ملحق (٢)

توصيات الملتقى البحرى العربى و كلمة السيد الأمين العام

الملتقى البحري العربي يختتم أعماله بنجاح بالعاصمة الأردنية عمان

افتتحت معالي الدكتورة/ لينا شبيب، وزيرة النقل بالمملكة الأردنية الهاشمية، نيابة عن دولة الدكتور/ عبد الله النسور، رئيس الوزراء أعمال الملتقى البحري العربي – عمان ٢٠١٥ ، والذي نظمته إنترناشيونال ريفيو في الفترة (٢٤-٢٥) فبراير بفندق مريديان عمان، وحظي الملتقى بمشاركة عربية ودولية واسعة، فعلى مستوى الدول العربية فقد شاركت جمهورية مصر العربية بوفد كبير برئاسة معالي المهندس/ هاني ضاحي، وزير النقل، كما شاركت أيضاً دولة الإمارات العربية المتحدة بوفد كبير يتقدمه معالي الدكتور/ عبد الله بلحيف النعيمي، وزير الأشغال العامة ورئيس مجلس إدارة الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية، كما شاركت جمهورية السودان بوفد كبير يتقدمه معالي الدكتور/ أحمد بابكر احمد نهار، وزير النقل، كما شهد الملتقى مشاركة وفود من المملكة العربية السعودية، دولة الكويت، جمهورية العراق، دولة الكويت، مملكة البحرين، دولة فلسطين، الجمهوريّة اللبنانيّة، جمهورية جيبوتي، دولة ليبيا، الجمهورية التونسية، المملكة المغربية، إلى العديد من الوفود من دول أوروبية وأسيوية، ووصل عدد المشاركين في الملتقى ما يوازي ٣٤٠ مشارك من ١٩ دولة، والقى كلمة الافتتاح بالنيابة عن اللجنة المنظمة للملتقى السيد/ أسامه قلوينا،رئيس مجلس إدارة إنترناشيونال ريفيو المنظمة للملتقى، رحب في بدايتها بالسادة المشاركين بالملتقى.

وأكد السيد/ أسامه قلوينا، إن اختيار إنترناشيونال ريفيو للأردن لانعقاد الملتقى البحري العربي هذا الحدث البحري العربي الكبير لم يكن محض صدفة بل هناك العديد من العوامل التي جعلت اختيارها للأردن هو الأرجح، حيث تتمتع الأردن بموقع جغرافي متميز، والذي جعلها بمثابة نقطة الوصل بين شرق الوطن العربي وغربه، هذا إلى جانب عوامل الأمن والاستقرار وهم من النعم التي أنعم الله بها على الأردن.

وأضاف سيادته بأن الملتقى يمثل فرصة هامة لاجتماع المسئولين التنفيذيين وصناع القرار والخبراء وذوي العلاقة بصناعة النقل البحري على المستوى العربي والإقليمي والدولي إلى جانب بيوت الخبرة البحرية، كما سيتيح استعراض أهم التجارب والخبرات والمستجدات على صناعة الموانئ البحرية والنقل البحري وذلك بغرض الاستفادة منها والاسترشاد بها في عمليات تخطيط الاستراتيجيات المستقبلية لتطوير وتحديث هذه الصناعة، والتي ستساهم في إنجاح الخطوات الأولى نحو بناء مشروعات بحرية عربية عملاقة.

أضاف سيادته بأن شعار الملتقى هو "لنعمل سويا من أجل غد أفضل للنقل البحري العربي"، وشكر سيادته المملكة الأردنية الهاشمية لاستضافتها لهذا الحدث البحري العربي الكبير وخص بالشكر صاحب الجلالة الهاشمية الملك عبد الله الثاني ابن الحسين، ودولة الدكتور/ عبد الله النسور ، رئيس الوزراء لرعايته لهذا الحدث، بالشكر ولمعالي الدكتورة/ لينا شبيب، وزيرة النقل لجهودها الكريمة من أجل إنجاح انعقاد هذا الملتقى، كما توجه بالشكر لكافة الشركات الراعية والداعمة لهذا الحدث من داخل الأردن ومن خارجه.

وأخيرا تقدم بالشكر لكافة المشاركين في هذا الملتقى والذين جاءوا إلى الأردن من ١٩ دولة حرصا منهم على المشاركة في هذا الحدث.

وأكد السيد/ هاني قلوينا، الرئيس التنفيذي لإنترناشيونال ريفيو المنظمة للملتقى، أن أهمية الملتقى البحري العربي تكمن في كونه يسعى بأن يساعد بقوة في بناء الجسور، وتشييد الشراكات الجديدة، وتوسيع نطاق شبكات علاقات الأعمال من أجل تفعيل التعاون والتكامل العربي في قطاع النقل البحري، والدليل على ذلك هو توقيع ٦ اتفاقيات على هامش هذا الملتقى.

