عالم الموانئ

ALAM ALMAWANI

تعنى بالقطاع البحري واللوجستي
العـــدد (21) - مايو - 2026

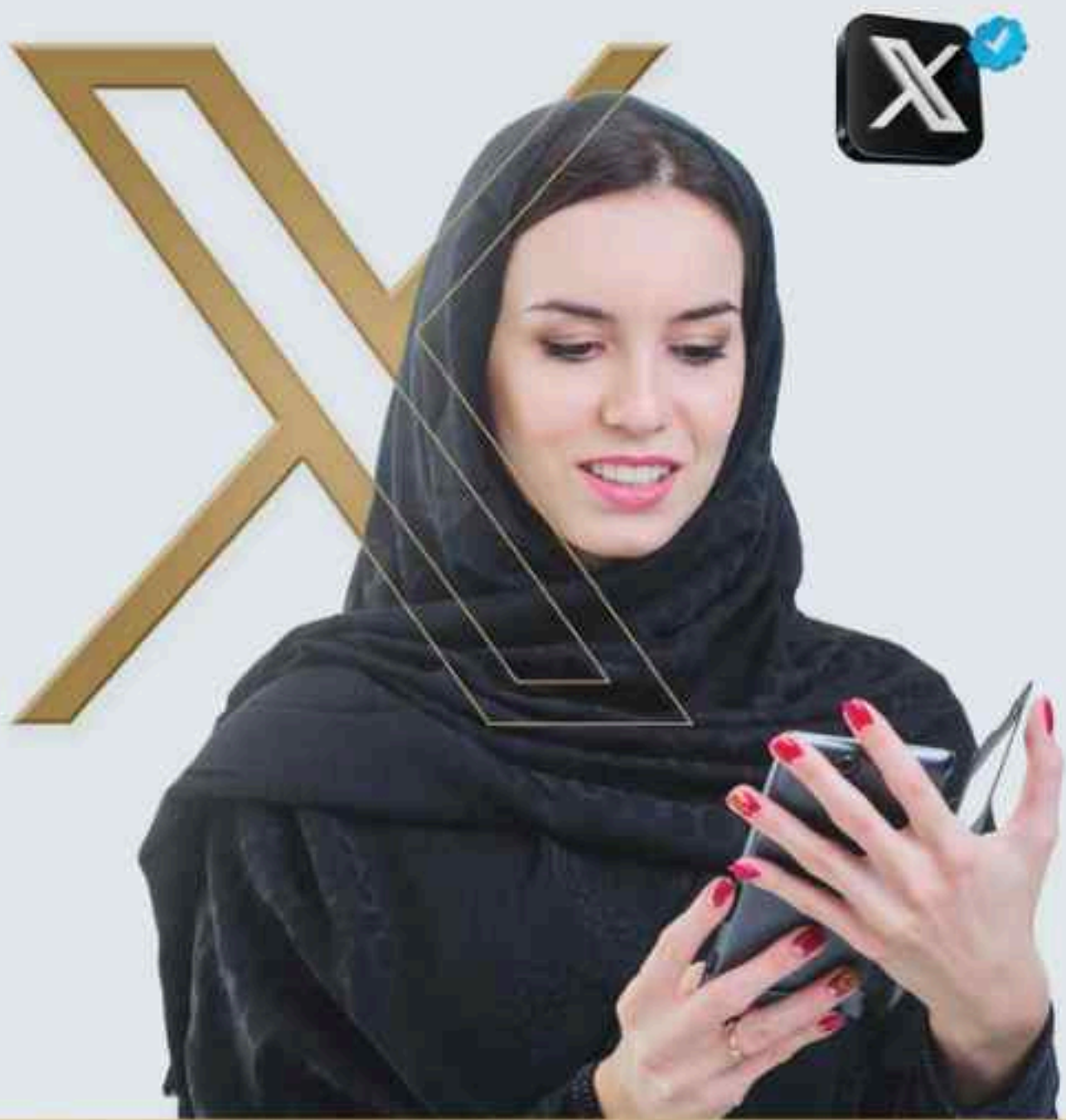
تحالفات الشحن تعيد السيولة لحركة التجارة العالمية

"سندالة".. بوابة السياحة البحرية الفاخرة على البحر الأحمر

الموانئ السعودية تعيد رسم خريطة التجارة العالمية في زمن الحرب

الجوهرة

تابعونا علي
موقع X



aljawharamag Aljawharamag Aljawharamag www.aljawharamag.com

عالم الموانئ

كلمة العدد

مبادرة المسارات اللوجيستية البديلة ومشروع الممر الاقتصادي "IMEC"

أكدت المملكة العربية السعودية، أنها طوق النجاة، في ظل الحرب الإيرانية الأمريكية الطاحنة وتداعياتها على حركة الشحن العالمي، وذلك عبر مبادرة "المسارات اللوجيستية البديلة"، التي أطلقها وزير النقل والخدمات اللوجيستية السعودي، المهندس صالح الجاسر.

الصحف العالمية ووكالات الأنباء الدولية وصفت هذه المبادرة بأنها تمثل الشريان البديل لإنقاذ العالم؛ إذ أكدت هذه المبادرة قدرة المملكة على تحويل تدفقات البضائع من الخليج العربي إلى موانئ البحر الأحمر عبر الربط السككي والبري، لحينا لمخاطر مضيقي هرمز، وباب المندب.

أشارت التقارير الدولية إلى أن المبادرة السعودية لا تمثل مجرد إجراء طارئ، بل تعكس تحولًا استراتيجيًا يجعل من المملكة مركز ربط عالميًا بين القارات الثلاث؛ وهو ما يتسق مع مستهدفات رؤية 2030 الرامية إلى تحويل المملكة إلى أكبر مركز لوجيستي عالمي.

الصحف العالمية ربطت بين هذه المسارات وبين مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا "IMEC"، وهي المبادرة التي أطلقت في سبتمبر 2023، خلال قمة مجموعة العشرين في نيودلهي، كما تُعد من أكثر المشروعات الجيوسياسية والاقتصادية طموحًا في القرن الحادي والعشرين.

وقد أكدت تداعيات الحرب الإيرانية الأمريكية ضرورة المضي قدمًا في تسريع وتيرة تنفيذ هذا المشروع الحيوي، خاصة أن الحرب توقفت وفقًا لهدنة لمدة أسبوعين فقط.

رئيس مجلس الإدارة
الجوهرة بنت تركي العطيشان

عالم الموانئ

رئيس مجلس الإدارة ورئيس التحرير
الجوهرة بنت تركي العطيشان

المدير التنفيذي
ولا عبدالله العودة

مدير التحرير
مجدي صادق

المدير الإداري
صبا العودة

تصميم وإخراج
سواحل الجزيرة الإعلامية

المشرف العام على التصوير
سارة العودة

رئيس قسم التحول الرقمي
إيمان إبراهيم

المسؤول عن المبيعات
ابراهيم الغنام
+966 55 098 2194

تصدر عن
سواحل الجزيرة الإعلامية

مكتب الرياض
Kingdom Of Saudi Arabia - Riyadh 11691 P.O Box 88332
المملكة العربية السعودية ص.ب 88332 الرياض 11691
+ 966566445267

مكتب القاهرة
Nile Corniche - Saraya Al Mashreq Towers - next to Al-Ahly Bank - Building B - Flat 401
كورنيش النيل - أبراج سراية المشرق - بجوار البنك الأهلي - مبنى B - الدور الخامس - شقة 401

18
د .خالد المعايطة رئيس ميناء العقبة الأسبق :الموانئ السعودية صمام أمان للمنطقة أثناء الصراعات الجيوسياسية

بتكلفة تشغيلية3 ملايين دولار شهرتا.. «لانشباد »يخت مارك زوكربيرج الأكثر فخامة في العالم
24

26
خريطة التحالفات الملاحية في العالم خلال2026
M S C

مجدي صادق يكتب ..
حرب الكابلات البحرية...والسيادة الرقمية للمملكة
30

لمواجهة اضطرابات مضيق هرمز.. «موانئ» السعودية توسع شبكة الربط البحري

كثفت الهيئة العامة للموانئ السعودية «موانئ»، تحركاتها لتأمين بدائل تشغيلية ولوجستية أكثر مرونة، في ظل حالة الاضطراب التي تشهدها المنطقة، وتعطل الملاحة في مضيق هرمز، جراء الحرب الأمريكية الإيرانية؛ بإطلاق خمس خدمات شحن ملاحية جديدة منذ بداية التوترات.

تعكس هذه الخطوة استجابة سريعة للمتغيرات الإقليمية، وتؤكد سعي المملكة إلى تعزيز جاهزية موانئها وقدرتها على امتصاص الصدمات في سلاسل الإمداد.

جاءت هذه الخدمات الجديدة بمشاركة عدد من كبرى شركات الشحن والخطوط الملاحية العالمية، من بينها: "MSC وCMA CGM و Maersk وHapag-Lloyd"، ما يعد مؤشرًا على تنامي الاعتماد الدولي على الموانئ كحلول بديلة ومرنة، في ظل تعطل بعض المسارات التقليدية في الخليج العربي.

63 ألف حاوية قياسية

وبحسب ما أعلنته "موانئ"، فإن إجمالي الطاقة الاستيعابية للخدمات الملاحية الجديدة يتجاوز 63 ألف حاوية قياسية، ما يمنح بعدًا تشغيليًا مهمًا في توقيت تشهد فيه حركة التجارة العالمية ضغوطًا متزايدة نتيجة اضطراب الملاحة في الممرات البحرية الحساسة.

وأكدت الهيئة أن هذه الخدمات لا تمثل مجرد إضافة رقمية إلى شبكة الخطوط البحرية، بل تندرج ضمن توجه أوسع يستهدف توسيع شبكة الربط الملاحي العالمية، وزيادة خيارات الشحن وتنوع المسارات، إلى جانب تعزيز الارتباط بالأسواق الإقليمية والدولية، بما يدعم انسيابية حركة البضائع ويحد من آثار الاختناقات التي قد تنتج عن تعطل بعض المسارات البحرية الرئيسية.

وأوضحت "موانئ" أن الهدف من هذه الخطوة، تقليل أثر التحديات التي تشهدها الممرات البحرية الحيوية، وعلى رأسها مضيق هرمز، في ظل استمرار حالة عدم اليقين التي ألقت بظلالها على حركة السفن والخدمات المنظمة في المنطقة.

الجسر البحري بين الشارقة والسعودية

وفي موازاة التوسع بالخدمات الملاحية، جرى الإعلان عن ممر لوجستي جديد يربط بين الشارقة والمملكة؛ وهو جسر تجاري جديد يعكس تسارع بناء منظومة نقل بديلة، تجمع بين النقل البحري والبري لخدمة حركة التجارة الإقليمية.

ويعكس هذا الممر اللوجستي الجديد توجهًا واضحًا نحو بناء مسارات أكثر مرونة وكفاءة، من خلال ربط الموانئ البحرية بالمراكز اللوجستية الداخلية، كما يسمح بإعادة توجيه البضائع بسرعة أكبر وتقليل الاعتماد على المسارات التقليدية المتأثرة بالتوترات.

ويمثل هذا الربط بين الشارقة والمملكة أحد النماذج العملية على التحول الجاري في المنطقة، كما أنه لم يعد البدائل اللوجستية تعتمد على البحر فقط، بل باتت تقوم على تكامل متعدد الوسائط يربط بين الميناء والطريق والسكك الحديدية ضمن شبكة تشغيلية واحدة.

المزايا التشغيلية للممر

يستند الممر اللوجستي الجديد إلى مجموعة من المزايا التشغيلية التي تعزز من قدرته على خدمة التجارة الإقليمية بكفاءة أعلى، من خلال التكامل بين النقل البري والبحري عبر مسار موحد، بما يتيح حركة شحن أسرع وأكثر كفاءة عبر الحدود، ويخفض من زمن العبور مقارنة ببعض المسارات التقليدية التي باتت أكثر عرضة للتأخير والازدحام.

يعزز هذا الممر الربط بين الموانئ والمراكز اللوجستية الداخلية، ما يتيح إعادة توزيع الشحنات بشكل أكثر مرونة، ويمنح سلاسل الإمداد قدرة أكبر على التكيف مع الاضطرابات المفاجئة.

ولا تقتصر هذه الخدمات التشغيلية على تسريع العبور فقط، بل تؤسس أيضًا لنموذج لوجستي أكثر كفاءة يعتمد على التكامل بين البنية التحتية البحرية والبرية، بما يخدم تدفق البضائع داخل المنطقة بصورة أكثر انتظامًا واستدامة.

بديل منفذ استراتيجي لتصدير النفط

وفي قطاع الطاقة، اتجهت السعودية غربًا منذ بداية الأزمة، بتحويل جزء من صادراتها النفطية إلى خط أنابيب «شرق–غرب»، الذي يربط بين حقول النفط العملاقة في شرق المملكة وميناء ينبع على ساحل البحر الأحمر.

ويمثل هذا التحول خطوة استراتيجية بالغة الأهمية؛ لأنه يتيح للمملكة تصدير الخام عبر البحر الأحمر ومنه إلى مضيق باب المندب ثم قناة السويس، ويعكس بوضوح كيف تتحول البنية التحتية السعودية من مجرد أدوات داخلية للنقل والتوزيع إلى أدوات جيو–لوجستية تعيد توجيه حركة الطاقة والتجارة على مستوى الإقليم.

استثناء مؤقت للسفن

وتقديرًا للظروف الحالية، أعلنت الهيئة العامة للنقل منح استثناء مؤقتًا للسفن السعودية والأجنبية الموجودة داخل المياه الإقليمية للمملكة في الخليج العربي، وذلك فيما يتعلق بسريان الشهادات والوثائق المطلوبة لإصدار أو تجديد التراخيص الملاحية ومنح العمل للوحدات البحرية، لمدة 30 يومًا قابلة للتمديد عند الحاجة.

وأوضحت الهيئة أن هذا الاستثناء يأتي دعمًا لاستمرارية الأعمال البحرية وتعزيزًا لانسيابية العمليات التشغيلية، مع التأكيد على ضرورة عدم وجود أي تأثير على سلامة الأرواح أو حماية البيئة البحرية.

"سندالة".. بوابة السياحة البحرية الفاخرة على البحر الأحمر

يبرز افتتاح جزيرة سندالة كمحطة مفصلية في مسار تطوير المشروعات السياحية الكبرى بالمملكة، مع توالي الإعلان عن افتتاح وتدشين وجهات سياحية فاخرة على البحر الأحمر.

كتبت . ميساء فهمي

وتمثل الجزيرة أولى وجهات نيوم استقبالاً للزوار، في خطوة تعكس تسارع وتيرة التنفيذ والتقدم المتواصل نحو تحقيق الرؤية الطموح للمشروع العالمي.

ويؤكد افتتاح «سندالة» أن مشروعات نيوم لم تعد مجرد تصورات مستقبلية، بل بدأت تتحول تدريجاً إلى واقع ملموس على الأرض، تماشيا مع قطاع السياحة البحرية الفاخرة، الذي تراهن عليه المملكة ليكون أحد أبرز محركات النمو ضمن مستهدفات رؤية 2030.

خطوة إستراتيجية

وكان صاحب السمو الملكي الأمير محمد بن سلمان، ولي العهد، رئيس مجلس إدارة نيوم، قد أعلن في ديسمبر 2022، تطوير جزيرة سندالة، لدعم القطاع السياحي، وتعزيز حضور المملكة على خريطة السياحة العالمية الفاخرة.

ويمثل تدشين الجزيرة ترجمة عملية لرؤية تستهدف تنويع الاقتصاد الوطني، وتوسيع قاعدة الاستثمارات غير النفطي، من خلال تطوير وجهات سياحية نوعية قادرة على جذب الزوار من مختلف أنحاء العالم، ورفع مساهمة قطاعي السياحة والضيافة في الناتج المحلي.

موقع استثنائي في قلب البحر الأحمر

تقع جزيرة سندالة في قلب المياه الفيروزية الصافية للبحر الأحمر، على بعد نحو 5 كيلومترات من ساحل نيوم في شمال غرب المملكة، على مساحة 840 ألف متر مربع، لتشكل بوابة نيوم البحرية إلى البحر الأحمر.

ويمنح هذا الموقع الإستراتيجي الجزيرة ميزة تنافسية كبيرة، إذ يوفر وصولاً مباشراً لأصحاب اليخوت والسفن القادمين من أوروبا والمملكة ودول مجلس التعاون الخليجي، كما تبعد نحو 17 ساعة إبحار فقط عن أبرز الوجهات على ساحل البحر الأبيض المتوسط، ما يعزز مكانتها كوجهة بحرية عالمية ترط بين أسواق اليخوت الفاخرة في أوروبا والشرق الأوسط.

تصميم عالمي يجمع بين الفخامة والطبيعة

تجمع «سندالة» بين الجمال الطبيعي الأخاذ للبحر الأحمر والتصميم المتطور المدعوم بالتقنية والتميز المعماري، حيث صممت بعناية على يد شركة «توكا دبي»، المعروفة عالمياً بريادتها في تصميم المراسي واليخوت.

يعكس هذا التوجه حرص نيوم على تقديم تجربة سياحية استثنائية لا تعتمد فقط على الموقع الطبيعي الفريد، بل تمتد أيضاً إلى خلق بيئة عمرانية متكاملة، حيث تمزج هذه البيئة بين الفخامة والابتكار والانسيابية التشغيلية، بما يواكب أعلى المعايير العالمية في الوجهات البحرية الراقية.

دعم السياحة والضيافة

لا يقتصر أثر المشروع على الجانب السياحي فحسب، بل يمتد إلى بعد اقتصادي وتنموي واضح؛ إذ من المتوقع أن توفر جزيرة سندالة نحو 3500 وظيفة، ويتزامن ذلك مع استهداف الجزيرة استقبال نحو 2400 زائر يومياً بحلول عام 2026.

وتعزز هذه الأرقام من دور الجزيرة في دعم قطاعي الضيافة والسياحة المتنامين في المملكة، كما تسهم في تحفيز الاستثمارات

المحيطة بالخدمات الفندقية والترفيهية والبحرية، بما ينسجم مع خطط التنويع الاقتصادي، كما يؤكد المشروع أن السياحة الفاخرة باتت أحد المسارات الرئيسة التي تراهن عليها المملكة لتعزيز تنافسيتها الدولية.

تجربة غوص فريدة

تتمتع «سندالة» بثراء بيئي وبحري لافت، يجعلها من أكثر الوجهات تميزاً لعشاق البحر والغوص والاستكشاف؛ حيث تحتضن مياهها 1100 نوع من الأسماك، من بينها 45 نوعاً فريداً إلى جانب أكثر من 300 نوع من الشعاب المرجانية.

وتتيح هذه المقومات الطبيعية الزوار تجربة غوص استثنائية في أعماق الجزيرة، وسط تنوع بيولوجي بحري نادر، كما يفتح المجال أمام سياحة بحرية مستدامة ترتكز على استكشاف عجائب الطبيعة في واحدة من أغنى البيئات البحرية في المنطقة.

وفي هذا الإطار، حرصت نيوم على تطوير الجزيرة وفق مبادئ الاستدامة والحفاظ على الطبيعة؛ إذ سعت نيوم إلى حماية المكونات الطبيعية والبيئة البحرية المحيطة في مختلف مراحل التطوير؛ ما يعكس التوازن بين التنمية السياحية الراقية والحفاظ على الثروات البيئية الحساسة للبحر الأحمر.

استقبال اليخوت والسفن الفاخرة

تضم الجزيرة مرسى بحرياً متطوراً يعد من أبرز عناصر الجذب فيها؛ حيث يحتوي على 86 رصيفاً، في بنية تحتية مصممة لاستقبال اليخوت والسفن الفاخرة، ما يمهد لإطلاق موسم عالمي جديد للإبحار انطلاقاً من موقع الجزيرة الإستراتيجي وممناخها المعتدل على مدار العام.

ويعزز هذا المرسى مكانة سندالة كوجهة رئيسة على خريطة السياحة البحرية الفاخرة في البحر الأحمر، خاصة مع تنامي الاهتمام العالمي بوجهات الإبحار الجديدة خارج المسارات التقليدية.

نادي سندالة لليخوت.. عنوان للضيافة البحرية

يعد نادي سندالة لليخوت أحد أبرز معالم المرسى؛ إذ يحمل بصمة تصميمية مميزة بتوقيع المصمم العالمي ستيفانو ريشي، كما يقدم تجربة متكاملة لزوار الجزيرة وملاك اليخوت ومحبي الطواقم البحرية وأفرادها.

ويوفر النادي خدمات متطورة تلبي احتياجات فئة السياحة البحرية الفاخرة، مع توافر مرافق إرساء إضافية لليخوت الضخمة، إلى جانب مجموعة متكاملة من خدمات إدارة اليخوت؛ ما يجعل الجزيرة مجهزة لاستقبال مختلف فئات السفن الترفيهية وفق أعلى معايير الخدمة الدولية.

ضيافة عالمية ومطاعم فاخرة

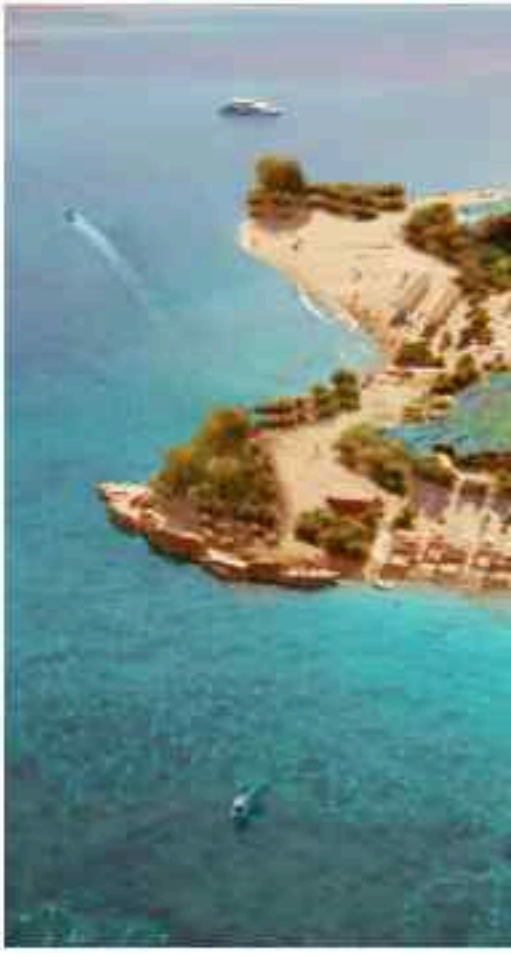
تجمع «سندالة» بين أرقى مستويات الضيافة العالمية والمطاعم الراقية والنجاب المصممة خصيصاً للزوار في وجهة واحدة؛ ما يمنحها طابعاً متكاملاً يتجاوز مفهوم الجزيرة السياحية التقليدية إلى تجربة حياة فاخرة متكاملة.

