الناقلات

مجلة فصلية تصدر عن الشركة العربية البحرية لنقل البترول
العدد الحادى والعشرون - أكتوبر-2023

A.M.P.T.C

الجاسم

تدشين الناقلتين اضافة جديدة إلى اسطول الشركة يواكب المتطلبات البيئية و الفنية لسوق النقل البحري

يوم الملاحة العالمي2023 يسلط الضوء على دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة.

وفد من الشركة العربية البحرية لنقل البترول يزور سونطراك.

الإتجاهات الحديثة في صناعة النقل البحري.

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

ALNAQELAT
الـنـاقـلات
A.M.P.T.C

إقرأ فى هذا العدد

4 كلمة رئيس مجلس الإدارة

6 الاقتصاد الأزرق

9 الحرب الأوكرانية وقطاع الشحن العالمي

12 الشحن البحرى للبترول

16 الاتجاهـات الحديثة في صناعة النقل البحري

20 يوم الملاحة البحرية العالمي 2023

24 اتحاد التأمين: يتوقع ارتفاع الطلب على النقل البحري العالمي 70% بحلول 2030

26 وفد من الشركة العربية البحرية لنقل البترول يزور سونطراك

هيئة تحرير المجلة

- رئيس التحرير
المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم
- مدير التحرير
الأستاذ/ حسن العلكيم

A.M.P.T.C

العدد الحادى والعشرون
أكتوبر 2023

A.M.P.T.C

رؤيتنا

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

رسالتنا

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

قيمنا

الريادة والتميز

العمل بروح الفريق الواحد

الإحترافية المهنية في الأداء

كلمة رئيس مجلس الإدارة

رئيس مجلس الإدارة
المهندس / عادل عبد العزيز الجاسم

أسابيع قليله تفصلنا على تدشين الناقلتين أوشن بلو وسي هورس 1 والتي تم التعاقد على بناؤهما في مسفن (HHI) الكورية في أكتوبر من عام 2021 أصبحت اليوم إضافة جديدة إلى اسطول الشركة، هذا البناء العملاق جاء ليواكب المتطلبات البيئية لسوق النقل البحري وتحدياته لمختلف الظروف البيئية والاقتصادية والصحية والأمن والسلامة.

هذا الإنجاز ساندته كوادر مخلصه وإدارة صادقه لأخوتي وأخواتي أعضاء مجلس الإدارة مدعومة بطموحات دولنا الأعضاء المؤسسين لهذه الشركة الرائدة ودعم مجلس الوزراء الموقر لهذه الشركة التي تم منحها في ديسمبر من عام 2020 الموافقة على مد مدتها التأسيسية لفتره غير محدودة.

إنها منظومة عمل متكاملة كان لابد لها أن تتكلل بالنجاح.

وأؤكد في هذا الصدد أن رأس المال لم يكن عاملاً وحيداً للنجاح بدليل تذبذب أعمال الشركة خلال الثمانينيات من القرن الماضي وتكبد الشركة لخسائر ماليه جسيمه مما اضطر إلى تصفية بعض الناقلات وبيعها بأسعار زهيده.

لكن هي الإرادة والرغبة في تحقيق النجاح والريادة والعمل الجماعي مدعومة بالكوادر الفنية والإدارية المتميزة ودعم أعضاء مجلس الإدارة لمسيره النجاح لتسجل الشركة العربية البحرية لنقل البترول إسماً من ذهب بين كبريات الشركات العالمية الرائدة، إنه فخر واعتزاز ينال منه العديد من الرجال المؤسسين الذين سجلوا اسمهم في تاريخ مجلس الإدارة وتركوا بصمات خالده لا تنسى ويسعدني شخصياً أن أرى مسلسل النجاح يحذو في خطى ثابته بقيادة كوكبة جديدة أرى فيهم المستقبل الواعد والريادة المؤكدة للشركة بإذن الله في ظل عمل جماعي وخطط وإستراتيجيات ممنهجه.

ونحن في مجلس الإدارة نتابع عن كثب الخطط الطموحة والاســـــتراتيجيات الجديدة لتكون رؤيتنا المســـتقبلية قائمه على القدرة التنافســـية والاستغلال الأمثل للموارد البشرية والمالية وفق أعلى المواصفات والمعايير الدولية لتقديم اسطول بحري يرقى لخدمة العملاء وتطلعات أسواق النقل البحري ويراعي القوانين والتشـــريعات الدولية لتعزز بذلك الشركة مكانتها كواحدة من أفضل الشركات المرموقة عالمياً.

ولا يسعني في ختام كلمتي هذه إلا أن أتوجه بجزيل الشكر لأخوتي وأخواتي أعضاء مجلس الإدارة والجهاز التنفيذي بالشـركة ولكل من وضع اسمه في تاريخ هذه الشـركة وســاهموا في نجاحها وتقدمها لتنال المرتبة الرفيعة التي هي عليها الآن وســيبقى رجالها على مدار تاريخ إنشـاء الشـركة حاضره في أذهاننا ومحل افتخار وإعتزاز وإمتنان و أسأل الله العلى القدير أن يوفقنا جميعاً وأن يكون النجاح حليفنا دائماً بإذن الله.

الاقتصاد الأزرق

يعد النقل البحـــري والتجارة الخارجية وجهان لعملة واحدة إذ ينقل النقل البحري ما يـزيد علـى80% من حـركة التجارة الدولية ، وتـتحقق الـتـنمـية المســتدامة من خلال الاتجاه نحو خفض اسـتخدام الوقود والانبعاثات من السـفن التي تسـهم بنسـبة كبيرة فى التلوث الهوائـــي ، والاتجاه نحو تطبيق الالتـزامات البيئية في الموانئ البحرية وكذلك بالنسـبة للسـفن البحرية وتوفير الطاقة بالموانئ وكذلك التوسع في استخدام سفن حاويات أكبر سعة وتفعيل دور الموانئ في إقامة شبكات نقل مستدام ودور هيئات الموانئ ومشغلي الخطوط الملاحية في تلبية الاحتياجات التشغيلية ودور الأونكتاد في المساعدة في تمكين بعض الدول النامية والشراكة بين القطاع العام والخاص فى هذا الصدد.

ويساهم الاقتصاد الأرزق في تحقيق التنمية المستدامة وتوفير فرص عمل وتحقيق الرفاهية ووجود المدن والموانئ الذكية والمحافظة على التنوع البيولوجي حيث زادت أعداد المناطق البحرية المحمية التى تساعد فى تحقيق أهداف التنمية المستدامة وأهمها حماية البحار والمحيطات والتنوع البيولوجي والاستخدامات المستدامة لمصايد الأسماك وقد تزيد النظم البيئية البحرية على التكيف مع تأثيرات تغير المناخ.

وتقدر قيمة الأنشطة الاقتصادية للمحيطات حول العالم بنحو 6,1 تريليون دولار سنويا ووفقا لتقديرات أخرى فإن هذه القيمة قد تصـــــل إلى 24 تريليون دولار سنويا على الأقل وذلك لمختلف الموارد والخدمات التى تشـــــملها مثل النقل البحري الذى يمثل ما يقرب 90 % من الأنشـطة التجارية حول العالم ، وبالنسـبة للأنشـطة التجارية على شواطئ البحار والمحيطات هناك 13 مدينة من أكبر مدن العالم تقع على سواحل البحار والمحيطات ، ونحو 40 % من سكان العالم أى 3,1 مليار نسمة يعيشون فى نطاق السواحل فى 150 مدينة ساحلية حول العالم.

وفى مجال الاتصـالات السـلكية واللاسلكية حول العالم تشـغل الكابلات البحرية نحو 95 % من

جميع البيانات الرقمية حول العالم ، كما أنها تعتبر مصـــــدر للغذاء لنحو 4,3 مليار شخص حول العالم مع توفير أكثر من 15 % من البروتين الحيواني المسـتهلك سنويا ، كما أن 30 % من النفط والغاز المستخرج حول العالم ينتج من البحار والمحيطات ويقدر نشـاط السـياحة البحرية 5 % من الناتج المحلي الإجمالي.

وتعتبر المناطق الســـاحلية من أكثر المناطق إنتاجا فى العالم وهي الأكثر عرضة لتغير المناخ والاخطار الطبيعية والفيضـــانات والتعرية وارتفاع مســـتوى سطح البحر والمناخ المتطرف ، والتلوث البحرى ، وتسعى الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية والبحرية(IMCAM) إلى تنسيق تطبيق السياسات المختلفة التى تؤثر على المنطقة الساحلية والأنشـطة البحرية ويتم تطبيق تلك الإدارة في معظم البلدان الساحلية.

أما فيما يخص التخطيط المكانـي البحـري (Marine spatial planing) MSP التخطيط المكانـي البحري هو نهج الاستخدام المســـــتدام وحفظ التنوع البيولوجي والذي يهدف إلى تعزيز الوعي بالبيئات والاقتصـــاديات البحرية من خلال زيادة فهم النظم الســـاحلية والبحرية وتعزيز قضـــــايا الاستدامة للموارد البحرية مثل إدارة الموارد الطبيعية وتأثيرات ظاهرة تغير المناخ والســـلامة والأمن الغذائي وإنتاج الطاقة المتجددة وبناء القدرات البشـــرية من خلال التدريب المستمر وبناء القدرات فى العديد من التخصصات مثل الملاحة البحرية وإدارة الموانئ البحرية والتجارة البحرية والقانون البحري.

ويلعب النقل دوراً حيوياً وهاماً فى تحقيق التنمية المســـتدامة ، وبالنظر إلى الأهداف التي وضعتها الأمم المتحدة نجد أن النقل يعد من العوامل المؤثرة بشـكل مباشر في تلك الأهداف حيث يعد عصب الإقتصاد ومحور الحياة الاجتماعية والإقتصادية ويعد من الركائز الأساسية التى تدور حولها التنمية المســـــــتدامة والتي تهدف إلى تحقيق التوازن بين الإعتبارات البيئية والإجتماعية والإقتصـــادية وتحســـين نوعية الحياه وإستيفاء متطلبات الحاضر دون المســـاس بالأجيال القادمة.

ومن أهم أهداف التنمية المسـتدامة التي يسـاعد في تحقيقها النقل البحري الهدف الرابع عشـــر وهو يخص حفظ البحار والمحيطات والموارد البحرية واستخدامها المســـتدام وكذلك الهدف السابع عشر فيما يخص تعزيز وتنشيط الشراكة العالمية من أجل التنمية المسـتدامة ويتحقق ذلك عن طريق استدامة الأسـواق والمحافظة على استمرارية الخطوط الملاحية في ضوء التجارة الخارجية وتفعيل وجود خطوط ملاحية مشـــتركة بين الدول والاستعانة بالخطط الاستيراتيجية للدول فى النقل وحل مشـكلاته وتفعيل دور التكتلات الاقتصـادية والشـركات

متعددة الجنســـيات لرفع وزيادة نســـبة التجارة البينية بين الدول وتفعيل الاتفاقيات الدولية بخصـــــوص النقل العابر والنقل البحرى و تفعيل خدمات النقل البحرى في الموانئ البحرية وخارجها مثل الخدمات اللوجيستية وتوفير المراكز اللوجيستية والموانئ الجافة.

وللنقل البحرى دور كبير فى الترويج لمجتمعات سلمية وشاملة للمدن المســـــتدامة توفير أجهزة الكشـف الاشعاعى في الموانئ البرية والبحرية والموانئ الجافة والمطارات لكشـف الأسلحة والمخدرات كما أن تعزيز استدامة شبكات النقل بنجاح يســاعد على خلق مدن ملائمة للعيش وأكثر استدامة.

الحرب الأوكرانية وقطاع الشحن العالمي

تسببت الحرب الروسية-الأوكرانية منذ اندلاعها في أزمات واسعة النطاق، سواء على المستوى الكلي أو المستوى الجزئي. ومن أبرز القطاعات المتأثرة بتداعيات الحرب، قطاع النقل والشحن البحري، حيث فاقمت الأزمة الأوكرانية من اضطرابات سلاسل التوريد التي كانت لا تزال تتعافى بصورة هشة من ارتدادات أزمة كورونا، مما أسفر عن حدوث حالة من عدم الانتظام في أحوال الشحن العالمي، بسبب ارتفاع أسعار الشحن بشكل غير مسبوق نظرًا لارتفاع أسعار الحاويات وأسعار النفط والوقود، وتعليق شركات الخدمات اللوجستية خدماتها، وتعطيل حركة التجارة مع روسيا وأوكرانيا -اللاعبين الرئيسيين في سوقي الطاقة والغذاء- فضلًا عن تعرض بعض السفن للقصف في منطقة البحر الأسود.

مظاهر الأزمة

تعتبر روسيا وأوكرانيا موردين مهمين للمنتجات الأساسية، ولا سيما الغذاء والطاقة، حيث يمثل البلدان نحو 2.5% من التجارة العالمية للبضائع و1.9% من الناتج المحلي الإجمالي حسب تقديرات عام 2021. ولهذا، فمن شأن أي اضطراب يحدث في منطقة البحر الأسود أن يؤثر بشدة على سلاسل التوريد وقطاع الشحن البحري الذي يستحوذ وحده على أكثر من 80% من حركة التجارة العالمية.

وفيما يلي أبرز ملامح الأزمة في قطاع الشحن:

- إغلاق الموانئ وتوقف شركات الملاحة:

قررت العديد من الدول حول العالم في مهلة قصيرة إغلاق موانئها أمام السفن الروسية، مثل بريطانيا وكندا والنرويج وإيطاليا والولايات المتحدة، وذلك للرد على الغزو الروسي للأراضي

الأوكرانية، لتأتي تلك الخطوات ضمن مجموعة من العقوبات الاقتصـــــادية الموسعة التي فرضتها الدول الغربية ضد موسكو لإجبارها على العدول عن غزوها لأوكرانيا.

