



النقلات

مجلة فصلية تصدر عن الشركة العربية البحرية لنقل البترول
العدد الخامس عشر - يناير 2022



الشركة العربية البحرية
لنقل البترول تحتفل
باليوبيل الذهبي



أوابك تعقد الإجتماع
التنسيقي للشركات
المنبثقة عن المنظمة



مصر تفوز بعضوية مجلس
المنظمة البحرية الدولية
IMO



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 



50
Years



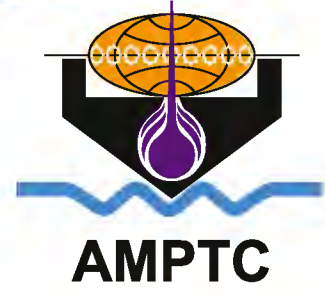
هيئة تحرير المجلة

- 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 في هذا العدد

الصفحة

- 5 - كلمة العدد .
- 7 - تاريخ إنشاء الشركة العربية البحرية لنقل البترول .
- 9 - الشركة العربية البحرية لنقل البترول تحتفل باليوبيل الذهبي بالقاهرة .
- 13 - أوابك تعقد الإجتماع التنسيقي الواحد والخمسون للشركات المنبثقة عن منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك) .
- 15 - أخبار الشركة والصناعة .
- 16 - مصر تفوز بعضوية مجلس المنظمه البحريه الدولييه (IMO) .
- 17 - مراحل تطور بناء الناقلات لتطوير وتحديث الأسطول بالشركة العربية البحرية لنقل البترول .
- 21 - العزوف والاحجام عن الوظائف البحريه .
- 25 - تاريخ صناعة السفن (الحلقة الثانية) .



شركة رائدة تقدم خدمات نقل بحري للبتترول للدول المساهمة
وللشركات العالمية وفق أعلى المواصفات والمعايير.



تعزيز القدرة التنافسية في مجال النقل البحري للبتترول والإستغلال
الأمثل للموارد المالية والبشرية لبناء وتحديث إسطول يرقى لخدمة
العملاء ويلبي متطلبات أسواق النقل البحري للبتترول ويتوافق مع
القوانين والتشريعات الدولية.



الريادة والتميز
العمل بروح الفريق الواحد
الإحترافية المهنية في الأداء

كلمة رئيس مجلس الإدارة



أود أن أتوجه في بداية كلمتي لهذا العدد بأسـم آيات التهاني والتبريكات إلى الدول المساهمة في الشركة العربية البحرية لنقل البترول وممثليها في الجمعية العمومية ومجلس الإدارة وإلى كافة منتسبيها بمناسبة مرور خمسين عاماً على تأسيس الشركة وإحتفالها باليوبيل الذهبي، مسـتذكراً الرعاية الكريمة لأصحاب الجلالة والفخامة والسـمو ملوك ورؤساء وأمراء الدول المساهمة في الشركة

والذين باركوا تأسيسها مشكورين وقدموا لها كافة أشكال الدعم والمساندة في عام 1972، كما لا يفوتني بهذه المناسبة السعيدة أن أتقدم بالشكر الجزيل لأصحاب المعالي وزراء البترول والطاقة في الدول الأعضاء في منظمة الأوبك على إهتمامهم وحرصهم على مصالح الشركة وقد توج ذلك بالموافقة على توصية الجمعية العمومية غير العادية للشركة المنعقدة في يونيو 2020 بشأن تمديد عمر الشركة لمدة غير محددة بعد إنتهاء مدتها الحالية في يناير 2023 والشكر موصول للأمين العام للمنظمة على دعمه المتواصل للشركة وتقديم كافة التسهيلات لها لتزاول الشركة عملها بيسر ونجاح، كما أشكر القائمين على الشركات الشقيقة المنبثقة عن المنظمة والشركات النفطية في الدول المساهمة والشركات والمؤسسات المالية العالمية ومسافن بناء وإصلاح السفن على تعاملهم الراقي وتعاونهم الإيجابي مع الشركة.

ونحن إذ ندشن مرحلة جديدة من عمر الشركة، فإنه لا بد لنا من أن نستحضر الماضي لإستخلاص الدروس والعبر خاصة وإن مسيرة الشركة الممتدة لنحو نصف قرن قد كانت حافلة بالأحداث والإنجازات والتي يجب أن تبعث فينا العزيمة والإصرار لمواجهة أي تحديات قادمة وتبث فينا روح التفاؤل والأمل والعمل الجاد لتحقيق المزيد من النجاحات والإنجازات.

ومن جانب آخر فقد جرت العادة في مثل هذا الوقت من كل عام أن نقوم بتقييم للعام المنقضي واستشراف واستطلاع للمستقبل، وبالنسبة للعام 2021 فقد كان عاماً صعباً على أسواق النقل البحري للبترول وعلى شركتنا العزيزة نتيجة لإستمرار جائحة كورونا للعام الثاني على التوالي.

إلا أنه وعلى الرغم من ذلك ، فقد خطت الشركة خلاله خطوات هامة إلى الأمام ستجني ثمارها على المدى المتوسط ، وذلك من خلال اتخاذ عدد من القرارات الإستراتيجية لعل أبرزها قرار بناء أربع ناقلات للمنتجات النظيفة تتسلمها الشركة في غضون ثلاث سنوات يتوقع خلالها تحسن أسواق النقل البحري للبتروول لتعزز الشركة بذلك مكانتها كواحدة من الشركات الرائدة التي تساهم في سد احتياجات الأسواق وفق أعلى المعايير والاشتراطات الدولية.

كما وضعت الشركة خلال عام 2020 خطة تطوير اداري شاملة تحقق الرضى الوظيفي للعاملين وتحفزهم على بذل المزيد في سبيل نجاح الشركة وتقديمها.

**رئيس مجلس إدارة الشركة
العربية البحرية لنقل البترول**



المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم

AMPTC

50
Years



ALNAQELAT
الناقلات

50
Years

تاريخ إنشاء الشركة العربية البحرية لنقل البترول

بمباركة من أصحاب الجلالة والفضامة والسمو ملوك ورؤساء وأمراء الدول الأعضاء في منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول - أوابك بإسـتثناء سوريا وتونس، وقّعت اتفاقية إنشاء الشركة العربية البحرية لنقل البترول والتي تتخذ من دولة الكويت مقراً لها بتاريخ 6 مايو 1972 ولمدة خمسـين سنة. إلا أنه قد تمت الموافقة على تمديدتها بعد إنتهاء المدة الحالية في يناير 2023 لمدة غير محددة من قبل الجمعية العمومية غير العادية للشركة في إجتماعها المنعقد في يونيو 2020 واعتمدها المجلس الوزاري لمنظمة أوابك في إجتماعه المنعقد في شهر ديسمبر 2020. وقد أنشأت الشركة العربية البحرية لنقل البترول لتعمل كذراعاً بحرياً للصناعة البترولية العربية، وهي تعتبر أولى الشركات التي انبثقت عن منظمة الأوابك. وقد حددت أغراض الشركة بالقيام بجميع عمليات النقل البحري للمواد الهيدروكربونية من نـفـط خام ومنتجات بترولية وغاز طبيعي مسـال من خلال تأجير ناقلاتها بنظام الرحلات أو وفق عقود تأجير زمنية على الشركات النفطية في الدول المساهمة والشركات النفطية العالمية وفي أسواق النقل البحري للبترول، ولكل دولة مساهمة في الشركة عضوين في مجلس الإدارة أحدهما أصيل والآخر احتياطي (بديل) ويتأسس مجلس إدارة الشركة منذ عام 2005 ممثل دولة الكويت سعادة المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم. ويعين مجلس الإدارة المدير العام للشركة والذي تتبعه عدد من الإدارات المتخصصة والتي تزاوّل نشاط الشركة من مقرها الرئيسي بدولة الكويت ومن مكتب العمليات بجمهورية مصر العربية.

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%).

ومن أبرز إنجازات الشركة زيادة رأس مالها 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 وقبل خفضه بقرار من الجمعية العمومية غير العادية في تسعينات القرن الماضي .

كما حققت الشركة أرباحاً مجزية خلال السنوات الماضية بلغت في العام الماضي 2020 حوالي 20 مليون دولار أمريكي رغم تداعيات جائحة كورونا على أسواق النقل البحري للبترول.

كما أن من بين إنجازات الشركة بناء أسطول متطور يساهم في سد احتياجات أسواق النقل البحري للبترول ويواكب متطلبات القوانيين والتنشيطات الدولية، ويتألف الأسطول الحالي للشركة من 13 ناقلة مختلفة الأعمار والأنواع والأحجام، وهي الناقلات البوم (نפט خام) والناقلتين غاز الخليج وأوشن غاز (غاز بترول مسال) والبراق وسي ليجند وسي ستار وسي جويل وستار انرجي وسي شل وسي أيكون وسي بيوتي وبريز والدانة (منتجات نظيفة). كما تعاقدت الشركة مؤخراً مع مسفن هيو نداي بكوريا الجنوبية لبناء أربع ناقلات للمنتجات النظيفة بتكلفة تتجاوز 320 مليون دولار أمريكي لتحل مكان الناقلات المتقادمة التي سيتم التخلص منها خلال السنوات الثلاث القادمة، وذلك في إطار خطة مدروسة وطموحة لتحديث وتطوير أسطول الشركة.

وترتبط الشركة منذ تأسيسها قبل نحو نصف قرن بعلاقات وطيدة مع الشركات النفطية المرموقة في الدول المساهمة سواء من خلال تأجيرها ناقلات الشركة بأسعار تفضيلية أو من خلال الدخول معها في مشاريع مشتركة ولعل من أبرزها مشروع نقل وتوريد الغاز المسال إلى الهيئة المصرية العامة للبترول خلال فترة 2002 - 2019 بالتعاون مع شركتي أرامكو السعودية وسونا طراك الجزائرية كمزودين الغاز، كما تحرص الشركة على توثيق تعاونها مع الشركات الأخرى المنبثقة عن منظمة الأوابك ومع الشركات العالمية ومسافن بناء الناقلات والمؤسسات والمصارف الدولية.

الشركة العربية البحرية لنقل البترول تحتفل باليوبيل الذهبي بالقاهرة



احتفلت الشركة العربية البحرية لنقل البترول بيوبيلها الذهبي في الثالث والعشرون من ديسمبر الماضي لمرور خمسون عاماً على إنشائها وألقى سعادة عادل عبدالعزيز الجاسم رئيس مجلس الإدارة كلمته خلال الإحتفال والتي جاء فيها ما يلي :

**أصحاب المعالي والسعادة
الأخوات والإخوة ضيوفنا الأعزاء
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته،،،**

لقد أدركت حكومات الدول الأعضاء في منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك) في بدايات عقد الستينيات من القرن الماضي أهمية استثمار جانب من دخلها النفطي في مشاريع بترولية مشتركة مجدية اقتصادياً ومحققة لأهداف المنظمة وملمية لتطلعات دولها، واتفقت على تأسيس عدد من الشركات المتخصصة في مختلف أوجه الصناعة البترولية ومن بينها الشركة العربية البحرية لنقل البترول التي أنشئت في عام 1972 لتعمل على أسس تجارية من مقرها بدولة الكويت في مجال النقل البحري للمواد الهيدروكربونية

مع إعطاء الأولوية في تأجير ناقلاتها للشركات النفطية في الدول المساهمة إلى جانب تشغيلها في أسواق النقل البحري للبترول سواء بنظام الرحلات أو وفق عقود تأجير زمنية.

إلا أن شركتنا العزيزة قد واجهت في مسيرتها التي امتدت لخمسة عقود العديد من الصعوبات والكثير من التحديات كحالات الركود التي تسود أسواق النقل البحري للبترول من حين لآخر نتيجة للدورات الاقتصادية المتعاقبة والأزمات المالية الحادة التي أصابت مناطق مختلفة من العالم على فترات متفرقة وأدت إلى انخفاض شديد في الطلب على النفط وتدني أسعار نقله من مناطق التصدير إلى أسواق الاستهلاك الرئيسية ففي عقد الثمانينات من القرن الماضي اضطرت الشركة نتيجة لكساد أسواق النقل البحري للبترول إلى تخريد ناقلاتها العملاقة وتكبد خسائر رأسمالية فادحة جراء ذلك، كما تأثرت عمليات الشركة بالحروب والنزاعات التي نشبت في العديد من المناطق الحيوية والاستراتيجية من العالم وبالتهديدات التي تعرضت لها طرق الملاحة الدولية في الخليج العربي ومضيق هرمز اللذان يتمتعان بأهمية نفطية وملاحية كبيرة، كما تعرضت ناقلة الشركة زركوة في عام 2011 لعملية اختطاف على أيدي قرصنة صوماليين نجحت الشركة في تحريرها بعد حوالي سبعة أيام من اختطافها ودفعت الدية للاختطفين، كما تأثرت الشركة بتداعيات جائحة كورونا التي أضرت بكافة أسواق السلع الأولية والخدمات ومنها أسواق النقل البحري للبترول والتي تضررت نتيجة لإجراءات الإغلاق والعزل التي اتخذتها دول العالم في مواجهة الوباء والتي أدت إلى انخفاض كبير في الطلب على النفط وعلى وسائل نقله، كما أن لكثرة التشريعات والاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية العالمية والقوانين التي تنسها موانئ الشحن والتفريغ دور في تحميل ملاك الناقلات أعباء مالية كبيرة، خاصة وأن الشركة العربية تحرص على تلبية متطلبات هذه التشريعات والقوانين للمساهمة في حماية البيئة البحرية من التلوث وللمحافظة على مكانتها التنافسية في أوساط صناعة النقل البحري للبترول.

