

عالم الموانئ

ALAM ALMAWANI

تعنى بالقطاع البحري واللوجستي
العدد (24) - يونيو - 2026

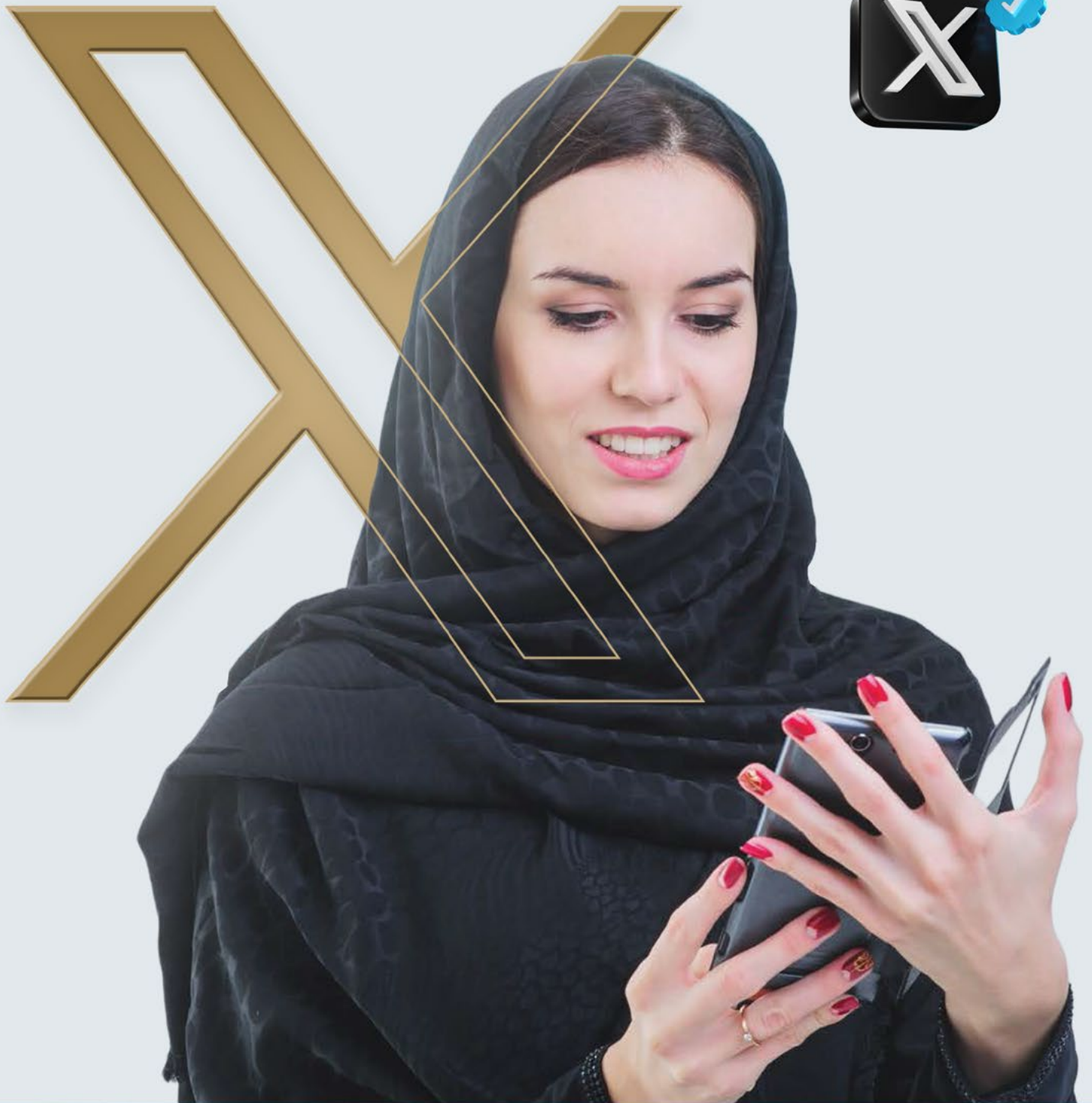
”إم إس سي“..
أخطبوط
لوجستي“ يعيد
تشكيل الشحن
العالمي

سر يخوت
الملياردير الروسي
رومان أبراموفيتش
وهروبا من
”مطرقة“ العقوبات

ميناء ينبع الصناعي..
”رئة العالم البديلة“ للطاقة



تابعونا علي
موقع X



وسام التميز لوزير النقل السعودي

في أحجام الحاويات المحولة من الشرق إلى الغرب؛ ما حافظ على انسيابية الحركة دون حدوث تكدسات كبيرة.

وهذا هو دور ينبع وجدة كمراكز ثقل عالمية؛ حيث ركزت الوزارة على رفع الطاقة الاستيعابية لموانئ البحر الأحمر مستفيدة من البنية التحتية المتطورة التي أسست ضمن رؤية 2030، وأصبح ميناء جدة الإسلامي الآن النقطة المحورية لاستقبال السفن العملاقة التي كانت تتردد في دخول الخليج العربي؛ بسبب ارتفاع تكاليف التأمين والمخاطر الأمنية.

وكانت وزارة النقل قد أطلقت إستراتيجية لربط موانئ البحر الأحمر؛ مثل: مينائي جدة الإسلامي والملك عبد الله، بشبكة برية وجمركية سريعة تتجه نحو دول الخليج.

ويهدف هذا "الممر التجاري البري" إلى تفريغ الشحنات القادمة من أوروبا والشرق في موانئ البحر الأحمر ونقلها عن طريق شاحنات وسكك حديدية للمنطقة الشرقية ودول الخليج، وتجاوز عبور مضيق هرمز تمامًا وتسهيل إجراءات العبور والجمارك؛ لضمان سرعة وصول البضائع.

ويُعد ذلك فرصة لتعزيز دور المملكة كمركز لوجستي عالمي بديل، سواء وقت السلم أو الحرب.

يستحق المهندس صالح الجاسر؛ وزير النقل، عن جدارة، وسام التميز في إدارته الرشيدة لأزمة إغلاق مضيق هرمز، مسترشداً بمستجدات رؤية 2030 بأن تصبح المملكة أكبر مركز لوجستي في العالم.

ويُعد إغلاق المضيق تحديًا كبيرًا؛ لذلك أعلنت المملكة مسارات لوجستية بديلة لاستمرار حركة نقل الغاز والنفط وسلاسل الإمداد والتوريد، بالتزامن مع ما أعلنه وزير النقل من حزمة مبادرات لدعم مرونة سلاسل الإمداد.

شملت هذه المبادرات: الإعفاء من رسوم الأرضيات لمدة تصل إلى 60 يومًا للصادرات والواردات الخليجية في الموانئ السعودية، وتسهيل حركة الشاحنات عبر السماح للشاحنات الخليجية بالدخول فارغة لنقل البضائع المتجهة إلى دول مجلس التعاون الأخرى، ورفع العمر التشغيلي للشاحنات؛ لضمان توفر أسطول نقل بري ضخم.

جاء ذلك في الوقت الذي شهد تخصيص مناطق تخزين إستراتيجية؛ منها ميناء الملك عبد العزيز بالدمام، لتنظيم حركة الحاويات وتحويل الفائض منها نحو الموانئ الغربية، وتعزيز الجاهزية الرقمية والربط اللوجستي بتحديث الأنظمة الرقمية في الموانئ؛ مثل: منصة "فسح"؛ للتعامل مع الزيادة المفاجئة

عالم المهاني

تعلي بالخطأ البحر والنور



رئيس مجلس الإدارة ورئيس التحرير
الجوهرة بنت تركي العطيشان

المدير التنفيذي
رولا عبدالله العوده
مدير التحرير
مجدي صادق

المدير الإداري
صبا العوده

تصميم وإخراج
سواحل الجزيرة الإعلامية

المشرف العام على التصميم
سارة العوده

رئيس قسم التحول الرقمي
إيمان إبراهيم

التسويق والمبيعات
إبراهيم الغنام
+966 55 098 2194

صاحبة الامتياز
سواحل الجزيرة الإعلامية



مكتب الرياض:

Kingdom Of Saudi Arabia - Riyadh 11691 P.O Box 85332
المملكة العربية السعودية ص.ب 85332 الرياض 11691
+ 966566445267

مكتب القاهرة:

Nile Corniche - Saraya Al Mashreq Towers -
next to Al-Ahly Bank - Building B - Flat 401
كورنيش النيل - أبراج سرايا المشرق - بجوار البنك
الأهلي - مبني B - الدور الخامس - شقة ٤٠١

موانئ المملكة تعزز حضورها
العالمي خلال أسبوع سنغافورة
البحري

06



“كيانجا” أسوأ الكوارث البحرية
المدنية في التاريخ

10



ميناء ينبع الصناعي..
”رئة العالم البديلة“ للطاقة في
ظل التحولات الجيوسياسية

14



موانئ المملكة تعزز حضورها العالمي خلال أسبوع سنغافورة البحري



شهدت مشاركة الهيئة العامة للموانئ في فعاليات أسبوع سنغافورة البحري، خلال الفترة من 20 إلى 24 أبريل 2026، حراكًا دبلوماسيًا ولوجستيًا مكثفًا يعكس توجه المملكة نحو تعزيز موقعها كمركز عالمي في قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية؛ من خلال سلسلة اجتماعات رفيعة المستوى مع كبار قادة القطاع والشركات العالمية المتخصصة في تشغيل الموانئ والخدمات الملاحية.

التقنيات الحديثة في إدارة الموانئ؛ بما يسهم في رفع مستوى الأداء وتعزيز الاستدامة التشغيلية.

مكانة المملكة كمركز لوجستي

وخلال المشاركة كزمت الهيئة شركة PIL تقديرًا لتحقيقها أعلى نمو في حركة الحاويات المسافنة خلال عام 2025؛ ما يعكس نجاح التعاون المشترك ودور الموانئ السعودية في دعم حركة التجارة الدولية، وتعزيز موقعها كمركز محوري في سلاسل الإمداد العالمية.

ترسيخ مكانة المملكة

تعكس هذه المشاركة توجه المملكة نحو تعزيز حضورها في المحافل البحرية الدولية؛ عبر بناء شراكات إستراتيجية، وتبادل الخبرات، وتطوير البنية التحتية والخدمات اللوجستية. وهذا يرسخ مكانتها كمركز لوجستي عالمي قادر على قيادة التحول في قطاع النقل البحري، ودعم تدفقات التجارة العالمية بكفاءة ومرونة أعلى.

ويواكب التحولات المتسارعة في سلاسل الإمداد العالمية.

شراكات إستراتيجية مع شركات عالمية

وفي إطار توسيع العلاقات مع القطاع الخاص العالمي عقد الوفد اجتماعات مع شركة Pa-cific International Lines (PIL)؛ حيث تم بحث سبل تعزيز الشراكات الإستراتيجية، ورفع كفاءة العمليات التشغيلية، وتوسيع الربط الملاحي بين المملكة والأسواق العالمية، ودعم تدفق الحاويات وتعزيز مكانة المملكة كمركز إقليمي للمسافنة.

والتقى الوفد بقيادة شركة PSA International؛ إذ تم بحث التعاون في إدارة وتشغيل الموانئ، وتبادل الخبرات التشغيلية، وتطوير الخدمات اللوجستية، مع التركيز على تبني أفضل الممارسات العالمية في إدارة الموانئ الحديثة.

وشملت اللقاءات أيضًا اجتماعات مع شركة Hamburg Port Consulting؛ لبحث حلول تطوير كفاءة العمليات التشغيلية، واستخدام

وترأس المهندس سليمان المزروع؛ رئيس الهيئة، وفد المملكة المشارك في الحدث؛ حيث جاءت الزيارة ضمن إطار إستراتيجي يستهدف توسيع الشراكات الدولية، إضافة إلى رفع كفاءة التشغيل، وتطوير منظومة الخدمات اللوجستية؛ بما يدعم استمرارية سلاسل الإمداد العالمية ويعزز تنافسية الموانئ السعودية في الأسواق الدولية.

تعزيز التعاون مع سنغافورة

عقدت الهيئة اجتماعًا مع أنغ وي كيونج؛ الرئيس التنفيذي للهيئة البحرية والموانئ في سنغافورة، تناول أبرز المشاريع الجارية في كلا البلدين، ومناقشة خطط التطوير المستقبلية للموانئ، إلى جانب بحث فرص التعاون في إدارة وتشغيل المرافق البحرية، وتبادل الخبرات في تحسين كفاءة العمليات التشغيلية.

وركز اللقاء على تطوير نماذج الشراكة في القطاع اللوجستي، واستكشاف فرص الاستثمار المشترك؛ بما يعزز التكامل بين الموانئ السعودية ونظيرتها السنغافورية،



ميناء جازان.. ركيزة إستراتيجية لتعزيز القدرات اللوجستية بالمملكة

يمثل ميناء جازان للصناعات الأساسية والتحويلية أحد العناصر المحورية في منظومة الموانئ السعودية المطلة على البحر الأحمر؛ حيث يساهم بشكل فعال في دعم البنية اللوجستية للمملكة.



كتبت . ميساء فهمي





الأهمية الإستراتيجية

يكتسب الميناء أهمية كبيرة بفضل موقعه القريب من دول القرن الأفريقي؛ مثل: الصومال وإثيوبيا وإريتريا وجيبوتي وكينيا والسودان؛ ما يجعله نقطة وصل رئيسية بين المملكة وهذه الدول.

ويعزز هذا الموقع من فرص جذب الاستثمارات النوعية إلى منطقة جازان، خاصة مع تطوير المناطق الاقتصادية التي تستهدف دعم صادرات المنتجات الزراعية والسمكية وغيرها من القطاعات الحيوية.

حزمة حوافز جديدة

أعلن ميناء جازان للصناعات الأساسية والتحويلية إطلاق حزمة متكاملة من الحوافز الجديدة؛ بهدف دعم الخطوط الملاحية وتعزيز القدرة التنافسية للميناء، ضمن توجهاته لاستقطاب الاستثمارات وتيسير حركة التجارة البحرية. تتضمن الحوافز خصومات كبيرة تصل إلى 50 % على خدمات الشحن والمناولة؛ بما يسهم في خفض الأعباء التشغيلية على الشركات، ويحفز نمو حركة الصادرات والواردات عبر الميناء. وطرح الميناء حوافز ترحيبية تشمل خصماً ثابتاً بنسبة 20 %، إلى جانب إعفاء كامل من الرسوم البحرية بنسبة 100 % لأول ثلاث رحلات؛ لتشجيع الخطوط الملاحية على بدء عملياتها التشغيلية من خلاله.

نظام تصاعدي لحوافز الشحن

تعتمد الحزمة على هيكل حوافز تصاعدي مكون من خمس فئات مخصصة للواردات والصادرات

ويعتمد هذا الدور على ما يمتلكه الميناء من تجهيزات متقدمة وخدمات متكاملة تساعد على تعزيز حركة التجارة والنشاط الصناعي.

القدرة التشغيلية واستيعاب البضائع

يتمتع ميناء جازان بطاقة استيعابية كبيرة تعكس جاهزيته لتلبية متطلبات النمو التجاري؛ إذ يستطيع التعامل مع أكثر من مليون حاوية قياسية سنوياً، إلى جانب ما يزيد على 5 ملايين طن من البضائع السائبة. وتسهم هذه القدرات في رفع كفاءة العمليات التشغيلية وحركة التبادل التجاري.

منظومة الخدمات اللوجستية

يوفر الميناء مجموعة متكاملة من الخدمات اللوجستية التي تشمل تخزين البضائع ومناولة الشحنات وتنفيذ عمليات التجميع، إضافة إلى توفير مناطق مخصصة للإيداع وإعادة التصدير. ويتميز الميناء بسهولة ومرونة الإجراءات الجمركية؛ ما يدعم جذب الاستثمارات ويسهم في تنشيط الاقتصاد المحلي.

تطوير ميناء جازان

تعمل السعودية على تطوير ميناء جازان ليصبح مركزاً لوجستياً عالمياً يربط بين القارات، ضمن توجه إستراتيجي يهدف إلى تعزيز مكانته كمحور رئيس للتجارة الدولية.

ويأتي هذا التوجه من خلال تحسين إجراءات الاستيراد والتصدير وتسهيل بيئة الأعمال؛ بما يفتح آفاقاً أوسع للتدفقات التجارية نحو الأسواق العالمية.



لل بضائع العامة بطول 360 متراً، علاوة على رصيف للحاويات بطول 540 متراً، مع عمق غاطس يصل إلى 16.5 متراً لاستقبال مختلف أنواع السفن. وتمتد المساحة التشغيلية له إلى نحو 7 كيلو مترات مربعة، بينما تتجاوز طاقته الاستيعابية السنوية مليون حاوية قياسية، بالإضافة إلى نحو 5 ملايين طن من البضائع السائبة؛ ما يعزز قدرته على مواكبة النمو المتزايد في الطلب على الخدمات اللوجستية.

تستهدف رفع كفاءة الأداء التشغيلي، وتنشيط الحركة الاقتصادية؛ وتعزيز دور الميناء الحيوي، ودعم مكانة الموانئ السعودية على خريطة النقل البحري العالمية.

قدرات تشغيلية كبيرة

يتمتع ميناء جازان ببنية تحتية حديثة؛ حيث يبلغ إجمالي أطوال الأرصفة نحو 1250 متراً، موزعة بين رصيف للبضائع السائبة بطول 350 متراً، ورصيف

المحلية؛ حيث تبدأ الخصومات على خدمات المناولة من 5% وتصل إلى 20%، وفقاً لحجم العمليات.