إلى جانب ذلك، أعلنت ثمانية خطوط ملاحية تعليق عمليات حجز الشـــحن من وإلى روسيا جراء حربها على أوكرانيا، وتخوفًا من أن تتكبد خسـائر باهظة أثناء عمليات الشـــحن، ومن أهم تلك الخطوط ((ميرسك)) و((فيدكس)) و((هاياج لويد))، فيما قامت باقي الخطوط الملاحية بإقرار رسوم مخاطر تبلغ قيمتها نحو 1200 دولار على الحاويات.

-أزمة العمالة :يعاني قطاع الشـــحن منذ بداية أزمة كورونا من أزمة في العمالة ونقص في أطقم البحارة بسـبب قيود السـفر الصـارمة التي فرضها الوباء، وفقًا لدراسة نشـرها كل من المجلس البحري البلطيقي والدولي (بيمكو) وغرفة الشـــحن الدولية، حيث حذرت الدراسة من أن نقص البحارة في طواقم السـفن التجارية سيضـيف المزيد من المخاطر على سلاسل التوريد العالمية.

وقد تفاقمت أزمة العمالة في القطاع مع اندلاع الحرب بين موسكو وكييف التي تسـببت في حصـار البحارة العاملين على السـفن الأوكرانية، خاصة في الموانئ السـاحلية مثل ((ماريوبل)) و((أوديسـا))، أكبر ميناء لتصـدير الحبوب في أوكرانيا، مما زاد من صعوبات عملية نقل البضـائع عبر هذه المناطق. كما تشـكل روسيا وأوكرانيا معًا ما يقرب من 15% من بحاري العالم البالغ عددهم 1.89 مليون بحار، حيث يصـل عدد البحارة الروس إلى 198 ألف بحار على مستوى العالم، وتمثل 4% من حجم البحارة عالميًا، بينما يصل الأوكرانيون إلى 76.4 ألف بحار.

- ارتفاع أسعار النفط :ألقت الأزمة الجيوسياسية بين موسـكو وكييف بظلالها على أسـعار الطاقة المُرتفعة بالفعل في ظل ارتفاع الطلب إلى مسـتويات ما قبل الجائحة بفعل تخفيف الإجراءات الاحترازية ضـد كورونا، وعودة الحياة إلى طبيعتها مقارنة مع محدودية المعروض واضطراب سلاسل التوريد، مما أدى إلى ارتفاع أسعار الخام الأمريكي وخام برنت

ومن المرجّح أن يؤثر ارتفاع أسعار النفط على صناعة الشحن من خلال مسارين، المسار المباشر :

خلال ارتفاع تكاليف الشـحن والنقل باعتبار الطاقة أحد المدخلات الهامة لتلك الصـناعة .المسـار غير المباشر :متمثلة فى قيام شركات الشحن بتمرير ارتفاع الأسعار إلى عملائها بدرجات متفاوتة، وهو ما قد يؤدي إلى تفاقم الموجة التضخمية التي يُعاني منها العالم منذ العام الماضي .

- ارتفاع تكلفة التأمين على السفن :أسفرت الحرب الروسية عن ارتفاع تكاليف التأمين على السفن التجارية عبر البحر الأسود مما زاد من تكلفة شحن البضائع وذلك بسبب ارتفاع المخاطر التي قد تواجهها تلك السفن خلال رحلتها مع زيادة احتمالية تعرضها للتلف أو الاحتراق نتيجة للحرب الدائرة في تلك المنطقة. وقد رفعت بعض شركات الشحن تكلفة التأمين من 1% من قيمة البضاعة

إلى 10%. وفي هذا السياق، صنفت شركات التأمين كلاً من منطقة البحر الأسود وبحر آزوف وكذلك المياه القريبة من رومانيا وجورجيا كمناطق عالية الخطورة.

انعكاسات كارثية

بطبيعة الحال، ستخلق العوامل المذكورة أعلاه عددًا من الارتدادات على قطاع الشحن بشكل خاص، والاقتصاد العالمي بشكل عام، إعمالًا بمبدأ ((تأثير الدومينو)) .

وهو ما يمكن استعراضه على النحو التالي:

- **صعود تكلفة الشحن البحري** :شهد الاقتصاد العالمي عقب الحرب الروسية-الأوكرانية ارتفاعًا في أسعار الطاقة والتأمين على السفن، وزيادة في القيود المفروضة على التجارة الخارجية، إلى جانب النقص العالمي في حاويات الشحن، فضلًا عن إغلاق الموانئ وتوقف شركات النقل عن تقديم خدمات الشحن إلى روسيا وأوكرانيا مما أجبر السفن على تغيير مسارها، وهو ما أدى إلى تكدس واصطفاف السفن خارج الموانئ لتصل مدة الانتظار إلى أكثر من عشرين يومًا. ومن شأن جميع العوامل السابقة أن تخلق بيئة تجارية وشحن عالمية أكثر تكلفة، ولا يمكن التنبؤ بها، مما يرفع تكلفة الشحن البحري،

- **زيادة الضغوط التضخمية** :تُعتبر تكلفة الشحن من بين العناصر الرئيسية المؤثرة على معدلات التضخم وأسعار المستهلكين، ولهذا سيؤدي ارتفاع أسعار الشحن البحري إلى تفاقم الموجة التضخمية التي تواجهها جميع الدول حول العالم. وأشارت دراسة صادرة عن ((الأونكتاد)) إلى أن التكاليف المرتفعة لشحن الحاويات التي لوحظت خلال عامي 2021 و2022 ستسفر عن زيادة إضافية في مؤشر أسعار المستهلكين العالمي بنسبة 1.6%، مع ارتفاع قدره 11.9% في أسعار الواردات العالمية، بالتزامن مع زيادة بنسبة 3.7% في أسعار السلع الغذائية على مستوى العالم، وهو ما سيؤدي إلى زيادة الضغوط المفروضة على الدول المعتمدة على الاستيراد لتأمين احتياجاتها من السلع الأساسية كالطاقة والغذاء .

- **تهديد الأمن الغذائي العالمي** :تُمثل أزمة قطاع الشحن العالمي وسلاسل توريد السلع الأساسية عقبة جديدة أمام تحقيق مستهدف تعزيز الأمن الغذائي، حيث هددت الحرب الأوكرانية بتوقف توريد السلع الاستهلاكية والغذائية الهامة خاصة للدول المعتمدة على الدول الواقعة على البحر الأسود. كما تعتبر أزمة قطاع الشحن تحديًا رئيسيًا أمام الاقتصادات الهشة أمام إمكانية البحث عن مصادر بديلة لوارداتها الغذائية بعيدًا عن روسيا وأوكرانيا، حيث إن التضخم العالمي المرتفع وارتفاع تكلفة الشحن والقيود المحتملة على الصادرات تجعل هذا التحول مكلفًا.

تُضاف تلك الأزمات إلى المشكلات الأساسية التي تعاني منها مسألة الأمن الغذائي العالمي كسياسات الحمائية الغذائية التي انتهجتها العديد من البلدان المصدرة للغذاء حول العالم، وتفاقم التغيرات المناخية، فضلًا عن تزايد الصعوبات الماثلة أمام زيادة إنتاج الدول المستوردة

الشحن البحرى للبترول ومشتقاته

يُعد النقل البحري للبترول ومشتقاته أحد أهم عناصر تجارة الخام على مستوى العالم؛ إذ يؤدي دورًا رئيسًا في تعزيز أمن الطاقة، وتوفير الوقود للعديد من بلدان العالم.

ويستمد النفط جزءًا من أهميته كونه أهم سلعة متداولة في التجارة الدولية من السهولة والمرونة النسبية لنقله سائلًا في قطاع النقل البحري.

ويوفر النقل البحري للنفط، عبر الناقلات، التكلفة المقبولة والمرونة والموثوقية وقابلية التجارة عبر البحار والقارات؛ ما يتيح لكل من المستهلكين والمنتجين ميزات أمن الطاقة بتنوع مصادر إنتاجه وفئات استهلاكه.

وتتعزز كفاءة أسواق النفط بسلاسة نقل النفط عبر البحار، ذات القيود المنخفضة نسبيًا، مقارنة بنقل كل من الغاز الطبيعي والفحم الحجري، على سبيل المثال.

أنواع المخاطر

تتطلب تجارة النفط استخدام طرق التجارة البحرية، التي يمكن أن تمتد من مئات إلى آلاف الأميال، ويُعد النقل البحري للنفط من الأنشطة التي تنطوي على عدة مخاطر.

وتشمل أهم المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها النفط في رحلته عبر البحار، التالي:

تقلبات سعر الشحن - القرصنة - حوادث البحار والتسرب - القوانين البيئية.

الحروب والأحداث الجيوسياسية - تغيرات الطقس الشديدة - دورات الاقتصاد العالمي.

وتختلف حدة المخاطر:

لأنها فريدة من نوعها، وغالبًا ما تكون مفاجأة وشديدة الأثر.

كيف ننقل المواد الخام للبترول؟

يُعد نقل البترول صناعة مختلفة تمامًا عن استخراجه وتكريره؛ فله تحدياته الخاصة به؛ فمثلًا إذا أُنتِجَ النفط في مكان بعيد عن مكان معالجته وبيعه واستهلاكه، تتأثر موثوقية تجارته من موثوقية شبكات نقل الخام.

وتُعد الطريقة الأكثر أمانًا والأرخص لنقل كميات كبيرة من النفط الخام هي عبر خطوط الأنابيب.

وعندما تحتاج الدول المستهلكة إلى تنويع مصادر نفطها، أو تتعذر إمكانية النقل البري، تُستخدَم ناقلات النفط عبر البحار.

وفي الوقت الذي يُنقَل فيه النفط الخام من آبار الإنتاج إلى معامل تكرير النفط باستخدام الناقلات العملاقة وخطوط الأنابيب والشاحنات ومقطورات السكك الحديدية؛ فإن الجزء الأكبر من النفط المنقول، الذي يشكل نحو 62%، يجري بواسطة البحار.

وتُعد ناقلات النفط وسيلة لا غنى عنها في تجارة النفط الدولية؛ إذ يشكل شحن النفط عن طريق البحر ما يقرب من ثلث التجارة البحرية العالمية.

خطوط الملاحة

تعبر ناقلات النفط العالم المحيطات والبحار؛ للوصول من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك، وفي هذا تسلك عددًا من

الخطوط الملاحية التي تُربط بالموانئ.

وتلجأ ناقلات النفط إلى المضايق والأفنية البحرية من أجل خفض التكلفة وتجنب بعض القيود الطبيعية كالسواحل ذات التضاريس الصعبة، والرياح العاتية، والتيارات البحرية الكبيرة، والشعاب المرجانية، والجليد، وكذلك تجنب الحدود السياسية.

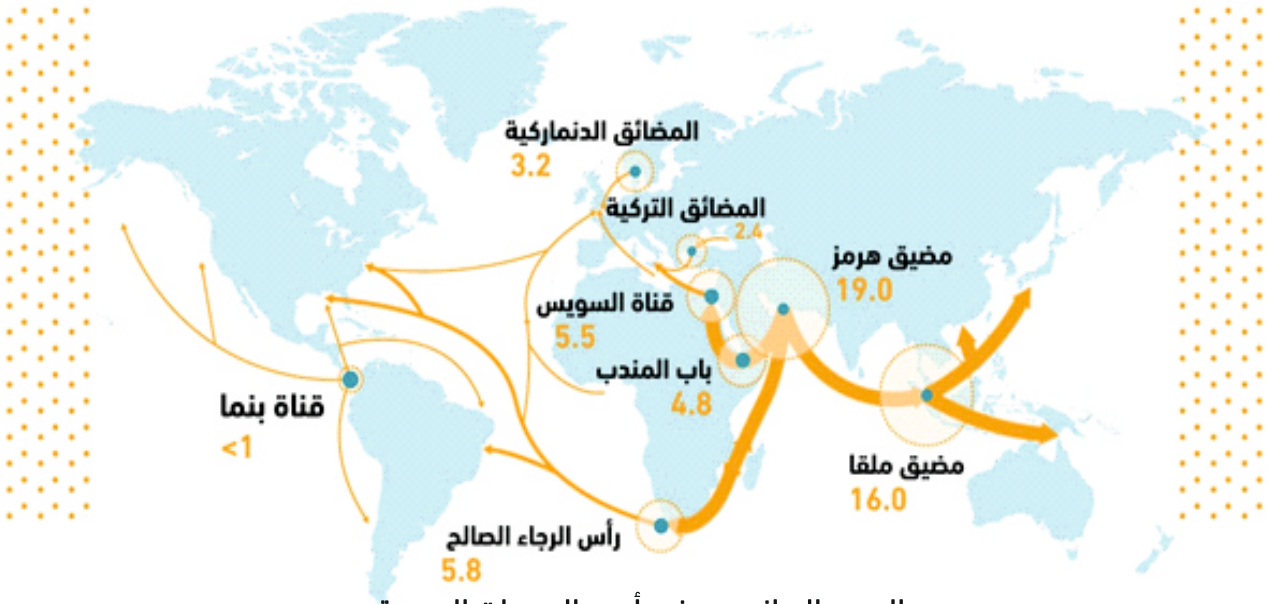
وعادة ما يحاول النقل البحري للنفط العابر للقارات اتباع الطريق الأكثر أمانًا، والأقل ضررًا على البيئة، والأقل تكلفة.

سرعة الناقلة

تحاول طرق الملاحة اتباع الطريق الأقل تكلفة؛ حفاظًا على وقت الناقلة، في ظل انخفاض سرعة الناقلات عبر البحار مقارنة بوسائل النقل الأخرى؛ إذ يبلغ متوسط سرعة الناقلات نحو 15 عقدة؛ أي 28 كيلومترًا في الساعة.

صناعة عالمية

وفي ظل هذه الظروف، يمكن للسفينة أن تقطع نحو 575 كيلومترًا يوميًا، ويمكن



الرسم البياني يوضح أهم الممرات البحرية

للسفن الأحدث أن تسافر بسرعات تتراوح بين 25 و30 عقدة (45 و55 كيلومترًا في الساعة)، لكن من غير المألوف أن تسافر سفينة تجارية أسرع من 25 عقدة بسبب متطلبات القوانين البيئية

تتميز صناعة النقل البحري بطابع عالمي، ولا سيما من حيث الملكية لمواطني دولة ما وتحمل أعلام دول مختلفة؛ لذلك هناك نوعان من السجلات، السجلات الوطنية، والسجلات المفتوحة.