وبفضل من الله ثم بعزيمة وإصرار كافة منتسبيها استطاعت الشركة أن تتجاوز بنجاح العقبات التي واجهتها وأن تحول أخفاقاتها إلى إنجازات، فقد تمكنت الشركة من زيادة رأس مالها من مواردها الذاتية تدريجياً من 150 مليون دولار أمريكي في 2008 إلى 500 مليون دولار أمريكي في عام 2017 لتستعيد بذلك رأس مالها عند التأسيس وقبل تخفيضه بقرار من الجمعية العمومية، كما أنها وضعت الخطط الطموحة لتحديث وتطوير أسطولها الذي تبلغ عدد وحداته الآن ثلاثة عشرة ناقلة مختلفة الأنواع والأحجام من بينها ست ناقلات للمنتجات النظيفة تعد الأحدث نوعاً والأكبر حجماً على المستوى العالمي، كما قرر مجلس إدارة الشركة في إجتماعه التسعين بعد المائة الذي انعقد في أكتوبر الماضي في القاهرة بناء أربع ناقلات للمنتجات النظيفة لتحل مكان الناقلات

المتقدمة خلال السنوات الثلاث القادمة. كما وسعت الشركة من نشاطها ليشمل خدمات النقل وتجارة النفط والغاز وتزويد وقود السفن سعياً منها لتنويع مصادر إيراداتها، حيث أن نشاط توريد ونقل الغاز المسال إلى الهيئة العامة المصرية للبترول بالتعاون مع شركتي أرامكو السعودية وسوناطراك الجزائرية كمزودين للغاز قد حقق للشركة أرباحاً فاقت 400 مليون دولار أمريكي طيلة فترة تنفيذ العقد الممتدة لسبعة عشر عاماً. كما سعت الشركة إلى تعزيز علاقاتها التجارية والاستراتيجية بالعديد من الشركات النفطية في الدول المساهمة وأخص بالذكر الاتفاقية المبرمة بين الشركة وشركة ناقلات النفط العراقية في عام 2017 للتعاون في مجال تجارة النفط وخدمات النقل وتزويد وقود السفن والتي تعود بالنفع والمصلحة على الطرفين. ومن الانجازات التي نفخر بها إيفاد الشركة في بداية مسيرتها لأعداد كبيرة من الطلاب العرب للدراسة بالأكاديميات البحرية البريطانية وفي الأكاديمية العربية البحرية بالإسكندرية ليتخرجوا ضباطاً ومهندسين بحريين لا يزال عدد منهم يعمل في الشركة في حين يتقلد عدد آخر مناصب رفيعة في دولهم، كما أننا سعداء جداً بإصدار الشركة لمجلتها الفصلية "الناقلات" وللعام الرابع على التوالي.

ونحن إذ نحتفي اليوم باليوبيل الذهبي لشركتنا الغالية وإطالة مدتها فإنه لابد لنا أن نستذكر أصحاب الجلالة والفضامة والسمو وملوك ورؤساء دولنا الذين وضعوا حجر الأساس للشركة آنذاك وباركوا تأسيسها، كما أتوجه بهذه المناسبة بالشكر والعرفان للمجلس الوزاري لمنظمة الأوبك على الدعم المتواصل الذي يقدمه للشركة والذي توج بإعتماد قرار الجمعية العمومية للشركة بإطالة مدتها لمدة غير محددة بعد انتهاء المدة الحالية في يناير 2023، والشكر موصول لأصحاب المعالي العاميين لمنظمة الأوبك ورؤساء الشركات المنبثقة عن المنظمة على تعاونهم الدائم مع الشركة.

كما أشكر إخواني رؤساء مجالس إدارة الشركة السابقين وأعضاء المجلس السابقين والحاليين والجهاز التنفيذي للشركة على كل ما قدموه للشركة كي تتبوء مكانتها المرموقة بين شركات ناقلات النفط الأخرى.

كما لا يفوتني في هذا المقام أن أشكر كل من دولة الكويت لإحتضانها مقر الشركة وتقديم كافة التسهيلات لها وجمهورية مصر العربية ودولة الإمارات العربية المتحدة لإستضافتهما مكاتب لعمليات الشركة والشكر لجميع الدول المساهمة لدعمها للشركة سواء من خلال تشغيل ناقلاتها أو الدخول معها في مشاريع مشتركة.



وختاماً أكرر شكرى الجزيل لكم جميعاً لتواجدكم معنا في هذه المناسبة السعيدة لما يشكله ذلك من دافع وحافز لنا لبذل المزيد من الجهد في سبيل رقي الشركة وتطورها.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته،،



أوابك تعقد الإجتماع التنسيقي الواحد والخمسون للشركات المنبثقة عن منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك)



ترأس معالي علي سبت بن سبت الأمين العام لمنظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك) الإجتماع التنسيقي الواحد والخمسون والذي عقد في القاهرة في الثالث والعشرون من ديسمبر الماضي بحضور ممثلي الشركات المنبثقة عن المنظمة.

وثن معاليه مشاركة وحضور ممثلي الشركات بغية متابعة جهود تفعيل وتطوير العلاقة بين الأمانة العامة للمنظمة والشركات العربية المنبثقة عنها ومناقشة فرص التعاون والتكامل بين الشركات الوطنية في الدول الأعضاء وقال معاليه

لقد كان مجال تطوير وتفعيل العلاقة بين المنظمة والشركات العربية المنبثقة بندا رئيسياً على جدول أعمال إجتماع مجلس وزراء المنظمة في التاسع من ديسمبر الماضي والذي تم فيه تقديم شرح مستفيض حول أنشطة الشركات العربية المنبثقة وما تواجهه من مشاكل وتحديات ، وعليه فقد قرر مجلس الوزراء تكليف الأمانة العامة لتكون وسيطاً لدعم الدور التكاملي وليس التنافسي بين الشركات المنبثقة ..

وأضاف معاليه أن الأمانة العامة لمنظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول تتطلع إلى مقترحاتكم وأرائكم لدعم أهداف هذه المبادرة الكريمة والتي من شأنها تفعيل وتنشيط حصول الشركات على فرص عمل في الدول الأعضاء تتناسب مع طبيعة عملها.

وقال معاليه أنه وبمناسبة إنعقاد إجتماعنا هذا أود أن أتقدم بأطيب التهاني إلى سعادة الأخ المهندس عادل عبدالعزيز الجاسم رئيس مجلس إدارة الشركة العربية البحرية لنقل البترول بمناسبة مرور خمسون عاماً على تأسيس الشركة العربية البحرية لنقل البترول متمنياً للشركة التقدم والازدهار.

كما بارك معاليه حصول الشركة العربية للإستثمارات البترولية (أبيكوب) على جائزة أفضل بنك تنموي متعدد الأطراف في أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا في العام 2021.

وبارك حصول الشركة العربية لبناء وإصلاح السفن (أسري) بمنسابة فوزها بأفضل شركة بناء وإصلاح سفن لعام 2021 في منطقة الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية والأفريقية .

مؤكداً معاليه بأن تلك الجوائز الهامة تعكس المكانة المرموقة التي تتمتع بها الشركات العربية المنبثقة في مختلف مجالات الصناعة البترولية.

الجاسم: نثمن دور الأمانة العامة وتوجيهات المجلس الوزاري للمنظمة



وجه سعادة عادل الجاسم رئيس مجلس إدارة الشركة العربية البحرية لنقل البترول الشكر والتقدير لمعالي الأمين العام للمنظمة على الجهود المضنية التي يبذلها لتعزيز أفاق التعاون والتكامل بين الشركات المنبثقة وتفعيل العلاقة بين المنظمة والشركات المنبثقة موجهاً خالص شكره وعظيم إمتنانه للمجلس الوزاري للمنظمة على توجيهاته السديدة لدعم مسيرة عمل الشركات المنبثقة ومتابعة أنشطتها وإنجازاتها.

وفي كلمته التي ألقاها خلال الإجتماع عبر الجاسم عن الظروف التشغيلية الصعبة التي مرت بها الشركة العربية البحرية لنقل البترول خلال العام 2021، نتيجة لإستمرار جائحة كورونا وتداعياتها الوخيمة على كافة أسواق السلع والخدمات بما فيها أسواق النقل البحري للبترول.

وقال سعادته إلا أنه رغم تلك الظروف القاسية وبفضل من الله وجهود منتسبي الشركة استطعنا أن نتخذ عدداً من القرارات وأن نحقق عدد من الإنجازات التي تصب في مصلحة الشركة في الحاضر والمستقبل ولعل أبرز هذه القرارات اعتماد مجلس إدارة الشركة لبناء أربع ناقلات للمنتجات النظيفة بتكلفة تتجاوز 320 مليون دولار أمريكي لتتضم إلى أسطول الشركة البالغ ثلاثة عشر ناقلة مختلفة الأعمار والأحجام ومتنوعة الأغراض لتساهم الشركة في سد احتياجات أسواق النقل البحري للبترول وفق أعلى المعايير والإشترطات البيئية.

وأضاف سعادته أن الشركة بصدد إدخال تعديلات جوهرية على الهيكل التنظيمي للشركة ولائحة تنظيم العمل في إطار عملية تطوير إداري شاملة تحقق الرضا الوظيفي لكافة العاملين سواء من هم في مكاتب الشركة أو على ظهور ناقلاتها.

وفي ختام كلمته أكد الجاسم حرص الشركة على تعزيز علاقتها بالشركات الشقيقة المنبثقة عن المنظمة وتدعم دور الأمانة العامة لتعزيز هذه الشراكة الإستراتيجية.

أخبار الشركة والصناعة

* عقد مجلس إدارة الشركة العربية البحرية لنقل البترول إجتماعه الواحد والتسعون بعد المائة - برئاسة **سعادة المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم** ، في مدينة القاهرة بجمهورية مصر العربية بتاريخ 24 ديسمبر 2021 ، حيث استعرض المجلس سير العمل في البناء الجديد لعدد أربع ناقلات منتجات نظيفة ، بالإضافة إلى تطورات أسواق النقل البحري للبترول وانعكاساتها على النتائج المالية للشركة ، كما اطلع المجلس على مشروع الميزانية التقديرية للشركة للعام المالي 2022 واستمع الى شرح قدمه رئيس مجلس الإدارة حول التعديلات التي تم ادخالها على الهيكل التنظيمي للشركة ولائحة تنظيم العمل.

* في إطار احتفالات الشركة بيوبيلها الذهبي قام رئيس مجلس إدارة الشركة سعادة المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم بجولة إلى عدد من الدول المساهمة التقى خلالها بوزراء البترول والطاقة وقدم لهم التهنئة والهدايا التذكارية بهذه المناسبة السارة.

* أقامت الشركة العربية البحرية لنقل البترول احتفالية بمناسبة يوبيلها الذهبي بتاريخ 23 ديسمبر 2021 في مدينة القاهرة بجمهورية مصر العربية بمشاركة وزراء البترول والطاقة وعدد من الشخصيات رفيعة المستوى في الدول المساهمة إضافة إلى الأمين العام لمنظمة الأوابك ورؤساء الشركات المنبثقة عنها ورؤساء مجلس إدارة الشركة السابقين وأعضاء مجلس الإدارة الحاليين والسابقين.

* شارك رئيس مجلس إدارة الشركة سعادة المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم في الإجتماع التنسيقي للشركات المنبثقة عن منظمة الأوابك الذي عقد في القاهرة بتاريخ 22 ديسمبر 2021 تم خلاله استعراض نتائج الإجتماع الـ 107 لمجلس وزراء المنظمة الذي انعقد بتاريخ 9 ديسمبر 2021 ، والمتعلق بتفعيل علاقة الشركات المنبثقة بالأمانة العامة وكذلك سبل تذليل المعوقات التي تواجهها هذه الشركات أثناء عملها في الدول الأعضاء.

* عانت أسواق النقل البحري للبترول منذ بداية العام 2021 وحتى شهر أكتوبر من ضعف الطلب على إستئجار الناقلات وانخفاض أسعار تأجيرها مما انعكس سلباً على النتائج التشغيلية والمالية للشركة، إلا أنه طرأ تحسن نسبي على الأسواق في شهر نوفمبر الماضي كما يتوقع أن تتحسن الأسواق بدءاً من العام 2022 وحتى 2025.

* تم تسفين الناقلة (ستار إنرجي) بمسفن دبي خلال الفترة من 21 سبتمبر 2021 ولغاية 15 أكتوبر 2021 ، حيث أجريت للناقلة جميع الأعمال الروتينية من فحوصات وإصلاحات ، وبعد نجاح تجارب البحر أصدرت للناقلة شهادات صلاحية للعمل في أعالي البحار.

مصر تفوز بعضوية مجلس المنظمة البحرية الدولية (IMO)



أنتخبت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية (IMO) الأعضاء الاربعة في مجلسها لفترة السنتين 2022-2023. المجلس المنتخب هو الجهاز التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية (IMO) وهو

مسؤول تحت إشراف الجمعية العامة عن الاشراف على عمل المنظمة بين دورات الجمعية العامة العادية التي تنعقد مره كل سنتين.

نجحت جمهورية مصر العربية في الفوز بعضوية مجلس المنظمة البحرية الدولية (IMO) خلال الانتخابات التي أجريت في يوم 10 ديسمبر 2021 في مقر المنظمة بلندن.

حصلت جمهورية مصر العربية على 135 صوتا من إجمالي عدد الدول التي لها حق التصويت وهو أعلى عدد من الأصوات بين الدول العربية والافريقيه المرشحة للفئة (ج) وثاني أعلى عدد من الاصوات بين جميع البلدان المرشحة في هذه الفئة.