أما على صعيد خدمات الترانزيت فتم تطبيق نظام حوافز مكون من أربع فئات يعتمد على حجم المناولة، مع خصومات تصل إلى 50%، وهذا يعزز من مكانة الميناء كمركز لوجستي إقليمي قادر على جذب حركة العبور.

تأتي هذه المبادرة ضمن خطط تطوير شاملة





موقع إستراتيجي

يعد ميناء جازان، الواقع جنوب غرب المملكة العربية السعودية، أحد أبرز البوابات البحرية الحيوية المطلة على البحر الأحمر. وهو يقع في مدينة جازان، على بُعد نحو 266 ميلًا بحريًا من مضيق باب المندب؛ ما يمنحه ميزة إستراتيجية كبيرة لقربه من أهم مسارات الملاحة العالمية التي تربط بين قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا.

ضحاياها ما بين 3000 و4000 قتيل.. ”كيانجا“ أسوأ الكوارث البحرية المدنية في التاريخ

لم يكن حادثًا بحريًا عاديًا ذلك الذي وقع في مثل هذه الأيام من عام 1948، بل كان من أسوأ الكوارث البحرية غير العسكرية في التاريخ، ومن أكبر المآسي التي شهدتها الصين من حيث عدد الضحايا، إذا استثنينا السفن التي غرقت نتيجة أعمال حربية مباشرة خلال الحرب العالمية الثانية.





الكارثة

وقعت الكارثة في ظل ظروف سياسية وعسكرية شديدة التعقيد، تزامنت مع الحرب الأهلية الصينية بين قوات "الكومينتانج" والقوات الشيوعية، حين كان آلاف المدنيين والجنود الفارين من تقدم القوات الشيوعية يحاولون مغادرة المدن الكبرى؛ مثل شنغهاي، والتوجه نحو مناطق أكثر أماناً، أو إلى تايوان؛ فتحولت رحلة الهروب إلى مأساة عُرفت باسم "كارثة السفينة إس إس كيانجا".

في الرابع من ديسمبر عام 1948، وبالقرب من مصب نهر هوانجبو، على بعد نحو 80 كيلو متراً شمال شنغهاي، وقعت الفاجعة التي ما زالت حاضرة في الذاكرة الصينية حتى اليوم، وكانت "كيانجا" سفينة ركاب بخارية تُستخدم لنقل المدنيين الفارين من الحرب الدموية.

هروب جماعي

وهي ضمنت لحمل نحو 1186 راكباً فقط، لكن حالة الذعر والهروب الجماعي دفعت الآلاف إلى التكديس على منتهى، وتشير التقديرات إلى أنها كانت تحمل ما بين 3000 و4000 شخص، أغلبهم من المدنيين غير المسجلين، وهكذا هرب كثيرون من الموت على أيدي القوات المتحاربة ليواجهوا الموت في مياه النهر الباردة.

ورغم ضخامة الكارثة فإنها لم تحظ بالتغطية الإعلامية الدولية التي نالتها كوارث بحرية أخرى؛ مثل: RMS Titanic؛ بسبب انشغال العالم آنذاك بالحرب الأهلية الصينية؛ ما جعلها واحدة من أكثر المآسي البحرية نسياناً في القرن العشرين.

السفينة "إس إس كيانجا"

بُنيت سفينة الركاب البخارية الساحلية "إس إس كيانجا" عام 1939 في اليابان، وكانت مملوكة لشركة "توا كايون" الحكومية، التي كانت تدير خطوط الملاحة بين اليابان والصين، وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، وحل الشركة من قبل سلطات الاحتلال الأمريكي، بيعت السفينة إلى شركة "تشاينا ميرشانتس" للملاحة البخارية عام 1947.





ومع انتهاء الحرب العالمية الثانية اندلع الصراع مجددًا بين الشيوعيين والقوميين في الصين عقب هزيمة اليابان، وفي عام 1948 حقق جيش ماو تسي تونغ سلسلة انتصارات حاسمة، مهدت لسقوط حكومة شيانغ كاي شيك القومية.

وبدأ القوميون وأنصارهم الانسحاب إلى مناطق، مثل: قوانغدونغ وتايوان، كما فرّ رجال الأعمال والموظفون الحكوميون والعسكريون والمدنيون الأثرياء خوفًا من سيطرة الشيوعيين.

ولهذا استُخدمت سفن شركة "تشانينا ميرشانتس" في عمليات الإجلاء الجماعي، ورغم أن شنغهاي لم تسقط بيد الشيوعيين إلا عام 1949 فإن موجات النزوح كانت بدأت بالفعل خلال شتاء العام السابق.

الأحداث الدرامية.. ليلة الرعب

ما جعل هذه الكارثة استثنائية هو التسلسل الدرامي للأحداث في تلك الليلة المربعة؛ ففي نحو الساعة السادسة و45 دقيقة مساءً 4 ديسمبر حدث انفجار هائل في مؤخرة السفينة وسط صقيع الشتاء، ويُعتقد أنه كان بسبب لغم بحري، ربما زرعت البحرية الإمبراطورية اليابانية خلال الحرب العالمية الثانية، أو لغم وضعته القوات الشيوعية الصينية لحماية الممرات المائية. أدى الانفجار إلى تدمير غرفة المحركات وجزء كبير من الهيكل الخلفي للسفينة؛ فغرقت خلال دقائق معدودة، بينما ابتلعها المياه الموحلة بسرعة هائلة.

مأساة إنسانية ضخمة

وكانت المأساة الإنسانية ضخمة؛ إذ قُدر عدد من كانوا على متن السفينة بين 2759 و4000 شخص، وهي أرقام غير دقيقة بسبب غياب سجلات واضحة للركاب المتسللين، وتسبب الاكتظاظ الشديد في تكديس البشر داخل الممرات وعلى الأسطح، ولم يكن هناك وقت كافٍ لإنزال قوارب النجاة.

أما الركاب الموجودون في الطوابق السفلية فحُوصروا بالكامل مع تدفق المياه شبه المتجمدة؛ ما جعل فرص النجاة ضئيلة للغاية، وتشير التقديرات إلى أنه لم ينج سوى ما بين 700 و1000 شخص.

جهود الإنقاذ

رغم هول الكارثة ظهرت بارقة أمل مع وصول سفن قريبة إلى موقع الحادث؛ أبرزها السفينة "موكسي" وعدد من سفن الصيد المحلية، التي شاركت في انتشال الضحايا وإنقاذ الناجين وسط ظروف بالغة الصعوبة.

مصير السفينة

بقيت "كيانجا" غارقة في مكانها لسنوات، إلى أن تولت الحكومة الصينية انتشال حطامها وإعادة بنائها، وأعيدت إلى الخدمة.

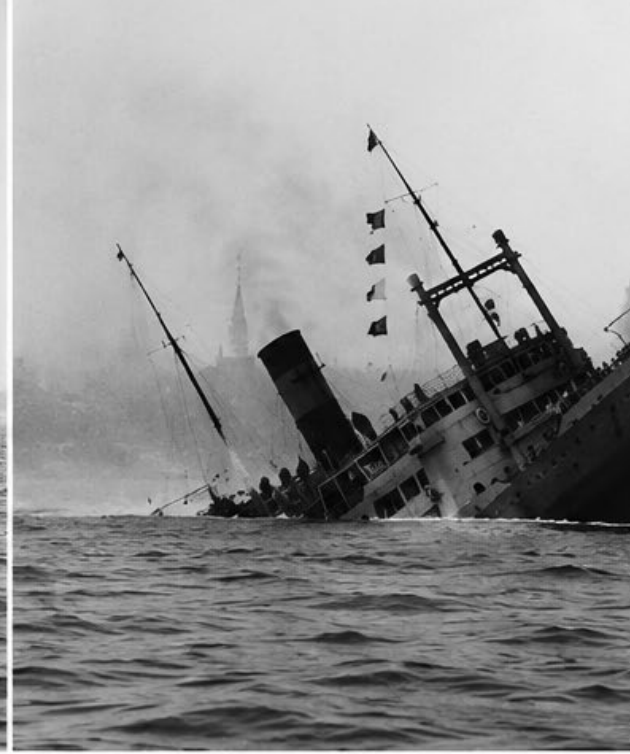
بسبب تحميل السفينة بأكثر من ثلاثة أضعاف سعتها المقررة. في المقابل دافع عنه كثيرون، معتبرين أن ظروف الحرب والفوضى والهروب الجماعي من شنغهاي جعلت السيطرة على أعداد الركاب أمرًا شبه مستحيل.

ومن أكثر الجوانب المأساوية في الكارثة ما تردد عن سلب بعض الصيادين المحليين، أو ما عُرف بـ "قوارب القراصنة"، ممتلكات الضحايا والناجين بدلًا من إنقاذهم، مستغلين الفوضى وانعدام الأمن.

باسم جديد هو "شو جوانج"؛ أي "الفجر"، وقيل أيضًا إنها حملت اسم "شنغهاي". واستُخدمت السفينة بعد تجديدها في نقل الركاب والبضائع حتى توقفت عن الخدمة في ثمانينيات القرن الماضي، قبل تفكيكها نهائيًا في التسعينيات.

القبطان والانتهاكات

تُعد قصة قبطان السفينة "شو أه لو" من أكثر القصص الدرامية المرتبطة بالحادث؛ حيث كان من بين الناجين القلائل من طاقم السفينة، لكنه واجه اتهامات حادة بالإهمال



من الركاب لم تكن أسماؤهم مسجلة رسميًا، فضاعت حقوقهم وسط التحولات السياسية العاصفة التي شهدتها الصين.

انفجار لغم بحري

وظهرت روايات متعددة حول سبب الكارثة؛ إذ اتهم البعض الشيوعيين بإغراق السفينة عمدًا، بينما رجّحت السلطات البحرية الأمريكية فرضية التخريب، وذهب غواصون صينيون وأمريكيون، بعد فحص الحطام، إلى أن السبب الأقرب هو انفجار لغم بحري، لكن مصدره الحقيقي ظل مجهولاً حتى اليوم.

ولم يشهد العالم كارثة بحرية غير عسكرية أكثر فداحة إلا بعد نحو أربعة عقود، حين اصطدمت عبّارة الركاب "دونا بار" بناقلة نفط قبالة سواحل الفلبين في ديسمبر 1987؛ ما أدى إلى مقتل أكثر من 4300 شخص.

الألغام البحرية

حاولت حكومة "الكومينتانج" آنذاك تحميل المسؤولية للألغام البحرية أو "المخربين الشيوعيين"، في محاولة لإبعاد اللوم عن سوء التنظيم والاكتظاظ وضعف الرقابة. أما الحكومة الشيوعية فتعاملت مع الحطام بصورة عملية؛ إذ تولت لاحقاً انتشاله وإعادة بناء السفينة واستخدامها مجددًا، وكأنها أرادت طمس ذكرى الكارثة المرتبطة بالعهد السابق.

"كيانجا".. رمز لمأساة شعب

تحولت "كيانجا" إلى رمز لمأساة شعب حاول الهروب من ويلات الحرب؛ لينتهي به المطاف في واحدة من أعنف الكوارث البحرية في التاريخ الحديث. ولم يحصل معظم أهالي الضحايا على تعويضات حقيقية، خاصة أن كثيرًا

ميناء ينبع الصناعي.. "رئة العالم البديلة" للطاقة في ظل التحولات الجيوسياسية

بين حرب الناقلات خلال الفترة من 1980 إلى 1988، والتصعيد الأمريكي الإسرائيلي ضد إيران، والتهديدات المتكررة بإغلاق مضيق هرمز عام 2026، عاد ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع ليؤكد مكانته بوصفه "رئة العالم البديلة" للطاقة، وصمام الأمان الأهم لتدفق النفط والغاز عالميًا.



أحد أكثر الممرات حساسية

والمضيق الذي يمر عبره نحو 20 % من النفط العالمي، و20 % من الغاز الطبيعي، وقاربة 33 % من تجارة الأسمدة، يظل أحد أكثر الممرات المائية حساسية في العالم؛ ما يمنحه أهمية إستراتيجية متصاعدة في أوقات التوترات الجيوسياسية.

وبفضل موقعه الفريد على البحر الأحمر أصبح الميناء المصب النهائي لخط الأنابيب العملاق "شرق - غرب" بطاقة تصل إلى 5 ملايين برميل يوميًا؛ ليتحول إلى القلب اللوجستي الذي يدعم استقرار إمدادات الطاقة العالمية بعيدًا عن مخاطر الخليج العربي ومضيق هرمز.

شريان الحياة الاقتصادي للمملكة

أدى ميناء ينبع الصناعي، المعروف حاليًا بميناء الملك فهد الصناعي في ينبع، دورًا إستراتيجيًا خلال الحرب العراقية - الإيرانية، أو ما عُرف بـ "حرب الناقلات" بين عامي 1980 و1988.

ومع تعرض ناقلات النفط لهجمات متكررة أصبحت الملاحة عبر مضيق هرمز شديدة الخطورة، وهنا برزت أهمية ينبع بوصفها منفذًا بديلًا على البحر الأحمر مكن المملكة من تصدير النفط عبر خط أنابيب "شرق - غرب" بعيدًا عن مناطق التوتر.

وتحول الميناء آنذاك إلى مركز إمداد إستراتيجي لتأمين احتياجات الصناعة والطاقة بعيدًا عن مسرح العمليات العسكرية.

كيف يمتص الميناء صدمات إغلاق هرمز؟

لا يعتمد امتصاص الصدمات الناتجة عن أي إغلاق مفاجئ لمضيق هرمز على الأرصفة والناقلات فقط، بل يركز بصورة رئيسة على البنية التحتية الرقمية والتقنيات الذكية التي تدير الأزمة قبل وقوعها.

وعند ارتفاع الضغط التشغيلي بصورة مفاجئة تتدخل أنظمة إدارة المرور البحري الذكية VTMS، التي تعمل مثل أبراج المراقبة الجوية، مستخدمة الذكاء الاصطناعي لإعادة جدولة السفن وتحديد أولويات الرسو تلقائيًا وفق نوع الشحنة ودرجة أهميتها؛ بما يمنع التكدس ويحافظ على انسيابية الحركة.

التوأمة الرقمية

فيما يعتمد الميناء على تقنية "التوأمة الرقمية"؛ من خلال إنشاء نموذج افتراضي يحاكي العمليات التشغيلية الحقيقية، ويختبر سيناريوهات الأزمات المختلفة بصورة استباقية، مثل: تضاعف أعداد السفن أو ارتفاع معدلات التصدير المفاجئة.

ميناء ذكي

تابع المرشد البحري السعودي هشام الزهراني عن كُتب تنامي أهمية ميناء ينبع، سواء التجاري أو الصناعي، في ظل التصعيد الجيوسياسي والعسكري بين أمريكا وإسرائيل وإيران، والتهديدات المتعلقة بإغلاق مضيق هرمز.

ومن هنا طرح مشروعًا متكاملًا لتطوير ميناء الملك فهد الصناعي وتحويله إلى نموذج عالمي للموانئ الذكية ضمن مستهدفات رؤية 2030، عبر إنشاء "منظومة الميناء الذكي" Smart Port Ecosystem.

أبرز محاور المشروع التقنية:

- منظومة الإرشاد المستقلة:

عبر وحدات إرشاد متطورة PPU تعمل بصورة مستقلة عن أنظمة السفن، مع استخدام تصحيحات RTK لرفع



ناقلات النفط العملاقة VLCC التي تصل حمولتها إلى 500 ألف طن.

قفزات في صادرات النفط

تعكس المؤشرات الأخيرة حالة انتعاش كبيرة في الصادرات النفطية السعودية المنقولة بحرًا؛ إذ سجل يناير 2026 صادرات بلغت 6.59 مليون برميل يوميًا، مقارنة بـ 5.86 مليون برميل يوميًا خلال الفترة نفسها من عام 2025.

وبلغ متوسط الصادرات البحرية للمملكة خلال عام 2025 نحو 6.12 مليون برميل يوميًا، مقارنة بـ 6 ملايين برميل يوميًا في عام 2024.

وتؤكد هذه الأرقام أن أي إغلاق كامل لمضيق هرمز يشكل ضغطًا كبيرًا على منظومة الطاقة العالمية، رغم الجاهزية اللوجستية المرتفعة التي تمتلكها المملكة.

صمام أمان إستراتيجي للطاقة

أدت الجغرافيا السياسية دورًا محوريًا في تحويل ميناء ينبع من مجرد ميناء تجاري إلى

ينبع الصناعية إلى واحدة من كبرى القلاع الصناعية في العالم؛ من خلال خدمة منشآت عملاقة تابعة لـ "أرامكو" و"سابك" ومصافي "ياسرف" و"سامرف". وتمتاز المدينة بقربها من قناة السويس ودول شمال أفريقيا؛ ما يجعلها منفذًا مهمًا للأسواق الأوروبية، فضلًا عن موقعها المتوسط بين الشرق الأقصى وأمريكا.

ميناء ذكي يربط ثلاث قارات

ضمن رؤية 2030 يتجه ميناء ينبع للتحوّل من مجرد محطة تصدير إلى منصة لوجستية ذكية تربط ثلاث قارات.

ويشمل ذلك دمج تقنيات إنترنت الأشياء IoT لتتبع الحاويات والشحنات لحظيًا، والذكاء الاصطناعي لتحسين حركة الملاحة وتقليل زمن الانتظار، إضافة إلى استخدام البلوكشين والأتمتة والرافعات ذاتية التشغيل.