وتتميز الجزيرة بمركز نابض بالحياة يضم القرية والممشى، وهما منطقتان تقدمان نجارب متنوعة للترفيه والتواصل الاجتماعي، وتحتضان 38 مطعماً يشرف عليها طهاة عالميون، إلى جانب خيارات أخرى مخصصة للوجبات المختلفة على مدار اليوم، فضلاً عن مؤكز ترفيه متعددة، و36 متجراً يوفرون تجربة تسوق راقية تناسب مع طبيعة الوجهة.

كما تتيح الجزيرة للزوار أجواء مخصصة للاسترخاء بجانب المسبح خلال النهار، قبل أن تتحول في المساء إلى مساحة نابضة بالفعاليات الترفيهية.

تجربة جولف فاخرة

ولعشاق الجولف، توفر سندالة تجربة متميزة عبر نادي الجولف المطل على الشاطئ، الذي ضمم ليلائم مختلف المستويات، كما يضم النادي 18 نقطة انطلاق، إلى جانب تجربتي لعب من 9 حفر.



طاقة ضيافة راقية

توفر جزيرة سندالة خيارات إقامة متعددة في ثلاثة من أرقى مرافق الضيافة العالمية؛ حيث تضم 440 غرفة فندقية، و88 فيلا، و218 شقة فندقية؛ ما يؤهل الجزيرة لاستقبال شرائح متعددة من الزوار ضمن إطار فاخر ومتخصص.

تجربة ضيافة استثنائية

تعكس الجزيرة توجهًا إستراتيجيًا نحو استثمار المقومات الطبيعية الفريدة للساحل الغربي للمملكة، إلى جانب تحويلها إلى وجهات قادرة على منافسة أبرز مراكز السياحة البحرية الفاخرة في العالم، مع الحفاظ على الاستدامة البيئية، علاوة على تقديم تجربة ضيافة استثنائية، وتعزيز مكانة السعودية كمركز متصاعد للسياحة الفاخرة في المنطقة والعالم.

"تايتانيك آسيا".. عندما تحوّل البحر إلى جحيم

تمثل سفينة الجحيم اليابانية "توياما مارو"، كارثة بحرية وقعت خلال الحرب العالمية الثانية عام 1944، حتى صنفها كثيرون بأنها إحدى أبشع المآسي التي شهدتها المياه المفتوحة على مر العصور؛ حيث راح ضحيتها 5400 شخص، ظلت جثثهم على سطح مياه المحيط الهادئ بعد غرقهم، علاوة على كميات هائلة من وقود الصواريخ، والبنزين، الذي كان معبأ في براميل على متن السفينة التي ابتلعتها المياه.

جاء غرق السفينة اليابانية "توياما مارو"، إثر انفجارها خلال رحلتها المروعة إلى معسكر ناروميي في ناجويا على نهر نامسي شوتو، وهي سلسلة جزر تقع جنوب الجزر الرئيسية اليابان.

ولم يكن طاقم السفينة المنكوبة يدرك الخطر الكامن له تحت الأمواج، والذي أدى إلى انشطار جسمها إلى نصفين، وهي السفينة التي بنيت أصلًا للسلام.

بداية القصة

بدأ القصة في أثناء الحرب العالمية الثانية، وتحديدًا في 29 يونيو 1944، حين كان الصراع في المحيط الهادئ في أوج شدته وعنفوانه.

وكانت السفينة اليابانية "Toyama Maru" تقل جنودًا تابعين للجيش الإمبراطوري الياباني، وعلى متنها الآلاف من الجنود والطاقم، إضافة إلى كثير من العتاد والسلاح، وكميات ضخمة من البنزين في صهاريج معبأة كوقود الصواريخ.

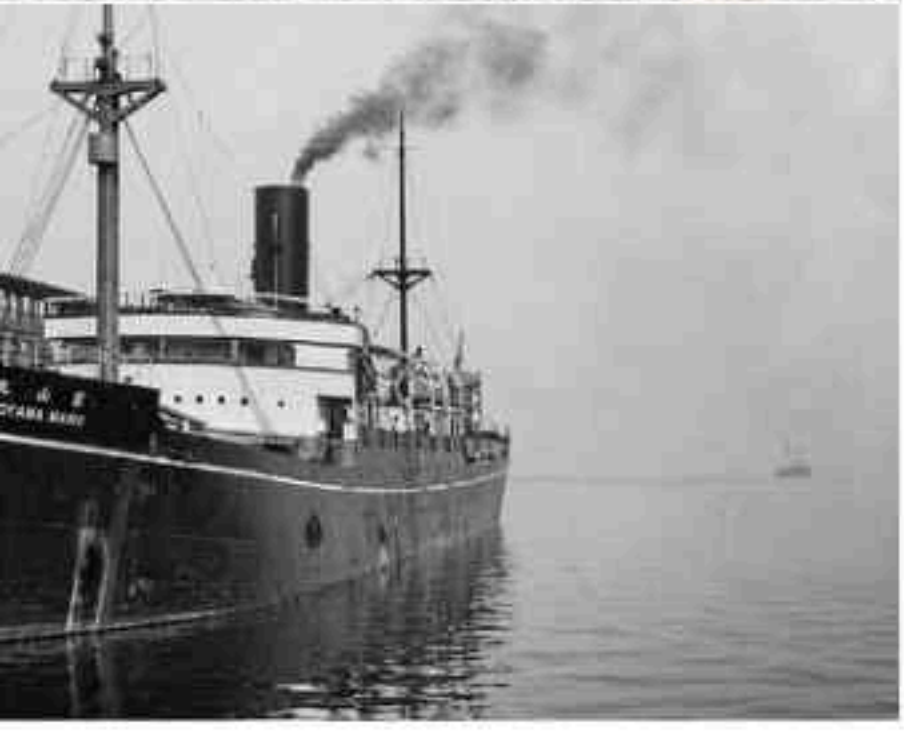
كانت السفينة تبحر بالقرب من جزر "توكارا" جنوب اليابان، في طريقها إلى أوكيناوا، حين تعرضت لهجوم مباغت من الغواصة الأمريكية "يو إس إس ستورجون"، التي أطلقت أربعة طوربيدات أصابت السفينة اليابانية المكتظة بالجنود إصابة مباشرة، ما أدى إلى انفجار صهاريج الوقود واشتعال النار فيها، لتتحول في دقائق معدودة إلى كتلة من اللهب تتهادى فوق مياه المحيط.

أشارت التقديرات الرسمية إلى غرق نحو 5400 شخص بين جنود وطاقم السفينة ومتطوعين، ولم ينج منها سوى نحو 600 شخص، وفقًا للتقارير الصحفية في ذلك الوقت.

حجر أساس بناء السفينة

وُضع حجر أساس السفينة المنكوبة في 4 أغسطس 1913 في أحواض بناء السفن والهندسة التابعة لشركة ميتسوبيشي في ناجاساكي، ثم دُشنت في 20 مارس 1915، واكتمل بناؤها بعد ثلاثة أشهر فقط، بطول بلغ 445 قدمًا، وعرض 58 قدمًا، وحمولة إجمالية 7089 طنًا.

بدأت السفينة رحلتها الأولى مع شركة NYK Line



اليابانية. وخلال الحرب العالمية الأولى خدمت على خطوط الملاحة الأوروبية، ناقلة للمواد الغذائية والذخيرة، ونجت من الحرب.
وخلال السنوات الأربع عشرة التالية أكملت مسيرتها بهدوء، ثم جرى تحويلها في عام 1933 إلى خط كوبي - شورابايا.
بعد ذلك، بيعت لشركة Nanyo Kaiun K.K، وظلت تعمل معها حتى عام 1938، حين بيعت لشركة Ono Shoji Gomei K.K، إلى أن استولت عليها القوات الإمبراطورية اليابانية في سبتمبر 1941، للخدمة في الحرب العالمية الثانية وتحويلها إلى ناقلة جنود.
وفي 27 يونيو 1944، غادرت السفينة نوباما مارو خليج كاجوشيما متجهة إلى مدينة ناها في جانتها الأخيرة، وعلى متنها أكثر من 6000 شخص، حيث انطلقت برفقة 11 سفينة أخرى، لترصدها الغواصة الأمريكية "يو إس إس ستوربون"، التي كانت تربض بالقافلة، لتطلق عليها أربعة طوربيدات، ما أدى إلى انفجارها وانشطارها إلى نصفين.

الحادثة تغير منظومة السلامة البحرية في اليابان

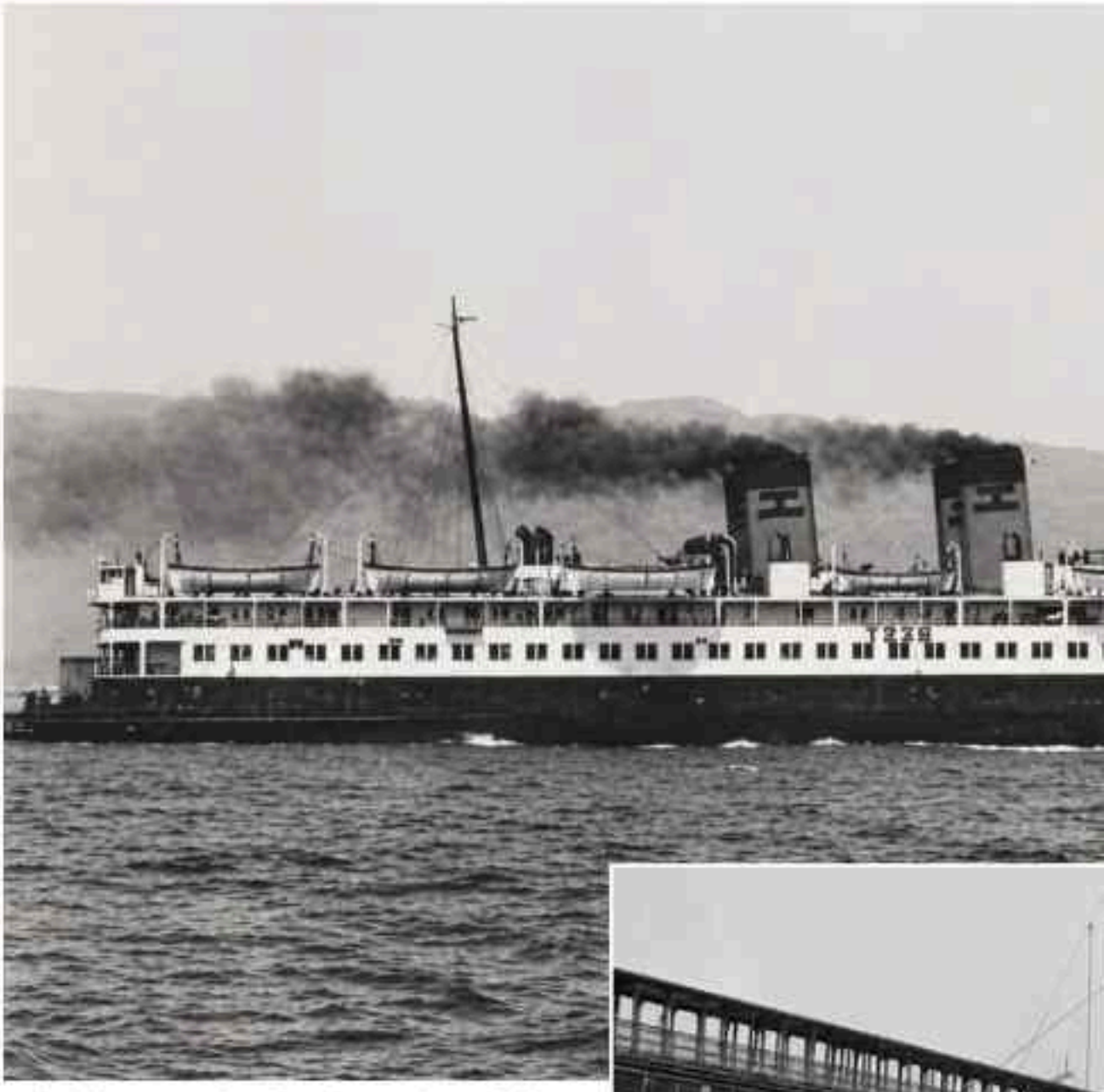
يمثل غرق العبارة "نوباما مارو" عام 1944 نقطة محورية في تاريخ السلامة البحرية في اليابان والعالم، إذ أدت إلى ثورة شاملة في القوانين والأنظمة التقنية والمؤسسية.
وأدركت السلطات اليابانية أن المعايير الهندسية للسفن لم تكن كافية لمواجهة الظروف الجوية القاسية مثل الأعاصير، كما استثمرت اليابان بشكل ضخم في بناء شبكة إدارات ساحلية متطورة، وتزويد السفن التجارية والمدنية بأجهزة رادار إلزامية، ومنحت خفر السواحل الياباني سلطات قانونية أوسع لمنع السفن من مغادرة الموانئ حال وجود تحذيرات جوية صارمة، بدلا من ترك القرار بالكامل لربان السفينة.

خفر السواحل الياباني

وعززت اليابان دور خفر السواحل الياباني (JCG) وتحويله من قوة مراقبة بسيطة إلى جهة رقابة وتطبيقية تمتلك صلاحيات قانونية واسعة في تفتيش السفن دوريا، للتأكد من مطابقتها للمعايير الدولية والمحلية، والإشراف على تدريب أطقم السفن على عمليات الإخلاء الطارئ.
وأسهمت اليابان في التأثير على الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية SOLAS ؛ بتحديث اتفاقية سلامة الأرواح في البحار، خاصة فيما يتعلق بمتطلبات الاتصال اللاسلكي وتوافر قوارب النجاة التي تناسب مع كامل عدد الركاب.

بناء أطول نفق تحت الماء

واتخذت الحكومة اليابانية قرارا استراتيجيا لتقليل الاعتماد على النقل البحري الخطير في مضيق "تسوغار"، من ضمنها قرار بناء أطول نفق تحت الماء، إذ كان غرق "نوباما ماروا" المحرك الرئيس للبدء في مشروع



نفق سيكان، الذي يربط جزيرة هونشو بهوكايدو، ليكون بديلاً آمنًا للعبّارات في حالات الطقس السيئ، وهو إنجاز هائل وهندسي غير مسبوق في ذلك الوقت.

محاكم الحوادث البحرية

بسبب هذه الحوادث، أصبحت اليابان اليوم تمتلك واحدة من أقدم وأقوى أنظمة "محاكم الحوادث البحرية"، التي لا تكتفي بتحديد المسؤولية الجنائية فحسب، بل تركز على منع التكرار من خلال توصيات ملزمة لتعديل القوانين القائمة. شكلت قصة نوياما مارو سردًا مزدوجًا مؤلمًا في تاريخ البحرية اليابانية حتى اليوم، إذ جمعت بين مأساة بشرية هائلة وتغيير شامل في نظم السلامة البحرية، لتصبح عبرة تاريخية خالدة.

أكبر كارثة بحرية مدنية في اليابان

والغريب في تلك القصة هو أن اسم هذه السفينة "نوياما مارو" بدا مرتبطًا بالكوارث؛ إذ غرقت سفينة أخرى مسماة بالاسم نفسه، بعد نحو عشر سنوات من غرق الأولى في المياه الإندونيسية، إلا أن الأخيرة واجهت هذا المصير جراء إعصار قوي، ما أدى إلى موت 1153 شخصًا، فيما وصف بأنه أكبر كارثة بحرية مدنية في اليابان، وكان معظم الضحايا من أسرى الحرب والعمال.

تقود سلاسل الإمداد..
الموانئ السعودية تعيد رسم خريطة التجارة العالمية في زمن الحرب

رغم الصراعات الجيوسياسية وحالة التصعيد العسكري في المنطقة على خلفية الحرب الإيرانية، وتداعياتها من اضطرابات واسعة في مضيق هرمز أصابت حركة التجارة العالمية وسلاسل الإمداد والتوريد وإمدادات الطاقة بالشلل، كانت الموانئ السعودية بمثابة "قبلة الحياة"، ولا سيما الواقعة على ساحل البحر الأحمر، التي أصبحت "الشريان البديل" الذي تدفقت من خلاله استمرارية سلاسل الإمداد وحركة التجارة العالمية وإمدادات الطاقة.

في أوقات الحرب، يتعاظم دور السعودية كمركز لوجيستي لدول مجلس التعاون الخليجي من جهة، ولـدول العالم من جهة أخرى. ويعزز الموقع الجيوسياسي للمملكة، الذي يربط بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، أهمية موانئها البحرية، بما يمنحها مرونة كبيرة في الاستجابة للاضطرابات الإقليمية والعالمية.

إلى جانب البنية التحتية المتطورة والكفاءة التشغيلية، أصبحت الموانئ السعودية مصدر جذب للاستثمارات الأجنبية، ومحطّ إقبال متزايد من شركات الشحن والخدمات اللوجيستية العالمية والخطوط الملاحية الكبرى، في وقت تسعى فيه المملكة، إلى تعزيز الموثوقية والاستدامة، وتأمين حركة الملاحة، ورفع مرونة سلاسل الإمداد في ظل حالة عدم الاستقرار الجيوسياسي.

290 رصيفًا بأحدث التقنيات

وتشكل شبكة الموانئ المتكاملة، التي تديرها الهيئة العامة لموانئ السعودية، ركيزة أساسية للتحول الاستراتيجي للمملكة؛ حيث تضم هذه الشبكة 290 رصيفًا بأحدث التقنيات، وتُعد هذه الموانئ بوابات لوجيستية حيوية تضمن التدفق المستمر للنفط والسلع الأساسية.

خدمتان جديدتان للشحن البحري

وأكدت الهيئة السعودية للموانئ "موانئ" مؤخرًا أهميتها اللوجيستية المتزايدة؛ عبر إعلانها إضافة خدمتين جديدتين للشحن البحري في ميناء جدة الإسلامي، بالتعاون مع شركتي الشحن "ميرسك" و"هاباج لويد".

يعزز هذا التطور الربط البحري للمملكة مع الأسواق العالمية؛ حيث تشمل الخطوط الجديدة خدمة AE19 التابعة لشركة "ميرسك"، وخدمة SE4 التابعة لشركة "هاباج لويد"، تبلغ سعة كل منهما 17 ألف حاوية نمطية، في حين تسهم هذه الخدمات في رفع كفاءة تشغيل الميناء وتعزيز قدرته التنافسية.

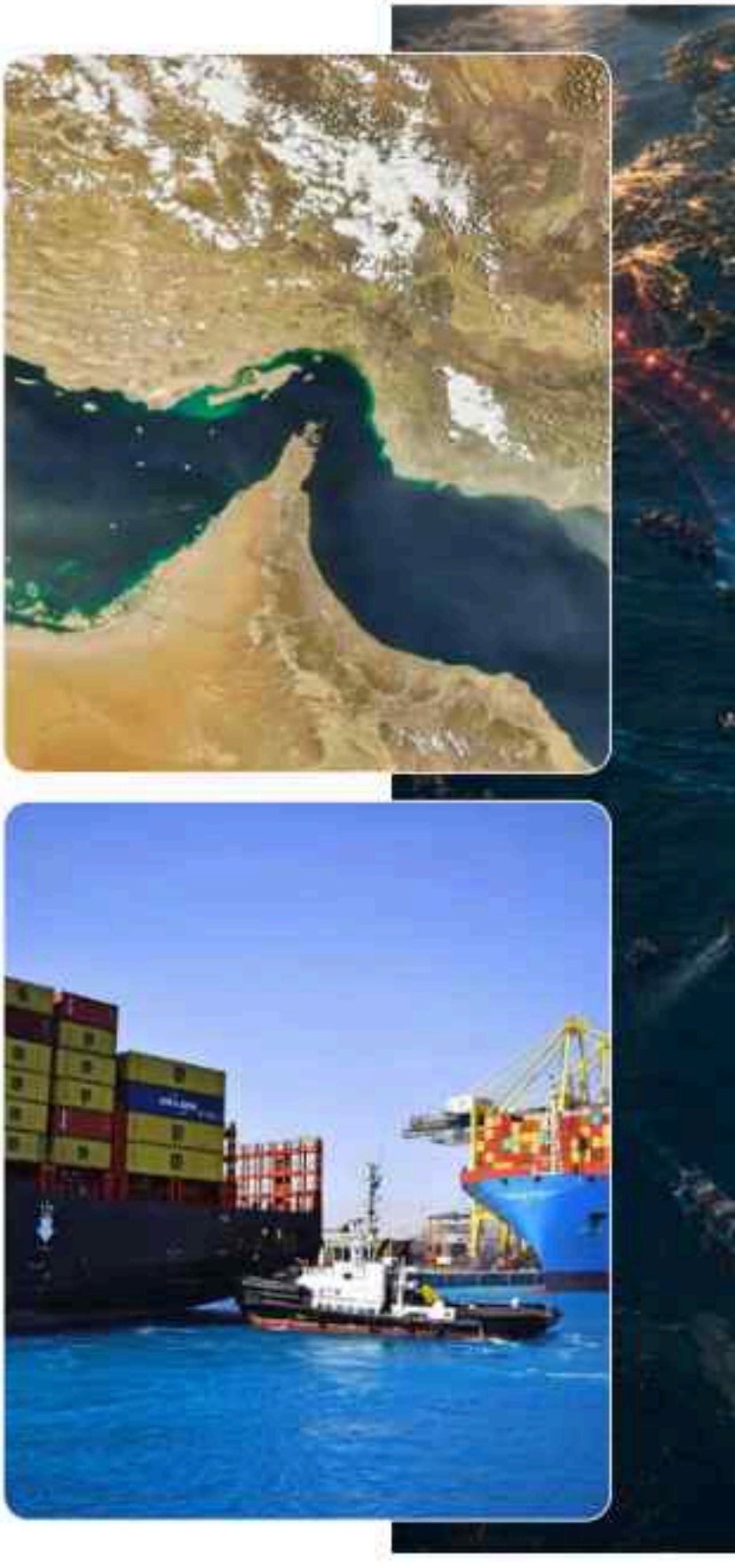
وأعلن لاحقًا عن إضافة 5 خدمات شحن جديدة مع شركات الملاحة الدولية "ميرسك" و"إم إس سي" و"سي إم إيه سي جي إم" بطاقة إجمالية تبلغ 63 ألف حاوية، بما يدعم سلاسل الإمداد والتوريد.