ينقسم أعضاء المجلس الأربعون الى ثلاث فئات على النحو التالي :

الفئة (أ): 10 دول ذات الاهتمام الأكبر بتقديم خدمات الشحن الدولي وهم الصين واليونان وأيطاليا واليابان والنرويج وبنما وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الامريكيه.

الفئة (ب): 10 دول ذات أكبر اهتمام بالتجاره الدولي المنقوله بحرا وهم أستراليا و كندا وفرنسا و ألمانيا و الهند و هولندا و أسبانيا و السويد و الامارات العربيه المتحده.

الفئة (ج): 20 دولة غير منتخبة ضمن فئتي (أ) أو (ب) أعلاه ، والتي لها مصالح خاصة في النقل البحري أو الملاحة والتي سيضمن انتخابها في المجلس تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم ، وهم جزر البهاما وبلجيكا وتشيلي وقبرص والدنمارك ومصر واندونيسيا وجامايكا وكينيا وماليزيا ومالطا والمكسيك والمغرب والفلبين وقطر والمملكة العربية السعودية وسنغافورة وتايلاند وتركيا وفانواتو.

مراحل تطور بناء الناقلات لتطوير وتحديث الأسطول بالشركة العربية البحرية لنقل البترول



يعكف مجلس إدارة الشركة نحو التحديث المستمر لأسطول الشركة لمواجهة متطلبات السوق والايفاء بكافة التشريرعات البحرية والإشتراطات الدولية ليحظي بقبول الشركات النفطية الكبرى.

فيما يلي موجز عن خطط البناء السابقة التي نفذتها الشركة بنجاح طوال السنوات

الماضية إستنادا لخبراتها التراكمية في أسواق النقل البحري للبترول وتوقع اتجاهاتها المستقبلية من واقع تعامل الشركة اليومي في أسواق النقل البحري.

تقوم الشركة بإستقراء ودراسة أوضاع أسواق النقل البحري للبترول من خلال التقارير المتخصصة لبيوت الخبرة والتعرف على توجهات السوق المستقبلية ثم بعد ذلك يتم تلخيص تلك التوجهات في أسواق النقل وتقييمها ومناقشتها داخل الشركة مع كافة الدوائر قبل العرض علي لجنة مجلس الإدارة المختصة بتطوير أسطول الشركة حتي يتوفر لها آليات إتخاذ القرار.

ومنذ ان بدأت الشركة في تنفيذ خططها لتطوير الأسطول في منتصف الثمانينيات وحتى العام 2018 كانت كافة هذه الخطط ناجحة وحققت اهدافها بأرباح تم الاعلان عنها طبقا للنتائج المالية المدققة علي الرغم من أن كافة الناقلات السابقة لم يكن يتوفر لها أية عقود تأجير مسبقة قبل البناء وتم توفير التمويل اللازم لها من مصادر الشركة الذاتية وبالإقتراض من البنوك وتم تسديد كافة القروض وأخرها تم سداده قبل المواعيد المحددة من البنوك لتوفر السيولة المالية اللازمة لدي الشركة.

لقد بدأت خطط التطوير لأسطول الشركة منذ منتصف الثمانيات بشراء ناقله نפט خام (مستعملة) كريتني / الفاو (وتشغيلها لحساب شركة سومو العراقية خلال فترة الحرب العراقية الإيرانية ثم تم بيع الناقلات المتقادمة) بوبيان وأم الشيف وحالول بناء (1976 & 1975).

وبعد أن بدأت الشركة في تحقيق الأرباح تم تنفيذ عدة خطط علي مراحل تتناسب مع القدرات المالية للشركة علي النحو التالي :

1- الخطة الاولى

كانت لناقلة النفط الخام " AFRAMAX " أم سـعيد 1989 والتي تم شرائها نقداً بالكامل من أموال الشركة دون إقتراض ثم ناقلة النفط الخام AFRAMAX المنامة 1990 وتم شرائها بالتقسيط لمدة 36 شهراً في ظل الفائدة البنكية المنخفضة في ذلك الوقت وتم سداد قيمتها بالكامل من أموال الشركة الذاتية قبل موعد نهاية التقسيط وحققت الناقلتين أرباح جيدة من التشغيل بالإضافة إلى بيعهما بأسعار جيدة .

2- الخطة الثانية

كانت بناء ناقلتي الغاز الصغيرتين عائشة وأم الشيف 1991 / 1992 للعمل في ليبيا بدلا من الناقلات الأجنبية التي كانت تسيطر علي العمل هناك و تبعها تعاون وثيق مع الشركة الوطنية العامة للنقل البحري الليبية GNMTC حيث قامت الشركة العربية بشراء ناقلة غاز إضافية " التحدي " من نفس الحجم وتمليكها للشركة الليبية الشقيقة بالأقساط خلال 5 سنوات .

ولإحاطة حققت الناقلتين أرباحاً غير مسبوقه كانت العمود الفقري لأرباح الشركة في عقد التسعينيات بالإضافة إلى فتح مجال العمل بالتعاون مع الأشقاء في ليبيا حتي وصل عدد الناقلات التي تم تشغيلها بمعرفة الشركة لدي مؤسسة النفط الليبية NOC وشركة البريقة إلى 15 ناقلة مابين ناقلات مملوكة للشركة ومستأجرة من الخارج وأعيد تأجيرها داخل ليبيا خلال فترة الحصار الأمريكي والأوروبي 1992 – 1998.

3- الخطة الثالثة

كانت بناء ناقلتي النفط الخام الدوحة 1995 – 1997 ، الناقله زلاق 1999 - 2001 وأرباح تشغيلهم مسجلة في القوائم المالية . وإستمرت الناقله في العمل حتي تم بيعها في فبراير 2014.

4- الخطة الرابعة

تم شراء ناقلتي المنتجات البترولية النظيفة شبيبة والباحة في العام 1999 وتم تأجيرهم علي عقود تأجير عارية Bare Boat إلى شركة Vela السـعودية (النقل البحري السعودي الان) وحققت الناقلتين أفضل الأرباح التشغيلية للشركة سواء من التشغيل للناقلة شبيبة أو إعادة البيع للناقلة الباحة .

5- الخطة الخامسة

تم بناء ناقلتي النفط الخام زركوه واليوم 2001 - 2003 بأسعار متدنية جداً نظراً لركود أسواق النقل البحري في ذلك الوقت (42 مليون دولار لكل ناقلة) وحققنا أرباح جيدة للشركة، (ولإحاطة ارتفعت أسعار الناقلات بعد ذلك بصورة كبيرة) .

6- الخطة السادسة

كانت بناء ناقلتي الغاز الكبيرتين غاز الخليج واوشن جاز وناقلتي المنتجات البراق وسي ليجند . 2006 - 2008 .

7- الخطة السابعة

بناء ناقلتي المنتجات النظيفة سي ستار 2012 والناقله سي جويل 2013.

8- الخطة الثامنة

بناء 6 ناقلات للمنتجات البترولية النظيفة خلال الفترة 2016-2018 " ستار انرجي، سي شل، سي بيوتي، سي ايكون، بريز والدانه " ناقلات الخطط 6، 7، 8 أعلاه هم الان قوام أسطول الشركة الحالي .

وجميع الناقلات المشار إليها تم تمويلها من مصادر الشركة المالية الذاتية وبالإقتراض من البنوك وكافة ما اقترضته الشركة تم سداهه بالكامل دون تأخير حتي في أوقات ركود أسواق النقل وإنخفاض أسعار التأجير .

النظرة المستقبلية لأسطول الشركة علي المدى القصير علي النحو التالي :

1- تم التخلص من الناقله شيبية " 23 سنه " بالتخريد خلال شهر يونيه 2021.

2- الناقله البوم " 18 سنة " فور إستكمال عقدها التأجيري الحالي مع الهيئة المصرية العامة للبترول لابد من التخلص منها بالبيع .

3- الناقلات غاز الخليج، أو شـن جاز، البراق وسـي ليجند بناء عام 2008 تبلغ أعمارهم التشغيليه الآن " 13 سنة " ويتم حاليا النظر في إستبدالهم خلال العامين القادمين حيث سيبلغ عمرهم " 15 سنة " ومن ثم عند الحصول علي قيم بيعية جيدة يتم التخلص منهم .

4- دوما وأبدا تمر أسواق النقل البحري للبترول بدورات من الإزدهار والكساد لكافة أنواع السفن وليس من الضروري أن تكون هذه الدورات لكافة الأنواع معا لكن قد تكون للسفن التجارية (شحن جاف، حاويات) وقد تكون لناقلات النفط والغاز.

5- خلال الفترة الماضية 2020 / 2021 وفي ظل جائحة كورونا ساد الركود في أسواق ناقلات النفط والغاز وحدث رواج نسبي لأنواع السفن الأخرى وإنخفضت أسعار بناء السفن الأمر الذي شجع العديد من ملاك السفن التجارية علي التعاقد للبناء الجديد ومن ثم عودة إنشغال أحواض بناء السفن وارتفاع أسعار البناء .

6- مع تشدد الشركات البترولية في قبول ناقلات النفط والغاز التي يزيد عمرها عن 15 سنة وفي ظل التوقعات بعودة النشاط في أسواق النقل البحري للبترول مع زيادة التلقيح ضد فيروس كورونا بدأ الآن التزايد في التعاقد علي بناء ناقلات نفط، منتوجات وغاز مسال وفق التصميمات الحديثة ذات الإستخدام المزدوج للوقود (وقود سفن منخفض الكبريت وغاز طبيعي LNG) وموفره لإستهلاك الوقود مما ينعكس علي زيادة أرباح التشغيل .

7- مجددا ومع زيادة التقادم في المصافي الأمريكية والأوروبية وعدم تحديث أو بناء مصافي جديدة فإن هذه المصافي في الغرب ستتوقف لا محالة وسيجري إستبدالها بمصافي النفط في الخليج العربي والهند وكوريا والصين مما يعني أن هناك حاجة متزايدة للناقلات نظرا لطول الرحلة البحرية من الشرق إلى الغرب .

8- بناء الناقلات يستغرق حوالي عامين إلى 3 اعوام حسب طاقة أحواض السفن وما لديها من طلبات.

9- الشركة العربية البحرية لنقل البترول لأجل المحافظة علي العدد الأدنى في أسطولها الذي يبلغ الآن 13 ناقلة (بعد تخريد الناقلات شيبية) وليتناسب حجم الأسطول مع مكانة الدول العربية المالكة وجميعها دول مصدرة للبترول وأسوة بما تتعاقد عليه الآن بعض الشركات الشقيقة في الدول الأعضاء " الكويت، الإمارات، قطر والملكة العربية السعودية " فإن الشركة العربية في حاجة لبناء 6 الي 8 ناقلات (منتجات بترولية نظيفة LR2 وغاز مسال) من الآن لتكون جاهزة للعمل خلال الثلاث الي الخمس سنوات القادمة لتحل محل الناقلات المتقادمة والتي سيزيد عمرها عن 15 سنة .

10- لقد سددت الشركة العربية معظم ما عليها من قروض للبنوك والتي إستخدمت في تمويل الخطط الأخيرة لتحديث الأسطول .

11- كافة البنوك التي تتعامل معها الشركة رحبت في منح الشركة للقروض اللازمة لأي بناء جديد ولأي عدد من الناقلات حيث تتمتع الشركة بمركز مالي قوي والأهم هو قدرة الشركة علي سداد قروضها بانتظام ، بل عجلت الشركة في السداد وسط ترحيب من البنوك حيث يلجأ معظم ملاك السفن في العاده الي تمديد فترات السداد وليس تقليصها .

اعداد ياسين الصياد



العزوف والإحجام عن الوظائف البحرية



تمهيد

تتميز الوظائف البحرية، ولا سيما ظروفها المعيشية والعملية، بخصائص متفرده عن المهن الأخرى.

ان الاستداه في صناعة النقل البحري تعتمد بشـ كل أساسي على توافر البحاره المؤهلين بشكل جيد وعلى جذب عدد مناسب من القادمين الجدد للعمل في البحر.

لقد أصبح اختيار الوظائف البحرية كمسار عمل في الحياة هو الاقل بين فئة الشباب حيث تراجعت الرغبة للعمل في البحر بينهم بشكل ملحوظ في السنوات الاخيره بسبب الصعوبات المرتبطه بالحياة والعمل على متن السفن مقارنة بحياتهم في البر.

كما وأن رغبة البحارة الذين هم بالفعل في الخدمة للاستمرار في العمل في مهنتهم البحرية والبقاء فيها قد ضعفت الى حد كبير.

لقد حددت دراسات مختلفه الاسباب القائمه وراء التحديات في التوظيف البحري وأستبقاء العاملين في البحر وعدم جاذبية العمل البحري.

أسباب العزوف والاحجام عن الوظائف البحرية:

يمكن تلخيص الاسباب والعوامل المؤثرة في ما تقدمه بالاتي:

أولاً - لأسباب المعروفة داخل القطاع البحري والتي تشتمل بيئة العمل غير الامينه وظروف العمل والمعيشة غير اللائقة، والعزله، والوحده، وعدم توفر الانترنت، وعدم توفر الحماية الاجتماعيه، والرعايه الطبيه غير المناسبه، وشروط العمل غير العادله، وعدم توفر الدعم لأسر البحاره عند الحاجه.

ثانياً - وهن السفن وضعفها أمام الأعمال الاجراميه التي تستهدفها والتي تهدد معيشة وحياة العاملين عليها. تشمل هذه الأعمال الاجراميه حالات القرصنه والارهاب في البحر والسرقه. في هذه الحالات يتعرض البحاره لخطر احتجازهم كرهائن أو إطلاق النار عليهم وجرحهم أو قتلهم.