ويتمتع الميناء بقدرة استيعابية ضخمة تتجاوز 210 ملايين طن سنويًا، مع أرصفة ومحطات عملاقة قادرة على استقبال

دقة الملاحة.

• الربط الرقمي للقوارب البحرية: يربط القوارب مباشرة بشاشات المرسد البحري لتبادل البيانات اللحظية وتحقيق تناغم كامل أثناء المناورات.

• المنصة السحابية الموحدة وهي بمثابة "العقل المدبر" الذي يجمع ويحلل بيانات الميناء والقوارب والمرشدين لحظيًا لاتخاذ قرارات دقيقة وسريعة.

• أنظمة الرسو والرباط الذكية باستخدام الليزر والحساسات الذكية لمراقبة عمليات الرسو وشد الحبال؛ بما يحمي الأرصفة العائمة والبنية التحتية الحساسة.

• إدارة الأصول وحماية المصداً عبر حساسات مدمجة داخل المصداً البحرية لقياس قوة الاصطدام ومتابعة الحالة الإنشائية للأرصفة.

• التوأمة الرقمية والمراقبة البيئية بإنشاء نسخة افتراضية للميناء مرتبطة بحساسات لرصد الرياح والتيارات والمد والجزر.

• أتمتة الرافعات والمناولة من خلال دمج تقنيات التشغيل الذكي والحماية من الاصطدام، مع إمكانية التشغيل عن بُعد عند الضرورة.

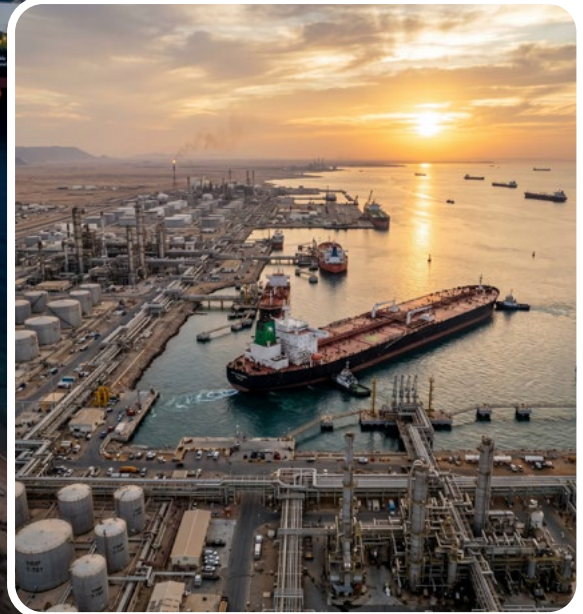
وكشفت الدراسة عن أن التحول الرقمي الكامل قد يستغرق من 10 إلى 14 شهرًا، على مرحلتين:

• الأولى: 6 أشهر لتشغيل تقنيات الإرشاد والقوارب الذكية.

• الثانية: 8 أشهر لاستكمال باقي الأنظمة الذكية.

قلعة صناعية

منذ تأسيسه عام 1980 أدى ميناء ينبع الصناعي دورًا مزدوجًا؛ إذ تخصص في تصدير النفط والبتروكيماويات السائلة والصلبة، إلى جانب تأمين واردات المجمع الصناعي من المعدات والآليات وقطع الغيار. وساهم بصورة مباشرة في تحويل مدينة





صمام أمان إستراتيجي للطاقة العالمية؛ فوجوده على البحر الأحمر يمنحه ميزة تجاوز الاختناقات الملاحية في الخليج العربي. ويسمح ذلك أيضًا بتصدير ملايين البراميل مباشرة إلى الأسواق العالمية عبر البحر الأحمر، شمالاً نحو قناة السويس، أو جنوباً عبر باب المندب.

ويتعزز هذا الدور بوجود خط "بترولان" أو خط الأنابيب "شرق - غرب"، الذي ينقل النفط من حقول المنطقة الشرقية إلى ينبع، مانحاً المملكة مرونة إستراتيجية عالية خلال الأزمات.

الأمن السيرياني

في ظل التحول الرقمي المتسارع لم تعد حماية الميناء تقتصر على الأمن التقليدي، بل أصبحت الهجمات السيريانية أحد أخطر التهديدات، خصوصاً مع ارتباط الميناء بإمدادات الطاقة العالمية.

ولهذا تعتمد المنظومة على حماية أنظمة التحكم الصناعية ICS التي تدير صمامات النفط والمضخات؛ عبر عزل شبكات التشغيل OT عن الإنترنت العام، واستخدام أنظمة كشف التسلل المعتمدة على الذكاء الاصطناعي IDS، القادرة على رصد أي سلوك غير طبيعي داخل الشبكات التشغيلية.

وتعتمد المنظومة على أنظمة تشغيل احتياطية موازية تضمن استمرار العمل حتى في حالة تعرض أي نظام رقمي لهجوم إلكتروني.

تنافس لوجستي عالمي

أصبح البحر الأحمر ساحة تنافس لوجستي عالمي، مع صعود مشروعات وموانئ كبرى في السعودية ومصر وجيبوتي والسودان.

لكن هذه المنافسة دفعت ميناء ينبع إلى تعزيز تخصصه كميناء صناعي للطاقة والبتروكيماويات، بدلاً من منافسة موانئ الحاويات التقليدية، وهو ما عزز مكانته الفريدة عالمياً.

وساعدت المنافسة كذلك على تسريع التحول الرقمي ورفع الكفاءة التشغيلية وتقليل زمن دوران السفن؛ بما يحافظ على جاذبية الميناء للشركات العالمية؛ من حيث السرعة والتكلفة والأمان.



سيدسل نورفيك: المرونة ستحدد مستقبل صناعة الشحن العالمية



في حوار خاص مع مجلة عالم الموانئ، تتناول سيدسيل نورفيك، مديرة معرض Nor-Shipping، كيف تعيد التوترات الجيوسياسية والتحول الرقمي والاستدامة، إلى جانب تنامي دور المملكة العربية السعودية كمركز لوجستي عالمي، تشكيل مستقبل قطاع النقل البحري والتجارة العالمية.



كان محدودًا تاريخيًا. أخطط لزيارة المملكة هذا العام بهدف تعميق فهمي لرؤية السعودية 2030 والتواصل مع أبرز الجهات الفاعلة في القطاع البحري. وبناءً على ما سيتم اكتسابه من هذه الزيارة من رؤى وعلاقات، أمل في توجيه دعوات إلى كبار التنفيذيين والمؤسسات السعودية للمشاركة في المعرض.

وهذه هي هو ضمان حضور سعودي أقوى بكثير في دورة Nor-Shipping القادمة، المقرر عقدها في الفترة من 7 إلى 11 يونيو 2027، سواء من حيث الحضور أو المشاركة في الجلسات أو المعرض.

دمج الموانئ السعودية في سلاسل الإمداد العالمية
في إطار رؤية السعودية 2030، تحولت المملكة بسرعة إلى مركز لوجستي عالمي؛ فكيف تقيم دمج الموانئ السعودية في سلاسل الإمداد العالمية؟ لقد انتقل دمج الموانئ السعودية

ويمتد هذا التأثير إلى ما هو أبعد من قطاع النقل البحري، ليشمل جداول الإنتاج وإدارة المخزون والأسواق الاستهلاكية؛ ما يفرض على الشركات تبني استراتيجيات أكثر مرونة تقوم على تنويع المسارات، وإدارة المخاطر، وزيادة المخزونات الاحتياطية لضمان استمرارية الإنتاج.

زيارة السعودية
ذكرت أنك تخطين لزيارة السعودية؛ فما الهدف من هذه الزيارة؟
يعد قطاع النقل البحري السعودي أحد الركائز الأساسية لرؤية السعودية 2030، التي تهدف إلى تحويل المملكة إلى مركز لوجستي عالمي يربط آسيا وأفريقيا وأوروبا. ويشهد القطاع نموًا متسارعًا؛ حيث يحتل الأسطول السعودي المرتبة الثانية بين دول مجموعة العشرين من حيث نمو النقل البحري. يُعد معرض Nor-Shipping منصة عالمية رائدة تجمع قادة الصناعة وصناع القرار من أكثر من 100 دولة. ومع ذلك، فإن التمثيل السعودي في هذا الحدث

في ظل التوترات الجيوسياسية بمنطقة الخليج، كيف تقيم تأثير التهديدات الأمنية في الممرات البحرية على مرونة سلاسل الإمداد العالمية؟
لطالما شكّلت منطقة الخليج محورًا رئيسًا للتوترات الجيوسياسية؛ إذ أثرت الاضطرابات في الممرات البحرية الحيوية بشكل مباشر على حركة التجارة العالمية. واليوم، أدت التهديدات الأمنية في مضيق هرمز، بما في ذلك احتمالات الحصار والهجمات على السفن، إلى ضغوط كبيرة على سلاسل الإمداد العالمية، دفعها نحو تحول واضح من نموذج قائم على الكفاءة إلى نموذج يركز على المرونة وإدارة المخاطر. وتؤدي هذه التهديدات إلى زيادة هشاشة سلاسل الإمداد، لا سيما في قطاعات النفط والغاز والمواد الخام. كما أن حالة عدم اليقين المرتبطة بإغلاق محتمل للممرات أو استهداف السفن أو تغيير الأطر التنظيمية بشكل مفاجئ تؤدي إلى تأخيرات في الشحن وإعادة توجيه المسارات؛ ما يرفع التكاليف ويقلل من موثوقية سلاسل الإمداد عالميًا.

للاغاية، لكنه في ضوء حجم المبادرات الجارية وسرعة التنفيذ، يبقى هدفًا قابلاً للتحقق.

وفي نهاية المطاف، يعتمد النجاح على قدرة المملكة على توظيف الخبرات الدولية لبناء منظومة لوجستية مرنة، تركز على الإنسان، ومستدامة بيئيًا.

أهمية الموانئ السعودية

في ظل تصاعد التوترات الأمنية حول مضيق هرمز، أصبحت الموانئ السعودية ذات أهمية متزايدة لأمن الطاقة العالمي. كيف يُنظر إلى هذا الدور، وما المطلوب لتعزيز مرونة التجارة البحرية؟ لا أستطيع التحدث باسم مجتمع الشحن

متقدمة ومنصات رقمية حديثة؛ ما عزز موقعها كممر تجاري محوري.

كما قامت الهيئة العامة للموانئ (موانئ) بتسريع تحديث الموانئ من خلال شراكات مع شركات عالمية، وإدخال تقنيات مثل الجيل الخامس والذكاء الاصطناعي وإنترنت الأشياء. إضافة إلى ذلك، قامت أكثر من 700 شركة عالمية بتأسيس مقرات إقليمية لها في المملكة، ما عزز اندماج السعودية في سلاسل الإمداد العالمية.

إن تحقيق قدرة مناولة تتجاوز 40 مليون حاوية قياسية سيضع المملكة بين أبرز المراكز اللوجستية عالميًا، إلى جانب دول مثل سنغافورة. وهو هدف طموح

في سلاسل الإمداد العالمية من مرحلة التطوير إلى مرحلة التنفيذ والتشغيل الفعلي. فالمملكة تتحول من مستخدم تقليدي للنقل البحري إلى مركز لوجستي عالمي رئيسي.

ومع تعامل الموانئ السعودية مع أكثر من 8 ملايين حاوية قياسية في عام 2025 واستمرار النمو السريع، فإن الاستراتيجية طموح للغاية ومدعومة بقوة، وقد بدأت بالفعل في إعادة تشكيل شبكات التجارة الإقليمية والدولية.

وقد كانت وتيرة التطوير لافتة؛ حيث نجحت المملكة في ربط البحر الأحمر بالخليج العربي عبر مناطق لوجستية





دور التكنولوجيا في النقل البحري ما دور التكنولوجيا والتحول الرقمي في مساعدة شركات الشحن في التعامل مع مخاطر التوترات الجيوسياسية في الشرق الأوسط؟

تمثل التكنولوجيا والتحول الرقمي أدوات محورية في إدارة المخاطر داخل قطاع النقل البحري. فالصناعة تعتمد بشكل متزايد على الرقمنة، والاتصالات عبر الأقمار الصناعية، وأنظمة الأتمتة لمواجهة اضطرابات سلاسل الإمداد، وتعزيز السلامة، وضبط التكاليف التشغيلية.

وتتيح تقنيات التحليل المتقدم، وتتبع السفن في الوقت الفعلي، والنماذج التنبؤية، لشركات الشحن القدرة على التنبؤ بالمخاطر والاستجابة لها بشكل أسرع وأكثر دقة. كما تسهم المنصات الرقمية في تعزيز التواصل بين السفن والموانئ، وتسريع عمليات اتخاذ القرار خلال الأزمات.

وتعمل هذه الابتكارات على رفع مستوى الشفافية والأمان في العمليات والوثائق، كما تتيح إعادة توجيه السفن بشكل ديناميكي وفقاً للتغيرات الجيوسياسية.

إن الإجراءات الاستباقية التي اتخذتها الهيئة العامة للموانئ (موانئ)- بما في ذلك تطوير البنية التحتية، وتقديم الدعم اللوجستي للسفن المحولة، ومنح إعفاءات لمدة 30 يوماً لشهادات السفن لتسهيل الحركة- تُعد خطوات مهمة وفي الوقت المناسب.

وفي المستقبل، سيكون تعزيز آليات تبادل المعلومات الاستخباراتية بين دول مجلس التعاون الخليجي والشركاء الدوليين أمراً ضرورياً لرصد التهديدات والتعامل معها بشكل منسق.

كما أن توسيع قدرات موانئ البحر الأحمر، وتطوير ممرات برية إضافية مثل خطوط الأنابيب والسكك الحديدية، وزيادة قدرات التخزين الآمن، كلها عناصر أساسية لضمان استمرارية تدفق التجارة العالمية في أوقات الأزمات.

أصبحت الاضطرابات البحرية اليوم تحدياً بنوياً وليس أزمة مؤقتة، ولذلك فإن التخطيط للطوارئ يجب أن يصبح عنصراً دائماً في استراتيجيات الشحن. وعلى المدى الطويل، ينبغي أن تتحول موانئ البحر الأحمر إلى مراكز عبور عالمية مستقرة وتنافسية، وليس مجرد بدائل طارئة.

العالمي بأكمله، لكنني أعتقد أن قدرة السعودية على تعظيم استخدام خط الأنابيب الشرقي-الغربي (بترولين) توفر هامش أمان مهماً، وتساعد في الحد من صدمات محتملة في إمدادات النفط العالمية.

تمثل موانئ البحر الأحمر، خاصة ميناء ينبع، صمام أمان مهماً وبدلياً جريئاً- وإن لم يكن كاملاً- لمضيق هرمز عالي المخاطر. وقد أصبحت قدرة المملكة على إعادة توجيه صادرات النفط عنصراً متزايد الأهمية في أمن الطاقة العالمي. يوفر خط الأنابيب الشرقي-الغربي بدلاً حيوتاً، لكن لا يمكنه استبدال كامل كميات النفط والغاز الطبيعي المسال التي تمر عبر مضيق هرمز. إن إعادة توجيه المزيد من الناقلات إلى الساحل الغربي للمملكة وتعزيز دور ينبع كمركز استراتيجي للمشتريين في آسيا وأوروبا الباحثين عن بدائل لمناطق التوتر في الخليج يعد خياراً منطقياً.

لكن هذا التحول يؤدي أيضاً إلى زيادة زمن وتكلفة النقل، ويزيد من الاعتماد على مضيق باب المندب، الذي يواجه بدوره تحديات في السعة والمخاطر الأمنية.

الوصول إليها، مع تحقيق توازن بين إدارة المخاطر والاستفادة من الفرص المتاحة فيها.

كيف يمكن لقطاع النقل البحري تحويل التحديات الناتجة عن الاضطرابات الجيوسياسية إلى فرص للنمو المستدام؟

رغم أن الاضطرابات الجيوسياسية تمثل تحديات كبيرة تتسبب في تأخيرات وارتفاع في التكاليف، إلا أنها قد تتحول إلى محفز لإعادة هيكلة القطاع نحو مزيد

لقد أثرت حالة عدم الاستقرار في منطقة الخليج بشكل واضح على قرارات الاستثمار في البنية التحتية البحرية؛ حيث بات المستثمرون يميلون إلى تنويع المخاطر وتعزيز المرونة وبناء بدائل موازية للمراكز التقليدية. ومع ذلك، يظل الخليج منطقة استراتيجية محورية في التجارة البحرية العالمية، نظرًا لموقعه القريب من مصادر الطاقة الرئيسية ومسارات الشحن الحيوية. وبالتالي، فإن الحل لا يكمن في تجنب المنطقة، بل في تنويع المخاطر وضمان

ومن خلال الاستثمار في هذه التقنيات، يمكن تقليل الاضطرابات، وتحسين مستويات السلامة، وضمان استمرارية تدفق التجارة العالمية حتى في البيئات شديدة التقلب.

كما أن المشاركة في معرض Nor-Shipping في أوسلو خلال يونيو 2027 ستوفر فرصة مهمة للاطلاع على أحدث التطورات التكنولوجية التي ترسم مستقبل الصناعة البحرية.