وتربط هذه الخطوط ميناء جدة الإسلامي بتسعة موانئ إقليمية ودولية رئيسة، من بينها موانئ في الصين مثل يانجين شنغهاي وتشنغدو وينغبو وشنغهاي، إلى جانب بوسان في كوريا الجنوبية، وتانجونج بيلياس في ماليزيا، وسنغافورة، فضلًا عن مراكز رئيسة في البحر المتوسط وخطوط نقل تمتد إلى جنوب أفريقيا عبر رأس الرجاء الصالح؛ ما يجعلها شبكة نقل عالمية عالية المرونة.

استراتيجية التنمية الوطنية

تنسجم هذه التوسعات مع استراتيجية التنمية الوطنية في السعودية؛ حيث استثمرت الهيئة العامة للموانئ أكثر من 27 مليار ريال؛ لتحديث البنية التحتية للموانئ وإنشاء 20 منطقة لوجيستية عالمية متكاملة.

ولا يقتصر التطوير على مناولة البضائع، بل يشمل التحديث التكنولوجي والهيكلي؛ ما مكّن الموانئ السعودية من استقبال أكبر سفن الحاويات في العالم، بسعات تصل إلى 24 ألف حاوية نمطية؛ ما يعزز طموح المملكة في التحول إلى مركز لوجيستي



عالمي يربط ثلاث قارات.
في الوقت ذاته، استثمرت المملكة في بنية تحتية تقلل الاعتماد على مضيق هرمز، أبرزها خط أنابيب الشرق والغرب، الذي ينقل النفط من الحقول الشرقية إلى ساحل البحر الأحمر بطاقة استيعابية تبلغ نحو 5 ملايين برميل يوميًا، ويمكن رفعها إلى 7 ملايين برميل يوميًا في حالات الطوارئ.

البوابة التجارية الرئيسية للمملكة

ولا يزال ميناء جدة الإسلامي البوابة التجارية الرئيسية للمملكة وأكبر موانئها على البحر الأحمر، حيث يقع على أحد أكثر الممرات البحرية ازدحامًا في العالم؛ ما يجعله حلقة وصل حيوية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا. وقد أصبح، إلى جانب ميناء الملك عبد الله، مركزًا رئيسًا لاستقبال السفن التي كانت تتجه إلى موانئ الخليج العربي مثل جبل علي، وميناء الفجيرة، والتي تأثرت بالتهديدات الأمنية.
وشهدت الموانئ السعودية زيادة في استقبال البضائع السائبة والمواشي بسبب تصل إلى 50 %، دعمًا لاحتياجات الأسواق المحلية والخليجية.
يمتد ميناء جدة الإسلامي على مساحة تقارب 12.5 كيلومترًا مربعًا، ويضم 62 رصيفًا ومحطتين متخصصتين للحاويات، تتسع كل منهما لسفن تحمل ما يصل إلى 19,800 حاوية نمطية، ويتعامل مع أكثر من 130 مليون طن من البضائع سنويًا؛ ما يمثل نحو 75 % من التجارة البحرية للمملكة.
وتشمل محطاته الرئيسة محطة بوابة البحر الأحمر ومحطة الحاويات الجنوبية، اللتين تشهدان توسعات مستمرة باستخدام أحدث أنظمة الأتمتة والذكاء لتعزيز كفاءة مناولة البضائع والتخزين والتخليص الجمركي وخدمات السفن، مع ارتباط مباشر بموانئ أوروبا وآسيا وأفريقيا.
أما ميناء الملك عبد الله، الواقع في مدينة الملك عبد الله الاقتصادية شمال جدة، فقد برز كأحد أكثر مراكز الشحن والتفريغ تطورًا في العالم؛ حيث يمتد على مساحة 20 كيلومترًا مربعًا ضمن منطقة اقتصادية تبلغ 168 كيلومترًا مربعًا، ويعد نقطة محورية في التجارة العالمية بين الشرق والغرب.
ويعد ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع أكبر منشأة على البحر الأحمر لتحميل النفط الخام والمنتجات البتروكيماوية، بطاقة مناولة سنوية تبلغ 210 ملايين طن.
ويمثل ميناء ينبع التجاري أحد أقدم الموانئ على الساحل الغربي للمملكة، وإلى أهم بواباتها البحرية للحجاج بعد جدة. وقد افتتح رسميًا عام 1965، ويرتبط بشبكة طرق حديثة مع المدينة المنورة ومكة المكرمة؛ ما يعزز دوره الاستراتيجي ضمن منظومة موانئ البحر الأحمر.
ويمثل ميناء ينبع صمام أمان استراتيجيًا لصادرات الطاقة السعودية؛ حيث يمكنه تصدير ما بين 4 إلى 5 ملايين برميل يوميًا عبر البحر الأحمر، بما يضمن استمرار التدفقات النفطية حتى في حال تعطل الملاحة عبر مضيق هرمز.
وأفادت وكالة "رويترز" بأن شركة "أرامكو" أبلغت مشتريها من خام "عرب لايت" بأن الشحنات ستحمل من ينبع بدلًا من موانئ الخليج، في مؤشر واضح على الثقة المتزايدة في موانئ البحر الأحمر.
كما يأتي ميناء ضباء بوابة شمالية غربية رئيسية، بطاقة استيعابية تقارب 10 ملايين طن سنويًا، بينما يعد ميناء جازان ثالث أكبر ميناء على ساحل البحر الأحمر من حيث الطاقة التصميمية، ويعد المدخل الرئيسي لاستيراد المواشي من القرن الأفريقي، نظرًا لقربه من مضيق باب المندب.
وبعد ميناء رأس الخير، الذي افتتح عام 2016، أحدث ميناء صناعي في المملكة؛ حيث يخدم مدينة رأس الخير الصناعية، ويرتبط بمناطق التعدين عبر شبكة سكك حديدية، ويضم 14 رصيفًا ويدعم أكثر من 100 مشروع صناعي.
أما ميناء الخفجي على الساحل الشرقي، فيعد منشأة رئيسة لتصدير النفط؛ إذ بدأ تصدير أول شحنة نفط خام منه عام 1960، ويستطيع استقبال ثلاث ناقلات نفط في وقت واحد، مع قدرة إضافية لانتظار عدة

سفن في عرض البحر.

وبينما قد يكون للتركيز المتزايد على موانئ البحر الأحمر أثار إيجابية على التجارة غير النفطية للمملكة؛ فإنه من المتوقع أن يرتفع حجم حركة الحاويات والبضائع عبر موانئ مثل جدة الإسلامي وميناء الملك عبد الله، في حال ترسخ البحر الأحمر كممر تجاري أكثر أماناً واستقراراً.

في الوقت نفسه يمكن أن يؤدي هذا التحول إلى زيادة نشاط إعادة التصدير، وتحول الموانئ السعودية إلى مراكز توزيع للبضائع الآسيوية المتجهة إلى الشرق الأوسط وأفريقيا، بما يعزز نمو الخدمات اللوجيستية؛ مثل التخزين والمناولة والتوزيع، ويدعم الطلب على النقل البري داخل المملكة.

وتسهم زيادة النشاط التجاري في جذب الصناعات المرتبطة؛ مثل الصناعات الخفيفة ومراكز التجميع والتوزيع الإقليمية؛ ما يعزز من نمو المناطق الاقتصادية المحيطة بالموانئ.

وبذلك، تتحول الموانئ السعودية، بكفاءتها الإنشائية والتشغيلية، إلى "نواة" لتحويل المملكة إلى أكبر مركز لوجيستي عالمي، و"قبلة جاذبة" لسلاسل الإمداد وحركة التجارة العالمية وإمدادات الطاقة، في إطار مستهدفات رؤية 2030.

د. خالد المعايطة رئيس ميناء العقبة الأسبق:
الموانئ السعودية صمام أمان للمنطقة أثناء الصراعات الجيوسياسية

في ظل التصعيد العسكري وتداعيات التهديد بإغلاق مضيق هرمز الاستراتيجي، وما أصاب حركة سلاسل الإمداد والتجارة العالمية وإمدادات الطاقة من اضطراب لم تشهده في ظل أزماتها السابقة، كانت الموانئ السعودية هي الملاذ الآمن وكلمة السر عبر مساراتها اللوجيستية البديلة، وهي المبادرة التي أطلقتها هيئة الموانئ السعودية "موانئ".

هذا ما أكده الدكتور خالد المعايطة، الرئيس الأسبق لميناء العقبة والخبير البحري الأردني، في حوارنا معه؛ للتعرف على رؤيته للأوضاع الراهنة، لافتًا إلى أن الموانئ السعودية حظيت ببنية لوجيستية تجعل منها صمام أمان وقت الأزمات والصراعات الجيوسياسية.

ما دور الموانئ السعودية في إدارة أزمة تصعيد الحوثي، وحماية حركة سلاسل الإمداد والتجارة العالمية؟

تشهد المنطقة حاليًا تداعيات كبيرة نتيجة التصعيد العسكري بين الولايات المتحدة وإسرائيل من جانب وبين إيران من الجانب الآخر، خاصة مع التوتر في مضيق هرمز، أحد أهم الممرات البحرية العالمية لنقل الطاقة. وقد أدى التصعيد العسري إلى تراجع حاد في حركة الملاحة؛ حيث انخفضت حركة السفن بشكل غير مسبوق، مع إحجام العديد من شركات الشحن عن العبور نتيجة المخاطر الأمنية وارتفاع تكاليف التأمين البحري. كما أسهمت الهجمات على السفن والتهديدات المستمرة في تعطيل سلاسل الإمداد العالمية، لا سيما أن المضيق يمر عبره نحو 20 % من تجارة النفط والغاز عالميًا؛ ما أدى إلى ارتفاع أسعار الطاقة واضطراب الأسواق الدولية.

وعلى مستوى الموانئ انعكست هذه التطورات بشكل مباشر على كفاءة العمليات؛ حيث شهدت موانئ الخليج تباطؤًا في الاستقبال والتفريغ نتيجة انخفاض عدد السفن وتحويل مسارات الشحن إلى طرق بديلة، كما أدت المخاطر الأمنية إلى تكدس السفن في مناطق الانتظار وارتفاع مدة الرحلات، إضافة إلى زيادة كبيرة في أجور الشحن والتأمين؛ الأمر الذي رفع كلفة التجارة البحرية إقليميًا وعالميًا وأثر على تدفق السلع الإستراتيجية.

إلا أن مبادرة السعودية، من خلال الممرات اللوجيستية البديلة، جاءت كطوق نجاة لحركة التجارة العالمية عبر موانئ البحر الأحمر، خاصة موانئ جدة الإسلامية، وينبع، وميناء الملك عبد الله؛ حيث أطلقت المملكة إستراتيجية استباقية لضمان تدفق التجارة واستمرار إمدادات الطاقة، وتحويل المسار من الخليج إلى البحر الأحمر.

مبادرة الممرات اللوجيستية البديلة وفيما إن ما خصصت الإستراتيجية السعودية بخصوص الممرات البديلة؟

تعتمد هذه المبادرة على نقل نقل العمليات اللوجيستية من الموانئ الشرقية المطلة على الخليج العربي والمجاورة لمضيق هرمز إلى موانئ الساحل الغربي المطلة على البحر الأحمر، وذلك بالتركيز على ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد الله وميناء ينبع التجاري لتجنب نقاط الاختناق في مضيق هرمز. هذا عدا الجسر البري والجمركي، بإنشاء ممرات لوجيستية سريعة ترط موانئ البحر الأحمر بالأسواق المحلية والخليجية عبر شبكة الطرق السريعة.

وقد شملت تلك المسارات إمدادات النفط عبر تفعيل أقصى طاقة استيعابية لخط أنابيب النفط "شرق – غرب"، وضخ 5 ملايين برميل يوميًا من النفط الخام من حقول المنطقة الشرقية إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر، وهو مسار يسمح بتصدير النفط السعودي إلى الأسواق العالمية (أوروبا وأمريكا وآسيا) دون الحاجة للمرور بمضيق هرمز.

التجربة السعودية في تطوير الموانئ

التجربة السعودية في تطوير الموانئ، مثل جدة الإسلامي، والملك عبد الله، شاهدة على التقدم الكبير الذي أحرزته السعودية في هذا المجال، حيث تم دمج التقنيات الحديثة مع التعاون بين القطاعين العام والخاص.

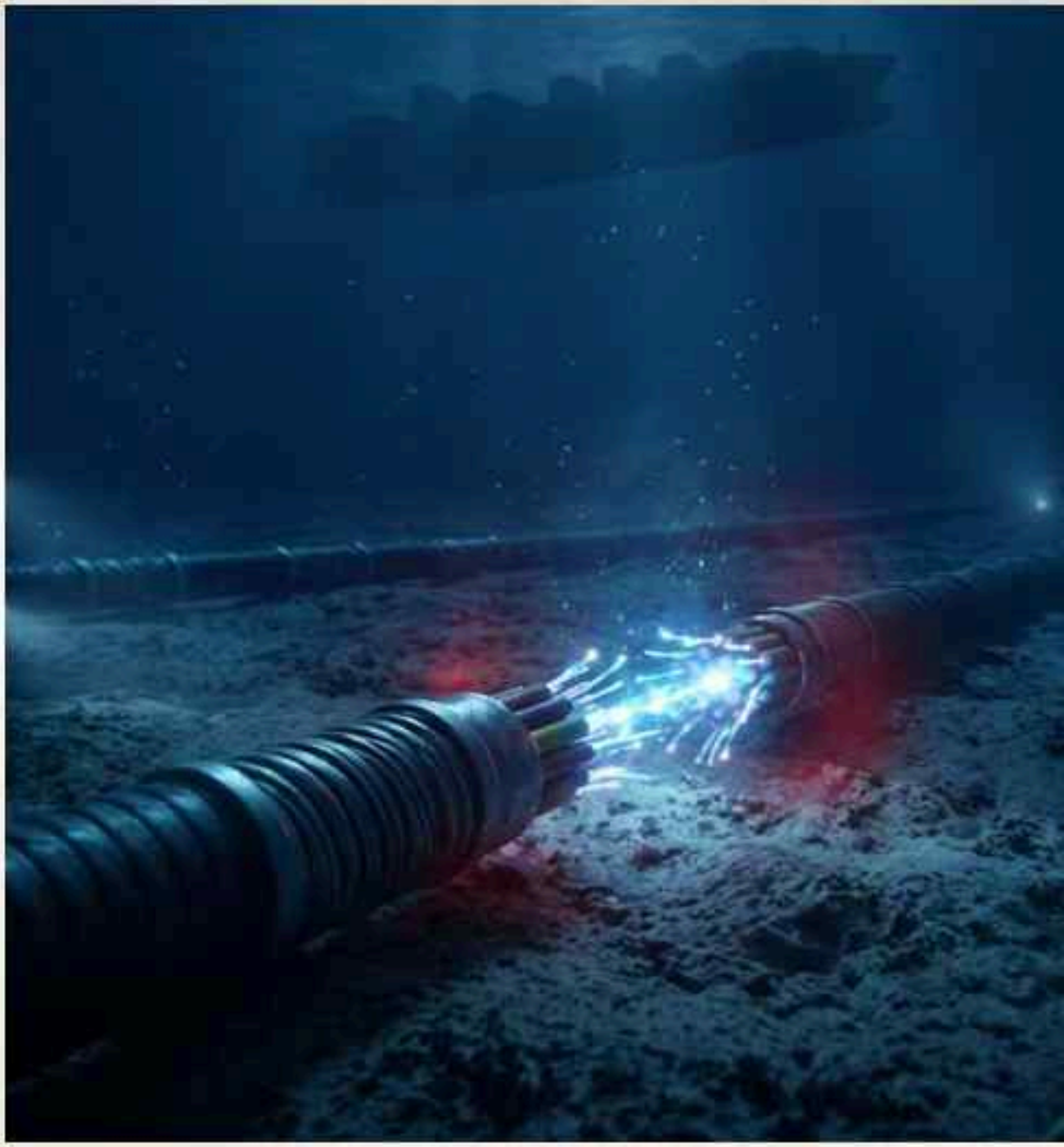
وقدمت السعودية نموذجًا جيدًا في تقديم التسهيلات أمام دخول القطاع الخاص ليكون مساهمًا فاعلًا، حصدت ثماره أثناء حرب إيران؛ حيث كان لدور القطاع الخاص والاستثماري أهمية في دفع وتعزيز البنية التحتية للموانئ السعودية والبنية اللوجستية لسلاسل الإمداد وامدادات الطاقة.

وفي ظل المشروعات العملاقة، مثل: "نيوم"، وميناء "أوكساجون"، في السعودية، يمكن لميناء العقبة أن يكون جزءًا من تكامل لوجستي في منطقة البحر الأحمر، بدلًا من التنافس؛ إذ يمكن تعزيز التعاون بين الموانئ السعودية وميناء العقبة لتسهيل حركة التجارة بين قارات العالم الثلاث، مع تطوير ممرات لوجستية مشتركة تشمل النقل البحري والبري؛ فالتكامل اللوجستي بين موانئ البحر الأحمر يمكن أن يشكل نقطة تحول كبيرة في التجارة الإقليمية والعالمية، بما سيهم في تحسين الربط التجاري بين الشرق الأوسط وأفريقيا وآسيا وأوروبا.

التحول الرقمي للموانئ السعودية

ما التحديات التي تستهدف حلها الموانئ العربية لتعزز مكانة المنطقة على خريطة الملاحة الدولية؟

حققت السعودية نجاحًا ملحوظًا في التحول الرقمي للموانئ؛ ما جعلها من بين أسرع الموانئ في مناولة الحاويات.



ويمكن لميناء العقبة أن يستفيد من هذه التجربة بتطبيق تقنيات الأتمتة الحديثة، ورفع الكفاءة التشغيلية، والتوجه نحو توفير خدمات لوجستية ذكية.

من خلال استخدام الأنظمة الذكية، يمكن تحسين وقت المناولة وتقليل التكاليف، بما يعزز القدرة التنافسية لميناء العقبة على المستوى الإقليمي والدولي.

وربما كان هذا التحول الرقمي بمثابة "حائط صد" أمام التصعيد العسكري في المنطقة، حيث حققت السعودية منه نجاحات كبيرة لتأمين سلاسل الإمداد والتوريد وإمدادات الطاقة عبر الممرات اللوجيستية الرقمية البديلة، إلى دول القارات الثلاث.

التأثير المباشر للأزمة

وكيف يبدو الموقف بالنسبة للأردن؟

بالنسبة للأردن فإن التأثير المباشر للأزمة يبقى محدوداً نسبياً مقارنة بدول الخليج، لأن الجزء الأكبر من وارداته لا يعتمد بشكل رئيس على مضيق هرمز، بل عبر البحر الأحمر، ومضيق باب المندب.

ومع ذلك، فإن الاقتصاد الأردني يتأثر بشكل غير مباشر نتيجة ارتفاع كلفة الشحن البحري عالمياً وزيادة أسعار الطاقة؛ حيث أدت المخاطر المرتبطة بالحرب إلى رفع أقساط التأمين البحري وأجور النقل، حتى على الخطوط البعيدة عن منطقة النزاع.

كما أن أي اضطراب في سلاسل التوريد العالمية أو ارتفاع أسعار النفط ينعكس على كلفة الاستيراد في الأردن، خاصة في السلع الأساسية والطاقة، ما يشكل ضغطاً إضافياً على الميزان التجاري.

معايير بيئة صارمة

تفرض المنظمة البحرية الدولية معايير بيئة صارمة، فهل موانئ مستعدة للوقود السفن الوقود الأخضر؟

التحول إلى الطاقة الخضراء يمثل تحدياً عالمياً، خاصة في القطاع البحري، حيث تفرض المنظمة البحرية الدولية معايير بيئة صارمة، ما يتطلب استثماراً كبيراً في البنية التحتية لتقديم الوقود الأخضر في الموانئ، بما في ذلك استيراد تكنولوجيا وقود جديدة، وتدريب الطواقم والمهندسين، بالإضافة إلى تطبيق الأنظمة البيئية الصديقة.

وبما أن ميناء العقبة يتمتع بموقع استراتيجي على البحر الأحمر، فإنه يمتلك فرصة كبيرة ليصبح مركزاً إقليمياً للطاقة الخضراء، بالاستثمار في موارد الطاقة المتجددة، مثل الطاقة الشمسية وطاقة الرياح، لتزويد السفن بالوقود الأخضر، ما يعزز مكانة العقبة كميناء رائد في تطبيق ممارسات النقل المستدام.

وعلى ميناء العقبة تبني استراتيجيات مرنة لضمان توافر المخزون والقدرة على التكيف مع الأزمات المستقبلية، وهو ما يشمل تحسين تقنيات الإدارة اللوجستية، وتطوير القدرة على التعامل مع الشحنات المعلقة أو الطارئة، مع تعزيز التعاون الإقليمي لتحسين التنسيق بين الموانئ المختلفة.

إلى أي مدى يمكن للربط البري والسككي بين السعودية والأردن ومصر أن يقلل الاعتماد على الممرات البحرية التقليدية في ظل الصراع الجيوسياسي الراهن؟

مشروع الربط البري والسككي بين الأردن والسعودية ومصر يمثل خطوة هامة نحو تقليل الاعتماد على الممرات البحرية التقليدية، إذا تم تنفيذ هذا المشروع، لأنه سوف يسهم في إنشاء مثلث لوجيستي أخضر يربط بين موانئ البحر الأحمر والخليج العربي بالبحر المتوسط بشكل يعزز تدفق البضائع ويسهم في تقليل الأثر البيئي.