ثالثاً - خطر التجريم في أعقاب الكوارث البحرية أو الحوادث في البحر أو أثناء التواجد في الميناء. إن تعرض البحاره لعقوبات جنائيه له أثر سلبي على تشغيلهم وأستبقائهم. وهو يعطي صوره سيئه عن سلامة العمل البحري كمهنه قد يحجم البحاره عن العمل على متن السفن خوفاً من المقاضاة في أعقاب وقوع حادثه او كارثه بحريه هناك مقوله تقول "خطأ الشخص المدني هو خطأ لكن خطأ البحار جريمه".

رابعاً - تعتبر الابتكارات التكنولوجيه المسبب في تقدم صناعة النقل البحري نحو التكنولوجيا المتكامله وأتمتة التشغيل الالي والمزيد من أنظمة التشغيل الرقمية على السفن سبباً محتملاً لتقليل فرص العمل في البحر بالاضافه الى انها تتطلب موظفين بحريين متخصصين وذوي مهارات عاليه والذي سيعتمد توفرهم على كفيته مواكبة مؤسسات التدريب والتعليم البحري وتأقلمها مع هذه المتطلبات. وقد أدى نقص المعرفه والمهاره في التعامل مع التقنيات المتقدمه المطلوبه في كثير من الحالات الى الاستغناء عن خدماتهم.

خامساً - أصبحت الأفكار حول مستقبل الاتمه على متن السفن وعن النقل البحري الذاتي الاداره (المستقل) حقيقه واقعه بسبب الشروع بتنفيذ عدد من المشاريع في هذا المجال الى جانب أخذه بنظر الاعتبار في مداولات المنظمه البحريه الدوليه (IMO) حول الخطط المستقبليه لصناعة النقل البحري.

لم يتم بعد تعريف مصطلحي "السفن المأتمه" و "السفن غير المأهوله" ومع ذلك فقد حددت المنظمه البحريه الدوليه (IMO) تسمية "السفينه البحريه السطحيه المستقله (MASS)" على أنها (سفينه يمكنها بدرجات متفاوتة العمل بشكل مستقل عن التدخل

البشري). مستوى الاتمه واستقلالية التشغيل هو الذي سيحدد عدد البحارة اللازمين لتشغيل أنظمة السفينه والمهارات المطلوبه منهم للقيام بذلك.

سادسا- أضافت جائحة كوفيد-19 أعباء اخري ذات تأثير سلبي للغاية على عمليات تغيير الطواقم في أجزاء مختلفه من العالم وبسبب ذلك أستقال عدد كبير من البحارة من وظائفهم أو تركوها الى زمن أفضل.

تقرير العماله البحريه لعام 2021:

أصدر المجلس البحري البلطريقي الدولي (BIMCO) وهو اتحاد لمالكي السفن ومقره كوبنهاكن وغرفة الشحن البحري الدولي (CSI) وهي منظمه صناعه نقل بحري ومقرها لندن؛ بشكل مشترك طبعة سنة 2021 من تقرير العماله البحريه.

يقدم هذا التقرير لمحمة منتظمه عن العاملين في البحر ويعطي تفاصيل شامله عن العرض والطلب للعماله البحريه حول العالم بمساهمات من الادارات البحريه الوطنيه؛ وشركات النقل البحري؛ ومؤسسات التدريب والتعليم البحري؛ وخبراء من صناعة النقل البحري. ويعد هذا التقرير أداة أساسيه للمكلفين بتطوير استراتيجيات التطقيم والتدريب البحري.

ويقدر التقرير أن 1.89 مليون بحار من بينهم 858,000 ضابط يخدمون حاليا الاسطول التجاري العالمي؛ ويعملون على أكثر من 74,000 سفينه حول العالم.

ويتوقع التقرير ويحذر من أنه سيكون هناك نقص حاد في إجمالي الإمدادات من الضباط البحريين في عام 2026 وأنه ستكون هناك حاجة إلى 89,000 ضابط إضافي بحلول عام 2026 لتشغيل الأسطول التجاري العالمي. يعتمد هذا التنبوء على تقدير أنه مع نمو الاسطول العالمي الاساسي بنسبة 1.25% فإن توقعات الطلب العالمي على الضباط البحريين في عام 2026 سيبلغ 947,000 ضابط.

كما ويسلط التقرير الضوء على النقص الحالي في الضباط البحريين البالغ 26,240 ضابط ويظهر أيضا أن بعض فئات الضباط فيها نقص العرض بشكل خاص؛ مثل النقص في الضباط ذوي الخبره الفنيه وخاصة على مستوى الاداره لناقلات البترول وناقلات الغاز المسال.

لتلبية الطلب المسـتقبلي على البحارة، من الضروري أن تعمل صناعة النقل البحري بنشاط على تعزيز الوظائف في البحر وتعزيز التعليم والتدريب البحري في جميع أنحاء العالم، مع التركيز على المهارات المتنوعة اللازمة للمستقبل.

يركز التقرير أيضا على التنوع داخل العماله البحريه؛ وتحليل مجموعه من البيانات الديموغرافيه بما في ذلك العمر والجنسيه والجنس. ويقدم معلومات مفصله عن العرض والطلب الحاليين للبحاره في الاسطول التجاري العالمي.

تشير أحدث الإحصائيات في التقرير إلى أن هناك ما يقدر بـ 24,059 امرأة يعملن كبحاره مع زيادة في النسبة المئوية للعمليات في البحر بنسبة 45.8% مقارنةً بتقرير العماله البحريه لعام 2015.

ومن بين النتائج الرئيسيه التي توصل اليها التقرير أن حوالي نصف العماله البحريه العالميه تأتي من الفلبين؛ والاتحاد الروسي؛ واندونيسيا؛ والصين؛ والهند؛ وأوكرانيا. كما يبين تحليل البيانات الديموغرافيه تقدم السن للضباط المتمرسون على مستوى الاداره مقارنةً بتقرير 2015 مع عدم كفاية تغطية التناقص.

الخاتمه:

تتمثل أكبر عقبه في مجال التوظيف البحري في وقتنا الحاضر وخصوصا لمستوى الاداره في العثور على المرشح المناسب من ذوي الخبره في النوع المعين من السفن المطلوب العمل فيه وبما يتناسب مع التطور والتخصص التكنولوجي فيها وبالتمشي مع المعايير التجاريه العاليه ومتطلبات عقود الاجار.

أن الشركه العربيه البحريه لنقل البترول (AMPTC)؛ منذ تأسيسها حتى اليوم تتغلب دائما على الازمات والمصاعب بحنكة إدارتها العليا بما في ذلك صعوبات توظيف ضباط مؤهلين تأهيلا مرموقا وكفاءه ممتازه من أجل الحفاظ على مستوى التشغيل العالي في الاسطول.



الربان / ظافر ياسين طه

تاريخ صناعة السفن (الحلقة الثانية)

نبذة تاريخية

تطرقنا في الحلقة السابقة لتاريخ استخدام السفن منذ إرتياد البحر ومراحل تطورها والسفن المستخدمة ما قبل التاريخ الميلادي ونستكمل في هذا العدد أنواع السفن.

سفن الفاينج

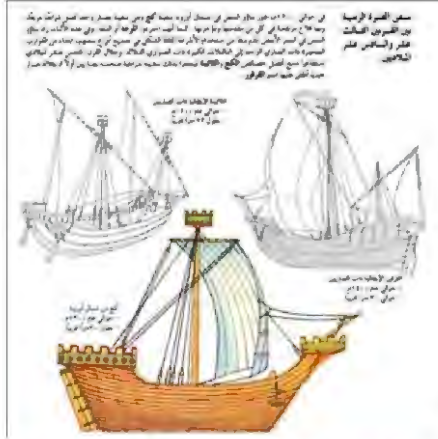
كانت أجود أنواع المراكب التي بنيت فيما بين القرنين الثامن والحادي عشر الميلاديين في شمالي أوروبا. لقد أبحر الفاينج بسفنهم الطويلة المشهورة عبر المحيط الأطلسي الشمالي إلى جرينلاند وحتى أمريكا الشمالية. عرف الناس الكثير عن سفن الفاينج الفضة لأن كثيراً من زعماء شعوب الفاينج أعدوا مراكبهم لدفنهم فيها. وقد وجد العلماء عدداً من هذه المقابر. وفي عام 1880 م، أميط اللثام عن سفينة حربية تخص هذا الشعب باقية بحالة جيدة بالقرب من جوكستاد جنوب شرقي النرويج. يبلغ طول هذه السفينة التي بناها الفاينج في القرن العاشر الميلادي نحو 24 م، أما عرضها فيبلغ نحو خمسة أمتار. وكل سفن الفاينج، فإن هيكل هذه السفينة متراكب الألواح، أي أن الألواح الخشبية التي يتألف منها يركب بعضها فوق الأخر.

وهي تحمل 16 مجدافاً على كل جانب من جانبيها، ولها شراع مربع الشكل مثبت في صار من المحتمل أن يبلغ ارتفاعه 12 م، كما أن لها مجداف تشغيل بالقرب من المؤخرة. وسفينة جوكستاد صغيرة نسبياً، ولأغلب سفن الفاينج الطويلة 20 مجدافاً على كل جانب، ولبعضها الآخر 30 مجدافاً.

السفن ذات الأشعة المثلثة الشكل (اللاتينات):

بينما كان يعمل بناؤه السفن في الشمال على تطوير السفينة المسماة الكج كان بناؤه السفن في البحر الأبيض المتوسط يدخلون تعديلات مهمة على بناء السفن وتصميمها. وبدأ بناؤه السفن في البحر الأبيض المتوسط بإدخال طريقة جديدة لبناء السفن صارت فيما بعد هي الطريقة المعيارية. فقد بنوا هيكلًا من قاعدة قصّ أولاً، ثم ربطوا الألواح الخشبية لجسم السفينة في الإطار. كما أنهم أكثروا من استخدام الأشعة المثلثة الشكل التي أطلق عليها اللاتينات. لقد أثبتت الأشعة المربعة الشكل أن أداءها جيد عندما تهب الرياح من الخلف. ولكنها، وبالعكس الأشعة المثلثة الشكل، لا تعمل جيداً عندما تبحر السفينة.

لقد استخدمت السفن الشراعية دائماً في البحر الأبيض المتوسط لحمل البضائع والركاب، كما تم استخدامها سفناً حربية أيضاً، لكن، وفي حوالي عام 1300 م، زاد استخدامها في مجال الشحن والتجارة بدرجة كبيرة.



سفن الفترة الزمنية بين القرنين 13 و 16 م

وعلى وجه العموم، فإن هذه السفن الشراعية لم تستخدم مجاديفها إلا في حالة عدم وجود رياح أو في حالة دخول مرفأ أو مغادرته. أما في الأوقات الأخرى، فكانت المراكب تدفع بالشرعة مثلثة الشكل. وأغلب السفن الشراعية لها صاريان، الأمامي منهما يحمل الشراع الكبير، ولبعضها ثلاثة صوار. والسفن الشراعية التجارية أطول وأوسع من السفن الحربية، كما أن السفن الشراعية النموذجية يمكنها أن تحمل نحو 127 طنًا متريًا.

السفينة كاملة الإعداد

في حوالي منتصف القرن الخامس عشر الميلادي، تمكن بنّاءو السفن في حوض البحر الأبيض المتوسط من دمج أجود خصائص السفينة القوية كج مع الخصائص المماثلة لمراكبهم الأثقل وزنًا والمسمّاة اللاتينية. وأصبحت هذه السفينة هي السفينة النموذجية في كل دول أوروبا لمدة 300 سنة تقريبًا. كما استمر هؤلأء في بناء هيكل السفينة بواسطة ربط الألواح الخشبية إلى هيكل يتكون من قاعدة قص ودعامات، لكنهم استبدلوا بمجاديف التشغيل دفعة في مؤخرة السفينة، كما اتبعوا إنشاء قلعة أمامية وقلعة خلفية في السفينة كما هو الحال في سفينة الكج. والأهم من ذلك، أن بنّائي سفن البحر الأبيض المتوسط غيروا جهاز السفينة لينال قوة أكبر وتسييرًا أفضل وهكذا طوروا السفينة كاملة الإعداد أو التجهيز. وللسفينة الكاملة الإعداد أو الرباعية التجهيز صاري رئيسي يتوسطها، وصار في المقدمة وثالث في مؤخرة السفينة ويحمل كل من الصاريين الموجودين في الوسط والمقدمة شراعًا كبيرًا مربع الشكل وتعلوه أشرعة صغيرة مربعة الشكل أما الصاري المزيّن (الخلفي)، فيحمل شراعًا مثلث الشكل، وهناك عمود مثبت على المقدمة يحمل صاريًا صغيرًا مربع الشكل.

الجليون

في حوالي منتصف القرن السادس عشر الميلادي، ظهر على البحار نوع من السفن الشراعية سمي الجليون. والجليونات سفن شراعية ضخمة لها قلاع أمامية أقل ارتفاعًا من السفن الأخرى وقلعة خلفية مرتفعة تضم حجرات أوسع، كل واحد من الصاريين الرئيسيين (في الوسط) الأمامي يحمل شرعيتين أو ثلاثة أشرعة في حين أن الصارية المزيّن (الخلفي) يحمل شراعًا واحدًا أو شرعيتين وفي أضخم سفن الجليون يوجد صار مزيّن ثان بالقرب من المؤخرة.

