

انهيار جسر فرانسيس
سكوت كي في
بالتيمور.. حادث بحري
يهز التجارة العالمية

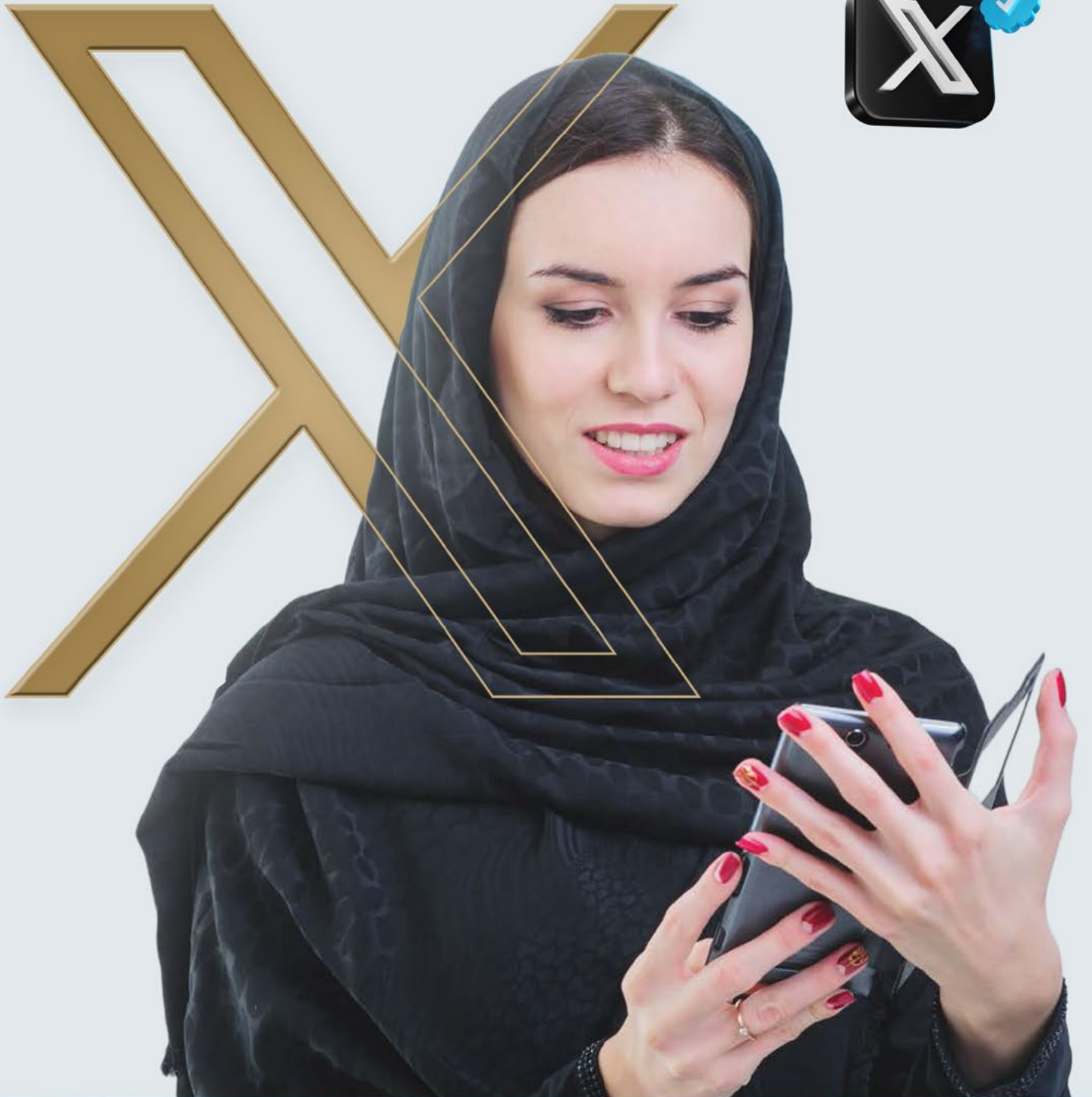
الحوت القاتل..
يخت بوتين
السري

صناعة بناء السفن

وقوافين رفع العلم السعودي..

الجواهر

تابعونا علي
موقع X



الأسطول البحري التجاري.. وتكريم وزير النقل

وتسعى المملكة حالياً إلى توسيع الموانئ البحرية وتحسين جودة البنية التحتية اللوجستية لدعم نمو القطاع البحري، من خلال تطوير أرصفة حديثة، وإنشاء مناطق تخزين متقدمة، وربط الموانئ بشبكات النقل البري والسككي.

ويهدف هذا التوسع إلى زيادة القدرة الاستيعابية للموانئ، وخفض تكاليف النقل، وتسريع حركة البضائع، بما يخدم التجارة المحلية والعالمية على حد سواء.

وتتجلى أهمية رفع مستوى التعليم البحري وتأهيل الخريجين السعوديين لاستيعاب هذا النمو المتسارع في الأسطول البحري التجاري، فضلاً عن توطيد صناعة بناء السفن داخل المملكة، بما يساهم في تعزيز الاقتصاد الوطني وتطوير القدرات الوطنية في هذا القطاع الحيوي.

توجت المملكة العربية السعودية نجاحاتها البحرية بتكريم المهندس صالح الجاسر، وزير النقل والخدمات اللوجستية، تقديراً للجهود المتميزة التي بذلتها الهيئة العامة للنقل في دعم مالكي ومشغلي السفن، وتعزيز الحوكمة البحرية، وتهيئة بيئة استثمارية مستدامة تتماشى مع أهداف رؤية المملكة 2030.

وسجل الأسطول البحري السعودي نمواً تاريخياً بنسبة 32% مقارنة بعام 2024؛ ما وضعه في المرتبة الثانية عالمياً من حيث أعلى معدلات النمو بين دول مجموعة العشرين.

وقد جاء هذا التطور نتيجة مجموعة من المبادرات التنظيمية والتشغيلية، بالإضافة إلى الاستثمارات الكبيرة، وتحديث الأطر التشريعية، وتعزيز كفاءة الأساطيل الوطنية.

عالم المهاني

تعلي بالقطاع البحري واللوجستي



رئيس مجلس الإدارة ورئيس التحرير الجوهرة بنت تركي العطيشان

المدير التنفيذي
رولا عبدالله العوده
مدير التحرير
مجدي صادق

المدير الإداري
صبا العوده

تصميم وإخراج
سواحل الجزيرة الإعلامية

المشرف العام على التصميم
سارة العوده

رئيس قسم التحول الرقمي
إيمان إبراهيم

التسويق والمبيعات
ابراهيم الغنام
+966 55 098 2194

صاحبة الامتياز
سواحل الجزيرة الإعلامية



مكتب الرياض:

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

مكتب القاهرة:

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

دورة تاريخية .. سارة السحيمي تترأس
مجلس إدارة «البحري»



06

انهيار جسر فرانسيس سكوت كي
في بالتيمور .. حادث بحري يهز التجارة
العالمية



10

صناعة بناء السفن وقوانين رفع العلم
السعودي .. الأسطول البحري التجاري يحقق
قفزة تاريخية بفضل رؤية 2030



14



الحوث القاتل..
يخت بوتين
السري

24

القبطان السعودي مجدي الحربي:
الموانئ السعودية أصبحت محاور
إستراتيجية على خرائط الملاحة
العالمية بفضل رؤية 2030

18



IMSC الحصان الجامح .. هيمنة
سويسرية على الشحن البحري
العالمي وإستراتيجية الإبحار المنفرد
فبراير 2026



مجدي صادق يكتب ..
لماذا جرينلاندي؟



30

تحول رقمي.. أسطول Evergreen يعتمد تقنية الاتصال الموحد

أعلنت شركة Evergreen Marine، أكبر خطوط الحاويات في تايوان، استكمال ترقية أسطولها بالكامل إلى حل الاتصال المجمع |
NexusWave من Inmarsat Maritime، التابعة لشركة Viasat.



تغطية عالمية وبنية تحتية آمنة؛ ما يعزز قدرة الشركة على التوسع.

تطوير الشحن الحديث
تعزز إيفرجرين، من خلال هذه الترقية، موقعها في الصدارة التقنية لقطاع النقل البحري، حيث يتيح الحل الموحد تحسين القرارات التشغيلية في الوقت الفعلي، بالإضافة إلى تقليل المخاطر، وزيادة رضا الطاقم، مع دعم مبادرات الرقمنة والتحول الأخضر في الأسطول.
ويعكس هذا الاتجاه اعتماد شركات الشحن الكبرى بشكل متزايد على البيانات والتحليلات لتقليل التكاليف التشغيلية وتعزيز موثوقية الخدمات.
وتعد Evergreen شركة شحن بحري دولية كبيرة متخصصة في نقل الحاويات حول العالم، وهي واحدة من أهم شركات النقل البحري التي تربط بين الأسواق والقارات عبر شبكة عالمية من الخدمات اللوجستية.

من البداية، مع قابلية التوسع لمواكبة نمو أسطول إيفرجرين، مستفيدًا من شبكة Via-Sat-3 فائقة السعة، لتغطية عالمية مستمرة وموثوقة.

الأمن السيبراني والابتكار التشغيلي
قالت شركة Evergreen Marine، إن اعتماد أسطولها بالكامل على خدمة Inmarsat Nex-usWave يعكس التزامها برهاية البحارة والتميز التشغيلي، ويوفر منصة مينة لمواصلة الابتكار في خدمة العملاء.

من جانبه، أكد Gert-Jan Panken، نائب الرئيس لشؤون البحرية في Viasat، أن هذه الخطوة تضع معيارًا جديدًا للشحن المبني على البيانات، منوهاً إلى أن الانتقال إلى NexusWave على مستوى الأسطول يمنح Evergreen حل اتصال موحد ومدار لطاقم وعمليات السفن، مع

ويعد هذا الإنجاز أول تطبيق شامل لحل الاتصال الموحد على مستوى أسطول تايبانبي كامل، ويأتي هذا في إطار برنامج تحديث الشركة المعروف باسم Evergreen IT، وخطوة جديدة نحو تعزيز التحول الرقمي ورفاهية الطاقم.

تعزيز الأداء والرفاهية عبر الاتصال المجمع
قالت شركة Evergreen، إن حل NexusWave يعتمد على الاتصال المجمع متعدد الشبكات عالي السرعة؛ ما يتيح للطاقم تجربة إنترنت مشابهة للاستخدام المنزلي، مع بيانات غير محدودة وأداء مستدام على مدار الرحلة.

وأضافت أن هذا الحل يمنح للإدارة مراقبة الحاويات المبردة في الوقت الفعلي، ودعم تحليلات تنبؤية، وتكامل إنترنت الأشياء عبر الأسطول؛ ما يعزز الكفاءة التشغيلية ويقلل من الأعطال والمخاطر المحتملة، ومصم النظام ليكون آمناً



دورة تاريخية.. سارة السحيمي تتراأس مجلس إدارة «البحري»

انتخب مساهمو الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري «البحري» سارة السحيمي رئيسةً لمجلس إدارة الشركة، وهي خطوة تاريخية لتكون أول امرأة تتولى هذا المنصب منذ تأسيس الشركة عام 1978، وذلك لدورة مدتها 3 سنوات.



الاستثمارات العامة 80 % من أسهمها، إضافة إلى الهيئة العامة للإحصاء وصندوق التنمية الثقافي السعودي.

نبذة عن الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري عام 1978 كشركة مساهمة سعودية مقرها الرياض، برأسمال ابتدائي بلغ 500 ألف ريال، ووسعت الشركة أعمالها تدريجياً لتشمل نقل البضائع العامة، والكيماويات، والنفط الخام، وغاز البترول المسال، والبضائع السائبة. شهدت البحري في عام 2014 اندماجاً إستراتيجياً مع شركة فيلا البحرية العالمية التابعة لشركة أرامكو السعودية، ويملك صندوق الاستثمارات العامة حاليًا حصة تبلغ 22.55 % من رأسمال الشركة، فيما تمتلك شركة أرامكو السعودية للتطوير حصة تقدر بـ 20%.

ساميا كاييتال، حيث شغلت منصب مدير أول لإدارة الأصول خلال الفترة من 2002 إلى 2007، ثم انتقلت إلى شركة جدوى للاستثمار، وتولت عددًا من المناصب التنفيذية شملت إدارة الأصول والثروات والاستثمار، إضافة إلى عضوية اللجنة الإدارية، وذلك بين عامي 2007 و2014.

شغلت السحيمي منصب نائب رئيس اللجنة الاستثمارية التابعة لمجلس هيئة السوق المالية السعودية بين عامي 2013 و2015، وكانت عضوًا في مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لشركة الأهلي المالية، الذراع الاستثمارية للبنك الأهلي السعودي، خلال الفترة من 2014 وحتى 2020.

تشغل سارة السحيمي حاليًا عضوية عدد من مجالس الإدارات والهيئات الوطنية، من بينها المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية، بالإضافة إلى شركة سوق الكربون الطوعي الإقليمية التي يمتلك صندوق

جاء اختيار السحيمي ضمن تشكيل مجلس الإدارة الجديد الذي يضم عشرة أعضاء، بعد منافسة بين 48 مرشحًا، وبدأت الدورة الجديدة في يناير 2026 وتستمر حتى يناير 2029، وجرى تعيين عبدالله الزامل نائبًا لرئيس مجلس الإدارة.

مسيرة قيادية بارزة

تعد سارة السحيمي من أبرز القيادات النسائية في القطاع المالي السعودي، إذ سبق لها رئاسة مجلس إدارة مجموعة تداول السعودية القابضة، قبل إدراجها في السوق المالية السعودية عام 2021، وأعيد ترشيحها للمنصب في عام 2023، لتنتهي ولايتها في عام 2026.

خبرة مهنية تمتد لأكثر من عقدين

ولدت السحيمي عام 1979، وبدأت مسيرتها المهنية بعد تخرجها عام 2001 في شركة





ميناء الملك فهد الصناعي.. عملاق صادرات البحر الأحمر

يمثل ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع أحد الركائز الأساسية لحركة الصادرات على ساحل البحر الأحمر، فهو من أهم الموانئ السعودية وأكثرها تأثيرًا في منظومة التجارة والطاقة، حيث يحتل الصدارة على مستوى الموانئ المطلة على البحر الأحمر في تحميل النفط الخام والمنتجات المكررة والبتروكيماويات.



كتبت . ميساء فهمي



ويتمتع الميناء بموقع جغرافي بالغ الأهمية، إذ يقع في قلب المسار التجاري الرابط بين أمريكا وأوروبا عبر قناة السويس، وبين الشرق الأقصى من خلال باب المندب؛ ما يعزز دوره كمركز محوري في سلاسل الإمداد العالمية. طاقة استيعابية ضخمة وبنية تشغيلية متقدمة

يتميز ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع بقدرة استيعابية تتجاوز 210 ملايين طن سنويًا، ويضم 34 رصيفًا و10 محطات تشغيلية تديرها 11 جهة مختلفة، علاوة على كونه الميناء الأكبر إقليميًا في مناولة النفط الخام والمنتجات البترولية، إلى جانب تصدير منتجات الصناعات البتروكيمياوية والفحم البترولي والكبريت. يمتلك الميناء شبكة متكاملة من خطوط الأنابيب التي تربطه مباشرة بالمصافي والمصانع داخل مدينة ينبع الصناعية؛ ما يساهم في تقليص زمن المناولة ورفع كفاءة التشغيل وتعزيز موثوقية العمليات اللوجستية.

دور تاريخي في دعم الصناعات الوطنية

أنشئ ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع عام 1980 بهدف خدمة المجمعات الصناعية في ينبع الصناعية وتلبية احتياجاتها التشغيلية، إلى جانب دعم صادرات النفط الخام ومشتقاته المكررة إلى الأسواق العالمية. ويشمل نشاط الميناء، أيضًا تصدير البتروكيمياويات والسائلة والصلبة والغاز، فضلًا عن استقبال واردات المجمع الصناعي من المعدات والآليات ومكونات المصانع؛ ما يجعله عنصرًا أساسيًا في دعم الصناعة الوطنية وسلاسل التوريد المرتبطة بها.

الأول في حجم صادرات المملكة

وبحسب بيانات نشرة إحصاءات النقل البحري لعام 2024 الصادرة عن الهيئة العامة للإحصاء، تصدر ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع موانئ المملكة من حيث حجم الصادرات، حيث استحوذ الميناء على نسبة 51% من إجمالي الصادرات، بما يعادل 114.1 مليون طن؛ ما يعكس ثقله الكبير في حركة التجارة الخارجية للمملكة.

نصيب الأسد

وأظهرت البيانات نفسها أن إجمالي البضائع التي جرى تداولها في موانئ المملكة خلال عام 2024 بلغ نحو 334 مليون طن، فقد استحوذ ميناء الملك فهد على النصيب الأكبر منها بنسبة 39.7%، بما يعادل نحو 133.1 مليون طن، وتجاوزت كمية الشحن الواردة إلى الميناء 18.9 مليون طن؛ ما يؤكد تنوع أنشطته بين الصادرات والواردات.

حركة الحاويات عبر الميناء

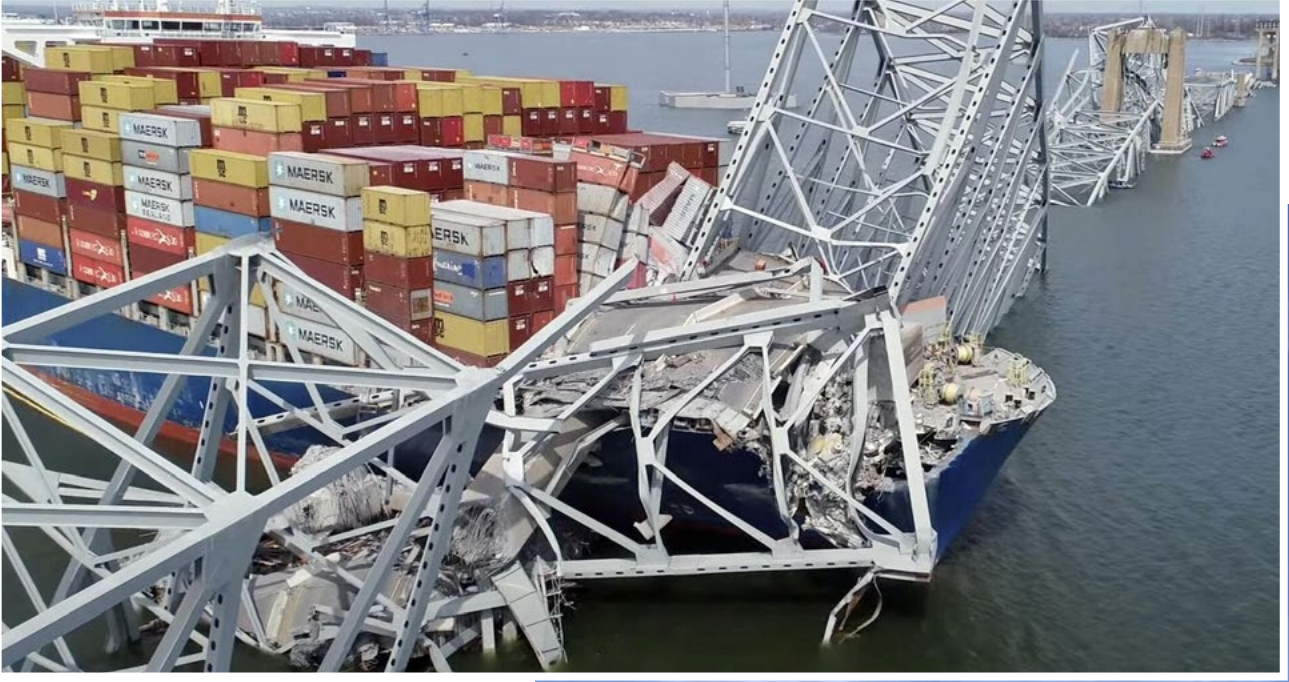
وعلى صعيد حركة الحاويات، سجل ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع خلال عام 2024 تداول 1344 حاوية واردة، مقابل 578 حاوية صادرة؛ ما يعكس تنامي دور الميناء في دعم الأنشطة اللوجستية المكملة لحركة الصادرات الصناعية والطاقة.



انهيار جسر فرانسيس سكوت كي في بالتيمور.. حادث بحري يهز التجارة العالمية

مر عامان على واحد من أكثر حوادث عام 2024 درامية وتأثيرًا على حركة التجارة العالمية والبنية التحتية في الولايات المتحدة، وهو حادث اصطدام سفينة الحاويات العملاقة «إم في دالي» بجسر «فرانسيس سكوت كي» في مدينة بالتيمور، وهو الحادث الذي انتهى بانهيار الجسر بالكامل خلال ثوان معدودة، وتوقف أحد أهم الموانئ الأمريكية عن العمل لأسابيع، وتسجيل أكبر خسارة تأمينية بحرية في التاريخ، قدرت بنحو 4 مليارات دولار.





اللافت في هذا الحادث الكارثي أن التحقيقات النهائية كشفت أن السبب الجذري لم يكن عملاً تخريبياً ولا خطأ بشرياً مباشراً، وإنما خلل فني بالغ البساطة من حيث الشكل، بالغ الخطورة من حيث الأثر: سلك كهربائي مرتخ غير مثبت على النحو الصحيح.