ومن خلال تفعيل هذا الربط، يمكن لميناء العقبة أن يصبح نقطة انطلاق استراتيجية لوجستية ربط بين الممرات البرية والبحرية، ما يعزز القدرة على التعامل مع الشحنات التي تحتاج إلى سرعات أعلى وتكاليف أقل، وربما كان هذا الربط الاستراتيجي أحد الممرات اللوجستية البديلة التي طرحت على خلفية الحرب الإيرانية وتهديدات إغلاق مضيق هرمز وخطر المرور عبر مضيق باب المندب.

وبالحديث عن دور ميناء العقبة في تعزيز العمل العربي المشترك، كيف تقيّم مشروع الربط الثلاثي بين الأردن ومصر والعراق؟

ميناء العقبة يمثل نقطة استراتيجية مهمة في الربط التجاري بين الأردن ومصر والعراق، حيث يعزز التعاون الاقتصادي بينها من خلال توفير قناة بحرية رئيسية لنقل البضائع.

وأيضاً في إطار مشروع الربط الثلاثي، يعزز ميناء العقبة دور الأردن كمحور لوجيستي

يربط بين البحر الأحمر والخليج العربي والبحر المتوسط؛ فمن خلال تطوير الموانئ والبنية التحتية يمكن للميناء أن يصبح مركزًا رئيسًا لنقل البضائع بين هذه الدول؛ ما يسهم في تيسير حركة التجارة الإقليمية ويحفز المشروعات الاقتصادية المشتركة.

وفي هذا السياق، يمكن لميناء العقبة أن يلعب دورًا أساسيًا في تحسين تدفق البضائع، وتسريع الإجراءات الجمركية، وتسهيل حركة النقل عبر الممرات البحرية والبرية والسكك الحديدية المشتركة، كما يمكن أن يعزز من شراكات تجارية بين القطاع الخاص في هذه الدول، وهو ما يدعم التعاون الإقليمي في مجالات النقل والخدمات اللوجستية.

تحدثنا عن التحديات التي تواجه التحول الكامل للموانئ العربية نحو الأتمتة والذكاء الاصطناعي؟

تتعلق تحديات التحول الكامل نحو الأتمتة والذكاء الاصطناعي في الموانئ العربية، بالبنية التحتية، والتمويل، والتدريب، وارتفاع تكاليف الاستثمار في تكنولوجيا المعلومات الحديثة، والحاجة إلى تطوير كوادر بشرية ماهرة في تكنولوجيا المعلومات وإدارة الأنظمة الذكية.

وقد تواجه بعض الموانئ تحديات في تحديث الأنظمة الجمركية والإجرائية لتتوافق مع التقنيات الحديثة؛ لذا يجب إيجاد تعاون مشترك بين الحكومات والشركات الخاصة لتوفير التمويل اللازم، مع وضع برامج تدريبية لتعزيز المهارات التكنولوجية للموظفين.

بتكلفة تشغيلية 3 ملايين دولار شهرياً..
«لانشباد» يخت مارك زوكربيرج الأكثر فخامة في العالم

ولد مارك زوكربيرج، صاحب أشهر مواقع التواصل الاجتماعي في العالم، بمدينة نيويورك الأمريكية، في مايو 1984، لأب طبيب أسنان، وأم طبيبة نفسانية.

وبدأ العمل في البرمجة وهو في الحادية عشرة من عمره، حيث كان أول ابتكاراته برنامجًا أسماه زوكنت، وهو نظام تواصل داخلي صممه لتربط بين أجهزة الكمبيوتر في منزله، وعيادة والده؛ وذلك قبل ظهور برامج المحادثات مثل فيسبوك؛ ما جعل زوكربيرج أصغر ملياردير عصامي، ينضم إلى نادي المليارديرات في عام 2008، قبل بلوغه 23 عامًا.

وبهامش يخته- الأكثر فخامة في العالم- مع نمط الحياة الأدرينالينية الذي يعيشه مؤسس فيسبوك ورئيس شركة ميتا، والذي يعيش حياة الرفاهية على متن يخته؛ حيث يمارس من خلاله شغفه بالرياضات البحرية، ولا سيما ركوب الأمواج، وكذلك مهاراته في الفنون القتالية المختلطة إم إم إيه، خاصة في رياضتي الجيو جيتسو والفنون القتالية المختلطة.

ويخصص زوكربيرج حلبة تدريب مجهزة تجهيزا متكاملًا داخل يخته لاتشياد لضمان عدم انقطاع تدريباته أثناء السفر؛ حيث يواصل تدريباته المكثفة كجزء من روتينه الصباحي، خاصةً أنه كان قائد فريق المبارزة في مدرسته الثانوية أكاديمية فيليبس إكستر.

وعلى أحد شواطئ المكسيك، يرسو يخت زوكربيرج؛ حيث شوهد مؤخرًا في فبراير 2026 قبالة سواحل كابو سان لوكاس بالمكسيك، وهو يمارس هوايته المفضلة حاليًا، وهي ركوب الأمواج المعروفة بـ الهيدروفويلينج.

تحوّل زوكربيرج من مبرمج كمبيوتر إلى رياضي مغامر؛ إذ تعد رياضة الهيدروفويلينج لعبته المفضلة حاليًا؛ إذ شوهد وهو يمارسها في 2026 قبالة سواحل المكسيك وهاواي؛ حيث تعتمد على لوح تزلج مزود بجناح تحت الماء يرفع اللوح فوق السطح؛ ما يمنحه شعورًا بالطيران.

ويجاور عالم زوكربيرج حاليًا امتلاك يخت فاخر، إذ أصبحت حياته تعبر عن نظام بيئي متكامل يجمع بين التكنولوجيا والرياضات العنيفة، والرفاهية المفرطة.

مواصفات اليخت الأكثر فخامة

يبلغ طول اليخت نحو 118 مترًا، ويتميز بعرض 15.8 مترًا، وغاطس 4.7 متر، وحجم إجمالي 5528 طنًا.

وتقدر قيمته بنحو 300 مليون دولار، وقد بنته شركة فيدشيب الهولندية، وصممه المصمم الشهير إسبن أوينو، مع تصميم داخلي من زورنبي، وهندسة بحرية من دي فوغت نافال أركيتكتس، ويتميز بهيكل فولاذي وبنية علوية من الألومنيوم، مع أسطح من خشب الساج، ويتسع لـ24 ضيفًا في 13 كابينة فاخرة، ويخدمه طاقم مكوّن من 48 فردًا.

يتميز لاتشياد بمثبتات عند الرسو لتوفير مستويات راحة استثنائية، كما تتسع خزانات المياه فيه لنحو 130 ألف لتر من المياه العذبة؛ حيث بني وفقًا لقواعد هيئة تصنيف لويدز ريجستر.

اليخت مزود بأربعة محركات ديزل صخمة من طراز MTU، وتصل سرعته القصوى إلى 24 عقدة، ويمكنه قطع مسافة 5 آلاف ميل دون التزود بالوقود.

فاتورة وقود باهظة

في مارس 2026، تصدر اليخت العناوين بسبب ارتفاع تكاليف التزود بالوقود في جبل طارق؛ حيث ارتفعت تكلفة ملء خزاناته (بسعة 450 ألف لتر) بنحو 170 ألف دولار إضافية خلال أسبوعين فقط، بسبب تقلبات أسعار النفط العالمية، لتصل تكلفة المرة الواحدة إلى نحو 455 ألف دولار.

سفينة الدعم "وينجمان"

يرافق اليخت الآن سفينة دعم جديدة وأكبر تُدعى وينجمان أو جناح الجمل (سابقًا 81 بو)، وهي سفينة يبلغ طولها 80 مترًا، تحتوي على مهبط طائرات هليكوبتر، ومركز غوص متكامل، ومساحة مخصصة للمعدات والألعاب المائية، وحتى ملعب كرة سلة خارجي.

لا يتحرك اليخت الرئيس بمفرده، بل يرافقه سفينة دعم متخصصة لضمان الكفاءة التشغيلية والعملياتية. وقد اشترى زوكربيرج سفينة الدعم وينجمان لتكون الضلع الثاني لليخت الرئيس، بقيمة تبلغ نحو 100 مليون دولار، وهي تعمل كممرّ عالم للمعدات التي لا يتسع لها اليخت الرئيس. كما تضم مهبطًا إضافيًا للطائرات المروحية، ومركز غوص احترافي، ومساحات واسعة لتخزين الألعاب المائية مثل الجت سكي والقوارب السريعة وغواصة صغيرة.

تتسع لطاقم إضافي مكوّن من 30 فردًا، ما يرفع إجمالي الطاقم الذي يخدم زوكربيرج في البحر إلى ما يقرب من 80 فردًا.

الصيانة والأجور ومصاريف التشغيل

تبلغ تكاليف الصيانة السنوية نحو 10 % من قيمة اليخت، أي حوالي 30 مليون دولار سنويًا ليخت لاتشياد.

أما الأجور الشهرية للطاقم، فتتقاضى القبطان ذو الخبرة في مثل هذه اليخوت ما بين 25 ألفًا إلى 40 ألف دولار شهريًا، بينما يتجاوز إجمالي أجور الطاقم، نحو 50 فردًا على اليخت الرئيس، 400 ألف دولار شهريًا، شاملة الطهاة وفريق الأمن الخاص.

ومع احتساب الوقود، الذي قد يصل إلى 450 ألف دولار لكل ملء خزان، والتأمين، والرسوم المرفئية، والصيانة الدورية، يمكن أن تصل التكلفة التشغيلية الإجمالية للأسطول إلى ما بين 2.5 و3 ملايين دولار شهريًا.

يحتل يخت لاتشياد المرتبة 46 في تصنيفات أكبر اليخوت في العالم، وهو أكبر يخت بنته شركة فيدشيب. كما يُصنّف ضمن أفضل 5 % من اليخوت الفاخرة في العالم من حيث الطول الإجمالي. وهو واحد من 77 يختًا بمحركات تزيد طولها على 100 متر. وبالمقارنة مع اليخوت المماثلة في الحجم، فإن سرعته الملاحية تزيد بمقدار 0.52 عقدة عن المتوسط، وسرعته القصوى تزيد بمقدار 4.43 عقدة عن المتوسط.

ليخت لاتشياد حاليًا تحت علم جزر مارشال، خامس أكثر الدول تسجيلًا لليخوت الفاخرة؛ حيث يبلغ إجمالي عدد اليخوت المسجلة تحت علمها 512 يختًا.

إلى جانب أسطوله البحري، سجل زوكربيرج في مارس 2026 رقمًا قياسيًا جديدًا بشراء قصر في ميامي، إنديان كريك، بقيمة 170 مليون دولار، ليكون قريبًا من مجتمع المليارديرات، ولديه تك مرسى خاصًا يتناسب مع حجم يخوته الجديدة.

خريطة التحالفات الملاحية في العالم خلال 2026

شهدت صناعة النقل البحري تحولات غير مسبوقة في ظل التصعيد العسكري المرتبط بالحرب الإيرانية الأمريكية الإسرائيلية؛ إذ ارتفعت تكلفة تأمين ناقلة نفط واحدة من نحو 625 ألف دولار إلى ما يقارب 7.5 مليون دولار للرحلة الواحدة، في مؤشر واضح على حجم المخاطر التي باتت تحيط بحركة الملاحة الدولية.

وفي موازاة ذلك، برزت أزمة حادة في توازن الحاويات؛ فبينما وجود ما يقرب من مليوني حاوية بمطية TEU عالقة أو متأثرة بالتحولات الإجبارية لمسارات الشحن حول رأس الرجاء الصالح في آسيا، مقابل فائض ملحوظ في أوروبا؛ ما أحدث اختلالًا كبيرًا في سلاسل الإمداد العالمية.

دور الموانئ السعودية

وفي هذا السياق، تحولت موانئ المملكة العربية السعودية، إلى جانب الموانئ الجنوبية لسلطنة عمان، إلى ركائز أساسية لاستقبال سلاسل الإمداد والتوريد العالمية خلال عام 2026، في ظل التصعيد العسكري وإغلاق مضيق هرمز جزئيًا؛ ما أدى إلى تعطيل واسع في حركة الملاحة البحرية وإمدادات النفط والغاز.

وطبقًا لتحليل شبكة كيبلر، فإن نحو 33 % من تجارة الأسمدة العالمية، بما في ذلك الكبريت والأمونيا، تمر عبر مضيق هرمز؛ حيث تُشحن هذه المواد من قطر والسعودية والإمارات إلى وجهات متعددة، تمتد من الهند والصين إلى البرازيل ودول أفريقيا؛ ما يعكس الأهمية الاستراتيجية لهذا الممر الحيوي.

وقد أحدثت التوترات العسكرية المرتبطة بإيران، تحولًا جذريًا ومفاجئًا في خريطة الملاحة والتجارة العالمية؛ حيث انخفضت حركة العبور اليومية عبر المضيق بنسبة تقارب 90 % مقارنة بالمعدلات الطبيعية، وتراجع عدد السفن العابرة من نحو 84 سفينة يوميًا إلى أقل من 10 سفن فقط خلال الأيام الأخيرة.

وحدثت هجمات مباشرة على أكثر من 16 سفينة تجارية منذ نهاية فبراير؛ ما دفع كبرى شركات الملاحة العالمية إلى تعليق رحلاتها عبر المضيق بشكل شبه كامل.

مستقبل خطوط الشحن الدولية

وفي ضوء هذه التطورات، يواجه مستقبل خطوط الشحن الدولية خلال عام 2026 حالة من الاستقرار الهش؛ حيث تأرجح الملاحة بين محاولات العودة إلى المسارات التقليدية واستمرار التهديدات العسكرية المرتبطة بحرب اليمن والتوترات الإقليمية.

وقد شهدت بداية عام 2026 تحولًا دراماتيكيًا واستراتيجيًا في مسارات كبرى شركات الشحن العالمية؛ مثل ميرسك وMSC وCMA CGM؛ إذ بدأت بعض هذه الخطوط تجربة العودة التدريجية عبر قناة السويس في مسارات محددة مثل مسار MECL1، إلا أن هذه العودة ظلت مشروطة بتقييم يومي دقيق لمستوى المخاطر.

نمط جديد من التحالفات البحرية

أدى استمرار الاضطرابات إلى بروز نمط جديد من التحالفات البحرية أكثر مرونة، حيث لم تعد الشركات تعتمد على مسار أوحد، بل تبنت نموذجًا تشغيليًا هجينًا يوزع السفن بين طريق رأس الرجاء الصالح وقناة السويس؛ بهدف تقليل الخسائر المحتملة في حال حدوث أي تصعيد مفاجئ.

ورغم هذه المحاولات، لا تزال علاوات مخاطر الحرب في التأمين البحري عند مستويات مرتفعة؛ ما جعل تكلفة الشحن عبر البحر الأحمر تزيد بأكثر من أربعة أضعاف مقارنة بما كانت عليه قبل الأزمة.

وأعاد التصعيد المستمر في إيران والمنطقة تشكيل خريطة التجارة العالمية وفق مجموعة من المتغيرات الرئيسية، أبرزها:

- **فائض القدرة الاستيعابية:**

قد تؤدي العودة التدريجية إلى المسارات الأقصر خلال عام 2026 إلى حالة من التخمة والازدحام في أعداد السفن المتاحة؛ ما قد يسهم لاحقًا في خفض أسعار الشحن، لكنه في المقابل يزيد الضغط على الموانئ، لا سيما موانئ البحر المتوسط التي لم تعد مهيأة لاستقبال تدفقات مفاجئة بعد فترة من الركود.

- **التحول نحو الإقليمية:**

سعت الشركات إلى تقليل الاعتماد على مضيقي باب المندب وهرمز، من خلال تعزيز سلاسل الإمداد القريبة جغرافيًا؛ مثل التوسع في التصنيع داخل المكسيك لخدمة السوق الأمريكية، وشرق أوروبا لخدمة الأسواق الأوروبية، إلى جانب زيادة الاعتماد على موانئ السعودية ومصر مثل السخنة والإسكندرية ودمياط.

- **حساسية تجارة الطاقة:**

تظل تجارة النفط والغاز الممثل الأكثر تأثرًا، حيث أدى الإغلاق الجزئي لمضيق هرمز خلال فترات من

عام 2026 إلى ارتفاعات حادة في أسعار الطاقة العالمية، ما دفع الدول إلى البحث عن ممرات بديلة، سواء برية أو بحرية.

التداعيات الجيوسياسية والأمنية

أصبح الوجود العسكري البحري الدولي، مثل تحالف حارس الازدهار والبعثات الأوروبية، جزءًا دائمًا من المشهد الملاحي، ما يعني أن أمن السفن لم يعد مسؤولية شركات الشحن فقط، بل تحول إلى ملف أمني دولي.

وأثبتت التطورات، لا سيما في اليمن، أن المضايق البحرية مثل باب المندب وهرمز تمثل نقاط خنق استراتيجية Chokepoints يمكن توظيفها كأدوات ضغط سياسي، ما يدفع قوى كبرى مثل الصين إلى البحث عن بدائل، من بينها طريق الحرير القطبي أو الممرات البرية عبر آسيا.

خريطة التحالفات الجديدة في 2026

لم تعد التحالفات في قطاع الشحن مجرد اتفاقيات تجارية لتقاسم السعة التشغيلية، بل تحولت إلى كتل لوجيستية–أمنية متكاملة. وقد برزت خلال عام 2026 خريطة جديدة تضم ثلاثة لاعبين رئيسيين ظهروا رسميًا في فبراير واستقروا خلال العام.

وفي المقابل، ظهرت تحالفات أخرى تقوم على اعتبارات جيوسياسية؛ حيث تتجه الخطوط الملاحية الصينية، مثل كوسكو، إلى تشكيل مسارات أكثر حماية أو شبه مغلقة، تختلف عن نظيراتها الأوروبية والأمريكية التي تواجه مستويات أعلى من المخاطر في المنطقة.

كما نشأ بعض التحالفات؛ مثل تحالف جيميناي، نموذجًا تشغيليًا يعتمد على مراكز توزيع Hubs بعيدة عن مناطق التوتر، لنقل من خلالها البضائع عبر سفن أصغر Feeder Vessels؛ ما يسهم في إعادة تشكيل خريطة الموانئ المحورية في المنطقة.

تحولات تشغيلية لأبرز

وسعت كبرى شركات وخطوط الشحن العالمية استراتيجيات أكثر مرونة وديناميكية تتجاوز تداعيات الأزمة، وضمان استقرار سلاسل الإمداد والتوريد، في ظل التربص المالي المتزايد. فقد سجل تحالف Gemini، الذي يضم ميرسك وهاباج لويد، أعلى معدلات الالتزام بالمواعيد رغم التصعيد مستفيدًا من مرونته في استخدام الموانئ البديلة وتجنب مناطق الصراع.

في المقابل، يعد تحالف Ocean Alliance، الذي يضم CMA CGM وCOSCO وEvergreen، الأكبر عالميًا من حيث السعة التشغيلية، وقد حدد التزامه حتى عام 2032. إلا أنه يواجه تحديات تتعلق ببطء الاستجابة للاضطرابات، نظرًا لضخامة أسطوله وصعوبة إعادة توجيه مئات السفن بشكل متزامن.

أما تحالف Premier Alliance، الذي يضم HMM وONE وYang Ming، فيركز بشكل رئيسي على الخطوط الآسيوية، ويعد من أكثر التحالفات تضررًا من إغلاق الممرات في الشرق الأوسط، بسبب اعتماده الكبير على حركة التجارة بين الشرق والغرب.

في حين تواصل شركة MSC العملاقة العمل بشكل مستقل بعيدًا عن التحالفات، باعتبارها أكبر خط شحن في العالم، معتمدة على ضخامة أسطولها التي تمنحها مرونة اتخاذ قرارات تشغيلية سريعة دون قيود.

الخسائر الناجمة عن أزمة الحرب على إيران

أدى التصعيد العسكري ولا سيما الضربات الجوية والتوترات في مضيق هرمز، إلى خسائر مباشرة وكارثية؛ تضرر أكثر من 12 سفينة تجارية، وفقدان عدد من البحارة؛ ما دفع شركات التأمين إلى سحب التغطية بالكامل عن مسارات المضيق.

كما أفادت جمعية ملاك السفن الفرنسية Armateurs de France بأن نحو 60 سفينة ترفع العلم الفرنسي أو تابعة لشركات فرنسية لا تزال عالقة في منطقة الخليج.

قفزة تكاليف الشحن والتأمين والوقود

شهدت تكاليف التأمين البحري قفزة غير مسبوقة؛ حيث ارتفعت أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب بأكثر من 1000 %، فقفزت تكلفة تأمين ناقلة نفط واحدة من نحو 625 ألف دولار إلى ما يقارب 7.5 مليون دولار للرحلة الواحدة.

كما تأثرت إمدادات الطاقة العالمية بشكل كبير، مع تعطل نحو 20 % من تدفقات النفط والغاز التي تمر عبر مضيق هرمز؛ ما أدى إلى ارتفاع أسعار وقود السفن البانكر فيول، وزيادة التكاليف التشغيلية لشركات الشحن بنسبة تتجاوز 30 %.

وفي السياق ذاته، تفاقمت أزمة نقص الحاويات الفارغة في آسيا، نتيجة وجود نحو مليوني حاوية نمطية عالقة أو متأثرة بإعادة توجيه المسارات حول رأس الرجاء الصالح، في مقابل فائض من الحاويات الفارغة في أوروبا.

تحالفات تكتيكية بدلًا من كيانات جديدة

وعلى ظل هيمنة التحالفات الثلاثة الكبرى، يستبعد ظهور تحالفات حاويات جديدة خلال عام 2026، إلا أن المشهد يشهد بروز ما يعرف بـ التحالفات التكتيكية، القائمة على اعتبارات جيوسياسية أو تحالفات وطنية، كما هو الحال في التعاون بين بعض الخطوط الصينية والهندية.

وقد لجأ بعض الشركات العالمية إلى التحالف مع شركات شحن وطنية، مثل الشركات السعودية أو الإماراتية، لضمان الوصول إلى الموانئ الإقليمية تحت مظلة حماية أمنية.