إيست إنديامن

استخدمت السفن لعدة قرون، للأغراض التجارية والحربية معاً. ولكن، بحلول القرن السابع عشر الميلادي تقريباً، أصبحت المدافع ثقيلة جداً مما جعل بناء السفن بأجسام خاصة تتواءم وحمل الوزن الإضافي أمراً ضرورياً. وهكذا فإن تصميم السفن الحربية والمراكب التجارية اختلف اختلافاً كبيراً مع الزمن.

شرعت الشركات التجارية في عدة دول أوروبية في القرن السابع عشر الميلادي في بناء سفن مصممة خصيصاً للتجارة مع الهند والشرق الأقصى. وجلبت هذه السفن العاج والحريير والتوابل ومنتجات أخرى من الهند والصين والهند الشرقية. وقد احتكر البرتغاليون التجارة مع الشرق الأقصى إلى القرن السابع عشر الميلادي عندما بدأت إنجلترا وهولندا بالتنافس. ودخل إلى مضمار المنافسة الدنمارك وفرنسا. وفي كل قطر، بنت شركات جزر الهند الشرقية سفنها الخاصة التي أطلق عليها اسم إيست إنديامن. وبالرغم من أن تلك السفن كانت قد صممت لتكون سفناً تجارية، إلا أنها كانت تحمل مدافع للدفاع عن نفسها ضد الهجمات التي يشنها القراصنة أو تشنها أساطيل الدول المعادية.

ازداد حجم سفن إيست إنديامن بصورة رتيبة، ففي القرن الثامن عشر الميلادي، على سبيل المثال بلغت حمولة أغلب السفن الإنجليزية من هذا النوع 360 طناً مترياً من البضائع وبحلول القرن التاسع عشر بلغت الحمولة 1.090 طناً مترياً.

سفن الخدمة المنتظمة

ازدادت الحركة التجارية بين الولايات المتحدة وأوروبا عبر الأطلسي بدرجة كبيرة في بداية القرن التاسع عشر الميلادي، كما تعاضم الطلب على خدمة أفضل للركاب عبر الأطلسي. ولقد استجاب ملاك السفن لهذا الطلب لتقديم شيء جديد في الخدمة، أي سفن تُبحر في أوقات منتظمة. ولقد سُمي هذا النوع من السفن السفن المنتظمة وكانت السفن لا تبحر قبل ذلك إلا بعد استيفاء كامل حمولتها من البضائع والركاب وكذلك بعد التأكد من أن أجواء الملاحة مناسبة تماماً أما سفن الخدمة المنتظمة فإنها تبحر وفقاً لجدول زمني معين، سواء أكانت حمولتها قد اكتملت أم لم تكتمل، وبصرف النظر عن الأجواء الملاحية. كما أصبح هذا النوع من السفن أول سفن تجارية تركز على راحة الركاب ولقد بدأت الخدمة المنتظمة عام 1818م بين مدينة نيويورك ومدينة ليفربول.

وللوفاء بالتزام الجداول الزمنية ومواجهة المنافسة كان على هذه السفن أن تبحر بأقصى سرعة ممكنة لكن السفن نفسها لم تزد على كونها سفناً شرعية عادية لم يعن في تصميمها بأي مواصفات خاصة بالسرعة.

وقاد الربابنة هذه السفن بنشاط مستمر ليلاً ونهاراً، وفي كل الأجواء الملاحية، وقد استغرق عبور الأطلسي شرقاً وقتاً يتراوح بين ثلاثة وأربعة أسابيع، أما عبوره غرباً فقد استغرق وقتاً أطول يتراوح بين خمسة وستة أسابيع، نظراً لأن على السفن الإبحار ضد الرياح الغربية، فاتخذت مساراً أطول ناحية الجنوب.

كان طول السفن في سنة من النمط الأول من سفن الخدمة المنتظمة نحو 30 م. وبحلول الأربعمينيات من القرن التاسع عشر الميلادي عندما ازدادت حجرات الركاب اتساعاً وصارت أكثر راحة، استُخدمت سفن طولها 49 م.

ومنذ أوائل القرن العشرين، انخفض عدد السفن الشراعية التي تجوب البحار بانتظام وكانت سفن كثيرة منها قد اهترأت أو صدئت في أحواضها. أما اليوم، فإن القليل الباقي من السفن ذات الأشعة المربعة الشكل تُستخدَم سفناً للتمارين في الأساطيل البحرية والتجارية لمختلف الدول.

وما زال الناس في كثير من الدول النامية يستخدمون السفن الشراعية في الملاحة على الشواطئ وعبر ممرات المياه داخل البلاد، كما تُستخدم لصيد الأسماك وما زال الصينيون يستخدمون سفن الينك لحمل البضائع والركاب على طول السواحل في الأنهار، كما أن مختلف النسخ الهندية من الدهو العربية يمكن رؤيتها حتى الآن في موانئ بومباي وكلكتا وفي ثغور أخرى من المدن الهندية.

عصر السفن ذات الدفع الآلي

أحدث اكتشاف ساف وتطوير المحركات البخارية ثورة في النقل المائي، ولم يعد الناس يعتمدون في دفع سفنهم على عضلات المجدافين أو على الرياح غير المضمونة، ففي عام 1769 م، سجل جيمس واط وهو مهندس أسكتلندي اختراع محرك بخاري بإمكانه تأدية أنواع كثيرة من العمل وحاول المخترعون في أوروبا والولايات المتحدة بعد ذلك مباشرة استخدامه لتحريك القوارب.

القوارب البخارية الأولى

في عام 1783 م، بنى نبيل من نبلاء فرنسا اسمه الماركيز كلود دو جوفري دابانس قارباً بخارياً. باخرة. استطاع إنجاز رحلة استغرقت 15 دقيقة في نهر السين بالقرب من مدينة ليون لكن محاولات الماركيز اللاحقة لم يكتب لها النجاح.

وفي عام 1787 م، ابتكر المخترع الأمريكي جون فيتش أول قارب بخاري يعمل بالولايات المتحدة، واستطاع محركه أن يحرك سلسلة من المجداف أو البدالات في كل جانب من جانبي القارب وطور فيتش، لاحقاً مركباً يُدفع بمجداف في مؤخرته، واستطاع بهذا القارب أن يقدم خدمة نقل الركاب والبضائع في صيف عام 1790 م، أبحر بالقارب حسب جدول زمني ذهاباً وإياباً عبر نهر ديلاوير بين مدن فيلادلفيا وترنتن. لكن افتقار فيتش إلى الأموال الكافية أقعده عن عمله.

وفي عام 1802 م، بنى المهندس الإنجليزي وليم سايمينجتون زورق سحب بخارياً بعجلة تجديف في مؤخرته. ولقد أثبت الزورق جدارته في العمل، إلا أن صاحبه كان يفتقر أيضاً للمال اللازم لتسييره.

كليرمونت

أصبح هذا القارب أول قارب بخاري تجاري يعمل بنجاح وقد صمم هذا المركب وبناه المهندس الأمريكي روبرت فولتن وأطلق على هذا المركب رسمياً اسم نورث ريفرستيم بوت وبعكس ما فعله المخترعون الأوائل، فإن فولتن لم يحاول أن يصنع محركاً بنفسه، وإنما أحضر محركاً من واط وعدله ليناسب العمل في قاربه، وفي عام 1807 م استطاع كليرمونت أن يقطع 241 كم في نهر هدسون من مدينة نيويورك إلى ألباني في حوالي 30 ساعة تخللها توقف ليلة واحدة وبعد إعادة بنائه بطريقة مكثفة، استطاع هذا القارب أن يبقى طويلاً في خدمة الركاب في نهر هدسون وكان الكلير مونت طويلاً وضيقاً، وقد بلغ طوله 34 م وأما عرضه فكان أربعة أمتار. وكان له عجلات تجديف جانبية بعرض متر واحد وبقطر يبلغ 4.5 م، وبعد عملية إعادة البناء أصبح طول كليرمونت 45 م وعرضه خمسة أمتار.

السفن الحديدية

شرع بناء السفن البريطانيون في أواخر القرن الثامن عشر الميلادي في بناء السفن الحديدية ومن الأسباب التي أدت إلى ذلك ندره الخشب الجيد الذي كان يمكن أن تصنع منه السفن في بريطانيا، إلا أن للسفن الحديدية أيضاً عدة مميزات مقارنة بنظيراتها المصنوعة من الخشب، فهي أقوى وأكثر أمناً وأرخص نفقة وأسهل صيانة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن السفن الحديدية أخف وزناً من السفن الخشبية بالحجم ذاته لأن الأخيرة تتطلب كتلاً خشبية ضخمة وثقيلة. ولهذا السبب تستطيع السفن المصنوعة من الحديد حمل بضائع أكثر.

فاقت بريطانيا الدول الأخرى في تطوير السفن الحديدية عابرات البحار، ففي عام 1821 م، صنعت آرون مانبي التي يعتقد أنها كانت أول سفينة بخارية، كلها من الحديد. وكان المهندس البحري البريطاني إيسامبارد كنجدوم بروئل من أكثر الموهوبين في أواسط القرن التاسع عشر الميلادي، ففي عام 1837 م، أنزل أول سفينة بخارية صُممت خصيصاً للقيام برحلات منتظمة عبر الأطلسي. وكان طول السفينة جريت ويسترن بطول 72 م وعرضها 11 م، وتدفع السفينة بعجلاتها الجانبية الضخمة. بمعدل تسع عقد بحرية. ولقد صمم بروئل سفناً أضخم بكثير، ففي عام 1858 م، أكمل تصميم جريت إيسترن أكثر السفن إثارة في عصرها، فقد كان طولها 211 م وعرضها نحو 26 م وكانت تسع 4,000 راكب، وكان لها مجاديف ومحرك لولبي وأشرعة. لكن السفينة فشلت اقتصادياً إذ إنها لم تجذب زبائن بما فيه الكفاية لدفع تكاليف التشغيل الضخمة. ولقد استخدمت بنجاح في مد أربعة خطوط برق في قاع المحيط الأطلسي. وفي عام 1888 م، بيعت السفينة على شكل خردة. وفي أواخر القرن التاسع عشر الميلادي، بدأ الفولاذ يحل محل الحديد في صناعة السفن. ووجد أن سفن الفولاذ أقوى، وأخف وزناً من سفن الحديد. وفي عام 1881 م، أصبحت السفينة البريطانية سيرفيا أول سفينة ركاب فولاذية تعبر الأطلسي.

اسطول الشركة العربية البحرية لنقل البترول

1. ناقلات النفط الخام

	105 ألف طن	يوليو 2003	نפט خام AFRAMAX	البوم
---	------------	------------	--------------------	-------

2. ناقلات غاز البترول المسال

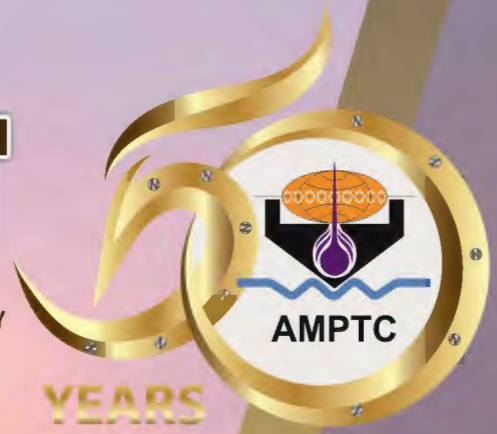
	54 ألف طن	سبتمبر 2008	غاز بترول مسال VLGC	غاز الخليج
	54 ألف طن	اكتوبر 2008	غاز بترول مسال VLGC	أوشن غاز

3. ناقلات المنتجات النظيفة

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

ALNAQELAT

Quarterly magazine issued by ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT COMPANY
Issue Fifteenth – January 2022



Arab Maritime Petroleum
Transport Company
(AMPTC) celebrates its
Golden jubilee



OAPEC holds the
coordination meeting
for its affiliated
companies



Egypt wins membership of the
International Maritime
Organizations (IMO)





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



50
Years



Magazine Editorial Board

- Editor-in-chief

Engineer/ Adel Abdul Aziz Al-Jassim

- Deputy Editor in Chief

Mr. Farouk Abdelrazik

- Editing Manager

Mr. Hassan Alalkeem

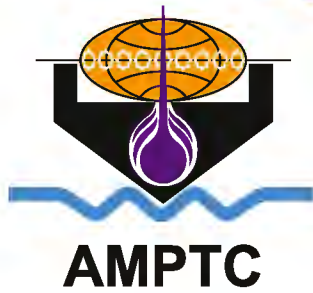
- Advisor to the Editorial Board

Mr. Ahmed Abdullah Elsairafy

In this Issue

Page

- 5 - Issue Editorial**
- 7 - History of Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) Incorporation.**
- 9 - Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) celebrates its Golden jubilee**
- 13 - OAPEC holds the coordination meeting for it affiliated companies**
- 15 - The company and industry news**
- 16 - Egypt wins membership of the International Maritime Organizations (IMO)**
- 17 - Stages of the development of tanker construction for the development and modernization of the fleet in the Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC)**
- 21 - Reluctance and refrain to take up maritime jobs**
- 25 - History of shipbuilding (Second episode)**



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



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.



