Editorial Board

Mr. Ahmed Abdullah Elsairafy

In this Issue

Page

5 - Editorial

7 - company and Industry News

8 - Starting of the International Maritime Transport Conference, MARLOG 11, ended with 9 recommendations

10 - Maritime Transport Challenges in 2021

13 - FATHELKHAIR Boom

16 - Shipping markets and uncertainty state

17 - The activities of the Red Sea Conference on Maritime Transport and Logistics

20 - Gas in rubles ... Stop gas supplies to Poland and Bulgaria

22 - LNG tanker construction industry is back to the front

24 - The history of shipbuilding (episode three)

AMPTC

Our Vision

A world leading company that provides maritime transportation services to the shareholding countries at the highest specifications and standards.

Our Message

Promoting the competitive capacity in the field of maritime transport and utilizing the financial and human resources for building and modernization of a naval fleet, that serves the clients and meets the requirements of the petroleum maritime transport markets pursuant to the international laws and legislation.

Our Values

Leadership and Excellence
Teamwork spirit
Professional performance

Chairman's Message

It is customary that at the beginning of every new year I talk to our dear readers about the preceding year to assess company's performances and to stop at the prominent stations that passed over and the obstacles that was faced, but in the edition of past January I came accross an event of not less important and that was the 50th anniversary of the establishment of Arab Maritime Petroleum Transport Company, with the blessing of their Majesties, Excellences, and Highnesses, kings, presidents and princes of the shareholders countries, that was on 6/5/1972, So I find myself obliged to write in this issue about the past year, 2021, despite the passage of a few months since its expiry, especially since the petroleum shipping industry faced several challenges, perhaps the most difficult of which is the continuation of the repercussions of the Corona pandemic a burdenly that hit the world and led to catastrophic economic conditions including the markets for goods and services, among which is the oil and marine transport markets, which experienced a severe recession and a significant decline in tanker charter prices. However, we are always proud of the achievements of our dear company, which was able even in such circumstances to achieve a number of achievements, including the strategic decision taken by the company's board of directors to build four Tankers of petroleum products to join the company's fleet during the next three years and to replace aging tankers, which will then be disposed.

The company also commenced during the year 2021 to develop its administrative system and formed specialized committees for this purpose, which ended its work at the beginning of this year. The company has also contributed and continues to positively implement the decisions and directives of the OAPEC Council of Ministers regarding the activation and enhancing the relations between companies under the auspices of the organization and cooperating their relations with the national companies in the member statesof the organization and working on integration and coordination with them to facilitate the access of auspice companies to work opportunities in the member states.

The company also concluded the year 2021 with a wonderful celebration with the testimony of everyone and it will remain immortal in our minds on the occasion of the golden jubilee, with the participation of a number of senior officials in the shareholding countries, heads of companies auspiced by the OAPEC organization, and the current and former chairmen and members of the board of directors and all the company's employees. The celebration was indeed a musk ending of past year.

The Chairman of ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT COMPANY (AMPTC)

Engineer/ Abdel AbdulAziz Al-Jassim

ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT COMPANY (AMPTC)

With the blessing of their Majesties, Excellences, and Highnesses, the kings, presidents and princes of the member states of the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries (OAPEC), an agreement was signed for the establishment of the Arab Maritime Petroleum Transport Companies, whose headquarters are located in the State of Kuwait on May 6, 1972, for a period of fifty years, but it was approved by the General Assembly The extraordinary session of the company in its meeting held in June 2020 and the Ministerial Council of the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries (OAPEC) at its meeting in December 2020 to extend it for an indefinite period after the end of the current period in January 2023.

The objectives of the company have been determined to carry out all maritime transport operations of hydrocarbons from crude oil, petroleum products and liquefied petroleum gas by chartering its tankers by voyage charter or according to time Charter contracts for oil companies in the shareholding countries and to international oil companies and in the petroleum shipping markets. The company's board of directors has been chairing since a year 2005 Representative of the State of Kuwait, Eng. Adel Abdulaziz Al-Jassem.

The company's paid-up capital of $500 million is contributed by Saudi Arabia (15.59%), Kuwait (15.48%), Qatar (14.77%), Libya (14.36%) and the United Arab Emirates (14.17%).) and the Republic of Iraq by (13.65%), the Algerian Republic by (8.02%), the Kingdom of Bahrain by (3.83%), and the Arab Republic of Egypt by (0.14%).

The paid-up capital of the company was gradually increased from 150 million US dollars in 2008 to 500 million US dollars in 2017 from the company's own funds and returned to what it was when the company was established. The current fleet consists of 13 tankers of different ages, types and sizes, which are Al-bum (crude oil), the two tankers Gas Alkhaleej , Ocean Gas (Liquid Petroleum Gas), Shaybah, Al-Buraq, Sea Legend, Sea Star, Sea Jewel, Staross Jewel, Star Energy, Sea Shell, Star, Sea Jewel , Breeze and Al-Dana (clean products). The company is also in contract with Hyundai Shipyard to build four new tankers to meet the requirements of the marine oil transport markets to replace the aging tankers in the fleet during the next three years.

In an effort to expand its activities and diversify its sources of revenues, the company has engaged in a number of additional activities, perhaps the most prominent of which is the pursuance of the project to supply and transport liquefied gas to the Egyptian General Petroleum Corporation during the period 2002- 2019 in cooperation with Saudi Aramco and Algeria's Sonatrach as gas suppliers, which achieved financial returns of more than 400 million dollars for the company. The company is also always keen to strengthen its relationship with the oil companies in the shareholding countries, with the companies auspiced by the Organization of Petroleum Exporting Countries, international companies, Arab financial and international institutions, and with ship building and repair yards

Company and Industry news

The one hundred and ninety-second meeting of the Board of Directors of the Arab Maritime Petroleum Transport Company was held under the chairmanship of his excellency Engineer/ Adel Abdulaziz Al-Jassem in Cairo, the Arab Republic of Egypt.