دقائق غيرت مصير الميناء

في فجر يوم 26 مارس 2024، غادرت سفينة الحاويات «دالي» ميناء بالتييمور الأمريكي، متجهة عبر قناة فورت ماكهنري نحو مدينة كولومبو عاصمة سريلانكا، بموجب عقد إيجار (Charter) مع شركة ميرسك العالمية. كانت السفينة تحمل على متنها 47 حاوية، ويعمل عليها طاقم مكون من 22 فرداً، بالإضافة إلى مرشدين بحريين. لم تمض سوى دقائق على مغادرة الميناء حتى تعرضت السفينة لانقطاع كامل في التيار الكهربائي مرتين متتاليتين. وبين الانقطاعين، تمكن الطاقم من بث نداء استغاثة، إلا أن سرعة تباع الأعطال حالت دون استعادة السيطرة الكاملة على أنظمة التوجيه والدفع. وفي لحظة حرجية، اصطدمت السفينة مباشرة بإحدى الدعامات الخرسانية الرئيسية لجسر فرانسيس سكوت كي؛ ما أدى إلى انهيار جزء كبير من الجسر، وسقوط أحد امتداداته فوق مقدمة السفينة. ورغم ضخامة الحادث، لم يصب أي من الأشخاص الـ 24 الذين كانوا على متن السفينة بإصابات خطيرة، غير أن المأساة الإنسانية وقعت على الجسر نفسه.

خسائر بشرية واقتصادية جسيمة

كان عمال صيانة وبناء يعملون على الجسر وقت الاصطدام، وتمكنت جميع المركبات من مغادرة الجسر قبل الانهيار الكامل، إلا أن ستة من عمال البناء لقوا حتفهم بعدما سقطت أجزاء من الجسر في نهر باتاسكو. الأثر الاقتصادي كان فورياً وغيظاً؛ إذ أدى انهيار الجسر إلى توقف ميناء بالتييمور بالكامل، وهو أحد أهم الموانئ الإستراتيجية في الولايات المتحدة، لعدة أسابيع؛ ما تسبب في خسائر قدرت بمليارات الدولارات، وارتدادات واسعة على سلاسل الإمداد العالمية، خصوصاً في قطاعات السيارات والفحم. يعد ميناء بالتييمور الشريان الحيوي الأول في الولايات

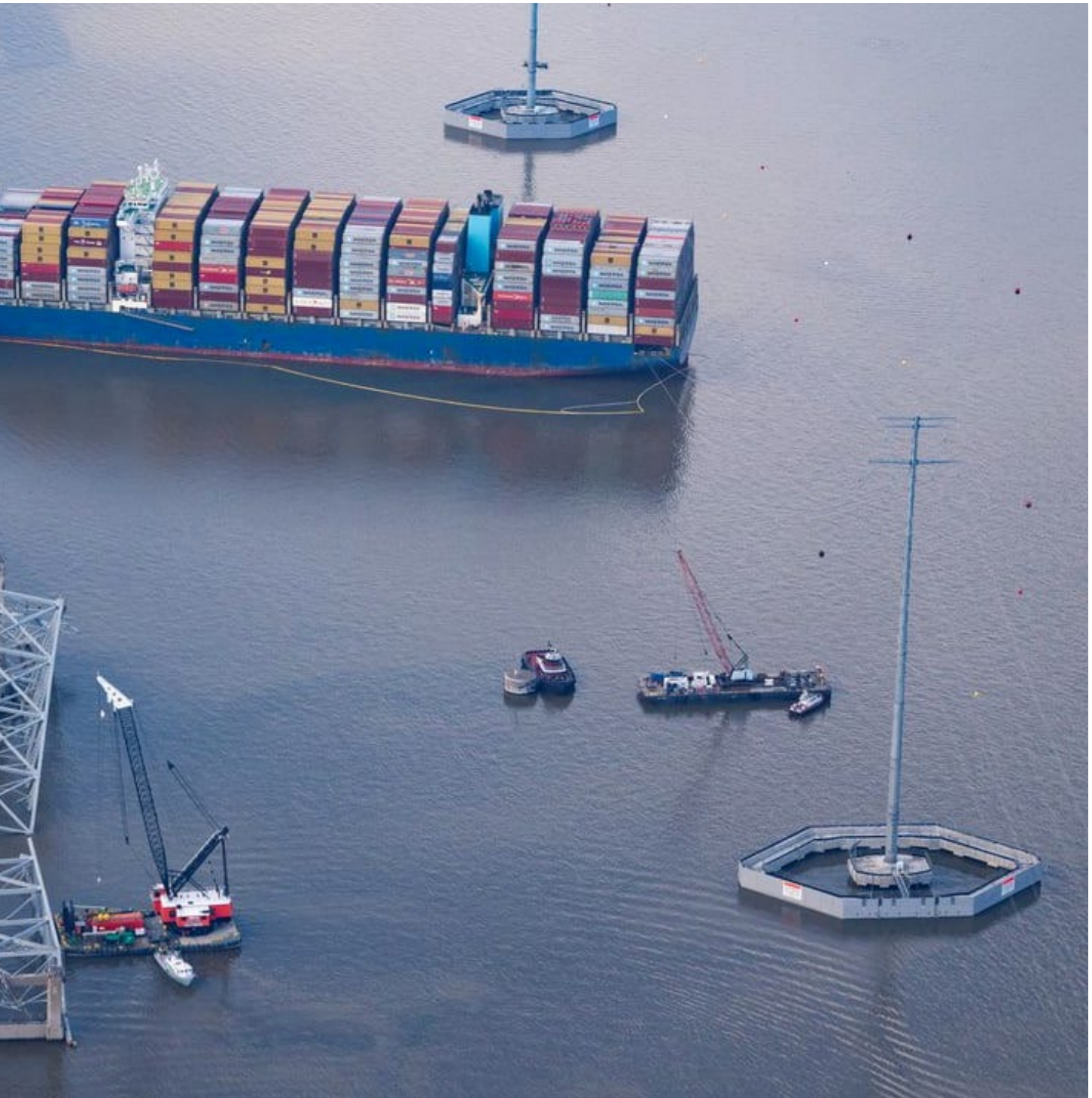


سابقة سفينة «إم في دالي» هي سفينة حاويات من فئة يوناناماكس، قامت بنائها شركة هيونداي للصناعات الثقيلة، جرى التعاقد على بنائها عام 2013، ووضع حجر الأساس لهيكلها في أكتوبر 2014، ودشنت في ديسمبر من العام نفسه، وسميت تيمناً بالفنان الإسباني سلفادور دالي في يناير 2015. سلمت السفينة في مارس 2015 إلى شركة ستيلار مارين التابعة لمجموعة أوشن باك ماريتيم اليونانية، ثم انتقلت ملكيتها في أكتوبر 2016 إلى شركة جريس أوشن المحدودة السنغافورية، وأديرت بواسطة شركة سينرجي

وتأثرت سبل عيش أكثر من 15 ألف عامل مباشر في الميناء، إضافة إلى نحو 14 ألف وظيفة أخرى تعتمد بشكل غير مباشر على أنشطة الميناء.

إعادة الإعمار.. جسر جديد بتكلفة مليار
تشير التقديرات المحدثة للأعوام 2025-2026 إلى أن تكلفة بناء جسر جديد بدبل تتراوح بين 1.7 و1.9 مليار دولار، مع احتمالية تجاوز هذا الرقم في ضوء تطبيق معايير سلامة أكثر صرامة، ومن المتوقع اكتمال المشروع بحلول عام 2028. سفينة «إم في دالي».. تاريخ تقني وحوادث

المتحدة لاستيراد وتصدير السيارات، حيث يتم عبره تداول أكثر من 800 ألف سيارة سنوياً، ويعتبر مركزاً رئيسياً لنقل الفحم. قدرت خسائر التوقف بنحو 15 مليون دولار يومياً خلال فترة الإغلاق التي استمرت قرابة 11 أسبوعاً، حتى إعادة فتح الميناء بالكامل في يونيو 2024. تعطلت تجارة تقدر قيمتها بنحو 80 مليار دولار، وهي القيمة السنوية للبضائع التي تمر عبر الميناء، واضطرت عشرات السفن إلى تغيير مساراتها نحو موانئ بديلة مثل نيويورك وفيرجينيا؛ ما أدى إلى زيادة كبيرة في تكاليف النقل والخدمات اللوجستية.



هذا السلك أدى إلى فشل لوحة التحكم الكهربائية؛ ما أفقد السفينة القدرة على التوجيه والمحركات في لحظة حرجة، رغم وجود أنظمة طاقة احتياطية.

وتبين أن السفينة خضعت لأعمال صيانة قبل الحادث في حوض بناء السفن «فوجيان هودونغ» في الصين، إلا أن هذا الخلل الدقيق لم يكتشف، رغم إمكانية رصده باستخدام تقنيات التصوير الحراري.

وصفت جينيفر هومندي، رئيسة المجلس الوطني لسلامة النقل، عملية العثور على هذا السلك بأنها أشبه «بالبحث عن مسمار مفكوك في برج إيفل»، إذ تحتوي السفينة على آلاف الوصلات الكهربائية وأميال من الأسلاك.

وخلصت التحقيقات إلى تحميل شركة واجو، المتعاقدة من الباطن مع هيونداي، المسؤولية المباشرة عن هذا الخلل.

عيوب تصميم الجسر

أشارت التحقيقات أيضًا إلى أن جسر فرانسيس سكوت كي، الذي افتتح عام 1977، لم يكن مزودًا بتدابير وقائية كافية للتعامل مع اصطدام السفن العملاقة الحديثة، ففي عام 1980، اصطدمت سفينة أصغر حجمًا تدعى «بلو ناويا» بالجسر ذاته، ولم تحدث سوى أضرار طفيفة، وكانت «دالي» أكبر بعشر مرات تقريبًا.

عمليات الإنقاذ وأكبر مطالبة تأمينية في التاريخ تفاقمت صعوبة عمليات الإنقاذ بسبب انهيار نحو 3000 طن من الفولاذ والإسفلت فوق مقدمة السفينة، حيث تخزن عادة الشحنات الخطرة.

شكل مزيج من مياه الأمطار، وفول الصويا، وحمض السلفونيك خطرًا بيئيًا، فضلًا عن وجود السفينة فوق خط أنابيب غاز بقطر 40 بوصة وكابلات كهرباء؛ ما استدعى قطع الإمدادات بالكامل.

أعلنت وزارة العدل الأمريكية أن شركتي جريس أو شن وسينرجي مارين وافقتا على دفع 101.98 مليون دولار لتسوية دعوى مدنية تتعلق بتكاليف الاستجابة للحادث.

لكن خبراء التأمين البحري أكدوا أن إجمالي مطالبات التعويض - التي تشمل الوفيات، الأضرار المادية، وانقطاع الأعمال - قد يصل إلى 4 مليارات دولار، لتسجل رسميًا أكبر مطالبة تأمينية بحرية في التاريخ.

دروس مستفادة

أصدر المجلس الوطني لسلامة النقل تقريرًا حذر فيه من أن العديد من الجسور الأمريكية المقامة فوق ممرات ملاحية قد تكون غير مهيأة لتحمل اصطدام السفن العملاقة الحديثة.

وأرسل المجلس خطابات إلى 30 جهة مالكة للجسور، مطالبًا بإجراء تقييمات عاجلة ووضع خطط للحد من المخاطر، حتى لا تكرر مأساة دالي مرة أخرى.

الغاطس: 15.03 مترًا
الحمولة الإجمالية: 91,128 طنًا
الحمولة الساكنة: 116,851 طنًا

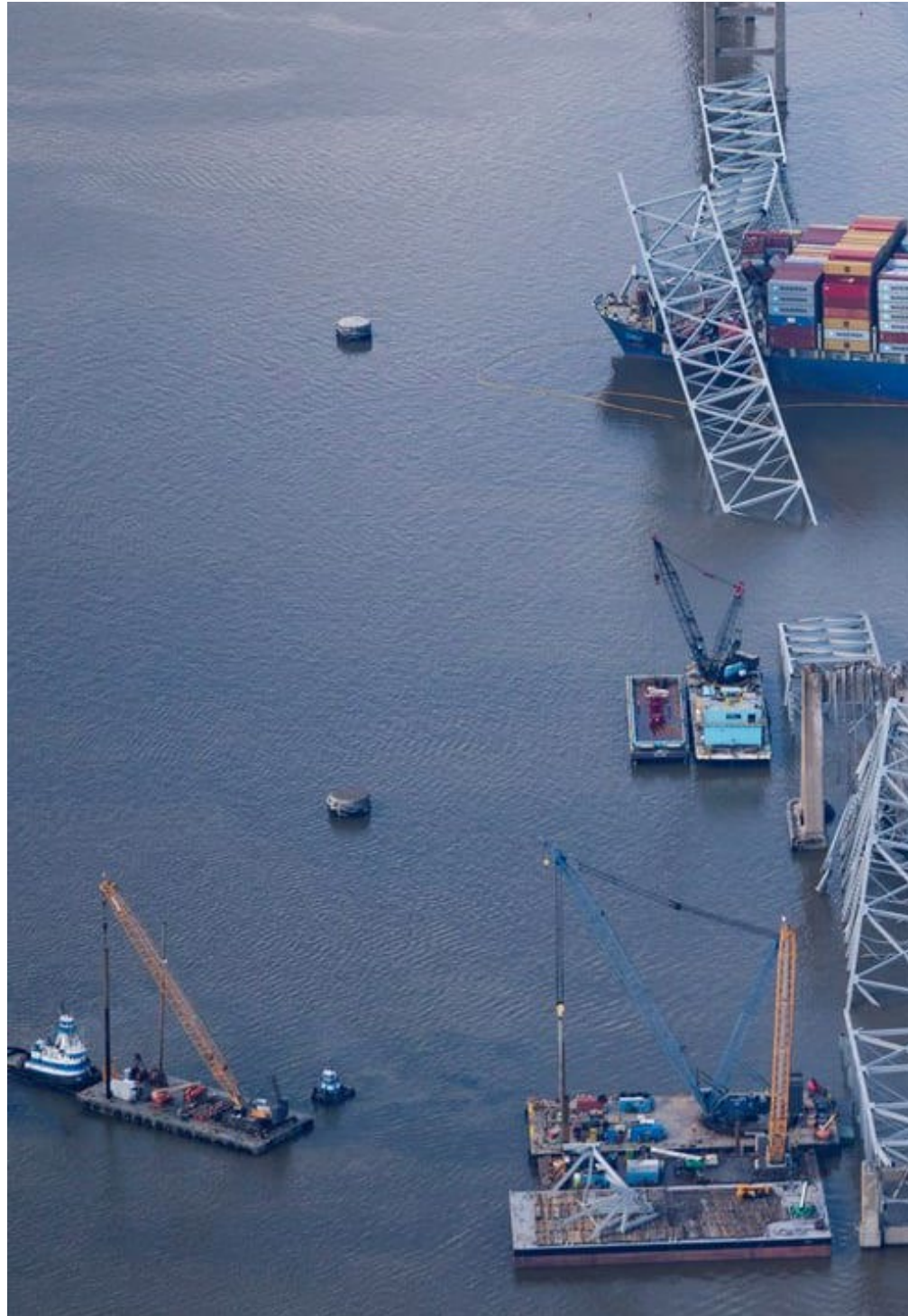
مفاجأة صادمة

أظهرت التحقيقات النهائية التي أجراها المجلس الوطني لسلامة النقل الأمريكي (NTSB)، واكتملت في أواخر عام 2025، أن كارثة جسر باليمور كانت بسبب خلل تقني دقيق أدى إلى سلسلة من الإخفاقات المتتالية.

كشفت التحقيقات أن سلك إشارة كهربائي مرتخ داخل أحد أنظمة التوزيع الكهربائية تسبب في انقطاع التيار الكهربائي مرتين متتاليتين،

مارين، مع رفع علم سنغافورة. سبق أن تعرضت السفينة لحادث اصطدام برصيف محطة الحاويات في ميناء أنتويرب بلجيكا في يوليو 2016؛ ما أدى إلى أضرار بالسفينة والرصيف.

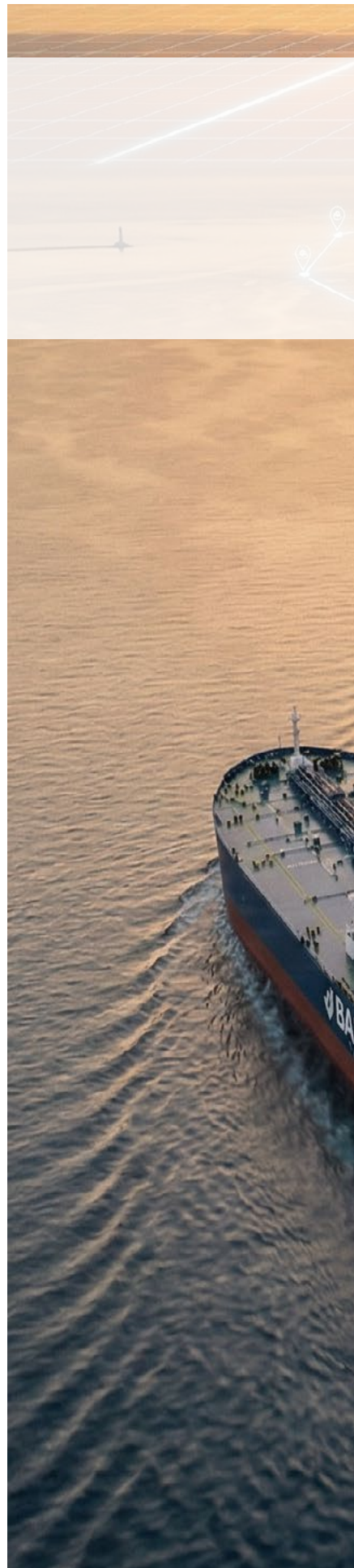
وفي يونيو 2023، اكتشف عطل في مقياس ضغط الوقود أثناء وجودها في ميناء سان أنطونيو في تشيلي، وتم استبداله دون رصد أعطال أخرى لاحقًا. تبلغ أبعاد السفينة: الطول: 299.92 مترًا العرض: 48.2 مترًا العمق: 24.8 مترًا



صناعة بناء السفن وقوانين رفع العلم السعودي.. الأسطول البحري التجاري يحقق قفزة تاريخية بفضل رؤية 2030



جهود المملكة المستمرة في تطوير قطاع النقل البحري تتجاوز مجرد الشعارات، هذا ما أكدته تصريحات المهندس صالح الجاسر، وزير النقل والخدمات اللوجستية، إذ أصبحت المملكة ضمن أكبر 20 أسطولاً بحرياً على مستوى العالم، وواحدة من أبرز الدول من حيث كفاءة خدمات الشحن البحري.



وللصناعات البحرية، الواقعة ضمن مجمع الملك سلمان العالمي للصناعات والخدمات البحرية، القلب النابض لهذا القطاع الحيوي.

ويعد المجمع الأكبر من نوعه في المنطقة، ويضم أكبر حوض لبناء السفن، بالتعاون مع شركات عالمية رائدة مثل هيونداي الكورية الجنوبية للصناعات الثقيلة وشركة Lanperial.

ويستهدف المجمع بناء أكثر من 40 سفينة سنويًا، بما في ذلك ناقلات النفط العملاقة، إضافة إلى إنشاء أول مصنع للمحركات البحرية في الشرق الأوسط؛ ما يضمن استقلالية التصنيع وتوفير خدمات الصيانة للأسطول الوطني، إذ لم تعد الصناعة اليوم مقتصرة على التجميع، بل توسعت لتشمل التصنيع الكامل باستخدام أحدث التقنيات، بالتعاون مع الشركات العالمية لنقل خبرات التصميم والبناء، بما يتماشى مع متطلبات السفن الذكية وذاتية القيادة.

وتعمل المملكة على إنشاء مصانع متخصصة للمحركات والمعدات البحرية تحت شعار صنع في السعودية؛ ما يضمن تحقيق الاستقلالية التقنية، ويسهم في خلق فرص وظيفية واسعة للشباب السعودي في مجالات الهندسة البحرية، اللحام، إدارة الموانئ، والتشغيل البحري.

وتعتبر شركة البحري من أكبر مالكي ومشغلي ناقلات النفط العملاقة في العالم، وتمتلك حصصًا

ويعد هذا الإنجاز نتاجًا مباشرًا لإستراتيجية رؤية 2030، التي شكلت الحافز الرئيسي وراء القفزة النوعية التي شهدتها الأسطول البحري التجاري السعودي، على الصعيدين الإقليمي والدولي.

وشهد قطاع بناء السفن والصناعات البحرية بالمملكة تحولًا نوعيًا في السنوات الأخيرة، مدعومًا بإصلاحات تشريعية وتطوير قوانين رفع العلم السعودي؛ ما أسهم في تعزيز حركة سلاسل الإمداد والتجارة العالمية عبر الموانئ السعودية. ويأتي ذلك ضمن خطة شاملة لتتويج الاقتصاد الوطني بعيدًا عن الاعتماد على النفط، وتحقيق السيادة على سلاسل الإمداد، وتعزيز مكانة المملكة في المحافل الدولية، لاسيما من خلال التفاعل الفاعل مع المنظمات البحرية العالمية.