وأكد معالي المهندس/ هاني ضاحي، وزير النقل المصري خلال كلمته بالجلسة الافتتاحية للملتقى أن المشاركة فى هذا الملتقى تأتى من منطلق أهمية إرساء قواعد مستدامة لتطوير منظومة النقل البحرى فى المنطقة العربية لمواكبة التطور العالمى فى هذا القطاع وخاصة فيما يتعلق بتطوير البنية التحتية للموانئ لاستيعاب التطور المستمر فى احجام السفن وما يتطلبه من تطوير معدات الشحن والتفريغ والإدارة الإلكترونية، وأشار إلى أن توقيت انعقاد الملتقى البحرى العربى يعكس الرغبة الملحة للدول العربية فى تنمية التجارة البينية واستغلال نشاط النقل البحرى بينها وتشجيعه ليكون من أهم عناصر هذه التنمية وهو أمر لن يأتى إلا من خلال تشجيع التعاون بين الهيئات والمنظمات البحرية العربية وتطوير وتوحيد الأنظمة والتشريعات والعمل على دعم التعاون بين الناقلين البحريين العرب وتشجيع إنشاء الشركات العربية المشتركة للعمل بين الموانئ العربية فى البحرين الأبيض والأحمر.

وكما أكد على أنه من الضرورى تنمية مفهوم وأسلوب النقل متعدد الوسائط فى دول المنطقة وتوحيد الجهود فى التغلب على الصعوبات التى تواجه العمل بهذه المنظومة من خلال العمل على توحيد الإجراءات المتبعة على الحدود البرية والموانئ البحرية بين الدول العربية.

وأكدت معالي الدكتورة/ لينا شبيب، وزيرة النقل الأردنية خلال كلمتها بالجلسة الافتتاحية للملتقى بأن هذا الحدث الهام الذي يضم كوكبة من أساتذة الجامعات والكليات والمعاهد البحرية ومراكز البحوث واستشارات النقل البحري وصناع القرار من رؤساء هيئات الموانئ البحرية وشركات النقل البحري العربية والأجنبية ومقدمي الخدمات والأنشطة اللوجستية ووكلاء الشحن وممثلي الوزارات والهيئات والشركات المعنية بصناعة الموانئ والنقل البحري سوف يشكل فرصة مواتية لتبادل الخبرات ومناقشة التطورات الحديثة في إدارة وتشغيل الموانئ، ويركز الملتقى على إعطاء الحلول للمشكلات الموجودة، وفتح آفاق جديدة للتعاون في مجالات العمل المختلفة في صناعة النقل البحري.

وأضافت ان مساهمة الاسطول البحري العربي فيما ينقله الأسطول العالمي من حجم التجارة لا تزيد عن ٥% بالرغم من الموقع الجغرافي المتوسط بين قارات العالم وحتمية مرور خطوط التجارة العالمية في أهم الممرات المائية مثل قناة السويس وخليج عدن ومضيق جبل طارق.

وأضافت ان ما يمكن تحقيقه لزيادة حجم البضائع المنقولة بالأسطول العربي يكمن في حال تمت ازالة المعوقات بين الدول العربية من خلال وضع خطط متوسطة وطويلة الاجل للاتفاق على منظومة قانونية تنظيمية موحدة تسهل عملية التبادل التجاري من خلال الاستثمار في بناء اساطيل وموانيء عربية حديثة ومتطورة تضاهي الموانيء العالمية.

وأكد معالي الدكتور/ هاني الملقي، رئيس سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة خلال كلمته بالجلسة الافتتاحية للملتقى ان التغييرات الكبيرة في مفهوم النقل البحري دعت إلى تطوير موانئ العقبة وقد عقد العزم على الانتقال من العمومية إلى التخصصية ضمن خطة محكمة لبناء موانئ الطاقة والحاويات والصناعة والركاب بما يتناغم واستشراف مستقبل صناعة النقل في المنطقة.

واضاف ان منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة عام ٢٠٠١ شهدت نقلة نوعية في هذا المجال ليرتفع عدد موانئ العقبة من ميناء واحد بأحد عشر رصيفا إلى ٩ موانئ جديدة متخصصة بـ ٢١ رصيفا، وثلاثة موانئ متخصصة أخرى منها ما هو في قيد الدراسة أو قيد التنفيذ مبينا أن أهم ما في هذه المنظومة تحت الإنشاء هو الميناء الصناعي الذي وقعت اتفاقية إنشائه منذ أسابيع بقيمة إجمالية بلغت ١٧٠ مليون دولار والمؤمل الانتهاء منه في نهاية عام ٢٠١٦.

واعلن الملقي عن قرب الانتهاء من ميناء الغاز النفطي الطبيعي المسال"ميناء سمو الشيخ صباح الاحمد الجابر الصباح " الذي سيبدأ التشغيل التجريبي له في عيد الاستقلال القادم.

كما أكد سعادة/ محمد المعلم، نائب الرئيس الأول ومدير عام موانئ دبي العالمية الإمارات أن التحديات هي بوابة الفرص لذلك، علينا أن نواجه التحديات التي تواجهنا في القطاع البحري على أنها بوبات للقرص الكبيرة وأشار إلى كيفية نجاح ميناء جبل علي في التغلب على أثار الأزمة العالمية خلال عام ٢٠٠٩ .