Where the council listened to an explanation given by the technical manager about the stages of tanker construction, which are the contracting stage, the design & pland review stage, the construction stage, and then the launching & delivery stage, the Board also reviewed the developments in the petroleum maritime transport markets and their repercussions on the operational and financial situationof the company, in addition to the final accounts for the financial year 2021, which will be submitted to the next ordinary general assembly, the Council also considered the date and agenda of the next General Assembly, reviewed the minutes of the meetings of its committees it, and took appropriate decisions regarding their recommendations.

- The Board of Directors of the Arab Maritime Petroleum Transport Company renewed its confidence in Eng. Adel Abdulaziz Al-Jassem as Chairman of the Board, His Excellency Eng. Tarek Al-Mulla as Vice President, His Excellency Mr. Turki Al-Wasemer as Vice President, and Mr. Saud Al-Osaimi as Secretary, as of 1/7/2022 for a period of one year.

- The maritime oil transport markets are still suffering from the consequences of the Corona pandemic and for the third consecutive year, as the markets prevail in a state of severe recession and a decline in tanker chartering rates in addition to the unprecedented rise in fuel prices and consequently the increase in tankers operating costs as a result of the rise in international oil prices, especially after the outbreak of the Russian-Ukrainian war .

- In 2022, the two tankers "Sea star" and "Sea Icon" will be drydocked during the months of July and November respectively, knowing that the tanker "Sea star" will be installed with a ballast water treatment equipment to complete the installation of all the company's tankers with a ballast water treatment equipment in compliance with the international legislation issued in this regard .

- The company is following with great interest the implementation of the directives of the esteemed OAPEC Council of Ministers, especially Resolution No. 2/172 regarding assigning the organization's general secretariat to play the role of mediator between its affiliate companies and national companies in member states for integration and coordination to facilitate the affiliate companies' access to work opportunities in member states.

- The Arab Company is intensifying its contacts these days, as usual, with the oil companies and authorities in the shareholding countries and in the Arab countries, in an effort to operate its tankers at competitive prices and preferential terms with these companies and to explore opportunities to establish feasible joint projects with them in the fields of transportation, trade and services of petroleum products.

The International Maritime Transport Conference " MARLOG 11" Cconcludes with 9 recommendations

In the end of the session of the sessions of the International Maritime Transport and Logistics Conference Marlog 11,which was organized by the Port Training Institute at the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, the participants reached 9 recommendations as a step that would orient the future and develop the necessary plans and strategies to meet its challenges.

The recommendations reached by the participants included working to support financing and investment opportunities in the field of maritime transport in order to achieve effective contribution to support the blue economy at the international level.

The participants emphasized that the establishment of a clear maritime policy is regarded as one of the main components of blue economy integrated and complementary management systems for maritime transport and smart ports.

The participants recommended working on integrating and combining research on the transition to a blue economy through competitive project and service patterns, with the aim of encouraging investors to finance and start executing sustainable innovative projects, besides to working on activating supportive technical applications for the development of clean and renewable energy sources with the aim of reducing gas and carbon emissions and ensuring the creation of an blue economy is environmentally, economically and socially sustainable.

The participants also stressed the need to support institutions, research centers, scientific academies and universities in adopting the concepts of the blue economy within their educational and research curricula that serve sustainable development projects and their modern technical applications.

The conference recommended supporting policies related to integration between the parties involved in the extraction of marine resources in seaports and companies working in this field, as well as setting indicators for monitoring the efficiency of the performance of related projects.

They also encouraged cooperation between the maritime transport industry and entities working in the fields and activities of marine resource extraction by encouraging innovation and the use of modern technical applications in the fields of environmental protection and rationalization of marine resources activities.

The recommendations included the need to support maritime emergencies by providing innovative technologies such as air ships, which allow the transportation of necessary equipment to offshore facilities, as well as providing rescue services to people facing marine risks while ensuring the use of the least human labor possible and the least possible negative environmental impact.

The participants declared the importance of working on activating the cyber security protection systems for seaports in line with the requirements of the fourth industrial revolution to ensure the use of modern applications such as: IOt, Big data, 5G, cloud computing in order to protect data circulation from cyber-attacks.

Dr. Ismail Abdel Ghaffar Ismail Farag, President of the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport and President of the Conference, said that the meeting of this large number of influential guests in the maritime transport industry and their participation in the conference sessions, which contributed to enriching the event and led to the placement of many pivotal and articulating points on the discussion table, which led to the Coming up with many recommendations that we hope will contribute to the development of the maritime transport industry.

Maritime Transport Challenges in 2021

The Covid-19 pandemic caused disruption in maritime shipping, although its consequences were less harmful than initially feared. The shock that occurred in the first half of 2020 caused a contraction of maritime trade by 3.8 percent in 2020.

However, the second half of that year witnessed a nascent recovery although asymmetric and by the third quarter of the year volumes had returned for both containerized trade and dry bulk commodities.

The performance of maritime trade was better than expected, as the Covid-19 pandemic spread in stages and at varying speeds, following different paths across regions and markets. The credit for the recovery of trade flows is also due to the large stimulus packages and to the increase in consumer spending on goods with growth in e-commerce, especially in the United States .

At a later time, the effects of the start of giving vaccines raised general optimism in the developed regions, although this was also due in part to a breakthrough in the stifled demand for cars, for example, and to re-stocking and the formation of stocks, and the recovery was fairly rapid because the recession was not synchronized throughout world to reverse what happened at the time of the global financial crisis in 2009.

complete closures, travel restrictions and production cuts have reduced the demand for fuel. In 2020, shipments of crude oil, refined oil products and gas together fell by 7.7 percent, but the impact was less severe in the dry bulk commodity trade because of the support generated by demand. The strong performance of China on iron and grain, total dry bulk trade fell by only 1.5 percent, containerized trade also led to resilience, declining by 1.1 percent, and total container traffic in world ports declined at a similar rate, reaching a total of 815.6 million twenty-foot equivalent units in the year 2020.

Increasing logistical bottlenecks and steep cost increases coupled with a heterogeneous recovery have created uncertainty.

Maritime trade weathered the storm in 2020 and the short-term outlook remains positive, but the nascent multi-tempo recovery is inherently fragile and in addition to new risks from the pandemic and the risks of a two-track vaccination pattern in which developing countries are still lagging.