بالإضافة إلى الصدمات الاقتصادية، من وقت لآخر، يمكن للأحداث السياسية مثل الهجمات الإرهابية، أو الحروب الأهلية، أو الثورات، أو التأميم السياسي للأصول الأجنبية، أو الإضرابات الداخلية للدول المصدرة، أن تعطل تجارة النفط ونقله.

وعادة لا تؤثر الأحداث من هذا النوع بشكل مباشر في الطلب على الناقلات، لكنها تزيد عدم اليقين والتذبذب في سعر الشحن بزيادة معدل التأمين؛ لذلك فأمن "خطوط الملاحة البحرية" يُعَد ضروريًا لأمن الطاقة العالمي.

ويمكن أن يؤدي عدم قدرة ناقلات النفط على عبور نقاط الازدحام الرئيسة، ولو مؤقتًا، إلى تأخيرات كبيرة في الإمدادات وارتفاع تكاليف الشحن؛ ما يؤدي إلى ارتفاع أسعار الطاقة العالمية.

أمن المضايق

تتعرض المضايق والأقنية البحرية في العالم للعديد من التهديدات، وهو ما يجعل نقاط الاختناق العالمية للعبور البحري للنفط جزءًا مهمًا من أمن الطاقة العالمي.

يُنقَل نحو 61% من إنتاج العالم من النفط والسوائل الأخرى عبر الطرق البحرية، ويُعَد مضيق هرمز ومضيق ملقا أهم الممرات الإستراتيجية في العالم من حيث حجم نقل النفط.

وعادة ما نشاهد ارتفاعات كبيرة في أسعار النفط، في حال حدوث أي أزمات سياسية أو

تهديدات تعوق العبور الحر للناقلات من المضايق، ولنا في الأزمات المتكررة بمضيق هرمز خير مثال.

حوادث الملاحة وتسرب النفط

تُشكِّل حوادث الملاحة البحرية، وتسرب النفط من الناقلات، من أكبر الأزمات التي تواجه النقل البحري للنفط.

وشهدت البحار والمحيطات العديد من أنواع التسربات النفطية، إلا أن معظمها كان طفيفًا؛ مثل تسربات النفط من الناقلات في أثناء إعادة التزود بالوقود.

الانسكابات النفطية ليست متماثلة؛ فعلى سبيل المثال، يُعَد البنزين أسوأ من النفط الخام؛ لأنه أخف وزنًا وأكثر سمية، ناهيك عن أماكن حدوث التسرب؛ فالممرات المائية الضيقة كالمضايق تعد الأصعب؛ إذ إن ناقلة عملاقة واحدة محترقة وبقعة نفطية منتشرة يمكن أن تسد الطريق أمام ناقلات أخرى، ومن ثَم تهز سوق النفط العالمية بأكملها لعدة أسابيع على الأقل.

أسباب حوادث التسرب

أصبحت تسربات النفط البحرية مشكلة بيئية رئيسة منذ الستينيات، ويرجع ذلك أساسًا إلى كثافة استخدام الناقلات النفط العملاقة، ولعل الحوادث الأكثر شيوعًا ناتجة عن التصادم مع جسم متحرك، والتصادمات بجسم ثابت.

يجري الإبلاغ عن الآلاف من حالات التسرب النفطي الطفيف والمتعدد المتعلقة بعمليات صيانة الناقلات وتنظيفها سنويًا.

وأدت تكلفة دفع تعويضات للأفراد والمجتمعات المتضررة من التسربات النفطية حافزًا كبيرًا في تقليل فرص حدوث مثل هذه الأحداث في المستقبل.

عواقب التسرب

لا تقتصر عواقب التسرب في أثناء النقل البحري للنفط على دفع تكاليف إزالة آثار التسرب المباشرة؛ ففي حالات التسربات الكبيرة يمكن أن تصل إلى مليارات الدولارات عند حساب التأثيرات غير المباشرة سواءً كانت الاقتصادية أو البيئية، ولكن التأثير طويل الأجل للتسرب له أيضًا عواقب اقتصادية.

يشار إلى عواقب التسربات النفطية واسعة النطاق على الحياة البرية والنظم الإيكولوجية والمجتمعات الساحلية والاقتصادات المحلية .

تراجع حوادث التسرب

لحسن الحظ؛ هناك تراجع كبير للتسربات النفطية، وهذا يرجع إلى القوانين البيئية والأنظمة التي أصبحت أكثر صرامة وكفاءة، وكذلك الصيانة الدورية للناقلات، والحملات الإعلامية التي تشهر وتجرم الإهمال والتساهل في الأمن والسلامة بشكل لا هوادة فيه، والذي يؤثر حتمًا في سمعة شركات النفط والشحن.

الاتجاهات الحديثة في صناعة النقل البحرى

أصبح التحول الرقمي أمرًا ضروريًا مما أجبر الشركات في جميع القطاعات الاقتصادية على التكيف مع هذا الاتجاه الجديد.

الابتكارات الحديثة فى صناعة النقل البحرى

أكد الاتحاد المصري للتأمين فى نشرته الاسبوعية أنه شهدت صناعة النقل البحرى ابتكارات تكنولوجية كبيرة مما أدى إلى تأثير مضاعف عبر سلسلة الامداد بأكملها وأصبحت المنصات الرقمية لتتبع السفن والبضائع بالإضافة إلى أدوات الاتصال والتعاون الرقمي أمرًا شائعًا في الصناعة حيث تساهم الحلول المبتكرة فى جعل عملية النقل البحرى أسرع وأكثر أمانًا وأكثر كفاءة وصديقة للبيئة.

الروبوتات والتحول الآلي

تتمتع تكنولوجيا الروبوتات بالقدرة على راحة البشر من العمل الرتيب أو الخطير الذي يتطلب جهدًا بدنيًا و شاق في محطات الموانئ، حيث تساهم أنظمة مناولة البضائع الآلية في سرعة إنجاز عمليات النقل بطريقة أكثر فاعلية وتقليل مخاطر الأخطاء البشرية وتقليل الانبعاثات الضارة وتقليل أوقات الانتظار عند المرسى أو عند رصيف السفن فعلى سبيل المثال، يتم نشر الرافعات المستقلة في جميع الموانئ الرئيسية في الولايات المتحدة وكندا وآسيا (الصين وسنغافورة والهند...) إلخ، كما أنإستخدام تكنولوجيا الروبوتات يعالج نقص العمالة وتحسين الإنتاجية الإجمالية مقارنة بالعمليات اليدوية.

السفن المستقلة

ستحدث السفن المستقلة ثورة في صناعة النقل البحري باستخدام مجموعة من التقنيات

بما في ذلك أجهزة الاستشعار والكاميرات والخوارزميات المتقدمة كما يمكن لهذه السفن العمل والتنقل دون تدخل بشري بالإضافة إلى توفير التكاليف .

وتعد من أبرز مزايا التقنيات المستقلة ما يلي:

1- تحسين السلامة بسبب قدرتها على اكتشاف الاصطدامات وتجنبها

2- انخفاض استهلاك الوقود

3- الجدولة والتوجيه الأمثل الذي يؤدي إلى قصر المدة الزمنية لأوقات التسليم.

الشحن الأخضر

مع تزايد الطلب على الاستدامة في الصناعة البحرية، هناك تركيز متزايد على أنواع الوقود البديلة مثل الغاز الطبيعي المسال(LNG) والوقود الحيوي والهيدروجين والأمونيا لتقليل اعتماد القطاع على الوقود الأحفوري وانبعاثات الكربون من السفن وبالإضافة إلى ذلك، يتم استكشاف الحلول التكنولوجية التي تعمل على تحسين كفاءة الطاقة سواء في الآلات (مثل أنظمة الدفع) أو على متن السفن (بما في ذلك الإضاءة والأجهزة الأخرى) علاوة على ذلك، منذ يناير 2023 تخضع صناعة الشحن لتغيير تنظيمي كبير مع إدخال قياس مؤشر كفاءة الطاقة للسفن الحالية(EEXI) ، والذي

سيكون إلزاميًا لكل سفينة كجزء من التقييم السنوي لمؤشر كثافة الكربون (CII) كلاهما

توربينات الرياح :تدور هذه الأشرعة العمودية الكبيرة المثبتة على السفن لالتقاط الرياح من

يهدف إلى تعزيز ممارسات أكثر استدامة وكفاءة في استخدام الطاقة، وبالمثل يمكن أن تساعد التطورات في تصميم السفن واستخدام المواد البيئية كتلك التي تستخدم في طلاء هياكل السفن في تقليل استهلاك الوقود وانبعاثات الملوثات، مما يساهم في مستقبل أكثر اخضرارًا لصناعة النقل البحرى والمحافظة على كوكب الأرض .

الطاقة البحرية المتجددة

تلعب الطاقات المتجددة دورًا متزايد الأهمية في التحول نحو الممارسات المستدامة على الرغم من أن بعضها لا يزال في مراحله الأولى فقد أدت ابتكارات الطاقة التالية إلى مصادر طاقة خالية من الانبعاثات، مما ساعد على تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والاعتماد على مولدات الديزل:

اتجاهات مختلفة وتحويل طاقة الرياح إلى كهرباء. وتوجد أكبر المحطات الخاصة بتوليد الطاقة من الرياح في العالم في الصين والولايات المتحدة والهند والمملكة المتحدة، وبالحديث عن المحطات البحرية فإن هورنسي 2 (Hornsea 2) الواقعة على بعد 89 كم من ساحل المملكة المتحدة، هي الأكبر في العالم.

الألواح الشمسية :يتم التقاط الأشعة الشمسية والحرارة لتوليد الكهرباء لأنظمة السفن على متنها بفضل 328 لوحة شمسية تولد الكهرباء لشبكتها الكهربائية الرئيسية،وتعد سفينة M / V Auriga Leader، وهي سفينة تجارية ضخمة ترسو حاليًا في ميناء Long Beach في كاليفورنيا، هي أول سفينة بحرية تعتمد جزئيًا على الطاقة الشمسية للدفع .

خلايا وقود الهيدروجين :بالنسبة للسفن الكبيرة يتم استخدام التفاعل الكيميائي بين الهيدروجين والأكسجين لإنتاج الكهرباء.

دور الانترنت الحديث في تطور تأمين النقل البحري

لا يستطيع الانترنت وحده المساعدة في التأمين البحري لكن البيانات التي تولدها تلك التقنية هى التي تساهم في التنبؤ بالخسارة بطريقة اكثر سهولة والوقاية منها ومراقبة المخاطر ومعالجة المطالبات المبسطة.

التنبؤ بالخسارة والوقاية منها:

يساهم انترنت الأشياء في مساعدة صناعة التأمين فى توقع الخسارة؛ وقد قامت بعض شركات التأمين البحري بما في ذلك نوادي الحماية والتعويض (P&I) وشركات التأمين على البضائع بإتخاذ خطوة إلى الأمام وهى مساعدة العملاء في منع الخسائر عن طريق استخدام بيانات إنترنت الأشياء وذلك من خلال تقييم مخاطر العميل بشكل آلى.

وعندما يلجأ مديرو السفن إلى إنترنت الأشياء لتوجيه قراراتهم يمكن لشركات التأمين استخدام نفس البيانات لحساب أقساط التأمين بناءً على تقييم أكثر دقة لملف تعريف الأخطار الخاص بكل عميل.

مراقبة المخاطر

يعتبر إستخدام نظام المراقبة من خلال إنترنت الأشياء من الوسائل الفعالة للتأمين على البضائع.. حيث تساعد المراقبة المستمرة عن بعد شركات التأمين على فهم المخاطر كما تساعد مالك البضائع وطاقم السفينة على منع الضرر أو تقليله.

معالجة المطالبات

مطالبات التأمين هي دائما عملية صعبة وتحتاج الي الكثير من الوقت خاصة في تأمين النقل البحرى، وعادةً ما ينطوي إثبات الحقائق على أدلة وكمية مذهلة من الأعمال الورقية، لذلك يساهم التدفق المستمر للبيانات من مستشعرات إنترنت الأشياء في تقليل حجم الأعمال الورقية وسرعة معالجة المطالبات.

مستقبل إنترنت الأشياء في التأمين البحري

كجزء من استراتيجية أوسع للتحول الرقمى تم تعيين إنترنت الأشياء أو بشكل أكثر تحديدًا البيانات الناتجة عن إنترنت الأشياء لتغيير وجه التأمين البحري، كما تمكن إنترنت الأشياء من إدارة المخاطر بشكل أفضل مما يمنح شركات التأمين مزيدًا من المرونة في عروض التأمين الخاصة بهم ولكن إنترنت الأشياء وحده لا يكفي فعندما يتم دمجه مع تقنيات مثل البيانات الضخمة والذكاء الاصطناعي (AI) أو التعلم الآلي (ML) يصبح انترنت الأشياء أكثر فاعلية.

مزايا وتحديات التكنولوجيا بالنسبة للتأمين البحري

يمكن للشركات العاملة في صناعة تأمين النقل البحرى من خلال الاعتماد على أحدث التقنيات الرقمية تحقيق المزايا التالية:

- زيادة الكفاءة مما يؤدي إلى عمليات أكثر انسيابية.

- الحد من التأخير وتقليل استهلاك الوقود وخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.

- خفض تكاليف التشغيل.

- تقليل المخاطر إلى أدنى حد عن طريق الاستفادة من المعلومات التنبؤية.

- ربط الشركات بالعملاء لتعزيز التواصل، وبالتالي تحسين رضا العملاء.

- التشغيل الآلي لجمع البيانات وتحليلها في نظام مركزي مما يتيح اتخاذ قرارات أفضل واستخدام أكثر كفاءة للموارد

- القضاء على الأعمال الورقية اليدوية وتوفير الوقت وتقليل الأخطاء البشرية.