وتؤكد المؤشرات العالمية هذا التقدم الملحوظ، حيث احتلت المملكة المرتبة 17 عالميًا في مؤشر الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي؛ ما يعكس جاذبيتها المتزايدة كمركز عالمي لإعادة التوزيع، وربط سلاسل التجارة بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، ومكانتها المتنامية كمحرك رئيسي للتجارة العالمية.

رأس الخير وتوطين صناعة بناء السفن
تعتبر مدينة رأس الخير، ومشروع الشركة العالمية

الأولى في كفاءة خدمات الشحن البحري. وتمثل الموانئ السعودية نحو 13 % من حجم التجارة العالمية، فيما تمر عبرها 70 % من واردات المملكة و 95 % من صادراتها غير النفطية.

وتمثل هذه الموانئ جسراً طبيعياً يربط الشرق (آسيا) بالغرب (أوروبا وأمريكا) عبر بوابة البحر الأحمر والخليج العربي.

تستهدف المملكة زيادة حصتها من حاويات المسافنة (الحاويات التي يُعاد شحنها لوجهات أخرى) لتلبية الطلب العالمي، حيث بلغت كميات بضائع المسافنة أكثر من 21 مليون طن في 2024.

ويعتبر ميناء جدة الإسلامي البوابة الأولى على البحر الأحمر ويستقبل أكبر عدد من السفن، ويتصدر ميناء الملك عبد العزيز بالدمام عمليات مناولة الحاويات على الخليج العربي، ويقود ميناء الملك فهد الصناعي بالينبع عمليات التصدير بنسبة 51 % من إجمالي صادرات المملكة، خاصة للبتروكيماويات.

تطلعات ومستهدفات 2030
تهدف المملكة إلى تحويل العلم السعودي

ناقلات النفط العملاقة (VLCC) لنقل النفط الخام بقدرات استيعابية ضخمة. ناقلات الكيماويات والمنتجات البتروكيماوية والزيوت النباتية.

سفن البضائع السائبة أو الصب (Dry Bulk) لنقل الحبوب والمعادن والفحم. سفن الدحرجة (Ro-Ro) متعددة الاستخدامات لنقل السيارات والمعدات الثقيلة.

سفن الإمداد والدعم البحري لمناطق التقب عن النفط ودعم المنصات البحرية. تشكل هذه السفن البنية التحتية لإنشاء أسطول بحري قوي قادر على رفع العلم السعودي، وتديره كوادر وطنية متخصصة تزيد على 2,000 بحار، ساهمت خبراتهم في إدارة العمليات البحرية وتطويرها، وضمان الالتزام بالمعايير الدولية؛ ما عزز تنافسية القطاع على المستويين الإقليمي والعالمي.

فبرزت الحمولة الطنية في الموانئ السعودية بنسبة 30 % خلال النصف الثاني من 2025 لتجاوز 11 مليون طن؛ ما وضع المملكة ضمن أكبر عشرين أسطولاً بحرياً في العالم، ورفع ترتيبها بين الدول العشر

رئيسية فيها كل من صندوق الاستثمارات العامة وأرامكو السعودية. وتشغل الشركة أكثر من 104 سفن حديثة؛ ما يجعلها المحرك الرئيسي للأسطول البحري التجاري السعودي، ويتيح للأسطول الاستفادة من الصناعة المحلية، وتقليل التكاليف التشغيلية، والاعتماد على الأحواض العالمية.

وأعلنت الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري البحري عن إبرام أول طلبية لبناء ست ناقلات للبضائع السائبة الجافة مع الشركة العالمية للصناعات البحرية، وهو أول مشروع واسع النطاق لبناء السفن في المملكة، ويعكس التزام السعودية بتطوير منظومة بحرية متكاملة قادرة على المنافسة عالمياً، انسجاماً مع أهداف رؤية 2030، ودعمًا لتوطين سلاسل الإمداد وتعزيز التكامل بين الشركات السعودية الكبرى.

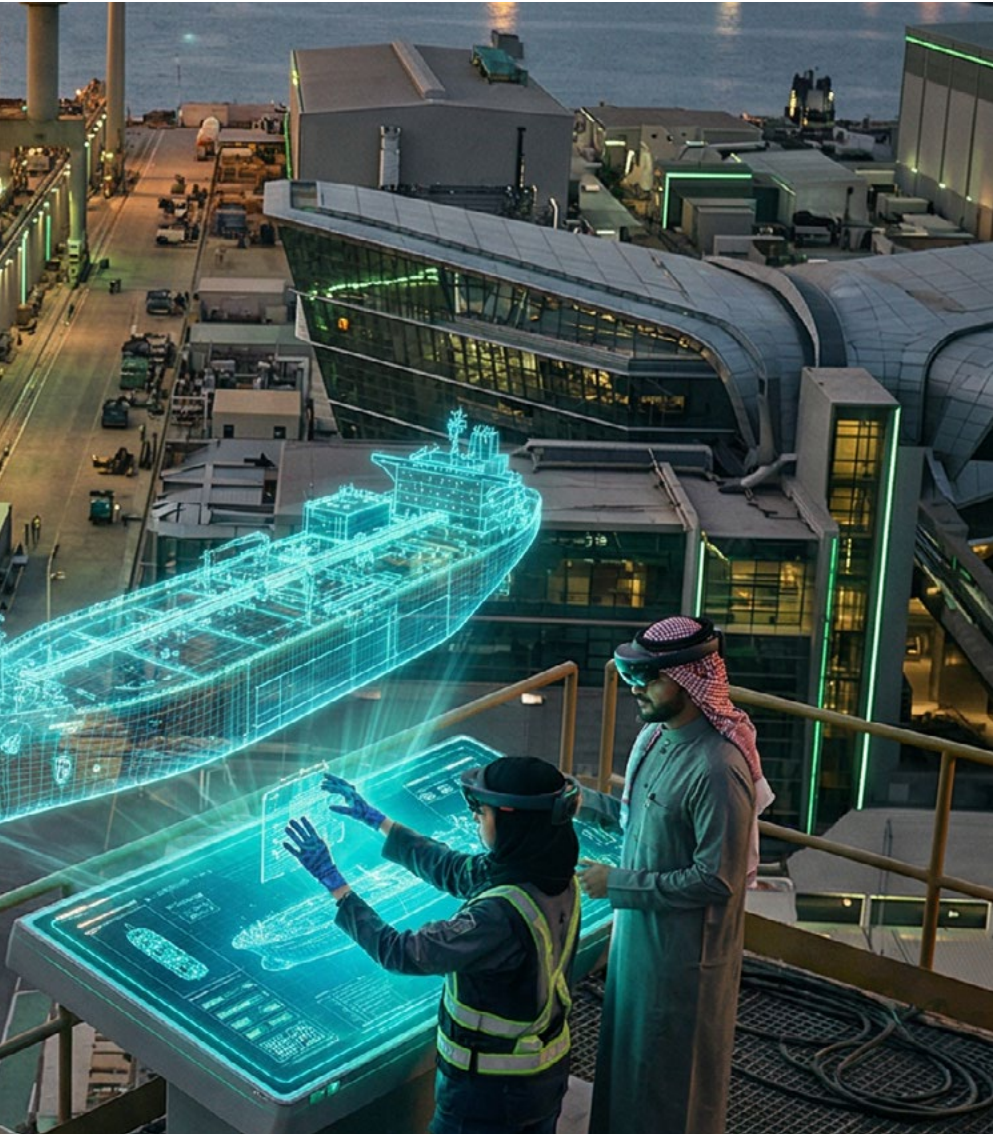
تُبنى الناقلات الجديدة في حوض بناء السفن الحديث التابع للشركة العالمية للصناعات البحرية في رأس الخير، وهو الأكثر تطوراً في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وقد تم تصميم ناقلات أتراماكس الجديدة لتوفر مستويات عالية من المرونة والكفاءة التشغيلية، وتمكنها من الوصول إلى الموانئ ذات البنية التحتية المحدودة؛ ما يساهم في توسع قطاع البحري للبضائع السائبة إلى الأسواق المتخصصة وطرق التجارة الناشئة، ويعزز المرونة والقدرة التنافسية والاستدامة في صناعة النقل البحري سريع التطور.

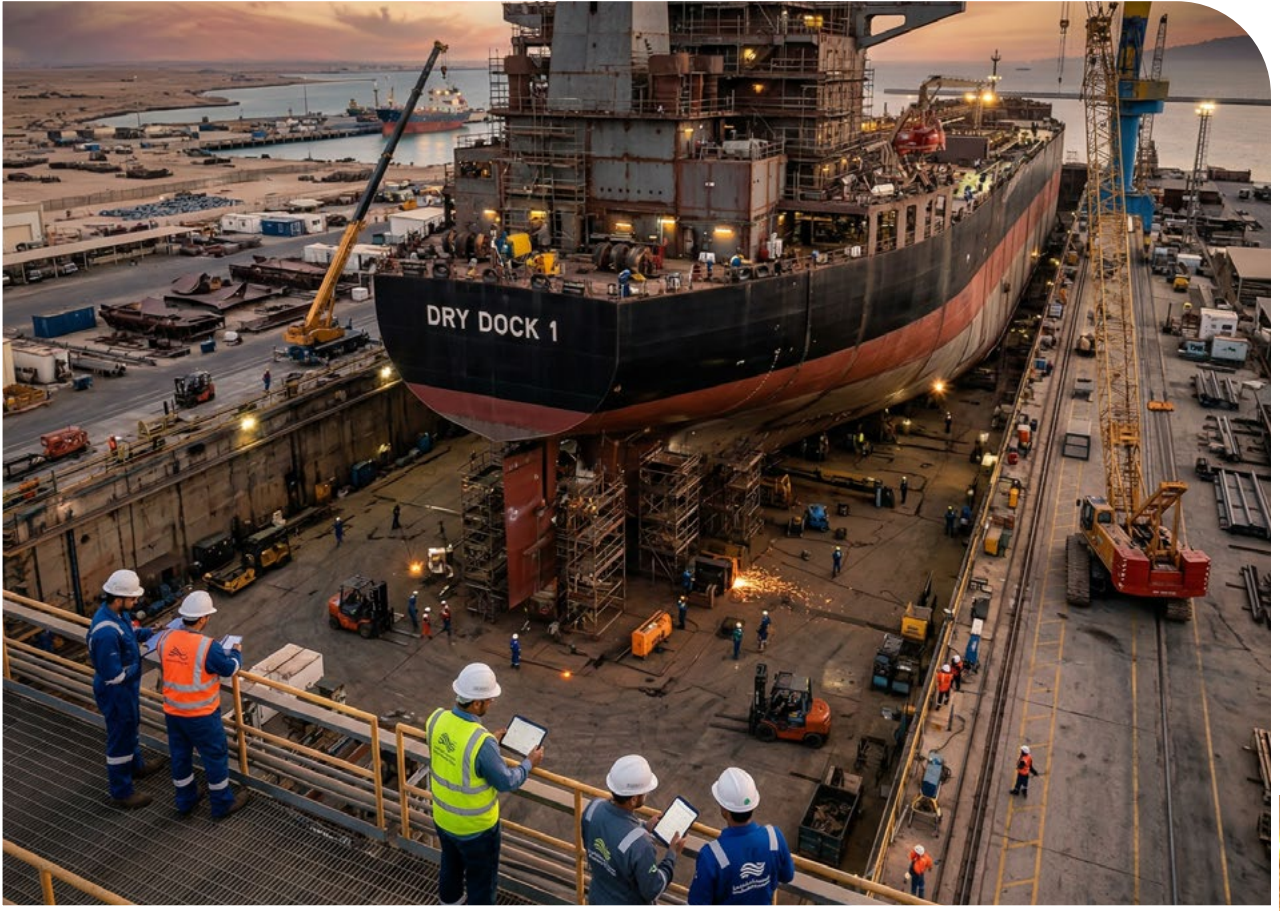
تمتلك شركة أرامكو السعودية أسطولاً بحرياً ضخماً لدعم عملياتها في الخليج العربي والبحر الأحمر، يشمل سفن الإمداد وقوارب السحب والسفن الداعمة للمنصات النفطية والغازية، وبأتي ذلك في الوقت الذي تواصل فيه الشركة العالمية للصناعات البحرية دورها كمشغل وحوض رئيسي لبناء السفن العملاقة، حيث بدأت عام 2025 بتسليم أولى السفن التجارية سعودية الصنع للأسطول الوطني.

وتلعب شركة جنى للخدمات البحرية دوراً رائداً في تقديم الخدمات المساندة لقطاع النفط والغاز، وتمتلك أسطولاً متنوعاً من سفن الخدمات والعمليات البحرية، فيما يمثل مشروع سوفون لبناء السفن فرصة رئيسية لتوظيف الكوادر الوطنية في القطاع البحري.

تمكنت المملكة بحلول نهاية عام 2025 من دخول مرحلة جديدة في توطين صناعة السفن، تحت شعار صنع في السعودية، حيث تم الكشف عن أولى الناقلات التجارية التي تم بناؤها وتجهيزها محلياً؛ ما يعزز الاستدامة ويقلل الاعتماد على الأحواض العالمية، ويؤكد قدرة المملكة على المنافسة العالمية.

تنوع الأسطول التجاري السعودي
يتنوع الأسطول السعودي لتغطية كافة احتياجات التجارة العالمية، ويشمل:

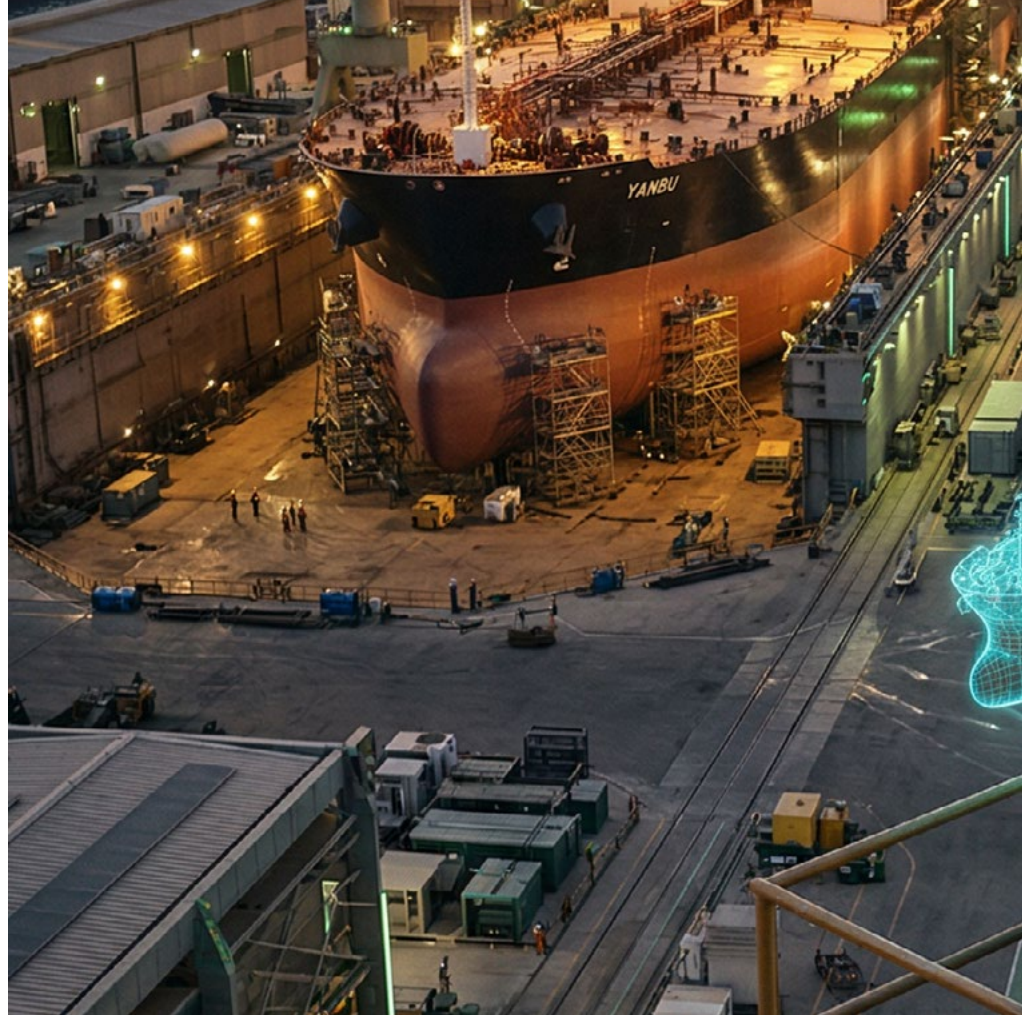




إلى رمز للكفاءة البحرية عالميًا، من خلال عدة محاور:

- 1- مضاعفة القدرة التشغيلية لموانئها لتصل إلى 400 مليون حاوية مكافئة سنويًا؛ ما يتطلب توسعة ضخمة في أسطول سفن الصب والكارجو.
- 2- تعزيز الأسطول الوطني وزيادة عدد سفنه وتنويعه ليشمل ناقلات النفط العملاقة، ناقلات الكيماويات، ناقلات البضائع السائبة، لنقل 50 % من واردات وصادرات المملكة على سفن تحمل العلم السعودي.
- 3- تعزيز الربط العالمي عبر أكثر من 250 وجهة عالمية بحلول 2030، وزيادة خطوط الحاويات العالمية، ورفع معدلات التشغيل.
- التوسع في المناطق اللوجستية البحرية من خلال إنشاء 59 منطقة لدعم إعادة الشحن وتجارة الترانزيت؛ ما يستلزم إنشاء سفن مغذية (Feeders) لنقل البضائع إلى الموانئ العالمية.
- 4- تطبيق مبادرات المملكة نحو البيئة والاستدامة (السعودية الخضراء) عبر تطوير السفن الذكية والصديقة للبيئة لتقليل الانبعاثات الكربونية وتحقيق الاستدامة والأتمتة في عمليات النقل البحري.

أظهر النمو الكبير في 2025 بنسبة 32 % قدرة المملكة على تجاوز مستهدفاتها الأولية لعام 2030 قبل الموعد المحدد، خاصة مع دخول استثمارات كبرى في قطاع سفن الغاز المسال والحاويات؛ ما يعزز مكانتها الريادية عالميًا في النقل البحري والخدمات اللوجستية.



القبطان السعودي مجدي الحربي: الموانئ السعودية أصبحت محاور إستراتيجية على فرائط الملاحة العالمية بفضل رؤية 2030

أكد القبطان السعودي مجدي عيضة الحربي، صاحب كتاب «السفينة»، أن التعليم البحري في المملكة العربية السعودية تبنى خلال السنوات الأخيرة رؤية تطويرية شاملة، تستهدف مواءمة معايير المنظمة البحرية الدولية (IMO) مع مستهدفات رؤية السعودية 2030، بما يعزز جاهزية الكوادر الوطنية ويواكب التحولات المتسارعة في قطاع النقل البحري واللوجيستيات.





التجارة الدولية وشركات الملاحة والموانئ المتخصصة في هذا النوع من السفن، وجاء هذا النمو نتيجة مباشرة للتغيرات الجيوسياسية العالمية، بما في ذلك الحروب الإقليمية وحوادث القرصنة البحرية، التي أدت إلى إعادة توجيه مسارات عدد كبير من السفن وفرض واقع جديد على حركة النقل البحري العالمية.

وفي أواخر عام 2025، شهد السوق قفزة واضحة تمثلت في زيادة متوازنة في كل من العرض والطلب؛ ما شكل مؤشرًا إيجابيًا يعكس تحولًا نوعيًا في ديناميكية السوق، وبرز السوق البحري السعودي كأحد أبرز الأسواق الواعدة، مسجلًا معدلات نمو غير مسبوقة مقارنة بالفترات السابقة.

ومع مطلع عام 2026، لوحظ ارتفاع ملحوظ في أعداد السفن المتجهة إلى الموانئ السعودية، في دلالة واضحة على تصاعد الدور المحوري للمملكة في منظومة التجارة البحرية العالمية، وبعد هذا التطور مؤشراً اقتصادياً عالمياً يعكس ثقة متزايدة في البنية التحتية البحرية السعودية، ورسخ ارتباط المملكة بمستقبل أكثر استدامة وازدهاراً.

الأسطول البحري التجاري السعودي بكفاءة واحترافية، والمشاركة في صناعة القرار البحري محلياً ودولياً.

ويين أن كتابه «السفينة» يعد مرجعاً تأسيسياً وموسوعة معرفية للقبطان المبتدئ، حيث يركز على بناء فهم متكامل للمفاهيم التشغيلية والقيادية، بما يهيئ البحار للتعامل مع مختلف أنماط السفن، بما فيها السفن المتقدمة والسفن ذاتية القيادة.