وأشار إلى أن الطاقة الاستيعابية لميناء جبل علي وصلت إلى ١٩ مليون حاوية نمطية مع قرة الميناء على استقبال ٨ سفن محملة في آن واحد، وبعد الانتهاء من المحطة الثالثة بالكامل سوف يستطيع الميناء استقبال ١٠ سفن عملاقة في آن واحد سعة السفينة الواحدة ١٨ ألف حاوية نمطية مما يجعل من جبل علي الميناء الوحيد في المنطقة القادر على القيام بذلك.

وأضاف سعادته بأن ميناء جبل علي أستطاع أن يحقق خلال عام ٢٠١٤ نتائج تشغيلية قياسية حيث تمت مناولة أكثر من ١٥ مليون حاوية نمطية، كما عزز الميناء من مكانته ضمن قائمة أكبر ١٠ موانئ في العالم والأول في قائمة أسرع لموانئ في مناولة الحاويات متفوق على ٥٠٠ ميناء على مستوى العالم.

وخرج الملتقى بعدد من التوصيات الهامة تأتي في مقدمتها وضع استراتيجية بحرية عربية تعتمد التكامل كبديل للتنافس خاصة بين المناطق الاقتصادية الخاصة والحرة العربية، وأن تتناغم هذه الاستراتيجية مع خطط التنمية الاقتصادية المستدامة والشاملة، وتهدف الاستراتيجية البحرية إلى زيادة حجم التجارة العربية ورفع مساهمتها في نقل التجارة العالمية وتطوير الأساطيل البحرية العربية، والتوسع بإنشاء شركات ملاحية اقليمية، وتشجيع الاندماجات والتحالفات للكيانات الملاحية القائمة.

كما اوصى بوضع استراتيجية عربية لتطوير الأساطيل البحرية، تتناغم مع خطط التنمية الاقتصادية المستدامة والشاملة، لتتمكن من نقل تجارتها الخارجية والمساهمة في نقل التجارة العالمية.

وشارك في الملتقى كوكبة من ألمع رجال النقل البحري على المستوى العربي والإقليمي والدولي، نذكر منهم على سبيل المثال لا الحصر:

سعادة/ سالم علي الزعابي، رئيس مجلس إدارة شركة الملاحة العربية المتحدة ومدير عام الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية بدولة الإمارات العربية المتحدة، سعادة/ محمد المعلم. نائب الرئيس الأول ومدير عام موانىء دبي العالمية – الإمارات، سعادة/ عامر علي الرئيس التنفيذي لسلطة مدينة دبي الملاحية، اللواء بحري/ عصام الدين بدوي، أمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية، اللواء بحري/ محمد يوسف، رئيس الاتحاد العربي للناقلين البحريين، السيد/ أحمد عرموش، رئيس مجلس إدارة شركة الخطوط البحرية الوطنية الأردنية، السيد/ محمد عيتاني، أمين عام الاتحاد العربي للناقلين البحريين، السيدة/ فاتن سلهب، رئيس المكتب التمثيل الإقليمي لاتحاد الموانئ البحرية العربية، المهندس/ بسام الجازي، رئيس نقابة ملاحة الأردن، الربان/ محمد الدلابيح، المدير التنفيذي لنقابة ملاحة الأردن، السيد/ عبد الله بن دميثان، المدير التجاري لموانئ دبي العالمية، السيد/ أحمد الحسيني، المدير التنفيذي لشركة الحلال للملاحة، الأستاذ الدكتور/ إسماعيل عبد الغفار، رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الدكتور/ مصطفى مساد، رئيس الأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية، السيد/ صلاح أبو عفيفة، مدير عام الهيئة البحرية الأردنية، اللواء/ منذر العساف، مدير عام الجمارك الأردنية، المهندس/ غسان غانم، الرئيس التنفيذي لشركة تطوير العقبة، السيد/ جاري هيندمارش، رئيس جامعة ساوث شيلدز البحرية البريطانية.

السيد/ نبيل الخطيب، المدير العام والرئيس التنفيذي لمجموعة شركات مالترانس ورئيس النقابة اللوجستية الأردنية، الدكتور/ دريد محاسنة، الرئيس التنفيذي لشركة توفيق غرغور وأولاده للملاحة.

وضم الملتقى إلى جانب المؤتمر المعرض البحري والذي ضم أكبر تجمع للشركات العربية والعالمية العاملة في مجال النقل البحري وخدمات الموانئ وهيئات التصنيف البحرية وشركات تشغيل الموانئ وإدارة محطات الحاويات إلى جانب شركات الإدارة اللوجستية، وشهد المعرض إقبالا كبيرا وقامت بافتتاحه معالي الدكتورة/ لينا شبيب، وزيرة النقل الأردنية شاركها افتتاح المعرض معالي المهندس/ هاني ضاحي، وزير النقل المصري، ومعالي الدكتور/ عبد الله بلحيف النعيمي، وزير الأشغال العامة ورئيس مجلس إدارة الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية بدولة الإمارات العربية المتحدة، ومعالي الدكتور/ أحمد بابكر احمد نهار وزير النقل السوداني، والسيد/ أسامه قلوينا،رئيس مجلس الإدارة و السيد/ هاني قلوينا، الرئيس التنفيذي لإنترناشيونال ريفيو المنظمة للملتقى البحري العربي.