وعلى الجانب الآخر يمثل إطلاق الإمكانات الكاملة للأدوات التكنولوجية الجديدة عددًا من التحديات لبعض الشركات، ولا سيما الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم (SMEs) ، والتي من أهمها:

يتطلب التحول الرقمي موارد محددة ومكلفة:

من الضروري أن تواكب اللوائح هذه التغييرات مما يضمن أن الوثائق السارية لا تعرقل الابتكار مع الحفاظ على معايير السلامة والأمن، وتلتزم المنظمة البحرية الدولية (IMO) بصفتها الجهة التنظيمية الرئيسية لصناعة النقل البحري بتطوير إطار تنظيمي يعالج بفعالية التحديات غير المسبوقة المرتبطة بتطوير التقنيات البحرية وهو ما يتطلب تعاونًا وثيقًا بين جميع الجهات الفاعلة في الصناعة مثل صناع السياسات الدولية والوطنية والمهنيون في القطاع الخاص والعام ومطوري التكنولوجيا.

نظرًا لزيادة الاعتماد على الانترنت والتكنولوجيا الرقمية فمن الممكن أن يؤدى ذلك إلى زيادة المخاطر الإلكترونية وبالتالي قد تتسبب الهجمات الإلكترونية عبر الإنترنت إلى وقوع خسائر مالية وتشغيلية كبيرة وينطبق ذلك بصفة خاصة على الأنماط التكنولوجية مثل السفن المستقلة.

لا تزال صناعة النقل البحرى تعاني من نقص الخبرة الفنية عندما يتعلق الأمر بتنفيذ هذه التقنيات الناشئة فضلًا عن فهم وتقييم الآثار المترتبة على السلامة والأمن، ويتعين على الحكومات وسلطات الموانئ وشركات الشحن وقادة النقل الآخرين تعزيز تبادل المعرفة بتكنولوجيا العلوم البحرية على المستوى العالمي. .

يوم الملاحة البحرية العالمي 2023

يشهد العام احتفال يوم الملاحة البحرية العالمي في 28 سبتمبر 2023 سنويا. لبحث ومناقشة تطورات مجال الملاحة البحرية وحل مشكلاته الدولية ومساهمته في الاقتصاد العالمي.

يهدف موضوع يوم الملاحة البحرية العالمي إلى تعزيز مزيد النقاش بشأن المرحلة التالية من عمل المنظمة البحرية الدولية. كذلك لزيادة تعزيز الاستخدام المستدام وحماية الأرض والمحيطات بما يتماشى مع جدول أعمال التنمية المستدامة 2030.

وكذلك أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر، بما فيه إتاحة الطاقة النظيفة بأسعار معقولة، والصناعة والابتكار والهياكل الأساسية. لاسيما العمل المناخي والاستخدام المستدام للمحيطات والبحار والموارد البحرية وأهمية إقامة الشراكات لتنفيذ ولتحقيق تلك الأهداف.

ويذكر أن يوم الملاحة البحرية العالمي العام الماضي ركز على محور هام وهو التكنولوجيات الجديدة من أجل نقل بحري أكثر مراعاة للبيئة. والذي يعكس الحاجة إلى حلول مستدامة للنقل البحري تقلل من انبعاثات الغازات الدفيئة، وتحمي البيئة. بما يتماشى مع هدف 1.5 درجة مئوية المحدد في اتفاق باريس بشأن تغير المناخ بحسب رسالة الأمين العام للأمم المتحدة، أنطونيو غوتيريش بمناسبة يوم الملاحة البحرية العالمي.

يقع على عاتق الشحن البحري الدولي نقل ما يزيد عن 80 في المائة من مجمل التجارة العالمية في كل أنحاء العالم. حيث أن الشحن البحري هو أكفأ السبل وأقلها كلفة لنقل البضائع على الصعيد العالمي. ذلك كما أنه يتيح خدمات منخفضة التكلفة للنقل بين البلدان، مما ييسر التجارة ويساعد على نشر الرخاء بين الأمم والشعوب.

والعالم يعتمد على حالياً قطاع الشحن البحري الدولي المأمون والكفء، الذي يعد عنصرا أساسيا لأي برنامج يهدف إلى النمو الاقتصادي الأخضر والمستدام.

الإمارات تدشن مركزا لخفض انبعاثات قطاع النقل البحري

أعلنت دولة الإمارات إنشاء مركز متخصص لخفض الانبعاثات الكربونية في قطاع النقل البحري، في إطار مساعيها لتحقيق الحياد الكربوني وضمن استعداداتها لاستضافة قمة المناخ كوب 28، نهاية العام الجاري.

ويأتي المركز الجديد، الذي يُعد الأول من نوعه في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والرابع على مستوى العالم، في إطار الجهود العالمية لخفض انبعاثات قطاع النقل البحري، الذي يُشكّل نحو 90% من التجارة العالمية و2.5% من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية.

وقالت وزارة الطاقة والبنية التحتية إن المبادرة التي طُوّرت بالتعاون مع هيئة التصنيف النرويجية "دي إن في" تمثّل علامة فارقة بالنسبة إلى دولة الإمارات ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشكل عام، كما ستشكل معيارًا جديدًا لجهود إزالة الكربون البحري في مختلف أنحاء العالم، وفق بيان طالعته منصة الطاقة المتخصصة.

مراسم توقيع

وُقّعت الاتفاقية في مقر المنظمة البحرية الدولية في العاصمة البريطانية لندن، بحضور مسؤولين حكوميين رفيعي المستوى وعدد كبير من القادة والمعنيين في القطاع البحري من مختلف أنحاء العالم.

ويهدف المركز إلى دفع جهود البحوث والابتكار والتعاون بين المعنيين، بهدف تسريع تبني الممارسات والتقنيات والسياسات المستدامة في القطاع البحري، عبر الاستفادة من الموقع

الجغرافي الإستراتيجي لدولة الإمارات، ومكانتها المتميزة في القطاع البحري، إضافة إلى الخبرات الواسعة التي تمتلكها "دي إن في."

وقال وزير الطاقة الإماراتي سهيل المزروعي، تتصدر الإمارات العديد من مؤشرات التنافسية الدولية في القطاع البحري، وتحتل المرتبة الثالثة عالميًا في تزويد وقود السفن، والخامسة عالميًا من بين أفضل المراكز البحرية، والـ12 في مؤشر خطوط النقل، بفضل بيئة الأعمال التنافسية التي توفرها الدولة والتي تسهم في استقطاب كبرى الشركات البحرية العالمية، وتجعل من موانئ الدولة الوجهة المفضّلة لخطوط الشحن العالمية.

وأضاف: "تواصل العمل للوصول إلى المرتبة الأولى عبر الاستفادة من الابتكار والمنصات الرقمية، لتعزيز مكانة الإمارات في جميع مؤشرات التنافسية العالمية في القطاع البحري."

وأشار إلى أن إنشاء مركز الإمارات لخفض الانبعاثات الكربونية في القطاع البحري يعكس التزام بلاده الراسخ بالحد من تغير المناخ وتعزيز الممارسات المستدامة في القطاع البحري.

وقال: "نهدف من خلال التعاون مع دي إن في، إلى الاستفادة من خبراتهم الواسعة وشبكتهم العالمية، لدفع عجلة الابتكار وتسريع اعتماد تقنيات إزالة الكربون."

وأوضح أن المركز سيؤدي دورًا محوريًا في تعزيز أهداف الاستدامة على المستويين الوطني والإقليمي، إضافة إلى دعم الجهود العالمية لمكافحة تغير المناخ.

انبعاثات النقل البحري

يُسلِّط إنشاء مركز الإمارات لخفض الانبعاثات الكربونية في قطاع النقل البحري؛ الضوء على التزام أبوظبي بالعمل على تحقيق الأهداف الطموحة في قطاع الاستدامة؛ انسجامًا مع إستراتيجية الحياد الكربوني 2050.

ومن خلال قيادة جهود إزالة الكربون في النقل البحري، تهدف الإمارات إلى المساهمة في الحد من انبعاث غازات الدفيئة، بما يتجاوز الطموحات العالمية، ويعزز مكانتها العالمية الرائدة في مكافحة التغير المناخي.

وسيُشَكِّل "مركز الإمارات لخفض الانبعاثات الكربونية في القطاع البحري" منصة رائدة للبحوث والتطوير وتطبيق التقنيات والإستراتيجيات المبتكرة؛ للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في القطاع البحري.

كما سيعمل المركز على تنفيذ مشروعات صناعية مشتركة وبرامج للحاضنات والمسرعات، إضافة إلى مبادرات لدعم وصقل الكفاءات والمواهب المستقبلية، وسيتيح إمكان الوصول إلى فرص التمويل،

وتعزيز التعاون بين المعنيين في القطاع، فضلًا عن دوره بصفته مركزًا للمعرفة من خلال نشر المعلومات والبيانات ونتائج البحوث التي سيجريها في مجالات عمله.

تقنيات إزالة الكربون

قال الرئيس التنفيذي لدى "دي إن في" كنوت أوربيك نيلسن: "يوفر المركز منصة متميزة لتسريع تطوير ونشر تقنيات إزالة الكربون.. ومن خلال العمل الوثيق مع المعنيين في القطاع ومؤسسات البحث والأوساط الأكاديمية، يمكننا تعزيز الابتكار واعتماد أفضل الممارسات التي ستجعل من القطاع البحري قطاعًا أكثر استدامة وكفاءة."

وأضاف نيلسن: "نهدف إلى أن تكون التكنولوجيا محورًا رئيسًا في بناء التجمع البحري الإماراتي، ودعم توجهات وريادة الدولة في مجال الاستدامة والتقنيات الخضراء عبر الاستفادة من قوة البيانات؛ حيث سيسهم تعاوننا في تحقيق أقصى فائدة للمستهلك النهائي؛ بما يعزز جاذبية الإمارات ومكانتها العالمية وقدرتها التنافسية في القطاع البحري."

وتنسجم المبادرة مع الاستعدادات الجارية لاستضافة قمة المناخ كوب 28 في الإمارات التي ستسلّط الضوء على التزامها بالاستدامة والتحول في قطاع الطاقة على المستوى العالمي.

وخلال كوب 28، سيؤدي مركز الإمارات لخفض الانبعاثات الكربونية في القطاع البحري، دورًا مهمًا في تعزيز المكانة العالمية للدولة بوصفها مركزًا للابتكار المستدام والتعاون العالمي.

منصة عالمية للتعاون

قالت مستشارة وزير الطاقة لشؤون النقل البحري حصة آل مالك: "نسعى في وزارة الطاقة والبنية التحتية إلى توحيد القطاع البحري؛ لبناء التجمع البحري الإماراتي، وتحويله إلى قوة تعزز من فرص نمو الأعمال، وتُسهِم في تعزيز إمكانات وقدرات الشركات من خلال جمعها تحت مظلة واحدة."

وأضافت: "تمثّل التقنيات الرقمية الوسيلة الأفضل لبناء هذا التجمع، وتوحيد المعلومات الخاصة بالقطاع البحري، وتطوير آليات مبتكرة لاستكشاف فرص الأعمال التي يمكن أن تعود بالفائدة على جميع الأطراف."

وأوضحت أن الشراكة تُشكّل خطوة مهمة في مسيرة تعزيز الابتكار في القطاع البحري، الذي أصبح حاضنة عالمية للأفكار المبتكرة. وفي المرحلة الحالية، نحرص على أن تركز جميع ابتكاراتنا على بناء قطاع بحري مستدام صديق للبيئة.

وأشارت إلى أن مركز الإمارات لخفض الانبعاثات الكربونية في القطاع البحري سيكون منصة مهمة للبحث والتعاون ونقل المعرفة في مجال إزالة الكربون البحري، ومن خلال الشراكات والمبادرات الإستراتيجية سنُركِّز على تطوير وتنفيذ حلول مستدامة تقلل انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري، وتعزز كفاءة الطاقة في العمليات البحرية.

اتحاد التأمين: يتوقع ارتفاع الطلب على النقل البحري العالمي 70% بحلول 2030

أكد الاتحاد المصـــــري للتأمين أن النقل البحري من أهم وسائل نقل التجارة الخارجية ونظراً لاختلاف خصـائص البضـائع من حيث الشـكل والوزن والحجم والقيمة، فإن ثمة إختلاف فى أساليب الشـحن والتسـتيف المناسبة لنوعيات البضـائع المختلفة. ونظراً لأن فرع التأمين البحرى هو أحد فروع التأمين الرئيسية فى السوق المصرى؛ فقد كان ضرورياً أن يتم إلقاء الضوء على الإتجاهات الحديثة فى النقل البحرى حيث سينعكس ذلك إيجابياً على تقليل الخسـائر التى تتعرض لها البضـائع المؤمن عليها أثناء النقل والشحن والتفريغ وبالتالى تقليل المطالبات المتعلقة بها؛ لاسيما وإنه من المعروف ان النسـبة الغالبة من خسائر التأمين البحري بضائع تحدث خلال مرحلة الشحن والتفريغ.

واستعرض الاتحاد من خلال نشـــرته موضوع " الاتجاهات الحديثة فى تأمين النقل البحرى" . حيث يعتبر النقل البحرى من العناصر الأساسية للتطور الحديث على مسـتوى العالم كما يعد من أهم وسائل نقل التجارة الخارجية ويعتبر الوسيلة الأبرز في حركة تبادل السـلع والمنافع بين الدول والأفراد . ومن المتوقع بحلول عام 2030 أن يزداد الطلب على الشحن على الصعيد العالمى بنسبة 70%.

وقد تطرقت النشرة إلى الاتجاهات الحديثة في صناعة النقل البحري وهى :

الاهتمام بالاستدامة. - الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة. - الابتكار والتحديث.

الجوانب الحيوية في صناعة النقل البحري.

هناك عدد من الجوانب الحيوية التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند وضـع اسـتراتيجية صـناعة النقل البحري والتى تساعد الشركات في تحديد اتجاهاتها المستقبلية والتحديات التي ستواجهها وتحديد الخطوات اللازمة لتحقيق الأهداف المرجوة ومن بين أهم هذه الجوانب:

التخطيط اللوجستي - الاهتمام بالعملاء. - التنمية المستدامة. - التوسع العالمى.