وشدد على أن المملكة العربية السعودية تعد اليوم عضواً فاعلاً وشريكاً أساسياً ومؤثراً في منظومة الحماية البحرية الدولية، من خلال التزامها بتطبيق قواعد المنظمة البحرية الدولية، وتعزيز أمن وسلامة الممرات الملاحية الاستراتيجية، وإلى نص الحوار:

كيف تقيم أبرز أحداث عام 2025 في قطاع النقل البحري والموانئ، وما توقعاتكم لعام 2026؟

مع بداية عام 2025، تصدرت موانئ البترول وموانئ البضائع السائبة، حصة كبيرة من السوق البحري العالمي، مدفوعة بارتفاع ملحوظ في الطلب من قطاعات

وأوضح الحربي في حوارهِ لـ«عالم الموانئ» أن القطاع البحري واللوجستي في المملكة شهد نهضة نوعية غير مسبوقة، انعكست بشكل مباشر على أداء الموانئ السعودية، التي تحولت وفق مستهدفات الرؤية إلى نقاط توقف إستراتيجية على مسارات الإبحار الدولية، سواء في البحر الأحمر أو الخليج العربي، مستفيدة من موقعها الجغرافي الفريد والبنية التحتية المتقدمة.

وأشار إلى أنه على الرغم من التقلبات الحادة التي تشهدها ديناميكيات السوق البحري العالمي، نتيجة الأزمات الجيوسياسية والتوترات الإقليمية التي أثرت على حركة التجارة وسلاسل الإمداد، فإن السوق البحري السعودي نجح في تحقيق معدلات نمو غير مسبوقة خلال عام 2025؛ ما يعكس قوة المنظومة البحرية الوطنية ومرونتها في مواجهة المتغيرات الدولية.

ولفت القبطان الحربي إلى أن شركتي أرامكو السعودية و«البحري» تمثلان نموذجين رياديين أسهما بشكل فاعل في إعداد وتخريج كفاءات وطنية عالية المستوى من العمالة البحرية، القادرة على قيادة

واللحظات الحاسمة التي تتطلب خبرات متقدمة ورؤية إستراتيجية. ويعكس هذا الدور الريادي موقع المملكة المتقدم في المشهد البحري، مدعومًا بما يشهده الشاب السعودي من تطور ملحوظ في الجوانب العلمية والعملية؛ ما يمكنه من الإسهام بفاعلية في رسم مستقبل القطاع البحري وتعزيز مكانة المملكة ضمن مصاف الدول الرائدة بحريًا.

كيف ترى واقع التعليم البحري في المملكة في ظل الثورة الصناعية الرابعة والرقمنة والذكاء الاصطناعي؟
يتسع نطاق التعليم البحري ويتطور تبعًا

واللوجيستية وفق أعلى المعايير العالمية؛ ما يعزز من مكانتها كموانئ موثوقة ومحورية في حركة التجارة والنقل البحري إقليميًا ودوليًا.

هل الكوادر الوطنية مؤهلة لقيادة الأسطول البحري التجاري السعودي؟

عند تسليط الضوء على الشركات الوطنية الرائدة في مجال الأعمال البحرية، تبرز شركتنا أرامكو السعودية و«البحري» كمنموذجين رياديين أسهما في تخريج كفاءات وطنية عالية المستوى، قادرة على قيادة وصناعة القرار البحري على المستويين المحلي والدولي، لا سيما في الظروف الصعبة

كيف تقرأ إنجازات المملكة في قطاع الموانئ واللوجيستيات؟

تشهد الموانئ السعودية حراكًا متسارعًا وتطورًا ملحوظًا على المستويين التشغيلي والبنوي؛ ما لفت أنظار كبرى شركات النقل البحري العالمية، ودفعها إلى التقدم بطلبات للانضمام واختيار الموانئ السعودية كمحطات رئيسية للتموين وتقديم الخدمات، فضلًا عن كونها نقاط توقف إستراتيجية على مسارات الإبحار الدولية.

ويعود هذا الاهتمام المتزايد إلى ما تتمتع به الموانئ السعودية من مستويات عالية من الأمان، إلى جانب قدرتها على توفير منظومة متكاملة من الخدمات البحرية



العرض والطلب، ولا تعد الهيئة الجهة التي تنشئ جوهر السوق من الأساس. ويمكن النظر إلى جهات التصنيف بوصفها خطوة تكميلية تظهر أهميتها في المراحل المتقدمة من نضج السوق، حيث تبرز الحاجة إلى الضبط والتقنين وفق رؤية ميدانية أشمل، تتجاوز الاكتفاء بإنشاء جهة تصنيف، وتعتمد على فهم عملي لطبيعة القطاع ومتغيراته.

ما الذي يميز كتابك «السفينة» في ظل الحديث المتزايد عن السفن ذاتية القيادة؟
يتضمن كتاب «السفينة» المعارف الأساسية التي يجب على كل بحار على متن السفينة،

الطالب والبحار السعودي وربطها بشكل مباشر بالرؤية الوطنية، إدراكًا لعمق العلاقة بين التعليم البحري والتنمية الاقتصادية المستدامة.

ما رأيك في تأسيس هيئة تصنيف سعودية ضمن استكمال المنظومة البحرية وفق رؤية 2030؟

من منظوري كقبطان سفينة ومدير في الإدارة البحرية، أرى أن دور هيئات التصنيف يعد مهمًا ومطلوبًا ضمن منظومة القطاع البحري، إلا أن هذا الدور يتركز أساسًا في تقديم الخدمات وتنظيمها، أما السوق البحري نفسه، فهو بطبيعته يقوم على مبدأ

لاحتياجات السوق ومتطلباته المتغيرة، ورغم أن المنظمات البحرية الدولية وضعت أطراً ومعايير محددة للتعليم والتأهيل البحري، فإن الإدارات التعليمية في المملكة تبنت رؤية تطويرية أشمل، تهدف إلى مواءمة هذه المعايير مع مستهدفات رؤية السعودية 2030.

وفي هذا السياق، تم اعتماد سياسات ومبادرات تعليمية تعزز من جاهزية الكوادر الوطنية وتلبي احتياجات السوق البحري محليًا ودوليًا، ونشهد اليوم انخراط الجهات الحكومية والوزارات ذات العلاقة في فتح قنوات الحوار، وعقد المؤتمرات، وإدارة النقاشات البناءة، بهدف ترسيخ هوية





وكذلك كل إداري يعمل في القطاع البحري، الإلمام بها ومراجعتها، ويشمل ذلك أساسيات البحر، وهيكلية السفينة وتنظيمها، إضافة إلى محتويات أعمال السفينة وآليات الإبحار والتشغيل.

ويركز الكتاب بشكل خاص على تأسيس القبطان المبتدئ، من خلال بناء فهم متكامل للمفاهيم التشغيلية والقيادية، ويعد هذا الفهم أساساً للتعامل مع السفن ذاتية القيادة، ويساعد على تحديد متطلبات الدعم والتطوير اللازمة لتمكين هذه السفن من العمل بكفاءة، بما يتوافق مع احتياجات السوق المستقبلية. ويقدم الكتاب صورة شاملة للمبرمجين والعاملين على أنظمة السفن، ممن لا ينتمون بالضرورة إلى تخصصات بحرية، تمكنهم من فهم حركة السفينة، وآليات تفادي المخاطر، والتعامل مع الكوارث المحتملة والحد من أثارها.

ما أبرز التحديات التي تواجه العمالة البحرية السعودية اليوم؟

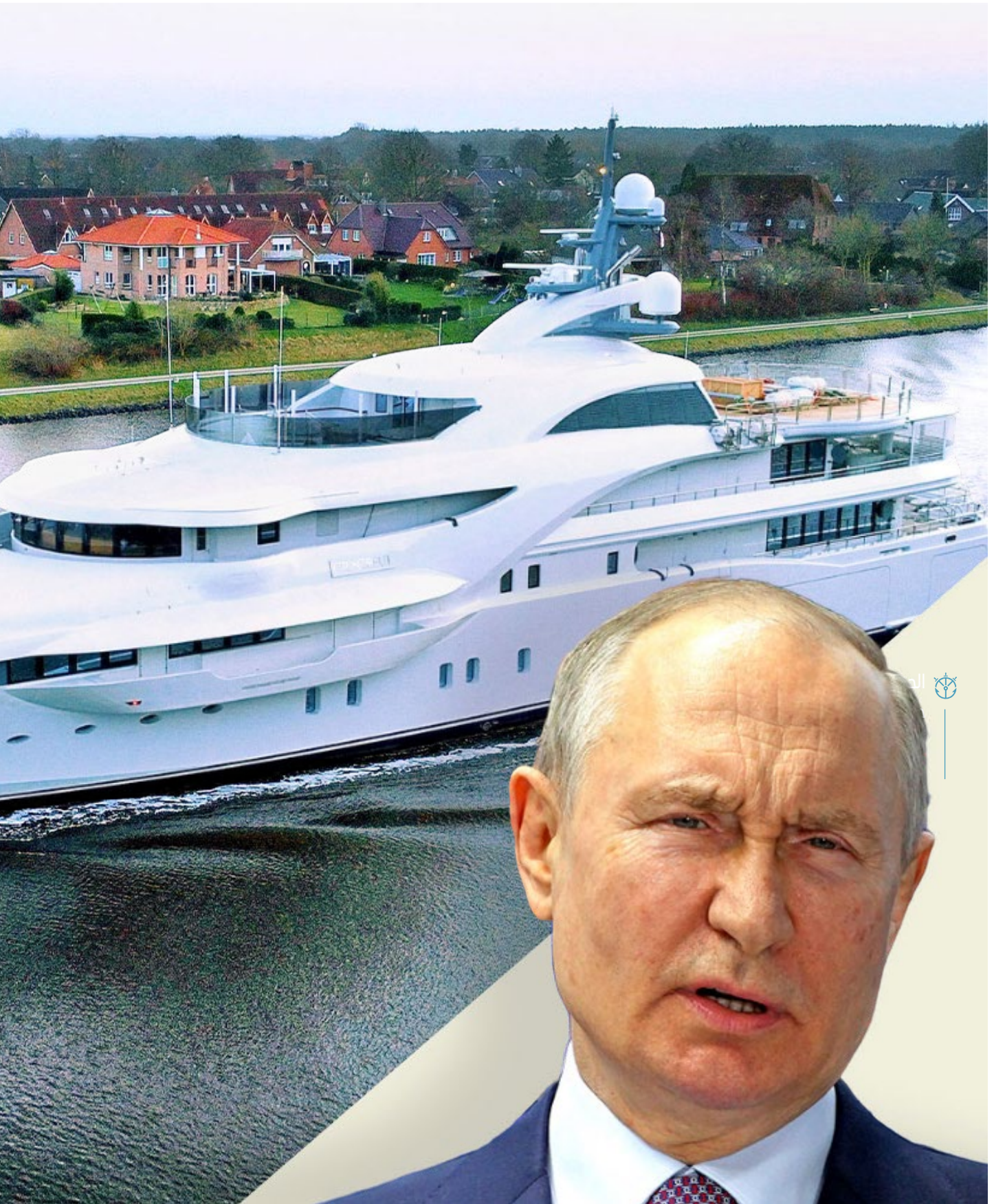
من خلال العمل مع بحارة من جنسيات متعددة، يتضح وجود إجماع عالمي على أن العمل البحري يتطلب قدرًا عاليًا من الصبر والالتزام، ويخضع لمتطلبات خاصة تختلف من شخص لآخر بحسب القدرات والخبرات والظروف، وقد نصت القوانين البحرية الدولية على أطر عامة تنظم هذا القطاع، مع منح كل دولة الحق في إضافة شروطها ومتطلباتها الوطنية، ولا يغير رفع علم الدولة على السفينة من طبيعة المهام الوظيفية أو مسؤوليات البحار، بل يقتصر دوره غالبًا على تسهيل إجراءات التدقيق والتصديق على الشهادات والامتثال النظامية، بما يخفف الأعباء الإدارية دون المساس بجوهر العمل البحري.

كيف تسهم المملكة العربية السعودية في تعزيز الأمن البحري الدولي؟

تعد المملكة العربية السعودية عضوًا فاعلاً وشريكاً أساسياً في منظومة الحماية البحرية الدولية، من خلال تعاونها المستمر مع الدول الإقليمية والدولية لتأمين الممرات البحرية وحماية الملاحة. وأسهمت هذه الشراكات في تعزيز حماية السفن من مخاطر القرصنة البحرية، إلى جانب تطبيق منظومات متقدمة للحد من الحوادث والكوارث البحرية، فالمملكة مسجلة ومعتمدة كمرکز تحكم وطني في دليل الاتصالات البحرية (GMDSS) ومنظومة البحث والإنقاذ البحري (-IAM SAR)؛ ما يعكس جاهزيتها العالية وقدرتها على الاستجابة السريعة لحالات الطوارئ، لذا تعد الموانئ السعودية منافذ آمنة ومحطات موثوقة للسفن العابرة، حيث توفر خدمات التزود بالوقود والدعم اللوجستي والصيانة، إضافة إلى الاستجابة لطلبات الاستغاثة.



الحوث القاتل.. يخت بوتين السري



على الرغم من امتلاك بوتين العديد من اليخوت الفاخرة التي تعكس شغفه بالرياضات البحرية وصيد الأسماك، إلا أن يخت جريسفول يظل من المفضلات لديه ويعرف بأنه اليخت السري الأكثر أهمية في



أسطوله.

بدأت قصة هذا اليخت في السابع من فبراير عام 2022، أي قبل اندلاع الحرب على أوكرانيا بنحو سبعة عشر يومًا، حين غادر اليخت الميناء الألماني في هامبورغ بسرعة مفاجئة على الرغم من أن أعمال الصيانة لم تكتمل بعد وكان من المقرر بقاؤه لعدة أشهر إضافية في حوض بناء السفن الذي تديره شركة لورسن العالمية والتي قامت ببناء اليخت عام 2014.

وقد سبق أن فرضت وزارة الخزانة الأمريكية عقوبات على ثلاثة من يخوت بوتين من بينها يخت جريسفول وشيلست ونيفا، باعتبارها ممتلكات مرتبطة بالرئيس الروسي. اتجه اليخت مباشرة إلى ميناء كالينينغراد الروسي على بحر البلطيق ليكون بعيدًا عن خطر المصادرة في حال بقي في ألمانيا بعد فرض العقوبات الدولية، وتم تغيير اسمه رسميًا إلى كوساتكا أي الحوت القاتل أو الأوركا، في محاولة للتصويه وتجنب التتبع. يقدر ثمن اليخت وحده بأكثر من 100 مليون دولار بالإضافة إلى مقتنيات داخلية فاخرة قيمتها تتجاوز اثنين وثلاثين مليون دولار.

مواصفات استثنائية

ويتميز اليخت بمواصفات استثنائية تشمل مسبحًا داخليًا بطول خمسة عشر مترًا مع أرضية هيدروليكية تتحول إلى قاعة رقص أو مهبط لطائرات الهليكوبتر، وجناح نوم رئيسي فاخر، وصالة ألعاب رياضية، وحمامًا

من الرخام الأبيض الفاخر، ويحتوي على أجهزة اتصالات سرية مشفرة تستخدمها الحكومة الروسية؛ ما يعزز اعتباره يختًا رئاسيًا، بالإضافة إلى ذلك، يتضمن اليخت صالة عرض سينمائية ومنطقة سبا ومعدات أمنية متطورة للغاية، وقد تم صرف نحو اثنين وثلاثين مليون دولار إضافية خلال عام 2022 لتحديثه وتأثيثه بقطع ديكور أوروبية فخمة تم تهريبها إلى روسيا عبر وسطاء لتجاوز العقوبات.

إلى جانب جريسفول، يمتلك بوتين عدة يخوت أخرى مثل يخت فيكوريا الذي يبلغ طوله واحدًا وسبعين مترًا، ويخت تشايركا الذي يعني «النورس» بالروسية، ويعمل كمكتب رئاسي عائم استضاف فيه بوتين العديد من قادة العالم من بينهم الرئيس البيلا روسي لوكاشينكو ويخت أوليمبيا وهو أحد أقدم يخوته ويقال إنه هدية من رجل الأعمال رومان أبراموفيتش، ويخت شلسيت المستخدم للتنقلات القصيرة في البحر الأسود ويقع عادة بالقرب من قصر بوتين في جيلينجيك، ويخت نيجا أحد يخوت المرافقة، وأخيرًا سفينة مشروع 23700 المسماة فوفيفودا، وهي سفينة إنقاذ وتفتيش رسميًا لكنها مصممة داخليًا لتحتوي على أجنحة فاخرة ومساحات ترفيهية ما أطلق عليها المحققون اسم اليخت العسكري لبوتين.

أسطول يخوت بوتين

وبحسب موقع Vessels Value، تبلغ قيمة أسطول يخوت بوتين الإجمالية نحو ستمئة وثمانين مليون دولار على الأقل، معظمها مسجل تحت أسماء شركات وهمية لتجنب العقوبات، ويتنقل اليخت حاليًا بين المياه الروسية الآمنة في بحر البلطيق والبحر الأسود تحت حراسة أمنية مشددة بعيدًا عن المياه الإقليمية لدول الناتو والاتحاد الأوروبي.

يرسو اليخت عادة في مرسى قصر بوتين المعروف باسم قصر إيدوكوباس على ساحل البحر الأسود قرب مدينة جيلينجيك، وهو من أكثر العقارات سرية وإثارة للجدل في العالم، ويقدر ثمنه بنحو مليار وثلاثمائة وخمسين مليون دولار، ويقع ضمن مساحة شاسعة تبلغ سبعة آلاف هكتار من الغابات المملوكة لأجهزة الأمن الروسية، ويحتوي على نفق سري محفور داخل الجبل يمتد من القصر إلى الشاطئ حيث توجد غرفة مراقبة مطلية على البحر الأسود، وتعتبر المنطقة المحيطة بالقصر منطقة حظر طيران ودخول السفن إليها محظور وتخضع لحراسة مشددة من قوات حرس الحدود والاستخبارات الروسية، لذا يرسو فيها يخت جريسفول أو كوساتكا الحوت القاتل ليظل بعيدًا عن أعين العالم ومحميًا بالكامل.

MSC الحصان الجامع.. هيمنة سويسرية على الشحن البحري العالمي وإستراتيجية الإبحار المنفرد في 2026

بحلول عام 2026، تكون شركة إم إس سي السويسرية قد بلغت ذروة غير مسبوقة في صناعة الشحن البحري العالمية، ليس فقط من حيث الحجم أو السعة، وإنما من حيث القدرة على فرض نموذج تشغيل جديد يقوم على الاستقلال الكامل عن التحالفات الملاحية التقليدية التي حكمت هذا القطاع لعقود طويلة، فبعد الانفصال الرسمي عن تحالف تو إم مع شركة ميرسك في عام 2025، تدخل إم إس سي عام 2026 وهي تعمل وفق إستراتيجية الإبحار المنفرد، محتلة المركز الأول عالميًا بفارق كبير، مدعومة بأسطول هو الأضخم في تاريخ الشحن بالحاويات، وبقدرة تشغيلية تتيح لها تغطية معظم الخطوط العالمية دون الحاجة إلى شركاء أو ترتيبات تشاركية معقدة.



وشرق آسيا، وهما المنطقتان اللتان تشهدان أعلى معدلات نمو سكاني واستهلاك في العالم؛ ما يعني زيادة مطردة في الطلب على خدمات الشحن وسلاسل الإمداد.

وتراهن إم إس سي على أن السيطرة المبكرة على البنية التحتية اللوجستية في هاتين المنطقتين تمنحها أفضلية إستراتيجية طويلة الأمد، خصوصاً مع إعادة تشكيل خريطة التجارة العالمية بعيداً عن المراكز التقليدية.

وفي موازاة هذا التوسع، وضعت إم إس سي ملف الاستدامة والضغوط البيئية في صدارة أولوياتها لعام 2026، خاصة في ظل تشديد التشريعات الأوروبية المتعلقة بالانبعاثات الكربونية، وفرض ضرائب ورسوم متزايدة على السفن التي ترسو في الموانئ الأوروبية وفق أنظمة مثل نظام تداول الانبعاثات الأوروبي، ولهذا السبب، ركزت الشركة على تشغيل جزء كبير من أسطولها الجديد بمحركات الوقود المزدوج، واستخدام الغاز الطبيعي المسال، إلى جانب الدخول في تجارب متقدمة لاستخدام الهيدروجين والأمونيا الخضراء، في محاولة لتقليل الانبعاثات وتفادي الأعباء المالية المتزايدة المرتبطة بالكربون.

وفي الإطار ذاته، تواصل إم إس سي تحديث أسطولها البحري بما يتوافق مع متطلبات المنظمة البحرية الدولية، حيث تتخلص تدريجياً من السفن القديمة الأقل كفاءة، وتستبدلها بسفن حديثة ذات تصميمات هيدروديناميكية تقلل استهلاك الوقود والانبعاثات، في وقت باتت فيه ضريبة الكربون تشكل حاجساً حقيقياً لجميع الخطوط الملاحية العالمية دون استثناء.

المثلث الذهبي

ضمن خطة الجموع لعام 2026، اعتمدت إم إس سي ما يمكن وصفه بالمثلث الذهبي القائم على التوسع والاستحواذ والاستثمار في آن واحد، مع تركيز واضح على الموانئ

نمو يفوق التوقعات

ومع بدايات عام 2026، تشير المؤشرات إلى نمو يفوق التوقعات، إذ من المنتظر أن تتجاوز السعة الإجمالية لأسطول إم إس سي حاجز الستة ملايين حاوية نمطية، في وقت تكون فيه الشركة قد تسلمت غالبية طلباتها من السفن العملاقة من فئة ميغاماكس، التي تزيد سعة السفينة الواحدة منها على أربعة وعشرين ألف حاوية مكافئة.