تعليقات الصور:

١- أفتتاح المعرض المصاحب للملتقى البحري العربي ويظهر من اليمين الأستاذ/ هاني قلوينا، الرئيس التنفيذي لإنترناشيونال ريفيو منظم الملتقى البحري العربي وإلى يمينه معالي المهندس/ هاني ضاحي. وزير النقل المصري – معالي الدكتورة/ لينا شبيب. وزيرة النقل الأردنية – معالي الدكتور/ أحمد بكر أحمد نهار. وزير النقل والجسور السوداني – معالي الأستاذ/ عبد الله بلحيف النعيمي. وزير النقل الإماراتي.

٢- الأستاذ/ أسامه قلوينا، رئيس مجلس إدارة إنترناشيونال ريفيو منظم الملتقى البحري العربي يلقي كلمة الأفتتاح للملتقى البحري العربي – عمان ٢٠١٥

٣- معالي المهندس/ هاني ضاحي. وزير النقل المصري يلقي كلمته بالملتقى البحري العربي – عمان ٢٠١٥

٤- سعادة/ محمد المعلم. نائب الرئيس الأول ومدير عام موانىء دبي العالمية – الإمارات يلقي كلمة موانىء دبي العالمية بالملتقى البحري العربي – عمان ٢٠١٥

٥- معالي الدكتورة/ لينا شبيب. وزيرة النقل الأردنية تلقي كلمتها بالملتقى البحري العربي – عمان ٢٠١٥

٦- الأستاذ/ هاني قلوينا، الرئيس التنفيذي لإنترناشيونال ريفيو منظم الملتقى البحري العربي – عمان ٢٠١٥ يتلقى تكريم خاص على جهوده الكريمة في تنظيم الملتقى البحري العربي من معالي الدكتورة/ لينا شبيب. وزيرة النقل الأردنية

٧- معالي وزراء النقل العرب بمصاحبة الأستاذ/ هاني قلوينا، الرئيس التنفيذي لإنترناشيونال ريفيو منظم الملتقى البحري العربي يتفقدون المعرض المصاحب للملتقى البحري العربي – عمان ٢٠١٥

٨- معالي وزراء النقل العرب بجناح سلطة مدينة دبي الملاحية يستمعون لشرح من سعادة/ محمد المعلم. نائب الرئيس الأول ومدير عام موانىء دبي العالمية – الإمارات.

العناصر المؤثرة على معدلات الأداء فى التحميل و التفريغ و المناولة بالموانى العربية

تعتبر تطوير الموانى من خلال التوسع الرأسى أحد الأساليب الناجحة لزيادة الطاقة الاستيعابية السنوية لتداول البضائع بكافة أنواعها كما يسهم هذا الأسلوب أيضاً فى رفع كفاءة التداول بالميناء. و يعتمد التطوير من خلال أسلوب التوسع الرأسى للميناء لزيادة الطاقة الاستيعابية السنوية للتداول بالميناء على مجموعة عناصر أساسية يمكن إيجازها فيما يلى:-

١- نظام الإدارة المطبق و الهيكل التنظيمى لإدارة الميناء

٢- تطبيق نظام الخصخصة و تفعيل الأنشطة اللوجيستية

٣- التنافسية بين الموانى المحلية و بعضها و مع الموانى الإقليمية

٤- الإدارة الإلكترونية المتكاملة للميناء

٥- البنية التحتية الأساسية

٦- منظومة البيئة و الأمن و السلامة البحرية

٧- الموارد البشرية

الأنماط الإدارية المختلفة المستخدمة فى إدارة الموانى

أنماط الإدارة فى الموانى

يتأثر اختيار نوعية الإدارة المناسبة بعدة عوامل يمكن إيجازها فيما يلى:-

- الهيكل الاقتصادى و الاجتماعى للدولة
- تسلسل التطور التاريخى للدولة و تصنيفها (دولة متقدمة – دولة من دول العالم الثالث...)
- موقع الميناء داخل الدولة (هل يقع داخل كردون المدينة أو فى منطقة معزولة خارج المدن)
- نوعية البضائع المتداولة والتى تعتمد على نوعية الميناء هل هو (ميناءتجارى-صناعى-تخصصى).