كما اشارت النشـــــرة إلى قيمة سوق التأمين البحري العالمي والتي بلغت 28.04 مليار دولار أمريكي في عام 2021 ومن المتوقع أن تصـــل إلى 39.87 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2029 ، وأشارت كذلك إلى العوامل المؤثرة فى سوق التأمين البحري وهى:

- تغطية ضد مجموعة واسعة من المخاطر.

- ارتفاع التجارة العالمية.

- معدلات الخسارة.

وأوضحت ايضـاً النشـرة الوسائل الحديثة لتأمين نقل البضـائع بحراً ، وايضـاً أهم الابتكارات التكنولوجية الحديثة التي سيكون لها تأثير على التأمين البحري لعام 2023 وهى:

- الروبوتات والتحول الآلي Robotics and automation

- السفن المستقلة Autonomous ships

- الشحن الأخضر Green shipping

- الطاقة البحرية المتجددة Renewable marine energy

مزايا وتحديات التكنولوجيا بالنسبة للتأمين البحري :

يمكن للشركات العاملة في صناعة تأمين النقل البحرى من خلال الاعتماد على أحدث التقنيات الرقمية تحقيق المزايا التالية:

-زيادة الكفاءة مما يؤدي إلى عمليات أكثر انسيابية.

-الحد من التأخير وتقليل استهلاك الوقود وخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.

-خفض تكاليف التشغيل.

-تقليل المخاطر إلى أدنى حد عن طريق الاستفادة من المعلومات التنبؤية.

-ربط الشركات بالعملاء لتعزيز التواصل، وبالتالي تحسين رضا العملاء.

-التشغيل الآلي لجمع البيانات وتحليلها في نظام مركزي مما يتيح اتخاذ قرارات أفضل واستخدام أكثر كفاءة للموارد

-القضاء على الأعمال الورقية اليدوية وتوفير الوقت وتقليل الأخطاء البشرية

وفد الشركة العربية البحرية لنقل البترول يزور سونطراك

قام وفد من الشـــركة العربية البحرية لنقل البترول خلال شهر يونيو الماضي بزيارة عمل رســمية إلى الجماهيرية الجزائرية للإلتقاء بممثلى شــركة ســونطراك الجزائرية لبحث فرص ومجالات التعاون في الأنشطة المشتركة للنقل البحري.

وتأتي هذه الزيارة ضمن سلســـلة زيارات تعكف الشـــركة على تنفيذها لتعزيز التعاون العربي المشترك في هذا القطاع.

وترأس المدير العام للشـركة السـيد / حسـين بوديه وفد الشـركة خلال المباحثات التي تمت مع الدولة المضـيفة والتي قد تكون نواه لتعزيز الأعمال المشـتركة بين الشـركة العربية البحرية لنقل البترول وشـــركة ســـونطراك الجزائرية في مجالات النقل البحري والتدريب نظراً لما تلقاه الوفد من حفاوة الاستقبال والرغبة الصـــــادقة لتعزيز العمل المشترك ولتحقيق المصلحة العليا لكلا الشركتين .

لأول مرة في تاريخ النقل البحري..
بدء تزويد السفن بالوقود الأخضر في مصر

بالشـــراكة بين "أو سي آي" و"أيه بي مولر مرسك"

تســتعد شركة "أو سي آي "OCI" لتنفيذ أول عملية تزويد ســفن الحاويات التجارية بالوقود الأخضر في منطقة قناة السويس لأول مرة في تاريخ صناعة النقل البحري، بالشــراكة مع الخط الملاحي أيه بي مولر ميرسك.

وقالت الشركة في بيان إنها ستقوم بتزويد السفن بالوقود، الذي ينفرد بانبعاثات أقل للغازات الدفيئة بنسبة 65%، مقارنة بالوقود الثقيل، لأول رحلة للسفينة، ويُصنع الميثانول الأخضر باستخدام النفايات الجافة القابلة لإعادة التدوير.

وشركة "أو سي آي" هي أكبر منتج لوقود الميثانول الأخضر في العالم، وتقوم الشركة بتسويقه وتوزيعه من خلال علامتها التجارية HyFuels لعملائها بجميع انحاء العالم.

وذكرت أنه سيتم تدشين السـفينة في ميناء بنائها بمدينة "أولسـن" في كوريا الجنوبية في شهر يوليو المقبل، وستقوم بالإبحار في أكثر طرق الشـحن البحري ازدحاما بين الشـرق والغرب عبورا بقناة السـويس، وسيتم تزويد السفينة بواسطة شركة "أو سى آي "HyFuels - بوقود الميثانول الأخضر في عدة موانئ على مسار رحلتها البحرية.

وذكرت الشركة أن قناة السـويس يمر بها نسـبة 12% من حركة التجارة البحرية الدولية ويعبر من خلالها 30% من سفن نقل الحاويات في العالم، والكثافة المرورية العالية للسـفن التجارية كبيرة الحجم لعبور قناة السـويس والهادفة لخفض الانبعاثات الكربونية تعنى خلق طلب شديد على التزود بالميثانول الأخضـر وأيضـا طلب على جميع أنواع الوقود البديل قليل الانبعاثات الكربونية كوقود نظيف من أجل تخفيض الانبعاثات الكربونية الصـادرة من قطاع النقل البحري العالمي، والمسـؤول حاليا عن 3% من الانبعاثات الكربونية بالعالم.

وذكرت أن الرحلة البحرية لأول السـفن التي تعمل بوقود الميثانول الأخضـر تمثل إثباتا لصـناعة الملاحة العالمية أن الميثانول هو الحل الآمن والأكثر فعالية والأجهـزة تجاريا لتلبية الطلب المتـزايد على خفض الانبعاثات الكربونية، وترسخ تلك الرحلة أن تزويد السـفن بوقود الميثانول الأخضـر سيكون الحل الأمثل لصناعة الملاحة العالمية.

وكانت "أو سي آي "OCI– قد أعلنت على هامش مؤتمر المناخ بشرم الشيخ في نوفمبر الماضي، بدء التشغيل التجريبي لأول مصنع متكامل لإنتاج الهيدروجين الأخضر، عبر شركتها فيرتيجلوب بالشراكة مع الخط الملاحي ميرسـك وشـركة سـكاتك النرويجية للطاقة المتجددة، بطاقة 100 ميجاوات، تعمل عن طريق 260 ميجاوات من مصادر الطاقة الشمسية وطاقة الرياح.

رئيس قناة السويس: التزامنا بالتحول إلى قناة خضراء له مردود إيجابي على صناعة النقل البحري

أكد الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، على تحقيق التكامل مع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ضمن الرؤية الشاملة للرئيس عبد الفتاح السيسي بتحقيق الاستفادة المثلى من قناة السويس والمنطقة المحيطة بها والانطلاق نحو آفاق أرحب لتحقيق مستقبل أفضل للأجيال المقبلة.

جاء ذلك خلال فعاليات الاحتفالية التي نظمتها المنطقة الاقتصادية لقناة السويس للإعلان عن عقود التزام المحطات الجديدة وبدء نشاط تموين السفن بالوقود التقليدي والأخضر بميناء شرق بورسعيد.

حضر الاحتفالية الفريق كامل الوزير وزير النقل، والفريق أشرف عطوة قائد القوات البحرية، واللواء عادل الغضبان محافظ بورسعيد، ووليد جمال الدين رئيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، والدكتور إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

وأشاد ربيع بعلاقات الشراكة والتعاون الممتد الذي يجمع هيئة قناة السويس مع الخط الملاحي العالمي "ميرسك" حيث تجمعهما علاقات ملاحية وتجارية طويلة الأمد في تجسيد واقعي لأحد النماذج الناجحة للتعاون القائمة على تحقيق المصالح المشتركة وخدمة المجتمع الملاحي الدولي.
وأوضح أن بدء تنفيذ عمليات تموين سفن الخط الملاحي ميرسك بالميثانول الأخضر يبلور التوجه السباق للمنطقة الاقتصادية في التوجه نحو التحول الأخضر وهو ما يمنحها خصوصية تجعل منها قاطرة التنمية الاقتصادية المستقبلية في مصر بما تضمه من مشروعات صناعية وزراعية ولوجيستية واعدة تجعلها قادرة على منافسة المناطق المماثلة.

وأضاف أن الاقتصاد الأخضر يعد مستقبل الاقتصاد العالمي وهو ما دفع القيادة السياسية المصرية لتبني المشروعات القائمة عليه بالتوازي مع استضافة مصر لمؤتمر المناخ العام الماضي، حيث سعت مصر للاستفادة من كافة المقومات لتنطلق بقوة نحو تحقيق نموذج للتنمية الاقتصادية يستهدف الاستدامة وحماية البيئة بما يدفع كافة مناحي الحياة نحو الأفضل

.وأكد أن هيئة قناة السويس تضع نصب أعينها الأبعاد البيئية ضمن استراتيجيتها الطموحة للتطوير بما يواكب خطط الدولة بالتوجه نحو تحقيق التنمية المستدامة في كل القطاعات وبما يحقق الالتزام بتوصيات المنظمة البحرية الدولية IMO بخفض الانبعاثات الكربونية واستخدام الوقود النظيف بديلا عن الوقود الأحفوري.
وأشار إلى أن هيئة قناة السويس تتبنى استراتيجية مستدامة تستهدف الإعلان عن قناة السويس "القناة الخضراء" بحلول عام 2030 وهى خطة العمل التي بدأت خطواتها الجدية بالفعل في أكثر من اتجاه وأبرزها استمرار مشروعات تطوير المجرى الملاحي للقناة بتنفيذ مشروع تطوير القطاع الجنوبي والذي سيساهم في زيادة عامل الأمان الملاحي وتحسين حركة الملاحة في هذا القطاع

بنسبة 28% وزيادة الطاقة الاستيعابية للقناة ليكون المشروع نواة للازدواج الكامل لقناة السويس مستقبلا بما سيكون له أثر إيجابي نحو تقليل استهلاك الوقود وخفض الانبعاثات الكربونية .

وأضاف أن التزام قناة السويس بالتحول إلى قناة خضراء سيكون له مردود إيجابي على صناعة النقل البحري وكل مستخدمي القناة من الخطوط الملاحية العالمية من خلال الدعوة للتحول للوقود الأخضر والالتزام بإجراءات السلامة البيئية انطلاقا من الموقع الجغرافي المتميز والمكانة الاستراتيجية الرائدة للقناة.

وتطرق إلى الإجراءات التي اتخذتها هيئة قناة السويس ضمن خطتها للتحول الأخضر والتي تعتمد على إحلال الطاقة النظيفة بدلا من الوقود التقليدي في تشغيل الوحدات البحرية و أسطول سيارات وحافلات الهيئة، فضلا عن تحويل محطات الإرشاد الموجودة على طول القناة للعمل بالطاقةالشمسية وطاقة الرياح.

واختتم كلمته بالتأكيد على سعى قناة السويس الدائم لمواكبة استراتيجية الدولة المصرية الهادفة لتحقيق التنمية المستدامة بما يسمح بالاستخدام الأمثل للموارد، وضمان مستقبل أفضل للأجيال القادمة بحماية الثروات والموارد.

أسطول الشركة العربية البحرية لنقل البترول

ناقلات غاز البترول المسال

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

ناقلات المنتجات النظيفة

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

ALNAQELAT

Quarterly magazine issued by ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT COMPANY (AMPTC)
Issue twenty one - October 2023

A.M.P.T.C

Al Jassim:

The launch of the two tankers in the coming weeks is a new addition to the Company's fleet that keeps pace with the environmental and Technical requirements of the maritime transport market.

Global Maritime Navigation Day 2023
It sheds the light on the role of the International Maritime Organization (IMO) in environment protection.

A Delegation from Arab Maritime Petroleum Transport Company visits Sonatrach.

Modern Trends in Maritime Transport Industry.

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

ALNAQELAT
الناقلات
A.M.P.T.C

In this issue, you will read

4 Chairman's Speech

6 Blue Economy

9 Ukrainian War and Global Shipping Sector

12 Petroleum Maritime Shipping

16 Modern Trends in Maritime Transport Indus

20 World Maritime Day 2023

24 Insurance Federation: Demand for Global Maritime Transport is expected to rise by %70 by 2030

26 A Delegation from Arab Maritime Petroleum Transport Company visits Sonatrach

- Editor-in-chief
  Engineer/ Adel Abdul Aziz Al-Jassim
- Editing Manager
  Mr. Hasan Alalkeem

A.M.P.T.C

Issue twenty one
October 2023

A.M.P.T.C

Our Vision

A leading Company that provides maritime transport of petroleum to contributing countries and global companies in accordance with the highest standards and specifications.

Our Mission

To enhance competitiveness in the field of maritime transport of petroleum and optimization of human and financial resources to build and upgrade a fleet that can be capable of serving customers and satisfying petroleum maritime transport market requirements in line with international laws and legislation.

Our Values

Leadership and Excellence

Teamwork

Professional Performance

Chairman's Speech

Chairman of Board of Directors
Eng.\ Adel Abdulaziz Al Jassim

We are only a few weeks away from the launch of the "Ocean Blue" and "Seahorse 1" tankers. A contract to be build them was concluded in the Korean HHI shipyard in October 2021. Today, the two tankers have become a new addition to the Company's fleet. This giant construction came to keep pace with the environmental requirements of the maritime transport market and its challenges to various environmental, economic, health, security and safety conditions.

This achievement was supported by loyal cadres and sincere management by my brothers and sisters, members of the Board of Directors, supported by the ambitions of our founding member states of this pioneering Company. Moreover, the distinguished Council of Ministers supported this Company, which was granted in December 2020 approval to extend its founding term unlimitedly.

This is an integrated work system that had to be crowned with success.

In this regard, I would like to emphasize that capital was not the only factor for success. asevidence the Company's business fluctuations during the 1980s of the last century. In addition, the Company incurred substantial financial losses, causing it to liquidate some tankers and sell them at low prices.