كما برزت تحالفات من نوع آخر تُعرف بـ تحالفات الممرات البرية، حيث تتشكل شراكات بين خطوط الشحن وشركات السكك الحديدية، مثل الربط بين موانئ البحر الأحمر والخليج العربي في المملكة العربية السعودية، لتجاوز نقاط الاختناق البحرية.

ارتفاع قياسي في أسعار الشحن

دفعت الأزمة أسعار الحاويات FCI من الموانئ الصينية، مثل شنغهاي وشينزين، إلى مستويات مرتفعة، حيث تتراوح حاليًا بين 1800 و3500 دولار للحاوية 20 قدمًا، مع احتمالات تجاوز هذه المستويات في السوق الفورية Spot Rates نتيجة نقص السعات المتاحة.

كما تضاعفت تكلفة الشحن الجوي LCL، مسجلة زيادة تتجاوز 200 % مقارنة بشهر فبراير، إذ بلغ سعر المتر المكعب CBM مستويات غير مسبوقة نتيجة تعطل سلاسل التجميع.

وبعكس ذلك، تعرض خطوط الشحن العالمية لما يمكن وصفه بـ«ريف مالي» نتيجة ارتفاع تكاليف التأمين، وطول المسارات، وزيادة استهلاك الوقود، فيما تدرس التحالفات التي تعتمد على التكنولوجيا الرقمية والتتبع بالمخاطر—مثل تحالف جيميناي —الأقل تأثرًا بهذه التداعيات.

تراجع الموانئ والممرات اللوجستية البديلة

أصبحت الموانئ البديلة خيارًا استراتيجيًا رئيسًا أمام خطوط الشحن، ومن أبرزها:

- موانئ البحر الأحمر السعودية

تحولت إلى بوابة الخليج الجديدة، حيث أصبحت موانئ الساحل الغربي—مثل ميناء جدة الإسلامي، وميناء الملك عبد الله، وميناء ينبع—ملاذًا آمنًا لتفريغ البضائع المتجهة إلى الخليج العربي دون الحاجة للمرور عبر مضيق هرمز أو باب المندب، خاصة للشحنات القادمة من أوروبا.

- موانئ سلطنة عمان

تعد خارج نطاق الخطر المباشر، وتشكل محطة آمنة قبل مناطق التوتر، وعلى رأسها ميناء صلالة كمركز ترانزيت رئيس في المحيط الهندي، إلى جانب ميناء الدقم وصحار، التي تستخدم كبدائل لنقل البضائع إلى الإمارات والسعودية عبر الربط البري.

- موانئ الإمارات على بحر العرب

ازداد الاعتماد على موانئ خارج مضيق هرمز، مثل ميناء الفجيرة، الذي يعد مركزًا عالميًا لتزويد السفن بالوقود وتصدير النفط عبر خط أنابيب حبشان–الفجيرة، إضافة إلى ميناء خورفكان، الذي يستخدم بكثافة لتفريغ البضائع ونقلها برًا إلى دبي وأبوظبي.

- الموانئ المصرية والمتوسطية

يبرز ميناء العين السخنة كممر رئيس لنقل الطاقة عبر خط أنابيب سوميد إلى سيدي كرير، ما يسمح بنقل النفط إلى أوروبا دون المرور بقناة السويس في حالات التصعيد القصوى.

- ميناء العقبة الأردني

برز كمنفذ بديل للبضائع المتجهة إلى العراق وأجزاء من شمال المملكة العربية السعودية.

الممرات البرية والجسر اللوجستي

في الوقت نفسه، لم يعد الاعتماد مقتصرًا على الممرات البحرية، بل امتد إلى ما يعرف بـ الجسر البري اللوجستي، مثل مسار دبي – السعودية – الأردن، حيث يتم تفريغ الحاويات في موانئ دبي أو الفجيرة، ثم نقلها عبر الشاحنات أو السكك الحديدية لتصل إلى وجهتها خلال 4 إلى 5 أيام بدلًا من 14 يومًا بحرًا.

كما تسارعت وتيرة العمل في مشروع الجسر البري السعودي، الذي يربط ميناء جدة الإسلامي بميناء الدمام عبر شبكة سكك حديدية، بما يتيح نقل الحاويات في أقل من 10 ساعات، ما يمثل تحولًا نوعيًا في كفاءة الربط اللوجستي داخل المملكة.

الشحن الجوي كخيار طارئ

مع تعطل بعض المسارات البحرية، قفز الطلب على الشحن الجوي من الصين، حيث تتراوح التكلفة حاليًا بين 4 و8 دولارات للكيلوجرام، وهو خيار يظل محدودًا ومخصصًا للبضائع عالية القيمة أو الشحنات العاجلة.

وتعتمد خطوط الشحن العالمية اليوم على مفهوم لامركزية الموانئ، بحيث يتم تحويل المسارات بسرعة إلى موانئ بديلة حال إغلاق أي ممر بحري، مدعومة بشبكات نقل برية فوية. وقد عزز هذا التحول من أهمية موانئ البحر الأحمر السعودية والموانئ الجوية لسلطنة عُمان، باعتبارها ركائز أساسية لاستقرار سلاسل الإمداد العالمية خلال عام 2026.

مجدي صادق يكتب..

حرب الكابلات البحرية...والسيادة الرقمية للمملكة

مع بداية عام 2025، تسبب السفينة الصينية «Yi Peng 3» في قطع كابلات بحرية في بحر البلطيق تحت غطاء «الحوادث العرضية»؛ وهو الأسلوب ذاته الذي لوّح إيران باستخدامه في مضيق هرمز.

بقلم/ مجدي صادق

إن ذلك يمثل تصعيدًا خطيرًا، سواء تم تنفيذه أو ظل في إطار التهديد؛ إذ يتجاوز ما يعرف بـ«تعطيل الملاحة التقليدية» ، أي حركة سلاسل الإمداد والتوريد وإمدادات الطاقة، إلى استهداف الملاحة الرقمية، التي أصبحت في ظل الثورة الرقمية تمثل عصب الاقتصاد العالمي الحديث، وهو خطر لا يقل تأثيرًا عن إغلاق المضايق البحرية عمومًا، أو مضيق مضغتا على وجه الخصوص، وهما مضيقا هرمز وباب المندب، اللذان وصفهما خبراء بـ«عنق الزجاجة الرقمي» للعالم.

حجم الخطر وسرعة قطع الكابلات

ولإدراك حجم الخطر، يكفي أن نعلم أن ما بين 17 % و26 % من حركة الإنترنت العالمية تمر عبر الكابلات في هذه المنطقة، لربط مراكز البيانات الكبرى بين قارات أوروبا وأمريكيا وآسيا.

وتمتد خطورة هذا النوع من الاستهداف إلى خدمات الحوسبة السحابية، والتحويلات المصرفية الدولية، والتقنيات المتقدمة مثل الذكاء الاصطناعي التي تعتمد عليها كبرى الشركات العالمية.

وتتفاقم المخاطر مع محدودية سفن إصلاح الكابلات عالميًا، والتي لا تتجاوز نحو 60 سفينة فقط، فضلًا عن دخول شركات التأمين البحري هذا المعترك برفض تقديم التغطية التأمينية للسفن في حال وقوع مثل هذه الحوادث.

وتشير التقديرات إلى أن انقطاع الكابلات قد يكلف الاقتصاد العالمي نحو 1.5 مليون دولار في الساعة الواحدة، بينما قد يستغرق إصلاحها عدة أشهر، ما يعكس حجم الخسائر المحتملة.

ورغم أن قطع الكابلات يعد جريمة دولية وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، فإن تطبيق القانون في مناطق النزاع النشطة يظل التحدي الأكبر، نظرًا لصعوبة إثبات التهمة قانونيًا، خاصة مع تنفيذ هذه العمليات عبر غواصات صغيرة، أو باستخدام مراسي السفن بطريقة توحي بأنها حوادث عرضية، فيما يعرف بتكتيك المرساة، كما حدث مع السفينة الصينية، أو ضمن خطط معينة، مثل تلك التي نسبت إلى روسيا في بحر البلطيق وبحر الشمال، بهدف إرباك دول حلف الناتو وشل الاتصالات بين أوروبا وأمريكا الشمالية، كأداة ضغط سياسي وعسكري واقتصادي.

استراتيجيات المسارات اللوجيستية البديلة

ومن المؤكد أن الحرب الإيرانية الأمريكية، والمخاطر الاقتصادية الضخمة والتهديدات المتكررة، دفعت دول المنطقة إلى طرح استراتيجيات للمسارات اللوجيستية البديلة وقت الأزمات، سواء كانت عسكرية أو غيرها.

وفي هذا السياق، دعت منظمات دولية إلى إنشاء مركز مراقبة تحت مائية، على غرار المقترح الذي قدمه حلف الناتو لمراقبة البنية التحتية الحيوية، باستخدام مركبات غير مأهولة تحت الماء (UUVs)، لمتابعة مسارات الكابلات بشكل دائم ورصد أي محاولات تخريب أو تجسس.

وهناك أيضًا، حلول تقنية بديلة، مثل:

- تنويع المسارات عبر إنشاء خطوط كابلات برية تمر بمناطق جغرافية مختلفة، مثل الخطوط التي تربط الخليج بأوروبا عبر الأردن أو تركيا، لتقليل الاعتماد الكامل على الممرات البحرية الضيقة.
- الاعتماد على شبكات الأقمار الصناعية منخفضة المدار، مثل ستارلينك، ون ويب، لضمان استمرارية الاتصالات الحيوية والخدمات الحكومية في حال انقطاع الكابلات.

رؤية 2030.. والسيادة الرقمية للمملكة

وتتجلى عبقرية مستجدات رؤية 2030 في تأكيدها على مفهوم السيادة الرقمية للمملكة، بعيدًا عن نقاط الاختناق البحرية، مثل مضيقي هرمز وباب المندب، عبر تقليل الاعتماد على الكابلات البحرية التي تمر من خلالها.

وفي هذا الإطار، طورت المملكة ممرات بيانات تعتمد على الربط البري والسككي، حيث يبرز مشروع «الجسر البري السعودي»، كمشروع استراتيجي حيوي، يربط موانئ الخليج العربي، مثل الدمام والجبيل، بموانئ البحر الأحمر، مثل ميناء جدة الإسلامي وينبع.

وبالتوازي مع نقل البضائع، يتم مد شبكات ألياف بصرية فائقة السرعة بمحاذاة السكك الحديدية، لنقل البيانات من آسيا إلى أوروبا برًا عبر المملكة، متجاوزًا مضيق هرمز بالكامل.

ممرات البيانات ومحاور رقمية بديلة

وفي السياق ذاته، تقود المملكة مشروع ممر البيانات الشرق أوسطي (EMC)، بالتعاون مع اليونان، عبر شراكات مع شركات متخصصة، إلى جانب العمل على مسارات بديلة للربط الإقليمي، بما يعزز مرونة الشبكة في مواجهة التهديدات المحتملة.

كما يبرز ممر رقمي بديل عبر نيوم، من خلال مشروعات مثل حوجل، وبلو رامان، التي تعتمد على مد كابلات تربط الهند بالسعودية، ثم الأردن، ومنها برًا إلى البحر المتوسط، بما يوفر مسارًا آمنًا في حال تعرض الممرات البحرية لأي أعمال تخريبية.

وتعبر هذه الممرات- التي تعتمد على مد الألياف البصرية بمحاذاة البنية التحتية، سواء السكك الحديدية، أو خطوط الغاز، أو شبكات الكهرباء- بانخفاض تكاليف الإنشاء، إذ تشير التقديرات إلى إمكانية خفضها بنسبة تصل إلى 40 %.

كذلك، أصبح المسار البري بين المملكة ومصر عبر سيناء أحد أكثر المسارات كفاءة من الناحية الاقتصادية، خاصة عند احتساب معايير إدارة المخاطر.

وفي ظل هذه التحولات، تسعى دول المنطقة، مثل مصر والسعودية والإمارات، إلى بناء محاور رقمية بديلة لحماية مصالحها الاقتصادية وأمنها القومي، في مواجهة محاولات توظيف الكابلات البحرية كرهائن رقمية للضغط على المجتمع الدولي، على غرار ما ينسب إلى بعض القوى الدولية.

ومن ثم يبرز تحد عالمي يستدعي تشديد العقوبات الدولية على استهداف البنية التحتية للاتصالات، واعتبار الرهائن الرقمية جريمة تهدد أمن المجتمع الدولي بأسره.

Actors can disguise sabotage as accidental damage—using anchors, small submersibles, or hybrid maritime tactics designed to blur accountability. Similar concerns have been raised in European waters, including the Baltic and North Sea, where NATO-linked infrastructure has been increasingly scrutinized amid geopolitical tensions.

From maritime chokepoints to digital chokepoints

The logic of modern conflict is evolving. Where once the world feared the closure of strategic waterways like the Strait of Hormuz or Bab el-Mandeb, today it must also consider the paralysis of digital chokepoints. These undersea corridors are becoming "digital bottlenecks" that can be exploited to exert political, military, or economic pressure.

In this sense, infrastructure has become a form of leverage. And like all leverage, it can be weaponized. This emerging reality has prompted international calls for new monitoring systems, including underwater surveillance hubs similar to proposals discussed within NATO. These would rely on unmanned underwater vehicles (UUVs) capable of continuously mapping and securing cable routes, detecting tampering, and responding to sabotage attempts in real time. But technology alone will not be sufficient. The scale and sophistication of the threat demand layered solutions.

Building resilience through redundancy

One approach is diversification—reducing dependence on narrow maritime corridors by expanding terrestrial fiber-optic networks that bypass vulnerable sea routes. Alternative land-based corridors linking the Gulf to Europe via Jordan or Türkiye are already being explored as partial substitutes for high-risk maritime paths.

Another emerging solution lies in low-earth orbit satellite systems such as Starlink and OneWeb, which offer resilience in the event of cable disruptions. While satellites cannot yet replace the capacity and speed of fiber-optic infrastructure, they provide critical redundancy for government, financial, and emergency communications.

At the regional level, states are beginning to integrate digital resilience into broader infrastructure planning. This includes embedding fiber-optic cables alongside railways, pipelines, and power grids—creating hybrid "data corridors" that combine physical and digital infrastructure.

Saudi Arabia and the rise of digital sovereignty

Saudi Arabia's Vision 2030 captures this shift with unusual clarity. Beyond economic diversification, it implicitly advances the concept of digital sovereignty—the ability of a state to control, protect, and reroute its data flows independent of vulnerable maritime chokepoints such as Hormuz or Bab el-Mandeb. A key pillar of this strategy is the Saudi land bridge project, which connects Gulf ports such as Dammam and Jubail with Red Sea ports including Jeddah Islamic Port and NEOM. While designed primarily for freight transport, this corridor also enables the deployment of high-capacity fiber-optic networks running parallel to rail infrastructure—creating a terrestrial data highway between Asia and Europe that bypasses maritime risks entirely.

In parallel, Saudi Arabia is developing broader regional data corridors, including the Middle East digital connectivity initiatives involving partnerships with Greece and other international technology providers. These efforts aim to build a more resilient regional digital architecture capable of withstanding hybrid threats.

NEOM, in particular, is being positioned as a digital gateway linking India, the Gulf, Jordan, and the Mediterranean through subsea and terrestrial hybrid systems. These emerging routes reflect a broader global trend: the convergence of logistics, energy, and data infrastructure into integrated corridors of power.

The economics of resilience

One of the most significant advantages of these land-based and hybrid systems is cost efficiency. Estimates suggest that deploying fiber-optic cables along existing infrastructure corridors can reduce construction costs by up to %40. When combined with reduced exposure to maritime risk premiums, insurance costs, and geopolitical disruptions, the economic case becomes even stronger.

The Egypt–Saudi Arabia–Sinai corridor is already emerging as one of the most efficient alternative routes, particularly when risk-adjusted logistics costs are taken into account. Similar models are being explored across the region, reflecting a broader shift toward "risk-aware infrastructure economics."

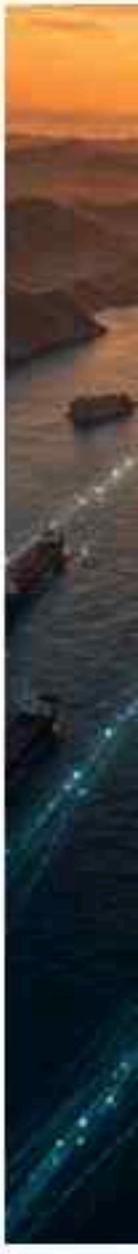
Toward a new doctrine of protection

Ultimately, the growing vulnerability of undersea infrastructure demands a shift in global strategic thinking. Cables are no longer passive infrastructure; they are active geopolitical assets. And like all critical assets, they require protection proportional to their importance.

This means strengthening international legal frameworks, enhancing surveillance and attribution mechanisms, and—most importantly—recognizing that digital infrastructure is now inseparable from national security. The idea of "digital hostages," where connectivity systems become tools of coercion, is no longer theoretical. It is an emerging reality. And it requires a coordinated global response.

As states across the Middle East, Europe, and Asia invest in alternative corridors and digital redundancy systems, a new architecture is taking shape—one that seeks to reduce dependency on fragile maritime chokepoints and build layered resilience into the global network itself.

The future of power will not only be decided at sea or on land, but beneath the ocean—and across the invisible lines of data that bind the world together.



Whether these incidents are fully executed acts or remain at the level of strategic signaling, the implications are profound. The world is moving beyond the familiar disruptions of maritime chokepoints and trade routes. A new domain of vulnerability is emerging: digital maritime infrastructure. Undersea cables—once invisible arteries of global connectivity—are now central to economic security, state sovereignty, and geopolitical leverage. In today's interconnected global system, disrupting data flows can be as consequential as blocking oil tankers. In fact, for the modern digital economy, it may be even more disruptive.

The hidden fragility beneath the ocean Between %17 and %26 of global internet traffic flows through submarine cables in strategically sensitive maritime corridors linking Europe, Africa, and Asia. These cables carry far more than communications. They underpin cloud computing, international banking systems, financial settlements, defense communications, and the artificial intelligence infrastructure that powers the global economy.

Yet this system is strikingly fragile. There are only around 60 specialized cable repair vessels in the world, meaning that even a localized disruption can take months to repair. During that time, economic losses can accumulate at staggering speed—estimates suggest up to 1.5$ million per hour in global economic impact from major outages.

Compounding the risk is the legal and operational ambiguity surrounding such incidents. Although the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) classifies intentional cable damage as an international crime, enforcement in contested or high-tension maritime zones remains weak. Attribution is difficult.

Opinion | Cable Wars and Digital Sovereignty: Why Undersea Infrastructure Is the New Geopolitical Fault Line

At the beginning of 2025, the Chinese vessel Yi Peng 3 allegedly severed undersea communication cables in the Baltic Sea under the cover of "accidental damage"—a narrative that mirrors tactics long associated with gray-zone warfare. Similar methods have been hinted at by Iran in relation to the Strait of Hormuz, raising concerns that critical infrastructure is increasingly becoming a geopolitical target rather than merely collateral risk.

By: Magdi Sadeq

expected to rise further under capacity constraints.

Breakbulk shipping costs have increased by more than 200%, reflecting severe disruption in consolidation networks.

Rise of Tactical and Corridor-Based Alliances

Beyond traditional alliances, new tactical formations are emerging based on geopolitical alignment and corridor optimization.

These include:

- Sino-Indian cooperative shipping arrangements
- National carrier partnerships in Gulf and Red Sea states
- Rail–maritime hybrid logistics corridors
- Feeder vessel networks centered on hub ports outside conflict zones

Saudi Arabia's Red Sea corridor and its inland logistics network are increasingly central to this emerging architecture.

The Rise of Alternative Maritime Geography

The global map of logistics is being rewritten around alternative hubs:

- Red Sea Saudi Ports: New Gulf gateway bypassing Hormuz
- Oman Ports (Salalah, Duqm, Sohar): Safe transshipment nodes
- UAE Ports (Fujairah, Khorfakkan): Diversion and fueling hubs outside Hormuz
- Egyptian Ports (Sokhna, Alexandria, Damietta): Energy and Europe linkage
- Jordan's Aqaba Port: Gateway to Iraq and northern Saudi Arabia

At the same time, land corridors are gaining strategic importance:

- Dubai–Saudi–Jordan trucking route reduces transit time from 14 days to 4–5 days
- Saudi railway megaproject linking Jeddah–Dammam cuts inland cargo movement to under 10 hours

Air Freight as a Pressure Valve

Air cargo demand from China has surged, with rates ranging between $4–$8 per kilogram, reserved primarily for high-value and urgent goods.

However, air transport remains a limited substitute due to cost and capacity constraints.

Toward a Decentralized Shipping System

The defining trend of 2026 is the decentralization of maritime logistics. Shipping lines are now designed to pivot rapidly between alternative ports, supported by digital forecasting systems and multi-route redundancy.

In this system, Red Sea ports—particularly in Saudi Arabia—have transitioned from regional infrastructure assets into global stability nodes.

They are no longer just transit points; they are strategic anchors in a fragmented global trade system.

The global shipping crisis triggered by the Iran-related escalation has not merely disrupted trade—it has fundamentally redefined it.

What is emerging is a multi-polar logistics system built on redundancy, regionalization, and security-driven routing.

At the center of this transformation stand Red Sea ports, which have become essential to maintaining the flow of global commerce in an era where traditional maritime chokepoints can no longer be considered guaranteed.

Middle East directly to Europe, Africa, and Asia via the Suez Canal.

A New Era of Shipping Alliances

The shipping industry has responded to instability by abandoning single-route dependency in favor of hybrid operational models.

Global carriers such as Maersk, MSC, and CMA CGM have begun alternating between the Cape route and the Suez Canal, depending on daily risk assessments.

This has led to the emergence of flexible alliance structures, where capacity is dynamically distributed to reduce exposure to conflict zones.

However, war-risk insurance premiums remain at historically high levels, increasing Red Sea transit costs by more than four times compared to pre-crisis levels.

Three Structural Shifts Reshaping Global Trade

• Overcapacity and port congestion risk

A potential return to shorter routes in 2026 could trigger vessel oversupply and downward pressure on freight rates. However, it may also create congestion at Mediterranean and Red Sea ports unprepared for sudden surges.