و قد بدأ مع بداية عقد الستينيات ظهور أنماط مختلفة لإدارة الموانى، و من خلال التجارب للموانى الرائدة استقر رأى مجتمع النقل البحرى على أربعة أنماط رئيسية لإدارة الموانى يمكن تحديدها فيما يلى:-

١- الإدارة الكاملة للميناء (الميناء الخادم) Service Port

٢- إدارة الميناء المجهز Tool Port

٣- إدارة الميناء بنظام حيازة الملكية Land Lord Port

٤- نظام الإدارة للموانى المخصصة بالكامل (أو الإدارة المتكاملة للميناء بواسطة القطاع الخاص) Full Privatized Port

و يمكن التمييز بين أنماط هذه الإدارات من خلال التعرف على نقاط الاختلاف الرئيسية بين كل نمط و آخر و طبقاً للعناصر الآتية:-

* هل الإدارة (حكومية – خاصة) أو تجمع بين الاثنين؟
* هل يقوم الميناء على تقديم خدمة للمنطقة – أو خدمة إقليمية أو عالمية؟
* ملكية البنية التحتية
* ملكية المعدات و أدوات التشغيل
* هوية العاملين و المديرين

جدول رقم (٢-١)

يوضح المسئوليات الحكومية ومسئوليات القطاع الخاص طبقًا لنمط الإدارة المطبق

مسلسل	نمط الإدارة	التخطيط الإدارى والإشراف على الميناء	الإنشاءات			التشغيل	
			الأعمال الشاطئية وحواجز الأمواج	إنشاءات الميناء	معدات التشغيل	إدارة المحطات	تداول البضائع
١	الميناء الخادم Service port	حكومى	حكومى	حكومى	حكومى	حكومى	حكومى
٢	الميناء كامل التجهيز Tool port	حكومى	حكومى	حكومى	حكومى	حكومى/ خاص	خاص
٣	إدارة الميناء بنظام حيازة الملكيةLand lord port	حكومى	حكومى	حكومى	خاص	خاص	خاص
٤	إدارة الميناء المخصص كلياً Fully Privatized port	خاص	خاص	خاص	خاص	خاص	خاص

الخصخصة و الأنشطة اللوجيستية

أهمية تطبيق مفهوم الخصخصة

الخصخصة تعنى تملك القطاع الخاص لأصول الدولة و قد تعنى أيضاً خصخصة الإدارة مع ثبات الأصول كملكية عامة و المفهوم الأخير مطبق فى كثير من الدول الغربية خاصةً فرنسا.

و قد أظهرت نتائج العديد من تجارب خصخصة الإدارة جدواها و تأثيرها الإيجابى على زيادة معدلات الإنتاج و رفع كفاءة العمل خاصةً فى قطاع الموانى، و قد كانت موانى أمريكا اللاتينية من الموانى الرائدة فى تطبيق هذا المفهوم و حققت من خلال تطبيقه نتائج إيجابية واضحة و انتشر هذا المفهوم أيضاً فى موانى شرق آسيا و مؤخراً فى منطقة الشرق الأوسط و حوض البحر المتوسط.

هذا و يعتبر نظام إدارة الميناء بنظام حيازة الملكية Land Lord أحد صور التطبيق لمفهوم الخصخصة و هو السائد عالمياً الآن.

١- التوجه الحقيقى تجاه الوفاء بمتطلبات مستخدمى الميناء

تتجه الموانى البحرية فى التنافس على رفع معدلات الكفاءة الإنتاجية بها:

- حالة البنية الأساسية (التحتية) للميناء Infrastructure
- حالة و مستوى و صيانة معدات مناولة و تداول البضائع بالميناء
- معدلات التكلفة مقارنة بالموانى الإقليمية
- الرسوم و التعريفات لترددات السفن
- مدة زيارة السفينة للميناء و المرتبطة بإجراءات و كفاءة الميناء
- معدلات الإنتاجية داخل الميناء
- مستوى التكامل اللوجيستى داخل الميناء

جودة أو تردى هذه العوامل ينعكس بشدة على أسعار النولون للشركات الملاحية و أقساط التأمين و بالتالى على قدرة الميناء على المنافسة.

٢- التحرر من الروتين الحكومى كهدف لرفع معدلات أداء الخدمة و التوجه نحو السوق

يجب أن يكون واضحاً أن بلوغ مكانة سوقية قوية للموانى العربية ما بين الموانى الإقليمية لابد و أن يكون من خلال التخلص من أى مشاكل مرتبطة بالعناصر السابقة.

تبرز الحاجة الملحة لتنفيذ برنامج شامل للخصخصة و التحرر من الروتين الحكومى فى قطاعات الموانى العربية لتحقيق أعلى درجة من القدرة التنافسية

٣- أهداف الخصخصة نحو تحقيق تكاليف أقل و مستويات أسعار أقل

تهدف عملية الخصخصة أساساً إلى كسر الاحتكار و توفير الخدمات و الأنشطة المينائية من مصادر متعددة داخل الميناء الواحد الأمر الذى يدعم مناخ التنافس و يدفع بمقدمى الخدمات و مشغلى محطات التداول إلى تطوير الخدمات بشكل دائم لتحقيق مستوى خدمات أفضل تؤدى فى أوقات زمنية أقل و بتكلفة منخفضة مع تحقيق نفس الربحية المستهدفة من خلال مستويات أسعار أقل.