لا يعكس هذا التوسع الكمي الهائل مجرد تضخم في الأسطول، إذ يمثل تحولاً نوعياً في موقع الشركة داخل منظومة التجارة العالمية، حيث يسمح لها بخفض تكلفة نقل الحاوية الواحدة إلى مستويات يصعب على المنافسين مجاراتها، ويمنحها قوة تفاوضية هائلة مع العملاء والموانئ ومزودي الخدمات.

باتت إم إس سي تقترب سريعاً من نموذج الناقل اللوجستي المتكامل، القادر على التحكم في سلاسل الإمداد من نقطة الإنتاج حتى المستهلك النهائي، ويتجسد هذا التحول في تنوع استثمارات الشركة وأدواتها التشغيلية، إذ توسعت في بناء أسطول خاص من طائرات الشحن الجوي العملاقة لربط الشحن البحري بالجوي، بما يتيح حلولاً مرنة للبضائع ذات الحساسية الزمنية، واستثمرت بقوة في قطاع السكك الحديدية عبر الاستحواذ على شركة إيطالو الإيطالية؛ ما عزز قدرتها على نقل البضائع داخل القارة الأوروبية بكفاءة واستقلالية، إضافة إلى توسعها المتسارع في امتلاك وتشغيل الموانئ والأرصفة، والمناطق اللوجستية، الأمر الذي منحها سيطرة رأسية متزايدة على حلقات سلسلة القيمة اللوجستية.

زيادة الطلب على خدمات الشحن

ويأتي هذا التوسع المتشعب في إطار إستراتيجية واضحة للتغول المدروس، لا سيما في إفريقيا

منح هذا التحول الجذري الشركة مرونة شبه مطلقة في إدارة شبكتها الملاحية، حيث أصبحت قادرة على تعديل المسارات البحرية، والتحكم في سرعات السفن، وإعادة توزيع الطاقات الاستيعابية وفق تغيرات الطلب في السوق العالمي، دون التقيد بجدول أو التزامات تحالفية، وبذلك تحررت إم إس سي من القيود التي غالباً ما كانت تحد من قدرة الخطوط الملاحية الكبرى على اتخاذ قرارات سريعة في بيئة تتسم بتقلبات حادة، سواء على مستوى الطلب، أو أسعار الوقود، أو الأزمات الجيوسياسية.



قامت الشركة بالفعل بتحديث أسعارها لعام 2026، حيث تتراوح أسعار شحن الحاوية من شرق آسيا إلى موانئ شرق المتوسط وشمال إفريقيا بين ثلاثة آلاف وخمسمائة وخمسة آلاف وثلاثمائة دولار للحاوية عشرين قدمًا، مع توقع استمرار التقلبات السعرية، خاصة في ظل الضغوط التي تفرضها رسوم الكربون التي قد تمتص جزءًا من هذا الانخفاض مع التطبيق الكامل للرسوم الأوروبية في عام 2026.

وفي المقابل، لن يقف المنافسون الكبار مكتوفي الأيدي أمام هذا الصعود الصاروخي، إذ اعتمدت كل من ميرسك وسي إم إيه سي جي إم استراتيجيات مضادة مختلفة تمامًا، ما خلق مشهدًا تنافسيًا ثلاثي الأبعاد، فقد اختارت ميرسك التركيز على الجودة والالتزام الزمني بدل الدخول في سباق امتلاك السفن، معتمدة على تحالف جي مينابي مع هاباج لوبيد لتحقيق موثوقية

تصبح واحدة من أكبر مناطق التجارة الحرة في العالم، وتسعى لأن تكون الناقل الرسمي داخل القارة عبر امتلاك الموانئ وشبكات السكك الحديدية والمراكز اللوجستية، مستفيدة من التوسع في موانئ مثل الناظور في المغرب، ومصراتة في ليبيا، وشرق بورسعيد في مصر، لتحويل هذه النقاط إلى مراكز إعادة شحن تربط التجارة بين آسيا وأوروبا بعيدًا عن تعقيدات الموانئ الأوروبية المزدهمة والمكلفة بيئيًا.

رقمنة العمليات التشغيلية

وفي ظل هذا التوسع، تستعد إم إس سي للدخول في مرحلة ضغط سعري على سوق الشحن العالمي، مدعومة برقمنة كاملة لعملياتها التشغيلية، سواء في الحجز أو التسعير أو إدارة الأسطول، حيث تشير التوقعات إلى إمكانية انخفاض أسعار الشحن العالمية بنحو 10%، حيث

الإفريقية وجنوب شرق آسيا، في إطار إستراتيجية السيطرة الرأسية على سلاسل الإمداد، فالعمل المنفرد بعد الانفصال عن تحالف تو إم فرض على الشركة امتلاك بنية تحتية مستقلة، تتيح لها تقديم خدماتها دون الحاجة إلى تقاسم الأرصعة أو الجداول الزمنية مع خطوط أخرى؛ ما يفسر توسعها في موانئ مثل شرق بورسعيد في مصر، وموانئ ليبيا والمغرب، إضافة إلى موانئ في فيتنام وإندونيسيا وتايلاند.

وتكتسب إفريقيا أهمية خاصة في هذه الرؤية، إذ تمثل بالنسبة لإم إس سي القلب اللوجستي النابض لتوسعها المستقبلي، خاصة بعد استحوذها على بوللوري إفريقيا لوجستيك، التي تحولت إلى علامة إيه جي إل، وهو الاستحواذ الذي شكل نقطة التحول الكبرى في تمدد الشركة داخل القارة.

وتراهن إم إس سي على أن إفريقيا مرشحة لأن



وفي هذا المشهد المتغير، تواجه الشركات الإقليمية الصغيرة والمتوسطة، خصوصاً في المنطقة العربية، تحديات متزايدة نتيجة اعتمادها على أساطيل قديمة وتكاليف تشغيل مرتفعة؛ ما يجعل من الصعب عليها منافسة اقتصاديات الحجم التي تتمتع بها إم إس سي وسي إم إيه سي جي إم وميرسك، فضلاً عن الفجوة المتزايدة في مجالات الرقمنة والأتمتة والأمن السيبراني.

المنطقة العربية، حيث أصبحت الموانئ الكبرى، وعلى رأسها شرق بورسعيد وجدة، ساحات تنافس محموم بين الخطوط الثلاثة لحجز أرصفة مخصصة تضمن سرعة التفريغ والحفاظ على كفاءة الوقت، غير أن استثمارات إم إس سي الضخمة في الموانئ تجعلها في موقع أقرب إلى صاحب البنية التحتية؛ ما يمنح سفنها أولوية تشغيلية ويضع المنافسين في موقع تفاوضي أضعف.

جدول زمنية تتجاوز 90%، إضافة إلى تركيزها على الحلول اللوجستية المتكاملة من الباب إلى الباب، وبدء العودة التدريجية لاستخدام قناة السويس لبعض خطوطها الرئيسية منذ يناير 2026 لاستعادة كفاءة الوقت.

أما الشركة الفرنسية سي إم إيه سي جي إم، فقد برزت بوصفها المنافس الأشرس لإم إس سي في سباق الحجم، بعدما نجحت في عام 2025 في تجاوز ميرسك لتصبح ثاني أكبر خط ملاحى في العالم، مدعومة بثاني أكبر قائمة طليبات سفن، مع تركيز قوي على السفن العاملة بالغاز الطبيعي المسال لتجنب ضرائب الكربون الأوروبية، واعتمادها على تحالف أو شن أليانس باعتباره العمود الفقري للهيمنة على السوق من حيث السعة والتغطية الجغرافية. وينعكس هذا التنافس الثلاثي بشكل مباشر على



مجدي صادق يكتب.. لماذا جرينلاند؟

هل كان الكاتب المصري الراحل، الساخر محمد جلال، يقرأ المستقبل السياسي قبل أن يتشكل؟ وهل كانت روايته الصادرة عام 2021 بعنوان «لا أحد ينام في جرينلاند» مجرد عمل من الخيال العلمي، أم أنها جاءت كاستبصار مبكر لما ستؤول إليه صراعات الجغرافيا



بقلم / مجدي صادق

الولايات المتحدة قامت الولايات المتحدة ببناء قاعدة كامب سنشري، وهي مدينة متكاملة سُيّدت تحت الجليد، تضم مفاعلًا نوويًا، مختبرات علمية متقدمة، مرافق معيشية، بل وحتى دار عرض سينمائي.

الهدف الحقيقي من هذا المشروع لم يكن البحث العلمي أو الوجود الدفاعي فحسب، إذ تمثل في خطة سرية لنشر نحو 600 صاروخ نووي تحت الجليد، في موقع قريب نسبيًا من الاتحاد السوفيتي آنذاك، قبل أن يتمزق هذا الاتحاد لاحقًا على يد جورباتشوف.

ولا تزال بعض الأوساط تعتقد أن أجزاء من هذه القاعدة لم تُغلق بالكامل، أو أنها تحتوي على تكنولوجيا فضائية أو تجارب بيولوجية مهجورة،

الولايات المتحدة تحت المراقبة الدائمة، سعيًا لتحقيق ما يمكن تسميته بـ«حلم بوتين» في امتلاك مفاتيح القطب الشمالي والسيطرة عليه.

أسطورة المدينة المفقودة تحت الجليد

تحاط جرينلاند بأسطورة أمريكية غامضة تُعرف باسم المدينة المفقودة تحت الجليد، وهي أسطورة ليست بالمعنى الشعبي المتداول، إذ تعد في جوهرها حقيقة سرية تحولت بمرور الزمن إلى أسطورة سياسية داخل الوعي الأمريكي.

ترتبط هذه الأسطورة بمشروع عسكري بالغ السرية حمل اسم Project Iceworm، أو ما يُعرف بـ«الحدوة الثلجية»، ففي خمسينيات القرن

الرواية، التي دارت أحداثها في أجواء مشبعة بالغموض والخيال العلمي، طرحت فكرة وجود عالم مواز أو خفايا غير مرئية تحيط بجزيرة جرينلاند. واليوم، وبعد سنوات قليلة، يبدو أن هذا العالم الخفي لم يكن سوى تعبير رمزي عن صراع قوى عظمى تتدرك في صمت:

الصين، التي تستخدم قوتها الناعمة بعناية شديدة، وتتمدد إستراتيجيًا حول العالم عبر شبكة استثمارات تمتد إلى ما يزيد على 40 ميناء بين ملكيات مباشرة وشراكات غير معلنة؛ وروسيا، التي تدرك تمام الإدراك الأهمية الجيوسياسية القصوى لجرينلاند، سواء من خلال ما يُعرف بـ«البولركود» أو البعد القطبي، أو عبر بحر الشمال، بحثًا عن طريق بديل لقناة السويس، مع إبقاء



ورغم أن جرينلاند تتبع سيادتها للدنمارك وتتمتع بحكم ذاتي واسع، وليست دولة موقعة رسميًا على اتفاقية الحزام والطريق، إلا أن الإستراتيجية الصينية تتعامل معها باعتبارها جزءًا لا يتجزأ من الامتداد الشمالي للمشروع. في عام 2018، أصدرت الصين الكتاب الأبيض حول سياسة القطب الشمالي، وأعلنت فيه نيتها بناء طريق حرير قطبي مستغلة ذوبان الجليد، حيث يقلص الشحن عبر هذا الطريق المسافة بين شرق آسيا وأوروبا بنسبة تتراوح بين 30 و40% مقارنة بطريق قناة السويس، رغم المخاطر العالية.

الإستراتيجية الصينية في جرينلاند

تركز الإستراتيجية الصينية على ثلاثة محاور رئيسية: الثروات المعدنية: عناصر أرضية نادرة، يورانيوم، حديد، ونحاس، لتأمين سلاسل الإمداد للصناعات التكنولوجية والطاقة المتجددة. المشروعات اللوجستية ومراكز الأبحاث: المدينة والعسكرية، مع إدراك أن كثيرًا من مراكز الأبحاث تُستخدم كأدعج استخباراتية. النفوذ الاقتصادي الناعم: عبر التنمية المستدامة، والاستثمار طويل الأمد، دون صدام مباشر. ورغم نفوذ الصين لأي نوايا عسكرية، فإن الولايات المتحدة، التي تفتد دائمًا كـ«غوربلا غاضبة»، نجحت في إقضاء الشركات الصينية عن مشاريع المطارات والموانئ، خوفًا من قربها من

امتثال روسيا لاتفاقيات السلام مع أوكرانيا مع بدايات عام 2026، صُمدت تحركات مربية لسفن روسية في شمال الأطلسي قرب جرينلاند.

تحدثت تقارير استخباراتية عن سفن تجسس مثل بالتر، ويخوت مرتبطة بالكرملين، أبرزها يخت بوتين الحربي فوفيفودا، الذي يُعد من أفخم وأحدث يخوت الرئيس الروسي، ويكاد يكون بارجة عسكرية متكاملة.

لم تأت هذه السفن، بطبيعة الحال، للتنزه تحت الصقيع، إذ يُجح أنها تقوم برسم خرائط دقيقة لكابلات الإنترنت البحرية، وهي كابلات حيوية تربط الولايات المتحدة بأوروبا، مع احتمالات التخريب أو التجسس، وما كاد أن يحدث في فنلندا والسويد خير دليل.

وقد سُجلت بالفعل حادثتان رئيسيتان في بحر البلطيق، إحداهما تتعلق بالسفينة الصينية بي بنغ 3 في نوفمبر 2024، والأخرى بالسفينة الروسية إيبل إس في ديسمبر 2024، وكلتاهما ارتبطتا بقطع كابلات أو أنابيب بحرية، وسط نفوذ رسمي واعتبارها حوادث عرضية.

الصين وطريق الحرير القطبي

في المقابل، ترى الصين في جرينلاند حلقة وصل حيوية ضمن مشروعها الضخم المعروف باسم طريق الحرير القطبي، وهو امتداد مباشر لمبادرة الحزام والطريق.

قد تظهر إلى السطح مع ذوبان الجليد الناتج عن الاحتباس الحراري، ما يعيد فتح ملفات قديمة لم تُغلق أبدًا.

هوس شراء جرينلاند

الهوس الأمريكي بجرينلاند ليس وليد اللحظة، ولا يرتبط فقط بشخصية دونالد ترامب، فمنذ عهد الرئيس أندرو جونسون عام 1867، مروا بالرئيس هاري ترومان عام 1946، وصولًا إلى دونالد ترامب في 2019، ظلّت فكرة شراء جرينلاند أو الاستحواذ عليها تكرر داخل دوائر صنع القرار الأمريكي.

هذا التكرار التاريخي خلق ما يشبه أسطورة جينية داخل الوعي الأمريكي مفادها أن جرينلاند هي الولاية المفقودة، أو أرض الكنوز المنسية، تلك الأرض التي من يملكها يمتلك مفاتيح السيطرة على العالم الجديد، نظرًا لما تحويه من معادن نادرة، وممرات بحرية إستراتيجية، وأهمية قصوى للأمن القومي الأمريكي.

ومن هذا المنطلق، لا يبدو إصرار ترامب المتكرر، بين الحين والآخر، على امتلاك جرينلاند، مجرد نزوة سياسية، إذ يعد تعبير عن تصعيد إستراتيجي في مواجهة الصين وروسيا، تصعيد يدفع بالاتحاد الأوروبي وحلف الناتو إلى حافة المواجهة المفتوحة.

منطقة إستراتيجية شديدة الخصوصية

جرينلاند، التابعة سيادتها لمملكة الدنمارك، تحولت فعليًا إلى منطقة مراقبة إستراتيجية بالغة الحساسية، ففي عامي 2025 و2026، أصبحت المياه المحيطة بها، وفق توصيفات أمريكية رسمية، مغطاة بالسفن الروسية والصينية.

بالنسبة لبوتين، تمثل الجزيرة الطريق البحري عبر القطب الشمالي، الممر الوحيد الآمن لتحريك أسطوله، ويخوت النخبة المرتبطة بالكرملين، مثل يخت غريسفول، بعد الاستيلاء على قصره العائم يخت شهرزاد في ظل العقوبات الأمريكية والأوروبية، ليقبع لاحقًا في إيطاليا.

جرينلاند، في هذا السياق، بعيدة عن أعين الرقابة الأوروبية التقليدية في مضيق جبل طارق أو بحر المانش، ومنسية نسبيًا من البيت الأبيض لفتريات طويلة، ما يجعلها بوابة بوتين الغربية لتحقيق حلم السيطرة على طريق بحر الشمال، الذي يربط آسيا بأوروبا عبر القطب الشمالي، ليكون بديلًا لقناة السويس، وأسرع منها.

وجود أي نفوذ أمريكي مباشر في جرينلاند يعني عمليًا خنق الحلم الروسي، سواء على مستوى التجسس، أو السيطرة على الموارد، أو الوصول إلى الثروات الكامنة تحت الجليد، وتحقيق حلم البولوكود.

تحتوي الجزيرة على مخزون هائل من المعادن النادرة المستخدمة في صناعة البطاريات، والتكنولوجيا العسكرية المتقدمة، إضافة إلى احتياطي نفط وغاز تُقدّر بمليارات البراميل.

ويعتبر بوتين هذه الموارد إرثًا طبيعيًا له، ويرى نفسه ملك القطب الشمالي الذي لا ينازعه أحد، ومن هذا المنطلق، فإن أي تحرك أمريكي تجاه جرينلاند يُعد تهديدًا مباشرًا للطموحات الروسية.

السفن واليخوت وكابلات الإنترنت

في ظل التصعيد الأمريكي-الأوروبي، وعدم



minerals, and energy reserves critical to the future. Trump's public interest was less a political whim than an overt statement of intent in the strategic contest against China and Russia.

Russia's Arctic Dream

For Vladimir Putin, Greenland represents access to the Northern Sea Route, a faster alternative to the Suez Canal connecting Asia to Europe. The island's waters are increasingly populated by Russian vessels and Kremlin-linked yachts, such as the state-of-the-art Voivode, hinting at a sophisticated mix of naval, intelligence, and logistical operations. Greenland's vast mineral and energy wealth—rare earths, oil, and gas—are viewed as Russia's rightful inheritance in the Arctic. Any U.S. presence here directly threatens those ambitions.

China's Polar Silk Road

Meanwhile, China treats Greenland as a northern extension of its Belt and Road Initiative. Through investments, research hubs, and long-term economic projects, Beijing aims to secure resources and strategic footholds while avoiding direct military confrontation. The melting Arctic opens shipping routes that could reduce transit time from East Asia to Europe by 30–40%, giving China a critical competitive advantage over the Suez Canal.

The Animal Kingdom of Geopolitics
In geopolitical terms, the contest can be summarized symbolically:

- The Chinese Dragon: patient, subtle, and strategic.
- The Russian Bear: forceful, disruptive, and ambitious.
- The American Gorilla: dominant, assertive, and vigilant.

Greenland has become the arena where these forces clash—a microcosm of global power dynamics. The decisions made in this icy frontier will shape trade routes, energy security, and military strategy for decades to come.

Greenland is no longer a remote, frozen land; it is a geopolitical chessboard. Understanding its role today is essential for anticipating the contours of tomorrow's international order.



وابتلاع الأسواق بهدوء..
الدب الروسي: المواجهة الخشنة، الصدمة،
كسر القواعد، وإحداث الفوضى.
الغوريلا الأمريكية: القوة الكاسحة، الاحتواء،
والاستحواذ، والصوت العالي.
وهكذا، تحول جرينلاند إلى حلبة مصارعة مفتوحة
بين التين والدب والغوريلا، لتجسد صراع على
مستقبل النظام العالمي.

قاعدة ثول الأمريكية، أهم قاعدة إنذار مبكر ضد
الصواريخ النووية.

رموز حيوانية في عالم الجيوسياسة
في التحليل الجيوسياسي، تُشبّه القوى الثلاث
برموز حيوانية تعكس الحمض النووي لسلوكها
الإستراتيجي:
التين الصيني: الصبر، اللطف، السيطرة الناعمة،



China, with its careful cultivation of soft power, is steadily expanding its global footprint, leveraging over 40 ports through direct ownership and discreet partnerships. Russia, acutely aware of Greenland's strategic value—via the Arctic, the Northern Sea Route, and the so-called Polar Code—maneuvers to secure alternative maritime passages while keeping the United States under constant surveillance. And the United States, ever wary of losing its strategic edge, seeks to contain both. Greenland, in effect, is the epicenter of what could

become the defining great-power confrontation of the 21st century.

The Lost City Under the Ice

Greenland's mystique is amplified by the legendary U.S. Project Iceworm. In the 1950s, Camp Century—a city under the ice complete with a nuclear reactor, labs, and living quarters—was built as part of a secret plan to deploy hundreds of nuclear missiles near the Soviet Union. Though the Cold War ended decades ago, whispers persist that remnants of the base and

its technology may survive under the melting ice, raising questions about hidden military and scientific assets.