غالبًا ما يتم تجنب المرور عبر الخليج وقناة السويس بسبب الأزمات الإقليمية؛ فما تقييمك للتأثيرات الاقتصادية والبيئية طويلة المدى لهذه المسارات البديلة؟

عندما تضطر السفن إلى تجنب الخليج أو قناة السويس، يظهر الأثر الاقتصادي بشكل فوري؛ حيث تؤدي الرحلات الأطول إلى ارتفاع تكاليف الوقود، وزيادة أقساط التأمين، وتأخير عمليات التسليم. وتنعكس هذه التكاليف على كامل سلسلة الإمداد، ما يؤثر على الأسعار والقدرة التنافسية.

أما من الناحية البيئية، فإن المسارات الأطول تؤدي إلى زيادة الانبعاثات الكربونية نتيجة التشغيل لفترات أطول؛ ما يفاقم الضغوط المناخية.

وعلى المدى الطويل، يتعين على القطاع البحري تحقيق توازن بين هذه التحديات، من خلال الاستثمار في تقنيات دفع أنظف، وتحسين كفاءة الأساطيل، بما يحقق التوازن بين متطلبات التشغيل والمسؤولية البيئية.

ترسيخ مبادئ الملاحة الآمنة

كيف يمكن لمنصة Nor-Shipping تعزيز التعاون الدولي وضمان حرية الملاحة في ظل الانقسامات الجيوسياسية الحادة؟

تمثل Nor-Shipping منصة عالمية للحوار والتعاون والابتكار داخل المجتمع البحري. وفي ظل الانقسامات الجيوسياسية، تجمع المنصة أطرافًا متعددة من مختلف الدول والخلفيات لتبادل الخبرات، وبناء الشراكات، والدفاع عن حرية الملاحة. ومن خلال المؤتمرات وورش العمل والمعارض والفعاليات الشبكية، تعمل Nor-Shipping على تعزيز الشفافية وبناء الثقة والتفاهم المتبادل، ما يساهم في تخفيف التوترات وتشجيع العمل المشترك.

وبذلك، تساهم المنصة في دعم التعاون الدولي وترسيخ مبادئ الملاحة الآمنة والمفتوحة دون عوائق.

تنويع المخاطر وتعزيز المرونة

هل تعتقدين أن التوترات التاريخية في منطقة الخليج غيرت استراتيجيات الاستثمار في البنية التحتية البحرية العالمية، أم ستظل المنطقة محورًا رئيسًا للتجارة البحرية؟



جودة اتخاذ القرار، وتدعم الشمولية، وتسرع التقدم في مجالات مثل الرقمنة وحماية البيئة ومعايير العمل. وتعد الرابطة الدولية للنساء العاملات في قطاع النقل البحري والتجارة (WISTA International) من أبرز الجهات الداعمة لهذا التحول؛ حيث تضم أكثر من 6000 عضو عبر 60 جمعية وطنية، وتتمتع بصفة استشارية لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO) وبصفة مراقب لدى مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD).

وتواصل الرابطة تعزيز دورها كمنصة عالمية لدعم التنوع والشمول في قطاع الشحن والتجارة والخدمات اللوجستية، فيما تفخر Nor-Shipping بكونها عضوًا وداعمًا لها عبر فرعها في النرويج.

من الاستدامة والمرونة. فهي تدفع نحو الابتكار في الوقود البديل، واللوجستيات الرقمية، والممارسات الخضراء في النقل البحري. كما تشجع الشركات على تبني نماذج تشغيل أكثر مرونة، وتنويع سلاسل الإمداد، والاستثمار في التقنيات المستدامة. ومع تصاعد الضغوط التنظيمية والسوقية، يتجه القطاع نحو تعزيز المسؤولية البيئية، بما يعزز قدرته التنافسية على المدى الطويل.

كيف ترين دور المرأة في قيادة هذا التحول، تماشيًا مع دعوات المنظمة البحرية الدولية لتمكين المرأة؟
يمثل تمكين المرأة عنصرًا أساسيًا في انتقال قطاع النقل البحري نحو مزيد من الابتكار والاستدامة؛ فمساهمات النساء تعزز



قيمتها 1.2 مليار دولار.. سر يخوت الملياردير الروسي رومان أبراموفيتش وهروبها من «مطرقة» العقوبات



يُعد رومان أبراموفيتش أحد الشغوفين بامتلاك
اليخوت الفاخرة؛ إذ يمتلك أربعة يخوت تُعتبر
من الأجمل والأغلى في العالم، وكان دائماً
في صراع على امتلاك البحار مع يخوت الأثرياء
العرب؛ من حيث الفخامة والطول والسعر.



تصوير الباباراتزي، كما يحتوي على مسرح وسينما ثلاثية الأبعاد ومكتبة ضخمة وجناح فاخر تبلغ مساحته نحو 5000 قدم مربع. يُذكر أن أحد اليخوت تعرض لعطل كبير بسبب خطأ طاقم، حين تم استخدام البنزين بدلاً من السولار، ما تسبب في أضرار قُدرت بنحو عشرة ملايين يورو، وفقاً لتقارير صحفية، ما أدى إلى توقف المحرك ثم استبداله.

“يلوروس”

أما يخته الثاني “يلوروس” فيعني “الفسيح”، ويبلغ طوله نحو 377 قدماً، وكان مملوكاً لثري عربي قبل أن يشتريه أبراموفيتش ويدخل عليه تعديلات واسعة، من بينها محركات بقوة 5500 حصان من شركة “ريتشيل”.

ويضم اليخت حمام سباحة، ومهبط هليكوبتر، وغرف اجتماعات، وأجنحة فاخرة تتسع لنحو 18 ضيفاً، ويُقدّر سعره بنحو 300 مليون دولار وقتها، وُضِعَ في حوض “لويد ويرفت” بألمانيا وسُلمَ في أواخر عام 2021، قبل اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية وفرض العقوبات بأسابيع قليلة.

“إستاسيا” بطابع آسيوي

اليخت الثالث هو “إستاسيا” بطول 282 قدماً، وتكلفة بنائه نحو 100 مليون دولار، وُضِعَ ديكوره على الطراز الآسيوي، ويُعد من أبرز يخوت أبراموفيتش، ويعمل على متنه طاقم مكون من 36 شخصاً. وكان يستخدم اليخت أحياناً لاعبو نادي تشيلسي الإنجليزي الذي كان يملكه؛ إذ استضاف اللاعب فرانك لامبارد عام 2005 بعد فوزه بجائزة أفضل لاعب إنجليزي، كما قضى جون تيري شهر العسل على متنه.

هوس اليخوت وسباقات الفورمولا

ورغم هوسه باليخوت يُعرف رومان أبراموفيتش أيضاً بعشقه لسباقات الفورمولا 1؛ حيث استمر في عدد من فرقها. ويمتلك طائرة خاصة من طراز بوينج 767، صممها شركتا “أبكين وراسموسن” عام 2010، بينما تولّى التصميم الداخلي المهندس ريموند وانجتون.

دولار، بينما قُدرتها مصادر أخرى بنحو 21 مليار دولار.

وانُخب عضواً في مجلس الدوما الروسي عام 1999، ثم عُيِّن بعد عام واحد حاكماً لمنطقة تشوكوتكا في أقصى شمال شرق روسيا؛ ليصبح أحد رموز “الأوليغارشية” الروسية، وهي طبقة تجمع بين المال والسلطة، كما يمتلك شركة “ميل هاوس كاييتال” للاستثمار.

ماذا تبقى من يخته؟

نجح أبراموفيتش في إنقاذ جزء مهم من أسطولته البحري من المصادرة عبر نقله إلى المياه الإقليمية التركية؛ حيث يتمركز يخت “إكلييس” في إسطنبول، بينما يوجد يخت “سولارس” في بودروم.

وتخضع هذه اليخوت لعمليات صيانة وتجديد واسعة في أحواض بناء السفن بتركيا؛ مثل: أحواض إسطنبول وخليج إزميت، في ظل عدم فرض تركيا عقوبات على الأصول الروسية.

تجنب الرصد والمصادرة

وخضع يخت “إكلييس” لصيانة شاملة بتكلفة قُدرت بنحو 40 مليون دولار ليبقى صالحاً للإبحار، ويتم تحريكه باستمرار بين موانئ بودروم ومرمريس وغيرها، في إطار أسلوب تمويه يهدف إلى تجنب الرصد والمصادرة، مع الاعتماد على كميات ضخمة من وقود الديزل؛ للحفاظ على المعدات الإلكترونية وأنظمة الحماية.

“إكلييس” أطول يخت في العالم

يُعد يخت “إكلييس” الأطول في العالم بطول 162 متراً؛ أي ما يعادل نحو ضعف طول ملعب كرة قدم، وتجاوز قيمته 340 مليون يورو، وارتفعت تقديراته لاحقاً إلى أكثر من 1.5 مليار يورو؛ ليصبح من بين أغلى اليخوت في العالم.

ويضم مهبطين للطائرات الهليكوبتر، وحمامي سباحة، وثلاثة زوارق، و20 مركباً من نوع “ووتر جيت”، إضافة إلى غرف نوم فاخرة، وجسر زجاجي مضاد للرصاص، ونظام متطور لاكتشاف المقذوفات، ونظام ليزر لمنع

لكن العقوبات قيّدت تحركاته؛ فبات يتنقل بين تركيا التي أصبحت ملاذاً رئيساً له؛ لعدم فرضها عقوبات عليه، وروسيا حيث لديه بعض الاستثمارات، ودبي التي احتفظ فيها ببعض يخته بعد نجاحها من الاحتجاز. وتُقدّر القيمة الإجمالية ليخته بأكثر من 1.2 مليار دولار، وهي الجزء الأكبر من ثروته المتحركة، بعدما نجح في نقل بعض أهم قطع أسطولته إلى المياه الإقليمية التركية لتفادي المصادرة.

تدفق مالي مستمر

وتوفر له روسيا حصصاً في شركات تعدين واستثمارات تضمن له تدفقاً مالياً مستمراً، بينما تمنحه تركيا حرية الحركة، فهي حين يعيش في دبي حياة أقل صخباً مقارنة بسنواته الذهبية في لندن، خاصة بعد فقدانه نادي تشيلسي وتجميد أصوله بمليارات الدولارات، بما في ذلك قصور في لندن وفرنسا. ولا يزال أبراموفيتش يخوض معارك قانونية مع الحكومة البريطانية بشأن 2.5 مليار جنيه إسترليني من عائدات بيع نادي تشيلسي، والمجمدة في حساب بنكي ببريطانيا؛ إذ تطالب الحكومة بتوجيهها كمساعدات لأوكرانيا، بينما يطالب هو بتوزيعها على ضحايا النزاع كافة.

ويُعد أبراموفيتش من أبرز رجال الأعمال الروس في مجالي الحديد والنفط، وهو مقرب من الرئيس فلاديمير بوتين، ويحمل ثلاث جنسيات: الروسية والإسرائيلية والبرتغالية؛ ما يسهل تنقله في عدد من الدول.

وهو يعتبر بريطانيا موطنه الثاني بعد روسيا، وكان ثاني أغنى رجال الأعمال بها قبل فرض العقوبات الأوروبية عليه ضمن مجموعة من الأوليغارشيين الروس عقب الغزو الروسي لأوكرانيا.

أبرز الأثرياء عالمياً

وُلد رومان يوم 24 أكتوبر 1966 لأسرة يهودية فقيرة في ساراتوف بالاتحاد السوفيتي السابق، وتيم في سن مبكرة، ولم يكمل تعليمه الجامعي، ورغم ذلك أصبح من أبرز الأثرياء عالمياً؛ إذ قُدرت مجلة “فوربس” ثروته عام 2006 بنحو 18.2 مليار



“إم إس سي”.. “أخطبوط لوجستي” يعيد تشكيل الشحن العالمي

تُعد شركة “إم إس سي” حالة استثنائية في عالم الخطوط الملاحية العالمية؛
فبينما اتجهت معظم شركات الشحن الكبرى نحو الاكتتاب العام والشفافية
الصارمة، اختارت عائلة “أبوتتي” البقاء كشركة خاصة ذات طابع عائلي، تحيط
بها السرية والقرارات الجريئة ومفاجآت السوق الملاحية.



تصاعد التوترات العسكرية

وفي وقت حيس فيه العالم أنفاسه مع تصاعد التوترات الجيوسياسية والعسكرية بأهم الممرات الملاحية، وتعطل حركة الشحن العالمية وسلاسل الإمداد والطاقة، فاجأ مؤسس أكبر خط شحن في العالم "جيانلويجي أبونتي" الأسواق بتسليم زمام الإدارة إلى نجله ديجو أبونتي رئيساً للمجموعة، وابنته أليكسا أبونتي مسؤولة مالية.

لكن الشركة لم تتراجع، بل انطلقت في

موجة توسع وُصفت بأنها "الأشرس" في تاريخ الملاحة البحرية؛ ما تسبب في إرباك سوق الشحن العالمية وتحالفاتها الكبرى.

انتزاع العرش العالمي

وبعد سنوات طويلة من هيمنة "ميرسك" الدنماركية على صدارة الشحن البحري نجحت "إم إس سي"، تحت إدارة ديجو أبونتي، في انتزاع العرش العالمي، بعدما تبنت إستراتيجية نمو قائمة على التملك المباشر للسفن بدلاً من الاعتماد على التأجير.

وحطمت الشركة الأرقام القياسية بشراء مئات السفن المستعملة والجديدة؛ لتعيد بناء أكبر أسطول حاويات في العالم، حتى أطاحت رسميًا بـ "ميرسك" عام 2022، وأصبحت أكبر شركة شحن حاويات عالميًا من حيث السعة الاستيعابية.

إستراتيجية "العزف المنفرد"

فاجأت "إم إس سي" سوق الشحن العالمية مجددًا عندما تبنت إستراتيجية "العزف المنفرد"؛ عبر إنهاء تحالف M2 مع "ميرسك" في خطوة هزت أركان صناعة النقل البحري. وأعلنت الشركة ما اعتُبر "طلاقًا بائناً" مع "ميرسك"، بإنهاء التحالف رسميًا بحلول عام 2025، في إطار توجه جديد يعتمد على التشغيل المستقل الكامل لشبكاتها العالمية.

ومع انتقال القيادة إلى الجيل الجديد من عائلة أبونتي أكدت الإدارة أن "إم إس سي" أصبحت ضخمة بما يكفي لإدارة شبكاتها العملاقة بمفردها؛ بما يمنحها مرونة أكبر وسرعة في اتخاذ القرار مقارنةً بالتحالفات التقليدية.

الهيمنة على سلاسل الإمداد

ولم تعد "إم إس سي" مجرد شركة تنقل الحاويات بين الموانئ، بل تحولت إلى "أخطبوط لوجستي متكامل" يهيمن على سلاسل الإمداد من الباب إلى الباب؛ حيث

استحوذت على "بولوريه أفريقيا لوجستيك"؛ ما عزز نفوذها في القارة الأفريقية التي تُعد من أكثر الأسواق الواعدة في قطاع الشحن العالمي.

وتوسعت بقوة في قطاع الشحن الجوي عبر إطلاق "إم إس سي إير كارغو"؛ لتدخل منافسة مباشرة مع شركات الطيران العالمية، وتضمن استمرار تدفق البضائع حتى في أوقات اضطراب الملاحة البحرية.

وقود المستقبل

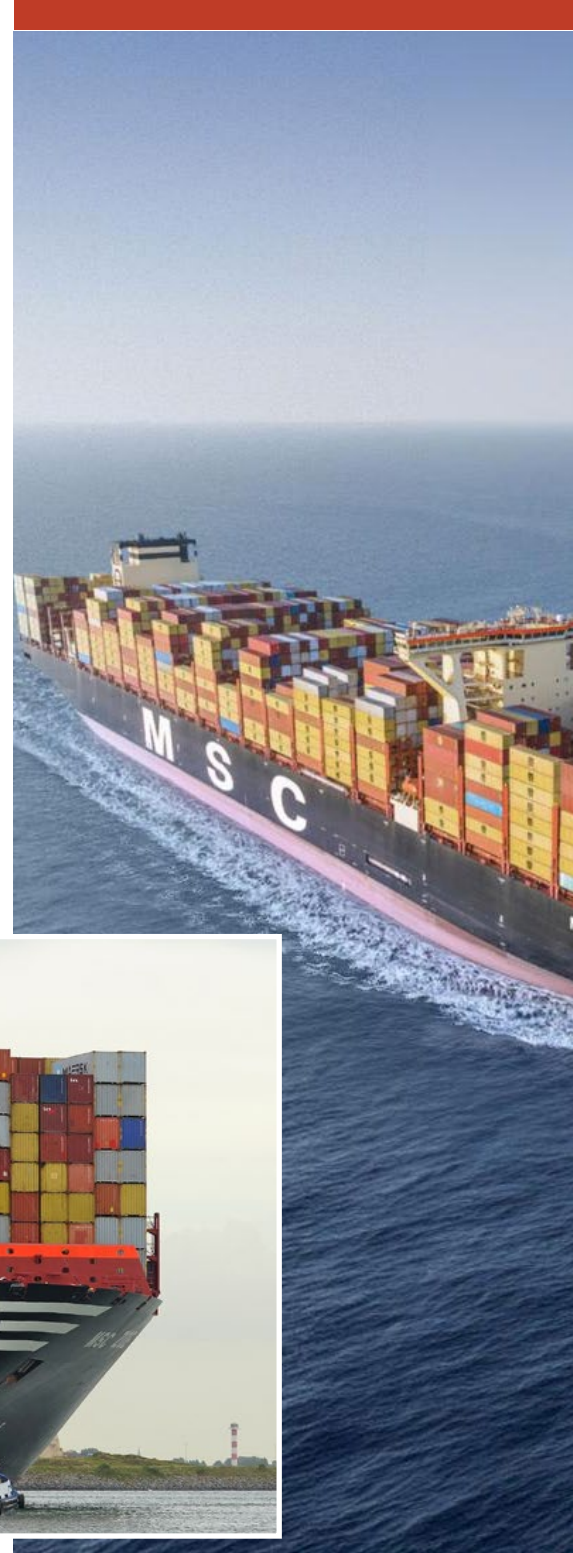
بينما ركز المؤسس على بناء الأسطول، اتجه الأبناء إلى "عصرنة" هذا الأسطول عبر الاستثمار في السفن العاملة بالغاز الطبيعي المسال، والبحث عن وقود المستقبل مثل: الأمونيا والهيدروجين.