In the field of maritime transport, profitability was enhanced by the sharp rise in freight rates, surcharges and expenses.

The recovery of trade combined with the restrictions imposed on logistical operations due to the pandemic led to a shortage of equipment and containers, which made services less reliable and ports overcrowded, and there were delays and long stay times in ports. .

Freight prices increased further after the closure of the Suez Canal in March 2021, and the stoppage of the giant container ship EVER GIVEN led to the blocking of the canal. The ships heading to Europe were delayed. The restrictions imposed on the capacity of ships and the capacity of the ports increased, so some ships routes had to be redirected to pass through the Cape of Good Hope. Adding 7000 miles to the distance.

The continuation of recovery depends firmly on the course of the pandemic, as new waves of infection coupled with a decline in vaccination rates, especially in developing countries, have led to mass closures. Close the borders and the broad-based recovery depends to a large extent on the administration of the vaccine around the world, and according to the estimates of the International Monetary Fund, the amount needed to end the pandemic and give vaccines in all developing countries could reach 50 billion dollars, and this would not only bring health benefits, but also economic ones. A broad-based economic stimulus package that will accelerate economic recovery and generate about $9 trillion in additional global output by 2025.

Seafarers are increasingly recognized as key workers in shipping and trade, and they are also on the front line of the health crisis. With seafarers mostly coming from developing regions, the shipping sector and governments should expedite the implementation of plans to access and distribute vaccines.

The pandemic has precipitated pre-existing trends of digitization and environmental sustainability. Technological advances have enabled shipping and ports to continue their operations while minimizing interaction and physical contact. New technology has also spurred an increase in online commerce that has changed consumer shopping habits and spending patterns.

The growth in online commerce has increased Demand for distribution and warehousing facilities that are digitally enabled and provide value-added services.

All these developments are expected to create new commercial opportunities for shipping, ports and other players in the maritime supply chain.

Technology will also have a decisive role in advancing environmental sustainability as many governments while designing their stimulus packages and post-pandemic plans to harness the synergies between technology, environmental protection, efficiency and resilience, and businesses and governments realize that adapting to a post-pandemic world and building back better requires additional Economic, social and environmental value and the creation of new commercial opportunities in maritime transport in particular.

BOOM FATHELKHAIR

I was attracted by an article by Kuwait News Agency (KUNA) about BOOM FATHELKHAIR Which was built by Hajj Ali Abdullah Abdul-Rasoul, The master who is close to my mother, may God have mercy on her, and wanted to inform the reader about it because of the role and importance of the ship in the Kuwaiti economy and the other Gulf Arab countries before oil, where ships were used for the purpose of pearl diving, travel and trade, its role in the post-oil period has become more vital that it transports Kuwait's oil exports to its main markets.

Tankers and merchant ships are also used to bring in Kuwait's imports of various commodities and products.

BOOM ship is a historic Gulf sailing ship, but rather one of the most famous Gulf ships, until it became part of the emblem of several Gulf countries, including Kuwait. Therefore, we were keen to name the company's tanker "Al Album" it was received in 2003, and back to the article "KONA is the album FATHELKHAIR" anchored in the scientific center of the Kuwait Foundation for the Advancement of sciences after a long journey of hardship and misery.

With the return of Boom FATHELKHAIR, who was built in 1938 from his arduous journey and joining the other ships, it was announced the start of a new era of work and the ancient Kuwaiti maritime history for sailing the sea over many years.

Boom FATHELKHAIR is the only ship that still exists since the pre-oil period, where the Boom symbolizes the emblem of Kuwait, the sea and industry. It is also considered a symbol of fatigue and misery, diving and other types of wooden ships, including the Senobek, Al-Batil, Al-Shaw'i, Al-Jalbut, Al-Shalah, Al-Mashouh and Al-Kit.

The ALBOOM Al-Safar / Fath Al-Khair/ was purchased by the Organization and restored to become the only ALBOOM heritage in the State of Kuwait. The purchase and restoration of the ALBOOM came on the order of His Highness, the Prince of the country, Chairman of the Board of Directors of the Kuwait Foundation for the Advancement of Sciences, urging the search for an alternative Kuwaiti ALBOOM, which was found in Dubai Port In 1991, when it was continuing to transport goods from the ports of Iran to the ports of the Emirates, the Corporation purchased it from its owner at a value of 30,000 dinars, and it was transferred to the Port of Doha in the State of Kuwait and then to Ras Asherij in the Doha region.

Fortunately, the professor who built Boom / Fath Al-Khair / Al-Hajj Ali Abdullah Abdul-Rasoul in 1938 was alive, as the Foundation commissioned him to restore it in 1992.

After that, Bom Fath Al-Khair was transferred to the sailing ships port in the Scientific Center, where the future of the present and future generations will be linked to learning about the past of the history of their fathers and grandfathers and knowing the ancient Kuwaiti maritime heritage.

The Director of the former Scientific Center project, Engineer/ Mujbil Suleiman Al-Mutawa, may God have mercy on him, said in an open meeting that he held to clarify the efforts made by the Kuwait Foundation for the Advancement of Sciences since the acquisition BOOM and other ships until their berthing in their last place in the center's private harbor/ that the Foundation made great efforts to transport Boom Fath Al-Khair from the sea to the land in the Doha area, for which it established a marine museum for the public visitors.

He stressed that Kuwaitis, after the liberation of the State of Kuwait, they lost many things from their irreplaceable holdings, such as rare pieces in the National Museum, manuscripts, and others, explaining that one of the most important of these lost items, which cannot be compensated for the price Boom Almahlab, until His Highness the Prince of the country came, who demanded to search for an alternative Kuwaiti BOOM. Heritage nautical history chronicles.

Eng. Al-Mutawa stated that during the search for the Kuwaiti BOOM, the foundation's scientific center was designed and established in Ras Al-Ard in the Salmiya region, which included a new port dedicated to the Boom FATHELKHAIR and other types of heritage sailing ships.