The American Obsession

The idea of Greenland as a strategic prize is far from new. From Andrew Johnson to Harry Truman to Donald Trump, successive U.S. administrations have entertained the notion of acquiring the island. This recurring fascination reflects a deep-seated strategic mindset: Greenland is not just land—it is a key to controlling Arctic routes, rare-earth



Greenland—The Geopolitical Chessboard of the 21st Century

Few would have predicted that a 2021 Egyptian novel, No One Sleeps in Greenland, would read almost like a blueprint for today's Arctic geopolitics. Mohamed Galal's tale, blending science fiction and mystery, imagined hidden realities around Greenland—realities that now seem eerily prophetic. Beneath the ice lies not just frozen land but the stage for a silent, high-stakes struggle among the world's great powers.



By: Magdi Sadeq

Digitalization and Operational Efficiency MSC's strategy also relies heavily on digital transformation. Full digitalization of operational processes—including booking, tracking, and fleet management—is expected to create cost efficiencies and allow competitive pricing, potentially reducing global container shipping rates by up to 10%. Current projections for 20-foot container rates from East Asia to the Eastern Mediterranean and North Africa range between \$3,500 and \$5,300 per container in 2026. However, the implementation of European carbon taxes may partially offset these reductions.

Triangular Competition

MSC's meteoric rise has sparked intense competition from Maersk and CMA CGM, creating a three-dimensional competitive landscape. Maersk has

emphasized quality and schedule reliability, leveraging the Gemini Alliance with Hapag-Lloyd to maintain over 90% on-time reliability while gradually returning select routes through the Suez Canal to optimize transit times. CMA CGM, meanwhile, has aggressively pursued fleet expansion, becoming the world's second-largest container line in 2025 and heavily investing in LNG-powered vessels and strategic alliances such as Ocean Alliance to maintain global capacity and coverage.

This triangular competition has directly affected major Arab ports like East Port Said and Jeddah, turning them into fiercely contested zones for dock access and rapid container handling. MSC's extensive investments in ports provide operational priority for its vessels, giving it a competitive advantage while other lines negotiate for limited infrastructure.

Meanwhile, smaller regional carriers face mounting challenges. Aging fleets, high operating costs, and lagging digital infrastructure make it increasingly difficult to compete with the economies of scale and technological advantages of MSC, CMA CGM, and Maersk. The growing gap in automation, digitalization, and cybersecurity capabilities further consolidates the dominance of these global giants.

MSC's solo sailing strategy, coupled with aggressive expansion and diversification, positions the company not merely as a shipping line but as a dominant global logistics powerhouse. By integrating maritime, air, rail, and port operations, MSC is transforming the container shipping industry and redefining what it means to control global trade flows in 2026 and beyond.



SHIPPING LINES

evolving environmental regulations. Simultaneously, the company is phasing out older, less efficient vessels, replacing them with modern, hydrodynamically optimized ships designed to reduce fuel consumption and emissions, thereby safeguarding operational efficiency while remaining compliant with international standards.

The “Golden Triangle” of Growth

MSC’s 2026 expansion strategy can be described as a “Golden Triangle” of growth: simultaneous investment in ports, acquisition of logistics assets, and fleet modernization. Following its exit from the 2M alliance, MSC required independent port infrastructure to support autonomous operations. Consequently, the company

has rapidly expanded its presence in strategic hubs such as East Port Said (Egypt), ports in Libya and Morocco, and major Southeast Asian ports in Vietnam, Indonesia, and Thailand.

Africa, in particular, holds immense strategic value. With the acquisition of Bolloré Africa Logistics—rebranded as AGL—MSC has established a critical foothold for its continental expansion. Africa is projected to become one of the largest free-trade regions globally, and MSC aims to dominate intra-continental shipping by controlling ports, rail networks, and logistics hubs. Key ports such as Nador in Morocco, Misrata in Libya, and East Port Said in Egypt are being developed into regional transshipment hubs, facilitating trade between Asia and Europe while bypassing overcrowded and environmentally taxed European ports.



With a fleet that is now the largest in container shipping history, MSC can independently cover most of the world's key shipping routes without reliance on partners, joint ventures, or complex cooperative arrangements. This strategic autonomy allows the company to act decisively, responding to market fluctuations, geopolitical disruptions, and operational challenges with unmatched speed and flexibility.

Unprecedented Flexibility in a Volatile Market

The shift to solo operations has provided MSC with near-total control over its maritime network. The company can now adjust routes, regulate vessel speeds, and redistribute fleet capacity based on real-time global demand, free from alliance schedules or contractual obligations. In an industry often constrained by fixed timetables and collaborative commitments, MSC's flexibility represents a strategic advantage. This newfound agility is

particularly valuable in an era marked by sharp fluctuations in fuel prices, regional conflicts, and changing international trade flows.

Fleet Expansion Beyond Expectations

Early indicators in 2026 point to growth that surpasses even the most optimistic forecasts. MSC's total fleet capacity is expected to exceed six million twenty-foot equivalent units (TEUs), supported by the delivery of most of its new mega-vessels, classified as MegaMax, each capable of carrying over 24,000 TEUs. This massive expansion is not merely a quantitative increase but signifies a qualitative transformation in MSC's global market position.

With such a fleet, MSC can dramatically lower the cost per container—a competitive advantage few rivals can match—and exert considerable negotiating power with clients, port authorities, and service providers. By approaching the model of a fully integrated logistics carrier, MSC is capable of controlling supply chains from production to the end consumer, offering seamless, end-to-end solutions.

Diversification of Operations

MSC's strategic vision extends beyond maritime shipping. The company has invested heavily in air cargo, developing a fleet of giant cargo planes to link sea and air transport, particularly for time-sensitive goods. In addition, MSC has expanded

into rail logistics through the acquisition of Italy's Italo, enhancing its capacity to move goods efficiently across Europe. The company's growing ownership of ports, terminals, and logistics hubs further strengthens its vertically integrated control, giving it dominance across critical nodes of the supply chain.

Strategic Focus on High-Growth Regions

A cornerstone of MSC's strategy in 2026 is targeted expansion into high-growth regions, particularly Africa and Southeast Asia—areas with rapidly increasing populations, burgeoning consumer demand, and rising economic influence. By controlling infrastructure in these regions early, MSC positions itself for long-term strategic advantage as global trade networks increasingly shift away from traditional centers in Europe and North America.

In tandem with expansion, MSC places sustainability and environmental responsibility at the forefront of its operations. European carbon regulations, emissions trading systems, and increasing port fees for high-emission vessels make green shipping technologies essential. MSC operates much of its new fleet with dual-fuel engines using liquefied natural gas (LNG) and has begun pioneering experiments with hydrogen and green ammonia to reduce carbon emissions and mitigate financial exposure to



MSC: The Relentless Swiss Giant Redefining Global Shipping and Solo Sailing Strategy in 2026

By 2026, Swiss shipping powerhouse MSC has reached an unprecedented peak in the global maritime industry, not only in terms of fleet size and capacity but also in its ability to redefine shipping operations on a global scale. For decades, the maritime sector has relied heavily on alliances and collaborative networks to optimize shipping routes, reduce costs, and manage global capacity. MSC, however, has challenged this traditional model. Following its formal separation from the 2M alliance with Maersk in 2025, the company entered 2026 implementing a “solo sailing” strategy, asserting complete operational independence while consolidating its position as the world's largest container shipping line by a significant margin.



Although Putin owns several luxury yachts reflecting his passion for maritime sports and fishing, Graceful remains his favorite and is considered the most strategically important vessel in his fleet.



A Sudden Departure Before the War
The story of this yacht took a dramatic turn on February 7, 2022, seventeen days before the outbreak of the war in Ukraine, when it unexpectedly left the German port of Hamburg. Maintenance work was incomplete, and the yacht was originally scheduled to remain in the shipyard for several more months under the supervision of Germany's Lürssen, which had built the vessel in 2014.

The U.S. Treasury Department had previously sanctioned three of Putin's yachts—including Graceful, Schelest, and Nega—identifying them as assets tied to the Russian president.

To avoid seizure following the sanctions, the yacht headed directly to the Russian port of Kaliningrad on the Baltic Sea. Its name was officially changed to Kosatka—meaning “Killer Whale” or “Orca”—in an effort to disguise its movements and avoid international tracking.

The yacht alone is valued at over \$100 million, with luxurious interiors estimated at more than \$32 million. **Exceptional Specifications**

Kosatka features extraordinary specifications, including a 15-meter indoor pool with a hydraulic floor that converts into a ballroom or helicopter landing pad. The yacht also boasts a

luxurious master suite, a fully equipped gym, a marble bathroom, and encrypted communication systems used by the Russian government, cementing its status as a presidential vessel.

Additional amenities include a private cinema, spa, and state-of-the-art security systems. In 2022, an extra \$32 million was spent refurbishing the yacht, with European décor pieces smuggled into Russia via intermediaries to circumvent sanctions.

Putin's Yacht Fleet

In addition to Kosatka, Putin owns several other notable yachts:

- Viktoria – 71 meters long.
- Chaika (“Seagull”) – Functions as a floating presidential office where Putin has hosted world leaders including Belarusian President Lukashenko.
- Olympia – One of his oldest yachts, reportedly a gift from businessman Roman Abramovich.
- Schelest – Used for short trips in the Black Sea, often near Putin's Gelendzhik residence.
- Nega – A companion yacht.
- Project 23700 “Voyevoda” – Officially a rescue and inspection vessel, but internally fitted with luxurious suites and entertainment areas, earning it the nickname “Putin's military yacht.”

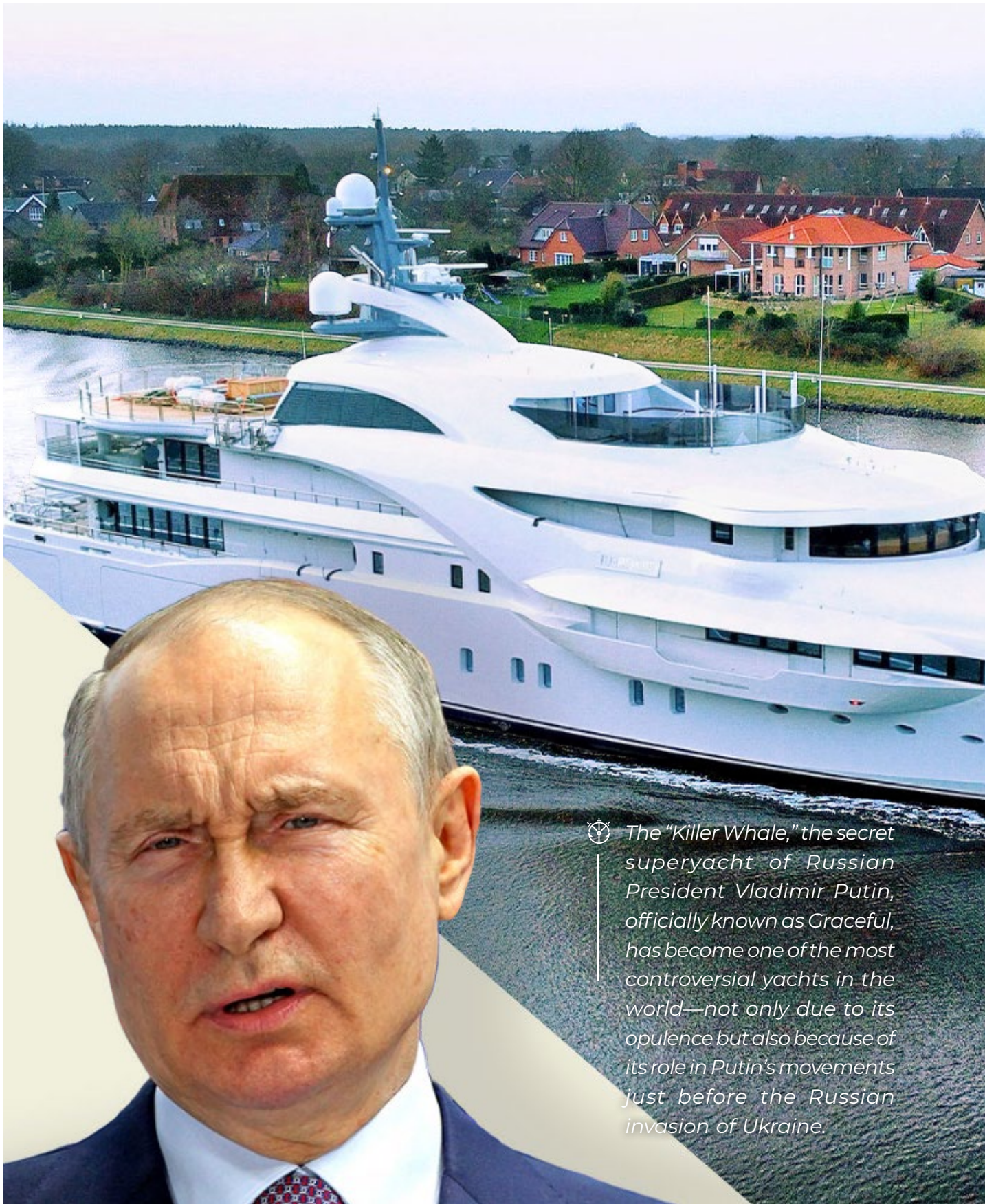
According to Vessels Value, the total estimated value of Putin's yacht fleet exceeds \$680 million, most registered under shell companies to evade sanctions. The yachts currently operate within Russian waters in the Baltic and Black Seas under tight security,

avoiding NATO and EU territorial waters. Anchored at the Secret Gelendzhik Palace Kosatka usually docks at Putin's Gelendzhik palace on the Black Sea—a property shrouded in secrecy and controversy. The palace is estimated at \$1.35 billion and spans over 7,000 hectares of forested land controlled by Russian security services.

A secret tunnel carved into the mountain connects the palace to the shore, providing a surveillance room overlooking the Black Sea. The surrounding area is a no-fly zone with strict maritime restrictions, monitored by Russian border guards and intelligence forces. Here, Kosatka remains anchored, protected from public view and fully secured.



The Killer Whale: Inside Putin's Secret Superyacht 'Graceful'



The “Killer Whale,” the secret superyacht of Russian President Vladimir Putin, officially known as Graceful, has become one of the most controversial yachts in the world—not only due to its opulence but also because of its role in Putin’s movements just before the Russian invasion of Ukraine.



system operators—who may not have maritime backgrounds—with a thorough understanding of ship movement, risk avoidance, disaster management, and mitigation strategies.

Q: What are the main challenges facing Saudi maritime workers today?

Working with sailors of various nationalities, it is clear that maritime work requires high levels of patience and commitment. Job requirements vary according to individual abilities, experience, and conditions. International maritime laws provide general frameworks, while each country can add its own conditions. Flying a national flag does not change the nature of the sailor's duties, but facilitates certification and regulatory processes, easing administrative burdens without affecting the essence of maritime work.

Q: How does Saudi Arabia contribute to enhancing international maritime security?

Saudi Arabia is an active and key partner in the international maritime protection system, cooperating continuously with regional and global partners to secure shipping lanes and protect navigation.

These partnerships help safeguard ships from piracy risks and implement advanced systems to reduce accidents and maritime disasters. Saudi Arabia is registered and certified as a national control center in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) framework. This reflects high readiness and rapid emergency response capabilities. Saudi ports serve as safe and reliable hubs for transiting ships, providing fuel, logistical support, maintenance, and emergency assistance.

Vision 2030 objectives. Policies and educational initiatives are in place to enhance the readiness of national cadres to meet domestic and international market requirements. Government bodies and relevant ministries actively engage in dialogue, conferences, and constructive discussions to strengthen the identity of Saudi maritime students and sailors, linking them directly to the national vision. This approach underscores the deep relationship between maritime education and sustainable economic development.

Q: What is your opinion on establishing a Saudi classification authority to complete the maritime system under Vision 2030?

From my perspective as a ship captain and maritime director, classification authorities play a critical role in the maritime sector, mainly in service provision and regulation. The market itself operates on supply and demand, and the authority does not create the essence of the market.

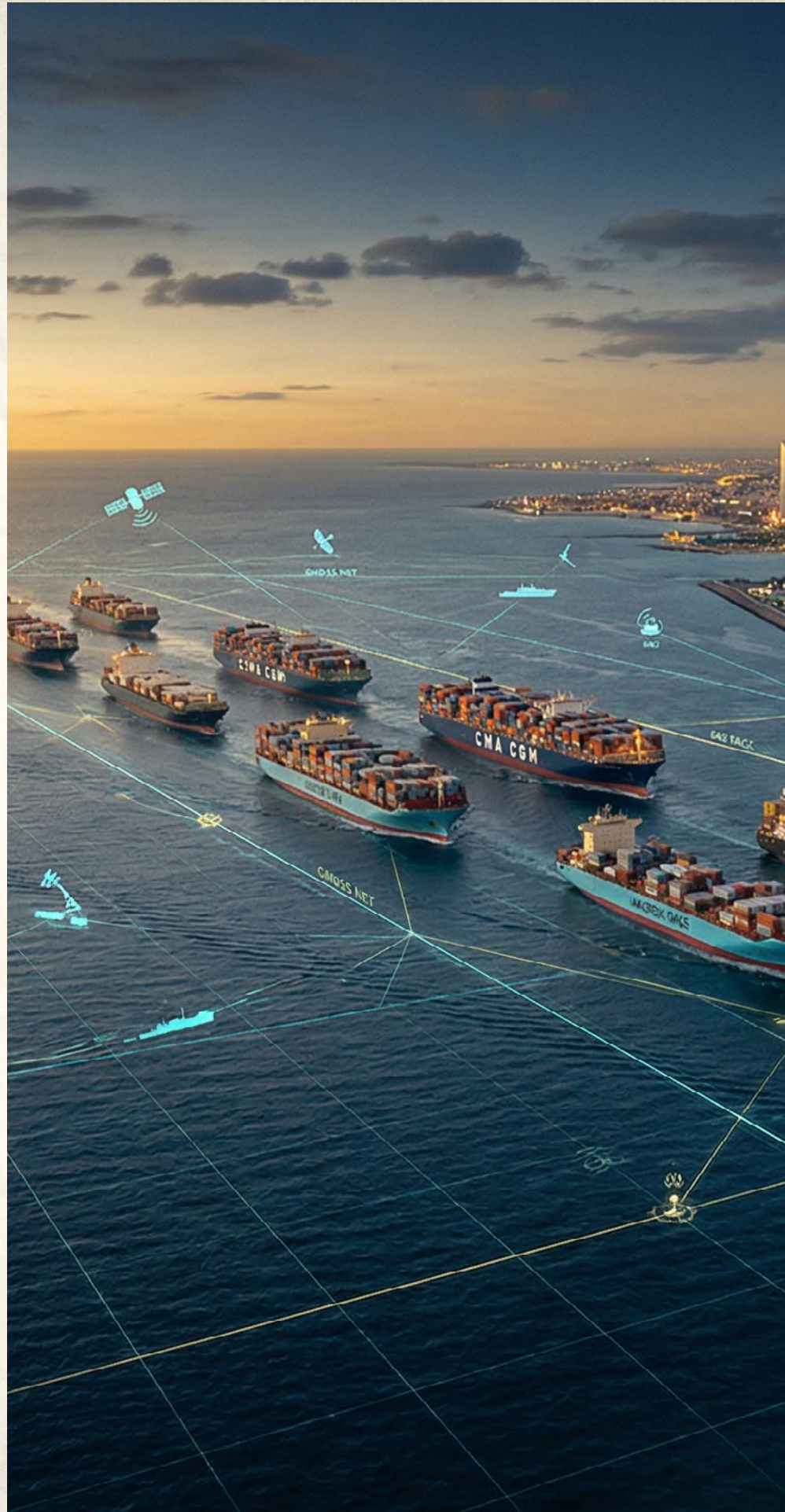
Classification bodies serve as a complementary step, becoming crucial in the advanced stages of market maturity. Their role is to regulate and standardize operations, requiring practical understanding of the sector's nature and dynamics beyond merely establishing an authority.

Q: What distinguishes your book *The Ship* in the context of increasing attention to autonomous ships?

The *Ship* includes essential knowledge for every sailor onboard as well as maritime administrators. It covers fundamental aspects of the sea, ship structure and organization, operational content, navigation, and ship operations.

The book particularly focuses on training novice captains, building a comprehensive understanding of operational and leadership concepts. This foundation equips sailors to handle autonomous ships and helps identify support and development needs for these vessels to operate efficiently according to future market demands.

It also provides programmers and



as reliable hubs in regional and international trade and maritime transport.

Q: Are national cadres prepared to lead the Saudi commercial fleet?

Highlighting national companies in the maritime sector, Saudi Aramco and Bahri stand out as pioneering examples, successfully training highly skilled national professionals capable of leading the fleet and participating in maritime decision-making locally and internationally,

even under challenging conditions that require advanced expertise and strategic vision.

This leadership reflects Saudi Arabia's advanced position in the maritime scene, supported by the noticeable development of young Saudis in both scientific and practical aspects, enabling them to contribute effectively to shaping the future of the maritime sector and enhancing the Kingdom's global maritime standing.

Q: How do you view maritime education in Saudi Arabia amid the Fourth Industrial Revolution, digitalization, and AI?

Maritime education in Saudi Arabia is expanding and evolving to meet the changing demands of the market. While international maritime organizations set specific education and training standards, Saudi educational administrations have adopted a broader development vision. This approach aligns international standards with Saudi



rerouting of many ships and imposed a new reality on global maritime transport.