وتعمل الشركة على تحويل عمليات الشحن إلى منظومة رقمية متكاملة لتسهيل تتبع الشحنات وتحسين إدارة الخدمات اللوجستية، وهو ما كان يمثل إحدى نقاط الضعف في المراحل التقليدية الأولى للشركة.

السياحة البحرية

وفي الوقت نفسه توسعت العائلة بقطاع الرحلات البحرية "الكروز"؛ إذ لم تعد الشركة تكتفي بنقل البضائع، بل جعلت من "إم إس سي كروز" واحدة من أسرع العلامات نموًا في السياحة البحرية، مع امتلاك بعض من أضخم السفن السياحية وأكثرها فخامة في العالم.

وأوجد هذا التوسع توازنًا مهمًا في مصادر الدخل بين نقل البضائع ونقل الركاب. باختصار: إذا كان جيانلويجي أبونتي "بني السفينة"، فإن ديجو وأليكسا يعملان على بناء "الإمبراطورية"؛ حيث تحولت "إم إس سي" من مجرد ناقل بحري إلى قوة اقتصادية عالمية تمتلك السفن والموانئ والطائرات والقطارات، مع احتفاظها بسرعة اتخاذ القرار التي تفتقدها كثير من الشركات المساهمة العامة.



وبذلك لم تعد "إم إس سي" تسعى فقط إلى نقل البضائع الاستهلاكية، بل إلى التحكم في جزء مؤثر من سلاسل الطاقة العالمية؛ عبر نقل النفط والغاز المسال ضمن مفهوم "مزود الخدمات اللوجستية الشاملة".

التحديات الرقابية

أثار هذا التوسع السريع، قلق سلطات المنافسة في أوروبا، خاصة في اليونان وقبرص، إضافة إلى كوريا الجنوبية؛ بسبب المخاوف من تآميم الاحتكار؛ فالشركة التي تصدر بالفعل سوق الحاويات أصبحت لاعباً رئيساً في سوق النفط أيضاً؛ ما يمنحها قوة تفاوضية هائلة على مستوى الموانئ والوقود والممرات البحرية.

ويؤكد دخول "إم إس سي" قطاع النفط أن طموحات الجيل الثاني من عائلة أبوتني لا تعرف حدوداً؛ فهم لا يريدون فقط نقل الحاويات التي تحمل الأجهزة والملابس، بل أيضاً نقل الوقود الذي يشغل المصانع ويحرك الاقتصاد العالمي.

ويمثل انتقال ملكية "إم إس سي" إلى الجيل الثاني خطوة محورية في تاريخ الشركة، تعكس نضجها المؤسسي وقدرتها على

جنون الشراء

وقبل الإعلان الرسمي عن الصفقة شهدت السوق ما وصفه محللون بـ "جنون شراء" لناقلات النفط العملاقة من طراز VLCC، في إطار خطة للسيطرة على حصة مؤثرة من سوق نقل النفط العالمي.

وبحسب تقديرات متداولة أصبح تحالف "إم إس سي - سينوكور" يسيطر على ما بين 12 و 16 % من سوق ناقلات النفط العملاقة عالمياً، وهي نسبة ضخمة بالنسبة إلى لاعب يدخل هذا القطاع للمرة الأولى.

سوق الناقلات

يرى محللون أن دخول دييجو وأليكسا أبوتني إلى قطاع النفط لا يمثل مجرد استثمار مالي، بل خطوة إستراتيجية تهدف إلى تنويع مصادر الدخل وتقليل الاعتماد الكامل على سوق الحاويات، في ظل التقلبات الجيوسياسية وأزمات سلاسل الإمداد العالمية.

واستغلت الشركة ارتفاع أسعار شحن النفط الناتج عن التوترات الدولية، خاصة في منطقة مضيق هرمز، لتوسيع نفوذها في قطاع الطاقة.

ورغم انتقال الإدارة أكدت الشركة أن المؤسس جيانلويجي أبوتني يواصل أداء دور محوري من خلال منصبه رئيساً تنفيذياً لمجلس الإدارة؛ بما يضمن انتقالاً سلساً للقيادة والحفاظ على الخبرات المتراكمة. وأشار أبوتني إلى أن هذه الخطوة تمثل محطة مهمة في تاريخ الشركة، معرباً عن ثقته بقدرة الجيل الجديد على مواصلة النمو والتوسع.

تحالف إستراتيجي ضخم

تعد هذه الخطوة من أكثر التحركات إثارة للجدل في السوق الملاحية خلال عام 2026؛ فبعد عقود من التركيز على الحاويات والركاب دخلت "إم إس سي" رسمياً قطاع ناقلات النفط الخام عبر تحالف إستراتيجي ضخم مع شركة "سينوكور" الكورية الجنوبية. ووقّعت شركة "SAS"، الذراع الاستثمارية لمجموعة "إم إس سي"، اتفاقية للاستحواذ على 50 % من شركة Sinokor Merchant Marine، وتحديدًا في قطاع النفط والغاز التابع لها، على أن تُدار العمليات مناصفةً بين عائلة أبوتني ومؤسس الشركة الكورية الجنوبية الملياردير تشانج جا هيون.





التحديات التي يشهدها قطاع الشحن عالمياً، بما في ذلك: اضطرابات سلاسل الإمداد والتوترات الجيوسياسية.

ويأتي هذا التحول القيادي في توقيت بالغ الحساسية بالنسبة إلى قطاع النقل البحري؛ ما يعزز أهمية الاستقرار المؤسسي والقيادة المستمرة للحفاظ على موقع الشركة الريادي عالمياً.

واسع في الأسواق الدولية. ويمتد نشاط الشركة اليوم إلى نحو 155 دولة، مع أسطول يضم قرابة ألف سفينة، ويتنشر في أكثر من 520 ميناء حول العالم؛ ما يجعلها لاعباً رئيساً في حركة التجارة الدولية.

وأكدت أنها تواصل التركيز على نشاطها الأساسي في نقل البضائع البحرية، رغم

التخطيط طويل الأمد، مع الحفاظ على التوازن بين الاستثمارية والتجديد.

أبرز القوى العالمية

تأسست "إم إس سي" عام 1970، واستطاعت خلال أكثر من خمسة عقود التحول إلى واحدة من أبرز القوى العالمية في قطاع الشحن والخدمات اللوجستية؛ بفضل إستراتيجية توسع طموح وانتشار

مجدي صادق يكتب.. ”نيوم“.. وسيادة الأمن البحري السعودي



بكل تأكيد عجلت الأزمة الجيوسياسية في مضيق هرمز من الأهمية الجيو إستراتيجية لميناء نيوم؛ حيث بدأ يلعب دورًا فاعلاً في معادلة ما يُسمى بالمرونة اللوجيستية للمملكة؛ عبر ربطه بشبكات النقل متعدد الوسائط (الجوي والبري) ليكون ممرًا تجاريًا يربط أوروبا بمصر ودول الخليج عبر البر، مكملًا للمنظومة البحرية الغربية، وليس مجرد بديل اضطراري.



بقلم / مجدي صادق



ينقلها براً عبر شبكات الطرق والسكك الحديدية السعودية إلى أسواق الخليج (الإمارات والكويت وعمان) والعراق في غضون ساعات.

مفهوم المدن الرقمية والأمن البحري

وتمثل نيوم، وتحديدًا واجهتها البحرية المتمثلة في جزيرة "سندالة" وميناء "أوكساجون" المتقدم، نقطة تحول إستراتيجية في منطقة البحر الأحمر. ونظرًا لموقعها الجيوإستراتيجي الحساس القريب من مضيق تيران وقناة السويس، فإن تأمين هذه المنطقة يتطلب منظومة متطورة من آليات الأمن البحري التي تدمج بين التكنولوجيا الجيوسياسية والدفاعية الذكية في آن واحد.

تعتمد نيوم على مفهوم "المدن الرقمية"، ما ينعكس على أمنها البحري من خلال استخدام قوارب وغواصات مسيرة "عن بعد" لمراقبة السواحل ورصد أي تحركات مشبوهة أو تلوث بيئي دون الحاجة لعنصر بشري دائم، مع ربط كاميرات المراقبة الساحلية والرادارات بأنظمة ذكاء اصطناعي قادرة على التنبؤ بالمخاطر وتحليل مسارات السفن والتعرف التلقائي على AIS لكشف سفن "أسطول الظل" التي تغلق أجهزة تتبعها.

لذلك، يُعد الميناء هو الأول في المملكة الذي يعتمد على الرافعات الجسرية الكهربائية المؤتمتة بالكامل إلى الشاطئ، والتي تُشغل "عن بُعد"، إلى جانب إدارة العمليات عبر منصات البلوكشين والتحليلات الفورية.

البديل الجغرافي الأمن

وقد وصف الاختصاصيون دور الميناء أيضًا بـ"البديل الجغرافي الأمن" في ظل انتعاش وزارة النقل واللوجيستيات السعودية، فور أزمة مضيق هرمز واضطراب حركة الشحن البحري، العمل على الممرات اللوجيستية البديلة؛ ما منح المملكة والمجتمع الدولي ميزة جيوسياسية كبرى عبر نقل ثقل الحركة التجارية الحساسة إلى أقصى شمال غرب المملكة، بعيدًا تمامًا عن نطاق التهديدات العسكرية ومناطق الصراع المباشر في جنوب البحر الأحمر أو الخليج العربي.

وقد تحول ميناء نيوم إلى "القلب النابض اللوجيستي" لحركة سلاسل الإمداد والتوريد؛ إذ تحول من ميناء مخصص لخدمة مشروعات بناء المدينة العملاقة إلى شريان لوجيستي سيادي هجين يربط قارات العالم ليحمي مرونة الاقتصاد الإقليمي، بل والعالم، وقت الأزمات.

ممر لوجيستي متكامل

وقد نجحت المملكة بامتياز، في ظل تصاعد وتيرة الأزمة الملاحية الناتجة عن إغلاق مضيق هرمز، أن تقدم ميناء نيوم على ساحل البحر الأحمر غربي المملكة كممر لوجيستي متكامل ومتعدد الوسائط الذكية بين أوروبا وأسواق الخليج، وكان قد أثبت الميناء نجاحه في تشغيل ممرات تجارية إقليمية مبتكرة تختصر وقت الشحن بنسب تصل إلى 50%.

على سبيل المثال، يربط الميناء بضائع أوروبا القادمة عبر الموانئ المصرية (مثل دمياط وسفاجا)، ثم

يُسمى الدور الإستراتيجي والحيوي الذي لعبه ميناء "نيوم" إبان أزمة إيران ومضيق هرمز بـ"الممر الجسري اللوجيستي المتكامل"، أو ما يُعرف في الأوساط الاقتصادية والملاحية بـ"المنفذ البديل شمالاً"، وهو ما تجسد عمليًا من خلال عدة مفاهيم لوجيستية رئيسة.

وميناء نيوم، هو نقطة التقاء القارات الثلاث؛ حيث يقع عند تقاطع طرق التجارة العالمية التي يمر عبرها حوالي 13% من حركة التجارة البحرية العالمية؛ ما يجعله بوابة مثالية لربط أسواق آسيا وأفريقيا وأوروبا.

ولم يعتمد الميناء فقط على النقل البحري التقليدي فحسب، بل شكّل نقطة التقاء وربط فوري بين الخطوط البحرية القادمة من موانئ البحر المتوسط وأوروبا عبر قناة السويس، وشبكات النقل البري والجوي الحديثة التي تتدفق مباشرة باتجاه عمق منطقة الخليج العربي لاستمرار سلاسل الإمداد والتوريد والطاقة.

البنية التحتية الرقمية المؤتمتة

يرجع هذا إلى البنية التحتية الرقمية المؤتمتة بالكامل في الميناء الذي أصبح ميناءً ذكيًا؛ حيث تمكن من العمل "كمسرّع لسلاسل الإمداد"، وقد تم استقبال الشحنات الحيوية والمواد اللوجيستية وتفريغها وفسحها جمركيًا بلمح البصر، ثم نقلها برًا لتعويض النقص الحاد الذي تسببت فيه أزمة مضيق هرمز للدول المطلة على الخليج.



نظام تقني لحماية البنية التحتية

وتتملك نيوم نظامًا تقنيًا لحماية البنية التحتية الحيوية؛ مثل: كابلات الاتصالات البحرية ومحطات تحلية المياه، عبر مستشعرات صوتية "سونار" متطورة لرصد أي تسلسل تحت الماء. وهي تستند إلى "مظلة" الحماية الكاملة التي توفرها القوات البحرية الملكية السعودية، وتحديدًا الأسطول البحري الغربي، عبر قواعد بحرية بتقنيات عالية حديثة لتعزيز ودعم القدرات العملياتية في القواعد القريبة من "نيوم" لتأمين خليج العقبة ومنطقة شمال البحر الأحمر. وقد نشرت فيه تلك القوات، أجهزة رادار ساحلية ممتدة في ظل منظومات مراقبة وتتبع لحماية الممرات الملاحية من أي تسلسل أو تهريب، مع تأمين المجالين البحري والجوي عبر الدفاعات الجوية والصاروخية ضد التهديدات غير "المنطوية"؛ مثل: الطائرات المسييرة أو الصواريخ الموجهة، عبر منظومات دفاعية متكاملة لحماية المنشآت الحيوية والموانئ؛ مثل "أوكساجون".

شركات إستراتيجية

ولا يمكن فصل أمن نيوم البحري عن أمن البحر الأحمر ككل؛ لذا تعتمد الآليات على الشركات الإستراتيجية سواء من دول مجلس التعاون الخليجي أو الدول العربية أو الأفريقية المظلة على ساحل البحر الأحمر؛ من خلال التنسيق الأمني والتقني والسياسي بين الدول المشاطئة لحماية الممر الملاحي الأكثر أهمية من أي تهديدات جيوسياسية. وفي ذات الوقت، هناك شركات أخرى وتنسيق مع القوات البحرية الدولية؛ مثل: قوة الواجب المختلطة CTF 153 التي تركز على الأمن البحري في البحر الأحمر؛ وهي تحالف عسكري بحري متعدد الجنسيات شكل في 17 أبريل 2022 تحت مظلة القوات البحرية المشتركة CMF؛ لمكافحة القرصنة والأنشطة غير المشروعة.

الأمن السيرياني للبنية التحتية البحرية

من المعلوم أن إدارة نيوم أعلنت في عام 2023 تحويل اسم "ميناء ضياء" القديم رسميًا إلى ميناء نيوم؛ ليكون الذراع اللوجيستية المحورية لمدينة أوكساجون (المدينة الصناعية العائمة في نيوم) والمنطقة بأكملها، وهو أحد الركائز الإستراتيجية لمستجدات رؤية 2030؛ إذ تكامل فيه الأبعاد الأمنية واللوجيستية والتشغيلية ليصبح مركزًا رئيسًا لحركة التجارة العالمية على ساحل البحر الأحمر؛ حيث يوفر مخرجًا إستراتيجيًا مباشرًا على البحر الأحمر وبمحاذاة قناة السويس؛ ما يمنح المملكة بدائل لوجيستية مرنة تقلل الاعتماد على الممرات المائية الحساسة، مثل مضيق هرمز، خاصة في أوقات الأزمات الإقليمية.

وقد ضخت المملكة استثمارات تتجاوز 7.5 مليار ريال لتطوير الميناء ليصبح واحدًا من أكثر الموانئ استدامة وذكاء في العالم؛ حيث تستهدف المرحلة الأولى من تشغيل محطة الترانزيت مناولة حوالي 1.5 مليون حاوية نمطية سنويًا، مع خطط توسعية مستقبلية طموحة.

وحماية الشعاب المرجانية، ضمن منظومات رصد حديثة ومتطورة لأي تسرب نفطي أو أي من المخلفات الكيميائية الناتجة عن السفن العابرة لمضيق هرمز، والعمل على تطبيق معايير صارمة على السفن واليخوت التي ترسو في "سندالة" أو ميناء نيوم؛ لضمان الالتزام بالاتفاقيات الدولية (ماربول) لمنع التلوث.

منظومة خالية من الانبعاثات الكربونية

ويعمل الميناء كمنظومة خالية من الانبعاثات الكربونية؛ حيث تعتمد كل المعدات والآليات على الطاقة الشمسية وأنظمة تخزين البطاريات لتدوير الطاقة بالكامل، وهو يضم مناطق لوجيستية ومستودعات مكيفة متحكمًا بحرارتها تمتد على مساحة 46 ألف متر مربع لتبسيط سلاسل الإمداد للمستثمرين.