Engineer Al-Mutawa confirmed that the Foundation assigned, in this process, the Kuwaiti diving team affiliated with the Society for the Protection of the Environment, led by Walid Al-Fadil and with the advice of Haj Issa Bishara, who was the Noachide of the BOOM FATHELKHAIR until 1953 / that he was present at ALELMIA site until late hours of the night and early hours of the morning.

Engineer Al-Mutawa praised the role and efforts of Kuwaiti researcher Dr. Yaqoub Yousef Al-Hajji, the great and distinguished, by providing advice during all steps of transporting the BOOM. Kuwaiti researcher Dr. Yaqoub Youssef Al-Hajji said in response to a question about the cost of Fath Al-Khair's Boom, since it was brought from Dubai port, pointing out that the cost of its purchase amounted to 30 thousand dinars, indicating The cost of his purchase and his towing which was carried out by another ship, and its repairs and restorations, amounted to approximately 50 thousand dinars.

Al-Hajji stated that the special characteristics of BOOM are what He also owned ALBOOM ALSAFAR FATHELKHAIR who supervised its building along with indicated his recognition, after consulting Captain Issa Bishara and Khaled bin Thunayan Al-Ghanim, who is the son of the merchant Thunayan Al-Ghanim, who owned with his brother a number of sailing ships. Abdul Rasoul, who designed and built Fath Al-Khair.

Among the distinguished marks for ALBOOM Fathalkhair said that it is in having two perpendiculars supporting the upper deck, almandat, one of them made of Abnus wood or Alsesam and the other one made of Almanteeh wood.

Alhajji said that the Naokhodha Issa Bishara has another indication which is wooden log extended on the upper deck named Alftn and he recommended when took over the command of Fathalkhair to put on Alftn another wooden log to strengthen it expressing that this log still there until know.

He mentioned that the boat builder Master Ali Abdulrasool told him that the lower six wooden logs of the ship from the basement side, Albees, all of which are made of Almanteeh wood and when checked it was confirmed for him and for the Master that it is.

From his side Naokhodha Issa Bishara expressed to KUNA his extreme happiness when he saw ALBOOM Fathalkhair after long voyage and said, we watched this ship as we do not believe that she returned to the country where she was built.

Naokhodha Bishara, who is the last Naokhodha of this BOOM 1941-1954, I could not in this hot day of June to leave its deck but I was willing to sit on its deck till end of the day with the nostalgia for the past echoes in my head.

And about the memories of the Naokhodha with ALBOOM Fathalkhair in his past voyages, he said that the voyages were commercial as we used to make two voyages per year, one to India and other one to Africa for trading purposes whether importing or exporting.

On the other hand, the captain of the diving team of the Scientific Club, Walid Al-Fadil, said that the team developed a plan to reach Fateh Al-Khair as far as possible near the coast, as this was the first step in order to raise the ship on the coast.

He added that the team placed at least 20 rubber bags under the sides of the Boom and placed them in bags and airbags to lift the ship's body, explaining that the value of these bags was about 23 thousand dinars.

Al-Fadhel indicated that the costs of equipment and machinery that helped transport, repair and restore this ALBOOM amounted to nearly four thousand dinars, explaining that it was a very difficult process, but their insistence in making this process a success was a solution to these difficulties.

The Kuwaiti diving team affiliated with the Kuwait Scientific Club is a group of Kuwaiti youth trained in modern diving techniques and removing damaged ships from the seabed, and who received training courses both inside and outside Kuwait.

Through an initiative of His Highness the prince of the country, the Foundation Executed a unique project in the Arab Gulf and Middle East region, represented in the Scientific Center, an entertainment and educational project in Ras Al-Ard in the Salmiya region, at a total cost of 25 million dinars.

Ahmed Al- Elsairafi

Advisor to the Chairman of the Board of Directors

Shipping Markets and uncertainty Conditions

The maritime oil transport markets were not out to this. Over the past two years, the countries of the world have resorted to almost total isolation and closure measures to face the pandemic, Over the past two years, the whole world has suffered from Corona pandemic, its continuation and its repercussions until the present time, which has severely damaged all markets for primary commodities and services. Led to a decrease in the demand for oil and its means of transportation, which resulted in the accumulation of many empty tankers in search of work.

Now, after the concerted international efforts to combat this epidemic, the gradual return to normal life has begun, but it may be shocking what has boiled down to the conditions of maritime transport of oil, oil and gas products during the period from December 2021 until February 2022, as the demand gradually returned to charter tankers at low prices, as was the situation during most of the year. 2021, which tanker owners have coexisted with in the hope of a gradual increase in chartering rate in conjunction with the recovery from the Corona pandemic.

Unfortunately, with the emergence of recent global political tensions and their recent acceleration as a result of the Russian-Ukrainian crisis and the ensuing war that led to a rise in oil prices to record levels, followed by a rise in bunker fuel prices to unprecedented levels, reaching 750-800 dollars per ton, which negatively affected operating expenses. The tankers achieved direct financial losses in light of the very low chartering rate, and thus stopping the tankers temporarily became less financial loss than operating them.

In addition to the foregoing, international insurance companies announced that the Black Sea region is a region of military operations and entry for loading from it is in accordance with high increases in insurance coverage, and then tanker owners and charterers refrained from loading from the Black Sea ports, which represents an important market for tankers, and shifted to other shipping areas such as the Arabian Gulf Which means more carriers looking for work and thus additional pressure on transportation prices downward.

A report issued by the commercial department

Launch of the activities of the Red Sea Conference on Maritime Transport and Logistics

The activities of the Red Sea Conference on Maritime Transport and Logistics, which is organized by GALALA University, were opened in on 20th of February 2022.

The activities of the first day of the conference witnessed the presence of the Lieutenant-General Engineer Kamel, the Minister of Transport, a number of transport ministers, trade representatives of countries bordering the Red Sea coast, and heads of ports and companies operating in the maritime transport sector.