Leadership and Excellence
Teamwork spirit
Professional performance

Chairman Message

In my message for this issue, I'd like to extend my best wishes and blessings to the shareholding countries in Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) and their representatives in the General Assembly and Board of Directors, and to all employees in the occasion of celebrating the fiftieth anniversary of the company's incorporation and its celebration of the golden jubilee. I happily recall the generous and kind care of their highnesses and excellences, the kinds, presidents and princes of the shareholding countries in the company who kindly blessed the incorporation and provided it with all kinds of support in 1972. On this occasion, I wish to pay tribute to their excellencies the ministers of Petroleum and Energy in the members states in OAPEC for their interest and keenness on the company's interests. These efforts culminated in the approval of recommending the extraordinary general assembly of the company held in June 2020, regarding the extension of the company's term for an unlimited term after expiry of its current term in January 2023. I also extend thanks to the General Secretary of OAPEC for his continuous support of the company and providing all facilitations for the company's business to work smoothly and successfully. I also give thanks to all officers of the sister companies affiliated to OAPEC, the oil companies in the shareholding companies, the international financial companies and organizations, and shipyards of constructions and repair of ships for their high-end behavior and positive cooperation with the company.



As we initiate a new phase in the company's journey, we must recall the past to learn the lessons, in particular as the company's extended journey, spanning nearly half a century, was full of events and achievements. This should give us determination and persistence to confront any coming challenges and inspire us with the optimism, hope and serious work for achieving more successes and achievements.

50
Years



ALNAQELAT
النقلات

On the other hand, It is customary at this time of the year to evaluate the performance in the past year and forecast the future's outlook. For the year 2021, it was really tough year on the markets of the maritime transport of petroleum and on our dear company due to the continuous effect of Covid-19 pandemic for the second year in row.

Nevertheless, the company took during that year important steps forward that would reap its fruits in the medium term, through taking some strategic decisions perhaps the most prominent of which the decision of building four tankers of clean products that the company shall receive within three years as it's expected we see an improvement in the markets of maritime transport of petroleum so the company can strengthen its position as one of the leading companies which contribute in meeting the markets' needs at the highest international standards and requirements.

During 2020, the company developed a plan for comprehensive administrative development that would foster the employment satisfaction of employees and encourage them to exert more efforts in the company's success and progress.

The Chairman of ARAB MARITIME PETROLEUM
TRANSPORT COMPANY (AMPTC)

Engineer/ Abdel Aziz Al-Jassim

AMPTC

50
Years



ALNAQELAT
النقلات

ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT COMPANY (AMPTC)

With the blessing of their Majesties, Excellencies, and Highnesses, the kinds, presidents and princes of the Organization Of Arab Petroleum Exporting Countries (OAPEC) – excluding Syria and Tunisia, and The agreement of incorporating the ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT COMPANY (AMPTC), whose head office in the state of Kuwait, on May 6th, 1972 for a term of fifty years. Then, the extraordinary assembly of the company in its meeting held in June 2020 and the Ministerial Board of the ORGANIZATION OF ARAB PETROLEUM EXPORTING COUNTRIES (O.A.P.E.C.) – in its meeting held in December 2020.

50
Years

The Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) was incorporated to be a maritime arm of the Arab petroleum industry, and it is the first company to be affiliated to the OAPEC organization. The company's purposes were defined in doing all transactions of maritime transportation of hydrocarbon materials, including crude oil, petroleum products and liquefied natural gas (LNG), by leasing its tankers in the voyage chartering system or according to timed chartering agreements to the oil companies in the shareholding countries, international oil companies and the markets of petroleum maritime transportation. Each shareholding country in the company has two members in the Board of Directors, one of them is original and the other is auxiliary (alternative).

Since 2005, the Company's Board of Director is headed by Kuwaiti representative his Excellency Engineer/ Adel Abdul Aziz Al-Jasem. The Company's Chairman appoints the company's General Manager who manages a number of specialized departments which practice its company's activity from its head office in the state of Kuwait and from its operation office in Arab Republic of Egypt.

The company's paid capital, which is 500 Million USD, is participated by the following countries: Saudi Arabia (15.59%), Kuwait (15.48%), Qatar (14.77%), Libya (14.36%), UAE (14.17%), Iraq (13.65%), Algeria (8.02%), Bahrain (3.83%), and Egypt (0.14%).

The company's paid capital was gradually increased from 150 Million USD in 2008 to 500 Million USD in 2017 from the company's own moneys, so the paid capital returned to the amount when the company was first incorporated before it was decreased by the resolution of the extraordinary general assembly in 1990s.

The company achieved rewarding profits during the past years, which reached in the year 2020 to 20 Million US Dollars, despite the effects of Covid-19 pandemic on the markets of petroleum maritime transportation.

Also the company's achievements include constructing a developed fleet that contributes in meeting the needs of the petroleum maritime transport markets and keeps up the requirements of the international laws and legislation. The company's current fleet consists of 13 different tankers of different ages, kinds and sizes, including the Tanker Album (Crude), the two tankers: GAS ALKHALEEJ and OCEAN GAS (liquefied Petroleum oil), ALBURAQ, SEA LEGEND, SEA STAR, SEA JEWEL, STAR ENERGY, SEA SHELL, SEA ICON, SEA BEAUTY, BREEZE, DANA (Clean Products). Recently, the company contracted with Hyundai shipyard in south Korea to construct four tankers of clean products with a cost exceeding 320 Million US Dollars to replace the gaining tankers which shall be disposed during the three coming years within an ambitious thoughtful plan to modernize and develop the company's fleet.

Since its incorporation half a century ago, the company is connected with solid relations with the prominent oil companies in the shareholding countries whether by leasing the company's tankers with preferable prices or entering in joint ventures with them, the most prominent of which the project of transporting and supplying the liquefied gas to the Egyptian General Authority of Petroleum during the period 2002 – 2019 in cooperation with the Saudi Aramco and Algeria's Sonatrach as gas suppliers. The company is interested in promoting its cooperation with the spin-offs from OAPEC organization, the international companies, the tankers' shipyards, and the international organizations and banks.

Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) Celebrates its Golden jubilee in Cairo



Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) celebrated its Golden jubilee on the Twenty Third of last December of its fiftieth anniversary of incorporation, and His Excellency Abdel Aziz Al-Jassim the Chairman of the Board gave his speech during the celebration, in which he stated as follows:

Your Excellencies

Sisters and Brothers, our dear guests,

May peace and Mercy of Almighty Allah be with you

The governments of the countries members of the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries (OAPEC) realized in the early 1970s the importance of investing a part of its petroleum income in mutual economically fruitful projects that would achieve the organization's goals and meeting the aspirations of its countries. They agreed to incorporate a number of companies that are specialized in different aspects of the petroleum industry, including the Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC), which was incorporated in 1972 to work on commercial basis from its head office in Kuwait in the field of maritime transport of hydrocarbon materials.

50
Years



ALNAQELAT
النقلات

The company gives the priority in leasing its tankers to the oil companies in the shareholding countries, besides its operation in the markets of the petroleum maritime transport, whether in the voyage chartering system or based on a timed chartering contract.

However, our dear company, in its journey spanning five decades, has faced many difficulties and challenges, such as recessions that dominate the maritime oil transport markets from time to time as a result of successive economic cycles and severe financial crises that afflicted different regions of the world at separate intervals and led to a severe decline in the demand for oil and the low prices of its transportation from the export areas to the main consumption markets. In the eighties of the last century, the company was forced, as a result of the stagnation of the oil shipping markets, to scrap its giant tankers and incur heavy capital losses as a result. The company's operations were also affected by the wars and conflicts that erupted in many vital and strategic areas of the world and the threats to international shipping routes in the Arabian Gulf and the Strait of Hormuz, which enjoy great oil and navigational importance. The company's tanker, Zirku, in 2011 was hijacked by Somali pirates, but the company succeeded in releasing it after about seventy days of its seizing and paid ransom to the kidnappers. The company was also affected by the repercussions of the Covid-19 pandemic, which seriously affected the markets for primary commodities and services, including the petroleum transport markets, which were damaged as a result of the closure and isolation measures taken by the countries of the world in the face of the epidemic, which led to a significant decrease in the demand for oil and its means of transportation, and the large number of legislations and agreements issued by the World Maritime Organization and the laws that are used by the ports of loading and unloading played a role in burdening tanker owners with great financial burdens, especially since the Arab company is keen to meet the requirements of these legislation and laws to contribute to the protection of oil. the marine environment from pollution and to maintain its competitive position in the In the transportation industry of maritime petroleum transport.

With the grace of God and the determination and persistence of all its employees, the company was able to successfully overcome the obstacles it faced and turn its failures into achievements. The company managed to gradually increase its capital from its own resources from 150 million US dollars in 2008 to 500 million US dollars in 2017. Thus, it regained its capital upon incorporation and before reducing it by a decision of the General Assembly. It has also set ambitious plans to modernize and develop its fleet, which now has thirteen units of different types and sizes, including six tankers of clean products, which are the latest and largest in the world. The Board of Directors also decided in its 190th meeting, which was held last October in Cairo,

50
Years



ALNAQELAT
النقلات

To build four tankers for clean products to replace the old tanker during the three coming years. The company has also expanded its activity to include transportation services, oil and gas trading, and bunker fuel supply, in an effort to diversify its revenue sources. Whereas the activity of liquefied gas supply and transport to the Egyptian General Petroleum Authority in cooperation with the Saudi Aramco and Algeria's Sonatrach as gas suppliers made the company achieve profits of more than 400 million US Dollars throughout the term of the agreement performance spanning seventeen years. The company also sought to strengthen its commercial and strategic relations with many oil companies in the shareholding countries, in particular the agreement concluded between the company and the Iraqi Oil Tanker Company (IOTC) in 2017 for cooperation in the field of oil trade, transportation services and the supply of bunker fuel, which is beneficial to both parties. One of the achievements we are proud of at the beginning of our career when the company dispatched large numbers of Arab students to study at the British Naval Academy and at the Arab Naval Academy in Alexandria to graduate as naval officers and engineers. A number of them are still working in the company, while a number of them hold high-ranking positions in their countries. We are very chartering with the company's issuance of its quarterly magazine "Naqelat" for the fourth year in a row.

Today, as we celebrate the golden jubilee of our dear company and extend its duration, we must remember their Majesties, Excellencies, Kings and presidents of our countries who laid the stone of foundation of the company at the time and they blessed its establishment. On this occasion, I extend my thanks and gratitude to the ministerial council of OAPEC for the continuous support it provides to the company, which culminated in the adoption of the company's general assembly's decision to extend its term for an indefinite period after the end of the current period in January 2023, and thanks are extended to their Excellencies, the secretaries-general of the OAPEC and the heads of companies emanating from the organization for their permanent cooperation with the company.

I also thank my brothers, the former chairmen of the company's board of directors, the former and current members of the board, and the executive body of the company for all they have done for the company to occupy its prestigious position among other oil tanker companies.

I also do not fail in this regard to thank both the State of Kuwait for hosting the company's headquarters and providing all facilities to it, and the Arab Republic of Egypt and the United Arab Emirates for hosting offices for the company's operations, and thanks to all the shareholding countries for their support to the company, whether by operating its tankers or entering into joint projects with it.



In conclusion, I reiterate my heartfelt thanks to all of you for being with us on this happy occasion, as this constitutes a motive and an incentive for us to do more for the growth and development of the company.

Peace, mercy and blessings of God,,



OAPEC holds the 51st coordination meeting of the companies emanating from the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries (OAPEC)

His Excellency Ali Sabt Bin Sabt, Secretary-General of the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries (OAPEC), presided over the 51st coordination meeting, which was held in Cairo on the 23rd of last December, in the presence of the representatives of the companies emanating from the organization. His Excellency appreciated the participation and attendance by the companies' representatives in order to following up the efforts of activating and developing the relation between General Secretariat of the Organization and its spin-off companies, and discussing the opportunities of cooperation and integration between the national companies in the member countries. He said also that the field of developing and activating the relation between the organization and the Arab spin-off



companies is a main item on the agenda of the organization's Council of Ministers meeting on the ninth of last December. They discussed providing a detailed explanation regarding the activities, challenges and difficulties encountered by the Arab spin-off companies. Therefore, the Council of Ministers decided to assign the general secretariat to be a medium to support the integrative not competitive role between the spin-off companies.

His Excellency added that the General Secretariat of the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries is looking forward to your suggestions and opinions to support the objectives of this generous initiative, which would activate and revitalize companies' access to job opportunities in member states commensurate with the nature of their work. His Excellency valued the participation and presence of company representatives in order to follow up the efforts to activate and develop the relationship between the Organization's General Secretariat and the Arab companies emanating from it, and to discuss opportunities for cooperation and integration between national companies in the member states. The work of the meeting of the Council of Ministers of the Organization on the ninth of last December, in which a detailed explanation was provided about the activities of Arab emerging companies and the problems and challenges they face, and accordingly the Council of Ministers decided to assign the General Secretariat to be a mediator to support the role His Excellency said that on the occasion of the convening of this meeting, I would like to extend my best congratulations to His Excellency Eng. Adel Abdulaziz Al-Jassem, Chairman of the Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC), on the occasion of the fiftieth anniversary of the foundation of the Arab Maritime Petroleum Transport Company, wishing the company progress and prosperity. His Excellency also congratulated the Arab Petroleum Investments Corporation (APICORP) for receiving the award for the best multilateral development bank in Europe, the Middle East and Africa in the year 2021.

He congratulated the Arab Shipbuilding & Repair Yard (ASRY) for winning the best ship building and repair company for the year 2021 in the Middle East, the Indian subcontinent and Africa.

His Excellency stressed that these important awards reflect the prestigious position enjoyed by spin-off companies in the various fields of the petroleum industry

Al-Jassem: We appreciate the General Secretariat Role and the Directives of the Ministerial Council



His Excellency Adel Al-Jassem, Chairman of the Board of the Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC), expressed his thanks and appreciation to His Excellency the Secretary-General of the OAPEC Organization for the strenuous efforts he is making to enhance prospects for cooperation and integration between the spin-off companies and to activate the relationship between the organization and the spin-off companies. He also expressed his thanks and appreciation to the Ministerial Council of the organization on its pertinent directives for the support of the business of spin-off companies and its follow-up of activities and achievements.