إن ميناء نيوم هو نقطة أمان إستراتيجي للأمن البحري للمملكة بعد سد الفجوة الجغرافية شمال البحر الأحمر؛ حيث تتركز الثروة المينائية للمملكة في وسط وجنوب البحر الأحمر؛ مثل: جدة الإسلامي وميناء الملك عبد الله؛ لذا كان وجود ميناء محوري ومتقدم تكنولوجياً في أقصى الشمال يمنح المملكة قدرة أعلى على بسط السيطرة ومراقبة الممرات الضيقة، وكل هذا بفضل رؤية 2030.

الآتمة الكاملة وسلاسل الإمداد الرقمية

ولأن ميناء "نيوم" يعتمد على الآتمة الكاملة وسلاسل الإمداد الرقمية، فإن الأمن البحري هنا يمتد إلى الفضاء السيرياني لحماية أنظمة إدارة الحاويات ونظم التشغيل الآلي للميناء من أي محاولات لهجمات سيريانية قد تعطل حركة سلاسل الإمداد وتحدث اضطرابًا ما لحركة التجارة العالمية.

مع فرض رقابة صارمة وأمنية على نقاط إنزال كابلات الإنترنت البحرية التي تمر بالمنطقة وتغذي مراكز الـ "داتا" في نيوم، بعد أن أعلنت إيران أن الكابلات البحرية ستكون ورقة ضغط أخرى أمام شركات الإنترنت والتكنولوجيا وفرض ضريبة أخرى عليها في ظل ما أسموه بالرهائن الرقمية!

الرئة اللوجيستية لأوكساجون

ونيوم هو الرئة اللوجيستية لمدينة "أوكساجون"؛ ما يجعله مركزًا رئيسًا لتصدير السلع المتقدمة ومواد البناء الضخمة والهيدروجين الأخضر الذي ستنججه نيوم كمصدر عالمي للطاقة النظيفة، وهو ضمن إستراتيجية المملكة في الاتجاه نحو الأخضر. وتحول الأمن البيئي للميناء إلى جزء رئيس من الأمن البحري للمملكة؛ نظرًا لاعتماد "مشروع نيوم الميناء والمدينة" على السياحة البحرية

extends directly into its maritime security framework. Remote-operated surface vessels and underwater drones continuously monitor coastal areas, while advanced artificial intelligence systems analyze vessel movements, identify suspicious activities, and detect potential environmental risks.

Integrated radar networks, surveillance systems, and AIS monitoring technologies provide real-time awareness of maritime traffic, including vessels operating outside conventional tracking systems.

The port is also the first in Saudi Arabia to deploy fully automated electric ship-to-shore cranes operated remotely, alongside blockchain-enabled logistics platforms and real-time operational analytics.

Protecting Critical Maritime Infrastructure

Beyond monitoring shipping activity, NEOM has invested heavily in safeguarding critical infrastructure. Advanced sonar technologies protect underwater assets such as telecommunications cables and desalination facilities, while the Royal Saudi Naval Forces—particularly the Western Fleet—provide a broader security umbrella across the Gulf of Aqaba and the northern Red Sea. Extensive radar coverage, surveillance systems, and integrated air-defense capabilities help secure vital maritime routes and protect strategic facilities from both conventional and emerging threats, including drones and guided missiles.

Security Through Partnership

Maritime security in the Red Sea cannot be achieved by any single nation acting alone.

Saudi Arabia therefore works closely with Gulf, Arab, and African nations bordering the Red Sea to strengthen regional coordination and protect one of the world's most important shipping corridors.

The Kingdom also cooperates with international naval partnerships, including Combined Task Force 153 (CTF153-), a multinational coalition established under the Combined Maritime Forces framework to enhance security and combat piracy and illicit maritime activities throughout the region.

The Cybersecurity Dimension

As ports become increasingly digital, cybersecurity has become as important as physical security.

Since its official transformation from Duba Port into NEOM Port in 2023, the facility has been positioned as the primary logistics arm of Oxagon and a cornerstone of Saudi Vision 2030.

The Kingdom has invested more than SAR 7.5 billion in developing the port, with the first phase expected to handle approximately 1.5 million TEUs annually. Future expansion plans aim to further strengthen its position among the world's leading smart and sustainable ports.

Protecting automated operating systems, container-management platforms, and digital logistics networks is now a critical priority, ensuring that cyber threats do not disrupt supply chains or international trade.

Oxagon's Logistics Lifeline

NEOM Port serves as the logistical backbone of Oxagon, supporting the export of advanced industrial products, large-scale construction materials, and green hydrogen, which is expected to become one of the project's most important contributions to the global clean-energy transition.

At the same time, environmental protection has become an essential component of maritime security. Advanced monitoring systems are

deployed to detect oil spills and chemical pollution, while strict environmental standards govern vessels docking at both Sindalah and NEOM Port. These measures support compliance with international maritime regulations and reinforce the project's commitment to protecting the Red Sea's fragile marine ecosystem.

A Carbon-Neutral Future

Sustainability remains a defining feature of the port's long-term vision.

NEOM Port operates as a carbon-neutral ecosystem powered by renewable energy sources, including solar power and advanced battery-storage systems. Its logistics infrastructure includes more than 46,000 square meters of climate-controlled warehouses and logistics facilities designed to enhance efficiency for investors and global supply-chain operators.

As Saudi Arabia continues to reshape its role in global trade, NEOM Port stands as more than a logistics hub. It is a strategic asset that strengthens maritime security, enhances economic resilience, and expands the Kingdom's influence across one of the world's most vital trade corridors.

In many ways, it represents the practical realization of Vision 2030: a project where technology, sustainability, security, and connectivity converge to redefine the future of logistics in the Red Sea and beyond





Far from serving as a temporary alternative, the port has evolved into an integral component of Saudi Arabia's broader logistics ecosystem, linking maritime, land, and air transport networks to create a seamless trade corridor connecting Europe, Egypt, and the Gulf states. Industry experts have described this role as an "integrated logistics bridge corridor" — a concept that positions NEOM as a northern gateway capable of sustaining regional and international trade flows during periods of disruption.

A Gateway Between Three Continents

Strategically located at the intersection of Asia, Africa, and Europe, NEOM Port occupies one of the world's most important trading crossroads. Approximately 13 percent of global maritime trade passes through nearby shipping routes, giving the port a natural advantage as a hub connecting major international markets.

Its significance extends beyond traditional maritime operations. By linking shipping routes arriving from Europe and the Mediterranean through the Suez Canal with Saudi Arabia's expanding road, rail, and aviation networks, NEOM has become a critical node in maintaining the continuity of supply chains, trade, and energy flows.

The Power of Smart Infrastructure

At the heart of the port's success is a fully automated digital infrastructure that has transformed it into one of the region's most advanced smart ports.

Designed to function as a supply-chain accelerator, the facility can receive, unload, process, and clear critical cargo with remarkable speed. Goods can then be transferred directly to overland transportation networks, helping offset shortages and delays caused by disruptions to maritime traffic in the Gulf region. This ability to move cargo efficiently has elevated the port from a construction-support facility for the NEOM megaproject into a strategic logistics asset with regional and global significance.

A Secure Alternative in Times of Crisis

The volatility surrounding the Strait of Hormuz has reinforced the value of alternative trade corridors. In response to shipping disruptions, Saudi Arabia's Ministry of Transport and Logistics Services accelerated efforts to develop flexible logistics routes capable of maintaining commercial activity under challenging conditions.

NEOM Port quickly emerged as a secure geographic alternative, shifting critical trade flows toward the Kingdom's northwestern coast, away from potential conflict zones in the Arabian Gulf and the

southern Red Sea.

In doing so, the port became the logistical heartbeat of regional supply chains, helping protect economic stability during periods of heightened geopolitical risk.

Connecting Europe and the Gulf

The Kingdom's investment in innovative trade corridors has already delivered tangible results.

NEOM Port has demonstrated its ability to reduce shipping times by as much as 50 percent through multimodal transport solutions. Goods arriving from Europe via Egyptian ports such as Damietta and Safage can be transported through Saudi Arabia's road and rail networks to Gulf markets—including the UAE, Kuwait, Oman, and Iraq—within hours rather than days.

The model reflects a growing global trend toward diversified supply chains and greater logistical flexibility.

Digital Cities, Smart Security

NEOM's maritime infrastructure is central to a broader vision that combines technology, sustainability, and security. Through developments such as Sindalah Island and Oxagon Port, the project is redefining how maritime assets are protected in strategically sensitive locations near the Strait of Tiran and the Suez Canal. The city's digital-first philosophy

NEOM and the New Era of Saudi Maritime Security



By: Magdi Sadeq



Few developments have highlighted the strategic importance of Saudi Arabia's logistics infrastructure more clearly than the geopolitical tensions surrounding the Strait of Hormuz. As uncertainty continues to affect one of the world's most critical maritime chokepoints, NEOM Port has emerged as a key pillar of the Kingdom's economic resilience and maritime security strategy.

MSC's investment arm, SAS, signed an agreement to acquire a 50% stake in Sinokor Merchant Marine's oil and gas operations, with joint management between the Aponte family and Sinokor founder Chang Jae-hyun.

"Buying frenzy" in tanker markets

Prior to the official announcement, the market witnessed what analysts described as a "buying frenzy" in Very Large Crude Carriers (VLCCs), as MSC rapidly positioned itself to capture a significant share of global crude shipping.

Estimates suggest that the MSC–Sinokor alliance now controls between 12% and 16% of the global VLCC fleet—a remarkable share for a new entrant in the sector.

Strategic expansion into energy logistics

Analysts argue that MSC's move into oil shipping is not merely financial diversification, but a strategic repositioning aimed at reducing dependence on the container market amid geopolitical volatility and persistent supply chain

disruptions.

The company has also capitalized on elevated oil freight rates driven by international tensions—particularly in the Strait of Hormuz—to expand its influence in the energy logistics sector.

MSC is therefore no longer positioning itself solely as a carrier of consumer goods, but as a major player in global energy logistics, transporting oil and LNG within a broader "integrated logistics provider" model.

Regulatory concerns

The rapid expansion has raised concerns among competition authorities in Europe, particularly in Greece and Cyprus, as well as in South Korea, over potential market concentration and dominance risks.

MSC's leadership position in container shipping, combined with its growing influence in oil transport, gives it substantial leverage over ports, fuel supply chains, and maritime corridors.

The group's expansion underscores the ambition of the Aponte family's second generation, which appears determined

not only to move global trade goods—but also the energy that powers the global economy.

A global maritime powerhouse

Founded in 1970, MSC has grown over five decades into one of the world's most powerful shipping and logistics groups, driven by aggressive expansion and a global footprint.

Today, the company operates across approximately 155 countries, with a fleet of nearly 1,000 vessels calling at more than 520 ports worldwide—making it a central player in global trade flows.

Despite global disruptions, including supply chain volatility and geopolitical tensions, MSC maintains its focus on core container shipping operations.

This leadership transition comes at a sensitive moment for the maritime sector, underscoring the importance of institutional stability and long-term strategic continuity in maintaining global market leadership.





This diversification has created a balanced revenue model across cargo and passenger transport. In short: if Gianluigi Aponte built the ship, Diego and Alexa Aponte are building the empire—transforming MSC from a shipping line into a global economic powerhouse spanning ships, ports, aircraft, and rail-linked logistics networks, while retaining the agility of a

privately controlled company. Despite the leadership transition, the company confirmed that founder Gianluigi Aponte continues to play a central role as Executive Chairman, ensuring continuity and a smooth generational handover. Aponte described the transition as a major milestone in MSC's history, expressing

confidence in the next generation's ability to sustain growth and expansion.

Major strategic entry into oil shipping

One of the most controversial developments in 2026 was MSC's entry into crude oil transportation through a major strategic partnership with South Korea's Sinokor.

Leadership transition amid geopolitical tension

At a time when the world was holding its breath amid escalating geopolitical and military tensions across key maritime chokepoints—disrupting global shipping flows and energy supply chains—MSC founder Gianluigi Aponte surprised the market by handing over operational leadership to his son Diego Aponte as Group President, and his daughter Alexa

Aponte as Chief Financial Officer.

Rather than slowing down, the company accelerated into what many described as one of the most aggressive expansion phases in modern maritime history, unsettling global shipping markets and reshaping alliance dynamics.

Seizing the global crown

After decades of Danish shipping giant Maersk's dominance, MSC—under Diego Aponte's leadership—succeeded in overtaking it to become the world's largest container shipping company in terms of capacity.

This was driven by a strategy centered on direct vessel ownership rather than chartering. MSC embarked on an unprecedented acquisition spree, purchasing hundreds of second-hand and new vessels, rapidly building the world's largest container fleet and formally surpassing Maersk in 2022.

The “solo strategy”

MSC once again shocked the industry by adopting a “solo play” strategy, gradually dismantling its cooperation within the Maersk-linked alliance structure.

The company announced what industry observers described as a “clean break” from Maersk, with the alliance scheduled to fully end by 2025, as MSC shifted toward operating its global network independently.

Management under the new generation of the Aponte family argued that MSC had grown large enough to run its global network alone—gaining greater flexibility, faster decision-making, and reduced dependence on traditional alliances.

A logistics “octopus”

MSC has evolved far beyond a container shipping line. It has become a fully integrated logistics “octopus,” extending its reach across end-to-end supply chains. A major milestone in this expansion was the acquisition of Bolloré Africa Logistics, significantly strengthening MSC's footprint in Africa—one of the most promising growth regions in global logistics.

The company also expanded aggressively into air freight through the launch of MSC Air Cargo, entering direct competition with global airlines and ensuring cargo continuity even during maritime disruptions.

Fuel of the future and digital transformation

While the founder focused on building the fleet, the next generation has driven its modernization—investing in LNG-powered vessels and exploring future fuels such as ammonia and hydrogen.

At the same time, MSC is working to transform its operations into a fully digital logistics ecosystem, improving shipment tracking and supply chain management—an area that had previously been a structural weakness in earlier phases of its growth.

Cruise expansion and diversification

The family has also expanded into the cruise sector. MSC is no longer limited to cargo transport; MSC Cruises has become one of the fastest-growing brands in global maritime tourism, operating some of the world's largest and most luxurious cruise ships.



MSC: The “Logistics Octopus” Reshaping Global Shipping

 *MSC has emerged as an exceptional case in the global liner shipping industry. While most major shipping companies moved toward public listings and strict transparency, the Aponte family chose to remain a privately held, family-controlled company—marked by discretion, bold decision-making, and market surprises.*





However, the geopolitical shift following the war in Ukraine and subsequent Western sanctions dramatically altered his nautical lifestyle. Once a fixture in London's elite circles, Abramovich now moves between Russia, Turkey—where he has found a key safe haven due to the absence of sanctions enforcement—and Dubai, where several of his assets remain anchored after narrowly avoiding detention.

His yacht fleet is estimated to be worth more than \$1.2 billion, forming a significant portion of his liquid, mobile wealth. In response to mounting sanctions pressure, parts of his fleet were strategically relocated to Turkish territorial waters, reducing the risk of seizure.

A steady financial lifeline beneath the sanctions pressure

While his international mobility has been restricted, Abramovich continues to benefit from investment stakes in Russian mining and industrial assets, ensuring a stable flow of income. Turkey offers him operational flexibility, while Dubai provides a quieter base compared to his former high-profile life in London. That life changed significantly after he was forced to sell Chelsea Football Club and had billions of dollars in assets frozen, including luxury properties in London and France. Abramovich is currently engaged in a legal dispute with the UK government over £2.5 billion in proceeds from the Chelsea sale. London has sought to redirect the funds as humanitarian aid for Ukraine, while Abramovich has argued for broader distribution to all victims of the conflict.

From a modest beginning to global oligarch status

Born on 24 October 1966 into a poor Jewish family in Saratov in the former Soviet Union, Abramovich lost his parents at an early age and did not complete university education. Despite this, he rose to become one of the world's wealthiest individuals. According to Forbes, his net worth peaked at around \$18.2 billion in 2006, while other estimates placed it closer to \$21 billion.

He entered Russian politics in 1999 as a member of the State Duma and, a year later, was appointed governor of the remote Chukotka region in northeastern Russia. Over time, he became one of the most recognizable figures among Russia's "oligarchs"—a class blending wealth and political influence. He also owns Millhouse Capital, his private investment firm.

What remains of his yacht fleet?

Abramovich has managed to preserve a significant portion of his maritime assets by relocating them to Turkish waters, where enforcement of Western sanctions is absent. His superyacht Eclipse is currently anchored in Istanbul, while Solaris is stationed in Bodrum.

Both vessels have undergone extensive maintenance and refitting in Turkish shipyards, including facilities in Istanbul and the Izmit Gulf, taking advantage of Turkey's neutral stance toward Russian-linked assets.

Evasion, maintenance, and quiet mobility

The Eclipse underwent a full maintenance program estimated at around \$40 million to keep it fully operational. It continues to move discreetly between Bodrum, Marmaris, and other Mediterranean ports as part of an effort to avoid detection and potential seizure. The yacht's operations require substantial diesel consumption to maintain onboard systems, including advanced electronics and security infrastructure.

Eclipse: the world's longest superyacht
The Eclipse remains one of the most iconic superyachts in the world. At 162 meters in length—nearly twice the size of a football pitch—it is among the largest private yachts ever built. Its value exceeds €340 million, with some later estimates placing it above €1.5 billion.

The vessel features two helicopter landing pads, two swimming pools, three launch boats, and 20 jet skis. It also includes luxury suites, a bulletproof glass bridge, a missile-detection system, and a laser-based anti-paparazzi shield. Onboard

amenities include a cinema, a 3D theater, a library, and a private owner's suite spanning approximately 5,000 square feet.