The Mminister said during his speech the following:

Today's conference is considered an important and vital event, not because it is being held for the first time at this level, but because it discusses the great developments in the maritime field in the Red Sea basin area, which is the most important waterway for the three continents of Asia, Africa and Europe and enhances its importance as a result of its connection to the Suez Canal, which is the most important navigational pathway for serving the movement of global trade, and explore opportunities for cooperation and economic integration with a common vision, and agree to seriously work to enhance the volume of intra-regional trade .Especially those transported by sea, and standing up to the challenges facing us, whether economic or security, in the Red Sea Basin region, and coming up with a unified vision for the countries bordering it, which will represent the joint strategy required at the present time to confront the economic challenges faced by the countries of the region and the world whole due to the Corona pandemic.

The organization of this conference comes within the framework of the orientation of the Arab Republic of Egypt towards deepening economic cooperation with the countries of East Africa and the Red Sea Basin in order to achieve economic integration, enhance the volume of trade exchange and encourage investments, there are enormous potentials and wide opportunities for trade and economic cooperation in the region, and there is no doubt that its main driver is transport, especially maritime transport.

Maritime transport represents one of the pillars of economic development and the artery of the global economy for various countries of the world, as it transports 90% of the total volume of global trade. The ports and merchant marine fleet play a major role in facilitating the movement of goods, reducing transport prices, and pushing the movement of economic development and the global logistical system.

There is no doubt that trade and transport are two sides of the same coin. Increasing the volume of trade exchange and opening export markets increases the demand for providing means of transport and investment in the infrastructure environment for various transport systems, considering transport the main artery for development.

The Arab Republic of Egypt seeks to enhance economic cooperation and bilateral and multilateral development partnerships and activate regional trade agreements in a way that enhances the economic growth of Egypt and African countries and the countries of the Red Sea Basin. The entry into force of the Continental Free Trade Agreement for Africa in January 2021, all of these factors created opportunities to raise the volume of trade exchange between the African countries and a golden opportunity to bring about an economic and developmental transformation for Africa and the countries of the Red Sea Basin, which requires joint cooperation to keep pace with the successive developments in the field of maritime transport and multimodal transport.

The Egyptian government based in its plan for achieving development in various fields on the development and restructuring of the transport sector as one of the important axes in the development strategy. From this standpoint, the Ministry of Transport is developing various transport systems, including maritime transport, seaports, and related logistical activities to open new investment horizons for various projects. The most important of them are logistics, freight forwarding services, and freight transportation.

There is an importance for port development projects, and one of the most important port development projects on the Red Sea is the project to complete and develop Sokhna port at a cost of 50 billion pounds to be the largest pivotal port on the Red Sea.

The overall location of the port was planned to match the latest international ports and to serve the movement of regional and international trade.

Four new docks and berths are being constructed with a length of 18 km and a depth of 18 meters, handling yards with an area of 9.6 million square meters, and commercial and logistical areas with an area of 5.3 km2, served by a network of railways with a length of 33 km connected to the electric express train Sokhna / Marsa Matrouh to be used in the transport of goods.

Especially the containers on this line to all parts of the Republic and the port of Alexandria on the Mediterranean Sea, in addition to a network of internal roads with a length of 17 km for ease of transport movement within the port, which contributes to the absence of any future accumulations inside the port, which is linked to a network of roads and axes of the Republic through Suez, Sokhna and the current Developed to facilitate the movement of land transport to and from the port.

SAFAGA sea port, which is one of the most important ports overlooking the Red Sea, is currently being developed with the construction of a multi-purpose Safaga 2 terminal at a cost of about 3 billion pounds, covering an area of 810,000 square meters, with berth lengths of 1,100 meters and a depth of 17 meters. The station accommodates about 2 million containers and 7 million tons of general cargoes annually, in addition to developing the existing berth and increasing its length and depth, a wide range of trucks that include all the administrative and technical needs of trucks to prevent congestion in front of the port.

All the development actions, that have been completed and are underway or planned to be implemented also aim to raise the efficiency of the Egyptian ports overlooking the Red and Mediterranean Bahrain and their consistency with the state's plan to develop the Suez Canal axis, which aims for Egypt to be a major partner in achieving economic integration and providing the necessary infrastructure and digital to serve the interstitial trade for the countries of the Basin region of The Red Sea and to be an outlet for African and Arab trade for Europe and Asia to reach development, because what links the Arab Republic of Egypt with the countries of the Red Sea Basin are not only roots, deep historical ties and distinguished strategic relations, but also a promising future if there is a will and serious and challenging work to enter into economic partnerships and maritime connectivity that achieve interests common to our countries and benefits the global trade movement.

Gas in rubles .. and gas supplies to Poland and Bulgaria

The repercussions of the war in Ukraine launched by Russia ,two months ago, both Poland and Bulgaria announced that Moscow had stopped gas exports to them.

Either unfriendly countries pay in the Russian currency "Rubles" for gas, or supplies to those countries are cut off.

The Bulgarian Energy Ministry said that "Gazprom" had notified the state-owned gas company in Sofia earlier that it would stop gas supplies in the event of non-payment of the Russian currency.

The Russian ruble rose against the dollar to 73 rubles per dollar, hovering around levels before February 24, when Russia sent tens of thousands of its troops into Ukraine.

Gas in Rubles

During the gas ruble battle, Moscow achieved some successes in the gas export file in its local currency, and a number of Russian gas buyers agreed to change the payment currency to be the Russian ruble, according to previous statements by Russian Deputy Prime Minister Alexander Novak.

The Russian official expected that other buyers will also take a decision to shift to Russian Rubles

In this context, the Armenian Economy Minister, "Vagan Krupyan" announced that his country has made several payments to buy Russian natural gas in rubles, and banking expert Ahmed Shawky says that selling Russian gas in rubles will shake the throne of the US dollar, explaining that this will put pressure on the dollar and reduce its price against different currencies.

He added that Russia possesses huge reserves of oil that may last for at least 30 years, while its gas reserves are for 50 years, which allows it to control the energy markets.

Dramatic steps:

The barrage of Western sanctions decimated the ruble currency, but after one month it made a full recovery and is now trading at pre-war levels.

However, the ruble's recovery was to double interest rates to 20 percent and this encouraged Russian savers to keep their money in the local currency, and exporters were also ordered to swap 80 percent of their foreign exchange earnings in rubles instead of keeping dollars or euros.