In his speech during the meeting, Al-Jassem expressed the difficult operating conditions that AMPTC experienced during the year 2021, as a result of the continuation of the Covid-19 pandemic and its dire repercussions on all markets for goods and services, including the maritime oil transport markets.

His Excellency said, however, that despite these harsh conditions, and with the grace of God and the efforts of the company's employees, we were able to take a number of decisions and achieve a number of achievements that are in the interest of the company in the present and the future. The most prominent of such decisions is the company's approval of building four tankers of clean products of cost exceeding 320 million US dollar to join the company's fleet of thirteen tankers of different ages, sizes and various purposes to contribute to filling the needs of the maritime oil transport markets according to the highest environmental standards and requirements.

His Excellency added that the company is in the process of introducing fundamental amendments to the company's organizational structure and organizing work within the framework of a comprehensive administrative development process that achieves job satisfaction for all employees, whether in the company's offices or on the backs of its tankers.

At the conclusion of his speech, Al-Jassem affirmed the company's keenness to strengthen its relationship with sister companies emanating from the organization and to support the role of the General Secretariat to promote this strategic partnership.

Company and industry news

- The Board of Directors of the Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) held its one hundred and ninety-first meeting - chaired by His Excellency Eng. Adel Abdulaziz Al-Jassem, in Cairo, Arab Republic of Egypt on December 24th, 2021, where the Board reviewed the progress of work in the new construction of four clean product tankers, in addition to developments in the petroleum maritime transport markets and their implications for the company's financial results. The Board also reviewed the company's projected budget for the fiscal year 2022 and listened to an explanation given by the Chairman of the Board of Directors about the amendments made to the company's organizational structure and work regulation.
- Within the framework of the company's celebrations of its golden jubilee, the Chairman of the Board of Directors, His Excellency Eng. Adel Abdulaziz Al-Jassem, toured a number of shareholding countries, during which he met the Ministers of Petroleum and Energy and presented them with congratulations and souvenirs on this happy occasion.
- The Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) held a celebration on the occasion of its golden jubilee on December 23rd, 2021 in Cairo, the Arab Republic of Egypt, with the participation of the ministers of petroleum and energy and a number of high-level personalities in the shareholding countries, in addition to the Secretary-General of the Organization of Petroleum Exporting Countries (OAPEC) and the heads of the companies affiliated with it and the former heads of the company's board of directors and members of the board of directors current and former board of directors.
- The Chairman of the Board of Directors, His Excellency Eng. Adel Abdulaziz Al-Jassem, participated in the coordinating meeting of the companies emanating from the OAPEC which was held in Cairo on December 2nd, 2021, during which the results of the 107th meeting of the Council of Ministers of the Organization, which was held on December 9, 2021 were reviewed. The meeting objective was activating the relationship of the spin-off companies with the General Secretariat, as well as ways to overcome the obstacles that these companies face during their work in the member states.
- The petroleum maritime transport markets suffered from the beginning of the year 2021 until the month of October, the weak demand for chartering tankers and the drop in the prices of chartering them, which negatively affected the operational and financial results of the company. However, there was a relative improvement in the markets last November, and the markets are expected to improve from 2022 until 2025.
- The tanker (Star Energy) was docked at Dubai Shipyard during the period from September 21, 2021 to October 15, 2021, during which the tanker conducted all routine work, including checks and repairs, and after the success of sea trials, it received certificates of validity to operate on the high seas.

Egypt wins membership of the International Maritime Organizations (IMO)

The General Assembly of the International Maritime Organization (IMO) elected the forty members of the Council for the biennium 2022-2023. The Elected Council is the executive organ of the International Maritime Organization (IMO) which is responsible, under the supervision of the General Assembly, for supervising the work of the organization in the intervals between sessions of the Ordinary General Assembly, which convenes once every two years.



Egypt succeeded in winning the membership of the Council of the International Maritime Organization (IMO) during the elections held on December 10th, 2021 at the headquarters of the organization London.

Egypt obtained 135 votes out of the total number of countries that have the right to vote, which is the highest number of votes among Arab and African countries nominated for category (C) and the second highest number of votes among all candidate countries in this category.

The forty members of the Council are divided into three categories as follows:

Category (A): 10 countries of greatest interest in providing international freight services, namely China, Greece, Italy, Japan, Norway, Panama, the Republic of Korea and the Russian Federation, the United Kingdom and the United States of America.

Category (B): 10 countries with the greatest interest in international seaborne trade, namely Australia, Canada, France, Germany, India, the Netherlands, Spain, Sweden and the United Arab Emirates.

Category (C): 20 non-elected countries within categories (A) or (B) above, which have special interests in shipping or navigation and whose election to the Council will represent all major geographical regions of the world, namely the Bahamas, Belgium, Chile and Cyprus, Denmark, Egypt, Indonesia, Jamaica, Kenya, Malaysia, Malta, Mexico, Morocco, Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Thailand, Turkey and Vanuatu.

Stages of the development of tanker construction for the development and modernization of the fleet in the Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC)

The company's board of directors is working towards the continuous modernization of the company's fleet to keep pace with market requirements and fulfill all maritime legislation and international requirements to be accepted by the major oil companies.



The following is a summary of the previous construction plans that the company successfully

implemented over the past years, based on its cumulative experience in the petroleum maritime transport markets, and anticipating its future trends from the reality of the company's daily dealings in the maritime transport markets.

The company extrapolates and studies the conditions of the maritime oil transport markets through specialized reports of the houses of expertise and learns about future market trends, and then summarizes those trends in the transport markets, evaluates and discusses them in the company with all departments before submitting to the board of directors committee concerned with developing the company's fleet until it has decision making mechanisms.

Since the company began implementing its plans to develop the fleet in the mid-eighties until 2018, all of these plans were successful and achieved its goals with profits that were announced according to the audited financial results, despite the fact that all the previous tankers did not have any prior chartering contracts before construction. The needed financing for it came from the company's own sources and by borrowing from banks. All loans were paid, and the last of them was paid before the due dates defined by the banks as the financial liquidity is available with the company.

The development plans for the company's fleet began since the mid-19801 with the purchase of a used crude oil tanker "Creti / Fao" (and its operation for the Iraqi company SOMO during the Iran-Iraq war, then the aging tankers were sold to Boubyan, Umm Al Sheif and Halul Binaa (1976 & 1975).

After the company started making profits, several plans were implemented in stages commensurate with the financial capabilities of the company as follows:

1- The First Plan

It was for the crude oil tanker “AFRAMAX” Umm Saeed 1989, which was fully purchased in cash from the company's money without borrowing, and then the crude oil tanker AFRAMAX Manama 1990 and it was purchased in installments for 36 months in light of the low bank interest at that time and its value was fully paid from the self-funds before the installment end date. The two tankers achieved good profits from operating in addition to selling them at good prices.

2- The second Plan

The construction of two small gas tankers, Aisha and Umm al-Sheif, 1991 / 1992, to work in Libya instead of the foreign tankers that controlled the work there, followed by close cooperation with the Libyan General National Maritime Transport Company (GNMTC), where the Arab company purchased an additional gas tanker “Al-Tahadi” of the same size. Owned by the sister Libyan company installments over 5 years. For your information, the two carriers achieved unprecedented profits, which were the backbone of the company's profits in In addition to opening the field of work in cooperation with the brothers in Libya until The number of tankers that were operated by the company reached the Libyan Oil Corporation NOC And the Brega Company to 15 tankers between tankers owned by the company and chartered from abroad and leased back inside Libya during the period of the American and European embargo 1992-1998.

3- The third plan

It was the construction of two crude oil tankers Doha 1995-1997, tanker Zallaq 1999 - 2001 and their operating profits are recorded in the financial statements. The tanker continued to operate until it was sold February 2014.

4- The Fourth plan

The two clean petroleum product tankers, Shaybah and Al Baha were purchased in 1999, and they were leased on bare boat chartering contracts to the Saudi Vela Company (now Saudi Maritime Transport), and the two tankers achieved the best operating profits for the company, both from operating For the tanker Shaybah or resale to the tanker Al Baha.

5- Fifth plan

The two crude oil tankers, Zirku and Al-Boom, were built 2001-2003 at very low prices due to the stagnation of the maritime transport markets at that time (42 million dollars per tanker) and they achieved good profits. For the company, (and for information, the prices of tankers increased significantly after that).

6- The Sixth plan

It was the construction of the two large gas tankers, Gulf Gas and Ocean Gas, and the two products tankers, Al Buraq and Sea Legend 2006 - 2008.

7- The seventh plan

Building the two clean products tankers “Sea Star 2012” and “Sea Jewel 2013”.

8- The Eighth plan

Building 6 tankers for clean petroleum products during the period 2016-2018 “Star Energy, Sea Shell, Sea Beauty, Sea Icon, Breeze and AlDana.”

The tanker of the plans 6, 7 & 8 above are now the strength of the company's current fleet.

All the tankers referred to were financed from the company's own financial sources and by borrowing from banks, and all the company loans were fully repaid without delay, even in times of stagnation in transport markets and low chartering prices.

The future outlook for the company's fleet in the short term is as follows:

- 1- The tanker SHAYBAH "23 years old" was disposed of by scrapping during June 2021.
- 2- The 18-year-old “Al-Boom” tanker, upon completion of its current chartering contract with the Egyptian General Petroleum Corporation, must be disposed of by sale.
- 3- The tankers: Gulf gas, Ocean Gas, Al Buraq and Sea Legend, built in 2008, their operational age is now “13 years” and they are currently being considered for replacement during the next two years, as they will reach “15 years” and then when they get good selling values they are disposed of.
- 4- Always and ever, the oil shipping markets go through cycles of boom and bust for all types of ships. It is not necessary that these cycles be for all types together, but it may be for commercial ships (dry freight, containers) and it may be for oil and gas tankers.
- 5- During the past period 2020/2021 and in light of the Covid-19 pandemic, stagnation prevailed in the markets of oil and gas tankers, and there was a relative popularity of other types of ships, and shipbuilding prices decreased, which encouraged many commercial ship owners to contract for new construction, and then the return of shipyards' preoccupation and the rise in construction prices.
- 6- With the strictness of the petroleum companies in accepting oil and gas tankers that are more than 15 years old, and in light of the expectations of the return of activity in the maritime oil transport markets with the increase in vaccination against the covid-19 virus, the increase in contracting to build oil tankers, products and liquefied gas according to modern designs with relevant Dual use of fuel (low-sulfur ship fuel and LNG natural gas) and save fuel consumption, which is reflected in an increase in operating profits.
- 7- Again, with the increase in the obsolescence in the American and European refineries, and the failure to modernize or build new refineries, these refineries in the West will inevitably stop and will be replaced by oil refineries in the Arabian Gulf, India, Korea and China, which means that there is an increasing need for tankers due to the length of the sea voyage from east to west.

- 8- Building tankers takes about two to three years, depending on the capacity of the shipyards and their land of requests.
- 9- In order to maintain the minimum number in its fleet, The Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPC) which now stands at 13 tankers (after scrapping the tanker Shaybah) and to match the size of the fleet with the status of the Arab owners, all of which are oil-exporting countries, and similar to what is being contracted now by some sister companies in the member states "Kuwait" , UAE, Qatar and the Kingdom of Saudi Arabia, AMPC needs to build 6 to 8 tankers (clean petroleum products LR2 and liquefied gas) from now to be ready for operation during the next three to five years to replace the aging tankers whose age will be more than 15 years.
- 10- The Arab company has paid most of its loans to banks, which were used to finance recent plans to modernize the fleet.
- 11- All the banks that the company deals with welcomed the company's granting of the necessary loans for any new construction and for any number of tankers, where the company enjoys a strong financial position and the most important thing is the company's ability to repay its loans regularly. The company accelerated the payment amid welcome from banks as ship owners usually extend payment periods, not reduce them.

Prepared by
Yasmin Elsayad



Reluctance and refrain to take up maritime jobs



Preamble

Maritime jobs, especially living and working conditions, have unique characteristics that are different to other professions.

Sustainability in the maritime transport industry depends mainly on the availability of well-qualified seafarers and on attracting an appropriate number of newcomers to work at sea.

The choice of maritime jobs as a career path in life has become the least among the youth, as the desire to work at sea has declined significantly among them in recent years due to the difficulties associated with life and work on board ships compared to their life on land.

The desire of seafarers who are already in service to continue to work in their maritime professions and to remain in them has been greatly weakened.

Various studies have identified the reasons behind the challenges in maritime recruitment and retention of workers at sea and the unattractiveness of maritime jobs.

Reasons for reluctance and refrain to take up maritime jobs:

The reasons and factors affecting the foregoing can be summarized as follows:

First - the well-known reasons within the maritime sector, which include unsafe work environment, improper working and living conditions, isolation, loneliness, lack of internet, and lack of social protection, inappropriate medical care, unfair working conditions, and lack of support for seafarers' families when needed.

Second - The ship's weakness and fragility against the criminal acts that target them and threaten the livelihood and lives of those working on them. These criminal acts include cases of piracy, terrorism at sea and theft. In these cases the seafarers are at risk of being taken hostage or shot, injured or killed.

Third - The risk of criminalization in the wake of marine disasters or accidents at sea or while in the port. The exposure of seafarers to criminal penalties has a negative impact on their employment and retention. It gives a bad picture of the safety of maritime work as a profession. Seafarers may refrain from working on board ships for fear of prosecution in the wake of a sea accident or disaster there. There is saying that says: "The mistake of a civilian is a mistake, but the mistake of a sailor is a crime".