At one point, the yacht reportedly suffered a costly mechanical failure—estimated at €10 million—after incorrect fuel use led to engine damage requiring replacement.

Pelorus: the floating palace

The second yacht, Pelorus (meaning "spacious"), measures around 377 feet and was previously owned by an Arab billionaire before Abramovich acquired and extensively modified it. Upgrades included powerful 5,500-horsepower engines from Richela.

The yacht features a swimming pool, helicopter deck, meeting rooms, and luxury accommodation for up to 18 guests. It was built at the Lürssen shipyard in Germany and delivered in late 2021, just weeks before the outbreak of the Russia-Ukraine war and the imposition of sanctions. Its estimated value at the time was around \$300 million.

Eclipse: Asian-inspired luxury

The third yacht, Eclipse, spans 282 feet and cost approximately \$100 million to build. Designed with an Asian-inspired interior aesthetic, it accommodates a crew of 36 and has hosted high-profile guests over the years.

It was occasionally used by players of Chelsea Football Club during Abramovich's ownership, including Frank Lampard following his Player of the Year award in 2005, and John Terry during his honeymoon.

Beyond yachts: a broader luxury and investment empire

Abramovich's passion for luxury extends beyond yachts. He is also known for his interest in Formula 1 racing, having invested in multiple teams over the years.

He owns a private Boeing 767, originally designed by Abeking & Rasmussen in 2010, with interior design handled by Raymond Wongton, reflecting the same ultra-luxury standards seen across his fleet.

Inside Roman Abramovich's Superyacht Empire: How a 1.2\$ Billion Fleet Escaped the "Hammer" of Sanctions



Roman Abramovich has long been known for his fascination with ultra-luxury yachts, owning a fleet of four of the most expensive and visually striking vessels in the world. His maritime collection has often been compared—almost competitively—to the mega-yachts of wealthy Arab businessmen, with rivalry measured in size, price, and sheer extravagance.





“The way forward is not to avoid the region, but to diversify access to it and balance risk mitigation with opportunity,” she concludes.

From disruption to opportunity

Norvik believes geopolitical disruptions, while challenging, can also accelerate structural change in the maritime sector.

“They drive innovation in alternative fuels, digital logistics, and green shipping practices,” she says.

Companies, she adds, are being pushed toward more flexible business models and sustainable technologies.

“By embracing sustainability as a strategic priority, the industry can turn disruption into long-term resilience and global competitiveness.”

Women in maritime transformation

Norvik also highlights the critical role of women in driving innovation and sustainability across the sector.

“Women’s empowerment is essential for the maritime industry’s transition toward greater innovation and sustainability,” she says.

She points to the work of the Women’s International Shipping & Trading Association (WISTA International), which promotes diversity and inclusion across global shipping, logistics, and trade.

“WISTA continues to grow as a powerful voice for inclusiveness across genders, cultures, and regions,” she notes. “Nor-Shipping is proud to be a supporter of WISTA Norway.”



stakeholders from across the maritime ecosystem to share best practices and build partnerships,” she says. Through conferences, exhibitions, and workshops, the platform promotes transparency, trust, and collective problem-solving. “By fostering open communication, we help reduce tensions and reinforce the principles of safe and

unobstructed maritime passage,” she adds.

The Gulf’s enduring strategic role
Addressing whether geopolitical instability will permanently reshape investment in maritime infrastructure, Norvik is clear that diversification is increasing—but the Gulf remains central.

“Investors are increasingly prioritizing resilience, redundancy, and flexibility over pure cost efficiency,” she says. While alternative ports and routes are being developed, she stresses that the Gulf’s strategic importance remains unchanged due to its energy resources and established shipping lanes.





Costs of alternative routes

Asked about the long-term implications of ships avoiding the Gulf and the Suez Canal, Norvik highlights both economic and environmental consequences. “When crises force ships to bypass key routes, the economic impact is immediate,” she says. “Longer voyages mean higher fuel consumption, increased insurance

premiums, and delayed deliveries.” These costs, she explains, ripple through global supply chains, affecting competitiveness and consumer prices. Environmentally, rerouting also increases greenhouse gas emissions due to longer operating times at sea. “Over the long term, the industry must invest in cleaner propulsion technologies and optimize fleet

efficiency to balance operational needs with environmental responsibility,” she notes.

Nor-Shipping as a global platform

Norvik underscores the role of Nor-Shipping in strengthening international cooperation and safeguarding freedom of navigation. “In times of geopolitical division, Nor-Shipping brings together



“Geopolitical tensions in the Gulf region have forced a fundamental shift in logistics,” Norvik says. “The Gulf’s economic significance ensures its continued relevance. Rather than avoiding the region, the way forward is to diversify and protect access to it.”

Nor-Shipping, she explains, serves as a global platform for collaboration and innovation within the maritime community, bringing together industry leaders to advance safe and unobstructed maritime trade.

From efficiency to resilience

Norvik notes that the Gulf has long been a hotspot for geopolitical friction, and recent developments have further complicated global supply chains.

“As a result, the focus has shifted

from efficiency to resilience,” she says. “This creates a highly complex and unpredictable environment for the industry.”

She explains that security threats in key maritime chokepoints—particularly the Strait of Hormuz—have amplified vulnerabilities across global supply chains, especially in oil, gas, and raw materials.

“Uncertainty around blockades, attacks on vessels, or sudden regulatory shifts leads to delays, rerouting, and rising costs,” she adds. “These disruptions affect production schedules, inventory management, and ultimately consumer markets worldwide.”

Technology as a risk-mitigation tool

Norvik sees technology and digitalization as central to managing

geopolitical risk in maritime operations.

“The sector is increasingly relying on digitalization, satellite communication, and automation to navigate disruptions and manage rising operational costs,” she says.

Advanced analytics, real-time vessel tracking, and predictive modelling, she explains, allow shipping companies to anticipate risks and respond more effectively.

“Digital platforms improve communication between ship and shore, enabling faster decision-making in crises,” she adds. “Automated systems can even reroute vessels dynamically in response to geopolitical developments.” She notes that attendees at Nor-Shipping in Oslo will continue to see these innovations shaping the future of the industry.

SIDSEL NORVIK: “GEOPOLITICAL TENSIONS IN THE GULF HAVE RESHAPED GLOBAL LOGISTICS PRIORITIES”



In an exclusive interview with Alam Al Mamani, Sidsel Norvik, Director of Nor-Shipping, discusses how geopolitical tensions, digital transformation, and sustainability are reshaping the maritime industry. She emphasizes that while the Gulf region remains a critical global trade hub, the industry is increasingly shifting its focus from efficiency to resilience.

continents

Under Vision 2030, Yanbu is evolving from a traditional export terminal into an intelligent logistics platform connecting Asia, Europe, and Africa.

This transformation includes integration of IoT systems for real-time cargo tracking, artificial intelligence for optimizing vessel movement and reducing waiting times, as well as blockchain-enabled documentation systems and advanced automation technologies.

The port currently handles a massive capacity exceeding 210 million tons annually and is equipped to receive Very Large Crude Carriers (VLCCs) with capacities of up to 500,000 tons.

Rising Saudi oil export flows

Recent indicators reflect a strong rebound in Saudi maritime oil exports. In January 2026, exports reached 6.59 million barrels per day, compared to 5.86 million barrels

per day during the same period in 2025. The 2025 annual average stood at 6.12 million barrels per day, up from 6 million in 2024.

These figures underscore that any full closure of the Strait of Hormuz would exert significant pressure on global energy markets, despite Saudi Arabia's high logistical readiness and alternative export routes.

A strategic energy safety valve

Geopolitical geography has transformed Yanbu from a commercial port into a global energy security anchor. Its Red Sea location enables Saudi Arabia to bypass Gulf chokepoints and export directly to global markets via two major routes: north through the Suez Canal or south via the Bab el-Mandeb Strait.

This role is further reinforced by the East-West Pipeline (Petroline), which

transports crude oil from eastern fields to Yanbu, granting the Kingdom significant strategic flexibility during crises.

Cybersecurity as the new frontline

With accelerating digital transformation, port security is no longer limited to physical protection. Cyber threats have become one of the most serious risks due to Yanbu's integration into global energy infrastructure.

The port's systems rely on Industrial Control Systems (ICS) security frameworks, including the isolation of operational technology (OT) networks from the public internet. AI-driven Intrusion Detection Systems (IDS) monitor abnormal behavior across networks, while redundant backup systems ensure uninterrupted operations even in the event of cyberattacks.

Rising global logistics competition

The Red Sea has become a global logistics battleground, with major port and infrastructure developments emerging in Saudi Arabia, Egypt, Djibouti, and Sudan. Rather than competing directly with container hubs, Yanbu has reinforced its specialization as a dedicated energy and petrochemicals port—an approach that has strengthened its global niche positioning.

This specialization, combined with rapid digital transformation, has enhanced operational efficiency, reduced vessel turnaround time, and maintained the port's attractiveness to global energy and shipping companies in terms of speed, cost, and security.





transforming Yanbu Industrial City into one of the world's major industrial hubs

Vision 2030.

The proposed Smart Port Ecosystem includes several advanced technological pillars:

- Independent pilotage system
Advanced Portable Pilot Units (PPU) operating independently from vessel systems, enhanced by RTK correction for high-precision navigation.

- Digital integration of tug operations

Direct real-time data exchange between tugboats and pilot stations for seamless maneuvering coordination.

- Unified cloud platform

A central operational “brain” aggregating and analyzing data from pilots, tugs, and port systems for instant decision-making.

- Smart mooring and berthing systems

Laser- and sensor-based monitoring of mooring operations to protect floating docks and critical infrastructure.

- Asset management and fender protection systems

Embedded sensors within port fenders to monitor impact force

and structural integrity.

- Environmental digital twin and monitoring systems

A virtual port model linked to sensors tracking wind, tides, and currents.

- Automated cranes and cargo handling

Smart automation systems with collision-avoidance capabilities and remote operation options when required.

The study suggests full digital transformation could be completed within 14–10 months, divided into two phases: a six-month phase for pilotage and tug digital systems, followed by an eight-month phase covering full smart port infrastructure.

An industrial powerhouse

Since its establishment in 1980, Yanbu Industrial Port has served a dual role: exporting crude oil and petrochemicals, while also facilitating the import of industrial equipment, machinery, and spare parts for one of Saudi Arabia's largest industrial zones.

It has played a central role in





A highly sensitive maritime chokepoint

The Strait of Hormuz—through which nearly %20 of global oil flows, around %20 of natural gas shipments pass, and roughly one-third of fertilizer trade transits—remains one of the world's most sensitive maritime corridors. Its strategic weight grows exponentially during periods of instability, reinforcing the importance of alternative export routes.

Against this backdrop, Yanbu's unique location on the Red Sea has elevated its role as the final outlet of the massive East–West Pipeline, with a capacity of up to five million barrels per day. This positions the port as a logistical backbone supporting global energy stability, bypassing risks concentrated in the Arabian Gulf and the Strait of Hormuz.

A strategic lifeline in times of crisis

The King Fahd Industrial Port in Yanbu played a pivotal role during the Iran–Iraq War, commonly known as the “Tanker War” (1988–1980). As tanker traffic through Hormuz became increasingly dangerous due to repeated attacks, Yanbu emerged as a secure alternative export gateway via the East–West pipeline, allowing Saudi oil exports to bypass conflict zones entirely.

At the time, the port became a strategic supply hub, ensuring the continuity of industrial and energy exports away from active military theaters.

How Yanbu absorbs shock from a Hormuz closure

The port's ability to withstand sudden disruptions is not limited to physical infrastructure such as berths and tankers. It is increasingly driven by digital systems and smart technologies designed to anticipate and manage crises before they unfold. When operational pressure spikes, intelligent Vessel Traffic Management and Information Systems (VTMIS) function like air traffic control towers at sea. Using artificial intelligence, they automatically reschedule vessel arrivals, prioritize berthing based on cargo type and urgency, and prevent congestion while maintaining smooth maritime flow.

Digital twin technology and predictive operations

Yanbu also relies on “digital twin” technology, creating a virtual replica of the port's real-time operations. This system enables authorities to simulate crisis scenarios—such as sudden surges in vessel traffic or unexpected export increases—and test operational responses in advance, enhancing preparedness and resilience.

A smart port vision aligned with Vision 2030

Saudi maritime pilot Hitham Al-Zahrani has closely followed Yanbu's growing strategic importance amid escalating geopolitical tensions in the Middle East. In response, he has proposed a comprehensive transformation of King Fahd Industrial Port into a global smart port model aligned with Saudi Arabia's

YANBU INDUSTRIAL PORT: THE WORLD'S ALTERNATIVE ENERGY LIFELINE AMID GEOPOLITICAL SHIFTS



Amid the Iran–Iraq “Tanker War” (1980–1988), renewed U.S.–Israeli–Iranian tensions, and recurring threats to close the Strait of Hormuz in 2026, the King Fahd Industrial Port in Yanbu has once again asserted its strategic relevance as a global “alternative lifeline” for energy flows. Far more than a regional facility, it has emerged as a critical safety valve ensuring the continuity of global oil and gas supplies in times of geopolitical disruption.



waters.

Estimates suggest that only 700 to 1,000 people survived.

Because of wartime chaos and poor documentation, the exact number of passengers and victims remains uncertain.

Rescue efforts

Despite the scale of the disaster, rescue efforts were launched by nearby vessels, including the ship Moxi and local fishing boats. Survivors were pulled from the icy

waters under extremely difficult conditions, but the speed of the sinking meant that help arrived too late for most passengers.

Aftermath and the ship's fate

The wreck of the Kiangya remained submerged for years. Eventually, Chinese authorities recovered and salvaged the vessel, rebuilding it and returning it to service under a new name, Shuguang ("Dawn"), also reportedly referred to as Shanghai.

The rebuilt ship continued operating in passenger and cargo transport until the 1980s, before being finally decommissioned and dismantled in the 1990s.

The captain and controversy

Captain Shao Ailu, one of the few surviving crew members, later faced serious accusations of negligence for allowing the ship to be overloaded far beyond its capacity. However, others defended him, arguing that the chaotic wartime evacuation made passenger control virtually impossible.

There were also troubling reports that some local fishermen—described in accounts as "pirate boats"—looted victims and survivors rather than assisting in rescue efforts, taking advantage of the breakdown in law and order.

Competing theories of responsibility

The Nationalist government blamed Communist sabotage and naval mines, while others pointed to wartime chaos and inadequate maritime control. U.S. naval assessments at the time, along with later divers who examined the wreck, supported the theory of a naval mine explosion, though its origin has never been conclusively established.

Meanwhile, the new Communist authorities treated the wreck pragmatically, salvaging and restoring the ship as part of broader post-war reconstruction efforts, effectively distancing themselves from the political memory of the disaster.

A forgotten maritime catastrophe

Unlike other major maritime disasters, the Kiangya tragedy received limited international attention at the time, largely due to global focus on China's civil war. This lack of coverage has contributed to its relative obscurity in modern historical memory.

The disaster stands as a stark reminder of how war, panic, and logistical breakdown can combine to produce catastrophic civilian losses at sea.

The Kiangya remains one of the deadliest non-combat maritime disasters ever recorded—surpassed in scale only decades later, most notably by the 1987 Doña Paz collision in the Philippines, which claimed over 4,300 lives.



of a wider evacuation effort. Although Shanghai did not fall to Communist forces until 1949, waves of refugees had already begun fleeing during the winter of 1948.

The night of the explosion

On the evening of 4 December 1948, at approximately 6:45 p.m., disaster struck near the mouth of the Huangpu River, around 80 kilometers north of Shanghai. An explosion erupted in the stern of the Kiangya, sending shockwaves through the

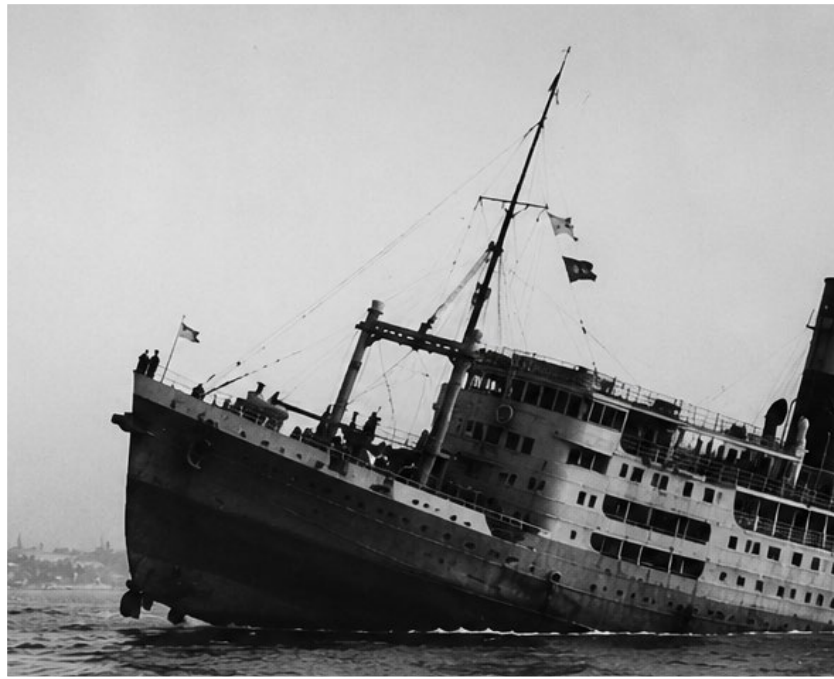
overcrowded vessel.