Russia's linking of gas and oil exports to unfriendly countries to the ruble allowed Moscow to create a fictitious demand for the ruble.

Elina Soponina, a consultant at the Russian Institute for Studies, says that the economic sanctions on Moscow have frozen cooperation with major Western countries, stressing that the step of stopping the export of gas and oil is very dangerous and that the Russian authorities have avoided since the beginning of the war.

She adds that Russia may use this step as a pressure card in the battle of sanctions, describing Western sanctions on Russia as a real economic war between Russia and Western countries.

On the other hand, the negative repercussions of this step, she says that the scenario of stopping gas and oil exports to Europe will push these countries to search for alternatives to Russian energy, which will bring huge economic losses to Moscow.

Recently, the Russian administration directed the relevant authorities to speed up the transition to the ruble and the national currencies of partner countries in foreign trade.

Putin stressed that the Russian ruble is stable despite Western sanctions, which he described as having harmed the economy in the West.

President Putin had signed a law providing for the settlement of ruble transactions with foreign investors in the private sector in the field of building liquefied natural gas cargo ships and shipping services.

This step was preceded by another step, a proposal to buyers of Russian energy products to open accounts in Gazprom Bank, where payments in euros or dollars would be converted into rubles.

The professor of trade policy at Cornell University, Eswar Prasad says that demanding ruble payments is a strange and ultimately ineffective tactic and an attempt to get around sanctions.

He adds that replacing other currencies with the ruble is very difficult given the extensive financial sanctions imposed on Russia.

He added that Putin hopes that paying in rubles will increase the demand for his national currency and thus support its value, but this is an illusory hope given all the downward pressures on the currency.

As for the economic expert Alexandre del Valle, he says that the decision of the Hungarian Prime Minister to pay for gas in rubles means the beginning of dividing the European Union on the relationship between those countries and Moscow. Del Valle added that the US anti- Russian policy risks causing the dollar to fall in favor of the Russian ruble and the Chinese yuan

The economic expert asserts that the recovery of the ruble exchange rate despite Western sanctions is due to Europe's continued purchase of Russian gas and the stability of trade relations with China, Brazil, India and some Arab and African countries.

The Liquefied Gas Tanker Industry is Back in the Forefront Construction

A new crisis erupted between Hyundai Heavy Industries and the European Union after the former announced the acquisition of "Daewoo Ships" amid Chinese hegemony.

The European Union has announced its opposition to Hyundai Heavy Industries bid to take over its smaller rival, Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering, over concerns that the deal would create an overly powerful giant to build LNG tankers.

Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. is the world's largest shipbuilder, headquartered in Ulsan, South Korea and has four business divisions, Marine Shipbuilding & Engineering, Industrial & Engineering Facilities, Engines & Machinery.

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) Ltd. is the second largest shipbuilder in the world and one of the Big Three shipbuilders in South Korea.

Bloomberg News quoted the European Union Antitrust Commissioner Margrethe Vestager said that the merger would lead to a decrease in the number of suppliers and a rise in the prices of large tankers transporting liquefied natural gas, pointing to the importance of these tankers to ensuring energy security in the region.

Hyundai Heavy Industries agreed in 2019 to merge with Daewoo Shipbuilding to protect their industrial advantage in the face of the growing ambitions of its competitor.

In a statement, Hyundai described the European decision as disappointing, especially as it came after unconditional approvals by Singapore and China, and Hyundai added that it is considering appealing the decision before the courts.

Bloomberg explained that objecting to deals is very rare and that the European Union has not used it for two years.

China and Korea in Fierce Competition:

The shipbuilding industry is a vital part of the economies of Asian countries such as China, South Korea and Japan and employs hundreds of thousands of people. In South Korea in particular, the shipbuilding industry is one of the main and strategic industries as it represents 7% of exports and absorbs 5% of the total employment.

In the same context, Officials in China and South Korea cite the latest data to prove that each of them is the winner of the largest number of orders in this "Billionical" industry, whose markets are expected to recover and reach 161.83 billion in the year 2023.

During the first six months of 2021, Chinese officials launched an intense promotional campaign regarding the performance of their giant ship industry, saying that they alone received half of all orders during this period. Chinese talk was confirmed by their South Korean competitors, who confirmed that Beijing succeeded in booking more orders during the first half From 2021, but they also confirmed that the situation differed in the following three months and that they were ahead of their opponents, and of course the two parties confirmed their success in meeting all the expectations of the world and even exceeding them.

51% of China's share of global ship orders:

China National Shipbuilding Association data reveal that new ship orders in China account for 51% of the global share and average monthly orders reached 6.37 million deadweight tons (a measure of how much weight a ship can carry) while orders in the Chinese shipbuilding industry accounted for 19% on Annual basis in the first half of this year.

More importantly China is witnessing a rise in orders for high-quality ships, which enhances the industry's confidence in itself, as this means that there is global confidence in the capabilities and technological efficiency of the Chinese industry.

But from July 2021, the data issued from SEOUL showed that its shipyards began to outperform their Chinese competitors, with South Korea accounting for the largest share of global new ship orders in July 2021 with 45% or 1.81 million gross tons (GT) (An indicator of the amount of work necessary to build a particular ship (determined by ship type and size) out of a total of 4.01 million tons globally.

China has taken the same approach closely with 1.77 million gross tons compensated, or 44% of the international market, while Japan lagged far behind the two countries with a share of only 10% of orders.

The history of shipbuilding (episode three)

Increase strength and speed:

At a time when ships were evolving from wooden to steel ships and their thrusts were changing from paddle wheels to screw propellants, new types of engines and new sources of thrust were developed.

In the period that extended from the middle of the nineteenth century to its end, ships used only a single-cylinder steam engine, and the steam was expanding in the cylinder, pushing the piston with a full blow, then passing through a condenser that turns it back into water.

In the late nineteenth century, the composite steam engine with two cylinders began to be used in ships. In this composite engine, the steam pushes the piston in one of the cylinders and then passes to the other, which is larger in size, and thus allows the engine to have with the same amount of steam much greater power than it was producing, the composite engine has reduced The use of coal in ships to 50%. The shipbuilders later used three-cylinder engines, then developed them to be four cylinders, and finally reached five cylinders per ship.