Nevertheless, it is the will and desire to achieve success, leadership, and teamwork supported by distinguished technical and administrative staff and the support of the members of the Board of Directors on the path to success so that the Arab Maritime Petroleum Transport Company registers a name of gold among the most significant leading international companies. It is a pride that many of the founding men who recorded their names in the history of the Board of Directors and left immortal and unforgettable imprints are attained by them. I am pleased to see the series of success continuing in steady steps, led by a new group in whom I see a promising future and proven leadership for the Company which will take place, God willing, under collective work and systematic plans

and strategies.

We on the Board of Directors are closely following the ambitious plans and new strategies, so our future vision is based on competitiveness and optimal exploitation of human and financial resources per the highest international specifications and standards, which aims to provide a marine fleet that lives up to customer service and the aspirations of the maritime transport markets, as well as taking into account international laws and legislation. Thus, the Company strengthens its position as one of the most prestigious companies in the world.

At the end of my speech, I can only extend my sincere thanks to my brothers and sisters, members of the Board of Directors and the Company's executive staff, and everyone who put their name in the company's history. I would like to extend my sincere thanks to all those who contributed to the Company's success and progress to achieve its current high rank. Throughout the history of the Company's establishment, its men will remain present in our minds and a source of pride and gratitude. I ask God Almighty to grant us all success, and that success will always be our ally.

Blue Economy

Maritime transport and foreign trade are two sides of the same coin, whereas maritime transport carries more than 80% of international trade.

Sustainable development is achieved by reducing fuel and emissions from ships, which contribute a large percentage to air pollution. Accordingly, there is a trend towards implementing environmental obligations in seaports as well as for sea vessels.

Moreover, the provision of energy at ports, as well as expanding the use of container ships with larger capacity. In addition to activating the role of ports in establishing sustainable transport networks and the role of port authorities and shipping line operators in meeting operational needs. In addition, the role of UNCTAD in helping to empower some developing countries and the partnership between the public and private sectors in this regard.

The blue economy contributes to sustainable development, job opportunities, prosperity, and extending smart cities and ports. The blue economy further contributes to preserving biodiversity, as the number of marine protected areas has increased, which helps achieve sustainable development goals, the most important of which are the protection of seas and oceans, biodiversity, and sustainable uses of fisheries. Marine ecosystems may become more adaptable to the effects of climate change.

The value of economic activities in the world's oceans is estimated at $6.1 Trillion annually. According to other estimates, this value may reach at least $24 Trillion annually due to the various resources and services it includes, such as maritime transport, which represents approximately 90% of commercial activities around the world. As for commercial activities on the shores of the seas and oceans, there are 13 of the largest cities in the world located on the coasts of the seas and oceans, and about 40% of the world's population, or 3.1 billion people, live along the coasts in 150 coastal cities around the world.

In the field of telecommunications around the world, submarine cables occupy about 95% of all digital data around the world. It is further considered a food source for about 4.3 billion people worldwide, providing more than 15% of the animal protein consumed annually. Furthermore, 30% of the oil and gas extracted worldwide is produced from the seas and oceans. Marine tourism activity is estimated at 5% of GDP.

The coastal areas are considered among the most productive regions of the world. They are most vulnerable to climate change, natural hazards, floods, erosion, sea level rise, extreme climate, and marine pollution. Integrated Coastal and Marine Area Management (IMCAM) seeks to coordinate various policies affecting the coastal zone and maritime activities. This management is applied in most coastal countries.

While Marine Spatial Planning (MSP) is the approach to sustainable use and conservation of biodiversity, this approach aims to enhance awareness of marine environments and economies by increasing understanding of coastal and marine systems. This also enhances sustainability issues for marine resources, such as natural resource management, climate change impacts, safety and food security, and renewable energy production. Additionally, building human capabilities through continuous training and capacity building in many disciplines, such as maritime navigation, seaport management, maritime trade, and maritime law.

Transport plays a vital and essential role in achieving sustainable development. Looking at the goals set by the United Nations, we find that transportation is one factor that directly affects those goals. It is the backbone of the economy and the focus of social and economic life. It is one of the fundamental pillars of sustainable development, aiming to balance environmental, social and economic considerations. This is in addition to improving the quality of life and meeting the requirements of the present without compromising future generations.

One of the most important sustainable development goals maritime transport helps achieve is the fourteenth. This goal concerns the conservation and sustainable use of seas, oceans, and marine resources. Likewise, the seventeenth goal is one of the most important goals regarding strengthening and revitalizing the global partnership for sustainable development. This is achieved by sustaining markets, maintaining the continuity of shipping lines in light of foreign trade, and activating joint shipping lines between countries. This is in addition to using countries' strategic plans for transportation and solving its problems. Furthermore, to activate the role of economic blocks and multinational companies to raise and increase the proportion of intra-state trade between countries.

In addition to the foregoing, to activate international agreements regarding transit and maritime transport and activating maritime transport services in and outside seaports, such as logistical services and providing logistics centers and dry ports.

Maritime transport has a significant role in promoting peaceful and inclusive societies and sustainable cities. This also provides radiological detection devices in land and seaports, dry ports, and airports to detect weapons and drugs. Moreover, successfully enhancing the sustainability of transportation networks helps create more livable and sustainable cities.

Ukrainian War and Global Shipping Sector

Since its outbreak, the Russian-Ukrainian war has caused widespread crises at the macro and micro levels. Among the most prominent sectors affected by the repercussions of the war is the transportation and maritime shipping sector. The Ukrainian crisis exacerbated disruptions to supply chains that were still fragilely recovering from the consequences of the Corona crisis, resulting in irregular global shipping conditions. This is due to the unprecedented rise in freight rates due to the rise in container prices, oil and fuel prices, and logistics companies suspending their services. In addition, among the causes of the irregularity in global shipping conditions is the disruption of trade with Russia and Ukraine, the main actors in the energy and food markets, and the bombing of some ships in the Black Sea region.

Crisis Manifestations

Russia and Ukraine are essential suppliers of basic commodities, especially food and energy. Both countries account for about 2.5% of global merchandise trade and 1.9% of GDP, according to 2021 estimates. Hence, any disruption occurring in the Black Sea region would severely impact supply chains and the maritime shipping sector. The Black Sea alone accounts for more than 80% of global trade.

The following are the most prominent features of the crisis in the shipping sector:

- Ports closure and suspension of shipping companies:

Many countries worldwide decided to close their ports to Russian ships, such as Britain, Canada, Norway, Italy, and the United States, at short notice. This decision was made in response to the Russian invasion of Ukrainian territory.

These steps come as part of a set of expanded economic sanctions imposed by Western countries against Moscow to force it to abandon its invasion of Ukraine.

In addition, eight shipping lines announced the suspension of freight reservations to and from Russia due to its war on Ukraine. This was for fear of incurring heavy losses during shipping operations, the most important of these lines are ((Maersk), ((FedEx)) and ((High Lloyd)). This is while the rest of the shipping lines have imposed risk fees of about $1,200 on containers.

- Labor crisis: Since the beginning of the Corona crisis, the shipping sector has suffered from a labor crisis and a shortage of sailors due to the strict travel restrictions imposed by the pandemic. This is according to a study published by the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) and the International Chamber of Shipping. The study warned that the shortage of sailors on commercial ship crews will add more risks to global supply chains.

The labor crisis in the sector worsened with the outbreak of war between Moscow and Kyiv, which caused the siege of sailors working on Ukrainian ships. This occurred mainly in coastal ports such as Mariupol and Odesa, Ukraine's largest grain export port, which increased the difficulties of transporting goods through these areas. Russia and Ukraine constitute approximately 15% of the world's 1.89 million sailors, with the number of Russian sailors reaching 198,000 worldwide. The percentage of Russian sailors represents 4% of the number of sailors globally, while the number of Ukrainian sailors reaches 76.4 thousand sailors.

- The rise in oil and petroleum prices: The geopolitical crisis between Moscow and Kyiv has cast a shadow and cloud over already high energy prices as demand rises to pre-pandemic levels. This is due to the easing of precautionary measures against Corona and the return of life to normal compared to the limited supply and disruption of supply chains. As a result, US and Brent crude prices rose.

The rise in oil and petroleum prices is likely to affect the shipping industry through two paths: the direct path:

During the rise in shipping and transportation costs, energy is one of the essential inputs to that industry, while the indirect path is that shipping companies pass on higher prices to their customers to varying degrees. This may exacerbate the inflationary wave the world has suffered since last year.

- The increase in the cost of ship insurance: The Russian War resulted in higher insurance costs for the passage of trading ships through the Black Sea. This action increased the cost of shipping goods. This is due to the high risks these ships may encounter during their journey, with the increased possibility of being damaged or burned due to the war taking place in that region. Some shipping companies have increased the insurance cost from 1% of the value of the goods to 10%. In this context, insurance companies have classified both the Black Sea and the Sea of Azov

and the waters near Romania and Georgia as high-risk areas.

Catastrophic Consequences

Naturally, the factors above will create several regressions for the shipping sector in particular and the global economy in general, according to the principle of (the domino effect).

This can be reviewed as follows:

- The rise in maritime shipping cost: Following the Russo-Ukrainian War, the global economy witnessed a rise in energy and ship insurance prices and increased restrictions on foreign trade. This is in addition to the global shortage of shipping containers, as well as the closure of ports and the cessation of transport companies from providing shipping services to Russia and Ukraine, which forced ships to change their course. This led to the accumulation and queuing of ships outside the ports, bringing the waiting period to more than twenty days. All the aforementioned factors would create a more expensive and unpredictable global trade and shipping environment, raising the cost of maritime shipping.

- The increase of the inflationary pressure: The cost of shipping is one of the main factors affecting inflation rates and consumer prices. Therefore, the rise in maritime shipping prices will exacerbate the inflationary wave that all countries worldwide are facing. A study issued by UNCTAD indicated that the high costs of container shipping, which was observed during 2021 and 2022, will result in an additional increase in the global consumer price index by 1.6%, with an 11.9% rise in global import prices. This coincides with a 3.7% increase in food commodity prices worldwide. This will lead to increased pressure on import-dependent countries to secure their needs for basic commodities such as energy and food.

- Threat to Global Food Security: The crisis in the global shipping sector and commodity supply chains represents a new obstacle to achieving the goal of enhancing food security. The Ukrainian war threatened to interrupt the supply of important consumer and food goods, especially to countries dependent on the countries located on the Black Sea. The shipping sector crisis is further considered a major challenge for fragile economies to search for alternative sources for their food imports away from Russia and Ukraine. High global inflation, high shipping costs, and potential restrictions on exports make this transformation expensive.

These crises add to the fundamental problems plaguing global food security. One of these policies is the food protectionism policy adopted by many food exporting countries around the world, as well as the deterioration in climate changes, in addition to the increasing difficulties facing increasing production in importing countries.

Maritime Shipping of Petroleum and its Derivatives

Maritime transportation of petroleum and its derivatives is one of the most important elements of crude trade in the world: It plays a major role in enhancing energy security and providing fuel to many countries of the world.

Oil derives part of its importance as the most important commodity traded in international trade from the relative ease and flexibility of transporting it as a liquid in the maritime transport sector.

Maritime transportation of oil via tankers provides acceptable cost, flexibility, reliability, and tradeability across seas and continents. This provides both consumers and producers with the advantages of energy security by diversifying its production sources and consumption categories.

The efficiency of oil markets is enhanced by the smooth transportation of oil across the seas, which has relatively low restrictions compared to the transportation of natural gas and coal, for example.

Types of risks

Oil trading requires the use of sea trade routes that can extend from hundreds to thousands of miles. Maritime transportation of oil is an activity that involves several risks.

The most important risks that oil may be exposed to on its journey across the seas include the following:

Shipping price fluctuations - piracy - sea accidents and leakage - environmental laws.

Wars and geopolitical events - extreme weather changes - global economic cycles.

The severity of the risks varies:

Because they are unique, often surprising and highly impactful.

How do we transport petroleum crude materials?

Transporting petroleum is a completely different industry from extracting and refining it. Nevertheless, transporting petroleum has its own challenges. For example, if oil is produced in a place far from where it is processed, sold, and consumed, the reliability of its trade is affected by the reliability of the crude transportation networks.

This method is considered the safest and cheapest way to transport large quantities of crude oil through pipelines.

Overseas oil tankers are used when consuming countries need to diversify their oil sources, or land transportation is not possible.

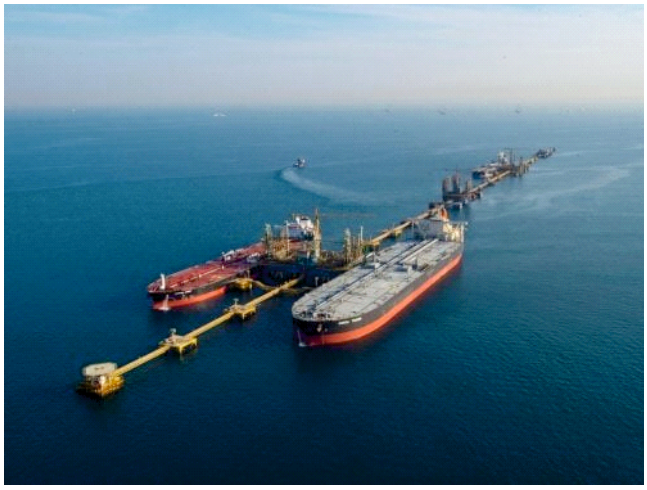
While crude oil is transported from production wells to oil refineries using giant tankers, pipelines, trucks and rail trailers, the bulk of the transported oil, which constitutes about 62%, is carried out by sea.

Oil tankers are an indispensable means of international oil trade, as shipping oil by sea constitutes nearly a third of global maritime trade.

Navigation lines

Oil tankers cross the world's oceans and seas, getting from areas of production to areas of consumption. In this regard, it follows a number of shipping lines that connect to ports.

Oil tankers resort to straits and sea



canals in order to reduce costs. Moreover, tankers resort to avoiding some natural restrictions, such as coasts with difficult terrain, strong winds, large sea currents, coral reefs, and ice. This is in addition to avoiding political borders.