• Regionalization of supply chains

Companies are increasingly localizing production closer to demand centers—expanding manufacturing in Mexico for the U.S. market and Eastern Europe for EU supply chains—while also relying more on Saudi and Egyptian ports such as Sokhna, Alexandria, and Damietta.

• Energy trade vulnerability

Oil and LNG remain the most exposed sectors. Partial closures of Hormuz during 2026 episodes caused sharp spikes in global energy prices, accelerating the search for alternative transit corridors.

Security Becomes a Structural Feature of Trade

Maritime security is no longer a commercial issue alone. International naval coalitions, including European and multinational task forces, have become permanent fixtures in global shipping lanes.

Strategic chokepoints such as Hormuz and Bab el-Mandeb are increasingly viewed as geopolitical leverage points, prompting major powers—including China—to explore alternative routes such as Arctic corridors and overland Silk Road networks.

From Alliances to Logistics-Security Blocs

Shipping alliances have evolved beyond commercial coordination into integrated logistics-security blocs.

By 2026, three dominant alliance structures have emerged:

• Gemini Cooperation (Maersk & Hapag-Lloyd):

The most punctual alliance, leveraging flexibility and alternative routing.

• Ocean Alliance (CMA CGM, COSCO, Evergreen):

The largest by capacity, but slower to adapt due to operational scale.

• Premier Alliance (HMM, ONE, Yang Ming):

Highly exposed to Asia–Middle East disruptions.

Meanwhile, MSC continues to operate independently, relying on its massive fleet to maintain strategic autonomy.

Financial Shockwaves Across the Industry

The crisis has triggered severe financial stress across global shipping.

• War-risk insurance premiums rose by over 1000%

• Over 12 commercial vessels were damaged directly in conflict zones

• Multiple fatalities among maritime crews were reported

• Around 60 French-linked vessels remain stranded in Gulf waters (Armateurs de France)

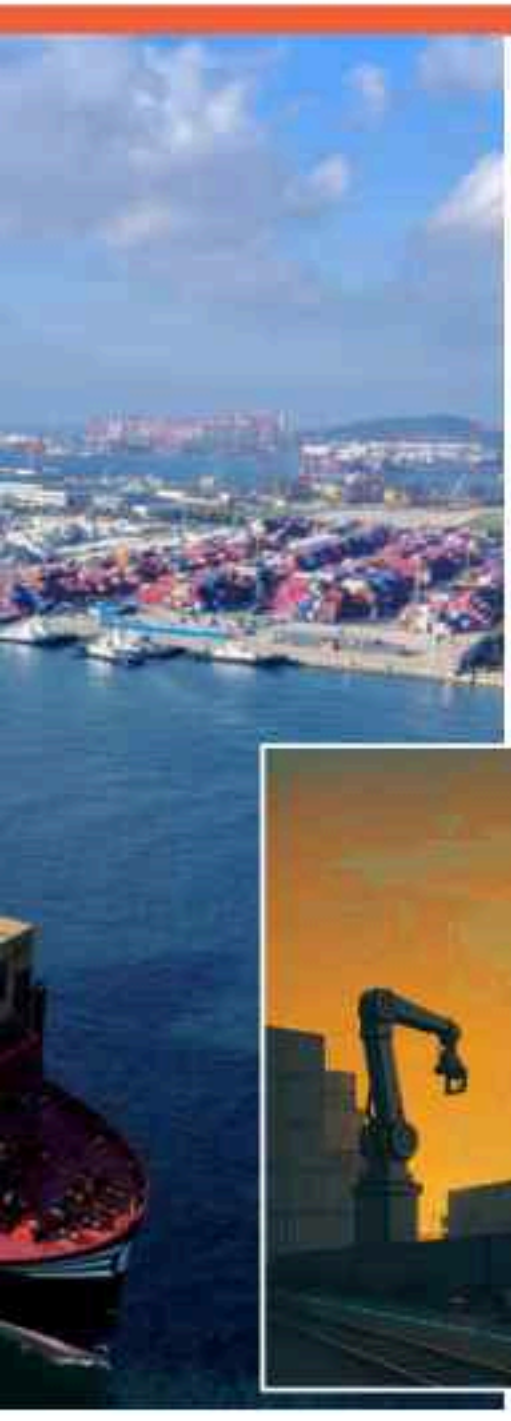
Freight costs for 20-foot containers from China have surged to between $1,800 and $3,500, with spot rates

Global shipping has entered a phase of extreme volatility driven by escalating military tensions linked to the Iran–U.S.–Israel confrontation. The Strait of Hormuz, through which nearly 20% of global oil and gas flows pass, has become one of the most unstable maritime chokepoints in the world.

Insurance costs for a single oil tanker have surged dramatically—from around USD 625,000 per voyage to nearly USD 7.5 million—reflecting the heightened risk environment. At the same time, direct attacks on commercial vessels and sustained security threats have pushed global shipping into an unprecedented cost spiral.

More than 16 commercial vessels were reportedly targeted in the recent escalation period, prompting major shipping companies to suspend or reroute operations away from the Gulf almost entirely.

Transit traffic through the Strait of Hormuz has collapsed by nearly 90%, dropping from approximately 84 vessels per day to fewer than 10 in some periods, fundamentally disrupting global energy and goods flows.



A Supply Chain System Under Strain

The crisis has created a severe imbalance in global container logistics. Nearly 2 million TEU containers have been stranded or displaced due to forced rerouting via the Cape of Good Hope, while Europe has experienced a surplus of empty containers.

This dislocation has produced cascading inefficiencies across supply chains, increasing shipping times, raising costs, and intensifying congestion at alternative hubs.

According to analysis by Kpler, around 33% of global fertilizer trade—including ammonia and sulfur—passes through the Strait of Hormuz, highlighting its strategic importance in agricultural and industrial supply chains.

Saudi Arabia and Oman as Emerging Stability Hubs

Against this backdrop, Saudi Arabia's Red Sea ports—particularly Jeddah Islamic Port, King Abdullah Port, and Yanbu—alongside Oman's southern ports, have emerged as key stabilizing nodes in global logistics.

These ports have absorbed a growing share of diverted cargo flows, effectively functioning as alternative gateways between Asia, Europe, and Africa.

Saudi Arabia's strategy has been explicit: shift logistical weight away from the eastern Gulf corridor toward the Red Sea axis, thereby bypassing high-risk chokepoints.

This includes not only maritime infrastructure but also integrated land corridors linking ports to regional markets.

Rewiring Energy and Trade Routes

A central pillar of this shift is the East–West Pipeline, which transports crude oil from eastern fields to Yanbu on the Red Sea. With a capacity of around 5 million barrels per day—expandable to 7 million in emergencies—it enables Saudi Arabia to bypass the Strait of Hormuz entirely.

This infrastructure has effectively transformed the Red Sea into a parallel global energy export corridor, linking the

Red Sea Ports Drive Global Shipping Realignment as Alliance Networks Restore Supply Chain Fluidity

Amid unprecedented geopolitical escalation and sustained disruption in the Strait of Hormuz, global maritime trade is undergoing one of its most profound structural shifts in decades. Soaring insurance premiums, collapsing transit volumes, and rerouted cargo flows have triggered a full-scale reconfiguration of shipping routes and alliances. In this volatile landscape, Red Sea ports—led by Saudi Arabia and supported by regional logistics hubs—have emerged as critical stabilizers, restoring partial fluidity to global supply chains and reshaping the architecture of international maritime trade in 2026.

Today, Zuckerberg's lifestyle extends far beyond technology. It is increasingly defined by high-performance leisure, extreme sports, and a tightly curated ecosystem of mobility and luxury—of which his superyacht Launchpad is the most prominent symbol.

A floating world of luxury and performance

The 118-meter yacht Launchpad is widely regarded as one of the most luxurious private vessels in the world. Built by Dutch shipbuilder Feadship and designed by naval architect Espen Øino, with interiors by Zuretti and engineering by De Voogt Naval Architects, the yacht reflects a highly integrated approach to maritime design and engineering excellence.

With a beam of 15.8 meters, a draft of 4.7 meters, and a gross tonnage of 5,528 tons, the vessel combines steel construction with an aluminum superstructure and teak decking. It accommodates 24 guests across 13 luxury cabins and is operated by a professional crew of approximately 48 members.

The yacht is equipped with four powerful MTU diesel engines, allowing it to reach speeds of up to 24 knots and travel approximately 5,000 nautical miles without refueling. It is also fitted with advanced stabilization systems designed to ensure maximum comfort while anchored or in motion, along with freshwater storage capacity of around 130,000 liters.

Valued at approximately $300 million, Launchpad ranks among the largest private yachts in the world and is classified within the top tier of global luxury vessels. It is registered under the Marshall Islands flag, one of the most commonly used registries for large private yachts worldwide.

A lifestyle built around motion and discipline

For Zuckerberg, Launchpad is more than a yacht—it is a mobile base for a highly structured lifestyle combining technology, physical discipline, and high-adrenaline sports.

Onboard, the vessel includes a fully equipped training area designed to allow uninterrupted fitness routines while traveling. Zuckerberg is known to maintain intensive daily training sessions, particularly in mixed martial arts (MMA) disciplines such as Brazilian jiu-jitsu, alongside his long-standing interest in fencing, which he practiced competitively during his school years at Phillips Exeter Academy.

His current sporting focus includes hydrofoiling—an advanced water sport involving a hydrofoil board that lifts above the water surface, creating a sensation of flight. In 2026, he was seen practicing the sport off the coasts of Mexico and Hawaii, reflecting a broader shift from software engineering to high-performance physical activity.

In February 2026, Launchpad was spotted off the coast of Cabo San Lucas, Mexico, further reinforcing its role as a seasonal base for both leisure and training activities.

The economics of ultra-luxury at sea

Operating Launchpad comes with extraordinary financial demands. The yacht's fuel capacity alone is approximately 450,000 liters, and refueling costs can exceed $450,000 per full fill, depending on global oil price fluctuations. In one instance in 2026, fuel costs reportedly surged by an additional $170,000 within two weeks due to market volatility.

Annual maintenance is estimated at around 10% of the yacht's value—approximately $30 million per year—covering technical upkeep, systems maintenance, and compliance with maritime classification standards under Lloyd's Register.

Crew salaries add further significant expense. A senior captain may earn between $25,000 and $40,000 per month, while total monthly payroll for the main yacht crew—around 50 personnel, including chefs and security staff—exceeds $400,000.

When fuel, maintenance, insurance, port fees, and operational staffing are combined, the total monthly operating cost of the Launchpad ecosystem is estimated at between $2.5 million and $3 million.

A support vessel: "Wingman"

Enhancing the operational scale of the yacht is a dedicated support vessel named Wingman (formerly Yacht 81), acquired for approximately $100 million. Measuring 80 meters in length, the vessel functions as a floating logistics and recreation platform.

It includes a helicopter landing pad, a professional diving center, storage facilities for water sports equipment, and even an outdoor basketball court. It also serves as a mobile storage hub for jet skis, speedboats, and a small submarine, allowing the main yacht to remain uncluttered and operationally efficient.

With accommodations for an additional 30 crew members, Wingman increases the total support staff operating across both vessels to nearly 80 people.

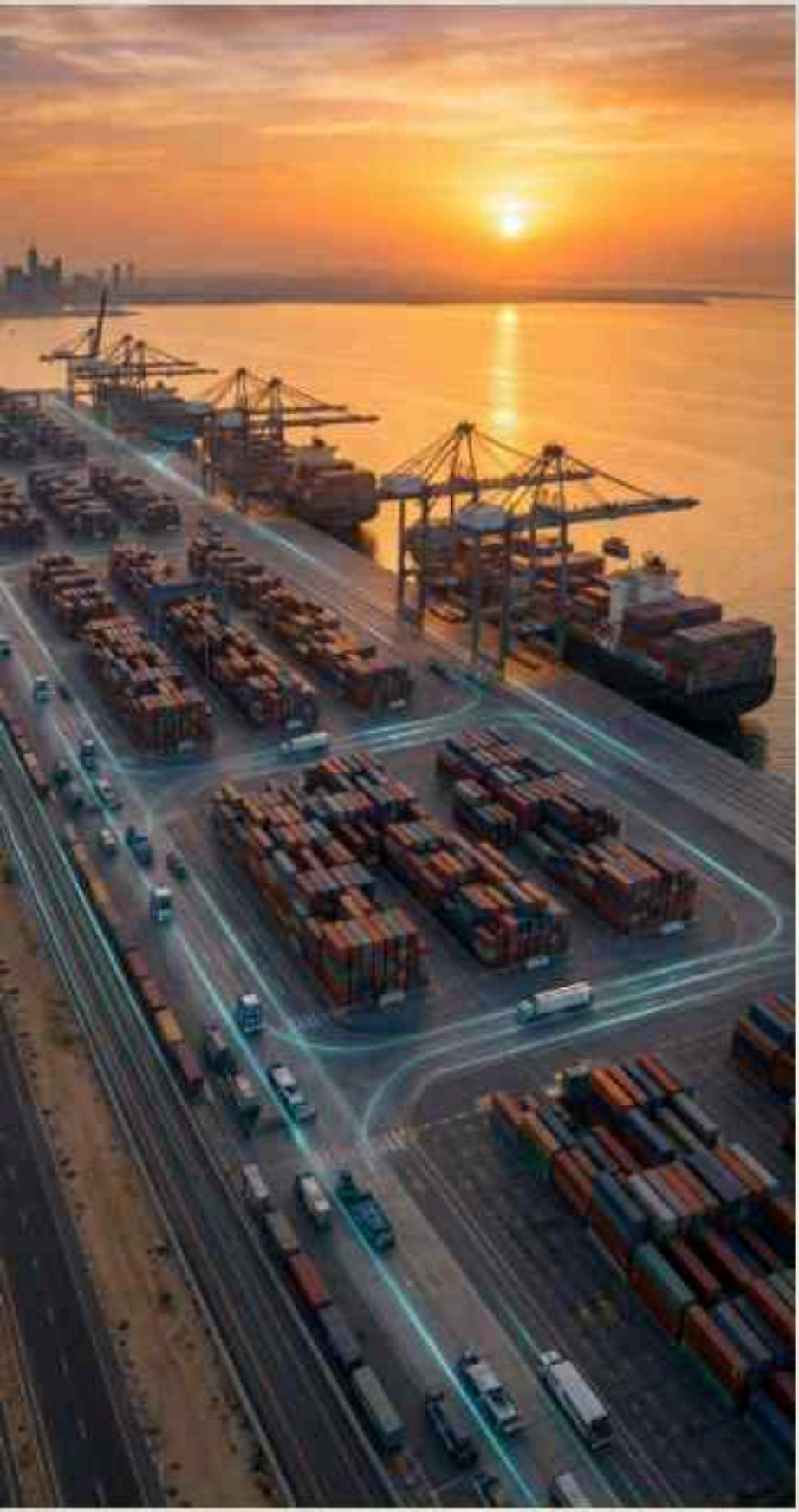
A mobile ecosystem of wealth and technology

Zuckerberg's maritime assets are part of a broader lifestyle architecture that merges mobility, security, and exclusivity. In March 2026, he also purchased a $170 million mansion in Miami's Indian Creek enclave—an area known for its concentration of global billionaires and its private marina access, designed to accommodate large superyachts.

Together, these assets illustrate a broader trend among ultra-high-net-worth individuals: the transformation of luxury yachts from symbols of wealth into fully integrated mobile ecosystems—combining sport, security, engineering, and global mobility at unprecedented scale.

"Launchpad" — Mark Zuckerberg's Ultra-Luxury Superyacht with a 3$ Million Monthly Running Cost

Mark Zuckerberg, founder of the world's largest social media platform and CEO of Meta, was born in New York in May 1984 to a dentist father and a psychiatrist mother. He began programming at the age of 11, creating an early internal communication system called "Zucknet" to connect computers in his home and his father's dental clinic—years before modern messaging platforms existed. His early start in software development laid the foundation for one of the most influential tech empires of the 21st century, and by 2008, he had become one of the youngest self-made billionaires in history, before turning 23.



linking maritime and land transport corridors across three continents.

Q: How do you see the role of Aqaba Port in regional cooperation frameworks?

A:

Aqaba Port has a very important strategic role to play in regional logistics integration.

Within a trilateral framework involving Jordan, Egypt, and Iraq, Aqaba can function as a key maritime gateway and redistribution hub.

The real opportunity lies in cooperation rather than competition—creating shared logistics corridors, harmonized customs systems, and integrated transport networks.

This would significantly enhance regional trade efficiency and strengthen economic interdependence.

Q: What are the main challenges facing full automation and AI adoption in Arab ports?

A:

The challenges are primarily structural rather than technological.

They include high investment costs, gaps in infrastructure readiness, lack of trained human capital, and the need to modernize customs and regulatory systems.

Automation is not just about installing systems—it requires institutional transformation, policy alignment, and long-term capacity building.

Without these elements, digital transformation will remain partial rather than complete.

Q: Finally, how would you summarize the evolving role of Saudi ports in the global system?

A:

Saudi ports have moved beyond being regional infrastructure assets. They are now part of the global trade stability system.

In a world increasingly defined by uncertainty, they provide continuity, flexibility, and redundancy. They ensure that global supply chains can continue operating even when traditional maritime routes are under pressure.

In that sense, Saudi Arabia is not just responding to the crisis—it is actively reshaping the geography of global trade.

have significantly reduced delays and improved operational reliability.

In many ways, digital systems have acted as a buffer during the current geopolitical crisis. Even when physical routes are disrupted, digital coordination allows supply chains to adjust dynamically.

This is what I would call a "soft infrastructure shield" for trade continuity.

Q: How is Jordan affected by the current maritime instability?

A:

Jordan is not directly exposed to the Strait of Hormuz in the same way as Gulf countries, since much of its trade depends on the Red Sea and Bab el-Mandeb routes.

However, the impact is still felt indirectly. Higher global shipping costs and rising energy prices affect Jordan's import bill, particularly for essential goods and fuel. So even if the exposure is indirect, the economic consequences are real. Any disruption in global logistics eventually filters through to countries like Jordan through pricing and supply chain pressures.

Q: What is your view on the transition to green shipping and environmental standards?

A:

This is one of the most important long-term challenges facing global maritime transport.

The International Maritime Organization is pushing for stricter environmental regulations, which require ports to adapt to new fuel types and sustainability standards. This transition requires investment in infrastructure for alternative fuels, training for personnel, and the integration of renewable energy systems within port operations.

For ports like Aqaba, this is also an opportunity. With its access to solar and wind energy, it could position itself as a regional hub for green maritime fuel supply.

Q: How important is regional connectivity between Saudi Arabia, Jordan, and Egypt in reducing maritime risk?

A:

It is extremely important.

A land and rail connectivity system linking Saudi Arabia, Jordan, and Egypt would create a strategic logistics triangle connecting the Red Sea with the Mediterranean and the Gulf.

This would reduce dependence on maritime chokepoints and create alternative trade routes that are faster, more flexible, and more resilient.

In practical terms, Aqaba could serve as a central node in this system,

strategic alignment.
This approach has significantly strengthened resilience during the current crisis.

Q: What lessons can other regional ports, such as Aqaba, learn from the Saudi experience?

A:

There are several important lessons.
First, the importance of scale and integration. Ports today are no longer isolated facilities—they are nodes in global logistics networks.
Second, the importance of digital transformation. Saudi ports have invested heavily in automation, smart logistics systems, and digital customs processes. This has reduced turnaround times and increased competitiveness.
Third, the importance of strategic positioning. Rather than competing directly, regional ports should think in terms of complementarity and integration.
For example, Aqaba Port could play a complementary role within a broader Red Sea logistics system that includes Saudi ports.

Q: How transformative has digitalization been for Saudi ports?

A:

Digital transformation has been a game-changer.
Saudi ports are now among the fastest in the region in terms of container handling efficiency. Automation, smart tracking systems, and digital customs clearance

Q: How important is the East–West Pipeline in supporting this strategy?

A:

The East–West Pipeline is one of the most critical strategic assets in global energy logistics today.

It allows Saudi Arabia to transport crude oil from eastern production fields directly to Yanbu on the Red Sea, bypassing the Strait of Hormuz completely. Its capacity of around 5 million barrels per day provides a reliable alternative export route during crises.

This is not just an operational backup—it is a strategic insurance mechanism for global energy markets. It ensures that even in worst-case geopolitical scenarios, Saudi oil exports continue uninterrupted.

Q: How would you describe Saudi Arabia's approach to port development and private sector involvement?

A:

Saudi Arabia has adopted a very advanced model of port governance that integrates public leadership with strong private sector participation.

This hybrid model has proven extremely effective. It allows for rapid infrastructure development, technological integration, and operational efficiency while maintaining strategic oversight by the state.

Major ports such as Jeddah Islamic Port and King Abdullah Port demonstrate how this model works in practice. Private operators contribute to efficiency, innovation, and global connectivity, while public institutions ensure long-term

Q: How do you assess the current maritime situation in light of escalating regional tensions and the threats surrounding the Strait of Hormuz?

A:

The region is going through one of its most sensitive maritime phases in decades. The escalation linked to the Iran-related conflict, combined with broader military tensions, has created a state of uncertainty in one of the world's most strategic maritime chokepoints—the Strait of Hormuz.

What we are seeing is not a temporary disruption, but a structural shock to global shipping confidence. Vessel movement has declined significantly, and many shipping lines are now avoiding the area altogether due to security risks and sharply rising insurance premiums.

This is critical because the Strait of Hormuz alone carries around %20 of global oil and gas flows. Any disruption there immediately translates into volatility in energy markets, higher freight costs, and global supply chain delays. The impact is not regional—it is global.

Q: What has been the direct impact of this escalation on global supply chains and maritime operations?

A:

The impact has been extensive and multi-layered. First, we have seen a clear reduction in shipping traffic through the Gulf. Second, there is significant rerouting of vessels toward alternative paths, which increases voyage times and operational costs.

Gulf ports themselves have experienced slower turnaround times due to fluctuating vessel arrivals and congestion in alternative anchorage areas. We are also seeing higher levels of port congestion caused by irregular scheduling and unpredictable cargo flows.