The cause of the blast remains disputed. Some accounts suggest a naval mine—possibly a remnant of Japanese Imperial Navy operations during World War II or a mine laid during the Chinese Civil War. Regardless of its origin, the explosion devastated the engine room and tore through the rear section of the ship.

Within minutes, the vessel sank into the freezing, muddy waters.

Overcrowding and mass casualties

The Kiangya was designed to carry approximately 1,186 passengers. On its final voyage, however, it is believed to have been carrying between 2,700 and 4,000 people, many of them unregistered refugees who had boarded in desperation. The extreme overcrowding trapped passengers in corridors and lower decks. With no time to launch lifeboats, survival chances were minimal. Those below deck were quickly engulfed by near-freezing



A tragedy born of war and mass flight

The disaster unfolded against the backdrop of the Chinese Civil War between the Nationalist Kuomintang (KMT) forces and the advancing Communist armies. As Communist victories mounted, tens of thousands of civilians, soldiers, officials, and business elites fled major cities—most notably Shanghai—seeking safety in southern China or in Taiwan. In this atmosphere of panic and mass displacement, evacuation ships became overcrowded beyond any safe capacity. The Kiangya, a steam-powered coastal passenger vessel, was among those used to transport fleeing civilians. What should have been a routine evacuation voyage turned into one of the deadliest maritime incidents of the 20th century.

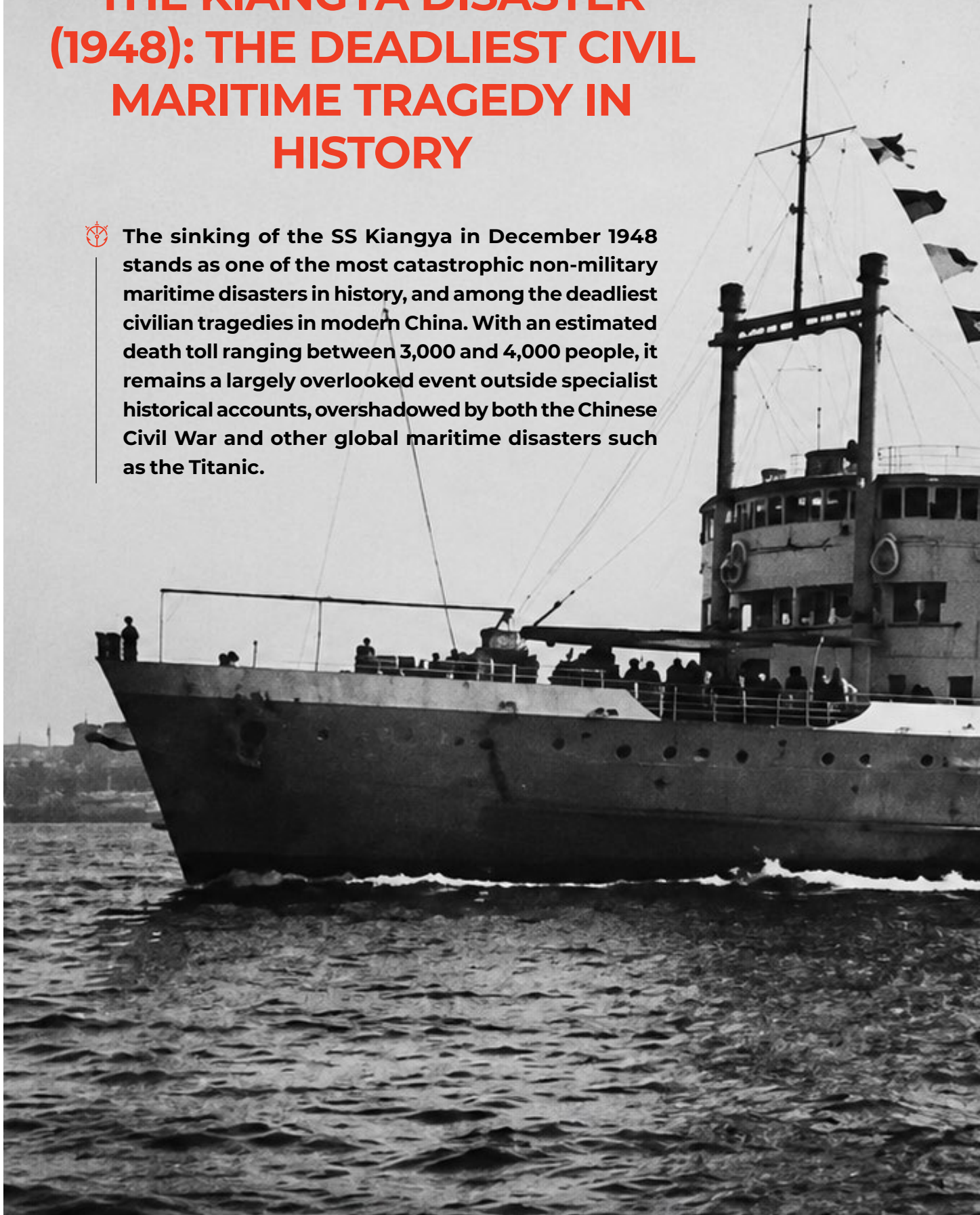
The ship: SS Kiangya

The Kiangya was built in 1939 in Japan for the Tōa Kaiun shipping company, which operated routes between Japan and China. After World War II, the vessel was transferred in 1947 to the China Merchants Steam Navigation Company following the dissolution of Japanese wartime shipping assets under Allied occupation policies. As civil war resumed in China after Japan's defeat, the ship became part

THE KIANGYA DISASTER (1948): THE DEADLIEST CIVIL MARITIME TRAGEDY IN HISTORY



The sinking of the SS Kiangya in December 1948 stands as one of the most catastrophic non-military maritime disasters in history, and among the deadliest civilian tragedies in modern China. With an estimated death toll ranging between 3,000 and 4,000 people, it remains a largely overlooked event outside specialist historical accounts, overshadowed by both the Chinese Civil War and other global maritime disasters such as the Titanic.



seven square kilometers, while annual handling capacity exceeds one million TEUs and five million tonnes of bulk cargo, enabling the port to keep pace with growing demand for logistics services.

A Prime Maritime Gateway

Located in southwestern Saudi Arabia

on the Red Sea coast, Jazan Port is one of the Kingdom's most strategically important maritime gateways. Situated roughly 266 nautical miles from the Bab el-Mandeb Strait, the port enjoys direct access to one of the world's most critical shipping corridors linking Asia, Africa, and Europe.

As Saudi Arabia continues to expand its logistics ambitions under its long-term development strategy, Jazan Port is poised to play an increasingly important role in facilitating international trade, strengthening regional connectivity, and supporting the Kingdom's emergence as a leading global logistics hub.





region. The ongoing development of economic zones is expected to further support exports of agricultural products, fisheries, and other key industries.

New Incentives to Boost Competitiveness

As part of its efforts to attract shipping lines and strengthen its competitive position, Jazan Port has launched a comprehensive package of incentives designed to facilitate maritime trade and encourage new business activity. The program includes discounts of up to %50 on shipping and cargo-handling services, helping reduce operating costs for shipping companies while stimulating import and export activity through the port. In addition, new shipping lines are offered a welcome package that includes a fixed %20 discount and a full exemption from maritime fees for their first three voyages, creating strong incentives for operators to establish services through Jazan.

A Tiered Incentive System

The initiative introduces a five-tier incentive structure for domestic import and export operations, with handling-service discounts ranging

from %5 to %20, depending on cargo volumes.

For transit cargo, a four-tier incentive program has been introduced, offering discounts of up to %50 based on handling volumes. The scheme is designed to strengthen Jazan's position as a regional logistics center capable of attracting greater transshipment traffic.

The incentives form part of a broader development strategy aimed at enhancing operational performance, stimulating economic activity, and reinforcing the role of Saudi ports within global maritime networks.

Modern Infrastructure and High Operational Efficiency

Jazan Port is supported by modern infrastructure designed to accommodate a wide range of vessel types and cargo operations.

The port features approximately 1,250 meters of quay length, including a -350meter bulk cargo berth, a -360meter general cargo berth, and a -540meter container berth. With a draft depth of up to 16.5 meters, the facility can receive large commercial vessels serving international trade routes. Its operational area covers approximately





Strong Capacity Supporting Trade Growth

Jazan Port boasts substantial handling capabilities that position it to meet growing commercial demand. The facility can process more than one million twenty-foot equivalent units (TEUs) annually, in addition to handling over five million tonnes of bulk cargo.

These capabilities contribute significantly to improving operational efficiency, facilitating trade, and supporting the Kingdom's broader economic development goals.

An Integrated Logistics Ecosystem

The port offers a comprehensive range of logistics services, including cargo storage, shipment handling, consolidation operations, and dedicated zones for warehousing and re-export activities.

Its streamlined customs procedures and business-friendly environment further enhance its attractiveness to investors while supporting economic activity throughout the Jazan region.

Transforming into a Global Logistics Hub

Saudi Arabia is actively developing Jazan Port as a world-class logistics gateway linking multiple continents. The initiative forms part of a broader strategy aimed at strengthening the port's position as a major international trade hub.

Efforts are focused on improving import and export processes, facilitating business operations, and creating an environment capable of attracting greater trade flows and investment from global markets.

Strategic Location at the Gateway to Africa

Jazan Port derives much of its importance from its proximity to the countries of the Horn of Africa, including Somalia, Ethiopia, Eritrea, Djibouti, Kenya, and Sudan.

This geographic advantage positions the port as a vital link between Saudi Arabia and East Africa, while enhancing opportunities to attract high-value investments to the Jazan

JAZAN PORT: A STRATEGIC PILLAR OF SAUDI ARABIA'S EXPANDING LOGISTICS NETWORK

As Saudi Arabia accelerates its transformation into a global logistics powerhouse, Jazan Port for Primary and Downstream Industries has emerged as a key asset within the Kingdom's Red Sea port network. Equipped with advanced infrastructure and integrated services, the port plays an increasingly important role in supporting trade flows, industrial development, and regional connectivity.

BY MAYSA FAHMY



Both sides also explored new partnership models within the logistics sector and examined prospects for joint investments that could strengthen connectivity between Saudi and Singaporean ports while responding to the rapidly evolving demands of global supply chains.

Expanding Strategic Partnerships

As part of its efforts to deepen engagement with leading international industry players, the Saudi delegation met with executives from Pacific International Lines (PIL) to discuss strengthening strategic partnerships, enhancing operational performance, and expanding maritime connectivity between the Kingdom and major global markets.

The talks also focused on supporting container flows and reinforcing Saudi Arabia's role as a regional transshipment hub serving international trade routes. The delegation also held discussions with

senior officials from PSA International, exploring opportunities for collaboration in port management and operations, knowledge sharing, and logistics development. Particular emphasis was placed on adopting global best practices in the management of modern port facilities.

Additional meetings were conducted with Hamburg Port Consulting, focusing on solutions to improve operational efficiency and leverage advanced technologies in port management, with the goal of enhancing performance and promoting long-term operational sustainability.

Strengthening Saudi Arabia's Logistics Leadership

During the event, Mawani honored Pacific International Lines (PIL) in recognition of the company's achievement of the highest growth in transshipment container volumes during 2025. The recognition reflected the success of

ongoing cooperation and highlighted the growing role of Saudi ports in facilitating international trade and supporting global supply chains.

Reinforcing the Kingdom's Global Maritime Role

Saudi Arabia's active participation in Singapore Maritime Week reflects its broader commitment to strengthening its presence in key international maritime forums through strategic partnerships, knowledge exchange, and continuous investment in infrastructure and logistics services.

As the Kingdom advances its ambitious logistics agenda, these initiatives are helping to cement its position as a global logistics hub capable of driving transformation in the maritime sector while supporting international trade flows with greater efficiency, resilience, and connectivity.



SAUDI PORTS STRENGTHEN GLOBAL PRESENCE AT SINGAPORE MARITIME WEEK



Saudi Arabia's participation in Singapore Maritime Week 2026, held from April 20–24, underscored the Kingdom's growing influence in the global maritime and logistics sectors. The event featured a series of high-level diplomatic and industry engagements aimed at reinforcing Saudi Arabia's position as a leading international hub for maritime transport and logistics services.



Leading the Saudi delegation was Eng. Sulaiman Al Mazroua, President of the General Authority for Ports (Mawani). The visit formed part of a broader strategic effort to expand international partnerships, enhance operational efficiency, and advance the Kingdom's logistics ecosystem in support of global

supply chains and the competitiveness of Saudi ports.

Deepening Cooperation with Singapore

During the event, Mawani held talks with Ang Wee Keong, Chief Executive of the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), to discuss ongoing

projects in both countries and explore future port development initiatives.

The discussions focused on opportunities for cooperation in the management and operation of maritime facilities, as well as the exchange of expertise aimed at improving operational efficiency and service quality.

18

SIDSEL NORVIK: "GEOPOLITICAL TENSIONS IN THE GULF HAVE RESHAPED GLOBAL LOGISTICS PRIORITIES"

INSIDE ROMAN ABRAMOVICH'S SUPERYACHT EMPIRE: HOW A \$1.2 BILLION FLEET ESCAPED THE "HAMMER" OF SANCTIONS

24



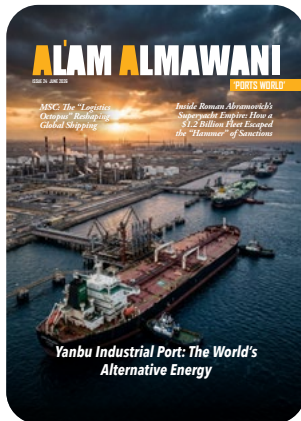
MSC: THE "LOGISTICS OCTOPUS" RESHAPING GLOBAL SHIPPING

26

NEOM AND THE NEW ERA OF SAUDI MARITIME SECURITY



30



**Al-Jawhara bint Turki
Al-Otaishan**
Publisher and Editor-in-Chief

Executive Manager
Rola Al Ouda

Editorial Supervisor
Dr. Magdy Sadek

Design by
Sawahal Al Jazeera

Head of the Digital Transformation
Department
Eman Ibrahim

Communication and Marketing:
Ibrahim Al-Ghannam
Mobile: +966 55 098 2194

Franchise
**SAWAHAL ALJAZEERA
MEDIA CO.**



Riyadh Office: Kingdom of Saudi
Arabia - Riyadh 11691 P.O Box 85332
+966 56 644 5267

Cairo Office: Nile Corniche - Saraya
Al Mashreq Towers - next to Al-Ahly
Bank - Building B - Flat 401



Editor's Note: Saudi Arabia's Logistics Response to Strait of Hormuz Disruption

Saudi Minister of Transport and Logistics, Engineer Saleh Al-Jasser, has drawn attention for his rapid and coordinated response to the logistical disruptions triggered by the closure of the Strait of Hormuz—one of the world's most sensitive maritime chokepoints.

In line with Saudi Arabia's Vision 2030 ambition to establish itself as a global logistics hub, the Ministry activated a series of emergency measures aimed at maintaining the continuity of supply chains, particularly for energy exports and regional trade flows.

These measures included temporary waivers of storage (demurrage) fees of up to 60 days for GCC imports and exports at Saudi ports, facilitation of cross-border trucking by allowing empty GCC-registered trucks to enter Saudi territory for redistribution within the region, and adjustments to the operational lifespan requirements of freight trucks to ensure adequate land transport capacity. At the port level, Saudi Arabia also designated strategic logistics and storage zones, including at King Abdulaziz Port in Dammam, to manage surging container volumes and redirect excess traffic toward western ports. At the same time, upgrades to digital infrastructure—particularly through platforms such as “Fasah”—enabled ports

to absorb sudden shifts in cargo flows from the eastern to western seaboard, helping to prevent major congestion.

These developments underscore the growing strategic importance of Saudi Arabia's Red Sea ports, particularly Jeddah Islamic Port and King Abdullah Port, which are increasingly serving as alternative gateways for global shipping routes affected by regional instability. Supported by infrastructure investments under Vision 2030, these ports are being positioned to accommodate higher volumes of diverted maritime traffic, especially as rising insurance costs and security risks discourage vessels from transiting the Arabian Gulf.

In parallel, the Ministry has been advancing the concept of integrated land and customs corridors linking Red Sea ports to Gulf markets. This model envisions cargo arriving from Europe and Asia being offloaded at western ports and transported via road and rail networks to the Eastern Province and broader GCC destinations, offering a partial alternative to reliance on the Strait of Hormuz.

Taken together, these measures reflect Saudi Arabia's broader strategy to reinforce its role as a resilient and diversified global logistics hub, capable of sustaining trade flows under both stable and crisis conditions.

Publisher and Editor-in-Chief
Al-Jawhara bint Turki Al-Otaishan

لسواحل الجزيرة الإعلامية



SAWAHIL ALJAZEERA

MEDIA CO.



@sawahlgroup



@SawahlGroup



nfo@sawahl.com

www.sawahl.com

ALAM ALMAWANI

ISSUE 24 JUNE 2026

'PORTS WORLD'

MSC: The "Logistics Octopus" Reshaping Global Shipping

Inside Roman Abramovich's Superyacht Empire: How a \$1.2 Billion Fleet Escaped the "Hammer" of Sanctions

Yanbu Industrial Port: The World's Alternative Energy