By late 2025, the market witnessed a clear leap, reflecting a balanced increase in both supply and demand—an indicator of a qualitative shift in market dynamics. The Saudi maritime market emerged as one of the most promising, recording unprecedented growth rates compared to previous periods. At the start of 2026, there was a significant rise in the number of ships heading

to Saudi ports, clearly indicating the Kingdom's growing pivotal role in global maritime trade. This development is a global economic indicator reflecting increasing confidence in Saudi maritime infrastructure and reinforcing the Kingdom's connection to a more sustainable and prosperous future.

Q: How do you assess Saudi Arabia's achievements in the ports and logistics sector?

Saudi ports have experienced rapid

operational and infrastructural development, attracting the attention of major global shipping companies. Many companies have applied to include Saudi ports as main stops for provisioning and services, making them strategic points along international shipping routes.

This growing interest is due to Saudi ports' high security standards and their ability to provide integrated maritime and logistics services according to the highest international standards, enhancing their status





In his interview with Al'am Al Mawani, Captain Al-Harbi highlighted that the Saudi maritime and logistics sector has witnessed an unprecedented qualitative renaissance, directly reflected in the performance of Saudi ports. According to Vision 2030 targets, these ports have transformed into strategic stopover points on international shipping routes, whether in the Red Sea or the Arabian Gulf, benefiting from their unique geographical location and advanced infrastructure. He noted that despite severe fluctuations in the global maritime market due to geopolitical crises and regional tensions affecting trade and supply chains, the Saudi maritime market achieved unprecedented growth rates in 2025, reflecting the strength and resilience of the

national maritime system in facing international developments. Captain Al-Harbi also pointed out that Saudi Aramco and Bahri companies serve as pioneering models, effectively contributing to the training and graduation of highly qualified national maritime professionals capable of leading the Saudi commercial fleet efficiently and professionally, as well as participating in maritime decision-making locally and internationally. He added that his book *The Ship* serves as a foundational reference and knowledge encyclopedia for novice captains, focusing on building a comprehensive understanding of operational and leadership concepts to prepare sailors for handling various types of ships, including advanced vessels and autonomous ships. He stressed that today, Saudi Arabia

is an active and influential member in the international maritime protection system through its commitment to applying IMO regulations, enhancing the safety and security of strategic shipping lanes.

Key Highlights from the Interview

Q: How do you evaluate the major developments in 2025 in the shipping and ports sector, and what are your expectations for 2026?

At the beginning of 2025, petroleum ports and bulk cargo ports captured a significant share of the global maritime market, driven by a noticeable increase in demand from international trade sectors and specialized shipping companies. This growth directly resulted from global geopolitical changes, including regional conflicts and maritime piracy incidents, which led to the

CAPTAIN AL-HARBI REVEALS HOW SAUDI PORTS ARE REDEFINING GLOBAL MARITIME ROUTES

⚓ Saudi Captain Magdy Eidah Al-Harbi, author of the book *The Ship*, emphasized that maritime education in Saudi Arabia has recently adopted a comprehensive development vision. This vision aims to align the International Maritime Organization (IMO) standards with the objectives of Saudi Vision 2030, enhancing the readiness of national cadres and keeping pace with rapid transformations in the shipping and logistics sector.



fleet supporting operations across the Arabian Gulf and Red Sea, including supply vessels, tugs, and platform support ships. Meanwhile, IMI continues to serve as the main shipyard for constructing mega vessels, having delivered the first Saudi-made commercial ships to the national fleet in 2025. Jena Marine Services plays a leading role in providing offshore support, while the Sofon Shipbuilding Project creates opportunities to employ skilled national maritime professionals. By the end of 2025, Saudi Arabia entered a new era of localized shipbuilding under the “Made in Saudi Arabia” banner, unveiling the first commercially built and fully equipped domestic vessels. This milestone enhances sustainability, reduces reliance on global shipyards, and demonstrates the Kingdom’s ability to compete on the world stage.

A Diverse and Competitive Commercial Fleet

The Saudi commercial fleet is diversified to meet global trade needs, including:

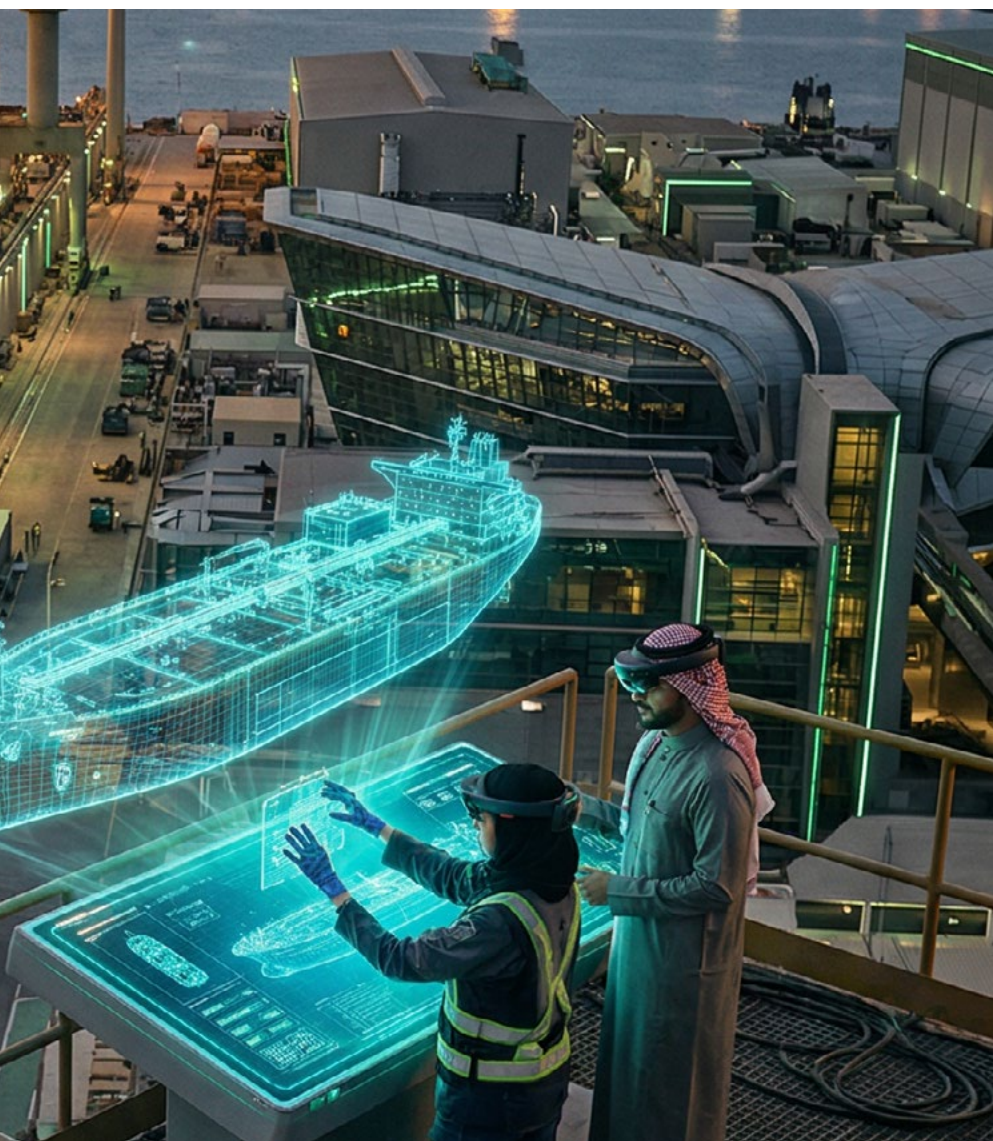
- Ultra-large crude carriers (VLCCs) for crude oil transport.
- Chemical and petrochemical carriers.
- Dry bulk carriers for grains, minerals, and coal.
- Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) ships for vehicles and heavy equipment.
- Offshore supply and support vessels for oil and gas platforms.

These ships are operated by a highly skilled workforce of over 2,000 sailors, whose expertise ensures operational excellence and compliance with international standards, boosting the sector’s competitiveness regionally and globally.

Cargo throughput at Saudi ports rose %30 in the second half of 2025,

exceeding 11 million tons, placing the Kingdom among the world’s top 20 fleets and elevating its ranking in shipping efficiency. Saudi ports handle roughly %13 of global trade, managing %70 of imports and %95 of non-oil exports, serving as a natural gateway linking Asia with Europe and the Americas via the Red Sea and the Arabian Gulf.

The Kingdom also seeks to expand transshipment container capacity, which reached over 21 million tons in 2024. Key ports include Jeddah Islamic Port, the leading Red Sea gateway; King Abdulaziz Port in Dammam, which dominates container handling in the Arabian Gulf; and King Fahd Industrial Port in Yanbu, responsible for %51 of the Kingdom’s exports, especially petrochemicals.

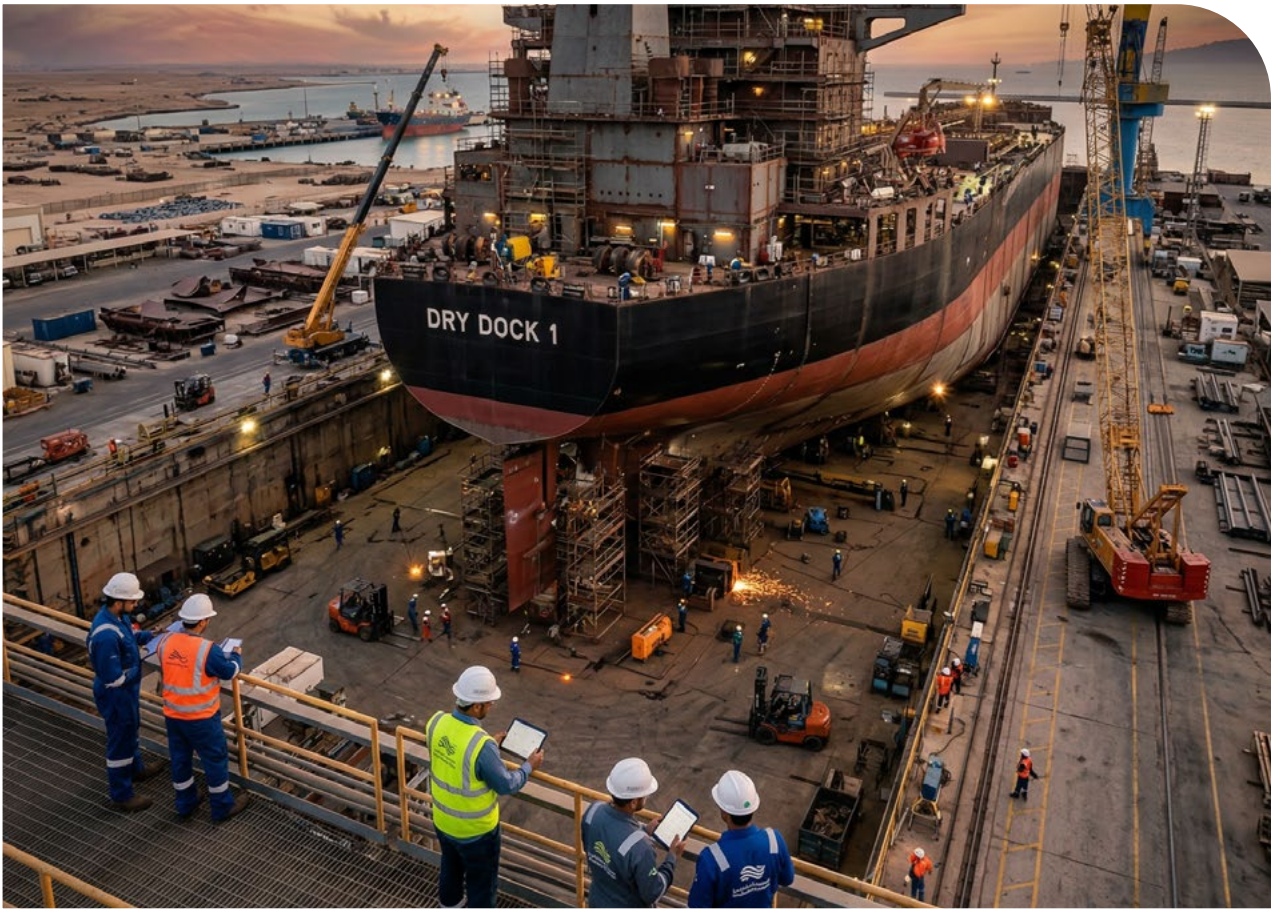


Vision 2030: The Saudi Flag as a Global Symbol

Saudi Arabia aims to make the national flag a global symbol of maritime excellence through:

- Doubling port capacity to 400 million TEUs annually, requiring significant expansion of bulk and cargo fleets.
- Expanding and diversifying the national fleet to transport %50 of imports and exports under the Saudi flag.
- Enhancing global connectivity to over 250 destinations by 2030, increasing container lines and operational efficiency.
- Developing 59 maritime logistics zones to support transshipment and global trade flows, including feeder vessels for international ports.
- Implementing environmental and sustainability initiatives (Saudi Green) through smart, eco-friendly vessels, reducing carbon emissions and enhancing automation in maritime operations.

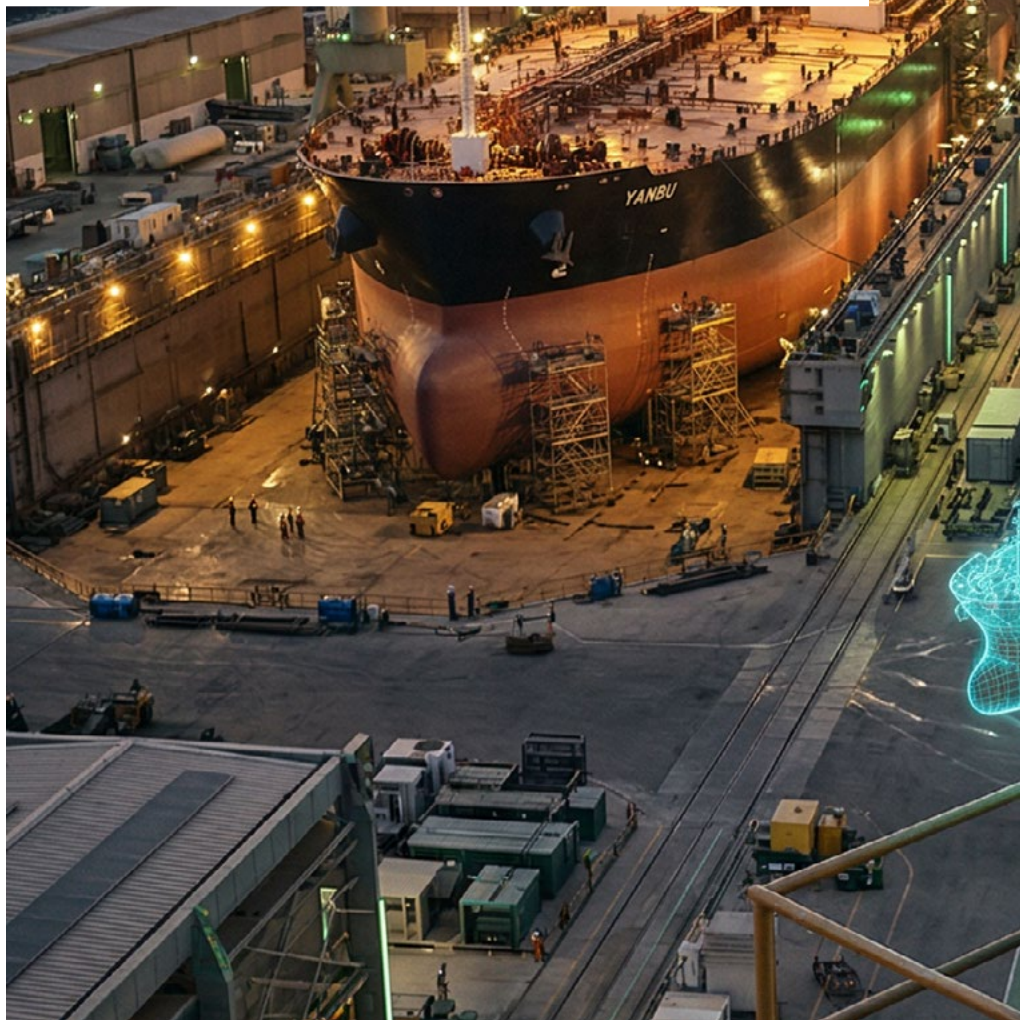
The %32 growth recorded in 2025 demonstrates Saudi Arabia’s ability to exceed its 2030 targets ahead of schedule, supported by major investments in liquefied gas and container shipping, cementing its global leadership in maritime transport and logistics services.



operators of ultra-large crude carriers, with major stakes held by the Public Investment Fund and Saudi Aramco. Operating over 104 modern vessels, Bahri serves as the backbone of the Saudi commercial fleet, allowing it to leverage domestic shipbuilding, reduce operational costs, and complement global shipyards.

In a historic step, Bahri signed its first order with IMI to build six dry bulk carriers, marking the Kingdom's first large-scale shipbuilding project. This underscores Saudi Arabia's commitment to a fully integrated maritime ecosystem capable of competing globally, aligned with Vision 2030 goals, localizing supply chains, and enhancing synergy among major Saudi companies.

The new Ultramax-class carriers are designed for high operational flexibility and efficiency, capable of accessing ports with limited infrastructure. This development expands the bulk shipping sector into specialized markets and emerging trade routes, enhancing competitiveness, flexibility, and sustainability in a fast-growing maritime transport industry. Saudi Aramco also operates a large





A Transformational Shift in Shipbuilding

The shipbuilding and marine industries in Saudi Arabia have undergone a qualitative transformation in recent years, supported by legislative reforms and updates to the Saudi flag registration laws. These measures have strengthened supply chain flows and global trade through Saudi ports, as part of a broader national plan to diversify the economy, reduce reliance on oil, achieve sovereignty over supply chains, and enhance the Kingdom's international standing, including active engagement with global maritime organizations.

Global indicators confirm this progress, with Saudi Arabia ranking 17th in the World Bank's Logistics Performance Index. This reflects the Kingdom's growing attractiveness as a global redistribution hub, linking trade flows between Asia, Europe, and Africa, and positioning it as a key engine of global trade.

Ras Al-Khair: The Heart of Maritime Industry

Ras Al-Khair and the International Maritime Industries (IMI) project within the King Salman Global Maritime Industries Complex represent the beating heart of the


Kingdom's maritime sector. This complex, the largest of its kind in the region, houses the largest shipyard, in partnership with global leaders such as Hyundai Heavy Industries of South Korea and Lanperial. The complex aims to construct over 40 vessels annually, including ultra-large crude carriers (ULCCs), while establishing the first marine engine manufacturing plant in the Middle East. This ensures independent production capabilities and maintenance services for the national fleet. Saudi shipbuilding today has evolved from simple assembly to full-scale manufacturing using the latest technologies, in collaboration with international partners, to meet the demands of smart, autonomous vessels.


Additionally, specialized plants for marine engines and equipment are being developed under the "Made in Saudi Arabia" initiative, ensuring technological independence and creating wide-ranging employment opportunities for Saudi youth in naval engineering, welding, port management, and maritime operations.