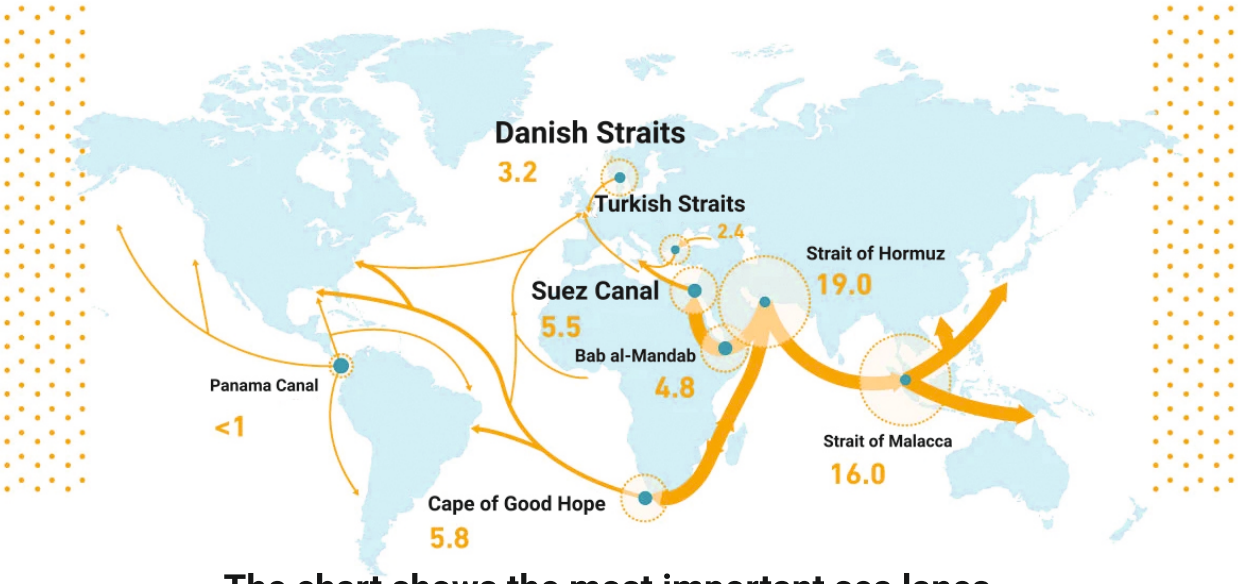
The transcontinental maritime shipping of oil usually tries to follow the safest, least environmentally harmful, and least expensive route.

" Tanker's Speed "

Navigation routes try to follow the least expensive route in order to preserve the tanker's time, in light of the low speed of tankers across the seas compared to other means of transportation. The average speed of tankers is about 15 knots. That is 28 kilometers per hour.

A Global Industry

Under these conditions, the ship can travel about 575 kilometers per day. Newer ships can travel at speeds between 25 and 30 knots (45 and 55 kilometers per hour). However, it is uncommon for a commercial ship to



The chart shows the most important sea lanes

travel faster than 25 knots due to requirements of environmental laws.

The shipping industry is global, particularly in terms of ownership by nationals of a country and flying various international flags. Hence, there are two types of registries, national registries and open registries.

In addition to economic shocks, from time to time, oil trade and transportation can be disrupted by political events such as terrorist attacks, civil wars, revolutions, political nationalization of foreign assets, or internal strikes of exporting countries.

Typically, events of this type do not directly affect demand for tankers. Nevertheless, it increases the uncertainty and fluctuation in the freight price by increasing the insurance rate. Therefore, the security of “shipping lines” is essential to global energy security.

The inability of oil tankers to cross major congestion points, even temporarily, could lead to significant supply delays and higher shipping costs. This leads to higher global energy prices.

'Straits' Security

The world's straits and canals are exposed to many threats. This makes global choke points for the maritime transport of oil an important part of global energy security.

About 61% of the world's oil and other liquids production is transported via sea routes. The Strait of Hormuz and the Strait of Malacca are the most important strategic passages in the world in terms of the volume of oil transport.

We usually see significant increases in oil prices in the event of any political crises or threats that hinder the free passage of tankers through the straits. We have a good example of

the repeated crises in the Strait of Hormuz.

Navigation and oil spills and leakage accidents

Maritime navigation accidents and oil leakage and 'spills' accidents from tankers constitute one of the biggest crises facing the maritime transport of oil.

The seas and oceans witnessed many types of oil spills. However, most of these leaks were minor, such as oil leaks from tankers during refueling.

Oil spills are not the same. For example, gasoline is worse than crude oil, because it is lighter and more toxic, not to mention the places where leaks occur. Narrow waterways, such as straits, are the most difficult. One burning supertanker and one spreading oil slick can block the way for other tankers. It then affects the entire global oil market for at least several weeks.

Causes of spills and leakage accidents

Marine oil spills have become a major environmental problem since the 1960s. This is mainly due to the heavy use of supertankers. Perhaps the most common accidents result from collisions with a moving object and collisions with a stationary object.

Thousands of minor and multiple oil spills related to tanker maintenance and cleanup operations are reported annually.

The cost of paying compensation to individuals and communities affected by oil spills has greatly reduced the chances of such events occurring in the future.

Spills and Leakage Consequences

The consequences of a spill during the sea transportation of oil are not limited to paying the costs of eliminating the direct effects of the spill. In cases of large leaks, they can reach billions of dollars when indirect impacts, whether economic or environmental, are taken into account. Nevertheless, the long-term impact of the spill has economic consequences.

The consequences of large-scale oil spills on wildlife, ecosystems, coastal communities and local economies are noted.

Reduced spills and leakage accidents

Fortunately, there has been a significant decline in oil spills. This is due to environmental laws and regulations becoming more stringent and efficient, as well as regular maintenance of tankers, media campaigns that relentlessly expose and criminalize negligence and laxity in security and safety, which inevitably affects the reputation of oil and shipping companies.

Modern Trends in MaritimeTransport Industry

Digital transformation has become essential, forcing companies in all economic sectors to adapt to this new trend.

Modern Innovations in Maritime Transport Industry

The Egyptian Insurance Federation confirmed in its weekly bulletin that the maritime transport industry has witnessed major technological innovations. This resulted in a ripple effect across the entire supply chain. Digital platforms for ship and cargo tracking, as well as digital communication and collaboration tools, are becoming commonplace in the industry. Innovative solutions contribute to making the maritime transportation process faster, safer, more efficient and environmentally friendly.

Robotics and Automation

Robotic technology has the potential to provide relief to humans from monotonous or dangerous, physically demanding and strenuous work in port terminals. Automated goods handling systems contribute to faster, more efficient transportation operations, reduce the risk of human error, and reduce harmful emissions. These systems further contribute to reducing waiting times at the marina or ship dock. For example, autonomous cranes are deployed in all major ports in the USA, Canada, Asia (China, Singapore, India...) etc. Furthermore, the use of robotics technology addresses labor shortages and improves overall productivity compared to manual processes.

Autonomous Ships

Autonomous ships will revolutionize the shipping industry using a range of technologies. These technologies include sensors, cameras and advanced algorithms. Furthermore, these ships can operate and move without human intervention, in addition to saving costs.

The most prominent advantages of autonomous technologies are the following:

1- Improve safety due to its ability to detect and avoid collisions.

2- Low fuel consumption.

3- Optimal scheduling and routing that leads to shortened delivery times.

Green Shipping

There is an increasing focus on alternative fuels such as liquefied natural gas (LNG), biofuels, hydrogen, and ammonia as the marine industry's sustainability demand increases. This is with the aim of reducing the sector's dependence on fossil fuels and carbon emissions from ships. In addition, technological solutions that improve energy efficiency both in machinery (such as propulsion systems) and on

board ships (including lighting and other devices) are being explored.

Furthermore, since January 2023, the shipping industry has been undergoing a major regulatory change with the introduction of the Energy Efficiency Index for Existing Ships (EEXI) measurement. This indicator will be mandatory for each vessel as part of their annual Carbon Intensity Index (CII) assessment.

It aims to promote more sustainable and energy-efficient practices. Likewise, advances in ship design and the use of environmental materials such as those used to paint ship hulls can help reduce fuel consumption and pollutant emissions. This will contribute to a greener future for the shipping industry and the planet.

Renewable Marine Energy

Renewable energies play an increasingly important role in the transition towards sustainable practices. Although some of these renewable energies are still in their early stages. The following energy innovations have led to emissions-free energy sources. This helped reduce carbon dioxide emissions and reliance on diesel generators.

Wind Turbines: These large vertical sails rotate on ships to catch wind from different directions and convert wind energy into electricity. The largest wind power plants in the world are located in China, the United States, India, and the United Kingdom. Speaking of marine terminals, Hornsea 2, located 89 km off the coast of the United Kingdom, is the largest in the world.

Solar Panels: Solar rays and heat are captured to generate electricity for the ship's on-board systems thanks to 328 solar panels that generate electricity for its main electrical grid.

The M / V Auriga Leader, a massive merchant ship currently in the port of

Long Beach in California, is the first marine vessel to rely partly on solar energy for propulsion.

Hydrogen fuel cells; for large ships, the chemical reaction between hydrogen and oxygen is used to produce electricity.

The role of the modern Internet in the development of maritime transport insurance

The Internet alone cannot help with marine insurance. However, it is the data generated by this technology that contributes to predicting and preventing loss more easily. This data further contributes to risk monitoring and simplified claims processing.

Loss prediction and prevention:

The Internet of Things (IoT) helps the insurance industry predict loss: Some marine insurers, including Protection and Indemnity (P&I) clubs and cargo insurers, have taken it a step further. This step is to help customers prevent losses by using Internet of Things data to assess the customer's risks automatically.

When ship managers turn to the Internet of Things to guide their decisions, insurance companies can use the same data to calculate insurance premiums. This is done based on a more careful assessment of each client's risk profile.

Hazards Control

The use of a monitoring system through the Internet of Things is an effective means of securing goods.. Continuous remote monitoring may help insurance companies understand risks. In addition, continuous monitoring helps the cargo owner and ship's crew prevent or minimize damage.

Claims Processing

Insurance claims are always a difficult process and need a lot of time especially in marine transportation insurance. Establishing facts usually involves evidence and a staggering amount of paperwork. Therefore, the constant flow of data from IoT sensors contributes to reducing the amount of paperwork and speeding up claims processing.

The Future of the Internet of Things (IoT) in Marine Insurance

The Internet of Things, or more specifically data generated by the Internet of Things, is set to change the face of marine insurance as part of a broader digital transformation strategy. IoT further enables better risk management. As a result, insurance companies offered more flexibility in their insurance offers. However, IoT alone is not enough. When IoT is combined with technologies such as big data, artificial intelligence (AI) or machine learning (ML), the Internet of Things becomes more effective.

Advantages and challenges of technology for marine insurance

By relying on the latest digital technologies, companies operating in the marine transportation insurance industry can achieve the following advantages:

- Increasing efficiency leading to more streamlined operations.

- Reducing delays, reducing fuel consumption and reducing greenhouse gas emissions.

- Reducing operating costs.

- Minimize risks by utilizing predictive information.

- Connecting companies with customers to enhance communication, thus improving customer satisfaction.

- Automation of data collection and analysis in a central system. This allows for better decision making and more efficient use of resources

- Eliminating manual paperwork, save time and reduce human errors.

On the other hand, unleashing the full potential of new technological tools presents a number of challenges for some companies, especially small and medium-sized enterprises (SMEs). The most important of which are:

Digital transformation requires specific and expensive resources:

Regulations must keep pace with these changes. This ensures that applicable documentation does not hinder innovation while maintaining safety and security standards. The International Maritime Organization (IMO), as the primary regulator of the shipping industry, is committed to developing a regulatory framework that effectively addresses the unprecedented challenges associated with the development of maritime technologies. This requires close collaboration between all industry players such as international and national policy makers, private and public sector professionals and technology developers.

As reliance on the Internet and digital technology increases, this can lead to increased cyber risks. Therefore, cyber-attacks may cause significant financial and operational losses. This is especially true for technological modes such as autonomous ships.

The shipping industry still suffers from a lack of technical expertise when it comes to implementing these emerging technologies as well as understanding and evaluating the safety and security implications. Governments, port authorities, shipping companies and other transportation leaders need to promote knowledge sharing of marine science technology at the global level.

World Maritime Day 2023

The year witnesses the celebration of World Maritime Day on September 28th of 2023 annually.

In this celebration, developments in the field of maritime navigation, the solution of its international problems, and its contribution to the global economy are discussed and discussed.

The theme of World Maritime Day aims to promote further debate on the next phase of IMO's work. In addition, World Maritime Day contributes to further promoting the sustainable use and protection of land and oceans in line with the 2030 Agenda for Sustainable Development.

This is in addition to the 17 Sustainable Development Goals, including access to affordable clean energy, industry, innovation and infrastructure. In particular, climate action, the sustainable use of oceans, seas and marine resources, and the importance of establishing partnerships to implement and achieve those goals.

It is noteworthy that World Maritime Day last year focused on an important topic, which is new technologies for more environmentally friendly maritime transport. This reflects the need for sustainable solutions for maritime transport that reduce greenhouse gas emissions. In addition to the need to find solutions that protect the environment in line with the 1.5 degree Celsius goal set in the Paris Agreement on climate change, according to the message of the United Nations Secretary-General, António Guterres, on the occasion of World Maritime Day.

International shipping is responsible for transporting more than 80% of all global trade around the world. Maritime shipping is the most efficient and inexpensive way to transport goods globally. In addition, it provides low-cost transportation services between countries. This facilitates trade and helps spread prosperity among nations and peoples.

The world currently depends on the safe and efficient international shipping sector. This is an essential element of any program aimed at green and sustainable economic growth.

UAE launches a center to reduce emissions in the Maritime Transport Sector

UAE announced the establishment of a specialized center to reduce carbon emissions in the maritime transport sector. This is within the framework of the Country's efforts to achieve carbon neutrality and as part of its preparations to host the COP28 climate summit at the end of this year.

The new Center, which is the first of its kind in the Middle East and North Africa and the fourth in the world, comes within the framework of global efforts to reduce emissions from the maritime transport sector. This accounts for about 90% of global trade and 2.5% of global greenhouse gas emissions.