In the nineties of the nineteenth century, the English engineer Charles Parsons designed a marine steam turbine that was a completely new type of marine engine.

It was more powerful and more efficient than the steam engine, in the year 1897 AD, the same engineer installed three turbines in his ship "Turbinia" ship. These turbines propelled the ship at an amazing speed of 34.5 knots.

Within a few years, fast luxury ships began to cross the Atlantic Ocean on regular trips propelled by steam turbines. The most famous of this type of ships was the British ship Mauritania, which was launched in 1907 AD.

While Parsons was working on his steam turbine in the nineties of the nineteenth century, German mechanical engineer Rudolf Diesel was designing a new type of engine that used heavy oil as its fuel, and his machine, now called a diesel engine, used less fuel than a turbine required.

It also needed less space in the ship. In the years 1910-, 1991 AD, ships powered by diesel power entered service and were called engine ships, and starting in 1920, heavy oil replaced coal as fuel for steam turbines and today, most steam ships use oil.

Nuclear thrust:

In 1954, the United States launched the world's first nuclear-powered ship, the Nautilus submarine, which was withdrawn from service in 1979. The Soviet Union (formerly) also built the first nuclear-powered surface ship, the Lenin icebreaker, which was built in Leningrad (now Petersburg). It entered service for the first time in 1959 and is the largest icebreaker in the world.

As for the world's first nuclear-powered commercial ship, it was launched by the United States in 1959, and it is called the Savannah. It has been inactive since 1971.
Since the fifties of the twentieth century, Germany, Japan and the Soviet Union (formerly) were working on building nuclear-powered merchant ships, but the use of nuclear energy for merchant ships is still not possible because the costs of building and operating them are high.

Today, ships are on their way to becoming self-propelled. For example, in many modern ships there are electronic equipment that controls the flow of fuel oil and air to the combustion chamber, adjusts the flow of water to the boilers, and helps the self-propelled ships navigation aids to maintain their correct course, and the sizes of ships are increasing. steadily until an entirely new type of ship was developed, the next section of this article looks at the types of ships in use today and describes how they evolved.

Today's Ships

Until the late forties of the twentieth century, the queens of the sea from ships were ocean liners from giant passenger ships. France, Germany and Britain built most of these large floating hotels and passenger ships focused on providing luxury and services, in addition to the presence of wooden floors on their boards and machinery rooms crew and the large numbers of seafarers working in the wheelhouses and dining rooms, cooks, bakers and other service workers working on ships.

In the late forties of the twentieth century, aircraft began to carry an increasing number of passengers across the seas, and today there are relatively few passengers ships cruising the oceans, while giant cargo ships became the queens of the sea, and these ships were characterized by efficiency and economic benefits.

The volumes of cargo ships increased as time going, and in fact, this is primarily due to economic reasons and evidence of this. Arab Ships found that it is cheaper for them to transport 90,000 metric tons of oil in one huge tanker instead of using five ships of 18,000 metric tons each. For Economical also, shipbuilders designed tankers that could be loaded and unloaded within a short time using the least number of workers. In addition, the number of self-propelled ships was steadily increasing so that they could be operated by constantly decreasing sailors.

Passenger Ships:

The first ships that concerned themselves with the comfort of passengers were the ships that transported mail, letters and goods at regular times, which began to cross the Atlantic Ocean in the early nineteenth century AD, and since then, ship companies have continuously provided services to passengers, which kept developing from better to better, and when they switched from sails to steam energy During the nineteenth century, British companies provided the best accommodation and promotion services for travelers, primarily Brunel's excellent design of ships.

Ocean Ships:

By the beginning of the twentieth century, the era of the most famous and largest ocean ships came, and it reached its zenith in the thirties of the twentieth century, with the launching of three of the most luxurious ships that were built, the French Normandy ships and the British "Queen Mary and Queen Elizabeth" ships. The length of each of these giant ships was approximately 300 meters and they were crossing The Atlantic Ocean in a period of just over four days. In 1942, the ship Normandy was burnt, while it was docked in New York Harbor.

For many years, ferryboats carried cars, passengers, and railcars through ports, lakes, rivers, and other small waterways, like cargo ships, and ferries became larger in size.
Today, large ferries cross large waterways such as the seas of the Adriatic, the Baltic, and the English Channel. The large ferries can carry 800 passengers and 360 cars, and they contain dining rooms, etc. Some of them run night trips and have private rooms for most passengers.

Flying ships provide rapid transportation for relatively short distances, and they are mounted on foil (wings that slide quickly near the surface of the water) and the body of the vehicle remains completely out of the water, thus reducing the friction caused by water resistance so they can reach a speed exceeding 80 knots. These vehicles carry passengers across the English Channel, on the Nile River in Egypt, across the Strait of Messina, Italy, and across waterways in many parts of the world.

Classification of cargo ships:

Cargo ships can be divided into four groups according to the type of goods they carry. These groups are:

1- General cargo ships
2- Tank Ships
3- Dry bulk carriers
4- Multi-purpose ships

General cargo ships carry so-called bundled goods, meaning goods that are bundled or that constitute bundles in and of themselves. The materials of the bundle include products such as chemicals, food, furniture, machinery, vehicles, shoes, steel, textiles, and tanker vessels carry oil or other liquids.

Dry bulk carriers carry coal, grain, iron ore and similar products that can be shipped unpacked (ie in bulk) and multi-purpose vessels carry different classes of cargo at one time such as liquids and general cargo.

Cargo ships can be divided into two types according to the type of service provided to the shipper: there are ships that operate in a regular line of transportation, and there are irregular freight ships that operate when they find work and sail to any port. liner cargo ships operates in time schedule on known commercial routs and collect its freifgt as per declared freight rates. It carries general goods and also carries passengers, and called cargo / passenger ships those that carry more than 12 passengers. These vehicles must meet the safety standards set for passenger ships.

Shipping companies operate these regular ships, while irregular cargo ships are not operated on permanent trade routes or specific programs and roam the seas like passenger taxis and can be chartered for distances to carry anything, anywhere, at almost any time. These ships are operated by small shipping companies.