٤- المبادئ الاسترشادية فى تنفيذ عملية الخصخصة

- يجب أن يكون لمشغلى عمليات البضائع و مقدمى الخدمات الاستقلالية الكاملة فيما يتعلق بقراراتهم الإدارية.
- يتوقع المستثمرون توافر إطار تشريعى مستقر Stable Legal Framework و سلوك من قبل الهيئات التشريعية يمكن التبؤ به.
- يجب أن يطبق فى عملية إعادة الهيكلة المفهوم حديثاً لمحطات البضائع المتكاملة Integrated Terminal Concept
- يجب أن تخصص أجزاء مناسبة من الموانى (المحطات) للمشغلين حيث يكون لهم حرية التصرف فى أداء كل الأنشطة المرتبطة بالبضائع
- يجب أن يكون للمشغل حرية التعاقد من الباطن على أداء وظائف مساعدة معينة

- تلافى أى تشابك للإدارة (هيئة الميناء) من خلال امتلاك أى سهم فى شركات التشغيل القائمة و الموجودة بالميناء و التخلى عن أو بيع الأسهم التى تمتلكها هيئات الموانى فى تلك الشركات مطلب ضرورى.
- وضع خطة مفصلة للميناء Port Master-Plan أو خطة للاستخدام الأمثل للمسطح الأرضى للميناء شرط مسبق لأى تأجير أو امتياز يمنح للمشغلين من القطاع الخاص.

الخلاصة :-

حتى تتبؤ الموانى العربية مكانة متقدمة قادرة على المنافسة و تصنف كأجيال الموانى الحديثة يجب الأخذ بنظم الإدارة و التى تتحرر من القيود الحكومية و الروتينية.

كما يجب الاعتماد القطاع الخاص و إدارة الأنشطة المختلفة فى الموانى، مع الاحتفاظ بملكية الدولة للبنية الأساسية (نظام Landlord)

الإدارة الآلية المتكاملة للميناء

شهد العقدين الأخيرين تطوراً هائلاً فى النظام العالمى لإدارة الموانى و الذى اعتمد أساساً على ما استحدثته تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات من طفرات فى هذا المجال.

و فيما يلى التعريف بنظام الإدارة الآلية بالميناء و مكوناته، كما يتم التوضيح بنموذج حقيقى للتعريف بمشروع الإدارة الآلية :-

- أن يعمل فى الوقت الحقيقى Real Time System
- أن يتحكم فى جميع العمليات من خلال شبكة لاسلكية لإرسال أوامر التشغيل و استقبال بيانات الحركة وقت حدوثها بالأرصفة و الساحات
- أن يوفر تخطيط آلى لحركة السفن و الأرصفة و الساحات
- أن يوفر نظام متكامل يربط جميع الأنظمة الميكنة للميناء بالجهات العاملة به و كذلك البنوك
- أن يتميز النظام بالقدرة على تبادل الرسائل إلكترونياً (EDI) مع الجهات الخارجية و الخطوط و الوكلاء و الملاحين
- كما يجب أن يقدم النظام خدمات للعملاء من خلال الإنترنت مثل الاستفسار و الحجز و السداد الإلكترونى.