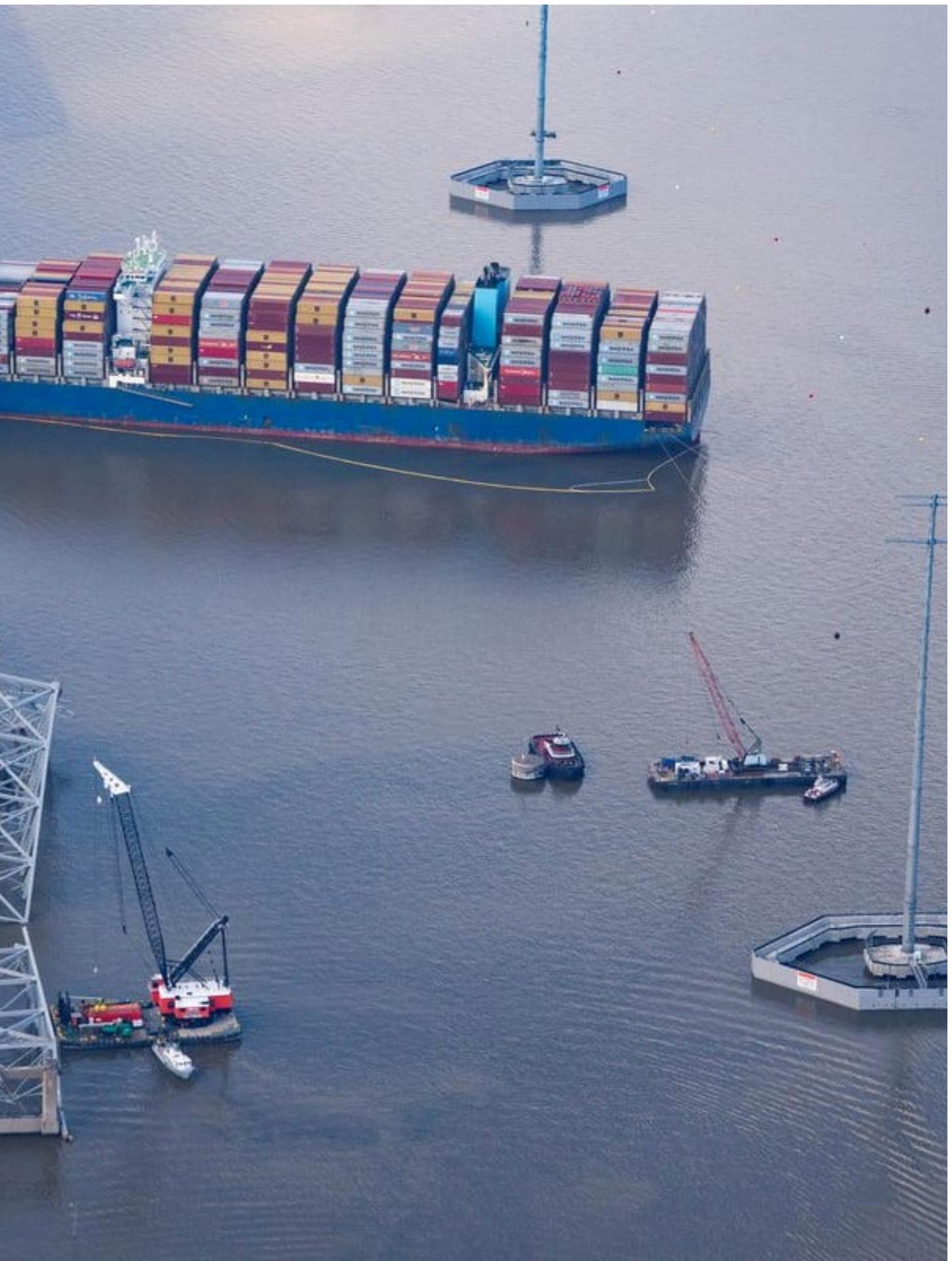
Bahri: The Kingdom's Fleet Engine

The National Shipping Company of Saudi Arabia, Bahri, is one of the world's largest

“SAUDI ARABIA’S COMMERCIAL FLEET: A HISTORIC LEAP POWERED BY VISION 2030”



 Saudi Arabia continues to assert itself as a global maritime power, with the national commercial fleet achieving a historic leap to rank among the world’s top 20 fleets and emerging as one of the most efficient in global shipping services. Engineer Saleh Al-Jasser, Minister of Transport and Logistics Services, highlighted that this achievement is the direct result of Vision 2030, which has driven a transformative upgrade of the Saudi commercial fleet at both regional and international levels.



MARINE ACCIDENTS

1.9\$ billion, potentially higher due to stricter modern safety standards.

MV Dali: A History of Technical Challenges
Built by Hyundai Heavy Industries, MV Dali is a Upanamax-class container ship, named after Spanish artist Salvador Dalí. Delivered in 2015 to Stellar Marine, it later transferred to Grace Ocean Ltd., managed by Synergy Marine under the Singapore flag. Prior incidents include a 2016 collision at Antwerp Port and a 2023 fuel pressure sensor malfunction in San Antonio, Chile.

Ship Specifications:

- Length: 299.92 m
- Beam: 48.2 m
- Depth: 24.8 m
- Draft: 15.03 m
- Total Cargo Capacity: 91,128 tons
- Deadweight: 116,851 tons

A Shocking Discovery

The final NTSB investigation, concluded in late 2025, traced the disaster to a single, poorly secured electrical signal wire that caused successive power failures. Despite routine maintenance in China, this tiny fault went undetected, with the complexity of thousands of onboard wires likened to “searching for a loose screw in the Eiffel Tower,” according to NTSB Chair Jennifer Homendy. The subcontractor Wajo, hired by Hyundai, was held directly responsible.

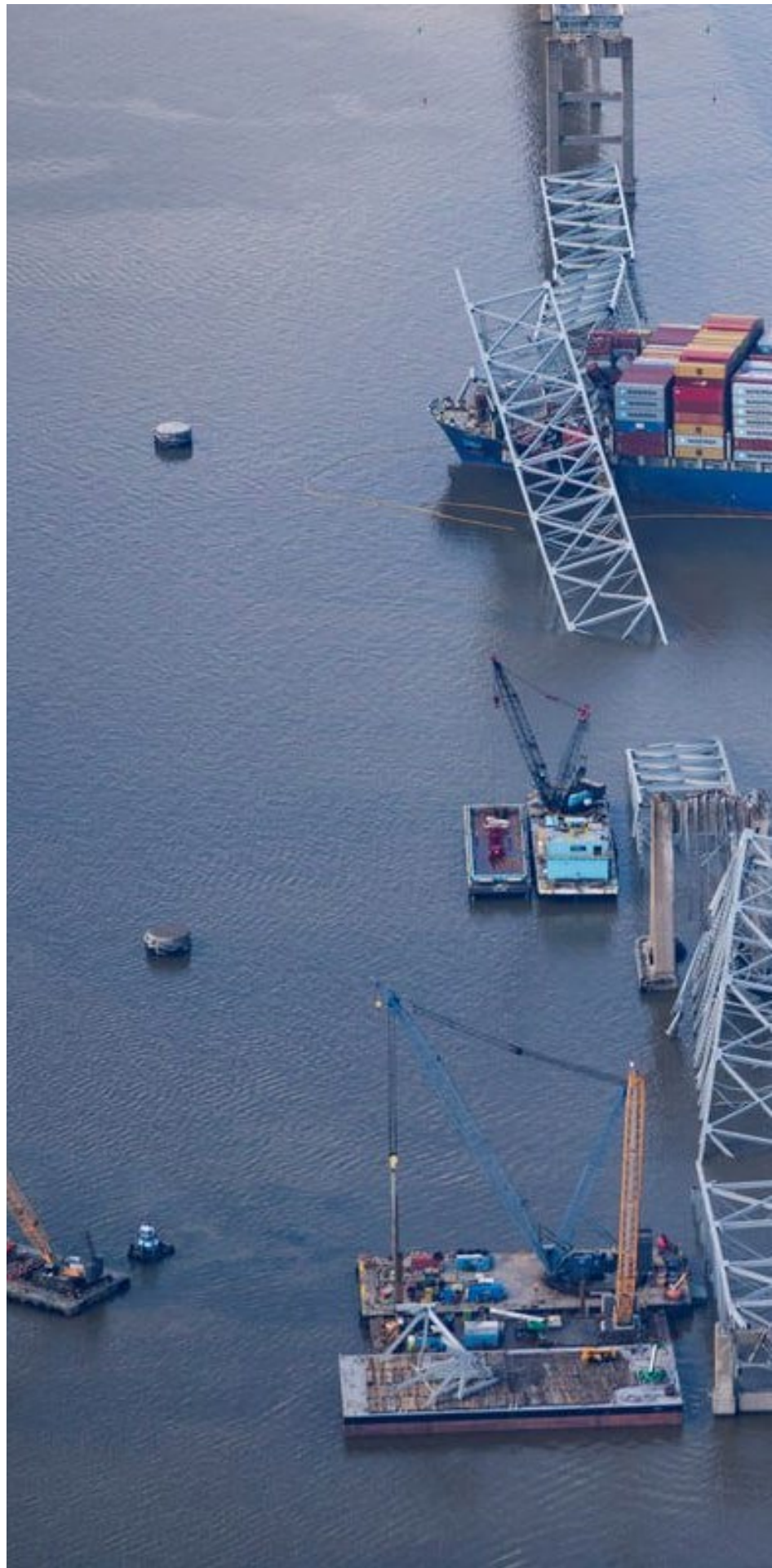
Structural Weaknesses

The -1977built Francis Scott Key Bridge lacked adequate protective measures for modern mega-ships. Previous minor incidents, such as the 1980 collision with the smaller Blue Nagoya, did not prompt sufficient design upgrades, leaving the bridge vulnerable to MV Dali’s size—ten times larger than earlier vessels.

Rescue Challenges and Record Insurance Claims
Rescue efforts were complicated by 3,000 tons of steel and asphalt atop the ship’s bow, along with hazardous cargo and nearby gas pipelines. Grace Ocean and Synergy Marine settled civil claims for 101.98\$ million, but total insured losses, including fatalities and operational disruptions, reached an unprecedented 4\$ billion, marking the largest maritime insurance claim ever recorded.

Lessons Learned

The NTSB warned that many U.S. bridges spanning navigable waterways are ill-equipped for modern mega-ship impacts, urging 30 bridge owners to conduct urgent safety evaluations and risk mitigation to prevent future tragedies like the Dali incident.





Minutes That Changed the Port's Fate

In the early hours of March 2024, the MV Dali departed Baltimore's port via the Fort McHenry Channel, bound for Colombo, Sri Lanka, under a charter with Maersk. Carrying 47 containers and a crew of 22, plus maritime pilots, the ship suffered two consecutive total power failures minutes after leaving the port. The crew issued distress signals between failures, but the rapid sequence of malfunctions prevented them from regaining full control of the steering and propulsion systems.

At a critical moment, the ship struck one of the bridge's main concrete supports, causing a large section to collapse, with part of the structure falling onto the ship's bow. Miraculously, none of the 24 people onboard were seriously injured, though six bridge construction workers lost their lives when debris fell into the Patapsco River.

Human and Economic Toll


The collapse immediately paralyzed Baltimore Port, a strategic hub for car imports and exports and a key coal transfer point. The port closure lasted nearly 11 weeks, resulting in 15\$ million daily losses and disrupting trade valued at around 80\$ billion annually. Ships were rerouted to alternative ports, including New York and Virginia, dramatically increasing transport and logistics costs. The incident also affected the livelihoods of over 15,000 direct port workers and an additional 14,000 indirectly employed personnel.

Rebuilding: A Billion-Dollar Bridge

Updated estimates for the replacement bridge project, slated for completion by 2028, range from 1.7\$ to

BALTIMORE BRIDGE COLLAPSE: MV DALI COLLISION SPARKS HISTORIC MARITIME CRISIS



 Two years have passed since one of 2024's most dramatic maritime incidents shook global trade and U.S. infrastructure: the collision of the mega-container ship MV Dali with the Francis Scott Key Bridge in Baltimore. The impact caused the bridge to collapse within seconds, halting operations at one of America's key ports for weeks and triggering the largest marine insurance claim in history, estimated at \$4 billion. Remarkably, investigations revealed that the root cause was not sabotage or direct human error, but a seemingly minor technical fault: a loosely secured electrical wire.

Strategic Location and Global Connectivity

The port's geographic location is highly strategic, situated at the heart of trade routes linking the Americas and Europe via the Suez Canal, and connecting to the Far East through the Bab el-Mandeb Strait. This positioning reinforces its role as a pivotal hub in global supply chains, facilitating seamless trade flows between major international markets.

Massive Capacity and Advanced Operational Infrastructure

King Fahd Industrial Port boasts an annual handling capacity exceeding 210 million tons. It features 34 berths and 10 operational terminals managed by 11 different authorities. The port is the region's largest for crude oil and petroleum product handling, while also serving as a key export point for petrochemicals, petroleum coke, and sulfur.

An integrated pipeline network directly connects the port to refineries and factories within the Yanbu Industrial City, reducing handling times, boosting operational efficiency, and ensuring the reliability of logistical processes.

A Historic Role in Supporting National Industries

Established in 1980, the port was designed to serve the industrial complexes in Yanbu Industrial City, supporting both their operational needs and the export of crude oil and refined petroleum products to global markets. Its activities also encompass the export of liquid and solid petrochemicals and gases, alongside receiving imports of industrial equipment, machinery, and factory components. This makes King Fahd Industrial Port a central pillar in supporting domestic industry and linked supply chains.

Leading Saudi Export Volumes

According to the 2024 Maritime Transport Statistics published by the General Authority for Statistics, King Fahd Industrial Port led all Saudi ports in export volumes, handling %51 of the Kingdom's total exports, equivalent to 114.1 million tons. This underscores the port's critical role in Saudi Arabia's international trade.

Dominating the National Port Network

In 2024, the total cargo throughput across all Saudi ports reached approximately 334 million tons. King Fahd Industrial Port accounted for the largest share at %39.7, or around 133.1 million tons, while imports totaled 18.9 million tons. These figures highlight the port's diversified operations spanning both exports and imports.

Container Traffic Expansion

Regarding container traffic, King Fahd


Industrial Port handled 1,344 import containers and 578 export containers in 2024, reflecting its growing role in supporting logistics operations that complement industrial and energy export activity.

King Fahd Industrial Port continues to reinforce Saudi Arabia's position as a global trade and energy hub, combining strategic location, advanced infrastructure, and a comprehensive operational network to drive economic growth and industrial competitiveness.





KING FAHD INDUSTRIAL PORT: RED SEA'S EXPORT POWERHOUSE

 King Fahd Industrial Port in Yanbu stands as a cornerstone of Saudi Arabia's Red Sea export operations. As one of the Kingdom's most strategically important and influential ports, it leads the Red Sea in handling crude oil, refined petroleum products, and petrochemicals, playing a vital role in the national trade and energy ecosystem.

BY MAYSA FAHMY

Prominent Leadership Journey

Sarah Al-Suhaimi is recognized as one of the most influential female leaders in Saudi Arabia's financial and corporate sectors. She previously served as Chair of the Board for Tadawul Group Holding, overseeing its public listing on the Saudi Stock Exchange in 2021, and was re-nominated to the position in 2023, completing her tenure in 2026. Her election to Bahri represents a historic expansion of her leadership influence into the maritime and logistics sector.

Extensive Professional Experience

Born in 1979, Al-Suhaimi began her professional career in 2001 following her graduation, joining Samba Capital, where she served as Senior Asset Management Director from 2002 to 2007. She then joined Jadwa Investment, holding multiple executive roles overseeing asset

and wealth management, investment operations, and serving on the company's administrative committee from 2007 to 2014.

Al-Suhaimi also served as Vice-Chair of the Investment Committee at the Saudi Capital Market Authority from 2013 to 2015 and was CEO and Board Member of AlAhli Financial, the investment arm of the National Commercial Bank, from 2014 to 2020. She currently holds board memberships across several key national institutions, including Saudi Arabian Airlines, the Regional Voluntary Carbon Market Company—in which the Public Investment Fund holds an %80 stake—General Authority for Statistics, and the Saudi Cultural Development Fund.

About the National Shipping Company of Saudi Arabia (Bahri)

Established in 1978 as a Saudi joint-stock

company headquartered in Riyadh with an initial capital of SAR 500,000, Bahri has gradually expanded its operations to include general cargo, chemicals, crude oil, liquefied petroleum gas, and bulk commodities. In 2014, Bahri completed a strategic merger with Vela International Marine, a subsidiary of Saudi Aramco, further strengthening its fleet and global maritime presence. Today, the Public Investment Fund owns a %22.55 stake in the company, while Saudi Aramco Development holds %20.

With Al-Suhaimi at the helm, Bahri not only marks a historic leadership moment but also signals a continued focus on innovation, growth, and sustainability in Saudi Arabia's maritime sector, reflecting the broader objectives of Vision 2030 to enhance national leadership across strategic industries.



HISTORIC FIRST: SARAH AL-SUHAIMI BECOMES CHAIR OF BAHRI BOARD

 In a historic milestone for Saudi Arabia's maritime sector, shareholders of the National Shipping Company of Saudi Arabia, Bahri, have elected Sarah Al-Suhaimi as Chair of the Board of Directors, making her the first woman to hold this position since the company's establishment in 1978. Al-Suhaimi's appointment is for a three-year term, beginning in January 2026 and running through January 2029, within the framework of the newly formed ten-member board. Abdullah Al-Zamil has been appointed Vice-Chair of the Board.



Enhancing Operational Performance and Crew Well-Being

The NexusWave solution relies on high-speed, multi-network aggregated connectivity, delivering onboard internet comparable to residential broadband. Crew members now enjoy unlimited data and stable, high-performance connectivity throughout their voyages.

Beyond crew convenience, the system empowers Evergreen's management with real-time monitoring of refrigerated containers, predictive analytics, and Internet of Things (IoT) integration across the fleet. These capabilities enhance operational efficiency, minimize equipment failures, and mitigate potential risks. Designed with security from the ground up, NexusWave offers scalability to match Evergreen's fleet growth while leveraging the high-capacity ViaSat3-

network for consistent global coverage.

Cybersecurity and Operational Innovation

Evergreen Marine emphasizes that equipping its fleet with NexusWave reflects its dual focus on crew welfare and operational excellence. The unified platform provides a robust foundation for ongoing innovation in customer service and operational analytics.

Gert-Jan Panken, Vice President of Maritime at Viasat, noted that this fleetwide deployment sets a new standard for data-driven shipping. "Transitioning to NexusWave across the fleet gives Evergreen a centralized communication platform for both crew and vessel operations, with global coverage and secure infrastructure," Panken said, highlighting how the system strengthens Evergreen's capacity for scalable, technologically advanced maritime operations.


Shaping Modern Shipping

Through this strategic upgrade, Evergreen reinforces its position at the forefront of maritime technology. The unified connectivity solution allows for real-time operational decision-making, risk reduction, and improved crew satisfaction, while supporting broader digitalization and green initiatives across the fleet.

This trend reflects the growing reliance of leading shipping companies on data and analytics to optimize operational costs, improve service reliability, and maintain competitive advantage. As a global container shipping giant, Evergreen continues to connect international markets and continents through a comprehensive network of logistics services, positioning itself as a model for modern, technology-driven maritime operations.



DIGITAL TRANSFORMATION AT SEA: EVERGREEN FLEET ADOPTS UNIFIED CONNECTIVITY TECHNOLOGY

 Evergreen Marine, Taiwan's largest container shipping line, has completed a full-scale upgrade of its fleet to the NexusWave unified connectivity solution from Inmarsat Maritime, a Viasat company. This milestone marks the first comprehensive deployment of a unified connectivity system across an entire Taiwanese fleet, underlining Evergreen's commitment to digital transformation, operational excellence, and crew welfare. The initiative is part of the company's ongoing Evergreen IT modernization program, signaling a significant step forward in the integration of advanced maritime technologies.



18

CAPTAIN AL-HARBI REVEALS HOW SAUDI PORTS ARE REDEFINING GLOBAL MARITIME ROUTES



THE KILLER WHALE: INSIDE PUTIN'S SECRET SUPERYACHT 'GRACEFUL'

24

MSC: THE RELENTLESS SWISS GIANT REDEFINING GLOBAL SHIPPING AND SOLO SAILING STRATEGY IN 2026



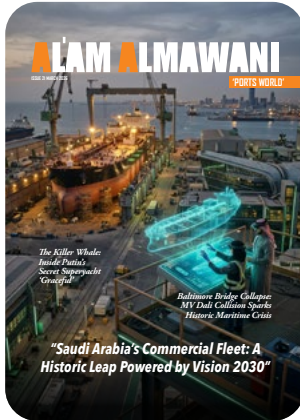
26



GREENLAND—THE GEOPOLITICAL CHESSBOARD OF THE 21ST CENTURY



30



**Al-Jawhara bint Turki
Al-Otaishan**

Publisher and Editor-in-Chief

Executive Manager
Rola Al Ouda

Editorial Supervisor
Dr. Magdy Sadek

Design by
Sawahal Al Jazeera

Head of the Digital Transformation
Department
Eman Ibrahim

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

Franchise
**SAWAHAL ALJAZEERA
MEDIA CO.**



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

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



10



14

Saudi Maritime Milestone: Fleet Growth and Ministerial Recognition Signal a New Era

The Kingdom of Saudi Arabia has proudly celebrated its maritime accomplishments, underscored by the recognition of H.E. Eng. Saleh Al-Jasser, Minister of Transport and Logistics Services, for his exceptional efforts in supporting shipowners and operators, strengthening maritime governance, and fostering a sustainable investment environment aligned with the objectives of Saudi Vision 2030.

Saudi Arabia's commercial fleet has achieved historic growth, registering a remarkable 32% increase compared to 2024, positioning the Kingdom second globally in terms of growth rates among G20 nations. This extraordinary progress is the result of a combination of strategic regulatory and operational initiatives, significant investments, modernization of legislative frameworks, and enhanced efficiency across national fleets.

The Kingdom continues to expand its maritime infrastructure to support the

growing shipping sector, focusing on the development of modern berths, advanced storage facilities, and seamless integration of ports with land and rail transport networks. These efforts aim to increase port capacity, reduce transportation costs, and accelerate cargo movement, thereby serving both domestic and international trade efficiently.

Equally critical is the emphasis on maritime education and workforce development, equipping Saudi graduates to meet the demands of the rapidly expanding commercial fleet. In parallel, localizing shipbuilding within the Kingdom enhances national capabilities, strengthens the economy, and ensures sustainable growth in this vital sector. This recognition and the fleet's remarkable expansion reflect Saudi Arabia's commitment to maritime excellence, operational innovation, and strategic leadership in global shipping.

لسواحل الجزيرة الإعلامية



SAWAHL ALJAZEERA MEDIA CO.



@sawahlgroup @SawahlGroup nfo@sawahl.com
www.sawahl.com

ALAM ALMAWANI

ISSUE 21 MARCH 2026

'PORTS WORLD'

*The Killer Whale:
Inside Putin's
Secret Superyacht
'Graceful'*

*Baltimore Bridge Collapse:
MV Dali Collision Sparks
Historic Maritime Crisis*

**"Saudi Arabia's Commercial Fleet: A
Historic Leap Powered by Vision 2030"**