The Ministry of Energy and Infrastructure said that the initiative, which was developed in cooperation with the Norwegian Classification Authority (DNV), represents a milestone for UAE, the Middle East and North Africa region in general. According to a statement reviewed by the specialized energy platform, this initiative will also constitute a new standard for marine decarbonization efforts worldwide.

Signing Ceremony

The agreement was signed at the headquarters of the International Maritime Organization in the British capital, London. It was signed in the presence of high-level government officials and a large number of leaders and stakeholders in the maritime sector from around the world.

The Center aims to advance research, innovation and cooperation efforts among stakeholders. This aims to accelerate the adoption of sustainable practices, technologies

and policies in the maritime sector, by taking advantage of the strategic geographical location of UAE and its distinguished position in the maritime sector, in addition to the extensive experience possessed by DNV.

Suhail Al Mazrouei, UAE Minister of Energy, said: "UAE tops many international competitiveness indicators in the maritime sector. It further ranks third globally in supplying ship fuel, fifth globally among the best maritime centers, and 12th in the transportation lines index. This is thanks to the competitive business environment provided by the Country, which contributes to attracting major international maritime companies. It makes the Country's ports the preferred destination for international shipping lines".

He added, "We continue to work to reach number one by leveraging innovation and digital platforms. This aims to enhance UAE's position in all global competitiveness indicators in the Maritime Sector".

He pointed out that the establishment of the UAE Center for Reducing Carbon Emissions in the Marine Sector reflects his Country's firm commitment to reducing climate change. It further reflects the Country's commitment to promoting sustainable practices in the Marine Sector.

He said: "Through our collaboration with DNV, we aim to benefit from their extensive experience and global network to drive innovation and accelerate the adoption of decarbonization techniques".

He further explained that the Center will play a pivotal role in promoting sustainability goals at the national and regional levels. This is in addition to supporting global efforts to combat climate change.

Maritime Shipping Emissions

The establishment of the Emirates Center for Reducing Carbon Emissions in the Maritime Transport Sector highlights Abu Dhabi's commitment to working to achieve ambitious goals in the sustainability sector in line with the Carbon Neutrality 2050 Strategy.

By leading decarbonization efforts in maritime transport, the UAE aims to contribute to reducing greenhouse gas emissions. This exceeds global ambitions and strengthens its global leadership position in the fight against climate change.

The (Emirates Center for Reducing Carbon Emissions in the Maritime Sector) will constitute a pioneering platform for research, development, and application of innovative technologies and strategies to reduce carbon dioxide emissions in the maritime sector.

Moreover, the Center will implement joint industrial projects and programs for incubators and accelerators. The Center will further work to establish initiatives to support and hone future competencies and talents, and will provide access to financing opportunities.

Additionally, it will promote cooperation between stakeholders in the sector, in addition to its role as a knowledge center by disseminating information, data and research results that it will conduct in its fields of work.

Decarbonization Techniques

DNV CEO, Knut Örbeck Nielsen, said: “The Center provides an excellent platform to accelerate the development and dissemination of decarbonization techniques.. By working closely with industry stakeholders, research institutions, and academia, we can foster innovation and adopt best practices to make the Marine Sector a more sustainable and efficient”.

Nielsen added, "We aim for technology to be a major focus in building UAE maritime cluster. We further aim for technology to support the ' 'Country's trends and leadership in the field of sustainability and green technologies by taking advantage of the power of data. Our cooperation will further contribute to achieving the maximum benefit for the final consumer. This aims to enhance' 'UAE's attractiveness, global standing, and competitiveness in the maritime sector."

The initiative is in line with the ongoing preparations to host the COP28 climate summit in UAE. The initiative will highlight UAE's commitment to sustainability and transformation in the energy sector at the global level.

During COP28, UAE Center for Carbon Reduction will play an important role in the Maritime Sector in enhancing the ' 'Country's global position as a center for sustainable innovation and global cooperation.

A Global Platform for Collaboration

Hessa Al Malek, Advisor to the Minister of Energy for Maritime Transport Affairs, said: "At the Ministry of Energy and Infrastructure, we seek to unify the Marine Sector. This is to build UAE maritime cluster and transform it into a force that enhances business growth opportunities. This is in addition to contributing to enhancing the capabilities and capabilities of companies by bringing them together under one umbrella."

She further added: "Digital technologies are the best way to build this community. Moreover, these technologies unify information for the Marine Sector. This is in addition to developing innovative mechanisms to explore business opportunities that can benefit all parties."

Furthermore, she explained that the partnership constitutes an important step in the process of promoting innovation in the maritime sector, which has become a global incubator for innovative ideas. At the current stage, we are keen to focus all our innovations on building a sustainable, environmentally friendly Marine Sector.

She further pointed out that the Emirates Center for Reducing Carbon Emissions in the Marine Sector will be an important platform for research, cooperation and knowledge transfer in marine decarbonization. Through strategic partnerships and initiatives, this platform will focus on developing and implementing sustainable solutions that reduce greenhouse gas emissions. Furthermore, the platform will enhance energy efficiency in offshore operations.

Insurance Federation: Demand for Global Maritime Transport is expected to rise by 70% by 2030

The Egyptian Insurance Federation confirmed that maritime transport is one of the most important means of transporting foreign trade. Due to the different characteristics of goods in terms of shape, weight, size and value, there is a difference in shipping and stowage methods appropriate for different types of goods. Given that the marine insurance branch is one of the main branches of insurance in the Egyptian market, it was necessary to shed light on modern trends in maritime transport. This will have a positive impact on reducing the losses incurred by the insured goods during transportation, loading and unloading. Thus, reducing claims related to them, especially since it is known that the majority of marine insurance losses are goods that occur during the loading and unloading stage.

In its bulletin, the Insurance Federation reviewed the topic "Modern trends in maritime transport insurance." Maritime transport is considered one of the basic elements of modern development in the world. It is further one of the most important means of transporting foreign trade and is considered the most prominent means of exchanging goods and benefits between countries and individuals. By 2030, global shipping demand is expected to increase by 70%.

The bulletin further sheds the light on Modern Trends in Maritime Transport Industry, which are:

Attention to sustainability - benefiting from modern technology - Innovation and modernization.

Vital aspects of the shipping industry

There are a number of vital aspects that must be taken into consideration when developing a shipping industry strategy. These vital aspects help companies determine their future trends, the challenges they will encounter, and determine the necessary steps to achieve the desired goals. Among the most important of these aspects are:

Logistics planning - customer care - sustainable development - global expansion.

Furthermore, the bulletin indicated the value of the global marine insurance market. This value reached US$28.04 Billion in 2021. It is expected to reach US$39.87 Billion by 2029. It further indicated and pointed out the factors affecting the marine insurance market, which are:

- Coverage against a wide range of risks.

- Increase in global trade.

- Loss rates.

Moreover, the bulletin explained modern means of securing the transport of goods by sea. The bulletin further highlighted the most important modern technological innovations that will have an impact on marine insurance in 2023, which are:

- Robotics and automation

- Autonomous ships

- Green shipping

- Renewable marine energy

Advantages and challenges of technology for marine insurance:

By relying on the latest digital technologies, companies operating in the marine transportation insurance industry can achieve the following advantages:

- Increasing efficiency leading to more streamlined operations.

- Reducing delays, reducing fuel consumption and reducing greenhouse gas emissions.

- Reducing operating costs.

- Minimize risks by utilizing predictive information.

- Connecting companies with customers to enhance communication, thus improving customer satisfaction.

- Automation of data collection and analysis in a central system. This allows for better decision-making and more efficient use of resources.

- Eliminating manual paperwork, saving time and reducing human errors.

Arab Maritime Petroleum Transport Company's Delegation visits Sonatrach

Last June, a delegation from the Arab Maritime Petroleum Transport Company made an official working visit to Algeria. This visit aimed to meet with representatives of the Algerian Company "Sonatrach" to discuss opportunities and areas of cooperation in joint maritime transport activities.

This visit comes within a series of visits that the Company is implementing to enhance joint Arab cooperation in this sector.

The Company's General Manager, Mr. Hussein Budiyah, headed the Company's delegation during the discussions and negotiations that took place with the host Country. These discussions and negotiations may be the nucleus for enhancing joint business between the Arab Maritime Petroleum Transport Company and the Algerian Company "Sonatrach" in the fields of maritime transport and training. This is due to the warm reception the delegation received and the sincere desire to enhance joint work and achieve the highest interest of both companies.

For the first time in Maritime Transport.. Starting to supply ships with green fuel in Egypt

The partnership between "OCI" and "AP Moller-Maersk."

"OCI" is preparing to carry out the first operation to supply commercial container ships with green fuel in the Suez Canal region for the first time in the history of the maritime transport industry. The Company is implementing this operation in partnership with the shipping line AP Moller-Maersk.

The Company said in a statement that it will supply the ships with fuel. This fuel is unique because it emits 65% less greenhouse gases than heavy fuel for the ' 'ship's first voyage. Green methanol is made using recyclable dry waste.

"OCI" is the largest producer of green methanol fuel in the world. The Company markets and distributes fuel through its "HyFuels" brand to customers around the world.

The Company stated that the ship will be launched at its construction port in Olsen, South Korea, next July. The ship will sail the busiest shipping route between east and west, crossing the Suez Canal. The ship will be fueled with green methanol fuel at several ports on its cruise route by ' 'OCI's HyFuels.

Furthermore, the Company stated that 12% of international maritime trade traffic passes through the Suez Canal; 30% of the world's container transport ships pass through the Suez Canal. The high traffic density of large commercial ships crossing the Suez Canal, aimed at reducing carbon emissions, creates a strong demand for the supply of green methanol. Additionally, this means the demand for all types of alternative fuels with low carbon emissions as clean fuels to reduce carbon emissions emanating from the global maritime transport sector, which is currently responsible for 3% of carbon emissions in the world.

Moreover, the Company mentioned that the sea voyage of the first ships powered by green methanol fuel represents proof to the global shipping industry that methanol is the safest, most effective and commercially effective solution and device to meet the growing demand for reducing carbon emissions. This voyage confirms that supplying ships with green methanol fuel will be the ideal solution for the global maritime industry.

On the sidelines of the climate conference in Sharm El Sheikh last November, "OCI" announced the start of trial operation of the first integrated green hydrogen production plant through its Company Vertiglobe. The Company is implementing this step in partnership with the Maersk shipping line and the Norwegian renewable energy Company SCATEC, with a capacity of 100 megawatts, powered by 260 megawatts of solar and wind energy sources.

SCA's Head: Our commitment to going green has a positive impact on the shipping industry

Admiral\ Osama Rabie, SCA's Head, emphasized the achievement of integration with the Suez Canal Economic Zone within the comprehensive vision of President " Abdel Fattah El-Sisi" to make optimal use of the Suez Canal and the surrounding region and move towards broader horizons to achieve a better future for future generations.

This came during the celebratory activities organized by Suez Canal Economic Zone to announce the commitment contracts for the new stations and the start of supplying ships with traditional and green fuel in the port of East Port Said.

Admiral\ Kamel El Wazir, Minister of Transport, Admiral\ Ashraf Atwa, Commander of the Naval Forces, and Major General Adel Ghadhban, Governor of Port Said attended the celebration. Additionally, Walid Gamal El Din, President of the Suez Canal Economic Zone, and Dr. Ismail Abdel Ghaffar, President of the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport attended the celebration.

Rabie praised the extended partnership and cooperation relations between Suez Canal Authority and the international shipping line "Maersk". The long-term navigation and trade relations between the Suez Canal and Maersk are a realistic embodiment of one of the successful models of cooperation based on achieving common interests and serving the international maritime community. He further explained that the commencement of operations to supply the Maersk shipping line's ships with green methanol crystallizes the economic zone's proactive direction towards green transformation. This gives it a specificity that makes it the locomotive of future economic development in Egypt, with its promising industrial, agricultural and logistical projects that make it able to compete with similar regions.

He added that the green economy is the future of the global economy. This prompted the Egyptian political leadership to adopt projects based on it in parallel with Egypt's hosting of the climate conference last year. Egypt has sought to take advantage of all the elements to move strongly towards achieving a model of economic development that targets sustainability and environmental protection in a way that pushes all aspects of life for the better.28Additionally, he emphasized that Suez Canal Authority "SCA" keeps in mind the environmental dimensions within its ambitious development strategy in line with the ' 'State's plans to move towards achieving sustainable development in all sectors. This is to achieve compliance with the recommendations of the International Maritime Organization (IMO) to reduce carbon emissions and use clean fuels as an alternative to fossil fuels. He pointed out

that the Suez Canal Authority is adopting a sustainable strategy that aims to declare Suez Canal a “green canal” by 2030. It is an action plan whose serious steps have already begun in more than one direction. The most prominent of these steps is the continuation of projects to develop the ' 'canal's navigational course by implementing the southern sector development project. This project will contribute to increasing navigational safety and improving navigation in this sector by 28%. Additionally, the project will increase the canal's capacity. Thus, the project forms the nucleus of the full duplication of Suez Canal, which will have a positive impact towards reducing fuel consumption and reducing carbon emissions.

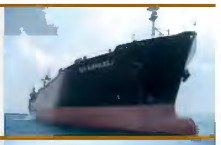
He added that Suez Canal's commitment to transforming into a green canal will have a positive impact on the maritime transport industry and all international shipping lines users of the canal. This will be achieved by calling for the transition to green fuel and adhering to environmental safety measures, based on the distinguished geographical location and the leading strategic position of the canal.

He further discussed the measures taken by Suez Canal Authority within its green transformation plan. This plan depends on replacing traditional fuel with clean energy in operating the marine units and the ' 'authority's fleet of cars and buses, as well as converting the pilotage stations located along the canal to operate with solar and wind energy.

He concluded his speech by emphasizing Suez Canal's constant endeavor to keep pace with the Egyptian State's strategy aimed at achieving sustainable development. This is within a framework that allows for the optimal use of resources and ensuring a better future for future generations by protecting wealth and resources.

AMPTC Fleet

1.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	

2.Clean Products Carriers

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	