Fourth - The continuous technological innovations and the progress of the shipping industry towards integrated technology, automation and more digital operating systems on ships is a potential reason for reducing job opportunities at sea. In addition, it requires specialized and highly skilled maritime personnel whose availability will depend on how the maritime training and education organization keep pace and adapted to these requirements. The lack of knowledge and skill in dealing with the required advanced technologies has resulted in many cases dispense with their services.

Fifth - Ideas about the future of automation on ships board and about self-managed (independent) maritime transport have become a reality due to the start of implementing a number of projects in this field, in addition to taking it into consideration in the deliberations of the International Maritime Organization (IMO) on future plans for the shipping industry.

The terms "automated ships" and "unmanned ships" have not yet been defined. However, the International Maritime Organization (IMO) defined "Independent Surface Maritime Ship" (MASS)" as "a ship that can, to varying degrees, operate independently of human interference."

The level of automation and operation independence shall define the number of seafarers needed for the operation of ships systems and the skills required from them to do so.

Sixth: The COVID-19 pandemic has added other burdens, which have a very negative impact on crew change operations in different parts of the world, and as a result, a large number of seafarers quit their jobs or leave them for a better time.

Seafarer Workforce Report 2021:

The International Baltic Maritime Council (BIMCO), a Copenhagen-based federation of ship owners, and the Chamber of Shipping International (CSI), a Maritime transport industry organization based in London, issued jointly the 2021 edition of the Seafarer Workforce Report.

This report provides a regular review of workers at sea and gives a comprehensive breakdown of the supply and demand for maritime labor around the world with contributions from national maritime administrations; maritime transport companies; maritime training and education institutions; and experts from the shipping industry. This report is an essential tool for those charged with developing manning strategies and maritime training.

The report estimates that 1.89 million seafarers, including 858,000 officers, currently serve the global merchant fleet; they work on more than 74,000 ships around the world.

The report predicts and warns that there will be a severe shortage of total supplies of naval officers in 2026 and that an additional 89,000 officers will be needed by 2026 to operate the global merchant fleet. Forecast of global demand for officers is based on as there is an estimate of the international basic fleet shall grow by 1.25%, the global demand forecast for naval officers in 2026 shall reach 947,000 officers.

The report also highlights the current shortage of naval officers, amounting to 26,240 officers, and also shows that some categories of officers have a particularly short supply; Such as the shortage of officers with technical experience, especially at the management level for oil tankers and liquefied gas tankers.

To meet the future demand for seafarers, it is essential that the shipping industry actively promotes jobs at sea and enhances maritime education and training around the world, with a focus on the diverse skills needed for the future.

The report focuses on diversity among the sea workforce, analysis of some demographics including age, nationality and gender, and provides detailed information on the current supply and demand of seafarers in the world's merchant fleet.

The latest statistics in the report indicate that there are an estimated 24,059 women working as seafarers with an increase in the percentage of female workers at sea by 45.8% compared to the Seafarer Workforce Report of 2015.

Among the main findings of the report is that about half of the global maritime workforce comes from the Philippines; the Russian Federation; Indonesia; China; India; and Ukraine. The analysis of demographic data also shows an age of experienced officers at the department level compared to the 2015 report with insufficient coverage of attrition.

Conclusion:

The biggest obstacle in the field of maritime recruitment at the present time, especially for the management level, is to find the right candidates with experience in the particular type of ship required to work in line with the development and technological specialization in it and in line with high commercial standards and requirements of chartering contracts.

Since its incorporation to date, the Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) has always overcome crises and difficulties with the skill of its senior management, including the difficulties of hiring highly qualified and efficient officers in order to maintain a high level of operation in the fleet.



**Sea Captain
Zafer Yasin Taha**

History of Shipbuilding Industry (2st Episode)

History Overview

In the previous episode, we discussed the history of the use of ships since entering the sea, the stages of their development, and the ships used before Gregorian history, and we will complete in this issue the types of ships.

Vikings ships

They were the finest types of boats built between the eighteenth and eleventh centuries AD in northern Europe. The Vikings sailed their famous tall ships across the North Atlantic to Greenland and even North America. People knew a lot about the luxurious Viking ships because many of the leaders of the Viking peoples prepared their boats for burial in them. Scientists have found a number of these tombs. In 1880 AD, a warship belonging to this people was revealed in good condition near Gokstad, southeast of Norway. The length of this ship, which was built by the Vikings in the tenth century AD, is about 24 meter, and its width is about five meters. Like all Viking ships, the hull of this ship has overlapping boards, meaning that the wooden boards that compose it are installed one on top of the other.

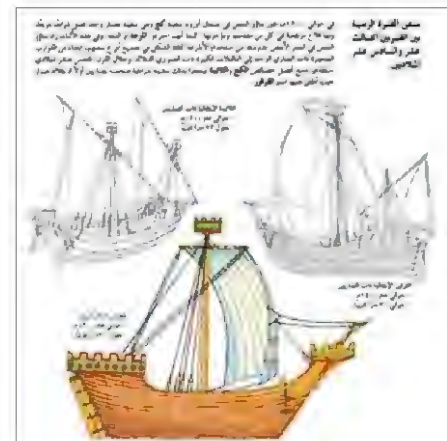
It carries 16 paddles on each side, and it has a square-shaped sail fixed in a saddle that is likely to be 12 m high, and it has an operating paddle near the stern. The Gokstad ship is relatively small, and most of the long Vikings ships have 20 oars on each side, and some have 30 oars.

Ships with triangular sails (Lateen Sails):

While shipbuilders in the North were developing the ship called "the Cog", shipbuilders in the Mediterranean were making important modifications to ship construction and design. Shipbuilders in the Mediterranean began to introduce a new method of ship building, which later became the standard method. They also made more use of triangular sails, which he called "the Lateen". Square sails have proven to perform well when the wind is blowing from behind, but, unlike triangular sails, they do not work well when the ship is sailing.

Sailing ships have always been used in the Mediterranean to carry goods and passengers, and they were also used as warships, but, in about 1300 AD, their use in the field of shipping and trade increased significantly.

In general, these sailing ships did not use their oars except when there was no wind or when entering or leaving a port. In other times, boats were propelled by a triangular sail, and most sailing ships had two masts, the front of which carried the large sail, and some of them had three masts. Merchant sailing ships are longer and wider than warships, and typical sailing ships can carry about 127 metric tons.



Ships of the time period between the 13th and 16th centuries CE

full-rigged ship

About the middle of the fifteenth century AD, shipbuilders in the Mediterranean basin were able to combine the best characteristics of the powerful ship “the Cog” with the similar characteristics of their lighter boats called “Lateen”, and this ship became the model ship in all European countries for about 300 years, and they continued to building the hull of the ship by attaching wooden boards to a structure consisting of a cut base and struts, but they replaced the operating oars with a rudder in the stern of the ship, and they also followed the construction of a front fortress and a rear castle in the ship, as is the case in the ship “ the Cog”. And most importantly, the builders of Mediterranean ships changed the ship's apparatus to obtain greater strength and better maneuverability, and thus they developed the ship fully prepared or equipped. The fully-equipped or quadruple-equipped ship has a main center in it, and it is in the front and a third in the stern of the ship. Each of the two masts in the middle and the front carries a large square sail and is topped by small square sails. As for the decorated (rear) mast, it carries a triangular sail, and there is a column installed on foreground carries mast of small square shape.

Galleon

Around the middle of the sixteenth century AD, a type of ship appeared on the seas sailing ships which is called “Galleon”. Galleons are huge sailing ships that have front castles that are lower than other ships and a high rear castle that includes wider rooms, each of the two main mast (in the middle) in front carries two or three sails, while the mizzenmast (rear) mast carries one sail or two sails, and in the largest ships The galleon has a second mizzenmast near the rear.

East Indiaman ships

Ships have been used for centuries, for both commercial and military purposes, but by the seventeenth century about AD, cannons had become so heavy that building ships with special bodies to accommodate and carry the extra weight was necessary. Thus, the designs of warships and merchant boats varied greatly with time.

In the seventeenth century AD, trading companies in several European countries began building ships specifically designed for trade with India and the Far East, and these ships brought ivory, silk, spices and other products from India, China, and East India. The Portuguese had a monopoly on trade with the Far East until the seventeenth century AD, when England and Holland began to compete. Denmark and France entered the arena of competition, and in every country, the East Indies companies built their own ships, which were called the East Indiamen. Although these ships were designed to be merchant ships, they carried cannons to defend themselves against the attacks launched by pirates or launched by the fleets of hostile nations.

East Indiaman ships increased in size monotonously. In the eighteenth century, for example, most English ships of this type carried 360 metric tons of cargo, and by the nineteenth century the tonnage was 1,090 metric tons.

Regular Liner ships

The trade movement between the United States and Europe across the Atlantic increased significantly at the beginning of the nineteenth century AD, and the demand for a better service for passengers across the Atlantic grew. Ship owners responded to this request to provide something new in the service, ie ships sailing at regular times. This type of ship was called regular ships, and the ships did not sail before that except after fulfilling their full load of goods and passengers, as well as after making sure that the navigation atmosphere is completely appropriate. Complete, regardless of the navigational atmosphere. This type of ship also became the first commercial ships to focus on passenger comfort, and the Regular Liner has begun in 1818 between New York City and Liverpool.

To meet timetable commitments and face competition, these ships had to sail as fast as they could, but the ships themselves were nothing more than ordinary sailing ships, and no special specifications for speed were meant in their design. The captains led these ships with continuous activity, day and night, and in all navigational climates. It took three to four weeks to cross the Atlas to the east, and to cross the West, it took longer time range between five and six weeks, as it had to sail against the western winds, so they took a longer route to the south.

The length of the ship of the first type of Regular Liner was about 30 m. By the 1840s AD, when the passenger rooms increased in size and became more comfortable, ships of 49 m in length were used.

Since the early twentieth century, the number of sailing ships regularly cruising the seas has decreased. Many of the ships were worn out or rusted in their docks. Today, there is little left of the ships with square sails are used as exercise ships in the naval and merchant fleets of various countries.

And people in many developing countries still use sailing ships for navigation beaches and across the waterways inside the country, also used for fishing and still the Chinese use junks to carry goods and passengers along the coasts in rivers. Various Indian versions of the Arabic dhow can still be seen in the ports of Bombay and Calcutta and in other outposts of the Indian cities.

The Age of Automated Ships

The discovery and development of steam engines revolutionized water transport, and people no longer depended on the muscles of oars or on unsecured winds to propel their ships. In 1769 AD, James Watt, a Scottish engineer, recorded the invention of a steam engine that could perform many types of work. Inventors tried in Europe and the United States then Directly use it to move the boats.

The first steamboats

In 1783 AD, a French nobleman named Marquis Claude de Geoffrey da Pans built a steamboat. Steamship. He was able to complete a 15-minute trip on the Seine near the city of Leon, but the Marquis' subsequent attempts were unsuccessful.

In 1787, the American inventor John Fitch invented the first steamboat operating in the United States, and his engine was able to move a series of oars or pedals on each side of the boat. And goods in the summer of 1790 AD, he sailed by boat according to round trip schedule across the Delaware River between the cities of Philadelphia and Trenton. But Fitch's lack sufficient funds put him out of work.

In 1802, the English engineer William Symington built a steamer tug boat with a row wheel in the stern. The boat proved its worth in work, but its owner also lacked the money needed to run it.

Claremont

This boat became the first merchant steamboat to operate successfully, and this boat was designed and built by the American engineer "Robert Fulton". This boat was called North River Steamboat, and contrary to what the early inventors did, Fulton didn't try to manufacture an engine by his own,

but he brought an engine from Watt, modified it to be suitable for operation in his boat. In the year 1807 AD, Claremont was able to travel 241 km in Hudson River from New York City to Albany in about 30 hours, including one-night stop. After, Claremont was rebuilt intensively, the boat could stay longer in the passenger service in Hudson River, the Claremont was long and narrow. It was 34m long and four meters wide, it had side rowing wheels, one meter wide and 4.5 m in diameter. After the rebuild, Claremont length became 45 m, its width five meters.

Iron ships

The British shipbuilders began in the late eighteenth century AD in the construction of iron ships and one of the reasons that led to this is the scarcity of good wood from which ships could be made in Britain. Iron ships also have several advantages compared to its counterparts made of wood, it is stronger and safer, cheaper and easier to maintain. In addition, iron ships are lighter than wooden ships of the same size, because the latter require huge and heavy logs, and for this reason ships made of iron can carry more goods.



Britain surpassed other countries in developing sea-going iron ships. In 1821 AD, Aaron Manby, which is believed to have been the first steamship, was made all of iron. The British marine engineer "Isambard Kingdom Brunel" was one of the most talented in the mid-nineteenth century AD. In 1837, the first steamship specially designed for transatlantic voyages was launched. The Great Western was 72 m long and 11 m wide, and the ship was propelled by its huge side wheels, at a rate of nine sailing knots. Brunel allowed much larger ships. In 1858 AD, he completed the design of the Great Eastern, the most exciting ship of its time. Its length was 211 m, its width was about 26 m, and it accommodated passengers, and it had oars, a screw engine and sails, but the ship failed economically. As it did not attract enough rubbish to pay the huge operating costs, and it was successfully used to run lightning lines at the bottom of the Atlantic Ocean, and in 1888 the ship was sold in the form of scrap, and in the late nineteenth century, steel began to replace iron in the shipbuilding industry. It was found that steel ships are stronger and lighter than iron ships, and in the year (1888AD) the British ship "Servia" became the first steel passenger ship to cross the Atlantic.

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	