أهمية استخدام أنظمة الإدارة الآلية فى الميناء

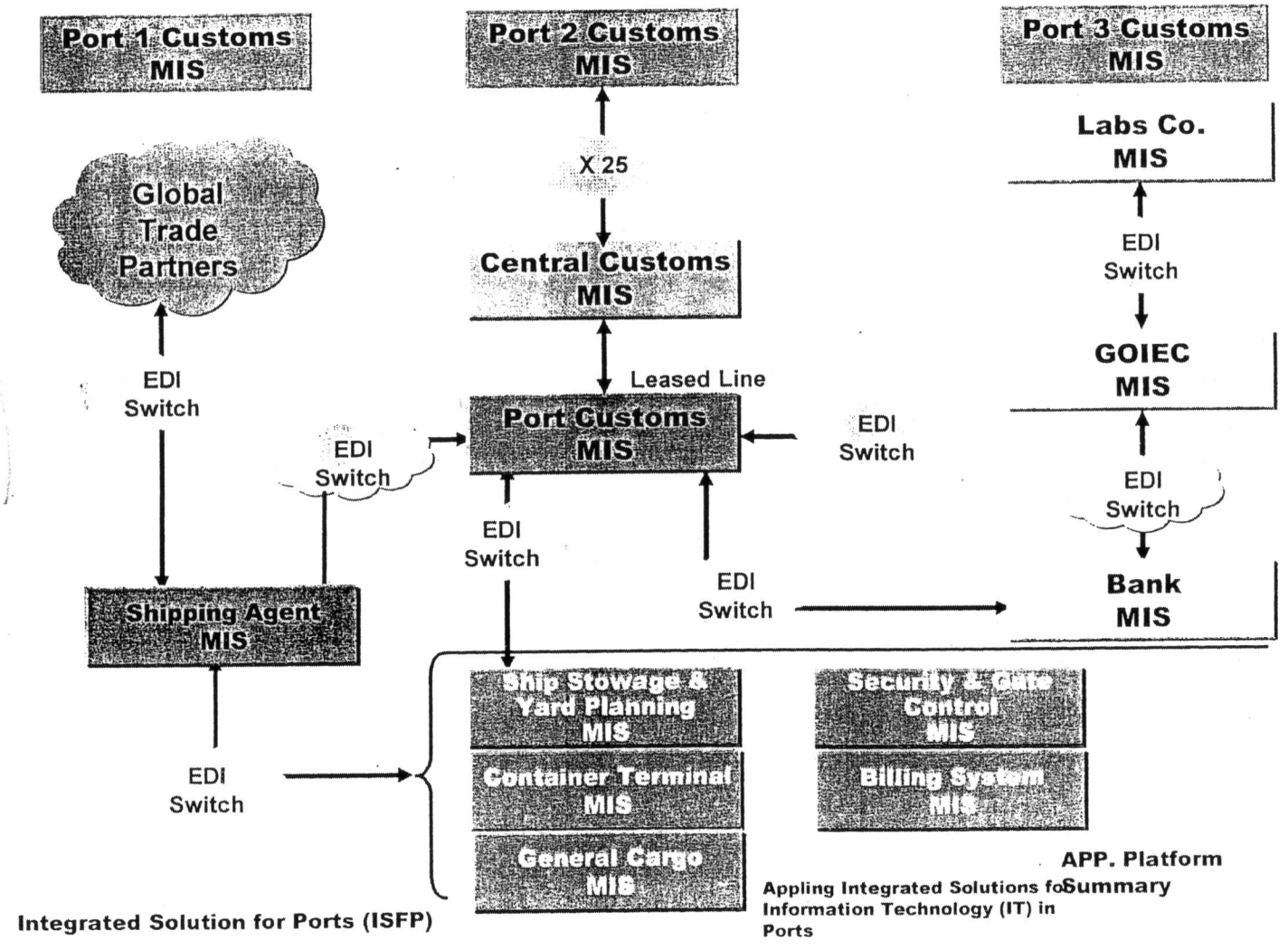
يمكن تحديد أهم مميزات تطبيق نظام الإدارة الآلية فيما يلى :-

- تخفيض الوقت اللازم لإنهاء إجراءات خروج البضاعة من الميناء بعد إنهاء إجراءاتها
- التحكم فى تراكى و مغادرة السفينة بعد أداء كل الالتزامات

- إطلاع أصحاب الشأن و المستخلصين على موقف بضاعتهم الحالية وقتياً عن طريق الإنترنت أو عن طريق شاشات الاستفسار داخل الميناء أو عن طريق الإنترنت من خارج الميناء
- إطلاع أصحاب الشأن و التوكيلات على موقف السفن من وصول و مغادرة و تراكى من خلال شاشات العرض بالميناء أو من الخارج من خلال الإنترنت
- السداد الإلكترونى للفواتير و المطالبات المالية إلى البنك أو من خلال شبكة الإنترنت
- إعلام أصحاب الشأن لحظياً بموقف الرسالة الخاصة به (استلام البضاعة – فحص البضاعة – دفع الفواتير فى البنك) من خلال رسائل SMS أو رسائل إلكترونية.
- تغذية بيانات الشحن / التفريغ وقتياً من خلال الأجهزة اللاسلكية بالأرصفة بحيث تغذى نظام معلومات الميناء ثم نظام معلومات الجمارك.
- التحكم فى بوابات الميناء بحيث يسمح بدخول السيارات للميناء التى لها حق التحميل / التفريغ فقط
- تحديد خط سير السيارات فى الميناء عن طريق استخراج تذكرة خط سير لسائقى السيارات للوصول سير لسائقى السيارات للوصول إلى الشحنة المطلوبة
- تنظيم عمل الخدمات البحرية عن طريق تخطيط الخدمات البحرية للسفن المتوقع وصولها
- تخطيط شحن / تفريغ البضائع العامة / الحاويات على الأرصفة و الساحات لتقليل الوقت و الاستغلال الأقصى للأرصفة
- تخطيط تراكى السفن على الأرصفة إلكترونياً للوصول إلى أقصى استغلال للأرصفة مع تخفيض أوقات انتظار السفن
- تخطيط وضع البضاعة /الحاويات بالساحات لتحقيق أقصى استفادة للساحات
- إدار فواتير الوزن الزائد آلياً عن طريق ربط الموازين بالنظام
- إصدار فواتير رسم الانتظار آلياً عن طريق ربط البوابات بالنظام

شكل رقم (٥-٥): يوضح منظومة العمل الإلكترونية للميناء بإستخدام رسائل EDI

Electronic Management System Component



منظومة البيئة و الأمن و السلامة البحرية

تتسم الهياكل التنظيمية الحديثة للموانى باحتوائها لإدارة لمنظومة البيئة حيث أصبحت من الإدارات الهامة و اللازمة للسيطرة و المحافظة على بيئة الميناء.