At the global level, the consequences are even more pronounced. Insurance premiums for maritime transport have increased, shipping costs have risen, and this has directly affected commodity prices, especially energy and essential goods. The entire logistics ecosystem has become more expensive and less predictable.

Q: In this context, how do you evaluate Saudi Arabia's role in stabilizing maritime trade flows?

A:

Saudi Arabia has played a highly strategic and stabilizing role. The Kingdom did not wait for the crisis to deepen—it activated alternative logistics pathways in advance through what can be described as a deliberate "Red Sea pivot" strategy.

Mawani's development of Red Sea ports—especially Jeddah Islamic Port, King Abdullah Port, and Yanbu—has created a parallel maritime corridor that can absorb a significant portion of diverted global trade flows.

In practice, these ports have become a safety valve for global supply chains. They are not just handling additional cargo; they are actively maintaining continuity in global trade when traditional routes become unstable.

Q: What is the significance of Saudi Arabia's alternative logistics strategy in this crisis?

A:

The Saudi strategy is based on one key principle: diversification of risk.

Instead of relying heavily on the eastern Gulf corridor near the Strait of Hormuz, Saudi Arabia has systematically shifted logistical weight toward the western Red Sea coastline. This includes not only maritime ports but also integrated land logistics corridors.

The key advantage is that this system bypasses chokepoints entirely. Cargo can move through Red Sea ports and then be redistributed via road networks or exported globally through the Suez Canal. This is a major structural advantage in times of geopolitical instability.

SAUDI PORTS AS A REGIONAL SAFETY VALVE AMID GLOBAL MARITIME TURBULENCE

As geopolitical tensions escalate around the Strait of Hormuz and global supply chains come under sustained pressure, Saudi Arabia's maritime system has emerged as a critical stabilizing force in international trade flows. In this in-depth interview, Dr. Khaled Al-Mazyrah, former Director of Aqaba Port, explains how Saudi ports—particularly along the Red Sea—have evolved into strategic alternative corridors that safeguard the movement of goods and energy, while reshaping the geography of global logistics in an era of conflict and uncertainty.

Energy Security and the Diversification of Export Routes

One of the most strategically significant dimensions of this transformation lies in the energy sector. Saudi Arabia has actively diversified its oil export routes to reduce dependency on the Strait of Hormuz, particularly during periods of heightened regional risk.

The East–West Pipeline represents the cornerstone of this strategy. Connecting eastern oil fields to the Red Sea port of Yanbu, the pipeline provides a secure alternative export corridor with a capacity of approximately 5 million barrels per day, expandable to 7 million barrels per day in emergency conditions.

This infrastructure effectively decouples a significant portion of Saudi energy exports from Gulf maritime vulnerabilities. It enables crude shipments to be redirected toward the Red Sea, then onward through the Bab el-Mandeb Strait and the Suez Canal, reaching European and global markets without transiting the Strait of Hormuz.

In strategic terms, this represents a fundamental shift in the geography of global energy flows.

Jeddah Islamic Port: The Central Node of Red Sea Trade

Jeddah Islamic Port stands at the center of this evolving system. As the Kingdom's largest port on the Red Sea, it has become the primary gateway for diversified cargo flows entering and exiting Saudi Arabia.

Spanning 12.5 square kilometers, with 62 berths and multiple specialized terminals, the port handles more than 130 million tons of cargo annually—accounting for the vast majority of Saudi maritime trade. Its infrastructure is continuously expanding, supported by advanced automation systems that enhance efficiency in cargo handling, customs processing, and vessel turnaround times.

Crucially, Jeddah has increasingly absorbed cargo flows previously routed through Gulf ports such as Jebel Ali and Fujairah, which have faced heightened security concerns. This shift reflects a broader redistribution of regional trade patterns toward the Red Sea corridor.

Emerging Logistics Ecosystem and Industrial Growth

The impact of this maritime shift extends beyond shipping operations. It is reshaping the broader economic geography of the Kingdom. Increased cargo volumes are driving demand for warehousing, logistics services, inland transportation, and re-export operations. This, in turn, is fostering the development of industrial clusters around port cities, including light manufacturing, packaging, assembly, and distribution industries. These activities are increasingly integrated into the logistics ecosystem, reinforcing the role of ports as economic multipliers rather than isolated infrastructure nodes.

King Abdullah Port, Yanbu Industrial Port, Jazan Port, Ras Al-Khair, and Khafji Port each contribute distinct functional roles within this system—ranging from industrial exports and energy shipments to agricultural imports and mining logistics.

Together, they form a diversified maritime network that reduces systemic vulnerability and enhances national economic resilience.

A Structural Shift in Global Trade Geography

What is unfolding in Saudi Arabia is not merely port expansion or infrastructure upgrading. It is a structural redefinition of trade geography itself. In a global system increasingly shaped by fragmentation, redundancy, and risk diversification, Saudi Arabia is positioning itself as a central stabilizing axis.

The convergence of geography, infrastructure investment, and geopolitical necessity has elevated the Kingdom's ports from regional assets to global infrastructure pillars. This transformation aligns directly with Vision 2030's ambition to establish Saudi Arabia as a leading global logistics hub.

From Alternative Route to Global Lifeline

In a world where maritime chokepoints are increasingly exposed to geopolitical pressure, Saudi Arabia's Red Sea ports have evolved into something far more significant than alternative routes. They have become integral components of global supply chain continuity.

By absorbing disrupted flows, enabling trade rerouting, and stabilizing energy exports, these ports now function as a critical "lifeline" for global commerce.

Their growing importance signals a broader shift in the architecture of world trade—one in which resilience, flexibility, and geographic diversification are replacing efficiency-at-all-costs as the defining principles of global logistics.

In this emerging order, Saudi Arabia is not merely adapting to change. It is actively helping to design it.

the Red Sea, Suez Canal, and onward into Mediterranean and European markets.

In this context, Saudi ports are not simply accommodating diverted cargo—they are actively shaping the direction of global trade flows.

A High-Capacity Maritime System Built for Scale

At the operational core of this transformation is a vast and technologically advanced port network managed by the General Authority for Ports. The system comprises 290 berths equipped with modern handling systems, automation technologies, and integrated logistics platforms designed to support high-volume global trade.

This infrastructure is not static. It has been deliberately engineered for scalability, enabling Saudi ports to handle some of the largest container vessels in the world, with capacities reaching up to 24,000 TEUs. This capability places the Kingdom within a select group of global maritime hubs capable of servicing next-generation mega-ships that dominate long-haul trade routes.

The significance of this capacity extends beyond operational efficiency. It signals a structural repositioning of Saudi Arabia within global supply chains—from a destination market to a redistribution and transit hub capable of influencing global cargo flows.

Expansion of Shipping Networks and Global Integration

The acceleration of maritime connectivity has been further reinforced by the introduction of new international shipping services. At Jeddah Islamic Port, new routes developed in partnership with major global carriers such as Maersk and Hapag-Lloyd have strengthened direct connectivity with Asia, Europe, and Africa.

These services are not isolated additions but part of a broader expansion strategy that has seen multiple new shipping lines introduced in rapid succession. Collectively, these services significantly increase throughput capacity and enhance network redundancy, allowing cargo to be rerouted more efficiently in response to geopolitical disruptions.

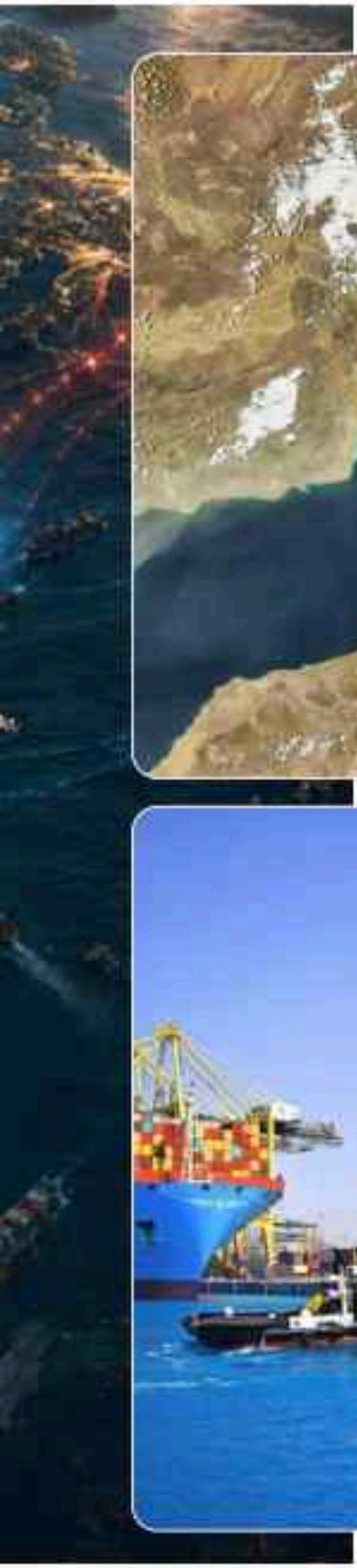
The expanded network connects Saudi ports to major global hubs, including key ports in China, South Korea, Southeast Asia, the Mediterranean basin, and South Africa via the Cape of Good Hope. This effectively integrates Saudi Arabia into a multi-directional global shipping web, rather than a linear east-west trade route.

Strategic Investment and Structural Transformation

Behind this expansion lies a sustained program of capital investment and structural reform. The Kingdom has allocated more than SAR 27 billion to modernize port infrastructure, develop integrated logistics zones, and upgrade operational systems across its maritime network.

A key component of this strategy is the creation of 20 global logistics zones designed to link maritime terminals with inland distribution centers. These zones function as value-added nodes where cargo is not only transferred but also processed, stored, and redistributed, significantly enhancing supply chain efficiency.

This transformation reflects a broader shift in economic strategy. Ports are no longer viewed as passive infrastructure assets, but as active economic engines capable of generating industrial activity, attracting foreign investment, and anchoring regional supply chains.



What is unfolding is not merely a temporary disturbance in maritime traffic, but a deeper reconfiguration of global logistics geography. Trade routes that were once considered stable and predictable are now exposed to sudden interruptions, forcing governments, shipping operators, and multinational supply chain managers to rethink long-established assumptions about risk, resilience, and routing.

Within this shifting environment, Saudi Arabia's maritime infrastructure—particularly its Red Sea ports—has assumed an increasingly central role. Rather than functioning as peripheral or contingency alternatives, these ports are now operating as structural stabilizers within the global trade system. In practical terms, they have become a parallel corridor of global commerce, absorbing diverted flows and sustaining continuity where traditional routes are under pressure.

From Regional Infrastructure to Global Systemic Role

Saudi Arabia's transformation into a logistics powerhouse is not a recent development, but the current geopolitical environment has accelerated and amplified its significance. Historically, the Kingdom's ports were primarily designed to serve domestic import-export needs and regional Gulf trade flows. Today, however, they are being integrated into a far broader global logistics architecture that spans three continents.

At the heart of this transformation is Saudi Arabia's geostrategic positioning. Sitting at the intersection of Asia, Europe, and Africa, the Kingdom occupies one of the most valuable transit geographies in global trade. This location advantage has now become operationally decisive, as shipping lines actively seek alternative corridors that reduce exposure to geopolitical risk concentrated in the Gulf region.

Rather than relying on a single maritime artery, global logistics networks are increasingly shifting toward a multi-corridor model. In this emerging system, Saudi Arabia is no longer a supporting player—it is becoming a core node.

The Red Sea as a Strategic Trade Backbone

The most significant shift in global shipping patterns has been the elevation of the Red Sea corridor as a primary alternative to Gulf-based routes. Saudi Arabia's western ports—particularly those along the Red Sea—have effectively become the "first line of absorption" for rerouted global trade flows.

This has been driven by a combination of factors: the instability of the Strait of Hormuz, the increasing cost of maritime insurance in high-risk zones, and the operational unpredictability faced by global carriers navigating contested waters. As a result, shipping companies are increasingly restructuring their networks to prioritize routes that pass through

LEADING GLOBAL SUPPLY CHAINS: SAUDI PORTS REDRAW THE MAP OF WORLD TRADE IN AN ERA OF CONFLICT

In an era increasingly defined by geopolitical fragmentation, regional escalation, and the weaponization of strategic chokepoints, global trade has entered a phase of structural vulnerability. Among the most critical flashpoints is the Strait of Hormuz—one of the world's most sensitive maritime corridors—where rising tensions linked to the Iran conflict and broader regional security dynamics have triggered recurring disruptions in navigation, insurance costs, shipping schedules, and energy flows.

the disaster exposed critical vulnerabilities in ship design, emergency preparedness, and wartime transport protocols.

In its aftermath, Japanese authorities began a comprehensive reassessment of maritime safety standards. One of the key conclusions was that existing ship engineering practices were insufficient to withstand extreme conditions, including wartime attacks and severe weather events.

This realization triggered a wave of reforms, including significant investment in coastal radar systems and mandatory installation of radar equipment on commercial and civilian vessels. These measures were designed to improve early warning capabilities and reduce response times in emergency situations.

At the regulatory level, Japan strengthened the authority of the Japan Coast Guard (JCG), transforming it from a primarily observational body into a powerful enforcement and regulatory institution. The JCG was granted expanded legal powers to inspect vessels, enforce compliance with safety standards, and oversee crew training in emergency evacuation procedures.

Influence on International Maritime Law

The impact of the disaster extended beyond Japan's domestic regulatory framework. It contributed to broader reforms in international maritime safety conventions, including updates to the SOLAS (Safety of Life at Sea) framework.

These reforms placed greater emphasis on radio communication systems, lifeboat capacity proportional to passenger numbers, and standardized emergency protocols across international fleets. The lessons drawn from wartime maritime disasters, including the Tōyama Maru, helped shape a more unified global approach to maritime safety.

Strategic Shift Toward Safer Transport Infrastructure

In parallel with regulatory reforms, Japan also pursued structural changes to reduce reliance on vulnerable maritime corridors. One of the most significant outcomes was the decision to construct the Seikan Tunnel, the world's longest undersea railway tunnel at the time, connecting the islands of Honshu and Hokkaido.

The project was directly influenced by concerns over the safety of ferry routes in the Tsugaru Strait, where severe weather conditions had contributed to repeated maritime accidents. The Tōyama Maru disaster reinforced the urgency of developing alternative transport infrastructure that could operate independently of maritime risks.

Maritime Courts and Institutional Accountability

Japan also developed one of the world's earliest and most robust systems of maritime accident tribunals. These courts go beyond assigning criminal liability; they focus on systemic learning and prevention. Their mandate includes issuing binding recommendations for regulatory reform, ensuring that lessons from maritime accidents are translated into enforceable policy changes. This institutional approach reflects a long-term shift from reactive investigation to proactive risk prevention.

A Dual Legacy of Tragedy and Transformation

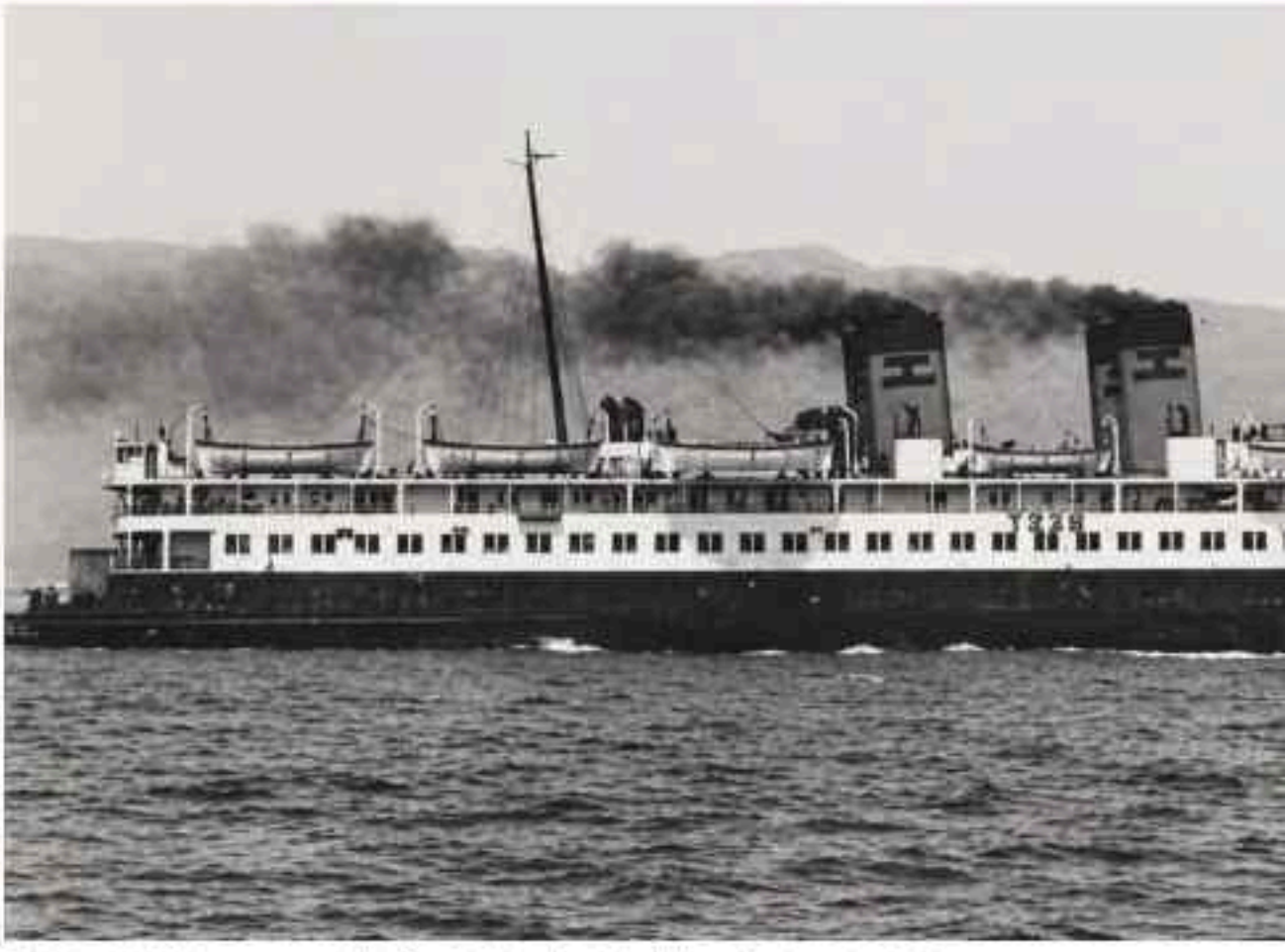
The story of the Tōyama Maru remains one of the most tragic chapters in maritime history. Yet it also represents a pivotal moment of institutional transformation. The scale of human loss was matched only by the depth of regulatory and technological reform it triggered.

In this sense, the disaster occupies a dual place in Japan's maritime memory: as a symbol of wartime suffering and as a catalyst for one of the most comprehensive overhauls of maritime safety systems in the modern era.

A Name Repeated in Tragedy

Adding a haunting layer to this history, the name Tōyama Maru reappeared in maritime disaster records roughly a decade later when another vessel bearing the same name sank near Indonesian waters during a severe typhoon. That incident resulted in 1,153 deaths, many of them prisoners of war and laborers, and is recorded as one of Japan's largest civilian maritime disasters.

The recurrence of the name across two major tragedies has further cemented Tōyama Maru in maritime history as a symbol of both human vulnerability at sea and the enduring imperative of safety reform.



Despite its original design as a commercial vessel intended for peaceful maritime transport, the ship had been converted into a military troop carrier—an adaptation that left it dangerously exposed to such an attack.

Human Loss on an Unprecedented Scale

According to historical estimates, approximately 5,400 people perished in the disaster, including soldiers, crew members, and civilian personnel. Only around 600 individuals are believed to have survived, according to contemporary reports.

The scale of the loss, combined with the conditions of the sinking—fire, explosion, and fuel contamination of the sea—made rescue operations extremely limited. The tragedy unfolded rapidly, leaving little time for organized evacuation or response.

Origins of the Vessel: From Commercial Service to War Asset

The Tōyama Maru was originally laid down on 4 August 1913 at Mitsubishi's Nagasaki shipyards and launched on 20 March 1915. Completed within months, the vessel measured approximately 445 feet in length, with a beam of 58 feet and a gross tonnage of 7,089 tons.

In its early years, the ship operated under NYK Line, serving commercial routes and participating in international maritime trade during and after World War I. It transported food supplies, materials, and occasionally military cargo, surviving the war without incident.

For more than a decade, the vessel continued peaceful operations before being reassigned to different commercial routes, including Kobe–Surabaya. Over time, it changed ownership multiple times, reflecting the shifting dynamics of Japan's maritime industry in the interwar period.

In September 1941, amid the escalating demands of World War II, the Imperial Japanese military requisitioned the ship, converting it into a troop transport vessel. This transformation marked a decisive shift from civilian service to direct participation in wartime logistics.

The Final Mission

On 27 June 1944, the Tōyama Maru departed Kagoshima Bay bound for Naha, Okinawa. It was part of a convoy of 11 vessels, carrying more than 6,000 individuals in total.

Operating under wartime secrecy and convoy protection protocols, the fleet was nonetheless detected by enemy forces. The USS Sturgeon shadowed the convoy before launching its attack, firing four torpedoes that struck the ship with devastating precision.

The resulting explosions tore through the vessel's fuel reserves, triggering an uncontrollable fire that engulfed the entire structure. Within moments, the ship was effectively lost.

A Turning Point in Maritime Safety Reform

The sinking of the Tōyama Maru marked a defining moment in the evolution of maritime safety policy in Japan. The scale of

The disaster occurred after the ship was struck and torn apart during its wartime voyage, a journey that ended in fire, explosion, and rapid structural collapse. The Tōyama Maru—originally built for peaceful commercial service—was transformed into a military transport vessel during the height of the Pacific War, carrying thousands of soldiers, crew members, weapons, and fuel in one of the most overcrowded and hazardous wartime deployments in Japanese maritime history.

A Voyage Into the Heart of War

The final journey began on 29 June 1944, at a time when the Pacific Theater had reached its most intense phase. The Tōyama Maru was transporting Imperial Japanese Army personnel, along with military equipment and large quantities of fuel intended for operational use.