General cargo ships:

In the early 1900s, the Three Islands was a standard for general cargo ships. Its name came from three buildings that are installed above the main deck of the ship, such as spaced islands, and the bow of the ship, which accommodates the crew of the ship, is one of the islands, and the platform of the captain of the second island ship is in the middle of the ship.

The engine room used to be located under the platform of the captain whereas the ship stern which is the third island contains captain's and passengers cabins, The deck doors between the islands leads to the stores downwards where the goods is stowed. Near the doors, cranes are rigged to load and load goods.

Conventional cargo ships:

Conventional cargo ships since World War II have become steadily more advanced and today have powerful, electrically powered winches that can be mounted on the side, stern or floor doors, automated control rooms and automated sailing equipment, despite of this, the use of conventional cargo ships decreased mostly due to high operating cost. they may carry cars, packed grain, televisions, airplane engines, chinese container boxes and other types of materials.

Loading and unloading such materials of different sizes and measurements requires more time and labor, so they are more expensive. As a result, ships were designed to carry one type of cargo. Therefore, the number of tanker ships and dry cargo carriers not packed in boxes has been developed. A specialized quality of general cargo carriers has been developed. These include container ships, cruise and non-cruising ships, and fast-moving ships.

Container Ships

Vanished the cargo hatches and the usual derricks / cranes of the general cargo ships. The body of a container ship is a huge stowing space divided into sections by means of vertical steel barriers and these sections were designed to stow goods packed in containers. Most of the containers are aluminum box with measurements of either 6X2.5X2.5M or 12X2.5X2.5M. The size of a container which measures 12M is equivalent to the size of a train wagon.

The manufacturers ship their goods such as perfumes or electron products in the containers provided by the shipping company, which is transported to the port by land transportation or railways then loaded in the container ship.

These ships do not need plenty workers to stow and stiff the goods in its cargo hatches. But instead, there are big cranes to lift the containers and put them on the container ships one after one in the designated spaces and after that more containers can be put on ship's deck.

Use of containers saves lot of money for the shipper as container ships can load and unload its cargo in a minor part of the time required for the general cargo ships to do any of these two operations. Therefore, the operating cost excessively decrease and the risk of cargo damages during the voyage also decrease in addition to the decrease of stealing valuable goods as the containers are wax-sealed.

Rotating Coasters

Containers carry their bases mounted on a frame of wheels like a truck This ship has a rear hatch and side openings. Dockyard workers drive these containers through gradual climbers to the ship, and then the containers are placed in their designated places using climbers or elevators located inside the ship. Roller ships also carry cars, buses and wagons. that use housing.

The international company introduced the Atlantic Container Line into service in 1987, the largest rotating ship in the world. The length of one of the five ships it owns is 292 m, and it can fold 18 knots, each of which can carry 100 containers, each 12 m long, and about 1,000 cars and trucks.

Ports Update:

Container ships require special port facilities, and ports are being built or modernized on a global system to deal with these ships. Vast and open spaces to accommodate thousands of containers waiting to be loaded or lifted, and the most advanced ports use computers to distribute cargo and lifting spaces.

The new systems consist of huge cranes and other lifting equipment as container ships may have limited lifting gears or may not have such equipment at all. In port, these ships will need

Oil Tankers:

Oil tankers were among the first ships designed to carry one type of cargo, oil. Previous ships carried oil in barrels or in huge docks.

In 1878 the Swedish Ldoingh Nobel designed one tank tanker. He is the brother of Alfred Nobel the founder of famous Nobel prizes. His ship carried oil from the feilds of Baku the current capital of Azerbaijan.

In 1885 AD, the first Oceangoing tanker, "Glucaf", was prepared. This ship, which was built in Britain for a German oil company, transported oil from the United States to Europe, and this tanker became the model for all subsequent oil tankers. The storage space contains eight large tanks, and the engine room was placed in the stern to reduce the risk of fire. This ship is 90 m long and 11 m wide. It carries 2,090 metric tons of oil and can travel at a speed of 9 knots.

Today, big tankers, often large huge oil tankers, have reached a length of more than 457 m, a width of 60 m, and can carry more than 450,000 metric tons of oil and can make approximately 15 knots.

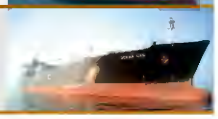
Technically, it is possible to design tankers larger than these tankers, but the benefit of such giant ships is determined only on long voyages, and most of them are used to transport oil from the Middle East to Europe and Japan. Most oil tankers carry oil, but some of these tankers are designed to carry other types of oil. Liquid goods such as liquid natural gas, and there are some ships called crude oil tankers that can use oil tankers or dry shipments. This type of ship will be addressed in the fourth episode.

Fleet of the Arab Company for Petroleum Maritime

1.Crude Oil Carriers

Album	AFRAMAX Crude Oil	July 2003	105000 Thousands Tons	

2.Liquefied Petroleum Gas (LPG) Carriers

Gas Alkhaleej	Liquefied Petroleum Gas VLGC	Sept. 2008	54 Thousands Tons	
Ocean Gas	Liquefied Petroleum Gas VLGC	Oct. 2008	54 Thousands Tons	

3.Clean Products Carriers

Alburaq	Clean Products LR2	Oct. 2008	112 Thousands Tons	
Sea Legend	Clean Products LR2	Nov. 2008	112 Thousands Tons	
Sea Star	Clean Products LR2	July 2012	112 Thousands Tons	
Sea Jewel	Clean Products LR2	Mar. 2013	112 Thousands Tons	
Star Energy	Clean Products LR3	Sept. 2016	158 Thousands Tons	
Sea Shell	Clean Products LR3	Dec. 2016	158 Thousands Tons	
Sea Icon	Clean Products LR3	Nov. 2017	157 Thousands Tons	
Sea Beauty	Clean Products LR3	Nov. 2017	157 Thousands Tons	
Breeze	Clean Products LR3	Jan. 2018	157 Thousands Tons	
Aldana	Clean Products LR3	Mar. 2018	157 Thousands Tons	