الأمن و السلامة البحرية

مقدمة

فى أعقاب أحداث الحادى عشر من سبتمبر عام ٢٠٠١ اتخذت السياسات الأمنية استراتيجيات مشددة لمواجهة الأعمال التخريبية و الإرهابية، و من هذا المنطلق خضعت أعمال النقل البحرى (السفينة- الميناء- الإجراءات) إلى التحليل الدقيق من المجتمع البحرى الدولى متمثلة فى المنظمة البحرية الدولية و أصدرت على ضوء هذا التقييم و التحليل المدونة الدولية لأمن السفن و الموانى و التى أصبحت سارية اعتبارا من ٢٠٠٤/٧/١.

و أصبح التوافق مع متطلبات المدونة أمراً حتمياً و أن الإخلال به أو عدم تنفيذه سوف يؤثر تأثيراً مباشراً على معدلات التداول و إنهاء الإجراءات الخاصة بالبضائع المتداولة بالميناء. و من خلال هذا الجزء فسوف يتم التعرض بصفة عامة لمتطلبات المدونة و توضيح أهم بنودها و أسلوب تنفيذها و مدى تأثيرها على معدلات التداول.

أمن السفن و الموانى

الأمن مشكلة عاملية فرضها الإرهاب و الأفعال غير المشروعة، و لذا فهى تتطلب اهتماماً و حلولاً عالمية لا تستطيع أى منطقة أن توفرها فى قطاع النقل البحرى سوى المنظمة البحرية الدولية. و بناءً على ذلك أصدرت المنظمة البحرية الدولية المدونة الدولية لأمن و سلامة السفن و الموانى حيث تعزز هذه المدونة و تركز الضوء على الثقافة الأمنية Security Culture فى (كل) العمليات البحرية، و تدعم الأمن البحرى على السفن و فى

الموانى و يتعين على صناعة النقل البحرى أن تستمر فى خدمة تدفق التجارة الدولية بفاعلية و كفاءة، و أن تكفل استعداد السفن و الموانى لمجابهة احتمال التعرض للهجمات الإرهابية و الأشكال الأخرى للنوايا الإجرامية، و لكى يتحقق هذا الهدف، يتعين على أعضاء المجتمع البحرى أن يتفهموا مخاطر البيئة التى يعملون فيها من وجهة النظر الأمنية و الدور الذى يتعين عليهم أداؤه فى مثل تلك البيئة المحفوفة بالمخاطر.

و أمن السفن و الموانى نشاط يتعلق بإدارة المخاطر Risk Management، و مثل كل المجهودات المبذولة فى مجال إدارة المخاطر، ترتكز أكثر التصرفات فاعلية على إزالة مصدر المخاطر، فإزالة مصدر المخاطر فى مجال النقل البحرى – المتمثل فى هؤلاء الأشخاص الذين يرتكبون أعملاً إرهابية أو يهددون أمن السفن و الموانى بطريقة أو بإخرى – هى بالضرورة وظيفة حكومية، غير أن هناك إجراءات ملائمة يمكن لمن يمتلكون و يشغلون السفن و الموانى تنفيذها لردع الأفعال غير المشروعة بما فيها الأعمال الإرهابية.

و على الحكومات، تبدأ فى تنفيذ هذه العملية، و يتعين على كل حكومة أن تقوم بإجراء تقييمات لأمن الموانى التابعة لها. و لتقييمات الأمن ثلاثة عناصر ضرورية:

١- يجب أن تحدد و تقيم الأصول الهامة و عناصر البنية الأساسية بالغة الأهمية للميناء بالإضافة إلى تلك المناطق أو المنشئات التى يمكن إذا أصابها ضرر أن تسبب خسائر كبيرة فى الأرواح أو أضراراً لاقتصاديات الميناء أو البيئة.

٢- يجب أن يحدد التقييم التهديدات الفعلية للأصول الحرجة و البنية الأساسية حتى يمكن تحديد أولويات الإجراءات الأمنية

٣- و يجب أن يعالج التقييم قابلية الميناء للإستهداف من خلال تحديد نواحى ضعف الميناء فيما يتعلق بأمن الميناء الطبيعى و تكامله الإنشائى و نظم الحماية و السياسات الإجرائية و نظم الاتصال و البنية الأساسية للنقل و المرافق و المناطق الأخرى بداخل الميناء التى يمكن أن تكون مستهدفة

و تستطيع الحكومة أن تقيم المخاطر بدقة فور الانتهاء من هذا التقييم من خلال تطبيق المعادلة التالية:

المخاطرة = (درجة الخطر Criticality) × (التهديد) × (قابلية الاستهداف Vulnerability)

بالنسبة للسفن، تتضمن هذه المتطلبات – ضمن أشياء أخرى – خطط أمن السفينة Ship Security Plan و ضابط أمن السفينة، و ضابط أمن الشركة الملاحية، و معدات معينة على السفينة.