On board were thousands of soldiers and crew members, packed into conditions that reflected the extreme logistical pressures of wartime Japan. The ship was also carrying large fuel reserves, including gasoline stored in pressurized tanks used for military operations and rocket propulsion systems—making the vessel highly vulnerable in the event of an attack.

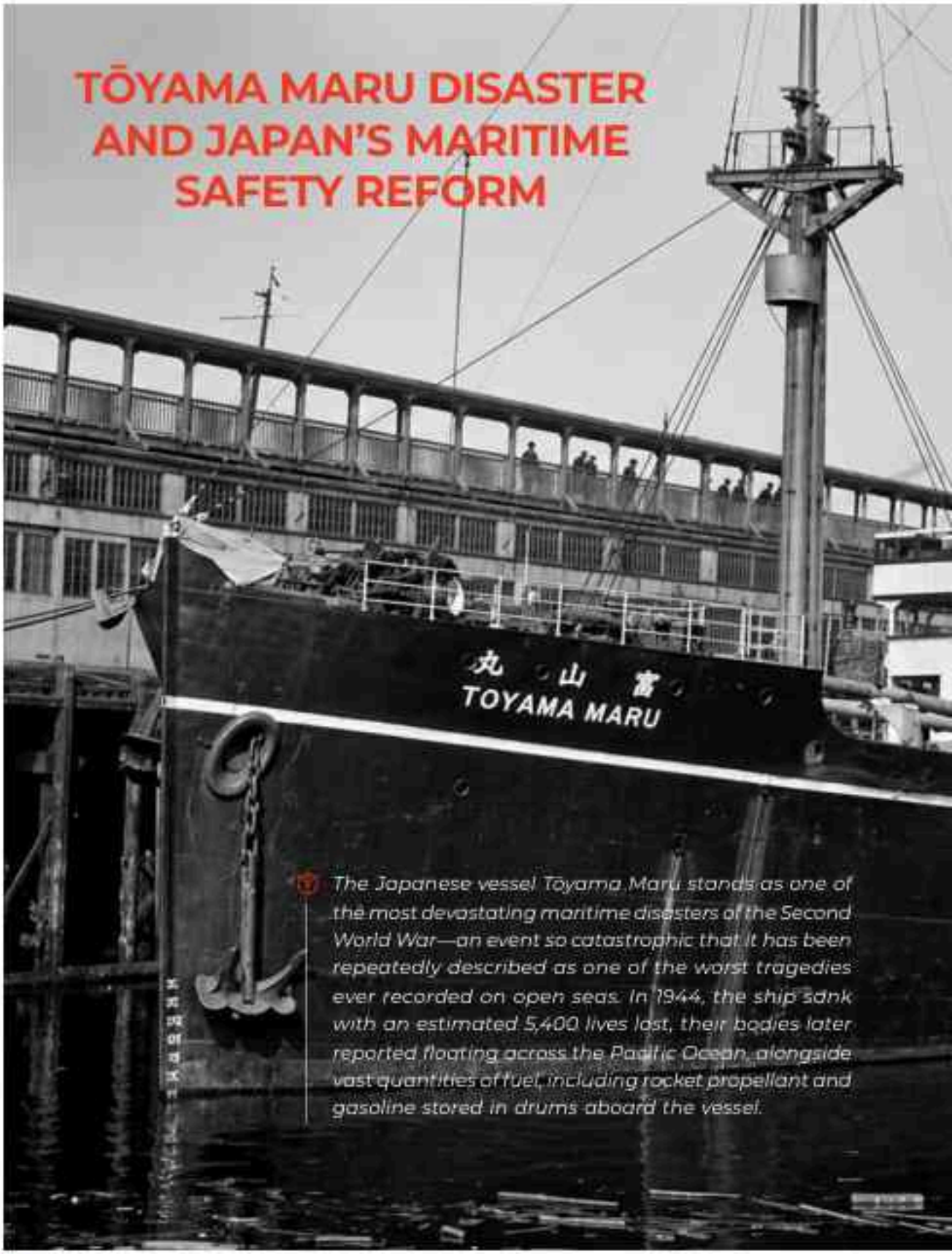
The ship was sailing near the Tokara Islands in southern Japan, en route toward Okinawa, when it entered a deadly encounter that would seal its fate.

The Attack That Changed Everything

The convoy was detected and targeted by the U.S. submarine USS Snapper, which launched four torpedoes. The strikes hit the overcrowded vessel directly, triggering catastrophic secondary explosions in the fuel storage compartments.

Within minutes, the Tōyama Maru was engulfed in fire. The explosion tore through the hull, splitting the ship into two sections and turning it into a floating inferno. What followed was rapid structural disintegration, as burning fuel spread across the surface of the sea, trapping thousands of people onboard with no viable means of escape.

TŌYAMA MARU DISASTER AND JAPAN'S MARITIME SAFETY REFORM



The Japanese vessel Tōyama Maru stands as one of the most devastating maritime disasters of the Second World War—an event so catastrophic that it has been repeatedly described as one of the worst tragedies ever recorded on open seas. In 1944, the ship sank with an estimated 5,400 lives lost, their bodies later reported floating across the Pacific Ocean, alongside vast quantities of fuel, including rocket propellant and gasoline stored in drums aboard the vessel.

areas for large vessels. The club also offers comprehensive yacht management services, reinforcing Sindalah's positioning as a fully serviced luxury maritime destination.

This infrastructure ensures that the island meets the highest international standards for elite maritime tourism.

Ultra-Luxury Hospitality and Lifestyle Experience

Sindalah delivers a fully integrated luxury lifestyle experience, combining world-class hospitality, fine dining, retail, and entertainment in a single destination.

The island's central district—featuring the Village and Promenade—offers a vibrant social and leisure environment. It includes 38 internationally curated restaurants led by globally renowned chefs, alongside diverse dining options available throughout the day.

In addition, the island hosts 36 luxury retail outlets, creating a high-end shopping experience tailored to affluent travelers.

By day, guests can enjoy beachfront relaxation and resort-style pools. By night, the island transforms into a dynamic entertainment hub, offering curated cultural and social experiences.

Golf and Recreational Luxury

For sports enthusiasts, Sindalah features a world-class beachfront golf club designed to accommodate players of all levels. The course includes 18 tee positions and two -9hole playing experiences, offering flexibility and exclusivity in a coastal setting.

This adds another dimension to the island's diversified luxury offering, reinforcing its appeal as a multi-experience destination.

Premium Accommodation Portfolio

Sindalah offers a wide range of luxury accommodation options across three high-end hospitality properties. The island includes 440 hotel rooms, 88 private villas, and 218 serviced apartments, allowing it to cater to different segments of ultra-premium travelers.

This diversified accommodation mix enhances its capacity to host both short-term visitors and extended luxury stays, further strengthening its position as a global tourism hub.

A Strategic Step Toward Global Tourism Leadership

Sindalah reflects a broader strategic vision: leveraging the natural assets of Saudi Arabia's western coastline to build globally competitive tourism destinations. It represents a deliberate effort to position the Kingdom as a leading player in luxury maritime tourism while maintaining strict environmental sustainability standards.

By combining natural beauty, architectural innovation, and high-end hospitality, Sindalah is not merely a tourism project—it is a statement of intent. It signals Saudi Arabia's emergence as a global center for luxury travel, maritime experiences, and sustainable coastal development.

Within the framework of Vision 2030, Sindalah stands as a flagship example of how the Kingdom is transforming its coastal geography into a network of world-class destinations that redefine the future of tourism in the region and beyond.

known for its expertise in luxury marinas and yacht-focused developments.

The design reflects NEOM's ambition to create more than just a scenic destination. Instead, it aims to deliver a fully integrated luxury environment that blends architectural elegance, operational efficiency, and immersive natural experiences.

This approach aligns with global standards for ultra-premium maritime destinations, where exclusivity, sustainability, and seamless guest experience define success.

Economic Impact and Job Creation

Beyond its tourism appeal, Sindalah carries significant economic and developmental implications. The island is expected to generate approximately 3,500 direct and indirect jobs, contributing meaningfully to local employment and skills development in the hospitality and marine tourism sectors.

By 2028, Sindalah is projected to accommodate up to 2,400 visitors per day, positioning it as a high-capacity luxury destination within NEOM's broader tourism ecosystem.

These figures highlight the island's role in stimulating investment in hospitality, entertainment, marine services, and supporting industries, reinforcing tourism as one of the Kingdom's key economic diversification pillars.

A Unique Marine and Diving Ecosystem

Sindalah is distinguished by its exceptional marine biodiversity, making it one of the most attractive destinations for diving and underwater exploration in the region.

Its surrounding waters are home to approximately 1,100 species of fish, including 45 endemic species, as well as more than 300 types of coral reefs. This rare ecological richness offers visitors a unique underwater experience, positioning the island as a premier destination for sustainable marine tourism.

The island's environmental significance extends beyond tourism. It represents a carefully managed ecosystem where conservation and development coexist, enabling long-term ecological preservation alongside luxury hospitality.

NEOM has prioritized environmental protection throughout all phases of development, ensuring that marine ecosystems remain intact while allowing for responsible tourism growth.

A Premier Yacht Destination in the Red Sea

At the heart of Sindalah's maritime offering is a state-of-the-art marina designed to accommodate the world's most sophisticated yachts and vessels. The marina features 86 berths, purpose-built to host luxury yachts and superyachts, and is expected to become a central hub for international yachting activity in the Red Sea. Its infrastructure is designed to support year-round navigation, supported by the region's mild climate and strategic location.

This positions Sindalah as a key node in the global luxury yachting network, particularly as demand grows for new destinations outside traditional Mediterranean and Caribbean routes.

Sindalah Yacht Club: A Symbol of Maritime Luxury

One of the island's flagship landmarks is the Sindalah Yacht Club, designed by internationally acclaimed designer Stefano Ricci. The club offers a fully integrated experience for yacht owners, captains, crew members, and visitors.

It provides premium services, advanced marina facilities, and dedicated docking

As the first of NEOM's destinations to welcome visitors, Sindalah represents a tangible shift from visionary planning to on-the-ground execution. Its opening underscores the accelerating momentum of NEOM's development journey and reflects the Kingdom's broader ambition to position luxury maritime tourism as a key driver of growth under Vision 2030. Far from being a conceptual project, Sindalah signals that Saudi Arabia's futuristic tourism destinations are now becoming operational realities—anchored in infrastructure, investment, and international accessibility.

A Strategic Milestone in Vision 2030

The development of Sindalah Island was announced in December 2022 by His Royal Highness Crown Prince Mohammed bin Salman, Chairman of the NEOM Board of Directors, as part of a strategic initiative to strengthen Saudi Arabia's presence on the global luxury tourism map.

The project is closely aligned with national efforts to diversify the economy, expand non-oil revenues, and develop high-value tourism destinations capable of attracting international visitors. It also supports the Kingdom's broader goal of increasing tourism and hospitality contributions to GDP.

By introducing a world-class luxury island destination, Saudi Arabia is reinforcing its position as an emerging global competitor in high-end travel and maritime tourism.

A Prime Location in the Heart of the Red Sea

Sindalah is strategically located in the crystal-clear turquoise waters of the Red Sea, approximately 5 kilometers off the coast of NEOM in the northwest of the Kingdom. Covering an area of 840,000 square meters, it serves as NEOM's maritime gateway to the Red Sea.

Its location provides a significant competitive advantage. The island offers direct access for yachts and vessels arriving from Europe, Saudi Arabia, and the Gulf Cooperation Council countries. It is also positioned roughly 17 hours by sea from key Mediterranean destinations, enhancing its role as a global bridge between European and Middle Eastern luxury yachting markets.

A World-Class Design Blending Nature and Innovation

Sindalah combines the natural beauty of the Red Sea with cutting-edge architectural design and advanced technological planning. The island was designed by the internationally renowned firm Luca Dini Design & Architecture,

SINDALAH: A LUXURY MARITIME GATEWAY REDEFINING RED SEA TOURISM

The inauguration of Sindalah Island marks a pivotal milestone in the Kingdom of Saudi Arabia's rapidly expanding portfolio of mega tourism projects, as the Red Sea continues to emerge as a global hub for luxury travel and high-end maritime experiences.

BY MAYSA FAHMY

representing a meaningful expansion in handling capability at a time when global supply chains are already under sustained pressure. These pressures stem from a combination of geopolitical instability, fluctuating energy markets, and increasing bottlenecks across maritime chokepoints. Beyond the numerical increase in container capacity, the expansion carries broader implications. It enhances the Kingdom's ability to accommodate rerouted trade flows, those diverted away from higher-risk passages. This positions Saudi ports not merely as points of entry and exit, but as adaptive redistribution hubs capable of managing dynamic shifts in global logistics patterns.

Mawani emphasized that the introduction of these services forms part of a long-term structural strategy rather than a short-term operational adjustment. The objective is to deepen Saudi Arabia's integration into global maritime networks, expand the diversity of available shipping routes, and strengthen connectivity with regional and international trade partners. In doing so, the Kingdom seeks to reduce dependency on any single maritime corridor and instead cultivate a multi-route system capable of sustaining uninterrupted trade under a range of geopolitical scenarios.

The authority further highlighted that ongoing instability in maritime passages—most the Strait of Hormuz—has reinforced the urgency of such diversification. Continued uncertainty has already contributed to delays, increased insurance costs, and operational inefficiencies for shipping operators, making alternative ports and routes central to global logistics planning.

The Emergence of a Sharjah–Saudi Logistics Corridor

In parallel with maritime expansion, the announcement of a new logistics corridor linking Sharjah with Saudi Arabia marks another development in the region's evolving trade architecture. This initiative establishes a new commercial artery designed to integrate maritime shipping with overland transport networks, creating a hybrid logistics system capable of bypassing constrained or high-risk sea routes.

The corridor reflects a broader regional shift toward multimodal logistics integration, where efficiency is no longer defined solely by maritime capacity but by the seamless interaction between sea, road, and potentially rail infrastructure. By connecting ports directly to inland logistics hubs, the system allows for faster cargo redistribution, reduced handling times, and greater in rerouting shipments in response to disruptions.

Importantly, this development signals a transition away from traditional, linear trade pathways toward more networked and adaptive supply chain structures. The Sharjah–Saudi corridor functions as a mechanism, enabling cargo to be redirected through alternative channels with minimal operational friction. It also supports the broader objective of reducing congestion pressure on heavily trafficked maritime routes that are exposed to geopolitical and security-related risks.

Operational Efficiency and Supply Chain Resilience

The logistics corridor is built around a set of operational efficiencies designed to enhance regional trade performance. By integrating cross-border land transport with maritime connectivity, it shortens transit times and reduces reliance on congested maritime chokepoints. This dual-mode structure improves predictability in delivery schedules and enhances the ability of logistics operators to respond to sudden market or geopolitical shifts.

Equally is the corridor's role in strengthening supply chain resilience. By diversifying transport options, it reduces vulnerability to single-point disruptions. This is relevant in the current environment, where even temporary interruptions in maritime navigation can have cascading effects on global trade flows, affecting everything from manufacturing supply chains to energy distribution networks. Over time, such integrated logistics systems are expected to redefine regional trade dynamics by shifting the emphasis from route dependency to network flexibility. In this context, Saudi Arabia and its regional partners are actively contributing to the development of a more decentralized and adaptable logistics ecosystem.

Strategic Reorientation of Energy Export Routes

In the energy sector, Saudi Arabia has simultaneously undertaken a reorientation of part of its crude export flows westward, leveraging the East–West Pipeline system. This infrastructure connects the Kingdom's major oil production fields in the east to the Red Sea port of Yanbu, providing an alternative export pathway that bypasses the Strait of Hormuz.

This shift carries significant weight, during periods of heightened regional tension. By enabling exports through the Red Sea corridor and onward via the Bab el-Mandeb Strait and the Suez Canal, Saudi Arabia reduces its exposure to disruptions in the Gulf while simultaneously the of its energy export infrastructure.

More broadly, this adjustment reflects a deeper transformation in the role of national infrastructure systems. Rather than functioning solely as domestic transport mechanisms, they are being deployed as geo-economic instruments capable of influencing regional trade flows and shaping global energy distribution patterns. In this sense, Saudi Arabia's pipeline and port networks are evolving into integrated assets that extend the Kingdom's influence across multiple maritime corridors.

Temporary Regulatory Flexibility for Maritime Operations

In parallel with these structural and measures, the General Authority for Transport has introduced a temporary regulatory exemption for vessels operating within Saudi territorial waters in the Arabian Gulf. The measure applies to both Saudi and foreign-flagged ships and covers the validity of certificates and documentation required for the issuance or renewal of maritime licenses and vessel work permits.

The exemption, granted for an initial period of 30 days with the possibility of extension, is designed to ensure uninterrupted maritime operations during a period of heightened regional uncertainty. It reflects a pragmatic regulatory approach aimed at minimizing administrative delays and maintaining the continuity of commercial shipping activities.

At the same time, the authority has emphasized that this does not compromise core safety or environmental standards. All vessels operating under the exemption remain subject to strict compliance requirements related to maritime safety and environmental protection, ensuring that operational continuity is balanced with adherence to international best practices.

SAUDI ARABIA EXPANDS MARITIME CONNECTIVITY NETWORK TO COUNTER STRAIT OF HORMUZ DISRUPTIONS

In response to rising geopolitical volatility in the Gulf and the growing disruption of navigation routes in the Strait of Hormuz amid the intensification of the US–Iran conflict, Saudi Arabia's General Authority for Ports (Mawani) has significantly accelerated efforts to strengthen the resilience and flexibility of the Kingdom's maritime logistics infrastructure. Central to these efforts has been the launch of five new international shipping services since the beginning of the regional escalation, marking a decisive operational step toward securing alternative trade routes and ensuring continuity in supply chain flows.

This rapid expansion reflects not only a tactical reaction to immediate disruptions, but also a broader aimed at reinforcing the Kingdom's position as a reliable global logistics hub. It underscores Saudi Arabia's emphasis on building redundancy into its maritime systems, enabling its ports to absorb external shocks while maintaining stable connectivity with international markets even under conditions of heightened regional uncertainty.

The newly introduced services involve collaboration with some of the world's most prominent shipping and logistics operators, including MSC, CMA CGM, Maersk, and Hapag-Lloyd. Their participation is significant, as it reflects increasing international confidence in Saudi ports as stable and scalable alternatives to more vulnerable regional transit routes. As traditional maritime corridors across parts of the Arabian Gulf experience intermittent disruption and rising operational risk, Saudi Arabia's port network is emerging as a preferred node within global shipping alliances seeking greater route diversification and reliability.

Strengthening Capacity Amid Global Trade Pressure

According to Mawani, the combined operational capacity of the five new shipping services exceeds 63,000 twenty-foot equivalent units (TEUs),

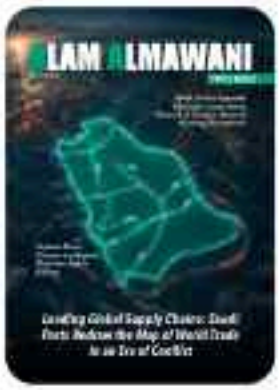
18
SAUDI PORTS AS A REGIONAL SAFETY VALVE AMID GLOBAL MARITIME TURBULENCE

"LAUNCHPAD" — MARK ZUCKERBERG'S ULTRA-LUXURY SUPERYACHT WITH A $3 MILLION MONTHLY RUNNING COST
24

RED SEA PORTS DRIVE GLOBAL SHIPPING REALIGNMENT AS ALLIANCE NETWORKS RESTORE SUPPLY CHAIN FLUIDITY
M S C
26

OPINION | CABLE WARS AND DIGITAL SOVEREIGNTY: WHY UNDERSEA INFRASTRUCTURE IS THE NEW GEOPOLITICAL FAULT LINE
30

AL'AM ALMAWANI



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-Ghamdan
Mobile: +966 55 098 2994

Franchise
SAWAHAL ALJAZEERA MEDIA CO.

Riyadh Office: Kingdom of Saudi Arabia - Riyadh 11691 P.O Box 85332
+966 55 644 5267

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

SINDALAH: A LUXURY MARITIME GATEWAY REDEFINING RED SEA TOURISM 06

ALAM ALMAWANI

Editor's Note

Alternative Logistics Corridors and IMEC: Redrawing the Global Trade Map

Saudi Arabia has underscored its pivotal role as a stabilizing force for global supply chains through the "Alternative Logistics Corridors" initiative launched by the Minister of Transport and Logistics Services, Eng. Saleh Al-Jasser. In the context of heightened geopolitical tensions stemming from the Iran–U.S. escalation and its impact on international shipping routes, the initiative has been widely described by global media and international news agencies as a "lifeline corridor" for global trade.

The initiative reflects the Kingdom's ability to redirect cargo flows away from high-risk maritime chokepoints in the Arabian Gulf, the Strait of Hormuz, and Bab el-Mandeb, toward an integrated logistics network anchored in Red Sea ports and supported by advanced rail and road connectivity across the Kingdom. This structural shift is not merely operational; it represents a strategic repositioning of Saudi Arabia as a global logistics hub linking Asia, Africa, and Europe, fully aligned with the ambitions of Vision 2030 to establish the Kingdom as a leading global trade and logistics center.

International coverage has also drawn clear links between these developments and the India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC), launched during the G20 Summit in New Delhi in September 2023. The project is increasingly viewed as one of the most ambitious geo-economic initiatives of the 21st century, designed to reshape global trade routes through more efficient, secure, and integrated connectivity frameworks.

Recent regional escalations have further reinforced the urgency of advancing such strategic corridors, particularly in light of the fragile and temporary nature of current de-escalation arrangements. In this context, accelerating the implementation of alternative trade routes is becoming an essential priority for ensuring long-term resilience in global supply chains.

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

سواحل الجزيرة الإعلامية

SAWAHIL ALJAZEERA MEDIA CO.

@sawahlgroup @SawahlGroup info@sawahl.com

www.sawahl.com

ALAM ALMAWANI

ISSUE 23 MAY 2026

'PORTS WORLD'

Saudi Arabia Expands Maritime Connectivity Network to Counter Strait of Hormuz Disruptions

Tōyama Maru Disaster and Japan's Maritime Safety Reform

Leading Global Supply Chains: Saudi Ports Redraw the Map of World Trade in an Era of Conflict